

ניר פפאי

סמנכ"ל שימור סביבה וטבע, החברה להגנת הטבע

ציטוט מומלץ

פפאי נ. 2013. הרכבת לאילת – מגלומניה תחבורתית. *אקולוגיה וסביבה* 4(4): 342–343.



הדמיית קטעים מתוואי הרכבת לאילת במרחב נחל צין, שבשמורת הטבע מדבר יהודה | צילום: דב גרינבלט, הדמיה: תומר הררי

הרכבת לאילת – מגלומניה תחבורתית

[נקודת מבט](#)

גיליון חורף 2013 / כרך 4(4)

1 בדצמבר, 2013

ממשלת ישראל החליטה במהלך 2012 להקים רכבת מטענים ורכבת נוסעים מהירה לאילת, בעלות התחלתית של כמה עשרות מיליארדי ש"ח. למיזם צוינו מספר מטרות – חיבור נמל אילת לנמלי הים התיכון, גשר יבשתי לשינוע סחורות מאירופה למזרח וההפך, שירות נוסעים משודרג לאילת, פיתוח אזורי בנגב, שיפור הבטיחות, צמצום מספר תאונות הדרכים וחיזוק מעמדה הבין-לאומי של ישראל.

מיזם עלולות להיות השלכות סביבתיות דרמטיות, שגם נדונו בהרחבה באקולוגיה וסביבה (גיליון קיץ 2013). החלטת מועצת גנים לאומיים ושמורות טבע מתאריך 2 בינואר 2014, התייחסה להשלכות קשות אלה בדברה על "תשתית אשר צפויה לגבות מחיר סביבתי כבד, ולפגוע באופן קשה וחסר תקדים בתפקידי הליבה של שמורות הטבע".

לנוכח ההשלכות הסביבתיות הכבדות הצפויות, הן על הנגב והערבה הן על מפרץ אילת, כתוצאה מהקמת נמל התעלה, מצאנו לנכון לבחון את המטרות שהממשלה עצמה הציבה למיזם. הבחינה נערכה עבור החברה להגנת הטבע ומרכז שאשא למחקרים אסטרטגיים של האוניברסיטה העברית, על-ידי שורה של מומחים מובילים בתחום – פרופ' ערן פייטלסון, מר אפרים הלוי, ד"ר משה גבעוני, פרופ' אילן סלומון, מר דוד רוזן, ד"ר עפרי גבאי וד"ר אסף זבולוני [1].

צוות המומחים לא זיהה אף סיבה הגיונית המצדיקה את הקמת המסילה לאילת, ולבטח לא במאפיינים של המיזם המוצע כעת. לנוכח הממצאים המעידים על היעדר תועלת מהמיזם, על רמת שירות נמוכה בו בהשוואה לתעלת סואץ ועל התחרות עם אמצעים אחרים, מסכמים המומחים את עבודתם וקובעים שיש סכנה שמיזם זה יהיה פיל לבן, שיסיט אליו משאבים רבים מתחומים אחרים שהם דרושים בהם. עוד הם קובעים כי המיזם יהיה נטל כלכלי, חברתי וסביבתי על ישראל לדורות, ולכן יש לעצור את קידומו.

עיקרי הממצאים הנוגעים למטרות המיזם:

- הדמיה של הגשר היבשתי מעלה שהוא יספק שירות יקר, גרוע ולא אמין בהשוואה להובלה בתעלת סואץ. אף חברת ספנות לא צפויה לעשות שימוש בגשר יבשתי זה.
- היקף יעדי הסחר בין ישראל והמזרח הרחוק ופיזורם לא מאפשרים קיום של קו ספנות ייעודי מהמזרח הרחוק לאילת. בהיעדר קו כזה, הובלת המטענים היעילה והזולה ביותר היא כחלק ממערך הספנות הבין-לאומית. כל ניסיון להפנות סחורות לאילת שלא במסגרת זו, יגרום להעלאת מחירי המוצרים בישראל, ובכך יתרום להעלאת יוקר המחיה בישראל.
- רוב הנוסעים לאילת הם ישראלים הבאים לנפש בה. הרכבת צפויה להתחרות בעיקר בתעופה הפנים-ארצית ובאוטובוסים. היקף ההסטה מהרכב הפרטי צפוי להיות נמוך יחסית, שכן אין לרכבת כמעט יתרון על הרכב הפרטי, ובייחוד למשפחות הממלאות את הרכב הפרטי. בשל ערך הזמן הנמוך בנסיעות לנפש, לא ברור אם יש חשיבות רבה למהירות הנסיעה לאילת, בניגוד לקווים שרוב הנסיעות בהם הן למטרות עבודה. זאת ועוד, התחרות בין הרכבת המיועדת לתעופה הפנים-ארצית, עלולה להחריף את הגירעון הצפוי מהפעלת שדה

