

חומר רקע לדיון ועדת הכלכלה של הכנסת

בעינין

העברת שדה התעופה המשלים לנתב"ג מרמת דוד

1. רקע ומבוא

מדינת ישראל דרך המוסדות ומשרדי הממשלה הרלבנטים עוסקת כבר שנים ארוכות בהגדרת שדה תעופה בינלאומי שני לנתב"ג הקיים שליד העיר לוד. במסגרת תמ"א 15/א' נבחנו אתרים אפשריים לשדה תעופה בינלאומי נוסף. לאחר בחינה ומיון הוצעו 3 אתרים אפשריים: שדה קיים בנבטים, אתרים ללא תשתית קיימת בציקלג ואי מלאכותי בים (סימוכין¹), (סימוכין²). שדה נבטים נבנה מראש עם מסלול אזרחי מופרד מהבסיס הצבאי, מוגדר ברשומות כשדה אזרחי לשימוש עתידי כשדה תעופה בינלאומי. ובינתים גם הולך ומושלם שדה רמון שליד אילת המוגדר כבר עתה כמחליף נתב"ג בעיתות חירום.

בשנת 2007 מינתה הממשלה את ועדת בודינגר להמלצה בין השאר על שדה תעופה בינלאומי שני בישראל. יו"ר הועדה בודינגר המליץ בדו"ח על הקמתו של שדה במיקום שכלל לא עלה בסקרי תמ"א 15/א'- שדה באתר מגידו שבעמק יזרעאל, בקיבולת של 8 – 5 מליון נוסעים בשנה. הדו"ח כלל גם ההמלצה להמשך הבחינה של חלופות נבטים ותחילת הליכי תכנון לשדה תעופה בינלאומי על אי בים, שמרמזת על כוונת הועדה ששדה בעמק יכול לשמש כמענה ביניים מוגבל בלבד ושידרש פתרון אמיתי אחר למילוי צרכי העתיד של המדינה (סימוכין³). בשנת 2009 התקבלה החלטת ממשלה לאמץ את המלצות דו"ח בודינגר ולממש שדה תעופה בינלאומי שני במגידו שבעמק.

המאבק לשינוי החלטה זו כלל את המועצות האזוריות בעמק, בהובלתו של חנן ארז ר' מוא"ז מגידו דאז, את המועצות המקומיות והערים בנגב, בהובלת עיריית באר שבע, את המוסדות האמונים על הגנת הסביבה, אירגונים ציבוריים ותנועת מאבק ומחאה של אזרחים. מטרות הפעולות והמחאות היו לשכנע את מקבלי ההחלטות לבטל את מיקום השדה במגידו ולשנותו לנבטים שבנגב.

האלוף (במיל') אליעזר שקדי, מפקד חה"א ומנכ"ל אל על לשעבר, התבטא ב 12/2011 מפורשות לגבי העדיפות הברורה של נבטים כמקום הנכון לשדה מבחינה לאומית כולל שיקולי הביטחון ועל יכולות חא"י להתמודד עם המגבלות שיושתו בגינו (סימוכין⁴). בעקבות המאבק הציבורי ותמיכת אלוף מילי אליעזר שקדי, שינה שר התחבורה ישראל כץ את דעתו, והמליץ לממשלה 12/2011 על הקמת שדה תעופה בינלאומי בנבטים (סימוכין⁵). שר הביטחון עירער על החלטת הממשלה לגבי שדה בנבטים משיקולי ביטחון וסודיות שלא נחשפו, וקירקע בכך את המשך הפעילות הגלוייה לציבור ולנבחרי בפתוח שדה תעופה בינלאומי שני.

ב-2013 המליץ גיורא רום מנכ"ל רת"א למנכ"ל משרד התחבורה על מיקום שדה בינלאומי ברמת דוד שבעמק

¹ אתר משרד הפנים/תחבורה/תפרושת תשתיות לאומיות/תמ"א 15/1

² מצגת רת"א ומשרד הפנים/מנהל התכנון 16/11/11 – תמ"א 15/א'

³ דו"ח ועדת בודינגר, הועדה הציבורית לבחינת תוכנית אב לשדות התעופה בישראל, ינואר 2009

⁴ כתבה במעריב NRG –25/12/11 – ראיון עם אלוף מיל מפקד חא"י ומנכ"ל אל על לשעבר - אליעזר שקדי

⁵ כתבה במעריב NRG ישראל כץ

יזרעאל במשולב עם הבסיס הצבאי של חה"א שם (סימוכין⁶). אתר רמת דוד גם הוא לא עלה בהמלצות תמ"א 15/א', אולי בגלל התנגדות מקדמית של חה"א ומשהב"ט. במכתב מלווה נזהר ר' רת"א וכותב שחה"א לא נתן הסכמתו לשדה משולב ברמת דוד, והמלצתו שלו על פתרון רמת דוד הינה בגדר רתימת העגלה לפני הסוסים (סימוכין⁷).

בעקבות הווטו של שר הביטחון וכשהמלצת ר' רת"א בידו, שינה שר התחבורה ב-2014 את החלטתו לגבי נבטים, המליץ לממשלה בתיאום עם שר הביטחון יעלון שהסיר ההתנגדות קודמת של מערכת הביטחון לשדה בעמק יזרעאל, לממש שדה תעופה בינלאומי ב"מרחב רמת דוד", שדה משותף לפעילות צבאית ואזרחית בינלאומית. הנושא עלה לאישור הממשלה במסגרת חוק ההסדרים בממשלה הקודמת, כולל הקצאת מקורות ומסגרת תקציבית לקידום תכנונו - החלטת הממשלה 2050 מ 7/10/2014 (סימוכין⁸). התפטרות הממשלה ב-2014 וקיום הבחירות לכנסת הכניסו את הציבור להמתנה לממשלה החדשה ולמינוי שר תחבורה.

