



הכנסת  
מרכז המחקר והמידע

ירושלים  
ג' בשבט תשע"ו  
13 בינואר 2016

לכבוד  
חבר הכנסת דב חנין  
יו"ר ועדת המשנה לוועדת הכלכלה  
לענייני תחבורה ציבורית  
כאן

**הנדון: מידע על חניונים תפעוליים וחניוני לילה בשירות התחבורה הציבורית**

בהמשך לבקשתך, להלן יוצגו נתונים בדבר חניוני הלילה והחניונים התפעוליים לאוטובוסים של מפעילי חברות התחבורה הציבורית השונות, המהווים חלק מתשתיות התחבורה הציבורית בישראל.

**רקע**

על פי נתוני משרד התחבורה, נכון לחודש פברואר 2014 מתבצעות מדי יום כ-311,000 יציאות של קווי אוטובוס הפועלים ברישיון, ובהן כ-2.2 מיליון נסיעות נוסע. במערך התחבורה הציבורית כולו פועלים כ-6,500 אוטובוסים. המחזור השנתי של הענף נאמד בכ-5 מיליארד ש"ח, וכ-60% מתוכו מקורו בסובסידיה ממשלתית.<sup>1</sup> החל משנת 2000 משקיע משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: משרד התחבורה) משאבים רבים בהרחבה ובשיפור של שירות התחבורה הציבורית בישראל, לאחר שנים רבות של הזנחה בתחום זה, לאור ההבנה כי במטרופולינים ובעורקי התנועה הראשיים כבר אין קרקע פנויה להתרחבות כבישים וכי הגודש והפקקים שנהגים בישראל חווים מדי יום משקפים כבר כיום בעיית קיבולת חמורה שצפויה להחריף אם לא יתרחש שינוי בדפוסי השימוש בתחבורה הציבורית.<sup>2</sup> שינוי בדפוסי השימוש בתחבורה הציבורית מחייב תוספת משמעותית של נסיעות אוטובוס. תוספת הנסיעות, בין אם באמצעות הגדלת תדירות של קווים קיימים או הוספת

<sup>1</sup> משרד התחבורה, [מכרז למתן שירותים בתחום הכרטוס החכם בתחבורה הציבורית](#), עבור: חברת איי. אמ. סי. גי. תשתיות ותחבורה בע"מ, פברואר 2014, עמ' 4 – 5; כניסה אחרונה: 15 בדצמבר 2015.  
<sup>2</sup> מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מקומה של התחבורה הציבורית בתקציב 2015-2016, מכתב אל ועדת הכלכלה, 27 באוגוסט 2015.



הכנסת

קווים חדשים, מצריכה גם הגדלה של צי האוטובוסים, שמשמעותה בין היתר, תוספת של תשתיות כגון חניוני לילה וחניונים תפעוליים לאוטובוסים.

על פי הגדרות משרד התחבורה, חניון לילה הוא חניון המיועד לחניית אוטובוסים בקווי שירות בסוף יום הפעילות. בתחום חניון הלילה ניתנים בדרך כלל שירותי משק הנדרשים לתפעול האוטובוסים, בהם: תחנת תדלוק לאוטובוסים בלבד, מתקן שטיפה חיצוני, עמדת שטיפה פנימית ומבנה לנהגים. כמו כן על חניון הלילה להיות מגודר ומאובטח. חניון תפעולי, המכונה גם מסוף קצה תפעולי, הוא מתחם המשמש לתזמון יציאת קו אוטובוס שלא בתואי הדרך. לעיתים, בחניון תפעולי עושה המפעיל, לרוב באמצעות ניידת שירות, תיקונים פשוטים המאפשרים יציאת האוטובוס לשירות בתקינות מירבית.<sup>3</sup>

שטח חנייה תקנית לאוטובוס, בהתאם לתקנות התכנון והבנייה (התקנת מקומות חנייה) התשמ"ג-1983, עומד על 100 מ"ר.<sup>4</sup>

### נתונים

על מנת לאסוף נתונים שיאפשרו מיפוי של המצב הקיים כיום בקרב מפעילות התחבורה הציבורית בסוגיית תשתיות האוטובוסים, מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה בבקשות מידע אל משרד התחבורה וכן אל שמונה חברות התחבורה הציבורית הגדולות בישראל: אגד, דן, קווים, אגד תעבורה, מטרופולין, סופרבוס, אפיקים ונתיב אקספרס.

