

הנחת תכנית האב לתחבורה – ישראל הולכת להיות מדינה של שלום

נחום לנגנטל*

אחת מהנחות היסוד של תכנית האב לתחבורה היא קיום תחרות; אי-אפשר לעשות שינוי בתעריפי התחבורה הציבורית ובטיב השירות שהיא נותנת – כל עוד תחבורה זו מתנהלת במסגרת מונופוליסט. כל חבר ב"אגד", למשל, משתכר הרבה יותר מאשר נהג ב"אגד" בעבור אותה עבודה. פירוש הדבר – ההוצאות של תאגיד התחבורה המונופוליסטי אינן ריאליות ולמעשה אפשר להפעיל את הקואופרטיב בצורה זולה יותר. כדי למשוך יותר נוסעים לתחבורה הציבורית דרושה הורדה משמעותית של מחירי הנסיעה ואת זאת ניתן לעשות רק באמצעות תחרות שמשמעותה גם הפעלת קווי תחבורה שבהם נאטר על "אגד" ו"דן" להתמודד.

במשך עשרים שנה לערך לא הייתה למדינת ישראל מדיניות תחבורה מסודרת, כלומר, לא הייתה לה תכנית אב לתחבורה יבשתית, או תכנית אב לתחבורה תעופתית. אחת ההחלטות הראשונות שעליה החלטנו במשרד התחבורה הייתה להתחיל בגיבוש תכנית אב כזו. ואכן, לפני מספר חודשים השלמנו את התכנית, והיא אומצה במסגרת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה. השלב הבא הוא לתת את ההנחיות המתאימות לוועדות המחוזיות כדי שאלה תוכלנה להוציא את התכנית לפועל.

מה היו הנתונים שעמדו לפנינו בעת קביעת מדיניות התחבורה והנחו אותנו?

* נחום לנגנטל כיהן בתפקיד מנכ"ל משרד התחבורה.

**כיום האנשים
הנוסעים
בתחבורה
הציבורית הם
בעיקר נוסעים
"שבויים"**

ובכן, הנתון הראשון היה שבמדינת ישראל יש כיום 240 כלי רכב בממוצע לאלף נפש. דהיינו, בערך מחצית ממספר כלי הרכב לאלף נפש באירופה, ושליש ממספר כלי הרכב לאלף נפש בארצות-הברית. כיוון שרמת החיים בישראל דומה מאוד לזו שבאירופה ואינה רחוקה מזו שבארצות-הברית, סביר להניח שמספר כלי הרכב במדינת ישראל יוכפל. מגמה זו באה לידי ביטוי בכך שמדי שנה מתווספים כמאה אלף כלי רכב חדשים למצבת כלי הרכב הרשומים במשרד הרישוי. תוספת זו יוצרת צורך בהסדרת מקומות חניה למכוניות אלה. אם נצא מתוך הנחה כי לכל

מכונית דרושים חמישה מטרים חניה, אזי כדי להחנות את כל המכוניות האלה יש לסלול כביש שאורכו 500 ק"מ לצורכי חניה בלבד. אורכו של כביש חוצה ישראל, שעליו מדברים כל-כך הרבה, הוא בסך-הכול 90 ק"מ. נתונים אלה מבהירים כי מדינת ישראל מפגרת מאוד בתחום פיתוח הכבישים. ולמעשה, הוויכוח היום הוא, האם מדובר ב-13 שנות פיגור בפיתוח תשתיות כבישים, או ב-16 שנות פיגור, שעליו יש להתגבר תוך זמן סביר.

ההנחה השנייה הייתה, שישראל עומדת להפוך למדינה שגבולותיה פתוחים – גם בצפון, בעקבות תהליך השלום. משמעות הדבר היא: שישראל תהפוך ל"מדינת פרודור" או "מדינת מעבר" שבה – בנוסף לתחבורה הנעה בתוכה – תהיה גם תנועת מעבר מן המדינות המקיפות אותה. ייתכן שמסיבות ביטחוניות תנועה זו תעבור רק במעברים בטוחים, בכבישים ספציפיים, או בכבישים ייעודיים, אבל כאשר מתכננים תשתית תחבורתית יש לקחת בחשבון עובדה זו. ואמנם ניתן להבחין כבר עתה בהתרחבותה של תופעה זו בראותנו את שיירות המשאיות הנעות מגשר שיך חוסיין לנמל חיפה, שהוא בעצם המוצא הימי הנוסף של ירדן אחרי עקבה.

נתון נוסף שלקחנו בחשבון הוא, שבמדינת ישראל מרבית מסילות הברזל נבנו בידי הטורקים ואילו נמלי התעופה נבנו בידי הבריטים. פרט לנמל התעופה כנגב, שהקימה ארצות-הברית אחרי הנסיגה מסיני – כל תשתית התעופה ופסי המסילות בישראל בנויה במתכונת בריטית. בקיצור: גם בתחום זה מדינת ישראל נמצאת במצב נחות, ובפיגור משמעותי.

על בסיס נתונים אלה סברנו שיש לתת בתכנית האב לתחבורה העדפה לתחבורה הציבורית על פני התחבורה הפרטית. משמעות הדבר היא מציאת פתרון למצוקת התחבורה על-ידי פיתוח מערכות הסעה המונית, כלומר, מעבר לשימוש ברכבות במרחבים המטרופוליים והבינעירוניים. ובקצרה, בהתקת הקדימויות לפיתוח הסעה המונית.