שר התחבורה החדש ישן, ישראל כץ, המשיך וממשיך לקדם את התוכנית ב"מרחב רמת דוד" "מתחת למכ"מ" של הציבור ונבחריו. בוצעה הפרדה בתכולת האחריות ובגוף המקדם בין תוכניות המתאר תמ"א 15 לשדות תעופה מקומיים המטופלת במנהל התכנון – ות"ת (ועדה תשתיות תעופה), לתוכניות המתאר תמ"א 15 א' לשדה התעופה הבינלאומי, המטופלת ע"י ות"ל (ועדה לתשתיות לאומיות). המאפשרת קידום מהיר להכנת כל הנדרש לאישור ממשלה ושקופה פחות לציבור ולנבחריו לביקורת התהליך.

תהליך קבלת החלטות המזוג, הבלתי ברור והבלתי שקוף לציבור ולנבחריו, ושינוי הכוון בהחלטות עצמן, איננו יחודי רק לגבי שדה תעופה הבינלאומי נוסף. שינויי כוון דרסטיים בקבלת ההחלטות התקיימו גם לגבי שדה תעופה בינלאומי לטווחי הביניים בחיפה, שאושר ב 2/2003 כפרוייקט לאומי והועבר לות"ל לקידום מהיר בברכת כל הרשויות הנוגעות בדבר. הושקע מאמץ רב בבדיקות הנדרשות לאישורו שתמכו במימושו, ולפתע, ב-2003 התהליך נתקע ותקוע ללא הסבר ושקיפות ציבורית ראויה (סימוכין⁹).

להחלטה על מיקום שדה תעופה בינלאומי שני במדינת ישראל משמעות לאומית אסטרטגית רחבה ובעלת השפעה על עתיד המדינה וקיימותה. שיקולים דמוגרפיים, כלכליים, פתוח הפריפריות, הכנת איכלוס המדינה לתחזיות הלמ"ס לעשרות שנים קדימה, שיקולי ביטחון צבאיים ואזרחיים, שיקולי תחבורה, פיזור תשתיות לאומיות, תעסוקה ואספקטים רבים נוספים. החלטות אסטרטגיות בעלות השפעה לדורות על המדינה ראוי שיטופלו בהליכים מסודרים, יבחנו ע"י ועדות מקצועיות, ועדות הכנסת ויעמדו לדיון ציבורי. התמשכות התהליכים בנושא הקמת שדות התעופה במדינה, עלות משיכתם לאורך השנים, הזיגזוג הנשנה בקבלת ההחלטות, בביטולן, העלאת אתרים חדשות לבקרים, כאלו שלא הומלצו ע"י תהליך מסודר וארוך השנים של תמ"א 15/א', המשקל הטוטאלי בקבלת החלטות לאומיות אסטרטגיות תשתיות בממשלה לעררי מערכת הביטחון לגבי אתרים מוצעים (מגידו, רמת דוד, נבטים), וביטול ההתנגדות של אותה מערכת ביטחון (לגבי אותה רמת דוד, באותו עמק), כשהנימוקים לווטו ולביטולו ושקילת הנימוקים הביטחוניים כנגד שיקולים לאומיים אחרים, אם נעשתה, אינם שקופים לציבור ולנבחריו. התוצאה של כל אלו המביאה להתמשכות של

⁶ גיורא רום, מנכ"ל רת"א – שדה תעופה משלים לנתב"ג, מזכר למנכ"ל משרד התחבורה, 31/10/13
⁷ מכתב מלווה למזכר של מנכ"ל רת"א גיורא רום למנכ"ל משרד התחבורה בנושא שדה משלים ברמת דוד
⁸ החלטת ממשלה 2050 מ 7/10/2014
⁹ מצגת עירית חיפה 10/2006 בעניין שדה תעופה חיפה

שנים של התהליך שבסופו בהכרח מצב משברי המוביל לקבלת החלטות בתנאי לחץ. עפ"י בקשת פעילים ממטה המאבק הציבורי נגד שדה תעופה בינלאומי בעמק יזרעאל, קיימה ועדת הכנסת לענייני ביקורת המדינה ב 29/6/2016 דיון בנושא. סכום הועדה לא כולל מסקנות והחלטות למעט קיומה של ישיבת מעקב חסוייה בוועדת המשנה לבטחון (סימוכין¹⁰). עד כה לא פורסם רישמית סיכום מוכלל והחלטות של הועדה לשני הדיונים שבצעה בנושא. פניה לוועדה בעניין זכתה למענה במייל ש"תהליך הבחינה הכולל נערך בוועדת סלומון (שהתקיימה לפני 6 שנים, ב, 2011 ושלא התיחסה כלל לחלופת רמת דוד - סימוכין¹¹). הנתונים שנמסרו בדיון החסוי הניחו את דעתה של הועדה לגבי הבחירה". החלטה אסטרטגית אזרחית וביטחונית על שדה תעופה משלים במרחב רמת דוד, שהקמתו לוקחת כ 10 שנים, מתבססת על דו"ח ועדת סלומון מלפני 6 שנים, דו"ח שהמליץ על נבטים כמיקום המועדף לשדה.

