פרוטוקולים/ועדת הפנים/6315

 ירושלים, כ' ב אדר ב, תשס"ג

24 במרץ, 2003

**הכנסת השש-עשרה**  נוסח לא מתוקן

**מושב ראשון**

# פרוטוקול מס' 4

**מישיבת ועדת הפנים ואיכות הסביבה**

#### יום שני, יג' באדר ב' התשס"ג (17 במרס 2003), שעה 09:30

**סדר היום: שדה התעופה בהרצליה – כפר שמריהו, הצעה לסדר היום – ח"כ אילן שלגי.**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: יורי שטרן – היו"ר

 אלי אפללו

 רוני בריזון

 חמי דורון

 אהוד יתום

 לאה נס

 ניסן סלומינסקי

**מוזמנים:** חה"כ אילן שלגי

 יוסף שפיצר ראש מחלקת תעופה ומנחתים, מנהל התעופה

האזרחית, משרד התחבורה

 אורי אורלב ממונה על תעבורה אווירית, רשות שדות התעופה,

משרד התחבורה

 רון עציון אחראי תחום איכות הסביבה, רשות שדות

התעופה, משרד התחבורה

 עו"ד גדי רובין יועץ משפטי, רשות שדות התעופה, משרד

התחבורה

 משה טלמור מנהל שדה דב, משרד התחבורה

 אלישע פרי מנהל שדה התעופה בהרצליה, משרד התחבורה

 עו"ד צביה בלאו הלשכה המשפטית, משרד התחבורה

 יחזקאל לביא מנהל האגף לתכנון ואחראי על המידע, משרד

הפנים

 נאוה אלינסקי מרכזת תמ"א 16, מנהל התכנון, משרד הפנים

 עודד הגלילי ראש יחידת נכסים, משרד הביטחון

 רס"ן אייל עזרא ראש מדור תכנון ופריסה, אגף התכנון בצה"ל,

משרד הביטחון

 סטליאן גלברג ראש אגף קרינה ורעש, המשרד לאיכות הסביבה

 יעל גרמן ראש עיריית הרצליה

 עו"ד ליאור כץ יועץ חיצוני, עיריית הרצליה

 אורי רוזין מנהל היחידה לאיכות הסביבה, עיריית הרצליה

 שמואל בן טובים ראש המועצה המקומית כפר שמריהו

 ישראל גודוביץ אדריכל, אגודת האדריכלים

 מיכה גוטשטדט חבר הנהלה, אגודת התעופה הכללית בישראל

 שמחה רשף חבר הנהלה, אגודת התעופה הכללית בישראל

 רקפת כ"ץ החברה להגנת הטבע

**יועצת משפטית**: מרים פרנקל-שור

**מנהלת הוועדה**: יפה שפירא

**קצרנית**: דקלה אברבנאל

**שדה התעופה בהרצליה – כפר שמריהו, הצעה לסדר היום – ח"כ אילן שלגי**

היו"ר יורי שטרן:

 שלום לכולם. לא תיארתי לי עד כמה הנושא שעל סדר היום מעורר התייחסויות ותגובות. בשבע השנים שלי בכנסת גם ניהלתי ועדה אחרת ונדונו נושאים בסדרי גודל לאומיים, נושאים כבדים מאוד – אבל לא הגיעו אליי כל כך הרבה טלפונים הביתה, ולא היו כל כך הרבה אנשים בארץ שמכירים אותי. זאת ממש תופעה.

 קיבלנו ממליאת הכנסת הנחיה לקיים דיון בנושא שדה התעופה בהרצליה. את הנושא העלה חבר-הכנסת שלגי, הוא נמצא עמנו וימסור את הפרטים שלו ואת ההתייחסות שלו. אני רואה כאן מפגש של כמה אינטרסים, כל אחד ואחד מהם לגיטימי, ועל פני הדברים לפחות אין לי שום סיבה להעדיף אינטרס אחד על פני אינטרסים אחרים: לא האינטרס של האנשים שחיים במקום שיש להם מטוסים פרטיים בבעלותם, והם צריכים שהמטוס יהיה בקרבה מסוימת מהבית ולא במרחקים מוגזמים; לא האינטרס של העיריות והנדל"נים בסביבה – כי אני חושב שהגאוגרפיה האורבנית שלנו משתנה וחלק מהדברים המסורתיים צריכים להשתנות בהתאם; בוודאי לא האינטרסים של האוכלוסייה, שרוצה לחיות בפחות סיכון ביטחוני ובטיחותי ובפחות רעש.

 ננסה לראות איפה נמצא האיזון המתאים. ננסה גם לראות מה עשו המוסדות השונים, שדנו בסוגיה הזאת לא פעם והבטיחו הבטחות. אנחנו צריכים לדעת אילו הבטחות בוצעו ואילו לא בוצעו, ואיפה הדברים עומדים היום.

 הנושא נמצא כעת בדיון בבג"ץ. עיריית הרצליה טענה טענות נגד משרדי הממשלה ונגד ממשלת ישראל ומדינת ישראל בעצם. לכן אנחנו גם מוגבלים מבחינת המסקנות שלנו; צריך לחכות להחלטות בית המשפט. אבל אני מעדיף שנקיים את הדיון עצמו. אני מבקש לקבל את הדיווחים הרלוונטיים מהגורמים השונים.

אהוד יתום:

 אני מבקש לומר משהו: אם הנושא נמצא בדיון בבג"ץ – ואנחנו מכירים את כוחו של בג"ץ לטוב ולרע – למה לדון בכך עכשיו?

היו"ר יורי שטרן:

 יש הפרדת רשויות, ובין היתר היא מתבטאת בכך ששום רשות אינה מחכה לרשות האחרת.

אהוד יתום:

 מה יקבע בעניין הזה? החלטה שלנו או החלטה של בג"ץ?

אילן שלגי:

 אני אשיב על כך. אתחיל בתשובה לשאלתו של חבר-הכנסת יתום, אם כי התכוונתי להתייחס לנושא הזה במשפט השני ולא במשפט הראשון. בכל הכבוד לבג"ץ, ואני ודאי בין האנשים שמאוד מחשיבים את בג"ץ ואת כוחו – אין בכלל קשר בין הדברים פרט לכך שזאת אותה מַטריה. בסמכותה של הרשות המבצעת לסגור שדה תעופה, בסמכותה של הרשות המחוקקת לחוקק או להמליץ לרשות המבצעת לפעול באופן מסוים. הבג"ץ הוא בכלל נתיב נפרד.

העותרים מבקשים מבג"ץ לסגור את שדה התעופה בהרצליה – לחייב את הרשות המבצעת לסגור אותו. הרשות המבצעת יכולה בכל יום להחליט שהיא סוגרת את שדה התעופה, בין שיש החלטה כזאת בבג"ץ ובין שאין החלטה כזאת בבג"ץ. לכן ההמתנה לבג"ץ היא לאנשים מסוימים תירוץ כדי לא להחליט; אנשים אחרים סבורים בתום לב, אך מתוך טעות, שהם צריכים להמתין לבג"ץ.

לדעתי עד הרגע הזה יש למצב בשטח אחראים רק מתוך הרשות המבצעת – וכוונתי אחריות ולאסון שיקרה שם, חלילה, הבוקר או מחר בבוקר או בכל יום אחר. לדעתי מרגע זה ואילך האחריות היא של כל מי שיושב כאן בחדר – גם של הרשות המחוקקת, כמובן.

שדה התעופה פעיל, יש בו כ-300 המראות ונחיתות ביום בממוצע, וכ-80% מהן הן של תלמידי טיס. יש במקום אוכלוסייה של 200,000 איש, ויש בתי ספר, מרכזי ספורט ופארקים – הכול ממש מתחת לנתיבי ההמראה והנחיתה. למזלנו לא היו אסונות במובן של פגיעה באוכלוסייה, היו כמה אסונות בשדה בעשר השנים האחרונות ונהרגו בהם טייס, או תלמידת טייס, עם מדריך. פעם גם מסוק נפל לתוך חצר ברשפון. למזלנו לא היו אסונות מהסוג שאנחנו חוששים מפניו.

הטיעון השני הוא המטרד הקשה שנגרם לתושבי הסביבה, בעיקר לתושבי השכונות הסמוכות, שנמצאות בנתיבי ההמראה והנחיתה – בעיקר גן רשל בהרצליה, נחלת עדה בהרצליה, לב הפארק ברעננה ורוב הישוב כפר שמריהו, וגם שכונות ויישובים בפריפריה הרחוקה יותר. אני יכול לומר שהנגיעה האישית שלי לעניין היא שאני תושב האזור, ואגב אינני תושב השכונות שהזכרתי כאן, שהן השכונות שסובלות בעיקר ושעיקר הסיכון עליהן. אני תושב הרצליה, זה האינטרס האישי שלי, זאת הנגיעה האישית שלי לעניין.

מיד אבקש שראשי הרשויות יקבלו את רשות הדיבור, אך אני רוצה לומר שיש מכתבים של משרד התחבורה ושל המשרד לאיכות הסביבה שמדברים על הצורך בסגירת שדה התעופה, ובשלב ראשון על הוצאת בתי הספר לטיס מהמקום – הוצאה שמשמעותה הפחתה של כ-80% מפעילות שדה התעופה, שהיא גם הפעילות המסוכנת יותר. לא אקריא כאן מכתבים של משרד התחבורה, של רשות שדות התעופה, של המשרד לאיכות הסביבה – שגם הוא עומד בתוקף על כך שיש לסגור את השדה.

לאה נס:

 כמה שנים שדה התעופה קיים?

שמואל בן טובים:

 הוא קיים למעלה מ-50 שנה.

אילן שלגי:

 הוא קיים מאז 1950.

 אני מבקש להקריא רק מכתבים של שלושה שרי תחבורה מהשנים 1998 ו-2000. בשנת 1998, בינואר, כותב שר התחבורה יצחק לוי לראש עיריית רעננה: "אנו רואים עין בעין עם תושבי הסביבה כי קיים צורך בהזזת שדה התעופה לאתר חלופי".

אקרא גם מכתב ממאי 1998, של שר התחבורה שאול יהלום: "לסיכום, מכתבו של שר התחבורה הקודם, כבוד הרב יצחק לוי, מינואר 1998 תקף, ואנו נעשה כל מאמץ על מנת שיעד הביניים, שעיקרו העברת רוב טיסות האימונים לשדה חלופי, יבוצע בהקדם, ויקל בהרבה את התנאים של התושבים. במקביל גם נמשכים המאמצים למצוא אתר חלופי לשדה, דבר שיארך יותר זמן". כאמור, זה מלפני חמש שנים.

ויש מכתב מלפני שלוש שנים, מינואר 2000, של שר התחבורה יצחק מרדכי: "שדה התעופה בהרצליה פועל מזה שנים רבות. הפיתוח הסביבתי אכן הביא את השדה למצב… ומיקומו איננו ראוי יותר לשדה תעופה, לא רק מההיבט הבטיחותי אלא אף מסיבות של איכות חיי התושבים באזור. הנחייתי הִנה לאפשר פעילות במקום עד אשר תימצאנה חלופות". ושוב: "אנו עושים ככל יכולתנו במסגרת אחריותנו לפתור את הבעיה". כך כתב שר התחבורה השלישי מלפני שלוש שנים.

אני רואה פעולה שהיא לדעתי איוולת. מסתבר שאנשים עובדים ומשקיעים מאמצים, משאבים וכספים, אך ממכתב שקיבלתי לפני כמה ימים מראש המועצה המקומית כפר שמריהו מסתבר שלא רק שרשות שדות התעופה איננה מחפשת שדה חלופי ולא רק שהיא לא פועלת להעביר את שדה התעופה בהרצליה, אלא היא הגישה תכניות למתכננת מחוז תל-אביב, ועל פיהן מבקשים להגדיל אותו ב-65% ולעשות שם פעולות בינוי של אלפי מטרים. כלומר הרשות הממלכתית, משרד התחבורה ורשות שדות התעופה, מבטיחים שהם פועלים לצמצם את הפעילות ולמצוא שדה תעופה חלופי, אך זרוע אחרת של הממשל פועלת להגדיל את שדה התעופה ולבנות יותר בשדה – שאגב פועל במסלול לא תקין.

