**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 160**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ג' שבט התש"ע (18 בינואר 2010), שעה 12:00**

**סדר היום:** קווי תעופה לצפון הארץ

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

אלי אפללו

חמד עמאר

ציון פיניאן

כרמל שאמה

**מוזמנים**:

יעקב גנות, המנהל הכללי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

קובי מור, מנכ"ל רשות שדות התעופה

יורם שפירא, סמנכ"ל מסופים ושתפ"א, רשות שדות התעופה

גיא ישראלי, רמ"ט מנכ"ל, רשות שדות התעופה

יוסי גלסברג, מנהל נ.ת חיפה ור"פ, רשות שדות התעופה

גיורא רום, מנהל רשות התעופה האזרחית

אליהו ליפשיץ, לשכת היועץ המשפטי, משרד התיירות

פיני שני, סגן סמנכ"ל מנהל השיווק, משרד התיירות

ערן כהן, רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

סמי שהרבני, ראש אגף יחסים בינלאומיים, חברת אל על

עו"ד גידי ארנון, ייעוץ משפטי, חברת ישראייר

עו"ד שרון פלדמן, חברת ישראייר

גדי טפר, מנכ"ל חברת ארקיע

עו"ד אהוד שבתאי, יועמ"ש מזכיר וסמנכ"ל חברת ארקיע

אהוד טמיר, מנכ"ל טמיר נתיבי אוויר

חיים אביטל, סמנכ"ל טמיר נתיבי אוויר

ויקטור חג, מנכ"ל מטיילי קריית שמונה ובעל מנחת

הרצל בוקר, ראש מועצה מקומית מטולה

עמרם שחר, סגן ומ"מ ראש העיר קריית שמונה

דודו שיק, עוזר ראש העיר קריית שמונה

יגאל בוזגלו, חבר מועצת העיר קריית שמונה

שוקי אוחנה, חבר מועצת צפת

סמואל מלול, מנכ"ל מטיילי קריית שמונה וראש עיריית קריית שמונה לשעבר

יוסי קורן, יו"ר הסתדרות המורים בצפון

מאור סויסה, תושב קריית שמונה

יהושע אוחנה, תושב העיר קריית שמונה ועובד המנחת בעבר

אלי זפרני, פעיל ציבור ויו"ר בית הקשיש בקריית שמונה

שמעון אוחנה, פעיל חברתי בעיר קריית שמונה

עו"ד אהוד רז, איש עסקים מהצפון

סעדיה קסלסי, תושב קריית שמונה

מדי אטיאס, מנהלת כוח אדם במכללת תל חי

אלי פרץ, מנכ"ל עיט שירותי תעופה ותיירות

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס צנוירט

**קווי תעופה לצפון הארץ**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום רב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה בנושא שאני זימנתי - קווי תעופה לגליל. אני ביליתי כמה וכמה פעמים בגליל העליון בזמן האחרון, ובביקורי האחרון לפני עשרה ימים ביקרתי בשדה התעופה בקריית שמונה.

אני מבין שההיסטוריה של השדה רצופה סגירות ופתיחות מחדש. עד סוף שנת 2003 פעלה בשדה חברת ארקיע, שקיימה את הקשר האווירי הסדיר בין הצפון למרכז, ובשיאו הגיע מחזור הנוסעים ל-100 אלף בשנה, אבל לאחר מכן החלה תנועת הנוסעים לקטון. ישנה סוג של בעיה ביטחונית – נבדוק אותה.

אני מבין שישנו טרמינל, וגם הייתי בו, חדש, שיכול לתת את המענה לקו התחבורה בין המרכז ובין

הדרום ובין המרכז לקריית שמונה.

לצערי, שדה התעופה אינו פועל. ננסה לבחון כאן בישיבה כיצד ניתן להפעילו פעם נוספת, והאם

אנחנו יכולים לחדש את הטיסות הסדירות לאצבע הגליל, שבעיני, זה גורם חשוב מאוד לחוסנו החברתי והכלכלי של הצפון כולו, כמובן – לתחבורה מהירה, זמינה, יעילה, לפיתוח אזור הגליל לא רק בהיבט התחבורתי אלא גם בהיבט החברתי, התיירותי, התעסוקה וכדומה.

נמסר לי ממנכ"ל משרד התחבורה שנבצר ממנו, לצערי, להגיע, וביקש להסמיך את ראש רת"א וגם את מנהל רשות שדות התעופה, והדברים שייאמרו על ידכם הם גם על דעתו. נמסר לי שלפני שבועיים החל סוג של ניסוי בהסעות בחינם בין קריית שמונה למנחת בראש פינה, ונבדוק גם על ידי נציגות של התושבים שהגיעו לכאן, ואני מברך אותם, שהגיעו ביום הסוער הזה מקריית שמונה, מצפת, מאזורים אחרים בגליל העליון אלינו.

חבר הכנסת אפללו, בבקשה.

אלי אפללו:

אדוני היושב ראש, קודם כל, אני מברך אותך על הדיון. אני מלווה את נושא המנחת כמה שנים, מ-2006, פה נמצא סמי מלול, שהיינו בקשר, ועוד חברים רבים, וניסינו לחפש, למרות שמדינת ישראל השקיעה בטרמינל הזה המון כסף, כסף כמו פיל לבן- -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא כמו. הוא פיל לבן.

אלי אפללו:

והכסף הזה היום משמש במקום טרמינל, משהו של בילוי.

קריאה:

גם זה נסגר.

אלי אפללו:

היתה טענה שמדובר בבעיה ביטחונית. היא נפתרה. פה זה עניין כלכלי. לא צריך להתבייש, ולהגיד את האמת. החברה שזכתה בגלל כמות הטיסות שירדה, הנושא הכלכלי הוא בעייתי. המדינה צריכה לסבסד. גם המדינה לא היתה רוצה שקריית שמונה תיפתח, כי יהיה לה סבסוד מגובה הכרטיס להמשך . גם בעניין הזה יש לבדוק את הכדאיות של המדינה.

המדינה לא צריכה לומר, כל מה שכדאיות כלכלית, שאין כדאיות כלכלית, בוא נסגור אותו. אז בעצם צריך אולי לסגור את קווי האוטובוסים לקריית שמונה, כי אין כדאיות כלכלית. אולי גם לא לבנות כבישים, אולי להחזיר את כל התושבים מקריית שמונה למרכז הארץ. בתפישת העולם של פקידי האוצר, כל מה שכלכלי, לא.

צריך לגרום לכך שגם חברת התעופה, יהיה לה כדאיות כלכלית, אחרת גם היא תקרוס. ומצד שני, קו התעופה הזה חייב להיפתח, כי זה עורק חיים. האנשים האלה, בשביל לקצר זמנים במקום להגיע לתל אביב בארבע שעות, מדובר בכל אמצעי, חייבים לעשות הכול. ואני מברך על כך שאתה מעלה את הדיון הזה בפני הוועדה.

אני שמעתי את עמדתו של שר התחבורה, ואני שמח על עמדתו. גם עמדתו היא לפתוח את קו התעופה ולעשות הכול כדי שלתושבים לא ייגרם עוול.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. במקרה אתמול הוזמנתי לדיון בערוץ השני של הטלוויזיה עם דוד בוסקילה, ראש עיריית שדרות, ודובר שם בכלל על מסילות ברזל, והדיון היה בנושא היתכנות כלכלית לעומת היתכנות חברתית, ואין פה שאלה בכלל. כל ההיתכנות הכלכלית היא חשובה, אבל היא לא יכולה לגבור על ההיתכנות החברתית. אם הדרום זקוק למסילות ברזל, והרי חלק מהעובדה שהוא במידה רבה לא התפתח כמו המרכז זה העובדה שלא היו אליו מסילות ברזל, ולא חובר לרשת שהיתה רוב השנים – אגב, לאחרונה זה כן קורה, אבל לא קורה מספיק, ולא קורה מספיק מהר. אז בעניין הזה – אגב, סיכמתי עם מנכ"ל משרד התחבורה, גברתי המנהלת, לקיים דיון נפרד לחלוטין בנושא הרכבות לצפון, לירושלים ולדרום. שוחחתי אתו לפני כמה דקות. זה דיון שגם אליו אתם מוזמנים. מגיעה מסילת ברזל גם לצפון וגם לדרום. אז אני רק משלים את דבריך – היתכנות כלכלית חשוב, אבל תמיד לבחון יחד עם זה את ההיתכנות החברתית.

חבר הכנסת חמד עמאר, בבקשה.

חמד עמאר:

אני רוצה לברך אותך על הנושא, ובקשר לרכבות, הכי רחוק בצפון הגיעה לכרמיאל עד עכשיו בתכנון, ועוד לא הגיעה, אז קריית שמונה – אין מה לדבר.