2. בקשתנו במזכר זה מוועדת הכלכלה של הכנסת -

לקיים דיון מקיף, פתוח להשתתפות מומחים מהציבור לסוגיות האזרחיות והביטחוניות, על כלל השיקולים האזרחיים והביטחוניים לגבי קביעת מיקום שדה תעופה משלים לנתב"ג. לשקלל את הנימוקים והווטו של משרד הביטחון לגבי נבטים ולכמת את המשמעויות הביטחוניות מול השיקולים האזרחיים, לבחון את השיקולים לאתרים חלופיים שהומלצו ע"י תמ"א 15 א', ואת השיקולים שעמדו מאחורי העלאה לדיון והחלטות בממשלה על 4 אתרים לשדה בינלאומי נוסף ב 5 השנים שבין 2009 – 2014 (נמל תעופה חיפה, נבטים) והרלבנטיות שלהם להיום, לבחון את השיקולים וההצדקה לבנות שדה תעופה בינלאומי נוסף כאשר שדה רמון המוגדר כשדה בינלאומי חלופי לנתב"ג נמצא ממש לפני השלמתו והפעלתו, ועשוי בשילוב טיסות פנימיות (כמבוצע בשיגרה בכל העולם) ולאחר בחינה לשמש כשדה משלים בהיבטי טיסות לילה, טיסות LOW COST, טיסות מטען, תקופות החגים וחופשת הקיץ בנתב"ג להורדת עומס ומפגעים מסובב נתב"ג ומכבישי האורך 1,2,4,6.

3. השיקולים הלאומיים האזרחיים והביטחוניים שאנו מבקשים להביא לדיון בהחלטה אסטרטגית צופה פני עתיד למיקום שדה תעופה בינלאומי משלים נתב"ג בישראל

למה החלטת 2050 למיקום נתב"ג 2 בעמק יזרעאל הינה מוטעית:

- **כיון ששדה בינלאומי בעמק סותר את היתרון היחסי היחודי והמובהק של העמק למדינה ולתושביה.**
- **עמק יזרעאל הינו מרחב הפנאי והמורשת של המדינה, פנינת נוף ופנאי, חריגה ומוכרת גם במונחים בינלאומיים. היתרון היחסי הלאומי של עמק יזרעאל למדינה הינו היותו עמק כפרי ירוק ויחודי, הוא הריאה הירוקה של המדינה, Central Park יחידי שנותר לכל הבאים מאילת וצפונה. עמק מורשת ההתיישבות והחקלאות, מסעות נוער, שבילי רכיבה, צעדות, פסטיבלי טבע, בית לארבעה אתרי מורשת עולמית ומרחבים ביוספרים מוכרזי אונסקו (תל מגידו, בית שערים, ונהלל בדרך, מרחב מגידו ופארק הכרמל).**

¹⁰ סימוכין 02700116 - סכום דיון הועדה לענייני ביקורת המדינה מ 29/6/16 – הקמת שדה תעופה בעמק יזרעאל
11 מענה מייל מהועדה לביקורת המדינה 28/2/17 (שירה – יועצת פרלמנטרית לח"כ קארין אלהרר, ר' הועדה)

זו בחירה ערכית לתושבי העמק והמדינה כולה בין מרכז תחבורה של אספאלט, בטון, בינוי, מפגעי סביבה, לבין עמק כפרי ירוק עפ"י חזון המועצות והישובים והגדרת תמ"א 35. או זה או זה – יחד לא יתקיימו - ראה תקדים עמק לוד.

- **כיון שהפתוח הכלכלי האופייני לשדה תעופה בינלאומי וסביבו סותר את החזון והפתוח הכלכלי המוגדר לעמק במועצות האזוריות והמקומיות הנושקות לו ובתמ"א 35, הקשור לחקלאות, תיירות, תרבות ספורט ופנאי, בית לתעשיות טכנולוגיה נקיות שתספקנה משרות לציבור במנעד השכלה והכשרה נרחב. פתוח כלכלי שימשוך חברות עסקיות, ואת בני האזור ומחוצה לו לבנות חייהם בו.**
- **כיון שתושבי העמק מתנגדים לשדה תעופה בינלאומי בעמק בעוד תושבי הנגב מבקשים אותו אליהם.**
- **כיון שנתב"ג 2 בעמק לא יפתור אלא יחריף את בעית העומס ומפגעי הרעש בסובב נתב"ג. תוספת של מעל מליון נוסעים בינלאומיים בשנה, הזמן הנדרש לבנית שדה בינלאומי בעמק (כ 10 שנים) ומגבלותיו האוביקטיביות לכ 7 מליון נוסעים בשנה, יגרמו לעליה דרמטית בעומס ובמפגעי הסביבה בנתב"ג של עשרות אחוזים בעשור הקרוב עד לחסימתו המוחלטת החזויה בעוד כעשור וחצי.**
- **כיון שדה תעופה בינלאומי אזורי צפוני קיים כבר בחיפה, נמצא עתה בשלבי הארכת מסלול והרחבת הטיסות ממנו לטווחי הביניים באירופה.**
- **כדי לא לפקוק את כבישי האורך 2, 4 ו 6 במרכז הצר של המדינה הסתומים כבר כיום בשעות רבות ביממה, באלפי רכבים נוספים שירצו להגיע למשלים נתב"ג אם יבנה בעמק יזרעאל, ולשלם בעלות הפקקים בתוצר הלאומי.**
- **כיון שאין פתרון מערכתי מוכוון וחוזה עתיד אלא ע"י בנית שדה משלים עונה לדרישות והניתן להרחבה עפ"י הצרכים הגדלים החזויים של המדינה כמו בנבטים, בנגב או בים. עמק יזרעאל, בגלל מגבלות ממדים, ישובים קיימים והרי כרמל ונצרת, איננו עונה על צרכי העתיד של המדינה לתחבורה בינלאומית אוירית.**
- **כיון שגם אם יבנה שדה בינלאומי בעמק יזרעאל, הוא לא ימנע ממילא את בנית נבטים או שדה אחר בנגב או בים בעוד כ 10 שנים, בגלל צרכי המדינה העתידיים. בדרך, תושבי המדינה יפסידו לשוא את עמק יזרעאל - הסנטרל פארק היחידי שנותר לתושבי המדינה**

מדוע המיקום הנכון למשלים נתב"ג הינו בנגב?

