

העותרת : אגודת התעופה הכללית בישראל ע.ר. 580033876

ע"י ב"כ עוה"ד ממושרד צילקר-שפירא
מר' יגאל אלון 67, תל-אביב 6744317
טל': 03-5614655 פקס: 03-5614659

- נגד -

המשיבים : 1. הועדה הארצית לתכנון ובניה של מתחמים מועדפים לדיור

ע"י ב"כ עוה"ד מפרקליטות תל אביב (אזרחי)
דרך מנחם בגין 154 תל אביב 6144001 ת.ד. 33051
טל': 073-3924700 פקס: 02-6468017

2. הועדה המקומית לתכנון ובניה הרצליה

משד' בן גוריון 22, הרצליה, 4678525

3. רשות שדות התעופה בישראל

ע"י עו"ד רון צין ואח'
ממושרד תדמור לוי ושות' - עורכי דין
מרכז עזריאלי, המגדל המרובע תל אביב
טל': 03-6846000 פקס: 03-6846001

עתירה מינהלית

העותרת, אגודת התעופה הכללית בישראל (להלן: "העותרת") מתכבדת להגיש עתירה מנהלית כנגד החלטת הוועדה הארצית לתכנון ובניה של מתחמים מועדפים לדיור (להלן: "הותמ"ל") מיום 25.7.21 לאחר את תמ"ל 1083 – קריית המסלול (להלן: "התכנית" או "תמ"ל 1083"), תוך דחיית התנגדות העותרת, שהוגשה בהתאם להוראות סעיף 18 לחוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיור (הוראת שעה), תשע"ד-2014 (להלן: "חוק הותמ"ל").

ביום 25.7.21 החליטה ועדת המשנה להתנגדויות של הותמ"ל להמליץ למליאת הוועדה לאחר את התכנית. בו ביום התכנסה מליאת הוועדה המקומית ואישרה את התכנית.

* העתק החלטת מליאת הותמ"ל מיום 25.7.21 מצורף כנספח א'1.

* העתק החלטת ועדת המשנה של הותמ"ל מיום 25.7.21 מצורף כנספח א'2.

החלטת הותמ"ל הובאה לידיעת העותרת ביום 27.7.21.

מבוא

1. התכנית חלה על חטיבת קרקע בשטח של כ- 179 דונם בחלק הצפוני של העיר הרצליה.
2. בתחום התכנית פועל שדה התעופה הרצליה, המהווה את שדה התעופה העיקרי המשרת את פעילות התעופה הכללית במדינה, ולאחר סגירתו של שדה דב הוא השדה היחיד הפועל במרכז הארץ.
3. אישור התכנית יביא לסגירת שדה התעופה לפני שקיימת חלופה תכנונית זמינה אחרת, בניגוד להחלטות שהתקבלו בעבר על ידי ממשלת ישראל, אשר קבעו כי הפעילות בשדה התעופה תבוטל רק לאחר שתהיה חלופה זמינה. העותרת מבקשת להדגיש, כי היא אינה מבקשת לבטל את פינוי שדה התעופה בהרצליה אלא רק להבטיח כי פינוי שדה התעופה ייעשה רק לאחר שיוקם שדה חלופי.
4. ההחלטה לאשר את התכנית מבלי שנקבעו בה מנגנונים שיבטיחו כי שדה התעופה לא יתפנה לאלתר מבלי שקיימת חלופה תכנונית אחרת לוקה בחוסר סבירות קיצוני והיא ניצבת בניגוד לעמדת הגופים הממשלתיים האמונים על פינוי שדה התעופה.

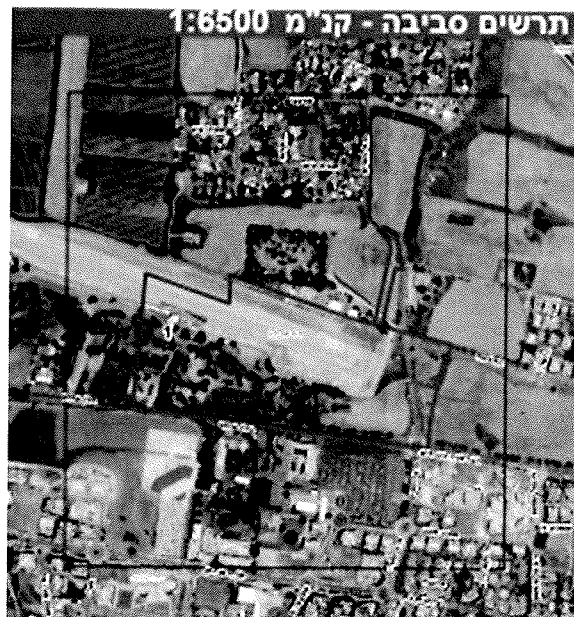
א'. התכנית והליכי אישורה

א'.1 עיקרי הוראות התכנית

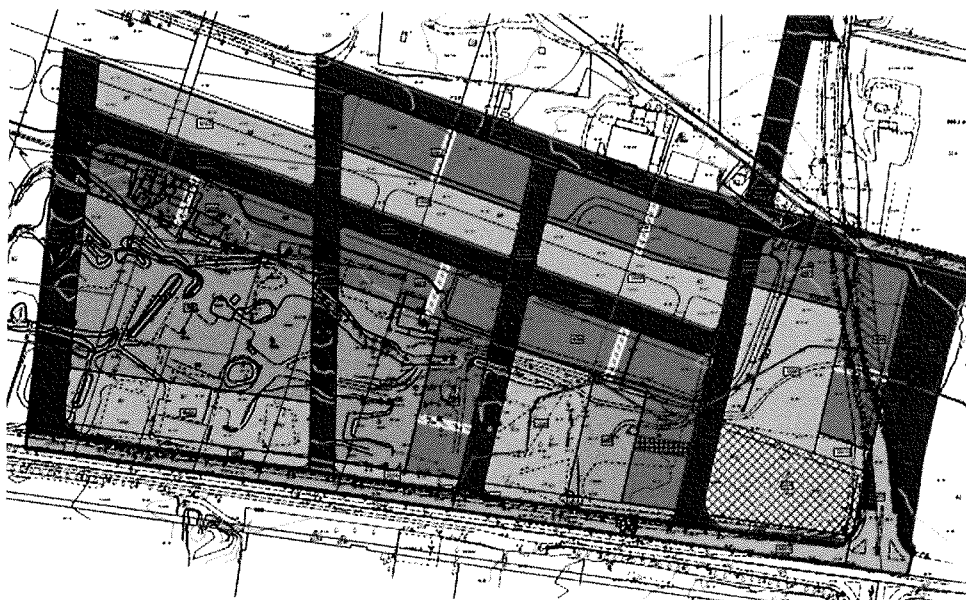
5. תמ"ל 1083 היא תכנית מועדפת לדיור שהוכנה בהתאם לחוק הותמ"ל.
6. התכנית חלה על שטח של כ- 169 דונם בחלק הצפוני של הרצליה, מצפון לדרך מנחם בגין, מדרום לשכונת נחלת עדה וממערב לשכונת גן רש"ל באזור המסומן באלפסה :



7. רק החלק המזרחי של מסלול שדה התעופה מצוי בתחום התכנית. להלן תצ"א הכוללת סימון של תחום התכנית :



8. התכנית מתכננת הקמת שכונת מגורים חדשה סביב פארק עירוני לינארי בתחום המסלול של שדה התעופה בהיקף של 1,940 יח"ד, 300 יח"ד לדיור מוגן וכן שטחי מסחר. להלן תשריט התכנית :



* העתק תקנון התכנית כנספח ב'.

א'2. הליכי אישורה של התכנית

9. ביום 7.8.2019 החליטה הותמ"ל להפקיד את התכנית, תוך שהיא קובעת ביחס לשדה התעופה, כדלקמן:

הועדה סבורה כי תכנית הקרית מסלול מהווה נדבך ראשון וחשוב לפיתוח הרובע הצפוני של העיר הרצליה * וצפון מחוז תל אביב, העתיד לכלול כמות נרחבת של יחידות דיור ושימושי קרקע מגוונים תוך ניצול קרקע באופן מיטבי, כל זאת בהתאם לתכנית המתאר המחוזית. קידום המתחם מאפשר את פינוי שדה התעופה אשר כיום מגביל את פיתוח צפון העיר בשל מגבלות שונות החלות בגינו, ואשר לגביו נקבע בתכנית המתאר הארצית שהוחלט לאשרה (תמ"א 15/ב) כי פעילותו זמנית, עד לאישור תכנית פיתוח או היתר למגורים בתחומו.

* העתק ההחלטה להפקיד את התכנית מצורף כנספח ג'.

10. התכנית הופקדה בחודש 12/2019 ובעקבות הפקדת התכנית הגישה העותרת התנגדות לתכנית.

* העתק ההתנגדות מצורף כנספח ד'.

11. אדרי' אדיב דאוד נקאש מונה כחוקר לשמיעת ההתנגדות שהוגשו לתכנית.

12. בתום שמיעת ההתנגדויות, לרבות התנגדות העותרת, פירסם החוקר דו"ח ביניים. דו"ח הביניים לא כלל התייחסות להתנגדות העותרת ונקבע בו, כי ההתייחסות להתנגדות העותרת תינתן בדו"ח הסופי:

הבהרה בעניין שדה התעופה ופתרון הביוב: בטרם אעביר המלצות בשתי סוגיות עקרוניות אלו, אגב, סוגיות שאין בהם כדי להשפיע על התכנון המפורט של השכונה, אבקש להמתין להתקדמות אפשרית בתהליכים הקשורים לכך במקביל לתכנית זו. ככל שתקבל המלצתי להפקיד את התכנית לפי 106ב', ובכל מקרה, אמליץ בדו"ח הסופי על הנושאים הללו.

* העתק חלקי של דו"ח הביניים מצורף כנספח ה'.

13. ביום 13.5.2020 דנה הותמ"ל בדו"ח ביניים של החוקר והחליטה לאמץ את מסקנותיו במספר שינויים ולפרסם את השינויים המוצעים בתכנית להתנגדויות בהתאם לסעיף 106 ב' לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה - 1965. השינויים מושא ההליך לפי ס' 106 ב' לחוק התו"ב לא נגעו להתנגדות העותרת לתכנית ולכן היא לא היתה שותפה להליך זה.

* העתק החלטת הותמ"ל מיום 13.5.2020 מצורף כנספח ו'.

14. לאחר השלמת ההליך לפי ס' 106 ב' לחוק, פירסם החוקר את הדו"ח הסופי ובו התייחס להתנגדות העותרת:

הבהרה בעניין שדה התעופה ופתרון הביוב: ההמלצות בשתי סוגיות עקרוניות אלו, אגב, סוגיות שאין בהם כדי להשפיע על התכנון המפורט של השכונה, נדחו לשלב הגשת דו"ח זה. דחיית ההמלצות נבעה מהרצון להמתין להתקדמות אפשרית בתהליכים הקשורים לכך במקביל לתכנית זו.

כידוע, מדינת ישראל, כמו שאר מדינות הולם, עוברת בשנה האחרונה משבר בריאותי מתמשך שלא ידעה כמותו מאז היווסדה. משבר המאט בתוך כך את מהלך החיים התקין בצורה ניכרת כולל מערכות רחבות בחיינו הציבוריים כמו עבודת ועדות התכנון. בתוך כך, על פי בדיקה שערכתי, בתקופה שמיום הגשת דו"ח הביניים ועד לכתבת דו"ח זה, נושא תמ"א 15/ב ומוציאת פתרון חלופי לשדה התעופה הרצליה (תת"ל/74) מתקדם בקצב איטי ביחס לתמ"ל. אציין ששדה התעופה פועל באופן זמני וללא הסדרה סטטוטורית. תמונת המצב ביחס לקידום נושא הביוב, ולמרות משבר הקורונה, היא יותר אופטימית. בהתאם לסיכום פגישה אצל מנכ"לית מנהל התכנון, ניתן ללמוד שלאחר אישור תמ"ל/1096 - הרצליה בין ערים, אפשר לצאת לביצוע מידי של הקו ההולכה המרכזי מהרצליה לשפד"ן, שכידוע תכנית זו מסדירה את ההיבט הסטטוטורי עבורו. סיכום הפגישה מתייחס למוכלול ההיבטים לפתרון נושא הביוב לרבות הנושא התקציבי ולוח הזמנים. לאחר מכן תהיה אפשרות לחיבור שפכי הרצליה לשפד"ן תוך הרחבת השפד"ן ושמירה על גמישות למתן פתרון ביניים זמני לשפכי הרצליה תוך הישענות חלקית על מט"ש הרצליה. בתוך כך, תמ"ל 1096 פורסמה לתוקף ב- 9.11.20.

להלן השלמת המלצות בנושא שדה התעופה ופתרון הביוב:

א. לדחות את הטיעונים בהתייחס לשדה התעופה הרצליה. כאמור, השדה פועל על בסיס זמני וללא הסדרה תכנונית. תמ"א 15/ב אשר נועדה להסדיר את פעילות השדה באופן חוקי, הומלצה על ידי המועצה הארצית לאישור בממשלה והיא קובעת את היחס בין מימוש תכנית למגורים לבין פינוי השדה. נכון להיום תמ"א 15/ב טרם הובאה לדיון בממשלה. מבלי שיהיה בכך כדי להביע עמדה כלשהי באשר למעמד השדה, עניין שאינו בגדר סמכותי, אציין כי תמ"א 15/ב, כפי שהומלצה ע"י המועצה הארצית, קבעה כי אישור תכנית לפיתוח או מתן היתר מכח תכנית מאושרת למגורים הכוללת 1000 יח"ד או יותר תפקיע את תוקפו של השדה. לפיכך, אישור תכנית זו ומתן היתרים מכוחה הינה בהלימה להמלצת המועצה הארצית כאמור.

* העתק חלקי של דו"ח החוקר הסופי מצורף **כנספח ז'**.

15. ביום 27.7.21 דנה ועדת המשנה של הותמ"ל בדו"ח הסופי של החוקר והחליטה לאמץ את המלצתו לדחות את התנגדות העותרת. ראו נספח א'2 לעתירה:

בפני הועדה הוצגו המלצות החוקר בהתנגדויות שהוגשו לתמל/ 1083 הרצליה קרית המסלול לאחר פרסום התכנית לפי סעיף 106 (ב) לחוק התכנון והבניה. הועדה מודה לחוקר אדיב נקאש על עבודתו היסודית והמעמיקה בדו"ח.

לאחר שהועדה בחנה את כל הנימוקים וההתנגדויות שהועלו, ובשים לב להערות החוקר בדבר ההלימה של התכנית להוראות תמ"א 15/ב שטרם אושרה, אשר קבעה, ביו היתר, זמן מוגבל לקיום שדה התעופה במקומו הנוכחי, היא ממליצה למליאה לאשר את התכנית.

אשר לטענות בדבר הצורך במציאת פתרון חלופי לשדה התעופה הקיים אשר אינו בעל מעמד סטטוטורי, הרי שאין מקומן בהליך זה אלא במסגרת התכניות שעניינן חלופות לשדה התעופה וכן במסגרת הדיון שיתקיים בממשלה ביחס לאישורה של תמ"א 15/ב.

יצוין כי החלטתה זו של הועדה התקבלה בהינתן העובדה כי הממשלה הכריזה על מתחם זה כמתחם מועדף לדיר ובשים לב להמלצת המועצה הארצית בתמ"א 15/ב אשר נתנה עדיפות לשימוש של מגורים בשטח זה. לצד זאת יובהר כי בהתאם לקבוע בחוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיר (הוראת שעה), תשע"ד-2014, תכנית מתאר ארצית מאוחרת גוברת על הקבוע בתכנית מועדפת לדיר ולפיכך אין באישור התמל כדי לגרוע מסמכות הממשלה לקבל כל החלטה בהקשרו של שדה התעופה במסגרת תמ"א 15/ב.

16. בו ביום החליטה מליאת הותמ"ל לאשר את המלצת ועדת המשנה לאשר את התכנית וכנגד החלטתה מוגשת העתירה.

בהתאם לאתר מינהל התכנון, אישור התכנית פורסם למתן תוקף ביום 8.10.21.

17. לפני שנפרט את נימוקי העתירה ביחס לתכנית נבקש לפרוס בפני בית המשפט בקצרה את תחום התעופה הכללית בישראל וכן את ההליכים השונים שהתנהלו בענין פינוי שדה התעופה בהרצליה והתנאים שנבקעו לפינוי השדה.

ב'. התעופה הכללית והאגודה

ב'1. תחום התעופה הכללית

18. המונח "תעופה כללית" מתייחס לתעופה האזרחית במדינת ישראל, שאינה טיסות נוסעים סדירות וטיסות מטען מסחריות (אל על, ארקיע ישראלי וחברות זרות) ושאינה תעופה ספורטיבית.

למרות זאת בתקופת הקורונה הסתייעה המדינה במטוסים קטנים לחילוץ ישראלים מחו"ל ולהטסת מטענים כאשר אל על, ארקיע וישראלי היו סגורות.

19. תחום התעופה הכללית כולל: הדרכה והכשרת טייסים, שמירת כושר טיסה, צילום ומיפוי מהאוויר, הטסת נוסעים, ניסויי טיסה, הורדת גשם, כיבוי אש מהאוויר, ריסוס חקלאי והדברה, מיפוי למשטרה, לצבא ולמשרדי ממשלה בתחום התשתיות ואיתור חריגות בניה, שמירת קשר עם אסדות גז באמצעות מסוקים, טיסות אמבולנס וטיסות פרטיות של חובבי תעופה.

20. הביקוש העיקרי לתעופה הכללית הוא במרכז הארץ וזאת הן בשל ריכוזי האוכלוסיה והן בשל צרכי התעופה הכללית. כך למשל, מרבית אזורי האימון הפעילים מצויים במרכז הארץ, בקרבה מיידית לשדה התעופה הרצליה.
21. שדות התעופה והמנחתים המשרתים היום את התעופה הכללית במדינת ישראל הם: ש"ת ראש פינה, ש"ת חיפה, מנחת מגידו, ש"ת הרצליה, מנחת שדה תימן בבאר שבע ושדה התעופה רמון באילת.
22. שדה התעופה הרצליה הוא שדה התעופה המרכזי הנותן מענה לצרכי התעופה הכללית והוא משמש לטיסות של מטוסים ומסוקים קטנים בלבד.
- בשדה מבוצעות כ- 70,000 טיסות בשנה בעוד שבשדות אחרים היקף הפעילות מצומצם הרבה יותר. כך למשל, בשדה דב היקף הפעילות עמד בעבר על כ- 12,000 טיסות בשנה לצרכי התעופה הכללית ובשדה התעופה בחיפה מדובר על כ- 29,000 טיסות, כולל טיסות של התעופה האזרחית המסחרית.
23. בשדה התעופה הרצליה פועלות כיום 12 חברות וכ- 80 מטוסים המשמשים להדרכה, לצרכי מסחר ולטיסות פרטיות. כמו כן פועלים בשדה התעופה ארבעה מכוני בדק לתחזוקת המטוסים.
24. נבקש להדגיש, כי שדה התעופה בהרצליה הוא גם השדה המרכזי להכשרת טייסים אזרחיים בישראל, כ- 80% מהטייסים עוברים הכשרה בשדה.
- להכשרת טייסים לתעופה האזרחית חשיבות ברמה הלאומית בשל העובדה כי מספר טייסי חיל האוויר העושים הסבה לתעופה אזרחית לאחר שחרורם הולך ופוחת ומכאן החשיבות הרבה בהכשרת טייסים שינתנו מענה לתעופה האזרחית. יוער בענין זה גם טייסי חיל האוויר נדרשים להסבת הרשיון הצבאי לאזרחי ואלו המבקשים לעשות זאת עושים לרוב שימוש בבתי הספר הפועלים מהרצליה.
25. לאורך הליכי התכנון הנוגעים לשדה התעופה בהרצליה וההליכים המשפטיים שנקטו לשם סגירת שדה התעופה, שחלקם יפורטו להלן, עמדה המדינה על חשיבות הפעילות המתקיימת בשדה. לחשיבות הפעילות המבוצעת בשדה התעופה התייחסו בית המשפט העליון, מבקר המדינה, רשות שדות התעופה ורשות התעופה האזרחית. נפרט חלק מהעמדות בהמשך.

ב'2. אגודת התעופה הכללית

26. אגודת התעופה הכללית הינה עמותה רשומה המאגדת כ- 500 טייסים, מדריכי טיסה, בעלי מטוסים ומנהלי חברות תעופה קטנות העוסקים בתעופה הכללית, הן כעיסוק ופרנסה והן כתחביב.
27. מטרת האגודה לפעול להובלה ולפיתוח של יוזמות למען תעופה כללית ברת קיימא, בטוחה ופופולרית בישראל, על מנת להבטיח את עתידה של התעופה הכללית ואת החופש לטוס במדינת ישראל.

28. האגודה פועלת לקידום נושא התעופה הכללית והפרטית בישראל, כולל עידוד ספורט הטיסה, עידוד תחבורה אווירית וחינוך לנושא בקרב הנוער, אשר מעודד את הנוער להתעניין בתחום התעופה ייצוג ושמירה על האינטרסים של הטייסים, בעלי המטוסים והעוסקים בתעופה הכללית, בנושאי תשתיות תעופה קרקעיות ואוויריות, הגבלות טיסה, תוכניות לסגירת שדות תעופה ופגיעה בפעילויות התעופה הכללית ומתן שירותים מקצועיים לחברי האגודה.

29. האגודה מייצגת את האינטרסים של התעופה הכללית בפני מוסדות התכנון במסגרת הליכי התכנון השונים הנוגעים לשדות התעופה ובכלל זה תמ"א 15/ב' ותת"ל 74 אליהן נתייחס להלן.

ג'. שדה התעופה הרצליה

ג'1. סקירה היסטורית ותכנונית

30. ההליכים הנוגעים לשדה התעופה בהרצליה, התכנוניות הנוגעות להמשך פעילותו מחד ולהעתקת פעילות השדה מאידך, נפרסים על פני שנים רבות והם כוללים החלטות ותכנוניות רבות. להלן סקירה חלקית של ההליכים העיקריים שהתנהלו ועדיין מתנהלים.

31. שדה התעופה בהרצליה היה פעיל עוד בתקופת המנדט ובמלחמת העצמאות הוא שימש כמנחת צבאי.

32. כבר בתחילת שנות החמישים החל שדה התעופה לפעול כשדה אזרחי, באזור חקלאי המרוחק מבתי מגורים. בשנים הראשונות שימש השדה לצרכים חקלאיים ובמהלך השנים הורחבה הפעילות וכיום הוא מהווה את שדה התעופה המרכזי המשמש את התעופה הכללית במדינת ישראל.

33. התפתחות הפעילות בשדה התעופה במקביל להתפתחות שכונות המגורים סביבו יצרו בעיות שונות אשר הביאו את המדינה למסקנה, כי יש לאתר אתר חלופי אליו ניתן יהיה להעביר את הפעילות המתבצעת בשדה.

34. תמ"א 15 - תכנית מתאר ארצית לתפרושת שדות תעופה אושרה בשנת 2000. בהתאם לתכנית זו סומן השדה כשדה תעופה בשימוש בדרגה 4.

35. בשנת 2009 החליטה המועצה הארצית לתכנון ולבניה, במסגרת הדיונים לאישור תכנית המתאר המחוזית של מחוז תל אביב – תמ"מ 5, לגרוע את השדה מתמ"א 15 ולקבוע אותו כשדה זמני לתקופה של חמש שנים מיום אישור התמ"מ, עד לשנת 2010.

בסעיף 8.3 לתמ"מ 5 נקבע:

8.3 שדה תעופה זמני

שדה תעופה זמני מסומן בתשריט כסמל של מטוס על רקע ריבוע כחול

בתום חמש שנים מיום אישורה של תכנית זו, לא יתאפשר המשך שימוש בשדה התעופה הרצליה. המועצה הארצית תהא רשאית להאריך את התקופה מיעת לעת לאחר שהוצגו בפניה התנאים והנסיבות העדכניים לאותה עת.

36. ביום 13.10.15 דנה המועצה הארצית בדיון שמטרתו הארכת תקופת השימוש הקבועה בתמ"מ 5 בשדה התעופה הרצליה. בדיון זה קיבלה המועצה הארצית החלטה במספר נושאים:

ראשית, המועצה הארצית קבעה את חשיבות שדה התעופה בהרצליה לתעופה הכללית וכי קיים חשש כי סגירת שדה התעופה תעמיד את ענף התעופה הכללית בפני משבר.

שנית, המועצה קראה לות"ל לקדם במהירות וביעילות תכנית לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית.

שלישית, המועצה הארצית החליטה להאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה למשך 3 שנים, מתוך כוונה כי בתקופה זו תאושרנה תכניות מפורטות למגורים וכי בתום 3 שנים תבחן המועצה את מעמד התכנית ותדון, לפי הצורך, בהארכת פעילות שדה התעופה.

רביעית, המועצה הארצית הורתה על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה אשר תיקרא תמ"א 15/ב.

* העתק החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.15 מצורף **כנספח ח'**.

37. ביום 7.8.18 לאחר שהמועצה הארצית השתכנעה, כי לא ניתן לסגור את שדה התעופה הרצליה ללא תחליף, החליטה המועצה הארצית להאריך את פעילות השדה לתקופה נוספת של שלוש שנים עד למתן מענה חלופי לפעילות השדה או עד להוצאת היתר לפי תכנית זו, או עד להוצאת היתר בנייה למגורים בשטח השדה, לפי המוקדם ובהתאם לכך יזמה את תמ"א 15 ב' אליה נתייחס בהרחבה בהמשך.

ג'2. העתקת שדה התעופה בהרצליה - הליכים בבג"צ

38. בחודש ספטמבר 2007 החליט שר התחבורה דאז למנות ועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות התעופה אשר תגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות התעופה ל- 50 השנים הבאות, בין היתר לענין התעופה הכללית. כיו"ר הוועדה התמנה אלוף (מיל.) הרצל בודינגר (להלן: **"ועדת בודינגר"**).

39. ועדת בודינגר המליצה, כי שדה התעופה עין שמר יהווה תחליף לשדה התעופה בהרצליה וכי שדה התעופה בהרצליה לא יסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברה מסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

* העתק דו"ח ועדת בודינגר מצורף **כנספח ט'**.

40. המלצות ועדת בודינגר אומצו בהחלטת מס' 4463 של ממשלת ישראל מיום 1.2.2009 שבה נקבע, כי שדה תעופה שיש כוונה להעתיק את הפעילות האווירית לאתר אחר לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

41. צוותים מקצועיים שהוקמו קבעו, כי פינוי השדה ללא מציאת חלופה לשירותיו עלולה לגרום לנזק רב לתעופה הכללית ופגיעה בהכשרת טייסים. התייחס לכך מבקר המדינה בדו"ח שנתי 66א' משנת 2015:

"החלטת ממשלה 4463, בדרישתה לאיתור חלופות לשימושים של שדה התעופה הרצליה, הצביעה על חשיבות השירותים הניתנים בשדה. צוות עבודה שכלל נציגים ממשרד התחבורה, מרת"א ומרש"ת, במסגרת הכנת מסמך הסוקר את פעילויות השדה ומשמעות הפסקתן, קבע כי פינוי ללא מציאת חלופה לשירותיו עלול לגרום נזק רב לתעופה הכללית בישראל, ובין היתר פגיעה בהכשרת טייסים (לימוד ושמירת כשירות); פגיעה בפעילות התעופה האזרחית, לרבות תנועות המסוקים; סגירתם של ארבעה מכוני בדק הפועלים בשדה ומתחזקים כ-95% מהמטוסים הקלים, לרבות טייסת הכיבוי האווירית המשמשת טייסת לכיבוי שריפות יער; צמצום ניכר במספר החניות למטוסים באזור שיפגע ביותר ממאה מטוסים החונים בשדה; ואיבוד מקור פרנסתם של עובדים מקצועיים, של טכנאי בדק ושל עובדי טיס מנוסים".

42. בסיכום דו"ח הביקורת קבע מבקר המדינה כי:

"משרד מבקר המדינה מעיר כי משרד התחבורה לא פעל לקידום הליך תכנונו של שדה התעופה הרצליה. עוד מעיר משרד מבקר המדינה כי מרגע שהוחלט על זמניות השדה בשנת 2009, לא ביצע משרד התחבורה עבודת מטה יסודית בנושא במשך יותר משש שנים ולא קידם כל פתרון ממשי לפינוי. נושא החלופה לשדה התעופה הרצליה לא נבדק באופן מעמיק, ובפועל עדיין אין חלופה כלשהי. סגירת שדה התעופה במצב כזה עלולה להסב נזק רב לתשתית לאומית חשובה, ולדברי אנשי רת"א אף לשבש את תפקודה של התעופה הכללית, יציבותה ועתידה. לדעת משרד מבקר המדינה, מן הראוי שמשרד התחבורה ורש"ת ימצאו בהקדם חלופה הולמת לשימושים של שדה התעופה הרצליה כדי למנוע פגיעה בתעופה הפנים-ארצית." (ההדגשות הוספו).

* העתק דו"ח מבקר המדינה בקטע הרלבנטי להרצליה מצורף כנספח י'.

43. בית המשפט העליון בשבתו כבג"צ נדרש להמשך פעילותו של שדה התעופה בהרצליה במספר הליכים.

44. בבג"צ 5598/00 עיריית הרצליה ואח' נ' רשות שדות התעופה בישראל ואח', פ"ד נו (3) 883 דן בית המשפט העליון בשתי עתירות שהוגשו כנגד המשך פעילותו של שדה התעופה. בעתירות אלו קבע בית המשפט, כי המדינה נוהגת כדין בהתירה את המשך הפעילות בשדה התעופה, במתכונת מצומצמת, וזאת לתקופת ביניים ארוכה עד לסיומם של הליכי התכנון והכשרת אתר חלופי לשדה התעופה.

45. בבג"צ 1235/15 עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה ואח' נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואח', פורסם בנבו, עמד בית המשפט על חשיבות הפעילות המתקיימת בשדה, על העובדה כי למרות חלוף השנים ולמרות המלצות ועדת בודינגר, לא חלה כל התקדמות ממשית בתכנון חלופה אחרת. בית המשפט התיר את המשך פעילות השדה תוך שהוא קובע:

"הגיעה אפוא העת להכריע לגבי המשך הפעילות בשדה התעופה, אשר אין חולק כי מתבצעת בו פעילות פנים ארצית אווירית חשובה ביותר. בהקשר זה נציין, כי על אף חקיקתו של חוק שדה התעופה דב הוז (הוראות מיוחדות), התשע"ז-2017, לא ברור עד מתי ועד כמה יתאפשר לשדה דב ליתן בעתיד מענה לצורכי התעופה האזרחית בישראל (עתירה שהוגשה כנגד החוק נמחקה בהמלצת בית המשפט – בג"ץ 3031/17 המנהלים מטעם בית המשפט לניהול הגוש הגדול (6896) נ' כנסת ישראל [פורסם בנבו] (18.9.2017).

שמנו לנגד עינינו את האינטרס הציבורי המשמעותי של המשך הפעילות האווירית האזרחית, מול האינטרסים הנוגדים של העיריות ותושבי האזור. משכך, אימצנו כמעט במלואה את עמדת היועץ המשפטי לממשלה, אשר מאזנת לטעמנו בין האינטרסים הנוגדים, כך שהשפעת הפעילות התעופתית על הסביבה תפחת, אך תתבצענה פעילויות תעופה החיוניות לשמירה על גרעין התעופה האזרחית בישראל. בשורה התחתונה, אנו מורים אפוא כי מכאן ולהבא יפעל השדה במתכונת המפורטת להלן..."

ובהמשך:

"בשולי פסק דינו נחזור ונפנה לציטוט שהבאנו לעיל מפסק הדין בעניין אויה. יש להצר על אוזלת ידה של הרשות המבצעת, אשר מזה שנים רבות מודעת לכך שיש למצוא פתרון של קבע להעתקת הפעילות של שדה התעופה הרצליה כפי שעולה מדו"ח ועדת בודינגר שאומץ בהחלטת הממשלה כבר בשנת 2009. אין לנו אלא לקוות כי המדינה תקדם ביעילות ובמהירות חלופה של ממש, כך שיתקיים רצף של פעילות התעופה האזרחית המתקיימת כיום בשדה התעופה הרצליה"

הציטוט מפסק הדין בעניין אויה – עע"מ 3882/04 עיריית הרצליה נ' אויה נתיבי אוויר, פורסם בנבו, המובא קודם לכן בפסק הדין הוא:

"לא נוכל לסיים את פסק דיננו מבלי להצר על כך שחרף השנים הרבות שחלפו מאז ניתן פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה, טרם נמצא פתרון ראוי לבעיות הקשות הנלוות להפעלת שדה התעופה בהרצליה, בכלל זה בהיבטי בטיחות ורעש, המשפיעים על רווחת התושבים המתגוררים באזור. ברי כי על הרשויות להמשיך ולתור אחר פתרון הולם לבעייתיות הכרוכה במצב דברים זה".

ג'3. בג"צ 2766/21 – אגודת התעופה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה

46. לאחרונה הגישה העותרת עתירה לבית המשפט העליון בשבתו כבג"צ כנגד המועצה הארצית לתכנון ולבניה וגורמים אחרים למתן צו על תנאי ולמתן צו ביניים המורה למועצה הארצית להאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה, בהתאם להחלטות קודמות שקיבלה המועצה הארצית להאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה.

* העתק העתירה בבג"צ 2766/21 (ללא נספחים) מצורף כנספח יא'.

47. ביום 11.10.21 ניתן צו ביניים המאפשר את המשך פעילות שדה התעופה בהתאם להסדר שנקבע בבג"צ 1235/13.

* העתק צו הביניים מצורף כנספח יב'.

48. מהתגובות שהוגשו לעתירה על ידי משיבי המדינה ועל ידי רשות שדות התעופה עולה, כי כיום קיימת הבנה רחבה של כל הגורמים המעורבים בענין, כי אין לפנות את שדה התעופה לפני שיהיה פתרון של שדה חלופי. עוד עולה מהתשובות לעתירה כי פתרונות חלופיים אינם זמינים:

שדה התעופה בחיפה שהוצע בפתרון זמני לא זמין ומחייב הכנת תכנית – תת"ל 80 הנתקלת בהתנגדות עיריית חיפה – ראו ס' 42.1 לתגובת רשות שדות התעופה לעתירה.

שדה התעופה בחדרה, שהוא השדה החלופי המוצע, נתקדל בהתנגדות רבתי של תושבי הסביבה וכפי שיפורט להלן, מצוי בשלבים ראשוניים של תכנון.

* העתק תגובת משיבי המדינה (ללא נספחים) מצורף כנספח יג'.

* העתק תגובת רש"ת מצורף כנספח יד'.

ג'4. העדר חלופה תכנונית לשדה התעופה

49. חלופה לשדה התעופה הרצליה מצויה היום בהליכי תכנון ראשוניים המתקיימים בוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות במסגרת תת"ל-74 שדה לתעופה כללית חדרה.

ביום 30.7.18 החליטה הוועדה על קידום התכנית ועל פרסום הודעה לפי סי' 77 ו-78 לחוק בדבר הכנת תכנית לתשתית לאומית ותנאים למתן היתרים בתקופת ביניים. הודעה על הכנת התכנית פורסמה ביום 17.7.19.

בדיון שהתקיים בפני ממליאת הות"ל ביום 20.5.19 עמדו הגורמים המקצועיים על החשיבות של פעילות התעופה הכללית ועל החשיבות במציאת חלופה הולמת לשדה התעופה הרצליה.

נציג רשות התעופה האזרחית טען בדיון כי :

הציג את חשיבות הפעילויות והשימושים של התעופה הכללית, בראש ובראשונה הדרכה ושמירת כושר טיסה, צילום ומיפוי, ניסויי טיסה, גשם, כיבוי אש, ריסוס חקלאי, קשר לאסדות, מוניות אוויר, טיסות אמבולנס, תחזוקת תשתיות חשמל, מכוני בדק, בית ספר לטיסה ועוד. השדה לא בא לתת מענה לעשירים בודדים חובבי טיסה כפי שמנסים להציג. מדובר בתשתית לאומית לכל דבר ועניין להכשרת רוב הטייסים לתעופה האזרחית והמסחרית לכל רמותיה. מספר טייסי חיל האוויר העושים הסבה לאחר שחרורם ועוברים לתעופה אזרחית הולך ופוחת בהתמדה. רוב המטוסים של התעופה הכללית נמצאים במרכז הארץ (70-90 מטוסים), ובהתאמה גם מכוני הבדק.

עיקר הביקוש הוא במרכז הארץ כנגזרת ישירה מריכוזי האוכלוסייה ומהצרכים של התעופה הכללית. זה עניין של ביקוש והיצע. במנחתים בפריפריה הפעילות זניחה ומתרכזת בעיקר בסופי שבוע בשל מגבלות מערכת הביטחון על המרחב האווירי בימי שגרה. בנתב"ג לא ניתן להכניס תעופה כללית. השדה מיועד למובילים לטיסות בין לאומיות ומגיע כבר כיום לקצה הקיבולת. אין אפשרות להפעיל הטרונגניות בסוגי מטוסים בשל מגבלות בטיחות. שדה דוב הולך ונסגר. יש רק שני מנחתים לכאורה רלוונטיים, עם רישיון של רת"א: שדה תימן (4 מקומות חניית מטוסים בלבד) ומגידו, לגביו אין תכנון סטטוטורי ולמועצה אזרחית אין סמכות לקדם אותו (השדה כולל 4 מקומות חניית מטוסים בלבד ובו פועלת חברה אחת, בעיקר בסופי שבוע).

בהמשך התייחס נציג רת"א לסכנה הנשקפת לעתיד התעופה הכללית במקרה של סגירת שדה התעופה בהרצליה ללא חלופה הולמת :

התהליך שמתנהל אינו תקין. לאחר סגירת השדה בהרצליה לא יהיה לאן להעביר את פעילות התעופה הכללית והענף עלול להיסגר. תפקיד הות"ל לקדם תכנית תשתית לאומית בלו"ז מזורז. לא סביר עיכוב של למעלה מ-10 חודשים לאחר החלטת המליאה הקודמת לחזור לדון בסוגיית התכנון הפיזור שאינה ישימה רק בגלל שמישהו העלה שוב את הנושא.

* העתק פרוטוקול הדיון מיום 20.5.19 בות"ל מצורף **כנספת טו'**.

50. למיטב ידיעת העותרת ביום 25.10.21 קיימה הות"ל דיון בתכנית ואולם נכון להכנת העתירה, ההחלטה טרם פורסמה.

51. כאמור, בשנת 2015 המועצה הארצית לתכנון ולבניה החליטה להכין תכנית מתאר ארצית שמטרתה לאפשר את המשך פעילות השדה.

52. התכנית קובעת כי שדה התעופה בהרצליה ימשיך לפעול באופן זמני וזאת עד למוקדם מבין המועדים הבאים: אישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים, או תחילת עבודות בשטח התכנית לצורך מימוש התכנית למגורים, או עם מתן היתר ראשון בשטח התכנית למגורים או קבלת רשיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית.

7.2 מימוש התכנית
1. תוקפה של תכנית זו יפקע, לפי המוקדם בין המועדים הבאים (להלן: "מועד הפקיעה"): עם אישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים או תחילת עבודות בשטח התכנית לצורך מימוש התכנית למגורים או עם מתן היתר ראשון בשטח התכנית למגורים או עם קבלת רישיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית. 2. כל הגבלות הבניה המוטלות על הסביבה בגין שדה התעופה בהרצליה, מכוח תכנית זו או בתכנית אחרת, יבוטלו במועד הפקיעה. 3. עם פקיעת תכנית זו, ישובו לחול הייעודים שהיו תקפים בתכניות מאושרות טרם אישור תכנית זו, אלא אם אושרה בשטח תכנית למגורים.

* העתק תקנון תמ"א 15/ב מצורף כנספח טז'.

53. ביום 6.8.19 החליטה המועצה הארצית להמליץ לממשלה לאשר את תמ"א 15/ב, כדלקמן:

לאחר ששמעה את חברי הוועדה, ולאחר שהשתכנעה כי התכנית מציעה איזון ראוי בין הצרכים כאמור, מחליטה המועצה הארצית לקבל את המלצות הולנת"ע ביחס להערות הוועדה המחוזית והשגות הציבור שהושמעו בישיבתה מיום 16.7.19, ולהמליץ לממשלה על אישור התכנית בכפוף לתיקונים טכניים של מנהל התכנון ובכפוף לתיקונים הבאים:

1. בהתאם להחלטת הולנת"ע, התכנית לא תטיל מגבלות על אישור תכניות למגורים בשטח השדה ובתחום מגבולותיו. יחד עם זאת, לא יינתן היתר בניה בתחום מגבולות בניה ופיתוח מכוחה של תכנית למגורים הכוללת פחות מ-1000 יחידות דיור אלא לאחר פקיעת תוקף תכנית זו.
2. נוסח מדויק של הערת האזהרה למבנים בהם בוצע מיגון אקוסטי ינוסח על ידי הלשכה המשפטית של מינהל התכנון.

* העתק החלטת המועצה הארצית מיום 6.8.19 מצורף כנספח יז'.

54. הממשלה טרם אישרה את התכנית ולכן התכנית אינה תקפה.

ד'. סיכום ביניים – סטטוס שדה התעופה בהרצליה

55. שדה התעופה בהרצליה מיועד להעתיק את פעילותו לשדה תעופה חלופי אחר.
56. בועדת בודינגר נקבע, כי סיום פעילות של שדה התעופה בהרצליה תיעשה רק לאחר שהשדה החלופי יפעל. החלטה זו אומצה על ידי ממשלת ישראל.
57. בתכנית המתאר המחוזית של מחוז תל אביב נקבע, כי פעילות שדה התעופה היתה צריכה להסתיים ואולם שדה התעופה ממשיך בפעילות, אם כי מצומצמת יותר, מכוח החלטות בג"צ, האחרונה שבהן בצו הביניים שניתן במסגרת בג"צ 2766/21.
58. בתמ"א 15/ב שטרם אושרה על ידי ממשלת ישראל נקבעו תנאים לסיום הפעילות בשדה התעופה ואולם כיום קיימת תמימות דעים בקרב כל הגורמים הממשלתיים המטפלים בענין, כי הפעילות בשדה התעופה צריכה להמשיך עד אשר יוקם שדה חלופי.
59. כיום אין שדה חלופי לשדה דב. שדה חלופי קבוע מתוכנן במסגרת תת"ל 74 ואולם מדובר בהליכי תכנון ראשוניים אשר נתקלים בהתנגדויות. שדה חלופי זמני שהוצע – חיפה, חלופה שאינה מקבולת על העותרת ועל רש"ת אף היא לא אפשרית.
60. סגירת פעילות שדה התעופה בהרצליה מבלי שקיימת חלופה אחרת להפעלתו תפגע פגישה קשה ביותר בפעילות התעופה הכללית במדינת ישראל.

ה'. נימוקי העתירה

ה'1. מעמד הותמ"ל – מחייב אותה לקבוע הוראות בתכנית המתייחסות לשדה התעופה

61. בסעיף 5 לחוק הותמ"ל נקבע הרכב הותמ"ל והוא כולל נציגות רחבה של משרדי הממשלה השונים לרבות משרד הפנים, משרד ראש הממשלה, משרד האוצר, משרד התחבורה ונציג של רשות מקרקעי ישראל.
62. בסעיף 8 לחוק הותמ"ל נקבע מעמדה של הוועדה:

"(א) בענייני תכנון ובנייה של מתחמים מועדפים, יהיו לוועדה כל הסמכויות והתפקידים של המועצה הארצית ושל כל מוסד תכנון אחר, לפי כל דין או תכנית, והכול למעט לעניין סמכות למתן היתר, הקלה או שימוש חורג, בכפוף להוראות סעיף 28.

(ב) על אף האמור בסעיף קטן (א) –

- (1) לא תאשר הוועדה תכנית מועדפת בסטייה מתכנית מיתאר ארצית, אלא באישור הממשלה או ועדת שרים שמינתה לעניין זה;
- (2) לא תאשר הוועדה תכנית בסטייה מהוראות תמ"א 35, ואולם ככל שנדרש לפי תמ"א 35 אישור של מוסד תכנון כלשהו, לתכנית מועדפת, תהיה נתונה לוועדה הסמכות למתן האישור כאמור; לא יוקנו לוועדה סמכויות המועצה הארצית לפי תמ"א 35, אלא אם כן הורתה הממשלה, בצו ההכרזה על מתחם מועדף, כי לגבי אותו מתחם יהיו נתונות לוועדה גם הסמכויות האמורות;
- (3) לא יוקנו לוועדה סמכויות הוועדה לשמירת הסביבה החופית לפי התוספת השנייה לחוק התכנון, אלא אם כן הורתה הממשלה, בצו ההכרזה על מתחם מועדף, לפי הצעת שר הפנים, כי לגבי אותו מתחם יהיו נתונות לוועדה גם הסמכויות האמורות."

63. בסעיף 4 ו' נקבע מעמדה של תכנית מועדפת לדיור, כדלקמן:

"כוחה של תכנית מועדפת לדיור שאישרה הוועדה לפי חוק זה יפה מכל תכנית אחרת שאושרה לפי כל דין, למעט תמ"א 35, ויראו בה שינוי לכל תכנית אחרת החלה בשטחה, למעט לתמ"א 35, בכפוף להוראות סעיף 8(ב)."

64. ההרכב הרחב של הותמ"ל, הכולל את כל משרדי הממשלה והגורמים המטפלים בפינוי שדה התעופה, הסמכויות המוקנות לוועדה כמוסד תכנון ברמה הארצית ומעמדה של התכנית כתכנית מתאר ארצית, מחייב את הותמ"ל לקבוע הוראות שיאזנו בין האינטרסים השונים ואשר ימנעו פינוי מוקדם של שדה התעופה בטרם תוכשר לו חלופה.

65. בסעיף 108 לתגובת רשות שדות התעופה לבג"צ 2766/21 הסבירה רש"ת כי:

"לאישור תמ"ל 1083, קדמה הסכמה חוץ תכנונית בין בכירי משרד הפנים לבין בכירי משרד התחבורה, לפיה, חרף אישור התכנית, לא תקודם הבנייה על פי תמ"ל 1083 בשטח שדה התעופה, וזאת עד להסדרת חלופה לפעילות התעופתית המתקיימת בהרצליה."

66. הסבר זה של רשות שדות התעופה מלמד יותר מכל על חוסר הסבירות הקיצוני בהחלטת הותמ"ל - אם קיימת הבנה רחבה של כל הגופים הממשלתיים, המהווים חלק ממליאת הותמ"ל, כי אין לקדם בניה בתחום התכנית עד להסדרת חלופה לשדה, המשמעות היא כי הדרך המשפטית, הציבורית, המינהלית והתכנונית הראויה והנכונה היא לעגן זאת במסגרת התכנית ולא במסגרת הסכמה "חוץ תכנונית" עלומה.

ה'2. מאזן האינטרסים

67. בהחלטה על אישור התכנית בהתייחס לשדה התעופה היה על הותמ"ל לאזן בין שני אינטרסים מנוגדים.

האינטרס הראשון הוא למנוע פגיעה בתעופה הכללית שכפי שפורט לעיל הוא ענף כלכלי בעל חשיבות רבה, לשמור על רצף פעילות התעופה הכללית ולמנוע את פינוי שדה התעופה כל עוד אין חלופה אחרת.

האינטרס השני הוא הצורך בהגדלת היצע הדירות באזור המרכז, במיוחד לאור משבר הדיור.

68. בנסיבות של התכנית הנדונה, מאזן האינטרסים נוטה באופן מובהק לטובת המשך פעילות שדה התעופה.

ראשית, אין חלופה מיידית לפעילות שדה התעופה בהרצליה. סגירתו של השדה תביא לפגיעה קשה של פעילות התעופה הכללית במדינה - לא ניתן יהיה להמשיך להכשיר טייסים, חברות תעופה תיסגרנה ולא יינתנו שירותי תעופה שונים למשק.

שנית, במאזן האינטרסים, אין כל הצדקה לסגור את שדה התעופה בשל תוספת של כ- 2,000 יח"ד בלבד, במיוחד לאור העובדה כי מדובר בתכנית המהווה חלק קטן מתכנית שלד רחבה יותר לפיתוח צפון העיר הרצליה, תכנית הכוללת עשרות אלפי יח"ד.

שלישית, גם אם השדה ייסגר באופן מיידי ייקח עוד שנים רבות עד שניתן יהיה לבנות בתחום התכנית וזאת לאור בעיות תשתיות בעיר הרצליה, לרבות תשתית הביוב והתנגדות עיריית הרצליה לבניה באזור, בהיעדר מימון עבור התשתיות הנדרשות, הצורך בהכנת תכניות פיתוח ועוד.

69. ואולם בהחלטתה, הותמ"ל התעלמה לחלוטין מחובתה לאזן בין האינטרסים השונים וראתה עצמה כמי שמחוייבת לפעול לפינוי השדה מבלי לערוך איזון בין האינטרסים השונים.

70. גישה שגויה זו של הותמ"ל באה לידי ביטוי כבר בהליכי הכנת התכנית כאשר בנוסח התקנון לפני הדיון להפקדה נקבע, כי המטרה הניצבת בבסיס קידומה של התכנית המופקדת הוא להביא לפינוי שדה התעופה הרצליה והאמצעי להשגת מטרה זו הוא תכנון שכונת המגורים.:

2.1 מטרת התכנית

1. פינוי שדה התעופה הקיים

2. הקמת שכונת חדשה, אינטנסיבית ומעורבת שימושים, סביב פארק עירוני ליניארי בתחום המסלול של שדה התעופה ההיסטורי

* העתק חלקי של תקנון התכנית מיום 15.4.19 מצורף **כנספח יח'.**

71. רק לאור השגות העותרת הבינה הותמ"ל, כי יש קושי לחשוף את המטרה האמיתית הניצבת בבסיס התכנית, שכן מטרתה של הותמ"ל היא להגדיל את היצע יחידת הדיור ולא לפנות שדות תעופה, ולכן הוראה זו שונתה בתקנון התכנית המופקדת. שינוי סמנטי זה לא משנה את המהות והאינטרסים האמיתיים העומדים בבסיס קידומה של התכנית – פינוי שדה התעופה.

72. החלטה לאשר תכנית מבלי לבחון את האינטרסים השונים ומנבלי לנסות לאזן ביניהם לוקה בחוסר סבירות והיא החלטה פגומה משפטית.

ה'3. היה על הותמ"ל לקבוע שלביות שיבטיחו כי פינוי השדה יבוצע רק לפני הבניה בפועל

73. בתכנית אין כל הוראה המתייחסת לפעילותו של שדה התעופה ולא נקבעו בתקנון התכנית תנאים והוראות שלביות שנועדו ליצור קשר בין פיתוח תחום התכנית לבין פינוי שדה התעופה.

74. העובדה, כי תכנית החלה על שדה תעופה פעיל מתעלמת מקיומו ולא כוללת הוראות שלביות, שנועדו להבטיח כי הבניה בתחום התכנית תיעשה רק לאחר פינוי שדה התעופה, לוקה אף היא בחוסר סבירות קיצוני, המחייבת את התערבותו של בית המשפט הנכבד.

75. החלטת הותמ"ל לאשר את התכנית מבלי שבתקנון התכנית יקבעו תנאים שונים הנוגעים לפינוי שדה התעופה התקבלה לנוכח העובדה שהתכנית תואמת להוראות תמ"א 15 ב'.

76. ואולם הותמ"ל התעלמה מהעובדה, כי תמ"א 15 ב' אינה תקפה וכי אחת הסיבות לכך שהתכנית עדיין לא אושרה נעוצה בהבנה של הגורמים הממשלתיים השונים, כי לא ניתן לפנות את שדה התעופה כל עוד אין פתרון חלופי לשדה.

77. דווקא לנוכח העובדה שתמ"א 15 ב' עדיין לא אושרה סופית חלה על הותמ"ל החובה לקבוע בתכנית תנאים הנוגעים לפינוי שדה התעופה ולא להותיר חלל תכנוני.

78. מאחר שממשלת ישראל קבעה כי שדה התעופה בהרצליה יתפנה רק לאחר הקמת שדה חלופי, היה על הותמ"ל לקבוע זאת כתנאי בתכנית ובהתאם לקבוע את שלביות פיתוח התכנית – כלומר, כי שלביות פיתוח התכנית תיקבע על פי לוחות הזמנים לפיתוח התכנית ולא ההפך.

79. המועצה הארצית החליטה לאשר את תמ"א 15 ב' לפני למעלה משנתיים ועוד בטרם החלו הליכי התכנון של התכנית ובנסיבות אלו חלה על הותמ"ל לבחון את התנאים מחדש וזאת לאור השינויים המהותיים שחלו בתקופה זו:

א. משבר הקורונה.

ב. מבחינה תכנונית, בשנתיים שחלפו התברר כי אין חלופה זמינה לפעילות שדה התעופה הרצליה וכי התכנון שנועדו להסדיר שדה חלופי נתקלות בהתנגדויות ובקשיים.

ג. ההשפעה השלילית של סגירת שדה דב באמצע שנת 2019 על פעילות התעופה הכללית.

ד. קידומה של התכנית הנדונה לאחר ההחלטה לאשר את תמ"א 15/ב' כאשר התכנית חלה רק על חלק קטן מרובע צפון העיר הרצליה המצוי בהליכי תכנון והעובדה כי מדובר בתכנית החלה על שטח קטן יחסית של שדה התעופה.

ספק, אם המועצה הארצית העלתה בדעתה, כי תכנית מעין זו היא תהווה את העילה לפינוי השדה, תוך פרק זמן כה קצר מבלי שתהיה שהות להתארגן כיאות לסגירת שדה התעופה.

80. עם שינוי הנסיבות חלה על הותמ"ל, שהיא מוסד תכנון ברמה ארצית לבחון את השפעת אישור התכנית על פינוי שדה התעופה. כפי שצויים לעיל נחזור ונדגיש, כי מעמדה של הותמ"ל מאפשר לה לקבוע הוראות המשנות את תמ"א 15 ב' וזאת הן מאחר שמדובר במוסד תכנון ברמה ארצית והן לנוכח סעיף 4 לחוק הותמ"ל הקובע, כי תכנית שאושרה מכוחה גוברת על כל תכנית לרבות תכנית מתאר ארצית אך למעט תמ"א 35.

81. מדובר בתכנית המפורטת החלה על שטח שדה התעופה, או ליתר דיוק על חלק משטחו ולותמ"ל הידע הטוב ביותר הנוגע לקביעת שלביות פיתוח שתימנע פינוי מוקדם של שדה התעופה.

כך למשל, אחת החלופות לסגירת השדה אשר נקבעו בתמ"א 15 ב' היא אישור תכנית פיתוח. הוראה זו תאפשר לוועדה המקומית לאשר תכנית פיתוח באופן מיידי ובכך להביא לסגירת השדה.

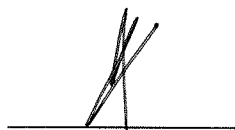
מאחר שמדובר בתכנית לפיתוח מספר מצומצם יחסית של יח"ד, כעשרה אחוז בלבד מכלל יח"ד בתכנית השלד של צפון העיר, אין כל הגיון לקבוע הוראה שתביא לפינוי השדה שנים לפני הפיתוח של המתחם התכנוני בפועל.

82. כדי להימנע מפינוי מוקדם של השדה וכדי לאזן בין האינטרסים השונים עליהם עמדנו לעיל, היה על הותמ"ל לקבוע בתכנית, כי הפינוי יבוצע רק כאשר תהיה חלופה זמינה לשדה התעופה ובהתאם להתנות את שלביות פיתוח התכנית ולא ההפך.

סיכום

83. לאחר סגירתו של שדה דב בתל אביב נותר שדה התעופה בהרצליה כשדה המרכזי והיחיד המשרת את התעופה הכללית במרכז הארץ.
84. את פינוי השדה יש לבצע רק לאחר שיש שדה חלופי אליו ניתן להעתיק את הפעילות. כך נקבע בדו"ח בודינגר, בהחלטת הממשלה שאימצה דו"ח זה, בהחלטת המועצה הארצית מיום 13.10.15. זו גם עמדת גורמי המקצוע הבכירים ביותר בתחום לרבות רת"א.
85. סגירת שדה התעופה הרצליה מבלי שקיימת חלופה תגרום לפגיעה קשה בענף זה, אשר הוגדר על ידי גורמי המקצוע כ"תשתית לאומית".
86. הותמ"ל לא בחנה את האינטרסים השונים ולא איזנה ביניהם, במיוחד לאור העובדה כי מדובר בתכנית הכוללת רק חלק מצומצם ממספר יח"ד המתוכנן ברובע צפון העיר הרצליה ובתכנית החלה על חלק קטן יחסית של שדה התעופה בהרצליה.

לאימות העובדות הכלולות בעתירה, מצ"ב תצהיר מטעם נתנאל פרץ, יו"ר העותרת.



כרמית פרוסט, עו"ד



אריז שפירא, עו"ד

ב"כ העותרים

תצהיר

אני הח"מ, נתנאל פרץ ת.ז. 0371989226, לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר את האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזאת, כדלקמן:

1. אני משמש כיו"ר העותרת.
2. הנני עושה תצהירי בשם ומטעם העותרת בתמיכה לעתירה שהוגשה בעניינה של תכנית תמ"ל 1083 – קרית המסלול.
3. האמור בסעיפים 18 – 29 לעתירה הוא בידעתי האישית;
4. האמור ביתר הסעיפים לעתירה נכון לפי מיטב ידיעתי ואמונתי, ועל פי יעוץ משפטי שקיבלתי.
5. אני מצהיר, כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי זה אמת.



אישור

אני החתום מטה, ארז שפירא עו"ד, מאשר בזה כי ביום 31.11.21 הופיע בפני מר נתי פרץ, המוכר לי אישית, ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפני.

ארז שפירא, עו"ד
מ.ר. 26750
צילקר-שפירא, עורכי דין
יגאל אלון, חל-אביב
טל: 03-5614655

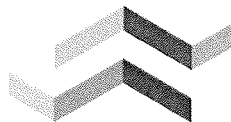
תוכן עניינים לנספחים

עמוד	שם הנספח	נספח מס
24	החלטת מליאת הותמ"ל מיום 25.7.21 + החלטת ועדת המשנה של הותמ"ל	נספח א
29	תמ"ל 1083 - תקנון התכנית	נספח ב
56	ההחלטה להפקיד את התכנית	נספח ג
62	העתק ההתנגדות	נספח ד
76	העתק חלקי של דו"ח הביניים	נספח ה
94	העתק החלטת הותמ"ל מיום 13.5.2020	נספח ו
96	העתק חלקי של דו"ח החוקר הסופי	נספח ז
104	העתק החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.15	נספח ח
107	העתק דו"ח ועדת בודינגר	נספח ט
129	העתק דו"ח מבקר המדינה בקטע הרלבנטי להרצליה	נספח י
144	העתק העתירה בבג"צ 2766/21 (ללא נספחים)	נספח יא
175	העתק צו הביניים	נספח יב
178	העתק תגובת משיבי המדינה (ללא נספחים)	נספח יג
187	העתק תגובת רש"ת	נספח יד
212	העתק פרוטוקול הדיון מיום 20.5.19 בות"ל	נספח טו
223	העתק תקנון תמ"א 15/ב	נספח טז
244	העתק החלטת המועצה הארצית מיום 6.8.19	נספח יז
247	העתק חלקי של תקנון התכנית מיום 15.4.19	נספח יח

נספח א

**החלטת מליאת הותמ"ל מיום
25.7.21 + החלטת ועדת המשנה
של הותמ"ל**

עמוד 24



החלטות

הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של מתחמים מועדפים לדיור

ישיבה מספר 149 מיום 25.07.2021

הבהרות:

מסמך זה נערך לפי סעיף 48 ה' לחוק התכנון והבניה כפי שנקבע בתיקון 101 לחוק. המסמך מכיל את ההחלטות שנתקבלו באותה ישיבה ותו לא. פירוט נוסף לפי סעיף 48 ד (ובכללו מהלך הדיון, הצעות מיעוט, נוכחות חברים, מוזמנים ועוד) יובא בפרוטוקול הישיבה אשר יפורסם עם אישורו ע"י חברי הוועדה. מובהר כי מועדים שנקבעו בחוק ו/או בתקנות ו/או בגוף ההחלטה מתייחסים למסמך זה.



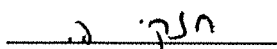
2. תמל/ 1083 הרצליה קריית מסלול - דיון בהחלטת וועדת המשנה להתנגדויות

הוחלט:

הוועדה מודה לחוקר אדיב נקאש על עבודתו היסודית והמעמיקה בדו"ח המפורט.

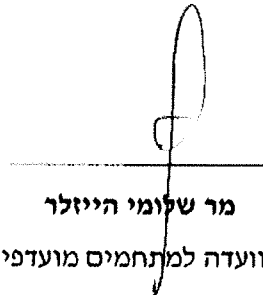
הוועדה, לאחר ששמעה את החלטת ועדת המשנה להתנגדויות, מחליטה לאמץ את החלטותיה ולאשר את התכנית בכפוף להטמעת התיקונים הבאים:

1. בעקבות הבהרת נציגת משהב"ט בוועדה לענין ביטול מגבלות גובה הבניה, יש למחוק את סעיף 6.16 ובמקומו יקבע: "מבנים מעל גובה 90 מטר מעפ"ש ידרשו בסימון לילה בהתאם לת"י 5139". עדכון הסעיף מותנה בתיאום עם רת"א לביטול מגבלות גובה גם בשל תעופה אזרחית.
2. תנאי למתן טופס אכלוס יהיה אישור היחידה הסביבתית, על סמך דו"ח פיקוח ביצוע, שיוגש ע"י מהנדס איטום/יועץ האיטום, על ביצוע המיגון בהתאם למפרט שאושר בפועל, ככל שיידרש איטום.
3. תיקונים טכניים בהנחיית מתכנתת הוועדה.



מר חזקי פלדמן

מזכיר הוועדה למתחמים מועדפים לדיוור



מר שלומי הייזלר

יו"ר הוועדה למתחמים מועדפים לדיוור

החלטות

ישיבת וועדת המשנה להתנגדויות

של הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של מתחמים מועדפים לדיור

ישיבה מספר 92 מיום 25.07.2021

הבהרות:

מסמך זה נערך לפי סעיף 48 ה' לחוק התכנון והבניה כפי שנקבע בתיקון 101 לחוק. המסמך מכיל את ההחלטות שנתקבלו באותה ישיבה ותו לא. פירוט נוסף לפי סעיף 48ד (ובכללו מהלך הדיון, הצעות מיעוט, נוכחות חברים, מוזמנים ועוד) יובא בפרוטוקול הישיבה אשר יפורסם עם אישורו ע"י חברי הוועדה.

מובהר כי מועדים שנקבעו בחוק ו/או בתקנות ו/או בגוף ההחלטה מתייחסים למסמך זה.

2. תמל/ 1083 הרצליה קריית מסלול - הצגת דו"ח החוקר ודיון בהתנגדויות

הוחלט:

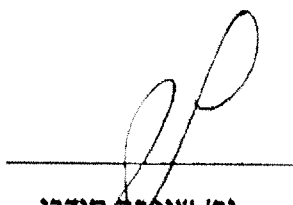
תכנית הרצליה קרית המסלול מציעה 1,940 יח"ד בצפיפות של כ-45 יח"ד / ד' נטו, ובנוסף 350 יחידות דיור מוגן. עוד כוללת התכנית כ-33,000 מ"ר שטחים עיקריים למסחר ותעסוקה הפרוסים בחזיתות מסחריות במוקדים שונים בשכונה ובמגדל מעורב שימושים אשר בסמוך לו תוקם תחנת המטרו של קו 1M אשר מקודם בתת"ל 101 ב'.

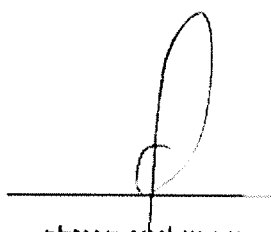
בפני הועדה הוצגו המלצות החוקר בהתנגדויות שהוגשו לתמל/ 1083 הרצליה קרית המסלול לאחר פרסום התכנית לפי סעיף 106 (ב) לחוק התכנון והבניה. הועדה מודה לחוקר אדיב נקאש על עבודתו היסודית והמעמיקה בדו"ח.

לאחר שהוועדה בחנה את כל הנימוקים וההתנגדויות שהועלו, ובשים לב להערות החוקר בדבר ההלימה של התכנית להוראות תמ"א 15/ב שטרם אושרה, אשר קבעה, ביו היתר, זמן מוגבל לקיום שדה התעופה במקומו הנוכחי, היא ממליצה למליאה לאשר את התכנית.

אשר לטענות בדבר הצורך במציאת פתרון חלופי לשדה התעופה הקיים אשר אינו בעל מעמד סטטוטורי, הרי שאין מקומן בהליך זה אלא במסגרת התכניות שעניינן חלופות לשדה התעופה וכן במסגרת הדיון שיתקיים בממשלה ביחס לאישורה של תמ"א 15/ב.

יצוין כי החלטתה זו של הוועדה התקבלה בהינתן העובדה כי הממשלה הכריזה על מתחם זה כמתחם מועדף לדיור ובשים לב להמלצת המועצה הארצית בתמ"א 15/ב אשר נתנה עדיפות לשימוש של מגורים בשטח זה. לצד זאת יובהר כי בהתאם לקבוע בחוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיור (הוראת שעה), תשע"ד-2014, תכנית מתאר ארצית מאוחרת גוברת על הקבוע בתכנית מועדפת לדיור ולפיכך אין באישור התמל כדי לגרוע מסמכות הממשלה לקבל כל החלטה בהקשרו של שדה התעופה במסגרת תמ"א 15/ב.


גב' שימרה סודרי
מזכירת וועדת משנה למתחמים
מועדפים לדיור


מר שלומי הייזלר
יו"ר הוועדה למתחמים מועדפים לדיור

נספח ב

תמ"ל 1083 - תקנון התכנית

עמוד 29

הוראות התכנית

תכנית מס' תמל/ 1083

קריית המסלול

מחוז תל-אביב

מרחב תכנון מקומי הרצליה

סוג תכנית מועדפת לדיור

אישורים

החוק לקידום הבניה במתחמים
מועדפים לדיור(הוראת שעה)
התשע"ד, 2014 הועדה למתחמים
מועדפים לדיור החליטה ביום
07/08/2019
להפקיד את התוכנית
16/12/2019
יו"ר הועה למתחמים מועדפים לדיור

ניתן לצפות במסמכי התכנית ובהחלטות בעניינה באתר תכנון זמין :

<http://mavat.moin.gov.il/MavatPS/Forms/SV3.aspx?ABC>

דברי הסבר לתכנית

תכנית מועדפת לדיור (תמ"ל) 1083 קריית המסלול היא תכנית למגורים, הממוקמת בצפון העיר הרצליה, מצפון לדרך מנחם בגין, מערבית לרחוב כנפי נשרים, מזרחית לתחנת הדלק הקיימת ודרומית לגדר הצפונית של שדה התעופה הקיים.

התכנית קובעת ייעודים סחירים: מגורים ד' ודיור מיוחד, ובהם 1,650 יח"ד בצפיפות כ-37 יח"ד / ד' נטו, ובנוסף 350 יחידות דיור מוגן. עוד כוללת התכנית 20,175 מ"ר שטחים עיקריים למסחר ותעסוקה הפרוסים בחזיתות מסחריות במוקדים שונים בשכונה.

בתחום התכנית שטחי שדה התעופה הרצליה וחורשות איקליפטוסים בוגרים וותיקים בין שדה התעופה ודרך בגין. כ-82% מהקרקע בניהול המדינה.

שדה התעופה הרצליה החל את דרכו כשדה תעופה צבאי במלחמת העצמאות, ולאחריה שימש כשדה תעופה אזרחי. שדה התעופה אינו מוסדר סטטוטורית, וקיים בפועל על קרקע שייעודה המאושר הוא חקלאי.

במקביל לעריכת התמ"ל מקודמת תמ"א 15/ב - תכנית להסדרה זמנית של השדה, אשר קושרת בין מימוש תמ"ל 1083 לבין הפסקת הפעילות בשדה.

תכנית "קריית המסלול" היא נגזרת של תכנית שלד רחבה לפיתוח הרובע הצפוני הרצליה. "קריית המסלול" מהווה את שלב ההקמה הראשון של הרובע.

התכנית נערכה על בסיס העקרונות הבאים:

- בניה רוויה בצפיפות עירונית גבוהה לטובת ניצול משאב הקרקע ולטובת מתן שירותים עירוניים איכותיים
- עידוד התנועות בתחבורה ציבורית, הליכה ברגל ורכיבה על אופניים, כל זאת על ידי מארג צפוף של רחובות המתוכננים ומעוצבים לתנאים מיטביים לתנועות אלו וריסון תנועת הרכב הפרטי.
- קביעת התוואי ההיסטורי של מסלול שדה התעופה כפארק עירוני ליניארי הקושר את השכונה אל הפארק העירוני הרחב ממערב, כמחווה לזיכרון ההיסטורי של קיום השדה.
- פיתוח ציר ירוק לאורך רחוב מנחם בגין, בהתאם לתמ"מ 5
- שימור עצים בוגרים וערכים הקיימים בתחום התכנית

דף ההסבר מהווה רקע לתכנית ואינו חלק ממסמכיה הסטטוטוריים.

1. זיהוי וסיווג התכנית

1.1 שם התכנית שם התכנית קריית המסלול
ומספר התכנית

מספר התכנית תמל/ 1083

1.2 שטח התכנית 179.145 דונם

1.4 סיווג התכנית סוג התכנית תכנית מועדפת לדיור

האם מכילה הוראות של תכנית מפורטת כן

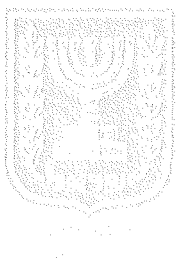
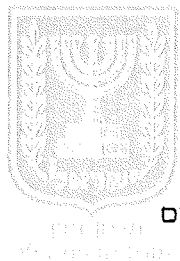
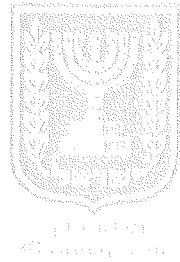
ועדת התכנון המוסמכת ארצית להפקיד את התכנית

לפי סעיף בחוק

היתרים או הרשאות תכנית שמכוחה ניתן להוציא היתרים או הרשאות

סוג איחוד וחלוקה איחוד ו/או חלוקה ללא הסכמת כל הבעלים בכל תחום התכנית/בחלק מתחום התכנית

האם כוללת הוראות לענין תכנון תלת מימדי לא



1.5 מקום התכנית**1.5.1 נתונים כלליים מרחב תכנון מקומי הרצליה**

קואורדינאטה X 184743

קואורדינאטה Y 676268

1.5.2 תיאור מקום תא שטח צפונית לרחוב מנחם בגין, מערבית לרחוב כנפי נשרים, דרומית למגדל המים שבתחום שדה התעופה הרצליה ומזרחית לתחנת הדלק על דרך בגין**1.5.3 רשויות מקומיות בתכנית והתייחסות לתחום הרשות, נפה**

הרצליה - חלק מתחום הרשות:

נפה

1.5.4 כתובות שבהן חלה התכנית

שכונה

1.5.5 גושים וחלקות בתכנית

מספר גוש	סוג גוש	חלק / כל הגוש	מספרי חלקות בשלמותן	מספרי חלקות בחלקן
6663	מוסדר	חלק		206
6664	מוסדר	חלק	51-52, 56-59, 61, 90-91	3, 46-47, 50, 55, 62, 66-67, 76, 81-83, 92-93, 97-98, 103-104, 106
6672	מוסדר	חלק		51

הכל על-פי הגבולות המסומנים בתשריט בקו הכחול.**1.5.6 גושים ישנים**

לא רלוונטי

1.5.7 מגרשים / תאי שטח מתכניות קודמות שלא נרשמו כחלקות

לא רלוונטי

1.5.8 מרחבי תכנון גובלים בתכנית

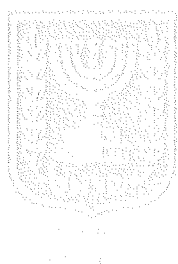
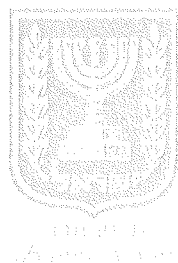
לא רלוונטי

1.6 יחס בין התכנית לבין תכניות מאושרות קודמות

מספר תכנית מאושרת	סוג יחס	הערה ליחס	מספר ילקוט פרסומים	מס' עמוד בילקוט פרסומים	תאריך
תממ/ 5	שינוי	תכנית זו קובעת בינוי בחלק ממתחם בינוי לפיתוח חדש על פי התמ"מ. כל יתר הוראות תכנית תממ/ 5 ממשיכות לחול.	6077	2592	15/04/2010

הערה לטבלה:

- תכנית זו גוברת על כל תכנית מאושרת אחרת, למעט אם נקבע במפורש אחרת בטבלה זו.
- התכניות הארציות והמחוזיות נשארות בתוקפן אלא אם נקבע אחרת בטבלה זו.



תכנית מס': תמל/ 1083 - שם התכנית: קריית המסלול

1.7 מסמכי התכנית

סוג המסמך	תחולה	קנה מידה	מספר עמודים/גליון	תאריך עריכה	עורך המסמך	תאריך יצירה	תיאור המסמך	נכלל בהוראות התכנית
הוראות התכנית	מחייב				דורון צפיר			כן
תשריט מצב מוצע	מחייב	1: 1250	1		דורון צפיר		תשריט מצב מוצע	לא
דרכים	מנחה	1: 1250		31/10/2019	מרים לוטרשטיין	15: 55 05/11/2019	נספח גבהים וחתכי כבישים	לא
תנועה	מנחה	1: 1000		14/11/2019	אליה בן שבת	12: 42 19/11/2019	נספח תחבורה ציבורית	לא
חוות דעת סביבתית	מנחה		132	30/10/2019	רון לשם	12: 50 04/11/2019		לא
טבלאות איזון והקצאה	מחייב			12/12/2019	שאויל רוזנברג	10: 17 15/12/2019		לא
מים	מנחה		6	10/11/2019	חובב אלגביש	09: 05 21/11/2019	פרשה טכנית מים וביו	לא
ניהול מי נגר	מנחה		21	30/09/2019	חובב אלגביש	12: 44 19/11/2019	פרשה טכנית ניהול מי נגר	לא
סקרים/חוות דעת/דוחות	רקע		47	07/10/2019	אליה בן שבת	17: 19 05/11/2019	בחינת השלכות תחבורתיות	לא
סקרים/חוות דעת/דוחות	מנחה		162	19/11/2019	רון לשם	14: 31 21/11/2019	סקר היסטורי	לא
סקרים/חוות דעת/דוחות	מחייב		34	29/10/2019	דוד ערן	14: 56 05/11/2019	חוברת סקר עצים בוגרים	לא
פרוגרמה לשטחי ציבור	מנחה		15	06/11/2019	רינה דגני	14: 59 06/11/2019		לא
ביו	מנחה	1: 1000	1	14/11/2019	חובב אלגביש	12: 50 19/11/2019		לא
בינוי	מחייב חלקית	1: 1250		04/11/2019	דורון צפיר	15: 23 04/11/2019	נספח הבינוי יהיה מחייב לנושא קווי בניין בלבד.	לא
מים	מנחה	1: 1000	1	14/11/2019	חובב אלגביש	12: 51 19/11/2019		לא
ניקוז	מנחה	1: 1000	1	13/11/2019	חובב אלגביש	12: 52 19/11/2019		לא
סביבה ונוף	מנחה	1: 1250	3	25/09/2019	שלומי זאבי	12: 34 19/11/2019	חתכים	לא
סביבה ונוף	מנחה	1: 1250	3	14/11/2019	שלומי זאבי	12: 35 19/11/2019	תכנית פיתוח	לא
סביבה ונוף	מנחה	1: 1250	3	14/11/2019	שלומי זאבי	12: 39 19/11/2019	סכמות	לא
שמירה על עצים בוגרים	מחייב	1: 500		24/10/2019	דוד ערן	14: 58 05/11/2019		לא
תנועה	מנחה	1: 1000		14/11/2019	אליה בן שבת	12: 41 19/11/2019	נספח תנועה	לא

מועד הפקה: 12:28 15/12/2019 - עמוד 6 מתוך 26 - מונה תדפיס הוראות: 36

תכנית מס': תמל/ 1083 - שם התכנית: קריית המסלול

סוג המסמך	תחולה	קנה מידה	מספר עמודים/גליון	תאריך עריכה	עורך המסמך	תאריך יצירה	תיאור המסמך	נכלל בהוראות התכנית
חלוקה ורישום	מחייב	1:1250	1	29/10/2019	דורון צפריר	14:19 04/11/2019	נספח איחוד וחלוקה	לא
מצב מאושר	רקע	1:2500		10/10/2019	ברני גטניו	14:17 04/11/2019		לא

כל מסמכי התכנית מהווים חלק בלתי נפרד ממנה, משלימים זה את זה ויקראו כמקשה אחת. במקרה של סתירה בין המסמכים המחייבים לבין המנחים יגברו המסמכים המחייבים. במקרה של סתירה בין המסמכים המחייבים לבין עצמם תגברנה ההוראות על התשריטים

תכנית מס': תמל/ 1083 - שם התכנית: קריית המסלול

1.8 בעלי עניין/ בעלי זכויות בקרקע /עורך התכנית ובעלי מקצוע

1.8.1 מגיש התכנית

מקצוע/ תואר	סוג	שם	מספר רשיון	שם תאגיד	ישוב	רחוב	בית	טלפון	פקס	דוא"ל
רשות מקרקעי ישראל	רשות מקרקעי ישראל	רשות מקרקעי ישראל, רשות מקרקעי ישראל		רשות מקרקעי ישראל	תל אביב- יפו	דרך בגין	125	02-5456163		

1.8.2 יזם

סוג	שם	מספר רשיון	שם תאגיד	ישוב	רחוב	בית	טלפון	פקס	דוא"ל
רשות מקרקעי ישראל	רשות מקרקעי ישראל, מקרקעי ישראל		רשות מקרקעי ישראל	תל אביב- יפו	דרך בגין	125	02-5456163		

1.8.3 בעלי עניין בקרקע

סוג	תיאור	שם	מספר רשיון	שם תאגיד	ישוב	רחוב	בית	טלפון	פקס	דוא"ל
בבעלות מדינה	קרקעות בבעלות רשות מקרקעי ישראל	רשות מקרקעי ישראל		רשות מקרקעי ישראל	תל אביב- יפו	דרך בגין	125	02-5456163		
בבעלות רשות מקומית	הרצליה			עיריית הרצליה	הרצליה	הנדיב	2	09-9591515		

הערה כללית לבעלי עניין בקרקע: קיימים בעלים נוספים בקרקע כמפורט בנספח איחוד וחלוקה

1.8.4 עורך התכנית ובעלי מקצוע

מועד הפקה: 15/12/2019 12:28 - עמוד 8 מתוך 26 - מונה תדפיס הוראות: 36

תכנית מס': תמל/ 1083 - שם התכנית: קריית המסלול

מקצוע/ תואר	סוג	שם	מספר רשיון	שם תאגיד	ישוב	רחוב	בית	טלפון	פקס	דוא"ל
אדריכל	עורך ראשי	דורון צפיר	23546	פרחי-צפיר אדריכלים בע"מ	בני ברק	בן גוריון דוד	1	03-6142142	03-6142141	info@fa-za.co.il
יועץ ניקוז	יועץ	חובב אלגביש	35268	לביא נטוף מהנדסים	אזור	השקמה	3	03-5584505	03-5584524	Hovav@lavinatif.co.il
יועץ תנועה	יועץ	אליה בן שבת	36944	ד"ר אליה בן שבת הנדסת תחבורה תנועה ובקרה בע"מ	חיפה	התשבי	103	04-8100085	04-8370781	elia@eliabs.com
מודד	מודד	ברני גטניו	570	קבוצת דטהמפ - מערכות מידע גאוגרפיות בע"מ	בני ברק	הירקון	67	03-7541000	03-7516356	info@datamap.com
יועצת פרוגרמה	יועץ	רינה דגני		גיאוקרטוגרפי ה	תל אביב-יפו	דרך בגין	154	03-7682222	03-7682223	Rina@geokg.com
אדריכל נוף	יועץ נופי	שלומי זאבי	35994	מנעד	מזור	(1)	13	03-9733640	03-9773090	shlomi@minadd.com
מהנדסת כבישים	יועץ	מרים לוטרשטיין	36223	אלתן	רמת גן	הבונים	2	03-5751755	03-5750127	miriam@eltan-eng.co.il
יועץ סביבה	יועץ סביבתי	רון לשם		לשם שפר איכות סביבה בע"מ	ירושלים	הנטקה	36	02-6427684	02-6427103	shl@shl.co.il
אדריכל נוף	סוקר עצים	דוד ערן	24895		הוד השרון	קבוץ גלויות	1	09-7404494		eranim@zahav.net.il
	שמאי	שאול רוזנברג	196		רמת גן	דרך בן גוריון דוד	2	03-5752033	03-5752041	r-shamay@inter.net.il

(1) כתובת: ת.ד. 218, מושב מזור.

1.9 הגדרות בתכנית

בתכנית זו יהא לכל מונח מהמונחים המפורטים להלן הפרוש המופיע בצד ההגדרה, אלא אם כן משתמע אחרת מהוראות התכנית או מהקשר הדברים.

מונח	הגדרת מונח
יחידות דיור קטנות	דירות ששטחן הכולל המותר לבניה הוא בין 30-75 מ"ר למטרות עיקריות כולל ממ"ד

כל מונח אשר לא הוגדר בתכנית זו, תהיה נודעת לו המשמעות הנתונה לו בחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 (להלן "החוק") או בתקנות שהותקנו מכוחו, וזאת בהיעדר כוונה אחרת משתמעת.

2. מטרת התכנית ועיקרי הוראותיה**2.1 מטרת התכנית**

הקמת שכונת חדשה, אינטנסיבית ומעורבת שימושים, הכוללת 1,650 יחידות דיור ו-350 יחידות דיור מוגן, שימושי מסחר ושטחים ציבוריים פתוחים ובנויים. השכונה תוקם סביב פארק עירוני ליניארי בתוואי המסלול של שדה התעופה ההיסטורי.

