

מדינת ישראל  
משרד הפנים - יחידת סמך  
ועדת ערר מחוזית לתכנון ובניה  
מחוז תל אביב

04 יוני 2026  
י"ט סיון תשפ"ו

באמצעות דואר רשום + פקס

לכבוד

זאטוס ס.א.

ע"י עו"ד גיא הרמלין

(במייל: [guy@lawgh.co.il](mailto:guy@lawgh.co.il))  
(בדואר: אבן גבירול 2, תל אביב)

ו. מקומית לתכנון ובניה תל-אביב  
ע"י מחלקת רישוי  
ע"י המחלקה המשפטית  
א.ג.נ.,

(בפקס: 5212939)  
(בפקס: 7240113)

הנדון: תיק ערר תא/1225/1198

כתובת: דיזנגוף 181, תל אביב

מס' בקשה: 24-1534

גוש: 6902 חלקה: 160

הנני מתכבדת להודיעכם, כי ביום 04/06/2026 ועדת הערר המחוזית לתכנון ובניה  
מחוז תל-אביב נתנה החלטתה בתיק שבכותרת, אשר העתקה מצ"ב.

בכבוד רב,

מזכירות ועדת ערר  
מחוז תל-אביב

המסגר 9 (בית אמפא) קומה 1 תל-אביב

ת.ד. 7176 מיקוד 6777658

ימים א', ב', ג', ה' 08:00-14:00. יום ד' 08:00-16:30.

03 – 7515084 שלוחה 1

03 – 7515086

כתובת:

מען למכתבים:

קבלת קהל ומענה טלפוני:

טלפון:

פקס:

מדינת ישראל  
משרד הפנים - יחידת סמך  
ועדת ערר מחוזית לתכנון ובניה  
מחוז תל אביב

תיק ערר: תא/1225/1198  
גוש: 6902 חלקה: 160  
כתובת הבניה: דיזנגוף 181, תל אביב-יפו

**הרכב הוועדה:**  
עו"ד מיכל דגני הלבד שטס, יו"ר הוועדה  
גב' מרים ארז, אדריכלית ומתכננת ערים  
עו"ד גיל סלומון, נציג ציבור

**העורר:**  
זאטוס ס.א.  
ע"י ב"כ עו"ד גיא הרמלין

- נגד -

**המשיבה:**  
הוועדה המקומית לתכנון ובניה - תל אביב-יפו  
ע"י ב"כ עו"ד שמואל שטר ואח' - השירות המשפטי

**תאריך הישיבה:**  
יום חמישי, כ"ב באדר התשפ"ו, ה-12/03/26

### החלטה

בפנינו ערר שעניינו החלטת הוועדה המקומית לתכנון ובניה תל אביב יפו מיום 5.11.2025 (להלן "ההחלטה"). במסגרת ההחלטה, אושרה בקשה להיתר להריסת בניין קיים ברחוב דיזנגוף 181 והקמת מבנה חדש בן 6 קומות הכולל 24 יחידות דיור ו-2 יחידות מסחר, בכפוף לתשלום קרן חנייה בעבור 27.5 מקומות חנייה נדרשים. העוררת הגישה ערר שעניינו התנאי הנוגע להשתתפות בקרן החנייה בלבד.

## רקע

1. הבניין נשוא הערר דן ממוקם בצידו המערבי של רחוב דיזינגוף, במקטע שבין רחוב ארלוזורוב לרחוב בן גוריון. בחזית הבניין ממוקמות שתי תחנות אוטובוס, כאשר נתיבי התחבורה הציבורית הינם מצפון לדרום, בחזית הבניין ונתיב דומה בצידו השני של הרחוב.
2. רחוב דיזינגוף הוא רחוב מסחרי ראשי עוד מימי תכנית גדס, אשר אושרה בשנות ה-40 של המאה הקודמת, והוא כולל חזיתות מסחריות משמעותיות. הסביבה מאופיינת כאזור מוטטה הליכה הכולל שימושים מעורבים של מגורים ומסחר. כמו כן, קיימת בחזית מדרכה רחבה של 6-8 מטרים לערך העמוסה בהולכי רגל משך מרבית שעות היום.
3. בפרויקט מתוכננות סך הכל 24 דירות. כולן קטנות עד בינוניות. בין 65 ועד 80 מ"ר לכל היותר. כמו כן, מתוכננת חזית מסחרית.
4. אין חולק, כי הסיבה לאי היתכנות חנייה במגרש נובעת משילוב נסיבות ובפרט קיום תחנת אוטובוס ושבילי אופניים וכן קיום נתיב בצד המגרש, המונע כניסה לחניות.
5. כבר בתיק המידע נמסרה חוות דעת לפיה לכל אורכו של המגרש ובמגרשים הסמוכים קיימות תחנות אוטובוס ציבוריות ושבילי אופניים ומשכך אין כניסת רכבים למגרש מרחוב דיזינגוף.
6. במסגרת החלטתה נשוא הערר דן, על אף שאין היתכנות לחנייה במגרש, לא קבעה הוועדה המקומית תקן חניה אפס, אלא חייבה תשלום קרן חנייה מלא.
7. כנגד החלטה זו הוגש הערר דן.
8. ביום 12.3.2026 קיימנו דיון בערר.
9. לאחר ששמענו את מלוא טענות העוררים, להלן הכרעתנו בערר.

