

ט"ז טבת, תשפ"ב
20 דצמבר, 2021

לכבוד
אביגדור ליברמן
שר האוצר
ח"כ מרב מיכאלי
שרת התחבורה

נכבדי,

הנדון: המשך מימון תכנון פרויקט הרכבת לאילת

הופתענו לקרוא הבוקר (כלכליסט, 20.12) כי הוסכם על ידכם להשלים את ההליך התכנוני של קו הרכבת לאילת.

פרויקט זה הינו אחד מפרויקטי התחבורה היבשתית הגדולים והיקרים ביותר שהוצעו אי פעם בישראל והשלכותיו במגוון תחומי החיים, רבות ומשמעותיות. מאז נדון הנושא בממשלה לפני כשבע שנים, נוספו נתונים ומידע, השופכים אור על הפרויקט, ובעיקר מעלים שאלות קשות ונוקבות ביחס להיתכנותן של המטרות שהוגדרו לפרויקט.

בשנת 2017 הוכנה עבודה שנערכה על ידי מומחים מהשורה הראשונה, בתחומים הרלוונטיים, אשר בחנה אחת לאחת את כדאיות הפרויקט. המסקנה המרכזית העולה מהעבודה, היא שכל המטרות כולן- הגיאור-אסטרטגיות, התחבורתיות, הלוגיסטיות, הסביבתיות והכלכליות- לא עומדות במבחן הביקורת והמציאות ובמילים אחרות - הפרויקט לא ישיג את אף אחת מהמטרות שהוצבו עבורו!

העבודה נערכה עבור מרכז שאשא למחקרים אסטרטגיים באוניברסיטה העברית והחברה להגנת הטבע ובוצעה על ידי פרופ' ערן פייטלסון מהאוניברסיטה העברית וצוות מומחים מתחומים גיאור-אסטרטגיים, תחבורה יבשתית, תחבורה ימית והיבטים סביבתיים.

מהניתוח המקיף, עולה שאף אחת מהתועלות המיוחסות לפרויקט לא תתממש ובה בעת, הוא יוביל לפגיעה סביבתית עצומה, הן במרחבי הנגב והערבה והן למפרץ אילת, כתוצאה מהתעבורה הימית והצורך להקים את נמל התעלה.

להלן סימני השאלה העיקריים העולים מהעבודה :

פרויקט הרכבת לאילת מורכב משלושה רכיבים: גשר יבשתי בין אילת לים התיכון, המשרת את תנועת המטענים מהמזרח הרחוק לאירופה; רכבת נוסעים ממרכז הארץ לאילת ובחזרה; ורכבת משא להובלת מטענים מהמזרח הרחוק לישראל.

מהעבודה עולה כי הגשר היבשתי נחות בכל פרמטר מהחלופה של תעלת סואץ. לאור התמורות בענף הספנות בעשרים השנים האחרונות, נראה כי אף חברת ספנות לא תעשה שימוש בגשר מעין זה. גם אם תיסגר תעלת סואץ, לא תהיה לגשר זה עדיפות על פני שיט סביב אפריקה. יתר על כן, מבחינת תכנית תפעול הקו, עולה שאין בו קיבולת מספקת להובלת היקף המטענים הנדרשים לצורך הפעלת גשר יבשתי, שכן לתפעול גשר כזה נדרשת פריקת אניות שלמות בנמל אילת וטעינתן מחדש שוב בנמל חיפה או אשדוד, ומכאן היקף הובלות המטענים שיהיה בהיקפים מאוד גדולים, עד שלא יותיר מקום על המסילה לרכבות הנוסעים. מעבר לכך, לצורך תפעול גשר כזה יהיה צורך בחפירת נמל תעלה באילת, שעלותו והשלכותיו לא נבדקו במסגרת בדיקות הכדאיות של פרויקט הרכבת.

הרכבת לאילת לא צפויה להזיל את סך עלות הובלת רוב המטענים לישראל, ולכן גם לא תביא לירידת יוקר המחיה בארץ.

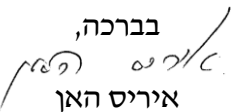
לרכבת הנוסעים אין הצדקה בפני עצמה, שכן עולה כי הרכבת אינה כדאית עבור משפחות הנוסעות לאילת לנופש, בהשוואה לרכב הפרטי, ומאחר ומחיר הכרטיס אמור להיות יקר ביותר. פוטנציאל ההסעה של הרכבת מוגבל והרכבת תהיה בעודף קיבולת במשך רוב ימות השנה.

עוד עולה מהעבודה, כי הרכבת לא תביא כל תרומה של ממש לנגב ולערבה ואף באילת ובסביבתה תרומתה תהיה לכל היותר מוגבלת. התועלת הבטיחותית של הפרויקט מוטלת בספק, בייחוד בהתחשב בהשקעה הניכרת בשיפור כביש הערבה, דבר שימעיט ממילא את התאונות הקטלניות לאורכו, וישפר את חווית הנסיעה והנגישות.

בנוסף, העבודה מנתחת את ההשפעות הגיאואסטרטגיות של הפרויקט, לאור הכוונות הנשמעות לעשות זאת בשיתוף פעולה עם סין. פרק זה, אשר נכתב על ידי ראש המוסד לשעבר, אפרים הלוי, מלמד שהאפשרות שרכבת זו תשנה את ההתייחסות של בייגינג לנושאים החשובים לירושלים אינה מבוססת, שכן רכבת זו מזערית בקנה המידה של השאיפות הסיניות. עם זאת, **הקמת הרכבת, ובייחוד תפעולה על ידי הסינים, עלולה לפגוע ביחסי ישראל עם ארה"ב ומצרים, שהם בעלי חשיבות עליונה לישראל.**

על פי החלטת הממשלה מספר 4223 מיום 05.02.2012 הנחתה הממשלה את צוות הפרוייקט להורות על הכנת אומדנים של עלויות ובחינת היתרונות והחסרונות של כל חלופה. למיטב ידיעתנו בחינה זו לא נעשתה ולמרות זאת הושקעו כבר למעלה מ-100 מליון ₪ בתכנון.

הגיע העת, לעצור את הקידום של פרויקט עתיר נזקים זה, אשר כלל לא משרת את המטרות שהציבו עבורו, ולהתמקד במתן פתרונות תחבורתיים אחרים לעיר אילת ולערבה.

בברכה,

איריס האן
מנכ"לית
החברה להגנת הטבע (ע"ר)

העתקים:
רם בלניקוב-מנכ"ל משרד האוצר
מיכל פרנק-מנכ"לית משרד התחבורה
דלית זילבר-מנכ"לית מנהל התכנון
גלית כהן-מנכ"לית המשרד להגנת הסביבה