



משרד התחבורה
מינהל היבשה / אגף תכנון תחבורתי



הנחיות לתכנון

חניה

פרק ב': תקני חניה

ירושלים, אדר ב' תשס"ה - מרץ 2005

המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה





מדינת ישראל
משרד התחבורה
מינהל היבשה / אגף תכנון תחבורתי



הנחיות לתכנון

חניה

פרק ב': תקני חניה

ירושלים, אדר ב' תשס"ה - מרץ 2005



ויהי בעת ההיא-ומלך אין בישראל וגם חניה
אין, והתאנה חנתה בנהת.

מתוך:

אבשלום קור
לצונו
של
אדם-
כבודו

צורסל

קרייב



**משרד התחבורה
המשנה למנהל הכללי**

**ט"ז טבת, תשס"ה
28 דצמבר, 2004**

תיק: 4.6.1/95

הנחיות לתכנון חניה פרק ב' – תקני חניה

נושא החניה הוא אחד האמצעים המרכזיים לישום מדיניות הפיתוח של התחבורה היבשתית.

"תקני החניה" נותנים ביטוי איכותי וכמותי גם יחד למגמת העדיפות לתחבורה ציבורית, והגברת השימוש בה.

כאן מובאים הערכים המספריים של "תקני המכסימום", בהתאמה לשימושי הקרקע, למיקום ולסמיכות אל התחנות של מערכות הסעת ההמונים.

עלי להזכיר לקורא כי עבודה זו נערכה ע"פ הנחיות המועצה הארצית לתכנון ולבניה במסגרת אישור תכנית האב הארצית לתחבורה יבשתית ולמדיניות הנגזרת ממנה.

מסמך זה ערוך ומוכן למתן תוקף במסגרת "תקנות התכנון והבניה – התקנת מקומות חניה" ע"פ חוק התכנון והבניה - במקום התקנות משנת 1983. המסמך גובש, עוצב ואושר ע"י ועדת המשנה של המועצה הארצית להנחיות, תקנות ונהלים.

אנו מקווים כי תקן זה אכן יהפוך ל"תקנות" לטובת מערכת התחבורה ואיכות החיים בישראל.

בכבוד רב,

אלכס לנגר

הנחיות לתכנון חניה

פרק ב': תקני חניה

עריכה וכתובה:

אינג' גדעון השמשוני- המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה

ליווי והנחיה:

ועדת ההיגוי לתכנון חניה:

- אינג' ישעיהו רונן – מנהל אגף בכיר לתכנון תחבורתי, משרד התחבורה – יו"ר
- אינג' מריאן ברוק – מהנדס תנועה מחוזי במחוזות חיפה והצפון, משרד התחבורה
- אינג' קובי ברטוב – מנהל מחלקת התנועה, אגף תושבי"ה, עיריית ירושלים
- מר ישי טלאור – המפע"ת במחוזות ירושלים והדרום, משרד התחבורה
- אדר' מתיה ענב – המפע"ת במחוזות תל אביב והמרכז, משרד התחבורה
- אינג' נחלה שקר – מהנדס תנועה מחוזי במחוזות תל אביב והמרכז, משרד התחבורה
- אדר' דני רז – מהנדס המועצה המקומית, קריית אונו
- אינג' שלמה פלדמן – מנהל אגף התנועה, עיריית תל אביב
- אינג' מיכאל רביב – מנהל אגף דרכים ותנועה, עיריית חיפה

ועדת המשנה לתקנות ונהלים של המועצה הארצית לתכנון ולבניה:

- מר דוד פילזר- מנהל אגף תקנות והנחיות תכנון ובניה- מינהל התכנון, משרד הפנים
- עו"ד אבי פורטן- יועץ משפטי של מינהל התכנון, משרד הפנים
- גב' רינת שמש - אגף תקנות והנחיות תכנון ובניה- מינהל התכנון, משרד הפנים
- גב' שרה לב- אגף תקנות והנחיות תכנון ובניה- מינהל התכנון, משרד הפנים
- מר רן שמל- יועץ תחבורה, מחוז מרכז, משרד הפנים
- אדר' יודן רופא- אגף אדריכל ראשי, משרד הבינוי והשיכון
- מר יוסי גמליאלי- אגף תכנון, המשרד לאיכות הסביבה
- מר ירון דוד- מהנדס עיריית אשקלון- חבר ועדת משנה
- מר אמיר קנטר- מחלקת הנדסה עיריית חיפה- חבר ועדת המשנה
- מר גיא קב ונקי- לשכת התכנון מחוז תל-אביב, משרד הפנים

ריכוז וניהול הפרויקט:

- גב' עידית פתאל- מרכזת ההנחיות, אגף תחבורה ציבורית, חברת נתיבי איילון
- גב' דבי אדלר- מרכזת ההנחיות, אגף תחבורה ציבורית, חברת נתיבי איילון

הבעת תודה

מסמך זה הנו למעשה המסמך האחרון של המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה. תחילתו של המסמך "בתוכנית אב ארצית לתחבורה יבשתית", מסמך שראה אור בשנת 1999, המשכו "במדיניות החניה" שראה אור בשנת 2001 וסופו בחלק זה הדן בתקן החניה המתפרסם עתה.

בעלי מקצוע רבים שותפים בהכנתו ואציין את שמותיהם: ורד פרידמן מהמכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה, דוד פילזר, מנהל אגף תקנות והנחיות תכנון ובניה, מינהל התכנון משרד הפנים, רינת שמש ושרה לב ממינהל התכנון במשרד הפנים, וחברי צוות העבודה, רן שמל, יודן רופא, יוסי גמליאלי, ירון דוד, אמיר קנטר, גיא קו-ונקי ועו"ד אבי פורטן.

אלו ואחרים תרמו במהלך העבודה במישרין לאיכותו של המסמך.

גדעון השמשוני

תוכן עניינים

עמוד

i	הגדרות
1	הקדמה
4	I. התקנים המוצעים
4	כללי
4	תקן חניה למגורים
4	תקן חניה למגורים בבנייה חדשה
7	תקן חניה למגורים ביישובי פריפריה מטרופולינית ופריפריה ארצית
7	תקן חניה למסחר ולמשרדים (תעסוקה) ביישובי הגלעין
10	תקן חניה למסחר ומשרדים ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית
12	תקן החניה למתקני בידור ביישובי הגלעין
15	תקן חניה למלונות
16	תקן חניה למלונות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית
16	תקן חניה למוסדות חינוך ותרבות ביישובי הגלעין
18	תקן חניה למוסדות חינוך ותרבות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית
19	תקן חניה למוסדות בריאות ביישובי הגלעין
21	תקן חניה למוסדות בריאות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית
22	תקן חניה לתעשייה ומלאכה ביישובי הגלעין
23	תקן חניה לתעשייה ומלאכה ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית
24	תקן חניה למתקני ספורט ושטחים פתוחים ביישובי הגלעין
	תקן חניה למתקני ספורט ושטחים פתוחים ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי
25	פריפריה ארצית
26	תקן חניה למתקני תחבורה כולל מתקני "חנה וסע"
31	תקן חניה ל"מוגבלי נידות"
31	חניה למטענים מסוכנים
	II. מדיניות החניה והתייחסות לשלבי הביניים עד להקמת קו במערכת
32	הסעת המונים (מתע"נ)
33	הסבת חניה לשימוש עיקרי
33	הקשר שבין התקדמות הביצוע של מערכת הסעת המונים (מתע"נ) לתקן החניה
	שלבי הביניים להפעלת תקן חניה מוקטן והגדלת אחוזי בנייה באזורים הסמוכים
35	לרכבת פרברים
	תקן החניה ביישובי פריפריה מטרופולינית וביישובי פריפריה ארצית - תקן החניה
36	באזורי התחנות של הרכבות הפרבריות
37	טבלת חפיפה לשימושי קרקע מעורבים
38	הגדרת אזור ההשפעה כתלות בטופוגרפיה (אזורים הרריים)

37	הגדרת מערכת "הסעת המונים" (מתע"ג) לצורך קביעת תקן החניה	נספח א':
39	תקן חניה 1983	נספח ב':
45	תקן חניה 1994	נספח ג':
52	החלטת המועצה הארצית בקשר לדחיית הצעה ל"תקן חניה 1994"	נספח ד':
	מ- 1.8.1995	
53	החלטת פורום של הולנת"ע וועדת המשנה לתקנות ולנהלים מיום	נספח ה':
	26.12.1995	
54	ממשלת ישראל פרוטוקול ישיבה 70 של הממשלה ה-27	נספח ו':
55	החלטת המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 20.10.1998	נספח ז':
56	דברי הסבר לתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה) המוצעות	נספח ח':
	משרד הפנים – מינהל התכנון, אגף הנחיות ותקנות תכנון ובניה	
60	סיווג תקן החניה בהתאם לסיווג שימושי הקרקע (מב"את)	נספח ט':
63	חניה למוגבלי נידות, מתוך ת"י 1918 חלק 2 (2001)	נספח י':
64	תקן חניה לירושלים (קטעים נבחרים. 2.10.03)	נספח יא':
68	תקן חניה לחיפה (קטעים מתוך חפ/א 1400)	נספח יב':
76	אלמנטים בהסבת חנייה לשימושים עיקריים	נספח יג':
77	רשימת ספרות	נספח יד':

רשימת הלוחות

	הצעה לקשר שבין אחוזי בנייה מאושרים ובין תקן החניה השולי, לבניינים	לוח I:
3	שיוקמו באזור א ו-ב	
3	הצעה לקשר שבין תקן חניה שולי ואחוזי בנייה (אזור א) במחוז ת"א	לוח I.1:
6	תקן חניה מוצע למגורים	לוח 1:
8	תקן חניה בסיסי מוצע למסחר (תעסוקה) ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 2:
9	תקן חניה בסיסי מוצע למשרדים (תעסוקה) ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 3:
	תקן חניה למסחר ומשרדים ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה	לוח 4:
11	ארצית	
13	תקן חניה מוצע למתקני בידור ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 5:
14	תקן חניה למתקני בידור ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית	לוח 6:
15	תקן חניה למלונות ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 7:
16	תקן חניה למלונות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית	לוח 8:
17	תקן חניה למוסדות חינוך ותרבות ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 9:
	תקן חניה למוסדות חינוך ותרבות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי	לוח 10:
18	פריפריה ארצית	
20	תקן חניה מוצע למוסדות בריאות ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 11:
	תקן חניה למוסדות בריאות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה	לוח 12:
21	ארצית	

22	תקן חניה מוצע לתעשייה ומלאכה ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 13 :
	תקן חניה לתעשייה ומלאכה ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה	לוח 14 :
23	ארצית	
24	תקן חניה מוצע למתקני ספורט ושטחים פתוחים ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 15 :
	תקן חניה למתקני ספורט ושטחים פתוחים ביישובי פריפריה מטרופולינית	לוח 16 :
25	ויישובי פריפריה ארצית	
29	תקן חניה מוצע למתקני תחבורה ביישובי גלעין המטרופולין	לוח 17 :
	תקן חניה למתקני תחבורה ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה	לוח 18 :
30	ארצית	
	הצעה לשינוי תקן חניה לתעסוקה בשלבים, בהתאם להתקדמות הביצוע בפועל	לוח 19 :
34	של מערכת הסעת המונים – חלופה III : "חלופת שלבי המכרז והביצוע בשטח"	
	הצעה לשינוי תקן חניה בשלבים, בהתאם להתקדמות הביצוע של מערכת הסעת המונים (מתע"נ), באזורי א, ב, מסביב לתחנות רכבת פרברים	לוח 20 :
35	ביישובי גלעין המטרופולין	
	תקן חניה כפונקציה של מרחק מתחנת רכבת פרברים ואחוזי בנייה מותרים	לוח 21 :
36	בפריפריה מטרופולינית ובפריפריה ארצית, בהתאם לרמת שירות של הפרברים	
37	טבלת החפיפה לשימושי קרקע מעורבים	לוח 22 :
	קריטריונים להגדרת קו מערכת "הסעת המונים" (מתע"נ) או	לוח א'-1 :
39	"מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים"	
	תקן חניה למוגבלי ניידות כפונקציה של מספר מקומות החניה	לוח ט'-1 :
63	הכללי למתקן – חניות נגישות	

הגדרות

אזור א' אזור המשורת היטב על ידי תחבורה ציבורית תחרותית והנמצא במרחק (אווירי) של עד 350 מטרים מתחנות "הסעת המונים" (להגדרת גודל האזור כתלות בטופוגרפיה ראה בהמשך פסקא 89). עבור אזור זה מוצע תקן חניה מופחת באופן משמעותי לעומת התקן הקיים (ראה הגדרת מערכת הסעת המונים או מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים, מתע"נ, נספח א.).

אזור ב' אזור שבו שירות התח"צ הינו ברמת שירות בינונית ושאליו גם נגישות סבירה ברכב פרטי. הוא מוגדר כתחום שבין 350 מטר (מרחק אווירי) ממרכז הרציף של תחנה בקו תח"צ המוגדר כהסעת המונים מתע"נ, ועד 650 מטר ממנו.

אזור ג' אזור המאופיין בנגישות גבוהה ברכב קל ובנגישות נמוכה בתחבורה ציבורית והוא נמצא במרחק העולה על 650 מטר (מרחק אווירי) ממרכז הרציף של תחנה בקו תח"צ המוגדר כ"הסעת המונים" ("רכב קל" = פרטיות, טנדרים ומסחריות קטנות עד 4 טון משקל כולל).

אזור ד' אזור המאופיין בנגישות נמוכה לתח"צ ובנגישות נמוכה לרכב פרטי. אזור זה הינו חקלאי למעשה. מוצע שבאזור זה יהיו מתקני חקלאות, פארקים, גנים לאומיים ושמורות טבע.

אחוז המגדיר את השימוש בחניה של סוגי עסקים בתקופות יום שונות. מכאן שחניה המשמשת למשרדים תפוסה ב-100% בשעות היום ורק ב-30% בשעות הלילה, וההיפך, למשל, בביקוש לחניה למסעדות.

אחוז חפיפה לשימושי קרקע מעורבים

אזור הפעילות האינטנסיבית אשר בתוכו נמצא מרכז העסקים הראשי. גלעין המטרופולין יכול לחצות גבולות מוניציפאליים. גבולות הגלעין יקבעו ע"י הוועדה המחוזית הרלוונטית.

גלעין המטרופולין

מפרץ חניה המשמש להעלאה והורדת נוסעים, רלוונטי במקומות ציבוריים ובעיקר למוגבלי הניידות המחייבים לעיתים בנוסף, סידורים מתאימים.

חניה זמנית להעלאה והורדת נוסעים

חניה דרושה לבניין/מתקן לצורכי אחזקה או לצורכי אספקת ציוד ומצרכים. חניה זו מיועדת למשאיות אספקה, ומכאן שגודל תא החניה יהיה שונה מאשר לחניה של רכב פרטי.

"חניה תפעולית"

מקום חניה לרכב פרטי אשר יקבע בתוך תחומי המגרש ויהיה מיועד לאורחים מזדמנים. בבנין רב דירות מקומות אלו לא יוצמדו לדירות המגורים.

"חנית אורחים"

מקומות חניה בסמיכות למרכזי תחבורה המשמשים נהגי רכב פרטי (ורכב

חנית "חנה וסע"

קל אחר) להחניית הרכב והמשך הנסיעה בתחבורה ציבורית.

"ייעוד קרקע"

מושג המתייחס לשימוש שנעשה בקרקע ובשטח הרצפות של הבניינים, כגון שטח רצפות למשרדים, או למסחר סיטונאי, לבנקים, למגורים או לפארק ציבורי וכו'. לכן, גם אם לא הוקם בניין כלשהו, אולם השטח, שטח המגרש, משמש לעסק כלשהו, תקן החניה אמור לחול לגביו אם הוגשה בקשה להיתר בנייה.

שימוש שאיננו הומוגני, למשל, מגורים ומשרדים בבניין אחד.

"ייעוד קרקע מעורב"

תשלום שמשלם לרשות המקומית מי שחייב בהקמת מקום חניה ואין באפשרותו. הרשות מתחייבת להקים חניה לצרכיו במרחק שאיננו עולה על 300 מטר מהאתר המיועד.

"כופר חניה"

תחבורה ציבורית הפועלת ברמה משמעותית של בלעדיות בזמן ובמרחב. מהירות מסחרית של מערכת כזו בקטעים שבין תחנות, גבוהה יותר מאשר מהירות הרכב הפרטי בציר המקביל. תדירות השירות במערכת כזו לפחות כל 3-4 דקות. לפרוט ראה,נספח א', "הגדרת מערכת הסעת המונים(מתע"ן),לצורך קביעת תקן חניה.

"מערכת הסעת המונים"

או בשמה האחר: מערכת

"הסעת נוסעים עתירת

נוסעים" (מתע"נ)

שטח דרוש לחניה של כלי רכב אחד (לרוב כלי רכב פרטי). השטח הדרוש לחניה כולל גם שטח הנדרש לנגישות ותמרון אל מקום החניה עצמו והוא משתנה על פי סוג הרכב. קיימים גם אזורים/בניינים שבהם נשמרים מקומות חניה לאוטובוסים וכן מקומות לפריקה וטעינה של משאיות (ראה גם הגדרת תא חניה).

"מקום חניה"

מתקן המאפשר חניית אופניים בעמידה או בתליה ונעילתם. תקן חניה זה מתייחס רק למבנים ציבוריים ומסחריים ולמגורים שאינם צמודי קרקע.

"מתקני חניה לאופניים"

אזור הפעילות העסקית האינטנסיבית של העיר או של המטרופולין. אזור שבו 75% מהשטח המבונה איננו משמש למגורים ומתוך שטח זה לפחות 50% לשימושים עסקיים.

מרכז עסקים ראשי (מע"ר)

יישובים כגון צפת, קרית שמונה, חצור, קצרין, טבריה, בית-שאן, עפולה, דימונה, ירוחם, מצפה רמון, רהט, שדרות, אופקים, נתיבות, קרית-גת, אשקלון אשר אינם כלולים בתחומי מטרופולין זה או אחר. ההגדרה על מיקום ישוב מסוים תתבצע ע"י מהנדס המחוז של משרד התחבורה.

"פריפריה ארצית"

אזורים או יישובים הממוקמים בשולי המטרופולין, כגון: לוד, רמלה, אשדוד, נתניה, חדרה, עכו, כרמיאל, בית שמש, טבעון, ראש העין.

"פריפריה מטרופולינית"

אותם האזורים הנמצאים בסביבה קרובה לגלעין המטרופולין אבל אינם גלעין, אזורים כגון צפון ת"א.

"פריפריה של הגלעין"

שטחים בדירת המגורים שנועדו למטרות עיקריות כמשמען בתקנה 9 לתקנות התכנון והבניה (חישוב שטחים ואחוזי בניה בתכניות ובהיתרים), התשנ"ב-1992 בתוספת שטחו של מרחב מוגן דירתי כמשמעו בתקנה 9 (3)(1) לתקנות האמורות

"שטח דירה"

לפי הגדרתו בתמ"א 13 – "שטח המיועד לשהיית מתרחצים ונופשים בחוף הים ולמתקנים לפעילויות הנילוות שהם מבנים ומתקנים לשירותי חוף, שרותי רפואה ותברואה, מגרשים ומתקנים למשחקים ולספורט, גינון להצללה ולנוי. מתקנים לפיקניק, קיוסקים, מקומות חניה וכיוצא באלה.

"שטח חוף מוכרז"

שטח הרצפות של הבניין בניכוי שטחי השירות כפי שהוא מוגדר בתקנות התכנון והבניה (חישוב שטחים ואחוזי בניה בתקנות והיתרים) התשנ"ה – 1992.

"שטח עיקרי"

שטח רצפות כללי של הבניין, כולל שטחי שירות ושטחים עיקריים (Gross Floor Area (GFA)).

"שטח רצפות ברוטו"

שטח המוקצה לחניה כלי רכב אחד. מידותיו של תא החניה שונות. מידה אחת לרכב רגיל, ואחרת לרכב של "מוגבל ניידות", וכן לרכב פריקה וטעינה ורכב תפעולי טכני.

תא חניה

מספר מקומות חניה דרוש לשימוש קרקע מסוים עפ"י פרמטרים של היקף פעילות המבוטאים בעקיפין על ידי שטחי בנייה, חדרים, מקומות ישיבה וכד'. תקן החניה נקבע בתקנות התכנון והבניה והוא מעוגן באופן מחייב בהיתר בנייה, או גם ברישיון עסק. התקן יכול להיות תקן "מקסימום", תקן "מינימום", או תקן "מקסימום/מינימום" (ראה הגדרות בהמשך). הוועדה המחוזית תוכל לאשר חריגה של עד 10% ממספר המקומות המאושר ביחס לתקן המאושר בתקנות (ראה בהמשך הגדרת תקן מקסימום/מינימום וכו').

"תקן חניה" או "תקן חניה בסיסי"

מספר מקומות החניה שיש להקים בשטח המגרש או בסביבתו הקרובה על מנת שכל המבקש לחנות באזור הבניין יוכל לעשות זאת. מספר זה הינו אומדן ונקבע ל- 30 מ"ר שטח רצפות לכל מקום חניה. מבוסס על עבודה שדה שבוצעה לקראת הכנת תקן החניה 1983 (לתקן חניה 1983 ראה נספח ב').

תקן "ביקוש"

תקן חניה שנקבע ע"י מהנדסי התנועה בשנת 1983 והינו התקן הנמצא בתוקף עד היום. תקן זה מוגדר כ"תקן ביקוש" טיפוסי (ראה נספח ב')

"תקן חניה 1983"

"תקן חניה 1994"

תקן חניה חדש יותר שהוכן ע"י מהנדסי משרד התחבורה, גם הוא "תקן ביקוש". התקן הוצג למועצה הארצית ולא אושר (ראה נספח ג')

"תקן חניה למוגבלי ניידות"

תקן חניה הלוקח בחשבון חניה ייעודית ובלעדית למוגבלי ניידות הנושאים תו נכה. תקן חניה זה הינו לתעסוקה, משרדים, עסקים, מקומות בידור ונופש ציבוריים ומבני ציבור ואיננו מתייחס למגורים כתקן נפרד (תקן זה נקבע לאור תקן ישראלי 1918). במבנה ציבור יותקן בנוסף מקום חניה אחד להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות בסמוך לדלת הכניסה.

"תקן חניה שולי"

תקן החניה משתנה, כפי שיוגדר בהתאם לתוספות של אחוזי הבנייה. תקן החניה הבסיסי לעסקים ומשרדים הינו 1: 250 (חניה אחת לכל 250 מ"ר שטח עיקרי). אפשרות שתקן זה יוגדר עד 250% בנייה ומכאן ואילך לכל תוספת של אחוזי בנייה תחול הקטנה של התקן. התקן השולי לתחום שבין 300% בנייה ועד 400% בנייה יהיה לדוגמא 1: 300 באזור א ואפס חניה באזור ב.

"תקן טווח"

תקן חניה שיאושר בטווח שבין מינימום מסוים של מספר מקומות חניה ועד למקסימום מספר מקומות. בד"כ הרשות המקומית תוכל לאשר חניה בתוך התחום. למשל, לדירת מגורים במרכז העיר תקן חניה של 1 מקום חניה לדירה, ובאזור מחוץ למרכז תקן חניה של 2 מקומות חניה לדירה. הרשות לא תהיה רשאית לאשר פחות חניה מהגבול הנמוך ולא יותר מקומות חניה מהתחום הגבוה.

"תקן מינימום"

תקן חניה "מינימלי" מגדיר מספר מינימלי של מקומות שחובה לספק לשימוש קרקע ספציפי. לפי תקן זה היזם רשאי לבנות יותר מקומות חניה מהקבוע בתקן אבל, לא פחות.

"תקן מקסימום"

תקן חניה "מקסימלי" – מגדיר את מספר מקומות החניה המקסימלי שמותר לספק לייעוד קרקע ספציפי. ליזם מותר לספק פחות מקומות חניה ואפילו לא לספק חניה כלל.

"תקן מקסימום/מינימום"

תקן זה קובע שלזים חובה לספק בדיוק את מספר מקומות החניה המוגדר לפי התקן, לא פחות וגם לא יותר.

"תקן חניה למשאיות"

הנושאות חומרים מסוכנים"

תקן זה הינו תקן מרחבי והוא, בניגוד לתקן הרגיל, אמור להתייחס למרחק המינימלי שבין מקום החניה ובין אזורי פעילות אנושית. תקן זה עדיין לא הוגדר ואיננו כלול בהצעת תקן זו.

1. תקן החניה הארצי המוצג במסמך זה אמור להחליף את התקן הישן שהיה בתוקף משנת 1983. תקן שהיה למעשה "תקן ביקוש" והיה מבוסס על מדיניות תחבורתית שאמרה שיש "לחזות את הביקושים הנוצרים למערכות תחבורה ולספק את הביקוש ("Predict and Provide") באמצעות סלילת כבישים ומחלפים והתקנת מקומות חניה. ואכן בשנת 1994 הכין משרד התחבורה עדכון לתקן חניה (ראה נספח ג) והציג אותו בפני המועצה הארצית לתכנון ובניה. המועצה ארצית לא אשרה (ראה נספח ד) את תקן החניה המוצע ובקשה ממשרד התחבורה הכנת מסמך מדיניות כולל כתנאי לקידום תקן חניה מעודכן (ראה נספח ה). משרד התחבורה הכין עבודה בנושא זה והגיע למסקנה שמדינת ישראל, עקב מימדיה מחד, ורמת התפתחותה הגבוהה מאידך, לא תוכל לספק בעתיד את כל הביקושים לתחבורה ברכב פרטי בכל מקום ובכל עת ומן הראוי לשנות את המדיניות התחבורתית ולהתאימה לצרכים ולאפשרויות. תפישה זו קיבלה חיזוק מהחלטת ממשלת ישראל מיום 13.8.97 (ראה נספח ו"י) מהחלטה זו נבע המסמך שהוכן ביזמת משרד התחבורה "מדיניות פיתוח התחבורה היבשתית לישראל"¹ אשר התייחס לכל מרכיבי מערכות התחבורה ובין השאר המליץ לנקוט במדיניות חניה מרסנת באזורים שיקבלו שרות טוב מאוד מתחבורה ציבורית תחרותית ("הסעת המונים"). המדיניות המוצעת במסמך הנוכחי הוצגה במועצה הארצית לתכנון ובניה ביום 20.10.98 ואושרה ללא הסתייגויות (ראה נספח ז"י) להחלטת המועצה בישיבתה מיום 20.10.1998, החלטה מס' 98-105) כולל עקרונות מדיניות החניה. לאור החלטת המועצה הארצית, המשיך משרד התחבורה בפיתוח נושא החניה ובינואר 2001 ראה אור דו"ח מיוחד, שהוכן כעבודת המשך, "מדיניות החניה בישראל"². דוח זה קבע את העקרונות לתקן חניה ושימש כבסיס להכנת תקן החניה הנוכחי.

בהתאם להחלטת המועצה, התקיימה בתחילת שנת 2001 (16.08.01) ישיבה ראשונה של וועדת משנה לגיבוש הצעת תקנות – התקנת מקומות חניה. מאז ועד היום התקיימו ישיבות רבות של וועדת המשנה והמסמך המקורי עבר סדרת שינויים מתמשכת, אם כי עקרונות מדיניות החניה לא שונו. (ראה נספח ח"י) דברי הסבר לתקנון התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה) המוצעת, מסמך שהוכן על ידי אגף הנחיות ותקנות תכנון ובניה במנהל התכנון) במקביל, לאור "מדיניות התחבורה למחוז תל-אביב", מסמך שהוכן במהלך הכנת תמ"מ 5 (תוכנית מתאר למחוז ת"א) הוחל במחוז תל אביב בהכנת מסמך לתקן חניה על בסיס אותם העקרונות. הכנת מסמך זה נתקלה בקשיים עקב התנגדות ראשי הערים בוועדה המחוזית. אולם בירושלים ובחיפה נקבע תקן חניה חדש בהתאם לקווי מדיניות החניה הארצית.

בניגוד לתקני החניה הקודמים, תקן חניה 1983 ותקן 1994³ (נספח ב ונספח ג), תקן החניה המוצע כאן משתנה בהתאם למיקום המבנה יחסית לקווי הסעת המונים. בתקן המוצע קיים גם קשר בין מספר מקומות החניה המותרים ובין מיקום המבנה יחסית למערכת הסעת המונים וכמו כן גם אחוזי הבניה המותרים הולכים ועולים ככל שהשטח המיועד לפיתוח נמצא קרוב יותר לתחנת הסעת המונים. זאת, מתוך מחשבה לצופף ככל האפשר את הבניה בסמוך לקווי הסעת המונים וע"י כך ליעל את המערכת ולהגדיל את הנגישות.

המסמך מכיל הצעה מפורטת לשלבי השמתו בשטח של התקן בהתאם להתקדמות ההקמה של קו הסעת המונים ומפרט את שיטת הסבת השטחים מחניון לשימוש עיקרי תוך כדי שלבי ההקמה של קו הסעת

¹ ראה : רשימת ספרות מס' 1.

² ראה : רשימת ספרות מס' 2.

³ למעשה היה בעבר גם תקן של עיריית תל אביב משנת 1964 שקבע תקן של 80 : 1 לתעסוקה. תקן זה הוחלף "בתקן 1983" היות ומדיניות משרד התחבורה באותה עת הייתה לספק חניה לפי רמת המינוע החזויה.

המונים. התקן המוצע איננו בא לשנות זכויות במגרשים קיימים אולם כל שינוי עתידי בתוכניות בנין העיר האמורות להקנות זכויות בניה גדולות יותר יחויב באימוץ התקן על כל השטח.

2. קיים גם קשר, אם כי לא כמותי, בין תקן החניה המוצע, מיקום המבנה במרחב ואחוזי הבניה המותרים ובין המלצה למיקום שימושי קרקע באזורים סמוכים לתחנות הסעת המונים. לראשונה כולל התקן התייחסות לחניוני "חנה וסע". מסמך זה כולל הגדרה תפעולית של מערכת "הסעת המונים" (תח"צ תחרותית) היות ופרט לקווי רכבת ישראל אין עדיין קווי הסעת המונים מכיל מסמך זה התייחסות מפורטת לתקן החניה בתקופה שלפני היות מערכת הסעת המונים ומגדיר גם את הקריטריונים לקיום או אי קיום קו "הסעת המונים".

3. התקן המוצע במסמך זה לוקח בחשבון את צרכי הנגישות של מוגבלי ניידות הבאים לידי ביטוי במספר מקומות החניה שיסופקו במבנה, במיקומם בתוך המבנה ובמידות תאי החניה. (ראה תקן ישראלי מספר 1918). הצעת תקן זו כוללת לראשונה גם איתור והתקנה של מתקני חניה לאופניים (המסמך איננו כולל בשלב זה הצעת תקן התקנת מקומות חניה לאופנועים).

4. המסמך בהמשך מציג הצעת הנחיות לתכנון חניה במסגרת תקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה) התשס"ג-2002. תקני החניה המוצעים נגזרים מעקרונות מדיניות החניה כפי שהוצגו בדו"ח "הנחיות לתכנון חניה, פרק א': מדיניות החניה בישראל". בתהליך הכנת ההנחיות סוכם לחלק את ההנחיות לשני חלקים; חלק ראשון "דברי הסבר" וחלק שני "תקנות החניה".

5. למסמך זה יצורף בעתיד מסמך נוסף "תקן החניה-חלק א'", "דברי הסבר לתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה) התשס"ב-2002", המסמך הנוכחי יקוצר וחלקים ממנו יועברו לחלק א'.

הקשר שבין תקן החניה המוצע למסחר ומשרדים ובין אחוזי הבניה

6. תקן החניה עבור שימושי קרקע מסחר ומשרדים "באזור א" מתייחס לשטח עיקרי עד לרמה של 250% בניה. מעל אחוז בניה זה מוצע תקן חניה שולי הולך ויורד עד לרמה של 400% בניה ומכאן ואילך לכל תוספת בניה לא תאושר חניה כלל (תקן חניה שולי שווה לאפס). גם בשטחי ב' תקן החניה השולי ילך וירד ויגיע לרמת חניה נמוכה (קרי, אפס חניה) כבר ב-400%, ולא רק מעל ל-500%. לנושא זה קיימות שתי הצעות, האחת הצעת משרד התחבורה לוח I, והשנייה הצעת לשכת התכנון מחוז ת"א לוח I.1, המתייחסת לתקן אחיד עד 450% ומכאן ואילך, אפס מקומות חניה. מוצע שמוסד התכנון יחליט לגבי הגישה שתאומץ.

