

# נמל תעופה משלים נתב"ג בנבטים

## העובדות

### מדוע מדינת ישראל זקוקה לנמל תעופה משלים לנתב"ג?

נמל התעופה בן גוריון משרת מעל ל-90% מכלל התנועה האווירית הבינלאומית לישראל וממנה. נתב"ג 2000, שהקמתו הייתה אמורה לספק מענה לגידול בהיקפי תנועת הנוסעים, מגיע לשיא הקיבולת שלו ובסוף שנת 2016 צפוי לעבור אותה. לפיכך, מדינת ישראל חייבת להקים בדחיפות שדה תעופה בינלאומי משלים לנתב"ג. בשנת 2014 קיבלה ממשלת ישראל החלטה להקים את הנמל המשלים באזור עמק יזרעאל. ההחלטה נעשתה מבלי לקחת בחשבון את מגוון השיקולים הלאומיים ועל כן תקפותה מוטלת בספק.

### מדוע בנגב?

משרד התחבורה הציע 3 מיקומים חלופיים להקמת נמל בינ"ל אזרחי ומתוכם מצא כי אזור נבטים הוא החלופה המתאימה ביותר. היתרון המשמעותי מבין החלופות שהוצעו הוא כי בנבטים קיים שדה תעופה מאושר. הוא זמין וניתן להפעלה מיידית. העלויות הכלכליות והתכנוניות בשתי האופציות האחרות דורשות השקעה תקציבית גדולה מאד. לצד העלויות הגבוהות יחול עיכוב של שנים בהקמת שדה תעופה בחלופות האחרות אשר הוצעו: אזור עמק יזרעאל או באי בלב ים. חלופות אלו תגררנה עיכובים כתוצאה מתכנון שאינו קיים, או כתוצאה מקשיים בביצוע. זאת בנוסף להתנגדויות שיובאו לדיונים בכתי משפט מצד ארגונים ירוקים-חברתיים, תושבי האזור וראשי הרשויות. **הקמת שדה תעופה בנגב תביא לפיתוח אדיר של הנגב בתחומים רבים.** זאת, יחד עם מעבר צה"ל לדרומה, מהווה עבור הנגב הזדמנות אדירה לפיתוח במגוון תחומים. הקמת נמל תעופה בינ"ל בנגב תבטיח את הצלחתו של הפן האזרחי של מעבר צה"ל לדרומה, על ידי כך שתביא אפשרויות תעסוקה מגוונות לתושבי האזור ולתושבים חדשים המבקשים לבנות את ביתם בנגב.

## הקמת שדה תעופה בינלאומי בנבטים תזניק את הנגב קדימה בתחומים רבים שישפרו את חייהם של כלל התושבים ותאפשר למדינת ישראל לספק מענה הולם לצורך אסטרטגי דחוף בפרק הזמן הקצר ביותר מבין כלל החלופות:

✓ **מענה מהיר ביותר לצרכים הלאומיים של מדינת ישראל** - בנבטים נסלל המסלול הארוך ביותר במזרח התיכון כ-8.3 ק"מ ולכן שדה נבטים מוכן לספק מענה מידי לצורך הדחוף של ישראל בנמל משלים לנתב"ג.

✓ **פיתוח וחיזוק התעסוקה, המסחר והתיירות בנגב ובדרום** – לפי הערכות שונות, שדה התעופה יספק 10,000 מקומות עבודה חדשים, זאת בנוסף לאלפי מקומות עבודה באופן עקיף.

✓ **מזעור הפגיעה הסביבתית** - מרחב בסיס נבטים המגודר שבגבולותיו יוכל לקום הנמל הנו מופר, מרוחק משמעותית ממרכזי אוכלוסייה ולכן אין סיכון משמעותי למפגעי רעש. ארגוני הסביבה תומכים בחלופה.

