

**מדינת ישראל**  
**משרד הפנים - מחוז חיפה**  
**ועדת ערר מחוזית**

**ערר מס' 095/11**  
**כתובת בניה: רח' ברק 27 קרית מוצקין**  
**ישיבת ועדת ערר מס': 028**  
**מיום: 16.06.2011**

סלביה חיים

העורר

- נגד -

ועדה מקומית לתכנון ובניה קריות  
שלמה יעקב

המשיבים

**חברים נוכחים:**

- עו"ד דרור לביא-אפרת	- מ"מ יו"ר ועדת הערר
- אדריכל שמחה אפק	- נציג לשכת האדריכלים
- גבי ענת שריד	- נציגת מתכנן המחוז
- עו"ד חנה קציר	- נציגת ציבור
- עו"ד יגאל נויפלד	- נציג ציבור

**נוכחים נוספים:**

חזרה מן	- נציגת הועדה המקומית
שלמי יעקב	- משיב 2
ארנון אל גביש	- מהנדס, עורך הבקשה

**פרוטוקול דיון**

העוררת זומנה כדין לדיון, אך איש מטעמו לא התייצב, למרות שהמתנו כרבע שעה. בהתאם לתקנה 9 לתקנות התכנון והבניה (סדרי הדין בועדות ערר), התשנ"ו-1996 אנו מחליטים לדון בהעדרה.

**עו"ד דרור לביא-אפרת**  
**מ"מ יו"ר ועדת הערר**

**לילה לביצקי**  
**מזכירת ועדת הערר**

גב' מן :

הבקשה היא להוספת ממ"ד ליח"ד אחת בקומה שניה. הבקשה בחריגה של מטר אחד ממרווח צידי של 3 מ'. כל השכנים האחרים הסכימו ולא התנגדו. המחסן במערב הוא מחסן היסטורי, מתקופת המנדט. העוררת עשתה חדר ויש לה חלונות, ללא היתר. למרות זאת, סוכס אם המבקשים שהם ישאירו לה פתח איפה שיש לה חלון קיים קטן. זה בעצם מה שהיא ביקשה. היא חתמה על טופס הסכמת שכנים, פשוט אחר כך התחרטה וכתבה מכתב על כך.

העוררת סגרה חדר בקומת עמודים ללא היתר. היא לא רוצה להשתתף בבניית ממ"ד.

מר אל גביש :

המבקש מוכן להשאיר פתח עבור העוררת כדי שבעתיד אם תרצה, תוכל לבצע ממ"ד. אנו נשאיר הכנה לממ"ד ודלת עבור העוררת.

### החלטה

לאחר שקראנו את טענות העוררת, את עמדת הוועדה המקומית והמשיב 2 אנו סבורים כי ניתן להתיר את הממ"ד במקומו הנוכחי ובלבד שמול החלון שנבנה בסגירה של קומת העמודים יישאר פתח אשר יהווה הכנה לבניית דלת לממ"ד (רוחב דלת תקנית לממ"ד ועוד 20 ס"מ למשקוף). כן יש לוודא כי לכיוון דרום קיים פתח ברגלי הממ"ד אשר יוכל לשמש בעתיד לחלון. בכפוף לדברים אלה, אין מקום לשנות את החלטת הוועדה המקומית.

עו"ד דרור לביא-אפרת  
מ"מ יו"ר ועדת הערר

לילה לביצקי  
מזכירת ועדת הערר

ועדת ערר מחוז חיפה – שד' פל-ים 2 בניין אורן, קומה 5 חיפה מיקוד 33095  
טלפון : 04-8512345, פקס : 04-8522111,  
קבלת קהל: ימים א', ב', ג', ה' 08:00-14:00, יום ד' 00:00-16:00

## **מדינת ישראל משרד הפנים - מחוז חיפה ועדת ערר מחוזית**

**ערר מס' 071/11**  
**כתובת בניה: מגדים**  
**ישיבת ועדת ערר מס': 028**  
**מיום: 16.06.2011**

מרגלית רביבו אלבו

העוררת

- נגד -

ועדה מקומית לתכנון ובניה חוף כרמל

המשיבה

### חברים נוכחים:

עו"ד דרור לביא-אפרת - מ"מ יו"ר ועדת הערר  
אדריכל שמחה אפק - נציג לשכת האדריכלים  
עו"ד חנה קציר - נציגת ציבור  
עו"ד יגאל נויפלד - נציג ציבור

### נוכחים נוספים:

מרגלית רביבו אלבו - העוררת  
אלכס קופר - נציג הוועדה המקומית

### פרוטוקול דיון

מר קופר :

מדובר בבקשה למצב סופי, לגליזציה לבניה ללא היתר. הערר הוגש על אחד התנאים של הוועדה לרבות ביצוע בפועל הריסה של החריגות מעבר המגרש. הבקשה כוללת שינויים פנימיים, תוספת שטחים, פרגולה בחריגה מקווי בניין. הבקשה אושרה ואחד התנאים היה ביצוע בפועל חריגות מעבר לקווי מגרש, למעשה, בשטח ציבורי – שצ"פ. ברקע יש תביעה של הוועדה המקומית. כרגע מדובר רק על גדר.

גב' רביבו אלבו :

הרשות מתנהגת בחוסר תום לב. נושא של גבול עם שצ"פ נטען בכתב האישום וביהמ"ש דחה את הטענה שפלשתי כביכול לשטח ציבורי מאחר והגעתי להסכמה עם מושב. אין מחלוקת שזה שטח ציבורי. השאלה היא אם יש פה עניין של פלישה או ששטח ציבורי ניתן לי תוך כדי היתר כי מושב לקח לי חלק מהאדמה שלי. ביהמ"ש דחה את הטענה שמדובר בשטח ציבורי ללא אישור של השגה. אני תבעתי את המושב, הם עשו איתי חוזה. ביהמ"ש אמר שאם יש להם בעיה עם שצ"פ, לא צריך להפנות את זה אלי. נגרמים לי נזקים אדירים. איך שנכנסתי לבית, רצתי למועצה ודאגתי לשלם ארנונה, למרות שטרם הוצא טופס 4. מצד שני, הבית לא יכול לעבור בטאבו, יש לי בעיה עם הבנקים. הכל מותנה במתן טופס 4 ואני נפגעת מכל הצדדים. המושב חוכר את האדמה שלו מהמינהל. זכותו של המושב לחלק את האדמות איך שהוא רוצה, כשהוא משלם על זה במינהל. ביהמ"ש הרשיע אותי על בניה לא חוקית, סידרתי את הכל, למעט הגדר. לפני שבניתי את הגדר, אני קיבלתי הסכמה של מושב. עכשיו אני נופלת בין הכיסאות. אני מוכנה לשקול הכנת תכנית מפורטת לחילופי שטחים עם המושב. אני אתיעץ עם אדרי' שלי. אני חוזרת על הטענות שלי בערר ומבקשת להכריע בערר.

### החלטה

הערר שבפנינו הוגש לאחר שהוועדה המקומית אישרה את בקשת העוררת לשינויים, אך דרשה את הריסת הגדר שנבנתה על גבי השטח הציבורי הפתוח, על ידי העוררת.

העוררת טוענת כי לא היה מקום לדרוש את הריסת הגדר, שכן בינה ובין האגודה השיתופית נכרת הסכם לפיו היא זכאית להותיר את הגדר במקום, ועל כן הוקנתה לה הזכות להשאיר את הגדר במקומה. העוררת סבורה כי בנסיבות הללו, לא היה מקום לדרוש הריסה בפועל של הגדר.

דין הערר להידחות. המדובר בבנייה בלתי חוקית אשר בוצעה על ידי העוררת, אשר גם נקבעה ככזו על ידי בית המשפט בכתב האישום שהוגש כנגדה. הבנייה נעשתה בשטח המיועד לכלל הציבור, אשר, על פי הוראות התכנית החלה, חכ/12א (להלן: "התכנית") אמור להירשם על שם מועצה אזורית חוף הכרמל. לאגודה השיתופית אין זכות לסחור בשטחים המיועדים, על פי התכנית, לטובת הציבור בכללותו, ואין היא יכולה להחליט כי באלו ייעשה שימוש ייחודי לטובתו של תושב מסוים.

יתר על כן, על פי הוראות התכנית, נקבע מפורשות כי בשטח הציבורי הפתוח לא תותר כל בנייה, למעט מתקני משחקים, גינון, מקלטים ציבוריים ומבנים לתחנות טרנספורמציה. בניית גדר וחצר לטובת אדם פרטי אינו שימוש מותר במקום, ועל כן צדקה הוועדה המקומית כאשר החליטה לעשות שימוש ראוי בתקנה 16(א)(7) לתקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאיו ואגרות), תש"ל-1970, ודרשה את הבנייה החורגת (והאסורה בתכלית) מהוראות התכנית, כתנאי להוצאת ההיתר.

על כן, אנו דוחים את הערר.

ניתנה ביום 16.6.2011, פה אחד, ע"י מ"מ יו"ר הוועדה מר דרור לביא-אפרת וחבריה: גב' חנה קציר, מר שמחה אפק ומר יגאל נויפלד.

עו"ד דרור לביא-אפרת  
מ"מ יו"ר ועדת הערר

לילה לביצקי  
מזכירת ועדת הערר

## מדינת ישראל משרד הפנים - מחוז חיפה ועדת ערר מחוזית

ערר מס': 92/11  
גוש: 10797 חלקה: 73  
מקום הבניה: רח' סורוקה 20,

הוועדה המקומית לתכנון

חיפה

ובנייה חיפה

1. גיא נחום ואח'

העוררים

- נגד -

1. ועדה מקומית לתכנון ולבניה חיפה
2. נורה יזמות הכרמל  
לניהול פרויקטים ונדל"ן בע"מ

המשיבות

## החלטה

רקע, טענות ומענות

1. המשיבה מס' 2 (להלן: "המשיבה") הינה חברה העוסקת בביצוע עבודות בנייה, לרבות עבודות הקשורות בפרויקטים הנעשים על פי הוראות תכנית המתאר הארצית לחיזוק

מבנים קיימים בפני רעידות אדמה תמ"א 38 (להלן: "התמ"א"). המשיבה התקשרה בהסכם עם דיירי רחוב סורוקה 20, לביצוע עבודות על פי התמ"א, הכוללות, בין היתר, הגדלת דירות קיימות בהיקף של 25 מ"ר לכל דירה (לרבות הממדי"ם - כאשר הממדי"ם מצד צפון אינם חורגים לקו הבניין, בעוד הממדי"ם הדרומיים חורגים לקו הבניין הקדמי, באופן חלקי), סגירת קומת העמודים ובניית דירה בתוכה, וכן הוספת קומה על פי התמ"א, וניצול הזכויות הנותרות בקומה נוספת, אשר לצורך אישורה התבקשה הקלה (שכן המותר הוא שלוש קומות מעל קומת עמודים, וכעת מבוקשות שש קומות, לרבות הקומה שהתווספה על פי התמ"א). כן התבקשו הקלות בשטח המותר לבנייה, בהיקף של 8.5%.

2. העוררים הינם דיירי רחוב סורוקה 18, הגובל במגרש נשוא הערר מצד צפון מזרח. אלו התנגדו לבקשה להיתר, כאשר הם טענו כי הבנייה תגרום לפגיעה קשה בנוף הנשקף מדירותיהם, ובחזית השמש והאוויר לדירות הללו, דבר המוביל גם לירידת ערכן. הם הוסיפו וטענו כי תוספת הבנייה אינה מתיישבת עם אופיו של הרחוב, אשר מאופיין במבנים נמוכים בני שלוש קומות, לכל היותר, וכי הדבר יביא לפגיעה בחזות הרחוב כולו. כן נטען כי הוספת יחידות הדיור תגרום להגדלת מצוקת החניה באזור, שכן הפתרון אשר הוצע הינו לחניה אחת בלבד לכל דירה, ופתרון זה אינו מתיישב עם הצרכים המודרניים של חניות. על כן, הם ביקשו כי הבקשה תידחה.

3. המשיבה מס' 1 (להלן: "הוועדה המקומית"), אחרי שערכה סיור במקום, דחתה את ההתנגדויות, ואישרה את הבקשה בכפוף לתנאים מסוימים. הוועדה המקומית סברה כי הואיל והמדובר בבקשה על פי התמ"א, ומשנמצא כי המדובר בבניין ראוי לחיזוק, יש הצדקה לאפשר את תוספת הזכויות המבוקשת, בשל הצורך בעידוד ביצוע החיזוקים.

4. בנוסף קבעה הוועדה המקומית כי הבקשה כוללת פתרונות חניה מספיקים (9 מקומות חניה, אשר אושרו על ידי מחלקת תנועה וחניה), אולם לא התייחסה לטענות הפגיעה אותן העלו העוררים.

5. מכאן הערר שבפנינו. העוררים חזרו על הטענות שהועלו על ידם בוועדה המקומית, ואף הוסיפו וטענו כי יש לפסול כליל את הבקשה, מאחר ואחד מבעלי המשיבה הוא מר וליד חמיס, שהוא חבר עיריית חיפה, ונציג בוועדת המשנה אשר קיבלה את ההחלטה. בנוסף הועלתה טענה כי הבקשה חורגת מהזכויות המוקנות בתמ"א, שכן הבנייה המוצעת כוללת הן תוספת זכויות של קומה נוספת, והן סגירה של קומת העמודים, אשר לטענת העוררים הינן זכויות חלופיות, ולא מצטברות.

6. המשיבה מצדה טענה כי יש לדחות את כל הטענות שהושמעו על ידי העוררים. היא ציינה כי מר חמיס לא השתתף באף אחת מהשיבות הנוגעות לבקשה נשוא הערר, ועל כן אין שום מניעה כי יינתן היתר הבנייה. היא גם טענה כי הבנייה תואמת את הוראות התמ"א, על שינוייה, ואין כל חריגה בזכויות. ככל שהדבר נוגע למטרדים עצמם, נטען כי המדובר בפגיעות מינוריות, אשר הינן מחויבות המציאות לאור העובדה כי הסכומים אותם עליה

להשקיע בחיזוק המבנה הינם גבוהים מאוד, ואם לא תאושרנה לה התוספות המבוקשות, הפרויקט כולו לא יהיה כלכלי, והבניין לא יחזק.

7. הוועדה המקומית סבורה אף היא כי ראוי לאשר את הבקשה. זו טענה כי בנסיבות בהן ההקלה אינה יוצרת פגיעה אל מול הזכות המוקנית של המשיבה לבנות עליית גג, ואף מצמצמת את הפגיעה בו, אין מקום למנוע את מתן ההקלה. הוועדה המקומית אף מציינת כי הבנייה בצד המזרחי של הבניין אינה חורגת לתחום קו הבניין, ועל כן אין לעוררים זכות להתנגד לבנייה שכזו. היא אף ציינה כי המרחק בין תוספות הבנייה לבין בניין העוררים הינו רב, ועולה בצורה משמעותית על כפל המרווח הצדדי באזור מגורים א' (וזאת על אף שעל פי הוראות התמ"א ניתן היה להקטין בצורה משמעותית את המרווחים), וגם מסיבה זו, אין מקום לקבל את טענות העוררים.

8. לאחר ששמענו את טענות הצדדים, יצאנו לסיור במקום. בטרם נתייחס למקרה לגופו, נסיר מעל דרכנו שתי טענות שהועלו על ידי העוררים, אשר מצאנו כי יש לדחותן על הסף.

#### **הטענות המקדמיות של העוררים**

9. העוררים טענו כי יש לבטל את ההחלטה, מאחר שמר חמיס הינו בעלים במשיבה, והוא אף חבר מועצת העיר חיפה, ועל כן גם חבר הוועדה המקומית. מר חמיס והוועדה המקומית השיבו לכך כי על אף שמר חמיס אכן הינו חבר בשני הגופים, הוא לא היה מעורב כלל בהחלטות בעניין המשיבה.

