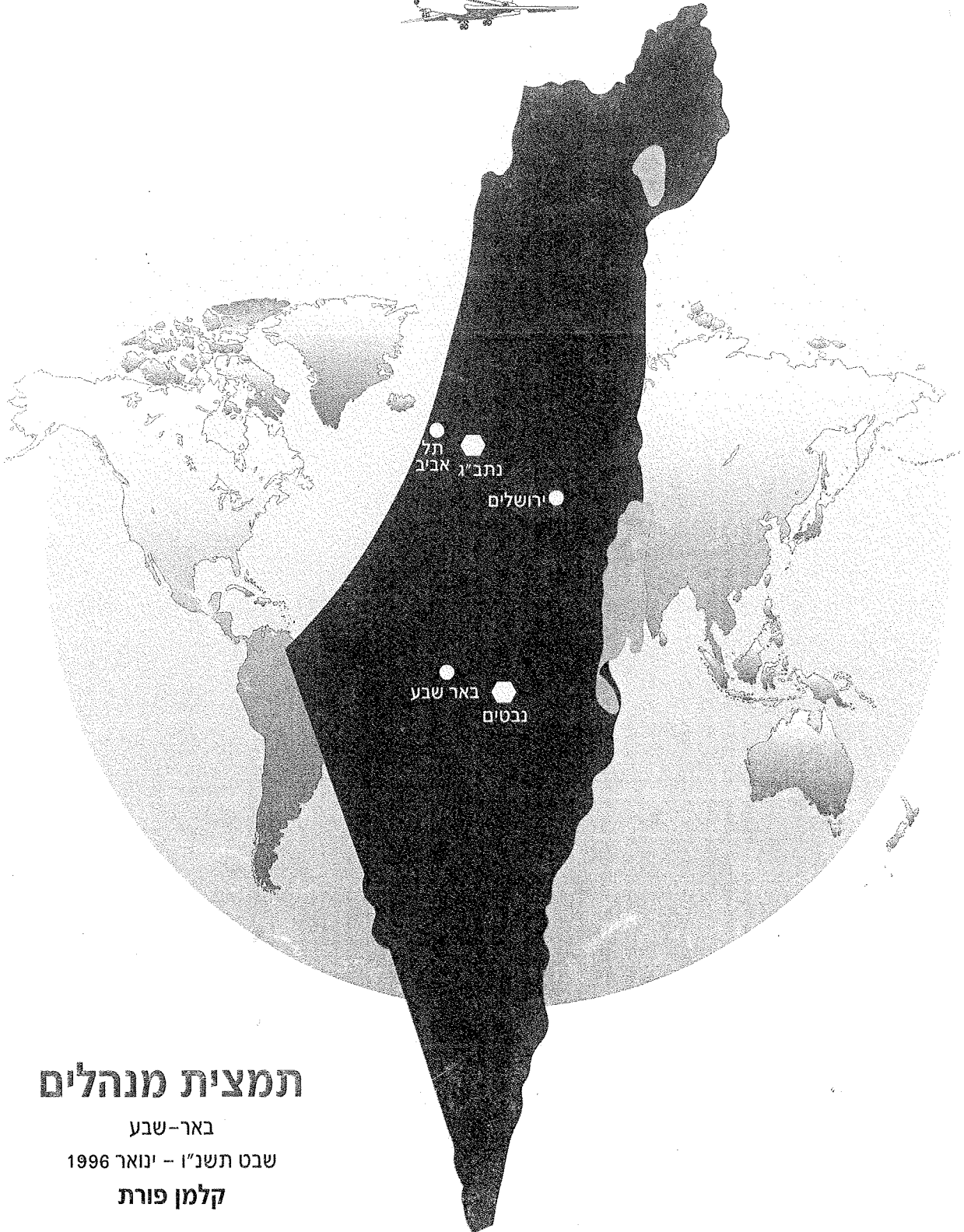


הרשות לפיתוח הנגב

סקר יתכנות

שדה תעופה בינלאומי נבטים (1996)



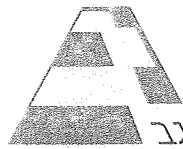
תמצית מנהלים

באר-שבע

שבט תשנ"ו - ינואר 1996

קלמן פורת

מ1



הרשות לפיתוח הנגב

סקר יתכנות

שדה תעופה בינלאומי נבטים (1996)



תמצית מנהלים

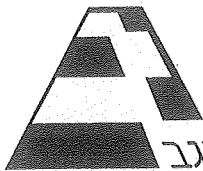
באר-שבע

שבט תשנ"ו - ינואר 1996

קלמן פורת

תוכן העניינים

5	דבר הרשות לפיתוח הנגב
7	צוות הסקר
9	מבוא
11	סכום ומסקנות
13	מפת כבישים ושדות תעופה
	סקר יתכנות - תמצית מנהלים
15	א. רקע
16	ב. יעדים ונתונים עיקריים
16	1. הנחות יסוד ורקע כללי
21	2. רקע תעופתי
23	3. רקע כלכלי
25	4. מערך התחבורה
27	5. איכות הסביבה
28	ג. המאפיינים העיקריים של שדה-נבטים
28	1. ת.ב.ע נבטים
28	2. חיל האויר
28	3. פרטנציאל המשתמשים בנבטים
29	מפת שדה תעופה נבטים
31	4. יתרונות ומגבלות
32	5. תאור התכנית המוצעת (שלבים, השקעות)
33	6. בחינת הפרוייקט
34	ד. על החזון, הנגב ושדה התעופה נבטים
34	1. הנגב ומטרופולין באר-שבע (עיר בינלאומית)
35	2. שדה נבטים - פרויקט לאומי ציוני מרכזי
36	סיכום



דבר הרשות לפיתוח הנגב

הרשות לפיתוח הנגב ריכזה מאמצים בהכנת מסמך מקצועי, כדי לבחון כלכלית כדאיותו של הקמת שדה תעופה נבטים כשדה בינלאומי בנגב.

לשם כך הוקם צוות של בעלי מקצוע בתחום התעופה והכלכלה ובעבודת תחקיר מאומצת, המסקנה המשתמעת מהמסמך הינה חד משמעית, שאם השדה יקום הוא יהיה כלכלי והוא אף יעמוד ברשות עצמו, הוא ישרר שסתום המתהווה לאחרונה בנתביג, ויביא להקלה לתושבי המרכז מבחינת איכות חיהם.

חזון הקמתו של שדה נבטים יגרום להתפתחות מואצת בדרום, וישפיע על ההתפתחות האורבנית באזור תוך קליטת הגירה חיובית שתשתקע באזור.

הצוות ביצע עבודה יסודית, אשר הוציא מתחת ידיו מסמך מקצועי ראוי לשבח, ועל כך ראויים אלה שתראו להעלאת הרעיון ברכות והם:

- מר קלמן פורת - מחבי "אלרום" וצוותו.
- מר יחיאל אדמוני - יו"ר ועדת ההיגוי.
- מר גבי ללוש - יו"ר מועצת הרשות.
- מר שמוליק ריפמן - יו"ר המינהלת.
- מר בצלאל טביב - יו"ר ועדת כספים ופרוייקטים.

ולבסוף אני רוצה להודות למר אברהם בייגה שוחט שר האוצר, על תמיכתו העקבית ברעיון ועל כך שהוא נטע תקווה בתושבי הנגב שאכן נבטים קום יקום לפיכך מגיעה לו תודה והערכה בשם הנגב ותושביו.

בברכה,
חיים בן איון
מנכ"ל



צוות הסקר

1. אלי"מ (מ"ל) יואש צידון - צ'אטו חבר כנסת (לשעבר)

2. פרופ' יהודה גרדוס, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב (במרכז הנגב לפיתוח אזורי)

3. פרופ' אליהו שטרן, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב. (סביבות-תכנון)

4. שוקי כהן, M.Sc., תכנון ויעוץ כלכלי

5. ד"ר תומר גודוביץ, אוניברסיטת תל אביב

6. בנימין דנה פיקאר, אינג', "צופיה הנדסה"

7. מוטי פריד, אינג', ת.ה.ן

8. ד"ר עינת אלקבץ, "אל-רום"

9. אלי"מ (מיל.) קלמן פורת, M.Sc., "אל-רום"

10. מנחה ומלווה - מר יחיאל אדמוני, הרשות לפיתוח הנגב



373 קטן בנז - 373 זנך במזינה

מבוא

במחצית שנת 1995 הטילה הרשות לפיתוח הנגב על חברת "אל-רום", לערוך סקר יתכנות להפעלת שדה תעופה בינלאומי בנבטים.

במשך הכנת הסקר, קויימו התיעצויות הדדיות עם גורמי התעופה האזרחית, חברות תעופה, צה"ל - חיל-האוויר, משרדי ממשלה (האוצר, התחבורה, התיירות והפנים), ומוסדות הממונים על מערכות הפיתוח והתשתית באזור.

