

רון פרומקין

אקולוג מנהלת הפרויקט

דן גרונר

מנהל פרויקט מסילות לאילת, מטעם
חברת נתיבי ישראל - החברה
הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ;
קבוצת גרונר ד.א.ל מהנדסים



גשר של מסילת רכבת המשא למפעלי אורון. הרכבת פועלת כיום, אך עתידה שרוי במחלוקת | צילום: בועז ערד

[תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדיון המלא](#)

היבטים אקולוגיים בתכנון המסילה לאילת

28 ביולי, 2013

גיליון קיץ 2013 / כרך 4 (2)

לכל תשתית תחבורה קווית יש השפעות על הסביבה שהיא עוברת בה. השפעות אלה באות לעתים לידי ביטוי בפגיעה בפני השטח ולעתים משפרות את המצב הקיים. במים כה גדול, כמו קו הרכבת לערבה ולאילת, אין אפשרות למנוע השפעות אלה לחלוטין, אך ישנו מאמץ בלתי מתפשר למזער אותן בכל שלב ושלב תוך התחשבות באילוצים אחרים - הנדסיים, כלכליים ובטיחותיים.

לקראת תכנון המסילה נקבעו עקרונות שיש להתחשב בהם כדי לצמצם את הפגיעה במערכת האקולוגית שבמרחב הצחיח של הנגב והערבה. נכללים בהם - שמירה על מאפייני משטר הזרימה בערוצים; תכנון מספר רב של מעברים תחתיים ועיליים בצפיפות גבוהה ובממדים מתאימים לאוכלוסיות בעלי החיים המצויים בכל אזור; גידור המגביל גישת חולייתנים גדולים אל תחום מסילת הרכבת המהירה למניעת דריסתם, ומנב אתם אל הגשרים והגשרונים תוך שהוא מאפשר חצייה של בעלי חיים קטנים ובינוניים; הימנעות מפגיעה באוכלוסיות של מיני צמחים בסכנת הכחדה; העדפת מעבר בשטחים מופרים על פני שטחים טבעיים.

עקרונות אלה שימשו לבחינת חלופות תכנון, שהתבססו - בין היתר - על מאגר מידע אקולוגי נרחב שהתקבל בעיקר מרשות הטבע והגנים, ממכון דש"א, מפרסומים שונים ומסקרי שדה פרטניים שנערכו לאורך החלופות השונות במסגרת תסקיר ההשפעה על הסביבה.

תוואי מסילות אילת מקודם בשנה האחרונה בהתאם להחלטת הממשלה. המיזם כולל תוואי למסילה חשמלית מהירה לרכבות נוסעים (כ-220 ק"מ) ולרכבות משא (כ-260 ק"מ).

לצורך עמידה ביעדי החלטת הממשלה הוקמה מנהלת רב-תחומית הכוללת מומחים רבים, כדי לאפשר מתן דגש להיבטים הסביבתיים לאור רגישות השטח. במסגרת תהליך התכנון התוודעה המנהלת עקרונות תכנון לצמצום הפגיעה במערכת

האקולוגית בפרט ובדיסציפלינות התכנון השונות בכלל: נוף, הידרולוגיה וניקוז, אדריכלות גשרים, מנהור, חשמול ותכנון הנדסי.

בחינת חלופות התכנון הושלמה במסגרת פרקים א-ב בתסקיר השפעה על הסביבה, ואושרה חלופה נבחרת על-ידי מליאת הוועדה המחוזית דרום, הוועדה לתחבורה יבשתית והמועצה הארצית לתכנון ולבנייה. בימים אלה נשלמת הגשת פרקים ג-ה בתסקיר השפעה על הסביבה למשרד להגנת הסביבה.

יש לציין כי במרחב מישור ימין – כביש הערבה נבחנו חלופות תכנוניות רבות, תוך תיאומים עם הגופים הסביבתיים, עד להתכנסות לשתי חלופות מנהור עקרוניות, שמהן נבחרה החלופה המתחשבת במכלול השיקולים והאילוצים.

השוואת חלופות המנהור הוצגה בהרחבה בפני הוועדה לתחבורה יבשתית וכן בפני המועצה הארצית לתכנון ולבנייה בתאריך 5.3.2013, ובסיכומה הומלץ על קידום חלופת המנהור הקצר כשינוי לתמ"א 23.

אפשר לציין דוגמאות אחדות לקונפליקטים אקולוגיים שעלו במהלך התכנון ושנמצא להם פתרון: בעקבות תסקיר א-ב בשני אזורים, שונה תוואי המסילה לאחר שהתברר כי התוואי שהוצע עובר דרך שטחים שנמצאות בהם האוכלוסיות היחידות בישראל של מיני צמחים "אדומים" (מינים בסכנת הכחדה בישראל): לשון-שור נגבית במישור ימין וסווד אצטרובלי בשולי מלחת עברונה. כאמור, בעקבות הסכנה לקיום מינים אלה שונה התוואי כך שאוכלוסיות אלה לא ייפגעו. במקרה אחר הוסט התוואי כדי להרחיקו מחולות סמר, שיש בהם עושר של מינים נדירים וייחודיים לחולות.