

# עיריית יבנה

פרוטוקול

ישיבת מליאת הוועדה המקומית לתכנון ובנייה מס' 201101

מיום רביעי, כ"ו באדר א' תשע"א, 2.3.2011

- הופק ע"י: בונס פרוטוקולים בע"מ, טלפון: 03-5373237 -

[www.bonuspro.net](http://www.bonuspro.net)

**תמליל משיבת מליאת הוועדה המקומית לתכנון ובנייה מס' 201101**

**מיום רביעי, כ"ו באדר א' תשע"א, 2.3.2011**

	<b><u>נוכחים:</u></b>	
- ראש העיר ויו"ר הוועדה	גוב-ארי צבי	
- סגן ומ"מ ראש העיר	כהן פאלי	
- חבר ועדה וסגן ראש עיר	חזות משה	
- חבר ועדה	ד"ר ויצמן אהוד	
- חבר ועדה	יצחק אשל	
- חבר ועדה	פריבמן ערן	
- חבר ועדה	מזוז אליהו	
- חבר ועדה	משולם ניר	
- חבר ועדה	גבריאאל אביטן	
- חבר ועדה	סימנה שחר	
- חבר ועדה	מוסאי יצחק (חי)	
	<b><u>חסרים:</u></b>	
- חברת ועדה	רונית ארנפריינד-כהן	
- חבר ועדה	נעמן רוני	
- חבר ועדה	שאול ציון	
- חבר ועדה	יוסי כהן	
	<b><u>סגל:</u></b>	
- מנכ"לית העירייה	סאלי לוי	
- היועץ המשפטי לוועדה	עו"ד איתן בראש	
- מהנדס העיר והוועדה ומנהל אגף הנדסה	שטרית דוד	
- מנהל היחידה לתכנון ומידע	שושן מנחם	
- מנהלת מדור רישוי בניה ומזכירת הוועדה	בן חמו זהבה	
	<b><u>נוכחים:</u></b>	
- יועצת תחבורה	זהבה שפיגלר	
- מתכנן תב"ע דרום מזרח יבנה	אדר' מנדי ריזנפלד	

**על סדר היום:**

**רשימת בקשות:**

1. בקשה 20100453, תיק בניין 622000, גוש 5167, חלקה 3, פרטי המבקש: דלן השקעות ופיתוח בע"מ, המיסב יבנה.

1. בקשה 20100453, תיק בניין 622000, גוש 5167, חלקה 3, פרטי המבקש: דלך השקעות ופיתוח בע"מ, המיסב יבנה.

**צבי גוב-ארי:** טוב, ערב טוב. אני מבקש לפתוח את הישיבה הראשונה של מליאת ועדת תכנון ובנייה. מפני שזו פעם ראשונה שאנחנו מקיימים ישיבה.

**דוד שטרית:** היתה אחת כדי להסמיך את ועדת המשנה.

**צבי גוב-ארי:** הנושא שעולה היום, זה הקמת תחנת דלק, על פי בקשה של יזמים, באזור שנקרא היום אזור המלאכה של יבנה, ואני רוצה להקדים ולומר מספר מילים, כי אחרי זה, אעביר את הנושא למתכנן האזור, אדריכל מנדי רוזנפלד, ויותר מאוחר נשמע גם את יועצת התחבורה. נשאל שאלות ונקבל החלטות.

כרגע לעניין אני מוכרח לומר כך. שתוכנית י"ב 252 נדונה ביולי 2006, בוועדת המשנה לתכנון ובנייה. התוכנית אושרה בזמנו על ידי הוועדה, הומלצה להפקדה, עברה אל המחוז, ובמחוז העניין הזה התעכב תקופה די ארוכה, בגלל העובדה שהיתה בעיה של התוכנית הכוללת באשר לגבולות התמ"מ. ניסינו לעשות שינוי בגבולות התמ"מ במועצה הארצית לתכנון ולבנייה. זה עבר לולנת"ע והולנת"ע כמעט שפסלה את כל התוכנית, בגלל קרבתה לנחל שורק. החלק הדרום-מזרחי שלה. ובסופו של דבר זה אושר בתיקונים אלה ואחרים, ומרגע זה ואילך, התוכנית שבה אנחנו מדברים מצויה בנתיבי אישור. בעצם ממתנינים לאישור סופי של הוועדה לתכנון ולבנייה המלאה של המחוז, ויותר מאוחר תומלץ להפקדה ותקבל תוקף ומרגע זה ואילך נצטרך פשוט להתחיל ליישם אותה.

מה אומרת התוכנית? התוכנית אומרת ברמה העקרונית, באזור שבו אנחנו מדברים, שהאזור הזה הופך לחלק מהמע"ר, כאשר הוא מתוכנן למגורים ולתמהיל של מסחר. בתוך התוכנית עצמה, מומלץ להזיז את תחנת הדלק הקיימת באותו מקום, דרומה. על זה אנחנו מדברים. זו התוכנית הקיימת היום. שבה יש המלצה להזיז את התחנת הדלק הקיימת ממקומה הנוכחי לדרום. כמובן העניין הזה יצטרך להיות מותנה בפיצויים עם המנהל ועם מאשרי התוכנית ועם

כל מה שקורה, אבל יש המלצה בגין השינוי של התוכנית, להזיז גם את תחנת הדלק הקיימת. בעבר, כאשר המובלעת הזאת בין שני בעלי נכסים, מצויה בגבולות שתי תוכניות, פנינו אישית למנהל מקרקעי ישראל וביקשתי 'קחו בבקשה שמאי, תעריכו את המחיר כפי שאתם חושבים, ותצרפו את זה לאחד הבעלים של השטח, לאחד הבעלים של התוכניות הקיימות, משני הצדדים' וזו מתוך הבנה שבמובלעת הקיימת לא יכול להיבנות משהו שכנראה בסופו של דבר יענה על התכנון העתידי. ואילו מכירה לאחד הצדדים יכלה ליצור איזושהו רצף, שכאשר הולכים לשינוי, לתוכנית העתידית, יש לה פחות בעלים להתעסק איתם. כי כל משבצת מחולקת היום לכמה בעלים.

