

מטוסי קרב: מלחמת ההישרדות של שדה התעופה בהרצליה



צילום: פלאש 90

אייל לוי
04/12/2015
בג"ץ יפסוק האם לקרקע את שדה התעופה בהרצליה. מפעילי האתר מתנגדים מדאגה שיישאר עם צי מטוסים, בלי חלופות חניה ובלי עבודה. מנגד, הרשויות והתושבים מצפים לשקט מעל הראש. באמצע, כמו תמיד, חשש מכרישי נדל"ן

לא מעט אנשים יעצרו מחר בבוקר את נשימתם, כשבג"ץ יכריע בעתירה שהגישו משתמשי שדה התעופה בהרצליה נגד סגירת המקום, ביום רביעי הקרוב. מדובר במאבק שנמשך כבר שנים ארוכות, רצוף דיונים, החלטות ודם רע, אבל עכשיו זהו הגונג שיקבע גורלות.

"השדה גורם נזק בל ישוער לאיכות החיים של מאות אלפי תושבים באזור השרון", אומר ראש העיר רעננה זאב בילסקי. "המראות, נחיתות וסיבובים של מטוסים שטסים בגובה נמוך מעל גגות הבתים. היו שם כמה תאונות, או כמעט תאונות, או נחיתות בשטחים חקלאיים. המאבק שלנו הוא עתיק יומין. במשך שנים לתושבים יש מטוסים מעל הראש".

בכל לוויה בבית העלמין שלנו, ההספד נפסק לפחות פעמיים בגלל מטוסים שעוברים. יש איזור שלם שהבנייה לגובה מוגבלת בו בגלל שדה התעופה. יש היבט נוסף. בשנים האחרונות, עקב בעיית הדיור, השטחים האלה יכולים לספק מענה לעשרות אלפים. אני חייב לציין את הנחישות של שר התחבורה, שעמד במילתו. היו לאנשי השדה מספיק שנים להיערך ולצאת. אני מצטער שכל הזמן הם גוררים אותנו למאבקים נוספים. הגיע הזמן שיבינו שבמדינה חוק זה חוק והחלטה היא החלטה".

מהצד האחר יש אנשים כמו ניסים ואנונו, שמפעיל בשדה בית ספר לטיסה ובעל מוסך למטוסים. "אתה יכול לגור במרכז הארץ כשאינך כבישים?", שאל ולא חיכה לתשובה. "שדה התעופה לא משמש רק לכמה מיליונרים שטסים להנאתם. הוא משמש להכשרה מקצועית, ריסוס, כיבוי אש, צילומי אוויר. הוא משרת מוסדות ביטחון. ביום שייסגר, רק אצלי ילכו הביתה קרוב ל-100 איש שיאבדו את הפרנסה. הפינוי הוא רק עניין של נדל"ן. עומד פה רכוש ששווה 200 מיליון שקל לעומת קרקע ששווה חמישה מיליארד שקל. שום שיקול בטיחותי ולא טובת המדינה. השדה היה צריך לקבל מדליית זהב".

מונומנט היסטורי

שדה התעופה נמצא ממש על התפר שבין הרצליה, רעננה וכפר שמריהו - שלוש רשויות שמנהלות במשך שנים את המאבק שמנגד. מדובר במונומנט היסטורי. כזה שמלווה אותנו עוד מימי מלחמת השחרור. משם המריא סא"ל מודי אלון, מפקד טייסת, עם מטוס המסרשמיט שלו והפיל שני מטוסים מצריים שהפציצו את תל אביב ביוני 1948. מספר חודשים לאחר מכן נהרג הטייס המהולל כשטוסו התרסק בדרך בנחיתה בשדה.

במשך השנים נכנסו למקום מטוסי ריסוס שעבדו בשדות הסמוכים. מגדל המים הפך למגדל פיקוח, ובשנת 1978, אחרי חקיקת חוק רשות שדות התעופה, הוא הוכרז כשדה תעופה רשמי.

הבעיה היא שמדובר בקרקע חקלאית שיעודה לא שונה. היה ניסיון של רשות שדות התעופה לשנות ייעוד, תוכנית שעבדו עליה מ-2005, אבל לפני ארבע שנים, כשהתוכנית אושרה, היה תנאי אחד שפירק את החבילה: הפקדת כתבי ערבות המבטיחים אפשרות פיצוי למי שיטען שנפגע מאישור התוכנית. כלומר, בעל דירה באזור שיחשוב ששדה התעופה גרם לירידת ערך הנכס יוכל להגיש תביעה. אם היא תתקבל, המדינה עלולה לשלם מיליונים רבים. רשות שדות התעופה החליטה לסגת מתוכניתה המקורית. כשמולם בעיית שינוי הייעוד והתושבים שניהלו מאבק עיקש על סגירת המקום, לא היה לאנשי השדה הרבה סיכוי. נקבע מועד לפינוי, ה-15 באפריל 2015, וממש לאחרונה היועץ המשפטי לממשלה קבע שניתן יהיה להגיש כתב אישום נגד מי שימשיך להשתמש בשדה אחרי תאריך זה.

