



המועצה לגנים לאומיים ושמורות טבע

א' בשבט תשע"ד
2.1.2014

סיכום ישיבת המועצה לגנים לאומיים ושמורות טבע

מספר 149 מיום 2.1.14

השתתפו החברים :

מר מנחם זלוצקי – המשרד להגנת הסביבה, מ"מ יו"ר
מר אפרים אבן - נציג ציבור
גבי יעל אולק – נציגת ציבור
מר נפתלי אלימלך – יו"ר המליאה
ד"ר מיכל גרוס – מכללת אורנים
ד"ר עוזי דהרי – רשות העתיקות
מר עודד וינר – הרבנות הראשית
מר פנחס כהנא – קרן קיימת לישראל
פרופ' גידי נאמן – מליאת רטי"ג
פרופ' נורית ליסובסקי – הטכניון
מר רוני נעמן – המשרד החינוך
פרופ' ערן פייטלסון – האוניברסיטה העברית
גבי כרמית פינץ – משרד התיירות
גבי אהובה פלג – מנהל התכנון, משרד הפנים
מר נחום פלד – משרד השיכון והבינוי
פרופ' חיים קיגל – הפקולטה לחקלאות
מר מוטי קירמאייר – ועדה מקומית לתו"ב השומרון
מר יואב שגיא – נציג ארגון "חיים וסביבה"

מוזמנים :

מר שאול גולדשטיין – מנכ"ל רשות הטבע והגנים
מר מודי אורון - סמנכ"ל רשות הטבע והגנים
מר יובל פלד – מנהל חטיבת תו"פ, רשות הטבע והגנים
גבי ענת יציב - מנהלת אגף מקרקעין, רשות הטבע והגנים
מר אילן גויכמן – אגף מקרקעין, רשות הטבע והגנים
ד"ר רותי פרום אריכא – משרד החקלאות ופיתוח הכפר



סדר יום:

1. הודעות יו"ר
2. **מסילות הרכבת לאילת** – דיון בתכנית.
3. **מדיניות פיתוח בשמורות טבע וגנים לאומיים** – דיון עקרוני.
4. תכנית מפורטת מס' מי/500 ה': **ישוב נטף**: מבוקשת גריעה של 7.7 דונם מגן לאומי מוכרז הרי יהודה הר הרוח עבור דרך קיימת העוברת בתוך הגן הלאומי.
5. תכנית ג/20669: **שמורת טבע ויער אודם – מסעדה**: מבוקשים "חילופי שטחים" (קיימת חפיפה בייעודים בין התמאות והתמ"מ):
4,478 דונם שייעודם יער טבע לשימור בהתאם לתמ"א 22 לשטח שייעודו שמורת טבע.
2,235 דונם שייעודם שמורת טבע בהתאם לתמ"א 35 לשטח שייעודו יער טבעי לשימור.
ומבוקשת המלצת המועצה לאכרזת שמורת טבע יער אודם/מסעדה בשטח של 19,966 דונם.
6. תכנית ג/20819: **יערות מגדל העמק ועמק יזרעאל**: מבוקש אישור המועצה לחפיפה של 573 דונם של יערות בתמ"א 22 ו-56 דונם קרקע חקלאית בתחום שמורת נוף רכסי נצרת נ/23/19 בתמ"א 8.
7. תכנית ג/15900: **שמורת טבע עין ג'ינדה הרחבה**: מבוקשת המלצת המועצה לאכרזה על שטח של 1,409 דונם.
8. תכנית ג/15899: **שמורת טבע תל סהרון**: מבוקשת המלצת המועצה לאכרזה על שטח של 102 דונם.

הודעות היו"ר

1. מברך את החברים החדשים שהצטרפו למועצת גנים לאומיים ושמורות טבע: מר נפתלי אלימלך – יו"ר רשות הטבע והגנים – כנציג מליאת רטי"ג. פרופ' גידי נאמן – יו"ר הועדה המקצועית מדעית של רטי"ג. ד"ר רותי פרום אריכא – נציגת משרד החקלאות ופיתוח הכפר.
2. בישיבה הקודמת מיום 17.10.13 (מספר 148), המועצה המליצה על אשרור תכנית מתחם בארי 483/02/7 ועל אכרזת שמורות הטבע הכלולות בה. בתכנית זו מוקצה שטח בסך של כ-5,325 דונם שתי שמורות טבע:
 - 1) שמורת טבע מכתש בארי הרחבה, בשטח של 2,349 דונם.
 - 2) שמורת טבע הבשור הרחבה 1, בשטח של כ-2,976 דונם.בפרוטוקול מצוין כי המועצה המליצה לאכרזה רק את שמורת טבע מכתש בארי הרחבה, בשטח של 2,349 דונם. מכיוון שהמועצה כבר אשררה את תכנית מתחם בארי, אבקש שהמועצה תמליץ לאכרזה גם את שמורת טבע הבשור הרחבה 1, מטעם תכנית מתחם בארי 483/02/7, בשטח של 2,976 דונם.

החלטה:

המועצה ממליצה לאכרזה על שמורת טבע הבשור הרחבה 1, מטעם תכנית מתחם בארי 483/02/7, בשטח של 2,976 דונם.

ההחלטה התקבלה פה-אחד.

2. תכנית מסילות הרכבת לאילת

מטרת הדיון: דיון עקרוני בדבר גריעה מתחום שמורות טבע מוכרזות

מוזמנים שנכחו בדיון:

מר עמית שפירא –

גבי טל זסק – יועצת משפטית של הלשכה המשפטית, המשרד להגנת הסביבה

ד"ר יהושע שקדי - מדען ראשי, רשות הטבע והגנים

מר רביב שפירא – מנהל מחוז דרום, רשות הטבע והגנים

מר גלעד גבאי – סגן מנהל מחוז דרום, רשות הטבע והגנים

ד"ר אסף צוער – אקולוג מחוז דרום, רשות הטבע והגנים

ד"ר אסף זבולוני – אקולוג מפרץ אילת, רשות הטבע והגנים

ד"ר לימור בר – משרד להגנת הסביבה, מחוז דרום

מר עודד נצר – אקולוג מחוז דרום, המשרד להגנת הסביבה

מר רועי טלבי – אקולוג מחוז אילת, רשות הטבע והגנים

גבי טלי טננבאום – דוברת רשות הטבע והגנים

מר מנחם זלוצקי:

תכנית מסילות הרכבת לאילת הינה גדולה ומשמעותית. מעולם לא הגיעה תכנית בסדר גודל כזה למועצת גנים לאומיים ושמורות טבע. קיימנו ישיבה ראשונה בה הוצגה לנו התכנית. יצאנו לסיור בשטח, ועשינו סיור השלמה. אני מבקש להודות למחוז דרום של רטי"ג, שהתגייסה לנושא.

תכנית מסילות הרכבת לאילת עוברת במספר שמורות טבע מוכרזות. על מנת לגרוע משמורות טבע מוכרזות, יש צורך בקבלת הסכמת מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע. מתוקף סמכותה של המועצה על פי חוק וגם לאור חו"ד שהתקבלו בתקופה האחרונה מטעם משרד המשפטים ומשרד הפנים, אם רוצים לאשר את התכנית, לא ניתן לאשר את הפרויקטים לפיתוח בתחום שמורות הטבע ללא גריעת השטחים.

המועצה דנה בתכניות שאושרו ע"י ועדות מקומיות אם הן עוברות בתחום שמורות טבע ואנו דנים בגריעות עד לרמת הדונם. תכנית מסילות הרכבת לאילת נדונה עד כה בוועדה המחוזית דרום. תכנית זו דורשת שינוי של

תמ"א 23 ולאחר מכן צריכה להגיע לאישור ועדת השרים וגם להחלטת ממשלה. השינוי לתמ"א 23 היה אמור להתאשר אך היו שתי מכשלות בדרך.

השר להגנת הסביבה – הדיון במליאת הממשלה יתקיים ביום ראשון הקרוב. לפי החוק, נדרשת הסכמה של המועצה, לכן החלטת הממשלה גם אם תתקבל לא תכנס לתוקף עד שהמועצה לא תיתן את הסכמתה.

הייתה כאן התלבטות מתי לקיים את הדיון.

כי למעשה אנחנו לא יכולים לקיים היום דיון כמתבקש בגריעות המבוקשות משמורות טבע בגלל סיבה אחת מרכזית - התכנית המפורטת עדיין לא אושרה בוועדה המחוזית. התכנית תגיע לוועדה המחוזית לדיון לא לפני חודש מרץ 2014.

מכיוון שזו תכנית גדולה ועל דעת מספר חברים שביקשו לקיים את הדיון מוקדם לצורך קבלת החלטה עקרונית - האם אנו מסכימים או לא מסכימים לתוואי הרכבת. הראיה שלנו צריכה להיות רחבה - נדרשים לקבל תמונה כוללת שחלקן מחוץ לקו הכחול של התכנית.

מר עודד וינר :

לא מעט החלטות לא הגיעו לשולחן זה אלה התקבלו בלעדיו. חלקן התקבלו כחותמת גומי. בפרויקט הזה יש כ"כ הרבה גורמים שלוחצים, מה משמעות ההמלצה שלנו? עד כמה מעבר להמלצה שאמורה להיות ע"פ חוק, הערכה שיתחשבו בהמלצתנו?

מר מנחם זלוצקי :

החוק קובע כי דרושה הסכמה של המועצה. כולם מודעים לעוצמה ולחשיבות של הפרויקט. הושקעו בו תקציבי עתק. מאחורי התכנית עומד ראש הממשלה. זה מחייב אותנו להגיע להחלטה מושכלת. במצב היפותטי - יכול להיות שאם בבוא היום יגיע השלב של ההחלטה לגריעות, והמועצה תסרב לגרוע משמורות טבע מוכרזות, הממשלה תפעל לשינוי חוק כך שתידרש רק התייעצות עם המועצה. אך זהו מהלך מרחיק לכת ויהיו לו השלכות.

מר רוני נאמן :

פנה אלי דן גרונו, העומד בראש החברה המתכננת מטעם רכבת ישראל וביקש להסביר לי באופן אישי את תכניות הבינוי.

מר מנחם זלוצקי :

אני מודע לכך שגוף מתכנן פונה לחברים אחד אחד ומבקשים לקיים מהם דיונים פרטניים. לכן גם פנינו לחברה המתכננת מטעם רכבת ישראל והחלטנו כמועצה לצאת לסיור. הזמנו את החברות הרלוונטיות והם הגיעו עם צוות של 14 יועצים. כולם השמיעו את דעתם. היו כאלה שלא יכלו לבוא. לכן קיימנו סיורי השלמה. לגבי מועד הדיון, אנו כמועצה עשינו הכל בעצה אחת עם משרד המשפטים, ודן גרונו המליץ שהדיון במועצה שלנו יתקיים בשלב מוקדם ככל האפשר. הדרך הנכונה היא להציג הכל.

עו"ד טל זסק :

ניתן לאשר את התכנית למתן תוקף רק לאחר הליך הגריעה. על מנת לגרוע, יש לקבל את אישור השר. זהו אישור וטו ולא רק המלצה. החלטת המועצה היא לא חותמת גומי.

לגבי מועד הדיון כאן – למועצה יש סוברניות להחליט מתי היא מקיימת דיון ולקבל איזה החלטה שהמועצה מוצאת לנכון.

ע"פ החלטת יועץ המשפטי לממשלה ברור מאליו, שכל נציג, כל מוסד תכנון וכל תאגיד מחויב להפעיל שיקול דעת ענייני נטול שיקולים זרים ולא לקבל הנחיות מבחוץ.

מר מנחם זלוצקי (מציג במצגת את התכנית) :

תהליך התכנון :

החלטות ממשלה - 2010, 2012 - אישור מתווה הפרויקט, רכבת מהירה מחושמלת הגשת תכנית למסילות הרכבת מבאר שבע לאילת לוועדה המחוזית דרום, פרקים א-ב לתסקיר השפעה על הסביבה, בחינת חלופות.

6 אוג' 2013 - מועצה ארצית בוחרת בהמלצת הוועדה המחוזית דרום בחלופה 1 ומאשרת שינוי לתמ"א 23. השינוי היה בקטע ממישור ימין לערבה. למרות שבתמ"א 23 הופיעה תוואי הרכבת לאילת המתכונת של התכנית הזו שונה - מדובר על שתי מסילות.

6 אוק' 2013 - וועדת שרים לפנים ושירותים מאשרת את השינוי בתמ"א 23. השר להג"ס עמיר פרץ מערער על ההחלטה, נדרש אישור הממשלה.

וועדה מחוזית דרום ממשיכה בתכנון המפורט. מושלם תסקיר השפעה על הסביבה (פרקים ג-ה)
מטרות הפרויקט:

פרויקט בעל חשיבות אסטרטגית - יצירת "גשר יבשתי" ע"י הובלת מטענים בין נמלי חיפה, אשדוד ואילת.
התכנית מאפשרת חיבור בעתיד למערך המסילות הירדנית.

קירוב הפריפריה למרכז - קיצור זמן הנסיעה בין תל אביב ואילת לכשעתיים, יצירת מערך נסיעות בין אילת, יישובי הערבה ודימונה למרכז הארץ.

הובלת מטענים - תוצרת חקלאית מהערבה, מפעלי ים המלח בסדום (לא חלק מהתכנית)
התכנית עד מבואות אילת: רכבת נוסעים עתידה להגיע למרכז העיר

רכבת מטענים לנמל אילת: בחינה בהמשך התכנון, תוואי רכבת/כביש עד לנמל, נמל תעלה בחוף הצפוני.

התכנית מתחילה בבאר שבע ומתחברת לרשת מסילות ברזל קיימות אך התכנית מגיעה עד מבואות אילת. זו נקודה מאד משמעותית שתכנית שמקודמת במאות מיליוני שקלים אינה תכנית שלמה. התכנית מלאה רק מב"ש למבואות אילת.

מאפייני תכנון:

אורך התוואי: מב"ש לאילת -

222 ק"מ (לנוסעים), 260 ק"מ (למשא)

מסילה כפולה מחושמלת, להובלת מטענים ונוסעים. מערך מסילתי מחושמל: תחנות השנאה, קווי מתח. 5 תחנות נוסעים, 7 תחנות תפעוליות, 4 מסופי מטענים, גידור, דרכי שירות, הסדרות ניקוז: גשרים, מעבירי מים. תהיה בחלקה במנהור, וחלקה הגדול עפ הקרקע. רוב התוואי מגודר.

חציבות עד 27- 47 מ'. מרבית התוואי על סוללות מעל 5 מ'

בחינת חלופות בקטע מישור ימין – כביש 90.

חלופה 1: תוואי באורך 88 ק"מ, מתוכם 34 ק"מ של מסילת משא נפרדת בין מישור ימין ונחל סיף, מנהרה ברכס חצרה כ- 9.2 ק"מ. מפגש עם כביש 90 באזור חצבה.

חלופה 5: הוצעה ע"י רט"ג והמשרד להגנת הסביבה. מסילה אחודה באורך של 40 ק"מ, שתי מנהרות 12 ק"מ ברכס חצרה, 15 ק"מ ברכס חתירה. מפגש עם כביש 90 באזור עין יהב.

מוסדות התכנון מצאו עדיפות לחלופה 1 מהסיבות הבאות:

- חלופה 1 מאפשרת קיבולת מקסימאלית ונותנת מענה מיטבי לביקושים לטווח ארוך. מנהרה אחודה למשא ונוסעים מקטינה את קיבולת המסילה ומפחיתה את היקפי רכבות המשא שניתן להעביר במסילה בכ- 27%-47% בהשוואה לחלופה מס' 1.
 - חלופה 1 עדיפה מבחינת רמת השירות המסילתי למפעלים באורון וצין.
 - עדיפות לחלופה 1 בהיבט בטיחות הנסיעה.
 - חלופה 5 יקרה בכ- 5 מיליארד ₪ לעומת חלופה 1. תוספת העלות עלולה לפגוע בישימות הפרויקט.
- מנגד, המשרד להגנת הסביבה ורשות הטבע והגנים טענו שחלופה 5 עדיפה מבחינה סביבתית, ונותנת מענה לדרישות התכנון:**

- חלופה 5 חוסכת 50 ק"מ של מסילה כפולה (34 ק"מ משא), ועוברת בחלקה בשטחי כרייה.
- הרכבת נעה על מסילה אחודה. עומדת ביעד של כמות נוסעים, עומדת ביעד למשא, הפחתה של עד 12% למטענים לאחר שנת היעד 2049.
- לא הוצג פירוט מלא ומספק של העלויות הכלכליות של החלופות השונות, ההפרש האמיתי קטן משהוצג. לא נבחנה כלל המשמעות הכלכלית שקשורה לפגיעה בתיירות דרכי הבשמים.
- השירות המסילתי שנדרש לקשר בין אילת ובין המפעלים באורון ובצין זניח וקטן בהרבה ממה שהוצג. היקף כריית הפוספטים לא צפוי לגדול.

ההבדלים הסביבתיים בין החלופות נובעים ממיקום התוואי ומאורך המסילה והמנהור.

בחלופה 1 - 80 ק"מ מסילה עילית, 9 ק"מ במנהרה

בחלופה 5 - 14 ק"מ מסילה עילית, 27 ק"מ במנהרה.

לא נבחנה הפגיעה בתיירות.

חשיבותן של שמורות הטבע במרחב ארץ המכתשים:

היו גם שתי החלטות לגבי המרחב הזה.

1. "ארץ המכתשים": החלטת ממשלה 1994- אזור שבו גלומים ערכי טבע ייחודיים בקנה מידה בינלאומי ולאומי המחייבים נקיטת אמצעים מיוחדים לשמירת מצבם הטבעי, למניעת פגיעה בהם, לתכנונם ולפיתוחם כאתרי טבע ותיירות. החלטת הממשלה מדגישה כמטרה הראשית את שמירת הצביון הטבעי של המרחב כולו.
2. **תכנית מתאר מחוזית חלקית מס' 55/14/4 "דרכי הבשמים" (בהליכי אישור)** מימוש סטטוטורי לכוונות שגלומות בהכרזה על דרכי הבשמים כאתר מורשת עולמי, ובהחלטת הממשלה "ארץ המכתשים".

לא בכל מקום ניתן לראות את ההיסטוריה מהלכת. למסילות הרכבת השפעה מהותית על המרחב. האזור הזה לא רק טבע נטו. אלה גם מהוות מרחב של טיילות וסיירות להמוני עם ישראל בתקופות השונות ובחגים. באזור זה פוקדים אותו אלפי תיירים בשנה. מרחב של ארץ בראשית, ארץ המכתשים, מתקיימים לצד ערכים היסטוריים של כביש מעלה עקרבים.

