

"ים הדגן מתנועע,  
שיר העדר מצלצל,  
זוהי ארצי ושדותיה,  
זהו עמק יזרעאל.  
תבורך ארצי ותהולל  
מבית אלפא עד נהלל" (נתן אלתרמן)



## נייר עמדה:

# הקמת שדה תעופה בינלאומי שני לישראל - שיקולים, אינטרסים ועתיד ענף התעופה

מסמך עמדה זה נכתב ומוגש על ידי מטה המאבק המשותף של תושבי עמק יזרעאל והנגב. תושבות ותושבים שהתגייסו לפעול כנגד הכוונה להקים שדה תעופה בינלאומי בעמק יזרעאל ולמען הקמתו בנבטים שבנגב.

מטרת המטה המשותף היא למנוע את המשך קידום התוכנית להקמת שדה התעופה בעמק יזרעאל אשר מקודמת בניגוד לחוות דעת, מחקרים ודיונים שקבעו חד משמעית כי מדובר באיוולת כלכלית, חברתית, ביטחונית וסביבתית.

את מטה המאבק מרכיבים נשים וגברים משלל תחומי מקצוע רלוונטיים לנושא בהם אנשי חיל האוויר לשעבר, אנשי מקצוע בתחומי התכנון והבנייה, סביבה, בריאות הציבור, תעופה אזרחית, הנדסה ועוד.

מסמך זה מרכיב את תמונת המצב העדכנית לגבי המאבק ארוך השנים על מיקומו של שדה התעופה השני לישראל. על תרומתו הדרמטית לנגב ועל הסכנות האדירות לבריאות הציבור, החקלאות וערכי טבע ומורשת בעמק יזרעאל.

כפי שתראו במסמך זה, עמדת מטה התושבים נתמכת על ידי מיטב המומחים בישראל בתחומים הרלוונטיים לנושא. כמו כן, מטה המאבק הינו חלק מקואליציה רחבה של גופים בהם משרדי ממשלה, עיריות ומועצות בנגב ובצפון, גופים חצי ממשלתיים וגופים חוץ פרלמנטריים. מגוון עצום של גופים הגורסים באופן חד משמעי כי על ממשלת ישראל לקבל החלטה אמיצה ומושכלת המשרתת את האינטרס הציבורי הרחב והוא הקמת שדה התעופה הבינלאומי בנבטים שבנגב.

יתרה מכך, עמדת מטה התושבים נתמכת באופן עקבי על ידי נבחרי ציבור בכנסת ובממשלה המייצגים את כל סיעות הכנסת. הסכמה רחבה כי את שדה התעופה יש להקים בנבטים. אולם פעם אחר פעם מסוכלת כוונת נבחרי הציבור בהתנגדות עיקשת של משרד הביטחון המייצג את חיל האוויר בתפיסת הנוחות האווירית בנגב.

בפה מלא מודים שרים בכירים, בהם שרי התחבורה במשך השנים, כי ללא ספק ראוי ונכון למדינת ישראל להקים את שדה התעופה בנבטים אך הם אינם מצליחים להתמודד עם התנגדות חיל האוויר.

## רקע

התוכנית להקמת שדה תעופה בינלאומי שני בישראל מעסיקה את ממשלות המדינה מאז שנת 1974 כשהחליטה הממשלה דאז, על הקמת שדה תעופה נוסף בנבטים שבנגב.

בבסיס ההחלטה עמדה ההבנה כי המדינה לא יכולה להישען על שדה תעופה בינלאומי אחד למשך זמן, הן מבחינת תעבורת נוסעים, והן מסיבות של יתירות של תעבורה אווירית בזמן עימות. למנהיגי המדינה דאז היה ברור כי שדה תעופה מהווה מנוע צמיחה לאזור בו יוקם, לכן הוחלט כי המרחב הראוי לכך הוא הנגב ולשם כך הוקצה אזור נבטים להקמת שדה התעופה.

בהחלטת ממשלה, בתמיכת גורמי התכנון, בעבודה משותפת עם חיל האוויר, הוחלט על הקמתו של שדה "נגב", במרחב נבטים שבנגב. התוכנית להקמת השדה הופקדה במוסדות התכנון וחיכתה לשעת הכושר להקמתה עם התרחבות תעבורת הנוסעים לישראל וממנה.

בשנת 1984, לאחר פינוי בסיסי חיל האוויר מסיני, הוקם במרחב נבטים בסיס צבאי של חיל האוויר.. הקמת השדה הצבאי נעשתה בהבנה והסכמה עם חיל האוויר כי בסמוך, מרחק 3 ק"מ בלבד, יוקם שדה התעופה האזרחי והבינלאומי אשר יקרא "שדה תעופה נגב".

במשך השנים, מאז אותה החלטה היסטורית להקמת שדה התעופה האזרחי, השקיעה מדינת ישראל משאבים כספיים אדירים בהכשרת שדה התעופה "נגב" כשדה תעופה בינלאומי השני לישראל כחלק מההערכות, בנתה את מסלול הטיסה הארוך ביותר במזרח התיכון, על מנת שיוכל להכיל את מגוון מטוסי הנוסעים לכל היעדים בעולם. שדה תעופה "נגב", הוכרז ונרשם באיגוד התעופה הבינלאומי, מעל 47 אלף דונם הופקעו וגודרו לשם הקמתו בצמוד לשדה הצבאי "נבטים".

ההחלטה על הקמת שדה התעופה בנבטים, הפיחה בלבבות פרנסי הנגב תקווה כי שדה התעופה האזרחי יהווה עוגן כלכלי וחברתי דרמטי, אשר ייצר עשרות אלפי משרות איכותיות, כמו גם תמיכה בהגירה חיובית לערי הדרום, פריחת עסקים קטנים, חיזוק הכלכלה המקומית, תמיכה משמעותית בייצוא תוצרת חקלאית והקמה של מעגלי תעסוקה וחינוך בתחומי התעופה והחלל.

