

מסחר בין-לאומי, פיתוח תשתיות, הנגשת פריפריה, תיירות, כדאיות כלכלית וערכי טבע – מתנקזים לדיון על עצם הצורך במסילת הרכבת לאילת ועל התוואי שלה | צילום: דורון ניסים

נושא הדיון

רב-שיח בנושא הקמת קו רכבת מהיר בין מרכז הארץ לאילת

שולחן הדיונים | גיליון קיץ 2013 / כרך 4(2) | 28 ביולי, 2013

מיזם התשתית הנרחב ביותר שנמצא כיום בשלבי תכנון בישראל, מקודָם בצל מחלוקת חריפה על הצורך בו. האם הוגי מיזם שאפתני זה הם מרחיקי ראות או סובלים מקוצר ראייה?

בהתאם להחלטת הממשלה (מס' 4223, מיום 5.2.2012) מקודמת תכנית לאומית להקמת קו רכבת מהיר ממרכז הארץ לאילת, למטרת הובלת נוסעים ומטענים. בין מטרות המיזם ישנן שתי מטרות אסטרטגיות-לאומיות: ראשית, המיזם הוא חלק מתכנית "נתיבי ישראל", ליצירת רשת כבישים ומסילות רכבת, שיצמצמו את המרחק המעשי בין הפריפריה (במקרה הזה, הדרומית) והמרכז. נוסף על כך, מסילת רכבת המשא יוצרת גשר יבשתי בין ים סוף לים התיכון, שאמור לשמש חלופה לנתיב הימי של תעלת סואץ במסחר המתקיים בין אסיה והמזרח לאירופה.

מסילת הרכבת החשמלית מתוכננת להיות משולבת ברובה לרכבות נוסעים ומטענים. רכבת הנוסעים מתוכננת כרכבת מהירה, שתיסע במהירות של עד 300 קמ"ש ותגמע את המרחק מתל-אביב לאילת בכשעתיים. רכבת המשא מתוכננת לנסוע לנמלי הים התיכון במהירות של עד 120 קמ"ש.

לשם הפעלת קו הרכבת נדרשת הקמת מסילת רכבת כפולה מבאר שבע לאילת, דרך דימונה והערבה. המסילה הכפולה תחובר לקו הקיים בין באר שבע למרכז. ייתכן שהקו הקיים ישודרג כדי שיתאים לנסיעת רכבת נוסעים מהירה. תוואי הרכבת המתוכנן בקטע זה הוא באורך של 240 ק"מ לרכבת הנוסעים ו-260 ק"מ לרכבת המשא. לאורך התוואי אמורות לקום ארבע תחנות (בדימונה, בספיר, בקטורה ובשדה התעופה העתידי על שם רמון בתמנע), וכן ארבעה מסופי מטענים ושמונה תחנות תפעוליות.

הדיון הציבורי המתנהל בנושא מיזם זה מתקיים בשני מישורים: קודם כול במישור העקרוני, ביחס לעצם תועלתו של המיזם ביחס לעלותו האדירה, במונחים כלכליים, לוגיסטיים וסביבתיים; נוסף על כך - במישור הפרטני, ביחס

התייחסות לנושא הדיון

שחר בוקמן
עורך אקולוגיה וסביבה

רון פרומקין
אקולוג מְנהלת הפרויקט

דן גרונר
מנהל פרויקט מסילות לאילת, מטעם חברת נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ; קבוצת גרונר ד.א.ל מהנדסים

עזרא סדן
סדן-לובנטל בע"מ

דוד רוזן
יועץ ומרצה לספנות

אסף צוער
מחוז דרום, רשות הטבע והגנים

גלעד גבאי
מחוז דרום, רשות הטבע והגנים

ניר פפאי
סמנכ"ל שמירת טבע, החברה להגנת הטבע

נועה יאיון
יועצת משפטית, החברה להגנת הטבע

ציטוט מומלץ

בוקמן ש. 2013. רב-שיח בנושא הקמת קו רכבת מהיר בין מרכז הארץ לאילת. *אקולוגיה וסביבה* **4**(2).

לחלופות שונות לתוואי הספציפי של המסילה המתוכננת, לאורך המנהרות, למיקום הגשרים, לפיזור התחנות לאורכו ולהיבטים שונים של עבודת הקמת המסילה.