2.2 עיקרי הוראות התכנית

- קביעת מגרשים להקמת מגורים (1650 יח"ד), מסחר, דיור מוגן (350 יחידות), מבנים ומבני ציבור, שטחים ציבוריים פתוחים, דרכים
- קביעת קווי בניין למגרשים המיועדים לבניה
- קביעת מספר קומות או גובה המבנים
- קביעת שטחי הבניה המותרים
- קביעת תנאים למתן היתר בניה
- קביעת הנחיות לעיצוב אדריכלי ובניה ירוקה
- קביעת הוראות לשמירה על בניינים לשימור, עצים וערכי טבע
- קביעת הוראות לאיחוד וחלוקה/ הפקעה
- קביעת הוראות לשמירה על הסביבה

3. טבלת יעודי קרקע ותאי שטח בתכנית**3.1 טבלת יעודי קרקע ותאי שטח בתכנית**

יעוד	תאי שטח
מגורים ד'	409 - 401
דיור מיוחד	301
מבנים ומוסדות ציבור	603 - 601
שטח ציבורי פתוח	3011 - 3001
דרך מאושרת	8005 - 8001
דרך מוצעת	9019 - 9004 , 9002 , 9001 , 3

סימון בתשריט	יעוד	תאי שטח כפופים
דרך / מסילה לביטול	מגורים ד'	407 , 406
זיקת הנאה	מגורים ד'	405
זיקת הנאה למעבר רגלי	מגורים ד'	409 , 408 , 406 , 404 - 401
חזית מסחרית	דיור מיוחד	301
חזית מסחרית	מגורים ד'	409 - 404 , 402 , 401

3.2 טבלת שטחים

מצב מאושר		
יעוד	מ"ר	אחוזים
אזור חקלאי א	7,851	4.38
דרך מאושרת	9,310	5.20
דרך מוצעת	3,794	2.12
קרקע חקלאית	152,034	84.87
שטח ציבורי פתוח	6,156	3.44
סה"כ	179,145	100

מצב מוצע		
יעוד	מ"ר מחושב	אחוזים מחושב
דיור מיוחד	6,434.55	3.58
דרך מאושרת	11,612.56	6.47
דרך מוצעת	48,004.36	26.73
מבנים ומוסדות ציבור	30,185.05	16.81
מגורים ד'	44,266.07	24.65
שטח ציבורי פתוח	39,070.33	21.76
סה"כ	179,572.94	100

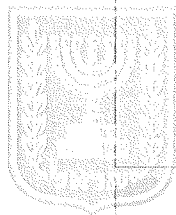
4. יעודי קרקע ושימושים

4.1	מגורים ד'
4.1.1	שימושים א. מגורים. ב. משרדים לבעלי מקצועות חופשיים ובתנאי ששטח המשרד אינו עולה על 30 מ"ר והוא מהווה חלק מיחידת דיור אחת. ג. מסחר ומשרדים, במגרשים בהם מסומנת חזית מסחרית. ד. שימושים לצרכי ציבור למטרות חינוך, תרבות, דת ורווחה (לרבות מעונות יום, גני ילדים, בתי כנסת, מועדונים וכיו"ב), במגרשים המפורטים לכך בטבלה 5.
4.1.2	הוראות א בינוי ו/או פיתוח 1. בינוי א. הבינוי לאורך חזיתות המגרש יהיה רציף ככל הניתן, ויכלול מגדלים ומבנים מרקמיים. מספר המגדלים ומיקומם במגרש יהיה כמסומן בנספח הבינוי. חריגה מהוראה זו תהיה מחויבת באישור מהנדס העיר, לאחר שהוצגו בפניו נימוקים מפורטים לשינוי המבוקש. ב. בין המבנים, קרוב ככל הניתן למרכז המגרש וכפי שמסומן בנספח הבינוי, ישולבו מעברים דרך המגרש שירשמו בזיקת הנאה, על פי הנחיות תכנית זו. ג. גובה המבנים יהיה כמפורט בטבלה 5. 2. קווי בנין ומרווחים: א. קווי בנין קדמיים: במגרשים בהם מסומן קו בנין מחייב בנספח הבינוי חזיתות המבנים יוצמדו לקווי הבנין לאורך 60% מאורך החזית לפחות. ב. מרווחים בין המבנים במגרש: ניתן להצמיד את המבנים במגרש בקירות משותפים ליצירת דופן בינוי רציפה לרחובות / שצ"פ. במידה והבינוי במגרש יכלול מבנים נפרדים, המרווח ביניהם לא יקטן מ-8.0 מ'. 3. סוגי וגודל דירות: א. שטח עיקרי ממוצע ליחידת דיור יהיה 85 מ"ר. ב. לפחות 20% ממספר יחידות הדיור בכל מגרש, או במספר מגרשים המוגשים במסגרת היתר יחיד, תהיינה יחידות דיור קטנות כהגדרתן בתכנית זו. ג. לא תותר הקמת דירות גן הפונות לרחובות או לשטחים ציבוריים פתוחים. 4. קומת הגג א. תותר הקמת דירות גג בקומות הגג. ב. תכנית הבניה על הגג לא תעלה על 70% מתכנית הקומה שמתחתיה ג. הבניה על הגג תהיה בנסיגה של 3 מ' לפחות מקו החזית כלפי הרחובות ההיקפיים. אין חובת נסיגה מקווי חזית צידיים ואחוריים. ד. תותר הקמת מתקנים טכניים בקומת הגג ומעליה, ובלבד שישתלבו כחלק מהעיצוב הכללי של המבנה, בהתאם להנחיות המרחביות התקפות. 5. מרתפים: ניתן יהיה להקים מרתפים משותפים עבור שני מגרשים או יותר. במקרים אלו תירשם זיקת מעבר לרכב בין המגרשים בכל שטחי המרתף הדרושים לשם כך, לרבות רמפות,

4.1	מגורים ד'
	מיסעות וכו'. 6. במגרשים בהם מסומנת חזית מסחרית - ראה הנחיות לנושא זה בסעיף "הוראות בינוי" בפרק 6. 7. מעברים וזיקות הנאה: א. במגרשים בהם מסומנת "זיקת הנאה למעבר רגלי", תובטח זכות מעבר לכלל הציבור, להולכי רגל ולאופניים, בכל עת. ב. רוחב המעבר לא יפתח מ-6 מ'. במקרה בו המעבר מקורה בתחום המבנים, גובה המעבר לא יפחת מ-2 קומות בבניין. ג. המעברים יהיו במפלס הקרקע ויפותחו כחלק רציף מהמרחב הציבורי, ויפותחו ללא גדרות ומדרגות ובתוואי ישר וקצר ככל הניתן. המעברים יבטיחו נגישות מלאה לבעלי מוגבלויות. ד. התוואי והממדים המדויקים של המעברים ייקבע בתכנית בינוי ופיתוח. ה. בתחום מגרש 405 תובטח רצועה בזיקת הנאה לציבור ברוחב שלא יפחת מ-10.0 מ' לטובת גישה להולכי רגל ולרכב למגרש הציבורי 603.
4.2	דיור מיוחד
4.2.1	שימושים א. דיור מיוחד בהתאם לחוק דיור מוגן, התשע"ב 2012. ב. מעונות סטודנטים - במוסד כהגדרתו בחוק זכויות הסטודנט, התשס"ז 2007. ג. מסחר. ד. שימושים לצרכי ציבור (לרבות מעונות יום, גני ילדים, בתי כנסת, מועדונים וכו' (ב)). ה. מתקן הנדסי למערכת פסולת פניאומטית.
4.2.2	הוראות
א	בינוי ו/או פיתוח 1. בינוי א. שטחה העיקרי של יחידת דיור לא יעלה על 70 מ"ר. ב. הבינוי במגרש יכלול בניה מרקמית ומגדלים כמפורט בנספח בינוי ועיצוב של תכנית זו. ג. חזיתות המבנים בקומת הקרקע יוצמדו לקווי הבניין המחייבים, כמסומן בנספח הבינוי, לאורך 60% מאורך החזית לפחות. 2. חזית מסחרית: ראה הנחיות לנושא זה בסעיף "הוראות בינוי" בפרק 6. 3. תותר הקמת קומה טכנית מעל קומת המגורים האחרונה לפי מניין הקומות בתכנית זו. 4. כל יחידות הדיור המיוחד והשטחים המשותפים לרווחת הדיירים יהיו בבעלות אחת, ותירשם הערת אזהרה על כך. 5. מתקן הנדסי למערכת פסולת פניאומטית: א. בעת עריכת תכנית הבינוי והפיתוח תתקבל החלטה לגבי מנגנון איסוף האשפה בתחום התכנית. ככל שיוחלט על הקמת מערכת פינוי אשפה פניאומטית, מתקן איסוף ואצירת האשפה יוקם בתחום המגרש בייעוד "דיור מיוחד". ב. הקמת המתקן, לרבות גישת רכב פינוי, תיעשה ככל הניתן בתת הקרקע, תוך הבטחת מזעור ההשפעה הסביבתית של המתקן על שאר השימושים במגרש, בדגש על מפגעי רעש, ריחות ולכלוך, הן מפעולת המערכת והן מתנועת משאיות הפינוי. ג. המתקן ההנדסי יבטיח את האפשרות להפרדת פסולת.

4.3	מבנים ומוסדות ציבור
4.3.1	שימושים
	1. מבנים לצרכי חינוך, תרבות, ספורט כשימוש ראשי, וכן מבנים לצרכי בריאות, רווחה, דת, דיור ציבורי לקשישים, מעון לאנשים עם מוגבלויות, מחסני חירום, שיטור קהילתי כשימוש משני. 2. מסחר בהיקף שלא יעלה על 20% מסך כל אחוזי הבניה המותרים במגרש.
4.3.2	הוראות
א	בינוי ו/או פיתוח 1. בתי הספר יתוכננו כמבנים קהילתיים רב שימושיים הפתוחים לשימוש הציבור לאחר שעות הפעילות. 2. הקמת שטחי מסחר תותנה באופן יחסי לזכויות למבני ציבור הממומשות בכל שלב. שטחים לשימושי מסחר ישולבו במבנים בעדיפות ראשונה כחזית מסחרית הפונה לרחוב. 3. פתרון הביוב למגרש 601 כפי שמסומן ומתואר בנספחי הביוב הנו מחייב.
4.4	שטח ציבורי פתוח
4.4.1	שימושים
	א. פארק שכונתי וגינה ציבורית ב. מבנים לרווחת המשתמשים בפארק, לרבות קיוסק, מסעדה, בית קפה, שירותים ציבוריים וכיו"ב ג. מבנים לטובת תחזוקת הפארק, לרבות אחסנת כלים וציוד ד. מתקנים נדרשים להשייה ופעילות בפארק ומצללות ה. מתקנים הנדסיים ו. מתקני ויסות / השהיה/ איגום למי נגר
4.4.2	הוראות
א	בינוי ו/או פיתוח א. מבנים לרווחת משתמשי הפארק ותחזוקתו לא יעלו על קומה אחת, ושטח כל מבנה לא יעלה על 100 מ"ר. ב. מתקנים הנדסיים יוקמו בתת הקרקע בלבד למעט תחנות השנאה. מתקני תשתית ומערכות נלוות כגון מדרגות גישה, פירי אוורור וכו' יוסתרו ככל הניתן באמצעות שילובם בטופוגרפיה טבעית או מלאכותית ו/או הסתרתם על ידי גינון ונטיעות. ג. תאי שטח 3002-3004, 3006 לאורך דרך מנחם בגין ישמשו לטובת פיתוח ציר ירוק לאורך רחוב הבריגדה / בגין. בתאי שטח אלו יושם דגש על תנאי הליכה ורכיבה על אופניים נוחים, מוצלים ובטוחים. ד. תאי שטח 3007-3011 יתוכננו יחד כפארק עירוני ליניארי עתיר פעילויות ושימושים. ניתן יהיה לעשות שימוש בדפנות הפארק לטובת השימושים המסחריים במגרשים הצמודים, כגון מיקום שולחנות כסאות וספסלים, באופן שחודר עד 10 מ' מגבול המגרש.
4.5	דרך מוצעת
4.5.1	שימושים
	דרך כמשמעותה בחוק התכנון והבניה- 1965 למעט מסילת ברזל
4.5.2	הוראות
א	הוראות פיתוח א. רוחב המדרכות לא יפחת מ-3 מטרים.

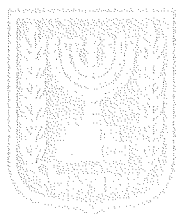
4.5	דרך מוצעת
	ב. לאורך כל מדרכה יינטעו עצי צל בוגרים כאמור בסעיף "הוראות פיתוח" בפרק 6. ג. בכל מדרכה תובטח רצועת הליכה רציפה, ברורה ופנויה מכל מכשול, אשר לא תפחת מ-1.5 מ'. ד. ברצועת החניה ישולבו מקומות חניה לרכב דו גלגלי. ה. כניסות רכב למגרשים יבוצעו במפלס המדרכה באופן שיבטיח את רציפותה.
4.6	דרך מאושרת
4.6.1	שימושים
	דרך כמשמעותה בחוק התכנון והבניה- 1965 למעט מסילת ברזל
4.6.2	הוראות
א	הוראות פיתוח על פי האמור בסעיף "דרך מוצעת"



משרד התכנון והבניה
מנהל תכנון ובניה



משרד התכנון והבניה
מנהל תכנון ובניה



משרד התכנון והבניה
מנהל תכנון ובניה

5. טבלת זכויות והוראות בניה - מצב מוצע

מספר קומות	קו בנין (מטר)				מספר יח"ד	תכנית (% מתא שטח)	שטחי בניה (מ"ר)				גודל מגרש (מ"ר)	תאי שטח	שימוש	יעוד	
	מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)	מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)	מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)	מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)			מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)		מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)						
							מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)	מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)	מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)	מפלגת הבנויה העיקרית (מ"ר)					
(1) 4200	(5)	(5)	(5)	(5)	(3) 350	70	(2) 21825	(1) 12250	(1) 26600	6419	301	דיוור מיוחד	דיוור מיוחד		
								(1) 3028	(1) 12112		301	מסחר	דיוור מיוחד		
								200	800		301	מבנים ומוסדות ציבור	דיוור מיוחד		
2976	(5)	(5)	(5)	(5)	5	26	248	60	29091	11160	21230	6845	401	מגורים	מגורים
										342	1369		401	מסחר	מגורים
2424	(5)	(5)	(5)	(5)	5	25	202	60	20910	9090	17320	4920	402	מגורים	מגורים
										246	984		402	מסחר	מגורים
1620	(5)	(5)	(5)	(5)	5	26	135	60	14831	6075	11545	4362	403	מגורים	מגורים
						1				90	360		403	מבנים ומוסדות ציבור	מגורים
1416	(5)	(5)	(5)	(5)	5	25	118	60	14212	5310	9832	3344	404	מגורים	מגורים
										167	669		404	מסחר	מגורים
2472	(5)	(5)	(5)	(5)	5	25	206	60	22733	9270	17530	5349	405	מגורים	מגורים
										267	1070		405	מסחר	מגורים
2424	(5)	(5)	(5)	(5)	5	25	202	60	22402	9090	17190	5271	406	מגורים	מגורים
										264	1054		406	מסחר	מגורים
1212	(5)	(5)	(5)	(5)	5	25	101	60	11734	4545	8373	2761	407	מגורים	מגורים
										138	552		407	מסחר	מגורים
2628	(5)	(5)	(5)	(5)	5	25	219	60	23745	9855	18615	5587	408	מגורים	מגורים
										279	1117		408	מסחר	מגורים
						1				60	240		408	מבנים ומוסדות ציבור	מגורים
2628	(5)	(5)	(5)	(5)	5	25	219	60	24310	9855	18615	5720	409	מגורים	מגורים
										286	1144		409	מסחר	מגורים
						1				60	240		409	מבנים ומוסדות ציבור	מגורים

תכנית מס': תמל/ 1083 - שם התכנית: קריית המסלול

מ"ר גודל מגרש (מ"ר)	שטחי בניה (מ"ר)	תכנית מתא (% שטח)	מספר ית"ד	מספר קומות		קו בנין (מטר)				מ"ר גודל מגרש כללי	תאי שטח	שימוש	יעוד
				עיקרי	שירות	עיקרי	שירות	מגור	מגור				
601	18933	45439	11360	64372	50	7	4	(5)	(5)	(5)	(5)	מבנים ומסדות ציבור	
602	7767	18641	4660	26408	50	7	4	(5)	(5)	(5)	(5)	מבנים ומסדות ציבור	
603	3413	8191	2048	11604	50	7	4	(5)	(5)	(5)	(5)	מבנים ומסדות ציבור	
- 3007 3010 3006 3001		100			50	1		(5)	(5)	(5)	(5)	שטח ציבורי פתוח	

האמור בטבלה זו גובר, במקרה של סתירה, על הוראות כלליות אחרות, בין בהוראות התכנית ובין בתשריט המצב המוצע.
גם בטבלה עצמה גוברת הוראה ממורטת על הוראה כללית

שטחי הבניה המפורטים בטבלה שלעיל כוללים את כל שטחי הבניה המירביים בתכנית זו
הערכים בטבלה מתייחסים לכל תא שטח בנפרד גם אם הוגדר טווח תאי שטח

הערות ברמת הטבלה:

- שטחי הבניה המפורטים בטבלה שלעיל כוללים את כל שטחי הבניה המירביים בתכנית זו ומחושבים בהתאם לתקנות התכנון והבניה.
- ניתן להוסיף קומות מרתף ושטחי שירות מותרות לכניסה הקובעת לטובת תוספת מקומות חניה הנדרשות על פי התקן לעת הוצאת היתרי בניה.
- הוועדה המקומית רשאית לאשר העברת זכויות בניה (שטח עיקרי ושטחי שירות) וקומות ממעל למפלס כניסה קובעת אל מתחת למפלס כניסה קובעת, למעט לשימוש מגורים.
- בייעוד שצ"פ מצללות ויריעות הצללה לא יכללו במניין שטחי הבניה.
- הייעוד מגורים: בנוסף לשטחים העיקריים המצויינים בטבלה 5 תתאפשר תוספת של 200 מ"ר שטחים עיקריים משותפים כגון מועדון דיירים. שטחים אלה לא יוצמדו לדירות ויירשמו כרכוש משותף.
- ביעודים שמורטו בסעיף חשמל תתאפשר תוספת זכויות עבור תחנות השטח בהיקף של עד 50 מ"ר לכל תחנה בכפוף לסדרי העדיפויות הקבועים בסעיף.
- הערה כללית לנושא מניין הקומות במגרשי המגורים / דיור מוגן:
- הבניין בתכנית מורכב ממגדל ובינוי מרקמי בכל מגרש כמתואר בהוראות תכנית זו.
- מספר הקומות המרבית המפורט בטבלה הנו עבור המגדלים בלבד, וכולל את קומת הקרקע וקומת הגג.
- מספר הקומות במבנים המרקמיים לא יעלה על 8 קומות כולל קומת הקרקע וקומת הגג.
- גובה הבניה כמתואר לעיל מותנה בהסרת המגבלה התעופתית. ככל שלא תוסר - מספר הקומות במגדלים יותאם לגובה המרבי כמפורט בפרק 6. במבנים המרקמיים יותרו שתי קומות נוספות.
- במגרשים בייעוד שטחים ציבוריים פתוחים ששטחם מעל 4 דונם תותר הקמת מתקנים זמניים לטיפול במי תיחום במידה ויידרש, בהיקף של עד 300 מ"ר.
- בכל שטח התכנית תתאפשר תוספת זכויות עבור מתקנים נלווים לחלוקת גז בהיקף של יעלה על 5 מ"ר במגרש.

הערות לטבלת זכויות והוראות בניה – מצב מוצע:

(1) מימוש מלוא השטחים לעיל יהיה מותנה בהסרת המגבלה התעופתית, ככל שלא תוסר, יותר מימוש 300 יחידות דיור מוגן בשטח של 22,800 מ"ר שטח עיקרי, 10,500 מ"ר שטחי שירות - על קרקעים ו 3,600 מ"ר עבור מרפסות. בנוסף יותר מימוש של 7,190 מ"ר שטח עיקרי ו שטח של 1,800 מ"ר שטחי שירות - על קרקעים עבור מסחר. תותר העברה של שטחי בנייה מעל הכניסה הקובעת בין השימושים עד 15% מהמצויין.

(2) שטחים אלו כוללים שטחים למתקן אצירת אשפה עבור המערכת הפניאומטית, במידה ויוחלט להקימה. במידת הצורך ניתן יהיה להוסיף שטחי שירות נוספים מתחת למפלס הכניסה באישור מהנדס העיר.

(3) יחידות דיור מוגן. מימוש מלוא הזכויות לעיל יהיה מותנה בהסרת המגבלה התעופתית, ככל שלא תוסר, יותר מימוש 300 יחידות דיור מוגן.

(4) במידה וישולב מתקן אצירת אשפה במרתף, ניתן יהיה להוסיף קומות מתחת למפלס הכניסה הקובעת עבור מתקן זה באישור מהנדס העיר.

(5) כמסומן בנספח הבינוי.



6. הוראות נוספות .6

תנאים למתן היתרי בניה	6.1
א. תנאים למתן היתר בניה ראשון : 1. אישור הועדה המקומית לתכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1: 500 לכל שטח התכנית או לחלק ממנה כמפורט בסעיף 6.6 תכנית הבינוי. 2. פתרון ביוב להיקף יחידות דיור המבוקשות בהיתר. 3. סיום החקירה לעניין זיהומי קרקע וכן אישור הגורם הסביבתי המוסמך לסיום טיפול/ שחרור הקרקע בהתאם לתוצאות הדיגום. הבדיקות יבוצעו בהתאם לסקר ההיסטורי המצורף למסמכי התכנית ולתכנית הדיגום הנכללת בו, ובתיאום עם הגורם הסביבתי המוסמך. ב. תנאים למתן היתרי בניה - כללי : 1. הריסה ופינוי של כל המבנים והמתקנים הקיימים בתחום המגרש. 2. תיאום עם חברת החשמל בדבר תכנון והקמת תחנות השנאה וחדרי מיתוג, פרטי קווי חשמל עיליים ותת קרקעיים, הנחיות לגבי מרחקי בניה ומגבלות שימושי קרקע בקרבת קווי חשמל עיליים ותת קרקעיים וארונות חלוקה קיימים ומתוכננים. 3. הבינוי יעמוד בת"י 5281 או תקן אחר שיהיה תקף בהתאם למדיניות הועדה המקומית בעת הוצאת היתרי בניה. 4. תיאום עם בעל רישיון חלוקת הגז הטבעי בדבר תכנון ואופן ביצוע כל העבודות הנדרשות להקמת קווי חלוקת הגז הטבעי בלחץ נמוך מאוד והמתקנים הנלווים להם. 5. במגרשים בהם נדרש רישום זיקת הנאה על פי סעיף זיקת הנאה בהוראות תכנית זו - התחייבות לרישום הערה לפי תקנה 27 לתקנות המקרקעין בספרי המקרקעין. 6. ביצוע סקר גזי קרקע שיאושר על ידי הגורם הסביבתי המוסמך והוספת מיגון בהתאם לממצאי הסקר. ג. מגרשים המשלבים שימושים מסחריים : 1. אישור היחידה הסביבתית לפתרונות למניעת מטרדים ומפגעים משימושי המסחר, לרבות היבטי אקוסטיקה, אוורור ותברואה. ד. תנאים למתן היתרי בניה במגרשים ציבוריים (בנויים ופתוחים) : 1. הצגת אפשרויות השימוש בחצר ובמבני בתי הספר מעבר לשעות הפעילות. 2. אישורה של תכנית בינוי ופיתוח הממחישה את מימושן המלא של זכויות הבנייה במגרש, לרבות שטחי מסחר באם ישנם. 3. תנאי למתן היתר בניה למתקנים הנדסיים בייעודים הציבוריים הפתוחים יהיה הצגת מסמך פיתוח לשטח המיועד ליעוד זה במלואו, אשר יציג את ההשתלבות הנופית והסביבתית של המתקן בשטח הפתוח, לרבות אמצעים להרחקת פעילות ושהיית אנשים מתחנות השנאה. ה. תנאים למתן היתרי בניה במגרשים יחודיים : 1. במגרשים הגובלים בתחום הדרך המסומנת בנספח התנועה של התכנית כ- R1 : תיאום עם נת"ע. 2. במגרשים 406,407,409 ביצוע תיאום עם מקורות לעניין מיגון קווי מים קיימים או העתקים.	

תנאים למתן היתרי בניה	6.1
3. במגרשים 301, 403, 405, 406, 601, 602, 603 אישור הנספח האקוסטי כמפורט בסעיף אקוסטיקה שבפרק 6.9. 4. במגרשים המשלבים שימושים לצרכי ציבור יהיה רישום הערת אזהרה כמפורט בסעיף 6.15 חלוקה ו/או רישום. ו. תנאי להיתר בניה למתקן פניאומטי במגרש 301 : 1. הכנת נספח ובו בדיקה סביבתית אשר תכלול את המיגונים הנדרשים לכך שלמתקן לא יהיו השפעות על סביבתו ובתאום עם היחידה הסביבתית.	
הוראות בינוי	6.2
א. חזיתות מסחריות : 1. במקומות המסומנים בתשריט תשולב במבנים חזית מסחרית בקומת הקרקע, לאורך 60% מחזית המבנה לפחות. הכניסות לשטחים המסחריים תהיינה מכיוון החזית המסחרית. 2. ככל שהחזית המסחרית תמוקם בנסיגה מקו המגרש, המרווח בין קו המגרש לחזית המסחרית בפועל יתוכנן כהמשך רציף ונגיש של המדרכה, באופן המבטיח תנועה חופשית של הולכי רגל ללא גדרות ומעקות וככל הניתן ללא מדרגות. ניתן יהיה לקרות שטחים אלו באופן זיזי או באמצעות עמודים (קולונדה). שטחים אלו ירשמו כזיקת הנאה. 3. פתרון הבינוי יחייב הפרדה בכניסות לשימושים השונים, הפרדה בפתרונות אצירת האשפה וכן מניעת מטרדים הדדיים בין השימושים. 4. בקומה המסחרית תותר הקמת יציע (גלריה) כהגדרתו בתקנות התכנון והבניה, מבלי שיחשב כקומה במניין הקומות, וללא תוספת שטחי בניה מעבר לאמור בטבלה 5. ב. מרפסות : תותר הבלטת מרפסות מעבר לקו הבניין הקדמי עד 1.5 מ' בכל המגרשים. ג. שילוב שימושים לצרכי ציבור : 1. במקרה שיוקמו גני ילדים ו/או מעונות יום משולבים במבנים, תובטח חצר צמודה לשימושים אלו על פי הפירוט להלן : במגרשים 408 ו- 409 תובטח חצר בשטח של 200 מ"ר. במגרש 403 תובטח חצר בשטח של 300 מ"ר. ניתן יהיה להקים את החצרות בקומת הקרקע או על גגות המבנים. 2. תובטח גישה ישירה וחופשית מהרחוב לשימושים אלו בנפרד מהכניסה לשימושי המגורים. 3. תובטח מניעת מטרדים הדדיים בין השימושים. ד. התקנת תאים פוטו-וולטאים 1. ניתן יהיה להתקין תאים פוטו-וולטאים על גגות המבנים ועל חזיתות המבנים. 2. השטח המקורה על ידי התאים הפוטו-וולטאים לא יחשב במניין השטחים.	
הוראות פיתוח	6.3
א. תכנון אזורי השהייה וחלחול מי נגר בשטחים הפתוחים יעשה בהתאם לעקרונות המופיעים בנספח הנוף ובנספח הניקוז, ובאופן שלא ימנע שימוש באזורים אלו כחלק אינטגרלי מהשצי"פ בכל ימות השנה. ב. נטיעות במרחב הציבורי : 1. לאורך הרחובות ינטעו עצי צל באופן המבטיח רצף צל המשכי ורחב ככל הניתן עבור הולכי הרגל. רווח השתילה המרבי בין עצים יהיה 8 מ'. תותר שתילה במרווחים גדולים יותר בכניסות לחניות ושבילים ובתנאי שישמרו מקצבי ומרווחי שתילה קבועים כמופיע בנספח הנופי.	

הוראות פיתוח	6.3
2. נטיעת עצים במדרכות, רחבות ושטחים מרוצפים תתבצע תוך מתן פתרון מלא לבית הגידול התת קרקעי לשורשי העץ, בנפח מינימלי אפקטיבי של 8 מ"ק ובעומק 1.5 מ' לפחות. ככל הניתן יובטחו תעלות שורשים רציפות אליהן יופנה הנגר העילי מהשטחים המרוצפים סביבן. 3. לאורך שבילי אופניים השתילה תהיה בערוגה רציפה ככל הניתן עבור יצירת בית גידול מיטבי. 4. תשתיות קוויות יעברו, במידת האפשר, מתחת למיסעה ולא מתחת למדרכות, למניעת קונפליקטים עם בתי הגידול לעצי הרחוב. ג. מתקנים נייחים, לרבות מתקני תשתית, ריהוט רחוב, מרכזי איסוף לפסולת וכו' ישולבו במרחב הציבורי באופן שלא יהווה הפרעה או מטרד למרחב הולכי הרגל ורוכבי האופניים.	
מרתפים	6.4
א. יותרו שימושים משותפים לרווחת דיירי המבנה בקומות המרתף, לרבות מועדונים, חדרי חוגים, חדרי כושר, אולמות התכנסות וכיו"ב. ב. ניתן יהיה להקים מרתפים עד גבול המגרש לכל כיוון, ובלבד שישמרו הוראות תכנית זו לנושא ניהול מי נגר. ג. ניתן יהיה לחבר בין מרתפי שני מגרשים או יותר, על פי הוראות תכנית זו. במקרים אלו תירשם זיקת הנאה למעבר כלי רכב בין המגרשים. ד. בחלקים המוגזנים תקרת המרתף תאפשר אדמה גננית בעומק שלא יפחת מ-1.5 מ'. ה. ניתן יהיה להקים במרתפים מחסנים עבור יחידות הדיור (לרבות דיור מיוחד), בשטח שלא יעלה על 10 מ"ר ליחיד בממוצע.	
חניה	6.5
א. מספר מקומות החניה במגרש ייקבע על פי התקן התקף בעת הגשת הבקשה להיתר בניה. ב. ביעודי הקרקע למגורים ולדיור מיוחד - כל מקומות החניה הנדרשים לכל השימושים במגרש יותקנו בתת הקרקע בלבד, לא תותר הקמת מקומות חניה במפלס הקרקע. ג. המיקום העקרוני לכניסות לרכב יהיה כמסומן בנספח התנועה. ניתן יהיה לאשר שינוי במיקום הכניסות לרכב במסגרת תכנית הבינוי. ד. לא תותר יותר מכניסת רכב אחת למגרש. ה. ניתן יהיה לחשב את מקומות החניה ברחוב לצורך תקן החניה לשימושים המסחריים ולאורחים. ו. בקשות להיתרי בניה יכללו פתרון חניית אופניים ורכב דו גלגלי על פי התקנות התקפות בעת הגשת הבקשה.	
תכנית בינוי	6.6
תנאי למתן היתר בניה ראשון בשטח התכנית הינו אישור הועדה המקומית לתכנית בינוי ופיתוח בקני"מ 1:500 לכל שטח התכנית או לחלק ממנה, הכוללת בין היתר תדריך בינוי ופיתוח מילולי. התכנית תכלול בין השאר הוראות והנחיות מפורטות בנושאים הבאים: 1. מיקום והעמדת המבנים במגרשים לרבות סימון מיקום המבנים המרקמיים והמגדלים במגרש, מספר ומיקום הכניסות למבנים והמרווחים בין המבנים. 2. מניין הקומות והגובה הסופי של המבנים, בהתאם להוראות תכנית זו. 3. עיצוב החזיתות מסחריות והממשק עם המרחב הציבורי, לרבות עיצוב ופרטים אחידים אופייניים לקולונדות ו/או קירוי, שילוט, תאורה וכו'. 4. קביעת מפלס פני הקרקע הסופיים לכל מגרש ומפלס הכניסה הקובעת לבניין ביחס לטופוגרפיה הטבעית.	

תכנית בינוי	6.6
5. קביעת הוראות מנחות לעיצובם של הבניינים ופרוט חומרי גמר המותרים לשימוש בחיפוי החזיתות החיצוניות. 6. אופן הטיפול בקומות הגג ובגגות, מרכיבים וחומרי גמר מותרים לגגות והנחיות לשילוב והצנעת מערכות טכניות. 7. פיתוח השטחים הפתוחים ובכלל זה הנחיות לעיצוב המבנים לרווחת משתמשי הפארק ותחזוקתו, תכסית השטח הפתוח ולעיצוב השדרה הירוקה והשדרה העירונית, החזיתות הפונות אליהם, עצים והצללת רחובות והאמצעים לשימור והחדרה של נגר עילי ואופן שמירת רצף בתי הגידול בין הפארקים ובכלל זה בתי גידול לצמחיה. 8. אופן נטיעה של עצים ואופן ההצללה של שבילי הליכה ומדרכות. 9. פרטי פיתוח אופייניים וחומרי בנייה: גדרות, קירות, מעקות, ריצוף, אלמנטי קירוי וכדו'; קירות תמך, גובהם ומאפייניהם העיצוביים. 10. פירוט מתקני האיסוף והטיפול בפסולת, כולל פסולת בת מחזור. 11. פיתוח השטחים הפתוחים במגרשים לבניה (פרטיים וציבוריים) לרבות וחלוקה עקרונית של הגינות הפרטיות והמשותפות, היקף נטיעות מינימאלי ופריסתן, מיקום אזורי תפעול ושירות, מתקנים ותשתיות. 12. תנועה וחניה: מיקום כניסות לרכב, פתרונות פריקה וטעינה במגרשים ובמרחב הציבורי, רחבות כיבוי אש, תקני חניה, פתרונות תחבורה ציבורית ותנועת אופניים. 13. פתרונות אצירת ופינוי אשפה במגרשים ובמידת הנדרש מענה לאשפה פניאומטית - על פי הנחיות עיריית הרצליה. 14. עקרונות לבניה ירוקה ופיתוח בר קיימא, לרבות תכנון לשימוש חוזר במי מזגנים. 15. תשתיות: קווי ביוב וניקוז, חשמל ותקשורת, גז טבעי, אשפה ומחזור וכל עבודות התשתית הדרושות לביצוע התכנית. 16. זיקת הנאה: קביעת המיקום המדויק ומימדים מזעריים של השטחים לרישום זיקת הנאה בתחום המגרשים הפרטיים. 17. במגרשים הכוללים מספר שימושים (מגורים לרבות דיור מוגן, מסחר, שטחים לצרכי ציבור) - הנחיות למניעת מטרדים הדדיים בין השימושים.	

ניהול מי נגר	6.7
א. ניהול הנגר יבוצע בהתאם למסומן בפרשה הטכנית ויכלול את השטחים המסומנים אשר אליהם ינוקז המגרש. ב. בכל מגרש יושאר שטח של לפחות 15% ללא חיפוי בטון / אספלט ריצוף שאליו יופנו גגות וריצופים של המתחם. ג. בשטחים שמיועדים לויסות נגר יתוכננו נפחי השהיה שלא יקטנו מהמצוין בנספח הניקוז. ד. גובה הכניסה למרתפי החניות יהיה מעל מפלס הצפה בהסתברות מעל 1% ובתוספת בלט של 10 ס"מ לכל הפחות. ה. מיקום מתקני החלחול וההחדרה יקבע לאחר השלמת חקירת הקרקע ומי התהום. המתקנים לא ימוקמו בשטחים בהם נמצאים מוקדי הזיהום, ככל שימצאו כאלו, אלא לאחר שהקרקע טופלה.	

איכות הסביבה	6.8
א. פליטות אויר וריחות 1. מיקום מוצאי מערכות האיוורור של מרתפי החניה יבטיח פליטה באופן שאינו יוצר מטרדים לשימושים במבנה ובסביבתו, בדגש על המרחב הציבורי סביב למגרש. ככל הניתן פתחי הפליטה	

איכות הסביבה	6.8
יוצבו מעל גג המבנה ובאופן שלא יופנה לעבר דירות מגורים. 2. לא תותר הפניית פתחי אוורור לשטחים ציבוריים. 3. בתכנון המבנים הכוללים שימושים מסחריים ישולבו פירים ותעלות אוורור לתיעול פליטות, ובכללן אדים וריחות מעסקי מזון, אל גגות המבנים ומעל לגובה המותר למבנים הסמוכים. ב. חיסכון במים 1. בשלב תכנית הבינוי תיבחן האפשרות להקמת מערכת לטיפול במים אפורים ו/או מי עיבוי מזגנים להשקיית שטחים פתוחים ציבוריים. ככל שיוחלט על הקמת מערכת כאמור, תותר הקמתה בייעוד שצ"פ או מבני ציבור, תוך שילוב בפיתוח הנופי, וייקבעו בתנאי ההיתרים למבנים דרישות טכניות להפרדת מים אפורים ולחיבור למערכת המרכזית. הקמת המערכת והפעלתה תהא בתיאום משרד הבריאות. 2. בניהול השטחים המגוננים יעשה שימוש בשיטות השקיה חסכוניות ושימוש בצמחייה מותאמת אקלימית, עמידה וחסכונית במים. ג. פסולת 1. בשלב תכנית העיצוב האדריכלי ייבחנו פתרונות אצירת ופינוי אשפה וייקבעו הוראות לנושא זה, לרבות הפרדת פסולת במקור בכל השימושים שבתחום התכנית. 2. בעת הביצוע יתקיים מיון והפרדה של פסולת בניין והעברתה לשימוש חוזר הכולל גריסה. ד. תאורה במרחב הציבורי 1. תיאסר תאורת הצפה של הבניינים. 2. תאורת הרחוב תהיה תאורה ממוקדת כלפי מפלס הרחוב בלבד, במידה וניתן גופי התאורה המותרים לשימוש יהיו מסוג CUTOFF ומוגבלים בזווית הארה של 85%.	

אקוסטיקה	6.9
א. בקשות להיתרי בניה יכללו נספח מיגון אקוסטי כמפורט בנספח הסביבתי. ב. הנספח האקוסטי יציג מיגון אקוסטי לדירות מגורים ולכיתות לימוד ברמה מינימלית של 20d BA. ג. בתאי השטח 301, 403, 405, 406, 601, 602, 603 הפונים לדרך מנחם בגין ורחוב כנפי נשרים, כפי שמפורט בנספח הסביבתי, יערך נספח אקוסטי מפורט ובו המיגון הנדרש מפני רעש תחבורה. הנספח יכלול את חישובי הרעש שהובילו לקביעת המיגון תוך פירוט מפלס הרעש בקומות ובחזיתות השונות. הנספח האקוסטי יועבר לבדיקת היחידה הסביבתית. ד. מערכות טכניות לרבות מערכות חימום, מיזוג אויר ואוורור יחויבו במיגון אקוסטי במקור, משולב בעיצוב האדריכלי של המבנה על פי הנחיות היחידה הסביבתית לשם מניעת מפגעי רעש למרחב הציבורי ולשימושים גובלים. המיגון ישולב בעיצוב האדריכלי של המבנה.	

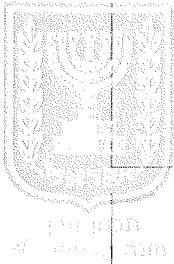
שמירה על עצים בוגרים	6.10
א. עצים המיועדים לשימור והעתקה כהגדרתם בסעיף 83' לחוק התכנון והבניה והמסומנים בנספח שמירה על עצים בוגרים לתכנית יסומנו ויגודרו טרם תחילת עבודות הפיתוח. ב. לא תותר כריתה או פגיעה בעץ/קבוצת עצים המסומנים לשימור. בתאי שטח הכוללים עצים לשימור, יתוכנן המבנה וקומות המרתף באופן המבטיח את המשך קיום העץ. ג. תאושר, לפי צורך, עקירת עצים קיימים המסומנים לשימור בכפוף למתן פיצוי באמצעות נטיעה במיקום אחר בתכנית ומותנים באישור הרשות המקומית ופקיד היערות האזורי.	

6.11	חשמל
	א. תותר הקמת תחנות השנאה ביעודים הבאים ועפ"י סדר העדפה כדלקמן: - בתחום מגרשי ייעודי הבנייה השונים לרבות מגורים, מבנים ומוסדות ציבור, דיור מיוחד. במגרשים אלו ימוקמו חדרי ההשנאה אשר ישולבו במבנה. ככל שלא ניתן למקם בתת-הקרקע או במבנה עקב מגבלות טכניות, באישור מהנדס העיר תותר בניית חדרי השנאה כמבנה עצמאי בין קו הבניין לגבול המגרש אך לא במרווח הקדמי. - בתחום מגרשים בייעוד שצ"פ. תחנות השנאה במגרשים אלו יותקנו ככל הניתן בתת הקרקע. הרכיבים העיליים של התחנות, כגון מתקני אוורור, מדרגות ופתחי כניסה לטכנאים ולציוד ישולבו בעיצוב השצ"פ ויוסדרו ככל הניתן בגינות או באמצעים אחרים. ככל שלא מתאפשר, תותר הקמת תחנות השנאה מעל לקרקע באישור מהנדס העיר בלבד. - כל קווי ההזנה של חברת החשמל (מתח גבוה ומתח נמוך) יהיו תת קרקעיים. יחד עם זאת, תותר הקמת קווי חשמל עיליים באופן זמני בשלב פיתוח השכונה. - בשלב היתרי הבניה יובטחו מרחקי הבטיחות בין מתקני ותשתית חשמל קיימים או מתוכננים, על פי דרישת חברת החשמל.
6.12	תשתיות
	א. קו מטר: בתחום הדרך המסומנת R1 בנספח התנועה עתיד לעבור קו המטר. לא תותר הנחת תשתיות בתחום המיועד לתוואי המטר, אלא לאחר שהתבצע תאום עם נת"ע, בשלב תכניות ההיתר. ב. התקנת תשתיות: - תותר העברת קווי תשתית ציבוריים בכל ייעודי הקרקע תוך הגבלת העברתם במגרשים הפרטיים בין קו הבניין לגבול המגרש. - כל קווי התשתית שבתחום התכנית כולל חשמל (למעט קו מתח עליון), תקשורת (למעט מתקנים סלולריים), צינורות ביוב ומים ראשיים וכיו"ב תהיינה תת-קרקעיות. - תשתיות הנדרשות לפיתוח מגרשי המגורים יבוצעו בתחום המגרשים בתת הקרקע. - יערך תיאום עם מקורות בכל עבודות פיתוח מעל קווי מים בתחום התכנית. ג. מתקנים נלווים לחלוקת גז טבעי בלחץ נמוך מאד: מתקנים נלווים לחלוקת גז טבעי יותרו במיקומים הבאים ובמידת האפשר עפ"י סדר העדיפות כדלקמן: - במבנים עצמאיים בשטחים ציבוריים פתוחים. - בתחום רצועות תשתיות ודרכים. - בתחום עם זיקת הנאה ובלבד שיובטח מעבר הציבור. - לא יינתן היתר בנייה לשימושים כגון מגורים לסוגיהם, מבני ציבור, בקרבת מתקני גז טבעי קיימים או מאושרים, אלא במרחקים הנדרשים בהתאם לצו הבטיחות. - על אף האמור לעיל ניתן לצמצם את קווי הבניין של קווי ומתקני הגז הטבעי בכפוף לצו הבטיחות ובאישור רשות הגז הטבעי. - כל עבודת תחזוקה לתשתית הסמוכה לתשתית גז טבעי או החוצה אותה, תעשה בתיאום עם בעל רישיון חלוקת הגז הטבעי. - עם סיום העבודות להנחת תשתית הגז הטבעי בלחץ נמוך מאוד, תוגש מפת עדות עפ"י דין ותועבר למוסדות התכנון הרלוונטים.

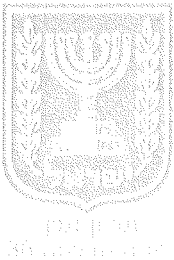
6.12	תשתיות
	ד. מתקנים זמניים לטיפול במי תהום: הקמתם תותר במגרשים ביעוד שטח ציבורי פתוח ובתיאום עם רשות המים והיחידה הסביבתית. ה. גז טבעי: תותר התקנת מתקנים נלווים לחלוקת גז בכל שטח התכנית.
6.13	הריסות ופינויים
	1. כל מבנה ומתקן בתחום התכנית שאינו תואם להוראותיה יפונה ויהרס.
6.14	איחוד וחלוקה
	א. התכנית כוללת הוראות איחוד וחלוקה לפי פרק ג' סימן ז' לחוק התכנון והבניה, עבור כל שטח התכנית. ב. החלוקה תהיה בהתאם לטבלת הקצאה ואיזון המצורפת כנספח מחייב לתכנית.
6.15	חלוקה ו/ או רישום
	א. השטחים המיועדים לצרכי ציבור במסגרת תכנית זו, מופרשים במסגרת תכנית זו בהתאם למפורט בטבלת ההקצאות, ויירשמו על שם הרשות המקומית על פי דין. ב. רישום הערת אזהרה בלשכת רישום המקרקעין בדבר יעוד שטח בתחום בניין המגורים לצרכי ציבור ובדבר קיומה של הוראת רישום המאפשרת לרשום שטח מבונה של הבנין לצרכי ציבור. ההערה תירשם לפי תקנה 27 לתקנות המקרקעין (ניהול ורישום), תשע"ב - 2011 "
6.16	גובה מבנים ו/או בטיחות טיסה
	א. בשל מגבלות תעופתיות, גובה הבניה המירבי הוא 91 מ' מעל פני הים, כולל מתקני עזר טכניים על המבנה ועזרי בניה לרבות מנופים ועגורנים. ב. תנאי להיתר בניה למבנים החורגים מגובה זה הינו אישור משרד הבטחון כי הוסרו המגבלות. ג. תנאי להצבת מנופים ועגורנים שגובהם הכולל 60 מ' מעל פני השטח ומעלה בזמן הבניה, הנו יידוע משרד הביטחון.
6.17	תוכנית הסדרת שטח
	א. יותרו שימושים זמניים לצרכי התארגנות והקמה כגון: עירום עפר, מתקני גריסה וכד', בכל תחום התכנית, במרחק שלא יקטן מ-80 מ' ממבנים שקיבלו אישור אכלוס או במרחק קטן יותר אם נקבע על ידי היחידה הסביבתית של הרשות המקומית כי אין בכך כדי לגרום להשלכה סביבתית או חזותית על המבנים הסמוכים. ב. שטחי ההתארגנות והכללים לגביהם יקבעו מראש ויגודרו, בתיאום עם מהנדס העיר. כל שימושי ההתארגנות יהיו אך ורק בתחום השטח המגודר. לא תותר שפיכת חומר כלשהו מעבר לגבולות השטח המגודר. ג. יינקטו כל האמצעים הנדרשים לשם מניעת מפגעי אבק ופיזור, כולל: הרטבה ו/או כיסוי של מקומות מועדים כגון שטחי עבודה, דרכי עפר, ערמות עפר ומשאיות עפר. ד. בתום תקופת ההקמה, יפוגו שטחי ההתארגנות באופן מלא וישוקמו, לשביעות רצון מהנדס העיר.

7. ביצוע התכנית**7.1 שלבי ביצוע**

מספר שלב	תאור שלב	התנייה
1	1. המגורים יבוצעו בד בבד עם ביצוע מערכות התשתית הנדרשות לצורך ההרחבה המוצעת בתכנית זו, לרבות מוסדות הציבור והשטחים הציבוריים הפתוחים הנדרשים לפי העניין. 2. בכל שטח התכנית יתאפשר המשך העיבוד החקלאי עד לפיתוח השטח בפועל.	



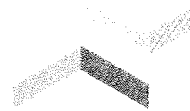
7.2 מימוש התכנית



נספח ג

החלטה להפקיד את התכנית

עמוד 56



החלטות

הוועדה הארצית לתכנון ולבנייה של מתחמים מועדפים לדיור

ישיבה מספר 102 מיום 07.08.2019

הבהרות:

מסמך זה נערך לפי סעיף 48 ה' לחוק התכנון והבניה כפי שנקבע בתיקון 101 לחוק. המסמך מכיל את ההחלטות שנתקבלו באותה ישיבה ותו לא. פירוט נוסף לפי סעיף 48 ד (ובכללו מהלך הדיון, הצעות מיעוט, נוכחות חברים, מוזמנים ועוד) יובא בפרוטוקול הישיבה אשר יפורסם עם אישורו ע"י חברי הוועדה.

מובהר כי מועדים שנקבעו בחוק ו/או בתקנות ו/או בגוף ההחלטה מתייחסים למסמך זה.

2. א. תמל/ 1083 – הרצליה- קרית מסלול

הוחלט:

בפני הועדה הוצגה תמל/1083 המציעה שכונת מגורים בבינוי מרקמי ובצפיפות גבוהה וכוללת 1650 יחידות דיור, 12,000 מ"ר מסחר וכן 300 יחידות דיור מוגן, פארק לינארי לאורך תוואי מסלול שדה התעופה ומבני ציבור לצורכי השכונה.

הועדה סבורה כי תכנית הקרית מסלול מהווה נדבך ראשון וחשוב לפיתוח הרובע הצפוני של העיר הרצליה וצפון מחוז תל אביב, העתיד לכלול כמות נרחבת של יחידות דיור ושימושי קרקע מגוונים תוך ניצול קרקע באופן מיטבי, כל זאת בהתאם לתכנית המתאר המחוזית. קידום המתחם מאפשר את פינוי שדה התעופה אשר כיום מגביל את פיתוח צפון העיר בשל מגבלות שונות החלות בגינו, ואשר לגביו נקבע בתכנית המתאר הארצית שהוחלט לאשרה [תמ"א 15/ב] כי פעילותו זמנית, עד לאישור תכנית פיתוח או היתר למגורים בתחומו.

הועדה, לאחר שקיימה דיון בתכנית על היבטיה השונים, מחליטה **להפקיד את התכנית**, בכפוף לביצוע התיקונים המפורטים להלן בתוך 60 יום, בהנחיית מתכנת הועדה:

תשריט ובינוי

1. הבינוי בתכנית יותאם לחלופת הבינוי הכוללת בניה מרקמית לצד בניה מגדלית של 25 קומות בבניינים תמירים ויתווספו הוראות מחייבות לשם שמירה על אופי הבינוי.
2. על מנת לייצר מעברים להולכי רגל אל השצ"פים הכלולים בתכנית ויעול השימוש בשטחים למבני ציבור יעודכן התשריט כך שיאוחזדו מגרשי מגורים וכן יאוחזדו מגרשים ביעוד מבני ציבור כפי שהוצג בדיון, תוך קביעת זיקות הנאה לצורך זכות מעבר להולכי רגל בתחום מגרשי המגורים ברוחב שלא יפחת מ3 מטר. התכנית תאפשר גמישות במיקום זיקות ההנאה.
3. על מנת להבטיח גישה תחבורתית הולמת לשכונת נחלת עדה, יורחב תחום התכנית כך שיכלול את דרך הגישה, כפי שהוצג בדיון.
4. השמטת סימון הנחיות מיוחדות ביעוד דרך מוצעת.
5. בשל היתרונות הגלומות במיקומו הייחודי של מגרש 301 ביעוד דיור מוגן בסמיכות לתחנת מטר עתידית, צוות התכנון יבחן תוך 30 יום אפשרות להעצמת זכויות במגרש זה, כך שיותאם לבינוי הגבוה במגרשים הסמוכים, תוך עירוב שימושי מסחר תעסוקה ומבנים ומוסדות ציבור. ככל שימצא כי ניתן להעצים זכויות מסמכי התכנית יתוקנו בהתאם.
6. תצומצם זכות הדרך של הרחוב ההמשכי הנמצא מצפון לכנפי נשרים, כך שיוסרו בה השטחים המוצעים לפעילות הולכי רגל בצדה המזרחי, תוך יצירת חתך שאינו סימטרי.

סביבה

7. מסמכי התכנית יעודכנו בהנחיית יועץ הסביבה של הועדה לעניין פתרונות אקוסטיים למגרשי המגורים הסמוכים לדרך בגין / הבריגדה היהודית, תוך עדכון הסקר האקוסטי ובמידת הצורך- התאמת השימושים בקומות הקרקע וקביעת הנחיה לעריכת סקר מפורט בעת ההיתר.

החלטות הועדה הארצית לתכנון ולבינוי של מתחמים מוגנים יידוע
ישיבה מספר 102 ביום 28.08.2019

8. תתווסף הוראה לעניין מיגון מפני גזי קרקע. בנוסף התכנית תבטיח כי לא יתאפשר חלחול של נגר עילי טרם הטיפול בקרקע המזהמת.

כללי

9. עדכון נספח הניקוז בהתאם להנחיית יועץ הניקוז לותמ"ל, תוך יצירת תיאום מרבי בין המגרשים המיועדים להשהיית הנגר. תובטח אפשרות החלחול גם בתת הקרקע.

הוראות התכנית

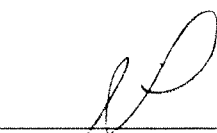
10. תתווסף תכנית מרבית למגרשים בהם מוצע בינוי.
11. יתווספו זכויות בניה למגרשים ביעוד מבנים ומוסדות ציבור, בהיקף של 300%.
12. תתווסף הוראת גמישות לעניין חדרי השנאה משוקעים במגרשים ביעוד ציבורי.
13. יצוין שגודל יחידת דיור קטנה יהא עד 75 מ"ר.
14. במגרשי המגורים בהם מוצעים שימושים מבונים של מבנים ומוסדות ציבור יתווסף חיוב להצמדת שטח החצר אשר תשמש את גני הילדים/מעונות יום.
15. יתווספו הנחיות וזכויות בניה נדרשות אשר יבטיחו את האפשרות לטיפול זיהום במי תהום במידה ויימצא.
16. יעודכן הסעיף הנוגע להשלמת פעולות לשיקום הקרקע כך שיובהר שתנאי להיתר בניה ראשון לבינוי בתכנית יהא סיום החקירה לעניין זיהומי קרקע וכן אישור הגורם הסביבתי המוסמך לסיום טיפול/ שחרור הקרקע בהתאם לתוצאות הדיגום.
17. תתווסף הערה לעניין תוספת זכויות נדרשות למתקנים נלווים לחלוקת גז טבעי.
18. סעיף מגבלות גובה בתכנית יעודכן כך שייקבע כי הגובה המרבי הוא 91 מ' מעל פני הים, כולל מתקנים טכניים עגורנים וכו' וכי תנאי להיתר בניה למבנים החורגים מגובה זה הינו אישור משהב"ט כי הוסרו המגבלות. בניה והצבת עגורנים מעל 60 מ' תדרש לידוע משרד הבטחון, יתר הסעיפים יבוטלו.
19. יתוקן הסעיף המתייחס לצמצום מרחקי בטיחות מפני התחשמלות.
20. תתווסף אפשרות להצבת מתקנים פוטו-וולטאים על גגות המבנים.
21. יתווספו זכויות והוראות להקמת מתקן הנדסי למערכת פסולת פניאומטית במגרש 301 ביעוד דיור מוגן, תוך שיובטח מענה מלא לצמצום השפעות המתקן על סביבתו וכן הטמעת התייחסות עיריית הרצליה בהוראות התכנית בנוגע לתפקודה הכולל של המערכת.
22. ביעוד מגורים יתווסף שימוש משרדים.
23. תתוקן ההנחיה לבניה ירוקה כך שהבינוי יעמוד בת"י 5281 או תקן אחר שיהיה תקף בהתאם למדיניות הועדה המקומית בעת הוצאת היתרי בניה.
24. תיבחן האפשרות לתוספת זכויות לשימוש מסחרי מצומצם במגרשים הסמוכים לדרך בגין ביעוד שצ"פ.

טבלאות איחוד וחלוקה

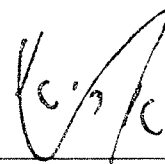
25. טבלת ההקצאות תעודכן בהתאם לזכויות המצוינות בהוראות התכנית לשימושים מבונים של צורכי ציבור במגרשי מגורים, תוך צמצום של תשלומי האיזון ובתיאום עם שמאי הועדה.

כללי

26. תיקונים טכניים בתיאום עם צוות הותמ"ל.



גב' שיפי סודרי
מ"מ מזכיר הוועדה הארצית למתחמים
מועדפים לדיור



מר אריאל יוצר
יו"ר הוועדה הארצית למתחמים מועדפים
לדיור

2.ב. תמל/ 1083 – הרצליה- בין ערים

הוחלט:

בהמשך לדיון שהתקיים ביום 3.7.19 במסגרתו הוחלט על הפקדתה בתנאים של תמל 1096, המציעה תכנית מפורטת להקמת מתחם מגורים, תעסוקה ומסחר בשטח מט"ש הרצליה שעתיד להתפנות תוך חיבור הרצליה לקו הולכה AYN לשפד"ן, נקבע כי בתוך 30 יום תיבחן ההתקדמות בתכנון פתרון הביוב שהוצג בפני הועדה המשרת את תכנית המט"ש וכן את יחידות הדיור הכלולות בתכניות תמל נוספות המקודמות בעיר [תמל 1082 קרית שחקים, תמל 1083 קרית מסלול ותמל 3006 הרצליה צפון].

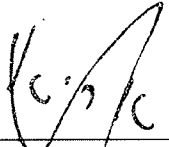
בחלוף החודש התברר, שקצב קידום הפתרון, במוסד תכנון מקביל, אינו תואם לקצב ההתקדמות הסטטוטורית של התכניות השונות שתוארו לעיל.

הועדה, לאחר שקיימה דיון משלים בנוגע למענה התשתיתי הנדרש ליחידות הדיור המקודמות בהרצליה, ונוכח העובדה שתכנית תמל 1096 מביאה לביטול המט"ש - מחליטה להרחיב את תכנית הרצליה בין ערים כך שתכלול את קו ההולכה לסניקת ביוב מהרצליה לשפד"ן כפי שהוצג בדיון, תוך השלמת מסמכי התכנית בהתאם, ובכפוף לסיום בחינת בעלויות הקרקע ולאישור קבינט הדיור.

תשריט התכנית המעודכן יועבר לעיון הרשויות המקומיות בתחומן עובר קו המאסף, להערותיהן בתוך 21 יום. במידה ויועברו הערות מהותיות, הן יועברו לידיעת הועדה טרם הפקדת התכנית.



גב' שיפי סודרי
מ"מ מזכיר הוועדה הארצית למתחמים
מועדפים לדיור



מר אריאלי יוצר
יו"ר הוועדה הארצית למתחמים מועדפים
לדיור

נספח ד

העתק ההתנגדות

עמוד 62



Zilker - Shapira, Law Office

67 Yigal Alon St.

Toyota Towers – Building B

Tel Aviv 6744317

Phone: 03-5614655

Fax: 03-5614659

E – MAIL:

zs-law@zahav.net.il

צילקר - שפירא, משרד עורכי דין

רח' יגאל אלון 67

מגדלי טויוטה, בנין B

תל אביב 6744317

טלפון 03 - 5614655

פקס 03 - 5614659

Ofer Zilker, Advocate
M.Sc in Urban & Regional Planning
Erez Shapira, Advocate
Real Estate Appraiser
Carmit Frost, Advocate
Tamar Karmely, Advocate
Yuval Tamir, Advocate

עופר צילקר, עו"ד
מגיסטר למדעים בתכנון ערים ואזורים
ארז שפירא, עו"ד
שמאי מקרקעין
כרמית פרוסט, עו"ד
תמר כרמלי, עו"ד
יובל תמיר, עו"ד

16 פברואר 2020

בדואר רשום

בדוא"ל shifiso@iplan.gov.il

ובפקס: 02-5954486

לכבוד

ועדת המשנה לשמיעת התנגדויות

הועדה הארצית לתכנון ובניה של מתחמים מועדפים לדיוור

רח' כנפי נשרים 22,

ת.ד. 9, מיקוד 9134101

ירושלים

ג.א.נ.,

הנדון: תמ"ל 1083 – קריית המסלול, הרצליה

בשם אגודת התעופה הכללית ע.ר. 580033876 (להלן: "המתנגדות") מוגשת בזאת התנגדות לתמ"ל 1083 – קריית המסלול (להלן: "התכנית המופקדת"), זאת בהתאם להוראות סעיף 18 לחוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיוור (הוראת שעה), תשע"ד-2014 (להלן: "חוק הותמ"ל").

א'. התעופה הכללית והאגודה

א'1. תחום התעופה הכללית

1. המונח "תעופה כללית" מתייחס לתעופה האזרחית במדינת ישראל, שאינה טיסות נוסעים וטיסות מטען מסחריות (אל על, ארקיע ישראיר וחברות זרות) ושאינה תעופה ספורטיבית.
2. תחום התעופה הכללית כולל: הדרכה והכשרת טייסים, שמירת כושר טיסה, צילום ומיפוי מהאוויר, הטסת נוסעים, ניסויי טיסה, הורדת גשם, כיבוי אש מהאוויר, ריסוס חקלאי, שמירת קשר עם אסדות גז באמצעות מסוקים, טיסות אמבולנס וטיסות פרטיות של חובבי תעופה.
3. הביקוש העיקרי לתעופה הכללית הוא במרכז הארץ וזאת הן בשל ריכוזי האוכלוסיה והן בשל צרכי התעופה הכללית. כך למשל, מרבית אזורי האימון הפעילים מצויים במרכז הארץ, בקרבה מיידית לשדה התעופה הרצליה.

4. שדות התעופה והמנחתים המשרתים היום את התעופה הכללית במדינת ישראל הם: ש"ת ראש פינה, ש"ת חיפה, מנחת מגידו, ש"ת הרצליה, מנחת שדה תימן בבאר שבע ושדה התעופה רמון באילת.
5. שדה התעופה הרצליה הוא שדה התעופה המרכזי הנותן מענה לצרכי התעופה הכללית והוא משמש לטיסות של מטוסים ומסוקים קטנים בלבד.
- בשדה מבוצעות כ- 70,000 טיסות בשנה בעוד שבשדות אחרים היקף הפעילות מצומצם הרבה יותר. כך למשל, בשדה דב היקף הפעילות עמד בעבר על כ- 12,000 טיסות בשנה לצרכי התעופה הכללית ובשדה התעופה בחיפה מדובר על כ- 29,000 טיסות, כולל טיסות של התעופה האזרחית המסחרית.
6. בשדה התעופה הרצליה פועלות כיום 12 חברות וכ- 80 מטוסים המשמשים להדרכה, לצרכי מסחר ולטיסות פרטיות. כמו כן פועלים בשדה התעופה ארבעה מכוני בדק לתחזוקת המטוסים.
7. נבקש להדגיש, כי שדה התעופה בהרצליה הוא גם השדה המרכזי להכשרת טייסים אזרחיים בישראל, כ- 80% מהטייסים עוברים הכשרה בשדה.
- להכשרת טייסים לתעופה האזרחית חשיבות ברמה הלאומית בשל העובדה כי מספר טייסי חיל האוויר העושים הסבה לתעופה אזרחית לאחר שחרורם הולך ופוחת ומכאן החשיבות הרבה בהכשרת טייסים שינתנו מענה לתעופה האזרחית.
8. לאורך הליכי התכנון הנוגעים לשגה התעופה בהרצליה וההליכים המשפטיים שננקטו לשם סגירת שדה התעופה, שחלקם יפורטו להלן, עמדה המדינה על חשיבות הפעילות המתקיימת בשדה. לחשיבות הפעילות המבוצעת בשדה התעופה התייחסו בית המשפט העליון, מבקר המדינה, רשות שדות התעופה ורשות התעופה האזרחית. נפרט חלק מהעמדות בהמשך.

א'2. אגודת התעופה הכללית

9. אגודת התעופה הכללית הינה עמותה רשומה המאגדת כ- 500 טייסים, מדריכי טיסה, בעלי מטוסים ומנהלי חברות תעופה קטנות העוסקים בתעופה הכללית, הן כעיסוק ופרנסה והן כתחביב.
10. מטרת האגודה לפעול להובלה ולפיתוח של יוזמות למען תעופה כללית ברת קיימא, בטוחה ופופולרית בישראל, על מנת להבטיח את עתידה של התעופה הכללית ואת החופש לטוס במדינת ישראל.
11. האגודה פועלת לקידום נושא התעופה הכללית והפרטית בישראל, כולל עידוד ספורט הטיסה, עידוד תחבורה אווירית וחינוך לנושא בקרב הנוער, ייצוג ושמירה על האינטרסים של הטייסים, בעלי המטוסים והעוסקים בתעופה הכללית, בנושאי תשתיות תעופה קרקעיות ואוויריות, הגבלות טיסה, תוכניות לסגירת שדות תעופה ופגיעה בפעילויות התעופה הכללית ומתן שירותים מקצועיים לחברי האגודה.

12. האגודה מייצגת את האינטרסים של התעופה הכללית בפני מוסדות התכנון במסגרת הליכי התכנון השונים הנוגעים לשדות התעופה ובכלל זה תמ"א 15/ב' ותת"ל 74 אליהן נתייחס להלן.

ב'. שדה התעופה הרצליה

ב'1. סקירה היסטורית ותכנונית

13. ההליכים הנוגעים לשדה התעופה בהרצליה, התכניות הנוגעות להמשך פעילותו מחד ולהעסקת פעילות השדה מאידך, נפרסים על פני שנים רבות והם כוללים החלטות ותכניות רבות. להלן סקירה חלקית של ההליכים העיקריים שהתנהלו ועדיין מתנהלים.

14. שדה התעופה בהרצליה היה פעיל עוד בתקופת המנדט ובמלחמת העצמאות הוא שימש כמנחת צבאי.

15. כבר בתחילת שנות החמישים החל שדה התעופה לפעול כשדה אזרחי, באזור חקלאי המרוחק מבתי מגורים. בשנים הראשונות שימש השדה לצרכים חקלאיים ובמהלך השנים הורחבה הפעילות וכיום הוא מהווה את שדה התעופה המרכזי המשמש את התעופה הכללית במדינת ישראל.

16. התפתחות הפעילות בשדה התעופה במקביל להתפתחות שכונות המגורים סביבו יצרו בעיות שונות אשר הביאו את המדינה למסקנה, כי יש לאתר אתר חלופי אליו ניתן יהיה להעביר את הפעילות המתבצעת בשדה.

17. תמ"א 15 - תכנית מתאר ארצית לתפרושת שדות תעופה אושרה בשנת 2000. בהתאם לתכנית זו סומן השדה כשדה תעופה בשימוש בדרגה 4.

18. בשנת 2009 החליטה המועצה הארצית לתכנון ולבניה, במסגרת הדיונים לאישור תכנית המתאר המחוזית של מחוז תל אביב – תמ"מ 5, לגרוע את השדה מתמ"א 15 ולקבוע אותו כשדה זמני לתקופה של חמש שנים מיום אישור התמ"מ, עד לשנת 2010.

בסעיף 8.3 לתמ"מ 5 נקבע:

8.3 שדה תעופה זמני

"שדה תעופה זמני ביסודו בתעריף כספי של פטוס על דקת ריבוי כחול"

בתום חמש שנים ביום אישורה של תכנית זו, לא יתאפשר הביטוי שימוש בשדה התעופה הרצליה. המועצה הארצית תהא רשאית להאריך את התקופה ביעת לעת לאחר שהוצגו בפניה התנאים והנסיבות העדכניים לאותה עת.

19. ביום 13.10.15 דנה המועצה הארצית בדיון שמטרתו הארכת תקופת השימוש הקבועה בתמ"מ 5 בשדה התעופה הרצליה. בדיון זה קיבלה המועצה הארצית החלטה במספר נושאים:

ראשית, המועצה הארצית קבעה את חשיבות שדה התעופה בהרצליה לתעופה הכללית וכי קיים חשש כי סגירת שדה התעופה תעמיד את ענף התעופה הכללית בפני משבר.

שנית, המועצה קראה לות"ל לקדם במהירות וביעילות תכנית לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית.

שלישית, המועצה הארצית החליטה להאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה למשך 3 שנים, מתוך כוונה כי בתקופה זו תאושרנה תכניות מפורטות למגורים וכי בתום 3 שנים תבחן המועצה את מעמד התכנית ותדון, לפי הצורך, בהארכת פעילות שדה התעופה.

רביעית, המועצה הארצית הורתה על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה אשר תיקרא תמ"א 15/ב.

* העתק החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.15 מצורף **כנספח א'**

20. ביום 7.8.18 לאחר שהמועצה הארצית השתכנעה, כי לא ניתן לסגור את שדה התעופה הרצליה ללא תחליף, החליטה המועצה הארצית להאריך את פעילות השדה לתקופה נוספת של שלוש שנים עד למתן מענה חלופי לפעילות השדה או עד להוצאת היתר לפי תכנית זו, או עד להוצאת היתר בנייה למגורים בשטח השדה, לפי המוקדם.

21. בהתאם להחלטת המועצה הארצית נקבע בסעיף 7.2 לתקנון תמ"א 15/ב שהוכנה על ידי המועצה הארצית:

7.2 מימוש התכנית
1. תוקפה של תכנית זו יפקע, לפי המוקדם בין המועדים הבאים (להלן: "מועד הפקיעה"): עם אישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים או תחילת עבודות בשטח התכנית לצורך מימוש התכנית למגורים או עם מתן היתר ראשון בשטח התכנית למגורים או עם קבלת רישיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית.
2. כל הגבלות הבניה המוטלות על הסביבה בגין שדה התעופה בהרצליה, מכוח תכנית זו או בתכנית אחרת, יבוטלו במועד הפקיעה.
3. עם פקיעת תכנית זו, ישובו לחול הייעודים שהיו תקפים בתכנית מאושרת טרם אישור תכנית זו, אלא אם אושרה בשטח תכנית למגורים.

* העתק תקנון תמ"א 15/ב מצורף **כנספח ג'.**

22. המועצה הארצית פירסמה את תמ"א 15/ב להשגות, הולנת"ע דנה בהשגות אלו וגיבשה המלצות למועצה הארצית וביום 6.8.19 החליטה המועצה הארצית להמליץ לממשלה לאשר את תמ"א 15/ב. בהחלטה נקבע, כי התכנית לא תטיל מגבלות על אישור תכניות למגורים בשטח השדה ובתחום מגבלותיו. יחד עם זאת, לא ינתן היתר בניה בתחום מגבלות הבניה והפיתוח מכוחה של תכנית למגורים הכוללת פחות מ- 1,000 יח"ד אלא לאחר פקיעת תוקפה.

הממשלה, טרם אישרה את התכנית.

* העתק החלטת המועצה הארצית מיום 6.8.19 מצורף כנספח ג'.

ב'2. העתקת שדה התעופה בהרצליה

23. בחודש ספטמבר 2007 החליט שר התחבורה דאז למנות ועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות התעופה אשר תגבש תכנית והמלצות למדינות פיתוח שדות התעופה ל- 50 השנים הבאות, בין היתר לענין התעופה הכללית. כיו"ר הוועדה התמנה אלוף (מיל.) הרצל בודינגר (להלן: "ועדת בודינגר").

24. ועדת בודינגר המליצה, כי שדה התעופה עין שמר יהווה תחליף לשדה התעופה בהרצליה וכי שדה התעופה בהרצליה לא יסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברה מסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

* העתק דו"ח ועדת בודינגר מצורף כנספח ד'.

25. המלצות ועדת בודינגר אומצו בהחלטת מסי' 4463 של ממשלת ישראל מיום 1.2.2009 שבה נקבע, כי שדה תעופה שיש כוונה להעתיק את הפעילות האווירית לאתר אחר לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

26. צוותים מקצועיים שהוקמו קבעו, כי פינוי השדה ללא מציאת חלופה לשירותיו עלולה לגרום לנזק רב לתעופה הכללית ופגיעה בהכשרת טייסים. התייחס לכך מבקר המדינה בדו"ח שנתי 66'א' משנת 2015:

"החלטת ממשלה 4463, בדרישתה לאיתור חלופות לשימושים של שדה התעופה הרצליה, הצביעה על חשיבות השירותים הניתנים בשדה. צוות עבודה שכלל נציגים ממשרד התחבורה, מרת"א ומרש"ת, במסגרת הכנת מסמך הסוקר את פעילויות השדה ומשמעות הפסקתן, קבע כי פינוי ללא מציאת חלופה לשירותיו עלול לגרום נזק רב לתעופה הכללית בישראל, ובין היתר פגיעה בהכשרת טייסים (לימוד ושמידת כשירות); פגיעה בפעילות התעופה האזרחית, לרבות תנועות המסוקים; סגירתם של ארבעה מכוני בדק הפועלים בשדה ומתחזקים כ-95% מהמטוסים הקלים, לרבות טייסת הכיבוי האווירית המשמשת טייסת לכיבוי שריפות יער; צמצום ניכר במספר החניות למטוסים באזור שיפגע ביותר ממאה מטוסים החונים בשדה; ואיבוד מקור פרנסתם של עובדים מקצועיים, של טכנאי בדק ושל עובדי טיס מנוסים".

27. בסיכום דו"ח הביקורת קבע מבקר המדינה כי:

"משרד מבקר המדינה מעיר כי משרד התחבורה לא פעל לקידום הליך תכנונו של שדה התעופה הרצלייה. עוד מעיר משרד מבקר המדינה כי מרגע שהוחלט על זמניות השדה בשנת 2009, לא ביצע משרד התחבורה עבודת מטה יסודית בנושא במשך יותר משש שנים ולא קידם כל פתרון ממשי לפינוי. נושא החלופה לשדה התעופה הרצלייה לא נבדק באופן מעמיק, ובפועל עדיין אין חלופה כלשהי. סגירת שדה התעופה במצב כזה עלולה להסב נזק רב לתשתית לאומית חשובה, ולדברי אנשי רת"א אף לשבש את תפקודה של התעופה הכללית, יציבותה ועתידה. לדעת משרד מבקר המדינה, מן הראוי שמשרד התחבורה ורש"ת ימצאו בהקדם חלופה הולמת לשימושים של שדה התעופה הרצלייה כדי למנוע פגיעה בתעופה הפנים-ארצית." (ההדגשות הוספו).

* העתק דו"ח מבקר המדינה בקטע הרלבנטי להרצליה מצורף כנספח ה'.

28. בית המשפט העליון נדרש לבחון את המשך פעילותו של שדה התעופה בהרצליה במסגרת מספר הליכים שננקטו בפניו.

29. בבג"צ 5598/00 עיריית הרצליה ואח' נ' רשות שדות התעופה בישראל ואח', פ"ד נו (3) 883 דן בית המשפט העליון בשתי עתירות שהוגשו כנגד המשך פעילותו של שדה התעופה. בעתירות אלו קבע בית המשפט, כי המדינה נוהגת כדין בהתירה את המשך הפעילות בשדה התעופה, במתכונת מצומצמת, וזאת לתקופת ביניים ארוכה עד לסיומם של הליכי התכנון והכשרת אתר חלופי לשדה התעופה.

30. בבג"צ 1235/15 עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה ואח' נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואח', פורסם בנבו, עמד בית המשפט על חשיבות הפעילות המתקיימת בשדה, על העובדה כי למרות חלוף השנים ולמרות המלצות ועדת בודינגר, לא חלה כל התקדמות ממשית בתכנון חלופה אחרת. בית המשפט התיר את המשך פעילות השדה תוך שהוא קובע:

"הגיעה אפוא העת להכריע לגבי המשך הפעילות בשדה התעופה, אשר אין חולק כי מתבצעת בו פעילות פנים ארצית אווירית חשובה ביותר. בהקשר זה נציין, כי על אף חקיקתו של חוק שדה התעופה דב הז (הוראות מיוחדות), התשע"ז-2017, לא ברור עד מתי ועד כמה יתאפשר לשדה דב ליתן בעתיד מענה לצורכי התעופה האזרחית בישראל (עתירה שהוגשה כנגד החוק נמחקה בהמלצת בית המשפט – בג"ץ 3031/17 המנהלים מטעם בית המשפט לניהול הגוש הגדול (6896) נ' כנסת ישראל [פורסם בנבו] (18.9.2017).

שמנו לנגד עינינו את האינטרס הציבורי המשמעותי של המשך הפעילות האווירית האזרחית, מול האינטרסים הנוגדים של העיריות ותושבי האזור. משכך, אימצנו כמעט במלואה את עמדת היועץ המשפטי לממשלה, אשר מאזנת לטעמנו בין האינטרסים הנוגדים, כך שהשפעת הפעילות התעופתית על הסביבה תפחת, אך תתבצעה פעילויות תעופה החיוניות לשמירה על גרעין התעופה האזרחית בישראל. בשורה התחתונה, אנו מורים אפוא כי מכאן ולהבא יפעל השדה במתכונת המפורטת להלן...

ובהמשך:

”בשולי פסק דינו נחזור ונפנה לציטוט שהבאנו לעיל מפסק הדין בעניין אויה. יש להצר על אוזלת ידה של הרשות המבצעת, אשר מזה שנים רבות מודעת לכך שיש למצוא פתרון של קבע להעתקת הפעילות של שדה התעופה הרצליה כפי שעולה מדו”ח ועדת בודינגר שאומץ בהחלטת הממשלה כבר בשנת 2009. אין לנו אלא לקוות כי המדינה תקדם ביעילות ובמהירות חלופה של ממש, כך שיתקיים רצף של פעילות התעופה האזרחית המתקיימת כיום בשדה התעופה הרצליה”

הציטוט מפסק הדין בעניין אויה – ע”מ 3882/04 עיריית הרצליה נ’ אויה נתיבי אוויר, פורסם בנבו, המובא קודם לכן בפסק הדין הוא:

”לא נוכל לסיים את פסק דינו מבלי להצר על כך שחרף השנים הרבות שחלפו מאז ניתן פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה, טרם נמצא פתרון ראוי לבעיות הקשות הנלוות להפעלת שדה התעופה בהרצליה, בכלל זה בהיבטי בטיחות ורעש, המשפיעים על רווחת התושבים המתגוררים באזור. ברי כי על הרשויות להמשיך ולתור אחר פתרון הולם לבעייתיות הכרוכה במצב דברים זה”.

* העתק בג”צ 1235/15 מצורף כנספח ו’.

31. חלופה לשדה התעופה הרצליה מצויה היום בהליכי תכנון ראשוניים המתקיימים בוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות במסגרת תת”ל - 74 שדה תעופה חלופי להרצליה – חדרה מזרח.

ביום 30.7.18 החליטה הוועדה על קידום התכנית ועל פרסום הודעה לפי ס’ 77 ו- 78 לחוק בדבר הכנת תכנית לתשתית לאומית ותנאים למתן היתרים בתקופת ביניים. הודעה על הכנת התכנית פורסמה ביום 17.7.19.

בדיון שהתקיים בפני ממליאת הות”ל ביום 20.5.19 עמדו הגורמים המקצועיים על החשיבות של פעילות התעופה הכללית ועל החשיבות במציאת חלופה הולמת לשדה התעופה הרצליה.

נציג רשות התעופה האזרחית טען בדיון כי:

הציג את חשיבות הפעילויות והשימושים של התעופה הכללית, בראש ובראשונה הדרכה ושמירת כושר טיסה, צילום ומיפוי, ניסויי טיסה, גשם, כיבוי אש, ריסוס חקלאי, קשר לאסדות, מוניות אוויר, טיסות אמבולנס, תחזוקת תשתיות חשמל, מכוני בדק, בית ספר לטיסה ועוד. השדה לא בא לתת מענה לעשירים בודדים חובבי טיסה כפי שמנסים להציג. מדובר בתשתית לאומית לכל דבר ועניין להכשרת רוב הטייסים לתעופה האזרחית והמסחרית לכל רמותיה. מספר טייסי חיל האוויר העושים הסבה לאחר שחרורם ועוברים לתעופה אזרחית הולך ופוחת בהתמדה. רוב המטוסים של התעופה הכללית נמצאים במרכז הארץ (70-90 מטוסים), ובהתאמה גם מכוני הבדק.

עיקר הביקוש הוא במרכז הארץ כגזרת ישיבה מריכוזי האוכלוסייה ומהצרכים של התעופה הכללית. זה עניין של ביקוש והיצע. במנחתים בפריפריה הפעילות זניחה ומתרכזת בעיקר בסופי שבוע בשל מגבלות מערכת הביטחון על המרחב האווירי בימי שגרה. בנתבי"ג לא ניתן להכניס תעופה כללית. השדה מיועד למובילים לטיסות בין לאומיות ומגיע כבר כיום לקצה הקיבולת. אין אפשרות להפעיל הטרונות בסוגי מטוסים בשל מגבלות בטיחות. שדה דוב הולך ונסגר. יש רק שני מנחתים לכאורה רלוונטיים, עם רישיון של רת"א: שדה תימן (4 מקומות חניית מטוסים בלבד) ומגידו, לגביו אין תכנון סטטוטורי ולמועצה אזורית אין סמכות לקדם אותו (השדה כולל 4 מקומות חניית מטוסים בלבד ובו פועלת חברה אחת, בעיקר בסופי שבוע).

בהמשך התייחס נציג רת"א לסכנה הנשקפת לעתיד התעופה הכללית במקרה של סגירת שדה התעופה בהרצליה ללא חלופה הולמת:

התהליך שמתנהל אינו תקין. לאחר סגירת השדה בהרצליה לא יהיה לאן להעביר את פעילות התעופה הכללית והענף עלול להיסגר. תפקיד הות"ל לקדם תכנית תשתית לאומית בלוי"ז מזור. לא סביר עיכוב של למעלה מ-10 חודשים לאחר החלטת המליאה הקודמת לחזור לדון בסוגיית התכנון הפיזור שאינה ישימה רק בגלל שמישהו העלה שוב את הנושא.

* העתק פרוטוקול הדיון מיום 20.5.19 בות"ל מצורף כנספת ז'.

3' – סיכום ביניים

32. חשיבותה של התעופה הכללית כתשתית לאומית חיונית הוכרה על ידי המועצה הארצית, מבקר המדינה, רת"א וממשלת ישראל.

33. מרכזיותו וחשיבותו של שדה התעופה הרצליה למערך התעופה הכללית הוכרה אף היא על ידי הגופים הנ"ל ואף על ידי בית המשפט העליון.

34. את הפעילות של שדה התעופה בהרצליה יש להעתיק לאתר אחר באזור מרכז הארץ ואולם, את סגירת שדה התעופה יש לבצע רק לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש. כך נקבע בדו"ח ועדת בודינגר אשר אושר על ידי ממשלת ישראל.

35. משמעות הדבר היא כי כל תכנית המאפשרת את פינוי שדה התעופה הרצליה לפני הקמת השדה החלופי ניצבת בסתירה להחלטת ממשלת ישראל ובסתירה להמלצות הגורמים המקצועיים.

ג'. תמ"ל 1083 – נימוקי ההתנגדותג'1. המטרה בבסיס התכנית – פינוי השדה

36. המטרה הניצבת בבסיס קידומה של התכנית המופקדת הוא להביא לפינוי שדה התעופה הרצליה. האמצעי להשגת מטרה זו הוא תכנון שכונת המגורים. כך נקבע בתקנון התכנית מיום 15.4.19 :

2.1 מטרת התכנית

1. פינוי שדה התעופה הקיים

2. הקמת שכונת חדשה, אינטנסיבית ומעורבת שימושים, סביב פארק עירוני ליניארי בתחום המסלול של שדה התעופה ההיסטורי

* העתק חלקי של תקנון התכנית מיום 15.4.19 מצורף כנספח ח'.

37. הוועדה הנכבדה הבינה, כי יש קושי לחשוף את המטרה האמיתית הניצבת בבסיס התכנית, שכן מטרתה של הותמ"ל היא להגדיל את היצע יחידת הדיור ולא לפנות שדות תעופה, ולכן הוראה זו שונתה בתקנון התכנית המופקדת.

שינוי סמנטי זה לא משנה את המהות והאינטרסים האמיתיים העומדים בבסיס קידומה של התכנית – פינוי שדה התעופה.

38. בדיון מיום 16.5.19 ציינה מתכננת הותמ"ל ביחס לפינוי שדה התעופה, כי: **"מדינת ישראל קבעה שמכיוון שהשדה אינו חוקי יש לפנותו ולהקים במקומו מגורים והוועדה מקדמת את עמדת המדינה"**.

