##### **הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 250**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום ראשון, כ"ד בסיוון התש"ע (6 ביוני 2010), שעה 10:30**

**סדר היום**:

היערכות משרד התחבורה לטיפול בשדות תעופה פנים ארציים (הרצליה, קרית שמונה) – ישיבת מעקב

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס - היו"ר

**מוזמנים**:

יעקב גנות - המנהל הכללי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דפנה עין דור - מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יוסי גלסברג - מנהל שדה תעופה חיפה, רשות שדות התעופה

יורם שפירא - סמנכ"ל מסופים ושירות תעופה פנים ארציים, רשות שדות התעופה

גיא ישראלי - ראש מטה מנכ"ל, רשות שדות התעופה

גיורא רום - מנהל הרשות, רשות התעופה האזרחית

רויטל קסטרו - מנהלת תחום תשתיות תחבורה, משרד הפנים

ערן כהן - רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

סא"ל אייל עזרא - ראש תחום תכנון, אגף התכנון, צה"ל, משרד הביטחון

רס"ן נועם זינר - מפקדת חיל אוויר, רמ"ד תעבורה, משרד הביטחון

רס"ן ראם חממי - מפקדת חיל אוויר, רמ"ד תשתיות אזרחיות, משרד הביטחון

יואב צלינקר - אגף תכנון סביבתי, המשרד להגנת הסביבה

יעל גרמן - ראש העירייה, עיריית הרצליה

נחום חופרי - ראש העיר, עיריית רעננה

דרור אלוני - ראש המועצה המקומית, מועצה מקומית כפר שמריהו

סיגל זוז - סגנית ראש המועצה המקומית, מועצה מקומית כפר שמריהו

עו"ד ליאור כץ - נציג עיריות הרצליה, רעננה, רמת גן

יגאל בוזגלו - חבר מועצת העיר קרית שמונה

עמרם שחר - מ"מ ראש העיר קרית שמונה

עו"ד אהוד שבתאי - יועמ"ש, סמנכ"ל החברה, חברת ארקיע

אביטל חיים - סמנכ"ל, טמיר נתיבי אוויר

אהוד טמיר - מנכ"ל, טמיר נתיבי אוויר

ויקטור חג - מנכ"ל, מטיילי קרית שמונה

עו"ד אהוד רז - מטיילי קרית שמונה

רקפת וינטראוב - דוברת, המועצה הישראלית לצרכנות

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמה וערכה:**

ס.ל. חבר המתרגמים בע"מ

**היערכות משרד התחבורה לטיפול בשדות תעופה פנים ארציים**

**(הרצליה, קרית שמונה) – ישיבת מעקב**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב לכם, שבוע טוב. אנחנו מקיימים היום, לפנים משורת הדין ביום ראשון השבוע, ישיבה של ועדת הכלכלה כאן בכנסת בנושא היערכות משרד התחבורה לטיפול בשדות תעופה פנים ארציים. אנחנו מתמקדים בהרצליה וקרית שמונה. נעסוק גם בחיפה, כי הוא בתוך ההגדרה של שדות תעופה פנים ארציים.

אדוני המנהל הכללי, אני מזכיר לך ולכל הנוכחים שב-23 בנובמבר ביקשנו כאן, בתום ישיבה מיוחדת של ועדת הכלכלה, להניח על שולחן הכנסת, אז זה היה תוך שלושה חודשים, תכנית מפורטת להעתקת שדה התעופה בהרצליה, תוך הידברות עם כל המשרדים וגם עם מערכת הביטחון כמובן, בעניין. בינתיים הגענו כבר לחודש יוני 2010. אני חושב שבישיבה על הרצליה היה קונצנזוס מאוד רחב על חשיבות ההעתקה של השדה. גם סיירנו שם, כזכור לך. אנחנו אולי בנפרד עשינו את זה אבל קיימנו שם סיור, וראינו שהמטרד הוא סביבתי והמטרד גדול לכל התושבים. וגם הובטח לנו להקים שם, ובכך אולי לנסות לסייע לבעיית הדיור של הזוגות הצעירים, בכלל בכל רחבי הארץ יש בעיה כמובן, אבל גם באזור המרכז.

דבר נוסף שדנו בו הוא שדה תעופה שני, או מנחת נוסף, שקיימנו עליו ישיבה. הייתי גם בסיור וראיתי מתקן שהפך ממנחת למתקן זמני למסיבות עבור תושבי הגליל העליון. זה חשוב לחגוג, תמיד, גם בזמנים פחות משמחים. הוא הפך לסוג של מתקן לבילוי במקום להיות מנחת לתעופה פנימית, כפי שהיה עד, אם אינני טועה, שנת 2000, אבל יתקנו אותי נציגי מועצת עיריית קרית שמונה בהמשך, אם אני טועה בזמן.

נחום חופרי:

עד 2004.

היו"ר אופיר אקוניס:

אוקי, עד 2004, אבל ראיתי שם חוסר תנועה משווע, ואנחנו ננסה גם לקבל מושג על מה קורה בחיפה, כי זה אולי ייתן לנו סוג של פתרון.

אני מבקש קודם כל ממך, המנהל הכללי של משרד התחבורה, לתת לנו סקירה על מה נעשה עד עכשיו. התחייבנו על שלושה חודשים שעברו, אז בחודש יוני אנחנו מציינים בצורה חגיגית וחוזרים לישיבת מעקב בנושא הזה. לאחר מכן נשמע את הנציגים של הרשויות המקומיות, תושבים אם הגיעו וכדומה.

יעקב גנות:

לגבי הרצליה, אני מקווה שלא תצטרך לשמוע את כולם, כי אנחנו, כפי שהבטחנו, ומכיוון שלמדתי כלל, הבטחות מקיימים, תוך חודשיים עבודה מוכנה, לגבי משמעויות העברת שדה תעופה הרצליה לכל מקום אחר; התקציביות, ארגוניות, מבצעיות, כלליות וכל מה שקשור מבחינתנו. אנחנו נציג את העבודה. מדובר בעבודה שבוצעה על ידי אנשי רשות שדות התעופה, מה המשמעות, עד הפרט האחרון, כולל גם ביצוע. רק דבר אחד לא מצאנו, נכון להיום - את המקום החלופי.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה אדיר.

יעל גרמן:

זה חתונה ללא חתן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני כל כך מעריך אותך. ביום שישי אחר הצהריים יצא לי לראות את תעלת בלאומליך. הדבר הזה ענק. כל מי שנכנס לשירות הציבורי, ודאי לעירוני, לכם אני אומר, ראשי הערים, חייב לראות את הסרט הזה.

יעקב גנות:

מכיוון שהנושא לא כל כך מצחיק, אני אמשיך. חיפשנו מקומות שנוכל לפזר את הפעילות משדה התעופה הרצליה למקומות אחרים. יש מקומות, אין מקום אחד שאתה יכול לקחת אותו ממקום א' להעביר אותו למקום ב'. אלו המשמעויות התקציביות, תביא את הרבע מיליארד שקל ותעבור. אבל משרד הביטחון, זה לא סוד, כל מה שאתה אומר, לא ולא ולא, ואני מבין אותם גם. אני מבין את כולם, רק דבר אחד אני לא מבין, מי שרוצה שאנחנו נעתיק שדה תעופה, ורק אומר, 'לא פה ולא פה ולא פה'. אז אם לא פה ולא פה ולא פה, אז אני חוזר כפי שאתה אומר, תעלת בלאומליך, ואתה אומר לאן? שדה תעופה במגידו. אנחנו יכולים להעביר חלק מהפעילות, יכולים להעביר.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מנחת?

יעקב גנות:

זה שדה תעופה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מוגדר כמנחת.

יעקב גנות:

כן. חלק מהפעילות אנחנו יכולים להעביר לשדה התעופה במגידו. חלק מהפעילות. אנחנו בימים אלה בוחנים וצריכים לקבל תשובה ממשרד הביטחון לגבי שדה תימן. שדה תימן כיום הוא מנחת, אבל אם לא תהיה בררה ומשרד הביטחון לא ייתן לנו יכולת, או לא יאפשר לנו מקומות נוספים, נצטרך לבחון את הפיכתו לשדה תעופה. יש לזה משמעויות אדירות, ואני לא בטוח שמשרד הביטחון מעוניין להפוך את המקום הזה, או יכול בכלל... מרשות התעופה האזרחית נמצאים פה, הוא יתייחס לזה בהמשך.

קיבלנו היום הודעה שיכול להיות שבעין שמר נוכל להוסיף פעילות. לא במקום הקיים, על יד, צריכים לבחון את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היום קיבלת את ההודעה?

יעקב גנות:

כן, בבוקר. התקיימה ישיבה לפני כמה ימים אצלנו, לקראת הדיון הזה. עצם העובדה שוועדת הכלכלה של הכנסת לוחצים, הנה, נציגי משרד הביטחון פה, באיזה שהוא מקום חלה תזוזה.

אדוני, אני רוצה להיות הוגן, מה שלא טופל כל כך הרבה שנים... נכון שאנחנו התחייבנו תוך חודשיים. בתוך חודשיים, במה שתלוי בי, אנחנו מוכנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא הבנתי, זה היה מוכן תוך חודשיים מנובמבר?

יעקב גנות:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז למה לא העברתם אלינו את זה?

יעקב גנות:

לא התבקשנו, לא העברנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

בטח שהתבקשתם.

יעקב גנות:

אז אני מתנצל, אדוני.

לאה ורון:

אתם התבקשתם להעביר בפברואר תכנית מסודרת.

יעקב גנות:

אז אני מתנצל.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אתם כמובן מניחים היום על שולחן הכנסת תכנית חלופית.

יעקב גנות:

אמת, כפי שהתבקשנו.

היו לא מעט דיונים עם רשות התעופה האזרחית, ואין מומחים מבחינת משרד התחבורה גדולים ואין קובעים יותר מאשר רשות התעופה האזרחית. גם רשות התעופה האזרחית וגם רשות שדות התעופה טוענים שבהעתקה מוחלטת של שדה תעופה בהרצליה יש פגיעה לא קטנה בפעילות האזרחית ובתעופה האזרחית. אבל אני, כאיש מדים ותיק, כשהתקבלה החלטה, אני מציג את המשמעויות וממשיך הלאה. זה לגבי הרצליה. אני מניח שבמגידו ובשדה תימן, אני מניח, אנחנו צריכים לבחון שם, אפשר לפזר את הפעילות.

אני רוצה לעדכן עוד משהו. בימים אלה, אני מקווה שתוך חודשיים, רשות התעופה האזרחית מציעים את הפריסה העתידית או המלצה לגבי פריסה עתידית וצרכי התעופה האזרחית במדינת ישראל. הם עוסקים בהכנת העבודה הזו כבר ארבעה חודשים, אני מקווה שתוך חודש הם מגיעים לסיום פרק הכנת העבודה. כעבור סבב בדיקות במשרד התחבורה, נהיה מוכנים, ואני מתחייב פה לבוא ולהציג אותה גם בפניכם. העבודה של ראש רשות התעופה האזרחית תשמש לנו כבסיס לגבי כל מה שקורה בנושא צרכי התעופה האזרחית במדינת ישראל בשנים הקרובות. עד כאן לגבי הרצליה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני אבקש את עמדתכם לגבי קרית שמונה, אבל אני רוצה להבין לגבי הרצליה; הפעילות במגידו ובשדה תימן, לפי מה שהבנתי, אתה יכול להתחיל לדלל את הפעילות בהרצליה? כלומר לעשות את זה מדורג? או שאתה מחכה למסקנה כוללת?

