

תחבורה היום ומחר קוראת לעצירת הרכבת לאילת

עד לקיום בדיקה כלכלית מערכתית לפרויקט

רקע

בתאריך 15.2.2013 החליטה ממשלת ישראל להקים רכבת נוסעים ומטענים מהירה לאילת. עלות הפרויקט מוערכת כעת ב-23 מיליארד ש"ח אך אינה כוללת את הציוד הנייד ואת החיבור לנמל אילת הנדרש לטובת שינוע המטענים. לאור ניסיון העבר באומדני חסר של פרויקטים של תשתית תחבורתיים, ובפרט אלה של רכבת ישראל, ניתן להעריך כי עלות הפרויקט תהיה לכל הפחות 40 מיליארד ש"ח במונחי 2013¹.

עמותת "תחבורה היום ומחר", החורטת על דגלה את קידומה של התחבורה הציבורית בישראל מברכת על קידום פרויקטים שמטרתם עידוד הנסיעה בתחבורה ציבורית, לרבות פרויקטים של רכבת עתירי הון. בנוסף דוגלת העמותה בהקצאה מושכלת של **משאבים** לצורך מיטוב התועלות החברתיות הכלכליות והסביבתיות הנזגרות ממנו.

עלות מול תועלת

לאורך השנים הועלו מספר חלופות בנוגע לאופי הרכבת המוצעת לאילת: רכבת מטענים בלבד, נוסעים בלבד או משולבת, במהירויות נסיעה משתנות. בהחלטת הממשלה בפברואר 2013 נקבע כי משרד התחבורה יקדם את החלופה המשולבת (נוסעים+מטענים) במהירות מסחרית גבוהה (כשעתיים וחצי). בהקשר זה חשוב לציין כי בעולם כמעט ואין דוגמאות לרכבת מהירה משותפת למטענים ונוסעים².

מסקירה של מחקרים שונים שנעשו לאחרונה עולה תמונה אחידה כי הפרויקט אינו כדאי להקמה באופן מובהק, ובמקרים מסוימים אף אינו כדאי להפעלה (בתרחיש דימיני בו היה מוקם חינום אין כסף).

¹ מתוך הדוח "רכבת לאילת: בחינת ההגיוניות להקמת המיזם, החברה להגנת הטבע, אוקטובר 2013
² פרופסור Germa Bell מאוניברסיטת ברצלונה (UB), בהרצאתו בטכניון מתאריך 22.1.2014 על רכבות מהירות בעולם



הטבלה הבאה, הסוקרת עלויות הקמה של מגוון פרויקטי תחבורה גדולים ביחס לכמות המשתמשים, מחזקת טיעון זה:

פרויקט	עלות הקמה	תחזית נוסעים שנתית	עלות לנוסע ³	הערות
רכבת קלה ירושלים	3 מילארד ש"ח	40 מליון	3.7 ש"ח	הסעת המונים
מטרונית חיפה	1.6 מיליארד ש"ח	21 מליון	3.8 ש"ח	הסעת המונים
רכבת קלה ת"א קו אדום	14 מיליארד ש"ח	80 מליון	8 ש"ח	הסעת המונים
רכבת מהירה לירושליים	8 מילארד ש"ח	10 מליון	40 ש"ח	רכבת ישראל
רכבת עכו-כרמיאל	3.4 מילארד	3 מליון	55 ש"ח	רכבת ישראל
רכבת משולבת מהירה ת"א-אילת	30 מילארד ש"ח לכל הפחות	3 מליון לכל היותר	500 ש"ח	

מן הטבלה שלעיל ניתן להתרשם כי היחס בין כמות המשתמשים ברכבת המוצעת לאילת לבין עלות ההקמה גבוה בסדר גודל ביחס לפרויקטים אחרים, ומטיל בספק רב את כדאיות ביצוע הפרויקט. כשבוחנים את תקציבי הפיתוח של משרד התחבורה בעשור האחרון ואת אלו המתוכננים בשנים הקרובות ניתן ללמוד כי סך ההשקעה הממשלתית השנתית בתשתיות תחבורה נאמדת כיום בכ-12 מילארד ש"ח, מתוכם כ-4-5 מילארד ש"ח ברכבות בינעירוניות לשנה. המשמעות – תקציב רכבת ישראל יושקע במלואו במשך קרוב לעשור בקו בודד שישרת פחות מ-5% מסך המשתמשים ברכבת (בשנת הפתיחה) ופחות מ-0.1% מסך הנסיעות שיתבצעו בישראל⁴.

