

משמעויות מרכזיות בתחום התעבורה האווירית כתוצאה מסגירת שדה דב

Eilat Hotel Association התאחדות המלונות אילת



טבת תשע"ט -

דצמבר 2018

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM
בן גוריון 1, בני ברק, 51201
מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

תכולת ומבנה הדו"ח

עמודים

3	1. רקע
4	2. מטרת ותהליך העבודה
5	3. תשתיות התעופה המרכזיות בישראל
8	4. תחזיות נוסעים בתעופה הישראלית
11	5. משמעויות מרכזיות מסגירת שדה דב
18	6. סיכום והמלצות
20	7. גילוי נאות

1. רקע

שדה דב ע"ש דב הוז הינו שדה תעופה צבאי בו מופעלות גם טיסות אזרחיות. שטח שדה התעופה הוא 767 דונם. כ-500 דונם מתוכם שייכים למתחם כולל של כ-1,400 דונם המכונה הגוש הגדול ("6896") בבעלות פרטית. על פי תכנית מתאר מקומית תל אביב מסלול התעופה מסומן לביטול והקרע מיועדת לשימושים שאינם שדה תעופה ובכלל זה הקמת אלפי יחידות דיור.

השדה הוקם בשנת 1938 בעת המנדט הבריטי ובשנות ה-50 שימש כשדה אזרחי לפעילות מטוסים פרטיים, מטוסי משטרת ישראל, מטוסי ריסוס ופעולות הדרכה. בשנות ה-60 החל השדה לקבל צביון מסחרי לתעופה פנים ארצית לצד השימוש לתעופה צבאית. בהתאם לכך נחתם הסכם בין משרד הביטחון למשרד התחבורה המסדיר את השימוש של התעופה האזרחית בשדה לצד התעופה הצבאית. בשנת 1978, לאחר הקמת רשות שדות התעופה (להלן רש"ת), נמסרה האחריות על התעופה האזרחית בשדה דב לרשות.

בהתאם לסעיף 5(א)(1) לחוק רשות שדות התעופה, תשל"ז – 1977, תפקידי הרשות - להחזיק, להפעיל, לפתח ולנהל את שדות התעופה המנויים בתוספת, לבצע בהם פעולות תכנון ובנייה ולתת בהם שירותים נלווים לכל הפעולות האלה;

בהתאם לסעיף 5(א)(4) לחוק, על רש"ת לתת בשדה תעופה צבאי שאינו שדה תעופה של הרשות, שירותים שעליהם יורה שר התחבורה בצו, בהתייעצות עם מועצת הרשות ובאישור שר הביטחון....."

שדה דב אינו נמנה על השדות המנויים בתוספת לחוק רשות שדות התעופה והפעלתו מבוצעת מכוחו של צו רשות שדות התעופה (מתן שירותים בשדה התעופה דב הוז (תל אביב)), התש"ן – 1989. תוקפו של צו זה הינו לתקופה של עד למועד שבו שדה התעופה יחדל לשמש כשדה תעופה לתעופה צבאית, וזאת בהתאם להודעת שר הביטחון לפי סעיף 2(ב) לחוק שדה התעופה דב הוז (הוראות מיוחדות), תשע"ז–2017 (להלן – החוק); בסמוך להודעת שר הביטחון כאמור תפורסם באתר האינטרנט של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים הודעה על מועד הפסקת הפעילות כמשמעותו בחוק.

בהתאם למתוכנן והמצב המשפטי כיום שדה התעופה צפוי להיסגר ביולי 2019.

בתאריך ה-16.7.18 הונחה על שולחן הכנסת הצעת חוק בחתימת רוב חברי הכנסת המציעה לקבוע כי שדה התעופה דב הוז ימשיך לפעול באופן קבוע (פ/5587/20) כל זאת לצד הבטחת זכויותיהם במקרקעין של בעלי זכויות הגוש הגדול ויזמים נוספים לצורך בניית מגורים ושטחי מסחר בשטח הנמצא בסמוך לשדה התעופה הקבוע.

לסגירת שדה התעופה האזרחי, שדה דב, ישנן השלכות בהיבטים רבים ומגוונים. דו"ח זה יתמקד במשמעויות המרכזיות בתחום התעבורה האווירית.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

2. מטרת ותהליך העבודה

נתבקשנו על ידי התאחדות המלונות באילת לבחון את המשמעויות בתחום התעבורה האווירית בדגש על ההשפעה על העיר אילת והשלכות אפשריות על התיירות בעיר, זאת לאור סגירת שדה התעופה שדה דב.

הדו"ח חובר על ידי צוות היועצים המקצועיים כמפורט:

עוזי יצחקי, מנכ"ל משרד התחבורה לשעבר, יועץ מקצועי בתחומי התחבורה השונים, האנרגיה והטכנולוגיות. בעל ידע מקצועי וניסיון בתחומים אלו, וכן בהובלה וקידום פרויקטים ורפורמות בכל תחומי התחבורה ביבשה, בתעופה ובנמלי הים.

עו"ד ברק טייכמן, יועץ מקצועי, כלכלן ועורך דין בעל ניסיון של כ-13 שנים במילוי תפקידי מפתח בשירות הציבורי ושותף מרכזי בהובלת רפורמות. שימש כראש המטה והיועץ המקצועי של מנכ"ל משרד התחבורה.

לצורך בחינת המשמעויות המרכזיות בתחום התעבורה האווירית והשלכותיה האפשריות ריכז צוות היועצים מידע ונתונים בהיבט ההשפעה האפשרית בתחום כל זאת כתוצאה מסגירת שדה דב. הצוות אסף מידע ונתונים רלוונטיים מרשות שדות התעופה, רשות תעופה אזרחית, משרדי התחבורה והתיירות, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, עיריית אילת, התאחדות בתי המלון באילת, חברות התעופה הפנים ארציות, פרוטוקולים וסיכומי ועדות בכנסת ובממשלה.

בתהליך העבודה נבחן המצב הקיים בין היתר בכל הנוגע להחלטות לסגירת שדה התעופה שדה דב, הסכם שמים פתוחים בין מדינת ישראל לאיחוד האירופי והסכמים והחלטות נוספים רלוונטיים.

כמו כן, התקיימו פגישות עבודה עם הגורמים הבאים:

- מנהל רשות התעופה האזרחית במשרד התחבורה;
- ראש אגף תשתיות תעופתיות, ברשות התעופה האזרחית;
- מנכ"ל התאחדות המלונות באילת;
- מנכ"ל חברת ארקיע;
- מנכ"ל חברת ישראייר;
- ראש העיר אילת;
- מנכ"ל משרד התיירות;
- נציגי רשות שדות התעופה.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

3. תשתיות התעופה המרכזיות בישראל

שדות התעופה העיקריים הפועלים בישראל כיום בהן קיימת פעילות של הטסת נוסעים :

- נמל התעופה בן גוריון (נתב"ג)
- שדה התעופה באילת
- שדה התעופה תמנע
- שדה התעופה שדה דב – נמל צבאי
- שדה התעופה חיפה

להלן פירוט קצר על כל אחד משדות התעופה

נמל התעופה בן גוריון

הינו הנמל הבינלאומי המרכזי של ישראל והינו אחד משדות התעופה העמוסים במזרח התיכון.

