



לשכת שרת התחבורה
והבטיחות בדרכים

י"ט אלול תש"פ

08 ספטמבר 2020

סימוכין : 4000-0263-2020-0001050

לכבוד

מר אריה דרעי

שר הפנים

הנדון: תמ"א 3/ב/13 - תכנית מתאר ארצית למעגנות ישראל בים

תיכון - קידום התכנית

אריה ידדי,

1. תמ"א 13- תכנית מתאר ארצית לחופי ישראל נתאשרה בשנת 1983, במסגרת התכנית סומנו מיקומים ל 13 מעגנות לחופי ישראל בים תיכון. בעקבות התכנית הוקמו בתחילת שנות ה-90 שלוש מעגנות: אשקלון, אשדוד והרצליה. בשנת 1999 פרסם מנהל התכנון את מסמך המדיניות למימי החופים, במסגרתו נקבע בין השאר כי "בניית מעגנות חדשות תיבחן תוך ניטור של קצב הגידול בכמות כלי השייט ובדיקה מקיפה לצורך במעגנות נוספות אחת ל-5 שנים עפ"י צרכים אזוריים ואם הוכח כי קיים מחסור", כמו כן, נקבע כי "לא תוקמנה מעגנות נוספות במקום שאין החלטות מפורטות מחייבות של הועדה למימי חופין... המדיניות חייבת להיגזר מפונקציית הביקוש למקומות עגינה ותוך מציאת פתרונות להשפעתן על הסביבה הימית והחופית". באותה עת (שנת 1999) היו בחופי ישראל בים תיכון - 7 מעגנות ובהן 3000 מקומות עגינה, מתוכם כ-1000 מקומות פנויים- וללא מחסור.
2. חלפו 17 שנה בהן נמנע מנהל התכנון מקיום דיון בדבר פונקציית הביקוש למקומות עגינה כפי שהתבקש במסמך המדיניות, ובכך עצר למעשה את היכולת לממש את תמ"א 13 משנת 1983 בנושא המעגנות, מנע הקמת מעגנות חדשות ולא קיים את החלטתו לבחון הנושא אחת ל 5 שנים כפי שהגדיר במסמך המדיניות. בשנים הבאות (2016-1999), התמלאו המעגנות הקיימות לחלוטין. כיום המצב הוא כי אזרחים ישראלים בעלי סירות נאלצים לכתת רגליהם ולחפש מעגנות פנויות ברחבי הים התיכון כאשר להערכת גורמי המקצוע מדובר על יותר מ- 1500 בעלי כלי שייט.
3. **קצב הגידול בכמות כלי השייט** הזקוקים לשירותי עגינה במעגנות עמד על כ-4% עד לפני כ-4 שנים, אז עצר לחלוטין עקב העדר מקומות עגינה. כלל הביקוש כאמור של בעלי סירות ישראלים מופנה מאז למדינות הים התיכון טורקיה, יוון, איטליה וכו' שם הוקמו בעשור האחרון בלבד מאות מעגנות חדשות.



