המכללה לביטחון לאומי

מחזור מ"ו, 2019-2018

הציר הדיפלומטי - מדיני –

נייר עמדה -

מגיש: אל"ם חן אלמוג

מנחה אקדמי: מר אבי גיל

מר ערן עציון

ינואר 2019

אל: רוה"מ, שר התחבורה, שר האוצר

**נייר עמדה – הצורך של מדינת ישראל להקים שדה תעופה בינ"ל ראשי ולא משלים**

**הקמת שדה תעופה בינלאומי משלים לנתב"ג לא ייתן את המענה הנדרש למדינת ישראל בשנת 2050** אל מול כמות הנוסעים הצפויה. יתרה מזאת, המשך התהליך כפי שמסתמן כיום יוביל להקמת שדה תעופה בינ"ל נוסף ( שלישי) לקראת 2035 מה שיוביל בהכרח להוצאות מוגדלות ומיותרות למדינה, כמו גם החרפת הפער במרחב האווירי.

רקע –

הקמת שדה תעופה בינלאומי נוסף במדינת ישראל הינו אירוע אסטרטגי ממעלה ראשונה החובק בחובו את כלל ההיבטים של הביטחון הלאומי – חברתי, כלכלי, מדיני – פוליטי וביטחוני. בשנת 2011 ממשלת ישראל קבעה כי קיים צורך דחוף להקמת שדה תעופה בינלאומי נוסף[[1]](#footnote-1), ובשנת 2014, בהחלטה מספר 2050 קבעה הממשלה על הקמת "שדה תעופה לטיסות אזרחיות בינלאומיות כשדה משלים לנתב"ג, שיוקם ויופעל באמצעות המגזר הפרטי".[[2]](#footnote-2) שדה תעופה הבינ"ל המשלים לנתב"ג נדרש לתת מענה בראי שנת 2050, עבור כ 20 מיליון נוסעים, לטיסות קצרות – אירופה. צפי הנוסעים בשנה זו הינו כ – 80 מיליון.[[3]](#footnote-3) נתב"ג אשר מיועד לכ -15 מיליון נוסעים, נותן מענה כבר כיום לכ- 23 מיליון נוסעים בשנה, לפיכך שילוב של שני שדות התעופה – נתב"ג והמשלים, צפויים לתת מענה מקסימלי לכ- 50 מיליון נוסעים בשנה בלבד. ומכאן נובע הפער המרכזי כי הקמת שדה תעופה בינ"ל משלים במתכונת הנוכחית לא ייתן מענה נדרש לצרכי מדינת ישראל ב 2050.

**מטרת נייר עמדה זה הינה להציג חלופות לפתרון בעיית התעופה האזרחית בהסתכלות ארוכת טווח של הביטחון הלאומי של מדינת ישראל.**

דיונים רבים התקיימו מאז החלטת הממשלה ב 2011 אשר הגדירה כי קיים צורך דחוף להקמת שדה תעופה בינ"ל משלים לנתב"ג. יחד עם זאת, טרם התגבשה החלטה בנדון, ואנו נמצאים בעיצומו של תהליך תכנון מתקדם לשתי החלופות המובילות – רמת דוד ונבטים. מנגד, יש לציין כי קיימים גורמים רבים בעלי אינטרסים מגוונים אשר משפיעים רבות על התהליך, השואף להיות מקצועי. כדוגמת ראשי הרשויות בדרום, ומטה המאבק נגד הקמת שדה התעופה בעמק יזרעאל אשר מקדמים אג'נדה להקמת השדה המשלים בנבטים. מאידך, סקר האתרים המליץ על הקמת השדה המשלים ברמת דוד. יחד עם זאת, והמטריד ביותר בעיניי, הינה העובדה כי כלל העוסקים בדבר, דנים במיקום הקמת השדה המשלים לנתב"ג. ולא בסוגיה הקריטית בה עוסק מסמך זה והיא מה המענה הנדרש למדינת ישראל בהסתכלות ארוכת שנים.

בהתאם לכך, בראייתי קיימות מספר חלופות אפשריות:

* ממשיכים ע"פ תכנון - הקמת שדה תעופה בינ"ל משלים (מענה ל 20 מיליון נוסעים), ובמעלה הדרך – כנראה 2030-2040 הקמת שדה תעופה בינ"ל משלים נוסף – שלישי.
* הגדלת נתב"ג לכדי 50 מיליון נוסעים
* החלטה על הקמת שדה תעופה ראשי המיועד ל כ 60 מיליון נוסעים
  + על אי מלאכותי
  + נבטים

לפי האופציה הראשונה – תוך כשנה תתקבל החלטה על המיקום להקמת שדה התעופה המשלים ובנייתו תחל לאחר המכרז. לגבי הדיון על מיקום השדה, בראייתי אין זו הסוגיה הקריטית, וכי יש יתרונות וחסרונות לכל אחת מהאפשרויות. ובראייתי היתרונות בדרום עולים בכמה מונים, הגם שאין כאן "נוק אווט" טוטאלי. ומהות ההחלטה הינה האם ממשלת ישראל מחליטה לקדם את פיתוח הנגב והדרום או הצפון. יש להדגיש כי ההחלטה נכון להיום הינה הקמת השדה על ידי המגזר האזרחי בשיטת BOT, בהתאם לכך, סביר להניח כי השדה יתחיל לפעול לקראת 2025. בהינתן מימוש התחזיות הצפויות, לפי כלל הגורמים המעורבים. לקראת 2030 שני שדות התעופה ימצו את התפוסה האפשרית לכמות הנוסעים, מה שיוביל לתהליך מחודש להקמת שדה תעופה בינ"ל שלישי. יש לציין, כי יש הגורסים כי כמות הנוסעים לא תגדל בקצב הצפוי. בהינתן גישה שמרנית זו, מדינת ישראל תהיה מול שוקת שבורה ותידרש לקבל החלטה בלתי נמנעת שכזו לקראת 2040.

