

יום שישי 17 אפריל 2020

יום שישי כ"ג ניסן תש"פ

לכבוד
שר התחבורה, מר בצלאל סמוטריץ,
מנכ"לית משרד התחבורה, גברת קרן טרנר אייל,
הנהלת רשות שדות התעופה,
הנהלת רשות התעופה האזרחית.

גברת ואדונים נכבדים,

הנדון: הצלת התעופה בישראל בכלל והפנים ארצית בפרט

אני פונה אליכם **דווקא** בעיתוי הנוכחי, על מנת להתריע בפניכם כי הצעדים שננקטו לאחרונה, בחסות משבר הקורונה, הינם המסמר האחרון בארון הקבורה של התעופה בישראל בכלל והפנים ארצית בפרט.

צעדים אלו הם תולדה של קבלת החלטות שגויה ובלתי מקצועית, שהובילה לסגירה שיטתית של שדות תעופה כולל נקודת השפל האחרונה, כאשר בחסות משבר הקורונה, הודיעה רשות שדות התעופה על סגירה שרירותית של שדה התעופה בראש פינה.

התעלמות כמעט מוחלטת מהצרכים של חברות המובילים האוויריים (אל-על, ארקיע, ישראייר) בשעות משבר לאחר סגירת שדה דב ואף בימים אלה ממש עת הן קורסות תחת הנטל.

אם רוצים להבין את משמעות ההחלטות הרוות האסון שהתקבלו בנושא תשתיות התעופה הפנים ארצית בשנים האחרונות, ראוי להשוות את אותן החלטות לסגירת כל תחנות הרכבת בין חדרה לגדרה, החלטות הגורמות לנזק בלתי הפיך לו אנו עדים בימים אלו ממש.

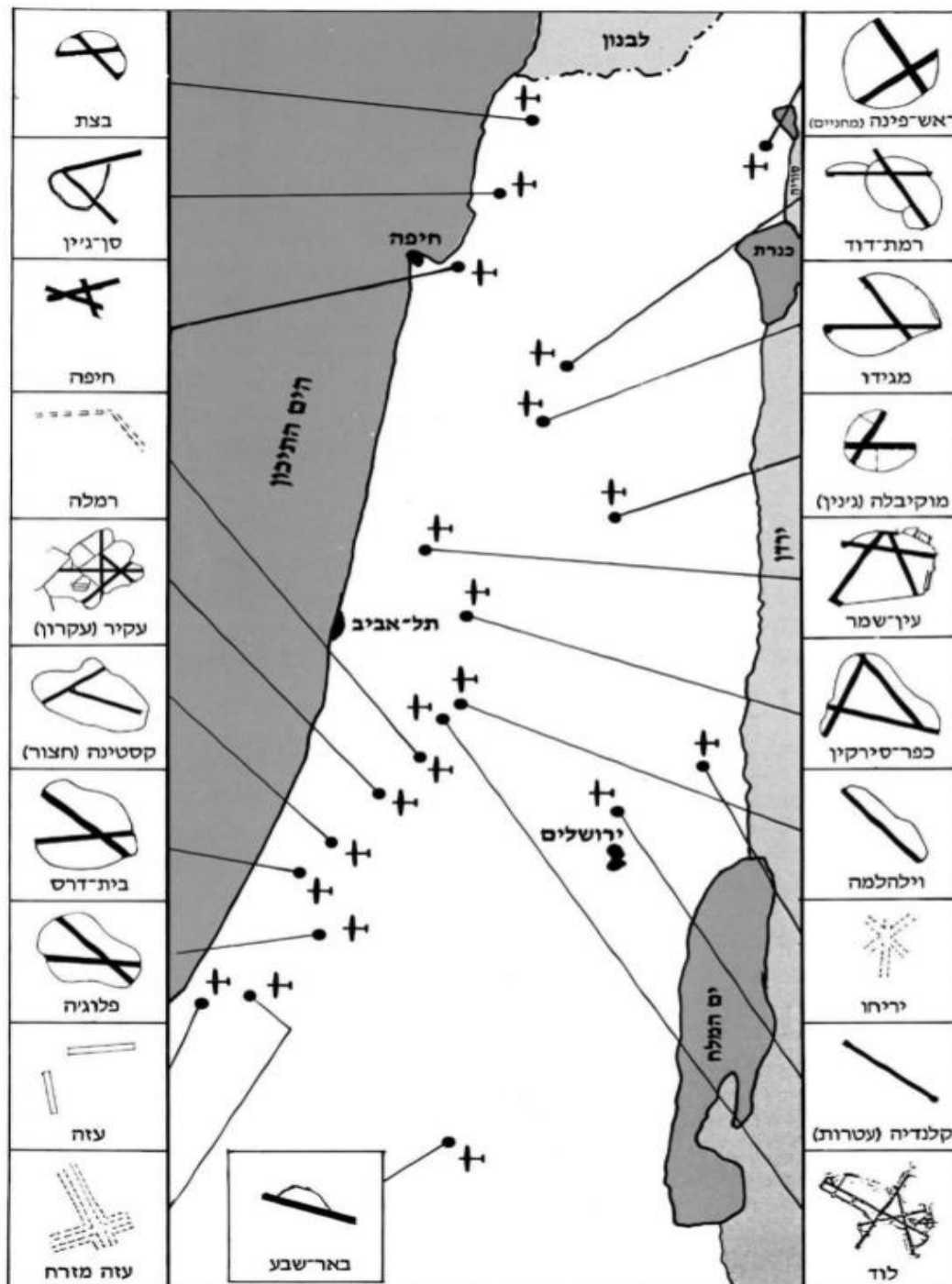
כל בר דעת מבין שאם ייסגרו כל תחנות הרכבת בין חדרה לגדרה, היקף השימוש ברכבת יצומצם עד כדי גיחוך, שכן רוב המשתמשים מגיעים ל (ויוצאים מ) מרכז הארץ, ורק מקצתם זקוק לרכבת לצורך הגעה מנהריה לבאר שבע.