אולם, בשנות ה-90 שינה חיל האוויר את עמדתו באשר להקמת השדה הבינלאומי, לאחר שהעביר לשדה נבטים את מטוסי התובלה מנתב"ג והחל לעשות שימוש גם במסלול שהוקם בשדה "נגב" הסמוך. באמצעות משרד הביטחון ורת"א הוביל חיל האוויר להחלטת ממשלה שביטלה את הקמת השדה בנגב והקמתו בשטח העיר חיפה. שנים נוספות עברו עד שהבינו גורמי המקצוע כי חלופת חיפה לא ישימה עבור שדה בינלאומי משמעותי, האמור למלא את צרכי התעופה של ישראל.

בשנת 2009 התקבלה החלטת ממשלה חדשה ובה נקבע כי השדה יוקם בשדה התעופה מגידו שבעמק יזרעאל. מחאה נרחבת של גורמי מקצוע מתחומים שונים הביאה את ממשלת ישראל להבין כי חלופת מגידו לא ישימה אף היא בהיבטי ביטחון, חקלאות, בריאות, סביבה והגנה על שטחים פתוחים וכך בשנת 2011 שונתה ההחלטה שוב. לאחר בדיקת החלופות, התקבלה החלטה מחודשת כי מיקומו המקורי של שדה התעופה בנבטים הוא הראוי ביותר.

שלוש שנים נוספות חלפו, ומשרד הביטחון הגביר את הלחצים על משרדי הממשלה עד שבשנת 2014 שונתה שוב ההחלטה והוחלט על הקמת שדה התעופה הבינלאומי בצמוד לשדה הצבאי שברמת דוד שבלב עמק יזרעאל. עתירות שהוגשו בנושא הובילו את המועצה הארצית לתכנון ובנייה לבחינה השוואתית של חלופות נבטים ועמק יזרעאל.

בשנת 2021 החליטה הממשלה על ביטול ההחלטה על הקמת שדה התעופה בעמק יזרעאל והקימה צוות נוסף שבחן במשך שנה חלופות שונות. הצוות שבראשו עמד אל"מ עילם שגיא, המשנה למנכ"ל משרד התחבורה, הכין דו"ח עב כרס על היתרונות והחסרונות של מגוון חלופות ברחבי ישראל, אך לא הגיש דו"ח סופי עקב חילוקי דעות בתוך הצוות.

כעת, בשנת 2024, למדינת ישראל אין חלופה מוסכמת להקמתו של שדה תעופה בינלאומי. עשרות שנים אחרי ההחלטה ההיסטורית על הקמתו בנבטים, שנים ספורות לפני נקודת הזמן בה ישראל תימצא במשבר תעופתי עקב היעדר שדה בינלאומי נוסף בישראל והחלטה סופית, אין.

## שדה תעופה בינלאומי שני לישראל – היסטוריה

1974	החלטת ממשלה ראשונה על הקמת שדה תעופה <b>בנבטים</b>
1995	החלטת ממשלה על הקמת שדה תעופה <b>בחיפה</b>
2009	החלטת ממשלה על הקמת שדה תעופה <b>במגידו</b>
2011	החלטת ממשלה על הקמת שדה תעופה <b>בנבטים</b>
2014	החלטת ממשלה 2050 על הקמת שדה תעופה <b>בעמק זרעאל</b>
2017	החלטת המועצה הארצית על בחינת שתי חלופות: <b>נבטים ורמת דוד</b>
2021	<b>ביטול החלטת הממשלה</b> על הקמת שדה התעופה בעמק זרעאל

### נספחים: (מצ"ב לינק למסמכים המלאים)

- [מצגת מלאה של מטה המאבק על חלופות שדה התעופה.](#)
- [תוכנית המתאר להקמת שדה התעופה בנבטים בשנת 1974.](#)
- [עמדת עיריית באר שבע בנוגע לשדה משלים בנבטים.](#)

## החסם המרכזי להקמת שדה בנבטים – חיל האוויר

**בסיס נבטים ושדה תעופה נגב**

תוכנן ונבנה כשדה תעופה בינלאומי וקיבל רישיון תעופה מארגון התעופה הבינלאומי

שדה תעופה רמה 1 המתאים לכל סוגי הטיסות והיעדים ומאפשר הקמת עורף לוגיסטי למטוסי מטען

תמיכה מלאה של כל ראשי הישובים במרחב

אין סכנת ציפורים, אין חקלאות, אין ישובים סמוכים

מסילת רכבת נבנתה עד הכניסה לשדה התעופה

השטח מופקע, 48,000 דונם סגורים בגדר

מסלולים "מבצעיים"

2 ק"מ

שדה התעופה נגב - מסלול הטיסה הכי ארוך במזרח"ת 3,810 מ'

משבצת שמורה לטרמינל 3,600 דונם

למעשה, שיקולי חיל האוויר הם המונעים את הקמת שדה התעופה במקום הטבעי לו, נבטים שבנגב.

אמת, ישנם שיקולים כבדי משקל להתנגדות חיל האוויר להקמת השדה בנגב, אך שורה של בחינות מקצועיות שנעשו על ידי בכירי ענף התעופה בישראל, לצד יוצאי חיל האוויר בתפקידים בכירים, מראים כי את הסתייגויות חיל האוויר ניתן לפתור בהשקעות זניחות יחסית וכי מרבית טענותיו מוגזמות ומועצמות בכונה, על מנת להכשיל את החלופה הדרומית.

אין ספק כי לחיל האוויר נוח כי מרחב הנגב יישאר לאימוני צה"ל בלבד, אנו סבורים כי זו התנגדות משיקולים מובנים של נוחות. אך הטלת הווטו על הקמת שדה התעופה הבינלאומי בסמוך לנבטים, זאת לאחר שהוא הוקם בהסכמת חיל האוויר, ולאור חשיבותו העצומה לנגב, הינו מעשה חסר אחריות הפוגע באינטרסים הלאומיים של ישראל וביישוב וחיוזוק הנגב. הקמת שדה תעופה בנבטים ייטיב עם הנגב ותושביו אך לא פחות חשוב מכך, יביא להקמת שדה התעופה הנכון למדינת ישראל עשרות שנים קדימה.

