

השרה להגנת הסביבה

בס"ד

ט' תשרי, תשפ"א
27 ספטמבר, 2020
MI_270920143212293

לכבוד
ח"כ אריה דרעי
שר הפנים

נכבדי,

הנדון: התנגדותי לתכנית המתאר הארצית למעגנות

אני מבקשת להעביר את התנגדותי לתמ"א 13-ב-3, שעניינה תוכנית מתאר ארצית למעגנות, ואשר צפויה לעלות לדיון בולנת"ע ביום שלישי הקרוב.

מדינת ישראל הינה אחת המדינות הצפופות בעולם, עם תחזית גידול אוכלוסייה של כ-13 מיליון בני אדם בשנת 2048. זאת בעת שסך אורך החופים בישראל, והחופים הזמינים לציבור בפרט הינם מצומצמים ביותר. החוף משמש כיום כשטח פתוח ייחודי ואיכותי, המאפשר מגוון פעילויות אנושיות, החל מרחצה, חינוך ימי, ספורט ימי (כולל גלישת רוח וגלישת גלים), טיול, ספורט חופי, בילוי, מקום מרגוע וכו'. **חשיבות החופים לציבור תלך ותתעצם באופן דרמטי נוכח קצב גידול האוכלוסייה, הצפיפות והגריעה מהשטחים הפתוחים. על כן, התכנון העתידי של חופי ישראל מחויב בהירות מרבית, על מנת לשמור על משאב טבעי ותרבותי זה באופן שיענה לצורכי אוכלוסיית ישראל בהווה ובעתיד.**

מטרת תמ"א 13-ב-3 הינה הקמתן של כ-6 מעגנות חדשות. אולם, התמ"א בנוסחה הנוכחי אינה מתייחסת לביקושים האחרים בסביבה החופית ואינה מאזנת ביניהם. **אני, כמו גם גורמי המקצוע במשרדי, מתנגדת לתמ"א במתכונתה הנוכחית אשר תוביל להרס של חופים והפקעתם מידי הציבור הרחב מבלי לאזן בין צרכים ציבוריים אחרים.**

1. תחום ההשפעה הפיסית והסביבתית של מעגנה הוא רב למדי. הוא אינו מסתכם רק ברצועת החוף הנתפסת ע"י המעגנה באופן ישיר. ברוב המקומות לאורך החופים, למעגנה תהיה השפעה שלילית וודאית על משטר הסעת החולות לאורך החוף, כתלות בגודלה ובמיקומה. כתוצאה מכך החופים באזור המעגנה צפויים לעבור ארוזיה וכתוצאה מכך להיות יותר צרים, ובאזור בו קיים מצוק הוא עלול להיפגע. על כן, על מנת למנוע ארוזיה מוגברת בחופים החוליים וכן במצוק החופי, לא יהיה מנוס מהקמת הגנות ימיות ויבשתיות (כגון שוברי גלים). מבנים ימיים, בנוסף למבנה המעגנה עצמה, ישנו

השרה להגנת הסביבה

בהכרח את אופי החופים בסביבת המעגנה במובנים רבים, לרבות: שינוי צורת החוף (לרבות פרופיל החוף), שינוי הזרמים, שינוי הנוף ועוד. יובהר כי מבנים ימיים אלו אינם פותרים לחלוטין את בעיית הארוזיה אלא דוחקים אותה אל מעבר לקצה המבנים הימיים הללו, כפי שלמשל ניתן לראות כיום במעגנות אשקלון והרצליה. התמ"א המוצעת אינה מתייחסת להשלכות הכלכליות והסביבתיות של הקמת ההגנות הימיות והיבשתיות שיידרשו כדי להבטיח את רוחב החוף והמצוק בהתמודדות עם נזקי המעגנות. מדובר בעלויות כספיות וסביבתיות גבוהות. הניסיון מלמד כי הנטל הכספי בתיקון נזקי מעגנות נופל על הציבור הרחב ולא על היזמים.

2. כמו כן, יש לזכור כי תפעול של מעגנה כרוך בהקמת תשתיות מרובות, שגם להן נלוות השפעות שליליות על הסביבה החופית. בכלל זה: דרכי גישה, חניות, מתחם תפעולי בכלי שיט, עגינת כלי שיט, משרדים. בנוסף, הכלכליות של מעגנה לא תיגזר רק מהשירותים הימיים שיינתנו בה, אלא בהכרח ימוקמו שירותים כלכליים מניבים, בכלל זה: מבני מסחר, בילוי, הסעדה ועוד. כל אלה מהווים בינוי נוסף על רצועת החוף.