הרי ברור שביטול כל תחנות הרכבת בין חדרה לגדרה, יביא להקטנה דרמטית במספר הנוסעים, שמייד תוביל לצמצום קוויים, עד שתסכן את הפעלת הרכבת כולה מטעמים של חוסר כדאיות כלכלית, בתנאים החדשים שיווצרו. בתנאים אלו, יהיה זה אך טבעי לצמצם שורות, לפטר עובדים, להוציא אחרים לחל"ת, למכור קטרים ואף לפרק מסילות לא חיוניות.

זה בדיוק מה שקורה בשנים האחרונות לתעופה הפנים ארצית במדינת ישראל! מדינת ישראל משמידה בעקביות ובשיטתיות את תשתיות התעופה (האזרחיות) שהשאירו אחריהם הבריטים. לאחרונה הגיעו מחדלים אלה לשפל חדש ממנו לא תוכל התעופה הפנים ארצית להתאושש.

מביך להראות, אך אין מנוס מלהיזכר, מה השאירו לנו הבריטים –

שדות-תעופה בשימוש ה-RAF בארץ-ישראל



כפי שניתן לראות, הבריטים השאירו אחריהם תשתית מפוארת, של למעלה מ-20 שדות תעופה. לוו היינו משכילים לשמר את אותה תשתית ולפתח אותה, כפי שמתחייב מהגדרת תפקידה של רשות שדות התעופה על פי חוק, היו לנו כיום עשרות שדות תעופה פעילים.

כמה שדות מפעילה נכון להיום רשות שדות התעופה?

נכון לכתיבת מכתב זה, מפעילה רשות שדות התעופה בישראל, **ארבעה שדות תעופה בלבד**, ואלו הם:

1. שדה התעופה חיפה.
2. שדה התעופה הרצליה.
3. נמל התעופה בן גוריון
4. שדה התעופה אילת-רמון.

