נוסח לא מתוקן

פרוטוקול מס' 56
מישיבת ועדת הכלכלה
שהתקיימה ביום ב', י"ב בשבט התשנ"ז, 20.1.1997, בשעה 10:00

נכחו:

חברי הוועדה: היו"ר אלי גולדשמידט
פיני בדש
נסים דהן
צבי הנדל
נסים זוילי
שאול יהלום
אבי יחזקאל
גדעון עזרא

מוזמנים: שר התחבורה, יצחק לוי
נחום לנגנטל, מנכ"ל משרד התחבורה
יואל פלדשו, מנכ"ל י"אל על"י
מוטי דבי, מנכ"ל רשות שדות התעופה
אבי קוסטליץ, יו"ר רשות שדות התעופה
עמרם מצנע, ראש העיר חיפה
שלמה תירוש, מנכ"ל אגרסקו
מנחם שרון, ראש מינהל התעופה האזרחית
גילון זוהר, מנכ"ל קאל, קווי אוויר למטען
עובד צבי, עוזר למנכ"ל רשות שדות התעופה
מוטי ששון, ראש עיריית חולון
יאיר דורון, סגן ראש עיריית ראשון לציון
יגאל יוסף, ראש עיריית ראש העין
שבתאי תמיר, ראש עיריית אור-יהודה
מנשה משה, ראש המועצה האזורית עמק לוד
עיזו נחושתן, חיל האוויר
עו"ד שמעון גוטפריד, מושב צפריה
עו"ד יובל טילינגר, מושב צפריה
עפר לינצ'בסקי, רפרנט תחבורה, אגף תקציבים, משרד האוצר
יחזקאל דסקל, רש"ת
יחיאל אמיתי, משרד התחבורה
יונתן גולני, מודיעין
איילת רוזן, המשרד לאיכות הסביבה
ד"ר סטליאן גלברג, מניעת רעש, המשרד לאיכות הסביבה
ד"ר ערן פייטלסון, חבר ועדת סוארי, האוניברסיטה העברית, ירושלים

המשך מוזמנים: כרמית פינץ-קדמי, משרד התיירות
אל"מ מוצפי בצלאל, יועץ כספי לרמטכ"ל, משרד הביטחון
בלהה גבעון, מנהלת היחידה לא.ס., החברה להגנת הטבע
עמית שפירא, מנהל האגף לשימור הסביבה, החברה להגנת הטבע
יואש צידון
חיים בן-איון, הרשות לפיתוח הנגב
מאיר סהר, הרשות לפיתוח הנגב
ויקטור בר-גיל, ראש אגף אמרכלות, משק ונכסים, משרד הביטחון
דוב גלצקי, ראש תחום פינוי מחנות צה"ל, משרד הביטחון
אמנון אהרוני, נציג תושבי ראש העין
יוסי שא-נס, מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן

מנהלת הוועדה: לאה ורון

נרשם על-ידי: חבר המתרגמים בע"מ

ס ד ר ה י ו ם:

נתב"ג 2000 ושדה התעופה נבטים

נתב"ג 2000 ושדה התעופה נבטים

היו"ר אלי גולדשמידט: אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. אנחנו מקיימים היום דיון בנושא נתב"ג 2000. כיוון שהדיון מצולם בטלוויזיה, בשידור חי, אני מבקש שהדיון יהיה מאופק ומסודר, ולא ייראה כפי שלפעמים נראים דיונים בכנסת. יש הרבה יותר מוזמנים מאלה שנמצאים כאן, ואני מקווה שיהיו עוד חברי כנסת שיגיעו.

אני אפתח בכמה דברי פתיחה, ואחר-כך אתן את לחבר הכנסת זוילי להציג את הנושא מבחינתו. אני רוצה לציין ששלושה חברי כנסת העלו בשלבים כאלה או אחרים את הדיון בנושא נתב"ג 2000. למעשה, חבר הכנסת זוילי היה הראשון. עוד בקדנציה הקודמת הוא העלה את הנושא. והוא מאוד פעיל בתחום הזה. שני חברי כנסת נוספים שהעלו את הנושא היו אבי יחזקאל ואברהם פורז, שאני מקווה שיצטרפו אלינו בהמשך. הזמנו לכאן את נציגי המשרד הממשלתי הרלוונטי, משרד התחבורה. ונמצא כאן מנכ"ל המשרד, נחום לנגנלטל, נציגי רשות שדות התעופה, מוטי דבי, מר קוסטליץ, נציג "אל על", נציג מינהל התעופה האזרחית, הרבה מאוד נציגים של יישובים, בעיקר יישובים שנמצאים באזור, שלנושא הרחבת נתב"ג 2000 ותכנית החרחבה הזאת רלוונטיים להם. נמצא גם נציג מוועדת סוארי, ד"ר פייטלסון.

אני אנסה להגדיר בכמה מלים את הנושא. אני מניח שכל מי שיושב כאן בחדר יודע על מה מדובר, אבל מחמת העובדה שהנושא מצולם לטלוויזיה, כדאי שגם מי שצופה בנו ידע פחות או יותר על מה מדובר. אני לא אכנס לכל הפרטים, אבל אני אתן את המסגרת, ואחרי כן אני אאפשר לנסים זוילי ולאבי יחזקאל להציג את הדברים שלהם.

נתב"ג 2000 זו בעצם תכנית שאמורה להרחיב את שדה התעופה בן-גוריון ולהתאים אותו לתנועת הנוסעים ולתנועה האווירית בכלל, ההולכת וגדלה במדינת ישראל, על דרך של הרחבת בית הנתיבות, על דרך של שינוי מסלולי ההמראה והנחיתה בשדה התעופה ועל דרך של תשתיות שלמות מסביב לשדה התעופה. התחזית, אם אני מסתמך על דו"ח סוארי, היא של סדר גודל של 10 עד 12 מיליון נוסעים בשנה ד שנת 2000. יש גם תנועה מאוד גדולה של מטענים. השדה משרת לא רק נוסעים, אלא גם מטענים. אגב, הוא משמש גם לטיסות צבאיות.

במסגרת הדיונים שנערכו, ובעיקר ביזמתם של חברי הכנסת, (נסים זוילי הוביל את העניין הזה ואולי גם אבי יחזקאל) עלתה השאלה האם עדיף לקיים את הנושא של נתב"ג 2000, או שמא כדאי לשים את הדגש דווקא על שדה תעופה אחר. השאלה התמקדה בעיקר בשדה התעופה נבטים, שנמצא באזור הנגב, ליד באר-שבע, שהיום הוא משמש כשדה תעופה צבאי. הדיבור על שדה התעופה בנבטים עלה כתוצאה ממספר גורמים. גורם אחד הוא ההשפעה הקשה, לטענת רבים, של הרחבת שדה התעופה בן-גוריון בעיקר על האזור האורבני והחתיישבותי, המושבים באזור, מבחינת איכות החיים, מבחינת אקולוגיה, מבחינת רעש, אולי מבחינת סיכון. זה מצד אחד, ובהיבט החיובי יותר, הנושא עלה מתוך איזו שהיא ראייה של פיתוח הנגב על-ידי הקמת שדה תעופה בינלאומי בנגב.

הנושא נבדק על-ידי ועדת סוארי, ועדה בראשותו של פרופסור סוארי, שכמו שאמרתי קודם, נמצא פה הנציג שלו. רואה-החשבון סוארי התנצל על שהוא לא הצליח להגיע, ואולי הוא יגיע במהלך היום, ואם הדיון יהיה בפעם נוספת,

ודאי הוא יגיע בפעם הבאה. ישנה חוברת מאוד מפורטת שהוגשה ב-28 ביולי 1996, קרי, בקיץ שעבר, בהתאם לכתב מינוי ששר התחבורה הנחה בו את הוועדה מיום 14 בינואר 96'. אני אומר ממש בקצרה את המלצות ועדת סוארי, ובזה אני אסיים את דבריי ואאפשר לחברים האחרים לדבר.

אני מברך את שר התחבורה שהצטרף אלינו.

המלצות ועדת סוארי הן:

מתוך שני השלבים של תכנית נתב"ג 2000, הם בעצם ממליצים על ביצוע חלק משלב א' בלבד.

(1) הם ממליצים, לאור המפגעים הנגרמים מהשדה, על הטלת מגבלות על המראות במשך שעות הלילה. יש איזו שהיא הדרגתיות בהחלת אותן מגבלות. אולי אחר-כך מנחם שרון, יושב ראש מינהל התעופה האזרחית יסביר לנו את סוגי המטוסים. יש מטוסים בדרגה 3, יש מטוסים בדרגה 2 בנושא הזה של הרעש, כתוצאה מההמראות.

(2) ההרחבה שמומלצת על-ידי ועדת סוארי אמורה לתת פתרון סביר להפעלת השדה עד ל-12 מיליון נוסעים בשנה; ולדעת הוועדה, הרחבה זו פותרת את הבעיה לעשר השנים הקרובות.

(3) היה מדובר על מעין כוכב של טרמינל, והוועדה ממליצה לאשר ביצוע בניית הטרמינל החדש עם שלוש זרועות בלבד, מתוך חמש.

(4) מומלץ על בניית שלושים רחבות חניה חדשות במקום שישים רחבות חניה חדשות, כפי שהומלץ בתכנית המקורית.

(5) מומלץ גם על הארכת מסלול 12-30 מזרחה בכ-300 מטר ועל קיצור מתאים של המסלול בצד המערבי שלו.

(6) בשלב זה הוועדה ממליצה שלא לבצע את המחלף התחבורתי המתוכנן בכביש מספר 1, מחלף כפר חב"ד.

(7) הוועדה ממליצה לא לבנות בינתיים את בית-המלון והרכבות וכן כל תשתית שאינה הכרחית לקיבולת של 12 מיליון נוסעים.

(8) יש פה פירוט בהמלצה של הוועדה בנושא של המראות לילה.

(9) כתוצאה מהמפגעים הלא-פשוטים שהרחבת הנמל תגרום ליישובי הסביבה, הוועדה ממליצה - ואני אומר את זה בכותרת ולא בפרטים - לפצות פיצוי של ממש את התושבים, את בעלי הקרקעות, את המושבים, ואפילו גם לשקול במצבים מסוימים מתן אפשרות להעתקת יישוב מסוים מהמקום למקום אחר.

(10) לגבי שדה התעופה נבטים, הוועדה ממליצה, בעצם, שלא ללכת על הכיוון של שדה התעופה נבטים. היא אומרת שכפי שהדברים נראים כיום, שדה תעופה בינלאומי נוסף לנתב"ג אינו יכול להתקיים בנבטים. "לדעת הוועדה, ההשקעות הנדרשות להקמת השדה בנבטים, פיצול הפעולות של חברות התעופה וריחוקו של אתר נבטים ממרכזי אוכלוסייה ומסלולי התיירות, חופכות את האפשרות הזו לבלתי מעשית".

לפי מה שנמסר לי, ונמסר לי רק אתמול בבוקר - מבלי כל קשר לעיתוי של מועד הישיבה שנדחתה מספר פעמים מכל מיני סיבות, כמובן סיבות טכניות שהיו קשורות בנו, בוועדה, היו קשורות במשרד התחבורה, לא משנה - קורה שאנחנו מקיימים היום את הדיון, שעה שמחר, כך נמסר לי מפי השמועה, המועצה הארצית לתכנון ובנייה אמורה לדון בפרויקט נתב"ג 2000. אני מניח שהעובדה של סמיכות התאריכים האלה יוצרת אי-שקט מסוים סביב הדיון שלנו היום, אבל אנחנו מקיימים את הדיון בסדר היום שלנו ככנסת, אנחנו לא מותנים בפעילות של רשויות אחרות, ואני מקווה שהדיון יהיה מעמיק ופורה. לדעתי, זה דיון חשוב מאוד, שנוגע לכל אזרחי מדינת ישראל, בוודאי נוגע לכל מי שחי בגוש דן, ובוודאי לגבי כל מי שאמור בשלב כזה או אחר לטוס לחו"ל או לחזור מחו"ל. יש לו השלכות על תיירות, יש לו השלכות על תשתיות, יש לו המון המון השלכות. אני מציע שכולנו נתייחס לדיון הזה ברצינות המלאה. אני כשלעצמי לא גיבשתי עמדה בנושא הזה, ואני אגבש את עמדתי האישית רק לאחר שאני אשמע את הדוברים השונים.

נסים זוילי: אני הייתי מעדיף לו הכותרת של הדיון הייתה תעופה 2000, מדיניות תעופה של מדינת ישראל לקראת שנות ה-2000. משום שכאשר מגדירים את הדיון "נתב"ג 2000", יוצאים מתוך הנחה שישנה בעצם אלטרנטיבה אחת, ושמתמקדים בה, וכל העבודה המאוד יסודית שעשתה רשות שדות התעופה הלכה לכיוון של הפתרון הזה, מתוך הנחות יסוד שבחלקן הן נכונות, ובחלקן, לדעתי לפחות, הן מוטעות.

ישנם כמה פרויקטים ענקיים של תשתית במדינת ישראל, שקובעים את עתידה של המדינה. האחד, כביש 6; השני, מדיניות התעופה ושדות התעופה העתידיים שלה. אנחנו עומדים להשקיע מאות מיליוני דולרים, ואולי מיליארדים, כדי להכין את מדינת ישראל לשנות ה-2000, וכדי שהיא תהיה מדינה שברמתה תואמת את ההתפתחויות שישנן בעולם כולו.

לכן, כשאנחנו ניגשים לדון בפרויקט כל כך גדול וכל כך משמעותי, אנחנו לא יכולים להגביל את עצמנו בראייה או להגביל את עצמנו למתן תשובה רק בנושא אחד, אלא אנחנו חייבים להביט על הפרויקט הזה בראייה כוללת, כדי לומר מה מדינת ישראל צריכה לעשות לקראת שנות ה-2000 ודרך הפרויקטים האלה, ולאיזה נושאים אנחנו צריכים לתת תשובות נוספות על התשובות הישירות שאנחנו נותנים בתכנית עבודה כזאת או אחרת.

מכאן אני רוצה לגשת ולטפל בשלושה מישורים של הפרויקט:

(1) ההתייחסות הראשונה שאני רוצה להתייחס אליה זה מרכז הארץ, האוכלוסייה של מרכז הארץ, הצפיפות במרכז הארץ, ובאיזה מידה יצליח הניסיון להציג תכנית או יישום של תכנית, שבה מספר האזרחים או האנשים שיעברו דרך אותו כביש מספר 1 אומלל ועוד הכבישים הנוספים שישנם באזור, יגדל מ-7 מיליון ב-1995-96 או 1996-97, ל-16 מיליון, כפי שהתכנית הגדולה מתכננת. האם בכלל זאת היא תכנית שמדינת ישראל צריכה לעודד אותה? האם זה נכון מבחינת העתיד? האם זה נכון להמשיך להעמיס על מרכז הארץ כל כך הרבה, כפי שגם ככה מתוכנן להעמיס, והאם זה בלתי נמנע? האם אנחנו חייבים להעביר 16 מיליון איש, להכפיל את מספר האנשים שיעברו רק בתעופה דרך מרכז הארץ? אני לא מדבר עדיין על המשמעויות ליישובים באזור, אני לא מדבר על היישובים הכפריים, אני לא מדבר על הערים, אלא אני מדבר על העברה של טיסות, על שילוש מספר הטיסות שעוברות דרך המרחב האווירי הזה במשך עשר שנים. האם זה נבון, האם זה חכם, האם זאת היא גישה שבכלל אנחנו

צריכים לאמץ אותה? הכוונה היא לעבור מ-40 אלף טיסות ב-95'-96' ל-120 אלף טיסות, נדמה לי, בין אם זה קרגו או נוסעים, בשנת 2015. ואת כל זה הכוונה היא להעמיס על שדה תעופה אחד מסכן ואומלל; ואנחנו בספק רב אם זה נכון.

אני לא רוצה להכנס לפירוט, משום שנדמה לי שכל מי שיושב כאן מכיר זאת, ואנשי היישובים יסבירו את זה יותר טוב ממני. אתם מכירים את הפרסומים הגרנדיוזים של מחלפים, שבולעים יישובים שלמים או מרחבים שלמים, ועוד פעם במרכז הארץ. הכוונה להפוך שדות או שטחים מאוד גדולים במרכז הארץ לטרמינלים ולמסלולים, דבר שאני בספק רב אם זה הכיוון הנכון.

יש עוד דבר שאנחנו רוצים לנסות להתמודד איתו. יש ססמה מימי בן-גוריון ועד היום: פיתוח הנגב. אנחנו מדברים ומחפשים כל הזמן רעיונות אטרקטיביים, אפקטיביים, לחבר את הנגב למרכז הארץ. אנחנו אומרים מה בעצם יכולים להכניס או להעביר לנגב, כדי להביא לכך שהנגב יתחיל להפוך להיות הרבה יותר מושך, הרבה יותר פורח, הרבה יותר משמעותי בכלכלה הישראלית.

לי נראה, וכמו שאני מעריך, גם לרבים אחרים, שאין דבר יותר משמעותי מאשר שדה תעופה בינלאומי שיכול להפוך אזור למרכז העולם. אין דבר יותר משמעותי מהבחינה הזאת. אומרים מה הטיעונים הבסיסיים נגד פתיחת שדה תעופה משלים, למשל בנבטים, ואני נותן את זה כמשל, כי אני לא התעמקתי מספיק בדוח סוארי, למה הם הגיעו כל כך מהר למסקנה שנבטים דווקא לא בא בחשבון.

אם מדברים על המרחק ממרכזי התיירות, אני יכול להעלות בדעתי רעיון אחר, שהוא למשל: אזור פיתוח תיירות מספר 1, אחד האזורים המרכזיים - ים המלח. אמצע הדרך לאילת. אני מעריך שעד שנות 2000 ומשהו יהיה הסכם שלום עם הפלשתינאים, והגישה והדרך בין נבטים לירושלים לא תהיה בהרבה יותר ארוכה מהדרך היום משדה התעופה בן-גוריון לירושלים, ודאי לא אם נמשיך להעמיס על השדה מיליוני נוסעים. אני יכול לקחת את טיסות הקרגו, אני יכול לקחת את התוצרת החקלאית. אני יכול להעלות בדעתי ובדמיוני שתוך 10-15 שנים הנגב, בכל אופן, יקיף למעלה מ-25 אחוזים מהאוכלוסייה הישראלית, ושמרכז נוסף שם יכול בהחלט לתרום לפיתוח של האזור הזה. יש ניסיון היום לבוא ולומר שמתרכזים עוד פעם במרכז הארץ ולקבל החלטה ארוכת שנים, של דורות, שאנחנו משאירים בעצם את הנגב בנפרד ממה שאנחנו רוצים לפתח במדינת ישראל.