עמדה זו רחוקה מלבטא את העמדה המדויקת של ממשלת ישראל ואף של המועצה הארצית לתכנון ולבניה והושמט ממנה רובד מהותי והוא, כי יש להקים שדה חלופי לשדה התעופה הרצליה קודם לפינוי השדה. ונזכיר, כי החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.15 מושתת על שלושה רבדים מהוויים מקשה אחת: חשיבות שדה התעופה הרצליה לפעילות התעופה הכללית, הצורך לקדם תכנית לשדה חלופי, הצורך בשינוי השטח למגורים.

39. עוד תיטען המתנגדת כי מבחינה תכנונית יש להעדיף קידום תכנית אחת לכלל הרובע הצפוני לרבות שטח התכנית המופקדת אשר תיבחן את התשתיות מחד ואת צרכי התכנון הכוללים של האזור מאידך.

40. התכנית המופקדת לא מתיישבת עם תכנית המתאר הכוללנית של הרצליה המצויה היום בשלבי תכנון. ראשית, התכנית מהווה רק חלק ממתחם תכנוני 123 ב' בתכנית המתאר הכוללנית. שנית, תכנית המתאר רואה את כלל מתחמי התכנון ברובע הצפוני של העיר כמתחם תכנוני אחד בו ניתן לאשר תכנית אחת.

ג'2. קביעת תנאים הקושרים בין פינוי שדה התעופה לבניה

41. התכנית מתעלמת לחלוטין מקיומו של שדה התעופה, שעל חשיבותו הרבה עמדנו לעיל, והיא לא קובעת תנאים הקושרים את יישום התכנית עם פינוי השדה וקידומה של תת"ל 74.
42. כאמור, פינוי השדה מבלי שימצא קודם לכן פתרון בפועל לשדה חלופי, פתרון המקודם היום במסגרת תת"ל 74, מנוגד להחלטת ממשלת ישראל ולחוות הדעת של הגורמים המקצועיים.
43. אומנם תמ"א 15/ב קובעת כי תוקפה יפקע עם אישור תכנית פיתוח או תחילת עבודות בשטח או מתן היתר בניה או הפעלת השדה החלופי ואולם התכנית לא אושרה על ידי ממשלת ישראל וניתן להניח, כי לא תאושר תכנית הסותרת החלטה מפורשת של הממשלה, החלטה המבוססת על המלצות הגורמים המקצועיים השונים ואת המלצות ועדת בודינגר, כפי שפורט בהרחבה לעיל.
44. כל עוד תמא 15/ב לא אושרה סופית והתנאים לפינוי השדה לא התגבשו, לא ניתן לאשר תכנית הסותרת את החלטת ממשלת ישראל כי פינוי שדה התעופה יבוצע רק לאחר גמר ההקמה של שדה חלופי.
45. סגירת שדה התעופה בהרצליה לפני שקיים פתרון לשדה תעופה חלופי לוקה בחוסר סבירות קיצוני שכן היא תביא לפגיעה מהותית בפעילות התעופה הכללית והכשרת טייסים לתעופה האזרחית.
46. לפיכך, יש לקבוע בתכנית, כי תנאי למתן היתר בניה ראשון בשטח התכנית הוא פינוי השדה וכי זה ייעשה רק לאחר גמר הקמת השדה החלופי.
47. לחילופין, תכנית המתאר הארצית, בגרסה שאושרה על ידי המועצה הארצית לתכנון ולבניה, קובעת שלוש חלופות לפינוי השדה אשר כרוכות ביישום התכנית למגורים:
- א. אישור תכנית פיתוח;
 - ב. תחילת עבודות בשטח;
 - ג. מתן היתר בניה ראשון.
48. יש לקבוע במסגרת התכנית המופקדת, כי תנאי לפינוי השדה הוא מתן היתר בניה ולא אישור תכנית פיתוח או תחילת עבודות בשטח.
- על הוועדה הנכבדה למנוע פגיעה בלתי נחוצה בפעילות התעופה הכללית. קביעת תנאים לפיהם השדה יתפנה לקראת הבניה בפועל מאזנת את האינטרסים השונים בצורה ההולמת ביותר ותנאי זה הוא התנאי היחיד שיבטיח כי שדה התעופה לא יתפנה שנים רבות לפני שניתן יהיה לממש את הבניה במתחם.

49. במסגרת מאזן האינטרסים יש להביא בחשבון כי לנוכח בעיות התשתית הקיימות ובעיקר תשתית הביוב ולאור ההנחיה בתכנית לפיה לא ניתן להוציא היתרי בניה ללא פתרון ביוב, ממילא לא ניתן לקבל היתרי בניה בתחום התכנית לפני מתן מענה לבעיות התשתית וכי מתן מענה לסוגיית התשתית יקח עוד זמן בו שדה התעופה יכול להמשיך לפעול.

ג'3. היעדרה של תשתית מתאימה

50. לבעיות התשתית הקיימות התייחסו נציגי עיריית הרצליה בדיונים לקראת הפקדת התכנית.

51. בדיון שולחן עגול מיום 16.5.19 טען מהנדס העיר הרצליה: "עמדת הוועדה המקומית שונה והיא מתנגדת לקידום התמ"ל ולתכנית הרובע בכללותה וכי יש בהרצליה בעיות תשתית חמורות הדורשות פתרון..... בנוגע לפתרון הקצה לביוב, ציין כי מט"ש הרצליה אינו מסוגל לקבל שפכים נוספים ויש לקדם את החיבור לשפד"ן". בהמשך דבריו עמד מהנדס העיר על בעיות תשתית גם בתחום המים והחשמל.

נציגת לשכת התכנון תל אביב ציינה אף היא כי "ביחס לנושא תשתיות העל ציינה כי קיימת בעיה כוללת במחוז שדורשת פתרון רוחבי".

52. בדיון מיום 7.8.19 להפקדת התכנית נדונה סוגיית פתרונות הביוב.

נציג משרד הבריאות סבר כי לא בשלו התנאים להפקדת התכנית והעלה הצעה נגדית להצעה בדבר הפקדת התכנית ובה נקבע כי תנאי להפקדת התכנית – בחינת חלופות והשפעות סביבתיות לפתרון בקצה ופתרון גלישה והצגת פתרון ואישורו על ידי משרד הבריאות והגנת הסביבה וכן קביעת תנאים למתן תוקף לתכנית.

אומנם ההצעה הנגדית של משרד הבריאות נדחתה ואולם היא מלמדת כי הגורמים המקצועיים בנושא סבורים כי התכנית הופקדה בהיעדר פתרונות נאותים לסוגיית הביוב.

53. לפיכך, יש לבטל את התכנית על למציאת פתרונות ביוב הולמים.

54. לא זו אף זו מהדיון בהפקדת התכנית עולה כי פתרונות הביוב ועודפי הנגר מחייבים פתרונות סטטוטוריים במסגרת תכניות שונות.

משכך, הפקדת התכנית ואישורה סותרים את סעיף 4 (א) לחוק הותמ"ל הקובע כי תכנית מועדפת לדיור תכלול הוראה המאפשרת להוציא מכוחה היתר לבניה בלא צורך באישורה של תכנית נוספת.

סיכום

55. אין מחלוקת כי יש לפנות את שדה התעופה בהרצליה ואולם את פינוי השדה יש לבצע רק לאחר שיש שדה חלופי אליו ניתן להעתיק את הפעילות. כך נקבע בדו"ח בודינגר, בהחלטת הממשלה שאימצה דו"ח זה, בהחלטת המועצה הארצית מיום 13.10.15. זו גם עמדת גורמי המקצוע הבכירים ביותר בתחום לרבות רת"א.

56. המטרה העיקרית הניצבת בבסיס התכנית הוא לפנות כבר עתה את שדה התעופה, עוד בטרם גובש השדה החלופי במסגרת תת"ל 74.

57. שדה התעופה בהרצליה הוא השדה המרכזי המשרת את התעופה הכללית. סגירתו ללא הקמת שדה חלופי תגרום לפגיעה קשה בענף זה, אשר הוגדר על ידי גורמי המקצוע כ"תשתית לאומית".

58. לאור זאת יש לקבוע בתכנית תנאים אשר יבטיחו כי השדה יתפנה רק לאחר שתאושר תת"ל 74 ויוקם השדה החלופי.

59. התכנית הופקדה בניגוד לחוק הותמ"ל שכן הוצאת היתרי בניה בתחומה מחייבת מציאת פתרונות ביוב המחייבים הסדרה סטטוטורית בתכנית אחרת.

בנוסף בהתאם לגישת משרד הבריאות לא ניתן להפקיד את התכנית ללא קביעת פתרונות ביוב קודם להפקדת התכנית ומשכך החלטת הוועדה להפקיד את התכנית לוקסה בחוסר סבירות.

התנגדות זו נתמכת בתצהירו של מר אורי אביב.


ארז שפירא, עו"ד
ב"כ המתנגדת

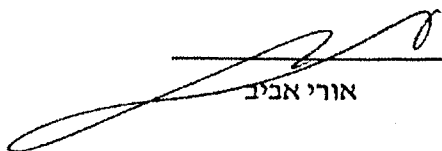
העתיקים:

אגודת התעופה הכללית
הועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה

תצהיר

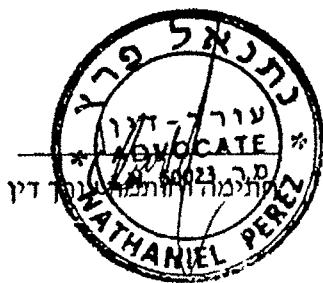
אני הח"מ, אורי אביב, ת.ז. 053278420, לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר את האמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזאת, כדלקמן:

1. הנני עושה תצהירי זה בתמיכה להתנגדות המוגשת בשם אגודת התעופה הכללית ע.ר. 580033876 לתכנית תמ"ל 1083 – קריית המסלול.
2. העובדות המפורטות בסעיפים 1-12 לכתב ההתנגדות הנין בהתאם לידיעתי האישית.
3. האמור ביתר הסעיפים נכון לפי מיטב ידיעתי ואמונתי, ועל פי יעוץ משפטי שקיבלתי.
4. אני מצהיר כי השם דלעיל הוא שמי, החתימה דלמטה היא חתימתי, וכי תוכן תצהירי זה אמת.


אורי אביב

אישור עו"ד

אני החתום מטה, נתנאל (נתי) פרץ, עו"ד, מאשר בזה כי ביום 16 בפברואר 2020, הופיע בפני מר אורי אביב, המוכר לי אישית ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת כולה ואת האמת בלבד, וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפני.



נספח ה

העתק חלקי של דו"ח הביניים

עמוד 76



משרד האוצר

הוועדה למתחמים מועדפים לדיור – ותמ"ל

דו"ח ביניים לשמיעת התנגדויות בתכנית

תמ"ל 1083 – הרצליה קריית המסלול



מאי 2020

אדיב דאוד נקאש - אדריכל ומתכנן ערים שד' המגינים 90 חיפה טל. 04-8535119

studio@naccache.co.il

תוכן עניינים

1	רקע כללי	1
1	הסבר כללי על התכנית	1
1	סיכום קידום התכנית בותמ"ל:	1
2	ההתנגדויות	2
2	סיכום כללי	2
3	המלצות עיקריות	3
10	1. צבי דותן ואחרים	10
10	טיעונים:	10
11	משיבים להתנגדות:	11
14	המלצות:	14
16	2. בנימין ניר	16
16	טיעונים:	16
16	משיבים להתנגדות:	16
18	המלצות:	18
19	3. סוזי נדב ענתבי	19
19	טיעונים:	19
19	משיבים להתנגדות:	19
22	המלצות:	22
23	4. אליהו רובינשטיין	23
23	טיעונים:	23
23	משיבים להתנגדות:	23
25	המלצות:	25
25	5. משרד הבריאות	25
25	טיעונים:	25
25	משיבים להתנגדות:	25
26	המלצות:	26
26	6. אדם טבע ודין	26
26	טיעונים:	26
27	משיבים להתנגדות:	27
30	המלצות:	30
34	7. המועצה לשימור אתרים	34
34	טיעונים:	34
34	משיבים להתנגדות:	34
35	המלצות:	35
36	8. רשות שדות התעופה	36
36	טיעונים:	36
36	משיבים להתנגדות:	36

חוקר: אדיב דאוד נקאש – אדריכל ומתכנן ערים

36	המלצות :
37	9. אגודת התעופה הכללית
37	טיעונים :
37	משיבים להתנגדות :
38	המלצות :
38	10. משתמשי ועובדי שדה התעופה הרצליה
38	טיעונים :
39	משיבים להתנגדות :
40	המלצות :
40	11. אחד שני
40	טיעונים :
41	משיבים להתנגדות :
42	המלצות :
42	12. נת"ע
42	טיעונים :
42	משיבים להתנגדות :
43	המלצות :
43	13. עמותת אס.או.אס חיות
43	טיעונים :
43	משיבים להתנגדות :
43	המלצות :
44	14. צבי קיבש ואחרים
44	טיעונים :
44	משיבים להתנגדות :
44	המלצות :
45	15. יצחק, יוסף והרצל חגיג'
45	טיעונים :
45	משיבים להתנגדות :
46	המלצות :
46	16. משה ושושנה אליאס
46	טיעונים :
47	משיבים להתנגדות :
48	המלצות :
49	17. יהודית צייטלין ואחרים
49	טיעונים :
49	משיבים להתנגדות :
50	המלצות :
50	18. אורה חכם ואחרים

חוקר: אדיב דאוד נקאש – אדריכל ומתכנן ערים

50	.....	טיעונים:
51	.....	משיבים להתנגדות:
51	.....	המלצות:
51	.....	19. מרדכי צמח ואחרים
51	.....	טיעונים:
52	.....	משיבים להתנגדות:
52	.....	המלצות:
52	.....	20. יניב סנהי וסימון אסרף
52	.....	טיעונים:
53	.....	משיבים להתנגדות:
54	.....	המלצות:
56	.....	21. איתמר כהן
56	.....	טיעונים:
56	.....	משיבים להתנגדות:
57	.....	המלצות:
58	.....	22. חברת גוש 6664 חלקות 28 29 30 45 בע"מ
58	.....	טיעונים:
58	.....	משיבים להתנגדות:
58	.....	המלצות:
58	.....	23. יעקב אוריאל ואחרים
58	.....	טיעונים:
59	.....	משיבים להתנגדות:
59	.....	המלצות:
60	.....	24. תאגיד מי הרצליה
60	.....	טיעונים:
60	.....	משיבים להתנגדות:
61	.....	המלצות:
61	.....	25. הועדה המקומית לתכנון ולבנייה הרצליה
61	.....	טיעונים:
62	.....	משיבים להתנגדות:
65	.....	המלצות:
68	.....	26. רשות מקרקעי ישראל
68	.....	טיעונים:
68	.....	משיבים להתנגדות:
69	.....	המלצות:

דוח ביניים

רקע כללי

הסבר כללי על התכנית

דברי הסבר לתכנית מתוך הוראות התכנית בעריכת אדר' דורון צפרי:

"תכנית מועדפת לדיור (תמ"ל) 1083 קריית המסלול היא תכנית למגורים, הממוקמת בצפון העיר הרצליה, מצפון לדרך מנחם בגין, מערבית לרחוב כנפי נשרים, מזרחית לתחנת הדלק הקיימת ודרומית לגדר הצפונית של שדה התעופה הקיים.

התכנית קובעת ייעודים סחירים: מגורים ד' ודיור מיוחד, ובהם 1,650 יח"ד בצפיפות כ-37 יח"ד / ד' נטו, ובנוסף 350 יחידות דיור מוגן. עוד כוללת התכנית 20,175 מ"ר שטחים עיקריים למסחר ותעסוקה הפרוסים בחזיתות מסחריות במוקדים שונים בשכונה.

בתחום התכנית שטחי שדה התעופה הרצליה וחורשות איקליפטוסים בוגרים וותיקים בין שדה התעופה ודרך בגין. כ-82% מהקרקע בניהול המדינה.

שדה התעופה הרצליה החל את דרכו כשדה תעופה צבאי במלחמת העצמאות, ולאחריה שימש כשדה תעופה אזרחי. שדה התעופה אינו מוסדר סטטוטורית, וקיים בפועל על קרקע שייעוד המאושר הוא חקלאי.

במקביל לעריכת התמ"ל מקודמת תמ"א 15/ב - תכנית להסדרה זמנית של השדה, אשר קושרת בין מימוש תמ"ל 1083 לבין הפסקת הפעילות בשדה.

תכנית "קריית המסלול" היא נגזרת של תכנית שלד רחבה לפיתוח הרובע הצפוני הרצליה. "קריית המסלול" מהווה את שלב ההקמה הראשון של הרובע.

התכנית נערכה על בסיס העקרונות הבאים:

- בניה רוויה בצפיפות עירונית גבוהה לטובת ניצול משאב הקרקע ולטובת מתן שירותים עירוניים איכותיים

- עידוד התנועות בתחבורה ציבורית, הליכה ברגל ורכיבה על אופניים, כל זאת על ידי מארג צפוף של רחובות המתוכננים ומעוצבים לתנאים מיטביים לתנועות אלו וריסון תנועת הרכב הפרטי.

- קביעת התוואי ההיסטורי של מסלול שדה התעופה כפארק עירוני ליניארי הקושר את השכונה אל הפארק העירוני הרחב ממערב, כמחווה לזיכרון ההיסטורי של קיום השדה.

- פיתוח ציר ירוק לאורך רחוב מנחם בגין, בהתאם לתמ"מ 5

- שימור עצים בוגרים וערכיים הקיימים בתחום התכנית"

סיכום קידום התכנית בותמ"ל:

להלן תמצית עיקרית לאירועים בקידום התכנית בותמ"ל:

צו הכרזה על מתחם מועדף לדיור מיום 21/10/2018

קיום תנאי סף 29/07/2019

החלטה בדיון בהפקדה מיום 15/12/2019

פרסום נוסח הודעה בדבר הפקדת תכנית באתר אינטרנט מיום 15/12/2019.

פרסום להפקדה : הפקדת התכנית פורסמה בסוף דצמבר 2019.

מועד אחרון להגשת התנגדות – 18/02/2020

מועד שימועים להתנגדויות – 12/03/2020

אציין שהשימועים התקיימו בהתאם להנחיות משרד הבריאות כפי שהיו באותה עת, דבר שהוסבר בפתח יום השימועים.

ההתנגדויות

סיכום כללי

לתכנית הרצליה קריית המסלול (תמ"ל-1083) הוגשו בתקופת ההפקדה כ-335 התנגדויות. לאחר בחינתן הובהר כי רבות מהן חוזרות על עצמן במדויק (התנגדויות סטנסיל). בהתאם לכך ולאור הוראת סעיף 106 לחוק התו"ב הוזמנו 26 מתנגדים שהתנגדויותיהם כוללות את כלל טענות המתנגדים.

להלן עיקרי הטענות בהתנגדויות:

בהתאם למתודולוגיית עבודתי בשמיעת ההתנגדויות והגשת דו"ח חוקר זה, מיינתי את הטענות לפי נושאים שעלו מתוך מסמכי ההתנגדויות.

הצורך בתכנית, מדיניות התכנון וסמכות הותמ"ל:

- א. התכנית פוגעת בשדה תעופה פעיל, היחיד המשמש לתעופה אזרחית באזור המרכז, והסדרת שדה חלופי לא נראית באופק.
- ב. התכנית סותרת את מדיניות התכנון המקומית ואת רצון התושבים.
- ג. יש לקדם תכנית אחת לכל הרובע הצפוני של הרצליה ולא לפצלו לשתי תכניות נפרדות בשל הצורך בראייה תכנונית רחבה וצדק חלוקתי.
- ד. התכנית מחלישה את מרכז העיר הקיים ומפחיתה את סיכויי ההתחדשות העירונית.
- ה. גבולות והיקף התכנית שונו מצו ההכרזה על המתחם בניגוד לחוק, ולא נקבעו מסיבות תכנוניות ראויות.
- ו. התכנית אינה בסמכות הותמ"ל מכיוון שהופקדה לאחר פקיעת החוק ולאור ישימות התכנית הנמוכה לאור חוסר היכולת לפנות את שדה התעופה.

תשתיות ותחבורה:

- ז. התכנית תייצר כשל תחבורתי בסביבתה העמוסה כבר כיום.
- ח. תשתיות הביוב, המים והניקוז לא יעמדו בעומס שתייצר התכנית.
- ט. הבה"ת שבוצעה לתכנית הסתמכה על פיצול נסיעה בתחבורה ציבורית לא ריאלי (גבוה / נמוך מדי)

עיצוב עירוני:

- י. התכנית מציעה בינוי צפוף וגבוה הסותר את אופי הבינוי הקיים בסביבתה.
- יא. אין לתכנן מבנים גבוהים בשל עלויות תחזוקתם.
- יב. יש לעבות את צפיפות התכנית לאור סמיכותה לתחנת המטרו המתוכננת.
- יג. לצמצם, ומנגד, לעבות את רשת הרחובות (מתנגדים שונים), להוסיף שבילי אופניים, הצללות והסדרי תח"צ זמניים לעידוד הליכתיות וויתור על שימוש ברכב הפרטי.
- יד. להפנות את החזית המסחרית לרחובות הראשיים במקום לפארק הפנימי.
- טו. להגביר את עירוב השימושים על ידי הוספת שימושי תעסוקה ופיזור מבני הציבור.
- טז. להמיר את זיקות ההנאה המסומנות במגרשים הפרטיים לשבילים.

שימור:

- זז. התכנית פוגעת במתחם היסטורי הראוי לשימור.
- יח. לשמר את חורשת האקליפטוסים ולהחמיר הוראות השמירה על העצים הבוגרים.

סביבה ושטחים פתוחים:

- יט. התכנית פוגעת בשטחים חקלאיים פעילים, בצמחיה ובבעלי חיים.
- כ. התכנית ממוקמת על קרקע מזוהמת שיש לטהרה בטרם תאושר התכנית.
- כא. יש להטמיע הנחיות למניעת מטרדי רעש וזיהום אוויר.

המלצות עיקריות

הבהרה בעניין שדה התעופה ופתרון הביוב: בטרם אעביר המלצות בשתי סוגיות עקרוניות אלו, אגב, סוגיות שאין בהם כדי להשפיע על התכנון המפורט של השכונה, אבקש להמתין להתקדמות אפשרית בתהליכים הקשורים לכך במקביל לתכנית זו. ככל שתתקבל המלצת להפקיד את התכנית לפי 106ב', ובכל מקרה, אמליץ בדו"ח הסופי על הנושאים הללו.

הצורך בתכנית, מדיניות התכנון וסמכות הותמ"ל:

- א. הטיעונים בדבר הפגיעה בפעילות שדה התעופה הרצליה. ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.
- ב. לדחות את הטיעונים בדבר סתירת מדיניות התכנון המקומית ורצונות תושבי הרצליה. בשנים האחרונות אנו עדים למשבר דיור רחב היקף במדינת ישראל. אוכלוסיית ישראל צומחת בקצב המהיר ביותר מבין מדינות המערב, וכבר כיום מורגש מחסור נרחב ביחידות דיור המוביל לעליית מחירים קיצונית. על מנת להתמודד עם המשבר נמצא שיש לקדם באופן מהיר תכנון ובנייה של אלפי יחידות דיור ברחבי הארץ. הממשלה החלה במספר פעולות

במטרה להשיג מטרה זו. בין היתר הוקמה הותמ"ל, לה סמכויות נרחבות, המיועדת לאשר תכניות רחבות היקף למגורים אשר ניתנות למימוש בזמן קצר יחסית, במתחמים שהוכרו על ידי הממשלה ובהתאמה לתמא / 35 המכווינה את עקרונות הפיתוח בישראל. כל זאת מתוך ההבנה כי אין ברירה אלא לקדם בינוי צפוף ואינטנסיבי, אשר יוכל לספק מענה לגידול האוכלוסייה, וזאת מבלי להחריב את כלל השטחים הפתוחים במדינת ישראל ולהימנע מקטסטרופה תכנונית. תכניות מועדפות לדירוג הוגדרו בהיררכיה גבוהה ביותר, והן כפופות רק לתמא / 35. הן גוברות על כל שאר תכניות המתאר הארציות, המחוזיות והמקומיות. ועל אף זאת, תמ"ל 1083 מתאימה למדיניות התכנון הארצית והמחוזית. היא אף נגזרת מתכנית השלד לרובע הצפוני של הרצליה, שנבחרה בתחרות שניזומה על ידי עיריית הרצליה עצמה ורמ"י. בימים אלו מקודמת תכנית מתאר מקומית חדשה להרצליה, אשר קובעת הנחיות אחרות לשטח זה. ואולם, התכנית עודנה בשלבים הראשוניים של תהליך אישורה, ולאור אי התאמה למדיניות התכנון הארצית והמחוזית, סביר להניח כי תשונה ותעודכן. חשוב לזכור כי באחריות גופי התכנון לדאוג לעתידה של מדינת ישראל. עליהם לוודא שלילדנו יהיו מספיק מקומות דיור וסביבת מגורים איכותית, ואולם קולם לא נשמע כיום בהליכי התכנון. אין זה אומר שמוסד התכנון לא צריך להתחשב גם באינטרסים של דור העתיד. מיקום תמ"ל 1083 בשטח מופר, המוקף מצדדיו בבינוי קיים ובתחומי מטרופולין ת"א, הינו אידיאלי לפיתוח שכונה אינטנסיבית. על אף הבנתי את טענות התושבים לשינוי המרקם העירוני הקיים והמוכר, על כל משמעויותיו, אנו מחוייבים לראות את התמונה הגדולה ולזכור את קולם של אלו שטרם יכולים להשמיע את דרישותיהם. זאת, בנוסף להתאמה למדיניות התכנון, מהווים סיבות משכנעות ומספקות לקידום התכנית. זהו צו השעה, איננו יכולים להמשיך בתרחיש "עסקים כרגיל".

ג. לדחות את הטענות בדבר קידום תכנית אחת לכל הרובע הצפוני. במקביל לתמ"ל / 1083 מקודמת תכנית מועדפת לדירוג נוספת על שאר השטחים הפתוחים באזור זה. שתי התכניות נגזרו מתוך תכנית שלד אחת שקודמה לכלל המרחב, והן עוקבות אחר אותן מטרות תכנוניות. כלל הרובע דורש פתרונות תשתיתיים רבים ומורכבים יחסית, ועלה החשש כי הדבר יאריך את הליך התכנון ויעכב את מימושה. לכן הוחלט על קידום חלק קטן מתוך תכנית השלד, אשר מכיל את כלל הפתרונות הנדרשים לתפקודו, וניתן לממשו באופן מהיר יותר. זה יהווה השלב הראשון במימוש החזון התכנוני לכלל השטח. הראייה הכוללת הובאה בתכנית השלד עליה תכנית זו מתבססת. בהיבט השמאי, התכנית מכילה רק השטחים הנדרשים לה מבחינה תכנונית ומאפשרים את קידומה המהיר (להרחבה בנושא גבולות התכנית, ראו מענה בסעיף ה' להלן). לאור העובדה שהתכנית מכילה את כל הפתרונות הנדרשים לה, לא ראיתי סיבה בגינה יש לדחות את התכנית ולשלב את תכנון השטח במסגרת תכנית גדולה ויחידה.

ד. לדחות את הטענות בדבר החלשת מרכז העיר ופגיעה באפשרויות ההתחדשות העירונית. משבר הדיור יצר צורך מיידי בהקמת כמות נרחבת של פתרונות דיור (להרחבה בנידון, ראו מענה בסעיף ב' לעיל). תהליכי התחדשות, מטבעם, אורכים זמן רב יחסית, ולא יכולים להוות מענה יחיד והולם לצורך האקטואלי. עם זאת, קידום תכנית המתחם לא סותר את האפשרות לקידום התחדשות בעיר, בייחוד לאור מיקומה בסמיכות ללב המטרופולין, וראוי שמהלך זה יוגבר במקביל לפיתוח השכונה החדשה.

אינטנסיביות התכנית, לצד מיקומה בסמיכות למרכז הבינתחומי ותחנות תח"צ עתידיות, מצדיק ומחייב את השילוב של שימושי התעסוקה והמסחר. הדבר לא בא על חשבון מרכז העיר, שגם בתחומו ניתן להעצים את האינטנסיביות העירונית ולחזק את תפקודו האורבני, לצד פיתוח השכונה החדשה.

ה. לדחות את הטיעונים בדבר שינוי גבולות התכנית. צו ההכרזה על מתחם דיור מהווה "קריאת כיוון", והחוק מאפשר לשנות באופן לא מהותי את היקף וגבולות התכנית שתקודם בתחומו, בהתאם לתנאים המפורטים בו. בהקשר לגבולות התכנית במצבה המופקד, השתכנעתי שצורתן מוצדקת. מדרום, התכנית גובלת בבינוי קיים. ממערב התכנית גובלת בשטחים המיועדים לשימושים ציבוריים רובעיים וכלל עירוניים. ממזרח התכנית גובלת במיקום הנוכחי של דרך הגישה לשכונות נחלת עדה וגן רש"ל, אשר את התוואי שלו התכנית מציעה להסיט ולהפכו לציר הכניסה הראשי לשכונה, ועל כן נדרש להכלילו בתכנית. מצפון, הגבול השתנה ביחס לצו ההכרזה, וזאת משום שבתחום שהוסר מהתכנית נמצאת תחנת שאיבה לביוב קיימת. על מנת להמנע ממצאות פתרון חלופי לתחנה זו, מהלך שעשוי היה להאריך את תהליך אישור וביצוע התכנית, הוחלט להוציאה מהתכנית. שאר השטחים נכללים במסגרת תכנית הרובע הצפוני המקודמת בימים אלו, ותפוח כשלב שני לקריית המסלול. תכנית זו גדולה ומורכבת יותר, ובתחומה ניתן יהיה למצוא פתרון הולם לתחנת השאיבה. כמו כן, החלקות שלא נכללות בתחום תכנית קריית המסלול יכללו בתכנית העיקרית של הרובע, ויקבלו מענה תכנוני ושמאי הולם.

ו. לדחות את הטיעונים בדבר חוסר סמכות הותמ"ל. סעיף 38 לחוק יסוד הכנסת קובע מהו המועד של פקיעת דבר חקיקה בעל תוקף זמני. בהתאם לכך חוק הותמ"ל הוארך נכון לעכשיו עד לתום 3 חודשים מיום כינונה של הכנסת החדשה ולפיכך אני דוחה טענה זו. ביחס למועד מימוש התכנית – ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.

תשתיות ותחבורה:

ז. לדחות את הטיעונים בדבר הכשל התחבורתי. ההבנה כיום היא שלא ניתן להסתמך יותר על השימוש ברכב פרטי לנסיעות הדרושות לנו ביומיום. המדינה מצטופפת, ואין לנו שטח לבזבז על תשתיות כבישים זוללות שטחים שלא יוכלו בכל מקרה להדביק את הביקוש. לאור זאת, מדיניות התכנון מכוונית עידוד שימוש בתחבורה חלופית – הליכה, רכיבה באופניים ושימוש בתחבורה ציבורית. שכונת קריית המסלול המוצעת בתכנית זו משוררת היטב על ידי תחבורה ציבורית – בסמיכות אליה מתוכנן קו המטרו, עם תחנה צמודה לגבול התכנית. לא רחוק מגבולותיה נמצאת תחנת רכבת שהגישה הישירה אליה תוסדר במסגרת תכנית הרובע הצפוני אשר היא נמצאת בתחומה. מעבר לכך, התכנית כוללת רשת שבילי אופניים ורחובות המעודדים הליכה ברגל. כל אלו מייצרים תכנית המתעדת שימוש בתחבורה ציבורית, וזאת בהתאם לצו השעה. בעיית העומסים בכבישים הינה משבר לאומי מערכתי, גדול בצורה ניכרת מאשר האזור הנקודתי של תכנית קריית המסלול, אשר אינה צפויה להשפיע באופן משמעותי על עומסי התנועה בו. מוסדות התכנון מקדמים ביתר שאת את הפתרונות הנדרשים. השכונה משתלבת היטב עם מדיניות תכנון זו. מדובר במהלך מבורך שלא ניתן להימנע ממנו.

ח. לדחות את הטענות בדבר מחסור בפתרונות תשתיתיים של מים וניקוז. לגבי תשתית הביוב, ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי. לשאר התשתיות קיים פתרון סטטוטורי מספק. ביחס לתשתית המים – חיבורי המים הנדרשים מקודמים כיום ונמצאים בשלבים שונים של תכנון וביצוע. במהלך הדיון בהתנגדויות נטען כי התשתית תהיה מוכנה עד לביצוע התכנית. ביחס לניקוז מי נגר – התכנית מציעה פתרונות הולמים לטיפול במי הנגר שיצטברו בתחומה, כך שאינה משפיעה על המצב הקיים של תשתית הניקוז.

ט. לדחות את הטענות בדבר פיצול נסיעה בתחבורה ציבורית לא ריאלי בבה"ת. כפי שהוזכר לעיל, אין מנוס מאשר להגדיל את מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית (להרחבה בחשיבות צמצום השימוש ברכב פרטי, ראו מענה בסעיף ז' לעיל). מתוך הבנה זו, נקבע פיצול נסיעה של 40% לטובת משתמשי התחבורה הציבורית בבדיקה התחבורתית שבוצעה לתכנית. שיעור זה אכן גבוה משיעור השימוש הנוכחי בתחבורה ציבורית, אך כאמור מצב זה איננו יכול להמשך, וחייב להשתנות. התכנית משורתת היטב על ידי אמצעי תחבורה ציבורית שונים, ורובה נמצאת במרחק הליכה מתחנת המטרו המתוכננת, ועל כן ההשערה שהשימוש בתחבורה ציבורית יהיה גדול מהמצב הנוכחי הינה מבוססת ומשכנעת. היקף הגידול בשיעור זה הוערך בהתאם ל-"מודל תל אביב" – בדיקה תחבורתית שבוצעה למרחב מטרופולין תל אביב ואומצה על ידי מוסדות התכנון. לאור זאת, בראות עיני שיעור השימוש בתח"צ הינו סביר ומתאים – לא נמוך ולא גבוה מדי.

עיצוב עירוני:

י. לדחות את הטענות בדבר הפגיעה במרקם הקיים. כפי שהוזכר לעיל, הצורך בתכנית הינו ממשי (להרחבה על חשיבות התכנית, ראו מענה בסעיף ב' שלעיל). לאור מיקומה האטרקטיבי, ראוי לייצר בה צפיפות גדולה שתאפשר ניצול מיטבי של משאב הקרקע ההופך נדיר יותר ויותר, בייחוד במטרופולין תל אביב. הדבר נכון הן מבחינה תכנונית – זה מייצר הצדקה לפיתוח תשתית ציבורית ראויה ואיכותית, והן מבחינת עקרונות הצדק החלוקתי – יותר אנשים יוכלו להנות מהטובין שהתכנית והסביבה מציעות. תכנית קריית המסלול צמודה לבינוי קיים רק בחלקה הדרומי. שטח זה משמש את המרכז האקדמי הבינתחומי. אינני רואה כיצד הבינוי פוגע באופי הקיים באזור זה. ביחס לשכונות נחלת עדה וגן רש"ל – אלו לא צמודות דופן לתכנית. תכנית הרובע הצפוני "העוטפת" את שכונות אלו תגדיר את הממשק הרצוי בין הבינוי הקיים לחדש.

יא. לדחות את הטענות בדבר שילוב המגדלים בתכנון. התכנית מכילה פתרונות דיור מגוונים, הן בבנייה מגדלית והן בבניה נמוכה יותר, העוקבת אחר תוואי הרחוב. זהו עקרון תכנוני שהוביל את צוות התכנון שהוא חלק מהראיה הרובעית שזכתה בתחרות ביוזמה משותפת של העירייה, ומאפשר יצירת צפיפות מספקת בתחום התכנית, לצד הבטחת השארת מספיק שטחים ציבוריים לסיפוק צרכי התושבים. מעבר לכך, התכנית מאפשרת גם חלופת בינוי נוספת המציע בינוי יותר נמוך, במידה ולא יתבטלו מגבלות גובה הבנייה הנוכחיות. לא ראיתי לנכון להתערב בהחלטה תכנונית ולגיטימית זו.

יב. לקבל חלקית את הטענות בדבר עיבוי צפיפות התכנית לאור סמיכותה לתחנת המטרו המתוכננת. כפי שהוזכר לעיל, אוכלוסיית ישראל גדלה, ויש צורך להגביר את הצפיפות של הערים הקיימות שלנו תוך פיתוח רשתות תחבורה ציבורית ושבילים להולכי רגל ורוכבי אופניים. לאור זאת, הקרבה

של התכנית לתחנת המטרו המתוכננת ולתחנת הרכבת הקיימת מצדיקה את עיבוייה ככל הניתן, כך שיותר אנשים יוכלו להשתמש בתשתית ענפה זו. עם זאת, אחד העקרונות שהובילו את מקדמי התכנית הוא עצמאותה, כלומר שעליה להכיל את כלל הפתרונות הנדרשים למימושה. בתוך כך, עיבוי משמעותי של התכנית כפי שהוצע בדיון עלול להוביל לכך ששירותי הציבור והתשתיות בתכנית לא יספיקו למימושה העצמאי, ויחייבו פתרונות מחוץ לגבולותיה, והרי שמהלך זה סותר את העיקרון הני"ל. לאור זאת, המלצתי הינה כדלקמן: תוספת המגדלים למגרשי המגורים הקיימים על פי התנגדות רמ"י תותנה בבחינת כושר הנשיאה של התכנית לתוספת זו, (ראו מענה בסעיף ט"ז להלן). מעבר לכך, בדיון בהתנגדויות הוצע ע"י הצוות המקצועי בותמ"ל להוסיף מגדל נוסף, בן כ-40 קומות, בשטח המיועד בתכנית כיום למגורים בפיתח הרחובות הסמוכה לכניסה לתחנת המטרו. מימוש מגדל זה יהיה מותנה במטרו, בשלב ביניים יכלול זכות מעבר חופשית לציבור. במגדל יתאפשרו שימושים למגורים, תעסוקה, מסחר ומבני ציבור באופן שיאפשר מתן מענה מלא לצרכי הציבור הדרושים בתחום תא השטח. במידה והמלצתי זו תתקבל על ידי הועדה הרי שאני ממליץ לוועדה להחליט על קיום הליך לפי סעיף 106 ב' לחוק התו"ב בהקשר זה.

ג. לקבל חלקית את הטענות בדבר רשת הרחובות, שבילי אופניים, הצללות והסדרי תח"צ זמניים. אחד העקרונות שהובילו את צוות התכנון הוא עידוד שימוש באמצעי תחבורה חלופיים לרכב הפרטי, ואכן התכנית הציעה רשת רחובות ושבילי אופניים בחתכים נוחים ומזמינים, ואף הגדירה באופן מדויק כי כלל הרחובות יוצלו על ידי עצים שהמרווח ביניהם לא יעלה על 8 מטרים, למעט במקרים המפורטים בהוראות התכנית. כך שבראות עיני, התכנית עונה על מירב הפרמטרים הנדרשים ליצירת מרחב המעודד הליכה ורכיבה באופניים בתנאי האקלים המקומיים. עם זאת, לנספח התחבורה הציבורית יש להוסיף את מיקום תחנת המטרו העתידית, וכן לסמן רדיוסי שירות סביב תחנות התחבורה הציבורית, וזאת על מנת להדגיש את חשיבות התחבורה הציבורית ונגישותה למשתמשי התכנית. כמו כן מומלץ להוסיף סימון תחנת עגינה לאופניים לצד תחנות התח"צ בנספח. ראו המלצתי בנושא זיקות ההנאה, אשר מהוות חלק בלתי נפרד מרשת השבילים, מענה בסעיף ט"ז שלהלן.

ד. לדחות את הטענות בדבר הפניית החזית המסחרית לרחובות הראשיים במקום לפארק הפנימי. התכנית מבקשת לייצר פארק ליניארי מרכזי סביבו ימוקמו השימושים המסחריים. פארק זה עוקב אחר תוואי מסלול ההמראה הקיים ומהווה אלמנט זיכרון למציאות שקדמה להקמת השכונה (להרחבה בנושא שימור המסלול, ראו מענה בסעיף י"ז להלן). מיקום המסחר סביב הפארק מיוחד לחזק את האינטנסיביות והשימושיות במשאב ציבורי זה. הרחובות הסובבים אינם אידיאליים למיקום חזית מסחרית. צוות התכנון הציג בעת הדיון שהנושא נבחן. השתכנעתי מתשובת צוות התכנון כי המיקום לאורך הפארק הוא האידיאלי מבחינה תכנונית, בראות עיני יש להקפיד לשמור על עקרון זה על מנת שלא לרוקן את התכנית מתוכן ומן העקרונות המובילים אותה.

טו. לקבל חלקית את הטענות בדבר הגברת עירוב השימושים על ידי הוספת שימושי תעסוקה ופיזור מבני הציבור. נושא עירוב השימושים, כביטוי לניצול

יעיל למשאב יקר ומדלל כמשאב הקרקע, קיבל משנה תוקף בעולם¹ ובשנים האחרונות גם בישראל. הדבר בא לידי ביטוי בשיח התכנוני ובמיוחד בתזכיר הצעת חוק התוכנית הכלכלית²: "על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והערות ארגון ה-OECD, בשנת 2050 מדינת ישראל צפויה להפוך למדינה הצופה בעולם המערבי. כחלק מההיערכות לתחזיות אלה, מוצע לאפשר ניצול יעיל יותר של המקרקעין בישראל באמצעות שילוב שימושים שונים באותו המתחם, כגון: מבני ציבור, תעסוקה ומבני מגורים". כפי שהוזכר לעיל, מוצע לעבות את היקפי הבנייה בתכנית לאור סמיכותה לתחנת המטרו המתוכננת (ראו מענה בסעיף י"ב לעיל). במהלך הדיון בהתנגדויות, צוות התכנון ציין כי שימושי התעסוקה נגזרו מתוך תכנית השלד לרובע הצפוני, ובמיקום סמוך לתחנות המתע"ן. ואולם, ההצעה לתחנת המטרו הסמוכה לגבולות התכנית הינה חדשה יחסית, הגם שאינה מאושרת עדיין, ובעקבותיה מוצע אותו עיבוי. לאור זאת, אינני רואה סיבה מדוע לא ניתן יהיה לשלב שימושי תעסוקה במגרשים הסמוכים לתחנת המטרו. היקף השטחים המשולבים ייקבע ע"י הועדה. במידה והמלצתי זו תתקבל על ידי הועדה הרי שאני ממליץ לועדה להחליט על קיום הליך לפי סעיף 106 ב' לחוק התו"ב בהקשר זה.

טז. לקבל את הטענות בדבר המרת זיקות ההנאה המסומנות במגרשים הפרטיים ליעוד ציבורי. זיקות ההנאה המופיעות בתכנית מהוות חלק אינטגרלי ומשמעותי ברשת הרחבות שהתכנית מציעה, כפי שהתכנית עצמה מגדירה. שטחים אלו אמורים להיות פתוחים בכל שעות היממה לציבור הרחב. ואולם, אני מוצא זאת כבעייתי שחלק כה חשוב במערך השבילים השכונתי יופקד בידיים פרטיות. שטחים אלו המשמשים בפועל את כלל הציבור, צריכים להיות מנוהלים על ידי הרשות המקומית, אשר אחראית על כלל המרחבים הציבוריים בעיר. יש לכך חשיבות כלכלית, ניהולית והצהרתית. כלל השבילים יתחזקו על ידי אותו הגורם, דרך השקעה ציבורית והבטחת איכויותיהם ונגישותם. במהלך הדיון בהתנגדויות הושמעו טיעונים בעד זיקות ההנאה – בכך שסימון זה מאפשר גמישות לעת התכנון המפורט וניצול תת הקרקע בצורה מיטבית. ואולם, סוגיות אלו יכולות להיפתר מבלי לקבוע הסדר בעלות לו השלכות משמעותיות לשנים רבות קדימה. לפיכך, הנני ממליץ לשנות את ייעוד זיקות ההנאה ליעוד ציבורי – שצ"פ, שביל או כל יעוד מתאים אחר המאפשר רישום מפלס קומת הקרקע כציבורי. כמו כן יתווסף על שטח זה ראסטר המאפשר בנייה הן תת קרקעית והן בגובה מעל שתי קומות ממפלס הקרקע בצורה המשכית בין שני מגרשי המגורים שמשני צדדיו. רישום בעלות תלת ממדי מאפשר לחלק את הזכויות הפרטיות מתחת לקרקע והציבוריות מעל הקרקע בהתאמה. זכויות הבנייה

¹ ג'ייקובס תרמה תרומה עצומה לקידום שיח עירוב השימושים בעולם המערבי עוד בתחילת שנות הששים של המאה הקודמת עת פרסום ספרה: Jacobs Jane, The Death And Life Of Great American Cities, Vintage Books, New York 1961

² תזכיר חוק התוכנית הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום המדיניות הכלכלית לשנת התקציב 2019) התשע"ח 2018

הקבועים בהוראות התכנית יישמרו בשני מגרשי המגורים והן בשטח הציבורי של השביל מעל ומתחת לקרקע.

שימור:

יז. לקבל חלקית את הטיועונים בדבר הפגיעה במתחם היסטורי הראוי לשימור. כפי שהוזכר לעיל, שטח התכנית מהווה מיקום אידיאלי לפיתוח שכונת מגורים אינטנסיבית, ומתאימה למדיניות התכנון הארצית והמחוזית. נוסף על כך, מרבית המבנים שאותרו בתיק התיעוד שהכילה המועצה לשימור אתרים לשדה התעופה ונמצאו כראויים לשימור נמצאים מחוץ לגבולות התכנית. עם זאת, התכנית מכילה את החלק העיקרי של שטח מסלול התעופה עצמו. נושא זה עמד במרכז העיצוב העירוני של התכנית – הבינוי עוקב אחר תוואי המסלול, ומציע פיתוח שטח ציבורי פתוח ושימושי מסחר לאורכו שיעניקו חיים חדשים למרחב המהווה זיכרון לשכבה הפיסית אשר קדמה לבניית השכונה. אדגיש כי שימור ושילוב מרכיבי נוף הקיימים בשטח, על מה שהם מסמלים, מהווים מצב רצוי במרקם העירוני, בו הקרקע משולה למגילה עתיקה palimpsest שכל שכבותיה ומוחקים חלקים ממנה, נשארים חלקים אחרים כעדות לכתיבה שקדמה.³ עם זאת, בראות עיני, מעבר לזיכרון המורפולוגי הנובע מצורת המגרשים ופריסת השימושים בשכונה, ראוי לשלב גם אלמנטים פסיים שינכחו את המסלול ואת משמעותו במרחב. יש להגדיר בהוראות התכנית כי חלק מן המסלול ישומר וישולב בפיתוח השטח הפתוח באופן שלא יפגע ביכולתו של השכ"פ לתת מענה להשהיה של גר עילי. מעבר לכך, השפה העיצובית בפיתוח השכ"פ תתייחס למרכיבי התעופה והמסלול שהיו במקום בטרם פותחו גם באמצעות שילוט.

יח. לדחות את הטיועונים בדבר שימור חורשת האקליפטוסים והעצים הבוגרים. חורשת האקליפטוסים המרכזית, אשר מתוארת ומוזכרת בתיק התיעוד מצפון למסלול ההמראה, נמצאת מחוץ לגבולות התכנית. חורשה נוספת, הנמצאת בקרבת דרך מנחם בגין נלקחה בחשבון בתכנון, ושולבה בצורה מיטבית בשטחים ציבוריים פתוחים ובנויים, כך שמרביתה מוגדרת לשימור. מעבר לכך, התכנית כוללת סקר עצים בוגרים והנחיות שימור כמתבקש על פי חוק.

סביבה ושטחים פתוחים:

יט. לדחות את הטיועונים בדבר הפגיעה בשטחים חקלאיים פעילים, בצמחיה ובעלי חיים. מדובר בשטח מופר ומפותח כבר כיום ברובו, אשר אינו משמש כשטח פתוח איכותי עבור התושבים הסובבים אותו. מעבר לכך, התכנית היא חלק משטח הכלוא מכל צדדיו בבינוי קיים, והיא אינה מייצרת קטיעה של מרחב פתוח המשכי, כך שהפגיעה בטבע, ככל שהיא קיימת, איננה מצדיקה את מניעת פיתוח השכונה, שכאמור, נמצאת במיקום אידיאלי בקרבת לב המטרופולין ובנגישות מיטבית. מעבר לכך, השכונה מציעה פיתוח של שטח ציבורי איכותי ופעיל, אשר גם התושבים הגרים בסמוך לה יוכלו להנות ממנו.

³ להרחבה בנושא האדמה כמגילה עתיקה, ראו: CORBOZ, Andre (1983), *The Land as Palimpsest*, Diogenes, 31/12, pp. 12-34

כ. לקבל חלקית את הטענות בדבר זיהום הקרקע. התכנית כוללת נספח סביבתי, במסגרתו בוצע סקר היסטורי שהעריך את זיהום הקרקע על פי השימושים השונים בה לאורך השנים. לפיו נקבעה תכנית בדיקת קרקע מחמירה, אשר תבוצע בטרם תפותח השכונה. ככל שימצא צורך יתבצע טיהור קרקע ו/או יוטמעו הנחיות מתאימות להיתרים. עם זאת, יש להוסיף להוראות התכנית התניית היתרי עבודות חפירה וסלילה בביצוע תכנית הדגימה ויישום מסקנותיה, אשר מייצרת את ההתניה המתאימה בין דגימת הקרקע לתחילת ביצוע העבודות בשטח.

כא. לדחות את הטענות בדבר מטרדי רעש וזיהום אוויר. לתכנית בוצע תסקיר מפורט לבחינת ההשפעה הסביבתית – הן על התכנית והן בשל התכנית. לא נמצא כי התכנית תגרום לזיהום אוויר. ביחס לאקוסטיקה, התכנית כוללת הנחיות לטיפול במגרשים בהם עלולים להתפתח מפגעים אקוסטיים, ודורשת עבורם, בין היתר, אישור נספח אקוסטי עדכני כחלק מהליך בקשת ההיתר.

להלן התייחסות מפורטת להתנגדויות כפי שבאה לידי ביטוי בכתבי ההתנגדויות שהוגשו והדיון בשמיעת ההתנגדויות, הכוללת התייחסות המשיבים ולבסוף המלצות:

1. צבי דותן ואחרים

הופיעו לדיון: צבי דותן, עו"ד תומר מירז, רוני אדיב, אייל פביאן, אריה פרנס, תמר לירם, דליה כהן – נציגים של כ-300 מתנגדים בעלי טענות זהות (סטנסלים)

טיעונים:

- א. התכנית הופקדה לאחר פקיעת תוקפו של חוק הותמ"ל בניגוד לדין, ולכן בטלה היא.
- ב. להפחית את כמות יחידות הדיור ואת שטח התכנית, אשר חורגים מצו ההכרזה על המתחם.
- ג. לבטל את התכנית, אשר רומסת את החזון התכנוני המקומי ומפקיעה את כוח השלטון המוניציפלי.
- ד. לקיים שיתוף ציבור עם תושבי הרצליה בטרם תופקד התכנית, כפי שהתקיים ברמה המקומית.
- ה. התכנית מציעה שכונה אינטנסיבית וצפופה, ללא צמידות דופן למרקם הקיים, ומנוגדת לבינוי הנמוך שבשכונות הסמוכות. להפחית את הצפיפות למקס' 10 יח"ד לדונם ולהנמיך המבנים.
- ו. התכנית אינה נכללה בהסכם הגג שנחתם בין העירייה והממשלה.
- ז. אין לאשר את התכנית בטרם יוסדרו פתרונות תנועה באזור העמוס כבר כיום.
- ח. הבדיקה התחבורתית הסתמכה על הנחה של 40% שימוש בתח"צ, ולכן מייצרת הערכת חסר לשימוש ברכב פרטי בעתיד.
- ט. הנגישות לשכונה נמוכה, מכיוון שהיא נשענת על כביש גישה בודד.
- י. מרחק תחנות האוטובוסים מאזורי המגורים יקשו על השימוש בתח"צ.
- יא. להתנות את קידום התכנית בשדרוג מערך הדרכים והתחבורה הציבורית.
- יב. לאפשר את המשך פעילותו של שדה התעופה או לכל הפחות להכריזו כאתר מורשת היסטורי ולפתחו כפארק.
- יג. לא ניתן לאשר את התכנית בנפרד מתמ"ל 3006 מכיוון ששתיהן נשענות על אותה תכנית שלד.
- יד. התכנית הינה אחת מרצף תכניות שמקודמות בותמ"ל, סותרות את תכנית המתאר המקומית, ומייצרות עומס לא פרופורציונלי בצפון העיר הרצליה.

8. רשות שדות התעופה

הופיעה לדיון: שרון קנר

טיעונים:

- א. להתנות את אישור התכנית בהבטחת רצף פעילות התעופה הכללית, וזאת לאור עיכוב במציאת פתרונות חלופיים לשימוש בשדה התעופה בהרצליה.
- ב. קידום התכנית בנפרד משאר הרובע מעלה חשש כי נועדה להביא לסגירת השדה וסותרת את הצהרת המדינה כי לא תאשר תכניות שיפגעו בשדה בטרם תאושר תכנית לרובע כולו.

משיבים להתנגדות:**גילי טסלר – מתכנתת מחוז ת"א, רמ"י**

- א. פינוי שדה התעופה – ישנו הסכם חתום עם משרד האוצר ורשות שדות התעופה להעסקת פעילות השדה לחיפה. הכשרת שדה התעופה בחיפה כבר מתוכננת וישנן בקשות להיתר בקנה. גם לכך כבר הוקצו תקציבים. ישנה בעיה נקודתית באישור היתרי הבנייה שמטופלת על ידי הדרגים הגבוהים במדינה. המועצה הארצית החליטה להכשיר את שדה התעופה בחיפה לפעילות זמנית עד שתאושר תכנית השדה המשלים, וכדי שניתן יהיה לשמור על רצף תעופתי. מרגע שיאושרו ההיתרים תוך 3 שנים אפשר יהיה להעתיק את הפעילות לחיפה. התכנית מתנה היתרים בביצוע התשתיות ההכרחיות, ולפי הלוח המתוכנן התכנית תעמוד בזמנים שהוגדרו בחוק הותמ"ל.
- ב. הפרדת תעופה אזרחית – נעשית עבודה מתקדמת לאיתור מנחתי מסוקים יחד עם ראש רת"א.

אתי אפרתי – סגנית מתכנתת הותמ"ל

- א. שדה התעופה – פועל לפי היתר לשימוש חורג מתוקף החלטת המועצה הארצית לפנותו. חלופות לפעילות השדה והאפשרות לשימור תפקודו נבחנו במסגרת תמ"א / 15 / ב', ולאחר בחינה מדוקדקת הוחלט שיש לפנותו. הפתרון החלופי מקודם בתת"ל 74 וזמנית בחיפה.

נחמיה ון דייק – יועץ משפטי לותמ"ל

- א. פינוי שדה התעופה – התנאים נקבעו במסגרת תמ"א / 15 / ב' שאושרה על ידי המועצה הארצית ועומדת לקראת חתימת הממשלה. הותמ"ל מתיישר עם הקביעות שבתמ"א.

דורון צפרייר – פרחי-צפרייר, עורכי התכנית

- א. קידום התכנית בנפרד משאר הרובע – התכנית נגזרת מתוך ראייה כללית רחבה של כל הרובע הצפוני בהרצליה, ראייה המתחייבת להבטחת הרציפות והקישוריות העירונית. התכנית מקודמת בנפרד כדי להוות שלב ראשון בפיתוח הרובע לאור החלטת פינוי שדה התעופה.

המלצות:

- א. להתנות את אישור התכנית בהבטחת רצף פעילות התעופה הכללית, וזאת לאור עיכוב במציאת פתרונות חלופיים לשימוש בשדה התעופה בהרצליה. – ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.

ב. קידום התכנית בנפרד משאר הרובע מעלה חשש כי נועדה להביא לסגירת השדה וסותרת את הצהרת המדינה כי לא תאשר תכניות שיפגעו בשדה בטרם תאושר תכנית לרובע כולו. – לדחות את הטענה. תכנית קריית המסלול הינה עצמאית ומכילה את כלל התשתיות הנדרשות עבורה, ומיועדת להוות שלב ראשון בפיתוח הרובע. להרחבה, ראו סעיף ג' להמלצות המרכזיות.

9. אגודת התעופה הכללית

הופיעו לדיון: עו"ד ארז שפירא, שבתאי שרון, אורי אביב

טיעונים:

- א. אין לאשר תכניות המאפשרות פינוי שדה התעופה הרצליה בטרם הוכשר שדה חלופי.
- ב. מטרת התכנית היא לפנות את שדה התעופה, וסותרת בכך את עמדת הממשלה.
- ג. לתכנן את כל הרובע הצפוני בתכנית אחת.
- ד. התכנית סותרת את תכנית המתאר המקומית המתגבשת.
- ה. לא ניתן לאשר את התכנית בטרם תאושר תמא 15/ב המסדירה את השימוש הזמני בשדה.
- ו. להתנות היתרים בהפעלת שדה תעופה חלופי, או במתן היתר להקמתו.
- ז. לדחות את התכנית עד לטיפול בבעיות תשתית הביוב.
- ח. התכנית מחייבת קידום של תכנית נוספת בטרם ניתן יהיה להוציא היתרים ולכן סותרת את חוק הותמ"ל.

משיבים להתנגדות:

גילי טסלר – מתכנתת מחוז ת"א, רמ"י

- א. יחס לתכנית המתאר – התכנית עוד לא הופקדה ונמצאת בשלב הערות הועדה המחוזית. לאור מדיניות התכנון המקדמת ציפוף ובניה לגובה – בייחוד לאורך קווי מתעין, כנראה שהועדה המחוזית תורה לעירייה להגביר את הצפיפות באזור הרובע הצפוני בתכנית המתאר.
- ב. טיפול בתשתיות – מערכות הניקוז והביוב בהרצליה קרובות לגבול המיצוי שלהם ולא טופלו על ידי העירייה. לכן, רמ"י מקדמת פתרונות בהסכמת העירייה. תכנית הניקוז תייר פתרון גם לרמת השרון ותל אביב. פתרון הביוב נכלל בתכנית תמ"לית וכוללת את ביטול המט"ש הקיים וחיבור לקו לאורך איילון צפון אשר יחבר את העיר לשפד"ן. תכנית קריית המסלול נשענת על תחנת ביוב קיימת. בנפרד נבחנות חלופות לפתרון גלישת הביוב לים באירועי קיצון של יומיים עד שבועיים בשנה. כל התכניות מגובות בהסכמים תקציביים.
- ג. פינוי שדה התעופה – ישנו הסכם חתום עם משרד האוצר ורשות שדות התעופה להעתקת פעילות השדה לחיפה. הכשרת שדה התעופה בחיפה כבר מתוכננת וישנן בקשות להיתר בקנה. גם לכך כבר הוקצו תקציבים. ישנה בעיה נקודתית באישור היתרי הבנייה שמטופלת על ידי הדרגים הגבוהים במדינה. המועצה הארצית החליטה להכשיר את שדה התעופה בחיפה לפעילות זמנית עד שתאושר תכנית השדה המשלים, וכדי שניתן יהיה לשמור על רצף תעופתי. מרגע שיאושרו ההיתרים תוך 3 שנים אפשר יהיה להעתיק את הפעילות לחיפה. התכנית מתנה היתרים בביצוע התשתיות ההכרחיות, ולפי הלוי"ז המתוכנן התכנית תעמוד בזמנים שהוגדרו בחוק הותמ"ל.

אתי אפרתי – סגנית מתכנתת הותמ"ל

- א. שדה התעופה – פועל לפי היתר לשימוש חורג מתוקף החלטת המועצה הארצית לפנותו. חלופות לפעילות השדה והאפשרות לשימור תפקודו נבחנו

במסגרת תמ"א / 15 / ב', ולאחר בחינה מדוקדקת הוחלט שיש לפנותו.
הפתרון החלופי מקודם בתמ"ל 74 וזמנית בחיפה.

נחמיה ון דייק – יועץ משפטי לותמ"ל

א. פינוי שדה התעופה – התנאים נקבעו במסגרת תמ"א / 15 / ב' שאושרה על ידי המועצה הארצית ועומדת לקראת חתימת הממשלה. הותמ"ל מתיישר עם הקביעות שבתמ"א.

דורון צפרי – פרחי-צפרי, עורכי התכנית

א. קידום התכנית בנפרד משאר הרובע – התכנית נגזרת מתוך ראייה כללית רחבה של כל הרובע הצפוני בהרצליה, ראייה המתחייבת להבטחת הרציפות והקישוריות העירונית. התכנית מקודמת בנפרד כדי להוות שלב ראשון בפיתוח הרובע לאור החלטת פינוי שדה התעופה.

המלצות:

- א. אין לאשר תכניות המאפשרות פינוי שדה התעופה הרצליה בטרם הוכשר שדה חלופי. – ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.
- ב. מטרת התכנית היא לפנות את שדה התעופה, וסותרת בכך את עמדת הממשלה. ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.
- ג. לתכנן את כל הרובע הצפוני בתכנית אחת. – לדחות את הטענה. תכנית קריית המסלול הינה עצמאית ומכילה את כלל התשתיות הנדרשות עבורה, ומיועדת להוות שלב ראשון בפיתוח הרובע. המבנים אשר נמצאו כראויים לשימור נמצאים מחוץ לגבולותיה ויקבלו התייחסות במסגרת תכנית הרובע הצפוני. להרחבה, ראו סעיף ג' להמלצות המרכזיות.
- ד. התכנית סותרת את תכנית המתאר המקומית המתגבשת. – לדחות את הטענה. התכנית מקודמת בסמכות הותמ"ל, בהתאם למדיניות התכנון הארצית והמחוזית, וכמענה למשבר הדיור. להרחבה, ראו סעיף ב' להמלצות המרכזיות.
- ה. לא ניתן לאשר את התכנית בטרם תאושר תמ"א 15/ב המסדירה את השימוש הזמני בשדה. – ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.
- ו. להתנות היתרים בהפעלת שדה תעופה חלופי, או במתן היתר להקמתו. – ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.
- ז. לדחות את התכנית עד לטיפול בבעיות תשתית הביוב. – ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.
- ח. התכנית מחייבת קידום של תכנית נוספת בטרם ניתן יהיה להוציא היתרים ולכן סותרת את חוק הותמ"ל. – ההמלצה תושלם בדו"ח הסופי.

10. משתמשי ועובדי שדה התעופה הרצליה

הופיע לדיון: אורי אביב

טיעונים:

- א. אין לאשר את התכנית בטרם יוכשר שדה תעופה חלופי.
- ב. התכנית אינה תואמת את סביבתה המאופיינת בבנייה נמוכה.
- ג. התכנית סותרת את תכנית המתאר המקומית המתגבשת.
- ד. התכנית תייצר הכפלה של תושבי העיר ללא התאמה או הכוונה של הפיתוח.
- ה. התכנית כופה תכנון בניגוד לרצון העיר.

נספח ו

**העתק החלטת הותמ"ל מיום
13.5.2020**

עמוד 94

2. תמל/1083 - הרצליה קרית מסלול - דיון בהחלטת וועדת המשנה להתנגדויות

הוחלט:

הוועדה מודה לחוקר אדיב נקאש על עבודתו היסודית והמעמיקה בדו"ח הביניים המפורט. הוועדה, לאחר ששמעה את החלטת ועדת המשנה להתנגדויות, מחליטה לאמץ את החלטותיה ולהפקיד את התכנית לפי סעיף 106ב', לפרק זמן של 21 ימים, בכפוף להטמעת התיקונים הבאים:

1. ביחס להמלצת החוקר לחייב נטיעת עצים להצללה בשצ"פים ובשטחים הפתוחים במוסדות החינוך: לקבל חלקית את ההמלצה, יובהר שהיקף ההצללה באמצעות עצים יהיה 20% מכלל שטח השצ"פים. לא יקבע היקף מחייב במגרשי המגורים הפרטיים ובמגרשים המיועדים למוסדות ציבור משום שקביעה זו עלולה לפגוע ביכולת למלא את הפרוגרמה המחייבת של משרד החינוך לשטחים פתוחים.
2. בהתאם להמלצת החוקר, זיקות ההנאה במגרשי המגורים ישונו לשבילים, ויובהר כי מיקומם הסופי יקבע באופן שיאפשר מעבר הולכי רגל בין רחובות לשטחים פתוחים או שבילים.
3. המסמך הסביבתי יושלם בהבטי הצללה ורוחות, במידת הצורך יקבעו הוראות בנושא.
4. סעיף 9 להחלטת ועדת המשנה יחודד ויובהר שיש להציג בנספח התנועה את פתרונות החניה, העלאת והורדת נוסעים ונגישות לתחבורה ציבורית.
5. תיקונים טכניים בהנחיית מתכנתת הוועדה.

136 כהן
גב' עדן כהן
מ"מ מזכירת הוועדה הארצית למתחמים
מועדפים לדיור

מר אריאל יוצר
יו"ר הוועדה הארצית למתחמים מועדפים
לדיור

נספח ז

העתק חלקי של דו"ח החוקר הסופי

עמוד 96



משרד הפנים

הוועדה למתחמים מועדפים לדיור – ותמ"ל

דו"ח משלים לאחר שמיעה לפי סעיף 106ב

תמ"ל 1083 – הרצליה קריית המסלול



יולי 2021

אדיב דאוד נקאש - אדריכל ומתכנן ערים שד' המגינים 90 חיפה טל. 04-8535119

studio@naccache.co.il

תוכן עניינים

1	רקע כללי	1
1	הסבר כללי על התכנית	1
1	סיכום קידום התכנית בותמ"ל:	1
2	ההתנגדויות	2
2	סיכום כללי	2
2	החלטת הותמ"ל לפרסום התכנית להתנגדויות לפי סעיף 106ב'	2
3	השלמת המלצות לדו"ח הביניים	3
4	המלצות לטיעונים עיקריים	4
5	1. צבי דותן ואחרים	5
5	טיעונים:	5
5	משיבים להתנגדות:	5
7	המלצות:	7
7	2. נת"ע	7
7	טיעונים:	7
8	משיבים להתנגדות:	8
8	המלצות:	8
9	3. יניב סנהי וסימון אסרף	9
9	טיעונים:	9
9	משיבים להתנגדות:	9
10	המלצות:	10
10	4. הועדה המקומית לתכנון ולבנייה הרצליה	10
10	טיעונים:	10
11	משיבים להתנגדות:	11
14	המלצות:	14
16	5. חגית לוי ואחרים	16
16	טיעונים:	16
16	משיבים להתנגדות:	16
17	המלצות:	17
17	6. אפרים ליניאל ואחרים	17
17	טיעונים:	17
17	משיבים להתנגדות:	17
17	המלצות:	17
18	7. חנה אינה ניסני	18
18	טיעונים:	18
18	המלצות:	18
18	8. יצחק שובל ואחרים	18
18	טיעונים:	18

חוקר: אדיב דאוד נקאש – אדריכל ומתכנן ערים

- 18 המלצות :
18 9. אמנון ניסים ואחרים
18 טיעונים :
18 משיבים להתנגדות :
19 המלצות :

דו"ח משלים לאחר שמיעה לפי סעיף 106ב

רקע כללי

הסבר כללי על התכנית

דברי הסבר לתכנית מתוך הוראות התכנית בעריכת אדרי' דורון צפריר :

"תכנית מועדפת לדיור (תמ"ל) 1083 קריית המסלול היא תכנית למגורים, הממוקמת בצפון העיר הרצליה, מצפון לדרך מנחם בגין, מערבית לרחוב כנפי נשרים, מזרחית לתחנת הדלק הקיימת ודרומית לגדר הצפונית של שדה התעופה הקיים.

התכנית קובעת ייעודים סחירים : מגורים ד' ודיור מיוחד, ובהם 1,940 יח"ד בצפיפות כ-45 יח"ד/ד' נטו, ובנוסף 350 יחידות דיור מוגן. עוד כוללת התכנית 46,400 מ"ר שטחים עיקריים למסחר ותעסוקה הפרוסים בחזיתות מסחריות במוקדים שונים בשכונה.

בתחום התכנית שטחי שדה התעופה הרצליה וחורשות איקליפטוסים בוגרים וותיקים בין שדה התעופה ודרך בגין. כ-82% מהקרקע בניהול המדינה.

שדה התעופה הרצליה החל את דרכו כשדה תעופה צבאי במלחמת העצמאות, ולאחריה שימש כשדה תעופה אזרחי. שדה התעופה אינו מוסדר סטטוטורית, וקיים בפועל על קרקע שייעודה המאושר הוא חקלאי.

במקביל לעריכת התמ"ל מקודמת תמ"א 15/ב - תכנית להסדרה זמנית של השדה, אשר קושרת בין מימוש תמ"ל 1083 לבין הפסקת הפעילות בשדה.

תכנית "קריית המסלול" היא נגזרת של תכנית שלד רחבה לפיתוח הרובע הצפוני הרצליה. "קריית המסלול" מהווה את שלב ההקמה הראשון של הרובע.

התכנית נערכה על בסיס העקרונות הבאים :

- בניה רוויה בצפיפות עירונית גבוהה לטובת ניצול משאב הקרקע ולטובת מתן שירותים עירוניים איכותיים

- עידוד התנועות בתחבורה ציבורית, הליכה ברגל ורכיבה על אופניים, כל זאת על ידי מארג צפוף של רחובות המתוכננים ומעוצבים לתנאים מיטביים לתנועות אלו וריסון תנועת הרכב הפרטי.

- קביעת התוואי ההיסטורי של מסלול שדה התעופה כפארק עירוני ליניארי הקושר את השכונה אל הפארק העירוני הרחב ממערב, כמחווה לזיכרון ההיסטורי של קיום השדה.

- פיתוח ציר ירוק לאורך רחוב מנחם בגין, בהתאם לתמ"מ 5

- שימור עצים בוגרים וערכיים הקיימים בתחום התכנית"

סיכום קידום התכנית בותמ"ל:

להלן תמצית עיקרית לאירועים בקידום התכנית בותמ"ל :

צו הכרזה על מתחם מועדף לדיור מיום 21/10/2018

קיום תנאי סף 29/07/2019

החלטה בדיון בהפקדה מיום 15/12/2019

פרסום נוסח הודעה בדבר הפקדת תכנית באתר אינטרנט מיום 15/12/2019.

פרסום להפקדה: הפקדת התכנית פורסמה בסוף דצמבר 2019.

מועד אחרון להגשת התנגדות מיום 18/02/2020

מועד שמיעת התנגדויות מיום 12/03/2020

החלטה בדיון להפקדה לפי סעיף 106 ב' מיום 13/5/2020

פרסום נוסח הודעה בדבר הפקדת תכנית באתר אינטרנט מיום 10/09/2020

פרסום להפקדה לפי סעיף 106 ב' מיום 18/09/2020

מועד אחרון להגשת התנגדות לפי סעיף 106 ב' מיום 08/10/2020

מועד שמיעת התנגדויות לפי סעיף 106 ב' מיום – 29/10/2020

ההתנגדויות

סיכום כללי

החלטת הותמ"ל לפרסום התכנית להתנגדויות לפי סעיף 106 ב'

עת הדיון בדו"ח הביניים, החליטה הותמ"ל שהיא שוקלת לערוך מספר שינויים בתכנית, אשר פורטו בגוף ההודעה שפורסמה לפי סעיף 106 ב' לחוק התכנון והבניה וכמפורט להלן:

1. הגדלת היקף יח"ד באמצעות תוספת של כ-290 יח"ד ובסה"כ בתכנית מ-1,650 יח"ד ל-1,940 יח"ד.
2. העברת מגדל מגורים ממגרש 406 למגרש 3007.
3. הוספת זכויות ותנאים למתן היתר להקמת מגדל של עד 40 קומות הכולל עירוב שימושים של מגורים, מסחר ותעסוקה ומבני ציבור במגרש 406.
4. הוספת כניסות לתחנת המטרו וקביעת זכות מעבר חופשית לציבור לתחנה.
5. קביעת הוראות לשימוש של כיכר זמנית במגרש 406 בתקופת הביניים עד להקמת תחנת המטרו.
6. הצרחת השצ"פ המוביל אל פארק המסלול ומגרש המגורים הצמוד לו.
7. קביעת תקן החניה לפי המספר המזערי הקבוע בתקן בעת מתן ההיתר.
8. קביעת סעיף המאפשר הסבת שטחי חניה תת קרקעיים לשימושים עיקריים בכפוף לצמצום תקן החניה.
9. שינוי זיקות ההנאה בתכנית לשבילים תוך מתן אפשרות להקמת חניונים תת קרקעיים.
10. תיקון טבלאות איחוד וחלוקה.

עיקרי הטיעונים

בעקבות פרסום התכנית לפי סעיף 106ב' הוגשו כעשר התנגדויות, והתקיים יום שמיעת התנגדויות נוסף, ביחס לפרסום זה, אשר נערך בתאריך 29.10.2020 באמצעות מערכת היוועדות חזותית ובהתאם להנחיות משרד הבריאות כפי שהיו באותה עת, דבר אשר צוין בזימון שנשלח למתנגדים.

להלן טיעונים עיקריים:

א. אין לותמ"ל סמכות לפעול על פי סעיף 106ב' לרבות פרסום, עריכת שינויים ו/או להוסיף יחיד מעבר למוכרז במתחם, הטיפול המתארך מעבר לזמן הקצוב לפי חוק הותמ"ל ושהתכנית תלויה במספר תכניות חיצוניות לה.

ב. יש לבחון הליך תכנון מחודש בשל שינויי המהותיים של התכנית.

ג. הוספת יחידות דיור בתכנית מחמירה את הצפיפות באופן מהותי, מנציחה את הכשל התחבורתי והתשתיתי הקיים באזור.

השלמת המלצות לדו"ח הביניים

הבהרה בעניין שדה התעופה ופתרון הביוב: ההמלצות בשתי סוגיות עקרוניות אלו, אגב, סוגיות שאין בהם כדי להשפיע על התכנון המפורט של השכונה, נדחו לשלב הגשת דו"ח זה. דחיית ההמלצות נבעה מהרצון להמתין להתקדמות אפשרית בתהליכים הקשורים לכך במקביל לתכנית זו.

כידוע, מדינת ישראל, כמו שאר מדינות הולם, עוברת בשנה האחרונה משבר בריאותי מתמשך שלא ידעה כמותו מאז היווסדה. משבר המאט בתוך כך את מהלך החיים התקין בצורה ניכרת כולל מערכות רחבות בחיינו הציבוריים כמו עבודת ועדות התכנון. בתוך כך, על פי בדיקה שערכתי, בתקופה שמיום הגשת דו"ח הביניים ועד לכתבת דו"ח זה, נושא תמ"א 15/ב ומציאת פתרון חלופי לשדה התעופה הרצליה (תת"ל/74) מתקדם בקצב איטי ביחס לתמ"ל. אציין ששדה התעופה פועל באופן זמני וללא הסדרה סטטוטורית. תמונת המצב ביחס לקידום נושא הביוב, ולמרות משבר הקורונה, היא יותר אופטימית. בהתאם לסיכום פגישה אצל מנכ"לית מנהל התכנון, ניתן ללמוד שלאחר אישור תמ"ל/1096 - הרצליה בין ערים, אפשר לצאת לביצוע מידי של הקו ההולכה המרכזי מהרצליה לשפד"ן, שכידוע תכנית זו מסדירה את ההיבט הסטטוטורי עבורו. סיכום הפגישה מתייחס למכלול ההיבטים לפתרון נושא הביוב לרבות הנושא התקציבי ולוח הזמנים. לאחר מכן תהיה אפשרות לחיבור שפכי הרצליה לשפד"ן תוך הרחבת השפד"ן ושמירה על גמישות למתן פתרון ביניים זמני לשפכי הרצליה תוך הישענות חלקית על מט"ש הרצליה. בתוך כך, תמ"ל 1096 פורסמה לתוקף ב- 9.11.20.

להלן השלמת המלצות בנושא שדה התעופה ופתרון הביוב:

א. לדחות את הטיעונים בהתייחס לשדה התעופה הרצליה. כאמור, השדה פועל על בסיס זמני וללא הסדרה תכנונית. תמ"א 15/ב אשר נועדה להסדיר את פעילות השדה באופן חוקי, הומלצה על ידי המועצה הארצית לאישור בממשלה והיא קובעת את היחס בין מימוש תכנית למגורים לבין פינוי השדה. נכון להיום תמ"א 15/ב טרם הובאה לדיון בממשלה. מבלי שיהיה בכך כדי להביע עמדה כלשהי באשר למעמד השדה, עניין שאינו בגדר סמכותי, אציין כי תמ"א 15/ב, כפי שהומלצה ע"י המועצה הארצית, קבעה כי אישור תכנית לפיתוח או מתן היתר מכח תכנית מאושרת למגורים הכוללת 1000 יחיד או יותר תפקיע את תוקפו של השדה. לפיכך, אישור תכנית זו ומתן היתרים מכוחה הינה בהלימה להמלצת המועצה הארצית כאמור.

ב. לדחות את הטענות בדבר מחסור בפתרונות הביוב. התכנית מגדירה פתרון לביוב כתנאי הכרחי להיתרי בניה ראשון, בנוסף לכך סעיף 7.1 להוראות התכנית קבע כי מגורים יבוצעו בד בבד עם ביצוע מערכות תשתית הנדרשות לצורך ההרחבה המוצעת בתכנית. לאחר הסדרה סטטוטורית בתמ"ל 1096 ומתן פתרון לביוב, על כלל מרכיביו, אין מניעה לקדם, בהתאמה, את פיתוח השכונה. אני רואה בכך מענה מתאים שיאפשר קידום סטטוטורי לתכנון השכונה, במקביל למציאת פתרונות לכלל העיר שמקודמים ביתר שאת בחודשים האחרונים.

המלצות לטיעונים עיקריים

התייחסות כללית לטיעונים: כאמור, הוגשו עשר התנגדויות לתיקונים לפי 106ב, על ידי, מתנגדים שהגישו התנגדויות לתכנית בשלב הפקדתה. כידוע, תהליך שמיעת ההתנגדויות בשלב פרסום חוזר מחייב התייחסות אך ורק לתיקונים שבגינם פורסמה התכנית בשנית ואינו מהווה "מועד ב" לשמיעה חוזרת של ההתנגדויות. הדבר הובהר על ידי די בתחילת יום שמיעת ההתנגדויות ואף חזרתי על כך מספר פעמים במהלך היום. בפועל, גם כתבי ההתנגדויות וגם ביום הדיון, הייתה חזרה על מספר רב של טענות מרכזיים שאינם בהלימה ישירה לשינויים שפורסמו. שמעתי את כלל המתנגדים על כלל טענותיהם אך אציין שאני מתייחס לטענות שאינן בהלימה עם השינויים כאל השמעת "זכות הצעקה" כפי שטבע אותה יוסף חיים ברנר¹. לבי יוצא אל המתנגדים שהגישו התנגדויות בשנית והשמיעו את "צעקתם". אך המצב התכנוני ותהליך שמיעת ההתנגדויות מחייבות את כולנו לפעול בהתאם לחוק ולנהלים.

וכעת לפירוט המענים והמלצות לטיעונים המרכזיים שעלו בהתנגדויות לפי 106ב:

ג. לדחות את הטענות בדבר חוסר סמכות הותמ"ל בקידום התכנית. שטח התכנית אושר כמתחם מועדף לדיון על ידי ממשלת ישראל, וכאמור, התכנית תואמת את מדיניות התכנון ועומדת בקריטריונים שנקבעו בחוק הותמ"ל הנדרשים לקידומה במסגרת תכנונית זו. ביחס לחוסר סמכות לפעול לפי סעיף 106ב, הוראת סעיף 8(א) לחוק הותמ"ל קובעת מפורשות: "יהיו לוועדה כל הסמכויות והתפקידים של המועצה הארצית ושל כל מוסד תכנון אחר, לפי כל דין או תכנית". ביחס לטענה למשך זמן הטיפול בתכנית וחוסר היכולת לעמוד בביצועה לפי הזמן הקצוב לפי חוק הותמ"ל, חוק הותמ"ל מקנה לוועדה את הסמכויות הרחבות כאמור לרבות שימוש בסעיף 106ב, על כל המשתמע ממנו מבחינת לוח זמנים. באשר לחוסר היכולת לעמוד בלוחות הזמנים לביצוע התכנית, אני דוחה טיעון זה כי אין חסמים לאכלוס השכונה משום שכל התשתיות הדרושות מאושרות סטטוטורית. ביחס לתלותה של התכנית במספר תכניות חיצוניות לה, מדובר בתכנית עצמאית המשרתת את עצמה, כוללת פתרונות הנדרשים למימושה ואינה תלויה בתכניות אחרות חיצוניות לה. בכל מקרה, התכנית מקודמת כחוק ואני ממליץ לדחות את כלל הטענות הרלוונטיות לחוסר סמכות.

ד. לדחות את הטענות בדבר הצורך בבחינת הליך התכנון מחודש בשל שינויי המהותיים של התכנית. שלב הדיון בהתנגדויות לתכנית, אשר מהווה את השלב היחיד בקידום התכנית המחויב בשיתוף הציבור על פי חוק מהווה הזדמנות יוצאת דופן לשמוע דעות שונות לתכנית, ויש להתייחס לכך בכובד

¹ בדיוני ועידת הייסוד של ההסתדרות הכללית של העובדים בארץ ישראל שהתכנסה בטכניון בהדר בשנת 1920, בתוך אחת הועדות יוסף חיים ברנר ביקש למחות על קביעת היו"ר שטען שאין לברנר את רשות הדיבור מכיוון שהוא אינו ציר בוועידה. ברנר ענה לו ש"נכון שרשות הדיבור אין לי אבל זכות הצעקה יש לי". מקור: סיפור המעשה: חמישים שנה להסתדרות הכללית של העובדים בארץ ישראל / חיים גורי, דן גלברט, שלמה שבא. תל-אביב: עם עובד, תש"ל 1960.

נספח ח

**העתק החלטת המועצה הארצית
מיום 13.10.15**

עמוד 104

10. תמ"א 15 – שדה תעופה הרצלית

מטרת הדיון: דיון בהארכת תקופת השימוש הקבועה בתמ"מ 5 בשדה תעופה הרצלית. דיון במתן הוראה להכנת תכנית מתאר ארצית מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצלית.