היו"ר יורי שטרן:

 למה הכוונה?

אילן שלגי:

 צריך לשמוע יותר פרטים על כך מראשי הרשויות. מתוך המסמכים שראיתי הבנתי שעל-פי תקנות הטיס נדרש למסלול באורך כזה רוחב של 23 מטרים. בפועל הרוחב הוא רק 18 מטרים. זה דבר חמור כשלעצמו.

 עובדים על הציבור בעיניים. ואני אומר לכם: אם עד היום האחריות הייתה על מי שמבצעים, מרגע זה ואילך האחריות היא גם עלינו. אני מבקש שנמשיך לשמוע את מר בן טובים, ראש המועצה המקומית כפר שמריהו.

רוני בריזון:

 אני מבקש לשאול כמה שאלות: כל הזמן מוזכרים שדות חלופיים; יש בכלל הצעה כזאת?

אילן שלגי:

 יש כמה הצעות כאלה. זה יוזכר כאן.

ניסן סלומינסקי:

 יש לשדה הזה חשיבות ביטחונית כלשהי או משמעות ביטחוני כלשהי?

אילן שלגי:

 כמו שנמסר לי מראש עיריית הרצליה חיל האוויר ישמח אם שדה התעופה הזה לא יפעל. אני יודע שיש בדיון נציגים של משרד הביטחון והם יוכלו להגיב.

שמחה רשף:

 זאת המצאה.

עודד הגלילי:

 אני נציג משרד הביטחון. למשרד הביטחון ולצה"ל אין אינטרס בשדה התעופה בהרצליה. גם נציג צה"ל נמצא כאן.

אייל עזרא:

 אין אינטרס בקיום השדה.

שמחה רשף:

 זה שונה מהטענה שמשרד הביטחון רוצה ששדה התעופה לא יהיה קיים, אם אני מבין נכון.

עודד הגלילי:

 לכן תיקנתי את הדברים. אנחנו לא צד בעניין.

אילן שלגי:

 לא ביקשתי שהם יתמכו בי, רק אמרתי שהם לא מתנגדים.

שמחה רשף:

 אפשר לומר כל מיני דברים, אך שמענו את העמדה מפי הסוס עצמו. אמרו שאין אינטרס.

יורי שטרן:

 אתם מפרשי דברים של משרד הביטחון? אנחנו נפרש אותם בעצמנו. שמענו את מה שנאמר בדיוק כמוך, מר רשף.

אהוד יתום:

 אנחנו עוסקים כאן בשדה התעופה בהרצליה, וכשאני סוקר במהירות את זיכרוני אני רואה שדה תעופה בלב העיר אילת, שדה תעופה בלב העיר תל-אביב, שדה תעופה בלב העיר ראש-פינה, שדה תעופה בלב העיר קריית-שמונה, וגם בחיפה. אלה שדות תעופה בעייתיים בהרבה. השאלה שנשאלת היא אם "עניי עירך קודמים", קרי הרצליה ורעננה – או אם הוועדה נתבקשה לעסוק בעניין הגלובלי.

יורי שטרן:

 הוועדה התבקשה על-ידי מליאת הכנסת לדון בנושא שעל סדר היום והוא שדה התעופה בהרצליה. אבל אני מבקש שהיועצת המשפטית של הוועדה תגיד כמה מילים בנוגע לדיון שלנו לאור הבג"ץ.

מרים פרנקל-שור:

 כמה דקות לפני תחילת הישיבה נודע לי שהנושא נדון בבג"ץ. הכנסת נהגה תמיד כבוד בבית המשפט העליון. מפאת עבודת הרשויות, מפאת כבוד לבתי המשפט, בנושאים של סוביודיצה הכנסת נהגה לדון בנושאים כלליים, כמו הנושאים שחבר-הכנסת יתום כיוון אליהם – למשל שדות התעופה שבקרבת מקומות מגורים.

 מאחר שהדיון כבר זומן אני בדעה שיש להצטמצם בו עד כמה שניתן ולא לדון בנושא שמונח כרגע לפני בית המשפט העליון. כדאי אולי לנסות לכוון את הדיון בנושא הכללי יותר, הגלובלי יותר. כך הכנסת החליטה. לאחר התיקון בנושא הסוביודיצה בנוגע לעניין שהוא פלילי במהותו הכנסת החליטה שלא לשנות מהנוהג הקיים: עניין שנדון לפני הבג"ץ, מן הראוי שוועדה של הכנסת לא תדון בו.

ניסן סלומינסקי:

 זה פועל גם הפוך? בית המשפט לא דן כשהכנסת דנה?

היו"ר יורי שטרן:

 היות שבנושא הזה היו התחייבויות של השרים והיו ועדות וכולי – לדעתי לא נפלוש כאן לשום תחום שיפוטי ולא נפגע בסמכויות בית המשפט אם נשמע דיווחים מהרשויות בנוגע למה שנעשה.

מרים פרנקל-שור:

 אפשר לשמוע דיווחים אם לא תהיה בכך,

אילן שלגי:

 אני מבקש שאנשי הרשויות המקומיות יציגו את העניין.

צביה בלאו:

 אני מבקשת לעדכן: הדיונים בשתי העתירות שהוגשו על-ידי עיריית הרצליה נמצאים בשלב שלפני מתן פסק דין. אני מבקשת להביא זאת לידיעת הוועדה. בית המשפט צריך להחליט אם להורות לסגור את שדה התעופה הן לפעילות והן ללימוד.

אילן שלגי:

 כמה זמן ממתינים לפסק דין?

צביה בלאו:

 לא הרבה. עכשיו הוגשו כל התגובות.

ליאור כץ:

 כבר שנה.

צביה בלאו:

 לא, לאחרונה הושלם.

היו"ר יורי שטרן:

 מה עמדת משרד התחבורה שהוצגה לפני בית המשפט?

צביה בלאו:

 עמדת משרד התחבורה חד-משמעית: צריכים לשמור על איזון בין צורכי התעופה לצורכי התושבים; הטענה היא ש"לא כצעקתה" – לא נכון שצורכי התושבים נפגעים כל כך כמו שמציגים זאת. את העמדה המקצועית יציג מר שפיצר ממנהל התעופה האזרחית. נוסף על כך העמדה היא שאם שדה התעופה ייסגר יש למצוא לו חלופה לפני כן. אי-אפשר לסגור אותו מיד לפני שתימצא חלופה הולמת. בינתיים מוצאים פתרונות זמניים, שמגבילים את המפגעים כביכול שנמצאים שם.

שמואל בן טובים:

 אני מבקש להתייחס לנושא בכמה הערות כלליות, במגבלות שהוגבלו כאן. ראשית אני מייצג ועד פעולה משותף של שלוש רשויות מקומיות: הרצליה, רעננה וכפר שמריהו.

היו"ר יורי שטרן:

 זה צעד לאיחוד הרשויות?

שמואל בן טובים:

 יכול להיות. הנושא הזה יגיע ודאי לוועדה הזאת.

 מאחר שיו"ר הוועדה הזכיר בדברי הפתיחה שלו ססמה שנשמעת לצערי מפי האינטרסנטים בשטח – עניין הנדל"ן – אני מבקש להוריד מיד את העניין מעל סדר היום.

היו"ר יורי שטרן:

 אני הזכרתי את העניין במובן הלגיטימי. אם המחירים השתנו והיום הערך הכלכלי של השטח גדול מאוד או הוא הכרחי לפיתוח – למה לא לעשות זאת?

שמואל בן טובים:

 דונם בכפר שמריהו עולה בערך מיליון דולר. זה ערך כלכלי גבוה, נכון? אך עמדת הרשות המקומית היא שאף-על-פי שיש פוטנציאל עסקי רווחי בשטח הזה למועצה המקומית ולפרטים – אנחנו מוכנים שיהיה במקום פארק. אני אומר זאת כדי למחוק את העניין מסדר היום, וכבר הודעתי את זה בפורומים אחרים.

מיכה גוטשטדט:

 זאת שאלה של תכניות.

היו"ר יורי שטרן:

 אני מבקש לומר את דעתי: לא רק שזה לא פסול אלא שבהתנהלות הנכונה, הכלכלית, הדברים מובאים בחשבון ויש להם משקל מכריע. למה לא? אז למה לנדב את השטח?

שמואל בן טובים:

 אני לא בעלי הקרקע. הבעלים הם מדינת ישראל, מנהל מקרקעי ישראל. אני מניח שקודם כול הם יחליטו מה הם רוצים לעשות בקרקע. האינטרס של שלוש הרשויות הוא קודם כול טובת התושבים. ובתחום זה כלול נושא של בטיחות ונושא של איכות סביבה.

 לפני שהתחלנו במאבק בבג"ץ וכולי הזמנו שני סקרים מקצועיים. הסקר הראשון הוא ממומחי תעופה והוא נוגע לסיכונים הבטיחותיים. הסקר השני הוא ממומחי רעש ואיכות סביבה. שני הדוחות חמורים ביותר, בייחוד הדוח הבטיחותי שלפיו נפילת מטוס על בית או על בית ספר היא לא שאלה של "אם" אלא שאלה של זמן. כאנשי ציבור אני מציע שאת ועדת החקירה נקיים לפני האסון ולא לאחריו, כמו שנהוג במדינת ישראל.

מיכה גוטשטדט:

 למה לנפנף בססמאות?

היו"ר יורי שטרן:

 סליחה, תקבל בתורך את זכות הדיבור.

שמואל בן טובים:

 אני מבקש להתייחס לשאלה המרכזית, לשאלה של חבר-הכנסת יתום. במינוח המשפטי מגדירים את הבעיה כאיזון אינטרסים. יש לבדוק את האינטרס בהפעלת שדה התעופה מול הסבל של התושבים והסיכון הבטיחותי שלהם. בכל הדוגמאות שחבר-הכנסת יתום העלה יש תנועה אזרחית. גם נמל התעופה בן-גוריון הוא גורם לרעש, אבל אי-אפשר לטעון שאפשר להשאיר את המדינה בלי שער כניסה. גם אי-אפשר להשאיר את אילת בלי קשר. בחלק משדות התעופה הפרושים בארץ יש אינטרס ביטחוני; בחלק מהם ויש אינטרס חקלאי – מטוסי ריסוס וכולי. במקרה הזה מה שעומד מול סבל התושבים והסיכון הבטיחותי הוא אך ורק רצונם של כמה עשרות טייסים לממש את התחביב הפרטי שלהם וללמוד טיס על ראשינו.

אפשר ללמוד טיס גם במגידו וגם בשדה תימן, ואולי גם בעטרות כשיהיה שלום; יש די מנחתים בגודל הזה שאפשר לבצע בהם לימודי טיס. לא חייבים לעשות זאת דווקא כאן. אני אומר זאת גם בשמם של תושבים שיש להם מטוסים והם מתגוררים במקום. הם אומרים לי שכל יום שבו לא נלחמים להוציא את השדה מהמקום הוא פשע. הם אומרים שברור להם שהם ייאלצו לנסוע שעה כדי להגיע למטוס שלהם, אבל הכתובת על הקיר – האסון בדרך.

אהוד יתום:

 הבעיה העיקרית היא לימודי טיס?

ניסן סלומינסקי:

 זה השימוש היחיד של שדה התעופה?

שמואל בן טובים:

 לימודי הטיס הם כ-80%-90% מהפעילות של שדה התעופה. אם סופרים המראות ונחיתות, זה הנתון. כל היתר הוא תנועה אזרחית של מטוסים פרטיים. אין קווי תחבורה סדירים שמגיעים למקום.

