

# עדכון תקנות "התקנת מקומות חניה" בחוק התכנון והבניה – תשע"ו 2016

מסמך זה נערך על ידי מחלקת יעוץ ומחקר בפז כלכלה והנדסה

המנופים 2 ת.ד 12305 הרצליה פיתוח 4672553 טל-09-9700800 פקס-09-9700801

office@pazgroup.co.il www.pazgroup.co.il

מסמך זה מציג דוגמאות לעיקרי התקנות החדשות להתקנת מקומות חניה. לקבלת מידע מלא יש לעיין בקובץ התקנות כפי שפורסם ב.פ. 7675 23.6.2016 (וניתנות להורדה בקישור זה: [תקנות התכנון והבניה התקנת מקומות חניה](#))

## רקע כללי

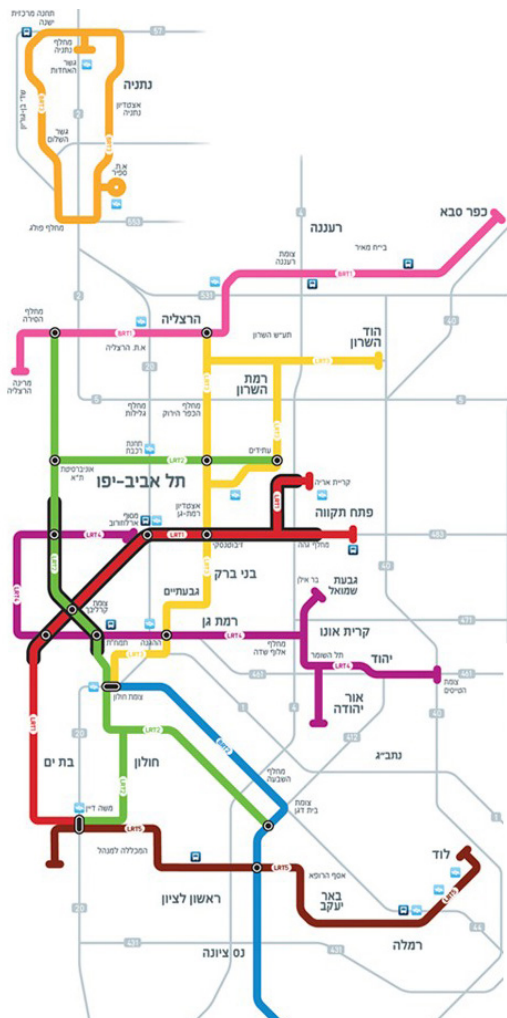
ב-23.6.2016 פורסם בחתימתו של שר האוצר משה כחלון, תיקון לתקנות חוק התכנון והבניה הנוגע ל"התקנת מקומות חניה". תיקון זה מהווה אמצעי נוסף לקידום מדיניות התכנון הלאומית לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית ולהפחתת כמות כלי הרכב הנכנסים למרכזי הערים, אשר ייושם במקביל לקידום רשתות קווי מערכות התחבורה עתירות הנוסעים. יצוין כי תיקון תקן החניה הארצי, נדון

במשך תקופה ארוכה במוסדות התכנון, אולם אושר רק עתה בשל התארכות לוחות הזמנים לקידום רשת הקווים.

יישום התיקון, הקובע תנאים לצמצום תקן החניה ברמה הארצית, לווה בחשש כי ללא הפעלת אמצעי תח"צ ברמת שירות גבוהה במקביל, תיתכן פגיעה באטרקטיביות של מרכזי המטרופולינים בשל הפגיעה בנגישותם אשר תביא לנדידת שימושים אל מחוץ למרכז העסקים.

החלטה על הצורך בצמצום מקומות החניה במרכזי הערים הגדולות, התקבלה בשנת 1997 בממשלה. יישום ההחלטה עד לפרסום התקן הארצי כעת, זכה לביטויים במסגרת יוזמות מקומיות, בתכניות אשר קבעו תקן מופחת למקומות חניה במרכזי הערים במטרה לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית. דוגמא לכך ניתן למצוא בתכנית לתקן חניה במרכז ירושלים<sup>1</sup> אשר אושרה בשנת 2004, וקבעה הוראות להתקנת חניה בהתאם לשלבי התפתחות מערכת הסעת המונים בעיר, אשר הקו הראשון שלה החל לפעול ב-2011.

