

**פרוטוקול ישיבת מליאה מס' 11 מיום 24.1.2010**

**נוכחים:**

איל בצר	זאב גור	חיים חמי	אבנר לוי	משה ציפורי	ירון אוחיון
דודו הלפר	יוסי גת	מרדכי פורמן	יעל דגני	חנה פרידמן	יהודה פינסקר
יוחנן מעוז	איילת קלפון	אמנון שלו	עמי יעקובסון	ירון גרוסמן	רמי יחיא
עופר אבירן	עידו דורי	דן קנריק	זיו ורהפטיג	דפנה מאור	סוועאד טאהא
מיכאל ראטה	סלעית יעקובי	אלכס גן	אלי בן סימון	גבי בורנשטיין	דוד חדד
יריב בן עזר	ורד מרקיאר	שאול הלפרין			

**נעדרים, הודיעו:**

אמיר כהן      דוד דרורי      אבנר כרמון

**נעדרים, לא הודיעו:**

דני פז      ארנון זייד      גדעון סלעית      גיא לפידות      ג'מאל עבר אל חלים

**משתתפים:** דני עייק, דן תנחומא, אברהם ברקן, איריס אפרת, אסף אלייה, אריק עזוז, בועז בר אילן, דב ויינגרטן, דורית זיס, הרצל בודינגר, חנן ארז, יוסי שפיצר, ישראל קורן, מוטי שמואלי, מיקי ליפשיץ, משה מרקוביץ, נועה תמרי, עפרי דגני, צ'ארלס סלומון, חנן עפרון, תמר אודם, שי שחל, עו"ד יעל נורקין, רחל שחורי, עמירם הלוי, עוזי עשת, דורון שחם, לילך עמיצור.

**על סדר היום:**

- גיבוש עמדת מליאת מועצה אזורית עמק יזרעאל ביחס להחלטת ממשלה מיום 1.2.2009 לקידום זמינות ותכנון שדה תעופה בינלאומי משלים במגידו.

**93. גיבוש עמדת מליאת מועצה אזורית עמק יזרעאל ביחס להחלטת ממשלה מיום 1.2.2009 לקידום**

**זמינות ותכנון שדה תעופה בינלאומי משלים במגידו.**

הצגת המידע הקיים ע"י כלל הגורמים הנוגעים לדבר והצגת עמדות בעלי העניין בכל הנוגע להחלטת הממשלה מס' 4463 מיום 1.2.09 "בחינה וקידום זמינות לשדה תעופה בינלאומי אזורי משלים לנתב"ג מדרגה 2 באזור מגידו".

**אייל בצר – ראש מוא"ז עמק יזרעאל**

- המועצה האזורית מתנגדת להקמת שדה תעופה בינ"ל משלים במגידו אך סבורה שאין זה יהיה נכון לקבל החלטה ללא דיון רחב וללא קבלת כל המידע הרלוונטי ושמיעת הדעות והעמדות.
- נכון לעכשיו, אין החלטה של משרד התחבורה ושל שר התחבורה הנוכחי לגבי המיקום של שדה התעופה המשלים.

### **איריס אפרת – מנכ"ל אורבניקס**

- הצגת מטרות הישיבה.
- הקשר בין הדיון בנושא לבין תכנית האב לפיתוח בר קיימא שהכינה המועצה. היות שהנושא של שדה תעופה מגידו הינו טעון ומורכב, התכנית המליצה כי כל תהליך קבלת ההחלטות ייעשה תוך קיום שיתוף ציבור רחב של תושבי העמק ומחזיקי העניין.

### **צ'ארלס סלומון – סמנכ"ל בכיר תכנון כלכלי, משרד התחבורה**

- קיים פער הולך וגדל בין הביקוש לתחבורה אווירית, לבין ההיצע הקיים כיום במדינה. יחד עם המשך ההשקעה בפיתוח נתב"ג, נדרשים אתרים נוספים שייתנו מענה לגידול במס' הנוסעים.
- מדובר בשדה תעופה משלים בעל קיבולת של 3 – 4 מליון נוסעים בשנה.
- אחד האזורים שמשרד התחבורה רואה לנכון להקים שדה תעופה משלים, הוא הצפון. בין 10% ל-20% מהמשתמשים מתגוררים במרחב הצפוני. משרד התחבורה מעוניין בקידום שדה תעופה גם בדרום הארץ.
- פיתוח שדה תעופה בצפון יצטרף לפיתוח כולל של תשתיות תחבורתיות (כביש 6, המסילה המזרחית והרחבות כבישים קיימים).
- קידום הפרוייקט יוכל להיעשות במסגרת זמן של 5 – 7 שנים. יש צורך להניע תהליך של שיתוף ציבור ולקבל את ההסכמה של הגורמים החיים במרחב.
- סטאטוס התכנית: לא החל תכנון ממשי ולא קודם בשום דרך. הפרוייקט יצטרך לעבור תהליך מובנה וארוך במסגרת כל הליכי התכנון.

