

## מכתב עדכון בנושא המאבק על קיומו של ש"ת הרצליה.

**לכל חברינו הרבים שלום,**

זמן רב חלף מאז ששלחנו אליכם עדכון כתוב בנושא המאבק על המשך קיומו של שדה התעופה הרצליה, אבל אין זה סימן לכך שהמאבק "הוריד הילוך". במכתב מפורט זה נסקור את ההתפתחויות שחלו בנושא המאבק בשנה האחרונה ונעדכן במהלכים המתוכננים להמשך. מטבע הדברים, אנחנו לוקחים בחשבון שמכתב זה עשוי להתגלגל גם לידי אלו הפועלים לסגירתו של שדה התעופה ולכן לא על כל הדברים נוכל לדווח.

בתאריך 10.6.2013 נשלחה לכל בעלי המטוסים בהרצליה, חברות התעופה ושוכרי הנכסים הודעה בזו הלשון:

### הנדון : הפסקת הפעילות התעופתית בשדה התעופה הרצליה

1. בהמשך להודעות שנמסרו בעבר לגבי הפסקת הפעילות בשדה התעופה הרצליה בתאריך **15.04.2015** היינו להודיעכם באופן פורמאלי כי שדה התעופה בהרצליה יפסיק פעילותו התעופתית בתאריך ה"ל", זאת בהתאם להחלטה שהתקבלה על-ידי המענה ליועץ המשפטי לממשלה לעניינים אזרחיים בעקבות עתירה אשר הוגשה בתיק עת"מ 26924-11 אילתי ואח' נגד היועץ המשפטי לממשלה.
2. החלטת המענה ליועמ"ש מעוגנת בין היתר בהחלטת המועצה הארצית לתכנון ובניה ובתמ"מ 5 .
3. לאור האמור לעיל, על כל משתמש בפעילות תעופתית בהרצליה, להערך לקראת הפסקת הפעילות.

המכתב הנ"ל נשלח על ידי שלמה אורן, סמנכ"ל שדות תעופה פנים ארציים ברש"ת והוא היריה הראשונה ב"אש חיה" שנורית במאבק על קיומה של התעופה הכללית בכלל וש"ת הרצליה בפרט. אין במכתב כשלעצמו שינוי במציאות המוכרת לנו ובשנתיים האחרונות אנחנו נערכים כדי לנסות ולהעביר את רוע הגזירה. עיתוי המכתב קשור לדיון בעתירה המתבררת בימים אלו בבית המשפט לעתירות מנהליות כנגד היועץ המשפטי לממשלה ולהודעת משרד התחבורה ליועץ המשפטי על כך ששדה התעופה לא ימשיך לפעול מעבר לאפריל 2015.

כוון הפעולה המרכזי שבו אנחנו נוקטים הוא הכנת הרקע והקרקע כדי שתבוצע פניה אפקטיבית ובעלת סיכויי הצלחה, אל המועצה הארצית לתכנון ובניה להארכת מועד סגירת שדה התעופה בעוד 5 שנים, או עד שיוכשר שדה התעופה בעין שמר שמתוכנן לקלוט את הפעילות המתקיימת בהרצליה כיום. את המאבק אנחנו מנהלים בהובלת עו"ד הדין אלון גלרט ממשרד מיתר- ליקוורניק וש"ת ובסיוע חברת יעוץ אסטרטגי ולובינג "גורן – עמיר".

בהמשך המכתב מפורטים בפירוט רב כל העובדות הרלוונטיות למאבק כדי שמי שמעוניין להכנס לעומק העניין יוכל להבין טוב יותר את המצב ואת הפעולות שבהן בחרנו לנקוט.

אין ספק שמרגע זה אנחנו נדרשים למאבק ממוקד ואינטנסיבי כדי להשיג בשלב ראשון הארכה למועד הסגירה ובשלב שני להגיע לפתרון מיטבי שיבטיח את המשך פעילות התעופה הכללית באזור מרכז הארץ.

להלן עותק של תגובת עמותת המשתמשים למכתבים שנשלחו אל חלק מן המשתמשים בשדה.  
**המלצת עורך הדין לגורמים שקיבלו מכתבים אישיים, היא להגיב בנוסח דומה:**

13 ביוני 2013

לכבוד  
מר שלמה אורן  
סמנכ"ל מסופי גבול ושתפ"א בפועל  
רשות שדות התעופה  
נתבי"ג

**בפקס ובדואר רשום  
מבלי לפגוע בזכויות**

א.ג.,

**הנדון: הודעתכם בדבר הערכות להפסקת הפעילות התעופתית בשדה התעופה הרצליה**  
הודעתכם מיום ה-10.6.2013 .

בשם מרשתנו, עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה (ע"ר), הרינו לפנות אליך כדלקמן:  
ביום 10 ביוני פניתם לגורמים שונים העושים שימוש בשדה התעופה בהרצליה, בהודעה לפיה עליהם להיערך להפסקת פעילות שדה התעופה ביום 15.4.2015. בהודעה הסתמכתם על החלטה שהתקבלה על ידי המשנה ליועץ המשפטי לממשלה לעניינים אזרחיים.

על מנת שנוכל לבחון את האמור במכתבכם ולהציג את עמדתנו המפורטת ביחס לאמור בו, **נבקשכם להעביר למשרדנו בדחיפות את החלטת המשנה ליועץ המשפטי לממשלה לעניינים אזרחיים עליה הנכם מסתמכים במכתבכם כאמור.**

מבלי לגרוע מבקשתנו כאמור ומכוונת מרשתנו להציג את עמדתה המפורטת לאחר קבלת החלטת המשנה ליועץ המשפטי, נציין כבר בשלב זה כי למרשתנו השגות שונות ביחס להודעתכם האמורה. **בין היתר סבורה מרשתנו כי סגירת שדה התעופה מותנית במציאת חלופה וכי עד מציאת חלופה כזו אין לסגור את שדה התעופה.** זאת ועוד, המועצה הארצית אשר התייחסה למועד הסגירה קבעה מפורשות כי: " המועצה הארצית תהא רשאית להאריך את התקופה מעת לעת לאחר שהוצגו בפניה התנאים והנסיבות העדכניים לאותה עת, " והוסיפה כי תקיים דיון במסגרתו תבחן את קידום החלופה.

ברי אפוא, כי ההחלטה בדבר המשך או אי המשך פעילותו של השדה ממילא אמורה לעלות לדיון בפני המועצה הארצית, לה מסורה הסמכות בנושא, אשר תבחן את הנושא בהסתמך על קידום החלופה לשדה התעופה.  
אין באמור לעיל לגרוע ו/או להוות ויתור על כל טענה ו/או זכות העומדת למרשתנו ו/או למשתמשים בשדה התעופה.