למה אין רכבת לירושלים?

משרד התחבורה התנגד להמשך הפעלת הרכבת לירושלים. במסלול הקיים של הרכבת הנוכחית אין כל היגיון. גם אם הרכבת תופעל בשיטת ה"טילטינג", משך הנסיעה יעמוד על כארבעים דקות. מה היתרון שיש בקו כזה, אם אפשר באותו משך זמן להגיע מתל-אביב לירושלים באוטובוס? ואולי אף בעלות יותר זולה וכלי צורך בהשקעות? אין בזה היגיון – לא כלכלי ולא מעשי.

האמת היא שאנו זקוקים לרכבת לירושלים אבל לרכבת שונה מזו הקיימת. הרכבת לירושלים צריכה לעבור דרך נתב"ג, דרך העיר מודיעין ולהגיע למבואותיה הצפוניים של ירושלים, כל זאת בתוואי אחר ושונה מהקו הנוכחי, תוואי שכבר קיים אך אינו פעיל. רכבת כזאת תוכל להגיע מתל-אביב לירושלים במשך 20-25 דקות. אנשים ישתמשו בה בגלל מהירותה, ואם היא תיעשה רנטבילית בעקבות זאת, היא אולי גם תגבר על התחבורה באוטובוס.

אבל כדי לממש את התכנית הזו, שכבר קיימת, דרושים שני דברים: החלטה פוליטית וכסף. הכסף לא יהיה בעיה כי גם את הרכבת הזו אפשר להקים בשיטת BOT.

הדבר הראשון שעשינו כבואנו לתכנן היה לבדוק היכן יש צורך דחוף בהסעה להמונים וקיים לה ביקוש רב. מבדיקת הנתונים הדמוגרפיים והאורבניים עלה בכירור כי: בישראל קיימים שלושה מטרופולינים מרכזיים. הראשון: מטרופולין ירושלים; השני: מטרופולין תל-אביב והשלישי: מטרופולין חיפה והקריות. בנוסף לשלושת אלה מתפתח מטרופולין רביעי שבינתיים לא נוצרו בו בעיות מטרופוליניות טיפוסיות, והוא: העיר באר-שבע.

בעקבות הסטת הקדימויות לתחבורה הציבורית, ערכנו את סדר העדיפויות לפי פתרונות לטווח קצר, פתרונות שהטווח שלהם בינוני ופתרונות לטווח ארוך.

הפתרון בטווח הקצר הוא להשקיע השקעה גדולה מאוד בנת"צים – נתיבי תחבורה ציבוריים.

הקצאת נת"צים רבים לאוטובוסים

כרגע עומדים לרשות התחבורה הציבורית בעיקר אוטובוסים. הצעד הראשון לפתרון המצוקה הוא להקצות נת"צים רבים ככל האפשר לאוטובוסים, ולהפריד בצורה ברורה מן התחבורה הכללית; במקומות מסוימים חייבים הנת"צים להיות חלק מתוך נתיבי התחבורה הפתוחים לכל, אך בשעות מסוימות יש לתת העדפה לכלי תחבורה ציבוריים בכל המטרופוליניים.

אי-אפשר

לעשות שינוי

בתעריפי

התחבורה

הציבורית

ובטיב השירות

– שהיא נותנת

כל עוד

תחבורה זו

מתנהלת

במסגרת

מונופולים

העדפה זו כבר קיימת בפועל. בשנה שעברה, באמצע שנת התקציב, קיצצה הממשלה סכום ניכר מאוד מתקציבי הרווחה, החינוך והביטחון, והעבירה לתחבורה לא מעט תקציבים. משרד התחבורה, למשל, קיבל שבעים מיליון שקל לצורך סלילת נת"צים כבר ב-1998. במסגרת זו הושלמו נת"צים בבת-ים, בפתח-תקווה ואף בחיפה. אבל פעולות אלה הן רק פתרון זמני, שנועד לבלום את הירידה במספר המשתמשים בתחבורה הציבורית. הנתונים מצביעים על ירידה ניכרת במספר המשתמשים בתחבורה הציבורית, ירידה שבאה בעקבות העלייה ברמת החיים, ומשקפת את אי הנוחות ואי הביטחון שחשים אלה המשתמשים בתחבורה הציבורית. האמת היא כי, כיום האנשים הנוסעים בתחבורה הציבורית הם בעיקר נוסעים "שבויים", אלה שאין להם ברירה אלא לנסוע בתחבורה הציבורית, ואשר משתמשים בה לא מתוך בחירה, אלא מתוך כורח.

אך מי הם האנשים המשתמשים בתחבורה הציבורית. מתברר כי קיימת קורלציה ברורה בין קבוצות שרמתן הסוציו-אקונומית נמוכה לבין קבוצות המשתמשות בתחבורה ציבורית. ירושלים, למשל, היא עיר שבה קיים קהל המשתמשים הגדול ביותר בארץ. ארבעים אחוז מכלל המשתמשים בתחבורה ציבורית בישראל חיים בירושלים. המשתמשים הם בעיקר ערבים וחרדים – ציבור שכאופן בסיסי שייך לאוכלוסייה ענייה יחסית. מן הנתונים של משרד התחבורה, מתברר כי ככל שעיר ענייה יותר, כך מספר המשתמשים בתחבורה ציבורית רב יותר. מבחינה זו, בני-ברק היא עיר שבה מספר המשתמשים בתחבורה ציבורית הוא רב באופן יחסי.

