

מרינה אינה רק "מגרש חניה" לסירות מפרש אלא גם פרויקט נדל"ן גדול

אלישע אפרת*

הפיתוח הכלכלי ושימושי הקרקע העיקריים נעשים ברצועת החוף הצרה של ישראל, ובתוכם נכללות המעגנות (מרינות) שחשיבותם גברה, לאחרונה, בתכנון אתרי נופש ומלונאות. אין כיום גורם ממלכתי אשר מאזן את הזמנות בפיתוח מעגנות, והיא ברובה פרטית או מקומית. הביקוש לבניית מעגנות עולה על היכולת של רצועת החוף לשאת בנייה כזו, ומן הדין שיהיה מוגבל ומצומצם בהיקפו. תכנון ופיתוח המעגנות חייב להיעשות על בסיס עקרונות ממלכתיים ולאומיים, הדואגים לשימור מרבי של רצועת החוף בתנאים הטבעיים ופיתוחה רק במקומות נבחרים ובריכוזים מתאימים.

תכנון חוף הים התיכון של מדינת ישראל היה מאז ומתמיד נושא בעל חשיבות רבה. כיוון שרוב אוכלוסיית ישראל מתגוררת במישור החוף, ועיקר הפיתוח הכלכלי ושימושי הקרקע השונים נעשים באזור זה, נוצר לחץ מתמיד על רצועת החוף הצרה בתחומי הנופש, הרחצה, הבנייה והקמת מתקנים שקרבת הים חיונית להם, ובהם גם המעגנות. חשיבותן של המעגנות כפרויקט פיתוח חדשני לאורך החופים עלתה בשנים האחרונות. ואכן, המעגנה המתוכננת בבת-גלים בחיפה ובהרצליה והמעגנה שכבר הוקמה זכו לפרסום רב בגלל שימושי הקרקע הייחודיים שהן אמורות לנצל בתחומן. השינוי העקרוני שחל בגישת המשרד לאיכות הסביבה, שהחליט לנקוט פיקוח צמוד ומחמיר על הבנייה לאורך החופים, הוסיף גם הוא חשיבות יתרה לנושא. בעקבות זאת, ביולי 1998 נאלץ מנהל התכנון במשרד הפנים לחזור בו מהצעה שהביא בפני המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, בדבר ביצוע שינויים בתכנית חופי ישראל ובמפרץ חיפה במיוחד.

* אלישע אפרת הוא פרופסור לגאוגרפיה באוניברסיטת תל-אביב.

המאמר שלהלן ידון בנתונים הגאוגרפיים של חופי ישראל לאורך היס התיכון וביחסי הגומלין בין היס, שימושי הקרקע ואוכלוסיית הצרכנים, והשפעתם על פיתוח המעגנות הקיימות והמתוכננות בישראל.

מעגנה היא שטח מים מוגן לצורכי נופש ותיירות. היא אינה אלא "מגרש חניה" לסירות מפרש, ליאכטות ולכלי שייט אחרים. "מגרש חניה" כזה אינו רווחי ביותר כאשר הוא משמש אך ורק לעגינת כלי שייט. ערכה הכלכלי והמסחרי של מעגנה הוא בעיקר בקרקע החוף העורפית שלה ובשטח האמור לספק שירותים לעגינת כלי השייט, וכן לתיירות, למלונאות ולבידור המתפתחים בעקבותיהם. העורף היבשתי של מעגנה חייב להיות רווחי כדי שהיא תוכל לתפקד, ולפיכך כדאיותה נובעת בעיקר משימושי הקרקע שבסביבותיה, ולא מעצם היותה מתקן במימי החופים. סביר, אפוא להניח, שמעגנה עשויה להצליח בתפקודה וברווחיותה, אם תמוקם במימי החופים של עיר גדולה ובקטע חוף שמושך אליו אוכלוסייה.

