

הכביש החדש (מת"צ - מסלול תחבורה ציבורית) והפגיעה הצפויה בביצת הפולג

עמדת החברה להגנת הטבע

רכבת ישראל מקדמת זה כמה שנים את תת"ל 65 א', תכנית מבורכת אשר ביצועה נדרש לטובת שדרוג היקף תנועת הרכבות בישראל. התכנית כוללת את הכפלת מסילת החוף ל-4 מסילות, מתוכן 2 מסילות מהירות במהירות 250 קמ"ש, ושתי מסילות פרבריות שישודרגו למהירות של 160 קמ"ש. מנתניה ועד שפיים יתווספו עוד 2 מסילות פרבריות, ובסה"כ 6 מסילות בין נתניה לשפיים.

בשלב מאוחר מאד של קידום התכנית, לקראת הפקדתה, הוכנס לתכנית כביש, אשר לטענת היזמים, ייועד לתחבורה ציבורית (מסלול תחבורה ציבורית), הכולל נתיב לכל כיוון, בין נתניה לשפיים. הכביש מתוכנן להיסלל ממזרח לשש המסילות, על סוללה גבוהה שתוקם בתוך שטח ביצת הפולג שהינו שטח טבעי ורגיש, בערכיות גבוהה ביותר.

החברה להגנת הטבע רואה חשיבות עליונה בקידום התחבורה הציבורית בישראל, ובכלל זאת תומכת בהוספת המסילות המוצעת בתכנית, בצמידות למסילות הקיימות במרחב ביצת פולג.

ואולם החברה להגנת הטבע מתנגדת באופן נחרץ לסלילת הכביש בסמוך למסילת החוף בגלל הפגיעה האנושה הצפויה בבית הגידול הנדיר והחשוב הקיים בביצת הפולג, והיכולת לספק חלופות לו במערכת הכבישים באזור, וללא הוספת כביש חדש.

הערכיות האקולוגית הייחודית והחשיבות הגדולה של שימור מרחב ביצת הפולג

בראשית המאה העשרים שטח הביצות בישראל עמד על כ- 250,000 דונם, ואילו כיום נותרו, בתחומי שמורות הטבע, רק כ- 8,000 דונם של בתי גידול לחים. לשם השוואה, בעוד שבעולם אבדו כ-50% משטחי הביצות במאה האחרונה, הרי שמישור החוף של ישראל אבדו למעלה מ-90% מהן. ביצת הפולג הינה שריד אחרון לנוף ביצה נרחב שהשתרע בעבר באגן הפולג. מדובר בביצה השנייה בגדלה בישראל, אחרי ביצת החולה, בשטח היסטורי של אלפי דונמים, מהם נותרו מאות דונמים בלבד. המשך שימורה הינו הכרחי, שכן כמעט ולא נותרו בתי גידול לחים כחלק ממערכת השטחים הטבעיים והמוגנים בישראל.

מרחב ביצת הפולג הינו שטח פתוח נרחב ובו בתי גידול לחים, מתפקדים, התומכים במגוון חי וצומח עשיר של מאות מינים, חלקו נדיר ובסכנת הכחדה מקומית ועולמית, הראוי לשימור והגנה. בפרט, משטר המים הביצתי הטבעי הוא הבסיס המאפשר את קיומו של מיגוון עשיר כל כך של עופות ביצה במקום. במקום נצפו, עד כה, כ-215 מיני ציפורים, וכ-190 מתוכם נצפים מדי שנה. לא רק שביצת הפולג מהווה מוקד למגוון ביולוגי מקומי, אלא שהיא בעלת חשיבות בינלאומית, בהיותה מושכת ציפורים נודדות רבות. בנוסף הביצה היא בית לדורבנים, ארנבות, שועלים, נמיות גיריות, ואף מהווה בית לחתול ביצות וקרפדה מצויה אשר נתונים בסכנת הכחדה.

לא רק הביצה עצמה היא בית גידול נדיר אשר נמצא בסכנת כליה, כי אם במרחב זה גם השתמר בית גידול של קרקעות כבדות, שגם הוא כמעט ונעלם מנוף ארצנו תחת מכבשי הפיתוח.

