



מערך הקליניקות
הפקולטה למשפטים
אוניברסיטת בר-אילן

הקליניקה לרגולציה סביבתית
Environmental Regulation Clinic

י' סיון תש"פ
02 יוני 2020

מבלי לפגוע בזכויות

באמצעות:

דואל: yafaef@iplan.gov.il

פקס: 074-7697240

לכבוד:

הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז הדרום

וועדת המשנה להתנגדויות

רח' התקווה 4, באר שבע

מיקוד 84100

שלום רב,

הנדון: התנגדות לתכנית 603-0477232 – מע"ר דרום, אשדוד

מוגשת בזאת התנגדות מטעם הפורום הציבורי לאיכות הסביבה באשדוד (ע"ר), באמצעות הקליניקה לרגולציה סביבתית, אוניברסיטת בר אילן לתוכנית מספר 603-0477232 "תוספת זכויות בניה ויח"ד ברובע מע"ר דרום, אשדוד (להלן: "התכנית").

התכנית, ששטחה כ-272 דונם, גובלת בין שד' מנחם בגין בצפון, שד' עובד בן עמי בדרום, שד' הרצל במזרח ושד' משה דיין במערב. שטח התכנית צמוד לציר הכניסה הראשית לעיר מצפון, לחוף הים, הטיילת ופארק "אשדוד ים" מצפון-מערב ולתחנה המרכזית ולקו התחבורה הציבורית (BTR) מצפון-מזרח. התכנית קובעת תוספת של 2,529 יח"ד בנוסף ליח"ד שכבר מאושרות בגבול התוכנית. סך כל יחידות הדיור ברובע כולו לא יעלה על 4,280 יח"ד.

התוכנית לא עברה שיתוף ציבור ולא נדונה בוועדה המקומית לתכנון ובניה אשדוד חרף היותה תוכנית רחבת היקף בעלת השפעה משמעותית על העיר אשדוד.

תוכניות דומות שהוגשו עד עתה לוועדה המקומית לתכנון ולבניה באשדוד לא אושרו תקופה ארוכה, בשל מחלוקות והתנגדויות רבות הנוגעות לאופי הבניה המתוכנן והיקפו, תוך התנגדות עקבית לצפיפות המתוכננת ברובע.

- תוכנית תב/1103 לתוספת של 1,194 יח"ד, כלומר סה"כ 2,686 יח"ד.



אוניברסיטת בר-אילן
Bar-Ilan University

מען למכתבים: מערך הקליניקות - חינוך משפטי לצדק חברתי - הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת בר-אילן, רמת גן 5290002, ישראל
Postal Address: Clinical Legal Education Program - Faculty of Law, Bar-Ilan University, Ramat Gan 5290002, Israel
טל/פקס: 972 + 3 531 8814 • Yotam.shlomo@biu.ac.il • envclinic.biu.ac.il • <http://law-clinics.biu.ac.il>

- תכנית מס' 603-0214452 לתוספת של 2,126 יח"ד ל- 1674 הקיימות. סה"כ 3,800 יח"ד.

לעניין מספר יחידות הדיור הרצויות ברובע, מצורפת חוות הדעת של אדרי' י. גולני שהוכנה לתוכנית דומה ברובע.

עיקרי הסיבות להתנגדות:

- א. מחסור בלתי סביר במקומות חניה (תקן חניה נמוך)
- ב. מחסור במוסדות חינוך
- ג. מחסור בשטחים פתוחים
- ד. יצירת עומסי תנועה כבדים
- ה. היווצרותו של אי חום עירוני
- ו. נדרש פירוט רב יותר ליישום תקן בניה ירוקה
- ז. אי השלמת השדרוג של מכון טיהור שופכין אשדוד

ואלה נימוקי ההתנגדות:

א. התוכנית יוצרת מחסור בלתי סביר במקומות חניה

תוכנית מע"ר דרום קובעת שהיחס בין חניות ליחידות דיור יהיה יחס של 1:1, ובנוסף חניון ציבורי תת קרקעי בעל אופי עירוני, הכולל מקסימום 400 מקומות חניה שנועד לתת מענה למוסדות ציבור. יחס של 1:1 הוא בלתי סביר, שכן אינו מתחשב במאפיינים ובמכלול הנסיבות באזור. לנסיבות אלו השפעה אקוטית על איכות החיים ובטיחות הציבור המתגורר ברובע, ובאזורים הסמוכים לו.

תקן החניה העירוני באזור של בניית מגורים רוויה בעיר אשדוד קבוע בתכנית מתאר 62/101/02/3, על יחס 1.5:1. תקן החניה אותו הגדירה תכנית המתאר העומדת לדיון במקרה דנן חורג מהנחיית תכנית זו. יתר על כן, הנתונים הרלוונטיים בהתאם לתקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה), התשמ"ג-1983 (להלן: "תקנות מקומות החניה"), לא היו בפני הוועדה ולא נדונו.

1. יש לקבוע תקן החניה בהתחשב במיצוב הרובע כשכונה יוקרתית וצפי ההשתכנות של משפחות מבוססות בו. ככל שממשק התחבורה הציבורית מהשכונה אינו מספק מענה המתקרב בזמינות ובנוחות לתחבורה פרטית, הרי שניתן להניח כי אוכלוסייה מבוססת זו תימנע משימוש בשירות זה. הצפי הוא כי לרוב משקי הבית בתוכנית יהיו כשתי מכונית מכוניות (1:2).