חשיבותן האקולוגית של שמורות הטבע במרחב ארץ המכתשים:

שמורות הטבע נועדו בראש ובראשונה לשמור ולעודד את החי, הצומח והדומם ולהגיע למלוא הפוטנציאל הטבעי חשיבותו האקולוגית- של המרחב נובעת מארבעה גורמים מרכזיים:

- (1) גודלו של המרחב הפתוח
 - (2) רציפותו
 - (3) מגוון הנופים והמערכות האקולוגיות
 - (4) רמת השימור הטבעית של המרחב, כאזור שבו רמת הפיתוח האנושי היא מועטה (לעומת אזורים מופרים כמו שטחי כריית הפוספטים באורון- צין).
- העושר הרב של בתי הגידול יוצר במרחב זה מגוון ביולוגי גדול. בתסקיר נסקרו למעלה מ-400 מיני צומח ו-52 מיני יונקים, שהם כמחצית מיני היונקים בישראל. קווי המצוקים של המכתשים, המצלעות וערוצי הנחלים מהווים אזורי קינון לעופות דורסים, המעינות והגבים שפרוסים במרחב מהווים בית גידול, מקור מים ומזון לבעלי חיים רבים. מניפות הסחף בשולי הערבה, הן מהעשירות ביותר בעצי שיטה ומהוות בית גידול למגוון ביולוגי רחב.
- מרחב חיות ומסדרון אקולוגי ראשי ליונקים גדולים: יעלים, צבאים, ראמים ופראים שהושבו לטבע, וטורפים- זאבים, צבועים, נמרים.

מישור ימין - שמורה מוצעת:

תועדו 240 מיני צומח, מתוכם 17 מינים אנדמיים, 15 מינים נדירים, 6 מינים אדומים, מהם 4 אנדמיים. בית-גידול חשוב לאוכלוסיות נדירות של בעלי-חיים פסמופיליים (אוהבי-חול), נקודת מפגש של מינים ממוצא אפריקאי וממוצא ערבי. הרס בתי הגידול, צמצום משמעותי של השטח הפתוח הטבעי וקיטוע בתי הגידול מעמידים בסיכון גבוה את המערכת האקולוגית הנדירה והייחודית שמתקיימת במישור חולות זה.

השפעות סלילת מסילות הרכבת לאילת על תפקודן האקולוגי של שמורות הטבע:

1. קיטוע רציפות המרחב: קווי המסילות יוצרים קיטוע דרמטי של שמורות הטבע. הקישוריות בנוף היא אחד ממרכיבי המפתח החשובים להישרדותם של מינים וליציבותה של מערכת אקולוגית.
 2. "אפקט החיץ" שנוצר סביב קווי תשתית תחבורתית פוגע ביכולת התפקוד של פרטים ושל אוכלוסיות של מינים שונים ועלול לפגוע בתפקודן של מערכות אקולוגיות, עקב בידודם זה מזה של חלקי אוכלוסיות:
- קיטוע עקב המרכיבים הפיזיים של קווי הרכבת (סוללות, חציבות, חסימת והסדרת ערוצי ניקוז).**

גידור

דריסות והתנגשויות - מנסיעת הרכבת, התחשמלות מעמודי חשמל וקווי מתח. **הרחקה, הפרעה לפעילות בע"ח** - רעש וזיהום אור.

3. השפעה מכרעת על זרימת מי הנגר בנחלים ובערוצי הזרימה: מסילת הרכבת חוצה את ערוצי הנחלים וגורמת לשינויים במערך הניקוז הטבעי. חשש כבד לפגיעה בסוואנת השיטים במניפות הסחף בערבה, אחד האזורים הצפופים ביותר בעצי שיטה בערבה (מין מפתח המהווה בית גידול לעושר רב של מינים).

מסילת הרכבת תגרום להשפעה מהותית על המערכת האקולוגית שמתקיימת בתחום שמורות הטבע, להיחלשותה של המערכת ולפגיעה ביציבותה.

השאיפה להגיע בשמורת טבע למלוא הפוטנציאל הטבעי לא יוכל להתקיים, להיפך, יש לצפות להידרדרות במצבן האקולוגי של שמורות הטבע.

חשיבותן החברתית, תרבותית של שמורות הטבע במרחב ארץ המכתשים:

ציר מכתש גדול- מכתש קטן - מעלה עקרבים - חצבה מהווה שדרת טיול ראשית וחשובה בנגב. עושר של מסלולי טיול, אתרי טבע ומורשת, מוקדי עניין ותצפיות נוף מרהיבות, שילוב בין יופי הטבע והנוף הבראשיתי, תשתית ענפה של חניונים לשהייה וללינת לילה.

כבר היום פוקדים את המרחב הנ"ל כ-300,000 מטיילים בשנה. לאורך ציר מכתש גדול - מעלה עקרבים 6 חניוני לילה, היכולים להכיל כול אחד מאות ואלפי מטיילים. במעלה עקרבים לבד עוברים כ-25,000 מטיילים מדי שנה. זוהי הדרך היחידה המקשרת בין הנגב והערבה שניתן לנוע בה בכל רכב ולהגיע אל תוך תוכם של מרחבי הנוף הפתוח, מוקדי עניין, ומסלולי טיול.

חשיבותן של שמורות הטבע במרחב ארץ המכתשים- ל"ארץ בראשית":

"ארץ המכתשים"- מרחבים של "ארץ בראשית" - חבלי ארץ שמאופיינים על ידי נוף טבעי, דרמטי ומרשים הנשען על מכלול של ערכי טבע, נוף ומורשת תרבותית קדומה, שלא הושפעו ולא הופרו כתוצאה מפעילות האדם בן זמננו, למטייל בחבלי ארץ אלו ניתנת האפשרות להרגיש את עצמת הבראשיתיות של הטבע, מבלי שהיא מופרעת על ידי עקבות ומראות של פעילות אדם מודרני.

השפעות סלילת מסילות הרכבת לאילת על תפקודן החברתי, תרבותי של שמורות הטבע:

- החותם הנופי הגבוה של מסילות הרכבת לאילת, ישפיע באופן דרמטי על הנוף הבראשיתי של המרחב.
- המצאות תוואי הרכבת בלב השדרה המרכזית של מערך הטיילות וקליטת המבקרים בשמורות הטבע, באגן החזותי וביחידת הנוף של ציר מעלה עקרבים - ציר המעיינות, תביא בהכרח לירידה באטרקטיביות הטיול והתיור, ועלולה להסב נזק להתפתחות ענף התיירות בנגב המרכזי.
- בסתירה למדיניות פיתוח ענף התיירות בארץ המכתשים ודרכי הבשמים, שעקרון יסודי בה הנו שימור נכסי הנוף הבראשיתיים, אתרי הטבע ומכלולי תרבות המורשת ההיסטורית.

סיכום - ההשלכות של מעבר קווי מסילות הרכבת על שמורות הטבע:

- **שמורות הטבע המוכרזות במרחב ארץ המכתשים - דרכי הבשמים, הן בעלות חשיבות ברמה הלאומית ואף הבינלאומית.** בהיבט ערכי הגיאולוגיה, הטבע, הנוף ותרבות המורשת ההיסטורית. ובהיבט של רציפות המרחב ותפקודו כמסדרון אקולוגי ארצי, המקשר בין הנגב ומדבר יהודה ובין הערבה והנגב.
- המפגש בין התשתית הרכבתית ובין המערכת הטבעית בתחום שמורות הטבע, שתיהן ברמת החשיבות הארצית, תוכנן לטובת השיקולים התחבורתיים באופן שאינו מאוזן. **התוצאה התכנונית היא פגיעה קשה ביותר בערכי הליבה של שמורות הטבע.**
- **עקרונות יסוד להבטחת תפקודי הליבה בשמורות הטבע במפגש עם תשתית מסילת הרכבת:**
 - קישוריות ברצף הנוף הפתוח (מעברי רצף - מנהור).
 - שמירת דמות הנוף באגן הוויזואלי של דרכי הבשמים: מעלה עקרבים, ציר המעיינות ומכלולי נוף התרבות שלאורכם.
 - שימור מרבי של זרימת המים השיטפונית באפיקי הנחלים, באופן שימנע פגיעה במגוון מיני הצומח שבמניפות הסחף ואפיקי הנחלים.
 - התרחקות מרבית מאזורים בעלי ערכיות אקולוגית מיוחדת, כגון: מקורות מים, ערכי טבע נדירים שבסיכון וכד'.

שלמות התכנית - חשש לפגיעה עתידית בשמורת האלמוגים באילת:

- יעד המטרה שלו הוא נמל אילת. תכנית הרכבת לאילת שנידונה במוסדות התכנון היא חלקית ואינה שלמה, התכנית מסתיימת במבואות אילת כ- 5 ק"מ ממרכז העיר וכ- 8 ק"מ מנמל אילת.
- פרויקט הרכבת לאילת מוצג כבעל חשיבות אסטרטגית, בין מטרותיו של פרויקט הרכבת לאילת ליצור "גשר יבשתי" על ידי הובלת מטענים בין נמלי אילת, חיפה ואשדוד. הדרך המתבקשת להשגת יעד זה, הנה באמצעות הקמת נמל תעלה באילת, כפי שמוצע בתכנית "שער הדרום".
- בניית נמל התעלה, תפעולו והגדלת היקף השייט והפעילות הנמלית עלולים לגרום להרעה באיכות מי המפרץ, להגדלת הסיכון לזיהומי ים ולפגיעה אפשרית בעולם האלמוגים, נכס טבע שנמצא בסיכון עולמי.

- **הסיכון הסביבתי על שמורת האלמוגים מחייב השלמת התכנון באילת, בשביל להבין את מכלול ההשפעות שיהיו למיזם מסילת הרכבת על שמורות הטבע.**

כאן יש חסרון שמסילות הרכבת מסתיימות מצפון לעיר ולא ברור איך מתחברות למפרץ ולנמל ומה ההשלכות של פרויקט כזה על מפרץ אילת. האם שימוש בנמל הקיים? הרחבה של נמל חדש? חשיבה כוללת למרות שלא בתחום הפרויקט אך לא ניתן להסתכל עליו בלי להתייחס לנמל. שאלתי את מתכנני הפרויקט – הם אמרו שלפי החלטת ממשלה הפרויקט אמור להתקיים בשני שלבים. בעתיד יהיה פרויקט שלב ב' השלמה. יש חלופות שונות כולל אפילו שימוש בנמל עקבה. אך אם יהיו לכך השלכות וזה חלק אינטגרלי מכל הפרויקט. לכן בעולם כולו מדברים על תסקיר לא נקודתי אלא אסטרטגי. הפרויקט הזה הוא מגה. עלינו להבינו ולשקול אותו. ישנם הרבה מאד היבטים. לנושא הזה יש שיקולים שונים. הועדה המדעית מקצועית עם מדענים אחרים, שקוראים לא לקדם את הפרויקט כפי שהוא.

הנמקות לקיום הפרויקט - האם המיזם ראוי:

- **מסקנות מחקר שהוכן על ידי מכון שאשא למחקרים אסטרטגיים באוניברסיטה העברית עבור החברה להגנת הטבע, נמצא כי הפרויקט נעדר כל תועלות כלכליות וחברתיות, בהעדר תועלות חברתיות וכלכליות ברורות מהפרויקט קיימת סכנה שהפרויקט יהיה "פיל לבן", שיסיט משאבים רבים מתחומים אחרים בהם הם דרושים, ועלולות להיות לו השלכות מקרו - כלכליות מרחיקות לכת, והשלכות חברתיות למשך דורות. לאור זאת, מסקנת המחקר היא שהפגיעה בסביבה אינה מוצדקת כלל.**
- **מנגד, תכנית המסילה לאילת אינה מלווה במסמכים פרוגרמטיים, בהנמקות מסודרות לתועלות האסטרטגיות, המקרו-כלכליות, הציבוריות והחברתיות של המיזם. החלטת הממשלה שקבעה שיבחנו השלכותיו הכלכליות של המיזם לא בוצעה.**
- **העדר הנמקות מסודרות לתועלות של המיזם, מעלה את השאלה האם תועלותיו של הפרויקט מצדיקות את הגריעה חסרת התקדים משמורות הטבע המוכרזות, את הפגיעה בערכי הטבע והנוף, ובציבור המשתמשים בהן.**

המלצות להחלטת מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע:

- **ביטול הכרזת שטחי שמורות טבע לטובת המסילה לאילת – הוא מהלך תקדימי בכול קנה מידה, הן בהיקפו והן בעצמת ההשפעות על תפקודן ועתידן של שמורות הטבע.**
- **התכנית חוצה את מרחב ארץ המכתשים-דרכי הבשמים שהנו בעל חשיבות לאומית ואף בינלאומית. זהו מרחב "ארץ בראשית" שהוכר ע"י הממשלה לשימור ערכי טבע ייחודיים ולפיתוח ענף תיירות המדבר. שמורות הטבע הן העוגן המרכזי של המרחב.**
- **צפויה פגיעה קשה ביותר בתפקודי הליבה של שמורות הטבע. מדובר במחיר סביבתי כבד ביותר בכול קנה מידה, אקולוגי, נופי, תרבותי וציבורי - בתועלת שבני אדם מפיקים להנאתם משמורות הטבע.**
- **התכנון שנבחר אינו עונה לצורך לשמור את נכסי הטבע, הנוף והמורשת התרבותית, שלשמן הוכרזו שמורות הטבע.**
- **קיימות חלופות ישימות שנותנות מענה למטרות התחבורתיות, גם אם עלותן גבוהה יותר, הן מוצדקות בשיקול הלאומי, והשפעתן קטנה ביחס לעלות הכוללת של המיזם.**
- **התכנית אינה שלמה, אי הוודאות התכנונית לגבי נקודת הקצה של רכבת המשא באילת, והשלכותיה על שמורת האלמוגים שטרם נבחנו, מקשה על הבנת מכלול ההשפעות על נכסי שמורות הטבע.**
- **קיימים ספקות לגבי תועלות הפרויקט, לא נמסרו ע"י יזמי הפרויקט הנמקות לתועלות האסטרטגיות, המקרו-כלכליות והחברתיות של המיזם. המשמעות הדרמטית שתהיה לפרויקט על שמורות הטבע מעלה סימן שאלה כבד - האם הגריעה חסרת התקדים משמורות הטבע, ראויה ומוצדקת.**
- **המועצה תחטא לתפקידה אם תסכים לביטול הכרזת שמורות טבע לטובת תכנית המסילה לאילת במתכונתה הנוכחית.**

פרופ' ערן פייטלסון: אנו מתבקשים בדיון היום להתייחס רק לחלופה 1.

ד"ר מיכל גרוס: למה לגבי קטעים נוספים לא חשבו על חלופות?

מר מנחם זלוצקי: אנו מקיימים את הדיון היום כדי להתרשם בראיה כוללנית ולראות את התמונה השלמה – על מנת שנוכל לקבל בהמשך החלטות פרטניות, מהם לא יכולים להימנע.

מר עודד וינר: אנו בתחילת הדיון – חלופה 5 היא הטובה ביותר? מה המשמעות לצורך הדיון? אם אומרים לנו שאנו דנים רק בחלופה 1? האם על השולחן של ממשלת ישראל מונחת חלופה 5 או רק חלופה 1?

מר גלעד גבאי: אנחנו רוצים לעשות את הדבר הנכון. החשיבות בהצגת חלופה 5 היא להבין שיש ברירה אחרת.

מר יואב שגיא:

זהו דיון עקרוני. השיקולים הם כיצד ממלאים באופן מאוזן שתי מטרות לאומיות: מטרה תחבורתית מול מטרת שמירת הטבע במרחבי הנגב. כמי שתפקידו לייצג את המטרה השנייה אין זו רק זכותה של המועצה אלא חובתה להתייחס בכובד ראש למידת הנזק לשמורות אל מול התועלת התחבורתית בחלופות תחבורתיות שונות ולמידת ההצדקה לנזקים אל מול התועלות.

ד"ר אסף צוער:

זהו הפרויקט הפוגעני ביותר שהיה בנגב ומעלה לדיון את מכלול הרגישויות הסביבתיות בתוואי מסילות הרכבת לאילת. מדובר על רכבת מחושמלת חי שמול עילי, בעלת שתי מסילות, גדר, סוללה או תעלה ודרכי עפר לכל אורכה. הדיון הוא לא רק הגריעה אלא יש פה פגיעה מערכתית, כוללת. לא רק האם יושב תוואי המסילה חוצה או לא חוצה שמורה. התוואי עובר דרך כמות אדירה של שמורות טבע.

מערכת אקולוגית מדברית היא בעלת יכולת שיקום נמוכה, חי וצומח ייחודיים, חלקם אנדמיים שקיימים אך ורק בנגב. אוכלוסיות מדבריות צריכות שטח מחייה גדול יותר בגלל מיעוט משקעים ומיעוט הצומח. בהחלטות ממשלה משנת 1994, החליטה המדינה לשמור על הנגב: ארץ המכתשים ארץ בראשית.

יש כאן מסדרונות אקולוגיים חשובים בינינו ובין ירדן - ובין הנגב למדבר יהודה.

השפעות עיקריות:

פגיעה במערכת האקולוגית היבשתית: הרס בית גידול וקטוע, פגיעה בנגר עילי – כל הסחיפה וההתחתרות הטבעית נפגעת, פגיעה בנוף, הכנסת מינים פולשים, הגברת פעילות אנושית, זיהום אור, זיהום רעש, התחשמלות, דריסות, טריפה, פגיעה בתכניות ההשבה לטבע. המסילה עוברת דרך ריכוזים הגדולים ביותר של צבי הנגב חיה שמאוד רגישה לגידור והפרעות. זאבים למדו לטרוף אותם בעזרת הגידור. התוואי עצמו הורס את בית הגידול ואיכות בית הגידול נפגע.

כמעט כל המינים צפויים להיפגע. פרסתנים הגדולים יפגעו קשה בשל הקטוע גם אם יש מעברי בעלי חיים הם מפריעים את התנועה הרגילה וכן התנהגות טריטוריאלית של זכר דומיננטי ליד מעבר בעלי חיים ימנע מפרטים אחרים לעבור. בעונת בצורת יקשה הקטוע על חיפוש המזון.

האזור צפוף בטיילות ובשבילים, חניוני לילה, קינוני דורסים, אתרי טבע ונוף, מינים אדומים, אטרקציות תיירותיות אתרים ארכיאולוגיים ועוד. ללא ספק, אזור מיוחד במינו.

עם עד היום היו לנו הסכמים עם מפעלי אורון וצה"ל ויצרנו איזון נכון וחכם בשטח שמאפשר את כולם יחד - הרכבת משנה לנו את כל האיזון שנוצר ואת ההשפעות באזור ערבה, מישור ימין נחל סוף.

