

מדינת ישראל
משרד החינוך
המזכירות הפדגוגית
אגף חברה ורוח
הפיקוח על הוראת
"גאוגרפיה – אדם וסביבה" ו"מולדת, חברה ואזרחות"

פעילויות גאוגרפיות ב"שביל ישראל"

יחידת לימוד מלווה במפות ותמונות Google Street View

הפיקוח על הוראת "גאוגרפיה – אדם וסביבה"

מפמ"ר: פנינה גזית

יחידת לימוד: דילמות תכנוניות סביב "שביל ישראל"

לרגל ההשקה בט"ו בשבט תשע"ו של [Google Street View](#) מובאות להלן הצעות לפעילויות לתלמידי על יסודי במסגרת "גאוגרפיה – אדם וסביבה".

Google Street view לאורכו של "שביל ישראל" הוא מיזם אליו חברו "גוגל ישראל" ו"החברה להגנת הטבע".

Google Maps ו Google Street View מאפשרים הכרות עם נופיה המרהיבים של הארץ, גילוי פינות חבויות ואזורי נוף מרתקים ברחבי הארץ בשימושים פדגוגיים מגוונים כמו הדגמה, צפייה באמצעות מפות ובאמצעות תמונות, ייצוג מידע גרפי והמחשתו בתמונות ועוד.

נושא יחידת הלימוד:

דילמות תכנוניות סביב "שביל ישראל"

באמצעות שימוש בצפייה בתצלומי סיור ב"שביל ישראל"

כתבה: אלונה ברוכמן, מדריכה ארצית ל"גאוגרפיה- אדם וסביבה"

הפעילויות הוכנו בעזרת חומרים של החברה להגנת הטבע ובאישורם.

מטרות היחידה:

בתחום התוכן - הכרות עם חלקיה השונים של הארץ באמצעות "שביל ישראל"

בתחום המיומנויות - הכרות עם [Google Street View](#) ושימוש בצילומים ל"סייר" לאורך "שביל ישראל";

שימוש ברשת האינטרנט ובמיזם זה כאמצעי ללמידה משותפת דיגיטלית; דיון בסוגיות סביבתיות ובסוגיות של שימור מול פיתוח לאורך השביל; בתחום החשיבה: פיתוח חשיבה ומיומנויות הטיעון.

בתחום הערכים - לטפח אצל הלומדים את ערכי שמירת הארץ ואהבתה.

משאבי למידה – מחשבים מחוברים לרשת האינטרנט.

מהלך היחידה:

יחידת לימוד זו מורכבת משלוש דילמות תכנוניות כאשר כל אחת מן הדילמות נוגעת לאזור גאוגרפי אחר בארץ הסמוך ל"שביל ישראל".

- א. שדה התעופה במגידו
- ב. הקמת חבל התיישבות חדש באזור ערד
- ג. שמירת השטחים הפתוחים בצפון ישראל.

דילמות תכנונית

1. האם להתיר בנייה של שדה תעופה נוסף בתל - מגידו?

ועדת בודינגר אשר מונתה ע"י שר התחבורה להציע תכנית אב חדשה לשדות התעופה בישראל, המליצה להקים במנחת מגידו שדה תעופה משלים לנתב"ג ברמה 2, המאפשרת טיסות בינלאומיות. למעשה המליצה הוועדה על העתקת שדה התעופה מחיפה (המיועד להיות שדה ברמה 2) למגידו. ממשלת ישראל החליטה לאמץ את המלצת הוועדה, וכן להקים ועדה בין-משרדית שתבחן את היתכנות ההקמה.

זמן מה לאחר החלטת הממשלה האמורה, הודיע שר התחבורה כי יש בדעתו להמליץ על הקמת שדה משלים לנתב"ג על בסיס השדה הצבאי ברמת דוד, על מנת לאחד תשתיות ולנצל שדה קיים. בחלוף הזמן הצהיר שר התחבורה הצהרות שונות באשר למיקום המועדף לשדה התעופה ונכון לסוף 2010 אין עדיין החלטה סופית באשר לעניין זה.