בשדה פועלים :

- 3 מסלולי המראה ונחיתה (בכולם מותקנים מערכות נחיתה מכשירים מדויקת) ומערך מסלולי הסעה
 - כ-100 עמדות חניה למטוסים.
 - 2 טרמינלים : טרמינל 3 המרכזי וטרמינל 1 המשמש לטיסות פנימיות וטיסות לואו קוסט.
- בנתב"ג מגרשי חניה לטוח ארוך וקצר שבהם כ- 6,000 מקומות חניה. כמו כן בצמוד לטרמינל 3 מגרש נוסף שבו 500 מקומות והמשרת גם את חברות השכרת רכב הפועלות בנמל.
- דרכי הגעה : אוטובוסים, מוניות ורכב פרטי. קיימות כניסות מכביש 1 ומכביש 40.
- כמו כן פועל קו רכבת עד לטרמינל 3 המחבר את כל חלקי הארץ.

שדה התעופה באילת

שוכן בלב העיר אילת, בצמוד ובמקביל לכביש 90. הנמל משמש בעיקר לטיסות סדירות בתוך הארץ, לשדה דב, לנתב"ג ולחיפה. אורך המסלול – 1,900 מטר, דבר שאינו מאפשר נחיתה מטוסים גדולים ולפיכך אלו נוחתים בשדה התעופה הצבאי עובדה הסמוך.

במהלך השנה הקרובה עם פתיחת נמל התעופה אילת רמון ייסגר השדה באילת ותיפסק פעילות התעופה האזרחית בשדה התעופה עובדה.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

שדה התעופה בתמנע על שם אילן ואסף רמון

השדה מיועד להחליף את נמלי התעופה אילת ועובדה ועל כן הוחלט שאין צורך להתייחס באופן פרטני לשדות תעופה אלו. הנמל ממוקם במרחק של כ-19 ק"מ צפונית לעיר אילת. הנמל ישרת בעיקר את התיירות הפנים ארצית והבינלאומית לעיר אילת ולאתרי הנופש בדרומה של המדינה. בנמל מסלול המראה ונחיתה באורך של 3,600 מטר, אשר יאפשר המראה של מובילים אוויריים ללטיסות טרנס-אטלנטיות.

הטרמינל לנוסעים בנמל יהיה רחב ממדים, ויוכל להעניק מענה לכ-1.8 מיליון נוסעים בשנה ברמת שירות גבוהה. בשונה מנמל התעופה בן גוריון ונמל התעופה הקיים כיום באילת, לנמל התעופה ברמון אין מגבלות של שעות פעילות ואין שעות עוצר. המשמעות הינה שניתן להמריא מהשדה ולנחות במהלך כל שעות היממה.

המעבר לשדה התעופה תמנע, צפוי להוסיף פרק זמן משמעותי למשך הזמן הכולל של הגעה לאילת בדרך האוויר. דבר זה צפוי, אף הוא, לתרום להפחתת האטרקטיביות של טיסות פנים ארציות לאילת לעומת החלופה היבשתית שאורכה הכולל ממרכז הארץ עומד, בזמן כתיבת שורות אלו, על פחות מארבע שעות. עניין זה ידון גם בהמשך.

שדה התעופה דב הוז

השדה נמצא בצפון העיר תל אביב. השדה משמש גם כבסיס טיסה של חיל האוויר. השדה משמש בעיקרו לטיסות פנים. מספר הטיסות הבינ"ל הינו קטן ומספר הנוסעים בהם הינו אלפים בודדים. חברות התעופה הפועלות בקביעות בשדה: חברות ישראייר וארקיע המפעילות טיסות לאילת וחיפה וכן שירותי נוספים (מיפוי וכו'), להק כמוניות אוויר וכים ניר כחברה המספקת שירותי תעופה מיוחדים.

שדה התעופה בחיפה

השדה שוכן בכניסה המזרחית לעיר חיפה, סמוך לנמל הקישון. השדה משרת את התעופה האזרחית, ומשמש גם כבסיס צבאי של חיל האוויר הישראלי. הנמל משמש הן כנמל תעופה פנים-ארצי, ממנו ניתן לטוס לאילת ושדה דב והן כנמל תעופה בינלאומי ממנו יוצאות טיסות צ'רטר וטיסות פרטיות ליעדים קרובים. בשדה קיים מסלול באורך של כ-1,300 מטר. בפברואר 2017 הוחלט להאריך את המסלול בכ-300 מטרים (מכ-1,300 לכ-1,600 מטרים), לצורך מתן אפשרות להמראה ונחיתה של מטוסי סילון צרי גוף (עד 120 נוסעים) והרחבת טווח הטיסות מטווחים קרובים (יוון, קפריסין וכו') ליעדי נופש בים השחור (בולגריה, הונגריה וכו').

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

שדות תעופה מתוכננים

בהקשר לתשתיות התעופה נציין כי ממשלת ישראל קיבלה בשנת 2014 החלטה על הקמת שדה תעופה משלים. כיום מבוצע תכנון ראשוני לשתי חלופות: רמת דוד ונבטים. ההנחה הינה שהחלופה התכנונית אשר תקודם תהיה הקמת שדה תעופה משלים ברמת דוד, בעיקר לאור התנגדות משרד הביטחון וצה"ל להקמת השדה בנבטים והטענה כי "אין חיים בצוותא" (אזרחי וצבאי). דו"ח זה אינו עוסק ואינו מתכוון לעסוק בחלופות הנדונות. עם זאת לעניינו חשוב לציין כי הערכה הינה ששדה תעופה משלים לנתב"ג אשר יופעל על פי התכנון על ידי גורם פרטי (ולא על ידי רשות שדות התעופה), יוקם לא לפני שנת 2027 על כל המשמעויות הכרוכות בכך.

קיימת תמימות דעים בקרב כלל הגורמים הרלוונטיים בענף התעופה כי 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.

במצב הנוכחי כיום אין ספק כי קיים פער בכל הקשור לפיתוחן של תשתיות תעופה פנים-ארצית בישראל. מצב זה בולט במיוחד לנוכח ההחלטה לסגור את שדה דב בזמן הקרוב, והדבר עלול להביא לפגיעה בתעופה הפנים-ארצית והבינלאומית כפי שיובא בהמשך.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

4. תחזיות נוסעים בתעופה הישראלית

ענף התעופה הישראלי הינו מרכיב חשוב בכלכלה ומהווה חוליה מרכזית בניהול יעיל ומודרני של המשק בהיבטים של סחר חוץ, תיירות נכנסת ויוצאת, צרכים אסטרטגיים של המדינה, מתן שירותים לענפי המשק השונים והיבטים אחרים.

