

עיריית תל-אביב – יפו

פרוטוקול מס' 22

ישיבת פורום מועצה מתאריך 30/12/07

פרוטוקול מס' 22 של פורום מועצה מתאריך 30/12/07

משתתפים: רון חולדאי – ראש העירייה

וה"ה: א. בנאי, א. גלעדי, פ. ויסנר, מ. וירשובסקי, מ. מוזס, ה. שכנאי, א. שומר

נוכחים: מ. לייבה, ר. זלוף, א. בן-שושן, ח. ברקוביץ, מ. בנימיני, ה. פרטוק,
ע. סלמן, ד. לוטן, י. ירדני, ת. גבריאלי, ת. כורם, ד"ר גלין, נ. זליבנסקי,
ד. עובדיה, ג. בן-חורין.

מוזמנים:

נציג משטרת ישראל

אגודת צער בעלי חיים בישראל

עמותה להגנת הסוס בישראל

אגודת תנו לחיות לחיות

ד"ר דב רוזן

ד"ר יעקב ניר

רשמה: ישראלה אגמון

פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)

- 2 -

על סדר היום :

1. חיסול תופעת ההתעללות בסוסים וחמורים.

2. איים מלאכותיים.

25. חיסול תופעת ההתעללות בסוסים וחמורים:

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

שלום לכולם.

אנו הזמנו את פורום המועצה כדי לדון בנושא של קלוטי פרסה בעיר תל-אביב יפו.

מר ויסנר:

ערב טוב לכולם.

יש המון אנשים אבל זה בסדר.

קודם כל אני שמח שדווקא בעיר העברית הראשונה מתנהל דיון על נושא כזה, שבערים אחרות היה קשה מאוד לנהל. אני חושב שזו תעודת עניות לעיר שאני גדל בה ומגדל את ילדי, שבעיר תל-אביב יש עדיין תופעה כזאת שקוראים לה- סוסים ששועטים ברחבי העיר. ואם מישהו חושב שזה בעל הסוסים שמחזיק את הסוסים, זה כמו איזה חברת ליסינג שמחזיקה כמה סוסים, ותמורת 100 שח' אתה יכול לשכור סוס עם עגלה ולעשות עלטע-זעאכן ברחובות העיר.

בהמשך הגב' בנאי תראה לכם תמונות יותר קשות- איך זה נראה, אבל אני אומר לראש העיר: להחזיק פינצ'ר בעיר- אתה צריך לשלם עליו רשיון, פינצ'ר קטן. בשביל להחזיק סוס בצורה כזאת- אתה לא צריך- לא רשיון ולא שום דבר. אז הגיע הזמן שנתעשת, נוציא את התופעה הזאת מהעיר, וב- 100 שנה לעיר תל-אביב, העיר העברית הראשונה שבאמת פעם נסעו בה עגלות עם סוסים, הגיע הזמן שניתן כבוד לעיר, והתופעה הזאת תעלם מכאן, במיוחד לאור זאת שאנו מקווים שיום אחד יגיעו הנה יותר ויותר תיירים ואנו לא נבייש את עצמנו. אז תודה לכולם.

מר גלעדי:

לפני שאנו מתחילים, אני רואה פה קהל רב.

אין לי ספק שנושא של התעללות בבעלי חיים, וזה לא רק סוסים וחמורים, הוא דבר שמצריך טיפול של הרשויות. אבל אני היתי מצפה שכאשר נכנסים לדיון ברמה הזאת, להזמין גם את הצד השני של המשוואה. יש כאלה שזו פרנסתם, ואני לא מדבר על התעללות.

מר ויסנר:

לא, זו לא פרנסתם, אתה שוכר את זה.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 4 -

מר גלעדי:

זו פרנסתם. אתה יכול להגיד שכן, לא, זה מקור פרנסתם. ואם מזמינים כבר ארגונים כאלה ואחרים, מן הראוי, מן ההגינות היה – לא לעשות את הפופוליסטיקה על נושא שהוא מהותי ועקרוני בחיי העיר. לכן אני חושב שמן ההגינות היה להזמין גם את הבעלים, שהוא החלק השני במשוואה. אני אומר מראש- אני נגד נושא של התעללות בבעלי חיים, אבל לפני שאנו הולכים ועושים קמפיין כזה או אחר, היה גם חשוב שאני אשמע את הצד השני, ואנו- שמקבלים החלטות- נשמע גם את הצד השני של המשוואה, את העגלונים עצמם, שזה דבר שלא נולד לא אתמול ולא שלשום, זו תופעה שקיימת הרבה מאוד שנים בתל-אביב, הרבה מאוד שנים במדינת ישראל ובעולם עצמו. יכול להיות שהתופעה הזאת צריכה לחלוף, אבל היינו חייבים לשמוע אותם פה.

גב' בנאי:

לפני שאנו נראה את המצגת הזו – חשוב לי להגיד שני דברים:

1. מה שאנו הולכים לראות במצגת הזאת- זה ממש חומר רך, מה שנקרא. אנו עשינו סינון, כי התמונות הן הרבה יותר קשות ממה שאתם תראו כאן.
 2. חשוב לי בכל זאת להגיד: יש לנו ויטרינר עירוני- ד"ר גלין- שעושה עבודה נהדרת. אני מאוד נהנית לעבוד אתו, אני חושבת שהוא באמת איש עם חזון ואיש שרוצה לעשות המון המון שינויים. התופעה הזאת גם בעיניו, עד כמה שאני מבינה, היא תופעה פסולה. הוא עושה מה שהוא יכול כדי למגר את זה, אבל לצערי אין לו מספיק משאבים ואמצעים כדי באמת למגר את התופעה הזאת. אז באמת חשוב לי להגיד לך ד"ר גלין- שאתה עושה מה שאתה יכול. אני באופן אישי לפעמים מגיעה למצבים כמו אמבוסים, שאני רואה סוס ועגלה ואני פשוט עוקבת אחריו, ואני מתקשרת לגלין בטלפון ובמבצע ביחד אנחנו מצליחים לתפוס את העגלון ולדבר אתו. ואגב ארנון- אנו מדברים עם האנשים האלה, אין לנו משהו אישי נגדם, אנחנו תוקפים את התופעה של התעללות בסוסים וגם של החברות, ובעצם כמו שפאר אמר- זה חברות ליסינג כאלה, כלומר- הם משכירים את הסוסים. רוב העגלונים שאנו רואים הם לא בעלי הסוסים, אלא אנו יוצאים נגד תופעה של בעלי "אורות", כי גם לא מדובר באורות, הסוסים נמצאים בתנאים תת- תת אנושיים. על זה אנו מדברים. אנו מדברים בעיקר על זה.
- יש גם תופעה של סוסים שמדהירים אותם בחופי הים, וזה גם כן התעללות בסוסים, ומסוכן מאוד לאנשים שמסתובבים בחופים, מסוכן גם כמובן מבחינה תעבורתית בכבישים.
- נעבור לראות את המצגת.

(הצגת הדברים מלווה בשקפים)

מצבם של הסוסים בשטח העיר מחריד ורובם סובלים מהזנחה כפי שאמרתי. הם נתונים לאכזריות רצופה ויומיומית המתבצעת יום-יום לעיני כל התושבים. קיבלנו טלפונים מתיירים שהזדעזעו ואמרו: איפה אנו חיים? בעיר כמו תל-אביב לא יתכן שיהיה דבר כזה, זה נוגד את כללי

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 5 -

המוסר האנושי, אין לזה מקום בחברה מתוקנת ובעיר נאורה כמו תל-אביב יפו. הבהמות האומללות האלה משמשות את בעליהן לסחיבת משאות כבדים, בעבודת פרך של שעות רבות, מנוצלות עד אפיסת כוחות, מועברות מיד ליד, ושורדות בקושי רב. צעירים, בעיקר מיפו, מדהירים אותם ברחובות, מכים אותם, מורידים אותם לשפת היס, מריצים אותם, מסכנים את הציבור. לאחר יום העבודה המפרך- שאז הם מגיעים באמת לאורות האלה- שהן לא אורות,

מר גלעדי:

מכלאות.

גב' בנאי:

הם נמצאים בחצרות בין חמרי בניין, ברזלים ועוד. המצב החמיר בתל-אביב עקב העלות האפסית הנדרשת לאחזקתם- דבר שהעלה את הכדאיות בשימוש בעגלה וסוס. בנוסף, יש היום גם את העניין שהברזל והאלומיניום הפכו למאוד פופולריים וקל לגנוב אותם, והחלו להופיע ברחבי העיר עגלות עמוסות לעייפה בחמרי בניין, מקררים, רהיטים ועוד. שוב, מה שאמרתי קודם, האבסורד הוא שתמורת 100 שח' אתה יכול לשכור עגלה וסוס ולהסתובב אתו יום ואף יותר מכך. העגלות הרתומות לסוסים מהוות מפגע תנועתית ותחבורתי ברור. ואנו הצענו הרבה מאוד פעמים פה- שאחת ההצעות לפתרון היא להציב באמת תמרורים בצירים וכבישים ראשיים, תמרורים שיאסרו כניסה של סוסים לעיר, וכך אני חושבת שנוכל באמת למגר את התופעה הזאת. כאן אנו רואים על גבי השקף את התמונות המזעזעות האלה. זה סוס שנפח את נשמתו. הרוע האנושי- אין לו גבולות. אנחנו יודעים שהאוכלוסיה הזאת שמחזיקה סוסים היא באמת אוכלוסיה של עבריינים, שמנסים להשתקם ברובם, נרקומנים, אבל לפעמים זה גם נוער עבריין שאין לו אלוהים. הנסיון לגשת אליהם בגישה חיובית, לדבר אתם, ללמד אותם טיפול נאות- לא צלחו לצערנו עד כה. לא קיימת אורווה או מכלאה מוסדרת מטעם הרשות-אליה ניתן לפנות סוסים או חמורים פגועים ופצועים, ואנו נשענים על כתפי האגודות, העמותות והארגונים למען בעלי חיים. הפעילות למניעת ההתעללות מתישה ומצריכה משאבי כוח אדם מיומן וכספים רבים. לעמותות והארגונים הפועלים למען בעלי חיים אין את הכלים והסמכות לפעול במהירות הנחוצה כדי למנוע את הפגיעות בבעלי החיים ולחלצם למקום מבטחים.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 6 -

התלונות החוזרות ונשנות המתקבלות מהתושבים- הינן על פרק הזמן שחולף בין קבלת התלונה לבין הופעת אנשי הרשות בשטח, ועל כך שהסוסים ממשיכים לנוע בכבישים ללא הפרעה. במצב החמור בו אנו נמצאים, האכיפה של מניעת ההתעללות אינה מספקת ואינה מביאה לפתרון הבעיה.

על משטרת ישראל והפיקוח העירוני מוטל עומס רב, ולכן תלונות התושבים והתיירים אינן זוכות למענה מהיר ומידי כפי שנדרש.

כאן אנו רואים עוד תמונות מחרידות של סוסים אומללים- שמגיעים לשם פשוט ומוצאים שם את מותם, לאחר שכבר אין להם גם דורש. מה צריך לעשות?

יישום חד משמעי של החלטת מועצת העירייה מתאריך ה- 3.12.2006 לפתרון בעיית ההתעללות בסוסים ובחמורים.

הצבת תמרורים האוסרים כניסת סוסים וחמורים לשטח העיר תל-אביב יפו בכל הכניסות לעיר. הרחבת חוק העזר הקיים- האוסר שימוש ואחזקת סוסים וחמורים הרתומים לעגלה ו/או שאינם רתומים, המוחזקים באורוות מאולתרות, ללא היתר מהעירייה או וטרנר עירוני.

קמפיין פרסומי לעידוד ומעורבות הציבור בהגשת תלונות בנושא סוסים וחמורים, כולל פרסום החובה בדבר קבלת רשיון והתנאים הנדרשים לאחזקת סוס או חמור.

אכיפה של חוק העזר העירוני המחייב רשיון לצורך אחזקת סוס או חמור.

פעולה משותפת- נחרצת ושיטתית של הפיקוח העירוני, השרותים הווטרנרים ומשטרת ישראל כנגד העבריינים המתעללים- כדי לבער את התופעה מקרבנו.

קביעת תאריך יעד לחיסול התופעה ופינוי כל הסוסים והחמורים.

במסגרת זו יש לדאוג לתגבר תקציבי ותפעולי של הצוותים המשותפים, בהתאם לדרישות הדרג המקצועי בעירייה.

מבצעי אכיפה יזומים, שוב- יש כאלה לשמחתנו, אבל זה לא מספיק. מבצעים אכיפה יזומים, פשיטות דחופות על אזורים ידועים ומוכרים בהם מועמסות העגלות.

תודה רבה.

(מחיאות כפיים)

מר שומר:

באיזה כמות מדובר?

ד"ר גלין:

צהרים טובים.

פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)

- 7 -

אני חייב להגיד שזו פעם ראשונה שאנו חווה את החוויה להיות אורח בשיבה של מועצת העיר. אני יכול להגיד לכם בהקדמה קטנה- לפני שאנו נראה לכם מה אנו עושים, אני באופן אישי, ויש פה אנשים שמכירים את הפעילות שלנו, אני גאה לשרת כוטרניר של העיר תל-אביב יפו. למרות שהגב' בנאי הראתה פה דברים – באמת שיש מקום לתקן אותם, וזה בסדר גמור שיש פה הרבה מתנדבים וכן הלאה, שרוצים שהכל יהיה זבנג וגמרנו. אבל צריכים לדעת שלרשות יש כל מיני משקלות, יש כל מיני דברים שמעכבים כל מיני פעילויות. אנחנו יכולים להציג באמצעות הכלים, גם מבחינת החוק, ואני יכול להגיד לכם שלא חוסכים באמצעים מבחינת אמצעים כספיים ודברים אחרים כדי לפתור את הבעיות, הבעיות היותר רציניות- אם בכלל, ואני מבין שעומד להתקיים כאן דיון, בהחלט יש שאלה- האם בכלל בעיר כמו תל-אביב יפו יש מקום לאסור באופן מוחלט שימוש בסוסים בכלל. זו שאלה, ואני משאיר סימן שאלה גדול.

לצורך העניין, ואני אומר את זה לא מבחינת מה שאנו חושבים, ואני מסתכל אליך הגב' בנאי, אנו צריכים לראות בראייה שלנו האם הדברים האלה הם סבירים מבחינה חוקית. אני יכול להגיד לכם שבמהלך השנתיים האחרונות, כשהתחלנו מעין בליץ, ולגבי הבליצ הזה העלה סגן ראש העיר שיש גם צד נוסף, ואני ואת, ואת ואני פגשנו את האנשים האלה ברחוב, ויש גם להם מה להגיד. במהלך הבליצ הזה, אתם יודעים שהגיעו אלינו בהפגנה רבה ועלו לנו על המקלט החדש לבעלי חיים וכך הלאה, זה לא הבהיל אותנו, אבל גם להם יש מה להגיד. לגופם של דברים אני יכול להגיד כך:

(משלב זה- הצגת הדברים מלווה בשקפים)

בעיר תל-אביב יש חוקי עזר ויש חוקי מדינה- בהם אנו יכולים לעשות שימוש. חוק העזר של שמירת הסדר והנקיון קובע שכל מי שמחזיק בעיר בהמה, קלוטי פרסה וגם בהמות אחרות, ואני לא רוצה לתת לאנשים רעיונות להכניס לנו בעלי חיים אחרים, חייב בהיתר. אני יכול להגיד לכם שכאשר התחלנו לטפל בבעיה לפני שנתיים, כאשר העלית לראשונה את העניין אצל מנכ"ל העירייה, העניין הזה אפילו לא היה מוסדר, ובמהלך שנה וחצי האחרונות הצלחנו להכניס את העניין הזה. היום, אם מישהו היה רוצה לקבל היתר- הוא יכול לקבל היתר. לגבי מה שאמר סגן ראש העיר לגבי היתר לאחזקת כלב, יש גם נושא של היתר לאחזקת בהמה, ואם אזרח יבקש ויעמוד בתנאים- אנו נאלץ לתת לו היתר. עד היום לא נתנו, אבל יש מצב כזה. יש תנאים שנקבעו לקבלת ההיתר, בשלב זה אף אחד לא עומד בזה.

דבר נוסף: החוק שמנחה אותנו זה חוק צער בעלי חיים, ואני חושב שלגבנו אין ויכוח עם אף אחד מהאנשים שנמצא פה. בעל חיים שמצבו הבריאותי גרוע, ההחלטה היא אחת- להוציא אותו. ומי מכס שיודע כמה זה קשה כאשר מדובר בבעלי חיים כאלה. זה לא כמו שכלב נפצע וכאשר רוצים לקחת כלב, מעלים אותו לרכב ולוקחים אותו. פינוי ותפיסה של סוס, והיו לנו כאלה בשנתיים האחרונות – 53 מקרים. מי שלא מכיר, 53 זה נראה מספר קטן, אבל כל מקרה כזה, האנשים

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 8 -

האלה לא נענים לפניותינו, זה מחייב אחזקה של צוות של משטרה, וזה מחייב לאחר מכן לגרור את העגלה, ולפעמים העגלה עמוסה בכל מיני שאריות וכך הלאה. ולהעמיס את הסוס ולקחת אותו, ולקחת אותו לטיפול, והדברים האלה הם ארוכים ומסובכים. תשאלו אותי אם אני מרוצה? עדיין לא. אם אני מסתכל על רבע הכוס המלאה, אני חושב שהתחלנו בכיוון טוב, ואנו פועלים בעניין הזה. פינינו 53 סוסים וחמורים מרחובות העיר בשנתיים האחרונות, ואני רק יכול להסתכל ולהגיד שזה לא אופטימלי, אבל אני חושב שזו התחלה יפה. לסוסים האלה צריך גם לדאוג לאחר מכן, הם מגיעים לכל מיני חוות לשיקום וכך הלאה, הפעולה היא ארוכה. זה דבר אחד.

דבר נוסף זה הנושא שאנו עדיין רואים בעלי סוסים. דיברתי על אלה שמצבם הבריאותי איננו ראוי. נכון להיום יש הנחיה בסדר עדיפות גבוה לכל היחידות של אגף הפיקוח, ברגע שפוגשים סוס ועגלה בעיר, ואנו יודעים את זה, ואפילו נתקלנו עם אורנה במקרה, שהודיעה לנו על סוס לבן בבן-יהודה, היא הגיעה לסוס לבן בבן יהודה פינת פרישמון, ואנו הינו בבן-יהודה –דיזנגוף. באותו זמן היו 2 סוסים עם עגלות, שניהם לבנים, אחד בצד הצפוני ואחד בצד המרכזי. לשני המקומות האלה הגיעו, ההגעה היא מהירה יחסית, תוך 20 דקות או חצי שעה צריך להגיע צוות- או של יהלום או של שחף, כי האנשים-הקליינטים האלה הם קליינטים לא פשוטים, אנו צריכים להכיר בדברים האלה. אם זה צודק או לא צודק אני לא יודע, אבל הדברים האלה מחייבים פעילות. בנושא של בעלי חיים אין איזושהי אמת אחת. אני חושב שאנו מאוד נחוישים, כל המקרים האלה מסתיימים בהגשת ברירת משפט, עד היום הוגשו למעלה מ- 350 ברירות משפט נגד עגלונים שמסתובבים בעיר ללא היתר- עם סוסים ועגלות, ותאמינו לי שזו לא עבודה קלה, להגיש דו"ח נגד עגלון זו עבודה לא פשוטה.

