

nrg מעריב

כביש לשום מקום: מסע בחולות שיהפכו לאספלט

דווקא עכשיו מתכוונת המדינה להשקיע 130 מיליון שקל
בכביש שישרת קומץ נוסעים לאורך גבול מצרים ויהרוס אלפי
דונמים של דיונות

אביב לביא | 10:03 23/9/2011

תגיות: חולות עגור, כביש 10, מאבק סביבתי, דיונות,
ד"ר ירון זיו נעמד במקום ומרחרח באוויר. "יש כאן קיפוד", הוא פוסק. אני
שואף אוויר מדברי מלוא הריאות ולא מזהה דבר. "הקיפוד אוכל פרוקי
רגליים", הוא מסביר, "וזה מקנה לו ריח דומיננטי, סירחון קל שאי אפשר
לטעות בו. הוא נמצא כאן לידנו, אולי מתחת לשיח".

- ◀ **כביש חדש מאיים על חולות עגור**
- ◀ **נסיעה בתוך הנחל? התנגדות לכביש חדש בניצנה**
- ◀ **130 מיליון שקל לכביש סגור? הירוקים מתנגדים**

כנראה ש-25 שנות מחקר במדבר מחדדות את חושיו של האדם. אנחנו
עומדים בלב אחת מחלקות המחקר של זיו, אקולוג מהמחלקה למדעי
החיים באוניברסיטת בן-גוריון. לא בכל מקום עבודה יש נוף כזה. הדיונה
הענקית, בגוון כתום-זהוב, היא חלק משמורת חולות עגור, שמשתרעת
בצמוד לקו הגבול המטושטש בין ישראל למצרים. בתקופה האחרונה
האזור היה סגור לתנועת אזרחים, אבל צה"ל התרכך ואישר לנו להיכנס
לשטח שבו לא צריך משקפת בשביל לראות את השומרים המצרים
משתעממים בבוטקה הדל שלהם.

הדיונה מלאה עקבות. זיו מבאר אותם בזה אחר זה: כאן עבר שועל, פה
גלשו שני צבאים, אלה עקבותיו של גרביל מבוהל (המרחק הגדול בין
העקבות מעיד שהוא נותר בפאניקה) והנה צעדים של דורבן. גם העכן,
נחש מדברי, השאיר סימנים בחולות, וכמובן שלל מיני לטאות וציפורים.
"זה אחד התענוגות הגדולים בדיונה", אומר זיו, "היא כמו ספר פתוח.
אתה מגיע לפנות בוקר ולפי העקבות יכול לתאר את כל מה שקרה
בלילה".



איריס הנגב בחולות עגור צילום: החברה להגנת הטבע

אני שואל לאן נעלמו דיירי הדיונה. התרשמתי מהעקבות, אבל אשמח להיפגש גם עם בעליהם. "רובם נמצאים בשעות היום מתחת לאדמה או בצל השיחים", מסביר זיו. "זו טעות נפוצה להסתכל על דיונה בתור דו-מימד. מדובר בבית גידול תלת מימדי, רוב ההתרחשות קורית מתחת לפני הקרקע. גרביל חופר לעצמו מחילה קטנה, בעומק 60-80 סנטימטר הטמפרטורה כבר יורדת ל-20 מעלות והלחות מגיעה למאה אחוז".

לצורך ההמחשה, הוא חופר בידו לעומק כמה עשרות סנטימטרים. אני תוחב

את היד - קריר ונעים שם בפנים, ניגוד גמור לפני השטח שנחרכים תחת השמש. הגרבילים יודעים מה הם עושים כשהם מסתתרים במשך היום ויוצאים ללקט זרעים וחרקים לעת ערב.

למרבה הצער, לא נסענו למדבר החולות של הנגב המערבי כדי ליהנות מעושרו של הטבע. הגענו משום שהדיונות בסכנה. בשנים האחרונות מקודמת במוסדות התכנון תוכנית לסלול עליהן כביש. לכאורה זה רק כביש, למעשה הוא מנקז אליו מחלוקת רב תחומית - חברתית, סביבתית, וכמובן בטחונית.



חולות עגור. הדיונות בסכנה צילום: החברה להגנת הטבע

לאורך חלקו הצפוני של הגבול בין ישראל למצרים משתרע כביש מספר 10, המוכר יותר בכינויו "ציר פילדלפי". מדובר בכביש ישן ומשובש, שעובר ממש על קו הגבול ורשמית אסור לאזרחים לנוע עליו. מעשית, עד האירועים האחרונים תושבי האזור ומטיילים נסעו בו בחופשיות, אם כי מדובר בתנועה דלילה ביותר, פחות מ-250 מכוניות ביום.