בשבוע האחרון נסעתי עם ועדה של הכנסת לאילת, טסנו, ועדת המאבק בסמים, הגבול עם מצרים, ואמרתי שם משפט על החקלאי, ששומר על הרפת שלו יותר ממה שאנחנו שומרים על גבולות מדינת ישראל, ואני מקשר את זה לכאן, כי פעם ראשונה שאני טס לאילת – תמיד כשאני יורד לאילת, אני נוסע עם האוטו שלי. אמרתי שאם יש לי פחות משעה, אני טס מחיפה, יותר לא אעשה את זה. אני אטוס עם המשפחה שלי לאילת. יותר קל להשכיר מונית, ללכת לבית מלון, ואני חושב שחייבים לפתוח את הצפון. מישהו שעובד בקריית שמונה, ורוצה לעבוד בתל אביב, שתהיה לו האפשרות לעבוד בתל אביב. אי אפשר לומר: אנחנו רוצים לפתח את הצפון, ומצד שני אנחנו סוגרים אותו, ומי שצריך לנסוע מקריית שמונה לתל אביב, צריך לנסוע 3.5 שעות.

היו"ר אופיר אקוניס:

הקו הזה הרי היה פעיל. הוא הופסק ב-1.6.07. אני הגעתי בטיסה לקריית שמונה וחזרה יחד עם כל סיעת הליכוד. בכל מקרה, זה אפשרי מבחינה טכנית. אולי נשמע את גיורא רום. לא היית, כמובן, אז מנהל רת"א בתפקיד, אבל הופסק ב-1.6.07. בבקשה.

גיורא רום:

עמדת משרד התחבורה היא שהוא מתנגד באופן חד משמעי להפעלת המנחת בקריית שמונה.

אלי אפללו:

שונה מעמדתו של השר.

היו"ר אופיר אקוניס:

למען הפרוטוקול - אני לא שמעתי את עמדת השר.

גיורא רום:

משרד התחבורה לא סבור שיש הצדקה להפעיל שני שדות תעופה פנים ארציים במרחק 20 ק"מ זה מזה בצפון הארץ. היקף הביקוש לא מצדיק את זה משום סיבה שהיא.

היו"ר אופיר אקוניס:

תכף נשמע על ההיקף של ראש פינה. היתה יציאה משדה דב למחניים, נחיתה ועלייה. אני זוכר את הנחיתה במחניים והמראה מחודשת לקריית שמונה. היה גם קו ישיר?

אלי אפללו:

תקשיבו מה אומרים פה. זה בגלל כדאיות כלכלית? אני נפעם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מתפלא עליך שאתה מתפלא. ביום ראשון שעבר כותרת בעיתון כלכלי: פקידי האוצר מכריזים מלחמה על תוכנית הרכבות של ראש הממשלה. זה הרי דבר שלא מתקבל על הדעת אפילו בניסוח. איפה במדינה מתוקנת נשמע כדבר הזה? שיתפטרו. אמרתי את זה גם בכנסת בשבוע שעבר. לא רוצים לקבל מדיניות – יכולים להתפטר. אבל חלילה, גיורא, לא אליך ולא למנהל רשות שדות התעופה. בבקשה, גיורא.

גיורא רום:

משרד התחבורה לא רואה שום הצדקה להחזיק שני שדות תעופה במרחק של 20 ק"מ.

אלי אפללו:

בגלל נושא כלכלי.

גיורא רום:

לא אמרתי. אני דיברתי על הביקוש שיש בצפון, ואיזה היקף היצע צריך לשים מול הביקוש הזה. אפשר לשים הכול תחת המילה "כלכלי", ואין לי התנגדות, זה לא מילה גסה. יש הביקוש בצפון, מנכ"ל רשת ידבר על זה, ואתה צריך להציע שירות טוב לצפון.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. קובי, בבקשה, מנהל רשות שדות התעופה.

קובי מור:

אדוני היושב ראש, חברי הכנסת, שלום רב. אני רוצה להתחיל בראש פינה. הגירעון השנתי ב-2008 בשדה התעופה בראש פינה עמד על למעלה מ-12 מיליון שקל בשנה. מבחינת תנועת הנוסעים בראש פינה, בשנת 2009 היינו ב-22 אלף נוסעים. כלומר השדה הזה עומד שומם. ב-2003 היו למעלה מ-80 אלף נוסעים. כלומר - אני לא עשיתי מחקר מדויק, אך אני רוצה להניח שכביש 6, אמצעי התחבורה החדשים, המכוניות הטובות יותר גרמו לזה שהיתה ירידה כל כך תלולה במספר הנוסעים.

היום הרשות מסבסדת כל נוסע מראש פינה ב-1,800 שקל. הגירעון הוא גירעון של הרשות. הרשות היא תאגיד שעל פי חוק הרשות מחויבת להפעיל את שדותיה על בסיס כלכלי ככל האפשר.

מנכ"ל משרד התחבורה פנה אלינו מתוך רצון לסייע לאנשי קריית שמונה, והוא ביקש מאתנו להפעיל שאטל על חשבוננו מקריית שמונה לראש פינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שהתחיל ב-3 בינואר.

קובי מור:

אכן. אבל לא נלך על היום הראשון. מספר הנוסעים נע בין אחד, ובמקרה אחד שהיה באמת לחץ, היו ארבעה נוסעים. אנחנו מממנים רכב. זה מקריית שמונה לראש פינה.

חזרה, יש לנו ימים שלמים שאין בכלל, ויש לי, כמובן, התאריכים - אפשר לקבל את הפרטים בצורה מדויקת. ברוב המקרים מדובר בנוסע אחד.

מדי אטיאס:

חשוב לדייק שאפשרתם לעלות רק לתושבי קריית שמונה ולא לאזור היותר צפוני מקריית שמונה, שיש עשרות נוסעים ביום.

קובי מור:

אין שום בעיה.

מדי אטיאס:

ניסינו לפנות מספר פעמים, ולא נענינו.

קובי מור:

לא יודע למי פניתם.

אלי אפללו:

אמרת: רק לתושבי קריית שמונה. מה קורה עם אנשים אחרים, שרוצים להגיע לקריית שמונה, שאם שדה התעופה היה פתוח, האם הייתם נותנים להם לעלות לשאטל?

היו"ר אופיר אקוניס:

אני הבנתי שכל מי שמשתמש בשירות הטיסה למחניים- -

אלי אפללו:

יש לי נתונים אחרים.

קובי מור:

אני רוצה להבהיר נקודה אחת, אדוני היושב ראש: בראש פינה קיים מנחת, שמאפשר נחיתות והמראות. המנחת הזה הוא לא סגור. התכוונתי לקריית שמונה. יש שם מנחת.

ציון פיניאן:

מי משתמש בו היום?

קובי מור:

מי שרוצה. ההבדל בין קריית שמונה לראש פינה הוא בזה שראש פינה עקב היותו מוגדר בחוק כשדה מחויב לעמוד בתקני ה-ICAO, שזה סיפור שונה לחלוטין ממנחת, שאותו מאשר משרד התחבורה, והוא פועל כפי שקריית שמונה יכול לפעול גם היום.

קריאה:

אז אולי את ראש פינה להוריד לתקן של מנחת- -

קובי מור:

אולי. השאלה מה יגידו על זה תושבי ראש פינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה אומר שעקרונית אתה יכול לעשות החלפה.

קובי מור:

זה רק יעלה סדר גודל של 100 מיליון שקל כדי להפוך מנחת לשדה תעופה עם מגדל פיקוח תקני, עם מסלול תקני, עם מערכת כיבוי אש תקנית.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל זה לא הושקע כבר? הייתי שם, ראיתי שזה ישנו. יש מסלול, יש טרמינל.

קובי מור:

אדוני היושב ראש, כדי להפוך מנחת לשדה תעופה, זה שבנוי מגדל זה לא עושה אותו למגדל שעומד בתקני ה-ICAO. זה שיש מסלול – יש לי פה פירוט שלם של זוויות מסלול, של רוחב מסלול, של שולי מסלול. זה לא עושה את המסלול תקני. אני סיירתי במנחת הזה בקריית שמונה. כדי להפוך אותו לשדה תעופה, זה סדר גודל של 100 מיליון שקל.

ויקטור חג:

למה להפוך את זה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אז משאירים אותו כמנחת. אז מה עמדתכם המקצועית לגבי המנחת?

גיורא רום:

זה מנחת. לי אין שום בעיה שהמנחת הזה יופעל. לא צריך שני שדות תעופה במרחק של 20 ק"מ.

יש הבדל עקרוני בין שדה תעופה למנחת. שדה תעופה פועל או כל שעות היממה או כל שעות האור, כפי שרת"א קובעת, אבל הוא כשיר לקליטת מטוסים בכל רגע. מנחת עומד שם, ונוחתים בו, כשרוצים לנחות. אותו דבר יש במצדה, נניח.

יגאל בוזגלו:

והטרמינל עובד?