✓ **הנגב כמרכז חיים כלכלי, מסחרי ותיירותי** – שדה תעופה הינו ממחוללי הפיתוח הגדולים בעולם. במקומות בהם קיימים שדות תעופה שאר התחומים זוכים לגידול והתפתחות. שדה תעופה בנבטים יביא לגידול בתחומי התיירות הייחודיים לאזור הנגב - תיירות מדברית בדואית, תיירות לצורכי מרפא ותיירות טבע בים המלח.

✓ **השקעה מינימלית** – ההשקעה הכלכלית הנדרשת להתאמתו של שדה נבטים הקיים לנמל תעופה הינה מזערית ביחס לחלופות האחרות. בניגוד לחלופות אלו בנבטים קיימת תכנית מתאר מקומית אזרחית מאושרת (תכנית ד/662).

✓ **מענה לגידול הדמוגרפי הצפוי בנגב** – הקמתו של עוגן תעסוקתי יציב יאפשר לנגב לבצע קפיצת מדרגה ולהפוך לאטרקטיבי עבור עשרות אלפי משפחות העתידות להגיע לאזור. בשילוב הנמל עם פרויקט מעבר צה"ל דרומה, יבטיח משרד הביטחון את מעברן המוצלח של משפחות אנשי הקבע. ההתפתחות בכל התחומים לעיל, אשר היוו אתגרים עד כה, יביאו לשינוי תודעתי ולשכלל הזדמנויות עבור תושבי הנגב כיום וחדשים שיגיעו.

## מדוע מרחב רמת דוד אינו מתאים?

✘ **עמק יזרעאל נכס לאומי ראוי לשימור** - עמק יזרעאל הנו אזור כפרי ירוק וייחודי במדינת ישראל. מורשת ההתיישבות והחקלאות בעמק, מסעות הנוער, שבילי הרכיבה, צעדות, פסטיבלי הטבע, בצירוף 3 אתרי מורשת עולמית המוכרים על ידי אונסקו, 2 מרחבים ביוספריים מוכרי אונסקו אשר גובלים ישירות בו, הופכים את העמק לנכס לאומי ראשון ממעלה **ועל כן ראוי שמדינת ישראל תדאג לשימורו.**

✘ **התנגדות התושבים** - תושבי עמק יזרעאל מתנגדים באופן פעיל להקמת השדה במרחב רמת דוד מחשש לפגיעה רחבת היקף באיכות חייהם ובמסגרת התנגדות זו ממשיכות להתקיים הפגנות בהשתתפות מאות תושבים כנגד התוכנית. בנוסף, מליאת מועצה אזורית עמק יזרעאל הצביעה באופן רשמי נגד התקדמות התכנית ומתכונת להתנגד סטטוטורית להליך התכנוני. עמותה ייעודית הוקמה לצורך העניין והיישובים הקצו משאבים לטובת פעילותה.

✘ **התנגדות ארגוני הסביבה** - ארגוני הסביבה, ובראשם החברה להגנת הטבע, מתנגדים לחלופה זו בשל הפגיעה בערכי טבע משמעותיים באזור העמק.

✘ **השדה המתוכנן אינו עונה על הצרכים הלאומיים** - הנמל ברמת דוד יוכל לספק מענה לכ-6 מיליון נוסעים (עפ"י רת"א). קיבולת זו בלתי מספקת ביחס לצרכים העתידיים של מדינת ישראל. קיבולת הנוסעים בנתב"ג עומדת על 16 מיליון ומספר הנוסעים בנתב"ג עומד כיום על כ-15.5 מיליון נוסעים בשנה ומספרם גדל בכ-1 מיליון נוספים כל שנה. להערכת מומחים, בנייתו של נמל מתאים ברמת דוד יארך כ-10 שנים בהן יגיעו מספר הנוסעים בנתב"ג יגיע לכ-26 מיליון בשנה.

## ההיסטוריה המקוצרת של ההחלטה להקמת נמל משלים נתב"ג

