

בענין שבין:

אגודת התעופה הכללית בישראל ע.ר. 580033876
שדה התעופה הרצליה, כפר שמריהו 4691001

על ידי ב"כ עו"ד גיורא בן-טל מ.ר. 16317 ו/או הילה
וינטרוב מ.ר. 24922

גרוס ושות' - עורכי דין

בית רובינשטיין, רח' לינקולן 20, תל-אביב, מיקוד 6713412
טלפון: 03-5626333; פקסימיליה: 03-5626040

העותרת

- נ ג ד -

1. ממשלת ישראל
2. ועדת השרים לענייני פנים, שירותים, תכנון ושלטון מקומי
3. המועצה הארצית לתכנון ולבנייה
4. גב' איילת שקד, שרת הפנים
5. מינהל התכנון - משרד הפנים
6. גב' מירב מיכאלי, שרת התחבורה
7. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
8. רשות התעופה האזרחית
9. משרד האוצר
10. רשות מקרקעי ישראל
המשיבים 1-10 ע"י פרקליטות המדינה
רח' צלאח א-דין 29, ירושלים
טלפון: 02-6466590; פקסימיליה: 02-6466011
11. רשות שדות התעופה
על ידי עו"ד רון צין
ממשרד תדמור, לוי ושות'
מגדלי עזריאלי, דרך מנתם בגין 132, תל-אביב, 6701101
טלפון: 03-6846000; פקסימיליה: 03-6846001
12. עיריית הרצליה
משדרות בן גוריון 22, הרצליה, 4678525
13. עיריית רעננה
מרח' אחוזה 103, רעננה, 4360027
14. מועצה מקומית כפר שמריהו
מרח' קרן היסוד 18, כפר שמריהו 4691000
15. עיריית חיפה
מרח' חסן שוקרי 14, חיפה
16. האיגוד הארצי לטייסי נתיבי אוויר בישראל מס' 589935485
המכון הגיאופיסי, רח' הבעל שם טוב 6, לוד

המשיבים

עתירה - דחופה - למתן צו על תנאי

בית המשפט הנכבד מתבקש בזה להוציא מלפניו צווים על תנאי, באופן מצטבר או חלופי, כדלקמן:

א. צו על תנאי המכוון למשיבים 1-3 והמורה להם לבוא וליתן טעם מדוע לא יתוקן, ישונה או יבוטל סעיף 7.2 (1) לתכנית המתאר הארצית 15/ב (להלן: "תמ"א 15/ב"), החלה על שדה התעופה הרצליה על-שם מודי אלון ז"ל (להלן: "שדה תעופה הרצליה" או "שדה התעופה"), ונועדה להסדיר את פעילותו, ומדוע לא יפעלו לתיקונו, לשינויו או לביטולו, בהיותו לוקה בחוסר סבירות קיצוני, כפי שיפורט להלן, לרבות על פי דוקטרינת הבטלות היחסית.

ייאמר מיד, כי עתירה זו אינה נוגעת לכלל הוראותיה של תמ"א 15/ב, כי אם לסעיף העוסק בתוקפה של תכנית זו, בלבד. אלה הן הוראותיו של סעיף 7.2 (1) לתמ"א 15/ב:

1. תוקפה של תכנית זו יפקע לפי המוקדם בין המועדים הבאים (להלן: "מועד הפקיעה"):

עם אישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים או תחילת עבודות בשטח התכנית לצורך מימוש התכנית למגורים או עם מתן היתר ראשון בשטח התכנית למגורים או עם קבלת רישיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית."

[ההדגשות הוספו].

העתק הוראות תמ"א 15/ב מצורף לעתירה זו **כנספח 1** כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק פרסום ההחלטה בדבר אישור תמ"א 15/ב ברשומות מצורף לעתירה זו **כנספח 2** כחלק בלתי נפרד הימנה.

לטענתה של העותרת, בהתבסס על הנימוקים שיפורטו להלן, יש לקבוע כי תוקפה של תמ"א 15/ב יפקע רק לאחר שתימצא ותוכשר חלופה ראויה לפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה במלואה, תוך מתן שהות לביצוע העברת הפעילות, ובשום אופן לא קודם לכן, שאם לא כן - תחוסל פעילות התעופה הכללית בישראל, ותיגרם פגיעה קשה לתעופה הישראלית האזרחית, על כל גווניה.

זאת ועוד. לעותרת נודע לאחרונה, כי ביום 21.10.2021 נחתם הסכם בין מנכ"לי רשות שדות התעופה (להלן: "רש"ת"), משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: "משרד התחבורה") ורשות מקרקעי ישראל (להלן: "רמ"י") וכן הממונה על התקציבים במשרד האוצר (גורמים במשיבים 11, 7, 10 ו-9, בהתאמה, להלן: "הרשויות") (להלן: "ההסכם" או "הסכם הרשויות"), **המשנה, הלכה למעשה, את סעיף הפקיעה של תמ"א 15/ב**. כך, על פי ההסכם שהגיע ביום 12.4.2022 לידיה של העותרת, הרשויות הגיעו להסכמות, כי חרף המועד הקבוע בסעיף 7.2 לתמ"א 15/ב, הנוגע לפקיעתה, **שדה התעופה יפונה במועד קבוע בשנת 2025**, תוך שהוסכם כי רק ככל שרש"ת ומשרד התחבורה לא יעמדו בהתחייבויותיהן הקבועות בהסכם, תחול הוראת סעיף 7.2 לתמ"א 15/ב!

העתק הסכם הרשויות הנושא כותרת "סיכום עקרונות לפינוי ש"ת הרצליה ושמירת רצף פעילות התעופה הכללית" [ההדגשה הוספה] מצורף לעתירה זו **כנספח 3** כחלק בלתי נפרד הימנה.

העותרת תטען, כי בכך גילו דעתן הרשויות, כי סעיף 7.2 לתמ"א 15/ב איננו רלוונטי עוד וכי יש לשנותו, והן התיימרו אף לשנותו בפועל, אולם לא על פי הדין, ללא פרסום ולא כראוי, ובד בבד – אישורה של תמ"א 15/ב, כולל סעיף 7.2 שבו, על ידי ממשלת ישראל נעשה לאחר הסכם הרשויות, כשכבר היה ידוע שסעיף זה איננו רלוונטי, ובהחלטה זו נפלו פגמים רבים שיש לרפא.

על כן יש לתקן ו/או לשנות ו/או לבטל את סעיף 7.2 הנ"ל, ולטענת העותרת על השינוי להיות כך שתוכשר חלופה ראויה לפעילות שדה התעופה, טרם פקיעת תמ"א 15/ב, לרבות על רקע החשיבות המוכרת לשמירת רצף התעופה הכללית בישראל, בה מכיר אף ההסכם, על כותרתו.

ב. לחלופין, צו על תנאי המכוון למשיבים 1-9 ו-11 או למי מהם והמורה להם לבוא וליתן טעם מדוע אין לפרש את סעיף 7.2 לתמ"א 15/ב באופן המחייב את קיומו של התנאי האחרון שבו (קבלת רישיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית), **כתנאי בלעדיו אין** לפקיעת תוקף תמ"א 15/ב ו/או בצירוף עם אחד התנאים האחרים הנוגעים למימוש התכניות למגורים, ובאופן המחייב בכל מקרה קיומו של שדה תעופה חלופי כתנאי להעברת הפעילות משדה התעופה הרצליה.

ג. צו על תנאי המכוון למשיבים 1-9, 11 או למי מהם והמורה להם לבוא וליתן טעם מדוע, ככל שיפקע תוקפה של תמ"א 15/ב, לא ימשיך לפעול שדה התעופה הרצליה על פי התנאים שנקבעו בבג"צ 1235/15, עד להכשרת חלופה ראויה והולמת לפעילות המתקיימת בו, **כדי לשמור על רצף פעילות התעופה האזרחית בישראל**, אשר חשיבותה הוכרה הן על ידי בית משפט נכבד זה והן על ידי המדינה, הן ביחס לחשיבות הפעילות ונתיצותה והן ביחס לרצף הפעילות.

ד. צו על תנאי המכוון למשיבים 1-9, 11 או למי מהם והמורה להם לבוא וליתן טעם מדוע לא יותלה תוקפו של סעיף 7.2 לתמ"א 15/ב ומדוע תמ"א 15/ב לא תישאר בתוקפה, עד לאישורה של תכנית לתיקון תמ"א 15/ב, במסגרתה יתקיים דיון של כלל הגורמים המוסמכים בסוגיית תוקפה ומועד פינויו של שדה התעופה.

ה. צו על תנאי המכוון למשיבים 1-9, 11 או למי מהם והמורה להם לבוא וליתן טעם מדוע לא תיוותר פעילות התעופה הקיימת בשדה התעופה הרצליה עד להעברתה לשדה תעופה חלופי, ראוי והולם.

ו. כל צו שבית המשפט הנכבד ימצא כראוי ונכון בנסיבות הענין.

יצוין, כי נכון להיום ובעתיד הנראה לעין, אין ולא יהיה שדה תעופה חלופי אליו ניתן יהיה להעביר את הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, כך שסגירתו תביא בהכרח ובאופן מיידי לחיסול התעופה הכללית בישראל ולפגיעה קשה בתעופה האזרחית בכללותה.

ייאמר מיד, כי ביום 3.4.2022 הגישה העותרת עתירה לבית משפט נכבד זה, במסגרת בג"ץ 2284/22, אשר נדחתה על הסף מן הטעם שהעותרת לא ביצעה "פניה בדבר טענותיה העדכניות, בנוגע לסעיף פקיעת תוקף התכנית כמו גם בקשר להשערותיה כי התקבלה החלטה על סגירת שדה התעופה" [סעי' 2 סיפא לפסק הדין]. כפי שיפורט להלן, עם קבלת פסק הדין בבג"ץ 2284/22 פנתה העותרת לגורמים הרלוונטיים ומיד לאחר מכן אף קיבלה לידיה את הסכם הרשויות, אולם עד למועד הגשת עתירה זו וחרף פניות נוספות מטעמה, לא ניתן כל מענה רלוונטי לפנייתה, ומכאן שלא היה מנוס מהגשת העתירה [ר' נספחים 39-44 להלן].

עוד יובהר, כי בשלב זה לא מוגשת בקשה לצו ביניים, נוכח לוחות הזמנים הקיימים על פי מיטב ידיעת העותרת, אולם זו שומרת על זכותה לעתור בבקשה לצו ביניים ככל שיתגלו עובדות חדשות או שלוחות הזמנים ישתנו, טרם הדיון בעתירה.

כן מתבקש בית המשפט הנכבד לחייב את המשיבים בהוצאות העותרת, לרבות שכר טרחת עו"ד בצירוף מע"מ.

יצוין, כי עתירה זו תומצא לידי המשיבים בד בבד עם הגשתה לבית משפט נכבד זה.

ואלה הם נימוקי העתירה:

א. פתח דבר

1. עתירה זו עניינה אזלת ידן של רשויות המדינה, אשר הביאו למצב בו שדה התעופה הרצליה - שדה התעופה היחיד המשמש את התעופה הפנים-ארצית בישראל מחיפה ועד אילת - ייסגר בעתיד הנראה לעין, אך זאת מבלי שקיים עדיין שדה תעופה חלופי אליו ניתן להעביר את הפעילויות החיוניות של התעופה האזרחית הכללית המתקיימות בו.
2. בפרשה שבפנינו, ואשר כבר היתה נושא למספר עתירות שהוגשו לבית משפט נכבד זה (לאחרונה במסגרת בג"ץ 2766/21 ובג"ץ 2284/22), מתקיים מצב תכנוני מורכב, מארג של תכניות במדרג הגבוה - תכניות מתאר ארציות, תכניות תשתיות לאומיות ותכניות מתחמים מועדפים לדיוור - שמעל כולן מרחף הסכם שנחתם לאחרונה בין גורמים שונים של המדינה (הסכם הרשויות), אשר יש בו כדי לשנות את תקופת תוקפה של תמ"א 15/ב, ובכך הוא אף בגדר "הסכם עוקף תכנית".
3. יובהר, כי ההסכם האמור לא פורסם, למיטב ידיעת העותרת, אך הגיע לידיה ביום 12.4.2022 בעקבות פנייתה לרשויות לפי חוק חופש המידע. על פי ההסכם, רשויות המדינה האמונות על שדה התעופה, הגיעו להסכמות לפיהן תמ"א 15/ב אמנם אושרה זה עתה, אולם בד בבד ואפילו קודם לאישורה, שונו למעשה התנאים הקבועים בה ביחס לתוקפה, ונקבע כי שדה התעופה יפונה במועד הקבוע בהסכם, ולא במועד הקבוע בתמ"א 15/ב.
4. כפי שתביא העותרת בפני בית משפט נכבד זה, עסקינן במצב דברים בלתי סביר, היורד לשורשם של ההליכים התכנוניים הרלוונטיים, ומחייב את התערבותו של בית משפט נכבד זה הן לשם מניעת תקלה משפטית ותכנונית, המביאה לכך שהוראה בתכנית מתאר ארצית הפכה לאות מתה; וחמור מכך: לקטסטרופה - חיסול התעופה הכללית במדינת ישראל.
5. ייאמר מיד, כי ללא התערבותו של בית משפט נכבד זה עלול שדה התעופה הרצליה להיסגר בשעה שלא קיימת חלופה תכנונית זמינה אחרת, בניגוד להחלטות שהתקבלו בעבר על ידי ממשלת ישראל ומוסדותיה, ועדת בודינגר ובית משפט נכבד זה, אשר קבעו למעשה, כי ניתן לסגור את שדה התעופה רק לאחר שתהיה חלופה זמינה, תוך שמן ההסכם האמור עולה, כי זוהי אף עמדתו הברורה של משרד התחבורה, האחראי על שדות התעופה בישראל, אף בימים אלה ממש (!). ויובהר: העותרת אינה מבקשת לבטל את פינוי שדה התעופה בהרצליה אלא רק להבטיח, כי פינוי שדה התעופה ייעשה רק לאחר שיוקם שדה חלופי והפעילות תועבר אליו, כך שישמר רצף פעילות התעופה האזרחית (כאמור אף בהסכם הרשויות).
6. ההחלטה לאשר את סעיף 7.2 לתמ"א 15/ב ואו כל החלטה אחרת שהתקבלה ביחס לתקופת קיומו של שדה התעופה, מבלי שנקבעו בה מנגנונים שיבטיחו, כי שדה התעופה לא יפונה מבלי שקיימת חלופה תכנונית אחרת - באופן שיביא להפסקת פעילות התעופה הכללית בישראל - לוקה בחוסר סבירות קיצוני והיא ניצבת בניגוד לעמדתן המפורשת של רשויות המדינה.

7. ייאמר כבר עתה, כי לענייננו רלוונטיות מספר תכניות המצויות במדרג הגבוה ביותר, והן מצויות בשלבים שונים של הכנה או אישור (אודותן יפורט בהרחבה להלן):

7.1 **תמ"א 15** - תכנית מתאר ארצית "תפרושת שדות התעופה בישראל", בה סומן שדה התעופה הרצליה כשדה קיים.

7.2 **תמ"א 15/ב** - מושא עתירה זו. תכנית מתאר ארצית שפורסמה למתן תוקף ביום 16.2.2022, והיא התכנית החלה על שדה התעופה הרצליה, מסדירה את פעילותו ומוגדרת זמנית.

7.3 **תת"ל 74** - תכנית תשתיות לאומית (בהכנה) המייעדת איזור בשטח המוניציפאלי של העיר חדרה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית בשדה התעופה הרצליה (להלן: "תת"ל 74" או "תכנית חדרה"). ייאמר מיד, כי למיטב הבנתה של העותרת, בתכנית זו התקיים דיון נוסף לאחרונה אך **קידומה נעצר** במוסדות התכנון בשל התנגדותם של גורמים שונים.

7.4 **תת"ל 80 א** - תכנית תשתיות לאומית (בהכנה) שאם תאושר, עתידה לחול על שדה התעופה חיפה (חליפתה של תת"ל 80), וחלק ממטרותיה, לאפשר העברת פעילות **מצומצמת** ובאופן זמני משדה התעופה הרצליה לשדה התעופה חיפה (להלן: "תת"ל 80 א" או "תכנית חיפה"). ייאמר מיד, כי שדה התעופה חיפה אינו יכול בשום אופן לשמש חלופה לפעילות התעופה הכללית בשדה התעופה הרצליה ממגוון רב של סיבות, לרבות על פי עמדת הגורמים המקצועיים ובכלל זה עמדת רש"ת, ובכל מקרה עתיד לקלוט, אם בכלל, רק חלק קטן ביותר של הפעילות הזו, ואף זאת במועד שאינו ידוע.

7.5 **תמ"ל 1083** - תכנית מועדפת לדיור לפי חוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים (הוראת שעה), תשע"ד-2014 (להלן: "תכנית הדיור", "חוק מתחמים מועדפים", בהתאמה), שאושרה לפני כשנה (לפי החלטת הותמ"ל מיום 25.7.2021), אולם נגד אישורה הוגשו מספר עתירות (לרבות על ידי הועדה המקומית לתכנון ולבניה הרצליה, העותרת דכאן ועוד), ובשלב זה, ניתנו למדינה, לבקשתה, ארכות ממושכות להגשת תגובתה לעתירות בשל פסק דינו של בית המשפט העליון בעע"מ 7975/19 **אדם טבע ודין נ' הוועדה לתכנון מתחמים מועדפים לדיור ואח'** מיום 23.12.2021, שעניינו "פגם באישור התכנית משלא הושלם איסוף המידע בנוגע לזיהום בשטח התכנית".

8. מן האמור לעיל עולה התמונה העגומה הבאה: **התכניות הנדל"ניות הנוגעות לקרקע בה מצוי שדה התעופה, עלולות להביא לחיסול התעופה הכללית בישראל**. גופים ציבוריים שונים מעוניינים בקרקע המשמשת לשדה התעופה הרצליה לצרכי מגורים. אף שזהו טעם ראוי ביותר בפני עצמו, הרי שנדמה, כי חשיבותו הרבה של שדה התעופה הרצליה (שדה התעופה היחיד מסוגו בישראל) - שאין עליה עוררין, ועליה חזרו בהחלטות רבות מספור - נדחת לקרן זווית, ובשל אוזלת היד של המדינה במציאה והכשרה של שדה תעופה חלופי ראוי, פקעה סבלנותם של חלק מגופי המדינה, תכניות המגורים מקודמות במהירות, באופן שעלול **לחסל** את התעופה הכללית בישראל ולפגוע קשות בתעופה האזרחית בכללותה, שלא בטובתם של משתמשי השדה והציבור כולו, וכל זאת, שעה שמוסדות המדינה הכירו בחשיבותה המכרעת של פעילות זו, לרבות בחשיבות שמירת **רצף** פעילות זו!

9. בין היתר, תכנית חדרה שמטרתה לכאורה להקים חלופה לשדה התעופה הרצליה - אינה מקודמת לעת הזו, למיטב הבנת העותרת; תכנית חיפה שבה מוצעת, כביכול, חלופה חלקית וזמנית להרצליה, אך היא אינה חלופה כלל - מקודמת; תכנית המגורים - מקודמת (הגם שגורלה אינו ידוע, והעותרת ודאי מתנגדת לה בהיעדר חלופה ראויה לשדה התעופה); ונוצר מצב, שלכל היותר, בסמוך לאחר אישורה ולו של תכנית אחת למגורים, בהיקף קטן יחסית - פחות מ-2,000 יחידות דיור, בעוד שבעבר דובר על 20,000 יחידות דיור - עלול שדה התעופה להיסגר.

10. ומעל כל אלה מרחף הסכם שנחתם בין רשויות שונות, במסגרתו נקבע מועד פקיעת תוקפו של שדה התעופה הרצליה, שאינו בהלימה למצב התכנוני, ללמדנו שאף גורמי המדינה סברו, ולמצער הכירו בכך, כי הוראות התכנית (תמ"א 15/ב) אינן יוצרות איזון ראוי.

ואגב הדברים הללו, ככל שנקבע או הוסכם כי בכל מקרה שדה התעופה יפונה במועד נקוב כלשהו, הרי שהדבר בבחינת "תפסת מרובה לא תפסת": ראשית, אין כל הגיון בפינוי של שדה התעופה ללא חלופה ראויה, אגב חיסול התעופה הכללית בישראל. מאידך, אם לא ברור גורלן של תכניות המגורים, עלול להיווצר מצב בו השטח העצום של שדה התעופה יהא עזוב ונטוש לפרק זמן שאינו ידוע, ואז, מה הועילו חכמים בתקנתם?

על כל פנים, ברור מאליו, כי אין כל סבירות בהחלטה, ככל שקיימת, לפנות את שדה התעופה, ויהי מה!

11. מצב דברים זה עלול להביא לסגירתו של שדה התעופה הרצליה, אף שעסקינן בשדה התעופה היחיד שבו מתקיימת תעופה כללית מחיפה ועד איזור אילת (ש"ת רמון), באופן שיביא במישרין לכליה ולהרס של התעופה הכללית בישראל ויסב נזקים אדירים, בלתי הפיכים, לכלל משתמשי שדה התעופה הרצליה, לחברות תעופה אזרחיות ישראליות, לתעשיות ביטחוניות ולפרויקטים לאומיים, לבעלי עסקים רבים ולאפלי עובדים ובני משפחותיהם, ובכלל זה יפגע משמעותית בעתודת טייסים ישראלים למובילים האוויריים (אל-על, ארקיע, ישראליר וק.א.ל), במציאות בה העולם כולו סובל ממחסור חמור של טייסים, וכך גם בישראל.