לכל מעגנה, כמעט ללא יוצא מן הכלל, והדבר נכון גם לגבי המעגנות שלאורך חופי ישראל, עשויה להיות השפעה ניכרת על קו החוף, על זרימת החול לאורכו, על השינויים החלים בפני הקרקע, ועל המהלך האוקיאוגרפי של הגלים. כידוע, תנועת החול לאורך חופי ישראל היא מדרום לצפון, כך שמעגנה הנבנית במקום כלשהו לאורכו, עוצרת במידה מסוימת את מהלכו של זרם חול זה ויוצרת מערבולות מצפון לה. במדידות אוקיאוגרפיות אף הוכח, שתנועת החולות מצפונה של המעגנה מתבטאת ברצף של מערבולות בכיוונים הפוכים לזרימת המים הראשית. דבר זה עלול לגרום לשינויים ניכרים במורפולוגיה של קו החוף. לפיכך, בבניית כל מעגנה נחוץ תכנון הנדסי מפורט וקפדני שיבטיח שלא תפגע בקו החוף, ותתאים לעורף היבשתי ולשימושי הקרקע הקיימים והמתוכננים שבה.

ערי חוף בעולם, וכן רשויות מקומיות רבות בישראל, מעודדות בניית מעגנות משום שהן מהוות כוח משיכה לתיירים ולנופשים ומוסיפות לעיר מקורות פרנסה רבים ומגוונים. אולם יש לציין, שכרוב המקומות בעולם היוזמות בנושא זה היא פרטית, משום שעיריות אינן נוטות להשקיע הון רב במעגנות אלה ומגייסות לשם כך משאבים מן החוץ.

אגן היס התיכון כזירה לפיתוח מעגנות

מז הראוי לבחון את תופעת הבנייה של מעגנות בהקשר רחב, ולברוק מה נעשה בתחום זה במיוחד באגן היס התיכון אשר ישראל היא חלק ממנו. ארצות היס התיכון מפתחות בעשרים וחמש השנים האחרונות תיירות ונופש כרמה בינלאומית, בעיקר צרפת, ספרד, איטליה ויוון, שהמוניטין שלהן התפרסם בעולם. אולם מתברר, שענף זה הלך והתפשט אף מזרחה והגיע לטורקיה ולקפריסין, ובאחרונה גם לישראל.

מדינת ישראל רואה בעצמה היום חולייה חשובה, במערכת התיירות של המעגנות, המקשרת בין צפון-אפריקה, דרום אירופה, תעלת סואץ וים-סוף. זאת מתוך הנחה, שבעתיד תיווצר תנועת יאכטות וסירות, במסגרת נופש ימי, שתשוטנה במערך קשתי מארצות דרום אירופה לישראל – ולאחר עגינה בחופי ישראל – תפלגנה לעבר ים-סוף ואפריקה. פיתוח המעגנות בא בעקבות העלייה ברמת החיים של האוכלוסייה בעולם והתארכותו של הזמן הפנוי, העומד לרשותה. הנופש הימי, על צורותיו השונות, הולך ומתפתח גם מבחינת השירותים הנלווים לו, כדי לספק את צורכי הנופשים.

הריבוי בבניית מעגנות קשור אל שתי תופעות נוספות. התופעה הראשונה – בנמלים רבים בעולם ובים התיכון הולכים ומתפנים שטחים מן העומס שהיה בהם בעבר, וזאת בגלל המיכון המשתכלל בתהליכי הפריקה והטעינה של אוניות; שטחים אלה ניתנים לניצול לצורך שימושים חדשים; התופעה השנייה – באגן הים התיכון הולכים ומתדלדלים שדות הדייג, כך שגם ענף הדייג הולך ומצטמצם, ועמו גם מספר הספינות והסירות; ולכן מתפנים שטחי עגינה נוספים.

על הפוטנציאל שיש בחופי ישראל לפיתוח מעגנות ניתן ללמוד מהשוואתם לעומת חופים ים-תיכוניים אחרים במדינות הקרובות. היחס בין אורך חופיה של מדינה ובין שטחה עשוי לשקף את מידת "חופיותה" ואת מידת פתיחותה וזמינותה לשיט ספינות ולביקוש במעגנות, ואילו היחס בין אורך חופיה ובין מספר תושביה, עשוי לשקף את הדרישות האפשריות של האוכלוסייה לגבי שימושי הקרקע. את שיעור ה"חופיות" של מדינות תיירות באגן הים התיכון ניתן לבטא על-ידי חלוקת שטח המדינה באורך חופיה (לוח 1):

