

דימונה בידנו

א. ואלה תולדות

את המסע ההזוי ברכבת לדימונה נתחיל במעט היסטוריה.

חיבור הנגב לרשת המסילות של רכבת ישראל החל באמצעות מסילת נען-קרית גת-באר שבע, באורך של 73 ק"מ, שנחנכה במרץ 1956¹. בספטמבר 1965 נחנכה המסילה ב"ש-דימונה, שאורכה 37 ק"מ, לתנועת רכבות משא, ובקיץ 1967, לאחר מלחמת ששת הימים נפתח גם קו נוסעים בין דימונה לב"ש ולמרכז הארץ. בהמשך הזמן הווארכה המסילה למפעל הפוספטים באורון (1970), ולמפעל הפוספטים בנחל צין (1977).

דינמיקה זו הסתיימה בינתיים שם. אמנם, דוד בן גוריון הכריז באחת מישיבות הממשלה ב 1956 על הארכת המסילה לאילת, ולימים שמעתי את שמעון פרס מתבטא ברוח דומה בסיום ישיבת ועדת שרים לענייני פיתוח הנגב ביוני 1991, בה הוחלט לקדם את הפרוייקט. אלא שהקידום נדחה למאה אחרת. אולי הנוכחית.

בתוך, בין אילת הלא מושגת, לבאר שבע, העתידה לזכות תוך מספר שנים בשירות מסילתי מהיר ויעיל לנוסעים, נמצאת דימונה. הרשימה הנוכחית עוסקת בשירות הנוסעים ברכבת לעיר. בעיקר כמשל.

השירות הנ"ל התחיל, כאמור, ב 1967 והופסק בתחילת 1980. לפרק זמן של דור, עד סוף 2005, לא היה שירות נוסעים לדימונה. בדצמבר 2005 חודש הקו והוא פועל עד היום. השאלה למה.

ב. הלם העבר

באחד מימי החורף בסוף 1978 עליתי עם מספר סטודנטים לרכבת בקו ת"א-דרום – קרית גת-באר שבע-דימונה, לערוך סקר בקרב הנוסעים על מוצאם ויעד, סיבת בחירתם ברכבת בנסיעה ועוד (סקר O.B). סקר דומה נערך גם בקווי הרכבת האחרים (באותם ימים פעלו 13 רכבות לכיוון ביום בין ת"א לחיפה, והיה גם קו סימלי לירושלים). הסקרים נערכו במסגרת עריכת תכנית אב לשנת 2000 לרכבת ישראל².

לאחר פקידת מספר רכבות די צפופות בקו ת"א-חיפה, עלינו, כאמור, לרכבת בקו ת"א-ב"ש-דימונה. העניין התגלה כמשונה ביותר, עד שהוא זכור לי בפרטי פרטים עד היום.

בתחנת המוצא בת"א דרום לא המתין אף נוסע. הרכבת, שהורכבה מקטר ישן ו 6 קרונות נוסעים, יצאה לדרכה ב 16.00. מלבד צוות הפוקדים המובטל ושני נהגים התגלו בקרון האחרון ארבעה עובדי רכבת במדיהם, ששיחקו קלפים. הרכבת נעה לאיטה דרומה. בקטע נען קרית גת, קטע בסטנדרט מיושן עם אדני עץ, היתה מגבלת מהירות של 30 קמ"ש. כשהגענו לקרית גת ציפתה לנו הפתעה: עלו שני נוסעים. האחד, תושב קיבוץ גת, שנסע לבקר את בתו בדימונה. הוא הביע פליאה על כך שדואגים לו לקו רכבת פרטי, אך אמר שכל עוד הקו קיים הוא ישתמש בו מידי פעם. הנוסע השני היה בדואי יומם מאזור רהט, שעבד בקרית גת. בבוקר נסע מדבירה לקרית גת. אחרי הצהריים חזר.

הגענו בחושך לתחנת ב"ש, שבה ירדו עובדי הרכבת ואיש לא עלה. מאחר שכך, ירדנו גם אנו מהרכבת, שהמשיכה על ששת קרונותיה עם הקיבוצניק לדימונה.

¹ "רכבות בארץ ישראל- עבר הווה עתיד", אילן פלקוב, הוצאת רכבת ישראל, 1982
² תכנית אב לשנת 2000 לרכבת ישראל, תה"ל, שרותי כלכלה ותכנון בע"מ, 1980

אינני יודע כמה שנים בדיוק נעו רכבות ריקות בין ת"א דרום לדימונה (ולבאר שבע!). במקביל פעל קו בין חיפה לב"ש-דימונה, שהסיע יותר נוסעים. בסה"כ נסעו בקווים לב"ש במהלך 1979 כ 65 אלף נוסעים. השירות לדימונה, שהחל ב 1967, נפסק, כאמור, בינואר 1980.