מרחב נחל פולג, הכולל את ביצת הפולג וכן שטחי הצפה ובתי גידול נוספים הנמצאים בסמיכות לנחל פולג, הכוללים מאות מיני צומח ובעלי חיים, מהווים עוגן וחלק ממסדרון אקולוגי חשוב ביותר במרחב חוף השרון. מסדרון אקולוגי זה, כולל גם שמורות טבע של כורכרים וחמרות המשתלבות בו ויוצרות רצף שטחים טבעיים ופתוחים רחב ידיים, הוא חלק מהמסדרון האקולוגי הארצי כפי שהוא מופיע בתכנית האסטרטגית לשטחים פתוחים ובתכנית המסדרונות האקולוגיים של מחוז מרכז, תמ"מ/50/21/3, אשר הומלצה להפקדה ע"י הוועדה המחוזית.

נזכיר, אזור השרון נתון בלחצי פיתוח אדירים, ואין להקל ראש בכל פגיעה במרחב כה רגיש ואיכותי שהשתמר לאורך השנים.

פגיעתו הקשה של הכביש בביצת הפולג

התכנית לחצות את מרחב הביצה עם כביש חדש, ממזרח למסילה, שייסלל על גבי סוללה שתוקם על שטח הביצה, מהווה איום ממשי על עצם קיומה של ביצת הפולג, וכפועל יוצא, איום על קיומם של שלל מיני החי והצומח אותם היא מאכלסת. בהשוואה למסילות רכבת, אשר חוצות את השטח כבר כיום (ושצפויה לגדול משתיים לשש מסילות במסגרת התכנית), הרי שההשפעה של הכביש, אינה רק בשטח שייגרע מהביצה, אלא תוספת בהשפעות סביבתיות חמורות.

סלילת הכביש תהווה פגיעה ישירה בבית הגידול של הביצה. אין מדובר רק על הרצועה שמיועדת להיסלל, אלא גם בשטח שייגרע עבור סוללות שיוקמו על מנת לתמוך את הכביש במיקומו גבוה מעל מפלס הביצה, וכן עבור תשתיות נוספות, ובהן העתקת קו מתח. מדובר בהקטנה משמעותית של בית גידול איכותי, גדול ומתפקד. בנוסף, לכביש השפעות שוליים, המתווספות להשפעות השוליים של מסילות הברזל והרכבות החולפות: תאורה, אשר לה השפעות אקולוגיות שמגיעות לכדי מאות מטרים מתוואי הכביש, תשטיפי כביש הכוללות מזהמים שיפגעו באיכות מי הביצה, חדירת מינים פולשים, תנועה תדירה של כלי רכב בכל שעות היממה והשלכותיהם מבחינת רעש וסכנות דריסה.

לבסוף, סלילת הכביש ממזרח למסילות הברזל, תרחיב משמעותית את רצועות התשתיות החוצה את הביצה מצפון לדרום, תפגע קשות בקישוריות בין שני צידי רצועת התשתיות ותביא להרעה משמעותית ביכולתו של בית הגידול הנדיר הזה לשרוד.

מרחב הפולג, וביצת הפולג בליבו, הינו מרחב פתוח ואיכותו הנגיש למיליוני תושבי מרכז הארץ, ההולך ומצטופף. הוא מהווה חיץ ירוק רציף בין הגוש העירוני של נתניה ושכנותיה לבין הגוש העירוני של כפר סבא-רעננה, ועקב כך הוא מושך עשרות אלפי מטיילים בסופי שבוע וחגים, ומאפשר חשיפה לטבע מגוון ומיוחד בלב האזור המאוכלס ביותר של המדינה. תוספת הכביש לצד המסילות המתוכננות, תיפגע קשה באיכות הבילוי והטיול בחיק הטבע במרחב הפולג.

יש לציין כי הקמת הכביש על שטח הביצה תתווסף לפגיעה שתיגרם לביצה כתוצאה מהוספת מסילות הרכבת, שגם הן תהיינה על שטח הביצה. אך בעוד הוספת מסילות הרכבת הינן צורך אסטרטגי בקידום מערכות הסעת המונים בישראל, הקמת הכביש איננה צורך תחבורתי ממשי, היא צפויה לשרת תנועת אוטובוסים בכמות מועטה ביותר אפילו בשעות שיא, אשר ניתן למצוא לה מענה בנתיבי תחבורה ציבורית בכבישים 2 ו-4 כפי שיפורט להלן.