חלופה 5 מציעה: תתחילו במקום הפגוע. המופר. שם תפתחו עוד. לא במקום שמור. מחצבה של צין ומחצבה של אורון. נותן מענה לחיבורים של המחצבות. היום למפעל ציו ו אורון אין בכלל קישור לדרום

חלופה 1: מצריכה גדר, סוללה, דרך חשמל ועוד. **למה למזער את מה שניתן למנוע?**

בחלופה 5 נמנעת 67 ק"מ מסילה בשטח ערכי.

שמורת טבע יוטבתה – תוואי המסילה לא צמוד לכביש 90. התוואי חוצה לאורכה של סוואנה שיטים וקוטעת את השמורה.

עושר גדול מאד של צבאי נגב, הרס של דיונות חול. חפירות מאסיביות.

היבט תפעולי – מומחה הרכבות הבין לאומי שהתייעצנו עימו, חולק על כמות הרכבות שניתן להסיע במנהרה האחוזה ביממה. שילוב רכבת משא ונוסעים הינה נכונה יתר תחבורתית. אין לנו תמונה מלאה של כל הפרויקט ולכן לא ניתן לקבל החלטה מושכלת.

יש השפעה מערכתית כוללת על כל האזור. זה לא רק האם המסילה נוגעת או לא נוגעת בשטח.

אנחנו אומרים: צריך לחשוב על כל ההשפעות. אנו גוף ממשלתי שמכבד החלטת ממשלה ולכן אנחנו לא אומרים "לא לרכבת" – אלא אומרים לא לרכבת בתוואי הנוכחי.

ד"ר אסף זבולוני:

לפרויקט הרכבת השלכות מערכתיות על מפרץ אילת. שוניות אילת – מהשוניות היפות והייחודיות בעולם. אלו הן השוניות הטורפיות היחידות בארצנו. נכס אקולוגי לאומי ממעלה ראשונה. מוקד משיכה לתיירים וחובבי טבע מהארץ ומהעולם. רבים מהמבקרים באילת מבקרים בשוניות.

"hot spot" משמעותי מאוד של מגוון מינים.

מחקר שפורסם השנה מסביר שבהינתן ההתחממות הגלובאלית הצפויה, מפרץ אילת עשוי להוות מפלט אחרון לשוניות האלמוגים בעולם, בזכות עמידותם של האלמוגים במפרץ לטמפרטורות גבוהות. שוניות אילת נמצאות באזור זה בזכות תנאים סביבתיים מאוד ייחודיים, הן רגישות למעשי ידי אדם, כגון, סדימנטציה וזיהומים שונים.

תכנית מסילות הרכבת לאילת לא יכולה לעמוד בפני עצמה. היא חלק מסדרה של פרויקטים שנחוצים על מנת להפוך את ישראל לגשר יבשתי.

כיום קיימת אי ודאות לגבי פרויקטי המשנה. קיימים שלושה תרחישים בין עורק התחבורה הימית (אוניות) והעורק היבשתי (רכבת): **נמל תעלה "הבאת הים" אל תחנת הרכבת.**

בניית הנמל – נזק מאוד חמור לכלל שוניות האלמוגים בראש המפרץ בגלל עבודות תשתית הרסניות והרחפת סדימנט. חפירת התעלה לא תתחיל בקו החוף אלא במרחק שמוערך בכ- 350 מטרים מהחוף.

בשלב השגרה – התעלה חייבת פינוי תדיר של סדימנטים מפתח התעלה ומהחלק הימי של התעלה. נפח מים אדיר שיצטרך סחור. מדובר על שאיבה של כמויות אדירות של מים. המשמעות היא עלות אנרגטית אדירה.

הגדלה משמעותית של הנמל הקיים: הובלה במשאיות בציר עוקף אילת. מסוע תת קרקעי. שני התרחישים דורשים הרחבה של נמל אילת. אין הרבה לאן לגדול. תתרחש "דריסה" של שוניות האלמוגים. ידרשו עבודות תשתית.

הגדלת הנמל תביא להגדלה משמעותית של נפח התעבורה הימית. פגיעות שמתרחשות היום (כגון, זיהומי ים) תתרחשנה בתדירות הרבה יותר גבוהה.

אנחנו צריכים לשאול את עצמנו אילו נופים אנחנו רוצים להשאיר לדורות הבאים. האזור יהפוך מאזור של טבע ונוף לאזור תעשייה רעש וזיהום.

ד"ר יהושע שקדי:

בדקנו את דרך העבודה באירופה. הם פועלים בשלושה שלבים: הימנעות (avoidance), שיפור המצב (mitigation), ובסוף פיצוי (compensation).

בשלב זה אנחנו לא דנים בפיצוי. ברגע שממשלה החליטה, עברנו (גם אם לצערנו) את שלב ההימנעות (avoidance). אנחנו בשלב המיטיגציה. בחלק הצפוני בחנו חלופות ואנחנו טוענים שחלופה 5 היא החלופה הטובה ביותר. אנחנו מתעקשים לחזור לחלופה זו כי היא מבטאת מיטיגציה אמיתית! אני יכול לומר בפה מלא שהשקענו מאמצים כבירים בכדי למצוא את החלופה הזו.

בחלק הדרומי, אנחנו בדילמה קשה. החיבור לנמל אילת הוא עדיין אניגמה, חידה, ועד שהשלב הזה לא מוצע לדיון, גם לא בממשלה, אי אפשר לדון באופן רציני בהימנעות. יש סיכוי שאם ממשלת ישראל תבחן לעומק את ההשפעות של החיבור למפרץ אילת יתכן והממשלה תחליט על הימנעות בגלל המחיר הסביבתי הכבד. אם השאלה הזו תגיע לדיון רק לאחר שהרכבת תגיע למבואות אילת, לאחר השקעות ענק, התוצאה ברורה מראש. יסיימו את הפרויקט ורק אז יגלו שהיינו צריכים להימנע ממנו מלכתחילה.

כל שאנחנו מבקשים זה לאמץ את ההצעה בה המיטיגציה אומצה ולא לאשר את הפרויקט עד לאחר בחינת ההשפעות של כל הפרויקט.

מר שאול גולדשטיין:

למה לא מתקדמים בכל התכנית אלה רק בחלקים? אנו מתמקדים במה שהופקד בידינו. כרשות ממשלתית – אנחנו אומרים שאם ממשלה החליטה שצריך רכבת - נציג את התוואי הכי פחות הרסני. כשבדקים פרויקט – בוחנים גם חלופת אפס. בתכנית זו, לא נעשתה בחינה של חלופת אפס. לא בדקו חלופה מול חלופה. צריך לבדוק השפעות הדדיות ולבסוף לקבל החלטה. אנו מבקשים נתונים ולא נותנים לנו. המתכננים שישבו כאן מקבלים 100 מיליון ₪ לשנה. אנחנו צריכים להציג חלופות אל מול 100 מיליון ₪. אין פרופורציות. במקום שב- 100 מיליון ₪ יבדקו גם את החלופה שרטי"ג מציעה.

אין גורם סביבתי אחד שחשוב שהתכנית הזו בסדר. יש גם ראשי מועצות בנגב מתנגדים לתכנית. הישויים בנגב מתנגדים לכך. זה מקרב נקודה אחת בפריפריה בלבד אל המרכז. חייבים לדון בתוואי גם מבי"ש עד אשדוד. תהליך ההקמה הוא דרמטי. עד סיום התהליך הנזק לטבע יהיה עצום. אנחנו מציעים שהפורטלים יהיו במקומות מופרים. המסילה לא עומדת בפני עצמה. זה כל התשתיות הנלוות. מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע הוקמה כדי לעזור לרשות הטבע והגנים לשמור על הטבע בישראל.

לכולנו יש מידתיות. תיאורטית אם הפרורם ייתן לגטימציה לפיתוח, אתם תהיו המשמורת האחרונה להגנה. אם אתם תעזרו לקלקל - אין מי שיתקן אחריכם. אתם המכשול האחרון לפני ההרס של הטבע. אתם מחוברים לרטי"ג, לטבע ולנגב. המדינה משקיעה מאות מיליונים לבניית קווי חשמל בנגב. רק כדי שמכתש רמון יישאר בבתוליו. בואו תעזרו לנו לשמור על הנגב. אני חשוב שהפרויקט הזה הוא מגלומני. כמנכ"ל רטי"ג - בעד החלופה שבהן התשתיות הן מתחת לשמורות. כאזרח - תומך בחלופת אפס. הממשלה החליטה על הרכבת. אדרבא תעשו את זה מתחת לאדמה. ההצעה שהצענו היא מידתית.

פרופ' ערן פייטלסון:

מדובר על פרויקט שנוטים להציג כשינוי נקודתי לתמ"א 23. בפועל מדובר על פרויקט גדול ששונה במהותו ממה שאושר בתמ"א 23. הקו הבודד שאושר בתמ"א 23, שנועד להובלת מטענים, זה לא הפרויקט הזה. לכן כל התכנית מהווה שינוי לתמ"א 23.

לו מנהל התכנון היה עושה עבודתו נאמנה - היה מעביר לממשלה את כל הפרויקט כשינוי לתמ"א 23. הפער בין הפרויקט המוצע למסילה המאושרת בתמ"א 23 הוא כמו הפער בין כביש מקומי וכביש מהיר. מסילת מטענים שבה נוסעות מספר קטן של רכבות ומסילה כפולה בה נוסעות מספר גדול של רכבות מהירות אלו הן שתי חיות שונות במהותן. אך בוועדות התכנון דנים כאלו מדובר רק בשינוי נקודתי. אנחנו צריכים להסתכל על הפרויקט כולו. על כל השלכותיו. כולל על שמורות טבע שמחוץ לקו הכחול. מעבר לכך, כאשר באים לגרוע משמורת טבע צריך לשכנע אותנו שגורעים לסיבה טובה.

באים ואומרים לנו שהממשלה קיבלה החלטה. אך לממשלה מותר לטעות. אנחנו לא כפופים להחלטת ממשלה. אנו סוברנים סביב שולחן זה. סוברניות זו נשענת על חוות הדעת של המשנה הקודמת ליועץ המשפטי, עו"ד שרית דנה. כל חבר במועצה צריך להפעיל שיקול דעת אישי, ובכלל זאת נציגי הממשלה.

יש כשל בתחום ייעוץ התחבורה בישראל. אין מתכנן תחבורה שלא עובד עבור נתיבי ישראל ולכן אף מתכנן תחבורה לא יצא נגד פרויקט של נתיבי ישראל, גם אם הוא הזוי. מסיבה זו כינסנו צוות מקצועי שלא תלוי בנתיבי ישראל. שאלנו האם יש הגיון בפרויקט. כרקע צריך לזכור שמדובר בפרויקט שהעלויות שלו הן כ-40 מיליארד ₪ לפני חריגות. חריגות בבניית רכבות בישראל הן לרוב בסדר גודל שבין 200%-300%.

בחנו את כל התועלות האפשריות מהפרויקט. מציגים לנו גשר יבשתי, ולכן בחנו איך יפעל גשר יבשתי: מעבר בתעלת סואץ עולה כ- \$30 למכולה, בהשוואה לכ- \$800 בגשר יבשתי. מעבר לכך בגשר היבשתי מדובר בעיכוב של כשלושה שבועות בשל הצורך לפרוק ולהטעין אוניות שלמות. גם אם תיסגר תעלת סואץ עדיף לשוט סביב אפריקה מאשר להשתמש בגשר יבשתי. ממילא אם תעלת סואץ תיסגר יש ספק אם ספינות בינ"ל ייכנסו לים האדום. ספינות מהמזרח הרחוק לאירופה תעדפנה לעקוף את כל המזה"ת במצב זה. לכן האמירה האסטרטגית לא נכונה.

תועלת שניה שמציינים היא פיתוח אזורי בנגב. אך כשמדובר על פיתוח אזורי צריך לזכור שבפועל מדובר על פרויקט עוקף נגב. האזור היחיד שיכול להנות זו העיר אילת. הצורך של אילת הוא שינוי מבנה התעסוקה. כיום הוא מבוסס על תיירות. לצורך ביסוס העיר יש לשנות את מבנה האוכלוסייה ולמשוך משפחות ואוכלוסייה חזקה. זה יקרה רק אם יבנה נמל גדול במסגרת גשר יבשתי. אך כאמור גשר כזה לא יכול לפעול. לכן זה כמו דומינו. בהעדר גשר יבשתי גם הרווח לאילת לא יהיה גדול.

רכיב נוסף זו רכבת הנוסעים. מציינים מספרים גבוהים, אך עם כל הכבוד אילת ותל אביב הן לא לונדון ופריס. יש לחשוב על סדרי הגודל. הרכבת תתחרה בתעופה קצרת הטווח. היום בונים במקביל שדה תעופה. הרכבת תתחרה על אותו קהל, וכך אנו עלולים למצוא את עצמנו עם שני פרויקטים גרעוניים.

הרכבת לא תוריד כמעט נוסעים מהרכב הפרטי. הנסיעה ברכבת למשפחות תהיה יקרה ביותר. הרכבת גם לא תחליף עבור בני נוער שכן היא תהיה יקרה באופן משמעותי מהאוטובוס. אם הרכבת לא תחליף לרכב פרטי או לבני נוער אזי נשאלת השאלה איפה הפוטנציאל של הנוסעים? נשאר עם קבוצה די ריקה. עשינו פילוח של הנוסעים. מתקשים למצוא את אלו שישתמשו ברכבת. מאחר שמדובר ברכבת שתיסע במהירות של 250 ק"מ/שעה העלות עולה לכ- 40 מיליארד ₪. אם מחלקים זאת במספר נוסעים מקבלים מחיר מאוד גבוה, והשאלה היא מה עומק הסבסוד שיינתן לנסיעות ברכבת (וזאת ללא הוצאות תפעול).

מתכננים שתי רכבות שיעצרו בערבה. האם זה מה שיצור את השינוי באזור זה? הכנו גם נספח על הפוטנציאל של החקלאות בערבה כמשתמשת בשירותי הרכבת. בקו התחתון - הרכבת לא תעצור בשביל תצרוכת חקלאית. נאמר גם שלרכבת יש חשיבות אסטרטגית. אפרים הלוי עשה עבודה בנושא זה והראה את הבעייתיות שבאמירה זו. עצם הדיבורים על גשר יבשתי כתחליף לתעלת סואץ משליך על יחסים עם מצרים. לרעה. יש לכן לשאול מה השיקול האסטרטגי.

יש אמירה שהסינים יממנו את הפרויקט. אך מאחר שהסינים לא נדבנים או חובבי ציון צריך לשאול מה הם יקבלו בתמורה? האם מציעים לבנות בסיס סיני בישראל? אם הם יבואו רק כקבלנים - אנו נשלם להם ולא הם לנו. אין פה שקיפות לגבי אותם שיקולים אסטרטגיים.

כלומר, יש פה שאלות על עצם הפרויקט. לא ראינו מענה לטענות האלה.

מאחר שיש לנו זכות וטו אנחנו יכולים לומר מה הדרישות שאנו רוצים עליהם תשובות בטרם נאשר גריעות :
א. מבט כוללני, יש לראות את כלל השפעות הפרויקט. מנמל אילת ועד אזור הים התיכון. ת"א – נוסעים.
נמל אשדוד – למטענים. אין טעם לגרוע עבור חלק אחד של הפרויקט אם חלקים אחרים לא יהיו.
ב. לראות האם הפרויקט אכן ראוי. לפני שגורעים אנחנו מבקשים להשתכנע שגורעים לדבר חיוני.

מר יואב שגיא:

בהקשר להיקף ומשמעות הנזקים והפגיעה של התכנית המוצעת מאזכר דברים של ס. יזהר בהקשר בכנס לשמירת נופי הנגב בשנות השמונים: "...התשאר פינה ללא רעש? ..." (הדברים במלואם מצורפים בנספח 1). הנגב הוא המקום האחרון במדינה הצפופה הזו בו קיימים עדיין מרחבים גדולים יחסית בהם נשמרים נופים טבעיים ובהם שורר עדיין השקט של ארץ בראשית. ערכם אלה מהווים אבן שואבת לרבות מטיילים ותיירים. הבאים לכאן כדי למצוא מרגוע מהבטון והאספלט ההולכים ומכסים את הארץ ומשאון הכרך. מסילת הרכבת תפגע פגיעה אנושה ובלתי ניתנת לתיקון בנוף הבראשית היחיד שנותר במדינה ושקשוק הקטרים התכוף יקרע את דממת המדבר בכל המרחב. אותה קבוצה היא הפורום הזה.

מר מנחם זלוצקי:

לא נקבל החלטות קונקרטיביות. צריכים לבוא ולהגיד אמירה.
על מנת שתקבל החלטה עליה לקבל תמונה כוללת, השלכותיה לא רק על התכנית אלה גם על השמורות המצויות מחוץ לקו הכחול.

מר נפתלי אלימלך:

מבקש שתכין את המסמך ותבקש את התייחסות חברי המועצה ודעתם למסמך.

פרופ' גידי נאמן:

אני חושב שאנו כגוף סוברני אנו חייבים להציג עמדה עקרונית. לא חייבים לחכות עד שיתנו לנו את כל המידע. בדיוק בגלל אותה סיבה מכתב המדענים של הוועדה המדעית של מליאת רטי"ג מביע התנגדות לפרויקט. למרות זאת, נראה לי היום, שבסופו של דבר גם אם נגיד "לא" ימצאו את הדרך לעשות כן. אנחנו לא יכולים להתעלם מהאפשרות/הסכנה הזאת.
אנחנו יכולים לבוא גם היום ולהגיד שאנו מתנגדים לפרויקט, אך קום תקום הרכבת. לפחות מההצעות שקיימות, אנחנו כן יכולים לחיות עם האלטרנטיבות הקיימות.
אך האלטרנטיבה הקיימת היא לא – אני צופה שתהיה לנו בעיה. יותר נכון להשפיע לפני ההחלטה מאשר לשנות החלטה שנתקבלה.
עם רכבת פס אחד אפשר לחיות - ניתן לבוא ולהגיד שיש רכבת פנים בישראל למשאות שאולי תיקח אנשים בערבה, אולי לתוצרת החקלאית. אך הרעיון של גשר יבשתי הוא שורש הרע. אם כל מה שידוע היום, ונעשתה עבודה יסודית וטובה, אפשר לטעון נגד הגשר היבשתי.