לוח 1: שיעור ה"חופיות" של מדינות בים התיכון

המדינה	שטחה בקמ"ר (S)	אורך חופיה בים התיכון בק"מ (L)	שיעור ה"חופיות" (S/L)
צרפת	525,000	520	1,010
ספרד	488,400	1,200	407
איטליה	290,800	2,550	114
יוון	127,400	2,500	51
ישראל	20,700	188	110

ככל שערכו המספרי של שיעור ה"חופיות" קטן יותר, כן שיעור ה"חופיות" של המדינה מבחינה מעשית גבוה יותר, ומכך ניתן להסיק מספר מסקנות:

א. שיעורי ה"חופיות" של מדינות תיירות כצרפת וספרד קטנים משיעורי ה"חופיות" של מדינת ישראל;

ב. ישראל היא בעלת שיעור "חופיות" גבוה משום שמבנה המדינה צר וארוך והוא פונה כולו לעבר הים התיכון, ועל כן גם זמינותו לשייט גבוהה.

ג. ישראל עשויה להיות אטרקטיבית לתנועת השייט בים התיכון בשל שיעור "חופיותה" הגבוה יחסית.

ד. יוון, שהיא צרה ומפורצת מאוד ומגיעה לשיעור "חופיות" גבוה יותר מאשר ישראל, עשויה להתחרות עם ישראל על משיכת תנועת השייט זו לחופיה.

ההשוואה בין מדינת ישראל לבין ארבע מדינות התיירות שלעיל ביחס לצפיפות האוכלוסייה מעלה את הנתונים הבאים (לוח 2):

לוח 2: האוכלוסייה במדינות בים התיכון ביחס לאורך חופיהן

המדינה	אורך חופיה בים התיכון (L) בק"מ	אוכלוסייתה (D) באמצע 1997	אוכלוסייה לק"מ חוף (D/L)
צרפת	520	58,040,230	111,615
ספרד	1,200	39,244,195	32,703
איטליה	2,550	57,534,088	22,562
יוון	2,500	10,583,126	4,233
ישראל	188	5,534,672	29,439

א. במדינות תיירות מובהקות כצרפת וספרד, שיעור האוכלוסייה לק"מ חוף בים התיכון גבוה מזה שבישראל.

ב. באיטליה, למרות גודל אוכלוסייתה, שיעור ה-אוכלוסייה לק"מ חוף קטן מזה שבישראל וזאת בגלל המבנה האורכי שלה ומפרציה הרבים.

ג. ביוון, ארץ בעלת אוכלוסייה קטנה יחסית ובעלת חופים מפורצים מאוד, שיעור האוכלוסייה לק"מ חוף בים התיכון נמוך מזה שבישראל. גם במובן זה היא עשויה להתחרות עם ישראל.

ד. מדינת ישראל היא בעלת שיעור אוכלוסייה גבוה יחסית לק"מ חוף לעומת מדינות דרום אירופה. אולם, בעוד שלחלק מן המדינות האחרות יש גם מוצא אל האוקיינוס האטלנטי, ולכולן יש קשר יבשתי עם מדינות שכנות, כך שבמקרה הצורך הן יכולות להשתמש בחופיהן ובנמליהן – הרי בישראל חוף הים התיכון הוא כמעט המוצא היחיד אל העולם הרחב. ולכן, עליו לשרת לא רק את התיירות לסוגיה אלא גם את התעשייה, המסחר, האנרגיה, נתיבי התעופה ודרכי התחבורה. עובדה זו גורמת לנחיתותה של ישראל לעומת המדינות השכנות. חסרוננו של עומק יבשתי והררי גדול בישראל מוסיף גם הוא ללחץ על שימושי הקרקע שלאורך החופים.

השיעור הגבוה של אוכלוסייה לק"מ חוף גורם לניצול אינטנסיבי של החוף, בעיקר בכיוון מערב, והוא מקזז את היתרונות של שיעור ה"חופיות" הגבוה, כביכול, שיש למדינת ישראל.

המעגנות לאורך חופי ישראל

לישראל יש 188 ק"מ חוף לאורך הים התיכון, שמתוכם תפוסים כ-100 ק"מ בידי הצבא, תחנות הכוח, הנמלים בחיפה ובאשדוד, אתרי העתיקות, הגנים הלאומיים, שמורות הטבע ועוד. לתושבי ישראל נותרו אפוא לא יותר מאשר 88 ק"מ בעבור כל צורכי הנופש, התיירות והרחצה.

