

הקמת שדות תעופה משלימים לנמל התעופה בן-גוריון – תיקון החלטת ממשלה

הצעה להחלטה

מ ח ל י ט י ס, בהמשך להחלטות הממשלה מספר 4463 מיום 1 לפברואר 2009, מספר 3512 מיום 24 ביולי 2011, מספר 2050 מיום 7 באוקטובר 2014, מספר 547 מיום 24 באוקטובר 2021, מספר 944 מיום 6 בינואר 2022 ומספר 1307 מיום 14 בינואר 2024, ולאור הצורך בהקמת שדות תעופה בינלאומיים משלימים לנמל התעופה בן-גוריון, לשם התאמת תשתיות התעופה האווירית בישראל לגידול הצפוי בהיקף הנוסעים, על מנת להתמודד עם העלייה הצפויה ביוקר המחיה בשנים הקרובות מכיוון שמספר הנוסעים יוגבל על ידי הקיבולת המקסימלית בנמל התעופה בן-גוריון, ועל מנת לקדם פיתוח כלכלי של אזורי הדרום והצפון:

1. לתקן את החלטת ממשלה מספר 1307 מיום 14 בינואר 2024, שעניינה "הקמת שדות תעופה משלימים לנמל התעופה בן-גוריון", כך שבסעיפים 1 ו-4 להחלטה, במקום "בסיס "נבטים"" יבוא "צקלג".
2. בכפוף לכל דין, לקבוע כי קידום הקמתם של שני שדות התעופה האזרחיים הבינלאומיים, בדרום ובצפון, יבוצע במקביל וללא דיחוי, וזאת לצורך היערכות מערכתית למניעת משבר תעופתי בשנים הקרובות.

דברי הסבר

רקע כללי

על פי תחזיות גורמי המקצוע, נמל התעופה בן גוריון (להלן – נתב"ג) מתקרב לתקרת הקיבולת שלו בהיקף של כ-40 מיליון נוסעים בשנה, וזאת בכפוף ליישום מלא ובמועד של הצעדים הנדרשים להרחבת הקיבולת בנתב"ג. ללא הקמת שדות תעופה אזרחיים בינלאומיים נוספים קיים סיכון ממשי למשבר תעופתי בשנים הקרובות, שיתבטא במחסור בהיצע טיסות ביחס לביקוש ובהפעלת לחץ לעליית מחירי טיסות. מעבר להיבט הקיבולת, ליתירות תשתיתית בתחום התעופה חשיבות גבוהה גם בימי שגרה, וחשיבות זו מתעצמת בשעת חירום, נוכח ההסתמכות המשקית הרחבה על שער אווירי מרכזי אחד.

לצד המענה לצרכי הקיבולת, להקמת שדות תעופה בינלאומיים בצפון ובדרום יש חשיבות אסטרטגית לפיתוח כלכלי של היישובים במרחב, באמצעות יצירת מוקדי תעסוקה משמעותיים, הגדלת היצע שטחים לפעילות תעסוקה, אחסנה, מסחר ותעשייה, והגברת התיירות והנגישות. בפרט, נוכח הצורך בחיזוק ובפיתוח אזור הדרום והצפון על רקע השנתיים האחרונות, שדה תעופה בינלאומי בדרום עשוי לשמש מנוע צמיחה ארוך טווח, לא רק כתשתית תחבורה אלא כמוקד משיכה כלכלי שמייצר פעילות ותעסוקה סביבו, משפר את נגישות האזור למרכזי פעילות בישראל ולעולם, ומחזק את האטרקטיביות של הדרום להשקעות ולתיירות, באופן התורם לשיפור ממשי באיכות החיים של תושבי האזור ולצמיחה בת-קיימא.