מערכות התחבורה הנבנות, ובפרט מערכות הסעת המונים במטרופולינים השונים צפויות לספק מענה לקהל רחב של משתמשים ברמה יומית. מאידך גיסא, הרכבת לאילת צפויה לשרת ע"פ התחזיות האופטימיות⁵ כ-10,000 נוסעים ביום בשנת 2020, רובם תייריים בעלי ערך זמן נמוך. היקף ההשקעה האדיר מחד, והיקף המשתמשים המוגבל מאידך, מחייב בחינה מחודשת לעצם הצורך ברכבת לאילת. לפיכך גורסת העמותה כי יש מקום לתעל התקציב האדיר לטובת פיתוח רחבי של מערכות תחבורה ציבורית מגוונות שהתועלות שלהן לציבור גבוהות יותר.

³ מדד גס לצורך בחינה השוואתית המניח 20 שנות חיי פרויקט וללא עלויות הקמה

⁴ מתבסס על אומדן נסיעות מקסימלי לרכבת לאילת שמוערך ב-2.5 מליון נוסעים לשנה, ותחת הנחה לתחזית גידול ריאלית של 4% בשנה בכמות הנוסעים ברכבת ישראל בעשור הקרוב וכן שאחוז הנסיעות ברכבת מכלל הנסיעות בישראל יגדל ב-25% (מ-1.5% לכ-2% בקירוב)

⁵ שוקי כהן, חברת מת"ת, אומדן ביקושים לרכבת ישראל



דוגמא לחבילת השקעות בעלות זהה שעתידה על רב אזרחי מדינת ישראל ברמה יומית מוצגת לעיל לשם המחשה⁶:

1. נתיבי העדפה לאוטובוסים בכ-30 הערים הגדולות בישראל (כ-600 ק"מ) – 4 מיליארד ש"ח
2. הטמעת טכנולוגיות מידע וכרטוס בכל מערך האוטובוסים בישראל – 2 מיליארד ש"ח
3. שיפור תשתיות הנוסעים לתחבורה הציבורית לרבות מסופים בכל המדינה – 2 מיליארד ש"ח
4. פריסת שבילי אופניים בכל הערים בישראל (כ-1000 ק"מ) – 2 מיליארד ש"ח
5. רכבת קלה קו סגול (ת"א) – 8 מיליארד ש"ח
6. מנהור הרכבת באזור חיפה – 3 מיליארד ש"ח
7. חשמול הרכבת – 8 מיליארד ש"ח
8. מסילה רביעית באילון – 3 מיליארד ש"ח

סה"כ – 32 מיליארד ש"ח

לסיכום:

הגם שהעמותה תומכת באופן עקרוני בקידום מערכות הסעת המונים לרבות מערכות מסילתית בינעירוניות שתשפרנה את השירות לנוסע מחד ותהווה חלופה אמיתית לרכב הפרטי, אנו טוענים כי עלות פרויקט הרכבת לאילת בתצורתו הנוכחית (רכבת משולבת מהירה) היא גבוהה מאד ותקשה תקציבית ומקצועית על ביצוע פרויקטים חשובים וחיוניים שמידת השפעתם על תושבי המדינה גבוהה בהרבה ותועלתם למשק חשובה לעין שיעור.

לפיכך אנו קוראים לממשלת ישראל לעצור את הפרויקט עד לקיום בחינת כדאיות של הרכבת לאילת לעומת חלופות נוספות לקידום תחבורה ציבורית ולרכז מאמצים בפרויקטים בעלי חשיבות לאומית גבוהה יותר אשר צפויים לשרת ציבור גדול בהרבה. כגון הקמת מערכות הסעת המונים במטרופולינים השונים, העדפת התחבורה הציבורית בצירים העירוניים והבינעירוניים וקידום אמצעים לא ממונעים במרחבים העירוניים.

העמותה תמשיך ותתמוך בישום התוכנית האסטרטגית של משרד התחבורה לקידום תחבורה ציבורית⁷ אשר בעיקרה עומדים העקרונות הבאים:

1. הקמת מערכות הסעת המונים במטרופולינים הגדולים
2. שיפור בתחבורה הציבורית (אוטובוסים בעיקר) לפריפריה ע"י הבטחת רמת שירות מינימלית.

⁶ אומדני מחיר גסים, לקוחים ממקורות שונים

⁷ משרד התחבורה התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים, משרד האוצר (2012) פיתוח התחבורה הציבורית, תכנית אסטרטגית. דצמבר.