בכבוד רב,

אלון גלרט, עו"ד איתי קריידן, עו"ד  
ב"כ עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה (ע"ר)

העתק:

מר עוזי יצחקי מנכ"ל משרד התחבורה  
מר יעקב גנות מנכ"ל רשות שדות התעופה  
מר גיורא רום מנהל רשות התעופה האזרחית  
גב 'מלי סיטון, עו"ד היועצת המשפטית, משרד התחבורה  
מר צירלי סולומון סמנכ"ל תכנון וכלכלה, משרד התחבורה

### במכתב זה נסקור את הנושאים הבאים:

- רש"ת משכה את הבג"ץ כנגד המועצה הארצית לתכנון ובניה וכנגד שר התחבורה.
- דחיית העתירה המנהלית שהוגשה כנגד רש"ת בנוגע למכרזי השכרת הנכסים בש"ת.
- עתירת התושבים בנוגע להפעלת שדה התעופה על אדמה חקלאית.
- פניה אל מבקר המדינה בנושא סגירת ש"ת הרצליה לפני הכשרת עין שמר כחלופה.
- כנס בנושא תשתיות התעופה בישראל – אפריל 2013.
- בחירת היצוג המשפטי ודווח על הפעולות שנקטו.
- עדכון לגבי פעולות העמותה ותכנון הצעדים להמשך.

### 1. **רשות שדות התעופה משכה את בג"ץ 839/10 שבו טענה שהמועצה הארצית לתכנון ושר התחבורה חרגו מסמכותם בכך שאישרו את תמ"מ 5 הקובע שהרצליה תהפוך להיות שדה תעופה זמני ל-5 שנים.**

לאחר שנדחה במשך שנתיים וחצי הדיון בבג"ץ הנ"ל (שאליו ביקשה עמותת משתמשי שדה התעופה להצטרף כצד) הודיעה רשות שדות התעופה סופית לבית המשפט שהיא מושכת את העתירה. יש לציין שהרשות נאלצה להודיע הודעה זו למרות שלמעשה רק ביקשה לדחות את מועד הדיון בפעם השלישית. בית המשפט לא הסכים יותר לדחות את הדיון ולכן נאלצה הרשות למשוך את העתירה. הנימוקים שאותם מציינת רשות שדות התעופה במכתב שכתבה לבית המשפט מדגישים כמה דברים מעניינים לגבי חשיבותו של שדה התעופה הרצליה.

את העתירה המקורית ואת הנימוקים לבקשה למחיקת העתירה ניתן לקרוא באתר משתמשי שדה התעופה בכתובת [www.llhz.org.il](http://www.llhz.org.il)

משיכת העתירה הנ"ל מבג"ץ הוותה את המאיץ להתקשרות שלנו עם משרד עורכי דין יקר שכן ברור לנו שנשארו לבד במאבק ואנחנו צריכים לשאת בו בעצמנו ולא נוכל עוד לצפות מרש"ת שתוציא עבורנו את הערמונים מהאש.

מטרתנו המוצהרת הינה למנוע את סגירת שדה התעופה **עד למועד שבו תפעל במלואה החלופה שאותה אישרה ממשלת ישראל במנחת עין שמר**. אנחנו מכינים את הקרקע ו"בונים את התיק" שיאפשר לנו לבקש מבית המשפט שימנע מהמדינה לפגוע בפעילות החיונית המתקיימת בהרצליה לפני שכל הפעילות תעבור בצורה מסודרת לעין שמר.

### 2. **דחיית עתירה מנהלית 10-12-16801 בנוגע להשכרת חלק מן הנכסים בש"ת הרצליה.**

בתאריך 4.11.2012 התקיים דיון אחד בבית המשפט המחוזי בתל אביב ובו נדחתה למעשה העתירה המנהלית שהגישו שמונה גופים הפועלים בש"ת הרצליה (ביניהם גם עמותת משתמשי שדה התעופה) כנגד רשות שדות התעופה ובו בקשה לביטול הנוסח המתוקן של המכרזים שפרסמה הרשות בסוף 2012. להלן השתלשלות הארועים בנושא זה:

באפריל 2012 הודיעה רשות שדות התעופה לשוכרי הנכסים בשדה התעופה על כך שהמשך השכרת הנכסים שבהם הם פועלים, מותנה בזכיה במכרז שפורסם. המכרז היה פתוח לכל אדם או גוף שעוסק במקצועות התעופה ותנאי הסף בו כללו עדכון מעלה של דמי ההשכרה שגבתה רש"ת וכן הבהרה שניתן יהיה לסלק את השוכרים כאשר הרשות תודיע על סגירת השדה. זמן התגובה הנדרש משוכרי הנכסים היה קצר באופן בלתי הגיוני (סוף מאי 2012).



פרסום מכרז מאין זה היווה שינוי כללי ההשכרה שהיו נהוגים בשדה התעופה הרצליה מאז שרש"ת קיבלה לידה את ניהול השדה בשנת 1977. זוהי הפעם הראשונה שבעלי העסקים הפועלים בשדה ובעלי המטוסים, נדרשו להשתתף במכרז שתוצאתו האפשרית היא שחלק מן העסקים הפעילים בו ומשרתים את ציבור משתמשי שדה התעופה (בתי ספר לטיסה ותאוריה, מכוני בדק וכו') יאלצו למצוא להם אתר פעילות מחוץ לשדה התעופה בהרצליה. מעבר לבעיות רבות הקשורות למכרז זה (זמן התגובה הקצר, תוספת המחיר הדרקונית ועוד) קיים במכרז **סעיף הפסקת התקשרות המאפשר לרש"ת לסגור כל אחד מן העסקים שיזכו במכרז בתוך 30 ימים ללא מתן פיצוי לעסקים** הפועלים בשדה מזה שנים רבות. פרסום המכרז בעיתוי שבו מתקיים המאבק על סגירת שדה התעופה ללא חלופה, נעשה לדעתנו במסגרת הערכות רש"ת לפינוי העסקים הפועלים בשדה מבלי שתאלץ לשלם פיצויים לעסקים הפועלים בשדה.

לאחר פניה דחופה אל בית המשפט לעתירות מנהליות – הודיעה רש"ת על ביטול המכרז בגלל פגמים שנפלו בו ותוך הצהרה כוזבת הטוענת שרק באפריל 2012 נודע לרשות שדות התעופה על הכוונה לסגור את שדה התעופה בשנת 2015 (החלטת המועצה הארצית לתכנון ובניה פורסמה כבר בשנת 2010).