הוחלט:

המועצה הארצית החליטה בשנת 2009, לקצוב את תקופת השימוש של שדה התעופה הרצלית, המסומן בתמ"א 15, לתקופה של 5 שנים, עם אפשרות להארכת התקופה. בפני המועצה נשמעה הבקשה להאריך את תקופת השימוש בשדה, הקבועה בתמ"מ 5, לאחר שהובהרה משמעות סיום השימוש בשדה ללא מציאת חלופה הולמת לשימושים הפועלים בו. המועצה הארצית לתכנון ולבניה השתכנעה כי אכן אין חלופה בשלב זה למיקום הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצלית וללא הארכת השימוש בשדה הנוכחי ואישור תכנית זמנית שתאפשר את המשך הפעילות בשדה, עלול ענף התעופה הכללית לעמוד בפני משבר. תכנית לשדה תעופה חליפי לתעופה הכללית מקודמת בות"ל והמועצה הארצית קוראת לרשות שדות התעופה ולצוות הות"ל לקדם ביעילות ובמהירות את התכנית. המועצה השתכנעה בחשיבות שדה התעופה הרצלית לתעופה הכללית בישראל בהיותו שדה התעופה היחיד כמעט המספק פעילות בדק ובית ספר לטיס והשדה העיקרי המספק חניה. מאידך, התרשמה המועצה ומצהירה כי תכניות הבניה בשטח המתפנה ובשטח מגבלות הבניה אותן מטיל השדה הינן בעלות חשיבות ודחיפות עליונה ויישומן חשוב לאין ערוך מהמשך פעילות השדה. לפיכך מחליטה המועצה לקשור בין הארכת הפעילות בשדה לבין אישור התכניות למגורים בשטח השדה כדלהלן:

1. תקופת השימוש בשדה תוארך למשך 3 שנים מתוך כוונה שבתקופה זו יאושרו התכניות המפורטות למגורים. בתוך 3 שנים תבחן המועצה את מעמד התכנית ותדון, לפי הצורך, בהארכת פעילות שדה התעופה בהתאם להן.
2. המועצה, בתוקף סמכותה לפי סעיפים 50 ו-51 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, מורה על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצלית אשר תיקרא תמ"א 15/ ב ותאפשר את המשך פעילות השדה. התמ"א תוכן בהתאם למתווה הבא:
 - התכנית תקבע את שטח שדה התעופה הקיים כשדה זמני ותלווה בתסקיר השפעה על הסביבה.
 - התכנית תתייחס למבנים ולמתקנים הקיימים בשדה.
 - התכנית תבחן את מגבלות הבניה ותצמצם אותן ככל הניתן.
 - התכנית תלווה בכתב שיפוי מטעם רשות שדות התעופה. שר התחבורה יעדכן את המועצה הארצית בתוך 3 חודשים בעניין זה.
3. רשות שדות התעופה תיוזם את התכנית והכנתה תלווה על ידי ועדת עורכים בהרכב הבא: מנהל התכנון (יו"ר), משרד התחבורה ומשרד להגנת הסביבה. לדיונים יוזמנו באופן קבוע נציגי עיריית הרצלית, עיריית רעננה ומועצה מקומית כפר שמריהו.
4. המועצה הארצית פונה למשרד להגנת הסביבה להכין הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה בהתייחס למצב הקיים בשדה בהיקף פעילות שהייתה ערב החלטת בית המשפט בנושא השדה.

החלטות המועצה הארצית לתכנון ולבניה, ישיבה מס' 587 בתאריך 13.10.15 (2015-1910) עמ' 12

קפ"ו 2. ירושלים ת.ד 6158 מיקוד 9195016 ט.02-6701596/4 פ.02-5670325 דוא"ל: ti-arzi@moin.gov.il

www.moin.gov.il/tichnun-arzi

5. רשות שדות התעופה תדווח למועצה הארצית תוך חצי שנה על התקדמות התכנית לשדה התעופה החלופי לתעופה הכללית.



טל רושף
מוזכיר המועצה הארצית לתכנון ולבניה



מימי יוניר
מזכיר המועצה הארצית לתכנון ולבניה

החלטות המועצה הארצית לתכנון ולבניה, ישיבה מס' 587 בתאריך 13.10.15 (1910-2015) עמ' 13

קפ"ן 2, ירושלים ת.ד. 6158 מיקוד 9195016 ט. 02-6702596/4 פ. 02-5670325 דוא"ל: ti-arzi@moin.gov.il

www.moin.gov.il/ti-arzi

נספח ט

העתק דו"ח ועדת בודינגר

עמוד 107



הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל

אלוף (מיל.) הרצל בודינגר – יו"ר יוסי שפיצר אודי זוהר מיכאל קרסין יגאל זיו עודד הגלילי
אילן הייט שמאי אסיף זינה פרפליצין אל"מ גילה כליפי יוסי לחמני אבי ירושלמי
קרן טרנר שמואל קנדל רחל ברקן רס"ג ינון פרסיקו

דו"ח מסכם

מוגש לסגן ראש הממשלה
ושר התחבורה והבטיחות בדרכים
רא"ל (מיל.) שאול מופז

נובמבר 2008

הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל

אלוף (מיל.) הרצל בודינגר – יו"ר	יוסי שפיצר	אודי זוהר	מיכאל קרסין	יגאל זין	עודד הגלילי
אילן הייט	זינה פרפליצין	אל"מ גילה כליפי	יוסי לחמני	אבי ירושלמי	רס"ן ינון פרסיקו
שמאי אסיף	שמואל קנדל	רחל ברקן	קרן טרנר		

תוכן העניינים

עמ' 1	 תוכן
עמ' 2-5	 תקציר מנהלים
עמ' 6	 כללי
עמ' 7	 רקע
עמ' 8	 ממצאי יסוד
עמ' 9-10	 תעבורה בי"ל - נתב"ג
עמ' 10-11	 ש"ת בי"ל נוסף (דרגה 1) לישראל
עמ' 11-12	 ש"ת בי"ל (דרגה 2) בצפון הארץ
עמ' 12-13	 ש"ת בי"ל (דרגה 2) באזור אילת
עמ' 13-15	 ש"ת פנים ארציים – תמ"א 15
עמ' 15-16	 שדה דב / הרצליה / עין שמר
עמ' 17-18	 ריכוז ההמלצות
עמ' 19	 חברי הוועדה
עמ' 20	 מכתב היו"ר - סיכום

הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל

אלוף (מיל.) הרצל בודינגר – יו"ר	יוסי שפיצר	אודי זוהר	מיכאל קרסין	יגאל זיו	עודד הגלילי
אילן הייט	זינה פרפליצין	אל"מ גילה כליפי	יוסי לחמני	אבי ירושלמי	רס"ן ינון פרסיקו
שמאי אסיף	שמאל קנדל	רחל ברקן	קרן טרנר		

אל: רא"ל (מיל.) שאול מופז

סגן ראש הממשלה

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

מאת: אלוף (מיל.) הרצל בודינגר

הנדון: הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה – דו"ח מסכם

תקציר מנהלים

מצורף בזאת דו"ח הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה.

שר התחבורה והבטיחות בדרכים, רא"ל (מיל.) שאול מופז מינה את הוועדה הציבורית בספטמבר 2007 והעמיד בראשה את אלוף (מיל.) הרצל בודינגר.

הוועדה התבקשה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות תעופה ל- 50 השנים הבאות:

1. לטיסות בינלאומיות.

2. לטיסות פנים ארציות.

3. לתעופה הכללית.

א. ממצאי רקע:

- דו"ח הוועדה יכול לשמש ליצירת קווים מנחים לתכנית אב ארוכת טווח. נוכח היקפה ומורכבותה של תכנית אב שכזו, יש לבצע עבודה מקיפה, שייזום משרד התחבורה האמורה לרענן ולפרט את תמ"א 15.
- הוועדה ממליצה להתייחס למצב הגבולות והאיומים הנוכחיים על מדינת ישראל כמצב מתמשך, ולתכנן בהתאם את פוטנציאל התנועות האוויריות.

- הוועדה ממליצה להתייחס בתכנונים אותם בדקה למצב הביטחון והגבולות הקיימים היום.
- הוועדה הסתמכה בבדיקתה על תכנית מתאר ארצית לתפישת שדות תעופה (תמ"א 15 - ראה נספח) ועל דו"חות שהוכנו במסגרת הכנתה של תכנית מתאר ארצית לש"ת בי"ל נוסף לישראל (תמ"א 15/א' – ראה נספח) כבסיס לעבודתה.
- הוועדה ממליצה להשאיר על כנם ש"ת קיימים ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציוד הטכנולוגי.
- הוועדה ממליצה שייקבע כי כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

ב. נמל תעופה בן-גוריון (נתב"ג):

הועדה התייחסה להוראות תמ"א 4.2 בנושא קיבולת נתב"ג. היא ממליצה על ניצול התשתית הסטטוטורית הקיימת בשדה באופן מקסימאלי, תוך שמירה על ההגבלות הסביבתיות שנקבעו בתמ"א 4.2. זאת על מנת להגיע לפתרון סביר לעומס תנועת הנוסעים והמטענים הצפויים בשנים הקרובות בנתב"ג, עד להקמתו והפעלתו של שדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל. יתרה מזאת, שערורים מתמטיים (שנערכו על סמך נתונים עדכניים – ראה נספח) הראו כי המגבלה הסבירה של קיבולת נתב"ג, עם השלמת משאבי השדה המתוכננים, הינה גבוהה בהרבה מהמגבלה המקובלת.

ג. שדה תעופה בי"ל נוסף לישראל – משלים לנתב"ג:

- בראיית צורך עתידי להגדלת נפח התנועה האווירית הבי"ל לישראל וממנה, בחנה הוועדה שלושה שדות תעופה אפשריים, אשר הועלו בעבר במסגרת סריקה לאיתור שדה תעופה בינלאומי נוסף – משלים לנתב"ג.
- ש"ת "נבטים": ריחוקו של ש"ת "נבטים" ממרכז הארץ והתחבורה היבשתית הבעייתית אליו, כמו גם פעילות ח"א בו וממנו, גרמו לוועדה להמליץ להוציא אותו מן הפתרונות המוצעים. יחד עם זאת, כדי למנוע חסימות ולשמר אופציות לעתיד, מומלץ לאפשר להוסיפו לתמ"א 15 כש"ת מדרגה 1, כדי לשמר מגבלות בניה בגין השדה.
 - ש"ת "ציקלג 2": מדובר על אתר להקמת ש"ת בסביבות העיר נתיבות. הוועדה ממליצה כי ש"ת "ציקלג 2" יוסף לרשימת ש"ת בתמ"א 15, לצורך שימור האפשרות לבניית בעתיד. על מנת להבטיח מצאי קרקעי לטובת ש"ת זה, יש להמשיך בהכנת תכנית מפורטת עבור השדה במסגרת המשך קידומה של תמ"א 15/א.

- ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון: הוועדה ממליצה כי בדיקות נוספות תערכנה על ידי גוף שאינו בעל אינטרסים בתחום. מומלץ לממש את החלטת המועצה הארצית להמשך התכנון עבור השדה, בשלבים, כמפורט בדו"ח בהמשך.

ד. ש"ת בי"ל אזורי (דרגה 2) בצפון הארץ

ש"ת חיפה:

בהחלטת משרד התחבורה הועדף פיתוח נמל ימי על פני ש"ת בי"ל אזורי בעיר חיפה. לדעת הוועדה יש לבחון השארת השדה במיקומו לשימוש התעופה הפנים-ארצית והתעופה הכללית. לצורך כך יהיה צורך בשינוי דרוג השדה בתמ"א 15 מ"דרגה 2" לדרגה 3 או "4".

ש"ת "מגידו":

הוועדה ממליצה לקדם ולעבד תכנית מפורטת הנוגעת לאתר ש"ת "מגידו", מתוך כוונה להכשירו כש"ת בי"ל אזורי מדרגה 2 בצפון הארץ. הכשרתו במתכונת המוצעת, תאפשר את השימוש בו כמשלים חלקי (מדרגה 2) לנתב"ג. על משרד התחבורה ליזום שינוי לתמ"א 15 בהתאם.

ה. ש"ת בי"ל (דרגה 2) – מרחב אילת

הוועדה ממליצה להקים ש"ת נוסף – לשירות התנועה האווירית הבי"ל והפנים ארצית כאחת – באזור תמנע, בהתאם להחלטת ממשלה ותכנית שהוכנה לשדה. הועדה ממליצה לתת תוקף לתכנית מפורטת לש"ת "תמנע" (175/02/12).

ו. ש"ת פנים – ארציים

הוועדה ממליצה לאמץ את תמ"א 15 הקיימת, למעט שינויים קלים.

הוועדה ממליצה כי יש לפעול למניעת יצירת "עובדות בשטח" על ידי כל גוף שהוא, העלולות לפגוע בתכניות פיתוח עתידיות בשדות המופיעים בתמ"א 15. על כן יש ליזום תכנית מפורטת לכל ש"ת בתמ"א 15. על משרד התחבורה לקבוע מי הגורם שיזום עריכת התכניות.

ש"ת הרצליה / שדה-דב / עין שמר

ש"ת "עין שמר" זוהה כבעל פוטנציאל לשמש כתחליף לש"ת הרצליה. לצורך מימוש אתר זה לצרכי התעופה האזרחית יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר" לצורך כך יש לבחון משמעויות פינוי הצבא ומתקניו מן המסלולים, למקום אחר בשטח השדה, במגמה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה לטיסות.

הוועדה ממליצה כי רק אחרי השגת ביצוע מלא של המלצה זו יפונה ש"ת הרצליה.

ש"ת "שדה-דב" מוגדר כ"שדה צבאי שאזרחים טסים בו". הוועדה השתכנעה כי יש יתרונות רבים לקיום שדה פנים-ארצי בתוך מטרופולין תל אביב. בראייה זו, הוועדה ממליצה כי רצוי מאד לבחון פתרונות שיאפשרו השארת השדה באזור זה, ע"י הזזתו לשטח מיושב בים. לצורך כך הוועדה ממליצה למשרד התחבורה ליזום הכנת תכנית מתאר ארצית מתאימה.

ז. הוועדה מזכירה כי רצוי להביא בחשבון את האילוצים והצרכים של משרד הביטחון ולמצוא פתרונות במשותף עמו בקשר לתפעולם של ש"ת הבאים:

"נבטים", "ציקלג", "מגידו", "תמנע", "שדה דב", "עין שמר".

בדיונים עתידיים נדרשת נכונות למציאת פתרונות יצירתיים ע"י משרד הביטחון ויתר משרדי הממשלה המעורבים, בתהליך הטיפול בשדות הנ"ל.

ח. הדו"ח המלא מוצג לשר התחבורה והבטיחות בדרכים לאישורו.

הוועדה הציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל

אלוף (מיל.) הרצל בודינגר – יו"ר	יוסי שפיצר	אודי זוהר	מיכאל קרסין	יגאל זיו	עודד הגלילי
אילן הייט	רחל ברקן	זינה פרפליצין	אל"מ גילה כליפי	יוסי לחמני	אבי ירושלמי
רס"ן ינון פרסיקו	שמאי אסיף	שמואל קנדל	קרן טרנר		

א. **מלל**

ב- 2 בספטמבר 2007 הוציא שר התחבורה והבטיחות בדרכים, רא"ל (מיל.) שאול מופז, כתב מינוי לוועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה.

מאחר שבשנת 1999 הוכנה תוכנית אב לתעופה, אך לא נלקחו בעקבותיה החלטות, התבקשה הוועדה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות תעופה ל- 50 השנים הבאות:

- טיסות בינלאומיות.

- טיסות פנים ארציות.

• **לתעופה הכללית**

כל זאת בראיה אינטגרטיבית רחבה, תוך שקלול האינטרסים של המערכת הביטחונית, האזרחית, מפת התיירות, דרישות מוניציפאליות, היבטים חוקתיים והמקורות / תקציבים הדרושים ליישום התכנית.

המסמך (מצורף – נספח) הכיל הנחיות ונקודות להתייחסות לעבודת הוועדה.

כיו"ר הוועדה התמנה אלוף (מיל.) הרצל בודינגר.

הוועדה התכנסה למפגשים, אחת לשבועיים, שהתקיימו ב"מרכז רבין" ברמת אביב, תל אביב.

לפני מליאת הוועדה הוצגו עדויות ודעות שונות, נקרא חומר כתוב ורואיינו מומחים רבים (רשימה מפורטת של המופיעים לפני הוועדה מצורפת – ראה נספח).

בהתאם להנחיות כתב המינוי, התבססה עבודת הוועדה על תוכנית מתאר ארצית לתפרושת שדות התעופה (תמ"א 15 – ראה נספח).

הוועדה בחנה החלטות ממשלה והמלצות קודמות בתחום. (ראה נספח).

המסמך הנוכחי מסכם שני תחומים בהם טיפלה הוועדה:

- בחינת הרחבת הקיבולת של תנועה אווירית בינלאומית.

- בחינת הקיבולת של התנועה האווירית הפנים-ארצית.

ב. רקע:

לתעופה האזרחית חשיבות גדולה כאמצעי תחבורה עיקרי בין ישראל למדינות אחרות - לאור העובדה שישראל היא "אי תעופתי". היכולת להבטיח קשר תעופתי בין ישראל למדינות אחרות מותנית בזמינות תשתיות תעופתיות.

נפחי התנועה האווירית גדלו בעשורים האחרונים באופן ניכר. ענף התעופה בישראל הושפע מהשינויים בזירה העולמית והאזורית.

מאחר ופיתוח תשתיות תעופה הינו לטווח ארוך ומשך התקופה מקבלת ההחלטה ועד לסיום הביצוע הינו במנחים רב שנתיים, יש לפעול כבר עתה, על מנת שהיעדר תשתיות העלמות לא יגביל את הפיתוח בעתיד.

בדיקת תכנית האב, בה עסקה הוועדה, באה לזהות, לאתר ולהתוות קוים מנחים למתן מענה לצרכי התעופה הבינלאומית והפנים ארצית של מדינת ישראל לחמשת העשורים הבאים, קרי עד שנת 2060.

מיקומה הגיאוגרפי של מדינת ישראל, מצבה הביטחוני, גודלה והעובדה שהיא נעדרת עומק ביטחוני, השפיעו על קביעת אופי ניהול המרחב האווירי שלה.

במצב הקיים, המדינה מאוימת מצפון, מזרח ודרום. מתאפשרות תקיפות וקיימת סכנת טרור אווירי שיכול להגיע מגזרות אלה וגם ממערב המדינה. לפיכך מיושם בפועל המודל הקובע כי המרחב האווירי של ישראל נשלט ומבוקר על ידי חיל האוויר. התעופה האזרחית משולבת בו ומיוצגת על ידי בקרים ופקחים המשולבים בתשתיות הבקרה הצבאית.

המצב הביטחוני ומערך מדינות האויב ומדינות פוטנציאל אויב קובע כי לא ניתן לקיים קשר אווירי בין ישראל למדינות יעד ממזרחה תוך שימוש בנתיבי גישה ישירים.

עובדה זו קבעה בעצם כי הקשר מזרחה יכול להתבצע רק בנתיבים עוקפים. לפיכך הוא מתקיים רק באמצעות חברות התעופה הישראליות (בעיקר "אל על"). החברות הזרות אינן מקימות נתיבים עוקפים אלה בגלל אי כדאיות כלכלית (או אילוצים פוליטיים).

- המלצה 1. בהכנת תכנית האב, לחמשת העשורים הבאים, ממליצה הוועדה להתייחס למצב הגבולות והאיזמים הנוכחיים כמצב מתמשך, ולתכנן בהתאם את פוטנציאל התנועות האוויריות.

ברור לחלוטין, שאם ישתנה המצב האזורי וכתוצאה מכך ייפתחו נתיבי טיסה ישירים למדינות המזרח הקרוב והרחוק, יגדל נפח התעבורה האווירית לישראל וממנה ב"קפיצת מדרגה".

- המלצה 2. בראייה זו, הוועדה ממליצה להתייחס בתכנונים (ל-50 שנות התחזית) למצב הביטחון והגבולות הקיימים היום.

- המלצה 3. דו"ח הוועדה יכול לשמש ליצירת קוים מנחים לתכנית אב ארוכת טווח. נוכח היקפה ומורכבותה של תכנית אב שכזו יש לבצע עבודה מקיפה, הוועדה ממליצה שמשרד התחבורה ייזום עבודה שכזו, כעדכון ופירוט של תמ"א 15.

ג. ממצאי יסוד:

הוועדה הסתמכה בבדיקתה על תכנית מתאר ארצית לתפרושת ש"ת תמ"א 15 ודו"חות שהוכנו במסגרת הכנתה של תמ"א 15/א' – תכנית לש"ת בי"ל נוסף לישראל, (ראה נספחים) כבסיס לעבודתה.

ממצא בולט הוא כי קיים חוסר קריטי במשאבי קרקע ובמרחב אווירי הנדרש לשם פיתוח שדות תעופה נוספים.

מבדיקה שנעשתה ע"י הוועדה עולה, כי אין כמעט אתר להקמת שדה תעופה חדש או אתר קיים שניתן להגדיל ולהסיט אליו תנועה אווירית, שאין לגביו התנגדות חזקה ומנומקת מגורמים רלוונטיים.

- המלצה 4. הוועדה ממליצה להשאיר על כנם ש"ת קיימים ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציד הטכנולוגי. זאת במגמה לשפר יכולות תעבורה ומתן מענה הולם לבעיות הביטחון ולמפגעים סביבתיים (רעש וכו').

הוועדה מניחה כי בתקופה של "שלום אזורי" (לו כולנו מייחלים) ניתן יהיה להקים ש"ת באזורים המוגדרים כ"בעלי סיכון". כנראה ייתכן גם שימוש בתשתיות צבאיות או שיתוף פעולה בשימוש ש"ת עם מדינות וגורמים שכנים למדינת ישראל.

- המלצה 5. הוועדה ממליצה שייקבע כי כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.

בתקופה העתידית המכוסה ע"י דו"ח הוועדה, נראה כי בעקבות המצב הביטחוני, שיקולי מערכת הביטחון חייבים להמשיך ולהיות גורמים חשובים אך לא יחידים ו/או בלעדיים בהחלטות הקשורות לש"ת והמרחב האווירי.

מנגד, בהכנת תכנית אב לשנים הבאות, יש להיות קשוב לצרכיה של התעופה האזרחית, המסחרית והפרטית.

יש גם לקחת בחשבון את השיקולים הסביבתיים ובעיקר את החשיפה לרעש מטוסים של האוכלוסייה.

כמוגדר בכתב המינוי של הוועדה, אינטרסים שונים צריכים להיות מטופלים על ידי משרדי הממשלה המתאימים:

- ההיבטים הביטחוניים צריכים להיות מטופלים בעיקר ע"י משרד הביטחון והמשרד לביטחון-פנים.
- ההיבטים הכלכליים – בעיקר ע"י משרד התחבורה, משרד האוצר, משרד התיירות, משרד הפנים ומשרד התשתיות.
- ההיבטים של איכות הסביבה ע"י המשרד להגנת הסביבה.

הערה: הוועדה לא עסקה בהיבטי הדרישות של התעופה הספורטיבית, תחום ההולך ומתפתח, אך שצעדיו מוצרים עקב מגבלות, עדיפויות וחסרים.

הוועדה לא עסקה בתחום הכטב"מ (כלי טיס בלתי מאוישים), בהם לדעתה יש לטפל בנפרד.

ד. תעבורה בינלאומית

1. נמל תעופה בן-גוריון (נתב"ג)

נתב"ג הוא שער הכניסה האווירי לתעבורה בינלאומית למדינת ישראל, מאז קום המדינה ועד היום.

נתב"ג עבר במשך שנות קיומו שינויים רבים, שתכליתם התאמתו לעומסי התעבורה האווירית, שאותם הוא אמור לשרת. בתמ"א 4.2 נקבעו מגבלות בניה ושימושי קרקע בגין רעש המטוסים והוראות לגבי המעבר הסביבתי להפעלת השדה.

הועדה בחנה את הוראות תמ"א 4.2 בנושא קיבולת נתב"ג, שמעה סקירה נרחבת על הנדרש להרחבת הקיבולת ושיפור התפוקה בשדה הקיים. בנוסף, הערכה חוזרת של מגבלת השדה, על סמך נתונים עדכניים ובחינת שינויים טכנולוגיים שחלו בעשור האחרון, מראים כי המגבלה המקובלת של קיבולת השדה אינה עדכנית. השינוי בחתימת הרעש של מטוסים חדשים מחד, ופרויקטי השבחה של השדה מאידך מראים כי כאשר יושלמו הפרויקטים המתוכננים (הכוללים, בין השאר, פתיחת מסלול נוסף 03-21 והגדלת הטרמינל) ויפתרו נושאים רגולטורים מגבילים, יכול נתב"ג להספיק לצרכי התנועה החזויה לעוד שנים מספר. בהנחה כי מספר הנוסעים והתנועות האוויריות ימשיך לגדול, על פי כל התחזיות, הועלה צורך להרחיב את יכולתה של ישראל לשרת תנועות נוסעים מעבר למגבלות התפעול המוכתבות ע"י תמ"א 4.2, באמצעות ש"ת בי"ל נוסף, משלים לנתב"ג, כנהוג במדינות אחרות בעולם.

דוגמאות מוכרות מהעולם לש"ת משלימים: באזור ניו יורק - השדות "קנדי" ו"ניו ארק", באזור לונדון - השדות "היתרו" ו"גטוויק", באזור פאריס - השדות "שארל דה-גול" ו"אורלי" וכו'...

ראוי לציין, כי כל אחד מהשדות שצוינו לעיל, מסוגל לכשעצמו לשרת נפח תעבורה גדול בהרבה מהנפח המרבי אליו מתוכנן נתב"ג, על פי המגבלה המוכרת כיום.

קריטריון מקובל למיקום ש"ת משלים הינו רדיוס של 60 ק"מ מהעיר הראשית אותה הוא אמור לשרת.

על פי התחזיות, צפוי גידול בתנועת הנוסעים עד ל- 30 מיליון נוסעים בשנה דרך האוויר, לישראל וממנה עד שנת 2030

לאחר שנתב"ג יעבור את הגבול העליון של הקיבולת שלו, ייווצר צורך בש"ת בי"ל נוסף, משלים לנתב"ג.

החלופות שהומלצו בדו"ח שלב ב' של המועצה הארצית לתכנון ובניה לתמ"א 15/א' הן: ש"ת "ציקלג 2", ש"ת "נבטים" (חלופיים זה לזה), או ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון.

כל אחת מחלופות אלה מחייבת התייחסות:

- לשטח הקרקעי הנחוץ לש"ת.
- למרחב האווירי שמעליו וסביבו.
- לנתיבי הכניסה והיציאה הבינלאומיים והפנים-ארציים המתחייבים מהשימוש בו.
- המלצה 6. הוועדה ממליצה כי נתב"ג יתאים את התשתיות האוויריות והקרקעיות בהתאמה לתכנית המתאר והתקדמות הטכנולוגיה, עד למיצוי הקיבולת המירבית שלו (מבלי להוסיף מגבלות סביבתיות שנקבעו בתמ"א 4.2) (ראה נספח – חישובי כמות נוסעים).

- המלצה 7. הוועדה ממליצה כי לצורך הרחבת פעילותו של נתב"ג, תבוצענה, בין היתר, הפעולות הבאות:
 - א. להאריך ולהכשיר את מסלול 21-03 לנחיתות מטוסים, כולל המסלולים המקבילים הנדרשים ומערכת ILS.
 - ב. להרחיב את מבני "טרמינל 3" להגדלת קיבולת הנוסעים (אולי חזרה לשימוש גם "בטרמינל-1" או אף בניית טרמינל נוסף).
 - ג. לבחון את יכולת הרחבת שעות הפעילות של השדה (ביטול סגירה להמראות מטוסים העומדים בדרישות של stage 4 בשעות הלילה), מבלי לחרוג ממגבלות סביבתיות שנקבעו בתמ"א 4.2.
 - ד. לבחון את הצורך בניצול השטח שפינה חיל האוויר בבח"א 27, מתוך כוונה להעבירו לטובת שיפור יכולת התנועה הקרקעית האווירית האזרחית והגדלת קיבולת השדה.

2. שדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל – משלים לנתב"ג:

הפתרונות שנבחנו למתן מענה לשדה בינלאומי - משלים לנתב"ג- נוסף הם: ש"ת "נבטים", ש"ת "ציקלג" ואי בים התיכון, מול חופי מרכז הארץ.

להלן התייחסות הוועדה שלוש האפשרויות שנדונו בה.

• ש"ת "נבטים":

הוא מחליף "היסטורית" את ש"ת "איתם" (על תכנוני הרחבתו) לאחר החזרתו של זה למצרים, לאחר פינוי סיני. כ"יורשו" של ש"ת "איתם" הוא אמור להיות ש"ת צבאי עם שימושים אזרחיים וכך אומנם ניבנה.

ש"ת "נבטים" הומלץ ע"י המועצה הארצית לתכנון ובנייה כאחת האפשרויות לש"ת בי"ל נוסף לישראל – משלים לנתב"ג, (כאשר האתרים "ציקלג 2 ו"נבטים" חלופיים זה לזה ותכנית מפורטת תוכן רק עבור אחד השדות). בתוכנית ההיערכות הנוכחית של חיל האוויר, כנף התובלה שעברה מבח"א 27 בנתב"ג ל"נבטים" ומוקמה באזור שהיה מיועד לתנועה האווירית האזרחית מחייבת עדכון התכנית (מסלולים, רחבות, משטחי חניה וכו').

המלצה 8. בעקבות מעבר זה, הוועדה ממליצה לבדוק האם השתנו – בהחלטת ממשלה - הגדרות היסוד בהקמת "נבטים" והאם חלו שינויים בייעודו, אשר לא מאפשרים פעילות של תעופה בינלאומית אזרחית בש"ת זה.

המלצה 9. ריחוקו של ש"ת "נבטים" ממרכז הארץ והתחבורה היבשתית הבעייתית אליו וממנו כמו גם פעילות ח"א בו, גרמו לוועדה להמליץ להוציא אותו מן הפתרונות המוצעים כשדה משלים לנתב"ג.

יש לציין כי מינהל התכנון במשרד הפנים מתנגד להמלצה זו. על פי דעתו, ש"ת "נבטים" ראוי להמשיך ולהיות פתרון אפשרי כשדה בי"ל נוסף, משלים לנתב"ג

בהקשר זה, הוועדה ציינה לפניה את חוסר המעשיות של התוכניות שהוזכרו בפניה לבניית רכבת מהירה בין ש"ת "נבטים" ומרכז הארץ, כפתרון האמור להכשיר שימוש בו כשדה משלים לנתב"ג.

המלצה 10. הוועדה ממליצה כי ש"ת "נבטים" עשוי להתאים לשירות לתנועה אווירית אזרחית אזרחית, (דרום הארץ) בדומה לש"ת "עובדה". בהתאם, יש לבחון את שימור ייעודו המקורי של השדה כש"ת בי"ל נוסף.

הערה: הוועדה מזכירה כי ש"ת "נבטים" מיועד גם לצרכי שיתוף פעולה עם גורמים אחרים במצבי חירום וקבלת מטענים צבאיים, יחד עם נתב"ג. יש לבחון האם המעבר לשימוש בש"ת "נבטים" ע"י חיל האוויר תואם עם כל הגורמים הנוספים?

- **ש"ת "ציקלג 2":** הוועדה סבורה כי האתר אפשרי להקמת ש"ת בי"ל נוסף – משלים לנתב"ג, זאת לאחר מציאת פתרון לשיקולי בעיות הביטחון ומגבלות שטחי הטיסה של חיל האוויר.

יתרונותיו, במידה ויוחלט לבנותו:

1. מרחקו מת"א בגדר הסביר.

2. הקמתו של השדה באזור, עשויה לתרום לפיתוח כלכלי של צפון הנגב.

המלצה 11. הוועדה ממליצה כי ש"ת "ציקלג 2" יוסף לתמ"א 15, כשדה מדרגה 1, לצורך שימור הקרקעות לבנייתו בעתיד וכן רצוי לקדם תכנון מפורט עבור השדה לצורך כך על משרד התחבורה לקבוע מי הגורם שיזום עריכת התכנית המפורטת.

- **ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון:** הוועדה מוצאת כי יש צורך בקידום תכנון עבור ש"ת על אי בים, אך מציינת כי פתרון זה מעלה שלל בעיות, כמו המחיר של הפרויקט, חוסר הניסיון הבינלאומי בבניית אי מלאכותי בים הפתוח, פגיעה בחוף ובמערכותיו יצוין כי חוף הים הוא נכס לאומי, (משאב שהולך ומצטמצם).

המלצה 12. הוועדה ממליצה כי בהתייחס לאמור, יש לממש את החלטת המועצה הארצית לתכנון ובניה לגבי המשך התכנון של השדה, בשלבים. משרד התחבורה ייקבע מי הגורם שיזום את המשך תהליך התכנון עבור השדה (רש"ת, רת"א, גורם אחר).

הערה 1: נערך מפגש בין יו"ר הוועדה לבין ראש עיריית מעלה אדומים וצוותי תכנון שלו, לצורך הצגת ש"ת שתכננו באזור התעשייה של העיר, ש"ת שבכוונתם להפכו לשדה הבי"ל של ירושלים, בירת ישראל.

בסיום בשטח ובבדיקת התכנית נמצא כי לשדה המוצא מגבלות טופוגרפיות (שיפועים) כתוצאה מפני השטח ומגבלות הן בגובה הכניסה והיציאה שלו, החולפים בשמי אזור המוקצה לרשות הפלשתינאית (ואולי גם מיקומו הקרקעי). ההחלטה להקים ש"ת בי"ל לירושלים באזור מעלה אדומים, הינה כבדת-משמעות ודורשת החלטת ממשלה, בהיבט המדיני והיבטי הביצוע.

הערה 2: נערך מפגש בין יו"ר הוועדה ובין ראש עיריית ראשל"צ וצוותי התכנון שלו, לצורך הצגת ש"ת בי"ל לישראל באזור "חולות ראשון", דרומית לעיר בת-ים. עיריית ראשל"צ תומכת מאד ברעיון הקמת ש"ת בי"ל ראשי לישראל באזור זה, על פי תכנית של קב' אורי מרגלית וגורא אורן, שהוצגו גם בפני הוועדה. נראה כי הסמיכות הגיאוגרפית בין השדה המוצע ובין נתב"ג מונעת אפשרות של קיום שני השדות בצוותא. ראוי לציין, עם זאת, כי האפשרות לשימוש בשטח המוצע יהיה מן הסתם פשוט לביצוע ונמוך משמעותית במחיר, בהתייחס לפתרון של אי מלאכותי בים התיכון.

יצוין כי האפשרות לש"ת בחולות ראשל"צ נבחנה בעבר, במהלך הדיונים להכנת תמ"א 15 אך נפסלה.

ה. ש"ת בין לאומי אזורי (דרגה 2) צפון הארץ

בנוסף, בחנה הוועדה חלופות להקמה של **שדה בינלאומי אזורי במרחב צפון המדינה**, לפתרון הצרכים התעופתיים למרחב חיפה והצפון (בעיקר בהיבט של תירות דתית / נוצרית ומתוך התייחסות לתמ"א 35 העוסקת בעידוד הפיתוח של הפריפריה – הנגב והצפון), כמו כן גם כשדה "low cost" לתעופה מאירופה.

1. ש"ת חיפה:

בוצעו בעבר עבודות תכנון להכשרתו והרחבתו, מתוך כוונה להפכו לש"ת בי"ל לטווחים קרובים. עיקר התכנון התבסס על הארכת מסלול 34 אל תוך המפרץ, תוך ייבוש הים.

תכניות חדשות (ששלב א' שלהן אושר כבר) להרחבת הנמל הימי בחיפה, מתבססות על ייבוש שטחים באזור נמל הקישון. אם תבוצענה תכניות אלה, תחסם האפשרות להאריך את המסלול ולהפוך את השדה לבי"ל אזורי (מדרגה 2)!

בהחלטת שר התחבורה הועדף פיתוח נמל ימי על פני ש"ת בי"ל אזורי.

הוועדה התרשמה כי עיריית חיפה אינה מתנגדת אף לסגירת השדה כש"ת פנים ארצי – כלומר לביטול המוחלט.

המלצה 13. המלצת הוועדה היא לבחון השארת השדה במיקומו לשימוש התעופה הפנים-ארצית והתעופה הכללית וצורך בשינוי דירוג השדה בתמ"א 15 מ"דרגה 2" ל"דרגה 3" או "4".

2. ש"ת חלופי לש"ת חיפה / ש"ת בי"ל (דרגה 2) בצפון הארץ:

נבדקו מספר חלופות לש"ת בי"ל אזורי בקרבת חיפה:

- בקטע חוף מיובש בחוף הכרמל - צפויות מגבלות קשות, טכניות וסביבתיות.
- **ש"ת "מגידו"**: יוכל גם לשמש כשדה לתנועה בי"ל אזורית וגם **ש"ת משלים (חלקי) לנתב"ג** (מדרגה 2).
- השדה לא יכול להיות מוגדר כשדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל בגלל אורך המסלול הקצר יותר ממה שנדרש (2,400 מ' לעומת כ- 4,000 מ').
- מומלץ לבחון פיתוח השדה כך, שיוכל לתת שירות לתנועה בי"ל אזורית של 5-8 מיליון נוסעים בשנה.

להבנת הוועדה, פיתוחו של ש"ת "מגידו" רצוי לישובים בסביבה (העיר עפולה, חיפה).

חיל האוויר מוכן לקבל שדה אזורי בסביבות בסיס "רמת-דוד", במגבלות תעבורה אווירית מסוימות.

קיימת התנגדות של המועצות האזוריות "מגידו" ו"זרעאל" בגלל החשש לפגיעה מהותית באיכות הסביבה. שתי המועצות האזוריות הללו ביקשו לשתף את נציגיהן בכל דיון עתידי על ש"ת "מגידו" והתכניות המפורטות להקמתו.

המלצה 14. הוועדה ממליצה לקדם תכנית מפורטת להקמת ש"ת מגידו כש"ת בי"ל אזורי (דרגה 2) בצפון הארץ, וליזום שינוי לתמ"א 15 בהתאם.

ש"ת בי"ל אזורי (דרגה 2) במרחב אילת.

ו.

הצורך העיקרי בש"ת בי"ל באילת הוא התיירות. הצורך מתחזק, לאור ההתפתחויות בעיר עקבה, כמתחרה מאיימת על התיירות המקומית.

השדה הקיים היום בעיר אילת די מתאים לצרכי התעופה הפנים-ארצית. התנועה הבי"ל נשענת בעיקרה על ש"ת "עובדה". עם זאת, השדה במיקומו הנוכחי חוצץ בין מזרח העיר ומערבה ומהווה (לדעת ראש העיר הנוכחי) מכשול לתכניות פיתוח העיר.

הצורך בהעתקת השדה הקיים באילת מהעיר ובשדה בי"ל אזורי (דרגה 2) הביא לעבודות בדיקה והכנה. נבדקו חלופות שונות. הרלוונטיות שבהן הוצגו לפני הוועדה, והן: הזזת השדה הקיים בעיר מספר ק"מ צפונה, "עין עברונה", "תמנע", ש"ת משותף עם הירדנים ב"עקבה".

- ש"ת משותף עם הירדנים בש"ת "עקבה". אפשרות זו נראית כבלתי מעשית, כרגע.
- "תמנע": התקבלה החלטת ממשלה (מחודש מרץ 2003) המאשרת העתקת השדה המתוכנן ל"רמת תמנע". בהתאם להחלטה זו הוכנה תכנית מפורטת לש"ת "תמנע" (175/02/12) אשר טרם קבלה תוקף, למרות שהוועדה המחוזית לתכנון ובנייה מחוז דרום החליטה לאשרה. ההחלטה לא בוצעה בגלל חששות מטרור, עקב קרבה לגבול. (ראה דו"ח המבקר – נספח).
- הצעה לש"ת ב"עין עברונה" מזרחית לכביש לאילת. לש"ת "עין עברונה" קיימת תכנית מפורטת מאושרת 1/107/03/12 משנת 1981, הקובעת מגבלות בניה בגין בטיחות טיסה במרחב השדה. מיקום השדה בעין עברונה הביא להתנגדויות הגופים ה"ירוקים", עקב הימצאות של שמורת הטבע ואתרים ארכיאולוגיים באזור.
- קיימת הצעה להסטת השדה המתוכנן ב"עין עברונה" מערבית לכביש 90, שם יש מרחב קיים, (רגיש אף הוא מבחינה סביבתית). אפשרות זו ראויה לבדיקה מעמיקה רק אם תפסל האפשרות של בניית ש"ת באתר "תמנע". (יצוין כי גם ש"ת אילת וגם השדה המתוכנן בעין עברונה נמצאים בקרבה רבה לגבול המדיני).
- יש המצדדים ב"הזזת" השדה הנוכחי בעיר צפונה למיקומו הנוכחי. הדבר עשוי להקל על העיר, שהשדה במיקומו הנוכחי, כאמור, מחלק אותה ומונע התפתחותה, אך שדה כזה יהיה טוב רק לתנועה הפנים-ארצית. הדבר יביא להמשך ההישענות על ש"ת "עובדה" לשירות התנועה האווירית הבי"ל לאילת.
- הועלתה הצעה לבנות שדה "צפוני" זה כש"ת פנים ארצי, (חסכון בהשקעות) בהשענות על ש"ת "עובדה" כשדה בי"ל. הוועדה אינה ממליצה על כך.

המלצה 15. הוועדה ממליצה כי רצוי להקים ש"ת נוסף – לשירות התנועה האווירית הבי"ל והפנים ארצית כאחת – באזור תמנע, בהתאם לתכנית 175/02/12. קיימת דחיפות בצורך לקבל החלטה בעניין, בגלל ההשלכות על תשתיות אחרות באזור.

לפני הוועדה הוצגו **תכניות של חברת החשמל** להקמת קווי מתח גבוה באזור המתוכנן לש"ת ("עין עברונה" או "תמנע") בעתיד הקרוב. יש לתת תוקף לתכנית **בהקדם ובמהירות** למניעת הוצאות כבדות מיותרות ונזקים בלתי הפיכים.

ש"ת פנים – ארציים

ז.

המלצה 16. הוועדה דנה בשדות התעופה הפנים-ארציים ואינה רואה צורך בשינוי תמ"א 15 הקיימת, היא ממליצה לאשררה, כדלהלן:

- ש"ת כורזים:** לא לגרוע מתמ"א 15 בשלב זה (קשור למגבלות ש"ת "ראש פינה").
- ש"ת חיפה:** מומלץ כשדה אזרחי לתנועה פנים-ארצית. יש לשנות דירוגו לדרגה 3 או 4, במידת הצורך.
- הערה: מתחם "כרמל א" של הרחבת הנמל (תוכנית מאושרת) ימנע אפשרות ש"ת בי"ל דרגה 2 בגלל גובה העגורנים.
- ש"ת עטרות:** מצבו הגיאוגרפי אינו ברור. גם הוא תלוי בתהליכים אזוריים וקשור בהחלטות מדיניות ולהחלטת ממשלה נפרדת. יש להותירו בינתיים ברשימת השדות בתמ"א 15.
- ש"ת מצדה:** אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת אילת (תמנע):** נחוץ כש"ת פנים ארצי וכש"ת בי"ל. מדרגה 2. אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת ראש פינה:** אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת קריית שמונה:** אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת עין שמר:** מערכת הביטחון אינה מתנגדת לשימוש אזרחי. השימוש במסלול הנוכחי לצרכי הצבא מחייב סלילת מסלול נוסף, תוך התגברות על התנגדויות מקומיות.
- האתר זוהה כתחליף עתידי לש"ת הרצליה (ולפעילות התעופה הכללית של "שדה-דב" במידת הצורך) ושימוש התעופה הקלה באזור המרכז. אין צורך בשינוי תמ"א 15.**
- ש"ת שדה דב:** מוגדר כש"ת צבאי שאזרחים משתמשים בו. מערכת הביטחון אינה מתנגדת לפנותו, אך מגדירה כי התעופה הצבאית תפונה מהשדה רק לאחר שהתעופה האזרחית תעזוב אותו, בהחלטת הממשלה.
- להבנת הוועדה, שדה דב נחוץ כשדה מטרופוליטני, כמו בהרבה ערים גדולות אחרות בעולם. יש לדעת הוועדה לשאוף להשאירו, במתכונת שאותה יש לבדוק בפרוטרוט. אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת באר שבע: (תימן).** השדה הוא צבאי ומערכת הביטחון מאפשרת בו שימוש אזרחי מוגבל (לא טיסות קו). אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת בצת:** מקודמת תכנית מפורטת עבור השדה, לא במיקום "בצת" הנוכחי, אלא בנ"צ חדש, דרומי יותר (ש"ת "מטה אשר"). אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת אפיק (פיק):** אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת נצרת:** לא לגרוע אותו מתמ"א 15 בשלב זה.
- ש"ת מגידו:** אתר מומלץ להקמת ש"ת בי"ל אזורי. יש לשנות דירוגו לדרגה 2.
- ש"ת בית שאן:** אין צורך בשינוי תמ"א 15.

ש"ת הרצ"ה: ההחלטה קשורה לדיון על ש"ת "עין שמר" (ראה לעיל). אין צורך בשינוי תמ"א 15.

- ש"ת אשכול: ליד קיבוץ גבולות, אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת דימונה: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת שדה בוקר: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת מצפה רמון: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת עין יהב: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת יטבתה: אין צורך בשינוי תמ"א 15.
- ש"ת עובדה: יש לצרפו לתמ"א 15 כש"ת דרגה 2. שדה זה משמש כיום גם לתעופה האזרחית, וחשוב לעגן את תחומי המגבלות שלו. לצורך כך יהיה צורך ליזום תכנית מפורטת לשדה זה.

המלצה 17. המלצות נוספות בנוגע לתמ"א 15:

1. הוועדה ממליצה להוסיף את אתר ש"ת "נבטים" לתמ"א 15.
2. הוועדה ממליצה להוסיף לתמ"א 15 (בדרגה 1) את ש"ת "ציקלג 2" שאינו מופיע ברשימה כרגע, למניעת מצב בו השטח הנחוץ לא ישמר ולא יוגבל, דבר שעלול למנוע בנייתו ושימוש בו, כשדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל.
3. הוועדה ממליצה להוסיף לתמ"א 15 את ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון, כש"ת בדרגה 1 ולקדם את התכנון המפורט עבורו, בשלבים.
4. הוועדה ממליצה להכין, ללא דיחוי, תוכניות מפורטות לש"ת המופיעים בתמ"א 15 למניעת יצירת "עובדות בשטח" על ידי כל גוף שהוא, העלולות לפגוע בתכניות פיתוח עתידיות וכדי למנוע תפיסת השטח בפועל ע"י מגורים ויעודי קרקע אחרים.
5. הוועדה ממליצה שמשדרד התחבורה יבחן את הרשימה הכוללת כל מסלול סלול (אספלט) פעיל (המשמש כיום לתעופה אזרחית), שאינו מופיע כיום בתמ"א 15. (יש עוד ש"ת ומנחתים שאינם חלק מתמ"א 15. (לדוגמה: ש"ת קציעות, ש"ת ציקלון, ש"ת דלתון, ש"ת מישר). על משדרד התחבורה לבחון את הצורך בהכנת תכניות מפורטות עבור ש"ת הנ"ל.

בוועדה הוזכר גם כי באשר למנחתים של התעופה הספורטיבית (Ultra-Light A/C), כמו מנחת ראשל"צ. אי הסדרתם התכנונית באמצעות הכנת תכניות מפורטות עלולה לפגוע בענף תעופה פעיל ומתפתח זה.

ח. ש"ת נוספים:

1. ש"ת "הרצליה":

תלויה ועומדת החלטת בג"צ 5598/00 5744/00 משנת 2003, (ראה נספח) המאפשרת השארת השדה במקומו, אך מנחה להגביל את הפעילות בו, בגלל רעש ובעיות בטיחות. היא מנחה למצוא, תוך פרק זמן סביר, שדה חלופי ראוי. בעבר נעשו בחינות ע"י צוותים שונים במטרה לאתר חלופה לש"ת "הרצליה". ברוב הבחינות שנעשו, ש"ת "עין שמר" זוהה כאתר המתאים ביותר כחלופה. כ"עין שמר" המסלולים הקיימים תפוסים כיום ע"י צה"ל ואילו לבחית מסלולים חדשים קיימת התנגדות נחרצת של התושבים.

- המלצה 18. הוועדה ממליצה כי יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר". לצורך כך יש לבחון משמעותית פינוי הצבא ומתקניו מן המסלולים, למקום אחר בשטח השדה, במטרה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה כאתר שיכיל את פונקציות שמופעלות כיום בש"ת "הרצליה".

רק אחרי השגת ביצוע מלא של המלצה זו (הקמת שדה חלופי ב"עין שמר" והעברת הפעילות האזורית אליו) יפונה ש"ת הרצליה.

2. ש"ת "שדה דב":

הגדרתו היא "שדה צבאי שאזרחים טסים בו". אם יוחלט על סגירתו, צה"ל / חיל האוויר יכולים למצוא פתרונות הולמים. לעומת זאת, אם אין כוונה לסגור את השדה לשימוש התעופה האזרחית, לא יהיה זה נכון להוציאו.

- הוועדה השתכנעה כי יש יתרונות רבים לקיום שדה פנים-ארצי בתוך המטרופולין תל אביב.
- המלצה 19. בראייה זו, הוועדה ממליצה לבחון פתרונות שיאפשרו השדה במקומו, כמו הזזת המתקנים צפונה או ייבוש הים, מערבית לשטחו הנוכחי. הוועדה ממליצה כי משרד התחבורה יזום תכנית מתאר ארצית מתאימה.

הוועדה מזכירה כי רצוי להביא בחשבון את האילוצים של משרד הביטחון ולמצוא פתרונות במשותף עימו בקשר לתפעולם של ש"ת הבאים:

"נבטים", "ציקלג", "מגידו", "תמנע", "שדה דב", "עין שמר".

בדיונים עתידיים נדרשת נכונות למציאת פתרונות יצירתיים ע"י משרד הביטחון ויתר משרדי הממשלה המעורבים, בתהליך הטיפול בשדות הנ"ל.

הדו"ח המלא מוצג לשר התחבורה והבטיחות בדרכים לאישורו.

נרשם ונערך על ידי אילן הייט

ריכוז ההמלצות:

- המלצה 1. בבדיקת תכנית האב, לחמשת העשורים הבאים, ממליצה הוועדה להתייחס למצב הגבולות והאיזמים הנוכחיים כמצב מתמשך, ולתכנן בהתאם את פוטנציאל התנועות האוויריות
- המלצה 2. בראייה זו, הוועדה ממליצה להתייחס בתכנונים (ל- 50 שנות התחזית) למצב הביטחון והגבולות הקיימים היום.
- המלצה 3. דו"ח הוועדה יכול לשמש ליצירת קווים מנחים לתכנית אב ארוכת טווח. נוכח היקפה ומורכבותה של תכנית אב שכזו יש לבצע עבודה מקיפה. הוועדה ממליצה שמשרד התחבורה ייזום עבודה שכזו, כעדכון ופירוט של תמ"א 15.
- המלצה 4. הוועדה ממליצה להשאיר על כנם ש"ת קיימים ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציד הטכנולוגי. זאת במגמה לשפר יכולות תעבורה ומתן מענה הולם לבעיות הביטחון ולמפגעים סביבתיים (רעש וכו').
- המלצה 5. הוועדה ממליצה שייקבע כי כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש.
- המלצה 6. הוועדה ממליצה כי נתב"ג יתאים את התשתיות האוויריות והקרקעיות בהתאמה לתכנית המתאר והתקדמות הטכנולוגיה, עד למיצוי הקיבולת המירבית שלו (מבלי להוסיף מגבלות סביבתיות שנקבעו בתמ"א 4.2) (ראה נספח – חישובי כמות נוסעים).
- המלצה 7. הוועדה ממליצה כי לצורך הרחבת פעילותו של נתב"ג, תבוצענה, בין היתר, הפעולות הבאות:
 1. להאריך ולהכשיר את מסלול 21-03 לנחיתות מטוסים, כולל המסלולים המקבילים הנדרשים ומערכת ILS.
 2. להרחיב את מבני "טרמינל 3" להגדלת קיבולת הנוסעים (אולי חזרה לשימוש גם ב"טרמינל-1" או אף בניית טרמינל נוסף).
 3. לבחון את יכולת הרחבת שעות הפעילות של השדה (ביטול סגירה להמראות מטוסים העומדים בדרישות של stage 4 בשעות הלילה) מבלי לחרוג ממגבלות תמ"א 4.2.
 4. יש לקיים דיון על ניצול השטח שפינה חל האוויר בבח"א 27, מתוך כוונה להעבירו לטובת שיפור יכולת התנועה הקרקעית האווירית האזרחית והגדלת קיבולת השדה.
- המלצה 8. בעקבות מעבר ח"א (בח"א 27), הוועדה ממליצה לבדוק האם השתנו – בהחלטת ממשלה – הגדרות היסוד בהקמת "נבטים" והאם חלו שינויים ביעודו, אשר לא מאפשרים פעילות של תעופה בינלאומית אזרחית בש"ת זה.
- המלצה 9. ריחוקו של ש"ת "נבטים" ממרכז הארץ והתחבורה היבשתית הבעייתית אליו וממנו כמו גם פעילות ח"א בו, גרמו לוועדה להמליץ להוציא אותו מן הפתרונות המוצעים כשדה משלים לנתב"ג.
- המלצה 10. הוועדה ממליצה כי ש"ת "נבטים" עשוי להתאים לשירות לתנועה אווירית אזרחית אזרחית, (דרום הארץ) בדומה לש"ת "עובדה" בהתאם, יש לבחון את שימור ייעודו המקורי של השדה כש"ת בי"ל נוסף.

- המלצה 11. הוועדה ממליצה כי ש"ת "ציקלג 2" יוסף לתמ"א 15, לצורך שימור הקרקעות לבנייתו בעתיד וכן רצוי לקדם תכנון מפורט עבור השדה.
- המלצה 12. אי מלאכותי בים התיכון: הוועדה ממליצה כי יש לממש את החלטת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה לגבי המשך התכנון של השדה, בשלבים. משרד התחבורה ייקבע מי הגורם שיזום את המשך תהליך התכנון עבור השדה (רש"ת, רת"א, גורם אחר).
- המלצה 13. המלצת הוועדה היא לבחון השארת ש"ת חיפה במיקומו לשימוש התעופה הפנים-ארצית וצורך בשינוי דירוג השדה בתמ"א 15 מ"דרגה 2" ל"דרגה 3" או "4".
- המלצה 14. הוועדה ממליצה לקדם תכנית מפורטת לש"ת "מגידו". מתוך כוונה להפעילו כש"ת בי"ל אזורי (דרגה 2) בצפון הארץ וליזום שינוי תמ"א 15 בהתאם.
- המלצה 15. הוועדה ממליצה כי רצוי להקים ש"ת נוסף – לשירות התנועה האווירית הבי"ל והפנים ארצית כאחת – באזור תמנע, בהתאם לתכנית 175/02/12.
- המלצה 16. הוועדה דנה בשדות התעופה הפנים-ארציים וממליצה לאמץ את תמ"א 15 הקיימת, בשינויים קלים ולאשררה.
 - המלצה 17. תוספת להמלצה על שמירת תמ"א 15:
1. הוועדה ממליצה להוסיף את אתר ש"ת "נבטים" לתמ"א 15.
 2. הוועדה ממליצה להוסיף לתמ"א 15 (בדרגה 1) את ש"ת "ציקלג 2", למניעת מצב בו השטח הנחוץ לא ישמר ולא יוגבל, דבר שעלול למנוע בנייתו ושימוש בו, כשדה תעופה בינלאומי נוסף לישראל.
 3. הוועדה ממליצה להוסיף לתמ"א 15 את ש"ת על אי מלאכותי בים התיכון, כש"ת בדרגה 1 ולקדם תכנון מפורט עבור השדה.
 4. הוועדה ממליצה להכין, ללא דיחוי, תוכניות מפורטות לש"ת המופיעים בתמ"א 15 למניעת יצירת "עובדות בשטח" על ידי כל גוף שהוא, העלולות לפגוע בתכניות פיתוח עתידיות וכדי למנוע תפיסת השטח בפועל ע"י מגורים ויעודי קרקע אחרים.
 6. הוועדה ממליצה שמשרד התחבורה יבחן את הרשימה הכוללת כל מסלול סלול (אספלט) פעיל (המשמש כיום לתעופה אזרחית), שאינו מופיע כיום בתמ"א 15. (לדוגמה: ש"ת קציעות, ש"ת ציקלון, ש"ת דלתון, ש"ת מישר). על משרד התחבורה לבחון את הצורך בהכנת תכניות מפורטות עבור ש"ת הנ"ל.
- 5.
- המלצה 18. הוועדה ממליצה כי יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר". לצורך כך יש לבחון משמעותיות פינוי הצבא ומתקניו מן המסלולים למקום אחר בשטח השדה, במגמה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה כאתר שיכיל את פונקציות שמופעלות כיום בש"ת "הרצליה"
- המלצה 19. הוועדה ממליצה לבחון פתרונות שיאפשרו השארת ש"ת "שדה-דב" במקומו, כמו הזזת המתקנים צפונה או יבוש הים, מערבית לשטחו הנוכחי. על משרד התחבורה ליזום תכנית מתאימה.

נרשם ונערך על ידי אילן הייט

חברי הוועדה

אלוף (מיל.) הרצל בודינגר	יו"ר
יוסי שפיצר	רת"א
אודי זוהר	רת"א
מיכאל קרסין	נציג ציבור
יגאל זיו	נציג ציבור
עודד הגלילי	משרד הביטחון
אילן הייט	נציג ציבור
זינה פרפליצין / שמאי אסיף	משרד הפנים
אל"מ גילה כליפי / סא"ל איל עזרא / רס"ן איגור קוגן	מעהב"ט
יוסי לחמני	נציג ציבור
אבי ירושלמי	משרד התחבורה
סא"ל ערן פינקס / רס"ן ינון פרסיקו	חיל האוויר
שמואל קנדל / רחל ברקן	רש"ת
קרן טרנר	משרד האוצר

לאחר שחברי הוועדה הגיעו להסכמה על עיקרי הדו"ח וניסוחו והוא אף הוצג בפני שר התחבורה, נמצא כי לכמה סעיפים יש מתנגד אחד או יותר מבין חברי הוועדה. כל נסיון לשנות סעיפים אלה נתקל בהתנגדות של חברי וועדה אחרים. מתוך כך לא נחתם הדו"ח על ידי כלל חברי הוועדה אלא על ידי היו"ר, אלוף (מיל.) הרצל בודינגר בלבד.

מצורף מכתבו של אלוף (מיל.) הרצל בודינגר, המסביר את התהליך שהביא לחתימתו על המסמך.

23.2.2009

לכבוד

חברי הוועדה לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל.הנדון : מעמד הדו"ח שהגישה הוועדה לממשלת ישראל

חברי הוועדה שלום רב,

בתאריך 2 בספטמבר 2007, מינה אותנו שר התחבורה רב אלוף (מיל.) שאול מופז, כוועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל.

כוועדה קיימנו מפגשים דו-שבועיים בהם הציגו בפנינו בעלי דעה ועניין בנושא חוות דעת ומסמכים, שבסופם גיבשנו דו"ח הכולל 19 המלצות.

בבואנו לחתום על הדו"ח התברר כי ניסוח המלצותינו מקובל על רוב חברי הוועדה, אך לא על כולם.

עוד התברר, כי ניסיונות לתקן ניסוח ההמלצות ע"פ הערות שמתקבלות, מוליד התנגדויות הגוררות צורך בתיקונים נוספים, אשר מולידים התנגדויות חדשות.

נראה איפוא, שמורכבות הנושאים בהם דנו, אינה מאפשרת הפקת דו"ח המקובל על כל חברי הוועדה פה אחד.

לפיכך, המלצתי לשר התחבורה, לאחר דיון בראשותו, שהתקיים בלשכתו בתל-אביב ובהשתתפות חברי הוועדה, בתאריך 26 באוקטובר 2008, לקבל הדו"ח במתכונתו כדו"ח ש-19 המלצותיו מקובלות על רוב חברי הוועדה, אך לא על כולם.

בהתאם גם הצעתי שהדו"ח יוצג לממשלת ישראל במתכונתו, תוך ציון העובדה שהדו"ח מקובל על רוב חברי הוועדה, אך לא אושר על ידם פה אחד.

לאור זאת, המלצתי כי בהחלטות ליישום רוב ההמלצות, יוקמו צוותים בין-משרדיים, אשר יעבדו את המוצג בכל אחת מההמלצות במגמה להשיג נוסח מקובל על הצדדים המעורבים בביצועה.

משהתקבלה הצעתי זו, הוצג הדו"ח בפני הממשלה בתאריך 18 בינואר 2009, לצורך היכרות ומענה לשאלות, ובתאריך 1 בפברואר 2009 לקבלת החלטות שהוכרו כדחופות בנושאים : נתבי"ג, תמנע, מגידו, אי-ביס, ציקלג ועין-שמר (כמחליף הרצליה).

ברצוני להודות לכל אחד מכם על סבלנותכם וסובלנותכם בדיונים הרבים שקיימנו ועל תרומתכם בהפקת מסמך חשוב ומורכב זה.

אני מביע תקווה כי הדו"ח שהפקנו יהווה בסיס לשיפור מערך שדות התעופה בישראל בשנים הבאות.

בכבוד רב,

אלוף (מיל.) הרצל בודינגר



יו"ר הוועדה

נספח י

העתק דו"ח מבקר המדינה בקטע
הרלבנטי להרצליה

עמוד 129

רשות שדות התעופה

פיתוח ותחזוקה של שדות תעופה פנים-ארציים ומנחתים

תקציר

רקע כללי
רשות שדות התעופה (להלן - רש"ת) הוקמה על פי חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 (להלן - חוק רש"ת). לפי החוק האמור תפקידיה הם בין היתר להחזיק את שדות התעופה שנקבעו בתוספת לחוק, להפעילם, לפתחם ולנהלם, לבצע בהם פעולות תכנון ובנייה ולתת בהם שירותים נלווים על פי הקבוע בסעיף 5 לחוק; תפקיד נוסף של רש"ת הוא לתכנן ולהקים שדה תעופה שנקבע בתכנית אב לשדות תעופה של משרד התחבורה, לאחר אישורו של שר התחבורה. בשל המצב הגאופוליטי של מדינת ישראל, לתעופה האזרחית חשיבות גדולה כאמצעי תחבורה עיקרי בינה לבין מדינות אחרות. המרחק בין אזורים מרוחקים למרכז הארץ הופך את התעופה הפנים-ארצית לאמצעי חשוב לחיבור ביניהם. שדות התעופה הם תשתית לאומית חשובה המאפשרת למדינה להכשיר אנשי תעופה במקצועות השונים, והם משמשים בסיס לפעילויות שונות שלא ניתן לספק באמצעות תשתיות אחרות, כגון מכוני בדק למטוסים ופעילות מטוסי כיבוי אש וריסוס. כמו כן, חלק מהפעילות התעופתית במדינה נעשית במנחתים¹. בשנים האחרונות קיבלה ממשלת ישראל כמה החלטות שנגעו במישרין בעתיד התעופה הכללית והפנים-ארצית. החלטת ממשלה 4463 מפברואר 2009 קבעה כי באחריות שר התחבורה יש לערוך בחינה ולבדוק היתכנות להקמת שדה תעופה פנים-ארצי חלופי באזור עין שמר לשדה התעופה הרצלייה, ולפי תוצאות הבדיקה לקדם תכנון מפורט. החלטת ממשלה 5188 מאוקטובר 2012 קבעה כי באחריות מנכ"ל משרד התחבורה לקדם את פינויו של שדה דב, לבנות תשתיות להעתקת הפעילות התעופתית האזרחית המתקיימת בו, ובד בבד לפעול להוספת שדה התעופה עין שמר לתוספת לחוק רש"ת.

1 שטח יבשתי או ימי, כולל המבנים והמתקנים שבו, המיועד לשמש כולו או חלקו לפעילות תעופתית ולחניית כלי טיס, והוא אינו שדה תעופה.

בנובמבר 2009, לאחר שהתקבלה החלטת ממשלה 4463, החליטה המועצה הארצית לתכנון ובניה במשרד הפנים (להלן - המועצה הארצית) לעשות שימוש בסמכותה לפי סעיף 8 לתכנית המתאר הארצית לתפרושת שדות תעופה (להלן - תמ"א 15), וקבעה את שדה התעופה הרצלייה כשדה זמני לתקופה של חמש שנים, כלומר עד 15.4.15. בפברואר 2015 עתרו לבית המשפט העליון עמותת משתמשי שדה התעופה הרצלייה והאלוף (במיל') מר הרצל בודינגר נגד המועצה הארצית, היועץ המשפטי לממשלה, שר התחבורה והבטיחות בדרכים, רש"ת ואח'. העותרים ביקשו למנוע את סגירתו של שדה התעופה הרצלייה ולעצור כל פעולה העלולה לשתק או לפגוע בפעילות התעופתית הסדירה המתקיימת בשדה, עד להכרעה בעתירה. העותרים ביקשו כי בית המשפט יורה על כינוסה של המועצה הארצית כדי שתאריך את השימוש בשדה התעופה הרצלייה מעבר למועד שנקבע. ב-14.4.15 נתן בית המשפט העליון צו ביניים חלקי ומותנה המתיר המשך חניית מטוסים והפעלת מתקני בדק בשדה התעופה הרצלייה, וכן המראות ונחיתות לצורכי בדק ולשם העברת המטוסים החונים משדה התעופה הרצלייה למקומות אחרים למשך שישה חודשים. במסגרת צו הביניים יותרו טיסות לצורכי בדק, כיבוי אש, הצלה וצילום למשך שישה חודשים, ויותר טיסות לצורכי הדרכה, לימוד טיס והכשרת טייסים למשך שלושה חודשים. כמו כן נתן בית המשפט צו על תנאי ובו הורה למשיבים להשיב מדוע לא תתכנס המועצה הארצית לדון במעמדו של שדה התעופה בהרצלייה ובחלופות אחרות לשדה. בעת סיום הביקורת העתירה עודנה תלויה ועומדת.

פעולות הביקורת

בחודשים אוגוסט 2014 - מרץ 2015 בדק משרד מבקר המדינה את התכנון, את הפיתוח ואת התחזוקה של שדות התעופה הפנים-ארציים ושל המנחתים. הבדיקה נעשתה ברש"ת, בשדות התעופה הפנים-ארציים² (להלן - שתפ"א), ברשות לתעופה אזרחית (להלן - רת"א)³, במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן - משרד התחבורה) ובמשרד האוצר.

- 2 עם שדות התעופה הפנים-ארציים נמנים שדות התעופה אילת, עובדה, הרצלייה, חיפה, ראש פינה ושדה דב.
- 3 תפקידה של רת"א להסדיר את נושא התעופה האזרחית בישראל. לרשות מעמד סטטוטורי, והיא החליפה את מינהל התעופה האזרחית שפעל קודם לכן כאגף במשרד התחבורה; גם כיום רת"א משמשת יחידת סמך במשרד התחבורה.

הליקויים העיקריים

תכנון ורישוי של שדות תעופה

1. כשש שנים לאחר מועד החלטת הממשלה 4463 טרם אישר משרד התחבורה תכנית אב לתשתיות תעופה, לשדות תעופה ולמנחתים.
2. כשנתיים מהמועד שנקבע בחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן - חוק הטיס), טרם הסתיים תהליך רישוי של שדות התעופה אילת וחיפה, ושניהם פועלים מכוחו של רישוי זמני.

ניצול תקציב הפיתוח

1. אף שמבקר המדינה העיר בעבר על אחוזי ביצוע נמוכים של תקציבי פיתוח, ואף שמנכ"ל רש"ת התחייב בדיון ועדת הביקורת של הכנסת בינואר 2014 כי רש"ת תגיע לאחוזי ביצוע גבוהים יותר, אחוזי הביצוע של תקציבי הפיתוח עדיין נמוכים - כ-70% מתקציב הפיתוח בכלל וכ-50% מתקציב הפיתוח של שדות התעופה הפנים-ארציים בפרט.
2. בתקציב הפיתוח של רש"ת אין מופיע פירוט תקציבים לפיתוח כל אחד משדות התעופה שלה. למעט ההשקעה הגדולה להקמת שדה התעופה תמנע, רוב השדות הפנים-ארציים האחרים אינם נלקחים בחשבון במסגרת תכניות הפיתוח השנתיות ותכנית הפיתוח הרב-שנתית של רש"ת.

שירות לנוסע ותנאים נלווים בשדות התעופה הפנים-ארציים

1. בנוהל הפיקוח של רת"א אין הנחיות לביצוע בדיקות הנוגעות לשירות לנוסע או לתנאים הנלווים בשדות התעופה. נמצא כי רת"א אינה בודקת נושאים אלה במסגרת הבקורות שהיא עורכת בשדות התעופה השונים.
2. הנהלת רש"ת לא עמדה על שיפור רמת השירות לנוסע ונושא זה כלל לא נבחן. הנהלת רש"ת והנהלת חטיבת מסופי גבול ושדות התעופה הפנים ארציים (להלן - חטיבת שתפ"א) לא ערכו בחינה כלשהי, לא מיסדו קריטריונים או מדדים לרמת השירות לנוסע ולא הגדירו מדדים בנושא.

פינוי שדה התעופה הרצלייה ללא מציאת חלופות	
1	במשך כארבעה עשורים לא פעלו רשיית ומשרד התחבורה באופן ראוי ומספק להסדרת שדה התעופה הרצלייה; עקב כך נפגעו הסיכויים להסדרתו בפועל ולהרחבת הפעילות בו
2	למרות החלטת הממשלה על פינוי שדה התעופה הרצלייה בשנת 2009, עד מועד סיום הביקורת, מרץ 2015 (להלן - מועד סיום הביקורת), לא הכין משרד התחבורה חלופה ראויה לשדה התעופה הרצלייה מחד גיסא ולא נקט את הפעולות הנדרשות לדחיית פינוי מאידך גיסא, וזאת לנוכח החשש להשלכות החמורות שבפינוי על התעופה הכללית.

פינוי שדה התעופה שדה דב	
1.	הממשלה החליטה על פינוי שדה דב מבלי שהושלם תהליך מציאת חלופות לשימושי השדה. החלטת ועדת ההיגוי שהוקמה בנושא בעקבות החלטת ממשלה 4224 קבעה מתווה לפינוי שדה דב, אך לא נתנה מענה שלם למטרה שלשמה הוקמה, דהיינו מציאת חלופות לשירותים הניתנים בשדה דב.
2.	לא נמצאו נימוקים בקרב מקבלי ההחלטות שיתמכו בפינוי של השדה האזרחי במועד שנקבע, בזמן שהמתקן הצבאי ימשיך לפעול לפחות שלוש שנים נוספות.
3.	משרד התחבורה לא הנחה את גורמי המקצוע, כגון רת"א או רשיית, לבחון את היתכנותה של תכנית לבחינת מסלול חלופי בשדה דב, ולא נמצאו מסמכים או כל אסמכתה אחרת המעידים על בדיקת נושא זה.

בקרת מנחתים	
1.	בשנים 2012-2014 עסקה רת"א בפיתוחם של שני מנחתים בלבד מתוך כ-40 מנחתים קיימים. במשרדי רת"א לא נמצאו מסמכים שיתמכו במדיניות השקעה זו או יסבירו אותה.
2.	עד מועד סיום הביקורת לא השלימה רת"א את אישורם של נהליה הפנימיים העוסקים בנושא המנחתים - נוהל פיקוח במנחת ונוהל הקצאת תקציבי פיתוח.

ההמלצות העיקריות

על משרד התחבורה, על רת"א ועל רש"ת, בתיאום עם מערכת הביטחון ומשרד הפנים, להשלים בהקדם האפשרי את תכנונה ואישורה של תכנית אב לשדות תעופה ולמנחתים וכן למבנה עתידי של התעופה האזרחית הפנים-ארצית.

על הנהלת רש"ת לשפר באופן ניכר את ניצול תקציבי הפיתוח, ובהם גם התקציבים המיועדים לפיתוח שדות תעופה פנים-ארציים. כמו כן, על רש"ת לשנות את מבנה תקציב הפיתוח והצגתו כדי לשקף את פעילותה בכל אחד מהשדות הפנים-ארציים.

על רת"א לכלול במסגרת הבדיקות שהיא מבצעת באופן שוטף בשדות השונים גם את בדיקת השירות לנוסע ואת השירותים הניתנים בשדות התעופה הפנים-ארציים.

על משרד התחבורה ועל רש"ת למנוע פגיעה אפשרית בתעופה הפנימית במדינה, ולמצוא ללא כל דיחוי חלופות ראויות וזמינות לפעילות המתבצעת בשדות התעופה הרצלייה ושדה דב.

סיכום

שדות התעופה הפנים-ארציים הם תשתית לאומית חשובה המאפשרת את חיבורה של המדינה עם העולם ואת חיבורה של הפריפריה עם מרכז הארץ. כמו כן, שדות התעופה מאפשרים להכשיר אנשי תעופה במקצועות השונים, והם משמשים גם בסיס לפעילויות שונות שלא ניתן לספקן באמצעות תשתיות אחרות.

ממצאי הדוח מצביעים על הטיפול הכושל של משרד התחבורה ושל רש"ת במשך שנים ארוכות בכל הקשור לפיתוחן של תשתיות תעופה פנים-ארצית במדינה ולתחזוקתן. המצב חמור במיוחד לנוכח החלטות הממשלה לסגור את שדות התעופה הרצלייה ושדה דב בזמן הקרוב, בלי שהוכנו להם חלופות מתאימות, והכול תוך כדי פגיעה קשה בתעופה הפנים-ארצית. הצורך בהסדרת הנושא ידוע כבר שנים רבות, ואף על פי כן הממשלה, משרדי התחבורה והביטחון ורש"ת לא טיפלו כנדרש בתכנון לטווח הארוך של שדות תעופה פנים-ארציים, ברישויים ובפיתוחם כנדרש.

מערכת הביטחון היא המשתמשת העיקרית במרחב האווירי ובכלל זה, בחלק מהשטחים החלופיים המיועדים לשימושי התעופה האזרחית. הדבר מחייב אותה לשמש גורם משמעותי בקידום חלופות לשדות המיועדים לסגירה. בעניין מנחת עין שמר, אין מקום לפרשנות חד-צדדית של משרד הביטחון בנוגע להחלטת הממשלה. מאחר שהמחלוקת בין משרד הביטחון למשרד התחבורה בנושא המנחת אינה מאפשרת את קידום הנושא, יש להביאה בהקדם לפני שני השרים ובמידת הצורך לפני הממשלה כדי להכריע בעניין.

זאת ועוד, על הממשלה לעמוד על יישום החלטותיה ולעקוב ביתר שאת אחר התקדמות יישומן, ובמידת הצורך לפעול להכרעה במחלוקות ולהסרה של החסמים המעכבים את פיתוחם של שדות התעופה החלופיים.



מבוא

רשות שדות התעופה הוקמה על פי חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977. לפי חוק רש"ת תפקידיה הם בין היתר להחזיק את שדות התעופה שנקבעו בתוספת לחוק, להפעילם, לפתחם ולנהלם, לבצע בהם פעולות תכנון ובנייה ולתת בהם שירותים נלווים על פי הקבוע בסעיף 5 לחוק; תפקיד נוסף של רש"ת הוא לתכנן ולהקים שדה תעופה לפי תכנית אב של שדות תעופה שיתכנן משרד התחבורה.

רש"ת מתפעלת כמה שדות תעופה המשמשים בעיקר לטיסות פנים-ארציות. לחלק משדות אלה שימושים נוספים כגון טיסות ספורטיביות, לימוד טיס וטיסות חקלאיות. עם שדות התעופה הפנים-ארציים נמנים שדות התעופה אילת, עובדה, הרצליה, חיפה, ראש פינה ושדה דב.

רשות התעופה האזרחית הוקמה על פי חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005 (להלן - חוק רת"א). רת"א מוגדרת כרשות מקצועית במשרד התחבורה האחראית לענייני התעופה האזרחית, לפי הוראות חוק רת"א ולפי דיני הטיס, כפי שהם מוגדרים בחוק. תפקידי רת"א הם בין היתר לקבוע ולהבטיח את קיומם של סדרי תעופה פנים-ארציים, להעניק רישיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית לפי דיני הטיס, ובכלל זה לשדות תעופה ולמנחתים, וליוזם מחקרים בתחום התעופה האזרחית ולייעץ לשר התחבורה בכל עניין הנוגע לתפקידיה.

לתעופה האזרחית חשיבות גדולה כאמצעי תחבורה עיקרי בין ישראל למדינות אחרות, וככלי חשוב לחיבור מהיר ויעיל של הפריפריה למרכז הארץ באמצעות טיסות פנים-ארציות. שדות התעופה הפנים-ארציים הם תשתית לאומית חשובה המאפשרת למדינה להכשיר אנשי תעופה במקצועות השונים, והם משמשים גם בסיס לפעילויות שונות שלא ניתן לספקן באמצעות תשתיות אחרות. למרות חשיבותה של התעופה האזרחית, מספרם של שדות התעופה הפעילים המשמשים לתעופה האזרחית נמצא במגמת ירידה. חשוב לציין כי בניגוד לרוב המדינות בעולם, המרחב האווירי של ישראל משמש בעיקר לצרכים צבאיים, עובדה המחייבת את התאמת שימושי התעופה האזרחית למגבלות שמציבה מערכת הביטחון.

בחודשים אוגוסט 2014 - מרץ 2015 בדק משרד מבקר המדינה את התכנון, את הפיתוח ואת התחזוקה של שדות התעופה הפנים-ארציים ושל המנחתים. הבריקה נעשתה כרש"ת, בשדות התעופה הפנים-ארציים, כרת"א ובמשרדי התחבורה והאוצר.

תכנון ורישוי של שדות תעופה פנים-ארציים

תכנית אב לשדות תעופה

תכנית אב אמורה להתוות את אסטרטגיית הפיתוח ואת היעדים של התחום, לשקף את המגמות והחזון ולקבוע את העקרונות שעל פיהם ייקבע המשך הפיתוח. תכנית אב לפיתוח מערכות תעופה אמורה לכלול את היעדים ואת הצרכים בתחום, את רשימת שדות התעופה שייחגו מענה לצרכים אלה ואת היקף התשתיות הנדרשות בכל שדה תעופה. כמו כן, על תכנית האב להתאים את השירותים הנלווים לדרשות וצרכים עתידיים. תכנית האב נועדה לנתח ולבחון את כיווני ההתפתחות הרצויים של מערכות התעופה בארץ. בתעופה הפנים-ארצית הדבר בא לידי ביטוי בעיקר בנוגע לתושבי הפריפריה והעיר אילת, המסתמכים על התעופה כאמצעי המשמש עורק תשתיתי, תחבורתי וכלכלי בקיומם היום יומי, בפרנסה ובשירותים הכלליים.

כבר בשנת 2008 עסקה ועדת בודינגר⁴ גם בצורך להכין תכנית אב כדי לזהות ולהתוות קווים מנחים שיתנו מענה לצורכי התעופה הבין-לאומית והפנים-ארצית לכמה עשורים קדימה. הוועדה המליצה כי בהכנת תכנית אב לחמשת העשורים הבאים, יש להתייחס למצב הגבולות ולאיומים הנוכחיים כמצב מתמשך ולתכנן בהתאם את פוטנציאל התנועות האוויריות. עוד המליצה הוועדה כי הרוח שלה יכול לשמש בסיס ליצירת קווים מנחים לתכנית אב לטווח הארוך. הוועדה גם המליצה שמשרד התחבורה יזום עבודה כזו שתשמש ערכון ופירוט של תכנית המתאר הארצית לתפרושת שדות תעופה (להלן - תמ"א 15).

בפברואר 2009 התקבלה החלטת ממשלה 4463 על הצורך להכין תכנית אב לשדות תעופה בישראל. החלטה זו עסקה בין היתר בקידום הקמתו של שדה התעופה תמנע בנגב כשדה תעופה פנים-ארצי ובין-לאומי ובקידום זמינות שדה תעופה משלים לנתב"ג באזור מגידו ובקידום זמינות לשדה תעופה פנים-ארצי באזור עין שמר, וכן בבחינת היתכנות להקמת שדה תעופה על אי בים התיכון.

באוקטובר 2010 פרסמה רת"א נייר עמדה בנושא "תוכנית אב לשדות תעופה ומנחתים לתעופה האזרחית בישראל". במסמך פירטה רת"א את עמדתה בנוגע לפיתוח תשתית התעופה בישראל ואת המלצותיה בנוגע לצרכים הלאומיים הנוגעים לתכנון ותפעול של התעופה האזרחית בפועל ולפיתוח שדות תעופה חלופיים. במסמך הובאו גם המלצותיה בדבר התיאום בין הגורמים השונים הנוגעים למציאת חלופות לשדות ולפיתוח שדות תעופה חדשים ברמה בין-לאומית.

אגף תכנון וכלכלה במשרד התחבורה אחראי בין היתר לתכנון וקידום של תכנית אב לתחבורה ושל תכנית רב-שנתית הנגזרת ממנה ולערכונן לאורך השנים. בשנים האחרונות פעל האגף להכנת תכנית אב כוללת לתחבורה ביבשה, בים ובאוויר. התכנית כוללת בין היתר התייחסות מפורטת למדיניות בתחום התעופה, שהוכנה בשיתוף גורמים רלוונטיים במשרד, בעיקר רת"א. ביולי 2014 הציגה הנהלת המשרד לשר התחבורה את תכנית האב.

כשש שנים לאחר מועד החלטת הממשלה האמורה טרם אישר משרד התחבורה תכנית אב לתשתיות תעופה, לשדות תעופה ולמנחתים.

בתשובתו מיוני 2015 למשרד מבקר המדינה ציין מנכ"ל משרד התחבורה מר עוזי יצחקי כי משרד התחבורה הוא הגוף המוביל את פיתוח תשתיות התעופה, אך בולטת העובדה כי הסמכות, היכולת וההשפעה על קבלת החלטות וקידום הנושא אינן בלעדיות כלל וכלל למשרד ומחייבת מחויבות, שיתוף פעולה וסיוע פעיל של גורמי הממשלה הרלוונטיים, ובהם גם משרדי הביטחון והפנים.

לדעת משרד מבקר המדינה, אישור תכנית אב לשדות תעופה ותיאום בין משרד התחבורה, רת"א, משרד הביטחון ומשרדי הפנים והאוצר הכרחיים להקמתן ולפיתוחן של תשתיות התעופה בארץ לטווח הארוך ולמתן מענה הכרחי לבעיות הקיימות. על משרד התחבורה לקדם במהירות האפשרית אישורה של תכנית אב לתשתיות תעופה, לשדות תעופה ולמנחתים ולפעול לקידום שאר התנאים ההכרחיים והמקדמיים.

4. את ועדת בודינגר הקים בספטמבר 2007 שר התחבורה ראז מר שאול מופז. הוועדה התבקשה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות תעופה ל-50 השנים הבאות בנושאים האלה: טיסות בין-לאומיות, טיסות פנים-ארציות ותעופה כללית. בעבודתה הסתמכה הוועדה בין היתר על תכנית המיתאר הארצית לתפרושת שדות תעופה. הוועדה הגישה את מסקנותיה בנובמבר 2008.

לרעת משרד מבקר המדינה, על רת"א ועל הנהלת רש"ת ומועצת רש"ת להגביר ולשפר את הבקורות השוטפות בנושא זה, ולוודא קיומה של רמת שירות הולמת ככל האפשר בשדות התעופה הפנים-ארציים.

