

'אל תנחתו עלינו'

הכרזה ברוח זו יוצאת מפיהם של כל תושבי עמק יזרעאל, המתנגדים להקמת נמל תעופה בינלאומי בשטחם * אחרי שכבר המריאו התוכניות להקמת הנמל, הן מצויות עתה בחניית ביניים ארוכה, וזאת לאחר 14 שנים של תכנון מפותל, בצל תחלופה עודפת של 12 שרי תחבורה, שאף אחד מהם לא החליט מה הוא רוצה בדיוק... * בתחילה דיברו על עשרות מקומות ואתרים - חלקם בנגב הרחוק - העשויים לשמש את 50,000 המטוסים האמורים לנחות מדי שנה בשדה החדש, אחר כך עברו לחיפה, משם לשדה התעופה הצבאי 'רמת דוד' * התחנה האחרונה היא ב'מנחת מגידו', המשמש כיום כמנחת למטוסים קלים בלבד * לבד מהסכנות הבטיחותיות של הסמיכות לג'נין, ושל יותר ממיליארד הציפורים החולפים מעל שמי העמק בשנה, לא מוכנים תושבי העמק לוותר על הוצאתו של עמק יזרעאל מהשלווה האופיינית שלו, והפיכתו למקום רועש וגועש, ולדעתם הקמת שדה התעופה בשיטחם היא ההחלטה הכי-לא-נכונה * גם שר התחבורה הנוכחי עדיין לא החליט, ועד שהצוות המיוחד שהקים לא יסיים את תהליך למידת הנושא, הוא אפילו לא מסכים להיפגש עם התושבים * בינתיים המאבק נמשך, והתושבים מבטיחים להגיע בהפגנותיהם 'לכל פינה במדינה', על מנת שהעמק ימשיך להיות מה שהיה ב-100 השנים האחרונות

משה מיכאל צורן

כדי לשכנע אותנו שהעמק הוא אחד המקומות היפים ביותר בארץ, אין צורך ללכת רחוק. כבר בתחילתו של העמק, במקום בו מתחילות שדות הפלחה, וממנו ניתן להשקיף על הירוק-ירוק הזה, ניצבת לה בגאון אחת השמורות הקסומות ביותר בישראל, והמושכת אליה בימים אלה מטיילים רבים מכל רחבי הארץ.

רק כאן, בעמק יזרעאל, ניתן עדיין לצפות בשמורה ה'מאכלסת' מאות אלפי כלניות אדמדמות ברדיוס כה קטן. 'שמורת הכלניות' הזו נמצאת על 'כביש הסרגל', ומדובר בשני מרכזי צמיחה מיוחדים במינם, המרהיבים כל לב. כדי להגיע לשם ממרכז הארץ, נוסעים בכביש 6, עד מחלף וואדי ערה, וממשיכים לכיוון עפולה. חוצים את צומת מגידו, וממשיכים ישר. כ-5 ק"מ אחרי הצומת, וכ-300 מטרים לפני צומת הסרגל, יש פניה שמאלה לצפון-מערב.

נכנסים לכביש משובש, שארכו כקילומטר אחד. משני צידי הכביש נטועות חורשות איקליפטוסים, וכבר בתחילתן תבחינו בשפע של כלניות. זו היא רק ההתחלה. המשיכו לנסוע עוד כמה מאות מטרים, עיצרו את הרכב, ולכו אל החורשה שמצפון (מימין) לדרך. כל קרקע החורשה מכוסה במרבד רצוף של כלניות, בצפיפות יוצאת-דופן. כל הצבעים מפגינים נוכחות במקום: לבן, אדום, תכול, סגול, וורדרד, ואפילו הכלאה בין האדום לורוד. בתחילת העונה פורחות כאן רק הכלניות הלבנות, ולאחר שבועיים מצטרפות לפריחה הכלניות האדומות.

השמורה הייחודית מושכת אליה, כאמור, רבבות מטיילים, והתיאורים אודותיה היו יכולים להמשיך להיות צבעוניים במיוחד, אלמלא עובדה מצערת אחת, והיא - הרעש הבוקע ממנועי המטוסים הממריאים ונוחתים במרחק מטרים ספורים משמורת הכלניות, על גבי מנחת הנקרא 'מנחת מגידו'. השילוב הלא-רציונאלי בין רעש המטוסים לכלניות המרהיבות, ולשקט הטבעי שהיה אמור להיות לצידן, 'מכער' את הנוף, ואת האוויר והאווירה, עד כדי כך שהמטיילים המגיעים למקום לא נשארים כאן זמן רב. הם צופים בכלניות, מתרגשים, וממהרים לצאת, בדרכם לאתרים שקטים יותר.

ואם אלה הם פני הדברים כשמדובר במנחת קטן למדי, המשרת רק מטוסים פרטיים קטנים, תארו לכם מה יקרה בעמק אם וכאשר תצא לדרך תוכנית 'נתב"ג-2', לפיה יוקם באתר מנחת מגידו שדה תעופה בינלאומי, כהשלמה לנמל התעופה הבינלאומי של ישראל בלוד. הרי לא רק מטיילי הכלניות ייאלצו להדיר את רגליהם מן המקום היפה-היפה הזה, אלא גם אנשי העמק הוותיקים, שהעבירו את כל שנותיהם באסם התבואה של המדינה, בין שדות החיטה והפלחה, לא יוכלו לחיות כאן יותר.