אם אנחנו מדברים על מערך או על פרויקט שיש לו משמעויות לאומיות כל כך רחבות, חייבים לראות את הפרספקטיבה הכוללת. יכול להיות שלמשל האלטרנטיבה של זיקים היא אלטרנטיבה טובה. לא בחנתי אותה, אני לא מכיר אותה, אני לא יודע לומר אם היא טובה יותר או לא. יכול להיות שיש אפשרויות להעביר שדה תעופה צבאי אחר לנבטים ולפנות את אחד משדות התעופה היותר קרובים למרכז הארץ.

יש אולי אלטרנטיבות שהן יותר טובות, אבל נדמה לי, שבסופו של דבר הן פחות יישומיות מאשר לקבל את ההחלטה, וזאת היא בעצם החלטה שמציע אותה דוח ועדת סוארי ושרשות שדות התעופה צריכה לאמץ אותה:

(1) שלא הולכים על התכנית הגדולה בשדה התעופה בנתב"ג, ומראש מחליטים שלא הולכים על התכנית הגדולה. יוחלט על 10 מיליון, וזאת תהיה התקרה

של הקיבולת של האזור הזה, מבלי לפגוע במרכיבים אחרים שאנחנו רוצים לשמור עליהם.

(2) להתחיל להתייחס ברצינות לשדה תעופה משלים, ולא להשאיר אותו על הנייר ולומר שמדינת ישראל צריכה שדה תעופה משלים. לשלב בשדה תעופה משלים את הצורך בפיתוח הנגב ובחיבור הנגב לתשתיות מהירות למדינת ישראל. כשמשקיעים מאות מיליוני שקלים, אפשר לחבר את נבטים לירושלים, לתל-אביב, לדרום, לצפון בכבישים מהירים וברכבות מהירות, דבר שיוזיל את המערכת.

צה"ל לא צריך כל כך הרבה שדות תעופה בדרום, והם אומרים את זה. נכון, יש בעיה של מרחב אווירי, שאני לא רוצה להיכנס אליה, ואני לא חושב שזה נכון להיכנס אליה בפורום כל כך גדול. יש סיבות אחרות שבגללן צה"ל יכול להביע התנגדות לרעיון של העברת שדה תעופה נבטים, אבל צה"ל בכל הדיונים התקציביים אמר שהוא היה מסתפק בפחות שדות תעופה; ואם היו מוצאים שימוש אלטרנטיבי לשדה התעופה בנבטים, לדעתי, זה יכול להיות פתרון שעונה מצד אחד על הצרכים של מדינת ישראל, ומצד שני בונה תשתית נכונה לקראת העתיד, ודבר שלישי, פורס גם את הסיכונים, בזה שיש רק שדה תעופה בינלאומי אחד, וגם את יכולת הקיבולת של המדינה כולה.

<u>אבי יחזקאל</u>: לפני שאומר את הדברים, אני מבקש לברך את ההנהלה הנוכחית של משרד הבריאות על כך שבמהלך השנים התמידה בעבודתה ודווקא במשימה הזאת של פרויקט נתב"ג 2000, למרות מכשלות של אנשי ציבור, בתוכם אני, ובעיות של מועצות אלו ואחרות.

אני חייב לומר שמיתנתי את עמדתי באשר לסוגיית נתב"ג 2000, אחרי שראיתי, ובצדק, שאוכלוסייה לא גדולה של שכונת לי, שיכון לי בתל-אביב, נרעשת ונזעקת על כך שכמה פייפרים עפים מדי יום בשדה התעופה ליד הים שם, שדה דוב. אז באו אליי תושבים מראשון לציון וחולון - ואנחנו היום בעידן שכל אחד פועל באזור הבחירה שלו, וזהו אזור הבחירה שלי - ואמרו לי: אדוני, את קופסת הסרדינים הזאת שנקראת "אזור גוש דן", ואת העוף הדורס הזה, שנקרא "אולי מטוס פוטנציאלי שחס וחלילה אחד למאה מיליון עלול ליפול ולהתרסק עלינו", אתה, כחבר כנסת מהאזור, הגיע הזמן שתיאבק נגד וזאת האמת.

אם אנחנו מגיעים היום למצב שהאזור של גוש דן, אזור אור-יהודה, אזור חולון, אזור המושבים, אזור ראשון, רמת-גן, אזור של אנשים שמונה היום אוכלוסייה של כמיליון-מיליון ו-200 אלף נפש, נמצא בסיטואציה אפשרית ובחשש גם מרעשים, גם ממסלולי טיסה, אני חושב שיש לנו הזכות לבקש שינויים כלשהם, הסברים כלשהם, ולראות להיכן הדברים מוטים.

אנחנו נמצאים במצב, שכפי שהגדיר יושב ראש הוועדה, הדיון הזה הוא דיון שיקבע את פני הדיון העתידי בארבע השנים הקרובות, הדיון הפוליטי והציבורי על פני נתב"ג 2000. אני זוכר שלפני שלוש-ארבע שנים התחילה מסכת דיונים, ואמרו לחברים לרוץ, והם רצו, והדיון הזה, בנוכחותך, אדוני השר, יקבע את פני נתב"ג 2000 לאן. אני מציע לך כבר עכשיו, תציע מודל של נמל תעופה משלים. בזמנו דיברתי עם חבר הכנסת צבי הנדל, ואמרתי שגם אידיאולוגית - סליחה על האמירה, מה פתאום היום אנחנו מדברים על אידיאולוגיה - קח את זיקים, קח מקום שהוא גם קרוב למרכז הארץ, תבנה מודל שיש בו גם אידיאולוגיה, גם פריסה, גם התיישבות וגם קרבה למרכז

הארץ. אמרו לי שאני מכשיל בזה שאני דוחה את היישום. אמרו לי שגם אישור דהיום אומר הרחבת נתב"ג בעוד 10-12-14 שנים. אז אני אומר: אתם יודעים מה, יסלחו לי חבריי ברשות שדות התעופה, אם אני דוחה, ובמילא תהיה בנייה רק בעוד 12-14 שנה, אז תשבו עוד חצי שנה עם תכניות אלטרנטיביות ונוספות, אז זה יהיה 14 וחצי שנה. אני עונה לאמירה המצפונית של האחרים על כך שכל עיכוב היום, למעשה, דוחה לשנות דור. אני אומר שבמילא שנות הדור הן לא שלי, הן של מערכות, של בירוקרטיה, של אישורים משפטיים כאלו ואחרים. לכן, הפוליטיקאים - ידם בסוגיה הזאת היא שולית. אנחנו לא דוחים בהרבה.

אני מציע, ואני חוזר ואומר, מיליון וחצי תושבים של האזור שלי, שלנו, הם לא קופסת סרדינים, הם לא פח זבל אקולוגי, הם לא יכולים להגיע למצב כזה שמטוס טס, מגיע לציפור מחירייה, מגיע מעל קריית בן-גוריון, מגיע לרעשים בלתי אפשריים, והעצמה שלהם היא עצמה שלכל אדם - ואנחנו מדברים על שנת 2000 - היא בעייתית.

אדוני השר, אני באמת מחויב לסוגיית הרחבת מסלולי התעופה. גם נסים זוילי וגם אני, כל אחד מסיבותיו שלו, לא רוצים, חלילה, להמית את נתב"ג 2000, באמת שלא, אלוהים עדי. אבל אני רוצה שלא כל האמצעים יוקדשו לנתב"ג 2000, ואז לא תוכל להקים משהו חלופי.

לסיכום - נתב"ג 2000, כן. מסלול מואץ פחות, במבנה מקוצץ, כן, עם שדה תעופה אלטרנטיבי. זו הבקשה.

<u>היו"ר אלי גולדשמידט</u>: אני רוצה לציין שקיימנו מעניין לעניין באותו עניין, דיון בבטיחות הטיסה. חבר הכנסת גדעון עזרא, שנמצא איתנו, העלה את הנושא לדיון בהקשר לדברי אבי יחזקאל; והנושא הוא מזבלת חירייה. מעבר להיותה מפגע אקולוגי, זאת ממש תלונה מקסימה בלב גוש דן, הר כזה של אשפה, אני רק חושב על הארכיאולוגים של עוד 10,000 שנה, מה שהם ימצאו באתר הזה, אולי כדאי לסמן להם אותו. ללא צחוק, דווח לנו גם על-ידי הטייסים שהיו בדיון שלנו בשבוע שעבר, שהסכנה הבטיחותית, שחס ושלום מטוס ממריא או מטוס נוחת, יתרסק על נוסעיו בלב אזורים צפופי אוכלוסין היא הסכנה הכי משמעותית והכי קרובה, יותר מאשר כל שאלות הבטיחות האחרות, שקיימות בפני עצמן, ואני לא מסיר אותן מסדר היום.

אנחנו מדברים פה על פרויקטים בסדרי גודל פנטסטיים מבחינה כלכלית, על להעתיק את מזבלת חירייה, את אתר האשפה, מלב גוש דן לאזור אורון בנגב. ראשית, לא יעזור שום דבר, כל חברה מודרנית צריכה לפנות אשפה, וצריך שיהיה מקום לפנות אשפה. שנית, אני רוצה לבשר לשר משהו: ועדת הכלכלה סיירה בשבוע שעבר בין היתר באתר אורון, וכל פרנסי הציבור באזור מעוניינים שהאשפה תרוכז באתר אורון. מפעילי אתר אורון מעוניינים להטמין שם את האשפה. כך שבאמת זאת פעם ראשונה שאני רואה נושא שכולם תמימי דעים עליו, גם אלה שצריכים לקלוט את האשפה רוצים לקלוט אותה, וגם תושבי גוש דן רוצים שלא לראות את האשפה הזאת. אני חושב שזה אמנם לא תפקידך, אתה לא השר לאיכות הסביבה, אבל אתה שר התחבורה, ובטיחות הטיסה היא חלק מתחומי האחריות שלך. אם חס ושלום יקרה משהו במזבלת חירייה כתוצאה ממעוף ציפורים לתוך מנוע של מטוס, אני לא רוצה אפילו לחשוב על התוצאה הנוראית שיכולה לקרות מהעניין הזה. אני חושב שהממשלה צריכה לקבל מהר מאוד החלטה של פינוי חירייה מהמקום שבו היא נמצאת.

אדוני השר, במהלך דבריך, אני רוצה לדעת האם מאז שהממשלה התכוננה, התקיים דיון בנושא של נתב"ג 2000.

<u>שר התחבורה, יצחק לוי</u>: אדוני היושב ראש, רבותיי חברי הכנסת, מוריי ורבותיי.

אני אשיב על השאלות שנשאלו ואומר את עמדתי. אני רוצה לפתוח בכך שאני חושב שאין מחלוקת עקרונית בין המציעים וביני, והדברים יובהרו תוך כדי הצגת הנושא על ידי.

כשהממשלה הזאת כוננה, דוח סוארי הוגש לה לאחר זמן מה. ועדת סוארי מונתה על-ידי הממשלה הקודמת, ובצדק. בהחלט היה זה דבר נכון לבוא ולבדוק את הדברים, לאחר שהממשלה הקודמת גם אישרה עקרונית את פרויקט נתב"ג 2000. פרויקט נתב"ג 2000 אושר כפרויקט לאומי על-ידי הממשלה הקודמת. ועדת סוארי הוקמה גם כדי לבחון טענות של אנשי כלכלה, גם טענות של תושבים, גם טענות אחרות, וכאשר הוגש אליי הדוח, פניתי מיד לשני השרים הנוספים - שר האוצר ושר לאיכות הסביבה - וביקשתי מהם לדון בעניין במשרדיהם, ולאחר מכן לערוך דיון משותף.

אדוני היושב ראש, הדיונים בדוח ועדת סוארי נערכו במשרדים, גם במשרד התחבורה, גם במשרד לאיכות הסביבה וגם במשרד האוצר. אני אומר את עמדתי כמשרד תחבורה. למיטב ידיעתי, עמדתי דומה לעמדת שר האוצר ועמדת השר לאיכות הסביבה. נדברנו לקיים ישיבה יחדיו, כדי, פשוט, לסכם את הנושא, אבל לדעתי העמדה היא אותה עמדה.

העמדה העקרונית היא: קבלת ועדת דוח סוארי. אנחנו מקבלים את דוח סוארי בשלושה עניינים עיקריים:

יש להרחיב את נתב"ג הרחבה מוגבלת, לא בשני שלביו, אלא רק בשלב אחד. מכל החישובים שנאמרו כאן, והם נכונים, קודם כול, צריך לחלק, כי אי-אפשר שיהיה רק שדה תעופה בינלאומי אחד במדינת ישראל. גם השיקולים הציוניים של פיתוח אזור אחר בארץ הם שיקולים אחרים. גם שיקולי בטיחות התעופה הם שיקולים. העומס הוא על אותו כביש, על אותו אזור. האמת היא שאני חשבתי על כך עוד בביקור הראשון שלי ברשות שדות התעופה, כאשר הציגו לי את התכנית. חשבתי שהתכנית גדולה מדי בשביל המקום, אבל שמחתי אחר-כך, כשקיבלתי חיזוק מדוח ועדת סוארי.

על-כן אני כבר הוריתי לרשות שדות התעופה, גם בוועדות התכנון שצריכות לאשר את הפרויקט, לומר שאנחנו מדברים רק על שלב א' ולא מדברים על שלב ב'. הדבר הזה מקל גם בשטחים שם וגם בשטחי התחבורה שצריך לתכנן. למשל, לדעתי אנחנו יכולים להרחיב את נתב"ג 2000 בשלב א' בלי לעשות את מחלף חב"ד, שהוא גורם לפיסות קרקע גדולות מאוד להפוך לכבישים. בעניין הזה הוועדה צודקת, ואני אימצתי את המלצת הוועדה.

במקביל אימצתי עוד המלצה של ועדת סוארי, לעסוק מיד באיתור מקום לשדה תעופה בינלאומי נוסף "נוסף או משלים" אני לא יודע מה ההבדל בטרמינולוגיה. כמובן שנתב"ג יהיה שדה התעופה הגדול, ושדה התעופה השני יהיה המשלים או הנוסף. מנחם שרון, ראש מינהל תעופה אזרחית, הוציא מכרז לפני זמן מה לתכנית אב לתעופה בישראל. אני חושב שכבר נפתח המכרז, אני

חושב שיש כבר זכיינים למכרז. תוך מספר חודשים קצר נקבל הצעות לגבי המקום.

אני לא רציתי לפסוק באופן קטיגורי האם נבטים מתאים או לא מתאים, על אף שנראה לי שנבטים לא מתאים. אבל אני לא איש מקצוע, ואני לא רוצה לבוא ולומר בצורה ברורה. נבטים לא מתאים משתי סיבות עיקריות:

(1) ריחוק המקום מירושלים ותל-אביב - אפשר להגיד שיהיו כבישים מהירים, ויהיו רכבות וכו', אבל עם רכבות וכבישים מהירים, זאת נסיעה של שעה וחצי. אם יהיו כבישים יותר מדי מהירים, זה כבר מסוכן. זה מקום רחוק.

(2) הצבא נמצא שם, ואני חושב שעמדת שר הביטחון והצבא ומפקד חיל האוויר היא נגד הקמת שדה תעופה אזרחי במקום. יותר מכך, אני יכול לומר לכם כראש פרק - ותסלחו לי אם אני לא מפרט - יש גם החלטת ממשלה וגם דיונים עם חיל האוויר ועם משרד הביטחון, לאפשר פינוי של חלקים מבסיסי חיל האוויר שבנתב"ג למקומות אחרים. זאת מתוך ראייה שחלק גדול מהרעש נגרם דווקא על-ידי מטוסי חיל האוויר ולא על-ידי המטוסים האחרים. היום מטוסים אזרחיים עוברים לתקינת רעש נמוכה יותר ויותר.

הממשלה קיבלה החלטה בישיבתה המיוחדת בנושא שינוי מבנים במשק המדינה. אחת ההחלטות שהיא קיבלה היא להקים צוות של שר התחבורה, שר האוצר ושר הביטחון, כדי לדון במיקומם של בסיסי חיל האוויר שנמצאים בשדה התעופה, בנתב"ג. אני חושב שההיערכות החדשה של חיל האוויר בנתב"ג תהיה רצויה מכל מיני סיבות, ותרשו לי, אני לא יכול להרחיב בזה, וגם לא כדאי להרחיב את הדיבור בעניינים האלה. אבל הדברים נמצאים בבירור ובעבודה.

אלה הן שתי הסיבות שבגללן לי נראה שנבטים הוא לא המקום המתאים. אני לא מוציא מכלל אפשרות, אני לא רוצה לעשות את זה, שמלבד שני שדות תעופה בינלאומיים, יהיו שדות תעופה אחרים לא בינלאומיים, שבהם יוכלו לנחות טיסות בינלאומיות - חיפה, עטרות, אולי בנגב, אם נתחיל לפתח כפי שאני רוצה כרגע לפתח את מנחת שדה תימן למנחת קצת יותר רחב. אולי נוכל באחד המקומות שם או ליד עומר או במנחת שדה תימן למצוא מקום בתיאום עם חיל האוויר לנחיתות בינלאומיות. זה לא חייב להיות שדה תעופה בינלאומי. אם יש צירטר שרוצה להגיע לנגב, הוא יוכל להגיע לנגב, כמו שיש היום בעובדה. יש תיירים שמגיעים ישירות לאילת. אני רוצה שתהיה אפשרות לנחות גם בחיפה, גם בעטרות וגם במקומות אחרים ולפזר את הנחיתות מחו"ל למספר מקומות. יש הגדרות שונות לשדה תעופה בינלאומי ולשדה תעופה שיכול לקלוט גם טיסות בינלאומיות. כל העניינים האלה יידונו לאחר שנקבל את תוצאת העבודה שנעשית לגבי תכנית אוויר תעופה. אבל, בעיקרון, אין ספק שמשרד התחבורה, שר התחבורה, אני, החלטתי שמיד לאחר איתור מקום נוסף לשדה תעופה בינלאומי, אנחנו מתחילים בפרויקט הזה.

אני רוצה לומר מרחשי לב, שאני חושב ששדה התעופה הנוסף צריך להיות באזור הדרום. אני חושב שאזור הדרום צריך שדה תעופה, אבל אני לא יודע אם נבטים הוא המקום הנכון. אני גם לא יודע אם זיקים הוא המקום הנכון. למה לי לומר עכשיו! בואו נמתין לעבודה שנעשית, ונראה מה מוצע לנו, ומה האלטרנטיבות שמוצעות לנו, ואז נחליט.

היו"ר אלי גולדשמידט: כשאתה מדבר על שדה תעופה בדרום, אתה מדבר על שדה תעופה ייעודי?

שר התחבורה, יצחק לוי: לא, שדה תעופה בינלאומי. אני חושב שמדינת ישראל תגדיל את תכולת הסעים הבינלאומיים שלה מעבר ל-12 מיליון. אני חושב שבראייה של 2010, 2020, אנחנו צריכים בהחלט לראות כדבר סביר שנפח הנוסעים יהיה 16 מיליון. ב-16 מיליון נוסעים אי-אפשר שנתב"ג ישרת את כל האוכלוסייה הזאת, ואנחנו צריכים עוד מרכז שיקלוט טיסות בינלאומיות, שייתן שירותים למטוסים, שיהיו לו שטחי אחסון וטעינה, שיהיו לו שטחים מסחריים, שיהיה לו כל מה שיש לשדה תעופה בינלאומי, ולא רק נתב"ג 2000. אני חושב שזה צריך להיות מקום בדרום, אבל יותר קרוב למרכז.