10. נושא ניגוד העניינים הוסדר בסעיף 47(א) לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 (להלן: "החוק"), הקובע כדלקמן:

"חבר במוסד תכנון שיש לו, במישרין או בעקיפין, בעצמו או על ידי קרובו, סוכנו או שותפו או על ידי קרוביהם, כל חלק או טובת הנאה בכל ענין העומד לדיון במוסד או בועדה מועדויות -

(1) יודיע על כך ליושב ראש בכתב או בעל פה מיד לאחר שנודע לו כי הענין האמור עומד לדיון; נמסרה ההודעה בעל-פה, תירשם בפרוטוקול הישיבה הקרובה של המוסד או הועדה;

(2) לא יהיה נוכח בדיוני המוסד או הועדה באותו ענין ולא יצביע בהחלטה על כל שאלה בקשר אליו.

11. מלשון החוק עולה בבירור כי אין שום מניעה שאדם החבר במוסד תכנון, יהיה גם אדם המגיש בקשות או תכניות לאותו מוסד תכנון, ובלבד שהוא מודיע על כך בפתח הדיון, והוא אינו משתתף בישיבה, קל וחומר מצביע על כל נושא הקשור בבקשתו.

12. על כן, משלא הובאה כל ראיה כי מר חמיס חרג מחובותיו על פי הדיון, אין מקום לטענות הנוגעות הנוגעות להיותו חבר המליאה.

13. הטענה השנייה אותה יש לדחות על הסף היא הטענה כאילו הבקשה חורגת מהתמ"א, מאחר והיא כוללת גם תוספת זכויות של קומה, וגם תוספת זכויות של בנייה בקומת העמודים. בחוות דעתו של מר גלרון, מיום 23.10.2010, נטען כי הדבר סותר את הוראות התמ"א.

14. חוות הדעת מסתמכת על הוראות סעיף 11.1 לתמ"א, כפי שזו אושרה במקור. אלא שביום 4.2.2010 אושר שינוי מס' 2 לתמ"א, בו נקבע בסעיף 8 כי לעניין סגירה של קומה מפולשת, יחול גם סעיף אשר התווסף לתמ"א, בזו הלשון:

"הוועדה המקומית, על פי חוות דעתו של מהנדס הועדה, רשאית לאשר בבנין בעל קומה מפולשת תוספת זכויות בניה כאמור בסעיף 11.1.1 ביחד עם תוספת זכויות בניה לפי סעיפים 11.1.2 או 11.1.3"

15. על כן, לאור שינוי מס' 2, ניתן לבצע את הבנייה של קומת העמודים, יחד עם תוספת הקומה (על פי סעיף 11.1.2). על כן, אין שום בסיס לטענות מר גלרון כאילו המדובר בהריגה מהוראות התמ"א.

#### תמ"א 38 - מטרות והוראות

16. בטרם ניכנס לגופו של עניין, אנו סבורים כי ראוי להבהיר את המסגרת הנורמטיבית בה אנו פועלים. הבקשה אינה בקשה אשר מוגשת על פי התכניות אשר אושרו לאזור, אלא על פי התמ"א, ובמידה רבה היא בהגדרה אינה מתיישבת עם ההוראות החלות במקום.

17. אין חולק על כך כי התמ"א נוצרה לאחר שהתברר כי קיימים מספר רב של מבנים במדינה נבנו באופן שהופך אותם לפגיעים לרעידות אדמה, ולאחר שניתנו חוות דעת שונות, לפיהן קיימים אזורים במדינה אשר עלולים להיפגע מרעידות אדמה בעוצמה גבוהה, במהלך השנים הקרובות. התמ"א מגדירה את מטרותיה, בזו הלשון (ר' סעיף 2 לתמ"א):

2.1" לקבוע הסדרים תכנוניים כחלק ממכלול רחב של הסדרים כלכליים, חוקיים ואחרים לשיפור מבנים וחיזוקם לצורך עמידותם בפני רעידות אדמה.

2.2 לקבוע הנחיות לחיזוק מבנים קיימים כדי לשפר עמידותם בפני רעידות אדמה, ולשם כך לזהות ולאפיין סוגי המבנים שיש לחזק.

2.3 לעודד ביצוע חיזוק המבנים כאמור על ידי תוספות בנייה באמצעות:

א. יצירת מסגרת סטטוטורית שתאפשר מתן היתרי בניה לשינויים במבנים לצורך חיזוקם מכוח תכנית זו.

ב. קביעת תנאים למימוש תוספות הבניה שיוותרו בגין חיזוק המבנים"

18. התמ"א קובעת, מפורשות, בגדר מטרותיה, את עידוד חיזוקם של המבנים, על ידי מתן זכויות בנייה נוספות. בסעיף 4 לדברי ההסבר לתמ"א (פורסמו באתר משרד הפנים), קיימות ההבהרות הבאות:

4" תמריצים לעידוד החיזוק

היחזמה לחזק מבנה בפני רעידות אדמה וההתארגנות הדרושה לשם כך מצויה בידי בעליו. התכנית מציעה תמריצים לעידוד ביצוע החיזוק במבנים אך אינה יכולה לכפות אותו...

במסגרת התמריצים לביצוע החיזוק, מציעה התמ"א תוספות בניה למבני מגורים קיימים (סעיף 11) ולמבנים שאינם מיועדים למגורים (סעיף 14). למבני מגורים מציעה התמ"א שני סוגים של תוספות: תוספות יחידות דיור למבנה (כמפורט בסעיף 11.1) והרחבת יחידות הדיור הקיימות במבנה (כמפורט בסעיף 11.2). במבנים שאינם מיועדים למגורים מציעה התמ"א תוספת בשטח בניה של קומה טיפוסית. בכך מאפשרת התמ"א להתגבר על מיצוי זכויות הבניה ומהווה תמריץ לחיזוק מבנים.

תוספת יחידות דיור למבנה יכולה להתבצע על ידי סגירת קומת עמודים, תוספת קומה או תוספת אגף והיא מיועדת לשמש תמריץ ישיר למימון החיזוק, באופן שניתנו יהיה למכור את יחידות הדיור החדשות ולממן באמצעותם את החיזוק למבנה בכללותו. תוספת בניה המיועדות להרחבת דיור מאפשרות הגדלת רווחת הדיור (והגדלת ערך הדירה) ואגב כך, ניתן להשתמש בתוספות המיועדות להרחבה, כאמצעי לחיזוק המבנה. התמ"א מאפשרת שילוב בין שני סוגי תוספות אלה במבני מגורים: גם תוספת יחידות דיור וגם הרחבה בתנאים המפורטים בסעיף 21.

התמ"א מפרטת מיגוון של תוספות בניה וכאמור מאפשרת מימוש התוספות המוצעות בה, בהליך ישיר של מתן היתרי בניה מכוחה, זאת כדי לעודד את החיזוק ולהקל על מימושו באמצעות הליך מהיר וקל ללא צורך בהכנת תכנית מפורטת קודם מתן היתר, אך מכירה באפשרות קיומם של מקרים מיוחדים בהם ראוי לאפשר התייחסות שונה כמפורט להלן."

19. מאידך, התמ"א מותירה את היקף הזכויות המוקנות, לשיקול דעתה של הוועדה המקומית. סעיף 21 לתמ"א קובע כי הוועדה המקומית יכולה להתיר את תוספות הבנייה, לאחר ששקלה אילו תוספות בנייה מתאימים למבנה על פי תנאי הבניין, המקום והסביבה, ולאחר שהונחה דעתה לגבי פתרונות החניה, תכנית לעיצוב המבנה ושיפוצו, ויכולת העמידה של התשתיות הקיימות בתוספת הבניה המוצעת. בסעיף 22 לתמ"א נקבע כי על אף האמור בתכנית, הוועדה המקומית רשאית לסרב לתת היתר בנייה הכרוך בתוספת זכויות בניה, אם מצאה, מטעמים מיוחדים הנובעים משיקולים תכנוניים, אדריכליים, נופיים, או בשל בעיות של כושר נשיאה של תשתיות במגרש, כי יש לסרב לבקשה. הסעיף מחייב פירוט בכתב של הטעמים המיוחדים לסירוב.

20. נוסח הדברים מבהיר, כי בדרך כלל תוספת הזכויות צריכה להתקבל, על מנת לאפשר לבעלי הדירות לממן את חיזוק המבנים. התוספת מהווה חלק מהתמ"א, ועל פי רוב יש להקנות את הזכויות הללו, בהתאם להוראות הקבועות בסעיף 21 לתמ"א. קיימת זכות לסרב לתוספות הבנייה הללו, אולם הדבר ייעשה שלא בנקל - רק במקרים בהם קיימים טעמים מיוחדים לא לתווספנה זכויות אלו. עם זאת, יש להבהיר בעניין זה כי הזכויות שנקבעו בתמ"א, אינן זכויות מוקנות, אלא זכויות שבשיקול דעת של הוועדה המקומית. דברים יפים לעניין זה נקבעו בעת"מ (ת"א) 2905/08 באור השקעות (1995) בע"מ נ' ועדת הערר המחוזית לתכנון ולבניה ת"א ואח', פורסם במאגר נבו:

"מכל אלו עולה כי תמ"א 38 סייגה באופן ברור את הפריבילגיה הניתנת למבקש היתר מכוח סעיף 11 לתמ"א, בקובעה מפורשות כי הוועדה המקומית רשאית לסרב למתן היתר על אף הקבוע ביתר חלקיה של התמ"א.

יתרה על כן, הוראות התמ"א קובעות בבירור מהם הטעמים בגינם תהא רשאית הוועדה המקומית לסרב למתן היתר.

עינינו הרואות- כי זכויות הבנייה הניתנות במסגרת תמ"א 38 בתמורה לחיזוק מבנים נגד רעידות אדמה אינן זכויות מוקנות כנטען על ידי העותרת אלא זכויות המסויגות בשיקול דעתה של הוועדה המקומית."



21. מעבר לכך, הזכויות הללו, אותן יש למנוע רק מטעמים מיוחדים, אינן מעידות כלל על השיקול היכן לתת את תוספות הבנייה, וצורת המימוש של אותן זכויות, נתונה לוועדה המקומית באופן רחב יותר. עליה להפעיל את שיקול דעתה בהתחשב בתנאי הבניין והסביבה. כך, במקום בו קיימת בנייה נמוכה, לא סביר יהיה להתיר תוספת קומה, ויש להעדיף תוספת אגף. מאידך, במקום בו אין בעיה שכזו, מן הראוי להתיר את הבנייה כפי שהתבקשה, על בסיס העדפות המבקשים. מאחר והכוונה היא לתת תמריצים למי שמבקש את חיזוק המבנה, ברור שיש להתחשב בכדאיות של הבנייה. הענקת הזכויות באופן שלא מעניק תועלת כלכלית, או שמעניק תועלת כלכלית נמוכה, עשויה לאיין את מטרות התמ"א, ועלולה למנוע מבעלי הדירות מלהיכנס להרפתקה הכלכלית הנדרשת לשם ביצוע החיזוק. לפיכך, ברור כי אם קיימות מספר אפשרויות למימוש התמ"א, אשר אינן פוגעות באיש (או בעלות פגיעה דומה), יש להעדיף את האפשרות שבוחר היזם, מתוך ההבנה כי זו אכן יוצרת את הכדאיות הכלכלית הנדרשת לביצוע החיזוקים בבניין.

22. מאידך, ולשם האיזון, התמ"א מעניקה זכות התנגדות לבעלי נכסים סמוכים. סעיף 27 קובע כי מתן זכויות הבנייה מחייב יידוע הציבור ושמיעת הסתייגויותיו מהבקשה, באופן הדומה לזה שנקבע בסעיף 149 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 (להלן: "החוק"). על כן, ברור כי הכוונה היא לאפשר לוועדה המקומית, כאשר היא פועלת במסגרת הוראות סעיף 21 לתמ"א, לקבל תמונה ברורה יותר אודות הסביבה, והשפעות הבנייה על הדיירים מסביב. יש צורך בשמיעת אותם שכנים, באופן שיאפשר לוועדה המקומית לשקול שיקולים של איזון תועלת מול נזק לכל הצדדים, ומציאת הפתרון הנכון ביותר בו יוקנו זכויות הבנייה על פי התמ"א. במקרים קיצוניים, ייתכן ולאחר שמיעת הדיירים ניתן יהיה להפעיל את סעיף 22 לתמ"א, ותוספת הזכויות תישלל כליל. עם זאת, זהו המקרה החריג, שכן כפי שהבהרנו המטרה היא להקנות את תוספת הזכויות, לשם עידוד החיזוק. על פי רוב, על הוועדה המקומית להתחשב בדיירים מסביב, אשר עלולים להיפגע בשל ביצוע החיזוק, ולבחון מהו המיקום המיטבי למימוש תוספת הזכויות הקבועה בתמ"א. ראוי לזכור כי כל זאת נכון בעיקר לנוכח העובדה כי בעוד בעלי הדירות בבניין המחוזק מרוויחים בטיחות ואף מקבלים תוספת זכויות למימוש, השכנים אינם זכאים לפיצוי כלשהו עקב הפגיעה בהם, אלא בתנאים הקבועים בסעיף 197 לחוק.

23. תוספת הזכויות יכולה לבוא באחת מהאפשרויות הקבועות בסעיף 11 לתמ"א. המדובר בתוספת של יחידות דיור, אשר יכולות לבוא בקומת העמודים של המבנה, בתוספת קומה על הגג, בבניית אגף נוסף בבניין, או בשילוב של אלו (סעיף 11.1 לתמ"א). תוספת זכויות אלו תינתן בהיקף של "קומה טיפוסית" בבניין בו מבוקש החיזוק. בנוסף לכך, ניתן לבצע בנייה המרחיבה את הדירות בהיקף של עד 25 מ"ר (כולל ממ"ד) גם אם הדבר מצריך חריגה מקווי הבניין. בנוסף, בשינוי מס' 2 לתמ"א נקבע כאמור כי ניתן להוסיף זכויות של סגירת קומת עמודים, בנוסף לאחת מהאפשרויות האחרות (בנייה על הגג או תוספת של אגף), כאשר בכל אחת מהתוספות הללו נכללת גם הרחבת הדירות המותרת.

24. בעניין קווי הבניין, מסייגת התמ"א וקובעת כי המרווחים בין המבנים לאחר שיורחבו, ישמרו על מרחק של 4 מ' לצדדים ו-6 מ' לאחור (ר' סעיף 15 לתמ"א). המדובר לא בקווי הבניין (אליהם יש התייחסות בסעיף 11), אלא מרחק בפועל בין מבנים. מעבר לכך, ניתן לבצע חריגה לצורך הבלטת מבנה מעלית, אם אין אפשרות לבנותה בתחום קווי הבניין (ר' סעיף 16 לתמ"א).
25. ככל שהדבר נוגע לעיצוב התוספות, נקבע בסעיף 18.2 לתמ"א כי היה וקיימת תכנית המחייבת יצירת גגות בצורה מסויימת, יש לשמור על כך. במקרה שאין דרישה כאמור, יש לדרוש ביצוע תוספת התואמת את הנעשה ברחוב או בסביבה הקרובה.
26. חשוב להבין נושא אחד מהותי, אשר עולה פעם אחר פעם בדיונים שבפנינו. התמ"א מתייחסת להוספת זכויות לשם מימונו של החיזוק למבנים. הכוונה היא ליצור כדאיות כלכלית למהלך שכזה, מצד בעלי הדירות, על מנת שאלו לא יירתעו מהמשימה, רק בשל העלויות הכרוכות בכך. מדברי ההסבר עולה כי אין בידי איש לכפות על הדיירים לבצע את חיזוק המבנים, אלא שמאחר והמדינה סבורה כי זהו צורך חיוני, מוצעות אפשרויות שונות למימון החיזוק.
27. מדברים אלו עולה כי אין כוונה לאכוף על אזרחי המדינה את ביצוע החיזוקים. המדינה אינה סבורה כי הבנייה הקיימת מסוכנת (אחרת היה עליה לצוות על הפיכתם של כל המבנים הללו ל"מבנים מסוכנים", ולחייב את בעלי הדירות לחזקם, סמכות המוקנית למהנדס עירייה מכוח סעיף 13)249 לפקודת העיריות, ומחוקי העזר הנגזרים מהפקודה - ר' חוק עזר לדוגמה לעיריות (הריסת מבנים מסוכנים), תשל"ב-1972). הכוונה היא לסייע בידי האזרחים לעשות כן. אולם מי שחפץ ליטול על עצמו את הסיכון כי ביתו יקרוס עליו בעת רעידת אדמה, אינו מחויב בעשיית מעשה כלשהו.
28. מי שפועל כיום ליישומה של התמ"א הינם בעיקר קבלנים מבצעים (כדוגמת המשיבה), אשר מעוניינים לנצל את פלח השוק של המבנים הקיימים (ובעיקר גגותיהם), במקום לבצע בנייה על קרקעות פנויות. אלו החלו להפעיל מסעות שכנוע של דיירים, כי כדאי להם לבצע את החיזוק. לאלו שאינם משתכנעים כי הדבר כדאי ולו בשל בטיחותם ובטיחות ילדיהם, מציעים אותם יזמים הטבות נוספות, להן יזכו הדיירים באם יואילו בטובם להגן על עצמם - בנייתם של מרחבים מוגנים, מעליות, תוספות בנייה ומרפסות, אותן הם יקבלו חינם אין כסף. כל זאת, כאמור, על מנת שבניינם יחזוק, ולא תיגרם קטסטרופה באם אכן יגיע היום בו הארץ תרעד בעוצמה רבה. אותם דיירים, החלו לדרוש עוד ועוד הטבות, על מנת לאפשר ליזמים לבצע את החיזוק, ואילו האחרונות, המעוניינים ברווח (ובצדק, כמובן), נדרשים למצות את הזכויות בתמ"א, על מנת לבצע את אותן הטבות.
29. אלא שכאמור, התמ"א לא נועדה לשם כך, ואין לקבל את התפיסה לפיה "באם לא נשפר את דירות הדיירים, הם לא יסכימו לביצוע החיזוק הנדרש". שיפור הדיוור של בעלי הדירות, רצוי וראוי ככל שיהיה, אינו כלול במטרות התמ"א, ולא לשם כך היא נועדה. על כן, תחשיבים כלכליים המבוססים על כך שללא אותן הטבות אין הצדקה לביצוע החיזוק,

דין להידחות. ביצוע החיזוק אמור להיות ממומן מהתוספות, בעוד שיפור הדיור יבוצע על חשבון הדיירים.