משב-רוח מרענן

'כי אם לא נתעורר, ומהר, מה שישאר לנו מהצבעוניות ומהניחוחות של העמק - יהיו רק זכרונות מטושטשים ומצהיבים, כמעט כמו צילומי החלוצים הראשונים', אומרים לנו השבוע האנשים הפעילים בעמותה שהוקמה כדי להביא לביטול התוכנית הגרנדיוזית, המרעידה את ליבם של יושבי העמק. במהלך שיחותינו הממושכות השבוע עם פעילי העמותה, הם נזכרים שלפני מספר שנים נודע על מפעל חדש בשם "תמציות הגליל", המתעתד לעבור לעמק יזרעאל.

בתחילה הביאה הבשורה למשב-רוח מרענן; 'מה רע בקצת ניחוחות מבושמים, שיצטרפו אל ריחותיהם הנעימים והמשכרים של התבואה והקציר?' אמרו. אלא שבתוך זמן קצר התברר שמאחורי השם הריחני עומדת העברתו של מפעל כימי המייצר תוספים לתעשיית המזון, ומזה שנים גורם להסרתו של איזור הקריות בחיפה. בעקבות כתב אישום שהוגש נגדו על ידי המשرد להגנת הסביבה, אף נקנס המפעל בסכומי כסף משמעותיים. תושבי העמק התארגנו, החתימו אלפים נגד ההעברה, והעיסקה בוטלה.

המאבק ההוא, מתגמד לו והולך מול הקרב הסביבתי הבא בתור, המדבר על 50,000 מטוסים בשנה שיעברו בעמק!!! על אורך מסלול בן כמה קילומטרים, על 20,000 עובדים שרובם ישונעו ממרחקים, על תאונות שתתרחשנה חלילה עם למעלה ממיליארד עופות וציפורים החולפות בעמק לא פעם אחת, אלא פעמיים בשנה, ואלו הן עוד הבעיות 'הקטנות' שתהיינה כרוכות, לדעת התושבים, בהקמת 'נתב"ג-2'.

העניינים הקשורים לאיכות הסביבה הפכו לאחרונה לאחד האייטמים המבוקשים ביותר. בכל מקום צצות להן אגודות ועמותות הנאבקות על אי-

הפיכתן של השדות הירוקות שעדיין נשארו בארץ הזו, לבטון אפור. והנה, דווקא כאן, במגידו, בלב-ליבו של עמק יזרעאל שעדיין קצת פורח, ודווקא לאחר המאבק ההוא נגד 'מפעל הבשמים' שהצליח, נוחת עליהם משהו כזה, שספק גדול אם יצליחו לעמוד מול הגופים המנהלים אותו.

בקרב גופי התעופה, ומומחים לתחום זה, שורר עדיין וויכוח על עצם הזדקקותה של מדינת ישראל לשדה תעופה בינלאומי נוסף על זה שבנתב"ג, ועל כך להלן. אבל, מוקד המאבק שלפנינו, אינו נסוב על השאלה הזו. העימות הקולני שפרץ בקול רעש גדול, ואינו מתכוון לרדת מסדר היום, מתנהל גם אם נניח ששדה תעופה שכזה הוא אחד הפרויקטים הדחופים שהמדינה צריכה לעסוק בו, גם אז מתכוננים תושבי העמק להרעיש 'כל פינה במדינה', ולהוכיח שהמקום המתוכנן הוא הכי-לא-מתאים לפרויקט שכזה.

לא בחצר שלי...

כך או כך, השלווה בעמק כבר הופרה, וההפגנות הסוערות הפכו מזמן לאחד האירועים המצולמים ביותר בשדות העמק. התושבים, שברובם מתגוררים במושבים ובקיבוצים, מגיעים מדי זמן לאיזור חקלאי אחר, מנופפים בפני כלי התקשורת בפירות המשובחים הגדלים שם, ומקווים שבכך ישכנעו את הגופים המחליטים להקים את שדה התעופה במקום אחר.

אפשר לטעון שמדובר במקרה קלאסי של אנשים מבוססים, החיים באיזור שליו במיוחד, שעיקר טענתם היא "לא איכפת לי מה תעשו, העיקר שזה לא יהיה בחצר האחורית שלי"... תושבי העמק רוצים לשמר את השקט והשלווה שלהם, ואילו צורכי התעופה של מדינת ישראל לא עומדים כלל לנגד עיניהם. אבל לכאורה לא צריך להיות איש מקצוע בתחום התעופה כדי לראות שכמעט מכל זווית שבה בוחנים את התוכנית הזו - גם בעיניים בלתי-אינטרסנטיות של תושבי המרכז - היא נראית משונה וקצרת-רואי, הרת-נזק אקולוגי ותחבורתי.

שהרי גם אם נניח שהמדינה רוצה להקים שדה תעופה דווקא בפריפריה, ולא סמוך למרכזים העירוניים הגדולים; ממתי הפכו טבורו של עמק יזרעאל, כביש הסרגל ופאתי חיפה, לפריפריה? מישהו שכח להסתכל במפה? עמק יזרעאל, למי שלא יודע, נמצא בדיוק במרכז המדינה.

אם רוצים לחזק את הפריפריה, שדה התעופה השני צריך לקום בדרום, שם גם צמאים יותר לתנועה תיירותית, לפיתוח תחבורתי ולמקומות תעסוקה. 'באים ואומרים לנו ששדה תעופה הוא איכות חיים; השאלה איך מפרשים את המושג הזה: בעיני רבים מדיירי העמק, וגם בעיני תושבי המרכז שנוסעים צפונה לטייל, איכות חיים פירושה שקט ואווירה כפרית. מי יבוא לצימר בעמק בחסות רעם המנועים? - אומר 'להמודיע' יהודה פינסקר, מזכיר מושב היוגב, ואחד הפעילים הראשיים במטה המאבק.

