

נקודת מבט



היום – רצועת חוף באורך 700 מטר, בעתיד – מעגנה. מעגנת חדרה מתוכננת לקום בין גבעת אולגה בדרום לתחנת הכוח "אורות רבין" בצפון, ובה כ־700 מקומות עגינה | צילום: איריס ארבל, החברה להגנת הטבע

באמצעות רשות הספנות והנמלים. כיום יש כ־2,900 מקומות עגינה בשבע מעגנות לאורך חופה המערבי של הארץ. במסגרת התוכנית מתוכננת הקמה של שש מעגנות חדשות (בנהריה, בחיפה, בחדרה, בנתניה, בתל־אביב ובבת ים) על אותם שטחי חופים לא מוכרזים. בניית כל מעגנה חדשה תספק עד 700 מקומות עגינה, תגזול כ־700 מטר של חוף, ותחסום את הגישה החופשית של הציבור לים באזור זה לצמיתות.

הצורך הציבורי במעגנות חדשות שנוי במחלוקת, בעוד שאין עוררין על הצורך הציבורי בחופי רחצה. יוזמי התוכנית מבקשים להוסיף מקומות עגינה במטרה לתת מענה לצרכים הצפויים של ענף השיט, החינוך הימי והספורט הימי בישראל בשנים הבאות. עם זאת, התוכנית המוצעת מספקת בעיקר מקומות עגינה עבור כלי שיט פרטיים: צוות התכנון הציג תחזית לביקוש במקומות עגינה על רקע תחזית גידול האוכלוסייה הכללית והערכת השפעות העלייה ברמת החיים. מהתוכנית עולה כי 83% מהביקוש לעגינה הם לכלי שיט פרטיים, ורק 6% הם לעגינה למטרות חינוך ימי. בפועל, לפי התמ"א למעגנות, המעגנות החדשות יוסיפו עוד כ־3,500 מקומות עגינה פרטיים, וכן כ־1,500 מקומות פרטיים בהרחבת מעגנות קיימות, ואילו הספורט והחינוך מקבלים בתוכנית ביטוי של כ־10% בלבד ממקומות העגינה המתוכננים, כך שלמעשה תכנונם הוא עלה תאנה בלבד. עוד נטען כי מחסור במקומות עגינה מאלץ ציבור גדול לעגון מעבר לים (בקפריסין, ביוון, בקרואטיה, בצרפת ועוד). לטענה

הקצאת חופים לעגינת יאכטות פרטיות או לרחצה ציבורית? ערעור על קביעת סדרי עדיפויות לאומיים

טלי קדמי

רכזת ארצית של מעורבות ציבור, החברה להגנת הטבע
talik@spni.org.il

כשאנחנו חושבים על מעגנה (מרינה) אנחנו חושבים על שחפים עפים בין תרנים המגרדים את השמיים, וניחוח של חו"ל עולה בנחיריים. מי לא היה רוצה להיות בעלים של יאכטה, שניתן להפליג בה למקומות אקזוטיים? אבל לחלום האישי יש מחיר ציבורי גבוה. ישנם כ־13 ק"מ של חופים מוכרזים לרחצה בישראל לאורך הים התיכון. מבין החופים שאינם מוכרזים, יש הסגורים לציבור (בשל תחנות כוח, מתקני התפלה, בסיסי צבא ותשתיות אחרות) ויש כ־130 ק"מ של חופים פתוחים, המספקים מקום לטיולים, משמשים אתרי הטלה לצבי ים, יוצרים בתי גידול ייחודיים וגם פנינות נוף ייחודיות בין ערי הבטון המצטופפות. הגידול הצפוי באוכלוסייה בשנים הקרובות מחייב לשמור אפשרות להכריז בעתיד על חלק מהחופים האלה כחופים לצורכי רחצה.

אל מול צורך זה ניצבת תוכנית המתאר הארצית למעגנות (תמ"א 3/ב/13) שמנהל התכנון ומשרד התחבורה מקדמים

מוגמרת. כ-80% מאוכלוסיית ישראל מתגוררת במרחק של פחות משעת נסיעה מהחוף, והוא אפשרות בילוי ומשאב פנאי חינמי ונגיש לבילוי לכלל האוכלוסיות.

החברה להגנת הטבע מציעה חלופה שתאפשר כמעט הכפלה של מספר מקומות העגינה בישראל מבלי לגרוע ולו חוף אחד מהציבור על-ידי ייעול המעגנות הקיימות, הסדרתן, והשמשת תשתיות קיימות אחרות. כמענה לצורכי הספורט והחינוך הימי ניתן להקים מתקנים קטנים המאפשרים קיום פעילות מסוג זה באופן שאינו סוגר את החוף, ואינו פוגע בציבור ובסביבה החופית והימית. לשיטתנו, אין חובה לספק את ההיצע המרבי עבור הביקוש הצפוי למקומות עגינה, היות שהביקוש הצפוי לחוף ים פתוח גדול בהרבה ועולה עם הגידול באוכלוסייה.