פינוי שדות התעופה הרצלייה ושדה דב

בשנת 1977 מנתה אוכלוסיית ישראל 3.6 מיליון נפש. באותה עת פעלו בישראל שבעה שדות תעופה: אילת, נתב"ג, הרצלייה, עטרות, חיפה, ראש פינה ושדה דב. בשנת 2016 עתידה אוכלוסיית ישראל למנות 8.5 מיליון נפש. על פי החלטות שונות של הממשלה שעניינן פינוי חלק משדות התעופה הפנים-ארציים, ובשל אי-יישומן בפועל של חלק מההחלטות להקמת שדות תעופה חלופיים, יהיו עתידים לפעול ארבעה שדות תעופה בלבד: רמון בתמנע, נתב"ג, חיפה וראש פינה.

כמות יעילה של שדות תעופה פנים-ארציים מותנית בכמה משתנים, ובהם שטח המדינה, כמות התושבים במדינה, המרחקים בין הפריפריה לערים הגדולות, כמות התושבים מהפריפריה הצריכים להגיע למרכזי הערים, המבנה הטופוגרפי של שטחי המדינה, רמת הפיתוח של הכבישים, קיום חלופות תחבורה כגון רכבות או הובלה ימית וכמות המנחתים הפעילים. נוסף לאלה, בישראל קיימים מאפיינים מיוחדים כמו מצב ביטחוני ושליטה כמעט מוחלטת של מערכת הביטחון ברוב המרחב האווירי של המדינה.

אגודת התעופה הכללית¹⁰ הציגה למשרד מבקר המדינה ניתוח השוואתי בין מדינות, נכון לסוף 2014, ובו חושב היחס בין כמות תושבים לשדות תעופה פעילים. במדינת ישראל היחס הוא כ-1.3 מיליון תושבים לשדה תעופה; לצורך ההשוואה, בשווייץ שגודל אוכלוסייתה דומה לזה בישראל היחס הוא 400,000 תושבים לשדה תעופה, ביוון - 150,000 ובארה"ב פחות מ-100,000¹¹.

מנתונים אלה עולה כי בישראל קיים כיום מספר קטן של שדות תעופה ביחס לגודל האוכלוסייה. מצב זה אף עלול להחמיר בשנים הקרובות עם סגירתם הצפויה של שדה התעופה הרצלייה ושדה דב.

פינוי שדה התעופה הרצלייה

1. שדה התעופה הרצלייה הוקם בשנת 1949 והוא ממוקם בצפון העיר הרצלייה, בסמוך לגבולה של העיר עם המועצה המקומית כפר שמריהו. את השדה מפעילה רש"ת משנת 1978 והוא משמש אחד מהשדות העיקריים של התעופה הכללית. מדי שנה נעשות בשדה יותר מ-70,000 תנועות ופעילויות טיס וכמה אלפי נוסעים משתמשים בשירותיו. השדה משמש מרכז הפעילות הראשי של בתי ספר ללימוד טיס, של טיסות פנאי, של טיסות מסחריות, של מוניות אוויריות ושל טיסות חקלאיות שונות. כמו כן, הוא מאכלס ארבעה מכוני בדק למטוסי תעופה כללית ותעופה ספורטיבית.

בשנת 1978 הכריז שר התחבורה דאז על שדה התעופה הרצלייה כאחד משדות התעופה הכלולים ברשימת שדות התעופה שבתוספת לחוק רש"ת. ההכרזה נעשתה בלי שקדם לה הליך תכנוני, כאשר ייעוד הקרקע על פי תכנית המתאר המקומי היה ועודנו חקלאי. בשנת 2000

10 עמותת הפועלת לקידום התעופה בישראל ולייצוגם של טייסים ושל בעלי מטוסים אזרחיים.
11 בתקופה המדוברת מנתה אוכלוסיית ישראל שמונה מיליון תושבים ומשמשים אותם שישה שדות תעופה פנים-ארציים.

אשרה הממשלה את תמ"א 15 שסימנה את שדה התעופה הרצלייה כ"שדה תעופה בשימוש". תמ"א 15 אמורה למנוע שימושי קרקע העלולים לסכל את מימוש התכנית המפורטת לשרות התעופה כפי שנקבעו בתכנית הארצית. השרה סווג כשרה בדרגה 4, כלומר הוא נותן מענה לטיסות מסחריות, לטיסות שכר ולטיסות פרטיות וחקלאיות.

פרק ג של הוראות התמ"א קובע את הכללים בנוגע לעריכת תכניות מפורטות הכוללות הקמת שדות תעופה. בין היתר, הוראות אלה כוללות עריכת תכנית מפורטת לכל אחד מהשדות לפי היקף הפעילות הקיים, שתלווה בתסקיר השפעה על הסביבה; הפקדת תכנית, לרבות תכנית מפורטת טעונה אישור מראש ובכתב משר התחבורה או מי מטעמו שהוסמך לכך; אתר שסומן בתמ"א ולא הוגשה לגביו תכנית מפורטת בתוך שלוש שנים, המועצה הארצית רשאית להחליט על ביטול סימונו כשרה תעופה; לתכנית יצורף כתב שיפוי שבו יתחייב מגיש התכנית (במקרה זה רש"ת) לשפות את הוועדות המקומיות בתחומים שהתכנית חלה בהם בגין תביעות לפיצויים ותביעות משפטיות אחרות העשויות לנבוע מאישור התכנית, על פי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן - חוק התכנון והבניה).

ביוני 2003, 3 שנים לאחר אישור תמ"א 15 ומאחר שלא הוגשה תכנית מפורטת, החליט המשנה ליועץ המשפטי לממשלה דאז על עיכוב הליכים פלייליים מול רש"ת הנוגעים לאכיפת דיני התכנון והבניה בשדה התעופה הרצלייה. החלטה זו נבעה בין היתר מהסיבות הבאות: א. אישורה של תוכנית התמ"א; ב. פסק דין שניתן בעניין הרצלייה בו פסק בית המשפט כי מכיוון שהליך ההסדרה של השרה נמצא בעיצומו, ולאור הפעילות החיונית המתבצעת בו, יש להמתין למיצוי ההליכים התכנוניים¹².

בשנת 2005 הגישה רש"ת תכנית מפורטת לשרה התעופה הרצלייה (להלן - הר/4000) מבלי שצירפה כתב שיפוי כנדרש. ועדת ערר של המועצה הארצית קבעה באוגוסט 2008 כי על רש"ת למסור את כתב השיפוי כתנאי להפקדתה של תכנית הר/4000 להתנגדויות.

נמצא כי אף שעל פי תמ"א 15 הגשת כתב שיפוי הייתה תנאי הכרחי לקידום הסדרתו של שדה התעופה הרצלייה, חלטו שמונה שנים מאז אושרה התמ"א, ואף שלא התקבלה החלטה אחרת ששינתה את מהותה, לא מסרה רש"ת כתב שיפוי כנדרש ולא פעלה לקידום הסדרתו של השרה.

2. בספטמבר 2007 מינה שר התחבורה דאז את ועדת בודינגר לבחינת תכנית אב לשרות תעופה. הוועדה התבקשה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות תעופה ל-50 השנים הבאות. בהמלצותיה מנובמבר 2008 המליצה הוועדה בין היתר להשאיר על כנם שדות תעופה קיימים ולשפרם במידת האפשר. עוד המליצה הוועדה כי כל שדה תעופה קיים שישנה כוונה להעתיק ממנו את הפעילות האווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השרה החלופי ולאחר העברתה המסודרת של הפעילות האווירית מן השרה הישן אל החדש.

בפברואר 2009 קיבלה ממשלת ישראל את החלטה 4463 בנוגע לשרות התעופה בישראל, שהסתמכה בין היתר על המלצות ועדת בודינגר. בהחלטה נקבע כי ייערכו בחינה וקידום זמינות לשרה תעופה פנים-ארצי חלופי באזור עין שמר לשרה התעופה הרצלייה. עוד נקבע בהחלטה כי שר התחבורה ימנה צוותי היגוי משותפים למשרדי התחבורה, האוצר והפנים ומערכת הביטחון לצורך קידום זמינותם של כמה אתרים, ובהם מנחת עין שמר, כשרה חלופי לשרה התעופה הרצלייה.

12 בג"ץ 5598/00 עיריית הרצלייה נ' רשות שדות התעופה בישראל פד"י נז" (3) 883 (2003).

בנובמבר 2009, לאחר החלטת הממשלה האמורה, ובשל חוסר התקדמות בהסדרתו של השרה, החליטה המועצה הארצית להפעיל את סמכותה לפי סעיף 8 לתמ"א 15 וקבעה את שדה התעופה הרצלייה כשדה זמני לתקופה של חמש שנים. הארכת תקופה זו תהיה בסמכות המועצה הארצית לאחר שיוצגו בפניה התנאים והנסיבות הערכניים באותה עת. בדיונים שקדמו להחלטה טענו רש"ת, רת"א ומשרד התחבורה כי ההכרזה על השרה כשדה זמני ללא קיומה של חלופה היא בלתי חוקית ובלתי סבירה באופן קיצוני. במהלך הדיון טען עו"ד ארז קמיניץ, נציג משרד המשפטים בוועדה והמשנה ליועץ המשפטי לממשלה כיום, כי הדרך לקדם את הנושא היא קביעת שדה התעופה הרצלייה כשדה זמני.

באפריל 2011 הודיע מנכ"ל רש"ת דאז למנכ"ל משרד התחבורה דאז כי מועצת רש"ת החליטה שלא למסור לוועדה המקומית הרצלייה כתב שיפוי בגין תביעות פיצויים עקב אישור התכנית לשדה התעופה בהרצלייה. מועצת רש"ת נימקה את החלטתה בכך שמוסדות התכנון קבעו כי שדה התעופה בהרצלייה הוא שדה זמני, שעלול לסיים את פעילותו ולהיסגר בתוך כארבע שנים וחצי (ממועד ההודעה). עוד הודיע מנכ"ל רש"ת דאז כי ברצונו להרגיש את הצורך בקידום חלופות לשדה התעופה הרצלייה, לרבות חלופת עין שמר, ואת הצורך בהיערכות לנסיבות שבהן תידרש רש"ת לסגירת שדה התעופה.

בנובמבר 2011 התקיים דיון אצל המשנה ליועץ המשפטי לממשלה דאז שנסוב על המצב התכנוני של שדה התעופה הרצלייה. בסיכומי של הדיון הבהירה המשנה דאז כי מאחר שהתכנית להסדרת שדה התעופה אינה מתקדמת בשל סירובה של רש"ת להפקיד כתב שיפוי ובשל החלטת הוועדה המחוזית להפקיד את התכנית בכפוף לתנאי זה שמועד קיומו כבר עבר, ישנן שתי חלופות: (א) רש"ת או גורם אחר מטעם משרד התחבורה ימציאו לוועדה המחוזית כתב שיפוי שעם הגשתו תופקד התכנית ויימשכו ההליכים התכנוניים לגביה. (ב) בהיעדר כתב שיפוי יש לקבוע מועד לסגירת שדה התעופה לא יאוחר מהמועד שקבעה המועצה הארצית. עמדת היועץ המשפטי לממשלה התבססה על העובדה כי השרה פעל באופן בלתי חוקי, בניגוד לדיני התכנון והבנייה.

באפריל 2012 כתב מנכ"ל משרד התחבורה מר עוזי יצחקי למשנה דאז ליועץ המשפטי לממשלה כי בהמשך להחלטת המועצה הארצית בעניין זמניות שדה התעופה הרצלייה, ולנוכח עמדת המשנה דאז בנושא, הוא יורה למשרד התחבורה להפסיק את פעילותו של שדה התעופה הרצלייה עם תום המועד שקבעה המועצה הארצית, קרי אפריל 2015, והכול במנותק ממציאת חלופה זמינה אחרת. במאי 2012 הודיע מנכ"ל משרד התחבורה למנכ"ל רש"ת כי ההיערכות לסגירתו של שדה התעופה הרצלייה תיעשה בהנחה שחלופת מנחת עין שמר לא תהיה זמינה עד מועד הסגירה, כפי שהוכרז בדיון בראשות מנכ"ל משרד ראש הממשלה במאי 2012.

עולה אפוא כי במשך כארבעה עשורים לא פעלו רש"ת ומשרד התחבורה באופן ראוי ומספק להסדיר את שדה התעופה הרצלייה; עקב כך נפגעו הסיכויים להסדרתו של השרה ולהרחבת הפעילות בו.

כתשובתו למשרד מבקר המדינה ציין משרד התחבורה כי להשלמת תכנון השרה והפיכתו לקבוע סטטוטורית ישנה משמעות כספית כבדה למפעיל השרה - רש"ת, ומשמעות כלכלית כבדה למשק - אי מימוש הקרקע כפוטנציאל לדיוור.

משרד מבקר המדינה מעיר למשרד התחבורה כי עמדתו בנוגע לפינוי שדה התעופה הרצלייה, ללא מציאת חלופה, אינה עולה בקנה אחד עם החלטת הממשלה בעניין זה המחייבת איתור חלופה במנחת עין שמר לשירותים הניתנים בשדה התעופה הרצלייה או איתור חלופה מתאימה אחרת. מימוש עמדה זו עלול להסב נזק חמור לתעופה הכללית.

איתור חלופות לשימושים של שדה התעופה הרצלייה

החלטת ממשלה 4463, בדרישתה לאיתור חלופות לשימושים של שדה התעופה הרצלייה, הצביעה על חשיבות השירותים הניתנים בשדה. צוות עבודה שכלל נציגים ממשרד התחבורה, מרת"א ומרש"ת, במסגרת הכנת מסמך הסוקר את פעילויות השדה ומשמעות הפסקתן, קבע כי פינוי ללא מציאת חלופה לשירותיו עלול לגרום נזק רב לתעופה הכללית בישראל, ובין היתר פגיעה בהכשרת טייסים (לימוד ושמידת כשירות); פגיעה בפעילות התעופה האזרחית, לרבות תנועות המסוקים; סגירתם של ארבעה מכוני בדיק הפועלים בשדה ומתחזקים כ-95% מהמטוסים הקלים, לרבות טייסת הכיבוי האווירית המשמשת טייסת לכיבוי שריפות יער; צמצום ניכר במספר החניות למטוסים באזור שיפגע ביותר ממאה מטוסים החונים בשדה; ואיבוד מקור פרנסתם של עובדים מקצועיים, של טכנאי בדיק ושל עובדי טיס מנוסים.

1. בדוח מסכם של צוות היגוי מנובמבר 2011 בנושא "זמינותם של שדות תעופה" שהוגש למשרד התחבורה נכתב במסקנות הנוגעות לשדה תעופה פנים-ארצי באזור עין שמר לזה בהרצלייה כדלהלן: (א) נציגי מערכת הביטחון הבהירו כי החלטת הממשלה מדברת על שדה תעופה חלופי להרצלייה באזור עין שמר ולא במנחת עין שמר. (ב) הקמת שדה תעופה חלופי באזור עין שמר (ולא במנחת עין שמר) משמעה צורך בקיום הליכים סטטוטוריים לעוד שדה תעופה בעין שמר, נוסף לקיים היום. (ג) לפי מתכנן מחוז חיפה, לא ניתן להוסיף שדה תעופה במחוז זה מעבר לקיים כיום, בין היתר מכיוון שאין באותו מרחב שטחים מתאימים.

משרד התחבורה ציין בתשובתו למשרד מבקר המדינה כי: "משרד התחבורה דן עם נציגי משרד הביטחון, צה"ל וחיל האוויר מספר פעמים לגבי חיים בצוותא של התעופה האזרחית והמתקן הביטחוני בעין-שמר אך נתקל בסירוב מוחלט". עוד מסר משרד התחבורה בתשובתו כי: "משרד התחבורה פנה למנכ"ל משרד ראש הממשלה בכל הקשור למציאת פתרון לקונפליקט המתואר עם משרד הביטחון והקשיים במציאת המענה לתעופה בדמות הקמת שדה תעופה לתעופה הקלה בעין שמר".

לדעת משרד מבקר המדינה, מהלכי משרד התחבורה בנושא מציאת החלופה אינם מספקים והם אף לא קידמו את הנושא באופן מעשי. עד מועד סיום הביקורת לא נקט משרד התחבורה צעדים ממשיים לקידום חלופת עין שמר, או כל חלופה אחרת, ולהוצאה אל הפועל. יצוין כי למרות התסמינים שצוינו לעיל, משרד התחבורה עדיין דבק בעמדתו כי הפתרון לפינוי שדה התעופה הרצלייה הוא הקמת שדה חלופי בעין שמר.

2. בדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת ביוני 2013 אמר שר התחבורה מר ישראל כץ כי אף שמתפקידו להקים שדות תעופה, ההחלטות שהתקבלו בעניין זה מחייבות אותו להיערך לסגירת שדה התעופה הרצלייה ולהכין חלופות. מנכ"ל רש"ת ציין באותה ישיבה כי השדה אמור להיסגר אף על פי שאין פתרון.

בדיון נוסף בוועדת הכלכלה מיולי 2014 אמר מנהל אגף תכנון פיננסי במשרד התחבורה כי המשמעות של הפסקת הפעילות בשדות התעופה הרצלייה ושדה דב היא קטלנית לתעופה הכללית. על פי פרוטוקול הדיון, הוא הוסיף כי הפתרון שעל השולחן הוא הפתרון של עין שמר

לפי החלטת הממשלה, וכי גיסו לקיים דיונים עם משרד הביטחון על החיים בצוותא, אך משרד הביטחון הטיל לאו מוחלט על פתרון זה. לשאלת יו"ר הוועדה פרופ' אבישי ברוורמן השיב מנהל אגף תכנון כי חלופת עין שמר ירדה עקב התנגדותו של משרד הביטחון.

בתשובתו מיוני 2015 מסר ראש חטיבת התכנון במשרד הביטחון למשרד מבקר המדינה כי "החלטה 4463 עוסקת בתכנית אב לשדות התעופה בישראל. ההחלטה מצביעה במפורש על מרחב עין שמר ולא על מנחת עין שמר". משרד הביטחון הוסיף כי "היה וכוונת ההחלטה הייתה עוסקת במפורש במנחת עין שמר עצמו הרי שהייתה מנוסחת בצורה מפורשת למנחת עצמו".

לדעת משרד מבקר המדינה, אין זה עניין לפרשנות חז-צודית של משרד הביטחון. מאחר שהמחלוקת בין משרד הביטחון למשרד התחבורה אינה מאפשרת את קידום הנושא, יש להביאה בהקדם לפני שני השרים ובמידת הצורך לפני הממשלה כדי להכריע בעניין.

3. בסיכומה של ישיבת ועדת הכלכלה של הכנסת מיולי 2014 אמר יו"ר הוועדה כי בעניין שדה התעופה הרצלייה, הוועדה תובעת ממשרד התחבורה לדווח בכתב בתוך שלושה חודשים על כל תהליך התכנון המפורט של תכנית שדה תעופה חלופי בעין שמר או לכל הפחות להציג את צוות התכנון. פרופ' ברוורמן הוסיף כי הוועדה מבקשת ממנהלת מינהל התכנון במשרד הפנים, לאחר שהוועדה תקבל את ההורעה של משרד התחבורה, לכנס את המועצה הארצית לתכנון ובניה כדי לאשר ארכה להפעלתו של שדה התעופה בהרצלייה.

בפברואר 2015 הכין עוזר מנכ"ל משרד התחבורה מסמך מסכם בנוגע להיערכותו של משרד התחבורה לקראת פינויו של שדה התעופה הרצלייה. מעיון במסמך עולה כי רוב הגורמים המסחריים בשדה התעופה ביקשו להעתיק את פעילותם לשדה דב; אולם הדבר אינו מעשי גם בגלל תשתיות האוויר המוגבלות בשדה דב וגם בשל סגירתו הצפויה בתוך זמן קצר (ראו להלן). בסיכומו של המסמך צוין כי צפויה פגיעה קשה בתעופה הקלה על גווניה: לימוד טיס, מוניות אוויר, ריסוס, עבודות אוויר, ומכוני בדק. עוד צוין כי גם פתרונות לחניית מטוסים אינם מהווים פתרון לתעופה ללא מרחב אווירי הולם וללא קיום מכוני בדק בסמוך.

עד מועד סיום הביקורת לא דיווח משרד התחבורה לוועדת הכלכלה של הכנסת על תהליך התכנון של תכנית שדה תעופה חלופי בעין שמר וממילא גם לא הוצג צוות התכנון.

משרד מבקר המדינה מעיד למשרד התחבורה על כך שעד מועד סיום הביקורת לא הכין חלופה ראויה לשדה התעופה הרצלייה מחד גיסא, ולא נקט את הפעולות הנדרשות לצורך רחיקת פינוי מאידך גיסא, לנוכח ההשלכות החמורות שבפינויו על התעופה הכללית.

החלטת היועץ המשפטי לממשלה ועתירת עמותת המשתמשים לבג"ץ

1. בנובמבר 2014 התקיימה ישיבת מינהל התכנון במשרד הפנים בנושא תמ"א 15. בין היתר נדון בישיבה נושא החלופות לשדה התעופה הרצלייה. בישיבה סוכם כי מאחר שקיימת בעיה מהותית במציאת פתרון לפעילויות הנעשות כיום בשדה התעופה, ומאחר שברור כי לותות הזמנים לקירום שדה תעופה חלופי ולהעתקת הפעילויות אליו אינם נוחים מענה לקביעת

המועצה הארצית בנושא, תועבר בקשה למועצה הארצית לדון בהארכת תוקף השימוש בשדה התעופה הרצלייה עד מועד הוצאת היתרי בנייה בשטח המתפנה.

בהתאם להמלצת מינהל התכנון החליטה המועצה הארצית לממש את סמכותה שניתנה לה בהחלטת הממשלה משנת 2009; נקבע כי ב-2.12.14 יעלה לדיון נושא "הארכת תקופת השימוש בשדה תעופה הרצלייה".

בסמוך למועד הישיבה החליטה המועצה הארצית להסיר באופן זמני את הנושא מסדר היום, וזאת כדי לקיים היועצות בין משרדי הממשלה בנושא לקראת הבאתו לדיון כאחת משיבות המועצה הארצית הקרובות.

בדיון שנערך בלשכת היועץ המשפטי לממשלה בנושא זה במרץ 2015 סוכם בין היתר: (א) ההחלטה שלפיה במהלך תקופת הביניים עד לסגירת השדה לא תתקיים אכיפה, שיקפה בשעתו איזון ראוי בין מתן אפשרות להמשך פעילות זמנית של השדה ובין האינטרס הציבורי של שמירה על שלטון החוק. (ב) לא ניתן לקיים לאורך זמן פעילות, חשובה ככל שתהיה, אם היא אינה מוסדרת מהבחינה החוקית, וביתר שאת כלפי גופים ציבוריים. (ג) חרף הטענות בדבר הפגיעה הקשה שתיגרם לתעופה האזרחית כתוצאה מסגירת השדה, לא שוכנע היועץ המשפטי כי חל שינוי בנסיבות הקיימות המצדיק המשך נקיטת מדיניות של אי-אכיפה.

2. בפברואר 2015, לפני הדיון האמור, הגישו עמותת משתמשי שדה התעופה הרצלייה והאלוף (במיל') הרצל בודינגר עתירה לבית המשפט העליון נגד המועצה הארצית לתכנון ובניה, היועץ המשפטי לממשלה, שר התחבורה, רש"ת, רת"א, עיריית הרצלייה, עיריית רעננה והמועצה המקומית כפר שמריהו¹³. העותרים ביקשו למנוע את סגירתו של שדה התעופה הרצלייה ולעצור כל פעולה שיש בה לשחק או לפגוע בפעילות התעופתית הסדירה המתקיימת בשדה, עד להכרעה בעתירה.

בתשובה לעתירה השיבה המדינה כי אין כל תוחלת לקיום דיון בעניין במועצה הארצית, ולהחלטתה של המועצה לא תהיה כל השפעה או השלכה מעשית, לנוכח הפסקת מדיניות אי-האכיפה בשדה התעופה על פי החלטת היועץ המשפטי לממשלה.

ב-14.4.15 פסק בג"ץ בנושא העתירה, כי יינתן צו על תנאי בו המשיבים ישיבו בדבר ישיבת המועצה הארצית לתכנון ובניה על מנת שידון מעמדו של שדה התעופה בהרצלייה וביחס חלופות אחרות לשדה. עוד פסק בית המשפט העליון, כי יינתן צו ביניים חלקי ומותנה, אשר יתיר המשך חניית מטוסים והפעלת מתקני בדיק בשדה התעופה הרצלייה, והמראות ונחיתות לצרכי בדיק ולשם העברת המטוסים החונים משדה התעופה הרצלייה למקומות אחרים למשך 6 חודשים. במסגרת צו הביניים תותרנה טיסות לצרכי בדיק, כיבוי אש, הצלה וצילום למשך 6 חודשים, וכן תותרנה טיסות לצרכי הדרכה ללימוד טיסות והכשרת טייסים למשך 3 חודשים. במסגרת תשובתם לצו-על-תנאי, יתנו המשיבים¹⁴ וכן שר הביטחון דיווח ופירוט של הפתרונות התכנוניים, הביצועיים והמעשיים שהם גיבוש כחלופות לפונקציות הפעילויות העיקריות הנעשות בשדה, לרבות לוחות זמנים ותקציבים. לאחר קבלת התגובות, ייקבע דיון נוסף בבג"צ לכירור דרך המשך הטיפול בעתירה. כעת סיום הביקורת העתירה עודנה תלויה ועומדת.

3. בתשובתו מיוני 2015 למשרד מבקר המדינה ציינו עיריית הרצלייה ועיריית רעננה כי סגירת שדה התעופה הרצלייה ופינויו מתחייבים מעיקרון שלטון החוק בשל אי-חוקיותו של השדה על פי דיני התכנון והבנייה כפי שנקבע בהחלטת בית המשפט. עוד ציינו כי הרבר מתחייב גם לשם מימוש יעדים לאומיים חיוניים, ובעיקר מימוש פתרונות דיוור באזור מרכז הארץ במחירים

13 בג"ץ 1235/15 עמותת משתמשי שדה התעופה הרצלייה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואח', טרם פורסם.

14 המועצה הארצית, היועץ המשפטי לממשלה, שר התחבורה, רש"ת ורת"א.

סבירים. הן הוסיפו כי אין כל הכרח למצוא חלופה לכל הפעילויות המתקיימות בשדה התעופה הרצלייה, חלקים נכבדים מהפעילות אינם נוגעים כלל לאינטרסים שעל המדינה לקדם, וכי השדה משמש בעיקר כ"שדה שעשועים" לבעלי ממון והניסיון להציג אותו כאילו בכך תלויה עתודת הטייסים האזרחיים לחברות התעופה הישראליות הוא חסר יסוד.

משרד מבקר המדינה מעיר כי משרד התחבורה לא פעל לקידום הליך תכנונו של שדה התעופה הרצלייה. עוד מעיר משרד מבקר המדינה כי מרגע שהוחלט על זמניות השדה בשנת 2009, לא ביצע משרד התחבורה עבודת מטה יסודית בנושא במשך יותר משש שנים ולא קיים כל פתרון ממשי לפינוי. נושא החלופה לשדה התעופה הרצלייה לא נבדק באופן מעמיק, ובפועל עדיין אין חלופה כלשהי. סגירת שדה התעופה במצב כזה עלולה להסב נזק רב לתשתית לאומית חשובה, ולדכאי אנשי רת"א אף לשבש את תפקודה של התעופה הכללית, יציבותה ועתידה.

לדעת משרד מבקר המדינה, מן הראוי שמשרד התחבורה ורש"ת ימצאו בהקדם חלופה חולמת לשימושים של שדה התעופה הרצלייה כדי למנוע פגיעה בתעופה הפנים-ארצית.

פינוי שדה התעופה שדה דב

שדה דב הוקם באזור תל אביב בשלהי שנות השלושים של המאה העשרים. את השדה מפעילה רש"ת מתוקף צו חתום בידי שר התחבורה ושר הביטחון¹⁵. שדה דב הוא גרעין עיקרי בתעופה האזרחית כיום. בד בבד עם הפעילות האזרחית מתקיימת בשדה גם פעילות ענפה של הבסיס הצבאי השוכן בחלק מן המתחם. השדה ממוקם בצפון מערב תל אביב-יפו, ובמרחק קצר ממרכז העיר.

שדה דב הוא אחד משדות התעופה הכלולים ברשימת שדות התעופה המופיעה בתוספת לחוק רש"ת. בתמ"א 15 הוא נקבע כאחד משדות התעופה השמישים, כפי שאישרה הממשלה בשנת 2000. שדה דב סווג כשדה תעופה בדרגה 3, כלומר שדה תעופה שנועד לענות בעיקר על ביקושים לטיסות מסחריות וסדירות ולטיסות שכר ליעדים פנים-ארציים.

השדה משמש שדה תעופה עיקרי לתעופה פנים-ארצית לאילת, לחיפה, לגליל ולמנחת עין יחב בערבה. בשדה פועלות חמש חברות המשמשות כמוביל אווירי או כמונית אוויר להסעת נוסעים. השדה משמש גם שדה בין-לאומי לטיסות פרטיות ומוניות אוויר, בעיקר ליעדים קרובים במזרח אגן הים התיכון. פעילויות נוספות המתקיימות בשדה כוללות טיסות פרטיות לצורכי צילום, פינוי בהיטס, זריעת עננים, ריסוס ביולוגי ומטוסי מנהלים; אימוני טיסה של טייסים פרטיים לצורך שמירת כשירות וצבירת ניסיון טיסה; ומכוני בדק - השדה משמש בסיס תחזוקה עיקרי של חברות התעופה השונות. כמו כן, השדה משמש בסיס מרכזי לנחיתת מסוקים אזרחיים וצבאיים.

שדה דב משמש שדה תעופה נוסף בשעת חירום היכול לתת מענה לצרכים מיוחדים (למשל, רפואים, פינויים, הספקת מוצרים חיוניים) אם נתב"ג נסגר לפרקי זמן שונים מסיבות ביטחוניות ובטיחותיות או עקב תנאי מזג אוויר.

15 שדה דב מצוי בבעלותו של משרד הביטחון וחלקים נוספים ממנו מצויים בבעלות פרטית של בעלי קרקעות.

נספח יא

**העתק העתירה בבג"צ 2766/21
(ללא נספחים)**

עמוד 144



בית המשפט העליון
בג"ץ 2766/21
וי אגודת התעופה הכללית נ. המועצה הארצית לתכנון
תאריך הגשה: 22/04/21

בבית המשפט העליון בירושלים
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

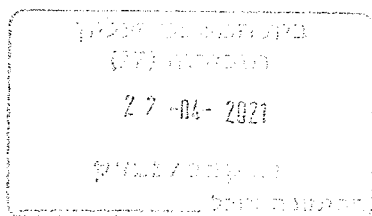
נחתם ביום: 22.4.2021

בענין שבין: אגודת התעופה הכללית בישראל

כולם על ידי ב"כ עוה"ד גיורא בן-טל ואו הילה
וינטרוב
מבית רובינשטיין, רח' לינקולן 20, תל-אביב, מיקוד
6713412
טלפון: 03-5626333; פקסימיליה: 03-5626040

העותרים

- נ ג ד -



1. המועצה הארצית לתכנון ולבנייה
2. גב' מירי רגב, שרת התחבורה
3. מר אריה (מכלוף) דרעי, שר הפנים
4. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
5. רשות התעופה האזרחית
המשיבים 1-5 ע"י פרקליטות המדינה
רח' צלאח א-דין 29, ירושלים
טלפון: 02-6466590; פקסימיליה: 02-6466011
6. רשות שדות התעופה
על ידי עו"ד רון צין
ממשרד שביט בראון גלאון צין ויתקון ושות'
מגדל סונול, דרך בגין 52, תל-אביב 6713701
טלפון: 03-7912800; פקסימיליה: 03-7912801
7. עיריית הרצליה
משדרות בן גוריון 22, הרצליה, 4678525
8. עיריית רעננה
מרח' אחוזה 103, רעננה, 4360027
9. מועצה מקומית כפר שמריהו
מרח' קרן היסוד 18, כפר שמריהו 4691000

המשיבים

עתירה - דחופה - למתן צו על תנאי ובקשה - דחופה - למתן צו ביניים

בית המשפט הנכבד מתבקש בזה להוציא מלפניו צו על תנאי המכוון למשיבה 1 המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן: "המועצה הארצית"), והמורה לה לבוא וליתן טעם מדוע לא תעשה שימוש בסמכותה על פי דין, תכנס דיון ותורה, פעם נוספת, על הארכת תקופת השימוש בשדה התעופה הרצליה על-שם מודי אלון ז"ל (להלן: "שדה תעופה הרצליה" או "שדה התעופה"), לרבות בדרך של הארכת התוקף הנקוב בסעיף 8.3 לתכנית מתאר מחוזית 5 (להלן: "תמ"מ 5", "סעיף 8.3", בהתאמה), כפי שעשתה בעבר פעמיים, במסגרת החלטותיה מיום 13.10.2015 ומיום 7.8.2018, במסגרתן האריכה את תקופת השימוש בשלוש שנים נוספות בכל פעם.

יצוין, כי העותרת פנתה למועצה הארצית, עובר להגשת עתירה זו, בבקשה כי זו תפעיל את סמכותה להאריך את תוקף השימוש בשדה התעופה, אולם עד למועד הגשת עתירה זו, לא הפעילה המועצה הארצית את סמכותה, ובתוך כך לא הורתה על הארכת משך השימוש, לא הורתה על קיומו של דיון בענין, ואף לא נתנה התייחסות כלשהי לבקשת העותרת (מלבד אישור טכני בדבר הגשתה).

עוד יצוין, כי נכון להיום, אין שדה תעופה חלופי אליו ניתן להעביר את הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, כך שסגירתו תביא בהכרח ובאופן מיידי לחיסול התעופה הכללית בישראל.

העתק החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2015 בדבר הארכת תוקף סעיף 8.3 לתמ"מ 5 ב-3 שנים מצורף לעתירה זו **כנספח 1** כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק החלטת המועצה הארצית מיום 7.8.2018 בדבר הארכת תוקף סעיף 8.3 לתמ"מ 5 ב-3 שנים נוספות מצורף לעתירה זו **כנספח 2** כחלק בלתי נפרד הימנה.

כמו-כן, הואיל ושדה התעופה הרצליה עלול להיסגר בעת הקרובה ללא התערבותו של בית משפט נכבד זה, מתבקש בית המשפט הנכבד להוציא בדחיפות צו ביניים ובמסגרתו להורות כי הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה תמשיך להתקיים וכי על המשיבים להימנע מלבצע כל פעולה שיש בה כדי להביא לסגירת שדה התעופה ו/או כל צו על פי שיקול דעתו, הכל עד להכרעה בעתירה זו.

כן מתבקש בית המשפט הנכבד לחייב את המשיבים בהוצאות העותרת, לרבות שכר טרחת עו"ד בצירוף מע"מ.

ואלה הם נימוקי העתירה:

א. פתח דבר

1. עתירה זו עניינה אזלת ידן של רשויות המדינה, אשר הביאו למצב בו שדה התעופה הרצליה - המהווה את "אבן הראשה" של התעופה הפנים-ארצית בישראל - עלול להיסגר בעוד מספר חודשים, אך זאת מבלי שקיים עדיין שדה תעופה חלופי אליו ניתן להעביר את הפעילויות החיוניות של התעופה האזרחית הכללית המתקיימות בו.

2. כפי שיפורט בעתירה זו, לאחר שהמועצה הארצית כבר עשתה פעמיים שימוש בסמכותה והאריכה את תקופת השימוש בשדה התעופה הרצליה - זאת, לאחר שקבעה אותו כשדה זמני - הרי שחרף פניית העותרת אליה מיום 11.2.2021, עד למועד הגשת עתירה זו נמנעה המועצה הארצית מלעשות שימוש נוסף בסמכותה, ובכלל זה, המועצה הארצית נמנעה מלהורות על קיומו של דיון בסוגיית המשך הפעילות בשדה התעופה, ממילא לא התכנסה ולא קיבלה כל החלטה בענין, ואף לא נתנה התייחסות כלשהי לפניית העותרת (למעט בדבר אישור קבלתה). ייאמר מיד - כי הימנעות זו עלולה להביא לסגירתו של שדה התעופה הרצליה, דה פקטו, אף שעסקין בשדה התעופה היחיד שבו מתקיימת תעופה כללית מחיפה ועד איזור אילת (ש"ת רמון), באופן שיביא במישרין לכליה ולהרס של התעופה הכללית בישראל.

3. זאת ועוד. סגירת שדה התעופה תביא לא רק להרס של התעופה הכללית בישראל, אלא אף תסב נזקים אדירים, בלתי הפיכים, לכלל משתמשי שדה התעופה הרצליה, לחברות תעופה אזרחיות ישראליות, לבעלי עסקים רבים ולמאות עובדים ובני משפחותיהם, התלויים בפרנסתם בקיומו של שדה התעופה הרצליה, ועוד.

4. כפי שיפורט להלן בעתירה זו, בשני העשורים האחרונים התקיימו הליכים שונים בקשר עם הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, וביום 18.1.2018 בית משפט נכבד זה אף הוציא תחת ידו פסק דין, במסגרתו הורה על המשך הפעילות בשדה התעופה, תוך מתן הוראות בדבר המשך הפעלתו, במסגרת בג"צ 1235/15 עמותת משתמשי שדה התעופה בהרצליה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבנייה ואח' [פורסם בנבו] (להלן: "בג"צ 1235/15"). בין היתר, כך נקבע בפסק הדין באותו ענין:

"11. בשולי פסק דינו נחזור ונפנה לציטוט שהבאנו לעיל מפסק הדין בעניין אויה. יש להצר על אולת ידה של הרשות המבצעת, אשר מזה שנים רבות מודעת לכך שיש למצוא פתרון של קבע להעסקת הפעילות של שדה התעופה הרצליה כפי שעולה מדו"ח ועדת בודינגר שאומץ בהחלטת הממשלה כבר בשנת 2009. אין לנו אלא לקוות כי המדינה תקדם ביעילות ובמהירות חלופה של ממש, כך שיתקיים רצף של פעילות התעופה האזרחית המתקיימת כיום בשדה התעופה הרצליה..."

[ההדגשות הוספו].

5. דא עקא, אולת היד עליה הצביע בית המשפט נמשכת עד לימים אלו ממש, כך שבמועד הגשת עתירה זו עדיין לא קיים כל שדה תעופה חלופי, ראוי או בכלל, שיכול לקלוט לתוכו את הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה - מחד; ומאידך - שדה התעופה הרצליה עומד בפני סגירה, כך שבוודאי לא יתקיים "רצף של פעילות התעופה האזרחית" המתקיימת בו.

6. בד בבד, אף לא נתקיים דיון ולא נתקבלה כל החלטה כדין לחסל את פעילות התעופה הפנים-ארצית במדינת ישראל, אולם נכון להיום, זו עלולה להיות התוצאה המיידית של מחדלי הרשויות בטיפול בענין.

7. כאמור, המועצה הארצית כבר עשתה פעמיים שימוש בסמכותה להאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה הרצליה, בשנת 2015 ובשנת 2018, כל פעם ב-3 שנים נוספות, אלא שתקופת ההארכה האחרונה שנקבעה בהחלטת המועצה הארצית מיום 7.8.2018 [נספח 2 לעתירה זו] עומדת להסתיים בעוד חודשים ספורים, ואין כל פתרון בעתיד הנראה לעין.

8. בענין זה עוד נציין, כי העתקת פעילות שדה התעופה אינו דבר של מה בכך, ואף לאחר שיהיה שדה תעופה חלופי קיים ומתפקד, זו תהא כרוכה בהיערכות והתארגנות סבוכה ומורכבת, המוערכת בתקופה בת שנה לפחות (!). בהינתן, כי נכון להגשת עתירה זו אין כל שדה תעופה חלופי בעתיד הנראה לעין, וודאי לא כזה שפועל ומתפקד, הרי שסגירת שדה התעופה תהיה הרסנית לענף, בטווח המידי.

9. כאמור, פניות העותרת למשיבה 1, שקדמו להגשת עתירה זו, בבקשה כי תעשה שימוש בסמכותה, תקיים דיון ותאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה הרצליה, העלו חרס. על כן, לא נותרה בפני העותרת כל ברירה אלא לעתור לבית המשפט הנכבד על מנת לקבל ממנו את הסעד המבוקש ברישא לעתירה זו.

ב. הצדדים

10. העותרת, אגודת התעופה הכללית בישראל, היא גוף המאגד כ-500 טייסים, מדריכי טיסה, בעלי מטוסים, חברות תעופה ומכוני בדק, והיא פועלת לקידום התעופה בישראל.
11. המשיבה 1, המועצה הארצית לתכנון ובניה, היא רשות מינהלית, המשמשת כמוסד התכנון העליון במדינת ישראל אשר הוקם בסעיף 2 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן: "**חוק התכנון והבניה**"). המועצה הארצית אמונה, בין היתר, על עריכת תכניות מתאר ארציות הקובעות את התכנון לשטח המדינה כולה, על אישור תכניות מתאר מחוזיות, ועוד.
12. המשיב 2, מר אריה (מכלוף) דרעי, שר הפנים, בעל סמכויות שונות מכוח חוק התכנון והבניה, ומכוחן מכהן, בין היתר, כיו"ר המועצה הארצית (הוא או נציגו).
13. המשיבה 3, גבי מירי רגב, שרת התחבורה, עומדת בראש משרד התחבורה, ומחזיקה בסמכויות שונות מכוח חוק התכנון והבניה, בכללן הסמכות לאשר קביעת שדות תעופה במסגרת תכנית מתאר ארצית, כקבוע בסעיף 49(3) לחוק זה.
14. המשיב 4, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, אחראי לתכנון, פיתוח והסדרה של תשתיות ומערכות תחבורתיות משולבות במדינת ישראל, ובכלל זה אחראי גם על רשות התעופה האזרחית.
15. המשיבה 5, רשות התעופה האזרחית, היא רשות שהוקמה בחוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005, כרשות מקצועית במשרד התחבורה, האחראית על ענייני התעופה האזרחית בישראל לפי הוראות אותו חוק ולפי דיני הטיס, ובכלל זה אחראית על פיתוח התעופה האזרחית ותשתיות התעופה בישראל (וביחס לשדות תעופה הכלולים בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 - בתיאום עם רשות שדות התעופה), וכמו כן אחראית להעניק רישיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית.
16. המשיבה 6, רשות שדות התעופה (להלן: "**רש"ת**"), היא רשות שהוקמה בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 (להלן: "**חוק רש"ת**"), ובמסגרתו הופקדה על החזקה, הפעלה, פיתוח וניהול שדות התעופה המפורטים בתוספת לאותו חוק, **בכללם שדה התעופה הרצליה** (שעדיין מופיע בתוספת לחוק), וכן על תכנון והקמה של שדות תעופה שנקבעו בתכנית אב של שדות תעופה שאישר שר התחבורה.
17. המשיבות 7-9, עיריית הרצליה, עיריית רעננה והמועצה המקומית כפר שמריהו, הן רשויות מקומיות שבתחומן המוניציפאלי מצוי שדה התעופה הרצליה. אף שתושבים רבים המתגוררים בקרבת שדה התעופה ואחרים הביעו דעתם הנחרצת **בעד** המשך קיומו של שדה התעופה, במיקומו הנוכחי, מקדמות הרשויות הללו מאבק עיקש במטרה להביא לסגירת שדה התעופה, תוך שקיים חשש כי מטרתן היא קידום אינטרסים מתחום הנדליין.

ג. העובדות הרלוונטיות והמצב התכנוני

ג.1. פעילות שדה התעופה הרצליה

18. שדה התעופה הרצליה מרכז את כל פעילות התעופה הכללית של ישראל במרכז הארץ. למעשה, מאז סגירת שדה דב ולמעט פעילות התעופה הבינלאומית המתקיימת בנמל התעופה בן גוריון, אין שדה תעופה אחר המאפשר פעילות תעופה כללית בכל איזור המרכז, מחיפה בצפון ועד שדה התעופה רמון בעובדה (להוציא פעילות מצומצמת ומוגבלת של מנחתים פרטיים כגון מגידו או שדה תימן).
19. פעילות התעופה הכללית כוללת מגוון שימושים הכרחיים: טיסות בדק וטיפול בכלי טיס; לימוד טיסה והכשרה של טייסים; טיסות אמבולנס; כיבוי אש מהאוויר; הדברת נגעי הכלבת מהאוויר (לכל הארץ); טיסות צילום ומיפוי מהאוויר, לצבא, למשטרה, לרשויות מקומיות וכו'; תחזוקת תשתית חשמל; ועוד.
- יודגש במיוחד, כי בשדה התעופה הרצליה נעשית ההסמכה לטייסי חיל האוויר והפיכת רישיון הטיס שלהם מצבאי לאזרחי, ולמעשה שדה התעופה הרצליה משמש כמרכז ההכשרה העיקרי לתעופה בישראל ולו השפעה ישירה על מצבת הטייסים לחברות התעופה הישראליות הגדולות (ארקיע, אל-על, ישראייר וק.א.ל). בתוך כך, בשדה התעופה הרצליה מוכשרים מרבית (כ-80%) הטייסים האזרחיים של מדינת ישראל, משלב "הלימוד היסודי" ועד להיותם טייסים בעלי רישיון טיסה מסחרי לעבודה כטייסים.
20. עוד יובהר, כי הביקוש העיקרי לצרכי התעופה הללו מצוי במרכז הארץ, הן בשל ריכוזי האוכלוסייה והן בשל צרכי התעופה הכללית ומקבלי השירותים, תוך שלגורמי המדינה, משרדי הממשלה השונים והרשויות המקומיות קיים נתח משמעותי בתוך כל אלה.
21. שדה התעופה הרצליה מהווה, אם כן, תשתית לאומית חיונית במארג שדות התעופה הפנים ארצית, והוא משרת את צרכי התעופה האזרחית של כלל אזרחי מדינת ישראל.
22. כעת נסקור את המצב התכנוני הקיים ביחס לשדה התעופה הרצליה, המרכז את הפעילות החשובה הזו.

ג.2. פעילות שדה התעופה - רקע תכנוני

23. שדה התעופה הרצליה על-שם מודי אלון ז"ל הוא שדה תעופה הקיים כבר עשרות שנים, מאז הקמת מדינת ישראל. על פי ויקיפדיה, שדה תעופה זה היה המשכן הקבוע הראשון של טייסת 101, טייסת הקרב הראשונה של חיל האוויר הישראלי תוך ששדה זה הוקם במיוחד עבורה, וכונה "כנף 3".
24. בשנת 1978 הכריז שר התחבורה דאז על שדה התעופה הרצליה כאחד משדות התעופה הכלולים ברשימת שדות התעופה שבתוספת לחוק רשימת, ומשכך, בסמכותה של רשימת "להחזיק, להפעיל, לפתח ולנהל" שדה תעופה זה. ההכרזה נעשתה מבלי שקדם לה הליך תכנוני, תוך שייעוד הקרקע היה חקלאי. יצוין, כי שדה התעופה הרצליה עדיין כלול בתוספת לחוק רשימת.

ג.2.א. תמ"א 15 - תכנית מתאר ארצית תפרושת שדות התעופה בישראל

25. ביום 25.5.2000 פורסמה למתן תוקף תמ"א/15, תכנית מתאר ארצית תפרושת שדות התעופה בישראל, שאחת ממטרותיה היתה ייעוד וסיווג שדות תעופה בישראל (להלן: "תמ"א 15"). תמ"א 15 הגדירה את שדה התעופה הרצליה, כשדה תעופה "בשימוש" מדרגה 4 [סעי' 7 להוראות התכנית, במספר סידורי 17 שבטבלה]. שדה תעופה מדרגה 4 הוגדר בפרק ב' להוראות התכנית כ"שדה תעופה שנועד לענות בעיקר על הביקושים לטיסות מסחריות, טיסות שכר, טיסות פרטיות וחקלאיות". לאמור, בשנת 2000 קובע מעמדו של שדה התעופה הרצליה בתכנית מתאר ארצית כשדה פעיל ובשימוש.

26. בד בבד, נקבעה בתמ"א 18 הוראה נוספת, בסעיף 8, ולפיה: "ניתן להוסיף או לגרוע שדות תעופה בדרגות 3 ו-4 הכלולים בתכנית זו, וזאת בהתייעצות עם הועדות המקומיות הנוגעות בדבר ועם הועדה המחוזית ובאישור המועצה הארצית" [ההדגשות הוספו].

העתק הוראות תמ"א 15 מצורף לעתירה זו כנספח 3 כחלק בלתי נפרד הימנה.

ג.2.ב. החלטות המועצה הארצית ביחס לזמניות שדה התעופה הרצליה, תמ"מ 5

27. ביום 4.6.2002 התקיים במועצה הארצית דיון לקראת הפקדת תכנית מתאר מחוזית למחוז תל-אביב, תמ"מ 5 (להלן: "תמ"מ 5"). במסגרת הצעת ההחלטה בהפקדת תמ"מ 5, נכלל סעיף כללי שעסק בביטול בעתיד של שדה התעופה הרצליה [עמ' 91 לתמליל הישיבה] (מבלי שבאותה ישיבה יתקיים דיון של ממש בעתידו של שדה תעופה זה). בהמשך לכך, נקבע בסעיף 8.3 לתמ"מ 5 טרם הפקדתה: "בתום חמש שנים מיום אישורה של תכנית זו לא יתאפשר המשך שימוש בשדה התעופה הרצליה אלא כפוף לאישור הועדה המחוזית", תוך שבתשריט התמ"מ, סומן שדה התעופה כשדה זמני. לתכנית הוגשו התנגדויות רבות, בכללן התנגדויות של רש"ת, רת"א, ועיריית הרצליה לענין שדה התעופה הרצליה, אולם ביום 23.10.2007, במסגרת דיון בהתנגדויות לתכנית, אישרה הולנת"ע את התכנית, בכללו סעיף 8.3 האמור.

28. בד בבד, כאמור, סעי' 8 לתמ"מ 15 קבע את חובתה של המועצה הארצית לקיים היועצות עם הועדות המקומיות הרלוונטיות טרם קבלת החלטה. על כן, זימנה המועצה הארצית דיון באשר לשדה התעופה הרצליה, עם גורמים הנוגעים בדבר.

29. בהתאם לכך, ביום 13.10.2009 התקיימה ישיבה של המועצה הארצית, שהתכנסה על מנת לקיים דיון על-פי סעיף 8 לתמ"מ 15 ביחס לשדה התעופה הרצליה. בישיבה זו נקבע כך, לפי הצעת היו"ר:

"לאחר שנשמעו הצדדים, ולאחר שדנה בנושא, השתכנעה המועצה הארצית כי יש מקום לשימוש בסמכותה לפי סעיף 8 לפרק א' ומתוקף כך לקבוע את שדה התעופה בהרצליה כשדה זמני לתקופה של חמש שנים, עם אפשרות להארכת תקופה זו.

שדה התעופה משמש כשדה מרכזי לתעופה כללית. שדה התעופה הרצליה קיים ופועל בלב מרקם עירוני מאוכלס ובסמיכות לשימושים המאפיינים אותו ובכללם בתי מגורים, מבני ציבור ועוד.

בדו"ח בודינגר הומלץ להעתיקו. לאורך השנים נבחנו אתרים חלופיים במטרה לאפשר את העתקתו. עם זאת לא הוכשרה עד היום חלופה להעברת פונקציות תעופתיות שמופעלות כיום בשדה.

בנסיבות אלו סבורה המועצה הארצית כי יש להותיר את סימון השדה בתמ"מ 5, ובכלל זה סימונו כ"שדה זמני" ולהותיר את הוראת סעיף 8.3, הקובעת שבתום חמש שנים מיום אישורה של התמ"מ, לא יתאפשר המשך שימוש בשדה התעופה הרצליה. עם זאת מחליטה המועצה כי הוראת סעיף 8.3 לתמ"מ 5 תתוקן בהתאם לקבוע בתמ"מ א" 15, כך שהסמכות להאריך את תקופת השימוש בשדה תהיה בידי המועצה הארצית".

[ההדגשות הוספו].

העתק החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2009 מצורף לעתירה זו כנספח 4 כחלק בלתי נפרד הימנה.

30. בהמשך לכך, ביום 15.4.2010 פורסמה ברשומות תמ"מ 5, ובמסגרת הוראותיה, נקבע בסעיף 8.3, שכותרתו "שדה תעופה זמני":

"בתום 5 שנים מיום אישורה של תכנית זו, לא יתאפשר המשך שימוש בשדה התעופה הרצליה. המועצה הארצית תהא רשאית להאריך את התקופה מעת לעת לאחר שהוצגו בפניה התנאים והנסיבות העדכניים לאותה עת."

[ההדגשה הוספה].

העתק הוראות תמ"מ 5 מצורף לעתירה זו כנספח 5 כחלק בלתי נפרד הימנה.

31. אם כן, אף במסגרת תמ"מ 5 נקבע, כי שדה התעופה הרצליה יהפוך לשדה תעופה זמני לתקופה בת 5 שנים הניתנת להארכה מעת לעת, בהחלטה של המועצה הארצית.

32. כעולה מהחלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2009, לצד הקביעה כי שדה התעופה הרצליה יהא שדה זמני, נקבע עוד כי יש למצוא חלופה הולמת לשם העתקת הפעילות הקיימת בו, תוך יצירת קשר בל-יונתק בין שני הדברים. כך, ההחלטה לא עסקה רק בסגירת שדה התעופה, אלא בד בבד אף במצאת חלופה להעקת הפעילות שבו, ומסיבה זו, למעשה נקבע, כי שדה התעופה יהיה שדה זמני ל-5 שנים, עם אפשרות להארכת התקופה מעת לעת, ועד למציאת אותה חלופה הולמת, על מנת לוודא כי הפעילות המתקיימת בו תמשיך להתקיים אף לאחר סגירתו.

33. כאמור, תמ"מ 5 פורסמה למתן תוקף ביום 15.4.2010, כך שהתקופה שנקבעה בה לענין תוקפו של שדה התעופה אמורה היתה להסתיים ביום 15.4.2015.

34. דא עקא, לקראת סיום התקופה האמורה, אף שלא היתה כל חלופה לפעילות החיונית של שדה התעופה, לא עשתה המועצה הארצית שימוש בסמכותה להאריך את התקופה שנקבעה, ועל רקע זה הוגשו עתירות שונות לבג"צ, על ידי גורמים שונים.

35. בין היתר, ביום 18.2.2015 הגישו עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה והאלוף (במיל') הרצל בודינגר עתירה לבית משפט נכבד זה נגד המועצה הארצית וגופים נוספים [בג"צ 1235/15], משלא הופעלה סמכותה של המועצה הארצית על פי סעיף 8.3 לתמ"מ 5, כאמור. ואמנם, ביום 14.4.2015 הוציא בית משפט נכבד זה צו ביניים בדבר המשך פעילותו של שדה התעופה, וכמו-כן הורה למועצה הארצית לקיים דיון בענין [רי להלן].

36. על רקע הדברים הללו, ביום 13.10.2015 עשתה המועצה הארצית שימוש בסמכותה, ואכן קבעה כי יש להאריך את התקופה שנקבעה בתמ"מ 5 ב-3 שנים. בנוסף הורתה המועצה הארצית על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה, היא תמ"א 15ב', על מנת להסדיר את פעילות השדה בתקופת הביניים.

37. כך תוארו הדברים במסגרת החלטת מועצה הארצית מיום 13.10.2015 [נספח 1 לעיל]:

"המועצה הארצית החליטה בשנת 2009, לקצוב את תקופת השימוש של שדה התעופה הרצליה, המסומן בתמ"א 15, לתקופה של 5 שנים, עם אפשרות להארכת התקופה.

בפני המועצה נשמעה הבקשה להאריך את תקופת השימוש בשדה, הקבועה בתמ"מ 5, לאחר שהובהרה משמעות סיום השימוש בשדה ללא מציאת חלופה הולמת לשימושים הפועלים בו.

המועצה הארצית לתכנון ולבניה השתכנעה כי אכן אין חלופה בשלב זה למיקום הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה וללא הארכת השימוש בשדה הנוכחי ואישור תכנית זמנית שתאפשר את המשך הפעילות בשדה, עלול ענף התעופה הכללית לעמוד בפני משבר.

תכנית לשדה תעופה חליפי לתעופה הכללית מקודמת בות"ל והמועצה הארצית קוראת לרשות שדות התעופה ולצוות הות"ל לקיים ביעילות ובמהירות את התכנית.

המועצה השתכנעה בחשיבות שדה התעופה הרצליה לתעופה הכללית בישראל בהיותו שדה התעופה היחיד כמעט המספק פעילות בדק ובית ספר לטיס והשדה העירקי המספק חניה.

מאידך, התרשמה המועצה ומצהירה כי תכניות הבניה בשטח המתפנה ובשטח מגבלות הבניה אותן מטיל השדה הינן בעלות חשיבות ודחיפות עליונה ויישומן חשוב לאין ערוך מהמשך פעילות השדה.

לפיכך מחליטה המועצה לקשור בין הארכת הפעילות בשדה לבין אישור התכניות למגורים בשטח השדה כדלהלן:

1. תקופת השימוש בשדה תוארך למשך 3 שנים מתוך כוונה שבתקופה זו יאושרו התכניות המפורטות למגורים. בתום 3 שנים תבחן המועצה את מעמד התכנית ותדון, לפי הצורך, בהארכת פעילות שדה התעופה בהתאם להן.

2. המועצה, בתוקף סמכותה לפי סעיפים 50 ו-51 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, מורה על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה אשר תיקרא תמ"א 15ב' ותאפשר את המשך פעילות השדה. התמ"א תוכן בהתאם למתווה הבא:

• התכנית תקבע את שטח שדה התעופה הקיים כשדה זמני...

...

• התכנית תלווה בכתב שיפוי מטעם רשות שדות התעופה..."

העתק פרוטוקול הדיון במועצה הארצית מיום 13.10.2015 מצורף לעתירה זו **כנספח 6** כחלק בלתי נפרד הימנה.

38. ביום 18.1.2018 ניתן פסק דין בבג"צ 1235/15 הנ"ל, במסגרתו נקבע, בין היתר, כדלקמן:

6. ביום 13.10.2015 קיבלה המועצה הארצית החלטה לאשר הכשרה זמנית של שדה התעופה בהרצליה להארכת תקופת השימוש בשדה התעופה למשך 3 שנים, קרי, עד ה-13.10.2018. בעקבות החלטת המועצה הארצית החליטה רש"ת לאשר הפקדת כתב שיפוי מלא לפעילות המלאה של שדה התעופה בהיקף שהיה נהוג עד לחודש אפריל 2015.

הנה כי כן, על פי המצב התכנוני דהיום, ולאור החלטת המועצה הארצית, הוארכת תקופת השימוש בשדה התעופה עד ליום 13.10.2018.

...

8. הגיעה אפוא העת להכריע לגבי המשך הפעילות בשדה התעופה, אשר אין חולק כי מתבצעת בו פעילות פנים ארצית אווירית חשובה ביותר. בהקשר זה נציין, כי על אף חקיקתו של חוק שדה התעופה דב הוז (הוראות מיוחדות), התשע"ז-2017, לא ברור עד מתי ועד כמה יתאפשר לשדה דב ליתן בערציד מענה לצורכי התעופה האזרחית בישראל (עתירה שהוגשה כנגד החוק נמחקה בהמלצת בית המשפט – בג"ץ 3031/17 המנהלים מטעם בית המשפט לניהול הגוש הגדול (6896) נ' כנסת ישראל (18.9.2017).

9. שמנו לנגד עינינו את האינטרס הציבורי המשמעותי של המשך הפעילות האווירית האזרחית, מול האינטרסים הנוגדים של העיריות ותושבי האזור. משכך, אימצנו כמעט במלואה את עמדת היועץ המשפטי לממשלה, אשר מאזנת לטעמנו בין האינטרסים הנוגדים, כך שהשפעת הפעילות התעופתית על הסביבה תפחת, אך תתבצעה פעילויות תעופה החיוניות לשמירה על גרעין התעופה האזרחית בישראל. בשורה התחתונה, אנו מורים אפוא כי מכאן ולהבא יפעל השדה במתכונת המפורטת להלן:

...

10. נדגיש כי אין בפסק דינו כדי לסתום את הגולל על כל פתרון תכנוני שיימצא בעתיד לשם הכשרת הפעילות התעופתית בשדה התעופה הרצליה, וכפי שנמסר לנו בהתאם להחלטת המועצה הארצית מקודמת תמ"א 2/15 אשר אמורה להיות מאושרת לקראת חודש אוקטובר 2018. ממילא מובן, כי אין בפסק דינו כדי לגרוע או לפגוע בזכויות מי מהצדדים לגבי התוכנית הנ"ל או כל תכנית אחרת."

[ההדגשות הוספו].

העתק פסק הדין מיום 18.1.2018 בבג"צ 1235/15 מצורף לעתירה זו כנספח 7 כחלק בלתי נפרד הימנה.

39. כעולה מן הדברים שנקבעו בפסק הדין, בית משפט נכבד זה הכיר בחשיבותו של שדה התעופה הרצליה, על הפעילות המבוצעת בו. הדברים הללו מקבלים משנה תוקף לאור העובדה, כי מאז שניתן פסק הדין, נסגר ופונה שדה דב, כך שחשיבותו של שדה התעופה הרצליה קיבלה משנה תוקף.

40. מאז פסק הדין שניתן בבג"צ 1235/15, פועל שדה התעופה הרצליה במתכונת מצומצמת אך הכרחית לקיומה של תעופה אזרחית במרכז הארץ.

41. מספר חודשים לאחר שניתן פסק הדין בבג"צ 1235/15 הנ"ל, ביום 7.8.2018 קיימה המועצה הארצית דיון בהארכה נוספת של התקופה שנקבעה בסעיף 8.3 לתמ"מ 5, ובין היתר, כך נאמר שם במסגרת הצגת הרקע לדיון:

"בסמוך למועד הסגירה של שדה התעופה בהתאם לתמ"מ 5, הוגשו מספר עתירות לבג"ץ כנגד סגירת השדה, וניתן על ידי בג"ץ צו ביניים להמשך פעילותו של השדה. כמו כן הורה בית המשפט למועצה הארצית לקיים דיון בנושא.

ב- 13.10.2015 התכנסה המועצה הארצית וקבעה כי "ללא הארכת השימוש בשדה הנוכחי... עלול ענף התעופה הכללית לעמוד בפני משבר", וכי היא "השתכנעה בחשיבות שדה התעופה הרצליה לתעופה הכללית בישראל". המועצה החליטה להאריך בשלוש שנים נוספות את פעילות השדה, מתוך כוונה שבתקופה זו יאושרו התכניות המפורטות למגורים בשטח השדה.

בנוסף הורתה המועצה על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה (תמ"א 15/ב) אשר תאפשר את המשך פעילות השדה וקבעה כי התכנית תלווה בכתב שיפוי מטעם רשות שדות התעופה. המועצה קבעה בהחלטתה כי תמ"א 15/ב תקבע את שטח השדה הקיים כשדה זמני, תלווה בתסקיר השפעה על הסביבה, תתייחס למבנים ולמתקנים הקיימים בשדה, וכן תבחן את מגבלות הבניה ותצמצם אותן ככל הניתן.

[ההדגשות הוספו].

העתק פרוטוקול הדיון במועצה הארצית מיום 7.8.2018 מצורף לעתירה זו כנספח 8 כחלק בלתי נפרד הימנה.

42. ואמנם, אף באותו דיון מיום 7.8.2018, החליטה המועצה הארצית להאריך, פעם נוספת, את תוקף הפעילות של שדה התעופה הרצליה, זאת ב-3 שנים נוספות, בהחלטה שזו לשונה [נספח 2 לעיל]:

"המועצה הארצית שמעה את הנימוקים בעד הארכת תוקף פעילות שדה התעופה הרצליה, והודגשה בפניה חשיבותו של השדה לענף התעופה הכללית, אשר יעמוד בפני משבר בסגירת השדה ללא העמדת תחליף ראוי. הובהר כי נמשך קידומה של תמ"א 15/ב, שהיא תכנית מתאר ארצית לשדה זמני ואישורה צפוי עד לסוף השנה הקרובה, ועם אישורה, פעילות השדה תעשה מכוחה. כמו כן, הוצגו בפני המועצה המאמצים שנעשים למציאת פתרון חלופי לשדה, בהם קידום תת"ל 74 לאתר חלופי לשדה וחתימת הסכם להכשרת שדה תעופה חיפה לשימוש זמני חלופי. נוסף לכך הוצגו בפני המועצה מצבן של התכניות המפורטות למגורים המקודמות לשטח השדה המתפנה והזמן המשווער לאישור היתרי בנייה שיוצאו מכוחן.

לאחר שהשתכנעה כי לא ניתן לסגור את השדה ללא תחליף ראוי, ולאחר שהבינה את מצבן של התכניות המפורטות למגורים מחד והפתרונות החלופיים לשדה מאידך, מחליטה המועצה הארצית להאריך את הפעילות של שדה התעופה בהרצליה ב-3 שנים נוספות וזאת עד למתן מענה חלופי לפעילות השדה, או עד להוצאת היתר לפי תמ"א 15/ב לשדה זמני, או עד להוצאת היתר בנייה למגורים בשטח השדה לפי המוקדם מבניהם."

[ההדגשות הוספו].

43. מהחלטה זו עולה, כי המועצה הארצית הכירה בחשיבותו של שדה התעופה הרצליה לענף התעופה הכללית, ואף קבעה כי לא ניתן לסגור אותו ללא תחליף ראוי, שאם לא כן ענף התעופה הכללית בישראל כולה יעמוד בפני משבר (!).

44. עוד נקבע, בהחלטת המועצה הארצית, כי עם אישורה של תכנית תמ"א/15, פעילותו של השדה תבוצע מכוחה. באותה עת, ההערכה היתה, כי תמ"א/15 תאושר עד סוף אותה שנה, אולם כפי שיפורט להלן, **תכנית זו טרם אושרה סופית**. לסיום קבעה המועצה הארצית, כי היא מאריכה את תקופת קיומו של שדה התעופה הרצליה ב-3 שנים נוספות.
45. דא עקא, לעת הזו ועד לסיום התקופה של 3 השנים הללו - **שעתידה להסתיים בחודשים הקרובים** - לא צפוי להיות כל מענה חלופי לפעילות השדה [רי להלן]. בתוך כך, החלטת המועצה הארצית קבעה, כאמור, כי שדה התעופה הרצליה ייסגר בקרות אחד מ-3 אלה, המוקדם מביניהם:
- 45.1. מתן מענה חלופי לפעילות השדה;
- 45.2. הוצאת היתר לפי תמ"א/15 לשדה הזמני;
- 45.3. הוצאת היתר בנייה למגורים בשטח השדה.
46. חרף חלוף הזמן, עד היום לא קרוב להתקיים איזה מן התנאים הנקובים בהחלטת המועצה הארצית: אין ולא צפוי להיות בקרוב מענה חלופי לפעילות שדה התעופה הרצליה; טרם אושרה תמ"א/15 כך שממילא לא ניתן להוציא היתרי בניה מכוחה; וטרם אושרו תכניות בניה למגורים, כך שממילא לא ניתן להוציא היתרי בניה מכוחן.
47. ייאמר מיד, כי בכל מקרה סבורה העותרת, כי יש למצוא שדה חלופי שאליו תעבור הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה, טרם סגירתו, אולם מה שברור לכל הוא, כי עדיין לא התקיימה ולא קרובה להתקיים אף אחת מן החלופות הנקובות בהחלטת המועצה הארצית מיום 7.8.2018, וחרף זאת, **שדה התעופה הרצליה עומד בפני סכנת סגירה (!)**.
- ג.2.ג. **תמ"א/15 ב - תכנית "שדה תעופה זמני - הרצליה"**
48. כאמור לעיל, במסגרת החלטתה מיום 13.10.2015, הורתה המועצה הארצית על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה, תמ"א/15.
49. ואכן, בד בבד עם ההליכים דלעיל, התקיימו הליכים לקידומה ואישורה של תכנית תמ"א/15, "שדה תעופה זמני - הרצליה", אשר הוראותיה עוסקות בהמשך קיום שדה התעופה הרצליה, באופן זמני, במטרה להכשיר את פעילותו בתקופת הביניים.
- העתק הוראות תמ"א/15 מצורף לעתירה זו **כנספח 9** כחלק בלתי נפרד הימנה.
50. על פי סעיף 7.2 להוראות התכנית, **תוקפה של התכנית יפקע: "עם אישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים או תחילת עבודות בשטח התכנית לצורך מימוש התכנית למגורים או עם מתן היתר ראשון בשטח התכנית למגורים או עם קבלת רשיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית"**.
51. בסעיף זה נקבעו תנאים באשר להמשך קיומו של שדה התעופה הזמני הדומים מאוד, אף אם אינם זהים במדויק, לאלו שנקבעו בהחלטת המועצה הארצית מיום 7.8.2018.

52. והנה, תמ"א 15/ב עברה כמעט את כל הליכי האישור, וביום 6.8.2019 החליטה המועצה הארצית להמליץ לממשלה לאשר את התכנית, בזו הלשון:

"לאחר ששמעה את חברי הוועדה... מחליטה המועצה הארצית... להמליץ לממשלה על אישור התכנית..."

כמו כן, בהתאם להחלטות המועצה מיום 13.10.15 ומיום 2.2.16, התכנית תועבר לאישור הממשלה רק לאחר הפקדת כתב שיפוי מלא על ידי רשות שדות התעופה, בהתאם להתחייבות משרד התחבורה ורשות שדות התעופה בפני המועצה הארצית, התחייבות שעל בסיסה קודמה התכנית ובהסתמך על כך חודשה מדיניות אי האכיפה על ידי היועץ המשפטי לממשלה".

[ההדגשות הוספו].

העתק החלטת המועצה הארצית בתמ"א 15/ב מיום 6.8.2019 מצורף לעתירה זו **כנספח 10** כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק פרוטוקול דיון המועצה הארצית בתמ"א 15/ב מיום 6.8.2019 מצורף לעתירה זו **כנספח 11** כחלק בלתי נפרד הימנה.

53. דא עקא, חרף העובדה שהתכנית עברה את כלל הליכי האישור ואף הומלץ לממשלת ישראל לאשרה, עד היום, **בחלוף כ-20 חודשים** (!) מיום שניתנה החלטת המועצה הארצית מיום 6.8.2019, טרם הופקד כתב שיפוי על ידי רשות שדות התעופה, וממילא, טרם אושרה התכנית.

54. במצב דברים זה, הרי שחרף החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2015 בדבר עריכתה של תמ"א 15/ב - תכנית זו, העוסקת בהסדרה זמנית של הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, אמנם עברה כמעט את כל הליכי האישור, אך עדיין לא אושרה, למיטב הבנתה של העותרת, משום שלא הופקד כתב השיפוי כאמור.

ג.2.ד. סיכום ביניים

55. מן המקובץ עולה, כי המצב התכנוני הוא זה: הארכת תוקף פעילות שדה התעופה הרצליה על פי סעיף 8.3 לתמ"מ 5 צפויה לפקוע בחודשים הקרובים, אולם המועצה הארצית אפילו אינה מתכנסת פעם נוספת ולו על מנת לדון בהארכת תוקפו של סעיף זה; תמ"א 15/ב שנערכה ועברה הליכי אישור שונים מתוקף החלטת המועצה הארצית ועל מנת להסדיר את קיומו של שדה התעופה הרצליה בתקופת הביניים, טרם אושרה, כפי הנראה משום שרש"ת אינה מפקידה כתב שיפוי ו/או מסיבה אחרת כלשהי; ודה-פקטו, שדה התעופה הרצליה עלול להיסגר בעת הקרובה מבלי שניתנה החלטה מודעת ומושכלת בדבר סגירתו במועד זה ו/או הסדרת הפעילות המתקיימת בו בשדה חלופי, על כל המשמעויות הנובעות מאלה.

56. ככל שיש יד מכוונת לקיומה של תוצאה מעין זו - לאמור, סגירת שדה התעופה הרצליה ללא חלופה הולמת לפעילות שבו - הרי שכל החלטה או העדר החלטה בענין, היא נעדרת סמכות, נעדרת סבירות, נעדרת שקיפות והגינות ולוקה בליקויים נוספים מתחום המשפט המינהלי.

57. לעת הזו, קיים חשש כי רש"ת, בהיותה המפעיל של שדה התעופה הרצליה ו/או כל גורם אחר יביאו לכך ששדה התעופה הרצליה ייסגר, דה-פקטו, כך שחששה של העותרת איננו פורמאלי כלל ועיקר.

58. לאחר שאמרנו את כל זאת, להשלמת התמונה נראה אף כי אין כל חלופה הולמת ו/או בכלל לפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה.

ג.3. העדר קיומה של חלופה לפעילות שדה התעופה הרצליה

59. כפי שתואר לעיל, שדה התעופה הרצליה מהווה שדה תעופה פנים ארצי מרכזי בעולם התעופה הכללית בישראל. בשדה התעופה הרצליה מתקיימת פעילות חיונית ואף קריטית להמשך קיומה של התעופה הכללית בישראל, תוך שמתבצעות מתוכו פעולות הצלה הכרחיות, הכשרת טייסים ועוד.
60. חרף האמור, מאז שניתנה החלטת המועצה הארצית מיום 7.8.2018 בדבר הארכת פעילותו ב-3 שנים, דה-פקטו, לא השתנה דבר. יוצא, אם כן, שבמצב הדברים הקיים היום, ככל שייסגר שדה התעופה הרצליה בעת הקרובה, כל הפעילות המתקיימת בו עתידה להיוותר ללא כל מענה או פתרון, אלא אם המועצה הארצית תורה, פעם נוספת ובהתאם לסמכותה שנקבעה בסעיף 8.3 לתמ"מ 5, על הארכת התקופה שנקבעה בסעיף זה, "מעט לעת".

ג.3.א. תת"ל 74 - הקמת שדה תעופה בחדרה

61. החלופה הקבועה שנבחרה להחליף את הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, עתידה להיות הקמת שדה תעופה חלופי באיזור חדרה, זאת, לאחר שנבחנו 44 (!) חלופות שונות במיקומים שונים בישראל לקיום הפעילות המתקיימת בשדה.
- העתק מצגת שנערכה על ידי רש"ת במסגרת בחינת החלופות של תת"ל 74 מצורף לעתירה זו כנספח 12 כחלק בלתי נפרד הימנה.
62. במסגרת ההליכים לאישורה של תת"ל 74, נקבע בהחלטת מליאת הות"ל מיום 30.7.2018 :

"הוועדה לאחר ששמעה סקירה על חשיבות שדה התעופה הכללית סבורה שיש חשיבות רבה בקידום תת"ל 74, שדה תעופה לתעופה כללית חליפי לשדה תעופה בהרצליה ולפעילויות התעופה הכללית המתקיימות כיום בשדה התעופה "דב הוז" בתל אביב, לאור ההחלטות לפינוים.

בפני הוועדה הוצגה החלטת המועצה הארצית לאפשר המשך פעילות התעופה הכללית בהרצליה באופן זמני...

איתור השדה במתחם "חדרה מזרח" מוצע כמיקום מועדף לאחר בחינה מקצועית, מורכבת ומעמיקה במספר שלבי בחינה, לרבות חלופות מאקרו למספר רב של אתרים... בכל השלבים אתר "חדרה מרכז" היה בין שלושת האתרים עם הדירוג הגבוה ביותר מבחינת עמידה בקריטריונים הדרושים...

לנוכח העובדה ששדה התעופה הרצליה שלו אין תכנית פועל כיום בחסות בג"צ אשר אפשר המשך פעילויות תעופה החיוניות לשמירה על גרעין התעופה האזרחית, הועדה קוראת לרשות שדות התעופה לקדם בהקדם תכנית מפורטת לשדה התעופה באתר חדרה מזרח".

[ההדגשות הוספו].

יצוין, כי לאחר ישיבה זו התקיימה ישיבה נוספת של מליאת הות"ל, מיום 20.5.2019, ובמסגרתה נקבע, כי ההחלטה מיום 30.7.2018 התקבלה כדין.

העתק החלטות הות"ל מיום 30.7.2018 ומיום 20.5.2019 מצורף לעתירה זו כנספת 13 כחלק בלתי נפרד הימנה.

63. למיטב ידיעת העותרת ועל פי מסמכי התכנית, מאז ההחלטות האמורות ועד ליום הגשת עתירה זו לא התקיים כל דיון נוסף, לא התקבלה החלטה נוספת ולא חלה התקדמות ממשית בהליכי אישורה של תכנית זו.

64. עולה מן המקובץ, כי תכנית זו מצויה בשלבי הכנה וגיבוש, אך יחד עם זאת, היא מצויה בשלב מקדמי וממילא טרם הוחלט על העברתה להערות הועדות המחוזיות.

65. עוד יש לציין בהקשר זה, כי ביום 29.7.2020 התקיימה ישיבה משותפת של וועדת הכלכלה ולוועדת הפנים והגנת הסביבה של הכנסת [פרוטוקולים מס' 38 ו-43, בהתאמה], ובסיומה נאמר:

"הוועדות שמעו את התנגדות ראש העיר חדרה ואת ראש המועצה האזורית מנשה ונציגי רשויות מקומיות ואזוריות באזור להקמת שדה תעופה חלופי באזור חדרה בשל הפסקת הפעילות הצפויה בשדה התעופה הרצליה, ואת ראש עיריית הרצליה המבקשים כי השדה לתעופה כללית יישאר בהרצליה.

סגן שר הפנים מסר לוועדה כי מינהל התכנון התבקש לקיים בדיקה נוספת של המיקום לשדה תעופה חלופי להרצליה.

הוועדות מבקשות מלכתחילה לבדוק שוב היתכנות השארת השדה בהרצליה, אם התושבים רוצים וזה לא מייצר מפגעים סביבתיים קשים יותר מכפי שהולכים לייצר. עם כל הכבוד האינטרס של בניית יחידות דיור הוא חשוב אבל הוא לא גובר על הכול. חוץ מזה, גם כך זה אזור צפוף.

מנכ"ל רשות התעופה האזרחית אמר לוועדה כי הוא מתחייב להקים במרכז הארץ שדה תעופה לתעופה כללית.

הוועדות התרשמו כי נדרשת בדיקה מעמיקה מחדש של הצורך בחלופות. לפיכך הוועדות דורשות מרשות התעופה האזרחית ומרשות שדות התעופה, מחיל האוויר ומגורמי התכנון לבחון שוב את הצרכים והחלופות לרבות את האפשרות לחלק את פעילות התעופה הכללית בין מספר שדות תעופה קיימים, לרבות אלו שבבעלות פרטית.

אני לא רוצה לקצוב זמן אבל אני פונה לרשות שדות התעופה, לרת"ע ולמינהל התכנון להתכנס בזמן הקרוב ולדווח לוועדה מה המגמות שנוצרו לאחר הדיון הזה. אני אומר שנוצרו כי אני מקווה שיווצרו."

[ההדגשות הוספו].

העתק פרוטוקול הדיון בוועדות הכנסת מיום 29.7.2020 מצורף לעתירה זו כנספת 14 כחלק בלתי נפרד הימנה.

66. עולה מן האמור, כי כפי הנראה, עדיין לא הוחלט סופית איזו חלופה, אם בכלל, תהיה לפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה, ועל כל פנים ברור, כי בין אם האתר הרלוונטי יישאר חדרה מזרח או כל אתר אחר, חלופה מעין זו לא תקרום עור וגידים בחודשים הקרובים, ועד לפקיעת התוקף המוארך לפי סעיף 8.3 לתמ"מ 5.

ג.3.ב. שדה התעופה חיפה (ות"ל 80)

67. שדה התעופה בחיפה נבנה בשנות ה-30 של המאה הקודמת והוא פועל מתוקף תכניות מנדטוריות ואחרות. נכון להיום, מתקיימים הליכים לעריכתה ואישורה של תת"ל 80, שתחול על שדה התעופה בחיפה, אולם אף תכנית זו עדיין רחוקה מאישור, כך שנכון להיום הפעילות בשדה תעופה זה ממשיכה להתקיים על פי המצב התכנוני הקיים.
68. בתקופה שקדמה להגשת עתירה זו, גילתה העותרת להפתעתה, כי בשנים האחרונות נכרתו שני הסכמים בין מספר רשויות הנוגעות בדבר, ובמסגרתם הוסכם, לכאורה, כי חלק מן הפעילות בשדה התעופה הרצליה תועתק לשדה התעופה בחיפה! במה דברים אמורים?
69. ביום 21.9.2020 פנתה העותרת למנכ"ל רש"ת, מר יעקב גנות, וביקשה לקבל את התייחסות רש"ת לפרסומים מהם עלה כי בכוונת רש"ת להכין את שדה התעופה חיפה כחלופה מלאה וקבועה לשדה התעופה הרצליה, וכן לידיעה לפיה המינהלת להקמת שדה התעופה "חדרה מזרח" פורקה ולפיה הקמת השדה אינה מתקדמת.
- העתק מכתב העותרת לרש"ת מיום 21.9.2020 מצורף לעתירה זו בנספח 15 כחלק בלתי נפרד הימנה.
70. ביום 15.10.2020 השיבה לעותרת היועצת המשפטית של רשות שדות התעופה, עו"ד שרון קנר, בזו הלשון:
1. רש"ת ממשיכה בקידום רציף של תכנית המתאר לשדה תעופה חלופי קבוע באתר חדרה מזרח, במסגרת תת"ל 74, המצויה בשלבי הכנה מתקדמים בועדה לתשתיות לאומיות.
2. מתוך הכרה בחשיבות פעילות התעופה הכללית ועל מנת לשמר את רצף פעילותה מיום הפסקת פעילות שדה התעופה הרצליה ועד לסיום הקמתו והכשרתו המבצעית של שדה הקבע האתר חדרה מזרח, נערכת רש"ת להעתקה חלקית וזמנית בלבד של הפעילות משדה התעופה הרצליה לשדה התעופה חיפה.
- עם סיום הכשרת שדה הקבע כאמור, תועתק אליו כל פעילות התעופה הכללית".
- [ההדגשות הוספו].
- העתק מכתב ב"כ רש"ת לעותרת מיום 15.10.2020 מצורף לעתירה זו בנספח 16 כחלק בלתי נפרד הימנה.
71. העותרת הופתעה ללמוד, כי לדברי רש"ת, היא נערכת להעתקת פעילות לשדה התעופה בחיפה, אך זאת מבלי שנמסר לעותרת, בהסתמך על איזו החלטה או הוראה, קיימת היערכות זו.
72. כמו כן, מבדיקה שערכה העותרת לקראת הגשת עתירה זו, עלה, כי הדברים הללו סותרים לכאורה את דבריו של נציג רש"ת שנה קודם לכן, בדיון שהתקיים במועצה הארצית ביום 6.8.2019 בענין תמ"א 15/ב, כפי שהובאו בפרוטוקול אותו דיון [נספח 11 לעיל], כדלקמן: "אציין כי לאור זאת שפתרון זמני לשדה התעופה בהרצליה באמצעות שדה התעופה בחיפה לא מקודם בשל התנגדות ראש עיריית חיפה, החליט שר התחבורה לשנות מדיניות ולפיה יש לקדם פתרון לשדה חלופי בחדרה" [ההדגשה הוספה].

73. לאור האמור, ניסתה העותרת לברר, האם אמנם מתקיימת היערכות להעברת הפעילות של שדה התעופה הרצליה לחיפה, ובהתבסס על איזו החלטה, אולם הדבר לא עלה בידה.