פרט לכורח, מה בעצם מביא אנשים להחליט לנסוע באוטובוסים, או בכל תחבורה ציבורית אחרת? הסיבות העיקריות לכך הן: מחיר זול וזמינות. אך כדי להשיג זאת, התחבורה הציבורית חייבת להיות בראש ובראשונה יעילה. יעילות זו תוכל לגדול רק אם יהיו די נת"צים לשימוש התחבורה הציבורית.

מכיוון ששאלת הזמינות חשובה מאוד, משרד התחבורה השקיע הרבה מאוד כסף בנת"צים. אך על אף העובדה שבירושלים בלבד הושקעו למעלה משלושים מיליון שקל בנת"צים בשנתיים האחרונות, ובחיפה אף יותר, זה עדיין מעט מדי.

המוצר הנקרא "מונית" היה שנים רבות במחסור

הסוגיה השנייה הקשורה בהסעה הציבורית היא השימוש במונית, המהווה גם הוא פתרון לטווח קצר. נוסעים לא השתמשו במוניות ולא סמכו על האמצעי התחבורתי הזה משום שאין הוא זמין. אין טעם להרחיב את הדיבור בנושא זה, כיוון שכל אחד יודע כמה קשה להשיג מונית בשעות העומס, כאשר הוא נזקק לה במיוחד. זו כמעט משימה בלתי אפשרית. הרבה שנים, כמעט ארבעים שנה, מוניות בישראל לא היו זמינות, בעיקר בגלל סיבות פוליטיות. במדינת ישראל חלוקת המספר למוניות נעשתה על-פי מפתח מפלגתי. בשלב מאוחר יותר, על-פי מפתח סקטוריאלי, ובשנים האחרונות – בהגרלות. הזכייה במספר ה"ירוק" מבוססת על מזל. ובקצרה, המוצר הזה, הנקרא מונית, היה במשך שנים רבות מוצר במחסור.

כדי להבין את הבעיה ראוי לבחון מה עומד מאחוריה כמושגים כלכליים. ב-1996 היו בישראל 8,000 מוניות. המחיר לקניית הזכות למונית, מה שנקרא "המספר הירוק" בשפה העממית, עמד על 30,000 דולר לערך. זו הייתה בעצם הטבת מס שניתנה לזוכה במספר, שכן הוא היה פטור מתשלום מכס על המכונית. לעומת זאת, המחיר של "המספר הירוק" בשוק השחור עמד על יותר מ-100,000 דולר. כלומר, מי שרצה להיות בעל מונית, קנה את המוצר ב-70,000 דולר יותר ממחיר השוק.

כיום המצב שונה לחלוטין. בישראל פועלות עתה 13,600 מוניות ועוד 1,700 בערך עומדות לעלות על הכביש. באמצע שנת 1999 יוכפל מספר המוניות בישראל, לעומת מספרן לפני שנתיים.

כיום ברור שכיוון שזמינות המוניות הרבה יותר גדולה מכפי שהייתה בעבר, השימוש באמצעי תחבורתי זה הולך וגדל, וכי זהו פתרון לא רע לטווח הקצר. היה קשה מאוד לבצע רפורמות אלה בעיקר בגלל סיבות פוליטיות, קשה עד מאוד, אבל הן נעשו במסגרת האחריות הציבורית של משרד התחבורה לפתור את מצוקות התחבורה "הבוערות". זה באשר לטווח הקצר.

כאשר לטווח הכינוני, יצאנו מתוך הנחה כי הדבר שדרוש הוא כראש וכראשונה תחרות. צמרת משרד התחבורה משוכנעת לחלוטין, שאי-אפשר לעשות שינוי בתעריפי התחבורה הציבורית ובטיב השירות שהיא נותנת – כל עוד תחבורה זו מתנהלת במסגרת מונופולים. כדי להבהיר מהו הפירוש המעשי של המונופול, ראוי לתרגם את המושג למספרים. מדינת ישראל משקיעה כמעט 1.4 מיליארד שקל בשנה בסובסידיה לתחבורה הציבורית. זהו סכום עתק. מה

מקורה של סובסידיה זו? לפי ההסכם בין מדינת ישראל לבין הקואופרטיבים של התחבורה, הסובסידיה אמורה לכסות את סכום ההוצאות פחות הפדיון. אבל מה קורה, אם ההוצאות אינן ריאליות? ולדוגמה כל חבר ב"אגד" משתכר הרבה יותר מאשר נהג ב"אגד", בעבור אותה עבודה. פירוש הדבר הוא, שההוצאות של התאגיד אינן ההוצאות הריאליות, וכי למעשה אפשר להפעיל את הקואופרטיב בצורה זולה יותר, כלומר בהוצאות קטנות יותר.

