

-מתן תוקף-

-הפקדה-

# תמ"א 53/1 שינוי לתמ"א 53

## תכנית מתאר אזורית (חלקית) לתחנות תדלוק

# דברי הסבר לתכנית

מסמך זה אינו מהווה מסמך סטטוטורי

מפקדת אזור יהודה ושומרון  
לשכת התכנון המרכזית

7 - -05- 2018

לטיפול: אילן - נאמן C

לתיק: 53/1 - יונו

יוני שרון  
סגן מתכנן יישי  
מיזמים מרחביים

ניסן תשע"ח, אפריל 2018

מפקדת אזור יהודה ושומרון  
לשכת התכנון המרכזית

03 - 09- 2018

לטיפול: אילן - נאמן C

לתיק: 53/1 - יונו

## שם התכנית ותחומה

תכנית מתאר אזורית (חלקית) מס' 53/1 לתחנות תדלוק (להלן: "תמ"א 53/1" או "התכנית" או "תכנית זו"), המהווה שינוי לתכנית מתאר אזורית (חלקית) מס' 53 לתחנות תדלוק (להלן: "תמ"א 53" או "התכנית הראשית").

התכנית תחול על כל שטח האזור (שטחי C ביהודה ושומרון).

## מבוא

באזור יהודה ושומרון קיימת תוכנית מתאר אזורית (חלקית) מאושרת לתחנות תדלוק מס' 53 משנת 1993.

ברבות השנים מאז חלו שינויים וחידושים רבים בכל הקשור לתחנות תדלוק. לראיה היא שבישראל אושרו מספר שינויים לתכנית מתאר ארצית מס' 18 לתחנות תדלוק.

השינוי המשמעותי האחרון בישראל בוצע בדמות תכנית מתאר ארצית מס' 18/4 לתחנות תדלוק (שינוי מס' 4) שאושרה בשנת 2006 ואשר איגדה בתוכה עדכונים לתכניות שאושרו לפני כן והוסיפה חידושים.

בנוסף, בשנת 2016 אושרה תכנית מתאר ארצית מס' 18/4/1 לתחנות תדלוק שמהווה שינוי לתכנית מתאר ארצית מס' 18/4 ובה נוספו חידושים וכן עודכנו סעיפים שונים.

כיום מנהל התכנון מקדם את תכנית מתאר ארצית מס' 18/4/2 לתחנות תדלוק שמוסיפה עדכונים נוספים ואשר נמצאת לקראת השלב הסטטוטורי הסופי - אישורה על-ידי המועצה הארצית (ולאחר מכן הממשלה) אשר עומד להתרחש בזמן הקרוב.

**לפיכך, לשכת התכנון המרכזית לאזור יהודה ושומרון ערכה התאמות להוראות תכניות המתאר הארציות מס' 18/4 ו-18/4/1 על-מנת להחילן באזור באמצעות הכנת תכנית מתאר אזורית (חלקית) מס' 53/1 לתחנות תדלוק באיו"ש אשר מהווה שינוי לתמ"א 53. בנוסף, הוטמעו בה הוראות תכנית מתאר ארצית מס' 18/4/2 אף שטרם אושרה על-ידי המועצה הארצית כדי להחילן באזור ועל-מנת שתמ"א 53/1 תהיה מעודכנת עד כמה שניתן.**

**חשוב לציין שהכול נעשה תוך התאמתה למסגרת המשפטית של האזור.**

תמ"א 53/1 מכילה **חידושים** כגון: מתן אפשרות להקמת תחנות תדלוק זעירות, מתן אפשרות להקמת תחנות תדלוק לצריכה עצמית, מתן אפשרות להקמת תחנות תדלוק בגפ"מ (גז פחמימני מעובה) וגט"ד (גז טבעי דחוס), מתן אפשרות להוצאת היתרי בנייה לתחנות תדלוק שלא על-פי תכנית מפורטת לתחנת תדלוק ועוד.