ג. הלים ההווה

ב 17.12.2005 חודש הקשר המסילתי לנוסעים לדימונה בתדירות של 4 רכבות לכל כיוון בין ב"ש לדימונה. שתיים לכיוון בבוקר, שתיים אחה"צ בימים א'-ה וכן 3 רכבות לכיוון ביום ו' – בסה"כ כ 2,300 רכבות בשנה.

כמה נוסעים משתמשים בהן?

- במהלך 2006 כ 29,000 נוסעים – כ 13 נוסעים לרכבת
- במהלך 2007 כ 23,500 נוסעים - כ 10 נוסעים לרכבת
- במהלך 2008 כ 21,000 נוסעים - כ 9 נוסעים לרכבת.

שישית מנוסעים מעטים אלה נוסעים בין דימונה לב"ש, והרוב מחליפים בב"ש רכבת אל/מ מקומות צפוניים יותר. חלקה של הרכבת בפיצול הנסיעות בין דימונה לב"ש וצפונה נמוך מ 1%. בהשוואה ל 36 נוסעי הרכבת לכיוון ביום ב 2008 ברכבת בין דימונה לב"ש וצפונה פעלו בקו 56 אוטובוסים ביום לכיוון (חלקם ליעדים שמצפון לב"ש), וניתן להעריך שהסיעו ביום יותר מ 1,500 נוסעים לכל כיוון.

ד. רמת השירות ברכבת בהשוואה לשירות אגד

ההסברים לבחירת תושבי דימונה המשתמשים בתח"צ באוטובוסים ולא ברכבת טריוויאליים:

- תחנת הרכבת ממוקמת באזור התעשייה בדרום מערב העיר, בריחוק של כ 2.5 ק"מ ממנה, והיא נגישה רק בנסיעה מזינה בתח"צ או ברכב פרטי. תחנת אגד, מאידך, מצוייה בעיר עצמה, וניתן להגיע אליה גם ברגל. אולם, השירות לב"ש ניתן גם ללא צורך להגיע אליה, שכן לקו העיקרי לב"ש, 048, יש תחנות רבות לאיסוף/הורדת נוסעים בעיר, והשירות לב"ש מתחיל כמעט מבית הנוסע.
- זמן הנסיעה ברכבת (בלבד- ללא זמני הליכות, המתנות, נסיעות בשני הקצוות) קצר במקצת מזמן הנסיעה המקביל באוטובוס לצפון ב"ש וגם כשמדובר בהגעה ליעד העיקרי במרכז ב"ש. הנסיעה אורכת 31 דקות בממוצע ברכבת בהשוואה ל 37 דקות באוטובוס.
- אך במונחי נסיעה מדלת לדלת השירות ברכבת למרכז ב"ש ארוך בכ 20 דקות משירות אגד. זמן הנסיעה ברכבת בין תחנות דימונה לב"ש- מרכז הוא 39 דקות, המורכבות מ 24 דקות נסיעה בין דימונה לצפון ב"ש, כ 8 דקות המתנה, ונסיעה של כ 7 דקות ברכבת אחרת בין ב"ש צפון לב"ש מרכז. צריך גם להגיע מדימונה לתחנת דימונה (המתנה לאוטובוס, 5 דקות נסיעה, המתנה בתחנת הרכבת). בסופו של דבר במונחי זמן מדלת לדלת השירות ברכבת ארוך משמעותית ביחס לאוטובוס, למעט לנוסעים לאוניברסיטה ולבית החולים סורוקה, אליהם הזמנים כמעט זהים (מרחק ההליכה לסורוקה כרבע שעה).
- הנסיעה ברכבת למרכז ב"ש כוללת שני מעברים (טרנספרים) יותר מהנסיעה באגד.
- יש הבדל עצום בתדירות: 4 רכבות ביום מול 56 אוטובוסים (בצירוף כל הקווים).
- גם מחיר הנסיעה ברכבת (11.00 ₪) יקר במקצת ביחס לאוטובוס: (10.60 ₪), אך למחיר הנסיעה ברכבת יש להוסיף 2.30 ₪ עבור נסיעה מהעיר לתחנת הרכבת.

