

פ 3 ט 3  
א 3 י 1

קווי מדיניות לפיתוח ותפעול מערכת החנייה  
במרכזים עירוניים

משרד התחבורה  
אגף תכנון וכלכלה

אוגוסט 1971

משרד התחבורה  
אגף תכנון וכלכלה  
מס' 111/71  
פ 3 ט 3

משרד התחבורה  
אגף תכנון וכלכלה

3 באוגוסט, 1971

א ל : המנהל הכללי

מאת : סמנכ"ל תכנון וכלכלה

הנידון: קווי מדיניות לפיתוח ותפעול מערכת החנייה  
במרכזים עירוניים

רצ"ב הצעת קווי מדיניות לפיתוח ותפעול מערכת החנייה במרכזים עירוניים.  
למיותר לציין את החשיבות לקבלת הכרעות בנושא זה על השלכותיו השונות.

ב ב ר כ ה ,

אורי בן-אפרים  
סמנכ"ל

## קווי מדיניות לפיתוח ותפעול מערכת החנייה במרכזים עירוניים

### 1. הגדרת הבעיה

צפיפות התנועה בדרכים, ירידת רמת השירות למשתמש בדרך הן ברכב הפרטי והמסחרי והן ברכב הציבורי, המחסור במקומות חנייה במוקדי הפעילות העירונית ובאזורי המגורים, המטרדים הסביבתיים שהחנייה יוצרת באזורים אלו, מחייבים קביעת וביצוע מדיניות עקבית בחוסר רגיש זה – מערכת החנייה, לאור הגידול הצפוי במצבת הרכב וכתוצאה מכך בביקוש לחנייה.

1.1. פעולת החניית הרכב הינה פעולה משלימה או צידה השני של מטבע הנסיעה ברכב המוטורי.

לא ניתן להפריד – בין קביעת מדיניות בכל הקשור לשימוש ברכב המוטורי לצרכי הולכת נוסעים או מטענים, לבין המדיניות הנוגעת לענין החנייתו או אחסנתו של הרכב לפרקי זמן קצרים או ארוכים, וכן בין ההכרעות באשר לפיתוח מתקני תחבורה נייחים כגון דרכים וצמתים למיניהם, פיתוח ותפעול אמצעי תחבורה ציבורית, לבין ההכרעות הנוגעות לפיתוח והסדר התפעול של מתקני החנייה השונים.

1.2. פעילות החנייה משפיעה על הסביבתיות העירונית, גורמת למטרדים אסתטיים, יוצרת

מטרדי רעש וזיהום אוויר, מקטינה את חופש התנועה של הולכי הרגל ומגבירה את המטרדים השונים שתנועה הרכב המוטורי יוצרת במוקדי הפעילות העירוניים ובאזורי המגורים, כתוצאה מתנועת רכב בדרכים מקומיות שמטרתה חיפוש מקום חנייה, או חנייה בדרכים אלו. תופעה זו אף משפיעה על היקף תאונות הדרכים במיוחד תאונות בהן נפגעים הולכי רגל ו"תאונות נזק" בלבד.

1.3. החנייה בצידו עורקי התנועה גורמת להקטנת הקיבולת של עורקים אלו במיוחד בשעת

השיא. במילים אחרות, לניצול בלתי רציונלי של מתקני תחבורה, שכמותם אינה ניתנת להגדלה בשל מגבלות כמות המקורות העומדת לרשות מערכת התחבורה, וחוסר האפשרות הפיזית בטווח הקצר והבינוני לפיתוח המתקנים הנדרשים.

1.4. כל זאת מחייב ראייה כוללת של הנושא תוך בחינת קשרי הגומלין בין מערכת החנייה

ומערכות תחבורתיות אחרות מחד גיסא, לבין מערכות עירוניות וכלכליות חברתיות

אחרות מאידך גיסא, תוך הבנת ייחודה של מערכת החנייה ותפישתה כיסוד אחד במערכת תחברתית ועירונית כוללת, ולא פעם מערכת החנייה מהווה אמצעי להשגת יעדים ומטרות במערכות אלו.

1.5. הבעיות העומדות להכרעה באשר לפיתוח ותפעול מערכת החנייה ביישובים עירוניים

גדולים הינן:

- כמה מקומות חנייה יש להקצות בכל אזור
- עבור מי יוקצו מקומות החנייה
- כיצד ישתמשו בתקני החנייה
- היכן יהיה מיקומם של מתקני החנייה
- איזה סוג של מתקני חנייה יבנה
- מי ידאג להקמתם ובנייתם של מתקני החנייה
- איזה גורם יהיה אחראי להפעלתם ואחזקתם של מתקני החנייה
- על שכם מי יפול נטל מימון בניית, אחזקת והפעלת מתקני החנייה.
- מי יחזיק בבעלות על מתקני החנייה.