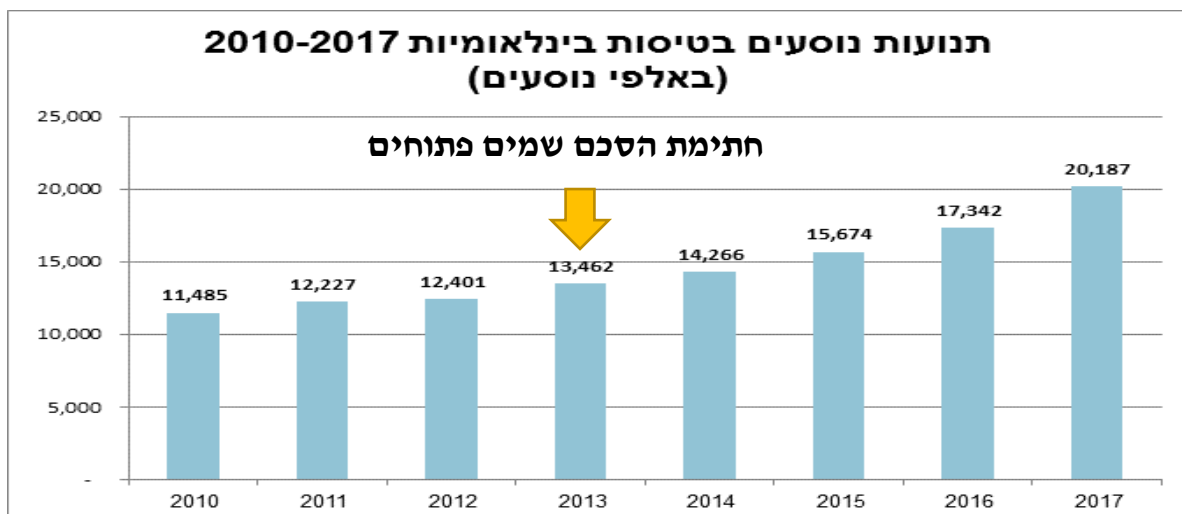
הפעילות התעופתית מישראל וממנה

הפעילות התעופתית לישראל וממנה, קשורה למגמות בתעופה העולמית. לאור המאפיינים הגיאופוליטיים של ישראל והיותה כאי יבשתי סגור ללא כל יציאה בקרקע, חשיבותה של התעופה אף גדולה באופן משמעותי.

תנועת נוסעים בדרך האוויר מושפעת מגורמים רבים, אשר קיים קושי לחזותם וביניהם: גידול בהיצע הטיסות, שינויים בצמיחה הכלכלית וההכנסה הפנויה לנפש, שינויים במחירי ההובלה האווירית, רמת מחירי המלונות, שינויים בשער החליפין ועוד. לאור האמור תחזיות תנועת הנוסעים נשענת לרוב על ניתוח מגמות העבר והישענות על תחזיות קצרות וארוכות טווח של גורמי התעופה הבינ"ל הרשמיים.

בשנת 2017 מספר הנוסעים בטיסות בינלאומיות בנתב"ג הסתכם בכ-20.2 מיליון נוסעים, גידול של 16% לעומת שנת 2016. נתון זה הינו המשך ישיר לגידול המשמעותי הרציף במספר הנוסעים בנתב"ג משנת 2013.

להלן תרשים המציג את הגידול בתנועת הנוסעים הבינלאומיים בשנים 2010-2017 (ע"פ נתוני רש"ת):



נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

עוזי יצחקי – יזמות וייעוץ מקצועי

הצפי נכון למועד כתיבת דו"ח זה למספר נוסעים בטיסות הבינ"ל בנתב"ג לשנת 2018 עומד על כ-23 מיליון נוסעים (גידול של כ-14%), שהינו למעשה הכפלת מספר הנוסעים משנת 2010 ועד היום.

בין הסיבות לגידול המואץ ניתן לציין:

1. מדיניות הליברליזציה של הסכמי התעופה ("שמים פתוחים") אשר הניבה גידול בהיצע הטיסות, הרחבת מגוון היעדים ועלייה ברמת התחרות בין חברות התעופה;
2. הגידול באוכלוסייה ובהכנסה הפנויה לנפש;
3. הגידול בהיצע הטיסות יחד עם העלייה ברמת התחרות בין חברות התעופה מוביל לירידת מחירי הטיסות.

מספר נוסעים בטיסות בינלאומיות:

לצורך גיבוש מדיניות לתכנון ולפיתוח ולשם הבנת המשמעויות השונות ישנה חשיבות רבה להעריך את תחזית הביקושים על מנת לוודא שהתשתיות התעופה תהיינה ערוכות למתן מענה. בהתאם ערך צוות היועצים תחזית לשנים הקרובות לגבי מספר הנוסעים בטיסות בינלאומיות.

להלן הנחות העבודה המרכזיות אשר עליהן התבססה ההערכה. מדובר הערכה ריאלית ושמרנית לאור נתוני השנים האחרונות:

1. הערכה כי בשנת 2019 יימשך הגידול בקצב של 10% בשנה ובשנתיים שלאחר מכן הגידול יתמתן וצפויה ירידה בגידול המוערך ב-1.5% כל שנה. קרי בשנת 2020 צפי גידול של 8% ובשנת 2021 צפוי גידול של 6.5%.
2. הערכה כי משנת 2022 קצב הגידול השנתי הממוצע יעמוד על 5% בשנה; מדובר בהערכה המבוססת על תחזיות חברות בינ"ל כדוגמת Airbus (יצרנית מטוסים אירופית) ואמברייר (קונצרן אווריאונטיקה ברזילאי) המעריכות כי צפוי גידול שנתי של 5.5%-6% בשנה במזרח התיכון, כמו כן הערכתם של גופים נוספים כדוגמת IATA (ארגון חברות התעופה הבינ"ל) הצופים גידול של 4.4%; יש לציין כי תחזית IATA הינה נמוכה ביחס לחברות התעופה השונות.

בהתאם להנחות אלו להלן תחזית מספר הנוסעים בטיסות הבינלאומיות המוערך בנתב"ג (במ' נוסעים):

2028	2027	2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018
40.95	39.00	37.14	35.37	33.69	32.08	30.56	29.10	27.32	25.30	23.0

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

עוזי יצחקי – יזמות וייעוץ מקצועי

מספר נוסעים בטיסות פנים ארציות :

התעופה הפנים ארצית מתמקדת בשלושה קווי טיסה לאילת: משדה דב, נתב"ג וחיפה. בנוסף פועלים קווי טיסה מעטים נוספים משדה דב.

מספר הנוסעים בשנים האחרונות אינו משתנה בצורה דרמטית ועומד על סדר גודל של כ-1.4 מיליון נוסעים בשנה. מתוך מספר זה כ-755 אלף נוסעים בשנה טסים משדה דב (יותר מחצי), 70 אלף נוסעים נוספים מחיפה והיתר מנתב"ג.

על פי ניתוח הנתונים של השנים האחרונות ניתן לראות בבירור כי חל שינוי במספר הנוסעים לאילת משדות התעופה נתב"ג ושדה דב. באופן מגמתי קיים גידול במספר הנוסעים המעדיפים לטוס משדה דב וירידה במספר הטסים מנתב"ג.