עצמאות כלכלית

סביר להניח שלא מעט מבין קוראי עיתוננו אינם יודעים אל-נכון היכן ממוקם האיזור המדובר. ובכן, הכל מתחיל מ'צומת מגידו', הוא הצומת המסיים צפונית-מזרחית את וואדי ערה, דהיינו לכיוון עפולה. מצומת זה מתפצל לו העמק לכמה כיוונים ראשיים. אם ניקח בצומת מגידו שמאלה, נתקרב יותר לעבר חיפה, אם כי באחד הצמתים הראשונים נוכל לפנות לעבר כמה מקיבוצי העמק המבוססים ביותר.

הכביש הממשיך את צומת מגידו הוא זה הידוע בכינויו 'כביש הסרגל', ש-11 הק"מ שלו - עד הכניסה לעפולה - הם 'ישרים כמו סרגל'. 5 ק"מ לאחר מגידו, מגיעים לצומת התענכים, ומי שיפנה שם ימינה יפגוש כמה אשכולות מושבים מן הוותיקים ביותר בארץ ישראל. העמק נמשך בעצם הרבה אחרי עפולה, ובזווית המערבית-דרומית שלו נמצא את כל הקיבוצים והמושבים באיזור 'נהלל'.

איש אינו חולק על העובדה שמדובר ביישובים מבוססים, שמספר שנותיהם - בין 70 ל-100, ואף יותר - הביאו את רובם לפריחה ועצמאות כלכלית. הוותיקים שבינינו אולי עוד יזכרו את הפזמון המוכר שהגיע מעמק יזרעאל, בסגנון 'פעם-פעם, כשהכל היה ביצות, הגיעו אל העמק כמה קבוצות, הם בנו וסללו, עבדו עמלו קשה, ומביצה אחת גדולה העמק הפך ליפה; עמק פורח, כל אורח יודע לארח, את הציפורים הנוודות, את הפרחים והשדות'...

המאבק בענין שדה התעופה לא החל היום, גם לא אתמול. 14 שנים חלפו מאז ההחלטה הראשונה, 12 שרים התחלפו מאז במשרד התחבורה, ונכון לרגע זה עדיין לא עלה הטרקטור הראשון לאיזור. הסיבה העיקרית להחלטה על הקמת שדה תעופה נוסף, היתה בשל הצפי להכפלת מספר הטסים מישראל וממנה במהלך 20 שנה הבאות.

סדר העניינים הוא כדלהלן. בחודש מאי 1995 החליט שר התחבורה ישראל קיסר [זוכרים?] על תכנון שדה תעופה בינלאומי בחיפה, והפעלתו במשולב עם נמל ימי. אוגוסט 1996: השלמת ביצועו של סקר אווירונאוטי והסכמה עם רשות הנמלים והרכבות על גובה המנופים בנמל חיפה ועל תכנון שדה התעופה. זאת, בתקופתו של יצחק לוי כשר תחבורה. אוגוסט 1997: הממשלה מחליטה להפריט את שדה התעופה הקיים בחיפה.

ינואר 1998: השלמת ביצוע סקר סיכונים אינטגרטיבי על ידי חברה הולנדית, שכלל גם את הסיכונים לשדה התעופה. יצחק לוי עדיין שר התחבורה. 1998-2000: רשות שדות התעופה עוסקת בתכנון השדה, במהלך הקדנציות של יצחק לוי, שאול יהלום ואיציק מרדכי. מאי 2000: כהונת שר התחבורה איציק מרדכי מסתיימת, ובד בבד קובעת התוכנית הממשלתית לתפרושת שדות התעופה, כי שדה התעופה בחיפה יהיה בדרגה 2 - שדה תעופה אזורי לטיסות שכר בינלאומיות.

הוועדה של בודינגר

אוגוסט 2000: מסתיים התכנון הראשוני לשדה תעופה בינלאומי בחיפה, כולל השלמות אווירונאוטיות וסקר היתכנות. שר התחבורה הוא אמנון ליפקין-שחק. אוקטובר 2000: ליפקין-שחק מחליט להקים צוות בין-משרדי לקידום תכנונו של שדה התעופה בחיפה כשדה בינלאומי-אזורי, תוך בדיקת משמעויות הארכת מסלול ההמראה ל-2,400 מטר, מהם כ-500 מטר בתוך היס. למרות ההחלטה, הנושא לא מגיע לשלב תכנון מפורט והכנת תסקירים.

יולי 2002: ועדת השרים לכלכלה מאשרת את הצעת שר התחבורה, אפרים סנה, להכריז על התוכנית לפיתוח שדה התעופה של חיפה כפרויקט לאומי. נובמבר 2002: מנכ"ל משרד התחבורה, בן-ציון סלמן, וראש עיריית חיפה, עמרם מצנע, חותמים על הסכם להאצת תכנון שדה התעופה והפיכתו לנמל תעופה בינלאומי. לפי ההסכם, קידום עבודות התכנון בפרויקט יבוצע על ידי עיריית חיפה. שר התחבורה בפועל הוא רה"מ דאז אריאל שרון.

