

הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל

אלוף (מיל.) הרצל בודינגר – יו"ר יוסי שפיצר אודי זוהר מיכאל קרסין יגאל זיו עודד הגלילי
 אילן הייט שמאי אסיף זינה פרפליצין אל"מ גילה כליפי יוסי לחמני אבי ירושלמי
 קרן טרנר שמואל קנדל רחל ברקן רס"נ ינון פרסיקו

דו"ח מסכם

מוגש לסגן ראש הממשלה

ושר התחבורה והבטיחות בדרכים

רא"ל (מיל.) שאול מופז

נובמבר 2008

הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל

| | | | | | |
|---------------------------------|---------------|-----------------|-------------|-------------|------------------|
| אלוף (מיל.) הרצל בודינגר – יו"ר | יוסי שפיצר | אודי זוהר | מיכאל קרסין | יגאל זיו | עודד הגלילי |
| אילן הייט | זינה פרפליצין | אל"מ גילה כליפי | יוסי לחמני | אבי ירושלמי | רס"ן ינון פרסיקו |
| | שמאי אסיף | שמואל קנדל | רחל ברקן | קרן טרנר | |

תוכן העניינים

| | |
|-----------|-------------------------------------|
| עמ' 1 | תוכן |
| עמ' 2-5 | תקציר מנהלים |
| עמ' 6 | כללי |
| עמ' 7 | רקע |
| עמ' 8 | ממצאי יסוד |
| עמ' 9-10 | תעבורה בי"ל - נתב"ג |
| עמ' 10-11 | ש"ת בי"ל נוסף (דרגה 1) לישראל |
| עמ' 11-12 | ש"ת בי"ל (דרגה 2) בצפון הארץ |
| עמ' 12-13 | ש"ת בי"ל (דרגה 2) באזור אילת |
| עמ' 13-15 | ש"ת פנים ארציים – תמ"א 15 |
| עמ' 15-16 | שדה דב / הרצליה / עין שמר |
| עמ' 17-18 | ריכוז ההמלצות |
| עמ' 19 | חברי הוועדה |
| עמ' 20 | מכתב היו"ר - סיכום |

הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל

| | | | | | |
|---------------------------------|---------------|-----------------|-------------|-------------|------------------|
| אלוף (מיל.) הרצל בודינגר – יו"ר | יוסי שפיצר | אודי זוהר | מיכאל קרסין | יגאל זיו | עודד הגלילי |
| אילן הייט | זינה פרפליצין | אל"מ גילה כליפי | יוסי לחמני | אבי ירושלמי | רס"ן ינון פרסיקו |
| שמאי אסיף | שמאל קנדל | רחל ברקן | קרן טרנר | | |

אל: רא"ל (מיל.) שאול מופז

סגן ראש הממשלה

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

מאת: אלוף (מיל.) הרצל בודינגר

הנדון: הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה – דו"ח מסכם

תקציר מנהלים

מצורף בזאת דו"ח הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים, רא"ל (מיל.) שאול מופז מינה את הוועדה הציבורית בספטמבר 2007 והעמיד בראשה את אלוף (מיל.) הרצל בודינגר.

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

1. לטיסות בינלאומיות.

2. לטיסות פנים ארציות.

3. לתעופה הכללית.

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.

- 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 תכנית מתאר ארצית לתפרושת שדות תעופה (תמ"א 15 - ראה נספח) ועל דו"חות שהוכנו במסגרת הכנתה של תכנית מתאר ארצית לש"ת בי"ל נוסף לישראל (תמ"א 15/א' – ראה נספח) 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 ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

ב. נמל תעופה בן-גוריון (נתב"ג):

הועדה התייחסה להוראות תמ"א 4.2 בנושא קיבולת נתב"ג. היא ממליצה על ניצול התשתית הסטטוטורית הקיימת בשדה באופן מקסימאלי, תוך שמירה על ההגבלות הסביבתיות שנקבעו בתמ"א 4.2. 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, שערוכים מתמטיים (שנערכו על סמך נתונים עדכניים – ראה נספח) הראו כי המגבלה הסבירה של קיבולת נתב"ג, עם השלמת משאבי השדה המתוכננים, הינה גבוהה בהרבה מהמגבלה המקובלת.

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

- בראיית צורך עתידי להגדלת נפח התנועה האווירית הבי"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 על ידי גוף שאינו בעל אינטרסים בתחום. מומלץ לממש את החלטת המועצה הארצית להמשך התכנון עבור השדה, בשלבים, כמפורט בדו"ח בהמשך.

ד. ש"ת בי"ל אזורי (דרגה 2) בצפון הארץ

ש"ת חיפה:

בהחלטת משרד התחבורה הועדף פיתוח נמל ימי על פני ש"ת בי"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 בי"ל אזורי מדרגה 2 בצפון הארץ. הכשרתו במתכונת המוצעת, תאפשר את השימוש בו כמשלים חלקי (מדרגה 2) לנתב"ג. על משרד התחבורה ליזום שינוי לתמ"א 15 בהתאם.

ה. ש"ת בי"ל (דרגה 2) – מרחב אילת

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

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 פינוי הצבא ומתקניו מן המסלולים, למקום אחר בשטח השדה, במגמה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה לטיסות.

הועדה 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 מיובש בים. לצורך כך הוועדה ממליצה למשרד התחבורה ליזום הכנת תכנית מתאר ארצית מתאימה.

ז. הוועדה מזכירה כי רצוי להביא בחשבון את האילוצים והצרכים של משרד הביטחון ולמצוא פתרונות במשותף עמו בקשר לתפעולם של ש"ת הבאים:

"נבטים", "ציקלג", "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.

ח. הדו"ח המלא מוצג לשר התחבורה והבטיחות בדרכים לאישורו.

הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל

| | | | | | |
|---------------------------------|------------------|---------------|-----------------|------------|-------------|
| אלוף (מיל.) הרצל בודינגר – יו"ר | יוסי שפיצר | אודי זוהר | מיכאל קרסין | יגאל זיו | עודד הגלילי |
| אילן הייט | רחל ברקן | זינה פרפליצין | אל"מ גילה כליפי | יוסי לחמני | אבי ירושלמי |
| | רס"ן ינון פרסיקו | שמאי אסיף | שמואל קנדל | קרן טרנר | |

א. כללי

ב- 2 בספטמבר 2007 הוציא שר התחבורה והבטיחות בדרכים, רא"ל (מיל.) שאול מופז, כתב מינוי לוועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה.

מאחר שבשנת 1999 הוכנה תוכנית אב לתעופה, אך לא נלקחו בעקבותיה החלטות, התבקשה הוועדה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות תעופה ל- 50 השנים הבאות:

- לטיסות בינלאומיות.
- לטיסות פנים ארציות.
- לתעופה הכללית.