### **מוטי שמואלי – רשות שדות התעופה האזרחית**

- קיימים שני מסמכים סטאטוטוריים רלוונטיים:
  - תכנית מתאר ארצית לפריסת שדות תעופה (תמ"א 15). בתוקף משנת 2000 ומלווה בהחלטת ממשלה.
  - תמ"א 15/1 - תכנית מתאר ארצית חלקית לנמל תעופה בינ"ל נוסף. אינה בתוקף.
  - ישנם שדות תעופה ומינחתים שאינם כלולים בתמ"א.
- האתר/אתרים לשדה תעופה בינ"ל נוסף נבחנו ע"י רת"א על בסיס שורה של קריטריונים ומשקלות. משקל גדול ניתן לתשתית הקרקעית והאווירית.
- מבין ההמלצות של רת"א, מגידו הינו מיקום רלוונטי לצפון.
- אין תלות בין הפיתוח של השדה ברמתו הנוכחית (דרגה 4) לבין ההחלטה על קידומו כשדה תעופה בינ"ל משלים חלקי (דרגה 2).

### הרצל בודינגר – יו"ר ועדת בודינגר

- הועדה בראשותו הורכבה מצוות רב תחומי ו עבדה למעלה משנה. אין לה סמכות לקבל החלטה.
- לא היתה תמימות דעים בקרב כל חברי הועדה. בכל אתר, בכל נושא ובכל פרט היה לפחות מתנגד אחד.
- שדה תעופה משלים נועד למלא את אותה מטרה של השדה הראשי. הוא נחוץ גם במצבים בהם השדה הראשי נסגר עקב סיבות שונות (תנאי מזג אוויר, חירום וכיו"ב). השדה המשלים לרוב ממוקד ברדיוס של 70 ק"מ מהעיר אותה הוא משרת.
- בעבר נבחנו 3 חלופות למיקום שדה תעופה משלים לנתב"ג: נבטים, ציקלג 2 (בין שדרות לנתב"ג) ואי ביס.
- יש צורך לקבע את שדות התעופה הקיימים כדי שבעתיד אם תתקבל החלטה לגביהם – אפשר יהיה לפתחם.

### אלכס שפול – מתכנן מחוז הצפון, מינהל התכנון, משרד הפנים

- הראייה האסטרטגית – לאומית: פיתוח שדה תעופה בינ"ל משלים במגידו מהווה הזדמנות היסטורית להקמת מרכז תחבורה כשער למזרח התיכון (ישראל-רש"פ-ירדן). שדה זה יצמצם את האפשרות להקמת שד"ת בינ"ל בגינין שמתפתחת בקצב מהיר. בכך, תוכל ישראל ליהנות מהשליטה על התחבורה האווירית, מכס וכיו"ב.
- הראייה הכלכלית – אזורית: תכנון לטווח ארוך הוא חוצה גבולות מוניציפאליים. האזור כולו (מרחב עפולה-נצרת) יהווה חזית פיתוח, כאשר עפולה תשמש כעורף הכלכלי עליו יישען שדה התעופה.

### זורית זיס – מנהלת מחוז צפון, המשרד להגנת הסביבה

- המשרד להגנת הסביבה מכיר בצורך להקים שדה תעופה בינ"ל משלים לנתב"ג. ואולם, בכל הבדיקות שנעשו ע"י הגורמים השונים לא נלקחו בחשבון שיקולים סביבתיים משום היבט שהוא.
- השר להגנת הסביבה פנה למשרד התחבורה בבקשה לקיים בחינה מעמיקה של כל החלופות מההיבט הסביבתי. ברור למשרד כי כל חלופה היא בעייתית.
- בשלב זה ולאור האמור, המשרד להגנת הסביבה מתנגד לקידום שדה תעופה בינ"ל משלים במגידו. על פניו, שדה תעופה בנבטים - חלופה מועדפת יותר.