2. ס י ו ג ה ח נ י י ה

החנייה מסווגת ומוגדרת בהתאם לאפיונים שונים.

2.1. אפיון מטרת החנייה

- חנייה תפעולית - פריקה, טעינה, רכב הצלה, רכב שירותים
- חנייה בלתי תפעולית - יוממים
- מבקרים
- קונים

- חנייה במקום המגורים

2.2. אפיון מיקום החנייה

- חנייה ברחוב

- חנייה מחוץ לרחוב

2.3. אפיון הבעלות של מתקן החנייה

- חנייה פרטית

- חניה ציבורית

2.4. אפיון סוג מתקן החנייה

- חנייה במפלס הקרקע

- חנייה במבנה רב-קומות

2.5. אפיון הגבלת השימוש

- ללא תשלום

- ללא הגבלת זמן החנייה המותר

- הגבלת זמן החנייה המותר

- בתשלום - ללא הגבלת זמן החנייה המותר

- הגבלת זמן החנייה המותר

ברור שניתן לסווג מחקן חנייה בהתאם לשני אפיונים או יותר. לדוגמה, חנייה של יוממים ברחוב, כאשר הבעלות על מחקן החנייה היא ציבורית ללא גביית חשלוס וולא הגבלת זמן.

סיווג ואפיון החנייה בהתאם לאפיונים השונים הינו חשוב ביותר לצורך קביעת המדיניות וקבלת הכרעות לגבי הבעיות הנזכרות בסעיף 1.5. דלעיל.

3. מטרת פעילות הרשויות הציבוריות בתחום מערכת החנייה

- 3.1. השגת היעדים של כלל מערכת התחבורה, במיוחד בכל הקשור למידת השימוש ברכב הפרטי למטרות הנסיעה השונות ושמירה על רמת שירות ובטיחות נאותה של המשחמשים במערכת, הן בתחבורה הציבורית והן ברכב הפרטי.
- 3.2. שמירה על רמת סביבתיות, בלתי מופרעת על-ידי מטרדי רעש וזיהום אוויר, ומטרדים אסתטיים.
- 3.3. הבטחת תקינות פעילותם של מרכזים עסקיים, אדמיניסטרטיביים, מרכזי קניות ובידור, מניעת ניוונם והחלשתם.
- 3.4. הבטחת פעילותם הבלתי מופרעת והבטוחה של הולכי רגל במרכזים העירוניים והקטנת הצפיפות התנועתית במוקדי פעילות עירונית במיוחד על רשת הדרכים המקומיות.
- 3.5. השגת תועלת מירבית מהמקורות המוקצים לחנייה בין אם על-ידי גוף ציבורי או גוף פרטי כל שהוא - אגה לחלוקה מתאימה מבחינה כלכלית וחברתית של הנשיאה בנטל מימון בניית הפעלת ואחזקת מתקני החנייה.
- 3.6. הכוונת הניצול והשימוש הרצוי של מתקני הדרכים והצמתים הקיימים כיום, והמתוכננים לעתיד.

4. קווי המדיניות

- 4.1. יתוחמו ויקבעו אזורים בערים הגדולות המהווים מוקדי ומרכזי פעילות עסקית, כלכלית וחברתית, לגביהם תחול מדיניות חנייה מיוחדת.
- לכל אזור תקבע קיבולת החנייה המותרת לאזור כיום ובעתיד. התפלגותה בהתאם לאפיון מטרת החנייה בהתחשב בעיקר במדיניות התפלגות הנסיעות בין אמצעי התחבורה השונים, בקיבולת מערכת הדרכים ובקיבולת הסביבתית של האזור.
- 4.2. מערכת החנייה באזורים אלו תהיה בבעלות ציבורית - מתקנים חדשים מחוץ לרחוב במבנים, או בפיקוח ורישוי ציבורי מלא - מתקנים קיימים מחוץ לרחוב, ומתקנים חדשים מחוץ לרחוב שלא במבנים. הפיקוח יתבטא בקביעת - כמות החנייה המותרת, ייעוד השימוש במקומות החנייה לאורך שעות היממה, משך זמן החנייה לסוגי החונים השונים, גובה התשלום ושיטת התשלום עבור החנייה.
- 4.3. באזורים אלו תנתן עדיפות לשימוש במתקני החנייה הקיימים במיוחד ברחוב לחנייה התפעולית לסוגיה השונים, לאחר מכן לקונים ומבקרים ורק לבסוף לחניית יוממים. עדיפות זו תושג באמצעים הבאים:
- 4.3.1. קביעת מקומות מסויימים לחנייה בלעדית של רכב תפעולי.
- 4.3.2. היתר חנייה ברחוב החל משעה 09.00 בבוקר בלבד, למניעת כניסה של יוממים ברכב-פרטי לאזור ותפיסת מקומות החנייה ברחוב על ידם לאורך מספר רב של שעות ביום. לפינוי הדרכים לצרכי הזרמת התנועה במקומות הנדרשים לכך בשעות השיא של הבוקר.
- 4.3.3. קביעת זמן מירבי של חנייה ברחוב לתקופות שאינן עולות על 2 - 1 שעות, להשגת ניצול מקומות החנייה הקיימים על-ידי מספר רב ככל האפשר של מבקרים וקונים באזורים אלו.