כל זאת בראיה אינטגרטיבית רחבה, תוך שקלול האינטרסים של המערכת הביטחונית, האזרחית, מפת התיירות, דרישות מוניציפאליות, היבטים חוקתיים והמקורות / תקציבים הדרושים ליישום התכנית.

המסמך (מצורף – נספח) הכיל הנחיות ונקודות להתייחסות לעבודת הוועדה.

כיו"ר הוועדה התמנה אלוף (מיל.) הרצל בודינגר.

הוועדה התכנסה למפגשים, אחת לשבועיים, שהתקיימו ב"מרכז רבין" ברמת אביב, תל אביב.

לפני מליאת הוועדה הוצגו עדויות ודעות שונות, נקרא חומר כתוב ורואיינו מומחים רבים (רשימה מפורטת של המופיעים לפני הוועדה מצורפת – ראה נספח).

בהתאם להנחיות כתב המינוי, התבססה עבודת הוועדה על תוכנית מתאר ארצית לתפרושת שדות התעופה (תמ"א 15 – ראה נספח).

הוועדה בחנה החלטות ממשלה והמלצות קודמות בתחום. (ראה נספח).

המסמך הנוכחי מסכם שני תחומים בהם טיפלה הוועדה:

- בחינת הרחבת הקיבולת של תנועה אווירית בינלאומית.
- בחינת הקיבולת של התנועה האווירית הפנים-ארצית.

ב. רקע:

לתעופה האזרחית חשיבות גדולה כאמצעי תחבורה עיקרי בין ישראל למדינות אחרות - לאור העובדה שישראל היא "אי תעופתי". היכולת להבטיח קשר תעופתי בין ישראל למדינות אחרות מותנית בזמינות תשתיות תעופתיות.

נפחי התנועה האווירית גדלו בעשורים האחרונים באופן ניכר. ענף התעופה בישראל הושפע מהשינויים בזירה העולמית והאזורית.

מאחר ופיתוח תשתיות תעופה הינו לטווח ארוך ומשך התקופה מקבלת ההחלטה ועד לסיום הביצוע הינו במנחים רב שנתיים, יש לפעול כבר עתה, על מנת שהיעדר תשתיות הולמות לא יגביל את הפיתוח בעתיד. בדיקת תכנית האב, בה עסקה הוועדה, באה לזהות, לאתר ולהתוות קווים מנחים למתן מענה לצרכי התעופה הבינלאומית והפנים ארצית של מדינת ישראל לחמשת העשורים הבאים, קרי עד שנת 2060.

מיקומה הגיאוגרפי של מדינת ישראל, מצבה הביטחוני, גודלה והעובדה שהיא נעדרת עומק ביטחוני, השפיעו על קביעת אופי ניהול המרחב האווירי שלה.

במצב הקיים, המדינה מאוימת מצפון, מזרח ודרום. מתאפשרות תקיפות וקיימת סכנת טרור אווירי שיכול להגיע מגזרות אלה וגם ממערב המדינה. לפיכך מיושם בפועל המודל הקובע כי המרחב האווירי של ישראל נשלט ומבוקר על ידי חיל האוויר. התעופה האזרחית משולבת בו ומיוצגת על ידי בקרים ופקחים המשולבים בתשתיות הבקרה הצבאית.

המצב הביטחוני ומערך מדינות האויב ומדינות פוטנציאל אויב קובע כי לא ניתן לקיים קשר אווירי בין ישראל למדינות יעד ממזרחה תוך שימוש בנתיבי גישה ישירים.

עובדה זו קבעה בעצם כי הקשר מזרחה יכול להתבצע רק בנתיבים עוקפים. לפיכך הוא מתקיים רק באמצעות חברות התעופה הישראליות (בעיקר "אל על"). החברות הזרות אינן מקימות נתיבים עוקפים אלה בגלל אי כדאיות כלכלית (או אילוצים פוליטיים).

- **המלצה 1.** בהכנת תכנית האב, לחמשת העשורים הבאים, **ממליצה הוועדה להתייחס למצב הגבולות והאיומים הנוכחיים כמצב מתמשך, ולתכנן בהתאם את פוטנציאל התנועות האוויריות**

ברור לחלוטין, שאם ישתנה המצב האזורי וכתוצאה מכך יפתחו נתיבי טיסה ישירים למדינות המזרח הקרוב והרחוק, יגדל נפח התעבורה האווירית לישראל וממנה ב"קפיצת מדרגה".

- **המלצה 2.** בראייה זו, **הוועדה ממליצה להתייחס בתכנונים (ל-50 שנות התחזית) למצב הביטחון והגבולות הקיימים היום.**

- **המלצה 3.** דו"ח הוועדה יכול לשמש ליצירת **קווים מנחים לתכנית אב ארוכת טווח. נוכח היקפה ומורכבותה של תכנית אב שכזו יש לבצע עבודה מקיפה, הוועדה ממליצה שמשרד התחבורה ייזום עבודה שכזו, כעדכון ופירוט של תמ"א 15.**

ג. ממצאי יסוד:

הוועדה הסתמכה בבדיקתה על תכנית מתאר ארצית לתפרושת ש"ת תמ"א 15 ודו"חות שהוכנו במסגרת הכנתה של תמ"א 15/א' – תכנית לש"ת בי"ל נוסף לישראל, (ראה **נספחים**) כבסיס לעבודתה.

ממצא בולט הוא כי קיים חוסר קריטי במשאבי קרקע ובמרחב אווירי הנדרש לשם פיתוח שדות תעופה נוספים .
מבדיקה שנעשתה ע"י הוועדה עולה, כי אין כמעט אתר להקמת שדה תעופה חדש או אתר קיים שניתן להגדילו ולהסיט אליו תנועה אווירית, שאין לגביו התנגדות חזקה ומנומקת מגורמים רלוונטיים .

- **המלצה 4.** הוועדה ממליצה להשאיר על כנם ש"ת קיימים ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציוד הטכנולוגי. זאת במגמה לשפר יכולות תעבורה ומתן מענה הולם לבעיות הבטיחות ולמפגעים סביבתיים (רעש וכו').

הוועדה מניחה כי בתקופה של "שלום אזורי" (לו כולנו מייחלים) ניתן יהיה להקים ש"ת באזורים המוגדרים כ"בעלי סיכון". כנראה ייתכן גם שימוש בתשתיות צבאיות או שיתוף פעולה בשימוש ש"ת עם מדינות וגורמים שכנים למדינת ישראל.

- **המלצה 5.** הוועדה ממליצה שייקבע כי כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

בתקופה העתידית המכוסה ע"י דו"ח הוועדה, נראה כי בעקבות המצב הביטחוני, שיקולי מערכת הביטחון חייבים להמשיך ולהיות גורמים חשובים אך לא יחידים ו/או בלעדיים בהחלטות הקשורות לש"ת והמרחב האווירי.