אהוד יתום:

 יש סטטיסטיקה בנוגע לתאונות דרכים שקרו עם מדריך צמוד? זה מזכיר קצת את השאלה אילו תאונות קורות יותר: תאונות עם מורה לנהיגה או תאונות בלי מורה לנהיגה. זה קצת בעייתי.

אילן שלגי:

יש שם גם טייסים חדשים שקיבלו רישיון וחוזרים לשדה התעופה.

אהוד יתום:

אלה כבר לא לימודי טיס.

שמחה רשף:

השאלה היא אחרת: כמה תאונות היו ב-50 שנה?

שמואל בן טובים:

 בזמן האחרון היה לנו הניסיון של פי גלילות. ראינו מתי כל הרשויות התעוררו כדי לעשות משהו – כשהיה כמעט אסון. אני לא מציע שנגיע לזה.

היו"ר יורי שטרן:

 אני מבקש להזכיר שבמכתבים שהקריא חבר-הכנסת שלגי יש התחייבות ספציפית למציאת מקום חלופי ללימודים ולאימונים.

ניסן סלומינסקי:

 יש לשר התחבורה הנוכחי עמדה בעניין?

היו"ר יורי שטרן:

 משרד התחבורה מעוניין למצוא מקום חלופי לשדה התעופה. הוא לא מוכן לסגור אותו לפני מציאת מקום חלופי, אבל הוא בעד סגירתו.

שמואל בן טובים:

 אני מבקש לסיים את דבריי: חברת הכנסת נס שאלה כמה זמן השדה פועל. השדה פועל למעלה מ-50 שנה. אפשר להציג מכתבים דומים לאלה שחבר-הכנסת שלגי הקריא כבר משנות השבעים. יש כבר אז התחייבויות של שרי תחבורה ושל ראשי מנהל התעופה האזרחית לסגור את השדה ולמצוא לו חלופה.

 בשנת 2000, אחרי שכל הגורמים כתבו מכתבים ואמרו שהם רוצים להעביר את השדה, הממשלה והמועצה הארצית לתכנון ולבנייה העבירו את תכנית מתאר ארצית לשדות תעופה. לפני שלוש שנים נתנו לראשונה אפשרות למעמד סטטוטורי לשדה התעופה. כלומר מצד אחד מחפשים חלופות, אומרים שהשדה מסוכן, ומצד שני בשנת 2000 מעבירים תכנית מתאר ארצית כדי לקבע את שדה התעופה.

 חבר-הכנסת שלגי הקריא קודם קטע ממכתב שמתייחס למכתב שלי. המכתב הזה שלי הוא תוצאה של תמ"א 15 הזאת. לפני שבוע הראו לפנינו לראשונה מה עומדת רשות שדות התעופה להציע בנוגע לשדה התעופה בהרצליה. וראו זה פלא: לא רק שאין שם תכניות להעברת השדה או לצמצום הפעילות בו או להליכה לקראת התושבים – יש שם הרחבת בנייה והרחבת שטחים. הכול בכיוון הזה.

ניסן סלומינסקי:

 כמה זמן שדה התעופה קיים?

שמואל בן טובים:

 הוא קיים מסוף מלחמת השחרור. הוא הוקם כשדה צבאי ארעי.

ניסן סלומינסקי:

 השכונות ששדה התעופה מפריע להן קמו אחרי שהוא הוקם?

שמואל בן טובים:

 הבתים של כפר שמריהו שסמוכים למקום היו שם ברובם, אולי הוקמו בתים קצת יותר גדולים.

מיכה גוטשטדט:

 סליחה?

שמואל בן טובים:

 אשיב על השאלה: עד סוף שנות השישים כפר שמריהו הייתה בחלקה ישוב חקלאי. הישוב קיבל בהבנה את הפעילות בשדה התעופה, ששימש בעיקר למטוסי ריסוס באותה התקופה. בשנות השבעים והשמונים שדה התעופה החל לשמש לתעופה אזרחית וללימודי טיס, ושיא הפעילות הזאת הוא בשנות התשעים. השכונות הוותיקות בהרצליה, גן רשל ונחלת עדה, היו כבר קיימות בתקופה הזאת. כפר שמריהו הוקמה ב-1937.

ניסן סלומינסקי:

 כלומר במילים פשוטות חלק גדול מהשכונות שעכשיו מתלוננות נבנו אחר כך. תמיד יש בעיה עם זה: הרשויות מאפשרות לבנות סביב אתר כזה, ואז מבקשים להוציא אותו כי הוא מפריע לתושבים.

אילן שלגי:

 אבל הפעילות גדלה פי כמה וכמה.

שמואל בן טובים:

 אילו אמרה רשות שדות התעופה שהשדה ימשיך להתקיים ורק לימודי הטיסה יוצאו מהשדה עד שתימצא חלופה – לא הייתי אוהב את הפתרון הזה אבל זה היה פתרון של רצון טוב.

אלי אפללו:

 מה היקף הפעילות של לימודי הטיסה?

אלישע פרי:

 אני מנהל שדה התעופה. ההיקף הוא 85%.

היו"ר יורי שטרן:

 אני מבקש לומר משהו לחבריי: אם לפני עשרים שנה אנשים לא היו מודעים לסכנות או לנזקים, או אם הדרישות לאיכות החיים היו נמוכות –זה לא מחייב אותנו להתייחס לכך באופן דומה היום.

מיכה גוטשטדט:

 אני היושב-ראש הקודם של אגודת התעופה. אגודת התעופה היא ארגון שמייצג 700 טייסים ולצורך העניין הוא מייצג גם את ארבעת בתי הספר הראשיים בשדה התעופה בהרצליה, ומייצגם גם בעתירה בבג"ץ.

 שדה תעופה במרכז עירוני הוא בעיה. כולם מבינים את זה; גם הטייסים. אבל מסילת הברזל שעוברת 15 מטרים מהבית של התושבים בכפר שמריהו, גם היא בעיה. וכביש החוף ונתיבי איילון שעוברים ליד בתים, גם הם בעיה. יש בעיות של התקופה המודרנית שצריך ללמוד כיצד להפחית אותן ככל האפשר וגם כיצד להסתדר אתן. אי-אפשר להפחית לגמרי את הרעש; אפשר לדרוש רעש סביר. לצערי הרב כל מה שהוצג כאן אינו נכון. בכל בדיקות הרעש שנעשו המסקנה הייתה שהרעש סביר לתחום העירוני.

אילן שלגי:

 לא כל הבדיקות קבעו זאת. אלה בדיקות שלך.

מיכה גוטשטדט:

 אלה לא בדיקות שלי. אני לא שילמתי כסף לשום בדיקה. אלה הבדיקות שהרשויות ביקשו. אני יכול לצטט את מה שאמר שר התחבורה. שר התחבורה אמר בכנסת שאפשר לקנות כל ממצא על-ידי מומחים.

יעל גרמן:

 זו כמעט תביעת דיבה.

מיכה גוטשטדט:

 זה מה שהשר אמר.

אילן שלגי:

 לפני רגע מר גוטשטדט דיבר על המסקנות של כל הבדיקות.

מיכה גוטשטדט:

 לעניין הסיכון: קראתי את הדוח שיצא, וכמעט הפסקתי לנשום. הדוח קבע שבתוך שנה יהיה מפגע בבית ספר או בבית כנסת או במקום כלשהו. שדה התעופה קיים 50 שנה. עד היום לא נפגע שום אזרח מחוץ לשדה. פעם אחת, לפני 10 או 12 שנים, מטוס פגע בבית ולא היו שום נפגעים. בכל המקרים האחרים נפגעו טייסים, בדומה לתאונות דרכים – וגם זה בכמות מזערית יחסית לתאונות בתעופה. לכן לעניין הסיכון צריך לדעת שתמיד יש סיכון. גם מטוס שמגיע מלונדון ועובר דרך נתניה לנמל התעופה בן-גוריון יכול ליפול בדיוק על הרצליה.

יעל גרמן:

 המטוס הזה לא עובר דרך הרצליה.

מיכה גוטשטדט:

 אז את לא יודעת, גבירתי.

יעל גרמן:

 אני יודעת, יש לי מסמכים שאומרים שאין נתיבי טיסה מעל הרצליה.

היו"ר יורי שטרן:

 הוא אמנם לא עובר בתחום השיפוט של עיריית הרצליה אבל עדיין אלה בני אדם.

מיכה גוטשטדט:

 את טועה, גב' גרמן. יש נתיבי תעופה אזרחיים שעוברים מעל ישובים. הנתיב שאני מתאר, הנתיב מנתניה לנמל התעופה בן-גוריון, עובר מעל הרצליה, ואם לא – בגבול הרצליה.

היו"ר יורי שטרן:

 היו הבטחות של שרי התחבורה שהאימונים יופרדו משאר השימושים, שהם קטנים יחסית, ויורחקו משם.

מיכה גוטשטדט:

 אתייחס לכך מיד. המטוס שנחת נחיתת אונס ברשפון בכלל המריא מתל-אביב. מה הוא קשור להרצליה בכלל? אם לא היה שדה תעופה בהרצליה, המטוס לא היה נופל שם? זה כמו המטוס שעובר מנתניה לנמל התעופה בן-גוריון.

צריך לראות את הדברים בפרופורציה. יש סיכונים, יש סיכונים כלליים של תעופה. הסיכונים של שדה התעופה בהרצליה מזעריים, הייתי אומר שהם אפסיים. 50 שנות הפעילות הן הראיה לכך. 300 המראות ונחיתות ביום – זהו נתון היסטורי, שהיה אולי בתקופה אחת. היום הדברים אחרים לגמרי. מנהל השדה נמצא בדיון והוא יכול לנקוב במספרים. הפעילות בשדה היום אחרת לגמרי, מסיבות שכולנו מכירים: גם סיבות כלכליות וגם המצב במדינה.

איננו מתנגדים לסגירת שדה התעופה. אבל גם כל שרי התחבורה, כולם כאחד, אמרו שצריך למצוא לו חלופה. במדינה מתוקנת אי-אפשר סתם לסגור את שדה התעופה. אסור לשכוח: מדובר בתשתית לאומית, זהו שדה תעופה שבנוי כבר 50 שנה. הוא שימש את המדינה במלחמת השחרור. ייתכן שאיש לא יודע, אבל יש במקום מצבה לזכרו של מודי אלון. בכל זאת יש כאן נכס.

אילן שלגי:

 נשאיר שם פינת מורשת.

מיכה גוטשטדט:

 סוגרים את השדה במחי יד, משום שמישהו אומר שזה קצת עושה לו רעש?

היו"ר יורי שטרן:

 אך ודאי שאי-אפשר להשאיר את השדה בגלל שיש לו ערך היסטורי.

מיכה גוטשטדט:

 נכון. אנחנו מסתכלים לכאן ולכאן. בעיקרון אנחנו איננו מתנגדים. לא נתנגד אם תימצא חלופה מתאימה, אם אפשר למצוא כזאת – וחלופה מתאימה היא לא שדה התעופה באילת כמו שנאמר בכנסת, וגם לא שדה תעופה בבאר-שבע, אלא חלופה באזור המרכז שאפשר יהיה להגיע אליה בפרק זמן סביר. שעה היא פרק זמן סביר לצורך העניין.

במקביל, וזה לא נאמר כאן, אנחנו עצמנו – גם לאחר פסיקת בג"ץ וגם בלי פסיקת בג"ץ – נקטנו הרבה פעולות כדי להקל על המצב: השדה סגור בימים שישי ושבת בין 14:00 ל-16:00. בשבת פותחים את שדה התעופה רק בשעה 09:00. המראות הן משעה 07:30. יש כמה וכמה התחשבויות; הן פוגעות בבתי הספר לטיסה אך הן בהחלט מקלות על התושבים.