30. כמובן שכאשר יש מצב של "Win-Win", דהיינו, כאשר איש אינו נפגע, וכולם יוצאים נשכרים כתוצאה מהשיפורים המוקנים בתמ"א, אזי אין מניעה מלהתיר גם שיפור דיור, מבלי להתערב באינטרסים של הצדדים. אולם כאשר מבוקשות תוספות בנייה, היוצרות פגיעה בסביבה, וכאשר ניתן להימנע מאלו באם לא יינתן שיפור הדיור בחינם, יש להימנע מנתינתן. הדבר אינו שונה ממתן הקלות רגילות, אשר אינן מהוות חלק מהתכנית, הקלות אותן יש להקנות רק אם קיימת הצדקה תכנונית לנתינתן, אשר אינן מהוות סטייה ניכרת, ואשר אינן פוגעות בסביבה.

31. תמצית הדברים, אם כן, היא זו - כל עוד התוספות נדרשות לשם מימון החיזוק, יש להקנותן, על פי רוב, במיקום המוצע על ידי היזמים, ורק במקרים חריגים יש לסטות מכך. מאידך, כאשר מתברר כי ישנן תוספות משמעותיות לשם שיפור הדיור של הדיירים במקום, יש לממש את תוספת הזכויות, רק אם אלו אינן יוצרות פגיעה בסביבה. כמו כן, יש להקפיד על שמירה על הוראות התמ"א, ולא להתעלם מהוראותיה, כאשר הדבר הינו נוח לצד זה או אחר.

32. בנוסף, אם מבוקשות חריגות מהוראות התמ"א, הרי שאז המדובר בהקלות, לכל דבר ועניין, ויש לשקול את ההצדקה לנתינתן, כפי שנשקלות הקלות בדרך כלל - יש צורך בהצדקה תכנונית למתן ההקלה, ואין להקנותה רק בשל העובדה כי הדבר אפשרי.

33. כך, לדוגמה, העובדה כי מתבקשת תוספת של קומה מעבר לקומה המאושרת על פי התמ"א, אינה צריכה להיבחן כחלק מהזכויות המוקנות בתמ"א, אלא הסוגיה שצריכה לעמוד לנגד עיני הוועדה המקומית היא מדוע מוצדק, במקרה שכזה, להתיר בנייה שכזו. מה עוד שקיימת הוראה ברורה בתקנות התכנון והבניה (סטייה ניכרת מתכנית), התשס"ב-2002 (להלן: "תקנות סטייה ניכרת") כי הוספת קומה צריכה להתאים לסביבה, וכעת מבקשת המשיבה הקמתן של שש קומות, במקום שלוש קומות מעל קומת עמודים, וכן תוספת של 2.5% בגין אותה תוספת קומה (וזאת מעבר להקלה בשיעור 6%, אותה מקנה הוועדה המקומית ללא כל שיקול דעת, כאילו המדובר בזכות מוקנית). לא ברור מדוע ראוי להתיר תוספות אלו, כאשר התמ"א כבר מוסיפה עשרות אחוזי בנייה, על המותר על פי הקבוע בתכניות החלות בעיר.

34. בעיר כמו חיפה, בה במרבית האזורים עדיין קיימות זכויות בנייה של 60% בלבד, בשלוש קומות מעל קומת עמודים, הוספת קומה משמעותה תוספת של 20% משטח המגרש, אך היא הוספה של 33% לשטח המותר על פי התכנית. אם לא די בכך, קיימת אפשרות לבצע סגירה של קומת עמודים, ולהוסיף דירה נוספת, דבר המגדיל את זכויות הבנייה בכ-10% נוספים (המהווים עוד 16.6% מעבר לשטח המותר). התמ"א מביאה, אם כן, להוספת כ-50% זכויות בנייה, מעבר למה שמותר על פי דין (90% במקום 60%). השיקול האם ראוי

להוסיף על התוספת הנ"ל תוספות נוספות, צריך להיבחן בקפידה רבה. עמדנו על כך בערר 350/10 דוד כהן ואח' נ' ועדה מקומית לתכנון ולבניה חיפה ואח', פורסם במאגר נבו :

"מאידך, המדובר בעניין המחזיר את שיקול הדעת לוועדה המקומית. בעוד במצב הרגיל, כאמור, ההקלה יכולה להתקבל כדבר שבשגרה, מאחר והתמ"א מאפשרת הוספת זכויות בנייה בהיקף עצום מעבר למותר בעיר, יש לבחון היטב האם ראוי להוסיף הקלות נוספות, מעבר לכך. בעניין זה, כל מקרה אמור להיבחן לגופו - יש מצבים בהם מתן הקלה יהיה מוצדק, ואילו במקרים אחרים, הדבר יהיה בלתי מוצדק. הבדיקה אמורה להתבצע גם על בסיס העובדה כי הזכויות בתמ"א אינן זכויות מוקנות..."

35. לא שמענו כל הנמקה מדוע ראוי היה להוסיף עוד ועוד זכויות בנייה, ללא כל בדיקה מהי ההצדקה לכך שהזכויות תתווספנה בלא כל שיקול דעת. יש לזכור כי פעמים רבות מדי תוספת הזכויות הנ"ל מביאה לפגיעה בסביבה, יוצרת מבנים שאינם תואמים את צורת הבנייה במקום, ואף יוצרת מצב בו אופיו של הרחוב משתנה, בשל הבנייה המאסיבית המבוקשת. ברור גם כי אם מתירים את תוספת הזכויות חסרת הפרופורציה הזו, הדבר צריך להיעשות תוך הגנה מקסימאלית על זכויותיהם של הדיירים מסביב, במיוחד כאשר ברור כי תוספת הזכויות נועדה בעיקר לשם הגדלת מרחב המחיה של הדיירים, ללא קשר לצורך בחיזוק הבניין.

#### הסיוור במקום

36. שני המבנים (מבנה העוררים והמבנה בו מבוקשת הבנייה) הינם סמוכים מאוד זה לזה. כך נראים המבנים במבט מהרחוב (מבנה העוררים מימין) :



37. ניתן לראות כי מבנה העוררים גבוה מהמבנה בו מבוקשת הבנייה, וכי קיים עץ גדול המפריד ביניהם. מאידך, ניתן לראות כי החזית העיקרית של מבנה העוררים אינה לכיוון המבנה בו מבוקשת הבנייה, אלא לכיוון הרחוב. תוספות הבנייה המבוקשות בחזית, אם כן, הנעשות בחריגה לקו בניין קדמי (ולא לקו בניין צדדי בכיוון העוררים), לא ישפיעו על המבט

שיש לעוררים בכיוון זה. ניתן לראות זאת על פי הצילום הבא, אשר צולם מהדירה העליונה בבית העוררים :



38. התוספת המבוקשת בכיוון זה, תגרום לפגיעה מינורית מאוד במבט לכיוון הרחוב, שכן היא אינה מגיעה עד לגבול המגרש. גם תוספת הגובה המבוקשת בכיוון זה אינה משפיעה בצורה משמעותית על כניסת האור והאוויר, שכן קיימת חזית יחסית רחבה מכיוון זה.

39. הבעיה העיקרית הינה דווקא בחזית הצדדית. בעיקרון, באזור זה כלל לא התבקשה הקלה בקו הבניין הצדדי, ולכאורה לא היה מקום לדון בכך כלל. אולם, כאמור, הואיל והתבקשו הקלות שונות מעבר לתמ"א, אנו סבורים כי יש לבדוק את כלל הפגיעה המצטברת מהבנייה, לרבות ההקלות הנ"ל, ואם המשיבה עומדת על קבלת הקלות מסוג זה, עליה להתחשב בסביבה גם אם אין חריגה מקווי הבניין (כמובן שהיא יכולה לוותר על החריגות הנוספות מעבר לתמ"א, ואז היא תוכל לבצע את הבנייה באופן התואם את קווי הבניין).

40. דומה שבעניין הבנייה דווקא בכיוון האחורי, אכן קיימת פגיעה בעוררים. כך נראה הבניין כיום מדירת אחד העוררים (מבט לכיוון בית הספר):





41. ניתן לראות כי תוספת הבנייה, דווקא בכיוון הזה, ובמיוחד הבנייה על הגג, בנוסף לכך, תביא לפגיעה יחסית קשה בעוררים. הן מבחינת ההסתרה שתיווצר, והן מבחינת כיוון הנוף, שכן חלק ניכר מהבנייה המוצעת הינו בכיוון האחורי. בנוסף, הבנייה המוצעת כוללת תוספת של קומה אחת מלאה, וכן קומה חלקית, אשר אמורה להיבנות מעל הקומה הקיימת.

42. מאידך, ניתן לראות כי מרבית המבנים נותרו בגובה של שלוש קומות מעל קומת עמודים. אמנם קיימת גם בנייה גבוהה יותר, אולם היא אינה רבה. מאידך, ברור כי אם תיבנה מעל הקומה המבוקשת על פי התמ"א עליית גג, הגובה יהיה דומה לזה המבוקש כעת.

43. החריגה בגובה, אם כן, אינה סותרת את צורת ואופי הסביבה, כל עוד לא מבוצעת מעל הבנייה המוצעת גם עליית גג. בכל מקרה, יש לקבוע כי לא תותר בנייה של עליית גג מעל הבנייה המוצעת כעת, שכן הדבר יביא בהחלט לגובה בניין חריג מאוד מסביבתו.

### מסקנות

44. התיק הנ"ל הינו אחד מהמקרים בהם אין ספק כי התועלת הצומחת לדיירים ברחוב סורוקה 20, באה במידה מסוימת על חשבון שכניהם. אין המדובר רק בתועלת הנוגעת לחיזוק המבנה, אלא גם התועלות הצומחות להם, כגון הגדלת דירתם בצורה משמעותית (26 מ"ר לכל דירה, כאשר האפשרות להגדיל את השטח מעבר לקבוע בתמ"א נובעת מההקלות שמתבקשות). במובן זה, לכאורה ניתן היה לקבוע כי אין להתיר את ההקלות המבוקשות. עם זאת, אנו סבורים כי ניתן למצוא נוסחת איזון ראויה יותר, אשר מחד

מאפשרת את ביצוע הפרויקט, לרבות תוספת הזכויות המבוקשת במסגרתו, ומאידך לשנות את הבנייה באופן שיצמצם את הפגיעה בעוררים. ברור לנו כי התוצאה אינה נוחה בהכרח לשני הצדדים, אולם זהו טבעו של הליך מסוג זה - אין אפשרות שצד כלשהו יצא ומלוא תאוותו בידו, מבלי שהדבר יביא לפגיעה בלתי מידתית באחר. על כן, ראוי לאזן בין האינטרסים של הצדדים, על ידי מתן דגשים על הנקודות המשמעותיות ביותר לכל אחד מהם - למשיבה המדובר על מיצוי זכויות הבנייה, וקבלת התוספות אותן היא מבקשת, ואילו לעוררים המדובר במזעור הנזקים שייגרמו להם כתוצאה מהבנייה.

45. על כן, ולאור האיזונים הללו, אנו קובעים כדלקמן:

45.1 בחלק הקדמי של הבניין, הבנייה החורגת לקו הבניין הקדמי כמעט שאינה משפיעה על העוררים, ועל כן יש להתירה, כפי שהתבקשה.

45.2 הבנייה לגובה יוצרת פגיעה מסויימת בעוררים, הנוגעת בעיקר לכניסת אוויר ואור. עם זאת, בשל העובדה כי הגובה הינו דומה לזה שהיה מתקבל על פי בנייה מכוח התמ"א, ולאור נוסחת האיזון אליה התייחסנו לעיל, יש מקום לאפשר את הבנייה על הגג, ואף את ההקלה בקומה, תוך קביעה מפורשת כי בבניין זה לא תותר בנייה של עליית גג (אשר תיצור מבנה גבוה בצורה משמעותית מהסביבה הקיימת). הוספת עליית גג תהווה סטייה ניכרת מהוראות תכנית חפ/1400גב, בשל החריגה בגובה הנוצרת ממנו. יש לציין הערה בעניין זה בהיתר ובתיק הבניין, ועל המשיבה להבהיר זאת לרוכשי הדירות, במסגרת החוזים אותם היא עורכת עמם, על מנת שאלו יהיו ערים לכך כי הם אינם רשאים לבצע תוספות בנייה על הגג.

45.3 הואיל והבנייה כוללת הקלות שאינן נובעות מהתמ"א, כתנאי לאישורן של אלו, ראוי לצמצם את הפגיעה בעוררים, באופן שבו כל הבנייה של התוספת בחלק האחורי של הבניין (לכיוון בית הספר) - הן של הממ"ד, והן של תוספת החדר, תיעשה בנסיגה של 2 מ' נוספים מקו הבניין. בצורה זו מרבית תוספות הבנייה יוסתרו על ידי הבניין הקיים.

45.4 תוספת הבנייה בקומה שבהקלה, תתבצע תוך הסטת הבנייה למרכז הבניין (על המקום בו משורטטים כיום קולטי השמש), מבלי שיש חובה בהזזת המדרגות.

46. בכפוף לעמידה בדרישות אלו, יותרו ההקלות המבוקשות.

**סיכום:** הערר מתקבל באופן חלקי. יש לבצע את התיקונים הנזכרים בסעיף 45 לעיל, כתנאי למתן ההקלות. היה ויבוצעו התיקונים הללו, יהיה מקום להוצאת ההיתר הכולל את ההקלות שהתבקשו.

ניתנה ביום 7.7.2011, פה אחד, ע"י מ"מ יו"ר הועדה מר דרור לביא-אפרת וחבריה: גב' חנה קציר, מר שמחה אפק ומר יגאל נויפלד.