מתשובת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית שבמשרד התחבורה (להלן: הרשות), עולה כי המידע שברשותה מעודכן לשנת 2011, וייתכן שזהו מקור הפערים בין דיווחי המשרד לבין דיווחי מפעילות התח"צ עצמן שמסרו מידע מעודכן לשנת 2015, שיוצג בהמשך המסמך. לדברי מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית ברשות, חלק מן המידע המבוקש נמצא בשלבי איסוף מגופי הסמך השונים של משרד התחבורה וממפעילי התח"צ, ויימסר עם השלמת תהליך האיסוף והעיבוד. כמו כן, על פי תשובת הרשות, חלק מחניוני הלילה משמשים את מפעילי התח"צ גם כחניונים תפעוליים וחלק מהתחנות המרכזיות משמשות אף הן כחניוני לילה וכמקומות לחנייה תפעולית של האוטובוסים ולכן אין בידי הרשות נתונים מופרדים עבור חניוני לילה וחניונים תפעוליים המצויים בידי כל אחת מהחברות המפעילות את התח"צ.

לפי הרשות, ישנם 46 חניוני לילה ייעודיים, ומספר החניות התקניות בהם נאמד בכ-7,000 מקומות חנייה. עם זאת, לפי תשובת הרשות, המציאות בפועל היא שחלק מן המתקנים ממוקמים, בליט ברירה, במקומות שאינם תואמים את צרכי התח"צ, בין אם בשל ריחוקם מאזור השירות או בשל מיקומם באזורים הסמוכים לאזורים שיש בהם שימוש קרקע רגיש, שאינו מתאים לחניית

<sup>3</sup> רחלי רוזנפנט, לשכת מנהל אגף בכיר רישוי, תכנון ותפעול תחבורה ציבורית, דוא"ל, 17 בדצמבר 2015.

<sup>4</sup> משרד המשפטים, [תקנות התכנון והבנייה \(התקנת מקומות חנייה\) התשמ"ג-1983](#). כניסה אחרונה: 17 בדצמבר 2015.



הכנסת

אוטובוסים (למשל גני ילדים). מתשובת הרשות עולה כי קיים כיום פער של כ-1,200 מקומות חנייה בין היקף הביקוש לבין מצאי החנייה בחניוני הלילה הקיימים.<sup>5</sup>

על פי נתוני הרשות, קצב הגידול של צי האוטובוסים בשירות התח"צ עומד על 6% בשנה. לפיכך, עד לשנת 2018 צפויים להתווסף לצי הקיים כיום כ-1,500 אוטובוסים, שמשמעותם תוספת נדרשת של כ-150 דונם לצרכי חניוני לילה וחניות תפעוליות. לפי הרשות, יחד עם הפער הקיים כיום, "ובלא נקיטת צעדים דחופים להגדלת היצע מקומות החנייה בחניוני הלילה לאוטובוסים" עד לשנת 2018 הגירעון המצטבר בחניות לילה יעמוד על כ-2,700 מקומות.<sup>6</sup>

יודגש, כי מהנתונים שנמסרו למרכז המחקר והמידע של הכנסת על ידי החברות המפעילות את שירותי התחבורה הציבורית בישראל (אגד, אגד תעבורה, אפיקים, דן, מטרופולין, נתיב אקספרס, סופרבוס וקווים), עולה כי קיים כיום בחברות אלו מחסור של כ-734 מקומות חנייה בחניוני הלילה, שצפוי להיות מוכפל עד לשנת 2018 ולהגיע לכדי חוסר של 1,450 מקומות.

ראוי לציין, כי במכרזים להפעלת קווי שירות בתח"צ לאשכולות (אזורי הפעילות) השונים ישנה התייחסות מיוחדת לסוגיית חניוני הלילה. על פי המכרזים, "המציע יתחייב כי במידה ויזכה במכרז יעמדו לרשותו משרדים וחניוני לילה מאובטחים, ויצרף להצעתו כתב התחייבות מפורש למילוי דרישות אלו". בהמשך סעיף זה, מודגש כי "טרם קבלת רישיונות הקווים נשוא המכרז וכתנאי לקבלתם, יוכיח הזוכה כי מימש את התחייבויותיו אלו". עוד עולה ממכרזי ההפעלה, כי "על המציע לפרט בהצעתו התפעולית את המיקום של חניוני הלילה, שעליהם התבסס לצורך חישוב היקף הפעילות בנסיעות ריקות/סרק. כמו כן יפרט את הקיבולת של חניוני הלילה הללו וכיצד הם נותנים מענה לחנייה של צי הרכב שיופעל על ידו במסגרת אשכול זה".<sup>7</sup> לאור זאת, לא ברור מדוע אין בידי הרשות תמונה עדכנית על מצבת חניוני הלילה, מיקומם וקיבולת החניות בהם, במכרזים שסעיף זה נקבע כחלק מתנאי הזכייה.