2. מעבר למחסור במקומות חניה המיועדים לתושבי הרובע ומבקריו, ישנו מחסור במקומות חניה המיועדים לאורחי התושבים. הטענה כי ברחובות הרובע פרוסים מפרצי חניה המיועדים למטרה זו אינה סבירה ומהווה עצימת עיניים. המחסור במקומות החניה לתושבים ישליך באופן ישיר על מקומות חניה אלו, אשר יתפסו בידי תושבי הרובע ויותירו את אורחיהם ללא חניה במקרה הטוב, ובמקרה הרע כאשר אלו חונים באופן המסכן את הציבור וחוסם את התנועה. חניות בודדות אלו אינן מהוות מענה מספק לבעיה. לא ניתן לצפות שתושבי השכונה ינחו את אורחיהם להגיע בתחבורה ציבורית, במיוחד כאשר מדובר באירוח בסופי שבוע בהם התחבורה הציבורית לא פעילה. מהדיון בתוכנית עולה כי הכוונה היא שאורחים יוכלו להשתמש בחניון הציבורי בסופי השבוע. (עמ' 84 לתמליל הדיון בתוכנית מיום 25.6.18). אולם, בהתחשב במצוקת החניה ברובע מכסת חניות הקבוע בתוכנית לא תספק מענה לכל הצרכים הנוספים שהועלו בדיוני הוועדה.

3. עומס החניה מחמיר בהתחשב בשילובם של מוסדות חינוך, הרחבת המסחר והתעסוקה ברובע ובסמיכות לו, והקמת מתני"סים, מרכזי יום לקשישים וצעירים, אולמות ספורט, ולנוכח קיומם של מרכזי המסחר הקיימים הצמודים לרובע אשר מחייבים את המשתמשים בהם בתשלום בגין חניה. הרחבת המסחר ברובע, בין אם באמצעות מתחמים מסחריים בחזית הבניינים, ובין אם על ידי עיסוק במקצועות חופשיים בתוך דירות המגורים, תביא לתנועה ערה לתוך הרובע מבחוץ. מרבית תאי השטח ברובע (פרט למגורים ג' ו-ד') מוקדשים או לחילופין מאפשרים קיומו של מסחר מעין זה.
- השלכה דומה תהיה לסמיכות הגבוהה למרכזי המסחר מחוץ לרובע. שבבואם ינצלו את שטחי החניה בתוך הרובע. כבר כיום רובעים אלו סובלים ממצוקת חניה. לקוחות מקומות המסחר ברובע ובסביבתו כמו גם עושי השימוש בשירותים הציבוריים המוצעים במתחם זה יאלצו לעשות שימוש במקומות החניה הזמינים ברובע, דבר אשר יגרע אף יותר מהתושבים המתגוררים בו. החניון לא יספיק לצרכי החניה של המסחר שכן הוא בסמיכות גבוהה למוסדות חינוך, מתני"סים ומרכזי מסחר, אשר כלל, נדרשים למקומות חניה בכמות לא מבוטלת כמענה לעובדי מוסדות אלה, להורים שאוספים את ילדיהם, ללקוחות מרכזי המסחר וכד'. מקומות חניה בודדים אלו יספקו מענה רק לחלק מזערי ביותר מן הצורך המתבקש במסגרת התכנית כפי שהיא מתוכננת כיום.
4. לחלופין, העומס הרב בתוך הרובע והמחסור בחניה יובילו לכך שתושבים רבים יאלצו לתור אחר מקומות חניה מחוץ לרובע ותתרחש זליגה של תושבים לרובעים סמוכים, אשר אינם שופעים בחניה פנויה ממילא. לא ניתן להסתמך על שירותים זמינים לכאורה ותשתיות קיימות ברבעים סמוכים בתכנון רובע חדש. רובעים אלו תוכננו תוך התבוננות ושקילת הנסיבות הרלוונטיות לאותו רובע, וכל הסתמכות כזו תפר את האיזון. הרובעים הסמוכים למע"ר דרום מאופיינים באכלוס צפוף ביותר ותושביהם כבר כיום נדרשים לחפש חניה מחוץ לרובע בו הם מתגוררים. נוצר מצב בו מצוקת חניה אחת מתווספת מצוקת חניה אחרת.
5. זליגת רכבים תשפיע עמוקות על איכות חייהם של התושבים במע"ר דרום כמו גם ברובעים הסמוכים, עומסי החניה יעלו משמעותית ויכניסו את תושבי כלל הרובעים באזור לאותה הקלחת. כבר בימים אלו, עוד בטרם החלה הבניה הענפה והרובע המדובר מכיל כ-800 יח"ד בנויות בלבד, ישנו מחסור אקוטי בחנייה. תושבי הרובע מודעים לכך שאם יחזרו לבתיהם לאחר השעה 17:00, הרי שעליהם להיערך ולקבל על עצמם זמן רב של חיפושים אחר מקום חניה קרוב.
6. מעבר לפגיעה באיכות החיים ברובע ובסמוך עליו, עומסים מעין אלו טומנים בחובם אף סיכונים בטיחותיים רבים, שכן במסגרת עומסי חנייה אלו, בסבירות גבוהה שתושבים רבים יתייאשו במהירות רבה מהחיפושים הארוכים במרחקים גדולים יחסית ממקום מגוריהם. ישנו חשש ממשי שתושבים יחנו בניגוד לחוקי התנועה, יחסמו מעברים, יחנו על מדרכות ויחסמו אזורי חניה השמורים לגורמי הכיבוי וההצלה למקרה של אירוע חירום.
- הנה כי כן, המציאות הצפויה לתושבי הרובע וסביבתו, כמו גם לאלו הצפויים להשתמש בשירותים המסופקים בתחומו ומגיעים מחוצה לו, הינה מציאות כאוטית ומתסכלת ביותר, הנובעת מתכנון לקוי ותו לא.**

7. למרות המחסור המשוער במקומות חניה מתוכננים במע"ר דרום, **מספר מקומות החנייה בחניון הוגדר כמספר מרבי ויש לקבלן או לרשות הרישוי סמכות לרדת ממנו**. הרי שמדובר במצב אשר יעמיק אף יותר את מצוקת מקומות החניה ברובע ובסביבתו ולא ניתן לסבול זאת.

8. תקנות מקומות החניה קובעות את מספר מקומות החניה לתכנון במתחמי מגורים ומסחר בהתאם למרחק האווירי מציר מתע"ן (מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים) על פי אזורים. עם זאת, במסמך "תנועה – בחינת השלכות תחבורתיות" (להלן: "נספח תחבורתי") נעדרת התייחסות וחשוב בצורה מספקת וברורה למספר סוגיות הנוגעות לעניין.