**התקנות הארציות החדשות אשר יתוארו להלן, חלות על כלל תכניות בניין העיר שטרם הונפק להן היתר בנייה, לרבות תכניות מאושרות, תוך אבחנה בין אזורים הנהנים משירות מתע"ן וברמות שירות שונות בתחומם.**



מפת קווי המתע"ן, מתוך אתר חברת נת"ע, <http://www.nta.co.il>

**מתע"ן** הינה מערכת תחבורה עתירת נוסעים, מסילתית ושאינה מסילתית (כדוגמת BRT – bus rapid transit מערכת הפעילה בקווי המטרונית בחיפה והקריות), אשר פועלת בנתיב נפרד באורך של 6 ק"מ לפחות ויכולה להסיע כ-3,000 נוסעים בשעה לכל כיוון. לעניין זה ייחשבו כלל קווי רכבת ישראל, רשת קווי המתע"ן המתוכננת במטרופולין תל אביב וכל תכנית נוספת אשר תקודם ותענה על ההגדרה כאמור (ובכלל זה תכנית ל-BRT המקודמת בנתניה, קווי המטרונית במטרופולין חיפה, רשת הרכבת הקלה בירושלים וכן נת"צ או מת"צ בקיבולת האמורה). במחוזות הצפון והדרום אין כיום תכנית למתע"ן, ועל כן רשאית רשות הרישוי לחרוג מהתקן החדש ולאפשר תוספת מקומות חניה בשיעור של עד 25%.

משמעות התיקון הינה צמצום היקף מקומות החניה שניתן להקים במסגרת תכניות אלה, וזאת במטרה לייעל את השימוש בקרקע, לעודד את השימוש במערכות תחבורה ציבורית, ברכב דו גלגלי, ובהליכה ברגל.



הדמיה רח' התע"ש, כפר סבא, מתוך אתר האינטרנט של חברת נת"ע, <http://www.nta.co.il/line/6>



הרכבת הקלה, ירושלים, מתוך אתר <http://www.themarker.com/opinion/1.2075143>

## עקרונות מנחים

**תקני החניה נקבעים על פי סוג השימוש בקרקע והיקפו.** התקנים נקבעו בעבר, כהנחיות מינימום. בעשור האחרון עם החמרת הגודש בדרכים, והמדיניות לצמצום כניסת רכב פרטי למרכזי הערים נקבעו בערים רבות בעולם תקני מקסימום המגבילים את כמות מקומות החניה. תקני החניה האירופיים נמוכים מהתקן שנקבע ב-1983 בישראל פי חמישה עד פי שלושים.

**היקף החניה נקבע בתחום טווח מספרי, כאשר הקביעה בדבר התקן הסופי היא בידי מהנדס העיר ויו"ר הועדה המקומית.** בכך מתאפשרת הפעלת שיקול דעת לועדות התכנון, אשר תהיינה רשאיות לקבוע את כמות מקומות החניה הסופית. אין אפשרות להתקין מקומות חניה מעבר לקבוע בתקנות.

**התקנות החדשות קובעות הפחתה משמעותית עבור ייעודי מסחר ותעסוקה,** לעומת ייעודי מגורים. זאת מאחר ובאזורי מגורים המדיניות רואה באחזקת רכב פרטי במשק בית צורך משמעותי יותר.

