

כללי: לאור מדיניות תחבורתית עירונית השואפת לעודד את השימוש בתחבורה בת קיימא ועל רקע פיתוח תשתיות מערכות הסעת המוונים והתחבורה הציבורית בעיר, מוצע מסמך מדיניות לתקני חנייה מקסימאליים בתוכניות חדשות למגורים בכל תחום העיר. הפחתת תקן החנייה הינה מרכיב בתוך מכלול פעולות לגיבוש מדיניות תחבורה כוללת ומקיימת בעיר. להפחתת תקן החנייה, השפעה על הפחתת היקף הנסיעות ברכב פרטי בעיר וכפועל יוצא השפעה על היבטים סביבתיים והיבטי מרחב ציבורי. בנוסף, הפחתת תקן החנייה תאפשר להגדיל את הכדאיות הכלכלית להתחדשות עירונית וצפויה להפחית את יוקר הדיור בעיר בשל העלויות הגבוהות להקמת חנייה (המגולמות במחיר הדירה) והעלויות הגבוהות לתפעול ותחזוק חנייה (המתווספות לעלויות תשלומי 'ועד הבית').

מוסד התכנון המוסמך להפקיד את התכנית: הועדה המקומית לתכנון ובניה.

מיקום: כל שטח העיר

מתכנן: היחידה לתכנון אסטרטגי, אגף תכנון העיר, אגף התנועה.

יזם: הועדה המקומית לתכנון ובניה

מדיניות קיימת:

מדיניות תקן החנייה בתוכניות חדשות נקבעת כיום על סמך שלושה מרכיבים עיקריים:

- תקן החנייה הארצי 2016 (טווח בהתייחס לסוגי השימושים והקירבה למערכות הסעת המוונים)
- תכנית 'ח' – תכנית מתאר לחנייה שגובשה בשנות ה'90 (מתן תוקף 2001)
- מדיניות הועדה המקומית – בהתייחס לתקן החנייה הארצי (בהתייחס להנחיות מרחביות והיתרים).
- ראוי להזכיר בהקשר זה גם את מסמך 'מדיניות הועדה המחוזית לפיתוח בסביבת מתע"ן' (2019) המתייחס לנושא תקן החנייה באזורים צמודי מתע"ן.

הועדה המקומית בבואה לקבוע תקן חנייה בתוכניות מפורטות שבסמכותה, מקטינה על פי רוב את התקן הקבוע בתכנית ח' תוך קביעת תקן חנייה חדש בטווח המותר על פי התקן הארצי. מדיניות הועדה עד כה נקבעה בכל תכנית לגופה ולא נשענה על מדיניות עירונית ברורה ושקופה.

מצב תכנוני קיים:

תקן חנייה נקבע במסגרת כל תכנית מפורטת חדשה, בהתאם לתקן החנייה הארצי ובהתאם לתכנית הקונקרטית.

מצב תכנוני מוצע:

- **הגדרת תקן מקסימאלי למגורים:**
 - 0.8 מקומות חנייה ליח"ד תקן כללי למגורים ברובעים 1,2,7,8,9
 - 0.5 מקומות חנייה ליח"ד תקן כללי למגורים ברובעים 3,4,5,6
- מאחר והתקן המוצע הינו תקן מקסימום, ניתן יהיה לקבוע בתכנית תקן נמוך יותר עד לתקן "0". קביעת תקן החנייה תהיה נתונה לשיקול דעת הועדה המקומית בעת אישור תכנית מפורטת הכוללת שטחי מגורים בהתבסס על השיקולים הבאים:
 1. רמת השירות בתחבורה ציבורית בסביבת התכנית המוצעת
 2. מאפייני יחידות הדיור בתכנית המוצעת (גודל, בעלות/שכירות, סביבה, תמהיל, דיור מיוחד וכדו')
 3. קונפליקטים בין כניסות לחניות לבין יתר המשתמשים בדרך (תחבורה ציבורית, אופניים והולכי רגל) והשפעתם על איכות המרחב הציבורי

- ההוראות יחולו על קביעת תקנים במסגרת תכניות חדשות. המדיניות לא תפגע או תפחית מקומות חניה שאושרו במסגרת היתר קיים.
- הועדה תהיה רשאית לדרוש אי הצמדה של חניות ליחידות הדיור, כך שלא תהיה חובה לקניית חניה בעת קניית יחידת דיור.
- הועדה תהיה רשאית לדרוש חפיפה בין דרישות החניות למגורים ולתעסוקה בתכניות הכוללות עירוב שימושים.
- הועדה תהיה רשאית להמיר שטחי חנייה תת קרקעית בתכניות מאושרות לשטחים עיקריים (בדגש על מגרשים גדולים) תוך הקטנת תקן החניה.
- הועדה תהיה רשאית לאשר חניונים ציבוריים בבעלות פרטית במגרשי מגורים, בכפוף למדיניות עירונית.
- מומלץ כי יקודם תיקון לתכנית ח' בהתאם למדיניות זו, כך שניתן יהיה להחיל את הנחיות המדיניות גם על היתרי בניה מכח תכניות תקפות.