כמו שאמרתי, זה לא הכל, אפשר עוד לעשות הרבה ואנו עושים וממשיכים. לגבי הפעילות: כל אזרח, יש פה מתנדבים, כל אזרח שנתקל בסוס, ובדרך כלל השעות היותר קשות הם ימים של חודש אוגוסט, כאשר אדם יושב בתוך הרכב הממוזג ורואה סוס סוחב עגלה, וזה הרבה יותר לוחץ. להגיד לכם שהשיפור הוא דרמטי? לא. אבל אנחנו בהחלט לא רואים היום סוסים במצבים שהיו סוסים פצועים וכך הלאה. עדיין סוסים סוחבים עגלות. אני מבין שהנושא עומד כאן לאיזהשהו מיני דיון, ובהחלט צריך לבדוק.

אני יכול להגיד לכם שהיתי אורח ליום אחד בעיריית ניו-יורק- שהיא עיר תאומה לעיר תל-אביב יפו, וארחו אותי שם, ואני יכול להגיד לכם שאין לנו מה להתבייש. הזמינה אותי זו שארחה אותי מטעם עיריית ניו-יורק לבוא בשעה 22.00 בלילה, והיא אמרה לי: יש היום פתיחה של עונת הקרקסים. אמרתי לה: מה זאת אומרת? היא אמרה- בשדרה החמישית יש צעידה עם פילים. אמרתי לה, לא נעים לי להגיד לך, אבל בתל-אביב כבר 10 שנים אין יותר קרקסים בכלל. לא רק קרקסים עם פילים, אלא גם קירקסים עם סוסים וכלבים, נכון?

פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)

- 9 -

מר לייבה - מנכ"ל העירייה:

מזה 3 שנים.

ד"ר גלין:

לא. ב- 3 השנים האחרונות אין קרקסים עם בעלי חיים. בעיר ניו-יורק היתי בשנה שעברה בחודש מרץ, והזמינו אותי בשעה 22.00 בלילה, יש צעדה בשדרה החמישית של הפילים. אני חושב, ואמרת בפתח שאני גאה לשרת פה בעיר, כי אנו עושים פה דברים, והאנשים גם צריכים לקחת את הדברים האלה ולראות לאיזה פינות אנו לוקחים את הנושא הזה של חוק צער בעלי-חיים. ואני כבר לא מדבר על הנושא של החתולים ואני לא מדברים על דברים אחרים. וגם בנושא הזה אני מאמין שאנו יכולים להוביל איזושהי דרך, בעזרת כל האנשים שיושבים כאן, אבל אני חושב שהיא צריכה להיות דרך הגיונית, כי היום כולנו מכירים- בכל מקום מכובד בעולם- יש סוסים ועגלות. יש בניו-יורק, במנהטן, יש ברומא, יש בקרקוב, ויש בכל עיר שלא ספרתי. כמוכן שמה שעומד על הפרק, וזה עומד לדיון ציבורי, אני לא אומר את דעתי, אני כאן סה"כ משרת ציבור, ומה שבסוף תחליט הנהלת העיר- זה מה שאנו נבצע.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

אתה אזרח, ומותר שתהיה לך דעה.

ד"ר גלין:

זה נכון. אני גם תושב תל-אביב.

מר גלעדי:

אתה בין הפקידים הבכירים הבודדים שגרים בעיר.

ד"ר גלין:

לכן אני אומר שאני לא קובע דעה בעניין הזה, אבל אני חושב שצריך לקחת בחשבון- שאחד הדברים שברור לנו הוא- שאנו לא ניתן שסוסים שמצבם הבריאותי לא טוב יסתובבו שם, ובצורה טובה צריך לדאוג להם למקומות בהם יאחסנו אותם אחרי העבודה- אם זה בעיר או מחוץ לעיר. בדקתי גם את הדברים האלה במנהטן, וב-DOWN TOWN יש אורווה גדולה שמחזיקים בה את הסוסים, אבל בגדול אני אומר שאלה הדברים שאנו עושים. אני חושב שהתחלנו דרך לא רעה בכלל בשנתיים האחרונות, ואני בטוח שאנו נמשיך בזה. תודה.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 10 -

גב' ניצה:

לא דיברת בכלל על חברות הליסינג, האם יש איזושהי מידע עליהן?

ד"ר גלין:

קודם כל אני אדם שנוהג להגיד רק דברים בדוקים ונכונים. אם אני אגיד לך שלא שמעתי מעולם על סיפור הליסינג, אני לא אגיד לך את זה. מאיזו עמותה את?

גב' ניצה:

משום עמותה.

ד"ר גלין:

יש פה אנשים מעמותות יותר מקצועיות- מה שנקרא, שידועים שכאשר באים עם איזהשהו מידע- צריך לבוא עם מידע מוצק. כל הדברים האלה מגיעים לבית משפט. עשינו פעילויות גדולות, למשל בפרדס דקע לפני למעלה משנתיים, ואני רק רוצה שתבינו כמה הדברים לא פשוטים. נמצא גם נציג של משטרת ישראל= שעושים עבודה מצוינת ומסייעים לנו בצורה יוצא מהכלל. הינו צריכים כך: הינו צריכים לעשות שם ביקור ראשון, לתעד דברים, הייתי צריך ללכת לבית משפט לבקש צו, הינו צריכים לארגן- היו שם למעלה מ- 35 סוסים. זה לא רכב, הינו צריכים להביא משאיות ענק, הינו צריכים למצוא להם מקומות בגלבוה ובעמק- יזרעאל כדי לפנות אותם, כי אם הינו מפנים אותם כאן לאיזהשהו מקום בתל-אביב, בערב כולם היו חוזרים לשם. כל הדברים האלה לקחו לנו, אני מודה באשמה, למעלה מחודשיים. זה תאומים, זה הוצאת צווים, זה תאום עם משטרת ישראל- שעסוקה בעוד כמה דברים חוץ מהדברים שחשובים לליבנו, והיה שם ריכוז של למעלה מ- 100 שוטרים, שוטרי יס"ם וכן הלאה. נמצאת כאן אתי ועוד כמה אנשים שהיו באותו זמן במקום. אני חושב ש-35 הסוסים האלה- במעט זה גם לזכותנו. אגב, 35 הסוסים האלה הם לא ב- 53 שפינינו.

אם יש עוד מה לעשות? יש עוד המון מה לעשות, אבל אני אומר שוב: אני יכול לתת לך דוגמא: יש לנו סיפור בלתי נגמר עם סוסי פוני בגני יהושע, שאנו עושים מלחמה קשה, עיריית תל-אביב לא חוסכת מאמצים. משקיעים שם שוטרים בשכר כל יום שבת, וזה עולה המון כסף. המון. אני לא יודע כמה, אבל אני אומר לכם שזה עולה המון כסף- כדי לעשות סדר, וכדי שרק ילדים ירכבו על סוסי פוני. ואני אומר לכם שבחודש האחרון יש פעילות, ואתמול היה יום שבת- היתה פעילות גם של המשטרה וגם של המפקחים לגבי הסוסים האלה. הוכנס לשם עכשיו יזם חדש- עצמאי, מישוהו מקיבוץ- נדמה לי היוגב, עם ביטוח, עם סוסים שמקבלים איזהשהם תנאים, זה לקח המון זמן. אורנה כמעט כל שבת אומרת לי שבת שלום ומודיעה לי על הסוסים האלה, וזה לוקח זמן, אבל זה התחיל בחודש האחרון ואנו משקיעים בזה הרבה כסף.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 11 -

עו"ד ראובן לדיאנסקי:

צהרים טובים. אני ראובן לדיאנסקי מתנו לחיות לחיות. נוצרה פה מן אווירה פסטוראלית- שהסוסים מסתובבים פה בתל-אביב כשהם שמנים, כולם בריאים ויפים, ושהכל בסדר ונפלא. ישנן שתי סוגיות שלדעתי הן על הפרק. הסוגיה הראשונה היא- האם האדם היחיד שיושב פה- שמסוגל לקבל לדעתי החלטה מהירה זה ראש העיר, האם ראש העיר מחליט- בעיר שלי לא יהיו סוסים לצרכי עבודה, ולא יהיו סוסים שיסתובבו בין מכוניות ויסכנו חיי אדם. זו השאלה הראשונה.

(מחיאות כפיים)

השאלה השניה היא- מדוע עיריית תל-אביב לא אוכפת ביתר שאת את חוקי העזר שהיא בעצם חוקקה בעצמה. ארנון גלעדי- סגן ראש העיר אמר- למה לא מזמינים את הצד השני. אני לא חושב שכאשר תל-אביב משנה נתיבים שפוגעים בתחבורה הציבורית- היא מזמינה את ועד נהגי המוניות ושואלת אותם האם זה בסדר או לא.

מר גלעדי:

וודאי שמזמינה.

עו"ד ראובן לדיאנסקי:

ואני חושב שאם אדם חונה בצורה לא נאותה והוא מקבל דו"ח חנייה, לא שואלים אותו האם החוק הוא נכון או לא נכון. יש חוק, עיריית תל-אביב חייבת ליישם את החוק. ישנם מספר חוקי עזר עירוניים, גם חוק שעוסק בעניין הרוכלות- שכל רוכל שמסתובב עם סוס חייב שיהיה לו רשיון, ישנו חוק עזר שמירת הסדר והנקיון, שמצריך את אותו אדם שיש לו סוס לצרכי עבודה לקבל היתר מראש העיר, ישנו חוק צער בעלי חיים- שמאפשר לוטרנר הרשותי- בכובע שלו כמפקח על בעלי חיים- גם לתת דוחות וגם אפילו לקחת את הסוס ולהפקיע אותו מידי בעליו. אנחנו בעצם נמצאים היום לדעתי בשלב שאמור להיות מכריע ומתקדם, כי לדבר ולכנס עוד פורום, והפורום הזה הוא מאוד מכובד, ותודה לכם שהזמנתם אותנו, אני חושב שבסופו של דבר זה לא פותר את הבעיה של אותם בעלי חיים, אותם סוסים וחמורים- שסובלים יום-יום, וראינו כאן את התמונות שהגב' בנאי הראתה לנו, וצריך להגיע ולהתכנס לאיזושהי קבלת החלטות. ועד אשר לא תצא הנחייה מהדרגים הבכירים ביותר- שבתל-אביב לא יהיו סוסים לצרכי עבודה – שום דבר לא יעזור כאן. אני חושב שהגיע הזמן אדוני ראש העיר- שכמו שאתה יודע להורות על אכיפת החוק ולקבל החלטות- שלא תמיד מוצאות חן בעיני כאלה ואחרים, לשים את נושא זכויות בעלי חיים ולהחליט שבתל-אביב יפו לא יהיו יותר סוסים וחמורים לצרכי עבודה. תודה.

פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)

- 12 -

(מחיאות כפיים)

מר אייל גטנין:

קוראים לי אייל, אני מנהל את אורוות הסוסים בצער בעלי חיים. באתי להגיד ולהציג את הצד שלנו- שאנחנו סה"כ כן מקבלים את הסוסים, ולהציג את התמונה של הסוסים שמגיעים אלינו. נכון שהסוסים שמגיעים אלינו בסה"כ בתמונה כללית נראים בסדר, אבל לטווח הארוך- כאשר מסתכלים על הסוס, זה סוס שסובל סבל של יום-יום. אם זה סוס שמגיע אלינו עם פרסות שאי אפשר להגדיר אותן בתור פרסה, שמדביקים להם את הצמיג הזה שאמור למנוע את ההחלקה, אבל זה בעצם דופק להם את הרגליים ואת הגב בצורה שלא ניתן לתאר. נכון שמי שמסתכל על זה באותו רגע אומר- הסוס הזה סה"כ בסדר, הוא טיפה אולי רזה, רואים לו טיפה את הצלעות, רואים לו טיפה את האגן, אז הוא הולך על פרסות שלא כל כך מתאימות לו, זה בסדר, אין בעיה, אבל בטווח הארוך הסוסים האלה סובלים ובסופו של דבר מגיעים אלינו במצב שהוא כפול חמור ממה שהיה.

הדבר השני שאני רוצה להגיד- זה החבר'ה שבעצם מתעסקים עם הסוסים. זה חבר'ה, מישהו אמר כאן – שצריך אולי לעזור להם ולעודד אותם, ולפתוח אולי איזהשהו מקום בתל-אביב שכן אפשר לעזור להם איך לטפל בסוסים. זה חבר'ה שמלכתחילה לא רוצים לטפל בסוס. אני- בצער בעלי חיים, כל סוס שנכנס ומגיע אלינו, אני מחיב אותם, וזה לפי הוראה של משרד החקלאות, לחסן אותם להרפס סוסים, שפעת סוסים, ולפעמים אני משבב אותם- אפילו על חשבוננו, כדי שבפעם הבאה- אם יגיע סוס- נדע למי שייך הסוס באמת, שיהיו לו בעלים מוגדרים. והיו מצבים שהגיעו אלינו סוסים פעם שניה, ופשוט בא אדם אחר ודרש אותם, כי בתכליס אין הוכחה של מי הסוס הזה באמת. אבל ברגע שידעתי שסרקתי את הסוס הזה, אמרתי לו- אני רוצה שמוחמד יבוא ויקח אותו כי הסוס הזה רשום עליו. והאדם הזה לא בא, והסוס הזה נשאר 20 יום, ועכשיו הוא נמצא בבית הרבה יותר טוב. אז לפחות את הדבר המינימלי הזה של לשבב, כי רוב הסוסים שנמצאים בתל-אביב הם בעצם סוסי השכרות. אני מדבר עם מישהו שאני מכיר, ואני מכיר גם אנשים מבפנים, וחלקם באמת מטפלים בסוסים באמת ברמה גבוהה, והם בעיקר מטפלים בהם כחבר'ה שאוהבים לטפל בסוסים, והם לא לוקחים אותם לעגלות.

מר ויסנר:

השכרות זה הליסינג שדיברתי עליו.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 13 -

מר אייל גטנין:

משלמים 100-150 שח' ליום, לוקחים סוס, והוא סוחב בין 1 ל-1.5 טון כל היום, ואני ראיתי פעם אחת מקרה שהיה רכב על העגלה עצמה, שזה דבר שאני לא יודע איך במדינה שהיא מקובלת ומתקדמת- עדיין יש דבר כזה, במיוחד ברחובות של תל-אביב. זה מה שרציתי להגיד, שהחבריה האלה מלכתחילה, איך שלא יסתכלו עליהם, הם לא רוצים לטפל בסוסים. הם אומרים: נכון, מה נעשה אתם? זה חבר'ה שהיו בכלא, זה חבר'ה שיצאו משכונות כאלה ואחרות, עם כל הכבוד זה לא מעניין אותנו, זה לא אמור לבוא על גבם של הסוסים.

(מחיאות כפיים)

רוצים לשקם אותם, יקחו אותם לאיזה מקום שמשקמים עבריינים, משקמים פושעים, אני לא יודע לאן יקחו אותם, אבל לא על הגב של הסוסים, ובינתיים זה רק על הגב שלהם- כביכול השיקום, וזה גם לא שיקום. זה לקחת סוס, ואני אחרתי כרגע, בגלל שהחרמנו עכשיו עוד סוס שהגיע במצב ממש קשה. הגיע סוס שסחב עגלה, החרימה אותו משטרת מסובים, והוא התקבל אצלנו במצב שבאמת לא ניתן לתאר אותו. בעיקר עם פציעות בגב, בחזה, מהריתמות המאולתרות. הם לא משתמשים בציד מתאים. כל העגלה עצמה, אם להשוות אותה לסוס הזה, יש סוגים מסוימים של סוסים שכן יכולים לסחוב את זה, שזה ה"שאייר" ועוד כמה סוסים- שהם סוסים מסיביים שבנויים באמת לסחוב עגלות ומסעות כבדים, אבל הסוסים שמשתמשים בהם- רובם סוסים- אם בודקים אותם כפי שבודקים למכירה וקנייה של סוס- הם לא שווים את ה-500 שח', ובגלל זה הם מגיעים למקומות האלה. כי הם אומרים: עדיף לי להשתמש בסוס הזה, לקרוע לו את הצורה, לסחוב אותו, לקרוע אותו עד שהוא יגיע לאפיסת כוחות, ואז מכסימום אני אזרוק אותו איפה שהוא, או מכסימום- צער בעלי חיים יבוא ויחרים לי אותו, אני מבחינתי כבר עשיתי את הכסף עליו. הרי הם סוחבים כל יום ברזלים, מוכרים אותו, עושים את היומית שלו ובזה הם נרגעים. מה שהסוס הזה עושה, משחררים אותם אולי באיזה שדה והוא מלחך קצת עשב, וזהו, זה מבחינתם האוכל הכי טוב שהסוס יכול לקבל.

לפי דעתי יש פה מציאות מסוימת- שלא צריך להגיע לשלב הזה שהסוס יפול מהרגליים, שהוא יגיע אלי ואני אאלץ להרדים אותו – בגלל שאני יודע שזה סוס שאני לא אמצא לו בית. כי אם כמה חודשים לפני אני כן אחרים אותו, אולי כאשר הוא יהיה במצב חיצונית יחסית בסדר, אבל אני יודע שאני יכול לשקם אותו אצלי אחר כך ואני אמצא לו בית נהדר. כאשר אנו לוקחים סוסים עם רגליים גמורות, לצערנו ברוב המקרים אנו מרדימים אותם.

גב' בנאי:

לפעמים מגיע אליך אותו סוס פעמיים?

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 14 -

מר אייל גטנין:

כן. היו כמה מקרים. היה מקרה של סוס ספציפי שהגיע 3 פעמים, וכל פעם בא אותו בן אדם לבקש. בפעם השלישית הסוס הזה הגיע ברמה של גרדת מכף רגל ועד הזנב- בצורה מטורפת, והוא הגיע כשהוא היה רתום לעגלה. זה לא שהחרימו מאותו מאיזהשהו מקום, החרימו אותו מהרחוב.

גב' בנאי:

למה אתה נאלץ לשחרר אותו כל פעם?