- **כיון שהמרכז הדמוגרפי של המדינה נוטה לכיוון דרום. במטרופולין באר שבע ובנגב יתגוררו בעוד 30 שנה כ 5 מליון תושבים והוא יתפתח בהמשך להיות המפתח לצמיחת המדינה בעתיד - חזון בן גוריון בהתהוותו.**
- **כיון מטרופולין באר שבע מבקש להקים את השדה המשלים בנגב, ותושביו מכל הדתות ומכל ישובי הנגב לסוגיהם יזדקקו לתשתיות, לתעסוקה, לתחבורה כולל בינלאומית ששדה כזה**

מעודד הן בהקמתו והן בהפעלתו. (כלכליסט, 24/2/17, החלטת קבינט הדיור על תכנון מלאי של 2.7 מיליון יח' דיור, מתוכם 490,000 במטרופולין באר שבע, עד 2040).

- **כיון שבנגב נמצא רוב שטח המדינה ושטחים שנמצאו ראויים ע"י תמ"א 15 א' לשדה תעופה בינלאומי עם הפוטנציאל להרחבה עתידית עפ"י הצרכים התעופתיים לעשרות רבות של שנים קדימה, דוגמת ציקלג א' וב', נבטים ותשתיות של כביש 6 ורכבת ישראל כבר סמוכות לשם.**
- **כיון שבנגב בנבטים קיים כבר בהשקעת ענק שדה תעופה אזרחי בינלאומי המופרד פיזית מהשדה הצבאי ורשום ככזה בתב"ע, וההשקעה הנדרשת להתאמתו הינה מזערית בתקציב ובלו"ז ביחס לכל חלופה אחרת כולל ובעיקר ביחס לחלופת רמת דוד.**
- **כיון שבנגב עומד להיות מושלם ומופעל בעוד מספר חודשים שדה תעופה בינלאומי רמון, המוגדר כבר עתה כשדה חליפי לנתב"ג, היכול להפחית את עומסי טיסות הלילה, המטען וימי הלחץ בחגים וחופשות בנתב"ג ע"י שילובו עם תעופה פנימית מחיפה, ת"א, באר שבע.**
- **כיון שצפוי פינוי של בסיסים של חיל אויר בעתיד הלא רחוק עקב ההתאמה הבלתי נמנעת של תשתיות חיל האויר להשתנות האיומים ובמענים אליהם, לגריטה צפויה של עשרות אחוזים ממטוסי הקרב משנות ה 70 של המאה הקודמת, להתפתחות הטכנולוגיה של מטוסים ללא טייס ולהצטיידות המוגברת בהם. אלו צריכים להלקח בהחלטה על מיקום שדה בינלאומי משלים.**

זאת ועוד

- **כיון שח"א ידע להסתדר עם האילוצים של שדה בינלאומי סמוך בנבטים (מעריב, ראיון עם אלוף (מיל") אליעזר שקדי 25/12/11).**

עקב מעטה הסודיות העוטף את שיקולי מערכת הביטחון ואינו מאפשר התמודדות ציבורית עם משמעותיות ביטחונית מול אזרחיות, יש להתבסס על בכירי חא"י המכירים את השיקולים הביטחוניים והמבצעיים היטב, ונחשפו באזרחות לשיקולים לאומיים אסטרטגים חשובים לא פחות
- **כיון שהנימוקים האסטרטגים לאומיים, הדמוגרפיים, הכלכליים, התעסוקתיים וכד', שקולים בדיון מול נימוקי ההתנגדות והווטו של משרד הביטחון/חא"י על הנגב. עקב הווטו מערכת הביטחון הם לא עמדו כלל לדיון אזרחי מערכתי פתוח בממשלה, בכנסת ובציבור.**

זו אינה אלא חלק מהתמונה המורכבת ומהשיקולים שעומדים בפני המדינה והממשלה בקבלת החלטה אסטרטגית כזו, ובפני ועדת הכלכלה בעיסוקה בנושא.

4. סיכום

במזכר זה מובא תהליך קבלת ההחלטות בנושא לאומי אסטרטגי תשתיתי, לאורך שנים, כתבנית שחוזרת על עצמה יותר מפעם אחת. לית מאן דפליג שהתחזיות למספר הנוסעים בתעופה הבין לאומית בארץ ידועות ממכבר, שהצורך בשדה נוסף אותר כבר מזמן, ושתוצאות התהליך בפועל מביאות את המדינה לקבלת החלטות לאומיות בתנאי לחץ ומשבר.

בולט בתהליך מעמדו הבלבדי והאוטוריטי של חה"א ומשרד הביטחון. ברצותו פוסל ומתנגד, וברצותו כנראה מסכים למה שהתנגד לפני זמן לא רב. אם היה מדובר בהחלטה צבאית מבצעית, אין ויכוח על אחריותו וסמכותו של משרד הביטחון, וגם אז הוא מחויב להביא חלופות. כיון שמדובר כאן על החלטה לאומית, אסטרטגית תשתיתית אזרחית ובטחונית, יש לצפות שכל השיקולים יבחנו בצורה מערכתית, וההחלטה תהיה בידי הגורם שמקבל ורואה את התמונה הלאומית כולה, קרי הכנסת והממשלה.