מכל המתואר מעלה, עולות שאלות שיש להן משמעות חשובה לתחומים רבים: האם המדינה צריכה לספק היצע לכל ביקוש? איך מאזנים בין צורך ציבורי רחב לבין יוזמות שונות מענה לצורכי אוכלוסייה מצומצמת? מדוע הנפגעים העיקריים מתוכניות מקבלים את המשקל הנמוך ביותר בתהליכי קבלת ההחלטות של המדינה? יתר על כן, החברה להגנת הטבע מבקשת להביא לידיעת הציבור את דבר התוכנית והשלכותיה, ועושה זאת במגוון דרכים ובאופן וולונטרי, אך זוהי חובתה של המדינה להתנהל בצורה שקופה ולאפשר לציבור להישף לתוכנית בכל שלביה, בייחוד בערים שמתוכננות בהן מעגנות חדשות.

זו חשוב להתייחס ולהסביר כי הסיבות לעגינה בנכר רבות ואינן בהכרח קשורות למחסור ב'חניה', אלא לחסרונות העגינה בישראל (הנובעים ממגבלות חקיקה, מהסדרי ביטחון ובירוקרטיה ומשיעור המיסוי) אל מול אטרקטיביות של עגינה בחו"ל.

לתפיסתנו, התוכנית מתעלמת מתחזיות הביקוש לשימושים אחרים במרחב הציבורי היקר של חוף הים. כשם שצופים עלייה בביקוש לעגינה, יש לצפות עלייה משמעותית לביקוש לחופי רחצה ולחופים פתוחים. **עגינת יאכטות מספקת ביקוש של מעטים על שטח חוף גדול, לעומת חופים פתוחים וחופי רחצה שמשרתים ציבור רחב.**

לכל אלה מתווספות הבעיות הסביבתיות בעת הקמת מעגנות חדשות: שינוי במשטר הסעת החולות יגרום לצמצום שטח החופים הסמוכים (בחופים מצפון למעגנות באשקלון ובהרצליה הצטמצם שטח החוף בכ-40% עקב בנייתן, בניגוד לתחזיות המודלים); בתי גידול ייחודיים, כמו טבלאות הגידוד, ישנו את פניהם עקב כיסוי בחול; אתרי הטלה של צבי ים ייחסמו.

נדמה שהציבור נתפס כגורם משני בלבד בחשיבותו. זאת ועוד, הציבור, שממנו עתיד להיגרע שטח החוף, אינו מאורגן ואף אינו מודע לתוכניות הללו. מפגש שיתוף ציבור בודד שנערך במהלך הכנת התמ"א ושפורסם בקרב בעלי עניין במעגנות (כמו 'הפורום לקידום השיט') הוא מצג שווא נוסף לתוכנית הזו. סמוך לחלק מהחופים שעתידיה להיבנות בהם מעגנה מתוכננת שכונות מגורים, ותושביהן העתידיים לא יוכלו להתנגד לאחר שהמעגנה תהיה עובדה



נחלי ישראל – מערוצי ניקוז זנוחים ומזוהמים לשיקום אקולוגי

יואב שגיא

יו"ר מועצת מכון דש"א (דמותה של ארץ)

נציג ארגוני הסביבה בהנהלת הקרן לשמירה

על שטחים פתוחים

SagiYoav@o15.net.il

לאחרונה השתתפתי בסיוור של הקרן לשמירה על השטחים הפתוחים. הייתה לי הזכות להיות שותף להובלת היוזמה להקמתה. במהלך הסיוור ביקרנו בחמישה מבין מאות האתרים שהקרן מימנה את שיקומם וטיפוחם מאז הקמתה על פי חוק בשנת 2009. מקור כספי הקרן הוא בהקצאה שנתית של 1% מהכנסות רשות מקרקעי ישראל מפיתוח הקרקע, והיא מנוהלת על-ידי הרשות. כספי הקרן, בהיקף של כ-100 מיליון ש"ח בשנה, מוקצים למיזמים לשמירה

על שטחים פתוחים, לשיקומם ולטיפוחם לרווחת הציבור. שימחו אותי במיוחד הביקורים בקטעים של הקישון ונחל ציפורי שמתבצע בהם שיקום, וב"אגמון חפר" הנושק לנחל אלכסנדר. בריכות דגים נטושות וזנוחות ב"אגמון חפר" עברו שיקום אקולוגי והפכו לפנינת טבע שופעת מים וחיים.

הסיבה הראשונה לשמחתי הייתה מעצם הפעולה המבורכת לשיקום הנחלים, במגמה לגאול אותם מהעליבות שהמיטה עליהם תרבות הפיתוח הנפשעת. תרבות זו הפכה אותם מנחלים שופעי מים וחיים לתעלות ביוב וזוהמה. בשנת 1993 החליט השר לאיכות הסביבה, יוסי שריד, להרחיב את המאמצים הקודמים לשיקום הירקון והקישון, שכללו הקמת רשויות נחל ופעולות שיקום, ולהקים 'מנהלה לשיקום נחלי ישראל' כדי לגאול את שאר נחלי ישראל מעליבותם ומהזנחתם. המנהלה, שעמדתה בראשה בשנותיה הראשונות, איגדה את כל הגורמים הקשורים לנחלים והחלה במהלך המורכב לשיקומם. ראשונים היו נחל אלכסנדר ונחל חרוד ואחריהם באו מורד הירדן, נחל שורק ואחרים, אך המהלכים התנהלו