לוח I: הצעה לקשר שבין אחוזי בנייה מאושרים ובין תקן החניה השולי, לבניינים שיוקמו באזור א, ב ו-ג בגלעין המטרופולין

תקן החניה במ"ר שטח רצפות עיקרי למקום חניה			אחוזי בנייה
אזור ג	אזור ב ¹	אזור א	
1: 50	1: 125	1: 250	עד 250%
אפס חניה	1: 175	1: 300	250%-300%
אפס חניה	אפס חניה	1: 400	300%-400%
אפס חניה	אפס חניה	1: 500	400%-500%
אפס חניה	אפס חניה	אפס חניה	מעל 500%

הערה! למעשה באזור ב ובאזור ג לא תותר בניה באחוז גבוה אולם, אם תותר, מסיבות ארכיטקטוניות ואחרות, תקן החניה יהיה כמו באזור א'.

לוח I.1: הצעה לקשר שבין תקן חניה שולי ואחוזי בנייה (אזור א) הצעת לשכת התכנון, מחוז תל-אביב

תקן החניה במ"ר שטח רצפות למקום חניה			אחוז בנייה
אזור ג	אזור ב	אזור א	
עד 200 אחוזי בניה, לכל 50 מ"ר, שטח עיקרי, יוקצב מקום חניה אחד	125 מ"ר ¹	תקן בסיסי 250 מ"ר למקום חניה כמקסימום	עד 450%
אפס חניה	אפס חניה	אפס חניה	מעל 450%

הערה: כפי שניתן לראות, הצעת מחוז ת"א איננה מגבילה למעשה את אחוזי בנייה באזור ב' ואזור ג' ומאפשרת בעקיפין, על ידי אישור בניה עד 450%, בניה בניצול קרקע גבוה מחד ומספר מקומות חניה גבוה יחסית, ומכאן הסכנה האפשרית למבנה המתוכנן של המטרופולין כפי שבא לידי ביטוי בתמ"מ/5, המדגיש את הצורך במבנה עירוני בעל מע"ר עירוני מודגש.

¹ ההנחה היא שבאזור ב' לא תיתכן בנייה שמעל 300% ובאזור ג' מעל 200% ומכאן, שאם מסיבה ארכיטקטונית תהיה בנייה כזו, תקן החניה השולי המוצע מעל האחוז המותר באזור יהיה אפס!

כללי

7. בהצעת התקן לאזורי גלעין המטרופולין הייתה התחשבות מירבית ברצון להקטין ככל האפשר את היצע החניה, וזאת עקב ההכרה שממילא מערכת הדרכים באזור הגלעין ובמטרופולין כולו תהיה גדושה בעתיד. הפתרון להגדלת הנגישות ולהימנעות מנסיעה בגודש הינו שימוש בתחבורה ציבורית תחרותית. הקטנת תקן החניה ואי ביצוע הסעת המונים תגרום לפיתוח מטרופוליני לא מתוכנן.

8. פרק זה בהמשך מתייחס לשימוש קרקע מסוים ולתקנים המוצעים לכל שימוש קרקע (שימושי קרקע הוגדרו לפי מבא"ת, לפרוט ראה נספח "ח") לפי מיקום שימוש הקרקע במרחב העירוני. תקן אחד לאזורים מטרופוליניים ותקן אחר לאזורים או יישובים בשולי המטרופולין "פריפריה מטרופולינית", ובשולי ישראל, "פריפריה ארצית".

9. בבסיס התקן המוצע הן הקטנה משמעותית של דרישות החניה לתעסוקה כתלות במיקום המבנה יחסית לקו הסעת המונים. הקטנה משמעותית בסדרי גודל המגיע עד ל 10:1 (מ- 30 מטר למקום חניה אחד ועד 250 מטר למקום חניה אחד). ובנוסף התיחסות לאחוזי בניה מותרים והמלצות לגבי מיקום שימושי קרקע, קרי, אילו שימושי קרקע רצוי למקם בסמוך לתחנות הסעת המונים על מנת להביא למקסימום את ניצול מערכת התחבורה ולספק נגישות טובה למקסימום שטחי בניה.

תקן חניה למגורים

תקן חניה למגורים בבנייה חדשה

10. הסיווג המוצע בהמשך תחת הכותרת "מגורים" כולל את כל סוגי שימושי הקרקע שהוגדרו כמקום מגורים, בכל ימות השבוע במאפייני דיור מגוונים כגון: יחידות דיור רגילות, מעונות סטודנטים, בתי אבות, "דיור מוגן" או "מלון דירות".

11. בניגוד לתקני העסקים המוצעים בהמשך מסמך זה שהינם מצומצמים יותר מאשר התקן הקיים היום. התקן המוצע למגורים דומה לתקן הקיים היום, עם אפשרות להחמרה מסוימת במרכז העיר. התקן למגורים יישאר באופן עקרוני ברמה של תקן "ביקוש" או תקן "מקסימום/מינימום", מתוך כוונה שלא למנוע מתושבי העיר להיות בעלי רכב פרטי.

12. התקן המוצע מייחס השפעה קטנה למיקום דירת המגורים במרחב המטרופוליני. באופן כללי באזורי א, ב ו-ג מותרים ורצויים מגורים. תקן החניה ליחידת דיור הוא פונקציה של מאפייני הדיור, גודל יחידת הדיור ומיקומה במרחב. חניה לאורחים מוקצית בתחום המגרש. מן הראוי להפריד בין חניית מגורים רגילה לחניית האורחים. בנוסף, מוצע שבבנינים רבי קומות, חניית האורחים תהיה נשלטת מיחידות הדיור (הצעה זו איננה חלק אינטגרלי מתקן החניה הקובע רק את מספר מקומות החניה שמותר לבנות במבנה מסוים).

13. במגורים במאפייני דיור בהם תקן החניה נמוך מ-1:1 (פחות ממקום חניה אחד ליחידת דיור) – לא יוצמדו מקומות החניה ליחידות הדיור והיו בבעלות כל בעלי הדירות ולשימוש כלל הדיירים, ורק לדיירי הבניין ולאורחיהם.

14. במגורים במאפייני דיור בהם התקן 1:1 או גבוה יותר – לפחות מקום חניה אחד ולכל היותר שני מקומות חניה יוצמדו לכל יחיד. החניות שלא יוצמדו ליחידות הדיור יהיו בבעלות כל בעלי הדירות ולשימוש כלל הדיירים, ורק לדיירי הבניין ולאורחיהם.

15. במגרש בו קיים שילוב בין מגורים לשימושי קרקע אחרים:

■ חישוב מספר מקומות החניה ייעשה ללא חפיפה בין חניות מגורים לחניות לשימושים אחרים. כלומר לדיירים תהיה תמיד מובטחת החניה הדרושה להם.

■ שטחי הרצפה לחניה למגורים יופרדו משטחי החניה האחרים, כך שיובטח שימוש בהם על ידי דיירי המגורים בלבד, בכל שעה משעות היום.

16. חניה תפעולית באזורי מגורים המיועדת לרכב שירותים ולרכב פורק וטוען, תמוקם בשטח חניית הדיירים. מוצע שנושא החניה התפעולית בבנייני מגורים, חניה שנועדה לפריקה וטעינה של תכולת דירות מחד ושל איסוף אשפה מאידך, תיקבע ברמה של כל רשות מקומית בהתאם לצרכים המקומיים ולהסדרים שונים הנהוגים בכל ישוב. חניה תפעולית של בעלי מלאכה שונים המזדמנים לבנין יכולה לקבל פתרון באזורי החניה של הדיירים. מומלץ לדאוג לחניה תפעולית של משאיות בתוך תחום המגרש למבני מגורים שבהם יותר מ-40 יחידות דיור. למשל, כניסה של משאית איסוף אשפה למתקן אשפה מרכזי. דבר זה מחייב תכנון אדריכלי/הנדסי מתאים. מן הראוי לציין שבבניינים ממספר קומות מסוים קיימת חובה להתקין מתקן חניה למכונית כבאים ומתקן זה יכול לאפשר חניה תפעולית למשאיות.

17. מעונות סטודנטים – הדיור של סטודנטים הינו דיור ארעי לתקופת הלימודים בלבד. כאמור, המגמה הינה להקטין ככל האפשר את היצע מקומות החניה במרכז העיר ולכן במעונות סטודנטים הנמצאים במרכז העיר לא תותר חניה כלל, לא באזורי א ולא באזור ג. מוצעת התייחסות שונה למעונות סטודנטים הממוקמים בתוך תחום הקמפוס ומעונות סטודנטים הממוקמים מחוץ לקמפוס. מעונות סטודנטים הממוקמים בתוך הקמפוס או בסמיכות לו, לא יקבלו חניה כלל. יוצא מן הכלל בנושא זה הינה החניה לסטודנטים מוגבלי ניידות המתגוררים דרך קבע במעונות הסטודנטים בתחומי הקמפוס. מספר מקומות החניה למוגבלי ניידות יוגדר לפחות כמספר הדירות שיוכשרו למגורי סטודנטים מוגבלי ניידות. החניה במקומות אלו תאושר רק למוגבלי ניידות. אפילו אם בדירת הסטודנטים הזו יתגוררו כאלו שאינם מוגדרים כמוגבלי ניידות. למעונות סטודנטים מחוץ לקמפוס תאושר חניה בהתאם לתקן יחידות הדיור הקטנות.

18. בתי אבות/הורים – חשוב לציין שככלל, השימוש ברכב פרטי בקרב האוכלוסייה המבוגרת, נמוך יחסית. הוצע תקן מופחת בהשוואה לתקן הישראלי שהוצע בשנת 1983. בתקן המוצע לא קיימת יותר אבחנה בין בתי אבות לבין דיור מוגן לקשישים, לפי ההוראות החדשות בכל בית אבות יוקם גם אגף סיעודי ולכן אין הגדרה נפרדת למוסדות סיעודיים.

19. למיקום בתי האבות במרחב האורבני חשיבות רבה בקביעת תקן החניה. לבתי אבות שימוקמו באזור א', יאושרו פחות מקומות חניה לעובדים ומבקרים בהשוואה לאלו ימוקמו באזורי ב ו-ג.

20. **חניה לאופניים** – תקן חניה זה מגדיר גם מתקני חניה דרושים לאופניים. לוח 1 להלן כולל חניה לאופניים.

21. בלוח 1 להלן מוצג תקן החניה המוצע למגורים לפי מאפייני דיור ומיקום במרחב העירוני.

לוח 1: תקן חניה מוצע למגורים

מקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	אזור			חניה לאופניים ¹	חניה לאופניים	הערות
	א	ב	ג			
1. לדירה צמודת קרקע, חד ודו-משפחתית	2 מקומות חניה לבית ללא קשר לגודל הדירה	2 מקומות חניה לבית ללא קשר לגודל הדירה	2 מקומות חניה לבית ללא קשר לגודל הדירה	נכללת בתקן	אין צורך בחניה מיוחדת לאופניים	באזור ג, "תקן טווח"
2. יחידת דיור רגילה מעל 70 מ"ר (בנין דירות)	תקן טווח, מינימום 1 מקומות חניה ליחידת דיור, מקסימום 2 מקומות חניה ליחידת דיור	מספר מקומות חניה הסופי, בתוך תחומי הטווח, יקבע לכל בנין לפי החלטת וועדה מקומית	באזורים א ו-ב: חניית אורחים נכללת בתקן. באזור ג: ניתן להגדיל תקן חניה עד 2.4 מקומות ליחיד בתחום המגרש (בהתחשב במאפייני המקום ולאחר בדיקת היצע החניה האזורי)	לכל יחידת דיור מקום אחד לקשירת אופניים		
3. יחידת דיור קטנה עד 70 מ"ר	1 מקום חניה ל- 1 יחיד "תקן מקסימום"/מינימום"		נכללת בתקן	לכל יחידת דיור מקום אחד לקשירת אופניים		
4. בבנין שבו מעל 70% מהדירות הן מתחת ל- 50 מ"ר שטח דירה.	1 מקום חניה ל- 5 יחיד – "תקן מינימום"	1 מקום חניה ל- 1 יחיד – "תקן מקסימום"	נכללת בתקן	לכל יחידת דיור מקום אחד לקשירת אופניים		
5. מעונות סטודנטים	0 מקומות חניה ליחיד "תקן מינימום"	1 מקום חניה ל- 5 יחיד "תקן מקסימום"	1 מקום חניה ל- 5 יחיד "תקן מינימום"	נכללת בתקן	מקום חנית אופניים לכל יחידת דיור או לכל שני סטודנטים	במעונות הממוקמים בתוך הקמפוס או במרחק הליכה ממנו אפס חניה לרכב באזורים א ו-ב
6. בתי אבות, "דיור מוגן" או "מלון דירות"	מקום חניה ל- 9 יחיד – "תקן מקסימום"	לכל הפחות 100 מ"ר שטח עיקרי. "תקן מינימום"	נכללת בתקן	חנית אופניים מקום חניה לכל 200 מ ² (חניה לעובדים)	עדיין לא בוצעה בדיקה נוספת והתקן מתבסס על סקר טלפוני שנערך בין בתי-אבות	

(1) בבנין משותף חנית אורחים חייבת להרשם כרכוש משותף לכל הדירות במבנה. המלצה שהחניה נפרדת לאורחים בשטח שמיועד לכך תהיה רק בבנין רב קומות (מעל 8 קומות) כמוגדר בתקנות תכנון ובניה.

22. **אזורי מגורים משוללי חניה הסגורים לכניסת רכב ממונע פרט לאופניים** – במספר ארצות מקובל לתכנן אזורי מגורים ללא רכב (כדוגמת הרובע היהודי בירושלים העתיקה). מוצע לאפשר זאת גם במסגרת התקן המוצע אולם הדבר יחייב הגדרה מיוחדת. בכל מקרה תחויב חנית אופניים לפי התקן.

לתשומת לב: נושא זה מורכב היות ויש לוודא שגם מי שיקנה דירה באזור זה בעתיד לא יהיה בעל רכב שיחנה את רכבו ברחוב במקומות אסורים. יש לדון בנושא והשלכותיו הסביבתיות, לפני מתן אישור לאזורים משוללי חניה.

תקן חניה למגורים ביישובי פריפריה מטרופולינית ופריפריה ארצית

23. כאמור, תקן החניה המוצע למגורים יהיה זהה במידה רבה בכל רחבי ישראל, בלי קשר למיקום גיאוגרפי של יחידת הדיור או קיום מערכת הסעת המונים (מתע"נ) וייתכס בעיקר לגודל הדירה. הנחת היסוד היא שבעתיד לכל יחידת דיור יהיה כלי רכב¹. מוצע לקבוע תקן למגורים באזורי א, ב, ליחידות דיור רגילות (ראה לוח 1), "תקן טווח" של מקסימום 2 מקומות חניה ליחידת דיור ומינימום מקום אחד ליחידת דיור, ובאזור ג עד 2.4 מקומות חניה ליחידת דיור, ולתת לרשויות המקומיות לקבוע את המספר המדויק הנדרש בתחומי הטווח המוצע. באזור א, ב, ליחידות דיור צמודות קרקע, תקן החניה המוצע יהיה מינימום של 2 מקומות חניה כתקן "מקסימום/מינימום" ובאזור ג עד שלושה מקומות חניה, לפי קביעת וועדה מקומית, חניה לאופניים בהתאם ללוח 1.

תקן חניה למסחר ולמשרדים (תעסוקה) ביישובי הגלעין

24. באופן כללי מוצעת הקטנה בשלבים של התקן הקיים, תוך כדי התפתחות והתקדמות הבנייה של מערכת הסעת המונים (מתע"נ) (שלבי הביניים), מתקן של 1:50 במצב הנוכחי ועד לתקן של 1:250 לאחר שהסעת המונים תופעל (לפרטים והגדרות על מהות הסעת המונים ראה נספח א'), לקשר של תקן החניה לשלבי הביניים עד להקמת מערכת הסעת המונים, ראה פרק II בהמשך). לתקן החניה באזורים סמוכים לתחנת רכבת פרברים בגלעין וביישובים פריפריאליים ראה פסקאות 85 עד 87).

25. חנייה תפעולית עבור משרדים – היות ומשרדים אינם נזקקים בדרך כלל לשרותים המסופקים בעזרת רכב תפעולי, לא הוגדר בתקן מקום חניה לרכב תפעולי למשרדים. כל נושא החניה לרכב תפעולי הושאר להחלטת הוועדה המקומית. מן הראוי לציין שמדובר בחנית רכב משא שמשקלו הכולל מעל 4 טון ולא לכלי רכב קלים, טנדרים ומסחריות קלות. ולכן הסדרי החניה התפעוליים מחייב נתינת הדעת למידות תא חניה, אורך, רוחב וגובה וכן מיקום ליד מעליות משא. מוצע שחניה ספציפית זו לא תמוקם באזורי החניה הרגילים. אולם מן הראוי להזכיר שבביניים מעל 8 קומות, חובה להתקין מקום חניה לרכב הצלה ויתכן שאפשר להשתמש במקום זה כחניה תפעולית!!

26. חניית אופניים – מקום חניה/תליה של זוג אופניים לכל 150 מ² שטח עיקרי לכל שימושי הקרקע לתעסוקה. חנית האופניים לא נרשמה בנפרד לכל שימוש קרקע ולכן נרשמה באופן כללי ולא הוכללה לכל שימושי קרקע בנפרד בלוח 2). תקן החניה לאופניים איננו תלוי כלל ועיקר בהקמת מערכת הסעת המונים והוא יהיה תקן מחייב מיום אישורו. חנית אופניים למגורים לא תהיה תלויה במיקום הבניין ביחס להסעת המונים (מתע"נ) (אזורי א, ב, ג, ד) ותהיה קבועה בכל האזורים (אזור "א" עד אזור ד)

27. חניה תפעולית למסחר – התקן המוצע לחניה תפעולית למסחר בנוי על הצעת תקן 1994. הצעה שהוכנה ע"י משרד התחבורה והיא מתבססת על הביקוש לחניה תפעולית לפריקה וטעינה וכו'. החניה התפעולית למסחר תלויה בעיקר בהיקפי הסחר. חניה תפעולית עבור מסחר איננה שרות מזדמן אלא שרות רציף כמעט יום יומי.

¹ ההנחה היא שתושבי הפריפריה ישתמשו יותר ברכב הפרטי מאשר תושבי מרכזי הערים, תקן החניה המוצע במסמך זה לא בא למנוע רכישת רכב אלא להקטין את השימוש בו ולכן למגורים יוקמו מקומות חניה לפי הביקוש הצפוי לכלי רכב.

לוח 2: תקן חניה בסיסי מוצע למסחר (תעסוקה) ביישובי גלעין המטרופולין¹

(חישוב לפי מ"ר שטח עיקרי)

ד ³		ג		ב		א		מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני
חניה ² תפעולית	חניה	חניה ² תפעולית	חניה	חניה ² תפעולית	חניה	חניה ² תפעולית	חניה	שימושי קרקע
-		עד 1000 מ"ר לכל 250 מ"ר או חלק מהם. לתוספת השטח מעל 1000 מ"ר עד 2000 מ"ר – לכל 500 מ"ר או חלק מהם. לתוספת השטח מעל 2000 מ"ר – לכל 3000 מ"ר או חלק מהם.	אין מגבלות חניה, כל עסק יבנה חניה כרצונו עד לרמה של 1:50 ולא יותר. אחוזי בנייה לא יותר מ-80%-100%. אחוזי בנייה גדולים יותר יאושרו רק לפי תקן חניה מחמיר לכל הבניין.	עד 1000 מ"ר – לכל 250 מ"ר או חלק מהם. לתוספת השטח מעל 1000 מ"ר עד 2000 מ"ר – לכל 500 מ"ר או חלק מהם. לתוספת השטח מעל 2000 מ"ר – לכל 3000 מ"ר או חלק מהם.	מקום חניה לכל 125 מ"ר "תקן" מקסימום	עד 1000 מ"ר – לכל 250 מ"ר או חלק מהם. מקום חניה תפעולי אחד. לתוספת השטח מעל 1000 מ"ר עד 2000 מ"ר – לכל 500 מ"ר או חלק מהם.	מקום חניה לכל 250 מ"ר "תקן" מקסימום	חנויות מכל הסוגים עד 10,000 מ"ר כולל
-		חלק מהם.	מקום חניה לכל 50 מ"ר. תקן "מינימום" (הגבלה כנייל של אחוזי בנייה לא יותר מ-80%-100%)	חלק מהם.	מקום חניה לכל 125 מ"ר תקן "מקסימום"	חלק מהם. לתוספת השטח מעל 2000 מ"ר – לכל 3000 מ"ר או חלק מהם.	מקום חניה לכל 250 מ"ר תקן "מקסימום"	חנויות מכל הסוגים מעל 10,000 מ"ר

הערות ללוח 2:

- (1) תקן חניה יורד בהתאם לגידול באחוזי הבנייה, בהתאם ללוח I, ומכאן שתקן החניה הבסיסי הינו 1:250 אבל, לאחוז הבנייה שבין 400% ועד 500% תקן החניה הינו 1:500.
- (2) מקור להצעת תקן לחניה תפעולית: הצעת תקן 1994.
- (3) לא מומלץ למקם חנויות בשטח ד'.
- (4) בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן ל"מוגבלי ניידות" ברמה של מקום חניה לכל 1000 מ"ר שטח עיקרי. בנוסף, לכל מרכז מסחרי מעל 2,000 מ"ר יקום מפרץ להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות בחזית הבניין במקום בעל גישות קלה.

לוח 3: תקן חניה בסיסי מוצע למשרדים (תעסוקה) ביישובי גלעין המטרופולין¹

(חישוב לפי מ"ר שטח עיקרי)

ד ²		ג		ב		א		מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני
חניה תפעולית ²	חניה	חניה תפעולית ²	חניה	חניה תפעולית ²	חניה	חניה תפעולית ²	חניה	שימושי קרקע
בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	לא יוקמו משרדים מקטגוריה זו בשטח ג! אם ימוקמו, מקום חניה לכל 50 מ"ר (תקן "מקסימום"). אם יאושרו אחוזי בניה גדולים מ-80%-100 אחוז תאושר חניה לפי תקן של אזור ב'.	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	לא יוקמו משרדים מקטגוריה זו בשטח ג! אם ימוקמו, מקום חניה לכל 50 מ"ר (תקן "מקסימום"). אם יאושרו אחוזי בניה גדולים מ-80%-100 אחוז תאושר חניה לפי תקן של אזור ב'.	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 125 מ"ר תקן "מקסימום"	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 250 מ"ר תקן "מקסימום"	משרדים ציבוריים (ממשלה, שלטון מקומי)
-		בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 50 מ"ר תקן "מינימום"	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 125 מ"ר תקן "מקסימום"	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 250 מ"ר תקן "מקסימום"	משרדים כללי
-		בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 35 מ"ר עד 50 מ"ר לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 125 מ"ר תקן "מקסימום"	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 250 מ"ר תקן "מקסימום"	תעשייה עתירת ידע ו/או מכוני מחקר

הערות ללוח 3:

1. תקן חניה יורד לפי הגידול באחוזי הבנייה, בהתאם ללוח I.
2. מקור להצעת התקן לחניה תפעולית: הצעת תקן 1994 (נספח ג).
3. לא תותר בניית משרדים באזור ד'.
4. בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן ל"מוגבלי ניידות" ברמה של מקום חניה לכל 1000 מ"ר שטח עיקרי. בנוסף לכך לכל בנין משרדים מסוג זה יבנה מפרץ העלאה והורדה של נוסעים מוגבלי ניידות בחזית הבנין במקום קל לנגישות.

28. בנוסף לחלוקה לפי פריפריה מטרופולינית ולפי פריפריה ארצית, מוצעת חלוקה נוספת לפי גודל העיר, כאשר לעיר עד 200,000 נפש אוכלוסייה מתוכננת, ייקבע תקן החניה לכל העיר לפי תקן הביקוש 1994, ולעיר מעל 200,000 נפש יוגדר אזור **ב**, אזור מרכז העיר, (תחום שייקבע ע"י הוועדה המחוזית) כאזור שבו יהיה תקן חניה מופחת. חלוקה נוספת זו לגבי גודל העיר מניחה שבעיות התחבורה בערים הגדולות בפריפריה המטרופולינית והארצית תהיינה חריפות יותר מאשר ביישובים הכפריים הקטנים.

29. אזור **ב** בפריפריה מטרופולינית מוגדר כאזור מרכז העיר בעיר שאוכלוסייתה המתוכננת עולה על 200,000 נפש (כדוגמת נתניה¹) ואשר סביר שבתוכה ייבנו דרכים מיועדות להולכי רגל ואופניים וכן שירותי נת"צ ואולי גם תח"צ מסילתית. בעתיד, עם גידולה של העיר וגידול רמת המוטוריזציה, מוצע שבאזורים אלו, אזורי **ב** במרכזי ערי פריפריה, תקן החניה יהיה "תקן ביקוש מופחת" ויהיה "תקן מקסימום" (בניגוד לתקן "מינימום" המחייב לפחות x מקומות חניה) והיות וביישובים אלו אין עדיין מערכת "הסעת המונים" (מתע"נ) תקן החניה המקסימלי יהיה 50 מ"ר שטח עיקרי למקום חניה ועד 125 מ"ר למקום חניה. מוצע לאפשר הגדלה מסוימת של אחוזי הבנייה באזורי מרכז העיר וכמו כן לקבוע כאמור תקן חניה מרסן אשר יקטין, יחסית, את הביקוש לחניה והשימוש ברכב פרטי (ע"י הקטנת ההיצע) ויגדיל שימוש בתחבורה ציבורית, הליכה ברגל ואופניים. תקן זה יביא בחשבון אפשרות שבעיר פריפריה כזו עלול בעתיד להיווצר לחץ על מערכת הדרכים במרכז העיר אם וכאשר בעיר כזו יהיו יותר מ- 100,000 כלי רכב.

30. חלק מערים אלו בפריפריה מטרופולינית אמור לקבל שירות מרכבת פרברים בתדירות גבוהה, כגון נתניה, רחובות, ראש"צ, אשדוד, ראש העין, פתח תקווה, כפר סבא ועוד, ולכן בערים אלו, בטווח של 650m מהתחנות של רכבת הפרברים² ייקבע תקן חניה מופחת בדומה לאזורי **ב** בגלעין המטרופולין ובמקביל ייערך שינוי בשימושי הקרקע ויוגדלו אחוזי הבנייה, על מנת לאפשר הגדלת שטחי הבנייה וצפיפות הבנייה באזורי התחנות. להתייחסות לרכבת פרברים ראה גם הגדרת מערכת "הסעת המונים" (מתע"נ) בנספח א'.

31. יישובים בינוניים וערים בפריפריה ארצית, כגון מצפה רמון, בית שאן, צפת, דימונה, ערד, תקן החניה יהיה לפי 1: 35 כתקן מינימום לחנויות ולמשרדים ותקן של 1: 25 לתעשיות עתירות ידע. למעשה, כל זמן שהחניה תהיה בתוך תחומי המגרש לא תהיה מגבלת חניה. התקן נרשם כתקן מינימום על מנת להבטיח שהחניה ברמת הביקוש תיבנה בתחומי המגרש. (תקן "המינימום" מחייב הקמת מקומות חניה בתחומי המגרש לפי הדרישה בתקן ולכן הגדרת דרישות במינימום תחייב הקמת מספר מספיק של מקומות חניה בשלב הבניה).

32. תקן חניה לאופניים לשימושי מסחר נקבע לפי גודל השטח המסחרי ונקבע בתחום שבין מקום חנית אופניים אחד לכל 150 מ"ר שטח מסחר ועד 250 מ"ר שטח מסחר, לפי קביעת מוסד התכנון.

¹ מרכז העיר נתניה אמור להבנות מחדש בצמוד לפרוודור כביש 20 (המשך נתיבי אילון) ומסילות הברזל כלומר מזרחה מהמרכז הקיים ואפשר להניח שבטווח ארוך יתפתח באזור זה אזור הדומה בתכונותיו האורבניות לאזור הסמוך לנתיבי אילון בתל אביב. כאשר בינוי זה יתרחש בנתניה יהפוך הפרוודור בחלקו לאזור **א** כלומר בתקן חניה מופחת בדומה למרכז תל אביב בסמוך לקו הסעת המונים (מתע"נ).

² אזור של כ-280 דונם שייבנה לפי 250% יאפשר העסקה של כ-23,000 עובדים לפי 30 מ"ר שטח רצפות ברוטו לעובד.

(חישוב לפי מ"ר שטח עיקרי)

מקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	פריפריה				מטרופוליטית	
	ב		ג		פריפריה ארצית (בתוך יישובי פריפריה ארצית אין סיווג לאזורי משנה לפי עתירות תח"צ) ²	
	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית
מסחר						
חניות מכל הסוגים כולל מסחר שכונתי	מקום חניה לכל 100 מ"ר "תקן" מקסימום "עד 200% בניה מכאן ואילך תוספת של 50 מ"ר לתקן המקסימום לכל 50% בניה.	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 50 מ"ר "תקן" מינימום "	מקום חניה לכל 35 מ"ר "תקן" מינימום "	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית
משרדים						
משרדים מכל הסוגים	מקום חניה לכל 100 מ"ר "תקן" מקסימום "עד 200% בניה מכאן ואילך תוספת של 50 מ"ר לתקן המקסימום לכל 50% בניה.	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 50 מ"ר "תקן" מינימום "	מקום חניה לכל 35 מ"ר "תקן" מינימום "	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית
תעשייה עתירת ידע או מכוני חקר	מקום חניה לכל 125 מ"ר "תקן" מקסימום "עד 200% בניה מכאן ואילך תוספת של 50 מ"ר לתקן המקסימום לכל 50% בניה.	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 50 מ"ר "תקן" מינימום "	מקום חניה לכל 20-35 מ"ר . "תקן" מינימום "	בהתאם לקביעת הוועדה המחוזית

(1) מקור להצעת החניה התפעולית: הצעת תקן חניה 1994.

(2) במידה ויאושרו אחוזי בניה מעל 200% באזורים אלו, תקן התניה יהיה בדומה לאזורי **ב** בפריפריה.

הערות:

1. בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן ל"מוגבלי ניידות" ברמה של מקום חניה לכל 1000 מ"ר שטח.
ראה פסקאות 71-73.
2. למעשה, בפריפריה המטרופולינית קיימים אזורי **ב** ביישובים הגדולים וכמובן אזורי **ג** ו-**ד**.
אין "אזורי **א**" ביישובי פריפריה, לא בפריפריה מטרופולינית ולא בפריפריה ארצית.
3. מן הראוי לשים לב לכך שתקן החניה השולי המופיע בלוח I מתייחס לאזורים אלו מבלי קשר למיקומם במע"ר בגלעין או בפריפריה מטרופולינית כל אזור המוגדר כאזור **ב** יחולו עליו תקנות החניה השולית. ולכן בנין שיוקם באזור **ג** תקן החניה שלו עד 200% בניה יהיה 1: 50 אבל אם אחוזי הבניה יוגדלו, תקן החניה לשטחים הנוספים יהיה אפס!
4. תקן החניה שנקבע לאזור **ב** בפריפריה מטרופולינית נקבע ל- 1: 100 וזאת כהקלה לתקן חניה שנקבע לאזור **ב** ביישובי הגלעין.

33. **תאטרון/אודיטוריום ובתי קולנוע** – עקרונית, באזורי א' תסופק חניה מינימלית בסיסית ברמה המתאימה לאזורי א, קרי $1:250 \div 1:125$ ¹. אמנם תיאטראות פועלים בעיקר בשעות הערב והלילה אולם, עצם הקמת החניון ויצירת מקומות חניה תגרום ללא ספק למשיכת נסיעות ברכב פרטי בשעות הבוקר ותופעה זו עלולה לפעול בניגוד למדיניות. בבניין תיאטרון הנמצא בבניין משרדים גדול ניתן יהיה להשתמש בחניה למשרדים לצורכי התיאטרון או אולם מופעים. לחילופין, אם תתאפשר בחניון חניה בשעות הערב והלילה בלבד אין בכך פסול מנקודת מבט של המדיניות הכוללת. כלומר, אין מניעה שיוקם חניון בבניין תיאטרון אולם, בתנאי שלא יהיה זה חניון ציבורי העומד לרשות הקהל בבוקר. למעשה חניון כזה יהיה סגור עד שעות אחה"צ. לחילופין אפשר לציין שחניון מסחרי שהוקם לצורך מסחר ומשרדים יהיה פתוח בערב/לילה לבאי מתקני הבידור. חנית אופניים תהיה ברמה של מקום חניה אחד לכל 20 מושבים מתוכננים.

34. **מסעדה ובתי קפה** – ההנחה היא שמדובר במסעדות ובתי-קפה הניזונים בעיקר מהעובדים בסביבה הקרובה. במקרים רבים הלקוחות יבואו מאותו הבניין או מהבניין הסמוך. לכן עבור מסעדות הממוקמות באזורים בהם רמת התחבורה הציבורית גבוהה יחסית (א), תקן החניה למסעדות וכו' יהיה זהה לחניה המותרת לעסקים באזורים אלו. חנית אופניים לפי מקום אחד לכל 20 מ"ר שטח עיקרי.

