



# במכונית, על הרכבת לאילת

עוד באירופה חשבו על כך שבמקום לבנות תשתית כפולה של תחבורה - גם רכבת וגם כבישים - אפשר בעצם להסתפק ברכבת. אז אנא, עלו על המעבורת הרכבתית לאילת

מאת מאיר גבעון





At Your Service  
Around The World



תל-אביב - רחוב אנגל 6, טל: 03-5640202 פקס: 03-7601135  
חיפה - רחוב הנמל 40, טל: 04-8611811 פקס: 04-8548820  
אשדוד - קרית המשרדים גוש 1, טל: 08-8513333 פקס: 08-8521165

## בעל רכב היורד לאילת מהמרכז, ייסע הלוך ושוב כ-700 ק"מ, יצרוך כ-70 ליטר דלק. עלויות של למעלה מ-400 שקל על דלק, וכ-1,500 שקל בהעמסת העלויות והבלאי. מדובר בחיסכון לאזרח ולמשק

שיכלול סלילה והרחבה עולה מיליארדים. גם לבניית מסילת ברזל לרכבת נדרשים מיליארדים - אך אין הצדקה כלכלית בביקושים לרכבת. ולכביש נדרשים מיליארדים, אך אין הצדקה כלכלית בשל נפח הנסיעה בכביש להוצאה של מיליארדים.

אך רגע, מה לגבי האפשרות לצרף את הכביש לרכבת? בניית הרכבת כמעבורת, המאפשרת לבצע את כל סוגי התעבורה על תשתית אחת ובאופן כזה לצרף יחדיו את הביקושים מהסוגים השונים, באופן המייצר מרכז כובד כלכלי היוצר איזון, או מתקרב לאיזון כלכלי, ובכך מצדיק את ההשקעה הממלכתית ונותן פתרון תחבורתי של קשר לאילת וקירובה באופן פלאי למרכז הארץ.

האירופים חשבו על כך שבמקומות שונים, במקום לבנות ולהשקיע בתשתית כפולה של תחבורה - גם רכבת וגם כבישים - אפשר בעצם להסתפק ברכבת ולהעביר את המכוניות על הרכבת. בדיוק כפי שמכוניות עולות על ספינת מעבורת כאשר צריך לעבור תווך ימי ואין מנהרה, ורוצים לחסוך בניית מנהרה או גשר. בפתרון זה נתקלתי אישית עוד בשנות התשעים, כשנסענו בטיול ארוך באירופה המרכזית במכונית פולקסוואגן מסחרית. בשלב מסוים באוסטריה הכביש הפך למסילה. היינו צריכים לחצות רכס הרים. בתחנת הרכבת, ליד רציפי הנוסעים, היה גם רציף למכוניות, שהעלה מכוניות ישירות לתוך הקרונות בזה אחר זה. ישבנו ברכב שלנו עם הרדיו ונסענו ברכבת. בשלב מסוים, החלטנו שאנו עוברים לקרון המסעדה שברכבת. וישבנו לנו על כוס קפה ושטרודל אוסטרי.

### מבוי סתום

אלא שאנחנו בישראל נמצאים כיום לגבי תחבורה יבשתית לאילת במבוי סתום: הביקושים של נוסעים לרכבת כאמצעי לתחבורה ציבורית לאילת אינם מצדיקים כלכלית בניית מסילה. היקף הנוסעים כיום לאילת ברכב אינו מצדיק השקעה בסלילת כביש חדש או הרחבה משמעותית שלו.

אך ניתן לצאת מהמבוי הסתום על ידי שילוב כלל הביקושים, ומתן פתרון תחבורתי אחוד, על בסיס תשתית מסילת ברזל, המייצרת גם כביש וירטואלי בקטעי נסיעה מסוימים. במצב זה מאזן הביקושים והתועלות, מול מאזן ההשקעות, משתנה מעיקרו, ומתקבלת תמונה שונה, המאפשר החלטות לאומיות, כלכליות, עסקיות שונות. בדיוק כמו באירופה, וכמו בקווי מעבורת (דהיינו, מאפשרת לאנשים ומשפחות להגיע עם רכבם לאילת, לקחת משא וציוד כאוות נפשם ברכב ללא הגבלת מטען כמו בטיסות, מאפשרת לטייל במרחב הדרום או להמשיך לסיני, מאפשרת הובלת מטענים ומשאות, ומכולות על גבי הרכבת). הדבר גם ייצור מהפיכה תחבורתית בכל הדרום, יאפשר סוגי רכבות שונים: נוסעים בלבד, נוסעים ורכב, מטען בלבד,



למי שלא עיין לאחרונה במפה, אזכיר כי העיר באר שבע מהווה את מרכז מדינת ישראל מבחינה גיאוגרפית על ציר צפון - דרום. אילת נמצאת כ-250 ק"מ מדרום לבאר שבע. כיום הרכבת (כפתרון לשינוע נוסעים) אינה מדרימה למעשה מעבר לדימונה. כמעט חצי מאורכה של מדינת ישראל אינו מרושת במסילת ברזל. וחבל, זאת מכיוון שאנשים, רכבים, משאות, מטען ויחידות צבא צריכים להגיע עד לנקודה הדרומית לאילת בבטחה ובזמן סביר.