(שדה התעופה ראש פינה נסגר כאמור בחסות משבר הקורונה, עד סוף אפריל 2020, בחוסר סמכות ובחריגה מתקנות שעת חרום אשר באות להגן על תשתיות חיוניות שקבועות בחוק לרבות מחוץ לאלו הקבועות בתקש"ח), **שדה אשר נזכיר, אליו היו לפני סגירת שדה דב – טיסות סדירות לטובת תושבי הצפון וקירוב הפריפריה.**

הרס תשתיות התעופה הוא כה עצום, עד כי אין כל צורך לעסוק במפות השוואתיות או בנתונים של שדות תעופה פר נפש. למרות הגידול באוכלוסיה מכמה מאות אלפים לכ-9 מליון איש, והגידול המקביל במספר כלי הטיס המבצעים טיסות פנים ארציות בישראל, קטנה התשתית התעופתית המשרתת את אותה אוכלוסיה ואותם כלים למספר שדות הנמוך מזה הניתן למנות על אצבעות יד אחת!

מה עוד צריך להתרחש, על מנת שהנהגת המדינה תתעורר ותתחיל להתנהל ולנהל? הרי ברור לכל בר דעת, כי ללא תשתית המאפשרת המראה ונחיתה, מתמעטות הטיסות גם בשדות שעוד נותרו, וכך יכולה הרשות לטעון כי אין הצדקה בהפעלתם מטעמים של "פעילות דלה", בדיוק כפי שקורה בימים אלו בעניין שדה התעופה בראש פינה!

ודאי שללא שדה התעופה בראש פינה, יצאו לצפון (ובכלל) עוד פחות טיסות, ולא ירחק היום בו תעלה לדיון השאלה האם יש טעם בהפעלת שדה התעופה בחיפה, מטעמים של "פעילות דלה", וסגירתו תביא לקיצוץ סופי במספר הטיסות שיאפשר (סוף, סוף) גם את סגירתו של שדה התעופה בהרצליה, וכך ישארו בישראל אך ורק שני שדות בינלאומיים, שישרתו את הטיסות הבינלאומיות שמגיעות לישראל ואותן בלבד! זוהי תיירות ולא תעופה!

בתרחיש זה, אליו אנו צועדים, יקיץ הקץ על התעופה הפנים ארצית בישראל, שגם היום היתה מתחלפת עם כל חולה קורונה (כולל המונשמים שביניהם), משום שסיכויי ההחלמה שלה, היו טובים יותר!

כשל מנהיגותי ותפקודי של רשות שדות התעופה בישראל

מהם תפקידי רשות שדות התעופה? לצורך מה הוקמה?

תפקידה הראשי של רשות שדות התעופה הוא: **"להחזיק, להפעיל, לפתח ולנהל את שדות התעופה"** (סעיף 5 (א)(1) לחוק רשות שדות התעופה).

הרשות צריכה הייתה להחזיק רזרבות של שדות תעופה ולא רזרבות של כסף לקופתה הפרטית.

הרשות כשלה במילוי כל המטרות לשמן הוקמה ומתנהלת שנים רבות בכספי ציבור כאילו היה זה כספה הפרטי.

מאז הקמתה ועד היום, אנו עדים לכשל מהותי של הרשות בהבנת תפקידה. לא רק שאינה מקדמת ומפתחת את התעופה בישראל, הרי שלמעשה היא הגורם העיקרי המרחיק באופן פושע בפעילות התעופתית, בין השאר באמצעות הרס מתמשך ושיטתי של התשתיות הלאומיות של התעופה הפנים ארצית בישראל.

הרשות מועלת בתפקידה, כפי שהוגדרו בלשון החוק. לא זו בלבד שהרשות כשלה בהחזקת שדות תעופה, היא אף פעלה באופן אקטיבי לסגירתם. הדוגמה הבולטת היא כמובן שדה התעופה בהרצליה.