12. כפי שיפורט להלן, בשני העשורים האחרונים התקיימו הליכים שונים בקשר עם הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, וביום 18.1.2018 בית משפט נכבד זה אף הוציא תחת ידו פסק דין, במסגרתו הורה על המשך הפעילות בשדה התעופה, תוך מתן הוראות בדבר המשך הפעלתו, במסגרת בג"צ 1235/15 עמותת משתמשי שדה התעופה בהרצליה נ' המועצה הארצית לתכנון ולבנייה ואח' [פורסם בנבו] (להלן: "בג"צ 1235/15").

13. בין היתר, כך נקבע בפסק הדין באותו ענין:

"11. בשולי פסק דיננו נחזור ונפנה לציטוט שהבאנו לעיל מפסק הדין בעניין אויה. יש להצר על אוזלת ידה של הרשות המבצעת, אשר מזה שנים רבות מודעת לכך שיש למצוא פתרון של קבע להעתקת הפעילות של שדה התעופה הרצליה כפי שעולה מדו"ח ועדת בודינגר שאומץ בהחלטת הממשלה כבר בשנת 2009. אין לנו אלא לקוות כי המדינה תקדם ביעילות ובמהירות חלופה של ממש, כך שיתקיים רצף של פעילות התעופה האזרחית המתקיימת כיום בשדה התעופה הרצליה..."

[ההדגשות הוספו].

העתק פסק הדין מיום 18.1.2018 בבג"צ 1235/15 מצורף לעתירה זו **כנספח 4** כחלק בלתי נפרד הימנה.

14. דא עקא, כאמור, אזלת היד עליה הצביע בית המשפט הנכבד נמשכת עד לימים אלו ממש, כך שבמועד הגשת עתירה זו עדיין לא קיים כל שדה תעופה חלופי, ראוי או בכלל, שיכול לקלוט לתוכו את הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה - מחד; ומאידך - שדה התעופה הרצליה עומד בפני סגירה, **כך שבוודאי לא יתקיים "רצף של פעילות התעופה האזרחית" המתקיימת בו.**
15. עוד יובהר, כי לא נתקבלה כל החלטה כדין לחסל את פעילות התעופה הפנים-ארצית במדינת ישראל, ההיפך הוא הנכון (!), אולם נכון להיום, זו עלולה להיות התוצאה המיידית של מחדלי הרשויות בטיפול בענין.
16. בענין זה עוד נציין, כי **העתקת פעילות שדה התעופה אינו דבר של מה בכך, ואף לאחור שיהיה שדה תעופה חלופי ראוי, קיים ומתפקד, זו תהא כרוכה בהיערכות והתארגנות סבוכה ומורכבת, המוערכת בתקופה בת שנה לפחות.**
17. במצב דברים זה, לא נותרה בפני העותרת כל ברירה אלא לעתור לבית המשפט הנכבד על מנת לקבל ממנו סעד כמפורט ברישא לעתירה זו.

ב. הצדדים

18. העותרת, אגודת התעופה הכללית בישראל, היא גוף המאגד כ-500 טייסים, מדריכי טיסה, בעלי מטוסים, חברות תעופה, בתי ספר לטיסה ומכוני בדק לכלי טיס, הפועלים בשטח שדה התעופה וממנו, והיא פועלת לקידום התעופה ובטיחות הטיסה בישראל.
19. המשיבה 1, ממשלת ישראל (להלן: **"הממשלה"**), היא הרשות המבצעת של מדינת ישראל לפי סעיף 1 לחוק יסוד: הממשלה, הפועלת מכח אמון הכנסת, וסמכויותיה מוגדרות בחוק יסוד זה. בין סמכויותיה, על פי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 (להלן: **"חוק התכנון והבניה"**), אישור תכניות מתאר ארציות, כהגדרתן בחוק זה.
20. המשיבה 2, ועדת השרים לענייני פנים, שירותים, תכנון ושלטון מקומי, היא ועדת שרים (הקרויה גם **"קבינט הדיור"**, להלן: **"ועדת השרים"**), שהוקמה על פי החלטת ממשלה מס' 316 מיום 8.8.2021 והתמנתה לתקופת כהונתה של הממשלה ה-36, וסמכויותיה היו, בין היתר, אישור תכניות מתאר ארציות ותכניות תשתית לאומיות והכרזה על מתחמים מועדפים לדיור.
21. המשיבה 3, המועצה הארצית לתכנון ובניה (להלן: **"המועצה הארצית"**), היא רשות מינהלית, המשמשת כמוסד התכנון העליון במדינת ישראל אשר הוקם בסעיף 2 לחוק התכנון והבניה. המועצה הארצית אמונה, בין היתר, על עריכת תכניות מתאר ארציות הקובעות את התכנון לשטח המדינה כולה, על אישור תכניות מתאר מחוזיות, ועוד.
22. המשיבה 4, גב' איילת שקד, שרת הפנים, בעלת סמכויות שונות מכוח חוק התכנון והבניה, ומכוחן מכהנת, בין היתר, כיו"ר המועצה הארצית (היא או נציג מטעמה).

23. המשיב 5, מינהל התכנון במשרד הפנים, הוא גוף במשרד הפנים לו הוענקו סמכויות בחוק התכנון והבניה ובחוקים נוספים, והוא עוסק בגיבוש מדיניות תכנון ארצית בנושאים שונים, ובין היתר יוזם ומקדם תכניות מתאר ארציות.
24. המשיבה 6, גבי מירב מיכאלי, שרת התחבורה, עומדת בראש משרד התחבורה, ומחזיקה בסמכויות שונות מכוח חוק התכנון והבניה, בכללן הסמכות לאשר קביעת שדות תעופה במסגרת תכנית מתאר ארצית, כקבוע בסעיף 49(3) לחוק זה.
25. המשיב 7, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, אחראי לתכנון, פיתוח והסדרה של תשתיות ומערכות תחבורתיות משולבות במדינת ישראל, ובכלל זה אחראי גם על רשות התעופה האזרחית.
26. המשיבה 8, רשות התעופה האזרחית, היא רשות שהוקמה בחוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005, כרשות האחראית על עניני התעופה האזרחית בישראל לפי הוראות אותו חוק ולפי דיני הטיס, ובכלל זה אחראית על פיתוח התעופה האזרחית ותשתיות התעופה בישראל (וביחס לשדות תעופה הכלולים בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 - בתיאום עם רשות שדות התעופה), ועל הענקת רישיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית.
27. המשיב 9, משרד האוצר, הוא משרד ממשלתי הפועל מכח חוק יסוד: הממשלה, המשמש כמשרד הכלכלי בממשלת ישראל, האמון על קביעת המדיניות הכלכלית של הממשלה ועל ניהול נכסי המדינה. כאמור לעיל, הממונה על התקציבים במשרד האוצר חתם אף הוא על הסכם הרשויות.
28. המשיבה 10, רשות מקרקעי ישראל, פועלת מכח חוק רשות מקרקעי ישראל, התש"ך-1960, ותפקידה לנהל את מקרקעי ישראל כהגדרתם בחוק יסוד: מקרקעי ישראל.
29. המשיבה 11, רשות שדות התעופה (להלן: "רש"ת"), היא רשות שהוקמה בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 (להלן: "חוק רש"ת"), ובמסגרתו הופקדה על החזקה, הפעלה, פיתוח וניהול שדות התעופה המפורטים בתוספת לאותו חוק, **בכללם שדה התעופה הרצליה** (שעדיין מופיע בתוספת לחוק), וכן על תכנון והקמה של שדות תעופה שנקבעו בתכנית אב של שדות תעופה שאישר שר התחבורה.
30. המשיבות 12-14, עיריית הרצליה, עיריית רעננה והמועצה המקומית כפר שמריהו, הן רשויות מקומיות שבתחומן המוניציפאלי או בסמוך לו מצוי שדה התעופה הרצליה. אף שתושבים רבים המתגוררים בקרבת שדה התעופה ואחרים הביעו דעתם הנחרצת בעד המשך קיומו של שדה התעופה, במיקומו הנוכחי, מקדמות הרשויות הללו מאבק עיקש במטרה להביא לסגירת שדה התעופה.
31. המשיבה 15, עיריית חיפה, היא רשות מקומית שבתחומה המוניציפאלי מצוי שדה התעופה חיפה. עיריית חיפה התנגדה נחרצות להעברת הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה לשדה התעופה חיפה, בשל ההשלכות הרוות האסון שעלולות להיות למהלך מעין זה - שבכל מקרה אינו יכול לשמש חלופה לפעילות בשדה התעופה הרצליה.

32. המשיב 16, האיגוד הארצי לטייסי נתיבי אוויר בישראל, הוא אגודה רשומה (אגודה עותמאנית), שמטרתו בין היתר לאגד את כל אנשי צוות אוויר בישראל באיגוד מקצוע ארצי, לשמש גוף מקצועי בכל הקשר למקצוע התעופה, לייעץ ולפעול לשיפור מקצוע התעופה הישראלי ובטיחות הטיסה, ולפעול לייצוג מקצועי ושמירה על האינטרסים מקצועיים של מקצוע התעופה הישראלי.

ג. חיוניות שדה התעופה ומצבו התכנוני בעבר

1.ג. פעילות שדה התעופה הרצליה

33. שדה התעופה הרצליה מרכז את כל פעילות התעופה הכללית של ישראל במרכז הארץ, ומהווה תשתית לאומית חיונית במארג שדות התעופה הפנים ארצית, המאפשרת בין היתר את חיבורה של הפריפריה עם מרכז הארץ, תוך שהוא משרת את צרכי התעופה האזרחית של כלל אזרחי ישראל. למרות שעם קום הקמת המדינה היו בישראל כ-40 שדות תעופה ומנחתים, נכון להיום נותרו כ-5 בלבד כולל נתב"ג ורמון [אילת]), עיקרם בקצוות הארץ. למעשה, מאז סגירת שדה דב ולמעט פעילות התעופה הבינלאומית המתקיימת בנמל התעופה בן גוריון ובשדה התעופה רמון, אין שדה תעופה אחר המאפשר פעילות תעופה אזרחית בכל איזור המרכז, מחיפה בצפון ועד שדה התעופה רמון באילת (להוציא פעילות מצומצמת ומוגבלת של מנחתים פרטיים).

34. הפעילות כוללת מגוון שימושים הכרחיים: טיסות בדק וטיפול בכלי טיס; תדלוק; לימוד טיסה והכשרה של טייסים; טיסות אמבולנס; כיבוי אש מהאוויר; הדברת נגע הכלבת מהאוויר (לכל הארץ); טיסות צילום ומיפוי מהאוויר, לרשויות הביטחון, לתעשיות ביטחוניות, לרשויות מקומיות וכו'; פיתוח אמצעי לחימה; תחזוקת תשתית חשמל; ועוד. נכון להיום, פועלות בשדה התעופה הרצליה 12 חברות וכ-100 מטוסים. כמו כן פועלים בשדה התעופה ארבעה מכוני בדק לתחזוקת כלי טיס, ולמעשה למעלה מ-90 אחוזים מכלי הטיס בישראל מקבלים בו שירות לאור הקירבה למרכז הארץ ולפעילות התעופתית בישראל.

יודגש במיוחד, כי בשדה התעופה הרצליה נעשית ההסמכה כמעט לכל טייסי חיל האוויר והפיכת רישיון הטיס שלהם מצבאי לאזרחי, ולמעשה שדה התעופה הרצליה משמש כמרכז ההכשרה העיקרי לתעופה בישראל ולו השפעה ישירה על מצבת הטייסים לחברות התעופה הישראליות הגדולות (ארקיע, אל-על, ישראייר וק.א.ל). בתוך כך, בשדה התעופה הרצליה מוכשרים מרבית (כ-80%) הטייסים האזרחיים של מדינת ישראל, משלב "הלימוד היסודי" ועד להיותם טייסים בעלי רישיון טיסה מסחרי לעבודה כטייסים.

בנוסף, יצוין, כי בתקופת הקורונה בלטה, ביתר שאת, הנחיצות של שדה התעופה הרצליה, שעה שמדינת ישראל הסתייעה במטוסים קטנים לשם חילוץ ישראלים מחו"ל ולהטסת מטענים, כאשר אל-על, ארקיע וישראייר לא פעלו ונתב"ג היה למעשה משותק.

בנוסף, על מנת לטוס מקצה אחד של המדינה לקצה השני, המטוסים הקטנים חייבים לתדלק, אך לא יוכלו לעשות כן אם לא יהיה שדה תעופה במרכז הארץ (תוך שהדבר איננו אפשרי כמובן בנתב"ג, שאף הוא כבר מגיע לקצה גבול היכולת והקיבולת).

35. עוד יובהר, כי הביקוש העיקרי לצרכי התעופה הללו מצוי במרכז הארץ, הן בשל ריכוזי האוכלוסייה והן בשל צרכי התעופה ומקבלי השירותים, תוך שלגורמי המדינה, משרדי הממשלה השונים והרשויות המקומיות קיים נתח משמעותי בתוך כל אלה.

2.ג. ההכרה בחיוניות הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה

36. כפי שנקבע לא אחת על ידי מוסדות המדינה השונים, אין כל מחלוקת באשר לחשיבות המשך קיום ורצף פעילות התעופה המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, במרכז הארץ.
37. על חשיבות פעילות שדה התעופה הרצליה, עמד בית משפט נכבד זה, בין היתר במסגרת בג"צ 1235/15, והדברים הללו עלו לא רק מפסק הדין, אלא גם מן הדיון המעמיק שערך והקביעה כי נדרשת חלופה ראויה לפעילות שבו [ר' בנספח 4 לעיל].
38. כמו-כן, אף החלטותיה של המועצה הארצית הנכבדה - שפעם אחר פעם האריכה את תקופת קיומו של שדה התעופה, בדרכים שונות - הכירו במפורש בחשיבות הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, וכך גם מוסדות תכנון אחרים, ממשלת ישראל, מבקר המדינה, ועדת בודינגר, רשות התעופה האזרחית, רשות שדות התעופה. ועוד.
39. כך נאמר על שדה התעופה הרצליה על ידי נציג רש"ת בדיון בוועדות הכנסת, מיום 29.7.2020 [נספח 24 לעתירה זו, בעמ' 10]:

"נכון להיום שדה התעופה בהרצליה משמש השדה העיקרי, אם לא כמעט היחיד, לתעופה הכללית, לתעופה הקלה של מדינת ישראל. נמצאים שם מרבית בתי הספר לטיסה של מדינת ישראל, הפעילויות שיש שם הן הכשרת טייסים, כשירותים מבצעיות של טייסים ומכוני הבדק והתעופה הכללית של מדינת ישראל. הפעילות הזו היא בעצם פעילות שהיא מהווה את מרכז התעופה הקלה. נכון להיום חונים שם כ-120 כלי טיס. נכון להיום כל פעילות הבדק של התעופה הקלה נמצא שם. הפעילות הזו זו הפעילות שמתוכננת לעבור ולהיות פתרון הקבע שמתוכנן לפי תת"ל 74."

[ההדגשות הוספו].

40. כך עוד נאמר באותה ישיבה על ידי מר יואל פלדשו, מנהל רשות התעופה האזרחית (המשיבה 6, להלן: "רת"א") [נספח 24, עמ' 15]:

"כן. אני מנהל רת"א. אני הגורם המקצועי. אני חלק ממשרד התחבורה. לגבי השאלה של צורך לשדה למטוסים, מה שאתם קוראים תעופה כללית, יש צורך והצורך הוא חזק. אני מזכיר לכם ששדה דב גם הוא שימש את התעופה הכללית והוא נסגר. הצורך נובע משום שזה אחד המרכיבים של תעופה. התעופה בנויה למעלה בצד המסחרי ולמטה בצד התעופה הכללית. התעופה הכללית בין היתר מספקת את שירותי הצילום שהמשרד צריך, את שירותי הריסוס, את שירותי האמבולנס ושירותי הדרכה. ... הנושא של מיקום שדה תעופה לתעופה כללית כבר נבחן 15 שנים וצריך להיות איזשהו שדה תעופה במרכז הארץ. אי אפשר לעשות שדה בקצה. אם אתם רוצים לראות דוגמה לשדה נהדר שבנינו בדרום, זה שדה תעופה עובדה ואיך הוא עומד שומם."

[ההדגשות הוספו].

41. כך עוד נאמר בענין זה בדיון בפני הות"ל בענין תת"ל 74, מיום 25.10.2021 (ר' להלן), על ידי מר מוטי שמואלי, ראש אגף תשתיות תעופתיות ברת"א, אשר עמד על חשיבותה האדירה של הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה:

"חשוב מאוד להגיד שהפעילות הרלבנטית לשדה הזה התעופה הקלה מכילה הרבה מאוד סגמנטים, נהוג להתייחס לתעופה הפרטית שהיא גם חשובה והיא גם רלבנטית אבל היא באמת החלק הקטן בתעופה הקלה. כשאומרים תעופה כללית אגב במושג המשפטי זה תעופה שאיננה מסחרית... יש פה הרבה מאוד פעילויות שהן פעילויות לאומיות נכון מסחריות אנשים מתפרנסים מזה, אבל הם פעילויות שהם בשימוש של סגמנטים גדולים כולל גופי התכנון והבנייה כמו מיפוי וצילום, אחזקת מטוסים, מוניות אוויר מטוסים ומסוקים ..."

... גם הפיתוח של עתודות הטייסים לתעופה המסחרית האזרחית בישראל הולכת ועוברת לצד האזרחי, כלומר אם לפני איקס שנים רוב הטייסים שהיו מגיעים לחברות התעופה היו מגיעים מחיל האוויר, אז היום המשקל הולך ועובר בגלל כול מיני סיבות, מודל השירות בחיל האוויר אבל זאת עובדה.

הרבה מאוד מהטייסים החדשים שמתגייסים לחברות התעופה וזה רק חברות המובילים האוויריים הגדולים יש גם חברות תעופה שמתעסקות עם דברים אחרים כמו שהראיתי קודם יותר ויותר במשקל באחוזים באים מכאלה שלמדו בישראל בהרצליה בשדות התעופה האחרים למדו טיס. גם טייסים שבאים מחיל האוויר רובם צריכים הסבה, צריכים איקס שעות טיסה בבית ספר לטיסה אזרחי ולכן השדה הזה רלבנטי מאוד לתחום ההכשרות וההדרכה של התעופה.

[ההדגשות הוספו] [עמ' 31 לפרוט' מיום 25.10.2021] [נספח 24 להלן].

42. על חשיבותו של שדה התעופה ניתן ללמוד אף מתגובות חלק מן המשיבים דכאן במסגרת העתירה בבג"צ 2766/21 (ר' להלן). כך, כבר בתגובה המקדמית שהגישה המדינה לעתירה בבג"צ 2766/21, נכתב, כי גורמים בכירים במשרדי הממשלה הרלוונטיים עושים מאמצים ניכרים על מנת להגיע להסכמות שיאפשרו את קידום תמ"א 15/ב, שיש בהן, בין היתר, "כדי להכיר בחשיבות שאותה מייחס משרד התחבורה להמשך קיומה הרציף של פעילות התעופה הכללית בישראל..." [סעי' 10 לתגובה המקדמית] [נספח 48 להלן] [ההדגשה הוספה].

43. אף בתגובתה של רש"ת ניכרה החשיבות שגוף זה מייחס להמשך הרציף של פעילות שדה התעופה הרצליה. כך, בין היתר, נאמר שם:

114.1 אינטרס התעופה הכללית - התעופה הכללית חייבת שדה לפעול ממנו, וחייבת לשמור על רציפות של פעילות. על כן סגירת שדה התעופה בהרצליה יכולה להיעשות רק לאחר שקיים כבר מענה חליפי (זמני או קבוע) לפעילות זו; אינטרס זה מהווה שיקול לטובת מתן הסעד המבוקש.

114.2 אינטרס הדיור - שדה התעופה בהרצליה פועל על מקרקעין המצויים באיזורי ביקוש נדל"ני. המדינה מעוניינת לפתח קרקעות באיזורים אלו לטובת מגורים, וזאת על מנת לפתור את משבר הדיור, המתבטא בין היתר במחסור בהיצע קרקעות זמינות לבנייה למגורים; על כן, בהנחה ופינוי השדה ייצור קרקע זמינה לבנייה למגורים, הרי שאינטרס זה מהווה שיקול לטובת סגירה ופינוי של שדה התעופה. מאידך, אם גם לאחר פינוי השדה לא ניתן יהיה להשתמש בקרקע למגורים, או שהיקף יחידות הדיור שיבנו על שטח השדה יהיה נמוך (כפי שאושר בתמ"ל 1083 הכוללת 1,940 יח"ד בלבד), הרי ששיקול זה איננו רלוונטי, או לכל הפחות אינו מהווה הצדקה, ביחס לשאלת פינוי השדה והפסקת הפעילות."

[ההדגשות בקו כפול הוספו] [נספח 37 להלן].

44. כך עוד תוארו הדברים במסגרת החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2015:

"המועצה הארצית לתכנון ולבניה השתכנעה כי אכן אין חלופה בשלב זה למיקום הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה וללא הארכת השימוש בשדה הנוכחי ואישור תכנית זמנית שתאפשר את המשך הפעילות בשדה, עלול ענף התעופה הכללית לעמוד בפני משבר.

...

המועצה השתכנעה בחשיבות שדה התעופה הרצליה לתעופה הכללית בישראל בהיותו שדה התעופה היחיד כמעט המספק פעילות בדק ובית ספר לטיס והשדה העיקרי המספק חניה."