אפשר להפעיל אוטובוסים בצורה זולה יותר

**התהליך של
הקמת מערכת
הסעה המונית
בירושלים יצא
לדרך, וכבר
בשנה הבאה
תוכלנה
התכניות
לעבור למרכזי
תכנון מפורטים**

כדי לפתור את בעיית ההוצאות הלא ריאליות, פנינו ל"אגד" וביקשנו מהם להתייעל, ולהוריד שני אחוזים מתעריף הנסיעות. כך אמנם היינו חוסכים הרבה כסף לקופת המדינה, אבל הוזלה זניחה כזו בתעריף של כרטיס הנסיעה לא הייתה מושכת נוסעים רבים יותר לתחבורה הציבורית. כדי למשוך נוסעים דרושה הורדה משמעותית של מחירי הנסיעה, אך אי-אפשר להגיע להורדה כזו באמצעות משא-ומתן עם קואופרטיב, שבו המזכירות נבחרת מטעם חברים המקבלים משכורת גבוהה בהרבה מזו של השכירים. אפשר להשיג הורדה משמעותית רק במסגרת של תחרות. "בזק" הוא דוגמה טובה ביותר לכך. כאשר דובר על התייעלות, ו"בזק" בינלאומי נתבקש להוריד את העלויות בשלושה אחוזים, קמה צעקה גדולה ב"בזק".

תאגיד זה ניצל את כל אמצעי הלחץ האפשריים כדי לשכנע, שאם תהיה התייעלות בשיעור שלושה אחוזים, "בזק" תפשוט את הרגל. והנה, כאשר הופעלו חברות נוספות בשוק השיחות הבינלאומיות, ירדו מחירי "בזק" ב-76 אחוז בתקשורת הבינלאומית, ושום דבר רע לא קרה, להיפך.

כך בדיוק אנו מבקשים לעשות עם "אגד". אביא כדוגמה את מה שעשינו בעיר מודיעין. הוצאנו מכרוז על הפעלת קווים – מודיעין-רמלה, מודיעין-ירושלים, מודיעין-תל-אביב ולא אפשרנו ל"אגד" ול"דן" להתחרות במסגרתו. הזוכה הייתה חברת "מרגלית". מחירי "מרגלית" היו נמוכים בארבעים אחוז מהמחיר שגובה "אגד" באותם קווים, וזאת ללא סובסידיה ממשלתית. אני מאמין שברגע שתהיה תחרות רחבה – יירדו גם תעריפי "אגד". לא רק התעריפים ירדו – אלא גם השירות ישתפר והזמינות של השירות התחבורתי לציבור תהיה טובה בהרבה.

אבל אלה הם פתרונות לטווח הקצר. הבעיה העיקרית תיפתר באמצעות פתרונות ארוכי טווח – ובעיקר באמצעות מערכות הסעה המונית. כרגע מתוכננות שתי מערכות הסעה

המוניות. האחת בירושלים והאחרת במטרופולין תל-אביב. בירושלים תופעל המערכת כפתרון לטווח בינוני ובתל-אביב כפתרון לטווח ארוך.

יש שוני מהותי בין הדרישות לתחבורה ציבורית בירושלים לבין אלה הקיימות בתל-אביב. בירושלים הדברים ברורים. כל המחקרים שבהם נבדק כמה אנשים יצטרכו תחבורה ציבורית בקו העמוס ביותר, וכמה בשיא הביקוש במהלך היום, מצביעים על כך שעל הביקושים יכולה לענות רכבת קלה. במשך שנה וחצי הכין משרד התחבורה, בשיתוף מומחים טובים מאוד, בינלאומיים וישראלים – רשת של קווים במטרופולין ירושלים. התכנון כבר הוגש לוועדה המחוזית לתכנון ובנייה ובסך-הכול הוא מציג תשובות נכונות גם מבחינה כלכלית. התכנית מצדיקה את עצמה כלכלית, הן בטווח הקצר והן לטווח הארוך. היא נותנת משקל גדול יותר לתהליך של התמרכזות העיר ולאוו דווקא לפרבור. באופן עקרוני ניתן לומר כי התהליך של הקמת מערכת הסעה המונית בירושלים יצא לדרך, ואם לא יהיו שינויים פוליטיים שיעכבו אותו, הוא גם יגיע ליעדו, וכבר בשנה הבאה תוכלנה התכניות לעבור למכרזי תכנון מפורטים.

מערכת של רכבות קלות תענה על העומס בירושלים

מה זו, בעצם, רכבת קלה?

בשלב ראשון יוקם ציר רכבת שנע על הכביש הקיים, בעיקר בצירים המרכזיים. הכוונה היא להביא לכך, שבקווים "החזקים" לא ייסעו אוטובוסים, אלא רק רכבות קלות, שיסעו ליעדים המרכזיים. האוטובוסים בעיר יהיו פיזרים – מזינים – של מערכת ההסעה של הרכבות. הכרטיס יהיה אינטגרטיבי, כלומר: מי שיעלה לאוטובוס יוכל לעבור לרכבת מבלי לשלם פעם נוספת. מערכת כזו קיימת בהרבה מקומות בעולם, והיא מספקת תשובה הולמת לצורך בתחבורה מהירה והמונית בשעות השיא, שהן בעיקר בשעות 12:00-13:00. עקומות הביקושים מגלה שאלה הן אף שעות העומס בירושלים.

להבדיל מירושלים, במטרופולין תל-אביב קיימת מחלוקת גדולה מאוד בשאלה: איזה פתרון תחבורתי נכון יותר – רכבת קלה או רכבת תחתית.