### הסיבות להתנגדות חיל האוויר השתנו במשך השנים:

א. בראשית הדרך, נטענה הקרבה לקריה למחקר גרעיני, טענה שהופרכה במהרה על ידי אנשי הוועדה לאנרגיה אטומית בעצמם וקרבה למתקנים רגישים ברמת בקע שגם זו הופרכה לאחר שהובהר כי טיסות אזרחיות אל יטוסו בקרבת המקום.

ב. סיבה נוספת הייתה הקרבה לבסיס האימונים בחצרים. בסיס חצרים ממוקם במרחק של מעל 30 ק"מ מנבטים. לטענת אנשי חיל האוויר תיתכן התנגשות במסלולי ההמראה והנחיתה של שני שדות התעופה הצבאיים. לאחר עבודה מאומצת של אנשי מקצוע מתחומי בטיחות טיסה ותעופה אזרחית נמצא כי "התנגשות" זו קיימת תאורטית בלבד ורק בפרקי זמן זניחים לאורך השנה ובצורה שאינה מפריעה להפעלת שדה אזרחי לצד שדה צבאי. מה גם, שבהשקעות זניחות ניתן להגביר את בטיחות הטיסה בבסיס חצרים ולהביא לכמעט ביטול מוחלט של חששות חיל האוויר.

לאחרונה, הועלו סדרת טענות חדשות על ידי נציגי חיל האוויר, ורת"א לצידם. שלוש טענות שלטענתם לא מאפשרות הקמת שדה תעופה בנבטים:

1. רוחב הפרוזדור האווירי המגיע לנבטים שבנגב צר מלהכיל כמות טיסות הנדרשת להפעלת שדה בינלאומי בנגב.
2. מאחר ומרבית הטיסות מגיעות מצפון מערב לישראל, התמשכות הטיסה אל נבטים תייקר את מחירי כרטיסי הטיסה.
3. כלכליות שדה התעופה בנגב עומדת בספק מאחר ואזור הביקוש לטיסות בצפון גדול מאשר בנגב.

שלוש טענות אלו מקוממות וממחישות יותר מכל את אי רצונו של חיל האוויר לשתף פעולה בתכנון אמיתי שיאפשר שדה תעופה אזרחי ובינלאומי בנבטים:

- הטענה כי רוחב הפרוזדור האווירי המגיע לנבטים צר מלהכיל את הצורך בשדה גדול, איננה עומדת במבחן המציאות. אנו סבורים, כי לו היו מסכימים בחיל האוויר וברת"א לתכנן מחדש את השמים האוויריים של ישראל, ניתן היה בקלות רבה לאפשר את רוחב המסלול הנדרש. התעקשות רת"א לא לשתף פעולה עם תכנון מחדש, משרתת את טענתם ואינה מאפשרת ברור מקצועי של הנושא.

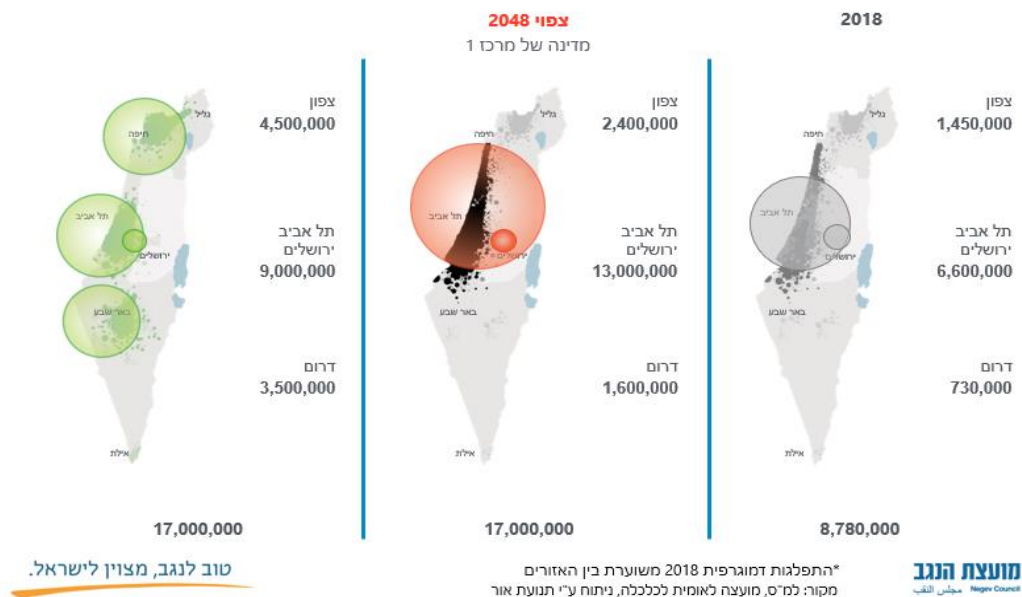
- הטענה כי התמשכות משך הטיסה לנבטים תוביל לעלייה במחירי הטיסה אינו תואם את המציאות בה פועל ענף הטיסה בימינו. ההערכות נעות בין התמשכות טיסה של 10-15 דק בלבד אל מול נחיתה בעמק יזרעאל או פחות מכך לו הנחיתה בנתב"ג. אך להתארכות זו משמעות זניחה עד אפסית במחירי כרטיסי הטיסה. בהחלטה אחת, שבוודאי תגיע, על הטבות לחברות תעופה שיטוסו לשדה השני של ישראל, תבוטל מכשלת המחיר בהינף רגע. אם נוסיף לכך הטבות נוספות לעידוד הציבור בישראל לטוס מנבטים, (לדוגמה, חניה במחירים מיוחדים, רכבת מהירה ונגישה ומחירי טיסה אטרקטיביים ליעדים רחוקים דרך המזרח), הרי שרווחתם של הנוסעים הישראלים תצא על העליונה בכל הקשור למחירי הטיסה.