### באוטו על הרכבת

בשנים האחרונות התבשרנו על מחשבות בדבר תכנון קו רכבת לאילת. התבשרנו על בדיקות לגבי כדאיות רכבת לאילת - הרי רכבת לאילת זה עניין של מיליארדים לא מעטים. היינו עדים לתאונות קשות בכביש הערבה והבנו והפנמנו כי חיוני הוא לפתח את הכביש ולהרחיבו ולשכללו. כתגובה על תאונות קשות במיוחד לאחרונה, התבשרנו כי הבטיחות תשופר, וזאת כי שיפוץ של הכביש

דמיינו לכם את מר יהושע, מעמיס את בני משפחתו על המכונית המשפחתית בבנימינה. השמש רק זרחה, והוא יודע שעליו למהר מכיוון שנסיעה מתישה של כ-5 שעות עומדת לפניו, שלוש שעות מתוכן בכביש הערבה המסוכן, החד נתיבי, בחום הלוהט של הנגב, על מנת להגיע לאילת. הוא ידע ש-5 שעות זה זמן תיאורטי, כי עליו לעצור למנוחה, ואכילה, ובפועל זה ייקח כ-7 שעות. למרות שניסה בעבר, בפועל, לא הגיע אף פעם בפחות מ-5.5 שעות ברוטו, וגם זה עם עצירה חפוזה אחת סמלית, שהביאה אותם לאילת מותשים, עם גוף מאובן ועכוז כואב. אם רק אפשר היה להיכנס למכונית, לעצום את העיניים ולהתעורר באילת, בלי צורך לעבור את הסיוט הזה של הנהיגה, הלוך ושוב.

דמיינו לכם את יונתן וחבריו, שזה עתה סיימו את בחינת הבגרות האחרונה, עומדים צוהלים על הרציף של הרכבת בתל אביב. בבת אחת ניטל מהם משא הבחינות ותחושת חופש מילאה אותם. הם הדחיקו את הגיוס הקרב, וחשבו רק על השבועות של החופש שלפניהם. הם ידעו שיש לפנייהם שלוש שעות נסיעה להעביר עד אילת ברכבת הממוזגת והחרישית, והתלבטו אם להעבירם במשחקי מחשב, שינה או האזנה למוזיקה. יונתן פקח את עיניו, התנער קלות, וראה שהאוטובוס לאילת טרם הגיע. יונתן פינטז על רכבת שלא קיימת.

דמיינו לכם את הפול טריילר גונחת בעלייה. ההעמסה של החומר הסתיימה. הירח זרח במלואו, וישראל ידע שיש לו נסיעה ארוכה, איטית וכבדה, ובמיוחד מורטת עצבים, שלאחרי חצי שעה של פריקה באילת יצטרך להמשיך צפונה ולטעון מחדש ולצאת שוב לאילת וחוזר חלילה. סיטואציות כאלה מתרחשות יום יום במציאות, ולא כללנו בסיפורים אלה את הכאוב - האסונות והתאונות.



# אוסטרליה, ניו זילנד ולוס אנג'לס שירות קונסולידציה שבועי



## מנמל חיפה לנמלי אוסטרליה וניו זילנד דרך סינגפור משך הפלגה 25 עד 31 יום

פרימנטל (25 יום), סידני (26 יום), מלבורן (27 יום), בריסביין (28 יום) ואוקלנד, ניו זילנד (31 יום)

## מנמל חיפה לנמל לוס אנג'לס דרך סינגפור משך הפלגה של 35 יום

מחירים ללא תחרות



שירותי המשך  
פעמיים בשבוע  
לכל יעד  
במזרח הרחוק

Vaforwarding Ltd. 7 Lev Pesach Street Lod 71293 Israel  
Tel: +972-8-9153111 Fax: +972-8-9151870 Web: www.vaforwarding.com