בהתייחס לאפשרות להרחבת נתב"ג – כאן המקום לציין כי רת"א (רשות התעופה האזרחית) נאלצת כל שנה לנפק אישור חריג לנתב"ג לחריגה מכמות הנוסעים לה תוכנן השדה, כ 15 מיליון. היות השדה ממוקם בלב אוכלוסייה אזרחית, מונע ממנו לפעול כשדה סביב השעון ולהשבתתו בשעות הלילה. לא קיימים שטחים פנויים להוספת מסלולים. לפיכך, אפשרות זו, קיימת אך בעלת מורכבות רבה, ובהכרח תוביל לפגיעה חמורה עוד יותר באיכות החיים של רבים מאד המתגוררים במרחב העוטף את נתב"ג.

האפשרות השלישית הינה החלטה על הקמת שדה תעופה בינ"ל ראשי, והפיכת נתב"ג לשדה תעופה משלים. אפשרות זו יכולה להתקיים לפי התרחיש של הקמת אי מלאכותי – מרחב תל אביב – חיפה. וזאת בהתאם לממצאי צוות התכנון הלאומי אשר עוסק בכך בימים אלו בהתאם להחלטת הממשלה 3344 מינואר 2018 לבחינת הקמת אי מלאכותי. או על בסיס החלופה של נבטים, בה קיים מסלול ארוך המוגדר ומיועד לשימוש כשדה תעופה בינ"ל, בו השקיע משרד האוצר מעל לשני מיליארד ₪.

**המלצתי הינה חד משמעית והיא החלטה על הקמת שדה תעופה בינ"ל ראשי, והגדרת נתב"ג כשדה תעופה משלים**. כאשר בראייתי, ובהתאם לתוצאות צוות הבחינה, יש להקים שדה זה על **אי מלאכותי**. חלופות נבטים הינה משנית, ובפער גדול, היות והמרחק מהמרכז, גם לאחר הקמת תשתית לרכבת מהירה, הינה גדולה יותר מאשר אי מלאכותי מול חופי מרכז הארץ.

כל החלטה על אחת מהאפשרויות האחרות הינה החלטה טובה, לטווח הקצר, וייתכן כי הממשלה החדשה שתוקם לאחר הבחירות באפריל הקרוב, תצליח לקצור חלק מפירותיה. אך כאמור, בטווח הארוך, זו תהיה החלטה רעה למדינת ישראל בהסתכלות של כשלושים שנה קדימה.

במבחן היישום הפער המרכזי שאני צופה סביב החלטה שכזו הינה מאנשים חסרי מעוף וחזון. ולצערי רבים כאלו מסתובבים סביב מקבלי ההחלטות. אנשים אלו, שלא זכו לראות את הפוטנציאל הגלום בהקמת אי מלאכותי, לבטח במדינה קטנה, נטולת עתודת קרקעות כישראל. יראו את הסיכון שבמהלך כזה וירבו בהסברים לא מבוססים כדוגמת עלות, משך הזמן להקמה וכו'. הגם שמבחינה ראשונית, להבנתי אופציה זו לא יקרה יותר (חוסכת השקעה אדירה בתשתיות לדרום / צפון) ויכולה להתבצע בפרק זמן מהיר יחסית מרגע קבלת ההחלטה. בנוסף לכך, לא מן הנמנע כי מספר גופים ירוקים, יערימו קשיים בהקשר להשפעות סביבתיות של הקמת אי מלאכותי. אך כמו שנעשה במקומות רבים בעולם, נשכיל לפתור את מרבית הסוגיות, ושלמור על איזון אקולוגי ימי מיטבי ככל הניתן.

הקווים הראשונים לתוכנית הינם מתן עדיפות לצוות הבחינה להקמת אי מלאכותי, יציאה למכרז - פה יהיה המקום לבחון בשנית הקמה על ידי המגזר הפרטי B.O.T.. וזאת לצד מסע פרסום המציג חזון לאומי למהלך זה.

(דגשים לשיחה בעל פה)

בראייתי, הגם היותי איש מקצוע ולא יועץ פוליטי, בימים טרופים אלו של תקופת בחירות מזורזת. מהלך זה יכול להניב לכוח אלקטוראלי משמעותי. החל מהצגתך כמנהיג בעל חזון לאומי, דרך תמיכה של עשרות אלפי מצביעים המעוניינים לקדם כל פתרון שאינו הקמת שדה תעופה בעמק יזרעאל (תושבים, רשות שמורות הטבע ועוד). אך חשוב מכל, היות ואני רואה בך באמת כמנהיג בעל חזון לאומי, אני יודע שתשכיל לקבל את ההחלטה המנהיגותית הנכונה לדורות הבאים של מדינת ישראל.

1. החלטת ממשלה 3512, 24/07/2011. [↑](#footnote-ref-1)
2. החלטת ממשלה 2050, 07/10/2014. [↑](#footnote-ref-2)
3. סקר אתרים לאיתור שדה תעופה בינ"ל משלים, נובמבר 2017 (דו"ח שפרן), [↑](#footnote-ref-3)