יתרה מכך, פתיחת הנתבים למזרח הרחוק באמצעות נמלי תעופה באיחוד האמירויות, במסגרת הסכמי אברהם, כבר הביאו לעלייה חדה במספר הטיסות היוצאות בנתיב הדרומי. מגמה זו צפויה להתגבר עם השנים ומשך טיסות אלו יתקצר דווקא עם הקמת שדה בנגב.

הטיעון השלישי הוא המקומם מכולם. חיל האוויר ורת"א, מפקיעים למעשה מידי הממשלה את היכולת להכריע בתפיסות אסטרטגיות-לאומיות כגון פיזור אוכלוסייה בפרפריה. התפיסה המקובעת, כי בנגב יהיו תמיד תהיה פחות אוכלוסייה מצפון הארץ חייבת להשתנות מהיסוד ועל הממשלה לראות ביישוב הנגב משימה בעדיפות עליונה, בבחינת הסיבה והמסובב. לטענתנו, הדרך לעשות זאת היא על ידי ייצור מנועי צמחיה משמעותיים בנגב, כדוגמת שדה תעופה בינלאומי אשר יהווה מחולל משרות אדיר וייצר מעגלי תעסוקה נרחבים ובכך יביא לעידוד אוכלוסיות צעירות להתיישב בנגב ולבנות בו את ביתם. ההתיישבות בנגב, מאז ומעולם וביתר שאת בימים אלו, חייבת להיות משימה לאומית ראשונה במעלה שעל המדינה לעודד ולקדם ואסור שחיל האוויר יעסוק או יחליט בה.

אסור יהיה להתעלם בהקשר זה מהמורכבות של נושאי המשילות והפשיעה במרחב הנגב. דו"ח מקיף ועדכני שהוכן על ידי מכון ריפמן אך לאחרונה מוכיח את התועלות האדירות של הקמת שדה התעופה בנגב לייצירת המשילות הנדרשת, ליצירת מנועים כלכליים עבור האוכלוסייה המקומית המשועתת לכך, ובכך להביא לצמצום דרמטי באחוזי הפשיעה בדרום.

## נתב"ג 2 בנגב ככלי תכנוני לאיזון צפיפות האוכלוסין



### נספחים: (מצ"ב לינק למסמכים המלאים)

- [דו"ח המשרד לנושאים אסטרטגיים על מיקום שדה תעופה שני לישראל.](#)
- [קריאת וועדת הכלכלה של הכנסת – הקמת שדה תעופה שני בנגב.](#)
- [דו"ח מכון ריפמן בשיתוף חברת אורבניקס – שדה התעופה בנגב והשפעותיו על האוכלוסייה הבדואית בדרום.](#)

## איזה שדה תעופה ישראל צריכה?

שיקולי הנוחות של חיל האוויר מנתיבים למדינת ישראל מסלול החלטות שגוי מיסודו. כל בר דעת בנושאי תעופה סבור כי ישראל זקוקה לשדה תעופה בינלאומי משמעותי, גדול, בעל יכולת התרחבות עתידית, שלא פוגע בסביבתו ומאפשר מקסימום גמישות בהפעלתו.

זו המגמה העולמית, כך נבנים שדות תעופה בעולם. אך בישראל, עקב התנגדות גוף אחד, ייתכן ותיפול החלטה שגויה שתפגע בעתיד התעופה של ישראל, תפגע באיכות חייהם ובבריאותם של אזרחים, תעלה למשלם המיסים סכומי עתק מיותרים, תוביל לפגיעה בביטחון המזון של ישראל ולפגיעה אנושה בעתיד הנגב.

מדינת ישראל זקוקה לשדה בינלאומי שיאפשר טיסות לכל היעדים, לכל סוגי המטוסים, לכל חברות התעופה ולכל אורך שעות היממה. שדה תעופה בו פועלים מעגלי עשייה נוספים של מוסכים, מתקני אחסון, מתקני ייצוא, מרכזי כנסים, מלונאות ועוד.

בעולם הבינו מזמן כי לא מקימים "שדה תעופה" אלא "אירוספייס" – מרחב שלם של עשייה כלכלית סביב תחבורה אווירית. ואילו אצלנו עדיין מדברים על הקמת שדה קטן, מוגבל ביכולותיו, שאינו משרת את סביתו ואינו מסייע בפתרון אתגרי התעופה של ישראל.

שדה תעופה בינלאומי משמעותי עם אופק התרחבות ופיתוח כלכלי יהווה מחולל צמיחה דרמטי למרחב בו יוקם. הקמתו תבטיח עשרות אלפי משרות, פריחת עסקים, תשתיות תחבורה חדשות, מערכות הסעת המונים ועוד.

לאחר עשורים ארוכים של בחינת החלופות שהוצעו עד היום, דבר אחד ברור: שדה תעופה שכזה ניתן להקים רק במקום אחד בישראל והוא נבטים שבנגב.

בכל חלופה אחרת שנבחנה, ניתן יהיה להקים אך ורק שדה המוגבל בגודלו ובאורך מסלולו. שדה שייתן מענה חלקי ביותר לצורכי התעופה של ישראל. בכל החלופות, למעט נבטים, מדובר בשדה שיוקם בסמוך לבתי תושבים בערים וישובים במרחב הכפרי, יגביל את הבנייה בהם ויוביל להרס שטחים פתוחים ושטחי חקלאות בעלי ערך רב.