קיימים כיום כ-2,500 מקומות עגינה עבור סירות ויאכטות, בעיקר במעגנות תל-אביב, נמלי הקישון ועכו, הרצליה, תל-אביב, אשדוד ואשקלון, ויש פוטנציאל למקומות עגינה גם במפרץ חיפה.

המרינה הכחולה באשדוד



תכנית המתאר לחופים (תמ"א 13), שעסקה גם בסימון אתרים למעגנות, קבעה בזמנה כ-11 מקומות לפיתוח מעגנות בישראל, אולי יותר מכפי הצורך. תכנית זו לא חזתה את התפתחות התופעה בממדים של כמות וזמן, תחזית שעשויה היתה לשמש כבסיס למספר המעגנות הרצוי ולמרחקים ביניהם. נקבעו בתכנית זו מעגנות בנהריה, שאין בה עדיין כל פיתוח בנדון; בתדרה – אשר גם בה עדיין לא נעשה דבר; ליד בית-הספר הימי במכמורת; בנתניה – שם הרעיון היה לבנות מעגנה ל-450 סירות ולידה מרכז מלונאות. כמו כן, נקבע החוף בהרצליה – שבה קיימת מעגנה ל-500 סירות, אשר בעורפה מתנהלת פעילות גדל"נית, חוף הילטון בתל-אביב – שם קיימת מעגנה ופועלת, וכנמל הדייג של יפו, במסגרת הרחבת נמל תל-אביב הישן בשפך הירקון. נקבעו תכניות לעוד כמה מאות מקומות עגינה: בכתיים – שבה אין עדיין פיתוח בנדון; באשדוד – שבה קיימת מעגנה ל-400 סירות; באשקלון – אשר בה פועלת מעגנה ל-500 סירות יחד עם מרכז תיירות ונדל"ן בבנייה. תכניות אלה – שבחלקן כבר מומשו – מציעות שטחי עגינה עתידיים לעוד כמה אלפי סירות, על כל המשתמע מהם לגבי שימושי הקרקע שבעורפיהן.

ישראל עשויה להיות אמרקטיבית לתנועת השייט בים התיכון בשל שיעור "חופיותה" הגבוה יחסית

בשנות ה-80 הציע התכנון הארצי בתכניותיו כ-55,000 מקומות עגינה לסירות וליאכטות לאורך החופים בישראל. ועדה מיוחדת מטעם הטכניון הציעה אז כ-15,000 מקומות בלבד. כך או כך, על-פי התפיסה הקיימת, מגיעות תכניות אלה לגודל של אלפי "מגרשי חניה" לסירות וליאכטות לאורך חוף הים. ראשי הערים מתלהבים למדי מן העניין, וכל אחד היה רוצה מעגנה בעירו, אף ללא התחשבות ביתר המעגנות, בסמיכותן ובגודלן הקיים והמתוכנן, משום שהם רואים בנושא זה מגוון לפיתוח עריהם. למעשה, אין כיום גורם ממלכתי שמאזן את היוזמות בנושא זה ומרכז אותה, והיא ברובה פרטית או מקומית. הקרקע, עד לתחום המים הטריטוריאליים של מדינת ישראל, היא כולה בבעלות מינהל מקרקעי ישראל וכל היוזמות הן, כביכול, באישור המינהל שבשליטתו הקרקע, ולכן הוא מהווה לכאורה כלי בקרה מרכזי, אך ספק אם הרבר עולה בקנה אחד עם צורכיה הממשיים של המדינה. בעלי הסירות והיאכטות רוצים, כמובן, שטחים נוספים לעגינה ומרחב נוסף

לשירותים השונים. הם מעוניינים בפיתוח מעגנות נוספות, כי הצפיפות במעגנות הקיימות הולכת וגדלה. החברה להגנת הטבע, לעומת זאת, דואגת לשימור החוף ולשימור המצוקים והחולות, ומתנגדת להקמתן של מעגנות נוספות משום החשש לפגיעה באקולוגיה בחוף עצמו.