משמעותה של כל אחת מן היוזמות הללו קריטית מבחינה סביבתית וגם חברתית. בכל אחת מחלופות הפיתוח מתוכננת הקמת מרכז בנוי בלב האזור החקלאי בעמק יזרעאל, עם כל המשמעות הנגזרות ממנו: תשתיות-על, אזורי מסחר, תחנות דלק, שירותי דרך ושירותים תומכים שונים. כל אלה יגרמו לפגיעה בחקלאות ובחקלאים, לפגיעה בנוף ובערכי טבע, במפגעי רעש, בזיהום אוויר, בזיהום קרקע ומים ובפגיעה אנושה באופי החיים הכפרי בעמק ובסביבותיו. (מתוך אתר "החברה להגנת הטבע")

ובאישורם. <http://www.teva.org.il/?CategoryID=1249&ArticleID=7105>

- התלמידים יאתרו במפות **Google Maps** ו **Google Street View** את המרחבים הרלוונטיים ויענו על השאלות:

- א. אילו אזורים הסמוכים לשביל יפגעו כתוצאה מהמיזמים?
- ב. התלמידים יתחלקו לקבוצות בעלי עניין וכל קבוצה תציג את עמדתה.

1. נציגות החקלאים
 2. נציגי המשרד להגנת הסביבה
 3. נציגי המועצות המקומיות
 4. נציגי החברה להגנת הטבע.
 5. רשות שדות התעופה.
 6. נציגי משרד התיירות
- ג. כל קבוצה תאתר את התמונות הרלוונטיות ותציג בעמדתה הן מפה והן בתמונות במצגת שיתופית שיצרו במחשב. המורה יסכם את הדילמה בכיתה.

2. האם נכון להקים חבל התיישבות חדש באזור ערד?

יום ג' ה- 17.6.14, אישרה הוועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים את התכנית להקמת 11 יישובים חדשים במבואות ערד. כעת תועבר התכנית לאישור סופי במועצה הארצית לתכנון ובינוי ב- 1.7.14. ההחלטה אושרה חרף התנגדות נציגי החברה להגנת הטבע, נציג המשרד להגנת הסביבה ונציגי רשות הטבע והגנים.

מנהל התכנון של החברה להגנת הטבע- איתמר בן דוד, הצביע נגד התכנית ואמר: "חיזוק התיישבות בנגב היא מטרה חשובה וראויה ויש לעשותה על ידי הרחבת היישובים הקיימים ולא על ידי הקמת

יישובים חדשים. מלבד הפגיעה הנופית והנזק הסביבתי, הקמת יישובים חדשים תפגע ביישובים הקיימים, בהם באר שבע, ערד ודימונה, ולכן גם מבחינה חברתית וכלכלית, יש יתרונות רבים לחיזוק היישובים הקיימים, על פני הקמת חדשים. הארגונים הירוקים, ביניהם החברה להגנת הטבע, התנגדו בדיונים הבוקר לתוכניות, בטענה כי מדובר בפגיעה נופית בשטחים פתוחים ויש לחזק ולעבות יישובים קיימים. גם ראש עיריית באר שבע, רוביק דנילוביץ', הצטרף להתנגדות. (מתוך אתר: <http://www.teva.org.il/?CategoryID=232&ArticleID=20553> ("החברה להגנת הטבע ובאישורם"))

- התלמידים יאתרו במפות גוגל ובתצלומי לוויין היכן האזור המדובר.
- התלמידים יעזרו בכתבה זו מתוך Ynet.
- קראו את הכתבה וענו על השאלות הבאות:
- 1. הסבירו מדוע מדובר על אחד האזורים המשמעותיים ביותר כיום בארץ לפיתוח ?
- 2. אתרו ב google maps את כביש 31 המחבר בין צומת להבים -רהט לערד ולים המלח.
- 3. ציינו אילו נקודות של "שביל ישראל" סמוכות לכביש זה ?
- 4. בדקו האם השביל אמור להיפגע כתוצאה מן המיזם? הסבירו !!
- 5. עיין בתצלום האוויר שבקישור זה: וכן בתמונות הנלוות והסבר מהי החשיבות הנופית של אזור זה ?
- 6. לפניכם ציטוט מתוך הכתבה: "הארגונים הירוקים, ובהם החברה להגנת הטבע, התנגדו בדיונים הבוקר לתוכניות, בטענה כי מדובר בפגיעה נופית בשטחים פתוחים ויש לחזק ולעבות יישובים קיימים."
- 7. הבא טיעון התומך בעמדת הארגונים הירוקים וטיעון המתנגד לעמדתם.

3. מי ישמור על השטחים הפתוחים שנותרו בצפון הארץ ?

לאחרונה הושלם צעד רב-משמעות לקידום השמירה על השטחים הפתוחים, עליו שקד בשנים האחרונות מכון דש"א (דמותה של ארץ) הפועל במסגרת החברה להגנת הטבע. ההנהלה של הקרן החדשה לשמירה על השטחים הפתוחים אישרה בימים האחרונים הקצאה ראשונית של 30 מיליון ₪ ל-14 פרויקטים לשמירה וטיפוח של שטחים פתוחים בישראל ובכללם, לראשונה, רכישת קרקע לצורך שמירה על שטחים פתוחים, "גאולת קרקע" לצורכי שמירת טבע.