גב' אהובה פלג:

אין ספק שיש לפרויקט השלכות סביבתיות.
יחד עם זאת, תמ"א 23 אושרה בשנת 1986 קבעה את תוואי הרכבת לאילת וזאת לאחר אישורה של תמ"א 8 בשנת 81.
באשר לטענה כי התמ"א במתכונת שאושרה לא התייחסה לתוואי של 4 מסילות, אני מציינת כי תכנית מתאר ארצית היא תכנון לטווח ארוך ומטרתה לשמור על רצועה לתכנון. בשלב התכנון המפורט נקבעת רמת המסילה והטכנולוגיה. כך גם בתכנית המתאר הארצית לדרכים. הדיון במועצה הארצית היה תחת הכותרת של שינוי לתמ"א 23 במסגרתו הוצג הפרויקט על כלל מרכיביו. התוואי במרביתו הוא תוואי בתמ"א 23. התכנון המפורט נדון בוועדה המחוזית דרום.
במסגרת הדיון הוצעו חלופות באזור מיזור ימין. החלופות נועדו לעמוד ביעדים שקבעה הממשלה בנושא משך זמן הנסיעה ובנושא התפעולי. החלופות נדונו בוועדה המחוזית, בוועדה לתחבורה יבשתית ואלה המליצו על חלופה מס' 1. במסגרת הדיון במועצה הארצית הוצגה חלופת רטי"ג וההשגות על הפרויקט הנתמכות במומחה מטעמה לרבות טיעונים בדבר כדאיות הפרויקט בכללותו. המועצה הארצית בסופו של דיון, תמכה בחלופה 1 לא רק בשל ההיבט של העלויות אלא גם משיקולים תפעוליים והנדסיים.

מר רוני נאמן:

האם אנחנו יכולים לקבל החלטה ע"פ מה שיש בידנו? האם יש בכוחנו להוציא מסר לא להמשיך את התהליך ולעצור את התכנון והנושא יורד מהפרק? האם אפשר לחזור לממשלה ולחסוך הוצאת 300 מיליון ש"ח שעדיין לא בוזבוז?

עו"ד טל זסק: המשמעות של הדיון בשלב זה - לא יעצור את התכנון.
מר מנחם זלוצקי: אנחנו לא דנים היום בגריעה. מצד שני תכנון מפורט נעשה ברובו.

גב' כרמית פינץ:

לא ידוע מה יהיו השלכות על אילת מבחינה תיירותית. לא בטוחה שזה יכול לחזק את התיירות ולא ברורים השפעות הקצה. אני מצטרפת להחלטה להתנגד בגלל הנימוקים של ערן פייטלסון.

מר אפרים אבן:

ביום בו פורסמו הידיעות על המסילה הייתה שמחה בישראל. זהו פרויקט אדיר. טוב שתהיה מסילת ברזל לאילת. עלינו לבחון את איכות הסביבה בלבד ולצמצם את הפגיעה.

גב' רותי פרום אריכא:

את הצורך במסילה קבעה הממשלה ולכן יש לקחת בחשבון את החלטת הממשלה, ומנגד את הנזק. הסיור היה מאיר עיניים. חסרים לי אנשי משרד התחבורה. אני מסכימה שהחלטה חד צדדית של המועצה שמתנגדת לגמרי לתכנית – לא תשרת את המועצה והיעדים שלה. הממשלה החליטה ויש לחשוב איך ממזערים נזק ותועלת שתצמח.

מר מוטי קירמאייר:

אני מאד שמח לשמוע את התגובות אחרי הנאומים שהיו.
כזקן המועצה, אלו היינו נשמעים לקולות המועצה לא היה קם כביש 6. לא הייתה סלילת הרכבת לירושלים. יש ריבון במדינת ישראל. הריבון נבחר בהחלטות דמוקרטיות גם אם לא מוצא חן בעיני כמה אנשים. בסיור שעשינו מאד נהינתי. ואכן היה מה ללמוד ועל כך תודה לגלעד ועמרם.
לשאלתי, מהן הסיבות להתעקשות היזמים?
קיבלתי שתי הסיבות: ייקור הפרויקט בשלושה עד ארבעה מיליארד דולר, מה שלא נראה לי כסיבה להתעקשות.
הסיבה השנייה, הרצון ליצור גשר יבשתי שיהווה אלטרנטיבה לתעלת סואץ. טיעון שבעיני הינו הזוי, אבל אני לא שמעתי את היזמים.
יש עיר בקצה, עם פתרון תעבורתי אחד בלבד, ההחלטה היא החלטת חזון ויש לברך על קיום רכבת לאילת.
ששני הגופים, רט"ג ומנהלת הרכבת - ימצאו את הדרך הנכונה יחד. ישבו יחד בגישור. ממליץ שהשרים פרץ וכץ ישבו יחד עם שני הגופים ויחסכו כסף.

מר עודד וינר:

ההחלטה הזו היא אידיאלית למקבלי החלטות.
אנחנו צריכים לעודד את הקמת הרכבת אך העידוד מותנה בשמירה על הטבע. לא ניתן לקבל החלטה "פרוהו".
צריכים לבוא לומר שאנו לא רוצים לשנות את הצעת הממשלה אלא תוך התחשבות.
הצהרה חד-משמעית.

גב' יעל אולק:

אני נציגת ציבור במועצה ומייצגת את הדור הצעיר שאמור להיות קהל היעד העיקרי של הרכבת. שאלתי את חברי האם לדעתם הרכבת תשמש אותם ותשובתם הייתה שלילית. אף אחד לא הראה התלהבות מהרכבת. פנייה למר אפרים אבן: אתה מייצג דור אחד ואני דור אחר. אני תושבת הערבה לשעבר ורבים מחברי גרים שם. גם בשיחות איתם הבנתי שגם אותם הרכבת לא תשרת. דובר כאן על כך שתכנית תוואי הרכבת לאילת תוכננה בשנות ה-80. כשתוכנן התוואי לא נלקח בחשבון פרויקט כל כך גרנדיוזי. גם מצב הטבע בשנות ה-80 שונה מהיום, כיום הטבע יותר בסכנה ויש הרבה יותר איומים וצריך לקחת את זה בחשבון. הממשלה לקחה החלטה לתמוך בפרויקט משיקולים שונים אבל לנו במועצה יש את החובה להתחשב רק בשיקולים סביבתיים. אני מציעה להתנגד גם על התכנית כפי שהיא מוצגת כיום וגם באופן כללי על הרעיון של רכבת לאילת.

מר נחום פלד: אני חשוב שעלינו לדרוש לראות את התמונה הכוללת על כל היבטיה.

מר יואב שגיא:

תפקיד המועצה כחוק הוא לשקול החלטות בכל הנוגע לשמורות טבע ולבחון אותם. מדובר על גריעה משמורות טבע שלקח שנים רבות מאד להכריז עליהן. זו לא רק זכותנו אלא חובתנו להשוות תועלות אל מול הנזק. היום ידוע ומקובל בעולם שלטבע יש ערך כלכלי רב החיוני לקיומנו ולרווחתנו ואחריותנו היא לתת לכך ביטוי. ההחלטה האסטרטגית שצריכה להתקבל לא צריכה לעסוק בתוואי מסילה כזה או אחר אלא בחלופות שקולות ומאוזנות לפתרונות תחברתיים מגוונים, תוך בחינה של תועלות ונזקים כולל נזקים לטבע. חלופות אלה לא נבחנו. במקום זאת דנה הממשלה בתכנית מסילה ללא שיקול מעמיק של ההשלכות הכלכלית, החברתיות והסביבתיות. התכנית נולדה כגחמה חסרת היגיון ונעדרת שיקול הדעת הנדרש לתכנית כה יקרה במשאבי כסף וסביבה.

אסור לנו לדון בגריעה משמורות הטבע כל עוד לא נבחנו והוצגו בפנינו כל החלופות התחברתיות האפשריות, כולל חלופת האפס. זו חובתנו החוקית כמועצה וחובתנו האזרחית כאזרחי המדינה.

פרופ' חיים קיגל:

התפקיד שלנו הוא להגן על הטבע. אחד מההיבטים להחלטות שיהיו לישיבה זאת הוא הסיכונים לעתיד. האם יש הצדקה לפגיעה היום. הפרויקט הוא מגה פרויקט. מימדים עצומים שלא בטוח שבמצב שהמדינה חיה היום האם להשקיע את הסכומים האלה.

זהו פרויקט עם אי-ודאות גדולה - בקצה אחד אילת ובקצה השני אשדוד. זה נראה כמו נסיעה לשום מקום. אין תכנון כולל. איך אפשר לתמוך בפרויקט שאין תכנון כולל? לעומת זאת, ההשפעות הסביבתיות חמורות ביותר. יש להתחשב בציר הזמן. יכול להיות שהפרויקט הוא חשוב, אך לא בטוח שהוא הכי חשוב היום.

ד"ר מיכל גרוס:

הסטודנטים שלי כולם מתנגדים לנושא הרכבת לאילת. הציבור לא מעוניין בפרויקט. החלטות ממשלה: אני מפגועי עמק יזרעאל - אנחנו קידמנו החלטת ממשלה להקמת שדה תעופה באזור. אני חושבת שתפקיד המועצה הוא לא להיבהל מהחלטת ממשלה אלא להגיד מה דעתנו.

ד"ר לימור בר:

אנחנו ניסינו במשך חודשים לשבת ביחד עם מוסדות התכנון. זה לא עזר. בתור מי שהייתה בדיון ועסקה בתסקיר, הצענו שתקום ועדת מומחים לבחון חלופות ולא הסכימו.

מר פנחס כהנא:

אני לא יכול להיות שותף להחלטה שתפסול את הפרויקט הזה על הסף. הניסוח של "לעצור הפרויקט" לא מקובל עלי. לדבר במושגים כאלו כשהממשלה סוף סוף מקדמת החלטה לאחר שנים של טיפול בנושא - זה לא נכון. לתוואי רכבת זה משמעות לאלו שגרים באזור. גם אם זה לא מספרים גדולים, זה חלק מהרגשת הקרבה. מציע לא לפסול שינוע של תוצרת חקלאית. לפיכך, בהחלטה שלנו אין לומר דבר שפוסל לחלוטין את התכנית ושעלולה להתפרש כזלזול בהחלטת הממשלה. מצד שני יש לשמור על הטבע, ויש לנסח החלטה שדורשת שמירה על המערכות הטבעיות בתוואי הרכבת. בנוסף - הוצגו היום נושאים שאין להם פתרון בתכנית ביחוד בעיר אילת.

החלטה:

1. תכנית המסילה לאילת מעמידה בפני מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע מצב תקדימי בחשיבותו ובהיקפו, בכול הנוגע לביטול הכרזה של שמורות טבע בארץ לטובת תשתית תחברתית. תשתית אשר צפויה לגבות מחיר סביבתי כבד, ולפגוע באופן קשה וחסר תקדים בתפקידי הליבה של שמורות הטבע.
2. אי הוודאות התכנונית לגבי נקודת הקצה של תוואי המסילה באילת, והשלכותיה הסביבתיות, שטרם נבחנו, על מפרץ אילת, שהוא בבחינת נכס בינלאומי רב חשיבות ורגישות, מקשה גם היא על יכולתה של המועצה לראות בראיה מקיפה את ההשלכות על שמורות הטבע בכללן.
3. העדר הנמקות מסודרות לתועלות האסטרטגיות, המקרו כלכליות והחברתיות של המיזם, מקשה על המועצה לגבש עמדה בשאלה האם התועלות הכוללות של הפרויקט מצדיקות את הגריעה חסרת התקדים משמורות הטבע המוכרזות לטובת סלילת המסילה לאילת, את הפגיעה בערכי הטבע והנוף, ובציבור המשתמשים בהן.

4. ראוי שהיבטים משלימים אלו, כמו גם הצגת תכנון שלם, הכולל את הפתרון לחיבור לנמל אילת והמשמעויות שעשויות להיות להקמת נמל תעלה על שמורת האלמוגים, ייבחנו לעומקם על ידי כל גורמים הרלבנטיים טרם אישור התכנית, ויובאו בפני מועצת גנים ושמורות.
5. לאור האמור, המועצה סבורה כי התכנון שנבחר אינו עונה לצורך לשמור על נכסי הטבע, הנוף והמורשת והערכים הציבוריים הייחודיים בנגב, שלשם שמירתם הוכרו שמורות הטבע והיא קובעת כי היא תחטא לתפקידה אם תסכים לביטול ההכרזה לטובת סלילת המסילה לאילת במתכונת הנוכחית, המועצה קוראת לבחון מחדש חלופות אחרות, שבהן ממוזערות למינימום הפגיעה בשמורות הטבע ובנוף הארץ.
6. המועצה מפנה החלטה זו לממשלת ישראל, לשר הפנים ולשר להגנת הסביבה, למוסדות התכנון, לוועדת הפנים והגנת הסביבה של הכנסת ולראשי הרשויות המקומיות, שהסכמתם נדרשת לביטול הכרזתן של שמורות הטבע, ומבקשת שבהחלטתם ישקלו את החלטת המועצה ונימוקיה.

דברי הסבר להחלטה:

כחלק מהדיון במועצת גנים לאומיים ושמורות טבע, נערך סיור לחברי המועצה בתוואי המתוכנן בו נטלו חלק יזמי ומתכנני הפרויקט, הוועדה קיימה שני דיונים בתכנית, האחד דיון פתוח שבו הציגו מנהלי הפרויקט את התכנית ואת הבקשה לגריעה מתחום שמורות טבע, והשני, דיון פנימי של חברי המועצה. לפני המועצה עמדו מסמכי התכנית וחוות הדעת של המשרד להגנת הסביבה לפרקים א-ב של תסקיר ההשפעה על הסביבה, מסמך רקע שהוכן ע"י המשרד להגנת הסביבה ורשות הטבע והגנים, וכן, מסמכי רקע מקצועיים שהוגשו על ידי גופים שונים.

בפני המועצה הוצגו ההשלכות הסביבתיות של מעבר מסילות הרכבת לאילת בתחומי שמורות הטבע בנגב ובערבה (מסמך רקע שהוכן ע"י המשרד להגנת הסביבה ורשות הטבע והגנים - נספח 1, החלטת וועדה מדעית מקצועית של מליאת רשות הטבע והגנים - נספח 2)

תכנית מסילת הרכבת מבאר שבע למבואות אילת מקודמת ע"י חברת נתיבי ישראל כפועל יוצא של החלטות הממשלה. מסילת הרכבת לאילת עתידה להיות הפרויקט התחבורתי הגדול ביותר שנעשה עד היום בישראל. מהות הפרויקט היא פיתוח מסילת רכבת כפולה באורך של כ- 260 ק"מ מבאר שבע לאילת. מסילות הרכבת ישמשו רכבות נוסעים, שינועו במהירות של מעל 200 ק"מ/שעה, ורכבות משא במהירות של עד 160 ק"מ/שעה. בין דימונה וצין, תוואי מסילת רכבת המשא הכפולה נפרד ממסילות רכבת הנוסעים, ומקיף את בקעות אורון וצין עד שהוא מתאחד עם רכבת הנוסעים באזור נאת צין. הנעת הרכבת תהיה חשמלית. מסילת רכבת מהירה מחייבת תשתיות נלוות כגון: רשת קווי מתח, תחנות השנאה, דרכי שירות, עבודות ניקוז, גידור ועוד.

התכנית למסילות הרכבת לאילת מקודמת בוועדה המחוזית דרום, לתכנית נערך תסקיר השפעה על הסביבה (פרקים א-ב) שבמסגרתו נבחנו לתוואי 3 חלופות עיקריות לקטע שבין דימונה וחצבה. התוואי שנבחר (חלופה 1) אושר במועצה הארצית לתכנון ולבנייה ובוועדת שרים לפנים ושירותים כשינוי שנדרש לתמ"א 23, השר להגנת הסביבה ח"כ עמיר פרץ ערער על החלטה ולכן נדרש לה אישור הממשלה. בימים אלה מקודמת בוועדה המחוזית דרום תכנית מפורטת ומושלם תסקיר השפעה על הסביבה (פרקים ג-ה), לתכנון המפורט של החלופה הנבחרת.

מסילות הרכבת לאילת תחצנה שמורות טבע מוכרזות (מצלעות מכתש גדול, מכתשים-עין יהב, מדבר יהודה, ודרום הערבה) באורך כולל של 36.5 ק"מ. בקטע שבין מישור ימין וחצבה תוואי מסילות הרכבת יחצה שמורות טבע מוכרזות בקטע כמעט רציף, לאורך כולל של מעל 29 ק"מ מהם 22.4 ק"מ חשופים על פני השטח.¹ גריעה נוספת מבוקשת בתחום שמורת טבע יטבתה בה התוואי חוצה לאורך כ-6 ק"מ את השמורה, קטע באורך של 1.4 ק"מ עובר בשמורת מסיב אילת, וקטע נוסף עובר בתוך שמורת טבע מוצעת ערבת עברונה.

¹ על פי הנתונים שהציגו יזמי הפרויקט.

ביטול הכרזתן של שמורות טבע לטובת תכנית המסילה לאילת הוא ייחודי בכול קנה מידה. בחמישים שנות קיומה לא עמדה בפני מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע בקשה לגרעת שטחים בהיקף כה משמעותי משמורות מוכרזות - בקשה לגרעה עבור תשתית תחבורתית באורך של מעל ל- 35 ק"מ.

לאור היקף הגרעה המבוקשת והשלכותיה הנרחבות המועצה רואה מחובתה לקיים דיון בחלופה שנבחרה, ובהשלכות התכנון המוצע על שמורות הטבע המוכרזות, מוקדם ככול הניתן, במטרה לבחון, במהלך ההליך התכנוני ולא בסופו, את משמעות התכנון על שמורות הטבע ותפקודן העתידי. חוות דעת זו, שתובא כעת בפני מוסדות התכנון יכולה לחסוך משאבי תכנון ואבדן זמן יקר, ולהוביל לתוצאה תכנונית מיטבית ומאוזנת בראיה לאומית.

שמורות הטבע המוכרזות במרחב ארץ המכתשים - דרכי הבשמים, הן בעלות חשיבות ברמה הלאומית ואף הבינלאומית. בהיבט ערכי הגיאולוגיה, הטבע, הנוף ותרבות המורשת ההיסטורית. בהיבט של רציפות המרחב ותפקודו זהו מסדרון אקולוגי ארצי, המקשר בין הנגב ומדבר יהודה ובין הערבה והנגב. המרחב מהווה חלק מ"ארץ המכתשים", אזור שהוכר על ידי הממשלה בשנת 1994 כאזור שבו גלומים ערכי טבע ייחודיים המחייבים נקיטת אמצעים מיוחדים לשמירת מצבם הטבעי, למניעת פגיעה בהם, לתכנון ולפיתוחם כאתרי טבע ותיירות. החלטת הממשלה מדגישה כמטרה הראשית את שמירת הציביון הטבעי של המרחב כולו.