חוו"ד מה"ע:

1. לאשר את הצעת התקן המוצע כתקן מקסימום למגורים בתוכניות בנין עיר חדשות.
2. תקן החניה יהיה תקן מקסימום וייקבע במסגרת התוכניות המפורטות.
3. לעדכן בהתאם את תקן החניה בתוכניות שאושרו להפקדה בדיון בועדה בתאריך 27.5.20.
 - א. תכנית תא/4850 שלוש 8-10
 - ב. תכנית תא/מק/4668 – התחדשות עירונית מ. קדש-ק. פוזנן.
4. לעדכן בהתאם למדיניות תקני חניה למגורים בתוכניות חדשות גם את תכנית ח' (תקן חניה להוצאת היתרי בניה).

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0010-20ב' מיום 24/06/2020 תיאור הדיון :

בישיבתה מספר 0010-20ב' מיום 24/06/2020 (החלטה מספר 7) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה :

ירד מסדר היום לבקשת יו"ר

משתתפים: דורון ספיר, אופירה יוחנן וולק, ליאור שפירא, רועי אלקבץ

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0011-20ב' מיום 08/07/2020 תיאור הדיון :

אודי כרמלי: מובא לכאן לדיון נשוא שעורר גלים. מדובר בקביעת מדיניות של הועדה לתקני חניה לתב"עות חדשות למגורים. קרי בתוכניות חדשות שיש בהן שימוש מגורים תקן החניה שהועדה תמליץ הוא התקן שיוצג כאן. הרקע לבקשה הוא רקע מספרי לא רק אידיאולוגיה. אנחנו ממתנים את הקצב המטורף של נתינת החניות, כל שנה מוסיפים המון חניות. ההפחתה של מקומות החניה היא מינורית והבשורה היא המעבר מתקן מינימום לתקן מקסימום. היום שמגיע יזם ואומר שיש לו לקוחות שמוכנים לבניה בתקן חניה אפס, או בהפחתה אני לא יכול לאשר כי הוא צריך לבקש הקלה או סטייה כי התקנים הקיימים מייצרים ליזם מציאות שבה הוא חייב את החניות או קרן חניה או כופר חניה. אנחנו רוצים ליצור מצב שההיתר הראשון שיגזר מהתכניות ויגיע לועדה הזו בעוד שנתיים והבנין שיבנה מהתקנים יהיה בעוד 4-5 שנים נייצר מציאות שלקראת המעבר של המטרופולין תחבורה מתע"ינית מתחיל להתאים את עצמו. כרגע אנחנו רוצים להעביר את המסר שכל דירה לא חייבת בחניה והסוגיה והפריצה היא שהפחתת החניה תזיל את מחיר הדירות בת"א ויצירת מלאי דירות בגין אלו הדירות שלא יהיו עם חניה, דבר שישאיר את המעמד הבינוני בעיר. זו יכולתה של עיר לספק מגוון שירותים.

חגית נעלי יוסף מנהלת יחידה אסטרטגית העירונית: מציגה את הרקע המחקרי והנתונים שיושבים בסיס ההחלטה להכנת מסמך המדיניות לתקני החניה. מדינות שמפתחת צירי מתען ותחבורה מתקדמת. מציגה את המצגת

מיטל להבי: נושא מדיניות החניה הוא מרכיב חשוב במדיניות התחבורה בעיר. החזון הוא לעבור להתניידות כשירות. חזון שצריך לקדם באופן הדרגתי מבלי לפגוע בתכנון בעיר. כלי המדיניות על סוגיהם הוא תקן החניה ותשלום דיפרנציאלי בעיר, נושא של חלוקת תווי החניה סוגי החניה ועוד. צודקת שיש לנו מדיניות של המחוזית סביב המתען שממליצה לנו לצמצם את תקן החניה בעיר והשאלה היא שאלת השלבויות מה לפני מה ואיך מאזנים זאת מבלי לפגוע בחיים השוטפים של התושבים. אני אומרת זאת כאחת שמשתמשת ומתנהלת עם הרכב שלי ברחבי העיר. בחנתי את החומרים שהוצגו ויש להיות מודעים לעובדה ש9000 מקומות חניה עומדים להיגרע ממלאי החניות בעיר. זאת מפאת העובדה הקווים של הרק"ל ולא רק הרק"ל אלא מקומות שהיא עוברת שתשפיע על רחובות נספחים כמו כן הקצאות חניה לדו גלגלי, הולכי רגל גם התווספו לאחרונה בקשה לצמצום חניה בגלל מכבי אש. נתנו לנו השוואות על ערים אחרות אז לדוגמה באמסטרדם אחוז הבעלות על רכב הוא 71% ובת"א יפו 62% כל השוואה שתקחו אחוז אחזקת רכב של תושבי ת"א היא נמוכה ביחס לערים אחרות בעולם, כי יש יותר פתרונות לחניה בערים אחרות. צמצום התקן חייב לבוא על רק של מדיניות שמחילה פתרונות. באמסטרדם לאור המחאה של אופנים הביאה ב91 הקמת קרן חניה ולאחריה העלאה של מחירי החניה ורק ב2017 התחילו את נושא תקני החניה ולייצר את תקני מינימום. אני חושבת שהגישה לתקני מקסימום היא נכונה וצריך לשים רף עליון לחניה. יחד עם זאת אמרנו שלא רוצים זעזוע בשוק והדבר יהיה רק בתבעות חדשות. אזי אני פונה לאזור הרובעים 3 ו-4 ששם המצוקה הכי קשה. יש לנו את תוכנית הרובעים שזו תב"ע סטטוטורית מאושרת שקובעת בין היתר את מס' מקומות החניה. נאמר כאן שהמדיניות שתקבע לא תשליך על כל מי שנמצא בתוכנית הרבעים 3,4 שהופקדו כדי שהאמירה תתממש אני רוצה שאנשים ירגישו בטחון. אולם אם רשום שתקן החניה התממש רק בתב"עות עתידיות אמירה זו מערערת את הבטחון. כי אם לדוגמה היה מגיע מגדל איכלוב ודרישה למגורים זו תבע חדשה והוא היה כפוף לתקני החניה החדשים אבל אם יום ירצה להוסיף 2 קומות על בסיס תוכנית מאושרת רובע לא היינו אומרים לה לצמצם את תקן החניה. אורלי אראל: נכון, תקני החניה חלות רק על תבעות חדשות ולא על היתרי בניה.