## טענות הצדדים

### טענות העוררת

10. העוררת אינה כופרת בהחלטתה העקרונית של הוועדה המקומית לפיה לא יינתן פתרון פיזי לכל החניות הנדרשות במגרש. יחד עם זאת, טענת העוררת היא כי חישוב תקן החניה בגינו נגזר תשלום קרן החנייה עבור 27.5 מקומות הינו מוטעה. צריך לקבוע

למגרש תקן חנייה אפס וזאת ממספר סיבות: ראשית, מפאת הצמידות לתוואי נתיב תנועה ציבורי. שנית, מפני שהעירייה אוסרת כניסת כלי רכב לרחוב דיזינגוף בהיותו ציר תנועה ראשי. בנוסף יש להתחשב גם במדרכה הרחבה, החזית המסחרית, גודל הדירות ואופי האזור.

11. העוררת טענה כי מדובר במגרש גדול יחסית, אשר שטחו 559 מ"ר, כך שיש די מקום לחניון בקונטור החלקה. העוררת יכולה היתה להציג פתרון חנייה ללא קושי, אולם וויתרה על הסדרת החניות בשל תחנת האוטובוס ושבילי האופניים. העוררת יצאה קירחת מכאן ומכאן, ללא חניון ועם חובת תשלום קרן חנייה.

12. לפי מדיניות העירייה והחלטות וועדת הערר כבר נקבע כי רחוב דיזינגוף ודומיו דינם רחובות סגורים לחנייה לפי תקנה 2 ו' לתקנות החנייה ואין לגבות בהם קרן חנייה.

13. העוררת הציגה שורה ארוכה של מגרשים דומים בהם נקבע תקן חנייה אפס, עקב קיום נת"צ בצד המגרש המונע כניסה לחנייה. עצם העובדה שהעירייה מונעת כניסה לחנייה מרחוב דיזינגוף באופן גורף משמעותה כי מדובר ברחוב סגור לפי תקנה 2 ו'.

14. בנוסף, המגרש נמצא באזור חנייה א' במרחק 141 מטר מקו הרק"ל הסגול. משכך, אין להחיל את תכנית ח' הארכאית, אלא את תקנות החנייה החדשות, המאפשרות קביעת תקן חנייה מוקטן בטווח שבין אפס לאחד.

15. העוררת מוסיפה, כי כל הדירות בפרויקט קטנות מ-80 מ"ר ומשכך, ניתן לקבוע בהן תקן אפס לפי מדיניות החנייה. העוררת מסתמכת על תקדימים והחלטות של וועדת הערר לפיהן תקנה 2 ו' אינה מחייבת סגירה פיזית של הרחוב אלא, רק קביעה של הסדרי תנועה מסוימים שאינם קשורים למגרש ואשר בגינם העירייה מונעת כניסה לחנייה. כך נקבע כי למשל שתקנה 2 ו' חלה גם על שצ"פ בחזית המגרש, על תחנת מטרו עתידית, על מדרכוב, ובמקרה דנן, יש להחילה גם על נת"צ. כל שנדרש על מנת להחיל את סעיף 2 ו' ולתת פטור מקרן החנייה הוא רחוב חסום מסיבות של הסדרי תנועה עירוניים.

#### **תשובת הוועדה המקומית**

16. הוועדה המקומית טענה כי במקרה דנן נדרש קרן חנייה מלא מאחר ואין בנת"צ כדי למנוע גישת כלי רכב למגרש. מקור החיוב הוא בתכנית ח'. השיתוף בקרן חנייה קבוע אף הוא בתכנית זו כהסדר חלופי לחניות במגרש.

17. סעיף 16 לתכנית ח' קובע, כי הוראותיה גוברות על הוראות תכנית תקפה אחרת וכן על תקנות התכנון והבנייה בכל הנוגע להקמת בניינים חדשים ולתוספות בנייה הכוללות יחידות דיור נוספות.

18. בתקנות החנייה עצמן, בתקנה 6, נקבע כי הן אינן גורעות מהוראות בדבר מקומות חנייה בתכניות שבתוקף ביום תחילתן של תקנות אלה.