ע"פ הערכות גורמי מקצוע איתם נפגשנו קיימת תמימות דעים כי סגירת שדה דב תוביל לירידה משמעותית במספר הטסים לעיר אילת (כאשר לכך יש להביא גם את ההשלכה מהמעבר משדה התעופה באילת לתמנע). הערכות כאמור מדברות על ירידה של כ-30% במספר הנוסעים (וגידול טבעי קטן שמוערך ב-2% בשנה).

להלן תחזית מספר הנוסעים בטיסות פנים ארציות (באלפי נוסעים):

2028	2027	2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	*2019	2018
1,171.2	1,148.2	1,125.7	1,103.6	1,082.0	1,060.8	1,040.0	1,019.6	999.6	1,190.0	1,400.0

* ההנחה כי תהיה ירידה של 15% בשנת 2019, מכיוון שסגירת השדה צפויה באמצע שנת 2019.

סה"כ מספר נוסעים בנתב"ג:

על מנת להבין ולראות את התמונה המלאה של מספר הנוסעים בנתב"ג והמשמעות הנלוות כפי שיפורטו בפרק הבא, מוצג להלן התחזית של סה"כ מספר הנוסעים הצפוי כחיבור של מספר הנוסעים בטיסות בינלאומיות ובטיסות פנים ארציות יחד (במיליוני נוסעים):

2028	2027	2026	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018
42.12	40.15	38.27	36.47	34.77	33.14	31.60	30.12	28.32	26.49	24.40

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

5. משמעויות מרכזיות מסגירת שדה דב הוז

מניתוח מעמיק ויסודי של צבר המידע והנתונים אשר רוכזו, אנו מעריכים כי לסגירת שדה התעופה שדה דב השלכות על התעבורה האווירית ומשמעויות נוספות כמפורט להלן.

א. ירידה במספר הנוסעים בטיסות הפנים ארציות לאילת

לאור הסגירה הצפויה של שדה דב ושדה אילת ופתיחת שדה התעופה רמון בתמנע, התעופה הפנים ארצית צפויה לעבור שינויים משמעותיים בקרוב.

סגירת שדה דב במקביל למגבלות הסלוטים בנתב"ג כפי שיפורט בהמשך, ופעילות משדה תעופה רמון המרוחק יותר, עלולים לפגוע באופן משמעותי בהיקף התנועה לאילת וממנה.

אנו מצטרפים להערכות של כלל הגורמים המקצועיים בענף – רשות התעופה האזרחית וחברות ישראייר וארקיע, **שסגירת שדה דב צפויה להביא לירידה במספר הנוסעים בטיסות פנים בשיעור של בין 25%-40%. הערכה הרווחת מגיעה עד כדי 30%.**

הירידה הצפויה במספר הטסים לאילת נובעת בין היתר מהסיבות הבאות:

1. הפחתה בתדירות בטיסות לאילת, על אף שייתכן ומספר המושבים יישאר כשהיה – הדבר נובע ממעבר ממטוסים קטנים וסבבים קצרים יותר למטוסים גדולים יותר;
2. פגיעה ברמת השירות לנוסע;
3. הארכת זמן הגעה מדלת לדלת בעיקר לתושבי תל אביב וגוש דן;
4. התייקרות עלויות ההפעלה לחברות התעופה בעקבות השינויים הצפויים;
5. עליית מחירי הטיסות לאילת בין היתר כתוצאה מהתייקרות בעלויות התפעול;
6. חלופות אטרקטיביות וזולות לחופשות בחו"ל.

יש לציין כי להשפעה זאת יש השלכות גם על פעילות חברות התעופה הישראליות ארקיע וישראייר, אשר תידרשנה למצוא אפיקי פעולה אחרים כתחליף לפעילותן לטיסות לאילת. השלכה זו כשלעצמה עשויה להשפיע על הטיסות שלהן לאילת ותדירותן.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

ג. קיבולת נמל התעופה בן גוריון

השלכות על תעבורה האווירית הפנים ארצית

על פי הנוהג המקובל בארץ הצגת קיבולת שדה התעופה מבוצעת לפי מספר הנוסעים. עם זאת הקיבולת בפועל כפופה למספר הטיסות, ואנו נתייחס לשני ההיבטים אשר קשורים אחד בשני.

בהתאם למגבלות הקיימות כיום על נתב"ג כיום מספר הטיסות האפשריות עומד על 36-38 טיסות לשעה. יצוין כי בחלק מהשעות ובעיקר בשעות השיא (שש עד שמונה בבוקר) כבר כיום נתב"ג נמצא במגבלה המקסימלית ופניות של חברות התעופה לסלוטים בשעות אלו נדחות. קיימת סבירות רבה כי הכלת הטיסות הפנים ארציות משדה דב בנתב"ג תחמיר את המצב.

בדבריו בפני ועדת הפנים והגנת הסביבה של הכנסת בישיבתה מיום 15.10.18 הבהיר מנהל רשות תעופה אזרחית כי לשדה התעופה בן גוריון מגבלות מבניות של שדה תעופה בינלאומי והדבר מתאפיין בתנועות בינלאומיות המגיעות בזמנים ובסלוטים היסטוריים. לדבריו שדה התעופה בן גוריון מאוד לחוץ, דבר שגורם לאיחורים. בהתאם לנתונים שהציג לגבי תדירות הטיסות לאילת עולה שחלק מהטיסות היוצאות הינן בשעות הבוקר העמוסות מאוד והחזרה בשעות אחרי הצהריים שגם הן עמוסות, והדבר בעייתי מהיבט השירות אשר קרוב לוודאי ייפגע. מנהל רשות תעופה אזרחית העריך בישיבה זו כי אכן תהיה פגיעה ברמת השירות ובעיר אילת, במיוחד על רקע הנתונים העדכניים מהתקופה האחרונה בדבר העלייה במס' הנוסעים משדה דב לאילת לעומת ירידה במס' הנוסעים מנתב"ג לאילת.

לאור תמונת המצב המסתמנת באשר לקיבולת נתב"ג כאמור והחשש מפגיעה ממשית בטיסות הפנים ארציות לאילת על כל המשתמע מכך, ולאחר שראש הממשלה בעצמו אשר נדרש לנושא במסגרת דיון בממשלה מחודש יולי האחרון בנושא פינוי שדה התעופה דב הוז, הונחתה רש"ת להעניק עדיפות להקצאת טיסות פנים ארציות מנתב"ג לאילת על פני טיסות בינ"ל לאחר סגירת שדה דב.

השלכות על תעבורה אווירית בינלאומית (הסכם "שמים פתוחים")

לאור תמונת המצב המתגבשת באשר להשפעה על התעבורה האווירית הפנים ארצית, הצוות גם נדרש לתת את הדעת גם על ההשלכות על התעבורה האווירית הבינלאומית.

