

מדיניות תכנונית בדבר כניסה לחניה פרטית ברחובות מסחריים במסגרת בקשות להיתר

1. כללי: מטרת מסמך זה היא קביעת מדיניות תכנונית בדבר כניסה לחניה פרטית ברחובות מסחריים, במסגרת בקשות להוצאת היתרי בנייה, לרבות בקשות לשימושים חורגים.

כניסת רכבים למגרשים פרטיים מרחובות מסחריים מובהקים יוצרת פגיעה משמעותית באיכות המרחב הציבורי, מחוררות את החזיתות, פוגעות ברצף המסחרי ובחווית ההליכה, וקוטעות את רציפות נטיעות העצים. בנוסף, הן מייצרות סיכונים בטיחותיים להולכי רגל, ובצירי תנועה ראשיים אף מחמירות את הסיכון בשל שילוב תחבורה ציבורית ושבילי אופניים. מדיניות זו נועדה להבטיח ולעגן את השלד הציבורי ביצירת מרחב עירוני רציף, בטוח ואיכותי, המשרת את הציבור ומחזק את הפעילות המסחרית לאורך הרחובות.

הרחובות המסחריים בתל אביב מהווים אבן שואבת לתושבים, מבקרים ותיירים ומייצרים את השלד העירוני המאפיין את העיר. רבים מהרחובות המסחריים הינם צירים מרכזיים בהם עוברת תנועת הולכי רגל מרובה, שבילי אופניים, נתיבי תחב"צ ואף צירי הרכ"ל. רבים ממוקדי העיר (מוזאונים, מרכזי תרבות, גינות, שירותים ציבוריים ועוד) ממוקמים לאורך ובסמוך לרחובות אלו. מעבר לשמירת המסחר והחזית הפעילה ישנה חשיבות לרציפות תנועת הולכי הרגל ורוכבי האופניים ברחובות אלה שברובם משמשים רחובות מרכזים ברשת העירונית.

2. מיקום: כל העיר – בהתחדשות מגרשית בהוצאת היתר



מס' החלטה	התוכן
25/03/2026	תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
5 - 26-0006	דיון באישור מדיניות (2)

מתכנן: מחלקת תכנון מרכז, אגף תכנון העיר, היחידה לתכנון אסטרטגי, היחידה לתכנון ארוך טווח באגף התנועה.

3. מצב השטח בפועל: ברוב הרחובות המסחריים בעיר שנקבעו בתוכניות מנדטוריות כדוגמת תכניות 58,50, 44, קיי, בי יפו אין התייחסות למניעת הפגיעה במרחב הציבורי על ידי גישות לחניה ברחובות המסחריים מן הטעם שרחובות מסחריים אלו נקבעו טרם התפתחות התחבורה הפרטית והשימוש הנפוץ בכלי רכב פרטיים. בהתאם להוראות התכניות המנדטוריות הבניה ברחובות אלו מאופיינת בחזיתות מסחריות רציפות ללא גדרות, כאשר המרווח הקדמי בין קיר הבניין לקו המגרש מצטרף לתחום הדרך וניתנת זיקת הנאה למעבר להולכי הרגל. הבינוי הינו ללא רצועה מפולשת וללא קומת עמודים חלקית, כאשר בפועל הבניה במגרשים אלו לא כללה חניה, למעט מקרים מעטים עם חניה טורית במרווח הצידי, לרכב או שנים.

כיום, במרבית התוכניות שמים דגש על רחובות מסחריים ואוסרים כניסה לחניה מהרחוב, כדוגמת תכניות אבן גבירול, ארלוזורוב ותכניות מפורטות ברחוב לה גורדיה.

4. מדיניות קיימת / רקע: בהתאם לתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה), התשמ"ג-1983 (להלן: תקנות החניה) ולתכנית מתאר מס' ח תכנית חניה לתל אביב יפו, היתר בניה יחייב התקנת מקומות חניה בתחום המגרש לפי שימושי הקרקע, בהתאם לתקן¹.

1. תקנות החניה ותכנית ח' קובעות מנגנון לפיו הוועדה המקומית רשאית לאפשר להקים את מקומות החנייה מחוץ למגרש או לפטור מהחובה להתקין מקומות חניה ולחייב בתשלום לקרן חניה, במידה והוכח כי לא ניתן להקים את החנייה במגרש משיקולים שבתכנון, סביבה, תחבורה, מאפייני המגרש וכו'.
2. מדיניות מס' 9072 לעניין תקן החנייה שאישרה הוועדה המקומית, בעקבות התיקון משנת 2016 שנערך לתקנות החניה, התאימה את תקני החניה בתכנית ח ובתקנות החניה למדיניות העירייה. מדיניות זו לא התייחסה לסוגיית כניסה לחניה ברחובות מסחריים.
3. בשנים האחרונות אנו עדים לריבוי בקשות להיתרי בניה ברחובות מסחריים, לרבות רחובות כדיזנגוף, הרצל, יהודה לוי ונחלת בנימין הכוללות כניסות לחניות והקמת מרתפי חניה.
4. עד כה, מיקום הגישה לחניה נקבע בחוות דעת מהנדס.ת תנועה אזורי.ת הניתנת בתיק מידע על ידי אגף התנועה, וזאת בהתאם לשיקול דעת מקצועי תנועה-בטיחותי בלבד.
5. מלבד שיקולים תנועתיים ובטיחותיים, ישנם שיקולים תכנוניים ואורבניים שלא מקבלים ביטוי בחו"ד התנועתי, שניתנת ע"י גורמי התנועה ולא ע"י גורמי התכנון.
6. בכדי לשמור על אופיים ועל המרחב הציבורי בתחומם ממליץ מה"ע להסדיר את הנושא במדיניות תכנונית סדורה בראיה הוליסטית שתגדיר את הרחובות המסחריים המהווים בסיס חשוב בשלד העירוני מהם לא ניתן יהיה לאשר גישה לחניה.

¹ למעט בתכניות מסוימות כגון תכניות שקבעו תקן 0, תכניות שנתנו ש"ד לוועדה להקטין את תקן החניה כגון תכנית השימור 2650. בנוסף, ישנם מגרשים אליהם נמנעת גישה לרכב בתימור, במגרשים אלה רשאית רשות הרישוי המקומית להפחית מקומות חניה מן הקבוע בתוספת, או שלא לקבוע מקומות חניה כלל, וזאת מתוקף סעיף 2' בתקנות החניה.

5. מצב תכנוני מוצע:

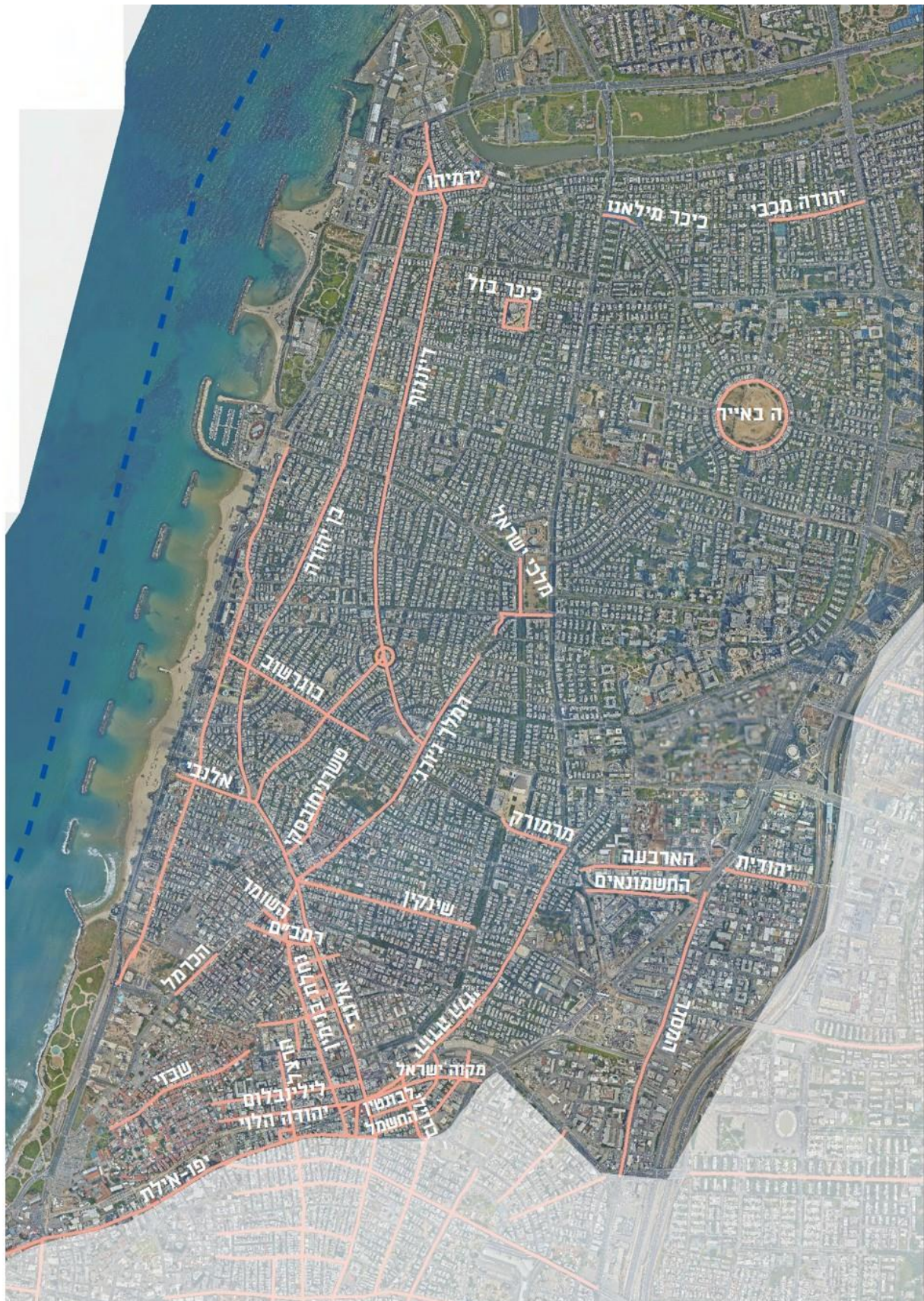
1. בבקשות להיתר לא תותר גישה לחניה למגרשים מן הרחובות המסומנים במדיניות (ראו סימון על גבי תצ"א ובטבלה המצורפת מטה) שהינם ביעוד מסחרי על פי תוכנית מפורטת תקפה או במגרשים שבהם מסומנת חזית מסחרית לפי תוכנית מפורטת תקפה. רחובות אלה מהווים חלק מהשלד העירוני ההיסטורי והעתידי של העיר תל אביב יפו.
2. במדיניות מסומנים גם רחובות המוגדרים כמסחריים בתכנית המתאר, אך לא חלה עליהם במועד אישור מדיניות זו תוכנית מאושרת הקובעת בהם חזית מסחרית. ביחס לרחובות אלו תינתן אפשרות למבקש ההיתר לא להסדיר חניה בתחום המגרש ולהסדיר את תקן החניה באמצעות תשלום לקרן חניה, בכפוף לחו"ד פרטנית
3. במגרשים ברחובות המסחריים / עם חזית מסחרית בתוכניות מפורטות תקפות, המסומנים במדיניות, תיבחן האפשרות למתן גישה לחניה בהתאם לשיקול דעת גורמי המקצוע במקרים הבאים:
 1. גישה מרחוב מקביל
 2. גישה מרחוב ניצב.
 3. בתוכניות בהם ישנה אפשרות להקמת חניונים משותפים, תינתן חניה למגרשים שמקימים חניון משותף עם מגרשים להם יש גישה לכניסה לחניה מרחוב ניצב או מקביל.
4. המדיניות מתייחסת רק להוצאת היתרי בניה ואינה מהווה הנחיות של הוועדה המקומית לקידום תוכניות חדשות ברחבי העיר.
5. בעת בקשה לתיקי מידע ברחובות מסחריים שאינם נכללים במדיניות זו חו"ד לנושא הכניסות לחניה תהיה פרטנית ותבחן כל מקרה לגופו.
6. אין במדיניות זו כדי לגרוע משיקול הדעת המוקנה לגורמי המקצוע ולוועדה המקומית הקבוע בדן שלא להתיר כניסה לחניה מנימוקים ומקרים אחרים שאינם כלולים במדיניות זו שיבחנו פרטנית.