19. בנוסף, פרסמה הוועדה המקומית מדיניות בשנת 2016 תא/מק/9072. אשר מתאימה את תקני החנייה בתכנית ח' ובתקנות החנייה למדיניות העירייה.

20. המדיניות עודכנה ביום 12.2.2020 לצורך קביעת מקטעי הרחובות הסגורים לתנועה בהתאם לתקנה 2 ו', בהתאם לקבוע בתת"ל.

21. וועדת הערר קבעה בהחלטותיה, כי בהתאם לתקנות החנייה החדשות אין עוד שיקול דעת לפטור מתשלום קרן החנייה, למעט בהתאם להוראות תקנה 2 ו'. כדי שתחול תקנה 2 ו' רשאית הוועדה המקומית, אך אינה חייבת, להפחית את מקומות החנייה או שלא לקבוע מקומות חנייה כלל. וזאת בהתקיימם של תנאים מוקדמים: המפקח על התעבורה קבע את האזור כאזור סגור לתנועה, רשות תמרור מקומית קבעה את האזור כאזור סגור לתנועה, תכנית קבעה את האזור כאזור סגור לתנועה.

22. כלומר, שיקול דעתה של הוועדה המקומית להפחית את תקן החניה כרוך באחת מן הקביעות האמורות לפיהן מדובר באזור שנסגר לכניסת כלי רכב.

23. ככל שלא נקבע כי האזור נסגר לכניסת כלי רכב על ידי אחד משלושת הגורמים לעיל, אין לוועדה המקומית סמכות לקבוע כי אזור מסוים סגור לתנועה ולהקטין או לפטור מתשלום קרן חנייה.

24. לטענת הוועדה המקומית, במקרה דנן, היעדר האפשרות להסדיר חנייה במגרש אינה נובעת מקיומו של נת"צ. המניעה במקרה דנן להסדרת החנייה במגרש נובעת משיקול תנועתי בטיחותי. אין מדובר באזור סגור לתנועה. מדובר באזור עם עומס תנועה רב. ואולם, חציית המדרכות הרחבות באזור מוטה הליכה ברחוב מסחרי מרכזי מהווה סיכון בטיחותי להולכי הרגל באופן המצדיק מניעת כניסת כלי רכב למגרש. זאת כשיקול תכנוני, ללא קשר לקיומו של נת"צ.

25. רחוב דיזינגוף הינו רחוב מסחרי מובהק ופעיל, אחד משלד הרחובות המסחריים הראשיים לפי תכנית גדס. והוא מוגדר כרחוב מסחרי גם בתכנית רובע 3. לעמדת

מהנדס העיר ואגף התכנון קיימת מניעה תכנונית להתיר כניסת רכבים למגרשים ברחוב דיזינגוף, ללא קשר לקיומו או לאי קיומו של נת"צ העובר בתוואי הרחוב.

26. העצמת הזכויות ברחוב עם אישורה של תכנית רובע 3 מאפשרת תוספת משמעותית של זכויות בנייה. משכך, כניסה לחניות עבור דירות אלו תפגע באפשרות ליצירת מרחב עירוני רציף, בטוח ואיכותי המשרת את הציבור ומתעדף את תנועת הולכי הרגל.

27. ההשפעה על יצירת כניסות לחנייה בכל מגרש ומגרש, תיצור ריבוי קטיעות בחזית המסחרית וברציפות הליכתית של הולכי הרגל ובזאת, עשויה לפגוע באופן אנוש באופיו של הרחוב כרחוב מסחרי.

28. הוועדה המקומית הציגה את חזונה האסטרטגי החל מרמת התכנון הארצית דרך רמת התכנון המחוזית ועד לרמת התכנון המקומית, אשר על בסיסן היא סבורה כי אין לאפשר חנייה ברחובות המסחריים.

29. הדבר בא לידי ביטוי לטענתה, גם בתכנית המתאר תא/5000 וגם במסמך המדיניות לעניין החנייה. הסמכות שלא להתיר חנייה במגרש מעוגנת בהוראות סעיף 6.6. לתכנית רובע 3 אשר קובעת, כי כניסה לחנייה תותר לאחר בחינה תכנונית של אגף החנייה ומהנדס העיר. קרי, גם תכנית רובע 3 מעגנת את סמכות מהנדס העיר שלא להתיר כניסה למגרש משיקולים תכנוניים.

30. הוועדה המקומית מדגישה, כי תשלום קרן החנייה אינו עונש או קנס, טענות מסוג זה כבר נדחו בעבר. גביית קרן החנייה נועדה מכוח דין לשם הסדרת חניונים לטובת הציבור. מניעת גביית תשלום עבור קרן החנייה בשל קיומם של נתיבים תחבורתיים ציבוריים תסתור את המטרה העומדת בבסיס האפשרות לגביית קרן חנייה והיא הקמת החניונים הציבוריים.

