

כ' כסלו תשפ"ב
24 נובמבר 2021

חברי ועדת המשנה של המועצה הארצית
לתכנון ובניה לנושאים תכנוניים עקרוניים
בדוא"ל: valnata@iplan.gov.il

לכבוד
הגב' דלית זילבר,
מנכ"לית מינהל התכנון
בדוא"ל: dalitz@iplan.gov.il

התנגדות להקמת מרינה חדשה בנהריה ובקשה לבחינת חלופות מחודשת

אנו, תושבים ופעילי סביבה מנהריה ומהגליל המערבי, בשיתוף ארגוני סביבה אזוריים וארציים, פונים אליכם בבקשה לקיים בחינה מחודשת ומעמיקה לנחיצותה של מרינה בנהריה, למיקומה ולהיקפה, במסגרת תמ"א 13/ב-3 – מעגנות (להלן: "התוכנית").

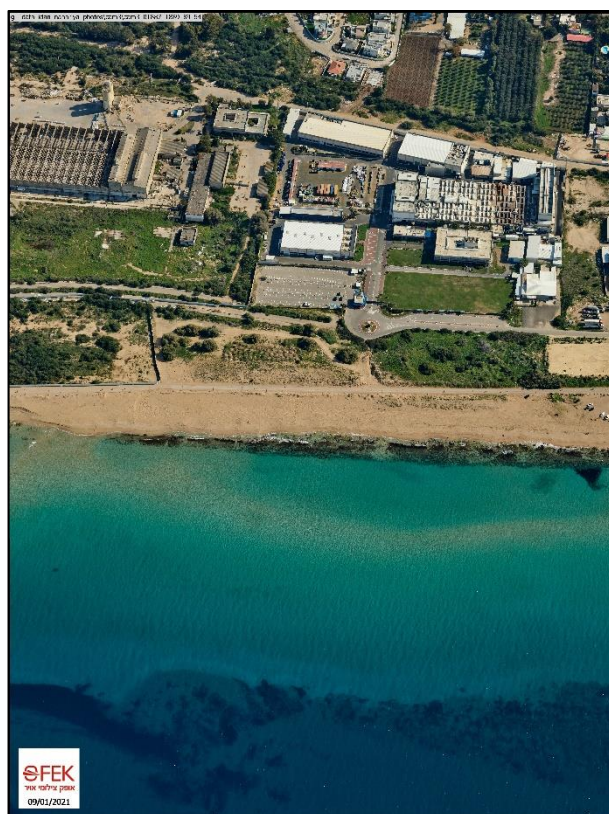
אנו סבורים כי אין הצדקה תכנונית, חברתית, כלכלית או עירונית, להקמת מרינה חדשה בנהריה.

יחד עם זאת, בשל הפרסום (כתבה ב"דה מרקר", 11.10.21) לפיו בכוונת מנכ"לית מינהל התכנון להביא לישיבת הולנת"ע, הצעה כי מבין ששת המרינות החדשות שהוצעו בישיבתה הקודמת, תאושר מרינה חדשה **אחת בלבד**, בנהריה, **אנו מבקשים להסב את תשומת ליבה של הוועדה הנכבדה לסוגיית חלופת המיקום ולהיקפים.**

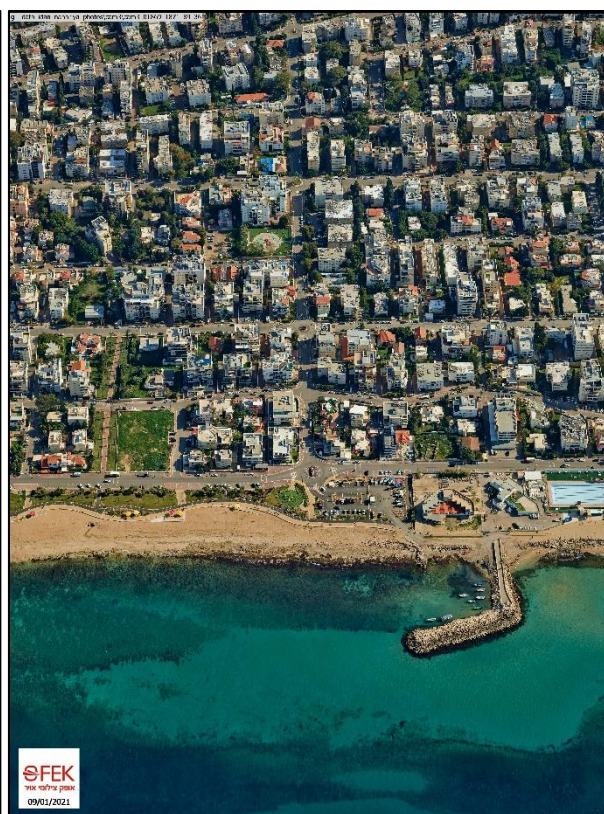
לפי הצעת צוות התכנון ודו"ח החלופות שהוצג בדיון שהתקיים בולנת"ע (29.9.20), המרינה בנהריה מוצעת בחוף הצפוני והבתולי של העיר, ותכלול 500 (!) מקומות עגינה ליאכטות. המיקום המוצע צמוד דופן לשמורת טבע ימית ולגן לאומי, רגיש סביבתי, מרוחק ומנותק מהמרקם האורבני הקיים. הקמת מרינה חדשה תגזול חוף המשמש לנופש ולרחצה, ושמוסדות התכנון מצאו אותו כמתאים לפיתוח "אקסטנסיבי ומינור".