6. רחובות המדיניות:

6.1 צפון העיר: פירוט הרחובות מופיע מטה



6.2 מרכז העיר: פירוט הרחובות מופיע מטה



6.3 דרום העיר: פירוט הרחובות מופיע מטה



6.4 מזרח העיר: פירוט הרחובות מופיע מטה



מס' החלטה	תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים	התוכן
25/03/2026	דיון באישור מדיניות (2)	
5 - 0006-26		

7. נספח רשימת הרחובות הנכללים במדיניות:

רחוב	מסחרי במתאר	מסחרי בתבע	נימוקים
צפון העיר			
פנחס רוזן/משה סנה	כן	חלקי	מדובר ברחוב הראשי של רובע 2 שמורכב ברובו מצמודי קרקע ואין בו רחוב מסחרי מלבד פנחס רוזן. הרחוב מוגדר ציר מעורב בתכנית המתאר עוד בתא/5000, הוגדר כרחוב מסחרי במדיניות שנעשתה לרחוב, ועתיד להיות מרכזי הרבה יותר עם קו צהוב ושתי תחנות מטר. הרחוב עתיד לעבור התחדשות משמעותית בעקבות המטרו ותמ"א 70 ולהפוך כולו להיות רחוב מסחרי עירוני, ולא לתפקד כציר תנועה מסוכן כפי שהוא היום. גם בניית ספייס סינטקס שנעשה לכלל צפון העיר הרחוב זוהה כרחוב המשמעותי ביותר לפעילות מסחרית ולתפקוד כרחוב עם תנועות הולכי רגל משמעותיות.
איינשטיין	כן	חלקי	רחוב אינשטיין הוא רחוב מסחרי פעיל לאורך רוב הרחוב והיחיד בצפון-מערב העיר. חלקו של הרחוב מוגדר ציר מסחרי בתכנית המתאר תא/5000, ובעדכון תכנית המתאר כל הרחוב מוגדר כציר מסחרי. אינשטיין מוגדר גם כרחוב מסחרי במדיניות רמת אביב, ובתכנית רובע שדה דב.
מרכז העיר			
אלנבי	V	V	ציר מסחרי מרכזי, עם רק"ל עילי, מוגדר במתאר כרחוב מסחרי וציר עירוני, עם שביל אופניים. בציר מוקדים: כניסה לשוק הכרמל, בית הכנסת הגדול ועוד
בוגרשוב - בין טשרניחובסקי לירקון	V	V	המקטע שבין רחוב טשרניחובסקי לירקון. רחוב מסחרי עם נת"צ, שביל אופניים, מוגדר במתאר כרחוב עירוני ראשי. בוגרשוב נפגש עם גן לונדון בקצהו המערבי ומחבר לים.
בית הבד	V	V	רחוב מסחרי, מוטה הולכי רגל המייצר הזדמנות אורבנית במקום בו המסחר והמרחב מתמזגים ומייצרים מרחב שוטטות המחבר ומוביל אל תוך בית רומנו ופארק המסילה.
בית השואבה	V	V	סמטה מסחרית המהווה חלק מאזורי המסחר ההיסטוריים של העיר. הגישות לסמטה מרחוב אלנבי שבסיום עבודות הרכבת הקלה צפוי להסגר לתנועת כלי רכב. צורתה ומיקומה טומן פוטנציאל אורבני של מרחב שיטוט מסחרי.
בן יהודה	V	V	ציר מסחרי המהווה חלק מהשלד המסחרי המובהק של רובע 3 ותוכנית גDS, בחלקו עם רק"ל עילי, ושביל אופניים, מוגדר במתאר כרחוב עירוני ראשי. בחלקו הצפוני איפה שלא עובר הרק"ל ישנו נת"צ והמקטע מסומן כנתיב העדפה לתח"צ.

מס' החלטה			התוכן
25/03/2026			תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
5 - 0006-26ב' - 5			דיון באישור מדיניות (2)
ברזילי	V	V	רחוב מסחרי מהווה חלק מהשלד המסחרי ההיסטורי של העיר וחלק ממערך רחובות מסחריים של גן החשמל, מתאפיים במסחר מגוון
גרוזנברג - מאלנבי עד נחלת בנימין	V	V	ציר מסחרי מזרח מערב המחבר בין אלנבי לנחלת בנימין במחבר שבין המדרחוב למרחב מוטה הולכי הרגל התוסס של הנחלה.
דה פיג'טו	V	V	רחוב מסחרי, המהווה חלק מאזורי המסחר ההיסטוריים של העיר, מאופיין ברובו מגרשים צרים מאוד (חלקם ברחוב הקטן מ-5 מ') הבנויים בקיר משותף. ברחוב מסחר מגוון מלאכה ותעסוקה
דיזנגוף (המסחרי) - בין קינג ג'ורג' לתערוכה	V	V	המקטע בין רחוב התערוכה לרחוב קינג ג'ורג'. ציר מסחרי מרכזי, מוגדר במתאר כרחוב עירוני ראשי, עם שביל אופניים ונת"צ. ברחוב מוקדים כגון, כיכר דיזנגוף, דיזנגוף סנטר.
דרך יפו אילת - דופן צפונית	V	V	מסחרי משני גדול, עם נת"צ מוגדר במתאר כרחוב עירוני ראשי. הרחוב מוביל ליפו ולים ומחבר לפארק המסילה. בתחומו ממוקם התדר. בגדה שבתחום רובע 5 חלה מדיניות המסילה כך שהתחדשות מכוח תוכנית המתאר ובהתאם למדיניות ניתן לאפשר גישה לחניה מרחובות ניצבים.
ה באייר	V	V	מסחרי, מהווה מוקד, מוגדר במתאר כרחוב עירוני ראשי. כיום לכל המבנים שיושבים על הכיכר קיים רחוב אחורי עם גישה לחניה.
הארבעה	V	V	מוגדר כרחוב עירוני במתאר, רחוב מסחרי קצר יחסית אך עתיר במוסדות ובמוקדים עירוניים (סנימטק, תיכון עירוני א, כיכר גבעון, שרונה מרקט) בדופן הדרומית חזית מסחרית רציפה עם קולונדה שלאורכה מעברי הולכי רגל לתוך כיכר גבעון.
החשמל	V	V	רחוב מסחרי ותיק, עתיר מבנים לשימור. בתחומו גן החשמל.
הירקון - מדרום ועד כיכר אתרים	V		מוגדר כרחוב עירוני ומסחרי במתאר ויוגדר כמסחרי בתוכנית רובע 5-6. מתוכנן כנת"צ עתידי. רחוב הירקון נמצא בסמיכות לרצועת החוף המרכזית וככזה ממוקמים בתחומו בתי מלון מרובים ומגוונים.
הכרמל - בקצהו המערבי	V	V	רחוב הכרמל משמש המשך ישיר לשוק. חלק זה של רחוב הכרמל נושק לכרמלית ולגן הכובשים ומוגדר בתכנית המתאר כרחוב עירוני. במקטע זה צפויה להבנות תחנת מטרו.
המלך ג'ורג' - בין אלנבי לנצח ישראל וממאנה לפרישמון	V	V	רחוב מסחרי ראשי עם נת"צ ושביל אופניים בחלקו. הרחוב מתחיל בכיכר מסריק ומוביל לשוק הכרמל, ובתחומו ממוקם גן מאיר וחיבור לשוק בצלאל. הרחוב מוגדר כרחוב עירוני ראשי בתכנית המתאר ובעתיד צפוי לעבור בתחומו קו המטרו
המסגר	V	V	רחוב מסחרי אינטנסיבי עם שביל אופניים שעבר שיפוץ כחלק משדרת הקריה. מוגדר בתכנית המתאר כמע"ר מטרופולני ורחוב