### איזה שדה תעופה בינלאומי ישראל צריכה? מוגבל או מושלם

נבטים	רמת דוד	
שדה בינלאומי מלא המאפשר את כלל הטיסות לכל חברות התעופה. מהווה גיבוי מלא לנתב"ג בשעת חרום.	שדה "LOW COST" ליעדים קרובים. יאפשר הסטת של עד 10% מתעבורת נתב"ג.	איפיון שדה התעופה
3,810 מ' לפחות	3,350 מ' לכל היותר	אורך מסלול
כל סוגי המטוסים לרבות מטוסי מטען	רק מטוסים צרי גוף.	סוגי מטוסים
כל ציי המטוסים של כלל החברות	לא מתאים לחברות התעופה הגדולות שרוב מטוסייהן רחבי גוף (אל על)	חברות תעופה
כל סוגי הטיסות והיעדים של כל החברות	אין אפשרות לטיסות טרנס-אטלנטיות למזרח הרחוק, צפון אמריקה ודרום אפריקה	טווחי טיסה
יאפשר הסטת כל תנועת המטוסים לכל היעדים והטווחים לרבות מטוסי מטען.	לא תתאפשר הסטת תנועת מטוסים רחבי גוף ומטען מנתב"ג. טיסות הלילה במרכז ימשכו.	השפעה על תושבי המרכז
אין מגבלה. יכול לשמש שדה תעופה בינלאומי ראשי.	עד 20 מיליון. לא עומד בצפי הנדרש של גידול תעבורת הנוסעים. עם השלמתו תידרש הקמת שדה נוסף	כמות נוסעים בשנה
סכנה נמוכה מאוד. אין ציפורים גדולות. אין חקלאות.	גבוהה מאוד - נתיב נדידת ציפורים גדולות, צפיפות אוכלוסייה	סכנת בטיחות טיסה

קיים חוסר הגיון בסיסי בכוונה להקים שדה תעופה בינלאומי בעמק יזרעאל כאשר ברור כבר היום ששדה כזה לא ישרת את הצרכים האסטרטגיים של ענף התעופה בישראל לעשרות השנים קדימה. הרי ברור לחלוטין כי מגבלת נפח התעבורה בנתב"ג הינה תוצאה בעיקר של רעש מטוסים רחבי גוף והצורך להפנות אותם לשדה הנוסף שיוקם. אולם שדה בינלאומי בעמק יזרעאל לא יעשה זאת כלל מאחר והוא לא יוכל להכיל מטוסים אלו אל מטוסים צרי גוף בלבד ליעדים קצרים עד בינוניים בלבד. בכך תנציח המדינה את העומס הסביבתי-בריאותי על תושבי סובב נתב"ג ולא תייצר את הפתרונות הראויים למצוקת תושבי מרכז הארץ.

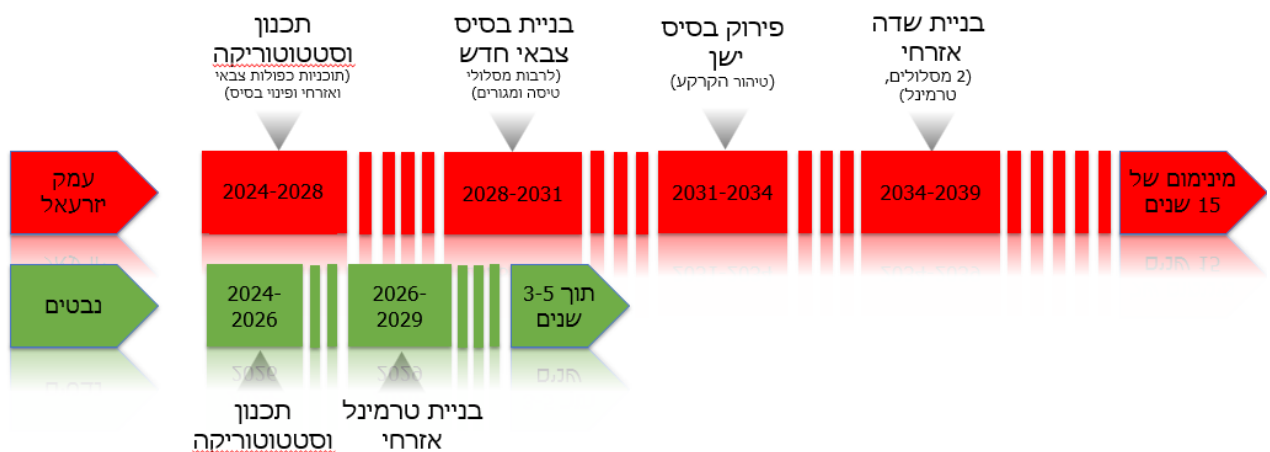
שיקול דרמטי נוסף נוגע ללוחות הזמנים הדרושים להקמת שדה תעופה נוסף. ברור לכל בר דעת כי החלטה על שדה תעופה בעמק יזרעאל אינה משרתת את הלחץ ההולך וגובר בעולם התעופה בישראל, הזקוק לשדה זמין, חדשני ומיטבי תוך זמן קצר ככל האפשר.

הקמת שדה בעמק, לאחר החלטת ממשלה בנושא, יכולה להתקיים רק כעבור כ-15 שנים, או יותר מכך, בשל ההכרח בהריסת בסיס חיל האוויר הקיים, ניקוי הקרקע מאדמות מזוהמות, על מנת להקימו מחדש, בצמוד לשדה התעופה האזרחי המתוכנן ורק אז הקמת שדה בינלאומי חדש לרבות מסלולים, טרמינל ותשתיות תחבורה, אחסנה, חניה ועוד.

לעומת זאת, החלטה על שדה בינלאומי בבבטים, יכולה להתממש תוך שנים בודדות של 3-4 שנים לאור העובדה כי במקום כבר קיימים מסלולי ההמראה הנדרשים, לצד קרקע מופקעת וזמינה, מערכות תחבורה מתקדמות ומרחב קרקעי והתיישבותי שלא נדרשות אליו התאמות סביבתיות.

יש לומר בהקשר זה כי השיהוי הממושך בהחלטה על מיקום שדה התעופה משרתת את האינטרסים של חיל האוויר הגורס כי המצוקה ההולכת וגוברת של ענף התעופה תביא את ממשלת ישראל לא להתעמת עם גורמי הצבא החזקים במדינה ובכך לבחור להקים את השדה בעמק יזרעאל. החלטה נוחה במקום החלטה הנכונה.