לרכבת יש, בכל זאת, יתרון אחד על האוטובוס: הנסיעה בה יותר נוחה. אלא שחשיבות נושא זה בנסיעה בטווחים של חצי שעה מוגבלת.

באשר לתחרות עם הרכב הפרטי: כאן גם נושא הנוחות לא פועל לטובת הרכבת. באשר לזמני הנסיעה: כביש 25 בין דימונה לב"ש הוא דו מסלולי עם יחס נפח/קיבולת נמוך כל שעות היום (מגיע לכל היותר בשיא שבועי ל 0.5). הוא מאותם כבישים בהם הבעיה העיקרית היא הרדאר המשטרתי, המנסה לשווא לאכוף בו מהירות מירבית של 90 קמ"ש. בעיות החניה בב"ש מתונות. בקיצור: אין לרכבת יתרון על הרכב הפרטי בעניי בעל זמינות רכב פרטי.

ומה עם נסיעות בין דימונה למרכז הארץ? יתכן שיש לנסיעה מפוצלת ברכבת דרך ב"ש יתרון ע"פ אמצעים אחרים, אך בשל התדירות הנמוכה של השירות לב"ש הפתרון הוא ממילא לרוב להגיע לב"ש באוטובוס או ברכב פרטי ולהמשיך צפונה ברכבת משם. מכל מקום, מספר הנוסעים היומי בכל אמצעי התחבורה בין דימונה וסביבתה למטרופולין ת"א נמוך, כ 800 ביום לכיוון³ פזורים ע"פ כל שעות היום (צירוף של תנועות תושבי דימונה, חיילים, בדואים, ותושבי המרכז הנוסעים לאזור דימונה וחוזרים). את כולם ניתן היה לכנס ברכבת אחת. כך שלא קיים פוטנציאל של ממש לרכבת גם בנסיעות אלו.

אילו היתה תחנת הרכבת ממוקמת בלב דימונה, אילו נסעה מהר יותר מאמצעי התחבורה האחרים (המסילה לדימונה נבנתה לרכבות המטען, עם מהירות תכן נמוכה יחסית), אילו היה גם הקישור בין צפון ב"ש לשלוחה המגיעה לתחנה המרכזית בעיר יעיל יותר – היה הביקוש הבסיסי לנסיעות ברכבת לב"ש גדול יותר, מצדיק תדירות גדולה יותר (נניח 15 ביום לכיוון) והתדירות המוגדלת (הבלתי אפשרית במצב הנוכחי בשל מגבלת הקיבולת של המסילה היחידה ותנועת רכבות המטען בה) היתה מעלה מצידה משמעותית את מספרי הנוסעים (אם כי מספר הנוסעים הממוצע לרכבת היה לכל היותר 120). במצב תיאורטי זה הרכבת היתה יכולה להסיע ביום יותר משירות האוטובוסים, ואף לגרום לסגירת חלק מקווי האוטובוס. אלא שהפיסקה שלעיל כוללת הרבה מידי "אילו". בפועל, בשל מגבלות מיקום התחנה ומגבלות המסילה שירות הרכבת בקו הוא אמצעי נחות ומוזר.

אגב, יש הגיון מינהלתי רב במיקום התחנה מחוץ לעיר. ידוע שתחנות נוסעים בונים במקום הנוח תפעולית וביצועית לרכבת, ולא במקום הנוח לנוסעים. בניית תחנה נגישה יותר לנוסעים מהווה לרוב כאב ראש תכנוני, גוררת עלויות נכבדות נוספות, מעכבת פתיחת קווים...

משיקולי נוחות תפעולית ועוד הוצאה תחנת הרכבת שפעלה בעבר הרחוק בלב ת"א (אזור בית הדר בקרבת אלנבי) לשולי העיר באזור מקווה ישראל. התחנה המשרתת את אשדוד, לדוגמא, נבנתה מראש מחוץ לעיר על כביש 4 שממזרח לאשדוד. כנ"ל תחנת אשקלון ותחנות רבות אחרות. במרחקי הנסיעה הקצרים בארץ יש לטרנספורים השפעה שלילית די בולטת על פוטנציאל הנוסעים ברכבת. אך השלוחה שתוכננה ללב אשדוד, חלקה תת קרקעית, תישאר עוד שנים רבות על הנייר.