המשך הגידול הצפוי במספר הנוסעים כפי שכבר פורט בדו"ח זה (ראה פרק 4) והמגבלות הקיימות בנתב"ג לא יתאפשר להגדיל את מספר הנוסעים כפי שנדרש במציאות הנוכחית. עניין זה עלול להביא לפגיעה בהרחבת היקף הטיסות ובהגדלת מספר היעדים במסגרת יישום רפורמת ה"שמים הפתוחים", רפורמה אשר גורמים רבים בממשלה מתהדרים בה – בצדק רב יש לציין.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

עוזי יצחקי – יזמות וייעוץ מקצועי

לכך יש מספר משמעויות מרכזיות ובהן:

אי גידול מספק של הטיסות מישראל לחו"ל הינה פגיעה בהיצע הטיסות, כאשר במקביל צפוי להמשיך הגידול בביקושים לטיסות ע"י הנוסעים הישראליים והזרים, **והתוצאה לכך הינה שמחירי הטיסות צפויים להתייקר ולפגוע בציבור הרחב אשר הורגל בשנים האחרונות לרכוש טיסות וחופשות בעלות נמוכה.**

השלכה נוספת הקשורה לכך, הינה בהיבט של מספר התיירים הצפוי להגיע ארצה. כמצב הפוך לכך בו מדינת ישראל משקיעה מאמצים כבירים להגדיל בשנים האחרונות את מספר התיירים והיקף התיירות גידול התורם באופן מובהק לחיזוק הכלכלה, יוגבל הלכה למעשה מספר הנכנסים ארצה. לא בכדי משרד התיירות מעודד ומסבסד באופן ישיר חברות תעופה להגיע ארצה.

לפי כל הערכות גם ללא סגירת שדה דב והכלת הטיסות הפנים ארציות בנתב"ג, קיבולת השדה תגיע למיצוי, ומכאן אין ספק כי סגירת שדה דב תאיץ תהליך זה.

בהתאם להנחות ועל פי הפעילות הקיימת כיום בשדה דב לפיה בשעות השיא תידרש רשות שדות התעופה להקצות שתי טיסות לאילת בכל שעת שיא, הדבר יבוא על חשבון הפעילות הבינלאומית.

כידוע ישנה חשיבות לטיסות בשעות הבוקר בטיסות הבינ"ל מכיוון שבאירופה ברוב המדינות אין טיסות בלילה, והאפשרות לטוס לישראל בלילה, ולצאת בשעות הבוקר מאפשרת סבב נוסף לחברות התעופה הבינלאומיות, דבר משמעותי מבחינה כלכלית-מסחרית.

בניתוח המצב כאמור ייתכן שכבר בשנת 2020 נתב"ג יגיע לשיא הקיבולת. לפי הערכות שונות שונות הקיבולת המקסימלית של נתב"ג במתכונת הקיימת כיום עומדת על סדר גודל של כ-28 מיליון נוסעים בשנה. על פי התחזיות כפי שמופיעות בסעיף 4 בדו"ח זה מספר הנוסעים בטיסות הבינלאומיות והפנים ארציות בשנת 2020 יעבור את ה-28 מיליון נוסעים.

בעניין זה נציין כי הרשויות המוסמכות פועלות לאפשר את הרחבת קיבולת נתב"ג, הן מהיבט מספר הטיסות לשעה והן בהיקף הנוסעים, ואולם מהיכרותנו את התהליכים הנדרשים ומניסיון רב שנים מדובר ביישום שייארך זמן רב. מדובר בפעולות מורכבות כגון: שינוי תכנית המתאר הארצית, הקמת יחידה בקרה ראשית – בכלל זה רכישת מכ"מים אזוריים במקום המכ"מים הצבאיים והעברת אנשי הבקרה למרכז. ההקמה נועדה לשפר את יכולת ניהול התעבורה והתיאום ותכלול מערכות מתקדמות יותר (צפי לסיום המהלך 4 שנים לפחות). כמו כן נדרש תיאום מול חיל האוויר להקצות יותר חלונות טיסה, וכן השקעת מאמץ רב בפעילות מול רשויות התעופה הקפריסאיות ויורו קונטרול.

השלמת כל הפעולות כאמור יאפשר הרחבת הקיבולת של נתב"ג לכ-40 מיליון נוסעים בשנה. גם כך, צפוי נתב"ג להגיע לקיבולת מקסימלית בשנת 2027 לערך.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

עוזי יצחקי – יזמות וייעוץ מקצועי

יתרה מכך, חלק מהפעולות אף תלויות בגורמים שונים וחיצונים אשר אין להם בהכרח את אותם האינטרסים והמחויבות לתעופה האזרחית והישראלית.

גם הקמתו של השדה התעופה המשלים, הצפוי להיפתח בסוף העשור הבא, לא צפוי לשפר את המצב באופן משמעותי, ועל כן נדרש כבר בעת הזו לקדם הקמה של שדה תעופה נוסף (אי בים).

ג. השפעה על התיירות באילת

לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה עולה כי עיקר התיירות בעיר הינה תיירות פנים ארצית וכ- 89% מהלינות במלונות הינם תיירים ישראלים. עבור חלק מן הישראלים המעוניינים לצאת לחופשה לאילת, תהפוך הטיסה דרך נתבי"ג לבלתי רלוונטית, וכתוצאה מכך צפויים אלו לבחור ביעדים אחרים כגון קפריסין, יוון או טורקיה.

בעניין זה צריך לזכור כי הירידה בתיירות באילת תיפגע באופן משמעותי בעיר, כ-80% מתושבי אילת מועסקים או מתפרנסים באופן ישיר או עקיף מן התיירות בעיר.

דברים ברוח זו אמר גם מנכ"ל משרד התיירות בפני ועדת הכלכלה של הכנסת: "צירוף הנסיבות שיש עכשיו של סגירת שדה דב עם שמיים פתוחים, עם טיסות לאירופה במחירים שזה פחות ממונית עירונית היום, יכול להביא באמת להפסקת תיירות הפנים לאילת שזה עוגן מרכזי...".

מניתוח ועיבוד של הנתונים והערכות גורמי התעופה על ההשלכות של סגירת שדה התעופה שדה דב מתבהרת התמונה הבאה:

צפי לירידה במס' הטיסים

- לפי הערכות גורמי התעופה צפי לירידה של 30% במספר הטיסים לאילת.
- המשמעות - ירידה של כ-420 אלף נסיעות הלך-חזור, קרי כ-210 אלף מבקרים.

הגעה בחלופות אחרות

- הנחה הסבירה שחלק מהתיירים לאילת יוותרו על טיסות ויגיעו באמצעים אחרים, בעיקר בכלי רכב פרטיים (וחלק גדול יחפש יעדים אחרים לחופשה).
- לפי הערכות ראשוניות שהתקבלו מדובר על כ-55% שימשיכו להגיע באמצעים אחרים.
- המשמעות הינה ירידה של כמאה אלף מבקרים באילת בשנה.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

עוזי יצחקי – יזמות וייעוץ מקצועי

חשוב להדגיש כי האוכלוסייה המגיעה לאילת בטיסות הינה לרוב במצב סוציו אקונומי בינוני ומעלה, ולכן מדובר בפגיעה משמעותית יותר בעיר ובמלונות, מכיוון שאוכלוסייה זו צורכת מוצרים ושירותים בקנה מידה רחב יותר בעת הנופש גם בתוך המלונות (חדרים יוקרתיים, ספא וכו') וגם בפעילויות בעיר אילת בכל בנוגע למסחר, בילויים ותרבות.