נושא היתכנות הבנייה של נמל מטענים משמעותי באילת נעדר מהדיון כמעט לחלוטין. לצורך הנגשת הנמל לרכבת כמו גם משיקולים נוספים, האפשרות העיקרית שנדונה היא בניית 'נמל תעלה': העתקת נמל הים 3-5 ק"מ צפונה מקצהו הצפוני ביותר של המפרץ, באמצעות כריית תעלה ונמל. ההשפעות הסביבתיות של בניית נמל בצורה זו טרם נבדקו.

בפברואר 2013 אישרה הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה במחוז דרום את התוואי שבין באר שבע לאילת. בחודשים הקרובים צפוי המיזם להגיע לדיון במועצה הארצית לתכנון ולבנייה. לפיכך, כינסנו במדור זה בעלי עניין ומומחים שונים לא רק מתחומי הסביבה, כדי שיציגו את עמדותיהם ביחס למיזם הרכבת המהירה מאילת למרכז הארץ.

היבטים אקולוגיים בתכנון המסילה לאילת

רון פרומקין
אקולוג מִנהלת הפרויקט

דן גרונר
מנהל פרויקט מסילות לאילת, מטעם חברת נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ; קבוצת גרונר ד.א.ל מהנדסים



גשר של מסילת רכבת המשא למפעלי אורון. הרכבת פועלת כיום, אך עתידה שרוי במחלוקת | צילום: בועז ערד

מיזם התשתית הנרחב ביותר שנמצא כיום בשלבי תכנון בישראל, מקודָם בצל מחלוקת חריפה על הצורך בו. האם הוגי מיזם שאפתני זה הם מרחיקי ראות או סובלים מקוצר ראייה?

בהתאם להחלטת הממשלה (מס' 4223, מיום 5.2.2012) מקודמת תכנית לאומית להקמת קו רכבת מהיר ממרכז הארץ לאילת, למטרת הובלת נוסעים ומטענים. בין מטרות המיזם ישנן שתי מטרות אסטרטגיות-לאומיות: ראשית, המיזם הוא חלק מתכנית "נתיבי ישראל", ליצירת רשת כבישים ומסילות רכבת, שיצמצמו את המרחק המעשי בין הפריפריה (במקרה הזה, הדרומית) והמרכז. נוסף על כך, מסילת רכבת המשא יוצרת גשר יבשתי בין ים סוף לים התיכון, שאמור לשמש חלופה לנתיב הימי של תעלת סואץ במסחר המתקיים בין אסיה והמזרח לאירופה.

מסילת הרכבת החשמלית מתוכננת להיות משולבת ברובה לרכבות נוסעים ומטענים. רכבת הנוסעים מתוכננת כרכבת מהירה, שתיסע במהירות של עד 300 קמ"ש ותגמע את המרחק מתל-אביב לאילת בכשעתיים. רכבת המשא מתוכננת לנסוע לנמלי הים התיכון במהירות של עד 120 קמ"ש.

לשם הפעלת קו הרכבת נדרשת הקמת מסילת רכבת כפולה מבאר שבע לאילת, דרך דימונה והערבה. המסילה הכפולה תחובר לקו הקיים בין באר שבע למרכז. ייתכן שהקו הקיים ישודרג כדי שיתאים לנסיעת רכבת נוסעים מהירה. תוואי הרכבת המתוכנן בקטע זה הוא באורך של 240 ק"מ לרכבת הנוסעים ו-260 ק"מ לרכבת המשא. לאורך התוואי אמורות לקום ארבע תחנות (בדימונה, בספיר, בקטורה ובשדה התעופה העתידי על שם רמון בתמנע), וכן ארבעה מסופי מטענים ושמונה תחנות תפעוליות.

הדיון הציבורי המתנהל בנושא מיזם זה מתקיים בשני מישורים: קודם כול במישור העקרוני, ביחס לעצם תועלתו של המיזם ביחס לעלותו האדירה, במונחים כלכליים, לוגיסטיים וסביבתיים; נוסף על כך - במישור הפרטני, ביחס לחלופות שונות לתוואי הספציפי של המסילה המתוכננת, לאורך המנהרות, למיקום הגשרים, לפיזור התחנות לאורכו ולהיבטים שונים של עבודת הקמת המסילה.

נושא היתכנות הבנייה של נמל מטענים משמעותי באילת נעדר מהדיון כמעט לחלוטין. לצורך הנגשת הנמל לרכבת כמו גם משיקולים נוספים, האפשרות העיקרית שנדונה היא בניית 'נמל תעלה': העתקת נמל הים 3-5 ק"מ צפונה מקצהו הצפוני ביותר של המפרץ, באמצעות כריית תעלה ונמל. ההשפעות הסביבתיות של בניית נמל בצורה זו טרם נבדקו.