כמו כן, תמ"א 53/1 שומרת על חלקים מסוימים של תמ"א 53 החשובים לאזור כגון: מרחקים מצמתים, מגבלות שדה ראייה, עקומות ושיפועים ועוד.

## מטרות התכנית

1. להבטיח שירות נאות לצרכנים של תחנות תדלוק.
2. למנוע מפגעים תחבורתיים, בטיחותיים, חזותיים, סביבתיים ותברואתיים לרבות זיהום מי תהום, עקב הקמתן והפעלתן של תחנות תדלוק.
3. להתאים את מערך תחנות התדלוק לצרכי האוכלוסייה באזור.
4. קביעת סיווג מחודש לסוגי תחנות תדלוק, והוספת אפשרות להקמת תחנות תדלוק זעירות ותחנות תדלוק לצריכה עצמית.
5. לקבוע הוראות למיקומן של תחנות תדלוק והוראות לתכנון, להקמתן ולהפעלתן על-מנת לאפשר את השגת המטרות.
6. קביעת כללים להקמת תחנות תדלוק לגז פחמימני מעובה (גפ"מ) ולגז טבעי דחוס (גט"ד) לצורך קידום דלקים מבוססי גז לתחבורה באזור.
7. להבטיח אפשרות מנוחה ורענון לנהגים בכלל ולנהגי כלי רכב מורכב בפרט בתחנות תדלוק בדרכים בינעירוניות.
8. שינוי מרחקים מינימאליים בין תחנות תדלוק לייעודי ושימושי קרקע רגישים.
9. יצירת אפשרות ומתן הוראות למתן היתרים לתחנות תדלוק שלא על-פי תכנית תכנון מפורטת לתחנת תדלוק בתנאים מיוחדים.
10. קביעת נהלי התייעצות בתכניות והיתרים לתחנות תדלוק.
11. התאמת הוראות התכנית לשינויים שחלו באזור מאז אישור תמ"א 53.

## הסבר להוראות התכנית

### 1. פרק 1 - התכנית:

א. התווספו **מטרות שונות** שמבטאות את השינויים שחלו בישראל ושניתן ורצוי להחיל באזור מאז אישור תמ"א 53 (1993).

ב. **הגדרות** - התווספו מונחים רבים.

### 2. פרק 2 - סוגי תחנות תדלוק:

נקבע **סיווג מחדש לסוגי תחנות תדלוק** (5 סוגים של תחנות תדלוק) כאשר לכל סוג תחנת תדלוק נקבעו הוראות ומגבלות בנייה.

#### להלן הסיווג המוצע כולל הסבר קצר:

##### **א. תחנת תדלוק זעירה -**

המאפיין העיקרי שלה הינו שטחה הקטן המתאים לאזורים צפופים. לאור זאת מחד נקבעו לה מגבלות ומאידך בוטלה החובה לאספקת חלק מהשירותים, וכן לא תותר בה פעילות מסחרית מעבר לשירותי תדלוק. ניתן להקימה באזור בנוי בלבד כהגדרתו בתכנית ולספק דלק לתדלוק כלי רכב שאינו עולה על 4 טון. היתרון המרכזי הטמון בתחנות אלה הינו האפשרות להקימן באזורים צפופים תוך היזקקות לשטח קטן יחסית.

נקבע כי התחנות תכלולנה אך ורק עמדות תדלוק על-פי המפורט בסעיף קטן 2.1.3 לתכנית, גגון לעמדות התדלוק ואת מכלי הדלק של תחנת התדלוק, וכן שירותים הנדרשים לתפעול התחנה בשטח כולל שאינו עולה על 10 מ"ר.