חשוב להדגיש! במרכז נהריה פועלת מעגנה שוקקת המשמשת דייגים, צוללנים ומועדוני ספורט ימי, בה משתתפים מבוגרים וילדים רבים, שעליהם גאוותה של העיר. למיקומה של המעגנה הקיימת יתרונות רבים – ניצול רשת הרחובות והמרקם העירוני הקיים, קרבה למרכז העירוני, נגישות טובה להולכי הרגל וכלי הרכב וקרבה לאזורי המסעדות ולבתי הקפה בטיילת החוף. הרחבה מידתית של מעגנה זו והתאמתה לגידול בביקושים הטבעיים בשנים הקרובות יכולה לספק את הצרכים העירוניים והאזוריים לספורט, נופש ומקומות עגינה. אולם, למרבה הצער, צוות התכנון פסל את חלופת הרחבת המעגנה הקיימת, בין היתר בשל הסתמכות על מידע שגוי והנחות מוצא מוטעות ומגמתיות.

יתכן ויש אמת בהנחה לפיה קיים מחסור במקומות עגינה ליאכטות לאורך חופי ישראל. אך אסור לשכוח – אנו חיים במדינה קטנה, חמה וצפופה, שאוכלוסייתה גדלה ב-1.8% בשנה, שאורך חופיה 197 קמ' בלבד שתשתיות שונות תופסות למעלה ממחציתם, והביקוש להם גדל משנה לשנה. **בעידן של משבר אקלים וכלקח ממגפת הקורונה, שלימד אותנו את חשיבותם הרבה של השטחים הפתוחים וחופי הים, לא יתכן לגזול את אחד החופים האחרונים באזור הצפון לטובת מספר מצומצם של בעלי יאכטות ולפרויקט נדל"ני מגלומני שאין לו דבר עם העיר נהריה וסביבתה.** למרבה הצער, מדינת ישראל הקטנה והצפופה אינה מסוגלת לספק את חלומותיהם של כל תושביה – לגור בבנייה צמודת קרקע, בחוות בודדים ועוד ועוד. על מוסדות התכנון לראות לנגד עיניהם את טובתם של כלל האזרחים, לטווח הארוך, ולא את טובתם של יחידים, במיוחד כשמדובר במשאב החופי ההולך ומתכלה.



חלופת "האתר הצפוני"
החלופה הנבחרת



חלופת "האתר המרכזי" – הרחבת הקיים
החלופה שנפסלה

רקע

1. נהריה היא עיר החוף הצפונית במישור החוף המתפרשת על רצועת חוף יפייפה שאורכה כ-6.3 ק"מ. בחוף ימה של העיר טיילת רציפה באורך של כ-4.4 ק"מ (70% מרצועת החוף של העיר). בין השימושים לאורכה: שלושה חופי רחצה מוכרזים, מעגנת סירות, בית ספר עירוני לשייט, מסחר והסעדה, קאנטרי עירוני, בריכה פתוחה עירונית, בתי מלון, מגורים, שבילי הליכה ורכיבה ומתקני ספורט.

כ-30% הנותרים מרצועת החוף נמצאים בחלק הצפוני של העיר - באזור שהוא מפותח פחות. במרחב זה נמצאים: הגן הלאומי אכזיב, שמורת טבע ימית מוכרזת, חוף פתוח לא מוכרז ללא עורף עירוני קרוב, המשמש היום בעיקר לפעילות ספורטיבית של תושבים רבים מנהריה והאזור ולשהייה ליד המים על-פי התקנות המותרות. הטיילת של נהריה מתוכננת להמשיך גם לחלק הצפוני, עד לגן הלאומי, אך באופן אקסטנסיבי ומרוחק יותר מקו המים, בהתאם להחלטת הוועדה הארצית לשמירת הסביבה החופית (להלן: "הולחוף").

ללא ספק חוף הים של נהריה הוא נכס עירוני חשוב ויתרון משמעותי להמשך פיתוחה וצמיחתה של העיר.

2. המרינה המוצעת בנהריה, המיועדת ל-500 מקומות עגינה, הוצגה בדיון ביום 29.9.2020 בפני הולנת"ע, בצד תוכניות לחמש מרינות נוספות בערים אחרות. בדיון נשמעו גם נציגים מארגוני הסביבה המתנגדים לתוכנית ונציגי הרשויות המקומיות הנוגעות בדבר אשר תומכות בתוכנית. אולם, **לא נשמעו תושבי המקום.**

בפניה זו אנו מבקשים להשמיע עמדה נוספת ומנומקת ביחס להצעה להקמת המרינה בנהריה.