מיטל להבי: על כן יש להוריד את האמירה כי יקודם תיקון לתוכנית ח' שמאפשרת להחיל את ההנחיות האלה גם על היתרי בניה מתוקף תוכניות תקפות. אם מורידים את ההמלצה ומקבלים את מסמך המדיניות בלי תוכנית ח' אזי המדיניות תחול רק על תב"עות חדשות דבר שיבוא לביטוי בהיתרים בעוד 5 שנים. אנחנו מגדירים תקן מקסימום ושיקול הדעת בהתבסס על רמת שירות תחבורה ציבורית, מאפייני דיור ביחידות מוצא קונפליקטים בכניסות לחניות לבין יתר המשתמשים. בד"כ אם עושים כניסה לחניה אם היא משרתת 100 או 150 חניות זה אותו דבר. אני מציעה להוסיף תכנית בניה וחלול, עלויות כלכליות קיבולת דרך ותוספת לתקן על חניה חשמלית/שיתופית. צריך לעודד קדימה שבה קיבולת הדרכים מצטמצמת ב30% יחד עם זאת יש חשש בעיכוב התחלת עבודות של הקו האדום או הסגול ובגלל המצב הכלכלי המטרו לא יגיע ביום שאנחנו מייחלים לו. לכן צמצום החניה צריך להגיע באופן מידתי ובשלבויות הווה אומר להוריד את תב"ע ח' ולהביא אותה באופן נפרד שמתייחס גם לתעסוקה ומסחר ומה קורה בעולם במסחר ותעסוקה כי לדוגמה באמסטרדם נותנים מקום חניה 1 לכל 25 מ"ר למסחר. צריך לייצר ממוצע שיאפשר חיים לאוכלוסיה וזה כולל תעסוקה ומסחר. כמו כן אני רוצה אמירה גם לגבי תבע 5,6. אני בעד המדיניות שהיא תכוון לראיה ארוכת תווך ואני מבקשת לחתוך ממנה מה שעלול לפגוע בבקשה להיתר של מי מתושבנו.

אסף הראל: זה אקט מבורך, סוף סוף אפשר לדבר על היפוך הפרמידה, הולכי רגל והחשיבות של אופנים ותחבורה ציבורית ולבנות כך שתהיה הלימה לדעות ולעיתיד העירוני. מדובר על הוספת תקני חניה אבל במידתיות. זהו אקט מבורך ונכון אפשר בעיני להכיל את על תכנית ח' ובהקדם, הרי אנחנו רוצים שיפסיקו לכרות עצים היום ולא עוד 5 שנים. כורתים עוד עצים כי צריך מרתפים ואת זה אנחנו רוצים להפסיק. אני אשמח להוסיף שבכל תוכנית חדשה שתהיה התייחסות לעצים.

ראובן לדיאנסקי: הכוונה שבמקום תקן אחד כלומר חניה לכל דירה יהיה 0.8 כלומר 80 חניות, אין לנו דגש האם התכנית של המרתף תהיה על 85% או על 50% כי היזם יכול לבנות מרתף אחד או 3 קומות ואז התכנית של המרתף תהיה יותר צרה ויהיה יותר מקום לעצים. אם לא נכניס את הערה הזו זה לא יהיה כי אז הוא ירצה למקסם את הקומות כי החפירה עולה יותר כסף.

אסף הראל: אנחנו רוצים שתרשם הערה כדי להציל את העצים שלא יכרתו ואם אפשר להחיל את זה על רובע 5,6 אני רואה את המדיניות כבשורה.