בחירת מכלול ההשפעות של תוואי המסילה הנבחר על ארץ המכתשים בכלל ושמורות הטבע המוכרזות בפרט, מוביל למסקנה שצפויה פגיעה קשה ביותר בתפקודי הליבה של שמורות הטבע. מדובר במחיר סביבתי גבוה ביותר, בכול קנה מידה, לאומי ואף בינלאומי: אקולוגי, נופי, תרבותי, וגם במחיר התועלת שבני האדם מפיקים להנאתם משמורות הטבע, ממרחבי ארץ בראשית.

המועצה סבורה שקיימות חלופות ישימות, אשר נותנות מענה למטרות התחבורתיות, בכללן גם חלופות שעלותן גבוהה יותר. תוספת עלות זו מוצדקת בשיקול הלאומי להשגת מטרות השימור של ארץ המכתשים ולמניעת הנזקים שיגרמו לשמורות הטבע. במצב כזה, מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע תתקשה לאשר בעתיד את ביטול הכרזתן של שמורות טבע עבור תוואי מסילות הרכבת, במתכונת הנוכחית.

תכנית הרכבת לאילת שנידונה במוסדות התכנון אינה שלמה, התכנית מסתיימת במבואות אילת. בשלב זה של התכנון אין הכרעה בדבר חיבור הרכבת לנמל אילת והתכנית אינה כוללת את פתרון הקצה למטענים בנמל אילת. מחד, התכנית מציגה בראש מטרותיה יעד של "גשר יבשתי" שמחבר בין נמלי אילת, אשדוד וחיפה, ומנגד, היא לא מציגה איך תיושם הובלת המטענים בין הנמל לרכבת. להרחבה של נמל אילת הקיים או הקמת נמל תעלה, שמתחייבת כדי ליישם "גשר יבשתי" משמעותי בין נמלי הים, עלולות להיות השפעות סביבתיות חמורות שמסכנות את שמורת הטבע של שונית האלמוגים באילת, וערכי טבע ימיים מוגנים במערכת האקולוגית הייחודית של בראש מפרץ אילת. סימן השאלה הקיים בדבר הסיכון הסביבתי על שמורת האלמוגים, מצדיק השלמה של התכנון, במטרה להבין, בראיה כוללת את מכלול ההשפעות שיהיו לתכנית מסילות הרכבת לאילת על כל שמורות הטבע, ובכלל זאת שמורות המצויות מחוץ לקו הכחול של התכנית.

בישיבת המועצה שנערכה ב-17 לאוקטובר 2013 הציגו מנהלי הפרויקט² את המסילה לאילת כפרויקט אסטרטגי שנועד להשיג מספר מטרות: יצירת "גשר יבשתי" בין ים סוף לים תיכון, שיאפשר הובלת מטענים בין נמלי חיפה ואשדוד לאילת, קירוב הפריפריה למרכז ושיפור השירות התחבורתי בין אילת, דימונה ויישובי הערבה למרכז הארץ, הובלה מהירה של תוצרת חקלאית מהערבה, סלילת שלוחה למפעלי ים המלח לסדום ושמירת אופציה של חיבור עתידי למערכת המסילות הירדנית דרך עקבה. מנגד, החברה להגנת הטבע הציגה בפני המועצה מסקנות מחקר שהוכן על ידי מכון שאשא למחקרים אסטרטגיים באוניברסיטה העברית. המחקר בחן את ההגיונות שמובילות את פרויקט המסילה לאילת ומצא כי הפרויקט נעדר תועלות כלכליות וחברתיות. בהעדר תועלות חברתיות וכלכליות ברורות מהפרויקט קיימת סכנה שהפרויקט יהיה "פיל לבן", שיסיט משאבים רבים

² משרד התחבורה, נתיבי ישראל, ס.א.ד.ג הנדסה ובניין בע"מ. קו מסילות אילת: ישיבת מועצת שמורות טבע וגנים לאומיים 17 באוקטובר 2013, עמ' 8.

מתחומים אחרים בהם הם דרושים, ועלולות להיות לו השלכות מקרו- כלכליות מרחיקות לכת, והשלכות חברתיות למשך דורות. לאור זאת, מסקנת המחקר היא שהפגיעה בסביבה אינה מוצדקת כלל.

במקרים מיוחדים, בהם עצמת הפגיעה בשמורות הטבע הנה גבוהה ביותר, נדרשת המועצה לשאלת הצדקת הגריעה וביטול ההכרזה. בפרויקט המסילה לאילת, מדובר בגריעה בהיקף משמעותי ביותר, תקדימי בהיקפו ובהשפעתו. ולכן, המועצה אינה יכולה להתעלם מהדיון בהנמקת הגריעה. תכנית המסילה לאילת, הנה פרויקט לאומי שנועד להשיג מטרות אסטרטגיות, ועלותו עשרות מיליארדי שקלים. לתכנון ההנדסי לא קדם שלב של בחינת מקרו, במכלול ההיבטים הכלכליים, החברתיים והסביבתיים. הפרויקט אינו מלווה בתסקירים שבוחנים ומציגים את התועלות הציבוריות למדינה, מול העלויות השונות, ומתמודדים עם סימני השאלה שהועלו ע"י גופים שונים. החלטת הממשלה על חידוש פרויקט הרכבת לאילת קובעת "כי המועצה הלאומית לכלכלה בשיתוף משרד התחבורה, משרד האוצר, החברה הלאומית לדרכים וחברת נמלי ישראל תבחן את ההשפעות הכלכליות של הפרויקט המתוכנן", גם היא לא בוצעה והוצגה. חסר זה בהבנת התועלת הלאומית של המיזם בכללותו, מקשים על קבלת החלטה שתשפיע על עתיד מרחבי הנגב ושמורות הטבע שנפגעות ממעבר המסילה לאילת.

16 חברים בעד הצעת ההחלטה.

חברה 1 מתנגדת.

ההחלטה התקבלה ברוב קולות.

3. מדיניות פיתוח בשמורות טבע וגנים לאומיים

מטרת הדיון : דיון עקרוני

מוזמנים שנכחו בדיון :

אדר' זאב מרגלית - מנהל אגף שימור ופיתוח, רשות הטבע והגנים
גבי רזיה זיהבי - מתכנתת סטאטוטורית מחוז צפון, רשות הטבע והגנים
גבי זהר זכאי - מתכנתת סביבתית מחוז צפון, רשות הטבע והגנים
עו"ד אורלי אהרון - יועמ"ש רשות הטבע והגנים

מר מנחם זלוצקי: נושא הפיתוח בשמורות טבע וגנים לאומיים עומד להגיע לדיון במוסדות התכנון במסגרת שינוי לתמ"א 8.

אדר' זאב מרגלית: מדיניות הפיתוח של רט"ג תוצג בפניכם היום ומתייחסת לפיתוח באתרי רט"ג וביוזמתה. בעבר טענו שכל פיתוח הוא "פגיעה", אח"כ דובר על "המתח שבין השימור לפיתוח", והיום אנו יודעים שהפיתוח הוא כלי משמעותי לשמירת טבע, נוף, ומורשת. אנחנו מתייחסים לפיתוח כזה כאל משהו חיובי.

תפקידי רשות הטבע והגנים על פי החוק :

- לאתר שטחים ואתרים לצורך הקמת שמורות טבע וגנים לאומיים.
- ליזום ולתכנן הקמת שמורות טבע וגנים לאומיים, או שינוי בהם.
- להקים, לנהל, להחזיק, להפעיל ולטפח שמורות טבע וגנים לאומיים.
- לשמר ולשקם ערכי טבע בשמורות טבע ובגנים לאומיים ומחוצה להם.
- לפקח על שמורות טבע וגנים לאומיים ועל ערכי טבע ומורשת.
- לרכז תיעוד ורישום מידע בתחומי שמירת טבע וערכי טבע.
- ליזום, לקיים ולעודד פעולות חינוך הסברה והדרכה בתחומי שמירת טבע וערכי הטבע והמורשת.
- לקיים קשרים מדעיים בין-לאומיים בתחומי גנים לאומיים, שמירת טבע וערכי טבע.
- לערוך ולקדם מחקרים בתחומי שמירת טבע וערכי טבע.

ניתן להבחין שיותר מחצי מתפקידי הרשות שלעיל והכלים לקידום שמירת טבע הם **כלי תכנון ופיתוח**. רשות הטבע והגנים אוחדה משתי רשויות אם. לאחרונה חל טשטוש בין גן לאומי לשמורת טבע. אם נבדוק שוב טוב את הגדרות החוק, אפשר להבחין שגן לאומי הוא **למעשה הפוך** משמורת טבע.

גן לאומי: שטח המשמש או מיועד לשמש **לצורכי נופש לציבור בחיק הטבע** או להנצחת ערכים שיש להם חשיבות היסטורית, ארכיאולוגית, טבעית או נופית וכיוצא באלה, בין שנשאר בטבעו ובין שהותקן לשמש מטרת אלו.

שמורת טבע: שטח שבו **נשמרים חי, צומח, דומם, קרקע, מערות, מים או נוף**, שיש בהם עניין מדעי או חינוכי, מפני שינויים בלתי רצויים במראם, בהרכבם הביולוגי או במהלך התפתחותם.

התכנון והפיתוח מתייחס להגדרות אלו :

בגן לאומי - הבסיס לתכנון הוא **פרוגרמה המותאמת לצורכי הקהל**. התכנון יתבסס על ערכי הנוף טבע ומורשת יטפחם ויתקנם עבור הציבור.

בשמורת טבע - הבסיס לתכנון של הוא **תיק ממשק אקולוגי**. התכנון צריך לתת מענה פיסי להנחיות האקולוגיות בגישה שימורית עם **התערבות מינימלית**. בחלק גדול משמורות הטבע אין כלל פיתוח. מכיוון ששמורות טבע, שיש בהם משאבי טבע רגישים מושכים קהל רב, נוצר לכאורה קונפליקט בנושא שמירת טבע. בקונפליקט הזה, בין רגישות אקולוגית ומשיכת קהל, דווקא הפיתוח נועד לאפשר ויסות נכון של הקהל ושמירת השטחים הערכיים הנמצאים מחוץ למסלולי קליטת הקהל. לפיכך, הפיתוח בשמורות טבע הוא דבר חיובי שנועד לאזן בין צרכי שמירת טבע וקליטת קהל.

לדוגמה :

1. **פיתוח מערך כניסה** בשמורות טבע מאפשר קליטה מסודרת של הקהל כולל מתן הנחיות, כללי התנהגות, הוראות בטיחות, ויסות מספרי המבקרים בכניסה למסלולים, בהתאם לאופי ורגישות השמורה.

2. **שביל** - מגדיר את מסלול הליכה ולשמר את צדי השביל. השביל עצמו מהווה פגיעה, אך הוא בא לצורכי שימור שאר השטח.
3. **מצפור** – להגדיר נקודה אחת לתצפית בכדי לשמור על שאר השטח.
4. **חניון לילה** – להגדיר מקום מותר, על מנת "למשוך" אליו קהל, ולאפשר שמירת שאר השטח בלילה
5. **בריכת שכשוך** – מקום מלאכותי מותר לרחה, על מנת למנוע כניסת קהל (גזירה קשה מאוד לציבור בקיף הישראלי) בשאר בית הגידול הלח.

כל האלמנטים האלו הם לצורכי שמירת טבע ופחות ליצירת אטרקציה. לעומת זאת, בגן לאומי מטרות הפיתוח הפוכות. הגנים הלאומיים עוצבו לטובת יצירת חוויה לקהל. בחלקם השטח עוצב בידי אדם ואינם שטחים טבעיים.

פיתוח בגן לאומי:

שני סוגים עיקריים לפיתוח בגנים לאומיים :

- הכשרת גנים לאומיים לבילוי של נופש בחיק הטבע, פארקי מים, אתרי פיקניק, חופי ים, מדשאות, חניוני יום ולילה, מתחמים לפעילויות שונות לציבור. הגנים עוצבו ע"י בכירי אדריכלי הנוף בארץ ומהווים את הפארקים המרכזיים העממיים לציבור הרחב. (גן השלושה-סחנה, חורשת טל, פארק אשכול, אפק-ירקון, ועוד)
- גנים לאומיים מהווים אתרי תיירות מרכזיים, קולטים מיליוני תיירים מהארץ והעולם באתרי מורשת, חלקם אתרי מורשת עולמית (מצדה, קיסריה, בית שאן, ציפורי, תל מגידו, בית גוברין, ועוד). עשרה מתוך כלל הגנים הלאומיים ושמורות הטבע הם אתרי מורשת עולמית. מתוך 1,000 בעולם.

תמיד מביאים את הגן הלאומי הכרמל כדוגמה לגן לאומי יוצא דופן. אך לא כך הוא. הכרמל הוא אחד מאזורי הנופש בחיק הטבע הגדולים והחשובים ביותר בארץ - נופש בחיק טבע במיטבו. לכרמל מגיעים מיליוני מבקרים בשנה. אכן, יש התייחסות רבה מאוד בדיונים המקצועיים ברשות – בדגש על נושאי שמירת טבע, אכיפה, החורש הטבעי ונטע אדם, הצומח המעוצה, השיקום אחרי השריפה, ועוד. **אין כמעט דיונים על קליטת הקהל בכרמל.** אך זה לא משנה את עובדת היותו גן לאומי הממלא את מטרותיו בהתאם להגדרות. בסקרים שנעשו עולה ש74% מהמבקרים בכרמל הינם מאזור חיפה והצפון. הכרמל מהווה את "הריאה הירוקה" לציבור של מטרופולין חיפה והקריות.

נוהל אישור פרויקטים לפיתוח ברשות הטבע והגנים:

הציר המרכזי בהובלת פרויקט לפיתוח הוא המחוז, בליווי מקצועי של חטיבת תכנון ופיתוח (תו"פ) ובתיאום עם גורמי מדע, אכיפה, קהל וקהילה, מנהל וכספים. השלבים באישור פרויקט הם: מחוז- תו"פ - הנהלה - ובמידת הצורך הפרויקט מגיע לדיון במליאת רט"ג ושימוע ציבורי. כול הפרויקטים ברשות "צומחים" מלמטה. רק כאלה שעברו אישורים במטה מתקדמים ומצליחים. הפרויקט צריך לענות על צורך של שמירת טבע או קליטת קהל.

הבסיס לכל תכנון ופיתוח הם משאבי הטבע, הנוף, והמורשת:

כל פעולת תכנון תיעשה רק לאחר מחקר, לימוד מעמיק וניתוח של משאבי הטבע, השרידים ההיסטוריים והארכיאולוגיים וסביבתם, הנוף הפתוח.

העצמת ערך המשאב בתכנון ובפיתוח:

פרויקט הפיתוח ישאף תמיד להעצים את הערכים שעליו מתבסס האתר. המתקנים והאלמנטים שבפיתוח יבואו בדרך כלל כשירות לציבור, בכדי לאפשר לו לחוות את המשאב מבלי להתחרות בו או להזיק לו. אין מקום ליצירת אטרקציות מלאכותיות אלא שימוש באמצעים פיסיים (לעתים גם משוכללים ומתקדמים מאוד) שתפקידם לקרב את הקהל אל ערכי הטבע, הנוף והמורשת, לעודד פעולות חינוך הסברה והדרכה ולתמוך בשימורם.

שילוט והמחשה באתרים:

יש רצון שלא יבלוט מדי, עם זאת יעביר מסר. לצד שלטים סטנדרטים יש שילוט המחשה מיוחד, להסברה מורחבת, פנורמות, תחנות שמע, שלטים בעיצוב מיוחד, מרכזי מבקרים ומערכות אור וקול בטכנולוגיה מתקדמת ביותר. כל אלו מאפשרים הענקת ערך חינוכי והסברתי בנוסף לשילוט בשטח ולמידה מתוך חוויה והתנסות.

מדיניות תכנון לאנשים עם מוגבלויות:

יש פעילות ענפה לאנשים עם מוגבלויות. לאחרונה אושר "חוק הנגישות", הרשות מחויבת בהכשרת אתריה לכול סוגי האוכלוסייה ועובדת צמוד לנציבות במשרד המשפטים. הנגישות תיעשה מתוך פיתוח מושכל התומך במשאב ואינו פוגע בו במטרה להבטיח שיישמרו הערכים של טבע, נוף ומורשת. נכים יבקרו באתר בהתאם למוקדי העניין שיוגדרו ע"י הרשות. יתכן מצב שבשל פגיעה מהותית הציבור המיוחד לא יוכל להגיע לכל מקום. אנשים עם מוגבלויות ישולבו ככל הניתן עם המבקרים האחרים באתר ללא צורך במסלולים נפרדים. כל תכנון חדש יתייחס לאנשים עם מוגבלויות. האתרים הקיימים ישודרגו במסגרת הניתן, בהתאם לחוק ולתקנות.

מדיניות שימור המורשת:

עוסקת בעיקר באתרים ארכיאולוגיים. הגנה על נכסי מורשת תרבות האדם בארץ ישראל באמצעות שימור המגוון הארכיאולוגי-ההיסטורי של האתרים, בשטח המקורי, בתחומי הגנים הלאומיים ושמורות הטבע. שימור ארכיאולוגי והיסטורי על פי כללי האתיקה המקצועית והאמנות הבינלאומיות. הגנה על השטחים הנופיים מסביב לממצאים הפיסיים, כדי לשמר את נופי התרבות, "זירת הסיפור" ההיסטורי והקשר בין האתר לסביבתו. טיפוח האתרים הארכיאולוגיים וההיסטוריים וסביבתם **למענו היום ולמען הדורות הבאים בעתיד**. חיזוק הקשר בין הציבור והמורשת באמצעות: חינוך, הדרכה, המחשה, המחזה ופעילויות ואירועים הקשורים לתרבות האתר.

מר יובל פלד:

הדברים שלי יתייחסו בעיקר לכל מה שקשור למבואה בשמורת טבע. על רקע המחלוקת עם המדינה לגבי הפרשנות בתמ"א 8 והיקף הפיתוח האפשרי בשמורת טבע, אנו נאלצים לבצע שינוי של תמ"א 8. נושא פיתוח מבואה בשמורת טבע והיקף הפיתוח האפשרי הגיע גם לדיון בבתי המשפט. **קיימות קטגוריות פיתוח בשמורת טבע:**

- א. **ללא פיתוח:** שמורות או חלקי שמורות "אל-געת".
- ב. **פיתוח לצרכי ממשק טבע או מורשת:** אישוש בע"ח, שיקום בתי גידול, גידור, מניעת שרפות, מתקני מחקר, שימור ארכיאולוגי.
- ג. **פיתוח לצרכי קליטת מבקרים:** חנייה, שבילים, דרכים, מצפורים, סככות צל, מתקני בטיחות, חינוכי יום ולילה. מערכי כניסה – שירותים, מזנון, חנות מידע, קופה, מבנה לצוות, חצר משק (ב 16 שמורות טבע מתוך 363).