- 4.4. להוציא מקרים מיוחדים החנייה ברחוב ומחוץ לרחוב תהיה כרוכה בתשלום. שיטת התעריפים תהיה פרוגרסיבית ביחס לאורך זמן החנייה. תיאסר מכירת מינוי חדשי למקום חנייה שלא באישור הרשות הציבורית, זאת במטרה להביא לצמצום מספר היוממים המגיעים ברכבם לאזורים אלו. מערכת התעריפים לחניית יוממים תתבסס על היעד של כיסוי המחיר הריאלי בהקמת ותפעול מקום החנייה.
- 4.5. בבנינים חדשים שיבנו באזורים הנ"ל לא יותקנו מקומות חנייה להוציא מקומות חנייה לצרכי החנייה התפעולית. יבוטל תקן החנייה במתכונתו הקיימת. הרשות הציבורית תהיה רשאית לדרוש מכל הבונה בנין חדש דמי השתתפות בפיתוח מתקני החנייה ולהשתמש בכסף זה לפיתוח מתקני חנייה במקום, בזמן ובהיקף כפי שקבע על-ידה. או לחילופין, לחייב את בונה הבנין להחקיין בבנין מספר מקומות חנייה, שיעברו לרשותה הבלעדית לאחר השלמת המבנה ויתופעלו על-ידה.
- 4.6. תקבע שיטה לגביית דמי השתתפות בפיתוח מערכת החנייה מבעלי נכסי דלא ניידים ומפעילי עסקים כלכליים בבנינים קיימים באזורים הנ"ל.
- 4.7. מתקני החנייה מחוץ לרחוב ימוקמו בטווחי הליכה ברגל מיעדי הנסיעה ברכב הפרטי, וזוהים לטווחי ההליכה מהתחנות והטרמינלים של התחבורה הציבורית.
- 4.8. פיתוח ובינוי מתקני החנייה הציבורית יתבצע במרוכז ובמספר מצומצם של מקומות בשולי מוקדי הפעילות, וככל האפשר בצמידות לרשת הדרכים המהירה והעורקית, למניעת נפחי תנועה גבוהים בדרכים המקומיות לשיפור תנאי הנסיעה של הרכב הציבורי, לצמצום המטרדים הסביבתיים, המטרדים והסיכון להולכי הרגל והפקת התועלת המרבית מההשקעות בחנייה.
- 4.9. הקצאת משאבים ציבוריים לפיתוח מתקני חנייה בהתאם לקיבולת החנייה המותרת לכל אזור. תתבצע קודם כל במוקדי פעילות כלכלית ועסקית (מרכזי עסקים ראשיים, בערים הגדולות) במטרה להביא לשיפור תנאי התנועה, הבטיחות והסביבתיות ולאפשר

קיום מדיניות מתאימה של ניהול תנועה במיוחד על-מנת להשפיע על מידת ואופן השימוש בעורקים השונים.

4.10 במידת האפשר פיתוח ובינוי מתקני חנייה ציבוריים יתבצע כחלק אינטגרלי מפיתוח

ובינוי מבנים שונים במטרה להביא לחסכון בהשקעות.

4.11 בעת תכנון ובינוי שימושי הקרקע השונים יושם דגש על ערוב שימושי קרקע היוצרים

ביקוש לחנייה בשעות שונות של היממה, באותו מוקד להפקת מירב הניצול של מתקני

התחבורה בכלל ומתקני החנייה בפרט.

5. אמצעים לביצוע המדיניות

5.1. תחיקה המאפשרת - מניעת הקמת והפעלת מתקני חנייה מחוץ לרחוב, בין אם למטרות של

שימוש עצמי, או למטרות מסחריות;

- גביית השחחפות במימון פיתוח ובינוי מתקני חנייה מבוני מבנים

חדשים ומבעלי זכויות נכסי דלא ניידים קיימים;

- חיוב בוני מבנים חדשים לבנות מתקני חנייה כחלק בלתי נפרד

מהבנין בין אם נטל מימון החנייה יוטל עליהם או הרשות

הציבורית תשא בנטל כולו או מקצתו.

5.2. הקמת רשויות משותפות למשרד התחבורה ולערים הגדולות לצורך ביצוע המדיניות - פיתוח

מתקני החנייה ותפעולם.

5.3. הסמכת הרשויות הנ"ל לבצע את אכיפת החוק בכל הקשור לנושא תפעול החנייה, שלא

באמצעות משטרת ישראל.