מר אייל גטנין:

הבעיה היא מאוד בעייתית, כי נכון- אם מסתכלים על הסוס הזה מבחינה וטרינרית, הוטרינר לא יכול להגיד שהסוס הזה סובל ברמות. מצד אחד נכון- הוא רזה, הוא קצת צולע, אז נותנים לו קצת הנחיה לשים אותו באורווה איזה חודש, אני לא מאמין שהם עושים את זה גם ככה. אני מנסה להוציא מהם כמה שאני יכול- שזה הטיפול הראשוני, שזה לפחות טילוע, הרפס סוסים, שפעת סוסים ושבב, ולפעמים אני עושה אפילו על חשבון האגודה- כדי שיהיו בעלים מוגדרים לסוס, ולצערנו הסוסים האלה חוזרים לעבודה כרגיל. אין להם בעיה. היה סוס שהחרמנו אותו למחרת. היה לו פצע מאוד חמור בגב- בגלל הריתמות, ובדרך כלל זה הכל מאולתר- אם זה חבלים, את זה ציוד שפג תוקף לפני שנים. נתנו הוראה לשמור את הסוס לשיקום- כדי שהוא יבריא, באורווה שלו חודשיים, הוא אמר- אין בעיה, התחייב, חתם, הבטיח הבטחות כאילו הוא הולך לשים את הסוס עכשיו בגן-עדן. למחרת אני נוסע עם האופנוע, אני רואה את הסוס עם עגלה. למחרת החרמנו אותו עוד פעם והסוס הזה לא חזר, אבל לבוא ולעשות את זה כל פעם- במקרה הספציפי הזה, לגבי האדם הזה ראינו באמת שאין עם מי לדבר, אבל לגבי רוב הסוסים הוא יכול להגיד: קניתי אותו רק עכשיו, או קיבלתי אותו ככה ואני רק משקם אותו, סיפורים כאלה שרואים שהם משקרים, אבל מצד שני את לא יכולה להגיד: אני מחרים לך את הסוס בגלל שהוא טיפה רזה.

גב' בנאי:

אין אפשרות להחרים סוס לתמיד?

מר אייל גטנין:

רק כאשר הוא מגיע למצב של סוס שהוא קרוב ל-TOTAL LOSS. אם זה בעיות של עור, רזון, לימיינפיס.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 15 -

גב' בנאי:

מי בעל הסמכות להחליט על כך?

מר אייל גטנין:

רק וטרינר רשותי, ו/או אם זה מגיע למצב שזה סוס ברמה שמבחינה בריאותית מצבו ממש גרוע, זה וטרינר שלנו- שהוא מעכב את הסוס ולא נותן, או שהוא מחרים אותו לגמרי-שזה ממש במקרים נדירים.

שאלה:

לפי החוק- אתה לא יכול לבדוק רשיון, היתר או משהו כזה?

מר אייל גטנין:

הבעיה שזו לא סמכות שלי. אני סה"כ מתקן מוגן. אני נותן שרות- לא רק לעיריית תל-אביב. אנו עובדים לרוב עם עיריית תל-אביב כי פה רוב הבעיה, אבל אנו עובדים עם כל הערים. אנו רק מתקן מוגן. לבוא ולהגיד מבחינת סמכות- אני מחרים לך את הסוס, אני מבחינתי לא רוצה להחזיר את הסוס הזה למרות שהוא יהיה הכי בריא והכי טוב, כי גם אם תקחי את הסוס הכי בריא והכי טוב, עם הרגליים הכי נקיות, אבל להחזיר אותו ל-STRESS הזה- שהוא עובד על הכביש יום-יום, הוא עובר ליד אוטובוסים, הוא עובר ליד אופנעים, הגזים, זו לא סביבה טבעית של סוס, סוס לא אמור להיות במקום כזה.

שאלה:

מי אמור לבדוק היתרים? מי עושה את זה בפועל?

מר אייל גטנין:

העירייה. כל עירייה, המחלקה הוטרינרית, הוטרינר הרשותי.

מר שומר:

יש ספארי יפה, למה אי אפשר להתחבר אליו?

מר ויסנר:

מה קורה ברמת גן?

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 16 -

מר אייל גטנין:

לספארי אני מעביר את הציפורים.
מה קורה ברמת-גן? אנו מקבלים את רוב הסוסים מעיריית תל-אביב, לגבי רמת-גן- עכשיו קיבלתי סוס ממסובים שזה בערך אותו מקרה, שגם זה סוס שסחבו אתו ברזלים.
(מחיאות כפיים)

גב' נועה:

אני לא שייכת לאף עמותה.
אני מתעניינת בנושא הרבה זמן. אני עבדתי ב"טאור רקורדס" במגדלי האופרה- מקום בו חונה סוס קבוע שמסיע תיירים, ואני רואה את זה ואני לא מבינה איך קורה מצב שסוס אחד סוחב צמיגים ואנשים, או סוס שסוחב טרקטור מאחוריו. זה לא הומאני- שזה מתאפשר בעיר, אני לא מבינה את זה. הלב שלי נשבר.
כולם מדברים פה בעדינות מסוימת. הם מודעים לכך, ואולי לי אין את כל המידע שאני צריכה לדעת ואולי יש דברים שאני לא יודעת, אבל מבחינה רגשית- כאדם=אני לא מבינה איך אפשר לדבר על הדבר הזה רגוע, וזה לא משנה שיש עוד הרבה דברים רעים בעולם.
ואני לא מבינה למה אי אפשר להעביר סמכויות מהעירייה לבחור המקסים מצער בעלי חיים שמטפל בזה, וברגע שיש דבר כזה בודקים את זה במקום. אני לא יודעת כמה זה קורה, אבל במקום צריך לבדוק אם יש רשיון, זה המינימום.
אין לנו מתקנים להחזיק סוסים שמגיעים במצב כל כך רע, אין אפילו מתקן אחד, ואני חושבת שעד שלא נתארגן על מתקנים רפואיים, על היתרים, כפי שאמר הבחור הזה- זה לא צריך להיות על גב הסוסים. עם כל הכבוד לאנשים האלה-שחלק מהם מנסים להשתקם, זה לא יכול להיות על גב הסוסים.
(מחיאות כפיים)

מר עומר גינצבורג:

אני עומר גינצבורג מעמותת "הכל חי". העמותה שלנו בשנים האחרונות היתה בקשר- בין השאר עם העירייה, כדי לבדוק את המצב המשפטי של הסוסים והחמורים, וגם עורכי הדין שלנו נמצאים כאן.
קודם כל אנו מאוד תומכים במה שאמרו כאן נציגי צער בעלי חיים ותנו- לחיות לחיות.
אני רק רוצה לומר בקשר למה שד"ר גלין אמר כאן לגבי ניו-יורק. בניו-יורק מתנהל עכשיו מאבק- לאסור על הסוסים לסחוב כרכרות בעיר. הדבר הזה נעצר כבר ב- 18 ערים בעולם, בין השאר בלונדון, בטורנטו, בפריז, בהרבה מאוד ערים, והגיע הזמן שזה ייאסר גם בתל-אביב. ואם יאכפו את זה זה ישפר את מצבם של הסוסים.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 17 -

מר ויסנר:

וההבדל הוא ששם אגב יש סוסים שמסוגלים לשאת משקלים כאלה, וכאן אפילו הסוסים הם לא הסוגים הנכונים.

מר עומר גינסבורג:

ובמיוחד ששם הם סוחבים אנשים וגם הם סוחבים גם מסעות.

עו"ד ראובן לדיאנסקי:

דובר פה על הסמכות.

דובר כאן על חוק צער בעלי חיים ועל הסמכויות- האם יש סמכות לשחרר, אין סמכות לשחרר, לתפוס וכו'. חוק צער בעלי חיים שחוקק בשנת 1994 – הגנה על בעלי חיים, קובע איסור התעללות ואיסור עבודת פרך, בגדול- זה מה שנוגע לעניין שלנו. לצורך העניין- סוס שנתפס על ידי שוטר או מפקח לפי חוק צער בעלי חיים- צריך להיות מועבר למתקן מוגן. מתקן מוגן בתל-אביב, המתקן שהוכר- הוא המתקן של צער בעלי חיים. מהרגע שמגיע הסוס למתקן המוגן- יכול אותו אדם שטוען שהוא בעליו של הסוס- לבקש את הסוס חזרה לחזקתו. אבל, לפני שמחזירים את הסוס צריכים להקפיד שיתקיימו:

1. בעל החיים נמצא במצב גופני ראוי להחזרה.
 2. המבקש שילם את ההוצאות שהוטלו עליו לפי סעיף אחר- שקובע שאותו אדם חייב לשאת בהוצאות של המתקן המוגן לגבי אותם הימים שהסוס הזה היה אצלו.
- ויש פרוצדורה של הפקדה של התחייבות שהוא לא יעבור עבירה כזאת פעם נוספת. אם אחראי על מתקן- יש לו יסוד סביר להניח שהבעלים או המחזיק של אותו סוס יעבור עבירה נוספת- של או התעללות או עבודת פרך של סוס, רשאי הוא, באישור של מפקח לפי חוק צער בעלי חיים, לא להחזיר את בעל החיים לבעלים. כלומר, יש על פי חוק צער בעלי חיים סמכות- שלא להחזיר את הסוס לבעליו. הבעלים רשאי כמובן לפנות לבית המשפט תוך 20 יום, והיה והוא פונה לבית המשפט- אותו גוף שמחזיק בסוס יתגונן, יטען את טענותיו בפני בית המשפט, יודיע שאותו סוס- לצורך העניין, עדיין לא בריא, והסעיף שהקראתי לכם לגבי המצב הגופני- לא מתקיים, ובמידה שבית המשפט ישתכנע הוא יכול להשאיר את הסוס אצלו. זו הפרוצדורה המשפטית.

מר ויסנר:

אתה אומר שלמעשה החוק נמצא וקיים, והשאלה היא רק איך אוכפים אותו.

ד"ר גלין:

כל הדברים האלה מקויימים בדיוק כפי שהוא אומר.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 18 -

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

אתה משחרר רק לאחר שווידאתה הוא עומד בכל הקריטריונים שקבועים בחוק.

ד"ר גלין:

ההתמחות שלי כוטרניר היא לא קלוטי פרסה. צער בעלי חיים מעסיקים וטרינרית שתחום העיסוק שלה הוא קלוטי פרסה, ואנו נותנים להם גיבוי. כל דרישה שלהם לתת לסוס טיפול כזה או אחר, או להעביר אותו לבית החולים הוטרינרי, כל דבר נאכף בצורה מדויקת.

מר ויסנר:

יש בעיה אחת ד"ר גלין, ואני רוצה להגיד לך דבר פשוט, וזה לא חס וחלילה כדי לתקוף אותך. אתה אמרת בתחילת הדברים: אנחנו התקדמנו. אנו נמצאים במצב שאתה אומר- אין אדם אחד שיש לו רשיון, ואם תרד למטה-לא תראה מאות, לא תראה עשרות, אבל תראה הרבה, ואני אומר לך שככל שיעלה מחיר הברזל והאלומיניום- תראה אותם יותר ויותר. ואז אתה אומר לעצמך: אם אין רשיון, והוא הגיע לצער בעלי חיים, וזה עולה כסף לכל המערכות, איך זה קורה. הרי לפחות כפי שעורך הדין הציג פה- רשיון זה תנאי.

עו"ד ראובן לדיאנסקי:

לא התייחסתי לרשיון.

מר ויסנר:

אני אומר: אם אנו מדברים על רשיון, אני שואל דבר פשוט: אני השכרתי את הסוס ב- 150 שח', ובאתי לשחרר אותו. אם זה יעלה לי 200-150 שח' אני אשחרר אותו, אם זה עולה לי 5,000 שח'- הייתי עוזב את הסוס. ואני אומר שאנו צריכים קודם כל להעלות את רמת המחירים- כדי שלא ישתלם להחזיק סוס. כאשר זה 200 שח', והעלנו את זה במועצה האחרונה ל-200 שח', ואין אדם אחד שיש לו רשיון. ואני אומר- בצער בעלי חיים אנו צריכים להעלות את המחירים. אם יהיו גבוהים, אנשים ישאלו את עצמם: אם מחרימים לי סוס האם בכלל כדאי לשחרר אותו, כן או לא. כל זמן שכדאי לו לשחרר ולהמשיך להעביד את הסוס יותר ויותר, אנשים ימשיכו לעשות את זה.

גב' בנאי:

שוב-אני רוצה באיזהשהו מקום לסכם את כל מה ששמענו ואמרנו פה: החוק הוא בעייתי, אני מרגישים, יש פה סתירות, יש פה CATCH, אסור להחזיק סוס, אסור להחזיק אורוות, בפועל זה כן קורה. בגלל שאנו מדברים פה על אוכלוסיה קשה- היא גם שמה פס

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 19 -

על החוק, הם גם לא משלמים את הדוחות, הסוסים חוזרים לעבוד. אין שום ברירה לעניות דעתי, ואני פונה לראש העירייה. אני יודעת שזו אוכלוסיה קשה, אבל זה שייך לתחום אחר- למחלקת הרווחה, לא על גבם של הסוסים. פשוט למגר את התופעה הזאת.

מר וירשובסקי:

האם נעשה משהו בתחום החינוך כדי לחנך את הילדים ואת הנוער – לגבי הדברים האלה?

גב' בנאי:

אני מרגישה שזה כן נמצא בתודעה יותר ויותר, נושא של ניצול בעלי חיים, הפשע הזה מול היצורים חסרי הישע האלה. אני מרגישה שזה נמצא, אבל שוב- הכוח והסמכות הם בידי ראש העיר פה.

מר וירשובסקי:

אני חושב שצריך להכניס גם את הנושא הזה לתכנית הלימודים.

גב' בנאי:

אני מסכימה אתך.

מר גלעדי:

ראשית אורנה- ישר כוח על שהבאת את הנושא לתודעה הציבורית, זה בנושא הזה. לגבי הנושא של ההתעללות, אמרתי בתחילת דברי- כל אדם שמתעלל בבעל חיים- צריך לתקוף אותו ולאכוף עליו את הדברים בצורה החזקה ביותר והחמורה ביותר, בלי שום פשרות בנושא הזה. אבל, מה שאני חושש, וזה מה שאמרתי: לא כולם עבריינים, הם אוכלוסיה קשת יום, הם אוכלוסיה שמתפרנסים בקושי- גם עם הנחשת, גם עם הברזל, זה לא אנשים שאפשר להגדיר את כולם כעבריינים.

קריאה:

אין להם רשיון להחזיק את הסוס, והם עבריינים.

מר גלעדי:

להחזיק בעלי חיים מותר.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 20 -

ממה אני חושש? למעשה למה אתם מכוונים? בואו לא נאפשר להם את התעסוקה, והם ילכו לשרותי רווחה. אז מה אתם רוצים? לכוון את הסוסים לעשירון העליון? שזה יהיה רק לתרבות שעות הפנאי? רק לאלה שבאים ככה לדהור בחוות?

מר ויסנר:

הם יכולים להשתמש בטנדר, יש גם עלטא-זעכן עם טנדרים.

מר גלעדי:

אפשר גם בטנדר, אני לא אומר, אבל בנושא של פרנסה ונושא של עבודה- הינו צריכים לשמוע גם את הצד השני- איך הוא מתייחס לנושא הזה, ולא לנסות לכוון את כל הנושא הזה, את כל הדיון הזה, כשבסופו של דבר למי אנו מכוונים? לעשירון העליון? שמבחינתנו הנושא של רכיבה על סוסים ודהירה בשעות הפנאי זה הכף, זה ההובי שלהם. לזה אנו רוצים להגיע? או שאנו רוצים לאפשר גם לאלה להתפרנס בכבוד, לסוסים ולבעלי החיים לשמור על רמת אחזקה ותחזוקה נאותה גם בתוך העיר הזאת?

קריאה:

לא על גבם של הסוסים.

קריאה:

הם לא יודעים להחזיק אותם ברמה נאותה.

מר ויסנר:

כל אחד יכול לומר פה את דעתו. זה פורום מועצה, ובפורום מועצה כל אחד יכול להביע את דעתו. לדבריו של ארנון- אני מזכיר לארנון שבמשך שנים היה עלטע-זעכן שעבר מסוס ועגלה לרכב. נוסעים רכבים בעיר, ואוספים את העלטא-זעכן בכבוד, וכשאוטו נושא את הדבר- זה לא פוגע בבעלי חיים.

אני חוזר ואומר: בתקופה האחרונה- בגלל שהסוס הוא כל כך זול ובהישג יד, זה יותר זול מרכב ולכן אנשים עושים את זה. אם עיריית תל-אביב היתה מקבלת את החלטה ואומרת= סוסים וחמורים לא נוסעים ברחבי העיר כאשר הם נושאים על עצמם משאות, זה לא דבר כל כך מסובך לקבל החלטה כזאת ולאכוף את זה עד הסוף, אני חושב שאותם אנשים היו קונים טנדרים. טנדרים כנראה הם גם מזהמים את האוויר ולא היתי כל כך מרוצה מזה, אבל אני מוכן גם לזה כי יש כל כך הרבה כלי רכב, והם היו אוספים. אני יכול להגיד לך שאצלי ברחוב היה אדם שהיה מגיע עם רכב, והוא פשוט החליף את זה בסוס, זה יצא יותר זול.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 21 -

מר בני שלזינגר:

אני בני שלזינגר מ"תנו לחיות לחיות":
תנו לחיות לחיות עובדת עם ד"ר גלין, וכפי שאמרה הגב' בנאי- מגיע לו ציון לשבח- מה שלא מגיע להנהלת העירייה.
ד"ר גלין באמת משתף פעולה.
הדבר הזה חייב להיפסק. הפרנסה הזאת אף פעם לא יכולה להיות חיובית. אני גם היום ביפו מזה 4 חודשים, ואני יוצא מדעתי. הם עומדים לידי, ואם אני רק אגיד להם מילה- הם יכו אותי- עם אלות, עם חוטי חשמל.

מר גלעדי:

הם גרים גם לידי, למה אתה הופך אותם לעבריינים? הם בני אדם כמוך.

מר בני שלזינגר:

מישהו אמר שלא?

מר ויסנר:

ארנון, אתה לא גר ביפו, יכול להיות שביפו עושים לו את זה.

מר בני שלזינגר:

אני גר ביפו, בעגימי, והם באים לשם, ולא פעם אחת זה נגמר בבכי, ותשאלו את אתי, כי אתה לא יכול להעיר להם. והם באים עם אלות, חלק, לא כולם. אני מכיר את הסוסים. הסוסים בחלקם הגדול הם במצב נוראי, ועם כל הפעילות שצער בעלי חיים עושה בעניין הזה- צריך לאסור את זה, שלא יהיו.