ביום 14 בינואר 2024 התקבלה החלטת ממשלה מספר 1307 שעניינה "הקמת שדות תעופה משלימים לנמל התעופה בן-גוריון" (להלן – החלטה 1307), שבמסגרתה הוחלט כי יימשך קידום הליכי התכנון לשדות תעופה אזרחיים בינלאומיים במרחב בסיס רמת דוד ובמרחב בסיס נבטים. לאחר בחינה עדכנית של חלופת נבטים, לרבות בהיבטים ביטחוניים, נמצא כי אין ישימות ביטחונית לקידומה, ועל כן הוחלט לבחון חלופה אחרת לשדה תעופה באזור הנגב; לאחר בחינת החלופות האפשריות ביום 2 בספטמבר 2025 התקבלה החלטת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה בדבר הכנת תוכנית מתאר מפורטת ברמה ארצית לשדה תעופה משלים באזור צקלג (תמא 15ה'), הממוקמת במרחב שבסביבת קריית גת, נתיבות, שדרות, אופקים ורהט.

לאור האמור, מוצע לתקן את החלטת ממשלה 1307 כך שתיקבע כי תקודם במקביל הקמה של שני שדות תעופה אזרחיים בינלאומיים נוספים: בצפון יימשך קידום שדה התעופה במרחב רמת דוד, ובדרום, במקום חלופת נבטים, תקודם חלופת מרחב צקלג. כל זאת על מנת לצמצם את הסיכון להארכת המשבר התעופתי הצפוי ולבסס מנועי צמיחה משמעותיים באזורי הפריפריה.

כפי הקבוע בהחלטה 1307, אין בהחלטה זו כדי לגרוע מהוראות חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965 ואין בו כדי לפגוע בשיקול דעתם של מוסדות התכנון, לרבות בחינת חלופות, ככל שיידרש על-ידיהם או מהחלטות קודמות שקיבלו.

תקציב

התקציב שהוקצה מתוך הסכום המצוין בסעיף 4 להחלטת ממשלה 1307 לצורך קידום נבטים, יוקצה לצורך קידום צקלג.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

לא רלוונטי.

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

לא רלוונטי.

החלטות קודמות של הממשלה בנושא

החלטת ממשלה מספר 4463 מיום 1 בפברואר 2009 שעניינה "תכנית אב לשדות התעופה בישראל".

החלטת ממשלה מספר 3512 מיום 24 ביולי 2011 שעניינה "מימון הקמה והפעלת שדה תעופה בינלאומי ופנים ארצי בתמנע למרחב אילת ושדה תעופה משלים לנתב"ג".

החלטת ממשלה מספר 2050 מיום 7 באוקטובר 2014 שעניינה "תמלוגי רשות שדות התעופה והקמת שדה תעופה משלים לנתב"ג".

החלטת ממשלה מספר 547 מיום 24 באוקטובר 2021 שעניינה "שדה תעופה משלים לנמל התעופה בן גוריון ותיקון החלטת ממשלה".

החלטת ממשלה מספר 944 מיום 6 בינואר 2022 שעניינה "שדה תעופה משלים לנמל התעופה בן גוריון - תיקון החלטת ממשלה".

החלטת ממשלה מספר 1307 מיום 14 בינואר 2024 שעניינה "הקמת שדות תעופה משלימים לנמל התעופה בן-גוריון".

עמדת היועץ המשפטי של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת חוות דעתם של היועץ המשפטי למשרד האוצר, המשנה ליועצת המשפטית של משרד ראש הממשלה והיועצת המשפטית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

סיווגים

סיווג ראשי: ביצועי.

מגישים: ראש הממשלה
שרת התחבורה
והבטיחות בדרכים
שר האוצר

כ"ה בשבט התשפ"ו
12 בפברואר 2026

הצעת ההחלטה:

הקמת שדות תעופה משלימים לנמל התעופה בן-גוריון – תיקון החלטת ממשלה.

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטי המשפטיים:

ביום 14 בינואר 2024 התקבלה החלטת ממשלה מספר 1307 שעניינה "הקמת שדות תעופה משלימים לנמל התעופה בן-גוריון", שבמסגרתה הוחלט כי יימשך קידום הליכי התכנון לשדות תעופה אזוריים בינלאומיים במרחב בסיס רמת דוד ובמרחב בסיס נבטים.

