

מדיניות התעופה של ישראל בשנים הבאות

ח"כ נחום לנגנטל

של הוועדה המקומית, הוועדה המחוזית והוועדה העליונה. כך גם עלה בגורלו של פרויקט נתב"ג 2000, אשר בנוסף לכך הוקפא עקב שורה של התנגדויות והליכים משפטיים שהוצאו נגדו. לזכותו של משרד הפנים ייאמר, שהוא העניק עדיפות עליונה לפרויקט, ערך ישיבות תכופות בעניינו ושמע את ההתנגדויות בוועדות המשנה מהר ככל האפשר.

פרויקט נתב"ג 2000, אשר עתיד להיחנך בשנת 2002, אמור להוציא את ישראל מן המיצר שאליו נקלעה ולפתור את בעיית התעופה לטווח הבינוני. עם זאת, אינני רואה בו פתרון בעל חזון עבור מדינת ישראל או פתרון לטווח הרחוק עבור מדינה מודרנית המעוניינת באיכות גבוהה של תעופה אזרחית לתושביה.

תחום התעופה הפנים-ארצית אף הוא נושא בעל עדיפות גבוהה במשרד התחבורה. נפח התעופה הפנים-ארצית גדל בצורה תלולה בשנים האחרונות. אם לפני שנתיים הגיעו 250,000 נוסעים למחניים ולקריית שמונה, הרי שכיום מגיעים כ-400,000 נוסעים לצפון. גידול דומה קיים גם בטיסות לדרום. תחום זה מקבל עדיפות עליונה, שכן בראש ובראשונה הוא מוציא אנשים רבים מתכסית הקרקע, ובכך מקל על העומס בכבישים. טיסה ובה 100 נוסעים משדה דוב לקריית שמונה, משמעותה פחות 100 כלי רכב המשתרכים בכבישי הארץ. שנית, התחבורה האווירית מקצרת את זמן הנסיעה ומקרבת את הפריפריה למרכז. ושלישית, אנו תורמים בכך להגברת הבטיחות בדרכים. שדה דוב הוא אולי הדוגמה המובהקת ביותר לסרבול הבירוקרטי הקיים במדינת ישראל. שדה דוב שוכן בין צפון תל אביב לבין הרצליה על האדמות היקרות ביותר במדינת ישראל, הן מבחינת הקרקע עצמה והן מבחינת הקונוס האווירי. בזמנו הצגתי בפני הממשלה שלוש הצעות מצד חברות בעלות ניסיון בהקמת שדות תעופה ביים, אשר ביקשו ממדינת ישראל זיכיון להקמת שדה תעופה מול חופי ישראל. ההצעה הזו טומנת בחובה שורה של יתרונות חשובים: שחרור הקרקעות היקרות ושינוי ייעודן, הפחתת המטרד לתושבי האזור ושיפור התשתיות הפנים-ארציות.