35. **אולם כינוסים/אירועים** – החניה שתסופק לאולם כינוסים/אירועים היא לרוב בשטח המבנה או במגרש. עיקר הפעילות בסוג של עסקים מתרחשת בשעות הערב ובמידת מה בסופי שבוע. בדומה לתיאטרון ולבתי הקולנוע, כאשר השימושים מהווים חלק משימושים מעורבים, כמות החניה שיש לספק תחושב לפי טבלת שימושי קרקע מעורבים. לגבי אולם לכינוסים ומסיבות מוצע לאמץ את התקן שהוצע בשנת 1994, למקום חניה לכל 10 עד 20 מ"ר לשטח נטו של האולם או האזור המקורה, וזאת לאור מגמה הקיימת היום של גני אירועים מרווחים יותר בהם שטחי השירות לצורכי האורחים גדול יותר וכולל, פרט לאזורי הישיבה גם רחבת ריקודים, שטחי מדשאה וכדומה. תקן לחניית אופניים לפי מקום חניה/קשירה אחד לכל 40 מ"ר שטח המתקן כולל דשאים וכו'.

חניה למוגבלי ניידות למתקני בידור

36. בתיאטרון ובתי קולנוע נקבע מקום חניה אחד למוגבלי ניידות לכל 200 מקומות רגילים. [לפי 5% מתקן ביקוש שנקבע לכל חמישה כסאות, מקום חניה אחד] וזאת בנוסף לתקן החניה הרגיל. באולם כינוסים ואירועים כל 200 מ² שטח, שטח נטו של האולם או האזור המקורה, מקום חניה אחד למוגבלי ניידות.

¹ למעשה תקן חניה באזורי א אשר הינו מתחת ל- 1:250 עלול לעודד שימוש בחניון בשעות הפעילות העיסוקית של המשרדים. מוצע להשאיר את ההחלטה הסופית בידי הרשות המקומית אולם למעשה לוודא שתהיה מעט חניה!!

לוח 5: תקן חניה מוצע למתקני בידור ביישובי גלעין המטרופולין

מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	א		ב		ג		ד	
שימושי קרקע	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית
1. תיאטרון, אודיטוריום	מקום חניה ³ לכל 125 מ"ר "תקן מקסימום"	- חניה תפעולית לאזור הבמה מפרץ לאוטובוסים חניה לרכב הסעת שחקנים באזור במה אחורית באחריות וועדה מקומית	מקום חניה לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	- חניה תפעולית לאזור הבמה מפרץ לאוטובוסים חניה לרכב הסעת שחקנים באזור במה אחורית	מקום חניה לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מינימום"	- חניה תפעולית לאזור הבמה מפרץ לאוטובוסים חניה לרכב הסעת שחקנים באזור במה אחורית	לא רצוי להקים תיאטרון בשטח ד	-
2. בית קולנוע	מקום חניה ³ לכל 125 מ"ר "תקן מקסימום"	אין חניה תפעולית	מקום חניה לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	-	מקום חניה לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מינימום"		לא רצוי להקים תיאטרון בשטח ד	
3. אולם כינוסים ומסיבות	מקום חניה ³ לכל 250 מ"ר "תקן מקסימום"	חניה תפעולית באזור המטבח לפריקה וטעינה של מצרכים וציוד	מקום חניה לכל 125 מ"ר "תקן מקסימום"		מקום חניה כל 20 מ"ר "תקן מינימום"		מקום חניה לכל 10 מ"ר "תקן מינימום"	
4. מסעדה / בית קפה / מועדון חברים / בר משקאות	מקום חניה ³ לכל 250 מ"ר "תקן מקסימום"	בבניין שבו יש מסעדה יש לוודא שתהיה חניה תפעולית לצורכי הבניין באחריות וועדה מקומית	מקום חניה לכל 125 מ"ר "תקן מקסימום"	בבניין שבו יש מסעדה יש לוודא שתהיה חניה תפעולית לצורכי הבניין	מקום חניה לכל 10 מ"ר "תקן מינימום"	בבניין שבו יש מסעדה יש לוודא שתהיה חניה תפעולית לצורכי הבניין	אין מגבלות חניה. בעל המסעדה יבנה חניה כרצונו!	

הערה:

- 1) בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן ל"מוגבלי ניידות" ברמה של מקום חניה לכל 1000 מ"ר שטח רצפות לבנין וכן יוקם מפרץ/מקום מיוחד להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות, וזאת לכל סוגי שימושי הקרקע בלוח 5.
- 2) בבנין שבו גם משרדים ו/או מסחר אפשר להשתמש במקומות החניה של המסחר/משרדים בשעות הערב לטובת חניה התיאטרון ו/או בית הקולנוע.

לוח 6: תקן חניה למתקני בידור ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	פריפריה מטרופולינית				פריפריה ארצית (בתוך יישובי פריפריה ארצית אין סיווג לאזורי משנה והתקן אחיד) (1)	
	(1)		(2)		(3)	
	ב		ג		חניה	
שימושי קרקע	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית
1. תיאטרון או אודיטוריום	מקום חניה לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	למשאית- ליד הכניסה האחרית לבמה. לאוטובוס- לכל 200 מושבים או 200 מ"ר של האולם (הגדול ביניהם) לרכב- 5 מקומות חניה ליד הכניסה האחרית לבמה	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מינימום"	למשאית- ליד הכניסה האחרית לבמה. לאוטובוס- לכל 200 מושבים או 200 מ"ר של האולם (הגדול ביניהם) לרכב- 5 מקומות חניה ליד הכניסה האחרית לבמה	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מינימום"	למשאית- ליד הכניסה האחרית לבמה. לאוטובוס- לכל 200 מושבים או 200 מ"ר של האולם (הגדול ביניהם) לרכב- 5 מקומות חניה ליד הכניסה האחרית לבמה
2. בית קולנוע	לכל 10 מושבים או לכל 10 מ"ר של האולם, לפי הגדול ביניהם. "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם) "תקן מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית
3. אולם כינוסים ומסיבות	מקום חניה לכל 75 מ"ר "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 20 מ"ר "תקן מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 10 מ"ר "תקן מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית
4. מסעדה / בית קפה / מועדון חברים / בר משקאות	מקום חניה לכל 75 מ"ר "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 10 מ"ר "תקן מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	אין מגבלות חניה	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית

(1) חניה תפעולית לפי תקן ביקוש 1994.

הערה:

- א. בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן ל"מוגבלי ניידות" ברמה של מקום חניה לכל 1000 מ"ר שטח רצפות, עבור 200% אחוזי הבנייה הראשונים.
- ב. מוצע הבדל בתקן החניה בין בית קולנוע לבין תיאטרון עקב אופי הפעילות ושעות הפעילות. בתי הקולנוע פועלים לא רק בשעות הלילה, התיאטראות פועלים לעתים רחוקות שלא בשעות הלילה.
- ג. התקן לחנית אופניים נשאר ללא שינוי.

תקן חניה למלונות

37. התקן מציע להתייחס לשני סוגים של מלונות, לפי אופיים: **מלון עירוני ומלון נופש**. מלונות בעיר מיועדים לרוב ללינה ומתפרשים על שטח קטן יחסית. מלונות הנופש מרכזים מגוון רחב של פעילויות המשרתות את הנופשים ולכן נדרשים לשטח רב יותר. ההנחה היא כי למלונות המשמשים למטרות נופש יגיעו בדרך כלל ברכב פרטי היות והם ממוקמים באתרי תיירות המרוחקים ממרכזי ערים. התקן נועד למנוע הקמה של מלונות נופש במרכזי ערים ולעודד הקמתם במתחמי תיירות מחוץ לעיר.

38. **אכסניה או פנסיון** – מאופיינים בשיעור גבוה של אורחים המגיעים בקבוצות מאורגנות ומשך השהות במקום הוא קצר יחסית. עבור שימושים אלה יהיה צורך לתת פתרון לחניית אוטובוסים כדוגמת מפרצי חניה.

39. **חניה תפעולית** – תקן החניה המוצע לא לוקח בחשבון חניה תפעולית לצורך פריקה וטעינה. חניה זו תקבע בתהליך התכנון המפורט של הבניין והיא מיועדת לרכב מטען וחלוקה בלבד. יחד עם זאת, יש להבטיח מפרצי חניה לצורך העלאה/הורדה של נוסעים מאוטובוסים, מוניות ורכב פרטי. החניה התפעולית הנדרשת תקבע ע"י הוועדה המקומית בתהליך האישור אולם בשום מקרה לא תעלה על החניה התפעולית שנקבעה לאזור ב.

40. חנית אופניים – מקום חניה לכל 300 מ"ר שטח עיקרי (מתקני חניה לעובדים).

41. להלן תקן החניה המפורט למלונות מסוגים שונים לפי מיקומים במרחב העירוני:

לוח 7: תקן חניה למלונות ביישובי גלעין המטרופולי

מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	שימושי קרקע	א'		ב'		ג'		ד'	
		חניה תפעולית		חניה תפעולית		חניה תפעולית		חניה תפעולית	
		למשאית	לאוטובוס	למשאית	לאוטובוס	למשאית	לאוטובוס	למשאית	לאוטובוס
1. מלון לאכסון מלונאי רגיל, לרבות מלונות ומלון סוויטות	מלון לאכסון מלונאי רגיל, לרבות מלונות ומלון סוויטות	מקום חניה אחד לכל 8 חדרי אירוח "תקן" מקסימום	מפרץ חניה אחד לאוטובוס לכל 100 חדרים וכמינימום מפרץ חניה אחד למלון בתחומי המגרש	חניה זו תיקבע בתהליך התכנון המפורט של הבניין והיא מיועדת לרכב מטען וחלוקה בלבד	מפרץ חניה אחד לאוטובוס לכל 100 חדרים וכמינימום מפרץ חניה אחד למלון בתחומי המגרש	מקום חניה אחד לכל 4 חדרי "תקן" מינימום	מפרץ חניה אחד לאוטובוס לכל 4 חדרי "תקן" מינימום	מקום חניה אחד לכל 4 חדרי "תקן" מינימום	מפרץ חניה אחד לאוטובוס לכל 4 חדרי "תקן" מינימום
2. מלון נופש, כפר נופש, אכסניה, פנסיון במתחמי תיירות	מלון נופש, כפר נופש, אכסניה, פנסיון במתחמי תיירות	לפי הגדרה אין כפרי נופש ומלונות נופש במרכזי הערים באזור א.	לפי הגדרה אין כפרי נופש ומלונות נופש במרכזי הערים באזור א.	מקום חניה אחד לכל יחידת נופש/חדר. "תקן" מקסימום	מפרץ חניה אחד לכל 100 חדרי או לחלק מהם	מקום חניה אחד לכל 100 חדרי נופש	מפרץ חניה אחד לכל 100 חדרי נופש	מקום חניה אחד לכל 100 חדרי נופש	מפרץ חניה אחד לכל 100 חדרי נופש

מקור: מתוך תקן החניה שהוצע ע"י משרד התיירות.

תקן חניה למלונות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

42. באופן עקרוני תיקני החניה ביישובים אלו מחייבים מעט יותר חניה בתחומי המגרש/המבנה והתקן יהיה קרוב לתקן הביקוש.

לוח 8: תקן חניה למלונות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	פריפריה מטרופולינית				פריפריה ארצית (בתוך יישובי פריפריה ארצית אין סיווג לאזורי משנה והתקן אחיד)	
	ב		ג		חניה תפעולית	
שימושי קרקע	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית
1. מלונות לאכסון, מלון רגיל, מלון סוויטות מלונות	מקום חניה אחד לכל 4 חדרים אירוח- <u>תקן מקסימום</u>	בתהליך אישור תוכנית הבנייה יש לוודא מפרצי טעינה לאוטובוסים ואזורי טעינה ופריקה למשאיות. הוועדה המקומית תדון ותאשר	מקום חניה אחד לכל 4 חדרים "תקן מינימום"	בתהליך אישור תוכנית הבנייה יש לוודא מפרצי טעינה לאוטובוסים ואזורי טעינה ופריקה למשאיות. הוועדה המקומית תדון ותאשר	מקום חניה אחד לכל 4 חדרים "תקן מינימום"	בתהליך אישור תוכנית הבנייה יש לוודא מפרצי טעינה לאוטובוסים ואזורי טעינה ופריקה למשאיות. הוועדה המקומית תדון ותאשר
2. מלון נופש אכסניה פנסיון במתחמי תיירות פרבריים וכפריים	מקום חניה אחד לכל יחידת נופש/ חדר "תקן מקסימום"	בתהליך אישור תוכנית הבנייה יש לוודא מפרצי טעינה לאוטובוסים ואזורי טעינה ופריקה למשאיות. הוועדה המקומית תדון ותאשר	מקום חניה אחד לכל יחידת נופש/ חדר "תקן מינימום"	בתהליך אישור תוכנית הבנייה יש לוודא מפרצי טעינה לאוטובוסים ואזורי טעינה ופריקה למשאיות. הוועדה המקומית תדון ותאשר	מקום חניה אחד "תקן מינימום"	בתהליך אישור תוכנית הבנייה יש לוודא מפרצי טעינה לאוטובוסים ואזורי טעינה ופריקה למשאיות. הוועדה המקומית תדון ותאשר

בכל בית מלון מכל סוג יש לוודא התקנת מקום חניה למוגבלי ניידות וכן מקום/מפרץ חניה להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות.

תקן חניה למוסדות חינוך ותרבות ביישובי הגלעין

43. **תקן חניה למוסדות חינוך ותרבות** – תקן החניה המוצע לסוגים אלו של שימושי קרקע תלוי גם הוא במיקום במרחב המטרופוליני. בית ספר על-יסודי מתאפיין, בין השאר, בכך שמספר המורים לתלמיד גבוה יותר ולכן החניה נקבעת לבית-ספר יסודי לפי מקום חניה אחד לכל חמש כיתות ולבית-ספר תיכון ועל-יסודי מקצועי, מקום חניה לכל 3 כיתות – תקן חניה מקסימלי, וזאת לבתי-ספר באזור א, קרי במרכז העסקים הראשי (לדוגמא: מרכז מקס פיין ברחוב השלום מול מגדלי עזריאל). באזור ב התקן יהיה גבוה יותר ובאזורי ג החניה לבתי ספר יסודיים תהיה חניית מינימום של מקום חניה אחד לכל כיתה או לכל 80 מ"ר שטח רצפות ברוטו של המבנה כולו, וזאת לבית-ספר יסודי. לבית-ספר תיכון ומקצועי החניה תהיה כפולה, חניה זו יכולה להיות בתוך שטח המגרש שלגביו מבקשים רישיון בנייה/תוספת/שינוי.

44. **מוגבלי ניידות** – חניה תפעולית למוסדות חינוך ותרבות אמורה לקחת בחשבון גם את צרכי מוגבלי הניידות ולכן מפרצי חניה להעלאה והורדת נוסעים אמורים להיבנות באופן שיאפשר נגישות נאותה למוגבלי הניידות. דבר זה נכון הן למוסדות לילדים והן למוסדות חינוך מבוגרים.

45. **חנית אופניים במוסדות חינוך ותרבות** – נקבעת בהתאם למספר "כיתות אם" מתוכננות ופועלות בכל בית ספר. בתי ספר יחויבו בהתקנת מתקני חניה/קשירה של האופניים בשטחי המגרש החל מיום כניסת התקן לתוקף, ללא קשר להגשה או אי הגשת רישיון בניה. מספר מקומות לאופניים משתנה בהתאם למיקום בית הספר ביחס לפרויקט שבילי אופניים בטוחים והוא נקבע ברמה של 2 מקומות לכל "כיתה אם" בכיתות ה' ומעלה בבתי ספר רגילים ועד 4 מקומות לכל "כיתה אם" בבתי ספר הנמצאים במסגרת פרויקט "שבילים בטוחים". באוניברסיטאות, עד מקום קשירה/תליה אחד לכל 10 סטודנטים.

46. להלן תקן החניה למוסדות חינוך ותרבות מסוגים שונים :

לוח 9: תקן חניה מוצע למוסדות חינוך ותרבות ביישובי גלעין המטרופולין

(חניה במרתף הבניין או בתוך המגרש)

ד		ג		ב		א		מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני שמושי קרקע
חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	
1. מוסדות לילדים								
אין בשטח ד		2 מקומות למפרכי חניה להורדת והעלאת נוסעים (ברחוב) או בתוך המגרש למעט חנית אוטובוסים ולרכב של מוגבלי ניידות שתמוקם ברחוב.	מקום חניה לכיתה או לכל 40 מ"ר (לפי הגדול ביניהם) "תקן" מקסימום"	2 מקומות/מפרכי חניה להורדת והעלאת נוסעים (ברחוב) או בתוך המגרש ולרכב של מוגבלי ניידות	מקום חניה ל-3 כיתות "תקן" מקסימום"	2 מקומות/מפרכי חניה להורדת והעלאת נוסעים (ברחוב) ולרכב של מוגבלי ניידות	מקום חניה אחד לכל 3 כיתות מקסימום"	גני ילדים, משנות יום
אין בשטח ד		לבי"ס אזורי המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין מפרכי חניה לאוטובוסים להורדת/ העלאת נוסעים בהתאם לצורך	מקום חניה לכיתה או לכל 80 מ"ר (לפי הגדול ביניהם) מינימום"	לבי"ס אזורי המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין מפרכי חניה לאוטובוסים להורדת/ העלאת נוסעים בהתאם לצורך	מקום חניה לכל 2.5 כיתות "תקן" מקסימום"	לבי"ס המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין מפרכי חניה לאוטובוסים ולרכב של מוגבלי ניידות להורדת/ העלאת נוסעים בהתאם לצורך	מקום חניה אחד לכל 5 כיתות מקסימום"	בתי ספר יסודיים
אין בשטח ד		לבי"ס אזורי המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין מפרכי חניה לאוטובוסים להורדת/ העלאת נוסעים בהתאם לצורך	לכל 1/4 כיתה עד 1/5 כיתה או לכל 40 מ"ר עד 15 מ"ר בהיעדר מס' כיתות) "תקן" מינימום"	לבי"ס אזורי המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין מפרכי חניה לאוטובוסים ולרכב של מוגבלי ניידות להורדת/ העלאת נוסעים בהתאם לצורך	מקום חניה לכל 2.5 כיתות "תקן" מקסימום"	לבי"ס אזורי המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין מפרכי חניה לאוטובוסים ולרכב של מוגבלי ניידות להורדת/ העלאת נוסעים בהתאם לצורך	מקום חניה אחד לכל 3 כיתות מקסימום"	חטיבות ביניים, בי"ס על-יסודי, בי"ס מקצועי
2. מוסדות חינוך מבוגרים								
אין בשטח ד		חניון תפעולי לאוטובוסים בהתאם למס' הקווים ותדירותם ולרכב של מוגבלי ניידות	לכל 5 סטודנטים או לכל 50 מ"ר שטח רצפות (לפי הגדול ביניהם) "תקן" מינימום"	חניון תפעולי לאוטובוסים בהתאם למס' הקווים ותדירותם ולרכב של מוגבלי ניידות	מקום חניה לכל 10 סטודנטים או לכל 100 מ"ר שטח רצפות. תקן מקסימום"	חניון תפעולי לאוטובוסים בהתאם למס' הקווים ותדירותם. מפרכי אוטובוסים ולרכב של מוגבלי ניידות	מקום חניה לכל 20 סטודנטים או לכל 200 מ"ר שטח רצפות (לפי הגדול ביניהם) "תקן" מקסימום"	אוניברסיטה בית-ספר גבוה
אין בשטח ד		לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 40 מ"ר "תקן" מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 40 מ"ר תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	מקסימום לכל 40 מ"ר. מפרכים למוגבלי ניידות	בית תרבות או מרכז קהילתי (מתני"ס)
אין בשטח ד		לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	1 חניה לכל 40 מ"ר שטח רצפות. החניה בתחום המגרש "תקן" מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	1 חניה לכל 40 מ"ר שטח רצפות. החניה בתחום המגרש	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	מקום חניה לכל 40 מ"ר שטח רצפות "תקן" מקסימום"	בית תפילה ³ קטן עד 250 מ"ר ללא אולם אירועים
		חניה תפעולית באזור המטבח לפריקה וטעינה של מצרכים וציוד	מקום חניה לכל 250 מ"ר "תקן" מקסימום"	חניה תפעולית באזור המטבח לפריקה וטעינה של מצרכים וציוד	מקום חניה לכל 250 מ"ר "תקן" מקסימום"	חניה תפעולית באזור המטבח לפריקה וטעינה של מצרכים וציוד	מקום חניה לכל 250 מ"ר "תקן" מקסימום"	בית תפילה מעל 250 מ"ר עם אולם אירועים
אין בשטח ד		לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר "תקן" מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 100 מ"ר מקסימום"	ספרייה
אין בשטח ד		לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	מקום חניה 1 לכל 50 מ"ר "תקן" מינימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	מקום חניה 1 לכל 50 מ"ר "תקן" מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	מקום חניה 1 לכל 100 מ"ר "תקן" מקסימום"	מוזיאון

הערות:

- בחטיבות ביניים ובתי-ספר על-יסודיים קיים לעיתים אולם ספורט, במקרה זה תקן החניה לאולם הספורט יחושב בנפרד בנוסף לתקן למוסד החינוכי הרגיל ויהיה "תקן מקסימום". מגרש חניה נוסף זה לא יהיה פתוח לקהל הרחב בשעות הפעילות העסקית וימוקם בתוככי גבולות בית-הספר.
- במוסדות חינוך למבוגרים יש להוסיף לתקן החניה גם את תקן החניה לנכים המגיע ל- 4%-2% מתקן הביקוש ולכן, למשל, לבית-ספר גבוה נקבע שעל כל 100 סטודנטים יהיו כ-2 מקומות חניה לנכים או מקום חניה אחד לנכה לכל 2,500 מ"ר שטח רצפות בבניין האוניברסיטה.
- ההנחה היא שבבתי ספר על-יסודיים יש יותר מורים לכל כיתה ולכן תקן החניה גבוה במקצת.
- בית תפילה מוגדר כבית כנסת, מסגד, כנסיה או כל מתקן אחר המשמש קבוצת אנשים לתפילה באופן קבוע ללא קשר לדתם.

תקן חניה למוסדות חינוך ותרבות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

47. תקן החניה שנקבע כאן הינו בדומה לתקן הביקוש כפי שהוצג במסמך ההצעה לתקן החניה שהוכן בשנת 1994. לגני ילדים ומעונות יום הוצע כאן תקן חניה נמוך יותר מתקן הביקוש 1994.

לוח 10: תקן חניה למוסדות חינוך ותרבות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	פריפריה מטרופולינית				פריפריה ארצית (בתוך יישובי פריפריה ארצית אין סיווג לאזורי משנה והתקן אחיד)	
	ב		ג		חניה תפעולית	
שימושי קרקע	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית
1. מוסדות לילדים						
1.1 גני ילדים ומעונות יום	מקום חניה ל-4 כיתות או לכל 160 מ"ר (לפי הגדול ביניהם) לפחות מקום חניה אחד "תקן מקסימום"	2 מפרצי חניה להורדת והעלאת נוסעים לכל 40 מ"ר "תקן מקסימום" ולרכב של מוגבלי ניידות	מקום חניה לכל 2 כיתות או לכל 80 מ"ר (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	2 מקומות למפריצי חניה להורדת והעלאת נוסעים לכל 40 מ"ר שטח ולרכב של מוגבלי ניידות	מקום חניה לכל 2 כיתות או לכל 80 מ"ר (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	2 מקומות למפריצי חניה להורדת והעלאת נוסעים לכל 40 מ"ר ולרכב של מוגבלי ניידות
1.2 בית ספר יסודי	לכל כיתה או לכל 80 מ"ר (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	לכ"ס אזורי המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין חניה לאוטובוסים ולרכב של מוגבלי ניידות בהתאם לצורך, לפי שיקול דעת וועדה מקומית וכמו כן חמישה מקומות חניה במפרץ להורדת והעלאת נוסעים	לכל $\frac{1}{5}$ כיתה עד 15 מ"ר שטח הוועדה המקומית לאו בהיעדר מידע על מספר כיתות "תקן מקסימום"	לכ"ס אזורי המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין חניה לאוטובוסים ולרכב של מוגבלי ניידות בהתאם לצורך, לפי שיקול דעת וועדה מקומית וכמו כן חמישה מקומות חניה במפרץ להורדת והעלאת נוסעים	לכל $\frac{1}{5}$ כיתה עד 15 מ"ר שטח הוועדה המקומית לאו בהיעדר מידע על מספר כיתות "תקן מקסימום"	לכ"ס אזורי המבוסס על הסעת תלמידים יש להתקין חניה לאוטובוסים ולרכב של מוגבלי ניידות בהתאם לצורך, לפי שיקול דעת וועדה מקומית וכמו כן חמישה מקומות חניה במפרץ להורדת והעלאת נוסעים
1.3 חטיבות ביניים, ביי"ס על-יסודי ביי"ס מקצועי	לכל $\frac{1}{5}$ כיתה עד 15 מ"ר שטח הוועדה המקומית לאו בהיעדר מידע על מספר כיתות "תקן מקסימום"	מקומות העלאה והורדה לאוטובוסים לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל $\frac{1}{5}$ כיתה עד 15 מ"ר שטח הוועדה המקומית לאו בהיעדר מידע על מספר כיתות "תקן מקסימום"	מקומות העלאה והורדה לאוטובוסים לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל $\frac{1}{5}$ כיתה עד 15 מ"ר שטח הוועדה המקומית לאו בהיעדר מידע על מספר כיתות "תקן מקסימום"	מקומות העלאה והורדה לאוטובוסים לפי שיקול דעת הוועדה המקומית
2. מוסדות למבוגרים						
2.1 אוניברסיטה, בית-ספר גבוה	לכל 5 סטודנטים או 50 מ"ר שטח רצפות (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	חניון תפעולי לאוטובוסים בצמוד לתחנות הסעה, בהתאם למספר הקווים ותדירותם ולרכב של מוגבלי ניידות	לכל 5 סטודנטים או 50 מ"ר שטח רצפות (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	חניון תפעולי לאוטובוסים בצמוד לתחנות הסעה, בהתאם למספר הקווים ותדירותם ולרכב של מוגבלי ניידות	לכל 5 סטודנטים או 50 מ"ר שטח רצפות (לפי הגדול ביניהם) "תקן מקסימום"	חניון תפעולי לאוטובוסים בצמוד לתחנות הסעה, בהתאם למספר הקווים ותדירותם ולרכב של מוגבלי ניידות
2.2 בית תרבות או מרכז קהילתי	לכל 50 מ"ר, בנוסף, לכל 10 מ"ר של שטח אולם כינוסים או אודיטוריום "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר, בנוסף, לכל 10 מ"ר של שטח אולם כינוסים או אודיטוריום "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר, בנוסף, לכל 10 מ"ר של שטח אולם כינוסים או אודיטוריום "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית
2.3 ספרייה	לכל 50 מ"ר "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית
2.4 מוזיאון או אולם תצוגות	לכל 50 מ"ר, בנוסף, לכל 10 מ"ר של שטח אולם כינוסים או אודיטוריום "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר, בנוסף, לכל 10 מ"ר של שטח אולם כינוסים או אודיטוריום "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר, בנוסף, לכל 10 מ"ר של שטח אולם כינוסים או אודיטוריום "תקן מקסימום"	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית
2.5 מרכז יום לקשיש	מקום חניה לכל 100 מ"ר שטח רצפות "תקן מקסימום"	מפרצי חניה להעלאה והורדה של נוסעים	מקום חניה לכל 100 מ"ר "תקן מקסימום"	מפרצי חניה להעלאה והורדה של נוסעים	מקום חניה לכל 100 מ"ר שטח מבנה "תקן מקסימום"	מפרצי חניה להעלאה והורדה של נוסעים

הערה: בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן ל"מוגבלי ניידות" ברמה של מקום חניה לכל 1000 מ"ר שטח, עבור 200% אחוזי הבנייה הראשונים.

48. הונח כי הגורמים המשפיעים על הדרישה לחניה עבור מוסדות הבריאות הם: מהות המתקן, מספר המיטות או החדרים, מיקום המוסד ורמת התחבורה הציבורית באזור בו ממוקם המתקן. בנוסף נעשתה אבחנה בין שלושה סוגים של מוסדות בריאות על בסיס תדירות הגעת המבקרים ומשך השהייה במתקן.

49. **מרפאות שכונתיות** מעצם הגדרתם מאופיינות במרחקי הליכה לא גדולים ותחלופה גבוהה יחסית של מבקרים. כתוצאה מכך בחניה של כלי רכב לפרקי זמן קצרים. לעומת זאת, **במרפאות חוץ ומרכזים רפואיים** מבקרים חולים הנדרשים לטיפולים ולכן הביקושים וחניית כלי הרכב מתבצעים לפרקי זמן ממושכים יותר. במידה והמרפאה השכונתית ממוקמת בשטחים סחירים, יחול עליה תקן החניה של התעסוקה.

50. **בתי חולים** – הינם מרכזים שאליהם מגיע מספר גדול של מבקרים, ולכן יש חשיבות רבה למקום בסמוך למערכות הסעת המונים (מתע"י) ובמקביל, לדרגם בדירוג תקן חניה נמוך, כלומר לספק מעט חניה. האוכלוסייה המגיעה לבתי החולים היא משלושה סוגים: עובדים, חולים ומבקרים. משך השהייה של חולים היא לרוב לזמן ארוך יותר וכמות המבקרים ותדירות ביקוריהם גבוהה יותר בהשוואה למרפאות ומרכזים רפואיים ומתפרסת על פני כל שעות היום.

51. ככלל, היות והאוכלוסייה המגיעה למוסדות הבריאות הינה מוגבלת וכתוצאה מכך השימוש ברכב פרטי על ידי אוכלוסייה זו גדול יותר, ההפחתה בתקני החניה שנקבעה למוסדות הבריאות באזורים בהם קיים שירות גבוה של תחבורה ציבורית, מתונה יותר. מכל מקום, תקן החניה המוצע בהמשך איננו תואם לתקן החניה 1994, המכונה תקן הביקוש, אלא הינו פועל יוצא מהמחסור בנגישות. ולכן, כאשר תקן 1994 ממליץ על מקום חניה אחד לכל מיטה. תקן ההחניה המוצע כאן מתייחס לגודל החדר אפילו גם אם החדרים ריקים.

52. **חניה ומתקני קשירה לאופניים:**

(א) **מרפאה שכונתית ואזורית** – לפי מקום חניה/קשירה אחד לכל 150 מ"ר.

(ב) **בתי חולים** – מקום חניה/קשירה אחד לכל חמישה חדרי חולים.

לוח 11: תקן חניה מוצע למוסדות בריאות ביישובי גלעין המטרופולין¹

מיקום שימושי הקרע במרחב העירוני	א		ב		ג		ד	
שימושי קרקע	חנייה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית
1. מרפאה שכונתית ואזורית לפי שטח ברוטו של המרפאה	מקום חניה אחד לכל 50 מ"ר שטח רצפות ברוטו	מפרץ חניה לכל 5 חדרים ² סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	מקום חניה אחד לכל 40 מ"ר שטח רצפות ברוטו	מפרץ חניה לכל 5 חדרים סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	מקום חניה אחד לכל ½ חדר או לכל 20 מ"ר שטח רצפות ברוטו (לפי הגדול ביניהם)	מפרץ חניה לכל 5 חדרים סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	-	-
2. מרפאות חוץ ומרכזים רפואיים בתוך תחומי בית החולים לפי שטח ברוטו של המרפאה	מקום חניה אחד לכל 40 מ"ר שטח רצפות ברוטו	מפרץ חניה לכל 20 מיטות או לחלק מהן סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	מקום חניה אחד לכל 20 מ"ר שטח רצפות ברוטו	מפרץ חניה לכל 20 מיטות או לחלק מהן סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	מקום חניה אחד לכל 20 מ"ר שטח רצפות ברוטו (לפי הגדול ביניהם)	מפרץ חניה לכל 20 מיטות או לחלק מהן סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	-	-
3. בתי חולים לפי שטח ברוטו של המחלקות	מקום חניה לכל אחד 50 מ"ר שטח מחלקות ³ ברוטו	מפרצי חניה לאמבולנסים ולרכב שירות לפי שיקול דעת וועדה מקומית	מקום חניה אחד לכל 25 מ"ר שטח רצפות ברוטו	מפרצי חניה לאמבולנסים ולרכב שירות לפי שיקול דעת וועדה מקומית	מקום חניה אחד לכל 20 מ"ר שטח מחלקות ברוטו	מפרצי חניה לאמבולנסים ולרכב שירות לפי שיקול דעת וועדה מקומית	-	-

הערות :

1. בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן ל"מוגבלי ניידות" ברמה של מקום חניה לכל 750 מ"ר שטח עיקרי (לכל המתקנים בלוח זה, החניה ל"מוגבלי ניידות" חושבה לפי מקום חניה אחד לכל 1000 מ"ר שטח עיקרי), אבל לא פחות מ-4 מקומות חניה בלי קשר לגודל המבנה.
2. "חדרי" בהקשר של תקן זה מוגדר כשטח הרצפות של הבניין המיועד למרפאה מחולק ב-30 מ"ר.
3. "שטח מחלקות" – שטח כולל של המחלקה כולל מסדרונות, מטבח וחדרי שירותים ומסדרונות.