### לו"ז ריאלי להקמת שדה תעופה בינלאומי



בנוסף לטיעונים אלו לא ניתן להתעלם מהפרשי העלויות האדירים בים שדה תעופה בעמק יזרעאל לבין זה שבבבטים. משורה של חוות דעת מקצועיות בנושא, עולה תמונה חדה וברורה כי הקמת שדה תעופה בעמק יזרעאל תעלה לקופת המדינה כ-18 מיליארד ש"ח יותר מאשר חלופת בבטים! יתרה מכך, שדה תעופה מוגבל וקטן ברמת דוד יביא את המדינה להקים תוך זמן קצר שדה תעופה בינלאומי נוסף ובכך יגרמו למשק עלויות של כפל תשתיות בהיקף של 15 מיליארד ש"ח נוספים.

ואולי הנתון החשוב מכל, הקמת שדה תעופה בבבטים, שיהיה משמעותי וגמיש בהפעלתו, יכול להגשים את ייעודו כשדה מרכזי לעשרות שנים קדימה, הקמתו בבבטים תבטיח למרחב הנגב מעל ל-50 אלף משרות חדשות ותוספת של מעל 11 מיליארד ש"ח בתוצר מקומי.

מספרים אלו מביאים לקדמת הבמה את הטיעונים המרכזיים שראוי לבחון בזמן תכנון שדה תעופה חדש לישראל. טיעונים כבדי משקל שנדחקים הצידה אל מול מסע לחצים של חיל האוויר העושה שימוש מופרז בכוחו לקבוע את מגבלות הבנייה של תשתיות לאומיות בישראל.

#### נספחים: (מצ"ב לינק למסמכים המלאים)

- [דו"ח חברת BDO – בחינה כלכלית למשק-היבטי שדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל.](#)
- [דו"ח חברת שטיינמייץ עמינח – בחינה כלכלית והשוואת עלויות שדה תעופה נגב מול שדה תעופה בעמק.](#)
- [דו"ח משרד התחבורה – צוות היגוי לזמינות שדה תעופה בינלאומי שני לישראל.](#)



# חלופת עמק יזרעאל

מבין כל החלופות שנבחנו להקמת שדה תעופה, עמק יזרעאל הוא האבסורדי מכולן.

אין צורך להיות מומחה תעופה או איש תכנון בעל מעוף, על מנת להבין שהקמת שדה תעופה בלב עמק יזרעאל תהיה טעות אסטרטגית ובכי לדורות.

הקמת שדה תעופה בינלאומי בלב עמק יזרעאל תוביל לחורבן של מרחב חקלאי תוסס ועשיר:

- 250 אלף דונם של שדות חקלאיים פעילים יאבדו לטובת פיתוח תעשייתי.
- מסלולי הטיסה ינשקו לבתי העמק במרחקים של פחות מ 100 מטר.
- ישובים כמו עפולה, מגדל העמק, רמת ישי וטבעון יאלצו לעבור שינוי מהותי הכולל מיגון מסיבי מרעש.
- בתי ספר יועתקו ממקומם. ייתכן ואף ישובים.
- מטוסים אזרחיים ינחתו בגובה נמוך מעל בתי תושבים ומטוסי קרב יצטרכו להמריא ממש מעל מתחמי מגורים ומרכזי חינוך.
- כניסת מטוסי נוסעים למסלולי נדידת הציפורים תהווה סכנה ממשית לחיי אדם.

עצם תכנון הקמתו של שדה תעופה בלב נתיב נדידת הציפורים, מהגדולים בישראל, יהווה איזולת שאין כמותה. מיטב המומחים קובעים באופן נחרץ כי מדובר בטעות שתעלה בוודאות בחיי אדם. זה לא עניין של אם אלא רק עניין של מתי. עשרות רבות של תאונות מטוס וציפור התרחשו במרחב עמק יזרעאל, 5 מפגשים כאלו הסתיימו בהתרסקות מטוס קרב.

היקף התעופה של שדה תעופה אזרחי גדול פי עשרות מונים משדה צבאי ולמטוסים אזרחיים יכולת תמרון מצומצמת בהרבה ממטוסי הקרב. על פי חוות דעת חד משמעיות, מדובר בכשל תכנוני שיביא בוודאות לאובדן חיי אדם.

הצורך בהרחקת מאות אלפי הציפורים בעמק תוביל את מדינת ישראל לצורך הכרחי בייבוש מאגרי העמק, סגירת מעל 55 רפתות פעילות המייצרות כ 20% ממשק החלב בישראל, סגירת אסמים ולולים, איסור של גידולים מרובי גרעינים (חיטה, שעורה, תירס, חמניה ועוד) המאפיינים את האזור מזה עשרות שנים. העמק, שהיה הקרקע לראשית ההתיישבות החקלאית מעל למאה שנים, עלול להפוך, כדברי התוכנית עצמה, למרחב של "מיאוס ביוטופי". קרי, מעמק פורה של חקלאות ושטחים פתוחים לאזור יבש שבו לא מתקיימת פעילות מושכת ציפורים.





ייבוש מאגרי העמק יוביל לכדור שלג של קטסטרופה סביבתית. מחד, איבוד המאגרים אשר שימשו לעצירת שיטפונות באזור חיפה והקריות ישיב אל האזור את ההצפות הקשות אשר גבו בעבר חיי אדם ונזקי רכוש רבים. מאידך, מאגרים אלו משמשים מוצא אחרון ובלעדי לשפכי הערים הסמוכות אשר רק בזכות שטחי החקלאות של העמק נמצא להם שימוש חוזר זמין וקרוב.

ההשלכות הדרמטיות בהיבטי כלכלה, בטחון, סביבה, בריאות וחברה של הקמת שדה תעופה בעמק יזרעאל, הביאה שורה ארוכה של גורמים להתנגד לחלופת עמק יזרעאל ובהם משרדי ממשלה משמעותיים כדוגמת משרדי החקלאות, הגנת הסביבה והבריאות.

דווקא בימים אלו ראוי לקרוא בעיון רב את דו"ח משרד החקלאות ודו"ח מכון יסודות המזהירים אזהרה חמורה מאובדן 8% מאדמות המדינה הפוריות ופגיעה אנושה במרחב כפרי המבוסס על חקלאות.

לאחרונה הודיע משרד הביטחון כי גם הוא מתנגד להקמת שדה תעופה בינלאומי בעמק, לאור העובדה כי לא ניתן להגן עליו בזמן עימות צבאי בזירה הצפונית.