הקרן לשמירה על שטחים פתוחים, אשר פועלת במסגרת רשות מקרקעי ישראל, קמה כדי לקדם שמירה וטיפוח של שטחי הטבע הפתוחים שמחוץ לערים ולקדם הקמה של פארקים ואזורי נופש אשר ישמשו את הציבור כריאות ירוקות.

כמו כן, מטרת הקרן לאסוף, לנתח ולהציג מידע אודות שטחים אלו כרקע לתכנון ופיתוח ברי-קיימא, תוך מתן עדיפות להגנה על שטחים בעלי חשיבות לשמירת המגוון הביולוגי, ויצירת רצפים של שטחים פתוחים.

מקור הכספים לקרן, פי שנקבע בשינוי לחוק מנהל מקרקעי ישראל ב-2009, הוא 1% מהכנסות רשות מקרקעי ישראל מפיתוח הקרקע. כל ההכנסות ממקור זה מיועדות על פי החוק בלעדית למטרות הקרן.

הר מירון בידינו !

הפרויקטים שאושרו במסגרת הסבב הראשון של הפעלת הקרן כוללים: רכישות של קרקע בשמורות טבע בהר מירון ובכרמל, טיפוח פארק שקמה, שיקום מורד הירדן, ביצוע של סקרי טבע ונוף להשגת פיתוח ברי-קיימא, סקר ותכנון פארקים מטרופוליניים וסיוע לפיתוח סביבתי אשר יתבצעו באגם ירוחם, בפארק באר שבע ובפארק אריאל שרון.

הקרן לשמירה על השטחים הפתוחים קמה לא רק בסיוע החברה להגנת הטבע, אלא גם שאר ארגוני

הסביבה שבזכות מאבקים ברפורמה במקרקעין ניתן היה לכלול את הקמת הקרן בחוקי המקרקעין, השר לשעבר להגנת הסביבה גלעד ארדן ומנחם זלוצקי, ראש אגף שטחים פתוחים במשרד, אנשי משרד האוצר שסייעו בהקמת הקרן ורשות מקרקעי ישראל בראשות בניצי ליברמן, המופקדים על הפעלת הקרן.

לדברי יואב שגיא, ראש מכון דש"א בחברה להגנת הטבע, חבר בהנהלת הקרן ומיוזמי הקמתה: "אנחנו מברכים את הקרן והעומד בראשה, על הצעד המשמעותי, שיש לו חשיבות רבה ביותר בהכרה של הגופים הרשמיים, של השטחים הפתוחים, השמירה על ערכי הטבע והנוף והמגוון הביולוגי".
(מתוך אתר: "החברה להגנת הטבע ובאישורם)

<http://www.teva.org.il/?CategoryID=1698&ArticleID=18881>

1. עיינו בספר הלימוד: "ישראל במאה ה-21 בהוצאת מט"ח עמודים 302-306 וענו על השאלות הבאות:
2. ציינו מהי "שמורת טבע" ומהו "גן לאומי"
3. הסבירו מדוע מצטמצם היקף השטחים הפתוחים בישראל?
4. לשטחים הפתוחים יש תפקידים שונים, בכמה תחומים: הביאו דוגמאות לשלושה תחומים שונים שבהם לשטחים הפתוחים יש חשיבות.
5. אתרו ב Google Maps את המקומות המודגשים: הר מירון, שמורת הכרמל, פארק השקמה, מורד הירדן. היכן ממוקם כל אחד מהם? (באיזה אזור בארץ?)
6. בדקו בעזרת "כלי הסרגל" מהו המרחק של שמורות טבע אלה מנקודות "שביל ישראל".
7. אתרו נקודות **לאורך השביל הקרובות לשמורות טבע** אילו והסבירו: מדוע לדעתכם יש חשיבות כה רבה לשמירה על השטחים הפתוחים בישראל?
8. הביאו דוגמה אחת הממחישה חשיבות זו.
9. תכננו מסלול טיול של 5 אתרים מעניינים הסמוכים לשמורת הטבע. בכל אתר הציגו מידע קצר, העלו תמונה וסרטון אודות האתר.
תוכלו להיעזר ב [Google Tour Builder](#).