מנגד, בהכנת תכנית אב לשנים הבאות, יש להיות קשוב לצרכיה של התעופה האזרחית, המסחרית והפרטית. יש גם לקחת בחשבון את השיקולים הסביבתיים ובעיקר את החשיפה לרעש מטוסים של האוכלוסייה.

כמוגדר בכתב המינוי של הוועדה, אינטרסים שונים צריכים להיות מטופלים על ידי משרדי הממשלה המתאימים:

- ההיבטים הביטחוניים צריכים להיות מטופלים בעיקר ע"י משרד הביטחון והמשרד לביטחון-פנים.
- ההיבטים הכלכליים – בעיקר ע"י משרד התחבורה, משרד האוצר, משרד התיירות, משרד הפנים ומשרד התשתיות.
- ההיבטים של איכות הסביבה ע"י המשרד להגנת הסביבה.

הערה: הוועדה לא עסקה בהיבטי הדרישות של התעופה הספורטיבית, תחום ההולך ומתפתח, אך שצעדיו מוצרים עקב מגבלות, עדיפויות וחסרים.

הוועדה לא עסקה בתחום הכטב"מ (כלי טיס בלתי מאוישים), בהם לדעתה יש לטפל בנפרד.

ד. תעבורה בינלאומית:

1. נמל תעופה בן-גוריון (נתב"ג)

נתב"ג הוא שער הכניסה האווירי לתעבורה בינלאומית למדינת ישראל, מאז קום המדינה ועד היום.

נתב"ג עבר במשך שנות קיומו שינויים רבים, שתכליתם התאמתו לעומסי התעבורה האווירית, שאותם הוא אמור לשרת. בתמ"א 4.2 נקבעו מגבלות בניה ושימושי קרקע בגין רעש המטוסים והוראות לגבי המערך הסביבתי להפעלת השדה.

הועדה בחנה את הוראות תמ"א 4.2 בנושא קיבולת נתב"ג, שמעה סקירה נרחבת על הנדרש להרחבת הקיבולת ושיפור התפוקה בשדה הקיים. בנוסף, הערכה חוזרת של מגבלת השדה, על סמך נתונים עדכניים ובחינת שינויים טכנולוגיים שחלו בעשור האחרון, מראים כי המגבלה המקובלת של קיבולת השדה אינה עדכנית. השינוי בחתימת הרעש של מטוסים חדשים מחד, ופרויקטי השבחה של השדה מאידך מראים כי כאשר יושלמו הפרויקטים המתוכננים (הכוללים, בין השאר, פתיחת מסלול נוסף 03-21 והגדלת הטרמינל) ויפתרו נושאים רגולטורים מגבילים, יכול נתב"ג להספיק לצרכי התנועה החזויה לעוד שנים מספר. בהנחה כי מספר הנוסעים והתנועות האוויריות ימשיך לגדול, על פי כל התחזיות, הועלה צורך להרחיב את יכולתה של ישראל לשרת תנועות נוסעים מעבר למגבלות התפעול המוכתבות ע"י תמ"א 4.2, באמצעות ש"ת בי"ל נוסף, משלים לנתב"ג, כנהוג במדינות אחרות בעולם.

דוגמאות מוכרות מהעולם לש"ת משלימים: באזור ניו יורק - השדות "קנדי" ו"ניו ארק", באזור לונדון - השדות "היתח" ו"גטוויק", באזור פאריס - השדות "שארל דה-גול" ו"אורלי" וכו'...

ראוי לציין, כי כל אחד מהשדות שצוינו לעיל, מסוגל לכשעצמו לשרת נפח תעבורה גדול בהרבה מהנפח המרבי אליו מתוכנן נתב"ג, על פי המגבלה המוכרת כיום.

קריטריון מקובל למיקום ש"ת משלים הינו רדיוס של 60 ק"מ מהעיר הראשית אותה הוא אמור לשרת.

על פי התחזיות, צפוי גידול בתנועת הנוסעים עד ל- 30 מיליון נוסעים בשנה דרך האוויר, לישראל וממנה עד שנת 2030

לאחר שנתב"ג יעבור את הגבול העליון של הקיבולת שלו, ייווצר צורך בש"ת בי"ל נוסף, משלים לנתב"ג.

החלופות שהומלצו בדו"ח שלב ב' של המועצה הארצית לתכנון ובניה לתמ"א 15/א' הן: ש"ת "ציקלג 2", ש"ת "נבטים" (חלופיים זה לזה), או ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון.

כל אחת מחלופות אלה מחייבת התייחסות:

- לשטח הקרקעי הנחוץ לש"ת.
- למרחב האווירי שמעליו וסביבו.
- לנתיבי הכניסה והיציאה הבינלאומיים והפנים-ארציים המתחייבים מהשימוש בו.
- **המלצה 6.** הוועדה ממליצה כי נתב"ג יתאים את התשתיות האוויריות והקרקעיות בהתאמה לתכנית המתאר והתקדמות הטכנולוגיה, עד למיצוי הקיבולת המירבית שלו (מבלי להוסיף מגבלות סביבתיות שנקבעו בתמ"א 4.2) (ראה נספח – חישובי כמות נוסעים).

- **המלצה 7.** הוועדה ממליצה כי לצורך הרחבת פעילותו של נתב"ג, תבוצענה, בין היתר, הפעולות הבאות:

- א. להאריך ולהכשיר את מסלול 03-21 לנחיתות מטוסים, כולל המסלולים המקבילים הנדרשים ומערכת ILS.
- ב. להרחיב את מבני "טרמינל 3" להגדלת קיבולת הנוסעים (אולי חזרה לשימוש גם "בטרמינל-1" או אף בניית טרמינל נוסף).
- ג. לבחון את יכולת הרחבת שעות הפעילות של השדה (ביטול סגירה להמראות מטוסים העומדים בדרישות של stage 4 בשעות הלילה), מבלי לחרוג ממגבלות סביבתיות שנקבעו בתמ"א 4.2.
- ד. לבחון את הצורך בניצול השטח שפינה חיל האוויר בבח"א 27, מתוך כוונה להעבירו לטובת שיפור יכולת התנועה הקרקעית האווירית האזרחית והגדלת קיבולת השדה.

2. שדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל – משלים לנתב"ג:

הפתרונות שנבחנו למתן מענה לשדה בינלאומי - משלים לנתב"ג- נוסף הם: ש"ת "נבטים", ש"ת "ציקלג" ואי בים התיכון, מול חופי מרכז הארץ.

להלן התייחסות הוועדה שלוש האפשרויות שנדונו בה.

