

6 מרץ 2016

לכבוד
ח"כ יצחק וקנין – סגן יו"ר הכנסת
יו"ר ועדת המשנה לנושאי תעופה
ועדת הכלכלה של הכנסת

מר וקנין הנכבד

הנדון: הצלת שדות התעופה בישראל

1. אגודת התעופה הכללית מאגדת מרבית הטייסים ובעלי המטוסים בישראל. אנו פועלים לקידום התעופה הכללית ולשמירת התשתית התעופתית הלאומית בארץ. אני מברכים על ההקמה המחודשת של הועדה לנושאי תעופה בראשותך ומקווים שנושאים חשובים אלו יזכו לתשומת הלב הראויה של בית המחוקקים.
2. המצב התכנוני/משפטי של שדות התעופה האזרחיים בארץ איננו מוסדר. למעשה כל שדות התעופה בישראל למעט חלקים מנתב"ג ושדה דב אינם מוסדרים כראוי על פי חוק התכנון והבניה.
3. שדות התעופה העומדים לרשות התעופה האזרחית בישראל הוקמו רובם ככולם לפני קום מרבית התשתית התעופתית החיונית לפיתוח התעופה ולקיומה נוצרה לפני חקיקת חוק התכנון והבניה תשכ"ה 1965. עם חקיקת חוק התכנון והבניה מצאו את עצמם שדות התעופה של התעופה הכללית בתוך שטחים המוגדרים לשימוש חקלאי על ידי התכניות המקומיות.
4. רשויות המדינה שהיו ערות לבעיה עמלו במשך עשרות שנים על הכנת תכנית מתאר ארצית לתפרושת שדות התעופה בישראל. בשנת 2000 אושרה תכנית כזאת שמספרה 15. תמ"א 15 הגדירה את מקומם של עשרות שדות תעופה ומנחתים ברחבי הארץ. לפני מספר שנים המליצה ועדה בראשות אלוף (מיל) הרצל בודינגר, לשמור על שדות התעופה הקיימים וקבעה את חשיבותם לפיתוח התעופה האזרחית בעתיד.
5. אלא שתמ"א 15 קבעה כי יש להכין תכנית מפורטת לכל שדה תעופה המצוין בה תוך 3 שנים. אחד התנאים להפקדת תכנית מפורטת כזו הוא הצורך להפקיד כתב שיפוי על ידי מי שיוזם את התכנית, ובו הוא מתחייב לשפות את הועדות המקומיות בתחומים בהם מצויה התכנית, בגין תביעות לפיצויים ואחרות לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה. (סעיף 9 בפרק ג' בתמ"א 15).
6. מי שמופקדת, על פי חוק, לקדם ולפתח את שדות התעופה בארץ הינה רשות שדות התעופה (רש"ת) אך זאת מועלת בתפקידה, עד כמה שמדובר בשדות התעופה הפנים ארציים ובראשם שדות הרצליה ושדה דב.
7. רש"ת מטעמים השמורים עמה סירבה להפקיד כתבי שיפוי. בסירובה לפעול על פי הוראות תמ"א 15 מסכנת רש"ת את קיומם של כל שדות התעופה שהיא אחראית להם כיום ואשר עלולים להמחק מתמ"א 15.
8. יש להדגיש – סגירת שדות התעופה הרצליה ושדה דב יגרמו לקריסת התעופה הכללית הפנים ארצית בישראל שכן 90% מהפעילות בתחום לרבות טיסות לימוד טיס, הכשרת טייסים, כיבוי אש, ריסוס, צילום אוויר השכרת מטוסים לטייסים, מוניות אוויר ועוד מתבצעות בשדות אלו.

9. לאור מחדלי הרשויות כאמור קבע היועמ"ש כי ביום 15.4.15 תהפוך הפעילות התעופתית בשדה הרצליה לבלתי חוקית, ללא כל התייחסות למציאת חלופה. מבחינת דיני התכנון והבניה. מבחינה תעופתית אין שום בעיה בשדה, לא בטיחותי ולא אחרת. לפיכך הגורמים הפעילים בשדה הרצליה וביניהם חברות התעופה, הטייסים, מכוני הבדק, המכונאים ובעלי מטוסים, הגישו עתירה נגד הרשויות במטרה לאפשר את הפעילות בשדה עד להקמת חלופה מתאימה באזור המרכז. העותרים, ואלוף מיל. הרצל בודינגר בתוכם, ביקשו גם צו ביניים לשמירת המצב הקיים בהרצליה עד להכרעה בעתירה.
- בג"צ, לאחר שבחן את טענות הצדדים, הבחין מיד באזלת היד של הרשויות ובראשן רש"ת. במקום שהרשויות אינן פועלות נאלץ בג"צ לפעול במקומן. כך מצא עצמו בג"צ קובע נוהלים להסדרת הפעילות התעופתית בשדה התעופה בהרצליה ובמילים אחרות – בג"צ מנהל את השדה! בזכות בג"צ ניתן לטוס בהרצליה במתכונת מוגבלת.
- אנחנו בדעה כי הממשלה ורשויותיה הן אילו החייבות לנהל את משק התעופה ושמירת התשתיות הלאומיות התעופתיות אמורה להיות בראש מעייניהם.
10. אנחנו בדעה כי יש לתקן את תמ"א 15 באופן כזה שיתאים למציאות. כך למשל יש לסייג את הדרישות לתכנית מתאר מקומית ולא לכלול בה דרישה לשיפוץ. בודאי שאין מקום לשום שיפוי כאשר מדובר בהסדרה תכנונית של שדות התעופה הקיימים במקומם מזה עשרות שנים. יש להגן על שדות התעופה שלנו ולהוציא את התכניות שלהם מגדר סעיף 197 לחוק התכנון והבניה.
11. אנו מבקשים לחוקק חוק להגנת שדות התעופה בישראל בדומה לחוקים דומים למשל לעניין חופי הים. (החוק לשמירת הסביבה החופית, התשס"ד – 2004) שימנע כל אפשרות לבטל את שדות התעופה שלנו ולגרוע אותם ממצבת השדות העומדים לרשות התעופה האזרחית. הדברים נכונים גם לשדות התעופה והמנחתים שאינם באחריות הרשות אך הם נכללים בתמ"א 15.
- המצב הנוכחי בו כל ישוב יכול להפסיק את קיומו של שדה התעופה הלאומי הנמצא בשטח השיפוט המוניציפאלי שלו איננו הגיוני. לא יתכן ששיקולים מקומיים צרים יגברו על הצרכים הלאומיים של מדינת ישראל בתחום תשתיות התעופה.**
12. לפיכך אנו פונים אליך לפעול להצלת שדות התעופה הלאומיים שלנו ובראשם שדות הרצליה ושדה דב.



בכבוד רב

נתן שרון

יו"ר אגודת התעופה הכללית