בעניין הזה אני מציע שנמתין יחד לתכנית האב שנעשית עכשיו על-ידי מינהל התעופה האזרחי, נקבל את הנתונים, נדון בחלופות. אין לי ספק שברגע שזה יפורסם, וברגע שמשרד התחבורה ומשרדים אחרים בממשלה ידונו בתכנית הזאת, הרי שאדוני היושב ראש, ודאי שהוועדה הזאת, ירצו גם לשמוע ולהתייחס לכך.

בנושא חירייה אני מסכים במאה אחוז. רשות שדות התעופה עושה מאמצים רבים כדי למנוע תאונה בנושא הציפורים וגם בנושאים האחרים. אני מקווה שחלילה לא נעמוד בפני אסונות.

היו"ר אלי גולדשמידט: אדוני השר, סליחה שאני מציק לך, אבל אני חושב שרמה של תקווה ואפילו שיחה עם הציפורים לא פותרת את הבעיה. הסכנה היא סכנה מוחשית, והשאלה מה עושים עם זה.

שר התחבורה, יצחק לוי: כל ממשלות ישראל התמודדו עם העניין הזה, והממשלה הזאת מתמודדת עם העניין הזה, קודם כול, בכל האמצעים הכי משוכללים. דבר שני, אני בעד להעביר את חירייה. כידוע, זה לא עניין שתלוי במשרדי. אני שוחחתי על כך עם השר לאיכות הסביבה, שוחחתי על כך עם שר האוצר, ואני לוחץ עליהם להעביר את חירייה.

היו"ר אלי גולדשמידט: היה אצלנו יושב ראש איגוד הטייסים, שממריא ונוחת בנתב"ג מדי יום ביומו, וכל האמצעים המשוכללים לא פותרים את בעיית הסכנה המהותית.

שר התחבורה, יצחק לוי: אני מסכים, אין לנו מחלוקת. אמרת את זה גם לישראל קיסר, אמרת את זה גם לקורפו, ואמרת את זה גם לאחרים, ואמרת את זה גם ליוסי שריד, שהיה שר לאיכות הסביבה, ואתה אומר את זה היום לרפול. גם אני אומר את זה. כיוון שאני ממשלה, אז יש לי יותר לחץ, ואנחנו נמשיך ללחוץ, גם אתה וגם אני.

היו"ר אלי גולדשמידט: אני חושב שאתה, כמי שאחראי על הנושא של בטיחות הטיסה, צריך לתבוע דיון מיידי בממשלה לפינוי חירייה. אני אומר לך, לפני שלמדנו את הנושא הזה, לא חשבנו שהדבר הזה כל כך פשוט לביצוע.

שר התחבורה, יצחק לוי: אני מכיר את הנושא. ביקשתי דיון, לא בממשלה, אלא בוועדות השרים הנוגעות בדבר, שמקבלות החלטה בסמכות ממשלה. והדיון הזה יתקיים, ואני מקווה שיעבירו בהקדם.

היו"ר אלי גולדשמידט: נתפלל כולנו שהדיונים ייגמרו והפינוי יסתיים לפני שיהיה אסון.

שר התחבורה, יצחק לוי: הדבר ברור, אין כאן מחלוקת, ואני שמח שהמסקנה של היושב ראש היא שבסופו של דבר צריך להתפלל.

היו"ר אלי גולדשמידט: לא, המסקנה היא לפנות את חירייה. אם אתה לא מפנה אותה ואתה מקיים דיונים בוועדות שרים, ונראה, ומתי, אז אולי באמת יש מה לעשות וצריך להתפלל. זה מה שאמרתי. סליחה שאני קצת תוקפני בעניין הזה, כי עדיף להיות תוקפני מאשר גימבו עם 400 נוסעים ייפול באמצע גוש דן.

שר התחבורה, יצחק לוי: התוקפנות היא לא במקומה.

היו"ר אלי גולדשמידט: היא לא אישית כלפיך, היא כלפי הנושא עצמו.

שר התחבורה, יצחק לוי: אני מבין. אבל אני אומר שהממשלה הזאת נערכת לדיונים מעשיים בעניין הזה, מה שלא עשו ממשלות אחרות במשך ארבע שנים.

אני רוצה להעיר עוד מספר הערות. אם ועדת התכנון תאשר את תכניות נתב"ג 2000, כפי שאנחנו רוצים, במתכונת המצומצמת, שאני חושב שכולנו מסכימים לה כאן, הרי שהביצוע לא ייקח 14 שנה. חלק גדול מ-14 שנה כבר מאחורינו. לפי דעתי, ביצוע כל השלב ייקח ארבע או חמש שנים, וכל שנתיים כבר נוכל להתחיל להפעיל שירותים מסוימים. אז אי-אפשר להגיד שהיום דחייה של חצי שנה או שנה לא משמעותית, כי היא משמעותית מאוד. אני רוצה להזכיר לציבור כאן שנתב"ג 2000 הוא פרויקט שרץ כבר עשור שנים, ולא מתקדם. אנחנו רוצים להתקדם. נניח שאנחנו קובעים שדה תעופה בינלאומי משלים. גם זה ייקח עשור שנים.

אנחנו חייבים למצוא פתרון - פתרון לנוסעים, פתרון למטוסים, פתרון לתעופה בישראל. אי-אפשר להגיד, חבר הכנסת יחזקאל, "לא נורא אם תדחו בעוד חצי שנה ותחשבו עוד פעם, או שתעשו כך או שתעשו אחרת, כי בין כך מדובר בתהליך של 14 שנה". כבר לא מדובר בתהליך של 14 שנה. מדובר בתהליך הרבה יותר קצר; מדובר במצוקה הולכת וגוברת רק בשנת השפל התיירותית הזאת של מדינת ישראל. לצערי הרב, היה שפל גדול בתיירות. הרי ראיתם את מחזות ההטרדה והטרחה שעברו נוסעים בנתב"ג. את הדבר הזה אנחנו לא לדחות כל הזמן.

אנחנו רוצים פתרונות זמניים, לבוא ולעשות בכל מיני מקומות בארץ, מקומות שאפשר לעשות ציקינג מוקדם, וכל הדברים האחרים, אבל אלה הם לא פתרונות אמיתיים. הפתרון האמיתי הוא שצריך להיות שדה תעופה שיכול לתת את כל שירותי שדה התעופה במקום, בזמן, לשחרר נוסעים מוקדם, לתת שירותים נאותים. כך צריך להיות, ואי-אפשר עוד לדחות זאת. העניין די מוצק, הוא

כמוצע בבג"צ, הוא מוצע בוועדות, הוא מוצע בשתי ממשלות, גם הקודמת וגם זאת, ותכף אומר מילה על היישובים שמסביב, וכבר הגענו למסקנות שצריך להגביל את הפרויקט, שצריך לקצץ אותו, וצריך לעשות אותו רק חלקי וכן הלאה וכן הלאה. לכן אני מאוד מקווה שבדיון מחר, במועצה הארצית, אנחנו נקבל את האישורים.

הוריתי לרשות שדות התעופה לבוא בדברים עם היישובים ולמצוא פתרונות. אני מקווה שרשות שדות התעופה עושה את זה. אני רוצה למצוא פתרון לכל אחד מהיישובים, פתרון נאות לכל אחד מהיישובים, ואנחנו נמצא אותו. נמצא אותו במאמץ, אבל נמצא את הפתרונות. חלק מהפתרונות כבר מצאנו בזה שאנחנו מורידים את התכנית לחצי, וחלק מהטענות היו לגבי כלל התכנית, וחלק גדול בעצם כבר נמצאו על-ידי זה שאנחנו מורידים חצי מהתכנית. חלק אחר אנחנו נמצא במשא ומתן עם היישובים.

לגבי הרעש.

(1) חלק גדול מהרעש נובע מהמטוסים הצבאיים.

(2) רשות שדות התעופה, בהנחיות מינהל תעופה אזרחי ומינהל תעופה אזרחי בסמכויות שיש לו, קיבל הוראות להקפיד הרבה יותר על נושאי הרעש.

(3) היום, מפעלי המטוסים לוקחים בחשבון את הרעש ומנמיכים את הרעש.

(4) אני מאמץ את דוח ועדת סוארי. ועדת סוארי קבעה תאריכים, קבעה מועדים, אני חושב שוועדת סוארי קבעה מועדים בהקשר לשלבי הבנייה של נתב"ג 2000. אני מציע, ואני אציע לחברי ברשות שדות התעופה גם לומר את זה במועצה הארצית, להתאים את המועדים לקצב הבנייה של נתב"ג 2000, וכך אנחנו נעשה. כלומר, המסקנות של ועדת סוארי בנושא הפסקת טיסות בלילה, הגבלת טיסות בלילה, מקובל עליי, רק שאני חושב שצריך להתאים את זה לנפח הטיסות שנכנסות לשדה התעופה.

היו"ר אלי גולדשמידט: תודה רבה. בזה מיצינו את הצגת הדברים, ועכשיו אנחנו נאפשר לאורחים ולמוזמנים למיניהם להשתלב בדיון. על-מנת שלא תישמע עמדה שמייצגת רק צד אחד, נעשה איזו שהיא ערבובייה.

מוטי ששון: אני רוצה לברך על ההחלטה שלך לקיים את הדיון כאן. יישר כוח. בכנסת הקודמת אכן התקיים דיון בוועדת הכלכלה, אז בראשותו של חבר הכנסת צחי הנגבי, ועל שולחן הוועדה הונח מסמך זוילי, שהיה מקובל על כל ראשי היישובים, דהיינו 14 ראשי יישובים, שנמצאים בפריפריה של נמל תעופה בן-גוריון. אדוני השר, אני רוצה לברך אותך על ההחלטה שלך, על שלב א'. תבורך על כך. זה בדיוק היה מה שדובר אז על -דעת כל ראשי היישובים. אנחנו גם תושבי מדינת ישראל, אנחנו גם מייצגים את התושבים, אנחנו גם מבינים את האינטרסים של מדינת ישראל, אבל גם את האינטרסים של התושבים. תבורך על כך שהחלטת לאמץ את שלב א' בלבד, אדוני השר, אבל ביחידות של ועדת המשנה לתכנונים עקרוניים שליד המועצה הארצית לתכנון ובנייה, מדובר על כל השלב, שלב א' ו-ב', שמדבר על 18 מיליון משתמשים. בדיונים במליאה מדובר על כל תמ"ע 4/2, שזה 18 מיליון משתמשים. דבי, נברך גם אותך, אם גם אתם תסכימו לשלב

אי של 11 מיליון משתמשים בלבד. במליאה לא מדובר על שלב א', אלא מדובר על כל תכנית תמ"ע 4/2, על 18 מיליון משתמשים.

אדוני השר, גם המועצה הארצית לתכנון ובנייה אישרה לפני שנה את הנושא של שדה משלים. מה שאנחנו מבקשים, אדוני היושב ראש ואדוני השר, הוא לעשות לינקג'. כאשר מאשרים את תכנית תמ"ע 4/2, יש להכניס בתוכה גם את הנושא של השדה המשלים.

שר התחבורה, יצחק לוי: אמרתי, אין לי עדיין מיקום.

מוטי ששון: לא חשוב, אבל ההחלטה על שדה משלים חייבת להיות חלק מההחלטה.

אדוני השר, אנחנו לא נחליט, אנחנו לא אנשי מקצוע, זה לא בדיוק תפקידנו, אנחנו מניחים שתמצא את הדרך כדי להקים לך צוות שהוא זה שימליץ בפניך על המקומות. אגב, המועצה הארצית לתכנון ובנייה החליטה ב-1979 על נבטים כשדה משלים, ומאז לא נעשה שום דבר. אם היו עושים משהו, לא היה קורה מה שקורה היום. אנחנו מדברים מ-1979, ולא נעשה דבר וחצי דבר. אז אנא, תכניסו את זה כחלק מההחלטה, זו הבקשה שלנו.

אני רוצה לומר לגבי דוח סוארי, אנחנו מברכים על דוח סוארי, ויש לנו גם הצעות לשיפורים. האם יעלה על הדעת שיהיו הגבלות הטיסה בין 1:30 עד 5:00 בבוקר? אז מה? כל מי שגר במרחב האווירי של חולון, בת-ים, ראשון, אור-יהודה ואחרים, מהשעה 1:30 עד 5:00 ישנו? ומה יקרה? אפשר לישון 3.5 שעות ביממה? אם כבר מדברים, בואו נעשה דבר שהוא יותר הגיוני, סביר, צודק יותר: משעה 11:00 עד 6:00 בבוקר. זה סביר. אני מזמין את כל חברי ועדת הכלכלה, גם אותך אדוני השר, תבואו יום אחד, ערב אחד לקריית בן-גוריון בחולון, או לקריית-שרת, ואני רוצה לראות אם אתם מסוגלים לדבר אחד עם השני, ומה התחושה של הילדים כשהבתים מזדעזעים כשעובר הגימבו.

היו"ר אלי גולדשמידט: אתם מבחינים בעצמות רעש בין סוגי מטוסים? או שכל המטוסים, גם המטוסים החדשים, מרעישים באותה מידה?

מוטי ששון: נכון שדובר על כך שעכשיו רכשו גימבו מהדור השלישי, אבל הוא מרעיש. זה גימבו, ויש לו גם בעיה כשהוא מתרומם, בין אם זה מטען, ובין אם זה נוסעים, זה מטוס כבד. להגיד לך שבדור שלישי אין שיפור בהשוואה לדור השני והראשון? כשנוסע הדור הראשון של חיל האוויר, אתה יודע איזה רעש יש?! אבל אני מדבר גם על סטיות מנתיב הטיסה. אני כבר לא מדבר על לילה. אני מדבר על כל היום. בבתי-הספר עובר מטוס, אי-אפשר ללמד. צריכים להפסיק, רגע, עובר מטוס. מדובר על 500 תנועות בשדה ביום שיא, לפי תמ"ע 4/2. אתם קולטים מה זה 500 תנועות באוויר, בין אם זה נחיתה או המראה?

היו"ר אלי גולדשמידט: אני לא מבין את העמדה שלך. למה אתה בעד שלב א' בלבד? למה אתה לא בעד נבטים?

מוטי ששון: קודם כול, אנחנו בעד נבטים, אבל זה נפסל גם על-ידי דוח סוארי, שזו ועדה שהתכנסה. אנחנו הצענו את נבטים. מה אפשר לעשות שההחלטה שלהם היא שונה מההחלטה שלנו?

היו"ר אלי גולדשמידט: איך יפתור לך את הבעיה שלב אי בלבד?

מוטי ששון: אנחנו מבינים את הצרכים של מדינת ישראל. רבותיי, אנחנו לא מנותקים. אבל התפקיד שלנו הוא גם לדאוג לאיכות החיים של התושבים. תראה מה קרה בשנה וחצי האחרונות. מנוע של הג'מבו דמם, ואומר קברניט: נס קרה, נס. זאת הכותרת שקראנו. הוא היה גם בחולון בשבת תרבות, והוא אומר: כן, רבותיי, קרה נס. איפה הוא עבר? מעל קריית-שרת. אוכלוסייה של 40 אלף תושבים. ומה קרה לפני כמה חודשים? בשטח של חולון, 150 מטר מ"ימית 2000", 150 מטר מהבתים? מכסה מנוע של TWA. ומה קראנו לפני כמה חודשים? כמעט תאונה בין שני מטוסים. איפה זה היה? בנתיב הטיסה, ולמטה גרים תושבים. ומי ידאג להם?

אנחנו מבקשים גם את הנושא של מערכת של אכיפה וסנקציה. קבעו נתיב טיסה. על כל סטייה צריך להתחיל להעניש את הטייסים אישית בכיס שלהם. הרי לא יעלה על הדעת מה שקורה בחולון. אני גר במרכז וצפון חולון, ואני כבר לא מדבר על הדרום. לפעמים מעירים אותי באמצע הלילה ואומרים לי: אני לא ישן, גם אתה לא תישן. לאחרונה מפלסי הרעש מגיעים עד 90 בי.בי. ויש לנו נתונים, ואנחנו נוכיח את זה.

יש גם נושא השיפוי. מדובר בבעלי זכויות של 28 אלף יחידות דיור, שלא ניתן לבנות אותם, והאקוויבלנט של זה הוא בערך 2.5 מיליון מטר למסחר ותעשייה. הביקוש בעשר השנים הקרובות הוא בקושי ל-600 אלף בכל מדינת ישראל. האנשים האלה רכשו את הקרקעות בשנות ה-30. האנשים האלה שילמו מס רכוש למדינת ישראל פי כמה מהשווי של המגרש. אני תמיד מספר על אותו מקרה של אדם מבוגר שבא לבקר אצלי במשרד. הוא הביא לי את הקושאן מ-1933 או 1936 ואמר לי: תראה, את זה אני קניתי כדי לבנות את ביתי, אני לא זכיתי, בני לא זכה, נכדי לא זכה, תבטיח לי, לפני מותי, שניני יבנה בית על המגרש הזה. רבותיי, צריך לחשוב על האנשים האלה. זה למעלה מ-12 אלף איש שיש להם זכויות, וצריך לחשוב איך לשפות אותם, ואי-אפשר להתעלם ולחשוב רק על הצרכים של מדינת ישראל ורק על נתיבי הטיסה, ולשכוח שלמטה גרים אנשים.

חיים בן-איון: אני סבור שאדון סוארי טעה. אני למד מדברי השר, שלא עיין כבודו בהערות שאנחנו כתבנו כרשות לפיתוח הנגב. המנדט שקיבל מממשלת ישראל לא מומש. הוא אכן לא מילא את מלאכתו, ואת זאת אתם נמנעים מלראות. נעשו דברים חמורים, ואם תקראו, תשנו את דעתכם.

אני מעריך מאוד מאוד את דברי מר זוילי על הנגב. אני חושב שמבחינה ציבורית, ביטחונית, ציונית, חובה להקים את שדה התעופה בנבטים. ב-1975, כאשר תוכנן השדה הצבאי, תוכנן לידו גם שדה אזרחי. מדוע אתם מתעלמים מזה? האם הממשלה הזאת לא הייתה של יהודים? לא הייתה טובה? לא דאגה? אני חושב שמישהו חייב לדאוג לנגב. אסור לקבל במחי יד את מה שאומרים אנשי נתב"ג, ואין לנו שום דבר נגדם. רק לפני מספר חודשים, וזה נכון, שר הבריאות הקים ועדה כדי לבדוק את בריאותם של אנשיו, וזה נכון. על זה צריכים לחשוב, ולא לזרוק הכול בתוך נתב"ג ולעזוב את הנגב.

