

"מקריבים תשתית לאומית לטובת שישה כרישי נדל"ן" שי פופר, יו"ר אגודת התעופה הישראלית, מסביר למה הוא מתנגד לפינוי שדה דב בת"א

06/09/2013, 13:22

מירב מורן



גלובס
זירת העסקים של ישראל



שי פופר / צילום: איל יצהר

ועדת בודינגר שמונתה על ידי משרד התחבורה והגישה את מסקנותיה לפני חמש שנים קבעה כי "אין לפנות בשום פנים ואופן שדה תעופה בלי חלופה הולמת". מה היא "הולמת"? על כך יש ויכוח בין בעלי מקצוע ובעלי אינטרסים. כך או כך, החודש כבר נערכה בתל אביב חגיגת הפינוי של שדה דב ופינוי שדה התעופה בהרצליה נראה גם הוא כמתקדם בצעדים רחבים. "אין חלופה לשדה דב", אומר שי פופר, יו"ר אגודת התעופה הישראלית, המייצגת את הטייסים בישראל ותכליתה לקדם את האינטרסים של התעופה האזרחית, המסחרית והפרטית בארץ. האגודה גם עומדת מאחורי המאבק בפינוי.

-במרחק 15 דקות מכל נקודה בת"א יש שדה תעופה פעיל - בשביל מה צריך עוד אחד?
"טיסה מנתב"ג לאילת אינה אותו מוצר כמו טיסה משדה דב לאילת. זו דמוגיה לומר שנתב"ג נמצא 15 דקות מת"א. תושב גוש דן יצטרך להקדיש לטיסה מנתב"ג שלוש שעות לפחות, כי צריך לבוא שעתיים קודם והכל יותר מסורבל. גם עבור המטוסים זה לא מתאים. תשתית ההמראה בנתב"ג מתאימה לטיסות טרנס אטלנטיות ארוכות, שבהן 20 דקות עיכוב הוא סביר. במקרה של טיסה לאילת, זה מוסיף 50% לנסיעה שזה כבר לא סביר. אנשים יעדיפו לנסוע באוטובוס או במכונית, כי יידרש להם אותו זמן להגיע."

-מה רע באוטובוס לאילת? הלא מתוכננת גם רכבת.

"מיליון טסים יוצאים מת"א לאילת בכל שנה. כדי להסיע כמות כזו צריך להפעיל קרוב ל-70 אוטובוסים ביום. כולם יפסידו מזה: תושבי פריפריה שלא יוכלו להגיע למרכז בטיסה מהירה, למשל כדי לקבל טיפולים רפואיים וכל שירות אחר שאין בסביבתם; עובדי ארקיע וישראיר שיאבדו את פרנסתם; ואילת, שתפסיד תיירים שלא יגיעו אליה בגלל המסע המפרך. גם אם תחבורה יבשתית היא דרך לגייטיות, צריך לאפשר לבחור באיזה אמצעי להגיע ותעופה היא אמצעי התחבורה המהיר והבטוח ביותר."

-בטוח, מהיר, אבל על אדמות שיש מאמינים שצריך לפתור עליהן את מצוקת המגורים במרכז.

"למגורים יש תחליפים במטרופולין וגם בתל אביב גופה. שדה תעופה הוא תשתית לאומית שאין לה תחליף. כך בשם אינטרסים צרים של 6-7 כרישי נדל"ן, שאין הסכמה על הנכונות שלהם מבחינה תכנונית, מקריבה המדינה תשתיות תחבורה לאומיות. זה נכון לגבי שדה דב ולגבי שדה התעופה בהרצליה שמתכוונים להפוך לשכונת מגורים."

-הרצליה, תל אביב, כמה שדות תעופה צריך בארץ כל כך קטנה?

"אנחנו רחוקים מהממוצע המקובל בעולם המפותח בכל היבט: OECD יש בממוצע שדה תעופה אחד לכל 250 אלף תושבים; בארצות הברית יש לכל 95 אלף תושבים שדה תעופה; בישראל, שבה שישה שדות תעופה (אילת, נתב"ג, שדה דב, הרצליה, חיפה וראש פינה) יש 1.3 מיליון תושבים לכל שדה תעופה. סגירת הרצליה ושדה דב יכו את התעופה האזרחית והפנים-ארצית מכת מוות."

"כל מטרופולין מודרני זקוק לשדה תעופה משלו, לטיסות פנימיות ולצרכים אזרחיים נוספים כמו צילומי אוויר, טיסות תיירות, טיסות עסקיות ותשתית לשירותים אזרחיים שנותנים מסוקים. החלופה שהציעו באזור מגידו מגוחכת. שדה תעופה במגידו זה כמו פיצרייה בלב הג'ונגל: ריח הבישול באמת לא יפריע לשכנים, אבל אף אחד גם לא יבוא לאכול בה."