



25 אוקטובר 2022

לכבוד: חיים גבריאל – פקיד יערות עירוני

עיריית תל אביב

הנדון: החלטת השגה פרויקט אופני דן דרך נמיר מקטע לבנון-קק"ל תל אביב

רקע:

אגף יער ואילנות במשרד החקלאות ופיתוח הכפר קיבל לטיפולו השגה בגין מתן רישיון לכריתת 385 עצים בוגרים והעתקת 29 עצים בוגרים נוספים, ממגוון רחב של מינים, הנטועים לאורך דרך נמיר, בין הרחובות חיים לבנון וקק"ל. העבודות מתבצעות ע"י חברת נתיבי אילון במסגרת פרויקט "אופני דן", הנועד ליצור רשת שבילי אופניים בגוש דן בין הרצליה בצפון לראשון לציון בדרום. בתחום העבודות במקטע זה נסקרו 1509 עצים, מתוכם סווגו לכריתה 385 עצים, 29 עצים להעתקה ויתרת העצים לשימור. פקיד היערות העירוני בחן את בקשת הכריתה, אישר אותה והנפיק בתאריך 11.08.22 את רישיונות כריתה והעתקה מס' 03-5217 ו-03-5216 (בהתאמה). מידע אודות הרישיונות פורסם כמתחייב באתר האינטרנט העירוני. במהלך תקופת הפרסום, ובטרם נכנסו הרישיונות לתוקף, הוגשו השגות רבות כנגד רישיון הכריתה. עם קבלת ההשגות, הוקפאו הרישיונות וזאת עד למתן החלטה זו ע"י הח"מ. מידע אודות הגשת ההשגה הועבר לבעל הרישיונות.

בתאריך 18.09.22 התקיים דיון מקוון על מנת לאפשר לבעל הרישיון, וכן למגישי ההשגה להשמיע טענותיהם בפניו. בדיון נכחו: אלעד סויסה, אור צוקר, ליטל זילכה – נתיבי אילון. אבראהים גניים, מחאגנה מוחמד – ניהול פרויקט חברת דוד אקרשטיין. בני קוריץ, חיים גבריאל – עיריית תל אביב. גליה רופין, אופיר קירי, שלומית בליך, לימור שלהב, נטע גלקין כץ, דן וגר, טניה דדון צור, עיריית רובינשטיין – תושבים מגישי השגה. ענבר אשכנזי והח"מ – אגף יער ואילנות במשרד החקלאות ופיתוח הכפר. יצוין כבר עתה כי בדיון נכחו משתתפים נוספים, אך הם לא רשמו את שמם, ועל כן, הם נעדרים מרשימה זו.

בתום הדיון, ולאור הטענות שהועלו בו ע"י הצדדים, אפשרתי הן למגישי ההשגה, והן למגישי הבקשה לרישיון כריתה, להעביר אלי טיעונים משלימים בכתב, וזאת עד לתאריך 28.09.22. מסמכים משלימים נשלחו אלי הן ע"י עיריית תל אביב והן ע"י חברת נתיבי אילון. בבואנו לבחון את ההשגה, הונחה בפנינו רשימת המסמכים הבאים:

1. 8 גיליונות תשריטי פיתוח נופי כולל סימון סקר עצים שנערכו ע"י מילר בלום מתאריך 28.06.22
2. 4 גיליונות תשריט סקר העצים ע"י תכנית פיתוח שנערכו מילר בלום מתאריך 26.06.22
3. טבלאות סקר העצים שנערכו ע"י מילר בלום מתאריך 26.06.22
4. טופס בקשה לרישיון כריתה, חתום ע"י אור צוקר, חברת נתיבי אילון מתאריך 29.06.22



מדינת ישראל
משרד החקלאות ופיתוח הכפר
פקיד היערות



5. רישיונות כריתה והעתקה מספר 03-5217 ו- 03-5216 (בהתאמה) מתאריך 11.08.22 חתומים ע"י פקיד היערות העירוני.
6. מספר טפסי השגה בצירוף חתימותיהם של תושבים רבים נוספים.
7. מענה להשגה ולדיון מטעם אופיר כהן, מנהל הרשות לתחבורת תנועה וחניה בעיריית תל אביב, מתאריך 22.09.22
8. מענה להשגה ולדיון מטעם אלעד סוויסה, ראש אגף הנדסה א', חברת נתיבי איילון מתאריך 22.09.22