אני אומר שחובה לאומית וכלכלית, וזה מוכח בדוח שלנו, להקים את נבטים בנגב, בדיוק כמו עובדה, וזאת ללא כל בעיות וללא קשיים. הקמת השדה תקל

במאה אחוזים על נתב"ג. היום צריך שלוש-ארבע שעות כדי לעבור מבחינה ביטחונית, סלקטורים וכו'. זאת בושה וחרפה גם לתיירות, ואפשר להקל. תשימו את נבטים, אני בטוח שהיא תסייע בהרבה תחומים, בתחומים של החקלאות, בתחומים של תיירות, בתחומים של נסיעות, בכל תחומי החיים. לא לפתוח בזיקים, שם אין כלום. פה יש לנו תשתיות, תוסיפו עוד קצת תשתיות. לדעתי ניתן לקיים בלי שום בעיות את נבטים.

יואש צידון: אני רוצה להוריד מעצמי את האיצטלה של איש כנסת. אני הייתי אחראי על תכנון חיל האוויר החל בשנת 1963, ומאז ועד אמצע שנות ה-50 הייתי שותף בכל הנושאים הנוגעים לנתב"ג. יש אפילו כל מיני הנחיות שהוצאתי בשם חיל האוויר לתכנון תכנית אב לנתב"ג. באותה תקופה וגם לאחר מכן הייתי מעורב בנושא שדה דוב. לאחרונה נתבקשתי על-ידי רשות פיתוח הנגב לייעץ בנושא נבטים, באשר לעלויות והמעשיות, לא להחלטה.

אני מבקש להדגיש דבר אחד: החלטה על נבטים כן או נבטים לא היא החלטה פוליטית, והיא איננה החלטה כלכלית. כאן, פשוט כדי להקל, מאחר שאני עומד לומר כמה דברים מאוד בוטים, אני רוצה להזכיר שמנכ"ל אחת החברות יצרניות המטוסים כתב איזה ספר פנטסטי, ששם הוא אומר שמזמן חוכר שלהרכיב ועדות זאת טכניקה רבת-כוח כדי להימנע מאחריות, לדחות החלטות לא נעימות וגם להימנע מאשמה, ותוך כדי כך לעשות כאילו שיש פעילות.

רבותיי, לגבי נתב"ג היו ועדות כבר ב-1962-3, וכל פעם התקבלה החלטה אחרת, כל פעם היו מגבלות בנייה אחרות, וכל פעם הכול נהפך על פיו. כל מי שניגש לתכנון או להערה בקשר לתכנון של 2035, צריך לקחת בחשבון את הדברים הבאים:

(1) לפי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מספר תושבי ישראל יוכפל עד אז, כלומר, יתווספו לנו 5 מיליון איש. פירושו של דבר, כארבעה תל-אביבים רבתי, ארבעה תל-אביבים מטרופוליטניים. צריך לקחת בחשבון מראש איפה נשים אותם.

(2) אם אני רוצה את זה או לא, סביר להניח שמדינת ישראל תקטן בשטח, והיא תקטן עד כדי כך שבגישת מכשירים לנחיתה מערבה בנתב"ג, כל מטוס יהיה בטווח אידיאלי של טילי כתף, מחוץ לשטח שליטה שלנו.

(3) אם יש יותר תושבים, והתל"ג יעלה, תהיינה עוד יותר טיסות.

(4) דבר נוסף שצריך לקחת בחשבון, והוא לא נלקח, והוא אפילו כתוב בדוח חברת ההנדסה שמתכננת את נתב"ג 2000, וזה הדבר החשוב ביותר, שהמשאב היקר, הנדיר ביותר שיש לנו, מקרקעין, מזלזלים בו בצורה מוחלטת. לדוגמה, שדה תעופה שנבנה כאי ליד אוסקה, 5 קילומטר מהחוף, 5,100 דונם ל-20 מיליון נוסעים לשנה, יעיל מאוד. למה? כי הוא בנוי בצורה מסודרת, בצורת קו. אצלנו, השטח של נתב"ג הוא 11 אלף דונם, ורוצים לרכוש עוד מקרקעין, ורוצים לסתום בתים, ורוצים להזיז, אבל לא יפתרו את הבעיה של חולון. לחולון בלבד 3,500 דונם, שהם לא יכולים לנצל. אלה אותם הדונמים שראש העיר התייחס אליהם.

רבותיי, ההתפשטות של תל-אביב היא מערבה, היא איננה צפונה ואיננה דרומה. בואו נכניס פעם אחת לראשינו שבעיות הרעש לא ייפתרו. ינסו תרגיל כזה או אחר, אבל הבעיות לא ייפתרו.

יש דבר שצריך להבין: ישנו ניגוד אינטרסים לגיטימי, בהחלט לגיטימי ורצוי, בין רשות שדות התעופה של המדינה לבין המדינה שיש לה גם יעדים אחרים, חוץ מרשות שדות התעופה. אדוני השר, כבוד היושב ראש, מדובר על מימוש ערך הקרקעות והפעילות הכלכלית שניתן לעשות על הקרקעות שמרותקות לשווא על-ידי תכנית נתב"ג 2000; ואפילו כתוב בדוח של המהנדסים שאת השטחים שלא צריכים ישאירו ככה.

היו"ר אלי גולדשמידט: נדמה לי שזה 4,000 דונם.

יואש צידון: לא, זה הרבה יותר, כי אתה צריך לקחת גם את השטחים שאתה מגביל בהם את הבנייה. אני מציע לכלכלנים לשבת על זה. זה עסק של 10 עד 14 מיליארד דולר, שהמשק של מדינת ישראל, ולא איכפת לי אם הוא של המדינה או של הרשות, או של מישהו אחר, זה של תושבי ישראל. 14 מיליארד דולר יכול לאבדון, אם אנחנו נמשיך לשבת באותו מקום.

ועדת סוארי פסולה מראש, מהתחלה ועד הראש, והסיבה לכך היא לא סוארי ולא המבצעים ולא החברים. נכון, בוועדת סוארי לא היה אף איש תעופה אחד, ולא היה אף שמאי מקרקעין אחד, ולא לקחו בחשבון מחיר מקרקעין. אגב, למי שזה מעניין, בוועדת סוארי שדנה בנבטים, יש תשעה עמודים על נבטים ו-54 על למה צריך לעשות את נתב"ג 2000 כרגע. בכתב המינוי, שאני פוסל אותו מכול וכול, כתוב: "בהמשך להחלטת ראש-הממשלה הנכם מתמנים בזאת כצוות לבדיקת פיתוח שדה התעופה נבטים כמענה לבעיות רעש המטוסים בהמראות לילה מנתב"ג". במילים אחרות, פח זבל אקולוגי לאזור תל-אביב. האם זה הדבר היחידי שקובע לגבי נבטים? נבטים צריך להיות מפותח כשדה אזרחי בינלאומי לפיתוח הנגב לקראת שלושת או ארבעת התל-אביבים הנוספים שצריכים להוסיף?!

הדוח הזה מסתמך על מסמך שהוא כולו מסולף, של משרד התחבורה, שבו מדובר על זמן בנייה של 15-17 שנים. רשות שדות התעופה בנתה את עובדה ב-8 וחצי תודשים. ביקרתי פעמים רבות שם.

אני רוצה לסכם בדבר אחד. לדעתי נתב"ג פסול כליל. צריך להשאיר אותו כמשני למשהו שייבנה בים, לא מכספי ציבור, ויש לזה הצעות. נבטים צריך לקום כשדה. יש לזה זכות קיום התחלתית, במתכונת עובדה, לא 2 מיליארד דולר, כמו שמוצע כאן בשקר, אלא בעודף מ-50 מיליון או מ-70 מיליון.

לגבי התנגדותו של חיל האוויר, כשאני הייתי בחיל האוויר, ואחרי שהייתי בחיל האוויר, וגם כיום, חיל האוויר עושה מה שאומרים לו, ואומרים לו בהתאם לצורכי המדינה.

צבי הנדל: אדוני היושב ראש, כבוד השר. ברצוני לברך את השר ואת הנהלת המשרד. כבר שמעתי מספר דיונים בנושאי תחבורה, ושמעתי את הנהלת המשרד. אני נהנה תמיד מחדש בגלל החשיבה היצירתית והשינויים לפי הצורך.

לעצם העניין, אני חייב להגיד שאני לא רואה את הוויכוח הגדול, אלא אם כן אנשים מתבצרים בעמדותיהם. לאחר שהוחלט שייעשה רק שלב א' בנתב"ג 2000, שמעתי הרבה מתנגדים, גם במסגרת הוועדה הזאת וגם במסגרות אחרות, וכמעט כולם חזרו על כך שזה הרצון, שבנתב"ג 2000 ייעשה רק שלב אחד מתוך שני השלבים המוצעים. פתאום, כאשר זה אושר, זה מזכיר לי את אותו אחד שבא בלהט מהנגב לאותו שר ורוצה לשפוך בפניו קיתונות של רותחים, והשר אומר: שמע, אני מאשר. והוא אומר: מה אתה חושב, אני באתי מהנגב כדי לשמוע שאתה מאשר?! אתה קודם תשמע אותי עד הסוף. אני אומר לכם שלא היינו צריכים לשמוע עד הסוף. אומר השר, ויושב לימיני מנכ"ל רשות שדות התעופה, ומודיעים לנו - ואם זה לא הובן כך במועצה הארצית לתכנון ובנייה, אז מחר זה יובן, כי שמענו דברים ברורים - שייעשה שלב א' בלבד. אני מברך על כך, זה חשוב מאוד, וחשוב שזה ברור, ואין בעניין הזה ויכוחים.

העניין הזה של הטיסות בארץ זאת לא בעיה פרטית של משרד התחבורה או של שר זה או אחר. זאת בעיה של כולנו, והיטיב להגיד זאת ראש עיריית חולון. כולנו צריכים לחשוב חשיבה כללית, והמיקום שלו הוא מיקום, ואנחנו לא הולכים להרוס אותו, ולא הולכים לסגור אותו, והוא לא עומד להיות שדה תעופה משני וכו'. מאחר שהוא לא עומד להיות שדה תעופה משני, אני מבקש מהשר, מעבר לאמירה שהרשות תטפל ביישובים שמסביב, להקים לעניין הזה צוות, שכלול בו גם מינהל מקרקעי ישראל ומשרד התשתיות, כי יש שם בעיות. עם כל הכבוד לרשות, לא הכול ניתן לפתור רק בכסף או רק בפתרונות קלים, כי יש דברים יותר מסובכים שצריך לחשוב עליהם, אף על פי שיש גם דברים שקשורים לכסף.

אני איש הנגב, בדקתי את העניין ואני יודע, ששר התחבורה עוד יותר נגב ממני, גם הרבה יותר שנים. לא צריך לשכנע שהנגב הוא חשוב לפיתוח. ודאי שהוא חשוב. יש הרבה מה לעשות בנגב. אני מקווה שתעזרו לי, ויחד ניאבק עם הממשלה הזאת לחדש את תעלת הימים, שהיא חשובה מאוד לנגב. ואני מוכן להירתם בכל כוחי ונפשי בעניין הזה. לעניין של שדה תעופה משני או שני או לא חשוב איך נקרא לזה, ומאחר ששר התחבורה ביקש שלא להזכיר את זיקים, אז לא אזכיר את זיקים, אבל הנגב הצפוני-מערבי הוא חלק חשוב, הגיוני, מעשי, כי מרחק הנסיעה - אני חשבתי על זיקים, אבל אם יימצא מקום אחר בפריפריה הקרובה לזיקים - למרכזי אוכלוסייה כגון גוש דן, כגון ירושלים, עם הכבישים החדשים, שחלק נסללו וחלקם בסלילה, ושמרחקו הוא בסדר גודל של 40 דקות, לא לצבי הנדל, אלא למי שנוסע לפי החוק 40 דקות, הוא לא מרחק משמעותי.

הנקודה הזאת של זיקים או אזור זיקים היא מאוד משמעותית. בל נשכח לתומכי דרומה, שגם אם שדה התעופה יהיה בעומק הנגב, הטיסה תצטרך לצאת לים, ואז יהיה לנו עוד פעם סיפור שהמטוס יעבור מעל באר-שבע, מעל שדרות, מעל אופקים וכו'. כשאנחנו מדברים על אזור הנגב הצפוני, הנגב המערבי, אזור זיקים, אני מדבר על יציאה לים. אז יכול להיות שצריך להזיז מעט, כי זאת קרקע עידית, קרוב לחוף הים, וצריך לשקול את העניין הזה, אבל נראה לי שזה אמיתי. לא יכולים להיות לתכנית הזאת מתנגדים, כי זה מעשי. ואם אנחנו רוצים ששדה תעופה שני יהיה מעשי, אנחנו חייבים ללכת על האזור הזה ולא לעומק הנגב.

יאיר דורון: אדוני השר, אדוני היושב ראש, חברי הכנסת. מה שברור עכשיו הוא שאין לנו שדה חלופי בעשר השנים הקרובות, והכול יתמקד בנתב"ג. אין ספק שיש פה השלכות כלכליות

בסכומים שנגעו בהם, אבל אני רוצה להתעסק, כפי שציין ראש העיר חולון, באדם הקטן.

מה שקורה בפועל הוא שדוח סוארי מדבר על 12 מיליון, ולהערכתי זה יהיה 16 מיליון, ואנחנו טובים באלתור במדינת ישראל, זאת גדולתו של עם ישראל ושל הצבא, ואולי נגיע אפילו ל-20 מיליון, ועוד לא יהיה לנו שום שדה אחר. מה שיקרה הוא שכל מערך התשתיות של הכבישים וכל מערך הטיסה יעברו מעל ראשון וחולון. ובראשון, כפי שידוע לכם, יש בסביבות 185 אלף תושב היום, ותוך שנה היא תגיע ל-200 אלף. ולפי שני סידים, סיד 2 וסיד 4, זה פוגע בכל המראה בעשרות אלפי אנשים בעיר. סיד 1, גם כן יש לו שם סטייה לפעמים, הוא טס דרומה למגדל שלום, וגם בנחיתה, על אף שהוא בא בעצמות פחותות מאשר בהמראה, אין ספק שיש בנו כאן פגיעה גדולה מאוד. הגשנו מסמכים למועצה, מה אנחנו עושים בשנים הקרובות כדי למנוע את הבעיה, כי אין לי ספק שלא יקום שום שדה בתקופה הקרובה, לא לי ולא לכל התושבים. אני לא נכנס כרגע למערך השיפוי. זה שכשפה, אין ספק שבראשון זה שינוי ייעוד מבחינת מסחר, לבתים או להייטק או לכל דבר אחר. אני לא מדבר על הנזק הכספי, הן לעירייה והן לאזרחים שקנו בתים במיטב כספם במערב ראשון.

לכן הבעיה שהוועדה צריכה להתייחס אליה, היא איך אנחנו נקטין היום או נמליץ למועצה להקטין את הנזק בשנים הקרובות, עד שיקום אותו שדה שכולנו מייחלים לו. אם אני חובר לעניין הזה של ראש עיריית חולון בנושא של הגבלות טיסה מ-12 או מ-11 עד 6:00 בבוקר, אם אני מדבר על דור אחד שלא קיים ודור שני, ושיפור המצב בדור שלישי, אם אני מדבר על הניתור שלא רק יהיה ברשת, אלא יבואו גם לראשון, על-מנת שגם לנו יהיה כושר מדידה שיאפשר לקנוס ולשפר את המצב הזה, אני מדבר על התוצאות מבחינה פרקטית, ולא עתידית.

היו"ר אלי גולדשמידט: אני רוצה לשאול אתכם שאלה. אתם שקלתם - אני לא רוצה להמליץ על זה - אפשרות להגיש תביעה משפטית בגין הרעש שמתקיים?

יאיר דורון: זה צו מניעה. ראש עיריית חולון ציין הפסדים של 5.5 מיליארד דולר. אנחנו אמרנו למועצה שהם נותנים לנו ציר משפטי לבוא ולתבוע. מדברים על מזגנים, על חלונות כפולים, אבל לא זאת הבעיה. הבעיה היום היא איך אנחנו נצטרך לפתור את הבעיות ל-60 אלף או 70 אלף תושבים. יכולה להיות אפשרות עכשיו, במיידי, לשלב שדה תעופה צבאי עם שדה תעופה אזרחי בסמוך, וכך אולי להקטין את הבעיה. אני חושב שזאת הבעיה המרכזית, משום שלא יהיה לנו שום שדה, גם לאור חוות דעת סוארי. אנחנו צריכים לבוא ולתת את הפתרון המיידי בשנים הקרובות.

היו"ר אלי גולדשמידט: אני רוצה לברך את יואל פלדשו, מנכ"ל יאל על", שזאת לו ההופעה הראשונה בוועדה. תתייחס בבקשה לשאלה של המראות הלילה האלה, למה אי-אפשר לעשות כך שההמראות תסתיימנה בשעה יותר מוקדמת. גם טיסות הלילה האטרקטיביות יכולות לצאת ב-11 בלילה ולא ב-1 בלילה דווקא.

יואל פלדשו: אפשר לעשות הכול, אבל כששופכים את המים, כדאי לא לשפוך אותם עם התינוק. אני מדבר

כאחד שגדל בטבעון, לקול ההמראות של רמת דוד, וזה לא הפריע לי בחיים בשום דבר. השמיעה שלי היא עשר. רעש זה דבר מאוד מאוד סובייקטיבי. כשיקבלו מי שיקבלו את ההחלטות, הם יצטרכו לחשוב בין היתר לא רק על מידת הרעש, מפני שזה עניין סובייקטיבי. אני אומר לך באחריות מלאה, שאם אתה תסתכל על שדות אחרים בעולם, תראה שהשדות הטובים, מה לעשות, נמצאים במרכזי אוכלוסייה, כי כולם רוצים להגיע מהר למרכז העיר. עשו שדה אחד בקנדה, רחוק, אז אף אחד לא משתמש בו. גם ביפן זה אותו סיפור. הדברים מתנגשים אחד עם השני.

אבי יחזקאל: לא הבנתי את העניין הסובייקטיבי של הרעש. מה זה רעש שזה עניין סובייקטיבי? מתרגלים גם לדברים רעים.

יואל פלדשו: אמות הרעש זה דבר סובייקטיבי. יש מי שיכול לגור על כביש תל-אביב-חיפה, והוא חי בשלום עם הרעש, ומישהו אחר לא יכול לגור שם. זה עניין סובייקטיבי. אתה לא יכול להגיד שמרמת רעש כזאת וכזאת אני לא מתפקד, ואתה לא יכול אפילו להוכיח כספית שאתה מפסיד כסף.

היו"ר אלי גולדשמידט: אתה חושב שדירה שנמצאת על כביש סואן, הערך שלה דומה לדירה מקבילה שנמצאת ברחוב שקט?

יואל פלדשו: תלוי במידת המרכזיות שלה, אין שום ספק.

היו"ר אלי גולדשמידט: באותו אזור. קח את אותו אזור, דירה על כביש סואן ודירה במקום שקט.