**מתשובת החברות עולה כי קיים מחסור הן במספר החניונים התפעוליים והן במספר מקומות החנייה ואיכות החניונים המצויים בשימוש כעת במערך התחבורה הציבורית.** על פי החברות, ישנם חניונים רבים שבהם קיימת מצוקת חנייה המובילה לצפיפות ואשר גורמת לעיתים אף לתאונות ובחלק מהחניונים התשתיות ברמה ירודה. כאמור, משרד התחבורה מודע אף הוא לבעיה בסוגיית המחסור בתשתיות, בעיקר באזורים האורבניים ובעיקר במרכזי המטרופוליניים ומציין אותה כאחד החסמים בדרך לקידום ופיתוח התחבורה הציבורית.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, משרד התחבורה, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מענה בנושא נתונים על חניוני לילה וחניונים תפעוליים, 14 בדצמבר 2015.

<sup>6</sup> שם.

<sup>7</sup> ראו למשל: חלק ד - מפרט טכני והגדרת הדרישות התפעוליות במכרזים הבאים: מכרז מס' 17/2014 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול פתח-תקווה-ראש-העין, דצמבר 2014; מכרז מס' 18/2014 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול בקעת-אונג-אלעד, דצמבר 2014; מכרז מס' 07/2014 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול צפון הנגב, יוני 2014.

<sup>8</sup> עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מקומה של התחבורה הציבורית בתקציב 2015-2016, מכתב אל ועדת הכלכלה, 27 באוגוסט 2015.



הכנסת

להלן יפורטו תשובותיהן של החברות המפעילות את התחבורה הציבורית אליהן פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת, וכן תוצג טבלה המסכמת את הנתונים באשר למחסור הקיים והצפוי בחניות לילה. מטעמי נוחות, סדר התשובות של מפעילי התח"צ הוא על פי הסדר האלפביתי של שם החברה.

קואופרטיב **אגד** הוא מפעיל התחבורה הציבורית הגדול בישראל, המספק שירותי הסעה ציבוריים של כ-48% מקווי השירות בארץ (945 קווים). לפי תשובת מר טוביה נעם,<sup>9</sup> מנהל מחלקת נכסים ארצי באגד, לקואופרטיב כולו 35 חניונים בפריסה ארצית, כאשר 12 מהם בבעלות חברת נצבא החזקות 1995 בע"מ<sup>10</sup> וכל היתר, למעט התחנה המרכזית בטבריה המצויה בבעלות פרטית, בבעלות אגד. צי האוטובוסים של אגד, על פי אתר האינטרנט של החברה, עומד על כ-2,500 כלי רכב נכון לשנת 2015, ולרשות החברה מקומות חנייה עבור כל צי האוטובוסים שלה. בנוסף, כ-1,000 מקומות חנייה מושכרים על ידי אגד למפעילי התח"צ הפרטיים וכ-500 מקומות נוספים משמשים עבור חברת אגד היסעים, חברת בת של קבוצת אגד. לפי תשובת החברה, בכל החניונים ישנה תפוסה מלאה.

צי האוטובוסים של חברת **אגד תעבורה**<sup>11</sup> כמפעילת שירותי תחבורה ציבורית עומד על כ-600 אוטובוסים.<sup>12</sup> על פי תשובת סמנכ"ל התפעול של החברה, מר דני ליכטמן, לחברה 6 חניונים תפעוליים, בפריסה הבאה: שפירים, אשקלון, ירושלים, נתניה, אשקלון ואשדוד ובהם כ-110 חניות תפעוליות שחלקן משמשות גם כחניות לילה. בנוסף, בשירות החברה 8 חניוני לילה המצויים בנתניה, אשדוד, ירושלים, אשקלון, באר שבע, אחיסמך ואלעד ובהם כ-445 חניות אולם בפועל חונים בהם יותר אוטובוסים. לעניין הפער בין הצורך הקיים לבין מקומות חנייה התקניים בפועל בחניונים אלו, נמסר כי אין כיום מחסור, אולם בתשובה מצוין כי כבר כיום ניכרת צפיפות בחניונים העומדים לרשות החברה, ולפיכך צפוי שזו תחמיר עם הגדלת צי הקווים כתוצאה מתוספת שירות בעתיד.<sup>13</sup>