מדינת ישראל
משרד החינוך
המזכירות הפדגוגית
אגף חברה ורוח
הפיקוח על הוראת
"גאוגרפיה – אדם וסביבה" ו"מולדת, חברה ואזרחות"

כולם בשביל ישראל

סוגיות סביבתיות סביב שביל ישראל:

תוואי שביל ישראל עובר ביחידות נוף מגוונות, מן הנגב המדברי ועד גבול הצפון ההררי. שטחה של ארץ ישראל מהווה נקודת מפגש בין שלוש יבשות וארבעה אזורים ביו-אקלימיים, מפגש נדיר זה הופך אותה לעשירה באוצרות טבע ייחודיים- נופים מגוונים, בעלי חיים וצמחים מרשימים.



בעת הצעידה בשביל נחשף המטייל לתבניות הנוף המתחלפות- גושים הרריים, חופי ים, מדבר צחיח ומעיינות שופעים.

המטייל, הנהנה ממתנות הטבע הישראלי במסלול, הופך לשותף בעל אחריות ושייכות לטבע ולגורלו. במהלך הטיול, נושק תוואי שביל ישראל לאזורים החושפים סוגיות סביבתיות ומטילים עלינו את האחריות לפתרונם. להלן מספר סוגיות סביבתיות הנחשפות לאורך השביל:



מדינת ישראל
משרד החינוך
המזכירות הפדגוגית
אגף חברה ורוח
הפיקוח על הוראת

"גאוגרפיה – אדם וסביבה" ו"מולדת, חברה ואזרחות"

עמק החולה:

בעבר: בשנת 1951 החל המפעל הלאומי לייבוש ביצות עמק החולה במטרה להפריח את אדמת הביצות ולפתור את בעיית הקדחת. עבודות ייבוש השטח שגודלו כ-60 אלף דונם ערכו כשבע שנים. במהלך עבודות הייבוש התארגנו חובבי טבע, חוקרים ומדענים בקריאה לשמר את הנופים ובעלי החיים ולמנוע את הכחדתם. בזכות התארגנות זו נותר שטח קטן בו הוקמה שמורת החולה. על בסיס המאבק הציבורי לשמירת נופי החולה הוקמה החברה להגנת הטבע. למרות הקמת השמורה (ב-1964) נפגעו מינים רבים וחלקם אף נכחדו לבלי שוב. במרוצת השנים הסתבר כי למבצע הייבוש השלכות אקולוגיות ואקלימיות קשות הפוגעות בסביבה ומובילות בין היתר להתלקחות שריפות רבות באזור. מאבקה של החברה להגנת הטבע התגלה כמאבק מוצדק ובתחילת שנות ה-90 הוחל בהצפה מחודשת של חלק מהשטחים שיובושו.

כאמור, כתוצאה מהמאבק נגד ייבוש החולה הוקמה החברה להגנת הטבע וכן שמורת הטבע הראשונה בארץ - שמורת החולה.

בהווה: בימים אלה מקדמת חברת החשמל הקמת קו מתח עליון, שיחצה את עמק החולה ויעלה אל רמת הגולן, שם יתחבר אל חוות טורבינות רוח מתוכננות, שכלל לא בטוח שתאושרנה. הארגונים הירוקים מזהירים כי הקמת קו המתח העילי מהווה סכנה חמורה לעופות ולפרויקט הסביבתי - תיירותי הכביר בעמק החולה. כחלופה סביבתית מציעים ארגוני הסביבה לקדם את קווי המתח בהטמנה, מתחת לקרקע.

"עמק החולה הוא אחד מהאתרים החשובים בעולם לקינון, חריפה, ונדידה, עבור מינים רבים מאד של עופות", מסבירי ארגוני הסביבה "חשיבות העמק נובעת ממגוון המינים הגדול במיוחד וכמות הפרטים המצויה בו כל השנה. עמק החולה מוגדר בעולם כאזור חשוב לעופות (IBA) ומוכר כאתר צפרות בקנה מידה בינלאומית. אנו קוראים לחברת החשמל לקדם תכנון נכון, להימנע מהקמת קווי מתח עיליים באזורים עם פעילות רבה של עופות ולקדם הטמנה של הקו המתוכנן. כל קו מתח עילי בעמק החולה, מהווה סכנה חמורה לבעלי כנף, עקב התנגשות. מחקרים בארה"ב מלמדים כי קווי מתח עליון גורמים לתמותת כ - 80 עופות גדולים לכל ק"מ קו בשנה, כלומר בקו שאורכו המתוכנן הוא מספר קילומטרים, מדובר על מאות רבות של עופות מתים מדי שנה."