בפברואר 2013 אישרה הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה במחוז דרום את התוואי שבין באר שבע לאילת. בחודשים הקרובים צפוי המיזם להגיע לדיון במועצה הארצית לתכנון ולבנייה. לפיכך, כינסנו במדור זה בעלי עניין ומומחים שונים לא רק מתחומי הסביבה, כדי שיציגו את עמדותיהם ביחס למיזם הרכבת המהירה מאילת למרכז הארץ.

פורסם במסגרת הדיון: רב-שיח בנושא הקמת קו רכבת מהיר בין מרכז הארץ לאילת

רכבת מהירה לאילת – מיזם גירעוני

עזרא סדן
סדן-לובנטל בע"מ



גשר של מסילת רכבת המשא למפעלי אורון. הרכבת פועלת כיום, אך עתידה שרוי במחלוקת | צילום: בועז ערד

מיזם התשתית הנרחב ביותר שנמצא כיום בשלבי תכנון בישראל, מקודָם בצל מחלוקת חריפה על הצורך בו. האם הוגי מיזם שאפתני זה הם מרחיקי ראות או סובלים מקוצר ראייה?

בהתאם להחלטת הממשלה (מס' 4223, מיום 5.2.2012) מקודמת תכנית לאומית להקמת קו רכבת מהיר ממרכז הארץ לאילת, למטרת הובלת נוסעים ומטענים. בין מטרות המיזם ישנן שתי מטרות אסטרטגיות-לאומיות: ראשית, המיזם הוא חלק מתכנית "נתיבי ישראל", ליצירת רשת כבישים ומסילות רכבת, שיצמצמו את המרחק המעשי בין הפריפריה (במקרה הזה, הדרומית) והמרכז. נוסף על כך, מסילת רכבת המשא יוצרת גשר יבשתי בין ים סוף לים התיכון, שאמור לשמש חלופה לנתיב הימי של תעלת סואץ במסחר המתקיים בין אסיה והמזרח לאירופה.

מסילת הרכבת החשמלית מתוכננת להיות משולבת ברובה לרכבות נוסעים ומטענים. רכבת הנוסעים מתוכננת כרכבת מהירה, שתיסע במהירות של עד 300 קמ"ש ותגמע את המרחק מתל-אביב לאילת בכשעתיים. רכבת המשא מתוכננת לנסוע לנמלי הים התיכון במהירות של עד 120 קמ"ש.

לשם הפעלת קו הרכבת נדרשת הקמת מסילת רכבת כפולה מבאר שבע לאילת, דרך דימונה והערבה. המסילה הכפולה תחובר לקו הקיים בין באר שבע למרכז. ייתכן שהקו הקיים ישודרג כדי שיתאים לנסיעת רכבת נוסעים מהירה. תוואי הרכבת המתוכנן בקטע זה הוא באורך של 240 ק"מ לרכבת הנוסעים ו-260 ק"מ לרכבת המשא. לאורך התוואי אמורות לקום ארבע תחנות (בדימונה, בספיר, בקטורה ובשדה התעופה העתידי על שם רמון בתמנע), וכן ארבעה מסופי מטענים ושמונה תחנות תפעוליות.

הדיון הציבורי המתנהל בנושא מיזם זה מתקיים בשני מישורים: קודם כול במישור העקרוני, ביחס לעצם תועלתו של המיזם ביחס לעלותו האדירה, במונחים כלכליים, לוגיסטיים וסביבתיים; נוסף על כך - במישור הפרטני, ביחס לחלופות שונות לתוואי הספציפי של המסילה המתוכננת, לאורך המנהרות, למיקום הגשרים, לפיזור התחנות לאורכו ולהיבטים שונים של עבודת הקמת המסילה.

נושא היתכנות הבנייה של נמל מטענים משמעותי באילת נעדר מהדיון כמעט לחלוטין. לצורך הנגשת הנמל לרכבת כמו גם משיקולים נוספים, האפשרות העיקרית שנדונה היא בניית 'נמל תעלה': העתקת נמל הים 3-5 ק"מ צפונה מקצהו הצפוני ביותר של המפרץ, באמצעות כריית תעלה ונמל. ההשפעות הסביבתיות של בניית נמל בצורה זו טרם נבדקו.