גיורא רום:

לא. איזה צורך יש שהטרמינל יעבוד? נניח שאני בא עם צסנה עם שלושה חברים. אני לא צריך את הטרמינל.

יגאל בוזגלו:

אבל תושבי קריית שמונה והגליל צריכים את הטרמינל.

חיים אביטל:

אבל אם היית דרוזי מרמת הגולן, היית צריך, כי אתה צריך לעבור שיקוף ובידוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

כרגע אם מישהו מבקש לנחות, נוחת?

גיורא רום:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז המנחת של קריית שמונה עובד על פי בקשה של, נגיד, טיסה שיוצאת מהרצליה – שאני מוכרח לומר לך, אנחנו מחכים לתוצאות הבדיקה לגבי ההיתכנות של הרצליה בכלל. זו היתה הבטחה של משרד התחבורה, לבוא אלינו עם תוצאות. בתחילת מרס אנחנו צריכים להיפגש בנושא הרצליה. אגב, קובי, לפי הטיעון הזה, להרצליה ודאי אין זכות קיום, אם לא קורה שם כלום. זה מה שלמדתי עד רגע זה מהדיון.

קובי מור:

אין לי בעיה לסגור את הרצליה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני יודע. ואנחנו בכיוון הזה, אני מקווה, והעתקה למקום אחר. תודה.

סמי מלול, ראש העיר לשעבר, בבקשה.

סמואל מלול:

תודה רבה. הקמת השדה הזה, המנחת, זה תולדה היסטורית של שנים רבות, שבשיא של הפעילות פעלו שם שתי חברת תעופה, ישראייר וארקיע, ובשעת השיא טסו למעלה מ-200 אלף תושבים הלוך-חזור.

הישועה לא תבוא מרשות שדות התעופה. ההתנגדות שלהם היא היסטורית. זו לא ישיבה ראשונה שאני נמצא פה. כל האזור שלנו, מבחינה כלכלית, אין לו כדאיות. אם על הפרמטר הזה, צריך לסגור את כל אצבע הגליל. אין שום כדאיות כלכלית להחזיק תושבים שם. המנחת, כשעבד, גם ראש פינה עבדה. תופתע לשמוע איזו השפעה היתה להפעלת הטיסות בקריית שמונה על ראש פינה, וראש פינה צריכה להישאר כשדה, ואין שום תחרות. אנחנו מסתכלים בראייה כוללת ולא בראייה נקודתית.

העליות של להחזיק שדה בראש פינה, יש להם גירעון של 12, 14 מיליון שקל בשנה. אנחנו מדברים בסכומים מאוד צנועים, אפשר להפעיל את המנחת בקריית שמונה, ואם רשות שדות התעופה כל כך מתנגדת, יש חלופות להפעלת המנחת בלי רשות שדות התעופה. שלא ייכנסו לבהלה. יש אפשרות להפעיל דרך החברה הכלכלית קריית שומנה את המנחת דרך המפעיל המקומי, שיש לו הרשיונות והזכויות ההיסטוריות שם. אפשר לעשות את השילוב, ובסכומים מאוד צנועים אפשר לחדש את הטיסות לקריית שומנה.

יותר מזה, הם הרגו את הקו. הקו הזה מת בתהליך. הרגו אותו. הקטינו למטוסים קטנים ולאחר מכן כל העיכובים, גרמו לכך שהתושבים הדירו את רגליהם מהמנחת הזה. ההשפעה שהיתה על הטיסות לקריית שמונה, על העיר עצמה ועל האזור היתה חד משמעית. הגיעו מרצים באיכות יותר גבוהה למכללת תל חי. הגיעו רופאים יותר טוב. הרופאים המקצועיים הגיעו, מה היום, כדי להביא רופא מקצועי, זה סיפור. אתה לא מתאר לעצמך איך התקצר המרחק בין קריית שמונה העיר המרוחקת לבין מרכז הארץ. אם מדברים על קיצור המרחקים, לא כביש 6 פותר את הבעיה ולא שיפור התשתיות. אין תחליף כרגע לטיסות. ורכבות יהיו בעוד 15-20 שנה באזור, וכשנגיע לשם, נדבר. כרגע התחלופה הטובה ביותר לקיצור מרחקים זה המנחת וחידוש הטיסות בקריית שמונה, שלדעתי, ישפיע גם על השדה בראש פינה, וזה יהיה מכשיר שיקדם.

יש מומחה תעופה אחד שעליו לא חולקים במדינת ישראל, הוגו מרום. הוא מומחה לתעופה, שמתכנן שדות תעופה בכל העולם, והוא אומר שלהקים מנחת או שדה, מקימים בקצה מדינה. והמנחתים בקצה מדינה הם מנוף כלכלי. אופיר, חייבים לחדש את הטיסות עם רשות שדות התעופה או בלעדיה. אם היא כל כך מתנגדת, שיישארו עם ההצהרות שלהם. מדובר בסכום שאני מוכן לקחת אחריות עליו, של 2.5 מיליון שקל עלויות שנתיות כדי לחדש את הטיסות לקריית שמונה ברמה סבירה. יש חברות שמתעניינות, יש חברות שמוכנות כבר היום להשתלב בטיסות האלה, ואם תהיה אמירה של הוועדה, אפשר לשכנע גם את השר. השר נבהל. זורקים לו מספרים, בטח שהוא ייבהל. גם אם אני הייתי שר התחבורה, הייתי נבהל. כל פעם מהלכים עליו אימים. אפשר לחדש את הטיסות, רצוי לחדש אותן, וידידי חבר הכנסת ציון פיניאן יודע כמה זה חשוב, כמה הוא נלחם למען הצפון יחד אתך ועם חברים נוספים. אין תחליף היום לחידוש הטיסות, והיום יש תשתית.

יש פה תמונות, שאני מציע שיעבירו אותן- -

היו"ר אופיר אקוניס:

דרך אגב, תמיד אתם יכולים לעשות מצגת, בתיאום עם מנהלת הוועדה.

סמואל מלול:

לסיכום, השדה בקריית שמונה יותר בטיחותי מהשדה בראש פינה, הוא 1,400 מטר, מאפשר טיסות למטוסים גדולים יותר שיכולים לנחות בקריית שמונה. השדה בקריית שמונה, הושקעו בו לא מעט כספים. עם השקעות קטנות ניתן להסדיר את הנושאים הבטיחותיים. העניין הזה של ההסעות זה גימיק, שכדי לצאת מהמחויבות ולברוח מהצעת החוק שהונחה פה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

בכנסת ה-17.

סמואל מלול:

היא היתה מוכנה לקריאה ראשונה, וכתוצאה מהבחירות- -

לאה ורון:

היא עברה בטרומית, הועברה לוועדת הכלכלה, הממשלה החליטה לתמוך בה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר יש פה דבר מאוד מעניין, שהדרג המקצועי בממשלה הקודמת, שוודאי רובו הגדול לא הוחלף, הציע לשר הקודם לתמוך בזה, ולכן הממשלה תמכה בהצעת חוק פרטית שעברה בקריאה טרומית.

סמואל מלול:

יש חשיבות אסטרטגית למנחת הזה גם מבחינת היבטים צבאיים. השדה הזה משמש גם בימים אלה, חיל האוויר נוחת שם בשעות לא שעות. יש לו משמעויות מעבר למשמעות האזרחית. אופיר, תקרא גם את הפרוטוקולים של ועדת הכלכלה הקודמת. בסיכום של דיון מאוד ארוך הם תמכו בהצעת החוק לקריאה ראשונה. אבל שוב – אם רשות שדות התעופה נבהלת, יש חלופות. לא אלמן ישראל.

היו"ר אופיר אקוניס:

מנהלת הוועדה, רצית להוסיף משהו בעניין הליכי החקיקה?

לאה ורון:

במהלך הליכי החקיקה התקבל מכתב של האוצר שנדרש, כמו לגבי כל הצעת חוק, להודיע מה העלות התקציבית שכרוכה בהצעת החוק, והוא נקב במספרים גבוהים מאוד, והוסיף: לסיכום, הכללת מנחת התעופה בקריית שמונה במסגרת רשות התעופה משמעותה הטלת עלות כבדה על רשות שדות התעופה הן בהשקעה במנחת התעופה הקיים והן בהפעלתו השוטפת של שדה התעופה. קרבתו של שדה התעופה במחניים וכן הסבסוד רחב ההיקף של הטסים למחניים אינו מצדיק, לדעת משרד האוצר, הוצאה ציבורית זו.

היו"ר אופיר אקוניס:

ערן, אבל הממשלה לא קיבלה את עמדתך. ועדת שרים לחקיקה תמכה. אתה אמרת את עדעתך בוועדת שרים לחקיקה.