[ההדגשות בקו כפול הוספו] [נספח 8 להלן].

45. אמנם, בהמשך הדברים הללו קבעה המועצה הארצית כי יישום תכניות הבניה חשוב מהמשך פעילותו של השדה, וקבעה כי יש לקשור בין הדברים [רי להלן], אולם היה זה בשעה ששדה דב עדיין היה קיים, וההנחה היתה כי בכל מקרה, לשדה תהיה חלופה בטרם פיננו.

46. מבלי לגרוע מן האמור, בד בבד, עסקינן בפעילות שחייבת להמשיך ולהתקיים בצורה רציפה. כך, כל החברות הפועלות בהרצליה (חברות תעופה, מכוני בדק וחברות למתן שירותים), הן חברות פרטיות שיאלצו להפסיק כליל את פעילותן במידה ולא יועברו, בתהליך חפיפה, לתשתית פועלת אחרת. חברות התעופה, השירותים ומכוני הבדק הן ספקי השירותים היחידים לציבור תלמידי הטייס, לצרכני הטיסות המסחריות ולבעלי המטוסים. סגירתן תביא כליה על כל הפעילות התעופתית האזרחית הפנים ארצית הקיימת היום בישראל, ומנגד, הקמה מחדש של ענפי התעופה אינה ריאלית, כך שקיימת סכנה ממשית שהענף כולו ייכחד אם לא תימצא חלופה הולמת לכלל הפעילות הזו.

47. חרף ההכרה בחשיבות פעילות שדה התעופה הרצליה, הואיל ונכון להיום, אין כל חלופה אמיתית לפעילות זו בטווח הנראה לעין, באופן שמסכן בצורה מיידית וממשית את המשך הפעילות החשובה הזו - קיים חשש, כי חרף אישורה של תמ"א 15/ב, דה-פקטו וכפי שיפורט להלן, הפעילות העניפה המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, תחוסל.

48. תוצאה אנבית זו, המנוגדת לעמדות המפורטות לעיל, אינה מתקבלת על הדעת, ואין לאפשרה.

49. בענין זה, לא למותר לציין את הדברים שנאמרו בדו"ח מבקר המדינה משנת 2015 [בעמ' 817]:

"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.

ממצאי הדוח מצביעים על הטיפול הכושל של משרד התחבורה ושל רש"ת במשך שנים ארוכות בכל הקשור לפיתוחן של תשתיות תעופה פנים-ארצית במדינה ולתחזוקתן. המצב חמור במיוחד לנוכח החלטות הממשלה לסגור את שדות התעופה הרצליה ושדה דב בזמן הקרוב, בלי שהוכנו להם חלופות מתאימות, והכול תוך כדי פגיעה קשה בתעופה הפנים-ארצית. הצורך בהסדרת הנושא ידוע כבר שנים רבות, ואף על פי כן הממשלה, משרדי התחבורה והביטחון ורש"ת לא טיפלו כנדרש בתכנון לטווח הארוך של שדות תעופה פנים-ארציים, ברישויים ובפיתוחם כנדרש".

[ההדגשות הוספו].

העתק חלק רלוונטי מדו"ח מבקר המדינה מצורף לעתירה זו בנספח 5 כחלק בלתי נפרד הימנה.

3.ג. פעילות שדה התעופה - רקע תכנוני

50. שדה התעופה הרצליה קיים כבר עשרות שנים, מאז הקמת מדינת ישראל. על פי ויקיפדיה, שדה תעופה זה היה המשכן הקבוע הראשון של טייסת 101, טייסת הקרב הראשונה של חיל האוויר הישראלי תוך ששדה זה הוקם במיוחד עבורה, וכונה "כנף 3".

51. בשנת 1978 הכריז שר התחבורה דאז על שדה התעופה הרצליה כאחד משדות התעופה הכלולים ברשימת שדות התעופה שבתוספת לחוק רש"ת, ומשכך, בסמכותה של רש"ת "להחזיק, להפעיל, לפתח ולנהל" שדה תעופה זה. ההכרזה נעשתה מבלי שקדם לה הליך תכנוני, תוך שיעוד הקרקע היה חקלאי. יצוין, כי שדה התעופה הרצליה עדיין כלול בתוספת לחוק רש"ת.

ג.3.א. תמ"א 15 - תכנית מתאר ארצית תפרושת שדות התעופה בישראל

52. ביום 25.5.2000 פורסמה למתן תוקף תמ"א/15, תכנית מתאר ארצית תפרושת שדות התעופה בישראל, שאחת ממטרותיה היתה ייעוד וסיווג שדות תעופה בישראל (להלן: "תמ"א 15").

53. תמ"א 15 הגדירה את שדה התעופה הרצליה, כשדה תעופה "בשימוש" מדרגה 4 [סעי' 7 להוראות התכנית, במספר סידורי 17 שבטבלה]. שדה תעופה מדרגה 4 הוגדר בפרק ב' להוראות התכנית כ"שדה תעופה שנועד לענות בעיקר על הביקושים לטיסות מסחריות, טיסות שכר, טיסות פרטיות וחקלאיות".

54. בד בבד, נקבעה בתמ"א 15 הוראה נוספת, בסעיף 8, ולפיה: "ניתן להוסיף או לגרוע שדות תעופה בדרגות 3 ו-4 הכלולים בתכנית זו, וזאת בהתייעצות עם הוועדות המקומיות הנוגעות בדבר ועם הוועדה המחוזית ובאישור המועצה הארצית" [ההדגשות הוספו].
העתק הוראות תמ"א 15 מצורף לעתירה זו כנספח 6 כחלק בלתי נפרד הימנה.

ג.3.ב. החלטות המועצה הארצית ביחס לזמניות שדה התעופה הרצליה, תמ"מ 5

55. ביום 13.10.2009 התקיימה ישיבה של המועצה הארצית על-פי סעיף 8 לתמ"א 15 ביחס לשדה התעופה הרצליה. בישיבה זו נקבע, לפי הצעת היו"ר, כי שדה התעופה הרצליה, "המשמש כשדה מרכזי לתעופה הכללית", ייקבע כשדה זמני לתקופה בת 5 שנים, תוך שהסמכות להארכת תקופת השימוש בשדה נמסרה למועצה הארצית.

העתק החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2009 מצורף לעתירה זו כנספח 7 כחלק בלתי נפרד הימנה.

56. בהמשך לכך, ביום 15.4.2010 פורסמה ברשומות תכנית מתאר מחוזית למחוז תל-אביב, תמ"מ 5 (להלן: "תמ"מ 5"), ובמסגרת הוראותיה, נקבע בסעיף 8.3, שכותרתו "שדה תעופה זמני":

"בתום 5 שנים מיום אישורה של תכנית זו, לא יתאפשר המשך שימוש בשדה התעופה הרצליה. המועצה הארצית תהא רשאית להאריך את התקופה מעת לעת לאחר שהוצגו בפניה התנאים והנסיבות העדכניים לאותה עת."
[ההדגשה הוספה].

העתק הוראות תמ"מ 5 מצורף לעתירה זו כנספח 8 כחלק בלתי נפרד הימנה.

57. אם כן, אף במסגרת תמ"מ 5 נקבע, כי שדה התעופה הרצליה יהפוך לשדה תעופה זמני לתקופה בת 5 שנים הניתנת להארכה מעת לעת, בהחלטה של המועצה הארצית.

58. כעולה מהחלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2009, לצד הקביעה כי שדה התעופה הרצליה יהא שדה זמני, נקבע עוד כי יש למצוא חלופה הולמת לשם העתקת הפעילות הקיימת בו, תוך יצירת קשר בל-יונתק בין שני הדברים. על כן, נקבע, כי שדה התעופה יהיה שדה זמני ל-5 שנים, עם אפשרות להארכת התקופה מעת לעת, ועד למציאת אותה חלופה הולמת, על מנת לוודא כי הפעילות המתקיימת בו תמשיך להתקיים באופן רציף, אף לאחר סגירתו.

59. כאמור, תמ"מ 5 פורסמה למתן תוקף ביום 15.4.2010, כך שהתקופה שנקבעה בה לענין תוקפו של שדה התעופה אמורה היתה להסתיים ביום 15.4.2015.
60. דא עקא, לקראת סיום התקופה האמורה, אף שלא היתה כל חלופה לפעילות החיונית של שדה התעופה, לא עשתה המועצה הארצית שימוש בסמכותה להאריך את התקופה שנקבעה.
61. ביום 18.2.2015 הגישו עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה והאלוף (במיל') הרצל בודינגר, עתירה לבית משפט נכבד זה נגד המועצה הארצית וגופים נוספים [בג"צ 1235/15], משלא הופעלה סמכותה של המועצה הארצית על פי סעיף 8.3 לתמ"מ 5, כאמור. ואמנם, ביום 14.4.2015 הוציא בית משפט נכבד זה צו ביניים בדבר המשך פעילותו של שדה התעופה, וכמו-כן הורה למועצה הארצית לקיים דיון בענין [רי' להלן].
62. על רקע הדברים הללו וההליכים בבית המשפט, ביום 13.10.2015 עשתה המועצה הארצית שימוש בסמכותה, ואכן קבעה כי יש להאריך את התקופה שנקבעה בתמ"מ 5 ב-3 שנים. בנוסף הורתה המועצה הארצית על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה, היא תמ"א 15/ב, על מנת להסדיר את פעילות השדה בתקופת הביניים.
63. כך תוארו הדברים במסגרת החלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2015 :

"המועצה הארצית החליטה בשנת 2009, לקצוב את תקופת השימוש של שדה התעופה הרצליה, המסומן בתמ"א 15, לתקופה של 5 שנים, עם אפשרות להארכת התקופה.

בפני המועצה נשמעה הבקשה להאריך את תקופת השימוש בשדה, הקבועה בתמ"מ 5, לאחר שהובהרה משמעות סיום השימוש בשדה ללא מציאת חלופה הולמת לשימושים הפועלים בו.

המועצה הארצית לתכנון ולבניה השתכנעה כי אכן אין חלופה בשלב זה למיקום הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה וללא הארכת השימוש בשדה הנוכחי ואישור תכנית זמנית שתאפשר את המשך הפעילות בשדה, עלול ענף התעופה הכללית לעמוד בפני משבר.

תכנית לשדה תעופה חליפי לתעופה הכללית מקודמת בות"ל והמועצה הארצית קוראת לרשות שדות התעופה ולצוות הות"ל לקיים בייעילות ובמהירות את התכנית.

המועצה השתכנעה בחשיבות שדה התעופה הרצליה לתעופה הכללית בישראל בהיותו שדה התעופה היחיד כמעט המספק פעילות בדק ובית ספר לטיס והשדה העיקרי המספק חניה.

מאידך, התרשמה המועצה ומצהירה כי תכנית הבניה בשטח המתפנה ובשטח מגבלות הבניה אותן מטיל השדה הינן בעלות חשיבות ודחיפות עליונה ויישומן חשוב לאין ערוך מהמשך פעילות השדה.

לפיכך מחליטה המועצה לקשור בין הארכת הפעילות בשדה לבין אישור התכניות למגורים בשטח השדה כדלהלן:

1. תקופת השימוש בשדה תוארך למשך 3 שנים מתוך כוונה שבתקופה זו יאושרו התכניות המפורטות למגורים. בתום 3 שנים תבחן המועצה את מעמד התכנית ותדון, לפי הצורך, בהארכת פעילות שדה התעופה בהתאם להן.

2. המועצה, בתוקף סמכותה לפי סעיפים 50 ו-51 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, מורה על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה אשר תיקרא תמ"א 15/ב ותאפשר את המשך פעילות השדה.

ההדגשות הוספו].

העתקי החלטת המועצה הארצית ופרוטוקול הדיון מיום 13.10.2015 בדבר הארכת תוקף סעיף 8.3 לתמ"מ 5 מצורפים לעתירה זו כנספחים 10-9 כחלק בלתי נפרד הימנה.

64. ביום 18.1.2018 ניתן פסק דין בבג"צ 1235/15 הנ"ל, במסגרתו נקבע, בין היתר, כדלקמן:

6" ביום 13.10.2015 קיבלה המועצה הארצית החלטה לאשר הכשרה זמנית של שדה התעופה בהרצליה להארכת תקופת השימוש בשדה התעופה למשך 3 שנים, קרי, עד ה-13.10.2018. בעקבות החלטת המועצה הארצית החליטה רש"ת לאשר הפקדת כתב שיפוי מלא לפעילות המלאה של שדה התעופה בהיקף שהיה נהוג עד לחודש אפריל 2015.

הנה כי כן, על פי המצב התכנוני דהיום, ולאור החלטת המועצה הארצית, הוארכה תקופת השימוש בשדה התעופה עד ליום 13.10.2018.

...

8. הגיעה אפוא העת להכריע לגבי המשך הפעילות בשדה התעופה, אשר אין חולק כי מתבצעת בו פעילות פנים ארצית אווירית חשובה ביותר. בהקשר זה נציין, כי על אף חקיקתו של חוק שדה התעופה דב הוז (הוראות מיוחדות), התשע"ז-2017, לא ברור עד מתי ועד כמה יתאפשר לשדה דב ליתן בעתיד מענה לצורכי התעופה האזרחית בישראל (עתירה שהוגשה כנגד החוק נמחקה בהמלצת בית המשפט – בג"ץ 3031/17 המנהלים מטעם בית המשפט לניהול הגוש הגדול (6896) נ' כנסת ישראל (18.9.2017)).

9. שמנו לנגד עינינו את האינטרס הציבורי המשמעותי של המשך הפעילות האווירית האזרחית, מול האינטרסים הנוגדים של העיריות ותושבי האזור. משכך, אימצנו כמעט במלואה את עמדת היועץ המשפטי לממשלה, אשר מאזנת לטעמנו בין האינטרסים הנוגדים, כך שהשפעת הפעילות התעופתית על הסביבה תפחת, אך תתבצעה פעילויות תעופה החיוניות לשמירה על גרעין התעופה האזרחית בישראל. בשורה התחתונה, אנו מורים אפוא כי מכאן ולהבא יפעל השדה במתכונת המפורטת להלן:

...

10. נדגיש כי אין בפסק דינו כדי לסתום את הגולל על כל פתרון תכנוני שיימצא בעתיד לשם הכשרת הפעילות התעופתית בשדה התעופה הרצליה, וכפי שנמסר לנו בהתאם להחלטת המועצה הארצית מקודמת תמ"א 2/15 אשר אמורה להיות מאושרת לקראת חודש אוקטובר 2018. ממילא מובן, כי אין בפסק דינו כדי לגרוע או לפגוע בזכויות מי מהצדדים לגבי התוכנית הנ"ל או כל תכנית אחרת."

[ההדגשות הוספו] [נספח 4 לעיל].

65. כעולה מן הדברים שנקבעו בפסק הדין, אף בית משפט נכבד זה הכיר בחשיבותו של שדה התעופה הרצליה, על הפעילות המבוצעת בו. הדברים הללו מקבלים משנה תוקף לאור העובדה, כי מאז שניתן פסק הדין, נסגר ופונה שדה דב, כך שחשיבותו של שדה התעופה הרצליה כשדה תעופה ייחודי מסוגו, הלכה ונתעצמה.

66. מאז פסק הדין שניתן בבג"צ 1235/15, פעל שדה התעופה הרצליה במתכונת מצומצמת אך הכרתית לקיומה של תעופה אזרחית במרכז הארץ.

67. מספר חודשים לאחר שניתן פסק הדין בבג"צ 1235/15 הנ"ל, ביום 7.8.2018 קיימה המועצה הארצית דיון בהארכה נוספת של התקופה שנקבעה בסעיף 8.3 לתמ"מ 5, ובין היתר, כך נאמר שם במסגרת הצגת הרקע לדיון:

ב'- 13.10.2015 התכנסה המועצה הארצית וקבעה כי "ללא הארכת השימוש בשדה הנוכחי... עלול ענף התעופה הכללית לעמוד בפני משבר", וכי היא "השתכנעה בחשיבות שדה התעופה הרצליה לתעופה הכללית בישראל". המועצה החליטה להאריך בשלוש שנים נוספות את פעילות השדה, מתוך כוונה שבתקופה זו יאושרו התכניות המפורטות למגורים בשטח השדה.

בנוסף הורתה המועצה על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה (תמ"א 15/ב) אשר תאפשר את המשך פעילות השדה וקבעה כי התכנית תלווה בכתב שיפוי מטעם רשות שדות התעופה. המועצה קבעה בהחלטתה כי תמ"א 15/ב תקבע את שטח השדה הקיים כשדה זמני, תלווה בתסקיר השפעה על הסביבה, תתייחס למבנים ולמתקנים הקיימים בשדה, וכן תבחן את מגבלות הבניה ותצמצם אותן ככל הניתן.

[ההדגשות הוספו].

העתקי החלטת המועצה הארצית ופרוטוקול הדיון מיום 7.8.2018 בדבר הארכת תוקף סעיף 8.3 לתמ"מ 5 ב-3 שנים נוספות מצורף לעתירה זו כנספחים 11-12 כחלק בלתי נפרד הימנה.

68. ואכן, אף בדיון מיום 7.8.2018, החליטה המועצה הארצית להאריך, פעם נוספת, את תוקף הפעילות של שדה התעופה הרצליה, ב-3 שנים נוספות, בהחלטה שזו לשונה [נספח 10 לעיל]:

"המועצה הארצית שמעה את הנימוקים בעד הארכת תוקף פעילות שדה התעופה הרצליה, והודגשה בפניה חשיבותו של השדה לענף התעופה הכללית, אשר יעמוד בפני משבר בסגירת השדה ללא העמדת תחליף ראוי. הובהר כי נמשך קידומה של תמ"א 15/ב, שהיא תכנית מתאר ארצית לשדה זמני ואישורה צפוי עד לסוף השנה הקרובה, ועם אישורה, פעילות השדה תעשה מכוחה. כמו כן, הוצגו בפני המועצה המאמצים שנעשים למציאת פתרון חלופי לשדה, בהם קידום תת"ל 74 לאתר חלופי לשדה וחתימת הסכם להכשרת שדה תעופה חיפה לשימוש זמני חלופי. נוסף לכך הוצגו בפני המועצה מצבן של התכניות המפורטות למגורים המקודמות לשטח השדה המתפנה והזמן המשוער לאישור היתרי בנייה שיוצאו מכוחן.

לאחר שהשתכנעה כי לא ניתן לסגור את השדה ללא תחליף ראוי, ולאחר שהבינה את מצבן של התכניות המפורטות למגורים מחד והפתרונות החלופיים לשדה מאידך, מחליטה המועצה הארצית להאריך את הפעילות של שדה התעופה בהרצליה ב-3 שנים נוספות וזאת עד למתן מענה חלופי לפעילות השדה, או עד להוצאת היתר לפי תמ"א 15/ב לשדה זמני, או עד להוצאת היתר בנייה למגורים בשטח השדה לפי המוקדם מבניהם.

[ההדגשות הוספו].

69. מהחלטה זו עולה, כי המועצה הארצית הכירה בחשיבותו של שדה התעופה הרצליה לענף התעופה הכללית, ואף קבעה כי לא ניתן לסגור אותו ללא תחליף ראוי, שאם לא כן ענף התעופה הכללית בישראל כולה יעמוד בפני משבר (!).

70. כפי שיפורט להלן, הואיל והתקרב המועד לפקיעת תוקפה של החלטת המועצה הארצית (13.10.2021) (ובד בבד תמ"א 15/ב לא אושרה), ביום 22.4.2021 הגישה העותרת לבית משפט נכבד זה עתירה שעניינה המשך הפעלתו של שדה התעופה הרצליה, בדרך של הארכת תוקפה של החלטת המועצה הארצית, ב-3 שנים נוספות ועד להכשרת שדה תעופה חלופי (בג"צ 2766/21).

71. כפי שיפורט להלן, לאחר שהוגשו תגובות מקדמיות ונתקיים דיון בה, העתירה בבג"צ 2766/21 התייתרה, מבחינת הסעד שנתבקש בה, משאושרה תמ"א 15/ב, אולם כפי שנטען לעיל ויתואר להלן, בשל תנאי פקיעתה של תמ"א 15/ב ושינוי נסיבות עובדתי ותכנוני, קם הצורך בהגשת עתירה זו, תוך שלטענת העותרת, יש לאתר ולהכשיר שדה חלופי ראוי שאליו תעבור הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה, טרם וכתנאי לסגירתו.

ד. תמ"א 15/ב - תכנית "שדה תעופה זמני - הרצליה"

ד. 1. הליכי אישור התכנית

72. כאמור לעיל, במסגרת החלטתה מיום 13.10.2015, הורתה המועצה הארצית על עריכת תמ"א מפורטת לשדה תעופה זמני בהרצליה, תמ"א 15/ב, "שדה תעופה זמני - הרצליה", העוסקת בהמשך קיום שדה התעופה, באופן זמני, במטרה להכשיר את פעילותו בתקופת הביניים.
73. כך נאמר בראשית דברי ההסבר לתמ"א 15/ב:

"שדה התעופה הרצליה הוא שדה פעיל, הקיים טרם קום המדינה. הוא משמש כשדה התעופה העיקרי בישראל ל"תעופה כללית" (General Aviation), ומשמש חברות לתעופה קלה, מרכז את פעילויות לימוד הטיס, שמירת כשירות טייסים ומכוני בדק ותחזוקה".
[ההדגשה הוספה].