##### **ב. תחנת תדלוק מדרגה א' -**

תחנת תדלוק זו ניתן להקים בכל אזור בכפוף למגבלות הקבועות בסעיף 2.2 לתכנית. בהתאם למגבלות אלה ייתכנו שתי חלופות לתחנת תדלוק מדרגה א':

#### 1. באזור בנוי כהגדרתו בתכנית:

1.1 באזור למגורים: תחול הגבלת משקל של עד 4 טון על כלי רכב המורשים לתדלק בתחנה. בנוסף השטח העיקרי המותר לבניה בתחנה זו לא יעלה על 80 מ"ר כאשר מוסד התכנון, בהתאם לעניין, יהיה רשאי לאשר שטחי שירות נוספים הנדרשים לתפעול תחנת התדלוק.

1.2 באזור בנוי שאינו אזור למגורים: בתחנות אלה לא תחול מגבלת משקל לכלי רכב. שטח הבינוי המותר זהה לזה המותר בתחנות שבאזור למגורים.

2. באזור שאינו אזור בנוי: לא תחול הגבלה על משקל כלי הרכב המורשים לתדלק. ניתן יהיה להתיר בינוי בהיקף זהה לזה המותר בתחנות שבאזור בנוי, אולם בנוסף ניתן יהיה להתיר בשטח התחנה בינוי בהיקף של עוד 80 מ"ר לשימושים המופיעים בסעיף קטן 2.2.5 לתכנית באישור מועצת התכנון העליונה. מטרת התוספת הינה ליתן אפשרות לנוסעים בדרך לקבל שירותים הנדרשים להמשך פעילותו התקינה והבטוחה של כלי הרכב. ניתן להתיר בשטח תחנת התדלוק מסוג זה מסעדה, בית קפה או קיוסק, חנות, וכן כל השימושים הנדרשים ישירות לתפעול תחנת התדלוק.

#### ג. תחנת תדלוק מדרגה ב' -

תחנה תדלוק זו ניתן להקים בכל אזור למעט אזור בנוי למגורים כהגדרתו בתכנית. השטח העיקרי המותר לבניה בתחנה זו לא יעלה על 130 מ"ר כאשר מוסד התכנון, בהתאם לעניין, יהיה רשאי לאשר שטחי שירות נוספים הנדרשים לתפעול תחנת התדלוק. ניתן להתיר בשטח תחנת התדלוק מסוג זה מסעדה, בית קפה או קיוסק, חנות, וכן כל השימושים הנדרשים ישירות לתפעול תחנת התדלוק. כמו כן ניתן יהיה להתיר בתחנה זו שימושי שירותי רכב (על-פי המפורט בסעיף קטן 2.3.5 לתכנית).

#### ד. תחנת תדלוק מדרגה ג' -

תחנת תדלוק זו ניתן להקים באזור בנוי שיועד בתכנית תכנון מפורטת לתעשייה לסוגיה, לרבות תעשייה קלה ומלאכה, למסחר, לתעסוקה, לאחסנה, לחניון לכלי רכב שאינו לתחבורה ציבורית בלבד ובלבד שהחניון האמור אינו באזור בנוי למגורים וכן שיישמרו מקומות החנייה על-פי התקן ובאישור המפקח על התעבורה, או לשילוב של ייעודים אלו או שימוש משולב הכולל תעשייה, משרדים ומסחר. בתחנה זו יחולו כל ההוראות החלות על תחנות תדלוק מדרגה ב', למעט סעיף קטן 2.3.8 לתכנית, אלא שניתן להתיר בשטח תחנת התדלוק את כל שירותי הרכב.

#### ה. תחנת תדלוק לצריכה עצמית -

תחנה תדלוק לצריכה עצמית מטרתה לאפשר תדלוק לצריכה עצמית בלבד לצרכים התפעוליים של הגורמים המפורטים בסעיף קטן 2.5.3 לתכנית ואינו מיועד לציבור הרחב. גורמים אלו הינם משתמשים שוטפים בכלי רכב כבדים ו/או איטיים אשר אין הצדקה ואף לעיתים קיימת סכנה בטיחותית במידה ויחויבו לתדלק בתחנות תדלוק רגילות. בהתאם לאמור, בתחנות אלה לא יסופק דלק לציבור.