חוסר ההצדקה והצורך התחבורתי

החברה להגנת הטבע תומכת כמובן בהרחבה ושדרוג של המערכות להסעת המונים ותחבורה ציבורית, ותמיכה זו באה לידי ביטוי בתמיכתה פרויקט הכפלת מסילת החוף, אשר באה, לא פעם ולא פעמיים בפגיעות בטבע ובשטחים הפתוחים. גם במרחב הפולג, אנו מבינים את הצורך לפגיעה מסוימת בביצת הפולג לטובת הוספת מסילות ברזל, אשר יאפשרו להביא למהפכה בשירות הרכבתי בישראל באמצעות חיבורה של חיפה לתל אביב עם שירות רכבתי מהיר, ותוספת של עשרות רכבות מדי שעה. אולם, סלילת הכביש תוסיף על פגיעה זו, תחריף אותה, ותסב נזקים נוספים, כפי שפורט מעלה, זאת עבור שירות תחבורתי מקומי, לכל היותר, אשר ניתן, ויש, לספקו באמצעות ייעול השימוש בכבישים 2 ו-4, תוך הקצאת נתיבי תחבורה ציבורית ייעודיים בהם.

יועץ התחבורה, פרופ' אבישי פולוס, שנשכר על ידי רשות הטבע והגנים על מנת לחוות דעתו המקצועית בנוגע לנחיצות בכביש החדש לטובת שירות תחבורה ציבורית, כתב בין השאר כי אין זה מקובל בעולם לסלול כביש בין עירוני בלעדי לתחבורה ציבורית. בנוסף, על פי חישוביו, כמות האוטובוסים שצפויה לעבור בכביש המתוכנן היא כ-100 אוטובוסים בשעת שיא, כאשר נתיב כזה יכול להעביר 1000 או 1,200 אוטובוסים לשעה, כך שמדובר יהיה בפרויקט עתיר תקציב שייתן מענה לנסועה מועטה; או לחילופין, ברגע האמת יהפוך לכביש רגיל לכל דבר ועניין, שישמש גם כלי רכב פרטיים, וזאת רק בהתבסס על החלטה מינהלית של משרד התחבורה. כך, באצטלא של פרויקט תחבורה ציבורית, יקודם כביש חדש עבור הרכב הפרטי.

פרופ' פולוס מצא כי אין צורך בנתיבי תחבורה ציבורית נוספים על אלו שיוקמו בכביש 2 ב-20 השנים הבאות, וקרוב לוודאי שאף מעבר לכך.

מהלך תכנוני לא תקין ופגמים בתסקיר השפעה על הסביבה

תכנית תת"ל 65 להכפלת מסילות החוף החלה את דרכה בשנת 2016 בות"ל, אך, רק בשנת 2020, לקראת הדיון בהפקדת התכנית, צורף אליה הכביש המוצע בין נתניה לשפים ככביש לתחבורה ציבורית, כרכיב שאין בינו לבין התכנית להכפלת המסילות כל קשר.

תסקיר ההשפעה על הסביבה בדק את הכביש בצורה שטחית ביותר, ללא בחינת חלופות אשר עשויות היו לייתר את סלילתו של הכביש החדש בביצת הפולג. לא זו אף זו, בכל מה שקשור לתיאור הערכיות האקולוגית של מרחב ביצת הפולג, התסקיר דל ביותר, ולא השאיר כל בסיס אמיתי ואמין למוסד התכנון לדון בהשלכות הקשות של סלילת הכביש על המערכת האקולוגית.

לסיכום

הכללת הכביש החדש לתחבורה ציבורית, שמביאה איתה התנגדויות נחרצות, ושמלווה בכשלים תכנוניים, וצפויה להביא איתה פגיעה קשה במיוחד בביצת הפולג, עלולה להביא לעיכוב גדול של התכנית החשובה של שדרוג והרחבת מסילות החוף, וזאת על אף שניתן לספק את הפתרונות לתחבורה הציבורית במסגרת כבישים 2 ו-4. אנו דורשים להסיר את מרכיב הכביש מתכנית הרחבת מסילות החוף ולאפשר את קידומה במהירות.





המסילה הקיימת מבט מדרום



התכנון המוצע מבט מדרום