74. ביום 25.1.2021 פורסמה כתבה במקומון הקרוי "כלבו חיפה והקריות" שכותרתה: "משרד התחבורה: משוחררים מהתחייבותנו לשדה התעופה". בכתבה זו נאמר, כי מנכ"ל משרד התחבורה עופר מלכה פנה ביום 24.1.2021 לראשת העיר חיפה, גב' עינת קליש רותם, במכתב בו נאמרו הדברים הבאים (כמובא בכתבה):

"ב-14 באוגוסט 2019 נחתם סיכום עקרונות בין משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, חברת נמלי ישראל, רשות שדות התעופה ועיריית חיפה, שנועד לאפשר תכנון כולל ומיטבי של הנמל הימי ושדה התעופה המצוי בסמוך לו, ולצורך כך הסכימו הצדדים כי לצד המשך הקמת נמל המפרץ ודרכי הגישה אליו ללא כל הפרעה, התוכנית המפורטת לשדה התעופה חיפה (תת"ל 80) תעודכן באופן שלא ימנע את המשך הארכת מסלול שדה התעופה כמבוקש על ידי עיריית חיפה. העירייה מצדה התחייבה לשתף פעולה ולסייע בהוצאות היתרי הבנייה הנדרשים להעברה זמנית וחלקית של פעילות התעופה הכללית משדה התעופה הרצליה לשדה התעופה חיפה, כך שההיתרים יינתנו תוך חצי שנה מחתימת סיכום העקרונות. ...

... הצורך בקבלת התחייבותה של העירייה וקביעת לוח זמנים למימושה בא לעולם מכיוון ששנתיים קודם לכן, באוקטובר 2017, התחייבה העירייה ... לפעול להוצאת היתרי הבנייה הנדרשים להעתקת הפעילות מהרצליה לחיפה, אך בפועל, למרות כל מאמצי רשות שדות התעופה לקבלת ההיתרים, סירבה העירייה לקיים את חיוביה ונמנעה מהוצאות היתרי הבנייה. ...

מכיוון שמדובר בקידום ובפיתוח תשתיות לאומיות בחשיבות עליונה, משרדנו רואה עצמו משוחרר מהתחייבויותיו. ...".

[ההדגשות הוספו].

העתק הכתבה במקומון מיום 25.1.2021 מצורף לעתירה זו כנספח 17 כחלק בלתי נפרד הימנה.

75. העותרת נדהמה לגלות, אם כן, כי קיימים לכאורה הסכמים בין משרד התחבורה, חנ"י, רש"ת ועיריית חיפה, בדבר העתקת הפעילות בשדה התעופה הרצליה, לחיפה, זאת, בשעה שבאותה תקופה ממש הות"ל דנה בהקמת שדה תעופה חלופי באתר "חדרה מזרח", לאחר שכאמור בחנה 44 חלופות ברחבי ישראל, ותוך שברור היה, כי שדה התעופה חיפה אינו יכול לשמש חלופה לפעילות שדה התעופה הרצליה.

76. בנוסף, למיטב ידיעת העותרת, הסכמים אלו בדבר העברת הפעילות לחיפה נחתמו מבלי שהתקיים דיון בענין במועצה הארצית, המוסמכת לדון בדבר המשך הפעלת שדה התעופה הרצליה, ממילא מבלי שהדבר נקבע על ידי המועצה הארצית, מבלי שהתקיים דיון פומבי כלשהו בענין, ומבלי שהוזמנו לדיון כלל הגורמים שעלולים להיפגע ממהלך כזה, בכללם העותרת, ולמיטב ידיעת העותרת אף מבלי שהתקיים דיון מקצועי, בכלל או כראוי, בהיתכנות של מהלך כזה ובסכנות הטמונות בו.

77. לאחר שהעותרת ניסתה לקבל לידיה את ההסכמים הנזכרים בכתבה, אך הדבר לא צלח, פנתה העותרת ביום 25.2.2021 לרש"ת, לרת"א, למשרד התחבורה, לחנ"י, לעיריית חיפה ולוועדה המקומית לתכנון ולבניה חיפה, בבקשה לפי חוק חופש המידע, התשנ"ח-1998 (להלן: "חוק חופש המידע"), במסגרתה ביקשה לקבל, בין היתר, את ההסכמים הנזכרים בכתבה.

העתקי פניות העותרת לרשויות מיום 25.2.2021 בבקשה לפי חוק חופש המידע מצורפים לעתירה זו **כנספת 18** כחלק בלתי נפרד הימנה.

78. ביום 6.4.2021 קיבלה העותרת את תשובת הממונה על חוק חופש המידע ברש"ת, אליה צורפו שני הסכמי עקרונות בין הגורמים האמורים, משנת 2017 ומשנת 2019, מהם עולות ההסכמות הבאות:

78.1. קיימת היערכות להעתקה **חלקית ומסויימת** של פעילות שדה התעופה הרצליה לשדה התעופה בחיפה.

78.2. אף שהסכם העקרונות עוסק, לכאורה, ב"פתרון ביניים" שהוא חלקי וזמני לפעילות בשדה התעופה הרצליה, הסכם עקרונות זה קובע כי "זמניות" זו תימשך פרק זמן של עד **25 שנים** (!), ואולי מעבר לכך (אם התקופה תוארך) (או עד להפעלת שדה תעופה חלופי באתר חדרה מזרח - אפשרות שכאמור אינה מקודמת).

78.3. ה"חלקיות" המתוארת בהסכם העקרונות, לא הוגדרה כלל, אולם נקבע כי לחיפה תעבור גם חלק מן הפעילות שהתקיימה בשדה דב, שנסגר (!).

78.4. בכפוף לקיום התחייבויות רמ"י על פי ההסכם, **שדה התעופה בהרצליה, ייסגר.**

העתק תשובת הממונה לפי חוק חופש המידע ברש"ת, במסגרת דוא"ל מיום 6.4.2021, אליו צורפו: מכתבה מאותו יום, הסכם עקרונות משנת 2017 והסכם עקרונות מיום 14.8.2019, מצורף לעתירה זו **כנספת 19** כחלק בלתי נפרד הימנה.

79. דהיינו, אף שהמשך השימוש בשדה התעופה הרצליה מצוי בסמכות המועצה הארצית, וחרף הדיונים רבי השנים והעניפים שהתקיימו בענין זה במוסדות התכנון, בממשלה, בועדת בודינגר [ר' להלן], והדיונים בתת"ל 74, חתמו מספר רשויות על הסכמים שיש בהם למצער משום עקיפה של סמכויות המועצה הארצית, לרבות על פי סעי' 8 לתמ"א 15 וסעיף 8.3 לתמ"מ 5.

80. לטעמה של העוררת, במצב הדברים התכנוני והמשפטי, הרי שהסכמים אלה אינם יכולים להתקיים (בכל הקשור עם העתקת הפעילות). מבלי לגרוע מן האמור, להלן נראה מדוע שדה התעופה חיפה אף אינו יכול לשמש חלופה לפעילות המתקיימת בהרצליה, גם לא באופן זמני.

ג.ג.ג. שדה התעופה חיפה אינו יכול לשמש חלופה, אף לא באופן זמני

81. חרף המוסכם בהסכמי העקרונות האמורים, **שדה התעופה בחיפה אינו יכול לשמש חלופה, אף לא זמנית או חלקית, ואף לא כפתרון ביניים, לפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה.**

82. הטעמים הרבים בגינם אין להעביר את פעילות שדה התעופה הרצליה לחיפה, הם רבים ומובהקים, כפי שיפורט להלן. בתוך כך, העותרת פנתה לתא"ל (במילי) אודי זהר, ששימש כראש רת"א בעבר, בבקשה שיחווה דעתו ביחס לאפשרות להעביר את פעילות שדה התעופה הרצליה לחיפה, ומומחה זה אכן ערך חוות דעת, במסגרתה **קבע, באופן חד משמעי, כי אין כל אפשרות או היתכנות להעביר את הפעילות בשדה התעופה הרצליה, לחיפה.**

בין היתר, כך נאמר בחוות הדעת: "...סגירת שדה התעופה הרצליה (בחזקת "אבן הראשה" של התעופה הפנים ארצית) תגרום להרס מוחלט של התעופה הקלה הפנים ארצית, מסחרית ופרטית ואף תפגע בבטיחות הטיסה" [בעמ' 2 סעי' 4].

העתק חוות דעת מומחה התעופה מטעם העותרת, תא"ל (במיל') אודי זהר, מיום 20.4.2021, מצורף לעתירה זו כנספח 20 כחלק בלתי נפרד הימנה.

83. להלן נביא חלק מן הטעמים המובהקים לכך שלא ניתן להעביר לחיפה את הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה.

84. ראשית, הריחוק הגיאוגרפי של שדה התעופה חיפה ממרכז הארץ ומדרומה, אינו מאפשר קיום אמיתי של פעילות תעופה אזרחית בו כחלופה לפעילות בהרצליה (!). ביחס למרבית הפעילות - "חלופה" מעין זו תהווה חיסולה. בתוך כך, סגירת שדה התעופה הרצליה ללא חלופה ראויה תביא לפגיעה קשה בבטיחות הטיסה.

כך למשל, בכל הקשור לטיסות לימוד ואימון, קיימות מגבלות בטיחותיות על טיסת החניכים, למשל משום שעליהם להימנע מלחצות מרחבים אוויריים ומגדלי פיקוח ולהגיע במהירות לנחיתה במקרה של שינוי במזג האוויר, ועוד, באופן שאינו מאפשר את העתקתם לחיפה.

בנוסף, שדה שאינו נמצא במרכז הארץ, בנוסף לכל המגבלות, אינו מאפשר טיסה בטוחה, בין היתר משום שלכחות חלק מכלי הטיס מוגבלים בדלק ומכאן אף מוגבלים בזמן השהות באוויר, ולכן קיימת חשיבות קריטית לקיומו של שדה במרכז הארץ.

זאת ועוד: פעילויות כגון אמבולנס מוטס או כיבוי אש הן לעתים קריטיות במגבלת זמן שמחייבת סמיכות למקום האירוע.

בין היתר, כך נאמר על ידי המומחה בחוות הדעת: "7. בטווח שבין ש"ת חיפה לשדה התעופה בבאר שבע (שדה תימן) לא ייוותר, לאחר סגירתו של שדה התעופה בהרצליה, שום שדה תעופה ואפילו לא מנחת מסוקים לשירות התעופה הכללית (GA) ... 8. כאן המקום להדגיש שהעדף שדה תעופה לתעופה הכללית פוגע קשות בבטיחות הטיסה, טייס היוצא משדה התעופה חיפה ונתקל בבעיה מכל סוג שהוא - מזג אוויר או תקלה טכנית אין לו שום שדה שהוא יכול לנחות במרכז הארץ..." [סעי' 8 לחוות"ד].

85. שנית, שדה התעופה בחיפה אינו יכול לקלוט את כל הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה (שאף קלטה לתוכה חלק מן הפעילות בשדה דב), אף לאחר צמצומה (!), אם בכלל. לא בכדי הודיעה רש"ת כי ההעסקה תהיה "חלקית", תוך שבשום מקום לא בואר מהי אותה חלקיות ואיזה נפח פעילות מתכוונים להעתיק, אולם ללא ספק יהא זה חלק קטן ביותר מכלל הפעילות, באופן שבשום פנים אינו יכול לשמש כחלופה, אף מטעם זה בלבד.

נראה, כי "חלופת חיפה" איננה אלא בגדר "עלה תאנה", שנועד להצדיק את סגירת שדה התעופה הרצליה, תוך שלא זו בלבד שאין כל שקיפות באשר לעצם הכוונה להעביר פעילות לשדה התעופה חיפה, אלא אף שאין כל שקיפות באשר לנפח הפעילות המתוכננת להעסקה, מהותה וטיבה.

86. שלישית, שדה התעופה בחיפה מוגבל מבחינות נוספות באופן שאינו מאפשר את העתקת הפעילות אליו. כך, בין היתר, בשדה התעופה בחיפה אין מסלולי הסעה, באופן שאינו מאפשר כמעט הכנסת פעילות נוספת; אין בו איזורי אימון בדומה לקיים בהרצליה; וניכר כי לא נבחנה הישימות האווירית של תכנון זה, תוך שצירי הגישה לנחיתה והמראה בחיפה בעייתיים ביותר, בשל הסביבה הקרובה ובה בתי זיקוק והמפעלים הפטרוכימיים, נמל חיפה, רכס הכרמל המחייב "טיפול" בתלילות יחסית, ועוד.

87. רביעית, קיים סיכון ממשי בהוספת פעילות תעופתית באיזור מפרץ חיפה, על שלל בעיותיו.

88. בענין זה, לא למותר לציין דברים שנאמרו על ידי מר אביהו האן, חבר מועצת עיריית חיפה, בדיון האמור בוועדות הכנסת מיום 29.7.2020 [נספח 14 לעתירה זו, בעמ' 23]:

"... אני רוצה לייצג כאן את עמדת תושבי חיפה ובעיקר גם את עמדת הסיעות הגדולות במועצת עיריית חיפה שמתנגדות בצורה נמרצת להעברת שדה התעופה הכללית של הרצליה לחיפה.

לנו בחיפה - וזה דבר ידוע וברור - יש את הבעיות הקשות שלנו של מפרץ חיפה. יש לנו את המפעלים המסוכנים הפטרוכימיים, את בז"ן, את מכלי תש"ן, יש לנו הרבה מאוד רכיבים מסוכנים שנמצאים על הקרקע באזורי ההמראה והנחיתה של שדה התעופה. להביא היום עוד עשרות מטוסים קלים לחיפה לצורכי פנאי או הדרכה, זה דבר מסוכן מאוד.

אנחנו מאוד חוששים מאירוע שיכול להיות אירוע קולוסאלי מסוכן עם תופעת דומינו בה מטוס פייפר נופל על אחד המכלים של מפעלי בז"ן או מכלי תש"ן ויוצר תגובת שרשרת שיכולה לייצר כאן אסון נוראי בחיפה.

תושבי חיפה סובלים קשות מהבעיות השונות שיש לנו מהמפרץ ועכשיו להביא לנו גם את בעיות התעופה הכללית עם רעש מעל ראשינו, זאת פגיעה קשה באיכות החיים של התושבים עם זמזומים אין סופיים שיהיו מעל ראשינו – זה דבר אחרון שאנחנו צריכים.

אנחנו מנסים לייצר לנו בחיפה את הפתרונות שלנו בנושאים של מפרץ חיפה ואנחנו לא רוצים להביא לנו עכשיו את הבעיות הקשות שיש עם התעופה הכללית. אנחנו לא נכנסים לשיקולים של הוועדה או של המערכות התכנוניות היכן למקם את השדה, אבל חיפה היא לא המקום למקם את התעופה הכללית."

[ההדגשות הוספו].

89. אם כן, העתקת פעילות לשדה התעופה בחיפה, ככל שאפשרית מבחינה מעשית, תכנונית או חוקית, לא תהווה בשום אופן חלופה לפעילות שדה התעופה הרצליה, לא מבחינה גיאוגרפית, שכן כאמור עסקינן בשדה המרוחק משדה התעופה הרצליה וממוקדים אחרים בארץ; לא מבחינה אופי הפעילות והיקפה; ולא מכל בחינה אחרת, כשבתוך כך, כאמור, אף לא הובהר איזה נפח פעילות יכול שדה התעופה בחיפה לקלוט מתוך פעילות התעופה הכללית הקיימת בשדה התעופה הרצליה, אולם ידוע בבירור, כי חלק ניכר מפעילות זו ייוותר ללא מענה.

90. נוסף לכל האמור, כי מאז סגירת שדה דב, מצב התעופה האזרחית בישראל הידרדר משמעותית, ולאור צמצום הפעילות שהתקיימה בשדה התעופה הרצליה, נכון להיום שדה זה אינו מצליח אפילו לתת מענה לכלל צרכי האוכלוסייה, כך שתהא זו יומרה לסבור כי ניתן לקלוט פעילות של שני שדות תעופה מרכזיים (שדה דב והרצליה), במרכז הארץ, לתוך המעט שניתן לקיים בחיפה, אם בכלל.

91. בסיכומו של דבר, וכפי שקבע המומחה מטעם העותרת, היומרה להעביר חלק מן הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה, לחיפה, אינה נותנת מענה לצרכים, ויתרה מזאת: אפשרות העתקת הפעילות לחיפה נבדקה בעבר, בועדת בודינגר ועל ידי צוות התכנון של תת"ל 74, אולם הובהר כי שדה תעופה זה אינו יכול לתת כל מענה [ר' בסעי' 3 לעמוד האחרון של חווה"ד].

92. זאת ועוד. לאור המתואר לעיל באשר לחלופה של הקמת שדה תעופה באתר חדרה מזרח, קביעת שדה התעופה בחיפה כחלופה כלשהי לפעילות שדה התעופה הרצליה, עלולה להפוך מזמנית לקבועה (!). כך, בהינתן שהקמת שדה תעופה באתר חדרה מזרח נבחנת שוב בימים אלה, כאמור, וכלל אינה סופית, לא כחלופה הנבחרת ולא בדרך של קידומה בפועל, הרי שלא מן הנמנע, כי הניסיון להעביר פעילות מצומצמת וחלקית מהרצליה לחיפה, ובכך לתת "הכשר" לסגירת שדה התעופה הרצליה, תקבע את אותו מצב זמני, ותביא לחיסולה של פעילות התעופה האזרחית הכללית בישראל.

93. זאת ועוד. לטעמה של העותרת, בכל מקרה לא ניתן לבצע מהלך זה של העתקת פעילות בטרם תוסדר פעילות שדה התעופה בחיפה, במסגרת תת"ל 80, המצויה בהליכים [ולאורה אף פורסמו הודעות על הכנת תכנית לפי סעיפים 77-78 לחוק התכנון והבניה].

94. עולה מן המקובץ, כי לא זו בלבד שהיערכות, ככל שעדיין קיימת, להעתקת הפעילות של שדה התעופה הרצליה, אינה חוקית, אלא שהיא לא תפתור את הבעיה האקוטית, ואף בדרך זו תחוסל התעופה הכללית בישראל.

ג.3.ד. דו"ח ועדת בודינגר

95. בחודש ספטמבר 2007 מינה סגן ראש הממשלה ושר התחבורה והבטיחות בדרכים, רא"ל (מיל') שאול מופז, וועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל, בראשותו של האלוף (במיל') הרצל בודינגר (להלן: "ועדת בודינגר"). וועדה זו התבקשה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות תעופה ל- 50 השנים הבאות, לרבות בהתייחס לתעופה הכללית, והגישה את המלצותיה בדו"ח מסכם בחודש נובמבר 2008.

96. בין היתר, אלה היו מסקנותיה והמלצותיה של ועדת בודינגר:

- "הוועדה ממליצה להשאיר על כנם ש"ת קיימים ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציוד הטכנולוגי.
- הוועדה ממליצה שייקבע כי כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש."

[ההדגשה בקו כפול הוספה].

97. בהתייחס לשדה התעופה הרצליה, נאמר:

"ש"ת "עין שמר" זוהה כבעל פוטנציאל לשמש כתחליף לש"ת הרצליה. לצורך מימוש אתר זה לצרכי התעופה האזרחית יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר" לצורך כך יש לבחון משמעויות פינוי הצבא ומתקניו מן המסלולים, למקום אחר בשטח השדה, במגמה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה לטיסות.

הועדה ממליצה כי רק אחרי השגת ביצוע מלא של המלצה זו יפונה ש"ת הרצליה."

[ההדגשה במקור].

העתק דו"ח ועדת בודינגר מצורף לעתירה זו **כנספח 21** כחלק בלתי נפרד הימנה.

98. בפברואר 2009 קיבלה ממשלת ישראל את החלטה 4463 בנוגע לשדות התעופה בישראל, שהסתמכה, בין היתר, על המלצות ועדת בודינגר. בהחלטה נקבע, כי שר התחבורה ימנה צוותי היגוי משותפים למשרדי התחבורה, האוצר והפנים ומערכת הביטחון לענין קידום זמינותם של מספר שדות תעופה, ובכלל זה: "בחינה וקידום זמינות לשדה תעופה פנים ארצי חלופי לשדה תעופה הרצליה באזור עין שמר, ובהתחשב באמור, קידום תכנון מפורט".

העתק תמצית החלטת ממשלה 4463 מיום 1.2.2009 (כמופיע באתר משרד ראש הממשלה) מצורף לעתירה זו **כנספח 22** כחלק בלתי נפרד הימנה.

99. למיטב ידיעת העותרת, החלופה של עין שמר נפסלה, בשל סיבות שונות.

100. לצד זאת, נותרה על כנה המלצת ועדת בודינגר, לפיה **רק לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי הנבחר וההעברה המסודרת של כלל הפעילות התעופתית אליו מהשדה הישן**, ניתן יהא לסגור את שדה התעופה הקיים, תוך שברור מאליו כי העתקת פעילות כאמור חייבת להתחשב גם בגיאוגרפיה, ולא בכדי נבחר שדה התעופה בעין שמר, הקרוב באופן יחסי להרצליה.

4. ג. חיוניות הפעילות של שדה התעופה הרצליה

101. למיטב הבנתה של העותרת, אין כל מחלוקת באשר לחשיבות המשך קיום פעילות התעופה הכללית המתקיימת בשדה התעופה הרצליה. כאמור, עסקינן בפעילות הצלה (אמבולנס וכיבוי אש), החנייה ובטיסות בדק וטיפול במטוסים ובמסוקים, הדרכה, לימוד והכשרת טייסים, ועוד, פעילות שקיומה הכרחי גם במרכז הארץ, ומתקיים קשר בין חלקיה.

102. ביטול הפעילות הזו, או אי מתן מענה הולם ומיידי לה, תסב נזקים אדירים לציבור בכללותו, לחברות תעופה, לטייסים בהווה ובעתיד, ולעשרות עסקים אחרים.

כל זאת, מבלי שנדון, נבחן והוחלט כי יש לחסל פעילות זו - ההיפך הוא הנכון!

103. על חשיבות פעילות שדה התעופה הרצליה, עמד בית משפט נכבד זה, במסגרת בג"צ 1235/15, והדברים הללו עלו לא רק מפסק הדין, אלא גם מן הדיון המעמיק שערך וההבנה של בית המשפט הנכבד את המאטריה והעדר כל אפשרות שלא לספק לפעילות הנדונה חלופה ראויה [רי' כנספח 30 להלן].

104. כמו-כן, אף החלטותיה של המועצה הארצית הנכבדה הכירו במפורש בחשיבות הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, וכך גם מוסדות תכנון אחרים, ממשלת ישראל, מבקר המדינה, ועדת בודינגר, רשות התעופה האזרחית, רשות שדות התעופה. ועוד.

105. על מנת "לסבר את האוזן", כך נאמר על שדה התעופה הרצליה על ידי נציג רש"ת בדיון הנ"ל בוועדות הכנסת, מיום 29.7.2020 [נספח 14 לעתירה זו, בעמ' 10].

"נכון להיום שדה התעופה בהרצליה משמש השדה העיקרי, אם לא כמעט היחיד, לתעופה הכללית, לתעופה הקלה של מדינת ישראל. נמצאים שם מרבית בתי הספר לטיסה של מדינת ישראל, הפעילויות שיש שם הן הכשרת טייסים, כשירותים מבצעיות של טייסים ומכוני הבדק והתעופה הכללית של מדינת ישראל. הפעילות הזו היום היא בעצם פעילות שהיא מהווה את מרכז התעופה הקלה. נכון להיום חונים שם כ-120 כלי טיס. נכון להיום כל פעילות הבדק של התעופה הקלה נמצא שם. הפעילות הזו זו הפעילות שמתוכננת לעבור ולהיות פתרון הקבע שמתוכנן לפי תת"ל 74."

[ההדגשות הוספו].

106. כך עוד נאמר באותה ישיבה על ידי מר יואל פלדשו, מנהל רת"א [נספח 14, עמ' 15]:

"כן. אני מנהל רת"א. אני הגורם המקצועי. אני חלק ממשרד התחבורה. לגבי השאלה של צורך לשדה למטוסים, מה שאתם קוראים תעופה כללית, יש צורך והצורך הוא חזק. אני מזכיר לכם ששדה דב גם הוא שימש את התעופה הכללית והוא נסגר. הצורך נובע משום שזה אחד המרכיבים של תעופה. התעופה בנויה למעלה בצד המסחרי ולמטה בצד התעופה הכללית. התעופה הכללית בין היתר מספקת את שירותי הצילום שהמשרד צריך, את שירותי הריסוס, את שירותי האמבולנס ושירותי הדרכה.

הצורך הזה הוא ברור לחלוטין. אני רוצה להסביר לכם איך אנשים מכשירים את עצמם בארץ. אנשים מכשירים את עצמם בארץ בגלל שההכשרה יקרה. הם באים בבוקר, עושים את הטיסות, הולכים לעבוד ואחר כך חוזרים. לכן הנושא של מיקום שדה תעופה לתעופה כללית כבר נבחן 15 שנים וצריך להיות איזשהו שדה תעופה במרכז הארץ. אי אפשר לעשות שדה בקצה. אם אתם רוצים לראות דוגמה לשדה נהדר שבנינו בדרום, זה שדה תעופה עובדה ואיך הוא עומד שומם. זאת דוגמה. השדה צריך להיות באזור הביקוש שמתאפיין על ידי אנשים ואלה לא אנשים שבאים רק ליהנות.

[ההדגשות הוספו].

107. לכך יש להוסיף, כי בכל מקרה אין ספק כי זהו אינטרס של המדינה כי יהא במרכז שדה התעופה המתזיק פעילויות חיוניות, הן להצלת חיים והן לחיזוק כלכלת מדינת ישראל.

108. מבלי לגרוע מן האמור, בד בבד, עסקינן בפעילות שחייבת להמשיך ולהתקיים בצורה רציפה. כך, כל החברות הפועלות בהרצליה (חברות תעופה, מכוני בדק וחברות למתן שירותים), הן חברות פרטיות שיאלצו להפסיק כליל את פעילותן במידה ולא יועברו, בתהליך חפיפה, לתשתית פועלת אחרת. חברות התעופה, השירותים ומכוני הבדק הן ספקי השירותים היחידים לציבור תלמידי הטייס, לצרכני הטיסות המסחריות ולבעלי המטוסים. סגירתן תביא כליה על כל הפעילות התעופתית האזרחית הפנים ארצית הקיימת היום בישראל, ומנגד, הקמה מחדש של ענפי התעופה הכללית אינה ריאלית, כך שקיימת סכנה ממשית שהענף כולו ייכחד אם לא תימצא חלופה הולמת לכלל הפעילות הזו.

109. במילים אחרות, הפעילות שלכאורה תועתק, למעשה תחוסל, כי לא יהיו חברות שיפעילו אותה במיקום זה - מחד; ומאידך - הדבר עלול להיחשב כפתרון לפעילות שדה התעופה, אולם הדבר יהא בגדר עלה תאנה שיוביל לאותה תוצאה הרסנית שכבר תוארה לא אחת.

110. בתוך כך יש לשוב ולהבהיר, כי אף לאחר בחירת שדה תעופה חלופי והכשרתו, להערכת העותרת יהיה צורך בפרק זמן של לפחות שנה, בהערכה זהירה ושמרנית, להערכת הפעילות, זאת לאחר שהשדה החלופי קיים ופועל באופן מלא.

111. חרף ההכרה בחשיבות פעילות שדה התעופה הרצליה, הואיל ונכון להיום, אין כל חלופה אמיתית לפעילות זו בטווח הנראה לעין, באופן שמסכן בצורה מיידית וממשית את המשך הפעילות החשובה הזו - קיים חשש, כי ללא הארכה נוספת של התקופה שנקבעה בסעיף 8.3 לתמ"מ 5 על ידי המועצה הארצית, דה-פקטו, הפעילות העניפה המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, תחוסל.

112. תוצאה אגבית זו, איננה מתקבלת על הדעת, ואין לאפשרה.

113. בענין זה, לא למותר לציין את הדברים שנאמרו בדו"ח מבקר המדינה משנת 2015 [בעמ' 817]:

"שדות התעופה הפנים-ארציים הם תשתית לאומית חשובה המאפשרת את חיבורה של המדינה עם העולם ואת חיבורה של הפריפריה עם מרכז הארץ. כמו כן, שדות התעופה מאפשרים להכשיר אנשי תעופה במקצועות השונים, והם משמשים גם בסיס לפעילויות שונות שלא ניתן לספקן באמצעות תשתיות אחרות.

ממצאי הדוח מצביעים על הטיפול הכושל של משרד התחבורה ושל רש"ת במשך שנים ארוכות בכל הקשור לפיתוחן של תשתיות תעופה פנים-ארציות במדינה ולתחזוקתן. המצב חמור במיוחד לנוכח החלטות הממשלה לסגור את שדות התעופה הרצליה ושדה דב בזמן הקרוב, בלי שהוכנו להם חלופות מתאימות, והכול תוך כדי פגיעה קשה בתעופה הפנים-ארצית. הצורך בהסדרת הנושא ידוע כבר שנים רבות, ואף על פי כן הממשלה, משרדי התחבורה והביטחון ורש"ת לא טיפלו כנדרש בתכנון לטווח הארוך של שדות תעופה פנים-ארציים, ברישום ובפיתוחם כנדרש".

[ההדגשות הוספו].

העתק החלק הרלוונטי של דו"ח מבקר המדינה מצורף לעתירה זו כנספח 23 כחלק בלתי נפרד הימנה.

5.ג. תכניות המגורים

114. בתוך כל אלו, תלויות ועומדות התכניות שעניינן הוספת אלפי יחידות דיור, על פי החוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיור (הוראת שעה), 2014 (להלן: "חוק מתחמים מועדפים לדיור"), לאמור, תמ"ל 1083 ותמ"ל 3006. תכניות אלו עדיין מצויות בהליכים, ובין היתר טרם ניתנה החלטה בכל ההתנגדויות לתמ"ל 1083, בכללן ההתנגדות שהגישה העותרת לתכנית זו.

העתק ההתנגדות שהגישה העותרת לתמ"ל 1083 (ללא נספחיה) מצורף לעתירה זו כנספח 24 כחלק בלתי נפרד הימנה.

115. יצוין, כי למיטב ידיעת העותרת, בהקשר של התכניות הללו נטען כי לא קויימה הוראת סעיף 24 לחוק מתחמים מועדפים לדיור, לפיו על הותמ"ל לאשר תכנית בתוך 24 חודשים מיום שהוגשה, ועל כן תכניות אלה אינן יכולות להתאשר עוד במסלול מהיר זה. על כל פנים, הואיל והתכניות הללו לא אושרו, הרי שממילא עדיין לא צפויים להינתן היתרי בניה מכוחן בעת הקרובה.

116. במצב דברים זה, בכל מקרה אין כל הצדקה ו/או טעם לסגירתו של שדה התעופה הרצליה בעת הזו, ועל כן יש להאריך את תקופת השימוש בו בבחינת "זה נהנה וזה לא חסר", תוך שלטעמה של העותרת, בכל מקרה יש למצוא חלופה הולמת לפעילות שדה התעופה, טרם סגירתו.

ד. מיצוי הליכים - פניית העותרת למועצה הארצית

117. לאור כל המתואר בעתירה זו, פנתה העותרת ביום 11.2.2021 למועצה הארצית בבקשה כי זו תעשה שימוש בסמכותה מכח הוראת סעיף 8.3 לתמ"מ 5 ו/או כל דין, ותורה על הארכת התקופה בה ימשיך שדה התעופה הרצליה להתקיים, כשדה תעופה זמני, למצער ב-3 שנים נוספות ועד למציאת חלופה אמיתית של קבע. כן התבקש המועצה הנכבדה לקבוע דיון בבקשה, טרם הכרעה בה.

העתק פניית העותרת מיום 11.2.2021 למועצה הארצית מצורף לעתירה זו כנספח 25 כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק תשובת המועצה הארצית כי הפנייה התקבלה מצורף לעתירה זו כנספח 26 כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתקי הודעות דוא"ל בדבר שליחת הבקשה לשרת התחבורה, לשר הפנים ולמנכ"ל רש"ת (ללא הפניה שצורפה לה), מצורפים לעתירה זו כנספח 27 כחלק בלתי נפרד הימנה.

118. דא עקא, וחרף פניות נוספות בעל-פה ובכתב מטעמה של העותרת, האחרונה שבהן פניה בכתב מיום 14.3.2021, עד למועד הגשת עתירה זו לא קיבלה העותרת כל התייחסות לפנייתה, ולו בדבר קביעת דיון או מענה כלשהו.

העתק דוא"ל של ב"כ העותרת מיום 9.3.2021 (ללא הנספח) מצורף לעתירה זו כנספח 28 כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק פניית ב"כ העותרת מיום 14.3.2021 (ללא הפניה מיום 11.2.2021, שצורפה לעיל) מצורף לעתירה זו כנספח 29 כחלק בלתי נפרד הימנה.

119. משלא התקבלה כל תגובה מהמועצה הארצית, לא כל שכן תגובה לגופה של בקשת העותרת, ועל מנת שלא להגיע לרגע בו ייסגר, דה-פקטו, שדה התעופה הרצליה, לא נותר לעותרת אלא לפנות לבית המשפט הנכבד בעתירה זו, על מנת למנוע את סגירתו של שדה התעופה הרצליה, בראש וראשונה בדרך של הפעלת סמכותה של המועצה הארצית והארכת תקופת קיומו של שדה התעופה הרצליה, למצער ב-3 שנים נוספות.

ה. הליכים משפטיים נוספים שהתקיימו בענין שדה התעופה

120. כאמור, ביום 18.2.2015 הגישו עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה והאלוף (במיל') הרצל בודינגר עתירה לבית משפט נכבד זה נגד המועצה הארצית וגופים נוספים [בג"צ 1235/15]. בעתירה התקיים דיון ביום 13.4.2015, וביום 14.4.2015 הוציא בית משפט נכבד זה צווים, בין היתר, כדלקמן:

1. לאחר ששמענו באריכות את טיעוני באי-כוח הצדדים החלטנו כדלקמן:

(א) לצרף את שר הביטחון כמשיב נוסף לעתירה נוכח הצורך לבחון את האפשרות להכשיר את שדה התעופה עין שמר כחלופה לשדה התעופה בהרצליה, מושא העתירה.

(ב) להוציא צו-על-תנאי המכוון למשיבים ומורה להם לבוא וליתן טעם: מדוע לא יתאפשר כינוס מועצת המשיבה 1 (המועצה הארצית לתכנון ולבניה) כדי שתדון במעמדו של שדה התעופה הרצליה וביחס לחלופות אחרות לו, בהתאם ובהמשך להחלטת המשיבה 1 משנת 2009 לרבות בהשלכות השונות של החלטתה.

התשובה לצו-על-תנאי תנתן בתוך 90 ימים ממועד החלטה זו.

(ג) להוציא צו ביניים חלקי ומותנה בעתירה – על פיו:

(1) תותר המשך חניית מטוסים והפעלת מתקני בדק בשדה התעופה הרצליה והמראות ונחיתות לצרכי בדק ולשם העברת המטוסים החונים משדה התעופה הרצליה למקומות אחרים, ככל שימצאו כאלה - וזאת למשך 6 חודשים מתאריך 15.04.2015.

(2) תותרנה טיסות לצרכי בדק, כיבוי אש, הצלה וצילום למשך 6 חודשים מתאריך 15.04.2015.

(3) תותרנה טיסות לצרכי הדרכת לימודי טיסה והכשרת טייסים למשך 3 חודשים מתאריך 15.04.2015. "...

[ההדגשות הוספו].

העתק פרוטוקול הדיון בבג"צ 1235/15 מצורף לעתירה זו כנספח 30 כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק ההחלטה מיום 14.4.2015 בבג"צ 1235/15 מצורף לעתירה זו כנספח 31 כחלק בלתי נפרד הימנה.

121. כאמור לעיל, אף עתה, מתבקש בית המשפט הנכבד ליתן צו ביניים שיבטיח את הפעלת שדה התעופה הרצליה עד להכרעה בעתירה, וכן מתן צו על תנאי קבוע, ככל שהמועצה הארצית לא תפעיל את סמכותה כמבוקש בעתירה זו.

122. על מנת שהתמונה לא תימצא חסרה, להלן נציין מספר הליכים נוספים שעסקו בשדה התעופה הרצליה:

122.1. ביום 23.9.2014 הגישה העותרת בבג"צ 1235/15 את בג"צ 6390/14, בו התבקש בית המשפט הנכבד להורות לממשלת ישראל, לשר התחבורה והבטיחות בדרכים ולרשות שדות התעופה, לפעול בהתאם להחלטות הממשלה 4463 ו-5188 (מ-2009 ו-2012, בהתאמה), לקדם ולתכנן את שדה התעופה "עין שמר" כשדה תעופה חלופי פנים ארצי לשדה התעופה הרצליה (לאור החלטת ממשלה מס' 4463 מחודש פברואר 2009, שקבעה, כאמור, כי יש לבדוק היתכנות להקמת שדה תעופה פנים-ארצי חלופי באזור עין שמר לשדה התעופה הרצליה).

122.2. ביום 1.2.2010 הגישה רש"ת עצמה עתירה לבג"צ (בג"צ 839/10), במסגרתה עתרה, בין היתר, לביטולה של החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2009, אשר קבעה את שדה התעופה הרצליה כשדה זמני במסגרת תמ"מ 5, וכן לביטולה של הוראת סעיף 8.3 לתמ"מ 5.

העתק עתירת רש"ת בבג"צ 839/10 (ללא נספחיה) מצורף לעתירה זו כנספח 32 כחלק בלתי נפרד הימנה.

122.3. הליכים רלוונטיים נוספים שהיו בעבר: ע"מ 3882/04 עיריית הרצליה נ' אויה נתיבי אויר (מיום 16.4.2012); בג"צ 5598/00 ובג"צ 5744/00 עיריית הרצליה ואח' נ' רשות שדות התעופה בישראל ואח', פ"ד נז(3), 883, שעסקו בפעילותו של שדה התעופה הרצליה; ועת"מ 26924-08-11 אילתי נ' היועץ המשפטי לממשלה (מיום 26.2.2014), עתירה מנהלית בה נתבקש בית המשפט לאכוף את דיני התכנון והבנייה על מפעילי ומשתמשי שדה התעופה.

ו. העילות המשפטיות

ו.1. אי הפעלת הסמכות על ידי המועצה הארצית; חוסר סבירות

123. העותרת תטען, כי הימנעות המועצה הארצית מלעשות שימוש בסמכותה, לכנס דיון ולהאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה הרצליה, הקבועה בסעיף 8.3 לתמ"מ 5, תוך הימנעותה מלדון בבקשת העותרת לעשות כן, או אף להתייחס לבקשתה - נגועה באי סבירות. בד בבד, לבית משפט נכבד זה נתונה הסמכות להתערב כאשר רשות מרשויות המדינה אינה מפעילה סמכות הנתונה לה.

124. בית משפט נכבד זה פסק, לא אחת, בסוגיית הימנעות מהפעלת סמכות על ידי רשות מרשויות המדינה. כך, למשל, נקבע בבג"ץ 3094/93 התנועה למען איכות השלטון בישראל נ' ממשלת ישראל, פ"ד מז(5) 404, בעמ' 423-424:

"אולם גם כאשר מדובר על סמכות שבשיקול-דעת, אין היא נטולת מסגרת נורמטיבית. על כל שימוש בשיקול-דעת מינהלי חלים הכללים המקובלים בדבר סבירות, הגינות, תום-לב, היעדר שרירות והפליה ואמות מידה כיוצא באלה (ראה דברי חברי הנכבד, השופט ברק, בבג"צ 297/82 ברגר ואח' נשר הפנים [7], בעמ' 34).

(ב) זאת ועוד, כפי שצוין כבר בעבר, הרי לצורך העניין שלפנינו, היינו עניין הפעלתו של שיקול-דעת, אין הבדל בין הפעלת סמכות לבין הימנעות מהפעלת סמכות: בהתקיים התנאים המקדמיים הדורשים הפעלת הסמכות, חייבת הרשות הסטטוטורית לפעול. מכאן כי גם אם הרשות ממאנת להפעיל סמכות שבשיקול-דעת, ניתן לבחון את הימנעותה האמורה מפעולה לפי אמות המידה המקובלות בעת בחינתן של סמכויות סטטוטוריות, היינו ניתן לבחון אם ההימנעות משימוש בסמכות נבעה משיקולים סבירים או שמא חייב מכלול הנסיבות את הפעלת הסמכות; כן נבחן אם ביסוד ההימנעות אינם מונחים חוסר סבירות, שרירות או הפליה, העלולים לפסול את מעשיה או מחדליה של הרשות. משמע, לא רק הפעלת סמכות בנסיבות שבהן הפעלתה אינה סבירה, אלא גם הימנעות מהפעלת סמכות שבשיקול דעת בשל טעמים בלתי סבירים, יכולה להוליך למסקנה כי ההימנעות מפעולה היא בטלה.

(ג) בהקשר זה אמרתי בבג"צ 297/82 [7] הנ"ל, כי קביעתם בחוק של הסדרים ראשוניים המקנים לנושא תפקיד פלוני את הכוח להפעיל סמכות מוגדרת בנסיבות נתונות, אינה רק בגדר הענקת כוח ושררה, אלא נגזרות ממנה משמעויות עיקריות, הלוברות גם לבוש של הטלת חובה בכל הנוגע לסדרי השימוש בסמכות. כך טמונה בהענקת סמכות, בין היתר, חובה לשקול את הצורך בהפעלתה ואת הדרכים הראויות שיש לנקוט בהקשר זה. שנית, מובן וידוע הוא, כי מהענקת סמכות לנושא תפקיד פלוני נובעת החובה לדון בפניות ובבקשות, הבאות להניע את בעל הסמכות להפעיל כוחו בדרך זו או אחרת. לבסוף, ככל שהדבר מתייחס לעיון ולדיון בבקשות, שעניינן הפעלת סמכות, מתחייבת נקיטתה של דרך עיון ודיון, שצורתה ומהותה נשלטות על-ידי אמות מידה בסיסיות, שעוצבו בפסיקתו של בית-משפט זה, ואשר ההימנעות מאימוצן יכולה להיות בעלת השלכה על תקפותה של ההחלטה. במילים אחרות, גם מקום בו אין ה"רשאי" בגדר "חייב", היינו גם כאשר המחוקק לא קבע חובה להפעיל סמכות בדרך מוגדרת, או כאשר החובה להפעיל סמכות אינה עולה ממהות העניין, נולדת וקמה יחד עם הקניית הסמכות גם חובה לשקול את עצם הצורך וההצדקה להפעלתה של הסמכות.

(ד) אוסיף כי לבעל הסמכות הוענק שיקול-דעת להחליט בעניין, על-אף החלטה עקרונית הקיימת בסוגיה שבה דנה הסמכות. הרי ייתכן שההחלטה טעונה בחינה מחדש, באופן כללי או לגבי המקרה הקונקרטי.

[ההדגשות הוספו].

125. כך נקבע כבר בבג"ץ 297/82 עזרא ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לז(3) 29, בעמ' 35 :

"6. נמצא, כי רשות מינהלית, המסרבת לעשות שימוש בסמכות הרשות הנתונה לה ומסרבת להתקין אקט מינהלי כללי, חייבת לבסס סירוב זה באמות המידה המקובלות. עליה להראות, כי החלטתה זו נעשית מתוך שיקולים סבירים, וכי אין בה שרירות והפליה וכיוצא בכך עילות, הפוסלות מעשה מינהלי. אכן, אם חוסר סבירות בהתקנתה של תקנה יש בו כדי להביא לבטלותה של התקנה, הרי גם חוסר סבירות באי-התקנתה יש בו כדי להביא לבטלות ההחלטה שלא להתקנה.

איני רואה כל יסוד ראציונאלי להבחנה משפטית - להבדיל מהבחנה באשר למרחב השיקולים - בין שני סוגי החלטות. בבג"צ 295/65 [2] נפסלה החלטה מינהלית באשר לאי-התקנתה של תקנה כללית. הייתה זו סמכות שבחובה. לדעתי, מחייב הגיון הדברים להחיל אותו עיקרון משפטי גם לעניין סמכות שברשות, ובלבד שהשימוש בסמכות אינו כדין. אכן, המרחק בין סמכות חובה לבין סמכות רשות לעניין התקנתה של נורמה כללית אינו רב כלל ועיקר. בשני המקרים חייבת הרשות לשקול בדבר, ואינה יכולה להימנע ממעשה בלא מחשבה תחילה. ומששקלה בדבר, הרי בשני המקרים חייב השיקול להיות כשר, כלומר במסגרת החוק המסמיך. בסמכות חובה - השיקול חייב להובילה לביצוע הסמכות במהירות הראויה; בסמכות רשות - הפעלת הסמכות חייבת להתבסס על שיקולים רלוואנטיים לחוק המסמיך. אין רשות מינהלית רשאית להימנע מהפעלת סמכויות הרשות שבידה להתקנתה של חקיקת משנה בלא כל טעם ענייני כדין. המינהל פועל במסגרת החוק, וכל החלטה משלו חייבת להתקבל במסגרת החוק, ועל-פי שיקולים כדין."

[ההדגשות הוספו].

126. והדברים יפים לענייננו. אמנם, בבג"ץ עזרא ברגר נקבעו הדברים בקשר עם סמכות השר להתקין תקנות, אולם הדברים אמורים אף בקשר להפעלת סמכויות נוספות, ובכלל זה סמכות המועצה הארצית להפעיל את סמכותה מכוח הדין, ומכח החלטותיה שלה.

127. כך גם נקבע על ידי כבוד השופט סלים ג'ובראן בבג"ץ 625/06 העמותה לקידום ענייני מוקרני הגזת נ' בית הדין הארצי לעבודה בירושלים (טרם פורסם), בקבעו כדלקמן:

"...הלכה היא, כי בית משפט זה בשבתו כבית משפט גבוה לצדק רשאי להתערב בשיקול דעת של רשות מנהלית, גם כאשר היא בוחרת שלא להפעיל סמכות אשר הוענקה לה בדין, כאשר אי-ההפעלה הינו בלתי סביר (ראו בג"ץ 297/82 ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לז(3) 29, 34-35 (1983))."

[ההדגשה הוספה].

128. בבג"ץ 6163/92 יואל אייזנברג נ' שר הבינוי והשיכון, פ"ד מז(2) 229, נקבעו העקרונות לפיהם יש לאזן כראוי בין השיקולים שיש לשקול על מנת לקבל החלטה סבירה, בעמוד 267:

"משמעותה של הסבירות הינה, כי על הרשות השלטונית לאזן בין השיקולים השונים בהתאם למשקלם הראוי של אלה. "איזון הוא סביר, אם הרשות המוסמכת נותנת את המשקל הראוי, כלומר, המשקל המתבקש על-פי פירושה של הנורמה החקיקתית אותה מבצעת הרשות המינהלית, לאינטרסים השונים הבאים בחשבון" (בג"ץ 389/80 [41] הנ"ל, בעמ' 445). "סבירות משמעותה שקילת כל השיקולים הרלוואנטיים, ומתן משקל ראוי לשיקולים אלה" (בג"ץ 935/89, 940, 943 גנור ואח' נ' היועץ המשפטי לממשלה ואח' [42], בעמ' 513). ... החלטה היא סבירה, אם היא נתקבלה על-ידי מתן משקל ראוי לערכים השונים שיש לקחתם בחשבון."

[ההדגשה הוספה].

129. כך עוד נפסק בבג"ץ 3758/17 הסתדרות העובדים הכללית החדשה נ' הנהלת בתי המשפט (פורסם בנבו, פסק דין מיום 20.7.2017):

"31. כידוע, תהליך קבלת החלטה מינהלית נדרש לכלול מספר שלבים, בכללם איסוף נתונים, בדיקת משמעותם, בחינת עמדות שונות וקבלת החלטה מנומקת. תהליך זה מבטיח, כי כל השיקולים הענייניים יובאו בחשבון, כי הנושא הניצב על המדוכה ייבחן באופן הוגן, וכי ניתן יהיה להעביר ביקורת על ההחלטה המינהלית (ראו: בג"ץ 297/82 ברגר נ' משרד הפנים, פ"ד לז(3) 29 (1983); בג"ץ 3975/95 קניאל נ' ממשלת ישראל, פ"ד נג(5) 459 (1999); בג"ץ 987/94 יורונט קווי זהב (1992) בע"מ נ' שרת התקשורת, פ"ד מח(5) 412 (1994)). זאת ועוד, הלכה היא, שיש להעלות החלטות מינהליות על הכתב. זאת במועד קבלת ההחלטה, ובפרט כאשר מדובר בהחלטה מורכבת. אין להלום מצב שבו החלטה מינהלית מקבלת ביטוי בכתב שנים לאחר שהתגבשה, או רק במסגרת הליכים שיפוטיים שבגדרם היא נתקפת. הדברים ברורים מאליהם, שאחרת נפגעים חובות השקיפות וההנמקה בהם חבה הרשות, ואף עלול להיפתח פתח לשקילת שיקולים מאוחרים ו"עיצוב" או "התאמת" ההחלטה המינהלית לשיקולים שלא נשקלו - והיו צריכים להישקל - בזמן אמת (בג"ץ 7487/15 ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ נ' מנכ"ל משרד ראש הממשלה, [פורסם בנבו] פסקה 22 לפסק דינו של השופט ע' פוגלמן, ופסקה 2 לחוות דעתה של השופטת א' חיות (25.1.2016); בבג"ץ 6241/14 התנועה לאיכות השלטון בישראל נ' היועץ המשפטי לממשלה [פורסם בנבו] (5.5.2016); בבג"ץ 3791/16 סנדלר נ' משרד התחבורה, [פורסם בנבו] פסקה 14 (21.11.2016))."

[ההדגשות הוספו].

130. בענייננו, קיימת אי סבירות קיצונית בהימנעות המועצה הארצית מהפעלת סמכותה:

ראשית, בכך שהמועצה הארצית כלל לא כינסה דיון וממילא לא קיימה דיון באשר להמשך הפעילות בשדה התעופה הרצליה, חרף העדר קיומה של חלופה, חרף החלטותיה הקודמות, חרף פסיקתו של בית משפט נכבד זה וחרף פניית העותרת. נזכיר, כי בהחלטתה מיום 7.8.2018, קבעה המועצה הארצית: **"לאחר שהשתכנעה כי לא ניתן לסגור את השדה ללא תחליף ראוי... (!)** אם המועצה הארצית השתכנעה כי אין לסגור את שדה התעופה ללא תחליף ראוי, ומשאין כל תחליף ראוי לפעילות שבו, הרי שיש חוסר סבירות בהימנעות המועצה מלקיים דיון בענין, ומלהאריך את תקופת השימוש בו.

כאמור, **"סבירות משמעותה שקילת כל השיקולים הרלוואנטיים, ומתן משקל ראוי לשיקולים אלה"**, אלא שללא דיון בענין, בוודאי לא נשקלו כל השיקולים הרלוואנטיים, וממילא לא ניתן המשקל הראוי לשיקולים הללו [ראה המובאה לעיל מבג"ץ 6163/92].

שנית, בכך שהמועצה הארצית לא החליטה להאריך תקופת השימוש של שדה התעופה הרצליה, בנסיבות המתוארות בעתירה זו, באופן שיש בו כדי להביא, דה-פקטו, לחיסול התעופה הכללית בישראל ובכל מקרה לפגוע בה אנושות, מבלי שנתקבלה החלטה עקרונית ומפורשת בענין זה.

שלישית, בכך שהמועצה הארצית כלל לא השיבה לעותרת ולא התייחסה לפנייתה. בתוך כך, משלא ניתנה לעותרת הזדמנות להביא טענותיה בפני המועצה הארצית, הרי שאף קיימת פגיעה בכללי הצדק הטבעי.

131. בכל אלו, הימנעות המועצה מהפעלת סמכותה מגיעים כדי חוסר סבירות קיצוני, באופן שיש בו כדי להתגבשות העילה להתערבות בית משפט נכבד זה, בהתאם לסמכותו הכללית על-פי סעיף 15(ג) לחוק יסוד: השפיטה, על מנת שסמכות המועצה הארצית לא רק תופעל, אלא אף תופעל באופן זה שזו תורה על הארכת תקופת השימוש בשדה התעופה.

2.1. שרירות

132. כפי שהביאה העותרת בעתירה זו, לא זו בלבד שאין לסגור את שדה התעופה הרצליה מבלי שתהא חלופה הולמת לפעילות הקיימת בו, אלא אף שלא התקיים אף לא אחד מן האירועים שנקבעו בהחלטת המועצה הארצית עצמה מיום 7.8.2018 ככאלה שיש בהם כדי להפסיק את הפעילות האמורה.

133. כזכור, בהחלטת המועצה הארצית מיום 7.8.2018 נקבע: **"... מחליטה המועצה הארצית להאריך את הפעילות של שדה התעופה בהרצליה ב-3 שנים נוספות וזאת עד למתן מענה חלופי לפעילות השדה, או עד להוצאת היתר לפי תמ"א 15/ב לשדה זמני, או עד להוצאת היתר בנייה למגורים בשטח השדה לפי המוקדם מבניהם"** [נספח 2 לעתירה זו]. משלא התקיים אף לא אחד מן האירועים הללו, ואף לא קרוב להתקיים, כיצד זה ניתן לאפשר מצב בו שדה התעופה הרצליה יחדל מלהתקיים - בשל מחדל?!

134. התנהלות זו עולה כדי שרירות, ודי אף בכך על מנת לקבל את העתירה.

ז. סיכום

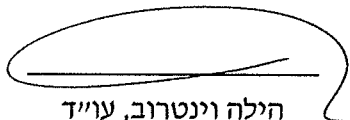
135. מכלל האמור בעתירה זו מצטיירת תמונה עגומה, לפיה שדה התעופה הרצליה עלול להיסגר בעת הקרובה מבלי שקיימת כל חלופה להעברת הפעילות המתקיימת בו. לכן, מתבקשת התערבותו של בית משפט נכבד זה, על מנת שיורה למועצה הארצית להפעיל את סמכותה כדין, ולהאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה.

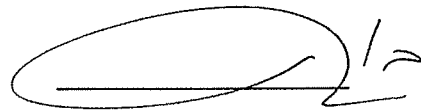
136. עתירה זו נתמכת בתצהירו של מר נתנאל פרץ, יו"ר העותרת, לנכונות העובדות הנטענות בה, כנדרש.

137. מכל הטעמים שפורטו דלעיל, לא כל שכן על בסיס משקלם המצטבר, יהא זה מן הדין ובמיוחד מן הצדק להיעתר לעתירה שבכותרת, ולהורות כמבוקש בה.

אשר על כן, מתבקש בית המשפט הנכבד להורות כמבוקש ברישא לעתירה זו.

כמו כן, מתבקש בית המשפט הנכבד לחייב את המשיבים בהוצאות העותרת, לרבות שכר-טרחת באי-כוחה ומע"מ בגינו.


הילה וינטרוב, עו"ד
מ.ר. 24922


גיורא בן-טל, עו"ד
מ.ר. 16317

נתן מאיר ושות'
באי-כח העותרת

נספח יב

העתק צו הביניים

עמוד 175



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 2766/21

לפני: כבוד השופט ע' פוגלמן
כבוד השופט נ' סולברג
כבוד השופט א' שטיין

העותרת: אגודת התעופה הכללית בישראל

נגד

- המשיבים:
1. המועצה הארצית לתכנון ולבנייה
 2. שרת התחבורה
 3. שר הפנים
 4. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
 5. רשות התעופה האזרחית
 6. רשות שדות התעופה
 7. עיריית הרצליה
 8. עיריית רעננה
 9. מועצה מקומית כפר שמריהו

בקשה למתן צו ביניים

בשם העותרת: עו"ד גיורא בן טל; עו"ד הילה וינטרוב

בשם המשיבים 1-5: עו"ד יונתן ציון מוזס; עו"ד יעל קולודני

בשם המשיבה 6: עו"ד סיון רוזנבלט

בשם המשיבות 7-9: עו"ד ליאור כץ; עו"ד ניר ירקוני

החלטה

לאחר שקילת הצעת המדינה מיום 8.10.2021 ותגובות הצדדים האחרים מיום 11.10.2021, ניתן כזה צו ביניים, שלפיו עד להחלטה אחרת יוסיף לחול הסדר הפעלתו של שדה התעופה בהרצליה אשר נקבע בפסק דינו של בית משפט זה בבג"ץ 1235/15 עמותת משתמשי שדה תעופה הרצליה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבנייה (18.1.2018).

משיבי המדינה יגישו הודעת עדכון עד ליום 1.12.2021, ובהתאם יוחלט בדבר המשך הטיפול.

ניתנה היום, ה' בחשון התשפ"ב (11.10.2021).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט

תש 21027660_M07.docx
מרכז מידע, טלי 3852, 077-2703333 ; אתר אינטרנט, <https://supreme.court.gov.il>

נספח יג

**העתק תגובת משיבי המדינה
(ללא נספחים)**

עמוד 178



בג"ץ 2766/21
קבוע: 13.9.2021

בבית המשפט העליון
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

ה ע ו ת ר ת

אגודת התעופה הכללית בישראל
על ידי ב"כ עוה"ד גיורא בן-טל ואח'
מבית רובינשטיין, רח' לינקולן 20 תל אביב-יפו 6713412
טלפון: 03-5626333 ; פקס: 03-5626040

נ ג ד

1. המועצה הארצית לתכנון ולבניה
2. שרת התחבורה
3. שר הפנים
4. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
5. רשות התעופה האזרחית
על ידי פרקליטות המדינה,
משרד המשפטים, ירושלים
טלפון: 073-3925590 ; פקס: 02-646628

6. רשות שדות התעופה
על ידי ב"כ עוה"ד רון צין ואח'
משביט בר-און גלאון צין ויתקון ושות' – עורכי-דין
"מגדל סונול", דרך מנחם בגין 52 תל אביב-יפו 67137
טלפון: 03-7912800 ; פקס: 03-7912801

7. עיריית הרצליה
8. עיריית רעננה
9. המועצה המקומית כפר שמריהו
על ידי ב"כ עוה"ד ליאור כץ
מרח' כינרת 5 (מגדל ב.ס.ר. 3) בני ברק 5126237
טלפון: 03-6709060 ; פקס: 03-6709020

ה מ ש י ב י ם

תגובה לקראת דיון מטעם המשיבים 5-1

בהתאם להחלטות בית המשפט הנכבד, ולקראת הדיון הקבוע בעתירה, מתכבדים המשיבים 5-1 (להלן: **המשיבים**) להגיש תגובה זו.

1. עניינה של העתירה בבקשת העותרת כי בית המשפט הנכבד יורה למשיבה 1, המועצה הארצית לתכנון ולבניה (להלן: **המועצה הארצית**), לבוא וליתן טעם "מדוע לא תעשה שימוש בסמכותה על פי דין, תכנס דיון ותורה, פעם נוספת, על הארכת תקופת השימוש בשדה התעופה הרצליה על-שם מודי אלון ז"ל [...], לרבות בדרך של הארכת התוקף הנקוב בסעיף 8.3. לתכנית מתאר מחוזית 5 [...], כפי שעשתה בעבר פעמיים, במסגרת החלטותיה

מיום 13.10.2015 ומיום 7.8.2018, במסגרתן האריכה את תקופת השימוש בשלוש שנים נוספות".

2. כפי שיפורט להלן, נוכח שינויים עובדתיים שחלו בעת האחרונה, נראה כי תמ"א 15/ב (להלן: **תמ"א 15/ב**), שהיא תכנית מפורטת להסדרת פעילותו של שדה התעופה בהרצליה (להלן: **שדה התעופה או השדה**), עד להעתקת פעילותו הצפויה בעוד מספר שנים, תובא בעת הקרובה לאישורה של ממשלת ישראל. בנסיבות אלה, וככל שתמ"א 15/ב אכן תאושר בקרוב, הרי שהסעד המבוקש בעתירה יתייתר, ולא יהיה כל צורך להוסיף ולדון בעתירה.

שדה התעופה בהרצליה – רקע עובדתי ונורמטיבי

3. הרקע ההיסטורי והעובדתי הצריך לעניין פורט בהרחבה במסגרת תגובת המשיבים 1-3 ו-5 בבג"ץ 1235/15 **עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה** (אר"ש 18.1.2018) (להלן: **בג"ץ 1235/15**), המצורפת לתגובה זו. סיכום תמציתי של הרקע הרלבנטי לענייננו ניתן למצוא בפסק דינו של בית המשפט הנכבד, כדלקמן:

"תמ"א 15 היא תוכנית המתאר הארצית לתפרוסת שדות תעופה, והשדה מושא דיונו נכלל בתמ"א כשדה תעופה בשימוש בדרגה 4, קרי, שדה תעופה שנועד לענות על ביקושים לטיסות מסחריות, טיסות שכר, טיסות פרטיות וחקלאות. עם זאת, התמ"א אינה מסדירה מבחינה תכנונית את שדות התעופה הנזכרים בה, והיא מהווה אך שלד להכנת תוכניות מפורטות לשדות התעופה.

איננו רואים לחזור ולסקור את ההיסטוריה התכנונית והמשפטית הקשורה לשדה התעופה, שעניינו הגיע לפתחן של הערכאות השונות ולבית משפט זה מספר פעמים. לאורך השנים ולאורך ההליכים המשפטיים שנסבו על השימוש בשדה עמדה המדינה על חיוניות הפעילות המתקיימת בשדה, לצד הצורך בהעתקת פעילותו לאור מיקומו הנוכחי המכביד על התפתחות העיר הרצליה והתושבים המתגוררים בסמיכות לשדה.

מבין ההליכים השונים, נפנה אך לפסק הדין בע"מ 3882/04 עיריית הרצליה נ' אויה נתיבי אויר (16.4.2012) (להלן: עניין אויה), שם התייחס בית משפט זה להיבט התכנוני של שדה התעופה, על רקע הליכים קודמים שהתנהלו בעניינו. בסיפא לפסק הדין נאמר כלהלן:

"לא נוכל לסיים את פסק דינו מבלי להצר על כך שחרף השנים הרבות שחלפו מאז ניתן פסק הדין בפרשת עיריית הרצליה טרם נמצא פתרון ראוי לבעיות הקשות הנלוות להפעלת שדה התעופה בהרצליה, בכלל זה בהיבטי בטיחות ורעש, המשפיעים על רווחת התושבים המתגוררים באזור. ברי כי על הרשויות להמשיך ולתור אחר פתרון הולם לבעייתיות הכרוכה במצב דברים זה".

[הערה: בפרשת עיריית הרצליה הנזכרת בקטע המצוטט הכוונה לבג"ץ 5598/00 עיריית הרצליה נ' רשות שדות התעופה בישראל, פ"ד נז(3) 883 (2003)].

2. ביני לביני הוקמה ועדה לבחינת חלופות אפשריות להעתקת פעילות השדה. העותר 2, מפקד חיל האוויר לשעבר, עמד בראש "הוועדה הציבורית לבחינת תוכנית אב לשדות תעופה בישראל" (להלן: ועדת בודינגר), שמסקנותיה הוגשו לממשלת ישראל בינואר 2009. ועדת בודינגר המליצה לתכנן ולקדם שדה תעופה חלופי בעין שמר ועל פינוי שדה התעופה רק לאחר ביצוע מלא של העתקת הפעילות לשדה התעופה בעין שמר.

המלצות הוועדה אומצו בהחלטת הממשלה 4463 שבה נקבע כי "כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש".

3. בעקבות עתירה מנהלית שביקשה להביא לאכיפת דיני התכנון והבנייה על מפעילי ומשתמשי שדה התעופה (עת"מ 26924-08-11 אילתי נ' היועץ המשפטי לממשלה (26.2.2014)), הודיעה המדינה לבית המשפט המחוזי - בהמשך להחלטת מנכ"ל משרד התחבורה מיום 25.4.2012 - כי הורתה להפסיק את הפעילות של שדה התעופה החל מחודש אפריל 2015 אף במנותק ממצאות חלופה אחרת לפעילות שדה התעופה. המועד הנ"ל נקבע לאור תקופה של 5 שנים שקצבה המועצה הארצית לתכנון ובנייה (להלן: המועצה הארצית) בהחלטתה משנת 2010, ולפיה נקבע שדה התעופה כשדה זמני לתקופה של 5 שנים.

לאור הצהרת המדינה והחלטת מנכ"ל משרד התחבורה כאמור לעיל, נמחקה העתירה שהוגשה כנגד החלטה זו של המועצה הארצית (בג"ץ 839/10 רשות שדות התעופה נ' המועצה הארצית לתכנון ובנייה (6.9.2012)).

4. השנים חלפו-עברו ביעף והניסיון להסדיר את פעילות השדה לא צלח, ולא חלה כל התקדמות ממשית בתכנון חלופת עין שמר או כל חלופה אחרת. כך, על מנת לקדם את התכנון המפורט של השדה נדרשה רשות שדות התעופה, היא המשיבה 4 (להלן: רש"ת), להפקיד כתב שיפוי בגין תביעות שיוגשו על פי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965, אך רש"ת סירבה לעשות כן מן הטעם שמדובר אך בהסדרה זמנית של פעילות השדה.

המצב שנוצר הוא, שבחודש אפריל 2015 היה אמור להיפסק השימוש בשדה התעופה, וזאת על אף העדר חלופה לפעילות התעופה האזרחית הערה שהתקיימה בו."

צילום התגובה המקדמית מטעם המשיבים 1-3 ו-5 בבג"ץ 1235/15 מצורף ומסומן מש/1.
צילום פסק הדין בבג"ץ 1235/15 מצורף ומסומן מש/2.

4. על רקע האמור קיבלה המועצה הארצית ביום 13.10.2015 החלטה להאריך את התוקף הנקוב בסעיף 8.3 לתמ"מ 5 למשך שלוש שנים נוספות, וזאת עד יום 13.10.2018, כאשר הציפייה הייתה כי עד למועד זה תאושר לה תמ"א 15/ב, תכנית מתאר ארצית בעלת הוראות ברמת תכנית מפורטת עבור הכשרה זמנית של שדה התעופה הרצליה, עד השלמת הליכי התכנון של שדה תעופה חלופי (ראו נספח 1 לעתירה). יצוין כי ציפייה זו אף מצאה ביטוי במסגרת פסק דינו של בית המשפט הנכבד בבג"ץ 1235/15, אשר ציין כי "אין בפסק דינו כדי לסתום את הגולל על כל פתרון תכנוני שיימצא בעתיד לשם הכשרת הפעילות התעופתית בשדה התעופה הרצליה, וכפי שנמסר לנו בהתאם להחלטת המועצה הארצית מקודמת תמ"א 15 אשר אמורה להיות מאושרת לקראת חודש אוקטובר 2018".

5. ביום 18.1.2018 ניתן פסק דינו של בית המשפט הנכבד בבג"ץ 1235/15, בו נקבע מתווה להמשך הפעלתו של השדה לתקופת הביניים, כדלקמן:

- א. פעילות שדה התעופה תתקיים בין השעות 07:00–19:30. הפעילות התעופתית בימות החול (למעט פעילות המסוקים) תופסק בין השעות 14:00–16:00.
- ב. תותרנה טיסות לצורכי בדיק, כיבוי אש והצלה.

- ג. תותרנה טיסות בהיקף של 18 שעות טיסה בשנה לטייס לצורך שמירה על כשירות טייסים בטיסות הממריאות ונוחתות בשדה התעופה.
- ד. תותרנה טיסות לצורכי הדרכה, לימודי טיסה והכשרת טייסים.
- ה. תותרנה טיסות מסוקים.
- ו. תותרנה טיסות צילום הן לצרכים צבאיים והן לצרכים אזרחיים (זאת, בניגוד לעמדת היועץ המשפטי לממשלה, הגם שבהודעתו מיום 14.5.2016 אישר היועץ כי טיסות הצילום המתבצעות לצורך גורמי הביטחון הן בעלות חשיבות רבה).
- ז. למען הסר ספק, לא תותרנה טיסות חוויה ו"מוניות אויר" (כולל במסוקים).
- ח. יבוטלו הפטורים למטוסים חריגים (כאמור בסעיף 4(2) להודעת המדינה מיום 30.12.2016).
- ט. רש"ת רשאית לבצע פעולות ריבוד ציפוי ושיקום של משטחי אספלט כפי שנתבקש על ידה בבקשה למתן הוראות ביום 15.6.2016 (ולא נעלמה מעינינו התנגדות המשיבות 6-8). כל תוספת בנייה בשטח שדה התעופה למטרות בטיחות או תחזוקה תתבצע על פי הוראות כל דין ולאחר פנייה מסודרת לגורמים המקצועיים וליועץ המשפטי לממשלה לצורך אישורה.
- י. לצורכי פיקוח על שמירת המתווה, החברות הפועלות בשדה התעופה יעבירו לרש"ת דו"ח חודשי אשר יפרט את המידע הנוגע למטרת השכירות של כלי טיס שנעשו אצלם.

6. בהמשך לאמור, ביום 7.8.2018 החליטה המועצה הארצית להאריך את התוקף הנקוב בסעיף 8.3 לתמ"מ 5 לתקופה נוספת בת 3 שנים עד למתן מענה חלופי לפעילות השדה, או עד להוצאת היתר לפי תמ"א 15/ב לשדה זמני, או עד להוצאת היתר בנייה למגורים בשטח השדה, לפי המוקדם (ראו נספח 2 לעתירה).

7. ביום 6.8.2019 החליטה המועצה הארצית להמליץ לממשלה לאשר את הוראות תמ"א 15/ב, וזאת בכפוף לתיקונים טכניים שפורטו על ידה. במסגרת החלטתה קבעה המועצה כי התכנית תועבר לאישור הממשלה רק לאחר הפקת כתב שיפוי מלא על ידי רשות שדות התעופה, בהתאם להתחייבות משרד התחבורה ורשות שדות התעופה בפני המועצה הארצית.

יצוין, כי במסגרת הוראות התכנית נכללה הוראה לפיה תוקפה יפקע עם תחילת מימוש תכנית למגורים או עם קבלת רישיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה כללית, לפי המוקדם.

8. החלטת המועצה הארצית בעניין תמ"א 15/ב התקבלה לפני כשנתיים, אך מטעמים שונים עד היום לא התקיים התנאי שנקבע לשם הבאתה התכנית לאישור ממשלת ישראל – הפקדתו של כתב שיפוי מלא. כפועל היוצא מכך, טרם אושרה התכנית, ושדה התעופה מתנהל עד היום ללא תכנון מפורט מאושר כדין. כמו כן, החלטת המועצה הארצית בדבר הארכת תוקף השימוש בשדה התעופה צפויה לפקוע אף היא ביום 18.10.2021.

9. על רקע כל האמור הוגשה העתירה דנן ביום 22.4.2021.

התפתחויות מן העת האחרונה

10. נבקש לעדכן, בהמשך לאמור בבקשת המשיבים לביטול הדיון מיום 1.7.2021, כי לאחר הקמתה של הממשלה ה-36, ריכזו גורמים בכירים במשרדי הממשלה הרלבנטיים, בהובלתם של מנכ"לית משרד התחבורה, יו"ר מטה התכנון, ומנכ"ל רשות מקרקעי ישראל, מאמצים ניכרים על מנת להגיע להסכמות אשר יאפשרו את המשך קידומה של תמ"א 15/ב, תוך קביעת מתווה המוסכם על כלל הגורמים הצריכים לעניין פינויו והעברתו של השדה, תוך מימוש ייעוד הקרקע כמקרקעין למגורים, כמפורט להלן. המשיבים סבורים כי בכך יש כדי לאזן בין האינטרס הציבורי הקיים במתן מענה למשבר הדיור המתמשך, ובאותה העת להכיר בחשיבות שאותה מייחס משרד התחבורה להמשך קיומה הרציף של פעילות התעופה הכללית בישראל, וזאת בכפוף להחלטות שיתקבלו בנושא על ידי הגורמים המוסמכים ובכפוף לכל דין.

בזהירות אופטימית נציין, כי בשבועות האחרונים חלה התקדמות של ממש אשר צפויה, בהעדר קשיים בלתי צפויים, להוביל להפקדתו של כתב שיפוי מלא על ידי רשות שדות התעופה והמדינה עבור תמ"א 15/ב בהקדם האפשרי. עוד יוזכר בהקשר זה, כי במקביל לאמור, בימים אלה מקודמות תכניות בפני הוועדה לתשתיות לאומיות אשר תכליתן לספק מענה לענף התעופה הכללית, הן כפתרון ביניים זמני וחלקי (במסגרת תת"ל/80 – תכנית להרחבת פעילותו של שדה התעופה בחיפה) והן כפתרון קבע (במסגרת תת"ל/74 – תכנית להקמת שדה תעופה כללי חדש באזור חדרה).

11. במקביל לכך, ביום 25.7.2021 אישרה הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של מתחמים מועדפים לדיור את תמ"ל/1083 "קריית מסלול", הכוללת תכנון להקמתה של שכונה חדשה בת כ-2,000 יחידות דיור מסביב לתוואי המסלול של שדה התעופה.

12. להערכת הגורמים הצריכים לעניין אצל המשיבים, ככל שהמאמצים להגיע להסכמות בעניין יישאו פרי, ניתן יהיה להפקיד את כתב השיפוי בפרק זמן קרוב, ולהביא את תמ"א 15/ב לאישור הממשלה עוד בטרם פקיעתה של החלטת המועצה הארצית משנת 2018.

13. בנסיבות אלה, סבורים המשיבים כי לעת הזו אין צורך להכריע בסוגיות המועלות בעתירה, שכן ככל שההליכים שתוארו בפסקאות הקודמות אכן יתממשו, יהיה בהם כדי לייתר את העתירה ולהוביל למחיקתה.

14. האמור בתגובה זו נתמך בתצהירו של מר מרדכי שמואלי, מנהל אגף תשתיות תעופתיות ברשות התעופה האזרחית.

היום, ג' בתשרי תשפ"ב

09 בספטמבר 2021

יעל קולודני, עו"ד
עוזרת במחלקת הבג"צים
בפרקליטות המדינה

יונתן ציון מוזס, עו"ד
סגן בכיר במחלקת הבג"צים
בפרקליטות המדינה

תצהיר

אני הח"מ, מרדכי שמואלי, ת"ז 022338131, מצהיר בזאת כדלקמן:

1. אני משמש בתפקיד מנהל אגף תשתיות תעופתיות.
2. תצהירי זה ניתן כתמיכה בתגובה לקראת דיון מטעם המשיבים 5-1 לעתירה בבג"ץ 2766/21 (להלן: "התגובה").
3. העובדות המפורטות בתגובה ידועות לי מתוקף תפקידי והן אמת למיטב ידיעתי ואמונתי.
4. אני מצהיר כי זה שמי וזו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.

מרדכי שמואלי

אישור

אני הח"מ, דנה גליק ער"ד, עו"ד, מ.ר. 43109, מאשרת בזה כי ביום 9.9.2021 הופיע בפני מרדכי שמואלי, המוכר לי אישית, ולאחר שהזהרתיו כי עליו לומר את האמת ושלא יעשה כן יהיה צפוי לעונשים חקבועים בחוק, חתם בפני על תצהירו.

דנה גליק ער"ד
מ.ר. 43109

נספח יד

העתק תגובת רש"ת

עמוד 187

בעניין:

העותרת:

אגודת התעופה הכללית בישראל
ע"י ב"כ עוה"ד גיורא בן-טל ו/או הילה וינטרוב
מבית רונישטיין, רח' לינקולן 20, תל אביב, 6713412
טל': 03-5626333; פקס: 03-5626040

- נ ג ד -

המשיבים:

1. המועצה הארצית לתכנון ולבניה
2. שרת התחבורה
3. שר הפנים
4. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
5. רשות התעופה האזרחית
ע"י ב"כ עוה"ד יונתן מוזס ו/או רנאד איד אח'
מפרקליטות המדינה, מחלקת בג"צים
רח' צלאח א-דין 29, ירושלים
טל': 02-6466590; פקס: 02-6466011
6. רשות שדות התעופה
ע"י ב"כ עוה"ד רון צין ו/או סיון רוזנבלט ו/או רן דרוק
ממשרד תדמור לוי ושות' – עורכי דין, מרכז עזריאלי,
המגדל המרובע, קומה 30, תל אביב. טל': 03-6846000
פקס: 03-6846001
7. עיריית הרצליה
8. עיריית רעננה
9. מועצה מקומית כפר שמריהו
ע"י ב"כ עו"ד ליאור כץ ו/או נרי ירקוני
מרח' כינרת 5 (מגדל ב.ס.ר 3) בני ברק
טל': 03-6709060; פקס: 03-6709020

תגובה מקדמית לעתירה ולבקשה לצו ביניים

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 1.7.2021, מתכבדת המשיבה 6, רשות שדות התעופה (להלן: "רש"ת")
ו/או "המשיבה"), להגיש תגובתה המקדמית לעתירה ולבקשה לצו ביניים, הכל כמפורט להלן.

תוכן עניינים

- פתח דבר..... 3
- השתלשלות האירועים – עד למתן פסק הדין בבג"צ 1235/15..... 4
 - שדה התעופה בהרצליה, ההליכים להסדרתו וההליכים לסגירתו..... 4
 - ההחלטה לסגור את השדה במנותק ממציאת חלופה אחרת..... 6
 - החלטת המועצה הארצית ופסק הדין בבג"ץ משתמשי השדה..... 7
- השתלשלות האירועים – ממועד מתן פסק הדין בבג"צ 1235/15 ועד היום..... 10
 - תמ"א 15/ב – תכנית זמנית לשדה התעופה בהרצליה..... 11
 - תת"ל 74 – תוכנית לשדה תעופה לתעופה הכללית..... 12
 - תקופת הביניים :
 - העתקה זמנית של הפעילות מהרצליה לשדה התעופה חיפה..... 15
 - הארכת תקופת השימוש הזמני בשדה התעופה הרצליה..... 17
 - כתב השיפוי לתמ"א 15 ב'..... 17
- השתלשלות האירועים – ממועד הגשת העתירה ועד למועד הגשת תגובה זו..... 21
- הדיון המשפטי..... 22

פתח דבר

1. תמ"א 15/ב, תוכנית המתאר הארצית לשדה התעופה בהרצליה (להלן: "התמ"א"), שיצאה לדרך בעקבות בג"ץ 1235/15 **עמותות משתמשי שדה התעופה בהרצליה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה – הושלמה כבר במחצית שנת 2019.**
2. חרף השלמתה, התמ"א טרם אושרה כנדרש על ידי הממשלה, בגלל המחלוקת בנושא כתב השיפוי ועיתוי הפיננסי. המחלוקת נסובה סביב הצורך בהשלמת שיפוי מעבר לסכום בו התחייבה רשות שדות התעופה בגין תביעות הפיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 (להלן: "החוק"), והאם ואיך יובטח רצף הפעילות של התעופה הכללית בישראל.
3. **למיטב ידיעת המשיבה, העמדות שבמחלוקת הן אלה:**
 - 3.1 **המועצה הארצית לתכנון ולבניה**, המשיבה 1 בהליך דנן, ומנהל התכנון, מעוניינים להבטיח שיפוי מלא שאינו מוגבל בסכום לרשויות המקומיות. המועצה הארצית קבעה בהתאם כי על המשיבה 6 למסור כתב שיפוי מלא.
 - 3.2 **משרד התחבורה ורשות התעופה האזרחית**, המשיבים 4-5, מעוניינים בהבטחת המשך פעילות רציפה, סדירה ותקינה של התעופה הכללית, ולכן הם מבקשים להבטיח שיהיה לתעופה הכללית מקום לפעול ממנו.
 - 3.3 **רשות שדות התעופה**, המשיבה 6, בתיאום עם שרי התחבורה, ובטרם משבר הקורונה, הסכימה להתחייב לשיפוי בגין 100% מסכומי הפיצויים שייפסקו, אשר יהיה מוגבל עד 300,000,000 ₪ (שלוש מאות מיליון שקלים חדשים), כאשר מעבר לזה, ככל שידרש, התבקשה התחייבות לשיפוי מצד אוצר המדינה. כמו כן, בדומה לעמדת משרד התחבורה ורשות התעופה האזרחית, ובהתאם לעמדת בית המשפט העליון בבג"ץ 1235/15 **עמותות משתמשי שדה התעופה בהרצליה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואח'**, אודותיו יפורט להלן, מבקשת רשות שדות התעופה לשמר את רצף פעילות התעופה הכללית ולמנוע את הפסקת פעילותו של שדה התעופה הרצליה, ללא חלופה שאליה תועתק הפעילות.
 - 3.4 **המשנה ליועץ המשפטי לממשלה**, שהמחלוקת בין כלל הגורמים הנ"ל הונחו על שולחנו, המליץ לקבל את עמדת שר התחבורה ורשיית באשר להגבלת היקף השיפוי שתיתן רשות שדות התעופה, ובלבד שתובטח הפסקת פעילותו של שדה התעופה בהרצליה מיד כשיידרש שטח השדה לצורך ביצוע תכניות למגורים, ותוך יצירת בטוחות מתאימות שכך יקרה, באמצעות מתן תוקף לתמ"ל 1083, ואף מבלי שתוסדר חלופה לפעילות השדה.
 - 3.5 **עיריית הרצליה**, המשיבה 7, למיטב ידיעת המשיבה 6, מתנגדת באופן חריף לכניסתה לתוקף של תמ"ל 1083, ואף למיטב ידיעת המשיבה הגישה עתירה כנגד ההחלטה לאשרה, אך באותה עת מתנגדת גם לשדה התעופה.
4. ביום 25.7.2021 אושרה תמ"ל 1083 על ידי מליאת הוותמ"ל. התכנית טרם פורסמה למתן תוקף. קודם לאישור התכנית הוסכם בין שרת הפנים – המשיבה 2 – לבין שרת התחבורה כי חרף אישור התכנית יובטח רצף פעילות של התעופה הכללית.
5. בעקבות אישורה של התמ"ל, ובעקבות הסיכומים החוץ תכנוניים הנ"ל, החלה סדרת דיונים בין-משרדיים, אשר נועדו לאפשר את אישורה של תמ"א 15 ב' באמצעות השלמת השיפוי על ידי משרד האוצר ולהביא להסכמות ביחס למועד פינוי שדה התעופה בהרצליה, תוך שמירה על רציפות פעילות התעופה הכללית המתקיימת בה.

6. עד למועד כתיבת שורות אלו, טרם הושגו מלוא ההסכמות הנדרשות.
7. אשר על כן, בנסיבות העניין, סבורה רש"ת שיש לקבל את העתירה באופן מוגבל, במובן זה שבית המשפט הנכבד יורה למשיבה 1 לדון בהפעלת סמכותה להאריך את המועד לפעילות השדה, בהתאם לסעיף 8.3 לתמ"מ 5, וזאת עד למועד אישור התמ"א, ו/או עד למועד חתימת הסכם בין הצדדים שיסדיר את מועד הפינוי באופן שישמר את רצף פעילות התעופה הכללית במדינת ישראל, לפי המוקדם מבין השניים.

השתלשלות האירועים – עד למתן פסק הדין בבג"צ 1235/15

8. שדה התעופה בהרצליה פועל נכון להיום מכח מתווה שנקבע במסגרת פסק דינו של בית משפט נכבד זה בבג"צ 1235/15 עמותת משתמשי שדה התעופה בהרצליה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואח' (להלן: "בג"צ משתמשי השדה").
9. לפסק הדין בבג"צ משתמשי השדה, קדמה היסטוריה ארוכה, הרלוונטית בחלקה גם לעתירה זו, וכמפורט להלן.