השטחים במבואת כניסה לשמורת טבע מחולקים לשלשה סוגים:

אזור הנחיות - החנייה, שביל הכניסה, מבנה הקופה, שם נוצר המפגש הראשוני עם הציבור, שם ניתנים הסברים טכניים, התנאים והמגבלות של הטיול בשמורה, ניתנות תשובות לשאלות ומוסדר התשלום.
אזור שירותים - שירותים סניטריים, אפשרות להצטייד במזון קל, שתייה ואו ציוד חסר הנדרש לצורך הביקור בשמורה (כובע, מסכת צלילה וכדו').
אזור הסברה והדרכה – מבנה או חלל אשר נועד לצרכי המחשה, הסברה והדרכה המאפשר להעביר את תמצית המידע הקיים על השמורה לקהל המבקר.

ההנחיות מקצועיות לפיתוח בשמורת טבע הן:

1. **בחירת כושר הנשיאה אקולוגי** (כמה אנשים ניתן להכניס ללא פגיעה בשמורה),
 2. **בחירת כושר נשיאה חברתי** (איזה תחושה רוצים לתת למבקר), פיזי כמה מקום יש בשמורה.
 3. **מיקום:** בדיקת חלופות, ככל הניתן צמוד דופן לפיתוח קיים, ככל הניתן במקום שאינו רגיש.
- כל זה מתבצע על רקע של חוות דעת הנשענת על תיק האתר, ומתמקדת בתחומי אקולוגיה, ארכיאולוגיה או נוף, על פי המקרה.**

כיום אנחנו נאלצים לשנות את תמ"א 8 כדי שהקמת מבואות, כפי שהתקיימה עד היום, תתאפשר גם בעתיד. ניסינו לבנות רציונל להיקף הפיתוח במבואה ומצאנו שאין קשר בין גודל המבואה לגודל השטח של השמורה. מצאנו קשר מסוים בין מספר המבקרים לגודל המבואה. שינוי תמ"א 8 יעלה לדיון בישיבת המועצה הארצית בתחילת חודש פברואר 2014.

תמצית ההצעה לתיקון תמ"א 8:

הטמעת ההגדרה של שמורת טבע כפי שמופיע בחוק גנים לאומיים ושמורות טבע: "שמורת טבע" – שטח שבו נשמרים חי, צומח, דומם, קרקע, מערות, מים או נוף, שיש בהם ענין מדעי או חינוכי, מפני שינויים בלתי רצויים במראם, בהרכבם הביולוגי או במהלך התפתחותם.

–**לאור זאת**, בשטח המיועד בתכנית לשמורת טבע, הרשות לשמירת הטבע והגנים הלאומיים תהיה רשאית לבצע פעולות פיתוח מינימליות, הנדרשות במישרין לצרכי שמירה על ערכי טבע, נוף, מורשת וקליטת מבקרים.

בשמורת טבע ניתן להקים:

1. **לצרכי שמירת טבע:** מבנים ומתקנים הדרושים לגידול בעלי-חיים לשם רבייה, אישוש, השבה לטבע וחינוך, פעולות הנדרשות לשיקום השמורה וכן הקמת מבנים ומתקנים הדרושים לאחזקה ואספקת מים לבתי גידול והסדרת הרעייה.
2. **לצרכי קליטת קהל:** הכשרת חניה, הסדרת שבילים וגשרונים להולכי רגל, רוכבי אופניים ודרכים שנועדו לצרכי האתר. הצבת שילוט, הקמת שירותים, מצפורים, מגדלי תצפית, סככות צל, גידור, אמצעים לניתוב הקהל והנגשה לאנשים עם מוגבלות.
3. **לצרכי תפעול:** מבנה לצוות האתר, חצר משק, מבנים ומתקנים הדרושים לצרכי כיבוי אש, בטחון ובטיחות.
4. **לצרכי שימור:** שיקום ושחזור עתיקות ומבנים היסטוריים וכן הקמת מבנים הדרושים לצורך כך לרבות הנגשת המבנים ההיסטוריים והעתיקים לציבור.

ניתן יהיה להקים מערך כניסה במוקד עניין בשמורה שיוכל לכלול מבנה לצרכי הסברה, התארגנות, חנות, מזנון וקופה, בכפוף לתנאים הבאים:

1. הכנת תכנית מפורטת
2. גודלו של השטח העיקרי כ- 300 מ"ר.
3. הקמת מערך כניסה גדול יותר יעשה באישור המועצה הארצית.
4. הכנת מסמך נופי-סביבתי, כמשמעותו בתמ"א 35.
5. בחינת חלופות מיקום וככל הניתן בשטח בעל ערכיות נמוכה.
6. בהתחשב בהיקף המבקרים, אופיו של האתר וצרכיו.

בגן לאומי:

רטי"ג תהיה רשאית להקים מבנים, מתקנים ופיתוח נופי לשירות הקהל לצורכי הציבור לנופש בחיק הטבע כולל שירותי תיירות, מסעדה, מזנון, מרכז מבקרים, מוזיאון, מרכזי המחשה והסברה ועוד

בחוף הים:

יותרו הקמת שירותי חוף הכוללים מגדל הצלה, תחנת עזרה ראשונה, שירותים מקלחות ומלתחות, וזאת לצורך מתן שירותי הצלה וחוף לקהל המבקרים.

חניוני לילה בש"ט וג"ל:

ניתן להקים חניוני יום ולילה הכוללים מתקנים הדרושים להתארגנות ושהיית מטיילים כגון: ספסלים, שולחנות פיקניק, סככות צל, מתקני איסוף אשפה, צנרת מי שתיה, שירותים ציבוריים, מטבח שדה וכן מבנים קשיחים בודדים לצרכי מלווים (באישור המועצה הארצית לתו"ב), הנדרשים כדי לאפשר שהיית לילה של תלמידים ומבקרים.

יועצת משפטית אורלי אהרון:

מאד חשוב לנו שהפורום הזה יהיה עם שיתוף וחשיבה שהדברים חשובים לשמירת הטבע. אני מקווה שנצליח.

פרופ' ערן פייטלסון:

נושא זה מגיע לדיון במועצה מעת לעת במסגרת תכניות שונות. השאלה היא איך ומתי הם מגיעים לפתחנו. קיימים שורה של מקרים מתי זה מגיע ומתי לא. דוגמה בולטת היא הדיון שהתקיים בנוגע לחי-בר ביטבתה. אין ספק שצריך להסדיר את נושא הפיתוח בשמורות טבע. אני שומע שיש דיון מול גופי התכנון בו מסכמים מה מגיע למי, מתי ועם אלו קריטריונים. אך נקודת המבט של המועצה היא שמירת הטבע, והרכב מועצה המתאים יותר לדיון בנושאים אלו מאשר גופי התכנון. לכן אני חושב שזה השולחן שראוי וחשוב שנושא זה יידון בו. אם אנחנו נותנים להסדרים גיבוי צריך להיות לזה משקל.

לגבי מגרשי חניה: לדעתי צריך לראות את מגרש החניה ככלי ניהולי. לכן הדבר הנכון הוא שמגרש החניה יהיה בידי רט"ג – קרי, בתוך השמורה. גודל מגרש החניה צריך להיות פונקציה של תכנית הממשק, ולא שיקולי הרשות המקומית.

בנוגע לניהול נופש: דפוסי הנופש נעשים מגוונים. ראוי לתת לכולם מענה. יש מגוון גדול של ביקושים. השאלה למה נותנים מענה במסגרת גנים לאומיים. לשם כך צריך עבודה כוללת על דפוסי הנופש בישראל ובחניה באיזה אזורים ניתן מענה לאיזה סוג נופש. מעבודה כזו ניתן לגזור מה מקום הגנים הלאומיים במפה כוללת זו. ההצעה המועלית ע"י רט"ג היא בעיקרה נכונה. עדיף שרט"ג ינהלו את השטח מאשר רשויות מקומיות, שמטרתן אינה שמירת טבע. לכן חשוב שכמה שיותר שטח יהיה בניהול רט"ג. במקביל יש לחשוב על מנגנוני בקרה על החלטות רט"ג, והמועצה צריכה להיות חלק מכך. הסיבה היא שלא ניתן להגדיר קריטריונים מוחלטים כי קיימת שונות בין השמורות. לכן יש צורך בשיקול דעת, ומנגנון בקרה על שיקול הדעת.

גב' אהובה פלג:

שמורות הטבע הם השטחים הערכיים ביותר מבין השטחים הפתוחים. חוק גנים לאומיים ושמורות טבע מגדיר ומגביל את הפעילות בשמורות הטבע. הפרשנות של זאב מרגלית להוראת סעיף 7 (א) (2) איננה נכונה. במסמך של משרד המשפטים (17.4.13) נאמר "... אין בידינו לקבל פרשנות שלפיה מאפשר הסעיף כל בנינו של "מתקנים", שהרשות סבורה כי הם הכרחיים להסדרה או לניהול של שמורת טבע....".

במהלך השנתיים האחרונות מנהל התכנון בשיתוף רט"ג ערך מסמך הנחיות למוסדות התכנון בכל הנוגע לשימושים בשמורות טבע וגנים הלאומיים עפ"י הוראות התמ"א מבלי להידרש לשנות את תמ"א 8. לגבי מרבית הנושאים הוסכמו. הדבר המרכזי שנשאר בקונפליקט הוא המבואה בשמורות הטבע. אנחנו הצענו, בינוי מינימלי הנדרש לצורך קליטת קהל המהווה חלק אינהרנטי מהשמשות השמורה לביקור קהל, בכלל זה דוכן/קיוסק, שירותים ציבוריים וגביית דמי כניסה.

רט"ג החליטה שההצעה אינה מספקת והגישה נוסח לשינוי הוראות תמ"א 8. לפני כשבועיים קיימנו פורום "היועצות שטחים פתוחים", שבו הוצג נוסח לשינוי התמ"א. הפורום ביקש מרט"ג לגבש קריטריונים. אני מצפה שהדיון היום יעסוק בקריטריונים.

מר יואב שגיא:

לגבי שמורות טבע, יש לזכור שהמטרה של שמורות הטבע היא בראש ובראשונה שמירה על ערכי הטבע. (מאזכר את הקביעה של הסופר וחבר הכנסת דאז יזהר סמילנסקי בעת הדיון בחוק גנים ושמורות בכנסת בדבר ההבחנה בין רשות שמורות טבע ורשות הגנים הלאומיים: זו רשות עשה וזו רשות אל-תעשה). קליטת קהל היא חשובה ומוסכם שיש לספק לה את הצרכים המינימליים הנדרשים מבלי לפגוע המטרה העיקרית. עם הצרכים המינימליים הם הסדרת הכניסה ואספקת שירותים בסיסיים, פעולות ממשק, בטיחות למבקרים וכד' - זה חל על כל השמורות על פי שיקול דעת מקצועי של רט"ג ויש על כך הסכמה מלאה. הדיון הוא על פיתוח של מבואה מעבר לכך.

התורה שהוצגה כאן היא מסודרת ובנויה ומקובלת ברובה. העניין הוא שיש הבדלים בין התורה ובין המציאות. כולנו רוצים שהתורה תעבוד, שלא יהיה עומס יתר בשמורות ויהיה ניהול נכון של המבקרים. אל מול הרצון הזה יש לחצים והדברים חרגו מכלל הרצון. בעבר נבנו בשמורות טבע מבנים ללא תכנית כחוק. לכן אני מברך על הפתיחות ועל הרצון לשיתוף במציאת פתרון מקובל הנותן מענה לכל הצרכים.

מוסכם על כולם שאין צורך וכוונה לבניה של מבואה בכל השמורות ולכן יש להגדיר בתמ"א 8 קריטריונים ונהלים על פיהן ניתן יהיה לקבוע באילו שמורות ניתן להתקין מבנים מעבר לשירותי הבסיס. קריטריונים אפשריים הם היקף מבקרים, קיום מתקנים המספקים שירותי מבואה בסמיכות לשמורה נגישות והיבטים נוספים שיש לחשוב עליהם. יש להגדיר גם היקפי בנינו על הפי הצרכים, כפי שנהוג בכל מסגרת תכנונית אחרת בשטחים שאינם ערכיים כמו שמורות הטבע. בנוסף בכל שמורה בה ניתן להקים את המבואה מחוץ לשמורה יש להעדיף זאת. יש לבחון אפשרות לחכירה של שטח מתאים מרמ"י בתנאים דומים לתנאי השמורה.

בגן לאומי ניתן לתת דגש רב יותר על שירותי קבלת מבקרים אך גם שם במיוחד לאור השטח הקטן של מרבית הגנים יש לבחון מהם השירותים הנחוצים בהתאם לאפי הגן והימנעות משירותי מבואה בגן באם קיימים שירותים כאלה מחוץ לגן ובסמיכות לו

חשוב למצות את האפשרות להגיע להסכמות לפני הדיון המועצה הארצית.

פרופ' נורית ליסובסקי:

אני מצטרפת לדברים שנאמרו לגבי הצורך בגיבוש קריטריונים לאופי והיקף הפיתוח בגנים לאומיים ובשמורות טבע. מתוך הכרות קרובה עם מערכת התכנון ברשות הטבע והגנים, אני נוטה לאפשר לה לקדם תכניות פיתוח הנדרשות במבואות לשמורות ולגנים, על פי שיקול הדעת המקצועי של אנשיה. עם זאת, אני מביעה חשש מאישור בניה גורף מכיוון שבנסיבות הפוליטיות והחברתיות הקיימות בארץ, אין לדעת אם הידע והסטנדרטים המקצועיים הגבוהים המנחים היום את התכנון, יעמדו בפני מקבלי החלטות גם בעתיד.

בהקשר זה, אני מציעה לקיים דיון מיוחד במועצה על הפיתוח המוצע בגן לאומי סובב חומות ירושלים. להבנת מה שנעשה שם חורג בכל היבט אפשרי - התכנוני, השימורי והאתי. העברת סמכויות הפיתוח והפיקוח במקום רגיש זה לידי גורם שלישי היא תמרור אזהרה כשאנו מתבקשים לאשר בניה בגנים ובשמורות, מבלי שיש לנו ערובה לכך ששיקולים מקצועיים, ורק הם, ינחו את התכנון.

מר שאול גולדשטיין:

ברט"ג ישנם קיימים 550 אתרים. מתוכם 67 בתשלום (12%). מתוך 400 שמורות טבע יש 16 עם מבואות. כל זה עובר דרך הוועדה המחוזית.

ד"ר מיכל גרוס:

הגדרת הקריטריונים חשובה כי בקלות אפשר לחרוג. לא בגלל שאני לא סומכת על רט"ג ויכולת קבלת ההחלטות, אלא שזה כ"כ נזיל - אם אין קריטריונים. וגם אז - זה לא יכול להיות משהו גורף, בייחוד כשמדובר בשמורות. צריך לבחון כל תכנית לגופו של עניין. יש שאלות שצריך להתייחס אליהם - מי קובע את ההיקף של המבקרים? ע"פ אלו קריטריונים קובעים את ההיקף? מסכימה שאם אפשר שהחניות תהיינה מחוץ לשמורה זה עדיף.

(תשובה): אם זה מחוץ לשמורה - לרט"ג אין סמכויות.

מר פנחס כהנא:

יש למצוא לנושא קליטת קהל בשמורות טבע וגנים לאומיים פתרון. אני מתפלל מחוסר ההתייחסות של הצעת רט"ג כפי שהוגשה בגלל העובדה שמדובר לא רק בגנים לאומיים אלא בשמורות טבע. הנושא הוצג בוועדת היועצות שטחים פתוחים, ללא תאום מינימלי - לא בתוך רט"ג, לא במליאת רט"ג, לא אצלנו במועצת גנים ושמורות טבע, ולא בוועדה המדעית מקצועית. מתברר שלתמ"א 8 אין וועדת עורכים או צוות מלווה כך שבנושא כזה משמעותי לא הייתה הצגה ותאום עם גורמים רלוונטיים כמו משרד התיירות, הג"ס, פנים, חינוך, רמ"י ועוד. אסור לגוף שאחראי על שמורות טבע לתכנן כך את הפיתוח.

בתמ"א 22 למשל - יש התייחסות לכל סוגי היער - כולל הנחיות ומגבלות איפה שאסור לטעת בהם עץ. כאן רט"ג מבקשת אישור גורף לכל השמורות. יש כאן בקשה כשאין תכנון מסודר לשמורה, לא לאשר שטח לבנינו. אין בהצעה של רט"ג כמעט כל היררכיה תכנונית. כמעט כל ההחלטות מתקבלות ברמה מקומית ומחוזית. ההצעה המקורית של רט"ג, אפשרה פעולות פיתוח ללא הגדרה של היקף. זה לא סביר ולא ברור איך הגיעה כך לדיון על ידי רט"ג. מבקש להזכיר שעשינו את שינוי 4 בתמ"א 22, עם הרט"ג וחלה"ט וגופים אחרים. בשינוי הצענו מגבלות היקף למוקדים במסגרת תמ"א 22. אמנם, בהצעה הזו יש התייחסות להיקף בינוי אבל לא ברור למה נבחר 300 מ"ר? בנוסף, השימושים גם הם כלליים מאוד.

אין כל התייחסות ואין עבודת רקע לסוגי השמורות - קולטות קהל, לא קולטות, שמורות בחוף, שמורות גדולות בנגב וכו'. מבקש להזכיר שבתמ"א 22 יש סוגי יער שונים, והפעולות שניתן לבצע בהם - שונות. יש סוגי יער שאי אפשר לטעת עצים. בהצעה זו אין התייחסות לנושא, ולהזכיר שמדובר בשמורות טבע. לדוגמה בהצעה, בחופי הים נכתב שניתן להקים מתקנים הדרושים לקהל המתרחצים לרבות מלתחות וסככות צל, אז מה מותר? מסעדות בחוף, חניות? מלונות?

בהוראות נכתב ש"בעת הפיתוח יוכן מסמך נופי סביבתי אשר ישען על תיק האתר" - אף אחד לא יודע מה זה תיק אתר, זה לא נגיש לציבור, לא יודעים אם יש, ומתי הוכן. יש לזכור שהתכניות המפורטות שמכוחם מכריזים על שמורות טבע וגנים לאומיים, אין בהם כל פירוט. הטיעון היה שאלו שמורות שלא נוגעים בהם והנה מסתבר שרוצים פיתוח בשמורות אבל בתכניות עצמן אין הוראות, אין רקע של תכנון מפורט.

לדעתי, אין היררכיה בתכנון - הכול בסמכות מקומית/מחוזית. רק נושא הלינה בחניונים צריך להגיע למועצה הארצית.