בהחלטה הנוכחית, מודה משרד התחבורה ע"י מנכ"לו (סימוכין 10), שההחלטה התקבלה בדומיננטיות מוחלטת של משרד הביטחון, וכל השיקולים והסקרים יבחנו בדיעבד בהמשך מימושה.

זה קרה בעבר הקרוב בהחלטה על שדה משלים במגידו, זה קרה בהחלטה על נבטים, זה קרה בהחלטה על שדה רמה 3 בחיפה, וזה קורה עתה בהחלטה על שדה ב"מרחב רמת דוד". קודם מחליטים, אח"כ בודקים ומשנים את ההחלטה לאתר הבא. הזמן עובר, מספר הנוסעים הבינלאומיים גדל, הערים בקרבת נתב"ג מוחות על המפגעים והרעש ומגישות בג"צים, משרד התחבורה והממשלה נלחצים, ומחליטים על הפתרון המשברי התורן. במזכר הצבענו על חולשותיו הנראות של הפתרון התורן שכרגע הוא שדה משולב צבאי/בינלאומי במרחב רמת דוד. הראנו שהפתרון המוצע בעמק הינו זמני, יגרום לשינוי מהותי באופי העמק בניגוד לתמ"א 35, יחייב להכנס מייד להגדרת אתר נוסף לשדה תעופה בינלאומי בעל פוטנציאל אמיתי לפתור את הבעיה לשנים רבות, בנגב או בים.

הראנו אפשרות ששיקולים לאומיים אסטרטגיים לא מוצאים את מענם בפתרון במרחב רמת דוד. הצבענו על תהליך בעיתי בתבנית החוזרת על עצמה לאורך שנים בתכנון רב שנתי של תשתיות שדות התעופה במדינת ישראל.

אנחנו מאמינים שחשיבות הנושא והבעיות הנשנית בתהליכי התכנון וקבלת החלטות ראוייה לבחינה, ובטוחים שראית תמונת השיקולים האזרחיים והביטחוניים המלאה ע"י ועדת הכלכלה יסייעו בהגדרת מענה צופה פני עתיד מיטבי למדינה.

רשימת ופירוט סימוכין

1. אתר משרד הפנים/תחבורה/תפרושת תשתיות לאומיות/תמ"א 15/1)



http://www.moin.gov.il/Subjects/Transport/Pages/airfield_distribution.aspx

מתוך אתר משרד הפנים מעודכן ב 2/3/16 ליום 23/12/2012


תפרושת שדות תעופה

תמ"א 15 / 1 - שדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל

כבר בשנת 1997, בעת אישורה של תכנית המתאר הארצית לנמל תעופה בן גוריון (תמ"א 2/4) הוחלט, כי במקביל לכך נדרש שדה תעופה בינלאומי נוסף.

מנהל התכנון קידם תכנית שבחנה אתרים חלופיים לשדה תעופה בינלאומי נוסף. הבחינה התבססה, בין השאר על הפרמטרים הבאים: זמינות קרקע, סכנת ציפורים, נגישות לנתיבי טיסה בינלאומיים, קרבה לאזורי ביקוש ופרמטרים קלימטולוגיים. במסגרת זו נבחנו 22 אתרים פוטנציאליים בפריסה ארצית רחבה.

המועצה הארצית המליצה לממשלה על שלושה אתרים: שדה תעופה על אי מלאכותי מול חופי הים התיכון, שדה תעופה אזרחי בנבטים, המשותף עם שדה תעופה הצבאי הקיים במקום ושדה תעופה בצקלג, ממזרח לנתיבות, כאשר שני השדות בנגב חלופיים זה לזה. אתרים אילו סומנו בתמ"א 1/15, שלא אושרה בשלב זה, על ידי הממשלה. לאחר אישורה של תמ"א 1/15 ע"י הממשלה, ימשיך מינהל התכנון בתכנון מפורט עבור שדות אלו.

**תמ"א 15 א - שלב ב'**

התמקדות בבחינת ארבע אתרים: ציקלג 1, ציקלג 2, נבטים, אי בים

נקבעו מספר קריטריונים לבחינה :
השלכות סביבתיות
זמינות לכדי מימוש
תועלת לאומית, השפעות
על פיתוח האזור
פתרונות תחבורתיים,
היבטים תעופתיים

תמ"א 15 א
שדה בינלאומי נוסף לישראל

החלטת המועצה הארצית
משנת 2005 :

המועצה מאמצת את דו"ח סיכום שלב ב' לתמ"א 15 א'.
יכנו מסמכי השינוי לתמ"א 15 המעגנים שני אתרים ציקלג 2 ונבטים, לעגון מעמדם באמצעות הוספתם לרשימת שדות התעופה.
יקבע כי אתרים אילו חלופיים זה לזה.





תמ"א 1/15

הוספת אתרים פוטנציאליים
לשדה בינלאומי משלים

- סטטוס התכנון –
התכנית אושרה על ידי ועדת שרים בשנת 2007.
- הוגש ערר ע"י שר הביטחון כנגד אישורה.

נדרשת קבלת החלטה על קידום התוכנית - אישורה של תמ"א 1/15 והמשך תכנון מפורט לשדה בנגב ושדה באי בים.