### **3. פרק 3 - תכניות והיתרים לתחנות תדלוק:**

- א. סעיפים קטנים 3.1.3 ו-3.1.4: מדגישים כי חלה חובה לתאם עם רשות הכבאות וקמ"ט מסחר ותעשייה את הבקשות להקמת תחנות התדלוק.
- ב. סעיף קטן 3.2.1: סעיף קטן זה קובע את העיקרון הכללי לפיו **לא תוקם** תחנת תדלוק אלא על-פי תכנית תכנון מפורטת (כהגדרתה בתכנית) המייעדת שטח לתחנת תדלוק.
- ג. סעיף קטן 3.2.3: סעיף קטן זה עניינו מתן אפשרות לשיפוץ **תחנות תדלוק קיימות** כהגדרתן בתכנית שאינן עומדות בהוראות התכנית. מטרת הסעיף לאפשר לתחנות ישנות לשפר את מצבן הפיסי והתחזוקתי וזאת תוך כדי חיובן לעמוד בתנאים הסביבתיים והתברואתיים המעודכנים שנקבעו בתכנית זו וכל זאת בתנאים המפורטים בסעיף זה.
- ד. סעיף 3.3: סעיף זה מאפשר **הקמת תחנת תדלוק באמצעות היתר בניה בלבד וזאת על-פי תכנית תכנון מפורטת אף אם אינה תכנית לתחנת תדלוק כנדרש בסעיף קטן 3.2.1 בתכנית** ובלבד שיתקיימו בה התנאים המפורטים בסעיף 3.3 זה. בסעיף זה הובהרו המקרים והייעודים שבהם הוצאת היתר כאמור תתאפשר. עוד הובהר בין היתר כי לא יינתן היתר להקמת תחנת תדלוק בהתאם לסעיף זה ללא חתימת קמ"ט אפוטרופוס או בעל קרקע אחר, בהתאם לעניין, על גבי תכנית הבקשה להיתר (סעיף קטן 3.3.6 לתכנית). בנוסף, ההיתר במקרה זה יהיה תואם להוראות, מגבלות ושטחי הבנייה הקבועות בתכנית התכנון המפורטת שמכוחה הוצא ההיתר, כמו גם ליתר הוראות תכנית זו, למעט החובה כי התכנית המפורטת תהיה לתחנת תדלוק דווקא כאמור בסעיף קטן 3.2.1 בתכנית.
- ה. סעיפים 3.4, 3.5 ו-3.6 (סמכויות מוסד התכנון וחובותיו): סעיפים אלה **מפרטים את סמכויותיו ואת חובותיו של מוסד התכנון, לפי העניין, בטרם יפקיד או יאשר תכנית לתחנת תדלוק או ייתן היתר לתחנת תדלוק לפי סעיף 3.3 לתכנית.**
- סעיפים 3.4 ו-3.6 לתכנית מדגישים כי אין חובה על מוסד התכנון, בהתאם לעניין, להפקיד או לאשר או ליתן היתר לתחנת תדלוק אם היא עומדת בכל הוראות התכנית ומפרט את מגוון השיקולים שעל מוסד התכנון, בהתאם לעניין, לשקול בעת בחינת תכנית או מתן היתר בניה. כמו כן, הובהר כי למוסד התכנון, בהתאם לעניין, נתון שיקול הדעת לאשר את מלוא הבינוי המוצע או חלקו ואת מלוא השימושים או חלקם, וכן לקבוע מגבלות ותנאים נוספים בתכנית על-פי שיקול דעתו, ואף לבחור את החלופה העדיפה מהבחינות המפורטות בסעיף קטן 3.6.1 לתכנית. בנוסף, נקבעו כללים להתייעצויות וחוות דעת.
- סעיף 3.5 מדגיש כי חלה חובה לקבל את חוות דעתו של המפקח על התעבורה באיו"ש באשר להיבטים הבטיחותיים והתחבורתיים, בטרם תופקד או תאושר תכנית או יינתן היתר לתחנת תדלוק לפי סעיף 3.3 לתכנית.

