

ח/מדיניות/04 מדיניות חיוב הקמת תשתית לעמדות טעינה בבנייני מגורים, תעסוקה ומסחר גרסה 1.0 דצמבר 2020

רקע

במסגרת מחויבותה של עיריית חולון לברית ערים לאיכות חיים וסביבה, אמנת ראשי הערים לאקלים ואנרגיה, וכחלק ממדיניות העיריה ומחויבותה להיות פורצת דרך וחדשנית בנושא תחבורה חכמה וירוקה, מוגשת בזאת הצעה לשיפור נוסף בתחום האנרגיה והתחבורה. מסמך זה מהווה המשך למדיניות בנייה ירוקה ושאושרה בוועדת משנה 2020013 בתאריך 04.11.20.

המשרד להגנת הסביבה העריך בשנת 2011 כי בגוש דן לבדו נפטרים בטרם עת כ-1,100 איש בשנה בגלל זיהום אוויר שמקורו בתחבורה. לתלות ולשימוש העולמי בנפט בתחבורה יש השלכות סביבתיות, כלכליות וגיאו-אסטרטגיות: מחקר משנת 2012 העריך כי העלות הכוללת של הנזקים שגורם זיהום אוויר מתחבורה במדינת ישראל מסתכמת ב-4.2 מיליארד ש"ח בקירוב לשנה.

בתחום התחבורה חלו שינויים טכנולוגיים רבים ועל הרשויות המקומיות להפנות את תשומת לבן לשינויים אלה ולמצוא את הדרכים להטמעתם למען איכות חייהם של התושבים. תחבורת העתיד עומדת בפתח ויש להיערך לקראתה מבחינה מערכתית, חברתית וכלכלית.

שיטת הנעה חשמלית הגיעה לבשלות טכנולוגית וכלכלית המאפשרת להטמיע אותה בתחומים שונים של עולם התחבורה. השימוש בהנעה חשמלית מאפשר:

- הפחתה בזיהום האוויר מכלי תחבורה ובעקבות זאת הפחתת התחלואה של האוכלוסייה והפחתת בעלויות הנגרמות למשק מזיהום האוויר.
- הפחתת העלויות לצרכן בהחזקת כלי הרכב ובעלויות האנרגיה להפעלתו.
- שיפור איכות החיים של התושבים: פחות רעש וזיהום אוויר.
- חיסכון בצריכת אנרגיה, שכן מנוע חשמלי יעיל ממנוע בעירה פנימית ועלויות האחזקה והטעינה נמוכות יותר באופן משמעותי.
- הקטנת צריכת הנפט תורמת לצמצום התלות ביבוא, לצמצום טביעת הרגל האנרגטית של ישראל, ולהשפעות אקולוגיות וחברתיות נוספות.

החיסרון המרכזי של כלי הרכב החשמליים הוא טווח נסיעה מוגבל והצורך בתשתית טעינה חשמלית מותאמת. בעוד שטווח הנסיעה גדל באופן קבוע ע"י ייצרני הרכבים, הפתרון לצורך בתשתיות טעינה נתון לפתחם של פרטיים ורשויות.

הקמת עמדות טעינה לרכב חשמלי הינה צורך גדל והולך, הן במרחב הציבורי והן בחניות פרטיות. בשנים הקרובות צפויים לחדור למשק הישראלי עשרות אלפי רכבים חשמליים, מגמה אשר ככל הנראה תלך ותגבר, כצפוי במדינות אחרות בעולם. מוערך כי מרבית האוכלוסייה בעלת רכבים חשמליים תבחר לטעון אותם בביתם הפרטי או במקומות העבודה.

הקמת תשתיות לטעינת רכבים במבנים לשימושי מגורים, תעסוקה ומסחר, בשלבי הבנייה הינה קריטית שכן הוספת תשתיות שכאלה לאחר תום הבנייה, תהיה מורכבת ויקרה הרבה יותר ולעיתים אף בלתי אפשרית עקב המורכבות ההנדסית וכן הצורך בהסכמת הדיירים. יתרה מכך, ברגע שלא תהיה תשתית, הדבר יהווה חסם להעלאת ביקושים לרכב חשמלי.

כיום מתקיימים מהלכים לקידום חקיקה בנושא במינהל התכנון בשיתוף משרד הבינוי והשיכון. עם זאת, אין הכרח לחכות לתקנות הממשלה וניתן לקדם כבר היום מדיניות עירונית בנושא על מנת לוודא שמבנים אשר מתוכננים כיום יוצאו לביצוע בעוד מספר שנים, יאפשרו לדיירים העתידיים ליהנות מתשתית מוכנה.