הסקר המוגש בזאת, הינו גיבוש של בדיקת החלופות אשר נותרו מהיבטים שונים ומגוונים. עבודת הצוות כללה איסוף מידע ונתונים, מיון ובקרה של תהליכים, שיקול וגיבוש חלופות כלכליות ותעופתיות.

בתוחני כי המסמך שהכין הצוות, הינו חוליה חשובה בביסוס תהליכים כלכליים וחברתיים המשפיעים על חיינו במדינה בכלל ובנגב בפרט.

פרויקט נבטים מהווה גשר רחב לאיחוד וליכוד העם-היהודי ומדינת-ישראל ביעד תשתית נבחר - ומציג מודל ישים וחיוני לכלכלת שנות האלפיים.

לצורך עריכת סקר יתכנות זה - הפעילה חבי "אל-רום" צוות רב-דיסציפלינרי אשר כלל אישים ומדענים ברי-סמכא בנושאי הכלכלה, הגיאוגרפיה, ההנדסה והחברה. עבודת הצוות הוכזה בחוברת, בת ששה פרקי יסוד, נספחים, איורים ומפות. תקציר המנהלים, המצורף לחוברת, מרכז עיקרי הנתונים ומביא הסיכומים והמסקנות.

לא נכללה בעבודתנו תכנית מפורטת להפעלת שדה-התעופה הבינלאומי בנבטים. תכנית זו תוכן על ידי המוסדות המתאימים עם קבלת החלטת הממשלה.

תודתנו נתונה לכל האישים אשר עזרו לנו בהכנת העבודה ובמיוחד לחברי ועדת ההיגוי של הרשות לפיתוח הנגב.

ה"ה ש. ריפמן, ב. טביב, י. אדמוני, ח. בן-איון, מ. סהר וי. לקס.

הערכתי האישית לחברי בצוות אשר עשו מלאכתם נאמנה - במסירות, שקדנות ומיומנות - לאורך כל דרכנו המשותפת.

על כך יבואו כלם על הברכה !

שלכם בברכת חברים,

קלמן פורת
מרכז הצוות

סכום ומסקנות

הצוות המקצועי שהכין סקר היתכנות לפרויקט שדה התעופה הבינלאומי בנבטים (1996) - בדק המימצאים, נתח הנתונים ובחן החלופות במישורי הכלכלה, התעופה והתשתיות הסביבתיות וממליץ על המסקנות הבאות:

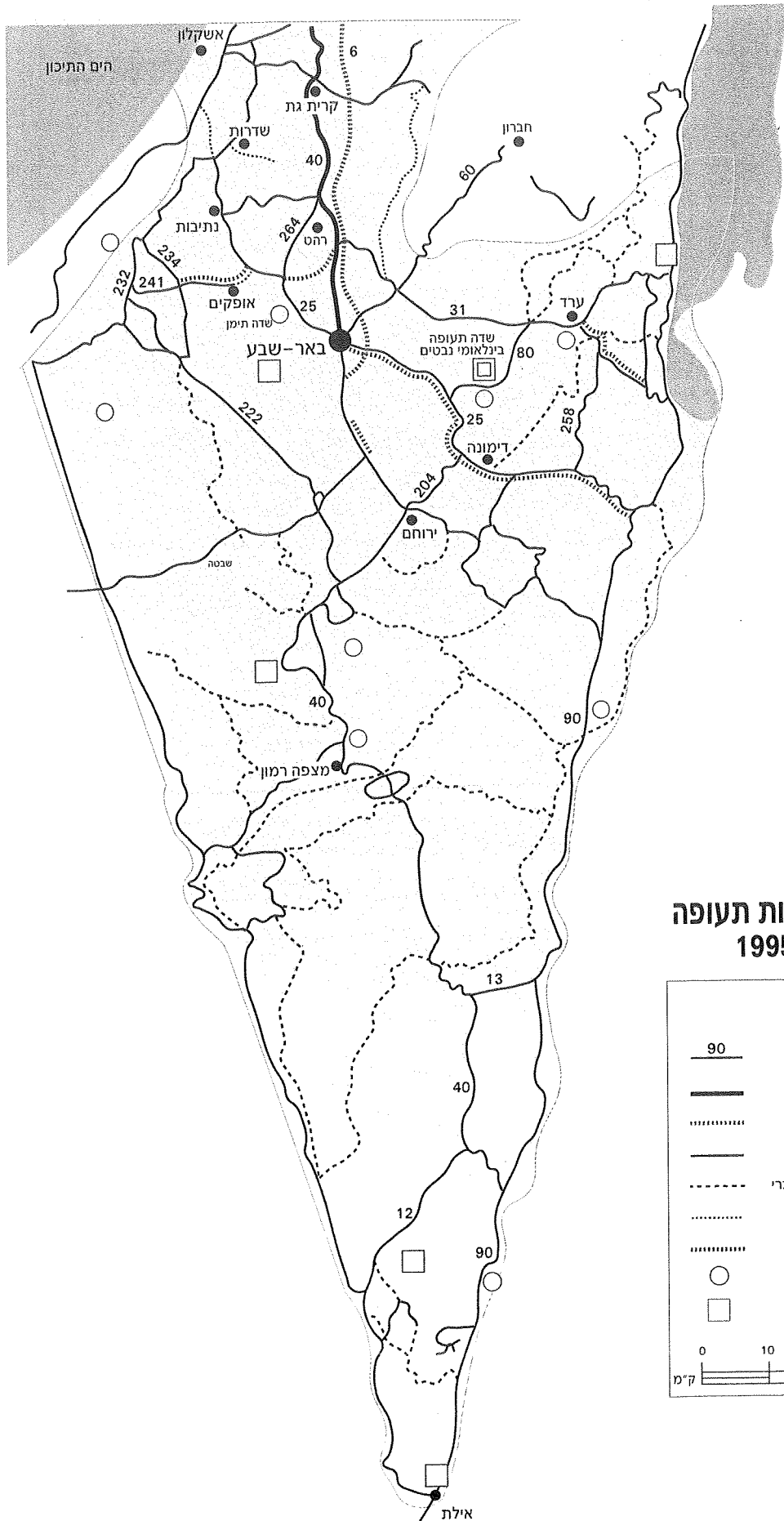
1. שדה התעופה נבטים הוא פרויקט זמין, נתן להפעלה מיידית (לטיסות יחודיות) וזאת בהסתמך על המערכות התעופתיות והקרקעיות הקיימות ובהתאם להחלטות משרדי הממשלה (משרד הפנים - ת.מ.א 15 ומשרד התחבורה - ר. ש. ת.).
2. הפעלת שדה תעופה בינלאומי משלים לנתבי"ג - צנוע ככל שיהיה בשלב התחלתי - הוא צורך לאומי חיוני בהתחשב במגמה המקומית והגלובלית של הפיתוח המואץ בנפחי התעופה האווירית.
3. שדה התעופה בנבטים, הוא מתקן תשתית בעל חשיבות לאומית ראשונה במעלה, המשלב גמישות נוספת במערכות התחבורה בישראל תוך שחרור לחצים בשעות שיא (ולילה) מנתבי"ג. שלבי היסוד המוצעים:
 - ◆ **שלב א'** (הצעת צוות הסקר)
לתקופה 2000-1996, חצי מיליון-מיליון נוסעים בשנה ובהשקעה 75-115 מיליון ש"ח (בהתאמה).
הפעלה: 4-5/96. (שדה תעופה דגם עובדה, משופר).
 - ◆ **שלב ב'** (הצעת רשות שדות התעופה)
לתקופה 2010-1996, כחמישה מיליון נוסעים ובהשקעה של מעל שלושה מיליארד ש"ח. הפעלה לא לפני שנת 2010. (ורק לאחר מיצוי קיבולת פרויקט נתבי"ג 2000).
4. בדיקת הכדאיות הכלכלית מוכיחה, כי התשואה על ההשקעה בהפעלת שלב א' הנה חיובית.
5. לחיל האוויר נכונות לשיתוף פעולה מלא להפעלת השדה כבר בשלבו הראשון ועקב פעילותו ומיבנהו של הבסיס - התשלום עבור שירותיו המקומיים עשוי להיות נמוך.
6. מערכות התשתית והשירותים במרחב הנגב והדרישות לרמת איכות הסביבה - נבדקו ועומדות בתנאים להפעלת שלב א'.
7. משקל גורם המרחק (משך נסיעה נוכחי, של כשעה וחצי מנבטים לאזור נתבי"ג) - ילך ויצטמצם בעתיד וזאת עקב גידולה היחסי של אוכלוסית הדרום, פיתוח כביש מסי 6 והפעלת רכבת מהירה (לקראת שנות האלפיים).
ניתן לציין כי שדה נבטים נמצא במרכז כובד מתפתח של אוכלוסית האוטונומיה - להם מיקומו מהווה יתרון.