אני מבקש לומר מילה אחרונה בנוגע לבטיחות בבתי הספר לתעופה. במטוס שיש בו הדרכה יושב מדריך. מדריך, מטבע הדברים, הוא טייס מנוסה. הטיסות הבטוחות ביותר הן אולי טיסות ההדרכה, טיסות של חניך ומדריך. עד היום הייתה רק תאונה אחת בטיסת הדרכה בכל 50 שנות הפעילות של שדה התעופה, תאונה מצערת עם נפגעים. בואו לא נשתמש בתחום הזה כדגל מהבחינה הבטיחותית.

לאה נס:

 אני מבקשת לשמוע התייחסות לעניין הרעש. איך ניסיתם להפחית אותו?

שמחה רשף:

 מר גוטשטדט ציין כמה פעולות להפחתת הפעילות בשדה: שעות סגירה, המראות מאוחרות וכולי. ההוראות האלה הונחתו עלינו בעבר על-ידי בתי המשפט. לפי ההוראות נקבע מספר מוגבל של מטוסים שיכולים לטוס מסביב לשדה בעת ובעונה אחת, ונקבע שלא יתאמנו יותר מארבעה מטוסים. נקבעה עוד שורה ארוכה של מגבלות, ואנחנו חיים אתן. כבר מזמן הגענו למסקנה שיש להתחשב בתושבים, מעבר למה שבית המשפט כפה עלינו. לדעתי האיזון בין צורכי התושבים לבין צורכי שדה התעופה או מי שמשתמשים בו כבר נמצא – בין שעל-ידי בתי המשפט ובין שעל-ידינו עצמנו.

אלי אפללו:

 אם מבקשים שדה תעופה במרחק שעת נסיעה, אין שדה תעופה מתאימים? מה בנוגע לשדה התעופה במגידו?

מיכה גוטשטדט:

 שדה התעופה במגידו אינו במרחק של שעת נסיעה. למי שגר בראשון לציון זאת לא שעת נסיעה.

אלי אפללו:

 אבל לא בודקים את הזמן שנדרש למי שמגיע מבאר-שבע. אני מבקש להבין את הבקשה.

מיכה גוטשטדט:

 צריך לבדוק את הקצוות של אזור המרכז היום. כמה זמן נדרש לאדם להגיע לשדה התעופה בהרצליה מהמקום הרחוק ביותר בגוש דן? הרי רוב האוכלוסייה של מדינת ישראל נמצאת בגוש דן.

אלי אפללו:

 מה משך הנסיעה ממגידו לכל מקום במרכז המדינה? שעה.

מיכה גוטשטדט:

 שדה התעופה במגידו אינו רלוונטי מסיבות אחרות. שדה התעופה הזה הוא בתחום משרד הביטחון והוא לא מוכן לשחרר אותו.

עודד הגלילי:

 לא לתעופה כזאת.

מיכה גוטשטדט:

 בשמחה רבה היינו הולכים לבן שמן.

אלי אפללו:

 אתם מחפשים גם נוחיות.

מיכה גוטשטדט:

 בסופו של דבר בתוך כמה שנים – 10 שנים או 15 שנים – שדה התעופה ייסגר.

אילן שלגי:

 אתם רוצים לבנות שם.

מיכה גוטשטדט:

 מי שרוצה לבנות שם מעוניין בכך כי השדה מופיע בתמ"א הארצית.

אילן שלגי:

 אתם מבקשים זאת.

מיכה גוטשטדט:

 אנחנו מרוצים מזה, זה נכון.

היו"ר יורי שטרן:

 אני מבקש לשמוע נציגים של מנהל התעופה האזרחית. אני מבקש לדעת אם יש נורמות כלשהן מבחינת המרחק שצריך לשמור בין שדה התעופה לבתי המגורים. יש מגבלות מקובלות בעולם בעניין זה?

יוסי שפיצר:

 אני נמצא במנהל התעופה האזרחית כעשר שנים. בעשרים השנה שלפני כן הייתי איש חיל האוויר. אני מתגורר ברעננה, אני בין 200,000 התושבים שחיים בסכנה. אני מבקש לומר כמה דברים.

 אין ספק ששדה התעופה מהווה מטרד רעש מסוים; יש מטוסים שטסים. עם זאת בשנים האחרונות מנהל התעופה האזרחית, עם משרד התחבורה, מחפש חלופות לשדה התעופה, מאחר שהוא מוגבל מאוד למשתמשים בו. שדה התעופה סגור בלילה. הטייסים שמתאמנים שם לא יכולים לטוס בלילה. גם זאת בעיה מבחינת בטיחות טיסה. השדה סגור בימים שישי ושבת לטיסות הקפות, הוא סגור בין 14:00 ל-16:00 לטיסות הקפות. כלומר הוא מאוד מאוד מוגבל. הפעילות בו נמוכה היום, אבל כשיש דרישה לפעילות השדה עמוס מאוד.

 לשדה התעופה הזה נקבעו נתיבי טיסה שלא אמורים להיות מעל אזורים מאוכלסים. אסור לטוס מעל רעננה, למשל. הרבה מאנשי מנהל התעופה האזרחית גרים באזור והם עושים פיקוח. גם מעל כפר שמריהו אסור לטוס אלא במקרים מסוימים, כך שמבחינת מטרד הרעש השדה הזה ברמה נמוכה בהרבה משאר שדות התעופה בארץ. זאת גם בהתחשב בסוגי המטוסים שטסים בו. מטרד הרעש בתל-אביב, למשל, או בחולון, גבוה בהרבה מהמטרד בהרצליה. בכל שדות התעופה בארץ קיים מטרד רעש גבוה יותר ממטרד הרעש בהרצליה.

 לעניין בטיחות הטיסה: בכל מקום שמטוס טס בו יש סכנה שהוא ייפול. המטוסים שטסים באזור הם מטוסים קטנים. לא קראתי את הדוח שדובר עליו כאן, הוא לא הועבר למנהל התעופה האזרחית, אבל מבחינת בטיחות הטיסה אין להשוות נפילה של מטוס קל של ארבעה נוסעים, חס וחלילה, למטוס שיש בו 400-500 נוסעים.

היו"ר יורי שטרן:

 ברור. אבל מה לעצם העובדה שבמקום יש המראה ונחיתה?

יוסי שפיצר:

 גם בתל-אביב ובחולון יש המראה ונחיתה, כך גם באילת. כולם יודעים איפה המטוסים נוחתים באילת.

אלי אפללו:

 אבל אנחנו מדברים על החיוניות של המקום.

יעל גרמן:

 מי צריך בכלל את שדה התעופה הזה?

היו"ר יורי שטרן:

 אני מבקש להגביל את התשובות, גם לפי בקשת היועצת המשפטית וגם לפי הצעת חבר-הכנסת יתום. יש לכם ראייה מה המיקום הרצוי של שדות התעופה?

יוסי שפיצר:

 רצוי ששדות תעופה יהיו במקום כלשהו במדבר, שהוא פנוי ממכשולים, שאין בו לא ארובות ולא מכשולים ולא תושבים. אבל רובנו טסים בשדות תעופה בעולם, ורובם ממוקמים בערים. בכל העולם שדות התעופה ממוקמים לפי הביקוש. כל שדה תעופה שהוא אפשר להעביר לנגב – אם כי שם יהיו בעיות עם משרד הביטחון – אבל הביקוש לשדה התעופה קובע. שדה התעופה בהרצליה הוא השדה העיקרי לתעופה הכללית במדינת ישראל. השאלה היא אם יש להעביר את השדה הזה, שמשרת את אוכלוסיית כפר שמריהו, כפר סבא, רעננה והרצליה.

יעל גרמן:

 איך השדה משרת את האוכלוסייה הזאת? התושבים נוסעים?

שמחה רשף:

 אני תושב הרצליה ואני טס.

יעל גרמן:

 מה זה משרת? שדה דב משרת את התושבים ולא שדה התעופה בהרצליה. הציניות הזאת.

אילן שלגי:

 השדה משרת 200 אנשים על חשבון 200,000 אנשים אחרים.

היו"ר יורי שטרן:

 גם הם תושבים.

יוסי שפיצר:

 בתוך אזור הביקוש, אזור המרכז, יש בעיה במציאת חלופות.

אילן שלגי:

 לפני חמש שנים ביקשתם שבתוך שלוש שנים שדה התעופה ייסגר.

היו"ר יורי שטרן:

 ראשית, מה אתם עושים כדי למצוא מקום חלופי? שנית, איך מתקדמים החיפושים לנוכח תכניות ההרחבה, שאני מניח שאי-אפשר להגיש אותן בלי ההתייחסות שלכם?

שמואל בן טובים:

 הם הגישו את התכניות.

אילן שלגי:

 זאת פשוט רמאות.

יוסי שפיצר:

 לפני כשלוש שנים הממשלה אישרה תכנית מתאר ארצית לשדות תעופה. שדה התעופה בהרצליה מופיע בתכנית. כעת חייבים להגיש תכנית מפורטת לשדה.

יעל גרמן:

 זה חמור.

אלי אפללו:

 מה החיוניות של השטח הזה, של שדה התעופה הזה? איזה שימוש נוסף יש לו, מהם ה-15% הנוספים? אני מבין ש-85% מהשימוש הוא של בית הספר לתעופה.

יוסי שפיצר:

 השדה משמש להחזקה. יש שם 5-6 מכוני החזקה למטוסים. יש שם מטוסים פרטיים של אנשים שגרים במרכז.

אלי אפללו:

 בקיצור זה חניון או מוסך.

יוסי שפיצר:

 שדה תעופה מחייב מרחב גדול. זה לא רק מסלול של 1.2 קילומטר ו-150 מטר רוחב.

אילן שלגי:

 23 מטר, ולכם יש 18 מטר.

יוסי שפיצר:

 השדה מחייב התרת מגבלות גדולות מאוד מסביב לשדה.

אילן שלגי:

 הרוחב של המסלול תקין או לא תקין?

יוסי שפיצר:

 מנהל מקרקעי ישראל השתמש בצוות מתכננים, כולל ראשי מנהל מקרקעי ישראל לשעבר, ובחן כמה אתרים חלופיים באזור, במרחק נסיעה של עד שעה או משהו דומה. לפני שבועיים היה דיון עם מנכ"ל משרד התחבורה בעניין זה, והוא ביקש שבתוך חודש כל הגורמים יביעו את דעתם בנושא. גם שר התחבורה החדש ביקש הזדמנות לבחון את הנושא כדי שיוכל לטפל בו.

 לנו, גם מנהל התעופה האזרחית וגם משרד התחבורה, אין לנו התנגדות להעביר את השדה מהמקום.

היו"ר יורי שטרן:

 זה לא מספיק שאין התנגדות.

יוסי שפיצר:

 התהליכים הסטטוטוריים הנדרשים להקמת שדה תעופה היום הם מורכבים. הרי אם נלך למקום אחר גם שם יהיו לירוקים ולמשרד לאיכות הסביבה טענות. בכל מקום שרוצים להכניס אליו שדה תעופה יש מתנגדים. נשמח לקחת כל שדה תעופה קיים.

יעל גרמן:

 ניסיתם את שדה התעופה בחיפה? מה הבעיה בחיפה? זה פחות משעה נסיעה.

היו"ר יורי שטרן:

אבל גם השדה הזה מצוי בתוך העיר.

יעל גרמן:

 אבל יש שדה בין-לאומי.

שמחה רשף:

 אולי גם נסגור את השדה בחיפה?

יעל גרמן:

 השדה בחיפה הוא שדה מאושר. למה אתה מיתמם? אתה יודע שבחיפה הולכים לפתח שדה בין-לאומי. יש בתי ספר לטיסה, יש הכול.

