

התכנון הלקוי של שדה התעופה החליפי לרמת דוד

בדיון להקמת שדה התעופה העתידי בחלופת רמת דוד התברר כי הצפי הוא שרוב הטסים יגיעו ברכבם הפרטי, ולא ייעשה שימוש מספק ברכבת ובתחבורה ציבורית. משרד התחבורה: "העדר תחבורה ציבורית מחזק את החלטת השרה להקים את השדה בנבטים ולא ברמת דוד"

[שלומית צור](#)

12:26 , 25.04.21

משרד התחבורה מדבר כבר שנים על עידוד ומעבר לתחבורה ציבורית, אבל מתברר שהוא מקדם שדה תעופה עם תלות מוחלטת ברכב פרטי. כך עולה מפרטי דיון שהתקיים בימים האחרונים במשותף בוועדה לתחבורה יבשתית וועדת העורכים המקדמת שתי חלופות להקמת שדה תעופה, אחת ברמת דוד בצפון והשנייה בנבטים בדרום. בדיון הציגה חברת נתיבי ישראל את דרכי הגישה התחבורתיות לשדה התעופה המתוכנן ברמת דוד.

לפי הנתונים שהוצגו, נכון לשנת 2050 יעבדו בשדה 3,000 עובדים, ויעברו בו 20 מיליון נוסעים בשנה, מחציתם יגיעו מדרום לחדרה. אף שבקרבת שדה התעופה המתוכנן קיימים תחנת רכבת כבדה וכמה קווי תחבורה ציבורית, הצפי על פי משרד התחבורה הוא כי 70% מהטסים יגיעו לשדה התעופה ברכב פרטי, ומכלל העובדים בשדה התעופה שמגיעים מערי ויישובי הסביבה 80% יגיעו ברכב פרטי. אחת הסיבות לכך היא זמני הנסיעות של התחבורה הציבורית.

על כן חלופות החיבור לשדה שהוצגו הן חלופה המתבססת על כבישים קיימים ושדרוגם, ושלוש חלופות נוספות הכוללות סלילת כבישים חדשים, לרבות חיבורים ממוחלפים. "חיבור שדה התעופה על בסיס דרכים קיימות מוביל לכשל תנועתי", כותבת נתיבי ישראל במסקנות שהוצגו בדיון, "החלופה נבחנה ונפסלה מאחר שאינה עומדת בנפחי התנועה הצפויים. לא ניתן להסתפק בחיבור הקיים היום, חובה לספק חיבור נוסף לשדה החדש בשנת היעד 2030 ובשנת 2050."

דרור בוימל, מנהל תחום התכנון בחברה להגנת הטבע שהשתתף בדיון מטעם ארגוני הסביבה, אמר ל"כלכליסט" כי "הגעה של 70% מהטסים ברכב פרטי לשדה התעופה החדש, שאמור להיות מוקם מאפס, בצמוד למסילת העמק, ואשר בסמוך אליו אמורה להתחבר גם המסילה המזרחית, היא פשוט מגוחכת, חלמאות לשמה. המשמעות של זה, שיהיה צורך בדרך גישה חדשה, למעשה ציר רוחב ראשי, שחוצה את עמק יזרעאל. לעומת זאת, בפיצול גבוה יותר של תחבורה ציבורית, בהחלט ייתכן יהיה להסתפק בשדרוג דרכים קיימות ולהימנע מסלילת דרך חדשה."

ראש המועצה האזורית מגידו איציק חולבסקי סבור אף הוא כי הנתונים מצביעים על תכנון שגוי: "אף שאנחנו מתנגדים לעצם הקמת השדה ברמת דוד, הייתי יכול להבין אם היו אומרים שרכבת לשדה תעופה היא דבר חשוב, כמו בכל מקום בעולם, ודואגים לתחנת רכבת ישירה לשדה, מבלי שהנוסע יצטרך לעבור בחיפה כדי להגיע לעמק. אבל לא אומרים את זה ולא מנסים לעודד את הציבור להגיע ברכבת. אנחנו מתנגדים לעצם הקמת השדה ברמת דוד כי לא מדובר רק בהקמה של מבנה, אלא גם בכבישים, מחלפים, גשרים, חניונים, מרכזים לוגיסטיים, וכל זה בעמק שלא מתאים לזה. לדון בדרכי הגישה זה מבחינתנו כמו לשאול נידון למוות איך תרצה למות, בתלייה או ירייה? זה גזר דין מוות לעמק בכל מקרה."

לדברי ראש מועצת רמת ישי עופר בן אליעזר, "כולם סובלים היום מפקקים וכולם יודעים שתחבורה ציבורית היא הדבר שהכי חשוב להשקיע בו, ומשום מה בדיון על שדה התעופה ברמת דוד, נושא התחבורה הציבורית היה משני, וכמעט לא היה קיים. אף שיש רכבת, היא כלל לא עמדה בראש סדר העדיפויות כפי שהיה מצופה. אף אחד לא מביא בחשבון את ההשלכות של הפקעות השטחים לטובת סלילת הכבישים, וההשלכות הסביבתיות על העמק."

במינהל התכנון ביקשו מנתיבי ישראל להציג חלופה נוספת שמתבססת על 60% המגיעים ברכב פרטי במקום 70%. לפי הנתונים הקיימים, לנתב"ג מגיעים רק 15% בתחבורה ציבורית והיתר ברכב פרטי. המועצה הארצית לתכנון ובנייה בוחנת כעת את שתי החלופות להקמת שדה התעופה. הן מצויות בתכנון, שבסיומו יוצגו לממשלה שתכריע איזו מהן תבוצע.

ממשרד התחבורה נמסר: "שרת התחבורה מירי רגב הודיעה כי שדה התעופה המשלים לנתב"ג יקום בדרום ולא בצפון. השרה הנחתה את חברת נתיבי ישראל, שהופקדה על הקמת שדה התעופה המשלים, לקדם את החלופה הדרומית. היעדר פתרונות של תחבורה ציבורית והתבססות על הרכב הפרטי בחלופת שדה התעופה שברמת דוד רק מחזקים את החלטת השרה להקים את שדה התעופה המשלים בנבטים ולא ברמת דוד."