מטרת מדיניות עירונית זו הינה, לייצר תשתית לטעינה חשמלית לעמדות חנייה פרטיות בבנייני מגורים, תעסוקה ומסחר. התשתית תכיל מקום ללוח חשמל ייעודי, מובלים כהגדרתם בתקנות החשמל ותכנון אספקת החשמל לבניין כך שתהיה מספקת לטעינת 100% מהחניות בבניין. התשתית איננה כוללת את עמדות הטעינה עצמן ולא את החיבור לחברת חשמל.

עלויות הקמת תשתיות החשמל וההתקנה עשויות להשתנות מאתר לאתר, כפועל יוצא של מגוון משתנים ובהם מספר העמדות, מיקום העמדה, המרחק מתשתית החשמל הקיימת, ההספק החשמלי הזמין ומידת הצורך בהגדלתו, היקף עבודות החפירה והבינוי הנדרשים ומיקום תחנת הטרנספורמציה – עילית או תת קרקעית.

מדיניות זו מתבססת על [מסמך בחינה טכנו-כלכלית – תשתיות לטעינת רכבים חשמליים בבנייני מגורים, יחידת החדשנות, המחקר והפיתוח, משרד הבינוי והשיכון, עדכון מחודש נובמבר 2020](#).

מדיניות זו מבוססת על המלצת משרד הבינוי והשיכון למינהל התכנון לקביעת תקנות עתידיות בנושא. נכון לחודש נובמבר 2020, טרם אושרו התקנות הרלבנטיות בממשלה. אי לכך, החל ממועד אישור התקנות, ובמידה ויחולו שינויים ועדכונים, המדיניות העירונית של עיריית חולון תותאם לתקנות המאושרות בממשלה.

1. הנחיות להקמת תשתיות עמדות טעינה במבנים

1.1. בבניית בנין חדש בבנייה רוויה למגורים, תעסוקה ומסחר, יתוכננו ויבוצעו תשתיות למערכות טעינה לרבות ההכנות בשלבי השלד והפיתוח ולא ידרשו הכנות נוספות לאחר מכן, כך שבכל עמדת חניה ניתן יהיה להתקין עמדה לטעינה חשמלית לאחר איכלוס המבנה. במבנים לתעסוקה ומסחר, היקף התשתית תעמוד על לפחות 50% ממקומות החניה.

1.2. בקשות להיתר למבנים חדשים יכללו תכנון וביצוע של תשתית טעינה לרכב חשמלי לכל עמדת חנייה, דרישה זו תופיע במידע להיתר שיימסר למגיש הבקשה.

1.3. היתר הבנייה יכלול אישור יועץ חשמל וכן תיאום מול ח"י, במסגרת שלב בקרת התכן, לגבי המפרט המוצע בהיתר.

1.4. תוכניות בניין עיר שיאושרו בוועדה המקומית יכללו חיוב בגין הקמת תשתית לעמדות טעינה חשמליות, בהתאם למדיניות המעודכנת של הוועדה המקומית כפי שתהיה בתוקף בעת הוצאת ההיתר.

1.5. המדיניות תכנס לתוקף מיום אישורה בוועדה המקומית. הוראות אלו לא יחולו על בקשות אשר הוגשו ונקלטו לפני אישור מדיניות זו. עם זאת, העירייה ממליצה להטמיע תשתיות לטעינת רכבים חשמליים על פי הנחיות אלו, במידה והבניין נמצא בשלבים המתאימים להטמעת התשתיות, כאשר אין צורך בחפירת תעלות והקמת תשתית בדיעבד.

1.6. מדיניות זו תעודכן מעת לעת ככל שידרשו התאמות ושינויים ובהתאם לחקיקה שתגובש ע"י מוסדות התכנון.

2. הנחיות לא יחולו על:

2.1. מבני מגורים בעלי חניות רובוטיות, אוטומטיות או חצי אוטומטיות - חניות מסוגים אלו נבנות כאילו או נובעות מצורך כאשר יש חוסר מקום ולא בבנייה סטנדרטית.

2.2. מבנים צמודי קרקע – מאחר ומדובר בקניין פרטי של בעלים יחיד וקיימת אפשרות בכל עת לבצע את התשתית בשונה מבניינים משותפים בבנייה רוויה.

2.3. מבני מגורים קיימים – המדיניות לא תחול על מבנים קיימים אלא על מבנים חדשים וככל הניתן בבניינים שבהם מבוצעת תוספת חיזוק לפי תמ"א 38.