



אבנר (נרי) ירקוני, עו"ד
AVNER (NERY) YARKONI, ADV. LLB. LLM.

13 Balfour St.
Tel Aviv 65211

Tel: 972-3-6290780
fax: 972-3-6290789
Mobile: -00 972-52-8422276

E – mail: yarkony @ bezeqint.net

Israel

רח' בלפור 13
תל אביב - יפו 65211

טל': 03-6290780
פקס: 03-6290789
נייד: 052-8422276

1-Jul-20

לכבוד: יו"ר המועצה הארצית לתכנון ובניה

בדוא"ל moatza@iplan.gov.il; HellaLe@iplan.gov.il

נכבדי,

הנדון: תיקון תמ"א 4/2/3 – התייחסות

הנני לפנות לכבודכם בנוגע לנדון מטעם עיריית חולון, עיריית כפר סבא, עיריית ראשון לציון, עיריית לוד, עיריית יהוד-מונוסון, מועצה אזורית דרום השרון, מושב בני עטרות וקיבוץ עינת (להלן: "היישובים" ו/או "המתנגדים"). זאת, בעקבות החלטת המועצה הארצית בישיבתה מס' 635 מיום 3.12.2019 על העברת תמ"א 3/2/4 – תכנית מתאר ארצית חלקית לנמל תעופה בן גוריון (להלן: "התיקון") להערות הוועדות המחוזיות ולהשגות הציבור, כדלקמן:

עיקרי הדברים – תקציר מנהלים

1. התיקון בא לאוויר העולם רק עקב חריגה מתשריט 3 של מפת הרעש הממוצע המצטבר (להלן: "מפת הרעש"), מעל העיר תל אביב - יפו. חריגה זו נבעה מסיבה אחת ויחידה, אותה יש לזכור לכל אורך ההליך – ריבוי נחיתות הלילה. תכליתו הנה אחת ויחידה – צמצום החריגה מעל העיר תל אביב - יפו.
2. המתנגדים תומכים בהפחתת הרעש מעל תל אביב בכלל ובלילה בפרט, אלא שהתיקון המוצע לא רק שלא יביא לכך, אלא שיגביר את מטרדי הרעש לכל היישובים סביב נתב"ג, לרבות בתל אביב.



3. מהות התיקון - קביעת תשריט 3 לתמ"א, שתכליתו המקורית בתמ"א 4/2 (להלן: "התמ"א") "לתחום את ייעודי ושימושי הקרקע סביב נתב"ג כך שניתן יהיה למנוע חדירת שימושי קרקע רגישים לרעש לקרבת השדה"¹, כ'רף עליון' למפת רעש, תוך מתן חופש פעולה מלא לרת"א ולרש"ת להפעיל את נתב"ג בהתאם לצרכיהן.
4. דא עקא – תשריט 3 לא נועד כלל למנוע ו/או להפחית ו/או לנטר ו/או לאכוף רעש!
5. מכניזם ננקט זה, שהנו בעגה - ש'לא כדרך הטבע', לא רק שיביא, אגב חישובים שגויים של מפת הרעש, לתוספת רעש בפועל לכל(!) היישובים סביב נתב"ג, אלא שגם בעייתה של תל אביב - יפו לא תיפתר. ומה למשל, אם במקום 50 מטוסים בלילה, תל אביב - יפו יתזכה רק ל-30? שינוי אונת הרעש הממוצע המחושב מעליה, ככל שיהיה כזה, יסייע הרי רק בידי רש"ת (בעיקר – כספית), ולא יביא שקט לתושבי תל אביב - יפו. ודוק - זו גם העמדה האוטנטית של המשד להגנת הסביבה².
6. התיקון מתבסס על תסקיר שגוי ומוטה של ההשפעה על הסביבה, אשר כל תכליתו 'הכשרת השרץ', בדרך של 'reverse engineering', תוך התעלמות מוחלטת מהחלטתו המפורשת של יו"ר המועצה הארצית באשר להיקפי הפעילות אותם צריך לבחון על כל אחד ואחד מן המסלולים.
7. עוד יוסף, כי לצורך הגשמת ה'מטרה' אף נטמנו בשינויי הנספחים המוצע 'מוקשים' אינהרנטים, אשר יש בהם כדי לעוות את המפת הרעש באופן שפשוט תהיה שגויה, אף מעבר ל(היעדר) תקיפותה לעת הזאת.
8. לא זו אף זו - אין גם קשר בין מפת רעש ממוצע מחושב למטרדי רעש. בעוד שזו נעשית באמצעות חישובים אשר נתונים כשלעצמם למחלוקת קשה (ולא בכדי המפה אינה מאושרת מזה 3 שנים!), הרי שהמטרדים נמדדים באמצעות מוניטורים המודדים רעש בפועל.
9. ולהדיוטות – ההבדל ביניהם כמו ההבדל בין חישוב המהירות הממוצעת בכביש (לענייננו – תשריט 3 ומפת הרעש) ובין מכמונות המהירות למדידת המהירות הספציפית של כל כלי רכב (לענייננו – המוניטורים מודדים רעש שנגרם על ידי כל מטוס באופן ספציפי).
10. ועוד עובדה להדיוטות - בניגוד לדעה הרווחת, הרעש הנגרם בנחיתות אינו נופל ואף עולה על זה הנגרם בהמראות.
11. המועצה הארצית הוטעתה על ידי רש"ת בעניינים אלה, ולפיכך גם הצגת הדברים על ידי נציגת המועצה הארצית לוועדות המחוזיות היתה שגויה בעליל.