ראובן לדיאנסקי: כל ההסתכלות של בנק החניות בעיר צריכה להיות הוליסטית ולא נקודתית. בהחלטה הזו אנחנו מנסים לתת פתרון לטווח הארוך ואיך אנחנו רואים את נושא החניה, והצורך של הציבור להיאחז בחניות הפרטיות. הסיבה לכך היא שאין לנו שום שליטה על התחבורה הציבורית, לא באיכות בתדירות מרמת הזיהום של האוטובוסים והמשך בשירות, וברגע שאין חופש תנועה לציבור 24/7 אתה מאלץ את הציבור להיעזר ברכב פרטי. בסופו של דבר צריכים להעביר את הסמכויות לרשויות העירוניות את נושא התחבורה אבל אני לא רואה את זה קורה. לכן שבתוך הארוך עיריית ת"א ועיריות אחרות

יצטרכו לקחת את נושא התחבורה הציבורית תחת חסותה. כעירייה ניסנו להעביר סמכויות לממשלה וראינו שאם אנחנו לא נעשה זה לא יעשה כמו טיפות החלב והתחבורה הציבורית בשבת. הורדת כלי הרכב בכבישים תביא לפחות זיהום אויר ויהיה יותר עצים בעיר, ובכלל העיר זקוקה להשתחרר מהנטל של התחבורה הפרטית בכבישים העמוסים. נושא התכסית הצרה של מרתפי החניה חייב להיות חלק מהמסמך הזה. בנושא המצב התכנוני המוצע כמו שהבוקר קבלנו המלצה מהצוות לגבור על החובה של 15% חלחול ולאפשר 100% תכסית ללא חלחול בגלל נסיבות כי יש מדיניות או הנחיות מרחביות, אז לכשיגיעו תבעות עתידיות שנוכל לאשר פחות ולא יותר בואו נקבע מדיניות של 0.8 או 0.5 לפי מה שמוצע אבל אם יהיו נסיבות מסוימת שנצטרך לתת תקן גבוה יותר אז נוכל לתת אותו בלי "משקולות על הרגליים". זו מדיניות שאפשר לשנות אותה. אני תומך גם על מה שנאמר על תכנית ח' ולתקן אותה.

אופירה יוחנן וולק: אני רוצה הרחבה לגבי חניות הנכים ציפי ברנד: זו קריאת כיוון נכונה אם בכיוון עידוד עיר ירוקה ולעודד תחבורה ציבורית והוזלת יוקר המחיה. יחד עם זאת בנקודת הזמן הנוכחית וחוסר הודאות באוויר ומדובר על תקן חניה שיקרה עוד 5-6 נים אבל עדיין אי אפשר לנתק את הדיון הזה מנושא התחבורה הציבורית שקיימת והמצאי ולו"ח של הרק"ל. וכל עוד אין בהירות בנושאים אלו קשה לנהל את הדיון וקביעת מדיניות. כל עוד השירותים של העיר לא מונגשים קשה יהיה להתנהל בעיר. עלינו לראות איזה תושבים יהיו במרכז העיר בגלל תקן נמוך יותר במרכז העיר. יהיה קושי לשמר אוכלוסיות כמו משפחות עם ילדים ו/או מבוגרים שיוכלו להתנהל בתוך העיר כאשר קשה להתנייד בעיר. אנחנו עדין רחוקים להשוות אתנו לאמסטרדם. צריך להשאיר תקן של 0.8 ואת הגמישות והייתי מבקשת שישאירו לנו את שיקול הדעת. יכול להיות שלא יצטרכו את התחבורה הציבורית לא ברור מה יהיה בעקבות המשבר של וירוס הקורונה. מתוכננת כאן עיר ולא הייתי כובלת את הידיים של הועדה, אפשר להתנהל בתוך 0.8 וגם אם צריך ניתן 0.5 הייתי שמח שישאר לנו שיקול הדעת בנושא החניה במרכז העיר. המשימה היתה לצמצם את הרכבים, אבל עם נתון של 350 אלף רכבים שנכנסים שעדיין לא טיפלנו ולא ברור אם מעלים את מחירי החניה על מנת לצמצם חניה. אנחנו צריכים ללמוד התנהגות כמו איזה תושבים נשארים איזה תושבים נכנסים לעיר. ניהול משאב החניה ויש הרבה דברים שצריכים לתת עליהם את הדעת וחבל שלא נותנים את הדעת עליהם, כמו פתיחת שני צידי הרחוב ופתיחת חניונים בערב, תמהיל אוכלוסייה הוא חשוב, כרגע אנחנו נמצאים בנקודת זמן קריטית במיוחד בתקופה חוסר ודאות. בנוסף אני מבקשת לדעת מה קורה עם החניות בפרויקטים בהתחדשות העירונית.

אני רוצה שתהיה לנו גמישות בין 0.8 לאפס כרגע בעיקר לנוכח אי הודאות בכלל.

דורון ספיר: זה בדיוק בגלל זה מכניסים את המדיניות הזו.

אלחנן זבולון: האמירה ברמה מערכתית שעיריית ת"א אומרת שצפון ודרום שווים. עד היום היתה מדיניות חניה בדרום ת"א מאוד נמוכה כאשר בצפון היתה יחסית הרבה יותר גבוהה וזו קריאת כיוון בעיני יותר גבוהה.