לרשות חברת **אפיקים**<sup>14</sup> עומדים נכון לסוף שנת 2015 כ-350 מקומות חנייה תקניים לאוטובוסים ב-11 חניוני לילה בערים אשדוד, יבנה, רחובות, אשקלון, אריאל, כפר קאסם, ירושלים, נתניה ובני ברק. לפי החברה, כיום יש חוסר של כ-70 מקומות חנייה, ועד לשנת 2018 מחסור זה צפוי לגדול ולעמוד על כ-25% בין מצאי החניות התקניות הקיים כיום בחניוני הלילה של החברה לבין הצורך

<sup>9</sup> טוביה נעם, מנהל מחלקת נכסים ארצי באגד, נתונים בנושא חניוני לילה, 11 בנובמבר 2015, וכן שיחת טלפון, 17 בנובמבר 2015.

<sup>10</sup> נצבא החזקות 1995 בע"מ הינה חברת נדל"ן הפועלת בתחום הנדל"ן המניב והיזמי. החברה הוקמה בשנת 1945 על ידי אגד, וניהלה את נכסי החברה, ביניהם שטחי נדל"ן במרכזי הערים: תחנות אוטובוס, מגרשי חניה, מוסכים וכו'. על כן, חלק ניכר מנכסיה הם נכסים תחבורתיים אשר נרכשו בעבר לצורך הפעילות של אגד. בשנת 2006 נרכשה השליטה בנצבא על ידי חברת איירפורט סיטי בע"מ. החברה נסחרת בבורסה לניירות ערך של תל אביב משנת 1997. על פי [דיווח הדיסקטוריון של החברה](#), נכסי הקבוצה בישראל נכון ל-30 בספטמבר 2015, כוללים 66 נכסים מניבים בשטח של כ-881 אלף מ"ר. על פי הדיווח הרבעוני, אגד היא הלקוח העיקרי של החברה בישראל. כניסה אחרונה: 17 בדצמבר 2015.

<sup>11</sup> החברה הוקמה על ידי קואופרטיב "אגד" וקבוצת "תעבורה", המחזיקים כל אחד ב-50% ממניות החברה.

<sup>12</sup> פרופיל החברה, מתוך אתר האינטרנט של [אגד תעבורה](#), כניסה אחרונה: 20 בדצמבר 2015.

<sup>13</sup> דני ליכטמן, סמנכ"ל תפעול באגד תעבורה, דוא"ל, 10 בדצמבר 2015. השלמת נתונים נמסרה ב-12 בינואר 2015.

<sup>14</sup> עדנה כהן, עוזרת מנכ"ל חברת אפיקים, מענה לבקשת נתונים בנושא חניוני לילה וחניונים תפעוליים, דוא"ל, 6 בדצמבר 2015.



העתידי. עוד מצוין בתשובת החברה, כי ישנו מחסור של כ-110 חניות תפעוליות, ב-10 מבין 14 החניונים התפעוליים המצויים בשירותה.

לרשות חברת דן, שעיקר פעילותה במטרופולין תל אביב, כ-1,300 אוטובוסים נכון לנתוני 2015.<sup>15</sup> לחברה 10 חניונים תפעוליים בערים תל אביב, בת ים, פתח תקווה וחולון, בהם 182 חניות. נתון זה משקף, כך על פי מר איתן סיאני, מנהל תחום נכסים בחברה, מחסור של כ-30 חניות לעומת הצורך הקיים כיום.<sup>16</sup> באשר לחניוני הלילה, הממוקמים גם כן בערים שבהן מצויים החניונים התפעוליים, כל 1,150 מקומות החנייה המשמשים את צי האוטובוסים של חברת דן נמסר כי הם מצויים בתפוסה מלאה ולפי הנתונים ישנו חוסר של כ-150 מקומות חנייה כבר כעת. על פי דן, 110 אוטובוסים נוספים חונים בצמוד למוסכים לצורך טיפולים שוטפים ותיקוני "שבר" שמתגלים במהלך הפעילות הסדירה של קווי השירות. עוד עולה מתשובת החברה, כי המצב צפוי להחמיר בשל דרישות של עיריות שונות לפנות חלק מחניוני הלילה והחניונים התפעוליים העומדים כיום לרשותה, ובשל כך החברה צפויה לחוות מחסור משמעותי ביותר של מקומות חנייה תפעולית וחניית לילה, מעבר למצוקה הקיימת כיום. לדברי החברה, כמעט בלתי אפשרי לאתר כיום שטחים סמוכים לאזורי הפעילות של החברה, שיוכלו לשמש כחניונים, בין היתר בשל אי שיתוף הפעולה של חלק מן הרשויות המקומיות שבשטחן ניתנים שירותי התח"צ של דן.