• ש"ת "נבטים":

הוא מחליף "היסטורית" את ש"ת "איתם" (על תכנוני הרחבתו) לאחר החזרתו של זה למצרים, לאחר פינוי סיני. כ"יורשו" של ש"ת "איתם" הוא אמור להיות ש"ת צבאי עם שימושים אזרחיים וכך אומנם ניבנה.

ש"ת "נבטים" הומלץ ע"י המועצה הארצית לתכנון ובנייה כאחת האפשרויות לש"ת בי"ל נוסף לישראל – משלים לנתב"ג, (כאשר האתרים "ציקלג 2 ו"נבטים" חלופיים זה לזה ותכנית מפורטת תוכן רק עבור אחד השדות). בתוכנית ההיערכות הנוכחית של חיל האוויר, כנף התובלה שעברה מבח"א 27 בנתב"ג ל"נבטים" ומוקמה באזור שהיה מיועד לתנועה האווירית האזרחית מחייבת עדכון התכנית (מסלולים, רחבות, משטחי חניה וכו').

המלצה 8. בעקבות מעבר זה, הוועדה ממליצה לבדוק האם השתנו – בהחלטת ממשלה - הגדרות היסוד בהקמת "נבטים" והאם חלו שינויים ביעודו, אשר לא מאפשרים פעילות של תעופה בינלאומית אזרחית בש"ת זה.

המלצה 9. ריחוקו של ש"ת "נבטים" ממרכז הארץ והתחבורה היבשתית הבעייתית אליו וממנו כמו גם פעילות ח"א בו, גרמו לוועדה להמליץ להוציא אותו מן הפתרונות המוצעים כשדה משלים לנתב"ג.

יש לציין כי מינהל התכנון במשרד הפנים מתנגד להמלצה זו. על פי דעתו, ש"ת "נבטים" ראוי להמשיך ולהיות פתרון אפשרי כשדה בי"ל נוסף, משלים לנתב"ג

בהקשר זה, הוועדה ציינה לפנייה את חוסר המעשיות של התוכניות שהוזכרו בפניה לבניית רכבת מהירה בין ש"ת "נבטים" ומרכז הארץ, כפתרון האמור להכשיר שימוש בו כשדה משלים לנתב"ג.

המלצה 10. הוועדה ממליצה **כי ש"ת "נבטים" עשוי להתאים לשירות לתנועה אווירית אזרחית אזורית, (דרום הארץ) בדומה לש"ת "עובדה".** בהתאם, **יש לבחון את שימור ייעודו המקורי של השדה כש"ת בי"ל נוסף.**

הערה: הוועדה מזכירה כי ש"ת "נבטים" מיועד גם לצרכי שיתוף פעולה עם גורמים אחרים במצבי חירום וקבלת מטענים צבאיים, יחד עם נתב"ג. יש לבחון האם המעבר לשימוש בש"ת "נבטים" ע"י חיל האוויר תואם עם כל הגורמים הנוספים?

- **ש"ת "ציקלג 2":** הוועדה סבורה כי האתר אפשרי להקמת ש"ת בי"ל נוסף – משלים לנתב"ג, זאת לאחר מציאת פתרון לשיקולי בעיות הביטחון ומגבלות שטחי הטיסה של חיל האוויר.

יתרונותיו, במידה ויחלט לבנותו:

1. מרחקו מת"א בגדר הסביר.

2. הקמתו של השדה באזור, עשויה לתרום לפיתוח כלכלי של צפון הנגב.

המלצה 11. הוועדה ממליצה **כי ש"ת "ציקלג 2" יוסף לתמ"א 15, כשדה מדרגה 1, לצורך שימור הקרקעות לבנייתו בעתיד וכן רצוי לקדם תכנון מפורט עבור השדה.** לצורך כך על משרד התחבורה לקבוע מי הגורם שיזום עריכת התכנית המפורטת.

- **ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון:** הוועדה מוצאת כי יש צורך בקידום תכנון עבור ש"ת על אי בים, אך מציינת כי פתרון זה מעלה שלל בעיות, כמו המחיר של הפרויקט, חוסר הניסיון הבינלאומי בבניית אי מלאכותי בים הפתוח, פגיעה בחוף ובמערכותיו יצוין כי חוף הים הוא נכס לאומי, (משאב שהולך ומצטמצם).

המלצה 12. הוועדה ממליצה כי בהתייחס לאמור, **יש לממש את החלטת המועצה הארצית לתכנון ובניה לגבי המשך התכנון של השדה, בשלבים. משרד התחבורה ייקבע מי הגורם שיזום את המשך תהליך התכנון עבור השדה (רש"ת, רת"א, גורם אחר).**

הערה 1: נערך מפגש בין יו"ר הוועדה לבין ראש עיריית מעלה אדומים וצוותי תכנון שלו, לצורך הצגת ש"ת שתכננו באזור התעשייה של העיירה, ש"ת שבכוונתם להפכו לשדה הבי"ל של ירושלים, בירת ישראל.

בסיור בשטח ובבדיקת התכניות נמצא כי לשדה המוצא מגבלות טופוגרפיות (שיפועים) כתוצאה מפני השטח ומגבלות הן בנתיבי הכניסה והיציאה שלו, החולפים בשמי אזור המוקצה לרשות הפלשתינאית (ואולי גם מיקומו הקרקעי). ההחלטה להקים ש"ת בי"ל לירושלים באזור מעלה אדומים, הינה כבדת-משמעות ודורשת החלטת ממשלה, בהיבט המדיני והיבטי הביצוע.

הערה 2: נערך מפגש בין יו"ר הוועדה ובין ראש עיריית ראשל"צ וצוותי התכנון שלו, לצורך הצגת ש"ת בי"ל לישראל באזור "חולות ראשון", דרומית לעיר בת-ים. עיריית ראשל"צ תומכת מאד ברעיון הקמת ש"ת בי"ל ראשי לישראל באזור זה, על פי תכניות של קב' אורי מרגלית וגירא אורן, שהוצגו גם בפני הוועדה. נראה כי הסמיכות הגיאוגרפית בין השדה המוצע ובין נתב"ג מונעת אפשרות של קיום שני השדות בצוותא. ראוי לציין, עם זאת, כי האפשרות לשימוש בשטח המוצע יהיה מן הסתם פשוט לביצוע ונמוך משמעותית במחיר, בהתייחס לפתרון של אי מלאכותי בים התיכון.

יצוין כי האפשרות לש"ת בחולות ראשל"צ נבחנה בעבר, במהלך הדיונים להכנת תמ"א 15 אך נפסלה.

ה. ש"ת בין לאומי אזורי (דרגה 2) צפון הארץ

בנוסף, בחנה הוועדה חלופות להקמה של **שדה בינלאומי אזורי במרחב צפון המדינה**, לפתרון הצרכים התעופתיים למרחב חיפה והצפון (בעיקר בהיבט של תיירות דתית / נוצרית ומתוך התייחסות לתמ"א 35 העוסקת בעידוד הפיתוח של הפריפריה – הנגב והצפון), כמו כן גם כשדה "low cost" לתעופה מאירופה.