כי מה שבאמת חשוב זה המימד ההצהרתי. שדימונה אינה מוזנחת ע"י הרכבת. שהיא על המפה. כמובן, גם שירושלים אינה מוזנחת עד ליום בו תגיע אליה מסילת A1. לכן הושקע יותר מחצי מליארד ₪ על הקו המשודרג למלחה, המתחרה רק בהליכה ברגל בין ת"א לירושלים. והנוסעים? ירצו-יסעו. לא ירצו- לא יסעו. כמקרה הציפורים ופולי הקפה. והנוסעים, מסתבר, בקווים שאין להם מה להציע, לא רוצים.

³ מקור: "מערך הנסיעות הארצי 2007 על בסיס סקר שינויי מיקום של טלפונים סלולריים", מודל ארצי לנסיעות, ITIS, מתת, עבור משרד התחבורה, אוקטובר 2007.

ה. שירות אח"מ

בנסיעה ברכבת בשלהי 1978, עליה דיווחתי בסעיף ב', ירדתי, כאמור, בתחנה בצפון ב"ש ולא המשכתי ברכבת הריקה לדימונה. במרחק זמן של 31 שנים החלטתי להשלים את הנסיעה. ביום א' 26.7.09 בשעה 17.40 אחה"צ ניצלתי שהות בב"ש ועליתי באותה תחנה בעיר על רכבת לדימונה.

אותה תחנה? – התחנה המוזנחת והמאובקת של שנות ה-70 נעלמה, ובמקומה קמה תחנה מודרנית נאה, עם מגרש חניה גדול לצידה. במגרש החניה חנו מכוניות רבות, ולרכבת שהגיעה ב 17.34 מהתחנה המרכזית בעיר ושנסעה לת"א עלו מרציף 2 כ 60 נוסעים. ברציף מספר 4 חכתה רכבת קצרה יחסית (ספרתי בה 160 מושבים) ונקייה להפליא לנוסעים לדימונה. היא יצאה לדרכה באיחור של כ 10 דקות עם 6 נוסעים (כולל אותי). תחילה לא עמדתי על המספר הרב של הנוסעים. הייתי נוסע יחיד בקרון אליו עליתי (ראו תמונה). אך ספירה קפדנית של היורדים בדימונה העלתה שבכל זאת הרכבת הסיעה ששה נוסעים. הנסיעה לדימונה היתה שקטה ונעימה וארכה 23 דקות.

יש לציין ששום אוטובוס לא המתין לבאים, שגם לא נזקקו לו מלבדי. גם מוניות לא עטו על המוני הבאים. חשבתי ללכת לדימונה ברגל, אך נאלצתי לוותר על הרעיון מפאת 30°C או יותר ששררו מחוץ לתחנה. כיוון שכך, המתנתי בתחנה הממוזגת קרוב ל 50 דקות עד ליציאת הרכבת בכיוון ההפוך לת"א. הייתי נוסע ממתין יחיד לרכבת זכיתי לשירות אח"מ מצוות העובדים האדיב של התחנה (כ 5 עובדים באולם הנוסעים: עובדת בקופה, אנשי בטחון וכו') שכנראה התפלאו שיש להם קליינט. אולם הנוסעים היה, אגב, נקי ומצוחצח למופת (ראו תמונות באדיבות הפלאפון שלי), וכמובן ריק מנוסעים.

בסופו של דבר לא הייתי נוסע יחיד. לנסיעה לב"ש הצטרף חייל, ועובד רכבת (כנראה נהג קטר כי הוצע לו לנהוג ברכבת) עם 3 בנותיו. מה גרם לכמות כה גדולה של נוסעים לנסוע לב"ש ברכבת היומית האחרונה מדימונה? לחייל היו מניעים עניינים, כנראה (הוא נראה עובר בב"ש לרכבת הנוסעת צפונה), המניעים שלי היו בלתי ענייניים בעליל, ולמרות ההנאה הצרופה מהנסיעה אין לראות בי מעתה נוסע קבוע בקו. למה נסעו ברכבת עובד הרכבת ובנותיו? – נראה שהגיעו מב"ש לדימונה וחזרו בחסות החופש בגדול, והבחירה דוקא ברכבת, קשורה איכשהו לעבודת האב. הרכבת יצאה הפעם לדרכה בדיוק בזמן וגם הגיעה לצפון ב"ש בזמן.

ו. כמה זה עולה לנו?