3. תמ"א 13, תוכנית המתאר הארצית לחופים, שהוחלפה בתמ"א 1, וכן תוכנית המתאר של נהריה ג/21011 (להלן: "תוכנית המתאר לנהריה") כוללות סימבול למעגנה בנהריה. אכן, מכוחה של התמ"א אושרה ונבנתה מעגנה מצומצמת במרכז העיר, לצד בית הספר העירוני לשייט, ומשמשת היום לצרכי דיג, ספורט ימי ומועדוני תיירות ימית (סיורי צלילה בשמורה הימית, סיורים לראש הנקרה וכו').

4. על-אף שהתוכנית שמקודמת היא תוכנית מתאר ארצית שאינה מפורטת ושיידרשו תכניות מפורטות נוספות מכוחה כדי להוציאה לפועל, היא מבקשת לקבוע פוליגונים או סימבול חדש לרצועות חוף בהם מוצעות המרינות החדשות. כלומר, על-אף שהתוכנית **לא** כוללת תסקיר השפעה על הסביבה ביחס לכל אחד מהאתרים, שזו "דרך המלך" שקבע המחוקק לבחינת חלופות, אלא בחינת חלופות כללית וסכמתית למדי, היא קובעת מיקום יחסית מדויק להקמת המרינות החדשות המוצעות בה שמגביל את שיקול הדעת בהמשך הדרך.

5. ביחס לנהריה נבחנו שתי חלופות: האחת – חלופת "האתר המרכזי" – שהיא הרחבת המעגנה הקיימת במרכז העיר על בסיס העוגן שנקבע בתמ"א 13, והשנייה – חלופת "האתר הצפוני" – הקמת מרינה חדשה על חוף בתולי בצפון העיר. לאחר בחינת החלופות, כמפורט בדו"ח שלב ג' ובמצגת שהוצגה לולנת"ע, נבחרה חלופת "האתר הצפוני" כחלופה העדיפה. לעמדתנו בחירה בחלופה זו שגויה הן מבחינה סביבתית והן בשל שיקולי תכנון עירוני. והתבססה כפי שנטען בהמשך, על מידע עובדתי שגוי ומוטה.

החסרונות הבולטים בחלופת "האתר הצפוני":

6. לעמדתנו, חלופת "האתר הצפוני" שנבחרה היא החלופה הגרועה מבין השתיים, זאת הן בשל פגיעה בלתי מידתית בסביבה החופית והן משיקולים תכנוניים ועירוניים נוספים שיש להביאם בחשבון, כפי יפורט להלן.

7. בטרם נמנה ונפרט את הנימוקים, נראה כי תמונות שוות אלף מילים:

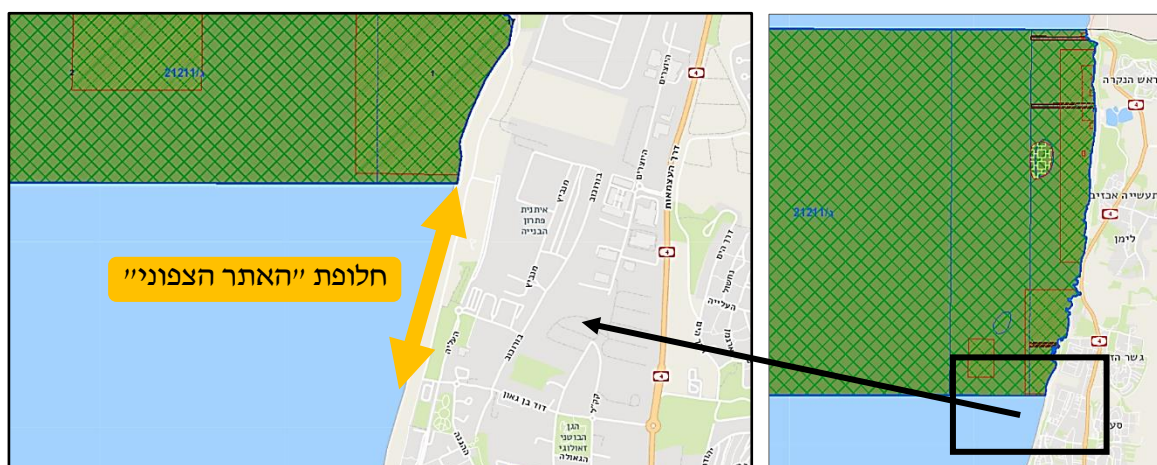
חלופת "האתר הצפוני" (בצהוב):



פגיעה בלתי מידתית בסביבה החופית והימית:

8. להקמת מרינות השלכות סביבתיות רבות, כדוגמת פגיעה במשטר הסעת החולות, סכנה גדולה של זיהום הים בשמנים, פגיעה במינים ובצמחייה חופית וכו'. על אלה ועוד עומדים ארגוני הסביבה השונים כמו גם המשרד להגנת הסביבה. למרות שהשלכות אלו מדאגות מאוד, לא נתייחס אליהן כאן. **בפניה זו אנו מבקשים להתמקד במספר סוגיות ייחודיות למיקום המוצע בנהריה, שלצערנו לא נלקחו בחשבון:**