74. אם כן, כבר בדברי ההסבר לתכנית הודגשה חשיבותו של שדה התעופה הרצליה, ככזה המשמש כשדה התעופה העיקרי לתעופה כללית, בישראל כולה!
75. בישיבתה מיום 4.12.2018, דנה המועצה הארצית בתמ"א 15/ב והחליטה להמליץ על העברת התכנית להערות הוועדות המחוזיות והשגות הציבור (פורסמה בילקוט פרסומים 8156 מיום 18.3.2019, עמ' 8735, תוך שבמסגרת הפרסום נכתב, כי ניתן להגיש הערות והשגות עד ליום 30.4.2019).
- העתק החלטת המועצה הארצית מיום 4.12.2018 מצורף לעתירה זו כנספח 13 כחלק בלתי נפרד הימנה.
76. יצוין, כי חלק מהוועדות המחוזיות והמקומיות נתנו הערותיהן לתכנית, ולאור הנסיבות שהיו אותה שעה, לא הוגשה השגה מטעם העותרת.
77. במסגרת זו, הועדה המחוזית לתכנון ולבניה חיפה נתנה ביום 8.4.2019 את ההחלטה הבאה:

"הוועדה המחוזית חיפה תומכת בקידום תמ"א 15/ב.

עם זאת הוועדה מציינת שאמנם מדובר בתמ"א שאינה במחוז, אולם השלכותיה העקיפות לטווח ארוך הן על המחוז, לאור קידומן במקביל של תמ"א 15/2 ותת"ל 74, הכוללת חלופות מיקום בתחום מחוז חיפה, כפתרון קבע לשד"ת חלופי לשד"ת הרצליה.

תמ"א 15/2 לשדות תעופה נמצאת בהכנה ודיונים והיא תחליף את תמ"א 15 במסגרתה נבחנת מחדש כל פריסת שדות התעופה במדינה על פי עקרונות ושיקולי תכנון עדכניים ולפי הגדרות חדשות של מדרג שדות תעופה. במסגרת זו אותר הצורך בהקמת שדה תעופה חלופי להרצליה במרכז הארץ, "שדה ראשי".

במקביל, מקודמת גם תת"ל 74, שהיא תכנית ארצית ברמה מפורטת להקמת שדה תעופה חלופי לזה שבהרצליה. במסגרת התת"ל נבחנו חלופות מיקום, כולל חלופה בחדרה מזרח, וזו החלופה המועדפת על עורכי התת"ל. תת"ל 74 נמצאת בשלבי גיבוש, וטרם הוכרעה בה חלופת המיקום.

...

תמ"א 15/ב נשוא דיון זה, הינה לשדה תעופה זמני עד אשר יקום שדה תעופה חלופי לפי תת"ל 74, ולכן יש לראותם כמהלך תכנוני אחד המחולק בין שתי תכניות."

[ההדגשות הוספו].

העתק החלטת הועדה המחוזית לתכנון ולבניה חיפה מיום 8.4.2019 מצורף לעתירה זו כנספח 14 כחלק בלתי נפרד הימנה.

78. ביום 16.7.2019 נתנה הועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים (להלן: "הולנת"ע"י), המלצתה למועצה הארצית לצורך החלטתה בהערות ובהשגות שהוגשו, ובין היתר קבעה כך:

"הועדה הממליצה למועצה הארצית להחליט בהערות ובהשגות בהתאם להמלצות מינהל התכנון כמפורט להלן ולהעביר את התכנית לאישור הממשלה:

"1. הצורך בתכנית ... לפי החוק דרך המלך להסדרת פעילות שדה תעופה הינה באמצעות תכנית. התכנית מקודמת, בין היתר, בעקבות החלטות בג"ץ בעתירות שהוגשו כנגד ההחלטה לסגירתו, החלטת היועמ"ש לממשלה לסיים את מדיניות אי האכיפה בדה והחלטות המועצה הארצית כאמור וזאת עד שיימצא פתרון של קבע לפעילות התעופה הכללית, או עד שתאושר תכנית פיתוח או היתר למגורים בשטח השדה. במקביל מקודמות תכנית לשדה תעופה קבוע שאליו אמורה פעילות התעופה הכללית לעבור (תת"ל 74), ותמ"ל על חלק מחלקו של השדה.

...

7. מועד פקיעת התוכנית ... תכנית זו מוגשת על מנת לאפשר המשך קיומו של ענף התעופה הכללית שהינו אינטרס לאומי שהוכר על ידי המועצה הארצית, בג"ץ, מבקר המדינה וממשלת ישראל, בקיומה של תעופה כללית במרכז הארץ. התכנית מאזנת בין האינטרס הלאומי בשמירת רצף התעופה הכללית במדינת ישראל, על ידי אישורו של השדה, כשדה זמני, תוך פגיעה מינימלית באינטרסים אלו. הוראה זו ניתנה על מנת לאפשר את תקופת הפעילות המקסימאלית של השדה עד לאישורו בפועל של תכניות הפיתוח למגורים, תוך התחשבות כי מעת אישור התכניות ועד לתחילת העבודות בפועל יידרש זמן, במהלכו ניתן יהיה גם להתארגן לפינוי השדה. התניה זו בין פינוי השדה לבין אישור תכנית מגורים בשטחו הינה בהתאם לקביעתה המפורשת של המועצה הארצית בישיבה 587 מיום 13.10.15 בנושא. יחד עם זאת הוראות התכנית בסעיף 4.2.2(ו) מאפשרות ביצוע סקר קרקע בשטח השדה ככל שאינן מסכלות את פעילותו.

עם זאת, על מנת לאפשר קידומן של תכניות המגורים, יצוין בהוראות התכנית כי מגבלות הבניה לא יחולו על אישור תכניות למגורים בשטח השדה ומגבלותיו".

[ההדגשות הוספו].

79. מן האמור עולה, כי בדיונים שהתקיימו ביחס לתמ"א 15/ב, שבו מוסדות התכנון והכירו בחשיבות המשך פעילותו הרציפה של שדה התעופה הרצליה, בהיותו של ענף התעופה הכללית אינטרס לאומי שהוכר על ידי בית משפט נכבד זה, המועצה הארצית, ממשלת ישראל ומבקר המדינה, ובחשיבות קיומה של תעופה כללית במרכז הארץ.

80. חרף האמור, בסעיף 7.2 להוראות תמ"א 15/ב (להלן: "סעיף הפקיעה"), נקבע כי תוקפה של התכנית יפקע: "עם אישור תכנית פיתוח לתכנית מאושרת למגורים או תחילת עבודות בשטח התכנית לצורך מימוש התכנית למגורים או עם מתן היתר ראשון בשטח התכנית למגורים או עם קבלת רשיון הפעלה לשדה תעופה חלופי לתעופה הכללית".

81. נקדים את המאוחר ונבהיר, כי במילים אחרות, אף שאין עוררין על חשיבותו של שדה התעופה, הרי שלפי סעיף הפקיעה ובנסיבות הקיימות היום, לאתר שאושרה תכנית למגורים (ר' להלן), תוקפה של התכנית מכוחה פועל כרגע שדה התעופה, עלול לכאורה לפקוע ברגע שיהיה ולו היתר בניה אחד למגורים בשטח השדה, ועוד קודם לכן, ברגע שתהיה תכנית פיתוח למגורים, אף אם זו עדיין לא תמומש (ולא ניתן יהיה עדיין להוציא היתרי בניה). לטעמה של העותרת, בנסיבות הענין, עסקינן במצב שהדעת אינה סובלת.

82. ביום 6.8.2019 החליטה המועצה הארצית להמליץ לממשלה לאשר את התכנית, בזו הלשון:

"לאחר ששמעה את חברי הוועדה... מחליטה המועצה הארצית... להמליץ לממשלה על אישור התכנית..."

כמו כן, בהתאם להחלטות המועצה מיום 13.10.15 ומיום 2.2.16, התכנית תועבר לאישור הממשלה רק לאחר הפקדת כתב שיפוי מלא על ידי רשות שדות התעופה, בהתאם להתחייבות משרד התחבורה ורשות שדות התעופה בפני המועצה הארצית, התחייבות שעל בסיסה קודמה התכנית ובהסתמך על כך חודשה מדיניות אי האכיפה על ידי היועץ המשפטי לממשלה".

[ההדגשות הוספו].

העתקי החלטת המועצה הארצית ופרוטוקול הדין של המועצה הארצית בתמ"א 15/ב מיום 6.8.2019 מצורפים לעתירה זו **כנספחים 15-16** כחלק בלתי נפרד הימנה.

83. חרף החלטה זו, התכנית לא אושרה במשך זמן רב, כשבינתיים, המשיך שדה התעופה לפעול מכוח החלטת המועצה הארצית מיום 10.8.2018 ופסק הדין שניתן בבג"ץ 1235/15.

84. לאחר שהוגשה העתירה הנוגעת להמשך קיומו של שדה התעופה על ידי העותרת (בג"ץ 2766/21, ר' להלן), הגיעו הרשויות לידי הסכם, ולאחר מכן נמסרה לבית המשפט הודעה מטעם המדינה, כי נחתם כתב השיפוי המשלים לכתב השיפוי מטעם רש"ת, ועותקים מכתבי השיפוי נמסרו לידי מזכירות המועצה הארצית.

85. לאור זאת, ביום 23.1.2022 אישרה ועדת השרים לענייני פנים, שירותים, תכנון ושלטון מקומי את תמ"א 15/ב, ומשלא הוגש ערר על החלטתה, אושרה התכנית, וביום 16.2.2022 פורסמה למתן תוקף ברשומות (י.פ. 10210 עמ' 3660).

ה. הסכם הרשויות בנוגע לתוקפה של תמ"א 15/ב

86. לעותרת הסתבר לאחרונה, כי במקביל להליכי התכנון על פי החוק, ביום 21.10.2021 נחתם הסכם בין מספר רשויות, במסגרתו הן הגיעו להסכמה על סעיף "פקיעת תוקף" לתמ"א 15/ב השונה מזה שקבוע בה (!) (בסעיף 7.2), כך שזו תפקע במועד שרירותי אחר שסוכם על ידי אותן רשויות בלבד, בשנת 2025. זהו הסכם הרשויות, כהגדרתו לעיל, המצורף כנספח 3 לעתירה זו.

87. לעותרת היו אינדיקציות חיצוניות לקיומו של הסכם זה, מפרסומים בכלי התקשורת ומכתבי בי דין שהגישה המדינה לבית משפט נכבד זה במסגרת בג"ץ 2766/21, אולם רק ביום 12.4.2022 קיבלה את ההסכם עצמו לידיה, במסגרת בקשתה לפי חוק חופש המידע.

העתק כתבה מיום 7.10.2021 בנוגע להסכם הרשויות, שפורסמה באתר "דה-מרקר", מצורף לעתירה זו **כנספח 17** כחלק בלתי נפרד הימנה.

88. מן ההסכם, הקרוי "סיכום עקרונות לפינוי ש"ת הרצליה ושמירת רצף פעילות התעופה הכללית" [נספח 3 לעיל], עולות, בין היתר, ההסכמות הבאות:

88.1. הרשויות מצהירות ומכירות בכך ששדה התעופה הרצליה "משמש כשדה המרכזי והעיקרי לתעופה הקלה המסחרית בישראל (התעופה הכללית)" תוך שמשרד התחבורה הציג את הצורך "בשמירת רצף פעילות התעופה הכללית וכו'" [סעי' 1, 5 להסכם, בהתאמה] [ההדגשה הוספה].

88.2. הוצגו לוחות זמנים לקידום תת"ל 80 (תכנית חיפה) על מנת לאפשר העתקה חלקית וזמנית של הפעילות בשדה התעופה הרצליה עד ליום 28.2.2025, עם אפשרות ארכה של עד ליום 30.6.2025. במקביל, תקודם תת"ל 74 (תכנית חדרה) להעתקת הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה - אשר חלקה תועתק ראשית לחיפה כאמור - מחיפה לשדה תעופה חלופי קבוע.

88.3. שיווק המקרקעין של שדה התעופה הרצליה יהיה "בהלימה להתקדמות הליכי התכנון, הביצוע ותחילת עבודות ההעתקה בחיפה" [סעי' 7(א) להסכם].

88.4. "ככל שרש"ת לא תעמוד במועדים המפורטים בסעיף 6א לעיל לעניין הפקדת התכנית והגשת בקשה להיתרי בנייה ומועד פינוי השדה, רמ"י תשווק את המקרקעין ויחולו ההוראות הקבועות בתמ"א 15ב', כפי שאושרה במועצה הארצית וזאת ללא תלות בפיתרון חלופי" (כך!!) [סעי' 7(ב) להסכם].

89. מהסכם זה עולה, בדרך הבוטה ביותר, כי עסקינן ב"הסכם עוקף תכנית", באשר ההסכמות הקבועות בו והעולות הימנו עוקפות וגוברות - לשיטת גורמי המדינה החתומים עליו - על הוראותיו של סעיף 7.2 לתמ"א 15ב/15!

90. כך, ללא קשר לתנאים שנקבעו בסעיף 7.2, נקבע "מועד תפוגה" אחר לשדה התעופה הרצליה, שאיננו הקבוע בתמ"א 15ב/15, אלא מועד שרירותי עליו החליטו מספר רשויות, כך שאף אם אחד התנאים הנקובים בסעיף 7.2 לתמ"א 15ב/15 יתקיים קודם לשנת 2025, וגם אם אף אחד מהתנאים לא יתקיים עד שנת 2025, הפינוי בכל מקרה יבוצע במועד האמור, ויהי מה!

91. במילים אחרות, רשויות המדינה הגיעו להסכמות לפיהן קיימת התחייבות לפנות את שדה התעופה הרצליה עד שנת 2025, אף אם לא תהא קיימת חלופה ארוכת טווח לפעילות השדה ולמעשה אף אם לא יאושרו תכניות למגורים!

92. זאת, חרף ההחלטות ועמדת הגורמים השונים לפיה מתחייבת חלופה הולמת לפעילות שבשדה התעופה הרצליה, טרם פינויו. למעלה מן הצורך יצוין, כי אף בפרסומים שונים, התבטאו שרת הפנים הנכבדה וכן מינהל התכנון כי השדה לא יפונה עד שתהיה לו חלופה.

העתקי הפרסומים מיום 25.7.2021 ביחס לדבריה של שרת הפנים הנכבדה, באתרי העיתונים "גלובס" ו"כלכליסט", מצורפים לעתירה זו **כנספח 18** כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק הפרסום מיום 23.1.2022 ביחס להתבטאות נציגי מינהל התכנון באתר "מגדילים" מצורף לעתירה זו בנספח 19 כחלק בלתי נפרד הימנה.

93. נדגיש, כי לפי ההסכם, **פינוי השדה עלול להיות "ללא תלות בפיתרון חלופי"**, כשגם ה"פתרון" **הזמני והחלקי ביותר** העולה מן ההסכם, בדמות העתקה לשדה התעופה בחיפה, לא רק שכבר עתה אינו עומד במועדים שנקבעו בהסכם זה (שכן תת"ל 80 לא הופקדה עד סוף חודש דצמבר 2021 ואף לא בכלל, ממילא תכנית זו לא אושרה וברור כי בקשות להיתר לא יוגשו ויאושרו (!) עד סוף חודש אוגוסט 2022), אלא אף שהוא איננו בגדר פתרון כלל, והוא בשום אופן לא ישמש חלופה לפעילות שדה התעופה הרצליה, ודאי לא ראויה או הולמת (ר' פירוט בענין זה להלן).
94. כך יוצא, כי בעוד שעד לאישורה של תכנית מתאר ארצית חייבים להתקיים כל השלבים הקבועים בדין, ובפרט קיום דיון בה בפני הגורמים המוסמכים ברמה הגבוהה ביותר, והיא מפורסמת הן בהליכים שטרם אישורה ובוודאי עם אישורה, הרי ש"מאחורי הקלעים" נחתם בין מספר רשויות רלוונטיות הסכם העוקף את הוראותיה של תכנית זו, וקובע מועד תפוגה אחר לקיומה, שכן הוא קובע מועד מוגדר לפינויו של שדה התעופה הרצליה: חודש יוני 2025.
95. בענין זה, יובהר ויודגש, כי אם שדה התעופה הרצליה יפונה, ממילא יפקע תוקפה של תמ"א 15/ב, כך שקביעת מועד הפינוי ממילא קובעת אף את גורלה של תמ"א 15/ב.
96. זאת ועוד. בהסכם זה קיימת "סנקציה" לפיה אם רש"ת לא תעמוד במועדים שנקבעו לענין אישורה של תת"ל 80 (אותה החליפה תת"ל 80א), הרי שרק אז יחולו הוראות תמ"א 15/ב.
97. הרשויות הרלוונטיות לענין זה, ובפרט הגורמים המוסמכים לענין שדה התעופה - לאמור משרד התחבורה ורש"ת - גילו דעתן, כי החלופות הקבועות בסעיף 7.2 לתמ"א 15/ב ביחס לפקיעתה, אינן רלוונטיות ואינן הולמות את המציאות, ובראש וראשונה הן אינן עולות בקנה אחד עם האינטרס הראוי להעתקת הפעילות בשדה התעופה הרצליה לשדה חלופי הולם, טרם סגירת שדה התעופה. מסיבה זו, הגיעו הרשויות להסכמה על מועד אחר שרירותי כלשהו (יוני 2025), שעד אליו יש לפנות את שדה התעופה, שאם לא כן הסנקציה תהא הפעלת סעיף 7.2 לתמ"א 15/ב (כך!).
98. במצב דברים זה ברור, כי מחד - הוראות סעיף הפקיעה של תמ"א 15/ב אינן רלוונטיות עוד, כפי שהודו הרשויות, והן עולות להביא לכך שבישראל לא תהא קיימת עוד תעופה כללית, תוך הסבת נזק אדיר למדינת ישראל והצעדתה עשרות שנים לאחור; ומאידך - אף ההסכם אינו יכול להתקיים בשעה שבשונה מן התמ"א, הוא לא עבר את הליכי התכנון הרלוונטיים על פי הדין, החלטת הרשויות בקשר אליו ניתנה בחוסר סמכות והוא אינו יכול לגבור על הוראותיה של תכנית מתאר ארצית שאושרה על ידי הממשלה והמועצה הארצית.
99. לטעמה של העותרת, מצב דברים קפקאי זה מחייב את התערבותו של בית משפט נכבד זה, כך שתוקפה של תמ"א 15/ב לא יפקע אלא לאחר שיוכשר שדה תעופה חלופי ראוי, אליו תעבור הפעילות משדה התעופה הרצליה, ועל כל פנים ברור, כי סעיף 7.2 אינו יכול לעמוד עוד.

ו. תכניות המגורים

ו.1. תמ"ל 1083

100. תמ"ל 1083 - קריית המסלול (להלן: "תמ"ל 1083"), היא תכנית מועדפת לדיור החלה על חלק משטחו של שדה התעופה הרצליה. ביום 25.7.2021 החליטה הותמ"ל לאשר את התכנית, תוך דחיית התנגדות העותרת (והתנגדויות נוספות).

העתק החלטת ועדת המשנה להתנגדויות של הותמ"ל מיום 25.7.2021 מצורף לעתירה זו **כנספח 20** כחלק בלתי נפרד הימנה.

101. יצוין, כי במסגרת תכנית זו מתוכננות פחות מ-2,000 יחידות דיור. חרף זאת, עצם אישורה מהווה איום מידי על קיומו של שדה התעופה הרצליה, באשר לכאורה די בהוצאת היתר בניה ראשון או בתכנית פיתוח, על מנת שתוקפה של תמ"א 15/ב, יפקע.

102. עוד יצוין, כי במסגרת החלטת ועדת המשנה להתנגדויות מיום 25.7.2021, נאמר כך:

"יצוין כי החלטתה זו של הוועדה התקבלה בהינתן העובדה כי הממשלה הכריזה על מתחם זה כמתחם מועדף לדיור ובשים לב להמלצת המועצה הארצית בתמ"א 15/ב אשר נתנה עדיפות לשימוש של מגורים בשטח זה. לצד זאת יובהר כי בהתאם לקבוע בחוק לקידום הבנייה במתחמים מועדפים לדיור (הוראת שעה), תשע"ד-2014, תכנית מתאר ארצית מאוחרת גוברת על הקבוע בתכנית מועדפת לדיור ולפיכך אין באישור התמל כדי לגרוע מסמכות הממשלה לקבל כל החלטה בהקשרו של שדה התעופה במסגרת תמ"א 15/ב".

[ההדגשה הוספה].

103. להבנתה של העותרת, מן האמור עולה, כי אף בעת אישורה של התמ"ל, ראתה לנכון הותמ"ל, בראשות מר שלומי הייזלר (שהוא גם יו"ר המועצה הארצית ויו"ר מינהל התכנון), להבהיר כי ייתכן שהוראות תמ"א 15/ב - הגוברת על תכנית זו - עוד ישונו עד לאישורה של האחרונה, או לאחר מכן.

104. על כל פנים, ביחס לאישורה של תכנית זו הגישו העותרת, הועדה המקומית לתכנון ובניה הרצליה וגורמים נוספים, עתירות לבית המשפט לעניינים מינהליים.

העתק העתירה שהגישה העותרת ביחס לאישור תמ"ל 1083 (עת"מ 73331-10-21) (ללא נספחיה) מצורף לעתירה זו **כנספח 21** כחלק בלתי נפרד הימנה.