יואל פלדשו: מה שאני אומר הוא שזה לא שחור לבן. אתה לא יכול למדוד את הדברים האלה, ויש מחיר. פה אני מתייחס לשאלה שלך. נניח שלא נטוס בלילה, אז בעצם אנחנו מורידים את פרופיל הפעילות שאנחנו פועלים היום בערך ל-69 אחוז משעות היממה.

היו"ר אלי גולדשמידט: יש שדות תעופה בעולם שמגבילים שעות טיסה? שדות תעופה בינלאומיים.

יואל פלדשו: יש. היתרו.

היו"ר אלי גולדשמידט: בהיתרו לא טסים בין חצות ל-6 בבוקר? הייתם מסכימים לעסקה שתוכלו לחזור לטוס בשבת, אבל לא תטוסו בלילה?

יואל פלדשו: אני חושב שהשאלה היא לא רלוונטית. אפשר לא לטוס בכלל, אבל כשאתה מחזיק חברת תעופה שיש לה 160 מיליון דולר אוויר, אז כדי להחזיר את הכסף, הציוד צריך לעבוד בצורה מאוד אינטנסיבית.

היו"ר אלי גולדשמידט: אבל זה גם נכון לגבי בריטיש איירוויס. אתה אומר שהיתרו סגור בלילה.

יואל פלדשו: אם אתה מסתכל על לונדון למשל, שם יש שלושה שדות תעופה: יש היתרו, גטוויק, סטנסד. בסטנסד אתה יכול להמריא בלילה, אנחנו ממריאים בלילה. לפי מיטב ידיעתי, אין לך מדינה שסוגרת את כל המדינה לטיסות בינלאומיות, שיש לה שדה אחד והיא סוגרת אותו לטיסות בינלאומיות. אין לך דבר כזה.

היו"ר אלי גולדשמידט: זאת אומרת שאם יקימו עוד שדה, אולי הוא יהיה מיועד לטיסות לילה.

יואל פלדשו: בוודאי, תקים את השדה, תעשה אותו בפרופיל כזה שלא יפריע, אז יהיה יותר טוב. גם בהיתרו, דרך אגב, יש לך קווטה מסוימת לטיסות לילה. אם חרגת משעות הטיסה, אתה פונה אליהם ואומר להם שאתה צריך לטוס, ואתה יכול לטוס. יש קווטה מסוימת. אחת הסיבות לכך שטסו בלילה היתה שהשדה לא היה מסוגל לתת את כל השירותים במשך היום. לפי מיטב הבנתי, המגבלות, כפי שהמליצה הוועדה, ובניית השדה, לא חופפים אחד את השני בלוח הזמנים. זאת אומרת שצריך למצוא איזה שהם פתרונות שיתנו מענה. אני יכול להגיד לך, בתור מנכ"ל "אל על", הפוליסי שלי זה להיות ידידותי עם הסביבה, ואני מאמין בזה באמת ובתמים.

היו"ר אלי גולדשמידט: כמנכ"ל "אל על" מדוע אתה לא יכול לעמוד בזה שהטיסות הטרנס-אטלנטיות תצאנה ב-11 בלילה ולא ב-1 בלילה? יגיעו לניו-יורק ב-3 לפנות בוקר ולא ב-5 לפנות בוקר. מה האסון הגדול?

יואל פלדשו: כרגע יש בעיה טכנית, שאולי אפשר לפתור אותה עם השדה. גם היום, כשאנחנו מגיעים, פותחים את המכס במיוחד בשבילנו. המכס נפתח יותר מאוחר בגלל שעות הפעילויות של השדה. אם אתה מסתכל מבחינת הלקוח, אז ללקוח יותר נעים להגיע ב-6 בבוקר לניו-יורק, מאשר להגיע לשם ב-3 בבוקר, שזה לא לכאן ולא לשם. דרך אגב, הכול אפשר לעשות, אבל השאלה היא רק שאלה של מחיר. השאלה מה המחיר הכלכלי שחברת "אל על" יכולה לספוג, ולחברת "אל על" יש עוד כמה אילוצים, כגון הוצאות ביטחון.

היו"ר אלי גולדשמידט: ומה המחיר שהתושבים שצריכים לספוג כל הזמן? מה הקטע שלהם בשיקול של חברת תעופה שהיא חברה לאומית מונופוליסטית?

יואש צידון: הפתרון הוא לא ב"אל על", הפתרון הוא בשדה.

היו"ר אלי גולדשמידט: אבל עד שיקימו את השדה שאתה רוצה, אנשים לא ישנים בלילה.

יואש צידון: יש פתרונות.

יואל פלדשו: יכול להיות שהם לא ישנו, אבל יכול להיות שגם 3,500 אנשים יאבדו את מקום עבודתם, כי החברה לא תוכל לחיות עם כל האילוצים האלה שישנם לאורך זמן. התחרות נפתחה, אנחנו לא מונופוליסטים, אנחנו מתחרים נגד BA, נגד לופטהנזה, נגד סאס,

אלה חברות רציניות. זה כמו שאתה אומר שישראל מתחרה מול ארצות הברית. אלה חברות רציניות שמנהלות את הקו פה לארץ, ואם הוא מפסיד, זה לא כל כך מעניין אותם, ובהתאם לזה הם מנהלים את מדיניות המחירים שלהם. אם מדינת ישראל רוצה שתהיה לה חברה, מה שנקרא מוביל נקוב, וזה לא משנה אם הוא יהיה ממשלתי או פרטי, אז היא צריכה להגן עליו כמו שהיא מגנה על כל תעשייה. במידה מסוימת זו תעשיית ייצור, והיא צריכה לקחת זאת בחשבון כשהיא לוקחת את ההחלטות, והמחיר הכלכלי הוא מחיר כבד. אני לא אומר שאי-אפשר להסתדר, ואני לא אומר שאי-אפשר לצמצם. אני אומר שצריך. אני אומר לך כמנכ"ל "אל על" שצריך, צריך למצוא את הדרך.

היו"ר אלי גולדשמידט: מה הבשורה שלך לאותם תושבים שחיים באזור לגבי הרעש בלילות?

שר התחבורה, יצחק לוי: הבשורה היא בשניים. קודם כול, שאחוז הרעש שנגרם על-ידי מטוסי חיל האוויר הוא הרבה יותר גדול מאשר של התעופה האזרחית. הדבר הזה, לא מדברים עליו כאן, אבל זה נכון, זאת האמת, גם מבחינת העצמה, גם מבחינת השעות וכו'. לכן, אחד הפתרונות הוא לבוא ולמצוא דרך להזיז את התעופה הצבאית מהאזור ההוא.

דבר שני, הבשורה היא ששדה התעופה הבא לא ייקח עשר שנים, אני מקווה. אני מקווה ששדה התעופה הבא ייעשה הרבה יותר מהר, אני מקווה שהוא יימסר לידיים פרטיות לבנייה ושהוא יהיה שדה תעופה כמו שהיום בונים באירופה, שלא ממשלה בונה שדה תעופה, אלא יזמים בונים שדה תעופה. ואני מקווה שזה לא יהיה עניין של עשר שנים, אלא הרבה פחות, ואז נוכל לכוון את טיסות הלילה לאותו שדה תעופה. לדעתי, שדה התעופה הבא צריך להיות סמוך לים. אני לא יודע אם בתוך הים או סמוך לים, אבל לא באזורים מאוכלסים. ואז נוכל להגיד שכל טיסות הלילה או רוב טיסות הלילה או הצ'רטרים שמגיעים ב-2 בלילה, כי אנשים רוצים שעות זולות וכו'. יעברו לשדה התעופה השני, וכך אפשר יהיה לחלק את הדברים. עד אז, אין לי פתרון.

אבי יחזקאל: אני חושב שגם אלי גוטפריד וגם אנכי, ואני חושב שגם נסים זוילי, מבקשים פתרונות עכשיו לבעיות, למשל, שהחברות המסחריות לא יטוסו מ-12 עד 6 בבוקר לפחות. מותר למיליון תושבים לבקש לא לטוס מ-12 עד 6.

שר התחבורה, יצחק לוי: אין שירותים, אין קיבולת מספיקה. נניח שהיום נגיד שמ-11 עד 7 לא טסים, שדה התעופה לא יוכל להתקיים כי הקיבולת לא מספקת. סוארי בדק את זה, והוא עשה מדרג. ואני בעד המדרג הזה, אני מקבל אותו. רק אין אפשרות היום, מהיום למחר, לבוא ולהגיד שסוגרים את שדה התעופה ל-6 שעות, כי לא תהיה לך תעופה בארץ. אין אפשרות, כי צריך לתת שירותים.

יואל פלדשו: אנחנו כחברת "אל על" החברה הכי שקטה מכולם, וזה לא רק מהיום. אני אומר לך שאם אני אוכל לצמצם את פעילות הלילה, גם מבלי שיגידו לי, מבלי שזה יפגע לי מבחינה כספית, אני אעשה זאת.

היו"ר אלי גולדשמידט: בעניין זה, אני רוצה לפנות למנחם שרון, ראש מינהל התעופה האזרחית. ושוב, אנחנו קצת

נתמכים בעניין לנוכח הדיון שהיה לנו בשבוע שעבר, ונמסר לנו שמינהל התעופה האזרחי נוקט אמצעים נגד חברות שנמצאות בדרגה 3 מבחינת הרעש. אבל מצד שני אני שומע שיש טיסות טרנס-אטלנטיות שמגיעות לישראל עם דרגת רעש גבוהה. מה עושים עם זה?

מנחם שרון: דרגת רעש גבוהה הייתה עד ינואר 97'. מינואר 97' אנחנו לא מאשרים טיסות לילה אלא למטוסים שעובדים עם דרגת רעש 3.

היו"ר אלי גולדשמידט: מה ההגדרה של לילה?

מנחם שרון: לילה, כרגע מוגדר בין שעה 12 ל-6 בבוקר. ברשותכם, אני רוצה לומר מילה על הרעש. זה נכון מצד אחד שרעש זה דבר מאוד סובייקטיבי, ויש בעיה להגדיר מה מרעיש ומה לא מרעיש. מפת הרעש שהייתה ב-1981 וקווים שווי רעש, כיסתה כמעט את כל גוש דן. מפת הרעש של היום והעתידית היא הרבה יותר קטנה. זאת אומרת, שהרעש הנגרם היום לגוש דן הוא לאין ערוך יותר קטן מאשר היה לפני 15 שנה. אז היו מטוסי 707 עם דרגת רעש 1, כפי שהיום מפעיל חיל האוויר, והיום אנחנו מדברים על רוב המטוסים שעוברים את דרגת רעש 3. מה שקרה הוא שהמודעות לרעש עלתה אצל הציבור, ואכן, התעופה נזקקת לעניין הזה.

מבחינתי, מרעיש או לא מרעיש, לדברים האלה יש תקנים. יכול בן-אדם להגיד מרעיש לו או לא מרעיש לו, והיה לנו אדם שפנה לכל חברי הכנסת ודיבר על רעש באזור כפר-סבא, שהוא לא יכול לישון בלילה, ואנחנו רצנו וחיפשנו, והתברר שלא הופעל שום מכשיר שאפשר לדבר עליו כמכשיר, וזה הפריע לו. לכן, בתעופה, הרעש של המטוסים כפוף לתקנות הטיס. לדעתי אי-אפשר לתבוע על רעש היום, כי לדעתי החוק למניעת מפגעים לא כולל תעופה. המטוסים צריכים לעמוד בתקנות התעופה, תקנות הטיס הישראליות, שהן לקוחות מהתקנות הבינלאומיות. כרגע בישראל, החל מ-1 לאפריל 95', נכנסנו להלך שאסור למטוסים להיכנס לארץ בכלל, אם הם לא מדרגת רעש 3; ואם הם מדרגת רעש 2, אז רק פחות מגיל 25.

היו"ר אלי גולדשמידט: מדובר על דרגת רעש גם בשעות היום?

מנחם שרון: כן, בכלל. כל זה בצורה הדרגתית. קשה להסביר את רמות הרעש. ניסיתי לבקש את המהנדסים שימחישו על מה מדברים. אנחנו מדברים על הורדה של בין 5 ל-8 דיבי, על ערכים של 108 דיבי, כשאתה עומד ליד המטוס. מבחינת בן-אדם ממוצע, הרעש קטן בחצי. אז אני לא יכול להבטיח לאף אחד שלא יהיה רעש, אבל המטוסים, מבחינת הפרמטרים שלהם ומה שהם מייצרים, כשהם עוברים את דרגת הרעש 2 ודרגת רעש 3, זה כמעט ירידה בחצי בכמות הרעש שהמטוס מייצר. יש לנו את טביעות רגל של המפה של מטוס מרעיש ולא מרעיש, והוא קטן בצורה דרמטית.

היו"ר אלי גולדשמידט: כמה ה-דיבי הכי נמוך כדי לא להפוך אדם לדביל מבחינת רעשים?

מנחם שרון: מבחינת המושגים בתעופה הבינלאומית, המקום שנקרא מפריע, זה 65 LDN. ברוב העולם, עד 65 LDN, וזה מה שהולך להיות מאושר כנראה מחר, בשעה טובה. המדינה צריכה

לעשות משהו ולטפל בזה. מעבר לזה, תרצה - תקרא לזה מטרד, אבל זה לא דבר שאי-אפשר לחיות איתו.

אני רוצה לומר מילה על הבטיחות. דיברו על טיסות מעל חולון ואירועים כאלה ואחרים. הבטיחות שלנו מושגת על-ידי זה שאנחנו עומדים בתקנים. אנחנו עומדים בתקנים הבינלאומיים, בדיוק כמו כל המדינות האחרות. המטוס של "אל על" שהתרסק באמסטרדם, עבר מעל מרכז אמסטרדם. הייתה מפה עם ציוני אירועים שקרו למטוס עד שהוא נפל. ראינו שהוא עבר מעל ארמון המלכה. ההולנדים אומרים שמבחינתם זה בטוח, מבחינתם אין הבדל בין ארמון המלכה לשום דבר אחר. ככה טסים, אם שומרים על הסטנדרטים, וכך אנחנו עושים בארץ. טסים מטוסים מעל לונדון, עשרות מטוסים עוברים מעל לונדון ומעל אמסטרדם. המקום ששומרים עליו זה בערך 500-600 מטר מסוף המסלול.

היו"ר אלי גולדשמידט: אני רוצה לברך ולעודד את ראש המינהל לתעופה אזרחית על הטיפול שלו בנושא הרעש. קודם כול, משום שהוא מטפל בנושא הרעש. אבל דבר שני, והוא לא פחות חשוב, משום שהטיפול בנושא הרעש פירושו להצעיר, מלשון צעיר, את צי המטוסים שמגיעים למדינת ישראל ויוצאים ממדינת ישראל. כתוצאה מזה גם יש הגדלה של בטיחות. זה בפני עצמו חשוב, ועל זה קיימנו דיון מאוד מפורט בשבוע שעבר, ואני לא רוצה שניכנס לזה עכשיו.

עמרם מצנע: אדוני היושב ראש, שר התחבורה, אני רוצה להודות לך על שהזמנת אותי. אני מניח שכולנו מחפשים משהו שהוא בעצם כמעט בלתי אפשרי. רוצים גם שדה תעופה גדול עם המראות במשך 24 שעות ביום וליעדים רחוקים, ורוצים שזה יהיה זמין, כלומר, שאפשר להגיע לזה בלוח זמנים קצר, אבל שזה לא יהיה קרוב לאזורי מגורים. רוצים שזה יהיה ליד חוף הים, המראות ונחיתות כאלה, שהטיסה היא פחות מעל לאזורים מיושבים, ואני מניח שהמוצר הזה בסופו של דבר הוא לא קיים. אפשר לשפר, אפשר לעשות, ובכלל, איכות סביבה, בסופו של דבר זה איזה שהן פשרות בין הרצון שלנו למודרניזציה, לחיים יותר טובים, לנגישות יותר טובה, לבין הרצון לשמור את הסביבה כפי שהיא הייתה לפני הרבה מאוד שנים. אנחנו עושים כל הזמן פשרות עם המשקלות האלה, ואני מניח שזה נכון גם לתעופה.

להערכתי, עם שדה התעופה בן-גוריון אנחנו נחיה להרבה מאוד שנים, ואני גם חושב שאין שום אפשרות אחרת אלא להרחיב אותו ולפתח אותו. כי כל פתרון, מכל הפתרונות שמושמעים ונמצאים היום בסדר דיונים כזה או אחר, אלה פתרונות ארוכי-טווח, ואני חושב שכולנו, כבודדים וכקבוצות, לא נסכים למצב שבו נוסעים לדרום כדי לטוס לאירופה או לארצות הברית, ואני מניח שלא נרצה לוותר על כל מיני איכויות שיש לנו היום עם יכולת טיסות ביום ובלילה לכל המקומות. נדמה לי שאף אחד מאיתנו לא שבע רצון ממה שקורה היום בשדה התעופה בן-גוריון - כמה שעות צריך להמתין, כמה שעות צריך להגיע לפני. ובסופו של דבר, טיסות קצרות טווח הן הרבה יותר קצרות מאשר משך הזמן שנדרש כדי להגיע לשדה התעופה ומשך הזמן שנדרש כדי לעבור את כל התהליכים בשדה התעופה עצמו.

אני לא גר במרכז הארץ, אבל להערכתי שדה תעופה בן-גוריון ימשיך להיות שדה התעופה המרכזי וישרת את כל תושבי מדינת ישראל. גם אני חושב שבטווח הארוך ובטווח הרחוק, וזה ייקח לא מעט שנים, צריך לפתח שדה תעופה שני בדרום, גדול. אבל אני לא חושב שאפשר לפתח אותו לאורך חוף הים. מאשקלון

עד נהריה זה חוף ים צפוף, עם הרבה מאוד שימושים והרבה מאוד ייעודים שונים.

אני מניח שהוזמנתי לכאן כמי שמנסה לקדם את שדה תעופה חיפה. אני לא חושב ששדה תעופה חיפה הוא שדה חליפי לבן-גוריון או לשדה גדול נוסף שיצטרכו להקים אותו בסופו של דבר במדינת ישראל. אני חושב ששדה התעופה חיפה יכול להיות שדה תעופה משלים. אפשר בשנים הקרובות לפתח אותו, להאריך לו את המסלול ולחלק חלק מהטיסות לשדה תעופה צפוני - לא את הטיסות ארוכות הטווח, לא את הטיסות של המטוסים הגדולים, אבל בהחלט טיסות מערבה וטיסות מזרחה, שאני מקווה שגם כן יקחו נפח מתוך הטיסות שקיימות היום ושתהיינה קיימות במדינת ישראל.