תקן חניה למוסדות בריאות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

54. תקן החניה ליישובי פריפריה הינו בהתאם לתקן החניה משנת 1994 (ראה נספח ג') אולם, רק לאזורי ג ביישובי פריפריה ארצית, לגבי אזורי ב מוצע תקן מופחת המתייחס למקום חניה אחד לכל 40 מ"ר. לוח 12 להלן מפרט את התקן.

לוח 12: תקן חניה למוסדות בריאות ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

(חישוב לפי שטח ברוטו)

פריפריה ארצית (בתוך יישובי פריפריה ארצית אין סיווג לאזורי משנה והתקן אחיד)		פריפריה מטרופולינית				מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני
		ג		ב		
חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	שימושי קרקע
לפי קביעת וועדה מקומית. סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	לכל 20 מ"ר מקום חניה אחד או לכל ½ חדר	לפי קביעת וועדה מקומית. סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	לכל 20 מ"ר מקום חניה אחד לפחות מקום חניה אחד למוגבלי ניידות	לפי קביעת וועדה מקומית. סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	כל 40 מ"ר מקום חניה אחד לפחות מקום חניה אחד למוגבלי ניידות	1. מרפאה שכונתית לפי שטח ברוטו של המרפאה
לפי קביעת וועדה מקומית. סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	לכל 20 מ"ר מקום חניה אחד או לכל ½ חדר	לפי קביעת וועדה מקומית. סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	לכל 20 מ"ר מקום חניה אחד לפחות מקום חניה אחד למוגבלי ניידות	לפי קביעת וועדה מקומית. סידורים להעלאה והורדה של מוגבלי ניידות	כל 20 מ"ר מקום חניה אחד לפחות מקום חניה אחד למוגבלי ניידות	2. מרפאות חוץ ומרכזים רפואיים לפי שטח ברוטו של המרפאה
לפי קביעת וועדה מקומית	לכל מיטה	לפי קביעת וועדה מקומית	לכל מיטה	לפי קביעת וועדה מקומית	כל 25 מ"ר מקום חניה אחד	3. בתי חולים ולפי שטח ברוטו של המחלקות)

הערות:

- 1) בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן ל"מוגבלי ניידות" ברמה של מקום חניה לכל 750 מ"ר שטח עיקרי (לכל המתקנים בלוח זה, החניה ל"מוגבלי ניידות" חושבה לפי מקום חניה אחד לכל 1000 מ"ר שטח עיקרי), אבל לא פחות מ- 4 מקומות חניה בלי קשר לגודל המבנה.
- 2) יש צורך לספק חניה תפעולית בשטח המגרש לבתי-חולים ולמרכזים רפואיים. החניה התפעולית תיקבע בעת הכנת התכנון המפורט ותאושר ע"י הוועדה המקומית. אין לאשר בתי-חולים ומרכזים רפואיים ללא חניה תפעולית!

תקן חניה לתעשייה ומלאכה ביישובי הגלעין

55. האבחנה בין סוגי התעשייה בוצעה לפי הערכת צפיפות המועסקים הנמדדת ע"י שטח רצפות למועסק.

56. **תעשייה עתירת ידע ומכוני מחקר** דומים מבחינת צפיפות המועסקים למשרדים ולכן נקבע כאן תקן החניה בדומה למשרדים. **מבני אחסנה, תעשייה ומלאכה** הם שימושים עתירי שטח, בעלי צפיפות מועסקים נמוכה יחסית ומספר קטן של מבקרים. לפי מדיניות החניה המוצעת יש למקם שימושים אלה באזורים בהם הנגישות ברכב פרטי גבוהה (אזור ג). על מנת לעודד הוצאת שימושים אלה מאזורי מרכז העיר, התקן המוצע מפחית משמעותית את מספר מקומות החניה באזורים שבהם רמת השרות בתחבורה הציבורית גבוהה (אזורי א) ומכאן שאיננו זהה לתקן הביקוש 1994.

57. **חניה תפעולית** – החניה התפעולית של תעשייה מיועדת לרכב אספקה ומשלוח. למבנה אחסנה דרוש שטח גדול יותר לחניה תפעולית היות ופריקה וטעינה לצורך אחסון היא היעוד העיקרי של הבניין.

58. **חנית אופניים** – מקום אחד לכל 200 מ"ר שטח.

59. **חניה למוגבלי ניידות** – תקבע ברמה של מקום חניה אחד לכל 1000 מ² שטח עיקרי ללא קשר למיקום החניה באזור א, ב או ג. שטח זה יוקצב בנוסף ויהיה מיועד אך לחנית מוגבלי ניידות.

60. להלן התקן המפורט לתעשייה ומלאכה מסוגים שונים :

לוח 13: תקן חניה מוצע לתעשייה ומלאכה ביישובי גלעין המטרופולי

מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	א		ב		ג		ד
	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה תפעולית
1. תעשייה ומלאכה	מקום חניה אחד לכל 250 מ"ר שטח רצפות ברוטו (לא רצוי לאשר הקמת תעשייה ומלאכה ומבנה אחסנה בשטח א, ב)	החניה התפעולית מהווה חלק אינטגרלי מתכנון המבנה.	מקום חניה אחד לכל 250 מ"ר שטח רצפות ברוטו של המפעל	לכל 500 מ"ר עד 2000 מ"ר נוספים: מקום חניה אחד	מקום חניה אחד לכל 50-70 מ"ר שטח רצפות ברוטו לפי שיקול דעת הוועדה המקומית "תקן מינימום"	לכל 500 מ"ר עד 2000 מ"ר נוספים: מקום חניה אחד	לכל 500 מ"ר עד 2000 מ"ר נוספים: מקום חניה אחד
2. מבנה אחסנה	מקום חניה אחד לכל 600 מ"ר שטח רצפות ברוטו (לא רצוי לאשר הקמת תעשייה ומלאכה ומבנה אחסנה בשטח א, ב)	החניה התפעולית מהווה חלק אינטגרלי מתכנון המבנה.	מקום חניה אחד לכל 600 מ"ר שטח רצפות ברוטו מפעל	לכל 200 מ"ר עד 1000 מ"ר נוספים: מקום חניה אחד	מקום חניה אחד לכל 300 מ"ר שטח רצפות ברוטו לפי שיקול הוועדה המקומית	לכל 200 מ"ר עד 1000 מ"ר נוספים: מקום חניה אחד	-

הערה: מקומות נוספים ל"מוגבלי ניידות" לפי 1000 מ"ר שטח עיקרי למקום חניה אחד, לכל הקטגוריות של שימושי הקרקע בכל סוגי האזורים.

תקן חניה לתעשייה ומלאכה ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

61. הוחלט להפריד בין מלאכה זעירה לבין תעשייה, כאשר ההתייחסות למלאכה זעירה הינה יותר התייחסות כאל מפעל היי-טק. תיקני החניה לרכב הפרטי הינם פחותים מאשר בתקן הביקוש 94, תקני החניה התפעולית, דומים.

לוח 14: תקן חניה לתעשייה ומלאכה ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

(חישוב לפי שטח רצפות ברוטו)

פריפריה ארצית (בתוך יישובי פריפריה ארצית אין סיווג לאזורי משנה והתקן אחיד)		פריפריה מטרופולינית				מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני
		ג		ב		
חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	שימושי קרקע
		לכל 500 מ"ר (עד 2000 מ"ר). לכל 2000 מ"ר : נוספים מקום אחד	לכל 50 מ"ר עד 70 מ"ר לפי שיקול דעת הוועדה המקומית. תקן מינימום	לכל 500 מ"ר (עד 2000 מ"ר). לכל 2000 מ"ר : נוספים : מקום אחד	לכל 125 מ"ר מקום חניה אחד. תקן מקסימום	1. מלאכה
	לכל 50 מ"ר עד 70 מ"ר לפי שיקול דעת הוועדה המקומית. תקן מינימום	לכל 500 מ"ר (עד 2000 מ"ר). לכל 2000 מ"ר : נוספים : מקום אחד	לכל 50 מ"ר עד 70 מ"ר לפי שיקול דעת הוועדה המקומית. תקן מינימום	לכל 500 מ"ר (עד 2000 מ"ר). לכל 2000 מ"ר : נוספים : מקום אחד	לכל 60 מ"ר עד 100 מ"ר לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	2. תעשייה מלאכה ותעשייה
	אין מגבלות חניה	לכל 200 מ"ר (עד 1000 מ"ר). לכל 500 מ"ר : נוספים מקום אחד	לכל 300 מ"ר "תקן מינימום"	לכל 200 מ"ר (עד 1000 מ"ר). לכל 500 מ"ר : נוספים : מקום אחד	לכל 300 מ"ר	3. מבנה אחסנה

תקן החניה למלאכה זעירה איננו מופיע בנפרד בהצעת התקן 1994, אולם נראה היה שיש טעם להפריד בין מלאכה זעירה, מתפרות קטנות, מסגר, מתקן מקררים וכו' ובין מפעלי תעשייה גדולים, אם כי סביר להניח שלא ניתן יהיה בזמן הדיון ברישיון הבנייה לדעת מה בדיוק יהיה אופי השמוש במבנה.

תקן חניה למתקני ספורט ושטחים פתוחים ביישובי הגלעין

62. הפעילות במתקני הספורט ובשטחים הפתוחים מתבצעת לרוב בשעות השפל של אחה"צ והערב וכן בסופי שבוע. יחד עם זאת, מדיניות החניה ממליצה למקם שימושים אלה באזורים המרוחקים ממרכזי ערים בשל היותם עתירי שטח. מיקומם בסמוך למוקדי תחבורה ציבורית יהווה שימוש לא יעיל ביתרונות מערכת הסעת ההמונים.

63. חניה תפעולית – למרבית מתקני הספורט והנופש (להוציא פארק ציבורי, בית עלמין וחוף רחצה) אין צורך לספק שטח מיוחד לחניה תפעולית, וזאת מתוך הנחה שהשעות הנדרשות לחניה תפעולית ובלתי תפעולית אינן חופפות. לצורך חניה תפעולית יעשה שימוש בחניה רגילה. תקן החניה נקבע בדומה לתקן הישראלי שהוצע בשנת 1994.

64. חנית אופניים – חובה, מספר מקומות לפי קביעת מוסד התכנון.

65. להלן תקן החניה המפורט למתקני ספורט מסוגים שונים:

לוח 15: תקן חניה מוצע למתקני ספורט ושטחים פתוחים ביישובי גלעין המטרופולין

מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	א		ב		ג		ד
	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה תפעולית
1. מתקני ספורט למופעים ציבוריים (אצטדיון)	לכל 20 מושבים תקן מקסימום. חניה למוגבלי נייודות לכל 200 מושבים	נדרשת חניה לרכב ייעודי ורכב חירום	לכל 15 מושבים תקן מקסימום. חניה למוגבלי נייודות לכל 200 מושבים	נדרשת חניה לרכב תפעולי ורכב חירום	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר מהשטח המיועד לקהל (לפי הגדול ביניהם). תקן מינימום. חניה למוגבלי נייודות לכל 200 מושבים	נדרשת חניה לרכב תפעולי ורכב חירום	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר מהשטח המיועד לקהל (לפי הגדול ביניהם). תקן מקסימום
2. מתקני ספורט לשימוש עצמי בשטח פתוח, קאנטרי קלאב, בריכת שחייה	-	-	-	-	לכל 100 מ"ר משטח המגרש	-	לכל 100 מ"ר משטח המגרש
3. פארק ציבורי בתחום העירוני	חניה אסורה. חניה למוגבלי נייודות באחריות ועדה מקומית	-	חניה אסורה. חניה למוגבלי נייודות באחריות ועדה מקומית	-	מקום חניה לכל 250 מ"ר משטח כמקסימום. 2500 מ"ר משטח הפארק תקן מינימום. חניה למוגבלי נייודות באחריות ועדה מקומית	מקום חניה לכל 5000 מ"ר	לכל 5000 מ"ר
4. פארק מטרופוליני	-	-	-	-	-	-	-
5. מרינה, מעגנה	חניה למוגבלי נייודות, באחריות ועדה מקומית	-	חניה למוגבלי נייודות, באחריות ועדה מקומית	-	לכל 4 עמדות עגינה. תקן מינימום	לפי שיקול דעת המועדה המקומית	לכל 4 עמדות עגינה
6. חוף רחצה (מוסדר) (כהגדרתו בחוק)	חניה למוגבלי נייודות, לכל 5000 מ"ר משטח החוף באחריות ועדה מקומית	-	חניה למוגבלי נייודות, לכל 5000 מ"ר משטח החוף באחריות ועדה מקומית	-	100 מ"ר משטח החוף. תקן מינימום. חניה למוגבלי נייודות לכל 200 עמדות לכל עגינה אבל לא פחות ממקום חניה אחד	לכל 20,000 מ"ר משטח החוף מקום לרכב תפעולי ומפרץ לאוטובוס	תקן מינימום לכל 100 מ"ר משטח החוף. חניה למוגבלי נייודות לכל 200 עמדות לכל עגינה אבל לא פחות ממקום חניה אחד
7. גן לאומי (2) ושמות טבע	חניה למוגבלי נייודות באחריות ועדה מקומית	-	חניה למוגבלי נייודות באחריות ועדה מקומית	-	תקן לגן לאומי יקבע בתאום עם וועדה מקומית ועם רשות הגנים הלאומית ושמות הטבע. חניה בשמורת טבע תלויה ב"כושר הנשיאה", מבחינת מספר מבקרים, של השטח ולא רק בשטחו.	-	-
8. בית עלמין (3)	חניה למוגבלי נייודות באחריות ועדה מקומית	-	חניה למוגבלי נייודות באחריות ועדה מקומית	-	לכל 500 מ"ר שטח בית הקברות שטח בית הקברות מקום חניה אחד תקן מינימום	לכל 5000 מ"ר מקומות חניה לאוטובוסים	לכל 500 מ"ר שטח בית העלמין "תקן מינימום" לוודא מקומות חניה לאוטובוסים.

באזורי ג תקני החניה זהים לתקן הביקוש. לפי ההצעה במסמך זה לא יוקמו מתקני ספורט למופעים ציבוריים בשטח א וגם לא בשטח ב.

הערה: מכוני כושר למיניהם יהיו בקטגוריה של עסקים, כגון מספרות, מכוני יופי וכו'.

- ישנם חופים שבהם מותרת כניסה לחוף לרכב עם תו נכה. אולם היות ומדובר כאן בתקן כללי להקמה ואישור של חופי רחצה, הרי שאין להתייחס לאפשרויות התפעוליות. מכל מקום, אפשר להתייחס לכך בשלבי הגשת ההצעה המפורטת לחוף הרחצה ולקבל הקבלה.
- לגן לאומי ושמות טבע – מינימום חמישה מקומות חניה למוגבלי נייודות בעלי תקן נכה.
- בתי עלמין – מינימום חמישה מקומות למוגבלי נייודות בעלי תו נכה.

תקן חניה למתקני ספורט ושטחים פתוחים ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

לוח 16: תקן חניה למתקני ספורט ושטחים פתוחים ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית

מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני	פריפריה מטרופולינית				פריפריה ארצית (בתוך יישובי פריפריה ארצית אין סיווג לאזורי משנה והתקן אחד)	
	ב		ג			
	חניה תפעולית	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית
1. מתקני ספורט למופעים ציבוריים (ואצטדיון)	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר מהשטח המיועד לקהל (לפי הגדול ביניהם)	2 מקומות לרכב תפעולי + 2 מפרצי הורדת נוסעים חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר מהשטח המיועד לקהל (לפי הגדול ביניהם) "תקן מינימום"	2 מקומות לרכב תפעולי + 2 מפרצי הורדת נוסעים חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר מהשטח המיועד לקהל (לפי הגדול ביניהם) "תקן מינימום"	2 מקומות לרכב תפעולי + 2 מפרצי הורדת נוסעים
2. מתקני ספורט לשימוש עצמי בשטח פתוח, קאנטרי קלאב, בריכת שחייה	לכל 50 מ"ר תקן מינימום	בהתאם לדרישות הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר תקן מינימום	בהתאם לדרישות הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר תקן מינימום	בהתאם לדרישות הוועדה המקומית
3. פארק ציבורי	חניה אסורה	חניה אסורה. חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית	לכל 250 מ"ר עד 5000 מ"ר	בהתאם לדרישות הוועדה המקומית. חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית.	לכל 250 מ"ר כמקסימום ו- 5000 כמינימום חניה לפי קביעת וועדה מקומית	בהתאם לדרישות הוועדה המקומית
4. פארק מטרופוליני						
5. מרינה, מעגנה	לכל 2 מקומות עגינה	חניה אסורה. חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית	לכל שתי עמדות עגינה מקסימום מינימום	לפי שיקול דעת וועדה מקומית. חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית.	לכל שתי עמדות עגינה	לפי שיקול דעת וועדה מקומית
6. חוף רחצה מסודר	לכל 50 מ"ר משטח החוף המוסדר	חניה אסורה. חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית.	לכל 20 מ"ר משטח החוף המוסדר	לכל 2500 מ"ר משטח החוף חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית.	לכל 20 מ"ר משטח החוף המוסדר	לכל 2500 מ"ר משטח החוף
7. בית עלמין	לכל 500 מ"ר שטח ברוטו של בית העלמין	חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית.	לכל 500 מ"ר שטח ברוטו של בית העלמין	לכל 5000 מ"ר חניה למוגבלי ניידות באחריות ועדה מקומית.	לכל 500 מ"ר שטח ברוטו של בית העלמין	לכל 5000 מ"ר
8. גן לאומי ושמורת טבע	תקן לגן לאומי יקבע בתאום עם וועדה מקומית ועם רשות הגנים הלאומית ושמורות הטבע. החניה בשמורות טבע תלויה ב"כושר הנשיאה", מבחינת מספר מבקרים, של השטח ולא רק בשטחו. בכל מקרה מספר מקומות החניה למוגבלי ניידות בהיקף של 5% ממספר מקומות החניה הכללית שיאושרו, ומספר מקומות התליה/קשירה לאופניים יהיה גם הוא לפי קביעת "רשות הגנים". מוסד התכנון לא יהיה רשאי לאשר יותר מקומות חניה.					
9.						

66. יש להבדיל בין שני סוגים של מתקני תחבורה, אותם אלו שנועדו לטיפול ברכב או בנהג/נוסע כגון מוסך, "רעננית" מסעדת דרכים, תחנת דלק לבין, מתקני תחבורה כגון תחנות של רכבת פרברים או קלה או תחנות מרכזיות ואחרות לאוטובוסים, תחנות שמטרתן "Change mode" ותחנות "חנה וסע". כמו כן יש להבדיל בין תחנות "חנה וסע" לפי מיקומן, תחנות בגלעין ותחנות בפריפריה.

לסוג הראשון, "מתקני טיפול" (ברכב או בנוסע), תקן החניה מוצע בלוח 18 ואין במתקנים אלו צורך משמעותי במתקני חניה/קשירה לאופניים. במתקנים מסוג "הורד וסע" (Kiss and Ride) אין צורך במתקני חניה לרכב "המוריד" היות ולפי הגדרה הרכב ממשיך בנסיעה, אולם במתקני "חנה וסע" יתכן ויהיה ביקוש רב ומידת הצלחתו נקבעים בהתאם ליכולתו לספק חניה למספר גדול של כלי רכב. תכנון מספר מקומות החניה במתקן הינו פונקציה של פעילותו המתוכננת ולא של המבנה שהוקם או שיוקם! אולם, מתקן "חנה וסע" המאפשר להגיע באופניים ולהמשיך באמצעי הסעה רב קיבולת או להיפך מחייב התקנת מתקני חניה/קשירה לאופניים במגוון גדול של תחנות הרכבת הפרברים ותחנות הסעת ההמונים במטרופולין. מוצע לספק מקומות קשירה/חניה בכל תחנת רכבת פרברים בפריפריה ובכל תחנות הרכבת הקלה בפריפריה ומתוכנן לאמוד את גודל התופעה ולהרחיב את גודל המתקנים בהתאם. ברכבת פרברים לספק מקום קשירה/חניה ל- 5% מהעולים בתחנות הפריפריה, ובמקביל לאחר תקופת הפעלה, לערוך סקר בתחנות רכבת בפריפריה ולקבוע לאור תוצאותיו.

67. **מוסך** – מדיניות החניה ממליצה לא למקם מוסכים באזורים עתירי תחבורה ציבורית, באזורי ב ו-א, בשל היותם "מושכי נסיעות" ברכב פרטי. התקן המוצע מתייחס למיקום מוסכים באזור ד ו-ג והוא נקבע בדומה לתקן הישראלי המוצע משנת 1994.

68. **מסעדה או מזנון בתחנות תדלוק** משרתות את נוסעי הרכב הפרטי המבקרים בתחנות דלק, והשהייה במסעדות אלה היא לזמן קצר. גם כאן, התקן המוצע נקבע ל"תקן הביקוש" בדומה לתקן הישראלי משנת 1994, אולם לא באזורי ב, א. באזורים אלו אם יינתן רישיון למסעדה תהיה זו ללא חניה צמודה.

69. **חניוני "חנה וסע"** – חניוני "חנה וסע" הינם מתקני חניה הממוקמים בסמיכות קרובה מאוד לתחנות הסעת המונים דבר המאפשר השארת הרכב בחניה והליכה קלה ונוחה לתחנת התחבורה הציבורית הסמוכה והמשך הנסיעה בתח"צ. לו ניתן היה להבטיח שהשימוש בחניונים אלה יהיה אך ורק עבור חונים הממשיכים בתח"צ, ניתן היה להקים חניוני חנה וסע במקומות רבים הבעיה הייתה פשוטה בהרבה. היות ואין זה כך יש להשיב על מספר שאלות והן:

(א) היכן למקם תחנות מסוג זה? האם רק בקווים הארוכים בפריפריה או גם במרכז לאותם אלו הגרים במרכז העירוני ושואפים להגיע אל מחוץ לעיר.

(ב) כיצד להבטיח שהשימוש שיעשה בתחנות אלו יהיה אכן אך ורק למטרת "חנה וסע"? לגבי שאלה א', יש להפריד בין שני סוגי **חונים**, אותם אלו המגיעים מהפריפריה העירונית והארצית כאשר שרות התח"צ במוצא איננו מאד טוב. לאלו יש לבנות תחנות "חנה-וסע" בפריפריה על מנת שישאירו את רכבם בחניונים אלו ויסעו למרכזים הגדולים בתח"צ התחרותית העומדת לרשותם. בפריפריה גם יתכן (ורצוי) מצב שבו יבנה אזור צפוף (מגורים ותעסוקה) מסביב לתחנת הסעה תחרותית אולם בהגדרה תחנה זו, תחנת הפריפריה, תשורת ברמה יחסית נמוכה של תח"צ (קווים מזינים מעטים) והשרות הטוב

והתחרותי יהיה למרכז המטרופולין ולמרכזים אחרים נוספים ב"פיזור המרוכז מיקרו" ולכן, בתחנת "חנה וסע" בפריפריה, נושאן השימוש ברכב פרטי לצורך הגעה אל אזור תחנת הרכבת פחות קריטי. השאלה היא לגבי תחנת "חנה וסע" במרכז העסקים הראשי, האם הקמתה רצויה? האם הקמתו של מגרש חניה כזה תשרת את המטרות הכלליות של פיתוח מרכז יצירת מרכזים עירוניים "ידידותיים" הקטנת זהום אוויר ומפגעים סביבתיים אחרים? התשובה כאן מורכבת יותר והסיכונים מוחשיים יותר. מוצע שבאזורים המרכזיים בעיר לא יוקמו "חניוני חנה וסע" היות והללו עשויים לשמש את החניה העסקית ולכן למשל הקמת מספר גדול של מקומות חניה באזור תחנת רכבת ארלוזורוב למטרת "חנה וסע" הינה נוגדת את "מדיניות החניה", מחד אנו מקטינים חניה למנוע מנהגים להגיע ברכב הפרטי למרכז ומאידך אנו מספקים, באמצעות החנה וסע, חניה בכמות גדולה ויחסית בזול לאותם אלו הרוצים לחנות באזור.

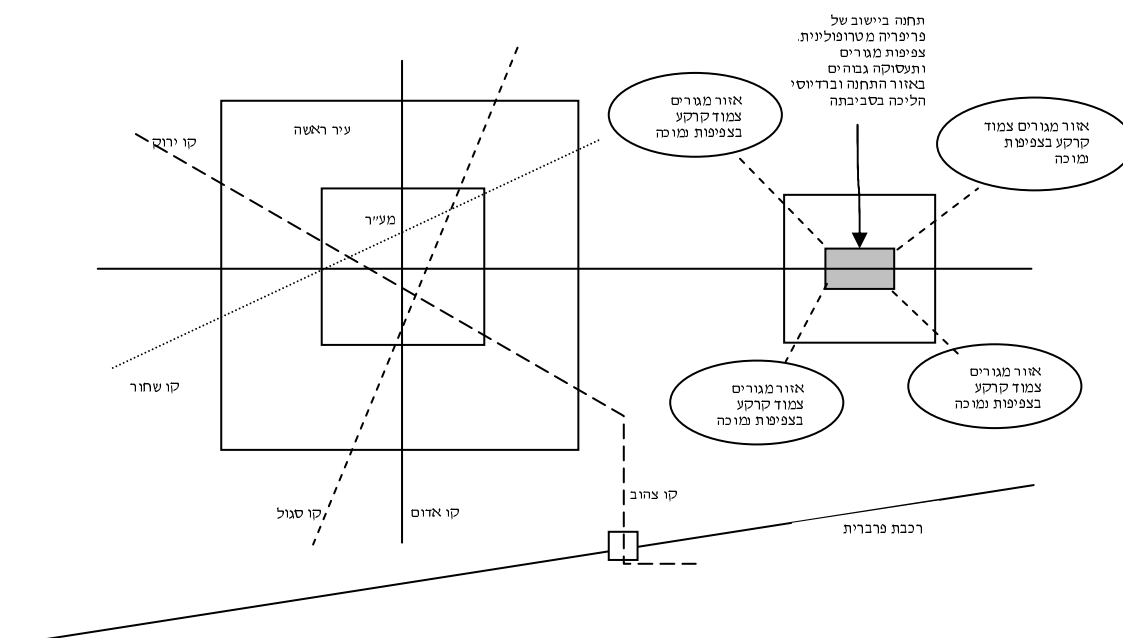
לגבי תושבי העיר המרכזית, הרי עבורם קיימת רמת שרות טובה בתח"צ תחרותית, בוודאי אל מרכזי התחבורה הגדולים, והם כמעט ואינם נזקקים לחניה במרכז. תושבי הפריפריה אותם אלו האמורים לבצע החלפת רכב בפריפריה, לגביהם יש יתרון מסוים להמשיך ברכב הפרטי עד ליעד הסופי והם יהיו אלו שימלאו את חניוני ה"חנה וסע". לסיכום התשובה לשאלות דלעיל היא :

(א) חניוני "חנה וסע" רק בפריפריה.

(ב) לא יאושרו חניוני "חנה וסע" בגלעין המטרופולין.

באופן תיאורטי ניתן היה למצוא פתרון האומר, כל היוצא מחניון "חנה וסע" בתחומי המע"ר יציג תשלום וכרטיס משולב עבור חניה ונסיעה בין עירונית. אולם, המטרה העיקרית של "תקן החניה" הינה בין השאר להקטין תנועת רכב בדרכים העירוניות והחלטה בכיוון זה לא תביא לפתרונו. אפשר לשלב בכך גם מחיר חניה גבוה לחוני "חנה וסע" אולם כל ההסדרים שאינם נובעים ממספר מקומות החניה שיאושרו להקמה, ניתנים לשינוי במשך השנים ונראה שאין זה רצוי. להלן איור המתאר סכמתית את הנושא :

איור 1: תאור מיקום אפשרי של תחנות חנה וסע במרחב המטרופולין



לוח 17: תקן חניה מוצע למתקני תחבורה ביישובי גלעין המטרופולין

א		ב		ג		ד		מיקום שימושי קרקע במרחב העירוני
חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	שימושי קרקע
1. מסעדה או מזנון בתחנת תדלוק	2 מקומות חניה "תקן" מקסימום	-	לכל 10 מ"ר שטח מסעדה "תקן" מקסימום	לכל 50 מ"ר כאשר מיקום תחנת התדלוק על ציר תנועה ראשי. במקרים אחרים שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 10 מ"ר "תקן" מקסימום	לכל 50 מ"ר כאשר מיקום תחנת התדלוק על ציר תנועה ראשי. במקרים אחרים שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 10 מ"ר "תקן" מינימום	לכל 50 מ"ר כאשר מיקום תחנת התדלוק על ציר תנועה ראשי. במקרים אחרים שיקול דעת הוועדה המקומית
2. מוסד. מפעל לשירותי תחזוקה לרכב מכל סוג	מומלץ שלא לאפשר מוסכים, אבל אם יוקמו, ראה תקן חניה מוצע לשטח ב	-	לכל 10 מ"ר שטח המבנה המיועד לעבודה ייקבעו 3 מ"ר כשטח חניה "תקן" מקסימום	לכל 10 מ"ר שטח המבנה המיועד לעבודה ייקבעו 3 מ"ר כשטח חניה "תקן" מקסימום	לכל 10 מ"ר שטח המבנה המיועד לעבודה ייקבעו 3 מ"ר כשטח חניה "תקן" מינימום	לכל 10 מ"ר שטח המבנה המיועד לעבודה ייקבעו 3 מ"ר כשטח חניה "תקן" מינימום	לכל 10 מ"ר שטח המבנה המיועד לעבודה ייקבעו 3 מ"ר כשטח חניה "תקן" מינימום	לכל 10 מ"ר שטח המבנה המיועד לעבודה ייקבעו 3 מ"ר כשטח חניה "תקן" מינימום
מומלץ לא לאפשר "רעננית" ביישובי הגלעין אזורים א-ג								"רעננית"
3. מתקן חניה ל"חניה וסעי" בסמיכות לתחנת רכבת	לא תאושר חנית רכב. לרכב נכים תאושר חניה בכל תחנת קצה או תחנת מעבר בהתאם לתקן חניה למוגבלי נידות ואישור של הוועדה המקומית	-	לא תאושר חנית רכב. לרכב נכים תאושר חניה בכל תחנת קצה או תחנת מעבר בהתאם לתקן חניה למוגבלי נידות ואישור של הוועדה המקומית	לא תאושר חנית רכב. לרכב נכים תאושר חניה בכל תחנת קצה או תחנת מעבר בהתאם לתקן חניה למוגבלי נידות ואישור של הוועדה המקומית	לא תאושר חנית רכב. לרכב נכים תאושר חניה בכל תחנת קצה או תחנת מעבר בהתאם לתקן חניה למוגבלי נידות ואישור של הוועדה המקומית	לא תאושר חנית רכב. לרכב נכים תאושר חניה בכל תחנת קצה או תחנת מעבר בהתאם לתקן חניה למוגבלי נידות ואישור של הוועדה המקומית	לא תאושר חנית רכב. לרכב נכים תאושר חניה בכל תחנת קצה או תחנת מעבר בהתאם לתקן חניה למוגבלי נידות ואישור של הוועדה המקומית	לא תאושר חנית רכב. לרכב נכים תאושר חניה בכל תחנת קצה או תחנת מעבר בהתאם לתקן חניה למוגבלי נידות ואישור של הוועדה המקומית

(1) "רעננית" הינה תחנת רענון לנהגים ברשת הכבישים הארצית. מושג זה נידון לאחרונה בוועדות ההגיוני של תמ"א 18 וככל הנראה יאושר בקרוב.