105. כאמור, לבקשת המדינה, ניתנו לה מספר ארכות (לאחרונה ביום 21.7.2022) להגשת תגובתה לעתירות לצורך בחינת השלכותיו של פסק דינו של בית המשפט העליון בעע"מ 7975/19 אדס טבע ודין נ' הוועדה לתכנון מתחמים מועדפים לדיור ואח' מיום 23.12.21, על תמ"ל 1083. כך נקבע בפסד הדין האמור:

"בהינתן פסק הדין בדנ"מ 4753/19 עיריית הרצליה נ' הוועדה לתכנון מתחמים מועדפים לדיור (6.5.2021), קיבלו הצדדים את המלצתנו כי פסק הדין נושא הערעור דנו יבוטל בשל כך שנפל פגם באישור התכנית משלא הושלם איסוף המידע בנוגע לזיהום בשטח התכנית; וכי הדין יוחזר לבית המשפט קמא על מנת שידון בסוגיית הסעד, תוך קיום הבירור העובדתי הנדרש ושמיעת טענות המדינה לעניין החלת דוקטרינת הבטלות היחסית בנסיבות העניין".

העתק פסק הדין בעע"מ 7975/19 מצורף לעתירה זו **כנספח 22** כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתקי החלטות ביניים רלוונטיות של בית המשפט לעניינים מינהליים בעתירות על תמ"ל 1083 מצורפים לעתירה זו **כנספח 23** כחלק בלתי נפרד הימנה.

106. עולה, אם כן, כי לעת הזו לא ברור מה יהא גורלה של תמ"ל 1083, כאשר בנוסף, כאמור קיימת התנגדות עזה של עיריית הרצליה (המשיבה 12) לתמ"ל 1083 ולכל תכנית מגורים אחרת בשטח שדה התעופה, בשל היעדרן של תשתיות מתאימות. וכך, **ייתכן ששדה התעופה יפונה אך ללא כל תכלית.**

107. במצב דברים זה, בכל מקרה אין כל הצדקה ו/או טעם לסגירתו של שדה התעופה הרצליה בעת הזו, ועל כן יש להאריך את תקופת השימוש בו, תוך שבכל מקרה יש למצוא חלופה **הולמת** לפעילות שדה התעופה, **טרם וכתנאי לסגירתו.**

2.1. תמ"ל 1082

108. תמ"ל 1082 - קריית שחקים - הרצליה (להלן: "תמ"ל 1082"), היא תכנית מועדפת לדיור החלה על כ-200 דונם בשטח שבין שדרות שבעת הכוכבים מדרום, פארק הרצליה מצפון ונתיבי איילון ממערב, **ואינה חלה על מקרקעי שדה התעופה הרצליה.** תמ"ל 1082 כוללת, בין היתר, הקמת 1,650 יחידות דיור ו-250 יחידות דיור מוגן, והיא פורסמה לאישור ברשומות ביום 2.1.2020.

109. יצויין, כי על-פי פרסומים, עיריית הרצליה הודיעה, כי אין בכוונתה לאפשר את שיווק הקרקעות במסגרת תמ"ל 1082, בשל העדר תשתיות הולמות.

העתק כתבה מיום 6.6.2022 באתר "כלכליסט" שכותרתה: "עיריית הרצליה לא תאפשר את שיווק הקרקע בקריית שחקים; הסיבה - היעדר תשתיות מתאימות" מצורף לעתירה זו **כנספח 24** כחלק בלתי נפרד הימנה.

3.1. תמ"ל 3006

110. תמ"ל 3006 - הרובע הצפוני הרצליה (להלן: "תמ"ל 3006"), היא תכנית מועדפת לדיור החלה על חלק משטחו של שדה התעופה הרצליה ומשתרעת על כ-2,200 דונם בשטחי צפון הרצליה ומזרח כפר שמריהו. תמ"ל 3006 כוללת, בין היתר, הקמת כ-10,000 יחידות דיור.

111. יצויין, כי אף שתכנית זו נזכרת במסגרת הסכם הרשויות כרקע להסכמות ביניהן בדבר פינוי שדה התעופה, הרי שתמ"ל 3006 נמצאת בשלבים ראשוניים, אם בכלל, ולמיטב ידיעת העותרת, טרם פורסמה להפקדה.

ז. התכניות להחלפת שדה התעופה הרצליה - היעדרה של חלופה

112. כפי שתואר לעיל, שדה התעופה הרצליה מהווה שדה תעופה פנים ארצי מרכזי בעולם התעופה הכללית והאזרחית בישראל. בשדה התעופה הרצליה מתקיימת פעילות חיונית ואף קריטית להמשך קיומה של התעופה האזרחית בישראל.

113. חרף האמור, במצב הדברים הקיים היום, ככל שייסגר שדה התעופה הרצליה בעת הקרובה, כל הפעילות המתקיימת בו עתידה להיוותר **ללא כל מענה או פתרון**, אלא אם יוכשר שדה התעופה חלופי מתאים אליו תועבר הפעילות המתקיימת בו היום.

1.ז. הקדמה על הצורך בשדה חלופי - דו"ח ועדת בודינגר

114. בחודש ספטמבר 2007 מינה סגן ראש הממשלה ושר התחבורה והבטיחות בדרכים, רא"ל (מיל') שאול מופז, ועדה ציבורית לבחינת תכנית אב לשדות תעופה בישראל, בראשותו של האלוף (במיל') הרצל בודינגר (להלן: "ועדת בודינגר"). ועדה זו התבקשה לגבש תכנית והמלצות למדיניות פיתוח שדות תעופה ל-50 השנים הבאות, והגישה את המלצותיה בדו"ח מסכם בחודש נובמבר 2008.

115. בין היתר, אלה היו מסקנותיה והמלצותיה של ועדת בודינגר:

- "הוועדה ממליצה להשאיר על כנם ש"ת קיימים ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציוד הטכנולוגי.
 - הוועדה ממליצה שייקבע 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 בקו כפול הוספה].

116. בהתייחס לשדה התעופה הרצליה, נאמר:

"ש"ת "עין שמר" זוהי כבעל פוטנציאל לשמש כתחליף לש"ת הרצליה. לצורך מימוש אתר זה לצרכי התעופה האזרחית יש ליזום הכנת תכנית מפורטת עבור ש"ת "עין שמר" לצורך כך יש לבחון משמעויות פינוי 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 בקו במקור].

העתק דו"ח ועדת בודינגר מצורף לעתירה זו כנספח 25 כחלק בלתי נפרד הימנה.

117. בפברואר 2009 קיבלה ממשלת ישראל את החלטה 4463 בנוגע לשדות התעופה בישראל, שהסתמכה, בין היתר, על המלצות ועדת בודינגר. בהחלטה נקבע, כי שר התחבורה ימנה צוותי היגוי משותפים למשרדי התחבורה, האוצר והפנים ומערכת הביטחון לענין קידום זמינותם של מספר שדות תעופה, ובכלל זה: "בחינה וקידום זמינות לשדה תעופה פנים ארצי חלופי לשדה תעופה הרצליה באזור עין שמר, ובהתחשב באמור, קידום תכנון מפורט".

העתק תמצית החלטת ממשלה 4463 מיום 1.2.2009 (כמופיע באתר משרד ראש הממשלה) מצורף לעתירה זו כנספח 26 כחלק בלתי נפרד הימנה.

118. למיטב ידיעת העותרת, החלופה של עין שמר נפסלה, בשל סיבות שונות.

119. לצד זאת, נותרה על כנה המלצת ועדת בודינגר, לפיה רק לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי הנבחר והעברה המסודרת של כלל הפעילות התעופתית אליו מהשדה הישן, ניתן יהא לסגור את שדה התעופה הקיים, תוך שברור מאליו כי העתקת פעילות כאמור חייבת להתחשב גם בגיאוגרפיה, ולא בכדי נבחר שדה התעופה בעין שמר, הקרוב באופן יחסי להרצליה.

2.ז. תת"ל 74 - הקמת שדה תעופה בחדרה

120. החלופה הקבועה שנבחרה לקלוט את הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, אמורה היתה להיות הקמת שדה תעופה חלופי באיזור חדרה, זאת, לאחר שנבחנו 45 (!) חלופות שונות במיקומים שונים בישראל לקיום הפעילות המתקיימת בשדה.

העתק מצגת שנערכה על ידי רש"ת במסגרת בחינת החלופות של תת"ל 74 מצורף לעתירה זו כנספח 27 כחלק בלתי נפרד הימנה.

121. במסגרת ההליכים הנוגעים לתת"ל 74, נקבע בהחלטת מליאת הות"ל מיום 30.7.2018:

"הוועדה לאחר ששמעה סקירה על חשיבות שדה לתעופה הכללית סבורה שיש חשיבות רבה בקידום תת"ל 74, שדה תעופה לתעופה כללית חליפי לשדה תעופה בהרצליה ולפעילויות התעופה הכללית המתקיימות כיום בשדה התעופה "דב הוז" בתל אביב, לאור ההחלטות לפינאים."

[ההדגשות הוספו].

יצוין, כי לאחר ישיבה זו התקיימה ישיבה נוספת של מליאת הות"ל, מיום 20.5.2019, ובמסגרתה נקבע, כי ההחלטה מיום 30.7.2018 התקבלה כדין.

העתק החלטות הות"ל מיום 30.7.2018 ומיום 20.5.2019 מצורף לעתירה זו כנספח 28 כחלק בלתי נפרד הימנה.

122. לאחר עתירות שהוגשו לבית משפט נכבד זה (בג"ץ 4611/19, 4612/19 ובג"ץ 8346/19), ונמחקו בהסכמה, ביום 29.7.2020 התקיימה ישיבה משותפת של ועדת הכלכלה וועדת הפנים והגנת הסביבה של הכנסת [פרוטוקולים מס' 38 ו-43, בהתאמה], ובסיומה נתבקשו גורמי התכנון לשוב ולבחון את החלופות להקמת שדה תעופי חלפי לשדה הרצליה:

"הוועדות שמעו את התנגדות ראש העיר חדרה ואת ראש המועצה האזורית מנשה ונציגי רשויות מקומיות ואזוריות באזור להקמת שדה תעופה חלופי באזור חדרה בשל הפסקת הפעילות הצפויה בשדה התעופה הרצליה, ואת ראש עיריית הרצליה המבקשים כי השדה לתעופה כללית יישאר בהרצליה.

סגן שר הפנים מסר לוועדה כי מינהל התכנון התבקש לקיים בדיקה נוספת של המיקום לשדה תעופה חלופי להרצליה.

הוועדות מבקשות מלכתחילה לבדוק שוב היתכנות השארת השדה בהרצליה, אם התושבים רוצים וזה לא מייצר מפגעים סביבתיים קשים יותר מכפי שהולכים לייצר. עם כל הכבוד האינטרס של בניית יחידות דיור הוא חשוב אבל הוא לא גובר על הכול. חוץ מזה, גם כך זה אזור צפוף.

מנכ"ל רשות התעופה האזרחית אמר לוועדה כי הוא מתחייב להקים במרכז הארץ שדה תעופה לתעופה כללית.

הוועדות התרשמו כי נדרשת בדיקה מעמיקה מחדש של הצורך בחלופות. לפיכך הוועדות דורשות מרשות התעופה האזרחית ומרשות שדות התעופה, מחיל האוויר ומגורמי התכנון לבחון שוב את הצרכים והחלופות לרבות את האפשרות לחלק את פעילות התעופה הכללית בין מספר שדות תעופה קיימים, לרבות אלו שבבעלות פרטית.

אני לא רוצה לקצוב זמן אבל אני פונה לרשות שדות התעופה, לרת"א ולמינהל התכנון להתכנס בזמן הקרוב ולדווח לוועדה מה המגמות שנוצרו לאחר הדיון הזה. אני אומר שנוצרו כי אני מקווה שייווצרו."

[ההדגשות הוספו].

העתק פרוטוקול הדיון בוועדות הכנסת מיום 29.7.2020 מצורף לעתירה זו כנספח 29 כחלק בלתי נפרד הימנה.

123. ביום 25.10.2021 התקיים דיון נוסף בתת"ל 74, במסגרתו שוב הועלו טענות ביחס להעברת פעילות שדה התעופה בהרצליה לאתר שנבחר בחדרה. גורמים רבים העלו טענותיהם, בעד ונגד, והות"ל החליטה לדחות את הדיון הפנימי ואת החלטתה בענין זה למועד מאוחר יותר.
- העתק תמליל הדיון והחלטת ביניים מיום 25.10.2021 בות"ל ביחס לתת"ל 74 מצורף לעתירה זו **כנספח 30** כחלק בלתי נפרד הימנה.
124. בין היתר, כך התבטא בדיון מר חיזקי סיבק, סגן ראשת מועצת עמק חפר, ביחס להחלטה על עצם פינויו של שדה התעופה הרצליה, בדברים שיש בה טעם [עמ' 43 לתמליל הני"ל]:

"ההיבט הראשון זה הסיבה ליציאת השדה מהרצליה. אנחנו מתנהלים פה כאילו מדובר באירוע תעופתי. הרי כול מי שמכיר את ההיסטוריה של הדבר הזה יודע שלא מדובר בכלל באירוע תעופתי, מדובר באירוע נדל"ן. ... עכשיו אני לא מקל ראש בצורך לבנות, אבל מוסד ארצי צריך לאזן את הצורך בבנייה ובשאלה איפה תבצע בנייה עם שיקולים תכנוניים. אחרים. אגב ופה זה אחד השיקולים האלה אז זו הייתה ההיסטוריה וכך נולד הצורך להוציא את שדה התעופה מהרצליה. עכשיו אני שואל את אדוני שיושב בראש מוסד תכנון ארצי גם, למה בכל המקומות שאנחנו יושבים בהם, הותמ"ל קיבל בכירות על כול מוסד תכנוני ארצי אחר. אין בעצם דיון האם התוכנית של הותמ"ל לעומת התוכנית של הות"ל היא לעומת תמ"א 15 היא הנכונה, יש עובדה וליבי הנכונה. אין דיון האם התוכנית של הותמ"ל בתמ"ל 1083 עם המתכננים פה כי זורקים להם את העובדה ואומרים להם עכשיו תתכנונו משהו אחר. יש עובדה העובדה הזאת היא תיקחו את השטח הזה תיקחו את שדה התעופה כי אנחנו רוצים לבנות עליו בתים, כמו יזם נדלן לכל דבר, זה רמת השיקול ועכשיו תשברו את הראש. כולנו מיונים מקצועיים שלא תמיד מסכימים אחד עם השני אבל כולם פה שוברים את הראש בדבר אחד, כי מישהו זרק על השולחן את העובדה הזאת כעובדה ואף אחד לא חושב פעמיים אם זאת העובדה הנכונה וכך צריך להתנהל תכנון."

[ההדגשות הוספו].

125. למיטב ידיעת העותרת, מאז הדיון מיום 25.10.2021 ועד ליום הגשת עתירה זו לא התקיים דיון נוסף, לא התקבלה החלטה נוספת ולא חלה התקדמות בהליכי אישורה של תכנית זו. ממילא, טרם הוחלט על העברתה להערות הועדות המחוזיות ולהשגות הציבור.
- העתקי פרסומים ביחס לתת"ל 74 מצורפים לעתירה זו **כנספח 31** כחלק בלתי נפרד הימנה.
126. עולה מן האמור, כי כפי הנראה, עדיין לא הוחלט סופית איזו חלופה, אם בכלל, תהיה לפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה, ועל כל פנים ברור, כי בין אם האתר הרלוונטי יישאר חדרה מזרח או כל אתר אחר, **חלופה מעין זו לא תקרום עור וגידים בעת הקרובה.**

3. ז. שדה התעופה חיפה (ותת"ל 80 א)

3. א. הסכמים להעתקת פעילות חלקית וזמנית לחיפה

127. שדה התעופה בחיפה נבנה בשנות ה-30 של המאה הקודמת והוא פועל מתוקף תכניות מנדטוריות ואחרות. בשנים האחרונות מתקיימים הליכים לעריכת תכנית שתחול על שדה התעופה בחיפה: תת"ל 80, שעתידה להיות מוחלפת בתת"ל 80 א' (ר' להלן).

128. בתקופה שקדמה להגשת העתירה בבג"צ 2766/21, גילתה העותרת להפתעתה, כי בשנים האחרונות נכרתו שני הסכמים בין משרד התחבורה, חנ"י, רש"ת ועיריית חיפה, בדבר העתקת הפעילות בשדה התעופה הרצליה, לחיפה, באופן "חלקי וזמני". זאת, בשעה שבאותה תקופה ממש, כאמור, הות"ל דנה בהקמת שדה תעופה חלופי באתר "חדרה מזרח", לאחר שבחנה 45 חלופות ברחבי ישראל, ותוך שברור היה, כי שדה התעופה חיפה אינו יכול לשמש חלופה לפעילות שדה התעופה הרצליה.
129. למיטב ידיעת העותרת, הסכמים אלו בדבר העברת הפעילות לחיפה נחתמו מבלי שהתקיים דיון בענין במועצה הארצית, ממילא מבלי שהדבר נקבע על ידי המועצה הארצית, מבלי שהתקיים דיון פומבי כלשהו בענין, ומבלי שהוזמנו לדיון כלל הגורמים שעלולים להיפגע ממהלך כזה, בכללם העותרת, ולמיטב ידיעת העותרת אף מבלי שהתקיים דיון מקצועי, בכלל או כראוי, בהיתכנות של מהלך כזה ובסכנות הטמונות בו.
130. לאחר שהגישה בקשה לפי חוק חופש המידע, התשנ"ח-1998 (להלן: "חוק חופש המידע"), ביום 6.4.2021 קיבלה העותרת את שני הסכמי עקרונות בין הגורמים האמורים, משנת 2017 ומשנת 2019, מהם עולות ההסכמות הבאות:
- 130.1. קיימת היערכות להעתקה חלקית ומסויימת (בלבד) של פעילות שדה התעופה הרצליה לשדה התעופה בחיפה (תוך שלחיפה תעבור גם חלק מן הפעילות שהתקיימה בשדה דב, שנסגר (!)).
- 130.2. אף שהסכם העקרונות עוסק, לכאורה, ב"פתרון ביניים" שהוא חלקי וזמני לפעילות בשדה התעופה הרצליה, הסכם עקרונות זה קובע כי "זמניות" זו תימשך פרק זמן של עד 25 שנים (!), ואולי מעבר לכך (אם התקופה תוארך) (או עד להפעלת שדה תעופה חלופי באתר חדרה מזרח - אפשרות שכאמור אינה מקודמת).
- 130.3. בכפוף לקיום התחייבויות רמ"י על פי ההסכם, שדה התעופה בהרצליה, ייסגר.
- העתק תשובת הממונה לפי חוק חופש המידע ברש"ת מיום 6.4.2021, אליו צורפו: מכתבה מאותו יום, הסכם עקרונות משנת 2017 והסכם עקרונות מיום 14.8.2019, מצורף לעתירה זו כנספח 32 כחלק בלתי נפרד הימנה.
131. יצוין, כי ההסכמים הללו אינם עולים בקנה אחד עם דבריו של נציג רש"ת שנה קודם לכן, בדיון שהתקיים במועצה הארצית ביום 6.8.2019 בענין תמ"א 15/ב, כפי שהובאו בפרוטוקול אותו דיון [נספח 15 לעיל], כדלקמן: "אציין כי לאור זאת שפתרון זמני לשדה התעופה בהרצליה באמצעות שדה התעופה בחיפה לא מקודם בשל התנגדות ראש עיריית חיפה, החליט שר התחבורה לשנות מדיניות ולפיה יש לקדם פתרון לשדה חלופי בחדרה" [ההדגשות הוספו].
132. על כל פנים, ההסכמים הללו נחתמו ובשלב מאוחר יותר, כפי הנראה חזרה בה עיריית חיפה מהתחייבויותיה בהסכמים הללו, ומשרד התחבורה הודיע לעיריית חיפה כי אף הוא רואה עצמו משוחרר מהתחייבויותיו על פיהם.
- העתק כתבה מיום 25.1.2021 במקומון הקרוי "כלבו חיפה והקריות", שכותרתה: "משרד התחבורה: משוחררים מהתחייבותנו לשדה התעופה", מצורף לעתירה זו כנספח 33 כחלק בלתי נפרד הימנה.

133. דא עקא, כאמור לעיל, הות"ל החלה בהליכי אישורה של תת"ל 80 לצורך הכשרת שדה התעופה חיפה בכללותו, תוך שהתכנית נתקבלה לראשונה בות"ל ביום 3.6.2015. כפי הנראה, לאור שינויים משמעותיים שחלו בה, לרבות התנגדותה של עיריית חיפה, העדיפה הות"ל לערוך את התכנית מחדש, כתת"ל 80א, ובמסגרת זו, ביום 1.1.2021 נרשם כי הטיפול בתת"ל 80 הסתיים.

134. בד בבד, ביום 27.12.2021 החליטה הות"ל לפרסם את תת"ל 80א' להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור. בהמשך לכך, ביום 16.2.2022 החליטה הולחו"ף "לאשר את התכנית להסדרת שדה התעופה הקיים והרחבתו."

העתק החלטת הות"ל מיום 27.12.2021 ביחס לתת"ל 80א' מצורף לעתירה זו כנספח 34 כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק החלטת הולחו"ף מיום 16.2.2022 ביחס לתת"ל 80א' מצורף לעתירה זו כנספח 35 כחלק בלתי נפרד הימנה.

135. יצוין, כי תת"ל 80א' עדיין לא פורסמה להערות הוועדות המחוזיות והשגות הציבור, שלבטח יהיו, לרבות בהקשר של פעילות התעופה בשדה התעופה הרצליה, וממילא נכונה לה עוד כבדת דרך, ככל שתאושר. בתוך כך, למיטב ידיעתה של העותרת, עיריית חיפה מתנגדת לתכנית זו, כפי הנראה על רקע המתואר לעיל.

