

ניר פפאי

סמנכ"ל שמירת טבע, החברה להגנת הטבע

נועה יאיון

יועצת משפטית, החברה להגנת הטבע



יחסית לרכבות מהירות בעולם, הרכבת המתוכננת אינה כה מהירה. רכבת מהירה הנוטה על צדה (tilting high speed train), היא מודל מתאים למהירויות שהרכבת מתוכננת לנסוע בהן | צילום: רוג'ר מרקס

[תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדין המלא](#)

רכבת האשליות דוהרת לשום מקום – שאלות קשות ביחס לאופן קידומו של מיזם ענק

28 ביולי, 2013

גיליון קיץ 2013 / כרך 4(2)

מיזם הרכבת לאילת הוא אחד ממיזמי התשתית הגדולים ביותר שתוכננו בארץ. השלכותיו הסביבתיות העצומות של המיזם על הנוף הבראשיתי ועל הטבע נגנב ובערבה רק הולכות ומתבררות עם התקדמותו. עלותו הישירה של המיזם, ללא נמל התעלה, נאמדת בכ- 30 מיליארד ₪ – סכום המתקרב לגובה הגירעון התקציבי הקיים, שאת השלכותיו הציבור הישראלי חש ויחוש היטב על בשרו.

היה ניתן לצפות שמיזם עתיר השקעה זה ייבחן בצורה יסודית ומעמיקה בטרם יושקעו מאות מיליוני שקלים רק בתכנון הסטטוטורי שלו, קל וחומר בטרם המדינה תשקיע מיליארדים רבים כדי להוציאו אל הפועל. בחינה יסודית של מטרות המיזם, כפי שהוגדרו על-ידי הממשלה, לא נעשתה מעולם. תוצאות הבחינות הכלכליות שנערכו בשנים האחרונות נסתרות בחדרי חדרים במשרד התחבורה. בקשת החברה להגנת הטבע למידע – נדחתה, בטענה כי מדובר בדיונים פנימיים שעלולים לשבש את עבודת המשרד. רק הליך משפטי שנקטה החברה עשוי לשפוך אור על הכתוב בהן.

מכיוון שמטרות המיזם לא נבחנו כאמור לעיל על-ידי הממשלה, החברה להגנת הטבע וצוות מומחים בראשות האוניברסיטה העברית בירושלים מקדמים מהלך, הבוחן אחת לאחת את המטרות כדלהלן, כפי שהגדירה אותן ממשלת ישראל:

1. גשר יבשתי בין הים האדום לים התיכון כחלופה מסחרית בתחרות עם תעלת סואץ;
2. הובלת מטענים המגיעים מהמזרח הרחוק למרכז הארץ והובלת מטענים לאילת לצורך יצוא למזרח הרחוק;

3. הובלת נוסעים ממרכז הארץ לאילת והנגשת תושבי אילת למרכז הארץ, ברכבת מהירה;
4. תרומה לפיתוח הנגב;
5. שיפור מצבה הגאופוליטי של ישראל ומתן מענה במקרה שתעלת סואץ תיסגר.

תוצאות העבודה המקיפה צפויות להתפרסם במהלך חודשי הקיץ, אך כבר עכשיו, על בסיס חומרים שפורסמו, ניתן ללמוד שרבות מהמטרות שהמים מתיימר להשיג אינן מבוססות דין.

כך למשל, המיזם, שאמור לשמש גשר יבשתי חלופי לתעלת סואץ, נפסל על-ידי כל המומחים הימיים, הטוענים שאין לו כל אחיזה במציאות (גם אם יוקם נמל תעלה, הוא ייתן מענה לאחוזים בודדים [2%] מתנועת הסחורות המתקיימת כיום בתעלת סואץ, ולא יתחרה בה).

נוסף על כך, ממחקרים כלכליים שבוצעו במהלך השנים (כולל לאחרונה על-ידי עזרא סדן – ראו עמודים 186–188 בגיליון זה) עולה המסקנה כי מדובר במיזם שכרוך בהפסדים. אף על פי כן, הוא מקבל עדיפות על פני קידום התחבורה הציבורית במטרופולינים (כגון הרכבת הקלה בתל-אביב, מטרופוליט חיה ועוד), שנדרשת באופן דחוף. כך אמר סגן הממונה על התקציבים במשרד האוצר, שאול מרידור, בכנס תשתיות שנערך בנובמבר 2012: "לרכבת לאילת אין הצדקה כלכלית. (מצד אחד) לא יהיה ביקוש מספק, ומצד שני, אנחנו נמצאים בפיגור של שנות דור בהסעת המונים במטרופולינים".

גם לעניין טענת קירוב הפריפריה נראה כי הבשורה איננה כה מבטיחה, שכן ככל הנראה ועל פי הערכות מומחים - מחיר כרטיס ברכבת לא יעלה פחות ממחירו של כרטיס טיסה. מעבר לכך, ההבטחה לעיר אילת עלולה להתגלות כהבטחת שווא, שכן עד היום לא נבחנו השפעות המיזם והנמל על מפרץ אילת ועל העיר אילת בכלל. האם תישאר עיר תירות המושגת על מפרץ ייחודי ביופיו או תהפוך לעיר נמל?

כל השאלות הללו ועוד רבות אחרות נבחנות כעת במסגרת צוות המומחים, וממילא – מיזם בסדר גודל כזה, טוב היה אילו היה מתקדם על בסיס תסקיר סביבתי אסטרטגי (SEA), הבוחן את השפעותיו הסביבתיות, החברתיות והכלכליות – טרם ההחלטה על קידומו. במסגרת תסקיר אסטרטגי נערך שיתוף הציבור ובעלי עניין, וקיימת שקיפות לגבי החומרים העומדים בבסיס קבלת ההחלטות.

כעת, לא זו בלבד שהמיזם מתקדם במהירות רבה, ללא שנבחנו נתוני הבסיס והנחות המוצא, אף הנתונים, המצויים בידי המשרד הממשלתי, חסויים מעיני הציבור ומפני ביקורת ציבורית. על כן, לא נתפלא אם נגלה שהדהירה הזו של רכבת האשליות, סופה בדרך ללא מוצא, שאינה פוגשת את המטרות שלשמן היא מקודמת, ושחחירה הכלכליים והסביבתיים גבוהים ביותר.



לצורכי הטענה ופריקה של אוניות יהיה צורך לבנות באילת נמל בגודל דומה לזה של 'נמל היוכל' באשדוד. בתמונה: נמל אשדוד | צילום: עמוס מירון