

| | | | | | | |
|---------------------|---|---|------|---------------|------------|------------|
| 17.49x32.1 | 1 | 7 | עמוד | גלובס - כותרת | 01/06/2016 | 53520292-8 |
| עיריית הרצליה - 604 | | | | | | |

בקרוב: מכרז בינלאומי לבדיקת היתכנות לאי מלאכותי בים התיכון

עיריית הרצליה תבדוק היתכנות לשני איים: האחד לצרכי דיור והשני לשרדה תעופה לטיסות פנים



הדמיית האיים המלאכותיים. "הודמנות פז" (הדמיה: עיריית הרצליה)

לפני כולם

חאת הדי כהן

עיריית הרצליה תצא בקרוב למכרז בינלאומי שיבדוק את ההיתכנות להקמת איים מלאכותיים מול חופי ישראל. המכרז יכלול בדיקה להקמת שני איים, האחד לצרכי דיור, והשני לטובת הקמת שדה תעופה לטיסות פנים. בחודש שעבר הגיעו לישראל משלחות יפניות שקבעו כי קיימת היתכנות להקמת האיים. במקביל עורכת עיריית תל אביב תוכנית אחרת להקמת אי מלאכותי עליו ייבנה שדה תעופה בינלאומי ותשתיות נוספות.

שדה תעופה על אי מלאכותי נפוץ באזורים עשירים וצפופים במזרח הרחוק - כמעט כל שדות התעופה שהוקמו בשנים האחרונות בהונג קונג, במקאו וביפן הוקמו על איים מלאכותיים. בישראל החלו הדיונים בדבר אי כזה לפני 20 שנה, אז חתמו ישראל והולנד על מזכר כוונות לשיתוף פעולה להקמת איים מלאכותיים בים התיכון.

מאז ועד היום, למעט הרבה דיבורים ותוכניות, דבר לא קרה. ב-2002, אישרה הממשלה הקמת שני איים מלאכותיים מול חופי הים התיכון, אחד לשדה תעופה מול חופי תל אביב ואי נוסף, שיוקם מול בת ים ושאמור היה לשמש למגורים, ב-2006 הצהיר שר החברה דאז שאול מופז כי המשרד יקדם הקמת שדה בינלאומי על אי מלאכותי וכי בדיקת ההיתכנות תתקיים ברבעון הראשון של 2007 וב-2012 אישרה הממשלה הקמת ועדת היגוי בין משרדית לבחינת ההיתכנות הטכנולוגית.

קעת מעלות עיריית הרצליה ותל אביב הילוך ומתכננות הקמת איים מלאכותיים שעליהם ייבנה שדה תעופה. מהנרס עיריית הרצליה, מייק סקה אומר ל"גלובס", כי החוץ של העירייה הוא לבנות שני איים, אחד במרחק 3 ק"מ מהחוף והשני במרחק 4 ק"מ, בין המרינה למתחם אפולוניה. לדבריו, באחד האיים ייבנו 40 אלף יחידות דיור, מלונות ואיצטדיון, ובשני ייבנה שדה תעופה שישמש לטיסות פנים וטיסות מסחריות. "אין אלטרנטיבה למעט בניית האיים", אומר סקה "אנחנו צריכים נמל תעופה ועוד דירות. ביבשה אין מספיק שטח לזה". סקה מעריך את עלות בניית שני האיים ב-4 מיליארד שקל. כפי שפורסם ב"גלובס", העירייה משקיעה בינתיים מכספה 650

איתן או ביטלו חברות תעופה מארה"ב, מאירופה ומקנדה טיסות לישראל בעקבות פגיעת רקטה בבית ביהוד, המדינה גוררת רגליים". לטענת סקה "כולם מחייכים, אבל אף אחד לא נותן כסף. בדיוק בגלל זה החלטנו לקחת את המושכות לידיים ולהתחיל עם תוכנית משלנו". הוא מוסיף, כי בהסכם הגג שחתמה העירייה עם המדינה להקמת אלפי יחידות דיור, התעקשה גם להכניס את נושא האיים המלאכותיים. גבולי טוען כי ביקר לפני שנים מספר במשרד ראש הממשלה "אבל לא רצו לשמוע כי אמרו שזה לא רציני" וכי אחת לכמה זמן מעלה העירייה את הנושא. פנקס מוסיף כי "בסופו של דבר לא תהיה לממשלה ברירה, כי זה הפתרון היחיד לטווח הרחוק". לדבריו, בשנים האחרונות השתפרה טכנולוגיית בניית האיים ומאז החלה לפעול אסדת הגז של תמר, צברה ישראל ניסיון בהגנה על מתקנים ימיים אסטרטגיים. הוא מקווה כי השיפורים יעודדו את הממשלה לפעול לקידום התוכניות. ●