**לשכת שרת התחבורה
והבטיחות בדרכים**

4. **קצב הגידול במספר משיטי כלי שייט קטנים** בישראל עומד על 8% לשנה בשנים האחרונות ונמצא **במגמת עליה**, כלומר- **הביקוש קיים וגובר** ומצביע על גידול ניכר מאד בעניין הספורט הימי.
 5. המעגנות אינן מחסום בקו החוף, נהפוך הוא, הן מהוות שער כניסה ויציאה למרחב הימי לעשרות אלפים, למגוון רחב של פעילויות ימיות החל מחינוך וספורט ימי, שייט מנועי, מפרשים, צלילה, דייג, תיירות, מחקר ופיתוח ועוד. בנוסף, המעגנות מהוות מוקד בילוי ופנאי אזורי מבוקש מאד לאוכלוסייה, הכניסה למעגנות פתוחה לכולם, ללא עלות ומבקרים בהן מאות אלפי אזרחים מדי חודש, הן מהוות מוקד תעסוקה ישירה לעשרות ותעסוקה עקיפה למאות מועסקים בכל אתר.
 6. הים התיכון הוא אזור שיט היאכטות המבוקש בעולם, מעל 750,000 יאכטות זרות משייטות בו, ישראל שהייתה יעד פופולארי למאות יאכטות מרחבי העולם נעלמה כמעט לחלוטין מהמפה, פניות יאכטות זרות להגיע נענות בתשובה- "אנו מצטערים אבל אין מקומות עגינה פנויים".
 7. החינוך הימי בישראל בין שבפקוח משרד החינוך ובין באמצעות עמותות לסוגיהן פועל באמצעות מרכזיים ימיים הנמצאים ברובם במעגנות ונזקקים לשירותי המעגנות, המחנך ומכשיר כ- 25,000 בני נוער בשנה מכלל המגזרים בארץ, המספרים גדלים מדי שנה, קיים ביקוש מצד עשרות אלפי בני נוער ושל מתעניינים נוספים שאין יכולת לממשם בשל מחסור במעגנות ופיזורן הגאוגרפי.
 8. באפריל 2016, ביוזמת משרד התחבורה- רשות הספנות והנמלים, לאחר הצגת המחסור הקריטי במקומות עגינה לכלי שייט קטנים בישראל, הנחתה המועצה הארצית לתכנון ובנייה על הכנת תכנית מתאר ארצית למעגנות ישראל בים תיכון- תמ"א 13/ב/3 לשנת היעד 2040, נקבע הרכב ועדת העורכים, והוגדר כי הולנת"ע תהייה ועדת ההיגוי לתכנית. מצ"ב תגזיר מהחלטת המועצה הארצית:
2. מטרת התכנית הינה להתוות מדיניות עדכנית למיקומים המיועדים לפיתוח מעגנות לחופי הים התיכון של ישראל, על מנת לתת מענה לצורכי ענפי השייט, החינוך והספורט הימי בשנים הבאות, תוך התחשבות בשיקולים כלכליים, עירוניים, פיזיים, אקולוגיים ואחרים.
 3. התכנית תכלול:
 - א. התווית מדיניות כוללנית וארוכת טווח לנושא פיתוח המעגנות בחופי הים התיכון.
 - ב. בחינת הצורך בתוספת מקומות עגינה לכלי שיט קטנים בחופי הים התיכון, לרבות בחינת הצורך בהרחבת מעגנות קיימות ואיתור מיקומים למעגנות חדשות. הדבר יעשה על בסיס ניתוח יעדים וקיבולת, אפיון דרישות השטח של מעגנות ביבשה ובים וצרכי בטיחות ותפעול, ובהתחשב בקהלי היעד הרלוונטיים ושיקולים נוספים.
 - ג. התכנית תקבע הנחיות להכנה ואישור תכניות מפורטות למעגנות.
 4. המועצה הארצית ממליצה בפני שר האוצר, למנות בתוקף סמכותו לפי סעיף 51 לחוק את מינהל התכנון (יו"ר), רספ"ן והמשרד להגנת הסביבה כעורכי התכנית ואת משרד החקלאות, משרד התיירות, משרד הביטחון, נציג רשות הטבע והגנים ונציג השלטון המקומי כמשקיפים.
 5. המועצה מחליטה למנות את הולנת"ע כוועדת ההיגוי שתלווה את עריכת התכנית.