8. בראיה של פיתוח הנגב ועיצוב מטרופולין באר-שבע כצומת פעילות מתרחבת במישורי הכלכלה והתחבורה במזרח התיכון - עשוי שדה התעופה בנבטים להיות אטרקטיבי:

- ◆ להגביר שרשרת הביקושים בתירות (רפואית, מדברית, היסטורית) ובטיסות - מעבר (בעיקר למזרח הרחוק).
- ◆ להוות גורם מכריע בהעשרת התעשייה המודרנית בכלל והתעופתית בפרט.
- ◆ לבסס התנאים ליצירת מרכז עסקים לאומי שני במדינה.

9. קיימת התענינות לקבלת זיכיון להפעלת השדה על ידי יזמים פרטיים, בתנאים המקובלים היום במשק העולמי.

10. על מדינת ישראל, באמצעות ממשלתה, לקבל החלטה אופרטיבית מחייבת להפעלת נמל התעופה הבינלאומי השני בישראל, בנבטים, לאלתר.



כבישים ושדות תעופה בנגב 1995

מקרא	
90	כביש קיים ומספרו
—	שיפור תוואי קיים
⋯⋯⋯	סלילת כביש חדש
—	דרך טיולים לכל רכב
⋯⋯⋯	דרך טיולים לרכב מדברי
⋯⋯⋯	עבודות לפיתוח
⋯⋯⋯	בקשות לתכנון
○	מינחת
□	שדה תעופה

0 10 20 30
ק"מ

שדה התעופה הבינלאומי בנבטים (1996)

סקר יתכנות - תמצית מנהלים

א . ר ק ע

שדה התעופה בנבטים ישלים את השדרה התעופתית של ישראל ויהווה נמל התעופה הבינלאומי השני אשר יופעל בשלבים, החל מאביב שנה זו ועד לסיום תכנונו וביצועו לקראת שנת 2010.

בעוד שמספר הנוסעים והמשתמשים בתעופה גדל בקצב הולך וגובר, תכנית נתב"ג 2000 אינה מתקדמת בהתאם ללוח הזמנים שנקבע לה וזאת מסיבות שאינן תלויות ישירות ברשות שדות התעופה (ציבור המתנגדים לתכנית, מערים מכשולים באופן רציף ומשמעותי).

עובדה בסיסית זו מחייבת בדיקת חלופות היכולות לשמש מענה בלוח-זמנים קצר ובעלות סבירה.

שדה התעופה הקיים בנבטים מתוכנן ברמה גבוהה (על שני חלקיו - הצבאי והאזרחי) ובתקני איכות של שנות האלפיים.

החלטת משרדי הממשלה האחראים לפיתוח התעופה (משרד התחבורה ומשרד הפנים), קובעת: "יעודו של נמל התעופה בנבטים במערך הכללי של שדות התעופה בישראל הוא לשמש כנמל תעופה בינלאומי שני למדינת-ישראל, לאחר שנתב"ג יגיע לרוויה בקיבולתו".

מערכות התשתית והשירות הלאומיות במרחב הנגב המתאימות, הן בקיבולת והן באיכות לקליטת התנועה האווירית והקרקעית הצפויה עם הפעלת נמל התעופה של נבטים בשלב פיתוחו הראשון (1996-2000).

ההשקעה הנדרשת למימוש השלב הראשון - 60-80 מיליון ש"ח, נבדקה בהתאם לקריטריונים כלכליים ונמצאה אטרקטיבית בכל ניתוח כלכלי מקובל. לפיכך קיימת גם התענינות נכרת בקרב יזמים ומשקיעים בפרויקט מרכזי זה.

החלטת הממשלה להפעלת נמל התעופה הבינלאומי בנבטים עוד השנה, תשמש מנוף לפיתוח הכלכלי של מדינת ישראל בעידן שנות האלפיים. מימוש המשאב הכלכלי הזמין - שדה התעופה נבטים - יאדיר פיתוח הנגב ויקדמו להיות מרכז העסקים השני במדינה.

ב. יעדים ונתונים עיקריים

(תמצית מפרקי סקר היתכנות שהוכן על ידי הצוות)

1. הנחות יסוד ורקע כללי

1.1 מטרות הסקר

הסקר מתרכז בנתוח הפעילויות (תכנון) לביצוע שלב א' של הפעלת שדה-נבטים ומפרט הצעות ודרכי פעולה במישורים הבאים:

- ◆ בחינת האפשרות האם נתן ורצוי להפעיל את שדה התעופה בנבטים כשדה משני לנתבי"ג באמצעים צנועים ובמועד קרוב ביותר.
- ◆ גיבוש, איפיון ופרוגרמה כללית לפיתוח פיסי וכלכלי של ש.ת. נבטים.
- ◆ הכנת ניתוח כלכלי של העלויות והתועלות בהפעלת ש.ת. נבטים במישור המשק הלאומי והסינרגיות בינו לבין הפרויקטים המרכזיים המתוכננים בנגב.
- ◆ ניתוח והנמקת הסיבות לעדיפות הפעלת התכנית המוצעת (שלב א') באופן מידי.
- ◆ הכנת דו"ח מקצועי - טכני, המבוסס על הערכת מצב עדכנית של נתונים תעופתיים וכלכליים המהווים מודל חדשני למשאבים, צרכים ומגמות פיתוח - כלכלי. מודל זה, יתמודד עם השינויים העתידיים הצפויים בהתאם לתכניות הלאומיות.
- ◆ המסמך אשר הוכן על ידי הצוות, התמקד בעיקר בדיסצפלינות המקצועיות (תעופתיות וכלכליות) המאפיינות את שדה נבטים, שקל השפעת בעיות היסוד של תכניות פיתוח המדינה והתייחס לתכנון הלאומי והאזורי לטווח הקצר (שנת 2000) והארוך (2020).

1.2 יעדים לאומיים ונגביים

- ◆ הפעלת שדה התעופה הבינלאומי בנבטים תאפשר קידום וביסוס יעדים כלכליים וחברתיים, הן במישור הנגבי והן במישור הארצי:
- ◆ מענה לביקושים מקומיים וכלליים בתנועה האוירית ושירותיה (מגמה רב שנתית של צמיחה דו-ספרתית).
- ◆ איפשוור מיתון ביקושי - יתר באזור נתבי"ג (קרקעות, עומסי תחבורה, איכות הסביבה ותביעות נוספות).

- ◆ סיוע בגמישות הביצוע והתאמות לוח-זמנים לפרויקטים לאומיים הנמצאים בשלבי תכנון או בתחילת דרכם (בעיקר נתב"ג 2000).
- ◆ קידום משמעותי למיזמים מתוכננים במרחב הנגב במישורי התירות (חבל ים-המלח והר-הנגב), התעשייה (איל"ח, תעשיות היי-טק ותעשיות אוויריות) והתחבורה היבשתית (מערכות כבישים מהירים ורכבות מודרניות).
- ◆ ניצול כלכלי ותעופתי של משאב-לאומי קיים והפיכתו לשדה-תמך ושדה משלים למערך נתב"ג.
- ◆ פיתוח נמרץ למטרופולין באר-שבע והפיכתו לעיר בינלאומית במרכז העסקים הלאומי החדש.

1.3 פיתוח נמל תעופה בינלאומי שני - תהליך קבלת ההחלטות

- ◆ תהליך קבלת ההחלטות במישור הלאומי, הנו הגורם הבסיסי והיסודי אשר ישפיע על פיתוחו העתידי והפעלתו המעשית של שדה נבטים.
- ◆ חיוני לבחור מקום לנמל התעופה השני, המבטיח באופן מירבי כנגד סיכונים עתידיים ומאפשר איסטרטגיית פיתוח לאומי גמישה תוך כדי קביעת שלבים לתכנון ארוך טווח.
- ◆ נמל תעופה אחד, אינו עונה ואינו מספק הצרכים המתפתחים באשר האמור לרמת שירות מתקדמת, הנדרשת במדינה מודרנית.
- ◆ קיים קונפליקט בסיסי בין אזור צפוף אוכלוסיה והבטחת איכות חיו - לבין פיתוח בלתי מוגבל של נמל התעופה הראשון. יתרה מכך, להרחבתו, ישנן מגבלות יחודיות שהשפעתן על פרקי הזמן והמשאבים - מתמשכים מעבר למתוכנן.
- ◆ היעוד של נמל התעופה השני הוא לענות לביקושים הצפויים בטווח הקצר והארוך - תוך התחשבות בפיתוחו ובמצבו של נמל התעופה הראשון הקיים. הביקוש לטיסות הוא אוטונומי וגידול שיעור הנוסעים ברור בהווה ובעתיד. לגורם זה, משמעות חיובית ובסיסית לקביעת הפרוגרמה של נמל התעופה החדש.
- ◆ פיתוח שווקים, מהווה גורם דינמי בקידום נמל התעופה השני. ניסיון בינלאומי מראה, כי בסופו של דבר - כל שדה מבסס את יתרונו היחסי ומגדיר תחומי התמחותו בהתאם למדיניות הממשלה ומאפייניו היחודיים.
- ◆ הצורך הדחוף בהפעלת נמל תעופה נוסף, עשוי לחייב החלטת ממשלה להעברת תכנון וביצוע הפרויקט החדש מגוף קיים ועמוס למינהלה חדשה אשר תאיץ לוח-הזמנים ותקצר ההליכים.

