

אסף צוער

מחוז דרום, רשות הטבע והגנים

גלעד גבאי

מחוז דרום, רשות הטבע והגנים



מפרץ אילת | צילום: דורון ניסים

תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדיון המלא

התייחסות אקולוגית לחלופות לרכבת לאילת בקטע דימונה-חצבה

28 ביולי, 2013

גיליון קיץ 2013 / כרך 4(2)

במסגרת הדו-שיח שבין רשות הטבע והגנים למתכנני הרכבת לאילת ישנה אי-הסכמה חריפה לגבי המקטע שבין דימונה לחצבה, שטח שמור וייחודי המכונה "ארץ בראשית" וגם "ארץ המכתשים". אזור זה עשיר בנופים ובערכי טבע, ומשופע באתרי טיול. רובו של האזור המדובר הוא שמורות טבע, כגון שמורת מדברי יהודה ושמורת מכתשים עין יהב, וסמוך להן נמצאות שמורת מצוק הציננים, שמורת שיזף, שמורת המכתש הגדול ושמורת מצלעות המכתש הגדול, שמורת מישור ימין (שמורה מוצעת) ושמורת המכתש הקטן (שמורה מאושרת). האזור בעל ייחוד וחשיבות ברמה המקומית - מבחינת הנוף ועושר בתי הגידול שבו (חולי, מצוקי, מעיינות, מניפות סחף ועוד) וברמה האזורית והארצית - בהיותו מסדרון אקולוגי. האזור עשיר בערכי טבע ובחיות-בר גדולות, כגון צבאים, פראים, ראמים, זאבים, צבועים, קרקלים, שועלים, חרדוני צב ולטאות כוח, וכן בקינוני דורסים ממגוון מינים ובמגוון בתי גידול.

הרכבת המתוכננת היא רכבת מהירה וחשמלית. מכך נגזר גידור המונע עלייה למסילה לכל אורכה, וכן עמודי חשמל בתדירות של עמוד כל כ-7 מטרים. נוסף על כך מתוכננות סוללות גבוהות וגשרים רבים. כמו כן, צפוי נזק מעבודות התחזוקה והאבטחה של התוואי הארוך (דרכי גישה, אבטחה וכו'). מסילת הרכבת המתוכננת עוברת בלב אזור מדברי בלתי מופר, וצפוי שיהיו לה השפעות אקולוגיות נרחבות, כגון: הרס בתי גידול, קיטוע אוכלוסיות, פגיעה בזרימת הנגר העילי (בעיקר בערוצי זרימה מסדר ראשון ושני), רעש, זיהום אור וכן יצירת תוואי התפשטות למינים מתפרצים ולמינים פולשים. עבודת התשתית להקמה ולבנייה של מיזם בסדר גודל שכזה, שלא נראה כנגב, תגרום נזק ודאי, שיתווסף לפגיעה הקבועה שתהיה בסיום המיזם. חשוב לזכור שקטעים ממיזם זה מתוכננים לקום בלב אזור שהיה ברובו שמור ומוגן עד כה. מכיוון שכך, פגיעתו צפויה להיות קשה, ועוצמתו גדולה אף יותר מזו של מיזם בסדר גודל דומה, שהיה נסלל בקרבת יישובים ושטחי חקלאות.

כלל ההשפעות הללו צפויות לפגוע קשות באוכלוסיות הבר באזור, בעיקר במינים הגדולים ובמינים מושבים כדוגמת הראם

והפרא, שהושבו לאזורים אלה תוך השקעה רבה מצד המדינה. חסימת נתיבי הזרימה של הערוצונים הקטנים תפגע ללא ספק באוכלוסיית השיטים שבאזור (בעיקר שיטה סוככנית ושיטה סלילנית). **העברת מסילת הרכבת במנהרה יכולה למנוע פגיעות אלה.**

מהשוואה בין חלופת חברת נתיבי ישראל (להלן חלופה 1) לחלופת רשות הטבע והגנים והמשרד להגנת הסביבה (להלן חלופה 5, ראו **טבלה 1** להשוואה בין החלופות) עולה כי מבחינה אקולוגית-נופית, החלופה שהציעו גופי שמירת הסביבה הממשלתיים היא הטובה ביותר. חלופה זו מונעת סלילת מסילה באורך מצטבר של 67 ק"מ בשטח ערכי ואיכותי. נוסף על כך, חלופה זו מאפשרת את ביטול מסילת המשא הקיימת ('עוקף צין') שאורכה 34 ק"מ, ואת שיקום התוואי שלה באזור החשוב והערכי של בקעת צין ונחל צין. יש לזכור שאם תתקבל חלופה 1, תוקם מנהרה שתצא בצמוד לנחל גוב ולאורך נחל סייף ובנוסף לכך תעבור המסילה שבבקעת צין שדרוג משמעותי בתוואי המסילה, בהוספת נתיב, בעמודי חשמל ובגידור, וששדרוג זה יביא לפגיעה נוספת בטבע.