בפברואר 2013 אישרה הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה במחוז דרום את התוואי שבין באר שבע לאילת. בחודשים הקרובים צפוי המיזם להגיע לדיון במועצה הארצית לתכנון ולבנייה. לפיכך, כינסנו במדור זה בעלי עניין ומומחים שונים לא רק מתחומי הסביבה, כדי שיציגו את עמדותיהם ביחס למיזם הרכבת המהירה מאילת למרכז הארץ.

פורסם במסגרת הדיון: רב-שיח בנושא הקמת קו רכבת מהיר בין מרכז הארץ לאילת

הרכבת לאילת – גשר יבשתי להובלת מכולות כתחליף לתעלת סואץ

דוד רוזן
יועץ ומרצה לספנות



אוניית מטען חוצה את תעלת סואץ בדרכה לאירופה. נפח המטען המַרבי של אונייה זו הוא 8,402 TEU, השקול לכ-50 ק"מ של רכבות | צילום: tim.md

מיזם התשתית הנרחב ביותר שנמצא כיום בשלבי תכנון בישראל, מקודָם בצל מחלוקת חריפה על הצורך בו. האם הוגי מיזם שאפתני זה הם מרחיקי ראות או סובלים מקוצר ראייה?

בהתאם להחלטת הממשלה (מס' 4223, מיום 5.2.2012) מקודמת תכנית לאומית להקמת קו רכבת מהיר ממרכז הארץ לאילת,

למטרת הובלת נוסעים ומטענים. בין מטרות המיזם ישנן שתי מטרות אסטרטגיות-לאומיות: ראשית, המיזם הוא חלק מתכנית "נתיבי ישראל", ליצירת רשת כבישים ומסילות רכבת, שיצמצמו את המרחק המעשי בין הפריפריה (במקרה הזה, הדרומית) והמרכז. נוסף על כך, מסילת רכבת המשא יוצרת גשר יבשתי בין ים סוף לים התיכון, שאמור לשמש חלופה לנתיב הימי של תעלת סואץ במסחר המתקיים בין אסיה והמזרח לאירופה.

מסילת הרכבת החשמלית מתוכננת להיות משולבת ברובה לרכבות נוסעים ומטענים. רכבת הנוסעים מתוכננת כרכבת מהירה, שתיסע במהירות של עד 300 קמ"ש ותגמע את המרחק מתל-אביב לאילת בכשעתיים. רכבת המשא מתוכננת לנסוע לנמלי הים התיכון במהירות של עד 120 קמ"ש.

לשם הפעלת קו הרכבת נדרשת הקמת מסילת רכבת כפולה מבאר שבע לאילת, דרך דימונה והערבה. המסילה הכפולה תחובר לקו הקיים בין באר שבע למרכז. ייתכן שהקו הקיים ישודרג כדי שיתאים לנסיעת רכבת נוסעים מהירה. תוואי הרכבת המתוכנן בקטע זה הוא באורך של 240 ק"מ לרכבת הנוסעים ו-260 ק"מ לרכבת המשא. לאורך התוואי אמורות לקום ארבע תחנות (בדימונה, בספיר, בקטורה ובשדה התעופה העתידי על שם רמון בתמנע), וכן ארבעה מסופי מטענים ושמונה תחנות תפעוליות.

הדיון הציבורי המתנהל בנושא מיזם זה מתקיים בשני מישורים: קודם כול במישור העקרוני, ביחס לעצם תועלתו של המיזם ביחס לעלותו האדירה, במונחים כלכליים, לוגיסטיים וסביבתיים; נוסף על כך - במישור הפרטני, ביחס לחלופות שונות לתוואי הספציפי של המסילה המתוכננת, לאורך המנהרות, למיקום הגשרים, לפיזור התחנות לאורכו ולהיבטים שונים של עבודת הקמת המסילה.

נושא היתכנות הבנייה של נמל מטענים משמעותי באילת נעדר מהדיון כמעט לחלוטין. לצורך הנגשת הנמל לרכבת כמו גם משיקולים נוספים, האפשרות העיקרית שנדונה היא בניית 'נמל תעלה': העתקת נמל הים 3-5 ק"מ צפונה מקצהו הצפוני ביותר של המפרץ, באמצעות כריית תעלה ונמל. ההשפעות הסביבתיות של בניית נמל בצורה זו טרם נבדקו.