המנהל לא עשה זאת. הוא יצא למכרז. וכאשר יצא למכרז, ביקשנו לבטל את המכרז, לפני שידענו מה הולך להיות שם, ויש מכתבים על העניין הזה. המנהל החליט שלא, ויום אחד בהיר אנחנו מקבלים הצעה להקים, או יותר נכון תוכנית להקים שם תחנת דלק. הנושא הזה עולה היום כאן, מתוך מגמה באמת לדון בזה באופן רחב, ולא בוועדת המשנה בלבד, על מנת לראות היכן אנחנו עומדים. כי מה שלא נדון ומה שלא נחליט, נצטרך יותר מאוחר להתמודד. או עם זה שלא יקבל אישור, או עם אלה שיושבים שם, כי נתנו למישהו אישור, כאשר כולם צריכים לזוז יותר מאוחר דרומה.

אני רוצה לתת את רשות הדיבור למנדי, להציג את התוכנית ויותר מאוחר נקבל את חוות הדעת התחבורתית. יישאלו שאלות, ועל פי זה נחליט. מנדי.

**אדר' מנדי רוזנפלד:** ערב טוב. כפי שציין ראש העיר, הנושא הוא תחנת הדלק, אבל נתבקשתי על ידי דוד למסור סקירה קטנה של מה שאנחנו רוצים, משום שגם כשמדברים על תוכנית פרטנית, צריכים לראות את התמונה הכוללת. אז אנחנו נראה לכם תמונה כוללת, שכבר עברה פה לפני מספר שנים את הוועדות, ופשוט נתקעה קצת בגלל מה שדיבר עליו צבי, הנושא של שינוי תמ"מ במזרח.

אנחנו מתעסקים למעשה בארבע תוכניות שהן תוכנית אחת. 'יבנה מזרח' זה ממזרח לכביש 42 הקיים, 'יבנה שדרוג עירוני', זה נושא התוכנית היום. 'יבנה מע"ר', זה החלק שנמצא היום ממערב לכביש 42, שאנחנו מדברים עליו מרה, ו- 'דרך 42', שלמעשה זו הדרך המתוכננת על ידי מע"צ ועל ידי רכבת ישראל להחליף את כביש 42, שחוצה פה לתוך העיר.

אז זאת יבנה, זה כביש החוף, זו דרך 42 ואם אתם מסתכלים על הדבר הזה, החצי ביצה הזאת, זה מה שיש בתמ"מ כשטח עירוני לפיתוח ממזרח לכביש 42. היום כביש 42 מגיע לכאן. זה הגשר. הוא נכנס פנימה ועושה כך. זה התכנון המקורי של תמ"א הדרכים, נדמה לי שזה תמ"א 22. ובתוך הקונטקסט הזה אנחנו התחלנו לתכנן.

זאת תוכנית האב של יבנה, שהיא משמשת בסיס לרוב התוכניות שהיום נערכות, עם כל הפיתוח של משרד השיכון פה, ועם תוכנית של יבנה מזרח כאן. כאשר המרכז, זה פחות או יותר, היכן שתחנת הרכבת נמצאת היום.

זאת התצ"א של המקום. אני מקווה שאתם מזהים. זה הכביש. פה הוא עובר מעל הגשר, נכנס לתוך העיר. אנחנו יושבים פה. זה היום המגרש של תחנת הרכבת. מדובר בחלק מהשטחים האלה. זה תל יבנה שמשמש כפארק. רב-בריש שנמצא פה. התוכנית נשוא תחנת הדלק נמצאת כאן.

וזאת התוכנית שמצרפת את ארבע התוכניות שראיתם לתוכנית אחת, שנקראת 'יבנה מזרח', שאתם רואים אותה פה. וכביש 42 והמסילה, עם השדרוג של תחנת הרכבת שאמור להיות על הכביש הראשי, ואם תשימו לב לחיבורים של יבנה מזרח ויבנה מערב, הכוונה היא שכל המקום הזה אמור להיות משוקע, משהו כמו איילון. ובעצם העיר יכולה לעבור במפלס אחד, מצד אחד לצד שני, כאשר בזמנו התוכנית הזאת התקרבה הרבה יותר אל הנחל. היום היא מתרחקת הרבה יותר מהנחל, ומה שאתם יכולים לראות שכל הצהוב הזה, בגלל המקרן שלכם זה ירוק, שיש פארק עצום לאורך הנחל, שמצטרף לפארק שנקרא 'פארק נחל שורק', שמתחיל מאיפה שאני גר בירושלים, וממשיך פה עד לים, ופה הוא מקבל איזשהו ביטוי עצום של פארק גדול מאוד, עם איזשהו אזור של מאגר מים, וכל מוסדות הציבור של השכונה הזאת יושבות על הפארק החדש.