יעקב גנות:

קודם כל אני מחכה למסקנה של רשות התעופה האזרחית לגבי הפריסה העתידית והצרכים העתידיים של מדינת ישראל בנושא תעופה אזרחית. אז המשמעות שאנחנו נדע מה אנחנו יכולים וכמה אנחנו יכולים להעמיס על מגידו, מה יהיה הגורל של שדה תימן, מבחינתנו. מפני שלקבל החלטה אין בעיה, התקבלה החלטה, אבל אנחנו צריכים גם לדעת לקחת את התפוח הלוהט הזה לאיזה שהוא מקום.

אני עוד לא דיברתי על הנושא התקציבי, שיש לזה משמעויות, כפי שאמרתי, ואתה תראה אותן פה. כימתנו את זה בדיוק בסכומים.

היו"ר אופיר אקוניס:

העבודה הכללית של רשות התעופה האזרחית כמובן תכלול גם איזה שהיא מסקנה, או איזה שהיא אמירה לגבי ההעתקה של דב, נכון?

יעקב גנות:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אנחנו משאירים את מרכז הארץ בלי... זה דבר גדול, ענק, שדה דב. אני גם לא מבין למה מיהרתם לצאת לבניית עוד מגדלים לעשירים בתל אביב, כי חסר, כן? אין מספיק מגדלים לעשירים בתל אביב, צריך לבנות עוד מגדלים, אז עכשיו אני מבין שזה על חשבון שדה דב, נכון? זה פרסום שלכם. אולי עוד קצת מגדלים לעשירים.

יעקב גנות:

מכיוון שהשר קלע לדעת חכמים, הוא לא התחייב לשום דבר. יש לי הכבוד והעונג להיות יושב ראש אחת מעשרות הוועדות שאני יושב ראש, הוועדה שאני עומד בראשותה רק בוחנת את משמעות ביטול והעתקת שדה דב, כאשר אני מדגיש שיש כמה חלופות. שם יש חלופות, מפני שאת חלק מהפעילות, החלק הארי של הפעילות, אפשר לפצל בין צה"ל, משרד הביטחון, בין נמל התעופה בן גוריון, או צמצום הפעילות שם. יש שם הרבה מאוד פעילות שהיא לא הכרחית ולא בליבת העשייה בשדה דב, כך שאנחנו בוחנים. לא קשור דבר בדבר. הרצליה לא קשורה בשדה דב.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה ברור שיש הבדל עצום בין דב להרצליה.

יעקב גנות:

זה משהו אחר. שם מדובר בחצי מיליון נוסעים לשנה, שם רוב הטיסות הן---

היו"ר אופיר אקוניס:

זה רק מחזק את הטיעון שלך שאין צורך בהרצליה.

יעקב גנות:

שם רוב הטיסות הן שדה דב.

היו"ר אופיר אקוניס:

דברי המנהל הכללי מחזקים את הטיעון של ראשי הרשויות.

יעקב גנות:

אילת, אנחנו יכולים לבחון את האפשרות להעביר את זה לנמל התעופה בן גוריון, יש שם פעילות שצה"ל יכול להעביר למקום אחר. יתר הדברים, אנחנו צריכים לבדוק את המשמעויות ואנחנו בוחנים בימים אלה את המשמעויות. לא התחייבנו לכלום. כרגע, אני מדגיש את המלה כרגע, מדובר בוועדה שבוחנת---

היו"ר אופיר אקוניס:

ועדה בין משרדית בראשותך?

יעקב גנות:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

נשמח גם לשמוע את המסקנות האלה. כמה זמן אתם הקצבתם לבחינת הנושא?

יעקב גנות:

כל דבר זה הולך מהר-מהר, אבל---

קריאה:

עוד ארבעה חודשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מסתבר שהחומר היה, אבל לא הגיע לכאן.

יעקב גנות:

אנחנו חיכינו שתזמין אותנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

קרית שמונה קודם, כי פה היתה פנייה והיתה ישיבה בנושא. אני רוצה לשמוע את התייחסויות המנהל הכללי.

יעקב גנות:

אדוני, בחנו את קרית שמונה, ואיך אומרים? גם הפעם קלענו לדעת חכמים, לא חיכינו להטלת המשימה, למרות שאני מאוד מכבד ומעריך, כי עובדה, אתה הטלת פורמלית עלינו אחריות מטעם הכנסת, אבל בחנו. למען ההגינות מי שבחן הם אנשי רשות שדות התעופה שבדקו את הרשת ורשות התעופה האזרחית בדקו את הנתונים, ולהלן הנתונים: כיום בקרית שמונה מנחת שיש אפשרות להפעילו. אנחנו התבקשנו להפוך אותו לשדה תעופה. משמעות הפיכת המנחת לשדה תעופה הוא הוצאה לא גדולה של 80 מיליון שקלים. אלה הנתונים שסוכמו על ידי רשות שדות התעופה בבדיקות מעמיקות, יחד עם משרד התחבורה. משמעות פתיחת שדה תעופה, אני מדגיש את המלה שדה תעופה, בקרית שמונה, 80 מיליון שקלים. יש כסף, אפשר לפתוח. יש התנגדות של כולם, מחירים או עלויות אדירות, אנחנו חושבים שאין הצדקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה זה התנגדות של כולם? לא הבנתי.

יעקב גנות:

יש התנגדות של משרד התחבורה, יש התנגדות של רשות שדות התעופה לפתיחת שדה תעופה שם. אני רוצה להגיד ולהדגיש פה, היום השדה בראש פינה מסובסד שנתית ב-18 מיליון שקלים. מסובסד שנתית ב-18 מיליון שקל מבלי לקחת בחשבון את הסובסידיה, רק סבסוד ישיר של התפעול על ידי אנשי רשות שדות התעופה. זאת אומרת, הפעלת השדה הזה בלי לקחת בחשבון את הסבסוד, המשמעות היא 18 מיליון שקלים מתקציב התפעול של רשות שדות התעופה, תקציב שנתי.

יגאל בוזגלו:

לא היה לנו את הרעיון להפוך את זה לשדה תעופה.

יעקב גנות:

תן לי בבקשה לדבר.

יגאל בוזגלו:

אין בעיה, תדבר.

יעקב בוזגלו:

השארת והפיכת השדה הזה למעמד של מנחת, אני אגיד את המשמעויות: המשמעות המיידית, 2.5 מיליון שקל לטיפול שנתי שוטף. ופה שיחליט מישהו, כיום בממוצע בכל טיסה לכיוון ראש פינה נוסעים 8 אנשים, כל אחד מסובסד במאה שקלים לכרטיס, בממוצע זה בין 40 ל-50 איש ביממה, שש טיסות, אלה הנתונים. אם נפתח מחר בבוקר את המנחת בקרית שמונה, בשביל 4 אנשים לכל טיסה לראש פינה נצטרך לסבסד ב-18 מיליון שקל, פלוס עוד 2.5 מיליון שקל את קרית שמונה כמנחת. המשמעות, סבסוד של 20.5 מיליון שקלים, המנחת ושדה התעופה בראש פינה. תוסיפו לזה שאין הצדקה 18 מיליון בשביל 4 נוסעים. יותר עדיף להדביק או להצמיד לכל אחד מונית, שהוא ייסע במונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

בחישוב כלכלי, כן.

יעקב גנות:

רבותיי, אני שם את הנתונים כפי שאני מכיר אותם, כפי שאנחנו דלינו אותם. אלה הנתונים. משרד התחבורה העמיד לרשות הנוסעים לקרית שמונה, עם השלמת הסלילה/שיפור/הפעלת כביש 90 המשופר ומשופץ, רבע שעה נסיעה מקרית שמונה לכניסה לראש פינה, מוניות חינם, שמי שרוצה שייסע, והתחייבנו בידוק מקדים, אפילו בקרית שמונה, מוכנים למצוא מקום, פלוס הסעה חינם עד לראש פינה. להפעיל במרחק של רבע שעה נסיעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ומה קרה?

יגאל בוזגלו:

אדוני המנהל הכללי, זה היה רק גימיק, וחבל שעשו את זה בכלל. אני לא יודע מאיפה אתה שואב את הנתונים של 4 נוסעים מקרית שמונה, אינני יודע.

יעקב גנות:

אני לא אמרתי קרית שמונה, למה אתה לא שם לב? אתה מתאים את הנתונים למה שאתה רוצה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מה גיליתם שם?

יעקב גנות:

שבימים הראשונים נסעו קצת עם המונית ובזה נגמר הסיפור. אנשים העדיפו בשביל הרבע שעה להגיע עם האוטו שלהם עד למחניים ולטוס לשם ולא הזדקקו למונית. אחרי שהפעלנו את המונית חודשיים, חינם.

היו"ר אופיר אקוניס:

ההפעלה היתה פיילוט.

יעקב גנות:

כן, פיילוט. ראינו שחודשיים לא נוסעים אנשים, הפסקנו את ההסעה. עכשיו מישהו צריך לקבל החלטה. אנחנו מתנגדים לתשלום של 2.5 מיליון שקלים למנחת שבעצם הפעלתו אנחנו משמיטים גם ככה את הצידוק הרעוע של השדה במחניים. נגיע ל-4 נוסעים פר טיסה, עשינו פלוס מינוס חלוקה 50%-50%, רבותיי, זו החלטה לא קלה. לדעתנו היום, במצבנו, לא במצב הנוסעים של היום, לא זה הפתרון, להפעיל מנחת, לא לא-רווחי, לא שמסובסד, אבל לא מצאנו מקום להמליץ להפעיל מנחת נוסף בקרבת השדה שקיים היום.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת המסקנה של משרד התחבורה?

יעקב גנות:

זאת המסקנה שלנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני עוצר אותך כאן, מכיוון שנציגי התושבים פה הגיעו מרחוק יותר מאשר ממרכז הארץ. אני אבקש לשמוע מה אתם מציעים, מר יגאל בוזגלו.

יגאל בוזגלו:

צר לי, קודם כל, שזו המדיניות של משרד התחבורה, להכשיל את הנושא של החזרת הטיסות לקרית שמונה. אדוני המנהל הכללי, גם המתנ"סים לא רווחיים, אז מה, נסגור גם את המתנ"סים? נסגור את כל המדינה? לפי החישוב שלך, מה שאין לו צידוק כלכלי, לא צריך להיות בכלל פתוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתם מציעים?