פברואר 2003: פרויקט הרחבת שדה התעופה והפיכתו לשדה בינלאומי מוכרז על-ידי ראש הממשלה, ושרי האוצר והפנים, כפרויקט תשתית לאומית ומועבר לטיפול מואץ בוועדה לתשתיות לאומיות. שר התחבורה הוא צחי הנגבי. 2005: מתנהלים ויכוחים בין משרד התחבורה לעיריית חיפה על חריגה מהמסגרת התקציבית שנדרשת לצורך סקר נוסף. שר התחבורה הוא מאיר שטרית, לאחר קדנציות קצרות של צחי הנגבי ואביגדור ליברמן. אפריל 2006: מינהל מקרקעי ישראל ומשרד הביטחון מסכמים על תחילתה של תוכנית להפוך את שדה התעופה מגידו לשדה תעופה לטיסות מקומיות ובינלאומיות. שר התחבורה הוא עדין מאיר שטרית.

יוני 2006: בעיריית חיפה אומרים כי מתן אישור פיקוד העורף למיכל האמוניה של 'חיפה כימיקלים', לא יביא לשינוי תכנון שדה התעופה. שר התחבורה הוא שאול מופז. דצמבר 2006: מופז מצהיר כי חזונו האישי הוא ששדה התעופה הבינלאומי יוקם במגידו שבעמק יזרעאל, ולא בחיפה, וזאת בהתאם לתוכנית העבודה של משרד התחבורה ל-2007.

2008: ועדה בראשות מפקד חיל האוויר לשעבר, אלוף במיל' הרצל בודינגר, ממליצה להקים את נמל התעופה במגידו תוך בחינת חלופות נוספות כמו צקלג ליד נתיבות, נבטים ליד ירוחם, הרחבת נתב"ג במקום הנוכחי והקמת אי מלאכותי בים. מופז הוא עדיין שר התחבורה. אוגוסט 2009: שר התחבורה ישראל כץ מודיע לרשות שדות התעופה כי המלצתו היא להקים שדה משלים לנתב"ג בבסיס חיל האוויר רמת דוד בעמק יזרעאל.

שיבוש הטיסות

אחרי שכבר המריאו התוכניות להקמת נמל תעופה בינלאומי שני בישראל, נראה שבשלב זה הן נמצאות עדיין בחניית ביניים ארוכה. תחילתן של הדחיות הממושכות בכרונולוגיית האירועים הנ"ל, היתה כאשר הוברר שקרבתו של נמל התעופה לנמל הימי בחיפה, עלולה לשבש את הטיסות, ואז הוחלט לשנות את מיקומו.

עיריית חיפה לא וויתרה על 'האפקט הכלכלי' כל כך מהר, ובשלב מסוים הוסכם בין משרד התחבורה, בתקופתו של שאול מופז, ועיריית חיפה, שהפרויקט אמנם יקום במגידו, אבל תחת השם חיפה... כשם שנמל התעופה בלוד נקרא נמל התעופה של תל אביב. העירייה הסכימה כי חיפה לא תפסיד מכך ששדה התעופה יהיה במרחק של כ-20 דקות נסיעה, וכי גם הגליל יתפתח מכך, והדבר יקרין על כלכלת חיפה.

לאחר הבחירות הכלליות האחרונות, נכנס ישראל כץ למשרד התחבורה, שהודיע לרשות שדות התעופה כי המלצתו היא בכלל להקים את השדה בבסיס חיל האוויר רמת דוד בעמק יזרעאל. הוא טען כי מכל האלטרנטיבות שהוצעו - רמת דוד היא החלופה הטובה ביותר, היוצרת מינימום בעיות ושתוכל לשלב באתר גם שדה תעופה אזרחי. בשלב הבא נודע כי רעיון שדה התעופה ברמת דוד נדחה בתוקף על ידי חיל האוויר, וכך חזרו 14 שנות התכנון לנקודת ההתחלה.

צריך לציין שלא הכל שותפים לדעה שהעמק אינו מתאים להכיל את שדה התעופה. עיריית עפולה, כמו גם לשכות המסחר והכלכלה בצפון הארץ, סבורות שהפרויקט דוקא כן מתאים לאיזור. כך שאי אפשר לבטל בהינף-יד, או בהפגנה כזו או אחרת, את הצדדים החיוביים בהקמת נמל תעופה בינלאומי במגידו, שהיה יכול למנף בבת-אחת את כלכלת איזור הצפון כולו. לא פלא, אם כן, שחזרתה של התוכנית לנקודת האפס מעוררת את זעמן של לשכות המסחר והתעשייה בצפון, וגם את העיריות שהסכימו להקמת השדה.

זה כבר לא מה שהיה פעם שמרכז הארץ היה בין גדרה לחדרה, טוענים שם. התיחום הזה כבר לא רלוונטי. היום יש ב'מדינת תל אביב' שדה תעופה, נמל ימי, מטכ"ל, משרדי ממשלה, הכל מכלל, ואוכלוסייה של 2.5 מיליון איש צריכה לנסוע לנמל התעופה בן גוריון, גם לייצוא אווירי. אין חלופה ואין גיבוי לנתב"ג, כשכולם יודעים שהוא על סף שיא הקיבולת.

מנוף לתעסוקה

ההתמהמהות בתכנון השדה הבינלאומי 'תוקעת' את הגופים הרלוונטיים בעמק בחוסר-ידע לגבי העתיד, ובחוסר מינוף כלכלי. לשכות המסחר בצפון מחוות את דעתן שבנייתו של שדה תעופה בצפון הארץ יהווה חיסכון עצום במשאבים, כשתושבי הצפון לא יצטרכו לעמוד בפקקים במרכז המדינה על מנת להגיע לנתב"ג.