בהרצאה זו אסקור את זווית הראייה שלי בנוגע לסוגיית תשתיות התעופה האזרחית וארחיב על פעילותו של משרד התחבורה בתחומים אלה במהלך השנים האחרונות. אחת הבעיות המרכזיות העומדות בפני משרד התחבורה בשנים האחרונות היא מצבו העגום של נמל התעופה הלאומי של ישראל. התשתיות של נמל התעופה בן-גוריון הן מיושנות, ובית הנתביבות צר מלהכיל את מספר הנוסעים העוברים בו. הקיבולת של בית הנתביבות כיום גבוהה יותר מפני-שניים ממה שיועד לו בתחילה. לנוכח מצב עניינים זה, יזם משרד התחבורה בשנים האחרונות פרויקט להרחבתו של נמל התעופה בן-גוריון, פרויקט המכונה "נתב"ג 2000". אף על פי כן, גורלו של פרויקט נתב"ג 2000 דומה לגורלם של יתר הפרויקטים התשתיתיים הגדולים בישראל. אחת הטרגדיות הגדולות ביותר של מדינת ישראל היא שלא קיימים בה פרויקטים לאומיים גדולים. הבירוקרטיה בישראל שוחקת כמעט כל פעולה מיניסטרילית, והדבר מתבטא במספר מישורים. המישור הקשה ביותר הוא באגף התקציבים, שאמור לאשר את התקציב, ואחר כך בעת קבלת הכסף דרך החשבונות. המישור השני הוא מוסדות התכנון, ואילו המישור השלישי הוא משרד המשפטים ומבקר המדינה. זה האחרון נושף תמיד בעורפם של יוזמי הפרויקט ומדקדק על כל קוצו של יוד, ותמיד קיימת האפשרות שיתגלה צל צלו של חשד לאי-תקינות, כגון מספר העתקים לא מספק בעת הגשת המכרז או בעיה באחד האישורים, והדבר יתקע טרזי בפרויקט כולו. בעשרות השנים האחרונות כל פרויקט תשתית לאומי כמעט נגדע באיבו על ידי אגף התקציבים, בתואנה שאיננו כלכלי. אינני טוען כי אין לבחון פרויקטים בעין כלכלית או ליזום פרויקטים לא כלכליים, אולם קיימים גם שיקולים נוספים שיש לקחתם בחשבון. אם לא נעשה כן, נאלץ לבטל כליל את הציונות ולסגור את המדינה היהודית, שכן היא אולי הפרויקט הלא-כלכלי ביותר שמוכר לי. אם לא די בקשיים שמערים אגף התקציבים הרי שמערכות התכנון במדינה מתייחסות לפרויקטים לאומיים כמו לסגירת מרפסת בבית פרטי. פרויקטים אלה צריכים לעבור תחת המכשב הבירוקרטי

הצבת שדה התעופה בים משפרת את התשתית לאין ערוך, שכן אנו מעוניינים ששדה התעופה ימצא במרכז תל אביב, וזאת כדי שיוכלו להגיע אליו מהפריפריה מבלי להיתקע לאחר מכן בפקקים בכניסות לתל אביב. יודגש, כי הצעה זו אינה דורשת אגורה אחת מתקציב המדינה או מכיסו של משלם המיסים הישראלי. עם זאת, במקום לפעול מיידית להקמת הפרויקט, נאלץ משרד התחבורה לנהל התכתבות קדחתנית עם כל הנוגעים בדבר בכל מה שנוגע לעניינים מנהליים הקשורים לנושא המכרזים, כגון אופן הביצוע של המכרזים, מי יהיו עורכי הדין שיטפלו בו, אילו מומחים יוזמנו מחוץ לארץ וכו'. כך, במשך שנה שלמה עסק משרד התחבורה אך ורק בטיפול הבירוקרטי של עניינים אדמיניסטרטיביים, ובינתיים נפלה הממשלה והנושא נגזז מחדש. המערכת השלטונית בישראל מתפקדת כך, שבכל פעם שמתמנה שר תחבורה חדש לתפקיד, מעלים בפניו את חשיבותו של נושא זה או אחר ומבקשים ממנו שיאשר לפקידים במשרדו להמשיך ולעסוק בו. אלא שהשר מתפנה להגיע לדיון בעניין רק מספר חודשים מאוחר יותר, שכן נושא התעופה אינו נמצא בראש סולם העדיפויות שלו, וגם בתחום התעופה קיימים תמיד נושאים דוחקים יותר. בשלב זה כבר מתחלף השר, ואין לדעת מתי השר החדש יגיע לטפל בנושא, אם בכלל. הפרויקט של העברת שדה דוב, אשר אני רואה בו פתרון אולטימטיבי ובלעדי לבעיית התעופה הפנים-ארצית, נמצא כיום בסכנה, ולדעתי מדובר בבכיה לדורות מבחינתה של ישראל. מי שחושב, שניתן לרכז את התעופה הפנים-ארצית בנמל התעופה בן גוריון, משלה את עצמו, שכן כל עוד לא נחסוך עבור תושבי הפריפריה את זמן העמידה בפקקים בכניסות לתל אביב, לא עשינו דבר.