בספטמבר 2012 פירסמה רש"ת בשנית מכרזים מתוקנים וגם בהם מופיע אותו סעיף דרקוני :

**"במקרה בו תופסק הפעילות בשדה במהלך תקופת ההתקשרות בשל הוראה שלטונית מרשות ממשלתית מוסמכת על פינוי השדה ו/או הפסקת הפעלתו בידי הרשות, יבואו ההרשאה והחוזרה לסיומם והזוכה מוותר בזאת באופן בלתי חוזר וכן יהיה מנוע ומושתק מלטעון כל טענה בשל כך, לרבות טענה בדבר הסתמכותו לקבלת הרשאה לשימוש במתחם/ים למשך כל תקופת ההתקשרות ובפרט טענות שעניינן השקעות אותן השקיע הזוכה בקשר עם המתחם/ים."**

באוקטובר 2012 הגשנו שוב עתירה לביטול הנוסח המתוקן של המכרזים ובהם טענות דומות המדגישות בפני השופט את הכוונה האמיתית שבגללה החליטה רש"ת לקיים לראשונה מכרזים להשכרת נכסים בשדה וזאת פחות משלוש שנים לפני מועד פינוי ש"ת הרצליה.

להלן ציטטה מתשובת רש"ת לעתירה. כל מי שמכיר מעט את שדה התעופה הרצליה ואת הגופים הפועלים בו, יחוש ודאי אי נוחות רבה מהסילוף הבוטה של המציאות אותה מציגה רשות ממלכתית לבית המשפט:



אגודת התעופה הכללית

בית-המשפט הנכבד מתבקש לדחות את העתירה על הסף. העתירה מהווה ניסיון פסול נוסף של גורמים שונים הפועלים בשדה תעופה הרצליה (להלן בהתאמה: "העותרות" ו-"השדה"), למנוע מהרשות לבצע את תפקידה על פי דין ולקיים את המצווה עליה על-פי חוק חובת המכרזים, התשנ"ב-1992. היא מתיימרת – בנימוקי סרק התפורים למידותיהן המדויקות של העותרות בלבד – למנוע מהרשות לפרסם מכרז פומבי למתן הרשאה לשימוש במתחמים בשדה מהם פועלות, בין היתר, העותרות (להלן: "המכרז"), ובכך לפתח את התחרות בשדה ולאפשר לציבור הרחב (ולא רק ל"קליקה" מסוימת) הזדמנות שווה להשתמש באותם מתחמים, אשר במציאות הנוכחית השוררת בענף התעופה הכללית בישראל הינם משאב ציבורי נדיר.

כפי שיבואר להלן, מושכלות היסוד העומדות ביסוד דיני המכרזים – כמו יעילות כלכלית לרשות המינהלית ומתן שיוויון הזדמנויות לכול – זרות לעותרות, ורחוקות מהן כרחוק מזרח ממערב. מטרתן האמיתית של העותרות בהגשת התובענה הינה לשמר את מעמדן בשדה תוך דחיקת רגליהם של מתחרים פוטנציאליים, וזאת על-ידי סיכול המכרז בכללותו וכפייה על הרשות, הר כגיגית, את המשך נוכחותן של העותרות בשדה, והכול תוך פגיעה בעקרונות המנהל הציבורי התקין ודיני המכרזים. כעולה מפסקה 27 לעתירה ולבקשה, העותרות עצמן מודות כי שום גרסה חלופית של המכרז ותנאיו לא הייתה מספקת את תאוותן (הבלתי לגיטימית) להיוותר בשדה גם לאחר תום תקופת חוזי ההרשאה שנחתמו עימן. משמעות הדבר הינה, כי תרף הלבוש החיצוני התמים של התובענה – המציגה עצמה כתקיפה של תנאים ספציפיים במכרז – הרי שמדובר

כאמור השופט דר' קובי ורדי דחה את העתירה בנימוק שבית המשפט לא מתכוון כלל לדון במאבק על עתיד שדה התעופה הרצליה ופסיקתו קשורה אך ורק לנושא זכותה של רשות שלטונית להוציא מכרזים בהתאם לחוק חובת המכרזים מ-1992.

בית המשפט בחר שלא לעסוק כלל בשאלה מדוע נזכרה הרשות לקיים את חובת המכרזים 20 שנה אחרי החלת חוק המכרזים **ושנתיים ומחצה לפני פינויו של השדה**. כן בחר השופט שלא להתייחס כלל לשאלה שהצגנו בפני באי כוח רש"ת לגבי אותם "מתחרים פוטנציאליים" שאמורים להתחרות על הזכות לשכור בית ספר לטיסה או מוסך בהרצליה, כאשר קיים סיכון רב שההשקעה תרד לטמיון כעבור 30 חודשים תוך שאותם "מתחרים פוטנציאליים" מנועים על פי תנאי החוזה לתבוע פיצויים בגין אובדן השקעתם.

אכן, נפלאות דרכי עשיית הצדק אך אלו כללי המשחק במדינת חוק.

בפועל, החברות נגשו למכרזים מחוסר ברירה והתוצאה הצפויה הייתה, שלא נכנס לשדה התעופה אפילו לא "מתחרה פוטנציאלי" אחד שלא פעל בהרצליה לפני פרסום המכרזים. כל בתי הספר לטיסה והמוסכים העצמאיים "זכו" בנכסים שבהם פעלו קודם, למעט החלפת שני מוסכים בין חברת מונאייר לחברת המסוקים "תל אביב אקסקוטיב הליקופטרס" של בועז פלג ושרון שילה.

### 3. דחיית הדין בעתירה מנהלית 26924-08-11 (עזגד-אילתי נגד היועץ המשפטי לממשלה) בנוגע לכתבי אישום פליליים בגין השימוש בשדה התעופה הרצליה שלא בהתאם ל"יעוד החקלאי" שלו.