**החידוש בעדכון הנוכחי הינו אבחנה בין אזורים המשותפים ע"י מערכות תחבורה עתירות נוסעים,** התקן מגדיר שלושה אזורים הנבדלים ביניהם בהתאם למרחקם מציר מתע"ן ועבור כל אחד מהם תקנות חניה שונות החלות על מגורים, מסחר ותעסוקה. **התקינה החדשה מייחדת תקן מחייב למקומות חניה עבור אופניים ואופנועים.** תקן זה יחייב מעל היקף נתון, הקמת חדרי אופניים במבנה, התקן אינו מבחין בין אזורי א ב או ג' או ביישובים ללא מתע"ן לטובת חניה לרכב דו גלגלי, ומחייב אותו היקף מקומות חניה.

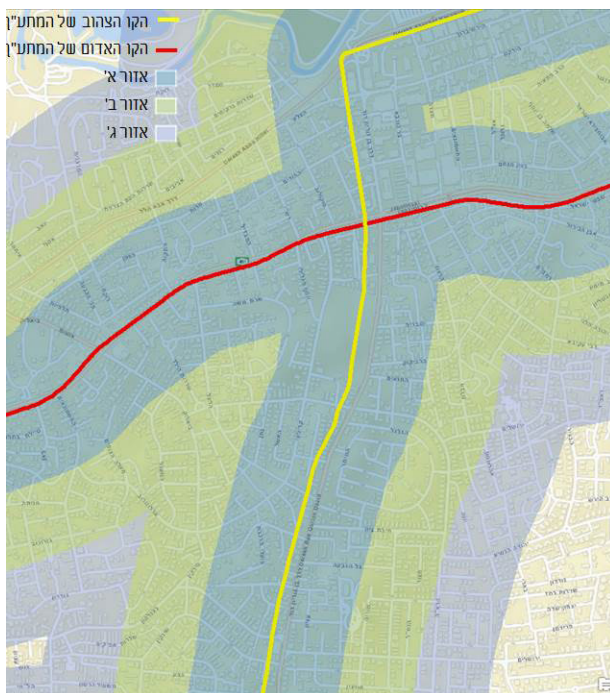
**קביעת תחום האזור בתקן, נשען על מרחקי הליכה מציר המתע"ן או מפתח תחנת רכבת ישראל.** יצוין כי גבולות האזור ניתנים לשינוי בסמכות ועדה מקומית במקומות בהם הוכח שהטופוגרפיה מקשה על הנגישות, או כי קיימים קשיי נגישות אחרים. במקרה של קו מתע"ן מסוג רכבת ישראל, נמדד רדיוס האזור מנקודת היציאה מתחנת הרכבת מאחר והמרחקים הגדולים בין תחנות רכבת ישראל, מייתרים את משמעות המדידה מציר הקו. ביישוב בו קיים שירות של רכבת ישראל בלבד, אזור ג' יקבל את אותן התקנות של יישוב ללא מתע"ן.

### מרחק אווירי מציר מתע"ן או מתחנת רכבת ישראל

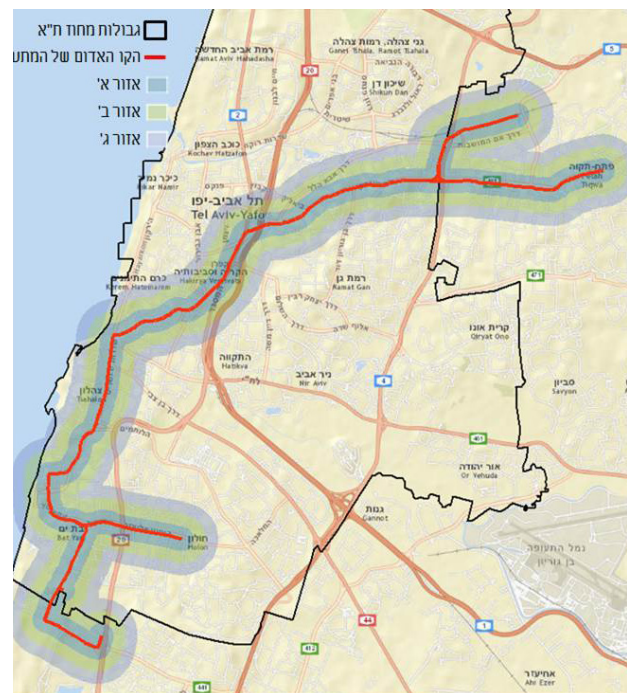
**אזור א' 300 מ'**

**אזור ב' 300-600 מ'**

**אזור ג' 600 מ' ומעלה (בישוב שקיים בו ציר מתע"ן)**



תקריב לתחום אזורי התקן סביב צירי המתע"ן המתוכננים באזור צומת ז'בוטינסקי בן גוריון בגבול רמת גן בני ברק