ההשגה:

ההשגה הוגשה כאמור ע"י מסי תושבים. לאחר שקראתי את מכלול הטענות העולות מכתבי ההשגה השונים, הנוגעות לאותם רישיונות כריתה והעתקה, ראיתי לנכון לאחד הדיון בהם לכדי השגה אחת. את הטענות העולות בכתב ההשגה ניתן לסכם, בתמצית, כדלקמן:

- א. כריתת מאות עצים בוגרים אינה מהווה תחליף ירוק וסביבתי לאלטרנטיבה לנסיעה ברכב.
- ב. כריתת העצים תייצר שביל אספלט נוסף במרחב הציבורי.
- ג. אזור זה צחיח בעצים, וצמודה אליו אוטוסטרדה של שלושה נתיבי נסיעה, וביניהם מפרדה רחבה שניתן לסלול את השביל שם.
- ד. ניתן לסלול את השביל ללא כריתת מאות עצים.
- ה. עצי השיטה הכחלחלה מהווים חיץ טבעי לזיהום אויר בין הכביש לבתי התושבים. ויש מאמרים אודות חשיבות עצים שכאלה למרחב האורבאני.
- ו. אין בנמצא סקר עצים ותכניות פיתוח באתר העירוני, ו/או באתר נתיבי איילון, כך שלא ניתן לדעת באילו עצים מדובר.
- ז. לא ברור האם כריתת העצים נועדה לטובת שבילי אופניים או לטובת הכשרת תאי חניה.
- ח. מדובר בכריתה רבה של עצים איכותיים.
- ט. רישיון הכריתה אינו כולל פירוט של גושים וחלקות מדויקים.

מנגד, הועלו ע"י נציגי נתיבי איילון ועיריית תל אביב מספר טענות (הן בדיון והן במכתבים המשלימים) בדבר הצורך במתן רישיון הכריתה:

1. מדובר בתכנית שצומצמה באופן מהותי, שכן סקר העצים הראשוני כלל כ- 1000 עצים לכריתה. חלק ניכר מהעצים המיועדים לכריתה הם מהמין שיטה כחלחלה שהוא מין פולש.
2. על מנת לצמצם את הכריתה נבנה קיר דיפון, בעלות גבוהה מאוד, כדי לשמר את עצי האקליפטוס שבצידי זכות הדרך.



מדינת ישראל
משרד החקלאות ופיתוח הכפר
פקיד היערות



3. עיריית תל אביב שמה לה למטרה להפוך את המקטע המדובר לדרך ממותנת תנועה, בין היתר, ע"י סלילת שבילי האופניים.
4. בצפון המקטע יפתח בקרוב אזור תעשייה נרחב בצומת גלילות, ויש צורך בחיבור אזור זה לתל אביב ברשת שבילי אופניים.
5. במקום העצים שייכרתו יינטעו עצים רבים מאוד, בתעלות שתילה, ובתנאים מיטביים, כך שמאזן העצים הסופי יהיה רב ביותר ביחס למצב הנוכחי.
6. זהו המקטע החשוב ביותר ברשת השבילים המטרופולינית.
7. ישנם שיקולים רבים בבחירת החלופה של השביל בצד המזרחי של דרך נמיר, הן בשל הביקושים הצפויים, קישוריות וחיבור לשבילים עירוניים, צל עצים לרוכבים ועוד.

החלטה:

לאחר שבדקתי את בקשת הכריתה, ההשגה וכלל המסמכים המפורטים לעיל, לאחר קיום הדיון עם הצדדים, וקבלת חומרים משלימים, אני מקבל את ההשגה ומורה על שימור העצים (למעט עצי השיטה הכחלחלה), כל זאת מהטעמים הבאים:

א. עצי השיטה הכחלחלה מאושרים לכריתה גם ללא כל קשר לתכלית הבקשה והפיתוח. מדובר במין פולש אשר בכל אמת מידה נופית, סביבתית ואקולוגית נכון יהיה לכרות עצים אלו. ייטב הדבר לו עיריית תל אביב תפעל לביעור המין הזה בשטחה, גם ללא קשר כאמור לתכנית הפיתוח.