רכבת קלה זולה יותר להקמה ומשך הקמתה קצר יותר, אך השאלה היא, האם יהיה ביכולתה לספק מענה תחבורתי הולם בשעות העומס בצירים המרכזיים של הכניסה והיציאה מהעיר ובצירים הפנים-עירוניים. אם התשובה לשאלות אלה שלילית, אזי ברור שהפתרון הוא בהקמת רכבת תחתית. אולם כאן נכנסת לדיון שאלה כלכלית כבדת משקל. העלות של רכבת תחתית היא קצת יותר מפי שלושה מזו של רכבת קלה. מבחינת הזמן, אפשר תוך ארבע שנים לסיים את תהליך ההקמה של מערכת רכבת קלה ואילו להקמת רכבת תחתית דרושות כ-12

שנים, גם אם עוברים מהר. אך אינו יכול לחזות מה יקרה לעיר במהלך שנים אלה. האם כולם יברחו ממנה לפרכרים? ואם כן, איך תישמר מרכזיותה של העיר?

במטרופולין חיפה, משרד התחבורה עומד להשקיע עומד 190 מיליון ש"ח השנה כדי להתחיל בהקמת נתיב מרכזי דומה לנתיבי אילון בתל-אביב. זהו פרויקט בהיקף של כמעט שני מיליארד שקל. אבל ייתכן מאוד כי בחיפה יוחלט לנצל את התשתית המסילתית הקיימת כדי להפעיל רכבת פרכרים אמיתית, ולא ליצור מערכת הסעה המונית מיוחדת. על המסילות הקיימות במרחב חיפה והצפון אפשר לבנות בתוך זמן קצר רכבת פרכרים לכל הקריות, ואולי אף לתברה לנהריה ועכו.

כרגע הנושא כולו עדיין נמצא בכדיקות מאוד מקדמיות. כך או כך, ברור שרק באמצעות מערכות הסעה המונית ניתן לפתור את מצוקת התחבורה במטרופולינים הגדולים.

אבסורד בנושא החניה בתוך הערים

**"אגרת
הגודש" היא
מיס מאוד לא
פופולרי, ולכן
– לפני
שנחילים
אותו, צריך
לבדוק את
הנושא
בזהירות
מרבית**

מערכות ההסעה ההמוניות קשורות בעוד נושא חשוב שיש לתת עליו את הדעת והוא, אפשרויות השימוש בחניה בתוך הערים. בנושא זה טבוע אבסורד מסוים. לכאורה מהו האבסורד המוזר הזה? לכאורה, ככל שיהיו יותר אפשרויות חניה במטרופולין, כך ייקטן מספר האזרחים שירצו להשתמש בתחבורה הציבורית. הרבה יותר נוח לצאת מהבית ברכב, לחנות במקום חניה מוסדר, ולהגיע משם בקלות למקום העבודה. ברור שבמקרה כזה, פחות אנשים ישתמשו בתחבורה הציבורית. אבל מה יקרה, אם מספר מקומות החניה יהיה מוגבל מאוד, כמו במנהטן, למשל, שבה אין כמעט היכן לחנות, ואם יש מקומות חניה, אזי מחירי החניה אסטרונומיים? במקרה כזה, יעדיף הנוסע הפרטנציאלי להשתמש בתחבורה הציבורית, כלומר באמצעי ההסעה ההמונית.

אנחנו נעים בין שני הקצוות הללו ומנסים ליצור פתרונות אופטימליים שיוכלו לענות בצורה הולמת על מה שרצוי לציבור ואפשרי מבחינת המטרופולין. אנחנו חייבים לספק סידורי חניה, או סידורי הסעה המונית במידה מספקת. למרבה הצער, אנחנו פותרים את הבעיות באופן מקומי ללא ראייה לטווח רחוק.

כדי למצוא פתרון לבעיה הוחלט, במסגרת תכנית האב לתחבורה, כי במרכזי הערים המטרופוליטיות יוחל תו תקן חניה מקסימלי, דיפרנציאלי, שונה, על שכונות מגורים, ועל אזורי משרדים ומסחר.

לגבי מגורים ההנחה היא כי הממוצע יהיה בעתיד שתי מכוניות למשפחה. כיום מחייבים בישראל לבנות חנייה אחת לכל דירת מגורים פרטית. החוק לגבי אזורי משרדים ומסחר הפוך. בישראל מחייבים לבנות חניה לכל שלושים מטר מרובע באזורי מסחר. אך זו בדיוק הבעיה. כאשר מקצים מקומות חניה בהיקף כה גדול, הצורך בהסעה המונית קטן. לכן חייבת המדינה – ולא הרשות המקומית – להחליט על סדרי עדיפות. שכן, אם אנחנו רוצים לבנות מערכת הסעה המונית, שהציבור גם ישתמש בה, כל הגישה לגבי תקני חניה צריכה להשתנות.

דרך נוספת לפתרון המצוקה היא באמצעות "אגרות הגודש". כלומר: חיוב אדם הנכנס למרכז העיר, דרך כבישים מסוימים, כתשלום אגרה. ניתן למצוא שיטה זו בסינגפור, בשטוקהולם ובהרבה מקומות אחרים. האגרה היא חלק ממדיניות שמטרתה למנוע מכילי רכב פרטיים להיכנס למרכז הערים, ולעודד את השימוש בתחבורה הציבורית.

"אגרת הגודש" היא מס מאוד לא פופולרי, ולכן – לפני שמחילים אותו, צריך לבדוק את הנושא בזehירות מרבית. האזרח צריך לדעת כי הכסף הנגבה ממנו כ"אגרת גודש" איננו מופנה לחלוקה לכספים ייחודיים, אלא רק לשיפור התשתית והשירותים התחבורתיים.