אזורים א' ו-ב סביב ציר הקו האדום במטרופולין תל אביב

האזורים הנגשים ביותר שעתידים להנות מפעילות המתע"ן הם האזורים בסביבה המיידית של תחנות הקווים. מחקרים בינ"ל מעידים, כי למרות המרחקים הקטנים בין התחנות, סביבת התחנה הינה האזור בו מורגשות עיקר התועלות. בדיקות שמאיות אשר נערכו על ידי פז כלכלה והנדסה של ערכי הנדל"ן סביב מוקדי תחבורה ציבורית, מעלות קיומו של קשר הדוק בין שווי הנדל"ן לבין מערכות תחבורה ציבורית עתירות נוסעים.

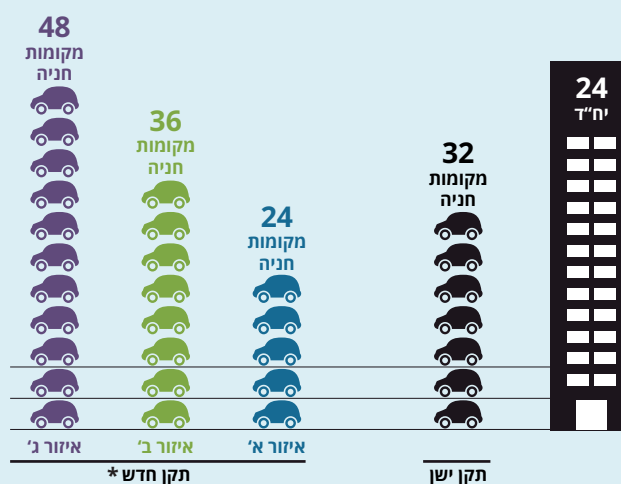


## עיקר השינויים בהקצאת מקומות חניה לרכב פרטי עבור שימושי הקרקע השונים

בכל סוגי השימוש מפחית התקן החדש את מספר מקומות החניה ביחס לתקן הקודם. שיעור ההפחתה משמעותי יותר עבור שימושים של מסחר ותעסוקה, אך קיים גם עבור שימושים של מגורים ומוסדות ציבור. להלן דוגמאות למשמעות הפחתת התקן בייעודי מגורים, מסחר ותעסוקה על פי חלוקה לאזורים.

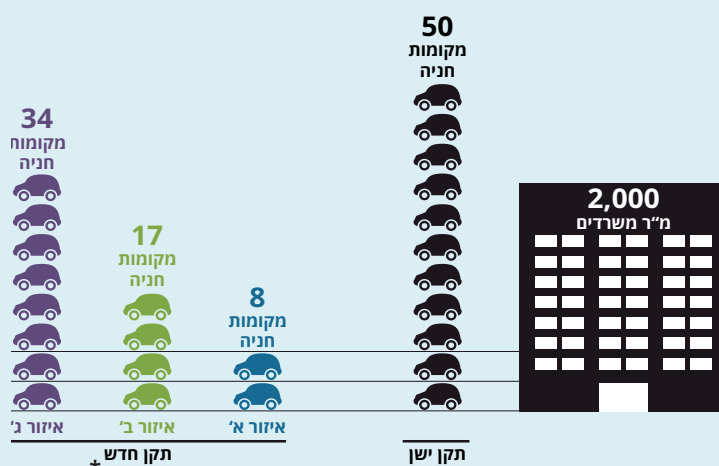
### דוגמה לתחשיב עבור מבנה מגורים

| שימוש הקרקע                        | אזור א'                                | אזור ב'                                | אזור ג'                              |
|------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------|
| בניין למגורים הכולל יותר משתי יח"ד | 0.5-1 מקומות חניה לכל יח"ד (מספר טווח) | 1-1.5 מקומות חניה לכל יח"ד (מספר טווח) | 1-2 מקומות חניה לכל יח"ד (מספר טווח) |