במקום הזה יש את המעברים לאזור המלאכה, וכפי שאתם רואים, אזור המלאכה, אנחנו הצענו בזמנו, כדי לייצר את החיבור בין השכונה שמוקמת עכשיו, של משרד השיכון, שנדמה לי שכונת תדהר עושה את זה והשכונה החדשה שתבוא, אזור המלאכה שנמצא פה, הצענו שיהפוך לאט לאט, בשדרוג, לאזור של מגורים ומסחר בקומות הקרקע.

וזו למעשה התוכנית שמוצעת כאן, כאשר, אני לא יודע אם אתם רואים את זה פה, בנקודה מסוימת. אם אתם רואים את הקווקו הזה פה, הכוונה של המקום הזה היתה לייצר מקום, להעביר את תחנת הדלק הקיימת בפינה פה, אל המקום הזה, משתי סיבות עיקריות. הסיבה

הראשונה היתה שהמקום הזה הופך להיות ממש שער הכניסה לעיר. אתם תיכף תראו את זה בהדמיות. ולהיכנס לתוך עיר דרך תחנת דלק, זה לא הדבר הכי משמח בעולם, ובודאי לא עם שתי תחנות דלק.

לכן בזמנו הצענו, שהתחנה הזאת תעבור לכאן והסיבה שהצענו את המקום הזה כמיקום אלטרנטיבי לתחנה הזאת, זה ברגע שתחנת הרכבת החדשה תיבנה, כל המקום הזה יהיה מקום למרכז היסעים של 'חנה וסע', אוטובוסים, מוניות וכו', ואז מטבע הדברים תחנת דלק פה יכולה לשמש את העניין הזה הרבה יותר טוב. וזה מה שקיים כרגע בתוכניות.

כמובן שזה דורש, כפי שאמר צבי, התדיינות גדולה מאוד מול בעלי הקרקע ומול מנהל מקרקעי ישראל. כל הדבר הזה בעצם משאיר את תל-יבנה כפארק גדול, הפארק הראשי של העיר. והפארק הראשי של העיר מצטרף לרחוב דואני.

רק עוד שני דברים קטנים על הפרויקט הזה, ואנחנו לא נאריך עליו בדברים. יש דבר מאוד יפה, נדמה לנו, שיום אחד יתרחש פה: ברגע שהכביש הזה ישוקע, כולל פסי הרכבת, לאורך הכביש הזה, גם בצד הזה וגם בצד הזה, למעשה מתקיים המע"ר החדש, שהוא מע"ר בקנה מידה לא של העיר, הוא מע"ר בקנה מידה של אזור. כך שאנחנו מאוד מקווים שהמערכת הזאת כמובן תענה ליבנה, אבל גם תענה לכל הישובים שיושבים פה מסביב כאיזשהו מרכז עסקי אחד גדול, שמצטרף לפארק, שמצטרף לקיים.

אני לא אכנס יותר מדי לארכיטקטורה של המקום הזה, ועל הרעיונות שפה. הסברנו את זה בזמנו. אבל מה שכן אני רוצה לומר, וזה דבר מאוד חשוב, שכרגע זה המצב, ואנחנו צריכים לנסות כל הזמן בתוכניות כאלה, באמת לשמור על הרעיונות הקיימים, ולא לפרק אותם כל הזמן בכל מיני דברים אחרים.

**דוד שטרית:** קודם אולי רק משהו להדגיש. תחנת הדלק המבוקשת נמצאת פה, בעצם.

במסגרת התוכנית מתוכנן פה גם שטח מבנה ציבור, כדי לא להיכנס לבעיות עם פינויים והפקעות של שטחים בנויים. זה השטח היחיד שאפשר היה להפריש לצרכי ציבור, שישמש את המגורים שיהיו פה בעתיד. גם עצם הקמת תחנה פה יוצר בעיה, כי יש מגבלות על פי תמ"א, 80 מטר מתחנת דלק אסור לעשות שום מוסד ציבורי.

**אדר' מנדי רוזנפלד:** בעניין הזה, רציתי להדגיש את זה בתמונות, אבל דוד כבר דיבר על זה. תחנת דלק זה באיזשהו מקום די מפגע, בהקשר של הרדיוסים של הבנייה, שמותרים סביב איפה שהדלק קיים מבחינת בטיחות וביטחון. אתם כולכם יודעים מה זה אומר. מגורים, כולם צריכים להתרחק. מוסדות ציבור – זה בלתי אפשרי.

זאת אומרת אם פה צריכה להיות התחנה, שכל הדבר הגדול הזה, כולל עד לפינה, יש לו השפעה עצומה, במובן הזה, על כל התוכנית הזאת. רק דבר כזה קטן מפרק את כל העסק, את כל הרעיון האדריכלי, שתיכף תראו אותו בציורים. אז אני לא אעבור על הדברים האלה, זה בעצם התוכניות. אבל מה שכן עשינו פה, וזה חשוב מאוד, שתראו שהתוכנית הזאת מקשרת בין התוכנית של גן ראובן, שבונים אותה אני מבין עכשיו כבר. אני מוכרח להגיד את זה, שפתאום הטלפונים מהמנהל, ומכל מיני גורמים אלי: 'קדימה, קדימה, קדימה'. שאלתי: 'מה קרה?' אמרו: 'לך ליבנה, תראה מה קורה'. עמדו פה, עמדתי בתור, אלפי אנשים לחפש יחידות דיור. זאת אומרת שאנחנו לא כל כך חולמים, צבי, שהתוכנית הזאת תתממש. אני אומר לכם התכנית תממש ואפילו מהר יותר ממה שאנחנו חושבים.