החלום להיות בעליו של בית קטן עם גינה

כאשר מתכננים את תכנית האב לתחבורה, ואת שימושי הקרקע במסגרתה, יש לקחת בחשבון גם נטייה פסיכולוגית נפוצה בישראל. החלום של כל ישראלי הוא להיות מעין קיבוצניק. כלומר, להיות בעליו של בית קטן עם גינה לא גדולה לידו, שבה אפשר לעשות 'מנגל' יחד עם החברים. נטייה כללית זו הביאה לשינוי גדול מאוד בתכנון ובכנייה. אם פעם נהגו לבנות דירות במפלס אחד, היום בונים אותן במפלסים עם מדרגות ביניהם, והציבור שמח בחלקו. כך כל אחד חש שיש לו וילה. בעלי היכולת הבינונית, שגם הם חולמים חלום דומה, רוצים בתים צמודי קרקע ולא חשוב היכן. מבחינה לאומית, זהו בזבוז קרקע – מוצר יקר ערך במדינת ישראל. אבל לנטייה הזו יש גם משמעות תחבורתית – לפחות מבחינת פיזור האוכלוסייה וכיזור אזורי הביקוש למערכות הסעה המונית.

מבחינה לאומית אין לי דבר נגד אדם הרוצה לחיות בחיק הטבע, הרחק מן ההמון הסואן בלב העיר. אבל בתוך המרחבים המטרופוליטיים אסור לנו בשום אופן להסכים לבזבוז כזה של אדמה יקרת ערך. בערים יש להתמקד בכנייה מאוד מאוד גבוהה כדי לחסוך בשימושי הקרקע. רק כך נוכל להקל על המצוקה.

אמנם בנייה לגובה עלולה ליצור מצוקה תחבורתית נקודתית, אך לכך יש פתרון, והוא אומץ במקומות לא מעטים בעולם. הבנייה לגובה מתרכזת סמוך לתחנות הראשיות של מערכות ההסעה ההמונית בתוך הערים. דוגמה טובה לגישה זו אפשר לראות בטורונטו. כאשר עומדים על מגדל גבוה, רואים כדיוק היכן ממוקמות התחנות של ההסעה ההמונית. ליד כל תחנה ניצבים גושים של בניינים גבוהים. סביב התחנה מתחילים להתפתח מרכזים מקומיים, דבר החוסך את הצורך במקומות חניה רבים, מוזיל את עלויות הבנייה, ומאפשר לחיות בנוחות, ללא פקקים אינסופיים, ובאיכות חיים טובה. זהו הפתרון הדרוש גם לישראל, פתרון שעשוי בהחלט לשפר את איכות החיים של כולנו.

היום השימוש

באמצע'

התעופה לחו"ל

עבור רוב

תושבי צפון

ישראל גובל

באבסורד

איכות חיים פירושה גם מציאת פתרונות הולמים בתחום התעופה. יש צדדים רבים בתחום זה שהוזנחו במשך שנים רבות. לכן, במשרד התחבורה הוכנה גם תכנית אב לתעופה שתושלם בקרוב.

הקשר בין תכנית אב לתחבורה לבין תכנית אב לתעופה גדול מאוד. כדוגמה אפשר להביא את נמל התעופה בן-גוריון. קודם כל יש לזכור כי נתב"ג הוא מציאות קיימת לא טובה שפוגעת במידה לא מעטה באיכות החיים של אלה שחיים בקרבתו ונאלצים לחיות עם רעשי ההמראה והנחיתה. אבל מדינה צריכה הרבה דברים שאינם נוחים בסביבת מגורים. היא צריכה בתי-קברות, אזורי תעשייה, תחנות כוח, נמלים וכדומה. מאז ומתמיד היה קונפליקט

בין הצרכים הציבוריים לבין הצרכים הפרטיים. החכמה היא לדעת לפשר בין הצרכים הסותרים ולגשר עליהם ככל האפשר, תוך התאמה בין השניים. היום מנסים בכל העולם, להוציא את נמלי התעופה ממרכזי הערים במטרה לשפר את איכות החיים של הפרט.

ישראל לא יכולה להעביר את נמל התעופה למקום אחר. נמל התעופה משול לפצע גדול בלב האזור האורבני של גוש דן. הנמל המשתרע על כ-15,000 דונם, גורם להגבלות בנייה בכל מרחב הגישה וההמראה, יוצר רעש ועוד. וזו בהחלט בעיה.

המצב הבלתי הגיוני במתחם שדה דב

שדה דב הוא בעיה נוספת. הנמל הוא אחד הדברים הבלתי הגיוניים ביותר שנעשו בישראל. כדי להבין את בעיות הנמל ראוי לזכור מספר נתונים מספריים. לפני ארבע שנים טסו משדה דב לאילת 400,000 איש בשנה. השנה הגיע מספר הטסים ל-1,100,000 איש. משדה דב לקרית שמונה ולראש פינה טסים היום 300,000 איש בשנה – גידול משמעותי ביותר לעומת מספר הטסים לפני ארבע שנים.