ז.3.ב. שדה התעופה חיפה אינו יכול לשמש חלופה, אף לא באופן זמני

136. כך, חרף הסכמי העקרונות האמורים, שדה התעופה בחיפה אינו יכול לשמש חלופה, אף לא זמנית או חלקית, ואף לא כפתרון ביניים, לפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה.

137. העותרת פנתה לתא"ל (במיל') אודי זהר, ששימש כראש רת"א בעבר, בבקשה שיחווה דעתו ביחס לאפשרות להעביר את פעילות שדה התעופה הרצליה לחיפה, ומומחה זה אכן ערך חוות דעת, במסגרתה קבע, באופן חד משמעי, כי אין כל אפשרות או היתכנות להעביר את הפעילות בשדה התעופה הרצליה, לחיפה.

בין היתר, כך נאמר בחוות הדעת: "...סגירת שדה התעופה הרצליה (בחזקת "אבן הראשה" של התעופה הפנים ארצית) תגרום להרס מוחלט של התעופה הקלה הפנים ארצית, מסחרית ופרטית ואף תפגע בבטיחות הטיסה" [בעמ' 2 סעי' 4].

העתק חוות דעת מומחה התעופה מטעם העותרת, תא"ל (במיל') אודי זהר, מיום 20.4.2021, מצורף לעתירה זו כנספח 36 כחלק בלתי נפרד הימנה.

138. להלן נביא חלק מן הטעמים המובהקים לכך שלא ניתן להעביר לחיפה את הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה.

139. ראשית, הריחוק הגיאוגרפי של שדה התעופה חיפה ממרכז הארץ ומדרומה, אינו מאפשר קיום אמיתי של פעילות תעופה אזרחית בו כחלופה לפעילות בהרצליה (!). ביחס למרבית הפעילות - "חלופה" מעין זו תהווה חיסולה. בתוך כך, סגירת שדה התעופה הרצליה ללא חלופה ראויה תביא לפגיעה קשה בבטיחות הטיסה.

כך למשל, בכל הקשור לטיסות לימוד ואימון, קיימות מגבלות בטיחותיות על טיסת החניכים, למשל משום שעליהם להימנע מלחצות מרחבים אוויריים ומגדלי פיקוח ולהגיע במהירות לנחיתה במקרה של שינוי במזג האוויר, ועוד, באופן שאינו מאפשר את העתקתם לחיפה.

בנוסף, שדה שאינו נמצא במרכז הארץ, בנוסף לכל המגבלות, אינו מאפשר טיסה בטוחה, בין היתר משום שלפחות חלק מכלי הטיס מוגבלים בדלק ומכאן אף מוגבלים בזמן השהות באוויר, ולכן קיימת חשיבות קריטית לקיומו של שדה במרכז הארץ.

כמו-כן, לא ניתן ליצור מצב בו לא יהיה שדה לתעופה הכללית במרכז הארץ, בשעה שפעילויות כגון אמבולנס מוטס או כיבוי אש הן לעתים קריטיות במגבלת זמן שמחייבת סמיכות למקום האירוע.

בין היתר, כך נאמר על ידי המומחה בחוות הדעת: "7. בטוח שבין ש"ת חיפה לשדה התעופה בבאר שבע (שדה תימן) לא ייוותר, לאחר סגירתו של שדה התעופה בהרצליה, שום שדה תעופה ואפילו לא מנחת מסוקים לשירות התעופה הכללית (GA)... 8. כאן המקום להדגיש שהעדר שדה תעופה לתעופה הכללית פוגע קשות בבטיחות הטיסה, טייס היוצא משדה התעופה חיפה ונתקל בבעיה מכל סוג שהוא - מזג אוויר או תקלה טכנית אין לו שום שדה שהוא יכול לנחות במרכז הארץ..." [סעי' 8 לחוה"ד] (ההדגשה הוספה).

140. שנית, שדה התעופה בחיפה אינו יכול לקלוט את כל הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה (שאף קלטה לתוכה חלק מן הפעילות בשדה דב), אם בכלל. לא בכדי הודיעה רש"ת, כי ההעתקה תהיה "חלקית", תוך שבשום מקום לא בואר מהי אותה "חלקיות" ואיזה נפח פעילות מתכוונים להעתיק, אולם ללא ספק יהא זה חלק קטן ביותר מכלל הפעילות, באופן שבשום פנים אינו יכול לשמש כחלופה, אף מטעם זה בלבד.

141. שלישית, שדה התעופה בחיפה מוגבל מבחינות נוספות באופן שאינו מאפשר את העתקת הפעילות אליו. כך, בין היתר, בשדה התעופה בחיפה אין מסלולי הסעה, באופן שאינו מאפשר כמעט הכנסת פעילות נוספת; אין בו איזורי אימון בדומה לקיים בהרצליה; וניכר כי לא נבחנה הישימות האווירית של תכנון זה, תוך שצירי הגישה לנחיתה והמראה בחיפה בעייתיים ביותר, בשל הסביבה הקרובה ובה בתי זיקוק והמפעלים הפטרוכימיים, נמל חיפה, רכס הכרמל המחייב "טיפוס" בתלילות יחסית, ועוד.

142. רביעית, קיים סיכון ממשי בהוספת פעילות תעופתית באיזור מפרץ חיפה, על שלל בעיותיו. בענין זה, לא למותר לציין דברים שנאמרו על ידי מר אביהו האן, חבר מועצת עיריית חיפה, בדיון האמור בוועדות הכנסת מיום 29.7.2020 [נספח 14 לעתירה זו, בעמ' 23]:

"... אני רוצה לייצג כאן את עמדת תושבי חיפה ובעיקר גם את עמדת הסיעות הגדולות במועצת עיריית חיפה שמתנגדות בצורה נמרצת להעברת שדה התעופה הכללית של הרצליה לחיפה.

לנו בחיפה - וזה דבר ידוע וברור - יש את הבעיות הקשות שלנו של מפרץ חיפה. יש לנו את המפעלים המסוכנים הפטרוכימיים, את בז"ן, את מכלי תש"ן, יש לנו הרבה מאוד רכיבים מסוכנים שנמצאים על הקרקע באזורי ההמראה והנחיתה של שדה התעופה. להביא היום עוד עשרות מטוסים קלים לחיפה לצורכי פנאי או הדרכה, זה דבר מסוכן מאוד.

אנחנו מאוד חוששים מאירוע שיכול להיות אירוע קולוסאלי מסוכן עם תופעת דומינו בה מטוס פייפר נופל על אחד המכלים של מפעלי בז"ן או מכלי תש"ן ויוצר תגובת שרשרת שיכולה לייצר כאן אסון נוראי בחיפה.

תושבי חיפה סובלים קשות מהבעיות השונות שיש לנו מהמפרץ ועכשיו להביא לנו גם את בעיות התעופה הכללית עם רעש מעל ראשינו, זאת פגיעה קשה באיכות החיים של התושבים עם זמזומים אין סופיים שיהיו מעל ראשינו – זה דבר אחרון שאנחנו צריכים.

אנחנו מנסים לייצר לנו בחיפה את הפתרונות שלנו בנושאים של מפרץ חיפה ואנחנו לא רוצים להביא לנו עכשיו את הבעיות הקשות שיש עם התעופה הכללית. אנחנו לא נכנסים לשיקולים של הוועדה או של המערכות התכנוניות היכן למקם את השדה, אבל חיפה היא לא המקום למקם את התעופה הכללית."

[ההדגשות הוספו].

143. אם כן, העתקת פעילות לשדה התעופה בחיפה, ככל שאפשרית מבחינה מעשית, תכנונית או חוקית, ולא היא, לא תהווה בשום אופן חלופה לפעילות שדה התעופה הרצליה, לא מבחינה גיאוגרפית; לא מבחינה אופי הפעילות והיקפה; ולא מכל בחינה אחרת, כשבתוך כך, כאמור, אף לא הובהר איזה נפח פעילות יכול שדה התעופה בחיפה לקלוט מתוך הפעילות בשדה התעופה הרצליה, אולם ידוע בבירור, כי חלק ניכר מפעילות זו ייוותר ללא מענה.

144. נוסף לכל האמור, כי מאז סגירת שדה דב, מצב התעופה האזרחית בישראל הידרדר משמעותית, ולאור צמצום הפעילות שהתקיימה בשדה התעופה הרצליה, נכון להיום שדה זה אינו מצליח אפילו לתת מענה לכלל צרכי האוכלוסייה, כך שתהא זו יומרה (במקרה הטוב) לסבור כי ניתן לקלוט פעילות של שני שדות תעופה מרכזיים (שדה דב והרצליה), במרכז הארץ, לתוך המעט שניתן לקיים בחיפה, אם בכלל.

145. בסיכומו של דבר, וכפי שקבע המומחה מטעם העותרת, היומרה להעביר חלק מן הפעילות הקיימת בשדה התעופה הרצליה, לחיפה, אינה נותנת מענה לצרכים, ויתרה מזאת: אפשרות העתקת הפעילות לחיפה נבדקה בעבר, בוועדת בודינגר ועל ידי צוות התכנון של ת"ל 74, אולם הובהר כי שדה תעופה זה אינו יכול לתת כל מענה [ר' בסעי' 3 לעמוד האחרון של חוה"ד].

146. זאת ועוד. קביעת שדה התעופה בחיפה כחלופה כלשהי לפעילות שדה התעופה הרצליה, עלולה להפוך מזמנית לקבועה (!). כך, בהינתן שהקמת שדה תעופה באתר חדרה מזרח נבחנת שוב בימים אלה, כאמור, וכלל אינה סופית, לא כחלופה הנבחרת ולא בדרך של קידומה בפועל, הרי שלא מן הנמנע, כי הניסיון להעביר פעילות מצומצמת וחלקית מהרצליה לחיפה, ובכך לתת "הכשר" לסגירת שדה התעופה הרצליה, תקבע את אותו מצב זמני, ותביא למעשה לחיסולה של פעילות התעופה הכללית ולפגיעה קשה בתעופה האזרחית בישראל בכללותה.

147. היעדר התאמתו של שדה התעופה בחיפה לקליטת הפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה באה לידי ביטוי אף בטיעוניה של רש"ת, בתגובתה המקדמית לעתירה בבג"צ 2766/21, בהתייחס לשדה התעופה בחיפה:

"73. יודגש כי פתרון זה איננו מיטבי, אלא תוצאה של כורח הנסיבות, שכן שדה התעופה בחיפה אינו מתאים לשמש לפעילות התעופה הכללית (בשל המרחק מאזורי אימון, קושי בהפעלה משותפת עם מטוסי סילון, מרחב אווירי מוגבל ועוד). בנוסף, הייעוד של שדה התעופה בחיפה הינו למטרות אחרות, לרבות טיסות בינלאומיות לטווחים קצרים. ...

82. כמו כן, לאור משך הזמן שחלף במהלכו חברת נמלי ישראל התקדמה בהקמת הנמל הימי החדש, ובחינה מחדשת של השיפועים הנדרשים עבור מסלול ההמראה בהתחשב בפעילות הנמל, עלה כי למעשה האורך האפקטיבי של המסלול קצר מאורך המסלול הסלול שתוכנן בתת"ל 80 המקורית. זאת, בנוסף למשבר הקורונה אשר השפיע על יכולתה הכלכלית של רש"ת להוציא לפועל את התכנית המקורית, שבהתאם להערכה שמאית עלותה נאמדה בלמעלה ממיליארד ש"ח, תוך הריסת חלק מהמפעלים הקיימים בסמוך לשדה התעופה הקיים. ...

84. משמעות הדברים הינה שכל עוד לא ניתנים ההיתרים על ידי עיריית חיפה, ישנו קושי לקדם את הפתרון החלופי עד לאישורה של תת"ל 80, הוצאת היתרים מכוחה והשלמת הבניה בפועל הצפויה להסתיים ברבעון ראשון של שנת 2025, ככל שההליכים יתקדמו ללא הפרעות מיותרות."

[ההדגשות הוספו].

העתק תגובת רש"ת לעתירה בבג"צ 2766/21 מצורף לעתירה זו כנספת 37 כחלק בלתי נפרד הימנה.

148. מן הדברים הללו עולה, כי ההעתקה - החלקית והזמנית (!) - של הפעילות בשדה התעופה הרצליה לשדה התעופה בחיפה, לא זו בלבד שאינה אפשרית ולמעשה תביא, דה-פקטו, לסגירת התעופה הכללית בישראל, אלא אף שעלותה - כפתרון ביניים בלבד - נאמדת ביותר ממיליארד ש"ח, וזאת ללא הנזקים העצומים שייגרמו לכלל המשתמשים, העסקים והעובדים בשדה התעופה הרצליה! ככל שתצא אל הפועל, עסקינן בהחלטה בלתי סבירה בעליל.

149. עולה מן המקובץ, כי אף אם תאושר תת"ל 80, באופן שיאפשר קליטה (מצומצמת וזמנית) של פעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה, ולא היא, הרי שבכל מקרה הדבר יביא לחיסולה של התעופה הכללית ולפגיעה הקשה בתעופה האזרחית בישראל, מכל הסיבות שמנינו לעיל.

ז.ד. נמל התעופה בן גוריון

150. למען הסר ספק יובהר, כי נמל התעופה בן גוריון איננו רלוונטי כלל ועיקר לקיומה של תעופה כללית בישראל, ובו מצויה פעילות התעופה הבינלאומית והפנים-ארצית של ישראל שאיננה קשורה לתעופה הארצית.

151. כפי שתארנו לעיל, בתקופת הקורונה דווקא שדה התעופה הרצליה נתן מענה לצרכים שונים בשעה שנתב"ג היה משותק, לרבות לטייסי חברות התעופה הגדולות.

152. מלבד האמור יצוין, אף זאת בבחינת למעלה מן הצורך, כי נתב"ג עצמו נחשב כשדה שכבר מגיע למיצוי הפוטנציאל שלו (ולא בכדי ניתן לראות את התורים המתארכים של הנוסעים המגיעים אליו), ולאור זאת כבר שנים מנסות הרשויות לאתר מקום לשדה תעופה משלים לנתב"ג, לצורך התעופה הבינלאומית, ולאחרונה הובהר כי גם מאמצים אלה העלו חרס (כשלאור העומס בנתב"ג, הוחלט לקיים הליך טרום טיסה בשדה התעופה חיפה, מה שמוסיף לו עומס נוסף!).

העתקי החלטות ממשלה בנוגע לשדה תעופה משלים לנתב"ג מצורפים לעתירה זו כנספת 38 כחלק בלתי נפרד הימנה.

ח. מיצוי הליכים

153. כאמור, ביום 3.4.2022 הגישה העותרת עתירה לבית משפט נכבד זה, במסגרת בג"צ 2284/22, אשר נדחתה על הסף בפסק הדין מיום 6.4.2022, מן הטעם שהעותרת לא ביצעה "פניה בדבר טענותיה העדכניות, בנוגע לסעיף פקיעת תוקף התכנית כמו גם בקשר להשערותיה כי התקבלה החלטה על סגירת שדה התעופה" [סעי' 2 סיפא לפסק הדין].
154. לאור האמור, פנתה העותרת ביום 12.4.2022 למשיבים 1-8 ו-11, בנוגע לתמ"א 15/ב ולהסכם הרשויות הנוגע לתוקפה (להלן: "**הפניה מיום 12.4.2022**"). במסגרת הפניה מיום 12.4.2022 (אליה צורפה העתירה במסגרת בג"ץ 2284/22, ללא נספחים), התבקשו הנמענים להעביר את הסכם הרשויות לידיה של העותרת ולפעול על פי כל דין לביטול או לתיקון סעיף 7.2 (1) לתמ"א 15/ב, כך שתוקפה של תמ"א 15/ב יפקע רק לאחר שתאושר ותוכשר חלופה ראויה לפעילות הקיימת בשדה התעופה, ולקבוע כי שדה התעופה הרצליה ייסגר ו/או השימוש בו יופסק ו/או יפונה רק לאחר שתאושר ותוכשר חלופה ראויה (שאינה שד"ת חיפה) לפעילות הקיימת בו וכו'.
- העתק פניית העותרת לרשויות מיום 12.4.2022 מצורף לעתירה זו **כנספת 39** כחלק בלתי נפרד הימנה.
155. יצוין, כי לאחר מכן באותו יום, העבירה רש"ת לב"כ העותרת העתק מהסכם הרשויות, במסגרת פנייתה לפי חוק חופש המידע. רש"ת אף השיבה לעותרת בסמוך לאחר שנשלח מכתבה כי היא אינה הגורם המתאים אליו יש לפנות בענין זה. בנוסף, הסכם הרשויות הועבר לידי העותרת אף על ידי רמ"י ביום 28.4.2022.
- העתקי מכתבי רש"ת מיום 12.4.2022 ומיום 14.4.2022 מצורפים לעתירה זו **כנספת 40** כחלק בלתי נפרד הימנה.
- העתק מכתב רמ"י מיום 28.4.2022 מצורף לעתירה זו **כנספת 41** כחלק בלתי נפרד הימנה.
156. ביום 17.5.2022 נשלח לעותרת מכתב מלשכת היועצת המשפטית לממשלה, במסגרתו נמסר, כי: "לאחר עיון בפנייתך היא הועברה לטיפול לשכת פרקליט המדינה".
- העתק מכתב לשכת היועצת המשפטית לממשלה מיום 17.5.2022 מצורף לעתירה זו **כנספת 42** כחלק בלתי נפרד הימנה.
157. מיד לאחר מכן, פנו ב"כ העותרת מספר פעמים הן טלפונית והן באמצעות הדוא"ל (בימים 7, 14 ו-28 לחודש יוני 2022), ללשכת פרקליט המדינה, בניסיון לקבל מענה לפניה מיום 12.4.2022, או אף לדעת מתי צפוי להתקבל מענה כאמור. כמו כן, ביום 14.6.2022 פנתה העותרת, באמצעות ב"כ, במכתב נוסף לפרקליט המדינה, אליו אף צורף, למעלה מן הצורך, הסכם הרשויות ואף הובהר כי לאורו, טענות העותרת מקבלות משנה תוקף. דא עקא, למעט אישורים אוטומטיים בדבר קבלת הדוא"ל ששלחה, טרם התקבל כל מענה ענייני מלשכת פרקליט המדינה, וחרף בקשותיה לא קיבלה העותרת אף הערכה מתי צפוי להתקבל מענה כאמור.
- העתק הודעות הדוא"ל מיום 7.6.2022, 14.6.2022 ו-28.6.2022 והעתק אישורי קבלת הדוא"ל מצורפים לעתירה זו **כנספת 43** כחלק בלתי נפרד הימנה.
- העתק פניית העותרת מיום 14.6.2022 מצורף לעתירה זו **כנספת 44** כחלק בלתי נפרד הימנה.

ט. הליכים משפטיים קודמים שהתקיימו בענין שדה התעופה

ט.1. בג"צ 1235/15

158. כאמור, ביום 18.2.2015 הגישו עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה והאלוף (במיל') הרצל בודינגר עתירה לבית משפט נכבד זה נגד המועצה הארצית וגופים נוספים [בג"צ 1235/15]. בעתירה התקיים דיון ביום 13.4.2015, וביום 14.4.2015 הוציא בית משפט נכבד זה צו על תנאי וצו ביניים ביחס להפעלת שדה התעופה.

העתק פרוטוקול הדיון בבג"צ 1235/15 מצורף לעתירה זו כנספח 45 כחלק בלתי נפרד הימנה.

העתק ההחלטה מיום 14.4.2015 בבג"צ 1235/15 מצורף לעתירה זו כנספח 46 כחלק בלתי נפרד הימנה.

159. להשלמת התמונה, נציין מספר הליכים נוספים שעסקו בשדה התעופה: בג"ץ 6390/14 שהגישה עמותת משתמשי שדה התעופה הרצליה; בג"ץ 839/10 שהגישה רש"ת; עע"מ 3882/04 עיריית הרצליה נ' אויה נתיבי אויר (מיום 16.4.2012); בג"צ 5598/00 ובג"צ 5744/00 עיריית הרצליה ואח' נ' רשות שדות התעופה בישראל ואח', פ"ד נו(3), 883; עת"מ 26924-08-11 אילתי נ' היועץ המשפטי לממשלה (מיום 26.2.2014); בג"צ 6110/21 שהגישו הרשויות המקומיות.

העתק עתירת רש"ת בבג"צ 839/10 (ללא נספחיה) מצורף לעתירה זו כנספח 47 כחלק בלתי נפרד הימנה.

ט.2. בג"צ 2766/21

160. כאמור, ביום 22.4.2021 הגישה העותרת עתירה לבית משפט נכבד זה, במסגרתה ביקשה מבית המשפט הנכבד:

"להוציא מלפניו צו על תנאי המכוון למשיבה 1 המועצה הארצית לתכנון ולבניה ... והמורה לה לבוא וליתן טעם מדוע לא תעשה שימוש בסמכותה על פי דין, תכנס דיון ותורה, פעם נוספת, על הארכת תקופת השימוש בשדה התעופה הרצליה ... לרבות בדרך של הארכת התוקף הנקוב בסעיף 8.3 לתכנית מתאר מחוזית 5 ... כפי שעשתה בעבר פעמיים, במסגרת החלטותיה מיום 13.10.2015 ומיום 7.8.2018, במסגרתן האריכה את תקופת השימוש בשלוש שנים נוספות בכל פעם".