מהנתונים שנמסרו על ידי מנכ"ל חברת **מטרופולין**, מר אילן קרני, עולה כי לרשות החברה עומדים כיום כ-12 חניונים תפעוליים, כאשר 8 מהם משמשים גם כחניון לילה. בנוסף לחניונים אלו, ישנם 13 חניוני לילה ייעודיים, הכוללים 265 מקומות חנייה. סך צי האוטובוסים בחברת מטרופולין הוא כ-625 כלי רכב, ולרשות החברה 560 חניות תקניות בחניוני הלילה שהוזכרו לעיל. ראוי לציין, כי בשונה ממפעילות התח"צ שהוזכרו קודם לכן, לחברת מטרופולין שיעור ניכר של חניונים שבהם מקומות חנייה מועטים (מבין 21 החניונים המשמשים כחניוני לילה, ב-14 מספר מקומות החנייה התקניים הוא 15 מקומות או פחות מכך). לא נמסרה התייחסות החברה ביחס לסוגיית המחסור העתידי במקומות חנייה תקניים הצפוי לחברה.

על פי תשובת חברת **נתיב אקספרס**,<sup>17</sup> החברה מחזיקה ב-15 חניונים תפעוליים, בפריסה הבאה: קריית שמונה, חצור הגלילית, צפת, מעלות, נהריה, שלומי, עכו, שפרעם, משגב, כרמיאל, חיפה, נתניה, תל אביב ורמת גן. סך המחסור בחניות תפעוליות לעומת הנדרש הוא 75 מקומות חנייה. כמו כן, החברה עושה שימוש ב-12 חניוני לילה, בהם כ-300 מקומות חנייה, המשקפים חוסר של כ-100 מקומות חנייה נדרשים לעומת מצבת האוטובוסים הנוכחית של החברה, העומדת על כ-400 אוטובוסים. הפער הצפוי בין הצורך להיצע חניות הלילה בשנת 2018, לאור תוספת שירות הצפויה להתרחש ברבעון השלישי של שנת 2016, יגיע ל-240 מקומות חנייה.

<sup>15</sup> אתר **חברת דן**, כניסה אחרונה: 27 בדצמבר 2015.

<sup>16</sup> איתן סיאני, מנהל תחום נכסים בחברת דן, חניוני לילה וחניונים תפעוליים, דוא"ל, 24 בדצמבר 2015.

<sup>17</sup> נאיף דעקה, נתיב אקספרס בע"מ, בקשה למתן נתונים בנושא חניוני לילה וחניונים תפעוליים, דוא"ל, 16 בדצמבר 2015.



הכנסת

חברת **סופרבוס**<sup>18</sup> מחזיקה בתשעה חניוני לילה, בערים הבאות: בית שמש, עפולה, יוקנעם, עוספיא, מגדל העמק, טבריה (תחנה מרכזית), טבריה (פוריה), ירושלים ובית שאן. בסך הכל, בחניונים אלו ישנם 406 מקומות חנייה לצי האוטובוסים של החברה. זאת, בעוד שהצורך הנוכחי של צי האוטובוסים נכון לסוף שנת 2015 עומד על 455 מקומות חנייה, דהיינו מחסור של כ-50 מקומות חנייה, שהם כ-11% מצי האוטובוסים של החברה. לפי תשובת מר צחי נווה, מנהל תנועה בחברת סופרבוס, אם לא יחול שינוי במספר החניות בחניוני הלילה לעומת המצב כיום, בשלוש השנים הקרובות הפער צפוי לגדול לכדי מחסור של 47% מסך החניות של הצי, שצפוי לעמוד על כ-600 אוטובוסים.