1. ש"ת חיפה:

בוצעו בעבר עבודות תכנון להכשרתו והרחבתו, מתוך כוונה להפכו לש"ת בי"ל לטווחים קרובים. עיקר התכנון התבסס על הארכת מסלול 34 אל תוך המפרץ, תוך ייבוש הים.

תכניות חדשות (ששלב א' שלהן אושר כבר) להרחבת הנמל הימי בחיפה, מתבססות על ייבוש שטחים באזור נמל הקישון. אם תבוצענה תכניות אלה, תחסם האפשרות להאריך את המסלול ולהפוך את השדה לבי"ל אזורי (מדרגה 2)!

בהחלטת שר התחבורה הועדף פיתוח נמל ימי על פני ש"ת בי"ל אזורי.

הוועדה התרשמה כי עיריית חיפה אינה מתנגדת אף לסגירת השדה כש"ת פנים ארצי – כלומר לביטולו המוחלט.

המלצה 13. המלצת הוועדה היא **לבחון השארת השדה במיקומו לשימוש התעופה הפנים-ארצית והתעופה הכללית** וצורך בשינוי דירוג השדה בתמ"א 15 מ"דרגה 2" ל"דרגה 3" או "4".

2. ש"ת חלופי לש"ת חיפה / ש"ת בי"ל (דרגה 2) בצפון הארץ:

נבדקו מספר חלופות לש"ת בי"ל אזורי בקרבת חיפה:

- בקטע חוף מיובש בחוף הכרמל - צפויות מגבלות קשות, טכניות וסביבתיות.
- **ש"ת "מגידו":** יוכל גם לשמש כשדה לתנועה בי"ל אזורית וגם **ש"ת משלים (חלקי) לנתב"ג** (מדרגה 2).
- השדה לא יכול להיות מוגדר כשדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל בגלל אורך המסלול הקצר יותר ממה שנדרש (2,400 מ' לעומת כ- 4,000 מ').
- מומלץ לבחון פיתוח השדה כך, שיוכל לתת שירות לתנועה בי"ל אזורית של 5-8 מיליון נוסעים בשנה.

להבנת הוועדה, פיתוחו של ש"ת "מגידו" רצוי לישובים בסביבה (העיר עפולה, חיפה).

חיל האוויר מוכן לקבל שדה אזרחי בסביבות בסיס "רמת-דוד", במגבלות תעבורה אווירית מסוימות.

קיימת התנגדות של המועצות האזוריות "מגידו" ו"זרעאל" בגלל החשש לפגיעה מהותית באיכות הסביבה. שתי המועצות האזוריות הללו ביקשו לשתף את נציגיהן בכל דיון עתידי על ש"ת "מגידו" והתכניות המפורטות להקמתו.

המלצה 14. הוועדה ממליצה לקדם תכנית מפורטת להקמת ש"ת מגידו כש"ת בי"ל אזורי (דרגה 2) בצפון הארץ, וליזום שינוי לתמ"א 15 בהתאם.

ש"ת בי"ל אזורי (דרגה 2) במרחב אילת.

- הצורך העיקרי בש"ת בי"ל באילת הוא התיירות. הצורך מתחזק, לאור ההתפתחויות בעיר עקבה, כמתחרה מאיימת על התיירות המקומית.
- השדה הקיים היום בעיר אילת די מתאים לצרכי התעופה הפנים-ארצית. התנועה הבי"ל נשענת בעיקרה על ש"ת "עובדה". עם זאת, השדה במיקומו הנוכחי חוצץ בין מזרח העיר ומערבה ומהווה (לדעת ראש העיר הנוכחי) מכשול לתכניות פיתוח העיר.
- הצורך בהעתקת השדה הקיים באילת מהעיר ובשדה בי"ל אזורי (דרגה 2) הביא לעבודות בדיקה והכנה. נבדקו חלופות שונות. הרלוונטיות שבהן הוצגו לפני הוועדה, והן: הזזת השדה הקיים בעיר מספר ק"מ צפונה, "עין עברונה", "תמנע", ש"ת משותף עם הירדנים ב"עקבה".
- ש"ת משותף עם הירדנים בש"ת "עקבה". אפשרות זו נראית כבלתי מעשית, כרגע.
 - "תמנע": התקבלה החלטת ממשלה (מחודש מרץ 2003) המאשרת העתקת השדה המתוכנן ל"רמת תמנע". בהתאם להחלטה זו הוכנה תכנית מפורטת לש"ת "תמנע" (175/02/12) אשר טרם קבלה תוקף, למרות שהוועדה המחוזית לתכנון ובנייה מחוז דרום החליטה לאשרה. ההחלטה לא בוצעה בגלל חששות מטרור, עקב קרבה לגבול. (ראה דו"ח המבקר – נספח).
 - הצעה לש"ת "עין עברונה" מזרחית לכביש לאילת. לש"ת "עין עברונה" קיימת תכנית מפורטת מאושרת 1/107/03/12 משנת 1981, הקובעת מגבלות בניה בגין בטיחות טיסה במרחב השדה. מיקום השדה בעין עברונה הביא להתנגדויות הגופים ה"רוקים", עקב הימצאות של שמורת הטבע ואתרים ארכיאולוגיים באזור.
 - קיימת הצעה להסטת השדה המתוכנן ב"עין עברונה" מערבית לכביש 90, שם יש מרחב קיים, (רגיש אף הוא מבחינה סביבתית). אפשרות זו ראויה לבדיקה מעמיקה רק אם תפסל האפשרות של בניית ש"ת באתר "תמנע". (יציין כי גם ש"ת אילת וגם השדה המתוכנן בעין עברונה נמצאים בקרבה רבה לגבול המדיני).
 - יש המצדדים ב"הזזת" השדה הנוכחי בעיר צפונה למיקומו הנוכחי. הדבר עשוי להקל על העיר, שהשדה במיקומו הנוכחי, כאמור, מחלק אותה ומונע התפתחותה, אך שדה כזה יהיה טוב רק לתנועה הפנים-ארצית. הדבר יביא להמשך ההישענות על ש"ת "עובדה" לשירות התנועה האווירית הבי"ל לאילת.
 - הועלתה הצעה לבנות שדה "צפוני" זה כש"ת פנים ארצי, (חסכון בהשקעות) בהשענות על ש"ת "עובדה" כשדה בי"ל. הוועדה אינה ממליצה על כך.

המלצה 15. הוועדה ממליצה כי רצוי להקים ש"ת נוסף – לשירות התנועה האווירית הבי"ל והפנים ארצית כאחת – באזור תמנע, בהתאם לתכנית 175/02/12. קיימת דחיפות בצורך לקבל החלטה בעניין, בגלל ההשלכות על תשתיות אחרות באיזור.