לאה ורון:

לא. החלטת הממשלה קדמה למכתבו של מר כהן ממשרד האוצר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הבנתי. חבר הכנסת פיניאן, בבקשה. אני הבנתי שהממשלה הקודמת תמכה, זה משנה הרבה מאוד.

ציון פיניאן:

אדוני היושב ראש, ברגע שמדברים על חבל ארץ כמו הצפון, מדברים על כדאיות כלכלית, זה לא הוגן. הממשלה הזאת מדברת על הבאת המרכז לפריפריה ועל הבאת הפריפריה למרכז. אי אפשר לעשות את זה בלי טיסות. כאשר אתה מכין תוכנית עם מיליוני שקלים, זה לקבור את התוכנית בכוונה, אפילו לא מיטת נשיקה. וש"י עגנון אמר: שלוש צרות ירדו על העולם, וחיסרון כיס גרוע מכולם. אתם קוברים תוכנית.

מה שאני מציע, ואנחנו נאמנים בצורה מסורה להחלטות ממשלה להביא את הנגב והגליל למרכז ואת המרכז לנגב ולגליל. מה שאמר סמי פה זה מעניין מאוד, להפעיל את המנחת ב-2.5 מיליון או 3 או 5 מיליון. אני מציע שהמקצוענים יכינו את התוכנית הזאת, ונגיש אותה יחד לשר התחבורה, ועם הסכומים האלה אני חושב שנוכל לשכנע אותו להפעיל את הנושא הזה, עם הסכומים שמדובר ולא 100 מיליון, כי 100 מיליון זה לקבור תוכנית. 5 מיליון זה להחיות אותה.

סמואל מלול:

אתה יודע שאני לא זורק סתם מספרים.

ציון פיניאן:

אני יודע.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבקש לשמוע את עמדת משרד האוצר. אני קורא לכם ממזכירות הממשלה מ-21 בפברואר 2008: מחליטים – שר התחבורה והבטיחות בדרכים עם מזכיר ועדת שרים לחקיקה – מחליטים בהתאם לסעיף 56 בתקנות עבודת הממשלה לתמוך בהצעת חוק רשות שדות התעופה, התשס"ח-2007, של חברי הכנסת ארדן ותירוש, בכפוף לתיאום הליכי חקיקה – זה בסדר, עם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. אנחנו מעבירים הרבה מאוד הצעות חוק בתיאום עם כל המשרדים הרלוונטיים, ואני חושב שזה נייר חשוב מאוד.

גיורא רום:

כשאני פתחתי בדבריי, התנגדתי להפעלה של שני שדות תעופה. למילה "שדה תעופה" יש משמעות. קריית שמונה היא מנחת חוקי. היא מופיעה בפרסום רשמי שלנו, פרסום מידע תעופתי. ניתן להפעיל אותו היום החל מהשעה 12:40 לכל מי שרוצה.

מנחתים מופעלים לא על ידי רשת אלא על ידי מפעיל מנחת. יש כאלה מפעילי מנחתים בראשון לציון, במצדה, במקומות שונים בארץ. זה קטגוריה אחרת ואין שום בעיה להפעיל את קריית שומנה כמנחת. צריך לסגור את כל הצדדים הבטיחותיים, וזה הכול.

לאה ורון:

הצעת החוק בכנסת ה-17 ביקשה לקבוע את שדה התעופה בקריית שמונה כשדה תעופה, לא כמנחת. היא נעצרה לפני הקריאה הראשונה.

גיורא רום:

ממה שאני ידעתי, משרד התחבורה ומשרד האוצר התנגדו להצעת החוק הזו.

היו"ר אופיר אקוניס:

היא נעצרה מטעמי התפזרות הכנסת.

לאה ורון:

היא עברה בוועדה את האישור לקריאה הראשונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך מתקבעת עמדת ממשלה בוועדת שרים לחקיקה – על פי רוב הדרג המקצועי מביא את עמדותיו לשר, והשר מביע את עמדת המשרד בוועדת שרים לחקיקה. כלומר הדרג המקצועי, ואני אומר בלי להמר יותר מדי, הדרג המקצועי ברובו במשרד התחבורה לא השתנה, לטוב ולרע. אתם יודעים שעמדתי היא שצריך לרענן את המערכות בתדירות יותר גדולה, אבל הדרג המקצועי לא השתנה. אני מניח שהוא חושב את אותה מחשבה שחשב לפני פחות משנתיים, סוף פברואר 2008. יכול להיות שגם עמדת האוצר לא השתנתה, מר כהן.

ערן כהן:

נכון. עמדת האוצר לא השתנתה, כמו גם עמדת גורמי המקצוע, ולפי הזכור לי, גם עמדת שני השרים, גם שר התחבורה וגם שר האוצר בוועדת השרים לחקיקה היתה התנגדות להצעת החוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא יכול להיות. שר האוצר ושר התחבורה הפסידו בוועדת שרים לחקיקה?

סמואל מלול:

הוא תמך בוועדה, אבל הגיש ערעור בממשלה. זה היה מופז. הוא תמך בוועדת שרים לענייני חקיקה, אבל אחר כך ערער בממשלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה נכון להיום?

ערן כהן:

הדיון פה מתחלק לשניים – אחד, הדיון בהיבט התחבורתי שלו, האם נכון שיהיו שני קווי תעופה, אחד לקריית שמונה ואחד לראש פינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה קו אחד. זה כמו שתגיד שקו הרכבת בין תל אביב לנהריה, כלומר תחלק את קו תל אביב נהריה לשני קווים. זה קו אחד ששמו תל אביב נהריה, והוא עוצר בחיפה, או בתל אביב דימונה, שעוצר בבאר שבע. זה קו אחד, תל אביב קריית שמונה, ויש תחנת ביניים בראש פינה - אני מדבר על אזרחיות.

ערן כהן:

הדיון השני הוא הדיון הכלכלי, ופה אני יכול לומר בצורה גורפת, כמו שניתן לראות, שאם היו רק שיקולים כלכליים עומדים לנגד עיני מקבלי החלטות הממשלה, אני לא יודע אם היה מופעל שדה תעופה גם לראש פינה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם לא היתה רכבת לבאר שבע. אני חייב לספר לך סיפור קטן – ישב פה לפני ארבעה חודשים השר לפיתוח הנגב והגליל, סילבן שלום, לגבי תעלת הימים, והוא זוכר שבשנות השבעים התנגדו לפרויקט נתיבי אילון מטעמים של אי היתכנות כלכלית. אני לא רוצה להעלות על דעתי מה היה קורה אם היתה מתקבלת עמדת הדרג המקצועי במשרד האוצר. פשוט אי אפשר היה לקיים מדינה נורמלית ללא זה. גם היום הוא פקוק, אגב. אחר כך התנגדו לכביש 6. אחר כך התנגדו לרכבות.

ערן, בבקשה.

ערן כהן:

בכל שנה מסובסד השדה בראש פינה בהיקף של כ-15 מיליון שקלים על ידי רשות שדות התעופה, ובנוסף, בסיכום בין משרדי התחבורה והאוצר מסובסד כל כרטיס טיסה מהמרכז לראש פינה בכ-100 שקלים. כלומר מתוך עלות הכרטיס, הנוסע משלם כ-260 שקל, ותקציב המדינה מסבסד ונותן 100 שקל לכל נוסע, מה שבעבר היה 20 שקל - חומש ומגיע עכשיו ל-100 שקל.

קריאה:

כמה מסבסדים לאילת?

ערן כהן:

לאילת הטיסות לא מסובסדות. הקו לאילת פועל על בסיס כלכלי, ולצפון – על בסיס מסובסד. גם פיתוח הפריפריה, גם פיתוח הצפון וגם שימור הפיתוח בצפון עומד לנגד עיני הממשלה בהיבט הזה.

התשתיות בצפון והתשתיות, במיוחד אפשר לציין את כביש 90 בין מחניים לקריית שמונה, שודרג בשנים האחרונות. הסתיים הפיתוח שלו בהיקף של כ-600 מיליון שקל, שודרג. הנסיעה בין קריית שמונה לאזור ראש פינה, לאזור מחניים, שודרג. אנחנו כן משקיעים בצפון, כן מקדמים את הפיתוח בצפון גם עכשיו בתוכנית החדשה של פיתוח הכבישים שמקודמת בין המשרדים. לא חוסכים. העניין של כדאיות כלכלית הוא כן שיקול מרכזי, אנחנו לא מתביישים בזה, חושבים שזה נכון, גם שיקולים כלכליים צריכים לעמוד לנגד העיניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא רק.

ערן כהן:

לא רק. ניתן לראות ששדה התעופה בראש פינה מופעל ופועל וקיים, והקו עובד יפה.

ציון פיניאן:

יש גם שיקולים לאומיים.

ערן כהן:

כל כרטיס של נוסע לשם ב-100 שקל זה בערך שליש מהיקף הפעילות.

אהוד רז:

הכרטיס, למי עובר הסבסוד? לרשות?