יוסי שפיצר:

 אמשיך בדבריי. הנושא נמצא בבחינה הן על-ידי שר התחבורה החדש שביקש לבדוק את הנושא והן על-ידי המנהל. אחרי שתימצא חלופה מתאימה –

היו"ר יורי שטרן:

 עברו חמש שנים מאז המכתב הראשון בנושא זה. אני מבין שלפני שבועיים הייתה ישיבה ובעוד חודש יביע כל גורם את דעתו. אבל מה נעשה בחמש השנים האלה?

צביה בלאו:

 אני מבקשת לעדכן. בישיבה האחרונה הציע מנהל מקרקעי ישראל 20 חלופות. מתוך החלופות שהוצעו ניפו את רוב החלופות ונשארו ארבע חלופות. ארבע החלופות הועברו להתייחסות הגורמים הרלוונטיים: מערכת הביטחון, מנהל מקרקעי ישראל ועוד.

היו"ר יורי שטרן:

 החלופות עוד לא נבדקו מול הגורמים הנוספים?

צביה בלאו:

 עדיין לא, ארבע החלופות עומדות להיבדק על-ידי הגופים. ארבע החלופות הן: חפר, עין שמר – שכבר התברר שמערכת הביטחון מתנגדת לו, זהר ופולג.

יעל גרמן:

 מה בנוגע לאריאל, לחיפה?

היו"ר יורי שטרן:

 יש עוד מישהו ממשרד התחבורה שמבקש לומר דברים? אחר כך נשמע את נציג משרד הביטחון.

יוסי שפיצר:

 אני מבקש לומר עוד משהו לעניין חלופת אריאל: משרד התחבורה תומך בה, אבל צריכים להתקיים שלושה דברים כדי שהיא תהיה רלוונטית. ראשית, שמשרד הביטחון יסכים לכך; שנית, שערפאת יסכים;

ניסן סלומינסקי:

 וששינוי תסכים.

אילן שלגי:

 נסכים.

רוני בריזון:

 תביאו הסכם עם ערפאת.

יוסי שפיצר:

 מאחר שהאזור באריאל הוא אזור של גבעות, מצאו גבעה שאפשר ליישר אותה. הבעיה היא שהיא הייתה בדיוק בצד של האוטונומיה, והיה צריך לעשות החלפת שטחים. כל זה נבדק לפני כשנתיים, עוד לפני האינתיפאדה. תמכנו בחלופה הזאת.

שמחה רשף:

 גם אנחנו תומכים בחלופת אריאל.

יוסי שפיצר:

 זה רק לא מעשי בשלב זה.

שמואל בן טובים:

 הם תומכים, כי לא יצא כלום מחלופת אריאל.

לאה נס:

 גם מהחלופות האחרות לא יצא כלום.

יעל גרמן:

 מה בנוגע לחיפה? לא בדקתם. זהו שדה תעופה אזרחי. הוא מחוץ לעיר, הוא על יד הים.

היו"ר יורי שטרן:

 רמת הרעש בחדש היא בניגוד לכל התקנים.

גדי רובין:

 אני היועץ המשפטי של רשות שדות התעופה. נוכח כאן גם ראש אגף בטיחות טיסה ברשות שדות התעופה, אחראי על יחידת איכות הסביבה ומנהל שדה התעופה בהרצליה. כל המידע שתבקשו יינתן לכם עכשיו.

היו"ר יורי שטרן:

 אני רק מבקש שתקצרו, צריך לשמור קצת לבג"ץ.

גדי רובין:

 בג"ץ מאחורינו. אנחנו רק ממתינים להחלטה. אבל צריך לדעת מה קורה בבג"ץ.

 ראשית אני מבקש לומר שבנושא הרעש היו כמה תביעות של תושבים לבתי משפט אזרחיים. כולן הוסרו לפני פסק דין מתוך הבנה של התושבים שהן עומדות להידחות, לפחות ברמה הזאת.

שנית בנושא ההסדרים שרשות שדות התעופה קבעה: את ההסדרים לא קבעה האגודה לתעופה כללית. לא היא קבעה שלא יטוסו מ-14:00 עד 16:00 או שלא יטוסו לפני השעה 09:00 בימי חג; רשות שדות התעופה עם משרד התחבורה, כמי שאחראיים לשדה וכמי שמנהלים אותו, מנסים כל הזמן למצוא את האיזונים הנכונים בין התעופה לבין הסביבה. שעות הפעילות צומצמו כל הזמן. בכל פעם שעשינו את זה, בפעם האחרונה בוודאות, הוגשה עתירה לבג"ץ נגדנו על-ידי בתי הספר לטיסה. מצד שני הצטרפו לדיון התושבים והרשויות ובית המשפט קבע שכנראה נקודת האיזון שאנו מנסים למצוא לפחות קרובה למיטב. נמשיך לעשות כל מה שצריך לעשות כדי למצוא את נקודות האיזון האלה ככל שהדבר אפשרי.

שלישית לעניין שתי חוות הדעת שהציג ראש המועצה המקומית כפר שמריהו; אני מניח שאלה אותן חוות דעת שהוגשו בעתירה לבג"ץ. צריך לדעת: אלה בדיוק שתי חוות הדעת שעומדות במרכז העתירה, בגללן סוברים העותרים שצריך לסגור את השדה. כנגדן הוגשו חוות דעת – בתצהירים כמובן – של ראש אגף בטיחות בתעופה של רשות שדות התעופה וגם של מנהל התעופה האזרחית שלפיהן השדה פועל לפי כל תקני הבטיחות והכללים. אני יודע שיש גם תשובה טובה לשאלת רוחב המסלול שאפשר לקבל.

היו"ר יורי שטרן:

 מבחינתכם אין שום סיכון?

גדי רובין:

 לא אמרתי את זה. בנושא בטיחות אי-אפשר לומר שאין שום סיכון. אבל אפשר לומר אם עומדים בתקנים או לא עומדים בתקנים. אין דבר כזה שאין סיכון. ראש אגף בטיחות בתעופה יכול לומר כאן דברים בנוגע לרוחב המסלול. אם רוצים את התשובה, רוחב המסלול מתאים לסוגי המטוסים שפועלים בשדה. זאת התשובה.

קריאה:

 ומה בנוגע לרעש?

גדי רובין:

 עוד לא הספקתי להגיב לעניין הזה. מבחינתנו השדה פועל לפי כל תקני הבטיחות המחייבים. זאת התשובה שלנו, כמו כל השדות.

 גם בנושא הרעש מסרנו תשובה. לדעתנו מטרדי הרעש של השדה הזה נמוכים ממטרדי הרעש בשדות אחרים. ראש היחידה לאיכות הסביבה מיד ישיב לשאלה מה עצמת הרעש.

היו"ר יורי שטרן:

 התשובה הזאת היא גם בהתחשב במרחק מאזורי המגורים?

גדי רובין:

 כן, ומטרדי הרעש לא מצדיקים את סגירת השדה. אלה שתי התשובות שניתנו לבג"ץ באופן פורמלי. שני האנשים הרלוונטיים נוכחים כאן ויוכלו לתת נתונים.

היו"ר יורי שטרן:

 לי אין עוד שאלות אליכם. אני רוצה לשמוע את המשרד לאיכות הסביבה.

גדי רובין:

 אני מבקש לומר רק עוד מילה אחת בנוגע לתכנון. כועסים נורא שפתאום רשות שדות התעופה מתכננת שדה, אך צריך להבין את הנקודה הזאת. שדה התעופה בהרצליה קיים 50 שנה לפי חוק, הוא מופיע בחוק רשות שדות התעופה. אבל למרבה האבסורד במשך אותן 50 שנה השדה לא הופיע בתכניות המתאר של מדינת ישראל.

היו"ר יורי שטרן:

 אז מצאתם זמן לעשות זאת.

גדי רובין:

 המדינה שקדה במשך 25 שנים פחות או יותר, כך נדמה לי, על תכנית מתאר ארצית לשדות תעופה פנים ארציים – כלומר על תמ"א 15. אחרי 25 שנים או משהו כזה סוף-סוף אישרו את התכנית. התכנית קובעת גם שדה תעופה בהרצליה, מתוך הבנה שזה שדה תעופה קיים. התכנית דורשת מרשות שדות התעופה להגיש תכניות בתוך שלוש שנים, וָלא – השדה יימחק.

 רשות שדות התעופה, כמי שאחראית מכוח החוק לפתח את השדה ולתכנן אותו, חייבת להגיש תכנית. היא לא יכולה שלא לעשות זאת. מה עוד שעיריית הרצליה – ואין לי שום טרוניה בעניין זה – פועלת בתוקף, אחרי שהשתלטה שם מדיניות מסוימת לאסור כל פעילות לא חוקית מבחינת תכנון ובנייה בשדה התעופה. כלומר, חייבים לעגן את השדה מהבחינה הסטטוטורית. לרשות שדות התעופה לא הייתה שום אפשרות אלא להגיש את התכנית.

 שדה התעופה אינו נותן מענה טוב לתעופה הכללית. הוא לא נותן מענה מספיק. לכן מחפשים חלופות. אבל כשרשות שדות התעופה מגישה תכנית היא חייבת לתת תכנית שנותנת מענה לצרכים. התכנית כוללת עוד משטח חניה סלול שייתן פתרון לתעופה האזרחית, וזאת הבנייה בשדה – משטח סלול נוסף, שאני לא יודע מה שטחו, שאמור לתת מענה לצרכים.

 מכיוון שאנחנו מודעים לתהליכים התכנית הוגשה לעשר שנים: בתום עשר שנים היא אמורה להתבטל, בתקווה שבתוך עשר שנים תימצא חלופה אמתית.

אילן שלגי:

 לפני חמש שנים רציתם לסגור בתוך שלוש שנים, כך כתבתם.

גדי רובין:

 אנחנו איננו רשויות התכנון במדינת ישראל. כמו כל גורמי התעופה אנחנו מוכנים לכל חלופה סבירה. כל עוד שדה התעופה מופיע בחוק רשות שדות התעופה, רשות שדות התעופה חייבת לפתח אותו, לנהל אותו ולתכנן אותו.

היו"ר יורי שטרן:

 הכנתם תכנית מתאר על בסיס העובדות הקיימות. אך העובדות נקבעו לפני עשרות שנים, וייתכן שהן לא עונות היום על הצרכים – מהבחינה הבטיחותית, מהבחינה של איכות הסביבה, מבחינת התעופה עצמה. לדעתי מן הראוי להציג תכנית אחרת, חלופה למיקום הקיים של שדות התעופה, אלטרנטיבה לתפיסה הקיימת. ראוי לעשות זאת אלא אם כן חושבים שנכון להשאיר את השדות תקועים במרכזי העיר: שדה התעופה באילת, שדה התעופה בחיפה וגם שדה דב – שאף-על-פי שעשו בו שינויים לכיוון הים, עדיין זה מטרד.

גדי רובין:

 התשובה פשוטה מאוד. יש שני תהליכים שיש לעבוד עליהם במקביל.

היו"ר יורי שטרן:

 הבנתי שכל עוד אין חלופה אתם פועלים. שאלתי אם במקביל לתכניות שאתם מכינים, שמתייחסות לשדות התעופה הקיימים, יש לכם גם חשיבה ותכנון בכיוון ההפוך – האלטרנטיבות.

גדי רובין:

 התשובה היא כן. תמ"א 15 לשדות תעופה מכילה אתרים קיימים וכן אתרים חדשים.

היו"ר יורי שטרן:

 והם יהיו במקום השדות הקיימים או נוסף עליהם?

גדי רובין:

 הם יכולים להיות במקומם והם יכולים להיות נוספים. זהו מאגר האתרים שבהם אפשר להקים שדות תעופה במדינת ישראל.

 חוץ מזה, על שדה התעופה בהרצליה נעשתה עבודה. מר שפיצר הציג אותה. בהחלט מחפשים אתרים חלופיים.