לפני הוועדה הוצגו תכניות של חברת החשמל להקמת קווי מתח גבוה באזור המתוכנן לש"ת ("עין עברונה" או "תמנע") בעתיד הקרוב. יש לתת תוקף לתכנית בהקדם ובמהירות למניעת הוצאות כבדות מיותרות ונזקים בלתי הפיכים.

ז. ש"ת פנים – ארציים.

המלצה 16. הוועדה דנה בשדות התעופה הפנים-ארציים **ואינה רואה צורך בשינוי תמ"א 15 הקיימת, היא ממליצה לאשררה, כדלהלן:**

- ש"ת כורזים:** לא לגרוע מתמ"א 15 בשלב זה (קשור למגבלות ש"ת "ראש פינה").
- ש"ת חיפה:** מומלץ כשדה אזרחי לתנועה פנים-ארצית. יש לשנות דירוגו לדרגה 3 או 4, במידת הצורך.
- ש"ת עטרות:** הערה: מתחם "כרמל א" של הרחבת הנמל (תוכנית מאושרת) ימנע אפשרות ש"ת בי"ל דרגה 2 בגלל גובה העגורנים.
- ש"ת עטרות:** מצבו הגיאוגרפי-פוליטי אינו ברור. גם הוא תלוי בתהליכים אזוריים וקשור בהחלטות מדיניות ולהחלטת ממשלה נפרדת. יש להותירו בינתיים ברשימת השדות בתמ"א 15.
- ש"ת מצדה:** אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת אילת (תמנע):** נחוץ כש"ת פנים ארצי וכש"ת בי"ל. מדרגה 2. אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת ראש פינה:** אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת קריית שמונה:** אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת עין שמר:** מערכת הביטחון אינה מתנגדת לשימוש אזרחי. השימוש במסלול הנוכחי לצרכי הצבא מחייב סלילת מסלול נוסף, תוך התגברות על התנגדויות מקומיות.
- ש"ת שדה דב:** האתר זוהה כתחליף עתידי לש"ת הרצליה (ולפעילות התעופה הכללית של "שדה-דב", במידת הצורך) ולשימוש התעופה הקלה באזור המרכז. אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת שדה דב:** מוגדר כש"ת צבאי שאזרחים משתמשים בו. מערכת הביטחון אינה מתנגדת לפנותו, אך מגדירה כי התעופה הצבאית תפונה מהשדה רק לאחר שהתעופה האזרחית תעזוב אותו, בהחלטת הממשלה.
- להבנת הוועדה, שדה דב נחוץ כשדה מטרופוליטאני, כמו בהרבה ערים גדולות אחרות בעולם. יש לדעת הוועדה לשאוף להשאירו, במתכונת שאותה יש לבדוק בפרוטרוט. אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת באר שבע:** (תימן). השדה הוא צבאי ומערכת הביטחון מאפשרת בו שימוש אזרחי מוגבל (לא טיסות קו). אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת בצת:** מקודמת תכנית מפורטת עבור השדה, לא במיקום "בצת" הנוכחי, אלא בני"צ חדש, דרומי יותר (ש"ת "מטה אשר"). אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת אפיק (פיק):** אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת נצרת:** לא לגרוע אותו מתמ"א 15 בשלב זה.
- ש"ת מגידו:** אתר מומלץ להקמת ש"ת בי"ל אזורי. יש לשנות דירוגו לדרגה 2.
- ש"ת בית שאן:** אין צורך בשינוי תמ"א 15.

- ש"ת הרצליה: ההחלטה קשורה לדין על ש"ת "עין שמר" (ראה לעיל). אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת אשכול: ליד קיבוץ גבולות, אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת דימונה: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת שדה בוקר: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת מצפה רמון: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת עין יהב: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת יטבתה: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת עובדה: יש לצרפו לתמ"א 15 כש"ת דרגה 2. שדה זה משמש כיום גם לתעופה האזרחית, וחשוב לעגן את תחומי המגבלות שלו. לצורך כך יהיה צורך ליזום תכנית מפורטת לשדה זה.

המלצה 17. המלצות נוספות בנוגע לתמ"א 15:

1. הוועדה ממליצה להוסיף את ש"ת "נבטים" לתמ"א 15.
2. הוועדה ממליצה להוסיף לתמ"א 15 (בדרגה 1) את ש"ת "ציקלג 2" שאינו מופיע ברשימה כרגע, למניעת מצב בו השטח הנחוץ לא ישמר ולא יוגבל, דבר שעלול למנוע בנייתו ושימוש בו, כשדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל.
3. הוועדה ממליצה להוסיף לתמ"א 15 את ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון, כש"ת בדרגה 1 ולקדם את התכנון המפורט עבורו, בשלבים.
4. הוועדה ממליצה להכין, ללא דיחוי, תוכניות מפורטות לש"ת המופיעים בתמ"א 15 למניעת יצירת "עובדות בשטח" על ידי כל גוף שהוא, העלולות לפגוע בתכניות פיתוח עתידיות וכדי למנוע תפיסת השטח בפועל ע"י מגורים ויעודי קרקע אחרים.
5. הוועדה ממליצה ש**משרד התחבורה יבחן את הרשימה הכוללת כל מסלול סלול** (אספלט) פעיל (המשמש כיום לתעופה אזרחית), שאינו מופיע כיום בתמ"א 15. (יש עוד ש"ת ומנחתים שאינם חלק מתמ"א 15. (לדוגמה: ש"ת קציעות, ש"ת ציקלון, ש"ת דלתון, ש"ת מישר). על משרד התחבורה לבחון את הצורך בהכנת תכניות מפורטות עבור ש"ת הנ"ל.

בוועדה הוזכר גם כי באשר למנחתים של התעופה הספורטיבית (Ultra-Light A/C), כמו מנחת ראשל"צ. אי הסדרתם התכנונית באמצעות הכנת תכניות מפורטות עלולה לפגוע בענף תעופה פעיל ומתפתח זה.

ח. ש"ת נוספים:

1. ש"ת "הרצליה":

תלויה ועומדת החלטת בג"צ 5744/00 5598/00 משנת 2003, (ראה **נספח**) המאפשרת השארת השדה במקומו, אך מנחה להגביל את הפעילות בו, בגלל רעש ובעיות בטיחות. היא מנחה למצוא, תוך פרק זמן סביר, שדה חליפי ראוי. בעבר נעשו בחינות ע"י צוותים שונים במטרה לאתר חלופה לש"ת "הרצליה". ברוב הבחינות שנעשו, ש"ת "עין שמר" זוהה כאתר המתאים ביותר כחלופה.