א) צמידות דופן לשמורת הטבע הימית – ככל הידוע לנו, המרינה בנהריה היא היחידה הקיימת או מתוכננת בצמידות דופן לשמורת טבע ימית מוכרזת. שמורת ים ראש הנקרה-אכזיב, היא השמורה הימית הגדולה והוותיקה בישראל. השמורה הורחבה לאחרונה, בתוכנית ג/21211 (להלן: "תוכנית השמורה") ובהכרזת שר הפנים בשנת 2019, מ-10 קמ"ר ל-96 קמ"ר, הן לעומק הים – מקו החוף ועד גבול המים הריבוניים – והן דרומה – מגבול ישראל-לבנון עד וכולל החוף הצפוני של נהריה:



בחלקיה הרדודים, שמורת ים ראש הנקרה-אכזיב מגינה על ערכי הטבע במגוון בתי גידול, בהם משטחי גידוד סלעיים על קו החוף, חופים חוליים, רכסי כורכר טבעיים ומערכות הבקיעים והמערות שבהם ו"קניון" תת-ימי רדוד ובתחומה מצוי אזור הטלה של צבי ים שיש לו חשיבות אקולוגית רבה. לאחר הרחבתה היא כוללת גם קניון תת-ימי עמוק, היחיד מסוגו מול חופי ישראל, שבו עומק הקרקעית מגיע לכ-850 מ' במרחק של קילומטרים ספורים מקו החוף.

תוכנית השמורה קובעת איסור על שייט מנועי במרחב השמורה, אלא לצרכי ביטחון, הצלה, פיקוח, מחקר או חפירות ארכיאולוגיות בלבד, או בהיתר מיוחד מרשות הטבע והגנים. אין ספק שהקמת מרינה בהיקף של 500 מקומות עגינה ובצמידות דופן לשמורה אינה מתאימה עם הוראה זו ותוסיף על הקושי באכיפת ההגבלות ההכרחיות שקבעה התוכנית להגנה על מרחב השמורה. כמו כן, ההשלכות הסביבתיות שממילא קיימות בהקמת מרינה מקבלות עצימות גבוהה יותר ככל שהן פוגעות באזורי טבע מוגנים וערכיים.

ב) סמיכות לגן לאומי אכזיב – אם לא די בשמורה הימית, הרי שגם המרחב החופי הסמוך לחלופת "האתר הצפוני" בעל ערכים סביבתיים, נופיים וחברתיים. חלקו הדרומי של גן לאומי אכזיב, נמצא בתחום השיפוט של נהריה והוא החלק בגן הפתוח לציבור ללא תשלום. מדובר בחוף ים ייחודי ומרהיב ביופיו הכולל לגונות, מערות ובריכות – מוקד בילוי ונופש מרכזי בגליל המערבי. הקמת המרינה כ-500 מ' מדרום לגן תביא לפגיעה ישירה על המרחב החופי, הן בפיתוח נדל"ן מואץ בסביבת הגן הלאומי והן בהשפעות סביבתיות דוגמת התמודדות עם שינוי בהסעת החולות וסכנה מפני זיהומים.



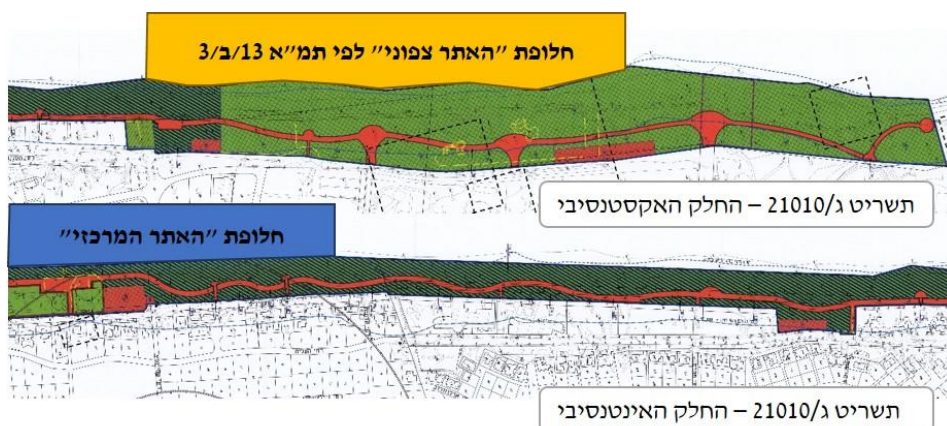
ג) **אזור הטלה של צבות ים** – החוף המוצע בחלופת "האתר הצפוני" משמש כאתר הטלה עם פעילות ענפה של צבות ים בעונת הרבייה. בעונה האחרונה נמצאו, רק באזור המסומן בפוליון, חמישה קיני צבות ים לפחות, שבכל אחת מהם עשרות ביצים. חוות הדעת לתוכנית של ד"ר יניב לוי, אקולוג צבי-ים ומנהל המרכז הארצי להצלת צבי ים של רט"ג, מזהירה מפני הקמת המרינה בנהריה:

"באזור הדרומי למעגנה המתוכננת קיימת פעילות רביית צבי ים ענפה, ומצפון אזור "הלגונה" ובו טבלאות גידוד וסלעים ביוגנים בעלי חשיבות ביולוגית גבוהה המהווים בית גידול והזנה לצבי הים. הקמת המעגנה באזור המוצע תגרום לפגיעה בערכי טבע מוגנים אלו"