נמשך הדין בעתירה המנהלית שהוגשה באוגוסט 2011 על ידי עו"ד יוסף עזגד ושלומי אלתי בדרישה מהיועץ המשפטי לממשלה, להגיש כתבי אישום פליליים כנגד מנהלים ומשתמשים בשדה התעופה. הדין נדחה פעם נוספת לספטמבר 2013. לקראת הדין הצפוי נתבקשה המדינה להציג בפני בית המשפט את המסמכים הנוגעים בהחלטות שקיבלה והדיונים שקיימה בנושא סגירת שדה התעופה בהרצליה במיוחד נדרש משרד התחבורה להציג את ההנחיות שקיבל מן המשנה ליועץ המשפטי לממשלה לגבי הפסקת פעילות שדה התעופה הרצליה באפריל 2015. עתירה זו עניינה בטענה שכל מי שמשכיר או שוכר נכסים בש"ת הרצליה ו/או פועל בו – עובר על תקנות התכנון והבניה שכן לשדה התעופה הרצליה אין עדיין תכנית בניין עיר (תב"ע) מאושרת לבניה ולהפעלת שדה תעופה והוא יושב על קרקע חקלאית. להלן תמצית העתירה כפי שהוגשה לבית המשפט לעתירות מנהליות:

2. **ליתן בזה צו המורה ליתן בזה צו המורה למשיבים 1-3, כבוד היועץ המשפטי לממשלה ו/או הועדה המחוזית לתכנון ובניה תל אביב ו/או המחלקה לאכיפת דיני מקרקעין בפרקליטות המדינה, להגיש, במסגרת כתבי האישום פליליים שבית המשפט הנכבד מתבקש לחוות להם להגיש כאמור בסעיף 1 לעיל ו/או בנפרד, גם בקשות לצווי הפסקת שימוש במקרקעי שדה התעופה בהרצליה לכל שימוש, למעט שימוש חקלאי, וכן בקשות לצווי הריסה של כל הבנוי בשדה התעופה הרצליה ואשר אין לו היתר בניה כדין.**

3. **לחלופין ו/או בנוסף, ליתן בזה צו המורה ליתן בזה צו המורה למשיבים 1-3, כבוד היועץ המשפטי לממשלה ו/או הועדה המחוזית לתכנון ובניה תל אביב ו/או המחלקה לאכיפת דיני מקרקעין בפרקליטות המדינה, להגיש בקשות לפי סעיפים 212 ו-213 לחוק התכנון והבניה, היינו בקשות לצווי הריסה ללא חרשעה ולביצוע על ידי הועדה המקומית, כנגד כל המבנים ו/או הבניה הקיימים בשדה התעופה הרצליה, ככל שהם ימצאו שמתקיימים התנאים שבסעיפים אלה.**

היות והעתירה הופנתה גם כנגד חברות הפועלות בשדה התעופה, בחרו חלק מן העסקים להגיש גם הם את תשובותיהם לבית המשפט. אמנם לא סביר שבית המשפט יקבל את העתירה הנ"ל, בעיקר לאור 2 פסיקות בג"ץ בנושאים דומים שבהם אישר לעסק (אוויה) להמשיך ולפעול בהרצליה למרות שהליכי התכנון של השדה לא הושלמו. הנימוק שניתן היה שאין לסגור עסק הפועל שנים רבות באותם תנאים, מבלי שניתנה אלטרנטיבה אחרת להמשך קיום העסק כעסק הפועל בשדה תעופה.

#### 4. פניה מטעם עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה אל מבקר המדינה

אחרי פניה אל מבקר המדינה שנעשתה בסוף הקיץ שעבר, נפגשה ב-13.3.2013 נציגות מטעמינו (ובנוכחות עורכי הדין אלון גלרט ואיתי קרייזן ממשד מיתר- ליקוורניק ושו"ת המייצגים אותנו) עם המשנה למבקר המדינה מר צבי וורטיקובסקי וצוות חוקרים מטעמו.

בפגישה שנמשכה כשעה וחצי היה נראה שקיבלנו אוזן קשבת ואנחנו מקווים שמשד מבקר המדינה יבדוק את התנהלות משד התחבורה בעתיד הקרוב.

אנו מצרפים בסיום את המכתב שהשארנו למבקר המדינה לאחר הפגישה, מכתב המגדיר את נושא פנייתנו למשד המבקר.

היות ומבקר המדינה הוא משד עצמאי שאיננו חייב בדווח על חקירותיו, אין באפשרותנו לקבל מידע על התקדמות בדיקת המבקר בנושא, אך ברור לנו שכל מי שיבדוק את דרך קבלת ההחלטות בנושא סגירת התשתית העיקרית של התעופה הכללית בישראל, מבלי לדאוג לחלופה מתאימה, ראוי גם ראוי שפעולותיו תיבדקנה על ידי מבקר המדינה.

#### 5. כנס תשתיות התעופה בישראל – מכון פישר לתעופה וחלל 18.4.2013

בכנס שהתקיים בבית חיל האויר באפריל השנה, ניתנה לנו הזדמנות חשובה להציג בפני כל הגורמים הקשורים לתשתיות התעופה הפנים ארציות, את פעולות משד התחבורה הגורמות לחיסול התעופה הכללית בישראל. בכנס נכחו אישים מרת"א, רש"ת, משד הפנים, משד התחבורה ומשד הבטחון. כ-50 אנשים מתחום התעופה הכללית נכחו באולם וקולם נשמע ברמה בקריאות ביניים ובשאלות לדוברים.

לראשונה, הציג מעל הפודיום, יו"ר אגודת הטייסים של ישראל, הקב' רוני זהר את עמדתו הברורה של איגוד הטייסים התומכת בשמירה על תשתיות התעופה הכללית של ישראל ובצורך להמשיך ול"ייצר" טייסים מסחריים מרקע אזרחי לטובת התעופה האזרחית שלנו. תמיכת איגוד הטייסים חשובה לנו מאד, בעיקר כדי להזים את הנסיון להציג את התעופה הכללית כתעופה מיותרת המיועדת לטייסים פרטיים בלבד.

מצורך קישור להקלטות שני החלקים שעסקו בתשתיות התעופה הכללית. להלן הדקות הרלוונטיות ביותר למי שלא מעוניין להאזין לכל ההרצאות שניתנו בכנס: (כדי לפתוח את הקישור יש להציב עליו את הסמן וללחוץ enter)

[הקלטה של המושב העיקרי שדן בתשתיות התעופה הכללית](#)

ההקלטה אורכת למעלה משעה אך מומלץ להאזין בה לדברים המשמעותיים והם:

דקה בסרטון	מרצה
04-22	בני דוידור מרת"א על חשיבות התעופה הכללית
24-46	אורי אביב – מצגת התעופה הכללית
47-1:02	עופר אלישר – תכניות משד התחבורה
1:03-1:08	רוני זהר – איגוד הטייסים
1:16-1:19	אודי זהר – חשיבות שדה התעופה הרצליה

בכנס נשא דברים גם שר התחבורה וניתן להאזין להם בקישור הבא:

[מושב ראשון – כנס תשתיות התעופה בישראל](#)

שר התחבורה הציג את דבריו באמצע המושב החל מהדקה ה-52.