אסף הראל: החיים בלי אוטו הם חיים פחות נוחים וקשה בסופי שבוע לטייל לדוגמא. אבל כמו מישהו שיש לו בית עם גינה פרטית ככה גם בנוגע לחניה. אבל זו טובת הכלל היא גם העצים תמהיל הדירות ומדרכות רחבות ושבילי אופניים. כל אחד בוחר את איכות החיים שלו.

מיטל להבי: האם אין די תקן מקסימום ארצי בכדי לצמצם לנו את התקן במקרים נקודתיים למשל תחת תנאי של תכסית וכדאיות כלכליות? אם קובעים תקן אחד 0.8 לדוגמא מתחת לתקן הארצי ברגע שיוורדים לתקן מקסימום אפשר לרדת מתחתיו. דבר נוסף הוא העלות של 600,000 ₪ מחיר חניה. הכוונה לקביעת תקן חניה הוא להפחית את עלויות הדיוור אבל בשל גריעת חניה עלול החניות לעלות יותר. בכל העולם על הורדת תקני חניה לתקני מקסימום יצרו גם תקן חניה לדוגלגלים. במינכן נתנו 0.75 לאופניים גם את זה אפשר להכניס למדיניות.

ציפי ברנד: אנחנו בעד עיר ירוקה בעד תחבורה ציבורית והכל, אבל כאשר אתה יודע שיש 350 אלף מכוניות שנכנסות לעיר ועד לרגע זה לא באנו עם פתרון לגבי אותם רכבים שנכנסים לעיר, יש לנו מאגר שלם. צריכים להבין מה קורה כאן במערכת הזו ולכן צריך לתת לנו מרווח של שיקול דעת של הועדה. ראובן לדיאנסקי: אם יוצרים שיקול כלפי מטה זה בסדר אבל כלפי מעלה זו בעיה.

דורון ספיר: היום באזורים שרוצים להכיל את 0.5 תקן החניה בפועל הוא אפס כלומר על כל בנין חדש שיוקם אנחנו נוסף חניה ולצד עיריית ת"א החניות בעיר יעלה כתוצאה מהחלטה שלנו.

ציפי ברנד: זה בלי חניות צמודות אבל שמקבלים תקן מקסימום לא כדי להחליט בתקופה של אי ודאות. מלי פלישוק: חזון הפחת המכוניות הוא מופלא אבל לא מציאותי כי תבעות הם לטווח של 3-4 שנים הפער גדול וזה יחנוק את תושבי ת"א. כיום אין דרך להגיע ללא רכב כי תחבורה ציבורית היא לא ממש נגישה לכל מקום וזמן. ולכן צריך לתת גמישות לועדה ולא לקבוע רף מקסימום. תהיה אותה תכסית אם לא תקבע זה גם שימוש בקומה נוספת בישראל. השטחים מצטמצמים ואם מונעים ע"י החניות חפירה לחניות אנחנו מונעים שימושים לעוד קומה. כי אפשר להמיר את החניות לשימושים נוספות. הרעיון חייב להיות עם גמישות לשנים הבאות.

דורון ספיר : אמרת שחלק גדול מהחניות שנשארות פנויות בבוקר והפוך. מה המדיניות שאתם מציעים על השכרת חניות בעיר? יש אנשים שמשכירים חניות באופן פרטי ויש חברות שמשכירות את החניות האלה לפי מחיר פיר שעה.

חגית נעלי: הצגתי 3 גישות למדיניות חנייה עירונית. אחת הקונבנציונאלית, השניה מתייחסת לניהול החניה והשלישית שוק פרטי. אמרתי שאנחנו עוברים לשתי הגישות המתקדמות שאפשר לקחת משאב החניה ולנהל אותו במחירי שוק או ע"י כלים שאחד מהם הוא השוק הפרטי פינק פארק ודומה להם. דורון ספיר: השאלה אם זה לא יביא רכבים נוספים לעיר אין מחיר נפרד לת"א ולא ת"א. השאלה אם זה לא יגביר את הצורך בחניה.

חגית נעלי: יכול להיות אבל עד שלא נפעיל את ביטול הצמדת חניות לא נוכל להתגבר על הקושי בניהול המשאב הזה.

מיטל להבי: עיקר הבעיה היא אחה"צ בלילה.

ציפי ברנד: זו מציאות משתנה.

מיטל להבי: הבעיה לא נובעת ממבקרים אלא תושבים.

יהודה כתב- נציג הקבלנים: אנחנו בעד ערים חכמות ורואים את טובת העיר. בענין החניה יש לנו הסתייגויות והחזון התחבורתי צריך לבחון. המציאות בשטח היא כזו שהמטרו יכנס לפעול לא לפני 2035 אם לא יהיו עיכובים. שלושת קווי הרק"ל לא יפעלו לפחות עד 2026 יהיו עיכובים נוספים. לצערי לא נלקחו בחשבון מספרים ונתונים נוספים במספר הרכבים שנכנסים לעיר לא היה סקר מדעי. לא ידעתי ש350,000 רכבים נכנסים ביום וגריעת 9000 מקומות חניות נגרעים אתם יודעים מה זה עושה לעיר. אביגדור: עד 2025 ירדו מהרחובות בת"א.