- נעדרת התייחסות לשאלה האם ה-BTR עונה להגדרה מתע"ן כהגדרתו בתקנות.
- נעדרת סקירה ברורה למצב הקווים השונים של ה-BTR – אילו אושרו ואילו נסתיימה בנייתם. **שאלה זו מהותית לחלוקה לאזורים בהתאם לתקנות.**
- הנספח התחבורתי בחן את סוגיית החנייה ביחס למרחק של 500 מטר מקו ה-BRT ולא בחן את מספר יחידות הדיור המתוכננות במרחק 300 מטר ובמרחק 600 מטר כנדרש בתקנות.
- ככל שה-BTR עונה על הגדרת מתע"ן, אין חישובים ברורים לתקן חניית מגורים ומסחר – בהתאם לאזורים הקבועים בתקנות ולמרחקים הקבועים בהם.

ככל שאין קו מתע"ן בנוי, 1:1 הוא התקן המינימאלי ביותר ליחידות דיור במרחק של מעל 300 מטר ממתע"ן. לנוכח הנסיבות ברובע שתוארו לעיל, מדובר בקביעה לא סבירה. המצב מבחינת החניות למסחר אף חמור יותר. על פניו ישנו חוסר אף במקומות חניה למסחר בכפוף לאמור בתקנות מקומות החניה – **החניות שהוקצו למסחר באופן מפורש נמוכות מהמינימום הקבוע בתקנות.**

אם כן, ברי כי תקן החניה לא נבדק לפי תקנות מקומות החניה והנספח התחבורתי חסר מידע חיוני. **קבלת החלטה בעניין חניה ללא נתונים אלו מהווה קבלת החלטה ללא תשתית עובדתית מספקת על כל המשתמע מכך**. (ראו בג"ץ 297/82 ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לז(3) 29) ומהווה פגיעה בשקיפות באפשרות הציבור להגיש את התנגדותו על בסיס הנתונים הרלוונטיים.

9. זאת ועוד, התוכנית אף מחמירה ביחס לנספח התחבורתי. מספר מקומות החנייה לחניון הקבוע בנספח גבוהה מזה שקבוע התכנית, 500 לעומת 400 בתכנית, ואין בתוכנית זכר ל-100 מקומות חנייה לאורך הרחוב ההיקפי שמוזכרים במסמך התחבורתי (שם, עמ' 4). **ההחמרה ביחס לנספח התחבורתי לא נומקה.**

10. כל האמור לעיל מותיר את מע"ר דרום במחסור חסר תקדים במקומות חניה אשר ישליך על כלל האזורים הסמוכים לו, כאשר נעדרים פתרונות אחרים והיצע התחבורה הציבורית, אף כיום, אינו מספק את הצרכי התושבים די הצורך כדי להוות פתרון ראוי ורלוונטי.

פתרון אפשרי לבעיה זו עשוי להיות מיפוי היצע התחבורה הציבורית באזור המדובר, באופן מעמיק. אין להסתפק בטענה כי מע"ר דרום נמצא בסמיכות גבוהה לתחנה המרכזית של העיר. נדרש מיפוי הביקוש התחבורתי של תושבי הרובע. כלומר, יש להבין מהו ממשק התחבורה הציבורית הרלוונטית לרובע זה, אשר יביא בתורו לאינן הצורך ברכבים פרטיים עבור תושבי העיר.

לא ניתן להסתמך על התחבורה הציבורית הזמינה כיום, או בעתיד הקרוב, ברובע. זאת, אף בהנחה כי יוכנסו תחנות תחבורה ציבורית לתוך הרובע. לפיכך, הוועדה מתבקשת להחליט בעניין החנייה כדלקמן:

- לדרוש תיקון של הנספח התחבורתי כך שישפך מענה לחוסרים המצוינים לעיל, על מנת שהוועדה המחוזית תוכל לקבל החלטה המבוססת על תשתית עובדתית מלאה.
- להגדיל את מספר מקומות החנייה בחניון ל-500 או לנמק את ההפחתה.
- לבחון הגדלה של תקן החנייה בשטח התוכנית.
- לקבוע בתוכנית מספר מקומות חנייה מינימאלי בצידי הדרך.

ב. מחסור במוסדות חינוך

על-פי הפרוגרמה לשטחי ציבור, ניתן להבין כי הגישה בתכנון הרובע הייתה כי הרובעים הסמוכים יהוו מוקד קליטה לאוכלוסייה נוספת "במרחקי הליכה מקובלים" לשירותי חינוך (כמו למשל רובע יא', סיטי ורובע יב'). עם זאת, מוסדות החינוך ברובעים אלו מאוכלסים במלואם וספק אם יוכלו לקלוט עוד אלפי ילדים חדשים. כך למשל, ברובע הסיטי הנחשב לאחד הרובעים המאוכלסים ביותר בעיר, פועלים שני בתי ספר יסודיים ממלכתיים בלבד (ממ"ד וממלכתי), וחלק מהילדים נשלחים למוסדות חינוך סמוכים ברובעים ה' או ד'. למעשה, אותם ילדים נשלחים מאות ולעיתים אלפי מטרים ממקום מגוריהם לבתי ספר ברבעים סמוכים. לא ניתן לטעון כי מדובר במרחק הליכה מקובל. יתרה מכך, נעדרת הגדרה ברורה לאילו ילדים יזכו ללמוד בבתי ספר ברובע בו הם מתגוררים ואילו ילדים ידרשו ללמוד בבית ספר רחוק שבעתיים.

עם אכלוסם של מע"ר דרום, מע"ר צפון וסיטי בשנים הקרובות, הרי שהדרישה למוסדות חינוך תגדל ונדרשת לשם כך היערכות מוקדמת. העברת תלמידים לבתי ספר ברובעים סמוכים איננה נכונה וחותרת תחת שיטת התכנון הרובעית שהוגדרה בעיר.