יגאל בוזגלו:

אנחנו דיברנו על כך בוועדה הקודמת, אני מציע שהמנחת יעבוד כמנחת, אף אחד לא דיבר על שדה תעופה, וההוכחה הניצחת לכך שזה דבר מוצדק שזה עבד בזמנו וזה עבד כסדרו והיו המראות ונחיתות לקרית שמונה וממנה. אף אחד לא רוצה לפגוע בראש פינה, לא צריך להכניס את ראש פינה בעניין. היתה נחיתה והמראת ביניים בראש פינה. גם בעקבות הבשורה שהרכבת לא תגיע לקרית שמונה, אז אני חושב שאפשר לעשות פיילוט. במקום ליצור גימיקים של הסעות, אפשר ליצור פיילוט של טיסות---

יעקב גנות:

גימיקים של טיסות.

יגאל בוזגלו:

לא גימיקים של טיסות, אתם יותר רציניים מגימיקים, לעשות פיילוט לטיסות בקרית שמונה, לראות מה הפוטנציאל וישנו פוטנציאל של מכללת תל חי, שרק הולכת וגדלה, של קיבוצים, מושבים ורופאים וכך גם נוכל לקבל רפואה טובה לקרית שמונה, רפואה טובה לגליל, איכות גבוהה של אנשים ואני חושב שזה ייתן שירות טוב גם לתושבי קרית שמונה והאזור. והכי חשוב, זו צריכה להיות בשורה ברמה הלאומית. המדיניות שאתה מנהל אותה היא לא מדיניות שמתחשבת בנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

מר עמרם שחר, ממלא מקום ראש העיר.

עמרם שחר:

קודם כל אני מודה על הדיון הזה.

בפעם שעברה כשנפגשנו דיברנו על מנחת. זה דבר אחד. דבר שני, אני איש תעשייה. היום יצאתי בשעה חמש. בין פעמיים לשלוש פעמים בשבוע אני מגיע לתל אביב, אם זה למשרד הביטחון, אם זה לתעשייה אווירית ובכל מיני מקומות אחרים, והיום בשביל להגיע לירושלים עשיתי חנייה בתל אביב, למען האמת, לאיזה עשר דקות, ובעשר וחצי הגעתי לירושלים. אני מדבר על הנושא של התעשייה, זה דבר אחד. ואחר כך אני אסביר בדיוק למה אני מתכוון.

הפיילוט שהיה לא היה מצליח בשום אופן. אני בעל רכב, אם אני כבר נוסע לראש פינה, אז אני מארגן גם לעשות סידורים ואז אני לא תלוי במונית, אני תלוי ברכב שלי. אם אני צריך לעשות איזה שהיא קנייה, או ללכת לרופא, אני נוסע עם הרכב שלי. הפיילוט הזה היה מיותר, חבל על הכסף. אנחנו מדברים כרגע על משהו שיקרב את קרית שמונה למרכז. קרית שמונה חזקה, המרכז הוא הרבה יותר חזק.

לצערי הרב, הנושא הזה הוא משנת 55'. עשיתי הפסקה של 20 שנה בחיל האוויר, יושב פה מפקדי לשעבר, 20 שנה הייתי בחיל האוויר ואחר כך חזרתי לקרית שמונה. רבותיי, לא השתנה. הגיע הזמן, בואו תתנו צ'אנס, כמו שהוא אמר, הגליל הולך לפיתוח, תעזרו לנו. כשתהיה רכבת ויהיה כביש 6, תרשום בפרוטוקול, תסגרו את המקום, תסגרו את המנחת, אבל בינתיים בואו תעזרו לנו כדי לפתח את האזור. כשהמנחת הזה עבד ואז אני טסתי איתו, לפני שהיה שדה התעופה, אנשים בא, תעשיינים הגיעו, גם גרו בקרית שמונה, כי מבחינת איכות החיים זה יוצא מן הכלל. מה שחסר זה הקרבה בין הפריפריה למרכז.

כשאתה מדבר איתי על 18 מיליון שקלים או 2 מיליון שקלים, רבותיי, זה מיותר. איך אמר יגאל? לא כל דבר נמדד בכסף. התרבות לא מכניסה כסף, אוי ואבוי לנו. אז הגיעו הזמן שיתייחסו לקרית שמונה כמו שצריך.

יגאל בוזגלו:

עוד דבר. אני חושב שכבר חצי הדרך להפעלת הטיסות קיימת, כי אדוני המנהל הכללי ואדוני היושב ראש, יש שם מבנה, טרמינל מסודר, עד הפרטים האחרונים. לא ייתכן שהמדינה תשקיע כל כך הרבה כסף, ואתה ביקרת במקום, אדוני היושב ראש, ראית את כל פרטי הפרטים שם, חבל מאוד שזה יהפוך להיות אבן שאין לה הופכין. תודה.

אהוד רז:

בעוונותיי הייתי גם בדיון הקודם, המנהל הכללי אולי לא היה. היתה שיחה ערה וארוכה לעניין הצידוק לטיסות. זה כתוב אפילו בפרוטוקול.

ההחלטות בעקבות הישיבה הקודמת היו בחינה של הפעלת מנחת בקרית שמונה, לאור דו השיח שהיה. כמו שהבנתי מהמנהל הכללי, בפועל לא נעשתה שום בחינה מחודשת. כמו שהבנתי מדבריך, בפועל אין שום מסמך כתוב בעקבות הוועדה הקודמת לעניין בחינה של מנחת לקרית שמונה.

יעקב גנות:

יש.

אהוד רז:

מעבר לזה שאתה אומר שאתה זוכר בעל פה את הנתונים, 2.5 מיליון שקל, יש איזה מסמך שהוגש לעניין הפעלת מנחת בעקבות הישיבה הקודמת?

היו"ר אופיר אקוניס:

כן. משרד התחבורה הניח מסמך על שולחן הכנסת, חידוש או הפעלת ה---

אהוד רז:

עם מי דיברו?

היו"ר אופיר אקוניס:

ועדת הכלכלה לצורך העניין מייצגת את הכנסת.

אהוד רז:

אז אני אומר כך, בכח של מטיילי קרית שמונה שהם היו מפעילי המנחת הקודמים, שמחזיקים את כל הנתונים ברשותם, שאף אחד לא פנה אליהם, דרך אגב, לצורך בחינת העניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא היתה התייעצות?

אהוד רז:

לא היתה שום התייעצות, לא פנו לאף אחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

איתכם דיברו, עם אנשי קרית שמונה?

אהוד רז:

לא, אף אחד לא דיבר עם אף אחד. בפועל אני יכול להגיד ש---

לאה ורון:

לא היה צורך, משום שבוועדה הם הציגו את הנתונים.

יעקב גנות:

סליחה, את הנתונים מחזיקה רשות שדות התעופה---

אהוד רז:

אני רק אומר כך, הנתונים שמצויים בידינו הם שונים, הסכומים להפעלת המנחת הם נמוכים יותר מ-2.5 מיליון שקלים בשנה. לחבר את העלויות השנתיות של הפעלת המנחת וראש פינה ביחד, זה לעשות עוול, כי אני מניח שאתם לא בוחנים כרגע אם לסגור את ראש פינה או להשאיר, אז זו עלות קיימת, היא לא רלוונטית לשיחה שלנו, לדעתי. אנחנו מדברים על הפעלת מנחת בקרית שמונה שפעל בעבר והוכיח שכשהוא פועל לקרית שמונה, יש לו היתכנות מבחינת נוסעים הרבה יותר גדולה ממה שקיים היום אפילו. אז יכול להיות שלהפעיל לראש פינה זה לא כלכלי, ואולי להפעיל לקרית שמונה יהיה כן. העלות של הניסיון הזה היא פחות מ-2 מיליון שקלים לשנה, שזה לא איזה עלות דרמטית. כשאנחנו אומרים 'בואו נעשה ניסיון', אני חושב שבעלויות האלה---

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע דבר אחר. עשיתם פיילוט לקו מונית בין קרית שמונה לבין ראש פינה והוא נכשל. תעשו אולי פיילוט לטיסה ואז תראו אם אחרי חודשיים או שלושה הוא נכשל. אדוני המנהל הכללי, אני הבנתי שלמדינה יש היתכנות כלכלית שאומרת שאי אפשר לעשות את זה, תעשו פיילוט לטיסות של שלושה חודשים. יש בקשה של האזרחים, אפשר לדחות, להגיד לתושבי קרית שמונה 'לא רוצים, לא סופרים אתכם', אבל אפשר לבוא לקראת ולעשות פיילוט לטיסות. אחרי שלושה חודשים יבוא המנהל הכללי, יחד עם תושבי קרית שמונה, וכמו שהוא אמר ש'הפיילוט למוניות כשל, הפסקנו אותו'. אם תראו שהוא נכשל, כולם יצטרכו להודות שהיה כישלון. כולל תושבי קרית שמונה, כולל המדינה. לא ניירות. זאת דעתי, אני מציע לשר התחבורה לשקול הפעלת פיילוט.

אהוד רז:

מעבר לפיילוט של הנסיעות בעלות פחותה, היה ניתן לעשות סקר פשוט, האם יש היתכנות לטיסות. אני מניח שאפילו סקר כזה לא נעשה.

לגבי הפעלת המנחת, ההפעלה היא מיידית. בטווח של ימים המנחת הזה יכול לפעול, עם תקציב באמת זעום.

יגאל בוזגלו:

אף אחד לא ישב בצורה רצינית עם הנוגעים בדבר על מנת לראות איך אפשר להשמיש חזרה את מנחת קרית שמונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת הצעתי, המנהל הכללי.

יעקב גנות:

אדוני, סליחה, יושב פה נציג משרד האוצר.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט, נשמע.

ערן כהן:

קודם כל אני אתחיל מזה שכל הדברים של המנהל הכללי של משרד התחבורה מקובלים עלינו, אנחנו בדעה אחת או בעמדה אחת לגבי כל מה שהמנהל הכללי הציג.

בנוגע למשמעות של פיילוט. כמו שאמר המנהל הכללי, נערך פיילוט לגבי הסעה במוניות, שהוא פיילוט פשוט יחסית. פיילוט של טיסות, כמו שיושב ראש הוועדה העלה רעיון, הוא הרבה יותר מורכב והמשמעויות שלו גדולות הרבה יותר. משמעות אחת היא הפיצוי, או ההתחשבנות, עם מפעיל הקו לראש פינה. בסופו של יום יש מפעיל קו לראש שפינה שפועל על פי מכרז, שזכה במכרז, שגם הוא חי מהקו הזה וכל קו שייפתח, או פיילוט כזה או אחר שמבקשים לעשות לקרית שמונה, מטיל עליו משמעויות, הן מבחינת נוסעים---

היו"ר אופיר אקוניס:

לא הבנתי, הוא לא יפעיל את הקו לקרית שמונה?

ערן כהן:

לא יודע- --

היו"ר אופיר אקוניס:

יש תחנת ביניים, כך עבדה ארקיע, כשהפעילה קווים.

אהוד רז:

היו גם טיסות ישירות. הדאגה למפעיל של ראש פינה היא בראש העניין?

ערן כהן:

דבר שני, יש משמעויות של ביטחון במנחת בקרית שמונה. המשמעות היא של עלויות של הוצאות ביטחון במנחת בקרית שמונה. חלק מהעלויות של 2.5 מיליון שקלים, שהציג המנהל הכללי, אלה עלויות של מערך הביטחון שיצטרכו להיות קיימות במנחת בקרית שמונה.