לגידול זה יש סיבה. ככל שהמדינה והעולם מתפתחים יותר – כך הופכת הטיסה זמינה וזולה יותר. הטיסה אינה עוד מותרות, והיא הופכת יותר ויותר לאמצעי תחבורתי בשביל ציבור רחב. התופעה ברוכה – השאלה היא למה דווקא בשדה דב?

שדה דב משתרע על הקרקעות הטובות ביותר והיקרות ביותר במדינת ישראל, בדיוק בין הרצליה לבין תל-אביב, כלומר, בלב המדינה. יש לזכור כי הנזק שהוא גורם אינו רק בשטח הקרקעי שהוא תופס אלא גם במגבלות הבנייה שהוא יוצר סביב אזור הגישה וההמראה מהנמל. הנמל הוא מטרד מבחינת איכות הסביבה – בגלל רעש הנחיתות וההמראות. אין כל היגיון במיקומו כה קרוב לאזורי מגורים.

כדי לפתור את הבעיה, המלצנו בתכנית האב לתעופה להעתיק את הנמל הזה לים. הפרויקט נשמע גרנדיוזי, ולכאורה בלתי אפשרי בגלל ההוצאות הכרוכות בהקמתו, אבל בדיקה מעשית מראה שהפרויקט לא יעלה אפילו אגורה אחת למשרד האוצר. מספר חברות בינלאומיות רציניות ביותר כבר פנו למשרד התחבורה וביקשו להקים את הפרויקט על חשבונן, על-פי השיטה שבה נעשה כביש חוצה ישראל, ואף בתנאים משופרים יותר, שכן המדינה לא צריכה לתת ערבויות או לממן את הפרויקט מכספה. מדובר בשיטה מאוד פשוטה, שלפיה היוזם מקבל את הזכות לבנות את הנמל על חשבוננו וכמו-כן את הזכיון להפעילו באופן מסחרי במשך 25 שנה, כנמל תעופה אזורי או אף בינלאומי. בתום תקופה זו, חוזרת הבעלות על נמל התעופה לידי הממשלה, והיא יכולה למסור את הפעלתו לחברה מסחרית אחרת. שיטה זו נקראת BOT (Build, Operate, Transfer).

לכאורה, אפשר לומר, שאם שדה דב הוא בעיה כל-כך קשה לסביבה, אולי עדיף לסגור אותו. זו בהחלט אפשרות. למרבה הצער, היא לא מעשית. אם לא יהיה נמל תעופה בתל-אביב, מי שירצה להשתמש בתחבורה אווירית יצטרך לנסוע לנתב"ג. פירוש הדבר נסיעה ממושכת לנמל, ועומס נוסף על העומס הקיים בו בלאו הכי. הגישה לנמל התעופה חייבת להיות קלה. כיוון שתחבורה היא חלק מאיכות החיים, חובה על המדינה לספק לציבור אמצעים תחבורתיים נוחים ונגישים. נמל תעופה שייבנה סמוך לים בתל-אביב יכול להיות הפתרון. הנושא כבר נבדק יחד עם חברות הולנדיות מתמחות ותוצאות הבריקה היו חד-משמעית – אפשר להעתיק את הנמל. ומן הטעם הזה ימשיך משרד התחבורה לתכנן את הפרויקט. כמובן, תוך ניסיון למזער את הנזק שעלול להיגרם לחופי ישראל.

דוגמה טובה לנמל תעופה מוצלח שהוקם בים אפשר למצוא במקאו, המושבה הפורטוגזית, לא הרחק מהונג-קונג. במקאו הוקם אי ענק בים, עם שוברי גלים, מסלולי המראה ונחיתה, וטרמינלים לנכנסים ויוצאים. זהו אחד הפרויקטים הגדולים בעולם. לישראל אין צורך בנמל תעופה כה גדול, אבל בהחלט דרושה לנו תפיסת עולם כזו לגבי שדה דב.

הצורך בנמל תעופה נוסף למטענים

נמל תעופה נוסף שדרוש לו פתרון – ואשר עליו עדיין יש מחלוקת בין משרד התחבורה לבין מערכת הביטחון – הוא השדה בנבטים. המדינה זקוקה לנמל תעופה נוסף בשביל מטענים. מאחר ונתב"ג סגור כלילה, חשוב שהשדה למטענים יפעל בנבטים. ובפרט שרוב הסחורה החקלאית מישראל מגיעה מצפון הנגב. למרבה הצער, משרד הביטחון מתנגד לכך בעיקשות רבה, על אף העובדה ששדה נבטים אינו משמש לפעילות מבצעית עשרים וארבע שעות ביממה. עם קצת רצון טוב והתחשבות בצורכי המדינה – ולא רק בסיסמת הביטחון – אפשר לשלב בין השניים ולהפעיל את השדה במשותף לצורך שימוש אזרחי וצבאי גם יחד.

אחת מהנחות היסוד של משרד התחבורה, גם בתחום התעופה, היא שישראל עומדת להיות מדינה של שלום. ואכן, אחד מפירות השלום עם ירדן, הוא נמל התעופה המשותף בעקבה-אילת. זהו נמל משותף אמיתי לשתי המדינות, שיש בו מסלולים בירדן וטרמינל נוסעים בישראל. הרעיון הוא, שכל הטיסות לישראל, שנוחתות בעובדה, יועברו למסלולים בעקבה, שם הנוסעים יוסעו מאתר הנחיתה באוטובוס, ויגיעו בתוך כ-4.5-5 דקות לטרמינל שיוקם בעין עברונה, בישראל. מעברונה תידרשנה 11-12 דקות נסיעה כדי להגיע ללב אילת, במקום כ-40 דקות נסיעה שדרושות היום להגיע מעובדה לאילת. נמל זה נותן פתרון תחבורתי טוב יותר לתיירים הבאים לאילת ישירות מאירופה. אך כמו כל דבר חדש – רעיון זה גם הוא הפחיד את האילתיים, והיה למשרד התחבורה ויכוח גדול מאוד עם אנשי תיירות באילת שקבלו כי: משרד התחבורה מתכוון להשקיע בעקבה ולפתח אותה על חשבון אילת.