בעיית ה"זליגה" קיימת כבר היום. תלמידים ברובע הסיטי נדרשים ללמוד בבתי ספר ברובעים סמוכים. מציאות זו רק תכביד על בתי הספר המתוכננים לקום במסגרת התוכנית. יש לנצל את שטח התוכנית, שהוא מעתודות הקרקע הבודדות שנותרו פנויות במרכז אשדוד כדי לפתור את בעיית הזליגה ולא להחמיר אותה.

לפיכך, מתבקשת הוועדה להורות על הרחבת מוסדות החינוך בתוכנית. יש לנצל את התוכנית להקלה על העומס במוסדות החינוך ברובעים הסמוכים ולכל הפחות על התוכנית לכל הפחות לספק מענה מלא לכלל הילדים הצפויים להתגורר בתחומה.

ג. מחסור בשטחים ציבוריים פתוחים

בתכנית המוצעת יש מחסור בשטחים פתוחים עבור אוכלוסיית הרובע. אמנם, התוכנית מייעדת 9.53% משטח התכנית לשטחים ציבוריים פתוחים (סה"כ 25,946.38 מ"ר), אך בהתאם להנחיות המדריך לתכנון סביבתי (עמ' 88), אין די בשטח זה ביחס למספר הנפשות הצפוי ברובע. על פי הגדרות אלו, נדרש כי יוקצו לכל הפחות כ-2 מ"ר שצ"פ עבור נפש ברובע, בחישוב ממוצע צפוי של כ-3.1 נפשות למשפחה (עפ"י הנספח הפרוגרמתי לצורכי ציבור, עמ' 5):

$$4,280 \text{ (יח"ד ברובע)} * 3.1 \text{ (נפשות למשפחה)} * 2 \text{ מ"ר (שצ"פ)} = 26,536 \text{ מ"ר. נדגיש כי מדובר ברמה מינימאלית.}$$

אם כן, הרי שנדרשים כ-26,536 מ"ר שצ"פ לכל הפחות במע"ר, בעוד חסרים כ-589.62 מ"ר כדי להגיע למינימום – כלומר, דרישה זו אינה נענית בתכנית המוצעות.

הנספח הפרוגרמתי לצורכי ציבור קובע שיש להסתמך על מתחמי שצ"פ המצויים בשטחו המקיף של הרובע, וזמינים לכל תושבי העיר. זוהי אינה הגישה התכנונית הנכונה במקרה דנן שכן היא חוטאת לרציונל העומד בבסיס הדרישה להותרת שצ"פ לרווחת התושבים. מן הראוי לספק מענה לתושבי הרובע בגבולותיו, ולא לחייבם ביציאה ממנו לצורך כך. רק כך תובטח שמירה על איכות חיים ברובע ובשטחים הפתוחים שמחוצה לו. באזורים אלו תהיה בעתיד התחדשות עירונית, אשר תשליך על הצפיפות בעיר ועל הצורך במוסדות ציבוריים ושטחים ירוקים נוספים, ובכך המחסור יעמיק אף יותר. תכנון נכון הינו תכנון המביט אל העתיד ונערך לקראתו, תוך הסתכלות מקיפה על התנועות בעיר – דבר שיש לעשות גם במקרה דנן.

זאת ועוד, כל האמור לעיל נטען אף מבלי להתחשב בעבודה כי ישנם מספר תאי שטח המסומנים בתשריט התכנונית, אשר הוגדרו כשצ"פ, אך אין בהם כדי לשמש למטרה זו. לשטח ציבורי פתוח תכליות רבות, אשר בכללותן נועדו לשמש לרשות ולרווחת הציבור. בתכנית המדוברת, תאי שטח כדוגמת 316, 301, 306, 307, 317, 318 אינם שמישים ורלוונטיים למטרה זו, שכן מדובר ב"שאריות" קרקע מיניאטוריות בקרבת המבנים – קחו לדוגמה את תא שטח 318 אשר לגביו ברור כי ייותר כשטח חולי בקרבת הבניין ולא יהיה בו כדי לממש את תכלית שטחי הציבור הפתוחים. קושי נוסף העולה מתכנון שצ"פ אלו במסגרת התכנית הוא תאי שטח כדוגמת 316 ו-306 המצויים בסמיכות גבוהה להצטלבותם של שני עורקי תחבורה ראשיים בעיר (רחוב הרצל ושד' מנחם בגין ורחוב הרצל ושד' עובד בן-עמי בהתאמה), דבר המציב את האוכלוסייה המבקשת לעשות בשטחים אלו שימוש לרווחתם בסכנה גבוהה, ומונע מילדים להסתובב בו בחופשיות מתוך חשש לחייהם.

הינה כי כן, ברי כי שטחים אלו סומנו בתכנית כשצ"פ למראית עין בלבד, ונועדו לייצר מצג שווא כמענה לדרישה לקיומם של שטחים מעין אלו בעוד צורך זה נותר למעשה ללא כל מענה.

הועדה מתבקשת להורות להבטיח תוספת של 1000 מ"ר של שטחים פתוחים איכותיים.

ד. יצירת עומסי תנועה כבדים

מרבית התנועה של כלי הרכב ממע"ר דרום תתקז בצמתים המחוברים בין ציר הרצל לרבעים סיטי, י"א וי"ב ותיצור צוואר בקבוק. כבר כיום ישנם עומסי תנועה על הציר המרכזי שמחבר בין דרום העיר לצפונה, ובהתחשב בכך שאחד הנתבים אף הופקע בעבור נת"צ הרי שהעומסים גדלו אף יותר ומספר כלי הרכב הצפויים לנוע על נתיב לנסיעה פרטית יהיה מעבר ליכולת הנשיאה של הכביש. עומסים אלו מצטרפים לעומסים גבוהים בעורקי התחבורה הראשיים של העיר כיום, עוד בטרם אכלוסו של הרובע בכ-3400 יח"ד (בהנחה שיש ברובע כ-800 יח"ד בנויות כיום), עם תוספת מינימאלית של כ-3400 רכבים, ללא התאמה מספקת. תכנון צריך שיתייחס לתמונה הכוללת מעבר לתכנון הממוקד לשטח הרלוונטי, ובהנחה שעורקי התנועה המרכזיים הוצרו לאין שיעור בעקבות פרויקט "הגל הירוק", אלו אינם מסוגלים לתת מענה ראוי לגידול כה משמעותי באוכלוסיית העיר.