אהוד רז:

הם בתוך הסכום הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תשקלו פיילוט. תבחנו את זה. אחר כך תסיקו מסקנות. אגב, אם האוצר היה עושה פיילוט לדימונה, לרכבת, הוא היה בא לכאן ואומר שאין היתכנות כלכלית להפעלת הרכבת בין באר שבע לדימונה, זאת חרפה שאני לא שמעתי כדוגמתה. יש שם 90 נוסעים, רק 90 נוסעים, אדוני, בוא נסגור אותו. למה לא? סגור אותו. סגור ביום ראשון את הקו בין באר שבע לדימונה כי אין לו היתכנות כלכלית. אנחנו כאן כדי לשנות, אנחנו לא כדי להיות בקונספציות של פעם. היתכנות כלכלית זה לא... יש סולידריות חברתית במדינה הזאת.

יגאל בוזגלו:

צריכה להיות כלכלה של אהבה.

ערן כהן:

הסולידריות הזאת מתבטאת בזה שבשנים האחרונות מאות מיליוני שקלים הושקעו בשדרוג של כביש 90, בשיפוץ של הכבישים בצפון.

היו"ר אופיר אקוניס:

מצוין, זה לא נוגד.

ערן כהן:

זה לא נגד ולא בעד.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה לא עושה טובה, האוצר לא עשה טובה לתושבי קרית שמונה שהוא שדרג את כביש 90, עם כל הכבוד.

ערן כהן:

אף אחד לא עושה טובה לאף אחד---

עמרם שחר:

אבל אתה יודע כמה שנים זה נמשך? 250 שנה.

ערן כהן:

כל אחד עושה את העבודה שלו, אף אחד לא עושה טובות לאף אחד, אבל אנשים שחושבים שעשו את העבודה שלהם, הם משפרים את המצב בצפון ובקרית שמונה, וחלק מזה זה אחד, השדרוג של הכביש לקרית שמונה, ושתיים, הסבסוד הקיים. קיים סבסוד על כל כרטיס טיסה שנמכר לראש פינה. גם אף אחד לא עושה טובה לאף אחד, אנשים פה עושים את העבודה שלהם. במשרדי התחבורה והאוצר, קידמו במשותף את הסבסוד הזה, לא כטובה לאף אחד, אלא בגלל שחשבו שזה נכון---

ויקטור חג:

אם אין טסים כרגע, אין סבסוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא.

ערן כהן:

יש סבסוד לראש פינה, 100 שקלים לכל כרטיס.

ויקטור חג:

אבל אין טסים.

ערן כהן:

אבל מפעיל הקו מקבל 100 שקלים לכל נוסע. הסבסוד הוא על כל הנוסעים, הסבסוד הוא על כל נוסע בקו.

ויקטור חג:

אני רוצה להגיב לגבי הפיילוט. נאמר פה קרית שמונה, שדה תעופה, רבע שעה. אני בחיים לא נסעתי, יש הרבה מכמונות בדרך במהירות כזו. בשביל להגיע לטיסה במחניים, קודם כל זה מאסף, צריך לקום שעה קודם, להסתובב עם הרכב ולהגיע. מי רוצה את זה בכלל? מי מוכן לעשות? האמת היא, אני לא רוצה לחזור על כל מה שכולם אמרו---

יעקב גנות:

מי אתה, אדוני? מה התפקיד שלך, אדוני?

ויקטור חג:

אני מפעיל המנחת, אני הבעלים של 'מטיילי קרית שמונה'. אני תמיד ידעתי מי אתה.

יעקב גנות:

הייתי נציב שירות בתי הסוהר, אני מקווה שזה לא קשור.

ויקטור חג:

לא, בהזדמנויות אחרות. לא חשוב. זה כבר אישי.

אני רוצה להגיד לכם, האמת היא שגם אני נבהלתי כששמעתי 18 מיליון, 20 מיליון, קרית שמונה 2.5 מיליון, כשאני בעצמי לא יודע איך הם הגיעו לזה. אני הפעלתי את המנחת הזה בסדר גודל של 90,000 בחודש, כשבעצם 60,000 שקל קיבלתי סובסידיה ממשרד התחבורה. היתה סובסידיה כזו וקיבלתי את הכסף הזה.

דפנה עין דור:

זה היה סכום יותר נמוך, 22,000 שקל לחודש.

ויקטור חג:

סליחה, טעיתי, 22,000 שקל. את השאר חברת התעופה באמת לקחה על עצמה. העלויות הגדולות זה הביטחון. אני באופן אישי חושב שביטחון זה בעיה של מדינת ישראל, לא בעיה שלנו כתושבי מדינת ישראל. הסכום של 1,700,000, 1,800,000 כולל את הביטחון ואני יכול לתת לכל חברת תעופה שרוצה לטוס לנחות במחיר שנוחתים במחניים, שנוחתים בשדה דב. אין כל סיבה שהם לא ינחתו.

לגבי הפיילוט, זה מראש היה כישלון. הייתי נגד. אני הייתי שם, ידעתי שהולכים פה למרוח אותנו סתם. רוב הנוסעים בצפון הם מקרית שמונה. אפשר להרוג קו, הקו הזה הרוג. טסו 12 טיסות ביום, 9,000 איש בחודש. נכון שהמצב הכלכלי היה טוב, היה דרום לבנון, אבל אני מבטיח לכם---

יעקב גנות:

צה"ל הטיס 200,000 באותה תקופה.

ויקטור חג:

אני רוצה להגיב לגבי הפיילוט של טיסה שלושה חודשים. פיילוט של שלושה חודשים בשביל להרים קו שמת זה לא מספיק זמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

בינתיים המדינה מתנגדת לפיילוט של יום אחד.

יואב צלינקר:

לעניין של קרית שמונה מול מחניים. שדה התעופה שמתכננים להקים אותו במחניים יושב מאוד מאוד קרוב למגורים, יש לזה השפעה מאוד חזקה---

היו"ר אופיר אקוניס:

יש שדה תעופה מתוכנן למחניים?

עמרם שחר:

תקשיבו לו. בסך הכל זה טוב, יכול להיות שהכל יעבור לקרית שמונה.

יואב צלינקר:

מקוּדמות כמה תכניות במחוז צפון בשדות תעופה כאלה ואחרים, כורזים, מחניים וקרית שמונה. מבחינתנו, לא הבנו עדיין את הרציונל, מה עומד מאחורי סגירת המנחת. מבחינתנו, ברגע שאתם עוברים מקרית שמונה לאזור אחר, המשמעות הכלכלית העקיפה היא אובדן של שטחים פתוחים, ואנחנו נלחמים על זה. אני מדבר על זה שאם אנחנו עכשיו סוגרים מנחת אחד והולכים למנחת אחר---

יעקב גנות:

איזה מנחת סוגרים?

היו"ר אופיר אקוניס:

המנחת בקרית שמונה סגור. אתם תומכים בהמשך סגירתו.

יואב צלינקר:

שוב פעם, אנחנו לא הבנו, מקוּדמות כמה תכניות לשדות תעופה, על פי תכנית מתאר 15. אנחנו אומרים, שנייה, לפני שהולכים החוצה, בואו נחזור שנייה לקרית שמונה ונראה איך אנחנו כן משדרגים את שדה התעופה הזה ומחזקים אותו. גם מהבחינה הכלכלית, שעלתה פה בדיון, וגם מבחינה אחרת, סביבתית, אובדן שטחים פתוחים. ברגע שאתה הולך לשטחים פתוחים ואתה הופך אותם לשדות תעופה אזרחיים, בין לאומיים, לא משנה באיזה מדרג, על פי תכנית מתאר 15, אתה מאבד שטחים פתוחים. לכן אנחנו מבקשים לראות מה הרציונל מאחורי פתיחת שדות תעופה אחרים, לחזור שנייה לקרית שמונה ולראות דווקא איך כן מחזקים אותו, גם מבחינת העיר וגם מבחינת הסביבה.

יעקב גנות:

אבל, אדוני, אין שום קשר. סליחה, אדוני, אני לא מבין מה הוא רוצה. אין כוונה כרגע לסגור ולפתוח מקומות אחרים. אתה לא מבין את נושא הדיון. נושא הדיון הוא הפעלה מחודשת של מנחת קרית שמונה, סבסודו, או תפעולו, זה כל הסיפור. אני לא יודע מאיפה אתה מביא את הרעיון הזה.

יואב צלינקר:

כמה שהבנתי את---

יעקב גנות:

אז לא הבנת.

ויקטור חג:

המנחת בקרית שמונה פועל, כל יום יש טיסות פרטיות, וגם טיסות של ארקיע ושל ישראייר, המסלול ארוך, מסלול מצוין. אין סיבה לסגור אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

ראיתי.

אהוד רז:

ייתכן, אדוני היושב ראש, שצריך למצוא איזה גוף פרטי שרוצה מקום.

יורם שפירא:

לגבי הפעלת מנחת ראש פינה, יש לזה שלושה שותפים.

קריאה:

שדה תעופה.

יורם שפירא:

לא, מנחת ראש פינה, זה לא שדה תעופה. כדי להפעיל את מנחת קרית שמונה, יש ארבעה שותפים, שלכל אחד יש את התרומה שלו לפעילות הזאת. השותפים הראשונים אלה הנוסעים. קודם כל שיהיו נוסעים, אבל נשים את זה בצד. השותפים השניים אלה חברות התעופה. איזה שהיא חברה צריכה להסכים לטוס לקרית שמונה. יושבת פה חברת טמיר שיצאה מהמכרז הקודם, נכנסה בנעלי חברת העיט, שגם היום מסובסדת על ידי משרד התחבורה בטיסות לשדה תעופה ראש פינה. זאת אומרת, צריך לסגור גם עם אחת מהחברות, או שחברת העיט תעשה שני לגים, אחד למנחת קרית שמונה ותמשיך דרכו לראש פינה ומשם למרכז. והדבר השלישי שקשור, וחובק את כל הדברים האלה, זה הנושא של הביטחון. מנחת קרית שמונה הפסיק לפעול בעיקר בגלל הבעיה הביטחונית. מי שזוכר, בימים ההם לא היה מי שיסבסד ויטפל בנושא הביטחוני. בזמנו חברת ארקיע היתה החברה שנתנה את שירותי הבידוק לעצמה ולחברות שטסו בטיסות הפנים ארציות. היום זה לא חברות התעופה. היום מבצעת את זה רשות שדות התעופה ואין לרשות שדות התעופה, לגבי מנחת קרית שמונה, שום דבר, ולכן יצטרכו להסמיך את אחת מחברות התעופה לבצע את הנושא של הבידוק הביטחוני, לרכוש את המכשירים הרלוונטיים, כי יש מכשירים רלוונטיים לטיסות, כי אם הטיסה הזאת הולכת לנחות בשדה תעופה ראש פינה ולאחר מכן בשדה דב, יש תהליך מסוים של הבידוק שהנוסעים צריכים לעבור ואת זה צריך לקחת בחשבון.