בפברואר 2013 אישרה הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה במחוז דרום את התוואי שבין באר שבע לאילת. בחודשים הקרובים צפוי המיזם להגיע לדיון במועצה הארצית לתכנון ולבנייה. לפיכך, כינסנו במדור זה בעלי עניין ומומחים שונים לא רק מתחומי הסביבה, כדי שיציגו את עמדותיהם ביחס למיזם הרכבת המהירה מאילת למרכז הארץ.

פורסם במסגרת הדיון: רב-שיח בנושא הקמת קו רכבת מהיר בין מרכז הארץ לאילת

התייחסות אקולוגית לחלופות לרכבת לאילת בקטע דימונה-חצבה

אסף צוער
מחוז דרום, רשות הטבע והגנים

גלעד גבאי
מחוז דרום, רשות הטבע והגנים



מפרץ אילת | צילום: דורון ניסים

מיזם התשתית הנרחב ביותר שנמצא כיום בשלבי תכנון בישראל, מקודָם בצל מחלוקת חריפה על הצורך בו. האם הוגי מיזם שאפתני זה הם מרחיקי ראות או סובלים מקוצר ראייה?

בהתאם להחלטת הממשלה (מס' 4223, מיום 5.2.2012) מקודמת תכנית לאומית להקמת קו רכבת מהיר ממרכז הארץ לאילת, למטרת הובלת נוסעים ומטענים. בין מטרות המיזם ישנן שתי מטרות אסטרטגיות-לאומיות: ראשית, המיזם הוא חלק מתכנית "נתיבי ישראל", ליצירת רשת כבישים ומסילות רכבת, שיצמצמו את המרחק המעשי בין הפריפריה (במקרה הזה, הדרומית) והמרכז. נוסף על כך, מסילת רכבת המשא יוצרת גשר יבשתי בין ים סוף לים התיכון, שאמור לשמש חלופה לנתיב הימי של תעלת סואץ במסחר המתקיים בין אסיה והמזרח לאירופה.

מסילת הרכבת החשמלית מתוכננת להיות משולבת ברובה לרכבות נוסעים ומטענים. רכבת הנוסעים מתוכננת כרכבת מהירה, שתיסע במהירות של עד 300 קמ"ש ותגמע את המרחק מתל-אביב לאילת בכשעתיים. רכבת המשא מתוכננת לנסוע לנמלי הים התיכון במהירות של עד 120 קמ"ש.

לשם הפעלת קו הרכבת נדרשת הקמת מסילת רכבת כפולה מבאר שבע לאילת, דרך דימונה והערבה. המסילה הכפולה תחובר לקו הקיים בין באר שבע למרכז. ייתכן שהקו הקיים ישודרג כדי שיתאים לנסיעת רכבת נוסעים מהירה. תוואי הרכבת המתוכנן בקטע זה הוא באורך של 240 ק"מ לרכבת הנוסעים ו-260 ק"מ לרכבת המשא. לאורך התוואי אמורות לקום ארבע תחנות (בדימונה, בספיר, בקטורה ובשדה התעופה העתידי על שם רמון בתמנע), וכן ארבעה מסופי מטענים ושמונה תחנות תפעוליות.

הדיון הציבורי המתנהל בנושא מיזם זה מתקיים בשני מישורים: קודם כול במישור העקרוני, ביחס לעצם תועלתו של המיזם ביחס לעלותו האדירה, במונחים כלכליים, לוגיסטיים וסביבתיים; נוסף על כך - במישור הפרטני, ביחס לחלופות שונות לתוואי הספציפי של המסילה המתוכננת, לאורך המנהרות, למיקום הגשרים, לפיזור התחנות לאורכו ולהיבטים שונים של עבודת הקמת המסילה.

נושא היתכנות הבנייה של נמל מטענים משמעותי באילת נעדר מהדיון כמעט לחלוטין. לצורך הנגשת הנמל לרכבת כמו גם משיקולים נוספים, האפשרות העיקרית שנדונה היא בניית 'נמל תעלה': העתקת נמל הים 3-5 ק"מ צפונה מקצהו הצפוני ביותר של המפרץ, באמצעות כריית תעלה ונמל. ההשפעות הסביבתיות של בניית נמל בצורה זו טרם נבדקו.

בפברואר 2013 אישרה הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה במחוז דרום את התוואי שבין באר שבע לאילת. בחודשים הקרובים צפוי המיזם להגיע לדיון במועצה הארצית לתכנון ולבנייה. לפיכך, כינסנו במדור זה בעלי עניין ומומחים שונים לא רק מתחומי הסביבה, כדי שיציגו את עמדותיהם ביחס למיזם הרכבת המהירה מאילת למרכז הארץ.