1.4 היבטים תכנוניים

תכנון לאומי (ישראל 2020)

- ◆ מהבחינה האזרחית, ישראל הופכת ממדינת-קצה למדינת-מעבר. לפיכך, תכניות הפיתוח העתידיות של התעופה האזרחית משתלבות בתכנון הלאומי ארוך הטווח, הן במישור הפיסי והן במישור הכלכלי.
- ◆ נמל תעופה בינלאומי הוא מתקן - תשתית בעל חשיבות לאומית ארצית. יש לתת לכך ביטוי סטטוטורי בהחלטת ממשלה - ולאחר מכן במועצה הארצית לתכנון ובניה.
- ◆ תכנית ישראל 2020 כוללת בשיקוליה את המצב החדש שהתהווה באזורנו ומפרטת מגמת פיתוח מערכות הבניה, השירותים והתשתית בדרום.
- ◆ ת.מ.א. / 15 - תכנית מיתאר ארצית לשדות תעופה, הוכנה ע"י המועצה הארצית לתכנון ולבניה בשנת 1993.
- תכנית זו אינה מהווה תכנית פיתוח אלא מסגרת לקביעת מטרות לאומיות. היא אינה מפרטת עדיפויות ושלבויות.

שדות תעופה בינלאומיים (דרגה 1)

ש.ת. מס' 1- נתבי"ג

ש.ת. מס' 2- נבטים

ש.ת. מס' 2א- זיקים

◆ מדיניות קרקעית

הנושא הבולט והמנוף רב החשיבות בהשפעה על התהליכים הכלכליים הוא שמושי הקרקע במדינת-ישראל. אזורי הביקוש בסביבת נתבי"ג הם מהדרגה הגבוהה ביותר. כל פעילות נוספת במעגל הקיים, רק מגבירה את כושר הלחץ של הסובבים ומעלה סכומי התמורה, הרכישה והפיצוי. נתן בהחלט, במדיניות חדשנית והחלטית, לשנות אזורי הביקוש ולשחרר הלחצים הקיימים והמתפתחים במרכז. מר מיכה טלמון (מנהל מינהל מקרקעי ישראל בעבר), בניר עמדה שלו (ראה נספח מס' 9) - מצביע על התועלות הלאומיות שיתפתחו עם הפעלת שדה התעופה בנבטים.

גם בפרק 3 של הסקר, מעלה יועצנו הכלכלי מר שוקי כהן את נושא ירידת ערך הקרקעות עקב מגבלות בניה באזור הסובב את נתבי"ג. מרחב הנגב ובירתו באר-שבע, מהווים את העתודה הקרקעית הלאומית לביסוס מרכז עסקים שני ומקביל לקיים באזור ת"א. מומלץ לבדוק נושא הפקעת שטח שדה התעופה בנבטים שבוצע בהתאם להסכם עם מצרים ויעודו ש.ת. צבאי. יתכן ויהא צורך בחקיקה מיוחדת לשמושים אזרחיים.

1.5 הנגב - פרמטרים יחודיים

- ◆ פיתוח שדה תעופה במרכז קדמת הנגב (ולו גם במתכונת מצומצמת), - ירחיב את צד ההיצע לשירותים, יגרום לעידוד הביקושים, הן הכלכליים והן ההתיישבותיים.
- ◆ מערך השלום המרחבי במזרח התיכון בכלל ועם ירדן בפרט - מעמיק ומרחיב משקלו הסגולי הכלכלי של הנגב וערכיות שדה התעופה בנבטים. מעגל השלום המתרחב, מהווה בסיס חשוב לפיתוח שדה-התעופה וחורג מתחומי הנגב וצרכיו.
- ◆ תנועת התיירות תצמח עקב פרויקטי השלום, ולנגב יתרונות יחסיים בתחום זה (תיירות רפואית, מדברית והיסטורית).
- ◆ ענף התיירות המתפתח, מהווה גורם מרכזי בתמי"ג הלאומי ונמצא כבעל פוטנציאל נבחר באזור הנגב. דרוש עתה רכוז מאמץ גורמי התיירות להכוונת טיסות-שכר לנבטים.
- ◆ פלטפורמה לשירותי תעופה - מיקומו המצוין של הנגב, מאפשר פיתוח ענפי תעופה מודרניים אשר יבססו תעסוקה רחבת מוטת-הכנסה:
 - תעשייה תעופתית (מפעלי בדק ושיקום).
 - שירותי תחזוקה ותיקונים (מטוסים רחבי-גוף).
 - שירות לטיסות-מעבר וקשר.
 - שירותי הסעדה, ניקיון ורענון.
 - צומת לאנשי עסקים ומפגשים בינלאומיים.
 - מרכז תעופה צבאי על כל שירותיו (משלש חצרים-רמון-נבטים).
- ◆ הנגב הוא מקום טבעי לפיתוח כלכלת התעופה ויש לשמר מתנת טבע זו. פריצת הדרך בהפיכת הנגב לפלטפורמה תעופתית, תעניק למדינה תשתית לאומית יחודית בנקודת המפנה הכלכלית של האלף השלישי.
- ◆ צעדים טבעיים אלה לפיתוח הכלכלי והחברתי של הנגב, הנם בלתי נמנעים ויביאו את דרום המדינה להיות חלק ממועדון העילית הלאומי.
- ◆ נמל תעופה בינלאומי הוא בהחלט יעד מועדף במכלול שיקולי פיתוח יסודות התשתית במרחב הנגב.
- ◆ שדה נבטים מהווה עוגן משמעותי לפיתוח הכלכלה והחברה, בעיקר כאשר אנו נמצאים בעיצומו של תהליך בו רואים את רקמת השוק המזרח-תיכוני הולכת וצומחת במימדים אשר לא ידענום.
- ◆ אין ספק, כי הבעיות בהפעלת נבטים הן רבות, אולם גם הסיכויים הם רבים. בנתוח מעמיק של היסודות המרכיבים פרויקט זה - כפי שבאו לידי ביטוי בעבודת הצוות - נתן להצביע כי התשואה למשק הלאומי הנה משמעותית. על ציר הזמן הנתון, בצירוף המסיבות ההיסטוריות והמשקיות הנדיר כיום - קידום הפעלת שדה התעופה בנבטים הוא צורך לאומי חיוני מכריע.

◆ שדה נבטים הוא פרויקט קיומי למדינת ישראל בכלל ולנגב בפרט, כאשר חכמת המינון בהפעלתו, מוכתבת מצרכי התעופה בישראל.
נתוני הגידול המרשים בפעילות התעופתית הלאומית - מצביעים על כך, שאנו עלולים להגיע למשבר עקב הדחיות ואפשרויות המימוש של תכנית נתביג 2000.

2. רקע תעופתי

מטרת פרק התעופה היא לנתח המצב העכשווי בתנועה האווירית, לאפיין מרכיבי שדה התעופה בנבטים, לגבש פרוגרמה ראשונית לתכנון ולהציע תכנית אסטרטגית להפעלת שדה התעופה הבינלאומי בנבטים.

2.1 מעמד ישראל בתנועה הבינלאומית והאזורית

א. התפתחות התנועה האווירית הבין-לאומית של ישראל בעשור האחרון מצביעה על תהליך גידול רציני. בחמש השנים האחרונות, קצב הגידול הואץ ביותר (בשנה הנוכחית (1995) נגיע לכשבעה מיליון נוסעים לעומת פחות משלושה מיליון נוסעים ב-1985).

ב. טיסות השכר היוו כ- 20% מהתנועה בנתבי"ג (1994). המגמה בהתפתחות טיסות אלה, היא בעליה מתמדת - גידול של 15-20% לשנה.

ג. תהליך השלום הופך את מדינת ישראל לצומת נתיבי תעופה ברמה בינלאומית.

ד. צפוי פיתוח משמעותי ברשת הטיסות האזוריות למדינות השכנות.

2.2 נתבי"ג 2000

תכנית הרחבת השדה הבינלאומי הראשון - נמצאת בהליכי תכנון מתקדמים אולם כבר עתה מסתמנים עכובים בתחילת מסלול הביצוע. טרמינל הנוסעים - שהנו צוואר הבקבוק הנוכחי בהעלאת רמת השירות לנוסע - נמצא היום במצוקה (בעיקר בימי שיא התנועה). גורמים שאינם בשליטת רשות שדות התעופה מכבידים על קידום הפרויקט הלאומי הענק ועשויים לשבש לוח הזמנים המקורי.

