

שרת התחבורה שמבזבזת לנו מיליארדים

מירי רגב מודיעה על הקמת שדה תעופה חדש בנבטים, על העברת מזחים לידי עובדי נמל אשדוד ועל הוזלת האגרה בכביש 6 ■ אף אחד מאלה אינו בסמכותה - אבל בינתיים היא מבזבזת לנו שנים קריטיות בהחלטות שגויות ותלושות

10:30 11.08.2020 מאת: מירב ארלוזורוב

הפגישה במשרד התחבורה השבוע היתה רבת משתתפים. בפעם הראשונה, לאחר דיונים שנמשכים ברציפות מאז 2014, הטריחו את עצמם גם ראשי מערכת הביטחון — ראש המועצה לביטחון לאומי (מ"ל), מאיר בן שבת, וראש מטה חיל האוויר, תא"ל ניר ברקן — כדי להשמיע את עמדתם המקצועית בנוגע לחלופה העדיפה להקמת נמל התעופה המשלים של ישראל. הקודקודים הביטחוניים היו חד-משמעיים: יש רק חלופה אחת, זו של רמת דוד. החלופה של נבטים פשוט לא תקרה.

הסיבה להתנגדות: שיקולים מבצעיים של חיל האוויר והקרבה לכור בדימונה. האפשרות של מטוס אזרחי, שיחליט להתאבד על הכור, מדירה שינה מעיני מערכת הביטחון. העמדה הנחרצת של מערכת הביטחון אמורה היתה לסתום את הגולל על ויכוח כלכלי, מקצועי וציבורי שמתנהל מאז שקיבלה הממשלה, עוד ב-2014, החלטה על הקמת שדה משלים לנתב"ג. מאז ועד היום מתנהל ויכוח היכן יוקם השדה הזה — אם ברמת דוד שבעמק יזרעאל הצפוני, או בנבטים שבנגב.

הפקידות המקצועית גיבשה מזמן את דעתה שהחלופה העדיפה היא רמת דוד. ועדה מקצועית — ועדת שפרן — בחנה 21 אתרים אפשריים להקמת שדה התעופה המשלים, וקבעה בדו"ח מקצועי ועב כרס מ-2017 כי החלופה של רמת דוד היא הטובה ביותר, אבל הפוליטיקאים היססו. התנגדות ציבורית של התושבים בעמק יזרעאל, ולעומת זאת תמיכה של חלק מהרשויות בנגב, גרמה לפוליטיקאים להמשיך ולהתלבט בין שתי החלופות.

השנים חלפו, התכנון של שתי החלופות הסתיים, והצורך לקבל הכרעה לפני שנתב"ג ייסתם סופית נהפך לדחוף: ההערכות הן שנתב"ג יהיה פקוק ב-2030, ומכיוון שאורך כעשור להקים שדה חדש, חייבים לקבל החלטה עכשיו. יצא שדווקא מירי רגב מכהנת כשרת התחבורה, והיא זאת שצריכה לקבל את ההכרעה הלא קשה הזו. הפקידות המקצועית במשרד התחבורה ובמשרד האוצר היתה כבר נחרצת בנוגע להעדפה של חלופת רמת דוד. השבוע השמיעה גם מערכת הביטחון את קולה, והוא היה חד-משמעי באותו הכיוון: רמת דוד, נקודה.

יתכבד הציבור וינחש, מה רגב עשתה? היא שמעה את הבכירים הביטחוניים והפקידים המקצועיים קובעים שהחלופה היחידה להקמת שדה תעופה בישראל היא רמת דוד, ואז הוציאה סיכום דיון: "מתווה רגב לשדה התעופה המשלים: השרה הודיעה כי בהעדפה לאומית אסטרטגית שדה התעופה צריך לקום בדרום ולא בצפון. אי-אפשר לבחון את הסוגיה דרך החור של הגרוש".

קשה לחשוב על סיטואציה שהולמת יותר את רגב: כולם מסבירים לה שלא ניתן להקים שדה תעופה משלים בנגב, וכי החלופה היחידה היא שדה תעופה ברמת דוד — והיא מוציאה סיכום דיון הפוך לחלוטין. את השרה הנכבדה אין מה לבלבל עם העובדות.

כך, סיכום הדיון של השרה כלל את הדרישה שלפיה השדה החדש בנגב יוקם בחיבור אפשרי למסילת הרכבת המזרחית, "כחלק מחזונה של רגב לחיבור ישראל מצפון לדרום, שיאפשר את פריחת התיירות הבינלאומית בדרום". מקסים, לא? רק כמה חבל שהמסילה המזרחית אינה מתוכננת להגיע לנגב, ובשלב זה התכנון שלה נעצר בלוד.