ערן כהן:

לחברת התעופה. לכן גם משרד האוצר כמו גם משרד התחבורה, כלומר בהיבט הזה המקום שלו קצת יותר קל, כי גם הגורם המקצועי שאמון על פעילות התחבורה, על פעילות התעופה בארץ עומד בדעה אחת עם משרד האוצר, שגם מבחינה תחבורתית וגם מבחינה כלכלית לא נכון להפעיל.

היו"ר אופיר אקוניס:

חברי הכנסת עמאר, פיניאן ואקוניס מגישים הצעת חוק פרטית, כמו בכנסת ה-17 – לוקחים את העותק ומגישים אותה. מה עמדתכם?

ערן כהן:

מתנגדים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אנחנו יכולים לייצר רוב בוועדת שרים לחקיקה.

ערן כהן:

מה שאתה יכול לעשות, אתה יכול לעשות.

היו"ר אופיר אקוניס:

שאלתי שאלה תיאורטית עם סוג של מחשבה. תודה.

סגן ראש עיריית קריית שמונה, בבקשה.

עמרם שחר:

קודם כל, אני מודה לך על קיום הדיון. אני רוצה להזכיר, שאני בשנת 83' ו-84', היה מנחת קטן, וסמי זוכר את זה, יונתן היה הטייס, הוא גם קיבל את האנשים, גם חילק את הקפה, והקו הזה היה מלא.

הדבר השני, כששדה התעופה התחיל לעבוד, התעשיינים יכלו להגיע לקריית שומנה מתי שהם רצו.

חלק מאנשי העסקים רצו לעבור לגור שם, כי יותר קל להם להגיע למקומות העבודה כשהם בתוך תל אביב, כשהם טסים מקריית שמונה, מגיעים לתל אביב ומייד מגיעים למשרדים שלהם.

אם הדגל, והדגל הכי חשוב שצריך לחזק את הפריפריה - אם יש את זה, בואו נעשה את זה. קיים מנחת, קיים שדה תעופה, קיים טרמינל. אני לא צריך את כביש 6 כרגע, כי כביש 6 יהיה בעוד כמה שנים. הרכבת תהיה בעוד 15-20 שנה. בוא ננצל את זה, ניתן לאזור הזה להתפתח כמו שצריך, ולעתיד לבוא, שהעיר הזאת תהיה עיר הבירה של הגליל. תעשיינים יגיעו לפה.

מבחינה כספית, אני לא מדבר על זה. בואו ננסה, רבותיי. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

שוקי אוחנה, יו"ר פורום הגליל והגולן, בבקשה.

שוקי אוחנה:

גם בכובע של חבר מועצת העיר בצפת, קודם כל, אני חושב שעצם המחשבה כאן להעלות את זה כעניין כלכלי למול חברתי, זה לא נכון. צריך להתייחס לקריית שמונה בהיבטים שזה יכול לתרום. הממשלה מדברת על נושאים מאוד מרכזיים, שאחד מהם הוא קירוב הפריפריה למרכז וההיפך ופיתוח הגליל והנגב, וכשזה לא עולה בקנה אחד, כשמדברים על הקמת בית ספר לרפואה בגליל, שזה הולך להיות משהו שייתן לכם תמריץ מאוד מרכזי להיבט הטיסות ועוד מרצים ועוד סטודנטים, זה יוכל להרחיב. מדברים על אוניברסיטה בגליל, מדברים על מקומות תעסוקה בגליל. אני לא חושב שזה עולה בקנה אחד עם אי פתיחת שדה התעופה או המנחת בקריית שמונה. מדובר על טיסות סדירות, כמובן.

אני מופתע מהנתונים של מנהל שדות התעופה, שאתה אומר שמ-2003 עד 2008 יש נתונים של ירידה דרסטית מ-80 ל-22 – האם נעשתה בדיקה? האם נעשה תחקיר? האם נעשה ניתוח, מה הסיבות לכך? לא להגדיר באיזשהו נתון שהסיבה היא כביש 6, הסיבה היא מכוניות חדשות.

יוסי גלסברג:

מספר הטיסות, מספר הנוסעים אנחנו יודעים. אני מדבר על מחניים.

שוקי אוחנה:

אני מדבר על קריית שמונה.

אני הייתי מצפה לקבל מכם את הסיבות לכך, ואולי אפשר לטפל בעניין הזה. כי כאיש הגליל, אין מספיק שיווק לטיסות האלה. התושבים לא מספיק יודעים.

קובי מור:

הרשות היא לא הכתובת.

שוקי אוחנה:

אני מתנגד לשינויים האלה, ולא בהיבט הכלכלי אלא בהיבט המיקום. אם מדובר על פיצול- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה תומך בשתי הנקודות.

שוקי אוחנה:

כן, שילוב של שתי הנקודות. לא קריית שמונה במקום מחניים אלא שילוב של שתי הנקודות.

לאחר התהליכים שקורים היום, והממשלה נוגעת בנושאים שהיא נוגעת, אין סיבה לא להרחיב את הטיסות לטיסות סדירות גם לקריית שמונה, ואני בטוח שזה ייתן את המענה, לאור כל התהליכים שמפותחים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. יגאל בוזגלו, חבר מועצת קריית שמונה, בבקשה.

קובי מור:

רק לצורך המידע – ניתן להפעיל את המנחת גם עם טיסות סדירות.

סמואל מלול:

בניגוד למחניים, אין רשות שדות התעופה שמסבסדת את עלויות הנחיתה וההמראה. הכיס העמוק נמצא ברשות שדות התעופה, לא בגופים אחרים.

קובי מור:

זאת הטעות שלכם.

יגאל בוזגלו:

תודה. אני חבר מועצת העיר בקריית שמונה כבר קדנציה שנייה. קודם כל, אני רוצה להודות לך, אופיר, באופן אישי על הביקור שלך בטרמינל. אנחנו יודעים שאתה יורד לפרטים ומגיע לשטח, וכל הכבוד לך, להביא את העניין הזה לכנסת.

היו"ר אופיר אקוניס:

קוראים לזה נציגי ציבור.

יגאל בוזגלו:

כל החברות, שחלקן נמצאות פה, הפעילו את הקו הזה – ארקיע, ישראייר, כולן עברו דרך המנחת בקריית שמונה בתור מקפצה. הם קיבלו רשיונות וזיכיונות לטוס לחו"ל, ומה שיצא, שאנחנו הוזנחנו הצדה. כרגיל, יש מדינה אחרת, זה קריית שמונה והגליל. חשוב מאוד שהטיסות האלה יחודשו במתכונת קטנה או רחבה יותר.

לגבי ההיתכנות הכלכלית, לא מזמן היתה גם בעיה עם מעונות היום בקריית שמונה, ושגם שם, לפי משרד האוצר ואחרים, לא היתה היתכנות כלכלית. אבל בא ראש הממשלה, שהוא מאוד רגיש לפריפריה, והקצה 8 מיליון שקל, ובסוף הורים מקריית שמונה ואזור הגליל נהנים כרגע מהנחה במעונות היום. אז אנחנו חיים גם במדינה הזאת.

חשוב שהדיון הזה, תצא ממנו החלטה לחדש את הטיסות האלה במתכונת של זמן מסוים, שנוכל לצאת מפה עם בשורה חדשה לתושבי הגליל. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרצל בוקר, ראש מועצה מקומית מטולה, בבקשה.

הרצל בוקר:

הגליל והנגב ופיתוח הגליל יחד עם הגולן בפרט לא נגמר בקריית שמונה. מקריית שמונה למטולה עדיין מסתובבים 10,00 אנשים, גם מכללת תל חי, קרוב ל-4,500 איש, והוא עדיין מתפתח בצד המזרחי שלו. יש אזור תעשייה של סטף ורטהימר, שרק הולך להתפתח עם עוד ששה או שבעה מתחמים, ועוד כמה קיבוצים וישובים. יש הרבה תחומים בתחום התחבורה ובתחומים ממשלתיים שהם בהפסד, אבל בסך הכול המדינה לא מפסידה. יש לה תקציב, היא חיה במסגרתו. אני חושב שאם היו לוקחים את רשות שדות התעופה, שהיא לא רק ראש פינה אלא גם נתב"ג וכל הדברים האלה, ובודקים את התקציב שלה, אני מקווה שהיא מתנהלת נכון והיא מאוזנת. ואם מסבסדים את הטיסות מראש פינה, אפשר לסבסד גם מקריית שמונה, כמו שמסבסדים את אגד ואת הרכבת ועוד הרבה גורמים אחרים. לא צריך לראות הכול במסגרת הגירעון. הגירעון, תסתכלו על סך כל התקציב של מדינת ישראל. אולי ראש פינה גירעונית. יכול להיות שבנתב"ג מרוויחים. אתם גוף ממשלתי, זה כמו שאני ראש רשות, יש לי גני ילדים שמפסידים, אבל יש מקומות שהם מאוזנים. זה ניהול של מטבח של עקרת בית, ולא צריך על דבר כזה להפיל שירות שהיה ותפקד כך שאנחנו לא רוצים, נניח, מרצים ברמה בינונית שנמצאים באזור. המרצים ברמה הגבוהה שנמצאים באזור המרכז לא מגיעים לצפון. פעם היו מגיעים בטיסות, מסבסדים להם, טסים בבוקר, חוזרים בערב, יש מרצים ברמה גבוהה.