3. הועדה הציבורית לבחינת תוכנית אב לשדות התעופה בישראל, ינואר 2009,

ועדת בודינגר – ראה קובץ בנפרד

4. כתבה במעריב NRG – ראיון עם אלוף מיל מפקד חא"ה ומנכ"ל אל על לשעבר - אלעזר שקדי

ראשי » ירוק » סביבהגלוש ב nrg - מעריב מהסלולר

שקדי נגד משרד הביטחון: תומך בשד"ת בנבטים

מפקד ח"א לשעבר מצטרף לעמדת הירוקים ותומך הקמת שדה תעופה בנבטים, בניגוד לדרישת המשרד שהשדה יוקם במגידו

יעל דראל | 25/12/2011 9:38

תגיות: שדה תעופה מגידו, שדה תעופה בנבטים, אליעזר שקדי, החברה להגנת הטבע

התוכנית להקמת שדה תעופה בינלאומי חדש בנבטים נתקלת כבר תקופה ארוכה בהתנגדות מצד משרד הביטחון, שם טוענים כי האתר לא מתאים משיקולים מבצעיים. אך כעת נבטים זוכה לתמיכה דווקא ממפקד חיל האוויר לשעבר, אלוף במיל' אליעזר שקדי.

◀ [בואו להיות חברים של nrg ירוק גם בפייסבוק](#)



שקדי. "בעיות שניתן לפתור" צילום: ראובן קסטר

שקדי, היום מנכ"ל אל על, התבטא בימים האחרונים בפורומים סגורים והבהיר כי מבחינה מבצעית אין כל מניעה לקדם תוכנית בנבטים וכי חלופה זו עדיפה על חלופת מגידו הצפונית.

"גם אם יש בעיות מבצעיות בנוגע למיקום שדה התעופה בנבטים, אלה בעיות שניתן לפתור", אמר שקדי, "במכלול השיקולים חלופת הנגב טובה יותר מהחלופה הצפונית. גם מבחינה חברתית וכלכלית יש עדיפות להקמת שדה התעופה בנגב."



האזור בו מתוכנן לקום שדה התעופה במגידו. אזור רגיש מבחינה סביבתית צילום: דב גרינבלט, החברה להגנת הטבע

עמדתו של שקדי תואמת את עמדתם של ארגוני הסביבה ושל רשויות מקומיות רבות, הן מאזור הצפון והן מאזור הדרום, הדורשות לא להקים שדה תעופה במגידו בשל היותו אזור רגיש מבחינה סביבתית.

שר התחבורה ימליץ לממשלה: שדה תעופה בנבטים אחרי מפקד חי"א לשעבר, גם השר כץ הצטרף לעמדת ארגוני הסביבה והביע תמיכה בהקמת שדה תעופה בנגב ולא במגידו

nrqמעריב | 26/12/2011 17:16

תגיות: שדה תעופה בנבטים, שדה תעופה מגידו, משרד התחבורה (סביבה), ישראל כץ (סביבה), (החברה להגנת הטבע שר התחבורה, ישראל כץ, בעד הקמת שדה תעופה נוסף בנבטים. הוא צפוי להגיש הצעת מחליטים בנושא להכרעת הממשלה, בעקבות המלצות צוות היגוי בינמשרדי שמונה על ידו. בכך מצטרף, גם [לעמדת מפקד חיל האוויר לשעבר ומנכ"ל אל על](#), [אליעזר שקדי](#), שנחשפה השבוע במעריב.

◀ [בואו להיות חברים של nrq ירוק גם בפייסבוק](#)



כץ. הפעם מימין לארגוני הסביבה נאור רהב

הצוות הבינמשרדי בחן מספר חלופות למיקום שדה התעופה המשלים לנתב"ג, ובהם מגידו ושדה תעופה בים. "הצורך לקדם זמינות של אתרים נוספים להקמת שדה תעופה נוסף הולך וגובר, לנוכח הגידול המתמשך בהיקפי התנועה האווירית הבינלאומית ובמספר הטיסים לישראל וממנה", ציין כץ.

שר התחבורה אמר גם כי "הקמת שדה תעופה בנבטים יביא לתנופה פיתוח גדולה בנגב, יגדיל את היצע העבודה ומעגל התעסוקה וימשוך לאזור אוכלוסיה איכותית שתביא לפריחה כלכלית וחברתית".

◀ [עמק עם עתיד טרמינלי](#)

◀ [שדה במקום שדה: נחיתת אונס בעמק יזרעאל](#)

◀ [ניסוי בתנאי שדה: עוד נתב"ג? לא בעמק יזרעאל](#)

עמדתו של כץ תואמת את עמדתם של ארגוני הסביבה ושל רשויות מקומיות רבות, הן מאזור הצפון והן מאזור הדרום, הדורשות לא להקים שדה תעופה במגידו בשל היותו אזור רגיש מבחינה סביבתית. המשרדים להגנת הסביבה, [החקלאות והתשתיות](#) כבר הביעו התנגדות להקמת השדה במגידו. למאבק שותף גם השר לפיתוח אזורי סילבן שלום, שתומך בחלופת נבטים וטוען כי שדה תעופה בינלאומי שני שיוקם בנגב יסייע לפתח את אזור הדרום.

מהחברה להגנת הטבע, שהובילה עם תושבי עמק יזרעאל את המאבק למען שמירת העמק והייתה בעד הקמתו של שדה התעופה בנבטים שבנגב, נמסר: "טוב עשה שר התחבורה כץ, שלמרות הסתייגות משרד הביטחון, העדיף את החלופה הנכונה והראויה, שאינה פוגעת בסביבה מצד אחד ומחזקת את הנגב מבחינה חברתית וכלכלית מצד שני".