זאת ועוד, הבניה הצפופה, הקמת מרכז מסחרי בלב הרובע, הקמת מוסדות חינוך ושירותים ציבוריים ועוד, עשויים להביא כאמור לתנועה ערה לתוך הרובע מחלקים אחרים של העיר, היתר באמצעות כלי רכב פרטיים. מבלי להתייחס לבעיית החניה, אשר הוזכרה לעיל, הרי שתנועה מעין זו לתוך הרובע תביא איתה עומסי תנועה כבדים אשר יתווספו לאלו הקיימים כיום. התושבים יאלצו לבלות שעות ארוכות ברכביהם בפקקים בעיר, בעיקר בזמני שיא. כבישי הרובע המתוכננים, צרים ממילא ומאפשרים תנועה של כלי רכב אחד לנתיב, ו-וודאי שאינם ראויים אף לתנועה נוספת של תחבורה ציבורית בהתאם לתכנון הנוכחי. אלו אינם ערוכים לשאת בעומסי תנועה כבדים כל כך.

תנועה ערה של רכבים כאמור, בקרבת מוסדות חינוך רבים ובשעות קצה אלו, מעמידה את תושבי הרובע, ילדיהם, ועובריו בסכנה. אף בהנחה כי העוברים בכבישי הרובע ינהגו בזהירות יתרה ובתשומת לב, הרי שהסבירות להתפרצות לכבישים עולה בשל האכלוס הצפוף ותנועתם של הולכי רגל וילדים באזור. הסבירות לתאונות דרכים המערבות או לא מערבות הולכי רגל תנסק בהתאמה ויש לתת לכך את הדעת בטרם יתרחש אסון.

לפיכך, מתבקשת הוועדה להורות על בחינה מחודשת של תכנית התחבורה הציבורית בעיקר, ובדגש על זו במע"ר דרום, ולהבטיח מתן מענה רלוונטי של תחבורה ציבורית ראויה ומקיפה. זאת, במטרה לאפשר תנועה סדירה וזורמת מחוץ לרובע ולתוכו.

ה. אי חום עירוני

שטחים עירוניים, ובמיוחד אלו הבנויים בצפיפות, מאופיינים בתופעת אי החום העירוני – אזורים בטמפרטורה גבוה במספר מעלות ביחס לסביבה הלא-עירונית. בניית עיר ושטחים בנויים גורמת לשינוי קיצוני בתכנית פני הקרקע. השינויים כוללים עקירת צמחייה (ללא החלפתה בצמחייה חדשה), יצירת כיסוי אבן ואספלט, צמצום הקרקע החשופה, ובניית מכשולים טופוגרפיים. שינויים אלה גורמים ליצירת תנאי מיקרו-אקלים עצמאיים, השונים מתנאי האקלים בשטחים הפתוחים הסובבים את העיר. תופעה זו מתבטאת בעליית טמפרטורות העיר וביצירת אזור חם מעליה. השכבה שבה התופעה מורגשת ביותר היא שכבת החלל האורבני, שכבת האוויר הכלואה בין קו הקרקע לקו גגות הבתים.

בשל אופי הבניה המתוכנן, מע"ר דרום צפוי לסבול מתופעה זו באופן שישפיע על בריאותם ואיכות חייהם של תושביו כמו גם יגרוור השפעות כלכליות. לקיומו של אי חום עירוני יש השלכה על יתר תושבי העיר החיים ועוברים בקרבתו. התופעה כוללת: תמותה עקב גלי חום; פגיעה בתחבורה פעילה (אנשים ימאנו מללכת ברגל לרכב על אופניים או להשתמש בתחבורה ציבורית); עידוד פקקי תנועה והגדלת הביקוש לחניה (בעקבות הפגיעה בתחבורה הפעילה); הגדלת צריכת האנרגיה וייקור החשמל (שישמשו למיזוג אוויר וקירור) וכד'. אם כן, הרי שיש לתת מענה לתופעה זו בטרם תתרחש. את תופעה זו ניתן לצמצם באמצעות שטחים פתוח ואף ביתר שאת באמצעות פיזור שתילת עצים בצמוד למגרשים הבנויים.

לפיכך, הועדה נדרשת להורות תנאי להיתר בנייה יהיה האפשרות לשתול עצים בשטח הבניין.

1. תקן בנייה ירוקה

התוכנית קובעת כי הבנייה בתוכנית תעשה בהתאם לתקן הבנייה הירוקה. תקן הבנייה הירוקה משמעותי במיוחד לנוכח תופעת שינויי האקלים. הוא מפחית בצורה משמעותית בטווח הרחוק את פליטת גזי החממה ומקל על התמודדות עם תופעות של מצבי קיצון. התקן מאפשר דרגות שונות של בנייה ירוקה – עד חמישה כוכבים. העלות של בנייה ירוקה בבנייה חדשה היא משמעותי יעילה יותר מהתאמת בנייה קיימת לתקן. לפיכך, יש חשיבות עליונה בהעלאת רף השימוש בתקן.

הוועד המתבקשת להורות על תיקון התוכנית כך שתנאי להוצאת היתר בנייה יהיה עמידה ב-2 כוכבים לכל הפחות בתקן (65 נקודות).

2. אי השלמת מכון טיהור שופכין אשדוד

1. כפי העולה מדרישת משרד הבריאות, בשנת 2013 אישר משרד הבריאות תכניות להגדלת קיבולת התוכן של מכון טיהור שופכין אשדוד (להלן: "מט"ש") מ-33K מק"י ל-46K מק"י, כך שהמט"ש יפיק מי קולחים באיכות שלישונית כנדרש בתקנות הקולחים 2010, ולא באיכות שניונית כפי שקורה כיום ובכך מפר את התקנות האמורות. על אף שבשנת 2015 החלה הקמתם של חלק מהמתקנים, אשר היו אמורים לפעול בתוך כשנתיים, בפועל מועדי סיומם נדחו פעמים רבות, ולמעשה 5 שנים אחר כך טרם הושלמו.