יהודה כתב: 11200 זה המון ואנחנו לא יכולים להסכים למדיניות המוצעת. אם תקבל המדיניות מה שיקרה בעיר והכלכלה שמחיר חניה בעיר יעלה כמו בית. לכן אנחנו מציעים שעד שתהיה הרק"ל תעשו המרה של שטחים. שנוכל לקבל לפי התקן הקיים ולבנות מקומות חניה. כמובן שזה יהיה שטח מוכן להמרה וביום שתהיה רכבת הקלה השטחים יומרו לשטח עיקרי והעיריה תקבל היטלי השבחה, זה מידתי וזה מאוזן. אנשים ישכרו מקומות חניה וצריך לחשוב על הדברים הללו. כמו כן תזכרו של ת.א. 5000 היא מדברת על תקני חניה והמדיניות הזו לא יכולה לבוא בסתירה אליה.

אביגדור פרויד: במכתב שלנו אנחנו מציעים שתשאירו תקן 1 לכל יח"ד ולכל מי שמגיש בקשה ויבוא לבקש תקן מופחת תתייחסו לזה בצורה חיובית. אני מצטרף לדברים של ציפי ברנד אנחנו הולכים לשנים לא ברורות אל תקבלו החלטה קשה שבעוד כמה שנים תהיה בעיה לעיר איתה.

עו"ד דנה סנדר: הגריעה של חניות מהשטח הפרטי תוסיף לעומס רכבים על חניות במרחב הציבורי כפי שנאמר והמדיניות היא לצמצם גם אותם. מדובר במדיניות של קביעת חניה בערים שמתנהלת כבר למעלה מ20 שנה ועם זה השימוש ברכב הפרטי יותר גבוה מאשר בת"א. לכן ע"פ כל מה שנאמר היינו רוצים שיקחו הפסקה ולא יאשרו תקן שלא יוכלו לעמוד בה בהתאם למכתב ששלחנו.

ורד שחר: במצגת הוצגה כמות רכבים שנכנסים לעיר האומרת כי 2008 נכנסו חצי מיליון רכבים לעיר עם 1.34 אדם לרכב. האם באמת המס' ירד כי המספר תמוה מאחר ולפני הקורונה המס' היה 700 אלף רכבים לכן לפי איזה פרופורציה קבעתם 300 אלף. קשה להאמין מ2008 מס' האנשים ירד. בנוסף כאשר מתייחסים לערים כמו אמסטרדם שגרתית שם לא היתה לי בעיית חניה כתושב. אז כדאי שנחשוב שוב האם הערים נתנו פתרונות לתושבים שלהם. בהיבט הכלכלי חניה עולה 130 אלף ש"ח ואתם כל כך מצמצמים ומורידים חניות שמה שיקרה שדירה עם חניה הכפלתם את המחיר לדירה בעוד 600-700 אלף ש"ח במקום להוזיל את המגורים בעיר ומה שגרמתם לירידת ערך הדירות של אנשים כמוני.

גבי ספקטור: אני מחזקת את דבריהן של דנה ושחר.

אסף הראל: אמרתם שינוי במסורה זה בדיוק בדיוק מה שאנחנו עושים. אנחנו עוברים מתקן אפס במקומות מסוימים ובמקומות מסוימים תקן 0.8 זה בדיוק השינוי המידתי ורואים לאן הולכים. העיריה קבלה את עמדתכם.

אודי כרמלי: יש חוסר הבנה של מהות השינוי. אנחנו מנסים לשנות קצת את תוספת חניות לעיר אין קשר למציאות שאומרים שמורידים את החניות. המדיניות של החניה תתחיל להשפיע עוד כמה שנים ולא עכשיו. מדובר על תוספת של 40,000 חניות במצב הקיים, רוב המקומות שאנחנו מבקשים 0.5 הם במרכז העיר שאין לנו תוכניות להתחדשות עירונית דוגמת מתחם דפנה, אלא בעיקר תוכניות לבניית מגדלים שמייצרות המון יח"ד. מדובר בעיקר למגדלים לאורך המע"ר ששם אנחנו מנסים לעשות דירות קטנות 30-40 מ' וזה לא מציאותי לשים מקומות חניה לכן אני דוחה על הסף את האמירות שלוקחים חניה או מקטינים. אנחנו לא משנים תקן חניה אלא מציעים לועדה מדיניות כדי ליצור ודאות ושקיפות. הועדה הזו כבר קבלה החלטות על 0.8 והמטרה היתה ליצור איזון וצדק מרחבי בכלל העיר.

לענין חניית נכים זוהי סוגיה שהיא קבוע בתקנים כאשר חניות נגישות הם לפי מפתחות והמענה ניתן על כל פרויקט שעליו מוציאים בהיתרים. בתוכניות אנחנו שומרים על המפתחות הללו, ומייצרים מצאי חניה גדול יותר כי לא כולם צריכים חניות נגישות. לדוגמא פרויקט בשיכונים ביפו שמוסיף 0.8 חניות לפרויקט שנכנסים בו 400-200 יח"ד ויוצאות 600 יח"ד למעשה כל פרויקט כזה יוצר בין 500-700 חניות רק של 0.8.