הסברנו להם בפשטות: בעקבה יש 500 חדרי מלון. באילת יש יותר מ-8,000 חדרים. עקבה לא מאיימת על אילת מבחינה תיירותית. התחרות שלכם, באילת, איננה עם עקבה, אלא עם יעדים תיירותיים כמו קוסטה דל־סול, אנטליה, תחרות על לבם של התיירים מאירופה שמחפשים מקומות חמים, ורוצים נופש שקט ובטוח. ולכן, ככל שאילת תציג בפני העולם תמונה משכנעת יותר של שלום, של אזור שנקי מן הבעיות המאפיינות את צפון ישראל, ובקצרה, של אזור שבו חיים יחד בשלום ערבים ויהודים – כך ישפר הדבר את יכולת השיווק שלכם. אם עקבה ואילת יהפכו אזור רצוף אחד, שקט, אזור של שלום, תוכל גם מצרים להיכנס למשחק, ואז המאבק לא יהיה בין אילת לעקבה – אלא מאבק אמת על לבו של התייר האירופי. ובמאבק הזה – שיתוף הפעולה בין ישראל לירדן, יסייע לנו לגבור על כל המתחרים.

כך או כך, נמל התעופה הזה צריך לקום, ועל אף התנגדותם של הירוקים להקמתו – אני מקווה שהוא אכן ייבנה. הוא מאוד חשוב לפיתוח התיירות בישראל, ולתיירות באילת בפרט.

חיפה – הנמל הראשון שיופרט

שדה נוסף שיוכל להוות פריצת דרך בכל התחום התעופתי הוא הנמל בחיפה. נמל התעופה בחיפה הוא הנמל הראשון שבו נעשה ניסיון הפרטה. הבעיה המרכזית של נמל התעופה היא, שקשה להאריך את המסלול הקצר שלו מזרחה בגלל "הלבניות" של בתי הזיקוק. בגלל המסלול הקצר אי אפשר היום להפעיל טיסות בינלאומיות למקומות מרוחקים. כדי להגיע לכל היעדים באירופה, צריך להאריך את המסלול ולשפר את המסלול הקיים. אין למדינה כסף כדי לעשות את השינויים המבוקשים, ולכן החליטה להפריט את הנמל. הכוונה למכור את הנמל לגורם פרטי, אך להתנות עם הקונה, שיזכה במכרז, שהמקום ישמש כנמל תעופה בלבד. הפרויקט הזה ייעשה גם הוא כשיטת BOT, במטרה להפוך את הנמל לנמל תעופה אזורי-בינלאומי.

היום השימוש באמצעי התעופה לחו"ל עבור רוב תושבי צפון ישראל גובל באבסורד. כאשר תושב מרכז הארץ רוצה לנסוע לסופשבוע באנטליה, הוא מבזבז שעה או שעה וחצי בטיסה לשם, אבל אם הוא גר בכרמיאל או בקריית אתא, הוא מבזבז שתיים בנסיעה לנתבי"ג, עושה "צ'ק-אין", ואז טס שעה וחצי לאנטליה, וכשהוא חוזר עליו לעבור בדיוק את אותו מסלול. כלומר, מתוך יומיים וחצי של חופשה, הוא מבלה יום אחד בנסיעות. בצפון מדינת ישראל יתגוררו בשנת 2020 כשני מיליון תושבים. כבר היום מספר תושבי הצפון מגיע למיליון ויותר. זו התעללות שלא מגיעה לתושבים אלה. מגיע להם פתרון תעופתי הולם יותר. וזו בדיוק המטרה שעומדת מאחורי הפרטת נמל התעופה בחיפה.

במסגרת תכנית האב לתעופה, חיפשנו פתרונות לבעיה חשובה נוספת והיא: הקמתו של נמל תעופה בינלאומי נוסף בישראל, שיענה על צורכי המדינה בשנת 2020. קיימת מחלוקת בשאלה, מהו המיקום המתאים – נבטים או זיקים. אם אנו רוצים בנמל שיהיה פעיל ב-2020, עלינו להחליט כבר במהלך 1999 היכן יוקם הנמל. טווח הזמן הזה נחוץ משום שבמדינת ישראל דרושות 15 שנה כדי לתכנן נמל תעופה ולהעביר את התכניות בכל מסלולי האישורים הנדרשים. דבר אחד ברור – כיוון שנמל התעופה בן-גוריון נועד לענות על צרכים של מדינה עם תנועת נוסעים של 12 מיליון בשנה, ובשנת 2020 צפויים לנחות כאן כעשרים מיליון נוסעים בשנה – דרוש לנו נמל תעופה בינלאומי נוסף. אך מלאכה זו, כך נראה, תוטל כבר על כתפיה של הממשלה הבאה.