ב"עין שמר" המסלולים הקיימים תפוסים כיום ע"י צה"ל ואילו לבניית מסלולים חדשים קיימת התנגדות נחרצת של התושבים.

- **המלצה 18.** הוועדה ממליצה **כי יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר". לצורך כך יש לבחון משמעויות פינוי הצבא ומתקניו מן המסלולים, למקום אחר בשטח השדה, במגמה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה כאתר שיכיל את פונקציות שמופעלות כיום בש"ת "הרצליה"**

רק אחרי השגת **ביצוע מלא של המלצה זו** (הקמת שדה חלופי ב"עין שמר" והעברת הפעילות האווירית אליו) **יפונה ש"ת הרצליה.**

2. ש"ת "שדה דב":

הגדרתו היא "שדה צבאי שאזרחים טסים בו". אם יוחלט על סגירתו, צה"ל / חיל האוויר יכולים למצוא פתרונות הולמים. לעומת זאת, אם אין כוונה לסגור את השדה לשימוש התעופה האזרחית, לא יהיה זה נכון להוציאו.

- הוועדה השתכנעה כי יש יתרונות רבים לקיום שדה פנים-ארצי בתוך המטרופולין תל אביב.
- **המלצה 19.** בראייה זו, הוועדה ממליצה **לבחון פתרונות שיאפשרו השדה במקומו, כמו הזזת המתקנים צפונה או ייבוש הים, מערבית לשטחו הנוכחי.** הוועדה ממליצה כי משרד התחבורה יזום תכנית מתאר ארצית מתאימה.

הוועדה מזכירה כי רצוי להביא בחשבון את האילוצים של משרד הביטחון ולמצוא פתרונות במשותף עימו בקשר לתפעולם של ש"ת הבאים:

"נבטים", "ציקלג", "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.

הדו"ח המלא מוצג לשר התחבורה והבטיחות בדרכים לאישורו.

ריכוז ההמלצות:

- **המלצה 1.** בבדיקת תכנית האב, לחמשת העשורים הבאים, ממליצה הוועדה להתייחס למצב הגבולות והאיומים הנוכחיים כמצב מתמשך, ולתכנן בהתאם את פוטנציאל התנועות האוויריות
- **המלצה 2.** בראייה זו, הוועדה ממליצה להתייחס בתכנונים (ל- 50 שנות התחזית) למצב הביטחון והגבולות הקיימים היום.
- **המלצה 3.** דו"ח הוועדה יכול לשמש ליצירת קווים מנחים לתכנית אב ארוכת טווח. נוכח היקפה ומורכבותה של תכנית אב שכזו יש לבצע עבודה מקיפה. הוועדה ממליצה שמשרד התחבורה ייזום עבודה שכזו, כעדכון ופירוט של תמ"א 15.
- **המלצה 4.** הוועדה ממליצה להשאיר על כנם ש"ת קיימים ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציוד הטכנולוגי. זאת במגמה לשפר יכולות תעבורה ומתן מענה הולם לבעיות הבטיחות ולמפגעים סביבתיים (רעש וכו').
- **המלצה 5.** הוועדה ממליצה שייקבע כי כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.
- **המלצה 6.** הוועדה ממליצה כי נתב"ג יתאים את התשתיות האוויריות והקרקעיות בהתאמה לתכנית המתאר והתקדמות הטכנולוגיה, עד למיצוי הקיבולת המירבית שלו (מבלי להוסיף מגבלות סביבתיות שנקבעו בתמ"א 4.2) (ראה נספח – חישובי כמות נוסעים).
- **המלצה 7.** הוועדה ממליצה כי לצורך הרחבת פעילותו של נתב"ג, תבוצענה, בין היתר, הפעולות הבאות:
 1. להאריך ולהכשיר את מסלול 03-21 לנחיתות מטוסים, כולל המסלולים המקבילים הנדרשים ומערכת ILS.
 2. להרחיב את מבני "טרמינל 3" להגדלת קיבולת הנוסעים (אולי חזרה לשימוש גם "בטרמינל-1" או אף בניית טרמינל נוסף).
 3. לבחון את יכולת הרחבת שעות הפעילות של השדה (ביטול סגירה להמראות מטוסים העומדים בדרישות של stage 4 בשעות הלילה) מבלי לחרוג ממגבלות תמ"א 4.2.
 4. יש לקיים דיון על ניצול השטח שפינה חיל האוויר בבח"א 27, מתוך כוונה להעבירו לטובת שיפור יכולת התנועה הקרקעית האווירית האזרחית והגדלת קיבולת השדה.
- **המלצה 8.** בעקבות מעבר ח"א (בח"א 27), הוועדה ממליצה לבדוק האם השתנו – בהחלטת ממשלה - הגדרות היסוד בהקמת "נבטים" והאם חלו שינויים ביעודו, אשר לא מאפשרים פעילות של תעופה בינלאומית אזרחית בש"ת זה.
- **המלצה 9.** ריחוקו של ש"ת "נבטים" ממרכז הארץ והתחבורה היבשתית הבעייתית אליו וממנו כמו גם פעילות ח"א בו, גרמו לוועדה להמליץ להוציא אותו מן הפתרונות המוצעים כשדה משלים לנתב"ג.
- **המלצה 10.** הוועדה ממליצה כי ש"ת "נבטים" עשוי להתאים לשירות לתנועה אווירית אזרחית אזרחית, (דרום הארץ) בדומה לש"ת "עובדה" בהתאם, יש לבחון את שימור ייעודו המקורי של השדה כש"ת בי"ל נוסף.