161. המשיבים בבג"צ 2766/21 (המשיבים 3-4, 6-8, 11-14 דכאן) הגישו תגובות מטעמם לעתירה. מתגובת המדינה לעתירה למדה העותרת, כי לאחר הקמתה של הממשלה ה-36, גורמים בכירים במשרדי הממשלה הרלוונטיים החלו לפעול לקידומה של תמ"א 15/ב.

162. ביום 13.9.2021 התקיים דיון בעתירה, במסגרתו נקבע כי המדינה תשוב ותעדכן על הליכי אישורה של תמ"א 15/ב, ואכן כך היה, עד לאישורה של התכנית. יצוין, כי במסגרת התגובה המקדמית שהגישה המדינה, כמו גם בהודעות העדכון מטעמה, הובהר ביחס לתמ"א 15/ב: "... שהיא תכנית מפורטת להסדרת פעילותו של שדה התעופה בהרצליה... עד להעתקת פעילותו הצפויה בעוד מספר שנים" [ההדגשה הוספה] [סעי' 2 לתגובה המקדמית], וכן כי "משאושרה התכנית המפורטת המסדירה את פעילות השדה לשנים הקרובות ועד להעברתו למיקום חלופי..." [סעי' 5 להודעת העדכון של המדינה מיום 2.2.2022], כך שברור היה כי המדינה תביא לאישור תכנית שלא רק תסדיר את פעילות שדה התעופה הרצליה למספר שנים נוספות, אלא אף שהפעילות תישאר במקומה עד להעתקתה למיקום חלופי.

העתקי התגובה המקדמית מטעם המדינה מיום 9.9.2021, הודעת העדכון מטעם המדינה מיום 7.10.2021 והודעת העדכון של המדינה מיום 2.2.2022 מצורפים לעתירה זו כנספחים 48-50 כחלק בלתי נפרד הימנה.

163. על כל פנים, לאחר שאושרה תמ"א 15/ב, התייתרה העתירה מבחינת הסעד שנתבקש בה, ועל כן העותרת ביקשה למחקה, וזו אכן נמחקה.

העתק פסק הדין מיום 1.3.2022 בבג"ץ 2766/21 מצורף לעתירה זו כנספח 51 כחלק בלתי נפרד הימנה.

ט. 3. בג"צ 2284/22

164. כאמור ובשל העילות המתוארות בעתירה זו, ביום 3.4.2021 הגישה העותרת לבית משפט נכבד זה עתירה דומה במסגרת בג"ץ 2284/22.

165. דא עקא, כאמור, עתירה זו נדחתה על הסף משום שהעותרת לא יכולה היתה להציג את הסכם הרשויות, שטרם היה בידיה אותה שעה, ומשום שלא פנתה קודם לכן לרשויות הרלוונטיות. מששני עניינים אלו רופאו, מוגשת עתירה זו.

העתק פסק הדין מיום 6.4.2022 בבג"ץ 2284/22 מצורף לעתירה זו כנספח 52 כחלק בלתי נפרד הימנה.

י. העילות המשפטיות

1. חוסר סבירות ושרירות באישור הוראה בתמ"א, אף שהוחלט כי היא אינה מתאימה

166. העותרת תטען, כי לא היה מקום לאשר את סעיף הפקיעה של תמ"א 15/ב (סעיף 7.2), כנוסחו, בהעדר כל חלופה, בשעה שברור היה לכולם, ואף הוסכם על מוסדות המדינה האמונים על שדה התעופה, כי שדה התעופה צריך להמשיך לפעול עד למציאת חלופה, ולפחות לפרק זמן בן מספר שנים נוספות.

167. העובדה שהממשלה (באמצעות ועדת השרים), אישרה את תמ"א 15/ב כולל סעיף הפקיעה שבה, בחודשים ינואר-פברואר 2022, **שנתיים ומחצה לאחר שניתנה המלצת המועצה הארצית, וזאת אף שהנסיבות השתנו וחייבו את הפעלת שיקול הדעת מחדש - לרבות העדר חלופה והחתימה על הסכם הרשויות מחודש אוקטובר 2021 - מהווה חריגה מסמכות ו/או שימוש בסמכות שלא על פי הדין ו/או החלטה בשרירות לב ו/או הפעלת שיקול דעת שלא כדין ו/או שלא כראוי, כך שהיא לוקה בפגמים מהמשפט המינהלי שיש בהם כדי להצדיק את התערבותו של בית משפט נכבד זה.**

168. בין היתר, היה על הממשלה שלא לאשר את סעיף 7.2 לתמ"א 15/ב במסגרת אישור תכנית זו לאחר שהרשויות כבר חתמו על הסכם הרשויות ולאחר שכבר היה ידוע כי סעיף זה לא ימומש.

169. סעיפים 49-54 לחוק התכנון והבניה עוסקים בתכנית מתאר ארצית. במקרה שבנדון, עשתה המועצה הארצית שימוש בסמכותה על פי סעיף 50 לחוק, שלפיו:

”50. המועצה הארצית רשאית להורות על עריכת תכנית המיתאר הארצית חלקים חלקים לפי שטחים שונים של המדינה או לפי העניינים שהם נושא התכנית, ודין כל חלק כאמור כדין תכנית המיתאר הארצית.”
[ההדגשה הוספה].

170. בהמשך לכך, נקבע בסעיף 53(א):

”המועצה הארצית תגיש לממשלה את התכנית שנערכה לפי הוראותיה יחד עם הערות הועדות המחוזיות, והממשלה רשאית לאשרה ללא שינוי או, לאחר דיון חוזר במועצה, לאשרה בשינוי או לדחותה.”
[ההדגשה הוספה].

171. לטעמה של העותרת, לא זו בלבד שהיה על המועצה הארצית להפעיל מחדש את סמכותה ולשקול מחדש את המלצתה בדבר אישור התכנית כולל סעיף הפקיעה שבה, אלא שבמצב הדברים שנוצר, עת עמדה בפני הממשלה (וועדת השרים) ההחלטה האם לאשר את תמ”א 15/ב, היה על זו להעבירה לדיון חוזר במועצה הארצית ביחס לתוקפה של התכנית, ולחלופין בד בבד עם אישורה להורות על תכנית מתקנת לעניין סעיף הפקיעה.

172. עד כמה שמגעת ידיעתה של העותרת, נראה כי גורמי המדינה האמונים על אישורה של התמ”א, העדיפו לפתור את סוגיית תוקפה בדרך עקיפה, שלא באה לידי ביטוי בהוראות התמ”א, וכך גילו דעתם כי יש לשנות או לבטל סעיף זה, כנוסחו, שכן סעיף זה כבר אינו מבטא את עמדת הרשויות ואת שיקול הדעת שהופעל על ידן (תוך חריגה מסמכות). במצב דברים זה, הרי שנפל פגם חמור באישור תמ”א 15/ב על סעיף הפקיעה שבה.

173. הימנעות המועצה הארצית והממשלה (לרבות ועדת השרים) מלעשות שימוש בסמכויות שניתנו להן באופן של הפעלת שיקול הדעת מחדש ביחס לסעיף הפקיעה שבתכנית, במסגרת התכנית עצמה ולא מחוצה לה, מהווה פגם בשיקול דעתן וחוסר סבירות, באופן שמחייב את התערבותן של בית המשפט הנכבד.

174. יובהר, כי לבית משפט נכבד זה נתונה הסמכות להתערב כאשר רשות מרשויות המדינה מפעילה את שיקול דעתה בחוסר סבירות או אינה מפעילה סמכות הנתונה לה (ובענייננו: הסמכות והחובה לשקול מחדש את סעיף הפקיעה של התכנית).

175. בית משפט נכבד זה פסק, לא אחת, בסוגיית הימנעות מהפעלת סמכות על ידי רשות מרשויות המדינה. כך, למשל, נקבע בבג”ץ 3094/93 התנועה למען איכות השלטון בישראל נ’ ממשלת ישראל, פ”ד מז(5) 404, בעמ’ 423-424:

”אולם גם כאשר מדובר על סמכות שבשיקול-דעת, אין היא נטולת מסגרת נורמטיבית. על כל שימוש בשיקול-דעת מינהלי חלים הכללים המקובלים בדבר סבירות, הגינות, תום-לב, היעדר שרירות והפליה ואמות מידה כיוצא באלה (ראה דברי חברי הנכבד, השופט ברק, בבג”צ 297/82 ברגר ואח’ נשר הפנים [7], בעמ’ 34).

(ב) זאת ועוד, כפי שצוין כבר בעבר, הרי לצורך העניין שלפנינו, היינו עניין הפעלתו של שיקול-דעת, אין הבדל בין הפעלת סמכות לבין הימנעות מהפעלת סמכות: בהתקיים התנאים המקדמיים הדורשים הפעלת הסמכות, חייבת הרשות הסטטוטורית לפעול. מכאן כי גם אם הרשות ממאנת להפעיל סמכות שבשיקול-דעת, ניתן לבחון את הימנעותה האמורה מפעולה לפי אמות המידה המקובלות בעת בחינתן של סמכויות סטטוטוריות, היינו ניתן לבחון אם ההימנעות משימוש בסמכות נבעה משיקולים סבירים או שמא חייב מכלול הנסיבות את הפעלת הסמכות; כן נבחן אם ביסוד ההימנעות אינם מונחים חוסר סבירות, שרירות או הפליה, העלולים לפסול את מעשיה או מחדליה של הרשות. משמע, לא רק הפעלת סמכות בנסיבות שבהן הפעלתה אינה סבירה, אלא גם הימנעות מהפעלת סמכות שבשיקול דעת בשל טעמים בלתי סבירים, יכולה להוליך למסקנה כי ההימנעות מפעולה היא בטלה.

(ג) בהקשר זה אמרתי בבג"צ 297/82 [7] הנ"ל, כי קביעתם בחוק של הסדרים ראשוניים המקנים לנושא תפקיד פלוני את הכוח להפעיל סמכות מוגדרת בנסיבות נתונות, אינה רק בגדר הענקת כוח ושררה, אלא נגזרות ממנה משמעויות עיקריות, הלוברשות גם לבוש של הטלת חובה בכל הנוגע לסדרי השימוש בסמכות. כך טמונה בהענקת סמכות, בין היתר, חובה לשקול את הצורך בהפעלתה ואת הדרכים הראויות שיש לנקוט בהקשר זה.

שנית, מובן וידוע הוא, כי מהענקת סמכות לנושא תפקיד פלוני נובעת החובה לדון בפניות ובבקשות, הבאות להניע את בעל הסמכות להפעיל כוחו בדרך זו או אחרת. לבסוף, ככל שהדבר מתייחס לעיון ולדיון בבקשות, שעניינן הפעלת סמכות, מתחייבת נקיטתה של דרך עיון ודיון, שצורתה ומהותה נשלטות על-ידי אמות מידה בסיסיות, שעוצבו בפסיקתו של בית-משפט זה, ואשר ההימנעות מאימוצן יכולה להיות בעלת השלכה על תקפותה של ההחלטה. במילים אחרות, גם מקום בו אין ה"רשאי" בגדר "חייב", היינו גם כאשר המחוקק לא קבע חובה להפעיל סמכות בדרך מוגדרת, או כאשר החובה להפעיל סמכות אינה עולה ממהות העניין, נולדת וקמה יחד עם הקניית הסמכות גם חובה לשקול את עצם הצורך וההצדקה להפעלתה של הסמכות.

(ד) אוסיף כי לבעל הסמכות הוענק שיקול-דעת להחליט בעניין, על-אף החלטה עקרונית הקיימת בסוגיה שבה דנה הסמכות. הרי ייתכן שההחלטה טעונה בחינה מחדש, באופן כללי או לגבי המקרה הקונקרטי.

[ההדגשות הוספו].

176. והדברים יפים לענייננו. אמנם, בבג"ץ עזרא ברגר נקבעו הדברים בקשר עם סמכות השר להתקין תקנות, אולם הדברים אמורים אף בקשר להפעלת סמכויות נוספות, ובכלל זה סמכות המועצה הארצית והממשלה להפעיל את סמכותן מכוח הדין, ומכח החלטותיהן-שלהן.

177. כך גם נקבע על ידי כבוד השופט סלים גיבראן בבג"ץ 625/06 העמותה לקידום ענייני מוקרני הגזת נ' בית הדין הארצי לעבודה בירושלים (טרם פורסם), בקבעו כדלקמן:

"...הלכה היא, כי בית משפט זה בשבתו כבית משפט גבוה לצדק רשאי להתערב בשיקול דעת של רשות מנהלית, גם כאשר היא בוחרת שלא להפעיל סמכות אשר הוענקה לה בדין, כאשר אי-ההפעלה הינו בלתי סביר (ראו בג"ץ 297/82 ברגר נ' שר הפנים, פ"ד לז(3) 29, 34-35 (1983))."

[ההדגשה הוספה].

178. לטעמה של העותרת, למצער בעת הבאתה של תמ"א 15/ב לאושר הממשלה ואישורה בפועל, לא נערך איזון נכון של השיקולים שיש לשקול על מנת לקבל החלטה סבירה. כך, המשך קיומו של שדה התעופה הוא לא רק חשוב אלא אף חיוני, ולא ייתכן לקבל החלטה באשר לעצם קיומו, במסגרת התמ"א, מבלי שנשקלו כדבעי וכדין כל השיקולים הצריכים לענין, לרבות שינוי הנסיבות שחל (העדר חלופה באופק), ולמצער, לא ניתן להם משקל כלל או משקל ראוי בנסיבות העניין.

179. בבג"ץ 6163/92 יואל אייזנברג נ' שר הבינוי והשיכון, פ"ד מז(2) 229, נקבעו העקרונות לפיהם יש לאזן כראוי בין השיקולים שיש לשקול על מנת לקבל החלטה סבירה, בעמוד 267:

"משמעותה של הסבירות הינה, כי על הרשות השלטונית לאזן בין השיקולים השונים בהתאם למשקלם הראוי של אלה. "איזון הוא סביר, אם הרשות המוסמכת נותנת את המשקל הראוי, כלומר, המשקל המתבקש על-פי פירושה של הנורמה החקיקתית אותה מבצעת הרשות המינהלית, לאינטרסים השונים הבאים בחשבון" (בג"צ 389/80 [41] הנ"ל, בעמ' 445).
"סבירות משמעותה שקילת כל השיקולים הרלוואנטיים, ומתן משקל ראוי לשיקולים אלה" (בג"צ 935/89, 940, 943 גנור ואח' נ' היועץ המשפטי לממשלה ואח' [42], בעמ' 513). ... החלטה היא סבירה, אם היא נתקבלה על-ידי מתן משקל ראוי לערכים השונים שיש לקחתם בחשבון."
[ההדגשות הוספו].

180. על כן, לטעמה של העותרת, יש להתערב בהוראת סעיף 7.2 לתמ"א 15/ב, לחלופין להורות על דיון מחודש בו במועצה הארצית או על ידי הממשלה, ולמצער לפרשו כפי שהוצע על ידי העותרת.

י.2. תמ"א 15/ב, תת"ל 74 ותכניות המגורים מהוות מהלך תכנוני אחד

181. כפי שתואר בהרחבה לעיל, במשך השנים ניסו מוסדות התכנון לאזן בין הרצון לעשות שימוש בקרקע של שדה התעופה הרצליה לצרכי מגורים, ובין ההכרה בחשיבות הרבה של הפעילות בשדה התעופה הרצליה, כשחלק בלתי נפרד מכך היא החשיבות בשמירה על רצף הפעילות.

182. לחשיבות זו ניתן משקל מכריע בהחלטות רבות, בפרט של בית משפט נכבד זה אך גם של רשויות שונות, מוסדות תכנון ועוד.

183. אף בהחלטות המועצה הארצית בדבר הארכת תקופת השימוש בשדה התעופה לפי סעיף 8.3 לתמ"מ 5 [נספחים 10-12 לעיל], הובהר כי יש לדאוג להעתקת הפעילות שבו לשדה תעופה חלופי, וכי יש לבצע את הפעולות התכנוניות הנדרשות לשם כך. בין היתר כך נקבע בהחלטת המועצה הארצית מיום 13.10.2015 [נספח 10 לעיל]:

"תכנית לשדה תעופה חליפי לתעופה הכללית מקודמת בות"ל והמועצה הארצית קוראת לרשות שדות התעופה ולצוות הות"ל לקיים בייעילות ובמהירות את התכנית."

184. ואמנם, כאמור, בהחלטות הות"ל מיום 30.7.2018 ומיום 20.5.2019 הוחלט על הכנתה של תכנית להכשרת שדה תעופה חלופי בחדרה, היא תת"ל 74 [נספח 28 לעיל], וזו נזכרה אף בהחלטת המועצה הארצית בדבר הארכת התוקף כאמור, מיום 7.8.2018 [נספחים 11-12 לעיל].

185. במקביל לאירועים הללו וכחלק בל-ינותק מהם, ביום 6.8.2019 החליטה המועצה הארצית להמליץ לממשלה לאשר את תמ"א 15/ב.

186. במילים אחרות, המועצה הארצית מחליטה לאשר את תמ"א 15/ב, על סעיף הפקיעה שבה, כשבמקביל אליה מקודמת תת"ל 74 לצורך הכשרת שדה תעופה חלופי לפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה.

187. לטענתה של העותרת, קיים בענייננו מהלך תכנוני אחד כולל, החולש על מספר תכניות, כולן במדרג הגבוה: תמ"א 15/ב מומלצת לאישור לצורך הכשרה מוסדרת של השימוש בשדה התעופה הרצליה, באופן זמני; תת"ל 74 מקודמת לצורך הכשרת שדה התעופה החלופי לפעילות המתקיימת בשדה התעופה הרצליה; ותכניות המגורים מקודמות על מנת שעם פינויו של שדה התעופה הרצליה לשדה חלופי, ניתן יהיה לבצע בניה למגורים בשטחו.
188. בדברים הללו הגיון רב: פעילותו של שדה התעופה הרצליה לא תיכחד אלא תועבר לשדה חלופי, ואז ניתן יהיה לעשות שימוש בקרקע של שדה התעופה לצרכי מגורים.
189. במצב דברים זה גם ברור כי סעיף הפקיעה של תמ"א 15/ב אושר על רקע הידיעה כי במקביל, תכנית לשדה תעופה חלופי מקודמת ותאושר בקרוב, בטרם ימומשו תכניות המגורים.
190. דא עקא, בעוד שתמ"א 15/ב ותמ"ל 1083 אושרו במוסדות התכנון, "הצלע השלישית" של המהלך התכנוני האמור, לאמור תת"ל 74, נעצרה ואינה מקודמת לעת הזו! וכך נוצר מצב המבטא שינוי נסיבות מהותי, ששדה התעופה עלול להיות מפונה בטרם תוכשר חלופה לפעילותו, באופן שיביא למצב הרסני ובלתי הפיך לתעופה הכללית בישראל.
191. לטענת העותרת, כאמור, עסקינן במהלך תכנוני אחד, שצלע אחת שבו אינה יכולה להתקיים ללא רעותיה: כך, תמ"א 15/ב אינה יכולה לפקוע מבלי שתאושר תכנית לשדה תעופה חלופי; ואף תכניות המגורים אינן יכולות לקרום עור וגידים ללא שדה חלופי כאמור.
192. זאת ועוד. לטענת העותרת, יש לקרוא את תמ"א 15/ב על סעיף הפקיעה שבה כחלק מאותו מהלך תכנוני כולל, כך ששיקול הדעת שהפעילו מוסדות התכנון הסתמך על הידיעה כי לפעילות שדה התעופה תימצא חלופה, ולא נלקח בחשבון כי ייתכן שפעילות שדה התעופה תיוותר "בחלל ריק". מסיבה זו אף מנסות הרשויות לבצע "מעקף" לתת"ל 74, באמצעות תת"ל 80א, אולם גם את זאת לא ניתן לאפשר משעה שאין בכך מענה לפעילות האמורה וכפי שנאמר "לא לכך התכוון המשורר".
193. במצב דברים זה, הרי שלטעמה של העותרת, השיקולים שעמדו בבסיס החלטת המועצה הארצית להמליץ לממשלה לאשר את תמ"א 15/ב על סעיף הפקיעה שבה, נסתברו כבלתי נכונים או שלא התממשו (בפרט לאור חתימת הסכם הרשויות, במסגרתו גילו הרשויות דעתן כי נשתנו הנסיבות, תוך שבחרו ליתן פתרון בלתי חוקי, שגוי ולקוי לשינוי נסיבות זה), ועל כן נפל בהחלטה האמורה פגם, ואין מנוס מהפעלת שיקול הדעת הזה, מחדש.
- י.3. התערבות בתכניות מתאר ארציות, שינוי נסיבות, סוגיית מיצוי הליכים**
194. העותרת ערה, כמובן, להלכות בית משפט נכבד זה באשר להתערבות בתכניות מתאר ארציות, לרבות כפי שבאו לידי ביטוי בבג"ץ 34569/10 עטייה אלעתאימן נ' ממשלת ישראל (פורסם בנבו, פסק דין מיום 14.6.2011). בפסק דין זה, דן בית משפט נכבד זה בנסיון תקיפתה של תכנית מתאר ארצית ברמת פירוט של תכנית מפורטת, ותיאר את המנגנון שנקבע על ידי המועצה הארצית עצמה, במסגרתו ניתן לועדות המחוזיות לתכנון ולבניה ולציבור הרחב פרק זמן קבוע מראש להעיר הערות ולהשיג השגות בנוגע לתכנית [ר' בסעי' 10 לפסק הדין].
195. אלא שהעותרת סבורה כי בענייננו מתקיימות נסיבות יוצאות דופן, שבגינן יש להתערב בתכנית המתאר הארצית.