מס' החלטה			התוכן
25/03/2026			תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
5 - 26-0006			דיון באישור מדיניות (2)
			עירוני.
הרמב"ם	V	V	רחוב מסחרי קצר ממותן תנועה הנמצא בתחום המדרחוב של רחוב נחלת בנימין. הרחוב מוביל מרחוב אלנבי לשוק הכרמל.
הרצל - עד קיבוץ גלויות	V	V	מסחרי ראשי, עם שביל אופניים, מוגדר במתאר כרחוב עירוני ראשי. רחוב המהווה מוקד עם אופי מסחרי יחודי. רחוב הרצל חוצה את פארק המסילה.
השומר	V	V	רחוב מסחרי קצר ממותן תנועה הנמצא בתחום המדרחוב של רחוב נחלת בנימין. הרחוב מוביל מרחוב נחלת בנימין לשוק הכרמל.
חשמונאים - בין מנחם בגין לקרליבך	V	V	חלקו המסחרי של הרחוב מוגדר בתכנית המתאר כרחוב מסחרי וציר עירוני, ברובו מתוכנן. ברחוב עובר נת"צ, שביל אופניים ובעתיד צפויה להבנות בתחומו תחנת מטרו.
טשרניחובסקי - מאלנבי ועד זלמן שנאור	V		רחוב מסחרי מקטע שבין רחוב אלנבי לגן מאיר הממוקם בתחומו.
יהודה הלוי	V	V	רחוב מסחרי ותיק המוגדר בתכנית המתאר כרחוב עירוני, עם רק"ל תת קרקעי בחלקו הדרומי, רחוב עירוני ראשי בתא/5000. רחוב יהודה הלוי נשפך בקצהו הדרומי לפארק המסילה.
יהודה מכבי - בין ויצמן עד צירלסון	V	V	המקטע המזרחי מרחוב ויצמן עד רחוב נמיר. מסחרי, עם נת"צ, מוגדר במתאר כרחוב עירוני ראשי
ירמיהו	V	V	רחוב מסחרי מוגדר במתאר כרחוב עירוני ראשי, בחלקו עובר שביל אופניים המתחבר לפארק הירקון.
כיכר בזל	V	V	כיכר מסחרית עם מסחר מקומי, מוגדרת בתכנית תא 3616' (רובע 3) במתחם מיוחד המצריך הכנת תכנית עיצוב כוללת למתחם.
כיכר מילאנו	V	V	כיכר מסחרית שכונתית סמוכה לחלקו הצפוני (בתחום מרכז העיר) של רחוב אבן גבירול המסחרי
לבונטין	V	V	רחוב מסחרי מגוון באזור גן החשמל עם ריבוי מבנים לשימור לאורכו. לאורך הרחוב מתקיים מרקם מסחרי רציף הכולל חנויות מעצבים, מסעדות, בתי אוכל וברים, לצד מוסדות תרבות שכונתיים כגון מרתף ההופעות "לבונטין 7".
לילינבלום	V	V	רחוב מסחרי המתחיל בנווה צדק ומסתיים ברחוב אלנבי, ברובו מורכב ממבנים לשימור
מונטיפיורי - מהשחר עד אלנבי	V	V	מהווה אחד מצירי הרחוב הוותיקים באזור מרכז העיר. לאורך הרחוב פועלים עסקים מסחריים מגוונים. והוא נהנה מנגישות גבוהה ומהקרבה לצירי תנועה מרכזיים כמו אלנבי, נחלת בנימין והאזור הסמוך למגדל שלום – מה שמחזק את אופיו כרחוב עירוני-מסחרי פעיל

מס' החלטה			התוכן
25/03/2026			תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
5 - 0006-26ב' - 5			דיון באישור מדיניות (2)
מזא"ה - אלנבי ועד יבנה דופן דרומית	V	V	מקטע מסחרי קצר היוצא מאלנבי ומושך אליו תנועת אנשים ממנו, חלק מאזורי המסחר ההיסטוריים של העיר.
מלכי ישראל	V	V	רחוב מסחרי היקפי המקיף את כיכר רבין וזולג אל חלקו המסחרי של כיכר מסריק. מעמדה של כיכר רבין ככיכר עירונית ולאומית מרכזית פעילה הופך את החזית המסחרית סביבה לרכיב חיוני בחוויית המרחב הציבורי, בתרומה לתפקודה של הכיכר הן כמרחב ציבורי שכונתי והן כמרחב ציבורי לאומי באירועים, טקסים הפגנות ועוד.
מקווה ישראל	V	V	רחוב מסחרי מקומי המהווה חלק מרשת הרחובות המסחריים של אזור גן החשמל, המחבר בין רחוב מנחם בגין לרחוב יהודה הלוי. החזית המסחרית והליכתיות ברחוב זה מעודדת מעבר בטוח ופעיל בין השכונות ומחברת בין אזורים מרכזיים בעיר. ברחוב מבנים רבים המיועדים לשימור
מרמורק - דופן דרומית	V		גדה הדרומית מסחרית, בגדה הצפונית שביל אופניים, רחוב עירוני ראשי ע"פ תא/5000, הרחוב מחבר ומוביל מצומת הרחובות קרליבך יהודה הלוי ואבן גבירול לכיכר הבימה. בתחום תת הקרקע ברחוב מתוכננת תחנת הבימה של קו המטרו
נחלת בנימין - עד רחוב יפו	V	V	רחוב מסחרי ותיק, המורכב ממקטעים בעלי אופי מסחרי מגוון בחלקו מדרחוב ורחוב ממותן תנועה. ברחוב ישנו שביל אופניים וכניסה לפארק המסילה.
פינסקר	V	V	רחוב מסחרי, מוגדר כרחוב עירוני ראשי בתא/5000, בחלקו עובר שביל אופניים. הרחוב מחבר בין כיכר דיזנגוף לרחוב אלנבי
שבזי	V	V	רחוב מסחרי והציר המסחרי המרכזי בשכונת נווה צדק. רחוב מוטה הולכי רגל המהווה מוקד תיירותי. ברחוב ממוקם מרכז סוזן דלאל למחול ולתאטרון.
שדרות יהודית	V	V	שדרה מסחרית, בשדרה עובר שביל אופניים. השדרה מסתיימת בגשר המחבר למזרח העיר.
שינקין	V	V	רחוב שנקין הוא אחד הרחוב המסחריים האיקוניים של העיר. רחוב שוקק המחבר בין שדרות רוטשילד לכיכר מגן דוד. רחוב שהוא מוקד, לאורכו ממוקמת גינה שכונתית ומרכז קהילתי. לאורך הרחוב ישנו ציר אופניים. ברחוב מבנים רבים המיועדים לשימור
דרום העיר			
בר יוחאי - מקטע הר ציון - הרצל	V	V	מרחב מלאכה, מסחר ותעסוקה אינטנסיבי.
דרך יפו אילת	V	V	רחוב עירוני מסחרי משמעותי עם תחבורה ציבורית. לאורך הרחוב ריבוי מבנים לשימור.

מס' החלטה			התוכן
25/03/2026			תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
5 - 0006-26ב' - 5			דיון באישור מדיניות (2)
דרך סלמה	V	V	רחוב מסחרי היסטורי בעל רצף מסחרי, עתיר הולכי רג. קיימת חשיבות בשמירת רצף מסחרי מקסימלי, כפי שנקבע בתכנית המתאר, מדיניות שפירא ותכניות מפורטות
העליה	V	V	רחוב עירוני מסחרי משמעותי עם תחבורה ציבורית. לאורך הרחוב ריבוי מבנים לשימור.
הרצל	V	V	רחוב עירוני מסחרי משמעותי עם תחבורה ציבורית. לאורך הרחוב ריבוי מבנים לשימור.
יהודה הימית	V	V	רחוב מסחרי היסטורי וחשוב, חלק ממרחב השיטוט שמחבר בין שדרות ירושלים, יפת והנמל.
יפת	V	חלקי	רחוב מסחרי היסטורי עמוס, צר ופקוק, יש חשיבות בשמירה על מקסימום חזית מסחרית מאחר ומהווה חלק מהותי באופי המקום. כמו כן, חתך הדרך צר מאוד ומומלץ לא להוסיף על תנועת הרכבים העמוסה.
לוינסקי	V	V	ציר עירוני מסחרי משמעותי המתחלק לכמה מקטעים: בתחום נווה שאנן עובר בו רק"ל בתחום פלורנטין - שוק שהוסב למדרחוב עם היתכנות עתידית להמשך. לאורך הרחוב ריבוי מבנים לשימור.
מטלון - העליה עד גבולות	V	V	רחוב המקשר בין התמח"ת לבלומפילד, רחוב הליכתי מסחרי בתחום פלורנטין, הפאה הצרה של הבלוק (ברוחב 30 מ') פונה כלפי הרחוב.
מסילת ישרים	V	חלקי	רחוב עירוני שכונתי הכולל מסחר רציף ועתיר תחבורה ציבורית. מגרשים קטנים, קיים קושי בקביעת חניון תת"ק משותף ללא איחוד של 2-3 מגרשים.
מרזוק ועזר	V	V	רחוב מסחרי היסטורי מקשר בין שדרות ירושלים, כיכר השעון ויפו העתיקה.
סלומון	V	V	רחוב מסחרי ראשי, המשך שדרות הר ציון.
עולי ציון	V	V	הרחוב המסחרי העיקרי של שוק הפשפשים. אזור מתויר והליכתי.
פלורנטין	V	V	רחוב שכונתי מסחרי משמעותי. הוסב על ידי העירייה במאמץ רב להיות מרחב הליכתי-מדרחוב.
פרנקל ידידה	V	V	רחוב עירוני מסחרי משמעותי עם שביל אופניים עתידי. לאורך הרחוב ריבוי מבנים לשימור.
צ'לנוב	V	V	רחוב עירוני מסחרי משמעותי עם תחבורה ציבורית. לאורך הרחוב ריבוי מבנים לשימור.
קיבוץ גלויות מחיל השריון עד הר ציון	V	V	רצועת שכונת שפירא נמצאת ברובה הגדול בתכניות מאושרות ומקודמות, כולן ללא כניסה לחנייה מרחוב קיבוציות. מיקום סמוך לקו הירוק ולתחנת המטרו העתידית "קרית שלום". תכנית קיבוץ גלויות 87-93 - נקבעה ללא חנייה תת"ק.