מסות החניות האדירה מגדילה את החופש, בכל מקרה ההגדרה לחניה נגישה מקובעת בתקן וצריכים לעמוד בתקנים המחייבים.

דורון ספיר: צריך לבדוק איך נותנים את החניות הללו ברחוב ולא במרתפים.

אודי כרמלי: במקרה שצריך לתת חניה אחת או שתיים לנכים והקצאת חניות במרחב הציבורי ויודעים לספק חניה אחת או שניים וזה תלוי אדם ולא פרויקט.

שעושים מדיניות שנועדה לתב"ע נדאג לספק חניה לנכים פריקה וטעינה גם אם משיהו יבחר לרדת מהמקסימום למינימום הוא יצטרך לעמוד לדרישות החוק.

דורון ספיר: ואם הוא לא יכול לעמוד בתקנים וצריך תקן חניה אפס? מיטל להבי: אין כזה דבר.

דורון ספיר: אם תהיה תב"ע במרכז העיר עם תקן חניה אפס.

אודי כרמלי: לא נאפשר שלא יהיה פתרון לחניה נגישה. בנוגע לתכסיות – חד משמעית המטרה בהגבלת התקן ויצירת תקן מקסימום המגמה להקטין תכסיות. יש הנחיה גנרית של מדיניות של 85% שרוב המקרים לא מגיעים אלינו והפנימו את המסר. במקרים מסוימים אנחנו מביאים לדיון בועדה ולשיקולה, כי יש סטייה ממדיניות. אם יש ראובן לדיאנסקי: יש פריצה כלפי מעלה רק מטה. לא משאיר תקן מקסימלי במידה ויש נימוקים מסודרים.

אודי כרמלי: כולם יעלו את השאלה למה לבוא עם תקן 1 שאישרנו 0.8. במדיניות אני לא יכול לכבול לך את הידיים זה לא תקן מחייב. אם את חושבים בתב"ע מסוימת להגדיל את התקן מעל 0.8 מותר לכם.

ראובן לדיאנסקי: אותם 80 מקומות חניות שצריך לתת לא יעשו על מפלס אחד או שניים ישאיר אסף הראל: אם מקבלים החלטה לשנות את תב"ע ח' אודי כרמלי: צריך לעשות בתכנית בועדה מחוזית.

ראובן לדיאנסקי: אפשר לשנות את תכנית ח' מיטל להבי: שינוי תב"ע ח' זה בסתירה עם מה שסוכם עם ראש העיר ראובן לדיאנסקי: לא צריך החלטה פוזיטיבית לשינוי תכנית. לא דיברת על התכסית של העצים של מגרש החניה בהקשר הפוזיטיבי. כי אם עושים דבר כזה שיהיה ברור שאותם 80 מקומות חניה שהיזם יצטרך לתת במקום 100 הוא לא יעשה על מפלס אחד או שניים אלא שירד גם למפלס 3 וישאיר 30%.

אודי כרמלי: אוקי זה בתב"ע שיש בה נספח תנועה, קווי בניה וכל תב"ע מגיעה לכאן ואז יש לזום פחות אינסנטיב לייצר שטח מוגבר לחניה ואז אפשר להקטין את שטחי התכסית, אלו מגבלות תב"עיות.

ראובן לדיאנסקי: המדיניות היא קו מנחה של הועדה שהיזם יראה את המדיניות של עיריית ת"א ושמצפים ממנו.

אודי כרמלי: אפשר לקבוע שחלק ממטרות הפחתת תקני החניה בתב"ע החדשות הן הקטנת שטחי התכסית של מרתפי החניה כדי לייצר על שטחים פתוחים כדי לשמור על עצים על חלחול רף 85 הוא רף מינימום. אבל לא יבוא יזם שיש לו 320 חניות הוא לא יגיד מרתף חמישי הוא לא כלכלי.

מיטל להבי: הצעתי שפרמטר נוסף תכסית והוספתם, פרמטר עלויות כלכליות וקבולת הדרך ותוסיפו תקן לחניה לדוגלגלי.

אודי כרמלי: עושים שילוב בין פרמטרים לבין קביעת חניה בתב"ע, בתב"ע קובעים תקן מקסימלי שיכול להשתנות כלפי מעלה או מטה. כל פרמטרים נמצא בבסיס ההחלטות.

מיטל להבי: אני חושב לתוספת בזיקת הנאה לשיתופי זיקת הנאה לנכים יש ערך שצריך לתת כשהוא ניתן. הוספת פרמטר ממוצע באזור, נניח שהיה פרויקט של התחדשות עירונית והיו נותנים לו ממוצע הכללי באזור הוא אפס, אין דין הממוצע של רובע 3 כדין הממוצע של צמרות או המשלה.

חגית נעלי: זה הדיון שיעשה על כל תב"ע ויש תקן מקסימום גם אם יבוא היזם ויגיד מה כלכלי לו, וצוות התכנון יגיד מה נכון לו תפקודי ותוכלו להכריע.