סובב כנרת

על רקע המציאות הקשה של סגירת חופי הכנרת וגידורם, על מנת לשמור על זכותו של הציבור למעבר חופשי לאורך החופים, וכחלק מתפישתה של החברה להגנת הטבע את הכנרת כנכס טבע ונוף, החליטה החברה לקדם את 'שביל סובב כנרת' - מסלול טיול רגלי מסומן, אשר יקיף את הכנרת קרוב ככל הניתן לשפת המים. כחלק מתפישתה החינוכית של החברה להגנת הטבע, הוחלט שהשביל יוכשר בשלב ראשון על ידי קבוצות נוער מכל רחבי הארץ, אשר יירתמו לעשייה חינוכית משמעותית.

לפני מספר שנים, בראשיתו של הפרויקט לא היה ולו ק"מ אחד של שביל טיולים מסומן לחופי



"גאוגרפיה – אדם וסביבה" ו"מולדת, חברה ואזרחות"

הכנרת. היום, הודות לפעילות מאומצת של קבוצות נוער מכל רחבי הארץ, הוכשרו להליכה וסומנו ע"י הועדה לסימון שבילי ישראל מרבית חופי הכנרת, קרוב ל-50 ק"מ, ובעיקר המדינה לקחה האחריות על חופי הכנרת באמצעות החוק להסדרת הטיפול בחופי הכנרת והקמת איגוד ערים כנרת!

סוגיה סביבתית נוספת הנוגעת למי הכנרת היא סוגיית קידוחי הנפט ברמת הגולן. בימים אלו מקודם ברמת הגולן פרויקט לקידוח ואיתור נפט תת קרקעי. למהלך קמים מתנגדים רבים מקרב ארגוני הסביבה והתושבים, החוששים מזיהום מי המעיינות המזינים את הכנרת כתוצאה מדליפות נפט העלולות להתרחש ומפגיעה נופית.

דייג בים התיכון

החברה להגנת הטבע מקדמת מזה כשנתיים פעילות ציבורית רחבה על מנת להגן על המגוון הביולוגי העשיר בים התיכון, מפני דייג בלתי מוסדר. במימי הים התיכון מתקיים מגוון ביולוגי ייחודי של דגים, אצות, צמחים, אלמוגים ובעלי חיים מרהיבים. הדייג הבלתי מבוקר, הנפוץ בישראל מכלה מידי שנה **100,000 חיות מוגנות** בים התיכון ופוגע בקבוצה גדולה של דייגים המעוניינים להתפרנס מהדייג בכבוד.

שיטות הדייג הקיימות כיום מביאות לפגיעה בעונת הרבייה של הדגים ולהשלכת אלפי דגים מתים שאינם ראויים למאכל. על מנת להוביל שינוי קוראת החברה להגנת הטבע לביצוע רפורמה דחופה בענף הדייג בישראל. במקביל פועלת החברה להחתים את הדייגים הספורטיביים על 'קוד הכבוד' בו הם מתחייבים לדוג באחריות.

חומרים נוספים בנושא ניתן למצוא בקישור הבא : www.mafish.org.il

קידוחי מגד

מרחב הגבעות המזרחיות של מחוז המרכז הוא מקום המפגש של השומרון עם שפלת החוף. לגבעות חשיבות נופית ואקולוגית, והן חלק חשוב מהמסדרון האקולוגי המחבר בין צפון הארץ לדרומה, התורם לרציפותם של השטחים הפתוחים ולמעבר מיני חי וצומח, ומהווה ציר מרכזי של נדידת דורסים. אזור זה ידוע כבית גידול של הבתה העשבונית, שחשיבותו רבה למגוון רחב של מינים. בית גידול זה נעלם בהדרגה מנוף הארץ, בשל פעולות פיתוח.

בליבו של אזור זה הוקם לפני מספר שנים קידוח נפט בשם "מגד 5" בסמוך לכביש 465, בנוסף לחשיבותו הלאומית כמסדרון אקולוגי, לאזור זה חשיבות הידרולוגית אסטרטגית, בהיותו ממוקם מעל אקוויפר ההר, מאגר מי התהום מהחשובים והאיכותיים ביותר של מדינת ישראל. דליפת נפט כתוצאה מתקלה בקידוח או פגיעה בצנרת שתוקם בעתיד, תגרומנה לזיהומו של מאגר מי תהום ייחודי וחשוב זה.