השלכה נגזרת מניתוח זה הינה הפגיעה בהיתכנות של הקמת מלונות חדשים באילת. נציין כי קרוב ל-20 שנים לא הוקם מלון חדש באילת. סביר להניח שלמרות מאמצי הממשלה לקדם הקמת מלונות חדשים, סגירת שדה דב וההשלכות לגבי המלונות הפועלים באילת יגרמו לחששות בקרב משקיעים פוטנציאליים.

בהקשר זה נציין כי הגידול במספר התיירים הזרים המגיעים ארצה בכלל ולשדה התעופה עובדה בפרט בתקופה זו, השפעה מינורית על המלונות באילת.

בניתוח הנתונים ניתן לראות כי למרות הגידול המשמעותי במספר התיירים רובם ככולם לא בוחרים להתגורר במלונות באילת, חלקם מגיעים ארצה לשדה התעופה בעובדה ומשם ממשיכים לת"א, ירושלים, עוברים את הגבול לירדן ומצרים או לנים באכסניות או בדירות במסגרת Airbnb. יש לזכור כי תיירים אלו מגיעים בטיסות לואו-קוסט, ועל כן סביר גם שיעדיפו לחפש מקומות זולים יותר להשתכן.

ד. היבטים תפעוליים ותשתיות תחבורה יבשתיות

לסגירת שדה דב יש השלכות גם בהיבטי התשתית התחבורתית הנדרשת בנתב"ג, אילת ושדה תעופה רמון, וכן בהיבטי התפעול וההיערכות של רשות שדות התעופה.

כחלק מהיערכות לעניין זה מונה בשנת 2015 צוות ממשלתי בינמשרדי לבחינת שיפור המענה התחבורתי לאילת וממנה לאור הפסקת פעילות שדה התעופה ע"ש דב הוז. הצוות פעל בראשות סמנכ"ל בכיר תכנון וכלכלה במשרד התחבורה והגיש המלצותיו בתחילת שנת 2016. דו"ח הצוות כולל שורה של המלצות אשר רק בחלקן ייושמו באופן מלא. יישום ההמלצות היה אמור לצמצם את ההשלכות מסגירת שדה דב בעיקר בכל הנוגע לצמצום זמני ההגעה מדלת לדלת שצפויים להתארך, בעיקר לתושבי אילת המעוניינים להגיע לת"א ולמרכז הארץ ולתושבי מטרופולין גוש דן המעוניינים לנפוש באילת.

בין ההמלצות שגיבש והגיש הצוות הממשלתי, ניתן לציין את: הקמת מחלף כפר חב"ד אשר יחסוך זמן יקר בהגעה לנתב"ג מתל אביב (נמצא בתכנון והקמתו תארך עוד שנים), חיבור היציאה של נתב"ג לנתב המהיר לת"א (נמצא כישים רק מהיציאה הישנה מכביש מס' 40), נתיב תחבורה ציבורית בכניסה לאילת (לא בוצע), הסטת עמדת המכס צפונית לשדה תעופה רמון (לא בוצע), הרחבת הכיכרות בכניסה לעיר אילת (בביצוע), הסעת נוסעים ללא כבודת בטן מהמטוס ישירות לטרמינל 3/תחנת רכבת, תחבורה ציבורית/שאטלים אל ומשדות התעופה לאזורי הביקוש ועוד.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

עוזי יצחקי – יזמות וייעוץ מקצועי

ככל הידוע לנו משרד התחבורה ורשות שדות התעופה פועלים ליישם את המלצות הצוות. אולם, מרבית הפעולות הינן מורכבות ומצריכות הקצאת תקציבים ותיאום בין גורמים רבים ומן הצפוי שביצועם יארך מספר שנים.

בהקשר זה, יש פעולות נוספות בהיבטים התפעוליים והתשתיתיים הנדרשים לביצוע ורלוונטיים לפעילות נתב"ג באופן כללי, והצורך לבצעם גובר בנסיבות כיום, כדוגמת בניית טרמינל נוסעים נוסף בנתב"ג.

יישום ההמלצות וביצוע הפעולות כאמור נועדו לצמצם את ההשלכות הצפויות, אך בנסיבות ובתנאים הקיימים היישום החלקי שלהן והעיכוב בביצוע של חלקן עלול להגביר את הנזקים המוערכים.

ה. השפעה על תושבי העיר אילת

שדה דב, הינו עורק התחבורה המרכזי של תושבי לאילת.

סגירת שדה דב ללא חלופה ראויה, היא פגיעה ישירה בתושבי העיר אילת, אשר יתרחקו ממרכז הארץ בצורה משמעותית. כיום, יכולים תושבי אילת להשכים קום, לצאת מביתם בנוחות ולטוס לשדה דב לכל הפעולות הנחוצות, בתוך זמן קצר יחסית. לאותם תושבים מתאפשר לשוב דרומה באותו יום בנוחות ובזמן סביר על פני אותה יממה. לאחר סגירת שדה דב, הדבר יהפוך לקשה ביותר עד כדי בלתי רלוונטי בחלק מהמקרים, עקב התארכות משמעותית ביותר של זמני ההגעה והחזרה הצפויים וכן מבחינת תדירות הטיסות הצפויות להצטמצם גם הן.

חשוב לציין כי שדה דב משמש גם לטיסות של אזרחים הנזקקים לשירותי בריאות ושירותים רפואיים מורכבים שאינם בנמצא בעיר אילת, ולהטסת רופאים מומחים המגיעים לבתי החולים ולמרפאות באילת. מידי שנה טסים כ- 22,000 חולים (נכון לשנת 2015) לקבלת טיפולים רפואיים במוסדות רפואיים במרכז הארץ. היעדר שירותי רפואה מורכבים ומתקדמים באילת, היא תוצאה של מדיניות מחושבת של הממשלה, שלא להקים מרכז רפואי מתקדם באילת, נוכח הקלות והמהירות היחסית בה תושבי אילת הנזקקים לכך, יכולים לטוס דרך שדה דב ולקבל שירותים רפואיים בבית חולים איכילוב ובבתי חולים אחרים בגוש דן. חיזוק לדברים אלו ניתן למצוא גם בעמדת משרד הבריאות כפי שבאה לידי ביטוי בדיון בוועדת הפנים והגנת הסביבה של הכנסת מיום 15.10.18 בדבריו של נציג המשרד מר נעם הירש, מנהל תחום ארצי תכנון ובנייה במשרד הבריאות: "אנחנו כמשרד מתנגדים לפנינו ולסגירה של שדה התעופה שדה דב. צריך להבין שתושבי אילת והסביבה הקרובה מסתמכים על שירותי הרפואה הניתנים בבית החולים יוספטל שבעיר. לצערנו הרב בית החולים יוספטל אינו מסוגל לתת מעטפת רפואית מלאה לכל תושבי אילת... בנוסף לכך, בבית החולים יוספטל מועסקים רופאים מומחים במקצועות הרפואה שמתגוררים במרכז הארץ... במידה ושדה התעופה ייסגר יש חשש כבד שאותם רופאים מומחים יחפשו מקומות עבודה אחרים לעבוד בהם מכיוון שלא ישתלם להם לעשות את כל הפרוצדורה המסורבלת והארוכה כדי להגיע לאילת".