עו"ד אריה לנסר:

אני היועץ המשפטי של העמותה להגנת הסוס בישראל.
אני פה בשם העמותה, ולמרות שלא התקבלה עמותה בועד המנהל של העמותה, אני רוצה להביע את עמדתי האישית ואת העמדה הכללית של העמותה.
לדברי מר גלעדי: אולי מר גלעדי לא הבין את רוח הדברים.
הכוונה היתה אולי להעביר את אותם אנשים שהיום עושים מה שהם רוצים באותם סוסים, מתעללים בהם, מעבידים אותם, לידיהם של רשויות הרווחה. ואם הסוסים האלה יעזבו את אותם אנשים- הם יעברו אולי לרכיבה טיפולית, הם יעברו לשיקום, ואולי אפשר באמת- את אותם חבר'ה שעבדו בהסעת סוסים- להעביר לרכיבה טיפולית. וכן, העשירון העליון עושה את זה

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 22 -

היום, כי סוס זה דבר יקר. סוסים זה דבר יקר, והיום רוב האנשים שמטפלים נכון בסוסים- זה עשירון עליון. אני לא אומר שזה צריך ללכת לעשירון העליון, אני אומר שאולי את אותם סוסים שיצליחו להציל מאותם ידיים, החברה האלה יבינו מה זה רכיבה טיפולית, מה זה לטפל נכון בסוס, מה זה רכיבה ספורטיבית, מה זה קפיצות. אני חוזר שוב, זו העמדה שלי.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

רכיבה ספורטיבית זה בסדר לסוס?

עו"ד אריה לנסר:

אני חושב שכן, כל עוד זה בפיקוח וטרינרי נכון. עכשיו איזו מן כפפה שאני עומד לזרוק: היום בראש משרד החקלאות עומד השר שמחון. מסתבר שהוא מאוד מאוד תומך בכל מה שקשור בטיפול בצער בעלי חיים וביחוד בסוסים. הוא הקצה עכשיו תקציבי עתק במרכאות- לנושא של טיפול בסוסים, הוא הקצה עכשיו וטרינרית סוסים- צביה מילטנברג, שכל תפקידה זה להתעסק בזה. היא בוחנת מתקנים מוגנים, היא עוברת בחוות, היא עושה את זה, וזה באמת תפקיד שלה. משרד החקלאות הוציא עכשיו מכרז להקמת שלושה מתקנים מוגנים בשנה הבאה. העמותה שלי מנסה להתמודד במכרז הזה, ואני זורק כפפה לעירייה, אולי העירייה תתמודד במכרז ותקים מתקן מוגן משלה, שיהיה בפיקוח וטרינרי, שאנשי עירייה יפעילו אותו, ואז אתה מוצא לך פתרון IN HOUSE. זה עכשיו משהו שתוך כדי העליתי פה.

מר ויסנר:

תעביר לנו את המכרז.

עו"ד אריה לנסר:

זרקתי כפפה, תפרשו אותה איך שאתם רוצים. אני זורק פה רעיון והצעה, יכול להיות שהיא טובה, יכול להיות שהיא לא טובה, אבל משרד החקלאות היום תומך- תחשבו על זה.

נציג גלי צה"ל:

אני שואל למה אי אפשר לפתור את הבעיה הזאת על ידי רגולציה.

קריאה:

כי ניצול בעלי חיים זה לא בסדר.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 23 -

נציג גלי צה"ל:

לפי כל הטיעונים שהועלו פה עד עכשיו, הבעיה העיקרית היא התנאים של הסוסים. לא שמעתי עד עכשיו הסבר למה אתם דורשים ביטול גורף, ומדוע לא לטפל בזה על ידי רגולציה שתביא לתנאים מינימליים לסוסים האלה?

מר עומר:

זה לא יפתור את העניין. אי אפשר לעשות את זה.

מר ויסנר:

ברשותכם אני אחזור ואומר- שאני חושב שלקראת חגיגות ה-100 של העיר תל-אביב, העיר העברית הראשונה, אם פעם נסעו פה עם עגלות וסוסים וזה נראה לכולם נורמלי, הגיע הזמן שנפסיק את התופעה הזאת. אני חושב שהתופעה הזאת – בסופו של דבר- מביישת את כל תושבי מדינת ישראל ואת כל הבאים בשעריה של העיר העברית הראשונה- כאשר הם רואים עגלה עם סוס. הגב' בנאי הציגה כאן את התמונות, וזה חלק מהתמונות הקשות שיש, שסוסים כאלה נעים ברחבי העיר ואיך שהם נראים. אני מבקש מראש העירייה שנעלה את זה בהנהלת העירייה ונקבל החלטה, ואת ההחלטה הזאת נעביר למועצת העיר, ובמועצת העיר, כמו שהחלטנו בנושאים אחרים, נהיה מספיק אמיצים ונעשה פעולה שהיא לא פעולה קשה, שבסופו של דבר נמגר את התופעה הזאת, ואולי תהיה לנו ארץ נהדרת.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

שלום לכם.

קודם כל אני שמח שבאתם, ושמחתי לשמוע את כולם, ולשמחתי יש לנו ציבור שזכותו לדבר, והוא מביע דעות כאלה ואחרות, ואנו בסופו של דבר צריכים למצוא את עצמנו- איך אנו חיים עם בני האדם ועם בעלי החיים. אני רק מבקש להבהיר לכל אלה שרוצים למגר, שאני ברגע זה צריך למגר גם את העישון, וגם את האלימות נגד קשישים, וגם את החנייה על המדרכה, וגם את 1,001 הדברים. ומי שלא יודע- היום שדדו פה איזה זקן בחנות בדיזנגוף והרביצו לו מכות נאמנות, ואני צריך למגר את הכל. ואני גם צריך למגר את תאונות הדרכים. ויותר מזה: האם משום שיש אנשים שמתעללים בכלבים, צריך למנוע מאנשים להחזיק כלבים? לא שמעתי את ההצעה הזאת פה.

קריאה

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 24 -

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

תסלחי לי גבירתי, עכשיו אני מדבר. אם את רוצה בצעקות, תצעקי, תגמרי, ואז אני אבוא ואדבר. שמעתי אותך צועקת מידי פעם, אבל עכשיו תתני לי. תודה לך. אני לא מתחייב להגיד דברים שימצאו חן בעיניך, אני מתחייב להגיד מה שאני חושב, ואולי גם להכריח גם אותך לחשוב גם אולי קצת אחרת ממה שאת חושבת. הרי כשאת צועקת את רוצה שאני אחשוב אחרת ממה שאני חושב נכון? אז אני מנסה להגיד לך, כדי שתחשבי את קצת אחרת. ישבתי בשקט, הקשבתי לכולם, גם לאלה שצעקו וגם לאלה שדיברו, וכולם הביעו דעות חשובות מאוד מאוד מאוד.

רבותי, אני חייתי עם בעלי חיים כל החיים, אני חלבתי כבשים, גידלתי פרות, כן, וגם רתמתי את הפרד וטיפלתי בו. ואני מודיע לכם שכשמתעללים בבעלי חיים זה מזעזע אותי בצורה בלתי רגילה, מזעזע אותי! וכואב לי בצורה בלתי רגילה.

יחד עם זה אני מסוג האנשים שאומר שמי שרוצה 100 מקבל 0. אני צריך להיות בתהליך שאני רואה את הדברים הולכים ומשתפרים. וכאשר התחלנו לטפל בהנגשה לנכים- היה צריך למגר את התופעה שאין שום נגישות לנכים. וכולם פה אמרו: צריך למגר. אי אפשר למגר, אפשר להתחיל ולאט לאט לשפר. מפני שחלק מהעניין הוא לא רק בני אדם, לא רק תקציב, זו גם תודעה: להבין את החשיבות, להתחיל את התהליך וליצור שיפור לאורך זמן. אותו דבר זה עם תאונות דרכים. הורדנו את תאונות הדרכים ב-9 השנים האחרונות ב-42%. רבותי, עדיין נפגעים בתאונות דרכים בעיר הזאת אנשים, ילדים וקשישים.

ולכן אנו כאן בעיר הזאת, גם בתחום של טיפול בבעלי חיים, ואני מודה ומעריך מאוד את העובדה שמעלים את הנושא, לאט לאט גם מהדקים את החקיקה, גם מהדקים את האכיפה, ותאמינו לי שהיתי שותף לתיסכול העצום- עד שמצאנו את הדרך בכלל להתעסק עם אותם פונים שהסתובבו בפארקים ולא יכולנו להגיע בכלל לשים עליהם את היד, היו שם תמיד קטינים והיתה בעיה של הוכחת בעלות, ומי אמר שאסור, ו-1,001 דברים, עד שמצאנו את הדרך כדי לטפל בעניין הזה. ולקח לנו הרבה זמן. וגם אם אתם חושבים, וכולם נראה להם שאפשר למגר ומיד, ליצור מערכת של חקיקה, ליצור מערכת של שינוי – אפילו בחקיקת העזר, מכוח העובדה שאין חקיקה ראשית מספקת- זה תהליך מאוד מאוד מסובך, מאוד מאוד מייגע, מאוד מאוד בעייתי. ואחר כך מגיע העניין של סדרי עדיפויות של כל המערכות.

אתם יודעים, פקח עירוני ניגש למישהו ומבקש ממנו להזדהות, הוא לא חייב להזדהות, צריך להביא משטרה. כך שהדברים הם לא פשוטים.

ולכן, אני חושב שצריך לנקוט בשיטה שבה אנו עובדים, וראוי גם להחריף. לכן פורום אכיפה צריך לשבת ולראות- מה צריך לעשות כדי לשפר במסגרת חוקי העזר, ולהציע את ההצעות- כדי שנוכל לאכוף טוב יותר, ומה בתחומי החקיקה צריך להציע גם למדינת ישראל, מה שנקרא כנסת ישראל, כדי שהחוק יהיה בעל שיניים חזקות יותר. ואגב, גם גובה הקנס הוא בעייתי, ועד כמה

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 25 -

שאני יודע הוא מגיע מחקיקה ראשית, אמת עורכי הדין? אתה לא יכול לקנוס יותר- אלא במה שמתיר החוק במדינת ישראל.

ולכן גם תחום הזה – כמו בהרבה מאוד תחומים, אני היתי שמח שתחום האכיפה ותחום ההרתעה היה מייצר מציאות- שמי שמקבל פעם קנס, הקנס הוא כזה שבאמת הוא ירתיע. היום הוא לא מרתיע.

אבל, האם הגענו לאותו מקום שבו אני צריך באופן גורף לאסור על מי שמקפיד על החוק, שמטפל בבהמה כמו שצריך, שהיא סוחבת בני אדם בלבד, ומתייחסים אליה כמו שצריך, על היכולת לנוע? אני לא חושב שהגענו לשם. בדיוק כפי שלא שמעתי כאן הצעה לבטל את היכולת להחזיק כלב, כי יש כאלה שמתעללים בכלב.

ולכן, אני מברך, באמת מברך, הנושא הוא נושא ראוי לטיפול וראוי להתעסקות יסודית ורצינית, ואנו נמשיך לעסוק בו בצורה יסודית ורצינית, ונשתדל לשפר אותו לאורך הזמן ולהגיע למציאות שבה יהיו הרבה פחות התעללויות בבעלי חיים קלוטי פרסה בעיר תל-אביב יפו. והיה ונראה שאין דרך בשום אופן לאכוף ולהביא לידי מציאות שבה מטפלים ומשתמשים בבעלי החיים כראוי, הרי שלא יהיה מנוס אולי מלהגיע למצב שנצטרך לאסור, או להשתדל לאסור עד כמה שאני יכולים, על השימוש בבעלי חיים בכלל.

קריאה:

החוק קיים משנת 1980, 27 שנים, ואנו רואים את זה יום יום. הגיע הזמן שנגיע למסקנה הזאת שאתה רוצה להגיע אליה. 27 שנה, משנת 1980.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

לא לא, תסלחי לי, אני שייך לאופטימיסטים.

בעניין הזה יש גם תרבות ויחס. בהודו הפרה הולכת על הכביש, אף אחד לא יעז לעבור אותה. זה עניין של תרבות ויחס. בסין אוכלים כלבים. ולכן, מה שהיה לפני 27 שנים הוא לא מה שקורה יום. לפני 27 שנים בני אדם התנהגות לבעלי חיים והיחס לבעלי חיים היה אחר. הודות לכם, ואני מברך אתכם, ולהעלאת המודעות לעניין, יש גם שינוי ביחס של החברה לנושא, גם בטיפול בכלבים, גם בטיפול בחתולים, גם עיריית תל-אביב עשתה קפיצת דרך בטיפול בבעלי החיים האלה באמצעות הרבה מאוד דברים, ואנו בתהליך של שיפור.

קריאה:

זה איטי מידי.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 26 -

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

אנו בתהליך של שיפור מתוך כוונה לשפר, וזה בדיוק באותה מידה שכאשר נכנסתי לתפקידי הרבה דברים היו אחרת, והם בתהליך של שיפור. 27 שנה לא הצליחו לעשות גם הנגשות לנכים, עכשיו עושים, אז נכים יכולים להגיע אל המדרכה. אז יש דברים שמשתפרים, ואני יכול להראות לך עוד רבים אחרים. גם הנושא של זיהום אוויר - לפני זה לא טופל, והיום השתפר. לא הפסיקו להשתמש בחשמל, עדיין את משתמשת בחשמל, אבל אנו משתדלים להשתמש בחשמל בדרך נקייה יותר.

קריאה:

ההבדל הוא שזה עניין של חיי בעלי חיים, חיי סבל.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

אמרתי לך, אני מבין, אבל חייה יכולה לחיות מצוין גם כשהיא סוחבת עגלה.

קריאה:

לא.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

לפי דעתכם לא, ולפי דעתי כן, לשנינו אין אפשרות לשאול אותה. היא בריאה, היא עליזה, היא מצוינת, את יודעת לשאול אותה?

קריאה:

כל האנשים שמטפלים בסוסים - כולם נגד זה.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

היות שאני מרגיש את עצמי לא פעם אחת - עם אלה שאומרים לי שהם מבינים, שהרי אני יודע שהם מנהלים שיחת נפש עם הסוס והם יודעים בדיוק מה הוא חושב.

קריאה:

התמונה שהראו פה זו לא תמונה של חייה שמחה.

פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)

- 27 -

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

לא בסדר, לא בסדר. אני אביא לך תמונות של סוסים בריאים שרתומים גם לעגלה.

ולכן, אנחנו נמשיך לשפר את רמת הרגולציה ורמת האכיפה, ונשפר כמיטב יכולתנו- גם בשנים הבאות.
אני מודה לכולם.
תודה רבה.

26. איים מלאכותיים:

גב' שכנאי:

שלום לכולם, אנו מתחילים בנושא השני:
פורום מועצה בנושא של ייתכנות או החלטה על בנייה של איים מלאכותיים מול חופי הארץ,
כאשר מה שמטריד אותנו זה- האם זה יקרה או לא יקרה מול חופי תל-אביב.
אני מזמינה את הגב' תמי כורם ממינהל ההנדסה- להציג את עצמה ולהציג את השתלשלות
העניינים עד כה.

גב' תמי כורם:

אני תמי כורם- מהיחידה לתכנון אסטרטגי במינהל ההנדסה.
אנחנו הכנו כאן רקע קצר לגבי אבני הדרך העיקריות ב- 15 השנים האחרונות בתחום הארצי,
והזמנו לכאן את ד"ר דב רוזן- שהוא מנהל המחלקה לגאולוגיה ימית במכון לחקר הימים
והאגמים, את ד"ר יעקב ניר שהוא גיאולוג ימי, וגב' הדס שכנאי- חברת מועצת העיר.

(הצגת הדברים מלווה בשקפים)

תכנית אב לישראל 2020 שאושרה ב- 1993 למעשה הקדישה פרק לנושא ייתכנות של איים
מלאכותיים, והיא קבעה שלמעשה היתרונות בנושא של האיים הוא בנושא מתן תשובה לצרכים
הנובעים מגידול האוכלוסיה ולחצי פיתוח, עלייה בכדאיות הכלכלית עקב הירידה ההדרגתית
בנושא של עלויות פיתוח והנדסה ימית, ועלייה בעלויות המקרקעין לאורך קו החוף. היא למעשה
דיברה על ייתכנות להעברת שורת תיפקודים ותשתיות תחבורה ותעשייה, על יצירת אתרים
לסילוק פסולת, הרחבת הריבונות הלאומית על המדף הימי, ואופציה ליצירת לגונות היכולות
לשמש לנמלים, מרינות ופעילויות נופש.

בגדול התכנית קבעה שיש ייתכנות לאיים מלאכותיים בחופי ישראל, והציגה אפשרויות נוספות
של פלטפורמות בנויות בים.

למעשה, בשנת 1996 נחתם הסכם בין ראש ממשלת הולנד וראש ממשלת ישראל לנושא פעולה
ומחקר משותפים בנושא הנדסת חופים, הוקמו וועדות היגוי- גם בישראל וגם בהולנד, וועדות
מנהלות בשתי המדינות, וועדת היגוי משותפת-הולנדית-ישראלית, וגופים רבים השתתפו בביצוע
המחקר.

העבודה תוכננה לשני שלבים: שלב ראשון= איסוף הנתונים, בדיקות ומחקרים משלימים בנושא
השפעות סביבות ימיות, מקורות חמרי מילוי ובדיקות כלכליות ראשוניות- על מנת ליצור בסיס
נתונים למקבלי ההחלטות לבדיקת הייתכנות.

שלב ב' היה אמור להיות השלמת הבדיקות, ולמעשה מסמכים הדרושים לביצוע המכרזים.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 29 -

למעשה הבאנו כאן שני תחומים של מסקנות של הצוות ההולנדי-ישראלי, תחום אחד הוא בנושא ההשפעות הסביבתיות-הימיות, שמכיוון שנמצא כאן ד"ר דב רוזן- שריכז את הנושא הזה בצוות ההולנדי-ישראלי- אני אמנע מכפילות ולא אציג את זה.

מר ויסנר:

באיזה שנה התקבלו ההחלטות?