התוכן תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים דיון באישור מדיניות (2)	מס' החלטה 25/03/2026 5 - 0006-26
---	---

רחוב עירוני מסחרי משמעותי עם תחבורה ציבורית. לאורך הרחוב ריבוי מבנים לשימור.	V	V	ראש פינה
רחוב מסחרי הסטורי מלא מבנים לשימור, אזור מתויר והליכתו, מקשר בין שדרות ירושלים, כיכר השעון ויפו העתיקה.	V	V	רזיאל דוד
רחוב עירוני מסחרי משמעותי עם תחבורה ציבורית ורק"ל.	V	V	שדרות הר ציון
שדרה הליכתית המשמשת כמדרחוב עם גישת רכב רק לחלק מהבניינים.	V	V	שדרות וושינגטון
הרחוב הוא תוואי של רכבת קלה.	חלקי	V	שדרות ירושלים

מזרח העיר

דרך עורקית מטרופולינית קיימת בתמ"מ 5. קיים מסחר מקומי נקודתי ותכניות מפורטות הכוללות חזית מסחרית. מדובר ברחוב בעל דופן בתחום העיר גבעתיים, לאורכו מקודמות מספר תכניות הכוללות חזית פעילה.	חלקי	V	ערבי נחל + עליית הנוער
רחוב בו מקודמת שדרת צד, ציר בין ערים מוטת הולכי רגל ותנועות רכות המחבר בין שד' ירושלים (ר"ג) וכצלסון (גבעתיים) ואל גשר יצחק נבון (עמק ברכה) מעל האיילון אל המע"ר הצפוני. הגישה לחניונים בתכניות תהיה מרחובות עורפיים.	חלקי	V	עמק ברכה
רחוב בו מקודמת שדרת צד, קיים מסחר מקומי נקודתי ותכניות מפורטות הכוללות חזית מסחרית. הגישה לחניונים בתכניות תהיה מרחובות עורפיים.	חלקי	V	נחלת יצחק
דרך עורקית מטרופולינית קיימת בתמ"מ 5. ברחוב זה עובר הקו הצהוב (בתכנון), ושינוי חתך הרחוב ישליך גם על המשכו צפונה בפיתוח שדרה ותכניות מפורטות הכוללות חזית מסחרית.		V	משה דיין
רחוב בו מקודמת שדרת צד ותכניות מפורטות הכוללות חזית מסחרית. הגישה לחניונים בתכניות תהיה מרחובות עורפיים. דרך עורקית מטרופולינית קיימת בתמ"מ 5.		V	יצחק שדה
רחוב שמשנה את אופיו לכל ארכו בתכניות מפורטות הכוללות חזית מסחרית. מטרת ההגבלה למנוע הוצאת היתרי בנייה שיפרו את התכנון העתידי. הגישה לחניונים בתכניות תהיה מרחובות עורפיים. פעולה זו מיושמת כבר הלכה למעשה בתכניות הנמצאות בשלבי קידום שונים.	חלקי	V	לה גווארדיה
דרך עורקית מטרופולינית קיימת בתמ"מ 5. ברחוב זה עובר קו רק"ל (סגול) (בביצוע), וקיימת חזית מסחרית בתכניות.		V	ההגנה
רחוב עם מסחר מקומי פעיל.		V	אצ"ל
דרך אזורית בתמ"מ 5 (תכנית מתאר מחוזית) (461), דרך עורקית רב-עירונית בתא/5000. תכניות חדשות שקודמו ונמצאות בתוקף כגון מקטע שכונת הארגזים כוללות חזית מסחרית פעילה.		V	לח"י + בר לב

מס' החלטה	התוכן
25/03/2026	תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
0006-26 - 5	דיון באישור מדיניות (2)

ח"ד הצוות : (מוגש ע"י צוות מרכז)

לאשר את המדיניות המוצעת.

בנוגע לתיקי מידע שהיו בתוקף במועד אישור המדיניות אך טרם נפתחה עבורן בקשה להיתר, מדיניות זו תחול עליהם. ככל שבמועד אישור המדיניות קיימות בקשות להיתר שטרם ניתנה בהן החלטה, שיצא להן תיק מידע המאפשר גישה לחניה מהרחוב המסחרי/ מחזית מסחרית, בקשות אלו יבחנו באופן נקודתי בחו"ד תכנונית פרטנית כחלק מהמלצת מה"ע לבקשה להיתר.

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0005-26 מיום 18/03/2026 תיאור הדיון :

אודי כרמלי : עד לפני שנתיים שלוש נאמר שאין היתכנות ברובע 3 להתחדשות אלא רק לתוספת. כעת התחילו להגיע פרויקטים שמצאו שזה כן כלכלי ברובע שלוש להרוס ולבנות בניינים חדשים.. אבל ברגע שעלתה הסוגיה של בניה על רחובות מסחריים עלה הקונפליקט מה החלק היותר חשוב במקטע האורבני הזה האם הצורך בחניה של התושבים או האם הכניסה מהמדרכה המסחרית לאורך רחוב מסחרי. המדיניות לא באה ואומרת לא תהיה חניה ברחובות מסחריים, היא אומרת לא תהיה כניסה לחניות מרחובות מסחריים. זה לא אומר שלא תהיה כניסה מרחובות צידיים או רחובות אחוריים. אני חושב שהאמירה הציבורית חשובה כאן. היא אומרת הפכנו פירמידה אנחנו מקדשים את מעמדו של הולך הרגל. בוודאי ברחובות המסחריים הראשיים ששם תנועת הולכי הרגל, היא תנועה מסיבית מאוד ואנחנו רוצים שהיא תהיה תנועה בטוחה ברורה. אנחנו לא רוצים לפלח את הרחובות האלה בכניסות ויציאות מחניות כי באופן סיסטמתי, ככה נהגנו שנים.

מיטל להבי : כבר שנתיים אני מבקשת לקבל את הדוח של המסחר בת"א

אודי כרמלי : זה הנושא הקודם שנדחה וידון בשבוע הבא, זה הדו"ח.

מיטל להבי : עד היום לא ראיתי את התכנית ואין לי כל מגע אליה שאורלי דיברה שיש את כל היקף המסחר בעיר.

אודי כרמלי : זה נושא מס' 8 בסדר היום שמראה את הפדיון וכן הלאה.

ליאור שפירא : אבקש להציג את התכנית סעיף 9

אביה בן יקר : מציגה את התכנית ממצגת

אלחנן זבולון : האם באבן גבירול יש לך 4 חזיתות ו4 נתיבי נסיעה

אודי כרמלי : כן! אנחנו מכוונים שבצפון בשני רחובות בצפון יהיו חזיתות מסחריות מחייבות שינקזו קצת פעילות אורבנית לתוך המרחבים האלה, שכרגע סובלים מחוסר מוחלט בפעילות אורבנית של חזיתות מסחריות. והצמדנו אותם למקומות שבהם הראינו כאן גם כן גם ב5000 וב5500 שאנחנו חושבים שצריך לקבוע שם חזיתות מחייבות. זה כבר אמרנו במתאר ואושר. הרעיון להכניס עוד זכויות לאורך קווי מתע"ן בצפון רעיון שהתקבל בברכה.

אלחנן זבולון : יש הבדל בין גריד עירוני מסיבי בן יהודה אבן גבירול שעם זה כולנו הסכמנו לבין כל רחוב שיש בו חזית מסחרית ולא תהיה בו חניה.

אודי כרמלי : להזכירכם את גולף כיתן שלא רצו חזיתות מסחריות.

אלחנן זבולון : אתה רואה שאנחנו איתך. לא היו כאן תבעות שהבאתם עם חזית מסחרית וסרבנו. אבל בנין שהיה בו חניה ואתה אומר שבהתחדשות לא תהיה חניה המשמעות שלא תהיה גם התחדשות עירונית כי אף דייר לא יסכים לכך. כל המדיניות הזו לא חלה בתב"עות, בתב"עות אתה מתכנן קוביה יותר גדולה. הנושא רלוונטי בעיקר להתחדשות בניינית משמעותית, ואם אתה משקיע בהתחדשות בניינית ולא מכניס תנאי שבנין שקיים לו חניה יוכל לחזור אתה תחבל בהתחדשות העירונית.

ליאור שפירא : אתה יוצא מנקודת הנחה שלא תהיה להם חניה באף מקום אחר.

אלחנן זבולון : ברור שלא יהיה להם

אודי כרמלי : אף אחד לא אומר שלא תהיה שם חניה. מטרתה של המדיניות להסדיר את העיקרון לגבי רחובות מסחריים קיימים או עתידיים מעוגנים על ידי הועדה. אתם כועדה יכולים לקבוע ולא להשאיר לפרשנויות.

זבולון אלחנן : אנחנו מסכימים אבל אתה אומר לא ובלי הסבר.

אודי כרמלי : טעות אני תמיד נותן פתרון אחר ובנוסף אנחנו עושים מסמך מדיניות שזו מגמה. אנחנו מביאים בקשות כמו שמביאים בקשות שחורגות מחלחול מסיבה זו או אחרת, וכן נכון להגיד לציבור היזמים שלא יופתעו שלא יצרו מהלכים תכנוניים שיוצרים מחוסר ידיעה. כי הועדה המקומית רוצה לראות חזית מסחרית.

התוכן	מס' החלטה
תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים	25/03/2026
דיון באישור מדיניות (2)	5 - 0006-26

ליאור שפירא: זה יהיה לשיקול דעת שלנו, אם נרצה לשנות את דעתנו נוכל במסגרת הועדה. אם אנחנו לא רוצים חניה ביהודה הלוי ועכשיו נראה את הפתרון לכל הבנינים שלא יכנסו דרך יהודה הלוי. מראה פתרון ברחובות צדדים במצגת

אלחנן זבולון: האמירה שלך שזה בידנו לא מדויקת, כי מה שיקרה יזם יוציא תיק מידע ואז יגידו לו שהוא לא יכול לעשות חניה זה לא ישים.

ליאור שפירא: גורמי המקצוע אם הם יתקלו בבעיה הם יצפו אותה. לועדה יש שיקול דעת וגם לגורמי המקצוע

אלחנן זבולון: בואו נצביע בכל רחוב בנפרד

אודי כרמלי: אבל אני מבקש לדייק, לא תהיה כניסה לחניה על חשבון החזית המסחרית.

אלחנן זבולון: מהו קו צהוב איך זה קשור למסחר?

אופיר כהן: זה שילוב מוטיבציה אורבנית ופוטנציאל תחבורתי. הרחוב יהפוך לרחוב מוטה תנועה מוטורית לרחוב של תחבורה ציבורית. המשמעות היא שיהיו יותר הולכי רגל, בעתיד אנשים יעלו וירדו מאוטובוסים של BRT.

אלחנן זבולון: ב 30-40% ברחובות העיר יהיו תחנות מטרו או קו ירוק או קו אדום אז בוא נסגור את החניה בעיר

אודי כרמלי: אני מציע לדחות את הדיון. בפועל מתווספות עשרות מקומות חניות לעיר בכל פרויקט שנוסף במרחב האורבני.

אביה בן יקר: פנחס רוזן הוא לא מסחרי לכל אורכו ולכן זה להחלטת היזם.

אביגדור פרויד: ארגון הקבלנים מתנגד למסמך המדיניות

אביה בן יקר מציגה את הרחובות במרכז.

ה' באייר לא תהיה כניסה מתוך הכיכר.

בכיכר תמשיך להיות חניה כי כבר היום יש גישה לחניה מכביש שירות אחורי.