ב. בניגוד לנטען בדיון ע"י נציגי חברת נתיבי אילון, מרבית העצים המיועדים לכריתה אינם בערכיות בינונית (בניכוי עצי השיטה הכחלחלה). מרביתם דווקא בערכיות גבוהה או ערכיות גבוהה מאוד. תרומתם הנופית, סביבתית ואקולוגית של עצים אלו רבה מאוד, והם משמשים כחיץ ממשי של רעש, וזיהום אוויר בין ציר התנועה הסואן לבין בתי המגורים אשר מעבר להם.

ג. במקטע הדרומי של דרך נמיר (בין רחובות פנחס לבנון ואיינשטיין), קיים כבר שביל אופניים. לא ברור, ולא הגיוני, בכל אמת מידה סביבתית, לדרוש כריתה של עצים רבים ונוספים עבור תשתית זו, כאשר היא כבר קיימת בפועל בחתך הרחוב. יובהר כבר עתה, כי לא יאושרו כריתות עצים לאורך דרך נמיר בין רחובות לבנון ואיינשטיין לטובת סלילת שביל האופניים, ויש להיצמד לשביל האופניים הקיים בצדה המערבי של דרך נמיר, ולהרחיבו ככל הנדרש.



מדינת ישראל
משרד החקלאות ופיתוח הכפר
פקיד היערות



ד. על אחת כמה וכמה הדבר נכון כאשר בין הרצליה לתל אביב כבר קיים נתיב אופניים אחד (מקביל לחוף הים) וציר נוסף נמצא בהליכי בנייה (במסגרת עבודות הרכבת הקלה – הקו ירוק, ייסלל נתיב אופניים מהרצליה לפיתוח לאורך כל רחוב אבן גבירול החדש).

ה. לטענת נציגי עיריית תל אביב, הכניסה לעיר אמורה לעבור להיות ממותנת תנועה, ומכאן הצורך, ההתחלתו, ביצירת שני נתיבי אופניים בשני צדי הכביש. לו היו רוצים למתן התנועה, היה ניתן לבטל נתיבי נסיעה ברכב פרטי ולהתמירם במדרכות רחבות ושבילי אופניים נוחים. ניתן כמובן היה גם לשקול סלילת שביל האופניים במפרדה הרחבה בין הנתיבים, שם נטועים בעיקר עצי דקל, שהם משמעותית בעלי תרומה נופית וסביבתית נמוכה ביותר, ומספר עצי זית שניתן יהיה להעתיק בקלות יחסית.

ו. כמו כן, לא ברור הצורך בהקמת המדרכה הרחבה לצד שביל האופניים, ואת מי היא אמורה לשרת, ועל כן לא ניכר כי יש צורך בכריתת העצים עבודה. בניגוד לשביל האופניים שאמור לייצר נתיב תנועה שיאפשר הגעה על גבי אופניים מהרצליה לתל אביב, המדרכה לא אמורה לתת מענה שכזה. עוד אציין כי מעבר למדרכה המתוכננת מצויה רצועה ירוקה של עצים, ורק מעבר אליה בנויות שכונות למגורים. כך שנראה כי מדרכה זו לא תשרת כלל את הולכי הרגל (כבר כיום היא לא משרתת אף אחד, שכן היא לא קיימת). מעבר לכך, ברור כי המדרכה אינה חלק מפרויקט אופני דן, אשר מטרתו סלילת שבילי אופניים ברחבי גוש דן.

ז. לטענת נציגי עיריית תל אביב, במקום מתוכננות תכניות עתידיות אשר ישנו את פני השטח, וייצרו מרחב עירוני בעל פעילות יומית עבור הולכי הרגל, אשר יצריך את המדרכה. ככל שטענה זו נכונה, הרי שאת המדרכה ניתן יהיה לתכנן במסגרת תכניות אלו, ואז גם יבחן הצורך בכריתת העצים ביחס לתכניות המקודמות, ולא ביחס לתכניות שכרגע אפילו לא ניתן להציג או לדון בהן.