מעניין להקשיב גם להרצאתה של ליאת דופור, פרנסית תשתיות תעופה במנהל התכנון (משד הפנים) ולהבין שלמעשה אין אף שדה תעופה בישראל שהשלים את הליכי התכנון.

הרצאתו של גדי רגב מרת"א בתחילת המושב מדגישה את חשיבותה של התעופה הכללית ואת הנזק הרב שיגרם אם ייסגרו תשתיות התעופה הכללית במרכז הארץ.

## 6. בחירת מייצגים לעמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה

לאחר פגישות עם מספר משרדי עורכי דין, אישר הוועד המנהל של עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה את ההתקשרות עם עו"ד אלון גלרט ממשרד עורכי הדין של מיתר- ליקוורניק ושו"ת. היצוג המשפטי של משרד זה אינו זול אך אנחנו משוכנעים שהדרך שהמליץ עו"ד גלרט להוביל בה היא בעלת סיכויי ההצלחה הגבוהים ביותר. אנחנו מאמינים שנסיונו הרב של עו"ד גלרט והכרותו הטובה עם המערכות השלטוניות בכלל ומשרד התחבורה בפרט יגדילו את סיכויינו לנצח במאבק.

הטקטיקה שאותה מציע עו"ד גלרט היא לפעול כדי להביא את המדינה לקיים את החלטות הממשלה ולהכשיר את עין שמר כחלופה להרצליה. לשיטתנו, אם מהלך כזה יתחיל לפחות, ניתן יהיה לפנות אל המועצה הארצית לתכנון ובניה ואם יהיה צורך גם לבית המשפט, כדי לבקש הארכה למועד סגירת שדה התעופה הרצליה עד להשלמת ההכשרה של שדה התעופה בעין שמר.

בתאום עם עו"ד גלרט ובהמלצתו החמה, החליט הוועד המנהל של העמותה להתקשר גם עם משרד היעוץ האסטרטגי והלובינג גורן-עמיר. למשרד זה נסיון רב בניהול מאבקים ציבוריים כנגד הרשויות כולל בנושאי תעופה. לאחר מספר פגישות עם צוות גורן-עמיר, הוצגה בפנינו תכנית העבודה של הצוות. גם אנשי גורן-עמיר המליצו על הטקטיקה של הדגשת הצורך לדרוש מהרשויות את הכשרת עין שמר ופעולותיהם השונות מכוונות למטרה זו בעיקר. מצורף למכתב זה נייר עמדה שחיברנו, המדגיש את היתרונות שבהכשרת עין שמר כחלופה להרצליה ושישמש אותם בפגישותיהם עם הגורמים הרלוונטיים.

## 7. ענייני העמותה וגיוס הכספים

לאור חילופי הגברי בהנהלת אגודת התעופה הכללית והצטרפות חלק מחברי ועד העמותה כחברי ועד באגודת התעופה הכללית, אנחנו פועלים בשיתוף פעולה מלא עם האגודה בפעולותינו השונות. כדי להבדיל את המאבק על שדה התעופה בהרצליה מהמאבק הכללי בנושאי תשתיות התעופה הכללית של ישראל, הוחלט לשמר את המבנה הארגוני, המשפטי והכספי של עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה. במסגרת האסיפה הכללית של אגודת התעופה הכללית גם קיימנו את האסיפה הכללית הפורמלית של עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה ובה בחרנו את מוסדות העמותה ואישרנו את הדוחות של שנת 2012.

עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה ממשיכה בגביית הכספים כדי שתוכל לעמוד בהתחייבויות הכספיות הגדולות שלקחנו על עצמינו. חשבון הבנק של העמותה מתנהל בחשבון יעודי בבנק לאומי בהרצליה. הנהלת החשבונות מתנהלת על ידי הנה"ח של חברת כימנר ומבוקרת על ידי ר"ח ברזילי ושו"ת.

מדריך הטיסה שמחה רשף מוביל בנחישות את גיוס הכספים ואנחנו מבקשים מאד להענות לבקשות להרתם למאמץ כפי שכבר עשו רבים מאיתנו.

## סיכום

**המאבק על עתידו של שדה התעופה עוד רחוק מהכרעה.** אנחנו מרגישים שהצלחנו להעביר לרשויות העוסקות בנושא את חומרת ההשלכות שייגרמו מסגירת שדה התעופה ללא הכשרת החלופה בעין שמר. ביום 24.6.13 נציג את עמדתנו גם בישיבת ועדת הכלכלה של הכנסת. אנו סבורים שגם שר התחבורה יודע שנוק חמור יגרם לתחום התעופה הכללית עם תנמש סגירת הרצליה (ושדה דב). המאבק שלנו נעשה ממוקד יותר ואנחנו פועלים בכל הכוונים שבחרנו בהם (מבקר המדינה, פעולות משפטיות, לובינג) כדי להעביר מסר אחד וחד: **יש להכשיר את עין שמר כחלופה להרצליה ועד שלא יוכשר, יש לעכב את סגירת השדה.**

נדגיש שוב שלא את כל הדברים שאנחנו עושים או יודעים נוכל להביא בשלב זה לידיעתכם וזאת מתוך שאיננו רוצים לחבל במאמצים שחלקם נעשים גם מאחורי הקלעים.



רשם:

**אורי אביב**

בשם חברי וועד עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה

## נספחים:

1. נייר עמדה בנושא המעבר לעין שמר

”

### **העברת פעילות התעופה הכללית משדה התעופה הרצליה לעין שמר. מאי 2013**

שדה התעופה הרצליה הוא מרכז הפעילות הראשי של ענף התעופה הכללית במדינת ישראל. חשיבותו הלאומית של שדה התעופה הרצליה הוא בפעילויות החיוניות שהוא מרכז: הכשרת טייסים מסחריים, טיסות פרטיות, טיסות מסחריות, טיסות חקלאיות, טיסות צילום, טיסות גשם, טיסות כיבוי, תחזוקת מטוסים ועוד. החלטת המועצה הארצית לגריעת שדה התעופה הרצליה ממצבת שדות התעופה בישראל, מחייבת אותנו להתארגן בהתאם, תוך הסתמכות על המלצות וועדת בודינגר ועל החלטות הממשלה שאימצה את המלצות הוועדה, להעברת הפעילות התעופתית לעין שמר.