התעופה החדש בתמנע. כך עלול להיווצר מצב שיוקמו שני מיזמים בעלות של עשרות מיליארדי ש"ח, ששניהם יחייבו סבסוד ממשלתי יקר לשם תפעולם.

- הרכבת לא תביא תועלת לנגב בכללותו, מכיוון שהיא חולפת על פניו, ומתוכננת לעצור רק פעמיים ביום לאורך הערבה. באזור אילת עצמו התועלת צפויה להיות נמוכה. מבחינת תעסוקה ומגורים, רק הפעלת גשר יבשתי בין-לאומי על-ידי ישראלים עשויה להביא למשיכת אוכלוסייה יציבה ומבוססת לאילת, החסרה אוכלוסייה כזו כעת. אך ההסתברות להתממשות תועלת זו אפסית, לאור אי-כדאיות הפעלת הגשר היבשתי. לאור שדרוג כביש הערבה, מספר התאונות החמורות והקטלניות בו צפוי לפחות. לכן, התרומה של הרכבת לשיפור הבטיחות צפויה להיות קטנה.
- בעולם נוטים להפריד בין רכבות נוסעים, ובייחוד רכבות נוסעים מהירות, לבין רכבות משא. בקו לאילת מוצע להפעיל רכבות נוסעים ומשא על אותו קו. הפעלה כזו בעייתית בשל הפערים במהירות הרכבות.
- הפעלת הגשר היבשתי מחייבת גישה ישירה בין הנמל למסילה. חיבור כזה משמעותו הקמה של נמל התעלה מצפון לאילת, ועלויות להיות לכך השלכות סביבתיות קשות על מפרץ אילת, נוסף על העלות הגבוהה של הקמתו. ההשלכות הסביבתיות הללו לא נדונו עד כה, ולא נכללו בעלות המיזם.



דמיית קטעים מתוואי הרכבת לאילת במרחב נחל צין, שבשמורת הטבע מדבר יהודה / צילום: דב גרינבלט, הדמיה: תומר הררי
הכרזות בדבר היות הגשר היבשתי תחליף לתעלת סואץ, עלולות לגרום מתחים עם מצרים. בד בבד, עסקה שתאפשר נוכחות סינית בישראל, עלולה לגרום מתחים עם ארה"ב. לכן, נראה שמבחינה גאואסטרטגית אין תועלת בהקמת הקו לאילת באמצעות הסכמים בין מדינות.

החברה להגנת הטבע תומכת בתחבורה מסילתית, בפיתוח הנגב ובחיזוק העיר אילת, אולם לא במחיר הסביבתי העצום הכרוך בכך, קל וחומר כאשר ישנו ספק רב לגבי היכולת לממש את מטרות המיזם. החברה להגנת הטבע מציעה, בעבודה נפרדת, חלופות תחבורתיות לקירוב העיר אילת למרכז הארץ, שהשפעתן הסביבתית פחותה משמעותית מזו של קו הרכבת, ולכן קוראת לעצור את המיזם המגלומני של הרכבת לאילת.

מקורות

1. פייטלסון ע, גבעוני מ, הלוי א ואחרים. 2013. רכבת לאילת: בחינת ההגיוניות להקמת המיזם. הוגש למרכז שאשא למחקרים אסטרטגיים – האוניברסיטה העברית בירושלים ולחברה להגנת הטבע. נצפה ב-6 בינואר 2014.