ועדת העורכים שמונתה לתוכניות המתאר לשדה תעופה בעמק יזרעאל ונבטים פועלת כבר תקופה ארוכה בהתעלמות מוחלטת מהחלטת הממשלה והחלטת המועצה הארצית אשר קבעו כי יש לבצע תכנון מפורט לשתי החלופות באופן שוויוני ובמקביל. נראה כי הצוות המצומצם של ועדת העורכים ממשיך באופן מגמתי בניסיונות לקבוע כי חלופת עמק יזרעאל היא הנכונה ובאופן פעולתו מייצר זמינות תכנונית רק לחלופה אחת.

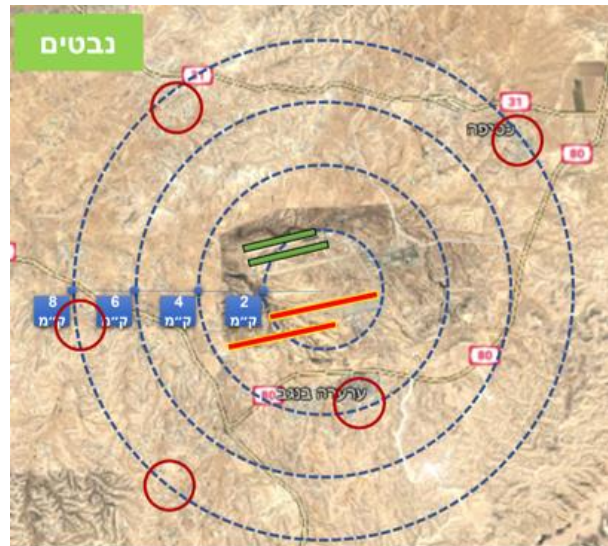
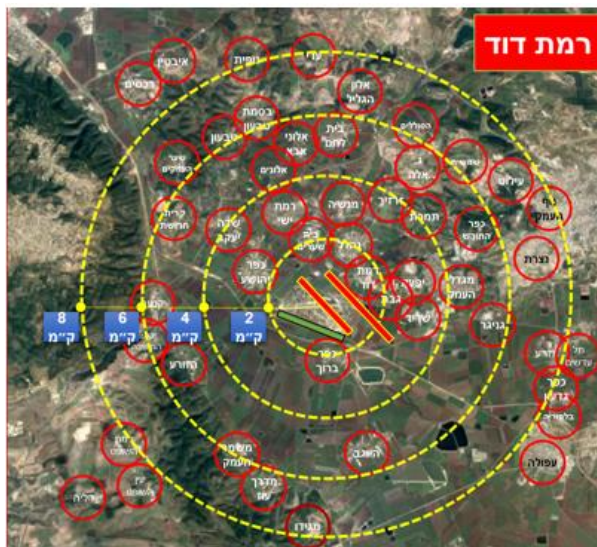
בחודשים האחרונים הוגשו מסמכי תסקיר השפעת הסביבה (פרקים א'-ב') לחלופת עמק יזרעאל בלבד. מסמכים אלו מוכיחים מעל לכל ספק בדבר הפגיעה האדירה במרחב עמק יזרעאל כתוצאה מהקמת שדה תעופה. מעל 600 אלף דונם יושפעו ברמות שונות תוך צורך מידי בסגירה של מאגרי מים, עשרות אלפי תושבים יהיו חשופים לרעש ברמות גבוהות באופן קיצוני אשר יביאו לצורך בפינוי אלפים מבתיהם ולמיגון של עשרות אלפי בתים. תוכניות התחדשות עירונית בערים הסמוכות יבוטלו כמו גם תוכניות פיתוח אסטרטגיות של המרחב הכפרי.

בהתייחס למסמכי התסקיר הוציא המשרד להגנת הסביבה חוות דעת שקובעת כי מסמכי התסקיר מוכיחים כי חלופת עמק יזרעאל אינה ישימה. הפגיעה הצפויה בבריאות האדם, במרחב החקלאי, בסביבה ובערכי המורשת אינם מידתיים ואינם עולים בקנה אחד עם האינטרס הציבורי. לטענת המשרד להגנת הסביבה, תוכנית שדה התעופה בעמק יזרעאל תשנה את פניו באופן דרמטי ותגרום לאובדן אופיו החקלאי.

יתרה מכך, ניסיונות צוות ועדת העורכים לקבוע עובדות בשטח הביאה אותם לבקש להחיל על כל מרחב עמק יזרעאל את תקנות 77-78 אשר יגבילו באופן דרמטי את פיתוח האזור. למעשה, ניטלים סמכויות התכנון מהגופים המקומיים וכל תוכנית פיתוח משמעותית תאושר בכפוף לתפיסה כי כבר פועל במרחב שדה תעופה בינלאומי. מדובר בעוד צעד דורסני מצד צוות התכנון אשר כבר כעשור מנסה להביא להקמת שדה התעופה בעמק יזרעאל וזאת כתוצאה מתכתיבי חיל האוויר ורת"א.

לצד משרדי הממשלה, שותפים למאבק שורה של גופים חצי ממשלתיים וארגוני חברה אזרחית, בהם ארגון חופאי בריאות הציבור, החברה להגנת הטבע, ארגון יסודות, קרן קיימת לישראל, רשות הטבע והגנים, תנועת המושבים, התנועה הקיבוצית, מרכז השלטון האזורי, תנועת אור, השומר החדש ותושבי העמק עצמו, שבחרו לגור בו, חלקם כבר למעלה מחמישה דורות, בשל אופיו החקלאי והמרקם החברתי האופייני לו.

