

חמי שטורמן

מתכנן מחוז תל-אביב, המשרד
להגנת הסביבה



תעלת נחל איילון. הקמת מסילת רכבת רביעית בתוואי התעלה מחייבת מציאת פתרון לזרימה בנחל – במעלה האגן או באמצעות מנהרה שתסיט את הזרימה למוצא בחופי יפו | צילום: GeorgeDement, Flickr, CC BY-SA 2.0

[תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדיון המלא](#)

מיתון שיטפונות באמצעות הובלה לים או פתרונות במעלה – אגן נחל איילון כחקר מקרה

23 ביוני, 2020

גיליון קיץ 2020 / כרך 11(2)

התוכנית להקמת מסילת רכבת רביעית בתעלת איילון שאושרה בוועדה לתשתיות לאומיות (תוכנית לתשתיות לאומיות [תת"ל] 33, יולי 2018), נדרשה לספק פתרונות לניהול הנגר העילי באגן נחל איילון. בהחלטות עיגנה הוועדה תפיסה כוללת של ניהול נגר בראייה אגנית, שלפיה יש להבטיח ביצוע כל הפתרונות לאיגום ולשימור של הנגר במעלה אגן ההיקוות, ורק לאחר מכן ובמידת הצורך יש לקדם פתרונות במורד. השהיית הנגר במעלה תגדיל את פוטנציאל ההחדרה והעשרת האקוויפר, ותקטין משמעותית את ההסתברות להזרמת מים עתירי סחף, פסולת ותשטיפים, ואת הסיכון להצפות בנתיבי איילון.

בימים אלה חברת נתיבי איילון ועיריית תל-אביב-יפו מקדמות את פרויקט המובל לים. בפרויקט מוצע להסיט את מי האיילון ביציאה משטחי פארק אריאל שרון ומקווה ישראל באמצעות מנהרה שתוביל את המים דרך שכונות דרום-מערב תל-אביב למוצא חדש באזור מדרון יפו. פתרון זה אומנם הוצג במסגרת תת"ל 33, אולם הוחלט כי ביצועו יקודם רק לאחר השלמת פתרונות השהיה ואיגום של נגר בשטחי פארק אריאל שרון ומקווה ישראל, שיפורים בתעלת איילון הקיימת והקמת מאגרי ריסון והחדרה במאגר משמר איילון ובמחצבות נשר ומודיעין במעלה.

למרות הראייה האגנית הכוללת המתבטאת בהחלטות הוועדה לתשתיות לאומיות והיתרונות הסביבתיים המובהקים החליטה הוועדה המחוזית לפרסם הודעה על הכנת תוכנית לפרויקט המובל ולקבוע תנאים למתן היתרים בתחומה (על פי סעיפים 77-78 לחוק התכנון והבנייה).

החלטה זו, שהמשרד להגנת הסביבה וארגוני הסביבה התנגדו לה, משקפת במידה רבה את משבר האמון שנוצר בין הרשויות המקומיות לבין מוקדי קבלת ההחלטות ברמה הארצית שאנו עדים לו בשנים האחרונות. ראש עיריית תל-אביב-יפו תובע את קידום המובל מבלי לחכות לפתרונות במעלה מחוץ לתחומי מחוז, וזאת בניגוד למתווה שקבעה תת"ל 33 שלפיו המובל לים יהיה שלב אחרון בתהליך לאחר שמוצו כל השלבים הקודמים.

המשרד להגנת הסביבה הציג במהלך הדיון לאישור ההכרזה על תוכנית המובל פתרון נוסף לריסון ולוויסות של הנגר העילי בתעלת איילון על בסיס עבודה מקצועית עדכנית שכללה מדידה ומידול של כלל התעלה. העבודה בוצעה באמצעות חברת DHV בשיתוף ייעוץ מחו"ל מ-DHV דרום אפריקה. במסגרת העבודה נעשתה מדידה של כלל התעלה כפי שנבנתה בפועל (As Made) ונאספו נתוני מדידה של התעלה מהמעלה ועד המורד לירקון ממקורות שונים, בין היתר מנתיבי ישראל, מנתיבי איילון ומנת"ע. בהמשך הופעל מודל הידרולוגי לבדיקת זרימת הנגר בתעלה בתרחישים שונים של הגדלת חתך הזרימה. הממצאים מצביעים על אפשרות להגדלת חתך הזרימה בתעלת איילון, לרבות במובלים מתחת למסילות ולכבישים הקיימים, כך שניתן יהיה להעביר ספיקה גבוהה יותר בתעלה מבלי שתעלה על גדותיה. ביצוע חלופה זו ייתן מענה בסבירות גבוהה) ביחד עם ביצוע מאגרי ריסון הנגר במעלה (לאירוע הצפה של אחת ל-100 שנה וזאת ללא הצורך במובל לים. יתרה מזו, הגדלת חתך הזרימה בתעלת איילון תשפר משמעותית את יכולת ניקוז הנגר העילי המגיע מהערים רמת גן, גבעתיים, תל-אביב וחולון והמנותב לתעלת איילון.

הסטת מי האיילון למוצא חדש בים באזור מדרון יפו עלולה לפגוע במערכות אקולוגיות ימיות, בטבלאות הגידוד וברכסי הכורכר הנמצאים במים הרדודים בקרבת החוף. אחת מהטבלאות היא שמורה ימית מאושרת, ואחרת כבר נפגעה בעבר מפסולת שהושלכה לים במהלך ייבוש מדרון יפו ומשוועת נואשות לשיקום. אנו מודעים לצורך הגובר ביצירת מענה לשינוי האקלים ולנזקי ההצפות שהולכים ומתגברים, אולם סבורים כי בהתחשב בתועלת הסביבתית המתבטאת בהחלטות הות"ל ובהתחשב בפוטנציאל הפגיעה הסביבתית באזור מדרון יפו יש לבחון תחילה את הגדלת כושר ההולכה של תעלת איילון טרם קידום פתרונות אחרים.

תוכנית המובל תלווה, בהתאם להחלטת הועדה המחוזית, בתסקיר השפעה על הסביבה. תפקידו של התסקיר, שעל הנחיותיו אנו עמלים בימים אלה, לספק תשתית עובדתית ולבחון לעומק את ההשפעות הסביבתיות של החלופות השונות, בין היתר בתעלת איילון. במקביל לקידום התוכנית וכדי להבטיח מענה מיטבי ובראייה כוללת לפתרון הניקוז ועודף הנגר ישנה חשיבות יתרה לקידום תכנון וביצוע של הפתרונות להשהיה ולהחדרה של מי הנגר במאגרים ובמחצבות במעלה נחל איילון, כפי שנקבע גם בהחלטות לאישור תת"ל 33 ובפרט לנוכח השפעת שינוי האקלים הגורם להקטנת משך אירועי גשם ולעלייה בעוצמתם.