למרות ששדה התעופה הרצליה הוא המקום הטוב ביותר לפעילות התעופתית, אנו מבינים כי פיננסי של השדה בלתי נמנע, ולכן מברכים, מחזקים ותומכים בהקמת חלופה אמיתית לפעילות חשובה זו בעין שמר, זאת למרות שחלופת עין שמר אינה נותנת מענה מלא להרצליה.

#### אנו מוצאים מספר יתרונות במעבר לעין שמר

א. השטח המגודר בשדה התעופה הרצליה הוא כ 160 דונם לעומת השטח המוחזק כיום בידי משרד הבטחון בעין שמר שהינו 2400 דונם. על פי חלוקה אפשרית של עין שמר בין הפעילות הביטחונית לאזרחית ניתן יהיה להקצות לפחות 900 דונם לתעופה האזרחית (1500 דונם ישארו בידי משרד הבטחון) – שטח שיספיק לכל פעילות התעופה הכללית הצפויה לעשרות השנים הקרובות.

ב. בשדה התעופה הרצליה קיימות הגבלות מסויימות על הפעילות האווירית. הנחת העבודה הינה שכל אחת מההגבלות הקיימות על הפעילות בהרצליה צפויה להתבטל (כדוגמת- היכולת לטוס בלילה ובכל שעה, שדה ממוכשר לטיסות מכשירים וכד'), אם וכאשר יוכשר עין שמר כשדה תעופה מרכזי של התעופה הכללית בישראל.

1. הגבלות על הפעילות: בעיקר עקב החלטות בג"ץ הנוגעות לאזולת ידם של הרשויות בהגשת התוכניות למיסוד השדה, במטרדי רעש והפרעה לערים השכנות לכאורה, הוגבלה הפעילות בש"ת הרצליה כלהלן:

א. פעילות שדה התעופה מוגבלת לשעות אור בלבד. השדה נפתח בשעה 06:30 בבוקר ונסגר 10 דקות לאחר שקיעת השמש (בחורף סיום הפעילות בשעה 16:45).

ב. השדה סגור לכל פעילות אווירית והרצת מנועים בימי שישי, שבת וערבי חג בין השעות 14:00 ל-16:00.

ג. חל איסור מוחלט על הפעלת מטוסים, כולל הרצת מנועים על הקרקע, בשעות החשיכה.

ד. פעילות אימוני טיסה מוגבלת הן מבחינת שעות פעילות והן מבחינת סוגי כלי טיס המורשים להתאמן בהרצליה. קיימת החלטת בג"ץ המגבילה את נפח הפעילות בהרצליה בדומה לנפח שהיה קיים בתחילת שנות האלפיים (כ 70,000 תנועות בשנה שהם ממוצע הפעילות בשנים האחרונות). לא ניתן

להרחיב את הפעילות בשדה בעתיד בגלל מגבלה זו. בכללה, כניסת מטוסי אז"מ (אולטראלייט) לשדה התעופה.

## 2. תשתיות קרקעיות ואויריות מוגבלות:

- א. בשדה התעופה הרצליה לא ניתן לטוס במזג אויר המגביל את הראות בגלל העדר מיכשור לטיסת מכשירים (VOR או ILS).
- ב. קיים מסלול טיסה אחד, שאורכו 900 מטר ורוחבו 18 מטר, אשר מגביל את הפעילות האוירית המתבצעת בשדה.
- ג. אין אפשרות להרחבת מספר מקומות החניה למטוסים ולמסוקים חדשים (כבר כיום נדרשים 150 מקומות חניה, קיימים פחות מ-100).
- ד. מחסור בשרותים למבקרים בשדה (טרמינל, מסעדה, מוזיאון).

## 3. הגבלות רגולטוריות:

- א. עיריית הרצליה והמועצה המקומית כפר שמריהו מונעים כל פיתוח או שינוי תשתית בשדה התעופה בגלל התנגדותם לקיומו של שדה התעופה. מצב זה לא מאפשר לעסקים תעופתיים להתפתח בתוך תחומי השדה.
- ב. רש"ת מנועה מפיתוח מקורות הכנסה הנשענים על תשתית השדה בדומה לחנויות הפטורות ממכס של נתב"ג. ניתן היה להשתמש בתשתיות השדה כדי לפתח אטרקציות תיירות מכוניות כסף (מסעדות, חנויות, מוזיאון) אלמלא הצורך בקבלת רשיונות עסק מטעם הרשויות המקומיות.
- ג. הרשויות המקומיות מונעות פיתוח והסדרה של התחבורה בסביבת השדה. הכניסה אל השדה כמו היציאה ממנו, עמוסים ביותר.

## סיכום:

עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה רוצה ותומכת בתכנון והקמה של שדה תעופה בעין שמר, כחלופה אמיתית לשדה התעופה הרצליה, כפי שנקבע בהחלטות הממשלה 4463 ו-5188, החלטות שהתקבלו בעקבות מסקנות ועדה ציבורית (ועדת בודינגר) וועדות היגוי (ועדת גנות, ועדת לוקר וועדת סלומון). המלצת ועדת בודינגר קבעה באופן חד משמעי כי אין לסגור תשתית תעופתית עד שהתשתית המחליפה לה פועלת כמתוכנן.

**הקמת שדה תעופה בעין שמר היא הפעולה הנדרשת המתחייבת כדי להבטיח את עתידה של התעופה הכללית בישראל לפחות עד שנת 2050.**

סגירת שדה התעופה הרצליה, לפני הקמתו של שדה התעופה החלופי בעין שמר והעברה מסודרת של כל העסקים והפעילויות הקיימות בהרצליה לשדה זה, יגרמו לחיסול ענף התעופה הכללית בישראל ולנזק בלתי הפיך לתעופה האזרחית בישראל.

”סוף ציטוט.”

## 2. מכתב רקע למבקר המדינה:

” מסמך רקע: עתיד התעופה הכללית בישראל ושדה התעופה הרצליה ”

א. חשיבות ענף התעופה הכללית בישראל ושדה התעופה הרצליה:



**שדה התעופה הרצליה הוא מרכז הפעילות הראשי של ענף התעופה הכללית (General Aviation) במדינת ישראל. תחת ענף זה מתקיימת פעילות תעופה אזרחית ענפה, ובין היתר: טיסות פרטיות, לימודי טיסה והכשרת טייסים, טיסות בינלאומיות במטוסים בינוניים (טיסות מנהלים), טיסות מסחריות לא סדירות, טיסות מסוקים, טיסות חקלאיות, טיסות צילום (לרבות לצרכי אכיפה) וטיסות אמבולנס. חשיבותו הלאומית של שדה התעופה הרצליה במערך התעופה הכללית מתבטאת, בין היתר, בדוגמאות הבאות:**

לימודי טיסה והכשרת טייסים: למעלה מ-80% מתלמידי קורסי הטייס האזרחיים בישראל למדו והוכשרו כטייסים בשדה התעופה הרצליה. ללא בוגרי קורסי טייס אזרחיים אלה, המהווים את עתודת טייסי חברות התעופה האזרחיות בישראל, ייתכן כי בסבירות גבוהה מאוד יהיה מחסור ממשי בעתיד בטייסים אזרחיים, שיוביל לצורך באיוש המקומות החסרים בטייסים זרים. בשונה מן העבר, רובם של הטייסים הרוכשים בשנים האחרונות את הכשרתם כטייסים מסחריים אזרחיים בישראל, כולל טייסי חברות התעופה הסדירות (אל-על, ארקיע וישראייר), אינם יוצאי חיל האוויר.