שדה התעופה בהרצליה, ההליכים להסדרתו וההליכים לסגירתו

10. שדה התעופה הרצליה קיים משנת 1950 כשדה תעופה אזרחי, והוא מתפרש על פני כ-160 דונם.
11. שדה התעופה הרצליה הוקם והופעל על ידי מדינת ישראל שנים רבות לפני הקמתה של המשיבה, וזאת שלא על בסיס סטטוטורי מוסדר.
12. המשיבה הוקמה בשנת 1977 מכוח חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 (להלן: "חוק רש"ת"). במסגרת חוק רש"ת הועברו לניהולה ולהחזקתה שדות התעופה המנויים בתוספת לחוק, ובהם שדה התעופה בהרצליה.
13. לאחר קבלת האחריות לשדות התעופה שבתוספת לחוק רש"ת, פעלה המשיבה להסדרה סטטוטורית של שדות התעופה, ובכללם שדה התעופה בהרצליה.
14. תכנית המתאר הארצית לתפרושת שדות תעופה במועצה הארצית לתכנון ולבניה, היא תמ"א 15, אשר הוראה על הכנתה ניתנה כבר בשנת 1972, עוד בטרם הקמת המשיבה (להלן: "תמ"א 15"), פורסמה למתן תוקף בחודש מאי שנת 2000.
15. אישור תמ"א 15, עיגן לראשונה את שדה תעופה הרצליה במסגרת תוכנית, אך גם הווה את האות לתחילת המאבק המשפטי לסגירת השדה.
- כנגד אישור תמ"א 15 הוגשו שתי העתירות שהדיון בהן אוחד, כנגד פעילותו של שדה התעופה בהרצליה – בג"ץ 5598/00 ובג"ץ 5744/00 עיריית הרצליה נ' רשות שדות התעופה בישראל (להלן: "בג"ץ הרצליה").
- במסגרת פסק הדין מחדד בית המשפט את הדברים באופן הבא:

"שתי העתירות נבדלות זו מזו בעילות הביקורת אשר העותרות מבקשות מאתנו לעשות בהן שימוש, אך שתיהן חותרות לתוצאה אחת – העתקת שדה התעופה ממקומו הנוכחי."

בהקשר זה ראו גם סעיף 5 לבג"ץ הרצליה, ובו פירוט של עמדת המדינה בהקשר זה וכן פירוט ההליכים בעניין העתקת השדה.

16. בסעיף 9 לפסק הדין בבג"ץ הרצליה מסכם בית המשפט את הדברים כך :

"לטענת המדינה, כיום אין לאמוד במדויק את משך הזמן שיידרש עד למציאתו והכשרתו של אתר חלופי. עם זאת אין ספק שיעבור עוד זמן רב עד שיוכשר אתר כזה. הליכים תכנוניים, ובייחוד הליכים לקראת בנייתו של שדה תעופה חדש, מעצם טיבם שהם אורכים זמן רב.

נוכח מצב זה עמדת המדינה היא שנגזר על שדה התעופה הרצליה להמשיך ולפעול במתכונתו הנוכחית לתקופה של שנים לא מעטות.

השאלה שבה עלינו להכריע היא אפוא אם המדינה נוהגת כדין בהתירה את המשך הפעילות בשדה התעופה במתכונתה הנוכחית בתקופת הביניים הארוכה עד לסיומם של הליכי התכנון והכשרת אתר חלופי לשדה התעופה. להלן נדון בשאלה זו בהתייחס לשני העניינים העיקריים שהועלו בעתירה: מפגע הרעש הנגרם מהפעילות האווירית בשדה ונושא הבטיחות."

17. כבוד השופטת שטרסברג-כהן הוסיפה וציינה במסגרת פסק דינה את הדברים הבאים :

"הצעדים שכתבה עליהם חברתי בפרוטרוט הם מידתיים לעת הזו, שנעשה בה חיפוש אינטנסיבי אחר פתרונות רדיקליים יותר. זאת לזכור, כפי שכתבה חברתי, כי "עדים אנו לכך שבמדינה קטנה כשלנו, שמתבצעת בה פעילות אווירית אינטנסיבית כאשר אין ניתן לעשות שימוש בשדות תעופה קיימים בשל צורכי ביטחון, קיים קושי אובייקטיבי במציאת אתר חלופי לשדה התעופה הרצליה".

18. ואכן, כאמור בפסק הדין, שנחתם בשנת 2003, "נגזר על שדה התעופה הרצליה להמשיך ולפעול במתכונתו הנוכחית לתקופה של שנים לא מעטות." וזאת חרף משאבים עצומים שהושקעו לצורך הסדרת פעילותו ו/או העתקתה.

19. עוד קודם שנחתם פסק הדין בעניין בג"ץ הרצליה, החלה סדרה של תהליכים תכנוניים, חוץ תכנוניים, ומשפטיים, מנוגדים זה לזה, במטרה להסדיר את המשך פעילותו ו/או במטרה להעתיקו למיקום אחר.

20. כך, ההליך התכנוני המרכזי שננקט בהקשר זה, שאף נזכר בבג"ץ הרצליה, הוא תכנית הר/ 4000, שיועדה להיות התכנית המפורטת של שדה התעופה בהרצליה. תכנית זו הוגשה לוועדה המחוזית לתכנון ולבניה תל אביב בשנת 2002.

מנגד, במקביל לקידום תכנית הר/ 4000 קודמה תכנית המתאר של מחוז תל אביב, היא תמ"מ 5, שאף היא נזכרת בבג"ץ הרצליה.

תכנית הר/ 4000 ותמ"מ 5 פעלו בכיוונים מנוגדים : בעוד שתכנית הר/ 4000 ביקשה לאשר תכנון מפורט לשדה התעופה הרצליה, הרי שתמ"מ 5 קבעה כי השדה הוא שדה זמני.

21. רשימת הצביעה על הסתירה האמורה בפני מוסדות התכנון ובפרט על כך שהקביעה בתמ"מ 5 אינה עולה בקנה אחד עם התהליך הנדרש בתמ"מ 15 באשר לגריעת שדות תעופה. אשר על כן, לאחר שעמדת רשימת התקבלה אצל המשנה ליועץ המשפטי לממשלה, התקיים דיון במועצה הארצית, ביום 13.10.2009, במסגרתו התקבלו למעשה שתי החלטות :

21.1 הראשונה – לגרוע את שדה התעופה בהרצליה מרשימת שדות התעופה בתמ"מ 15, בתוך חמש שנים מכניסתה לתוקף של תמ"מ 5.

21.2 השניה – להסמיך את המועצה הארצית, במקום הוועדה המחוזית, להאריך את המועדים לפעילות שדה התעופה הרצליה לתקופות נוספות, על פי שיקול דעתה.

- העתק פרוטוקול הדיון במועצה הארצית מיום 13.10.2009 צורף כנספח 4 לעתירה.
22. ההחלטה השנייה עוגנה במסגרת סעיף 8.3 לתמ"מ 5, אשר למעשה מהווה את לב העתירה:

8.3 שדה תעופה זמני

שדה תעופה זמני מסומן בתשריט כסמל של מטוס על רקע ריבוע כחול

בתום חמש שנים מיום אישורה של תכנית זו, לא יתאפשר המשך שימוש בשדה התעופה הרצליה. המועצה הארצית תהא רשאית להאריך את התקופה מעת לעת לאחר שהוצגו בפניה התנאים והנסיבות העדכניים לאותה עת.

- העתק הוראות תמ"מ/5 צורפו כנספח 5 לעתירה.
23. במקביל להליכים אלו, התקיימו הליכים **חוץ תכנוניים**, שמטרתם להוביל למציאת אתר חלופי לפעילות התעופה הכללית, עם סגירת שדה התעופה בהרצליה. הליכים אלו פורטו בהרחבה במסגרת בג"ץ הרצליה, ונמשכו גם לאחר פסק הדין. ההליך המרכזי בעניין זה היה מינוי ועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות התעופה בישראל, בראשה כיהן אלוף (מיל') הרצל בודינגר (להלן: "**ועדת בודינגר**"), שמונתה ביום 2.9.2007, ועמלה במשך למעלה משנה על גיבוש ממצאה.
24. ממצאים אלו הוגשו לממשלה, ואלו עיקרם, ביחס לענייננו:
- "ש"ת 'עין שמר' זוהה כבעל פוטנציאל לשמש כתחליף לש"ת הרצליה. לצורך מימוש אתר זה לצרכי התעופה האזרחית יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת 'עין שמר' לצורך כך יש לבחון משמעויות פינוי הצבא ומתקניו מן המסלולים, למקום אחר בשטח השדה, במגמה לשפץ את המסלולים ולאפשר הפעלתו של השדה לטיסות".**
- הוועדה ממליצה כי רק אחרי השגת ביצוע מלא של המלצה זו יפונה ש"ת הרצליה (ההדגשה הוספה)".
- העתק דו"ח ועדת בודינגר צורף כנספח 21 לעתירה.
25. ביום 1.2.2009, במסגרת החלטת הממשלה מס' 4463, אימצה הממשלה את ממצאי ועדת בודינגר, והחליטה להטיל על שר התחבורה לפעול ל"**קידום זמינות ותכנון מפורט לשדה תעופה פנים ארצי חלופי לשדה התעופה הרצליה באזור עין שמר**".
- בהמשך, בשנת 2012, התקבלה החלטת ממשלה נוספת בעניין זה, מס' 5188.
26. עד שנת 2014 סברו במשרד התחבורה כי חלופת עין שמר ישימה ויש לפעול לקידומה. דא עקא, שמערכת הביטחון התנגדה למעשה לפינוי שדה התעופה עין שמר וכן לביצוע פעילות אזרחית בו, באופן שלא אפשר הקמת שדה אזרחי בעין שמר.
27. על רקע כל אלו חלחלה ההכרה כי ישימותה של חלופת עין שמר בעייתית ויש לפעול לאיתור אתר חלופי אחר.

ההחלטה לסגור את השדה במנותק ממצאת חלופה אחרת

28. במקביל לניסיונות לאתר חלופה לשדה התעופה בהרצליה, הוגש בשנת 2011 הליך משפטי נוסף, ומכון בעניינו, בתיק עת"מ 26924-08-11 **אילתי ואח' נ' היועמ"ש לממשלה ואח'** (להלן: "**עניין אילתי**").

29. במסגרת עניין אילתי טענו העותרים כי בעקבות הפסקת הליכי התכנון המפורט לשדה התעופה בהרצליה, יש להורות ליועץ המשפטי לממשלה להעמיד לדין פלילי את רש"ת ומנהליה, וזאת בשל הפעלת שדה התעופה בניגוד לדיני התכנון והבניה.
- יצוין כי מדיניות אי האכיפה בה נקט היועמ"ש ביחס לשדה אושררה, למעשה, על ידי בית המשפט הנכבד בע"מ 3882/04 **עיריית הרצליה נ' אויה נתיבי אויר** (פורסם בנבו, 16.4.2012), שם נקבע כי העמדה לדין פלילי של הגופים הפועלים בשדה התעופה מנוגדת לפסק הדין בבג"ץ הרצליה, אשר קבע כי שדה התעופה ימשיך לפעול חרף היותו לא מוסדר תכנונית, וזאת עד להסדרה של חלופה אחרת.
30. על רקע ההליכים בעניין אילתי, ולמרות ההחלטות הקודמות ששיקפו את הצורך החיוני בשמירת רצף הפעילות המתקיימת בשדה התעופה בהרצליה, החליטה המשנה ליועץ המשפטי לממשלה דאז, כי שדה התעופה בהרצליה יפסיק את פעילותו **עד ליום 15.4.2015, במנותק ממצאות חלופה אחרת**.
31. זמן קצר לפני התאריך שנקבע לפינוי השדה פנו משתמשי השדה למועצה הארצית, בבקשה כי תפעיל את סמכותה לפי סעיף 8.3 לתמ"מ 5 ותאריך את מועד הפעילות הזמנית של שדה התעופה הרצליה לתקופה נוספת, וזאת בהיעדר חלופה לפעילות התעופה הכללית.
32. על אף שבקשתם של משתמשי השדה נקבעה לדיון במועצה הארצית, הנושא הורד מסדר היום בשל התנגדות של נציגי היועץ המשפטי לממשלה, על רקע ההודעה לבית המשפט בעניין אילתי ופסק דין אילתי.
33. בעקבות זאת, הוגשו מספר עתירות וביניהן בג"ץ 1235/15 **עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואח'** (שכונה לעיל ולהלן: "**בג"ץ משתמשי השדה**"), במסגרתו ביקשו העותרים כי המועצה הארצית תקיים דיון בהארכת תקופת הפעילות בשדה התעופה הרצליה. כן ביקשו העותרים כי בית המשפט הנכבד יורה לרש"ת להוסיף ולהפעיל את שדה התעופה הרצליה עד להכרעה בעתירה, וזאת על רקע הפסקת פעילותו הצפויה ביום 15.4.2015.
- למעשה, המדובר בסעד דומה לסעד המבוקש בעתירה דנן.
34. ביום 13.4.2015, יומיים לפני תאריך היעד, התקיים דיון ראשון בעתירה. נטיית כבוד ההרכב בדיון הייתה שלא לאפשר את סגירת השדה ללא פתרון לתעופה הכללית, חרף התחייבות משרד התחבורה לסגור את שדה התעופה במנותק ממצאות חלופה אחרת. כך למשל, בע"מ 15 לפרוטוקול, אומר כב' השופט שוהם:
- "אדוני לא יכול להתעלם מהעניין שאי אפשר לסגור את שדה התעופה מהיום למחר. למרות שהתקופה שחלפה לא מצאתם פתרונות. הכי פשוט לבוא ולהגיד ב-15.4 שדה התעופה הזה לא ישמש כשדה תעופה לכל דבר ועניין. השאלה האם אנחנו יכולים גם כבג"ץ להרשות לעצמנו לומר את הדבר הזה בלי להציע פתרונות לטווח הקצר."**
- העתק פרוטוקול הדיון בבג"ץ מיום 13.4.2015 רצ"ב **כנספת 1** לתגובה זו.
35. ואכן, יום לאחר הדיון הוציא בית משפט נכבד זה צו ביניים חלקי ומותנה, המאפשר לשדה התעופה הרצליה להמשיך ולפעול במתכונת מצומצמת. צו הביניים הובהר במסגרת החלטות נוספות שניתנו.

החלטת המועצה הארצית ופסק הדין בבג"ץ משתמשי השדה

36. בעקבות בג"ץ משתמשי השדה והצווים שהוצאו על ידי בית משפט זה, התכנסה המועצה הארצית, על מנת לדון בהמשך הארכת פעילותו של שדה התעופה הזמני בהרצליה, מכוח סמכותה בתמ"מ 5, וכן על מנת לדון בהכנתה של תכנית מתאר ארצית זמנית לשדה, במקביל לקידום הליכי תכנון לשדה החלופי.

37. הדיון במועצה הארצית התקיים ביום 13.10.2015, ובמסגרתו התקבלה ההחלטה הבאה:

"המועצה הארצית החליטה בשנת 2009, לקצוב את תקופת השימוש של שדה התעופה הרצליה, המסומן בתמ"א 15, לתקופה של 5 שנים, עם אפשרות להארכת התקופה.

בפני המועצה נשמעה הבקשה להאריך את תקופת השימוש בשדה, הקבועה בתמ"מ 5, לאחר שהובהרה משמעות סיום השימוש בשדה ללא מציאת חלופה הולמת לשימושים הפועלים בו.

המועצה הארצית השתכנעה כי אכן אין חלופה בשלב זה למיקום הפעילות הקיימות בשדה התעופה וללא הארכת השימוש בשדה הנוכחי ואישור תכנית זמנית שתאפשר את המשך הפעילות בשדה, עלול ענף התעופה הכללית לעמוד בפני משבר.

תכנית לשדה תעופה חליפי לתעופה הכללית מקודמת בות"ל והמועצה הארצית קוראת לרשות שדות התעופה ולצוות הות"ל לקדם ביעילות ובמהירות את התכנית.

המועצה השתכנעה בחשיבות שדה התעופה הרצליה לתעופה הכללית בישראל בהיותו שדה התעופה היחיד כמעט המספק פעילות בדק ובית ספר לטיס והשדה העיקרי המספק חניה.

מאידך התרשמה המועצה ומצהירה כי תכניות הבניה בשטח המתפנה ובשטח מגבלות הבניה אותן מטיל השדה הינן בעלות חשיבות ודחיפות עליונה ויישומן חשוב לאין ערוך מהמשך פעילות השדה.

לפיכך מחליטה המועצה לקשור בין הארכת הפעילות בשדה לבין אישור התכניות למגורים בשטח השדה כדלהלן:

1. תקופה השימוש בשדה תוארך למשך 3 שנים מתוך כוונה שבתקופה זו יאושרו התכניות המפורטות למגורים. בתוך 3 שנים תבחן המועצה את מעמד התכנית ותדון, לפי הצורך, בהארכת פעילות שדה התעופה בהתאם להן.
2. המועצה, מתוקף סמכותה לפי סעיפים 50 ו-51 לחוק התכנון והבניה תשכ"ה-1965, מורה על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה אשר תיקרא תמ"א 15/ב ותאפשר את המשך פעילות השדה.

- התכנית תקבע את שטח שדה התעופה הקיים כשדה זמני ותלווה בתסקיר השפעה על הסביבה.
- התכנית תתייחס למבנים ומתקנים הקיימים בשדה.
- התכנית תבחן את מגבלות הבניה ותצמצם אותן ככל הניתן.
- התכנית תלווה בכתב שיפוי מטעם רשות שדות התעופה. שר התחבורה יעדכן את המועצה הארצית בתוך 3 חודשים בעניין זה.

3. רשות שדות התעופה תיזום את התכנית והכנתה תלווה על ידי ועדת עורכים בהרכב הבא: מנהל התכנון (יו"ר), משרד התחבורה והמשרד להגנת הסביבה. לדיונים יוזמנו באופן קבוע נציגי עיריית הרצליה, עיריית רעננה ומועצה מקומית כפר שמריהו.

4. המועצה הארצית פונה למשרד להגנת הסביבה להכין הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה בהתייחס למצב הקיים בשדה בהיקף פעילות שהייתה ערב החלטת בית המשפט בנושא השדה.

5. רשות שדות התעופה תדווח למועצה הארצית תוך חצי שנה על התקדמות התכנית לשדה התעופה החלופי לתעופה הכללית."

העתק פרוטוקול דיון מיום 13.10.2015 במועצה הארצית צורף כנספח 1 לעתירה.

38. מאז החלטת המועצה הארצית התפצל התהליך התכנוני לשני כיוונים.

- **האחד**, הכנת תמ"א שתאפשר את המשך הפעילות בשדה התעופה הרצליה עד שיאושרו לגבי תכניות למגורים (תמ"א 15/ב).
- **השני**, הכנת תכנית תשתית לאומית, במסגרת הוועדה לתשתיות לאומיות, לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית (תת"ל 74).

39. ביום 18.1.2018 ניתן פסק הדין בבג"ץ משתמשי השדה:

"8. הגיעה אפוא העת להכריע לגבי המשך הפעילות בשדה התעופה, אשר אין חולק כי מתבצעת בו פעילות פנים ארצית אווירית חשובה ביותר. בהקשר זה נציין, כי על אף חקיקתו של חוק שדה התעופה דב הוז (הוראות מיוחדות), התשע"ז-2017, לא ברור עד מתי ועד כמה יתאפשר לשדה דב ליתן בעתיד מענה לצורכי התעופה האזרחית בישראל (עתירה שהוגשה כנגד החוק נמחקה בהמלצת בית המשפט – בג"ץ 3031/17 המנהלים מטעם בית המשפט לניהול הגוש הגדול (6896) נ' כנסת ישראל (18.9.2017).

9. שמנו לנגד עינינו את האינטרס הציבורי המשמעותי של המשך הפעילות האווירית האזרחית, מול האינטרסים הנוגדים של העיריות ותושבי האזור. משכך, אימצנו כמעט במלואה את עמדת היועץ המשפטי לממשלה, אשר מאזנת לטעמנו בין האינטרסים הנוגדים, כך שהשפעת הפעילות התעופתית על הסביבה תפחת, אך תתבצעה פעילויות תעופה חיוניות לשמירה על גרעין התעופה האזרחית בישראל. בשורה התחתונה, אנו מורים אפוא כי מכאן ולהבא יפעל השדה במתכונת המפורטת להלן:

- א. פעילות שדה התעופה תתקיים בין השעות 07:00–19:30. הפעילות התעופתית בימות החול (למעט פעילות המסוקים) תופסק בין השעות 14:00–16:00.
- ב. תותרנה טיסות לצורכי בדק, כיבוי אש והצלה.
- ג. תותרנה טיסות בהיקף של 18 שעות טיסה בשנה לטייס לצורך שמירה על כשירות טייסים בטיסות הממריאות ונוחתות בשדה התעופה.
- ד. תותרנה טיסות לצורכי הדרכה, לימודי טיסה והכשרת טייסים.
- ה. תותרנה טיסות מסוקים.
- ו. תותרנה טיסות צילום הן לצרכים צבאיים והן לצרכים אזרחיים (זאת, בניגוד לעמדת היועץ המשפטי לממשלה, הגם שבהודעתו מיום 14.5.2016 אישר היועץ כי טיסות הצילום המתבצעות לצורך גורמי הביטחון הן בעלות חשיבות רבה).
- ז. למען הסר ספק, לא תותרנה טיסות חוויה ו"מוניות אויר" (כולל במסוקים).

ח. יבוטלו הפטורים למטוסים חריגים (כאמור בסעיף 4(2) להודעת המדינה מיום 30.12.2016).

ט. רש"ת רשאית לבצע פעולות ריבוד ציפוי ושיקום של משטחי אספלט כפי שנתבקש על ידיה בבקשה למתן הוראות ביום 15.6.2016 (ולא נעלמה מעינינו התנגדות המשיבות 6-8).

כל תוספת בנייה בשטח שדה התעופה למטרות בטיחות או תחזוקה תתבצע על פי הוראות כל דין ולאחר פנייה מסודרת לגורמים המקצועיים וליועץ המשפטי לממשלה לצורך אישורה.

י. לצורכי פיקוח על שמירת המתווה, החברות הפועלות בשדה התעופה יעבירו לרש"ת דו"ח חודשי אשר יפרט את המידע הנוגע למטרת השכירות של כלי טיס שנעשו אצלם.

10. נדגיש כי אין בפסק דינו כדי לסתום את הגולל על כל פתרון תכנוני שיימצא בעתיד לשם הכשרת הפעילות התעופתית בשדה התעופה הרצליה, וכפי שנמסר לנו בהתאם להחלטת המועצה הארצית מקודמת תמ"א 15 אשר אמורה להיות מאושרת לקראת חודש אוקטובר 2018. ממילא מובן, כי אין בפסק דינו כדי לגרוע או לפגוע בזכויות מי מהצדדים לגבי התוכנית הנ"ל או כל תוכנית אחרת.

11. בשולי פסק דינו נחזור ונפנה לציטוט שהבאנו לעיל מפסק הדין בעניין אויה. יש להצר על אוזלת ידה של הרשות המבצעת, אשר מזה שנים רבות מודעת לכך שיש למצוא פתרון של קבע להעתקת הפעילות של שדה התעופה הרצליה כפי שעולה מדו"ח ועדת בודינגר שאומץ בהחלטת הממשלה כבר בשנת 2009. אין לנו אלא לקוות כי המדינה תקדם ביעילות ובמהירות חלופה של ממש, כך שיתקיים רצף של פעילות התעופה האזרחית המתקיימת כיום בשדה התעופה הרצליה. מובן כי איננו מביעים כל עמדה באשר לדרך הפעולה האפשרית העומדת בפני הרשות המבצעת (בבית משפט זה תלויה ועומדת בימים אלה עתירה כנגד סמכותה של הות"ל להכין ולקדם תוכנית להקמת שדה תעופה חלופי – בג"ץ 7094/17).

12. העתירה הביאה לקידום הליכי תכנון ומנעה סגירה מלאה של שדה התעופה ללא חלופה כלשהי. על אף זאת, במכלול הנסיבות, לא ייעשה צו להוצאות.

השתלשלות האירועים – ממועד מתן פסק הדין בבג"צ 1235/15 ועד היום

40. ממועד מתן פסק הדין ועד היום פועל שדה התעופה בהרצליה מכוחו ובהתאם למתווה שאושר בו. יצוין כי החל ממועד סגירת שדה דב בחודש יולי 2019, נקלטה בשדה התעופה הרצליה חלק ניכר מפעילות התעופה הכללית שהתקיימה בו, וזאת בהיעדר חלופה אחרת.

41. במקביל, פעלה ופועלת רש"ת לקדם שני הליכים תכנוניים שונים:

41.1 **קידומה של תמ"א 15/ב** – תוכנית זמנית לשדה התעופה בהרצליה (להלן: "**התמ"א**"). התמ"א אושרה על ידי המועצה הארצית כבר בשנת 2019, ואולם טרם הועברה על ידיה לדיון בממשלה, זאת לאור המחלוקות לעניין היקפו של כתב השיפוי, שצוינו בפתח הדברים. יצוין כי טיוטת כתב שיפוי על ידי רשות שדות התעופה, מוגבלת לסכום של 300 מיליון ₪, נמסרה למינהל התכנון בחודש אוגוסט 2020 ולמרות תזכורות שנשלחו, טרם התקבלו לגביה הערות.

41.2 **קידומה של תת"ל 74** – תכנית להקמת שדה תעופה חדש אשר עתיד לקלוט את פעילות התעופה הכללית המתקיימת בהרצליה (להלן: "התת"ל"). מליאת הוות"ל אישרה כבר בשנת 2018 את חלופת חדרה מזרח, וממועד זה עושה רש"ת כמיטב יכולתה להאיץ את ההליך התכנוני ביחס לאתר זה. דא עקא, שלמרות מאמצי רש"ת, קידום התכנית לא נעשה בקצב משביע רצון, בלשון המעטה, וזאת משורה של נסיבות שאינן תלויות ברש"ת, אשר פעלה נמרצות לקידום ההליך התכנוני.

42. בנוסף התקיימו שני הליכים למציאת "פתרון ביניים" עד לסיום אחד או יותר מההליכים התכנוניים:

42.1 **העתקה זמנית של פעילות שדה התעופה בהרצליה לחיפה** – לצורך העתקה זמנית של הפעילות לשדה התעופה חיפה, נחתם בשנת 2017 הסכם עקרונות בין רש"ת, משרד האוצר, חברת נמלי ישראל (חנ"י), ועיריית חיפה. אלא, שעיריית חיפה לא קיימה את חלקה בהסכם זה, ולא הוציאה עד כה את היתרי בניה הנחוצים לצורך קליטת הפעילות מכח התכניות החלות כיום על המקרקעין. גם מהלך לרישוי הבניה מול מוסדות התכנון האחרים לא צלח, ועל כן רש"ת מקדמת כיום תכנית מפורטת לשדה התעופה חיפה - תת"ל 80 – למורת רוחה של עיריית חיפה המבקשת מרש"ת לתקן את התכנית באופן שאינו תואם את צרכי התעופה, ועל כן, בשלב זה, רש"ת אינה יכולה להתחיל בהכשרתו המלאה של שדה התעופה חיפה לקליטת הפעילות מהרצליה ותוכל לעשות זאת רק לאחר אישורה של תת"ל 80, השלמת רישוי הבניה הנדרש, ביצוע הבניה בפועל וקבלת רישיון עדכני לשדה בהתאם לתקני התעופה המחייבים. פעולות אלה עתידות להימשך עד רבעון ראשון של שנת 2025, ככל שההליכים יתקדמו ללא הפרעות מיותרות.

42.2 **הארכת השימוש בשדה התעופה על ידי המועצה הארצית בהתאם לסמכותה מכוח תמ"מ 5** – במסגרת זו הגישו רש"ת, וכן רשות התעופה האזרחית (להלן: "רת"א"), בדומה לעותרת בעתירה דן, בקשה לארכה נוספת לפעילות בהרצליה, אשר סורבה, ולמעשה בהקשר זה הוגשה העתירה.

43. להלן יפורטו התהליכים הנ"ל.

תמ"א 15/ב – תכנית זמנית לשדה התעופה בהרצליה

44. תמ"א 15/ב התחילה את חייה עוד בטרם ניתן פסק הדין בבג"ץ משתמשי השדה, במסגרת החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2015, שאזכרה לעיל.

45. ממועד זה, וביתר שאת לאחר מתן פסק הדין, קידמה רש"ת במרץ את התכנית מול המועצה הארצית לצורך אישורה.

46. ביום 6.8.2019 אושרה התמ"א במליאת המועצה הארצית.

העתק פרוטוקול דיון מיום 6.8.2019 במועצה הארצית צורף כנספח 10 לעתירה.

העתק הוראות התמ"א צורפו כנספח 9 לעתירה.

47. התמ"א הינה תכנית זמנית, אשר כוללת מנגנון פקיעה, המעוגן בסעיף 7.2 להוראותיה:

7.2 מימוש התכנית

1. תוקפה של תכנית זו יפקע, לפי המוקדם בין המועדים הבאים (להלן: "מועד הפקיעה"):
 - עם אישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים או תחילת עבודות בשטח התכנית לצורך מימוש התכנית למגורים או עם מתן היתר ראשון בשטח התכנית למגורים או עם קבלת רישיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית.
2. כל הגבלות הבניה המוטלות על הסביבה בגין שדה התעופה בהרצליה, מכוח תכנית זו או בתכנית אחרת, יבוטלו במועד הפקיעה.
3. עם פקיעת תכנית זו, ישובו לחול הייעודים שהיו תקפים בתכניות מאושרות טרם אישור תכנית זו, אלא אם אושרה בשטח תכנית למגורים.

48. למרות שהחלטת המועצה הארצית לאשר את התכנית ניתנה לפני כמעט שנתיים, התכנית עדיין לא הובאה לאישור הממשלה בגלל המחלוקת בנושא כתב השיפוי, אשר אודותיה יפורט בהמשך.

תת"ל 74 – תכנית לשדה תעופה לתעופה הכללית

49. במקביל להליכים לאישור התמ"א הזמנית בהרצליה, ועוד קודם לכן, משקיעה רש"ת משאבים ניכרים בקידום תת"ל 74, אשר תאפשר לאחר אישורה הקמתו של שדה תעופה חלופי לתעופה הכללית, אליו תועתק באופן קבוע הפעילות המתקיימת בהרצליה.
50. החל מראשית שנת 2016 ולצורך קידומה של תת"ל 74, קיים הצוות התכנוני של הוות"ל, ביחד עם הצוות המקצועי מטעם רש"ת, עשרות ישיבות עבודה לבחינת חלופות לאיתור שטח להקמת שדה תעופה חלופי לשדה התעופה הרצליה.
51. הוות"ל הנחתה את הצוות המקצועי מטעמה של רש"ת, לבצע הליך מפורט ומעמיק של בחינת חלופות לאתרים להקמת שדה תעופה לתעופה כללית בישראל, במרחב שבין נבטים למגידו כפי שהוגדר על ידי מנהלת מינהל התכנון דאז, הגב' בינת שוורץ.
52. התהליך האמור הוביל לכך שכבר ביום 17.11.2016 קוימה ישיבת היגוי (קונגרס) שמטרתה הצגה ראשונית של הפרויקט לבעלי עניין, רשויות וגופים העשויים להיות מושפעים מהתכנית, לצורך שמיעת הערות והצפת קונפליקטים. התובנות העיקריות הוצגו לוות"ל בישיבת עבודה שהתקיימה ביום 28.12.2016, ובעקבות המסקנות שעלו כתוצאה מישיבת ההיגוי, הנחה צוות הוות"ל את רש"ת בביצוע בדיקות נוספות.
53. ביום 8.3.2017, עם התגבשות האתרים המוצעים כחלופות, ולאחר בחינות מאקרו ומיקרו של אתרים, קיים צוות התכנון של הוות"ל ישיבה נוספת עם גורמי חוץ ורשויות מקומיות, במסגרתה הושמעו הערות והתייחסויות לחלופות השונות שהוצגו בישיבת ההיגוי מיום 17.11.2016.
54. ביום 11.9.2017, הוגשה כנגד הוות"ל עתירה בתיק בג"ץ 7094/17 מועצה אזורית עמק חפר ואח' נ' הוועדה הארצית לתכנון ובניה של תשתיות לאומיות ואח' (להלן: "עתירת עמק חפר").

הסעד בעתירה כוון כנגד סמכותה של הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות לדון בתכנית לקידום שדה תעופה. נוכח זאת, ביקשו העותרות להורות כי הוות"ל תימנע מלדון בתת"ל 74, וכי קידומה של זו האחרונה יעשה אך ורק בפני המועצה הארצית.

55. ביום 11.7.2018 קיים בית המשפט דיון בעתירת עמק חפר, ובסופו של דבר ניתן פסק דין ובו, בהתאם להמלצת בית המשפט, נמחקה העתירה בשל היותה מוקדמת, תוך שמירת טענות הצדדים.

56. בין לבין השלימה רש"ת את תוצרי העבודה הסופיים של התכנית, ופנתה לוות"ל בבקשה לדון בתכנית במליאתה.

57. למרות ההתקדמות בתכנון, לרבות השלמת דו"ח המיקרו לבחינת החלופות, ומאמציה של רש"ת לקדם את הדיון בנושא, מליאת הוות"ל התכנסה לדון בתכנית רק ביום 30.7.2018 (נדגיש כי לא היה מקום לעכב את ההליך עד להכרעה בעתירת עמק חפר, שכן בית המשפט לא נתן כל צו ביניים במסגרתה).

בסיום הדיון התקבלה החלטה על פרסום הודעה על הכנת התכנית באתר חדרה מזרח:

"הוועדה לאחר ששמעה סקירה על חשיבות שדה לתעופה הכללית סבורה שיש חשיבות רבה בקידום תת"ל 74, שדה תעופה לתעופה כללית חליפי לשדה תעופה בהרצליה ולפעילויות התעופה הכללית המתקיימות כיום בשדה התעופה "דב הוז" בתל אביב, לאור ההחלטות לפינויים.

בפני הוועדה הוצגה החלטת המועצה הארצית לאפשר המשך פעילות התעופה הכללית בהרצליה באופן זמני, עד לתחילת העבודות להקמת שכונת מגורים בשטח השדה והחלטת הממשלה להכריז על תמ"ל בתחום השדה. הוועדה התרשמה כי לא ניתן להמשיך את הפעילות של התעופה הכללית בהרצליה.

...

לנוכח העובדה ששדה התעופה הרצליה שלו אין תכנית פועל כיום בחסות בג"צ אשר אפשר המשך פעילויות תעופה החיוניות לשמירה על גרעין התעופה האזרחית, הוועדה קוראת לרשות שדות התעופה לקדם בהקדם תכנית מפורטת לשדה תעופה באתר חדרה מזרח."

העתק החלטת הוות"ל מיום 30.7.2018 צורפה כנספח 13 לעתירה.

58. ביום 22.8.2018, עקב פנייתן של הרשויות המקומיות, ניתנה הודעה ע"י שר האוצר דאז, מר משה כחלון, במסגרתה (וללא כל סמכות בדיון) הקפיא למעשה את המשך הדיונים בתוכנית, תוך שהוא מקפיד לציין בהודעתו כי הוא מניח שהדיון יחודש בימים הקרובים. בפועל הימים עברו והתארכו לחודשים, והדיון בתוכנית לא התחדש.

59. כאשר לנגד עיניהם אמירתו של בית משפט נכבד זה בבג"ץ משתמשי השדה, לפיה: **"יש להצר על אוזלת ידה של הרשות המבצעת, אשר מזה שנים רבות מודעת לכך שיש למצוא פתרון של קבע להעתקת הפעילות של שדה התעופה הרצליה" ובהמשך "אין לנו אלא לקוות כי המדינה תקדם ביעילות ובמהירות חלופה של ממש, כך שיתקיים רצף של פעילות התעופה האזרחית המתקיימת כיום בשדה התעופה הרצליה" חזרו ופעלו רש"ת ורת"א, מול הוות"ל וראשי מנהל התכנון, על מנת להבין על מה ולמה נעצר בפועל קידום התהליך התכנוני ביחס לתת"ל 74.**

60. ביום 9.1.2019 התקבלה תשובתה של מנהלת מנהל התכנון ולפיה "הסוגיה נבחנה ונראה כי עולה צורך בחשיבה מחודשת לגבי הצורך בשדה תעופה חלופי לשדה המתפנה בהרצליה, ובמידת הצורך בחינת חלופות מחודשת, לרבות חלופת פיצול שימושים. בהתאם לכך, במהלך חודש פברואר יתקיים דיון חוזר במליאת הו"ל".
61. רק ביום 14.5.2019, כמעט שנה לאחר קבלת ההחלטה הראשונה, ולאחר שפניותיהן של רש"ת ורת"א לקידום הנושא לא זכו למענה, קיבלה רש"ת זימון לדיון חוזר למטרת "הצגה מחודשת של חלופת פיזור השימושים", אשר יתקיים כשבוע בלבד לאחר מכן, ביום 20.5.2019.
62. מאחר והנושא איננו בליבת ענייננו, נציין רק בקצרה כי חלופת פיזור השימושים משמעה כי הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה תפוזר בין שדות התעופה והמנחתים הקיימים, ולא תרוכז בשדה תעופה ייעודי חדש. חלופה זו נבחנה בהרחבה במסגרת הליכי בחינת החלופות שהתקיימו, ונפסלה מסיבות רבות. למרות זאת בחרה הו"ל לייעד דיון שלם לסוגייה זו ולשוב ולבחון את מלוא הטענות והתשתית העובדתית הנדרשת לנושא.
63. ביום 20.5.2019 התקיים הדיון בוות"ל כאמור. במהלך הדיון שארך מספר שעות ממושך, נערך דיון מעמיק נוסף בחלופת פיזור השימושים, במסגרתו ניתנה ההזדמנות לכל המשתתפים לטעון טענותיהם בהרחבה, וכן לנציגי רש"ת ורת"א להשיב.
64. בסופו של הדיון קבלה הו"ל החלטה ולפיה, ההחלטה מיום 30.7.2018 התקבלה כדין :
- "הוועדה שמעה את ב"כ רש"ת, את נציגי רש"ת, נציגי רת"א, נציגי הרשויות המקומיות, לשכת התכנון מחוז חיפה, אגודת התעופה הכללית, האיגוד לתעופה ספורטיבית, נציגי התושבים, חל"ט ומוזמנים נוספים.**
- לאחר דברים אלה ולאחר שהוצגה בפניה שוב בהרחבה סוגיית פיזור השימושים וההסבר המפורט מדוע היא אינה נכונה, הגיעה הוועדה למסקנה כי החלטתה מיום 30.7.2018 התקבלה כדין על סמך מלוא המידע הנדרש וכי אין מקום לשנות את ההחלטה.**
- יתרה מזו, בדיון שהתקיים היום ולאחר ששמעה את עמדת גורמי המקצוע והחברים השתכנעה הוועדה כי גם לגופו של עניין אין מקום לבחון אפשרות זו כחלופה.**
- לאור האמור, ההחלטה מיום 30.7.2018 עומדת בעינה."**
- העתק החלטת הו"ל מיום 20.5.2019 צורפה במסגרת נספח 13 לעתירה.
65. ביום 17.7.2019 (כחודשיים לאחר מועד קבלת ההחלטה המאשרת את ההחלטה מיום 30.7.2018), פורסמה בילקוט הפרסומים מס' 8345 "הודעה בדבר הכנת תכנית לתשתית לאומית ותנאים למתן היתרים בתקופת ביניים תת"ל 74 – שדה תעופה חלופי להרצליה – חדרה מזרח", וזאת בהתאם לסעיפים 77-78 לחוק.
66. בעקבות החלטה זו הוגשו לבית המשפט הנכבד שלוש עתירות נוספות, שתי עתירות הוגשו על ידי הרשויות המקומיות הסמוכות לאתר חדרה מזרח – המועצה האזורית מנשה ועיריית חדרה (בג"ץ 4611/19 ו- 4612/19), ועתירה נוספת על ידי תושבי האיזור (בג"ץ 8346/19).
67. העתירות נדונו במאוחד ביום 24.6.2020. בתום הדיון, הוחלט על מחיקת ההליך, תוך שצוין כך :

"בתום הדיון ובהמלצת בית המשפט, הודיעו העותרים כי הם חוזרים בהם מהעתירות. המשיבים מצדם הצהירו, לפני משורת הדיון, כי בתוך פרק זמן של כשבועיים תיערך פגישה של צוות מקצועי הכולל את מתכנת הות"ל, סגנית מתכנת הות"ל, ראש צוות התכנון, ראש צוות סביבה, נציג רשות התעופה האזרחית (רת"א) והיועצת המשפטית של הות"ל, וכן ישתתפו בה נציגי צוות התכנון ברשות שדות התעופה. בפגישה זו תינתן הזדמנות לשתי הרשויות המקומיות העותרות, באמצעות נציגיהן, להעלות את מכלול טענותיהן בכל הנוגע לבחירת אתר חדירה מזרח. אין צריך לומר כי הטענות יישמעו בלב פתוח ובנפש חפצה. לאחר הפגישה הדברים ייבחנו על ידי הצוות המקצועי של הות"ל והמסקנות יועברו לעיונם של חברי מליאת הות"ל. מסמך המסקנות יועבר גם לעיון שתי הרשויות.

באשר לשאר הטענות, אין זו העת לדון בהן בשל אופיין המוקדם של העתירות."

68. בעקבות זאת התקיימה פגישה בין הצדדים במסגרתה נטענו מלוא הטענות על ידי הרשויות העותרות, לרבות על ידי מומחים מטעמם, ונשמעו בהרחבה נימוקיהן כנגד בחירת החלופה. טענות אלו זכו להתייחסות מפורטת למדי של צוות התכנון, שהועברה לעותרות. לאחר מכן, הרבה מעבר להנחיית בית המשפט הנכבד לעיל, ניתנה לרשויות ההזדמנות נוספת לטעון טענותיהם ולהתייחס לתשובת צוות התכנון.
69. ביום 20.12.2020 הועבר לחברי מליאת הות"ל מסמך מפורט המרכז את מסקנותיו של צוות הות"ל ביחס לטענות שהועלו על ידי הרשויות, אשר קרא להמשיך ולקדם את תת"ל 74 בחלופה הנבחרת.
70. במקביל הוסיפה רש"ת לקדם את התכנון המפורט ביחס לאתר חדירה מזרח והשלימה את מסמכי התכנית לצורך העברתה להערות והשגות הציבור והוועדות.
71. דיון לצורך העברת התכנית להערות והשגות קבוע לתאריך 13.9.2021, אך בשל התנגדותן העזה של הרשויות הרלוונטיות אשר ביקשו את דחייתו, נפלה החלטה כי הדיון ככל הנראה יידחה, וזאת למרות התנגדות רש"ת לדחיה. בהתאם ללוחות הזמנים של רש"ת, נכון למועד כתיבת תגובה זאת, וככל שהליך התכנון ימשך למישרין, יש לצפות כי הקמת השדה והפעלתו תתאפשר בשנת 2026.

תקופת הביניים – עד להקמת שדה קבע לתעופה הכללית

העתקה זמנית של הפעילות מהרצליה לשדה התעופה חיפה

72. בד בבד עם ההיערכות לפתרון הקבע לפעילות התעופה הכללית במסגרת תת"ל 74, נערכה רש"ת למציאת פתרון ביניים בשדה התעופה חיפה אשר יקלוט את הפעילות באופן חלקי וזמני מהרצליה ומשדה דב, וזאת על מנת לאפשר שמירת רצף פעילות עד השלמת הקמתו של שדה התעופה חדירה מזרח.
73. יודגש כי פתרון זה איננו מיטבי, אלא תוצאה של כורח הנסיבות, שכן שדה התעופה חיפה אינו מתאים לשמש לפעילות התעופה הכללית (בשל המרחק מאזורי אימון, קושי בהפעלה משותפת עם מטוסי סילון, מרחב אווירי מוגבל ועוד). בנוסף, הייעוד של שדה התעופה חיפה הינו למטרות אחרות, לרבות טיסות בינלאומיות לטווחים קצרים.
74. לשם יישום הפתרון החלקי והזמני, נחתם ביום 26.10.2017 מסמך סיכום עקרונות בין רש"ת, משרד האוצר, רמ"י, עיריית חיפה, הוועדה המקומית חיפה וחברת נמלי ישראל (חנ"י), שכותרתו "סיכום עקרונות להסדרת השימוש בשטחי בח"א 21 המתפנים וקידום מימוש תכניות חזית הים העירונית ופארק מורד נחל הקישון" (להלן: "סיכום העקרונות").

75. בהתאם לסיכום העקרונות, הועמד לטובת רש"ת שטח בהרשאה זמנית לטובת הקמת המתקנים לקליטת הפעילות מהרצליה; רש"ת התחייבה בסיכום העקרונות כי תפעל לקידום תכנון מפורט וביצוע של המתקנים הנדרשים באופן חלקי וזמני; עיריית חיפה והוועדה המקומית חיפה התחייבות ליתן את היתרי הבניה למבנים הנדרשים לצורך קליטת הפעילות.
76. ואולם, לאחר חילופי השלטון בעיריית חיפה, הוחלט שלא לאשר את הבקשות להיתרים שהגישה רש"ת, ובכך נמנע למעשה ביצוע העבודות הדרושות על מנת לאפשר לקליטת הפעילות בהרצליה בלוח הזמנים הקצר עליו סוכם.
77. גם ניסיונות נוספים לקדם את הוצאת ההיתרים לא צלחו –
- 77.1. התערבות מצד משרד התחבורה לצורך קידום היתרי הבניה, הובילה לסיכום עקרונות נוסף שנחתם באוגוסט 2019, בו התחייבה העירייה לתת את היתרי הבניה בתוך חצי שנה. ואולם גם סיכום זה לא קיים וההיתרים לא הוצאו;
- 77.2. פנייה לוועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז חיפה, בבקשה שתיכנס בנעליה של הוועדה המקומית לא צלחה, וההיתרים לא הוצאו;
- 77.3. פנייה בבקשה למינהל התכנון, להפעיל את סמכותו מכוח סעיף 266 לחוק, ולאפשר את ביצוע העבודות בלא היתר, מאחר ומדובר במיזם בעל חשיבות לאומית. גם כאן המהלך לא הסתייע;
78. הניסיון להוציא היתרי בניה בשדה התעופה בחיפה נערך על רקע של הכנת תכנית חדשה לשדה התעופה חיפה, היא תת"ל 80. ואולם, גם הליכי קידומה של תת"ל 80, לאחרים ניתן יהיה להוציא היתרים באמצעות הוועדה לתשתיות לאומיות, אינם מתקדמים כפי שצפתה רש"ת.
79. למעשה, תת"ל 80 כבר נדונה במליאת הוות"ל ואף התקבלה החלטתה להעביר את התכנית להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור כבר במחצית שנת 2019. אלא, שעקב דרישת עיריית חיפה לבחון הארכה נוספת של מסלול ההמראה והנחיתה והסטת הטרמינל, הופסק התכנון במתכונתו בעת ההיא, לצורך בחינת דרישות אלו.
80. בתום ההליך הוצגו מסקנות הבדיקה המקצועית, אשר העלו כי אין היתכנות לבקשת עיריית חיפה. על כן פנתה רש"ת לוות"ל על מנת לחדש את הליכי התכנון של תת"ל 80.
81. ביני לביני בינואר 2021 הודיע משרד התחבורה לעיריית חיפה על השתחררותו מהסכם 2019 לאור הפרות חוזרות של העירייה, אשר נמנעה מהוצאת היתרים בשטח השדה כאמור.
82. כמו כן, לאור משך הזמן שחלף במהלכו חברת נמלי ישראל התקדמה בהקמת הנמל הימי החדש, ובחינה מחודשת של השיפועים הנדרשים עבור מסלול ההמראה בהתחשב בפעילות הנמל, עלה כי למעשה האורך האפקטיבי של המסלול קצר מאורך המסלול הסלול שתוכנן בתת"ל 80 המקורית. זאת, בנוסף למשבר הקורונה אשר השפיע על יכולתה הכלכלית של רש"ת להוציא לפועל את התכנית המקורית, שבהתאם להערכה שמאית עלותה נאמדה בלמעלה ממיליארד ₪, תוך הריסת חלק מהמפעלים הקיימים בסמוך לשדה התעופה הקיים.
83. בהתאם להנחיות הוות"ל, קיצור מסלול הטיסה חייב התחלת הליכי התכנון מבראשית, באופן שמשפיע על לוח הזמנים להשלמתם. ולכן, רק בחודש אוקטובר 2021 צפויה התכנית להגיע לדיון לקראת העברתה להערות והשגות.

84. משמעות הדברים הינה שכל עוד לא ניתנים ההיתרים על ידי עיריית חיפה, ישנו קושי לקדם את הפתרון החלופי עד לאישורה של תת"ל 80, הוצאת היתרים מכוחה והשלמת הבניה בפועל הצפויה להסתיים ברבעון ראשון של שנת 2025, ככל שההליכים יתקדמו ללא הפרעות מיותרות.

הארכת תקופת השימוש הזמני בשדה התעופה הרצליה

85. כיום, פועל שדה התעופה, בין היתר, מכוח החלטה של המועצה הארצית, על הארכת השימוש בשדה, בהתאם לסמכותה לפי סעיף 8.3 לתמ"מ 5. ההארכה תפוג באוקטובר 2021.
86. על רקע הפירוט הארוך הנ"ל, ובהיעדר פתרון לעת ההיא, רש"ת סברה כי נדרשת ארכה נוספת לפעילות שדה התעופה בהרצליה על ידי המועצה הארצית. בהתאם לכך, ביום 14.4.2021 פנה מנכ"ל רש"ת למנכ"לית מינהל התכנון, בבקשה למתן הארכה וזאת לכל הפחות עד לסוף שנת 2024. בקשה דומה הוגשה גם על ידי רת"א, וגם על ידי העותרת.
- העתק בקשת רש"ת רצ"ב **כנספח 2** לתגובה זו.
- העתק בקשת רת"א רצ"ב **כנספח 3** לתגובה זו.
87. לצערה של רש"ת, בקשתה סורבה, תוך שצוין כי הגורם המעכב את הפתרון הסטטוטורי הוא רש"ת, אשר מונעת ממסירת כתב שיפוי מלא שיאפשר את הבאת התמ"א לאישור הממשלה.
- העתק הסירוב לבקשת רש"ת רצ"ב **כנספח 4** לתגובה זו.

כתב השיפוי לתמ"א 15/ב

88. כאמור, תנאי לאישורה של תמ"א 15/ב הוא מסירת כתב שיפוי, ונושא זה התברר בסדרה של דיונים בין גורמי הממשלה השונים, על רקע החוק המסדיר את פעילותה של רש"ת, וכמפורט להלן.
89. סעיף 47(ב) לחוק רש"ת קובע כך:
- "במילוי תפקידיה לפי סעיף 5(א)(2) תפעל הרשות על פי הוראות שר התחבורה שיינתנו לה לאחר התייעצות עם המועצה."**
90. ביום 26.7.2016, הפעיל שר התחבורה דאז, מר ישראל כץ, את סמכותו האמורה באופן הבא:

בהמשך לאישורי מיום 4.7.2016 של תכנית האב של שדות תעופה שהגיש מנהל רשות התעופה האזרחית, לאחר שנוכחתי לדעת כי המשך פעילות מצומצמת בשדה התעופה הרצליה תגרום לפגיעה של ממש בענף התעופה הכללית בישראל, אבקש לקיים התייעצות עם מועצת רשות שדות התעופה, בתוקף סמכותי לפי סעיף 47(ב) לחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז – 1977, בדבר מתן כתב שיפוי מלא, בגין תכנית זמנית שתקודם לשדה התעופה הרצליה, למלוא הפעילות כפי שהייתה ערב יום 15.4.2015.

אבקש לקבל את עמדת המועצה תוך 14 ימים מהיום.

העתק מכתב שר התחבורה מיום 26.7.2021 רצ"ב כנספת 5 לתגובה זו.

91. ביום 27.7.2016 קיימה מועצת רש"ת דיון בפנייה האמורה, והחליטה לאשר מתן כתב שיפוי מלא בגין תכנית זמנית לשדה התעופה הרצליה:

בהמשך לפניית שר התחבורה מיום 26.7.2016 לקיום התייעצות עם מועצת רש"ת בהתאם לסעיף 47(ב) לחוק רשות שדות התעופה התשל"ז – 1977, קיימה המועצה ביום 27.7.2016 דיון בפניה האמורה. מועצת הרשות מאשרת מתן כתב שיפוי מלא בגין תכנית זמנית לשדה התעופה הרצליה ולמלוא הפעילות כפי שהיתה ערב 15.4.2015.

העתק החלטת מועצת רש"ת מיום 27.7.2016 רצ"ב כנספת 6 לתגובה זו.

92. ביום 28.7.2016, הודיע יו"ר רש"ת לשר כץ על ההחלטה כאמור:

בהמשך לפניית שר התחבורה מיום 26.7.16 לקיום התייעצות עם מועצת רשות שדות התעופה בהתאם לסעיף 47(ב) לחוק רשות שדות התעופה התשל"ז – 1977, קיימה מועצת רשות שדות התעופה ביום 27.7.16 דיון בפניה האמורה. מועצת הרשות אישרה מתן כתב שיפוי מלא בגין תכנית זמנית שתקודם לשדה התעופה הרצליה למלוא הפעילות כפי שהיתה ערב יום 15.4.2015.

העתק הודעת יו"ר מועצת רש"ת רצ"ב כנספת 7 לתגובה זו.

93. הודעות על הוראת השר כץ ועל החלטת מועצת רש"ת נמסרו לבית משפט נכבד זה, לבקשתו, במסגרת בג"ץ משתמשי השדה.

94. כאמור, ביום 6.8.2019, החליטה המועצה הארצית לאשר את תמ"א 15/ב. בהחלטתה ציינה המועצה הארצית כי אישור התכנית מותנה במסירת כתב שיפוי מלא, כמפורט להלן:

כמו כן, בהתאם להחלטות המועצה מיום 13.10.15 ומיום 2.2.16, התכנית תועבר לאישור הממשלה רק לאחר הפקדת כתב שיפוי מלא על ידי רשות שדות התעופה, בהתאם להתחייבות משרד התחבורה ורשות שדות התעופה בפני המועצה הארצית, התחייבות שעל בסיסה קודמה התכנית ובהסתמך על כך חודשה מדיניות אי האכיפה על ידי היועץ המשפטי לממשלה.

95. בעקבות החלטת המועצה הארצית, אשר כרכה יחד את התחייבות משרד התחבורה ורש"ת, התקיים דיון אצל שר התחבורה דאז, מר בצלאל סמוטריץ', בנוגע להפקדת כתב השיפוי.

בעקבות אותו דיון, ביום 22.10.2019, הורה השר סמוטריץ' לרש"ת להעלות לאישור מועצת רש"ת מתן כתב שיפוי לצורך אישור תמ"א 15/ב, שיוגבל לסכום של עד 300,000,000 (שלוש מאות מליון) ₪:

1. לאחר ששקלתי את כל הנסיבות והמשמעויות שהוצגו בפני בדיון שהתקיים ביום 6.10.2019 אבקש להעלות לאישור מועצת רש"ת מתן כתב שיפוי לצורך אישור התכנית המפורטת הזמנית לשי"ת הרצליה - תמ"א 15 ב', שיוגבל לסכום השמאות שהייתה בפני המועצה ערב ההחלטה הקודמת; קרי עד 300 מיליון ₪.

2. כתב השיפוי יועבר למועצה הארצית לתכנון ובניה לצורך העברת תמ"א 15 ב' לאישור ממשלה, רק לאחר שיסוכם מתווה, ויעוגן או במסגרת תמ"א 15א או באופן אחר שיניח את דעתי, שיבטיח את תקופתה של תמ"א 15ב עד להעתקה בפועל של הפעילות התעופתית באופן חלקי וזמני מהרצליה לחיפה, באופן שיובטח רצף פעילות התעופה הכללית.

העתק הודעת שר התחבורה מיום 22.10.2019 רצ"ב **כנספח 8** לתגובה זו.

96. ביום 31.10.2019 שבה והתכנסה מועצת רש"ת, בהתאם להוראת השר, וקיבלה את החלטה להלן:

המועצה מאשרת מתן כתב שיפוי לתוכנית המפורטת הזמנית של שדה תעופה הרצליה, תמ"א 15 ב', בסכום המוגבל עד 300 מיליון ₪. מסירת כתב השיפוי מותנית בקבלת היתרי הבנייה מעיריית חיפה, אשר יבטיחו את ההעתקה בפועל של הפעילות באופן חלקי וזמני, משדה תעופה הרצליה לשדה תעופה חיפה.

העתק החלטת מועצת רש"ת מיום 30.10.2019 רצ"ב **כנספח 9** לתגובה זו.

97. הפערים בין עמדת המועצה הארצית לבין עמדת שר התחבורה ומועצת רש"ת, הועברו להכרעה אצל המשנה ליועץ המשפטי לממשלה.

ביום 9.3.2020 במסגרת דיון במשרד המשפטים, הציע המשנה ליועץ כי רש"ת אכן תפקיד כתב שיפוי בגובה של 300,000,000 ₪, בהתאם להנחיות שר התחבורה, וכי היתרה, ככל שתהיה, תושלם על ידי משרד האוצר. משרד האוצר הסתייג מהסיכום שהוצג.

98. ימים אחרים לאחר אותו דיון אצל המשנה ליועץ, התהפכו השמיים, תרתי משמע.
- במרץ 2020, לאור התפרצות נגיף קורונה (covid-19), נסגרו שמי מדינת ישראל לתעופה בין-לאומית, פרט למקרים חריגים, בהוראת ממשלת ישראל.
- הסגירה האמורה הובילה לירידה דרמטית של כמות הנוסעים בנתב"ג, ולהשפעה מהותית על הכנסותיה של רש"ת.
- בעקבות משבר הקורונה הורע מצבה הכלכלי ויציבותה הפיננסי של הרשות, באופן אשר איש לא העלה על דעתו, שהרי רק שנה קודם לכן, העבירה רש"ת את מלוא קופת המזומנים שלה, בסך של מיליארדי ₪, לאוצר המדינה, על פי תיקון לחוק רש"ת, שנחקק לעניין זה במיוחד.
- בעקבות משבר הקורונה נדרש מהלך קיצוני של תיקון חוק רש"ת שיאפשר לרש"ת, לראשונה בתולדותיה, לקחת הלוואות בהיקף של מיליארדי ₪ על מנת להבטיח את המשך קיומה, וזאת במקביל לביצוע קיצוצים נרחבים ופעולות נוספות לצורך צמצום דראסטי של הוצאותיה.
99. משנפגע באופן אנוש מקור הכנסתה העיקרי של רש"ת, יכולתה להתחייב בהתחייבויות כספיות בהיקפים נרחבים, קל וחומר התחייבויות שהיקפן אינו ברור, נפגע באופן דרמטי.
100. ביום 27.7.2020, לקראת פגישה נוספת בנושא זה, אצל שרת התחבורה דאז, הגב' מירי רגב, שבה והתכנסה מועצת רש"ת, ולמרות שינוי הנסיבות הקיצוני שאירע מאז, חזרה על החלטתה לאשר את מתן כתב השיפוי בהיקף אליו התחייבה בהחלטתה הקודמת, קרי, עד לסכום של 300 מלש"ח, תוך שהיא מבהירה כי ההחלטה תקפה גם במנותק ממתן היתרי בניה בשדה התעופה חיפה:
- המועצה מאשרת מתן כתב שיפוי לתוכנית המפורטת הזמנית של שדה התעופה הרצליה, תמ"א 15 ב', בסכום המוגבל ב- 300 מיליון ש"ח.
- החלטה זו מהווה שינוי להחלטת המועצה מיום 30.10.2019, לפיה הותנה כתב השיפוי במתן היתר בנייה בשדה התעופה חיפה, על ידי עיריית חיפה, על מנת לאפשר פתרון חלקי וזמני לפעילות התעופה הכללית המתפנה משדה התעופה הרצליה.
- המועצה מחליטה לתת כתב שיפוי מוגבל כאמור, חרף העדרם של היתרי בנייה בחיפה, לאחר שהובהר כי זו הדרך היחידה להבטיח המשך פעילות של התעופה הכללית, ולאחר שגורמי התכנון הבהירו כי יפעלו ככל יכולתם על מנת לסייע לקידום יעיל של תהליכי התכנון בשדה התעופה חיפה, במטרה לשמר פעילות רציפה של התעופה הכללית.
- העתק החלטת מועצת רש"ת מיום 27.7.2020 רצ"ב **כנספח 10** לתגובה זו.
101. ביום 30.7.2020 התקיים הדיון אצל שרת התחבורה הגב' מירי רגב, בהשתתפות המשנה ליועץ המשפטי לממשלה, אשר חזר על המתווה שהוצע על ידו במרץ 2020, בתוספת התייחסות לפעולות נוספות שיש לבצע על מנת להעביר את הפעילות משדה התעופה הרצליה.
- בסיום הדיון חזרה שרת התחבורה על הוראת השר הקודם לפיה סכום השיפוי יוגבל ל- 300,000,000 ₪.

102. ביום 18.8.2020 הועברה טיוטת כתב השיפוי למינהל התכנון, לאישורו. טיוטת כתב השיפוי כללה התחייבות למתן שיפוי מלא של 100% מסכום הפיצוי שייפסק, ובצד זאת תקרת סכום לשיפוי של עד 300 מלש"ח¹.
103. ביום 24.8.2020 הודיעה יועמ"ש מנהל התכנון כי כתב השיפוי אינו תואם את החלטת המועצה הארצית, מאחר והוא אינו מלא.
104. ביום 22.4.2021 הוגשה עתירה זו, על רקע דיונים בין משרדיים בניסיון להגיע לפתרון המחלוקות הנ"ל, בנוגע למסירת כתב השיפוי.

השתלשלות האירועים – ממועד הגשת העתירה ועד למועד הגשת תגובה זו

105. ביום 4.5.2021, התקיים דיון בראשות מנכ"ל משרד התחבורה, בהשתתפות נציגי המשיבים. במסגרת הדיון עלו עמדות הצדדים שפורטו בפתח הדברים, ובראשם עמדת משרד המשפטים, אשר מקבל את הצעת רש"ת להפקדת כתב שיפוי בגובה של 300,000,000 ₪, בתנאי שמשרד האוצר יתחייב להשלים את ההפרש ככל שיידרש, וזאת אך ורק ככל ויינתן תוקף לתמ"ל 1083 באופן שיבטיח את זמניות השדה בהרצליה.
106. בסיכום הדברים שהופץ מס' שבועות לאחר הדיון נרשם כך:

סיכום:

1. מנכ"ל משרד התחבורה יפעל מול הגורמים הרלוונטיים לצורך המשך קידום תוכנית הדיור בותמ"ל. ככל שהתוכנית תאושר, וכן בכפוף לחתימה על סיכום בין משרדי לפיו השדה יפונה כאשר רמ"י תוכל לצאת לעבודות להקמת פרויקט הדיור, משרד האוצר ישלים את השיפוי הנדרש לתמ"א 15 ב' וזו תוגש לאישור הממשלה. **אחריות: מנכ"ל משרד התחבורה.**
2. תת"ל 80 ותת"ל 74 יקודמו בהתאם להליכי התכנון המקובלים לצורך השלמת הליכי התכנון ואישורם. **אחריות: רש"ת ורשויות התכנון.**
3. בעוד כחודש וחצי תיקבע ישיבת סטטוס נוספת לנושא, במהלכה בין היתר תגובש עמדת המדינה בהליך המשפטי. **אחריות: לשכת מנכ"ל משרד התחבורה.**

העתק סיכום הדיון מיום 4.5.2021 רצ"ב **כנספח 11** לתגובה זו.

107. ביום 25.7.2021, אושרה כאמור תמ"ל 1083, ואולם טרם קיבלה תוקף².

¹ יצוין, כי לדעת המשיבה הסיכוי שייפסקו סכומי פיצויים העולים על 300,000,000 ₪ בגין המשך פעילות זמנית בשדה התעופה בהרצליה הוא נמוך עד אפסי. זאת, בין היתר, בעקבות פסיקת בית משפט נכבד זה בעמ"מ 683-13 **רשות שדות התעופה נ' אליהו טויטו ואח'** (פורסם בנבו, 3.9.2015).

מאידך, ולמרות הסיכון המזערי, במצב הדברים הנוכחי התחייבות למתן כתב שיפוי "ללא תקרה", ובהיעדר יכולת להעריך את גובה החשיפה, תהווה התנהלות פיננסית בלתי אחראית, ועלולה להוות הפרה של חובתה החוקית של רש"ת להתנהל כמפעל כלכלי, כמתחייב מסעיף 7 לחוק רש"ת.

² על פי בדיקה באתר מינהל התכנון ביום 5.9.2021

108. לאישור תמ"ל 1083, קדמה הסכמה חוץ תכנונית בין בכירי משרד הפנים לבין בכירי משרד התחבורה, לפיה, חרף אישור התכנית, לא תקודם הבנייה על פי תמ"ל 1083 בשטח שדה התעופה, וזאת עד להסדרת חלופה לפעילות התעופתית המתקיימת בהרצליה.
109. בהתאם לסיכום האמור, ובהתאם לסיכום הישיבה שהוצג לעיל, משאשרה תמ"ל 1083, החלה סדרה של דיונים בין משרדיים, בדרגים בכירים, שמטרתה לקבוע את מועד הפינוי.
- מטבע הדברים, בדיונים אלה רמ"י ומשרד האוצר מעוניינים לקבוע מועד קבוע ומוקדם לפינוי שדה התעופה על מנת להפוך אותו לנדל"ן למגורים, וזאת במנותק ממועד הכשרת החלופה הזמנית בחיפה או הקבועה בחדרה. מנגד משרד התחבורה והגורמים הפועלים עמו, לרבות המשיבה, מעוניינים להבטיח כי הפסקת פעילות השדה תיעשה רק לאחר שתימצא חלופה פעילה אחרת.
- ברקע הדברים עומדת עמדתה הדו קוטבית של עיריית הרצליה.
110. נכון למועד הכנת תגובה זו (5.9.2021 שעה 16:00), גובשה טיוטת הסכם, ואולם טרם גובשה הסכמה סביבה.
111. מוקד המחלוקת כעת הוא מועד הפינוי של שדה התעופה הרצליה.

הדיון המשפטי

112. העתירה דן נסובה סביב בקשת העותרת כי המועצה הארצית תפעיל את סמכותה מכוח סעיף 8.3 לתמ"מ 5, ותאריך פעם נוספת את השימוש בשדה התעופה הרצליה, וזאת על פי פנייתה של רשות התעופה האזרחית ושל רש"ת, שצורפו כנספחים 2-3 לעיל, ועד למציאת פתרון שיאפשר רציפות לפעילות התעופתית המתקיימת בשדה.
113. על אף שהסמכות לדון בפניות רש"ת ורת"א האמורות נתונה למועצה הארצית מכוח סעיף 8.3 לתמ"מ 5, התקבלה תשובה של מנהלת מינהל התכנון, הדוחה את הפניות, שצורפה כנספח 4 לעיל, ומבלי שהתקיים דיון במועצה הארצית עצמה.
114. לגוף הדברים, השיקולים והאינטרסים אשר באים לידי ביטוי בסאגה רחבת היקף זו הם כדלקמן:
- 114.1 **אינטרס התעופה הכללית** – האינטרס בעניין זה ברור. התעופה הכללית חייבת שדה לפעול ממנו, וחייבת לשמור על רציפות של פעילות. על כן סגירת שדה התעופה בהרצליה יכולה להיעשות רק לאחר שקיים כבר מענה חליפי (זמני או קבוע) לפעילות זו; אינטרס זה מהווה שיקול לטובת מתן הסעד המבוקש.
- 114.2 **אינטרס הדיור** – שדה התעופה בהרצליה פועל על מקרקעין המצויים באזורי ביקוש נדל"ני. המדינה מעוניינת לפתח קרקעות באיזורים אלו לטובת מגורים, וזאת על מנת לפתור את משבר הדיור, המתבטא בין היתר במחסור בהיצע קרקעות זמינות לבנייה למגורים; על כן, בהנחה ופינוי השדה ייצור קרקע זמינה לבנייה למגורים, הרי שאינטרס זה מהווה שיקול לטובת סגירה ופינוי של שדה התעופה. מאידך, אם גם לאחר פינוי השדה לא ניתן יהיה להשתמש בקרקע למגורים, או שהיקף יחידות הדיור שיבנו על שטח השדה יהיה נמוך (כפי שאושר בתמ"ל 1083 הכוללת 1,940 יח"ד בלבד), הרי ששיקול זה איננו רלוונטי, או לכל הפחות אינו מהווה הצדקה, ביחס לשאלת פינוי השדה והפסקת הפעילות.
- 114.3 **אינטרס שלטון החוק** – השדה פועל משנת 1950 בלא תכנית מפורטת. על כן אינטרס שלטון החוק הינו הכשרת השימוש בשדה התעופה באמצעות תכנית, או הפסקת הפעילות בו;

- 114.4 **האינטרס של תושבי האיזור** – פעילות של שדה תעופה הינה פעילות שיש בצידה החצנות. חלק מהתושבים ונציגיהם דורשים את פינוי השדה בטענה כי הסיכונים הבטיחותיים מקימו והרעש הנגרם בעטיו מחייבים את סגירתו. אחרים סוברים כי יש להשאיר את השדה במקומו, מאחר והוא משמר מרחב עירוני פתוח, וכי הנזק הצפוי מתוספת של מאות יחידות דיור גדול לעין שיעור מזה שנגרם מן הפעילות התעופתית בשדה.
115. כל השיקולים שפורטו לעיל היו ידועים היטב לבית משפט נכבד זה במסגרת בג"ץ הרצליה, ומאוחר יותר במסגרת בג"צ משתמשי השדה. בשני פסקי הדין הללו נקבע, כי אינטרס התעופה הכללית ושימור רציפותה מחייב הארכת השימוש בשדה באופן זמני, וזאת עד להסדרה התכנונית של פעילות זו.
- כלומר, בשתי הפעמים שבו השאלה נשוא עתירה זו עמדה לפתחו של בית המשפט העליון, האיזון בין האינטרסים השונים הצביע על כן שיש לפנות את השדה למיקום חלופי אחר, ואולם עד למועד שבו יוסדר המיקום החלופי הנ"ל, ועל מנת להבטיח את המשך פעילות התעופתית החיונית המתקיימת בשדה התעופה בהרצליה, באופן רציף, יותר המשך השימוש בו.
116. ממקרא הפירוט העובדתי שנפרש לעיל ובחינתו אל מול האינטרסים שהובאו לעיל, ועל רקע כל השינויים המשמעותיים שחלו בשנים האחרונות בהקשר לקידומן של החלופות לשדה התעופה הרצליה, נראה כי האיזון של השיקולים גם במקרה דנן, צריך להוביל לתוצאה דומה:
- 116.1 **מבחינת אינטרס התעופה הכללית** – בטווח זמנים מיידי, למרות כל מאמציה של רש"ת לקדם את התכנון, אין מענה חלופי לפעילות התעופה הכללית, בהיעדר קידום מהיר של תת"ל 74, ולמצער תת"ל 80, ובכל מקרה לא תהיה חלופה זמינה לפני הרבעון הראשון או השני של שנת 2025; על כן מבחינת אינטרס זה יש לאפשר את המשך פעילותו של השדה בהרצליה לתקופה זמנית נוספת. כמו כן ולמרות האמור, לא ניתן להתעלם מכך שהייתה התקדמות בהליכי התכנון ממועד מתן פסק הדין בבג"ץ משתמשי השדה ועד היום, באופן שבו יש כיום אופק ממשי להסדרה סטטוטורית של הפעילות.
- 116.2 **מבחינת אינטרס הדיור** – כאמור תמ"ל 1083 אושרה ביום 25.7.2021 ומייעדת כאמור את שטח השדה ל-1,940 יחידות דיור. ואולם, בשלב זה נראה כי יישומה של התכנית לא יתבצע בטווח המיידי, אף אם יפונה שדה התעופה, זאת עקב התנגדות עזה מצד עיריית הרצליה לבניה במקום, בהיעדר מימון עבור התשתיות הנדרשות. כמו כן משרד הפנים הביע נכונות לדחייה בביצוע התכנית עד להסדרת חלופה לפעילות התעופתית, הגם שמועד ספציפי טרם הוסכם בין הצדדים.
- למותר לציין כי הותרת עזובה במקום משך שנים ארוכות, שהוא התוצאה של פינוי השדה מבלי שתהיה היתכנות להקמת המגורים בטווח הקרוב, אינו משרת את אינטרס הדיור כהוא זה, ובוודאי שלא את אינטרס הרשות המקומית או תושבי האיזור;
- יתר על כן ספק אם תכנית הכוללת 1,940 יחידות דיור בלבד בכוחה להוות פתרון למצוקת הדיור, קל וחומר פתרון אשר דוחק את רגליו של אינטרס הלאומי של התעופה הכללית.
- 116.3 **מבחינת אינטרס שלטון החוק** – תמ"א 15/ב אשר מסדירה את השימוש הזמני בשדה התעופה בהרצליה כבר הוכנה והמועצה הארצית כבר המליצה להעבירה לאישור ממשלה. ואולם התמ"א טרם הובאה לדין בממשלה בשל היעדר הסכמה ביחס לכתב השיפוי, ומועד הפסקת הפעילות של השדה.

הדיון הבינמשרדי שמתקיים באשר לנשיאה בעלות השיפוי, טרם הוכרע, אך נראה שהוא קרוב לפתרון. עם זאת, לא סביר כי שדה התעופה הרצליה ייסגר רק בגלל שנושא זה טרם הוכרע, הגם שאין עוד מחלוקת אמיתית על כך שפעילותו זמנית.

116.4 **מבחינת האינטרס של תושבי האיזור** – כאמור, אין מדובר באינטרס זהה לכלל התושבים. יש תושבים שמעוניינים בהמשך קיומו של השדה ומניעת שימושים אחרים בשטח, ויש את אלו המעוניינים בסגירתו. מכל מקום, השדה מנוהל על ידי רש"ת תוך שמירה על הוראות הדיון, ותחת פיקוח של רת"א והמשרד להגנת הסביבה, שאמונים על שמירה על בטיחות טיסה ועל מזעור ההשפעות הסביבתיות, כל זאת גם בהתאם לבג"ץ הרצליה.

בנוסף, גם ההסדרה התכנונית, המאזנת בתוכה גם את היבטי בטיחות הטיסה והסביבה, כבר קיימת בנוסח הסופי של תמ"א 15/ב, שאינו צפוי להשתנות ואשר יש בו כדי להקל משמעותית על אזורים נרחבים מהם יוסרו הגבלות הבניה הנובעות מקיומו של שדה התעופה, ולאפשר בהם בניה לגובה שעד כה לא הותרה.

117. לסיכום כל האמור, רש"ת סבורה כי יש להאריך את השימוש בשדה התעופה בהרצליה מכוח סעיף 8.3 לתמ"מ 5, עד להשלמת השיפוי על ידי משרד האוצר שתאפשר מתן תוקף לתמ"א 15/ב, תוך הגעה לפתרון מוסכם על כל משרדי הממשלה והגופים הפועלים בנושא ביחס למועד פינוי השדה **באופן שיישמר רצף פעילות התעופה הכללית**.

118. באשר לבקשה לצו הביניים סבורה רש"ת, כי לאור העובדה ששדה התעופה פועל במתכונת שנקבעה בבג"ץ משתמשי השדה אשר תקפה עד להחלטה תכנונית אחרת, ולאור העובדה שהחלטתה הקודמת של המועצה הארצית להאריך את השימוש בשדה פוקעת רק בחודש אוקטובר 2021, הרי שלכל הפחות עד למועד זה, מדובר בבקשה מוקדמת.

יחד עם זאת יצוין כבר כעת, כי הפסקת פעילות של שדה התעופה אינה עניין של מה בכך, ומחייבת היערכות של מספר חודשים, ואף היא כרוכה בעלויות כספיות לא מבוטלות, ועל כן, וככל ולא תתקבל החלטה להאריך את פעילות השדה (בניגוד כאמור לעמדת משרד התחבורה, את"ר ורש"ת), שומרת רש"ת על כל זכויותיה לדרוש את הסעד המתאים שיאפשר לה שהות מספקת לפעול בעניין.

119. העובדות המפורטות בתגובה זו נתמכות בתצהירו של מר יואב אורן, סמנכ"ל מסופי גבול יבשתיים ושדות תעופה פנים ארציים מטעם רש"ת.

ב/

רון צין, ע"ד

סיין רנזנבלט, ע"ד

ב"כ רש"ת

09 ספטמבר 2021

נספח טו

**העתק פרוטוקול הדיון מיום
20.5.19 בות"ל**

עמוד 212



**מינהל
התכנון**



ז' באייר התשע"ט
12 במאי 2019
תש 2019-689

פרוטוקול ישיבת הוועדה הארצית לתכנון ולבניה של תשתיות לאומיות מספר

9/2019

פרטי הישיבה	
ישיבה מספר:	9/2019 - מליאת הוועדה
תאריך:	יום שני, 20 במאי 2019 (ט"ו באייר התשע"ט)
שעה:	9:45-13:30
מקום:	מנהל התכנון, בית השנהב, רח' בית הדפוס 12, בנין C, קומה 2 חדר ישיבות שקמה

פרטי הישיבה:	
נושא מס' 1:	הודעת יו"ר
נושא מס' 2:	אישור פרוטוקולים: מליאה 8/2019, מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע 4/2019, הערות והשגות 5/2019, מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע של הרכבת הקלה 3/2019.
נושא מס' 3:	תת"ל 10/25 א – הפרדה מפלסית דיון בהעברת התכנית להערות והשגות עפ"י סעיף 76ג(6) בחוק
נושא מס' 4:	תת"ל 24/26 1 – הפרדה מפלסית דיון בהמלצות ועדת המשנה להערות והשגות ודיון באישור התכנית והעברתה לאישור הממשלה לפי סעיף 76ג(9) לחוק (דיון פנימי)
נושא מס' 5:	תת"ל 90 – אתר התפלה גליל מערבי ומערכת מים ארצית דיון בהתאים להחלטת המליאה מיום 15.4 בסעיפים 2 ו-9 בהחלטה
נושא מס' 6:	תת"ל 74 – שדה תעופה לתעופה כללית הצגה נוספת של חלופת פיזור שימושים

#	נושא על סדר היום
1	הודעת יו"ר

יו"ר הוועדה דיווח כי יזם תת"ל 42 א' פנה והודיע כי לא ימשיך בעת הזו בקידום הפרויקט. לאור פנייה זו, תכנית מס' 42 א' – תחנת כוח אגירה שאובה נשר – תיסגר. הוועדה ציינה כי שלושת הפרויקטים האחרים שאושרו על ידה לאגירה שאובה – תת"ל 40 (אגירה שאובה מעלה גלבוע), תת"ל 44 (אגירה שאובה – כוכב הירדן) שבביצוע ותת"ל 41 (אגירה שאובה – מנרה) שבשלבי הוצאת היתר בניה – נותנים מענה מלא למכסת הרישיונות לאגירה שאובה שניתנו על ידי רשות החשמל.

#	נושא על סדר היום
2	אישור פרוטוקולים: מליאה 8/2019, מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע 4/2019, הערות והשגות 5/2019, מסמכי תכנון מפורט לפני ביצוע של הרכבת הקלה 3/2019.

#	נושא על סדר היום
6	תת"ל 74 – שדה תעופה לתעופה כללית
חברי ועדה נוכחים:	נאוה אלינסקי-רדאעי, מ"מ יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות ליאת דופור דרור, מ"מ מתכנתת הות"ל אורנה להמן, משרד התחבורה אילנה טלר, משרד הבריאות (משקיפה) עפר לרנר, נציג ארגון העוסק בנושאי חברה ורווחה יואב צלניקר, המשרד להגנת הסביבה יערה למברגר קינר, משרד המשפטים טל אשכול, משרד ראש הממשלה נחום פלד, נציג ציבור ראם חממי, משרד הביטחון חגית ברנר, משרד החקלאות אלי אסקוזידו, שלטון מקומי דרור בוימל, ארגון הגג של הגופים הציבוריים שעניינם בשמירת איכות הסביבה חיים ליברמן, משרד הבינוי והשיכון אמיר פולברמכר, משרד האנרגיה
חברי ועדה חסרים:	מרדכי כהן/ אלעד לב/ יונתן בר סימן טוב/ כרמית פנטון/ פאזי חנא, משרד הפנים רפי אלמליח/ איל רוסו, רשות מקרקעי ישראל עמית שטאובר/ תמיר כהן משרד האוצר
צוות ות"ל נוכחים:	קרלוס דרינברג, ראש צוות תכנון גליה בן שוהם, ראש צוות סביבה יעל אדורם, יועמ"ש אפרת ויסלר, מזכירת הוועדה אדם רוס, מרכז פרוייקטים אורן בן אריה, ות"ל
נוכחים נוספים:	שירה ליכטנבאום, רפרנטית, מינהל התכנון מיכאל רטנר, אדריכל הדר סלע, סגנית מתכנתת המחוז, לשכת תכנון חיפה רומן חוטימסקי, מנהל תחום תשתיות, לשכת תכנון חיפה רון שגן, חבר מועצת עיריית חיפה ברק כהן, חבר מועצת מנשה, מושב תלמי אלעזר עידו פרידמן, חבר מועצת מנשה, מושב תלמי אלעזר שחר ניצן, חברת חשמל שירה בנארי, רט"ג רחלי אקרמן, תושבת תלמי אלעזר שלמה אלקלעי, מושב תלמי אלעזר נרי ירקורי, עו"ד, יועץ לחברה להגנת הטבע, נרי ירקוני רן פוני, אוגוד לתעופה ספורטיבית ליטל שלף דורי, אדריכלית העיר, עיריית חיפה רעות ארביב אלימלך, עו"ד, ב"כ המועצה האזורית מנשה, פישר בכר חן מיכל סלע, עו"ד, ב"כ המועצה האזורית מנשה, פישר בכר חן ליאור אריה, תושב חדרה איציק נחמני, סגן ראש העיר חדרה עילי קורן, ראש אגף תכנון וקיימות, איגוד ערים לשמירת איכות הסביבה שרון-כרמל יותם אשל, מועצה אזורית מנשה חגי פלמר, מנכ"ל, מועצה אזורית מנשה לאה פרי, מנהדסת, מועצה אזורית מנשה גיא זק, מנהל מבצעי אוויר, תע"א אורי אביב, חבר ועד, אגודת התעופה הכללית נתן שרון, יו"ר האגודה, אגודת התעופה הכללית שרון קנר, עו"ד, רשות שדות התעופה צביה זידמן, עו"ד, רשות שדות התעופה

רון צין, עו"ד, רשות שדות התעופה מימי רוזנשטיין, רא"ג תכנון, רשות שדות התעופה צביקה פרנק, יועץ תעופתי למתכנון, רשות שדות התעופה ארוז סברדלוב, יועץ אסטרטגי למועצת מנשה וחדרה ארמין אברמוביץ, מהנדס המועצה מוא"ז עמק חפר איריס ארבל, מנהלת קהילת חדרה והסביבה, החברה להגנת הטבע יעל לביא אפרת, החברה להגנת הטבע חיזקי סיבק, סגן ראש המועצה, מועצה אזורית עמק חפר	נוכחים נוספים:
---	----------------------------------

רקע:

הדיון בחלופות למיקום שדה התעופה התקיים במליאת הות"ל בתאריך 30.07.2018. התקבלה החלטה על חלופת חדרה מזרח כחלופה הנבחרת ועל פרסומה לפי סעיפים 77/78 לחוק התכנון והבנייה.