2.3 עובדה

השמושים האזרחיים בבסיס חיל האוויר בעובדה מהווים דגם להפעלה משותפת של שדה התעופה בנבטים. קיימת אנלוגיה בין עובדה/אילת לנבטים/ערד-ים המלח. טיסות השכר לאילת, מנצלות את המערך האווירי של הבסיס הצבאי. טרמינל נוסעים אזרחי הוקם בשולי הבסיס ומשרת את הנוסעים (בעונת התיירות של בשנת 1995 עברו בשדה זה כ- 300 אלף נוסעים).

2.4 פיתוח תעופה ותיירות

מדיניות התעופה והתיירות קשורות זו לזו, לא רק בתלות התיירות בתחבורה לצורך הגעה לאתרי הנופש, אלא גם בשל ההזדמנויות הכלכליות שיוצרת התעופה, במסגרת חבילת הנופש, על ידי הוזלת המרכיב התחבורתי בעונות מסוימות.

נקודה חשובה שיש להדגיש בעניין זה היא, שפיתוח התשתית התעופתית צריכה להקדים את פיתוח התשתית התיירותית על מנת לעודד תיירות. בשנים הקרובות עשויה להתפתח מערכת שתרכז טיסות קצרות מסוג FEEDERS אל שדה תעופה אחד ותיצור רשת.

לפיתוח רשת תעופתית כזו, יש מספר יתרונות כלכליים, כאשר השניים העיקריים הם: שערי תפוסה גבוהים יותר במטוסים ורמת שרות גבוהה ליותר יעדים. ההתפתחויות בשוק התעופה בשנים האחרונות מלמדות על חשיבותם של יתרונות לגודל והתפתחות של מרכזי תעופה הירארכיים שיפרשו רשת קווי טיסה יעילה יותר והקטנת עלויות התפעול של חברות התעופה.

בהתבסס על נתונים שמצביעים כי התעופה והתיירות במזרח התיכון נמצאים במגמת עליה, ובמידה ותהליך השלום יביא לאיזון כלכלי ופוליטי - ניתן, בעזרת תוכנית פעולה נכונה, לבסס את ישראל כנקודת מפתח ברשת התעופה והתיירות האזורית, כאשר נבטים ונתביג נוטלים חלק ניכר מהפעילות האוירית למזרח התיכון וממנו.

למרכזי תחבורה אזוריים יש פוטנציאל כלכלי לא מבוטל עקב דרישות יחודיות של מנהלים ומרכזי עסקים לנגישות גבוהה לשירותי התעופה. מבחינת המשתמש התועלת העיקרית מתבטאת בחסכון בזמן ועלויות הנסיעה, כמו גם בשיפור בטיחות הנסיעה. לפעילות עסקית השפעה מיידית על האזור והיא מביאה בדיכ ליתרונות כלכליים.

373 קטן ב'ט"א - שיכור ג'ו' ב'ג"ג

3. רקע כלכלי

מטרת פרק זה היא לבחון האם קיימת הצדקה כלכלית להשקעות המוצעות עבור הפעלה מידית של שדה התעופה בנבטים. הניתוח הכלכלי, מוצג בחוברת הראשית של הסקר.

3.1 מרכיבי העלות - הפעלת שלב א'

ההשקעה הנדרשת להכשרת נבטים לקליטת נוסעים היא מוערכת כדלקמן (מיליוני ש"ח, כמחירי 8/95):

לקליטת חצי מיליון נוסעים בשנה	לקליטת מיליון נוסעים בשנה	
10	18	עמדות חניה
26	48	טרמינל
12	12	מסלול הסעה
10	13	ציוד חניה רכב ואחר
58	91	סה"כ
		תוספת ב.נ.מ + תכנון
15	23	ניהול ופיקוח (סה"כ 25%)
73	114	סה"כ כללי

בשני המקרים ההשקעה תואמת את התוכנית ארוכת הטווח של הנמל, וניתן לראות בה חלק מההשקעה הכוללת בפיתוחו, למעט חלקי ההשקעה בעלי אורך החיים הקצר יותר, כגון מרכיבי ציוד שונים.

3.2 מרכיבי התועלת מהפעלת השדה במתכונת הנייל:

- ◆ אפשרות קליטת מטוסים (ונוסעים) נוספים, במיוחד בטיסות שכר, שנתבי"ג לא יוכל לקלוט עד לפתיחת שלב א' של פרויקט נתבי"ג 2000.
- ◆ הקלת הצפיפות בנתבי"ג בתקופה זו, שתתבטא בחיסכון בזמני נוסעים, שיפור רווחתם, הפחתת עיכובים בטיסות וחיסכון בשעות מטוסים וצוותי-אוויר.
- ◆ תועלת בתחום התיירות.
- ◆ תועלת בתחום איכות הסביבה.
- ◆ תועלת בתחום השירותים לתעשייה ולחקלאות הקיימים והעתידיים להתפתח בנגב.
- ◆ הנמכת מחירי הקרקע במעגל הביקוש הגבוה.

3.3 עלויות יתר בהפעלת שדה תעופה שני

- ◆ פיצול תנועת המטוסים הבינלאומית.
- ◆ הפיצול ייקר עלויות ההפעלה והתחזוקה השוטפת של ר.ש.ת לטיסות המגיעות מאירופה.
- ◆ עלויות נוספות לחברות התעופה, עקב הארכת מסלול הטיסה בכ-90 ק"מ.
- ◆ עלויות הנסיעה היבשתית של הנוסעים יגדלו.

3.4 כימות התועלות וכדאיות ההשקעה של פרויקט נבטים

- ◆ הקלת הצפיפות בנתבי"ג - בהעדר נתונים מר.ש.ת., הוכן מודל המאפשר לאמוד הסכומים לשנים 1997-2001. התועלת המשוערת (הסכומים מהוונים ל-1995) הנה 74 מיליון ש"ח.
- ◆ תיירות לים-המלח. תועלת למשק הלאומי בסדר גודל של 10 מיליון ש"ח בשנה, שה"כ לשנות 1997-2001 50 מיליון ש"ח. יתכן מאוד שהתועלת בשנים הקרובות תהיה רחבה בהרבה (עקב דחיה גדולה והולכת של בקשות נחיתה בנתבי"ג).
- ◆ פיצוי, תשלום והסדרי קרקעות (כולל הנחתת ערך הקרקעות עקב העלאת מפלסי הרעש) - הסכום נאמד בין 1000 - 300 מיליון דולר.
- ◆ התחשיב נערך עבור העשור הראשון 1997-2006, בהנחה של כחצי מיליון נוסעים לשנה והשקעות יסוד של כ-70 מיליון ש"ח בשדה נבטים.
- ◆ בתזרים העלויות והתועלות, כומתו הסעיפים הבאים: עלויות נוספות בתפעול, אוויר ותחבורה - מול הקלת הצפיפות בנתבי"ג ותועלת מתיירות שכר.
- ◆ ע"פ ערכים אלה, צפוי להשקעה בנבטים, שיעור תשואה פנימי של כ-20% (ערך נוכחי נקי של +65 מיליון ש"ח) ויחס תועלת/עלות של 1:1,9.

3.5 הפרטה

ניתן לשקול אפשרות הפרטת השדה האזרחי בתנאים המקצועיים שיקבעו ע"י ר.ש.ת ובמתכונת המקובלת במשרד האוצר.

3.6 הפעלה

תחשיבי התפעול השנתיים מבוססים על העלויות בשדה עובדה. אומדן עלויות הפעלת השדה נאמדו בכחמישה מיליון ש"ח עבור חלופה של כחצי מיליון נוסעים וכ-7,5 מיליון ש"ח למיליון נוסעים לשנה. התוספת נטו לעלויות רשות שדות התעופה, להפעלת שדה נבטים, מוערכת בכ-3 מיליון ש"ח.

תשלום ההפעלה יוכל להתקזז מול הטלת אגרות נחיתה ושירות בשעור של 50% מאלה הנקוטות בנתבי"ג (דוגמת עובדה).

4. מערך התחבורה

4.1 מטרת פרק זה להציג את מערך התחבורה הקיים ואפשרויות ניצולו לקשר בין שדה התעופה נבטים במישור הנגבי והלאומי.

4.2 מיקום גיאוגרפי

שדה נבטים ממוקם בצפון הנגב ונמצא במרחקי השפעה ישירים משני מעגלי ישובים, המעגל הראשון המאגד בתוכו ישובים במרחק עד כ- 40 ק"מ (ערים, עיירות וישובים קהילתיים) והמעגל השני עד למרחק כ- 100 ק"מ.

המעגל הראשון

באר-שבע - עיר מטרופוליטנית - בירת הנגב (כ- 38 ק"מ) ערד - עיר (כ- 20 ק"מ) דימונה - עיר (כ- 35 ק"מ) מיתר, עומר, להבים - ישובים קהילתיים (35 - 30 ק"מ)

המעגל השני

ירוחם - עיירה (כ- 45 ק"מ)
אופקים - עיר (כ- 65 ק"מ)
נתיבות - עיירה (כ- 60 ק"מ)
קרית גת - עיר (כ- 65 ק"מ)
אשקלון - עיר נופש וקייט - (כ- 90 ק"מ)
מצפה רמון, קרית מלאכי, שדרות (80 - 100 ק"מ).