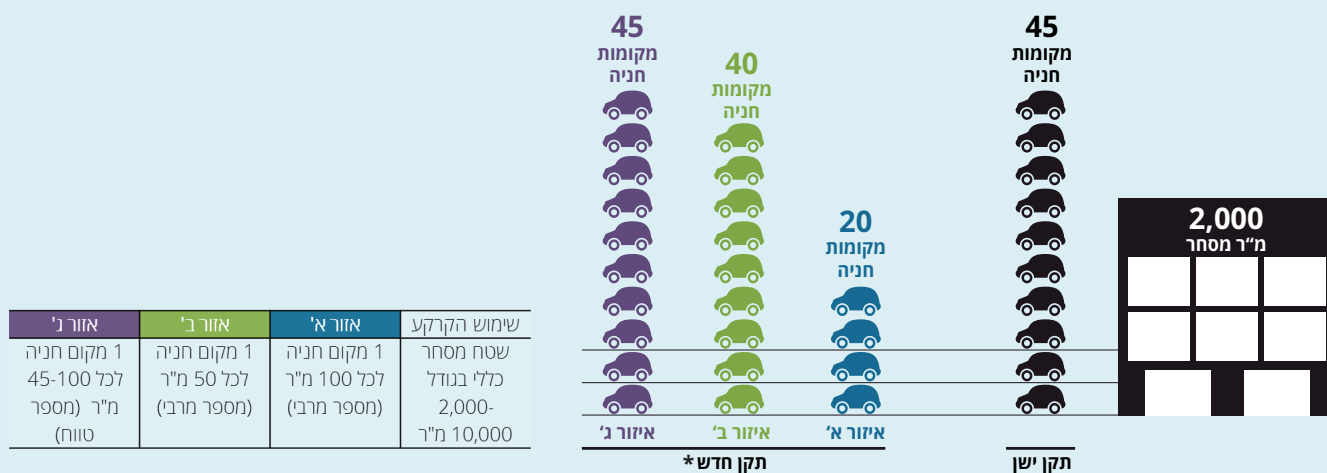


### דוגמה לתחשיב עבור מבנה משרדים

| שימוש הקרקע              | אזור א'                             | אזור ב'                             | אזור ג'                            |
|--------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| משרדים ותעשייה עתירת ידע | 1 מקום חניה לכל 240 מ"ר (מספר מרבי) | 1 מקום חניה לכל 120 מ"ר (מספר מרבי) | 1 מקום חניה לכל 60 מ"ר (מספר מרבי) |



## דוגמה לתחשיב עבור מרכז מסחרי



## השלכות אפשריות של הפחתת התקן

**שוק המגורים -** השלכות אפשריות של השינוי עשויות להיות בכיוון של גידול בביקוש לדירות יד ראשונה גדולות, המאפשרות מספר גדול יותר של מקומות חניה, לצד עליה באטרקטיביות של דירות יד שנייה בעלות חניה צמודה.

**מסחר -** צמצום מספר מקומות החניה במרכזי קניות ומסחר עלול לפגוע בתנועת הלקוחות ובכח הקניה. התקן מבחין בין פעילות מסחרית בצירים ראשיים וברחובות, לעומת פעילות מסחרית במרכזי קניות אשר עבורם השפעת הפחתת התקן משמעותית יותר. מכאן, שבתכנון מרכז מסחר במיוחד בתחום אזורי א' וב', יהיה צריך לנצל באופן מיטבי את הגישה לתחנות המתע"ן, באמצעות תכנון רשת שבילים ואף פיתוח מסחרי לאורכם. יישום עקרונות של תכנון מוטה תחבורה ציבורית, עתיד להוות השפעה דרמטית על שיעור ההצלחה של מרכזים כאלו. התקנות החדשות משקפות את התפיסה התכנונית העדכנית ומעודדות הליכיות<sup>2</sup>, רכיבה על אופניים ושימוש בכלי רכב דו גלגליים, יחד עם צמצום השימוש ברכב הפרטי והחניה באזורים המרכזיים..

