



# החברה להגנת הטבע

אגף שימור סביבה וטבע

20 ספטמבר 2021

## הנדון: עמדת החברה להגנת הטבע בנוגע לתת"ל 74 – שדה תעופה חדרה מזרח

בשנים האחרונות מקודמת תוכנית להקמת שדה תעופה לתעופה הכללית, חלופי לשדה התעופה הקיים היום בהרצליה.

לעמדת החברה להגנת הטבע, אין לקדם את שדה התעופה במרחב חדרה מזרח / מנשה מסיבות סביבתיות, תכנוניות וכלכליות, אשר יוצגו בהמשך.

לעמדתנו, ניתן להרחיב את פעילות התעופה הכללית בשדות ומנחתים קיימים (מגידו, חיפה, שדה תימן, אשר שלושתם בעלי מסלולי המראה/נחיתה ארוכים מהמוצע בחדרה מזרח) ולהתאים אתרים אלו לקליטת כלל הפונקציות הנדרשות (בתי ספר, חניה, בדק, צילום, כיבוי וכדומה) להפעלת תעופה כללית ברמה הנדרשת. אתרים אלו נמצאים במרחב שבין נבטים בדרום למגידו בצפון, כפי שנקבע בתנאי הסף של הליך התכנון לשדה לתעופה הכללית. כמו כן, ברחבי הארץ ישנם עוד אתרים קיימים אשר יכולים לקלוט חלק מהשימושים, כדוגמת שדה תעופה מחניים אשר קלט בית ספר לטיסה. למיקום השדה בחדרה מזרח ישנם חסרונות סביבתיים וכלכליים משמעותיים.

### **המרכיב הסביבתי:**

**מסדרון אקולוגי** - שדה התעופה חדרה מזרח מתוכנן בלב **המסדרון האקולוגי הארצי** (צפון דרום) ובלב מסדרון רוחב אקולוגי (מזרח מערב) המחבר את חוף הים – חולות קיסריה – יובלי נחל חדרה – צפון השומרון – בקעת הירדן.

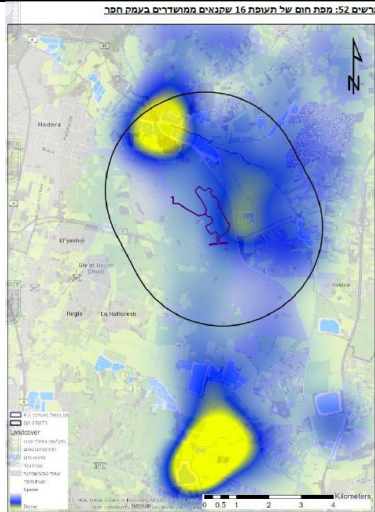
ריכוז התשתיות באזור חדרה מזרח של רכבת (תת"ל 22) וקוי המתח (תמ"א/10/ג/2), מחלק את המסדרון האקולוגי לאזור המזרחי ולאזור המערבי. הקמת שדה התעופה באזור המערבי של המסדרון האקולוגי תבטל את יכולתו של כל המרחב שממערב לרכבת לתפקד כמסדרון אקולוגי ארצי והוא יאלץ את בעלי החיים (יונקים גדולים ובינונים) לנוע דרך צווארי בקבוק צרים, שיפגעו בתוחלת החיים של האוכלוסייה במרחב זה, ואף תסכן את תפקודו של המסדרון כליל.

**בעלי כנף** – במרחב ההשפעה ובתחומי הבטיחות של השדה המוצע קיימים מקווי מים (שמורת ביצת זיתא, מאגרי מים, ברכות דגים, פארק צפרות מתוכנן, ושמורה מוצעת בנחל יצחק) ושטחי חקלאות המהווים בית גידול ו/או נקודת עצירה לעופות ממינים רבים. בפרט נציין כי המרחב שבין ביצת זיתא לעמק חפר מהווה ציר נדידה לעופות גדולים (שקנאים) המהווים סכנה להתנגשות שעלולה לסכן חיי אדם. הקמת שדה התעופה באזור תטיל מגבלות על שימושים מושכי ציפורים ובכלל אלו, עשוי להיפגע קשה בתפקודו של המרחב כבסיס לפעילות של ציפורים, פגיעה בשמורות הקיימות ואף איון האפשרות לקידום שמורות נוספות. יתרה מכך, ייתכן והקמת השדה במיקום זה תביא לפעילות אקטיבית להרחקת או מניעת פעילות ציפורים במרחב, כדי פגיעה במינים בסכנת הכחדה ובריכוזים גדולים של ציפורים נודדות, ובהן שקנאים ועגורים. לא למותר לציין כי ישראל מהווה את אחד מצירי הנדידה החשובים בעולם, בהיותה ממוקמת כצומת בין יבשות, כך שפגיעה באתר כה חשוב לציפורים נודדות הינו בעל השפעה עולמית, ולא רק מקומית.



# החברה להגנת הטבע

אגף שימור סביבה וטבע



שמורת ביצת זיתא

מפת חום של תעופת שקנאים ממושדרים במרחב שדה התעופה המתוכנן (מתוך תסקיר ההשפעה על הסביבה, של התוכנית)

**ערכי נוף ומורשת** – האזור המזרחי של חדרה מייצג עד היום בצורה מפוארת את ענף הפרדסנות, שהיווה אבן ראשה בחקלאות הישראלית לאורך השנים. הנוף של גבעות חמרה אדומות עם חקלאות פרדסים ומטעים הוא ייחודי לאזור זה. הקמת השדה תוביל להיעלמות הנוף וערכי המורשת, ותשאיר מקבצי פרדסים ומטעים קטנים שאינם מייצרים תמונת נוף שלמה. מבחינה נופית, על מנת לייצר משטח נחיתה ישר יאלצו בהקמת השדה להגביה את פני השטח בכ-8 מטר ויותר מעל הסביבה הטבעית בשלושה צדדים (צפון, דרום וחלק מהצד המזרחי). הגבהה זו, בתוספת מבנים בגובה של עד 4 קומות, ישנו לחלוטין את הנוף הנוכחי של האזור.