לאחרונה פג התוקף של אישור הקדיחה הזמני, ועל כן הגישה החברה להגנת הטבע עתירה לבית המשפט בדרישה לעצור את הקידוח הפועל במקום באופן בלתי חוקי. בנוסף חברת הקידוח הגישה בקשה להרחבת נקודות הקידוח באופן שיפגע בתפקודו של המסדרון ובמערכת הטבעית המאכלסת



"גאוגרפיה – אדם וסביבה" ו"מולדת, חברה ואזרחות"

אותו. החברה להגנת הטבע דורשת כי תהליך בחינת הבקשה יכלול איתור חלופות לקידוח באתרים שאינם רגישים.

הרי ירושלים:

בחודשים האחרונים הוחל בקידום של תכניות בנייה נרחבות ברצועה הנמצאת ממערב לירושלים. תכניות הבנייה כוללות פגיעה בשטחים נרחבים בהיקף של כ-18,000 דונם במתחמים שונים. התכניות עתידות ליצור פגיעה קשה ביחידה הנופית המקיפה את ירושלים ומהווה אתר מרכזי למטיילים בהרי ירושלים.

כנגד תכניות אלו מתאחדים פעילי הסביבה והרשויות המקומיות לפתיחת מאבק עיקש לשמירה על הרי ירושלים וביטול תכניות הבנייה ההרסניות. על מנת לענות על צרכי הדיור מעודדת החברה להגנת הטבע מימוש תכניות בנייה בתוך המתחם העירוני הקיים, ללא פגיעה בשטחים פתוחים. בתוך שטח העיר ירושלים ישנו מאגר עתודות קרקע למגורים, הכולל כ-100,000 יחידות דיור, עד שנת 2040. מתוך המאגר הזה ניתן יהיה לממש לפחות 60,000 יחידות דיור.

להרחבה בנושא ההשלכות האקולוגיות, הכלכליות והחברתיות של תכניות הבנייה:

<http://www.teva.org.il/?CategoryID=1297&ArticleID=21937>

שפלת יהודה - חבל עדולם

המאבק כנגד פצלי השמן בשפלת יהודה מהווה דוגמה להצלחתו של מאבק סביבתי: אזור שפלת יהודה מהווה מסדרון אקולוגי בין שטחי נוף ואקלים שונים, בשל ייחודיותו הוכרו שטחים נרחבים בתוכו כשמורות טבע. כמו כן בשטח שפלת יהודה קיימים אתרי מורשת המשמרים ממצאים מתקופת המקרא ועד לראשיתה של מדינת ישראל.

המאבק על הפקת פצלי השמן הינו מאבק שהתרחש בשנים האחרונות כנגד הכוונה לחמם את שכת פצלי השמן הנמצאת במעבה האדמה במטרה להפיק ממנה נפט. על פי התכנית עתידה הייתה חברת IEI לבצע קידוחי פיילוט בשיטה חדשנית שטרם משמת להפקה בהצלחה בעולם. על מנת למנוע פגיעה באזור המשמר ערכי טבע, נוף ומורשת, התנגדו הגופים הירוקים והמועצה האזורית

לאחר מאבק ממושך הורתה הוועדה המחוזית לקבל את עמדתם של הגופים הירוקים ולהימנע מקידוחי הנפט באזורים הנדונים ולשמור על איכותו הטבעית של האזור.

להרחבה: <http://www.teva.org.il/?CategoryID=231&ArticleID=6580>

הנגב הצפוני - בין ערד לבאר שבע

בשנת 2011 התקבלה החלטת ממשלה על הקמת 10 נקודות יישוב חדשות בדרום- בין צומת שוקת לצומת ערד. היישובים העתידיים לקום על פי התכנית הם יישובים כפריים נרחבים. החלטה זו מנוגדת לתכנית המתאר של האזור המקנה עדיפות לעיובי יישובים קיימים כנגד הקמת יישובים



"גאוגרפיה – אדם וסביבה" ו"מולדת, חברה ואזרחות"

חדשים. לתכנית קמה התנגדות עזה מצד תושבי האזור הטוענים כי על ממשלת ישראל להשקיע בשיפור פני הערים הקיימות, הרחבתן וטיפוחן. לדברי התושבים והמתנגדים הקמת נקודות יישוב אליטיסטיות חדשות מזניחה את הערים הקיימות ואוכלוסייתן.

כמו כן התכנית מציפה סוגיה סביבתית רחבה ומשמעותית. החברה להגנת הטבע תומכת בעיבוי נקודות יישוב קיימות, בעלות תשתיות, על פני הקמת נקודות יישוב חדשות המתפרסות על שטחי טבע ונוף ופוגעות בהם. מעבר לפגיעה הנופית בחבלים הבראשתיים ובעולם החי באזורים המיועדים לבנייה, יוצרת הקמת התשתיות הנדרשות ליישוב חדש גם פגיעה באיכות החיים באזור כולו (סלילת כבישים, תנועת כלי רכב וכדומה). על כן דורשת החברה להגנת הטבע לשמר על אוצרות הטבע והנוף הנותרים ולספק לצרכי הדיור מענה חלופי בערים וביישובים הקיימים.