ההצעה הזו משאירה את כל השיקולים לרט"ג. הקריטריונים צריכים להיות ברורים, ופתוחים לדיון ציבורי. לא סביר שיתקבל אישור למיקום אתר בכל מקום ובכל היקף.

התחושה הכללית היא שהמסמך נכתב ע"י גוף אחר - ולא רט"ג שאמון על שמירת הטבע. אפילו הכתיבה והסגנון אינם "ירוקים". לדוגמה בשינוי 4 לתמ"א 22 יש התייחסות לסביבה בהוראות למשל - "הבינוי, ממדיו ועיצובו משתלבים ביער ובסביבה, תוך התחשבות בחזות הנופית של המרחב", "הישענות על תשתיות קיימות", "יעשה שימוש במצע שמאפשר חלחול נגר עילי".

פרופ' גידי נאמן:

מדובר בקונפליקט מובנה. פיתוח בשמורות הוא לא רק הגנה על הטבע. אחת המטרות היא הגבלת מספרי המבקרים. זה מבורך אך כולל נזק לצידו. אנחנו לא יודעים היום למדוד ולהעריך את הפעולות לטווח רחוק. כושר נשיאה חברתי הוא לא זהה לכושר נשיאה אקולוגי. לכן רט"ג צריכה לנקוט במשנה זהירות בבנייה

ופיתוח. חלק ממה שקורה כאן זה פידבק על דברים שנעשו בעבר ונעשו לא נכון וללא תכנון. אבל קשה לי לראות איפה רט"ג בנתה מבואה "מנקרת עיניים" ולא פרופורציונית.

ד"ר רותי פרום אריכא:

מן הראוי לסווג במהלך כזה שמורות שהן שמורות אל-געת לבין שמורות קולטות קהל. חלק גדול מההצדקה של פעילות של שמורת טבע היא חינוכית. אם אין נגישות לשמורה – אז הפכנו את המקום ל"מועדון סגור". בתכנית מתאר ארצית יש לתת את אפשרויות התכנון לטובת חינוך וקליטת קהל.

גב' כרמית פינץ:

שמורות הטבע קולטות קהל הן לצורכי נופש וצרכי תלת את השירותים הנלווים. תמ"א 35 נותנת שירותים בסמיכות לאתר. בנחל תנינים קיים מערך כניסה עלוב. אם מדובר באתר קולט קהל – ואם כבר מפתחים מבואה - כדאי שתהיה מכובדת וברמה ושתענה על כל הצרכים של המבקרים. אם שמורת הטבע קולטת קהל חשוב שהמבואה תהיה ברמה ושהשירות יהיה ראוי.

מר שאול גולדשטיין:

במצב הקיים, אם רוצים לפתח מבואה מחוץ לגבולות שמורת הטבע, למעשה יש לקחת שטח שאינו שמורת טבע. זה לא ריאלי בימינו כי קיימת מצוקת הקרקע מטורפת. אם היה שטח כזה - כבר היינו מצרפים אותו לשמורה. יש לקחת בחשבון שרט"ג פטורה מתשלום ארנונה על המבואות באתריה. אם מוצאים אותן משטח מהשמורה – ישלם ארנונה ואין לנו אפשרות כלכלית לזה. כמו כן, בשטח שאיננו ג"ל או ש"ט לא נוכל לבצע סמכויות אכיפה ופיקוח.

מר מנחם זלוצקי: סיכום

לאור כך שהנושא אמור להעלות לדיון במועצה הארצית, אני שניתן להתקדם על בסיס מסמך המדיניות והעקרונות שרט"ג הכינה. לא נאשר כרגע את הנוסח המדויק של התיקון לתמ"א 8 שייקבע במוסדות התכנון. השאלה היא האם יש כאן מדיניות מקובלת? על מנת לאפשר קליטה של ציבור בשמורות טבע קולטות קהל יש לתת לרט"ג את התנאים המינימליים לניהול, בקרה וממשק. העקרונות הם נכונים. אני מציע שנתמוך בהם. ראוי שהנושא הזה יוסדר. אבל יש לקחת בחשבון שכל פיתוח גורר גם תוספת של מבקרים. יחד עם זאת, כפי שהוצג לנו, יש גם מגבלות שרט"ג הציגה במסמך הכוללות מגבלות כגון גודל המבואה, הצורך להכנת מסמך נופי-סביבתי, מיקום של עיקר הפיתוח -המתמקד במבואה ובמגרש החניה. יש לבחון גם חלופה של פיתוח מחוץ לשמורות, תוך הסתייגות שלא בכל מקום ניתן לפתח מחוץ לתחום שמורות הטבע. מגרש חניה לא ניתן להקים מחוץ לגבולות שמורות הטבע. בנוסף, עלה הצורך לחדד את הקריטריונים, ואני מפנה דרישה זו לרט"ג. כמו כן, גם במסגרת הקריטריונים יש צורך בתהליך קבלת החלטות מושכלות. לדוגמה- גודל מבואה של 300 מ"ר לא נכון בכל מקום. דובר על מנגנוני בקרה חיצוניים. לאור כך אני מציע לתת "אור ירוק" לרט"ג ולמוסדות התכנון להתקדם עם שינוי תמ"א 8

החלטה:

רשות הטבע והגנים הציגה בפני מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע את הרציונל שלה לנושא פיתוח בשמורות טבע וגנים לאומיים. המועצה התרשמה שהדילמות סביב נושא הפיתוח באתרי הרשות נמצאות על סדר היום של רט"ג והשתכנה שקיים צורך בשינוי הוראות תמ"א 8 לעניין פיתוח בשמורות טבע וגנים לאומיים במטרה לשרת את צרכי שמירת הטבע, הנוף והמורשת וצרכי קליטת קהל בצורה הטובה ביותר. המועצה ממליצה לרט"ג ולמוסדות התכנון להתקדם עם שינוי תמ"א 8 תוך קביעת קריטריונים ברורים לפיתוח בשמורות טבע וגנים לאומיים ומציאת מנגנוני פיקוח ראויים ומקצועיים.

ההחלטה התקבלה פה אחד

4. תכנית מפורטת מס' מי/500 ה': ישוב נטף

מטרת הדיון: מבוקשת גריעה של 7.7 דונם מגן לאומי מוכרז הרי יהודה הר הרוח עבור דרך קיימת העוברת בתוך הגן הלאומי.

מוזמנים שנכחו בדיון:

אדר' מיכל יחזקאלי קירש- מתכנתת התכנית
מר גיא דייגי – לשכת התכנון של מחוז ירושלים, משרד הפנים
מר זאב הכהן – מתכנן מרחב ירושלים והרי יהודה- מחוז מרכז, רשות הטבע והגנים

מר גיא דייגי:

היישוב נטף לא תוכנן בהליך הרגיל. בשטח הישוב קיימות תכניות מתאר מחוזיות נקודתיות תמ"מ 5/1, תמ"מ 11/1, לגרעין הישוב הכולל חלקות בבעלות פרטית של כ-4 דונם כל אחת ותמ"מ 12/1 להרחבה של הישוב על קרקעות מדינה בבעלות ממ"י בגודל של כ-2 דונם כל אחת. ע"פ התכניות המאושרות ניתן להקים מבנה אחד ויח"ד אחת בכל חלקה. לישוב לא אושרה מעולם תכנית מתאר מפורטת. תכנית מי/500 ה' הינה תכנית המתאר הראשונה שמקודמת ליישוב במסגרתה מוצעת הרחבה של הישוב פנימה. התכנית מציעה תוספת יח"ד במבנה נוסף בתחום המגרשים הקיימים. כמו כן התכנית מסדירה את דרך הגישה הקיימת לישוב מכביש 425. התכנית הופקדה לפני כשנה ולאחרונה דנה ועדת ההתנגדויות בתכנית והחליטה על אישורה למתן תוקף בתנאים. אחד התנאים לאישור התכנית הינו גריעת שטח כביש הגישה מתחום הגן הלאומי המוכרז הרי יהודה. הכביש הקיים עובר בתחום גן לאומי מוכרז הרי יהודה ומוביל להר הרוח, יערות קק"ל ולישוב נטף. התכנית כוללת נספח נופי עבור כביש הגישה שאושר ע"י המשרד להגנת הסביבה בתאום עם רט"ג.

מבוקשת גריעה של 7.7 דונם מגן לאומי מוכרז הרי יהודה הר הרוח עבור דרך קיימת העוברת בתוך הגן הלאומי.

סביב הישוב מאושרת תכנית מי/961 לשמורת טבע ויער הכפירה, כל פיתוח עתידי של הישוב בהתאם לתמ"מ א/35 ייעשה פנימה בתחום הישוב, אפשרות זו אף נבדקה במסגרת התכנית המפורטת, כך שלא תתאפשר התרחבות נוספת של היישוב על חשבון שטחים פתוחים.

אדר' מיכל יחזקאלי קירש:

קטע מהקו הכחול של התכנית תוחם את גן לאומי הרי יהודה שהוכרז ב-8.7.1965. רוחב זכות הדרך תהיה 12 מטר, בכוונה לשמור על רוחב התוואי הקיים כדי למזער גלישה כלשהי לשוליים המשוקמים של הכביש. אורך הדרך הסלולה היא כ-800 מטרים.

מר זאב הכהן:

הכביש של נטף נסלל על דרך קק"ל. מבחינתנו הבעיה בתכנון כביש בשטח רגיש היא שלוקחים קו כחול רחב ומתכננים כביש על-גבי שטחים רגישים. במקרה הזה אין כוונה לסלול כביש חדש. לכן הקפדנו שהקו הכחול יהיה בדיוק על תוואי הכביש הקיים כיום. כיוון שמתכנני כבישים עובדים על-פי תקנים מחייבים בקשר לרוחב נתיבים, שוליים ומעקות, במקומות מסוימות הם הסכימו לרדת בתקנים ולהצטמצם לרוחב הכביש הקיים. בפועל הקו הכחול המסומן בתוכנית שהוגשה תואם את עבודות העפר של הכביש הקיים. לכן הכביש קיבל את אישור רט"ג.

על פי בדיקה של אגף מקרקעין של רט"ג שטח הגריעה המבוקש מגן לאומי הרי יהודה הר הרוח המוכרז הוא 7.7 דונם בלבד, למרות שבתרשים שהוגשעל ידי מתכנתת התכנית נרשם ששטח הגריעה המבוקש מתחום גן לאומי הרי יהודה הוא 9.26 דונם.

החלטה:

מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע קיבלה הסברים שמדובר בדרך קיימת שנסללה תוך התחשבות באופי השטח, העוברת בתחומי הגן הלאומי המוכרז הרי יהודה הר הרוח ומובילה ליישוב נטף. המועצה ממליצה על גריעה של 7.7 דונם מתחום גן לאומי מוכרז הרי יהודה הר הרוח, עבור הדרך הקיימת ליישוב נטף.

ההחלטה התקבלה פה-אחד.

5. תכנית ג/20669: שמורת טבע ויער אודם – מסעדה

מטרת התכנית: מבוקשים "חילופי שטחים" (קיימת חפיפה בייעודים בין התמאות והתמ"מ):
4,478 דונם שייעודם יער טבע לשימור בהתאם לתמ"מ א' 22 לשטח שייעודו שמורת טבע.
2,235 דונם שייעודם שמורת טבע בהתאם לתמ"מ א' 35 לשטח שייעודו יער טבעי לשימור.
ומבוקשת המלצת המועצה לאכרזת שמורת טבע יער אודם/מסעדה בשטח של 19,966 דונם.

מוזמנים שנכחו בדיון:

גב' זהר זכאי - מתכנתת סביבתית מחוז צפון, רשות הטבע והגנים
גב' רנטה בן מיכאל - משרד הביטחון

גב' זהר זכאי:

התכנית ממוקמת בצפון הגולן. שמורה שמטרתה להגן על יער אודם. התכנית נעשתה בשיתוף פעולה עם קק"ל. שטח התכנית המוצעת: 23,298 דונם, בהתאם לחלוקה הבאה:
19,966 דונם שמורת טבע, 3,283 דונם יער טבעי לשימור, 49 דונם חקלאי.

מטרת התכנית:

1. לייעד את השטח לשמורת טבע ויער טבעי לשימור:

4,478 דונם שייעודם יער טבעי לשימור בהתאם לתמ"מ א' 22 לשטח שייעודו שמורת טבע.

2,235 דונם שייעודם שמורת טבע בהתאם לתמ"מ א' 35 לשטח שייעודו יער טבעי לשימור.

2. להגדיר את התכליות והשימושים המותרים בתחום השמורה והיער.

יער אודם/מסעדה הינו יער ים תיכוני גבוה של אלון מצוי, אלה א"י ואלון תולע, עם מיני עצים ייחודיים לאזורים גבוהים, וכן מיני גיאופיטים נדירים ומוגנים ומיני סחלבים רבים. זהו אחד הריכוזים הגדולים בארץ של כרכומים, הן בכמות והן במספר המינים. הסחלבים והכרכומים, בהם כרכום נאה, כרכום צהבהב, כרכום חורפי ואחרים, נפוצים בעיקר בקרחת היער, שהן העשירות ביותר במיני הגיאופיטים והעשבוניים. **זהו אחד האזורים הבודדים הנרחבים בארץ בו קיים "יער" ולא רק חורש.** שילוב של דילול ורעייה יצר בחלקים נרחבים מהשמורה נוף של יער, עם עצי אלון מצוי ואלון תולע גבוהי צמרת ושטח פתוח מתחתם. ביער אוכלוסיית זאבים, מתת מין ייחודי לגולן וכן קינים של עקב חורף, הנמצא כאן כמקנן לראשונה בישראל. בנוסף, נמצאים בשמורה עשרות מינים של ציפורי שיר של אזורים פתוחים ושל סבכים. בשמורה בורות וולקניים (גוב, ג'ובה), שהן תופעות ייחודיות. מבנים דמויי מכתש אלו מגיעים לעיתים לקוטר של כמה מאות מטרים ולעומק עשרות מטרים, ובהם צומח יער צפוף ומגוון. התכנית כוללת בתוכה ברכת חורף. בבריכת זעורה צפיפות יוצאת דופן של ראשני חפריות. הצפיפות הגבוהה של ראשנים מלמדת על קיום אוכלוסייה גדולה של בוגרי חפרית ושימור בריכת זעורה חשוב לשימור מין זה הנמצא בסכנת הכחדה קריטית בישראל. השמורה מהווה רצף לשמורת החרמון ובקשר למורדות הגולן ולנחלים הגולשים לעמק החולה. לרצף ולגודל יש חשיבות רבה. שטחי בר קטנים ומקוטעים פוגעים בתפקוד האקולוגי של המערכת. מכאן, חשיבות רבה לשמורה זו ביכולתה לתמוך באוכלוסיות גדולות של צמחים ובעלי חיים לאורך זמן (שימור בר קיימא).

התכנית הזאת עברה מספר גלגולים הורדנו אלמנטים של פיתוח של חניונים.

מבוקש אישור המועצה לחילופי שטחים:

4,478 דונם שייעודם יער טבע לשימור בהתאם לתמ"מ א' 22 לשטח שייעודו שמורת טבע.

2,235 דונם שייעודם שמורת טבע בהתאם לתמ"מ א' 35 לשטח שייעודו יער טבעי לשימור.

ומבוקשת המלצת המועצה לאכרזת שמורת טבע יער אודם/מסעדה בשטח של 19,966 דונם.

גב' רנטה בן מיכאל:

יש שטחי אש בשטח. צה"ל מתנגד לתכנית בשל הפרעה לאינטרסים הביטחוניים במרחב. התכנית לא תואמה מול משרד הביטחון. נציגנו במחוז צפון מתנגד לתכנית כל עוד לא תתואם עם מנהל הביטחון. **תשובת זהר זכאי:** התכנית נשלחה למשרד הביטחון ונשלחו תזכורות. הגענו למצב שלא מקבלים תשובות. התכנית על השולחן ולא מקבלים התייחסות. יש לציין כי קיים אישור משנת 2005.

מר פנחס כהנא:

לא להתייחס להערת מערכת הביטחון. מערכת הביטחון חברה בוועדות התכנון המחוזיות. תכנית זו עברה בוועדה. חומרים נשלחים גם בדאר רשום, אבל אין תגובה. לא עונים. לא מגיבים. מערכת הביטחון יודעת שהיא לא בסדר. זה לא המקרה הראשון שזה קורה.

זה לא סביר לבוא בסוף תהליך לקראת הפקדה ולבקש לעצור הליכי תכנון.

מר מנחם זלוצקי:

החלק שמוצע כאן כשמורת טבע וגם החלק הדרומי יותר הוא שטח יער שהשתרע על שטחים נרחבים ברמת הגולן. יש מחלוקת האם מה שרואים היום בדמות יער אודם הוא שריד למה שהיה בעבר בגולן. יש סוגים שונים של קידוחי בזלת. גם יער טבעי לשימור הוא דרגה לשימור הגבוהה ביותר שיכולה להיות.

החלטות:

1. מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע ממליצה על "חילופי שטחים" של: 4,478 דונם שייעודם יער טבע לשימור בהתאם לתמ"א 22 לשטח שייעודו שמורת טבע ו- 2,235 דונם שייעודם שמורת טבע בהתאם לתמ"א 35 לשטח שייעודו יער טבעי לשימור.
2. בשל ערכי הטבע הרבים בשטח השמורה, מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע ממליצה לאשר להכרזה את שמורת טבע יער אודם/מסעדה בשטח של 19,966 דונם.

ההחלטות התקבלו פה-אחד.

6. תכנית ג/20819: יערות מגדל העמק ועמק יזרעאל

מטרת הדיון: מבוקש אישור המועצה לחפיפה של 573 דונם של יערות בתמ"א 22 ו-56 דונם קרקע חקלאית בתחום שמורת נוף רכסי נצרת נ/23/19 בתמ"א 8.

מוזמנים שנכחו בדיון:

מר אביב בארי - מתכנן
גבי רזיה זהבי – מתכנתת סטוטורית מחוז צפון, רשות הטבע והגנים
גבי רנטה בן מיכאל – משרד הביטחון

מר אביב בארי:

מתחם יער בלפור מוגדר בתמ"א 22, ומשתרע למרגלות רכס נצרת וסביב העיר מגדל העמק תכנית ג/20819- יערות מגדל העמק ועמק יזרעאל הינה תכנית מתאר מפורטת על פי הוראות תמ"א 22 לחלק ממתחם יער זה. תכנית זו משלימה את תכנית ג/17304 – יערות הקשת הגדולה, אשר חלה על רוב מתחם יער בלפור.