גב' תמי כורם:

בעקרון בשנת 2000 זה הובא לאישור הממשלה.
לגבי הנושא של שימושי קרקע- דובר על ייתכנות להקמת אי לשימושים עירוניים- מגורים ונופש, שמונתה בראש ובראשונה בפיתוח מערכות תחבורה.
לגבי חלופה של הקמת שדה דב בים- מול חוף תל-ברוך, הדגיש הצוות שלמעשה זה פותר בעיות תפעוליות, מגבלות בנייה הקיימות עקב פעילות שדה דב, ומשפר את הנושאים הבטיחותיים ואקולוגיים.
כאן אנו רואים את החלטות הממשלה שהגיעו בעקבות הגשת מסקנות הצוות: ביוני 2001 הממשלה אימצה את המלצות הצוות- ההולנדי=ישראלי, ונקבע כי המועצה הארצית תיתן הוראה בדבר סקר וגיבוש מדיניות בכל הנוגע להקמת איים מלאכותיים.
בנובמבר 2002 הממשלה אישרה עקרונית הקמת איים מלאכותיים, וקבעה כי תמונה ועדת מנכ"לים בראשות משרד התשתיות הלאומיות- שתכין מכרז להקמת שני איים מתוכננים: אי לשדה תעופה ואי למגורים. יש לציין שההחלטה הזאת זכתה לביקורת חריפה מצד הארגונים הירוקים.
בדצמבר 2003 המועצה הארצית קבעה כי היא רואה צורך בעריכת סקר ומסמך מדיניות לאיסוף נתונים ובחינת הצרכים וההשלכות של הקמת איים מלאכותיים למטרות תשתיות בלבד, כלומר, היא לגמרי לא נתנה אישור לנושא של איים למגורים או שימושים אחרים.
למעשה, בהמשך להחלטת המועצה הארצית- הוכן סקר על ידי משרד התשתיות –שכלל איסוף נתונים סביבתיים, וצוות שנבחר על ידי משרד הפנים עבד על נושא של מדיניות לאיים מלאכותיים לתשתיות.
בעקרון הצוות המליץ על המשך קידום של נושא של איים מלאכותיים לתשתיות, לאור הניתוח הכלכלי שמצדיק הקמת חלק ממתקני התשתית בים- לאור מצוקת קרקעות למתקני תשתית, במיוחד במרכז הארץ. הוא דיבר על מיקום האי מול החוף- שיתכן כבר החל מעומקים של 15 מ', תוך ביצוע פעולות למיגון, שיקום ותחזוקת חוף.
מיקום האי לאורך הים –נקבע שהוא ייקבע לפי סוג ואופי התשתיות. כלומר, תשתית שהיא בעצם מושכת קהל, המקום המיטבי יהיה מול חופים אורבניים.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 30 -

הצוות המליץ להימנע מהקמת איים מול חוף טבעי פתוח.
דובר על החשיבות של גשר גישה והשפעתו הנופית, שיש לתת לו תשומת לב מיוחדת, והומלץ לבחון חלופות קשר במינהרה.
בהתייחס לשדה תעופה בינלאומי- צוין כי במידה ויוחלט על הקמתו על אי מלאכותי, רצוי להקימו ברצועת הים שמול מטרופולין תל-אביב.
הצוות בעצם קבע קריטריונים לדרוג מתקני תשתית- שעברו את תנאי הסף הראשוניים.

מר ויסנר:

מטרופולין תל-אביב זה בין אשדוד לחדרה?

קריאה:

נתניה.

גב' תמי כורם:

הוא קבע- לחדרה. זו ההגדרה, אבל הצוות קבע את רצועת החוף שבין אשדוד לחדרה.
אנו רואים כאן על גבי השקף את השורה התחתונה של שיקלול ההערכות של חברי וועדת ההיגוי לדרוג מתקני תשתית.
מדובר בתחנת כח.
מסוף גט"ן
מתקני ניסויים צבאיים.
לא אפרט את כולם.
אציין שהנושא של שדה תעופה בינלאומי נמצא במקום תשיעי, והנושא של שדה תעופה מקומי נמצא במקום ה- 11.

מר ויסנר:

זה למעשה לשים את מפרץ חיפה מול חופי תל-אביב.

גב' תמי כורם:

מסקנות הדרוג הן שבעצם איים מלאכותיים קטנים בשטחם, בעלי השפעה סביבתית רחבה- עבור אשכולות מתקני תשתית מבוקשים- הם המתאימים ביותר.
איים עבור מתקנים רחבים בשטחם הקרקעי עם מגבלות סביבתיות מצומצמות באופן יחסי לשטחם והעדר ביקוש משמעותי-הם בעדיפות נמוכה יותר בשיקלול כלל המתקנים.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 31 -

באוגוסט 2007 אימצה המועצה הארצית את מסקנות צוות הבדיקה. המועצה הארצית למעשה קבעה כי היא רואה ברשימת התשתיות כרשימה חלקית- שניתן לגרוע או להוסיף עליה. המועצה הארצית החליטה להביא בפני הממשלה הצעה להקמת צוות בין משרדי משותף- שיבחן יוזמות להקמת איים מלאכותיים.

תכנית מתאר ארצית נוספת שמתייחסת לנושא האי היא תמ"א/15/א'- שהיא תכנית מתאר ארצית להוספת אתרים לשדה תעופה בינלאומי נוסף. בעקרון, בתוך הסיכום של החלק הראשון של העבודה- דובר על שני אתרים נוספים שהם ציקלג ונבטים, וחלופה שלישית היתה הקמת אי בים. המועצה הארצית בשלב ראשון החליטה להוסיף את שני האתרים- נבטים וציקלג- כחלופיים זה לזה, ולאחר מכן הוסיפה את החלופה של אי בים. לא נקבע המיקום המדויק, וצויין כי כמובן אתר זה יחייב הכנת תכנית מתאר ארצית נפרדת, שתבחן את המיקום הרצוי. ניתנה אף הוראה להכנת שלב א' בתכנית המתאר.

מר גלעדי:

מה עם תל-אביב?

גב' תמי כורם:

זה הרקע.

אני מדברת על נקודות ציון משמעותיות ברמה הארצית.

מר גלעדי:

אני מבין שזה יהיה במטרופולין הרחב של תל-אביב.

גב' תמי גבריאלי:

אף אחד לא החליט שיהיה אי בכלל, או מול תל-אביב.

גב' תמי כורם:

עדיין לא הוחלט.

למעשה, לגבי שלושת האתרים עדיין אין אישור ממשלה. בזמן האחרון מונתה וועדת בודינגר- שזו וועדה ציבורית שמינה שר התחבורה, במטרה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח לשדות תעופה ל- 50 השנים הבאות. הוועדה הזאת אמורה להתייחס גם לנושא של הקמת שדה תעופה על אי בים.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 32 -

מר גלעדי:

לגבי 50 השנים הבאות, יש לנו בכנסת את נציגי הדורות הבאים.

גב' הדס שכנאי:

כבר לא קיים.

מר גלעדי:

תחזירו אותו חזרה.

ד"ר דב רוזן:

אחר צהרים טובים לכל הקהל.

(הצגת הדברים מלווה בשקפים) אני רוצה להודות לעיריית תל-אביב על שכיבדו אותי והזמינו אותי להציג בפניכם מקצת מהפעילות של חקר ימים ואגמים לישראל. כפי שנאמר- אני אעסוק בנושא של ההשפעות הסביבתיות של הקמת איים מלאכותיים, עם כל המחקרים שבהם אנו הינו מעורבים ומעורבים. התמונות שמוצגות כאן על גבי השקף וודאי מוכרות לכולכם. התמונה מצד ימין היא חוף אתרים- שכולכם מכירים, ולי היה הכבוד להיות בצוות שחקר את התכנית בניסויי מעבדה, היתי אז מהנדס צעיר- בתחילת שנות ה-70. הפרוייקט הזה נחשב לאחד הפרוייקטים המוצלחים בעולם, ואני אומר לכם- עם נסיון של מעל 35, 37 שנים-שהצלחה היתה עם הרבה מזל, כי הרבה דברים שלמדנו מאז – מביאים למסקנה שבאמת היה לנו הרבה מזל. את התמונות שאני מציג כאן כרגע אני חושב שכולכם לא מכירים, אלה תמונות שנאספו בעזרת מערכת מיפוי מתקדמת ביותר שמשתמשת במערכת רבת אלומות. בצד ימין אנו יכולים לראות רכסי כורכר מול יפו, ומצד שמאל רכסי כורכר מול הירקון. רק שתדעו שבעומקים שבסביבות ה-30 מ' קיימים רכסי כורכר שבולטים עד כדי 18 מ' מעל פני הקרקעית, מה שלא היה ידוע כאשר בוצע המחקר עם ההולנדים, וגם המיפוי שהיה קיים באותו הזמן- לא היה בו נתונים שניתן היה לעבד.

ד"ר יעקב ניר:

זה היה ידוע, יש דו"ח של המכון הגיאולוגי.

ד"ר דב רוזן:

כרקע, חלק מהדברים נאמרו ולא אחזור עליהם, אבל חלק לא נאמרו: לפי ההסכם עם ראש ממשלת הולנד בוצע מחקר דו לאומי לבדיקת הייתכנות של הקמת איים מלאכותיים באזור

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 33 -

המרכז, כל מדינה שמה מליון דולר, והוציאה את הכסף אצלה בבית, כאשר הבדיקות שנעשו בהולנד נעשו בפיקוח שלנו ולפי הנחיות ודרישות שלנו.

על פי החלטת הממשלה הפרוייקט נוהל על ידי ועדת היגוי בין משרדית בנושא, בה השתתף גם מהנדס העיר תל-אביב. חקר ימים ואגמים לישראל ניהל וביצע את המחקר הסביבתי מצד ישראל. לאחר פרסום מימצאי המחקר החיוביים התפרסם מסמך התנגדות להקמת איים, ובמיוחד לשדה התעופה, על ידי "אדם-טבע ודין", שאחד המחברים שלו נמצא כאן.

על מנת להמשיך ביישום הקמת איים מלאכותיים ולענות להשגות שהושמעו לגבי השפעות סביבתיות וחזותיות, בוצעו מחקרי גישור, בהם גם בנושאי ההשפעות על הסביבה- על ידי עריכת סקר ביוטי משווה, ניטור סדימנטולוגי בקטע בין ראשל"צ לנחל פולג, ובדיקות במודל סדימנטולוגי חדש- שרכש חקר ימים ואגמים לישראל והורץ על ידי הטכניון- בפיקוח חקר ימים. הוזמן והוכן מסמך מדיניות להקמת איים מלאכותיים ששמעתם עליו. לא כל המלצותיו התקבלו על ידי המועצה הארצית, והרשימה של סדרי העדיפויות שהופיעה, זה של הצוות שזכה במכרז ושהכין את אותו מסמך.

אחת המסקנות של אותו מסמך היתה, כפי שנאמר, שכדאי קודם להתחיל באיים קטנים לתשתיות, והמסקנה הזאת סותרת את המימצאים של המחקר הדו לאומי- כפי שתשמעו בהמשך. וכאשר נשאל אחד המחברים מדוע המליצו כך, התשובה היתה- מאחר שאין לנו נסיון בארץ, שגם בזה אני כופר.

הוקמה וועדת בודינגר לעיצוב תכנית אב לשדות תעופה, כולל האפשרות של הקמת אי מלאכותי. התכנית של ההרצאה שלי, ממש על קצה המזלג:

סקירת הדוגמאות של בניית איים מלאכותיים בעולם.

מימצאי המחקר הדו לאומי.

תמצית הבדיקות והמימצאים של המחקר הדו לאומי.

מימצאי מחקר הניטור הסדימנטולוגי במחקר הגישור.

תמצית הבדיקות ומימצאי המחקר במודל הסדימנטולוגי שביצע הטכניון.

בדיקות למסמך המדיניות לטיפול בהתמוטטות המצוק החופי- שרלבנטיים לנושא של איים מלאכותיים, שאנו הכנו במסגרת ועדת היגוי שהקים משרד ראש הממשלה, וכנראה המסמך אמור להתפרסם בעוד זמן לא רב.

וסיכוי צונאמי לחוף הישראלי- שגם הם רלבנטיים לנושא שלנו.

התמונות שאני הולך להראות עכשיו:

האי הראשון שנבנה ביפן במאה ה-19.

פה יש משהו מאוד מאוד אקטואלי- פיתוח איים מלאכותיים בדובאי: הפאלם-טרי – אי התמר בדובאי.

רק שימו לב, הקוטר של האי זה בערך 5 ק"מ. אתם יכולים למצוא הרבה חומר באינטרנט.

פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)

- 34 -

מערכת של 200 איים שנבנו והפרוייקט הסתיים, שסה"כ יוצרים תמונה של יבשות העולם, שנקרא
.THE WORLD

ייבוש ימי במונאקו- בנמל מונטה-קרלו. עומק המים בכניסה לנמל פה זה 60 מ'.

פה אנו רואים תמונה מוגדלת של אזור הייבוש.

זה, על מנת להראות שהדברים ניתנים לביצוע מבחינה הנדסית.

ועוד איים במקאו.

נעבור לסידרה של שדות תעופה שנבנו ביפן.

אבל לפני כן- אנו רואים פה את שדה התעופה בהונג-קונג.

אזור יפן : שדה תעופה חדש על אי מלאכותי שנבנה במפרץ נגויה- על אי מיובש, שדה התעופה

טוקונאמי. כאן אנו רואים אותו בהגדלה. זו עוד תמונה שלו.

וכמובן, האיים המפורסמים במפרץ אוסאקה, שב- 1995 גם סבל רעידת אדמה רצינית מאוד.

כאן אנו רואים את שדה התעופה קנסאי. זה המסלול המקורי, ולמרות כל הבעיות של שיקוע

הקרקע נבנה מסלול נוסף.

בנוסף לזה יש כאן סידרה של איים מלאכותיים, וכאן שדה תעופה נוסף- מול קובה.

כאן אנו רואים בשלבי בנייה את שדה התעופה של קנסאי במולוסאקה.

כאן אנו רואים את ההרחבה שלו.

מי שהיה בקובה מכיר את ה-PORT ISLEMD המפורסם ואת שדה התעופה החדש – שגם הוא

הושלם לפני שנה וחצי.

ועוד סידרה של איים למטרות אחרות – של תשתיות, לדוגמא- הבאתי את בניית שדה התעופה-

טוקונאמי בנגויה, ואת השלבים השונים.

כאשר רואים תמונות כאלה אומרים : O.K – אז יש ידע בעולם, אבל באותו מסמך של "אדם, טבע

ודין" וגם לאחר מכן הושמעו טענות שהמצב שונה בחוף הישראלי אצלנו ים פתוח, יש גלים הרבה

יותר גדולים. כדי לסבר את האוזן- גל התפן התקני אצלנו הוא גובה גל משמעותי במים עמוקים-

של 8.70 צ', ומיד אסביר מה זה, במפרץ אוסאקה זה 13 מ'. גובה גל משמעותי זה ממוצע של שליש

הגלים הגבוהים ביותר שמתרחשים בתקופה של עד 3 שעות.

ודוגמא של תכנית לשדה תעופה מול תל-ברוך- של משרד הוגו מרום, עם קישור בעזרת גשרים מול

פי גלילות.

מסקנות עיקריות של המחקר של חקר הימים לקראת הכנת המחקר הדו לאומי :

אזור החוף במרכז ישראל נשאר יציב במהלך 200 השנים האחרונות.

במהלך המאה ה- 20 ארעה ארוזיה מתונה בחוף, ארוזיה זה גריעה, על ידי כרית חול מהחופים עד

1965.

בניית מבנים חופים שלכדו חול.

חוסר תחזוקה של החופים.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 35 -

ועליית מפלס הים.

במסגרת המחקר במודל מתמטי שנקרא דלפטרידי ומודל נוסף- יוניבסט, נבדקו חלופות שונות בצורה פרמטרית- על מנת להגיע לאופטימיזציה ולבחון כמה שיותר אפשרויות – בתקציב שהיה זמין. קודם כל נבדקו צורות שונות וגדלים שונים בעזרת מודל יוניבסט, שכלל צורות איים מלבני, אליפטי, מרובע, טיפת דמע ועגול.

וגודל אי טיפה בן 1,000 דונם, 2,000 דונם, ו- 5,000 דונם.

ואי מלבני במידות 800 מ' רוחב על 2,900 מ' אורך.

במרחקים מקו החוף המקוריים לאי טיפה של 1 ק"מ, 2 ק"מ ו- 1.25 ק"מ.

ואי מלבני במרחקים של 1.25 ק"מ, 2.5 ק"מ ו- 2 ק"מ.

מיקום אי הטיפה נקבע בבת-ים, בתל-ברוך, בצפון הרצליה ובנתניה-דרום, והמרחק בין שרשרת איים של שלושה איים נקבע למרחקים של 2.5 ק"מ ושל 5 ק"מ.

המסקנות שהתקבלו היו- שהצורה העדיפה לאי למגורים היא של אי בצורת טיפת-דמע.

הגודל העדיף לאי למגורים הוא 2,000 דונם, במרחק של כק"מ מהחוף. ככל שהאי נבנה רחוק יותר

מהחוף- השפעה הסדימנטולוגית, כלומר ההשפעה של הסרת חול על החופים וקרקעית הים

מורגשת למרחק רב יותר לחופים מדרום, ובמיוחד מצפון לאי.

ועבור שרשרת של 3 איים זהים נמצאה עדיפות למרחק של 2.5 ק"מ בין האיים מציר לציר- לעומת המרחקים של 5 ק"מ ביניהם.

לאחר שנקבעו הדברים האלה- נקבעו עדיפויות, ונעשה מחקר במודל שנחשב המתקדם מסוגו בעולם, מודל דלפ-טרידי, שהוא מודל סדימנטולוגי מאוד מורכב. לא אכנס להרבה פרטים. במודל הזה נבדקו 3 חלופות:

א. אי מלבני לשדה תעופה מול חוף תל-ברוך במרחק 2 ק"מ מהחוף.

ב. אי טיפתי מול בת-ים- במרחק 1.25 ק"מ מהחוף ובשטח של 2,000 דונם.

ג. ושרשרת של שלושה איים – של 2,000 דונם כל אחד, במרחק 2.5 ק"מ ביניהם ובמרחק 1.25 ק"מ מהחוף.

כל חלופה נבדקה ל- 3 מצבים: בלי אי, עם אי ללא נקיטת אמצעי מיגון, ועם אי ושוברי גלים מנותקים אך ללא העברת חול, מאחר שהעברת חול נחשבת כפתרון מובן מאליו למניעת השפעות סדימנטולוגיות.

הבדיקות כללו סידרה של עד 30 שנה, כאשר האקלים השנתי היה שנתי ממוצע, ובסוף 15 שנה הופעלה סערה של 7 מ', שבערך קורית בתקופה הזאת.

נחזור קצת, למי שלא מודע- אנו נמצאים בתא החופי של הנילוס, שמשתרע מהדלתא של הנילוס ועד מפרץ חיפה. פה על גבי השקף אנו רואים את כיוון ההסעה נטו של החולות. ההסעה מתרחשת בתוך רצועת הגלים הנשברים, בין קו המישברים לחוף, אבל גם מחוץ לרצועת המשברים. בתוך רצועת המישברים- ההסעה מתרחשת על ידי זרמים מושרים על ידי הגלים, על ידי שבירת הגלים,

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 36 -

מחוץ לרצועת המישברים- ההסעה מתרחשת על ידי זרמים, עם ערעור של חול שמועלה לתרחיף על ידי פעולת הגלים.

