

עכשיו זה רשמי: הממשלה ביטלה את ההחלטה להקים שדה תעופה בינלאומי ברמת דוד המשמעות: ספק אם בשנים הקרובות יקודם שדה תעופה בינלאומי נוסף לנתב"ג בישראל, בגלל התנגדות מערכת הביטחון ורשות התעופה האזרחית להקמתו בנבטים. גורמים ממשלתיים טוענים: עיכוב ההקמה יעלה למשק מיליארדים, ישראל "תיזרק עשור אחורה"

יובל שדה 13:38, 24.10.21 **כלכליסט**

שרי הממשלה הצביעו היום (א') על ביטול "החלטה 2050", הקובעת שיש להקים שדה תעופה בינלאומי בעמק יזרעאל, שיתפקד כשדה משלים לנתב"ג. ההצעה הוגשה על ידי שר החוץ וראש הממשלה החליפי יאיר לפיד, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים מרב מיכאלי ושר האוצר אביגדור ליברמן. בנוסח ההחלטה מצוין כי לראש הממשלה, לשר הביטחון, לשרה להגנת הסביבה ולשר התיירות "אין הערות" בנוגע להחלטה.

במסגרת ההחלטה נקבע כי יוקם "צוות היגוי" בראשות השרה מיכאלי, בהשתתפות משרד התחבורה, משרד רה"מ, המועצה הלאומית לכלכלה, משרד האוצר, משרד הביטחון, המשרד להגנת הסביבה, מינהל התכנון, משרד התיירות ורשות מקרקעי ישראל. לפי שרת התחבורה, הצוות צפוי לתת את המלצתו על מיקום מומלץ לשדה תעופה בינלאומי חדש בתוך כתשעה חודשים.

עוד נכתב בהצעה כי לצעד אין השפעה על תקציב או על כוח אדם. המציאות, איך לומר – שונה. ביטול חלופת רמת דוד תוביל לאובדן של כ-35 מיליון שקל שהושקעו בתכנון ובהכנת תסקיר סביבתי. כמו כן, על הפרויקט עבדו כ-200 עובדות ועובדים שכעת יאלצו לסיים את עבודתם לפני הזמן. בנוסף, סביר להניח כי גם במסגרת צוות ההיגוי החדש יידרשו יועצים מקצועיים חיצוניים. גורמים ממשלתיים טוענים כי מלבד העלויות הישירות, עיכוב ההקמה של שדה תעופה בינלאומי יעלה למשק מיליארדים נוספים ומדינת ישראל "תיזרק עשור אחורה".

עם זאת, ייתכן שהממשלה משאירה פתח מילוט שיאפשר לה לא לבטל את הכנת התסקיר הסביבתי לשדה התעופה ברמת דוד – מה שעלול לגרום לכך שאופציה זו לא תרד באופן מוחלט מהשולחן. בסעיף ה' בהצעה נכתב כי "אין באמור בהחלטה זו כדי לגרוע מהוראות חוק התכנון והבנייה התשכ"ה 1965, ואין בו כדי לפגוע בשיקול דעתם של מוסדות התכנון, לרבות בחינת חלופות ככל שיידרש על ידיהם, או מהחלטות קודמות שקיבלו".

המשמעות של ביטול החלטה 2050 היא שספק אם בשנים הקרובות יקודם שדה תעופה בינלאומי נוסף בישראל, מכיוון שישנה התנגדות מצד מערכת הביטחון, רשות התעופה האזרחית (רת"א) ויו"ר כחול לבן בני גנץ להקמה של שדה תעופה בנבטים. הכוונה לבטל את שדה התעופה בעמק יזרעאל מופיעה בקווי היסוד של הממשלה הנוכחית, לצד הכוונה להקים שדה תעופה נוסף בישראל, ומדובר בהבטחת בחירות של השרה מיכאלי ושל שר החוץ לפיד.

החלטת ממשלה 2050 שהשרה פועלת לבטל היא משנת 2014, והיא קובעת כי על פי התשתית העובדתית הקיימת, המיקום המועדף להקמת שדה תעופה משלים הוא במרחב בסיס "רמת דוד" שבעמק יזרעאל. עם זאת, ההחלטה על הקמת שדה תעופה ברמת דוד

זכתה להתנגדויות רבות מתושבי עמק יזרעאל והאזור, ובמקביל ראשי רשויות ותושבים בדרום הביעו תמיכה בהקמה של שדה תעופה בינלאומי בנבטים. התמיכה הכפולה הובילה לכך שבשנת 2017 החליטה המועצה הארצית לתכנון ובנייה להכין שתי תוכניות מפורטות לשדות תעופה משלימים, בנבטים וברמת דוד, ולתת לממשלה להכריע בין השניים.

ממשלת ישראל הגדירה כבר ב-2011 שהקמת שדה תעופה משלים לנתב"ג היא צורך לאומי דחוף. הצורך נובע בעיקר מעלייה משמעותית בהיקף הטיסות וההשפעה של עלייה זו על המרחב האווירי בנתב"ג, מנחיצותו של שדה חליפי במקרה של השבתה, ומהרצון לקדם תחרות בין שני השדות ובין חברות התעופה השונות. כשנתב"ג 2000 הושק בשנת 2004 נקבע שביום שמספר הנוסעים השנתי יגיע ל-12 מיליון איש, המדינה תקים שדה תעופה חדש. את שנת 2019 נתב"ג סיים עם יותר מ-22 מיליון טסים, ובינתיים אף אלטרנטיבה לא קודמה.

לפי גורמי מקצוע ששוחחו עם "כלכליסט", ההיתכנות להקמה של שדה תעופה בנבטים כמעט אפסית. בין היתר קיימת התנגדות ניכרת של גורמים מתוך משרד התחבורה ורשות התעופה האזרחית, חלק מאנשי אגף התקציבים, חברת נתיבי ישראל שאמונה על ביצוע הפרויקט, צה"ל, משרד הביטחון והמועצה לביטחון לאומי שסבורים כי אין היתכנות טכנית להקמת השדה. עם זאת, התומכים בחלופת נבטים טוענים כי הגוף היחיד שמונע הקמה של שדה תעופה בדרום הוא חיל האוויר, וששאר הגופים מתיישרים לפי העמדה הנחרצת של החיל. הטיעון המרכזי נגד הקמה של שדה תעופה בנבטים מתייחס לכך ש"קוביית האוויר" של שדה התעופה בנבטים תהיה מוגבלת מאוד על ידי המרחב האווירי של שדה התעופה רמון ונתב"ג ובסיסי חיל האוויר שבנגב, דוגמת חצרים ונבטים. לכך יש להוסיף את העובדה שמטוסים לא יכולים לטוס דרך סיני או רצועת עזה, ולכן המרחב האווירי יהיה מוגבל אף יותר.