טבלה 1. השוואה בין חלופת חברת נתיבי ישראל לחלופת רשות הטבע והגנים והמשרד להגנת הסביבה, בקטע דימונה-חצבה

חלופה מוצעת מטעם רשות הטבע והגנים והמשרד להגנת הסביבה (חלופה מס' 5)	חלופת חברת נתיבי ישראל (חלופה מס' 1)	אורך המסילה על פני השטח
12.1 ק"מ	79.5 ק"מ	אורך המסילה העוברת בשמורות טבע
8 ק"מ	מעל ל-30 ק"מ	אורך המנהרות
27.7 ק"מ (שתי מנהרות)	8.5 ק"מ (מנהרה אחת)	סוגי מסילות
מסילה משולבת לנוסעים ולמשא בתוואי אחד. ביטול מסילת המשא בבקעת צין, שאורכה כ-34 ק"מ, ושיקום האזור	שתי מסילות נפרדות - לנוסעים ולמשא - בשני תוואים שונים. מחייבת הכפלת מסילת המשא בבקעת צין (באורך כ-34 ק"מ)	אזורי כניסה למנהרה ויציאה ממנה
ימוקמו באזורים פגועים במכרות הפוספטים, למעט אזור גבעות סלעית	ימוקמו באזורים טבעיים בלתי מופרים - מישור ימין ונחל גוב - ויפגעו בהם בצורה קשה	פגיעה אקולוגית
רוב התוואי עובר מתחת לאדמה, וכך נמנעות פגיעה באזורים רגישים, חציית בתי גידול וקטיעת מסדרונות אקולוגיים	חציית בתי גידול וקטיעת מסדרונות אקולוגיים על-ידי המסילה, סוללות ונדרות, רעש, עמודי חשמל, חסימת זרימה בערוצונים מסדרי גודל קטנים, תאורה, יצירת תוואי לחירית מינים פולשים	

טבלה 1
השוואה בין חלופת חברת נתיבי ישראל לחלופת רשות הטבע והגנים והמשרד להגנת הסביבה, בקטע דימונה-חצבה

גם בהצגה שערכו מתכנני חברת "נתיבי ישראל" בפני הוועדות לתכנון ולבנייה (המחוזית והארצית), עלה כי יש עדיפות לחלופת המנהור הארוך גם מבחינה אקולוגית וגם מבחינה נופית.

מהבחינה התפעולית, יש לציין כי בבדיקה שביצע ^[1] Haack (מהנדס ומומחה למנהור רכבות, העוסק במחקר של מנהור לצורכי תחבורה, ומלווה חלק גדול ממיזמי מנהור בעולם) עולה כי שילוב רכבת משא ונוסעים נכון יותר מבחינה תחבורתית, וזו הגישה הקיימת כיום בעולם המערבי. כמו כן, חולק Haack על הנתונים מטעם מתכנני הרכבת באשר לכמות הרכבות שניתן להסיע ביממה במנהרה המשולבת (חלופה 5).

לסיכום, תוואי מסילת הרכבת לאילת מתוכנן לעבור בלב אזור שמור וייחודי, עתיר בערכי טבע ובעל חשיבות כמסדרון אקולוגי, ושהוגדר על-ידי המדינה כאזור ייחודי שראוי לשמרו. למסילה שכזו השפעות רבות על עולם החי והצומח האזורי, וצפויה בו פגיעה משמעותית - בעיקר במיני היונקים הגדולים, שחלקם הושבו לא מזמן לטבע על-ידי רשות הטבע והגנים. כמו כן צפויים קיטוע אוכלוסיות צומח וחי ופגיעה בעצי השיטה. בתכנון התוואי יש להתחשב במחיר הסביבתי הכולל הנגרם ממנו. מאחר והמדינה הכריזה על האזור כאזור טבע ייחודי, מוטלת עליה החובה לשמר אזור זה.

ההשפעות האקולוגיות של המיזם ברורות פחות או יותר, ואין מחלוקת על כך שייגרמו נזקים אדירים לטבע, לנוף ולמרחבי הטיול. לעומת זאת, התועלת הכלכלית מהמיזם אינה ברורה כלל, ואף יש טענה כי המיזם אינו כלכלי, ועלול לפגוע במעמדה של אילת כעיר תיירות, בשונית האלמוגים הייחודית שבה, ובמיזמים אחרים, כמו נמל התעופה החדש בתמנע.

חשוב לציין כי עד כה לא נעשתה בדיקה רצינית ומקיפה של עלויות המיזם הקשורות לפגיעה בטבע, כגון: עלויות שיקום בתי הגידול, פגיעה בשירותי המערכת האקולוגית, פגיעה בתיירות, בנוף ובמסלולי הטיול, וכן לא נבדקו ההשלכות של הפיכת אילת מעיר תיירות לעיר נמל ושל הרס שונית האלמוגים.

1. Haack A. 2013. Expertise on alternative alignments for the new high-speed railway line Beer-Sheva – Eilat. Cologne (Germany).