לילה לביצקי  
מזכירת ועדת הערר

עו"ד דרור לביא-אפרת  
מ"מ יו"ר ועדת הערר

**מדינת ישראל**  
**משרד הפנים - מחוז חיפה**  
**ועדת ערר מחוזית**

**ערר מס' 078/11**  
**כתובת בניה: הלל יפה חדרה**  
**ישיבת ועדת ערר מס': 028**  
**מיום: 16.06.2011**

דקל על מבנים בע"מ

**העוררים**

- נגד -

ועדה מקומית לתכנון ובניה חדרה  
מ.מ.מ. בוני המרכז בע"מ

**המשיבים**

**חברים נוכחים:**

עו"ד דרור לביא-אפרת - מ"מ יו"ר ועדת הערר  
אדריכל שמחה אפק - נציג לשכת האדריכלים  
גב' ענת שריד - נציגת מתכנן המחוז  
עו"ד חנה קציר - נציגת ציבור  
עו"ד יגאל נויפלד - נציג ציבור

**נוכחים נוספים:**

**פרוטוקול דיון**

הערר נמחק בתאריך 16/06/2011

עו"ד דרור לביא-אפרת  
מ"מ יו"ר ועדת הערר

לילה לביצקי  
מזכירת ועדת הערר

ועדת ערר מחוז חיפה – שד' פל-ים 2 בניין אורן, קומה 5 חיפה מיקוד 33095  
טלפון: 04-8512345, פקס: 04-8522111,  
קבלת קהל: ימים א', ב', ג', ה' 08:00-14:00, יום ד' 08:00-16:00



**מדינת ישראל**  
**משרד הפנים - מחוז חיפה**  
**ועדת ערר מחוזית**

---

ערר מס': 135/11  
גוש: 11506 חלקה: 105  
מקום הבניה: דלית אל כרמל  
ועדה מקומית לתכנון ובנייה

רכס הכרמל

אבידר בדאלית בע"מ

העוררת

- נגד -

ועדה מקומית לתכנון ולבניה רכס הכרמל

המשיבה

### החלטה

#### רקע עובדתי

47. ערר זה החל את דרכו כערר על פי סעיף 157 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 (להלן: "החוק"), לאחר שהמשיבה לא דנה בבקשתה של העוררת להקמת תחנת תדלוק על מגרש הידוע כגוש 11506 חלקה 105 מגרש 8 (להלן: "המגרש"), הנמצא באזור תעשייה זעירה ומלאכה על פי תכנית עד/בת/165 (להלן: "התכנית"). העוררת מבקשת להקים תחנת תדלוק רביעית בסך הכל בדלית אל כרמל, כאשר אחת מתחנות התדלוק הקיימות, הינה בבעלות אביו של ראש המועצה הנוכחי.

48. הבקשה הוגשה לראשונה בשנת 2008, על ידי חברת הדלק "טן". ביום 7.2.2008 התקבלה החלטת ועדת המשנה "לשוב ולדון" בבקשה, לאחר שיבוצעו בה תיקונים הכוללים ציון סוג תחנת התדלוק, ציון מיקום המשאבות באופן המאפשר מרחק של 50 מ' (בין המשאבות לבין אזור המגורים הקרוב, הגשת נספח תחבורה וחוות דעת המשרד להגנת הסביבה. באותו שלב, התנגד המשרד להגנת הסביבה לבקשה כפי שהוגשה, וציין כי קיימת בעיה של אי עמידה במרחקים הקבועים בתמ"א 18 שינוי מס' 4 (להלן: "התמ"א").

49. העוררת הגישה בקשה מתוקנת בתחילת שנה זו, לאחר שהמרחקים תוקנו באופן העומד בדרישות התמ"א, והובהר כי המדובר בתחנת תדלוק מדרגה ב' (הכוללת גם חנות נוחות של 74 מ"ר, שירותים ומשרדים). המלצת הגורמים המקצועיים הייתה לאשר את הבקשה, אלא שגם הפעם הוחלט "לשוב ולדון" בבקשה, הפעם תוך "30 יום", וזאת "לאחר בירור הסוגיות של אזור התעשייה מבחינה משפטית". ביום 14.4.2011 נדונה הבקשה שוב, ואז הוחלט "לשוב ולדון" בבקשה פעם נוספת, לאחר קבלת הנתונים "בראיה כוללת של טובת היישוב". בשלב זה פקעה סבלנותה של העוררת, והיא הגישה את הערר אלינו. ראוי לציין

כי במועד הגשת הערר, כבר היו בידי העוררת אישורים מהמשרד להגנת הסביבה, לפיו אין לו התנגדות להקמת התחנה, בכפוף למילוי אחר מספר תנאים, אישור משרד הבריאות (בכפוף להתקנת מז"ח, וקבלת אישור מראש לכל חנות או עסקי מזון שיוקמו בסמוך לתחנה), אישור רשות המים, בכפוף לעמידה בדרישות המשרד להגנת הסביבה לגבי איזור רגישות אי' (קיים דו"ח הידרולוגי ממנו ניתן להבין מהן הדרישות בהן על העוררת לעמוד).

50. הערר הוגש ביום 17.4.2011, והדיון בערר נקבע ליום 12.5.2011. המשיבה לא טרחה להגיב עליו במועד הקבוע בדיון, אלא בחרה להגיש בקשה, בתחילת השבוע לו נקבע הדיון, לדחיית המועד, תוך שבא כוחה מעלה את הטענה כי "אין דחיפות בערר, שעה שאין כל החלטה עליה משיגים...". דהיינו, ב"כ הוועדה המקומית לא מוצא דחיפות בערר אשר הוגש בשל העובדה כי הוועדה המקומית גוררת את רגליה ומסרבת לדון בבקשה אשר הוגשה לה, במועד שנקבע בחוק. כמוכן שהעוררת סירבה לבקשה זו, ועל כן המועד לא נדחה.

51. יום לפני הדיון, הודיע לפתע ב"כ המשיבה כי הערר לא הגיע למשרדי המשיבה, וכי זה התקבל לידיה רק ביום 11.5.2011, ונדע לה אודותיו רק ביום 8.5.2011 (המועד בו הוגשה בקשת הדחייה). לטענתה הערר נשלח לכתובת הלא נכונה (על אף שזוהי הכתובת המופיעה גם היום ברישומי משרד הפנים), ועל כן היא לא יכולה הייתה להגיש את התגובה במועד. המשיבה ציינה כי היא לא תוכל להגיע לדיון הקבוע באותו היום, ואף טענה כי הנושא אמור להגיע לדיון בפניה עד ליום 10.6.2011, ועל כן נכון יותר יהיה לדחות את מועד הדיון ליום אחר. על כן, החלטנו לדחות את הדיון ליום 16.6.2011.

52. חרף העובדה כי הדחייה הייתה בת למעלה מחודש ימים, ולמרות ובשלב זה כבר היה בידי המשיבה כתב הערר, עדיין לא סברה זו כי ראוי להגיב אליו. המשיבה קבעה דיון ליום 12.6.2011, אולם מספר ימים קודם לכן נפטרה במפתיע אמו של יו"ר הוועדה, ועל כן הדיון נדחה ליום 15.6.2011. אלא שבאותו המועד לא הגיע היועץ המשפטי של המשיבה וחבר נוסף בה, ועל כן החליטה היא לדחות שוב את מועד הדיון. על אף הנטען בפנינו, מסתבר כי יצא פרוטוקול דיון מאותה ישיבה, ממנו עולה כי התבקשה עמדת ראש מועצת דלית אל כרמל לבקשה.

53. ביום 16.6.2011 נערך הדיון בערר. בדיון **סירבו בתוקף נציגי המשיבה לתת עמדה לגבי תחנת התדלוק**. מהנדס המשיבה ובא כוחה, עמדו על כך כי הנושא צריך להידון בפני הוועדה המקומית, ועל כן אין היא אמורה לתת עמדה לוועדת הערר, לפני שהדבר הוכרע אצלה. כל זאת על אף שחלפה כבר למעלה ממחצית השנה מאז קיבלה את הבקשה לידיה, ועדיין לא הגיע הנושא לדיון.

54. למרות שלא הייתה לכך כל הצדקה בדיון, ועל אף התנגדותו הנמרצת של ב"כ העוררת, החלטנו לאפשר למשיבה לקיים דיון בעניין תוך 30 יום, תוך שאנו מבהירים כי אם זו תיתן החלטה, אזי זו תהווה תגובתה לערר, ונשקול את הנושא על בסיס ההחלטה. הובהר כי למשיבה לא תינתן ארכה נוספת מעבר לאותם 30 הימים.

55. ביום 11.7.2011 התכנסה מליאת המשיבה ודחתה את הבקשה מהנימוקים הבאים :

- המרחק המותר לפי תמ"א 18 הוא 80 מ' לעומת 72 מ' מוצע בתכנית.  
- האזור מיועד לתעשייה זעירה ומלאכה וכך גם מטרת החכירה.  
- תחנת התדלוק עלולה להגביל את השימושים והפיתוח של הקרקע בסביבת השטח והסביבה.  
- עתודת הקרקע לפיתוח בישוב הינה מועצה וכמעט שאין עוד אזורי תעשייה.  
- הישוב אינו זקוק בשלב זה לעוד תחנות דלק. גודל הישוב כ 15000 נפשות.  
- חשיבות לאפשר בשטח שימושי תעשייה לטובת תושבי הישוב כולו.  
- עמדת הוועדה שיש נחיצות רבה יותר לאזור תעשייה מאשר למתקנים אחרים כגון תחנת דלק.  
- תמ"א 18 קובעת במפורש שלוועדה המקומית יש שקול דעת האם לאפשר הקמת תחנת דלק באזור תעשייה. נדרשת ראיה כוללת של אזור תעשייה, ולכן ראוי לבחון את פיתוח האזור ע"י הכנת תכנית בינוי כוללת לכל המתחמים.  
- חובתה של חברת נובלאנד על פי ההסכם היתה להגיש מפה מצבית כוללת את תוכניות הבקשה בשלימותן שתקבל אישור המועצה המקומית ורק לאחר מכן לשוב ולדון בכל תכנית שתוגש."

56. המשיבה שיגרה את החלטה אלינו, תוך שהיא מבקשת כעת לפרט את עמדתה. הבקשה נדחתה על ידי מ"מ יו"ר ועדת הערר, אשר ציין בהחלטתו כי ניתנו למשיבה כל ההזדמנויות לעשות כן, והיא סירבה לעשות זאת, ולכן נקבע כי החלטתה מהווה את תגובתה לערר.

57. העוררת הגיבה להחלטתה של המשיבה, תוך שהיא מפריכה, אחת לאחת, את עמדתה של זו, ושבה ומבהירה כי מאחורי החלטה עומד האינטרס הברור של ראש המועצה (אשר אמנם אינו יו"ר הוועדה המקומית, מאחר והמדובר בוועדה מרחבית, אולם הינו בעל השפעה ניכרת על החברים בה), שלא להכניס תחרות נוספת לתחנת הדלק של אביו (ולדעתה, הדבר צוין באופן מפורש בהחלטה, בעניין העדר הצורך בהוספת תחנות תדלוק נוספות בישוב, וזאת על אף שהעוררת הוכיחה כי אין תחרות בין תחנות התדלוק בישוב, והתחנות מוכרות את מרבית הדלקים במחיר המקסימאלי המותר). העוררת אף ציינה כי כל האישורים הנדרשים על פי התמ"א כבר הוצגו, כי כל הגורמים המקצועיים תומכים בבקשה, ועל כן לא הייתה כל סיבה לדחותה.

58. כבר כעת נבהיר כי לא הייתה שום סיבה שהחלטה הנ"ל לא תתקבל במועד שנקבע בסעיף 157 לחוק, באם הסיבות לכך אכן היו תכנוניות. החוק קובע את המועד בו על ועדה מקומית להחליט בעניין בקשה המוגשת לה. כמובן שלעיתים קיימת הצדקה לדחיית מועדים אלו. אולם כאשר המדובר בעניינים תכנוניים, אשר הינם ידועים מבעוד מועד, אין כל סיבה שהנושא לא ייכנס לדיון בתוך התקופה הקבועה בחוק, ותינתן החלטה בעניין.

59. כמו כן, עלינו להבהיר, כבר כעת, כי כאשר מוגש ערר לפי סעיף 157 לחוק, על המשיבה מוטלת החובה להגיב לערר באופן ענייני. סעיף זה קובע, באופן מפורש, כי אי מתן החלטה במועד, מהווה סירוב לבקשה, והמבקש רשאי להגיש את בקשתו לוועדת הערר. משמעות הדבר ברורה - אי מתן החלטה במועד מאפשרת לוועדת הערר להיכנס בנעליה של הוועדה המקומית, ולהחליט במקומה את כל אשר בסמכותה של זו להחליט. אמנם הפרשנות הליבראלית בה אנו נוקטים, כי סעיף 157 לחוק אינו שולל את זכותה של הוועדה המקומית לדון בבקשה כל עוד לא התקיים דיון בוועדת הערר, אולם הדבר נעשה בעיקר משיקולי יעילות, ואין הוא פוגע ברציונאל לפיו הסמכות מוענקת לוועדת הערר כערכאה ראשונה, בשל העובדה כי הוועדה המקומית לא דנה בבקשה במועד.

60. אם הוועדה המקומית מעוניינת להציג את עמדתה, עליה לעשות כן, במועדים שנקבעו בתקנה 6 לתקנות התכנון והבניה (סדרי הדין בוועדות ערר), התשנ"ו-1996. תקנה 11(ה) לתקנות הנ"ל קובעת מפורשות כי למשיבה לא תתאפשר להעלות טענות כלשהן במהלך הערר, אלא אם אלו הופיעו בתגובתה לערר, אלא באם ניתנת לה רשות מוועדת הערר.

61. אם הוועדה המקומית לא מגיבה לערר, היא נתפסת כמי שסירבה לדון בבקשה, ללא כל נימוק ענייני. מאחר ואין לה החלטה המפרטת את הסיבה לדחייה, ואין לה גם כל תגובה המפרטת מדוע אין להתיר את הבקשה, לכאורה המדובר בעניין אותו עלינו לבחון כערכאה ראשונה, מבלי שבכלל קיימת עמדה של הוועדה המקומית בעניין. בדרך כלל אנו נוטים לאפשר לוועדות המקומיות להגיב בעניין, שכן ברור כי לעמדתן חשיבות לשם שקילת עמדתנו.

62. אלא שבמקרה זה, גם ההזדמנות שניתנה למשיבה להגיב, בעת הדיון, "בוזבזה". נציגי מילאו פיהם מים, וסירבו באופן מוחלט להביע את עמדתם בעניין (ר' עמ' 3-4 לפרוטוקול הדיון מיום 16.6.2011, בה הודיעו נציגי המשיבה כי הם מסרבים להביע עמדה בעניין, למעט הטענה כי קיימת בעיה במרחק מהמגרש הציבורי). רק לאחר שנתנו למשיבה תקופת חסד נוספת (על אף שהדבר פוגע באופן מהותי בזכויותיה של העוררת, ולכאורה לא היה עלינו לעשות זאת), והתקבלה החלטת המשיבה לגופו של עניין, "נזכרה" היא כי ראוי לאפשר לה לטעון בעניין ולהסביר את עמדתה.

63. אין לקבל דרישה שכזו מהוועדה המקומית. מי שקיבל זכות טיעון, רשאי להחליט אם הוא מעוניין לנצלה, או לוותר עליה. החובה היא לאפשר לו להביע את עמדתו בפני הגוף המכריע, לאחר שקיבל את ההזדמנות לבחון את הטענות והמסמכים הרלוונטיים. אם לאחר מכן מחליט אותו אדם שלא להביע את עמדתו בעניין, אין המדובר בפגיעה בזכות הטיעון. דברים יפים לעניין זה נקבעו בבג"ץ 4816/91 **בניני גיל בע"מ נ' הוועדה לבנייה למגורים תל אביב ואח'**, פ"ד מו(1) 441, 445 :

"העותרת גם קבלה על פגיעה בזכות הטיעון שלה. לטענה זו אין יסוד, באשר קודם ההחלטה המאשרת את התכנית בשינויים, החלטה שנתקבלה ב-20.10.91, ניתנו לעותרת הזדמנויות לשטוח טענותיה לפני הוועדה לפחות בשתי ישיבות שלה. אם בחרה העותרת שלא לטעון לגופו של עניין ולהצטמצם לטענה שכבר בדצמבר 1990 אושרה התכנית- ובכך החמיצה את ההזדמנות לטעון לגופם של דברים - אין לה להלין אלא על עצמה."