(תיעוד קינים שאותרו בחוף חלופת "האתר הצפוני" בשנת 2020 ע"י קבוצת סורקים מקומית)

ד) **חוף המתוכנן לפיתוח אקסטנסיבי** – תוכנית הטיילת הצפונית של נהריה ג/21010 אושרה בשנת 2017 וחלה על רצועת החוף משפך הגעתון ועד גבול הגן הלאומי אכזיב כמתואר לעיל (להלן: "תוכנית הטיילת"). הבחינה הסביבתית שנערכה במסגרת תוכנית הטיילת העלתה כי המקטע הצפוני של החוף רגיש יותר מזה הדרומי. בהתאם, ולפי החלטת הולחוף מיום 15.4.2015, הוחלט כי המקטע שמרח' בן גאון וצפונה יפותח באופן אקסטנסיבי ביחס למקטע הדרומי, שם הפיתוח יהיה אינטנסיבי. כך למשל דוללו זכויות הבנייה למסחר ולמצללות בחלק הצפוני כמו גם הרחקת תוואי הטיילת מקו החוף, למרחק רב יותר אף מ"כביש הפטרול" הקיים היום, וקביעת ייעוד ל"פארק חופי".



ואכן מכוחה של תוכנית הטיילת הוקמה הטיילת החדשה של נהריה אך רק בחלקה האינטנסיבי – עד רחוב בן גאון. ברור לכל כי ככל שתאושר חלופת "האתר הצפוני", האזור לא יישאר אקסטנסיבי לפי החלטת מוסדות התכנון, אלא ההפך הגמור – חוף עם שטחי בנייה ובטון רחבים וסמוכים לקו המים, באופן אינטנסיבי הרבה יותר מחלקה דרומי של התוכנית. כך, בניגוד להחלטה התכנונית, האקסטנסיבי יהפוך אינטנסיבי, והאינטנסיבי לאקסטנסיבי. הכול יחסי.

יודגש כי מוסדות התכנון, המחוזיים והארציים, בחנו במסגרת תוכנית הטיילת את המרחב החופי של נהריה בראיה כוללת ורחבה, מאזור שפך הגעתון ועד צפון העיר, וקבעו חלוקה ברורה של פעילות ועצמות הפיתוח. **לא יעלה על הדעת שבמסגרת תוכנית מתאר ארצית "ייכפה" אתר שיפר בצורה בוטה, הרסנית וקיצונית את ההחלטות התכנוניות שהתקבלו רק בשנים האחרונות ביחס לחופיה של העיר.**

הקמת המרינה ב"אתר הצפוני" שגויה מבחינה תכנונית, עירונית ואזורית:

9. להשקפתנו, ההצדקה היחידה להקמת המרינה נעוצה בשאלה האם היא תתרום לפעילות העירונית ותביא לפיתוח כלכלי, צמיחה ותועלות ציבוריות לתושבי העיר. על כן, בבחינת המיקום יש ליתן משקל רב לשאלה זו. למשל, כאשר בוחנים "נגישות" יש להתבונן גם דרך משקפיים של הולכי הרגל ורוכבי האופניים, תושבי העיר, ולא רק עבור רכב פרטי; כשמדברים על "עורף" יש לבחון כיצד המרינה תורמת למרקם העירוני הקיים ולא מהווה רק פוטנציאל קרקעות הפנויות לפיתוח חדש של עורף עירוני מנותק מהעיר: כאשר בוחנים "נגישות" יש לבחון גם כיצד משתלב מיזם כה גדול מבחינת היקף התחבורה אליו וממנו בהקשר הכללי של בעיות התחבורה (הפקקים) מהן סובלת העיר נהריה.

10. בהקשר זה נציין כבר עתה כי אנו חולקים על "מודל המימון" שאפיין את הקמת המרינות בישראל. נראה כי ההנחה הבסיסית היא שמרינה בפני עצמה אינה כדאית כלכלית, אינה מכסה את עלויות הקמתה, תפעולה ותחזוקתה, ועל כן התכנון של המרינות מגיע "בחבילה" הכוללת הקמה של שימושים סחירים (תיירות, מסחר ומגורים בעיקר) בצמידות לה – כדי שאלה יממנו את המרינה. לעמדתנו, מודל זה פגום מעיקרו ופוגע בהשתלבות המרינה במרקם האורבני הקיים, ויוצר מתחמים מבודדים ומנותקים כדוגמת המרינה באשקלון, המרינה באשדוד והמרינה בהרצליה שהיום ידוע שכל תכליתם הייתה תפיסת שטחי חוף יקרים והפיכתם לפרויקטים נדל"נים לעשירים.