 מהדיון הקצר מתברר שיש אינטרסים שמקשים על מציאת החלופה המתאימה. כשרצינו למצוא חלופה לטיסות ההקפה, טיסות הלימוד, חשבנו על שדה התעופה עטרות. אבל הרעיון הזה נפל. בשדות תעופה אחרים קשה יותר להכניס תלמידי טיסה, גם בשל השימושים הצבאיים בשדות התעופה האלה. משרד הביטחון ודאי יאמר זאת.

היו"ר יורי שטרן:

 הפסקת הפעילות בעטרות היא עובדה מוגמרת?

גדי רובין:

 נכון להיום שדה התעופה עטרות הוא באחריות צה"ל בהיבט הקרקעי שלו, לא חיל האוויר. אין בו שום פעילות אווירית עד שנקבל הנחיות שאפשר להפעילו. לצערנו יש שם נגמ"שים וחיילים ירוקים.

עודד הגלילי:

 אל תציג את זה לא נכון, עו"ד רובין. שדה התעופה עטרות נסגר לתעופה בגלל בעיות ביטחוניות של ירי וכולי. החיילים שומרים על השטח כדי שהשדה יישאר. אני מבקש לא להפיל על מערכת הביטחון שהיא סגרה את שדה התעופה.

שמחה רשף:

 כלומר אי-אפשר לטוס כי יורים שם.

עודד הגלילי:

 כל הזמן שואלים למה לא נעשות בדיקות ואני לא מבין למה מסתירים: היה צוות רב-משרדי שהוקם על-ידי שר התחבורה. הוא בחן את החלופות והוציא חוברת, זה היה בשנת 2000. יש המלצה שהצטמצמה למקום אחד: הקמת שדה תעופה חדש דרומית לתל יצחק. החומר הוגש לשר התחבורה ומשום מה על זה לא מדברים.

שמחה רשף:

 אנחנו גם בעד בהצעה הזאת. אבל התושבים שם פחות טובים מהתושבים של הרצליה?

עודד הגלילי:

 המקום אושר על-ידי מנהל התעופה האזרחית, אושר על-ידי משרד הביטחון, אושר על-ידי רשות שדות התעופה. הייתה שם בעיה נדל"נית עם מושבים באזור, שאלות של שטח חקלאי וכולי.

היו"ר יורי שטרן:

 תנו להם שטח במרכז הרצליה.

עודד הגלילי:

 השטח הזה נקי, הישובים די רחוקים ממנו. אני רק לא מבין למה הדוח לא הוצג כאן. אומרים שלא נעשתה עבודה – אבל נעשתה עבודה.

היו"ר יורי שטרן:

 זה יותר קל מבעיית ערפאת. מה קרה להמלצה הזאת?

עודד הגלילי:

 היא הגיעה לשר התחבורה, אני לא יודע.

יוסי שפיצר:

 ראשי הרשויות באזור התנגדו.

אילן שלגי:

 אני מאמין שאלה ראשי רשויות ממפלגת העבודה.

עודד הגלילי:

 אנחנו נציגי מדינה, אל תערבו אותנו בנושא המפלגתי.

 עלו כאן שני שמות של אתרים שצריך למחוק אותם על הסף: עין שמר ומגידו. האתר בעין שמר הוא בסיס צבאי לכל דבר. כולם יודעים שסוללת החץ פרוסה שם. אנחנו גם גומרים את הסיפור עם האזרחים בשעה טובה. נוסף על כך האתר הזה הוא בסיס אווירי של יחידת המזל"טים היום. יחידה כזאת לא יכולה לחיות עם טיסות של תלמידים, אלה שני סוגים שונים לגמרי.

 שדה התעופה מגידו נמצא בתוך תחום הפעילות של כנף 1. כל הגישות עוברות מעל השדה הזה. בוועדה הזאת מערכת הביטחון הסכימה שבסופי שבוע ובחגים יגיעו בתי הספר לטיסה לעשות הקפות מעל מגידו, כי אז חיל האוויר לא טס. ברור שקבענו מגבלה שיהיה אפשר להפסיק את הטיסות אם יקרה משהו. מנהל התעופה האזרחית מתנגד לכך, כי בעצם יהיה צורך להמריא מהרצליה ולהגיע לשם. אבל אין למערכת הביטחון התנגדות שבסופי שבוע שדה התעופה מגידו ישמש להקפות של בתי ספר לטיסה. באמצע השבוע אי-אפשר לעשות זאת.

היו"ר יורי שטרן:

 מה קרה להמלצה בנוגע לתל יצחק?

יוסי שפיצר:

 בעקבות העבודה הזאת קיבל עליו מנהל מקרקעי ישראל לבחון חלופות אחרות ולהתרחב מבחינת החלופות. חלופת תל יצחק מופיעה בהצעות.

היו"ר יורי שטרן:

 הייתה המלצה אחת של ועדה בין-משרדית שהייתה מקובלת על כל המשרדים, נכון? מה קרה אתה?

יוסי שפיצר:

 כשבאו לבחון את הנושא היו התנגדויות של קיבוצים באזור.

אלי אפללו:

 תמיד יהיו התנגדויות.

היו"ר יורי שטרן:

 איך זה שקול מול התנגדות עיריית הרצליה, למשל?

יוסי שפיצר:

 יש תכניות מתוכננות. מנהל מקרקעי ישראל קיבל עליו לבחון עוד אתרים. החלופה הזאת נמצאת במסגרת הבחינה.

מיכה גוטשטדט:

 אתם רוצים תשובה רשמית? הדם של תושבי תל יצחק לא פחות סמיך או יותר סמיך מהדם של תושבי הרצליה. אבל אני מבקש לומר לפרוטוקול שאנחנו תומכים בהעברת שדה התעופה לתל יצחק.

יעל גרמן:

 בתור מי שמייצגת 100,000 תושבים אני מבקשת רשות דיבור.

היו"ר יורי שטרן:

 אני מבקש לשמוע את נציג המשרד לאיכות הסביבה. חברת הכנסת נס מזכירה לי שלא אזלזל בהם.

סטליאן גלברג:

 המשרד לאיכות הסביבה, כמו רוב משרדי הממשלה, משקיע מאמצים אדירים בנושא שדה התעופה בהרצליה בגלל קרבתו לאוכלוסייה המודעת לאיכות הסביבה. בימים הטובים של שדה התעופה הזה התנועות האוויריות שם היו פי שלושה מהתנועות האוויריות בנמל התעופה בן-גוריון. עם זאת יש לא מעט מגבלות, בעיקר בזכות התושבים והרשויות שמייצגות אותם. גם משרד התחבורה וגם רשות שדות התעופה השקיעו מחשבה רבה ומאמצים רבים באכיפת המגבלות וביצירתן.

היו"ר יורי שטרן:

 אנחנו לקראת סוף הישיבה, אני מבקש לקבל את השורה התחתונה.

סטליאן גלברג:

 שדה התעופה בהרצליה אינו גורם היום לרעש שאפשר להגדירו רעש בלתי סביר.

אילן שלגי:

 יש כאן מכתב של המשרד לאיכות הסביבה שטען משהו אחר. מה קרה מאז?

היו"ר יורי שטרן:

 מאז השתנו התנאים בשטח.

סטליאן גלברג:

 עם זאת באזורים שבהם רעש הרקע נמוך מאוד הוא מהווה מטרד, אין ספק בכך, מה עוד שמטרד הוא עניין סובייקטיבי, וחיוניות הפעילות שמתבצעת בשדה היא מרכיב עיקרי בשעה שבוחנים את המצב. גם מבחינתנו וגם מבחינת התושבים שדה התעופה בהרצליה הוא מגרש משחקים למבוגרים, אין כאן פעילות מעבר לזה.

אילן שלגי:

 מגרש משחקים למיליונרים.

אלי אפללו:

 מה זה משנה. יש להם זכות. אני מבקש לשמוע התייחסות לגופו של עניין, לסתירה בין המכתב הזה לשינוי במגמה.

סטליאן גלברג:

 המכתב הוא משנת 2000. מאז יש איסור על ביצוע הקפות בסופי שבוע. אין הקפות בסופי שבוע. באמצע השבוע יש הקפות.

קריאה:

 אבל לא בלילה.

יעל גרמן:

 אבל בשעות שבתי הספר והגנים פועלים.

אלי אפללו:

 אז יש סיכון.

סטליאן גלברג:

 אני מדבר על רעש.

אלי אפללו:

 הרעש הוא לא רעש באמצע השבוע?

שמחה רשף:

 אנחנו מקווים שהאנשים בהרצליה עובדים לפעמים.

אלי אפללו:

 יש אנשים שלא עובדים. אולי הטייסים ילכו למקום אחר?

היו"ר יורי שטרן:

 מר גלברג אמר ששדה התעופה הוא מטרד בגלל קרבתו למגורים של אוכלוסייה המודעת לאיכות הסביבה. כלומר יש שדות תעופה שיש בהם מטרד רב יותר, אך בסביבה הדמוגרפית שלהם יש פחות מודעות?

סטליאן גלברג:

 כל עניין המטרד תלוי בחיוניות. הדוגמה הקלסית היא אילת. יש שדה תעופה באמצע אילת אך התושבים לא מתלוננים כי יש קשר ישיר בין מספר ההמראות והנחיתות בשדה לבין הפרנסה שלהם. בהרצליה אין שום קשר כזה.

אלי אפללו:

 אין שום חיוניות.

סטליאן גלברג:

 זה מתקן שעשועים וצריך להתייחס אליו כך.

 אין לנו עמדה בנוגע לסגירת השדה. אך פעילות בתי הספר לטיס יכולה להתבצע במקום אחר. אחד משרי התחבורה הקודמים, שהיה שר ביטחון לפני שהיה שר תחבורה, קבע ששדה תעופה כמו מגידו או כמו עין שמר – שמשמש שדה צבאי בזמן חירום – צריך לשמש שדה תעופה לבתי ספר לטיס בזמן שאינו חירום.

עודד הגלילי:

 אין קביעה כזאת של השר סנה.

אילן שלגי:

 דיברו על השר מרדכי.

עודד הגלילי:

 יש קביעה של שר הביטחון לבדוק זאת.

היו"ר יורי שטרן:

 נשמע את ראש עיריית הרצליה.

יעל גרמן:

 ראשית אני רוצה להודות על הדיון הזה. זאת פעם ראשונה שוועדה בכנסת דנה במצוקה של 200,000 תושבים שאנחנו כבר מתריעים עליה שנים.

היו"ר יורי שטרן:

 דנו בכל כך הרבה מצוקות.

יעל גרמן:

 אני מודה על כך שאתם דנים במצוקה הזאת. אני מבקשת גם להודות באופן אישי לחבר-הכנסת שלגי, שהעלה את ההצעה לסדר בכנסת ושמעלה את המודעות לעניין. להערכתי התרופה היחידה למצוקה של 200,000 התושבים תהיה בכנסת, בכך שהכנסת תחליט בצורה כזאת או אחרת על סגירת שדה התעופה.

עד שלא יחליטו על סגירת שדה התעופה לאלתר לא יימצאו החלופות. ראינו שחמש שנים משרד התחבורה מתנהל בצורה מאוד מאוד אטית – ואני לא רוצה להוסיף עוד כמה מילות תואר שיש לי על דרך ההתנהלות של משרד התחבורה בעניין. במשך חמש שנים הוא לא הצליח למצוא חלופות. היו כל מיני תירוצים, מכאן ועד להודעה חדשה. אפשר היה לעשות מה שאנחנו עשינו: אני ישבתי ושאלתי קודם כול איזה צורך יש בשדה, והיה ברור שאין בו שום צורך לאומי ובוודאי אין בו צורך ביטחוני. פעם איימו עלינו ואמרו שבשעת חירום אולי יהיה צורך בשדה התעופה הזה. נציג של משרד הביטחון אמר במפורש שאין בו שום צורך ביטחוני.