**צבי גוב-ארי:** תתממש הרבה יותר מהר מאשר חשבנו.

**אדר' מנדי רוזנפלד:** יפה. אז קודם כל משמח אותנו נורא. אתם מכירים את התוכניות האלה שנמצאות במגירה של האדריכל, ישנות שנת ישרים ופתאום כל העולם מתעורר. ראש המנהל מתעורר, ראש מחלקת התכנון: 'מה קורה עם התוכנית של יבנה?' אז הנה, אנחנו אומרים לכם, התוכנית הזאת שכרגע ראיתם, אושרה כבר על ידי מנהל התכנון להפקדה. אנחנו צריכים לסיים את התנאים, ואני מקווה שבתוך מספר מועט של חודשים נוכל כבר להפקיד אותה להפקדה, לצורך אישור.

וכשאני מדבר על התוכנית הזאת, אני גם מדבר על הקשר עם התוכנית הזאת, כי פשוט אי אפשר לפרוס את הסוודר הזה. לולאה אחת אתה פורס, וכל הסוודר הזה הופך להיות גלגל כזה שלא שווה כלום. ומה שאתם רואים פה, זה בדיוק את החיבור הזה בין גן ראובן לתוכנית החדשה, דרך המקום הזה. רק נקודה אחת קטנה, כזאת תחנת דלק, שמפרקת את הדבר הזה, יוצרת בעיה גדולה מאוד. וזה פחות או יותר הבינוי של מה שאנחנו מדברים עליו.

ואם אנחנו מדברים על המקום הזה, לא סתם ביקשנו שתחנת הדלק הזאת שקיימת תעבור לכאן, כי אנחנו באמת רוצים את הפינה הזאת, אתם תיכף תראו את הפרספקטיבה הזאת, להדגיש ככניסה ליבנה. הכוונה היתה שפה יהיו אולי גם שני בניינים יחסית יותר גבוהים. הציור לא משקף את אחוזי הבנייה וכו', הוא משקף את הרעיון האדריכלי, ולא את הגודל או את המאסה. אבל זה פחות או יותר מה שאנחנו רואים ביבנה החדשה. יבנה מזרח, עוצמה של 3,000 ומשהו יחידות דיור, ופה אנחנו דווקא רואים רקמה מאוד יפה, אנושית, של 4, 5 קומות על מסחר, שהכל איכשהו קשור לתל-יבנה, עם אותו גורם של כניסה לתוך יבנה ההיסטורית. וזה בדיוק המקום, שאם אני עומד בפארק הגדול הזה, ואני עכשיו מסתכל חזרה ליבנה, אז אני רואה את הבנייה, שהיא יחסית רקמתית, 3, 4 קומות, או 5 קומות. אני רואה את השדרה המרכזית המסחרית, ואני רואה שם ברקע את שני הבניינים האלה, שכרגע אנחנו מדברים עליהם ככניסה, שעם התחנה, זה לא יהיה קיים. וזה אובליסק שהבאנו עכשיו ממצרים, כי שם יש מרידה, אז אפשר לקחת הכל. ואת זה הבאנו משם. זהו זה. תודה.

**צבי גוב-ארי:** אני מבקש. יש שאלות אליו, לפני שאני מעביר את זה ליועצת התחבורה? אולי נשמע את התחבורה בינתיים. גב' שפיגלר, בבקשה, מהנדסת התנועה.

**זהבה שפיגלר:** טוב, התוכנית מבחינה תנועתית נבחנה, אני בחנתי את התוכנית למצב הקיים, מתוך ראייה גם עתידית, אבל גם ביחס למצב הקיים כיום מבחינת התנועה. כיום רחוב מיסב הוא רחוב שהוא מאסף משמעותי, מבחינת התנועה מהעיר ומאזור התעסוקה סביבו, אל תחנת הרכבת ואל היציאה הדרומית לכביש 42. כביש 42 – כביש בינעירוני, שחוצה את יבנה, אבל הוא מהווה ציר, כאשר התנועה שמגיעה גם מאזור התעסוקה הצפוני וגם מאזור התעסוקה בסמוך לתחנת הדלק, הוא מהווה ציר יציאה, למרות שישנם עוד צירים נוספים, אבל אנשים, ואפשר לראות את זה, נמנעים לצאת מאזור המרכז, עם כל הבעייתיות בשעות הלחץ, ומעדיפים ככל שאפשר, מי שיוצא למחוז חפצו לדרום, יוצא מרחוב המיסב. התוכנית נבחנה מבחינת מרחקים. בתמ"א 18 תיקון מס' 4, ישנם מרחקים שמכתיבים, מבחינת מרחקים מכביש ראשי, מכביש משני, מקומי. בחנו את זה. זה עומד, מבחינת המרחקים. הבעיה הינה עם העניין של פניות ואסביר. התחנה אמורה, וזה על פי הנחיית משרד התחבורה, לאפשר



פניות ימניות בלבד. אין כיום היתרים לתחנות תדלוק פניות שמאלה. זה מההיבט הבטיחותי. אז נכון שזה נאמר בחוות דעת של פניות ימיניות, ימנעו את הפניות השמאליות לתחנה הקיימת כיום. מי שמגיע לתחנה, יכול דרך חטיבת גבעתי להגיע לתחנה, או מכביש 42, לתחנה הקיימת, וזה היה מונע.