שדה זה קיים למרות פעילותה של רשות שדות התעופה, ולא בזכותה, וכל זאת מתוקף צו מניעה שהוציא בית המשפט העליון כנגד רשות שדות התעופה שעמדה לסגור את השדה באפריל 2015.
ללא מאבק אזרחי עיקש, שהובילו משתמשי השדה, לא היה נותר היום שדה תעופה אחד במרכז הארץ, ממנו ניתן היה לבצע טיסות פנים ארציות קלות!

אל לנו להשלות את עצמנו ששדה התעופה הרצליה יכול לשמש כתחליף הולם לשדה דב.
שדה דב ושדה התעופה בהרצליה הם שדות שונים, גם בעניין זה כשלה הרשות כשלון חרוץ.

שדה התעופה בהרצליה, הוא השדה המרכזי להדרכת טיסה בישראל. בשדה מרוכזת רוב פעילות מכוני הבדק (מוסכים למטוסים), חברות הדרכת הטיסה, והמתקנים הנדרשים לפעילות זו, כמו גם פעילות מסוקים ענפה.

הוא אינו מהווה שער כניסה/יציאה מהארץ, (כפי שהיווה שדה דב), ואין בו את המסלול הנדרש על מנת להוציא טיסות מסחריות כמו אלו שיצאו משדה דב לאילת. ודאי שלאור המגבלות הנובעות מתוקף צו המניעה של בג"ץ (שלא עודכנו לאחר סגירת שדה דב!), לא ניתן להוציא ממנו טיסות מסחריות כלל!

הוא גם אינו שוכן בפתחה של תל אביב, ועם תופעת הפקקים שמחמירה מדי יום, היכולת להגיע באוויר לנקודה אסטרטגית כמו תל-אביב, לא יכולה להיות מוחלפת בשום תשתית תעופתית אחרת.

מה צריך לעשות?

1. יש לפתוח לאלתר את שדה התעופה בראש פינה.

2. יש לבטל את המגבלות הזמניות שהוטלו על הפעלת שדה התעופה הרצליה!

זהו עוד מחדל של הרשות, שכשלה להבין כי המגבלות שהוטלו על הפעלת השדה הן זמניות באופיין, וכי בג"ץ ציפה מהרשות האחראית להפעיל את השדה בהתאם לפתרון תכנוני שהיה אמור להימצא במסגרת אישור תוכנית תמ"א 15 ב' במועצה הארצית לתכנון ובנייה, עד אוקטובר 2018 - כך כתוב במפורש בסעיף 10 להחלטות פסק הדין (בג"ץ 1235/15):

"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".

שדה התעופה הרצליה נמצא כיום בשלב תכנוני מתקדם יותר מזה של נתב"ג ושדה התעופה בחיפה. אם כן, מדוע ממאנת הרשות להחזירו לפעילות מלאה?! – מדוע לא מתנהל ברש"ת דיון מקצועי ורציני בנושא? היכן רשות התעופה האזרחית?! שאלות ללא מענה!

ראוי להזכיר, שכוונה זו של בית המשפט העליון, היתה תקפה עוד בתקופה בה שדה דב היה פעיל (ינואר 2018). בית המשפט העליון אף ציין במפורש בפסק דינו, כי אין הוא יודע עד מתי יוכל שדה דב לשמש כחלופה / כשדה משלים לתעופה הכללית – זאת עוד בטרם נסגר. ודאי שהיתה זו חובתה של הרשות לשנות מהיסוד את אופן הפעלת שדה התעופה הרצליה מרגע ששדה דב נסגר, שנה וחצי מאוחר יותר.

3. יש לשנות את צורת ההפעלה של שדה התעופה בהרצליה, על מנת לספק מענה מיידי לכל אותם צרכים חיוניים שסיפק שדה דב לתעופה הפנים ארצית, כגון: פעילות לילה, תדלוק לילה, טיסות מסחריות וכיו"ב.