נגב- ייעור:

בשנים האחרונות התעצם היקף פעולות הייעור במרחבי צפון הנגב ודרום הר חברון, וכולל נטיעות על שטחים נרחבים של אלפי דונם בשנה תוך השפעה משמעותית על בתי הגידול הטבעיים כגון הלס והבתה הייחודיים לצפון הנגב. על פי דיווחי קק"ל, כ-70% מפעילות הנטיעה בשנים האחרונות מבוצעת במרחב הדרום. חלק מפעולות הייעור כוללות פריצת דרכים ועבודות עפר נרחבות, במסגרתן מרימים סוללות אדמה גבוהות, סוכרים ערוצים ע"י כלים מכניים כבדים ומחשפים את השטח מצומח טבעי. השפעות הייעור על המגוון הביולוגי במרחב נבדקו במספר אזורים ואלה מעידים על השפעות מרחיקות לכת על הרכב החברה האקולוגית, ועל פגיעה משמעותית במגוון הביולוגי הטבעי לאזור. תועד שינוי בחברת הזוחלים, העופות והיונקים, תוך דחיקת המינים המקומיים ופלישת מינים מתפרצים. כמו כן נמצא כי עושר הצומח הטבעי בשטחים המיוערים נמוך מהעושר בשטחים הטבעיים.

פעולות הייעור והנטיעה במרחב גרמו לשינוי רחב היקף של הנוף האקולוגי בצפון הנגב, הגורמים העיקריים לנזק בנופים, בבעלי החיים והצמחים הם: * שימוש בכלים כבדים ורמיסת הקרקע הטבעית. * נטיעת עצים שאינם תואמים לאזור ופוגעים במערכת האקולוגית הטבעית.

נגב- רכבת לאילת

בשנת 2012 החליטה ממשלה ישראל על הקמת קו רכבת לאילת, שיחצה את שטחי הנגב. עלותו של הפרויקט נאמדת בכ-40 מיליארד שקל. מרכיב מרכזי בפרויקט נועד להעביר סחורות בין מפרץ אילת לים התיכון בכעין 'גשר יבשתי' אשר יחייב גם הקמת נמל חדש באילת. על פי מחקרי עומק שנערכו נמצא כי מחירו של הפרויקט רב על תועלתו. קו הרכבת אינו צפוי להביא לתועלת מרובה, לא בתחום התחבורתי, לא בתחום הכלכלי וודאי לא בתחום הסביבתי. פרויקט הרכבת ישנה בצורה בלתי הפיכה את הנופים, הקרקע, החי והצומח בדרום הארץ. השפעתה של הרכבת חורגת בהרבה מהמרחב הגיאוגרפי שהיא תופסת, התשתיות הנדרשות לשם הקמת קו הרכבת משליכות על פיזור הצומח וזרימת המים במרחב כולו. שינויים אלה לא משפיעים רק על החי והצומח, אלא גם על התועלות שבני האדם מפיקים מהמערכות הטבעיות - צרכי פנאי ונופש, תיירות, והנאה ממרחבי הטבע.



"גאוגרפיה – אדם וסביבה" ו"מולדת, חברה ואזרחות"

על אף שלרכבות יש פוטנציאל להסיט תנועה מכלי רכב למסילות, דבר שיש לו תועלת סביבתית, במקרה של הקו לאילת הנזקים האקולוגיים עולים בהרבה על כל תועלת סביבתית שעשויה לצמוח ממנו.

אם כן, נמצא כי שיקול רציונלי מעיד על מחיר גבוה בהיקף משמעותי, שימומן מכספי האזרח, זאת לצד העדר תועלת חברתית וכלכלית ברורה מהפרויקט. בנוסף, מדובר בפרויקט בעל מחיר סביבתי גבוה ביותר שנוקו לחבלי הנגב ולעולם החי הקיים בו אינם הפיכים. על כן דורשת החברה להגנת הטבע את הפסקת הפרויקט באופן מיידי.

הערבה הדרומית- חולות סמר

חולות סמר ממוקמים כארבעים קילומטרים מצפון לעיר אילת, והם מן הדיונות האחרונות שנותרו באזור. שטחי החול הרבים שהיו קיימים בעבר הוסבו לחקלאות ולצרכי בנייה וסלילה. בחולות סמר מתקיים עולם שלם של צומח, חי ונוף. הדיונה בחולות סמר מהווה בית גידול למינים רבים של בעלי חיים, מקצתם נדירים.