פורסם במסגרת הדיון: רב-שיח בנושא הקמת קו רכבת מהיר בין מרכז הארץ לאילת

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

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 צַדה (tilting high speed train), היא מודל מתאים למהירויות שהרכבת מתוכננת לנסוע בהן | צילום: רוג'ר מרקס

מיזם התשתית הנרחב ביותר שנמצא כיום בשלבי תכנון בישראל, מקודָם בצל מחלוקת חריפה על הצורך בו. האם הוגי מיזם שאפתני זה הם מרחיקי ראות או סובלים מקוצר ראייה?

בהתאם להחלטת הממשלה (מס' 4223, מיום 5.2.2012) מקודמת תכנית לאומית להקמת קו רכבת מהיר ממרכז הארץ לאילת, למטרת הובלת נוסעים ומטענים. בין מטרות המיזם ישנן שתי מטרות אסטרטגיות-לאומיות: ראשית, המיזם הוא חלק מתכנית "נתיבי ישראל", ליצירת רשת כבישים ומסילות רכבת, שיצמצמו את המרחק המעשי בין הפריפריה (במקרה הזה, הדרומית) והמרכז. נוסף על כך, מסילת רכבת המשא יוצרת גשר יבשתי בין ים סוף לים התיכון, שאמור לשמש חלופה לנתיב הימי של תעלת סואץ במסחר המתקיים בין אסיה והמזרח לאירופה.

מסילת הרכבת החשמלית מתוכננת להיות משולבת ברובה לרכבות נוסעים ומטענים. רכבת הנוסעים מתוכננת כרכבת מהירה, שתיסע במהירות של עד 300 קמ"ש ותגמע את המרחק מתל-אביב לאילת בכשעתיים. רכבת המשא מתוכננת לנסוע לנמלי הים התיכון במהירות של עד 120 קמ"ש.

לשם הפעלת קו הרכבת נדרשת הקמת מסילת רכבת כפולה מבאר שבע לאילת, דרך דימונה והערבה. המסילה הכפולה תחובר לקו הקיים בין באר שבע למרכז. ייתכן שהקו הקיים ישודרג כדי שיתאים לנסיעת רכבת נוסעים מהירה. תוואי הרכבת המתוכנן בקטע זה הוא באורך של 240 ק"מ לרכבת הנוסעים ו-260 ק"מ לרכבת המשא. לאורך התוואי אמורות לקום ארבע תחנות (בדימונה, בספיר, בקטורה ובשדה התעופה העתידי על שם רמון בתמנע), וכן ארבעה מסופי מטענים ושמונה תחנות תפעוליות.

הדיון הציבורי המתנהל בנושא מיזם זה מתקיים בשני מישורים: קודם כול במישור העקרוני, ביחס לעצם תועלתו של המיזם ביחס לעלותו האדירה, במונחים כלכליים, לוגיסטיים וסביבתיים; נוסף על כך - במישור הפרטני, ביחס לחלופות שונות לתוואי הספציפי של המסילה המתוכננת, לאורך המנהרות, למיקום הגשרים, לפיזור התחנות לאורכו ולהיבטים שונים של עבודת הקמת המסילה.

נושא היתכנות הבנייה של נמל מטענים משמעותי באילת נעדר מהדיון כמעט לחלוטין. לצורך הנגשת הנמל לרכבת כמו גם משיקולים נוספים, האפשרות העיקרית שנדונה היא בניית 'נמל תעלה': העתקת נמל הים 3-5 ק"מ צפונה מקצהו הצפוני ביותר של המפרץ, באמצעות כריית תעלה ונמל. ההשפעות הסביבתיות של בניית נמל בצורה זו טרם נבדקו.

בפברואר 2013 אישרה הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה במחוז דרום את התוואי שבין באר שבע לאילת. בחודשים הקרובים צפוי המיזם להגיע לדיון במועצה הארצית לתכנון ולבנייה. לפיכך, כינסנו במדור זה בעלי עניין ומומחים שונים לא רק מתחומי הסביבה, כדי שיציגו את עמדותיהם ביחס למיזם הרכבת המהירה מאילת למרכז הארץ.

פורסם במסגרת הדיון: רב-שיח בנושא הקמת קו רכבת מהיר בין מרכז הארץ לאילת

אקולוגיה וסביבה
כתב עת למדע ולמדיניות הסביבה