

## תכנית אב לשדות התעופה בישראל

### הצעה להחלטה

מחליטים-

(1) בתמשך להחלטת הממשלה מס' 1657 (חכ/61) מיום 11.3.2004 :

- א. להטיל על שר התחבורה והבטיחות בדרכים לקדם הקמתו של שדה תעופה תמנע כשדה תעופה בינלאומי ופנים ארצי למרחב אילת, ולתאם עם מערכת הביטחון, בתוך ששה חודשים, מגבלות ביטחוניות הקשורות להקמת השדה.
- ב. להטיל על שר התחבורה והבטיחות בדרכים ועל שר האוצר לקבוע, בתוך ששה חודשים, את אופן המימון, הקמה והתפעול של השדה.

(2) להטיל על שר התחבורה והבטיחות בדרכים למנות צוותי היגוי משותפים למשרדי התחבורה והבטיחות בדרכים, האוצר הפנים ומערכת הביטחון לקידום זמינותם של השדות המפורטים להלן ;

צוותי ההיגוי ישלימו את עבודתם בתוך ששה חודשים.

- א. קידום זמינות ותכנון מפורט לשדה תעופה בינלאומי אזורי משלים לנתבי"ג מדרגה 2 באזור מגידו ;
- ב. קידום זמינות ותכנון מפורט לשדה תעופה פנים ארצי חלופי לשדה תעופה הרצליה באזור עין שמר ;
- ג. קידום תכנית מפורטת עבור שדה תעופה בינלאומי נוסף במרחב הנגב (נבטים וצקלג חלופיים זה לזה).
- ד. קידום בדיקת היתכנות לשדה על אי בים התיכון, בהתאם להחלטת המועצה הארצית בנושא תמ"א 15/1 .

(3) להטיל על שר התחבורה והבטיחות בדרכים לבחון את האמצעים הנדרשים לניצול מיטבי של התשתיות האוויריות והקרקעיות בנתבי"ג לנוכח התקדמות הטכנולוגיה, ומבלי להוסיף מגבלות סביבתיות שנקבעו בתמ"א 2/4.

### דברי הסבר

רקע כללי

שר התחבורה והבטיחות בדרכים, מינה ביום 2.9.2007 את הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות התעופה בישראל, כיושב ראש הוועדה כיהן אלוף (מיל.). הרצל בודינגר, ובמניין חבריה היו נציגי ציבור לצד נציגי מערכת הביטחון, משרדי התחבורה, האוצר, הפנים ורשות שדות התעופה ;

הוועדה התבקשה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות תעופה ל- 50 השנים הבאות:

1. לטיסות בינלאומיות.

2. לטיסות פנים ארציות.

3. לתעופה הכללית.

לאחרונה, לאחר למעלה משנת עבודה מורכבת ומעמיקה הוגש הדו"ח המסכם את עבודתה ולהלן עיקריו;

א. ממצאי רקע:

- דו"ח הוועדה יכול לשמש ליצירת קווים מנחים לתכנית אב ארוכת טווח. נוכח היקפה ומורכבותה של תכנית אב שכזו, יש לבצע עבודה מקיפה, שייזום משרד התחבורה האמורה לרענן ולפרט את תמ"א 15 (תכנית מתאר ארצית לתפרושת שדות התעופה).

- הוועדה ממליצה להתייחס למצב הגבולות והאיומים הנוכחיים על מדינת ישראל כמצב מתמשך, ולתכנן בהתאם את פוטנציאל התנועות האוויריות.

- הוועדה ממליצה להתייחס בתכנונים אותם בדקה למצב הביטחון והגבולות הקיימים היום.

הוועדה הסתמכה בבדיקתה על תמ"א 15 ועל דו"חות שהוכנו במסגרת הכנתה של תכנית מתאר ארצית לש"ת בינ"ל נוסף לישראל (תמ"א 15/א) כבסיס לעבודתה.

- הוועדה ממליצה להשאיר על כנם ש"ת קיימים ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציוד הטכנולוגי.

- הוועדה ממליצה שייקבע כי כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר התקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

ב. נמל תעופה בו-גוריון (נתב"ג):

הוועדה התייחסה להוראות תמ"א 2/4 בנושא קיבולת נתב"ג. היא ממליצה על ניצול מיטבי של התשתית הסטטוטורית הקיימת בשדה, תוך שמירה על ההגבלות הסביבתיות שנקבעו בתמ"א 2/4. זאת על מנת להגיע לפתרון סביר לעומס תנועת הנוסעים והמטענים הצפויים בשנים הקרובות בנתב"ג, עד להקמתו והפעלתו של שדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל.

יתרה מזאת, מודלים מתמטיים (שנערכו על סמך נתונים עדכניים) הראו כי המגבלה הסבירה של קיבולת נתב"ג, עם השלמת משאבי השדה המתוכננים, הינה גבוהה בהרבה מהמגבלה המקובלת.

ג. שדה תעופה בינ"ל נוסף לישראל – משלים לנתב"ג:

בראית צורך עתידי להגדלת נפח התנועה האווירית הבינ"ל לישראל וממנה, בחנה הוועדה שלושה שדות תעופה אפשריים, אשר הועלו בעבר במסגרת סריקה לאיתור שדה תעופה בינלאומי נוסף – משלים לנתב"ג.