אזור הצפון בכלל הוא אחד האזורים המבוקשים מבחינת התיירות הנכנסת למדינת ישראל, גם עכשיו, ובטח לקראת שנת ה-2000. אזור הצפון, מבחינת הנתח בישראלים הטסים מהמדינה ליעדים בחוץ, לוקח חלק נכבד מאוד; ואני חושב שמבחינת איכות התושבים, איכות הסביבה ואיכות החיים של תושבי הצפון, ואולי חשוב מכול, כמנוף כלכלי לצפונה של מדינת ישראל בכלל, ולחיפה בפרט, חשוב מאוד פיתוחו של שדה התעופה חיפה.

זה בידינו, זה לא צריך לקחת הרבה מאוד שנים. הכלי הזה בידינו. למי שלא יודע, קיים היום שדה תעופה בינלאומי בעל אישורים ורישויים ברמתו. אנחנו נמצאים אחרי סקרים כלכליים ואחרי סקרים אוירונאוטים שעשו רשות שדות התעופה ומינהל התעופה האזרחית. ניתן להאריך את המסלול לכיוון הים. השימוש בכביש 58, שהיום מהווה מגבלה, יסתיים בעוד שנה, כי נמצא היום בבנייה כביש חלופי חדש. ובכלל, הכיוון מזרח-מערב, הוא כיוון עם בטיחות וביטחון, המראות ונחיתות לכיוון הים. השדה הזה, היום בונים בו טרמינל מודרני, מתקדם. יש תכנית, אמנם ראשונית, להעתקת רוב מחנות צה"ל של חיל האוויר, שנמצאים באזור שדה התעופה, ובכך ישוחררו שטחים נרחבים לפעילות המתבקשת באזורי שדה התעופה.

על-כן אני חושב שזו אחת מהדרכים לפתור, ולו חלקית, את בעיית העומס בשדה התעופה בן-גוריון. חיפה, ולדעתי גם רוב הרשויות באזור, מבינות את המנוף הכלכלי ואת החשיבות של שדה תעופה אזורי בצפון הארץ.

על-כן, אני בא לשכנע אתכם לעזור ולתמוך בתכנית קיימת שמתקדמת, לדעתי, קצת באיטיות, כדי לאפשר לשדה תעופה חיפה להתפתח ולהתקדם, וכמובן לקחת חלק מאותו נטל שהיום יש בשדה התעופה במרכז הארץ. אין שום הצדקה שכל תושבי מדינת ישראל - אני מדבר על תושבי הצפון - כמעט לכל דבר צריכים לעלות על הכבישים בין חיפה לתל-אביב, ובצורה כזאת להעמיס את הכבישים, להעמיס את כל המחלפים שלנו, להעמיס את צווארי הבקבוק, בעוד שצריך לתת פתרונות, ולו גם חלקיים, במה שנקרא פריפריה.

פיני בדש: עמרם מצנע פתר לנו את כל הבעיות. שדה תעופה אזורי בחיפה זה בסדר גמור, שדה תעופה שני בנגב, ואני חושב, אדוני השר, אנחנו כבר מסודרים ואין בעיה.

אני רוצה לברך אותך על שאתה עוצר, אדוני השר, את שלב ב' בנתב"ג 2000, ואתה הולך על שלב א'. זאת כבר התקדמות, ובראייה לטווח הרחוק אני חושב שזה מאוד צודק. אנחנו בזמנו הצטרפנו למאבק של נתב"ג 2000 - אנחנו, אני מייצג גם קצת את הדרום - והיינו קצת נגד נתב"ג 2000, והיינו בעד נבטים

2000. אני חושב שצריך להסתכל בנושא של שדה תעופה בינלאומי שני בנגב, לא רק על הטווח של עוד שנה-שנתיים, אלא על הטווח הרחוק מכל ההיבטים. אם מוטי דבי אמר שלוקח 15-20 שנה בערך להקים שדה תעופה בינלאומי שני, אז אני חושב שלוקח פחות, אפשר לעשות את זה גם בחמש שנים, אבל צריך להתחיל באיזו שהיא נקודה, וצריך להתחיל היום את מה שהיה צריך להתחיל לפני חמש שנים. הייתה התחייבות להשקיע 20 מיליון שקל בתחילת תכנון של שדה תעופה שני בנגב, ואני לא יודע איפה עומד העניין הזה, ולא ראיתי התקדמות.

אני חושב שבדרום יש יתרון עצום לשדה תעופה שני. אין בעיה של איכות סביבה, יש פחות בעיה של מתנגדים, יש שדה זמין, ואני ביקרתי בו כמה פעמים וראיתי גם תכניות: יש שדה זמין שאפשר כבר להתחיל לעבוד בו באופן חלקי. אני חושב שאפשר להתחיל לעודד משקיעים להשקיע בשדה הזה, והיו כמה משקיעים, וחלקם נפגשו איתך, כאלה שמתעניינים בנושא השדה הבינלאומי השני בנבטים. קצת מערימים קשיים על כל נושא של יזמות פרטית בנושא הזה. אם היזמות הממשלתית, אולי היום, מבחינה תקציבית, פחות הולכת בכיוון, הרי שיש יזמות עסקית, שאני מרגיש בשטח קצת מפריעים לה, ולא ברור לי למה. ישבנו עם משקיעים והסברנו ואמרנו: רבותיי, תתחילו לעבוד בשטח, בסופו של דבר השדה הזה יתחיל לקבל תנופה. למה? בגלל העומסים בנתב"ג, בגלל המלחמות ואיכות הסביבה וכל הבג"צים מסביב בנתב"ג. הם גם טענו שחסר להם שדה במזרח התיכון, כמרכז קרגו של העברות של סחורה, שדה גדול במזרח התיכון, שיהיה שדה ביניים להעברה של סחורות לכל כיוון במזרח התיכון. הם, היזמים, רואים יותר מאיתנו חשיבות בהקמה של שדה בדרום. יזמים לא באים לדרום מתוך ציונות, הם באים בגלל כסף, ואם הם רצים אחרינו, במקום שאנחנו נרדוף אחריהם, עם כל הקשיים, אני חושב שהם ראו ראייה כלכלית נבונה.

אומרים לי שזה לא כלכלי. גם בהתחלה להקים את נגבה ואת הקיבוצים לאורך הקווים לא היה כלכלי. תמיד צריך את הנקודה הראשונית שתמשוך אוכלוסייה צעירה, תמשוך יזמים ותמשוך פיזור אוכלוסייה לנגב. זה במקביל לרכבת מהירה שעובדים על התכנון שלה, ואני מאמין שאריק שרון יבצע בקדנציה שלו רכבת מהירה לנגב. אין שום סיבה, עם כל התכניות לנתב"ג של רכבת מלוד לתל-אביב וכבישים מהירים, תאמינו לי, כשתהיה רכבת מהירה מהדרום לתל-אביב, זה ייקח כמעט אותו זמן נסיעה מהדרום ברכבת מהירה, ומתל-אביב ללוד ומלוד לתל-אביב עם כל הפקקים.

אני לא רוצה להיכנס לדוח סוארי. אני לא יודע עד כמה הוא לא מושלם, ומאיזה כיוונים הזמינו אותו ולא הזמינו אותו. אבל רציתי להביע את עמדתי. קראתי כל כך הרבה דוחות סוארי, גם לגבי השלטון המקומי ובכל כיוון. למדתי שמכל דוחות סוארי, חוץ מסוארי שקיבל כסף, לא יישמו עד היום שום דבר, ולא שאני מזלזל בנושא הזה, אבל לדעתי לא ראו את כל ההיבטים, ולא ראו גם את ההיבט הלאומי. בהיבט הלאומי, חייבים להתחיל, והנושא זמין. עם כל הטענות שחיל האוויר מתנגד, חיל האוויר גם התנגד לקו תעופה רבת עמון-תל-אביב. התנגד. אז הכתיבו, ובמסגרת ההכתבות הוא מצא את עצמו.

לכן אני אומר, תסתכלו על העניין הזה קדימה, עשר שנים קדימה, מה זה יעשה לתעופה ומה זה יעשה לנגב.

היו"ר אלי גולדשמידט: נציג משרד הביטחון, אנחנו נמצאים בשידור ישיר, וכמובן צריכה להיות מגבלה

לאינפורמציות. אבל יש שאלה בסיסית בדוח סוארי, שאומרת שבעצם יש התנגשות עם הצרכים הביטחוניים, של משרד הביטחון, של חיל האוויר, בנושא של הרחבת או הפיכת שדה התעופה נבטים לשדה תעופה אזרחי. אני מבקש שתתייחס לעניין הזה, בלי לפרט את הסיבות, אלא תגיד אם זה אכן כך.

אני אציג את זה אחרת. אם יהפכו את נבטים לשדה תעופה, תתקבל החלטת ממשלה להפוך את נבטים לשדה תעופה אזרחי, האם חיל האוויר לא יוכל להתמודד עם הבעיה הזאת?

ויקטור בר-גיל: אדוני דיבר על שנות ה-50, אבל צריך לזכור שאנחנו עוד מעט מתקרבים לשנת ה-2000, והתזה שלך יכולה להיות נכונה לשנות ה-50 אבל לא לשנות ה-2000.

לעצם השאלה, גם שר התחבורה קיבל לידיו מכתב סודי, וגם אתה, אדוני היושב ראש, שבו מצביעים על כך שלא ניתן ליישם איזו שהיא פעולה שבה הבסיס הזה יהווה שדה תעופה בינלאומי או כל שותפות אחרת עם הצבא, ופשוט אני מנוע מלפרט. אני חושב שאדוני היושב ראש וגם שר התחבורה יודעים את הנושא והם מודעים לו. זה לגבי נבטים.

לגבי נתב"ג 2000, בהחלט הצענו תכנית במועצה הארצית; ולדעתי, היא גם עומדת להיות מאושרת, תוך פתרון נוכחות מלאה של התעשייה האווירית.

היו"ר אלי גולדשמידט: איך אתה פותר את הבעיה - ואולי זה מה שהתכוונת לומר - לגבי הרעש שעושה מטוס ראש-הממשלה בכל פעם שהוא ממריא? שר התחבורה ציין שמרבית הרעש זה בגלל מטוסי חיל האוויר.

ויקטור בר-גיל: אני לא מופקד על מטוס ראש-הממשלה. אני רוצה להדגיש שככלל אין טיסות חיל אוויר בלילה, למעט טיסות מבצעיות מעטות.

היו"ר אלי גולדשמידט: אני מציע לראות גם את צורכי הביטחון כצרכים לאומיים וחשובים, ואין אחד פה שרואה את הצרכים הביטחוניים יותר מאשר משרד הביטחון. השאלה היא אם אפשר לפתור אותם בצורה כזו שלא תפגע באזרחים שחיים שם.

ויקטור רב-גיל: אני מוכן לחזור למנכ"ל משרד הביטחון ולבקש לבחון את הנושא הזה שוב. אני נותן לך את הנתונים האמפיריים נכון לעכשיו, שמטוסי חיל האוויר כמעט לא מהווים מטרד ציבורי ברעשים בלילה.

לגבי ועדת סוארי, אנחנו בהחלט תומכים בממצאי הוועדה. היא גם הדגישה את הנושא בצורה די ברורה ואת המשמעויות לגבי נבטים כשדה תעופה חלופי.

חיים בן-איון: בניגוד לדבריך, אלוף לפידות אמר שאפשר להקים את נבטים ללא שום מגבלה צבאית.

שבתאי תמיר: אני לא יודע איך אפשר לדחוס בדרך כלל שלוש שעות בשלוש דקות, אבל אני אשתדל מאוד.

במועצה הארצית, בוועדת המשנה שלה, תינתן לי הזדמנות לפרט תזה שאני מציג בדרך כלל. לצערי, הפורום הזה וכל הפורומים האחרים, מתייחסים דווקא לא למשתנים החשובים שקובעים את מעטפת הביצועים של שדה. מתייחסים לכמות הנוסעים. אני רוצה להגיד לכם שזה המשתנה הכי פחות חשוב מחמישה משתנים אחרים, ודווקא אליו מתייחסים, כאילו הוא יכול לשנות ולקבוע איזה שדה יש לנו. כמות הנוסעים היא לא הנושא החשוב ביותר.

תמהיל הטיסות, המטוסים, עליו דיבר מנחם שרון, הוא יותר חשוב. פילוג הטיסות בין יום ללילה יותר חשוב. פילוג הטיסות במרחב, בין המסלולים בשדה, הוא יותר חשוב לקביעת הרעש והדברים האחרים. אבל החשוב ביותר, המשתנה החשוב ביותר בכל שדה, שממנו מתחילים בכלל תכנון שדה, אף אחד לא מתייחס אליו - התייחסו אליו בעבר - זה מנח המסלולים של השדה הזה, הקונפיגורציה של המסלולים של השדה ובכלל.

במסמכים, לא אחד ולא שניים, במועצה הארצית, בוועדת המשנה שלה, בהסתמך על דוחות שהכינה בעבר רשות שדות התעופה, שנמצאים איתי פה, טענו טענה פשוטה מאוד, כדי שהשדה הזה יתפקד לטווח זמן של דור. בא מיישוב שסובל הכי הרבה מהשדה הזה, שנמצא 900 מטר לא רק מההמראה, אלא מהנחיתות. ואגב, אדוני השר, לגבי הנחיתות אין שום הגבלות בתכנית הזאת. אנחנו נמצאים 900 מטר מקצה המסלול, וכל לילה ינחתו עשרות מטוסים. אני בא עכשיו לתנות את צרותיו של המשק הלאומי כתוצאה מהתכנית הזאת, שהיא התכנית הנחותה ביותר לפיתוחו של נתב"ג.

בכל פורום הצגתי מסקנות קודמות של רשות שדות התעופה לגבי מערך המסלולים, דוחות שהוכנו עבור רשות שדות תעופה לגבי מנח המסלולים. ומנח המסלולים, אדוני, קובע יותר מכל דבר אחר, יותר מכל הוויכוחים האלה על תמהיל הטיסות, על לילה ויום, כמה אנשים נפגעים, מה רמת הבטיחות של השדה, מה קיבולת השדה, מה עלותו מבחינת שימושים אלטרנטיביים של קרקע. יואש צידון צודק במאה אחוז. בטווח זמן של יותר מדור מדינת ישראל לא תוכל להרשות לעצמה את קיומו של נתב"ג היכן שהוא.

כדי שמדינת ישראל תשנע 16 מיליון נוסעים או 20 מיליון נוסעים לא צריך שני שדות, לא צריך אפילו שלושה מסלולים בשדה אחד. בעולם קיימים היום שדות תעופה עם מסלול אחד, שמסיעים עליהם מעל 25 מיליון נוסעים. השדה הראשי ביפן, שמנכ"ל "אל על" התייחס אליו בעבר, משנע מעל 62 אחוז מתנועת הנוסעים, מעל 77 אחוז מתנועת המטענים ביפן על מסלול אחד, והוא סגור בלילה, בין 12 ל-6.

היו"ר אלי גולדשמידט: איך הוא עושה את זה?

שבתאי תמיר: בונים שדה נכון, שדה מודרני, לא פלונטר מאורגן, כפי שהשדה הזה. אנחנו המדינה היחידה בעולם שהולכת לבנות מערך מסלולים משולש, שזה חיה שלא קיימת בכלל, חיה תכנונית שלא קיימת על סף המאה ה-21.

אני שותף לחלוטין לדעה שבטווח של דור, מדינת ישראל לא תוכל להרשות לעצמה לקיים את נתב"ג בלב המטרופולין של מדינת ישראל. הכנתי מסמך שאף אחד לא מתייחס אליו, מסמך מפורט לפרטי פרטים שבו הערכתי את העלויות בקרקע, בנזקים בקרקע ובנכסים מקיומו של נתב"ג. הגעתי לסכום פנטסטי של 44 מיליארד דולר. אף אחד לא אמר לי שאני אידיוט וזה לא נכון, כי

התחשיבים שלי הם הכפלות פשוטות של אובדן ערך דירות וכו'. רק כדי שיובן, השטח שעליו יש הגבלות של בנייה במקרקעין כתוצאה מתכנית נתב"ג 2000, הוא שטח של 380 אלף דונם. זה פי שבעה משטח השיפוט של עיריית תל-אביב. אני מדבר על שני השלבים, על הקיבולת המלאה.

כדי למזער אמיתית את הנזקים של השדה הזה, צריך שדה אחר לחלוטין, באותו מקום, עם מערך מסלולים אחר, עם מיקום טרמינל אחר, ואז אתה מגלה שאפשר להגיע לחשיפה של שבעה אחוזים בלבד מן האוכלוסייה שיהיו מוטרדים מרעש לעומת התכנית הקיימת. אני מדבר על אותו שדה, בנתב"ג עצמו.

היו"ר אלי גולדשמידט: הניירות שהכנת, מהיכן?

שבתאי תמיר: לקחתי מומחים מה-FAA, לקחתי מומחים מהארץ, הכינו לנו חלופות מפורטות.

היו"ר אלי גולדשמידט: למי הראית אותם עד היום?

שבתאי תמיר: לכולם.

היו"ר אלי גולדשמידט: ואיך התייחסו אליהם?

שבתאי תמיר: הכלבים נובחים והשיירה עוברת.

היו"ר אלי גולדשמידט: ועדת סוארי ראתה את המסמכים שלך?

שבתאי תמיר: ראתה.

ערן פייטלסון: החומר הוצג בפנינו, ראינו אותו ודנו בו בעיון רב.

שבתאי תמיר: אני אומר שזאת התכנית הנחותה ביותר לפיתוחו של נתב"ג. אני לא טוען שיש היום חלופה לפיתוחו של נתב"ג, אלא אני טוען שהחלופה היא הגרועה ביותר. יש פה מסמך מ-1978 שמתייחס ל-18 מיליון נוסעים, אבל המסמך הזה לא עודכן מעולם. זה מסמך של IBI בקנדה, שהוא הגיע לאותה מסקנה של רשות שדות התעופה. זאת המסקנה היחידה, אגב, שאני מכיר, שבוססה על מחקר מעמיק. הם אומרים שבתהליך בחינה וניתוח הנמשך מספר שנים נבחנו כל הקונפיגורציות האפשריות, וקונפיגורציות ה-וי הפתוח נמצאה כיעילה ביותר מבחינה בטיחותית, סביבתית, מבצעית, תפעולית, כלכלית וכו' וכו'.

השיקולים הם די קריטיים. האמן לי, רוב האנשים שיושבים בוועדה יוצאים החוצה למסדרון, אומרים לי שאני צודק, אבל מצביעים נגדי, כי קיבלו הנחיה כזו בממשלה.

היו"ר אלי גולדשמידט: אני לא מאלה שמקבלים הנחיות מהממשלה.

שבתאי תמיר: לא, אני מדבר על המועצה הארצית.

ערן פייטלסון: מה שהוצג בוועדת סוארי, למעשה כל הנתונים שהוצגו כאן במהלך היום, הוצגו לנו במהלך שישה חודשים ביתר העמקה ובפירוט.

כנגד המסמך של שבתאי תמיר הוצג מסמך של רשות שדות התעופה. העבודה של שבתאי תמיר נסמכה על עבודתו של מרום, שהופיע גם כן בפנינו, והציג את הבסיס המקצועי לעבודה ששבתאי תמיר מתייחס אליה.