לוח 18: תקן חניה למתקני תחבורה ביישובי פריפריה מטרופולינית ויישובי פריפריה ארצית
(חישוב תקן לפי שטח רצפות)

פריפריה ארצית (בתוך יישובי פריפריה ארצית אין סיווג לאזורי משנה והתקן אחיד)		פריפריה מטרופולינית				מיקום שימושי הקרקע במרחב העירוני
		א		ב		
חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	חניה תפעולית	חניה	שימושי קרקע
לכל 50 מ"ר, כאשר מיקום תחנת התדלוק על ציר תנועה ראשי. במקרים אחרים לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 10 מ"ר "תקן מינימום"	לכל 50 מ"ר, כאשר מיקום תחנת התדלוק על ציר תנועה ראשי. במקרים אחרים לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 10 מ"ר "תקן מינימום"	לכל 50 מ"ר, כאשר מיקום תחנת התדלוק על ציר תנועה ראשי. במקרים אחרים לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 10 מ"ר "תקן מינימום"	1. מסעדה או מזנון בתחנת תדלוק
לכל 30 מ"ר שטח מבנה מקום תפעולי אחד		לכל 30 מ"ר שטח מבנה מקום תפעולי אחד		לכל 30 מ"ר שטח מבנה מקום תפעולי אחד	לכל עמדת עבודה שלשה מקומות חניה	2. מוסד (מפעל לשירותי תחזוקה לרכב מכל סוג)
	לפחות 20 מקומות חניה "תקן מינימום"		לפחות 20 מקומות חניה "תקן מינימום"		לפחות 20 מקומות חניה "תקן מינימום"	3. "רעננית" (תחנת עצירה + תחנת דלק + מסעדה ושרותים)
	מספר המקומות שיאושר לא יעלה על (רצוי לקבוע קריטריון שיתבסס על אגן ההיקוות)		מספר המקומות שיאושר לא יעלה על (רצוי לקבוע קריטריון שיתבסס על אגן ההיקוות)		מספר המקומות שיאושר לא יעלה על (רצוי לקבוע קריטריון שיתבסס על אגן ההיקוות)	4. מגרש חניה ל"חניה וסע" בסמיכות לקו רכבת ראשי לפי החלטת חברת הרכבות. מספר המקומות שיאושר לא יעלה על _____ (רצוי לקבוע סף שיתבסס על אגן ההיקוות). חנית נכים תקבע סופית לאחר סקר ותקופת ניסיון

הערה: הגדרת תקן החניה למוסד שונתה ואיננה זהה לתקן הביקוש 94 אשר קבעה לכל מטר מרובע שטח מבנה 3 מ"ר כשטח חניה ומכאן שמבנה בשטח של 500 מ"ר יהיה חייב ב- 1500 מ"ר שטח חניה, שטח המתאים לחניה של כשישים מכוניות !

71. בכל הקשור למשרדים ועסקים ושימושי הקרקע האחרים, תקן החניה ל"מוגבלי ניידות" יקבע בהתאם לתקן הביקוש ומשמעות הדבר שיערך כשלב ראשון חישוב מספר מקומות החניה הדרוש לפי "תקן הביקוש", ו-2% עד 4% ממספר זה יוקצבו לחנית "מוגבלי ניידות". בהתאם לגודל החניון, לחניון קטן 4%, לחניון גדול 2%. ולכן אם לבנין של 10,000 מ"ר שטח רצפות כולל, יוקצו כ-330 מקומות חניה לפי תקן הביקוש הישן (לפי 30 מ² למקום חניה), 2% מתוכם משמעותם שכשבעה מקומות יוקצבו ל"מוגבלי ניידות". זאת למרות שלפי תקן מוצע סופי, לבנין של 10,000 מ"ר יהיה אישור ל-40 מקומות חניה בלבד!! (10,000/250=40). מוצע לכן, שמספר מקומות החניה שיוקצה ל"מוגבלי ניידות" יהיה בנוסף למה שיהיה מותר לפי התקן. ולכן לבנין של 10,000 מ"ר יוקצו כ-47 מקומות חניה 7 מהם ל"מוגבלי ניידות". את החניה ל"מוגבלי ניידות" מן הראוי למקם באותו אזור בחניון שיקל ככל האפשר על ה"מוגבלי ניידות" בתנועתם מ- ואל כלי הרכב. החניה ל"מוגבלי ניידות" תהיה מסומנת וייעודית ולא תהיה מותרת כחניה לכלי רכב של נהגים אחרים.

72. חניה ל"מוגבלי ניידות" – תקן החניה ל"מוגבלי ניידות" צריך לכל הדעות להיות תקן ביקוש. כלומר לצאת מההנחה שהתקן הכללי נקבע לפי הביקוש האמיתי ולהיגזר ממנו. תקן החניה ל"מוגבלי ניידות" נקבע לכל שימושי הקרקע אולם לא למגורים. במגורים ההנחה היא שנכה לא יגור בבית שאין בו חניה ואין בו סידורים טכניים מתאימים והתקנת הסידורים המתאימים תלויה בהוראות ותקני הבניה ולא בתקני החניה. נשאלת השאלה כיצד להתייחס למקרה שבו אדם יכנס לקטגוריה של מוגבל ניידות במהלך חייו. ההנחה היא שמסמך זה המדבר על תקנים לבניה חדשה איננו יכול להתייחס למקרים אלו.

73. תקן חניה למוגבלי ניידות המוצע כאן שונה באופן משמעותי מתקן החניה מההצעה המוצגת במסמך תקן ישראל – ת"י 1918 חלק 2, נובמבר 2001 פסקה 2.7.2 (ראה נספח ט'). במסמך הנ"ל החניה הינה פונקציה של תקן החניה המאושר ("תקן הביקוש") ולא של התקן המאושר. ולכן, בהצעה המוצגת במסמך זה מספר מקומות החניה שיאושר בפועל למוגבלי ניידות גבוה יותר מאשר בתקן הנ"ל. ראה מסמך "דברי הסבר".

כיום (דצמבר 2004) אין עדין הסדרי נסיעה בתחבורה ציבורית למוגבלי ניידות. והיה אם יהיו, ניתן יהיה לדון שוב בהסדרי חניה למוגבלי ניידות וזאת תוך הגדרה חדשה ואחרת של אזורי א ב ג והתאמתם למוגבלי ניידות.

תקן חניה למטענים מסוכנים

74. בתחומי היישובים מתעורר צורך למתקני חניה למטענים מסוכנים. המדובר במשאיות העוצרות בשטח בנוי לחניית לילה של נהגן. נושא זה לא יקבל התייחסות במסגרת הצעת תקן זו. מוצע לכלול זאת במסגרת תוכניות בנין עיר של הערים השונות ולחייב הקמת מתקן חניה למטען מסוכן בכל עיר גדולה. נושא זה איננו שייך לחוקי הבניה וכנראה שצריך לשייכו ל"רישוי עסקים". מכל מקום הצעת תקן זו איננה כוללת תקן חניה למטענים מסוכנים, ומן הראוי לטפל בכך בנפרד.

II. מדיניות החניה והתייחסות לשלבי הביניים עד להקמת קו במערכת

הסעת המונים (מתע"נ) (נושא זה לא סוכם עדיין בדיוני וועדת המשנה עקב

התנגדות משרד הפנים, מחוז תל אביב . להלן עמדת משרד התחבורה)

75. בהתאם למדיניות הפיתוח של התחבורה בישראל סוכם שבאזורים מטרופוליניים בישראל יש הכרח בהפעלת תחבורה ציבורית תחרותית (הסעת המונים, להגדרה ראה נספח א') ובבדיקות שונות שנערכו התברר שקיים פוטנציאל ויש הצדקה כלכלית לכך. סביר להניח שתוך מספר שנים תתחיל לפעול מערכת כזו¹. הפוטנציאל קיים, שירות הסעת המונים תחרותי קיים רק באופן חלקי. נשאלת השאלה: האם לחכות עד לפיתוחן והפעלתן של המערכות על מנת להקטין את היצע החניה, או להגדיר כבר עכשיו את הכללים להשתנות תקני החניה.

76. אין כמעט ויכוח על כך שיש לרסן את הביקוש לשימוש ברכב פרטי. אחת הצורות לכך הינה ריסון החניה, אולם הדעה הרווחת היא שאין לעשות זאת ללא מערכת הסעת המונים תחרותית. חלק מבעלי הדעה בנושא מצדד בהכנסתו לתוקף של תקן חניה חדש ומצמצם רק לאחר הפעלת מערכת הסעת המונים. אחרים טוענים שמן הראוי לבצע זאת כבר היום, להודיע על הכוונות להגדיר כללים ולהתחיל בביצוע והפעלה בשלבים. זאת היות ומשך הזמן עד להקמת והפעלת מערכת הסעת המונים הינו ארוך ובתקופה זו יכולות להיווצר עובדות בתחומי הבנייה והחניה שיכשילו את התכנון היעיל ואת ההפעלה היעילה של מערכת הסעת המונים. **מסמך זה מצדד בדעה השנייה, קרי, הפעלה מיידית ובשלבים.**

77. לאור האמור לעיל, מוצע תהליך אשר, מחד, לא יקטין את היצע החניה בשלב הנוכחי, השלב שבו אין בפועל מערכת הסעת המונים תחרותית, ומאידך, ידאג לכך שהיצע החניה יוקטן בד בבד עם התקדמות הביצוע של המערכת.

78. בהתאם ל"מדיניות החניה לישראל" צריך להפעיל את התקן החדש המוצע בצורה הבאה:

א. **בשלב ראשון, לסמן את עדיפויות הפיתוח של מערכות הסעת המונים (כולל התייחסות לרכבת פרוברים), למשל, בתל-אביב, ציר פתח תקוה-בת ים וכל סובב האיילון.**

ב. **בשלב שני, לקבוע רדיוס השפעה מסביב לתחנות הסעת המונים² ולחשב אזורים פוטנציאליים להגדלת אחוזי בנייה. באזורים אלו להתיר מיד את בניית הבניינים באחוז הבנייה הגבוה בהמלצה של חניה לפי התקן החדש. לחילופין, ניתן לקבוע אחוזי בנייה נוספים מותנים בהתקדמות מערכת הסעת המונים!**

79. היזם יציג, בשלב הגשת התוכניות ולפני אישור תוכניות הבניה, את השיטה שבה יוסבו מקומות החניה העודפים מעל התקן המוצע, לשימושים אחרים, לאחר שמערכת הסעת המונים תופעל באזור. לפי המוצע, משרד התחבורה, ובמקרים ובמקומות מסוימים בשיתוף עם יו"ר הוועדה המחוזית, יהיו הגוף שיחליט מתי ניתן לקבוע שמערכת הסעת המונים פועלת. בנוסף, מוצע שהמדיניות תשתנה בהדרגה. היום, כאשר קיים רק תכנון מוקדם ועדיין אין החלטה מחייבת, היזם יספק מקומות חניה עד לרמת התקן שנקבע (1: 50). בעתיד למשל, כאשר תתקבל החלטה על הקמת מערכת הסעת המונים, יסומנו התחנות ויסוכם תהליך המכרז להקמה, כולל חתימת חוזה וסיכום מו"מ כספי עם הזוכה, תחול באופן אוטומטי הפחתה

¹ בתחילת שנת 2002 מועד עדכון מסמך זה הופץ מכרז רכבת קלה לירושלים וכן PQ לרכבת קלה תל-אביב ומערכת BRT- לחיפה נמצא אף הוא בשלבי הכנה.

² ההנחה בשלב זה היא ששיטת רדיוסי ההשפעה תועדף עקב פשטותה, ומכאן שהוגדרו אזורים א, ב, ג, ד בפסקה 6.

נוספת של התקן וירד מספר המקומות שמותר לבנות/להקים/לספק באותו אזור¹ (ראה לוח II-1 בהמשך).
ראה פסקה 80 לנושא "הסבת חניה".

הסבת חניה לשימוש עיקרי

80. מבנים חדשים לשימושי תעסוקה יקבלו היתר למקומות חניה לפי סטטוס מערכת הסעת המונים **במצב הנוכחי שבו אין הסעת המונים**, כלומר לפי 50:1. נשאלת השאלה מה קורה לחניה זו כאשר, למשל, המערכת הגיעה לשלב של "הזמנת ציוד נייד" (שלב ו' בלוח 19), באופן עקרוני תהיה חובת הפחתה של תקן החניה בכל שלב. בשלב ה', כלומר לאחר גמר וסיכום המכרז ולאחריו חתימת הסכם כספי ותחילת עבודה בשטח, תקן החניה לכל בניין משרדים חדש באזור א יהיה 125:1. בנוסף, תהיה חובת הסבה של החניה הקיימת בבניין שהוקם (אם) לפי תקן מקסימום של 50:1 לתקן חניה של 125:1 כלומר, הפיכת מקומות חניה ל"שטח עיקרי", אולם, חובת ההסבה תדחה עד ליום שבו התקן לבניין חדש יהיה 250:1 כלומר, ליום שבו גמר 100% של העבודות ההנדסיות הקשורות בהסעת ההמונים (שלב ז'). לאור זאת מוצע, כי: **"היזם יכין מראש, בתהליך הגשת תוכניות המבנה ומבנה החניה, תוכנית הסבת מבנה החניה בשלבים, כך שיתאים לתקן המקסימלי החדש, ויפקיד ערבויות דרושות לביצוע², זאת כמובן אך ורק אם מספר מקומות החניה חורג מתקן החניה המקסימלי המתאים לאזור הנדון. לפרטים נוספים הנדרשים בשלב הגשת התוכניות ראה נספח יב'.**

כל מגבלות החניה לפי אזורים עתירי תח"צ וכו', אינם חלים על מגורים אלא על רק על שימושי קרקע לתעסוקה. בנוסף, היות ותקן החניה למגורים איננו תלוי כלל בקיום או אי קיום קווי הסעת המונים יכנס תקן המגורים לתוקף, מייד.

הקשר שבין התקדמות הביצוע של מערכת הסעת המונים (מתע"נ) לתקן החניה

81. בפסקאות הבאות מובאת הצעה להגדרת שלבי הביניים של מערכת הסעת המונים (הצעה זו נבחרה לאחר שנידונו מספר חלופות אפשריות) החלופה המומלצת הינה החלופה הראשונה- חלופת הביצוע בפועל, **וזו גם החלופה שנבחרה בדיונים עם וועדת היגוי למחוזות תל-אביב והמרכז, משרד הפנים.**

82. לוח 19 המתבסס על שלבי ביצוע, כפי שהוגדרו ע"י מהנדסים שעיסוקם בהקמת מערכות מסוג זה. כאמור, מוצע שהגדרת הסעת המונים תהיה כפי שמוצג בנספח א' והשלבים ייקבעו בפועל ע"י משרד התחבורה, ובמקרים ובמקומות מסוימים בשיתוף עם יו"ר הוועדה המחוזית.

¹ כולל גם מתקנים מכנים לחניה.

² נושא זה מחייב ליבון משפטי.

לוח 19: הצעה לשינוי תקן חניה לתעסוקה בשלבים, בהתאם להתקדמות הביצוע בפועל של מערכת הסעת המונים

חלופה III – "חלופת שלבי המכרז והביצוע בשטח" (כל התקנים תקני מקסימום)

שינוי תקן לאזורי א, ב במקומות שבהם התקן תלוי בפיתוח הסעת המונים

שלב	סטטוס מערכות הסעת המונים	תקן מוצע כ"תקן מקסימום"	תקן החניה לשלב בהנחה שתקן סופי 1: 250 (מטרים רבועים למקום חניה אחד) אזור א	תקן החניה לשלב בהנחה שתקן סופי 1: 125 (מטרים רבועים למקום חניה אחד) אזור ב	הערות
א	מצב נוכחי	תקן ביקוש קיים בתוספת 5% מההפרש	50	50	בשלב זה נמצאת המערכת בשלושים השנה האחרונות בווריאציות קטנות.
ב	הוצאת "קריאה למעוניינים" (RFQ) Pre-qualification	ללא שינוי, כמו שלב א'	50	50	שלב זה הינו ההכרזה של המדינה על רצינותה והוא מחייב השקעה של כ-500,000 דולר ע"י כל משתתף במכרז. בסוף שלב זה נבחרות 5-6 חברות להגשת הצעה מפורטת.
ג	הוצאת "קריאה למכרז" (RFP)	ללא שינוי	50	50	בשלב זה הגוף הציבורי מגיש לחברות שנבחרו מסמך מפורט עם כל התנאים למכרז, הכולל פירוט של החומר שיש להגישו, כולל טיוטת חוזה ושלבי האישורים בהמשך.
ד	הגשת הצעות ע"י החברות שעברו את ה-PQ	ללא שינוי	50	50	בשלב זה הוציאה כל חברה כ-1.0 מיליון דולר להכנת המסמכים.
ה	קבלת החלטה על חברה זוכה, חתימת חוזה עם חברה זוכה (Financial Closure) והשלמת מו"מ כספי עם גורמי מימון ותחילת ביצוע, קביעת השלב ע"י משרד התחבורה, באישור יו"ר הוועדה המחוזית	תקן מוקטן. תקן קיים בתוספת 40% מההפרש	125	75	בשלב זה הוציאה כל חברה כ-5-10 מיליון דולר להכנת מסמכים נוספים ולניתוחים פיננסיים. בשלב זה גם אמורה להתחיל ההסבה של מקומות חניה מתקן של 1: 125 ל-1: 50.
ו	עם גמר 50% מביצוע העבודות ההנדסיות והזמנת הצידוד הנייד, קביעה של משרד התחבורה, באישור יו"ר הוועדה המחוזית	תקן מוקטן. תקן קיים בתוספת 50% מההפרש	145	100	
ז	100% ביצוע של עבודות הנדסיות ותחילת ניסיונות הרצה ותהליכי קבלה, אחוז הביצוע לפי קביעת משרד התחבורה, באישור יו"ר הוועדה המחוזית	תקן סופי	250	125	תהליך זה מתחיל בד"כ כשנה לפני סיום הקו. בשלב זה השקיעו כבר כ-80 מיליון דולר לקו"מ!!

(1) תקן קיים 40 מ"ר למקום חניה אחד, תקן עתידי מקסימלי 250 מ"ר למקום חניה אחד. ההפרש = 210 מ"ר.

הערות:

- (1) שלב ו' מוערך כשלב שהינו בערך 4 שנים לסיום והפעלה, ולכן תקן החניה הינו עדיין רק כ-60% מהתקן הסופי.
- (2) שלב ז' מוערך כשנה לפני הפעלה מסחרית.
- (3) למעשה תקן החניה יופחת רק החל משלב ה' אולם למען הבהירות נרשמו בטבלה זו גם השלבים המוקדמים יותר.

83. שלבים אלו הינם שלבים מעשיים, המשלבים יחד אלמנטים סטטוטוריים עם אלמנטים חוקיים הקשורים למתן הזיכיון ולביצוע העבודות האזרחיות. הזמנת ציוד נייד וההפעלה הניסיונית שתימשך כשנה.

הקשר שבין טכנולוגית הסעת ההמונים (מתע"ן) ושלביות הפעלת התקן!

84 מערכת הסעת המונים יכולה להיות מערכת מורכבת ויקרה (כגון רכבת תחתית המחייבת מאמץ הנדסי וכספי משמעותי ומשך זמן הקמה ארוך, מערכת המסוגלת להסיע מספר רב של נוסעים בשעה ברמת שירות גבוהה, או, מערכות אחרות שנועדו להסעת מספר נמוך יותר של נוסעים, כגון: נתיבים בלעדים לאוטובוסים, Busway Transit. מערכות אלו משך הקמתן קצר בהרבה ואף אינן מחייבות תכנון סטטוטורי ארוך, אם בכלל. לכן, אם בתחום עירוני מסוים יוחלט על מערכת הסעת המונים מסוג זה, יש להתייחס לשלבויות הפעלת התקן בהתאם למשך זמן ההקמה הצפוי ומוצע.

שלב תקן

1. אישור עקרוני של השיטה המוצעת
 2. אישור תקציבי מסודר (סעיף תקציב)
 3. גמר עבודות הנדסיות
 4. הפעלה
- נכחי
תקן סופי
תקן סופי
תקן סופי

הסיבה לקיצור הזמנים נובעת בעיקרה מכך שמשך זמן ההקמה של מערכת מסוג "נתיבים בלעדיים לאוטובוסים איננו ארוך יותר מהזמן הדרוש להקמת המבנה הנדון ולכן, כאשר בשלב אישור תוכניות בניה מאשרים תוכנית לבניה למבנה ספציפי, תקן החניה יהיה התקן הסופי, בתנאי שנבחר קבלן ונחתם חוזה..

שלבי הביניים להפעלת תקן חניה מוקטן והגדלת אחוזי בנייה באזורים הסמוכים

לרכבת פרברים

85 כאשר רכבת פרברים עונה להגדרות של הסעת המונים ומכאן שהאזור הסמוך לתחנה מוגדר כאזור עתיר תחבורה ציבורית (ראה פרק הגדרות), מוצע להגדיר שלבי ביניים בהפעלת תקן החניה המצומצם, כדלקמן: שלב מיידי של 125 מ"ר למקום חניה באזור תחנות העונות לקריטריון והממוקמות בגלעין המטרופולין, שלב סופי- 250 מ"ר למקום חניה. השלב הסופי יהיה אותו השלב שבו בנוסף לרכבת הפרברים יפעל קו של מערכת הסעת המונים, העונה לקריטריון של הסעת המונים, ראה נספח א'.

לוח 20: הצעה לשינוי תקן חניה בשלבים, בהתאם להתקדמות הביצוע של מערכת הסעת המונים

(מתע"ן), באזורי א, ב מסיב לתחנות רכבת פרברים ביישובי גלעין המטרופולין

תקן מוצע כ"תקן מקסימום" אזור א	תקן מוצע כ"תקן מקסימום" אזור ב	סטטוס מערכות הסעת המונים
100-125 ¹	50	מצב נוכחי
150	75	קבלת החלטה על חברה זוכה, חתימת חוזה עם חברה זוכה (Financial Closure) והשלמת מו"מ כספי עם גורמי מימון ותחילת ביצוע, קביעת השלב ע"י משרד התחבורה, באישור יו"ר הוועדה המחוזית
200	100	עם גמר 50% מביצוע העבודות ההנדסיות והזמנת הציוד הנייד, קביעת של משרד התחבורה, באישור יו"ר הוועדה המחוזית
250	125	100% ביצוע של עבודות הנדסיות ותחילת ניסיונות הרצה ותהליכי קבלה, אחוז הביצוע לפי קביעת משרד התחבורה, באישור יו"ר הוועדה המחוזית

(1) בהתאם להצעת עיריית ת"א, הציעה לשכת התכנון המחוזית למחוז ת"א תקן של 80:1 מ"ר במקום 100÷125 וזאת עד לגמר עבודות בציר הסעת המונים.

באזורי התחנות של הרכבות הפרבריות

84. למעשה, כל תחום רצועת החוף של ישראל מכוסה בתוכניות להקמה והפעלה של רכבות פרבריות, רכבות הפועלות במהירות גבוהה ובתדירות יחסית גבוהה, וכל התוכניות הקיימות מציגות שרות של לפחות רכבת לשעה בקו.

85. מדיניות התחבורה מעודדת ותומכת בפיתוח מסועף של קווי רכבת ותח"צ בכל תחומי ישראל ומציעה בנייה צפופה בסמוך לקווים אלו, על מנת לעודד את פיתוחם, שמירה על שטחים פתוחים והגדלת נגישות האוכלוסייה למרכזי התעסוקה בתנאי הגודש הצפויים בדרכים. במקביל, מדיניות התחבורה מציעה חיזוק המטרופולינים ומניעת התפתחות פרברית מסועפת.

86. לאור זאת הוכנס הלוח בהמשך, לוח 21 המציג תקן חניה מחמיר פחות באזורי תחנות פרבריות שאינן הסעת המונים לפי הקריטריונים המקובלים, בהתאם לאחוזי בנייה מותרים ומציג גבולות של אחוזי בנייה. ההנחה היא שיוממים יגיעו לתחנות אלו באמצעות תח"צ או "נשק וסע" [והנחה זו צריכה להיות נידונה]. מכל מקום תקן חניה זה איננו מתייחס למתקנים של "חנה וסע". ראה פסקה 69.

לוח 21: תקן חניה כפונקציה של מרחק מתחנת רכבת פרברית ואחוזי בנייה מותרים

בפריפריה מטרופולינית ופריפריה ארצית, בהתאם לרמת השירות של הפרברים

אחוזי בנייה מותרים (שטח עיקרי) (באחוזים)					מרחק ¹ מתחנת	רמת השירות של התחבורה הצבורית בתחנה
+300	$300 \div 250$	$250 \div 200$	$200 \div 120$	$120 \div 80$	רכבת פרברית (מ')	
1:125	1:125	1:125	1:125	1:125	0-350	רמת שירות ברמה של
1:125	1:125	1:125	1:125	1:125	350-650	מערכת הסעת
-	-	-	1:50	1:50	+650	המונים
-	1:125	1:125	1:80	1:80	0-350	רמת שירות של
-	-	1:125	1:80	1:80	350-650	לפחות רכבת
-	-	1:50	1:50	1:50	+650	אחת לכיוון בשעת שיא
-	-	1:50	1:50	1:50	0-350	רמת שירות של
-	-	-	1:50	1:50	350-650	פחות מרכבת
-	-	-	1:50	1:50	+650	אחת לשעה לכיוון בשעת שיא

¹ מרחק אווירי נמדד ממרכז הרציף.

טבלת החפיפה לשימושי קרקע מעורבים

87. באותם האזורים שבהם תקן החניה הינו "תקן מינימום", באזורי ג ואזורי ד, להלן טבלת חפיפה בין מקומות החניה המאפשרת הקמת פחות מקומות חניה תוך ניצול מקומות חניה שהוקמו למטרות אחרות, לדוגמא: אולמות הבידור חייבים ב-100% חניה במגרש או במתקן חניה בשעות הלילה, אבל רק 10% ממספר זה בשעות הבוקר, ולכן ניתן לנצל חניה שהוקמה למוסדות חינוך עבור חניית בידור.

לוח 22: טבלת החפיפה לשימושי קרקע מעורבים

הדרישות למקומות חניה לרכב פרטי לפי חלקי היממה באחוזים			שימושי קרקע
ערב ולילה 18:00-22:00	אחרי הצהריים 13:00-18:00	לפני הצהריים עד 13:00	
100	100	100	מגורים
10	100	80	חנויות מסחר, מרכזי קניות ובילוי
40	80	100	משרדים (עורכי דין והי-טק)
100	35	10	אולמות בידור ושמחות, קולנוע, תיאטרון
10	100	100	אולמות כינוסים
100	50	10	מסעדות ובתי קפה
100	80	50	בתי מלון
10	50	100	מוסדות חינוך
100	50	10	בית תרבות, מרכז קהילתי
50	100	100	מוסדות בריאות
30	70	100	תעשייה ומלאכה
100	100	30	ספורט

הטבלה מתבססת על טבלאות החפיפה המוגדרות בתקן הישראלי משנת 1983 ובהצעה לתקן משנת 1994.

הערה: אין חפיפה באזורי א ו-ב היות והתקן המוצע הינו הרבה פחות מהביקוש !!

88. הגדרת אזור ההשפעה כתלות בטופוגרפיה – שיטת הגדרת גודל האזורים (אזורי א, ב, ג) מבוססת, בין השאר, על מרחקי הליכה סבירים כפי שנמדדו בארץ ובעולם. הסיכום היה שמרחק של עד 350 מטר הינו מרחק הליכה סביר שאיננו נחשב למטרד ע"י רוב האוכלוסייה, צעירים כמבוגרים. אולם, באזורים בהם הטופוגרפיה קשה (שטח הררי) סביר לקבוע מרחק הליכה קצר יותר המוגדר "כמרחק הסביר". צוות תוכנית אב לתחבורה לחיפה, מקום שבו התעוררה הבעיה, מציע:

- רדיוס ההשפעה (המרחק הסביר) בשום מקרה לא יפחת מ-200 מטר.
- הפחתה תבוצע רק אם השיפוע הממוצע עולה על 5% לכל אורך הטווח, כלומר, הפרשי גובה של כ-17.5 מטר מהיציאה מהתחנה ועד לכניסה לבנין היעד.
- במקרה כזה ההפחתה תהיה של 50 מטר ברדיוס אזור ההשפעה לכל 3% שיפוע.

הגדרת מערכת "הסעת המונים" (מתע"נ) לצורך קביעת תקן החניה

"הסעת המונים" או מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים (מתע"נ) הינה הגדרה לתחבורה ציבורית תחרותית המסוגלת להסיע מספר גדול של נוסעים ממוצא ליעד במהירות גבוהה ובזמן נסיעה תחרותי לרכב הפרטי הפועל במקביל. ככזו היא מסוגלת למשוך נוסעים מהרכב הפרטי ולייצר נסיעות חדשות. "הסעת המונים" מורכבת מזכויות דרך שבהן יש עדיפות בזמן ובמרחב לטכנולוגיית ההסעה ולנקודות המפגש עם קווי הסעה אחרים ועם השטח המשותף.

במונחים המקובלים מדובר על הטכנולוגיות הבאות:

- רכבת תחתית – "Heavy Rail" או "Rail Rapid Transit".
- רכבת קלה בזכות דרך בלעדית – "LRT Metro" או "Light Rail Transit".
- אוטובוסים¹ בנתיבים בלעדיים – "Busway Transit".

ובמקרים מיוחדים:

- רכבת פרברים² – Suburban Rail or Commuter Rail.
- כאשר הטכנולוגיה לרכבת פרברים יכולה להיות זהה לזו של רכבות בינעירוניות או לזו של רכבת תחתית.

קו תחבורה ציבורית – הינו שירות תחבורה ציבורית הפועל ברישיון בין תחנות קצה ובמסלול קבוע ותחנות קבועות, באופן סדיר במשך שעות היום ובתדירויות שהוכתבו מראש. קו זה יכול להיות מתופעל באמצעות טכנולוגיית הסעה שונות, החל ממונית שירות וכלה ברכבת תחתית.

ציר הסעת המונים – ציר במערכת הסעה ציבורית אשר מתקיימים לגביו כל התנאים המפורטים להלן:

- עובר בו לפחות קו אחד של רכבת פרברים, או רכבת תחתית, או רכבת קלה בזכות דרך בלעדית או שהוא כולל נתיבים בלעדיים לאוטובוסים (Busway transit);
- הוא עובר באזור המע"ר ולפחות אחד מקצותיו הינו מחוץ למע"ר;
- אמצעי התחבורה הציבורית העוברים בו הם בעלי עדיפות משמעותית בזמן ובמרחב בהשוואה לאמצעי תחבורה אחרים, לרבות הרכב הפרטי; והם פועלים בתדירות גבוהה ובמהירות מסחרית תחרותית;
- מאפייניו בהתאם לטבלה המצורפת³.

¹ בין המקורות הספרותיים המגדירים מערכת הסעת המונים נראה שהמכשול העיקרי העומד בפני הגדרת אוטובוסים ונתיבים בלעדיים (Busway Transit) כ"הסעת המונים" הינו התדמית הנמוכה שלהם בעיני הציבור.

² תחנה של רכבת פרברים איננה מוגדרת כתחנת "הסעת המונים" אלא אם כן מספר הנוסעים ביום בתחנות גבוה מ-20,000 ליום. מספר הקווים הגדול המתרכז בתחנות גורם לרכבת לקבל ציון גבוה במבחני הנגישות לתח"צ ולכן בשימושי הקרקע הסמוכים לתחנות העונות לקריטריון: מזינות או מוזנות ע"י רכבת תחתית או רכבת קלה בזכות דרך בלעדית, יוגדרו תקני חניה מצומצמים יותר ויועלו אחוזי הבנייה.

³ בוורסיה שהוצעה ע"י לשכת התכנון המחוזית בתל-אביב, הוצע שלא לכלול קריטריון מספר הנוסעים המינימלי ולאחר דיונים במשרד התחבורה הוחלט אכן להוציא קריטריון זה.

לוח א'-1: קריטריונים להגדרת קו מתע"נ מערכת "הסעת המונים"¹ או

"מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים"

מאפיינים טכניים	Busway Transit	מערכות מסילתיות עילית או תחתית ⁽¹⁾	רכבת פרברים
1. אורך קו מינימלי בעל עדיפות	6 ק"מ	6 ק"מ	20 ק"מ
2. מהירות מסחרית	22-25 קמ"ש	32-35 קמ"ש	50 קמ"ש
3. תדירות מינימלית בשעת שיא	כל 40-60 שניות בציר לכיוון	כל 3-4 דקות ⁽³⁾ בקו לכיוון	10 רכבות לשעה לפחות בתחנה בכל הקווים יחד ולכל הכיוונים

(1) Heavy Rail, Rapid Transit, LRT – Metro.

(2) מהירות מסחרית – מהירות ממוצעת כולל עצירות להעלאת והורדת נוסעים.

(3) אפשרות להגדלת תדירות עד 90 שניות בין רכבות.