- ש"ת "נבטים": ריחוקו של ש"ת "נבטים" ממרכז הארץ והתחבורה היבשתית הבעייתית אליו, כמו גם פעילות ח"א בו וממנו, גרמו לוועדה להמליץ להוציא אותו מן הפתרונות המוצעים. יחד עם זאת, כדי למנוע חסימות ולשמר אופציות לעתיד, מומלץ לאפשר להוסיפו לתמ"א 15 כש"ת מדרגה 1, כדי לשמר מגבלות בניה בגין השדה.
- ש"ת "ציקלג 2": מדובר על אתר להקמת ש"ת בסביבות העיר נתיבות. הוועדה ממליצה כי ש"ת "ציקלג 2" יוסף לרשימת ש"ת בתמ"א 15, לצורך שימור האפשרות לבנייתו בעתיד. על מנת להבטיח מצאי קרקעי לטובת ש"ת זה, יש להמשיך בהכנת תכנית מפורטת עבור השדה במסגרת המשך קידומה של תמ"א 15/א.
- ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון: הוועדה ממליצה כי בדיקות נוספות תערכנה לבחינת היתכנות הנושא. מומלץ לממש את החלטת המועצה הארצית להמשיך התכנון עבור השדה, בשלבים, כמפורט בדו"ח.

#### ד. ש"ת ביני"ל אזורי (דרגה 2) בצפון הארץ

##### ש"ת חיפה:

בהחלטת משרד התחבורה הועדף פיתוח נמל ימי על פני ש"ת ביני"ל אזורי בעיר חיפה. לדעת הוועדה יש לבחון השארת השדה במיקומו לשימוש התעופה הפנים-ארצית והתעופה הכללית. לצורך כך יהיה צורך בשינוי דרוג השדה בתמ"א 15 מ"דרגה 2" לדרגה 3 או "4".

##### ש"ת "מגידו":

הוועדה ממליצה לקדם ולעבד תכנית מפורטת הנוגעת לאתר ש"ת "מגידו", מתוך כוונה להכשירו כש"ת ביני"ל אזורי מדרגה 2 בצפון הארץ. הכשרתו במתכונת המוצעת, תאפשר את השימוש בו כמשלים חלקי (מדרגה 2) לנתבי"ג. על משרד התחבורה ליזום שינוי לתמ"א 15 בהתאם.

#### ה. ש"ת ביני"ל (דרגה 2) – מרחב אילת

הוועדה ממליצה להקים ש"ת נוסף – לשירות התנועה האווירית הביני"ל והפנים ארצית כאחת – באזור תמנע, בהתאם להחלטת ממשלה ותכנית שהוכנה לשדה. הוועדה ממליצה לתת תוקף לתכנית מפורטת לש"ת "תמנע" (12/02/175).

#### ו. ש"ת פנים – ארציים

הוועדה ממליצה לאמץ את תמ"א 15 הקיימת, למעט שינויים קלים. הוועדה ממליצה כי יש לפעול למניעת יצירת "עובדות בשטח" על ידי כל גוף שהוא, העלולות לפגוע בתכניות פיתוח עתידיות בשדות המופיעים בתמ"א 15. על כן יש ליזום תכנית מפורטת לכל ש"ת בתמ"א 15. על משרד התחבורה לקבוע מי הגורם שיזום עריכת התכניות.

##### ש"ת הרצליה / שדה-דב / עין שמר:

ש"ת "עין שמר" זוהה כבעל פוטנציאל לשמש כתחליף לש"ת הרצליה. לצורך מימוש אתר זה לצרכי התעופה האזרחית יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר" לצורך כך יש לבחון משמעויות פינני הצבא ומתקניו מן המסלולים, למקום אחר בשטח השדה, במגמה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה לטיסות.

הוועדה ממליצה כי רק אחרי השגת ביצוע מלא של המלצה זו יפונה ש"ת הרצליה.

ש"ת "שדה-דב" מוגדר כ"שדה צבאי שאזרחים טסים בו". הוועדה השתכנעה כי יש יתרונות רבים לקיום שדה פנים-ארצי בתוך מטרופולין תל אביב. בראייה זו, הוועדה ממליצה כי רצוי מאד לבחון פתרונות שיאפשרו השארת השדה באזור זה, ע"י הזזתו לשטח מיושב בים. לצורך כך הוועדה ממליצה למשרד התחבורה ליזום הכנת תכנית מתאר ארצית מתאימה.

2. הוועדה מזכירה כי רצוי להביא בחשבון את האילוצים והצרכים של משרד הביטחון ולמצוא פתרונות במשותף עמו בקשר לתפעולם של שי"ת הבאים: "נבטים", "ציקלוג", "מגידו", "תמנע", "שדה דב", "עין שמר". בדיונים עתידיים נדרשת נכונות למציאת פתרונות יצירתיים ע"י משרד הביטחון ויתר משרדי הממשלה המעורבים, בתהליך הטיפול בשדות הנ"ל.