"השדה פועל על האדמה הזו במשך 60 שנה", אומר שמחה רשף, אחד ממדריכי הטיסה הוותיקים במקום. "משום מה, בדיוק עכשיו החליט מישהו שזה הזמן לאכוף את הפסקת הפעילות. כל שדות התעופה בארץ, למעט חלק מנמל התעופה בן גוריון, עומדים על אדמה חקלאית. חסר כאן מבנים שפועלים על אדמה כזו ולא עושים להם כלום?".

אין ספק שבמכלול האינטרסים סביב הפינוי, יש משקל גם לנדל"ן. כבר יש תוכנית להקמת אלפי יחידות דיור במקום, שנחשב למבוקש מאוד בקרב קבלנים וזמרים. "אני תושב הרצליה והשדה לא מפריע לי ולרוב התושבים", אומר רשף.



מלחמה בכרישי נדל"ן. צילום: דוד אייזנברג

"זה הכל נדל"ן. הם אומרים את זה היום בגלוי. פעם היו אומרים שזה מסוכן ומרעיש, אבל הוכחנו בבית משפט, בבדיקות שערכנו, שאין ממש בטענות. הכל עבודה של טייקונים שרוצים להשתלט על האדמה הזו".

הנדל"ן, אומרים בצד האחר, הוא אחת הסיבות המרכזיות. "השדה יושב על שטח של כ-160 דונם באזור הרצליה", אומר עו"ד ליאור כץ, המייצג את הרצליה, רעננה וכפר שמריהו במאבק המשפטי. "העירייה רוצה לקדם תוכנית פיתוח עירוני במתחם. יחידות דיור, פארק, מתנ"ס, בית ספר.

כל השנים, בגלל שרשות שדות התעופה קידמה את התוכנית שלה, נמנע מהעירייה לעשות זאת. עכשיו, כשהשדה יסגור את שערי, עיריית הרצליה תוכל ליזום במשנה מרץ. כולם מדברים על מצוקת דיור וזה אזור קלאסי. זו סיבה נוספת מדוע צריך לפנות. השטח שייך למדינה, למנהל מקרקעי ישראל. גם בתור בעלי הקרקע היא תרוויח בגדול מהשינוי".

הטענה הזו מעוררת את כעסו של ואנונו, בעל בית הספר לטיסה. "אתה צודק ב-100%, דירות לזוגות צעירים זה חשוב, אבל אפשר לבנות על כל תשתית לאומית שקיימת", הוא אומר.

"גם בפארק הירקון, פארק הרצליה, שדה התעופה בן גוריון. תהיה מדינה עם המון דירות. מי שחושב ששדה תעופה לא חשוב לתשתית הלאומית לא מבין את המשמעות". לדברי אנשי השדה, הם מכשירים את רוב טייסי התעופה האזרחית: טייסי אל על, ארקיע וישראייר עוברים דרכם לפני שהם עולים על מטוסים.

"בגלל חוסר הוודאות הרב, פחות חניכים מתחילים היום את הקורס", אומר מוטי שוימר, דובר אגודת התעופה הכללית ובעל רישיון שלוטש כעת עיניים לרישיון טיס מסחרי. "הרבה יותר קשה להסתכל קדימה. יש לי חברים שמראש טסים לארצות הברית כדי להתחיל שם מאפס. אי אפשר לסגור שדה תעופה בלי חלופה. זה גומר את הסיפור.

אי אפשר להעביר 150 מטוסים ולפזר אותם בשדות תעופה אחרים. השדות לא ריקים והכי קרובים לא ממש קרובים. הם בחיפה, מגידו ושדה תימן. השדה חייב להיות במרכז. אם לא, אני לא רואה איך אנשים כמוני יגיעו. את הטיסות אני עושה לפני ואחרי העבודה ובימי שישי. לנסוע לשדה תימן מרחובות זה לא הגיוני".

אומרים שזה תחביב של עשירים.

"אני מעמד ביניים קלאסי. גר ברחובות, עובד כיועץ תקשורת במשרד יחסי ציבור. אין לי מיליונים בבית וגם לא יאכטה. אני עובד קשה ורוב חברי שטסים הם אנשים כמוני. לא מיליונרים ולא עשירי עליון, ועדיין מנסים להגשים את החלום".

"אני לא מכיר שום חוק שירד מהר סיני שצריך להעתיק את כל הפעילות של הרצליה למקום חדש", אומר מנגד עו"ד כץ. "אפשר לפזר את הפעילות בין שדות תעופה ומנחתים רבים