כאן אנו רואים את הסריג של המודל ההסדימנטולוגי שהופעל על ידי ההולנדים. כאן היו- בכל נקודת שריג- נתונים לגבי גודל הגרגר, לגבי אופי קרקעית הים. גם מיקום סלעים שוחזר במודל. והתוצאות היו שבמאה ה- 20 הוצאו מהמערכת החופית כ- 20 מליון קוב חול, כמחצית הכמות שימשה לצרכי בנייה וכמחצית נלכדה על ידי מבנים חופיים ושוב אינה משתפת בתהליך תנועת החול לאורך החוף. כמות זו מהווה כ- 1/3 מכמות החול שהובאה לחוף באופן טבעי, ולכן מאזן החול החופי נמצא בגרעון. למרות המצב הגרעוני- לא נמצאו עדויות לנסיעה כללית של קו החוף בחלקו הדרומי- מזיקים ועד שפיים, לא היה ברור האם קיימת נסיגה כזאת בקטע החוף בין שפיים לעתלית, והומלץ לבצע ניתור רציף אחר מצבו של החוף- משום שהוא עלול להיות פגיע יותר להרס.

כ- 12 מליון מ"ק חול נלכדו על ידי מבנים חופיים, ומרביתה של כמות זו מצויה ליד מבנים גדולים- כגון נמלים ותחנות כוח. הומלץ לבחון אפשרות כרייתו של חול זה והשבתו למערכת ההסעה החופית- ממנה סולק.

קצב הסעת החול לאורך החוף מושפע מאוד על ידי סערות עזות. סערה כזאת-המתרחשת אחת ל- 10 שנים או יותר, מסוגלת להסיע במספר ימים כמות חול השווה לזו המוסעת בשנה ממוצעת- אחת או שתיים.

בניית איים מלאכותיים גורמת לחסימת ההסעה האורכית של החול וללכידת החול בתחום המוצל על ידי האי, תוך יצירת לשונית או לשוניות חול- אם לא נוקטים אמצעי מניעה. חסימת מרבית הסעת החול לאורך החוף תגרום לארוזיה בחופים מצפון לאי, ומניעת תופעה זו הכרחית במקביל לבניית האי וגם בהמשך- לאחר בנייתו. לשם כך תבוצענה פעולות מניעה מפצות- על ידי העברת החול שהצטבר אל החופים שלא מקבלים יותר חול, או הזנת חופים מלאכותית. מבחינת מסקנות המחקר, המסקנות היו עוד :

שקיימת ייתכנות הנדסית וכלכלית להקמת איים מלאכותיים. קיימת ייתכנות סביבתית-סדימנטולוגית להקמת האיים אך ורק בתנאי כי יישמר רצף ההסעה האורכים על יד ביצוע העברת חול קבועה מאזור שמדרום לאי לאזור שמצפון לו. אי במרחק גדול מהחוף יגרום השפעות סדימנטולוגיות על אורך קטע חוף גדול יותר מאי קרוב יותר לחוף, ולכן עדיף לבנות אי קרוב יותר לחוף ולטפל בהשפעותיו באופן מקומי ביתר יעילות ובעלות מוקטנת.

לאחר המימצאים האלה ובעקבות ההתנגדויות שהושמעו למימצאי הדו"ח- שנמצאים בשני ארגזים גדולים, עם כל הצוותים, הוחלט, כפי שנאמר, לבצע מחקר גישור. במסגרת מחקר הגישור הוטל עלינו לבצע את הפעולות הבאות :

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 37 -

מיפוי חדש טופוגרפי ובטימטרי של קרקעית הים, ומקיף לאורך 30 ק"מ של רצועת החוף- מנחל פולג עד גבול בת-ים ראשל"צ.

ניטור השינויים בקרקעית הים במיקום קו המים ובמצוק החופי- מאז 1997 ועד סיום הבדיקות. מדידות גלים וזרמים מול תל-ברוך.

איסוף נתונים זמינים של גלים ונתונים אחרים.

עיבוד הנתונים ועריכת מסמך שמאפשר המשך הבדיקות במודלים.

אנחנו רכשנו מערכת מודלים סדימנטולוגיים דלפ-טרידי ויוניבסט במימון ממשלתי כמובן. ועל מנת ליצור איזושהי הפרדה בין מקבלי החלטות, הוחלט שהמודל יופעל על ידי הטכניון, בפיקוח שלנו.

היתה השתתפות בהכנת מפרט הבדיקות במודליים הסדימנטולוגיים והספרתיים. ולוה ביצוע המודלים, ניתוח והכנת חוות הדעת בצורה עצמאית.

לצורך מימצאי הבדיקות והשוואות לגבי שינויים בחוף-אנו השתמשנו במפות הפרשיות של פני קרקע והמצוק בצילומים מתוקנים, בקנה מידה 1: 500 – כמו שאף אחד לא עשה, שאיפשרו גם כימות נפחי של השינויים במצוק ובחוף. יש פה דוגמא למפה הפרשית כזאת- בקטע שבין רשפון להרצליה. פה אתם יכולים לראות- בצבע האדום מקומות של שיקוע- שלמעשה מציינים התמוטטות של מצוק, וירוקים וכחולים- המקומות ממנו הוא נגרע.

מסקנות מחקר הניטור הסביבתי היו- שבתקופת 1997 עד 2004 מצב החופים באזור מרכז הארץ המשיך להידרדר, בעיקר כתוצאה מארוע סידרה של שנים סוערות במיוחד- בשנים 2001, 2002 ו-2003.

תרומה נוספת לנסיגה בחופים שמורגשת בעיקר בקירבת מבנים חופיים היא עלייה של מפלס הים בקצב של בין ½ ס"מ ל- 1 ס"מ בשנה, ואני אסביר עוד מעט יותר, חלק כתוצאה מעליית מפלס הים בהשפעת תופעת החממה וחלק אחר- מסיבות אחרות שלא אכנס אליהן.

כתוצאה מכך ארעו נזקים למקטעים חלשים במצוק החופי, ויש למסד את פעילות הניטור השנתית - כפעילות לאומית קבועה, ולהרחיבה לכל אורך החוף הישראלי.

כמו כן, במחקר שבוצע על ידי הטכניון- שופר המידע לגבי נתוני מבנה הקרקעית הים והחוף על ידי איסוף מידע נוסף, כפי שהסברתי- שאיפשר אימות טוב יותר של המודל.

והתאפשרה העברת החול המלאכותית בחופים. ובגירסה החדשה בוצעה הדמייה של פעולת הכרייה והעברת החול.

פה יש לנו כמה דוגמאות מהתוצאות- שמראות איך נראה גובה הגלים במצב גלים נתון:

HMO-0 זה גובה גל משמעותי במים עמוקים.

TP זה זמן מחזור.

– C הספקוטרום ו-"דיר" זה אזימוט כיוון הגלים המתקרבים.

במצבי גלים שונים.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 38 -

כדי להתרשם יכולתם לראות שמאחורי האי נוצר אזור מושקט מגלים, ומה שקורה שם הוא שמצטבר חול, כפי שאנו יכולים לראות בתמונה שאני מציג כרגע. פה אנו רואים הצטברות של חול- בצבע הצהוב, לעומת גריעה של חול במרינה של הרצליה.

גב' שכנאי:

איך אתה מטפל בזה?

ד"ר דב רוזן:

על מנת לטפל בזה מבצעים בצורה שנתית העברת חול מהאזור שמצטבר לאזורים שמסומנים כאן, ואז הבעיה לא קיימת.

גב' שכנאי:

אם עושים את זה.

ד"ר דב רוזן:

זה מחוייב, אחרת אי אפשר לאשר. אבל אם עושים את זה, וברוב המקומות בעולם,

גב' שכנאי:

אתה יודע שהמרינה בהרצליה התחייבה שהיא מעבירה חול, ולא עושים את זה, והמצוק של אפולוניה מתמוטט.

ד"ר דב רוזן:

אני לא יודע. אני יודע שלגבי נמל חיפה- שהוארך וחוסם את התנועה לאורך החוף- הם מעבירים חול מהצד הדרומי של הנמל לצפון הנמל. הדבר אפשרי, זה עניין של תחיקה. כאן יש לנו דוגמא נוספת של השוואה בין פתרון שבו לא עושים העברת חול, לבין פתרון עם העברת חול, וזו אפילו לא החלופה המיטבית מבחינת טיפול.

גב' שכנאי:

כלומר, לא מספיק שהאי הזה יעלה מיליארדים, גם כל שנה זה יעלה מליונים להעביר חול.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 39 -

ד"ר דב רוזן:

עלות ביצוע הפעילות הזאת היא אפסית מבחינת עלויות תחזוקה של אי כזה, ערך הנכס הזה הוא כזה שיכול לשלם וחייב לשלם את התחזוקה, אחרת אסור לעשות את זה. המימצאים החדשים במחקר שביצע הטכניון היו- שההסעה לאורך החוף מדרום לצפון נעצרת לגמרי עקב בניית האי, כמו שנמצא גם קודם. מתקבלת צבירת חול מאחורי האי- הנעה מדרום לצפון, בחלק הדרומי של האי, ושיקוע של חול הנע מצפון דרומה- מאחורי הצד הצפוני של האי. מקור החול במצבור הצפוני הוא מגריעה של חול מול מרינת הרצליה ו- 3 שוברי הגלים. הדמיות של 30 שנות הסעה ללא אמצעי מניעה- הראו צבירה של כ- 110,000 מ"ק לשנה, שזה נותן את האפשרות להעריך כמה זה יעלה. העלות היא סדר גודל של 1-1.5 מליון לשנה לצורך תחזוקה, שזו עלות אפסית לעומת ערך הפרוייקט.

נקיטת אמצעי מניעה בצורת כריית החול המצטבר והעברתו צפונה ומעט דרומה- ביטלה את הגריעה בחופים בקרקעית הים, ולעומת זאת איפשרה יצירת חוף מצוין מבחינת תיפקוד רחצה. אני אעבור בקצרה לנושא של מחקר על מסמך המדיניות של המצוק החופי, וזה מאוד רלבנטי. אלה הקטעים שנבדקו כולל אזור תל-אביב. מה שקורה הוא, שכאשר מפלס הים עולה- יש נסיגה של החוף אחורה. זה לפי כלל ברון ולא אכנס יותר לזה.

מדברים על עלית הטמפרטורה ותופעת החממה, האם הדבר נכון? הוכחה אחת היא פה על גבי השקף, והשאלה היא מה יהיה. בתשובה לזה- ישנו הועד הבין-ממשלתי לשינויי האקלים- ה-APCC, שבשנת 2001 הוציא מסמך עב כרס, והאומדנים שלו היו שיש עלייה של טמפרטורה, וכתוצאה מכך גם של מפלס הים, והוא נתן תחזית ל- 2100 בסדר גודל של עד 88 ס"מ.

בתחנה שאנו מפעילים בחדרה והיא תחנה ראשית ברשת העולמית למעקב אחר מפלס הים, אנו רואים בתקופה של 15 שנה עלייה ממוצעת של כ- 0.4 ס"מ לשנה. כלומר, הדבר לא קבוע, ואין לי זמן להכנס להסביר מדוע

זה קרה, אבל זה ברור מאוד. קשור למה שנקרא EASTERN MEDITARENIEN TRANSIENT.

לפי אומדן אחר- שפורסם במכון פוטסדם בגרמניה, העלייה הצפויה ל- 2100 היא יותר גבוהה, בסדר גודל של 135 ס"מ.

בתחילת השנה הזאת, ממש בפברואר- התפרסם אומדן חדש, שדיבר על עלייה רק של 59 ס"מ ב- 2100, אבל האומדן הזה, אם הולכים לפי השיטה שהציעו הגרמנית, מביא לעלייה יותר גבוהה, והערכה שלנו היתה שנכון למצב החוף הישראלי- אנו מדברים על עלייה של עד 1 מ' בשנת 2100. לפי התנאים האלה אנו עשינו הדמיות במודלים של גלים, מודלים סדימנטולוגיים. אתם רואים כאן את גובה הגל 1 ל- 100 שנה, 8.70 מ', גובה משמעותי.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 40 -

פה אתם רואים את האזור- מדרום יפו עד בערך הירקון, ובחלק השני צפונה להרצליה- עד בערך פולג. זו מפת עומקים בעצם, ופה אנו רואים מפה של גובה הגלים. זו רק דוגמא למימצאים שקיבלנו, ובעקבות זאת יכולנו לקבל את היערמות פני המים בתוך רצועת המישורים, שכמובן היא זו שמאפשרת לגלים לגרוע מהמצוק.

בוצע מודל סדימנטולוגי AS BEACH ונבחנו בו השינויים לאורך החוף.

פה אנו רואים את הקטע באשקלון, והנה התוצאה בתל-אביב.

באזור דרום יפו אנו רואים אזור שהוא מאוד רגיש לגריעה.

המסקנות- שהמחקר איפשר לאמוד כי עליה ב- 2100 היא כמטר.

מידת הפגיעה של החופים המצוקיים ביחס לתקיפת הגלים תלויה בגובהו היחסי של המצוק

והתלילות היחסית שלו ביחס לזווית היציבות הגיאוטכנית שלו.

ונמצאו מספר מקטעים, גם פגיעים יותר, ונמצאה גם חלופה ימית שיכולה לאפשר מיגון.

אני עובר לדבר האחרון שרציתי להביא לידיעתכם, אני חושב שזה חשוב מאוד. מסתבר שהים

התיכון הוא המקום השני בעולם מבחינת כמות ארוע הצונאמי שהיו בעבר. בעקבות הצונאמי

שהיה באוקיינוס ההודי האו"ם הקים וועדת בדיקה והגיעה למסקנה שחייבים להקים מערכת

התראה מצונאמי בים התיכון, והשלב הראשון של המערכת הזאת החל לפעול מדצמבר 2007. אנו

גם משתתפים בזה.

כדי שלא תזלזלו בזה- מסתבר שב- 1908 היתה באיטליה רעידת אדמה ובעקבותיה צונאמי- שגרם

ל- 70,000 הרוגים ו- 200,000 פצועים.

הצונאמי האחרון היה במאי 2003 מול חופי אלג'יריה.

כאן אנו רואים את המפה של סיכוני צונאמי- שהוכנה על ידי פרופ' פפדופולוס, אחד מבכירי

החוקרים בתחום הזה.

אנחנו נמצאים בסיכון בינוני.

אלה הן תחנות הניתור להתראה מצונאמי.

אחד האלמנטים שיכולים להשפיע עלינו- זה הצבר הגדול של חול שיש מול הדלתא של הנילוס,

כשרעידת אדמה יכולה לסכן ולהביא להתפתחות צונאמי. מצד שני- במקום הזה יש גם הרבה

חול- שניתן להשתמש להזנת חופים.

אני מודה לכם עבור ההקשבה.

(מחיאות כפיים)

גב' שכנאי:

דבר עכשיו ד"ר יעקב ניר, ואני מניחה שחלק גדול מהדברים שנאמרו על ידי ד"ר רוזן ייסתרו על

ידי ד"ר ניר.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 41 -

ד"ר יעקב ניר:

באתי בסה"כ להגיד שאנו עדיין בשלב של תהייה ובהייה. יש לי שאלה ובעיה מאוד מאוד קשה עם ההחלטות של הוועדה המקצוענית, שקבעה שככל שהגוף מרוחק יותר- השפעתו על החוף גדולה יותר, אם הבינותי נכון, ויתכן שלא הבינותי נכון. זה סותר את כל מה שאנו מכירים בטבע.

אני אינני מהנדס, אני גיאולוג ואני עושה הרבה תצפיות, ואני לומד תצלומי אוויר, ולמדתי בנושא הזה יותר משנה, וראיתי שככל שהגוף מרוחק, ואגב- ההצלחה בתל-אביב נבעה כי אנשים "איגנורמטיים" של המכון הגיאולוגי התנגדו לתכנית של "אתרים" ואמרו- אוי לכם אם תעשו את שוברי הגלים בקרבה גדולה מידי לחוף, כי אז זה יאגור כמויות עתק של חולות, אנא הרחיקו אותם. ואחרי שכבר בנו את אחד מהשוברים עשו את המודל בטכניון- שהיה מוצלח מאוד במקרה הזה, זה אחד המודלים היחידים שהצליחו במדינת ישראל לדאבוני הרב, ולכן זה מוצלח. אם כי זה גרע כמויות מסוימות של חול מהמשך נדידת החולות כלפי צפון או צפון מזרח, ומצב הצוקים או המצוקים מתל-אביב וצפונה היה קצת יותר קשה, כי רצועת החוף נהייתה צרה.

אני מציג את עצמי: שמי ד"ר יעקב ניר, בעצם שמי יעקב ניר, אני במקרה גם קיבלתי הסמכה לדוקטוראט בגיאולוגיה ימית, ועבדתי משנת 1969 עד שיצאתי לגימלאות מהמכון הגיאולוגי- בנושא של חופים. מאז אני יועץ פרטי, אבל זה כבר באמת לא לעניין.

אני לא מתנגד לאיים מלאכותיים לרגע זה, אבל אני גם לא תומך בהם. העובדה שמבחינה טכנית אפשר לפתור את הכל נכונה מאוד. מיד אראה לכם את הדוגמא של קנסאי המהוללת, ששקעה כך וכך מטרים בצורה מפחידה. כל האיים היפניים בנויים בתוך מפרצים, פרט לכמה שבנויים- כמו נניח גנואה- שזה לא ביפן כמובן, וניצה- שזו תוספת לחוף. זה מעולם לא בים הפתוח.

אני אתן דוגמא נוספת: בעיריית תל-אביב תמכו בביצוע בצינור עוקף של השפד"ן- במרחק של כמה עשרות מטרים. התכנית הבסיסית היתה שזה יעלה 7 או 8 או 9 מליון שח', ואם אני לא טועה- לפי אינפורמציה שקיבלתי, זה עלה "רק" 27 מליון. רק. אבל אנו מדינה עשירה.

ההולנדים הם אנשי מקצוע מעולים והם בונים טוב, ואם שמתם לב – באי הראשון שנבנה בעולם מופיע דגלון קטן של מלכת הולנד. אבל הם גם חכמים, מה שאנחנו לא תמיד. במה הם חכמים? בזה שהם משקיעים מליון דולר, ואחר כך יש להם פה עבודה ב- 5 מיליארד. זה עושה הרבה יותר טוב מתל-אביב 100, ומפוצי ומוצי שאני לא מכיר אותם.

(הצגת הדברים מלווה בשקפים)

עכשיו אני רוצה להראות כמה שקפים:

ד"ר רוזן העלה את זה קודם. זו מפה ישנה שהכינותי, לא על פי מדידות שלי. התא מתחיל פחות או יותר באזור אלכסנדריה, אם כי יתכן שמפרץ אבו-קיר- שזה מפרץ קטן בין אלכסנדריה לשפך

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 42 -

של רוזטה, יתכן ששם יש נדידה כלפי מערב, אבל זה לא מה שמשנה. זה תא סדימנטרי בן 650 ק"מ אורך שמשנע חול. לשמחתנו הרזרבות של חולות בדלתא של הנילוס וצפון סיני עדיין קיימות, ולפיכך אנו ממשיכים לקבל חולות ברגע שאין מחסומים.