6. גיורא רום מנכ"ל רת"א – שדה תעופה משלים לנתב"ג, מזכר למנכ"ל משרד התחבורה, 31/10/13

מצורף כקובץ נפרד

7. גיורא רום, מנכ"ל רת"א – שדה תעופה משלים לנתב"ג, מזכר למנכ"ל משרד התחבורה, 31/10/13

מצורף כקובץ נפרד

8. החלטת ממשלה 2050 מ 7/10/2014

מצורף כקובץ נפרד

נספח - מתוך מצגת עיריית חיפה בנושא שדה תעופה בינלאומי בחיפה 2006

אבני דרך בהחלטות לפיתוח שדה תעופה בינלאומי בחיפה



פרויקט תכנון שדה תעופה חיפה



שדה תעופה בינלאומי חיפה

אוקטובר 2006



פרויקט תכנון שדה תעופה חיפה

שדה תעופה חיפה פרויקט לאומי תת"ל 6/6- לו"ז פעילות



שדה תעופה חיפה הוכרז בפברואר 2003 כפרויקט לאומי והועבר לטיפול הועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל) שמשמעותו לו"ז מקוצר ונוקשה עפ"י חוק (לוחות הזמנים המופיעים בתיקון 60 לחוק התכנון והבנייה מאפשרים אישור מהיר של התכנית):

1. פרסום לפי סעיפים 77-78 - עד יוני 2003
2. תכנון מוקדם (תאומים עם גורמי תשתית, רשויות, הגשה טיוטת תכנית, קבלת טיוטת הנחיות לתסקיר, תחילת הכנת התסקיר) - יולי 2003 עד יולי 2004
3. הגשת התכנית לועדה - יולי 2004
4. סיום הכנת תסקיר השפעה לסביבה - יולי 2004 עד דצמבר 2004
5. דיון להפקדה בועדה - ינואר 2005
6. החלטת הועדה (לאחר התנגדויות) - יולי 2005
7. מסמכים מאושרים למתן תוקף - דצמבר 2005



פרויקט תכנון שדה תעופה חיפה

פעולות שנעשו במסגרת הנחיות הות"ל

עיריית חיפה



1. **1.9.2003** הוכן סרטון אנימציה המתאר את רעיון שדה התעופה בחיפה.
2. **7.9.2003** במסגרת "קונגרס" הות"ל הוצגה תכנית הרחבת השדה בפני מהנדסי ערים ובעלי עניין מרכזיים שבתחום השפעת שדה התעופה.
3. **20.9.2003** הוצגו הממצאים הראשונים של הסקר האווירונאוטי עם 3 חלופות מנח המסלול לצוות התכנון.
4. **21.9.2003** הוצגו עיקרי הממצאים של הסקר האווירונאוטי בפני רנ"ר.



פרויקט תכנון שדה תעופה חיפה

פעולות שנעשו במסגרת הנחיות הות"ל

עיריית חיפה



5. **22.9.2003** הוצג שדה התעופה בפני ראש העיר והנהלת העיר חיפה שנתנו את ברכתם לקידום התכנית.
6. **22.9.2003** הוצגה תכנית השדה בפני פורום הות"ל לצורך החלטה על פרסום סעיפים 77-78 לחוק התכנון והבנייה. הות"ל אישר את פרסום הכרזה על הכנת תוכנית.
7. **24.9.2003** הוצגה התכנית בפני ראש וצוות מינהל התעופה האזרחית וניתנה הנחיה להמשיך בבדיקה
8. **20.11.2003** הוצגה התכנית במועצה לביטחון לאומי בפני כל הנוגעים בדבר במשהב"ט, חיל הים, חיל האוויר, פיקוד העורף, משטרה, שב"כ ואחרים



פרויקט תכנון שדה תעופה חיפה

השלבים שהיו צריכים להתבצע ונתקעו



1. פברואר 2004 סיכום הממצאים האווירונאוטים הסופיים למנחי המסלול, ולבחירת מנח המסלול המועדף.
2. פברואר 2004 סיום עריכת סקר כלכלי על שלושת החלופות מנח המסלול.
3. פברואר 2004 סיום עריכת סימולציית טיסה לגבי מנח המסלול הנבחר.
4. פברואר 2004 סיום עריכת סקר סיכונים אוירי לשדה התעופה

**משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים**

**תכנון כלכלי
תחום מידע ומחקר תחבורתי
חוק חופש המידע**

בס"ד, ז' בשבט, התשע"ו
17 ינואר 2016
תיק: פניות ציבור 2015
סימוכין: 01185816

**לכבוד
מר יהודה פינסקר
מזכיר מושב היוגב
בדוא"ל**

שלום רב,

הנדון: פנייתך לקבלת מידע בנושא: שדות תעופה בעמק יזרעאל

בפתח דברי אבקש להבהיר - ככלל, "מידע" מוגדר בחוק חופש המידע כ"כל מידע המצוי ברשות ציבורית, והוא כתוב, מוקלט, מוסרט, מצולם או ממוחשב"; "מקצת מפנייתך היא אכן פניה לקבלת מידע כתוב לפי חוק חופש המידע, אך עיקרה היא בקשה להבהרות נימוקים ונתונים שאינם בבחינת מידע לפי החוק.