31. אין מקום לגישה מצמצמת של האפשרות לגבות תשלום קרן חנייה.

32. תקן החנייה נקבע לפי תכנית ח' ולא לפי התקנות. הבקשה להחיל את התקנות ולפטור מהסדרת מקומות חנייה לדירות קטנות מחייבת פרסום הקלה מתקן החנייה הקבוע בתכנית ח'. גם במידה והעוררת היתה מפרסמת הקלה מתכנית ח', עדיין לא ניתן היה להפחית את תקן החנייה למגורים מתחת לתקן של 1 מקומות חנייה לכל דירה. מאחר והמגרש מצוי באזור ב' תקן החנייה על פי התקנות הוא בין 1 ל-1.5 מקומות חנייה לדירה.

33. על פי הוראות המעבר לתקנות החניה עד להפעלת הקו הסגול הנמצא במרחק של פחות מ-300 מטרים, חישוב מקומות החנייה ייעשה לפי האמור באזור ב'. אשר על כן, לא ניתן לחשב את החניות בבקשה דנן בתקן קטן מ-1 מקום חנייה לכל דירה.

34. עוד הוסיפה הוועדה המקומית, לגבי טענת העוררת לפטור עבור דירות קטנות עד 80 מ"ר, דין טענה זו להידחות. בניגוד לטענות העוררת, בקומת הקרקע מתוכננות שתי דירות בנות 3 חדרים ששטחן גדול מ-80 מ"ר, משכך לא חל עליהן החריג לעניין שטח הדירות. לא ניתן להפריד את שטח המרתף משטח חישוב הדירה כפי שביקשה העוררת לעשות.

### דיון והכרעה

#### **התשתית הנורמטיבית וההתפתחות החקיקתית של תקנות החניה**

35. כנקודת מוצא, הוראת סעיף 2 לתוספת לתקנות התכנון והבנייה (התקנת מקומות חניה), התשמ"ג-1983 (להלן: "תקנות החניה"), קובעת כי מתן היתר בנייה מחייב ככלל התקנה פיזית של מקומות חניה בתחום המגרש בהתאם לתקן הסטטוטורי המחייב.

36. על מנת לייצר גמישות תכנונית, קובע סעיף 2(ב) לתוספת כי הוועדה המקומית מוסמכת לפטור את מבקש ההיתר מן החובה להתקין את מקומות החניה באופן פיזי בתחום המגרש, ותחת זאת לחייבו בהשתתפות ב"קרן חניה". תשלום זה לקרן החניה מהווה מטבעו הסדר חלופי ומנגנון פדיון המיועד למצבים שבהם לא ניתן להסדיר חניות פיזיות במגרש משיקולים תכנוניים או תחבורתיים.

37. בעבר, עובר לתיקון המקיף שנערך בתקנות החניה בשנת 2016, העניקה תקנה 4 לתקנות (בנוסחה הישן) לוועדה המקומית סמכות רחבה להמליץ על מתן פטור מלא או חלקי מתקן החניה (וממילא גם מתשלום לקרן החניה) מטעמים מיוחדים, וזאת בכפוף לאישורו של שר הפנים או הוועדה המחוזית. אולם, במסגרת תיקון התקנות בשנת 2016, **בוטלה תקנה 4 לחלוטין**. כפועל יוצא מביטול זה, נשללה האפשרות המשפטית לפטור יזם או מבקש היתר מחובת החניה או מתשלום לקרן חניה מכוח הפעלת שיקול דעת תכנוני רגיל.

38. כיום, האפיק החוקי היחיד המאפשר מתן פטור מלא או חלקי מתקן החניה (ללא מנגנון חלופי של קרן חניה) מעוגן בהוראת תקנה 12 לתקנות החניה (בנוסחן המעודכן), הקובעת כדלקמן:

”באזור שנקבע על ידי המפקח על התעבורה או רשות תימורו מקומית או שנקבע בתכנית כאזור סגור לכניסת כלי רכב, רשאית רשות הרישוי המקומית להפחית מקומות חניה מן הקבוע בתוספת, או שלא לקבוע מקומות חניה כלל.”

39. במקביל, תקנה 6 לתקנות החניה מבהירה, כי התקנות אינן גורעות מהוראות בדבר מקומות חניה הקבועות בתוכניות מתאר מקומיות או מפורטות שהיו בתוקף ערב תחילתן (כגון תוכנית חי בתל אביב).

40. יחד עם זאת, הוראות המעבר בתקנות קובעות מנגנונים ספציפיים להפחתת תקן החניה בדרך של פרסום הקלה, וזאת עד למספר המזערי הקבוע בתוספת לתקנות, תוך התחשבות בקרבה למערכות תחבורה עתירות נוסעים (מתעיין).