קו כזה, כפי שמתואר לעיל, לא היה צריך להיפתח. תכונותיו הלא תחרותיות היו ידועות מראש. אחרי שנפתח, ולאור העדר השימוש בו, צריך לסגור אותו מחר בבוקר. אין בו צורך, הוא מהווה בזבז בוטה של כספי משלמי המיסים. הקו אינו תורם שום דבר אמיתי לתושבי דימונה. את הנייד וכוח האדם המוקדש לקו צריך להעביר לקווים אחרים הסובלים מצפיפות יתר.

אמנם, עלות הפעלת הקו מוגבלת. מדובר ב"סכום קטן" של כ 5 מליון ₪ (אומדן) כסובסידיה תפעולית בלבד מתוך סובסידיה תפעולית מיועדת כוללת של 240 מליון ₪ להפעלת קווי נוסעים ברכבת ב 2009. זהו ממוצע של 250 ₪ לנסיעה בכיוון אחד. מעבר לכך יש עלות לנייד, תרומה לתחזוקת המסילה, עלות הון בשל השקעה בחידוש הקו, ועוד, כך שהתמיכה הכוללת בנוסע גבוהה פי כמה מהתמיכה התפעולית בלבד.

בנסיבות הקיימות ההחלטה על סגירת הקו כה טריוויאלית עד שברור שהקו הזה ימשיך לפעול בכוח ההתמדה עוד זמן רב. כי כה אמר ניוטון: כל גוף שואף להתמיד במצבו, בין אם זה מצב של מנוחה, ובין אם זה מצב של תנועה. והמהדרין מוסיפים: במיוחד אם מדובר בתנועת רכבות לטובת הפריפריה...

קרונ רכבת בנסיעה לדימונה בתפוסה אופיינית



תחנת דימונה – נאה ופונקציונאלית



תחנה
מבריקה
וריקה



רציף
הנוסעים
השומם

תמיהה גדולה עלתה בלבי בהקשר זה לגבי השאלה איך קרה שהקו לדימונה נסגר ב 1980 לאחר 13 שנות הפעלה. מי היה אותו אדם או גוף כה חד ראיה עד שהבחין שהרכבות נוסעות במשך שנים ריקות לגמרי? ואיך קרה שכשהבחין בכך גם תרגם זאת לכדי מעשה? ומדוע שמו של איש כה רב תושייה לא נודע בציבור, ולא קבל אות הוקרה מנשיא המדינה?...

לבסוף נרגעתי, לא היה איש כזה, ולכן לא קופח. הקו לב"ש כולו נסגר עקב בעיות תחזוקה של המסילה בין נען לקרית גת, וכך נסגר גם הקו לדימונה.

ז. הלים העתיד

קיימת אפשרות שבעשור הבא יושקעו מיליארדי ₪ (או יוחלט באופן בלתי הפיך על השקעה) בקווי רכבת שאין להם הצדקה מינימלית, ושלא יתרמו דבר, וזאת במסגרת הסיסמא של "קירוב הפריפריה". תכנית המתאר הארצית לפיתוח הרכבת, תמ"א 23, כוללת קווים הזויים לקרית שמונה, לבית שאן, קו מאשקלון, שדרות ונתיבות לב"ש (בביצוע...) ועוד.

ליתר דיוק, הכללת הקווים הנ"ל בתמ"א 23 אינה בהכרח הזויה. איננו יכולים לצפות את פני העתיד הרחוק מאוד, (האופק התכנוני המירבי כיום הוא שנת 2040), והבטחת זכות דרך לרכבת או לטכנולוגיה אחרת של אמצעי רב קיבולת בצירים ארציים אינה בלתי סבירה. הבעיה היא בנטיה לממש מרכיבים אלה של התמ"א בטווח הקצר והבינוני. הביקושים אל ומאזורים אלה דלילים כעת (נתונים מהימנים על תנועת הנוסעים היומית בכל אמצעי התחבורה בין אזורי מוצא ויעד בארץ התקבלו בסקר הטלפונים הסולריים במסגרת עריכת מודל ארצי לנסיעות, אביב 2007, מקור 3). שירות רכבתי יוכל להינתן בקווים כאלה בתדירות נמוכה, יצריך יותר טרנספרים ולא יתמודד לרוב עם זמני נסיעה מדלת לדלת באמצעים אחרים. כדוגמת כביש 25 הריק בין לב"ש לדימונה גם כבישים 34 ו 25 בין אשקלון לב"ש דלילי תנועה, כנ"ל כביש 90 המוליך לקרית שמונה וכביש 71 בין בית שאן לעפולה, אחרי שתושלם הרחבתו לשני מסלולים. לרכבת בקווים אלה אין שום יתרון יחסי.