טיסה מסובכת וארוכה

מי שהשתתף באותו דיון יצא נבוך, או משועשע. נבוך, כי איך יכול להיות שהגורמים המקצועיים אומרים דבר אחד, ורגב מחליטה ההפך? משועשע, כי ברור שלא יוקם שדה בנבטים, ולא רק בגלל הקרבה לכור בדימונה — אלא בעיקר משום שאף חברת תעופה בינלאומית לא תרצה לטוס אליו. הסיבה הפרוזאית לכך היא שאין כמעט נתיבי אוויר פנויים שמאפשרים להגיע אליו.

לו רגב היתה פותחת את מפת ישראל, היא היתה מגלה שלא ניתן להגיע לנבטים מהים, משום שיש מחסום בעייתי שנקרא רצועת עזה, שחוצץ בין הנגב לים התיכון. לכן, הדרך היחידה להגיע לנבטים היא מצפון-מערב, מהמרחב הצר והעמוס לעיפה שבין תל אביב לאשקלון.

במרחב הזה פועלים כיום חמישה שדות תעופה צבאיים (נבטים, חצרים, חצור, תל נוף ופלמחים) שתופסים את מרבית השטח האווירי. המעט שנותר תפוס ברובו בידי התנועה לנתב"ג, והרי כל המטרה בהקמת שדה משלים היא הקלת העומס של התנועה האווירית לישראל, והרחקתו מהמרכז העמוס של אזור נתב"ג. הפתרון היחיד שנמצא הוא עריכת הקפה מסובכת וארוכה, שעוברת דרך הנתיבים של נתב"ג ובקרבה לנתיבים של חיל האוויר, ומגיעה לנבטים מדרום-מזרח. ההקפה הזאת מאריכה את הגישה לנבטים, והופכת את הטיסה אליו לבלתי כלכלית. ברמת דוד שבצפון, לעומת זאת, אין בעיה של עומס של נתיבי האוויר, וישנה גישה ישירה לים.

אז נכון, אפשר לצאת בהכרזות שיתכבד חיל האוויר ויפנה את נתיבי האוויר התפוסים על ידו. עם זאת, התוצאה תהיה צמצום ניכר של הפעילות בנבטים, וכמעט הפסקה של פעילות בית הספר לטיסה בחצרים, בנוסף להגבלות על שדות התעופה הנוספים במרכז. זאת גישת רגב, עם ה"חור שבגרוש". רק שהחור הזה הוא מיליארדי שקלים בפינוי של בסיסי חיל אוויר, חלקם בסיסים חדשים. חיל האוויר כבר פינה לפני מספר שנים את שדה התעופה שהיה לו בנתב"ג, והקים אותו מחדש בנבטים.

עם כל הכבוד ל"גרושים", יש גם שיקולים כלכליים בהקמת שדה תעופה התומכים בחלופת רמת דוד. האוכלוסייה ששדה נבטים אמור לשרת (מחצית הדרך מנתב"ג ועד הקצה הדרומי של ישראל) היא של 860 אלף איש. לעומת זאת, האוכלוסייה שרמת דוד אמור לשרת מונה 2.3 מיליון איש. על כך צריך להוסיף את תנועת התיירים, בעיקר התנועה הצליינית, שרוצה להגיע לצפון הארץ הרבה יותר מאשר לדרומה.

לטובת הבייס הפוליטי

בקיזור, הביקוש הכלכלי הטבעי לרמת דוד גדול פי שלושה מזה של נבטים, מה שמסביר מדוע גם משרד האוצר תומך בלהט בחלופה של רמת דוד. למעשה, פרט לקומץ תושבים בעמק יזרעאל שמתנגד להקמת שדה תעופה בינלאומי סמוך לביתו אין כמעט אף סיבה להעדיף את חלופת נבטים על פני רמת דוד.

רק שרגב, שלקחה על עצמה את תפקיד שר התחבורה לכהונה של שנה וחצי בלבד ואחריה היא עתידה לעבור למשרד החוץ — מסתכלת על הבייס הגדול שלה בנגב ועל הקרבה לבחירות, ומוציאה סיכומי דיון שכל קשר בינם לבין המציאות הוא מקרי בהחלט. העיקר שהכותרת בעיתון תשביע את רצון הבייס.