אבל התחנה המיועדת, המוצעת כאן, היא תחנה מדרגה ב'. תחנה מדרגה ב' זאת אומרת, היא נותנת מענה לכל כלי הרכב. ברגע שאנחנו נותנים מענה לכל כלי הרכב, אנחנו צריכים לאפשר גישה לתחנה, עם הרדיוסים הנכונים, והתמרון בתחום התחנה שעונה לדרישות. אין להתיר רוורסים, אין לאפשר תנועות מיותרות, על מנת לתמרן. וזה לא באופן חד פעמי, אלא באופן שוטף.

התוכנית, כפי שהיא מוצגת כאן, הרדיוסים בכניסות וביציאות הם מזעריים. הם אינם מתאימים לכלי רכב ומשאיות שנכנסות כאן. וגם לכלי רכב פרטיים, וזה אפשר לראות עם טמפלטים, שזה הכלי שאנחנו בוחנים את התצורה, את הרדיוס בפניות של כלי רכב.

בנוסף, בגלל התצורה של המגרש, שהוא צר, רכב שנכנס כאן, כלומר הרדיוס כאן, אם אנחנו רואים, הוא אפסי. רדיוס לתחנת דלק, כאשר ברכב אנחנו נותנים רדיוס 10 מ' לפחות, כדי לאפשר לרכב, למשאית. המשמעות היא, נתיב הכניסה הוא הנתיב הסמוך, לא נתיר שהכניסה תהיה מהנתיב הנגדי. כדי לקבל את הרדיוס כשהוא מגיע לישורת, אז לפי המוצע הוא צריך להגיע מהנתיב הנגדי, לאפשר את הכניסה. אז לאפשר את זה, המשמעות היא, מזרחה יותר הכניסה כדי לאפשר את הרדיוס, שאנחנו נכנסים כאן.

דבר נוסף. נכנסים לתוך התחנה, יש את עמדות התדלוק. ברגע שרכב עומד כאן, יש לאפשר את היציאה. כלומר, אנחנו צריכים גם לאפשר למשאיות, שמתדלקות כאן, כי יהיה גם סולר, לאפשר את הרדיוס. התמרון של הרדיוס יוצא מגבולות המגרש. כלומר, כדי לאפשר את הרדיוס למשאית, צריך לנסוע ברוורס ולאפשר את הפנייה הזאת.

דבר נוסף. מה שאנחנו רואים, בזמנו זה היה מזנון. כיום אנחנו קוראים לזה, שטח מסחרי, 'חנות נוחות'. מה שאנחנו רואים ב'ילו', 'מנטה', בכל התחנות. יש כאן חנות מוצעת. יש כאן עמדות חנייה, הכל על פי הדרישה. אבל אם נראה, לפי הצורה, כאן יש לנו חד סטריות. המערכת היא חד סטרית. המתדלקת מגיעה, יוצאת, או לחילופין, העניין שבאים, מתדלקים, ויוצאים. נניח שזה אפשרי, מי שרוצה להגיע לחנות, לא יכול. כי יש לנו מערכת חד-סטריית שיוצאת החוצה. כלומר

כל הפנייה בחזרה באה לידי ביטוי ברחוב המיסב, שהוא עמוס. אם מישהו מגיע ורוצה קודם לשתות את הקפה, ואחרי זה לתדלק, כי נזכר שהוא לא תדלק, אין לו אפשרות כי אז הוא נגד הכיוון. כלומר, כאן יוצא אליו מישהו ממושמע ואנחנו הולכים מתוך הנחה שצריכים לתת הנחיות, התחנה המוצעת מתפקדת כחד-סטריית, לא כפי שהתחנה הקיימת, שיש כיווני נסיעה דו-סטריים. זה יוצר קונפליקט ובעייתיות, שאנחנו מעבירים אותה לתחומי הרחוב. בנוסף, יש על פי תקנה 18, הסעיף האחרון לפי ההנחיות, יש דרישה שמעמדת התחנה הסמוכה לכניסה, צריכים לאפשר 4 חניות, שזה אומר 24 מטר, מהכניסה, ושלא תהיה הפרעה. אם אנחנו לוקחים את ארבעת העמדות, תדמינו לעצמכם ארבעה רכבים שעומדים כאן. אם אנחנו מסמנים את ארבעת הרכבים בסמוך כאן, זה חוסם את כל הכניסה. כלומר, אין לי את האפשרות לתדלק בשאר העמדות, זו חסימה. המשמעות, גלישה לכיוון הרחוב, שיוצרת הפרעה לתנועה לכל מי שמגיע, ורוצה להגיע לצומת עם כביש 42.

**צבי גוב-ארי:** אני רוצה להדגיש דבר אחד. מעבר לכך שיש בעיה תפעולית של התחנה עצמה, מבחינת אפשרויות להפעיל שם תחנה וההפרעה התחבורתית שהתחנה יוצרת. אבל הטיעון העיקרי שלנו היום, שכאשר אתה עובד על תוכנית חמש שנים, אתה מוביל משהו לכיוון של פיתוח עיר לספירה אחרת, לא יכול להיות שאנחנו ניקח מתוך התוכנית הזאת איזשהו חלק, ונתחיל לפרוס את האפודה הזאת, על ידי היתקעות של תחנת דלק שלא במקום. וזה ה-issue היום. נניח שהדבר הזה יהיה לתדלוק אופנועים בלבד. אבל הוא עדיין לא טוב כתחנת דלק בתוך אזור שמתוכנן אחרת. אני מבקש, אם יש שאלות, תשאלו בבקשה.