במהלך הדיון במליאה דאז הייתה הצעת החלטה נגדית מנציג ארגון הגג של הגופים הציבוריים שעניינם שמירת הסביבה בדבר הצורך בחנינת פיזור הפונקציות של התעופה הכללית בין שדות קיימים, כחלק מהחלופות שנבחנו ועל פי אותן אמות מידה ופרוט. כמו כן, אחרי קבלת החלטת המליאה כאמור, התקבלה פניה מנציגי החברה להגנת הטבע לפיה סוגיית פיזור השימושים לא הוצגה כראוי במהלך הדיון.

סוגית פיזור השימושים נבחנה ע"י צוות התכנון בראשית הליך בחינת הפרוגרמה התפעולית הנדרשת בשדה מרכזי של התעופה הכללית, ונפסלה על הסף בשל אי ישימותה. לאור האמור, סוגית הפיזור לא נכללה כחלק מהחלופות שנבחנו בסבבי הבחינה השונים (מאקרו 1, בחינת רגישות, מאקרו 2 ובחינות מיקרו).

במסמך ריכוז המענים לכל השאלות שנשאלו במהלך הקונגרס ולאחריו הופיעה תשובה מנומקת לפסילת סוגית פיזור השימושים.

במהלך הדיון הוצגה בפני חברי הועדה סוגיה זו אך כיוון שהיה ברור שהיא אינה חלק מהחלופות לבחינה היא לא הוצגה בצורה נרחבת ומפורטת כפי שהוצגו שאר החלופות שנדונו.

על מנת להסיר כל ספק ומכשול מהמשך קידום ההליך התכנוני, לאור חשיבות התכנית ודחיפותה ולנוכח הנסיבות החריגות של נושא זה, הוחלט לקיים דיון שבו תוצג בצורה נרחבת ומפורטת סוגית פיזור השימושים.

מהלך הדיון:

מתכננת הות"ל - מטרת הדיון להציג פעם נוספת את סוגיית חלופת פיזור השימושים של התעופה הכללית בין שדות תעופה קיימים. ב-30/7/18 מליאת הות"ל דנה בחלופות מיקום אתר חלופי לשדה בהרצליה המיועד להתפנות והתקבלה החלטה על חלופת חדרה מזרח כאתר מועדף. הועדה החליטה לפרסם את אתר חדרה מזרח לפי סעיפים 77/78 לחוק התכנון והבנייה. במהלך הדיון במליאה ואחריו, התקבלו פניות מנציג ארגון הגג של הגופים הציבוריים שעניינם שמירת הסביבה, בטענה שסוגיית פיזור השימושים לא הוצגה באופן ממצה. באופן חריג ויוצא דופן הוחלט להציג שוב את סוגיית התכנון פיזור השימושים של התעופה הכללית בין שדות תעופה שונים והשלכותיה.

בא כוח מטעם רש"ת - מבקש לטעון שתי טענות מקדמיות לעצם קיום הדיון החוזר:

עצם קיום הדיון: הדיון פסול מעיקרו. אמנם מוסד תכנון רשאי ובעל סמכות לשוב ולשקול את החלטותיו, אך סמכות זו עומדת רק במקרים בהן יש נסיבות מצדיקות. בכל מקרה הסמכות היא של מוסד התכנון ולא של מינהל התכנון. במקרה זה לא נשמעה כל הצדקה או הנמקה. עד לרגע זה לא ידענו על מכתב שהגיע מהחברה להגנת הטבע ומה הנימוקים לקיום דיון חוזר. קבלנו חומרים מגורמים שונים לפני מספר ימים בלבד ועד רגע לפני הדיון ולא רואים בהם שום שינוי נסיבות. אם יש שינוי נסיבות, הרי הוא הפוך. ממועד הדיון הקודם ועד היום המצב רק החרף לכיוון השני. התקבלו החלטות לעניין סגירת שדות התעופה שדה דב והרצליה ומקודמת תכנית בותמ"ל על שטחי שדה תעופה הרצליה. ההצדקה היא כי התכנית תקודם כמה שיותר מהר.

מהות הדיון: בהזמנה לדיון נאמר שמהות הדיון היא הצגת סוגיית פיזור השימושים. לעומת זאת, במסמכים שהתקבלו הועלו טענות שונות לחלוטין, שאינן קשורות במטרה המוצהרת. מציע שהוועדה תקיים דיון פנימי בלבד ותבחן אם יש נסיבות המחייבות קיום דיון חוזר. אם אין נסיבות מעין אלו, יש לפרסם את אתר חדרה מזרח לפי סעיפים 77/78 מידית בהתאם להחלטת המליאה הקודמת.

באשר להחלטה על קיום הדיון השיבה **יועמ"שית הוועדה** כי קביעת נושא לדיון הינו בסמכות יו"ר הוועדה. הדיון אינו נובע משינוי נסיבות אלא בשל הטענה שסוגיית פיזור השימושים לא הוצגה בפרוט הנדרש ביחס לחלופות האחרות ולכן לכאורה עלה חשש שמא לא עמדה בפני הוועדה התשתית העובדתית הנדרשת לצורך קבלת ההחלטה. אמנם נדיר שמתקיים דיון חוזר מעין זה, אך הוחלט לאור הנסיבות החריגות ולפנים משורת הדין ומבלי שהדבר יהווה תקדים לקיימו ע"מ להסיר כל חשש או ספק לגבי הצגת הדברים במלואם.

נציג רת"א - אנו נמצאים בשלב איתור מיקום שדה תעופה ולא בשלב תכנון מפורט. נושא פיזור השימושים נדון במליאה הקודמת ואף הייתה הצעת החלטה נגדית של נציג ארגון הגג של הגופים שעניינם איכות הסביבה והיא נדחתה. אין נסיבות חדשות לקיום דיון חוזר. לפני 5 ימים הועברו מסמכים עם עשרות או מאות טענות שכבר נדונו בעבר וקבלו מענה במסמך מרכז הנוגע בכל הסוגיות המועלות שוב ושוב. זו התנהלות בלתי תקינה. חוות דעת שניתנו בעבר לגופים שונים, ניתנות היום שוב על ידי אותם יועצים לגופים אחרים עם אותם נימוקים שכבר נדחו. בג"צ, המועצה הארצית וכן מבקר המדינה כבר הכריעו לגבי הצורך באיתור שדה תעופה חליפי להרצליה לריכוז כל הפעילויות של התעופה הכללית במרכז הארץ. האריכו את זמן התפקוד של הרצליה על מנת לאפשר מציאת פתרון בשדה חלופי.

הציג את חשיבות הפעילויות והשימושים של התעופה הכללית, בראש ובראשונה הדרכה ושמירת כושר טיסה, צילום ומיפוי, ניסויי טיסה, גשם, כיבוי אש, ריסוס חקלאי, קשר לאסדות, מוניות אוויר, טיסות אמבולנס, תחזוקת תשתיות חשמל, מכוני בדק, בית ספר לטיסה ועוד. השדה לא בא לתת מענה לעשירים בודדים חובבי טיסה כפי שמנסים להציג. מדובר בתשתית לאומית לכל דבר ועניין להכשרת רוב הטייסים לתעופה האזרחית והמסחרית לכל רמותיה. מספר טייסי חיל האוויר העושים הסבה לאחר שחרורם ועוברים לתעופה אזרחית הולך ופוחת בהתמדה. רוב המטוסים של התעופה הכללית נמצאים במרכז הארץ (70-90 מטוסים), ובהתאמה גם מכוני הבדק.

עיקר הביקוש הוא במרכז הארץ כנגזרת ישירה מריכוזי האוכלוסייה ומהצרכים של התעופה הכללית. זה עניין של ביקוש והיצע. במנחתים בפריפריה הפעילות זניחה ומתרכזת בעיקר בסופי שבוע בשל מגבלות מערכת הביטחון על המרחב האווירי בימי שגרה. בנתבי"ג לא ניתן להכניס תעופה כללית. השדה מיועד למובילים לטיסות בין לאומיות ומגיע כבר כיום לקצה הקיבולת. אין אפשרות להפעיל הטרונות בסוגי מטוסים בשל מגבלות בטיחות. שדה דוב הולך ונסגר. יש רק שני מנחתים לכאורה רלוונטיים, עם רישיון של רת"א: שדה תימן (4 מקומות חניית מטוסים בלבד) ומגידו, לגביה אין תכנון סטטוטורי ולמועצה אזורית אין סמכות לקדם אותו (השדה כולל 4 מקומות חניית מטוסים בלבד ובו פועלת חברה אחת, בעיקר בסופי שבוע).

שני המנחתים אינם יכולים לקלוט את ההיקפים הנדרשים לתעופה הכללית ואת דרישות תפעולה ברצף בימי שגרה. המנחתים האחרים לא סטטוטוריים ופועלים ללא רישיון עם פעילות מוגבלת ביותר. מנחת הבונים בבעלות פרטית, מנחת תנובות עם צו סגירה ולא קיים יותר, כנ"ל לגבי עין ורד. כולם נבדקו לעומק במהלך קידום התכנית ונדחו. בשדה בחיפה יש אומנם עירוב סוגי טיסות ומטוסים אך הדבר סביר רק במגבלות היקף הפעילות. היקף הפעילות המקסימלית בחיפה כיום היא כ- 40 תנועות בשעה בלבד, וכוללת טיסות לחו"ל, פעילות צבאית, מטוסים קלים, כיבוי וכד'. עירוב שימושים מעבר לסף מסוים פוגע בקיבולת ובבטיחות. מדובר בהיקפים מצומצמים יחסית.

13

ישיבת הו"ל (מליאה) מס' 20.5.19 9/2019 (תש 2019-689)

פרוטוקול זה אושר ע"י חברי הוועדה בישיבתם 03.06.2019

בית השם: בנין 6, רח' בית הדפוס 12, גבעת שאול, ירושלים טל: 074-7578208, פקס: 077-4448813

אתר הו"ל: www.iplan.gov.il/vatal מייל: ti-tashtiyot@iplan.gov.il

בשדה פועלת חברה אחת בלבד. ניתן להעביר לחיפה באופן זמני חלק מהפעילות של התעופה הכללית וכך הוחלט לעשות עד למציאת פתרון ארוך טווח בשדה חדש.

עיריית חיפה מתנגדת למהלך זה ומעכבת היתרים כי זה סותר את רצון העירייה לקדם את השדה כשדה בין לאומי אזורי. יש רק שני אזורי אימון פעילים במהלך ימי השבוע ושניים נוספים בסופי שבוע. אימון טיסה בנוי על דקות טיסה וניצול יעיל של הזמן. כני"ל טיסות צילום, טיסות מבחן, טיסות תחזוקה, אמבולנס מוטס וכד'. צריכים להמריא, להגיע לאזור אימון או ליעדם כמה שיותר מהר ובאופן ישיר ופשוט ולחזור, מבלי לבזבז כ-20 דקות בדרך. במקרה של טיסות אימון, על החניך לקבל שיעור ולחזור לשדה תוך הימנעות מחציית מרחבים אוויריים ומגדלי פיקוח. חניכי טייס עדיין אינם מיומנים בכך. במקרה של שינוי פתאומי במזג האוויר צריכים להגיע במהירות לנחיתה בהדרכת המדריך מהקרקע.

התהליך שמתנהל אינו תקין. לאחר סגירת השדה בהרצליה לא יהיה לאן להעביר את פעילות התעופה הכללית והענף עלול להיסגר. תפקיד הות"ל לקדם תכנית תשתית לאומית בלו"ז מזורז. לא סביר עיכוב של למעלה מ-10 חודשים לאחר החלטת המליאה הקודמת לחזור לדון בסוגית התכנון הפיזור שאינה ישימה רק בגלל שמישהו העלה שוב את הנושא.

עו"ד מטעם עיריית חדרה ומועצה אזורית מנשה - אין כל סיכוי לחלופת חדרה מזרח. ההחלטה על חדרה מזרח אינה מתיישבת עם מנדט הוועדה. יש היסטוריה של קבלת החלטות והמלצות בתמ"א 15 ובוועדת "בודינגר" על השדה בעין שמר, לרבות החלטת ממשלה לאימוץ המלצת ועדת "בודינגר". יש להיצמד אליה. האתר המוצע אינו מופיע בתמ"א 15.

קיימות 2 אופציות: להעביר את הפעילות לשדה אחר הקיים בתמ"א 15, או להמתין לעדכון תמ"א 2/15. נטען שעצם קיום הדיון החוזר היה במחטף. ההפך, במהלך הקודם היה מחטף כיוון שחדרה שותפה רק ברגע האחרון.

ראש עיריית חדרה - יש לחזור ולדון בסוגית פיזור השימושים. חדרה עיר ראשה אזורית גדולה הולכת ומתפתחת. לא סביר להעביר מפגע ממקום אחד לאחר ולהשפיע על היקף אוכלוסייה נרחב, קיים ועתיד של כ-350,000 תושבים. אם צריך שדה לבעלי תחביב טייס אזי שישעו בסופי שבוע לפריפריה. קבלו חומרים מהיום למחר. ההתנהלות לא תקינה.

אילן שדה, ראש מוא"ז מנשה - לקראת הדיון הקודם קבלו חומר ברגע האחרון. הוחלט להעביר את הרצליה בגלל נדל"ן. גם רעננה הייתה צד בבג"צ לפינוי השדה כי הרעש מפריע גם לרעננה. גם אזור חדרה, מנשה ויישובי הסביבה מצויים בהתפתחות נדל"נית וזה יפגע בפיתוחם. מעבירים מפגע ממקום אחד לשני. "לוקחים" את המעט "ירוק" שנשאר באזור לרווחת התושבים והמטיילים במרכז הארץ. לא נכנס לדיון האם ראוי ונכון לפזר שימושים, אך אתר חדרה מזרח אינו מתאים. לא יאפשרו את הקמת השדה ויאבקו בו בכל דרך אפשרית. לא התייחסו לשטח ולאנשים הגרים באזור. הכשרה של עד כ-10 טייסים בשנה אינה מצדיקה את קיום השדה. השטחים הירוקים והאנשים לא עניינו את יזמי התכנון. הם התעסקו רק בהיבטים הטכניים. מצהיר שהם יאבקו בתכנית בכל האמצעים.

סגן ראש המועצה האזורית עמק חפר - שיקולי התכנית אינם שיקולים תכנוניים נטו. שמח שרת"א בעמדה שהיה עדיף להשאיר את השדה בהרצליה. יש עירוב שימושים בשדות אחרים. אם עושים את זה נכון, הדבר אפשרי גם במקרה זה. יש לשקול את חלופת הפיזור לעומק. אם לרשי"ת היו טענות משפטיות על עצם קיום הדיון, היו צריכים לטעון אותן קודם ולא עכשיו.

נציג מושב תלמי אלעזר - מודה על קיום הדיון החוזר. מה האינטרס הגובר? זה של תושב במרכז הארץ הרוצה לטייל בטבע או של מעטים בעלי תחביב יקר? תושבי הרצליה לא שווים יותר מאלה באזור חדרה והסביבה. שישעו לתחביב שלהם רחוק יותר. האזור לא מוכן לשלם את העלויות הכלכליות, החברתיות והבריאותיות הנגזרות מהשדה המוצע בחדרה. האזור רווי כבר כיום במסדרונות תשתיות לאומיות מסוגים שונים. העלות של הקמת שדה חדש יקרה מאוד אל מול הכשרת מנחתים קיימים.

חבר מועצת עיריית חדרה - החלופות שנבחנו לא היו נכונות. מטעים את הציבור עם דברים לא מדויקים. לא נעשתה בדיקה מעמיקה מול חיל האוויר וכל מה שנבחן לגבי מרחבי אימון לא היה נכון. בפרוגרמת התפעול המציאו שימושים לא נכונים או שאינם קיימים על מנת להצדיק את היקף הפעילות והצורך בריכוז כלל הפעילות בשדה אחד כפי שהוצע. יש לבחון את חלופת פיזור השימושים, את התכנות ההרחבה של מנחתים קיימים ולגנוז את אתר חדרה מזרח.

אדריכלית העיר חדרה - לא ברור איך מוסדות התכנון מקדמים תמ"ל בממשק ישיר עם השדה המוצע. כל הבדיקה אינה רלוונטית אם גם חלקים משדה דב מתפנים. זומנו לשמוע על חלופת פיזור השימושים ולא ממש הוצגה חלופה זו.

יועץ מטעם הרשויות המקומיות - ריכוז צוות יועצים עבור הרשויות השונות, שהכינו חוות דעת בתחומים מקצועיים שונים והגישו מסמך לפני הישיבה. נדרשת ראייה ארצית כוללת. אתר חדרה הוא שגיאה. לא מדובר בתשתית לאומית. הפינוי של שדה תעופה הרצליה נועד לבניית תמ"ל. השדה המוצע מתנגש בתמ"ל בחדרה. מעבירים מטרד ממקום למקום. יש בעיה בממשק בין האתר המוצע והשדה בעין שמר.

נציג התעשייה האווירית - מוסיף שקיימת בעיה בשילוב בין כלי טייס לא מאוישים ולא הומוגניים בין השדה המוצע והשדה בעין שמר. זה עלול לפגוע ביטחונית, כלכלית וביחסי חוץ של התעשייה האווירית.

יועץ מטעם הרשויות המקומיות - השדה המוצע מחייב בניית מחלף על כביש 9, הזזת פרוזדור חשמל וכד'. כל העלויות יועמסו על מחירי הדירות באזור. העלויות דומות לפינוי מחנה צה"ל.

יועץ אסטרטגי למועצת מנשה וחדרה - מוסיף כי יש לבחון עלות-תועלת עם כל המדדים. תהליך זה, כפי שנבחן במסמך, לא נעשה פה בצורה נכונה ויש סכנה לתוצאה שרעה לציונות.

יועץ מטעם הרשויות המקומיות - האתר נמצא במכלול נופי עפ"י תמ"א 1/35. נכון שלות"ל יש סמכות "לעלות" על התמ"א, אך הבעיה אינה של סמכות אלא של יחס בין תכניות ולערכים הקיימים. מדובר בסביבת פרוזדור אקולוגי. הנחות היסוד בהליך התכנון לא נכונות. לא נבחנו המשמעות של השארת השדה בהרצליה. המענה לאינטרס של מיעוט גבר על האינטרס הכללי. השדה לא יביא תועלת כלכלית לחדרה ואילו לערד כן. הבדיקה האקוסטית מפת היקף האוכלוסייה הקיימת והמתוכננת אינן נכונות.

אין לות"ל סמכות לקבוע בתחום המרחב האווירי. רת"א קבעה והות"ל אימצה. לא נבחנו חלופת פיזור הפעילויות בין שדות קיימים גם אם יידרשו שיפורים בחלק מהם. יש לעשות מאזן עלות-תועלת עפ"י מדדי חברה, כלכלה, סביבה ויש לבחון את חלופת הפיזור.

יועץ מטעם החברה להגנת הטבע - רש"ת לא הריבון אלא רת"א בכל הקשור להגדרת הפעילות בתחום התעופה האזרחית. לא נכון לתת לרש"ת דריסת רגל בנושאים הסטטוטוריים. זה תאגיד כלכלי אינטרסנטי ומונופוליסטי הפועל ללא סמכות.

שדה תעופה אכן תשתית לאומית, אך לתת לרש"ת לטפל בתשתית מעין זו היא שגיאה. רש"ת יכול

להיות הגורם שמבצע מדיניות אך לא הקובע אותה.
אין אזורי אימון רק בשרון. אם היו אזורי טיסה רק באזור זה, לא היה צריך לקיים את כל ההליך התכנוני שנערך, ומספיק היה לקבוע שהשדה החדש חייב להיות מתחת לאזורי האימון.
אומנם נכון שאין הרבה פעילות בפריפריה. אם יחליפו את השדה בהרצליה בשדה גדול יותר במרכז הארץ, אין כל סיכוי שהפעילות בפריפריה תתרחב אלא ההפך. השדה המוצע משלש ומרבע את היקף הפעילות הקיימת בהרצליה. לגיטימי שרשי"ת רוצה שדה בו תתרכז מרבית הפעילות. יש לפתח את חלופת פיזור השימושים.

נציג היחידה לאיכות הסביבה שרון כרמל - מייצג את האינטרסים של למעלה מ-600,000 תושבים. מבקשים לבחון לעומק את חלופת פיזור השימושים.

נציג ארגון הגג של הגופים הציבוריים שעניינם שמירת הסביבה - הטענה המרכזית היא שחלופת הפיזור לא נבחנה כחלק מהליך בחינת יתר החלופות. במדינה צפופה עם קצב גידול אוכלוסייה מהגבוהים במערב, עם אילוצים קשים, נושא יעול השימוש במשאב הקרקע הוא קריטי. עירוב שימושים הוא צו השעה. היה קל יותר לרכז את הכול בשדה חדש אך אין לנו את הפריבילגיה הזאת. גם אם חלופת הפיזור תהיה נחותה יותר, יכול שבהיבט האינטרס הכלכלי, החברתי והסביבתי הכולל היא תהיה הנכונה יותר.

נציג איגוד התעופה הספורטיבית - יש כ-200 מטוסים וכ-550 טייסים בתחום. הענף במגמת סגירה. מנחת תנובות לא פעיל, עין ורד וראשלי"צ עומדים להיסגר וכמוהם גם מנחתים נוספים. לא רוצים להמליץ על מיקום השדה אך יש לדאוג גם לתעופה הספורטיבית.

נציג לשכת התכנון מחוז חיפה - תומכים בבדיקת חלופת פיזור השימושים. יש לבחון את כלל התכניות המקודמות בחדרה. בדו"ח האקוסטי יש להתייחס גם להקפות.

נציג איגוד התעופה הכללית - תעופה כללית זו תשתית לאומית והיא לא מיועדת רק לעשירים. מדובר ב"מערכת החינוך" של הטייסים וע"מ לקיימה נדרש שדה תעופה בו ירוכזו עיקר הפעילויות. בתי הספר לטיסה הם פרטיים. אותם כלי טייס משמשים בשעות שונות של היום לסוגי שירותים שונים, גם ללימוד וגם ליתר הפעילויות של התעופה הכללית כגון צילום, תחזוקה, או כל פעילות אחרת ברצף סביב השעון, כולל כניסה למכוני בדק לבדיקות שגרתיות באותו שדה. זו הדרך היחידה לכסות על העלויות והתקורה של המטוסים. זו "תעשייה" שלא יכולה להיות מפוזרת. שום חברה פרטית לא תוכל לשרוד כלכלית עם הפעילויות יפוזרו בין שדות שונים. בעצם המונח "פיזור הפעילויות" היא מילה "מכובסת" לחיסול ענף התעופה הכללית על כל מרכיביו. בתי הספר לטיסה הם הלב של התעופה האזרחית. מדובר בקביעת הגורל של משק התעופה האזרחית בכללותו. היה ראוי להגדיל את מספר שדות התעופה במרכז הארץ ולא לצמצם אותם. סגירת השדה בהרצליה ללא שדה חלופי במרכז הארץ יגרום לסגירת התעופה הכללית במדינה. מספר הטייסים האזרחיים בוגרי חיל האוויר יורד בהתמדה. גם הם צריכים הכשרה לתעופה האזרחית. כיום כ-50% מהטייסים הם בוגרים של קורסים בבתי הספר לטיסה האזרחיים. המגמה היא ששיעורם ילך ויגדל ביחס לבוגרי חיל האוויר.

ההתייחסות אנשי רש"ת ורת"א לעיקר הערות הנציגים השונים:

סמנכ"ל מבצעים של רש"ת - מבהיר שכל שירותי הצילום עליהם דובר הם בתחום האזרחי ולא הצבאי. כל הנושאים שהועלו במהלך הדיון הועלו גם בעבר וניתן לכולם מענה ממצה. כל הנתונים שנמסרו על מספרי חניכים וטייסים הם נכונים.

תפקידה של רש"ת להקים, לתפעל ולתחזק שדות תעופה. גם מבחינתה השדה בהרצליה מועדף אך ההחלטה על פינוי חלוטה ולא מצויה בידיה. צריך שדה חלופי ודחוף. כפי שתואר, חניכי הטייס

צריכים להתאמן קרוב ככל האפשר לשדה ממנו המריאו. הכול צ"ל מרוכז באותו אזור, מרחבי האמון, מגדל פיקוח, מתקני תחזוקה ובדק וכד. פיזור הפעילויות יגרום לפשיטת רגל של כל הענף. יש מחסור עצום בטייסים בעולם וגם בארץ.

חלק מהחלופות נפסלו על הסף ע"י מערכת הביטחון/חיל האוויר, בעיקר מדרום ל-TNM של נתב"ג, לרבות השדה בעין שמר. נושא הממשק בין עין שמר וחדרה מזרח נבחן. המסקנה היא שאפשרי במסגרת נהלי תפעול מתואמים להפעיל את שני השדות יחדיו. המנחתים בערד ושדה תימן (קרבה לחצרים) אינם רלוונטיים. מגידו לא רלוונטי בשל הקרבה לרמת דוד. רש"ת ורת"א עובדות בשת"פ שוטף ומלא עם חיל האוויר.

חיפה אינו רלוונטי כשדה עיקרי לתעופה כללית בשל אילוצים ומכשולים רבים (לבניות, נמל חדש, תעשייה, מגבלות קיבולת ועוד). בוודאי איננו מתאים לטייסים צעירים בתחילת לימודיהם.

יועץ תעופה בצוות תכנון תת"ל 74 - נעשתה בדיקה מעמיקה של 44 אתרים, שדות ומנחתים קיימים ושאינם קיימים והוצעו לבחינה ע"י גורמים שונים, בכל האזורים. לא הייתה קביעה מראש שיש להתרכז מתחת לאזורי אימון קיימים בשרון כפי שנטען. נערך תאום ומ"מ מעמיק עם חיל האוויר, לרבות בחינת אופציות להרחיב את הפעילות במנחתים בפריפריה ובשדה בחיפה. אחרי שהשתכנעו, לאחר דיונים רבים ובדיקות חוזרות ונשנות גם עפ"י הנחיות צוות הות"ל, של החלופות השונות וכן של מגידו, שדה תימן וערד (כולל ניתוחי גובה ביחס למגבלות שדה נבטים), ההעדפה על אתר חדרה מזרח נשארה בעינה.

ניתחו את צי התעופה הכללית ואופן הפילוח בין מגזרי הפעילויות השונות. טיסת חניך "סולו" לא יכולה לחצות מרחבי אוויר ומגדלי פיקוח ולהתפרס בין שדות מרוחקים. לשדה תימן ולערד כלל לא ניתן להגיע בימי שגרה.

עו"ד מטעם רש"ת - יש רגולטור אחד בתחום התעופה האזרחית והוא רת"א. היא דיברה בקול ברור וחד והיא מייצגת את האינטרס של התעופה האזרחית במדינה. רש"ת היא רשות מוסמכת שהוקמה עפ"י דין, ומוסמכת גם להכנת תכניות סטטוטוריות לשדות תעופה. הטענות על חוסר סמכות הועלו בפני בתי המשפט ונדחו בעבר. אין מקום להעלות את שאלת הסמכות כאן שוב. מבחינת רש"ת היה קל הרבה יותר שלא יהיו בכלל שדות תעופה לתעופה כללית, כי הם אינם כלכליים מבחינתה. אך זה תפקידה וסמכותה להקים אותם ולתפעל אותם לטובת המשק.

כל הדוברים קידשו את תמ"א 15 ודוח "בודינגר". בשני המסמכים ההמלצה היא על שדה תעופה עיקרי לתעופה כללית במרכז הארץ באזור עין שמר כאיתור כללי, שיקבע במסגרת תכנית מפורטת. כל המסמכים והתכניות, שהוכנו עפ"י מתודולוגיות שונות, הגיעו בסופו של דבר לאותו אזור, כולל במסגרת הבחינה בתת"ל 74, שהוא המקום המקורב ביותר האפשרי לעין שמר.

דיון פנימי:

התקיים דיון בין חברי הוועדה סביב השאלה האם קיימת עילה ונימוקים או מידע חדש שלא הוצג או הועלה בעבר המצדיקים דיון מחדש בחלופות ובבחינת סוגית פיזור הפעילויות של התעופה הכללית בין שדות שונים, במקום הקמת שדה חדש חליפי להרצליה.

רוב הנציגים סברו שאין בדיון שהתקיים היום כדי לספק מידע חדש המצדיק את פתיחת בחינת החלופות מחדש, או לבחון את סוגית הפיזור כחלופה במעמד ראוי ובעלת השוואה עם יתר החלופות, לאור הנימוקים על חוסר ישימותה. (נציגי משרד התחבורה, משרד ראש הממשלה, התשתיות, הבינוי והשיכון, הבריאות, נציגי הרשויות המקומיות, נציגי מערכת הביטחון, נציגי הציבור)

אומנם חלק מהנימוקים חודדו והובהרו לעומת תיאורם בעבר, רוב חברי הוועדה, כולל אלה שלא נכחו בדיונים קודמים, סברו שאין עילה או מקום לפתוח את הנושא מחדש ויש לקיים את

17

ישיבת הות"ל (מליאה) מס' 9/2019 20.5.19 (תש 2019-689)

פרוטוקול זה אושר ע"י חברי הוועדה בישיבתם 03.06.2019

בית השגחה, בנין C קומה 6, רח' בית הדפוס 12, גבעת שאול, ירושלים טל': 074-7578208, פקס: 077-4448813

אתר הות"ל: www.iplan.gov.il/vatal מיל: ti-tashtiyot@iplan.gov.il

החלטת המליאה מ-30.7.18 בדבר פרסום התכנית לפי סעיפים 77/78 לחוק התכנון והבנייה, כי אין כל הצדקה ושימויות לפיזור התעופה הכללית.

בדעת מיעוט היו נציג ארגון הגג של הגופים הירוקים ונציג הגנת הסביבה שלא השתכנעו מהנימוקים על אי ישימות לפיזור חלק מהמרכיבים של התעופה הכללית, וסברו שיש מקום לבחון את סוגיית פיזור הפונקציות כחלק מסט החלופות ועפ"י אותן אמות מידה שכל החלופות האחרות נבחנו.

הובהר פעם נוספת שסוגיית פיזור הפונקציות כלל לא עלתה כחלק מהגדרת הפרוגרמה התפעולית של השדה הנדרש לתעופה הכללית החליפי להרצליה. נושא פיזור מרכיבי התעופה נפסל על הסף בתחילת קידום תת"ל 74 מאותם הנימוקים שהוצגו בפרוט הן בישיבת הקונגרס, בישיבת המליאה הקודמת וחודדו פעם נוספת במהלך מליאה זו.

החלטה:

הצעת יו"ר הוועדה:

הוועדה, שמעה את ב"כ רש"ת, את נציגי רש"ת, נציגי רת"א, נציגי הרשויות המקומיות, לשכת התכנון מחוז חיפה, אגודת התעופה הכללית, האיגוד לתעופה ספורטיבית, נציגי התושבים, חל"ט ומוזמנים נוספים.

לאחר דברים אלה ולאחר שהוצגה בפניה שוב בהרחבה סוגיית פיזור השימושים וההסבר המפורט מדוע היא אינה נכונה, הגיעה הוועדה למסקנה כי החלטתה מיום 30.7.18 התקבלה כדין על סמך מלוא המידע הנדרש וכי אין מקום לשנות את ההחלטה.

יתרה מזו, בדיון שהתקיים היום ולאחר ששמעה את עמדת גורמי המקצוע והחברים השתכנעה הוועדה כי גם לגופו של עניין אין מקום לבחון אפשרות זו כחלופה.

לאור האמור, ההחלטה מיום 30.7.18 עומדת בעינה.

ההחלטה התקבלה ברוב קולות.

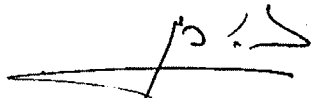
הצעת נציג ארגון הגג:

הוועדה השתכנעה בדיון כי ייתכן וניתן להציע חלופת פיזור שימושים, לרבות פיצול בתי הספר או כל שימוש תעופתי אחר. עד היום לא הוצגה בפני הוועדה חלופת פיזור שימושים אשר נבחנה והוצגה על פי כלל הפרמטרים והמשקלות לאורם נבחנו חלופות האיתורים. לאור מצוקת הקרקע בישראל, צפיפות השימושים, ומדיניות התכנון לעירוב שימושים וייעול השימוש בקרקע, ולאור חשיבות השמירה על השטחים הפתוחים ובתי הגידול עבור שמירת הטבע, החקלאות והפנאי והנופש לאוכלוסייה המצטופפת, ישנה חשיבות רבה לבחינה מלאה של פיזור השימושים בין מתקנים קיימים. לאור זאת, הוועדה מנחה את היזם להציג חלופת פיזור שימושים, וככל וניתן להציע מספר חלופות כאלו. חלופות פיזור שימושים ייבחנו באותו האופן שנבחנו כל האיתורים שהוצגו לשדה חדש ומרוכז. הוועדה תחליט על חלופה נבחרת לאחר הצגה מלאה זו, שתגובה במסמכים המלאים הנדרשים.

בעד הצעת יו"ר הוועדה: 8

בעד הצעת נציג ארגון הגג של גופים ירוקים: 2

נמנע: 1



זאב בילסקי
יו"ר הוועדה לתשתיות לאומיות



אפרת ויסלר
מזכירת הוועדה לתשתיות לאומיות

תאריך חתימה: 03.06.19

נספח טז

העתק תקנון תמ"א 15/ב

עמוד 223



הוראות התכנית

תכנית מס' תמא/15 ב

שדה תעופה זמני - הרצליה

תל-אביב

מחוז

מרחב תכנון מקומי הרצליה

תכנית מתאר ארצית

סוג תכנית

אישורים

ניתן לצפות במסמכי התכנית ובהחלטות בעניינה באתר תכנון זמין :

<http://mavat.moin.gov.il/MavatPS/Forms/SV3.aspx?ABC>

דברי הסבר לתכנית

שדה התעופה הרצליה הוא שדה פעיל, הקיים טרם קום המדינה. הוא משמש כשדה התעופה העיקרי בישראל ל"תעופה כללית" (General Aviation), ומשמש חברות לתעופה קלה, מרכז את פעילויות לימוד הטיס, שמירת כשירות טייסים ומכוני בדק ותחזוקה.

שדה התעופה הרצליה סומן בתמ"א 15 כ"שדה בשימוש" מדרגה 4 שיש להכין עבורו תוכנית מפורטת. אולם, תמ"מ 5 שאושרה בשנת 2010, קבעה את השדה כשדה זמני לתקופה של 5 שנים ממועד אישור התמ"מ, תוך שנשמרה סמכות המועצה הארצית להאריך תקופה זו מעת לעת, לאחר שיוצגו בפניה התנאים והנסיבות העדכניים לאותה עת.

בסמוך למועד הסגירה של שדה התעופה בהתאם לתמ"מ 5, הוגשו מספר עתירות לבג"ץ בשנים 2014 - 2015, כנגד סגירת השדה, וניתן על ידי בג"ץ צו ביניים להמשך פעילותו של השדה (בג"ץ 6390/14, בג"ץ 1235/15, ובג"ץ 5625/15).

ביום 13.10.15 החליטה המועצה הארצית, בהתאם לסמכותה לפי סעיף 8.3 לתמ"מ 5, להאריך את תקופת השימוש בשדה למשך 3 שנים, וזאת לאחר שהשתכנעה כי אין חלופה זמינה למיקום פעילויות התעופה הקיימות בשדה הרצליה, ולאור חשיבותו לתעופה הכללית בישראל כשדה יחיד המספק פעילויות בדק ובית ספר לטיס. המועצה, בהחלטתה, קבעה כי בתום 3 שנים היא תבחן את מעמד התכניות למגורים המתוכננות בשטח שדה התעופה, ותדון, לפי הצורך, בהארכת הפעילות בשדה.

כמו כן הורתה המועצה הארצית על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה, אשר תיקרא תמ"א 15/ב, לצורך המשך פעילות השדה.

המועצה קבעה בהחלטתה כי תמ"א 15/ב תקבע את שטח השדה הקיים כשדה זמני, תלווה בתסקיר השפעה על הסביבה, תתייחס למבנים ולמתקנים הקיימים בשדה, וכן תבחן את מגבלות הבניה ותצמצם אותן ככל הניתן.

ביום 7.8.18, לאחר שהשתכנעה כי לא ניתן לסגור את שדה התעופה הרצליה ללא תחליף ראוי, ולאחר שהבינה את מצבן של התכניות המפורטות למגורים מחד והפתרונות החלופיים לשדה מאידך, החליטה המועצה הארצית להאריך את תקופת השימוש בשדה התעופה הרצליה לתקופה נוספת בת 3 שנים עד למתן מענה חלופי לפעילות השדה, או עד להוצאת היתר בנייה למגורים בשטח השדה, לפי המוקדם מבניהם.

תכנית זו נערכה בהתאם להחלטת המועצה הארצית וקובעת את שדה התעופה הרצליה כשדה זמני.

דף ההסבר מהווה רקע לתכנית ואינו חלק ממסמכיה הסטטוטוריים.

1. זיהוי וסיווג התכנית

1.1	שם התכנית ומספר התכנית	שם התכנית	שדה תעופה זמני -הרצליה
1.2	שטח התכנית	מספר התכנית	תמא/ 15/ ב
1.4	סיווג התכנית	סוג התכנית	תכנית מתאר ארצית
		האם מכילה הוראות של תכנית מפורטת	כן
		ועדת התכנון המוסמכת להפקיד את התכנית	ארצית
		לפי סעיף בחוק	
	היתרים או הרשאות	תכנית שמכוחה ניתן להוציא היתרים או הרשאות	
	סוג איחוד וחלוקה	ללא איחוד וחלוקה	
	האם כוללת הוראות לענין תכנון תלת מימדי	לא	

1.5 מקום התכנית**1.5.1 נתונים כלליים מרחב תכנון מקומי הרצליה**

קואורדינטה X 184417

קואורדינטה Y 676384

1.5.2 תיאור מקום**1.5.3 רשויות מקומיות בתכנית והתייחסות לתחום הרשות, נפה**

הרצליה - חלק מתחום הרשות:

כפר שמריהו - חלק מתחום הרשות:

נפה

1.5.4 כתובות שבהן חלה התכנית

שכונה

1.5.5 גושים וחלקות בתכנית

מספר גוש	סוג גוש	חלק / כל הגוש	מספרי חלקות בשלמותן	מספרי חלקות בחלקן
6664	מוסדר	חלק	55	2-3, 47, 51-52, 56, 66-67, 69, 74, 76, 81-83, 97-98, 103-106
6665	מוסדר	חלק		6-7, 10-11, 319, 418-419
6672	מוסדר	חלק		103, 113-114

הכל על-פי הגבולות המסומנים בתשריט בקו הכחול.**1.5.6 גושים ישנים**

לא רלוונטי

1.5.7 מגרשים / תאי שטח מתכניות קודמות שלא נרשמו כחלקות

לא רלוונטי

1.5.8 מרחבי תכנון גובלים בתכנית

לא רלוונטי

1.6 יחס בין התכנית לבין תכניות מאושרות קודמות

הערה לטבלה :

תכנית זו אינה פוגעת בתכניות מתאר מקומיות ובתכניות מפורטות שאושרו קודם לאישורה.



1.7 מסמכי התכנית

נכלל בהוראות התכנית	תיאור המסמך	תאריך יצירה	עורך המסמך	תאריך עריכה	מספר עמודים / גליון	קנה מידה	תחולה	סוג המסמך
כן	תשריט מצב מוצע		שמואל שילה				מחייב	הוראות התכנית
לא	תשריט הגבלות בניה לגובה,	14: 30 02/01/2019	שמואל שילה	30/10/2017	1	1: 1250	מחייב	תשריט מצב מוצע
לא	הגבלות בניה באזורי סיכון ציפורים והגבלות בניה בגין רעש.		שמואל שילה			1: 15000	מחייב	תשריט התכנית
לא	הוראות לטיפול אקוסטי למבנים זכאים.	15: 47 13/08/2019	שמואל שילה	13/08/2019	3		מחייב	מיון אקוסטי
לא	המסמך מחייב לעניין סימון מבנים להריסה בלבד.	14: 15 01/11/2017	שמואל שילה	01/11/2017		1: 1250	מחייב חלקית	בינוי
לא	דו"ח לנספח סקר עצים	15: 58 02/01/2019	אדיר אלוס	22/02/2018	45	1: 500	מנחה	שמירה על עצים בוגרים
לא		10: 30 22/02/2018	אדיר אלוס	22/02/2018	3	1: 500	מנחה	שמירה על עצים בוגרים
לא		10: 46 01/11/2017	עמוס ענבר	01/11/2017		1: 1000	מנחה	תנועה
לא		14: 25 28/09/2017	גלעד חזן	28/09/2017		1: 1250	רקע	תסקיר השפעה על הסביבה *
לא		13: 06 31/12/2018	שמואל שילה	25/01/2017	1	1: 1250	רקע	מצב מאושר

* יוגש למוסד התכנון בעותק קשיח
כל מסמכי התכנית מהווים חלק בלתי נפרד ממנה, משלימים זה את זה ויקראו כמקשה אחת. במקרה של סתירה בין המסמכים המחייבים לבין המסמכים המתייבים. במקרה של סתירה בין המסמכים המחייבים לבין המסמכים המתייבים.

1.8 בעלי עניין/ בעלי זכויות בקרקע /עורך התכנית ובעלי מקצוע

1.8.1 מגיש התכנית

מקצוע/ תואר	סוג	שם	מספר רשיון	שם תאגיד	ישוב	רחוב	בית	טלפון	פקס	דוא"ל
אחר				המועצה הארצית לתכנון ולבניה	ירושלים	בית הדפוס	12	074-7578239		ilanash@iplan.gov.il

1.8.2 יזם

סוג	שם	מספר רשיון	שם תאגיד	ישוב	רחוב	בית	טלפון	פקס	דוא"ל
חברה ממשלתית	חברה ממשלתית, תאגיד על פי חוק רש"ת, 1977		רשות שדות התעופה בישראל	לוד	(1)		03-9750231	03-9731338	

(1) כתובת: נמל תעופה בן גוריון.

1.8.3 בעלי עניין בקרקע

סוג	תיאור	שם	מספר רשיון	שם תאגיד	ישוב	רחוב	בית	טלפון	פקס	דוא"ל
בבעלות מדינה				רשות מקרקעי ישראל	תל אביב-יפו	דרך בגין (1)	125	03-5456163	03-5614985	
חוכר	תאגיד סטטוטורי מכח חוק רשת שדות התעופה, התשל"ז-1977			רשות שדות התעופה בישראל	לוד	(2)		03-9750231	03-9731338	

- (1) כתובת: קרית הממשלה.
(2) כתובת: נמל תעופה בן גוריון.

1.8.4 עורך התכנית ובעלי מקצוע

דוא"ל	פקס	טלפון	בית	רחוב	ישוב	שם תאגיד	מספר רשיון	שם	סוג	מקצוע/ תואר
sshilo@tsj.co.il	03-6499619	03-6499515	7	מצדה (1)	בני ברק	פיטלסון שילה יעקובסון		שמואל שילה	עורך ראשי	אדריכל
berni@datamap.com		03-7541000	67	הירקון	בני ברק	דטהמפ מערכות מידע גיאוגרפיות בע"מ	570	ברני גטניו	מודד	מודד
gilad@geo-prospect.com	02-6781351	02-6789358	3 א	אורנוגוי	ירושלים	גיא-פרוספקט בע"מ		גלעד חזן	יועץ סביבתי	מתכנן סביבתי
zvil24@gmail.com		03-7925370	13	תל אביב-יפו	כפר סבא	צ. פרנק - יעוץ, ניהול, ויזום בע"מ		צבי פרנק	מתכנן	יועץ תעופה
alon@agraco-nsulting.co.il	03-7522502	03-6473174	22	רומנו	תל אביב-יפו	אגרא יעוץ ותכנון בע"מ	8292	אלון פרלמן	מהנדס	יועץ פרוגרמתי
amos@ainbar-eng.co.il	03-5472216	03-5474458	20	(2)	רמת השרון	ע. ענבר - הנדסת תנועה תחבורה ודרכים	29972	עמוס ענבר	יועץ תחבורה	מהנדס
dana@livnio.il	03-6346773	03-6346771	3	הפלדה	אור יהודה	ע. לבני הנדסה אקוסטית		דנה טייטלר	יועץ אקוסטי	אקוסטיק ה
hgm@hgm-eng.co.il	09-8649805	073-7903902	7	גברי ישראל	נחניה	מהנדסים יועצים ומתכננים) 1980 בע"מ	6533	שמואל בדולח	יועץ תשתיות	מהנדס מים וביוב

דוא"ל	פקס	טלפון	בית	רחוב	ישוב	שם תאגיד	מספר רשיון	שם	סוג	מקצוע/ תואר
edo@geo-prospect.com	02-6781351	02-6789358	3 א	אורגוואי	ירושלים	גיא-פרוספקט בע"מ		עידו גוטמן	יועץ	יועץ זיהום קרקע
Tal_land@nctvision.net.il	03-5442081	03-5442082	18	בן אביצדור	תל אביב-יפו		104378	טל רוסמן	יועץ נופי	אדריכלית נוף
aadir@013.net		03-9032190	102	הנורית	חגור	אדיר יערי ופיקוח נופי בע"מ		אדיר אלוס	סוקר עצים	הנדסאי אדריכלות
(1) כתובת: בסר 4 קומה 37.										
(2) כתובת: סמטת היסמין.										

1.9 הגדרות בתכנית

בתכנית זו יהא לכל מונח מהמונחים המפורטים להלן הפרוש המופיע בצד ההגדרה, אלא אם כן משתמע אחרת מהוראות התכנית או מהקשר הדברים.

מונח	הגדרת מונח
ועדה למר"מ	כמשמעותה בתמ"א 4 / 2.
מגנל"ה	מגנל"ה - מישור גישה לנחיתה ולנסיקה לאחר המראה, המשמש להגבלת בניה עליונה מתחת לנתיב הטיסה בסמוך למסלול. מישור טרפזי שמוצאו בקצה רצועת המסלול והוא נמשך בשיפועים כלפי מעלה תוך התחברות סימטרית. מסומן בתשריט התכנית - נספח הגבלות הבניה בקו בצבע כתום.
מישור אופקי פנימי	מישור אופקי המשמש גבול עליון לבניה מתחת לנתיבי הטיסה של מטוסים המתמרנים מעל המסלול. המישור מורכב, על פי רוב, ממלבן ששתיים מצלעותיו מקבילות לציר המסלול, ומשני חצאי עיגולים צמודים לצלעות הניצבות (בצורה דמוית אליפסה שהמסלול במרכז ציר האורך שלה). גובה המישור 45 מ' מעל פני המסלול. מסומן בתשריט התכנית - נספח הגבלות הבניה בקו בצבע ירוק.
מישור מעבר	מישור משופע משני צידי רצועת המסלול ושני צידי תחילת המגנל"ה המשמש גבול עליון לבניה. מסומן בתשריט התכנית - נספח הגבלות הבניה בקו מקוטע בצבע אדום.
משטח קוני	מישור משופע המשמש גבול עליון לבניה סביב המישור האופקי. המישור מורכב משני מישורים מלבניים, הבנויים על הקטעים הישרים של תחום המישור האופקי, ומשני מקטעים חרוטיים, הבנויים על הקטעים העגולים שלו. מסומן בתשריט התכנית - נספח הגבלות הבניה בקו בצבע סגול.
משטחי תפעול	משטחי עבודה במכוני הבדק שעליהם עלולים להיווצר תשטיפים, שפך דלקים ושמינים.

כל מונח אשר לא הוגדר בתכנית זו, תהיה נודעת לו המשמעות הנתונה לו בחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 (להלן "החוק") או בתקנות שהותקנו מכוחו, וזאת בהיעדר כוונה אחרת משתמעת.

2. מטרת התכנית ועיקרי הוראותיה**2.1 מטרת התכנית**

הסדרת השימוש בשדה התעופה הקיים הרצליה כשדה תעופה זמני, תוך קביעת הגבלות הבניה, שמירה נאותה על בטיחות הטיסה והתאמת השימוש בשדה ובמבנים הקיימים בו בהתאם להוראות כל דין.

2.2 עיקרי הוראות התכנית

1. שינוי יעוד מקרקע חקלאית לייעודי קרקע לנמל תעופה - למסלולי טיסה, לנמל תעופה - לאזורי שירות ולדרך מוצעת.
2. קביעת שטחי בניה והוראות בניה.
3. קביעת הגבלות בניה בכל הקשור לבניה לגובה, למזעור סכנת ציפורים לתעופה ולשימוש בקרקע באזורים חשופים לרעש.
4. קביעת הוראות לפקיעת התכנית ולביטול המגבלות מכוחה.

3. טבלת יעודי קרקע ותאי שטח בתכנית

3.1 טבלת יעודי קרקע ותאי שטח בתכנית

יעוד	תאי שטח
דרך מוצעת	20
נמל תעופה - מסלולים	1
נמל תעופה - אזורי שירות	11, 10

3.2 טבלת שטחים

מצב מוצע		
יעוד	מ"ר מחושב	אחוזים מחושב
דרך מוצעת	1,660.32	1.01
נמל תעופה - אזורי שירות	146,699.6	89.16
נמל תעופה - מסלולים	16,166.12	9.83
סה"כ	164,526.04	100

4. יעודי קרקע ושימושים

4.1	נמל תעופה - מסלולים
4.1.1	שימושים
	א. מסלולי נחיתה והמראה. ב. מסלולי הסעה, קושרות ורחבות המתנה של כלי טיס, שולי מסלול, אזורי בטיחות, מתקני תאורה וחשמל, עזרי ניווט הנדרשים בהתאם לתקני תעופה. ג. מתקנים נוספים הנחוצים לשרות המשתמשים, לתפעול המטוסים, לתחזוקת שדה התעופה ולבטיחות הטיסה בו, ככל שידרשו על פי כל דין.
4.1.2	הוראות
4.2	נמל תעופה - אזורי שירות
4.2.1	שימושים
	כל האמור בסעיף 4.1.1 ב' ו-ג' לעיל ובנוסף: רחבות חניה למטוסים פתוחות ומקורות, מגדל פיקוח, משרדים, חדרי הדרכה, מבנים ומתקנים ללימוד טיס וכשירות טייסים, סימולטורים, מכוני בדק על מתקניהם, מבנים ומתקנים לאחסון כלי טיס ולפריטים נלווים, מתקנים לשמירה על איכות הסביבה, עמדת הרצת מנועים, מחסנים, מיכלי דלק, כיבוי אש והצלה, בטחון ודרישות פקע"ר ועמידה בתקני רעידות אדמה, חניוני רכב, גדרות, שטחי גינון.
4.2.2	הוראות
א	בינוי ו/או פיתוח א. זכויות והוראות בניה, כמפורט בסעיף 5. ב. תותר חלוקת תא השטח למגרשים בתשריט חלוקה שיאושר על ידי הוועדה המקומית. ג. יותר להסדיר בהיתר מספר מבנים על מגרש / תא שטח. ד. משטחי התפעול במכוני הבדק יהיו מבטון, אטומים בחומר מונע חלחול ובשיפועים אשר יובילו למפרידי שמנים המחוברים לבורות אטומים, שנפחם מתאים לקליטת כמויות השפכים הנוצרים כתוצאה מהפעילות במכונים. ה. גגות ומשטחי האסבסט בתחום השדה מחויבים בפירוק ופינוי מיידי עפ"י חוק לאחר תיאום מול המשרד להגנת הסביבה. ו. בשטח ביעוד זה יתאפשר ביצוע סקר קרקע, בתיאום עם המשרד להגנת הסביבה, לצורך מימוש התכנית למגורים במקביל עם הפעילות השוטפת של שדה התעופה.
4.3	דרך מוצעת
4.3.1	שימושים
	א. כל השימושים הנכללים בהגדרת "דרך" על פי סעיף 1 לחוק התכנון והבניה. ב. קווי תשתית ומתקנים נלווים מעל מפלס הקרקע ומתחת למפלס הקרקע.
4.3.2	הוראות
א	דרכים א. תותר הקמת קווי תשתית ומתקנים נלווים מעל מפלס הקרקע ומתחת למפלס הקרקע ובלבד שלא יפגעו בשימוש הדרך ובבטיחות.

5. טבלת זכויות והוראות בניה - מצב מוצע

קו בנין (מטר)	מספר קומות	גובה מבנה- מעל הכניסה הקובעת (מטר)	תכנית (% מותא שטח)	שטחי בנייה (מ"ר)				גודל מגרש (מ"ר)	בניין / מקום	תאי שטח	שימוש	יעד
קדמי	אחורי	צדדי- שמאלי	צדדי- ימני	מעל הכניסה הקובעת	סה"כ שטחי בנייה	שירות	עיקרי שירות	מעל הכניסה הקובעת	גודל מגרש כללי			
0	0	0	0		9200	100	100	(1) 9000	146699	10	נמל תעופה - אזורי שירות	נמל תעופה - אזורי שירות
					40	40			16166	1	נמל תעופה - מסלולים	נמל תעופה - מסלולים

האמור בטבלה זו גובר, במקרה של סתירה, על הוראות כלליות אחרות, בין בהוראות התכנית ובין בתשריט המצב המוצע.

גם בטבלה עצמה גוברת הוראה מפורטת על הוראה כללית

שטחי הבניה המפורטים בטבלה שלעיל כוללים את כל שטחי הבניה המירביים בתכנית זו

הערה ברמת הטבלה:

ככל שיידרשו מטעמים בטיחותיים בלבד ובהתאם להוראות רת"א, בהתבסס על התקינה התעופתית, ניתן יהיה לאשר חריגה בגובה המתקנים הנדרשים להפעלת השדה ובלבד שגובהם לא יעלה על 30 מ'. וכן מאותם טעמים ניתן יהיה לאשר תוספת של 5% משטחי הבניה.

הערות לטבלת זכויות והוראות בניה – מצב מוצע:

(1) מיועד להסדרת המצב הקיים.

(2) מיועד להטמנת מיכלי דלק ולבורות שאיבה ודרישות איכות הסביבה ככל שיהיו.

6. הוראות נוספות

6.1	תשתיות
	תשתיות ושירותי עזר : בכל תחום התכנית תותר הקמת מתקני שליטה, בקרה, מתקני ניווט וביטחון, תחנות ניטור, קווי תשתיות ומערכות קשר ותקשורת פנימית וחיצונית, מערכות חשמל, תחנות משנה וגנרטורים, מערכות תדלוק, מערכות מים, ביוב וניקוז, דרכים וחינונים, מתקני בטיחות, בטחון ואבטחה.
6.2	מגבלות בניה לגובה
	מגבלות הבניה לגובה יהיו כמסומן בתשריט הגבלות בניה. תחומי ההגבלות לבניה לגובה מגדירים את הגובה המרבי המותר לבניה למישורים המפורטים להלן, כמסומן בתשריט הגבלות הבניה : א. שטח רצועת המסלול. ב. מישור גישה ונסיקה לאחר המראה (מגנלי"ה) ג. מישור מעבר. ד. מישור אופקי פנימי. ה. משטח קוני. באזורים המותחמים בהגבלות הבניה לגובה, יחולו ההוראות הבאות : א. בשטח רצועת המסלול : רצועת המסלול תהיה פנויה מכל מכשול למעט מתקנים ועזרי ניווט הדרושים להפעלה בטוחה של השדה. גובה כל נקודה על פני רצועת המסלול יהיה כגובה פני המסלול בנקודת הצטלבות ציר המסלול והניצב אל הנקודה. רצועת המסלול נמשכת מעבר לסף המסלול בשני קצותיו, וגובהה בקטעים אלה כגובה סף המסלול הסמוך לה. ב. במישור גישה לנחיתה ולנסיקה לאחר המראה (מגנלי"ה) 1. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר מתחת למישור זה לא יעלה על הגבהים המוחלטים של מישורי המגנלי"ה הקבועים בתשריט התכנית, בהתאם לשיפוע בכל קטע של המגנלי"ה והנמדד לאורך המשך ציר המסלול החל מבסיס מוצא המגנלי"ה. 2. לענין סעיף (1), דין נקודה על קו הניצב להמשך ציר המסלול כדין נקודת הצטלבות הקו הניצב והציר. 3. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי מכשולים דקיקים יהיה נמוך ב- 15 מ' מהגובה שנקבע בסעיף משנה (1). 4. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי כבישים ודרכים יהיה נמוך ב- 5 מ' מהגובה שנקבע בסעיף משנה (1). 5. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי מסילות ברזל ורכבות יהיה נמוך ב- 7 מ' מהגובה שנקבע בסעיף משנה (1). ג. במישורי המעבר 1. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר מתחת למישורי המעבר בנקודה מסוימת לא יעלה על הגובה המוחלט של מישורים אלה. הגובה הנמדד מנקודת ההצטלבות בין ציר המסלול וקו הניצב אליו מן הנקודה הנבדקת בתוספת 1 מ' גובה לכל יחידת מרחק, הקבועים בתשריט

6.2	מגבלות בניה לגובה
	התכנית (שיפוע המישור) הנמדד מגבול רצועת המסלול. 2. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי מכשולים דקיקים יהיה נמוך ב- 15 מ' מהגובה שנקבע בסעיף משנה (1). 3. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי כבישים ודרכים יהיה נמוך ב- 5 מ' מהגובה שנקבע בסעיף משנה (1). 4. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי מסילות ברזל ורכבות יהיה נמוך ב- 7 מ' מהגובה שנקבע בסעיף משנה (1). ד. במישור האופקי הפנימי 1. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר מתחת למישור האופקי הפנימי לא יעלה על הגובה המוחלט של השדה בתוספת 45 מ'. 2. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי כבישים ודרכים יהיה נמוך ב- 5 מ' מהגובה שנקבע בסעיף המשנה (1). 3. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי מסילות ברזל יהיה נמוך ב- 7 מ' מהגובה שנקבע בסעיף המשנה (1). ה. במשטח הקוני 1. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר מתחת למשטח הקוני לא יעלה על גובהו המוחלט של מישור זה. גובה המשטח הקוני יהיה כגובה המישור האופקי הפנימי בתוספת 1 מ' גובה לכל 20 מ' מרחק, הנמדד מגבולו החיצוני של המישור האופקי הפנימי ובניצב לו. 2. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי כבישים ודרכים יהיה נמוך ב- 5 מ' מהגובה שנקבע בסעיף המשנה (1). 3. גובה הבניה המוחלט המרבי המותר לגבי מסילות ברזל יהיה נמוך ב- 7 מ' מהגובה שנקבע בסעיף המשנה (1).
6.3	מגבלות בניה ושימושי קרקע למזעור סכנת ציפורים
	בתשריטת התכנית מסומנים סביב שדה התעופה שני מתחמים למזעור סכנת ציפורים: אזור סיכון ציפורים א' המסומן בקו צהוב רצוף ואזור סיכון ציפורים ב' המסומן בקו צהוב מקווקוו. פירוט ההגבלות בשימושי הקרקע לפי האזורים: 1. אזור סיכון ציפורים א' לא תאושר תכנית ולא יינתן היתר לבניה או לשימוש בקרקע לשימושים הבאים: א. אתר לסילוק פסולת ואשפה אורגנית. ב. מתקני קינון ושהייה לציפורים, לרבות מקלטי ציפורים. ניתן יהיה להתיר בניה ושימושי קרקע, המפורטים להלן במקרים מיוחדים, תוך קביעת האמצעים הדרושים למניעת סכנת ציפורים לתעופה: 1. מפעלים לעיבוד מזון ואסמי תבואה. 2. חוות בעלי חיים, למעט רפתות לבקר ודירים לצאן. 3. פארקים וחניוני נופש. 4. מתקני איגום מים מלאכותיים - בכפוף לקביעת אמצעים הדרושים למניעת משיכת הציפורים וגרימת סכנה לתעופה.

מגבלות בניה ושימושי קרקע למזעור סכנת ציפורים	6.3
2. אזור סיכון ציפורים ב' לא תאושר תכנית ולא יינתן היתר לבניה או לשימוש בקרקע לשימושים הבאים: א. מתקני קינון ושהייה לציפורים לרבות מתקני ציפורים. ב. ניתן יהיה להתיר בניה ושימושי קרקע עבור אתר לסילוק פסולת ואשפה אורגנית, בכפוף לקביעת אמצעים הדרושים למניעת משיכת ציפורים וגרימת סכנה לתעופה.	
מגבלות בניה בגין רעש מטוסים ודרישות מיגון אקוסטי	6.4
הוראות והגבלות בניה ושימושי קרקע בגין רעש מטוסים א. מתחמי חשיפה לרעש מטוסים 1. בתשריט התכנית משורטטות עקומות שוות חשיפה לרעש מטוסים ברמות של 60, 65, 70 ו- 75 Ldn, (25, 30, 35 ו- 40 תח"ר בהתאמה). 2. לצורך תכנון, בניה ופיתוח באזורים המקיפים את השדה, שיתוכנו בתכנון המפורט, חולקו קבוצות מתחמים לפי מידת חשיפתם לרעש מטוסים, להלן: מתחם רעש מטוסים מס' 1 (מר"מ 1) עד 60 Ldn - תח"ר 25 עד 30. מתחם רעש מטוסים מס' 2 (מר"מ 2) עד 65 Ldn - תח"ר 30 עד 35. מתחם רעש מטוסים מס' 3 (מר"מ 3) עד 70 Ldn - תח"ר 35 עד 40. מתחם רעש מטוסים מס' 4 (מר"מ 4) מעל 75 Ldn - תח"ר מעל 40. ב. סיווג שימושי קרקע שימושי הקרקע המפורטים להלן מחולקים ל- 3 קבוצות על פי מידת רגישות השימוש לרעש מטוסים: 1. שמושי קרקע קבוצה א' - שימושים בעלי רגישות גבוהה לרעש 1.1 מגורי קבע לכל סוגיהם: בבניה צמודת קרקע או בבתי קומות, בבניה קשיחה ובבניה קלה. 1.2 מבני ציבור המשמשים לשהייה ממושכת, כגון: בתי אבות, בתי החלמה, בתי חולים. 1.3 מבנים המשמשים לפעילות המחייבת שקט ושימוש בשטחים פתוחים, כגון: בתי ספר, גני ילדים, מעונות יום. 1.4 בתי תפילה. 1.5 מתקנים ומבנים פתוחים המשמשים לבידור ולתרבות, כגון: אמפיתיאטרון או קונכיית אקוסטיות למופעים בשטח פתוח. 2. שמושי קרקע קבוצה ב' - שימושים בעלי רגישות בינונית לרעש 2.1 מבנים, כגון: מלונות ואכסניות, אולמות למופעי תרבות ולבידור, ספריות ומרפאות. 2.2 משרדים ושירותים משרדיים, תעשיות מדויקות שאינן יוצרות רעש, כגון: אלקטרוניקה, אופטיקה, צילום, הרכבה ותיקון של מכשור מדעי, בקרה ומדידה, שעונים. 2.3 מסחר קמעונאי (למעט חומרי בניה וחקלאות), כגון: מכונות, ציוד וכלי עבודה, ריהוט, בדים, בגדים, ספרים. 2.4 מסעדות ומזנונים. 2.5 שטח ציבורי פתוח, שטח פרטי פתוח, חניוני מחנאות, מתקני ספורט ונופש, אצטדיונים ומתקני ספורט לצופים, גני שעשועים. 2.6 חקלאות של בעלי חיים או גני חיות.	

6.4

מגבלות בניה בגין רעש מטוסים ודרישות מיגון אקוסטי

3. שימושי קרקע קבוצה ג' - שימושים בעלי רגישות נמוכה לרעש
- 3.1 מסחר סיטונאי.
- 3.2 מסחר קמעונאי לחומרי בניין וחקלאות.
- 3.3 תעשייה ומלאכה הכרוכים בפעילות רועשת, כגון: עיבוד מתכת, עץ וריהוט, אבן, טכסטיל וביגוד, תעשיית מזון, נייר ודפוס, תעשייה כימית ופטרוכימית, בתי זיקוק, פלסטיק, זכוכית, חימר, חלקי בנין ואביזרי בנין.
- 3.4 מתקני תחבורה יבשתית וימית, כגון: כבישים, חניונים, מסילות, מעגנות.
- 3.5 מתקני תשתית לייצור חשמל, אספקת מים ותקשורת.
- 3.6 חקלאות כרייה וייעור, דייג וספורט מים.
- 3.7 מבנים או מתקנים הקשורים להפעלת שדה התעופה או מתקנים תעשייתיים הקשורים לתעופה.
- ג. בניה אקוסטית
- הבניה האקוסטית תעשה על פי התדריך לתכנון האקוסטי המהווה חלק בלתי נפרד מתמ"א 15. התדריך כולל פירוט הדרישות המחייבות להפחתת רעש והאמצעים להשגתן עבור כל סוג שימוש, בהתאם למתחמי הרעש.
- ד. תכנון, בניה ופיתוח במר"מ 1 (60 עד 65 Ldn)
1. תכנית המייעדת שטחים לשימושי קרקע מקבוצה א' ומקבוצה ב' 2.1, תאושר כשהיא כוללת הוראות לבניה אקוסטית.
2. ניתן להתיר בניה לשימושי קרקע מקבוצה א' ומקבוצה ב' 2.1, בתנאי שתבוצע כבניה אקוסטית (בניה על פי דרישת התדריך האקוסטי). תוספת למבנה שאינה עולה על שליש מגודל המבנה הקיים, פטורה מדרישה לבניה אקוסטית.
- ה. תכנון, בניה ופיתוח במר"מ 2 ו-3 (65 עד 75 Ldn)
1. לא תאושר תכנית הכוללת תכנון ליעוד חדש לשימושי קרקע מקבוצה א'.
2. לא תאושר תכנית הכוללת תכנון ליעוד מאושר לשימושי קרקע מקבוצה א'.
3. לא יינתן היתר בניה לשימושי קרקע מקבוצה א'.
4. היתר לתוספת בניה לבנין קיים עבור שימושי קרקע מקבוצה א' יינתן רק בתנאי שתבוצע כבניה אקוסטית.
5. תכנית המייעדת שטחים לשימושי קרקע מקבוצה ב' תאושר כשהיא כוללת הוראות לבניה אקוסטית.
6. היתר בניה לשימושי קרקע מקבוצה ב' יינתן בתנאי שתבוצע כבניה אקוסטית.

6.5

מגבלות בניה בגין רעש מטוסים ודרישות מיגון אקוסטי

המשך לסעיף 6.4

- ו. תכנון, בניה ופיתוח במר"מ 4 (75 Ldn ומעלה)
1. לא תאושר תכנית הכוללת תכנון ליעוד חדש לשימושי קרקע מקבוצה א' ו-ב'.
2. לא תאושר תכנית הכוללת תכנון ליעוד מאושר לשימושי קרקע מקבוצה א'.
3. לא תאושר תכנית הכוללת תכנון ליעוד מאושר לשימושי קרקע מקבוצה ב'.
4. לא יינתן היתר בניה לשימושי קרקע מקבוצה א', כולל היתר לתוספת למבנה.
5. לא יינתן היתר בניה לשימושי קרקע מקבוצה ב' או ג', אלא בתנאי שתבוצע כבניה אקוסטית.

6.5	מגבלות בניה בגין רעש מטוסים ודרישות מיגון אקוסטי
	6. תכנית הכוללת תכנון ליעוד חדש או תכנון ליעוד מאושר לשימושי קרקע מקבוצה ג', תאושר בתנאי שתבוצע כבניה אקוסטית. ז. שימושים שהוראות אלו אינם חלות עליהם הוראות פרק זה לא יחולו על מבנים שבני אדם אינם שוהים בהם ועל שימושים חקלאיים, למעט גידול בעל חיים. הבניה והשימושים בשטחים הכלואים בעקומות שוות ערך לחשיפת רעש מטוסים, כמסומן בתשריט התכנית, יותרו על פי האמור בסעיף זה ועל פי התדריך לתכנון אקוסטי לשימושי קרקע במתחמי רעש מטוסים המצורף כנספח לתמ"א 15.
6.6	מיגון אקוסטי
	מבני מגורים קיימים המצויים בתחום חשיפת רעש העולה על Ldn 65 יהיו זכאים למיגון אקוסטי. מבנים יהיו זכאים למיגון אקוסטי כאמור לעיל, אם נתקיימו בהם כל התנאים האלה: 1. ניתן היתר בניה למבנה או חלק ממנו עד ליום החלטת המועצה הארצית לתכנון ובניה להמליץ בפני הממשלה על אישור תכנית זו. ככל שמדובר בהיתר לחלק ממבנה הזכאות תחול רק על אותו חלק שניתן לגביו ההיתר. 2. המבנה אינו מיועד להריסה או לפינוי עפ"י תכנית תקפה או עפ"י צו רשות מוסמכת. 3. המבנה אינו מחויב בתכנון אקוסטי על פי תכנית אחרת. ההליכים למימוש הזכאות למיגון אקוסטי מפורטים בנספח לתוכנית זו.
6.7	הוראות בדבר קיום היועצות
	הועדה למר"מ תייעץ ותסייע בביצוע ההוראות הכלולות בתכנית זו ותקבל, לפי הצורך מעת לעת דיווחים ועדכונים מרשות שדות התעופה לגבי מימוש הזכאות למיגון ותפקח על קביעת הזכאות למיגון ועל מימושו. מוסד תכנון יהיה רשאי לאשר תכנית בחריגה מהגבלות הבניה לפי תכנית זו, ובלבד שהתקבל אישור הועדה למר"מ, בהתאם לקבוע בתמ"א 4 / 2. צמצום הגבלות ביחס לבניה לגובה ומזעור סכנת ציפורים יהיה כפוף לעמידה בדרישות בטיחות טיסה, כפי שיקבעו על ידי רשות התעופה האזרחית ובהתייעצות עם רשות שדות התעופה.
6.8	תנאים למתן היתרי בניה
	1. תנאי להיתר מכח התכנית יהיה קבלת אישור רשות התעופה האזרחית. 2. תנאי להיתר למוסכים, מכוני בדק, מתקני תדלוק ומתקנים אחרים בהם קיימת אפשרות לזיהום מי תהום, יהיה הגשת נספח הבוחן את השפעת השימוש או הפעילות על מי התהום ובו יפורטו האמצעים שיינקטו למניעת זיהום ולהגנה על מי התהום. 3. תנאי להיתר להנחת תשתיות יהיה ביצוע סקר קרקע בתחום הבקשה, שעל פיו יקבעו הוראות סביבתיות בהיתר.

6.8	תנאים למתן היתרי בניה
	4. תנאי להיתר להנחת תשתית הכולל פינוי קרקע, יהיה תיאום עם המשרד להגנת הסביבה שיקבע הנחיות מפורטות לפינוי הקרקע והנחת התשתית. 5. תנאי להיתר הכולל שימוש בחומרים מסוכנים, יהיה התייעצות עם היחידה לאיכות הסביבה בעיריית הרצליה.

6.9	קביעת אמצעים למניעת מטרדים וזיהום סביבה
	1. עקומה שוות רעש Ldn 65 המסומנת בתשריט הינה גבול הרעש מפעילות המטוסים בתכנית זו. לצורך פיקוח על עמידה במגבלת הרעש, עם אישורה של תכנית זו, יוצבו תחנות ניטור סביב שדה התעופה. מיקום התחנות ייקבע בתיאום עם המשרד להגנת הסביבה. ממצאי תחנות הניטור יפורסמו אחת לחודש ויהיו זמינים באגף רעש במשרד להגנת הסביבה וביחידה הסביבתית של רשות שדות התעופה. 2. הטיפול בפסולת בתחום התכנית יעשה באופן שיאפשר מיון, הפרדה, דחיסה והעברה למחזור. 3. מערך איסוף הפסולת יכלול נקודות לאיסוף פסולת אריזות, מכלים לאיסוף פסולת שמנים ודלקים שיוצבו על גבי מאצרות, נקודות לאיסוף מצברים ואיסוף פסולת מסוכנת (מיכלי חומ"ס). 4. אחסון וניפוק דלקים יבוצע בהתאם להנחיות העדכניות של המשרד להגנת הסביבה ומשרד האנרגיה. 5. לא תפונה קרקע חשודה כמוזהמת משטח התכנית ללא אישור המשרד להגנת הסביבה. 6. בורות התשטיפים והמתקנים להפרדת שמנים ושומנים יפונו וינוקו באופן תדיר על פי הנחיות היצרן ועל פי הצורך, זאת על מנת למנוע גלישתם. תעלות הניקוז ישמרו נקיות מפסולת ותובטח זרימה תקינה בהן בכל זמן. 7. ביצוע התדלוק יבוצע תוך שימוש במערכת STAGE 1 למניעת פליטת מזהמים. יוספו אביזרי חיבור מתאימים להשבת אדי הדלק בעת הליך מילוי של מיכלי הדלק הטמונים בשדה. 8. עם אישורה של תכנית זו, יתבצע סקר איטום צנרות, מיכלים ובורות ביוב בתיאום עם המשרד להגנת הסביבה ובהתייעצות עם היחידה לאיכות הסביבה בעיריית הרצליה.

6.10	ביוב
	1. שפכים סניטריים יועברו לבורות שאיבה. לא יותר השימוש בבורות ספיגה. 2. מערכת ההולכה, הטיפול וסילוק השפכים תתוכנן ותבוצע באופן שיימנעו זיהומי קרקע, מי תהום ומים עיליים. 3. חציית קווי מים תהיה מעל קווי הביוב ובהתאם להנחיות משרד הבריאות.

6.11	שמירה על עצים בוגרים
	לא יחול כל שינוי במצב הקיים של העצים בתחום שדה התעופה, בהתאם לסקר עצים שנערך ביום ה- 6.2.17 והמצורף כנספח לתכנית זו.
6.12	גמישות לתכנית
	ניתן לאשר בשטח התכנית ובתחומי מגבלות הבניה כמסומן בתשריט תכנית זו, תכנית למגורים ולשימושים נלווים למגורים, לרבות בחריגה ממגבלות הבניה, והיא לא תהווה שינוי לתכנית זו. אולם, לא יינתן היתר בתחום מגבלות בניה ופיתוח מכוחה של תכנית למגורים הכוללת פחות מ- 1,000 יח"ד, אלא רק לאחר פקיעת תוקף התכנית.

7. ביצוע התכנית

7.1 שלבי ביצוע

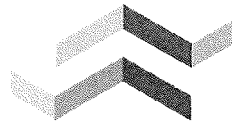
7.2 מימוש התכנית

1. תוקפה של תכנית זו יפקע, לפי המוקדם בין המועדים הבאים (להלן: "מועד הפקיעה") :
עם אישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים או תחילת עבודות בשטח התכנית לצורך מימוש התכנית למגורים או עם מתן היתר ראשון בשטח התכנית למגורים או עם קבלת רישיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית.
2. כל הגבלות הבניה המוטלות על הסביבה בגין שדה התעופה בהרצליה, מכוח תכנית זו או בתכנית אחרת, יבוטלו במועד הפקיעה.
3. עם פקיעת תכנית זו, ישובו לחול הייעודים שהיו תקפים בתכניות מאושרות טרם אישור תכנית זו, אלא אם אושרה בשטח תכנית למגורים.

נספח יז

**העתק החלטת המועצה הארצית
מיום 6.8.19**

עמוד 244



החלטות

המועצה הארצית לתכנון ולבניה

ישיבה מס' 632

מתאריך ה' באב התשע"ט, 6.8.19

הבהרה:

מסמך זה נערך לפי סעיף 48 ה לחוק התכנון והבניה כפי שנקבע בתיקון 101 לחוק. המסמך מכיל את ההחלטות שנתקבלו באותה ישיבה ותו לא. פירוט נוסף לפי סעיף 48ד (ובכללו מהלך הדיון, הצעות מיעוט, נוכחות חברים, מוזמנים ועוד) יבוא בפרוטוקול הישיבה אשר יפורסם עם אישורו ע"י חברי הוועדה. מובהר כי מועדים שנקבעו בחוק ו/או בתקנות ו/או בגוף ההחלטה מתייחסים למסמך זה.

החלטות

המועצה הארצית לתכנון ולבניה מס' 632 מתאריך 6.8.19

9. תמ"א 15/ב: שדה תעופה הרצליה

מטרת הדיון: דיון פנימי.

דיון בהמלצות הולנת"ע בהערות הוועדות המחוזיות ובהשגות הציבור והעברה לאישור הממשלה.

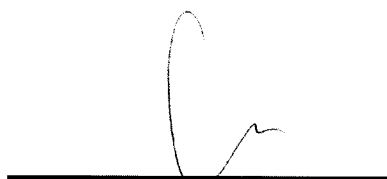
הוחלט:

המועצה הארצית מברכת על הגשת התכנית לשדה התעופה בהרצליה אשר מציעה איזון בין צרכי התעופה הכללית תוך התייחסות לשימושים המוצעים בשדה תעופה זה, לבין הצורך בהגדלת היצע יחידות דיור. התכנית תאפשר לשדה התעופה להמשיך לפעול זמנית עד לאישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים, תחילת עבודות בשטח לצורך מימוש תכנית למגורים או מתן היתר ראשון לפי תכנית למגורים, או עד לקבלת רישיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה כללית, לפי המוקדם.

לאחר ששמעה את חברי הוועדה, ולאחר שהשתכנעה כי התכנית מציעה איזון ראוי בין הצרכים כאמור, מחליטה המועצה הארצית לקבל את המלצות הולנת"ע ביחס להערות הוועדה המחוזית והשגות הציבור שהושמעו בישיבתה מיום 16.7.19, ולהמליץ לממשלה על אישור התכנית בכפוף לתיקונים טכניים של מנהל התכנון ובכפוף לתיקונים הבאים:

1. בהתאם להחלטת הולנת"ע, התכנית לא תטיל מגבלות על אישור תכניות למגורים בשטח השדה ובתחום מגבלותיו. יחד עם זאת, לא יינתן היתר בניה בתחום מגבלות בניה ופיתוח מכוחה של תכנית למגורים הכוללת פחות מ-1000 יחידות דיור אלא לאחר פקיעת תוקף תכנית זו.
2. נוסח מדויק של הערת האזהרה למבנים בהם בוצע מיגון אקוסטי ינוסח על ידי הלשכה המשפטית של מינהל התכנון.

כמו כן, בהתאם להחלטות המועצה מיום 13.10.15 ומיום 2.2.16, התכנית תועבר לאישור הממשלה רק לאחר הפקדת כתב שיפוי מלא על ידי רשות שדות התעופה, בהתאם להתחייבות משרד התחבורה ורשות שדות התעופה בפני המועצה הארצית, התחייבות שעל בסיסה קודמה התכנית ובהסתמך על כך חודשה מדיניות אי האכיפה על ידי היועץ המשפטי לממשלה.



חנ ויצמן

מזכיר המועצה הארצית לתכנון ולבניה



דלית זילבר

מ"מ יו"ר המועצה הארצית לתכנון ולבניה

נספח יח

**העתק חלקי של תקנון התכנית
מיום 15.4.19**

עמוד 247



חוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיור (הוראת שעה), התשע"ד-2014

הוראות התכנית

תכנית מס' תמל/ 1083

קריית המסלול

מחוז תל-אביב

מרחב תכנון מקומי הרצליה

סוג תכנית תכנית מועדפת לדיור

אישורים

ניתן לצפות במסמכי התכנית ובהחלטות בעניינה באתר תכנון זמין :

<http://mavat.moin.gov.il/MavatPS/Forms/SV3.aspx?ABC>

מועד הפקה: 15/04/2019 14:02 - עמוד 1 מתוך 24 - מונה תדפיס הוראות: 18

דברי הסבר לתכנית

שדה התעופה הרצליה החל את דרכו כשדה תעופה צבאי במלחמת העצמאות, ולאחריה שימש כשדה תעופה אזרחי. שדה התעופה אינו מוסדר סטטוטורית, וקיים בפועל על קרקע שייעודה המאושר הוא חקלאי. תכנית "קריית המסלול" מסדירה את הקרקע להקמת שכונת מגורים חדשה על תחום המחצית המזרחית של השדה, ועל השטחים הפתוחים מדרום לו עד לרחוב מנחם בגין.

תכנית "קריית המסלול" היא נגזרת של תכנית רחבה יותר לפיתוח "הרובע הצפוני הרצליה" - תא השטח הממוקם בין רחוב הבריגדה היהודית / מנחם בגין מדרום, דרך 531 מצפון, רחוב ירושלים במזרח ודרך 20 ממערב. "קריית המסלול" מהווה את שלב ההקמה הראשון של הרובע.

התכנית נערכה על בסיס העקרונות הבאים:

- בניה רוויה בצפיפות עירונית גבוהה לטובת ניצול משאב הקרקע ולטובת מתן שירותים עירוניים איכותיים
- התבססות הנגישות על תחבורה ציבורית וריסון תנועת הרכב הפרטי
- עידוד ההליכה ברגל והרכיבה על אופניים, על ידי מארג צפוף של רחובות המתוכננים ומעוצבים לתנאים מיטביים לתנועות אלו
- קביעת התוואי ההיסטורי של מסלול שדה התעופה כפארק עירוני ליניארי הקושר את השכונה אל הפארק העירוני הרחב ממערב, כמחווה לזיכרון ההיסטורי של קיום השדה וחלקו במאמץ הקוממיות הלאומי.
- פיתוח ציר ירוק לאורך רחוב מנחם בגין, בהתאם לתמ"מ 5
- שימור עצים בוגרים וערכיים הקיימים בתחום התכנית

דף ההסבר מהווה רקע לתכנית ואינו חלק ממסמכיה הסטטוטוריים.

1.9 הגדרות בתכנית

לא רלוונטי

כל מונח אשר לא הוגדר בתכנית זו, תהיה נודעת לו המשמעות הנתונה לו בחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 (להלן "החוק") או בתקנות שהותקנו מכוחו, וזאת בהיעדר כוונה אחרת משתמעת.

2. מטרת התכנית ועיקרי הוראותיה

2.1 מטרת התכנית

1. פינוי שדה התעופה הקיים
2. הקמת שכונת חדשה, אינטנסיבית ומעורבת שימושים, סביב פארק עירוני ליניארי בתחום המסלול של שדה התעופה ההיסטורי

2.2 עיקרי הוראות התכנית

1. שינוי ייעוד משטחים חקלאיים ודרכים למגורים ד', דיור מיוחד, מבנים ומוסדות ציבור, שצ"פ ודרכים.
2. קביעת שימושים למגורים, מסחר ותעסוקה, דיור מוגן, מבנים ומוסדות ציבור.
3. קביעת זכויות הבניה.
4. קביעת הוראות לנושאים הבאים:
 - א. הוראות בינוי ופיתוח
 - ב. הכנת תכנית עיצוב אדריכלי
 - ג. איכות הסביבה
 - ד. בניה ירוקה
 - ה. תנאים למתן היתרי בניה
 - ו. שימור עצים בוגרים
 - ז. הריסות ופינויים
 - ח. רישום שטחים ציבוריים
 - ט. זיקות הנאה
 - י. תנועה וחניה