המעגל השלישי - הרשות הפלשתינאית

חברון כ- 55 ק"מ
עזה כ- 80 ק"מ
יריחו כ- 120 ק"מ

4.3 אתרי תיירות בתחום השפעת שדה התעופה נבטים

אזור ים המלח, ערד והר הנגב.
אזור הנגב הצפוני
אשקלון

אזורי תעשייה ויצוא

אזור התעשייה ים המלח, אורון, רותם, רמת חובב, רמת בקע
איזור יצוא לסחר חופשי - ליקית (איל"ח)
אזורי התעשייה והמלאכה הצמודים לכל עיר ועיירה

4.4 נתוני-תנועה

נפחי התנועה בצירי הנגב, בממוצעים יומיים, עדין קטנים וקיבולתם עונה על צרכי התנועה הצפויה להתפתח משדה נבטים.
אין נראה עתה צורך בהשקעות רחבות במערכת הכבישים הואיל ותכנית החמש שנתית של מ.ע.צ. עונה על הצפי.

4.5 דרך מספר 6

בתכנון ארוך הטווח יגיע לקרבת אזור נבטים.

4.6 דרכים מסילתיות

- ◆ בתכנון הכללי של רכבת ישראל, מוצע לחבר הקו העובר ליד ערוער לטרמינל הנוסעים בשדה נבטים.
- ◆ רכבת מהירה - בתכנון. (ארוך טווח)

4.7 חניונים ושירותי דרך

עם הגברת תנועת המשתמשים בכבישים יהיה צורך בהרחבת רשת מרכזים לשירותי דרך. הנושא נמצא כעת בבדיקה בגופים כלכליים ורשויות התכנון.

סכום:

הפעלת שדה התעופה "נבטים" בצפון הנגב לא רק שלא תהווה מעמסה על דרכי הנגב וישוביו אלא תתן מנוף לצמיחה.
הפעלת השדה במתכונת הראשונית המוצעת בדו"ח זה לא תחייב השקעות עתירות הון בתשתית הדרכים ותאפשר שימוש מלא בתשתית הקיימת.

5. איכות הסביבה

5.1 מטרת פרק זה לבדוק, באופן כוללני, ההשפעות הסביבתיות הפוטנציאליות של תפעול שדה תעופה אורחי נבטים.

5.2 השפעות על שימושי וייעודי קרקע

◆ במרחב שדה התעופה ההשפעה על המשך פיתוח אזורי מגורים ו/או תעשייה - הנה מצומצמת ביותר.

◆ יש לבדוק השפעות עתידיות על פיתוח הישובים ערוער וכסייפה.

5.3 רעש מפעילות מטוסים

◆ הגברת הפעילות האוירית בשדה ובמרחבו האוירי, עלולה לגרום לעליה במפלסי הרעש.
◆ עליה זו אינה מגיעה לגבול התקן המותר כיום.

5.4 זיהום אויר

◆ לא צפויה חריגה מתקני זיהום האויר ממטוסים.
◆ לא צפויה חריגה מתקני זיהום האויר מכלי-רכב.

5.5 צומח/חי

אין בהפעלת השדה פגיעה בנוף או בערכי צומח.

סיכום: בטווח הנראה לעין, הבעיה האקולוגית בשדה התעופה נבטים מצומצמת ביותר.

ג. המאפיינים העיקריים של שדה - נבטים

1. ת.ב.ע נבטים

תכנית המתאר לנבטים, אושרה בוועדת בנין ערים של מחוז הדרום עוד בשנת 1975 ועיקריה הם:

- ◆ תכנית מפורטת לשימושים תעופתיים אזרחיים וצבאיים.
- ◆ חלוקת שטחים: כ- 25 אלף דונם לשדה הצבאי. כ- 15 אלף דונם לשימושים אזרחיים.
- ◆ החלק הצפוני של האתר - בשימוש תעופתי צבאי ואילו בחלק הדרומי יוקמו המסלול האזרחי החדש, רחבות החניה, מסוף הנוסעים ואזור תעשיות נילות (ראה מפה בסוף החוברת).
- ◆ התכנית המאושרת נמצאת במחוז הדרום ואין מניעה להגיש תכניות מפורטות למתקנים, בניה ופיתוח תעשייה.

2. חיל האוויר

בסיס נבטים של חיל האוויר מופעל זה מספר שנים, אולם אינו מנוצל במלוא הפוטנציאל שלו. שילוב הפעילות הצבאית עם התעופה האזרחית - מקובל על החיל וזאת בהתאם לתכנית האב המאושרת. שתוף פעולה אפשרי מתבסס, בין השאר, גם על האפשרות שחיל האוויר יקבל תשלום עבור השירותים אותם יעניק הבסיס לתעופה האזרחית. בשדה התעופה הצבאי קיימים מסלולי המראה ונחיתה, מגדל פיקוח, מערכות קשר וניווט, חוות דלק-מטוסים, שירותי חרום והצלה, סידורי בטיחות ובטחון ותשתית הנדסה אזרחית מתקדמת. **באשר למדיניות משב"ט לטווח הארוך - הנושא מחייב דיונים נוספים במערכת.**

3. פוטנציאל המשתמשים בנבטים

3.1 נוסעים

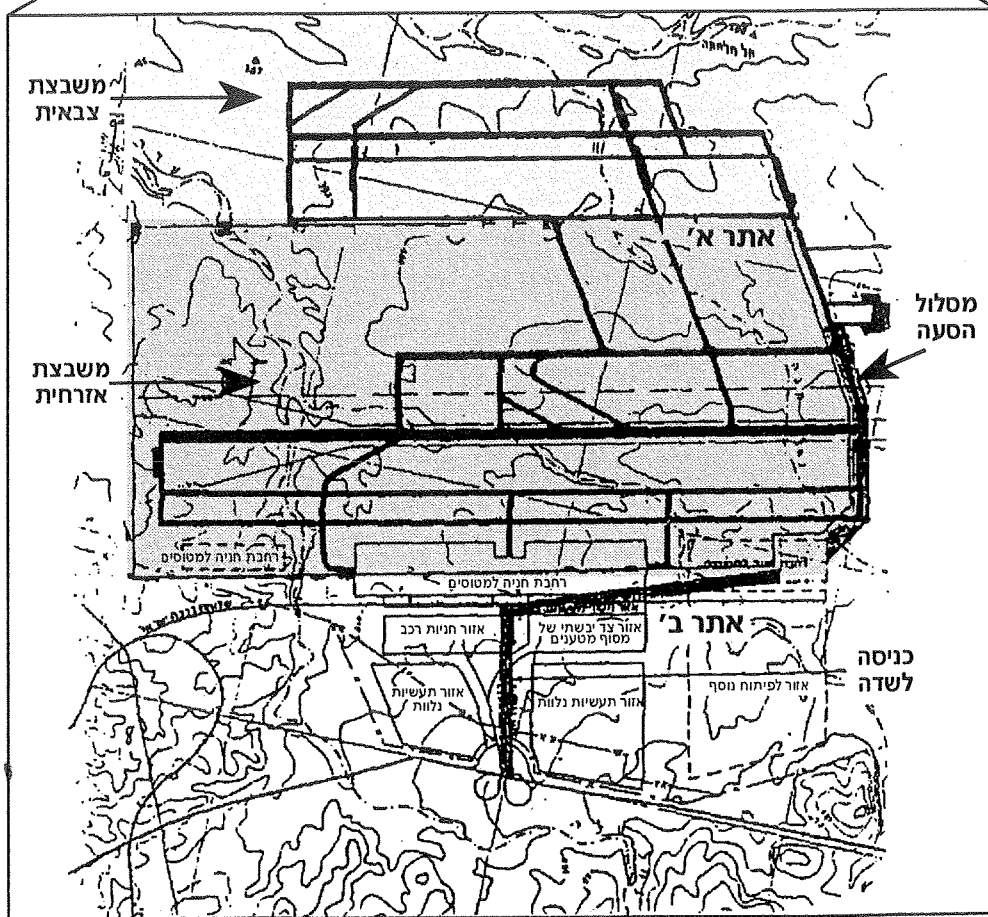
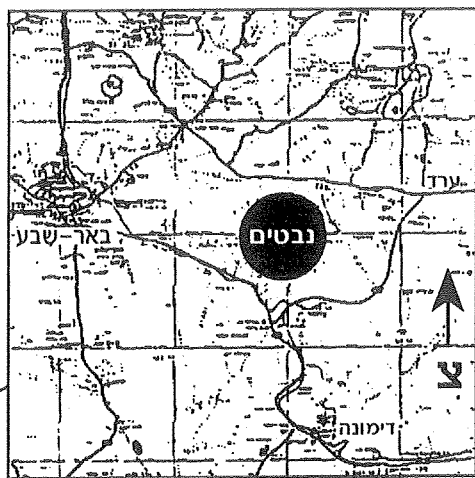
◆ תיירות

כבר היום יש באיזור ים המלח כ- 2,000 חדרי מלון. מספר זה יוכפל בתוך 4 שנים. בשנת 1994 הגיעו לים המלח 73,000 תיירים. הגידול השנתי של התיירות לאיזור הוא בשיעור שנתי של 12%. (ראוי לציין שכאשר הוחל בהפעלת שדה התעופה בעובדה לטיסות שכר לתיירים, היו באילת כ- 2,000 חדרי מלון ומספר התיירים שהגיעו לעיר עמד על 30,000). כן מתפתחת תיירות בעיר ערד ובמרכז הנגב.