זאת אומרת, שלושת המשתנים המרכזיים זה: אחת, הקצאה תקציבית, שתיים, בחירת חברת תעופה או שיטה שחברת התעופה הקיימת תעשה את זה, ושלוש, מי עושה את הביטחון, כי כיום אין מי שעושה את הביטחון למנחת קרית שמונה.

ויקטור חג:

מה עשינו לטמיר?

יורם שפירא:

על זה זה נפל. יושב פה מר טמיר, תשאל אותו.

ויקטור חג:

הוא לא נפל בגלל זה, והוא לא טמיר עכשיו.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא נפתח דיון.

יורם שפירא:

אני רק אומר, כל עוד לא נסגרו שלושת הדברים האלה, לא ניתן יהיה לבצע את הפיילוט לקרית שמונה, ואלה ההחלטות שצריכות להתקבל; ביטחון, סבסוד לחברת התעופה וסבסוד להפעלה של השדה. בלי שלושת אלה, אי אפשר יהיה להפעיל את המנחת.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר רום, אתה רוצה להתייחס לעניין הזה? לא.

המנהל הכללי, אתה רוצה לסכם את נושא קרית שמונה? אנחנו צריכים לשמוע את מדיניות הממשלה, יש אקזקוטיבה במדינה והיא בסופו של דבר מקבלת את ההחלטות.

אהוד רז:

אדוני, אני לפחות מקבל רושם שיש איזה חשש של הרשות, אולי גם של המשרד, שאם קרית שמונה יהפוך פתאום להיות מנחת פעיל מאוד עם נוסעים, זה ייתן איזה שהיא אמירה לגבי ראש פינה שעולה היום כמעט 20 מיליון שקלים. יגיע מנחת שעולה 2 מיליון שקלים, שעיקר הפעילות בו, אני לא יודע, אולי זה יאיר באיזה אור קצת לא נעים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה, אדוני המנהל הכללי, נא סכם את נושא קרית שמונה ואת האמירה הממשלתית בעניין ואנחנו נראה מה לעשות.

יעקב גנות:

אנחנו קיימנו דיונים. נכון להיום, כדי להפעיל את מנחת קרית שמונה כפי שמוצע או כפי שמסתמן, יש לזה משמעויות גדולות מאוד, ואני לא קושר את זה עם ראש פינה, אבל אותה אוכלוסייה, אותם הנוסעים שהיום טסים מראש פינה יתחלקו פלוס מינוס 50% לראש פינה ו-50% לקרית שמונה. המשמעות, אנחנו לא רואים את האפשרות שמטוס יטוס עם 4 נוסעים. בימים אלה, שאנחנו מבחינה ביטחונית כל כך לחוצים, תוספת תקציבית לתחום הביטחוני ותחום ההפעלה מחזיר אותנו ל-2.5 מיליון שקל למנחת בקרית שמונה פלוס חלוקת הסבסוד פלוס הבעיות המשפטיות לגבי הפעלת קו נוסף, למרות שיש מכרז שבו יש זכיין.

בדקנו את זה עם משרד האוצר, אין נכונות של משרד האוצר להיכנס לתוספת תקציבית כרגע באמצע שנת תקציב. אין נכונות. לפעמים גם 2 מיליון שקלים זה הרבה.

יגאל בוזגלו:

אתה משווה? שאתה מביא לתושבי הגליל והאזור 2.5 מיליון שקל? אתה יודע איזו בשורה ענקית זאת לתושבי האזור, שאתה מחזיר את הטיסות לקרית שמונה? אתה יודע איזה אמירה לאומית זאת? איזה אמירה חברתית? איזה דבר חדש זה? אתה כנראה לא יורד לעומק הדברים, אדוני המנהל הכללי.

היו"ר אופיר אקוניס:

תעשה בדיקה, פיילוט.

אהוד רז:

חצי שנה זה כמיליון שקלים.

יעקב גנות:

תן לנו עוד חודש כדי לבדוק עם משרד האוצר, לבדוק עם הזכיין של ראש פינה היום, לבדוק עם גורמי הביטחון, אם הם יהיו מסוגלים להסתפק בחברת אבטחה. אנחנו רוצים לבוא בידיים נקיות, אנחנו רוצים לעזור, אבל תן לנו עוד חודש, נשמע את כולם. אבל אנחנו לא מעבירים מסר שזה מחייב.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. יפה מאוד, תודה.

אתם הצגתם מצגת לגבי הרצליה, או ביקשתם להציג? אתם רוצים להתייחס בקצרה?

יורם שפירא:

אני חושב שהמנהל הכללי אמר כמעט את כל הדברים על הרצליה עד עכשיו, אבל בבדיקה שאנחנו עשינו, עשינו בדיקה כמה עולה להעתיק את שדה התעופה בהרצליה למקום אחר, וכרגע אנחנו מדברים על מקום וירטואלי, זאת אומרת אין לנו מקום ספציפי שעליו אנחנו מעבירים את השדה, אלא הולכים ולוקחים את השדה ועכשיו בנינו איזה שהוא שדה באוויר, בסדר גודל של הפעילות הקיימת היום, לא משהו מעבר למה שקיים היום. העבודה היא מאוד מפורטת במסגרת העבודה אצל המנהל הכללי של משרד התחבורה, שיניח אותה על שולחן הוועדה.

כל זה לקח את כל הסוגיות הרלוונטיות, אני לא אכנס לכל אחת מהן, אלא אם כן תבקשו להיכנס לאיזה שהיא נקודה, אבל העבודה בחנה את כל הנושאים הרלוונטיים, מהסטטוטורי ועד ההיבט המשפטי, המקרקעין, המנהלתי והביטחוני וכן הלאה, כאשר יש שתי מסקנות מרכזיות. אחת, עלות הקמת של שדה כזה, שלא כוללת בתוכה את מחיר הקרקע ולא קיזוז עלות פינוי השדה הקיים, כי יש מחיר גם לקרקע של שדה התעופה בהרצליה, היא 260 מיליון שקל. כאשר אתה בוחן את לוח הזמנים שאתה מקבל את זה, זה חמש שנים, אבל מותנה בדבר אחד, שהרשויות הסטטוטוריות שותפות לתהליך. בלי שיתוף של הרשויות הסטטוטוריות, מינהל מקרקעי ישראל, משרד הביטחון וכל הגופים, לא ניתן יהיה לקדם את התכנית הזאת. אנחנו מדברים לכן על 260 מיליון שקל, לא כולל מחיר הקרקע, וחמש שנים לפחות של עבודה, כדי לבנות שדה חלופי, בלי קשר לפיזור, כפי שהציג קודם המנהל הכללי של משרד התחבורה.

יעקב גנות:

זאת אומרת, אדוני היושב ראש, אם אנחנו רוצים להעביר את הרצליה ואנחנו נקבל את הסכמת משרד הביטחון שחלק מהפעילות יועתק לעין שמר, המשמעות היא קניית קרקע שם, הפיכת המקום לשדה תעופה, אמנם קטן, מפני שחלק מהפעילות אנחנו ננסה להעתיק למקומות אחרים. יותר מקצוען מאיתנו, ואין יותר מקצוען ממנו, הוא ראש רשות התעופה האזרחית. אני ממליץ, לפני שאתה שומע אותו, תשמע קודם את משרד הביטחון, מפני שלנוכחותם פה לגבי נושא הרצליה יש משמעות.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב, אני מקבל את המלצתך, בבקשה.

אייל עזרא:

אנחנו נמצאים עמוק בתוך הנושא הזה של בחינת היתכנות להקמת שדות תעופה חליפיים, גם בהרצליה וגם במקומות אחרים, ואנחנו שותפים לוועדה שמרכז אותה סגן המנהל הכללי במשרד התחבורה, מר צ'רלי סלומון. הוועדה הזו התכנסה לאחרונה לפני עשרה ימים ובה התבקשנו לבחון באופן מעט שונה את מכלול כל שדות התעופה, כולל השדות שהמנהל הכללי ציין, גם מגידו וגם אחרים, כדי לנסות ולתת פתרון מערכתי מלא, ולא נקודתי פר שדה, לכל שדות התעופה בארץ.

אנחנו נמצאים בעיצומה של העבודה. המועד שנקבע לנו, ה-17 ביולי, כדי להציג את המסקנות שלה, וביקשנו לקיים את הדיון ביולי, כדי שנוכל להציג עבודה ראויה ומלאה ולא חלקי דברים. לכן אני מבקש, אם יוכלו להזמין אותנו במהלך יולי, אחרי שנגמור את העבודה, נוכל להציג את התוצאה המלאה והראויה. הדבר הזה מתואם כמובן גם עם משרד התחבורה וגם עם משרד הפנים שיושבים פה.

יעל גרמן:

כבוד היושב ראש, אני מרגישה דזה-וו. אנחנו יושבים כאן איתך פעם שנייה ואנחנו דנים בזה לא פעם ראשונה ונראה לי שסביב השולחן אנחנו נחלקים לשתי קבוצות. קבוצה אחת שמדברת על איך כן וקבוצה שנייה שמדברת על למה לא. אני לא צריכה לומר לכבוד היושב ראש, הוא מנוסה כבר ויודע, שאפשר תמיד להעלות סיבות למה לא, אבל אני מציעה לראות למה כן ואיך כן.

מבחינתי יש הרבה יותר סיבות מדוע חייבים להעביר את שדה התעופה מאשר מדוע לא ואני אתחיל למנות אותן בקצרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בזה דנו בישיבה הקודמת.

יעל גרמן:

נכון, ואני אחזור על זה בקצרה. מול כל הסיבות האזרחיות הטובות והמכובדות של קיום תעופה אזרחית כזו או אחרת. ודרך אגב, לא מצוין, ניסיתי לראות כאן, על כמה טיסות אזרחיות מדובר.

יורם שפירא:

אני אגיד לך. בעבודה המפורטת בוודאי שיש. יש 45,000 תנועות רגילות של מטוסים, ועוד בין 20,000 ל-25,000 תנועות של בתי הספר, שזה נקרא touch and go.

יעל גרמן:

כמה נסיעות אזרחיות?

יורם שפירא:

בין 65,000 ל-70,000 תנועות בשנה.

יעל גרמן:

אז בין 65,000 ל-70,000 תנועות בשנה, יש לנו 200,000 תושבים שסובלים מן המטרד הזה, שמצפים לרגע שהוא יעבור. יש כאן שטח שיביא למדינת ישראל מיליארד ₪, ישנם זוגות צעירים שאני מנועה מלתכנן עבורם דירות לזוגות צעירים והאזור משווע לדירות לזוגות צעירים מפני שכל שדה התעופה מטיל עליי מגבלות גובה שלא מאפשרות לי לעלות לגובה ולא מאפשרות כדאיות כלכלית של יזמים וקבלנים לבנות באזור. יש כאן צורך ציבורי הרבה יותר גדול מהצורך של כך וכך אנשים לטוס ממקום איי למקום סי, כאשר בסמוך, בחמש דקות נסיעה במכונית, יש לך את שדה דב, שעונה על כל המענים האזרחיים שישנם.

יורם שפירא:

לשדה דב אפס יכולת קליטה של התנועה מהרצליה.