4. מתחייבת החלטה אמיצה, לתכנן, לבנות ולהפעיל מחדש, במתכונת משופרת (הכוללת גם מסלול הסעה), את שדה התעופה העיקרי של התעופה הפנים ארצית במרכז הארץ – שדה דב. לשדה דב אין ולא יהיה תחליף. זהו השדה האסטרטגי של התעופה הפנים ארצית בישראל, שמחבר את כל הארץ למרכז הארץ בכלל ולתל-אביב בפרט. ניתן להשוות את סגירתו של שדה דב להשבתה היפוטטית של תנועת הרכבות בין חדרה לגדרה – סגירתו של שדה דב, היא המסמר האחרון בארון הקבורה של פעילות פנים ארצית של חברות התעופה הגדולות, אשר הוציאו ממנו עשרות טיסות בשבוע לאילת, חיפה וראש פינה. טיסות אלו הן שאיפשרו תעופה פנים ארצית וללא שדה דב לא תהא להן תקומה.

סגירתו של שדה דב מובילה לפגיעה אנושה בכלכלתה של העיר הדרומית, בה היום מגיע שיעור האבטלה לכמעט 80 אחוזים המעלה את שיעור הפגיעה בעיר. **את העיר אילת ניתן להציל באמצעות תיירות פנים ארצית, אשר לאור משבר הקורונה תהווה חלופה משמעותית לאזרחי מדינת ישראל בשנים הקרובות.**

זה השדה שמאפשר לחולים מכל הארץ, לרבות אילת, להגיע בנוחות לטיפולים במרכז הארץ, לרופאים מהמרכז – להגיע לבתי חולים בפריפריה, לאנשי עסקים להגיע לפגישות באזור תל-אביב מבלי לבטל זמן יקר בפקקי תנועה ובפרוצדורות המראה או נחיתה בנתב"ג. זהו שער כניסה ויציאה בינלאומי ממדינת ישראל.

המחטף שבוצע בהחלטה לילית, כולל השמדת התשתית הקרקעית שבוצעה שעות ספורות לאחר מכן, וזאת לצורך קביעת עובדות בשטח ומניעת אפשרות לשקול מחדש את ההחלטה שהיתה שנוייה במחלוקת עוד בעת קבלתה, רק ממחיש את האסון התחבורתי שהתרחש לפני כ-9 חודשים. כיוון שמלבד הרס התשתית האמור, לא בוצע כל הליך בנייה בשדה, יש להפוך את ההחלטה על פיה ואף לשפר את השדה החדש שייבנה. יש להשתמש בתקציבי הענק של הרשות עד תום (כולל בהסכמים עתידיים), לשיפוי בעלי הקרקעות, כך שניתן יהיה להעביר אחת ולתמיד את הקרקע עליה ממוקם השדה לבעלות המדינה.

5. שדה התעופה חיפה:

בימים אלו מבוצעים מהלכים להגדלת שטחו של הנמל הימי של חיפה. גם כאן לדאבוני מועלת רשות שדות התעופה בתפקידה ומפגינה קוצר ראות משווע, תוך החמצה של הזדמנות היסטורית להאריך את מסלול ההמראה של שדה התעופה, במסגרת העבודות המבוצעות כרגע בשטח.

6. שדה התעופה אילת (הישן):

יש לפתוח מחדש את השדה העירוני של העיר אילת. הפיל הלבן אילת-רמון, שהוקם מחוץ לאזור סחר חופשי אילת, גדול בכמה מידות על הצרכים של העיר אילת ופגע אנושות בשרותי התעופה המקומיים שקיבלו תושבי העיר.

זהו בזבז משווע של כספי ציבור, שהצדקתו היחידה היא שדה תעופה בינלאומי בחרום, וניתן לצמצם את הנזק הכלכלי הכרוך בהפעלתו ולהותירו כשדה לשעת חרום. ודאי שאם שוקלים לסגור שדה מטעמים של "פעילות דלה", הרי שיש לשקול את סגירתו של אילת-רמון הרבה לפני סגירתו של שדה קטן וחסכוני כמו שדה התעופה בראש פינה, שמטרתה היא הוצאת עובדים בפנסיות תקציביות לפרשה על מנת להגן על קופת רשות שדות התעופה, תוך פגיעה בפקחים ועובדים אחרים שיישארו מחוסרי עבודה!