דוגמא מהמרינה באשדוד – מרוחקת ומנותקת מהמרקם העירוני

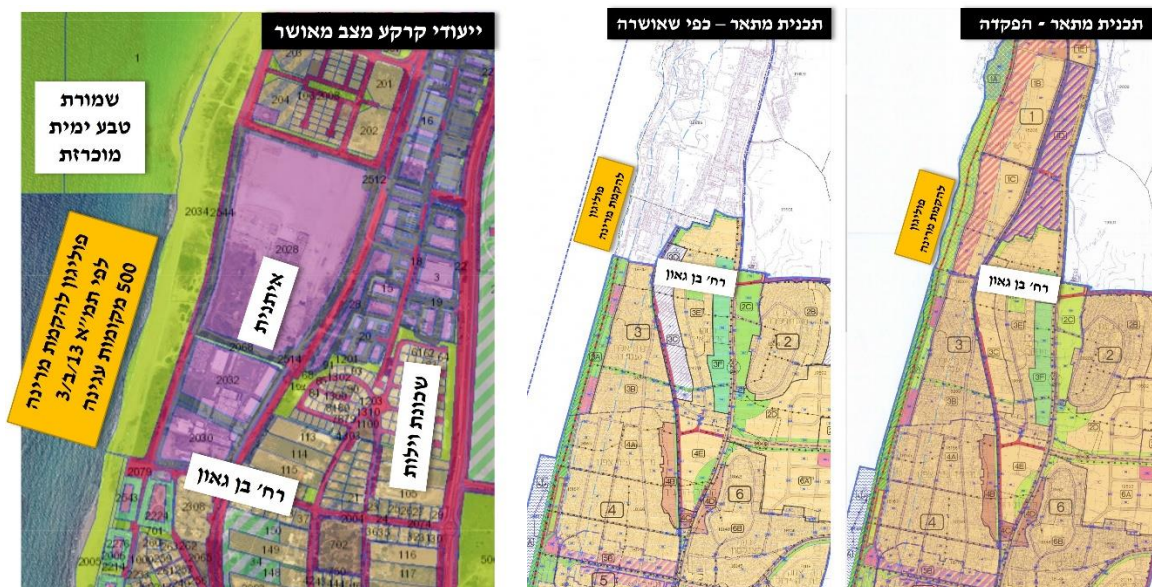
על כן, ברצוננו להעיר ולהאיר כמה סוגיות בהקשר התכנוני, העירוני והאזורי:

(א) **ריחוק וניתוק ממרכז העיר** – חלופת "האתר הצפוני" מנותקת המרקם העירוני והאורבני הקיים והמתוכנן. היא נמצאת במרחק קו אווירי של 2.3 ק"מ משדרות הגעתון (המרכז והלב הפועם של העיר), ו-2.5 ק"מ מתחנת הרכבת. הסביבה הקרובה של חלופת "האתר הצפוני" מאופיינת בקרקע המיועדת לתעשייה, מתחם מזוהם באסבסט.

חלופת "האתר הצפוני" לא תשתלב ברצף האורבני של העיר, היא תהיה נגישה פחות להולכי רגל ולרוכבי אופניים, תהיה נפרדת ומבודדת ממרכז העיר ומאזורי ציפוף אורבני ויהיה קושי לפתח בסביבתה חיי מסחר ומעבר מזדמן ו"ספונטני" של תושבים ותיירים. ביקור במרינה יצריך החלטה מראש, התארגנות ונסיעה. המסחר במקום ישמשו תחרות (במובן הרע) לעסקים במרכז העיר ויהיו מוקד משיכה נפרד לחלוטין שאינו בממשק עם העסקים הקיימים. המעגנה תוסיף עומס בלתי נסבל לבעיית הפקקים והתחבורה הקיימת כבר כיום ברחוב בן-גאון ובכניסות הצפוניות לעיר מכביש 4 ומבלי לקחת בחשבון את הבנייה המתוכננת הנמצאת בשלבי בנייה ו/או מאושרת ותוסיף על סבל התושבים שכבר כיום עומדים שעות בפקקים.

(ב) **חוסר התאמה למגמות הפיתוח של נהריה** – גם התוכניות התקפות וגם התוכנית האסטרטגית לנהריה שאושרה אך לאחרונה בוועדה המחוזית צפון, אינן מתיישבות עם הקמת מרינה בחלופה הצפונית. כך, תוכנית המתאר של נהריה לא חלה על השטחים שמצפון לרחוב בן גאון. זאת, לאחר שהקו הכחול של תוכנית המתאר צומצם עקב ערר שהוגש על ידי תעשיינים, וההחלטה היא להשאיר את המצב התכנוני על כנו – קרי, ייעוד לתעשייה. גם התוכנית האסטרטגית של נהריה, קבעה עדיפות לפיתוח וציפוף העיר פנימה, באמצעות התחדשות עירונית, על פני פיתוח והתרחבות בשטח. כמו כן, קבעה התוכנית האסטרטגית שמרחק הבינוי מקו החוף, באזור זה במסגרת בנייה עתידית, יישמר בקו ה-200 מ' מהחוף, לאור רגישותו של מקטע זה. כמובן שהקמת מרינה תפר גם החלטה תכנונית זו.

בהקשר זה נטען, כי במצגת שהוצגה בפני חברי הולנת"ע ושהופצה לציבור, הוצגה טבלת חלופות לגבי המרינה בנהריה, תוך הצגת מידע מוטעה. כך בעורף המרינה יש שטחים שיועדו על פי תוכנית המתאר למגורים ותיירות. ואולם, מדובר בתוכנית המתאר לנהריה בגרסתה המופקדת, שכאמור שונתה לאור החלטת ועדת הערר.