64. דברים אלו מקבלים משנה תוקף כאשר המדובר בגוף שלטוני. זה אוחז בידיו כוח עצום. כוח זה נתמך גם בחזקת תקינות פעולת המינהל, אשר מלמדת כי הנחת היסוד היא כי גופים אלו פועלים תוך מילוי אחר המטרות השלטוניות למען הם נבחרו. אלא שבצד זה קיימות חובות לא מעטות המוטלות על הגופים הללו - החובה לפעול בתום לב, בניקיון כפיים, תוך אי הפעלת שיקולים זרים וכיו"ב. החובות הללו נוצרו דווקא בשל העוצמה המרובה האצורה בידי גופים אלו.

65. העובדה כי הוועדה המקומית אינה ממלאת אחר תפקידה, לא מקבלת החלטה במועד, לא מגיבה לערר, לא מנמקת את החלטותיה כיאות, או מסרבת להודיע את עמדתה במסגרת

הדיון, מהוות, כל אחת בנפרד, פעולה המנוגדת לחובות המוטלות עליה כלפי האזרח. קל וחומר כאשר כל אלו מתקבצות להן יחדיו. כעת, משמיעה היא את זעקת הקוזאק הנגזל - הבה תנו לי את יומי בפניכם, שאוכל להסביר את עמדתי באופן מסודר, אחרת תפגעו בזכות הטיעון שלי.

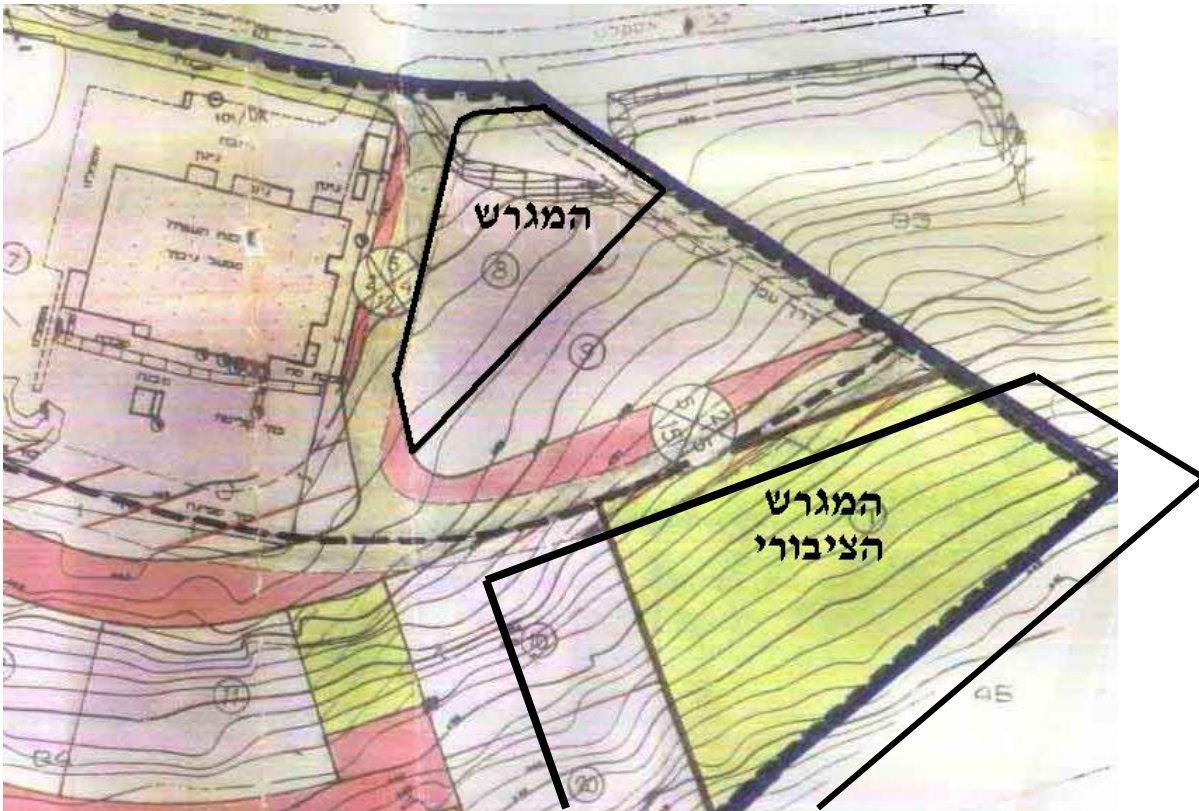
66. אין בכוונתנו להיעתר לכך. כאמור, הזדמנויות רבות עמדו בפני המשיבה לתת גרסה מלאה ומפורטת של התנגדותה להקמת תחנת התדלוק במקום. אלו לא נוצלו, על אף שניתנו לה הזדמנויות רבות לעשות כן, ועל אף שכל אלו ניתנו על אף שדובר במחדליה שלה. אי עדכון כתובתה, לדוגמה, הקנתה לה אפשרות לדחות את הדיון לתקופה נוספת, אשר גם היא לא נוצלה לשם הבעת עמדתה. הדיון שהתעכב נתן בידיה את האפשרות להביא עמדה סדורה בפנינו, אולם גם זאת סירבה היא לעשות. לאחר שכלו כל הקיצין, והעוררת עמדה על קבלת החלטה מאיתנו, נתנו לה אפשרות נוספת להביע את עמדתה בעניין, וזו עשתה כן על ידי מתן החלטה סתמית וכוללנית שמלבד סיסמאות כלליות, אין בה מאומה. אין שום סיבה להצדיק דרכי פעולה שכאלו, ולתת למשיבה "פרס" של קיום דיון נוסף.

67. אשר על כן, אנו נפסוק בעניין בעצמנו, תוך התייחסות להחלטתה של הוועדה המקומית, וההנמקות העולות ממנה לדחיית הבקשה.

#### המסגרת התכנונית

68. על המגרש חלה תכנית עד/בת/165, אשר קובעת כי המדובר באזור תעשייה זעירה ומלאכה. באזור זה נקבע כי ניתן להקים בנייני תעשייה ומלאכה, לרבות משרדים ושירותים הקשורים בתפקודם של הבניינים הללו. התכנית אינה מתירה בניית שטחים מסחריים עצמאיים בתחום התכנית בכלל, ובתחום שטחי התעשייה בפרט. התכנית קובעת כי אחוזי הבנייה באזור זה יעמדו על 55% משטח המגרש לכל קומה (כאשר מותרות שתי קומות בדרך כלל, ושלוש קומות במגרשים משופעים). בנוסף קבעה התכנית הוראות לגבי סוגי תעשיות ושימושים אשר נאסרו באזור התעשייה הני"ל. תחנת תדלוק אינה אחת מהתעשיות האסורות, במפורש או במשמע.

69. המגרש נמצא על הכביש הראשי. צורתו לא רגולארית, כפי שניתן לראות מתשריט התכנית :



70. המגרש הציבורי (אשר בתכנית עד/בת/165 סומן כשצ"פ) נוצר בתכנית עד/245 (פורסמה לתוקף בשנת 2006), והוא כולל גם את המגרשים ממערב לשצ"פ. על פי הוראות תכנית עד/245, הוא מסומן כ"אתר ד", אשר לגביו נקבע בסעיף 9.1 כי הינו מיועד כשטח למוסד חינוך / ספורט, אשר הינו שטח שחיר שאינו מיועד להפקעה. סעיף 11.5 לתקנון תכנית עד/245 קובע כי שטח זה מיועד למוסד חינוך ו/או ספורט, כאשר הוועדה המקומית רשאית לאשר שימושים עסקיים ופונקציות משלימות בשיעור של עד 25% מאחוזי הבנייה המותרים (העומדים על 100%), בתנאי שיענו על אופי והיקף שנקבע בתכנית. קווי הבניין נקבעו על 5 מ'. ראוי להדגיש כי קיימים עוד מספר אתרים המיועדים לשימוש ציבורי, על פי התכנית הנ"ל.

71. בנוסף, חלות הוראות התמ"א על החלקה. התמ"א קובעת כי תחנות תדלוק יוקמו על פי תכניות ייעודיות לכך, אולם קיימת לכך החרגה בסעיף 8 לתקנון התמ"א.

72. על פי סעיף זה, מקום שתכנית הכוללת הוראות של תכנית מפורטת, מייעדת מקרקעין לתעשייה או לשימוש משולב הכולל תעשייה, משרדים ומסחר, רשאי מוסד התכנון להיתר הקמת תחנת תדלוק מכל דרגה, וזאת כשאין בתכנית כוונה אחרת משתמעת לעניין הקמת תחנות תדלוק בתחומה.

73. בנוסף קובעת התמ"א, כי היתר להקמת תחנת תדלוק לפי סעיף 8 חייב לעמוד בכל הוראות התכנית (למעט הוראות סעיף 7.2 לתמ"א), וכי ההיתר יהיה תואם לשטחי הבנייה ולמגבלות הבנייה הקבועות בתכנית שמכוחה מוצא ההיתר, וכי לא ניתן להוסיף זכויות בנייה או לשנות מגבלות בנייה, מעבר למה שנקבע בתכנית המפורטת.

74. בסעיף 15.1 לתקנון התמ"א נקבעו הוראות לגבי שמירה על מרחקים משימושי קרקע רגישים. נקבע כי המרחק האווירי בין צינורות האיוורור של המיכלים התת קרקעיים (למעט כאשר המדובר במערכת איוורור סגורה), אי עמדות התדלוק ונקודות המילוי של מיכלי הדלק, חייב להיות לפחות 40 מ' מגבולות מגרשי מגורים, ו-80 מ' ממוסדות ציבור לרבות בתי חולים, מעון לקשישים, בית כלא, פנימיה לקטינים, מוסד חינוך, גן ילדים ובית ספר. כאמור, המדובר במרחקים מינימאליים, אולם נקבע כי מוסד תכנון רשאי להוציא היתר לתחנת תדלוק שאינה עומדת בתנאים הנ"ל, כאשר מתקיימים כל התנאים הבאים:

1. הסטייה של המרחקים מגבול מגרש השימושים הרגישים אינה גדולה ביותר מ-10% מהמרחקים המינימליים.
2. מוסד התכנון השתכנע שאין בכך כדי לפגוע במטרות תכנית זו (הכוונה לתמ"א - ו.ע.ח.)
3. לגבי תחנת תדלוק המספקת גפ"מ התקבל אישורו של המנהל.

75. קיימת אי בהירות מסוימת לגבי המרחקים ממוסדות ציבור. קיימות החלטות של ועדות ערר בהן נקבע כי הכוונה היא לא לכל מוסדות ציבור, אלא רק לכאלו אשר קיים קושי בפנימיים המידי. התפיסה מאחורי אמירות אלו היא שאין המדובר במרחקי בטיחות הנוצרים בשל סיכון מידי הנגרם מהתחנה (שהרי לא יעלה על הדעת שתותר בנייתם של בתי מגורים במחצית המרחק, אם המדובר בסיכון שכזה), אלא בסיכון הנגרם מאירוע מתמשך. במצב שכזה, אם המדובר במבנה ציבור שאין בעיה לפנותו, אין שום סיבה למנוע את הקמת תחנת התדלוק באזורו. מאידך, כאשר המדובר במבנה ציבור בעייתי, כגון אלו שפורטו בסעיף, אין אפשרות לפנותם בנקל, ועל כן יש להרחיק את תחנות התדלוק משם. לא למותר לציין כי בתמ"א אין הוראות כלשהן לגבי מבנים מושכי קהל אחרים, כגון מרכזי מסחר, מסעדות וכיו"ב, והאמירה המפורשת הינה לגבי מוסדות ציבור. מאידך, קיימות גם גישות הפוכות, בהן נקבע כי הכוונה היא לכל מוסדות הציבור.

76. במקרה שבפנינו, ספק אם בכלל הסוגיה מתעוררת. השטח ממנו נדרשה העוררת לשמור מרחק של 80 מ', הינו אותו אתר ד' על פי תכנית עד/245. המדובר באתר אשר נועד לשמש כמוסד חינוך או ספורט למטרות מסחריות - אין אפשרות להפקיע את הקרקע הנ"ל, וניתן להקים במקום גם שטחים נרחבים המיועדים לעסקים אחרים (עד 25% משטח המגרש הנ"ל). המדובר, אם כן, באזור מעורב של מוסדות ציבור ומסחר, וכלל לא ברור אם בנסיבות הללו הוראות סעיף 15.1 לתמ"א הינן רלוונטיות בכלל למקרה שבפנינו. אנו נצא, לצורך העניין, מנקודת הנחה כי אכן המדובר באתר המיועד לשמש למוסדות ציבוריים.

77. בשנת 2003 אושרה על אזור התעשייה תכנית עד/165א, אשר קבעה כי "יותר משרדים ושימושים הקשורים בתפקודם של הבניינים לרבות שטחי מסחר", אך לא פרטה את היקף השימושים הללו.

## דיון

78. עיון בבקשה מעלה כי היא כוללת תחנת תדלוק סטנדרטית, אשר עומדת, על פניו, בהוראות התמ"א לגבי תחנת תדלוק מדרגה ב'. הבקשה כוללת גם הקמת חנות נוחות בשטח של 74 מ"ר, וזאת על בסיס הוראות סעיף 6.3 לתקנון התמ"א.

79. כבר כעת נבהיר, כי בעוד התמ"א מבהירה מפורשות כי מקום בו מותרת הקמת תעשייה, מותר להוציא היתרי בנייה לתחנות תדלוק, אין היא מאפשרת הוספת שימושים שאינם נמצאים בתכנית המפורטת מכוחה מוצא ההיתר. למעשה, המדובר בתוספת של תחנות תדלוק בלבד, כייעוד נוסף אשר מתווסף ליעודים המותרים באזורי תעשייה. יתר השימושים המבוקשים, חייבים להופיע בתכנית המפורטת, ואם הם אינם מופיעים בה, הרי שאז לא ניתן כלל להקים (אלא במסגרת תכנית מפורטת על פי סעיף 7 לחוק). דברים ברורים בעניין זה נקבעו על ידי בית המשפט העליון, כאשר הוא דן בסמכותה של הוועדה המקומית לאשר תכנית, בה הוספו שימושים מסחריים. בית המשפט העליון מצא כי הפרשנות המתחייבת היא כי לא ניתן להוסיף לתחנת התדלוק שימושים מסחריים, שאינם מופיעים בתכנית החלה לאזור התעשייה. כך קובעת כב' השופטת נאור בע"מ 1446/06 הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מרכז נ' השתתפויות בנכסים בישראל בע"מ ואח', פורסם במאגר נבו (סעיף 15 לפסק דינה של כב' השופטת נאור. ההדגשה במקור - ו.ע.ח.):

"בעניינינו המחוקק ביקש לעודד את התחרות במשק הדלק על ידי הקמת תחנות תדלוק חדשות. להגשמת תכלית זו ביקש המחוקק להסיר חסמים על ידי הסמכת ועדות מקומיות לאשר הקמה של תחנות תדלוק אף באזורים שאינם מיועדים לכך. ואולם, מההיסטוריה החקיקתית עולה כי מדובר ב"תחנת דלק נטו" ולגבי יעודים נוספים כגון מסעדה לא תהיה לוועדה המקומית סמכות ויהיה צורך לפנות לוועדה המחוזית. אכן בגיבוש תכלית החקיקה על הפרשן לבדוק "מה היתה ה'תקלה' אשר הביאה את מציעי החוק לרצון לשנות את הדין. מכך הוא למד מהי המגמה אשר השינוי בחוק מבקש להגשימה" (אהרן ברק "פרשנות דיני המסים" משפטים כח 425, 434 (תשנ"ז)). בעניינינו ה"תקלה" שהמחוקק ביקש לפתור הייתה מיעוטן של תחנות לתדלוק כלי רכב, גם על כך עמד חבר הכנסת אברהם פורז שהציג את התיקון לחוק:

"מה הבעיה אצלנו? [...]"