7. רשות שדות התעופה

רשות שדות התעופה, שממונה על התשתית התעופתית הלאומית של מדינת ישראל, מעלה בתפקידה ובתהליך של קניבליזם עצמי רב שנים, הובילה לחיסול שיטתי של הענף, שאוכל את עצמו לדעת עד להשמדה מוחלטת של התחום.

היא זו שלא נקפה אצבע בעת סגירתו של שדה דב, פעלה לסגירתו של שדה התעופה בהרצליה ואף כשלה לשנות את אופן הפעלת השדה בהרצליה לאחר סגירתו של שדה דב. זו אותה רשות שניצלה באופן ציני את משבר הקורונה, וסגרה לחודש (בסוג של בלון ניסוי...) את שדה התעופה בראש פינה.

העומדים בראש הארגון חייבים לקחת אחריות אישית על כל המחדלים שבוצעו והרס התעופה הפנים ארצית שהתרחש בשנים האחרונות. יש למנות לגוף זה הנהלה חדשה, שתגיע מחוץ לארגון ולא תהיה נגועה בתרבות הארגונית הקיימת. ראוי לכלול בהנהלה זו טייסים בעלי רשיון טיס בתוקף שמכירים את צרכי השטח, שיישבעו ליישם את לשון ורוח החוק: **"להחזיק, להפעיל, לפתח ולנהל את שדות התעופה"**.

8. רשות התעופה האזרחית

גם רשות התעופה האזרחית אינה מקבלת ציון לשבח בניהול משבר התעופה הפנים ארצית המתרחש לנגד עינינו בשנים האחרונות. גם היא אינה פועלת בהתאם לתפקידה המוגדר בחוק (סעיף 1 לחוק רשות התעופה האזרחית): "לעל, להסדיר ולפתח את התעופה האזרחית".

רת"א ניצלה את משבר הקורונה, על מנת לפטר חמישה מפקחים (כולל של אל על), אשר בימים אחרים ציינה כי איושם של תפקידי הפיקוח הללו הינו משימה כמעט בלתי אפשרית ונחוץ לצורך העלאת דירוג הבטיחות של ישראל. ימים יגידו מה יהיו תוצאות פיטורין אלה בקשר לדירוג הבטיחות ובקשר לתפקודה של רת"א בהמשך.

לא ייתכן שרשות התעופה האזרחית תקבל בשוויון נפש סגירה של שדות תעופה בישראל וודאי לא ניתן להשלים עם שיתוף פעולה של רת"א עם רש"ת בכל הקשור לנסיון הכושל לסגור את שדה התעופה הרצליה בשנת 2015.

כולי תקווה כי דברי אלו יפלו על אזניים קשובות, תוך הבנת גודל השעה ונחיצותה של פעולה דחופה ואמיצה, שבלעדיה יגווע תחום התעופה הפנים ארצית בישראל, ללא יכולת שיקום, תוך גרימת נזק אסטרטגי, לאומי וכלכלי קשה מנשוא.

עו"ד נתנאל (נתי) פרץ

יו"ר אגודת התעופה הכללית

העתקים:
משרד ראש הממשלה
מבקר משרד התחבורה
משרד מבקר המדינה
ראש העיר אילת
ראשת העיר חיפה
ראש עיריית תל אביב-יפו
כאן חדשות
N12 – אתר החדשות של ישראל
חדשות 13
עיתון הארץ
עיתון ידיעות אחרונות
גלי צה"ל
רשת ב'
תפוצת טייסים, בעלי כלי טיס, חברי אגודת התעופה הכללית ומשתמשים אחרים