196. כאמור, במסגרת הליכי אישורה של תמ"א 15/ב הגישו חלק מהועדות המחוזיות את הערותיהן לתכנית, וכמו כן הוגשו הערות והשגות מטעם הרשויות המקומיות הרצליה וכפר שמריהו.
197. בד בבד, כאמור, אותה שעה (מרץ-אפריל 2019) טרם הופקדה תמ"ל 1083, שמעצם טיבה וטבעה נדונה בהליך שהוא מהיר יותר מהליכי אישור תכנית "רגילה". כמו כן, אותה שעה עדיין קודמה תת"ל 74, התכנית המייעדת שטח ליד חדרה כשדה תעופה חלופי וטרם פונה שדה דב. בנוסף, בשעתו דובר על תכניות ל-20,000 יחידות דיור כסיבה לפינוי שדה התעופה, ולא תכנית ל-2,000 יחידות דיור בלבד, תוך שלכאורה די בהיתר בניה אחד כדי להביא לסגירת השדה!
198. במצב דברים זה, הרי שברור היה, כי אף שתמ"א 15/ב היא תכנית זמנית וחרף נוסחו של סעיף הפקיעה, פעילות שדה התעופה לא תופסק בטרם תועמד לו חלופה ראויה, כחלק ממהלך תכנוני כולל, כאמור, הכולל אף את תת"ל 74 שקודמה במקביל.
199. דא עקא, מאז פרסום תמ"א 15/ב להערות והשגות והדיון שנתקיים בעניינה, השתנה מצב הדברים באופן משמעותי (!): שדה דב נסגר, תמ"ל 1083 הופקדה ואושרה ותת"ל 74, למיטב ידיעת העותרת, אינה מקודמת, כך שהמהלך התכנוני הכולל, למעשה, אינו קיים עוד!
200. כמו כן, הסתבר, כי הפקדת כתב השיפוי לתמ"א 15/ב היתה סוגיה סבוכה שלא נפתרה במשך זמן רב, למעלה משנתיים ימים (!), ורק לאחר שנחתם כתב שיפוי משלים, נסללה הדרך לאישורה של התכנית.
201. במצב דברים זה, הרי שהשינויים המשמעותיים וחלופי הזמן הביאו לידי כך, שיש לקרוא באופן שונה את סעיף 7.2 לתכנית ולבחון אותו מחדש.
202. הא ראה, שאף מוסדות המדינה היו ערים לכך ערב אישור התכנית, והגיעו להסכמות בדבר סעיף תחולה אחר לתמ"א 15/ב (שאינו תואם את שינוי הנסיבות ומתעלם ממנו), באופן שיש בו כדי להשליך על עצם תוקפו וקיומו של סעיף 7.2 האמור.
203. למעשה, במסגרת הסכם הרשויות היתה יומרה להפעיל מחדש את שיקול הדעת הנוגע לסעיף הפקיעה, אך זאת שלא כדין, שלא על ידי הגורמים המוסמכים לכך ותוך הגעה ל"פתרון" שאינו ראוי, אינו סביר, אינו תואם את המהלכים וההחלטות שקדמו לו ומביא לתוצאה הרסנית.
204. במצב דברים זה, ובשל שינוי הנסיבות המהותי, הרי שמחד - היה על הגורמים המוסמכים לקיים דיון מחדש באשר לתוקפה של התכנית; ומאידך - אין לזקוף לחובת העותרת את העובדה שבזמן אמת סברה כי יש מקום לתכנית מתאר ספציפית לשדה התעופה בהרצליה, ואף הוראות פקיעתה יביאו למציאת שדה תעופה חלופי טרם סגירתו.
205. כך קבע בית משפט נכבד זה בבג"ץ 1482/19 שירה גוטליב ואח' נ' הוועדה לתשתיות לאומיות-מינהל התכנון (פורסם בנבו, פסק דין מיום 22.7.2020), במקרה שבו הות"ל החליטה להפעיל את שיקול דעתה מחדש עקב שינוי נסיבות:

17". בענייננו עיקר טענות העותרים מופנה כלפי שינוי ההחלטה הראשונה, וההחלטה לקיים דיון חוזר בסוגיה אשר לטענתם ניתנה תוך חריגה מסמכות. אלא שנקבע לא אחת בפסיקה כי גוף תכנוני רשאי לשיקול מחדש את החלטתו, כעניין שבשיקול דעת, אם התקיים שינוי בנסיבות אשר עמדו בבסיס ההחלטה הראשונה שניתנה או כאשר יש מקום להעריך מחדש את הנסיבות הקיימות מטעמים חשובים הנוצצים בטובת הציבור (עע"מ 2418/05 מילגרם נ' הוועדה המחוזית לתכנון ובניה, [פורסם בנבו] פסקה 12 (24.11.2005); בג"ץ 8691/15 מועצה מקומית בענה נ' ממשלת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 18 (21.12.2016)).

גם למועצה הארצית סמכות טבועה לחזור ולעיין מחדש בהחלטותיה ולשנותן, ודאי במקום שבו קיים אינטרס ציבורי משמעותי הגובר על פני ערך היציבות והוודאות שבהסתמכות הפרט (וראו: ע"מ 1386/04 המועצה הארצית לתכנון ובנייה נ' עמותת נאות ראש העין, ע"ר, [פורסם בנבו] פסקה 26 (20.5.2008) (להלן: עניין עמותת נאות ראש העין); בג"ץ 795/79 המועצה האזורית גזר נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה, פ"ד לו(1) 561, 570-569 (1981) (להלן: עניין גזר)). הוועדה מוסמכת לשנות מהחלטה גם מיוזמתה, אם התקיימו הנסיבות המתאימות לעשות כן. ניתן אף לשער כי במקרים מסוימים הערכה מחדש של מצב נתון היא אף מתבקשת, לאור מכלול נסיבות העניין ואופי החלטה שעמדה על הפרק זאת בוודאי בנסיבות שבהן הנוגע בדבר לא שינה מצבו לרעה (ראו גם: עניין גזר, עמ' 571). גם נראה כי אף שלשיטת העותרים החלטה הראשונה הפכה להיות "חלוטה", הלכה למעשה אף הם אינם חולקים על כך שהות"ל רשאית לבחון את החלטותיה ולעיין בהן מחדש כל אימת שאישור התכנית לא פורסם כדין כבמקרה זה. אלא שלטענתם במקרה זה לא התקיים אף לא אחד מהטעמים המצדיקים עיון מחדש. ברם, לא ניתן לקבל טענה זו. ויפים לעניין זה דברי בית המשפט בעניין עמותת נאות ראש העין:

"חשוב לציין, כי לפרשנות הרחבה בענייננו תורם גם הכלל הבסיסי הנטוע במשפט המינהלי לפיו, בתנאים מסוימים, גוף מינהלי רשאי לעיין פעם נוספת בהחלטה שנתקבלה על ידו, או מטעמו. בדרך כלל, אין לראות בהחלטה מינהלית שנתקבלה משום 'סוף פסוק', שהגוף המינהלי יהא מנוע מלחזור ולעיין בה (בג"ץ 123/64 סאיסנאס טאני קליופי נ' הוועדה המקומית לבנייה ולתכנון עיר, תל-אביב-יפו, פ"ד יח(3) 533 (1964); בג"ץ 28/74 עזיז שעשע נ' ועדת העררים לענייני מוניות, פ"ד כח(2) 652, 656-657 (1974) (להלן: פרשת עזיז)). כלל זה עשוי לחול במקום בו הנסיבות אשר עמדו בבסיס החלטה הראשונה נשתנו (פרשת עזיז, שם, עמ' 658) או כאשר הרשות מבקשת להעריך הערכה חדשה את הנסיבות הקיימות. בבג"ץ 318/75 רוברט חדג'ס נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה, פ"ד ל(2) 133 (1976), ציין השופט לנדוי:

"ההלכה הרווחת בפסיקת בית משפט זה היא כי ועדת תכנון ובנייה מוסמכת לעיין מחדש בהחלטותיה ולחזור בה מהחלטה קודמת, ותורת 'מעשה בית דין' הנוהגת בהחלטותיהן של רשויות שיפוטיות אינה נוהגת כלפיה. רשות תכנון רשאית מבחינה עקרונית לשנות את דעתה אם לטובת האזרח, ואם לרעתו, כאשר השתנו הנסיבות מאז קבלת החלטה הראשונה ... וכן היא יכולה להעריך את הנסיבות הקיימות הערכה חדשה אם היא מוצאת לנכון לעשות כן מטעמים חשובים הנעוצים בטובת הציבור".

(הדגשה לא במקור, וראו גם בג"ץ 159/84 שאהין נ' מפקד כוחות צה"ל, פ"ד לט(1) 309, פסקה 11 (1985)).

מכוח עקרון כללי זה, מתבקשת המסקנה, כי המועצה הארצית רשאית לדון במליאתה, מיוזמתה, בתוכנית אשר נדונה בוועדת משנה מטעמה, אפילו לא נדרשה לכך על-ידי חבר ועדת מישנה כלשהו. כך נפסק לגבי ועדה מחוזית, כי ברשותה ובסמכותה ליזום עיון חוזר מעין זה (פרשת שוורץ). ואם לוועדה המחוזית סמכות לעשות כן, נראה כי דין דומה חל לגבי המועצה הארצית. בית משפט זה (השופטת בן פורת) התייחס לכך בבג"ץ 795/79 המועצה האזורית גזר נ' המועצה הארצית לתכנון ובנייה, פ"ד לו(1) 569-570 (1981) (להלן – פרשת גזר). יש להניח שסמכות כללית זו לא תופעל ביוזמת מוסד התכנון אלא במקרים כבדי משקל, כאשר האינטרס הציבורי בעיון נוסף גובר על פני ערך היציבות והוודאות שבהסתמכות הפרט הנוגע בדבר על החלטה שניתנה על ידי רשות מינהלית (ראו פרשת גזר, שם, עמ' 571-570). (שם, פסקה 26).

[ההדגשות הוספו].

206. בהקשר זה עוד יש לזכור את הערת הותמ"ל בעת אישור תמ"ל 1083, שציינה כי תכנית זו כפופה לשינויים, אם יהיו, בתמ"א 15/ב (כשכאמור, יו"ר הותמ"ל משמש אף כיו"ר המועצה הארצית).

207. עולה מן האמור, כי על מוסדות המדינה הרלוונטיים היה להפעיל את סמכותם מחדש, לעיין שוב בסעיף 7.2 לתמ"א 15/ב ולשנותו, **במסגרת התמ"א**. הימנעותם מלעשות כן - מחד; ואישורה של התמ"א כפי שהיא - מאידך, מצדיקה את התערבותו של בית משפט נכבד זה.

י. חוסר הסבירות באישור תכנית מתאר ארצית לפרק זמן קצר ביותר

208. כאמור, תמ"א 15/ב פורסמה למתן תוקף ביום 16.2.2022. יחד עם זאת, לכאורה, התמ"א עלולה להיות בתוקף לפרק זמן קצר ביותר. כך, אם תאושר תמ"ל 1083 בעוד מספר חודשים, והועדה המקומית תערוך תכנית פיתוח לשם מימושה, הרי שלכאורה, בטווח קצר ביותר מעת אישור התמ"א, היא עלולה להתבטל (או אף אם תפקע בשנת 2025, כעבור 3 שנים מיום שאושרה). ואם כך הדבר, מה טעם היה לאשרה מלכתחילה?

209. אין זה סביר לאשר תכנית מתאר ארצית, גם אם זמנית, לפרק זמן קצר ביותר, בשעה שתכניות מתאר ארציות אמורות להיות בתוקף לפרקי זמן ממושכים, עשרות שנים אפילו (ר' את פסק הדין בבג"ץ 3456/19 עיריית קלנסווה ואח' נ' המועצה הארצית לתכנון ולבניה (פורסם בנבו, ניתן ביום 9.7.2019)).

210. נזכיר, כי בענייננו, למועצה הארצית היה שיקול דעת להמשיך את תוקפו של סעיף 8.3 לתמ"מ 5, כפי שכבר עשתה פעמיים לתקופה כוללת של שש שנים, בהחלטותיה מיום 13.10.2015 ומיום 7.8.2018 (ועל כך שלא עשתה שימוש בסמכות זו פעם שלישית, נסובה העתירה בבג"ץ 2766/21). במצב דברים זה, מה טעם ראתה המועצה הארצית באישורה של תכנית מתאר לפרק זמן כל כך קצר? אף אם רצוי שהפעילות בשדה תתקיים תחת המטרייה של תכנית מתאר כדיון, האמנם נכון הוא לאשר תכנית מתאר ארצית ל-3 שנים בלבד, ואף פחות מכך?

211. לטעמה של העותרת, התוקף הצפוי לקיומה של תמ"א 15/ב הוא בעל פרק זמן קצר מדי לתכנית מתאר ארצית, והדבר מקבל משנה תוקף נוכח השלכות הדבר על פעילות שדה התעופה, כאמור בעתירה זו.

י. חוסר סבירות בהחלטה לסגור את שדה התעופה, אף אם אין לו חלופה

212. לטעמה של העותרת, ככל שנתקבלה החלטה בדבר סגירת שדה התעופה במועד מסויים בכל מחיר, ואף אם אין לו חלופה, הרי שזוהי **החלטה בלתי סבירה בעליל**. כפי שפורט בעתירה זו, הן ועדת בודינגר, הן מבקר המדינה, הן מוסדות התכנון ובוודאי בית משפט נכבד זה, כולם עמדו על חשיבות קיומו של שדה התעופה הרצליה ועל שמירת רצף פעילות במקרה של סגירתו, באמצעות איתור והכשרת חלופה מתאימה. מנגד, אין כל החלטה תקיפה לחסל את התעופה הכללית בישראל או להביא לפגיעה קשה בתעופה האזרחית כולה, ההיפך הוא הנכון, כאמור.

213. במצב דברים זה, ככל שקיימת החלטה או הסכמה של מוסדות המדינה כי שדה התעופה ייסגר אף אם לא תהיה חלופה לפעילות המתקיימת בו (וכאמור, חיפה, שהתכנית המצויה בהכנה ביחס אליה רחוקה מלהיות מאושרת, אינה בגדר חלופה), הרי שהיא נגועה בחוסר סבירות, ודאי לאור העמדה ההפוכה שהובעה כאמור לעיל, בדבר חשיבות השמירה על רצף הפעילות.
214. מלבד האמור, הרי שלא ברור באיזו סמכות ובאיזה הליך התקבלה החלטה כאמור, אם התקבלה, אולם ברור שלא בהליכים על פי כל דין, ועל כן מטעמי זהירות נטען כי החלטה כאמור נתקבלה אף בחוסר סמכות.
215. בנוסף, ככל שקיימת החלטה או הסכמה מעין זו, הרי שהיא לא הובאה בפני הציבור ועל כן היא נעדרת שקיפות, לא נתקיים בה דיון כדן וכדבעי, לא הובעו ביחס אליה הערות והשגות גופים ציבוריים רלוונטיים (כגון, ועדות מחוזיות ומקומיות לתכנון ולבניה) והציבור, ועל כן, אין לה כל תוקף, זאת, מלבד היעדר הסבירות שבה.
216. כך עוד נפסק בבג"ץ 3758/17 הסתדרות העובדים הכללית החדשה נ' הנהלת בתי המשפט [פורסם בנבו, פסק דין מיום 20.7.2017]:

31. כידוע, תהליך קבלת החלטה מינהלית נדרש לכלול מספר שלבים, בכללם איסוף נתונים, בדיקת משמעותם, בחינת עמדות שונות וקבלת החלטה מנומקת. תהליך זה מבטיח, כי כל השיקולים הענייניים יובאו בחשבון, כי הנושא הניצב על המדוכה ייבחן באופן הוגן, וכי ניתן יהיה להעביר ביקורת על ההחלטה המינהלית (ראו: בג"ץ 297/82 בוגר נ' משרד הפנים, פ"ד לז(3) 29 (1983); בג"ץ 3975/95 קניאל נ' ממשלת ישראל, פ"ד נג(5) 459 (1999); בג"ץ 987/94 יורונט קווי זהב (1992) בע"מ נ' שרת התקשורת, פ"ד מח(5) 412 (1994)). זאת ועוד, הלכה היא, שיש להעלות החלטות מינהליות על הכתב. זאת במועד קבלת ההחלטה, ובפרט כאשר מדובר בהחלטה מורכבת. אין להלום מצב שבו החלטה מינהלית מקבלת ביטוי בכתב שנים לאחר שהתגבשה, או רק במסגרת הליכים שיפוטיים שבגדרם היא נתקפת. הדברים ברורים מאליהם, שאחרת נפגעים חובות השקיפות וההנמקה בהם חבה הרשות, ואף עלול להיפתח פתח לשקילת שיקולים מאוחרים ו"עיצוב" או "התאמת" ההחלטה המינהלית לשיקולים שלא נשקלו - והיו צריכים להישקל - בזמן אמת (בג"ץ 7487/15 ארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ נ' מנכ"ל משרד ראש הממשלה, [פורסם בנבו] פסקה 22 לפסק דינו של השופט ע' פוגלמן, ופסקה 2 לחוות דעתה של השופטת א' חיות (25.1.2016); בבג"ץ 6241/14 התנועה לאיכות השלטון בישראל נ' היועץ המשפטי לממשלה [פורסם בנבו] (5.5.2016); בבג"ץ 3791/16 סנדלר נ' משרד התחבורה, [פורסם בנבו] פסקה 14 ((21.11.2016)).

[ההדגשות הוספו].

יא. סיכום

217. מכלל האמור בעתירה זו מצטיירת תמונה עגומה, המצריכה את התערבותו של בית משפט נכבד זה, הן בשל מצב תכנוני ומשפטי לקוי והן על מנת ששדה התעופה הרצליה לא ייסגר מבלי שקיימת כל חלופה להעברת הפעילות המתקיימת בו.
218. העובדות הצריכות לעתירה זו נתמכות בתצהירו של מר נתנאל פרץ, יו"ר העותרת.

219. מכל הטעמים שפורטו דלעיל, לא כל שכן על בסיס משקלם המצטבר, יהא זה מן הדין ובמיוחד מן הצדק להיעתר לעתירה שבכותרת, ולהורות כמבוקש בה.

אשר על כן, מתבקש בית המשפט הנכבד להורות כמבוקש ברישא לעתירה זו.

כמו כן, מתבקש בית המשפט הנכבד לחייב את המשיבים בהוצאות העותרת, לרבות שכר-טרחת באי-כוחה ומע"מ בגינו.



הילה וינטרוב, עו"ד

גרוס ושות'
באי-כח העותרת



גיורא בן-טל, עו"ד

בענין שבין:

אגודת התעופה הכללית בישראל

על ידי ב"כ עו"ד גיורא בן-טל ואו הילה וינטרוב

גרוס ושות' - עורכי דין

מבית רובינשטיין, רח' לינקולן 20, תל-אביב, מיקוד 6713412

טלפון: 03-5626333; פקסימיליה: 03-5626040

העותרים

- נגד -


1. ממשלת ישראל
2. ועדת השרים לענייני פנים, שירותים, תכנון ושלטון מקומי
3. המועצה הארצית לתכנון ולבנייה
4. גב' איילת שקד, שרת הפנים
5. מינהל התכנון - משרד הפנים
6. גב' מירב מיכאלי, שרת התחבורה
7. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
8. רשות התעופה האזרחית
9. משרד האוצר
10. רשות מקרקעי ישראל
המשיבים 1-10 ע"י פרקליטות המדינה
רח' צלאח א-דין 29, ירושלים
טלפון: 02-6466590; פקסימיליה: 02-6466011
11. רשות שדות התעופה
על ידי עו"ד רון צין
ממשרד שביט בראון גלאון צין ויתקון ושות'
מגדל סנטל, דרך בגין 52, תל-אביב 6713701
טלפון: 03-7912800; פקסימיליה: 03-7912801
12. עיריית הרצליה
משדרות בן גוריון 22, הרצליה, 4678525
13. עיריית רעננה
מרח' אחוזה 103, רעננה, 4360027
14. מועצה מקומית כפר שמריהו
מרח' קרן היסוד 18, כפר שמריהו 4691000
15. עיריית חיפה
מרח' חסן שוקרי 14, חיפה
16. האיגוד הארצי לטייסי נתיבי אוויר בישראל מס' 589935485
המכון הגיאופיסי, רח' הבעל שם טוב 6, לוד

המשיבים

תצהיר

אני הח"מ, נתנאל פרץ, נושא ת.ז. 037198926, לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר אמת וכי אחיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזה, כדלקמן:

1. הנני יו"ר העותרת.
2. תצהירי זה ניתן בתמיכה לעתירה המוגשת מטעם העותרת ולאימות האמור בה.
3. האמור בעתירה נכון לפי מיטב ידיעתי ואמונתי. המקור לידיעתי ואמונתי הוא ידיעותיי האישיות מתוקף תפקידי כיו"ר העותרת, מתוך עיון במסמכים ומידע שנמסר לי, ועל-פי ייעוץ משפטי ומקצועי שקיבלתי.
4. זהו שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.


נתנאל פרץ

אישור

אני, עו"ד שי עובד, מאשר בזה, כי ביום 01.08.2022 הופיע בפני מר נתנאל פרץ, שזיחה עצמו באמצעות ת.ז. שמספרה 037198926, ולאחר שהוזהרתיו כי עליו להצהיר אמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפני.