טיסות אזרחיות: שדה התעופה הרצליה מהווה את הבסיס העיקרי לטיסות אזרחיות בישראל. מדדים רשמיים על אודות כמות התנועות האוויריות בשדה התעופה הרצליה (המראות ונחיתות) מלמדים כי מדובר בשדה התעופה הפעיל ביותר בישראל.

תחזוקת מטוסים: למעלה מ-90% מהמטוסים הקלים שבמדינת ישראל מתוחזקים באורח קבע בשדה התעופה הרצליה. לדוגמה, מטוסי טייסת הכיבוי האווירית, הנותנת מענה מבצעי לשרפות יער, מתוחזקים במתקנים שבשדה התעופה הרצליה.

### ב. מצבה של התעופה הכללית בישראל:

חרף החשיבות הרבה של התעופה הכללית ברמה הלאומית, הורע מצבה במהלך השנים באופן ניכר. העדר ממשי בהגנה על התעופה הכללית ובנקיטת צעדים לפיתוחה, כמו גם העדר תכנית-אב סדורה וארוכת טווח, לצד מאמצי רשויות מקומיות לפינוי שדות תעופה לטובת שימוש בשטח לצרכי נדל"ן, הביאו לכך שמצב התעופה הכללית בישראל בסכנה ממשית.

**רשות התעופה האזרחית (רת"א) התריעה על הסכנה החמורה שבמצב המתואר בנייר עמדה "תכנית אב לשדות תעופה ומנחתים לתעופה האזרחית בישראל" מחודש אוקטובר 2010:**

"במהלך העשורים האחרונים, הלכה והתכרסמה התשתית הקרקעית ששירתה, או שהייתה אמורה לשרת, את התעופה האזרחית.

[...]

שדות תעופה ומנחתים ששרתו את התעופה הפנים ישראלית הלכו והתמעטו. כך נסגר שדה תעופה עטרוט, בשל אילוצים ביטחוניים, ושדה עין שמר נבחר ע"י מערכת הביטחון להיות אתר למתקן בטחוני. אף אחד מגורמי התעופה האזרחית בישראל לא הצליח לייצג את צרכי התעופה האזרחית בישראל.

[...]



גם כיום, אין כמעט שדה תעופה בשליש המרכזי של מדינת ישראל שאין מישהו הרוצה להביא לסגירתו ולשנות את שימוש הקרקע המתכננה לשימוש של בנייה למגורים. כיום נכון הדבר באשר לשדות הרצליה, שדה דב ואפילו חיפה. משמעות הדבר הוא חנק התעופה הכללית בישראל והפיכת ישראל למדינה של תנועה יבשתית בלבד. את המחיר ישלם פיתוח עולם התעופה הישראלי, כפי שכבר תואר, וכמו תמיד, הפריפריה, בהתחסל היכולת שלה להגיע בזמן קצר למרכז הארץ" [ההדגשות הוספו].

**השוואת שתי נקודות זמן בבחינת מצבת שדות התעופה בישראל ביחס לגודל האוכלוסייה – משקפת את העתיד העגום של התעופה האזרחית בישראל:**

בשנת 1977 מנתה אוכלוסיית ישראל 3.6 מיליון נפש. באותה עת פעלו בישראל 7 שדות תעופה: שדה התעופה בן גוריון (נתב"ג); שדה"ת עטרות; שדה"ת אילת; שדה"ת מחניים (ראש פינה); שדה"ת הרצליה; שדה"ת חיפה; ושדה"ת שדה-דב.

בשנת 2018 עתידה אוכלוסיית ישראל לעמוד על 9 מיליון נפש. בעקבות המגמה הנוכחית, עתידים יהיו לפעול אז רק 4 (או 5) שדות תעופה אשר אמורים ליתן מענה ולשרת את כלל אוכלוסיית ישראל: שדה התעופה בן גוריון (נתב"ג); שדה"ת אילת (או שדה"ת ע"ש אילן רמון בתמנע); שדה"ת מחניים (ראש פינה); שדה"ת חיפה; ושדה"ת ב"עין שמר" אם ייבנה עד אז, או שדה"ת הרצליה אם יינתן אישור להמשך הפעלתו.

מהשוואה זו ברור כי הסכנה הגדולה ביותר היא לעתיד התעופה הכללית.

**ועדה ציבורית שהוקמה לבחינת מערך שדות התעופה בישראל, ועדת בודינגר, פרסמה מסקנותיה והמלצותיה בחודש נובמבר 2008. הוועדה מצאה לנכון כי יש מקום "להשאיר על כנם שדות תעופה ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציוד הטכנולוגי". אולם, מקום בו מתממש הצורך להעתיק שדה תעופה, המליצה הוועדה באופן ברור 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 הוספה].

בנוגע לשדה התעופה הרצליה, ככל שתהיה כוונה להוציא לפועל את סגירתו, המליצה הוועדה פרטנית כי:

"לצורך מימוש אתר זה לצרכי התעופה האזרחית יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר" לצורך כך יש לבחון משמעויות פיננסי 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 במקור].

**ג. החלטות בדבר עתיד שדה התעופה הרצליה ובדבר הקמת שדה תעופה חלופי:**

**ג(1). החלטת המועצה הארצית לתכנון ולבניה:**

בהחלטת המועצה הארצית לתכנון ולבניה מהתאריך 13.10.2009, הוחלט לאשר את סיווגו של שדה התעופה הרצליה כ"שדה זמני" כנקבע בתכנית המתאר המחוזית. בנוסף, הוחלט לאשר

כי בתום חמש שנים מיום אישור התכנית – לא יתאפשר המשך שימוש בשדה התעופה הרצליה. התוצאה היא כי במצב הנתון – בשנת 2015 שדה התעופה הרצליה ייסגר לאלתר. סגירת שדה התעופה הרצליה תהיה בנוסף לסגירתו הצפויה של שדה-התעופה "שדה דב", הנמצא בתהליכי קידום פיננסי, ואמור להתפנות עד לשנת 2017.