לשכת שרת התחבורה
והבטיחות בדרכים

9. במכרז נבחר צוות רב-תחומי נרחב לבחינת הצרכים והפתרונות האפשריים. הצוות השקיע עשרות אלפי שעות עבודה, ערך מאות פגישות עבודה עם בעלי עניין, סרק ובחן ביסודיות את חופי ישראל, כל זאת תחת מגבלות רבות מאד שהטילה עליו ועדת העורכים במטרה למקסם את יעילות השימוש והתועלות לציבור רב ככל הניתן מהקמת מעגנה חדשה, למול מזעור רב ככל הניתן של פגיעה בסביבה החופית, בחופים פתוחים טבעיים, בערכי טבע חשובים וללא פגיעה בחופי רחצה קיימים או אפשריים.
10. ממצאי בחינת הביקושים הצביעו על **צורך בכ- 13,250 מקומות עגינה** לשנת היעד. מרבית הרשויות המקומיות והמועצות האזוריות לאורך חופי ישראל דרשו וציפו לקבל "עוגן" למעגנה במסגרת התמ"א (כגון ראשי עיריות נהריה, קריית ים, חיפה, חוף הכרמל, חדרה, נתניה, בת ים, ראש"צ וכו'). לצערנו, המגבלות והחישוקים שהוטלו על הצוות מנעו קביעת עוגנים באתרים אפשריים רבים מאד (למשל בחוף ראש"צ, מועצה אזורית חוף כרמל, חופי הקריות ועוד). המלצות צוות התכנון **שאושרו בוועדת העורכים** כללו **הקמת 6 מעגנות חדשות** והרחבה נקודתית של מספר מעגנות נוספות, ובסך הכול יביאו את **מספר מקומות העגינה לסך של 7150 מקומות, מעט יותר ממחצית הביקוש הצפוי**, זאת בפיזור גאוגרפי נרחב על פני קו החוף הישראלי, כך שיינתן מענה לרשויות ולתושבים שעד כה נמנעה מהם היכולת ליהנות משרותי המעגנה ועשרות אלפי ילדים נוספים יזכו לחינוך ימי. התכנית הגיעה לפני כשנה למוכנות להצגה לולנת"ע, אולם ראש מנהל התכנון עצרה את הדיונים בנושא ולמעשה לא התקיים בה כל דיון במשך כשנה, ללא הסבר או מסמך כלשהו.
11. במהלך שנה זו, בנימוק של לימוד הנושא, ביקשה ראש מנהל תכנון להציג לה את התכנית במסגרת סיורי שטח ואכן בוצעו 2 סיורים באתרים המתוכננים, במהלכם גילתה ראש מינהל תכנון בכל אתר שהוצג אי אהדה (בהמעטה) לרעיון להקמת מעגנה. עתה, כפי שהנחתי, מתכוון מנהל התכנון לזמן את דיון הוולנת"ע בסוף ספטמבר להצגת התכנית ולדיון במיקומים, שלפי התבטאויות ראש מנהל התכנון בסיורים שנערכו לא יזכו לתמיכתה (ואף להיפך). בתכנית שתוצג יוצעו מעגנות חדשות ב: **נהריה, חיפה, נתניה, חדרה, תל-אביב ובת-ים**. חלקן גדולות (במושגים ישראלים), חלקן בינוניות ואחת קטנה מאד שנועדה בעיקרה למתן מענה לחינוך הימי (בת-ים). כמובן שבמקום התנגדות גורפת (כפי שנוכחנו במהלך הסיורים כאמור), נבקש לקבל המלצות מראש מנהל התכנון, למיקומים חליפיים. חלפו כמעט 40 שנה מאישור תמ"א 13, שנים בהן אוכלוסיית ישראל הכפילה את עצמה שוב ושוב, ועדיין בתכנית החדשה אנו מציעים 13 מעגנות בלבד, כפי שאושר בתמ"א 13, המגבלות הסביבתיות שהטלנו על עצמנו מונעות מאתנו לתת מענה נרחב יותר, שיענה לצרכים במלואם.



**לשכת שרת התחבורה
והבטיחות בדרכים**

12. לאור המחסור החרף במקומות עגינה, הצורך במענה לצרכי החינוך והספורט הימי, התיירות הנכנסת, מוקדי הבילוי והפנאי ומוקדי תעסוקה נוספים, כמו גם לצרכי מערכת הביטחון וגורמים אחרים, **אבקש את מעורבותך בסיוע לקידום התמ"א והבאתה לידי מימוש במהרה.**

13. הרשויות המקומיות מצפות בכיליון עיניים לאישור התכנית בכדי שיוכלו לקדם תכניות מפורטות לנושא. המצוקה רבה והצרכים ברורים, פתרונות חלקיים קיימים. הגיעה העת לעשות.

14. **אודה לתמיכתך ועזרתך בפתרון בעיה לאומית זאת.**

בברכה,

ח"כ (תא"ל במיל') מירי רגב

שרת התחבורה והבטיחות בדרכים