שוקי הזכיר את בית הספר לרפואה עם מכון מחקר. אנחנו יושבים שם 15 ראשי רשויות, אין תקדים כזה במדינת ישראל, שעושים ימים ולילות לפתח את הגליל והגולן במסגרת מרכזים למען התושבים, בצפת ובמקומות אחרים.

פה צריכה לצאת החלטה שמפעילים במיידית את המנחת. את התקציב, שהמדינה תמצא, ולדעתי, אין שום בעיה למצוא אותו, ושאנשים בקריית שמונה והסביבה ירגישו כמו אנשים בגדרה, חדרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אודי טמיר, מנכ"ל טמיר נתיבי אוויר, בבקשה.

אהוד טמיר:

אנחנו החברה האחרונה שהפעילה קווי תעופה גם לראש פינה ולקריית שמונה במקביל. הקו לקריית שמונה היה קו בפני עצמו. הוא לא היה נחיתת ביניים. ניסינו את זה. אין לקוחות לקו כזה. זה לוקח זמן – המראה, נחיתה נוספת, אין ביקוש. אם עושים קווים, צריך שהם יהיו שני קווים נפרדים.

מהניסיון שלנו, דווקא הקו לקריית שמונה היה מבוקש מהותית יותר מהקו לראש פנה. אנחנו קיימנו חמש טיסות יומיות לפחות, והקו לקריית שמונה היה מהותית יותר מבוקש מהקו לראש פינה. יש בעיה כשמפעילים את שני השדות – לא משנה כרגע המינוח המקצועי, "שדה" או "מנחת" ביחד – יוצא שהמטוס לפה לא מלא והמטוס לפה לא מלא. לכן יש פה בעייתיות בהפעלת שניהם במקביל.

בהיבט התפעולי יש חשיבות גדולה ששניהם – שני השדות ממוקמים באזורים די בעייתיים מבחינת מזג אוויר. מניסיון שלנו, הרבה פעמים בערפל, וזו תופעה שקורית שם הרבה, פתרה לתושבים את הבעיה, ולא היינו צריכים להחזיר אותם לתל אביב. יש פה יתרון מהותי בהפעלת שני המנחתים יחד.

מספר הנוסעים אכן הולך ויורד. גם בדקנו מדוע ירדו המספרים בין השנים; אל"ף, הקיבוצים הפסיקו לממן טיסות, בדקנו למה ירד מאותם 80-100 אלף לסדרי גודל של ה-20 אלף, שזה בערך הכמות שהטסנו. המספר הנכון הוא, ואלי גם מטיס סדר גודל של 20 אלף בשנה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הצבא גם ביטל?

אהוד טמיר:

ברגע שהצבא יצא מלבנון, כמות הנוסעים ירדה מהותית.

אנחנו כחברה חושבים, ורואים אותנו כחברה שהיתה שמחה להפעיל טיסות לקריית שמונה, צריך לפתור את בעיית ההפעלה במנחת, בעיית המימונים, הביטחון, כל הדברים- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אתם מוכנים להפעיל את הקו?

אהוד טמיר:

תמיד היינו מוכנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז טכנית, גיורא, הם צריכים לפנות אליך?

גיורא רום:

הפנייה היא אלינו.

אהוד טמיר:

הבעיה היא מימון. ולמען הגילוי הנאות – אנחנו הפעלנו, ובגלל ריבים ומלחמות כאלה ואחרות יש היום בינינו לבין משרד התחבורה דיון משפטי בנושא הזה. אני לא רוצה להרחיב למה, כי זה בתוך דיון משפטי.

היו"ר אופיר אקוניס:

חברת עיט, בבקשה.

אלי פרץ:

ראשית, אתן נתונים לגבי 2008 ו-2009. ב-2008 הטסנו 11,337 נוסעים, וב-2009 11,375 נוסעים. כ-45 אחוז תושבי קו קריית שמונה. אנו מפעילים אותם כנוסעים פוטנציאליים לקריית שמונה, והיתר הם מאזור ראש פינה ודרומה.

עיט זכתה במכרז ופועלת בהפעלת הקו תחת מכרז שמשרד התחבורה הוציא. במכרז הזה מסבסדים 100 שקלים לנוסע טס. אחוזי התפוסה בקו הזה במטוס של 19 נוסעים, בשנת 2008 היו 51 אחוזים, וב-2009 52 אחוזים, כלומר אנחנו נשארים בממוצע נוסעים של כ-10 נוסעים לטיסה. אנחנו מודעים למגבלות גם של המטוס, ולכן אנחנו רוצים להביא מטוס אחר, כדי שנוכל לתת מענה, מטוס גדול יותר, וכך גם להגדיל את כמות הנוסעים.

כאן אנו צריכים לדבר על שני נושאים – אחד, על נושא הפעלת המנחת או שדה תעופה, ואני לא רוצה להיכנס לשיקולים הכלכליים, כי זה לא שיקול שחברת התעופה צריכה לקחת. אני מתייחס אלינו כפלטפורמה שלוקחת נוסעים מ-A ל-B. חברת התעופה היא פלטפורמה שמטיסה נוסעים על פי תחשיבים כלכליים שהיא עושה לעצמה, וכפי שרואים בטיסות לצפון, אין כדאיות כלכלית בכלל להפעיל את הטיסות לקריית שמונה ולא לראש פינה. ב-190 שקלים לנוסע ו-260 לתושב אזור המרכז, אין כדאיות כלכלית, אם לא יהיה סבסוד של משרד התחבורה, והיום הסבסוד הזה מצליח לאזן את הקו.

אם תהיה טיסה לקריית שמונה, ברור שמעבר לסבסוד המנחת כנמחת וכל ההפעלה בו, צריך להיות סבסוד לנוסע. לא ייתכן שהמנחת יסובסד, וכן תהיה פעילות למנחת, ומי יטוס לשם? איזו חברת תעופה תרצה לטוס, כאשר החלוקה תהיה בין נוסעים של קריית שמונה וראש פינה. זה אומר שלפחות לפי הנתונים שנמצאים אצלנו, ארבעה נוסעים יהיו לקריית שמונה ועוד כחמישה לראש פינה, ואין לזה שום הצדקה כלכלית. אנחנו מבצעים היום שלוש טיסות ביום – בוקר, צהריים וערב, במטוס של 20 נוסעים.

אם יידרש מאתנו לבצע טיסות, אנחנו מסוגלים, אנחנו מקיימים כיום את הטיסות לשביעות רצון משרד התחבורה. אנחנו מוכנים לבצע אותם ממחר בבוקר. אמר נכון ראש רשות התעופה האזרחית - המנחת פתוח. אנחנו יכולים לטוס. אם אגרת הנחיתה שלנו תהיה בקריית שמונה סבירה לפחות כמו שרשות שדות התעופה גובה מאתנו בראש פינה, אין לנו בעיה לבצע טיסה לשם. הטיסות לקריית שמונה, וזה אמרה גם חברת טמיר, ובדקנו גם עם חברת ארקיע, העלות של הנחיתה שם היא הבעייתיות, ולכן אם מפעילים את הטיסות לראש פינה, קריית שמונה, חייבים לסבסד את הפעלת המנחת.

מדי אטיאס:

מה הפער בעלויות של ראש פינה לקריית שמונה?

אלי פרץ:

התשלום שאנחנו משלמים היום לרשות שדות התעופה הוא מחיר בהחלט סביר, הוא עומד על כ-85 שקלים, ובקריית שמונה אני לא יודע לומר, כי מנחים אותנו גופים ביטחוניים שגורמים לעלויות להגיע לכמעט אלף שקל לנחיתה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. דודו שיק, יועץ בהתנדבות לראש העיר קריית שמונה, בבקשה.

דודו שיק:

לגבי הכלכלה מול הפוליטיקה, אני חושב שזאת צביעות, וכל מי שיושב פה, יש לו מספיק ניסיון, וחבל לקשקש. ברור שזאת החלטה פוליטית. ברגע שמדברים על סבסוד, אף אחד לא מחפש פה את הרווחים. צריך לסבסד גם את הפעלת המנחת וגם את הכרטיסים בדיוק כמו המודל של אילת. יש עיר רחוקה בדרום, ויש עיר רחוקה בצפון. עד שיהיה כביש 6 לאילת ועד שיהיה כביש 6 לקריית שמונה ועד שתהיה רכבת, זה הפתרון היחיד. אמר סמי – רמת החינוך תעלה, רמת הרפואה תעלה, רמת התושבים תעלה, והעיר הזאת צריכה לקלוט את הצעירים. כולם בורחים ממנה. העיר הזאת היא 24-25 אלף איש 30 או 40 שנה, ברור שהיא הולכת אחורה. מה, רוצים להרוג אותה? לא חשוב שתהיה בצפון עיר חזקה?