<p>7. תקנות אלה אינן באות לגרוע מהוראות בתכניות שהן בתוקף ביום תחילתן של תקנות אלה, האולם אם לפני תחילתן של תקנות אלה אושרה תכנית שקבעה מספר מקומות חניה נבוח מהקבוע בתוספת לתקנות העיקריות כתיקונה בתקנות אלה, והיא אינה תכנית אשר אחת ממטרותיה העיקריות היא קביעת מקומות חניה חניה עם התייחסות למתעיין, רשאית הוועדה המקומית לקבוע בהיתר מספר מקומות חניה על פי הקבוע בתוספת האמורה, ובלבד שפורסמה בענין זה הקלה לפי סעיף 149(א) לחוק.</p>	<p>8. תחילתן של תקנות אלה 30 ימים מיום פרסומן.</p> <p>9. על אף האמור בתקנה 6 –</p> <p>(1) ביישוב שחלה בו תכנית מיתאר ארצית או תכנית מיתאר מחוזית, שלא ניתן להוציא מכוחה היתר להקמת קו מתעיין במשמעותו בתוספת לתקנות העיקריות כתיקונה בתקנות אלה, וכל עוד לא אושרה תכנית מפורטת לקו מתעיין, יחושבו מקומות החניה הנדרשים בחלק ב' בתוספת האמורה לפי אזור ג;</p>
<p>תחילה הוראות מעבר</p>	
<p>1445</p>	<p>קובץ התקנות 2675, ר"ב בסיוון התשע"ו, 21.6.2016</p>
<p>(2) ביישוב שחלה בו תכנית מפורטת לקו מתעיין, יחושבו מקומות החניה הנדרשים בחלק ב' בתוספת לתקנות העיקריות כתיקונה בתקנות אלה באזור א' לפי האמור באזור ב', ובשאר האזורים לפי האמור באזור ג; החל במועד הפעלת המתעיין יחושבו מקומות החניה הנדרשים לפי התוספת האמורה;</p> <p>(3) היה המתעיין נתיב תחבורה ציבורית שאינו טעון תכנית מפורטת, יחושבו מקומות החניה הנדרשים לפי חלק ב' בתוספת לתקנות העיקריות כתיקונה בתקנות אלה החל במועד הפעלת המתעיין, ובלבד שקיים לפחות נתיב תחבורה ציבורית אחד לכל כיוון במרחק שאינו עולה על 300 מטרים בין צירי רצועות הרכבים שעוברים בהם שני נתיבים אלה;</p> <p>בתקנה זו, "מועד הפעלת המתעיין" – המועד המפורסם בהודעת המפקח הארצי על התעבורה בדבר מתן רישיון הפעלה של קו מתעיין אשר היצע מקומות הנסיעה בו עולה על 3,000 לשעה בכל כיוון.</p>	
<p>ב' בסיוון התשע"ו (8 ביוני 2016)</p>	

41. נמצאנו למדים, כי ככל שלא מבוצע הליך של הקלה סטטוטורית להפחתת התקן למספר המזערי, הדרך החוקית היחידה להפחתה גורפת או לפטור מוחלט מתקן החניה ומחובת התשלום לקרן חניה, היא הוכחת התקיימותם של תנאי תקנה 12 לתקנות, קרי – היות המגרש מצוי ב"אזור סגור לכניסת כלי רכב".

42. סגירת רחוב לתנועת כלי רכב נחשבת ל"הסדר תנועה" כהגדרתו בסעיף 1 לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 לפי הגדרה זו, "הסדר תנועה" הוא "תמרור וכל סימן או אות, או התקן בנוי, סלול או מוצב כדין בדרך או מופעל בה, לרבות כל עצם אחר המוצב בתחום הדרך, המיועד להסדיר את התנועה ואת אופן השימוש בדרך".

43. "רחוב סגור לתנועת כלי רכב" מתייחס למצב שבו הוטל "הסדר תנועה" המונע או מגביל תנועת כלי רכב בדרך, באופן מלא או חלקי, זמני או קבוע, וזאת, בין היתר, מכוח סמכות רשויות התמרור לפי תקנות התעבורה, או לפי תכנית, תוך איזון בין אינטרסים שונים.

### מדיניות הוועדה המקומית תל אביב-יפו לעניין חניה ויישום תקנה 12

44. להתפתחות הנורמטיבית הכללית מתווסף רובד נוסף והוא, מדיניות עירונית מוגדרת לחניה של העיר תל אביב. מסמך המדיניות, המייצר מתאם בין תכנית ח' לבין התקנות המעודכנות, אושר על ידי ועדת המשנה לתכנון ולבנייה של הוועדה המקומית תל אביב-יפו כבר בשנת 2016. בישיבתה מיום 12.02.2020 (החלטה מספר 10, ישיבה 20-0002ב'), אישרה ועדת המשנה לתכנון ולבנייה תיקון מקיף למסמך המדיניות בנושא "הנחיות מרחביות ליישום תקנות החניה". תיקון זה נועד לבחון מחדש את סוגיית הנגישות התחבורתית לאור התקדמות התכנון והביצוע של קווי הרכבת הקלה (הרק"ל) השונים בעיר (כגון תוכניות תת"ל/70/א לקו הסגול ותת"ל/71/ב לקו הירוק).