מצורף מכתב מטעם לשכת הבריאות מחוז אשקלון בנושא "דרישה לסיום שלב השדרוג של מט"ש אשדוד מיום 24.4.2020.

2. כפי העולה מסעיף 2.4 למכתב המצורף, משרד הבריאות אינו מאשר הרחבות ותכניות נוספות לעיר אשדוד טרם הסדרת פתרון הביוב, שכן המט"ש הנוכחי נמצא מעל לקיבולת התוכן שלו.

הוועדה מתבקשת לקבוע כי השלמת שדרוג המט"ש היא תנאי למתן היתר בנייה.

סיכום

אם כן, בתכנית נפלו מספר פגמים שיש לתקנם בשביל למנוע פגיעה ברווחת תושבי אשדוד ובסביבה ולמנוע סיכון לתושבי השכונה הקיימים והחדשים, כמו גם לעוברים דרכה ולמשתמשים בשירותיה בהווה ובעתיד. את המענה למחסור יש ליתן בגבולות הרובע. אין זה ראוי לתכנן שכונה חדשה תוך הגברת ההישענות על שירותים ציבוריים, מקומות חניה ושטחים ציבוריים פתוחים המצויים מחוץ לרובע העומד לתכנון באופן שיגביר את העומסים של שירותים אלה. **אין התחשבות מספקת ותאימות בין התכנית לרובעים הסמוכים, אשר גם יעברו בעתיד התחדשות עירונית.**

כמענה לכשלים אלו, להלן פתרונות מוצעים לתיקון התכנית:

1. **כשל:** צפיפות ועומס על תשתיות

• הוועדה מתבקשת להקטין את מספר יחידות הדיור כך שיוקמו בו בסך הכל 2,372 יח"ד. כמו שהמליצה מהנדסת העיר לשעבר: אדר' רינה קטיף.

2. **כשל:** מחסור בלתי סביר ומנותק מהמציאות במקומות חניה (תקן חניה נמוך)

• מענה: נדרש להגדיר תקן חניה העומד לפחות ביחס של 1.5:1.

3. **כשל:** מחסור במוסדות חינוך

• מענה: נדרש להבטיח הקמת מוסדות חינוך בהיקף מספק עבור תושבי הרובע, תוך הימנעות מהסתמכות על אלו הקיימים הרובעים סמוכים, והכל תוך מיפוי יסודי של האוכלוסייה הרלוונטית הצפויה להתגורר ברובע.

4. **כשל:** מחסור בשטחים פתוחים

• מענה: נדרש להבטיח תוספת להקצאת השטחים הפתוחים **בתוך הרובע** בהיקף של 589.62 מ"ר לפחות, כמו גם ליתן תשומת לב ומענה לשצ"פ נוסף בעבור השטחים שהוגדרו כשצ"פ בעוד שאינם ראויים לשמש לצורך מטרה זו.

5. **כשל:** יצירת עומסי תנועה כבדים

- מענה: נדרש לבחון את תכנית התחבורה הציבורית בעיקר, ובדגש על זו במע"ר דרום, ולהבטיח מתן מענה רלוונטי של תחבורה ציבורית ראויה ומקיפה. זאת, במטרה לאפשר תנועה סדירה וזורמת מחוץ לרובע ולתוכו.
- 6. כשל: היווצרותו של אי חום עירוני
- מענה: נדרש להבטיח שתילת צמחיה מספק אשר תאפשר את הפחתת הטמפרטורות במע"ר דרום.
- 7. כשל: בניה ירוקה – יש לחדד ולהחמיר את הדרישות לעמידה בתקן.
- 8. כשל: אי השלמת שדרוג מכון טיהור שופכין אשדוד.
- מענה: נדרש להגדיר השלמת שדרוג המט"ש כתנאי להוצאה היתרי בניה.

בברכה,

עו"ד יותם שלמה

מנהל הקליניקה לרגולציה סביבתית



ההתנגדות הוכנה בסיוע הסטודנטית רותם כהן.

תצהיר

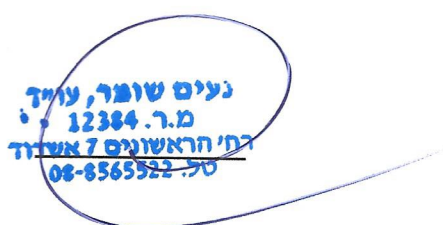
אני החתום מטה, בועז רענן, ת.ז. 055104806, לאחר שהוזהרתי כי עליי לומר את כל האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזאת בכתב כדלקמן:

1. אני משמש כיו"ר הפורום הציבורי לאיכות הסביבה באשדוד ומוסמך לחתום בשמו.
2. אני נותן תצהיר זה כדי לאמת את העובדות המוצגות בהתנגדות מטעם העמותה.
3. הנני מצהיר כי זהו שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי דלעיל, אמת.


בועז רענן

אישור

אני הח"מ, עו"ד **נעים שומר, עו"ד**, **מ.ר. 12384**, **רח' הראשונים 7 אשדוד**, **טל. 08-8565522**, מאשר בזאת כי ביום 2/6/2020 התייצב בפניי מר סר 502, שזיהיתיו לפי ת"ז מס' 055104806, ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות תצהירו דלעיל וחתם עליו בפניי.


נעים שומר, עו"ד
מ.ר. 12384
רח' הראשונים 7 אשדוד
טל. 08-8565522

חוות דעת מקצועית, ביחס לתכנית שהוגשה לרובע המע"ר הדרומי באשדוד

מאת אדר' י. גולני

על פי בקשת "הפורום הציבורי לאיכות הסביבה באשדוד", בחנתי את התכנית שהוגשה לרובע מע"ר דרום באשדוד על ידי היזמים (גיקי בן זקן). שטח הרובע כ- 350 דונם. התכנית מכילה 3,800 יח"ד (יחידות דיור). הצפיפות ברוטו הממוצעת בתכנית זו 10.86 יח"ד לדונם.