אי באורך 3 קילומטרים - כ-2 מיליארד נוספים. הקמת נמל תעופה בינלאומי גדול תייקר את הפרויקט כולו מעבר ל-10 מיליארד דולר. למרות העלות הגבוהה, מהנרס עיריית תל אביב עודד גבולי טוען, כי "עכשיו קיימת הודמנות פז לעשות זאת". למעט פינוי שדה רב הוא מזכיר גם את תחנת הכוח רדינג שבימים אלו שוקלת חברת החשמל להרחיב אותה. לטענתו, במקום לבנות תחנת כוח במרכז העיר, ניתן להעביר אותה לאותו אי מלאכותי. עוד הוא מוסיף, כי שיווק הקרקעות שיתפנו בשדה רב וברדינג יכסה את עלות בניית האי והשדה. "כולם חושבים שיש היום רק כמה איים מלאכותיים, אבל היום כבר קיימים יותר מ-1,000 איים כאלה, גם באגמים וגם בנהרות. אין סיבה שישראל לא תעשה זאת" הוא טוען. "כלם אומרים שזה רעיון פנטסטי אבל אף אחד לא מוביל. למרות שלכולם ברור כי יש למצוא אלטרנטיבה לשדה רב, ולמרות שלכולם ברור כי ישראל חייבת שדה תעופה בינלאומי שני (בעיקר אחרי מבצע צוק

אלף שקל בתכנון הראשוני ובבדיקות ההיתכנות. עוד הוא מספר כי בחודש שעבר הגיעו לישראל ארבע משלחות - שלוש יפניות ואחת סינית - שקבעו כי קיימת היתכנות לבניית האיים, וכי בחודש הבא תקיים העירייה פגישה עם רמ"י לקראת מכרז שצופה העירייה כי תפרסם עד סוף השנה.

נמל תעופה ומתקן התפלה

בתל אביב, מדברים על תוכנית שונה. איתי פנקס, חבר מועצת העיר שעומד בראש צוות ההיגוי של פרויקט קירי נתיבי איילון ופרויקט האיים המלאכותיים, טוען כי העירייה מתכננת הקמת אי מלאכותי אחד עליו ייבנה נמל תעופה בינלאומי, וכן תשתיות נוספו שביניהן מתקן התפלה. לדבריו, המיקום העיקרי שבודקת בימים אלו העירייה הוא מול צומת גלילות. "כל שנדרש הוא להאריך את כביש 5 בגשר שאורכו קילומטר לתוך הים", הוא אומר. על פי הערכה, עלות בניית הגשר נאמדת במיליארד דולר ושל

הירוקים צפויים להתנגד: "המים יזדמו מתחת לאי"

כי בתיאום עם חברה בינלאומית מצאה העירייה דרך לאפשר למים להמשיך ולזרום מתחת לאי מבלי להפריע לתנועת החולות, האלמוגים ובעלי החיים. הוא מוסיף, כי "זה היתרון שיש לבניית האיים בהרצליה על פני בנייתם בתל אביב". גבולי טוען כי קודם יש לעבור את משוכת הביורוקרטיה והתקציב ורק אחר כך להתעסק בהתנגדויות הירוקים. לטענתו, פינוי שדה רב ורדינג מהמרכז דווקא יתרום להורדת זיהום האוויר והרעש, "אז אולי עדיף שיראו פחות את האופק". ●

מי שצפויים להתנגד לפרויקט האיים הם הארגונים הירוקים. כבר ב-2002, כשאשרה הממשלה את הקמת האיים, התנגדה לכך עמותת ארם טבע ורין בטענה כי ההשלכות הסביבתיות של הקמת איים מלאכותיים צפויות להיות "שליליות ביותר", וכי "לאיים השפעה שלילית על תהליך הסעת החולות המתרחש לאורך כל חופי ישראל וכי נדרשת התערבות אנושית יקרה למניעת נזקים אלו או לצמצומם". לטענת סקה, בדיוק לשם כך מקדמת העירייה פתרון של "מילוי חלול". הוא מסביר