1. סעיף 3.7: סעיף זה מפרט את הכללים והוראות ומגבלות הבניה להקמת תחנות תדלוק בגפ"מ (גז פחמימני מעובה) וגט"ד (גז טבעי דחוס). חשוב לציין בהקשר זה שלא יוקמו תחנות כאלה ללא אישור קמ"ט אנרגיה להקמתן.

#### 4. פרק 4 - תשתיות וסביבה:

##### א. סעיף 4.1:

1. סעיף זה קובע כי תנאי להפקיד או לאשר תכנית, או ליתן היתר בנייה לתחנת תדלוק לפי סעיף 3.3 לתכנית הינו הכנת מסמך הידרולוגי-סביבתי מטעם מגיש התכנית לעניין מפגעים סביבתיים, מפגעים תברואתיים, והסכנות למקורות המים, הקידוחים ומי התהום שעשויה לגרום תחנת התדלוק המוצעת.  
בנוסף, נקבע שלתכנית או להיתר לתחנת תדלוק המנפקת גט"ד בלבד או להיתר לתוספת עמדה לגט"ד בתחנה קיימת כדין, לא תידרש הגשת מסמך הידרולוגי-סביבתי ובלבד שהיא אינה בתחום אזור מגן כהגדרתו בתכנית.
2. לאחר הגשת מסמך זה כאמור יש לקבל את חוות דעתם של שלושה גורמים: קמ"ט מים, קמ"ט איכות הסביבה ומשרד הבריאות. חוות הדעת תכלול בין היתר הנחיות למניעת או הקטנת המפגעים והסיכונים, בין השאר ביחס למסמך ההידרולוגי-סביבתי.
3. חוות דעת כאמור תהיה תנאי להוצאת היתר בנייה לתכניות לתחנות תדלוק שאושרו לפני כניסת תכנית זו לתוקף.
4. מוסד התכנון, בהתאם לעניין, יקבע הוראות ותנאים בתכנית בהסתמך על חוות הדעת כאמור ועמידה בהם תהיה חלק מתנאי היתר הבניה של תחנות התדלוק.
5. היתר לתחנת תדלוק יותנה בהמצאת חוות דעת חתומה על-ידי מהנדס מוסמך הרשום בפנקס המהנדסים והאדריכלים הקובעת כי הבקשה להיתר מקיימת אחר התנאים שנקבעו כאמור.
6. באזור מגן כהגדרתו בתכנית לא תופקד או תאושר תכנית או יינתן היתר לתחנת תדלוק לפי סעיף 3.3 לתכנית אלא אם התקבלה חוות דעת של קמ"ט מים, קמ"ט איכות הסביבה ומשרד הבריאות שלא צפויה פגיעה בקידוחים.  
על אף האמור, נקבע כי לתכנית או להיתר לתחנת תדלוק זעירה המנפקת גט"ד בלבד או לתחנה לצריכה עצמית המנפקת גט"ד בלבד, באזור מגן, לא תידרש חוות דעת כאמור של קמ"ט מים ומשרד הבריאות.

כל זאת מפני שגז טבעי דחוס קל מהאוויר ומתנדף במקרה של שחרור לאוויר. בשל כך, תחנות תדלוק בהן מתבצע תדלוק בגט"ד בלבד אינן מהוות לכאורה פוטנציאל לזיהום קרקע ומי תהום.

ב. סעיף 4.2: סעיף זה מפרט את הדרישות לגבי הגישה והתנועה לתחנת התדלוק ובתוך תחנת התדלוק וכן להסדרת מקומות החנייה וההמתנה בה.

אחד החידושים בנושאים כאמור לעיל הינו שבתחנת תדלוק מדרגה א' שאינה באזור בנוי למגורים, מדרגה ב' ומדרגה ג' שהגישה אליהן היא מדרך בינעירונית (כהגדרתה בתכנית) יוקצו לפחות שני מקומות חניה נוספים לצורך חניית רענון עבור שני כלי רכב מורכבים (ארוכים מהמקובל). מטרת חידוש זה הינה להבטיח מקום חניה מוסדר עבור נהגי כלי רכב כבדים (משאיות, מיכליות וכיוצא בזה) וזאת על-מנת לאפשר התרעננות בדרך ולתרום להגברת הבטיחות בדרכים.