החל משנת 2011 החלו עבודות כריית חול בשטחי חולות סמר, כריית החול, המיועד לצרכי בנייה וסלילה, פוגעת ומשחיתה את משאב הטבע הייחודי שנותר אחרון באזור שנפגע כולו מפיתוח. במאבק המתקיים באזור שותפים הגופים הירוקים ותושבי אילת והערבה הקוראים להפסקת עבודות הכרייה, פיצוי הקבלן ואיתור חלופות לכרייה באזורים שכבר נחפרו בעבר.

אילת- מלונאות בתמנע

המאבק בתמנע משמש אף הוא כמודל להצלחת מאבק ציבורי סביבתי: בשנים האחרונות מתוכננות בנגב מספר יוזמות פיתוח, הכוללות מוקדי תיירות ומלונאות מדבר בשטחים הפתוחים מחוץ לתחום היישובים הקיימים בנגב ובצפיפויות בינוי נמוכות מאוד. כך נרקמה תכנית להקמת מלון בבקעת ססגון בתמנע בתחום מועצה האזורית חבל אילות. יוזמות אלו, הכוללות תשתיות בנייה ופיתוח (קווי תשתית, דרכי גישה ועוד) מקודמות תוך צמצום בהיקף השטחים הפתוחים, קיטוע רציפותם, פגיעה בנוף הפתוח והרס של בתי גידול רגישים. היוזמות מאיימות לפגוע ברצף השטחים הפתוחים ובשימור יחידות שטח גדולות איכותיות המהוות נופי בראשית מדבריים, ולכן עלולות לפגוע גם בכוח המשיכה התיירותי של חבל ארץ זה בראייה לטווח ארוך. בנוסף, פיתוח מסוג זה מצמצם ואף עלול למנוע את האפשרות של המטיילים לנוע בחופשיות וללא הגבלה בשטחים הפתוחים ובמרחבי הנגב במגוון פעילויות פנאי ונופש. על מנת למנוע את הפגיעה הנופית התאגדו תושבי האזור, ובמאבק משותף, תוך ליווי הארגונים הירוקים החליט בית המשפט לבטל את האישור לבניית המלון. החלטת בית המשפט מהווה הצלחה סביבתית ומחזקת את הפעילות להגנת ערכי הטבע והנוף.

נמל התעלה

תכנית הרכבת לאילת כוללת הצעה להקמת קו נוסעים וקו מטענים. קו המטענים צפוי להרחיב את הובלת המטענים ושינועם מחופי אילת למרחבי הים התיכון. הרחבת ההובלה תדרוש הקמת נמל נוסף באילת- נמל התעלה. הנמל, שיחדור כשישה ק"מ מהחוף הצפוני באילת אל תוך הערבה, הינו

מדינת ישראל
משרד החינוך
המזכירות הפדגוגית
אגף חברה ורוח
הפיקוח על הוראת



"גאוגרפיה – אדם וסביבה" ו"מולדת, חברה ואזרחות"

בעל השלכות סביבתיות חמורות- הוא מסכן את שונות האלמוגים הצפונית בעולם ואת המערכות האקולוגיות הייחודיות הנמצאות בראש מפרץ אילת ובדרום הערבה. החששות המרכזיים נובעים מההשלכות של עבודות החפירה במהלך בניית הנמל והצפתו, פגיעה בקרקעית החוף הצפוני, הפעילות הנמלית השוטפת, חדירת מי ים ליבשה ועוד .
כחלק מהפעילות להפסקת תכניות קו הרכבת לאילת, מתנגדת החברה להגנת הטבע גם להקמתו של הנמל הצפוי לפגוע באתרים ימיים ייחודיים.

(החומר נערך מתוך דו"חות מידע ואתרי האינטרנט של החברה להגנת הטבע ורשות הטבע והגנים ומן העיתונות)

בבליוגרפיה :

דייג בים התיכון - : www.mafish.org.il

הרי ירושלים - : <http://www.teva.org.il/?CategoryID=1297&ArticleID=21937>

חבל התיישבות – אזור ערד <http://www.teva.org.il/?CategoryID=232&ArticleID=20553>

שדה תעופה – מגידו <http://www.teva.org.il/?CategoryID=1249&ArticleID=7105>

שטחים פתוחים - <http://www.teva.org.il/?CategoryID=1698&ArticleID=18881>

שפלת יהודה - חבל עדולם : <http://www.teva.org.il/?CategoryID=231&ArticleID=6580>