45. במסגרת עדכון מדיניות זה, קבעה הוועדה המקומית הנחיה אופרטיבית וגורפת למגרשים הגובלים בתוואי הרכבת הקלה :

**"משקביעת התת"ל אינה מאפשרת מעבר לכלי רכב בצד הרחובות בהם עוברת הרכבת הקלה, רשות הרישוי לא תקבע חניות כלל במגרשים הגובלים לרכבת הקלה (בתנאי שאין אפשרות לכניסה מרחוב אחר), ובמקרים אלו בהתאמה, לא יגבה תשלום עבור קרן חניה בהתאם לסעיף 2'1 לתקנות".**

46. הוועדה המקומית הבהירה כי הנחיה זו, לפיה חסימת הגישה הפיזית לרחובות הרק"ל מקימה פטור מלא הן מהתקנת חניות והן מתשלום כופר לקרן חניה, תפורט בבקשות לתיקי המידע. כמו כן נקבע, כי ככל שיאושרו בעתיד תוכניות מפורטות נוספות לקווי רכבת קלה, תחול גם לגביהן מדיניות זו באופן קטגורי.

47. מסמך המדיניות אף הגדיר רשימה מפורשת של מקטעי רחובות מרכזיים בעיר שבהם מוחלת מדיניות פטור זו מכוח תקנה 12, וביניהם: רחוב ארלוזורוב, רחוב בן יהודה, רחוב אלנבי, רחוב העלייה, רחוב לוינסקי, דרך ההגנה ורחוב אבן גבירול.

48. מדיניות זו של הרשות המקומית מהווה עוגן פרשני משמעותי, שכן היא מיישמת הלכה למעשה את הרציונל לפיו הוראות של תוכנית תשתית לאומית (תת"ל) החוסמות כניסת רכבים פרטיים לרחוב, הופכות את המגרשים הגובלים בה לאזור שבא בגדרי "אזור סגור לכניסת כלי רכב" כמשמעותו בתקנה 12.

#### העקרונות המנחים בפסיקת ועדת הערר ליישום תקנה 12

49. בסדרת החלטות שניתנו בשנים האחרונות, התוותה ועדת הערר קווים מנחים ברורים לפרשנותה ולתחולתה של תקנה 12.

50. כך קבעה ועדת הערר בערר (תל אביב-יפו) 1143-11-21 אהוד תמיר נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו (פורסם בנבו, בתקבל 7.6.2022) (להלן: "עניין בן יהודה 147"),:

"ראשית נבהיר כי תקנה 12 אינה עורכת הבחנה אם הקביעה על 'אזור סגור לכניסת כלי רכב' נעשית בתוכנית או על-ידי רשות תמרור.

שנית נציין, כי לא מצאנו מקום להבחין לעניין הקביעה מהו 'אזור סגור לכניסת כלי רכב' בין מצב בו נקבע תוואי מעבר לרכבת קלה, לבין מצב בו נקבע נתיב לתחבורה ציבורית. בשני המקרים המניעה ממעבר או חציה של הנתיב (רכבת קלה או תחבורה ציבורית אחרת) על ידי כלי רכב פרטיים אינה נובעת מהיבט פיסי, אלא מהסדרי תנועה שנלוו לקביעת הנתיב. עצם הקביעה של נתיב המיועד לתחבורה ייעודית (גם אם בתוכנית) אינו מונע בהכרח מעבר או חציה של הנתיב על-ידי כלי רכב פרטיים, והסדרי התנועה לעניין זה יכולים להשתנות במסגרת הסדרי תנועה שייקבעו מעת לעת. בשולי הדברים נעיר כי בסעיף ההגדרות לתקנות החניה (תקנה 1) מוגדר "כלי רכב" – למעט רכב דו-גלגלי". יחד עם זאת סברה הוועדה המקומית כי ברחובות בהם עוברת הרכבת הקלה (שהיא אינה מוחרגת מהגדרת 'כלי רכב' בתקנות החניה) יש לראות כ'אזור סגור לכניסת כלי רכב' וכי ניתן להחיל פטור מתקן חניה לפי תקנה 12 לתקנות החניה.