דבר שני, אני לא מציע להגיד את המספרים שאמר סמי. לפי החישובים שלי, הפעלת השדה, המנחת זה 2.5 ועוד 2.5 לפי 15 אלף כרטיסים, שזה בין 10,000 ל-20 אלף של עוד 2.5, אבל זה לא לפה. פה לא יגידו כמה זה עולה, אבל זו המסגרת, ולא להיכנס למספרים עכשיו.

ואופיר, אני מאוד מתפלא על הסיעה שלנו, שלך. אני גם חבר מרכז. יש לה גם שר אוצר וגם שר תחבורה וגם ראש ממשלה - סיפורים אלף לילה ולילה. זה שצריך לבוא לפה, וזה שאתה עכשיו היחיד שמרים את העסק הזה, זה לא לכבודה של סיעת הליכוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

מקום ההערה הוא בישיבת סיעת הליכוד. אגב, לכן אנחנו פה. אגיד לך איך זה נולד - אני מכיר בעיות במדינה, אבל לא את כולן, ואחרי הפנייה של סמי ושל יגאל, כך זה נולד, בהרמת כוסית לראש השנה עלו בעיות בשיח פוליטי שהתקיים בקריית שמונה. לאחר מכן ראיתי את המנחת, והבנתי שאני חושב שוועדת הכלכלה, שמפקחת על נושא התחבורה, צריכה לדון בעניין הזה. יש לו חשיבות ציבורית.

דודו שיק:

לאומית אסטרטגית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז. בקריית שמונה ודאי חיים גם אנשים שאינם מצביעי ליכוד, ובקיבוצים מסביב ודאי וכדומה, ולכן העניין אינו פוליטי, אך הערתך נרשמה. מדי אטיאס, מהמכללה האקדמית תל חי, בבקשה.

מדי אטיאס:

הכנתי נתונים כתובים, כי אני קצת מתרגשת לדבר כאן.

מבחינת מספרי סטודנטים במכללה האקדמית תל חי, בעשור האחרון עלינו מכ-790 לכ-3,000 סטודנטים, גידול משמעותי מאוד במספר הסטודנטים, שמוביל לעלייה משמעותית בסגל ההוראה במכללה. רוב הסגל שלנו, לצערי, מגיע ממרכז הארץ. עדיין לא הצלחנו למשוך את כל המרצים אלינו לצפון, ויש מרצים טובים גם בצפון.

הגידול במשרות, היו כ-100 משרות בעשור האחרון, זה מאות מרצים, שמגיעים ממרכז הארץ אלינו, ואנחנו מחזרים אחרי כל מרצה. להביא מרצה מירושלים או מתל אביב, זה על חשבונו. זמן ההגעה הוא על חשבונו. אנחנו נלחמים על כל מרצה.

היו"ר אופיר אקוניס:

משלמים לו דלק?

מדי אטיאס:

לא. אנחנו מביאים אותו או בהסעות או בטיסות. כל העלויות הן על המכללה בלי שום תקציב נוסף לזה.

דיברתם על קיטון במספרי הטיסות, אבל בשלוש השנים האחרונות הכפלנו את העלויות – זה עלויות רק של המכללה כאן - מ-200 אלף ל-425 אלף שקל, שאנחנו משקיעים בטיסות מרצים לצפון.

מעבר לעלויות האלה, שמבחינתי לא ישתנו אם זה יהיה מחניים או קריית שמונה, יש משמעות גדולה מאוד למרחקים. מעבר לשדה התעופה למחניים אנחנו צריכים לשלם עשרות אלפי שקלים בשנה להסיע אותם למכללה, וזה עוד 40 דקות נסיעה מהמנחת לתל חי. בטיסה זה עוד 6 דקות, ומבחינת עלויות זה לא הרבה יותר מבחינת המפעיל להטיס בין מחניים לקריית שמונה. 6 דקות זה משמעותי מול 40 דקות נסיעה. לכן חשוב לנו שהמנחת בקריית שמונה יעבוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, לזכותה של המדינה צריך לומר שצומת עמיעד פתח את מהירות הנסיעה. אני חושב שכביש 6, יש לו והיתה לו תרומה לתחבורה הישראלית, אבל צומת עמיעד - כל השינוי בו הוא דבר שהוא גם מבורך מבחינה בטיחותית, וודאי מבחינת מהירות הנסיעה והכפלת כביש 90. וגם המעקף ממערב לתל חצור ואיילת השחר, כל הדברים הללו – אני הערתי את הערותיי על כך שהמדינה צריכה גם לקבל חיזוק על הפעילות בכביש 90 מצומת עמיעד ועד קריית שמונה.

אגב, כולם מוזמנים בשבוע הבא לסקירת מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים על פרויקטים בתחום התחבורה - בהחלט, ישיבה חשובה ביותר. בבקשה.

מדי אטיאס:

אצלנו בתל חי הלימודים מתחילים בשעה 08:30. תעשו כל אחד את החישוב, באיזו שעה מרצה צריך לצאת כדי להגיע, וכמה משמעותי זה 40 דקות. אנחנו כ-20 אחוז מהטיסות, כ-1,800-2,000, יש פה במסמך, מתוך 11 אלף, סך הכול בצפון, קריית שמונה, מטולה, האזור, אנחנו כמעט 50 אחוז. יש מנחת, אנחנו משלמים את מלוא הכסף שצריך לטובת העובדים. לא ברור לי למה המנחת הזה לא עובד. גם טמיר וגם אלי פרץ יודעים שאנחנו מרכיב עיקרי שם בטיסות, ומשפיעים משמעותית על זה שבכלל מתקיימות טיסות. ואם כבר מתקיימות, ואנחנו הגורם העיקרי, לא ברור לי, למה זה לא מקריית שמונה?

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אודי רז, בבקשה.

אהוד רז:

החברים היקרים דיברו הרבה על עניינים חברתיים, אז אני ארשה לעצמי לא להתייחס לנושא הזה, ולהיות קצת פרקטי. אם הצלחתי להבין את עמדת רשות שדות התעופה, כל עוד יופעל מנחת, הם לא מתנגדים לנושא, ולכן אפשר לסכם שאין להם התנגדות שיהיו טיסות לקריית שמונה.

קובי מור:

זה נכון מאוד. מנחת, כמשמעותו.

קובי מור:

כיום יש מנחת פעיל עם מפעיל שקיים שם, וכל מה שאנו חותרים אליו זה להחלטה לתקציב זעום של כ-3 מיליון שקל להפעלתו עם קו סדיר. אני מניח שחברות התעופה, אין להן התנגדות לטוס, כל עוד יסבסדו להם את כרטיס הטיסה, ולא צריכה להיות בעיה עם זה, זה לא משנה אם טסים לראש פינה או לקריית שמונה לנושא סבסוד הכרטיס של הנוסעים, וכל עלות ההפעלה, כ-3 מיליון שקלים ואולי אפילו פחות מזה, זה הנושא העיקרי פה. יהיה תקציב זעום שכזה – יהיה טיסות שנה לגליל, ושנה זה בחינה מצוינת כדי לבדוק את ההיתכנות והכדאיות.

בסך הכול הפרקטיות מנצחת בסוף, ואם אני צריך לנסוע לתל אביב לבית משפט, למשל, ולצאת שעה לפני הטיסה או אפילו מעבר לזה למחניים, ולטוס עוד חצי שעה, ולנסוע משם לבית המשפט, אני נוסע עם האוטו. לוקח לי שעתיים ורבע, ואני מגיע. אז ברור שאני לא נספר בתור פוטנציאל כרגע, אבל מטיסה מקריית שמונה, ברור שאני הופך להיות פוטנציאל לטיסה, וכמוני יש רבים אחרים. הבחינה, אם זה כדאי כלכלית או לא, אם עושים הסעה מקריית שמונה, זה ממש לא נותן אינדיקציה אמיתית. רק בחינה של טיסות במשך שנה או תקופה שקובעים אותה תיתן אינדיקציה אמיתית. מדובר בתקציב זעום, שמחר בבוקר יכולות להיות טיסות לקריית שמונה. לא צריך אישורים נוספים. חברות התעופה ישמחו לטוס, זה עניין כלכלי אצלם. כל התשתיות ושאר הדברים קיימים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. חיים אביטל, בבקשה.