ג) **חוף המתאים לשמש לרחצה בעתיד** – נכון להיום בנהריה שלושה חופי רחצה מוכרזים: חוף סוקולוב, חוף גלי גליל וחוף שירת הים. אוכלוסיית העיר הולכת וגדלה, לפי התוכנית האסטרטגית של מחוז צפון הצפי לגידול עד לכדי כ-200 אלף תושבים. בסדרי גודל כאלה, ובהתחשב בכך שנהריה "עיר מחוז" שחופיה משרתים את כל תושבי הגליל המערבי, היא תידרש בעתיד לחופי רחצה נוספים. אולם, רוב רובה של רצועת החוף בנהריה מאופיינת במסלע שלא מאפשר גישה נוחה לרחצה.

החוף היחיד שיש לו פוטנציאל לשמש בעתיד כחוף רחצה נוסף הוא החוף ב"אתר הצפוני". מדובר בחוף חולי יחסית, המאפשר גישה לים, וכבר כיום, אף שאינו חוף רחצה מוכרז, נופשים רבים מגיעים לרחוץ בו. הקמת המרינה בחלופת "האתר הצפוני" תסגור את הדלת לאפשרות להכשיר חופי רחצה נוספים בנהריה.

היתרונות הגלומים בחלופת "האתר המרכזי":

11. לאחר שעמדנו על החסרונות שבחלופת האתר הצפוני, על הפגיעה שצפויה לסביבה ועל הפגיעה במרקם העירוני של בחירת חלופה זו, נעמוד עתה על היתרונות שבחלופה שנפסלה – חלופת האתר המרכזי.



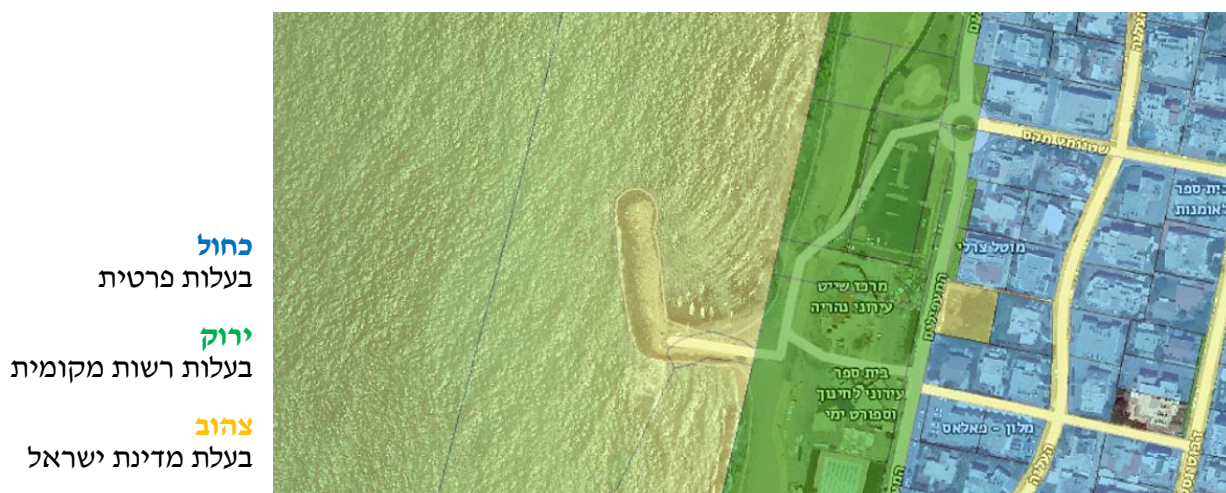
12. כאמור, במרכז של העיר פועלת מעגנה צנועה, הפעילה כבר היום ומשמשת לדייגים, מועדוני ספורט ימי, לצוללנים ולתיירות. פעילותה הכלכלית של המרינה אף התרחבה בשנים האחרונות, היא הועברה לניהול של החברה הכלכלית של נהריה ומופעלת היום באמצעות חברה פרטית שהתמודדה וזכתה במכרז. לטובת פתרון "עגינה" הוקצה חלק ממגרש החניה הצמוד למרינה לטובת חנייה של סירות, משום שאין מקום או אפשרות לעגינתם במרחב הימי.

13. החלופה מתאפיינת בנגישות טובה של התושבים - ובהם ילדים ובני נוער שלוקחים חלק בפעילות הספורטיבית שהיא מציעה. המעגנה במרחק של כ-550 מ' בלבד מהשדרה המרכזית של נהריה – שדרות הגעתון. היא סמוכה לאזורי המסחר, הבילוי וההסעדה הקיימים היום בקרבת החוף. לכן, במידה רבה, שדרוג המרינה הקיימת ופיתוח מידתי שלה יכול להועיל ולהיטיב עם בעלי העסקים. כמובן שהרחקת הפעילות ל"חלופה הצפונית" תחייב את הגדלת הנסועה בעיר, שתיצור פקקים, תטיל מעמסת הסעות על ההורים ותגרום לזיהום אוויר.