- המלצה 11.** הוועדה ממליצה כי ש"ת "ציקלג 2" יוסף לתמ"א 15, לצורך שימור הקרקעות לבנייתו בעתיד וכן רצוי לקדם תכנון מפורט עבור השדה.
- המלצה 12.** אי מלאכותי בים התיכון: הוועדה ממליצה כי יש לממש את החלטת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה לגבי המשך התכנון של השדה, בשלבים. משרד התחבורה ייקבע מי הגורם שיזום את המשך תהליך התכנון עבור השדה (רש"ת, רת"א, גורם אחר).
- המלצה 13.** המלצת הוועדה היא לבחון השארת ש"ת חיפה במיקומו לשימוש התעופה הפנים-ארצית וצורך בשינוי דירוג השדה בתמ"א 15 מ"דרגה 2" ל"דרגה 3" או "4".
- המלצה 14.** הוועדה ממליצה לקדם תכנית מפורטת לש"ת "מגידו". מתוך כוונה להפעילו כש"ת בי"ל אזורי (דרגה 2) בצפון הארץ וליזום שינוי תמ"א 15 בהתאם.
- המלצה 15.** הוועדה ממליצה כי רצוי להקים ש"ת נוסף – לשירות התנועה האווירית הבי"ל והפנים ארצית כאחת – באזור תמנע, בהתאם לתכנית 175/02/12.
- **המלצה 16.** הוועדה דנה בשדות התעופה הפנים-ארציים וממליצה לאמץ את תמ"א 15 הקיימת, בשינויים קלים ולאשררה.
 - **המלצה 17.** תוספת להמלצה על שמירת תמ"א 15:
 1. הוועדה ממליצה להוסיף את אתר ש"ת "נבטים" לתמ"א 15.
 2. הוועדה ממליצה להוסיף לתמ"א 15 (בדרגה 1) את ש"ת "ציקלג 2", למניעת מצב בו השטח הנחוץ לא ישמר ולא יוגבל, דבר שעלול למנוע בנייתו ושימוש בו, כשדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל.
 3. הוועדה ממליצה להוסיף לתמ"א 15 את ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון, כש"ת בדרגה 1 ולקדם תכנון מפורט עבור השדה.
 4. הוועדה ממליצה להכין, ללא דיחוי, תוכניות מפורטות לש"ת המופיעים בתמ"א 15 למניעת יצירת "עובדות בשטח" על ידי כל גוף שהוא, העלולות לפגוע בתכניות פיתוח עתידיות וכדי למנוע תפיסת השטח בפועל ע"י מגורים ויעודי קרקע אחרים.
 6. הוועדה ממליצה **שמשרד התחבורה יבחן את הרשימה הכוללת כל מסלול סלול (אספלט) פעיל (המשמש כיום לתעופה אזרחית), שאינו מופיע כיום בתמ"א 15.** (לדוגמה: ש"ת קציעות, ש"ת ציקלון, ש"ת דלתון, ש"ת מישר). על משרד התחבורה לבחון את הצורך בהכנת תכניות מפורטות עבור ש"ת הנ"ל.
- 5.
- המלצה 18.** הוועדה ממליצה כי יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר". לצורך כך יש לבחון משמעויות פינוי הצבא ומתקניו מן המסלולים למקום אחר בשטח השדה, במגמה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה כאתר שיכיל את פונקציות שמופעלות כיום בש"ת "הרצליה"
- **המלצה 19.** הוועדה ממליצה לבחון פתרונות שיאפשרו השארת ש"ת "שדה-דב" במקומו, כמו הזזת המתקנים צפונה או ייבוש הים, מערבית לשטחו הנוכחי. על משרד התחבורה ליזום תכנית מתאימה.

חברי הוועדה

| | |
|--------------|---|
| יו"ר | אלוף (מיל.) הרצל בודינגר |
| רת"א | יוסי שפיצר |
| רת"א | אודי זוהר |
| נציג ציבור | מיכאל קרסין |
| נציג ציבור | יגאל זיו |
| משרד הביטחון | עודד הגלילי |
| נציג ציבור | אילן הייט |
| משרד הפנים | זינה פרפליצין / שמאי אסיף |
| מעהב"ט | אל"מ גילה כליפי / סא"ל איל עזרא / רס"ן איגור קוגן |
| נציג ציבור | יוסי לחמני |
| משרד התחבורה | אבי ירושלמי |
| חיל האוויר | סא"ל ערן פינקס / רס"ן ינון פרסיקו |
| רש"ת | שמואל קנדל / רחל ברקן |
| משרד האוצר | קרן טרנר |

לאחר שחברי הוועדה הגיעו להסכמה על עיקרי הדו"ח וניסוחו והוא אף הוצג בפני שר התחבורה, נמצא כי לכמה סעיפים יש מתנגד אחד או יותר מבין חברי הוועדה. כל נסיון לשנות סעיפים אלה נתקל בהתנגדות של חברי וועדה אחרים. מתוך כך לא נחתם הדו"ח על ידי כלל חברי הוועדה אלא על ידי היו"ר, אלוף (מיל.) הרצל בודינגר בלבד.

מצורף מכתבו של אלוף (מיל.) הרצל בודינגר, המסביר את התהליך שהביא לחתימתו על המסמך.

23.2.2009

לכבוד

חברי הוועדה לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל.הנדון : מעמד הדו"ח שהגישה הוועדה לממשלת ישראל

חברי הוועדה שלום רב,

בתאריך 2 בספטמבר 2007, מינה אותנו שר התחבורה רב אלוף (מיל.) שאול מופז, כוועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל.

כוועדה קיימנו מפגשים דו-שבועיים בהם הציגו בפנינו בעלי דעה ועניין בנושא חוות דעת ומסמכים, שבסופם גיבשנו דו"ח הכולל 19 המלצות.

בבואנו לחתום על הדו"ח התברר כי ניסוח המלצותינו מקובל על רוב חברי הוועדה, אך לא על כולם.

עוד התברר, כי ניסיונות לתקן ניסוח ההמלצות ע"פ הערות שמתקבלות, מוליד התנגדויות הגוררות צורך בתיקונים נוספים, אשר מולידים התנגדויות חדשות.

נראה איפוא, שמורכבות הנושאים בהם דנו, אינה מאפשרת הפקת דו"ח המקובל על כל חברי הוועדה פה אחד.

לפיכך, המלצתי לשר התחבורה, לאחר דיון בראשותו, שהתקיים בלשכתו בתל-אביב ובהשתתפות חברי הוועדה, בתאריך 26 באוקטובר 2008, לקבל הדו"ח במתכונתו כדו"ח ש-19 המלצותיו מקובלות על רוב חברי הוועדה, אך לא על כולם.

בהתאם גם הצעתי שהדו"ח יוצג לממשלת ישראל במתכונתו, תוך ציון העובדה שהדו"ח מקובל על רוב חברי הוועדה, אך לא אושר על ידם פה אחד.

לאור זאת, המלצתי כי בהחלטות ליישום רוב ההמלצות, יוקמו צוותים בין-משרדיים, אשר יעבדו את המוצג בכל אחת מההמלצות במגמה להשיג נוסח מקובל על הצדדים המעורבים בביצועה.

משהתקבלה הצעתי זו, הוצג הדו"ח בפני הממשלה בתאריך 18 בינואר 2009, לצורך היכרות ומענה לשאלות, ובתאריך 1 בפברואר 2009 לקבלת החלטות שהוכרו כדחופות בנושאים: נתב"ג, תמנע, מגידו, אי-ביס, ציקלג ועין-שמר (כמחליף הרצליה).

ברצוני להודות לכל אחד מכם על סבלנותכם וסובלנותכם בדיונים הרבים שקיימנו ועל תרומתכם בהפקת מסמך חשוב ומורכב זה.

אני מביע תקווה כי הדו"ח שהפקנו יהווה בסיס לשיפור מערך שדות התעופה בישראל בשנים הבאות.

בכבוד רב,

אלוף (מיל.) הרצל בודינגר



יו"ר הוועדה