עוד הוחלט בהחלטת המועצה הארצית, כי בכל הנוגע לסגירת שדה התעופה הרצליה, רשאית המועצה הארצית "להאריך את התקופה מעת לעת לאחר שהוצגו בפניה התנאים והנסיבות העדכניים לאותה עת".

נדמה שהגם שהחלטת המועצה הארצית מסתמנת כהחלטה טקטית שמטרתה להאיץ בגורמים האופרטיביים לקדם שדה-תעופה חלופי, כאמור בהמלצות ועדת בודינגר, תוך קציבת זמן הפעולה, הרי שהתוצאה עלולה להיות הרת אסון. מסיבות כאלה ואחרות לא תוארך תקופת פעילותו של שדה התעופה הרצליה, שדה תעופה ב"עין שמר" לא יוקם, ובסופו של יום ענף התעופה הכללית יספוג מכה אנושה אשר תגרום נזק כבד לציבור בכללותו ולמערך התעופה הלאומי.

בקציר האומר נציין, כי לעמדתנו בהחלטת המועצה הארצית ובעיקר בהליכים שנוקטו לשם קבלת ההחלטה נפלו פגמים שונים, וביניהם:

המועצה הארצית חרגה מסמכותה, בין היתר, בקביעת שדה התעופה הרצליה כ"שדה זמני" – הגזרה חדשה שאינה מופיעה בהוראות תמ"א 15 (תכנית תפרושת שדות התעופה בישראל). בכך הלכה למעשה הכריעה המועצה הארצית, בחוסר סמכות, על גריעתו העתידית של השדה ממצבת שדות התעופה בישראל.

החלטת המועצה הארצית לגרוע, הלכה למעשה, את שדה התעופה הרצליה ממצבת שדות התעופה שבתמ"א 15 – נתקבלה גם בהתעלם מהצורך לאישורו של שר התחבורה למהלך מסוג זה. זאת, בשים לב לכך שהעמדה שהציג שר התחבורה בפני המועצה הארצית, הייתה התנגדות לגריעת שדה התעופה: "אין לגרוע את שדה התעופה הרצליה [...] ו/או לקבוע את זמניותו [...] הפסקת הפעילות בשדה התעופה מותנית בקיומה של חלופה מעשית, זמינה, פעילה ורלוונטית לקליטת פעילות שדה תעופה הרצליה, שאם לא כן תיפגע התשתית התעופתית הלאומית באופן שישליך על כלל מערך התעופה האזרחית בישראל".

החלטת המועצה הארצית נתקבלה אף בהתעלם מההליך הקבוע בסעיף 55(א) לחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977, הקובע כי גריעת שדה תעופה מחייבת הוצאת צו של שר התחבורה בהתייעצות עם מועצת רשות שדות התעופה.

מהאמור לעיל עולה באופן ברור – ככל שקיימת כוונה כי שדה התעופה הרצליה אכן ייסגר, יש לקדם בהקדם את הכשרתו של שדה התעופה ב"עין שמר", כאמור בהמלצות ועדת בודינגר. למותר לציין כי תהליך הכשרת שדה-תעופה הוא עניין הדורש פרק זמן ארוך.



**ממשלת ישראל קיבלה החלטות ברוח דומה: החלטה מס' 4463 מיום 1.2.2009, בה הוחלט, כחלק מסגירתו הצפויה של שדה התעופה שדה-דב, על הנחייה בדבר:**

**"בחינה וקידום זמינות לשדה תעופה פנים ארצי חלופי לשדה תעופה הרצליה באזור עין שמר, ובהתחשב באמור, קידום תכנון מפורט". [ההדגשה הוספה]**

**כמו כן, בהחלטה מס' 5188 מיום 28.10.2012 החליטה ממשלת ישראל באופן דומה:**

**"להטיל על שר התחבורה לפנות לרשות שדות התעופה לשם קידום התכנון המפורט של שדה התעופה עין שמר כשדה תעופה אזרחי פנים ארצי [...]"**

**בחינת הדברים נכון להיום מגלה כי קיים ספק רב באשר לנחישות הגורמים העוסקים בדבר להוציא לפועל את החלטות הממשלה בדבר הקמת שדה התעופה "עין שמר", וקיים ספק רב עוד יותר באשר לאפשרות ששדה תעופה אכן יוכשר ב"עין שמר" עד לשנת 2015 ו/או בשנים הסמוכות שלאחר מכן.**

**נזכיר כי משרד המבקר הנכבד נדרש כבר לפעולת ביקורת על כשלים שנתגלו בתחום התעופה האזרחית בישראל (בנוגע לבטיחות), שהובילו לנזק לאומי בהורדת דירוג בטיחות התעופה של המדינה על-ידי מינהל התעופה הפדרלי של ארצות-הברית (ה-FAA). גם בענף נוסף בתחום התעופה האזרחית – ענף התעופה הכללית – ניכר כי צועדים למקום של כשלון מערכתי, כשם יידרש תיקון בדיעבד יהא זה לאחר שיוסב נזק רב.**

ד. לסיכום:

12(א). קיימת חשיבות רבה לקיומו של ענף התעופה הכללית, אשר עיקר פעילותו מרוכזת בשדה התעופה הרצליה.

12(ב). סגירת שדה התעופה בהרצליה ללא תחליף מתאים תנחית על ענף התעופה הכללית מכה אנושה אשר תסב נזק כבד לציבור.

12(ג). החלטת המועצה הארצית ביחס לסגירת שדה התעופה בהרצליה בשנת 2015 התקבלה באורח לקוי הן מן הבחינה הפרוצדוראלית והן מן הבחינה העניינית, ובאורח המנוגד לחלוטין לעמדת הגורמים המקצועיים.

12(ד). הגם שאנו סבורים כי החלטת המועצה הארצית באה מטעמים טקטיים לשם זירוז הקמת שדה התעופה ב"עין שמר", עדיין עלול להיווצר מצב שהמועצה לא תעשה שימוש בסמכותה ולא תדחה את מועד סגירתו, גם אם שדה"ת "עין שמר" לא יוכשר עד 2015.

12(ה). קיים חשש כבד כי לא נעשה די כדי לקדם את החלטות הממשלה להקים שדה תעופה ב"עין שמר".

" סוף ציטוט.