שטח התכנית המוצעת משתרע סביב העיר מגדל העמק וקיבוצי הסביבה. לרוב על גבעות נמוכות בגובה של כ-150 מ' מעל פני הים, אשר שזורות ומקיפות את השטחים הבנויים של העיר, בין שטחים החקלאיים ובסמוך לשטחי הקיבוצים יפעת, גבת ושריד.

רוב שטח התכנית הינו יער נטע אדם קיים הנטוע עצי מחט למיניהם, שבהם משולבים עצי א"י. בעשר השנים האחרונות רובן של הנטיעות הן של עצי א"י וכך מתקבל ביער שילוב וגיוון גדול ומעניין. התכנית כוללת גם מספר חורשות איקליפטוס שניטעו לפני עשרות שנים לצרכים צבאיים ואחרים. בתחום התכנית מספר יערות טבעיים אשר מוסיפים על הגיוון הנופי והיערני של האזור.

התכנית מגדירה מספר נחלים בתחומה (נחל יפעת ונחל צבי) כנטיעות בגדות נחלים. זאת מתוך מטרה לשמר את רצועות הנחל, כמעברים אקולוגיים איכותיים וכמעברים פוטנציאליים למטיילים ורוכבי אופניים.

התכנית מפרטת את ייעודי הקרקע שנקבעו בתמ"א 22 תוך הוספת שטחי יער (לסוגיו) ודיוק התמ"א בהתאם לעקרונות במפורטים להלן: דיוק ותוספות לגבולות היערות בהתאם לקיים בשטח, קביעת יערות שניטעו בפועל ע"י קק"ל, קביעת סוגי היער בכל שטח בהתאם לאופיו ולאפשרויות הנטיעה, בתיאום עם יערי קק"ל, גריעת שטחים חקלאיים בפועל אשר סומנו בטעות כחלק מתמ"א 22.

עוד בתכנית הוראות והנחיות בנושא ממשק הטיפול ביער. הנחיות בנושא מרעה וכל הדרוש לתפקוד תקין של היער וסביבתו.

התכנית מציעה חניון משני אחד – חניון חורשת הבונקרים (חורשת סלובניה), חורשת איקליפטוסים אשר בה אזור לפיקניקים ובילוי בחיק הטבע, מדשאה ואמפי קטן.

אחת ממטרות התכנית הינה הסדרה סטאטוטורית של שטחי היער והוצאת שטחים בעיבוד חקלאי ושטחים פרטיים מתחום היער כפי שסומן בתמ"א 22. עוד בתכנית הוראות והנחיות בנושא ממשק הטיפול ביער.

התכנית כוללת כ-1,827 דונם של יערות ושטחים חקלאיים.

573 דונם משטח התכנית חלה שמורת נוף רכסי נצרת (נ/23/19) בתמ"א 8. מדובר בקטע קטן משמורת נוף גדולה בשטח של כ-9,500 דונם אשר משתרעת מכיוון מגדל העמק מזרחה על מורדות הרי נצרת, נצרת עילית. יער בלפור ומורדות רכסי נצרת הוגדרו כשמורת נוף כחלק מהגנת השטח בתמ"א 8 מאחר שבזמנו עוד לא הייתה תכנית מתאר ארצית ליערות.

לאחר אישור תמ"א 22 והכנת תכניות מתאר מפורטות למתחמי היערות, ישנה הסכמה בין קק"ל ורטי"ג ששמורות הנוף לא יגרעו, אלא הן יישארו בתקפן על שטחי היער. הסכמה זו אומצה גם על ידי מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע והמועצה הארצית בתכניות שונות (יערות הקשת הגדולה, יער גבעת המורה ועוד).

כמו כן, כחלק ממדיניות גריעת שטחים חקלאיים מתמ"א 22, מייעדת התכנית המוצעת 56 דונם קרקע חקלאית בתחום שמורת הנוף ומאפשרת עיבוד חקלאי ע"פ התוספת הראשונה לחוק. כך שתחום שמורת הנוף ממשיך לחול על שטחים אלו.

מבוקש אישור המועצה לחפיפה של 573 דונם של יערות בתמ"א 22 ו-56 דונם קרקע חקלאית בתחום שמורת נוף רכסי נצרת נ/23/19.

בתמ"מ 9/2 ותמ"א 35 סימון שמורת הנוף מצומצם מזה שבתמ"א 8 עקב ההתאמות שנעשו במשך השנים להתפתחות מגדל העמק. אי לכך, החפיפות מעט קטנות יותר. התכנית מתואמת עם עיריית מגדל העמק.

קרקע חקלאית ברובה לא מעובדת (קרקע פרטית, לכן נגרעת מתמ"א 22). התכנית לא קובעת מגבלות מיוחדות ליעוד זה, אבל ניתן לקבוע.

גב' רנטה בן מיכאל:

מבקשים להשלים את התיאום של התכנית עם משרד הביטחון.

גב' רזיה זהבי:

רט"ג תומכת בתכנית.

גב' ענת יציב:

מאחר שסעיף 12 לתמ"א 8 מעגן את זכויות השימוש בקרקע חקלאית: "אין בתכנית זו לגרוע בזכויות שימוש בקרקע חקלאית וביער" איני רואה סיבה מדוע יש לגרוע את השטחים החקלאים מתחום שמורת הנוף בתמ"א, אשר מאפשרת חקלאות ביעוד זה. בדיוק כמו שניתן לאפשר יעוד יער בתכנית אחרת ולהשאיר את יעוד שמורת הנוף בתמ"א 8, כך ניתן לעשות זאת גם לגבי יעוד החקלאות. במקרה זה איני רואה כל הבדל בין השניים.

החלטות:

1. מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע ממליצה לאשר את החפיפה המבוקשת של 573 דונם של יערות בתמ"א 22 ויעוד של 56 דונם קרקע חקלאית בתחום שמורת נוף רכסי נצרת נ/23/19, שנגרעים מתמ"א 22.
2. מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע מבקשת להשלים את התיאום של התכנית מול משרד הביטחון.

ההחלטות התקבלו פה-אחד.

7. תכנית ג/15900: שמורת טבע עין ג'ינדה הרחבה:

מטרת הדיון: מבוקשת המלצת מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע לאכרזה על שטח של כ-1,409 דונם עבור שמורת טבע עין ג'ינדה הרחבה.

גב' רזיה זהבי – מתכנתת מחוז צפון, רשות הטבע והגנים:

תכנית ג/15900: שמורת טבע עין ג'ינדה הרחבה יוצרת רצף בין שמורות מוכרזות לאורך הירדן. התכנית אושרה ביום 14.6.2012. שטח התכנית 1,664 דונם. מתוכם כ-1,409 דונם מבוקשים לאכרזה להרחבת שמורת הטבע עין ג'ינדה. בתכנית 195 דונם ביעוד "נחל וסביבתו", 60 דונם ביעוד "דרך מאושרת".

ייחוד השמורה המוצעת:

לשבר הסורי-אפריקני בכלל, ולשטחים סביב נהר הירדן בפרט, חשיבות ביוגיאוגרפית בינלאומית רבה ביותר כאזור מעבר של בעלי חיים וצמחים דרומיים (סודנים, טרופיים ואתיופיים) צפונה ושל מינים צפוניים (אירנו-טורניים וים תיכוניים) דרומה. חשיבות זאת הוטמעה בתוכניות מתאר ארציות ומחוזיות כשטח לשימור מוגן מפיתוח. חשיבות השמורה המוצעת מודגשת בחיבור השטחים הטבעיים, כולל השמורות הקטנות הקיימות, לשמירת הרצף האקולוגי בכיוון צפון דרום לאורך הבקע הסורי אפריקני ולכיוון מערב דרך ציר נחל חרוד. נהר הירדן על פיתוליו המשתנים, אזור גאון הירדן ומצוקי חוואר הלשון הוא בית גידול ייחודי ושריד אחרון לתפארת יער גאון הירדן, שבעבר, על פי המקורות, מצאו בו מקלט אריות ונמרים. בשטח מספר מעיינות ייחודיים בעלי אלמנטים אנדמיים וצומח מעיינות. נמצא בו צומח ייחודי ובעלי חיים נדירים. לשמורה המוצעת פוטנציאל לתיירות אקולוגית וצפרות, תיירות צליינית וארכיאולוגית.

תקנון מאושר:

10.1 שמורת טבע:

השטח מיועד לשימור במצבו הטבעי.

10.1.1 מערכת הביטחון

10.1.2 עתיקות

10.1.3 רעיה

10.1.4 ריסוסים - ייאסר ריסוס יזום מעל שמורת הטבע

10.1.5 דרכים חקלאיות

יותר שימוש ואחזקה של דרכים חקלאיות קיימות באישור רט"ג, וזאת לצורך ניהול המרעה ומעבר כלים חקלאיים לעיבוד שטחי החקלאות ולצרכי ניקוז. בנוסף, יותר שימוש למטיילים בדרכים אלו בהתאם לשיקולים סביבתיים.

10.1.6 נזקי חקלאות

יתאפשר גירוש עופות להקניים, הגורמים נזקי חקלאות, מכיוון בריכות הדגים לכיוון השמורה. הגירוש יעשה בשיטות מקובלות וחוקיות. הטיפול בעופות להקניים בתוך השמורה יעשה כמקובל בשטחים פתוחים, באישור רט"ג.

רט"ג תפעל לצמצום הנזקים הנגרמים ע"י חיות בר, כמקובל בשמורות טבע. נזקי טריפה לבקר שרועה בתוך השמורה וניזוק מטריפות של חיות בר יטופלו כמקובל בשטחים פתוחים.

10.1.7 תשתיות

תותר העברת תשתיות בשמורת הטבע (מים, ביוב, חשמל). המיקום יקבע באישור רט"ג וככל הניתן על דרכים קיימות.

10.1.8 ניקוז

בערוץ הנחל תותרנה עבודות ניקוז שתבוצענה על-ידי רשות ניקוז בהתאם לחוק הניקוז ובהתאם לשיקולים סביבתיים, ובתיאום רשות הטבע והגנים.

בנוסף, יותר פעולות ניקוז לטיפול בנזקים העלולים להיגרם מהצפות בפשטי ההצפה, ניקוז הזרימות העיליות והתת-קרקעיות מהאזורים המערבים וכן ניקוז מי נגר מהשדות - הכל בתיאום עם רשות הטבע והגנים. כל פעולות הניקוז המותרות בשטח ערב אישור התוכנית יהיו מותרות גם לאחר אישורה.

10.1.9 פיתוח נופי

פיתוח השטח בתחום התכנית והשימושים המותרים בו יוגשו בתוכנית מפורטת באישור הועדה המחוזית ובהתייעצות עם רט"ג והיה בהתאם לשיקולים סביבתיים.

השימושים המותרים הם דרך נופית, חניונים ושירותים סניטריים, שבילי טיול, גשרונים, תצפיות ומצפורים, הדגשות כניסה, חניות לכלי רכב, סככות צל, שילוט וריהוט גנני.

10.2 נחל וסביבתו

השטח ישמר כטבעו, ללא מבנים חקלאיים, וישמש כערוץ טבעי לזרימת מים בוואדיות.

פתרונות הניקוז במידה וידרשו יהיו תוך התחשבות מרבית בשמירה על ערכי הטבע ומאפייני הנוף של השטח כערוץ נחל טבעי, בהתייעצות עם רט"ג.

מדובר בשטחים ערכיים של נחלים עם בית גידול לח שלא יהיו שמורת טבע, אלא בייעוד נחל וסביבתו, וזאת לאחר דיונים וסיורים רבים שקיימנו עם המועצה האזורית עמק המעיינות ונציגי הישובים. גם הולקחש"פ ערכה סיור בשטח וקיימה כמה דיונים על תכנית זו.

בכל תכנית מתאר מחוזית יש שטח מוגן שמוגדר כנחל וסביבתו.

החלטה:

מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע, לאחר שקיבלה סקירה מקיפה על ערכי הטבע והמורשת והשתכנעה בחשיבות השטח, המיועד להרחבה של שמורת טבע עין ג'ינדה לאורך הירדן, ממליצה לאשר לאכרזה את שמורת טבע עין ג'ינדה הרחבה בשטח של 1,409 דונם.

ההחלטה התקבלה פה-אחד.

8. תכנית ג/15899: שמורת טבע תל סהרון

מטרת הדיון: מבוקשת המלצת המועצה לאכרזה על שטח של כ- 102 דונם עבור שמורת טבע תל סהרון.

גב' רזיה זיהבי – מתכנתת מחוז צפון, רשות הטבע והגנים:

תכנית ג/15899- שמורת טבע תל סהרון אושרה ביום 14.6.2012. שטח התכנית - 127 דונם - מתוכם 102 דונם מבוקשים לאכרזה על שמורת טבע תל סהרון. עוד בתכנית - 19 דונם בייעוד "חקלאי שמור" במטרה להבטיח שאופיו הטבעי של נחל סהרון בשטח זה ישמר כך גם בעתיד. 6 דונם בייעוד "דרך מאושרת".

ההרחבה כוללת שטחי סוואנת שיזף מצוי שעליו מטפס הצמח הטפיל הרנוג השיטים, שזה אזור גבול תפוצתו הצפונית. ממזרח לשמורה ממשיך נחל סהרון וזורם לאיטו עד כניסת מי בריכות דגים. על גדותיו סבך קנה מצוי

ומלוח קיפח. מצפון לשמורה, בשטחי שדה חקלאי נטוש ובשטחי שיזף, מתקיימת פעילות צפרות וטיבוע של מרכז צפרות כפר רופין. השמורה מהווה ציר מעבר, מחסה ורבייה לבעלי חיים רבים.

ייחוד השמורה המוצעת:

זהו מורד נחל סהרון, המאופיין בשטחי סוואנת שיזף מצוי ועליו הצמח הרנוג השיטים המופיע כאן בגבול תפוצתו העולמית. השמורה מהווה בית גידול מועדף לקורמורן הגמד והלוטרה הנדירים. התכנית מציעה שמירה על קטע נחל זורם ונקי, רחב ואיכותי - מהאחרונים ששרדו בעמק בית שאן, עיבוי שטח סוואנת שיזפים והרחבת שמורה קטנה וצרה המוקפת שטחי חקלאות, כהמשך חיבור מזרחה לכיוון המערכת האקולוגית של נהר הירדן.

תקנון מאושר:

3.1.1 שמורת טבע:

השטח מיועד לשימור במצבו הטבעי, בכפוף לשימושים הבאים, ובאישור רשות הטבע והגנים:

3.1.1.1 נזקי חקלאות: יותר טיפול בנזקי עופות כמקובל בשטחים פתוחים.

3.1.1.2 טיבוע לציפורים: תותר פעילות של טיבוע ציפורי שיר, יותרו סיורים ותצפיות של

מטיילים וצפרים בשמורה.

3.1.2 שטח חקלאי שמור:

שטח זה ישמר באופיו הטבעי לאורך מורד הנחל. יותר טיפול בנזקי עופות כמקובל בשטחים פתוחים. יותרו הקמת נקודות תצפית ושבילי מטיילים. יותר עיבוד חקלאי במרחק 50 מ' מציר הנחל, למעט הזרמת מים מבריכות הדגים מערבית לסכר.

3.1.3 דרכים:

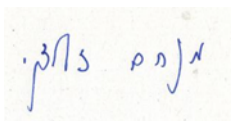
בשטח זה תותר סלילת דרכים, תותר הנחת קווי תשתית הנדסית תת-קרקעית ומערכות ניקוז. תיאסר הקמת מערכות תשתית הנדסית על קרקעיות, פרט לקווי מים מקומיים. רוחב הדרך המסומן ברזזטה כולל את המיסעה, השוליים תחום עבודות העפר של הדרך. שטח הדרך המיועד לביטול בתכנית זו, יוגדר כשמורת טבע עם אישור התוכנית. דרך מס' 667 - תיסלל עפ"י תכנית מפורטת מס' ג/8381.

החלטה:

בשל ערכי הטבע והמורשת הרבים בשטח השמורה, מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע ממליצה לאשר לאכרזה את שמורת טבע תל סהרון בשטח של כ- 102 דונם.

ההחלטה התקבלה פה-אחד.

רשמה: דפנה גימון, מרכזת המועצה



מאשר את הסיכום:

מר מנחם זלוצקי – מ"מ יו"ר המועצה

העתקים:

ח"כ עמיר פרץ - השר להגנת הסביבה
מר דוד לפלר - מנכ"ל המשרד להגנת הסביבה
מר שאול גולדשטיין - מנכ"ל רשות הטבע והגנים
גבי בינת שוורץ – ראש מינהל התכנון, משרד הפנים
גבי הילה לוי-גדיש - מזכירות המועצה הארצית, משרד הפנים

נספח 1:

לשמוע את השורשים צומחים/ יזהר סמילנסקי
מתוך: המימד הציוני של שמירת הטבע, החברה להגנת הטבע תשמ"א 1981

התישאר פינה ללא רעש?

שאלה קשה מאוד היא, איך מוצאים בארץ קטנה שיווי משקל שייתן גם מקום לפיתוח, וגם מקום למדבר. לנוכח עוצמת הפיתוח מטרידה מאוד השאלה אם יישאר מקום בארץ שאפשר לשבת בו שעה ולא לשמוע רעש מכובית. לא לשמוע מטוס חולף, לא לראות אופק שעמודי חשמל חותכים בו, או צללית מיתקן קורעת את הרקיע?
מניעת ההצטופפות בכל-מכל כל מהווה אתגר. אבל הסכנה היא, שאתגר זה מזמין בבת אחת את תיכנון היתר, הסוגר את כל הפתוח. ייתכן שאין ברירה: אם לא נתכנן את המדבר ונשאיר לכל ליפול מכוח הכובד העצמי של ההתרחשויות, השטח יתמלא מהר ויתמלא לא טוב.

נוכח כל אלה חוזרת ועולה חשיבותו של הדיאלוג: מול בעלי כוח התיכנון, ומומחיות התוכניות, צריך שתימצאנה קבוצות שתדענה לעמוד על משמר האנטי תיכנון, על תיכנון האנטי-תיכנון, שמשיר את המדבר הלא גמור, הלא עשוי, הלא מתורבת, שחוכמתו נמשכת והולכת יותר מכל קיומנו ההיסטורי.

איך עושים את זה? אין לי תשובה, אבל חייב להימצא שיווי משקל בין כוחות המעשה התיכנוני לבין אלה שידעו לשמור על כך שלא יכבשו את הכל, שלא יהפכו את הכל. במצב כזה אולי יכול הדיאלוג להבטיח מצב אופטימלי כלשהו, אולי לא יישאר אז שטח פתוח גדול, אבל חיוני מאוד שיישאר ויתקיים - כדי שאולי אפשר יהיה להלך במדבר, ולשמוע שם לפעמים בשקט, בלילה, איך השורשים צומחים להם באדמה.