יעל גרמן:

אני לא מדברת על התנועה מהרצליה, אני מדברת על לנסוע מנקודה איי לנקודה בי או סי או די. לדבר הזה שדה דב יכול לתת מענה.

יעקב גנות:

לא, אנחנו---

יעל גרמן:

בסדר, אז אני שוב חוזרת ואומרת, תשימו מצד אחד את הצרכים המאוד מאוד מינוריים, מזעריים ומוגבלים של התנועה האזרחית, על כף מאזניים אחת, ושימו על כף מאזניים שנייה את האינטרס הציבורי המובהק של למעלה מ-200,000 תושבים ושל מדינת ישראל ושל זוגות צעירים ועוד נושאים רבים ואחרים, ואין לי ספק שהוועדה בראשותך צריכה לתת דירקטיבה וללא דירקטיבה זה לא יילך, כי יבואו ויספרו לך סיפורים ויאמרו לך למה לא, וחלק מהדברים יהיו נכונים וחלק מהדברים לא יהיו כל כך נכונים ויעטו את הכל במעטה של נחקרים, ועכשיו אנחנו נחכה ל-17 ביולי, ואין בעיה, נחכה ל-17 ביולי, נו, אז מה? ויבואו ושוב יאמרו לך למה לא. וכאן צריך לקבל---

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שבמונחים היסטוריים העבודה היא בקצב משביע רצון.

יעל גרמן:

כן, 17 ביולי, אין בעיה, אנחנו כולנו נהיה מוכנים ב-17 ביולי---

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שמאז שנכנסנו לעניין ההתקדמות היא טובה.

יעל גרמן:

אבל אני מדברת על משהו אחר. אני מדברת על זה שהגיע זמן ההחלטה. אמר המנהל הכללי של משרד התחבורה שבמגידו ניתן להעביר חלק מה---

היו"ר אופיר אקוניס:

ההחלטה ישנה.

יעקב גנות:

ההחלטה להזיז את הרצליה לא רק על ידי השר, יש החלטה, אנחנו לא מערערים---

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, המדיניות נקבעה, גברתי.

יעל גרמן:

מנכ"ל משרד התחבורה יקר, שיש לי כבוד רב וחיבה רבה כלפיו, אני הערתי, זה ממש כמו לספר על חתונה שהכינו את הקייטרינג ואת הדי.ג'יי, הכלה מאוד יפה, גם האורחים הגיעו, אבל אין חתן. חברים, זו בדיחה. באמת. אם אין מקום להעביר, אז אין החלטה וכל השאר זה סיפורים יפים שאין להם בסיס ואנחנו לא יכולים להסתפק בזה, ולכן, להערכתי, צריך לקבל כאן החלטה. ההחלטה שאנחנו חושבים שצריך לקבל היא החלטה של זמן מוגבל לסגירת השדה ויימצאו הפתרונות. לא צריך להעתיק אותו, צריך לפזר אותו. אבל למזער, גם אליבא דמר גנות, המנהל הכללי של משרד התחבורה, מגידו יכול להכיל חלק מן התפקוד. מר אייל בצר, שהוא יושב ראש המועצה האזורית של עמק יזרעאל שבתחומה נמצאת מגידו, צריך להגיע אלינו---

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל הוא לא קובע.

יעל גרמן:

לא, יכול להיות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אני לא חושב.

יעקב גנות:

בסדר, אנחנו צריכים אותו שותף.

יעל גרמן:

יפה, אז הוא מגיע.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר, שותף כן, אבל לקבוע לא.

יעל גרמן:

אני חושבת שלמזער, ועוד לפני שתתקבל ההחלטה הכוללת והגורפת של העברת השדה, פיזורו וכולי, בואו נעביר את אותה מסה שניתן להעביר למגידו, בואו נתחיל מהחלטה פשוטה, קטנה, צעד קטן ונמשיך הלאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה מה שאני שאלתי בתחילת הישיבה, האם זה אפשרי כבר להתחיל לפזר? זאת אומרת, אם יש למגידו יכולת קליטה, לא יודע איזה יכולת, ודאי האלוף רום יידע---

יעקב גנות:

מכיוון שלכולם זה ברור שהשדה הזה מתפנה, יש החלטת ועדת התכנון וכתוב שם תוך חמש שנים, כתוב שם.

היו"ר אופיר אקוניס:

ממתי? מאיזה שנה זה?

יעקב גנות:

מרגע קבלת ההחלטה. חבר'ה, אתם הובלתם את זה במועצה הארצית לתכנון ובנייה. זה נכתב וכתוב שם. התנגדנו, רשות שדות התעופה התנגדו, כולנו התנגדנו, ההחלטה נפלה. מה פה הוויכוח? עכשיו אנחנו מחפשים את הדרך---

היו"ר אופיר אקוניס:

ליישם.

נחום חופרי:

אז אתם לא צריכים אותנו יותר.

יעקב גנות:

אני לא ביקשתי. אני יודע בדיוק מה שכתוב שם.

נחום חופרי:

אני שומע פה על החלטת ועדה כזאת ואחרי זה דוח כזה---

יעקב גנות:

בוועדה יש החלטה ואנחנו פועלים כדי ליישם את ההחלטה. לא סתם אני אמרתי שאני ממתין שגיורא יסיים את העבודה שלו, לראות את היכולת של מגידו, מה הם יכולים. הרי כל בר דעת שפועל כרגע בשדה התעופה הרצליה, המסר צריך להיות ברור, מי שירוץ ראשון, עד שנמצא שדה אחר ונפתח שדה וכל זה, מי שהוא חכם, הוא עוזב כבר מחר. אני חושב שהרמזים פה הם ברורים, לגבי הגעתו של מר בצר.

יעל גרמן:

אדוני היושב ראש, אני חוזרת ואני רוצה שוב לחזור ולומר, כולנו נשמח להמתין עד ה-17 ביולי, וכמו שאמרתי גם בפעם הקודמת, כשהיו כאלה שביקשו 31 בדצמבר, ואנחנו כבר עברנו את התאריך הזה בחמישה חודשים, אני אומרת לך, נשמח גם עוד חודשיים, אבל אם לא יימצא החתן ואם לא יימצא המקום ולא נראה שזה אפשרי, אני חושבת שאין מניעה מאשר הממשלה, שר התחבורה, הכנסת, יושב ראש ועדת הכלכלה, כל מי שמוסמך, יבואו ויקבעו חד צדדית על סגירת השדה בתוך איקס זמן. זה יכול להיות שנה, זה יכול להיות שנתיים, אפילו שלוש שנים. בזמן הזה אני בטוחה שיימצאו כל הפתרונות, וגם החתן.

יעקב גנות:

סליחה, את המשפט הזה, בלי לפגוע בכבודך, ואת יודעת טוב שאני עכשיו תלוי בך, יותר מאשר את תלויה בנו, אני מאוד זהיר עכשיו איך שאני מדבר---

יעל גרמן:

האינטרס משותף, לא לדאוג.

יעקב גנות:

מה רציתי להגיד? כך נאמר וככה צוטטו דבריו של גב' שרית דנה, סגנית היועץ המשפטי לממשלה, כך היא אמרה ואני מצטט: 'יש החלטה, משרד התחבורה ימצא את הפתרון'. אוקי, אז אנחנו מחפשים פתרון. ואנחנו נמצא את הפתרון.

יעל גרמן:

גם למציאת הפתרון צריך להגביל זמן. צריך להיות דד ליין. יימצא פתרון? טוב. לא יימצא פתרון? תהיה החלטה חד צדדית.

יעקב גנות:

גברתי, הנה נציגי משרד הפנים, מה כתוב בהחלטה? תצטטי בבקשה.

יעל גרמן:

אנחנו רוצים את זה, את בעדנו.

רויטל קסטרו:

(מקריאה): בנסיבות אלה סבורה המועצה הארצית כי יש להתיר את סימון השדה בתמ"מ 5, בכלל זה סימונו כשדה זמני, ולהותיר את הוראות סעיף 8 שקובע שבתום חמש שנים מיום אישורה של התמ"מ, לא יתאפשר המשך שימוש בשדה התעופה הרצליה. עם זאת מחליטה המועצה כי בהוראות---

יעקב גנות:

בבקשה.

רויטל קסטרו:

זה בסמכות המועצה הארצית לתכנון.

ליאור כץ:

עם סמכות להאריך---

יעקב גנות:

אין, לשר התחבורה שללו את הסמכות.

רויטל קסטרו:

מה שהיה בתכנית המתאר המחוזית, זה היה בסמכות הוועדה המחוזית והמועצה, בהתאם לתכנית המתאר הארצית, בסמכות המועצה הארצית להאריך. אבל אני חייבת לומר שלהחלטה של המועצה הארצית הוגש בג"צ על ידי רשות שדות התעופה.

יעקב גנות:

בסדר, אנחנו יודעים שיש בג"צ.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, מה זה?

קריאה:

זה מסר כפול.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיוק. על מה הבג"צ? מה אתם אומרים?

רויטל קסטרו:

הבג"צ הוא על חוסר סמכות ואי סבירות, של העתקת שדה ללא מציאת חלופה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איפה היועצת המשפטית של רשות שדות התעופה? לא הגיעה היום.

דרור אלוני:

שר הביטחון לפני חמש שנים הורה לצה"ל לבחון ולהמליץ על חלופות ממשיות לשדה התעופה. צה"ל כנראה לא עשה בחמש השנים האלה דברים, כי בדרך כלל צה"ל מביא תוצרים אחרים, טובים יותר. חמש שנים כנראה גררו רגליים והתעלמו מההנחיה. החודש הזה של יולי, אדוני היושב ראש, 17 ביולי, זה בטל בשישים מול חמש השנים ששר הביטחון בזמנו הורה לצבא להציע פתרונות, והצבא כנראה מסרב, כפי שאמר המנהל הכללי של משרד התחבורה, להציג פתרונות שעשויים בצורה כזו או אחרת להקשות על תפקודו. אני מזכיר לצה"ל, צה"ל הוא צבא של המדינה ולא המדינה של הצבא. אם הדרג מורה למצוא פתרון, נא להביא את זה לפתרון, ולא חמש שנים. אני מניח שלפני חמש שנים לא היית שם.

קודם כל אני שמח מאוד להצהרה של המנהל הכללי של משרד התחבורה, אני חושב שאנחנו מתקדמים בעניין הזה ויש הסכמה. אני חושב שההמלצות והחשיבה המשותפת של הרשויות שנמצאים כאן ושל משרד התחבורה, וההסכמות, צריכים להתנתב למהלכים אופרטיביים. אני לא חושב, ואני אומר לרשות שדות התעופה, שזה נכון וראוי שבהמשך להצהרת שר התחבורה והמנהל הכללי, והכנסת, לסגור את השדה, להגיש בג"צ להמשך הפעלתו. אני חושב שיש כאן מסר כפול, אני חושב שזו קריאת תגר על הדרג הקובע. לא כך מתנהלת מדינה. אם אנחנו צריכים להשקיע כספים בלהתגונן נגד חברה או רשות ממשלתית אחרי ששר התחבורה אומר 'לא יהיה כדבר הזה'.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מסכים איתך.