**יצחק אשל:** התייחסויות, לא שאלות.

**צבי גוב-ארי:** התייחסויות, שאלות.

**יצחק אשל:** נדמה לי שאף אחד פה בשולחן לא נגד פיתוח, והתוכנית נראית טובה. צריך להגיד את זה. וגם מכירים חלק מהדברים. אנחנו עוסקים פה אבל בעוד היבט. ואני

מדבר, דבר ראשון, על ההיבט החוקי. היום, בתב"ע המאושרת, אנחנו לא יכולים על פי תמ"א 18 לא לאשר את תחנת הדלק. נקודה. קודם כל זה המצב החוקי, נכון לכרגע.

**עו"ד איתן בראש:** זה לא מדויק. אני אתייחס אחר כך.

**יצחק אשל:** תנו לי רגע. שנייה אחת. יותר מזה, ואני אומר את זה עוד פעם, כי אמרתי את זה בועדה. מאחר שאני מכיר את התהליכים ביבנה, ועברתי אותם פעם, אני לא מתבייש שיהיו שתי תחנות או שלוש תחנות בדרום, תחנות דלק שיתחרו ביניהם. אני לא מתבייש להגיד, כי זה מה שהיה בעיר יבנה, לפני 20 שנה. לא נתנו לבנות תחנות דלק שמונה שנים, כי היה 'דור אנרגיה'. הוא אמר, אני לא אמרתי, הוא אמר שהבטיחו לו שלא תקום שום חברה אחרת. ולשמחתי, ברוך השם, קמו תחנות ויש תחרות, וגם יבנה התחילה לקבל עיתון והנחות במחירים. מי שזוכר, עד אז לא היה כלום. אז לכן, קודם כל ברמה העקרונית, לא מתבייש. בלי לגעת בנקודה הספציפית הזאת.

כשאנחנו אומרים 'לא רוצים לאשר כלום', אבל אנחנו רק פחות משנה אישרנו את הקמת המבנה המסחרי. כמעט חינם. במבנה של עמודים. במבנה המסחרי, מבנה ששנים לא אישרנו את המבנה הזה. עמודי ברזל. זאת אומרת, יש מצבים שאפשר לאשר.

גימל, ועכשיו אני נכנס, לפי התוכנית, בעיני, אין בעיה בפנייה ימינה. התחנה הזאת לא תפריע. אם התחנה תפריע לגשר מעבר בין מזרח למערב, זה התחנה הקיימת, לא תחנה חדשה. היא לא תפריע במיקום הזה. ולכן, כל הנימוקים בעיני אומרים: 'אנחנו צריכים לאשר'.

עד שבאה גב' שפיגלר, ואומרת נימוקים אחרים לגמרי. ואני רוצה להיות צמוד, מה שנקרא, להוראות. היא אומרת: 'אי אפשר מבחינת תנועה, להקים שם תחנה'. היא לא עוסקת בתב"ע. מבחינת זה, אני אומר: 'יכול להיות, לא יודע'. צריך לשמוע דבר שני. ולכן אני חושב שהגב' שפיגלר צריכה לשבת עם יועץ התנועה של בעלי החברה, ולראות מה המשמעות של מה שהיא אמרה כאן, מקצועית, שאי אפשר להיכנס לתחנה, שהרדיוס הכניסה, שהמשאית תעלה בכלל על המגרש השני, והוא יסכים שהוא יעלה על המגרש של סימפונייה, שאי אפשר להחנות, שהרחוב יהיה עמוס בגלל התחנה, אי אפשר יהיה להיכנס ולצאת, אלו בדיוק ויכוחים מקצועיים שאני חושב שקודם כל צריך להתנהל דיון מקצועי בין בעלי המגרש לבין הגברת, שהיא יועצת התנועה

שלנו, בשביל לראות. כי אם זה נכון, משהו לא מאפשר לי תנועה או משהו אחר, אז אני בכלל לא דן על התביעה או לא תביעה. אני לא מאשר את התחנה מההיבט המקצועי, ולא מההיבט של תביעה, כי מבחינת תביעה, לדעתי אנחנו בבעיה.

ולכן, המלצתי, אם אני יכול להגיד עכשיו משהו, אני מציע לא לקבל החלטה גם עכשיו. אני מציע שיתקיים דיון מקצועי, מהנדס העיר, יועצת התנועה, עם אנשי החברה, שיתנו לנו תשובות לשאלות ולבעיות שהיא מציגה, ואז אפשר לדון בחזרה בסיפור ולהחליט החלטה עקרונית, האם לפי תביעה 18 מותר להקים שם תחנה או אסור להקים שם תחנה. זו דעתי.

**צבי גוב-ארי:** עוד מישהו שרוצה להתייחס, בבקשה.

**ערן פבריבמן:** אולי בשתי מילים להתייחס למה שאתה אמרת, יצחק, אבל אני רוצה להגיד משהו אחר. אם הבנתי אותך נכון, אז גם אתה לא חושב שזה מקום טוב לשים בו תחנת דלק, באמצע התביעה החדשה שמתוכננת שם. הטיעון שלך היה שמבחינה חוקית אסור לנו להחליט את זה.