הבעיה הראשונה היא מחסור חמור בתחנות דלק. אני לא רוצה שתהיה אי-הבנה, כשאומרים מחסור יש האומרים: מה הבעיה, אני נכנס לתחנת דלק, אני קונה ואפילו אין תור. אבל, רבותי חברי הכנסת, אני רוצה שתדעו, שמספר תחנות הדלק לפי מספר המכוניות בישראל הוא מחצית מאשר בארצות-הברית ושליש מאשר באנגליה. זאת אומרת, אצלנו בארץ על אותו מספר כלי רכב יש מחצית מתחנות הדלק בארצות-הברית ושליש לעומת אנגליה.

[...] בעשר השנים האחרונות, מאז התחילו לדבר על הרפורמה במשק הדלק, גדל מספר כלי הרכב בארץ ב-75%, אך מספר תחנות הדלק גדל רק ב-23%. התוצאה: יותר מכוניות לכל תחנת דלק, ובעצם אין סיבה להתחרות, אין סיבה להוריד מחיר, כי כולם נהנים. נהנים על חשבון מי? - על גבו של הצרכן. מתח השיוק בין בתי-הדיקוק לבין המחיר שאנחנו משלמים לליטר הוא בדרך כלל מעל 40 אגורות, והסכום הזה מתחלק בין חברת הדלק לבין מפעיל תחנת הדלק" (ד"ר ל"ה, 9489 (התשנ"ח)).

הנה כי כן, התקלה שביקשו לפתור הייתה מחסור בתחנות לתדלוק כלי רכב ולא מחסור בשירותי רחיצת רכב או מסעדות. לצורך כך התיר המחוקק להקים "תחנת תדלוק" גם באזור שאינו מיועד לכך בתכנית החלה. ואולם, לשם הגשמת המטרה שעמדה לנגד עיני המחוקק אין צורך בשירותי הסעדה ובשירותי רחיצת רכב שעליהם כלל לא דובר ולכן יש לדחות את הפרשנות המרחיבה שהציעו המשיבות ויש לבחור בפרשנות המצומצמת יותר. אכן, שירותים אלה אינם חלק מן הבעיה אשר הובילה לשינוי הדין ולכן הם גם אינם חלק מהפתרון שהמחוקק בחר בו. במילים אחרות הם אינם חלק מן התכלית שהמחוקק ביקש להגשים.

זאת ועוד: בניגוד לטענת המשיבות, היעודים הנוספים אינם "איבר מאיבריה" של תחנת התדלוק, הם אינם בהכרח נלווים לתחנת התדלוק והם אינם אינהרנטיים לתיפקודה. מדובר ביעודים שכל אחד מהם עומד בפני עצמו בנפרד ואין הכרח לקשור ביניהם..."

80. המשמעות של הדברים הינה ברורה - מקום בו לא קיימות הוראות המאפשרות הקמת מסעדה או חנות בתכנית המפורטת, אין בסמכותה של הוועדה המקומית להתיר גם



במסגרת תכנית שבסמכותה. הכוונה בתמ"א היא לאפשר הקמת תחנות תדלוק בלבד, והשימושים האחרים חייבים להופיע בהוראות התכנית כשימושים מותרים, בכדי שהתכנית תישאר בסמכות ועדה מקומית.

81. דברים אלו, אשר נאמרו לגבי תכנית, הינם נכונים מכוח קל וחומר לגבי בקשה להיתר. אם לוועדה המקומית אין סמכות להוסיף ייעוד מסחרי במסגרת הליכי תכנון שבסמכותה לפי סעיף 62א(א)(10) לחוק, בוודאי שהיא אינה יכולה לעשות זאת בהליך רישוי.

82. בעניין זה חשוב גם להבהיר, כי התכנית אינה מאפשרת כל שימוש מסחרי בתחומה, ואילו התכנית המתקנת, עד/165א, אפשרה מסחר, משרדים ושימושים נוספים המשרתים את הבניינים המיועדים לתעשייה. בפרשת השתתפויות בנכסים טען היזם כי החנות הינה חלק בלתי נפרד מהייעוד של תחנת תדלוק, אך כפי שצוטט לעיל, טענות אלו נדחו. בית המשפט העליון קבע כי אין שום קשר תפקודי בין תחנות התדלוק לבין החנויות או המשרדים המוקמים בתחומה:

"דברים אלה כולם מדברים בעד עצמם ובפרט האמירה המפורשת בדברי הכנסת לפיה "הסמכות של הוועדה המקומית היא רק כאשר זו תחנת דלק נטו. כאשר רוצים מסעדה, או כאשר רוצים סופרמרקט, מינימרקט או כל דבר אחר, מובן שזה הולך שוב לוועדה המחוזית". לפי דברים אלו אין מקום לכלול בגדר פרשנות המונח "תחנת תדלוק" את היעודים הנוספים, ולגבי יעודים אלה הדברים נותרו כשהיו – דהיינו הם אינם בסמכותה של הוועדה המקומית."

83. במיוחד נכון הדבר, כאשר בתכנית עד/165א אין כל הוראה הנוגעת להיקף שטחי המסחר המותרים, אלא רק אמירה כללית כי המדובר בייעוד נלווה לייעוד העיקרי של התעשייה. במקום בו אין פירוט של זכויות הבנייה לשימוש עצמאי של חנות (אשר אינה פונקציה הקשורה בתפקודה של תחנת התדלוק), יש צורך בהסדרת הזכויות במסגרת תכנית בסמכות ועדה מחוזית. דברים אלו עולים הן מהאמור בפרשת השתתפויות בנכסים הנ"ל, והן מעע"ם 2528/02 ועדת ערר מחוזית - מחוז מרכז נ' פז חברת נפט בע"מ ואח', פורסם במאגר נבו:

"משילוב הוראות תמ"א 18 עם הוראת הסמכות בס"ק (10) לסעיף 62א(א) לחוק עולה, אפוא, כי ניתנה לוועדה המקומית סמכות לאשר תכנית להקמת תחנת דלק, גם אם פירוש הדבר הוספת ייעוד למרקעין שלא נכלל במסגרת ייעודים ספציפיים שפורטו בתכנת הקיימת. יחד עם זאת, אין בידי הוועדה המקומית להחליט על היקפי בנייה שאינם מעוגנים בתכנית הקיימת. משמעות הדבר היא, כי באזורים שנועדו לבנייה לייעודים שונים מסויימים, הוועדה המקומית תוכל לאשר הקמת תחנות דלק במסגרת היקפי הבנייה הנתונים על-פי התכנית הקיימת. הסתברות זו קיימת לגבי אזורי תעשייה, מסחר ומשרדים, ואפשר אף באזורים חקלאיים, מקום שהותרה בהם בנייה בתכנית תקפה ומאושרת. לעומת זאת, באזור שבו התכנית הקיימת אינה מעניקה זכויות בנייה כלל, או כאשר היא מעניקה זכויות בנייה חלקיות שאינן מספיקות לצורך הקמת תחנה, הוועדה המחוזית היא המוסמכת להחליט ולדון בענין זה"

84. המשמעות של הדברים הללו היא כי היקף זכויות הבנייה לתכנית אינו יכול להיקבע על ידי התמ"א, אלא הוא חייב להיגזר מהוראות התכנית המפורטת, המגדירה הן את השימוש המסחרי, והן את היקפו. כאשר התכניות כוללות אמירה כי המדובר בשימוש נלווה בלבד (שאינו מתאים לתחנת תדלוק), וכאשר אין פירוט של זכויות הבנייה להקמת המסחר, הוועדה המקומית אינה מוסמכת לאשר תכנית המגדירה זאת, במסגרת סמכותה כוועדה

מקומית. קל וחומר שאין היא רשאית לפעול בדרך שכזו, כאשר היא מתבקשת להוציא היתר בנייה. כל שבידה הוא להתיר את הקמת תחנת התדלוק, אולם בנייה של שטחי מסחר חייבת להיגזר מהוראותיהן של התכניות החלות על הקרקע.

85. על כן, לא ניתן לאשר, במסגרת ההיתר שבסמכותה של הוועדה המקומית מכוח סעיף 8 לתמ"א, את החנות המבוקשת (או חנות כלשהי). אנו ערים לכך כי הוועדה המקומית כלל לא העירה מאומה בעניין זה, משך כל התקופה בה נדונה הבקשה, אולם, כאמור, הדבר אינו מעלה ואינו מוריד מאומה מבחינתנו, שכן כאשר אנו באים בנעליה, שיקול דעתנו בא להחליף במקומה של הוועדה המקומית. כך נקבע, בין היתר, בעת"מ (ח"י) 1103/03 ת. יעקבי נ' וועדת הערר המחוזית חיפה ואח', פורסם במאגר נבו (ההדגשות הוספו - ו.ע.ח.):

"הלכה היא, כי לוועדת הערר יש סמכות לקיים ביקורת מינהלית על החלטותיה של הוועדה המקומית. במסגרת זאת יש לה סמכויות נרחבות ואף סמכות להעדיף את שיקול דעתה על זה של הוועדה המקומית. מוקנה לה שיקול דעת רחב לדון מחדש בכל פרטי העניין ולקבל כל החלטה שהוועדה המקומית היתה מוסמכת לקבלה (וראו עת"מ (ת"א) 11/97 יחזקאלי נ' ועדת ערר מחוז תל-אביב, פד"מ ב' (1) 3, רע"א 2425/99 עיריית רעננה ואח' נ' י.ח. יזום והשקעות בע"מ ואח', פ"ד נד(4) 481, 495, עת"מ (י-ם) 141/00 רביבות השקעות בע"מ נ' ועדת הערר המחוזית לתכנון ולבניה ירושלים ואח', (לא פורסם), עת"מ (ירושלים) 341/01 סנוול ישראל בע"מ נ' הוועדה, תק-מח 2002(1) 6344, עמ' 6349 וראו גם בספרו של י' זמיר, "הסמכות המינהלית" (כרך ב', תשנ"ו) עמ' 641-642 ועמ' 646-647 (ה"ש 11) ועת"מ (חיפה) 99/99, רמת חביב בע"מ ואח' נ' ועדת הערר המחוזית, מחוז חיפה ואח', תק-מח 99(3) 8281, עמ' 8287). בעת"מ (י-ם) 11/98 קרן ליפצין-סיטון ואח' נ' יואר מתן ואח' (תק-מח 98(2) 1809) נקבע, כי ועדת הערר מוסמכת לדון בעניין פלוני, אף בלא הגבלה לדיונים ולעניינים שהיו בפני הוועדה המקומית."

86. הדברים שנקבעו בפרשות השתתפויות בנכסים ו-פז חברת נפט מהווים הלכה מחייבת. אלו מחייבים גם את הגופים המינהליים במדינה, ולא ניתן לסטות מהם. על כן, ללא קשר לעמדתה של הוועדה המקומית בעניין תחנת התדלוק, היה על הוועדה המקומית לקבוע כי השימוש של חנות אינו ניתן להתרה באזור התעשייה, ועל כן, היה עליה לדרוש מהעוררת לתקן את בקשתה בהתאם.

87. לפיכך, אנו קובעים כי לא ניתן להתיר את חנות הנחות, במסגרת הבקשה. מאידך, אין מניעה מלהקים במקום משרדים המיועדים לשרת את התחנה, וכן את השירותים והממ"ד המבוקשים, שכן התכנית מאפשרת זאת.

88. מאידך, ריבוי תחנות תדלוק, לשם הגברת התחרות, הוא המטרה של תיקון מס' 47 לחוק, אשר נערך במסגרת התיקון לחוק משק הדלק (קידום התחרות), התשנ"ח-1998. מטרתו של תיקון זה משתקפות גם בתמ"א. זו קובעת, למעשה, כי בכל ייעוד של תעשייה, קיים גם ייעוד נוסף של תחנות תדלוק, בסייגים המופיעים בתמ"א. לא בכל מקום בו קיים מגרש תעשייה ניתן להקים תחנת תדלוק (שכן קיימות הוראות רבות אשר עשויות למנוע זאת), אולם כעיקרון, המדובר בשימוש המותר בתמ"א, ויש לראותו ככזה, כאשר בוחנים האם ראוי לאפשר את הקמת התחנה. המטרה היא להגדיל את מספר תחנות התדלוק הקיימות, על מנת שמחיר הדלק יוזל לצרכן.

89. אין אנו סבורים, כפי שטוענת העוררת, כי הדבר מחייב את הוועדה המקומית להתיר את תחנת התדלוק, בכל מגרש המיועד לתעשייה. התמ"א מותירה זאת לשיקול דעתה של הוועדה המקומית, ולא בכדי. קיימים שיקולים רבים אשר יכולים להצדיק אי מתן היתר בנייה, אפילו הבקשה עומדת בכל דרישותיה של התמ"א. אולם שיקולים אלו חייבים להיות לגיטימיים. כאלו שיש מאחוריהם שיקולי תכנון ממשיים, ולא שיקולים זרים. מקום בו לא קיימים שיקולים תכנוניים לגיטימיים, והבקשה תואמת את הוראות התמ"א, מן הראוי לאפשר למבקש ההיתר לקבל את ההיתר להקמת התחנה, על מנת לעודד את התחרות.

90. במקרה שבפנינו, אין ספק כי הבקשה זכתה לאישורים מותנים מהגורמים הרלוונטיים, למעט אישור של מפקח מחוזי על התעבורה במשרד התחבורה (הנדרש מכוח סעיף 9.4 לתקנון התמ"א). אישור זה יהווה תנאי להוצאת היתר בנייה, בכל מקרה. דברים אלו נכונים במיוחד לנוכח העובדה כי התחנה גובלת בדרך בינעירונית שמספרה 672, ועל כן יש לוודא כי לא תהיה כניסה ישירה מהדרך הזו לתוך תחנת התדלוק, על ידי ביצוע הפרדה פיזית (קיר בנוי) בין הדרך הנ"ל לבין התחנה. מעבר לכך, הואיל והכניסה לתחנה מוצעת מתוך הדרך הפנימית של איזור התעשייה, אך במרחק שאינו רב מהצומת המחובר בין הדרך לבין הדרך הבינעירונית, יש לוודא כי אכן נשמרים מרחקי הבטיחות בעניין. המדובר בנושא מקצועי הנתון למומחה מטעם משרד התחבורה, ועל כן יש לקבוע כי הוצאת ההיתר כפופה לתנאים אשר יקבעו על ידי זה, במידה והתחנה תאושר על ידו.

91. למותר לציין כי העובדה שהמשיבה ביקשה לעכב את הדיון לשם קבלת עמדתו של ראש המועצה המקומית (כפי שעולה מהפרוטוקול מיום 15.6.2011), אשר לו ניגוד עניינים ברור בעניין, הינה בעייתית. משנודע לוועדה המקומית על ניגוד העניינים שיש בין ראש המועצה בבקשה זו, היה עליה לוודא כי זה אינו מעורב כלל בתהליך קבלת ההיתר. קבלת חוות דעתו, אפילו אם זו בגדר המלצה בלבד, עלולה לפגוע בלגיטימיות של ההחלטה כולה, ומן הראוי היה להימנע מכך. כאמור, אנו לא נדון בעניין זה, מעבר למתחייב, אולם בוודאי שלא ניתן להתעלם מהעובדה כי על פניו קיימת בעייתיות בבקשתה של הוועדה המקומית לקבל עמדה של מי שברור לכל כי הינו נגוע בניגוד עניינים מובהק. עצם קבלת עמדתו, הייתה יכולה להביא לפסילת ההחלטה. דברים יפים לעניין זה נקבעו בבג"ץ 3132/92 מושלב נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז צפון ואח', פ"ד מז(3) 741 :

"הוראת סעיף 47(א) נגזרת מן העיקרון הכללי בדבר האיסור להימצא במצב של ניגוד עניינים. מצב כזה מתקיים כאשר עניין שעליו אדם מופקד עשוי להתנגש עם עניינו האישי של אותו אדם או עם עניין אחר שהוא מופקד עליו. ראה בג"צ 595/89 שמעון ואח נ הממונה על מחוז הדרום במשרד הפנים ואח, בעמ' 413. עיקרון זה מושתת על החשש כי החלטה המתקבלת על-ידי מי שנמצא במצב של ניגוד עניינים תושפע משיקולים פסולים שמקורם באינטרסים זרים; ועל כל פנים כי האמון הציבורי במערכת השלטונית ייפגע, אם עובדי הציבור יפעלו במצב של ניגוד עניינים. על-כן, לא נדרשת הוכחה כי ההחלטה הושפעה משיקולים זרים, אלא די בעצם קיומו של ניגוד העניינים כדי לפסול את ההחלטה."