לאור האמור, ובהינתן שהוועדה המקומית מצאה לנכון לפטור מתקן חניה במקרה שאושר תוואי רכבת קלה בסמוך למגרש, לא מצאנו בסיס להבחנה שערכה הוועדה המקומית במקרה שלפנינו. ביחס לסוגיית הסמכות מכוח תקנה 12 לא מצאנו שיש מקום להבחין בין רחוב שנקבע למעבר של רכבת קלה (בתוכנית) לבין רחוב שנקבע בו מעבר של תחבורה ציבורית אחרת (על ידי רשות התמרור)."

51. ניתן לזקק החלטה זו לארבעה עקרונות יסוד:

52. מקור האיסור: תקנה 12 אינה מבחינה בין איסור סטטוטורי שמקורו בתוכנית, לבין איסור תחבורתי שמקורו בהחלטת רשות תמרור. די בהפקדתה של תוכנית (כגון תוכנית תשתית לאומית – תת"ל), אף שטרם אושרה סופית, כדי להגדיר אזור כ"סגור לכניסת כלי רכב", ככל שהיא כוללת הוראות או תנאים מגבילים (למשל לפי סעיף 78 לחוק) האוסרים בנייה בתת-הקרקע או מונעים מעבר רכבים באותו תוואי (ראו גם בערר 1116-09-23 **ארכוד גורקן בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו** (פורסם בנבו, התקבל 6.6.2024) (להלן: "**עניין בן יהודה 159**")),

53. כך גם, איסור שנקבע על ידי רשות תמרור, לרבות סימוני כביש ותמרור המגדירים נתיב תחבורה ציבורית (נת"צ) האוסר כניסת רכב פרטי ברוב שעות היממה, עונה על הגדרת "אזור סגור" לעניין התקנה.

54. מהות המניעה חיצונית למול פנימית: אבן בוחן מרכזית לתחולת התקנה היא מקור המניעה. על המניעה להיות חיצונית למגרש ונובעת מפעולת הרשות הציבורית, להבדיל משיקולים פנימיים או שיקולים של התכנון. כאשר הרשות (בתוכנית או בתמרור) חוסמת את הגישה לכלי רכב למגרש, מתקיימים תנאי התקנה.

55. להבדיל, מקום שבו אי-התקנת החניה נובעת מאי-יכולתו של היזם לעמוד בדרישות מקצועיות ובשל אי-עמידה בתקני בטיחות פנימיים של הכניסה לחניון (כגון הקצאת שטח המתנה בחזית המגרש), או משיקולי כדאיות כלכלית, אין תחולה לתקנה 12 (לעניין זה נפנה לערר (ת"א) 1122-09-21 **בוגרשוב 57 בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה תל אביב-יפו** (פורסם בנבו, התקבל 8.10.2023) (להלן: "**עניין בוגרשוב**")). כמו כן, מניעה תחבורתית-בטיחותית נקודתית הרלוונטית למאפייני המגרש עצמו (כמו מיקום בתוך תחום צומת המייצר סיכון עצמאי) אינה מהווה כשלעצמה "אזור סגור".

56. נוסף ונדגיש, כי בשונה ממקרים בהם הממשק עם הנת"צ יוצר קונפליקט הנדסי נקודתי הניתן לפתרון או לצמצום מספר כלי הרכב הנכנסים למגרש (כגון ברחובות פנימיים או ברחובות מגורים שבהם תנועת כלי הרכב למגרשים היא חלק מאופי הרחוב), הרי שבציר דיזנגוף המניעה היא מערכתית, רב-שכבתית ובלתי ניתנת להפרדה. ברחוב מסחרי ראשי בעל נפת תנועת הולכי רגל עצום, עצם קטיעת המדרכה ושבילי האופניים עבור כניסת רכבים מהווה פגיעה ברקמה העירונית ובבטיחות הציבור. על כן, בצירים מרכזיים מסוג זה לא די בפתרונות הנדסיים מקלים עבור כניסה למגרש או בצמצום חלקי של התקן, והחלופה היחידה העולה בקנה אחד עם תכליתו של הנת"צ ועם הוראות תקנה 12 הינה מניעת גישת כלי רכב למגרש.

57. עקרון השוויון והאיזון התחבורתי (רק"ל מול נת"צ): ועדת הערר קבעה באופן עקבי כי אין מקום ליצור הבחנה או הפליה בין מגרשים הגובלים בתוואי הרכבת הקלה (רק"ל) לבין מגרשים הגובלים בנתיב תחבורה ציבורית (נת"צ). בשני המקרים, המניעה מגישת רכבים פרטיים נובעת מהסדרי תנועה חיצוניים. משכך, ככל שהוועדה המקומית מפעילה מדיניות פטור רחבה לאורך תוואי הרק"ל מכוח תקנה 12 (כפי שהדבר בא לידי ביטוי גם במסגרת מסמכי מדיניות עירוניים), עליה להחיל רציונל זהה גם על מגרשים שהגישה אליהם נחסמה באופן אפקטיבי בשל קיומו של נת"צ המונע חצייה וגישה.