**תעסוקה ומשרדים -** ההפחתה הדרמטית ביותר במסגרת עדכון התקינה חלה על שוק **המשרדים**. בשווקי המגורים והמסחר ניתן היה למצוא דמיון מסוים בין מקומות החניה שאושרו באזור ג' לתקן הישן, אולם בשוק המשרדים התקינה החדשה הפחיתה משמעותית את היקף מקומות החניה. באם כיום מתאפשרת חניה אחת לכל 40 מ"ר מסחר, אזי שלאחר העדכון המקסימום האפשרי קטן פי 6. טרם החלת התקן נצפתה בשוק, בסביבת אזורים בעלי פוטנציאל לפעילות מתע"ן, פעילות מואצת להוצאת היתרי בניה, אשר ייתכן ויצרה רוויה בשטחי משרדים בסמיכות לתחנות המתוכננות. בהקשר זה ניתן לציין את הפיתוח המואץ סביב מרכז עזריאלי ופרויקט המידטאון במע"ר התל אביבי. השלכות החלת התקן על פרויקטים חדשים, עתידות להשפיע על הביקוש לשטחי משרדים אשר נבנו על פי התקן הישן, ועל מחירי המשרדים בבניה חדשה.

בטווח הארוך צפוי ניצול טוב יותר של הקרקע ובנייה אינטנסיבית באזורים שייחזו מנגישות טובה למתע"ן. המשמעות היא יותר יח"ד, יותר התחדשות עירונית, יותר פעילות הולכי רגל וציפוף של מרכזי הערים. דוגמא לפוטנציאל העתידי, ניתן לראות במסגרת תכנית המתאר של תל אביב - תא/5000, אשר קבעה תוספת זכויות בגין סמיכות לרשת קווי המתע"ן. תכנית המתאר של תל אביב רואה במערכת המתע"ן המתוכננת במרכז המטרופולין אמצעי תחבורה ברמת שירות גבוהה, אשר יעודד מעבר לשימוש בתחבורה ציבורית.

\*מספר המקומות המוצג בדוגמה הוא מקסימלי, ראה טווח בטבלה המצורפת  
<sup>2</sup>הליכיות (Walkability) הינו מונח המתייחס לתכנון המעודד ומתגמל הליכה ברגל או למרחב ידידותי להולכי רגל.

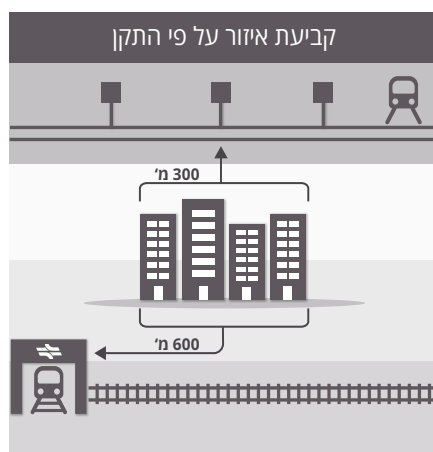
התכנית מעודדת פיתוח אזורי תעסוקה הנשענים על המתע"ן על ידי קביעת הוראות ודרישות להעדפת תנועת הולכי רגל ורכבי אופניים. בנוסף קובעת התכנית רח"ק<sup>3</sup> מירבי באזורים מוטי מתע"ן, המשותפים ע"י המערכת המתוכננת. אזור תחנת סבידור בת"א המשורת כיום ע"י רכבת ישראל, ועתיד להיות משורת גם ע"י הקו האדום של הרכבת הקלה, יהנה מרח"ק מירבי של 14. במתחם זה מקודמת כבר היום תכנית מפורטת למגורים ותעסוקה בהיקפי בניה משמעותיים.