היו"ר אלי גולדשמידט: בוועדה שלכם הייתה נציגות של מומחים בתחום של תעופה, או שכולכם לא מומחים בתחום הזה?

ערן פייטלסון: את פרופסור סוארי אתם מכירים, החבר השני היה ד"ר רמון הראל, לשעבר ראש אגף תכנון וכלכלה במשרד התחבורה, מי שהקים את האגף, מנכ"ל משרד התחבורה ומנכ"ל רשות שדות התעופה. אני הייתי חבר בוועדה. אני מרצה בכיר בגיאוגרפיה וכלכלה באוניברסיטה העברית, משתתף בשורה של סעיפי תכנון לאומיים. יש לנו כמה נגיעות לנושאים הללו. זה לא שאנחנו מתכנני שדות תעופה פר-סה, אבל זה הרקע שלנו.

היו"ר אלי גולדשמידט: מה התשובה של הוועדה לטענה שבמרבית שדות התעופה היום בעולם, תכנון השדה הוא בצורת וי ולא בצורת משולש? זה היה לפניכם?

ערן פייטלסון: כן, היה לפנינו. בדקנו את זה. דיברנו עם שורה של מומחים נוספים, גם עם אלה של רשות שדות תעופה, גם עם אחרים שהיו מוכרים לנו. אני יכול להציג את הדברים עליהם נתנו מענה בלוח הזמנים לאור השאלות שנשאלנו. יש שאלות שלא נשאלנו, ולכן לא נתנו להן מענה. בין היתר מה הוא התכנון המיטבי של נתב"ג. כלומר, איך צריך לתכנן את נתב"ג, לא אנחנו נתנו לזה תשובה. אני מציע שרשות שדות התעופה תיתן לך את המענה לגבי התכנון הספציפי של נתב"ג, מה ההיגיון במה שהם עושים.

מוטי דבי: אדוני היושב ראש, רשות שדות התעופה עסקה בתכנון הפרויקט הזה לאורך שנים, ובבדיקה עם מומחים ויועצים מקצועיים מכל העולם ומרחבי העולם, הסתבר לנו שאנחנו לא יכולים לבנות טרמינל שהוא מאורך או ליניארי, אלא כוכבי, בגלל האילוצים המיוחדים שיש למקום ולשטח. אין טעם להיכנס עכשיו לפירוט, אבל הצגנו את זה כבר בפני ועדת הכלכלה פעמיים ושלוש, ואני מוכן להציג את זה עוד פעם, ואני אומר לך שאנחנו נשמח לעשות את זה, כי חשוב שהדברים האלה ילובנו. זאת עבודה מאוד מקצועית, אדוני היושב ראש, וכדי להציג את זה, צריך פשוט להבין את כל התהליכים.

מתוך בחינה של שבע חלופות בתוך נתב"ג הגענו בסופו של דבר לחלופה הזאת אחרי ליבון של שנים. לכן זה לא דבר של מה בכך, רק לזרוק ולהגיד למישהו שלבנות שדה תעופה צריך לעשות כך וצריך לעשות אחרת. שמעתי כאן הרבה מאוד אמרות כנף, ואני, ברשות הדיבור, ארצה לדבר עליהן. לשאלתך, העניין נבדק מאוד מקצועית.

אני רוצה לומר לחברי הכנסת ולציבור הרחב שנמצא פה, אני מאוד שמח שניתנה לנו ההזדמנות שוב להופיע בפני ועדת הכלכלה. זאת פעם שלישית שאנחנו מציגים ומעלים את נושא נתב"ג 2000 בוועדת הכלכלה של הכנסת, ואני חושב שזה דבר חשוב מאוד, שיצוף ויעלה בפני הציבור. בפעם הקודמת גם כן, לפי בקשתו של נסים זוילי, לבקשת חברי כנסת אחרים, הנושא היה בדיון, ולובן במשך שעות.

אנחנו הגענו באמת לשלב האחרון, שבו הפרויקט צריך להיות מאושר מחר, תכנית תמ"ע 4/2 צריכה להיות מאושרת מחר במועצה הארצית. במועצה הארצית לתכנון ובנייה עבדו ודנו במשך שנים בעניין הזה. אנחנו נמצאים באמת לקראת הסיום..

היו"ר אלי גולדשמידט: שאלה אינפורמטיבית - במועצה לתכנון ובנייה, מבחינת המדינה, אתם בעד לקבל את החלופה שדוח סוארי מציע? קרי, שלב א' בלבד?

מוטי דבי: ודאי. אני רוצה להסביר את הנקודה הזאת. אנחנו, קודם כול, מאמצים את החלטות ועדת סוארי. אנחנו מאמצים את החלטות ועדת סוארי על כל המשמעויות שלהן, כולל בנקודה שאתה העלית, וגם באותם נושאים שקשה מאוד לרשות שדות התעופה לתפקד כנמל, קשה מאוד לנהל את התפעול שלו, וקשה מאוד לחברות התעופה, ושמענו את מנכ"ל יאל על". קשה מאוד לנהל את מערכת היצוא החקלאי, כתוצאה מהחלטות ועדת סוארי. אבל עם כל זה שקשה, הסכמנו לקבל את כל המכלול.

מה אמרה החלטת ועדת סוארי? היא אמרה שצריך להגן על התכנית בכללה, ולעשות רק את שלב א', ההגנה תהיה גם על שלב ב', אבל המעבר משלב לשלב ייעשה רק לפי ההחלטות של המערכות הסטטוטוריות במדינת ישראל, וגם לזה התכוון השר, וכך הוא אמר. השר אמר שהוא רוצה את שלב א', וגם אני רוצה את שלב א'. האופציות לשלב ב', מבחינת התכנון והמתאר, תישארנה. וכפי שאמר ראש עיריית חולון, כשדיבר על העניין של השיפוי ועל העניין של הפיצוי. שיפוי ופיצוי יעברו רק כאשר תכנית המתאר 4/2 תיבנה או תאושר. אנחנו הסכמנו ללכת לשיפוי, ואני אומר כאן בפני חברי הכנסת, זאת חדשה אחרונה, עניין השיפוי סוכם אתמול ונחתם, ויימסר מחר במועצה הארצית.

היו"ר אלי גולדשמידט: התושבים שותפים לתהליך הזה?

מוטי דבי: המועצה הארצית לתכנון ובנייה לא הסכימה להביא לאישור מחר את תכנית 4/2, שהיא התכנית הכוללת, מבלי שרשות שדות התעופה תתחייב לשפות נזקים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה.

היו"ר אלי גולדשמידט: מי הגורם שיקבע?

מוטי דבי: המועצות המקומיות, המועצה המחוזית; וכל הדברים האלה עולים בהיררכיה הסטטוטורית.

היו"ר אלי גולדשמידט: הם יגדירו את גובה הפיצוי?

מוטי דבי: הם יגדירו את גובה הפיצוי. אם זה מוסכם, בבקשה. אבל לא כדאי להיכנס לזה. זה מתקציב

רשות שדות התעופה. אם הוא לא יספיק, ישנו מסמך של שר האוצר שנכתב לרשות שדות התעופה.

היו"ר אלי גולדשמידט: כמה, אתה מעריך, נדרש לעניין הזה? מהו סדר הגודל?

מוטי דבי: אין לי מושג, ואני לא רוצה להעריך, אבל אני רוצה לומר שאני חושב שמה שמגיע לציבור צריך שיגיע לו; ומה שמגיע לתושב יגיע לו. אם זה מגיע, צריך שזה יינתן. תכנית המתאר של נתב"ג באה לתת את ההגנה לעניין הזה. יתרה מזאת, המועצה הארצית קבעה מנגנון בתוך המועצה כדי לשמר את התהליך הזה ולהגן על התושבים. המועצה הארצית קבעה מנגנון בתוכה, כדי להפעיל את המערכת הזאת של השיפוי והפיצוי.

אני חוזר ומדגיש, קיבלנו את המכלול של המלצות ועדת סוארי גם בנקודה הזאת, היינו, לאשר את התכנית בכללה, לשמור את האופציות של כל התכנית, אבל הולכים לשלב א' בלבד. משלב לשלב נעבור רק כאשר המועצה הארצית לתכנון ובנייה או המוסדות הסטטוטוריים יסכימו לכך.

היו"ר אלי גולדשמידט: נושא סגירת השדה בשעות הלילה הוא חלק מהתכנית?

מוטי דבי: בוודאי. לגבי סגירת השדה בלילה, ועדת סוארי קבעה קביעות שהן מאוד קשות גם לחברות התעופה וגם לרשות התעופה, ואני רוצה להגיד מה היא קבעה.

היו"ר אלי גולדשמידט: לא צריך להקריא, אנחנו יודעים את זה. הנושא של ההדרגתיות.

מוטי דבי: כן, אבל תזכור שאת שני התאריכים האחרונים לא שמענו כאן, ואני רוצה לומר אותם.

התאריך הראשון, ה-1 לינואר 97', מ-1 בלילה עד 5 בבוקר - סגירה של כלי הטייס, מטוסים מדרג סטייגי 2 לא ימריאו יותר בנתב"ג, וזה מבוצע הלכה למעשה.

היו"ר אלי גולדשמידט: ממה ששמעתי ממנחם שרון, מדובר מ-12 עד 6.

מוטי דבי: לא, מ-12 עד 5. מנחם שרון פשוט טעה.

היו"ר אלי גולדשמידט: למה שזה לא יהיה מ-12 עד 6?

מוטי דבי: על הנושאים האלה ישבה ועדה שלמה ודנה במשך חצי שנה, ואתה רוצה ממני תשובות בחצי דקה?!

מנחם שרון: זה מ-12 עד 5.

מוטי דבי: עכשיו אני עובר לנושא השני. ועדת סוארי אמרה שהיא מבקשת, שבנוסף לאמור לעיל, מה-1 לינואר

98', לא יותרו המראות מנתב"ג בין השעות 02:00 עד 5:00 של כל כלי התעופה המדורגים אפילו מדרגת רעש 3.

היו"ר אלי גולדשמידט: זאת אומרת, אין המראות בכלל בין 2 ל-5.

מוטי דבי: נכון. שים לב שהחל מה-1 לינואר 98' גם לא תאושר כל הרצת מנועים בנתב"ג. אני רוצה לומר לך שבעניין הזה הוצאנו את ההחלטה כבר מה-1 לינואר 97'. שנה קודם הוצאנו הנחיה לעניין הרצת המנועים.

היו"ר אלי גולדשמידט: זה השלב האחרון, ה-1 לינואר 98'?

מוטי דבי: יש אחד ב-99' שאומר ששעת התחלה המופיעה בסעיף זה תוקדם ל-01:00. כלומר, מה שנאמר קודם בשעה 02:00, ב-98', יוקדם לשעה 01:00.

היו"ר אלי גולדשמידט: אתה יכול להגיד שאם תאושר מחר התכנית, בהנחה שהיא תאושר, מה-1 בינואר 99', בעצם, לא יהיו המראות מנתב"ג בין השעות 1 בלילה ל-5 בבוקר.

מוטי דבי: זה נכון מאוד.

מנחם שרון: השר אמר שיש בעייתיות עם המועדים.

מוטי דבי: אתה שאלת אם זאת ההחלטה של ועדת סוארי, ואני אומר שזאת ההחלטה של ועדת סוארי, שאנחנו אמרנו שאנחנו מקבלים אותה. שר התחבורה אמר היום, ואני מקבל את מה שהוא אמר, שהרי טרמינל נתב"ג 2000 לא יעמוד על תילו ב-1999, ואז הוא אמר שצריך לכוון את זה עם בנייתו של הטרמינל. כי גם אנחנו אמרנו לוועדת סוארי שביום שהטרמינל יעמוד על כנו, אנחנו מכריזים בזה שיש אפשרות לא לבצע את טיסות הלילה מתנב"ג, משום שאפשר יהיה להרחיב את הכתפיים לשעות היום.

נסים זוילי: אני רוצה לומר לך דבר שתקבל אותו כלשונו. אני מוכרח לומר שמאוד לא מוצא חן בעיניי הרעיון שמחר המועצה הארצית לבנייה תאשר את כל התכנית. אני חושב שאתם הולכים לעשות פה תרגיל, וקבל את זה כמו שזה. אתם לא מתכוננים ללכת לשדה משלים. עם כל הכבוד, אתם הולכים היום לעשות את הדבר שבעוד חמש שנים תבואו כמו שאתם באים היום, ותגידו שאין בררה, הארץ מוצפת, אנשים באים, אתם רוצים שימשיכו לעמוד בתור. אתם מושכים את הנושא של נבטים עשרים שנה, אתם מושכים את הנושא של נבטים אחרי כמה החלטות לביצוע ולהכנה, ואתם לא מקדמים את נושא שדה התעופה המשלים.

אני חושב שההחלטה מחר, אדוני היושב ראש, של אישור כל התכנית, היא החלטה שגויה שאנחנו לא צריכים לתת לה יד. המועצה הארצית לתכנון ובנייה יכולה לאשר רק את שלב א', ואנחנו צריכים לעמוד על כך שהיא לא תאשר שום שלב נוסף, כדי להכריח שבמקביל תהיה התייחסות רצינית לשדה תעופה משלים, משום שהיום אין התייחסות כזאת.

מוטי דבי: אני מבין את דאגתו של חבר הכנסת זוילי, ואני רוצה לומר שאתה התפרצת לדלת פתוחה. רשות שדות התעופה ושר התחבורה הכריזו פה, שאנחנו בעד בנייתו של שדה תעופה שני למדינת ישראל. חד משמעית בעד. יתרה מזאת, שר התחבורה קבע שראש מינהל התעופה האזרחית ומשרד התחבורה יעמדו מיידית בעבודה קדחתנית כדי לבחון את התכנית לבנייתו של שדה התעופה המשלים. ממה נפשך, אם קיבלנו את דוח ועדת סוארי שדיבר גם על שדה התעופה המשלים, ומה אמרה ועדת סוארי? היא אמרה שיש לבטל את העניין של נבטים, אבל היא דורשת לבחון מיידית ולהיכנס מיידית לפעולה של בנייתו של שדה תעופה משלים שני, מה שרשות שדות התעופה רוצה ובעד. ורק לאחר מכן, אם יימצא ששדה תעופה שני לא יכול לקום במדינת ישראל - דבר שבעיניי הוא כמובן אוטופי - אז יצטרכו ללכת לתכנית השנייה.

אני חוזר ואומר, הולכים לתכנית הראשונה, ובמקביל הולכים לשדה תעופה שני. מנחם שרון יעסוק בתכנית האב לתעופה, ויביא את השדה השני, ונישאר במסגרת שלב א'. אבל את האופציות של כניסה ויציאה של נתיבי אוויר ואת השיפוי שצריך לתת לתושבים ואת השמירה על בעיות הרעש צריך לשמר, כדי שתישמרנה האופציות בכלל לרשות שדות התעופה.

שלמה תירוש: אנחנו מייצאים באוויר כ-80 אלף טון תוצרת חקלאית טרייה. רוב התוצרת באה מהדרום, ולכן באופן טבעי לנו אין שום בעיה שהשדה יהיה בדרום. אנחנו פנינו לוועדת סוארי, והצענו את זה. אבל, לפי דעתי, ועדת סוארי לא התייחסה לזה ברצינות.

היו"ר אלי גולדשמידט: אתם בעד לטוס מנבטים?

שלמה תירוש: אנחנו בעד לטוס מנבטים.

היו"ר אלי גולדשמידט: הנה, מנכ"ל "אגרסקו" חושב שהוא יכול להסתדר עם שדה תעופה בנגב.

שלמה תירוש: אנחנו בעד לטוס מנבטים, ואנחנו גם הצגנו את זה בפני ועדת סוארי. אני אישית הופעתי מול סוארי, והיו לי גם שיחות ארוכות עם מוטי דבי בנושא הזה, ואני חושב שהרשות לא תתנגד לקטע הזה של העברת המטענים, בפירוש היא לא תתנגד.

היו"ר אלי גולדשמידט: נציג מנכ"ל משרד הביטחון, יש לכם בעיה עם טיסות מטען לנבטים?

ויקטור בר-גיל: נכון לעכשיו, להחזיק מערך החזקה לקומץ כזה של טיפול ב"אגרסקו", זאת פשוט התאבדות.

שלמה תירוש: מדובר במעל 55 אחוז של המטענים שיוצאים ממדינת ישראל בכלל, ואז באופן טבעי מדובר על מעל 55 אחוז מהמטענים שנכנסים למדינת ישראל.

היו"ר אלי גולדשמידט: כמה המראות בשנה או ביום?

שלמה תירוש: מדובר בממוצע ב-3 עד 4 המראות ליום.

קריאה: בממוצע זה בערך אלף תנועות בשנה.

שלמה תירוש: יש שדה קיים, ומבחינתנו זה פתרון אידיאלי. אנחנו היום באירופה העברנו את מרכז המטענים שלנו מקאן לליאז'. הקמנו בליאז' מרכז מטענים יפהפה, שהוא ישרת בעתיד את רוב המטענים ממדינת ישראל. מנחם שרון היה בשבוע שעבר בליאז', קיבל זכויות ל"אל על". אם "אל על" תנחת יחד אתנו שם, זה יהיה לב המטענים.

היו"ר אלי גולדשמידט: מעניין שבאירופה, שדות התעופה שקולטים מטען הם לאו דווקא שדות התעופה הראשיים.

שלמה תירוש: נכון. זאת הנקודה הבאה שרציתי להתייחס אליה. מה שנעשה - ואנחנו כל הזמן מנסים להסביר את הקטע הזה, וללא הצלחה - ההחלטה של ועדת סוארי לסגור את השדה בנתב"ג בלילה תגרום למטענים נזק כספי כבד מאוד; ולפעמים, לחלק מהמטענים, זה נזק בלתי הפיך.

היו"ר אלי גולדשמידט: יש כאן תופעה מעניינת. אנחנו יכולים לפחות להמיר חלק מהטיסות, שהן טיסות לילה, וגם לענות על הצורך של השדה שהוא יהיה שקט בלילה, וגם לפתור בעיה על-ידי הדרמה לכיוון נבטים. זה ממש פתרון.

שלמה תירוש: בקטע הזה פנינו והסברנו, ואני חושב שגם הוועדה צריכה להתייחס לזה. לא יעלה על הדעת להטיל מגבלות בלי לתת למשתמשים אלטרנטיבה. בשום מקום בעולם זה לא נעשה כך. עם כל הבעיות של תושבי חולון ותושבי ראשון, ואני מבין ללבם, ואין לי בעיה עם זה, והם צודקים, חיים עם זה ארבעים שנה, צריך לתת אלטרנטיבה למשווקים. לכן אני לא הולך להתמודד כאן עם בעיית הרעש של תושבי חולון או בת-ים או ראשון, אבל אני אומר, למשתמשים היום - ואנחנו בנינו את העסק הזה במשך עשרים שנה - צריך לתת חלופה.