היו"ר יורי שטרן:

במלחמת השחרור השדה היה פעיל.

יעל גרמן:

זה נכון, ונעשה מצבה גדולה במקום. שכן שלי וידיד אישי שלי, ישראל אמיר זגדובסקי ז"ל, הקים את שדה התעופה. אין ספק שצריך לשים שם מצבה, גלעד, יד. הוא היה המפקד הראשון של חיל האוויר במשך שלושה שבועות, אף-על-פי שאיש לא יודע זאת. הוא נפטר לפני כמה חודשים.

אילן שלגי:

 הוא היה בן 99 במותו.

יעל גרמן:

 נכון.

 אם הכנסת לא תחליט על סגירת שדה התעופה, ומיד אפרט מדוע יש להחליט כך –

היו"ר יורי שטרן:

 אין לכנסת סמכות לקבוע שיש לסגור, ואפילו לא שיש לפתוח.

יעל גרמן:

 אז הוועדה הזאת צריכה להמליץ לממשלה להחליט החלטה אמיצה, נכונה וצודקת – לסגור לאלתר את שדה התעופה בהרצליה, מפני שאין בו שום צורך ביטחוני, לאומי או ציבורי. רק אז ירוצו כולם לחפש חלופות ואני מבטיחה לכם שהן יימצאו. לחלופין ייתכן שיקרה אסון. גם אחרי שיקרה אסון כולם ירוצו לחפש חלופות.

 אני מבקשת לקרוא רק קטע קטן מהסקר שזלזלו בו. אני בכלל לא מזלזלת בסקר הזה, הוא נעשה על-ידי מומחה, איש חיל אוויר שמבין בתעופה. הוא לא היה נותן ששמו הטוב יהיה בסקר שאינו ראוי. הוא אומר: "שדה התעופה בהרצליה משלב שלושה אלמנטים: עומס רב ביותר של תעופה אזרחית" – אומרים שהעומס ירד; נכון, הוא ירד מ-121,000 תנועות בשנה ל-93,000 תנועות.

אלישע פרי:

 85,000 תנועות.

אלי אפללו:

 גם זה הרבה.

יעל גרמן:

 אני מקבלת את ההערה. בסדר, 85,000 תנועות. עדיין אני לא יודעת אם יש עוד שדה תעופה שיש בו כל כך הרבה תנועות.

 אני ממשיכה לקרוא: "התשתיות בשדה מיושנות ומשפיעות על רמת הטיסה".

היו"ר יורי שטרן:

 תוך כדי הדיון אומר לי מר יחזקאל לביא, יועץ שר הפנים, שתמ"א 15 אושרה על-ידי הממשלה. כלומר כל החיפושים לאתר חלופי הם וירטואליים. התמ"א היא שמחייבת.

סטליאן גלברג:

 תמ"א 15 קובעת שצריך להיות שם שדה תעופה, אבל לא בתי ספר לטיס.

יעל גרמן:

 אפשר גם להחליט בהחלטת ממשלה שהממשלה גורעת מתמ"א 15 את שדה התעופה בהרצליה. זה בסמכותה של הממשלה.

 אני ממשיכה להסביר: העניין הראשון הוא עומס רב של תעופה אזרחית, במיוחד של לימוד טיסה; העניין השני הוא תשתיות מיושנות; העניין השלישי – וזה הדבר החשוב ביותר – הוא ששדה התעופה נמצא בסמיכות רבה כל כך לישובים.

 אני שומעת את הציניות בדיון כאן. אני לא מאמינה שהאנשים שמדברים מאמינים במה שהם אומרים. אני נדהמת מרמת הציניות כאן. איך אפשר להשוות את נמל התעופה בן-גוריון או את שדה התעופה באילת לשדה שהוא בסך הכול מגרש משחקים למבוגרים, כמו שאמר נציג המשרד לאיכות הסביבה – וזה משפט מפתח.

 חבר-הכנסת אפללו שאל אילו שימושים נוספים יש לשדה נוסף על השימוש הזה שהוא 85%. השיבו לו שהשדה משמש למוסך. אני שואלת את חברי הכנסת: באמת 200,000 תושבים צריכים להסתכן – וסקר הסיכונים טוען שבתוך חמש שנים יהיה כאן אסור אווירי? צריך לחכות לזה?

מיכה גוטשטדט:

 יש טענה שבתוך שנה יהיה אסון.

קריאה:

 הסקר נכתב לפני חמש שנים.

יעל גרמן:

 לפי הסקר זה יקרה בתוך חמש שנים. אדוני, אני מבקשת את רשות הדיבור, את הציניות תשאיר מחוץ לדלת. אני לא צינית.

מיכה גוטשטדט:

 הדוח נכתב בשנת 1999.

יעל גרמן:

 יש הצדקה לנמל התעופה בן-גוריון, יש הצדקה לשדה דב, יש ודאי הצדקה כלכלית וקיומית לשדה התעופה באילת.

היו"ר יורי שטרן:

 שדה התעופה באילת יכול לזוז לעבדה באותה מידה.

יעל גרמן:

 ייתכן. אבל יש שם הצדקה, כי לא תהיה תיירות ולא תהיה פרנסה אם לא יהיה שדה תעופה. הרצליה לא מתפרנסת משדה התעופה הזה. שום תושב הרצליה לא מתפרנס מזה. אין שום הצדקה לשדה התעופה בהרצליה, הוא חייב לעבור.

 אני רוצה לומר עוד דבר אחד: לא העלו כאן את החלופה של שדה התעופה בחיפה. אני יודעת במפורש שמפתחים שם שדה תעופה אזרחי לטיסות בין-לאומיות. אני לא מבינה למה לא חושבים להעביר לשם את כל שדה התעופה בהרצליה.

היו"ר יורי שטרן:

 ויבואו עם פיתוח רכבת.

יעל גרמן:

 אני מבקשת שהוועדה תחליט לבטל את השדה כי אין לו שום צורך.

אלישע פרי:

 אני מנהל שדה התעופה בהרצליה. אני מבקש להרחיב בנושא המוסכים הלא תקניים.

אלי אפללו:

 לא אמרו שהם לא תקניים.

אלישע פרי:

 אמרו תשתית ישנה. כשאנחנו רוצים להשביח את המוסכים אנחנו מגיעים לבית משפט בגלל בנייה בלתי חוקית, כי מבחינת גב' גרמן אנחנו לא קיימים. אני רוצה להשביח כדי שיהיה פחות סיכון אווירי, כדי שהמטוסים יהיו שמישים יותר, ומפריעים לי בהרצליה לתקן את המוסכים.

יעל גרמן:

 אתה צריך לצאת מהרצליה.

אלישע פרי:

 אני מבקש לפנות לוועדה בעוד עניין אחד: צריך לראות את המורכבות של הדברים. שלחתי פקס לעוזר הוועדה, והפניתי את תשומת הלב לשתי עבודות שנעשו בשנים 2000 ו-2002. בשנת 2002 נעשתה עבודה של מנהל מקרקעי ישראל. לפני חודש הייתה ישיבה בנושא אצל מנכ"ל משרד התחבורה. דנו שוב בכל החלופות והגיעו לשתי חלופות. אפשר לקרוא את העבודה הזאת בשקט.

ליאור כץ:

 אני פועל בהיבטים משפטיים מטעם שלוש העיריות שמסביב לשדה התעופה. אני מבקש להעמיד דברים על דיוקם. ראשית, בניגוד להצגת הדברים בנימה מתונה, יש שורה ארוכה של מכתבים ושל מסמכים של רשויות התעופה שבהם נאמר אותו דבר במשך שנים: יש בעיה בטיחותית ויש מפגע קשה של רעש.

גדי רובין:

 זה ממש טיעון לבג"ץ. יש גבול. ממש ניהול הבג"ץ.

היו"ר יורי שטרן:

 אנחנו לקראת החלטה של בג"ץ. לא נפסוק כאן אם צריך להוציא צו סגירה לשדה התעופה. לא נדון בסוגיה הזאת, היא בבג"ץ. לכן אין טעם להוסיף נימוקים.

 חשוב להבין את תפקוד המוסדות במשך שנים, כולל ההבטחות למצוא מקום חלופי וההמלצה של הוועדה הבין-משרדית שהצביעה על מקום מסוים ושאחריה משום מה העניין נסגר. אנחנו לפני סיום הדיון ואני מבקש לשמוע רק את הדברים הקריטיים.

ליאור כץ:

 מסמך הצוות הבין-משרדי של משרדי הממשלה הוגש למנכ"ל משרד התחבורה בשנת 2000. הוא נמצא לפניי כאן. ההמלצות של הצוות הן אלה: "לטווח הארוך – אסטרטגיה: להקים שדה תעופה לתעופה הכללית הפרטית מדרום לתל יצחק, ועם השלמתו לסגור את השדה התעופה בהרצליה… בטווח הקצר: בתוך שנה להפסיק את פעילויות ההקפה בשדה תעופה הרצליה".

היו"ר יורי שטרן:

 הבנתי שזה הופסק.

קריאה:

 לא, רק בסופי שבוע.

ליאור כץ:

 במסמך הצוות הבין-משרדי נכתב בשנת 2000: "דרומית לקיבוץ תל יצחק קיים שטח שאינו מוגדר כשדה תעופה ומנחת בתמ"א 15, אך אם יוקם בו שדה תעופה ומנחת ניתן יהיה להעביר אליו את כל הפעילות מהרצליה או את חלקה הגדול. יש לציין החל להיבחן על-ידי מנהל התעופה האזרחית ומנהל מקרקעי ישראל בשנת 1995 ונמצא שהאתר יכול להוות תחליף לשדה התעופה בהרצליה מבחינה תעופתית".

היו"ר יורי שטרן:

 מאז ודאי בנו מסביב.

עודד הגלילי:

 לא ציינתי זאת קודם, אבל אני תושב האזור. למרות זאת אני מוכן לקבל את המטרד שם. כרגע השטח עדיין פנוי. זה שטח חקלאי, והוא עדיין עומד פנוי ומוכן.

אורי אורלב:

 דיברו כאן הרבה על בטיחות. שדה התעופה הזה הוא לא יותר מסוכן מכל שדה תעופה אחר בעולם או בארץ.

היו"ר יורי שטרן:

 אלה החדשות הטובות?

אורי אורלב:

 זה לא חדשות. העלו כאן נבואות אפוקליפטיות על תאונה בתוך חמש שנים. נדמה לי שהדוח נכתב לפני חמש שנים ואנחנו עוד רחוקים מהתאונה.

יעל גרמן:

 רק שלא צריך את השדה הזה.

מיכה גוטשטדט:

 את לא צריכה את השדה, גב' גרמן.

יעל גרמן:

 200,000 איש לא צריכים אותו. אתה צריך אותו, אתה ועוד 200 איש.

אלישע פרי:

 משרד התחבורה צריך אותו.

אלי אפללו:

 לא.

היו"ר יורי שטרן:

 רבותיי, אני מבקש שקט. גב' גרמן, את מדברת על רעשים?

יחזקאל לביא:

 אני מבקש לשאול שאלה: דיברו על תכנית שהוצגה. לי לא ידוע שהיא הוצגה לפני גוף תכנוני כלשהו במדינת ישראל. כוונתי להצעה בנוגע לתל יצחק.

שמואל בן טובים:

 נכון, הנושא הזה לא הוצג בשום מקום.

היו"ר יורי שטרן:

 נשמע כעת את חברי הכנסת. אחר כך נסכם.