**יצחק אשל:** אני אומר, תחנת דלק לא רע שהיא קיימת גם בעיר, ואם היא תואמת את החוק ואת תמ"א 18 ואת התביעה.

**ערן פבריבמן:** אני לא מדבר כרגע על החוק. אני רוצה שהעיר שלנו תהיה בנויה ומתוכננת הכי טוב. אם היית נותן לך תפקיד, אתה עכשיו מתכנן העיר, היית שם שם תחנת דלק? במסגרת התביעה הנוכחית? זו השאלה. יצחק, תפקידנו כאן הוא לבוא ולדאוג שהתכנון יהיה מיטבי לעיר. ולכן, לפחות במה שאני רואה, במעט הדברים שאני מבין בעניין הזה, נראה לי שלא נכון לשים שם תחנת דלק.

**גבריאל אביטן:** יצחק, הוא מתכוון, בלי קשר למגבלות שהציגה יועצת התנועה, הוא בכלל לא נותן את התחנה שם.

**ערן פבריבמן:** לגבי טיעונים אחרים שעלו כאן. נדמה לי, לא מדדתי, אבל שגם המקום המוצע לתחנת דלק, לא עונה בקריטריונים של מבני הציבור שם.

**צבי גוב-ארי:** אני מבקש לומר כך. אף אחד לא מתבייש בתחנות דלק. ואף אחד לא רוצה לחסל תחרויות של תחנות דלק. כי אנחנו צריכים לעמוד בהמשך, על העתקת התחנה הקיימת, בכל מחיר להזיז אותה משם. מפני שהקונספט שאליו אנחנו הולכים הוא קונספט אחר. ותחנת הדלק הנ"ל מחבלת בקונספט שעליו עבדו במשך שנים. זו התשובה. אין פה עניין של תחרות.

**יצחק אשל:** סליחה.

**צבי גוב-ארי:** את דבריד אמרת, ולי יש השגות על מה שאמרת. אני לא חושב מתחרויות של תחנות דלק. ההיפך הוא הנכון. אני אומר, המיקום לא טוב, של שתיהן גם יחד. בסופו של דבר, לא ישבו אנשים שלא מבינים שום דבר וחמש שנים תכננו את המקום הזה, על מנת באמת לעשות מעט עיר אחרת. ואם לפני 20 שנה התווכחו על כן תהיה תחנת דלק או לא תהיה תחנת דלק ליד הפונקציונר הנ"ל, אז פה הסיפור הזה לא קיים. מבחינתי לא קיים. אפשר לשים על ידו ארבעה תחנות דלק, אבל כולם במקום אחר. לא במקום שקבענו. מבחינת הפן חוקי, רצית להגיד.

**עו"ד איתן בראש:** כמה מילים. זה אזור מלאכה. זה לא אזור תעשייה. ועל פי תמ"א 18, תיקון 4, אתה לא יכול באזור מלאכה להקים תחנת דלק.

**יצחק אשל:** גם באזור מלאכה וגם באזור מסחר מותר להקים, על פי תמ"א

**עו"ד איתן בראש:** אני לא אמרתי מסחר, אני אמרתי מלאכה. באזור תעשייה אתה

יכול. באזור מלאכה לא ניתן. בכל מקרה הועדה איננה חותמת גומי, עליה עליה לשקול שיקולים  
תכנוניים הטובים ביותר לעיר בראיה הספציפית של התחנה ובראיה הכללית של העיר.

**יצחק אשל:** אתה מתחכם. במסחר ובתעשייה מותר.

**עו"ד איתן בראש:** אני לא מתחכם. במסחר ובתעשייה אתה צודק, לא במלאכה.

**יצחק אשל:** מותר. גם באזור מלאכה. עזוב. אני אביא לך 10 פרשנויות. רק

הערה אחת קודם, מה שאמרתי.

**צבי גוב-ארי:** אני אעיר לך על ההערה שלך אחרי זה, אבל לא נגמור פה.

**יצחק אשל:** לא, זה חשוב. מפני שבאותה ישיבה, למה אני אומר לך, שאומרים

מקדשים את התוכנית החדשה, באותה ישיבה שבה לא אישרנו את תוכנית תחנת הדלק, אישרנו  
את הגדלת רב-ברית. הרי הוא מפריע לכל הסיפור הזה.

**צבי גוב-ארי:** לא.

**יצחק אשל:** סליחה, באותה ישיבה. אישרנו את עמדת רב-ברית. רגע, איך זה

מסתדר?

**ערן פבריבמן:** אז בוא נעלה את ההחלטה ההיא. אם ההחלטה היא לא טובה,

בוא נעלה אותה. מה אנחנו תוקעים עכשיו שני מקלות בגלגלים?

**יצחק אשל:** לא. אני באותו נימוק, אני אז תמכתי ברב-ברית. מאותו נימוק.

אצלי לא היה הבדל. זו אותה בעיה שניהם.

**צבי גוב-ארי:**

לא אותה בעיה.

**יצחק אשל:**

ואני הצבעתי בעד הגדלת רב-בריה, ואותו דבר פה, הצבעתי על

תחנת דלק.

**דוד שטרית:**

קודם כל, לגבי מה שאמר איתן, רק להשלים אותו. גם אם נניח

שבאזור מלאכה מותר, לפי תיקון 2 לתמ"א 18, לעשות תחנת דלק, זה בהחלט שיקול של הוועדה אם לאשר. זה לא אוטומטי. ויש הרבה מקרים שועדות לא אישרו, לרבות מקרה אחרון, לא מזמן בתל-אביב, שאפילו הגיע לוועדת ערר, ולא אישרו תחנת דלק, למרות שהתמ"א לכאורה מאפשרת. כי זה לא אוטומטי. זה שיקול דעת לוועדה המקומית.