3. במסגרת העבודה על תכנית המתאר הארצית למעגנות, הוצגה הערכת תחזיות ביקושים למקומות עגינה בישראל. במסגרת זאת, הוצג כי יש צורך במתן מענה עבור כ-13,000 כלי שיט בתחזית הגבוהה וכ-9,900 כלי שיט בתחזית הנמוכה. תחזיות אלו מהוות הצדקה לכאורה ליצירת מקומות עגינה חדשים, כשלדעתנו אינם מחויבים במציאות נוכח כלל הצרכים הנוספים של אוכלוסיית ישראל בסביבה החופית והימית.

4. כמו כן, היות ומעגנה הינה פרויקט תשתית בלתי הפיך, החופים הפתוחים אשר ייתפסו על ידי מעגנות חדשות, ייגרעו לצמיתות מהחופים הזמינים ולא יוכלו לשמש בעתיד כחוף רחצה מוכרז או כחוף פתוח לפנאי ונופש.

5. לאור כל האמור, לא ניתן להתמקד רק בגידול הביקוש למקומות עגינה והצורך לתת לו פתרון. יש לבחון את שאר הביקושים לחופים ולנהוג בזהירות רבה בחלוקת משאב כה יקר.

6. אני סבורה כי המענה הנכון לביקוש הינו בדרך של ייעול השימוש במעגנות קיימות, והסתמכות על מתקנים קיימים שאינם מנוצלים היום (רידינג ונמל תל אביב).

7. לגבי חינוך וספורט ימי, אני מסכימה לצורך במתן מענה הולם. יחד עם זאת, יש להישמר מהפיכת נושא זה למחולל של הקמת מעגנות גדולות כפי שמוצע בתמ"א הנוכחית. ניתן לבחון, תוך איתור קפדני וזהיר, מבנים ימיים קטנים, שיאפשרו את קיום הפעילות של חינוך וספורט בחלק גדול מימות השנה.

8. באשר להיבטים הכלכליים של הקמת מעגנות חדשות, להלן מספר הערות משמעותיות ביחס לעבודה הכלכלית שבוצעה בצוות התכנון של התמ"א, כולל ההנחות שעמדו בבסיסה:
א. התחזית המוצעת אודות הביקושים גבוהה מהביקוש העתידי הממשי.

השרה להגנת הסביבה

ב. נעדר דיון שיטתי אודות הנחות היסוד המלוות את התכנית, בין היתר: האמנם נדרש להיענות לביקוש למקומות עגינה? האם ישראל מחויבת להתחרות או להשוות את עצמה בענף זה עם מדינות אחרות נוכח המאפיינים הייחודיים של גידול האוכלוסייה וצרכיה? האם הקמת מעגנות בישראל היא אכן "לטובת הציבור"?

ג. התכנית אינה מציגה מודל סדור של עלות-תועלת, לא ביחס לשאלה הכללית אודות הצורך בתוספת מקומות עגינה, ואף לא ביחס לערך הכלכלי של מעגנה בודדת.

לסיכום, עמדתי כמו עמדת גורמי המקצוע במשרדי, היא כי יש לתעדף את הצרכים והביקושים העתידיים לחופים כחופי רחצה וחופים פתוחים, המשמשים את כלל הציבור, זאת אל מול הרצון לספק מקומות עגינה נוספים לציבור מסוים ומצומצם, באופן שמונע בצורה בלתי הפיכה שימוש אחר בחוף.

הקמת מעגנות עבור כלי שייט טומנת בחובה גם מסר לפיו המדינה מפקיעה חופים מהציבור הרחב, עבור ציבור מצומצם שידו משגת לרכוש כלי שיט ולאחסן אותו במעגנה. במיוחד בעת הזו, שבה המרחב הציבורי הפך למפלטם של רבים מקשיי הסגר וממגבלות הריחוק החברתי, עלינו לשמור באופן מוגבר על השטחים והחופים שעוד נותרו זמינים לציבור הרחב.

על כן אני מתנגדת להקמת מעגנות חדשות כפי שמציעה התמ"א בנוסחה כיום. המענה הנכון לתוספת הביקוש הינו בדרך של ייעול השימוש במעגנות קיימות, והסתמכות על מתקנים קיימים שאינם מנוצלים היום.

בברכת גמר חתימה טובה,

ח"כ גילה גמליאל
השרה להגנת הסביבה

העתקים:

הגב' דלית זילבר, ראש מנהל התכנון
מר דוד יהלומי, מנכ"ל המשרד להגנת הסביבה
הגב' גלית כהן, סמנכ"ל בכירה לתכנון ומדיניות