אני לא רוצה להיות גס ולספר משהו בקשר לאלוהים ולגמל, אבל ה-180,000 קוב שכנראה משנים, ואני לא יודע אם במדינת ישראל המשרד לשמירה על הסביבה משגיח שבאמת ישנעו 180,000 קוב בשנה מדרום לצפון- זה לעג לרש.

דב סיפר שנמל אשדוד הוא החסם העיקרי של חולות בחופי מדינת ישראל, ו-180,000 קוב, אחרי שעשרות שנים מאז שהנמל הזה נבנה, והוא נבנה בשנת 1962 ונחנך בשנת 1964, בדיוק באותה שנה שכבר הפסיקו לכרות חולות לשמחתנו. היו צריכים בהתחלה לשנע מליון קוב לשנה. וכמו שדב אומר- שאי מלאכותי של שדה תעופה -ערכו הכלכלי כזה שבשבילו 1-2 מליון שח' זה PINUTS, אותו דבר היה צריך להיות בשביל אשדוד. אבל במדינת ישראל, עד הרגע שמקבלים את הרשיון – כולם בסדר, נעשה, יופי, אחר כך- רדוף אחרי. שלא לדבר על זה שבועדות האחרונות, כמו שאני שמעתי, וגם ההמלצות הינן- שהאיים לא יהיו מול תל-אביב- כי יש בעיה של גישה, יש בעיות של נוף ובעיות נוספות.

במדינת ישראל יהיו חכמים: יגידו, אני עוד לא בונה היום, יבנו את כל השטח בין תל-אביב לנתניה, כי הכלל אומר שצריך לבנות את זה מול אזור בנוי. היום יש כמה שטחים פתוחים, ישכנו בהם שיכונים, למה לא? אנו צריכים יערות? יש יערות פוסיליים ברמון. ואז יוכלו לבנות את האיים. מותר לי להיות קצת פילוסופי.

זו מפה נוספת של התא, אבל דב הראה זאת וחבל על הזמן.

כאן אנו בנמל אשדוד, עם המרינה של אשדוד, שלשמחתה הרבה היא לא עושה נזקים בחוף, מאחר שנמל אשדוד צובר חולות מדרום לו.

נמל ההרחבה, אני לא יודע אם קוראים לו ע"ש רפול או לא. הנמל המורחב- שזו הקשת השנייה כאן על גבי השקף, חוסם באופן טוטאלי את כל נדידת החול האורך-חופית.

לגבי הנסיון בנושא של מבנים ימיים המקבילים לחוף. זה נכון שאין לנו נסיון בגוף שנמצא במרחק גדול, ואני החלטתי שכדאי לוותר על מה שכתוב כאן על גבי השקף, ונלך לדוגמא של צור.

כאן אנו רואים בקצרה מה קורה כשיש גוף מלאכותי או גם טבעי בחוף- שבולט ימה. אתם רואים את המפולת הזאת שעל גבי השקף? היא כבר לא קיימת. היום יש כבר חדשה. כל שנה קורות כאן מפולות- בגלל המבנה הזה שבולט כך. הוא בולט עוד כמה מטרים ימינה. זה מוזר, אבל זה מפולות.

כאן אנו רואים שובר גלים. כמובן שאילו היתי מרחיק אותו, ודב הראה את זה גם בשקפים שלו, כאשר אתה מרחיק את המבנה- גוף החול אינו הופך לטומבולו, אם כי המים אמנם רדודים. לכן ההסקה שככל שאתה מתרחק- ההשפעה גדולה יותר, יכול להיות שההשפעה תהיה מבחינת גלים נשברים על חופים, אבל אני עדיין מעדיף שירחיקו, אם בכלל.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 43 -

כאן אנו רואים את שלושת שוברי הגלים שנבנו מצפון למרינת אשקלון, שנבנו מכיוון שהיה ברור שהמרינה תגרום לנזקים בחוף. אז מה שבעצם עשו, שינעו את הנזקים צפונה. הגענו לצור, ובעזרתו של דרור השלמנו כאן את הממדים. אמרתי לעצמי: אני רוצה לראות במזרח הים התיכון גוף שיכול להיות דומה לאי מלאכותי, המדדים קשים מאוד להשוואה- כי לא יכולתי להגיד לבוני צור שיבנו את זה על אי גדול יותר, אבל במידה מסוימת זה נותן את התשקיף- מה עשוי או עלול לקרות. אני מצאתי מפה משנת 1862 עם שיפורים לאחר מכן, דעו לכם שהאדמירליות הבריטית עשתה מיפויים מאוד מדוייקים לאותה תקופה, וזה הספיק להם. הקו הזה שאני מצביע עליו- מסמן כנראה את קו החוף בתקופתו של אלכסנדר, שבשנת 332 רצה להתפלל במיקדש. האב היה בחו"ל, הבן לא הסכים ואז הוא פלש, אחרי שבמשך 7 או 9 חודשים הוא בנה סוללה, והיא שעזרה להצטברות של החולות. מדוע זה לקח הרבה שנים עד שזה התמלא? אנו לא צריכים לשכוח שצור נמצאת מחוץ למערכת ההשקעה של חולות הנילוס. באזור הזה ישנן כמויות מאוד מאוד מוגבלות של חול, יש מעט מאוד אבני חול בלבנון, ולכן הליטאני והעוואלי אינם מספקים כמויות של חול. לכן ההיווצרות של הטומבולו הזה או של גוף החול הגדול הזה, יתכן שלקחה הרבה מאוד שנים. אבל זה לא משנה, אנו קיבלנו כאן את התדמית. אין לי גם ספק שאילו אלכסנדר היה כותב יומן שדה, הוא היה כותב שכל שהתרחקתי מהחוף- המים התעמקו. כלומר, ללא ספק היה כאן גוף חול. אנו נראה עכשיו מספר שדות תעופה, כאלה שכבר ראינו קודם אדלג עליהם. כאן אנו בבירות- כאשר מדינת ישראל או צה"ל היו שם- הגעתי עד חאלבה שזה שדה התעופה, הוא לא היה ימי, כאן הם בנו מסלול נוסף שנמצא בשיפוע מסוים אל החוף. אני רק יכול להגיד לכם שכאשר היתי בלבנון, באחד הבקרים בא איש עם חמור, שאם האנשים שהיו פה בהרצאה הקודמת היו רואים את החמור הזה, עם שקיים, והוא מילא אותם בחול. שאלתי- מה אתה עושה? הוא אמר- אין ממשלה. על פי המצב שלנו- מהרבה בחינות, בהתייחסות שלנו לחופים ולים, גם אצלנו אין ממשלה. בריו-דה-ז'אנרו- מפרץ פנימי. היה לי קצת קשה כי המקור שלי לא היה כל כך מדויק, אבל זה האי שאתם רואים כאן על גבי השקף.

גב' שכנאי:

מה שאתה מנסה להגיד- שאין אי בים פתוח?

ד"ר יעקב ניר:

יש, אבל לא אי.

כאן אנו בהונדורס הבריטית: מילוי קטן- מסלול יפה.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 44 -

אל נא נשכח שברגע שעושים דבר כזה, אנו למעשה מחסלים חוף באורך 3-4-5 ק"מ, על פי אורך המסלול, כאשר אני מבין שהיום הדרישה היא- למינימום של 3-3.5-4 ק"מ.
בסוגריים אני חייב להגיד שאם עושים, ואני מקווה שלא, אי במרחק גדול מהחוף, יש לזה הרבה מאוד יתרונות: בעיות של רעש, אפשרות תפעול של 24 שעות ביממה, אבל השאלה היא כמה זה עולה, זו השאלה, וכמה נתונים בלתי ידועים קיימים בים. עם כל הכבוד לכל הוועדות והמודלים, אני בדרך כלל בעד מודל שמופיע בפארי-מטץ'.

הגענו לקנסאי. זה בשלב הראשון שלו, והיה לי הכבוד לטוס משם: שדה תעופה מקסים, מה שאתם רק רוצים, שנמצא במרחק של 3 ק"מ מהחוף. הנה הוא עם שלב ב'.
לאחר שדב העיר לי בהרצאה אחרת שיש שם גלים בגובה, ואני מצטט, של 13 מ', אני בדקתי. הגלים שם לא גבוהים, אבל היה שם טייפון שהעלה גלים גבוהים, וזה הרס להם חלק לא קטן מהמבנים שנמצאו בגבול, ואז הם הגביהו את החומה ב-2-3 מ', את קיר הים.
אלה הדרישות: ביפן אין מישורים, יש הרים, גילחו 3 הרים גדולים עלות של 20 מיליארד, הגשר עלה מיליארד, וכל זה מהנתונים שאני קיבלתי באינטרנט. זה לא מעתון "הארץ" ולא מ"ידיעות אחרונות".

השקיעה היתה 8 מ', בהבדל אחד, ואני משתדל בדרך כלל לשמור על כנות מקצועית: אצלם השדה היה מושתת על חרסית. אצלנו, אם יהיה, ואני מקווה שלא יהיה, בחלק ניכר מהמקרים הוא יכול לעמוד על כורכר- שזה הרבה יותר יציב, אבל עדיין אנחנו בים.

דובאי: קודם כל יש להם כסף כיס שזה כמו כל התקציב של מדינת ישראל.
ב. הם משתוללים.

ג. בדרך כלל זה בים רדוד.

אם תסתכלו בתצלומי לוויין תראו שהים בסביבת השדה הוא רדוד ביותר, כך שאין מה להשוות. חוץ מזה שלהם מותר להשתגע, אני לא מדבר על הבחינה סביבתית.

טוקיו זה מפרץ סגור עם כל עשרות האיים, וזה למעשה לא איים, זה איים קשורים ליבשה, שזה גם הרבה יותר זול.

הואי. הואי זו אחת הדוגמאות של אי פתוח לים, אבל עדיין- אתם רואים שהמסלול מרוחק מהקצה, אבל עדיין זה בסמוך.

אוקלנד-ני-זילנד בתוך מפרץ סגור. אני טסתי משם, סגור לחלוטין, וזה רדוד.

ניצה: לפני כתיבת החוברת- שאני אחד ה"אשמים" שכתב אותה עבור "אדם, טבע ודין", דיברתי עם אחד מהמתכננים ומהמארגנים של השדה הזה. מסתבר שהחלק בצד הימי שלו- במשך תקופות ארוכות לא היה בשימוש- בגלל בעיה של גלי הים. עכשיו הם עשו דבר חכם, הם המשיכו את המילוי, בנו עוד מסלול, ובנו גם מעגנה קטנה. אני לא רואה כאן סירות, אבל יתכן שהיא תתופעל, כי המים עמוקים שם.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 45 -

ב. שם יש להם בעיה של חופים לא חוליים בכלל. אם אתם מכירים- חלק מחופי הריביירה זה חלוקים. אצלנו הבעיה לגמרי שונה. היתי אומר גם שהתיירים של מונקו, ניצה וכל השאר- הם ברמה כלכלית טיפה יותר גבוה מאשר שלנו. אצלנו החוף הוא אחד ממקורות הביילוי החשובים והטובים ביותר במדינת ישראל, אלא אם אנו רוצים לנסוע כל הזמן לתורכיה. פה אנו בגיברלטר, במפרץ של גיברלטר. מי שחושב שגיברלטר זה המקום הכי דרומי- שונה. הונג-קונג- הנמל הישן.

גנואה, עם קיר מגן, עם קיר ים, עם רעיון יפה- ליצור כאן מפרץ עם נמל או מרינה, ויכול להיות גם זה וגם זה.

זאת ההדמיה. לא שזה יקרה תוך שנה, לא שזה יקרה תוך שנתיים, אבל אם לא נשנע חול- אם בכלל נעשה את זה, זה מה שיקרה. אני לא מדבר על זה שבשוברי גלים קטנים שיצרו את הטומבולוס האלה היתה הצטברות של טינופת. לפעמים ישנה הצטברות של אצות, ועד שהעירייה תפנה את זה נצטרך ללכת עם שנורקלים בגובה של 100 מ'.

לסיכום: אני חושב שכבר אמרתי את זה תוך כדי שיחה שלי: האם אנו צריכים להכנס להרפתקאה כזאת? האם זה עד כדי כך חיוני? לא רציתי קודם להעיר לראש העיר- שאני חושב שבתל-אביב יש יותר הומלסים מסוסים וחמורים. אני חושב שלא צריך לדאוג להם- אבל צריך גם לדאוג להומלסים. כך גם פה. אני יכול להראות לכם אי מלאכותי שיש למדינת ישראל, בשטח של 2,000 דונם בשכונת התקווה. אם ישקיעו את כל כך הרבה המיליארדים בים, למרות שאנו נהיה חלוצים וניכנס לגיניס, אם נשקיע כל כך הרבה בים, אפשר להשקיע 1/8 מזה, לתת פיזויים נהדרים לאנשי שכונת התקווה ולעשות אי של מגורים.

זה.

יש כאן שקף של בעל חיים. פעם קראנו לזה שפן- כאשר אני היתי ילד, פתאום גילו שזה ארנב. אני מצטער שקצת התרגזתי, אבל אני קצת לא צעיר, ואני בטוח שכל זה יהיה כאשר אני אסתכל על השורשים מלמטה, אם זה יהיה, וזה דווקא טוב שמדינה מסתכלת קדימה יותר מ-3 חודשים. אבל אני מוכן לתת רשימה של לפחות 15 נושאים פי אלף יותר חיוניים מאשר למעשה- שאותם תל-אביבים יצטרכו לנסוע ¼ שעה או 40 דקות ברכבת מהירה מציקלג 2 לתל-אביב. יש המון מקומות בעולם שזמן הנסיעה משדה התעופה הביתה הוא יותר מ-30 דקות. תודה רבה.

גב' שכנאי:

תודה ליענקל'ה.

(הצגת הדברים מלווה בשקפים) אני חושבת שהמסקנה ממה שד"ר ניר אמר היא- שבעצם הסיכונים שאנו לוקחים על עצמנו בבניית אי ואי-הוודאות הם עצומים. אבל אני חושבת שממשלת ישראל רצה צעד מהיר מאוד, ואנו בעצם כאן בעיר תל-אביב צריכים לקחת צעד אחד אחורנית,

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 46 -

ובכלל לעשות איזהשהו דיון עקרוני, בשביל זה כינסתי את זה, ואני מקווה גם, מר ויסנר, שאתה תיקח את הדברים שנאמרו כאן ותשים את זה על שולחנה של הוועדה לתכנון ובנייה. כי לדעתי צריך לעשות החלטה שלפחות בעיר תל-אביב, הוועדה לתכנון ובנייה של מועצת העיר תל-אביב, שבעצם היא מייצגת, תחליט שמול העיר תל-אביב לא בונים אי מלאכותי.

קריאה:

גם לא מול נתניה.

גב' שכנאי:

גם לא מול נתניה, נכון, יש כאן נציגים של הירוקים של נתניה. אני חוזרת : הממשלה, כל מוסדות התכנון, והגב' כורם הראתה את זה בפרזנטציה שלה, שכבר החליטו שבונים איים מלאכותיים, כבר החליטו כנראה איפה בונים את זה, כבר החליטו מה יהיה איים האלה, הכל כבר מתגלגל, ורק אותנו למשל, את תל-אביב, שזה אחד המקומות שרוצים לעשות את זה, שזה למשל מול חופי תל-ברוך, אף אחד בכלל לא שאל אותנו, ואני קוראת לזה תקלה, האם בכלל רוצים את זה.

קריאה:

לא החליטו איפה.

גב' שכנאי:

לא החליטו איפה, אבל בואו נגיד שתל-ברוך או נתניה-שיש כאן נציגים, או מקומות אחרים, זה כבר עומד על הפרק. כלומר, החליטו שמול חופי מדינת ישראל, ואחד המקומות האפשריים זה תל-ברוך, ייבנה אי. ואני חושבת שאנחנו כנבחרו של העיר תל-אביב צריכים לצאת בהכרזה- שאנו לא רוצים את הדבר הזה, ומיד אני אפרט, מעבר לדברים שנאמרו עכשיו, עוד נושאים.

כמובן שמדובר בראש ובראשונה על סוגיה שיכולה להשפיע על כל הציביון של העיר. אם ייבנה עכשיו מול חופי תל-ברוך אי באורך 2-3 ק"מ, זה אומר שכל המרחב הפתוח שיש לנו נכון להיום אל הים, כפי שדי"ר ניר אמר, שזה המקום היחידי, המפלט- שיש לנו מתוך כל האינטנסיביות של העיר- פשוט ייעלם לנו. מה שאנו נראה עכשיו זה לא מרחב של ים פתוח אלא אנו נראה מקום עם תשתיות : או שזה יהיה שדה תעופה או שזה יהיה מבנים אחרים- גבוהים, נמוכים, אבל של תשתיות. כלומר, כל הים הפתוח- שזה המקום של הנופש, המפלט שלנו, מרחב המחיה, המקום שנותן לכל תושבי מדינת ישראל הכל-כך צפופה הזאת לנשום- פשוט ייעלם לנו. ואני חושבת שאנו

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 47 -

כנבחר הציבור של העיר תל-אביב צריכים לבוא ולהגיד שאנו לא נותנים את ידינו לדבר כזה שיקרה.

אני חוזרת שוב על כל הנושאים ההנדסיים, אבל זה תואר בהרחבה על ידי ד"ר ניר. הדוגמאות של הצלחת איים מלאכותיים ברחבי העולם מאוד מועטות, ובאף אחת מהן זה לא נעשה בים הפתוח. התערבות בתהליכים טבעיים של ים וחוף משבשבת קשות תהליכים ונגרמים נזקים מאוד חמורים לסביבה.

אני רוצה להגיד לכם שאני מעורבת מאוד במה שקורה בעיר הרצליה, והבנייה של המרינה- שחשבו שהיא לא תשפיע על מה שקורה, השפיעה בצורה אנושה על כל החופים הצפוניים – מצפון להרצליה, והיום כל האזור של אפולוניה נמצא בתהליך של התמוטטות. המרינה הבטיחה שהם ישנעו חול, הם לא משנעים חול, זאת אומרת- שהבטחות לחוד וקיום לחוד.

הסביבה הימית והסביבה החופית בישראל הן מאוד דינמיות. הים והחוף הם נפגעים פיזיים- עיקריים של כל מבנה מלאכותי בכל מקום שהוא. גם ד"ר דב רוזן וגם ד"ר יעקב ניר הראו שכאשר אנו בונים מבנה, ולכאורה הפשוט ביותר, ואפילו אם הוא נמצא על החוף, יש לו השפעה קריטית על כל מה שקורה מדרומו ובעיקר מצפונו, בגלל ההסעה של החול.