מחברת **קווים**<sup>19</sup> נמסר, כי החברה התחייבה ל-1,000 חניות בחניוני לילה במסגרת מכרזי משרד התחבורה שבהם זכתה. על פי תשובת מר ציון מרציאנו, מנהל לוגיסטיקה בחברה, נכון למועד כתיבת המסמך קיימים לרשות החברה 8 חניוני לילה, בפריסה הבאה: חדרה, נתניה, פתח תקווה, חולון, אחיסמך, מודיעין, מודיעין עלית ובית"ר עלית. חניון לילה נוסף יעמוד לרשות החברה בבקעת אונו. סך כל החניות בחניונים שהוזכרו לעיל עומד על 700 חניות, כלומר: ישנו חוסר של כ-300 מקומות חנייה של אוטובוסים בחניוני הלילה. להערכת החברה, עד לשנת 2018 יחסרו כ-200 מקומות חנייה נוספים, ובסך הכל 500 מקומות חנייה בחסר, כמחצית מכלל צי האוטובוסים המצוי כיום ברשות החברה.

**הטבלה המוצגת להלן מסכמת את הנתונים שהתקבלו מהחברות השונות ביחס למחסור במקומות חנייה בחניוני הלילה:**

שם החברה	צי האוטובוסים 2015	מספר חניות הלילה שבמחסור 2015	מספר חניות הלילה שבמחסור - צפי לשנת 2018
אגד	2,500	אין	לא נמסר
אגד תעבורה	600	אין	לא נמסר
אפיקים	450	70	כ-115
דן	1,300	150	לא נמסר
מטרופולין	625	65	לא נמסר
נתיב אקספרס	400	100	240
סופרבוס	455	49	כ-300
קווים	1,000	300	500
סך הכול	7,330	734	---

<sup>18</sup> צחי נווה, מנהל תנועה בחברת סופרבוס, מענה על בקשת נתונים בנושא חניוני לילה וחניונים תפעוליים, דוא"ל, 12 בנובמבר 2015.

<sup>19</sup> ציון מרציאנו, מנהל לוגיסטיקה בחברת קווים, נתונים - חניוני לילה וחניונים תפעוליים, דוא"ל, 13 בדצמבר 2015.



הכנסת

מן הטבלה עולה כי כבר כיום קיים חוסר של 734 חניות בחניוני הלילה העומדים לרשות חברות התחבורה הציבורית ברחבי הארץ שמסרו את המידע, המהווה 10% מסך צי האוטובוסים בחברות אלה. פער זה צפוי לגדול ולהגיע למחסור של מספר חניות כפול בתוך שנתיים, לאור הגידול בצרכי השירות המוכתבים על ידי משרד התחבורה. לפי הערכת משרד התחבורה, כאמור, קיים פער של כ-1,200 מקומות חנייה בין היקף הביקוש לבין מצאי החנייה בחניוני הלילה הקיימים וייתכן שההבדל המספרי נעוץ בכך שנתוני המשרד מעודכנים לשנת 2011.

### **חסימים באיתור שטחים לתשתיות התח"צ מצד מפעילי התח"צ**

מתשובות חברות התחבורה הציבורית והרשות, עולים מספר קשיים וחסימים העומדים בפניהן בבואן להגדיל את היצע מקומות החנייה לחניוני לילה ולחניונים תפעוליים. אלו יוצגו להלן:

ראשית, העובדה שאין כיום חובה סטטוטורית החלה על רשויות מקומיות להקצות שטחים לחניונים עבור מפעילי התחבורה הציבורית, מהווה מכשול להגדלת צי האוטובוסים. כמוזכר, הגדלת כמות כלי הרכב בחברות התח"צ נועדה להעלאת טיב השירות הניתן לתושבי הרשות, הן באמצעות העלאת תדירות הנסיעות והן על ידי תוספת של קווי שירות חדשים בתחומה. בראייה ארוכת טווח, רשות מקומית שאינה משתפת פעולה ומסרבת להקצות שטחים לטובת תשתיות התח"צ, מקשה על העלאת רמת השירות הניתנת לתושבים הנעזרים בשירותי האוטובוסים של התחבורה הציבורית. בנוסף, העובדה שעל כל חברה הזוכה במכרז מוטלת חובה לאתר בעצמה שטחים לתשתיות, ובהם שטחי חניונים, מייצרת אי וודאות לעניין העלויות שיושתו עליה בהפעלת אשכול הקווים שבמכרז, במידה והחניונים שתצליח לאתר יהיו מרוחקים יחסית מאזורי השירות. זאת, לעומת מצב שבו שטחי החניונים מצויים באחריות הרשות המקומית כך שמיקומם ועלויות התפעול הנלוות אליהם (לרבות עלות השכירות של השטחים האמורים) ידועים.