לשכות המסחר מייצגות יותר מ-1,000 חברות בתחומי התעשייה בצפון, החל בחברות גדולות כמו בתי הזיקוק, פטרוכימיה וחיפה כימיקלים, וכלה בסוחרים ערביים הפועלים בכפרי הצפון השונים. אם תוכנית נמל התעופה לא תמומש, הרי שלא רק שתושבי חיפה והצפון יפסידו שדה תעופה נגיש, אלא גם פוטנציאל מקומות התעסוקה ייגנזו.

נמל התעופה יוכל להיות מנוף גם לתעסוקה גוברת, כי בדרך כלל על כל עובד בשדה התעופה יש בין חמישה לשבעה עובדים בשירותים הנלווים, בין אם זה משרדי נסיעות, נהגי מוניות, חברות תיירות, חברות הובלה וסבלות, או עמילות מכס. אלה היו הסכמות עקרוניות שכל שרי התחבורה ב-14 השנים האחרונות הסכימו ואישרו, אבל בסופו של דבר כולם מוכיחים שחלם זה כאן, בצפון, כי שום דבר לא יוצא לפועל, טוענים הגופים הכלכליים בצפון הארץ.

ראשי העיריות בצפון ממשיכים ואומרים ש"כמו שהממשלה הכריזה שצריך להשקיע בתשתיות, כי זו השקעה דרושה ולא רעבתנית, שהחזר הכלכלי והכדאיות שלה מובטחים, כך יש לנהוג עם שדה התעופה הבינלאומי בצפון. ברם, כל ההחלטות לגבי הצפון לא התממשו, כל ההשקעות שהובטחו בתשתיות לא התממשו - כמו רכבת העמק, והפיכת נמל חיפה לנמל העיקרי של ישראל ל-50 השנים הבאות. לא בכדי קיימים באזור הצפון 11% אבטלה, לעומת תל אביב, שבה 4.6% אבטלה.

עוד זאת. ראשי העיריות לא התנגדו למיקום נמל התעופה במגידו; מה שמתסכל אותם היא סחיבת הזמן. "רמת דוד הוא רעיון נכון", אומר ראש עיריית חיפה למשל, "כי יש שם שדה תעופה מוכן של חיל האוויר, וצריך רק למצוא את שיתוף הפעולה עם הצבא כדי שהוא ייהפך גם לאזרחי, ובצורה כזו למנוע השקעות ענקיות בפיתוח נמל אזרחי בנפרד. הרעיון הבסיסי של הפיכת הבסיסיים הצבאיים לדואליים הוא רעיון חיובי ביותר, אבל אני חושש שהצבא, ובמיוחד חיל האוויר, נמצא בקיבעון מחשבתי שימנע פעולה מהירה. אזור צפון הארץ זקוק לשדה תעופה בינלאומי אזרחי באופן דרמטי כדי לפתח את הכלכלה ואת התיירות. אין מקום להתמהמהות".

יהב טען כל הזמן שהעירייה בראשותו מוותרת על שדה התעופה בחיפה, בתנאי שהוא ימוקם במגידו או במרחק קרוב, וייקרא שדה התעופה של חיפה. אפשר להגיד שאם בכל זאת היו מקימים את נמל התעופה בחיפה זה היה יכול להיות קטליזטור לסילוק מכל האמוניה, והיה הופך את העיר למרכז תיירות, אבל המיקום במגידו או רמת דוד לא פוגע בחיפה. אי-קידום התוכנית הוא זה שפוגע בה.

10 ק"מ מ...ג'נין

משרד האדריכלים שהיה אחראי על תכנון פרויקט נמל התעופה בחיפה, טוען אף הוא שבהעברת התכנון למגידו נעשה שיקול דעת שרבים חושבים שהיה

מוטעה. להקים שדה תעופה כ-10 ק"מ מג'נין זה לא נכון, ומביא לפגיעה בסביבה הטבעית של עמק יזרעאל ללא צורך. חיפה היא מספיק צפונית לרכז אליה את איזור הצפון, כדי שתושביו לא יצטרכו לנסוע לנתב"ג. המיקום במפרץ חיפה היה מיקום נכון שכולם היו נהנים ממנו.

בנושא החיכוך כביכול עם הנמל הימי, ישבו מומחים מארה"ב ומקנדה וערכו ניתוחים של תנועת המטוסים והבינו שלא תהיה בעיה בנושא החיכוך. איזור המפרץ הוא מיקום שמהווה את מרכז-הכובד של כל מטרופולין חיפה, בין העיר והקריות, ומהסקר הסביבתי שבוצע, בהנחה שמכל האמוניה היה יוצא, הרי שאין סיכונים סביבתיים.

אם באמת רוצים להקים שדה תעופה בינלאומי, צריכים לחשוב על כמה דברים. ראשית, השדה המתוכנן צריך להיות מספיק גדול כך שמטוסים גדולים יוכלו לנחות בו, ולחנות בו, לצורך תדלוק ועבודות תחזוקה. מאוד חשוב שלשדה יהיה קישור לנתב"ג, כמו רכבת מהירה למשל, למקרה שקיימת תקלה וצריך להעביר נוסעים לחברות תעופה אחרות, שמפעילות את הטיסות מנתב"ג.

בנוסף, חייבים לעשות חישוב ולבדוק את הכדאיות הכלכלית של השדה החדש. אם השדה לא יהיה רווחי לרשות שדות התעופה, מי שיצטרך לסבסד את העלויות יהיו חברות התעופה שטסות לנתב"ג. בשנה האחרונה העלתה רשות שדות התעופה את העלויות לחברות התעופה, ונטל עלויות נוסף יהיה בלתי אפשרי לחברות התעופה. הסכנה היא שיהיו חברות תעופה שיפסיקו בכלל לטוס לארץ, בגלל העלויות. התעופה העולמית מצויה במשבר, וייקח זמן להשתקם ולחזור לרווחיות שהיתה.