דרור אלוני:

זו שערורייה, לדעתי, ברמת מדינאות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם ידעתם על הבג"צ הזה? אז יש פה בעיה. מר אלוני צודק. יש פה מסר כפול. אתם מציגים לוועדת הכלכלה של הכנסת---

יעקב גנות:

אנחנו התנגדנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מה, הם סוברנים להחליט.

יעקב גנות:

אדוני היושב ראש, אנחנו התנגדנו לפגיעה במעמדו---

היו"ר אופיר אקוניס:

איזה מן דבר זה? המדינה מבקשת סעד משפטי מאיזה החלטה... זה באמת בלאומליך.

יעקב גנות:

לא, לא, לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה הגישה רשות שדות התעופה בג"צ?

יעקב גנות:

למען הדיוק, המדינה, אנחנו, משרד התחבורה התנגדו להחלטת הוועדה. אנחנו טענו שלשר התחבורה סמכות בלעדית לקבוע לגבי סגירת שדות התעופה. על זה מערערים כרגע רשות שדות התעופה.

יעל גרמן:

איך אפשר?

יעקב גנות:

מה זה איך אפשר? שר התחבורה טוען 'אני הסמכות'.

יעל גרמן:

אבל הם נמצאים תחת הסמכות של שר התחבורה, אז איך הם מערערים על סמכותו?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא על זה היתה העתירה.

יורם שפירא:

העתירה על גבול הסמכות. יש סמכות בחוק לשר התחבורה לפתוח ולסגור שדות תעופה ולא לוועדה.

יעקב גנות:

בטח, ואנחנו התנגדנו ל---

יורם שפירא:

הערעור הוא על החלטת הוועדה, למי הסמכות.

יעקב גנות:

על זה יש ערעור.

היו"ר אופיר אקוניס:

ולהחזיר לשר את הסמכות.

יעקב גנות:

אמת.

דרור אלוני:

ישבנו כאן בישיבה, בוועדה המכובדת, בנובמבר. אתה טענת בפני הפורום שדבריך מתואמים עם השר ולאחר מכן, בתוך פחות מחודש, לדעתי, הגעת לביקור.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, עם השר.

דרור אלוני:

עם השר, גם בכפר שמריהו וגם בהרצליה. עוד לא נסגרה הישיבה בעיריית הרצליה, יצאה הודעת דובר של משרד התחבורה שאומרת 'שר התחבורה יפעל ללא דיחוי להפסקת הפעילות'.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, הוא אמר שתוך חודשיים יהיו מסקנות של ועדה.

יעקב גנות:

אמת.

דרור אלוני:

בכל הישיבות האלה השתתף מר קובי מר, המנהל הכללי של רשות שדות התעופה. בעיניי זה לא ראוי ולא יכול להיות.

יעקב גנות:

סליחה, תבין, מר אלוני, את ההבדל. אנחנו חושבים שוועדת התכנון לא היתה מוסמכת. עזוב את ההחלטה, השר הנחה, אני איש מדים, ההחלטה מתבצעת, זהו. אנחנו יכולים לערער עד שהתקבלה ההחלטה. אבל שם פגעו במעמד שר התחבורה בעצם העובדה שטוענים שהוא לא מוסמך, כשאנחנו אומרים שרק הוא מוסמך לסגור. על זה הבג"צ.

דרור אלוני:

יש בג"צים בין שרים במדינת ישראל? לא ידעתי.

ליאור כץ:

הבג"צ היה כנגד עצם ההחלטה לקבוע שדה כזמני לחמש שנים.

יעקב גנות:

אבל מי שעשה את העבודה זה רשות שדות התעופה, על זה אין ויכוח.

יעל גרמן:

אבל רשות שדות התעופה לא רוצים שהשדה יהיה זמני. אתם אומרים שהשדה כן זמני. יש סתירה בתוך משרד התחבורה. יד ימין אומרת קבוע, יד שמאל אומרת---

יעקב גנות:

לא הבנתי את ההערה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שיש סתירה בין ההגדרות, אומרת ראש עיריית הרצליה.

יעל גרמן:

כן. אתה, כמנהל כללי של משרד התחבורה, ושר התחבורה הכרזתם, וגם היום, שברור לכם שהשדה לא יכול להיות קבוע, הוא זמני ואתם רק מחפשים פתרון. רשות שדות התעופה באה ותובעת מהמועצה הארצית שתקבע שהשדה הוא קבוע. אדוני, זה תרתי דסתרי.

יעקב גנות:

לא, לא, לא.

יעל גרמן:

כן, כן, כן.

יעקב גנות:

לא.

רויטל קסטרו:

הבג"צ דיבר על התאמה לתכנית מתאר.

יעל גרמן:

ואתם מערערים על כך שהשדה יהיה ארעי. אתם רוצים שיאמרו שהשדה הוא קבוע, זה מנוגד למדיניות, זה לא יכול להיות.

דרור אלוני:

חבר הכנסת אקוניס, אני מציע שנסתכל על העתיד ופחות על העבר, משום שאנחנו יכולים הרי להתכתש על מה שהיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתה מציע?

דרור אלוני:

מה שאני רוצה לומר כך; אל"ף, אני מבקש מרשות שדות התעופה והמנהל הכללי של משרד התחבורה, אם הפקתם עבודה כל כך מסודרת שהסתיימה לפני שלושה-ארבעה חודשים, מדוע לא שלחתם אותה בתיבות דואר אלינו ואל ראש הוועדה? הרי כל כך פשוט הדבר הזה. דואר ישראל עוד עובד, בארבעה חודשים אפשר לשלוח דוח, שנוכל להסתכל. שקיפות.

יעקב גנות:

אדוני, התנצלתי בפני היושב ראש, אני מתנצל גם ב... אין פה שום דבר סודי---

דרור אלוני:

אולי היינו חוסכים לעצמנו את הנסיעה עכשיו.

יעקב גנות:

זה כבר נמצא שלושה חודשים אצלי, תקוע, חיכיתי לוועדה, אני מתנצל. נו, מה אתה רוצה, שאני אעשה יותר מזה?

דרור אלוני:

בסיכומו של עניין מדובר על מאזן אינטרסים כשלדעתי המאזן הוכרע. אני חושב שכפי שקצבת זמן בישיבה הקודמת, ראוי לקבוע זמן גם עכשיו, אני חושב שנאמר על ידי המנהל הכללי של משרד התחבורה שהנושא הושלם. אני לא חושב שהמספרים שהוצגו כאן, 260 מיליון שקלים---

יעקב גנות:

בלי קרקע, עכשיו אני מתחיל להיות זהיר.

דרור אלוני:

אני לא חושב שהם רלוונטיים מבחינתנו, משום שמדובר על שוק חופשי, מדובר על עסקים פרטיים שרשות שדות התעופה משכירה להם את בתי המלאכה, את בתי הספר וכן הלאה. אם זה כלכלי, ימצאו לעצמם מקום אחר. פשוט להגיד 'חבר'ה, מה-1 בינואר 2011 מפסיקים בתי המלאכה האלה והאלה שפועלים בלי רישיון עסק ולא על פי תכנית בניין עיר מסודרת לפעול', והם ימצאו לעצמם מקומות אחרים. אמרת שאתה רומז להם בצורה יותר מאשר ברורה, כנראה שהם צריכים עוד איזה שהוא רמז קטן---

יעקב גנות:

כשיגיע מר בצר ל---

דרור אלוני:

מר בצר מגיע לראות בכדי... אנחנו מאמינים בשלטון המקומי וגם איתכם לעבוד מתוך הבנה ושיתוף פעולה, ולכן כשהנושא עלה על הפרק פגשנו את אייל, ראש עיריית הרצליה ואני, ואמרנו לו 'תשמע, בוא תראה במה מדובר', לוודא שגם הוא לא מתנגד. אנחנו לא רוצים לעבור מהתנגדות אחת להתנגדות... לא רוצים להרע, להעביר את הרע ממקום אחד למקום אחר.

יעל גרמן:

ובעין שמר מתנגדים.

דרור אלוני:

בעין שמר יש התנגדות ובעמק יזרעאל יכול להיות שלא תהיה התנגדות. ולכן אנחנו אומרים, גם טיסות בתי הספר וגם בתי המלאכה, יכול להיות שהשוק החופשי יגיד 'חבר'ה, שווה לי להשקיע ולבנות בעצמי שם בית מלאכה חלופי'.

לפני חודש נחת שוב מטוס סילון בטיסה צפופה ונמוכה לתחזוקה בשדה התעופה בהרצליה. הוא לא בנוי לדברים האלה. אני מניח שהוא טס בהרשאה, שהוא קיבל הרשאה מרשות תעופה אזרחית, אבל אנחנו יודעים שלא כך צריך להיות, ואפשר למצוא פתרון אחר. בסיכומו של דבר, אותו מטוס סילון שנחת בהרצליה, נחת שם משיקולים כלכליים. אם היה לו יותר זול לעשות את הבדק בנמל התעופה בן גוריון, הוא יעשה בדק בנמל התעופה בן גוריון. אנחנו יודעים הרי לתמרן את הכלכלה לצורך הדבר הזה.

אני אומר, בתוך מאזן האינטרסים, לדעתי הוכרעה הכף ואני חושב שצריך לקבוע זמנים ולצאת לדרך. אם אתם תצאו לדרך מוגדרת בלוחות זמנים, אנחנו נוכל ליזום גם תכניות בנייה שעליהן אנחנו מדברים והיום אנחנו מנועים מלעשות את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

על כמה זמן אתה מדבר בערך?

דרור אלוני:

לתכנן את התכניות האלה לוקח לפחות שנתיים. להחליט על שדה התעופה, הרבה פחות.

יעל גרמן:

לנו יש תכניות. יש לנו תכניות שהן כרגע מוקפאות בגלל שדה התעופה, בסעיף 77 ו-78. ברגע שההקפאה תוסר, אנחנו רצים עם תכניות מפורטות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אוקי.

יורם שפירא:

אני רק רוצה להבהיר משהו. ה-262 מיליון זה רק תשתיות של המדינה, לא מדובר על אף אחד מהגורמים הפרטיים. זה הקמה של שדה, לא כולל את הפעילויות שציינת.

דרור אלוני:

בדברים שאני לא מבין, אני לא יודע.

יעל גרמן:

אז השיווק ייתן למדינה מיליארד ₪, יישאר לה בכיס עדיין 750 מיליון. חשבון כלכלי פשוט.

יורם שפירא:

אני לא מדבר על כלכלה עכשיו, רק התייחסתי למה שאמר---

עמרם שחר:

סליחה, ואז אולי אפשר להביא את שדה התעופה ואת המנחת---

יעל גרמן:

בהפרש.

יעקב גנות:

אולי באמת אפשר להעביר את הרצליה לקרית שמונה. כך פתרנו את כל הבעיות.

יגאל בוזגלו:

הם לא יסכימו לחטוף קטיושות.