שמוליק ריפמן, הראש הפעלתן של המועצה האזורית רמת נגב, רוצה כביש חדש, מצוחצח ונוח, שיחבר רשמית בין שני גושי יישובים - פתחת שלום (מקבץ יישובים שצמוד לרצועת עזה מדרום) ופתחת ניצנה (הגוש הדרומי יותר, הסמוך למסוף הגבול שעומד היום בשממונו). במערכת הביטחון הבהירו ששיפוץ הכביש בתוואי הקיים, על קו הגבול, הוא סכנת נפשות, אז הגיעו לנוסחה מנצחת: הכביש, כ-30 קילומטר אורכו, ייסלל במרחק של כ-750 מטר מהגבול.

רעיון מצוין, ובעיה קטנה בצדו: בדיוק שם משתרע שטח עצום של דיונות יפהפיות, עשרים אלף דונם של טבע כמעט לא נגוע שייקבר מתחת לכביש, ושמוגדר על ידי מומחים כבעל החשיבות האקולוגית השנייה בתחומי ישראל אחרי החרמון.

"נכס ביטחוני"

ירון זיו וחבריו בפורום המדענים לשמירת חולות מערב הנגב, נעמדו על הרגליים האחוריות יחד עם החברה להגנת הטבע ויצאו למאבק נגד תוכנית הסלילה. לטענתם, מדובר באבסורד כולל: מבחינה ביטחונית,

מרחק של 750 מטר מהגבול לא בהכרח מעניק הגנה לנוסעים, בשל האפשרות שמחבלים יחצו את הגבול ויגיעו אל הכביש בתוך כמה דקות הליכה.

מבחינת הצדק החברתי, מה ההיגיון בהשקעה של 130 מיליון שקל - עלות הכביש המשוערת - עבור קומץ משתמשים? מי שגר בבאר מילכה ורוצה לשתות קפה אצל חבר ביתד, אומר זיו, יתכבד וייסע דרך משאבי שדה, תוספת של 20-30 דקות על הכביש. "מה שמדהים", אומר זיו, "זה שלאורך כל הדרך, האפשרות שבכלל לא צריך כאן כביש, כלל לא נשקלה אצל הגורמים הרלוונטיים. הם יוצאים מנקודת הנחה שמוכרחים כביש, השאלה היחידה היא איפה. אבל האם באמת מוכרחים לסלול כביש שכרוך בכזו השקעה ובכזו פגיעה בטבע בשביל כל כך מעט אנשים?".



חולות עגור. מסע להצלת הגרביל צילום: החברה להגנת הטבע

ריפמן, מצדו, טוען שהנזק הסביבתי "מידתי", ומציג את הכביש דווקא כנכס ביטחוני. "חיילים ייסעו במרחק סביר מהגבול ולא ממש על הגדר", הוא אומר, "זה יימנע חטיפות כמו שהיו בכביש הצפון".

אבל מمتי ראשי מועצות סוללים כבישים עבור צה"ל? עד כה צה"ל הקפיד לשמור מרחק מהמחלוקת, והטענה שהכביש הוא נכס אסטרטגי מעולם לא הועלתה על ידו. וחוף מזה, אם צה"ל מעוניין בכביש, שיאיל לשלם. הרי מדברים עכשיו על קיצוץ בתקציב הביטחון, והנה מתברר ש-130 מיליון שקל עלולים להילקח מהכיס הציבורי לטובת צרכים צבאיים.

ביום ראשון השבוע נרשם רגע מכריע בגורלו של הכביש: ועדת הערר של המועצה הארצית לתכנון ובנייה התכנסה לדון בערעור שהגישה החברה להגנת הטבע. עד לפרסום הידיעה הוועדה לא פרסמה את החלטתה.

צריך רק לקוות שבטרם יחתום מי שצריך לחתום על המחאה בסך 130 מיליון שקל, הוא יקפוץ לשטח ויראה כמה טבע הולך להיעלם מתחת לאספלט הרוחח שעתידי לכסות את הדיונות.

aviv67@gmail.com

רוצה לקבל את כל המבזקים של **פזחמעריב** לסלולרי שלך? לחץ כאן