ח. ככלל, ניתן במקטע איינשטיין קק"ל, להסיט את שביל האופניים אל צדו המערבי של ציר נמיר, ולהתחבר לשביל האופניים הקיים במקטע לבנון איינשטיין. ניתן גם לראות בתצ"א ובאמצעות תוכנת street – view של גוגל, כי במפנה המערבי (מצפון לאיינשטיין ועד קק"ל), קיימת רצועה רחבה של דשא, אשר תספיק לסלילת שביל האופניים, כמעט ללא כל צורך בכריתת עצים.

ט. טענה נוספת שהועלתה ע"י עיריית תל אביב הנוגעת לסלילת נתיב האופניים בצידה המזרחי של דרך נמיר עוסקת בביקושים שגייעו מתוך תל אביב משכונת רמת אביב הירוקה, נווה אביבים, האוניברסיטה, אשר יעדיפו לרכב בנתיב המזרחי. טענה זו אינה מתיישבת עם מטרת הפרויקט שהיא חיבור הרצליה אל לב תל אביב. מרבית האזורים



מדינת ישראל
משרד החקלאות ופיתוח הכפר
פקיד היערות



הנדרשים לחיבור מהרצליה אל תל אביב (ובחזרה כמובן), נמצאים דווקא מערבית לנמיר, כך על פי מכתבו של אופיר כהן, מנהל הרשות לתחבורת תנועה וחניה בעיריית תל אביב, מתאריך 22.09.22 (הרצליה פיתוח, מתחם WIX, מתחם התכלת). על כן, דווקא נראה כי הצורך, על פניו, הוא שנתיב האופניים דווקא יהיה מערבית לנמיר.

י. עוד יודגש כי כפי שעלה בטענות ההשגה, רישיון הכריתה אינו מציג את רשימת הגושים והחלקות בהן צפויה להתבצע הכריתה, וכלל לא היה ברור למגישי ההשגה היכן בכלל תבוצע הכריתה. ברור כי קיים קושי לפרסם את כל המיקומים לאורך ציר של מספר ק"מ, אך ציון מלא של הגושים והחלקות היה נדרש במקרה זה. אציין כי רק מטעם זה, היה צריך לפרסם מחדש את רישיון הכריתה לתקופה של 14 ימים. אך לאור התוצאה הסופית אליה הגעתי, בה יש לבטל כליל את רישיון הכריתה (למעט עצי השיטה הכחלחלה), אין כל צורך בפרסום מחדש.

יא. עוד אבקש לציין, כי ע"פ הודעת עיריית תל אביב במכתבו של אופיר כהן, מנהל הרשות לתחבורת תנועה וחניה בעיריית תל אביב, מתאריך 22.09.22, נטען כי התכנון של השביל החל בשנת 2016. למצער, סקר עצים לא נערך בתקופה זו (או לכל הפחות לא הוצג בפני סקר משנת 2016). לו היה נערך סקר עצים כבר אז, עם תחילת התכנון, היה ניתן לראות בנקל גם את השפעת העצים הקיימים על התכנון, ולא לערוך את הסקר בשנת 2022, לאחר שכבר נקבע התוואי.

יב. לאור כל האמור לעיל, יש לבטל את רישיונות הכריתה וההעתקה (למעט עבור עצי השיטה הכחלחלה). יש להציג בפני הח"מ תכנון אחר, הכולל סקר עצים בצידה המערבי של דרך נמיר, אשר מתחשב בעצים, ומצמצם באופן מהותי את כמות הכריתות הנדרשת לסלילת ציר האופניים.

בברכה,

ד"ר ארז ברקאי

מנהל אגף יער ואילנות

ופקיד היערות

העתק:

אדר' נוף ענבר אשכנזי – מנהלת תחום תכנון ומידע

בצלאל בכר – מרכז בכיר פיקוח ואכיפה

מגישי הבקשה לרישיון כריתה

מגישי ההשגה