## המרכיב התכנוני

תמ"א 35, על שינוייה, מגדירה את האזור כמכלול נופי עם רגישות נופית סביבתית גבוהה ומסמנת בו את המסדרונות האקולוגיים הארציים. התכנית המוצעת נמצאת כולה בתוך מכלול נוף "פרדסי השרון". נציין כי תמ"א 35, התכנית הבכירה בישראל, אשר מתווה את עקרונות התכנון הראשיים בישראל, לא מאפשרת הקמת תשתיות פוליגונליות (להבדיל מתשתיות קוויות) בשטח מכלולי הנוף. אמנם, החוק מאפשר לות"ל לקדם כל תכנית סטטוטורית שהיא, אך פגיעה כה בוטה באחד המרכיבים היסודיים של תמ"א 35, היא בלתי מתקבלת על הדעת. בתמ"מ 6 האזור המיועד לשדה מוגדר כשטח פתוח חקלאי מוגן ושטח חקלאי/נוף כפרי פתוח, גם הגדרות אלו לא צפו פיתוח שדה תעופה במרחב חקלאי זה. תמ"מ 20/6 – מסדרונות אקולוגיים (בהכנה), השדה נמצא בלב המסדרון האקולוגי הארצי.

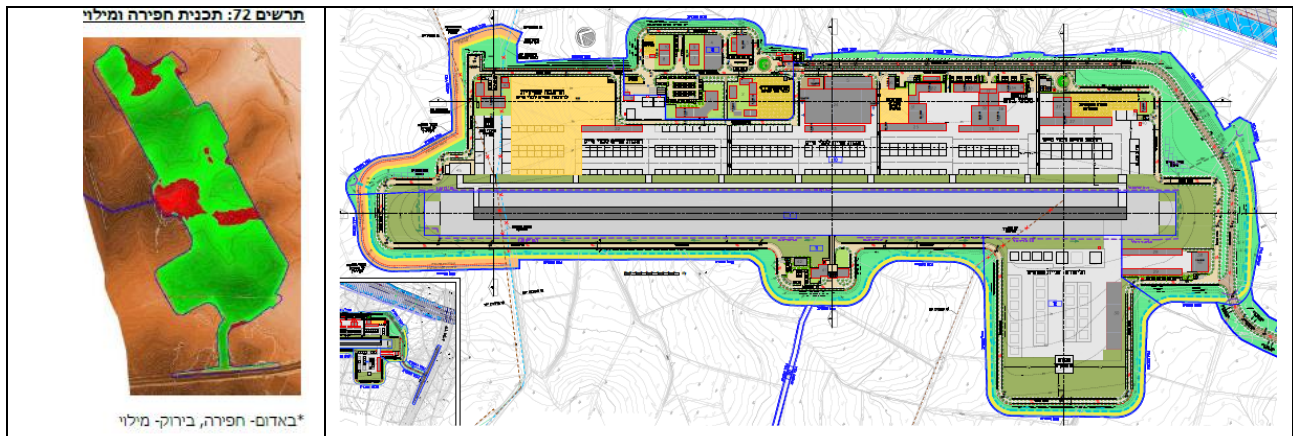
סוגיות תכנוניות נוספות נוגעות לקרבה הבעייתית לשכונות חדרה הקיימות והמתוכננות וכן לישובי מועצות אזוריות מנשה ועמק חפר, שימצאו תחת השפעת השדה. בנוסף, מדובר בהקמת שדה חדש בסמוך לשדה קיים (עין שמר) שיכול לייצר כשלי בטיחות הן לתעופה הכללית והן לפעילות הצבאית.

לבסוף, נזכיר כי ישראל הינה מדינה צפופה, עם גידול אוכלוסין גבוה, צמיחה כלכלית ולחצי פיתוח גבוהים. ככזו, נדרש מאיתנו לפעול כל העת לתכנון קומפקטי ואפקטיבי ככל הניתן על מנת לצמצם את דרישת משאב הקרקע המצוי במחסור חריף. לכן, יש לפעול להעביר את הפעילות התעופתית לשדות קיימים.



# החברה להגנת הטבע

אגף שימור סביבה וטבע



## המרכיב הכלכלי

במסגרת בחינת החלופות לא נעשתה הערכת עלויות לכל חלופה, ולכן ישנו קושי להעריך באופן מלא את העלות של כל חלופה. אך על אף זאת, ברור כי הקמת שדה חדש בשטח פתוח יעלה עשרות מונים יותר, על פני שימוש בשדות ומנחתים קיימים לשם מתן מענה לפעילות התעופה הכללית. על הנחה זו מצטרפת עלות יוצאת דופן שצפויה בהקמת השדה בחלופה בשטחים הפתוחים ממזרח לחדרה, בשל הצורך במילוי חסר תקדים של עפר בשטח השדה, בהיקף כולל של כ-665,000 קוב.

לאור זאת, יש לפעול ולגבש את חלופת פיזור הפעילויות בשדות התעופה ובמנחתים הקיימים, ולקדמה.