מיטל להבי: המדיניות העירונית שאני תומכת בה היא זה גריעת חניה ברחובות זה בשביל אופניים, נת"צ רכבת בשביל מדרכה רחבה. אבל איפה יחנו התושבים? הם יחנו במגרש הפרטי שלהם.

אביה בן יקר: במרכז העיר המרקם בנוי מהרבה מגרשים מאוד מאוד קטנים, אם עכשיו אנחנו נעשה כניסה לחניה בכל מגרש אנחנו נגמור את הרחוב המסחרי.

אלחנן זבולון: כלומר כל ארבעה-חמש עסקים מצדיקים מאתיים דיירים שיתנובו בלילה.

אודי כרמלי: זה לא נכון כל מה שאנחנו אומרים זה לשמור על הרחובות המסחריים, לשמור על המדרכות לתת אפשרות לאבא וילד שהולכים ברחוב מסחרי שלא יפחדו כל רגע שרכב יוצא להם מכאן או מכאן.

אתם רוצים להקריב את כל רחובות העיר לרכבים פרטיים. אנחנו לא מתנגדים לחניה ברחובות

המסחריים אנחנו מתנגדים לכניסה לחניה ברחובות המסחריים. הפתרונות שאנחנו מציעים זה פתרונות מהרחובות הצידיים והאחוריים, איחודי מגרשים וכן יכול להיות שבמקרי קיצון לא תהיה חניה אם זה לא ניתן לפתרון. המשמעות של זה שאם אנחנו לא נקפיד על זה אנחנו נאבד את הרחובות המסחריים של העיר הזאת. כמה מכם היו חו"ל מסתובבים ברחובות המסחריים מישו אי פעם ראה את התופעה הזאת

ברחוב אוקספורד-סטריט נכנסים לו מכוניות עם עמודים.

אלחנן זבולון: האם אפשר שיהיה כתוב במסמך המדיניות משפט שאומר שבמידה ולא ניתן להיכנס מדרך צידית תותר הכניסה מהרחובות המסחריים.

אודי כרמלי: לא.

אלחנן זבולון: יובא לשיקול דעת הוועדה המקומית.

ליאור שפירא: אומר אלחנן אני רוצה לפגוש את אותם אנשים שאין להם חניה ואתה חוסם אותם

אלחנן זבולון: בתבעות אין לך את הבעיה הזו

אודי כרמלי: ברור שזה יגיע לועדה

ליאור שפירא: אנחנו רוצים למצוא פתרון שבמקומות שאין לך כניסה אחרת לחניה להרשות כניסה לחניה, אחרת היזם לא יעשה את התוכנית.

אודי כרמלי: אתה תשלח אותם עכשיו לתכנן להשקיע ואז הוא יגיע לוועדה, ותגיד לו אין חניה.

אלחנן זבולון: אני מוכן לעשות מה שעשינו בפלורנטין מגרשים עד 270 מ' ברחובות מסחריים, שזה באמת פוגע במבנה של המסחר לתת.

ליאור שפירא: אני מצטרף לעמדתך

אביה בן יקר: בסוף יש מגוון של משקי בית בתל אביב, ובתוכנית רובע 3 ברחובות המסחריים יש צפיפות גבוהה יותר של יחידות דיור. לא כולם חייבים לגור על הרחובות המסחריים, לא כולם חייבים להחזיק רכב. יש התחדשות מסיבית וברחובות האלה נוספות חניות רבות.

מיטל להבי: ניתנו 190 אלף דוחות בצפון החדש

אורנה אני רוצה להשיב לך א', לא מתכננים עיר למה שקורה בחמש עשר השנים הקרובות מתכננים אותה לעתיד הרבה יותר רחוק.

אורנה ברביבאי: ההקבלה שלנו לעולם נמצאת בנחיתות מלכתחילה כי אין לנו את התחבורה הציבורית שיש בעולם. יש לנו חתכי אוכלוסיה שונים. כשמביאים מדיניות ואנו לא יודעים אם מביאים את כל הרחובות מה המשמעות לאלה שכבר גרים שם איך אתה מניח שזה יעבוד?

התוכן תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים דיון באישור מדיניות (2)	מס' החלטה 25/03/2026 5 - 26-0006
---	---

ליאור שפירא: תכנון זה לטווח ארוך לעתיד לבעוד 10, 20, 50 שנים כל התחבורה הציבורית הרכבות והמטרו יהיו מוכנים. בהנחה שזה יהיה מוכן, אם אפשרת את כל הכניסות לחניות האישור של חניות על רחובות מסחריים ייפגע בתכנון. מדובר במדיניות ואם אנו טועים ניתן לשנות.

אורנה ברביבאי: הגמישות שאנו מאפשרים זה להצדיק את המדיניות שנקבע ופחות להעתיק לבקשות. אנחנו מאשרים מדיניות אבל לא ברור בעבור שבעוד 50 שנה תהיה תחבורה ציבורית אני רוצה לקבוע את העוגנים לכן נדרשת החלטה עכשיו. כרגע אנשים חיים פה, אם צריך לאשר מדיניות לכל רחוב בנפרד זה בעיה כי לכל אחד זה צורך מיוחד. בשם האזרח שגר שם ויש לו שם מגבלה כזו או אחרת ובוודאות אין תחבורה מספקת, מה אתם רוצים שנצביע?

ליאור שפירא: אדם שגר שם כיום החניות יישארו, לא נפגע באף אחד. אבל אם יום אחד אותו אחד יירצה להרוס את הבנין ולבנות חדש לא נאפשר כניסה לחניה על רחוב מסחרי.

אורנה ברביבאי: אתה בעצם פוגע בדברים אחרים שאתה רוצה לקדם חזות העיר וכד', זה סותר. במובן מסויים אתה דוחק את האזרח שיגיד אולי לא כדאי לי לבנות. מה המשמעות לאזרח בנתיים. בנוחות הבסיסית של האזרח להגיע לביתו. הערכים נפגשים פה, ולכן צריך לשים לב למורכבות בהיתן לזה שאין תחבורה ציבורית ראויה מה המשמעות של זה.

ליאור שפירא: אנו ממש שם, ראי רח' יהודה הלוי במקום לבצוע את הרחוב מצאנו את האלטרנטיבה שמי שרוצה חניה יכול דרך רחובות צדדיים להגיע. כמין כן רח' פנחס רוזן לכל אורכו יש חניות ברחובות צדדים. אורנה ברביבאי: אפשר לקיים סיור ולראות מה המשמעות אבל אי אפשר לקדש ערך אחד על חשבון אחרים שברור שיש פגיעה. בשנים הבאות צריך לראות את נקודת מבטו של האזרח שתרצה שהוא יבנה. אני תוהה האם התכנית לא מבטלת את נקודת ראות של התושב ויש לעשות בדיקה עניינית, ואעשה זאת.

ליאור שפירא: גם אנו כחברי וועדה נבדוק רחוב רחוב ונדון. אתן 2 דוגמאות אם ניקח את רח' דיזינגוף ואבן גבירול כולנו היום מסכימים ואם ניקח את שד' בן גוריון או רח' פנימי אז היינו חושבים שיש לבדוק זאת רחוב. העירייה קבעה שהולך הרגל הוא במקום הראשון ואנו לא רוצים שכל רגע ברחוב מסחרי רכב יוצא ממדרכה. לכן נבדוק את זה.

ליאור שפירא: תעיינו ותעברו על רשימת הרחובות שוב.

אודי כרמלי: אנו פועלים ממקום סטטורי, כשהגענו לוועדת ערר ואמרנו שיש כאן חזית מסחרית חובה לא היתה בעיה. חשבתי שזה נושא שישמח אתכם, אנו אומרים בצורה ברורה שאנו לא פוגעים בחזיתות מסחריות ולא רוצים לראות ברחובות מסחריים את הפילוח של הרמפות.

מה שיו"ר הוועדה בא ואומר כאן שחלק מהסיבה שהוא רוצה לקדם את המהלך הזה כאן זה גם לשדר מסר ברור שבמקומות שבהם בחזיתות מסחריות יגבה כופר חניה ועם הכסף הזה ניתן יהיה לעשות אותם דברים שאנחנו רוצים.

ליאור שפירא: תעדכנו את סגנית ראש העירייה. הישיבה נעולה.

בישיבתה מספר 0005-26 מיום 18/03/2026 (החלטה מספר 9) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

לשוב ולדון

משתתפים: ליאור שפירא, אלחנן זבולון, מיטל להבי, ראובן לדיאנסקי, חן אריאלי, אורנה ברביבאי

ועדת המשנה לתכנון ולבניה ישיבה מספר 0006-26 מיום 25/03/2026 תיאור הדיון:

תומר צליח: אנו מבינים את חשיבות של המסחר מלווה רחוב ושל ההלכיות המאוד חשובה במקומות מסוימים בעיר. כאשר מדברים על מדיניות שלא תאפשר ירידה לחניונים זו פגיעה בערכים ובזכויות של אותם מגרשים. זו פגיעה שלא יכולה להעשות בשינוי מדיניות אלא בדרך של תכנית עם פרסום ומי שנפגע מאותה תכנית יוכל להגיש תביעות לפי סעיף 197.

ליאור שפירא: הבעייתיות שלכם זה שלא תהיה כניסה לחניות אבל אם תהיה אלטרנטיבה של כניסה לחניות מרחובות צדדיים עמדתכם שונה?

תומר צליח: נכון. לעניין כופר חניה, לא ייתכן שנעניש את אותו אדם פעמיים!!

ליאור שפירא: לקחנו את הכסף לבנות חניה במקום אחר

תומר צליח: כופר חניה זה לא משהו שבאמת רוצים. עדיף לבנות חניה במקום

ליאור שפירא: סגנית ראש העיר מיטל להבי מאוד יסודית ונעשו מס' דיונים בעניין כופר החניה וזה עומד בראש סדר העדיפויות שלנו.

תומר צליח: לדעתי זה סותר את מדיניות העיר שברוב המקומות היא רוצה להפחית מקומות חניה, כך שיש סתירה עם עניין כופר החניה. קיבלנו פניות מיזמים שלא ניתן להכיל זאת רטרואקטיבית גם למי שיש תיק מידע

התוכן תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים דיון באישור מדיניות (2)	מס' החלטה 25/03/2026 5 - 26-0006
---	---

ליאור שפירא: העמדה של הוועדה שתיק מידע בתוקף בהחלט מחייב אותנו, אלא אם כן זה משהו מאוד זועק לשמיים

תומר צליח: יש רשימה של רחובות שרוצים להכיל את המדיניות הזו אבל לא ראוי להכיל זאת על כלל הרחובות

ליאור שפירא: גם חברי המועצה בהחלט בדעתך, לא כל הרחובות שברשימה אנו נאשר, נדון בכך במצגת שתוצג בהמשך, כאשר נגיע לנושא זה.