תקן חניה 1983

מקור: ירחון "תנועה ותחבורה" יולי 1994

תקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות-חניה) התשמ"ג-1983

1. במרחב תכנון מקומי, שאין בו תכנית מתאר מקומית בדבר התקנת מקומות-חניה, יחולו הוראות תקנות אלה והתקן למקומות החניה כמפורט בתוספת (להלן – התקן) כל עוד לא נקבעה תכנית מתאר כאמור.
2. מוסד תכנון רשאי לאשר תקן למקומות חניה במסגרת תכנית מתאר מקומית, שפרטיה שונים מהוראות התקן, אם ראה לעשות כן מטעמים של צרכים מקומיים, שיפורטו בהנמקה שתצורף לתכנית.
3. תכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת תכלול הוראה הקובעת אם חל על התכנית התקן לפי תקנה 1 או תכנית אחרת למקומות חניה לפי תקנה 2.
4. ועדה מקומית, באישור ועדה מחוזית, רשאית: -
 - (1) לאשר לגבי אתר בניה מסוים סטייה מהוראות התקן, אם תנאים מקומיים, פיזיים ותפעוליים, מחייבים זאת;
 - (2) לקבוע, כי הוראות התקן יבוצעו בשלבים.
5. מותר להורות בתכנית מפורטת או בתכנית מתאר מקומית, כי שטח המיועד לחניון ציבורי כמשמעותו בתוספת, הדרוש, לדעת מוסד התכנון, לאותה תכנית, יועמד לרשות הציבור על פי הסדרים שייקבעו, או יוקנה לרשות המקומית שבתחומה נמצאים המקרקעין ויירשם על שמה בפנקסי המקרקעין כמכר ללא תמורה, ובלבד שתירשם בספרי המקרקעין הערת אזהרה, שלפיה מקרקעין אלה ישמשו לאותה מטרה בלבד. שונה יעוד המקרקעין בתכנית כאמור, יחול סעיף 196 לחוק בשינויים המחוייבים.
6. תקנות אלה אינן באות לגרוע מהוראות בדבר מקומות חניה בתכניות, שהן בתוקף ביום תחילתן של תקנות אלה.
7. תקנות אלה אינן באות לגרוע מהוראות תקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאים ואגרות), התש"ל-1970.¹
8. תחילתן של תקנות אלה שנתיים מיום פרסומן.

¹ ק"ת התש"ל, עמ' 1841: התשמ"ג, עמ' 834. קובץ התקנות 4513, י"ד באב התשמ"ג, 1983.24.7.

חלק א': תקן מקומות חניה – הוראות כלליות

1. בתוספת זו -

"מקום חניה" – שטח המיועד לחניית כלי רכב אחד, הכולל הן את שטח משבצת החניה והן את שטח התמרון לכניסה ויציאה, כפי שנקבע בתכנית המציגה את סידור מקומות החניה, ובהעדר תכנית כאמור – שטח של 25 מ"ר לרכב פרטי, 60 מ"ר למשאית ו- 100 מ"ר לאוטובוס;

"חניון" – מגרש או בנין המיועד כולו, או חלקו, לחניית כלי-רכב;

"חניון ציבורי" – חניון המיועד לשימוש הציבור ואשר מקומות החניה שבו אינם מוצמדים למשתמשים מסוימים;

"מקום לחניה תפעולית" – מקום חניה לפריקה או לטעינה, להעלאת נוסעים או להורדתם או לרכב שירותים או הצלה, לצרכי השימוש בנכס או תפעולו;

"שטח שימוש קרקע" - שטח במטרים רבועים (מ"ר) המיועד לשימוש קרקע מסוים, כפי שהוא מחושב לצורך מתן היתר בניה, אלא אם נאמר אחרת בתוספת זו.

2. (א) היתר בניה יחייב להתקין באתר הבניה, או בסמוך לו, מספר מקומות חניה כמפורט בתוספת זו.

(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), רשאית הוועדה המקומית לפטור מן החובה להתקין מקומות חניה לפי התקן, כולם או מקצתם, משיקולים שבתכנון, סביבה או תחבורה ולחייב מבקש היתר בניה להתקנים במקום שמחוץ לנכס, או להשתתף בהתקנתם בחניון ציבורי, המוקם על פי תכנית מאושרת, שלביצועה הוקמה קרן למימון החניון האמור, הכל בהתאם להוראות התכנית המגדירות את מספר מקומות החניה ומועדי הביצוע, ובלבד שמרחק ההליכה בין הנכס לבין החניה לא יעלה על המפורט להלן:

גודל הרשות המקומית	אזור מגורים לרבות בתי הארחה	אזורים אחרים
רשות גדולה	100 מטרים	250 מטרים
רשות בינונית	100 מטרים	200 מטרים
רשות קטנה	100 מטרים	100 מטרים

"רשות גדולה" – ירושלים, תל אביב וחיפה;

"רשות בינונית" – אשקלון, באר שבע, בני ברק, בת ים, גבעתיים, הרצליה, חולון, נתניה, פתח תקוה, ראשון לציון, רחובות, רמת גן;

"רשות קטנה" – כל שאר הרשויות המקומיות.

(ג) ועדה מחוזית לא תאשר תכנית כאמור המתייחסת לבניית מקומות חניה בחניון ציבורי, אלא אם כן שוכנעה כי הוקמה קרן למימון חניון ציבורי האמור.

(ד) הוראות סעיף קטן (ב) לא יחולו על חניה תפעולית.

(ה) הגבלת מרחק ההליכה כאמור בסעיף קטן (א), לא תחול בתכנית מפורטת, הכוללת חניון משותף למספר נכסים.

3. הקמת חניון ציבורי תיעשה על פי תכנית מאושרת.
4. (א) חניון, אשר מספר מקומות החניה שבו, כמתחייב מהתקן לשימוש שאינו למגורים, עולה על 40, רשאית הוועדה המקומית ליעדו, כולו או מקצתו, לחניון ציבורי.
- (ב) חניון ציבורי יכול שיהיה כולו או מקצתו בבעלות פרטית ויכול שיהיה כולו או מקצתו בבעלות ציבורית.
- (ג) את סדרי החניה בחניון ציבורי תקבע הרשות המקומית.
5. בנין, שהותרו בו שימושים שונים והחניון לשימושים אלה משותף, רשאית הוועדה המקומית להקל בדרישות החניה המצטברות ולקבוע, כי חישוב מספר מקומות החניה ייעשה בהתאם להצטברות המרבית של מקומות החניה בעת ובעונה אחת, לפי חלקי היממה, כאשר אחוז הדרישה בכל חלק יחושב על פי הטבלה שלהלן ובכפוף לתנאים אלה:
- (1) החניון יהיה ציבורי ולא יוצמד לשימוש מסוים;
- (2) חניה למגורים, שתוצמד ליחידות הדיור לא תיכלל במסגרת החישובים המצטברים;
- (3) מרחק ההליכה המרבי ממקום החניה הרחוק ביותר ועד לכניסה לבנין, לא יעלה על 250 מטרים.

שימוש הקרקע			הדרישה למקומות חניה לפי חלקי היממה באחוזים
			לפני הצהריים
			אחרי הצהריים
			ערב ולילה
מגורים (כאשר החניה לא צמודה ליחידות הדיור)			40%
חנויות, מסחר			80%
משרדים			100%
אולמות, בידור			10%
מסעדות ובתי קפה באזורי בידור			50%
מסעדות ובתי קפה באזורי עסקים			100%
בתי מלון			50%
חינוך ומוסדות קהילתיים			100%
בריאות			80%
תעשייה ומלאכה			100%
ספורט			30%

6. בעת חישוב מספר מקומות חניה הנדרשים לפי התוספת, יעוגל כל חלק של מקום חניה כלפי מעלה ליחידה השלמה הקרובה של מקום חניה; דרישות החניה התפעולית, כמפורט בתוספת זו, באות בנוסף למקומות החניה לרכב נוסעים פרטי, הדרושים לחניה בלתי תפעולית.
7. לגבי שימושים בקרקע, שאינם כלולים בתוספת זו, תקבע הוועדה המקומית את מספר מקומות החניה הנדרשים.

1. מגורים

מקום חניה אחד לרכב פרטי	שימוש הקרקע
לכל דירה	1.1 לדירה עד 120 מ"ר
	1.2 לדירה מעל 120 מ"ר בבית שיש בו יותר מדירה אחת
לכל 3/4 דירה	1.3 לבית בן דירה אחת, מעל 120 מ"ר
לכל 1/2 דירה	1.4 למעונות סטודנטים או לעולים
לכל 2 דירות או לכל 3 חדרי שינה	1.5 לבית אבות
לכל 4 חדרי שינה	

2. מסחר

מקום חניה תפעולי		שימוש הקרקע
מקום חניה אחד למשאית	מקום חניה אחד לרכב פרטי	
לכל 400 מ"ר	לכל 25 מ"ר	2.1 לחנויות כלבו או מרכולים, עד 2,000 מ"ר
		2.2 לחנויות אחרות :- א. עד 500 מ"ר ב. עבור תוספת השטח מעל 500 ועד 2,000 מ"ר
לכל 500 מ"ר	לכל 30 מ"ר	2.3 לחנויות מכל הסוגים :- א. תוספת שטח מעל 2,000 מ"ר ועד 10,000 מ"ר ב. תוספת שטח מעל 10,000 מ"ר
לכל 700 מ"ר	לכל 35 מ"ר	2.4 היה שטח לחנויות מכל סוג שהוא, לפי שימוש הקרקע, פחות מ- 200 מ"ר, לא יחולו הוראות סעיף זה בכל הנוגע לחניה תפעולית.
לכל 1,200 מ"ר	לכל 45 מ"ר	
לכל 1,500 מ"ר	לכל 50 מ"ר	

3. משרדים

מקום חניה תפעולי	מקום חניה אחד לרכב פרטי	שימוש הקרקע
בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	לכל 30 מ"ר	3.1 שירותי אשנב (בנק, דואר, משרד גביה)
-	לכל 40 מ"ר	3.2 משרדים אחרים

4. בידור

מקום חניה תפעולי			מקום חניה אחד לרכב פרטי	שימוש הקרקע
לרכב פרטי	מקום חניה	למשאית אחת		
5 מקומות חניה ליד הכניסה האחורית לבמה	לכל 200 מושבים או 200 מ"ר אולם	ליד הכניסה האחורית לבמה	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם	4.1 תיאטרון או אודיטוריום
-	לכל 300 מושבים או 300 מ"ר	-	לכל 10 מושבים או לכל 10 מ"ר	4.2 בית קולנוע
-	לכל 300 מושבים או לכל 300 מ"ר	בהתאם לקביעת הוועדה המקומית	לכל 10 מושבים או לכל 10 מ"ר	4.3 אולם כינוס (למסיבות או לאסיפות)
-	לכל 500 מ"ר	לכל 1,000 מ"ר, ובלבד שלא יפחת ממקום אחד עם השטח עולה על 300 מ"ר	לכל 10 מ"ר	4.4 מסעדה, בית קפה או מועדון

לחדרים שמעל 300		ל- 300 חדרים ראשונים				שימוש הקרקע
<u>מקום חניה תפעולי</u> מקום חניה אחד		<u>מקום חניה תפעולי</u> מקום חניה אחד				
לאוטובוס	למשאית	מקום חניה אחד לרכב פרטי	לאוטובוס	למשאית	מקום חניה אחד לרכב פרטי	
לכל 100 חדרים	לכל 150 חדרים	לכל 4 חדרים	לכל 50 חדרים ולפחות מקום בכל מלון	לכל 100 חדרים ולפחות מקום אחד ליד שרותי המשק של המלון	לכל 3 חדרים	5.1 מלון נופש 4-5 כוכבים כפר נופש
		לכל 5 חדרים			לכל 4 חדרים	5.2 מלון עירוני 4-5 כוכבים מלון נופש 1-3 כוכבים
		לכל 6 חדרים			לכל 5 חדרים	5.3 מלון עירוני 1-3 כוכבים אכסניה, פנסיון
5.4 לכל פעילות נוספת בבית מלון, המיועדת לשרת קהל מבחוץ (כגון: אולם המיועד גם לשמחות וכינוסים, חדרי ישיבות, מועדון לילה, בריכת שחיה) תחויב בהתאם לתקן של אותו שימוש ובהתאם לטבלת שימושי קרקע מעורבים בסעיף 5 לחלק א'.						

6. מוסדות חינוך ותרבות

מקום חניה תפעולי	מקום חניה אחד לרכב פרטי	שימוש הקרקע
לבית ספר אזורי המבוסס על הסעת תלמידים, יש להתקין חניה לאוטובוסים – בהתאם לצורך	לכל 2 כיתות	6.1 בית ספר יסודי וחטיבת ביניים
-	לכל כיתה	6.2 בית ספר על יסודי או מקצועי
חניון תפעולי לאוטובוסים בצמוד לתחנות ההסעה, בהתאם למספר הקווים ותדירותם	לכל 5 סטודנטים או 80 מ"ר שטח רצפות	6.3 אוניברסיטה, בית ספר גבוה
-	לכל 10 מ"ר	6.4 בית תרבות או מרכז קהילתי
-	לכל 80 מ"ר	6.5 ספריה
מקום חניה לאוטובוס לכל 500 מ"ר	לכל 50 מ"ר	6.6 מוזיאון או אולם תצוגות

7. מוסדות בריאות

מקום חניה אחד לרכב פרטי	שימוש הקרקע
לכל 1/2 חדר	7.1 מרפאה שכונתית
לכל 1/2 חדר	7.2 מרפאה אזורית או מרפאה אחרת
לכל מיטה	7.3 בית חולים, כולל מרפאות חוץ

8. תעשייה ומלאכה

שימוש הקרקע	מקום חניה אחד לרכב פרטי	מקום חניה תפעולי מקום חניה אחד למשאית
8.1 מלאכה זעירה	לכל 70 מ"ר ולפחות מקום אחד לכל בית מלאכה	לכל 400 מ"ר
8.2 תעשייה	לכל 100 מ"ר	לכל 500 מ"ר (עד 2,000 מ"ר). לכל 2,000 מ"ר נוספים: מקום אחד.
8.3 מבנה אחסנה	לכל 300 מ"ר	לכל 200 מ"ר (עד 1,000 מ"ר). לכל 500 מ"ר נוספים: מקום אחד.
8.4 תעשייה עתירת ידע או מכוני מחקר	לכל 40 מ"ר (עד 2,000 מ"ר) ומקום אחד לכל 80 מ"ר נוספים	לכל 500 מ"ר (עד 2,000 מ"ר). לכל 2,000 מ"ר נוספים: מקום אחד.
8.5 מחסנים ששטחם פחות מ- 200 מ"ר, אשר צמודים לשימוש מסחרי, יחושבו לצורך חישוב החניה לפי סעיף 2 לחלק זה; במחסנים ששטחם עולה על 200 מ"ר יחושב השטח לפי פסקה 8.3.		

9. מתקני תחבורה

שימוש הקרקע	מקום חניה אחד לרכב פרטי	מקום חניה אחד לאוטובוס
9.1 מסעדה או מזנון בתחנת תדלוק	לכל 5 מ"ר מהשטח הבנוי העומד לרשות הלקוחות	לכל 20 מ"ר מהשטח הבנוי העומד לרשות הלקוחות
9.2 מוסד (מפעל) לשירותי תחזוקה (רכב מכל סוג)	לכל מ"ר של שטח המבנה המיועד לעבודה ייקבעו 3 מ"ר כשטח חניה	

10. מתקני ספורט ושטחים פתוחים

שימוש הקרקע	מקום חניה אחד לרכב פרטי	מקום חניה תפעולי מקום חניה אחד לאוטובוס
10.1 מתקני ספורט למופעים ציבוריים	לכל 10 מושבים או 10 מ"ר מן השטח המיועד לקהל	לכל 150 מושבים או 150 מ"ר
10.2 מתקני ספורט לשימוש עצמי	לכל 50 מ"ר משטח המגרש	-
10.3 פארק ציבורי בשולי העיר או גן לאומי	לכל 250 מ"ר	לכל 5,000 מ"ר
10.4 בית עלמין	לכל 750 מ"ר	לכל 5,000 מ"ר

תקן חניה 1994

תקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות-חניה) תיקון - התשנ"ד-1994

בתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות-חניה), התשמ"ג-1983 (להלן – התקנות העיקריות), במקום תקנה 4, יבוא:

4. (א) ועדה מקומית רשאית לקבוע, לגבי אתר בניה מסוים, דרישה למקומות חניה מעל לתקן.
- (ב) ועדה מקומית רשאית לקבוע, לגבי אתר בניה מסוים, דרישה למקומות חניה מתחת לתקן, ובלבד שניתנה לכך הסכמתו של מי ששר התחבורה מינה לכך (להלן – נציג שר התחבורה).
- (ג) ועדה מקומית רשאית להתיר חניה תפעולית ברחוב, ובלבד שניתנה לכך הסכמתו של נציג שר התחבורה.
- (ד) ועדה מקומית רשאית לקבוע, באישור הועדה המחוזית, כי הוראות התקן יבוצעו בשלבים בתחום מרחב התכנון שלה, כולו או חלקו.
- (ה) קביעה כאמור בתקנות משנה (א), (ב) או (ד) תינתן בכתב ותהיה מנומקת ותבהיר אילו תנאים, פיזיים או תפעוליים, מחייבים לדעת הועדה המקומית, סטייה מהוראות התקן או ביצועו בשלבים, לפי המקרה.
- (ו) קביעה כאמור בתקנות משנה (א) (ב) (ג) או (ד), תיכלל במידה שוועדה מקומית חייבת למסור לכל מעוניין בקרקע לפי סעיף 119א' לחוק, ובמידה שיימסר למי שרוצה להגיש בקשה להיתר, כאמור בסעיף 145(א) לחוק.
- (ז) הרואה את עצמו נפגע על ידי קביעת דרישה למקומות חניה מעל לתקן, רשאי לערור עליה בפני רשות הרישוי המחוזית והוראות הסעיפים 152(א) ו-153 לחוק יחולו על ערר זה, בשינויים המחויבים.
- (ח) קביעה כאמור בתקנת משנה (א) המתייחסת למספר אתרי בניה הסמוכים זה לזה, תפורסם בעיתון כאמור בסעיף 1א' לחוק, בנוסף למתן מידע כאמור בתקנת משנה (ו).

תיקון תקנה 6

2. בתקנה 6 לתקנות העיקריות, בסופה, יבוא: "אך הוראות תקנה 4 וסעיף 2 לתוספת יחולו גם על הדרישה למקומות חניה בתכניות אלה".

תיקון תקנה 8 תחילתן של תקנות אלה שלושים יום מיום פרסומן ברשומות.

(א) בסעיף 1 תימחק הגדרת "שטח שימושי קרקע"

(ב) לאחר סעיף 1 יבוא :

א1. לצורך חישוב שטחי בניה לקביעת הדרישה למקומות חניה לפי תקנות אלה, יובאות בחשבון :
(א) כל השטחים, במטרים מרובעים, המיועדים לשימושי קרקע שהינם שטחים למטרות עיקריות כאמור בתקנה 9 לתקנות התכנון והבניה (חישוב שטחים ואחוזי בניה בתכניות ובהיתרים), התשנ"ב-1992 (להלן – תקנות חישוב שטחים);
(ב) כל השטחים, במטרים מרובעים, המיועדים לשימוש כמחסנים;
(ג) שטחים, במטרים מרובעים, שאינם שטחים למטרות עיקריות, כאמור בתקנת משנה (א) ואינם מיועדים לשימוש כמחסנים, אך הם מיועדים לשימוש המחייב לדעת הוועדה המקומית, תוספת מקומות חניה, וזאת בין ששטחים כאמור הם מקורים או בלתי מקורים.

(ג) במקום סעיף 2 יבוא :

2. (א) היתר בניה יחייב להתקין באתר הבניה, או בסמוך לו, מספר מקומות חניה כמפורט בתקן או בקביעת הוועדה המקומית כאמור בתקנה 4, וניתן גם לקבוע בהיתר, כי למספר אתרים, סמוכים זה לזה, יהיו מקומות חניה משותפים במספר הדרוש, לפי האמור לעיל.

(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), רשאית הוועדה המקומית לפטור את בעל ההיתר מן החובה להתקין את מקומות החניה הנדרשים לפי אותו סעיף קטן, כולה או קצתה, משיקולים שבתכנון, תחבורה או איכות הסביבה, ובלבד שבעל ההיתר השתתף בקרן, שכספיה יועדו להקמת חניונים ציבוריים או להרחבתם או להכשרת דרכי גישה אליהם, בתחום אותה רשות מקומית שבתחומה מצוי אתר הבניה (להלן – קרן חניה).
קרן החניה תנוהל על ידי הוועדה המקומית ולא יוצאו ממנה כספים, אלא לאחת המטרות האמורות, ובהתייעצות עם נציג שר התחבורה.

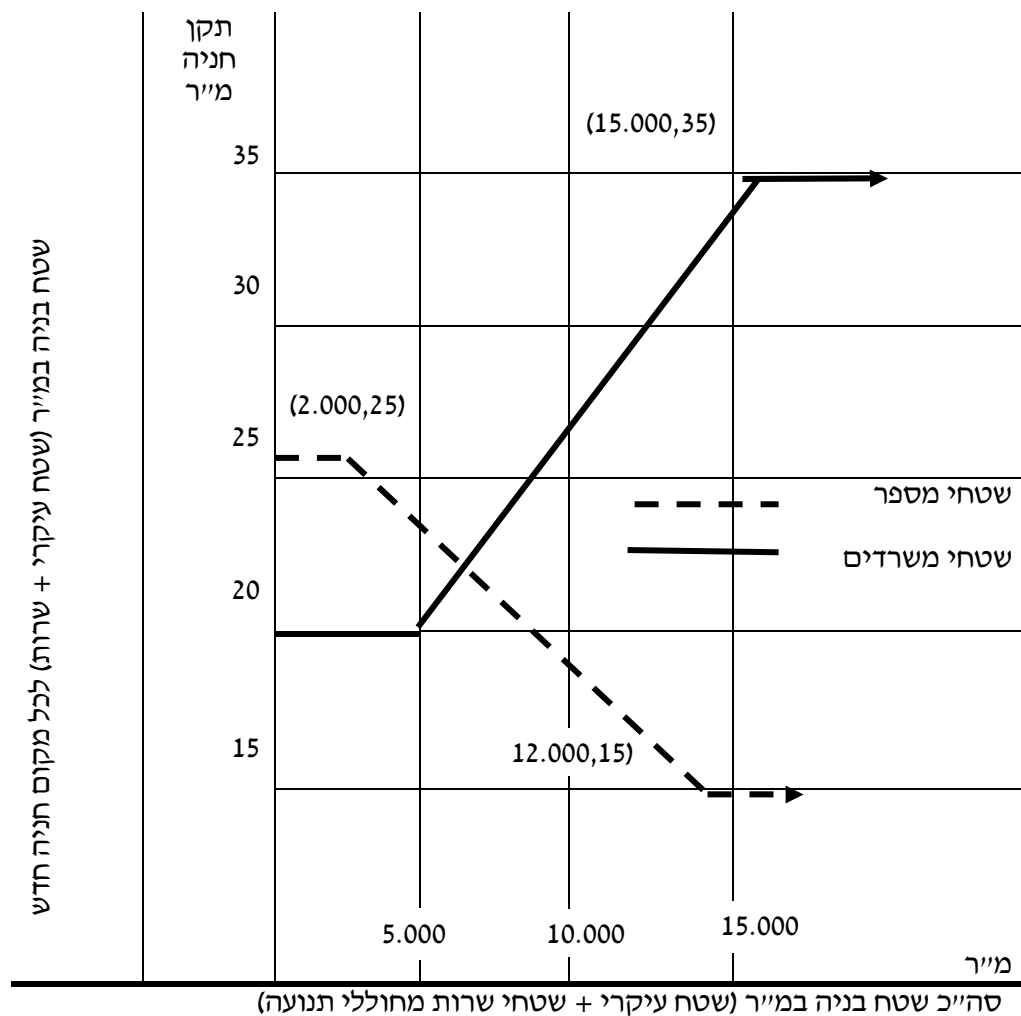
(ג) שיעור ההשתתפות בקרן החניה, שיידרש לשם קבלת הפטור לפי סעיף קטן (ב), ייקבע על ידי הוועדה המקומית על פי הערכת שמאי מקרקעין, והוא יהיה שווה להוצאות שיהיו לוועדה המקומית אם תתקין את מקומות החניה שבגינם ניתן הפטור.

(ד) על אף האמור בסעיף קטן (ג) יהיה שיעור ההשתתפות בקרן רק 80% מהאמור שם, אם הסיבה למתן הפטור לפי סעיף קטן (ב) אינה נעוצה באופי הבניה או הקרקע או בבקשה מצד בעל ההיתר.

(ה) הוראות סעיף קטן (ב) לא יחולו על חניה תפעולית.

גרף הצעה לתקן חניה למספר ומשרדים

(מתייחס לסעיפים 2-3 בהצעה לתקן החדש בעמוד 20)



טבלת החפיפה לשימושי קרקע מעורבים

(סעיף 5 בתוספת, חלק א': תקן מקומות חניה – הוראות כלליות)

שימוש הקרקע			הדרישה למקומות חניה לרכב פרטי(*) לפי חלקי היממה באחוזים
מגורים	לפני הצהריים	אחרי הצהריים	ערב ולילה
מגורים	100%	100%	100%
חנויות, מסחר, מרכז קניות ובילוי	80%	100%	100%
משרדים	100%	80%	30%
אולמות בידור ושחמחות, קולנוע, תיאטרון	10%	50%	100%
אולמות כינוסים	100%	100%	100%
מסעדות ובתי קפה	50%	80%	100%
בתי מלון	50%	80%	100%
מוסדות חינוך	100%	50%	70%
מוסדות קהילתיים	30%	60%	100%
מוסדות בריאות	100%	100%	50%
תעשייה ומלאכה	100%	40%	30%
ספורט	30%	100%	100%

הערות: לגבי שימושי קרקע שלא נכללים בטבלת החפיפה – הוועדה המקומית או הוועדה המחוזית (לפי העניין רשאית לקבוע שיעורי חפיפה לפי שיקול דעתה).

(*) לגבי חניה תפעולית לא ניתן להקל על ידי חישוב חניה בחפיפה.

חלק ב': תקן מקומות חניה

הערה כללית: השטח במ"ר מתייחס ל"שטח עיקרי" + "שטחי שרות מחוללי תנועה", אם לא נאמר אחרת בחלק זה (ראה הגדרה בתוספת המוצעת לתקנות העיקריות, חלק א')

1. מגורים

שימוש הקרקע	מקום חניה אחד לרכב פרטי
1.1 לדירה עד 75 מ"ר (*) (שטח עיקרי)	לכל 1 דירה עד 3/4 דירה (לפי שיקול דעת הוועדה המקומית).
1.2 לדירה מעל 75 מ"ר (*) (שטח עיקרי) בבנין שיש בו יותר מדירה אחת	לכל 3/4 דירה עד 1/2 דירה (לפי שיקול דעת הוועדה המקומית).
1.3 לבית בן דירה אחת	לכל 1/2 דירה.
1.4 למעונות סטודנטים או לעולים	לכל 2 דירות, או: לכל 3 חדרי שינה, או: לכל 100 מ"ר כאשר אין מסי דירות/חדרים.
1.5 לבית אבות	לכל 4 חדרי שינה, או: לכל 100 מ"ר כאשר אין מסי חדרים.
1.6 דיור מוגן (לקשישים)	לכל 1 דירה או: לכל 100 מ"ר כאשר אין מסי דירות.

(*) שטח דירה כולל מרחב מוגן דו תכליתי וכולל עלית גג מנוצלת.

מקום חניה תפעולי		שימוש הקרקע
מקום חניה אחד למשאית	מקום חניה אחד לרכב פרטי	
עד 1000 מ"ר – לכל 250 מ"ר או חלק מהם לתוספת השטח מעל 1000 מ"ר עד 2000 מ"ר – לכל 500 מ"ר או חלק מהם לתוספת השטח מעל 2,000 מ"ר – לכל 3,000 מ"ר או חלק מהם לתוספת השטח מעל 3,000 מ"ר או חלק מהם	לכל 25 מ"ר	2.1 לחנויות מכל הסוגים ומרכזי קניות א. עד 2000 מ"ר
	לכל 25 מ"ר עד 15 מ"ר בהתאמה (עבור ערכי ביניים תיערך אינטרפולציה) (מצ"ב גרף)	ב. מעל 2000 מ"ר ועד 12,000
	לכל 15 מ"ר	ג. מעל 12,000 מ"ר
לתוספת השטח מעל 2,000 מ"ר – לכל 3,000 מ"ר או חלק מהם	לכל 10 מ"ר (כאשר הם מהווים מעל 20% משטחי החנויות)	2.2 מסעדות, בתי קפה, בתי אוכל
לתוספת השטח מעל 2,000 מ"ר – לכל 3,000 מ"ר או חלק מהם		

הערה: את החניה התפעולית ניתן לחלק לפי:

- 30% למשאיות באורך 9 מטרים
- 70% למשאיות באורך 7 מטרים.

3. משרדים

מקום חניה תפעולי	מקום חניה אחד לרכב פרטי	שימוש הקרקע
בהתאם לקביעת הוועדה המקומית		א. עד 5000 מ"ר
	לכל 20 מ"ר עד 35 מ"ר בהתאמה (עבור ערכי ביניים תיערך אינטרפולציה) (מצ"ב גרף)	ב. מעל 5000 מ"ר ועד 15,000 מ"ר
	לכל 35 מ"ר	ג. מעל 15,000 מ"ר

4. בידור

מקום חניה תפעולי			מקום חניה אחד לרכב פרטי	שימוש הקרקע
לרכב פרטי	לאוטובוס אחד	למשאית אחת		
5 מקומות חניה ליד הכניסה האחורית לבמה	לכל 200 מושבים או: 200 מ"ר של אולם (לפי הגדול ביניהם)	ליד הכניסה האחורית לבמה	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר של האולם (לפי הגדול ביניהם)	4.1 תיאטרון או אודיטוריום
-	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	-	לכל 10 מושבים או לכל 10 מ"ר (לפי הגדול ביניהם)	4.2 בית קולנוע
-	לכל 300 מ"ר	לכל 1000 מ"ר ובלבד שלא יפחת ממקום אחד	לכל 10 מושבים או לכל 10 מ"ר (לפי הגדול ביניהם)	4.3 אולם כינוס (למסיבות או לאסיפות)

<u>מקום חניה תפעולי</u> <u>מקום חניה אחד</u>			שימוש הקרקע
לאוטובוס	למשאית	מקום חניה אחד לרכב פרטי	
לכל 50 חדרים (או): לכל 2,000 מ"ר (בהעדר מס' חדרים) ולפחות מקום אחד בכל מלון.	לכל 100 חדרים (או): לכל 4,500 מ"ר (בהעדר מס' חדרים) ולפחות מקום אחד ליד שרתי המשק של המלון.	לכל 3 חדרים (או): בהעדר מס' חדרים (לכל 140 מ"ר)	5.1 מלון נופש רמות B-A (4-5 כוכבים) – כפר נופש
לכל 50 חדרים (או): לכל 2,000 מ"ר (בהעדר מס' חדרים) ולפחות מקום אחד בכל מלון.	לכל 100 חדרים (או): לכל 4,000 מ"ר (בהעדר מס' חדרים) ולפחות מקום אחד.	לכל 4 חדשים (או): בהעדר מס' חדרים (לכל 160 מ"ר)	5.2 מלון עירוני רמות B-A (4-5 כוכבים) מלון נופש רמות C-D (3-1 כוכבים)
לכל 50 חדרים (או): לכל 1,500 מ"ר (בהעדר מס' חדרים) ולפחות מקום אחד בכל מלון	לכל 100 חדרים (או): לכל 3,000 מ"ר (בהעדר מס' חדרים) ולפחות מקום אחד.	לכל 5 חדרים (או): בהעדר מס' חדרים (לכל 160 מ"ר)	5.3 מלון עירוני רמות D-C (3-1 כוכבים) – אכסניה – פנסיון
מקום אחד לפחות	מקום אחד לפחות ליד שירותי משק	לכל 1 דירה	5.4 מלון דירות – מלון סוויטות - מלונית

הערה: כל פעילות נוספת בבית מלון, המיועדת לשרת קהל מבחוץ (כגון: אולם המיועד גם לשמחות וכינוסים, חדר ישיבות, מועדון לילה, בריכת שחיה) תחויב בהתאם לתקן של אותו שימוש, ובהתאם לטבלת החפיפה לשימושי קרקע מעורבים בסעיף 5 לחלק א'.