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

עוזי יצחקי – יזמות וייעוץ מקצועי

מעבר לזה בהתאם להסכם הגג כפי שצוין לעיל, מספר התושבים באילת בשנים הקרובות צפוי להכפיל את עצמו, דבר שרק יגביר את הצורך במענה גם לצרכים של התושבים החדשים.

1. השפעות והשלכות נוספות

(1) מחירי הטיסות לאילת – לאור ההנחה הסבירה כי תדירות הטיסות תפחת ותיפגע ברמת השירות הקיימת כיום, **קיים חשש כי מחירי הטיסות לאילת יתייקרו**, בין עם זאת מכיוון שעלול להיווצר מונופול של אחת החברות בהפעלה לגבי שעות מסוימות או מצב של קיבולת נמוכה במטוסים, ועל כן יידרשו החברות להעמיס את כלל העלויות כדי לייצר כדאיות כלכלית לטיסה. ההשפעה על מחירי הטיסות עלולה להשליך גם על מספר הנוסעים לאילת ובעיקר לגבי התיירים. כל זאת, מעבר לעובדה שהמעבר לשדה התעופה תמנע גורר אחריו עלויות תפעול והוצאות שונות נוספות לחברות התעופה כתוצאה משינוי אופן הפעילות בשדה החדש והגדול יותר, כפי שהוצג בפנינו בפגישות עם מנכ"לי חברות התעופה.

(2) גידול בשימוש בכלי רכב פרטיים לנסיעה לעיר אילת – לגידול זה מספר משמעותיות אפשרויות כגון: עומסי תנועה בעיקר בכניסה לעיר לאור התשתיות המוגבלות, פגיעה בבטיחות (כביש 90) ועוד.

(3) פגיעה ביישום הסכם הגג באילת - הסכם הגג אמור להכפיל את כמות התושבים באילת. לאור הפגיעה המשמעותית שצפויים לספוג תושבי אילת, יהיה קושי רב למשוך תושבים חדשים להשתקע בעיר.

(4) אי מתן מענה בנתב"ג לפעילות האחרות המתקיימות בשדה דב (צילום, מדידות, מסוקים וכו') – בהקשר זה נציין למשל כי תחום המסוקים הינו תחום שמתפתח כלכלית וסגירת שדה דב צפויה לפגוע בו. בשלב זה טרם נמצאה חלופה להמשך הפעילות של ענף זה.

(5) פגיעה בפעילות שדה התעופה בחיפה לאור מכירת רוב מטוסי ה-ATR של חברות התעופה הישראליות והמעבר לשימוש במטוסים גדולים יותר, זאת עד להארכת המסלול בחיפה שיאפשר שימוש גם במטוסים אחרים.

יש לציין כי המשמעותיות העיקריות המוצגות בדו"ח זה מתייחסות למשמעויות תעבורה אווירית ותחבורתיות ועל מצב עיר האילת והתיירות בעיר, ואין התייחסות להשלכות ביטחוניות והיבטים של חירום ומצבי אסון כתוצאה מסגירת שדה דב, כגון הצורך של יתירות לנמל התעופה בן גוריון לטובת מתן מענה לצרכים מיוחדים (רפואיים, פיננסיים, הספקת מוצרים חיוניים ועוד) במידה ונתב"ג נסגר לפרקי זמן שונים מסיבות ביטחוניות ובטיחותיות או עקב תנאי מזג אוויר.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

6. סיכום והמלצות

על פי ריכוז המידע, הנתונים וניתוחם על ידי מחברי הדו"ח ההחלטה על סגירת שדה דב ויישומה המתוכנן במהלך שנת 2019 צפויים ליצור קשיים רבים ומגבלות משמעותיות בתחום התעבורה האווירית בישראל וממנה.

ההשפעה הצפויה בתחום התעבורה האווירית מסגירת שדה דב כוללת בין היתר:

1. ירידה משמעותית בהיקף מספר הטסים לאילת – הערכות נעות סביב ירידה בשיעור של 25% עד 40% בהיקף הנוסעים בשנה.
2. השלכות על קיבולת נתב"ג – בכפוף למגבלות הקיימות כיום על נתב"ג, הצפי להגעה לקיבולת המקסימלית הינה בטווח של 2-3 השנים הקרובות. כבר כיום בשעות השיא נדחות בקשות לסלוטים. סגירת שדה דב צפוי להגביר את העומס הרב הקיים בנתב"ג, היכולת להכיל את הטיסות הפנים ארציות משדה דב מוגבלת, ועל כן התקבלה החלטה להעניק להן עדיפות על פני הטיסות הבינ"ל.
לעניין החלטה זו חלק מחברות התעופה סוברות שלא תיושם באופן מלא ושיקולים הכלכליים ואחרים יגברו על הנחייה זאת. לפיכך, המשמעות של הנחייה זאת הינה בחירה בפגיעה בהגדלת מספר הטיסות ובהרחבת מספר היעדים במסגרת יישום רפורמת ה"שמים הפתוחים".
3. היערכות תפעולית – סגירת שדה דב מחייבת היערכות תפעולית מצד רש"ת וכן ביצוע שורה של פעולות הנוגעות לתשתיות התחבורה כפועל יוצא מהשלכות המעבר והרצון להקל ככל שניתן על המעוניינים לטוס מהמרכז לאילת ולהפך. מבדיקת סטטוס היערכות כאמור, זו טרם הושלמה דבר אשר ישפיע באופן ישיר על הכדאיות לטוס לאילת דרך נתב"ג.
4. פגיעה בתיירות באילת – לירידה במספר הטסים לאילת יש השלכה ישירה וחד משמעית על ענף התיירות באילת וצפויה פגיעה של עשרות מיליוני ₪ כתוצאה מהפגיעה בענף התעופה הפנים ארצי והתיירות באילת. חשוב לזכור כי רוב תושבי אילת מתפרנסים מענף התיירות.
5. השלכות נוספות בדגש על תושבי העיר אילת – בדו"ח זה התעמקנו בעיקר בהשלכות על התעבורה האווירית. עם זאת, לא ניתן להתייחס לסגירת שדה דב ללא אזכור של ההשלכות הנוספות הצפויות ובמרכזן הפגיעה ברמת החיים היומיומית של תושבי אילת.
6. צפויה התייקרות במחירי הטיסות - בין היתר מפאת הגידול הצפוי בביקושים לטיסות לעומת היצע מוגבל לאור קיבולת נתב"ג, הפחתה בתדירות הטיסות לאילת ומעבר לשימוש במטוסים גדולים, עלויות תפעול גבוהות יותר של חברות התעופה ועוד.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

עוזי יצחקי – יזמות וייעוץ מקצועי

לאור האמור אנו ממליצים לפעול להשאת שדה דב כשדה תעופה פעיל לתקופה נוספת של שלוש שנים לפחות, כל זאת מבלי להיכנס ולהידרש לסוגיה המשפטית והפטרונות החוקיים האפשריים, כאשר בתקופה זו יש לבצע את הפעולות שיפורטו להלן על מנת שניתן יהיה לבחון שוב את הצורך:

1. **בחינה של חלופת ראש העיר אילת להשאת מסלול קבוע בשדה דב** לצד קידום הליכי התכנון והבינוי של חלק מיחידות הדיור המתוכננות;

2. במקביל בחינה של הזאת השדה לשטח מיושב בים כפי שהוצע בדו"ח בודניגר (2008);

3. קידום והאצת מימוש כל הפעולות הנדרשות להרחבת הקיבולת של נתב"ג ללא קשר להחלטה לעניין סגירת שדה דב – שינוי תכנית המתאר, הקמת יחידה בקרה ראשית, תיאום מול חיל האוויר להקצות יותר חלונות טיסה ופעילות מול רשויות התעופה הקפריסאיות ויורו קונטרול;

4. מתן האפשרות לשדה התעופה בתמנע לפעול לתקופת ניסיון במקביל לפעילות שדה דב על מנת שניתן יהיה להפיק לקחים ולתקן ליקויים מהשינוי הצפוי בין היתר גם בהיבט של ההשקעה בתשתיות תחברתיות נדרשות וההשפעה על התיירות הזרה הצפויה להגיע לשדה תעופה זה;

5. הארכת מסלול בשדה התעופה בחיפה – על מנת לבחון האם הארכת המסלול תומכת בהסטה חלקית של הביקושים לטיסות פנים ארציות;

6. קידום הקמת שדה התעופה המשלים – בתקופה הזמן האמורה ניתן יהיה להעריך בצורה טובה יותר את לוחות הזמנים להקמת השדה והפעלתו;

7. קידום התכנון והחלטה בדבר הקמת אי בים.

ניתן לציין כי לאור העובדה שחלק מהפעולות המוצעות להלן תלויות במנהל התכנון שבמשרד האוצר שהינו הגוף בעל האינטרס המשמעותי ביותר בפנינו מהיר של שדה דב, הדבר עשוי לסייע בקידום וזירוז הליכי התכנון ואישורם של התכניות הרלוונטיות.

כמו כן, יש לזכור כי שדה דב הינו שדה תעופה צבאי ועל מנת להאריך את פעילותו בתקופה נוספת נדרש לאמץ מתווה פעולה אשר יאפשר לו להמשיך ולפעול, ועל כן ייתכן שבשלב הראשוני סביר ויידרש להאריך גם את שהותו של חיל האוויר במקום או אף חלק מהמכלולים הצבאיים הקיימים כיום.

בהיכרותנו ומניסיוננו את הליכי אישור התכנון והבנייה, מומלץ בכל מקרה כי סגירת השדה תבוצע רק בעיתוי בו תכניות הבניה תמצאנה ברמת בשלות גבוהה. עוד נציין כי לפי התכניות כבר כיום ניתן להקים תשתיות ציבוריות, ואכן הקו הירוק של הרכבת הקלה דורש על פניו את פינוי שדה דב. עם זאת, כפי שהוצג לנו הפתרון שהוצע על ידי ראש העיר אילת מאפשר המשך הפעלת שדה דב במקביל לקידום הקו הירוק.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657

7. גילוי נאות – עוזי יצחקי

כיהנתי כמנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מחודש אפריל 2012 ועד יולי שנת 2016.

במהלך תקופת כהונתי ובמסגרת קידום מדיניות הממשלה למתן פתרונות דיור עסקתי בין היתר גם בסוגית סגירת שדה דב.

למען הגילוי הנאות אציין כי בשנת 2013 השתתפתי בטקס החתימה על מיזם שדה דב בצוותא עם שר האוצר דאז, ח"כ יאיר לפיד, שר החקלאות דאז, חה"כ אורי אריאל ובנצי ליברמן מנהל רשות מקרקעי ישראל דאז. טקס החתימה התייחס גם לסגירת שדה דב, וזאת כאמור לטובת הקמת 16,000 יחידות דיור אשר מחציתן יועד לדירות קטנות יחסית להשכרה כדיור בר השגה.

ההחלטה כאמור התקבלה על פי המידע והנתונים שהוצגו בפני מקבלי ההחלטות באותה עת בין היתר: הנתונים בדבר היקף הפעילות בנתב"ג והיכולת באותה עת לקלוט את הטיסות משדה דב בטרם הגידול המשמעותי בהיקף הטיסות והנוסעים בעקבות יישום רפורמת "השמים הפתוחים", העובדה כי תכנון הבנייה יקודמו ויבוצעו בתהליכים מהירים במטרה לפתור את משבר הדיור, העמדה המשפטית בנושא כפי שהוצגה ועוד.

אבקש להבהיר כי עמדתי כפי שגם הובאה כעמדת משרד התחבורה בעתירות עיריית אילת וחברת ארקיע לדחיית מועד הפסקת הטיסות משדה דב עד לסגירת השדה הצבאי הינה כי יש לדחות ולהתאים את מועד הפינוי של השדה האזרחי לשדה הצבאי, כל זאת מתוך התפיסה שאין צורך לסגור את שדה התעופה ולפגוע בתעבורה האווירית במדינת ישראל המוגבלת גם כך בשל פעילות חיל אוויר וכל עוד לא מבוצעות בשטח פעולות לקידום הליכי התכנון והבנייה.

כמו כן, כמנכ"ל המשרד יזמתי ומיניתי צוות עבודה בראשות סמנכ"ל בכיר תכנון וכלכלה במשרד התחבורה לבחינת פתרונות תשתית ותחבורה אל ומ-אילת עם הפסקת פעילות שדה התעופה ע"ש דב הוז. כבר אז סברתי כי קיים חשש שהפסקת הפעילות האזרחית בשדה דב תביא לפגיעה בתעופה האזרחית ובמשתמשים בשירותיה, הן במספר הטסים בקו ת"א – אילת והן בנגישות אל ומהעיר אילת, באופן שתיתכן פגיעה בשירותים הנדרשים לתושבי העיר אילת באזור המרכז ובתיירות הנכנסת לאילת. על הצוות הטלתי לבחון את המענה התחבורתי אשר יינתן למבקשים להגיע לעיר אילת, הן לתושבי העיר המבקשים להגיע לאזור המרכז לקבלת שירותים שונים ובכלל זה עסקים, רפואה וכו' והן לצרכי תיירות. המלצות הצוות ברובן אושרו, אך ביצוען טרם הושלם וחלקן נמצאות רק בשלבים ביצוע התחלתיים בלבד (כפי שמצוין בדו"ח).

כיום לאחר איסוף וניתוח מידע ונתונים עדכניים, גיבוש תמונת המצב נכון לעת הזו וקיומה של חלופה ממשית וישימה אשר עשויה להעניק מענה אף זמני, אני סבור כי המלצותיי כפי שמובאות בדו"ח יש בהן איזון מתאים בין כל הצרכים ומימושן יאפשר למדינה לאתר ולמצוא פתרון ראוי.

נייד: 050-6212032, UZI.ITZHAKI555@GMAIL.COM

בן גוריון 1, בני ברק, 51201

מגדל ב.ס.ר. 2 קומה 10, טלפון: 03-5775656, פקס: 03-5775657