**כלי רכב דו גלגליים -** העדכון קובע תקן חניה מחייב לכל מבנה בכל שימוש עבור חניית אופניים ואופנועים. לדוגמא, עבור מבנה מגורים יש להתקין מקום חניה אחד לכל יח"ד, בבניינים בייעודים מסחריים, משרדים ואחרים נדרש להסדיר מקום חניה מיוחד עם מתקן קשירה עבור אופניים.

מתקן חניה ממוצע לאופניים מאפשר חניה ל-16 זוגות אופניים (קשירת אופניים משני צדי המתקן). כך לדוגמא בבניין מגורים הכולל 32 יח"ד, התקן החדש מורה על 32 מקומות חניה דרושים. ניתן למקם מחצית ממקומות החניה לאופניים מחוץ לבניין באמצעות המתקן הייעודי. את שאר זוגות האופניים יש למקם בחדר סגור בבניין. באזורי תעסוקה ניתן למקם רק 20% מזוגות האופניים במתקן קשירה חיצוני, ועבור היתר יש לספק חניה בתוך חדר סגור בבניין.

## תקופת המעבר

תקנות החניה החדשות אינן באות לגרוע מהוראות בדבר מקומות חניה עבור תכניות שהן בתוקף, אולם אם לפני אישור התקנות החדשות אושרה תכנית שקבעה מספר מקומות חניה גבוה מהדרישות בתקנות אלו, רשאית הועדה המקומית לקבוע בהיתר מספר מקומות חניה על פי הקבוע בתקן החדש. העמידה בתקן תלויה בהתקדמות ביצוע מערכות התחבורה הציבורית. הוראות התקנה מגדירות תקופת מעבר, לפיה יש לקחת בחשבון את הזמן הדרוש עד למועד הפעלת המתע"ן. בישוב שחלה בו תכנית מפורטת לקו מתע"ן תקן החניה עבור תכניות באזור א' יחול רק כאשר הקו יפעל. עד למועד הפעלתה יחול במתכונת אזור ב' (שגם הוא מצמצם



**בתקופת המעבר  
המבנים משתייכים  
לאיזור ב'**

**עם הפעלת קו המתע"ן  
המבנים משתייכים  
לאיזור א'**

משמעותית את היקף מקומות החניה). תיתכן הסבת שטחי חניה עם תחילת פעילות המתע"ן לשימושי אחסנה ולוגיסטיקה או לשטחים סחירים אחרים. התקן החדש מאפשר שיקול דעת לוועדה המקומית בקביעת מספר מקומות החניה. שיקול דעת זה מוענק בתחום הטווח המותר במסגרת התקן. עם זאת, קרוב לוודאי שבפרויקטים אשר נמצאים בתהליך עבודה מול הועדה לקבלת היתר, התקן לא ישנה הנחיות שכבר ניתנו לזים. להלן דוגמא לקביעת אזור התקן בתקופת המעבר ובשלב הפעלת קו המתע"ן.

יש לציין כי דווקא גמישות הוראות תקופת המעבר, צפויה לייצר בשוק אי וודאות. דהיינו, עד לשלב הדיון בהיתר הבניה בועדה המקומית, לא יוכל הזים לדעת כמה מקומות חניה ידרשו בפרויקט. טוב יעשו הרשויות אשר יביאו מידע זה לידיעת מגיש הבקשה כבר בשלב קבלת המידע התכנוני.

<sup>3</sup>רח"ק - היחס שבין סך כל שטחי הבניה מעל למפלס הכניסה הקובעת במגרש נתון, חלקי שטח המגרש (רצפה חלקי קרקע). זהו ביטוי המגדיר את שטחי הבניה במגרש. לדוגמא "רח"ק 4" משמעו שהיחס בין שטח המגרש לבין שטחי הבניה המותרים הינו 1:4. דהיינו, באזור שבו נקבע רח"ק 4, על מגרש בשטח 1,000 מ"ר ניתן לבנות מעל פני הקרקע 4,000 מ"ר