#### נתונים כלכליים והשפעה על משק המדינה

יכולתה של התעופה האזרחית כאמצעי תחבורה עיקרי בין ישראל למדינות אחרות, מותנה בזמינות תשתיות תעופתיות. מאחר ופיתוח תשתיות תעופה הינו לטווח ארוך ומשך התקופה מקבלת ההחלטה ועד לסיום הביצוע הינו במונחים רב שנתיים, יש לפעול מיידי, על מנת שהעדר תשתיות הולמות לא יגביל את הפיתוח העתידי.

בדיקת תכנית האב על ידי הוועדה, מטרתה לזהות, לאתר, ולהתוות קווים מנחים למתן מענה לצרכי התעופה הבינלאומית והפנים ארצית של מדינת ישראל לחמשת העשורים הבאים.

#### תקציב

ההחלטה המוצעת תיושם במסגרות התקציביות הקיימות בהתאמות הנדרשות.

#### השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

לא רלבנטי

#### עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

שר האוצר ושר הפנים תומכים בנוסח המוצע של הצעת ההחלטה. שר האוצר מבקש להבהיר כי אינו תומך בדו"ח המלא של ועדת בודינגר.

שר הביטחון ימסור את עמדתו בהמשך.

#### החלטות קודמות של הממשלה

החלטה 1657(חכ/61) של הממשלה מיום 11/3/2004 לעניין העתקת שדה תעופה אילת לרמת תמנע.

החלטת ממשלה לאישור תמ"א 2/4.

#### חלופות להצעת ההחלטה

לא רלבנטי

מוגש על ידי

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

ג' בשבט התשס"ט  
28 בינואר 2009

הודעת דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה ולועדות השדרים

נושא הצעת ההחלטה

דו"ח מסכם של הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות התעופה בישראל.

תמצית ההצעה בהתייחס להצטרף המשפטיים

כיתוח תשתיות התעופה בישראל מעוגן בתמייה 15 (לתכנון שדות התעופה); ישום תכנית אב לשדות תעופה לחמש העשורים הבאים משמעותה בחינת קידום זמינות של שיית משלים לנתבי"ג, מחליף להצלחה ובינלאומי אזורי למרחב הנגב ובהתאמה עיגון השינויים בתכנית המתאר.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרון

הועדה הציבורית מונחה לפני יותר משנה ובימים אלה, לאתר למעלה משנה של עבודה מזדככת ומעמיקה הגישה מסקנותיה לשר התחבורה.

הגם שלעת הזו מכהנת ממשלת מעבר אשר חלים על פעילותה ופעילות השרים המפקחים בה, סוגים ומגבלות, קיימת דחיפות ביצירת המשכיות ורציפות עבודה מוכשרות לקידום זמינות התשתיות המפורטות לעיל. משך הזמן מקבלת ההחלטה וביצועה הינו במונחים רב שנתיים, ופעילות מיידית נדרשת לנוכח חפיתוח העתיד הנדרש של התשתיות ההולמות.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדית אתרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם

לא נבחנה.

עמדת היועצת המשפטית של המשרד שהשר העומד בראשו מגיש את ההצעה

עמדת היועצת המשפטית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים הינה כי אין מניעה משפטית לאישור ההצעה.

  
מלי זקטון, עו"ד  
היועצת המשפטית  
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים



מזכירות הממשלה

שמור

החלטה מס. חכ/61 של ועדת שרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 24.02.2004 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקבלה תוקף של החלטת ממשלה ביום 11.03.2004 ומספרה הוא 1657(חכ/61).

העתקת שדה התעופה אילת לרמת תמנע .1657(חכ/61).

מ ח ל י ט י ס :

- א. לבטל את החלטת הממשלה מס. 694(גנ/1) מיום 13.7.1989 ולאשר את פינוי שדה התעופה אילת והקמת שדה תעופה חלופי ברמת תמנע, אתר הנמצא במרחק של כ-20 ק"מ צפונית לעיר אילת.
- ב. להטיל על שרי התחבורה והאוצר לגבש הצעה תוך שלושה חודשים, למימון הקמת שדה התעופה החדש והפעלתו, ולהביאה לאישור ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי).
- ג. משרד התחבורה יתאם את הקמת השדה החדש והפעלתו עם מערכת הביטחון, להבטחת האינטרסים הביטחוניים.
- ד. ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) רושמת לפנייה כדקלמן, את קווי המיתאר של שדה התעופה תימנע:-
  1. השדה נקבע בתוכנית המיתאר הארצית לשדות תעופה - תמ"א/15. החלופה לאתר נקבעה כ-20 ק"מ מצפון לאילת בין הגבול ירדן-ישראל וכביש הערבה;
  2. לפי יעדי התיכנון לשנת 2030, יתן השדה מענה לקיבולת נוסעים של 4.25 מיליון נוסעים, מהם 3 מיליון בטיסות פנים ארציות והשאר בטיסות בינלאומיות;
  3. השדה בתצורתו הסופית יאפשר טיסות ישירות לכל היעדים. אפשר שבשלב ראשון יוקם מסלול אשר יאפשר טיסות ליעדים באירופה (כ-2,600 מטר).