מנשה משה: אדוני היושב ראש, לב לבה של הבעיה היא החלטת המועצה הארצית מחר. אם כוונת הרשות היא באמת לבוא יחד עם התושבים לפתור את הבעיות, מחר צריכה להתקבל החלטה, לפי התכנית החלקית בלבד.

היו"ר אלי גולדשמידט: מה אתם יודעים היום על נושא הפיצוי והשיפוי?

מנשה משה: לא יודעים שום דבר.

קריאה: הוא מדבר על שיפוי, אבל אין שיפוי של מאה אחוז. יש שיפוי של שמונים אחוז.

היו"ר אלי גולדשמידט: אתה נתת הצהרה כללית לגבי שיפוי, אבל אני שואל למה הם לא יודעים על זה.

מוטי דבי: בנושא השיפוי היו דיונים. משרד האוצר ומשרד הפנים היו שותפים ערים לעניין הזה, והם המובילים בעניין. סוכם ביום שישי האחרון אצל מנכ"ל משרד הפנים עם נציגי האוצר, שהשיפוי יהיה מאה אחוז.

היו"ר אלי גולדשמידט: לפני שמקיימים את הדיון במועצה הארצית, למה לא לשבת עם נציגי היישובים שהם ישמעו במה המדובר? שהם יוכלו להתייחס לזה?

מוטי דבי: מי שמייצג את היישובים בעניין הזה ושומר על האינטרסים של היישובים זה משרד הפנים.

היו"ר אלי גולדשמידט: הם ישנים בשקט. אפילו הרעש של המטוסים לא יעיר אותם, אחרי שהודעת להם שמשרד הפנים דואג לאינטרסים שלהם.

מוטי דבי: אתה פונה אליי בשאלה, שאני לא הכתובת לתשובה לה. אבל יחד עם זאת, אמרתי לך שאני מכריז כאן בפני קהל עם ועדה שהנושא הזה סגור; ולכן באים למועצה הארצית במצב בו גם נושא זה סגור.

מנשה משה: אני רוצה להמשיך להתייחס לעניין הזה. אם מחר תאושר התכנית כמות שהיא, במלואה, אנחנו פשוט איבדנו כל אפשרות לשנות את התזה הזאת, כי הרכבת תיסע, והממשלה תאשר.

אני רוצה לשאול את מוטי דבי בעניין הזה. מדוע לא לאשר את התכנית החלקית וללכת לפי התזה שלו? בעוד חמש שנים תגישו השלמה. זאת אומרת, אני אומר שנאשר את החלקית, ואחר-כך תגישו תכנית.

נקודה שנייה. אנחנו מחזיקי הקרקעות שעליהן צריכים לבוא ולהתדיין איתנו. שום גורם בעל סמכות לא ישב עם התושבים כדי לדבר איתם בעניין הזה.

נקודה שלישית, אני אומר באחריות שהיו חלופות שהיו נותנות פתרון מבלי לפגוע בקרקעות, והן מומלצות על-ידי גורמים תכנוניים, ביניהן החלופה המזרחית. לא על זה אנחנו מתווכחים כרגע, כי זה לא התכנון, אבל זה רק מראה שלא נבדקה החלופה המתאימה לחסוך בקרקעות, וכאן כבר דיברו על זה, וגם לא לפגוע בתושבים.

נקודה אחרונה, אנחנו חיים ביישובים שסמוכים לשדה, יש עלינו את המגבלה החריפה ביותר, וזה ניוון היישובים. מה אומרים לנו בתכנית? אסור לכם להתפתח יותר מחמישים אחוז הכפלת הבנים בהרחבת המושבים. זאת אומרת, גוזרים על היישובים כליה. זאת נקודה שאנחנו לא יכולים להשלים איתה. או שהשדה לא יכול להשלים איתנו, או שאנחנו לא יכולים להשלים עם השדה.

שמעון גוטפריד: כבוד היושב ראש, אני מרגיש מאוד קטן מול הבעיות הענקיות שהתעוררו פה ושמענו אותן בהרחבה. נוכח בעיות המקרו הגדולות והאדירות שפה הועלו, מה זה בסך הכול הנושא שאני מעלה? אני בסך הכול מייצג שני מושבים; ולצורך הדיון הזה אני אתייחס למושב אחד, מושב צפריה. לגבי הנזקים של מושב צפריה, אני אגיד

במילה אחת: תחומי הרעש של מושב צפריה הם כאלה שהם לא ראויים למגורי אדם. נקודה. פה דיברו על מטוסים מעל חולון, מעל ראשון, ואני מייחס לזה חשיבות רבה. אני מדבר על מטוסים שמתרוממים מאה מטר מעל הבתים, מאה מטר מעל הבתים, ואנשים חיים שם, ומנסים לישון בלילה ולחיות ביום, ואי-אפשר לחיות כאשר המטוסים טסים לך מאה מטר מעל הבתים.

הפתרון - אנחנו הצענו פתרון, שלדעתי לא עולה לרשות אגורה אחת, לא עולה למדינת ישראל אגורה אחת, ואולי פותר לנו את הבעיה. אני דיברתי אתמול עם סגן מנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה, ודיברתי עם פרופסור ריבק שחתום על הדוח של הרעש, ודיברתי עם פרופסור קן, שהוא היועץ של המועצה הארצית, ושלושתם אמרו לי שהם לא משוגעים לגור בצפריה. פרופ' קן אמר לי את זה במילים האלה. זאת אומרת, בצפריה אי-אפשר לגור.

יש פתרונות. אנחנו לוקחים בחשבון את העובדה שככל הנראה נתב"ג תתפתח ונתב"ג תהיה. אנחנו לא נמצאים ליד נתב"ג, אלא אנחנו נמצאים בתוך נתב"ג.

היו"ר אלי גולדשמידט: זאת בעיה רק של צפריה?

שמעון גוטפריד: אני מייצג שניים משלושה יישובים - את חמד ואת צפריה.

היו"ר אלי גולדשמידט: בוא נקצר. אני מבין שהרעיון הכללי הוא העתקת היישובים למקום אחר.

שמעון גוטפריד: הרעיון הכללי הוא העתקת היישוב וניצול הקרקעות. אני כבר הבאתי יזמים שמוכנים לקחת את הקרקעות האלה ולפתח את זה באופן שהסיפור הזה לא יעלה למדינה אגורה.

היו"ר אלי גולדשמידט: מוטי, יותר מאלה שהם יישובים בפריפריה, יש שלושה יישובים שהם מה שנקרא בצנטרום של הפיילה, וזה מטוס דור א', דור ב', דור ג', שעות כאלה או שעות אחרות, הם תמיד יסבלו מהרעש. השיפוי כולל בתוכו גם את הנושא של מציאת אלטרנטיבת מגורים לאותם אנשים, זאת אומרת, העתקת יישוב?

מוטי דבי: לא. תראה, בנושא של השיפוי יש כמה אלמנטים, למשל, אטימת בתים כנגד רעש, כתוצאה מרעש.

היו"ר אלי גולדשמידט: אתה היית מוכן לגור בבית אטום נגד רעש בשעה שעולה לך מטוס מעל הראש?

מוטי דבי: אני רוצה שתדע, אני לא רוצה לספר לך איפה שאני גר, אבל אני גר ברעש מטוסים ונהנה מזה. יש אנשים שנהנים מזה. אני אומר לך שיש כאלה שנהנים מזה, ויש כאלה שנהנים אולי לגור ליד כביש סואן. ובכביש סואן, מסתבר, שמידות הרעש הן יותר כבדות.

העתקה של יישובים והעתקה של בתים אינם כלולים בשיפוי, וזה בכלל לא בתחום השיפוט של רשות שדות התעופה.

מכיוון שהנושא הזה עלה כאן עכשיו על-ידי מנשה משה, ואתה ניסית לבחון מה אני אמרתי, אני רוצה להדגיש שאם אנחנו מקבלים את דוח סוארי בכללותו, אנחנו מקבלים אותו בכללותו. אבל אם מפרקים אותו לחתיכות, זה סיפור אחר. אמרנו שעם כל הקשיים מקבלים אותו בכללותו. אני רוצה לצטט מה דוח סוארי אמר בעניין הזה של התכנית, מכיוון שניסו להשפיע עליך שנאמר רק תכנית שלב א'. נכון, רק תכנית שלב א', אם כי חייבים לשמר את האופציות.

מה אמרה הוועדה: "עד לקבלת תוצאות הבחינה המקפת של שדה שני ומשלים, יש לשמר את אפשרות הרחבת נתב"ג גם מעבר לשלב המוצע לביצוע". לשמר. "כל הרחבה כזאת תותנה בהשלמת בחינת החלופות ובאישורי המועצה הארצית לתכנון ובנייה". זה סנדלי הדנוור על התכנית.

שמעון גוטפריד: יש פה שני משפטים שהם משפטי המפתח בוועדת סוארי. "יש לעודד שינויים תכנוניים מסביב לנתב"ג תוך אפשרות רכישת קרקעות סביב נתב"ג, תוך שינוי הייעוד של היישובים האלה". אחר-כך הוא אומר במפורש, בעמוד 36.

היו"ר אלי גולדשמידט: את זה הם הולכים לאמץ.

שמעון גוטפריד: לא, הם לא הולכים, ואני אגיד לך גם למה אני אומר את זה. "שינוי הייעוד צריך להיעשות בהסכמת היישובים, בתיאום עם היישובים, תוך כדי שיתוף היישובים ברווחים". אני אומר לך את זה, כי אני אתמול דיברתי עם מנהל המחוז של מינהל מקרקעי ישראל, והוא אמר לי שהם בחיים לא ישנו ייעוד, והוא שלח מכתב למנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה.

כרמית פינץ-קדמי: אני רוצה להגיד מספר דברים, והראשון הוא שמשרד התיירות מאוד תומך בתכנית נתב"ג 2000, כי המצב הנוכחי הוא קטסטרופלי מבחינת התיירות. לכן מבחינתנו, ובמיוחד לקראת שנת 2000, כאשר צופים תחזית של 4 מיליון תיירים, ככל שיוקדם להתחיל במפעל הזה, יותר טוב.

לגבי שדה תעופה משלים, אנחנו מקבלים את הרעיון שכנראה יהיה צורך בשדה תעופה משלים, אבל השאלה היא אם זה שדה אחד או שאולי צריכים להיות שדות אזוריים שיתנו מענות. למשל, בים המלח במקום בנבטים, משום שים המלח הולך להיות מתחם תיירות, גם בעין בוקק חמי זוהר וגם באזור מזור יש אפשרות לשדה תעופה כבר על-פי תכנית תמ"ע 15.

נבטים הוא שדה תעופה שעובד יחד עם הצבא, והשילוב הזה מאוד לא טוב, ויש ניסיון רע בעובדה. גם הצבא לא רוצה את זה וגם משרד התיירות לא רוצה את זה, מבחינה תיירותית.

נסים זוילי: אדוני היושב ראש, צריך לרשום שהמשרד לאיכות הסביבה שינה את עמדתו במשך שנה, מהתנגדות מוחלטת לתכנית לתמיכה בתכנית נתב"ג 2000.

יונתן גולני: אדוני היושב ראש, אני מבקש לדבר בשם שני כובעים. האחד, סגן ראש העיר מודיעין, והשני, אני משמש כיושב ראש ועדת ההיגוי של תכנית האב שנקראת "ישראל לשנת 2020", שנעשית על-ידי צוות אדיר של מתכננים מהטכניון, מכל

האוניברסיטאות ומלשכת המהנדסים והאדריכלים, שהונח על שולחן המועצה הארצית לתכנון, ואמור להיות מובא לפני הממשלה.

כסגן ראש המועצה של מודיעין, אני אומר לך בגילוי לב, מבחינתנו, מכיוון שאנחנו לא נפגעים מהרעש של שדה התעופה, אנחנו היינו מעוניינים שנתב"ג יפותח במלוא החיקף שלו. אבל גם ההפעלה שלו, עד סוף הפיתוח של שלב א', בהיקף של 12 מיליון נוסעים, לפי דוח סוארי עשויה לספק אותנו.

כיושב ראש ועדת ההיגוי של תכנית האב, "ישראל לשנת 2020", אנחנו תומכים בנמל תעופה בינלאומי שני, ואנחנו מעדיפים אותו בנגב הצפוני, עדיף בנבטים.

היו"ר אלי גולדשמידט: אני רוצה לסכם את הדיון. יש לנו בעיה מסוימת, מוטי, ואני רוצה להגיד אותה בגילוי לב. יש לנו תחושה - ונסים זוילי יושב איתי, ואני מניח שאני מדבר גם בשמו - של בעייתיות מסוימת בקיום הדיון מחר, בעוד הדברים לא מוצו כאן עד הסוף. אני לא מניח שיש בעיה, גם לנסים זוילי וגם לי, שבמועצה הארצית לתכנון ובנייה יאשרו את שלב א'. על זה אני לא חושב שיש למישהו ויכוח. אין לנו קושי עם העניין הזה. יש לנו קושי או תחושת בטן, שהנושא של החלופה של שדה תעופה נוסף לא נבדק עד היום כראוי. זאת התחושה שגם עלתה מהדברים כאן. אנחנו מדינה קטנה אמנם, אבל אין היום עיר מטרופוליטנית בעולם שאין לה לפחות שדה תעופה בינלאומי אחד. כל מטרופולין בעולם מכיל פחות או יותר את מספר התושבים של מדינת ישראל, בוודאי אם אתה מסתכל על זה קדימה.

אני חושב שאם הוועדה תקבל מחר החלטה - אין לנו הרי סמכות למנוע את ההחלטה הזאת - של אימוץ כל העניין של נתב"ג 2000, ובה מדובר על ביצוע שלב א' בלבד, המשמעות היא קבורה של הנושא של בדיקת האלטרנטיבות. זאת התחושה.

שמעתי פה עוד כמה דברים, למשל הנושא של פיצוי התושבים. הולך להיות כאן פרויקט בקנה מידה אדיר, שיש לו השלכות מרחיקות לכת ביותר על ציבור אדיר של תושבים; ורק ביום ששי אתה שמעת או אתה קיבלת או אתה מבשר שיש שיפוי. אף אחד לא יודע מה זה שיפוי, אף אחד לא יודע מה ההיקף שלו; נציגי התושבים וראשי המושבים - ובזה לא אתה אשם, אתה אומר ששר הפנים מייצג אותם - לא יודעים על הסיפור הזה. נושא השיפוי לא ברור לתושבים של האזור. מה החיקף, מה קנה המידה, את מי מפצים, על מה מפצים, ואיך עושים זאת. יש פה שאלות. אתה מדבר על סדרי גודל, ואתה עוד אומר שאתה מממן הכול מתקציב רשות שדות התעופה. אני מחר בבוקר מוריד את האגרות, אם יש לך כל כך הרבה כסף לממן כמות כזאת של פיצויים, ואני מדבר ברצינות. אין בכלל היקף, ואתה עוד אומר ששר האוצר מגבה אותך במקרה שלא יהיה לך מספיק כסף. אולי הוא צריך להגיש הצעת חוק לתוספת תקציב המדינה והעלאת מסים מול זה. אנחנו מדברים כאן על היקפים אדירים. אתה כבר הודעת שהנושא של העתקת צפריה, חמד ובני עטרות בכלל לא נמצא בסיפור שלכם בתוך העניין.

יש תחושה, ואני חי עם התחושה הזאת לאורך כל הדיון הזה, ולא רק מעכשיו, שיש נושא של פיתוח מואץ במדינת ישראל, פיתוח הכרחי, אבל יש תחושה שתושבים שחיים באזור, באיזה שהוא מקום - אני לא רוצה להגיד "נובחים והשיירה עוברת" - אבל הם לא נשמעים כפי שהם היו צריכים להישמע.

הייתי מציע לך הצעה, אם אנחנו מסכמים ומבינים - ושוב, אני אומר, ברמה המוסרית, כי אני לא יכול לכפות שום דבר - שמחר במועצה הארצית ידובר רק על שלב א' של התכנית, ולא יקבלו החלטות לגבי התכנית כולה. בסדר, אם אתה אומר שזה בלתי ניתן, אנחנו לפחות רוצים להמליץ למועצה שהדיון יהיה על שלב א' בלבד.

שנית, הנושא של בדיקת חלופה ייכנס לבדיקה מיידית. למרות התבטאות משרד הביטחון, אנחנו רואים את הנושא של העתקת המטענים - וזה גם יקל על העומס ועל הרעש בשעות הלילה של טיסות המטען - לנבטים, כאופציה, שלדעתי צריכה להיבדק. יש פה נכונות של אדם שמכיר את הנושא הזה אולי הכי טוב במדינה, שאומר שהנושא הזה יכול לקבל ביטוי בתחום של שדה נבטים. אפשר לקחת בחשבון גם את מה שאמר ראש עיריית חיפה, להגדיל את שדה התעופה בחיפה על-מנת לפזר; ואולי נגיע למצב, כתוצאה מזה, שנוכל בשדה תעופה מסוים לאפשר המראות או לפזר את רמת ההמראות של שעות הלילה ואת הרעש שהן גורמות.

אני רוצה להגיד עוד מילה, שהיא לא בקונטקסט, אבל אני רוצה שהיא תהיה סיכום שלנו. חירייה. אני מתריע בשם חבריי, אבי יחזקאל ונסים זוילי וכל חברי ועדת הכלכלה. המפגע של חירייה הוא לא רק מפגע אקולוגי, הוא לא רק מפגע שאי-אפשר לחיות איתו מכל הבחינות האחרות, אלא הוא סכנה לביטחונם של אלפי תושבים. מכל התכניות שמדברים עליהן כאן היום, הכי זול זה להעביר את חירייה לנגב. יש אתר, יש מקום, ואני מאוד מקווה שהקריאה של ועדת הכלכלה תיפול על אוזניים כרויות. אני מצטער שאני אומר את זה שלא בנוכחות שר התחבורה, כי הוא הלך. בשבוע שעבר אמרתי לראש-הממשלה שהוא כבר ילד גדול ושיפסיק להאשים את החורים, וגם שר התחבורה כבר ילד גדול. זאת הממשלה, והממשלה הזאת צריכה לפתור את הבעיה הזאת. כי ביום שיקרה אסון, יחפשו; ואז יגידו שזה אמר ככה, וזה אמר ככה, ובינתיים יהיה פה אסון בקנה מידה מטורף, שאנחנו אפילו לא יכולים להעלות את ההשלכות שלו על הדעת.

מוטי ששון: האם אפשר לבקש שזה יהיה חלק מההחלטה של שלב א', עם בחינת החלופה הזאת לשדה נוסף?

היו"ר אלי גולדשמידט: אמרתי, זאת הכוונה.

נסים זוילי: אני מקבל את הסיכום.

אבי יחזקאל: רק הערה. אני חושב שהשיפוי צריך להיות מול הרשות, ולא מול הרמה הלוקאלית של ועדות מקומיות.

היו"ר אלי גולדשמידט: תודה רבה לכם. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:50