מיטל להבי: כתבת קונפליקט בין כניסות לחניות זה לא משנה אם יש רמפה 10 דירות או 5 דירות זה אותו קונפליקט.

אודי כרמלי: זה לא נכון, על אותה מדרכה יחצו 100 רכבים או 150 רכבים אם הולכי רגל יעמדו Xזמן ויש הבדל ברמפה שמכניסה 150 רכבים.

חגית נעלי: הדיון היום הוא בתוך מדיניות כוללת. הנושאים של מבקרים מטופלים במסגרת אחרת לא במסגרת התקן זה קיים ויטופל. נתון נוסף - רק בין 2017 ל2019 על 1435 יח"ד שאושרו ברובע 1 התקבלו 2405 מקומות חניה, יש מלאי מאוד גדול.

מיטל להבי: רובע 1,2 לא דוגמאות יודעים את זה ולכן אמרתי ניקח ממוצע עיקרי חגית נעלי: נשלים את הבדיקה לכל רובע, אבל צריך להכיר את המציאות המספרית הזו.

מיטל להבי: להוסיף תקן חניה לדוגלגלי כמו באירופה.

חגית נעלי: במסגרת השיקולים מוסיפים את השיקול של תכסית מיטל להבי: כדי להגיע למעבר לתוכנית המדיניות אני מציע ללמוד את עבודות שעשו בעבר הראלה אברהם אוזן: לפי התקנות יש את הסמכות לקבוע תקן אחר נמוך למעט נושא אופניים, לא נוגעים בתקן אופניים הוא קבוע בתוך התקנות.

מיטל: רציתי להוסיף תכסית, קיבולת דרך, היבטים כלכליים, תוספת חניה בזיקת הנאה בין עבור שיתופי או עבור נכים וממוצע אזורי הוא חלק מהתכתיבים.
 אודי כרמלי: אלו שיקולים שיעמוד בפני הועדה במידה ויזם ירצה לרדת מהתקן.
 מיטל: מוכנות לתת זיקת חנייתית לטובת רכבים שיתופים יכולה לתת תוספת.
 חגית נעלי: ותבחן בכל תוכנית.
 מיטל להבי: אני מבקשת להוריד את תיקון תב"ע ח' גם מההמלצה וגם מחו"ד.
 אורלי אראל: אי אפשר להוריד מחו"ד היא ניתנה כבר.
 ראובן לדיאנסקי: אפשר לבקש את הסכמת מה"ע שיצטרף להצעתה של מיטל וינחה את הצוות.
 אודי כרמלי: אנחנו אומרים בצורה שקופה וברורה שכן צריכים לתקן את ח', ושבהחלטה היום שהאמירה תרד מההחלטה.
 דורון ספיר: הצוות רוצה להגיד את עמדתו.
 אסף הראל: אני מתנגד להוציא את תכנית ח'.
 אודי כרמלי: הצעת מיטל לאשר את המדיניות החניה המוצע בכפוף להוספת 5 הפרמטרים בהחלטה ולהוריד מהצעת ההחלטה ואת הסעיף לענין עדכון ח' לדיון אחר.
 ציפי ברנד: אני מציעה 0.8 תקן מקסימלי בכל העיר
 דורון ספיר: הצעת מהנדס העיר ומיטל והצעת ציפי.
 אודי כרמלי: דיון על ח' יהיה דיון אחר. ההצעה היתה הצעה הצהרתית כי אנחנו רוצים להיות שקופים ורוצים לעבוד על ח' זה יהיה דיון אחר.
 דורון ספיר: ציפי משכה את ההצעה שלה.

הצעת מיטל להבי ומה"ע -

בעד: דורון ספיר, אופירה יוחנן וולק, ליאור שפירא, מיטל להבי, ראובן לדיאנסקי, אלחנן זבולון, אסף הראל, ציפי ברנד - הצעה התקבלה פה אחד.

בישיבתה מספר 20-0011 מיום 08/07/2020 (החלטה מספר 8) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

לאשר את המדיניות החניה המוצעת בכפוף להוספת 5 הפרמטרים כפי שפורטו במהלך הדיון ולהוריד מהצעת ההחלטה את הסעיף לענין עדכון ח' לדיון אחר.

1. בעת קביעת תקן חניה תובא בחשבון תוספת לדו-גלגלי
2. מימוש מעבר לתקן מקסימום יחייב שיפור מצב התכסית במגרש. תוך יתרון להפחתת תכסיות
3. קיבולת דרכים לחניון- בחינת מצב הדרך והתאמה לנפח התנועה
4. בחינת תרומה לכדאיות הכלכלית של הפרויקט
5. תוספת למקום חניה לרכב שיתופי / חשמלי
6. בחינת מצב החנייה בכל אזור, יחס רכבים ליחידות דיור, יחס תווי חניה עירוניים ליחידות דיור ועוד.

משתתפים: דורון ספיר, ראובן לדיאנסקי, אופירה יוחנן וולק, זבולון יוחנן, ליאור שפירא, רועי אלקבץ, מיטל להבי, אסף הראל