

ב' אב, תשפ"ג
20 יולי, 2023

לכבוד
שרי הממשלה

שלום רב,

הנדון: הצעת המחליטים על חיבור ישראל ברשת מסילות רכבת
קידום מימון תכנון פרויקט הרכבת לאילת

בקרוב אמורה לעלות לממשלה הצעת החלטה לחיבור ישראל ברשת מסילות רכבת, הכוללת הקמת מסילת רכבת, מקריית שמונה ועד אילת, במהירות של עד 250 קמ"ש. על פי הצעת ההחלטה, יוקצו 200 מיליון שקל לשלב התכנון ועוד הקצאה של 2.4 מיליארד, מתוך תקציב של 46 מיליארד, שמיועד לתכנית הפיתוח הרב שנתית לרכבת ישראל, לטובת קידום התכנית.

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

מעבודה שנערכה על ידי מומחים מהשורה הראשונה עבור מרכז שאשא למחקרים אסטרטגיים באוניברסיטה העברית והחברה להגנת הטבע עולה שכל המטרות כולן -הגיאוגרפיות, האסטרטגיות, התחבורתיות, הלוגיסטיות, הסביבתיות והכלכליות - לא עומדות במבחן הביקורת והמציאות ובמילים אחרות - **הפרויקט לא ישיג את אף אחת מהמטרות שהוצבו עבורו!**

לעומת זאת, הפרוייקט עלול להוביל לפגיעה סביבתית עצומה, הן במרחבי הנגב והערבה והן למפרץ אילת, כתוצאה מהתעבורה הימית והצורך להקים את נמל התעלה.

בקצרה:

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.

סימני השאלה העיקריים:

- 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. מעבר לכך, לצורך תפעול גשר כזה יהיה צורך בחפירת נמל תעלה באילת, שעלותו והשלכותיו לא נבדקו במסגרת בדיקות הכדאיות של פרויקט הרכבת.
- 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.
- הרכבת לאילת לא צפויה להוזיל את סך עלות הובלת רוב המטענים לישראל, ולכן גם לא תביא לירידת יוקר המחיה בארץ.
- הפרוייקט יוביל לפגיעה סביבתית עצומה, הן במרחבי הנגב והערבה והן במפרץ אילת.

לכן לעמדתנו, הגיעה 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,
דן אלון
מנכ"ל החברה להגנת הטבע (ע"ר)