לאה נס:

 הפתרון יהיה למצוא מקום חלופי. כל הגורמים משתמשים בזה כתשובה הטובה ביותר, אבל נראה שהוא לא יימצא, וחבל מאוד. נצטרך להמתין לפסיקה של בג"ץ ואז להאיץ ולנסות למצוא מקום חלופי. אני מניחה שגם בתל יצחק יהיו תושבים שיתנגדו להקמת השדה.

עודד הגלילי:

 ברור.

אלי אפללו:

 אני רואה את הדברים באופן אחר. בעצם החיוניות של שדה התעופה הזה לא הוכחה, מעבר למה שאמר נציג המשרד לאיכות הסביבה – שזה מגרש משחקים למבוגרים. זאת הגדרה צינית אולי, אבל חשובה.

שמחה רשף:

 למה להעליב?

אלי אפללו:

 אתה יכול להיעלב.

יוסי שפיצר:

 זאת הכשרת טייסים לחברות התעופה בארץ.

אלי אפללו:

 אבל זה יכול להיות במקום אחר. אני אומר את דעתי.

 לגופו של עניין, המקום הוא חניון ומוסך למטוסים ובית ספר לטיסה. אפשר להעביר אותם למקום אחר במרחק של שעה נסיעה. אי-אפשר להשאיר את זה למוסדות, שלא עושים כלום וממנים ועדה ועוד ועדה. נציג משרד הביטחון אמר שיש פתרון ולא מטפלים בו, ומחכים לראות את הבעיה. בכל מקום תהיה בעיה. השאלה היא מהי הדחיפות ומהו הפתרון. אם לא פותרים את הבעיה וממשיכים להעביר את הנושא מוועדה לוועדה, לא יימצא פתרון. זה נוח לאנשים מסוימים שהמצב יישאר כמות שהוא, ואיננו צריכים לתת יד לעניין הזה.

רוני בריזון:

 אני קצת מוטרד מחוסר האיזון. שמענו קהל גדול ורב שמסביר מדוע לא צריך את שדה התעופה ומדוע הוא מסוכן. אני רוצה לשמוע מילה מהאחרים.

היו"ר יורי שטרן:

 הדברים נשמעו.

יעל גרמן:

 הקהל הגדול היה מהצד השני. אנחנו המעט.

רוני בריזון:

 אתם המעטים?

יעל גרמן:

 אנחנו מייצגים את הרבים.

היו"ר יורי שטרן:

 התומכים התקשרו הביתה.

רוני בריזון:

 אני מעדיף לשמור את ההערות שלי עד שתהיה פסיקה של בג"ץ כי אני רוצה שניזהר מאוד בדברים האלה. יש לי מה לומר.

היו"ר יורי שטרן:

 אני מבקש לומר כמה דברים לפני שחבר-הכנסת שלגי, שהוא המציע, יסכם. ראשית אני לא מסכים עם ההגדרה שזה עניין לשעשועים. לצי המטוסים הפרטיים חייב להיות מקום משלו. אין שום סיבה לזלזל בזכותם של אנשים שהם בעלי מטוסים שבקרבת מקום המגורים שלהם יש מתקן שמתאים לזה.

 שנית קיום התעופה האזרחית המסחרית והאימונים הם דבר לא פחות חיוני למדינה מהרבה פונקציות אחרות. לכן זה לא עניין של חיוניות, אלא השאלה היא אם המיקום הזה הוא המיקום היחיד והאופטימלי. אבל לא רציתי שיישמע כאילו מדובר במותרות שאפשר בכלל לוותר עליהם.

שמחה רשף:

 אני מבקש לומר משפט קצר בנושא זה, לידיעת נציג המשרד לאיכות הסביבה: טייסי אגודת התעופה, כל המיליונרים שלך, התנדבו לבצע טיסות עבור משרד לאיכות הסביבה. כל הטיסות בהתנדבות, רובן המכריע, יוצאות משדה התעופה בהרצליה וימשיכו לצאת משם. אין מקום אחר. לכן ההתייחסות למקום כאל מגרש משחקים למבוגרים לא הייתה הערה במקום.

אלי אפללו:

 זה לא רלוונטי.

היו"ר יורי שטרן:

ההצעה היא שהן תצאנה ממקום אחר.

אילן שלגי:

 בכל הכבוד לטיעונים הרבים שנשמעו כאן מפי האינטרסנטים, יש כאן אינטרס של 200-300 איש מול אינטרס של 200,000 איש. אמרתי כבר שיש לי נגיעה אישית לנושא כי אני תושב האזור – אם כי אינני תושב השכונות הסמוכות לשדה התעופה.

יוסי שפיצר:

 למה אומרים 200,000 איש?

אילן שלגי:

 סליחה. אני חושב שאתם, מנהל התעופה האזרחית, נוהגים כאן לא בציניות אלא אפילו בצביעות, הייתי אומר – אולי כדי שתהיה תעסוקה להרבה פקידים אצלכם. לא ייתכן שלפני חמש שנים כתבתם שיש לסגור את שדה התעופה בתוך שלוש שנים והשר שלכם כתב שיש לסגור בתוך שנתיים, אך אתם ממשיכים לעבוד כרגיל. יש החלטה או המלצה של ועדה שהייתם שותפים לה להעביר את שדה התעופה לתל יצחק, אך פתאום היא נעלמת. נציג משרד הפנים אומר שהחומר לא הוגש לשום רשות תכנונית. למה זה קרה? בגלל לחצים פוליטיים או בגלל רשלנות אצלכם? אני לא מבין את זה.

מיכה גוטשטדט:

 שום דבר לא הוגש, שום חלופה.

אילן שלגי:

 אני מבקש לחזור על מה שאמרתי בתחילת הדברים. לי יש בוודאי כבוד מלא לבג"ץ. אבל הבג"ץ הוגש על-ידי הרשויות משום שמשרד התחבורה לא עומד בהבטחותיו להזיז את השדה. משרד התחבורה רשאי להחליט היום שהוא מזיז את השדה. לא ייתכן שמשום שממתינים לבג"ץ משרד התחבורה יחשוב שיש לו זמן. אנחנו יודעים שבג"ץ עמוס. ייתכן שהרשת המחוקקת לא צריכה לצוות דברים על הרשות המבצעת, אבל משרד התחבורה צריך להמשיך בתכנון כי יש תמ"א 15 ונקבעו שלוש שנים. בבקשה, הואילו להמשיך בתכנית של תל יצחק, אל תחביאו אותה.

 אם עד שנכנסנו לדיון הזה האחריות לאסון שעלול לקרות הייתה על גופי התעופה, מהיום היא האחריות של כל מי שנמצא בחדר הזה.

קריאה:

 כולל אותך.

אילן שלגי:

 כולל כולם.

היו"ר יורי שטרן:

 אני חייב להסתייג מדברי עמיתי חבר-הכנסת שלגי. לא מדובר ב-200 איש, כי באימונים יש הרבה יותר. זה לא עניין של אנשים.

אילן שלגי:

 אז 2,000 איש.

מיכה גוטשטדט:

 זאת התשתית לדור חדש.

לאה נס:

 זה עניין של עתודה.

יעל גרמן:

 איזו עתודה? טייס ג'מבו מוכשר שם?

מיכה גוטשטדט:

 כן, גם שם.

יעל גרמן:

 כמה טייסי ג'מבו יש?

קריאה:

שמונה.

אלי אפללו:

 כל טייסי המדינה מוכשרים שם?

מיכה גוטשטדט:

 אז תמצאו מקום אחר.

אלי אפללו:

 זאת בעיה שלהם, הם צריכים לעזוב.

מיכה גוטשטדט:

 היא לא כל כך פשוטה, כנראה.

אלי אפללו:

 לא, הבעיה היא שלא רוצים לפתור את הבעיה. מושכים את הזמן.

יוסי שפיצר:

 אנחנו עושים מה שהשרים אומרים.

אלי אפללו:

 אז אמרתי מה לא בסדר. אתה עכשיו נציג השר, מר שפיצר.

היו"ר יורי שטרן:

 אני לא רוצה שהוועדה תזלזל בצרכים של שדה התעופה, אבל היו המלצות מלפני חמש שנים והיו המלצות מלפני שלוש שנים – והן המלצות מפורטות בהרבה. הייתי רוצה לקבל ממשרד התחבורה הסבר מדוע ההמלצה בנוגע לתל יצחק לא הוגשה לגורמי התכנון. התנגדויות מקומיות הן לא עניינו של משרד התחבורה, לא הוא יתעמת אתן. מרגע שהדברים מגיעים לוועדה המחוזית או לגורמי התכנון האחרים, הם אלה שבודקים את העניינים הסטטוטוריים. אתם הייתם אמורים להעביר את התכנית לתכנון, ואז משרד הפנים והמערכת שלו ומנהל מקרקעי ישראל היו אמורים להתמודד עם הבעיה. אם זאת הייתה המלצה של הוועדה הבין-משרדית, נראה לי שהמהלך הנכון היה להעביר אותה הלאה לגורמי התכנון.

 ראשית אנחנו מבקשים שמשרד התחבורה יסביר איך הדברים נתקעו. שנית אנחנו מבקשים משר התחבורה החדש לזרז את כל מה שנוגע לחלופות – וזאת גם דעתו, כפי ששמענו במליאת הכנסת. החלופה של תל יצחק נמצאת בין שתי החלופות או ארבע החלופות האחרות – לא הבנתי בדיוק כמה חלופות יש. אנחנו מבקשים משר התחבורה לזרז את כל תהליך הביצוע של החלופות האחרות – בחירת החלופה האופטימלית והעברת החלופה שנמצאה הנכונה ביותר לגורמי התכנון. היום גורמי התכנון נעים בין המשרדים, אני לא יודע איפה זה ינחת.

צביה בלאו:

 זה נעשה, ההצעות הועברו לבדיקת הגורמים. ארבע החלופות הועברו לבדיקת הגורמים. יש מכתב בעניין זה.

היו"ר יורי שטרן:

 אם כן אנחנו מבקשים להבין מה היה בשנתיים וחצי שחלפו מאז סיום עבודת הוועדה בין-משרדית ועד הישיבה ההיסטורית מלפני חודש, שאולי הזיזה קצת את הדברים. בכל מקרה להמשך הדיון שלנו נמתין להחלטת הבג"ץ.

אני פונה לאנשים שקשורים בתעופה, גם מי שקשורים באופן מסחרי-התנדבותי וגם בעלי התפקידים: הרושם השטחי והלא מקצועי שלי כאזרח הוא שאנחנו בכל התחום הזה נמצאים ברוב המקרים בטווחים קצרים מדי לשדות התעופה, למסלולים וכולי. הסיכונים גדולים בכל המקומות, ואולי מדובר כאן במשהו שאפשר להזיז. בחיפה עומדים להפוך את שדה התעופה לשדה תעופה בין-לאומי, והוא נמצא בעיר. באילת מדברים כבר עשרים שנה על הזזת שדה התעופה, כמעט מאז הקמתו.

אורי אורלב:

 מזיזים.

היו"ר יורי שטרן:

 אבל לאט. היה כבר שדה תעופה משותף עם הירדנים, אני מקווה שהוא לא יקום. על כל פנים לדעתי אין גורם אחר חוץ מרשות שדות התעופה שאמור להגיד לנו, לציבור, אם המיקומים ההיסטוריים יכולים להישאר כמות שהם או אם נדרשת כאן רוויזיה מוחלטת. זאת ראייה אחרת של פריסת שדות התעופה, על כל התפקידים השונים שיש להם. היום דנים בהרצליה, אבל כמו שאמר חבר-הכנסת יתום, הנושא בהחלט יכול לעלות על-ידי תושבי אזורים אחרים.

 זה היה דיון ביניים, נחזור לדון בנושא לאחר פסיקת הבג"ץ. אני מקווה שהיא לא תאחר לבוא. אנחנו מצפים להסברים בנוגע למה שקרה בשנתיים וחצי האלה. תודה רבה.

 הישיבה ננעלה בשעה 11:15.