ליאור שפירא: התחלנו את הדיון והוצג חלק עבר הירקון ומרכז, חברי הוועדה ביקשו להתעמק בחומר. חברי מועצה והוועדה פנו אליי והצעתי לחשוב על חלוקת הרחובות. דהיינו רחוב בדרג 1 רחובות שברור שלא נרצה בהם חניות כמו רח' דיזינגוף ורחוב בדרג 2, פחות ראשיים ומסחריים. ברחובות היותר בעייתיים נרצה לבחון אם יש כניסה מרחובות צדדיים לאותם בניינים זו אופציה מועדפת אם חברי המועצה והוועדה לא מרגישים בנוח לגרוע להם חניות. רח' 2 הוא כמו רח' פנחס רוזן

אודי כרמלי: כל הרחובות שיש להם חובת חזית מסחרית סטטוטורית זה בסדר. רחובות מדרג 2 שמופיעים כחזית מסחרית אבל אין להם בפועל בתכניות הסטטוטוריות הקיימות חזית מסחרית הם יהיו בדרג 2 ובהם יהיה ניתן להפעיל שיקול דעת.

אלחנן זבולון: זה פחות מעניין כי תביעות נפתרות בהליך תכנון.

אודי כרמלי: כשמגיעים בקשות להיתרים במקומות האלה ההצעה המקורית לא לאפשר כניסה לחניה מהחזית הראשית. אם נפעל לפי המדיניות לא נאפשר כניסה מהחזית המסחרית, הצעת היו"ר לעדכן שזה רח' שיש להפעיל בו שיקול דעת וניתן לקבל החלטה אחרת

מיטל להבי: למה ההגדרה של רחוב עם חזית מסחרית מחייבת אותנו לבטל חניה?

אודי כרמלי: גם ברחובות שיוגדרו כמספר אחד אנו לא מבקשים לבטל חניות, רק מבקשים לבטל את האפשרות להיכנס מהחזית המסחרית הסטטוטורית, אפשר להיכנס מאחורה ומהצד ולאחד מגרשים. אנו מדברים על היתרי בניה קיימים. ההפרדה בין אחד לשניים היא ברורה, אחד מסחריות חובה סטטוטוריות קיימות היסטורית ושניים זה כל אלה שיש בהם חזיתות מסחריות אופציונליות או כאלה שיש עליהן מחשבות תכנוניות או כאלה שתכנית המתאר מגדירה אותם כחובה אבל עדיין אין שם תב"ע סטטוטורית שמגדירה אותם ככאלה

אביה בן יקר: מציגה את המדיניות ממצגת

מיטל להבי: אתחיל מאמירה כללית שאומרת השינוי בדרך, זו תוכנית שאנחנו עובדים עליה משנת 2014, האירוע הראשון היה בשדרות רוטשילד בשנת 2016 תחת הכותרת היפוך הפירמידה עם פירמידה הפוכה עם אלפי מבקרים. אני מחויבת להיפוך הפירמידה ולזה שהולכי הרגל נמצאים בראש הפירמידה ואחרי כן כל הנושא של האופניים והתחבורה הציבורית כמחזיקת תיק התחבורה. מצד השני אני גם מחויבת לתושבים ולהיותה של תל אביב אבן שואבת ואני מכירה את אותם סיפורים של אנשים שהגיעו לעיר ובגלל חוסר נגישות גם מבחינת חניה חזרו הביתה. תל אביב היא עיר תושביה וגם עיר מבקריה, אנו לא פריז שבה התחבורה הציבורית בפריז פעילה שבעה ימים בשבוע שעות הפעילות הן גם בסופי שבוע ויש להם פעילות של כל חמש דקות ואי אפשר להשוות אותנו לפריז. אין לנו עדיין מטר, התחבורה לא עובדת פה בסופי שבוע ובשבתות.

אודי כרמלי: את טוענת שמכיוון שאין כיום פתרונות, אנו צריכים להקריב את העתיד שלנו ואת של ילדנו? כולנו יודעים שחלק לא קטן מהפתרונות הן בדרך, בעוד 10 שנים מצב התחבורה הציבורית הרכבתית יהיה יותר טוב

אלחנן זבולון: כל הבעיה זו תחבורה ציבורית? יש פה מישהו שכל השבוע נוסע בתחבורה ציבורית ובשבת ברכב? יש אחד כזה?

אודי כרמלי: להשעין את כל מסיכת הטיעונים שלך על הטיעון שלך זה חורה. את יודעת לקחת הנחות עבודה מקצועיות לעתיד והתפקיד של הוועדה הזו להסתכל על המחר.

מיטל להבי: לכל אדם שיושב פה יש רכב פרטי

אודי כרמלי: אנו מדברים על אחוזים בודדים מרחובות העיר שגם בהם יהיה ניתן להפעיל שיקול דעת

מיטל להבי: אני מוחה, כל מה שאני אציג במצגת זה דברים שלא נוח היה להם להציג

אודי כרמלי: המציאות שאת מציגה היא שכולם נוסעים במכוניות, מה הקשר בין כניסות לחניות לבנייני מגורים ברחובות מסחריים לנושא שלך?

מיטל להבי: אציג לכם את רח' יהודה הלוי שבו תראו שאין גישה לכל בניין מרחוב צידי. השאלה שלי היא למה שמגרש אחורי ייתן למישהו להיכנס לחזית הקדמית? נתנו לו תמריץ? נתנו לו תוספת זכויות? אם רוצים לעודד גורמים כאלה ואחרים צריך לתת להם תמריץ ואם רוצים שלא תהיה חניה לכל מגרש כי הם קטנים והחזיתות קטנות אז אולי צריך שכל 100 או 150 מטר תהיה כניסה לחניה. אלה שיושבים בחזית יהיה להם את האינטרס המשותף להתאחד. רואים זאת במקטע יהודה הלוי-קרליבך-שיינקין, זה לא כמו שהוצג. כל האדומים המסומנים זה לאחר קיזוז המגרשים שיש להם גישה צידית.

גם ברח' משה סנה, בני אפרים, דבורה הנביאה, מדובר במגרשים קטנים, אין סיבה שמישהו שגר ברח' שקט ושכונתי ייתן כניסה מאחורה לרח' מסחרי, אלא אם כן ניתן להם תמריצים

מס' החלטה	התוכן
25/03/2026	תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
0006-26 - 5	דיון באישור מדיניות (2)

ליאור שפירא: מה שאת מציגה זה לא המציאות. בקטע של דבורה הנביאה בצד המזרחי והמערבי יש כביש פנימי

מיטל להבי: אבל הם רוצים לעשות שם חזית מסחרית

ליאור שפירא: הבתים האלה לא יושבים על משה סנה

מיטל להבי: אם יש כביש הוא לא כביש גישה לחניה, שאותו רוצים לבטל

ליאור שפירא: תעלו בבקשה את מערכת GIS

אודי כרמלי: גם אם נרצה לכפות עליהם חזית מסחרית לא נוכל כי זה לא בתב"ע זה בדיוק ההבדל בין העולם ההיתרי לתכנוני

מיטל להבי: בעולם של ת.א 5000 אילו זכויות בניה יש להם?

לריסה קויפמן: במדיניות הזו מי שאין לו בתב"ע חזית מסחרית הוא לא יחויב באי כניסה

מיטל להבי: מי שירצה לממש את הזכויות שלו לפי המתאר לא יוכל לעשות זאת

לריסה קויפמן: הנושא ייבחן בתב"ע

מיטל להבי: אני מבינה שיבטלו את הכביש הפנימי בכדי שתהיה גישה למסחר

אודי כרמלי: בכל תכנית עתידית בתב"ע אפשר למצוא מס' פתרונות עתידיים

אביה בן יקר: תב"ע לא עושים על מגרש אחד קטן, עושים על כמה מגרשים ביחד ואז מוצאים את המקום להיכנס

מיטל להבי: אבקש לדעת אם מכביש שירות תהיה כניסה לחניה?

אודי כרמלי: כביש שירות נמצא בתוך זכות הדרך, אנחנו יכולים לעשות מה שרוצים בתב"ע

מיטל להבי: מכביש שירות תתאפשר כניסה לחניה?

אודי כרמלי: או שכן או שלא בתכנון זה ייקבע. זה תפקיד המדיניות שהוועדה תפעיל שיקול דעת

אלחנן זבולון: כיום מותר לו אנו רוצים לומר מהיום ואילך אסור

אביה בן יקר: ברגע שיצטרפו לבנות חניה משותפת היא תהיה הרבה יותר איכותית

אלחנן זבולון: מה שמיטל שואלת מה התמריץ למי שיש לו מגרש אחורי לתת זכות מעבר לכל השורה?

אודי כרמלי: אני לא עושים תב"ע למגרש בודד או שניים אלא תב"עות מתחמיות ונפתור זאת

מיטל להבי: אפשר לתת לכמה מגרשים בחזית שיש להם אינטרס משותף להתאחד ולעשות כניסה אחת, לאלה שבחזית יש אינטרס משותף לאלה שבעורף לא יהיה אינטרס

אלחנן זבולון: עניין המיגון נפגע, לגרום לבניין להתחדש רק בתנאי שהוא מתאחד עם עוד שישה שבעה בניינים זה בעייתי

מיטל להבי: עוד לא דיברנו על המיגון, כל הבניינים שהם לא יוכלו לעשות חניה ולא יהיה חניון תת קרקעי יעשו ממ"ד, כל החזיתות המסחריות לא יהיה להם מקלט. חזיתות מסחריות חובה לחשוב גם על המיגון.

רח' פינסקר הוא רחוב מסחרי, האם כל אלה שגרים ברח' השכונתיים מאחורה ייתנו לכל התנועה למסחר לבוא מאחורה וגם לפריקה וטעינה, זו פנטזיה

אודי כרמלי: כמה כניסות לחניה יש ברח' פינסקר?

מיטל להבי: רח' טשרניחובסקי הוא עוד רחוב שהכניסה אליו צריכה להיות מהצידי אבל לאחד את כל רח' ביאליק שהוא לשימור עם טשרניחובסקי זה לא הגיוני

לריסה קויפמן: גם היום הרחוב מתפקד ללא חניה, למה צריך להוסיף את החניה?