## מה נכון למדינת ישראל?



### נספחים: (מצ"ב לינק למסמכים המלאים)

- חוות דעת פרופ' שלומית פז – משמעויות סביבתיות ותכנוניות בהקמת שדה תעופה בעמק יזרעאל.
- דו"ח השפעות הקמת שדה תעופה על משק המים בצפון, פרופ' יורם אבנימלך.
- חוות דעת המשרד להגנת הסביבה בתגובה למסמכי תסקיר השפעה על הסביבה
- דו"ח משרד החקלאות – האגף לתכנון ופיתוח הכפר.
- דו"ח מכון יסודות – בחינת השפעות לשדה תעופה אזרחי בעמק יזרעאל
- [סרטון של פרופ' לשם – מומחה צפרות בינלאומי שעובד עם משרד הביטחון.](#)
- ד"ר שרה יצחקי - חוות דעת על המשמעויות הבריאותיות בהקמת שדה תעופה בעמק יזרעאל.
- [מכתב לשר הביטחון – תנועת המושבים, התנועה הקיבוצית ומרכז המועצות האזוריות.](#)
- [מכתב לשר הביטחון - החברה להגנת הטבע.](#)
- [ד"ר דנה סיוון – תסקיר חברתי כלכלי על הקמת שדה תעופה שני לישראל.](#)
- [חוות דעת של פרופ' אברהם אביטל וד"ר איילת מגן – השפעות רעש מטוסים על היבטים בריאותיים בילדים.](#)
- [מומחה צפרות עווד עובדיה - דו"ח על סכנות תעופה בלב נתיב נדידת ציפורים.](#)
- [הקן לשמירה על שטחים פתוחים, רמ"י ומכון דש"א – ניתוח והערכה של טבע, נוף ומורשת.](#)

### לסיכום:

אין ספק כי מדינת ישראל תידרש בזמן הקרוב להכריע בשאלת המיקום של שדה התעופה הבינלאומי הבא של ישראל. ההחלטה חייבת לכלול שורה של מרכיבים ברמה הלאומית המשקפים את ההבנה כי שדה תעופה שכזה הוא הרבה יותר מטרמינל ומסלולי המראה.

אל מול מקבלי ההחלטות ניצבת הזדמנות היסטורית לייצר בנגב מנוע צמיחה דרמטי שיגשים את הבטחות הממשלות לדורותיהן ביישוב הנגב וחיזוקו בהתיישבות ובפריחה כלכלית וחברתית. מלחמת "חרבות ברזל" מדגישה את המחויבות הזו ביתר שאת כאשר ידרשו מאמצים כלכליים רבי משמעות להחזיר את האמון בעשייה הכלכלית בדרום המדינה תוך יצירת הבטחון הכלכלי לתושבים ותושבות מכל רחבי הנגב.

בהחלטה על מיקום שדה התעופה גלום גם הרצון להשפיע על ריכוזי האוכלוסייה בישראל דורות רבים קדימה. אלו המבנים, כי אי אפשר להישען יותר על מרכז הארץ הצפוף, יכולים בהחלטה על שדה בנגב לחזק את המטרופולין הדרומי בהגירה חיובית אליו וביצירת מעגלי תעסוקה איכותית ופריחת עסקים שיחזקו את הנגב באופן שלא נראה קודם לכן.

ההחלטה חייבת לכלול גם את ההבנה כי עמק יזרעאל הינו נכס לאומי ברמה הלאומית. מרכז חקלאי שוקק ושותף מרכזי ביעד של יצירת בטחון תזונתי בישראל. תקופת הקורונה ומלחמת חרבות ברזל הביאו להוכחה נוספת בצורך בהגנה על החקלאות הישראלית בשעת משבר. הרס "אסם התבואה" של צפון הארץ יוביל לפגיעה אנושה ביעד זה.

החלטה על הקמת שדה תעופה בנבטים לא תפגע ביכולות חיל האוויר לקיים את שגרת אימוניו אלא תצריך התאמות נדרשות במרחב האווירי של ישראל וייתכן גם השקעות בטכנולוגיה ואמצעים שיבטיחו את בטיחות הטיסה במרחב הדרומי.

האמירות הברורות של אנשי חיל האוויר לשעבר, בהם מפקדים בכירים ורמטכ"ל לשעבר, מוכיחים כי אין מדובר בנושא של פגיעה בביטחון ישראל אלא רק בשיקולי נוחות של חיל האוויר אשר התרגל מחד לעשות בשמי הדרום כרצונו ומאידך לקבוע באופן שרירותי על פרויקטים ברמה הלאומית אשר פוגעים בנוחות תפעולית זו.

ואולי חשוב מכל, ההחלטה על שדה תעופה בנבטים משרתת באופן מלא את הוראות התוכנית להקמת שדה תעופה בינלאומי נוסף. שדה "נגב" בנבטים ממלא אחר כל תכלית התוכנית ובה הרצון לבנות שדה גדול ומשמעותי, בעל יכולת התרחבות עתידית, המשרת את כל היעדים מסביב לעולם ונותן מענה מקצועי לכל חברות התעופה.

מול ממשלת ישראל ניצבת הזדמנות פז. לשלב ידיים עם נבחרי ציבור מדרום, מרכז וצפון, תושבים ותושבות מכל קצוות הארץ, השותפים לעמדה כי את שדה התעופה יש להקים בנבטים. אחדות דעים נדירה בציבוריות הישראלית.

## החלטה אחת שתגשים את חזונו של דוד בן גוריון: "בנגב יבחן העם בישראל".

נשמח לענות בכל שאלה ובקשה. מייל: [no2ramatdavid@gmail.com](mailto:no2ramatdavid@gmail.com) טלפון: 050-5785187



עיריית יקנעם  
YOQNEAM MUNICIPALITY



רמת הנגב  
מועצה אזורית



דימונה



מועצה אזורית  
עמק - יזרעאל



בית העמונים של ישראל



רמת הנגב  
מועצה אזורית



בית שמש  
מועצה מקומית



עיריית ערד  
Arad Municipality



בית שמש  
מועצה מקומית



מגדל העמק  
מועצה אזורית



מגדל העמק  
מועצה אזורית



בית שמש  
מועצה מקומית



יטבתה  
מועצה אזורית



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית



השומר החדש  
HaShomer HaChadash



בית שמש  
מועצה מקומית



מועצת הנגב  
Negev Council



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית



בית שמש  
מועצה מקומית