נחזור לתושבי העמק עצמו, המונים אחת-לאחת את כל פגמיה של התוכנית. ראשי המועצות האיזוריות מגידו ועמק יזרעאל אומרים לנו השבוע שהמנחת עצמו במגידו, פשוט אינו מתאים לתוכניות הגרנדיוזיות האמורות לפעול בו. מנחת זה מוגדר כיום בדרגה 4, כלומר שהוא מתאים למטוסים קלים בלבד.

התוכנית להפוך אותו לשדה תעופה בדרגה 1, למטוסים גדולים, איננה מתאימה לא רק לעמק יזרעאל, אלא לכל שדה תעופה שהוא, שהרי מטרתו העתידית של שדה התעופה במגידו, על פי התוכנית של ועדת בודינגר, היא לשמש כשדה תעופה חלופי שיקלוט טיסות סחר, טיסות מטען וטיסות לילה. ואיך כל אלה יפעלו במנחת מגידו שיש בו מסלול ארעי אחד, המאפשר שימוש תעופתי מוגבל למטוסי תובלה צבאיים, למסוקים, למטוסים קלים, מטוסי ריסוס ואחרים, בסדר גודל דומה. פרט למסלול הטיסה, אין בשדה כל תשתית נוספת, ויהיה על כן צורך לבנות את כל המתאר הנדרש.

מזג האוויר

הקמת הנמל במגידו תגביל את מרחב התעופה הצבאי של רמת דוד, ומתוך כך גם התנועה האווירית האזרחית עצמה תפגע, הן מבחינה תעופתית והן מבחינת מגבלות הבטיחות. והרי גם ילד יודע שהתעופה הצבאית אינה יכולה להגביל עצמה לטיסה בפרוזדורים ובנתיבים מוגדרים קשיחים כמו התעופה האזרחית, לא בעיתות רגיעה וכמובן לא בשעות חרום.

כך למשל מציינים המומחים ש"מבנה-טיסה" של 4 מטוסי-קרב הבאים לנחיתה ברמת דוד, נפרש בהקפה לנחיתה כך שהמטוס הרביעי מרחיב את הנתיב עד לתחום האווירי של מגידו. ואיך רוצים שיהיה כאן גם שדה תעופה אזרחי?... נתיבי הגישה והעזיבה האזרחיים לנמל תעופה במגידו עלולים להצטלב עם מטוסי קרב בעזיבתם או בהצטרפותם לרמת דוד. בהתחשב בכך שצפון הארץ הוא מרחב טיסה מוגבל וצר, וטיסה בנתיבי-טיס אזרחיים, תצריך הקצאת נתיבי טיסה במרחבי הגליל, ו/או מעל שטחי צפון הגדה, דהיינו בתוככי ג'נין...

גם מזג האוויר האופייני בעמק-יזרעאל, אינו יכול לשמש כחלופה לנתב"ג, כאשר מזג האוויר סוגר את הנמל בלוד, שכן אם במרכז הארץ קיים מזג אוויר גרוע, בעמק יוכל להיות רק יותר גרוע, שיתבטא בערפילים ועננות נמוכה, ואם כן מה הרווחנו?

הקמת נמל תעופה מודרני במגידו, עם תשתית רחבה של מסלולי טיסה, מסלולי הסעה, רחבות למטוסים, מוסכים, סככות לרכב ולציוד, אולמות נוסעים, מבני-שרותים ליחידות עורף, מגדל פיקוח, עמדות כיבוי אש, מגרשי חניה לרכב, תשתיות תדלוק למטוסים, וצרכים נוספים המחויבים בשדה אזרחי - כל אלה ידרשו מרחב קרקעי של אלפי דונמים. המרחב המדובר הוא אדמה חקלאית מעובדת, שאותה יצטרכו להפקיע לשם הקמת הנמל האזרחי.

זו הסיבה שמהרגע שנודע על ההחלטה, קמו תושבי העמק על רגליהם בסערה-רבתי, וטענו שהקמת שדה תעופה בינלאומי בעמק יזרעאל, והפיתוח הנלווה לו, יגרום להשלכות סביבתיות, חברתיות וכלכליות מרחיקות-לכת. הקמת השדה תגרום להרס מוחלט של הנוף, הסביבה והמורשת הישראלית בעמק. הם הביעו התנגדות לכל שינוי בהגדרות שימושי קרקע חקלאית, ולכל יוזמות פיתוח שאינן בהתאם לעקרונות של מה שהיה עד היום.

רצף אורבני

השאלה המטרידה את תושבי העמק היא: האם העמק יישאר ירוק לאורך זמן? האם השטחים הפתוחים ושטחי החקלאות שכל כך מאפיינים אותו ילכו ויצטמצמו? אילו סוגי מפעלים ייכנסו לאזורי התעשייה הסמוכים ליישובים? האם האוויר שהם נושמים יישאר נקי? מה יהיה מצב המים שהם שותים, וכמה פסולת תיווצר באיזורם, ומה יעשו איתה?... ובגדול: האם, למרות הלחצים הכלכליים המפעילים גופי-הענק של המדינה, יוכלו הם לשמור על עמק יזרעאל כפי שקיבלו אותו מאבותיהם החלוצים?