לאחר בחינה עדכנית של חלופת נבטים, לרבות בהיבטים ביטחוניים, נמצא כי אין ישימות ביטחונית לקידומה, ועל כן הוחלט לבחון חלופה אחרת לשדה תעופה באזור הנגב; לאחר בחינת החלופות האפשריות ביום 2 בספטמבר 2025 התקבלה החלטת המועצה הארצית לתכנון ולבנייה בדבר הכנת תוכנית מתאר מפורטת ברמה ארצית לשדה תעופה משלים באזור צקלג (תמא 15ה'), הממוקמת במרחב שבסביבת קריית גת, נתיבות, שדרות, אופקים ורהט.

לאור האמור, מוצע לתקן את החלטת ממשלה 1307 כך שתיקבע כי בכפוף לכל דין תקודם במקביל הקמה של שני שדות תעופה אזוריים בינלאומיים נוספים: בצפון יימשך קידום שדה התעופה במרחב רמת דוד, ובדרום, במקום חלופת נבטים, תקודם חלופת צקלג. כל זאת על מנת לצמצם את הסיכון להארכת המשבר התעופתי הצפוי ולבסס מנועי צמיחה משמעותיים באזורי הפריפריה.

בהתייחס לעמדת המשרד להגנת הסביבה המפורטת מטה, כאמור בהצעה, קידום הקמת שדות התעופה נעשית בכפוף לכל דין, כאשר במסגרת הליכי התכנון נבחנים, בין היתר ההיבטים הסביבתיים.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרונם:

אין.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם:

עמדת היועצת המשפטית של משרד הגנת הסביבה –
"לא ניתן לגבש התייחסות ממצה בלוח הזמנים הזה, ומדובר בפגם בתהליך המעורר קושי בקידום ההצעה.
מעבר לכך, להלן התייחסות ראשונית שהתקבלה מגורמי המשרד –

המיקום המדובר מעולם לא נבחן בהליך תכנוני כגון בחינת איתורים שנעשתה במסגרת תמ"א 15 שהיתה בעבר התמ"א לשדות תעופה, וגם לא במסגרת תמ"א 13/1 שמחליפה את תמ"א 15.

הליך התסקיר לחלופת ציקלג טרם התחיל, כך שמוקדם מדי לקבוע שהמיקום כלל מתאים.

מיקום דומה מאוד, בשם חלופת צקלג 1, נבחן במסגרת סקר אתרים לשדה תעופה בינ"ל משלים משנת 2017, מוכר בשמו הלא רשמי- דו"ח שפרן. מיקום זה קיבל ציונים נמוכים מאוד בכל הקריטריונים ונפסל על ידי עורכי הדו"ח.

אין במיקום זה שום תשתיות קיימות או מאושרות הנדרשות לצורך תפעול שדה תעופה- קו דלק, קווי חשמל, קווי מים, קווי ביוב, מסילת רכבת, כבישים, אזורי שירות ואחסנה...את הכל יהיה צריך לתכנן ולהקים מאפס. והכל יהיה על חשבון שטחים פתוחים.

המיקום מוצע עמוק בשטח פתוח, באזור בעל רצף מרשים של שטחים פתוחים, בקרבה לאתרי הטבע ביתרונות רוחמה ושמורת פורה, בתחום פארק שיקמה, שהינו אזור רחב ידיים מוטה שימור.

לסיכום :

למיקום זה התאמה סביבתית נמוכה בשל היעדר תשתיות תומכות. למיקום זה חוסר התאמה מוחלט לצרכי תעופה לפי דוח שפרן. לא בוצעה ולא הושלמה שום עבודת מטה או בדיקה תכנונית או בדיקה סביבתית התומכת בהקמת שדה תעופה משלים במיקום זה. לכן, התשתית העובדתית לא תומכת בקידום ההחלטה שנשלחה אלינו, ואני ממליץ להתנגד להחלטה.

לאור האמור, על פניו אין תשתית עובדתית בסיסית המצדיקה קבלת ההחלטה, ולכל הפחות הדבר טעון ליבון מסודר".

עמדת היועץ המשפטי של המשרד שהשר העומד בראשו מגיש את ההצעה:

חוות דעת משפטית זו היא על דעת המשנה ליועצת המשפטית של משרד ראש הממשלה והיועצת המשפטית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

בשים לב לאמור לעיל, אין מניעה משפטית לקבלת החלטת הממשלה.



חתימה

היועץ המשפטי של משרד האוצר

תפקיד

דודי קופל

שם