קטע קטן בהיקפו, מתוך 350 הדונמים שאינו עולה בשטחו על 23.75 דונמים, מתוכננים 300 יח"ד. השטח מוגדר כ"דיור מיוחד, מסחר ותעסוקה". יתר שטחי המגורים הרגילים המסומנים כמגורים ג' ו-ד' משתרעים על 138.16 דונם. ובסך הכול הייעודים למטרות מגורים בהגדרות השונות, מונים כ- 161.9 דונם מתוך 350 דונם.

על פי המכסות למתקנים הציבוריים ושטחים לצרכי ציבור המקובלים לרובע בהיקף יח"ד כזה, דרושים 244.6 דונם. על פי ורסיה מעודכנת ניתן לחסוך 12.2%. לדרכים דרושים עוד 108.3 דונם לפי התכנית שהוגשה.

נבחן את סה"כ השטחים הדרושים (בדונמים) :

חלופה ב' (חסכון בשטחי ציבור)	חלופה א'	
161.9	161.9	מגורים
215.0	244.6	צרכי ציבור
108.3	108.3	דרכים*
485.0	514.8	סה"כ

* לפי התכנית שהוגשה לאישור עודף השטח הנדרש, שנוצר, מעל גודל האתר של רובע המע"ר הדרומי על פי חלופה ב'

- השטח הדרוש לפי המכסה - 485.0 דונם
 - שטח הרובע - 350.0 דונם
 - ההפרש - 135.0 דונם

מכאן, שבשטח אתר רובע המע"ר (350.0 דונם) לא ניתן להכיל באופן סביר 3,800 יח"ד. במצב זה ניסיתי לבדוק שתי חלופות נוספות. האחת, כשרובע המע"ר, יכיל 2,900 יח"ד, והשנייה – שרובע המע"ר יכיל 2,600 יח"ד.

שטח האתר של רובע המע"ר הדרומי – 350 דונם. מס' יח"ד 2,900.

חלופה ראשונה	חלופה שנייה של חסכון	
23.7 דונם		דיור מיוחד, מסחר ותעסוקה
138.0 דונם		מגורים ג' + ד'
187.2 דונם	165.0 דונם	שטחים לצרכי ציבור
108.0 דונם		דרכים
456.9 דונם	434.0 דונם	סה"כ
457.0 דונם	434.0 דונם	השטח הדרוש
350.0 דונם	350.0 דונם	השטח הקיים
107.0 דונם	84.0 דונם	העודף מעל שטח האתר

החישובים לגבי גירסת רובע המכיל בסך הכל 2,600 יח"ד

שטח תכנית הרובע ברוטו = 350 דונם
מס' יח"ד הכולל = 2,600 יח"ד.
קטע המיועד לתעסוקה ומחסר ודיור מיוחד, יכלול בתוכו 300 יח"ד מסוג מיוחד (על שטח קרקע נטו בן 8 דונם), הקטע ישתרע על שטח בן 24 דונם.
יתרת שטח הרובע משתרעת על שטח 326 דונם, והוא יכיל עוד 2,300 יח"ד.
יתרת השטח תכיל את יעודי הקרקע הבאים:

חלופה ראשונה	
106 דונם	מגורים רגילים (כולל מגדלים)
150 דונם	צרכי ציבור ומוסדות ציבור (מחושב לפי גרסה מצומצמת)
70 דונם	דרכים* (20% משטח הרובע).
326 דונם	סה"כ

* רוחב הדרכים הראשיות ברובע ינוע בין 24-28 מטר צפיפות המגורים – ברוטו

- א. צפיפות המגורים נטו, בהתייחסות להיקף מגורים של 2,300 יח"ד (פלוס 300 יח"ד במתחם המגורים המיוחד מסחר ותעסוקה) על שטח מגורים בהיקף 106 דונם. הצפיפות נטו – 21.7 יח"ד לדונם נטו.
- ב. צפיפות המגורים נטו, בהתייחסות להיקף מגורים של 2,600 יח"ד הכוללת 2,300 יח"ד מגורים רגיל + 300 יח"ד מגורים מיוחדים, וזאת בהנחה ש- 2,600 יח"ד משתרעות על שטח מגורים בן 114 דונם, הצפיפות נטו – 22.8 יח"ד לדונם נטו.

הסיכום

התכנית המקורית שכללה 3,800 יח"ד, אינה מתאימה לשטח רובע המע"ר הדרומי שכלל 350 דונם בלבד, בעוד שלפי חישובי השטחים המתבססים על התקנים המתאימים לשטחים הדרושים לשטחי ציבור ולדרכים, מגיעים לכדי – 485 דונם. דהיינו חסרים - 135 דונם, בתכנית רובע המע"ר הדרומי. לפיכך בדקתי עוד שתי חלופות לרובע המע"ר הדרומי. האחת, כוללת 2,900 יח"ד ברובע המשתרע על 350 דונם. השנייה, כוללת 2,600 יח"ד ברובע המע"ר הדרומי. לגבי החלופה הכוללת 2,900 יח"ד, לאור חישוב שטחם של ייעודי הקרקע השונים הדרושים, ייווצר עודף ביקוש לשטח קרקע בהיקף שבין 107 דונם ל-84 דונם, מעבר ל-350 דונם העומדים לרשות הפרויקט. כלומר גם חלופה זו לא תתאים לשטח התכנית. לגבי החלופה האחרת, הכוללת סה"כ 2,600 יח"ד (דהיינו ב- 1,200 יח"ד קטנה יותר מהחלופה המקורית בת 3,800 יח"ד). לפי חישוב יעודי הקרקע הדרושים למגורים לצרכי ציבור ומוסדות ציבור ולדרכים, כל אלה לא יעלו על 350 דונם העומדים לרשות הפרויקט.