בסקרים הכי-מקצועיים שנעשו מאז נודע על התוכנית, מתברר ששדה התעופה המתוכנן, ואזור התעשייה הנלווה אליו, ייצרו רצף בנוי בציר צפון-דרום בין עפולה לאום אל פחם, ובציר מזרח-מערב בין עפולה לחיפה. רצף אורבני זה יגזול חלק ניכר מהשטחים הפתוחים של העמק המערבי וישנה לחלוטין את פניו, מהמרחב החקלאי הגדול ביותר בצפון הארץ - לאזור עירוני, דמוי גוש דן.

שדות העמק מהווים אזור מחייה ומסדרון אקולוגי בעל חשיבות רבה לקיום קשר בין אוכלוסיות בעלי חיים בגליל התחתון בצפון, לכרמל ורמות מנשה בדרום, ובין אוכלוסיות בעלי חיים בכרמל ורמות מנשה במערב, ועמק חרוד והגלבוע במזרח. מאגרי המים הרבים וברכות הדגים הפזורים בעמק, משמשים אזור מחייה, הזנה וקינון לעופות השוהים דרך קבע בעמק, ולעופות חולפים בעונות הנדידה. הקמת שדה התעופה תגרום לפגיעה ביונקים, זוחלים ועופות, כתוצאה מצמצום אזורי המחיה העומדים לרשותם, ובידוד אוכלוסיות כתוצאה מקיטוע המסדרונות האקולוגיים.

עמק יזרעאל מהווה גם "צוואר בקבוק" בנתיב נדידת העופות בין אירופה וצפון מערב אסיה לאפריקה. מיקומה של ישראל בצומת של שלוש יבשות, הופך אותה לגורם רב-חשיבות עבור נדידת העופות העולמית. במשך שלושה חודשים בשתי עונות הנדידה, חולפים בשמי הארץ למעלה ממיליארד עופות נודדים. שני נתיבי נדידה עוברים מעל ישראל, כשהמערבי שבהם חולף מעל עמק יזרעאל ומנקז אליו עופות נודדים גם מהנתיב המזרחי.

העופות והציפורים

אחד הסעיפים התמוהים בהקמת שדה התעופה במגידו, בא לידי ביטוי בסכנה העצומה שתהיה למטוסים כתוצאה מהתנקזות מספר כה גדול של עופות, ובמיוחד שקנאים וחסידות, המגיעים לעתים בגלי נדידה של עשרות, ואף מאות-אלפי, פריטים ליום. העופות שוהים מעל למרחב האווירי המצומצם של עמק יזרעאל, ושהייתם זו תיצור מפגע חמור מאוד לבטיחות-הטיסה. ראו מה קורה למטוסים הנוחתים בנתב"ג, וכמה כמעט-תאונות אוויריות התרחשו בגלל ציפור אחת שחדרה למטוס!

העופות הנודדים הרבים, ובמיוחד השקנאים, מהווים גורם סיכון גבוה ביותר גם למטוסי חיל האוויר שכבר פועלים מזה שנים בבסיס רמת דוד, והיא תהיה סכנה גדולה הרבה יותר לתעופה האזרחית, במידה ויוקם כאן שדה תעופה בינלאומי. מאות תאונות אוויריות בין מטוסי חיל האוויר ובין ציפורים נודדות אירעו בארץ בעשורים האחרונים, וחלקן הסתיים באבדות קשות בנפש.

חקלאי העמק מעלים טיעון נוסף. שדות העמק מקבלים כיום את השקיתתם ממי קולחים המטופלים במתקנים, ועוברים ליטוש סופי במאגרים. הקמת שדה התעופה תצמצם במידה ניכרת את שטחי השדות החקלאיים הדורשים השקייה ותצמצם גם את מספר המאגרים בעמק. ללא הליטוש הסופי

במאגרים, מי הקולחים יוזרמו ישירות ממכונני הטיהור לקישון, יפגעו באיכות המים בנחל ולא יאפשרו שיקום של המערכת האקולוגית לאורכו.

המראת ונחיתת מטוסים תגרום, במיוחד בשעות הלילה, למטרד רעש בלתי נסבל לתושבי האזור, הסובלים כבר היום מרעש המטוסים בבסיס רמת דוד. זאת בנוסף לבעיית זיהום האויר. עמק יזרעאל מהווה מעין "קערה" מוקפת הרים מכל עבריה, הגורמים לכידת אויר בעמק. בעונות מסויימות נלכד האויר בעמק כתוצאה מאינברסיה. בשל גורמים אלה, עליה בנפח התנועה שייצור שדה תעופה המתוכנן, בנוסף לשדה התעופה הצבאי הקיים היום, והקמת אזור תעשייה מוטה-תעופה, יגרמו לעליה משמעותית בזיהום האויר באזור.

גם הסעיפים הנילוויים לקיומו והפעלתו של נמל-תעופה בין-לאומי, מטרידים במאוד את תושבי העמק, שכן אלה יחייבו תשתיות תחבורה של כבישים, מסילת-ברזל וקשר מוטס של מסוקים ומטוסים קלים. בנוסף לכך, לבד מבעיות הבטיחות שכבר הוזכרו הרי קיומם של שני שדות תעופה סמוכים, הצבאי והאזרחי, עם תנועת מטוסים רבה שאינה הומוגנית - עלולה לגרום לאירועי בטיחות-טיסה חמורים, הן לתעופה האזרחית והן לתעופה הצבאית.