אין ספק, שמעגנה מעצם טיבה משנה את ערכי הקרקע ואת המחירים בסביבותיה, אף-על-פי שמקומה בים. זאת בגלל תפקודיה השונים והפוטנציאל הרב לבנייה ולמסחר סביבה. המעגנה משפיעה על שינוי תכנית המתאר של העיר וגורמת לשינוי של תכניות מקומיות ומפורטות במידה שלא היתה כמוה בעבר. זאת משום השפעתה על הסביבה הקרובה לה. אך עם זאת, למרות השכלולים הטכנולוגיים הקיימים כיום, אין היא מונעת את הפגיעה בערכי טבע ונוף. לפנינו אפוא גורם מלאכותי וחדש יחסית, אטרקטיבי מצד אחד, אך מסוכן מבחינה נופית מצד אחר.

לנוכח הלחץ הקיים לפתח מעגנות נוספות לאורך החוף חשוב לציין, שלמדינת ישראל יש כבר למעשה מפרץ גדול וטבעי המתאים למעגן סירות ויאכטות, המשתרע בין חיפה לעכו. לא בכדי לא נבנו בעבר לאורך חוף ישראל נמלים רבים, ואף אלה שנבנו היו קטנים למדי, כנמל אשקלון, נמל דור או נמל קיסריה שהוא נמל מלאכותי. שכן, קו החוף של ישראל הוא ישר, בלתי מפורץ ואינו מתאים לנמלים, לא לנמלי מטען ולא לנמלי יאכטות וסירות רבות. העדר התנאים הטבעיים ליעד תיירותי זה אינו מאפשר למעשה לישראל להתחרות במדינות הים התיכון בדרום אירופה, ומן הדין שפיתוח המעגנות יהיה מוגבל ומצומצם בהיקפו על-מנת למנוע, בין היתר, את השינויים הבלתי רצויים בשימושי הקרקע העלולים לבוא בעטיו.

החופים הם מוקדים מבוקשים ביותר לפעילות פנאי ונופש, ויתרונם הגדול הוא נגישותם לשכבות רחבות של האוכלוסייה. יש להם גם חשיבות רבה כמרכיבי החזות של ערי החוף בישראל. תכנון החופים חייב להתבסס על עקרונות ממלכתיים ולאומיים, שמטרתם להבטיח ניצול נאות של החופים לצורכי העם והמדינה. עקרונות אלה צריכים להנחות מתכננים מקומיים ויזמים, וכן את הרשויות הממשלתיות ואת המינהל – המאשרים פרויקטים לאורך החופים.

העקרונות החשובים לענייננו הם: א. הבטחת גישה חופשית לכל האוכלוסייה אל כל קטעי החוף לצורכי נופש, בידור ורחצה. ב. שימור מרבי של החוף כגן לאומי, כשמורת טבע או כשטח ציבורי פתוח. ג. מניעת כריית חומרי גלם בחוף כמו חול, זיפזיף, צדפים וכד'. ד. מניעת הקמתם של מתקנים העלולים לחבל בקו החוף ולזהם את מימי החופים. ה. מניעת בנייתם של בתי מגורים לאורך קו החוף, גם בשטחים שבידי הרשויות המקומיות, תוך שמירת מרחק מינימלי של 100 מ' לפחות מקו החוף. ו. הקמת בתי-מלון ואתרי נופש כולל מעגנות, בריכוזים נבחרים בלבד ולא בכל עיר או ליד כל יישוב.

לסיכום – חופי ישראל מצומצמים למדי בשטחם, ולכן קשה לנצל אותם לשימושי קרקע נרחבים ובה בעת להגן על המערכות האקולוגיות והימיות הייחודיות להם. כל מעגנה שתוקם, תהיה על חשבון חוף חולי פתוח המיועד לציבור הרחב. לפיכך, יש להמעיט בהקמת מעגנות ומבנים לאורך חוף הים ולהרחיב בעת הצורך רק את אלה שכבר קיימות. ראוי שמוסדות התכנון יבינו שאין די באיסור הבנייה ברצועת החוף השייכת למדינה, אלא יש למנוע בנייה כזאת גם על קרקע הנמצאת בבעלות פרטית.