אכן, בהתאם להחלטות הממשלה, מקדם משרד התחבורה את הקמת שדה התעופה הבינייל המשלים לנתבי"ג ברמת דוד בתיאום עם משרד הביטחון. הכוונה (בהתאם להחלטות הממשלה) ליצור שדה בהפעלה משותפת - צבאי - אזרחי. משרד התחבורה התקשר בחוזה עם חברה אמריקאית מובילה בעולם לבדיקת התכנות תעופתית; בדיקת ההתכנות מגוהלת ומפוקחת ע"י ועדה בין משרדית.

מנחת מגידו הנו מנחת פעיל ומרזשיין. בתכנון שדה התעופה הבינייל ברמת דוד, ישאף משרד התחבורה ורת"א לשמור ככל האפשר את פעילותו של המנחת וכך גם הונחתה החברה האמריקאית.

המועצה האזורית עמק יזרעאל מקדמת תוכנית סטטוטורית למנחת בתיאום רת"א ובשיתופה. התוכנית מטרתה להסדיר את הפעילות הקיימת וליצור תביע כך שהמנחת יוכל לפעול ולהתפתח בתחומי התעופה הקיימים כחוק. אין כוונה לשנות את מאפייני הפעילות במנחת מגידו בצורה משמעותית ולא להפכו לשדה בינייל.

באשר להשפעות האפשריות על מושב היוגב (מספרי הסעיפים כסדר הסעיפים בפנייתך):

1) לגבי סטאטוס החליכים התכנוניים, הרי שאנו מצויים בראשיתם, רשות שדות התעופה הונחתה ע"י שר התחבורה לקדם את התכנון לשדה. שר התחבורה בעצמו מוביל את צוות ההיגוי הבין משרדי לקידום חליכי התכנון וההקמה. בשלב מקדמי זה טרם נקבע לויז לסיום הפרויקט;

- 2) לגבי מנחת מגידו – ראו התייחסות בפתח למכתבי זה. התוכנית מקודמת בוועדה המחוזית צפון.
- 3) לגבי גבולות "מרחב רמת דוד" המופיע בהחלטת הממשלה - אין עדיין תשריטים שכן, כאמור, הדברים תלויים בבדיקת התכנות העופתית ובתכנון שנמצא בראשיתו.
- 4) לגבי נפח הפעילות בשדה רמת דוד וצפי לשנים הבאות – נושאים אלה טרם הוגדרו שכן נמצאים עדיין בתהליכי בחינה. תשובות לשאלות כאלה יינתנו במסגרת הליך התכנון כפי שמוגדר בידי התכנון והבניה.
- 5) לגבי נפח הפעילות במנחת מגידו וצפי גידול ב- 50 השנים הקרובות - נפח הפעילות לא אמור להשתנות בצורה מהותית ביחס לחיום; בכל מקרה הכל מפורט בפרוגרמה ובתוכנית המקודמת בוועדה המחוזית. תסקירי החשפה על הסיבה המבוצעים במסגרת זו מסתמכים על התוכנית ומקודמים כדין ובהתאם להוראות הוועדה.
- 6) לגבי ההתכנות העופתית להפעלת תשתיות תעופה קרקעיות סמוכות – הדבר ייבחן במסגרת בדיקת ההתכנות העופתית. לגבי התנגדויות של ראשי תרשויות והישובים בעמק יזרעאל – אלה ייבחנו במהלך התכנון בהתאם להנחיות הוועדה שתקדם את התכנון.
- 7) לגבי תיאום הפעילויות בין תשתיות תעופתיות קרקעיות סמוכות - הסוגיות העופתיות נכללות בבדיקת ההתכנות העופתית; סוגיות הנוגעות לתחבורה יבשתית יבחנו על ידי צוות החינוך הבין משרדי בהובלת שר התחבורה ובמסגרת ההליך התכנוני.
- 8) לגבי ההשפעות הסיביות – הן ייבחנו במסגרת ההליך הסטטוטורי.
- 9) סוגיות הנוגעות לתחבורה יבשתית יבחנו על ידי צוות החינוך הבין משרדי בהובלת שר התחבורה ובמסגרת ההליך התכנוני.
- 10) מצ"ב מסמך (סימוכין: 16392313) שאנו מניחים כי אליו התייחס מנהל רת"א בכנס התעופה האזרחית בנובמבר 2013. תשומת לבך כי מדובר בחוות דעת פנימית שנובשה לבקשת מנכ"ל משרד התחבורה לצורך קבלת החלטה באשר לאופן קידום שדה משלים לנתב"ג. אין למסמך זה שום מעמד מחייב; הוא אינו משקף בהכרח את העמדה העדכנית של רת"א; והוא לא אושר מעולם בידי אף גורם מוסמך.
- 11) וועדת בודינגר הייתה וועדה ציבורית שבחנה את סוגיות התשתית הקרקעית. המלצותיה שימשו את הממשלה כרקע להחלטותיה השונות בנושא.
- 12) חלופת נבטים לא קודמה בשל התנגדות מערכת הביטחון. התנגדות זו שרירה וקיימת גם כיום.
- 13) אין בידינו ריכוז של המידע המבוקש.
- 14) אין בידינו ריכוז של המידע המבוקש. ניתן לפנות גם לרשות שדות התעופה המפעילה את נתב"ג.
- 15) אין בידינו ריכוז של המידע המבוקש. ניתן לפנות גם לרשות שדות התעופה המפעילה את נתב"ג.

בברכה,
אמרת קילשעוץ
 מנחלת תחום מידע ומחקר תחבורתי
 ממונה על יישום חוק חופש המידע

העתקים:
 צ'ארלס סולומון - סמנכ"ל בכיר תכנון כלכלי
 ברק טייכמן - עוזר מנכ"ל
 רת"א
 לשכת משפטית