ג. סעיף 4.3: סעיף זה קובע שחלה חובה שמעל עמדות התדלוק בתחנות התדלוק יוקם גגון. כמו כן, קובע הסעיף שטח הגגון לא ייכלל במסגרת השטחים המותרים לבנייה בתחנות התדלוק על-פי המפורט בפרק 2 לתכנית זו.

## **5. פרק 5: מרחקי בטיחות:**

א. סעיף 5.1:

1. סעיף זה קובע דרישות למרחקים מינימאליים בין תחנת תדלוק לייעודי קרקע ושימושי קרקע רגישים המפורטים בסעיף זה. בהקשר זה חשוב לציין שבתמ"א 18/4/2 בישראל נמחק השימוש "מלונאות" מרשימת שימושי הקרקע הרגישים מהם יש לשמור מרחקים מינימאליים בתיאום עם המשרד להגנת הסביבה מכיוון שהוא כולל שהייה זמנית בלבד ולא קבועה. שינוי זה הוחל גם בתכנית זו.

כמו כן, קובע הסעיף דרישות למרחקים מינימאליים בין תחנות תדלוק בהם מיכל גפ"מ או גט"ד. לגבי תחנות המנפקות גט"ד והניזונה מנגררים (כהגדרתם בתכנית) נקבעו מרחקים מינימאליים בין הנגרר לשימושים הרגישים.

2. עוד קובע הסעיף כי מוסד תכנון, בהתאם לעניין, ראשי בתנאים מיוחדים והמפורטים בסעיף זה להקטין את המרחקים המינימאליים, כלומר ניתנה גמישות באישור מוסד התכנון ובתנאים מיוחדים להקטין את המרחקים כאמור.

ב. סעיף 5.2:

1. סעיף זה קובע דרישות למרחקים מינימאליים למיקום תחנות תדלוק לאורך דרכים בינעירוניות.

2. עוד קובע הסעיף כי מוסד תכנון, בהתאם לעניין, ראשי בתנאים מיוחדים והמפורטים בסעיף זה להקטין את המרחקים המינימאליים, כלומר ניתנה גמישות באישור מוסד התכנון ובתנאים מיוחדים להקטין את המרחקים כאמור. בנוסף נקבע מנגנון הקלות להתחברויות בדרכים בינעירוניות (סעיף קטן 5.2.4 לתכנית).

ג. סעיף 5.3: סעיף זה קובע דרישות למרחקים מינימאליים למיקום תחנות תדלוק לאורך דרכים באזור בנוי ובאזור בנוי למגורים.

ד. סעיף 5.4: סעיף זה מבהיר את אופן מדידת המרחקים. לעניין מרחקים מייעודי קרקע ושימושי קרקע רגישים (סעיף 5.1 לתכנית) המדידה מתבצעת בקו אווירי. לעניין מרחקים לאורך דרכים (סעיפים 5.2 ו-5.3 לתכנית) המדידה תתבצע מציר דרך לציר דרך על-פני הדרכים ולא בקו אווירי.

ה. סעיף 5.5: סעיף זה משמר את אותו הסעיף מתמ"א 53. סעיף זה חשוב לעניין הגברת הבטיחות בדרכים ומגבלות שדה ראייה.

ו. סעיף 5.6: סעיף זה קובע שבתכנית שבתחום מחלף הקובעת ייעוד לחניון שאינו לתחבורה ציבורית בלבד, ניתן לקבוע ייעוד של תחנת תדלוק ובלבד שתחנת התדלוק תוקם באמצעות תכנית תכנון מפורטת ולא באמצעות היתר בניה.