זהו נוהג קבוע שלה. השבוע היא הוציאה מכתב שבו הורתה להעביר שני מזחים בנמל אשדוד ליד העובדים (לידי חברת נמל אשדוד הממשלתית), כדי לרצות את העובדים שחוששים מתחרות כתוצאה מהקמת מזח פרטי חדש בנמל. רק שהחלטה דורשת מיזוג, והחלטות מיזוג נתונות לסמכותה של רשות התחרות. הרשות כבר רמזה שאין סיכוי שהמונופול של נמל אשדוד יקבל אישור להתמזג, ובכך לחסל כל אפשרות לתחרות ביבוא מטענים לישראל. אבל לא נורא, רגב הוציאה מכתב שישביע את רצון העובדים — והעובדה שהחלטה הזו אינה בסמכותה לא ממש משנה לה.

באותה מידה, הודיעה רגב לפני שבוע שהיא סיכמה עם זכיינית כביש 6, חברת דרך ארץ, על הארכת תוקפת הזיכיון שלה בתמורה להפחתת האגרה המשולמת בכביש. רק שגם ההסכמים עם זכיינית כביש 6 אינם בסמכותה של רגב, אלא בסמכות האוצר, והמדיניות המקצועית של האוצר ושל משרד התחבורה היא לייקר אגרות גודש, ולא להוזילן. לא נורא, העיקר שרגב הוציאה הודעה מנופחת לעיתונות.

מפתה ללעוג להתנהלות של רגב, אבל אי-אפשר לשכוח: מדובר בשרת התחבורה שלנו, שאמונה על קבלת החלטות בעשרות מיליארדי שקלים. ההחלטה על נבטים אינו משעשע כי המשמעות היא דחייה נוספת בקבלת ההחלטה היכן יוקם השדה העתידי של ישראל. ההחלטה הזאת נסחבת כבר מאז 2017, בגלל ההסכנות של פוליטיקאים, ושרת התחבורה גוררת את ההחלטה הזו עוד.

הנזק, שיגיע עוד עשר שנים כאשר ישראל תפגר בלוחות הזמנים של הקמת נמל תעופה חדש — וזאת כאשר נתב"ג יגיע כבר למלוא הקיבולת שלו — כבר לא יעניין את רגב. היא תהיה עסוקה אז בפריימריז הבא.

מלשכת שרת התחבורה, מירי רגב, נמסר בתגובה: "השרה רגב קיימה דיון בנושא השדה המשלים עם כלל הגורמים הרלוונטיים, שבמהלכו הוצגה חלופת שדה נבטים ושדה רמת דוד. לאור הנתונים והעמדות שהוצגו בדיון, הנחתה השרה לבחון חלופה נוספת לשדה התעופה בדרום, שאינה נבטים. במהלך הדיון ציינו גורמי משרד הביטחון כי גם שר הביטחון, בני גנץ, הנחה את משרדו לקדם חלופה נוספת לדרום שאינה נבטים.

"לגבי המסילה המזרחית - ראשית, חלקים מהמסילה המזרחית מגיעים היום עד הנגב בקו המסילה חדרה-לוד-באר שבע-דימונה. השרה הנחתה לקדם את המסילה המזרחית לכל אורכה, מקרית שמונה ועד אילת, מתוך תפישת עולם שמבקשת לחבר את ישראל בקו מסילות מזרחי מקביל למסילת החוף - ברמת התכנון, במימוש מקטעים מרכזיים וכן תעדוף של פרויקטים אלה בתוכניות ההאצה, כפי שמתבטא בתוכנית הקרובה בקידום מקטע D דרומית לראש העין ועד ללוד.

"בנושא נמל אשדוד - מזחים 24 ו-25 נמצאים מחוץ לשטח השייך כיום לנמל אשדוד. כזכור, בעוד פחות משנה יפתח נמל הדרום, נמל חדש פרטי. כחלק מרפורמת הנמלים, סוכם מתווה להפרטת נמל חיפה. במהלך הדיונים סוכם כי מתווה הפרטת נמל אשדוד יהיה לפי המתווה שסוכם לגבי הפרטת נמל חיפה.

"עם כניסתה לתפקיד הנחתה השרה להביא לסיום משא ומתן ארוך בין צשרד האוצר, נמל אשדוד ומשרד התחבורה, שארך מעל שלוש שנים. כאמור, במקרה שבו תהיה הפרטה עתידית בנמל אשדוד יש לאפשר למשקיע לפתח את רציף העבודה. פיתוח זה משמעו

השקעה של מאות מיליוני שקלים, שכן חלק מרציף העבודה כיום הינו שטח ים שעל המשקיע יהיה לייבש. ברור שפתיחת נמל הדרום בעוד חצי שנה הינו חלק מרפורמת הנמלים שתכליתה יצירת תחרות והבאה להתיעלות עבודת הנמלים".