מיטל להבי: כי אנו מוסיפים דיירים

אלחנן זבולון: זה פחות רלוונטי לפי הצעת הפרשה

אביה בן יקר: בכל יתר הרחובות יש תקן חניה של אחד לאחד

מיטל להבי: מדובר במגרשים קטנים שלא מביאים אותם עם חניה ולוקחים כופר חניה. גם ברח' מרמורק.

רח' מסילת ישרים התושבים ביטלו שביל אופניים

ליאור שפירא: מה את מציעה לגבי רח' מרמורק?

מיטל להבי: אני מציעה שאם יש כמה בניינים סמוכים עם חזית אחת אפשר להגיד שלוש בניינים, או ארבעה בניינים שיש להם חזית לאותו רחוב להתאחד ולעשות רמפה אחת. אם יש התחדשות עירונית אין מה לעשות אין להם חניה, אבל אם הם באים ועושים הריסה מה שמצמצם להם את התכנסות כי הרי הנסיגות צריכות להיות גדולות אם הם מתאחדים שיעשו ואם לא אז לא

אודי כרמלי: אם נקבל בקשה להריסה ובניה ברח' מרמורק זה לא לגיטימי להגיד להם שאין להם יכולת ליצור כניסה וציאה מרח' מרמורק?

מיטל להבי: יש במרמורק מגרש ריק הוא יהיה ללא חניה

אודי כרמלי: לא מחייב הוא יכול להיכנס מהצד. זו דוגמא מעולה שאותו יזם שיועד כבר מראש שהכניסה תהיה מרח' ביל"ו ולא מרח' מרמורק

מיטל להבי: היה מקרה של מגרש שיושב ברח' לינקולן פינת יהודה הלוי וביקש כניסה לחניה מרח' יהודה הלוי אמרו לו שאי אפשר

ליאור שפירא: אישרנו לו

מיטל להבי: אישרתם לו כניסה מלינקולן?

לריסה קויפמן: מרחוב כורש

מיטל להבי: אי אפשר להפוך את הרחובות השכונתיים הקטנים בשכונות למובילי תנועה

התוכן תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים דיון באישור מדיניות (2)	מס' החלטה 25/03/2026 5 - 0006-26
---	---

לריסה קויפמן : זה כניסה לחניה של מגרש שיושב על הרחוב
מיטל להבי : כולל למגרשים גדולים כמו של משטרת הג'קוזי?

לריסה קויפמן : כן

אודי כרמלי : אנו מנסים להציל כמה רחובות ספורים שבהן תישאר אותה הרגשה של להחזיק את היד של הילד ברחוב. מתוך מאות הרחובות של תל אביב, 70 הרחובות שאנו מכניסים למדיניות כדי לשמור על מה שיש והמחיר יכול להיות שלבניינים ספורים לא תהיה חניה, למדנו שמתוך 100 אחוז בקשות יהיה אחוז שניים של יזמים שלא רוצים לבנות חניה ויש לזה ביקוש היום בשוק. אין דבר כזה ברובע ארבע שמבנה מתחדש ללא חניה

מיטל להבי : ברח' מסילת ישרים נעשה בו שביל אופניים אבל כשאנו גורעים חניה בכחול אני בדעתו של פרופסור עומר מואב שצריך לתת חניה במגרש

אלחנן זבולון : זה גם יאפשר להרחיב את הרחובות, חוץ משביל האופניים לעשות מדרכה יותר רחבה מעבר יותר טוב, עצים, הצללה ופיתוח סביבתי

מיטל להבי : ברח' מסילת ישרים אם אתם חושבים שמי שגר בעורף יתחבר למי שגר בחזית, תעשו תב"ע שנותנת תמריצים כדי שיהיה כדאי לו לתת זיקת מעבר, אחרת אני אומרת לא תהיה זיקת מעבר ואז ההצעה אומרת תחברו כמה מגרשים שתיצור רמפה אחת. לגבי רח' חכמי ישראל

אודי כרמלי : כתוב חלקי

מיטל להבי : מה הכוונה חלקי?

אודי כרמלי : שאין שם חובת הקמת חזית מסחרית יש אפשרות לחזית מסחרית

מיטל להבי : ואם הוא יעשה תב"ע

אודי כרמלי : בתב"ע אין בעיה, לא היתה אף פעם בעיה של חניה

מיטל להבי : ברח' צ'לנוב כמות המגרשים שאין להם כניסה מרח' מקביל היא קטנה מאוד יחסית לכל הרח' וזה מראה שיש היגיון לבוא מרח' ניצב, זה מה שאני מנסה לראות גם מה טוב ונכון וגם מראה איפה יש תקלה, לעומת ההצגה החד משמעית ברח' יהודה הלוי שהוא לא חד משמעי למרות שאני מסכימה עמו. ברח' צ'לנוב הוא לא אותו דבר והחניון שם לא זול. לגבי רח' יגאל אלון הוא לא מסחרי ברובו, לא ייתכן שמישהו ברח' גוש עציון ייתן למישהו מההגנה להיכנס, צריך לשקול זאת. צריך לבדוק זאת במסגרת הכופר חניה, איפה מקימים במסגרת הכופר.

אודי כרמלי : זה רחוב עם הקו הסגול של הרכבת הקלה

אלחנן זבולון : עדיין, זה לא מעניין מדובר על חזיתות מסחריים ברחובות משמעותיים בעיר

אודי כרמלי : ההגנה זה לא רחוב מסחרי חשוב?

אלחנן זבולון : ההגנה זה אזור ישן שאין בו חניות והוא יכול להתחדש והוא לא מפסיד חניה כך שזה לא בעייתי, צמוד לשוק זו הנקודה היחידה הבעייתית. רח' האצ"ל אני מסכים לגבי

מיטל להבי : לגבי רח' דיזינגוף במקטע הצפוני מדובר במגרשים קטנים ויש קושי להיכנס מאחורה, יש מגרשים שבהם אפשר לאשר רמפה אחת לשיקולכם

אודי כרמלי : מדובר בתכנית רובעים שבה אנו לא רוצים לראות איחוד מגרשים

מיטל להבי : בין ארלוזורוב לבן גוריון המגרשים קצת יותר גדולים, מדובר ברח' שאין בו חניה חזיתית כמעט בכלל, החניה היא רק לגרים באזור.

אביה בן יקר : ארלוזורוב לא חלק מהמדיניות

מיטל להבי : אני בעד צמצום חניות במרחב הציבורי אבל אני בעד מתן זכות לחניה במרחב הפרטי, ובחניונים. אי אפשר גם לצמצם ברחוב זה וגם לצמצם ברחובות.

אומרים שאנחנו מוסיפים חניות אבל גרענו ברחוב 4100 חניות, בחניוני העירייה הוספנו 1100 מהחניות בחניונים ליחידות דיוור הוספנו 17,000 חניות

אודי כרמלי : לא הוספנו 17,000 מקומות חניה אלא קרוב ל-30,000 מקומות חניה המספרים האלה כוללים גם יחידות דיוור קיימות שהוחלפו ביחידות דיוור חדשות עם מקומות חניה ונכנסו ללא חניה

מיטל להבי : הנתונים נלקחו מטבלה עירונית שהיחידה האסטרטגית תציג לי נתונים לפי רובעים, כמה יחידות דיוור יש וכמה חניות. ברור שבמרחב הציבורי בכדי לעשות שבילי אופניים, נת"צ ורק"ל גרענו חניות

אודי כרמלי : כנראה על כל דירה חדשה שנוספת, ברב המקרים נוספו עוד 2 מקומות חניה

אלחנן זבולון : יש מקרים של עיבוי, זה מתקזז

מיטל להבי : אבקש לקבל את הנתונים

אירית לב הר גבאי : יש לנו את הנתונים לגבי תוספת חניות זה במסגרת מדיניות החניה מאז שנת 2000 התווספו 56 אלף חניות בבנייה חדשה למגורים יותר ממחצית מסך המלאי בעיר. זה נכון לשנת 2017

מיטל להבי : כמה יחידות דיוור התווספו? אבקש לקבל את הנתונים

אופיר כהן : הנתונים תמיד לטובת כמויות החניה כי ההתחדשות העירונית בהגדרה מוסיפה הרבה יותר מקומות חניה מדירות וברובעים 3,4 רואים זאת שבעתיים

מיטל להבי : אבקש לקבל את הנתונים של כל הרובעים. אבקש לקבל את נתוני מספר מגורים על נתוני מספרי חניות.

ליאור שפירא : אני חושב שיש הסכמה לעניין סיווג הרחובות 1 או 2

אודי כרמלי : זה רק אם אין חובה לחזית מסחרית בתב"ע

התוכן	מס' החלטה
תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים	25/03/2026
דיון באישור מדיניות (2)	0006-26' - 5

אלחנן זבולון: דיזינגוף הוא יוגדר רח' 1. נעבור רחוב רחוב וכל רחוב שיש בו חובת חזית מסחרית הוא יסווג 1 וכל רח' שיש בו חזית מסחרית חלקית או יש חובה מתאר הוא לשיקול דעת, עדיין נמליץ שתהיה כניסה מהצד **אלחנן זבולון:** אבקש שתהיה לכך פסקה חותכת. כל מגרש שיכול להיכנס מרחוב צידי בלי לפגוע בחזית המסחרית יחויב. בהעדר שאין אפשרות לא תותר כניסה מהחזית המסחרית ברחובות באזורים 2 תותר כניסה

אודי כרמלי: לשיקול הוועדה

אלחנן זבולון: מתי זה יגיע אלינו לשיקול דעת?

אודי כרמלי: בתיק מידע

אלחנן זבולון: התיק מידע זה לא אצלנו והוועדה זה בסוף התהליך

ליאור שפירא: ואם אופי הרחוב משתנה?

דייבי דישטניק: ששיקול הדעת יהיה הפוך, שברירת המחדל תהיה מה שאלחנן הציע ואם האופי של הרחוב משתנה וכו'

ליאור שפירא: דוגמא קלאסית לכך הוא רחוב מרמורק

מיטל להבי: יש להתייחס לרח' אם האפשרות לאיחוד מגרשים קיימת או לא קיימת ובאיזה תצורות

אביה בן יקר: את מתכוונת על מה שדיברנו בתכנית הרובעים?

מיטל להבי: נאמר שאיחוד מגרשים אסור אבל זיקת הנאה אפשרית. במקום שאי אפשר לאחד מגרשים אז אי אפשר לעשות תכנון מיטבי, אם כל מה שאפשר ממגרש עורפי למגרש חזיתי זה רק זיקת הנאה, אין בזה כדאיות.