### בוזר בר אילן – עמותת "עמקים ומרחבים"

- הדגשת ייחודיותו של עמק יזרעאל, בהיבט של החקלאות ובהקשר ההיסטורי (תודעה קולקטיבית). המיקום של שדה התעופה בעמק יזרעאל הוא לא כמו החלופות האחרות (ציקלג 2, נבטים).
- חשיבות השמירה על השטחים הפתוחים אשר הולכים ומצטמצמים.
- לשדה התעופה בסדר הגודל המוצע יש השפעה מרחבית מצטברת. יגרום לשינוי מהותי באופי

### מיקי ליפשיץ – יו"ר עמותת "עמקים ומרחבים"

- ליבת האסטרטגיה של המועצה הינה שימור השטחים החקלאיים בעמק. מייצגים אינטרס לאומי, לא רק אזורי-מקומי.
- קיימת בעייתיות רבה סביב העובדה שועדת בודינגר לא הצליחה להגיע להסכמה.
- החלטת הממשלה – מעין "מחטף" שנעשה שבועיים לפני פיזור הכנסת.
- קיים חשש כי ההחלטה שתקבל בסופו של דבר תהיה פוליטית.
- במצב של רפורמה בחוק התכנון והבנייה, קיים חשש כי כל ההליך הסטאטוטורי יקודם תוך שנה-שנה וחצי.
- מנהל רת"א ציין בסיור שנערך עימו במנחת מגידו כי לא ייתכן שדה תעופה בינ"ל משלים במגידו. בפועל, רת"א מקדמת את הליך הבחינה ומגידו נלקח בחשבון כאתר רלוונטי.
- עד היום, נושא הרעש מנתב"ג לא הוסדר ולא טופל כראוי. אין אכיפה של התקנות ושל שעות העוצר.

### חנן עפרון – תושב העמק

- יש צורך לנצל ההזדמנות שניתנה למועצה.
- הוצגו דוגמאות לשובים ומרחקים משדות תעופה שונים (רמת דוד, תל נוף). המסקנה: הישובים שמסביבם מתפתחים וצומחים חרף (ואולי בזכות) שדה התעופה.
- שדה תעופה גדול יכול לפעול בתא שטח קטן יחסית (כ- 2000 דונם), להבדיל מנתב"ג התופס שטח גדול מאד (כ- 15,000 דונם).

### ישראל קרן – תושב העמק

- מספר הנחיתות (250) וההמראות (250) ביום ישפיעו בהכרח מבחינת הרעש.
- מנסח הצעת החלטה: "תושבי העמק מתנגדים לשדה תעופה בינ"ל משלים במגידו, אך תומכים בקידום הסדרתו בדרגה 4".

### אריק עזוז – תושב העמק

- מגידו אינו מתאים לשמש כשדה תעופה בינ"ל משלים משני טעמים:
  - זמינות אווירית שאינה קיימת היות שהמרחב נשלט ע"י ח"א. שימוש במרחב האווירי לצרכים אזרחיים יורידו מהאיכות המבצעית של ח"א.
  - בטיחות – כיום ישראל מסווגת ברמה בינונית. מטוסים לא ירצו לנחות במגידו עקב הקירבה למטוסים צבאיים.
- השדה המשלים צריך יהיה להיות מותאם לנחיתה של כל סוגי המטוסים.
- יש לקדם שדה התעופה במגידו כדרגה 4 לתעופה קלה, ספורטיבית ופרטית.

### חנן ארז – ראש מוא"ז מגידו

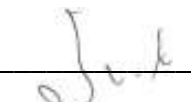
- תמונת העתיד שמצייר אלכס שפול דורשת דיון מקיף ורחב. הקמת שדה תעופה בינ"ל משלים במגידו צריך להיגזר מדיון זה ולא להיפך: לקדם החלטה של הקמת השדה ואז לדון בגורל האזור בעתיד.

### החלטה

לדחות את ההחלטה לישיבת המליאה הבאה.

נמנע - 0      נגד - 10      בעד - 13

מאושר ✓

  
אייל בצר  
ראש המועצה

  
דן תנחומא  
מנכ"ל המועצה