נושא נוסף הוא שימוש אזרחי בשדות תעופה צבאיים. עלינו להודות בישראל לשני גורמים ששלטו פה: האחד הם הבריטים, שהקימו שדות תעופה, והשני הם הטורקים, שבנו מסילות רכבת. מאז לא נבנו אף לא שדה תעופה אחד ואף לא מסילת רכבת אחת. מסיבה זו אין ברירה אלא להשמיש שדות תעופה קיימים. משרד התחבורה ביקש מחיל האוויר להשמיש את אחד משדות התעופה הצבאיים ולהפוך אותו לשדה תעופה אזרחי. אנו הצענו בתמורה למסור לחיל האוויר את שטח שדה התעופה בהרצליה, הנמצא אף הוא באדמות היקרות ביותר במדינה ואין בו כל היגיון מבחינת תעופה אזרחית. אנו שקדנו והכנו תיק מסודר ובו מספר חלופות לשדה התעופה בהרצליה, כאשר החלופה המועדפת עלינו הייתה שדה התעופה שבעין שמר. אלא שבעת הדיונים שנערכו אצל

שולחן ראש הממשלה טען מפקד חיל האוויר שבחלופות שהוצעו על ידנו לא יעלה בידו של חיל האוויר להגן על שמי מדינת ישראל. הישיבה ננעלה ללא הכרעה, וכיום שוכב התיק בגנזכי משרד התחבורה כאבן שאין לה הופכין. אמנם אינני מזלזל כלל בהגנת שמי המדינה, משימה נעלה לכל הדעות, אולם מי שרואה את הצרכים המתפתחים של התעופה האזרחית יודע שאין מנוס מפתרון מידי לסוגייה זו, שתפגע יותר ויותר באיכות חייהם של אזרחי המדינה.

נושא נוסף על סדר היום שלנו הוא שדה התעופה עקבה-אילת. שדה התעופה של אילת, במיקומו הנוכחי, הוא משולל כל היגיון. הוא שוכן על הקרקעות היקרות ביותר באילת, יוצר מטרד ממשי עבור השוהים בבתי המלון והוא גם בעייתי מבחינת הקונוס האווירי, היות שהבניה באילת איננה מסודרת וקרובה מדי לשדה התעופה, דבר שעלול להוביל לאסון. לנוכח הבעייתיות של שדה התעופה, הועלתה הצעה להעבירו 14 קילומטרים צפונה, לעין עברונה. אלא שבינתיים הוחל בייזום הפרוייקט המשותף של עקבה-אילת, והמכרז הקודם בוטל. פרויקט עקבה-אילת צופן בחובו מספר יתרונות: ראשית, פרויקטים כלכליים-תשתיתיים משותפים הם כלי מצוין לשמירה על השלום והשקט באזור. שנית, בעקבה קיים מסלול טיסה מצוין וניתן לנצל את התשתית הקיימת תמורת תשלום אגרות ודמי נחיתה. כל שנותר הוא בנייה של טרמינל בצד הישראלי ובצד הירדני. אלא שמה שנה וחצי הפרוייקט מעוכב ונמצא בדיונים בבית המשפט העליון, היות שתנועת הירוקים הגישה התנגדות לבניית הטרמינל בעין עברונה, בטענה שהוא פוגע בשוליים של שמורת הטבע במקום. אני מאמין שעקבה-אילת היא התשתית הנכונה והטובה ביותר. חתמנו כבר עם הירדנים על הסכם משותף, הגענו להבנות בנושא הכספי ואף ערכנו עמם ניסיון מוצלח של נחיתה מטוסים שלנו בעקבה. אני מקווה שהנושא יוכרע בקרוב בבית המשפט ותהיה התקדמות בנושא זה. נושא נוסף הקשור לתשתיות התעופה הוא שדה התעופה בחיפה. אני רואה חשיבות רבה לשדה התעופה בחיפה. על מנת לטוס לקפריסין בטיסה האורכת שעה אחת בלבד, נאלצים כיום תושבי הצפון לבזבז שעות נסיעה לנמל התעופה בן-גוריון ולהמתין שעתים לעלייה למטוס. הפעלה של שדה תעופה בחיפה תאפשר להם להגיע לשדה תעופה הקרוב למקום מגוריהם, לעלות בתהליך מקוצר למטוס ולטוס ישירות מחיפה לקפריסין. שדה התעופה בחיפה יכול להוות מוקד חשוב לטיסות אזוריות, אלא שלצורך כך דרוש גוף פרטי שיבצע תיקונים בשדה