חיים אביטל:

לדעתי, המפתח של הדיון הזה זה ההגדרה השונה של מנחת ושדה תעופה. המשמעות הכלכלית של הפעלת מנחת כרוכה בשני דברים עיקריים; אחד זה עלויות של המפעיל ושניים זה עלויות של הביטחון. בניגוד למה שנאמר כאן על ידי ראש רת"א, אי אפשר להפעיל קו תעופה מקריית שמונה בלי להפעיל מערך ביטחון שהוא בסטנדרט של מערך ביטחון של ראש פינה, סדר גודל כזה. אני עברתי קורס קב"טי תעופה במשך חצי שנה. הכשרתי ע' קב"טיות, רכשנו מכונת שיקוף בסדר גודל של 50 אלף דולר כדי לקיים את הקו הזה. לא אכנס לשיקולים של רשות שדות התעופה, אבל אם כבר, אין הצדקה כלכלית להפעיל את ראש פינה כשדה אלא כמנחת, כי בניגוד אפילו להרצליה, שבו אתה יכול למצוא עצמך בהקפה עם עוד ארבעה מטוסים ממתינים לנחיתה, פה יש לך שלושה מטוסים, ארבעה מטוסים ביום, אם עוד מישהו יצטרף בטיסה לראש פינה, שנוחתים ביום, וזה אותו מטוס שעושה שלוש טיסות. אז הוא לא יכול לפגוש את עצמו בהנחתה, לכן לא צריך מורכבות של מגדל פיקוח וכן הלאה, ואפשר להסתפק שם במנחת, אם בודקים את הפן הכלכלי.

דובר פה על גירעון של 12 מיליון שקל. מדברים פה על הצד החברתי. צריך להסתכל גם על הצד הכלכלי. בגירעון של ראש פינה בשנה אפשר להפעיל גם את ראש פינה וגם את קריית שמונה כמנחת לחמש שנים.

אנחנו הפעלנו את הקו במקביל גם לראש פינה וגם לקריית שמונה, כאשר קיבלנו סובסידיה רק לתושבי הצפון בסדר גודל של 30 שקלים, שזה פחות משליש ממה שהיום נותנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו רוצים לסייע.

חיים אביטל:

לא, היום נותנים סובסידיה של 100 שקלים לכל תושב.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה דבר שצריך לבחון אותו. נכון שאנחנו רוצים את התחלופה בין מרכז לצפון, אבל מי שצריך לקבל את הסובסידיה הוא תושב הצפון. אגב, תושבי אילת ודאי מסובסדים בטיסות.

ערן כהן:

לא, זה במכרז.

חיים אביטל:

עלתה פה שאלה, למה הפסקנו לטוס. התשובה - עשינו את שני הקווים במקביל עם שני מטוסים. החזקנו צי של שני מטוסים, ולא מטוס אחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאיזה מספר מתחילים להגדיר צי?

גיורא רום:

כדי לקבל רשיון מפעיל צריך שני מטוסים.

חיים אביטל:

הפעלנו את הקו עם שני מטוסים מהירים שעושים את הדרך הזו ב-20-25 דקות. נדרשנו בסובסידיה של שליש לשאת בעלויות הביטחון, שזה להעסיק אותי עם כל המשתמע מזה, ע' קב"טים שגייסנו והכשרנו, מכונות שיקוף וכן הלאה, ולשלם למנחית. אתה התפעלת מזה שהשרים קיבלו החלטה להפוך את קריית שמונה לשדה תעופה, שהמשמעות שלו זה להוציא מהכיס 10, 12 מיליון שקל בשנה. מה שנדרש להמשיך את הטיסות זה 2.5 מיליון שקל. אז אני לא מבין את ההיגיון של ההחלטה הזו.

נאמרו כאן כל מיני נתונים ומספרים, ואני חושב שהפרשנות שלהם היא שגויה. אגב, גם אנחנו עשינו שאטלים בתקופה שטסנו רק מראש פינה. עשינו שאטלים מקריית שמונה על חשבוננו, וזה לא עבד, כי זה לא מתאים לאנשים. ההתייחסות למספרים – למשל, עיט היום מציגים שהם מטיסים 11 אלף. אנחנו הטסנו 20 אלף. זה לא כי עוד כמה קיבוצים הפסיקו לטוס ועוד כמה חיילים ירדו מגבול הצפון, אלא כי כשאתה טס עם שני מקומות, עם שני מטוסים, זה מתאים ליותר אנשים. יש להם עוד אופציות, ועוד אנשים מצטרפים למסלול הטיסה.

הסיפור של הכבישים, זה גם לא מדויק, כי אם אדם יוצא ממטולה, ונוסע 50 דקות עד למחניים, ואז הוא צריך להמתין עוד חצי שעה לבידוק הביטחוני ולעלות למטוס, הוא כבר לוחץ על הגז וממשיך, ולא נתון לחסדי הערפל – ינחת, לא ינחת. אלה שיקולים שיש לקחת אותם בחשבון. אם אתן לכל תושב קריית שמונה 200 שקלים, כל תושב קריית שמונה שרוצה להגיע מקריית שמונה לתל אביב, אני אתן לו מכיסי 200 שקלים בתנאי שיעשה את זה על עגלה וסוס, אף אחד לא יעשה את זה. זאת הסיבה. אם רוצים לקיים קו, לקיים אותו עד הסוף. אפשר לקיים אותו במקביל, ואפשר לקחת בחשבון גם את השיקול הכלכלי, וזה לא בשמיים, וגם את השיקול החברתי.

דודו שיק:

גם מסים על ירקות ופירות וגם לתקצב ישיבות וגם לתקצב את הכרטיסים של אגד זה לא כלכלי.

ויקטור חג:

בתכל'ס, בשורה התחתונה זה כסף. אי אפשר להפעיל מנחת בהתנדבות. אני עשיתי את זה משנת 92' עד שקרסתי, והייתי צריך לגבות כספים מהמפעילים, שהם לא יכלו לעמוד בזה. הבנתי אותם, לא כעסתי על אף אחד.

אני ערוך ומוכן אפילו מחר, אם תצא החלטה, ונקבל את הסובסידיה שאנחנו צריכים אותה כדי להחזיק את המנחת בקריית שמונה, תוך 24 שעות כל חברת תעופה שתרצה לנחות בקריית שמונה ותקבל את האישורים המתאימים ממשרד התחבורה, אקבל אותה, כפי שעשיתי את זה משנת 92', כולל הפעלת שדה תעופה של אילת, שאני עם הצוות שלי שירדנו, שסגרתם את אילת לשיפוץ, מי שהפעיל את השדה ביטבתה זה מטיילי קריית שמונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, אנחנו מתכוונים לקיים דיון פה בנושא השער הדרומי, שכולל שדה בין לאומי חדש ומהודר. אנחנו לא פוסחים על נקודה אחת ברחבי ארץ ישראל, כולל ביום ראשון אתם מוזמנים לאריאל. אנחנו מטפלים בכל הבעיות, וגם פותרים אותן. בבקשה.

סמואל מלול:

אני מכיר את התהליכים הבירוקרטיים. יש פלטפורמה. היום הבעלות זה עיריית קריית שמונה. יש לה חברה כלכלית. יש אפשרות להעביר את הסבסוד הזה ישירות לעיריית קריית שמונה, קרי לחברה הכלכלית, והיא זו שתתקשר עם המפעיל, ותוכל מבחינה ציבורית להעביר את המהלך הזה, ואז אנחנו לא נכנסים לפלונטר של רשות שדות התעופה וכל המשחקים, ולא דורכים על אף יבלת.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותיי, אנחנו בתום דיון ראשון בנושא קווי תעופה לגליל. קיומו של שדה תעופה שמאפשר טיסות לאצבע הגליל גורם חשוב ביותר לחוסנו החברתי והכלכלי של צפון הארץ. לתחבורה זמינה, מהירה, יעילה יש לכל הדבר חשיבות ציבורית רבה מאוד בפיתוח הגליל. שדה הוא חלק מהתשתית הנדרשת לפעילות של משקיעים ויזמי ם מהמרכז ולהתפתחות מוסדות מקומיים.

אני חושב שהממשלה צריכה לבחון את ההיבטים החברתיים, התעסוקתיים והתיירותיים של פתיחת שדה תעופה, במיוחד לאור העובדה שהממשלה תמכה בהצעת חוק שהוגשה בנושא בזמן כהונת הכנסת ה-17.

הוועדה מחליטה להטיל על מנכ"ל משרד התחבורה להקים ועדה מיוחדת בראשותו לשם בחינת אפשרות לחידוש הפעלת המנחת בקריית שמונה, שמסקנותיה יונחו על שולחן הוועדה עד 29.4, ולאחר מכן בתחילת מושב הקיץ בראשיתו נקיים את הדיון בנושא המסקנות של אותה ועדה. אני מקווה שלא יהיה צורך בחקיקה, אך ודאי, הכלי הזה נתון בידינו.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:45.**