**6. פרק 6: תחולת התכנית:**

א. סעיף 6.1: סעיף זה קובע הוראות לגבי **תכניות שהופקדו טרם כניסתה של תמ"א 53/1 לתוקף**. על-פי סעיף זה רשאית מועצת התכנון העליונה לאשר תכנית תכנון מפורטת לתחנת תדלוק ובתנאי שהתכנית תואמת את הוראות תמ"א 53 לפי תוקפה במועד ההפקדה, אף אם אינה עומדת בהוראות תמ"א 53/1, למעט עמידה לכל הפחות בסעיפים 3.7.2 (עמידה בתנאים של תחנה המספקת גפ"מ או גט"ד) ו-4.1 (מניעת סכנת זיהום מי תהום ומפגעים סביבתיים) בתמ"א 53/1.

ב. סעיף 6.2:

1. סעיף זה קובע שתמ"א 53/1 אינה פוגעת בתכניות תכנון מפורטות שאושרו טרם כניסתה לתוקף. יחד עם זאת, הוצאת היתר בנייה לתחנת תדלוק מכוח תכנית תכנון מפורטת שאושרה טרם תחילתה של תמ"א 53/1 תיעשה על-פי אמור בסעיף 4.1.4 (חוות דעת למניעת סכנת זיהום מי תהום ומפגעים סביבתיים).

2. תמ"א 53/1 אינה פוגעת בתוקפן של תכניות מתאר אזוריות ותכניות תכנון מתאריות אלא באה להוסיף עליהן, כאשר במקרה של סתירה תחול המגבלה המחמירה.

ג. סעיף 6.3:

סעיף זה קובע שהיתר שניתן או שהוחלט לתת, בתכנית שאושרה או שהופקדה או שהוחלט להפקידה לתחנה המנפקת גפ"מ או לשימוש קולט קהל (כהגדרתו בתכנית), טרם כניסתה של תמ"א 53/1 לתוקף לא יפגע אף אם אינם עומדים במרחקים המינימאליים שנקבעו בסעיף קטן 5.1.1.3 שלעיל.

### **7. נספח 1: הנחיות למרחקים בין מתקני חשמל לתחנות תדלוק:**

נספח זה נערך על-פי מסמך מעודכן שהכינה חברת החשמל – "מגבלות בניה ממתקני חשמל ודרישות כלליות - מידע למבקשי מידע עבור היתר בניה או למבצעים עבודות פטורות מהיתר" (גירסה מתאריך 28/06/2016) – זאת מכיוון שעל-פי תקנות התכנון והבנייה בישראל נדרש להקפיד על מרחקים ממתקני חשמל ומתשתיות חשמל.

על-מנת להחיל נושא חשוב זה גם באזור יהודה ושומרון התווסף נספח זה אף-על-פי שהוא לא קיים בתמ"א בישראל. כמו כן, ניתנה סמכות לקמ"ט אנרגיה לקבוע סטיות ממרחקים אלה על-פי שיקול דעתו ובתנאים מיוחדים (סעיף 3.7 בנספח).

1. סעיף 2 בנספח: סעיף זה קובע שחלה חובה על אוורור מבנים שמאחסנים כלי קיבול המכילים נפט וכן שהמבנים הללו ייבנו מחומר בלתי דליק.

2. סעיף 3 בנספח:

א. סעיף זה מפרט את המרחקים המזעריים בין תחנת תדלוק לתחט"פ/תחט"ז/חדר מיתוג כהגדרתם בתכנית.

ב. בנוסף לעיל, מפרט הסעיף את המרחק המזערי בין מתקן עם חומרים דליקים לבין תחט"פ/תחט"ז וחדר מיתוג, וכן מפרט את המרחק המזערי בין צינור גז או חומר דליק אחר לכבלים תת-קרקעיים.

ג. עוד מוסיף הסעיף באופן מפורט את המרחקים מתחנת דלק לקווי מתח נמוך ולקווי מתח גבוה.

ד. הסעיף מסביר גם את אופן מדידה המרחקים המצויינים בו.