בנוסף לזה, קביעת מרחק האי מקו החוק. אני חושבת גם, כמו ד"ר יעקב ניר, לאחר שעשינו כאן בחינה מעמיקה, שאם ייבנה אי הוא צריך להיבנות במרחק של לפחות פי 2 מהאורך שלו- מקו החוף. אבל עדיין אני חושבת שבגדול- מדינת ישראל בכלל לא צריכה לאפשר דבר כזה.

כמובן, לגבי מקור חמרי המילוי והיקפם: אם מדובר על אורך של אי של 2.5-2 ק"מ, יצטרכו לגלח בארץ כ- 10 הרים. אני לא מכירה הר אחד שאפשר לגלח במדינה, מאיפה נביא עכשיו 10 הרים שנוכל לגלח אותם?

וכמובן שלא התייחסנו, ולדעתי לא עשו בדיקות מעמיקות של כל מה שקורה מבחינת ההשפעות הססמיות, להשפעות של צונאמי- כמו שהוזכר כאן, ולכל העניין של עלית מפלס הים וכל מה שקורה עכשיו מבחינת ההשתנות של מזג האוויר של כדור הארץ, שהוא בכלל בלתי צפוי- כמו שאנו רואים בשנים האחרונות.

אבל מעבר לזה: כל הנושא של הנזקים הרגשיים לציבור שנהנה מהחוף, הנזקים הכלכליים לאנשים שכיום משתמשים בחוף, בכלל לא באו לידי ביטוי בעבודות האלה. אף אחד גם לא יכול לכמת את זה. מישהו יכול להגיד האם יש לנו זכות להתערבות כה ברוטאלית בנוף הטבעי שנשקף מן החוף אל הים?! האם חיסול חווית הצפייה בשקיעה לים הפתוח היא פעוטת ערך? אפשר לכמת את זה בכסף?! האם לא ייגרם נזק כספי לבתי הקפה שעל החוף- שנהנים כיום ממבט פתוח לים? ואפשר להמשיך בהמון המון דוגמאות לכך- שאם אנו בונים אי מול חופי תל-אביב, ובכלל מול חופי מדינת ישראל- נגרם כאן נזק בלתי הפיך לכל התושבים של מדינת ישראל.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 48 -

כמובן שכל אי שיוקם חייב להיות מקושר בדרך כזו או אחרת ליבשה, גם כאשר בונים אותו- וזו תקופה מאוד ארוכה, וגם לצורך התפעול שלו, ואין ספק שזה יביא לזלילה של עוד משאבים מאוד מאוד נדירים שיש לנו, בטח ובטח מול חופי תל-אביב.

אנחנו בסיעת הירוקים רואים בחופי ישראל ככלל ובחופי תל-אביב בפרט- נכס טבעי וציבורי ראשון במעלה. אם ייבנה אי כזה מול חופי תל-אביב, אנו רואים בזה פגיעה ערכית מהותית- שלא מתיישבת לחלוטין עם תפיסת העולם שלנו.

אנחנו חושבים שכל הפתרונות שניסו למצוא לתשתיות, לשדה תעופה, על ידי הקמה של אי מלאכותי, יכולים למצוא את פתרונם בתוך היבשה. הגב' כורם הראתה במצגת הראשונה שלה את כל הנושאים של התשתיות שנבחנו. אין ספק שלכל הדברים האלה יש גם פתרון, ואני לא חושבת שעשו עד הסוף הערכה כלכלית אמיתית- של כמה באמת יעלה לבנות את האי הזה ולתחזק אותו, לעומת הפתרון בר-הקיימא שכבר קיים כיום, של להשתמש בתשתיות קיימות של מדינת ישראל. אנו חושבים בסיעת הירוקים- שהעיר תל-אביב ונבחרי הציבור שלה-חייבים לצאת בקריאה חד משמעית שאנו שוללים הקמת איים מלאכותיים- כפי שהוצגו עד כה- על ידי ממשלת ישראל. לפני שהממשלה תחליט על הקמת איים מלאכותיים עליה להידרש לדילמות ציבוריות ולדילמות מוסריות, מקצועיות, הנדסיות וכלכליות, שחלק גדול מהן לדעתי לא הגיעו לידי ביטוי בעבודות שנעשו עד כה.

אני חושבת שאנו צריכים לצאת בקריאה, ואולי לעשות מר ויסנר, אני חוזרת על בקשתי מקודם- אולי לעשות דיון מעמיק נוסף מעבר למה שנעשה עכשיו, בוועדה לתכנון ובנייה- שהיא גם וועדה סטטוטורית, שבה אנו נעשה החלטה על כך שנבחרי הציבור של העיר תל-אביב לא מוכנים שמול העיר תל-אביב יוקם אי כזה.
תודה.

מר ויסנר:

למרות שאין פה הרבה חברי מועצה, וחבל, אני חושב שזה דיון חשוב, וטוב שהגב' שכנאי העלתה אותו במועצת העיר והוא גם הגיע לפורום.
המשאב הכי חזק של מדינת ישראל זה החול. דב, אני מכיר אותך ממקום אחר, והחול הזה הוא חול שאין לו מחיר. היתי השבוע בחופי קיסריה, ומהרוחות הגיע חול שברמה שלו-איך אתה אומר, זה פחות ממיקרין? אין דבר כזה.

ד"ר ניר:

פחות ממיקרין זה חרסית.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 49 -

מר ויסנר:

אבל זה הגיע לשם. אתה מטפס לאקוודוקט, וכאשר אתה יורד ממנו וכשאתה מגיע למעלה, העקבות שלך נעלמות בפיזיקה מדהימה. אתה רואה את זה בשנייה. ואז אמרתי- מה קורה בחלק התחתון? אין נכס כזה במדינת ישראל, החול הזה זה המשאב הכי יקר לנו. הנושא של הים, ובמיוחד בתל-אביב. אם אתה מסתובב בעולם, אתה רואה שבדרך כלל צמוד לכל עיר יש גם נמל. יש לנו נמלים פה, ולשמחתנו התל-אביבים- אני יכול להגיד, הנמלים האלה לא עובדים, והיתרון הזה הוא יתרון שאין כמוהו. אתה רואה אנשים יושבים כאן בחופים, ואם יבוא יום אחד שלום, ויבוא, אתה תראה שהחופים האלה יהיו מלאים. ומזג אוויר כמו היום- כשאיירופה קפואה ואתה מגיע לפה, אין דבר כזה! מדינת ישראל רצה. היה אז מליון דולר לשמעון פרס, היה לו קשר עם ההולנדים, פעם היה לו ננו טכנולוגיה, היום יש לו נושאי סביבה, כל פעם מכניסים לו איזה דיסק אחר, ואני מעריך את העבודה שלו, אבל אז הוא החליט לעשות איים. זה היה ב-1996, ועושים מחקרים. אגב, זה טוב שעושים מחקרים וזה טוב שחושבים. אתמול היה כתוב שההולנדים, אלה שבדרך כלל הולכים וכובשים את הים, הם מציפים כרגע, הם הבינו שיש אזורים שאי אפשר להילחם עליהם יותר. הם שינו את כל סדר החשיבה שלהם והם אמרו- אנו הולכים להציף אזורים על מנת להציל אזורים אחרים. אני חושב שמדינת ישראל הקטנה והחמודה הזאת, בגודל שלה ובצרכים שלה, אנו עשינו נזקים. לפעמים הרבה אנשים אומרים לי "סי&סאן". "סי&סאן" נהפך לנושא הדגל. זה התחיל במאבק הגדול של "אדם טבע ודין" ו"הירוקים", ועלינו על המנופים, אבל מי שמסתכל מה שעשו במרינה בהרצליה, תסלח לי שאני אומר לך, "סי&סאן" זה עוד המקום שהוא כאילו הכי בסדר. במרינה בהרצליה הבניינים הם בתוך הים, והנזק שהם עשו שם הוא נזק בלתי הפיך. למזלה של הרצליה- אנשים אף פעם לא מזכירים את זה אפילו באותם הגיגים. אומרים- "סי&סאן" ומה שקורה בחיפה.

ד"ר ניר:

בהרצליה זה שיכורונה: שיכונים ומרינה.

מר ויסנר:

אני בא ואומר: אני חושב שאנו יכולים לקבל החלטות, ואולי כדאי, ולעשות את זה בצורה מושכלת ונכונה. אני לא חושב שעל כל הגיג של מדינת ישראל- שבאים ומחליטים, ואתה רואה שכישבה עכשיו בשנת 2007 המועצה הארצית לתכנון ובנייה, לשמחתי הם כבר ירדו משדה התעופה, כי הם הבינו ששדה תעופה יש או בלוד או בשדות תעופה אחרים. אני חושב שהם ירדו מזה. לתושבי תל-אביב-שדה תעופה שנמצא במרחק של 20 ק"מ הוא מרחק סביר היום כמעט בכל

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 50 -

עיר. אתה מגיע למינכן, היה שדה תעופה, הוציאו אותנו מהעיר, אתה נוסע 80 ק"מ לתוך מינכן ולאף אחד לא קורה שום דבר. והדבר העצוב ביותר, אני לא חושב שאת התשתיות של מדינת ישראל, התשתיות הלא טובות, אנו צריכים לשים בתוך הים, כי את הים הזה אנו צריכים לשמור, ואחרי כל כך הרבה שנים והנזקים שעשינו, וכל תושבי הים התיכון- איך שהם התייחסו לים, יש כאן עבודה גדולה. אז תודה. ורון, אם אתה רוצה לבוא לסכם, בבקשה.

ד"ר דב רוזן:

אני מבקש להגיב. אני מתנצל, אני לא פוליטיקאי, אני באתי כבעל מקצוע, ואני חושב שמי שהציג את הנושא מצד מה שנקרא- הירוקים, ואני רואה את עצמי טורקיז, כלומר כחול וירוק ביחד, חטא לעניין, כי אני בעד שמירת הסביבה, אבל לא לשפוך את התינוק יחד עם המים. כאשר משמיעים אמרות כגון- אין איים בים הפתוח, זה עורבא פרך, זה סתם בלבול מוח.

ד"ר ניר:

תראה לי אחד.

ד"ר דב רוזן:

אין כזה מושג- ים פתוח, יש הגדרה של גובה גל תפן, עוצמת זרמים, עוצמת רוחות. מה שאני הצגתי במפרץ אוסאקה ובמפרץ נגוייה זה תנאים הרבה יותר חמורים ממה שאי פעם צפוי שיהיה בחופי ישראל, ותנאי ביסוס הרבה יותר קשים. האם צריך מהיבטים סוציולוגיים, אני לא באתי לנושא הזה. אז רק לא להטעות. מי שלא אוהב את זה, זו זכותו, אין לי בעיה עם זה, אבל לא להגיד דברים שהם לא אמת, שהם פשוט הטעיה.

גב' שכנאי:

שמענו את עמדתך, אתה אמרת שזה אפשרי, יש אנשים שאומרים שזה לא אפשרי. בסדר.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

אני פה לטובת עם ישראל ומדינת ישראל, ואני בעד שכל נושא ייבדק בצורה מקצועית- ייבדק האם הוא ניתן לביצוע, וכאשר הוא נבדק- עלות מול תועלת.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 51 -

גם בנושא הסביבה למשל, נכנס למשל אלמנט של רעש. יש היום קבוצה של אוכלוסיה, כולל בעיר תל-אביב יפו, שסובלת קשה מאוד מהפעילות של "בן גוריון", ולכן, הצורך למצוא פתרון לדבר הזה מחייב לחשוב על פתרונות יצירתיים. המקום היחידי במדינת ישראל שאפשר לבנות שדה תעופה ולהימנע מרעש הוא בים. אין במדינת ישראל אפשרות להימנע מרעש ולבנות שדה. צריך לבדוק את עלות התועלת, ולבדוק מה יקרה והאם זה שווה.

גב' שכנאי:

מדובר גם על הנגב.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

אין מקום בנגב שיכול לשרת את מרכז הארץ כשדה בינלאומי בהיקפים הנדרשים לעשורים הבאים.

גב' שכנאי:

זה לא מדוייק.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

תאמיני לי- לא נולדתי היום, ואני אביע את דעתי גם אם היא לא תמצא חן בעיני מישהו. יכול להיות שזה לא מדוייק, אבל אני שמעתי אותך אומרת המון דברים לא מדוייקים ולא אמרתי כלום. אני שומע הרבה דברים לא מדוייקים ולא אומר כלום, אז תני לי להגיד דברים לא מדוייקים לפי דעתך. ולכן, העניין של בחינה של אי בים לצרכי שדה תעופה בים- הוא דבר שהוא חשוב מאוד כבחינה עתידית- עניינית ותקיפה- האם הדבר הזה ניתן. ובמידה והדבר הזה יימצא בראייה הלאומית כדבר בר תוקף, שיגרום לתועלות נוספות, כמו למשל האפשרות לישון במרחבים האורבניים – שמהווים מרחבים של המראות ונחיתות היום, אזי אין לפסול את העניין. לבוא מראש ולהגיד שהדבר בלתי אפשרי, את זה אני לא מקבל אף פעם. אני לא חושב שצריך להביע מראש- אני נגד. לדעתי, ושוב זו דעתי, לא דעתך ודעתו, לדעתי אין צורך ענייני לבנות איים למגורים בארץ הזאת. אם היו באים ואומרים לי: שמע, הארץ הזאת צפופה וצריכים לבנות כרגע איים למגורים, זה נראה בעיני לא רציני. אבל כמי שמכיר את המטריה הזאת שנקראת תעופה, נדמה לי שהעניין של בחינת האפשרות להקים שדה תעופה שיהיה מספיק קרוב למרכז, שיהיה שדה אלטרנטיבי, שיהיה שדה לאירופה, ובמיוחד על רקע העובדה- כמו שאתה אומר- שאולי יהיה גם שלום, על אחת כמה וכמה הרעיון ראוי לבחינה.

כאשר אני אומר שכל דבר שאני אומר ראוי לבחינה, אני לא אומר שאני רץ כאחוז אמוק לעשות אותו. בכלל, כשאני רואה שעושים חריץ על הר בטבע- זה עושה לי פריחה, כשאני רואה מחצבה

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 52 -

באיזהשהו מקום- זה עושה לי רע, ולכן, כשאפשר לא להתערב בטבע- היה רצוי שלא להתערב בטבע. אבל מה לעשות שבעצם החיים שלנו אנו מתערבים בטבע, ואנו גורמים לטבע הרבה מאוד נזקים, וכבר גרמנו וכנראה עוד נגרום- מעצם הרצון שלנו לחיות, לדבר בסלולריים ולנסוע ברכבים.

לכן אני לא חושב שנכון לבוא ולהגיד- אני נגד. אני חושב שצריך לבוא ולומר שצריך, כמו כל דבר, לבחון אותו במונחים של עלות, תועלת, ומינימום פגיעה בסביבה, כמו כל דבר אחר, כמו שעושים כביש וכמו שעושים מסילת ברזל, וכמו שעושים 1,001 דברים. מסילת הברזל לירושלים גורמת לנזק נופי מאוד מאוד קשה, אבל אנחנו עושים אותה- כשיש עליה בדרך המון ביקורת, כי בדרך צריך לחפור וצריך לעבור וצריך להכנס ולעשות. אנחנו עושים. אנחנו בוחנים את זה מול עלות התועלת- כדי שאנשים יסעו ברכבת, כדי שפחות אנשים יסעו ברכב, כדי שפחות יזהמו את הסביבה, כדי שיהיה לנו זמן יותר קצר במעבר מנקודה לנקודה. ולכן, אני נגד התערבות פראית בטבע, אני נגד עשייה ללא מחשבה תחילה, אבל להגיד מראש ובצורה קטגורית נגד, זה נראה לי לא מספיק טוב, על רקע התועלות האפשריות- אם ימצא הפתרון הנכון לכל הדברים: צריך לשמוע אותו כמומחה אחד, צריך לשמוע אותו, צריך לשמוע מומחים נוספים, צריך לבחון כל דבר לגופו של עניין. צריך לבחון מהו רקע ההתפתחות העתידי של מדינת ישראל מבחינת קצב גידול האוכלוסיה וקצב גידול התיירות וקצב גידול הכלכלה, ו- 1,001 דברים, אבל- מי שמכיר את מדינת ישראל ואת הגיאוגרפיה שלה, את המצוקה הקרקעית, את חוסר היכולת למצוא הרבה מאוד דברים והרבה מאוד פתרונות, יתכן שנידרש לכך, ואז נצטרך לבחון. לא לבחון מראש- בעיני זו טעות. תודה רבה.

גב' שכנאי:

תודה רבה לראש העירייה על דבריו. אני אצלם ואני אגיש לך מחר את התקציר של מסמך מדיניות לאיים מלאכותיים ותשתיות- שדרג את התשתיות שמומלץ להקים אם-כאשר יקום אי מלאכותי, ורק לידיעתך, רק במקום התשיעי ממוקם שדה תעופה בינלאומי ובמקום ה- 11 שדה תעופה מקומי, כאשר לפני כן מדובר על מתקנים לתשתיות. אני בטוחה שגם אתה לא היית רוצה לראות מתקנים שמשרתים תשתיות מול חופי תל-אביב, ועל כך דיברנו.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

אל תהיי בטוחה מהי דעתי. דעתי היא דעה פתוחה, שיש לבדוק כל מצב. אם נראה עלות מול תועלת, אם יוצג חומר שמראה שייגרם נזק כזה וכזה לאוכלוסיה, אני בודק כל עניין בצורה עניינית.

**פרוטוקול ישיבת פורום מועצה מס' 22
מתאריך כ"א בטבת תשס"ח (30/12/07)**

- 53 -

לכן אני אומר לך שאני באופן אישי- לא הראו לי עד היום איזושהו צורך דרמטי לאיזושהי אחזקת תשתית ביום, לי לא הראו, אבל אני לא אומר מראש נגד.

קריאה:

אמרת שלגבי מגורים אתה נגד.

מר רון חולדאי - ראש העירייה:

כי אין צורך. יכול להיות. אמרתי שכרגע אני חושב שאין צורך- על סמך רמת המציאות שאני מכיר בארץ הזאת. אבל, אני לא יודע מה יהיה בעוד 100 שנה בארץ הזאת, ולכן אני לא אומר מראש נגד.

אמרתי שלגבי שדה תעופה אני חושב שאנו נצטרך בעתיד הנראה לעין שדה תעופה במרכז הארץ, והמקום היחיד שנראה לי לעין שניתן לבנות בו- לדאבוני זה ביס. ולכן צריך לעשות מאמץ לראות איך לעשות אותו, וצריך לעשות אותו טוב, וצריך לעשות אותו שיצליח. צריך לבחון את זה. שמענו פה מומחה אחד שאומר שהים התיכון נחשב לים פתוח. בעיני אחרים הוא נחשב לים סגור בכלל, זו ימה.

קריאה:

יש מה שנקרא PETCH.

הישיבה ננעלה

מנחם לייבה
מנכ"ל העירייה

גלילה בן-חורין
מזכירת המועצה
ע' מנכ"ל העירייה