6. מוסדות חינוך ותרבות

מקום חניה תפעולי	מקום חניה אחד לרכב פרטי	שימוש הקרקע
לבית ספר אזורי, המבוסס על הסעת תלמידים, יש להתקין חניה לאוטובוסים בהתאם לצורך, לפי שיקול דעת הוועדה המקומית + 5 מקומות חניה במפרץ להורדה והעלאת נוסעים	לכל 1 כיתה או: לכל 80 מ"ר (לפי הגדול ביניהם)	6.1 בית ספר יסודי וחטיבת ביניים
חניה לאוטובוסים לפי שיקול דעת הוועדה המקומית.	לכל 1/2 כיתה עד 1/5 כיתה לפי שיקול הוועדה המקומית. (או: לכל 40 מ"ר עד 15 מ"ר בהעדר מס' כיתות)	6.2 בית ספר על יסודי או מקצועי
חניון תפעולי לאוטובוסים בצמוד לתחנות ההסעה, בהתאם למספר הקווים ותדירותם.	לכל 5 סטודנטים או 50 מ"ר שטח רצפות (לפי הגדול ביניהם)	6.3 אוניברסיטה, בית ספר גבוה
לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר	6.4 ספריה, מוזיאון
לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 50 מ"ר ובנוסף לכל 10 מ"ר של שטח עולם כינוסים או אודיטוריום	6.5 מועדון, מתנ"ס שכונתי
5 מקומות חניה במפרץ להורדה והעלאת נוסעים.	לכל 1 כיתה או לכל 40 מ"ר (לפי הגדול ביניהם)	6.6 גני ילדים, מעונות יום, מרכז יום לקשיש

שימוש הקרקע	מקום חניה אחד לרכב פרטי
7.1 מרפאות, ומרפאות חוץ בבית	לכל 20 מ"ר או לכל 1/2 חדר (לפי הגדול ביניהם)
7.2 בית חולים (לא כולל מרפאות חוץ)	לכל מיטה

8. תעשייה ומלאכה

שימוש הקרקע	מקום חניה אחד לרכב פרטי	מקום חניה תפעולי מקום חניה אחד למשאית
8.1 תעשייה ומלאכה	לכל 50 מ"ר עד 70 מ"ר לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 500 מ"ר (עד 2000 מ"ר) ולכל 2000 מ"ר נוספים: מקום אחד
8.2 מבנה אחסנה	לכל 300 מ"ר	לכל 200 מ"ר (עד 1000 מ"ר) ולכל 500 מ"ר נוספים: מקום אחד
8.3 תעשייה עתירת ידע, מעבדות ומכוני מחקר	לכל 30 מ"ר עד 35 מ"ר לפי שיקול דעת הוועדה המקומית	לכל 500 מ"ר (עד 2000 מ"ר) ולכל 2000 מ"ר נוספים: מקום אחד

9. מתקני תחבורה

שימוש הקרקע	מקום חניה אחד לרכב פרטי	מקום חניה אחד לאוטובוס
9.1 מסעדה או מזנון בתחנת תדלוק	לכל 10 מ"ר	לכל 50 מ"ר, כאשר מיקום תחנת התדלוק על ציר תנועה ראשי. במקרים אחרים – לפי שיקול דעת הוועדה המקומית.
9.2 מוסד (מפעל לשירותי תחזוקה לרכב מכל סוג)	לכל מ"ר של שטח המבנה המיועד לעבודה ייקבעו 3 מ"ר כשטח חניה	

10. מתקני ספורט ושטחים פתוחים

שימוש הקרקע	מקום חניה אחד לרכב פרטי	מקום חניה תפעולי מקום חניה אחד לאוטובוס
10.1 מתקני ספורט למופעים ציבוריים, איצטדיון	לכל 5 מושבים או לכל 5 מ"ר מהשטח המיועד לקהל (לפי הגדול ביניהם)	לכל 250 מושבים או 250 מ"ר (לפי הגדול ביניהם)
10.2 מתקני ספורט לשימוש עצמי בשטח פתח, קאונטרי קלאב, בריכות שחיה	לכל 50 מ"ר משטח המגרש	בהתאם לדרישות הוועדה המקומית
10.3 בית עלמין	לכל 500 מ"ר	לכל 5000 מ"ר
10.4 פארק ציבורי בשולי העיר או גן לאומי	לכל 250 מ"ר	לכל 5000 מ"ר
10.5 מרינה, מעגנה	לכל עמדת עגינה	לפי שיקול דעת הוועדה המקומית
10.6 חוף רחצה מוסדר	לכל 20 מ"ר משטח החוף	לכל 2500 מ"ר משטח החוף

החלטת המועצה הארצית בקשר לדחיית הצעה ל"תקן חניה 1994" מ- 1.8.1995

נספח מס' 4 לפרוטוקול 348 מ- 2.4.96

מדינת ישראל

משרד הפנים

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

ועדות המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים ולתקנות ונהלים דנו בישיבתן מיום ג', ג' בטבת התשנ"ו, 25 בדצמבר 1995 בנושא תקן חניה.

משתתפים: חברי הועדות: דינה רציבסקי (יו"ר), דלית דרור, אורי עלוני, ברוך גלוברמן, אשר שולמן, ולרי ברכיה, סופיה אלדור, ישעיהו רונן.

מוזמנים: דוד פילור, נירה אורני, גיורא רובינשטיין, אורי זרובבל, יוסי פרחי, ערן פייטלסון, דן איתן, יהודה גור, קרל רוס, יצחק שילה, ניר רז, אלון קסל, רפי לרמן, שמאי אסיף, מתיה עינב.

ועדות המשנה דנו בנושא תקן החניה ומדיניות החניה בישראל לאחר שהמועצה הארצית החליטה בישיבה מס' 340 מיום 1.8.95 להחזיר את הצעת התקנות ומסמך מדיניות החניה בישראל לדיון בועדות המשנה.

לישיבה הוזמנו חברי הועדות, ומוזמנים מגופים שונים: פרופ' יהודה גור ופרופ' ערן פייטלסון מצוות ישראל 2020, אדרי' רפי לרמן – מטרופולין ת"א, מר שמאי אסיף – מטרופולין דרום, מר גיורא רובינשטיין – התאחדות הקבלנים והבונים, אדרי' אורי זרובבל – יו"ר איגוד האדריכלים העצמאיים.

לאחר הצגת העמדות השונות התקיים דיון והוחלט להמליץ למועצה הארצית:

להקים צוות להכנת מסמך מדיניות תחבורה שיכלול בין השאר קוים מנחים למדיניות פיתוח וניהול תחבורה ציבורית כחלק ממדיניות תכנון מושכלת בניצול משאבי קרקע.

הצוות יכלול את הגופים הבאים:

פנים, תחבורה, אוצר, איכות הסביבה, שיכון וממ"י.

הועדה ממליצה לא לקדם את התקן החדש כל עוד לא גובשו העקרונות המנחים של מסמך המדיניות.

מזכירות הממשלה

פרוטוקול ישיבה 70 של הממשלה ה- 27

13.8.97

(קטעים נבחרים)

נכחו: בנימין נתניהו – ראש הממשלה, רפאל איתן,
יצחק לוי, יעקב נאמן, אליהו סויסה

4. להטיל על שר הפנים לפעול להקטנת היקף מקומות החניה שייבנו בסמוך לצירי התחבורה הציבורית במרכזי הערים הגדולות באופן הבא:

(א) מינהל התכנון... יזום תיקון בתוכניות המתאר המחוזיות, כך שהוראות התוכנית יקבעו כי היקף מקומות החניה שייבנו לשימושי מסחר, משרדים, מוסדות חינוך ותרבות, תעשייה ומלאכה, באזורי צפיפות בערים הגדולות (ירושלים, תל-אביב וחיפה), הנמצאים במרחב הליכה של עד 250 מטר מתחנת נוסעים בציר תחבורה ציבורית קיים או מתוכנן, לא יעלה בממוצע על מחצית מתקן החניה הקיים...

(ב) לתקן את תקנות התכנון והבנייה באופן שהכנסות שיתקבלו בקרן חניונים ייועדו להקמתם של חניונים בשולי אזורי הצפיפות לאורך צירי התחבורה הציבורית.

....

7. להטיל על שר התחבורה ושר האוצר למנות, עד יום 30.9.97, ועדה בינמשרדית שתבחן דרכים להשפעה על ויסות וייעול השימוש בכבישים ותמליץ לממשלה על צעדים בנדון, וזאת עד ליום 1.6.98.

הועדה תגיש המלצות לפחות בנושאים הבאים:

(א) תמחור השימוש בתשתית והטלת אגרות גודש בכניסות לערים הגדולות, ובמידת הצורך – הצעות לחקיקה בנושא.

(ב) מדיניות תכנון להגדלת צפיפות שימושי הקרקע בסמוך לעורקי תחבורה ציבורית במטרה לעודד את השימוש בהם.

החלטת המועצה הארצית לתכנון ובניה
(קטעים רלוונטיים)

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

**פרוטוקול משיבה מס' 381 שהתקיימה באולם הישיבות של
משרד התחבורה בירושלים ביום שלישי ... בתשרי התשנ"ט –
20 באוקטובר 1998.**

סדר היום :

- (1) הודעות היו"ר.
- (2) אישור פרוטוקולים
- (3) תוכנית אב ארצית לתחבורה יבשתית
- (4) ...
- (5) ...

98105 הוחלט: המועצה הארצית לתכנון ובניה מאמצת את עקרונות מדיניות פיתוח התחבורה היבשתית על מרכיביה: מדיניות פיתוח תחבורה ציבורית, מדיניות פיתוח חניה, ומדיניות פיתוח כבישים והובלת מטען. מדיניות זו מבוססת על פיתוח מתואם של תחבורה ושימושי קרקע לצורך השגת יעילות כלכלית וחברתית של תפקוד המערך הישיר והכלכלי של ישראל, תשמש בסיס וסיוע לתהליך קבלת החלטות ופירוט אופרטיבי בתכנון ארצי, בתמ"א/35 בתכנון המטרופוליני, המחוזי והמקומי וכן בהתקנת תקנות בהתאם. מאחר ומדיניות זו לא תתממש ללא הצעדים האופרטיביים הנלווים, ממליצה המועצה כי ההמלצות הכלליות בתחום הארגוני והחקיקתי, שאינן במסגרת חוק התכנון והבניה, יקבלו קדימות במימוש ע"י:

א. קביעת שלבים של פיתוח שיבטיחו מימוש ההמלצות.

ב. פרק נוסף שיקבע אסטרטגיות יישום שיוכן ע"י משרד התחבורה.

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל התכנון

אגף הנחיות ותקנות תכנון ובניה

ג' אב תשס"ד

21 יולי 2004

תכ. 2004-3621

דברי הסבר לתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה) המוצעות:

הקדמה:

מספר כלי הרכב במדינת ישראל צפוי לגדול פי שלושה תוך 20 – 30 שנה, אולם הכבישים, הדרכים והמחלפים לא יוכלו לגדול בהתאם ולכן לא יוכלו להעביר את כמויות הרכב הללו. מכאן שאם ימשיכו מוסדות התכנון לפעול בתשריט של "עסקים כרגיל" צפויה מערכת הדרכים בארץ לקרוס והמכוניות לא תוכלנה לנוע ממקום למקום.

מדיניות התחבורה – נוכח צפיפות האוכלוסיה הגבוהה בישראל (נוכחית וחזויה) המחייבת ציפוף שימושי הקרקע ביישובים הקיימים מחד ושמירת השטחים הפתוחים מאידך ונוכח בעיות התחבורה הצפויות עקב ציפוף זה, אמורה ישראל לנקוט בסדרת פעולות שתביא לריסון והקטנת השימוש ברכב הפרטי והגדלת השימוש בתחבורה הציבורית. כל זאת תוך העלאת רמת הרווחה לפרט, באמצעות יצירת תחומים עירוניים שבהם תוגדל רמת השירות ונגישות התחבורה הציבורית ויצירת תנאים לשימוש נוח ובטוח באופניים והליכה ברגל. היצע חניה בכמויות גדולות תוך אימוץ תקן חניה מינימלי ("תקן מינימום") המתבסס על הביקוש, כפי שהיה מקובל עד היום (תקן 83) הוא תהליך הנוגד מגמות תכנוניות חיוניות באשר הוא תורם להמשך הגידול בשימוש ברכב פרטי תחת המעבר לתחבורה ציבורית.

היות ויש רצון תכנוני לחזק את גלעין המטרופולין כמרכזי העסקים של ישראל ע"י פעילות עסקית ברמה ארצית ומעבר לכך, ובמקביל לשמור על איכות חיים ותרבות עירונית, והיות וידוע שלא ניתן לעשות זאת תוך המשך ההשענות ההיסטורית על הרכב הפרטי, חייב להתבצע מהפך תפישתי לכיוון השקעות במערכת תח"צ תחרותיות. מערכות תח"צ תחרותיות פירושן שזמני הנסיעה מ"דלת לדלת" בתחבורה הציבורית יהיו אטרקטיביים גם לאותם אלו הרוצים ויכולים להשתמש ברכב הפרטי. זוהי שכבת האוכלוסייה שתקבע את מיקום העסקים המטרופוליניים והארציים. מצב שבו השימוש ברכב הפרטי יהיה בלתי אפשרי ובמקביל לא יהיו פתרונות תחרותיים טובים, יגרום לכך שהתכנון הרצוי לא יתגשם.

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל התכנון

אגף הנחיות ותקנות תכנון ובניה

התוכנית להפחתת מספר מקומות חניה הינה חלק ממדיניות כוללת האומרת:

1. פיתוח מסיבי של תחבורה ציבורית "תחרותית".
2. הגדלה מיידית של אחוזי בניה, לתעסוקה ומגורים באופן משמעותי, באזורי התחנות של התחבורה הציבורית התחרותית. ומנגד שמירה על שטחים פתוחים באזורים הכפריים.
3. הקטנה משמעותית של תיקני החניה עד לרמה שבה, יתאפשר לבנות במרכז העיר, המשרות ע"י תח"צ תחרותית, בנין עם חניה מינימלית למוגבלי ניידות ולרכבי שירות.

רקע:

בשנת 1997 התקבלה החלטת ממשלה בנושא מדיניות החניה בארץ, שקבעה בין היתר כי יש להפחית את תקן החניה במרכזי הערים המטרופוליניות (ראה סעיף 4 א' בהחלטת הממשלה מיום 13.8.97, בנושא מדיניות כוללת להתמודדות עם בעיית הגודש בכבישים והעדפת תחבורה ציבורית). המועצה הארצית לתכנון ולבניה בישיבתה מיום 20.10.98 אימצה את עקרונות מדיניות פיתוח התחבורה היבשתית שהוכנה ע"י משרד התחבורה (ראה החלטת המועצה הארצית בנושא תכנית אב ארצית לתחבורה יבשתית, ישיבה מס' 381, נספח 2).

התקנות המוצעות:

ועדת המשנה לתקנות ונהלים של המועצה הארצית מינתה צוות עבודה אשר גיבש את העקרונות להצעת תקנות חדשות, שרוכזו במסמך הנחיות לתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה). במסמך זה נקבעו תקני החניה לכל סוגי שימושי הקרקע, כאשר לתקני החניה לתעסוקה ומסחר נקבעו תקנים מופחתים ביחס למקובל היום, תקני החניה למגורים לא שונו. התקן החדש מבחין בין אזורי שונים (גלעין המטרופולין או מע"ר, פריפריה של הגלעין ופריפריה ארצית).

ועדת המשנה לתקנות ונהלים בישיבותיה מיום 10.4.03 ו- 10.7.03 דנה בהמלצות הצוות והחליטה כי בעת אישור תכנית למערכת הסעת המונים יופעלו המנגנונים הבאים:

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל התכנון

אגף הנחיות ותקנות תכנון ובניה

- א. אזורים העתידיים לפי תכניות המתאר להיות משורתיים במערכות להסעת המונים, יוכרזו ע"י נציגי שר הפנים ושר התחבורה בצו בליווי מפה המראה את תחום האזור.
- ב. מרגע ההכרזה הנ"ל יחול באזור המוכרז תקן חניה מירבי מופחת לעומת התקן הקיים היום.
- ג. ממועד ההכרזה הנ"ל ועד למועד בו מערכת הסעת המונים פועלת ניתן יהיה לנצל את זכויות הבניה במגרשים המסחריים והתעסוקתיים בשלושה אופנים:
- ניצול מלוא הזכויות והתקנת כל מקומות החניה בהתאם לתקן המרבי המופחת. מקומות חניה מעבר לתקן המופחת תותקנה בקומות שניתן יהיה בעתיד (עם תחילת פעולתה של המערכת להסעת המונים) להסב לשימושים עיקריים תוך ביטול החניה.
 - ניצול מלא זכויות הבניה בתקן החניה המופחת.
 - ניצול חלק מהזכויות עפ"י תקן החניה הקיים היום, ובלבד שלא יותקנו במגרש יותר חניות מהתקן המרבי העתידי, וניצולן של שאר הזכויות בשלב מאוחר יותר ללא תוספת מקומות חניה.
- ד. יודגש כי כאשר מערכת הסעת המונים פועלת ומוכרזת – חלה חובת הסבת מקומות החניה העודפים לשימושים אחרים וביטול מקומות החניה העודפים.
- ה. מוסד תכנון יכול לתת גמישות של עד 10% מתקן מקסימום או מינימום במקרים חריגים עפ"י שיקולים תכנוניים.
- ו. מוסד תכנון יהיה מוסמך לתת פטור מחובת התקנת מקומות חניה במקרים בהם נקבע תקן מינימום, בדומה לפטור הקיים היום בתקנה מס' 4 לתקנות החניה הקיימות (משיקולים שבתכנון, סביבה או תחבורה) לרבות פטור מלא.
- ז. תותר התקנת מקומות חניה במגרשים ציבוריים במקום בתחום המגרש ("כופר חניה") לפי הנוסח המתוקן שאושר לאחרונה ע"י שר הפנים.

במקביל לעבודת הכנת תקנות החניה הארציות, אישרה הועדה המחוזית ירושלים תכנית מתאר מקומית לעיר ירושלים תקני חניה מופחתים במרכז העיר. לעומת זאת בלשכת תכנון מחוז תל-אביב הוכן מסמך מדיניות החניה תל-אביב, שנדון בועדה המחוזית ביום 22.3.04 (רצ"ב החלטת הועדה המחוזית, נספח 3) ואשר מתנגדת לקביעת תקן חניה מופחת כל עוד מערכת הסעת המונים לא החלה לפעול.

מדינת ישראל

משרד הפנים – מינהל התכנון

אגף הנחיות ותקנות תכנון ובניה

לסיכום:

תכנון והקמת פרויקטים גדולים לתעסוקה ומסחר נמשכים על פני מספר שנים. החל בשלב תכנית המתאר המקומית ומפורטת דרך שלב רישוי הבניה, תכנון מפורט לביצוע, מכרזי קבלנים, הקמה, גמר ואכלוס, מכאן שתכניות הנערכות היום בועדות המחוזיות וקובעות את תקני החניה תבוצענה בעוד מספר שנים.

ככל שתכניות אלו תעננה זכויות למקומות חניה, כל ביטול או הפחתה עתידיים תזכה את בעל הזכויות במקרקעין בפיצויים לפי סעיף 197 לחוק בגובה שהועדה המקומית לא תוכל לעמוד בהן.

מכאן שהתכניות אותן אנו מאשרים היום הינן כמעט בלתי הפיכות, והן אילו שתוספנה לתנועת כלי הרכב הפרטיים בערים ותחמרנה את מצב הגודש בדרכים במטרופולין גוש דן.

על כן יש לקדם את הכנת תקנות התו"ב (התקנת מקומות חניה) המוצעות ולאשרן.

סיווג תקן החניה בהתאם לשימושי הקרקע

(מבוסס על מבנה אחיד לתוכנית, מבא"ת, מהדורה 2, מאי 2000)

להלן רשימת שימושי הקרקע שעבורה נקבע בהמשך תקן החניה המפורט. הרשימה מבוססת על הפירוט כפי שהיה בתקן החניה הישראלי משנת 1983 וכן על ההצעה לתקן חניה משנת 1994, בתוספת מספר שינויים שלדעת צוות התכנון יש להכלילם בתקן החניה החדש. סיווג שימושי הקרקע שונה במידת מה בין יישובי גלעין ליישובי פריפריה, ראה לוחות II-1 עד II-19 המפרטים את התקן לכל סיווג ותת-סיווג של שימושי קרקע).

סיווג שימושי הקרקע לפי מבא"ת והתאמה לסיווג לתקן חניה

קוד מבא"ת

100000

מגורים (שטח למגורים בכל טווח צפיפות)-

- יחידת דיור רגילה מעל 70 מ"ר
- יחידת דיור קטנה עד 70 מ"ר
- יחידת דיור בבניין שמעל 70% מהדירות בו הינן מתחת ל-50 מ"ר
- מעונות סטודנטים
- בתי אבות, "דיור מוגן" או "מלון דירות"
- דירה צמודת קרקע (כולל בית טורי)

מסחר-

- חנויות מכל הסוגים : עד 10,000 מ"ר שטח רצפות כולל בבניין 230000
- חנויות מכל הסוגים : מעל 10,000 מ"ר שטח רצפות כולל בבניין 230000

משרדים-

- משרדים ציבוריים :
- ממשלה (שירותי מינהל ציבורי) 213000
- שלטון מקומי 213000
- משרדים כללי 240000
- תעשייה עתירת ידע או מכוני מחקר 253000

בידור-

- 214000 תיאטרון, אודיטוריום
- 214000 בית קולנוע
- 214000 אולם כינוסים ומסיבות
- מסעדה/ בית קפה/ מועדון חברים/ בר משקאות

מלונות-

- 220000
- מלון לאכסון מלונאי רגיל, לרבות אכסניה ופנסיון
- מלון נופש, אכסניה, פנסיון במתחמי תיירות
- מוטל.

מוסדות חינוך ותרבות-

- 210000
- 211911 • גני ילדים, מעונות יום
- 211911 • בתי ספר יסודיים
- 211911 • חטיבות ביניים, בית ספר על-יסודי, בית ספר מקצועי
- 211600 • אוניברסיטה, בית ספר גבוה
- 214000 • בית תרבות או מרכז קהילתי
- 216000 • בית כנסת ללא אולם אירועים
- 214000 • ספריה
- 214000 • מוזיאון
- 214000 • מרכז יום לקשיש

מוסדות בריאות-

- 215100
- 215911 • מרפאה שכונתית
- 215100 • מרפאות חוץ ומרכזים רפואיים בתוך תחומי בית-החולים
- 215100 • בתי חולים

תעשייה ומלאכה-

- 250000 • תעשייה
- 251000 • מבנה אחסנה
- 251000 • תעשייה קלה ומלאכה

מתקני ספורט ושטחים פתוחים-

- 223000 מתקני ספורט למופעים ציבוריים ואצטדיון
- 583000 מתקני ספורט לשימוש עצמי בשטח פתוח, קאנטרי קלאב, בריכת שחייה
- 589000 פארק ציבורי
- 251000 מרינה, מעגנה
- 583000 חוף רחצה מסודר
- 589000 בית עלמין
- 420000 גן לאומי

מתקני תחבורה-

- 612200 מסעדה או מזנון בתחנת תדלוק
- 251100 מוסך
- 612200 "רעננית" (תחנת עצירה + תחנת דלק + מסעדה ושירותים)

חניה למוגבלי ניידות

מתוך ת"י 1918 חלק 2 (2001)

לוח ט'-1: תקן חניה למוגבלי ניידות כפונקציה של מספר מקומות

החניה הכללית למתקן – חניות נגישות

מספר מינימלי של מקומות חניה נגשים			מספר מקומות חניה כללי
לרכב גבוה	לרכב רגיל	סה"כ	
1	-	1	עד 25
1	1	2	26 – 50
1	2	3	51 – 75
1	3	4	76 – 100
1	4	5	101 – 150
1	5	6	151 – 200
1	6	7	201 – 300
1	7	8	301 – 400
2	7	9	401 – 500
ראה הערה (א)		2% מכלל מקומות החניה	501 – 1000
ראה הערה (א)		12 + 1% מכלל מקומות החניה	יותר מ-1000
<p>הערה לטבלה:</p> <p>(א) לפחות מקום חניה נגיש אחד לרכב גבוה יוקצה לכל 8 או חלק מ-8 מקומות חניה נגשים.</p>			

נספח יא'

תקן חניה לירושלים

קטעים נבחרים מתוך התקן מיום 2.10.03

(הערה: מסמך זה אינו מכיל את כל פרטי התקן)

מחוז ירושלים

מרחב תכנון מקומי ירושלים

תכנית מתאר מקומית מס' 5166

תוכן עניינים

שם התכנית	1.	עמוד 2
מסמכי התכנית	2.	עמוד 2
גבולות ומקום התכנית	3.	עמוד 2
מטרות התכנית	4.	עמוד 2
יחס לתקנות התכנון והבניה ולתכניות אחרות	5.	עמוד 2
הוראות התכנית	6.	עמוד 3
הגדרות ופרוש מונחים	7.	עמוד 3
שלבי ביצוע התכנית והוראות מעבר	8.	עמוד 4
אופן חישוב שטחי הבניה לקביעת תקן החניה	9.	עמוד 5
חובת התקנת מקומות חניה	10.	עמוד 5
הקמת חניות ציבורי	11.	עמוד 6
קרן חניה	12.	עמוד 6
שימושי קרקע מעורבים	13.	עמוד 7
תקן מקומות חניה	14.	עמודים 7-14
14.1 חניה למגורים		עמוד 7
14.2 חניה למסחר		עמוד 8
14.3 חניה למשרדים		עמוד 9
14.4 חניה למוסדות ציבור ומקומות לבילוי ובידור		עמוד 9
14.5 חניה לבית מלון		עמוד 10
14.6 חניה למוסדות חינוך, תרבות ודת		עמוד 11
14.7 חניה למוסדות בריאות		עמוד 12
14.8 חניה לתעשייה עתירת ידע, תעשייה ומלאכה		עמוד 12
14.9 חניה למתקני תחבורה		עמוד 13
14.10 חניה למתקני ספורט, שטחים פתוחים		
ובית עלמין		עמוד 13
חתימות	15.	עמוד 15

1. שם התכנית : תכנית זו תקרא תכנית מתאר מקומית מס' 5166, התכנית כוללת הוראות של תכנית מפורטת (להלן : "התכנית")
2. מסמכי התכנית : התכנית כוללת 15 דפי הוראות בכתב (להלן : "הוראות התכנית"), גליון אחד של תשריט הערוך בק.מ. 20,000:1 (להלן : "התשריט"). כל מסמך ממסמכי התכנית הוא חלק בלתי נפרד מהתכנית בשלמותה.
3. גבולות ומקום התכנית : גבול מרחב תכנון מקומי ירושלים.
4. מטרות התכנית :
 - (א) יישום החלטת הממשלה (אוגוסט 1997) בדבר התאמת תקני החניה למדיניות של עדיפות לתחבורה ציבורית.
 - (ב) קביעת תקן למקומות חניה בשונה מההוראות התקן שנקבע בתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה) התשמ"ג – 1983.
 - (ג) קביעת תקן למקומות החניה הנדרשים, בהתייחס לשימושי המקרקעין ומיקומם, כולל הוראות על דרך התקנת מקומות החניה בהתאם לשלבים של התפתחות מערכת הסעת המונים.
 - (ד) קביעת תקן חניה במטרה לעודד את הפיתוח של מרכז העיר ירושלים.
5. יחס לתקנות התכנון והבניה ולתכניות אחרות :
 - (א) תכנית זו משנה את הוראות תקן החניה שנקבעו בתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה) התשמ"ג – 1983.
 - (ב) כל תכנית מתאר מקומית וכל תכנית מפורטת וכל שינוי לתכנית מתאר מקומית ותכנית מפורטת במרחב התכנון המקומי ירושלים אשר אושרו או הופקדו קודם הפקדתה של תכנית זו והכוללים תקן חניה או נספח בינוי מחייב המפרט את מקום ומספר מקומות החניה אינם מבוטלים וימשיכו לעמוד בתוקפם ללא שינוי.
 - (ג) כל תכנית מתאר מקומית וכל תכנית מפורטת וכל שינוי לתכנית מתאר מקומית ותכנית מפורטת במרחב התכנון המקומי ירושלים אשר אושרו או הופקדו קודם הפקדתה של תכנית זו ובהוראות שם נקבע, כי "לעת הוצאת היתר בניה יחול תקן חדש או תקן אחר נקוב במספרים או הפניה לתקנות חניה – הנמוך מביניהם", יחול התקן הנקוב במספרים או התקן המפנה לתקנות חניה ולא התקן החדש הקבוע בתכנית זו.
 - (ד) למרות האמור בסעיף 5 (ב) ו- 5 (ג) לעיל, רשאית הועדה המקומית בהיתר בניה, לשנות את תקן החניה בתכניות שאושרו קודם הפקדתה של תכנית זו ולהתאימן לתקן החניה שעל פי תכנית זו, בכפוף להסכמה בכתב של בעלי הזכויות במקרקעין.
6. הוראות התכנית : הוראותיה של התכנית מצטרפות מכל האמור ומכל המצוין, הן בדפי ההוראות שבכתב והן בתשריט (להוציא פרטי מפת הרקע שעליה נערך התשריט, באם אינם מצוינים במקרא שבתשריט). במידה ויש סתירה בין מסמכי התכנית המפורטים לעיל, חלות ההוראות המחייבות תקן חניה נמוך יותר, אלא אם כן נאמר אחרת.
7. הגדרות ופרוש מונחים :
 - 7.1 אזור מוטה תחבורה ציבורית – אזור המסומן בתשריט בקווים אלכסוניים בצבע שחור שבו פועל או מתוכנן קו תחבורה ציבורית (רכבת קלה או מסלול מיוחד לאוטובוסים), (להלן : אזור מוטה תח"צ).
 - 7.2 אזור עתיר תחבורה ציבורית – רצועה של כ- 300 מ"ר מציר תחבורה ציבורית המהווה חלק מרשת תחבורה ציבורית

- רציפה הכולל קו רכבת קלה או מסלול מיוחד לאוטובוסים, לרבות שטח הנמצא בתחום אזור מוטה תח"צ כמסומן בתשריט, או אזור שגבולותיו ייקבעו בתכנית מפורטת שהופקדה עבור קו רכבת קלה או מסלול מיוחד לאוטובוסים, ובכפוף לאמור בסעיף 8.1 (להלן: אזור עתיר תח"צ).
- 7.3 "אזור תקן חניה גבוה" – שטח המסומן בתשריט בצבע ירוק שבו יחול תקן החניה הגבוה למגורים, עפ"י תכנית זו.
- 7.4 "אזור תקן חניה בינוני" – שטח המסומן בתשריט בצבע אדום שבו יחול תקן החניה הבינוני למגורים, עפ"י תכנית זו.
- 7.5 "אזור תקן חניה נמוך" – שטח המסומן בתשריט בצבע כחול שבו יחול תקן החניה הנמוך למגורים, עפ"י תכנית זו.
- 7.6 "חניון" – מגרש או בנין המיועד כולו או חלקו לחניית כלי רכב.
- 7.7 "חניון ציבורי" – חניון ציבורי כהגדרתו בתקנות החניה.
- 7.8 "מ.ע.ר." – מרכז עסקים ראשי המסומן בתשריט בצבע צהוב ותחום בקו כחול.
- 7.9 "מקום חניה" – שטח המיועד לחניית כלי רכב אחד, הכולל הן את שטח משבצת החניה והן את שטח התמרון לכניסה ויציאה, כפי שנקבע בנספח בקשה להיתר בניה המציג את סידור מקומות החניה, ובהעדר נספח כאמור, שטח של 30 מ"ר לרכב פרטי, 60 מ"ר למשאית ו-100 מ"ר לאוטובוסים.
- 7.10 "מקום לחניה תפעולית" – מקום חניה לפריקה או טעינה, להעלאת נוסעים או הורדתם, או לרכב שירותים, או הצלה, לצרכי המשתמש בנכס או תפעול.
- 7.11 "קרן חניה" – קרן כספית לצרכי מימון תכנונם והקמתם של חניונים ציבוריים לרבות דרכי הגישה אליהם.
- 7.12 "תקן חניה רגיל" – תקן החניה עפ"י תכנית זו כפי שיחול באזור שאינו מוגדר כמע"ר או אזור עתיר תח"צ.
- 7.13 "תקן חניה מופחת" – תקן החניה עפ"י תכנית זו כפי שיחול במע"ר ובאזור עתיר תח"צ.
- 7.14 "תקנות חניה" – תקנות התכנון והבניה (התקנות מקומות חניה), התשמ"ג – 1983, (להלן: תקנות חניה).
- 7.15 "התקנות חישוב שטחים" – תקנות התכנון והבניה (חישוב שטחים ואחוזי בניה בתכניות ובהיתרים), התשנ"ב – 1992, (להלן: תקנות חישוב שטחים).