ובכלל, קהל היעד לשימוש במגידו כנמל תעופה בין לאומי הוא מצומצם; זמן הנסיעה לנתב"ג מקו עמק-יזרעאל הוא כשעה, וצפונה לו אין אוכלוסיה מספקת המצדיקה בניית נמל-תעופה בין לאומי. גם הטסת מטענים חקלאיים מצפון הארץ אינו רב, במידה הדורשת נמל-תעופה מיוחד קרוב. פיצול נחיתת תיירים בצפון הארץ ועזיבה מנתב"ג, או להפך - גם היא נראית כבלתי מצדיקה את הפרויקט הענק, במיוחד כשעלות הקמתו של שדה תעופה בין לאומי היא גבוהה מאד.

ראייה מקצועית

לסיכום, בעוד חוגים כלכליים בצפון הארץ סבורים שהקמת הנמל במגידו תסייע רבות לשידרוגו הכלכלי של כל איזור הצפון, ותגרום להקלה בעומסי הטיסות בנתב"ג, הרי שתושבי העמק גורסים שגם אם ההנחה שיש צורך בנמל-תעופה בין-לאומי נוסף - היא במקומה, אבל ההחלטה שמגידו תהווה חלופה מועדפת לבניית הנמל, נמצאת באופן מובהק כבלתי מתאימה לחלוטין.

בהערכת המצב לקביעת מיקומו של נמל התעופה האזרחי הנוסף, יש לבחון את הנושא בראייה מקצועית, תקציבית ורחוקת-טווח, ולא להיתפס על מנחת מוזנח קיים. בניתוח הקריטריונים הנדרשים להקמת נמל-תעופה בין-לאומי בחלופות השונות הקיימות בישראל, יתכן והחלופה הטובה היא הקמת נמל בין לאומי נוסף, על בסיס המסלול החדש - בנבטים!

הסערה בעמק יזרעאל בעיצומה, והשבוע, ביום שני, התקיים 'שימוע' ציבורי רחב-היקף בנושא, שבסיכומו הכריז ראש המועצה האיזורית עמק יזרעאל,

אייל בצר ש"כל עוד אני מכהן בתפקידי - לא יוקם שדה תעופה בין לאומי בעמק. הכרזה זו, שהתקבלה כמובן בתשואות, קיבלה באופן מפתיע סיוע מלא אחר מנציג משרד התחבורה שהשתתף ב'שימוע'. היה זה צ'רלס סלומון, סמנכ"ל בכיר לתכנון וכלכלה במשרד התחבורה, שאמנם ניסה לשכנע את הנוכחים בצורך בהקמת השדה, אך הדגיש כי במידה שתהיה התנגדות כה מסיבית לכך בין תושבי העמק, אין סיכוי ששדה כזה יוקם באיזור.

בהליך השימוע הציבורי לקחו חלק כ-150 נוכחים, ובהם אנשי חיל האוויר, רשות התעופה האזרחית, האלוף במיל' הרצל בודינגר, אשר הכין עבור הממשלה את דו"ח החלופות להקמת השדה, אנשי משרד התחבורה, מנהלת מחוז הצפון של המשרד להגנת הסביבה, ראשי מחוז הצפון של משרד הפנים, נציגי החברה להגנת הטבע, אדם טבע ודין ועמותת עמקים ומרחבים, ראשי ישובים, חברי מליאת מועצת עמק יזרעאל, ורבים אחרים.

אי אפשר שלא להזכיר לסיום שגם שר התשתיות עוזי לנדאו, והשר לפיתוח הגליל והנגב סילבן שלום, הביעו את התנגדותם להקמת השדה בעמק. השר שלום מוביל מהלך אשר יביא להקמת השדה בנבטים וזאת לאור דרישת ראשי הישובים בנגב כי השדה יוקם בשטחם.

מזכיר מושב היוגב וחבר מטה המאבק, יהודה פינסקר, אומר ל'המודיע' ששר התחבורה לא מוכן בינתיים לפגוש את התושבים. הוא עסוק בלמידת הנושא, ואף מינה סמנכ"ל מיוחד העוסק בנושא. 'אנחנו מאוכזבים מכך שלא נקבעה לנו פגישה עם שר התחבורה, כיון שמי כמונו יודע שלאחר שהתכנון ייקבע, ואולי אף תתקבל החלטה, יהיה קשה מאוד לשנות את הדבר.

ביקשנו על הממצאים הנ"ל את תגובת משרד התחבורה, וזו היתה כדלהלן: 'במגידו קיים כיום שדה תעופה המשמש לטיסות פנים-ארציות. שדה מגידו עלה כאחת החלופות האפשריות לפיח שדה תעופה משלים לנתב"ג. הנושא נמצא כיום בבחינה אולם טרם התקבלה כל החלטה בנושא.

מאגף התכנון הכפרי האיזורי במשרד החקלאות נמסר לנו בתגובה: 'הקמת השדה תביא לפגיעה אנושה בחקלאות, מה-גם שמיקומו במגידו יגרור אחריו פיתוח מסיבי של תשתית תנועתית ותחבורתית. מעיון בדו"ח וועדת בודינגר לא נראה כי נעשתה בו בחינה מעמיקה של החלופות האפשריות. האיזור נמצא בשולי המרחב המפותח של ישראל. לו היה מתקבל פה מנוף אמיתי לקידומה של הפריפריה, היה ניתן לאמוד את התרומה הזו מול הנזק הצפוי, אבל הענין הוא שאת קידום הפריפריה יש לקדם באתרים בעלי מדדים פריפריאליים אמיתיים דוגמת הנגב.'