◆ טיסות שכר

בשנת 1994 היוו טיסות השכר 20% מהתנועה בנתבי"ג. הנחה באגרות הנחיתה ובמיסי הנמל, כפי שנעשה בעובדה, תפצה את חברות השכר ותשכנען להטות חלק מטיסותיהן לשדה התעופה נבטים.

שדה תעופה נבטים*



אתר א' - טרמינל זמני צמוד לבסיס הצבאי
 אתר ב' - טרמינל זמני צמוד לאתר הטרמינל האזרחי המתוכנן להבנות בעתיד.

* מקור: רשות שדות התעופה, חטיבת תכנון ומיתוח, שית נבטים מיתוח אזור תעשייה תעופתית, 5.4.1980

◆ תושבי האזור

במרחב הנגב, כולל רצועת עזה ודרום הר חברון חיים כבר היום שני מיליון תושבים. אמנם חלקם בפלח הנוסעים באויר אינו גבוה, אך סביר שהוא ילך ויגדל ביחוד לאור השינויים הכלכליים והפוליטיים באזורנו.

◆ עוצר לילה

מרבית שדות התעופה בעולם הממוקמים בסמוך למרכזי אוכלוסייה, נתונים כבר היום בעוצר לילה, על מנת למנוע את מיפגע הרעש שיוצרים המטוסים בשדה ולאורך נתיבי הגישה אליו. מקובל לכן לנתב את הפעילות בשעות הלילה לשדות מרוחקים ממרכזי האוכלוסייה ונבטים בהחלט יכול להוות אופציה מתאימה.

◆ טיסות מעבר

השינויים המדיניים באזורנו, סביר שיגבירו את מספר הטיסות במעבר דרך ישראל לאסיה ואירופה. טיסות אלה מוסיפות לעומס בשדות התעופה, אך הנוסעים נשארים בתחומי השדה. לכך דרושה תשתית קרקעית הולמת ומודרנית, ונבטים יכולה לשמש כחלופה נוחה לצורך טיסות אלה.

3.2 אחרים

◆ טיסות מטען חקלאי

הגידול בכמות טיסות המטען ומטען חקלאי בקצב שנתי ממוצע של 10%, מחייב שטחים נרחבים מעבר להיצע הקיים של ממיין ואגרסקו בנתביג, המנוצלים עד רוויה. אם נוסיף על כך את הגידול בחקלאות היצוא מהנגב, הרי לנבטים יש בהחלט עתיד לשמש כנמל מטען חקלאי ואחר.

◆ תעשיות תעופתיות

◆ מכוני בדיק ושירות

◆ מסוף למטענים (לתקופת שהיה ארוכה)

4. יתרונות ומגבלות

4.1 הנחת היסוד

הנחת היסוד היא כי שדה נבטים יתחיל לשמש מיד כנמל תעופה בינלאומי לטיסות שכר, טיסות יחודיות ופעילות תעופתית אזורית במרחב המזיית.

4.2 יתרונות שדה נבטים

- ◆ מיקום מתאים: עונה בצורה מיטבית על דרישות התכנון - הלאומי לשנת 2020. מרכזיותו תלך ותגבר עם התפתחות המדינה, הנגב ושטחי האוטונומיה.
- ◆ עתירות וזמינות קרקע: נתן לשימוש מידי ולהרחבה עתידית.
- ◆ תשתיות תעופתיות מתאימות בשדה הצבאי להפעלה אזרחית ראשונית.
- ◆ במרחב הנגב קיימות תשתיות לאומיות מספיקות לצרכי הפעלת השדה. ניתן להרחיב תשתיות אלה בעתיד (בתכנון גמיש) בעלות נמוכה יחסית.
- ◆ יכולת לענות לביקושי המשתמשים וכן מתן רמת שירות מתקדמת לנוסע, תוך קיצור זמן בשירותי הקרקע והגישה למטוסים.
- ◆ מהווה בסיס אידאלי לאיזון מערכת התחבורה האווירית הלאומית ומאפשר קידום מערכות תומכות לנתביג תוך המרת תפקידים יעילה.
- ◆ סכנה פחותה לאסון עקב כשל בהמראה.
- ◆ מזג-אוויר מצויין ופרופיל אקלימי שונה מנתביג.
- ◆ התאמה סביבתית לשטחים הסמוכים - ולפיכך חופש פעילויות ומזעור הפגיעה באיכות הסביבה.
- ◆ הפעלתו כמתקן תשתית הנדסי מרכזי - מחוללת פעילות כלכלית בהיקפים נרחבים במעגל ההשפעה הנגבי.
- ◆ מאפשר גמישות בתכנון הלאומי ומעתיק עומסים במועדי שיא מנתביג לנגב. (בעיקר עומסים טרמינליים ותחבורתיים).

4.3 המגבלות

- ◆ ריחוק ממרכזי האוכלוסיה (נושא שהיקפו ומשמעותו הולך ומצטמצם עם הזמן).
- ◆ אי רצון לפיצול פעילויות רשות שדות התעופה וחברות התעופה הוותיקות.
- ◆ "מאבק" בין המרכז לפריפריה ו/או צפון-דרום.

5. תאור התכנית המוצעת

5.1 להערכת עורכי סקר זה - בהתאם למימצאים המפורטים - נתן להפעיל - הלכה למעשה - את שדה התעופה בנבטים לאלתר. השמוש במערכות התעופתיות והתשתיות הקיימות בשדה הצבאי, מאפשר פעילות טיסות-שכר, בעיקר לתירות המתפתחת באזור ים-המלח וערד - כבר לקראת העונה הקרובה (אביב 1996). הפעלה מצומצמת זו, שואבת נתוניה מדגם שדה התעופה עובדה המשרת התירות באילת. למיקום השדה בנבטים יתרון גם באיפשר טיסות לילה וטיסות מטען כבר עתה.

* במודל שפיתח הצוות, נמצא, כי אם יועברו 5% מהנוסעים בנתב"ג לנבטים הרי שכ-15% ממספר המטוסים יפחת בנתב"ג והיקף הרעש עשוי לרדת בכ-30-40%.

5.2 שלבים

לאור המסיבות אשר פורטו לעיל ובהתחשב בנתונים הכלכליים שנותחו בסקר, אנו ממליצים על שלבי הביצוע להקמת שדה התעופה הבינלאומי בנבטים:

שלב א' הפעלת השדה לאלתר תוך שמוש עיקרי במתקנים הקיימים ותוספת אלמנטים חיוניים (טרמינל - על בסיס תכנון מבנה גמיש ומתפתח, מסלול הסעה קצר, 2-3 עמדות חניה וצוות עובדים מישובי הסביבה שיאומן ע"י ר.ש.ת.).
שלב א' יהיה **מתמשך ורצוף** ויתפתח על בסיס הגדלת השמושים המקומים והארציים בהתאם לנתונים המציאותיים. אנו מעריכים כי עם התחלת שלב זה (אביב 1996) יהיה היקף הפעילות בשדה כחצי מיליון נוסעים - וכבר בשנות 1998 ישרת המקום **מיליון נוסעים**.

שלב ב' השלב הסופי, תכנונו וביצועו ימשכו 10-15 שנה, כמקובל וכמתחייב במערכות רשות שדות התעופה.
לקראת שנת 2010 עשוי שדה נבטים להיות מופעל במתכונת הרחבה ולאפשר תנועת 5 מיליון נוסעים.

הערה - תתכן החלטת ממשלה להעברת תכנון וביצוע שדה נבטים לגוף מיוחד אשר פעילותו המינהלית והכלכלית תהיה מואצת ותקצר לוח הזמנים באופן ניכר, (דוגמה מעשית הנה יסוד החברה לכביש חוצה - ישראל אשר מתרכזת בפרויקט יחידי, עקב עומס תפקודה של מ.ע.צ.).

5.3 השקעות

פירוט ההשקעות (כ-70 מיליון ש"ח בשלב א') הובא בפרק א- סעיף 3.1 (רקע כלכלי).

6. בחינת הפרויקט

6.1 המצב העכשווי

◆ לפיתוח והפעלת שדה התעופה הבינלאומי בנבטים - היבטים תכנוניים והשלכות כלכליות התואמים המסגרות שנקבעו לשנות האלפיים.