יש עוד. אנחנו לא הכנסנו טיעונים טכניים, מעבר לנושא התחבורתי. מה שאמר ראש העיר והמתכנן מנדי, אלו בעצם הטיעונים העיקריים. אי אפשר בגלל תחנת דלק אחת קטנה, ואני לא מזלזל חלילה, ואנחנו בעד תחרות ואין לנו שום דבר נגד התחרות, ראייה לכך שאנחנו ביקשנו לבטל את המכרז, עוד לפני שידענו בכלל שתקום שם תחנת דלק. יש מכתב שלי למנהל המחוז במנהל מקרקעי ישראל, ביקשנו: 'תבטלו את המכרז'. גם אם הוציאו אותו למלאכה, לא לתחנת דלק. אף אחד בכלל לא ידע שהזוכה יבקש תחנת דלק. בגלל התכנון, לא בגלל שמישהו מתנגד לאיזושהי תחנת דלק.

לגבי רב-בריה, ברב-בריה היום יש 20,000 מטר מרובע. הוסיפו 900 מטר כמבנה יחסית קל בחלק הצפוני, עם התנייה שזה לא יהווה מגבלה, וזה לא שימוש חדש, ולא עושים כלום, כשרב-בריה כולו 19,000 מטר מרובע יצטרכו לזוז או להשתדרג, אז אותם 1,000 מטר ישתדרגו יחד איתם. אנחנו פה הולכים לעשות תחנת דלק, אנחנו צפויים לעוד סעיף 197. ברגע שאישרת, עשית שינוי תב"ע, אף אחד לא יוותר. יבואו אלה, בצדק, 'עשית תב"ע חדשה, פגעת בערך הנכס, תתמודד עם סעיף 197 – אובדן ערך'. זה לא המקרה של רב-בריה, כך שאין מה להשוות.

**יצחק אשל:**

למה לא אותו מקרה? הוא אותו מקרה, דוד. זו פרשנות שלך.

לא בדיוק, בכלל לא אותו מקרה. זו לא פרשנות.

**דוד שטרית:**

אותו מקרה, אותה תב"ע. אם היא הולכת למגורים ואני אומר

**יצחק אשל:**

את זה בגלוי, כי ביום הראשון שהייתי בוועדת בניין עיר, אמרתי לבכרי: 'אם זה היה תלוי בי, הייתי מעיף אותך ל... עם הרב-בריח'. אז אני אומר את זה. אבל ברגע שאישרת, באותה ישיבה.

דרך אגב, זה לא של בכרי, בכל מקרה. לא יודע מה אמרת לבכרי,

**צבי גוב-ארי:**

בכרי כבר יצא משם קודם.

סליחה, בכרי, תקשיב, אני אומר לך. ביום שהייתי יו"ר הוועדה,

**יצחק אשל:**

המבנה היה שלד.

אז למה לא העפת אותו?

**צבי גוב-ארי:**

אני, ביקור ראשון עם יהודה, אמרתי: 'אם זה היה תלוי בי, אם

**יצחק אשל:**

לא היה שלד, לא הייתי מאשר לך'. אני לא אישרתי.

למה לא העפת? היה רק שלד. יכולת להעיף. ויצמן.

**צבי גוב-ארי:**

בוועדה, כזכור, אני הצבעתי נגד. ועכשיו השתכנעתי לחלוטין

**ד"ר אהוד ויצמן:**

שההצבעה היתה נכונה. כי ההצגה עכשיו, כשאני רואה את המתווה, ואני רואה את ההערות, תוכנית תחבורה שנייה, אז קודם כל אני אומר אין תחרות. אבל אני נגד לקחת ולפרוס תוכנית טובה, ובגלל שאולי נלקחה פעם החלטה רעה, גם בעיני המיקום ורב-בריח נראה רע, זה לא אומר שצריך לקחת עוד החלטה רעה, ולחיות עכשיו עם שתי בעיות שיפוררו את מה שיש.



התוכנית שמוצגת פה, כשמסתכלים רחוק, וזה נכון, יש בעיה עם החברים האלה, ובעובדות, וזה נאמר לנו גם בועדה, היתה התנגדות של העירייה, והמנהל לא קיבל את ההתנגדות. אני בעניין הזה מחוזק לחלוטין בעמדה שלי, ואני מציע לחברים, לפחות מהזווית שלי, להצביע נגד העניין הזה. כי עם כל הכבוד לתחרות, זה שהמשפטן שלנו, אם יש בעיות חוקיות כאן, שיתמודד. אנחנו צריכים להחליט האם זה טוב לטווח ארוך לעיר. כפי שאני מבין אותו – זה טוב.

**צבי גוב-ארי:** עוד מישהו? אני מעלה את עניין אישור התחנה או אי אישורה להצבעה. מי בעד אי אישור התחנה? מי נגד אי אישור התחנה? מי נמנע? אשל נמנע. ובכן ההחלטה על אי אישור התחנה נתקבלה. תודה רבה, אני נועל בזה את הדיון.

**החלטה: הבקשה נדחית פה אחד למעט נמנע אחד (מר יצחק אשל).**

---

שטרית דוד  
מהנדס העיר והוועדה  
ומנהל אגף הנדסה

---

צבי גוב ארי  
ראש העיר ויו"ר הוועדה