התעופה ויפעיל ממנו טיסות זולות. במציאות הישראלית רשות שדות התעופה היא גוף מונופוליסטי שחולש על שדות התעופה, אינו נתון כלל לתחרות ואין כל פיקוח על מידת היעילות שלו או רמת האגרות שהוא גובה. פתיחת ענף זה לתחרות היא כורח המציאות. בכלל נודעת חשיבות רבה לפתיחת השמיים לתחרות. די אם נסתכל במחירי הטיסות ליעדים שאותם פתחנו לטיסות שכר, ונראה כי מחירי הטיסות ירדו לכדי מחצית, ואילו נפח הנוסעים עלה פלאים. אלא שלא ניתן לפתח בארץ תעופה תחרותית אמיתית כל עוד תשתיות הקרקע הן כל כך מפגרות. ואם נגעתי בנושא פתיחת השמיים לתחרות, רק אציין כי אין כל מניעה בעיניי להפריט גם את המוביל הלאומי, היינו חברת אל על.

אני סבור שנושא הטיסות בשבת מהווה עבור אל על תירוץ לשמירה על החממה המונופולית שלה, ולא אחטא הרבה לאמת אם אומר שיותר משאל-על שמרה על השבת, שמרה השבת על אל-על... לדעתי, אין לאל-על מנוס מלטוס בשבת, שכן אחרת היא משניאה עצמה על הציבור החילוני ואינה פתוחה לתחרות ולהתייעלות. עליה לדאוג, כמובן, לעובדים דתיים, כחלק מההגנה על זכויות המיעוט, אך מעבר לכך איני רואה כל סיבה מדוע צריכה אל-על להימנע מלהפעיל טיסות בשבת. לא אעשה מלאכתי נאמנה, אם לא אזכיר את סוגיית המטענים. הסחורה מגיעה ברובה מדרום הארץ, והיא משונעת למרכז באמצעות משאיות, ומטופלת בשדה

התעופה בן גוריון על ידי חברת ממ"ן, שגם היא היוותה עד לא מזמן מונופול בתחום השינוע. העברת הסחורות למרכז יוצרת עומס רב בכבישים. אני הצעתי להקים מסוף חילופי בשדה התעופה הצבאי שבדרום באר שבע, ובכך לחסוך את התנועה הכבדה של מטענים למרכז הארץ. רוב רובה של הסחורה יוצאת בלילה, כך שאין בכך הפרעה כמעט לפעילות האווירית של חיל האוויר. אלא שמלבד הצהרה בנדון לא נעשה עדיין דבר בשטח. עם זאת, אין ספק בלבי שמדובר בפתרון הפשוט, הזול והיעיל ביותר. מה שכן נעשה במשק המטענים הוא פתיחתו של השוק לתחרות. חברת כ.א.ל. קיבלה רשיון מפעיל, והיא משמשת כיום מפעיל מטענים לכל דבר ועניין. שנה לאחר כניסתה של החברה לשוק אנו עדים לירידה במחירי הובלת המטענים. למרבה ההפתעה, התחרות הועילה גם לחברת אל על, והיא יצאה ברווח במאזן הרבעון האחרון שלה. תפקידנו במשרד התחבורה לדאוג לרווחתם של אזרחי

מדינת ישראל ולשפר את איכות חייהם. לצורך כך אנו עומדים בשער ומתריעים על כך שתשתיות התעופה הקיימות מפגרות ב-50 שנה אחרי הצרכים של ישראל ומנסים בכל מחיר להעלות את הנושאים הללו גבוה ככל הניתן בסדר היום הציבורי. עוד צפויים לנו מאבקים לא קלים וקשיים בירוקרטיים לא מעטים, אולם אני מקווה שהמודעות תחלחל ותביא לתזוזה משמעותית בתחום זה.