¹ הצגת הדברים על ידי רש"ת במועצה הארצית

² יפורט בהמשך, במנסמך אוטנטי אשר נשלח לוועדה הציבורית בשנת 2014

12. והנה לעת הזאת – מחד, יש מחלוקת עניינית **כבדה** בין מומחי האקוסטיקה בנוגע לעצם לתיקוף מפת הרעש שהוכנה על ידי רש"ת (שדינה באנלוגיה, כדין דו"ח של קצין מבחן על **עצמו**), ומאידך (ויותר חמור) – **אין ולו מוניטור אחד המצוי תחת נתיבי ההמראה**. כולם (!) 'לידי' (עד כדי מרחק של קילומטר). ולהדיוטות – כמו לשים מצלמת מהירות (לא מכוילת) בפרדס במרחק של קילומטר מהכביש. הָפְלוּף - מגוחך וברור.

13. ואם להוסיף עוד חטא על פשע - שר התחבורה הפר ומפר (מדי יום ביומו) את חוק הטיס בכך **שלא קבע מעולם סיפי רעש**. מחדל זה הופך להיות קריטי שעה **שאין כלל עוצר על נחיתות בנתב"ג** (אלא רק על המראות), אשר גם הוא נתון לאחריותו במסגרת חוק הטיס.

14. במצב דברים זה – צריך היה (ועדיין צריך) **לצמצם את היקף הנחיתות בלילה, עד כדי עוצר ו/או לקבוע סיפי רעש לנחיתות בכלל ובלילה בפרט** ו/או לעדכן את תשריט 3, כנדרש בתמ"א (מדי 5 שנים, אך לא נעשה מעולם!) בטרם נתפנה 'לשחק' עם מפת הרעש על פי גחמות וצרכי רש"ת. **דבר מאלה לא נעשה**. הסיבה – רק כלכלית³. **זו גם עמדתו האוטנטית של המשרד להגנת הסביבה**.

15. ובמקום זאת – מנסים עתה מחד 'לכופף' את הטיסות, ומאידך לתחמן ולקמפן הן את תסקיר ההשפעה על הסביבה והן את החישובים על מנת 'להתאימים' לתשריט.

16. את הטיסות מכופפים מנימוקים מבצעיים כביכול, ואילו **התסקיר נעשה כאמור בניגוד להנחיות**. 'לקינוח' - **החישובים עצמם פשוט לא נכונים**. כאמור - די בעובדה שאין ולו מוניטור אחד בנתב"ג הממוקם מתחת לנתיבי ההמראה. **כולם** 'על ידי' (עד כדי 1000 מטר)!

17. זאת ועוד - 'הגורם המקצועי' עליו מסתמכת המועצה הארצית (יועצי רש"ת – חברת "אקו" בראשות אינג' קדמן) **מנוגד אינטרסים באופן אינהרנטי**, בהיותו מחוייב במוצהר **רק לאינטרסים של רש"ת**. בג"צ⁴ קבע זאת, והוסיף אף מפורשות, כי בכל סוגיה תכנונית הנוגעת לרש"ת ונסמכת על מי משני אלה, **חייבת הרשות להיזהר שבעתיים**.

18. מעיון **בתמלילי הדיונים** במועצה הארצית (אלה שפורסמו) עולה תמונה עגומה, הן בנוגע לעומקם המקצועי, הן בנוגע למתן זכות טיעון אמיתית (להבדיל מזו שניתנה, למראית עין), הן בנוגע לרמת הידע המקצועי של חברי המועצה ובמיוחד בנוגע לחילופי הדברים בדיונים הפנימיים בין גורמי המשרד להגנת הסביבה וגורמי רת"א. מסתבר שאף אחד לא ממש 'סופר' את המשרד להגנת הסביבה. ודוק - עמדתו **האוטנטית** של המשרד להגנת הסביבה אשר מובאת בפורומים אחרים **שונה בתכלית מזו המוצגת בהצעת התיקון**.