לריסה קויפמן: ברובעים יש אפשרות לבנות חניון משותף, ככל שיש יותר שטח חניון שלך יותר יעיל **מיטל להבי:** אם זו זכות מעבר שלא נותנת עוד מטר בקווי בניין, בגובה או בחזית האחורית. יש לתת תמריץ למי שנותן זיקת הנאה מאחורה וכך נראה יזמים שירצו שזה ייקרה. אי אפשר שרק יחידות הדיוור ייכללו מרחב מוגן ברחוב מסחרי צריך לנסות להסתכל על מרחב מוגן גם על קונים ותיירים, הולכי רגל מזדמנים. מצד אחד אנו פועלים להיפוך הפירמידה ולתת קדימות להולכי רגל מצד שני אנו צריכים לדאוג גם לתושבים ולמבקרים מחוץ לעיר שמגיעים שיהיו חניות ואנשים מסוגים שונים יוכלו לגור בעיר, גם עם ילדים וגם עם מוגבלות וגם סתם כאלה שרוצים לבקר את המשפחה מחוץ לעיר, צריך למצוא את האיזון בין מה שאומרים חזית מסחרית פעילה בלי הפרעות של כניסה לחניות לבין מה שאנו רואים כרחובות עם פוטנציאל מסחרי אבל עדיין הם לא ועם רב מובהק של מגורים ועם קושי לייצר חניות מרחובות ניצבים ושם יש יותר מקום לשיקול דעת אם לאפשר חניה מהחזית או מהעורף. כדי שנצליח במטרה של לייצר חניות מהעורף אני מציעה לנסות לחשוב על תמריצים שיינתנו למגרשים בעורף. בסופו של דבר גם הפריקה והטעינה תהיה מהרחובות הניצבים, גם החניה לנכים תהיה ברחובות הניצבים הגריעה מכחול לבן היא מאוד משמעותית. מהניסיון שלנו למצוא פתרונות לתושבים הוא חשוב גם אם אנו לא רוצים להביא אותו על חשבון ההלכתיות ועל חשבון איכות של רחוב מסחרי. יש לחשוב בנושא של ניקוד והתועלות הציבוריות לחשוב על משהו שמגיע עם פרויקט בגין תועלת ציבורית על מקלט. אני בעד לסמן את הרחובות כפי שהציע היו"ר

ליאור שפירא: אנו בהחלט בדעתך, כעת נגדיר את הרחובות.

אודי כרמלי: ברחובות בסיווג 2 תיק מידע במידה וניתן תהיה כניסה מהצד במידה ואין שום פתרון אחר תיק המידע יגיד כניסה מחזית קדמית, אבל ובמידה וזה קטסטרופה לגיטימי להגיע לוועדה ולבקש תיקון למדיניות. יש לכתוב זאת בתיקי המידע

אלחנן זבולון: במידת הצורך ורחוב ישונה מסיווג 2 לסיווג 1 יש לפעול לשינוי המדיניות

מיטל להבי: יש רחובות שניתן להוסיף? כמו רחוב הרברט סמואל

ליאור שפירא: אני גם בדעתך

אלחנן זבולון: זה פחות משמעותי כי זה בתב"ע

ליאור שפירא: מקריא את רשימת הרחובות בסיווג כל אחד מהרחובות

אודי כרמלי: כל הרחובות שהוגדרו בסיווג אחד החזית המסחרית מובילה ולכן תיאסר הכניסה לחניית תת קרקעית או עילית מהפאה הזו של המגרש כל שאר הפאות של המגרש ניתן להיכנס, כל הרחובות שסומנו בסיווג 2 העדפה לכניסה לחניה מהרחוב הצידיים או האחוריים במידה ולא ניתן לפתור כניסה מהרחובות הצידיים או האחוריים תהיה כניסה מהחזית הקדמית, יש להוסיף, שברחובות אלו יהיה שיקול דעת לוועדה בדרך של שינוי סטטוטורי, קביעה של חזית מסחרית חובה וכנגזרת מניעת כניסה לחניה.

לירון שחר: מבחינה תכנונית אתם קובעים שתינתן חניה אבל יכול להיות שיקולים נוספים שאינם תכנוניים שהם תחבורתיים, זה ברור

אודי כרמלי: אולי זה אמור להופיע בראש ההחלטה, שאנו עוסקים במסמך מדיניות שמשמעותו שניתן לשנות דברים ולחזור לוועדה

אלחנן זבולון: כדאי להשיב על לדברי איגוד הקבלים

הראלה אברהם אוזן: התשובה לטענת איגוד הקבלנים מאוד פשוטה איפה שיש תכניות תקפות שקובעות חזית מסחרית הן אלה שקבעו את המצב הסטטוטורי ולכן אין צורך בתב"ע נוספת

מס' החלטה	התוכן
25/03/2026	תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
5 - 0006-26	דיון באישור מדיניות (2)

אודי כרמלי: ההתייחסות של איגוד הקבלנים היתה לתכנית ח' כאילו היא נותנת זכות חניה אולטימטיבית ולא כך הדבר, לוועדה יש סמכות לא לאשר חניה

שפירא: מאושר פה אחד

בישיבתה מספר 0006-26 מיום 25/03/2026 (החלטה מספר 5) דנה ועדת המשנה לתכנון ולבניה בתכנית והחליטה:

לאשר את המדיניות המוצעת לנושא כניסות לחניות ברחובות מסחריים, בתיקונים המפורטים:

- בהתאם לתפיסת הוועדה כי תפקוד רחובות מסחריים תלוי בקיומו של רצף מסחרי מוטא הליכה, הוועדה דירגה את הרחובות נשוא המדיניות בהתאם לעצימות המסחר ומרכזיות הרחובות ברשת העירונית לפי הטבלה המצורפת:

שמות הרחובות	
מדרג 1	צפון: איינשטיין מרכז: אלנבי, בוגרשוב (בין טשרניחובסקי לירקון), בית הבד, בית השואבה, בן יהודה, ברזילי, גרוזנברג (מאלנבי עד נחלת בנימין), דה פיג'וטו, דיזנגוף (בין המלך ג'ורג' לתערוכה), דרך יפו אילת (מרכז ודרום: שתי הגדות), ה באייר, הארבעה, החשמל, הירקון (מכרמלית עד בוגרשוב), הכרמל, המלך ג'ורג' (למעט כיכר מסריק חלקו הלא מסחרי), המסגר, הרמב"ם, הרצל (מרכז ודרום: אחד העם עד קיבוץ גלויות), השומר, החשמונאים (בין מנחם בגין לקרליבך), טשרניחובסקי (מאלנבי עד זלמן שניאור), יהודה הלוי (מהרצל למרמורק), יהודה המכבי (בין ויצמן לצירלסון), ירמיהו, כיכר בזל, כיכר מילאנו, לילינבלום, מונטיפיורי (מהשחר עד אלנבי), מזא"ה (אלנבי עד יבנה דופן דרומית), מלכי ישראל, מרמורק (דופן דרומית), נחלת בנימין (מכיכר מגן דוד עד רחוב יפו), פינסקר (מכיכר דיזנגוף עד בוגרשוב), שבזי, שדרות יהודית, שינקין, יצחק שדה (ממנחם בגין לאילון). דרום: דרך סלמה, העליה, יפת, לוינסקי, מטלון (מהעליה עד גבולות), מרזוק ועזר, סלומון, עולי ציון, פלורנטין, פרנקל ידידה, צ'לנוב, ראש פינה, רזיאל דוד, שדרות הר ציון, שדרות וושינגטון, שדרות ירושלים. מזרח: לה גווארדיה, ההגנה (מאילון עד יגאל אלון), אצ"ל
מדרג 2	צפון: פנחס רוזן, משה סנה מרכז: הירקון (בין בוגרשוב לכיכר אתרים), לבונטין, מקווה ישראל. דרום: בר יוחאי (מהר ציון ועד הרצל), יהודה הימית, מסילת ישרים, קיבוץ גלויות (מחיל השריון עד הר ציון) מזרח: ערבי נחל, עליית הנוער, עמק ברכה, נחלת יצחק, יצחק שדה (מאיילון מזרחה), לח"י, בר לב

- ברחובות המסומנים בטבלה במדרג 1, לא תותר כניסה לחניה מחזית הרחובות המסומנים במדרג 1. הכניסה תותר באחת מהאפשרויות הבאות:
 - מרחוב מקביל או מרחוב ניצב
 - בתוכניות בהן יש אפשרות להקים חניונים משותפים במגרשים סמוכים תתאפשר כניסה ממגרש סמוך לו יש גישה לכניסה לחניה מרחוב ניצב או מקביל.
- 3.1 ברחובות המסומנים במדרג 2 הכניסה לחניה תהיה באחת מהאפשרויות הבאות:
 - מרחוב מקביל או מרחוב ניצב
 - בתוכניות בהן יש אפשרות להקים חניונים משותפים במגרשים סמוכים תתאפשר כניסה ממגרש סמוך לו יש גישה לכניסה לחניה מרחוב ניצב או מקביל.

מס' החלטה	התוכן
25/03/2026	תא/מק/9158 - כניסות לחניות ברחובות מסחריים
5 - 5 - 0006	דיון באישור מדיניות (2)

3.2 ככל שיוכח כי לא ניתן לקבוע כניסה לחניה בהתאם לאפשרויות אלו תתאפשר כניסה לחניה מחזית רחובות המסומנים במדרג 2. במידה ומבקש ההיתר יבחר שלא להסדיר חניה בתחום המגרש ניתן יהיה לבחון הסדרת תקן החניה באמצעות תשלום לקרן חניה.

4. אין במדיניות זו כדי לגרוע משיקול הדעת המוקנה לגורמי המקצוע ולוועדה המקומית הקבוע בדין שלא להתיר כניסה לחניה מנימוקים ומקרים אחרים שאינם כלולים במדיניות זו שיבחנו פרטנית.

5. בנוגע לתיקי מידע שהיו בתוקף במועד אישור המדיניות אך טרם נפתחה עבורן בקשה להיתר, מדיניות זו תחול עליהם. ככל שבמועד אישור המדיניות קיימות בקשות להיתר שטרם ניתנה בהן החלטה, שיצא להן תיק מידע המאפשר גישה לחניה מהרחוב המסחרי/ מחזית מסחרית, בקשות אלו יבחנו באופן נקודתי בחו"ד תכנונית פרטנית כחלק מהמלצת מה"ע לבקשה להיתר.

משתתפים: ליאור שפירא, דייבי דיישניק, אלחנן זבולון, מיטל להבי, חן אריאלי