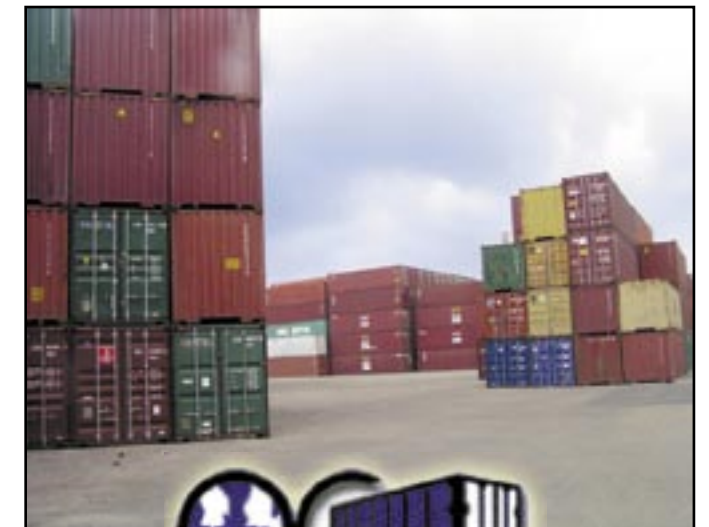
מטען ורכב וכו', בעיתויים מגוונים, והדבר אף יאפשר בסופו של דבר להתקרב או לעבור את הסף הדרוש להצדקה כלכלית. זאת עוד לפני שלקחנו בחשבון את הקפיצה בביקושים עקב קיום פתרון המקרב מאוד את המרכז ומקפיץ דרמטית את איכות הנסיעה והנהיגה. עוד לפני שלקחנו בחשבון את ההיבטים הלאומיים, החברתיים והאחרים של פיתוח הדרושים ושל תנופת פיתוח אילת, העסקים והתיירות בה ולכל אורך ציר נסיעת הרכבת, את התוספת לחיזוק הביטחון באזור הערבה ואילת עקב פיתוח יכולת שינוע לוגיסטי תחבורתי, את הפיתוח של הנמל הדרומי והיציאה הדרומית לנתיבי סחר ימי, המגובה בקו לוגיסטי של שינוע מטענים מסיבי.

נקודת מבט נוספת וחשובה היא עלות הפתרון לאזרח הקטן: בעל רכב היורד לאילת ברכבו מהמרכז, ייסע הלך ושוב כ-700 ק"מ ומעלה, יצרוך כ-70 ליטר דלק. עלויות של למעלה מ-400 שקל על דלק, וכ-2,000 שקל בהעמסת העלויות הנוספות והבלאי. לעומת זאת, מחיר נסיעה עם רכב ברכבת, יכול לעמוד על כ-250 עד 500 שקל הלך ושוב, ולהעניק חיסכון עצום וישיר הן בעלות ישירה והן בזמן נסיעה - וכמובן בבטיחות וחסכון בתאונות. כמו כן, גם זמן הנסיעה ישתפר והוא יכול לנוע בין 2.5 שעות לנסיעה במהירויות הנוכחיות של הרכבת, ועד 4 שעות עם עצירות ותחנות ביניים. כמובן שהעלאת מהירות הרכבת תאפשר צמצום זמנים אלו. בכל מקרה, מדובר בקיצור וחסכון זמן משמעותי לסוגי הנוסעים והנהגים השונים.

לפתרון המוצע יש יתרון נוסף: כביש הערבה יהפוך לכביש פסטורלי, עם נפח תנועה קטן ועם רמת סיכון נמוכה בהרבה המתוחזק ככביש תיירותי נופי, ולא כעורק תחבורה ראשי מצד אחד, שכלל לא בנוי ככזה. הפער בין הרצוי למצוי בכביש זה ייסגר.

לסיכום: השלב הבא הרצוי הוא לבצע תכנון מערכתי לפתרון זה שעל פניו נותן מענה לכל שלושת סוגי התעבורה הנדרשים בין המרכז לאילת, על בסיס פתרון תשתית תחבורתי יחיד. על הביצוע לשמר את יכולת התנועה ברכבים, ובכך את אורחות החיים הנופש והתנועה הנוחים לכל אחד, וזאת באופן שעל פניו יוצר מצב של WIN-WIN, בין המדינה, אזור אילת, גופי התחבורה והתשתית, האזרח ואפילו גופי הביטחון. ■

מאיר גבעון הנו מנכ"ל חברת GIV SOLUTIONS המתמחה בניהול ומחשוב תחבורה ותשתיות.



OVERSEAS COMMERCE LTD.

## שירות לוגיסטי כולל מן הים עד המדף

- מסוף מכולות ומטענים בפיקוח מכס
- מחסנים חופשיים ■ מחסני ערובה ■ קשירה ולאשינג של מטענים חריגים ■ אריזות מסחריות ■ טיפול במטענים מסוכנים

### אוברסיז קומרס בע"מ

יורף נמל אשדוד, טל': 08-8518300 ovr@ovrs-comr.co.il  
מסוף עורפי - נמל חיפה, טל': 04-8419688 sales@ovrs-comr.co.il

[www.ovrs.co.il](http://www.ovrs.co.il)