גם הטיעון כאילו רכבות כאלו יאפשרו לתושבי הפריפריה לעבוד במרכז אינן סבירות. הפוטנציאל שלהן בתחום זה שולי בלבד. זמן הנסיעה (מדלת לדלת) של תושב בית שאן שיעבוד בת"א יהיה עם רכבת יותר משלוש שעות (לשני הכיוונים) ביום, ויעלה לו לפחות 1,200 ₪ בחודש (לאחר הנחות). אגב, גם קו מהיר מב"ש לת"א, שיסע החל מ 2011 כ 50 דקות בלבד לכיוון לא יהפוך קשרי יוממות בין לב"ש לת"א לרציונאליים. לתושבי הפריפריה לא תהיה ישועה תעסוקתית מפיתוח מסילתי, ואין תחליף לפיתוח תעסוקה בפריפריה.

חדי עין יכולים לשים לב לעובדה שבין הקווים העתידיים ה"מושמצים" שפורטו לעיל לא מצויינים A1 המהיר לירושלים או הקו לאילת. קווים אלה יקרים מאוד, אינם עומדים בתנאי הסף של כדאיות כלכלית בנוהל פר"ת (נוהל להערכת פרויקטים תחבורתיים של משרדי התחבורה והאוצר) של שיעור תשואה של 7%, אך שיעור התשואה שלהם לפחות חיובי. מבלי לפסוק אם נכון או לא להשקיע בהם יש לציין שיש בהם הגיון בסיסי: הם יפעלו בסביבה צפופה (ת"א-ירושלים), או במסלול ארוך (הקו לאילת), תוך קיצור משמעותי בזמן הנסיעה ושיפור רווחת הנוסע (במונחי נוחות הנסיעה). ניתן יהיה להפעיל אותם בתדירות מתאימה. הם יסיעו מיליוני נוסעים בשנה. הצדקים כאלה לא קיימים בקווים לקרית שמונה או לבית שאן (גם בהתחשב בפוטנציאל המטענים המוגבל לירדן).

כי לרכבת, כמו לכל אמצעי תחבורה, גם הרכב הפרטי, יש תחומי יתרון יחסיים, ותחומי זמן-מקום בהם היא נחותה מאמצעים אחרים. על המתכננים ומקבלי החלטות להיות סלקטיביים במערך ההשקעות והפיתוח, ולא להיגרר אחרי מגמות באופן לא מבוקר.

רוצים לסייע לתושבי קרית שמונה? – בבקשה. מחיר הנסיעה מקרית שמונה לחיפה, המרכז המטרופוליני הקרוב, באוטובוס הוא כיום 45 ₪. מחיר נסיעה הלך ושוב קרוב ל 90 ₪. זהו סכום ניכר. הוזלת מחיר הנסיעה ב 50% תועיל מאוד לתושבי קרית שמונה. הרבה יותר מ 5 רכבות ביום שיצאו מהעיר ב 2020. אפשר גם לשפר את התדירות ואת איכות האוטובוסים מבחינת הנוסע (מושבים, רעש נשמע ועוד).

התמיכה בשירות אוטובוסים מוזל ואיכותי בין קרית שמונה לחיפה (כדוגמא) תעלה למשרד האוצר רק אחוזים מעטים מהשקעת מיליארדים בשירות מסילתי מקביל, שיחייב השקעה במסילה, הפעלתה ותחזוקתה. מהלך של שיפור והוזלה של הנסיעה בקו אוטובוס ניתן לבצע מהר, וסביר שלא ידרוש סובסידיה ניכרת במסגרת הוצאת הקו לתחרות. במובן זה יש לציין לטובה שכבר בוצעו מהפיכות של ממש, לפחות במחיר הנסיעה, לטובת ישובים מסויימים בפריפריה. תושבי ירוחם הנוסעים בשירות "מטרופולין" לב"ש חשים זאת.

פרופ' ראובן גרונאו, מאבות כלכלני התחבורה בארץ, העיר לאחרונה שאינו יודע כמה נוסעים יסעו ברכבת בין בית שאן לעפולה בשנה בה יפתח קו כזה, אך הוא יודע מה יקרה עשר שנים אחר כך : עשבים יעלו על המסילה.

עולה בדעתי חשש חמור יותר: עשבים דוקא לא יעלו על המסילה. הקו לדימונה ממחיש את שעשוי להתרחש: רכבות ריקות יסעו גם בין בית שאן לעפולה שנים על גבי שנים...

שוקי כהן