מכאן, שחלופה זו בת 2,600 יח"ד, תואמת את שטח האתר של רובע מע"ר דרומי. לאור זאת, ומכיוון שהיקף יח"ד הוא מתאים וראוי, אינו צפוף מדי אך מאידך גם אינו דליל מדי, ומתאים לתפיסתו של הפורום הציבורי לאיכות הסביבה באשדוד לגבי הצפיפות, אני ממליץ לאמצו ולתמוך בהגשת תכנית זו (בת 2,600 יח"ד) לאישור מוסדות התכנון. להזכיר: 24 דונם מתוך רובע המע"ר הדרומי יהיו מיועדים למטרת מסחר, תעסוקה ודיור מיוחד (בהיקף 300 יח"ד).



לשכת הבריאות מחוז אשקלון

בריאות הסביבה
 טלפון : 08-6745011
 פקס : 08-6745557
 24 אפריל 2020
 לי ניסן תש"פ
 סמנאל 20-676

לכבוד
 מר שלמה אטיאס
 מנכ"ל תאגיד יובלים
ת.ד 841 אשדוד 77107

הנדון: דרישה לסיום שלב שדרוג של מט"ש אשדוד

סימוכין:

- א. סיור מתאריך 06/05/2020
- ב. סיור וישיבה במט"ש ובהרחבתו 19/04/2020
- ג. 13/1/2020 מכתבכם סמן 20/9560, "פיתוח ושדרוג מט"ש אשדוד" (לו"ז הפעלה).
- ד. 12/1/2020 מכתבנו סמן אל 10-050, "דרישה להפעלת מאגר וויסות שפכים".
- ה. 23/12/2019 מכתבנו סמן אל 19-1793 "אי עמידה בהחלטות ועדת חריגים ובלו"ז הרחבת המט"ש"
- ו. תקנות בריאות העם (תקני איכות קולחים וכללים לטיהור שפכים) התשי"ע 2010, להלן-"תקנות הקולחים 2010".

רקע

בשנת 2013 אושרו על ידינו תוכניות להגדלת קיבולת התכן של מט"ש אשדוד מ-33,000 ל-46,000 מק"י ולשדרוג איכות קולחי המט"ש מרמה שניונית, לקולחים באיכות שלישונית כנדרש בתקנות הקולחים 2010. בשנת 2015 החלה הקמתם של חלק מהמתקנים: מתקן סינון חול, מתקן חיטוי, מאגר וויסות 30,000 מ"ק ומתקן שיקוע שניוני נוסף. מתקנים אלו, היו אמורים לפעול ביחד בתוך כשנתיים, אך בפועל מועדי סיומם נדחו על ידכם שוב ושוב ועד להיום 5 שנים לאחר מכן למעשה טרם הושלמו.

1. בסיוורים שנערכו בתאריך 19/4/2020 ו-06.05.20 התברר כי התאגיד אינו עומד בלוחות הזמנים שהתחייב עליהם (סימוכין ב') כמפורט להלן:

1.1. עבודות הקמת וחיבור מאגר הוויסות ומתקן הטיפול השלישוני טרם הסתיימו (ע"פ הצהרתכם שבסימוכין ב' מתקנים אלו מוכנים להפעלה מידית).

1.2. העבודות על המשקע השניוני טרם הסתיימו בעוד שע"פ התחייבותכם היו אמורים להסתיים עד ה-28/2/2020.

1.3. אין התקדמות בנושא הסדרת חיבור חשמל נוסף למט"ש.

1.4. תכנון, הזמנת ציוד ועבודות הנדסיות על מערך אגני השיקוע ראשוני ומערך הריאקטורים עדיין לא החלו. מצב זה עלול לגרום לכשלים והשבתות תכופות של מערך הטיפול השלישוני לכשיופעל.



2. סיכום:

- 2.1. מאז שנת 2011 ועד היום המט"ש מפיק קולחים באיכות שניונית ובכך מפר את תקנות הקולחים 2010.
- 2.2. המט"ש נמצא מעל לקיבולת התכן שלו: נפח השפכים שמגיעים אליו כיום הוא יותר מ-35,000 מק"י, בעוד שהוא מסוגל לקלוט כרגע רק-33,000 מק"י בממוצע.
- 2.3 בהתאם לאמור, נשלחה דחייה לבקשה לרישיון העסק.
- 2.4 בנוסף, משרדנו לא יוכל לאשר הרחבות ותכניות נוספות לעיר אשדוד טרם הסדרת פתרון הביוב.

3 דרישות משרד הבריאות

הנכם נדרשים לסיים את הקמת המתקנים שהחלה בשנת 2015 ולהפעילם בדחיפות. בד בבד נדרש כי תשלימו באופן מיידי את העבודות ההנדסיות והתקנות הציוד במתקני המט"ש השניוני הקיים, בכדי להביאו למצב תכן של 47,000 מק"י.

יש להגיש לוחות זמנים ואבני דרך להשלמת הפרוייקט ולאשר את המסמך בוועדה המקצועית למים וביוב (ועדה מייעצת לוועדה המחוזית) מחוז דרום, כמו כן יש לשלוח מכתב הסבר לעיכובים.

בכבוד רב,

אשתיאזולאי

מנהלת מחלקת בריאות הסביבה (בפועל)

העתקים:

- מר יחיאל לסרי - ראש העיר אשדוד
- מר דורון חזן - אדריכל העיר
- מר תומר גוטלהוף - מתכנן מחוז דרום
- מר דוד לפלר - יו"ר ועדה מחוזית, מחוז דרום
- מר טל פודים - סגן מתכנן המחוז
- מר זאב אחיפז - משנה לראש רשות המים
- מר ברוך ובר - מנהל מחוז דרום, המשרד להגנת הסביבה
- גב' רננה אילן, גב' שלומית כורם - ממונות מטשים ושפכי תעשייה הגני"ס מחוז דרום
- מר דוד וינברג - מנהל תחום מט"שים, קולחים ותכנון ובניה ארצי-בריה"ס י-ם
- פרופ' נטליה בילנקו - רופאת המחוז, לשכת הבריאות המחוזית אשקלון
- מר אילן לדרמן, מר איציק סלובו, גב' מירי כורם - מפקחי בריה"ס, כאן