שנית, בחלק מהרשויות המקומיות ישנה העדפה של ייעוד שטחים לתעשייה ולמסחר, המניבים לרשות המקומית ארנונה עסקית שהיא גבוהה באופן משמעותי ביחס לארנונה הנגבית עבור חניונים ומסופים. בשל חוסר הרווחיות עבורן, רשויות מסוימות אף פועלות על מנת להכשיל שימוש קיים של שטחי תח"צ, באמצעות אי מתן רישיון עסק או אי חידושו.

שלישית, ישנן רשויות המערימות קשיים בכל הקשור לתשתיות התח"צ. על פי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, חלק מן הרשויות המקומיות מקצות שטחים מצומצמים למתקני התשתית, ויש רשויות המקצות שטחים המצויים במרחק מן המרכז העירוני ומאזורי השירות. בשל כך, במכרזי השירות לאשכולות הקווים מצוין שעל המפעיל לקחת בחשבון בעת הגשת התכנית התפעולית את זמן הנסיעה מנקודת הסיום של הקווים לחניון הלילה, ומחניון הלילה אל נקודת ההתחלה של קווי השירות, שלא יפחת מ-15 דקות.<sup>20</sup> כאמור, הדבר מעמיס עלויות נוספות בשל נסיעות סרק, מגדיל

<sup>20</sup> ראו למשל: חלק ד - מפרט טכני והגדרת הדרישות התפעוליות במכרזים הבאים: מכרז מס' 17/2014 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול פתח-תקווה-ראש-העין, דצמבר 2014; מכרז מס' 18/2014 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול בקעת-אונג-אלעד, דצמבר 2014; מכרז מס' 07/2014 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול צפון הנגב, יוני 2014.



הכנסת

את בלאי כלי הרכב, מאלץ להסיע הנהגים אל ומהחניון, ולתשלום בגין שעות עבודה מבוזבזות, ובכך מעלה את התשומות הנדרשות מצד המפעיל בקו השירות. עם זאת, יש לקחת בחשבון שההחלטה על הקצאת מקום עבור חניונים תפעוליים וחניוני לילה בסמוך לאזורי השירות, משמע במרכז הערים- יש לה השלכות מבחינת צפיפות, זיהום אוויר, אפשרות לעשות שימושים אחרים בקרקע, קרבה אל אזורים שיש בהם שימושי קרקע רגישים,<sup>21</sup> עומסי תנועה ועוד.

עוד עולה, כי **החברות מבצעות מאמצים שוטפים** על מנת לאתר שטחים שיוכלו לתת מענה למצוקת התשתיות, לרבות פניות לרשויות מקומיות שבשטחן ניתן השירות וכן למפעלים וגורמים פרטיים בעלי שטחי חנייה פוטנציאליים. כמו כן, על פי תשובת חברת מטרופולין, מתבצע ניטור יומי של כלל הפעילות בחניונים באמצעות מערכות טכנולוגיות, על מנת להגיע לשימוש היעיל ביותר בתשתיות הקיימות ולשם הפחתת עלויות הלוואי שתוארו קודם לכן הנגרמות כתוצאה ממיקומי חניונים המצויים במרחק רב מאזורי השירות.

בנייר עמדה שנשלח אל מרכז המחקר והמידע של הכנסת על ידי פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות בנושא תשתיות התחבורה הציבורית נכתב: "נדרש כי המדינה תתערב ותפעל יחד רשות מקרקעי ישראל והרשויות המקומיות השונות להסדרת הנושא ולהקמת חניוני לילה ראויים ומספקים הכוללים עמדות תדלוק ושטיפה, עמדת טיפולים ומקומות חנייה מספקים לצי האוטובוסים הרבים וזאת תוך התחשבות בתכנון העתידי להגדלת השירות ומספר האוטובוסים המופעלים".<sup>22</sup>