לקבלת החלטת הממשלה בשלב הנוכחי - קיימים נתונים חיוביים מכריעים אשר להם ביסוס במערכות המשק הכלכליות הפועלות ומתפתחות במרכז הארץ, בדרומה ובמיכלול הפיתוח המרחבי הסובב.

◆ פיתוח שדה תעופה בנבטים נראה לנו כפרויקט תשתית בסיסי בעל סיכויים טובים ומשמעותיים לאור הפוטנציאל במרחב הנגב. ערכנו בדיקת יתכנות הפרויקט על פני ציר הזמן - ונוכחנו ביתרונות בולטים בכל חתך שנעשה - הן במישור הטכני/מדעי והן במישור הכלכלי.

6.2 נבטים 1996

◆ לאור המציאות המתפתחת במהירות במרחבנו, הגיע הזמן עתה להתייחס לשדה נבטים בנגב בעיקר מהכיוון של הכדאיות הכלכלית במערך התשתיות בישראל. משוואת היסוד של התשואה למשק הלאומי עקב התועלות בעין - מצביעה על הצורך החיוני לביצוע הפרויקט לאלתר.

◆ שדה התעופה בנבטים הנו פרויקט זמין עם גמישות הפעלה בשלבים לאור הימצאות תשתיות בסיסיות מעולות בשדה הצבאי הפעיל ומערכות תומכות באזור הנגב.

ד. על החזון, הנגב ושדה התעופה נבטים

יבוא יום ואזרחי המדינה יעלו ויבואו לנבטים בנסיעה נוחה ומהירה ויזכו לשירותים מעולים בדרכם לעסקים או לנופש בטיסות הבינלאומיות הפועלת בנמל התעופה המתפתח בקדמת - נגב.

אלה אינן משאלות לב של חזון אחרית הימים. זו מציאות שתתממש לנגד עינינו בהדרגה, בשלבים ובכל כוחם הכלכלי של תושבי הנגב וממשלת ישראל.

צדו השני של החזון הוא המציאות והמציאות היא הפעלת שדה התעופה הבינלאומי השני בנבטים כבר בשנה הנוכחית!

1. הנגב ומטרופולין באר שבע (עיר בינלאומית)

פרופ' יהודה גרדוס, בפרק 6 של עבודת הצוות, מביא את חזון פיתוח הנגב והצורך החיוני בהפעלת שדה התעופה בנבטים.

1.1 התפיסה התכנונית הרווחת כיום בקרב העוסקים בתיכנון ופיתוח מרחבי לאומי בישראל, היא הפיכת העיר באר שבע למטרופולין הרביעי של ישראל שיהווה משקל נגד לריכוז האוכלוסייה הגוואה במרכז הארץ. לדעתם, במאה ה-21 באר שבע המטרופולינית תהיה המטרופולין העתידי של ישראל. תפיסה זו הוצגה בתוכניות כמו: ת. מ.א. 31, תוכנית מתאר למחוז הדרום ובעיקר בתוכנית 2020, המנסה לחזות את תהליכי הגידול והפיתוח של המדינה במאה הבאה. מבוא זה תפקידו לשכנע את הקורא שעיר מטרופולינית כמו באר שבע זקוקה לצורך פיתוחה לשער אווירי מפותח ומודרני, הקושר אותה עם העולם הגדול. זהו נדבך הכרחי וחשוב בתהליך הפיכתה למוקד מטרופוליני משמעותי. מדובר איפא בשני הינטרלנדים לבאר שבע המטרופולינית, זה המקשר אותה למערכת הישובים האזורית וזה הבינלאומי המחבר אותה למוקדי פעילות כלכליים גלובליים.

1.2 בעולם העתידי, חלקן של חברות רב-לאומיות בכלכלה העולמית ילך ויגדל. מרחב הפעילות של חברות אלה הינו גלובאלי ללא מחויבות למדינה כלשהיא. שיקולי המיקום של חברות אלו יקבע לפי נגישות וזמינות של שרותים, קרקע וכח עבודה שיהיו בהישג יד במיקום גיאופוליטי מתאים.

לצורך פעילותן, זקוקות חברות בינלאומיות לשדה תעופה מודרני שסיבוניתן למקם מפעלי ייצור, אחסנה וכן משרדי ניהול, שליטה ובקרה. כל אלה דורשים שרותי בנקאות, ייעוץ, ביטוח, לעתים מבני מחקר וכן בתי מלון, מסעדות וכו'. העובדים הבכירים של חברות בינלאומיות מעדיפים בדרך כלל, להתגורר בשכונות יוקרה שבהן רמת ואיכות החיים גבוהה. שדה תעופה בינלאומי הינו איפה הציר המרכזי סביבו מתפתחת הפעילות הכלכלית הבינלאומית ולכן הוא צריך להיות מודרני, יעיל, נגיש ומהיר בשרות כדי שיוכל לייצר מכפיל תעסוקתי גדול כבסיס לפיתוח מטרופוליני.

2. שדה נבטים - פרויקט לאומי ציוני מרכזי

2.1 מטרופולין באר שבע זקוק לתנופה חדשה שתגבש את המרחב העירוני למטרופולין תוסס, פעיל, מודרני ומגובש יותר. זאת ניתן לעשות על ידי תיכנון והקמה הדרגתית של שדה תעופה בנבטים. לצורך זה יש לחשוב במונחים חדשניים ומהפכניים, דהיינו חשיבה ארוכת טווח והפיכת הנושא לפרוייקט לאומי ציוני מרכזי בסדר גודל של המוביל הארצי. אתגר לאומי שיכול להצית שוב את דימיון העם היהודי להתגייס סביב חזון הפרחת המדבר באמצעות הקמת שדה תעופה בינלאומי והפיכת באר שבע למטרופולין כלכלי ותרבותי תוסס. יש להקדים ולתכנן את השדה כבר עכשיו, תחילה להפעילו כשדה משלים לפעילות התעופתית בנתבי"ג - בעיקר שקיימות תשתיות מוכנות בנבטים. פעילות התכנון כשלעצמה תביא להפיכת קרקע חסרת ערך בנגב הצפוני לקרקע יקרה, לעידוד יזמים ומפעלים להתמקם בסמיכות גאוגרפית לשדה המתוכנן. תוצרנה הזדמנויות כלכליות חדשות באזור שיביאו לתנופה חדשה בפיתוח באר שבע ואזוריה.

2.2 אין מנוס מהקמת שדה תעופה נבטים כשדה תעופה בינלאומי של באר שבע המטרופולינית ושל המדינה כולה. ממשלת ישראל חייבת לראות בהקמת השדה קדימות עליונה, ובכך תביא במישור הפנימי לפיזור ריכוזי האוכלוסיה בישראל, לסגירת הפער בין המרכז לבין הנגב - ובמישור הלאומי, חיבור ישראל למוקדי פעילות כלכלית בעולם כולו. במידה וממשלת ישראל לא תתחיל היום לתכנן ולפתח את שדה נבטים היא תאבד את הסיכוי להיות מרכז תעופתי בינלאומי ואזורי בתחילת שנות האלפיים. רק באזור באר שבע ניתן להקים שדה תעופה בינלאומי שלא יהיה מוגבל בהיקף פעילותו, שדה תעופה שיהווה שער ופתח למערכת הכלכלה הגלובלית.

כאשר הנגב אמר - האזינה סופר!

ולסיכום

- ◆ החלטת מנהיגות בחשיבה מערכתית, המבוססת על תעוזה כלכלית - תענה על האתגר המוצב בפני מעצבי המדיניות הלאומית בעידן שנות האלפיים. על ממשלת ישראל להתמודד עם הפיתוח המתפוצץ באזור מחוז המרכז ולהחליט - בשיטה לא קונבנציונלית - על התארגנות לאומית לספק לצמיחה החזויה את התשתית הראויה והמאוזנת. הקמת מרכז עסקים שני במדינה בלב הנגב, הנו יעד לאומי בקדימות גבוהה ועשוי לענות על חלק מבעיות ההונקונג הצומח ברצועת החוף.
- ◆ תפקיד הממשלה לבצע **השקעות יסוד** מקדימות, אשר להן סיכוי אוביקטיבי ופוטנציאל אוטונומי להביא למשק רמת-חיים ראויה.
- ◆ על ממשלת ישראל להתעשת באחת, ולהרים האתגר אשר הונח לפתח ביתה: נבטים הוא משאב כלכלי - טבעי, אשר ברמת השיקולים הלאומיים - מחייב פעילות ביצועית במודל חדשני שישומו בשלבו הראשון יהיה כבר לקראת אמצע שנת 1996. הפעילות בשדה התעופה הבינלאומי בעובדה, מצביעה על פער ציפיות שהתקיים במילואו. אנו בטוחים כי התהליך המצטבר של פיתוח המשק הלאומי, יהווה את הסדן היציב להפעלת שדה התעופה הבינלאומי השני במדינת ישראל בנבטים, עתה ומיד!