נחום חופרי:

אני קודם כל מברך על מה שאמר המנהל הכללי של משרד התחבורה, שיש החלטה ויש גם לוחות זמנים, ואני חושב שלוחות הזמנים, כפי שאתה אומר, הם מצוינים. החשש שלי הוא שבין הוועדות ובין הדוחות וכל הדברים, לוחות הזמנים האלה יתמסמסו, כי אני הרי צופה עתידות. אנחנו לומדים, בפוליטיקה, אתה יודע, לצפות עתידות. הוועדות למיניהן, כמו שאמרה ראש עיריית הרצליה, יראו לנו למה לא, איך לא, איך לא כדאי, אבל אם נלקחה החלטה, אני חושב שהדיונים האלה מיותרים, צריך פשוט לקחת ולעשות.

ליאור כץ:

כעורך דין, לעורכי דין יש תחביבים מוזרים, התחביב שלי זה לאסוף מסמכים ישנים על שדה התעופה הרצליה. אתמול בערב ישבתי ופשפשתי ומצאתי מסמך, תכנית מסודרת, של צוות בין משרדי שכלל נציגים של משרד הביטחון, רשות שדות התעופה, כל הגורמים שאחראים, שהוגש בשנת 2000 למנהל הכללי של משרד התחבורה דאז, והוא נקרא 'צוות בין משרדי', כאשר תמצית ההמלצות על הרצליה מדברת על כך ששדה תעופה הרצליה צריך להמשיך להרחיב מיידית את העברת פעילות ההדרכה של בתי הספר לטיסה, הקפות, לשדה תעופה עטרות, היה אז, לא קיים כיום כמובן, וחיפה, בכל ימות השבוע, ולמנחתים בשדה תימן ומגידו בסופי שבוע, בתוך שנה להפסיק את פעילויות ההקפה, touch and go, בשדה תעופה הרצליה. למימוש המלצה זו יש להמשיך מיידית באופן פרטני את העבודה המשותפת.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי זה?

ליאור כץ:

יולי 2000, בדיוק לפני עשר שנים. כך דיבר מר דרור אלוני על צוות או על ועדה שפעלה במשרד הביטחון לפני כשנתיים, שלוש שנים, למיטב זיכרוני.

דרור אלוני:

חמש שנים.

ליאור כץ:

או חמש שנים. כשנהנים הזמן רץ מהר. ואותה ועדה גם הגיעה למסקנות. אני רוצה לומר, אדוני המנהל הכללי של משרד התחבורה, אם יש צורך אני מוכן ומזומן, למרות שהדוח הוגש אליכם בזמנו, להעביר אליכם מחדש את אותו דוח של צוות בין משרדי.

יעקב גנות:

יש לי אותו.

ליאור כץ:

אז קלעתי לדעת גדולים. אנחנו מבקשים שני דברים פשוטים. הואיל וכל הוועדות במשך ה-15 שנים האחרונות כבר התכנסו וכבר החליטו וכבר ראו את תמונת המצב, וזה מה שקיים במדינה הקטנה והמוגבלת שלנו, אנחנו, הרשויות המקומיות, מבקשים שני דברים. דבר אחד, לעשות את מה שלא נעשה עד היום. מה שלא נעשה עד היום זה לקבוע תאריך יעד. בואו ננסה את הדבר הזה. אולי אם נקבע תאריך יעד, כפי שאמרה גב' יעל גרמן, אז כולם יתכנסו לתוך התאריך הזה והדברים ייקרו מעצמם והשוק החופשי ינווט את עצמו למקומות אחרים אפשריים, כמו מגידו, כפי שאדוני המנהל הכללי ציין, וכמו שדה תימן ומקומות אחרים. אז אחד, אנחנו מבקשים לקבוע תאריך יעד. והדבר השני הוא לקבל החלטה שהשדה בהרצליה יפוזר. יפוזר באופן יחסי בין כמה שדות ומנחתים קיימים, על מנת שלא נצטרך להגיע למצב של תכנון והקמה של שדה חדש, דבר שייקח עוד הרבה שנים קדימה וגם יעלה לא מעט כסף למדינה.

אני מודה לאדוני היושב ראש ואני מבקש מאדוני היושב ראש שהוועדה תקבל החלטה ברוח זאת, שלקראת הישיבה הבאה, אם תתקיים, ייקבע תאריך יעד ותתקבל החלטה לאיזה מקומות הפעילות בהרצליה תפוזר. תודה רבה לכם.

היו"ר אופיר אקוניס:

המנהל הכללי.

יעקב גנות:

משפט אחד, אבל אני חושב שאתה, כעורך דין, אספן מסמכים, יכול לקחת את המסמך שרק לפני כמה חודשים נכתב, תקרא שם ושם כתוב תאריך יעד. קח את התאריך שזה נחתם, לך אחורה חמש שנים, זה תאריך היעד של פינוי שדה התעופה. כתוב. אתה רוצה שיכתבו את זה עוד פעם? הרי אין הצדקה. אל"ף.

בי"ת, אני אמרתי את זה בצורה הכי ברורה פה, אני ממתין להחלטת משרד הביטחון. משרד הביטחון צריך להגיד לנו כן, ומה כן.

ליאור כץ:

החליט לפני חמש שנים. משרד הביטחון קיים ועדה והחליט לגבי הרצליה את מה שהחליט, לאן ניתן מבחינתו להעביר ולאן לא ניתן להעביר. זה מבחינת משרד הביטחון, מבחינת הצבא.

יעקב גנות:

אבל מה שהוחלט אז, אני צריך לקבל את האישור עכשיו. אז לא היתה החלטה של ועדה---

ליאור כץ:

אני מוכן ומזומן לשלוח לך את הסיכום של משרד הביטחון מלפני חמש שנים.

יעקב גנות:

אני צריך לתקן עכשיו מה שקרה בעשר השנים האחרונות.

היו"ר אופיר אקוניס:

חברת המועצה בהרצליה, גב' מאיה כץ, אחרונת הדוברים, ואנחנו מסכמים. בבקשה.

מאיה כץ:

קודם כל אני רוצה לברך. בעיניי, באופן יחסי, המפגש השני מאז המפגש הקודם, היה יחסית זריז ומהיר, צריך גם להתייחס לכל האירועים שאנחנו חווים כמדינה לא פשוטה, אז קודם כל לברך אותך, אדוני יושב ראש הוועדה.

דבר נוסף, אני רוצה כמובן לחזק את כל דבריהם של ראשי הערים, שמובילים את הפרויקט, ולהעלות עוד פעם את הנקודה של הדיור לזוגות צעירים שבסופו של דבר אנחנו מקווים שראש עיריית הרצליה, בשיתוף עם ראש המועצה של כפר שמריהו, יובילו את הפרויקט, בהנחה ששדה התעופה יוכל להתפנות ולהיסגר מתאריך 12 ביולי?

היו"ר אופיר אקוניס:

ה-17 ביולי זה רק הוועדה.

מאיה כץ:

כן, ואז אני מניחה שחמש השנים שדיברת עליהם ייכנסו לתוקף, ברגע שהם ייתנו את ההנחות שלהם.

המצוקה של הדיור לזוגות צעירים בכלל באזור גוש דן היא לא חדשה וזה לא סוד.אנחנו נלחמים על זה, ראשי הערים מובילים את זה, אנחנו, כחברי מועצה צעירים, עוזרים להם להוביל את זה ובוודאי תומכים בזה, כי כרגע אנחנו עוד נשארים לגור עם ההורים שלנו כי אין לנו היום איפה לגור וזו בעיה. אני חושבת שחלק מהנושא של איזה שהיא לקיחת החלטה והצהרה לגבי הפינוי שלו ובעצם הסגירה שלו יכולה מאוד לעזור לכל המצוקה של הדיור היום בקרב הצעירים, וזה נושא שחשוב לקדם אותו וחשוב גם לקחת אותו בחשבון בקבלת ההחלטה.

וכאן אני באמת רוצה שיתייחסו לזה ושאתם תראו את זה באותה עין שאנחנו רואים את זה, כחברי מועצה צעירים שדואגים לקדם את הנושא הזה, כאשר תתקבל ההחלטה, כמו שאמרנו, בחודש יולי. אני מניחה שלזה אתה מחכה, המנהל הכללי של משרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותיי, אני מציע לעשות דבר כזה; קודם כל נתחיל מקרית שמונה. אתה התחייבת, המנהל הכללי, ואני מברך אותך. זו בשורה טובה לקרית שמונה, בכל זאת לקיים עוד בדיקה אחת. תשתף בבקשה גם את נציגי התושבים ואת מפעילי המנחת, שטענו שלא דיברת איתם קודם, דבר איתם, תגיעו לאיזה שהיא מסקנה משותפת, חדשה, הפעלת פיילוט, כן, לא, ביחד תגיעו למסקנות שלכם.

אני מבקש, אדוני מנהל רשות תעופה אזרחית, לגבי ההערה של ראשי הרשויות על בדיקת הפיזור. כבר מעכשיו, בואו נתחיל לקדם מהלכים, אם אפשר לשדה תימן ולעין שמר או למגידו ולמקומות אחרים, ואם תוכל להניח גם כן על שולחן ועדת הכלכלה, ואנחנו כמובן מדברים פה על העניין הזה בשם הכנסת כולה, את בדיקתך לגבי הפיזור, במיידי. לא לחכות יותר מדי.

בסוף יולי אנחנו נתכנס כאן, נשמע את התוצאות של אותה ועדה מפורסמת של משרד הביטחון, כל מה שיכול להיות כמובן גלוי, אנחנו לא ניכנס להיבטים הלא גלויים. ואתה, כמובן, אנחנו מבינים שהמדיניות היא לקדם את פינוי השדה. זה הדבר החשוב.

אני רוצה להגיד גם לראשי הרשויות, לחדשים יותר ולחדשים פחות, מר חופרי עזב בינתיים, שהרבה שנים מדברים על כך, ואני חושב שלראשונה, אם אני לא טועה, מדובר באמת על סוג של התקדמות אמיתית ולא על איזה שהוא פרטץ'. אני אומר לכם, אני מכיר גם את המנהל הכללי, גם את יושב ראש רשות התעופה האזרחית, אנחנו יושבים פה שעות רבות על דברים שלא שונו 60 שנה. לא באנו כדי לא לשנות דברים עוד 60 שנה, באנו כדי לשנות אותם בזמן הקרוב ובשביל זה צריך את ההתייעצויות וגם הישיבות הללו. אמר מר חופרי, או מר אלוני, למה אנחנו באים? אנחנו באים, תאמין לי, כי הישיבות הללו, סד הזמנים הזה שאנחנו קובעים, משפיעים על כל המערכת. אפשר לקבוע גם לא לבוא לכאן, אבל אז אנחנו לא נתכנס לתוך כל מיני הגדרות יותר ספציפיות, גם לגבי התאריכים.

אז אני מאוד מודה לכם ואנחנו ניפגש פה כמובן לקראת סוף יולי. הישיבה נעולה.

מאיה כץ:

עוד דבר אחד, אולי יוכלו הפעם כן להעביר לנו את החומר שתחליט---

היו"ר אופיר אקוניס:

החומר יעבור, ודאי. גם משרד התחבורה מעביר הכל.

תודה רבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 12:15**