8. שלבי ביצוע התכנית והוראות מעבר:

לאחר אישורה של התכנית חלות הוראות תקן החניה במרחב תכנון מקומי ירושלים בהתאם לתכנית זו, לרבות תקן החניה למגורים. בשימושים שאינם למגורים חלות ההוראות הבאות בהתאם לשלבי הביצוע כמפורט להלן.

- 8.1 באזור עתיר תח"צ
- 8.1.1 לאחר פרסום הודעה על הפקדת תכנית לרכבת קלה מס' 8000, וכל תכנית לקו אחר של הרכבת הקלה, או אישור רשויות התמרור המוסמכות למסלול מיוחד לתחבורה ציבורית, תקן החניה יהא 80% ממספר מקומות החניה הדרושים על פי תקנות החניה.
- 8.1.2 לאחר פרסום הודעה על אישור תכנית לרכבת קלה מס' 8000, וכל תכנית לקו אחר של הרכבת הקלה, תקן החניה יהא 65% ממספר מקומות החניה הדרושים על פי תקנות החניה.
- 8.1.3 לאחר מתן היתר בניה לביצוע קו של הרכבת הקלה על פי תכנית מס' 8000, או על פי תכנית לקו אחר של הרכבת הקלה, או אישור הרשויות המוסמכות לביצוע מסלול מיוחד של תחבורה ציבורית, תקן החניה יהא 50% ממספר מקומות החניה הדרושים על פי תקנות החניה.
- 8.1.4 לאחר מתן טופס 4/או תעודת גמר לקטע קו הרכבת הקלה, או מסלול מיוחד לתחבורה ציבורית ושילובם המעשי במערכת הסעת המונים, חלות על אזור עתיר תח"צ הוראות תקן החניה במלואן עפ"י הוראות תכנית מס' 5166 זו בכפוף לאמור בסעיף 5 לעיל.
- 8.1.5 על אף האמור בסעיף 8.1.1 – 8.1.3 לעיל, לאחר אישורה של

תכנית זו וכל עוד לא ניתנה תעודת גמר לקו רכבת קלה ושילובה המעשי במערכת הסעת המונים רשאי בעל זכויות במקרקעין בהיתר בניה, באזור עתיר תח"צ להתקין מקומות חניה בהתאם לתקן שנקבע בתקנות החניה, לזכויות הבניה שאושרו (או הופקדו) קודם אישורה של תכנית זו.

על אף האמור בסעיפים 8.1.1 – 8.1.3 לעיל, הועדה המקומית תחייב תקן חניה בהתאם לתקנות החניה באם בתום 18 חודשים מיום מתן ההיתר לא הוחל בביצוע הקו של הרכבת הקלה, או המסלול המיוחד לתחבורה ציבורית.

8.1.6

באזור המע"ר:

8.2

בעל זכויות במקרקעין במע"ר אינו נדרש להתקין מקומות חניה, ואולם על בעל זכויות במקרקעין במע"ר חלה החובה להתקין מקומות חניה בהתאם לתקן למגורים, חניה תפעולית ומקומות חניה לנכים בהתאם להוראות תכנית זו ולתקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאיו ואגרות), התש"ל 1970. כמו כן כל עוד לא מתנה תעודה גמר לקו רכבת קלה ושילובה המעשי במערכת הסעת המונים, יהא זכאי בעל זכויות במקרקעין במע"ר לקבל היתר בניה להקמת מקומות חניה בהתאם לתקן בתקנות החניה או מספר מקומות חניה שיתבקש על ידו, בשיעור שאינו עולה על התקן שנקבע בתקנות החניה, לזכויות בניה שאושרו קודם אישורה של תכנית זו.

8.2.1

נספח יב' תקן חניה לחיפה

קטעים נבחרים מתוך תוכנית מס' חפ/1400א' – התקנת מקומות חניה
(הערה: מסמך זה כולל את המדיניות וכן את פרטי תקן עסקים בלבד)

מדיניות קביעת אזורי תקן מופחת – מסמך רקע

כללי

העיר חיפה, כמו ערים אחרות בארץ, סובלת בשנים האחרונות מגודש בכניסות לעיר וברחובותיה הראשיים. בעיות אלה נובעות, בראש ובראשונה, מהשימוש הנרחב בכלי רכב פרטיים כאמצעי הנסיעה המועדף לנסיעה בעיר. ללא טיפול בתופעה זו, נהיה עדים בשנים הבאות להחמרת המצב, וזאת בשל העלייה הצפויה ברמת המינוע ובהעדר חלופות בנות תחרות לנסיעה בעיר. אחד מתוצרי הלוואי של תופעה זו הוא הצורך לספק מקומות חניה לכל אותם כלי רכב, אשר יעדם בתוך העיר.

באופן תיאורטי, ניתן לענות על כלל הביקושים לחניות בעיר, וזאת באמצעות הקמת מגרשי חניה נרחבים, שימוש במתקני חניה מכניים וכו'. אולם הענות לביקושים הקיימים והחזויים יביא רק להחמרת בעיית הגודש בתוך העיר ובכניסות אליה, שכן אספקת מקומות החניה תעודד (או לא תרתיע) את המשך השימוש ברכב הפרטי. לעומת זאת, צמצום מספר מקומות החניה הנדרש עבור בניינים חדשים תסייע בהפחתת מספר כלי הרכב הנכנסים והנעים בתוך העיר, וזאת בשל העובדה הפשוטה שהיצע החניה שיסופק יהיה קטן מהביקוש, דבר שיביא לכך שזמן חיפוש החניה, ומציאת חניה, אם בכלל, יהפכו את ההגעה ברכב הפרטי ללא כדאית.

ואולם, הקטנת מספר מקומות החניה בעיר אינה יכולה להיעשות ללא מתן פתרון/חלופה לנסיעה ברכב פרטי. אחת החלופות השכיחות ביותר לרכב הפרטי היא התחבורה הציבורית. ואכן, במסגרת הטיפול בנושא התחבורה במערכת העירונית, קיימת כיום מגמה להקמת/שדרוג מערכות התחבורה הציבוריות העירוניות, כך שהן תוכלנה לספק חלופה אמיתית לשימוש ברכב הפרטי. חלופה כזו צריכה להיות בעלת פריסה רחבה, אמינה ויעילה ומהירויות הנסיעה שלה צריכות להיות תחרותיות לרכב הפרטי. בנוסף, טיפול באלמנטים משלימים, כגון מרחקי הליכה ומשך זמן המתנה, מתקני חנה וסע ומרכזי תחבורה יגדילו עוד יותר את כושר התחרות של מערכת כזו.

בנוסף להקמתה של מערכת ציבורית תחרותית כנ"ל וצמצום היצע החניה בעיר, ניתן, ואף רצוי, לנקוט באמצעי מדיניות משלימים, כגון העלאת מחיר החניה, הגבלת הכניסה לכלי רכב פרטיים לחלקים/קטעים מסוימים בעיר, אכיפה ועידוד עבור שימושי קרקע.

חיפה נמצאת כיום בתהליך של תכנון מערכת תחבורה ציבורית בעלת המאפיינים שנסקרו לעיל. כחלק מתהליך כולל, של טיפול בבעיות התחבורה של העיר, הוחלט לטפל גם בנושא החניה, כאשר תקן החניה הנוכחי (המוצע) יהווה אמצעי נוסף להתמודדות עם הבעיות התחבורתיות של העיר.

תקן החניה הנמצא כיום בשימוש, משנת 1983, מהווה תקן ביקוש, הבא לענות על כלל (רוב) דרישות החניה הקיימות, וכמעט ואינו מגביל את כמות החניה המסופקת בעיר. בנוסף, בתקן לא קיימת אבחנה בין אזורים מרכזיים, בהם קיימת או מתוכננת תחבורה ציבורית טובה אשר יכולה להוות חלופה לנסיעה ברכב הפרטי, לבין אזורים המרוחקים ממרכז העיר, שבהם רמת השירות של התחבורה הציבורית נמוכה יותר.

התקן הנוכחי (המוצע) הינו שונה במהותו, ומהווה תקן מחמיר, המגביל מאוד את מספר מקומות החניה המסופקים, בעיקר עבור שימושים של מספר ומשרדים, וזאת בהתאם לקרבה למערכת התחבורה הציבורית. לעומת זאת, בחניה למגורים, רואה התקן חניה זו כצורך הכרחי, ולכן אינו מציע הקטנת היצע החניה למגורים, גם לא במרכז העיר. התקן יוצא מתוך נקודת הנחה כי ככל שיעד הנסיעה קרוב יותר לתחנת תחבורה ציבורית, כך מתקבלת חלופה טובה יותר לנסיעה ברכב הפרטי וגדלה התחלופה בין השימוש ברכב הפרטי לשימוש בתחבורה הציבורית.

תקן זה מתבסס על עקרונות "הנחיות לתכנון חניה" – הצעה לתקן חניה ארצי, המתגבשת בימים אלה (ע"י מר גדעון השמשוני), תוך התאמה למאפיינים תחבורתיים, טופוגרפיים ואחרים של העיר חיפה. לאחר אישורו, יחול התקן על כל שטח העיר חיפה, בכל מקום בו מכינים תוכנית מפורטת חדשה ובמקומות בהם מוצא היתר בניה לפי תוכנית מפורטת מאושרת, וזאת בהסכמה לשינוי מצד הבעלים.

1. תקן החניה ומערכת התחבורה הציבורית

מדיניות החניה המוצעת להלן כוללת תקני חניה, הנקבעים בהתאם לשימוש הקרקע ולמידת הנגישות למערכת הסעת המונים. ואולם, כיוון שמערכת הסעת המונים, על פי הגדרתה במסמך זה (ראה להלן) נמצאת בחיפה בשלבי תכנון בלבד, ועדיין אינה פועלת, יקבע תקן החניה, בחלק מן השימושים, גם בהתאם לשלב ההקמה של מערכת זו.

בשל העובדה כי התקן מתבסס בחלקו העיקרי על מידת הנגישות למערכת הסעת המונים, ישנה חשיבות בהגדרת מונחים הקשורים לנושא, כגון "ציר הסעת המונים", "תחבורה ציבורית תחרותית", "מערכת הסעת המונים", לצורך הבהרתם והבנתם.

קו תחבורה ציבורית – שירות תחבורה ציבורית הפועל ברישיון בין תחנות קצה ובמסלול קבוע ותחנות קבועות, באופן סדיר במשך שעות היום ובתדירויות שהוכתבו מראש. קו זה יכול להיות מתופעל באמצעות טכנולוגיות הסעה שונות, החל ממוניות שירות וכלה ברכבת תחתית.

מערכת תחבורה ציבורית תחרותית – תחבורה ציבורית הפועלת ברמה גבוהה של בלעדיות בזמן ובמרחב. מהירותה המסחרית של מערכת כזו בקטעים שבין התחנות גבוהה יותר מאשר מהירות הרכב הפרטי בציר מקביל.

ציר הסעת המונים – הינו ציר שבו פועלת תחבורה ציבורית ברמה משמעותית של בלעדיות בזמן ובמרחב. ציר כזה משמש לפחות קו אחד של **מערכת הסעת המונים**, הוא עובר באזור המע"ר ולפחות אחד מקצותיו נמצא מחוץ למע"ר.

מערכת הסעת המונים – תחבורה ציבורית תחרותית, המסוגלת להסיע מספר גדול של נוסעים (לפחות כ- 5000 נוסעים לשעה) ממוצא ליעד והפועלת ברמה משמעותית של בלעדיות בזמן ובמרחב. מהירותה המסחרית של מערכת כזו בקטעים שבין התחנות גבוהה יותר מאשר מהירות הרכב הפרטי בציר המקביל. תחת הגדרה זו יכללו אוטובוסים בנתיבים בלעדיים ("Transit Busway"), רכבת קלה בזכות דרך בלעדית ("Light Rail Transit" או "LRT Metro"), כאשר בשני המקרים ניתנת לתנועתם העדפה בצמתים; רכבת תחת ("Rail Rapid Transit" או "Heavy Rail"); ובמקרים מיוחדים, רכבת פרברים¹ ("Suburban Rail" או "Commuter Rail"). מאפיינים אלה יביאו למצב שבו זמן הנסיעה בציר הסעת ההמונים, כולל זמן המתנה בצמתים ובפקקי תנועה, יהיה קטן מזמן הנסיעה ברכב הפרטי, ויווצר פוטנציאל **לתחרותיות** של מערכת הסעת ההמונים. בחיפה תיכלל תחת הגדרה זו גם הכרמלית, עם חיבורה למערכת הסעת ההמונים המתוכננת².

לצורך הבהרת המונח ולשימוש, להלן מאפייני מערכת הסעת המונים:

	מאפיין טכני	אוטובוסים במת"צים	מערכות מסילתיות עיליות או תחתיות ³	רכבת פרברים
1	אורך קו מינימלי בעל עדיפות	6 ק"מ	6 ק"מ	20 ק"מ
2	מהירות מסחרית ⁴	25-22 קמ"ש	35-32 קמ"ש	50 קמ"ש
3	תדירות מינימלית בשעת השיא	כל 40-60 שניות בציר לכיוון	כל 3-4 דקות בקו לכיוון	10 רכבות לשעה לפחות בתחנה בכל הקווים יחד ולכל הכיוונים

ובנוסף:

- על מרכיבי המערכת (כלי רכב, תחנות) להיות בעלי עיצוב פונקציונלי, אשר יביא להקטנת חיכוך המעבר בין מרכיבי המערכת.
- גביית התשלום עבור השימוש בתחבורה הציבורית חייבת להיות יעילה מבחינת איבוד זמנו של הנוסע ושל אמצעי הסעה. שימוש בכרטיסים משולבים, כרטיסי "חופשי חודשי" וכד'.
- ציר הסעת ההמונים אמור להיות ציר הולכה ראשי למספר רב יחסי של קווים מאספים.

על אף האמור לעיל מאפייני מערכת הסעת ההמונים עשויים להיות שונים מהנ"ל, אולם בכל מקרה על המערכת להיות בעלת פוטנציאל תחרותי עם הנסיעה ברכב פרטי.

(הערה: על פי תוכנית הרק"ל של ירושלים, מהירות הרכבת הקלה צפויה להיות, בציר יפו, 20-30 קמ"ש (לפי אתר האינטרנט של הרק"ל בירושלים). לפי הקריטריונים של תוכנית זו, היא לא תוכל להיחשב כהסעת המונים!!).

¹ תחנה של רכבת פרברים איננה מוגדרת כתחנת הסעת המונים אלא אם כן מספר הנוסעים ביום בתחנה גבוה מ- 20,000 ליום.

² הכרמלית תיכלל במערכת הסעת המונים רק לאחר חיבורה לאמצעי הסעת המונים נוסף (רכבת קלה, מת"צ וכד'). בנוסף, רק תחנות הקצה של הכרמלית יכללו כתחנות של אמצעי להסעת המונים, על כל המשתמע מכך.

³ Heavy Rail, Rapid Transit, LRT, Metro

⁴ מהירות מסחרית – מהירות ממוצעת, כולל עצירות להעלאת ולהורדת נוסעים.

2. תהליך הכנת המפות וקביעת אזורי התקן

כפי שנאמר לעיל, כמות החניה הנדרשת על פי התקן מבוססת, בין היתר, על מידת הקרבה למערכת הסעת המונים. לצורך כך, נקבעו רדיוסי השפעה, המחלקים את התחום העירוני לשלושה אזורים:

אזור א': אזור המשורת, או העתיד להיות משורת, על ידי **מערכת תחבורה ציבורית תחרותית** והנמצא במרחק אווירי של עד 350 מטרים מתחנות של **מערכת הסעת המונים** (נמדד ממרכז הרציף). עבור אזור זה מוצע תקן חניה מופחת באופן משמעותי לעומת התקן הקיים. במקרים שבהם מערכת התחבורה נמצאת במצב של תכנון, התקן יוחמר בהתאם להתקדמות הקמת המערכת (ראה **שלביות**).

אזור ב': אזור המשורת, או העתיד להיות משורת, ברמה בינונית על ידי **מערכת תחבורה ציבורית תחרותית**. בתחום אזור זה נכלל האזור הנמצא בתחום שבין 350-650 מטרים (במרחק אווירי) ממרכז הרציף/הנתיב של **מערכת הסעת המונים**. במקרים שבהם מערכת התחבורה נמצאת במצב של תכנון, התקן יוחמר בהתאם להתקדמות הקמת המערכת (ראה **שלביות**).

אזור ג': אזור המאופיין בנגישות בינונית עד נמוכה לתחבורה ציבורית. אזור זה מוגדר בתחום שמעל 650 מטרים (מרחק אווירי) ממרכז הרציף של **מערכת הסעת המונים**.

שיטת רדיוסי ההשפעה נבחרה בשל פשטותה, אולם היא דורשת התאמה למבנה הטופוגרפי של חיפה. לפיכך הוחלט כי באזורים שבהם השיפוע בין מפלס היציאה מהתחנה למפלס הכניסה לבניין הנמצא בשולי האזור אינו עולה על 5%, לא תתבצע הפחתה בגין טופוגרפיה ואילו באזורים שבהם השיפוע שבין מפלס היציאה מהתחנה למפלס הכניסה לבניין הנמצא בשולי האזור עולה על 5%, תתבצע הפחתה של 50 מ' בשטח האזור על כל 3% בשיפוע, או לפי נוסחה הבאה:

$$((0.03 * 5) - 650) \text{ או } ((0.03 * 50) - 350) \text{ וזאת בתנאי שרדיוס אזור א' לא יהיה קטן מ-200 מ' ורדיוס אזור ב' לא יהיה קטן מ-400 מ', ובכלל מקרה, גבולות האזורים יקבעו על בסיס מבניים.}$$

תהליך הכנת המפות כלל העלאת התוכניות הקיימות של הרכבת הקלה בחיפה על גבי מפת הרחובות של העיר. בהמשך הוכנה מפת אזורי תקן על פי שיטת הרדיוסים, ולאחר מכן נבחנו השיפועים שהתקבלו בתוך האזורים ובמידת הצורך עודכנו גבולותיהם. חשוב לציין כי קביעת גבולות האזורים לא נערכה בצורה שרירותית, וכי במהלך העבודה הופעל שיקול דעת. עדכון המפות ייעשה אחת לשלוש שנים או יותר, על ידי הועדה המקומית.

3. מדיניות החניה והתייחסות לשלבי הביניים, עד להקמת מערכת הסעת המונים

מערכת הסעת המונים הינה כורח המציאות, והקמתה היא רק עניין של זמן. לפיכך, ובהתאם לתקנות הארציות המוצעות, הוחלט כי התקן להלן ישמש לאלתר לצורך חישוב מספר החניות הנדרש עבור כל שימושי הקרקע, מלבד שימושי הקרקע לתעסוקה (משרדים ומסחר) (ראה עמ' 27 בתקן הארצי). עבור

שימושי קרקע אלה תקבע כמות החניה הנדרשת בהתאם להתקדמות הקמת מערכת הסעת ההמונים, תוך הכנסת גורם השלבויות.

החלטה זו נובעת מכך שתקני החניה הסופיים עבור שימושים של מסחר ומשרדים הם נמוכים מאוד 1) מקום חניה לכל 250 מ"ר שטח עיקרי, והחלתם לאלתר, מבלי שעדיין קיימת מערכת הסעת המונים פעילה, המהווה תחלופה תחרותית לרכב הפרטי, עשוי לגרום לבריחת עסקים לאזורים אחרים של העיר, שם תקני החניה גבוהים יותר, או אפילו אל מחוץ לעיר. תקני החניה של השימושים האחרים אינם כה מחמירים, ולכן אין מניעה להחיל אותם לאלתר, גם אם מערכת הסעת ההמונים נמצאת בשלבי תכנון בלבד. בנוסף, אין לשכוח כי קיימת כיום מערכת תחבורה ציבורית בעיר, הנותנת מענה (גם אם חלקי) לצורכי הניידות של התושבים והמבקרים.

תהליך יישום תקני החניה בשימושים של מסחר ומשרדים נקבע ל- 3 שלבים, כאשר המעבר משלב אחד לשני הינו מובהק, ויקבע על ידי משרד התחבורה, בשיתוף עם יו"ר הוועדה המחוזית.

- שלב 1: מיום אישור תוכנית זו, "תכנית מס' חפ/1400א' – התקנת מקומות חניה".
- שלב 2: מיום תחילת העבודות ההנדסיות של מערכת (קו) הסעת ההמונים בחיפה.
- שלב 3: מיום השלמת הפרוייקט, דהיינו, עם התחלת הפעלת מערכת (קו) הסעת ההמונים.

בתקופת הביניים, עד להפעלת מערכת הסעת ההמונים, מספר מקומות החניה שיאושר יהיה בהתאם לשלב בו נמצאת המערכת באותה נקודת זמן. כאשר מערכת הסעת ההמונים תפעל, היזם יידרש לפעול להקטנת מספר החניות, עד למספר החניות המתאים לתקן המקסימום. לצורך כך, היזם יכול לבחור באחת משתי החלופות להלן:

חלופה א': מתן תוספת אחוזי בניה

על פי התוכנית המוצעת, יאושרו ליזם מספר מקומות חניה על פי התקן הקיים בעת הגשת התוכנית, בהתאם לאזור בו ממוקם הפרוייקט (א' או ב') ולשלב בו מצויה מערכת הסעת ההמונים (שלב 1, 2 או 3). עם ההתקדמות בהקמת מערכת, והחלטה לעבור משלב אחד לשני, יוכל היזם לחזור לוועדה המקומית ולבקש תוספת אחוזי בניה, עד לרמה שבה ימלא תקן החניה התקף לאותה נקודת זמן. חלופה זו מניחה כדאיות כלכלית במימוש אחוזי הבניה הנוספים.

חלופה ב': הסעת חניה לשימוש עיקרי

על פי חלופה זו, מבנים חדשים לשימושי תעסוקה (מסחר ומשרדים) יקבלו היתר למקומות חניה לפי סטטוס מערכות ההסעה בעת מצב הגשת התוכניות לאישור. עם ההתקדמות בהקמת מערכת הסעת ההמונים, תידרש הסבה של חלק מן החניה הקיימת בבנין ל"שטח עיקרי", וזאת על מנת לעמוד בתקן החניה התקף למקום ולזמן. לפיכך, יכין היזם מראש, בתהליך הגשת תוכניות המבנה ומבנה החניה, תוכנית להסבת החניה בשלבים, כך שיתאים לתקן המקסימלי החדש, ויפקיד ערבויות דרושות לביצוע (זאת במקרים שבהם מספר מקומות החניה חורג מתקן החניה המקסימלי המתאים לאזור הנדון). עם המעבר משלב ביניים אחד לשני, תחול באופן אוטומטי הפחתה על התוכנית, ומספר מקומות החניה שמותר לבנות/להקים/לספק יקטן. חובת ההסבה בפועל תדחה עד ליום שבו יכנס לתוקפו התקן הסופי, דהיינו ליום בו מערכת הסעת ההמונים תחל לפעול (עמ' 29, פסקה 64).

נושא החניה, המהווה חלק ממערכת התחבורה העירונית, משפיע הן על אופי העיר והן על החיים בה, פעמים רבות, אף מעבר למה שמקובל לחשוב. מדיניות החניה שהייתה קיימת עד היום פעלה במתכונת של מתן מענה לביקוש לחניה, ותרמה, עם השנים, לגידול בגודש הקיים במרכז העיר ובכניסות אליה.

תקן החניה החדש פועל להקטנת התלות ברכב הפרטי בנסיעות בתוך העיר, וזאת על ידי צמצום מספר מקומות החניה המוקצים לשימושי הקרקע השונים, תוך מתן חלופה לנסיעה ברכב הפרטי, בצורת מערכת הסעת המונים.

חשוב לזכור, כי על מנת לתת מענה מקיף וכולל לנושא, יש לעשות שימוש באמצעים נוספים משלימים, כגון תמחור חניה, אכיפה, הסדרת חניוני חנה וסע בנקודות אסטרטגיות ועידוד עירוב שימושי קרקע, אשר יתמכו במדיניות התחבורה ויסייעו אף הם בהקטנת התלות ברכב הפרטי. מדיניות תחבורה זו, המהווה חלק ממדיניות הפיתוח העירוני הכולל, תביא לשיפור איכות החיים בעיר ותסייע בחיזוק מעמדה הכלכלי ובשמירת מעמדה של חיפה כמרכז המטרופולין.

אלמנטים בהסבת חניה לשימושים עיקריים¹

קיימות מספר אפשרויות הנדסיות להקמת מבנה החניה, ביניהן (א) בניית קומות מרתף (בגובה מתאים לשימושים אחרים) שישמשו לחניה ויוסבו לאחר מכן. (ב) לתת לזים אפשרות לבנות קומות חניה מעל לפני השטח, על מנת שערך הנדל"ן יהיה גבוה וייצור את התמריץ להסבה.

גובה קומה – יצירת האפשרות להסבת החניה לשימושים אחרים מחייבת קביעת גובה מינימלי לקומה. מוצע כי גובה קומת חניה להסבה יקבע ל- 3.6 מטרים.

שיפוע החניון – לא תאושר בניית חניון להסבה בשיפוע מתמשך. לצורך אפשרות הסבה, קומת החניה חייבת להיות מפולסת על מנת שניתן יהיה להשתמש בה לשימושים אלטרנטיביים.

מתקני חניה מכניים – ניתן להקים מתקן חניה בתוך קומות חניה רגילות, ולערוך הסבה לשימושים האחרים, תוך שימוש בגובה הקומה מתאים. יש לשים לב שלא לאשר הקמת יותר מקומות חניה מאשר אלו שאושרו, תוך ניצול האפשרות של חניה מכנית. חשוב לזכות: תקן החניה נועד להגביל את מספר מקומות החניה ולא רק את שטח הרצפות המיועד לחניה!!!

הקשר בין אחוזי בניה ותקן חניה

על אף העובדה כי לגבי שימושי קרקע של מספר ומשרדים, התקן קובע את מספר החניות הנדרש בהתאם למיקום המגרש ביחס למערכת הסעת המונים, שימוש הקרקע המתוכנן ושלב הקמת מערכת הסעת המונים, בתקן הארצי מוצע כי בשימושים אלה יושפע התקן גם מאחוזי הבניה המאושרים. הצעה זו באה במטרה להקטין עוד יותר את מספר החניות המותר במבני מסחר ומשרדים, וזאת על מנת לעודד יוממים להגיע למקום עבודתם בתחבורה הציבורית. לשם כך, ניתן לקבוע כי תקן החניה שנקבע עבור שימושי

¹ מקור: הנחיות לתכנון חניה, הצעה לתקן חניה ארצי, 2002.

מסחר ומשרדים באזור א' מתייחס לשטח עיקרי עד לרמה של 250 אחוזי בניה. מעל אחוז זה מוצע תקן חניה שולי הולך ויורד, עד לרמה של 500 אחוזי בניה. לתוספת אחוזי בניה מעבר לכך לא תאושר חניה נוספת (תקן חניה שולי אפס). גם באזורי ב' תקן החניה השולי יקטן ויגיע לרמת חניה אפס כבר ב- 400 אחוזי בניה.

תקן חניה במ"ר שטח רצפות עיקרי למקום חניה (מ"ר : מקום חניה)			
אזור א'	אזור ב'	אזור ג'	אחוזי בניה
1: 250	1: 125	1: 50	עד 250%
1: 300	1: 175	אפס חניה	250%-300%
1: 400	אפס חניה	אפס חניה	300%-400%
1: 500	אפס חניה	אפס חניה	400%-500%
אפס חניה	אפס חניה	אפס חניה	מעל 500%

* הערה: באזורים ב' ו-ג' לא תותר בניה באחוז גבוה, אולם אם תותר,

מסיבות ארכיטקטונית ואחרות, תקן החניה יהיה כמו באזור א'.

כיוון שלא ניתן לקשור, מבחינה משפטית, בין אחוזי בניה לכמות החניה, יש לראות בהצעה זו כהמלצה בלבד, אך לנסות ולהגיע עם מגיש התוכנית להסכמה בעניין. במידה והסכמה כזו לא תתאפשר, מספר מקומות החניה יקבע בהתאם לתקן.

הערות	חניה תפעולית (בכל האזורים)	אזור ג'	אזור ב'			אזור א'			שימוש הקרקע		
			שלב 3	שלב 2	שלב 1	שלב 3	שלב 2	שלב 1	מסחר	ומשרדים	
חניה למוגבלי ניידות : בנוסף לתקן זה, ייקבע תקן למוגבלי ניידות ברמה של 1: 1,000. כמו כן, לכל מרכז מסחרי מעל 2,000 מ"ר ולכל משרד (ציבורי או כללי) יוקם מפרץ חניה לרכב מוגבלי ניידות בחזית הבניין, במקום בעל נגישות קלה.	עד 1,000 מ"ר – 1 מ"ח תפעולי לכל 250 מ"ר או חלק מהם. לתוספת שטח של 1,000 – 2,000 מ"ר 1 מ"ח תפעולי לכל 500 מ"ר או חלק מהם. לתוספת שטח מעל 2,000 מ"ר – 1 מ"ח תפעולי לכל 3,000 מ"ר או חלק מהם.	1:50 תקן מינימום	1:125 תקן מקסימום	1:100 תקן מקסימום	1:75 תקן מקסימום	1:250 תקן מקסימום	1:125 תקן מקסימום	1:100 (1 מ"ח לכל 100 מ"ר) תקן מקסימום			חנויות מכל הסוגים, עד 10,000 מ"ר כולל
	חנויות מכל הסוגים, מעל 10,000 מ"ר										
	משרדים ציבוריים (ממשלה שלטון מקומי) משרדים כללי										
	תעשייה עתירת ידע ו/או מכוני מחקר										

אלמנטים בהסבת חניה לשימושים עיקריים

קיימות מספר אפשרויות הנדסיות להקמת מבנה החניה ; להלן שתיים מהן : (א) בניית קומות מרתף (בגובה מתאים לשימושים אחרים) שישמשו לחניה ויוסבו לאחר מכן. (ב) לתת ליזם אפשרות לבנות קומות חניה מעל פני השטח, על מנת שערך הנדלין יהיה גבוה ויצור את התמריץ להסבה (בהקשר לנקודה זו נוצרות בעיות סביבתיות, אולם על כך בוודאי יוכלו האדריכלים היצירתיים להתגבר).

גובה קומה - יצירת האפשרות להסבת החניה לשימושים אחרים מחייבת קביעת גובה מינימלי לקומה. כפי שהיום לא ניתן לבנות קומת חניה בגובה שמעל ל-2.4 מטר, מסיבה הפוכה בדיוק אסור שקומת חניה תהיה נמוכה מדי ולא תינתן להסבה לשימושים אחרים!! מוצע גובה קומה של 3.6 מטר.

שיפוע החניון - לא תאושר בניית חניון בשיפוע מתמשך. לצורך אפשרות ההסבה קומת החניה חייבת להיות מפולסת על מנת שניתן יהיה להשתמש בה לשימושים אלטרנטיביים.

המצב של חוסר וודאות הינו בעייתי ולכן עד שתהיה התחייבות ברורה וודאית להקמת קו ראשון ועד שקו זה יוקם, תשרור אי-וודאות אצל היזמים. אולם, מכאן ואילך תמונת המצב תהיה שונה ולכן לגבי הקו השני של מערכות הסעת המונים התקן המופחת יהיה בתוקף כבר מהשלבים הראשונים של תהליכי ההקמה. משלב ג' של הקמת המערכת בהתאם ללוח II-1.

מוצע ששטח המבנה, אשר בשלב ראשון יוקם בחניון, יהיה פטור ממס השבחה, דבר שגם הוא יעזור לרצון וליכולת של היזם לבצע הסבה במועד הרצוי!!

מבני חניה מכנים. למעשה, אין מגבלה להקים מתקן חניה בתוך קומות חניה רגילות, ומכאן ההצעה להקים מתקן חניה מכני בקומת חניה ולערוך הסבה לשימושים האחרים, תוך שימוש בגובה קומה המתאים. יש לשים לב שלא לאשר הקמת יותר חניה מאשר זו שאושרה תוך ניצול אפשרות של חניה מכנית. תקן חניה זה נועד להגביל את מספר מקומות החניה ולא רק להגביל את שטח רצפות מיועד לחניה!!

נספח יד'

רשימת ספרות

1. מדינת ישראל, משרד התחבורה/מינהל היבשה, תוכנית אב ארצית לתחבורה יבשתית – מדיניות פיתוח התחבורה היבשתית למדינת ישראל, גדעון השמשוני, המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה, צוות תוכנית אב ארצית ל אוגוסט 1999.
2. מדינת ישראל, משרד התחבורה, מינהל היבשה/אגף תכנון תחבורתי, הנחיות לתכנון חניה פרק א': מדיניות החניה בישראל, גדעון השמשוני, המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה, ינואר 2001.