92. אין אנו קובעים כי הוועדה המקומית פעלה באופן החורג מהנדרש, אלא שמן הראוי היה כי לנוכח העובדה כי זה מצוי בניגוד עניינים אינהרטי, לא היה מקום לבקש את עמדתו, שכן שמיעתו בעניין זה הייתה יכולה להביא לבטלות ההחלטה, אפילו זו הייתה מתקבלת על

סמך נימוקים נוספים. על כן, עדיף היה להימנע מכך כלל (מה עוד שלמועצה כלל אין מעמד פורמאלי בדיונים מסוג אלה, אלא נציגיה בוועדה המרחבית הם אלו המייצגים את עמדתה).

93. משקבענו עקרונות אלו, נעבור לבחון את טענותיה של המשיבה, אשר בעטיין נדחתה הבקשה.

### הטענה כי אין שמירה על מרחקים על פי התמ"א

94. כאמור, הטענה היחידה אשר נשמעה בפנינו בעת הדיון מפי המשיבה, וגם זאת בשפה רפה, הייתה הטענה כאילו אין התחנה שומרת על מרחק של 80 מ', כנדרש על פי התמ"א, ממגרשי ציבור. העוררת טענה כי אין שום סיבה שלא לאפשר לה את ההנחה המותרת בתמ"א, של 10%, מאחר והמדובר באזור לא מבונה, אשר ממילא אינו מהווה מגרש המיועד למוסדות ציבור כהגדרתו בתמ"א.

95. גם אנו סבורים כי לאור העובדה שהמדובר באזור המיועד למגרש סחיר, אשר אינו מיועד להפקעה, ספק אם המדובר במגרש המיועד למוסדות ציבור. בוודאי שאין בכך משום עמידה בהגדרה ה"קלאסית" של קרקע לצרכי ציבור, כפי שזו מופיעה בסעיף 188 לחוק (אשר הינה קרקע המיועדת גם להפקעה). אולם בשל העובדה כי בהגדרות תכנית עד/245 נקבע מפורשות כי המדובר בשטח בו מותרת גם הקמת מוסד לחינוך, אנו נניח, לצורך העניין, כי אכן אם תוקם תחנת תדלוק במקום, היא תמנע את הקמת מוסד החינוך, אלא אם יישמר המרחק המותר הקבוע בתמ"א. דברים אלו עולים מהאמור בעת"מ 4854/01 צומת אלופים בע"מ נ' ועדת ערר מחוזית, מחוז חיפה ואח', פ"ד נז(5) 17, 33 (ההדגשות הוספו - ו.ע.ח.):

"הוראות תמ"א 18 חלות באופן "דו-סטרי" במובן זה שההגבלות הקבועות בתמ"א 18 חלות גם במקרים שבהם מקימים מבנה חדש בסמוך לתחנת תדלוק קיימת. המערערת ניסו לאבחן פסק-דין זה בטענה כי עניינו בהפקדת תכנית בסטייה מהתמ"א, ואילו השאלה המחייבת הכרעה במקרה שלפנינו עניינה מתן היתר בהתאם לתכנית תקפה. איני רואה ממש בהבחנה זו. הוראות התכנית המפורטת אינן סותרות את הוראות תמ"א 18. תכנית חד/מק/1001'ג' מאפשרת שימוש במגרש נושא הערעור לבניית מבני משרדים ומבני מסחר וכן מוסדות למינהל ציבורי ואזרחי. בניית מבנים לשימושים אלה אינה סותרת את הוראות תמ"א 18 בדבר הגבלת המרחקים מתחנת תדלוק. הבירור של המיקום המדויק של מבני המגורים מתבצע רק בשלב הבקשה להיתר, ולכן רק בשלב זה היה ניתן והיה צריך לבחון אם ההיתר עומד במגבלות התמ"א. כל קביעה אחרת תרוקן מתוכן את הוראות תמ"א 18 בכל מגרש שמותרים בו שימושים אחדים שבחלקם כפופים למגבלת המרחק הקבועה בתמ"א ובחלקם לא. העובדה שהתכנית המפורטת מאפשרת שימושים נוספים במגרש אין משמעותה שניתן ליישם שימוש זה בסטייה מהוראות התמ"א. כל שניתן להסיק מעובדה זו הוא שבכל השטח המיועד למרכז אזרחי ניתן לבנות גם מבני מגורים, למעט במגרשים הצמודים לתחנות תדלוק, שם מצטמצם מגוון השימושים האפשריים, ואינו כולל את השימושים הכפופים למגבלת המרחק הקבועה בהוראות סעיף 9.5 לתמ"א 18. קביעה זו מתחייבת מהצורך ליצור הרמוניה והתאמה בין הוראות הדיו השונות הנוגעות לאותו עניין ונוכח עדיפותה הנורמטיבית של תמ"א 18 על תכנית המיתאר המפורטת"

96. דברים אלו נכונים גם כאן. אם התמ"א קובעת מגבלות מסוימות, הן יחולו על התכנית עד/245, ויהיה צורך לשקול זאת בעת הוצאת ההיתר על המגרש הציבורי הנ"ל. על כן, ועל

אף הספק שיש לגבי היותו של המגרש מגרש המיועד למוסדות ציבור, כהגדרתו בחוק, אנו סבורים כי ראוי, לשם הזהירות, לראות בו ככזה.

97. המרחק אותו יש לשמור ממוסדות ציבור הינו 80 מ', אלא שהוועדה המקומית מוסמכת, ללא צורך בפרסום הקלה, להפחית 10% ממרחק זה. המשיבה התעלמה מכך כליל, וקבעה כי המרווח שנשמר אינו עומד בהגדרות התמ"א.

98. לא מצאנו שום הסבר מניח את הדעת מדוע בנסיבות הללו, לא ניתן לתת את ההנחה הקבועה בתמ"א. גם אם יוחלט להקים דווקא בחלק הצפוני של אתר ד' מוסד לחינוך, המרחק בינו לבין אחת המשאבות, יהיה 77 מ' לפחות (בשל קו הבניין של 5 מ' הקבוע בתכנית). על כן, המרחק שיהיה הינו רב, ואינו פוגע באופן משמעותי באפשרויות התכנון של המוסד החינוכי הנ"ל. ראוי לזכור כי המדובר בשטח שטרם תוכנן, בו מותרים גם שימושים עסקיים נוספים, ועל כן ניתן בנקל לתכננו באופן שבו השימושים האחרים יהיו דווקא אלו שבאזור תחנת התדלוק. בכל מקרה, אין אנו רואים כיצד מטרה כלשהי מהמטרות הקבועות בתכניות החלות על הקרקע יכולה להיפגע באופן המצדיק את אי מתן ההנחה, ולא הייתה סיבה אמיתית לדחותה.

99. לפיכך, יש לדחות את טענות המשיבה כאילו הבקשה אינה תואמת את הוראות התמ"א.

### **הטענה כי האזור מיועד לתעשייה זעירה ומלאכה ויש לשמרו ככזה**

100. בהחלטתה מיום 11.7.2011 העלתה המשיבה מספר טענות החוזרות על עצמן, הנוגעות לכך כי המדובר באזור המיועד לתעשייה ומלאכה, וכי יש מעט מאוד עתודות קרקע שכאלה, אותן יש לשמר לצורך זה דווקא, בשל העובדה כי אין עוד אזורי תעשייה. נושא זה הוזכר גם בהחלטה ה"מתוקנת" שהתקבלה אצלנו, בה צורפו שני נימוקים נוספים בהם נאמרו למעשה אותם הדברים - כי יש צורך בתעשייה יותר מאשר בתחנות תדלוק, וכי חשוב לאפשר בשטח שימושי תעשייה לטובת היישוב כולו. המדובר, למעשה, באותה טענה החוזרת על עצמה - כי קיים מחסור במגרשים לתעשייה בדלית אל כרמל, ועל כן אין לבזוז מגרשים אלו על תחנת תדלוק.

101. ככל שהטענה נוגעת לעניין עצם העובדה כי המדובר באזור לתעשייה, הרי שהתמ"א היא זו אשר קבעה כי ניתן להקים במקום תחנות תדלוק. כל עוד זו לא קבעה הוראות ברורות בעניין, אכן לא היה מקום להקים תחנות תדלוק במקום, אולם משנקבע מפורשות בתמ"א כי הדבר הינו אפשרי, ולאור החיזוק שנושא זה קיבל במסגרת התיקון לחוק משק הדלק (קידום התחרות), המדובר בייעוד קרקע מותר. כך עולה גם מהאמור ברע"א 384/99 **מועש** בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבניה טבריה, פורסם במאגר נבו:

"כיוון שבמקרה זה אין מחלוקת שקודם לשינוי תוכנית המיתאר הארצית לא נכלל היעוד המאפשר הקמת תחנות תדלוק בתכנית המתאר המקומית, הרי שלא יכולה להיות גם מחלוקת שאלמלא השינויים שהכניסה תכנית המתאר הארצית בתוכניות המקומיות, באותם אזורים שיועדו למלאכה ולתעשייה זעירה, לא היה ניתן לאשר את הקמת התחנה. בינתיים הוכנס

בעניין זה שינוי בחוק זאת מכוח הוראות חוק משק הדלק (קידום התחרות) (תיקון) התשנ"ח-1998, ומקצת מן השאלות המתעוררות היום לא תתעוררנה בעתיד.

תכנית המתאר הארצית נשוא הבקשה אינה נוגסת בכלל שהיתר הבניה מוצא על-ידי הוועדה המקומית וכי הוא מוצא מכוחה של תכנית מקומית. בסעיף 9.1(א) לתוכנית הארצית בא הדבר לידי ביטוי מפורש בהוראה האומרת כי "לא תוקם תחנת תדלוק אלא על-פי תכנית הכוללת הוראות של תכנית מפורטת" ורק כשאין בתוכנית המקומית כוונה אחרת משתמעת. במילים אחרות: היתר הבניה אינו יכול להינתן בצורה בלתי אמצעית מכוח התכנית הארצית לבדה והוא יונק גם מכוחה של תכנית מקומית מפורטת שאושרו בה פרטי הבניה.

תכנית המתאר הארצית הרחיבה את דרכי השימוש המותרות על פי התכנית המקומית (המפורטת) והרחיבה בכך את זכויות הניצול המותרות בקרקע. ההיתר במקרה זה ניתן בעקבות השינוי שהוכנס, כאמור, בתוכנית המקומית על ידי תכנית המתאר הארצית ועקב אותו שינוי. אין גם מחלוקת בדבר קיומה של תוכנית מפורטת במקרה זה.

102. משמעות הדבר היא כי בכל מקום בו נקבע כי המגרש מיועד לאזור תעשייה ומלאכה, הורחב הייעוד גם לתחנת תדלוק. על כן, הנימוק הפורמאליסטי מכוון כנגד התמ"א, אשר הינה מאושרת מזה כחמש שנים, ואין מקום להתערב בקביעותיה כעת.

103. טענה אחרת היא הטענה החוזרת על עצמה בהחלטה, לפיה יש לשמר את המגרשים באזור התעשייה לכאלו, בשל המחסור בשטחי תעשייה באזור.

104. ניתן היה לקבל טענה זו, אילו הייתה מוצגת לנו תפוסה משמעותית של האזור. אלא שמתברר, מהעובדות שהוצגו על ידי העוררת, כי מרבית השטח שבתכנית, עומד ריק לחלוטין (צורך תצלום אוויר המלמד על כך כי רוב המגרשים אינם מבונים). זאת, כאשר המדובר בתכנית שאושרה כבר בשנת 1993 (18 שנה!). האם דווקא המגרש הוא זה שפוגע באזור התעשייה?

105. הצורך בשמירה על מגרשים לצורכי תעשייה אינו יכול להיטען כסיסמה ריקה. אמנם יש צורך בשימור מגרשים לתעשייה, במיוחד באזור שאינו משופע בהם, אולם דומה כי טענה שכזו ראוי שתיטען כאשר המדובר באזור אשר בו קיימת פעילות תעשייתית מסוימת, וניתן להצביע על כיוון שכזה בעתיד. הותרת המגרשים פנויים, במשך תקופה כה ארוכה, מלמדת על כך כי או שאין צורך אמיתי בשטחים לתעשייה ביישוב, או שמסיבות שהינן זרות לאינטרס הציבורי, נמנעה המשיבה מלהוציא היתרי בנייה באזור (זו הייתה טענת העוררת, לגבי סכסוך שבין המועצה המקומית לבין מי שחכרה את הקרקע, חברת נובלנאנד. הנושא לא הועמד לבדיקה בפנינו, ואין אנו יודעים אם אכן זהו המצב, אולם לא הוכחשה הטענה כי מאז זכתה החברה הנ"ל במכרז, לא יצאו היתרי בנייה באזור התעשייה). בכל מקרה, ברור כי הטיעון של שמירה על האינטרס הציבורי אינו יכול להתקבל, כאשר המגרשים עומדים פנויים וריקים לחלוטין, במשך תקופה כה ארוכה.

106. לדברים אלו יש להוסיף גם את צורתו הבעייתית של המגרש. אמנם אין המדובר במגרש קטן (שטחו כשניים וחצי דונם), אולם צורתו בעייתית. הוא מוגבל על ידי הכביש הבינעירוני מצפון, והוא סמוך למדי למבני מגורים (מרחק של כ-40 מ' ממגרשי המגורים מצפון). הדבר יוצר מגבלות על אפשרויות הבניה בו, הן בשל צורתו, והן בשל העובדה כי יש למזער את

המפגעים הנגרמים מכל מפעל שיוקם על המגרש, מאחר ואין כל כוונה להקים מפעלים אשר יסכנו את בריאותם של המתגוררים בסמיכות למגרש.

107. לאור הממצאים הללו, אנו דוחים את טענות המשיבה כאילו השטחים הללו צריכים להיות מנוצלים אך ורק לטובת לתעשייה שתשרת את היישוב כולו. לדידנו, גם תחנת התדלוק מהווה מקור פרנסה, והיא מספקת שירותים לטובת היישוב, בוודאי כאשר החלופה היא הותרת עוד מגרש פנוי ולא מנוצל, אשר משרת מטרות זרות לחלוטין לתכנית, אך לא את תושבי האזור.

108. על אף האמור לעיל, לאור העובדה כי מצאנו שלא ניתן להקים את חנות הנוחות כחלק מהתחנה, הרי ששטחים ניכרים במגרש צפויים להתפנות. כמו כן, הקמת תחנת התדלוק אינה מונעת, הלכה למעשה, הקמת מבנה לתעשייה נוסף על המגרש, ובמיוחד אם המגרש יאוחד עם המגרש הצמוד לו, מגרש 9. הואיל והתחנה מוצעת בחלק הצפוני של המגרש (בשל החובה לשמור על מרחק של 72 מ' מהמגרש הציבורי), ראוי לדרוש מהעוררת תכנית בינוי רעיונית, המראה כיצד ניתן יהיה לממש את יתר הזכויות הקיימות על הקרקע, לצורך הקמת מפעלי תעשייה נוספים על המגרש, בין אם מעל תחנת התדלוק, ובין אם לצדה, בין אם באמצעות איחוד המגרשים ובין ללא איחוד כלשהו.

109. היה ותוצג תכנית בינוי רעיונית שכזו, הרי שלא רק שהתחנה לא תמנע את פיתוח המגרש גם לצרכי תעשייה, במידה ויתעורר הצורך הני"ל (לאחר שכל יתר המגרשים הריקים העומדים בשימונם משך 18 שנה יאוישו), היא גם תהווה גורם המשרת את האזור, כשזה יהיה מפותח דיו.

110. הגשת תכנית בינוי המציגה את האפשרויות למצות את הזכויות על המגרש, תאיין את טענת המשיבה כי הקמת התחנה פוגעת בצורך האקוטי באזור התעשייה. תכנית שכזו תוכל להראות בדיוק איך הקמת תחנת התדלוק אינה מתנגדת עם צרכי היישוב באזור תעשייה פעיל.