בעקבות הטענות שעלו מן החברות השונות המפעילות את שירות התח"צ כלפי הרשויות המקומיות, פנה מרכז המחקר והמידע של הכנסת אל מרכז השלטון המקומי על מנת לקבל את התייחסותו בנוגע לסוגיית הקצאת השטחים הנדרשים לחניוני הלילה והחניונים התפעוליים של החברות. הפנייה הועברה לטיפול פורום ה-15 שתחת המרכז לשלטון מקומי וזה פנה אל הערים. מבין 15 הערים, השיבו על הטענות שתיים בלבד: ראשון לציון ובאר שבע. מעיריית באר שבע נמסר, כי היא רואה חשיבות רבה בפיתוח תחבורה ציבורית וכי במסגרת מכרז חדש להפעלת תחבורה ציבורית אשר מקודם כעת על ידי משרד התחבורה ניתן בין היתר מענה בכל הקשור לחניוני לילה ושטחים תפעוליים נדרשים, באמצעות הקצאת כ-20 דונם באזור התעשייה עמק שרה, שיחליף את החניון הקיים ששטחו קטן יותר, הממוקם בצמוד לתחנה המרכזית. בנוסף, נמסר כי לתפיסת העירייה, העתקת חניוני לילה ומרכזים תפעוליים של תחבורה ציבורית ממרכזי הערים לאזורי תעשייה הוא מהלך נכון מבחינה אורבנית כיוון שהדבר מאפשר לפתח שימושי קרקע חלופיים באותם מקומות אסטרטגיים. כמו כן, בתשובה צוין כי העתקה זו מאפשרת הקמת מתחמים משולבים של חניוני לילה ומרכזים לוגיסטיים בסביבה המתאימה. לסיכום, נמסר כי למרות שהעתקת החניונים לאזורי תעשייה מרחיקה את האוטובוסים מאזורי השירות שבמרכזי הערים, זהו צעד נכון ואף מתבקש

<sup>21</sup> בשימושי קרקע רגישים נכללים בתי מגורים, בתי חולים, מתקני נופש, מתקני תיירות או חינוך, וכן מפעלי מזון או תרופות.

<sup>22</sup> יער אמיר, מנהל פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, תשתיות תחבורה ציבורית, דוא"ל, 1 בנובמבר 2015.





בהתייחס לכלל השיקולים הרלוונטיים עבור העירייה.<sup>23</sup> לפי תשובת עיריית ראשון לציון, העירייה מקצה שטחים לחניוני תחבורה ציבורית על פי ייעוד הקרקע בתב"ע. נכון למועד מתן התשובה בתחומי העיר קיימים שני חניונים וישנם עוד חמישה חניונים עתידיים.<sup>24</sup>

### **מעורבות משרד התחבורה במציאת פתרונות לסוגיית תשתיות התח"צ**

מן הרשות נמסר, כי משרד התחבורה מסייע למפעילות התח"צ כאשר הוא נחשף לפערים או לבעיות. לדברי מר דרור גנון, הרשויות המקומיות שבשטחן מתוכנן שירות תח"צ נדרשות לאחרונה, בשלב התכנון של קווי המכרז, להקצות שטחים תפעוליים לאוטובוסים שבשירות. עם זאת, ברשות מציינים כי קיימת בעיה ביכולת האכיפה של דרישה זו. כמו כן, נמסר כי במוסדות התכנון של הוועדות המחוזיות יש ניסיון מצד נציג המשרד החבר בוועדה לכלול שטחים למתקני תחבורה בכל אישור תכנוני. צעד נוסף שמקדם המשרד הוא הוצאה של קול קורא שעתיד להתפרסם במהלך שנת 2016, שבו מקדם המשרד תכנית לאיתור שטחים לתשתיות התח"צ, על מנת לצמצם את הפערים המוכרים לו בין הביקוש להיצע הקיים כיום. עוד מציינים ברשות, כי מסמך הנחיות לתכנון תחבורה ציבורית, שנכתב בשיתוף עם משרד האוצר ועתיד להיות מאומץ באופן רשמי במהלך חודש ינואר 2016, כולל התייחסות נרחבת בסוגיית השטחים לחניית אוטובוסים.<sup>25</sup> מרכז המחקר והמידע של הכנסת ביקש לקבל לעיונו את המסמך האמור, אולם הבקשה נענתה בשלילה.

בברכה,  
רינת בניטה  
רכזת מחקר ומידע

אישור: שרון סופר, ראש צוות בכירה, מרכז המחקר והמידע.

---

<sup>23</sup> אינג' דימיטרי פיגלאנסקי, מהנדס עיריית באר שבע, חניוני לילה וחניונים תפעוליים בשטחי הרשות המקומית באר שבע, דוא"ל, 28 בדצמבר 2015.

<sup>24</sup> אינג' ודים קוזלוב, מנהל יחידת התנועה בעיריית ראשון לציון, ראשון לציון- חניונים תפעוליים לתח"צ, דוא"ל, 27 בדצמבר 2015.

<sup>25</sup> דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, משרד התחבורה, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מענה בנושא נתונים על חניוני לילה וחניונים תפעוליים, דוא"ל, 14 בדצמבר 2015.



הכנסת