#### 58. מתחם שיקול הדעת של רשות הרישוי:

59. תקנה 12 קובעת כי במקרה של רחוב סגור לכלי רכב "רשאית רשות הרישוי המקומית להפחית מקומות חניה מן הקבוע בתוספת, או שלא לקבוע מקומות חניה כלל" לשון התקנה נוקטת במילה "רשאית" ומלמדת, כי מדובר בסמכות שבשיקול דעת.

60. כמו כל שיקול דעת המופעל על ידי רשות מוסמכת, על הוועדה המקומית להפעילו בסבירות, בהגינות, ללא הפליה, ותוך בחינה פרטנית של נסיבות העניין ואופיו של הסדר התנועה המונע את הגישה הפיזית.

61. מאז ניתנו החלטות ועדת הערר בסוגיה זו, פעלה הוועדה המקומית לפיהן וככל שהמניעה לכניסת כלי רכב למגרש נבעה מהאיסור על חציית הנת"צ, החילה הוועדה המקומית את סעיף 12 וקבעה פטור מהסדרת תקן חניה במגרש, ובהתאמה, לא נדרש תשלום קרן חניה.

62. כעת, מבקשת הוועדה המקומית שלא להחיל את סעיף 12, שכן לטענתה, מגבלת הכניסה לחניה ברחוב דיזנגוף אינה נובעת רק מחציית הנת"צ אלא, משיקולים תכנוניים אחרים.

63. אנו סבורים כי החלטות ועדת הערר הן ברורות ויש להמשיך ליישמן. קרי, יש להחיל את סעיף 12 בכל הנוגע לחציית הנת"צ ברחובות המסחריים הראשיים ולקביעת פטור מהתקנת מקומות חניה במגרש ובהתאם, גם מתשלום לקרן החניה חלף התקנת מקומות החניה.

64. יחד עם זאת, סעיף 12 הוא סעיף גמיש. הוא אינו מחייב את הוועדה המקומית לקבוע פטור מלא מתקן החניה. לפי לשון הסעיף, הוועדה המקומית מוסמכת גם להפחית את מספר מקומות החניה הנדרשים מהקבוע בתוספת, בשל היותו הסדר התנועה בגינו

מוגדר הרחוב "כסגור לכלי רכב". כלומר, הוועדה המקומית מוסמכת להפעיל את שיקול דעתה ולקבוע תקן חניה מופחת ובהתאם, כחלף להסדרת חניה במגרש, לדרוש תשלום קרן חניה עבור מספר מופחת של חניות, ביחס לזה הקבוע בתוספת לתקנות. בכפוף לעמידה בכל כללי הדין הנוגעים לגביית קרן חניה.

65. על מנת לקבוע מה התקן המופחת הנכון עבור רחובות בהם יש להחיל את סעיף 2' בשל האיסור על חציית נת"צ, על הוועדה המקומית לגבש מדיניות סודרה בעניין זה.

66. מאחר ובמועד הדיון בערר דנן טרם הוסדר מסמך מדיניות כאמור, והחלטות וועדת הערר הן המנחות את אופן החלת סעיף 2', ומאחר וגישת כלי רכב למגרש דנן נחסמה באופן אפקטיבי בשל קיומו של נת"צ המונע חצייה וגישה, הרי שיש להחיל את הפטור מהתקנת מקומות חניה במגרש באופן מלא.

67. ככל שתקבע הוועדה המקומית מדיניות המסדירה תקן חניה מופחת שוויוני, סביר והגון ברחובות הסגורים לתנועת כלי רכב לפי סעיף 2' בשל קיומו של נת"צ המונע חצייה וגישה למגרש, תוכל לגבות כופר חניה חלף להסדרת החניה במגרש.

### לסיכום

דין הערר להתקבל. מניעת כניסת גישת כלי רכב למגרש דנן נחסמה באופן אפקטיבי בשל קיומו של נת"צ המונע חצייה וגישה לכן, על המגרש חל סעיף 2'. גם אם קיימים שיקולים אחרים נוספים למניעת הכניסה, הרי שאלו נלווים לשיקול מרכזי זה. בהתאם, ניתן פטור מלא מעמידה בתקן חניה.

ההחלטה ניתנה בתאריך: י"ט סיון תשפ"ו ; 04 יוני 2026

מיכל דגני הלב שטס, עו"ד  
יו"ר ועדת ערר  
מחוז תל אביב

מיכל דגני הלב שטס, עו"ד  
יו"ר ועדת הערר  
מחוז תל-אביב

גב' אמיליה ינובסקי  
מ"מ מזכירת ועדת הערר  
מחוז תל-אביב