111. לפיכך, יש לדחות את טענות המשיבה בעניין זה.

### **הטענה כי התחנת תגביל את השימושים והפיתוח של הסביבה הקרובה**

112. המשיבה טענה כי התחנה תגביל את השימושים והפיתוח של הסביבה הקרובה. לטענה זו אין יסוד.

113. השימושים היחידים אשר מוגבלים על ידי תחנת תדלוק, הינם מגורים ומוסדות ציבור, בשל הוראות סעיף 15.1 לתמ"א. כפי שעולה מהבקשה, המרחק למגרשי המגורים הינו 40 מ', ועל כן אין כל מגבלה שנוצרת על ידי התחנה. המרחק למגרש המיועד בחלקו למוסדות ציבור מרוחק 72 מ' מהמתקנים המסוכנים של התחנה. זהו מרחק המקובל בתמ"א, ואין

הוא יוצר מגבלות כלשהן, מה עוד שאתר ד' הינו מגרש גדול מאוד (למעלה מ-10 דונם), עליו ניתן לבצע תכנון בלתי מוגבל על ידי תחנות התדלוק.

114. מעבר לכך, המדובר באזור תעשייה. אזורים אלו מאופיינים בהיותם כאלו בהם מיוצרים מטרדים, רובם קשים בהרבה מאלו שמיוצרים על ידי תחנות תדלוק. לא בכדי נקבע בתמ"א כי הקמתן של תחנות תדלוק הינן אינהרנטיות לאזורי תעשייה ומלאכה, פשוט בשל העובדה כי המדובר באזור שבו ממילא קיימים מטרדים, ותחנות תדלוק משתלבים בהם בצורה טובה יותר מכל אזור אחר. לכן ניתנה עדיפות להקמתן, הן בתמ"א, והן בסעיף 62א(א)(10) לחוק.

115. על כן, אין אנו מוצאים לנכון לקבל את עמדתה של הוועדה המקומית בעניין זה.

#### הטענה כי היישוב אינו זקוק עוד לתחנות תדלוק

116. הטענה כאילו "אין עוד צורך בתחנות תדלוק", הינה טענה בעייתית, על פניה. החקיקה אותה הזכרנו לעיל, נועדה לקדם את התחרות בין תחנות התדלוק. הכנסת ביקשה להתמודד עם תופעת הקרטלים בענף הדלק, כאשר חוקקה את חוק משק הדלק (קידום התחרות), ואין לעשות את חקיקתה פלסטר.

117. אין אנו חולקים על כך כי למוסד התכנון יש סמכות להחליט האם להתיר תחנות תדלוק (גם על פי הוראות התמ"א), וכי נימוק לכך יכול להיות גם העובדה כי קיים מספר רב של תחנות תדלוק ביישוב, העונה על צרכי האוכלוסייה. אלא שבחינה זו אינה צריכה להתבצע באופן מספרי, העוסק ביחס בין מספר התושבים (או מספר כלי הרכב ביישוב) לבין מספר התחנות. יש לבחון את הסוגיה באופן מורכב יותר, הנוגע למטרות אשר נועד החוק הנ"ל להשיג.

118. כפי שהובהר היטב גם בפרשת השתתפויות בנכסים הנ"ל, המטרה של המחוקק הייתה להביא להגדלת התחרות, אשר תביא להוזלתם של מחירי הדלק (וראו בפרט את הדברים המצוטטים מפיו של ח"כ דאז אברהם פרוז, אשר הציג את הצעת החוק בפני הכנסת). המדובר בעיקרון בסיסי בכלכלת שוק - ככל שההיצע עולה, המחיר יורד.

119. העוררת הציגה בפנינו נתונים, לפיהם כל שלוש התחנות הקיימות ביישוב מוכרות דלק במחיר המקסימאלי המותר, ובאופן אחיד. טענה זו לא הוכחה על ידי המשיבה. למעשה, לא הובא כל נתון המפריך טענה זו. אלא שהעובדה כי ביישוב לא ניתן להשיג דלק מוזל, כלל לא הוזכר במסגרת שיקוליה של המשיבה. זו הסתפקה בבחינה מספרית של היחס בין מספר התחנות לבין מספר התושבים, וקבעה כי שלוש תחנות תדלוק הינן מספיקות לאוכלוסייה של 15,000 איש.

120. אין לקבל את עמדתה זו של המשיבה. ראשית, אין כל מדד מוכר היוצר קשר מספרי בין מספר התושבים למספר תחנות התדלוק הקיימות באזור. ברור גם כי לא ניתן לקבוע זאת



באופן חד ערכי. ישנם גורמים רבים אשר יכולים להשפיע על היחס הנ"ל, הנוגעים למצב הסוציו-אקונומי של היישוב, הקרבה לכבישים בינעירוניים, היקף התעבורה במקום וכד'. לא ברור לנו כיצד ניתן לומר כי ל-15,000 תושבים, די והותר בשלוש תחנות.

121. שנית, וחשוב מכך, הכנסת היא זו אשר ביקשה לקבוע כי יש לעודד תחרות בין תחנות וחברות הדלק, ועל כן נפתח השוק לתחרות. כאשר המחיר בכל התחנות הקיימות ביישוב הוא המקסימאלי המותר על פי הדין, ברור כי התחרות אינה מספיקה. מחיר גבוה, אשר הינו אחיד בכל התחנות, מצביע על כשל שוק, הנובע ממצב של מונופול או קרטל השולט על המחיר, שכן אין לבעלי התחנות שום אינטרס בהוזלת הדלק, כל עוד הם כולם מקפידים למכור באותו המחיר. כניסתו של מתחרה חדש מקטינה את האפשרות של הקרטל לפעול בצורה זו, ומאלצת, בסופו של יום, את כלל המתחרים להוזיל את מוצריהם.

122. השאלה, אם כן, האם ישנן מספיק תחנות תדלוק באזור מסוים, אינה יכולה להיגזר מגודל האוכלוסיה המסוים שביישוב, אלא אם התחרות הקיימת הינה מספיקה בכדי שהמחיר ירד. המבחן צריך להיעשות על פי מטרות החוק - האם באמת כמות התחנות מעודדת את התחרות, או שמא היא אינה מקדמת את האינטרס הצרכני של הורדת מחירים. התשובה הברורה אותה קיבלנו היא שלילית. ברור כי נכון להיום, מספר תחנות הדלק ביישוב אינו מעורר תחרות במחירי הדלק.

123. כל עוד זהו המצב, והמחירים אינם יורדים, המטרה שעמדה מאחורי החקיקה של חוק משק הדלק (קידום התחרות), אינה מושגת, והיא לא תושג כל עוד מחליטה הוועדה המקומית כי יש לה די והותר תחנות תדלוק במקום.

124. על כן, יש לדחות את עמדת המשיבה בעניין זה.

### טענות נוספות שהועלו על ידי המשיבה

125. המשיבה טענה גם כי יש לקבל ראייה כוללת של אזור התעשייה, על ידי הכנת תכנית בינוי כוללת לכל המתחמים.

126. לא ברור מקורה של טענה זו. התכנית הינה תכנית מפורטת, אשר בה נקבע כל הנדרש לשם הוצאת היתרי בנייה במקום. בתכנית קיימת גם חלוקה למגרשים, ועל כן אין צורך בפרטים נוספים כלשהם, לשם הוצאת היתרי בנייה. בוודאי שאין צורך בתכנית בינוי, אשר מטרתה אינה ברורה, כאשר אין שום דרישה שכזו בתכנית, ואשר לא ברור מה בדיוק ניתן להשיג במסגרתה. במיוחד כאשר לא ידוע על בקשות אחרות התלויות ועומדות באזור התעשייה, וברור כי זה לא יאוכלס באחת, אלא על פי הצרכים המשתנים של התושבים באזור.

127. כאשר אין דרישה שכזו בתכנית, וכאשר המדובר בבקשה אשר הינה תואמת את התכנית החלה, אין הצדקה לדחותה, במיוחד לא בשל הצבתם של תנאים שלא ברור מקורם. דברים יפים לעניין זה נקבעו בעת"מ (חי) 4160/07 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה חדרה נ' ועדת ערר לתכנון ולבניה מחוז חיפה ואח', פורסם במאגר נבו, שם נקבע, בסעיף 3 לפסק הדין, כדלקמן:

"כאשר על פי תוכנית המתאר המאושרת מותר לבנות ולעשות שימוש במקרקעין, כי אז שיקול הדעת שלא ליתן היתר, מצומצם, ומוגדר בחוק. על הוועדה המקומית לתכנון ולבניה החובה לאכוף את תוכנית המתאר המאושרת ובד בבד לאפשר לאזרח ליהנות מהזכויות שתוכנית המתאר המאושרת מאפשרות למימוש. הגבלה על מימוש אפשרויות לבניה ולשימוש במקרקעין כאשר תוכנית המתאר מאפשרת את הבניה והשימוש המבוקשים, צריכה להיות מצומצמת, זאת מאחר והגבלה על זכויות בניה המוקנות בתוכנית המאושרת היא הגבלה על הזכות לממש את הקניין. ראה:...

מכאן, ובסיכומו של דבר, אין פסול בקביעת תכניות מתאר שישקפו מדיניות תכנונית של רשות מקומית. עם זאת אין להגביל שימוש במקרקעין ובניה התואמים תכנית מתאר מאושרת, משיקולי מדיניות שלא באו לידי ביטוי בתכנית המתאר. ככל שהבניה והשימוש המבוקשים הם בהתאם לתכנית המתאר כי אז יש לאשרם. סמכותה של ועדה מקומית לתכנון ובניה שלא לאשר בניה התואמת את דרישות תכנית המתאר מצומצמת."

128. אין משמעות הדבר כי לא ניתן להציג דרישות שונות, בטרם הוצאת ההיתר. אולם לאלו צריך להיות הגיון כלשהו. דרישה להכנת תכנית בינוי לכל אזור התעשייה, 18 שנים לאחר שהתכנית אושרה, וכאשר המקום עומד שומם ברובו, אינה ברורה. אם המשיבה סבורה כי ראוי שהאזור כולו יעבור תכנון מחדש, עליה ליזום תכנית חדשה (ואז ניתן יהיה לקבוע מגבלות מכוח סעיף 78 לחוק, לגבי אותו אזור). אולם כל עוד הדבר לא מבוצע, אכן צודקת העוררת בטענתה כי לא ניתן להציג תנאי בפני מבקש היתר, אשר לו הזכות לבצע בניה במגרש בודד, כי תוכן תכנית בינוי לכל אזור התעשייה. הדבר יביא לכך כי בפועל לא ניתן יהיה לעולם לאיש את איזור התעשייה (אלא אם הוועדה המקומית תחליט להכין תכנית בינוי, דבר אשר היא נמנעה מלעשות במשך שנים ארוכות).

129. גם הטענות הנוגעות לחברת נובלאנד אינן ברורות. לא ידוע לנו על פי איזה הסכם היה על החברה להגיש בקשות מסוג זה, אולם ממילא אין אנו בוחנים את הבקשה על פי הסכמים, אלא על פי תכניות תקפות החלות על הקרקע. אין בתכניות שום אמירה המחייבת הכנת מפה מצבית כוללת לכל האזור כולו.

130. על כן, יש לדחות גם את טענות המשיבה בנושאים אלו.

#### הסתייגות נציגת מתכנן המחוז, גב' ענת שריד

131. לדידי, ניתן לקבל את הערר באופן חלקי בלבד, כך שלאחר הגשת תכנית הבינוי אותה ציינו חברי בסעיפים 62-64 להחלטתם הנ"ל, יוחזר התיק לוועדה המקומית, על מנת שתשקול את הבקשה בשנית. כמו כן, אבקש להעיר את ההערות הבאות, בקשר לערר זה.

132. לועדה המקומית יש שיקול דעת לעניין התרת תחנת התדלוק בשטח המיועד לתעשייה. כאמור בסעיף 8 לתכנית תמ"א 18 הועדה ראשית להתיר הקמת תחנת תדלוק, אולם אינה מחוייבת בכך.
133. גם בנושא מגבלות קווי הבניין הרי שניתן שיקול דעת לועדה המקומית והיא אינה מחוייבת לאשר את ההקלה מהמרחקים משימושי קרקע רגישים.
134. השטחים המיועדים לתעשייה בישוב דאלית אל כרמל הינם מצומצמים ביותר. מדיניות התכנון העכשווית הינה לעודד שימושים לתעשייה בשטח תכנית עד/במ/165 ולהוות מקור פרנסה לתושבים ומקור ארנונה לרשות. לפיכך השימוש המוצע בבקשה ליעוד שאינו תעשייה מהווה אלמנט מונע או לפחות מגביל לניצול מגרש 8 עצמו ותא השטח הכולל את מגרש 8 ו- המגרש הסמוך מגרש 9 לניצול עתידי לתעשייה ומימוש כלל הזכויות לתעשייה הגלומות בהם.
135. על כן, אילו דעתי הייתה נשמעת, לאחר שהייתה מוגשת תכנית הבינוי, היה מקום להחזיר את הדיון לוועדה המקומית, על מנת שתשקול מחדש את עמדתה.

## **סיכום**

136. עמדת מרבית חברי ועדת הערר היא כי על אף שהחלטתה של הוועדה המקומית הינה החלטה המבוססת על טענות תכנוניות תקפות, ניתן היה להגיע לתוצאה אחרת, המאפשרת לעוררת את הקמת התחנה, מבלי שייפגעו האינטרסים התכנוניים הלגיטימיים עליהם הצביעה המשיבה.
137. כאשר קיימות שתי תוצאות אפשריות, אשר שתיהן מביאה לתוצאה תכנונית דומה, יש להעדיף את זו השומרת על זכות הקניין של האזרח. על הוועדה המקומית היה לבחון כיצד להגם על זכות זו של העוררת, המוגנת על ידי חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו.
138. על כן, הערר מתקבל, ברוב דעות כנגד עמדתה החולקת של נציגת מתכנן המחוז, באופן שבו ניתן להוציא לעוררת היתר בנייה, בכפוף לקבלת אישור מטעם מפקח מחוזי על התעבורה במשרד התחבורה, להוספת כל התנאים שנקבעו על ידי הגורמים המקצועיים (רשות המים, המשרד להגנת הסביבה והמפקח המחוזי על התעבורה), בכפוף לכך כי הבקשה תתוקן באופן שבה לא יותרו כל שימושים מסחריים כלשהם (בין אם המדובר בחנות, ובין אם המדובר במסעדה, בית קפה וכד') אלא בתחנת תדלוק ומשרדיה בלבד, ובכפוף להכנת תכנית בינוי רעיונית, המראה כיצד ניתן יהיה לממש את יתר הזכויות הקיימות על הקרקע, לצורך הקמת מפעלי תעשייה נוספים על המגרש, בין אם מעל תחנת התדלוק, ובין אם לצדה, בין אם באמצעות איחוד המגרשים ובין ללא איחוד כלשהו. אין בכך בכדי לפגוע בהוראת כל דין, או בזכותה של המשיבה לקבוע תנאים עיצוביים לתחנת התדלוק, ככל שתמצא לנכון.

ניתנה ביום 14.8.2011, ע"י מ"מ יו"ר הועדה מר דרור לביא-אפרת  
וחבריה: גב' חנה קציר, גב' ענת שריד, מר שמחה אפק ומר יגאל נויפלד.

---

דינה קרסיק עו"ד דרור לביא-אפרת  
מ"מ מזכירת ועדת הערר יו"ר ועדת הערר

הנני להביא לידיעתך כי ההחלטה תהיה פתוחה לעיון הציבור, אלא אם כן תוגש בקשה מנומקת  
למנוע מתן אפשרות לעיון בה, בתוך 7 ימים מתאריך מתן החלטה זו.

---

ועדת ערר מחוז חיפה – שד' פל-ים 2 (בניין אורן) קומה 5, חיפה 33095  
טלפון: 04-8512345 פקס: 04-8522111  
קבלת קהל: ימים א', ב', ג', ה' 14:00-08:00, יום ד' 16:00-08:00