14. מבחינה סביבתית, אמנם מדובר באזור שלפי סקרי הקרקע שהוצגו בדיון הולנת"ע הוא סלעי ורגיש, אולם הפיתוח סביב המעגנה הקיימת ניכר, במיוחד בשנים האחרונות. מדובר ברצועת חוף שכבר הופרה בצורה בוטה לטובת פיתוח עירוני, עם בנייה סמוכה לקו החוף, מזחים לחופי רחצה, פיתוח טיילת, מבנים ציבוריים וכאמור – המעגנה הקיימת. לאור האמור, הרחבת המעגנה הקיימת עדיפה לאין שיעור מפגיעה הקשה שתוארה לעיל אם תיבחר החלופה הצפונית.

15. האתר המרכזי כולל כבר כיום מחסנים לציוד ובית לפעילות של אגודות נוער ומבוגרים, מרכז צלילה פופולרי המספק שירותים לאזור כולו וכן שובר גלים המספק הגנה טובה לסירות. האתר נמצא בסמוך למוקדי הספורט העירוניים – בריכת השחייה, מועדון הספורט ויוצר מכלול ספורטיבי רב גוני ותוסס שיש לו חשיבות עצומה לחיי התושבים שבחלקם הגדול שוחר ספורט ימי. כלומר, ככל שאכן הכוונה כי חלק עיקרי מהמעגנה תשמש לטובת ספורט ונופש, אלו כבר נמצאים שם, ומדובר בשירות שיתמוך בפעילותן.

16. כמו כן, בעורף החופי של המעגנה הקיימת חטיבת הקרקע בבעלות ציבורית. כך, אם יהיה צורך בפיתוח עורפי להרחבת המעגנה, הדבר מתאפשר גם שם – בין אם על חשבון שטחים מאושרים לבנייה ובין אם על חשבון שטח חנייה. כמו כן, לעמדתנו, נכון יהיה במסגרת לראות בעורף הקיים – כפוטנציאל לפיתוח תומך שימוש המרינה, למשל על ידי תכנון מתחמי המגורים הסמוכים והוספת חזיתות מסחריות אל הרחוב (בהתאם להוראת תכנית המתאר לנהריה והחלטת הולחו"ף בעניינה). ראו הבעלויות מתוך אתר המפות הממשלתי:



לסיכום,

כפי שתואר בהרחבה לעיל, אין הצדקה להקמת מרינה חדשה בנהריה. בוודאי שלא בהיקפים האמורים ובמיקום המוצע. חלופת המיקום המוצעת בצפון העיר אינה מתאימה כמעט בכל מובן – לא מבחינת הפגיעה הצפויה בערכים סביבתיים מוגנים, ולא מבחינת תועלת כלכלית וחברתית לעיר נהריה. לכל היותר, ניתן לאשר פיתוח מידתי וסביר של המעגנה הקיימת במרכז העיר, לטובת הרחבת השירותים שבה. טוב תעשה הולנת"ע באם תסיר מעל השולחן את החלופה הצפונית ותמליץ על פיתוח מתון של האתר המרכזי.

במדינת ישראל הקטנה, החשופה למשבר אקלים ושבה הביקוש לחופים ולמקומות נופש גדל משנה לשנה, אסור להפקיר שטחי חוף יקרים לטובת פרויקטים המשרתים בעיקר בעלי יאכטות על חשבון טובת הכלל.

בברכה,

תושבים נגד מרינה חדשה בנהריה

רחל כרם,
קיימא – ארגון פעילי איכות
החיים והסביבה בגליל המערבי
keremr@bezeqint.net
תושבת גשר הזיו

דליה טל,
מנהלת קמפיינים ורכזת
תחום נחלים בעמותת צלול
daliat31@gmail.com
תושבת נהריה

יובל אלון,
יו"ר קיימא – ארגון פעילי איכות
החיים והסביבה בגליל המערבי
baladidge@gmail.com
תושב כליל

ד"ר מיכאל מירו
חוקר בתחומי מנהל
ציבורי ומדע המדינה
תושב נהריה

ד"ר אלן צרפתי,
קבוצת שומרי החוף והים - גליל
מערבי, מתנדבת ברט"ג ורכזת
סיורים לאיתור קיני צבי ים
תושבת נהריה

מיכל קלסובסקי
שחיינית ים, קיאקיסטית
ופעילת סביבה
תושבת גילון

הדר כהן
קבוצת שומרי החוף
והים - גליל מערבי
תושבת נהריה

מרים פלג,
פעילת סביבה
תושבת נהריה

יונית שריקי,
פעילת סביבה
תושבת נהריה

אורית שני,
פעילת סביבה
תושבת נהריה

טלי טריינין
קבוצת שומרי החוף
והים – גליל מערבי
תושבת אדמית

העתקים:

- חה"כ מירב מיכאלי, שרת התחבורה
- הגב' תמר זנדברג, השרה להגנת הסביבה
- מר רונן מרלי, ראש עיריית נהריה
- מר שאול גולדשטיין, מנכ"ל רשות הטבע והגנים
- מר אורי אילן, יו"ר הוועדה המחוזית לתכנון ובניה צפון
- החברה להגנת הטבע
- אדם טבע ודין