³ ראה דברי ב"כ המדינה בבג"צ 2151/19 בעמ' 9 שורות 1-2 לפרוטוקול הדיון מיום 17/2/20

⁴ בג"צ 9380/17

19. היה והתיקון יתקבל, על שיטת חישוב מפת הרעש המעוותת שבו, כי אז - בהיעדר תיקוף, בהיעדר קביעת סיפי רעש לנחיתות ו/או עוצר לילה בנחיתות, ובהיעדר קביעת/ניטור/אכיפה אמיתיים של רעש ההמראות, **מטרדי הרעש רק ילכו ויתגברו, בלא כל פיקוח ובקרה.**

20. לסיכום – המתנגדים תומכים עקרונית במטרת העיר תל אביב - יפו להפחתת רעש הנחיתות הליליות. דא עקא והתיקון המוצע, **בהיעדר** כל קביעה על מגבלות רעש **בפועל** (להבדיל מי'מוצע מחושב') יביא רק לנזק סביבתי, לכל יישובי הסביבה מחד, ולא יפתור את בעיית תל אביב - יפו מאידך.

21. לפיכך – היישובים מתנגדים בנחרצות לתיקון המוצע **כפי שהוא**. המתנגדים יסירו התנגדותם אם **יותנה בצעדים הבאים עובר לאישורו** :

- 1) **הורדת סיפי הרעש בהמראות** ;
- 2) **קביעת סיפי רעש בנחיתות** ; ואם שר התחבורה **מסרב/מתעלם** – להחזיר את הסמכות **לידי השר להגנת הסביבה** (כפי שהיה עד 2011).
- 3) על סיפי רעש אלה להימדד באופן מדוייק ולא באמצעות מוניטורים **שאינם מתחת לנתיבים**.
- 4) **הרחבת שעות עוצר ההמראות** (כרגע הוא בין 01:40 ועד 05:00 או 05:30, עם חריגים לא מעטים) ;
- 5) **קביעת עוצר נחיתות** (שכן אלה מרעישות כיום לא פחות מההמראות).
- 6) הכנת תסקיר **אמיתי ומקצועי** של ההשפעה על הסביבה **בהתאם להנחיות המועצה הארצית** ולא על פי גחמות רש"ת. התסקיר יוכן על ידי **גוף מקצועי אובייקטיבי**. ודוק - לא רש"ת ו/או באי כוחה ;
- 7) קביעת אופן חישוב של מפת הרעש על ידי **גוף מקצועי אובייקטיבי**. ודוק - לא רש"ת ו/או באי כוחה ;
- 8) **ניטור מדוייק ותקף** של רעש המטוסים, **ולא 'על יד' הנתיבים** כפי שקורה כיום (ומוצע להמשיך גם לאחר התיקון) ;
- 9) הכללת **כל ימי הטיסות** הן על סיפי הרעש והן בחישוב מפת הרעש, ולא רק את הימים 'שאינם חריגים' (שהפכו כנראה למיעוט) ;

22. ראשית, יש לזכור (ולהזכיר) כי התיקון בא לאוויר העולם רק עקב חריגה מתשריט 3 של מפת הרעש מעל העיר תל אביב - יפו. חריגה זו, שאינה חדשה (כבר משנת 2005!) נובעת **מסיבה אחת ויחידה**, אותה יש גם לזכור (ולהזכיר) לכל אורך ההליך – **ריבוי נחיתות הלילה (בו אין עוצר נחיתות כלל)**.

23. תכליתו הנה **אחת ויחידה** – הקטנת האונה במפת הרעש, החורגת מתשריט 3.

24. ודוק - הפחתת **מטרדי הרעש** בלילות מעל העיר תל אביב – יפו, אשר **אינה קשורה** בהכרח לתכלית זו (של צמצום תשריט 3) הנה כשלעצמה **מטרה ראויה ומוצדקת**.

25. דא עקא **והמכניזם הננקט לא יביא להקלה משמעותית וארוכת טווח מעל העיר תל אביב** - יפו (למשל - במקום 50 מטוסים בלילה, תל אביב - יפו 'תזכה' רק ב-30). שינוי זה ממילא ילך ויתמסמס באופן די מהיר, שכן גם ה'קוסם' המוכשר ביותר לא יוכל לדחוס תנועה של 40 מיליון נוסעים מהם 30% בלילה (בו כל תנועה = 10 של יום) לתשריט שתוכנן ומקובע (לפי התיקון המוצע) ל 16 מיליון נוסעים, מהם 10% בלילה. **מדובר בחישוב פשוט על יחס של פי 5!!**

26. יודגש, כי האמור לעיל אף עולה בקנה אחד עם עמדתו **האוטנטית** של המשרד להגנת הסביבה, אשר קולו נדם משום מה במהלך ההליכים הסטטוטוריים.

27. עוד ביום 23/12/14 כתב ראש האגף למניעת רעש וקרינה במשרד להגנת הסביבה, מכתב ליו"ר המועצה הציבורית לנתב"ג, שכותרתו: **"נמל התעופה בן גוריון – נחיתות לילה"**. במכתבו הוא מנתח את הבעייתיות שבנחיתות הלילה, תוך שהוא מסכם את הבעיה כך (בהדגשי הח"מ⁶):

"בעקבות סיום פרויקט שדרוג מסלולים בסוף מאי 2014 נפתח מסלול 03 21 לנחיתה של מטוסים בגישה מצפון. הנתביב עובר מעל ראש העין, מזור ובארות יצחק. דפוס הפעולה שנקבע על ידי רשות התעופה האזרחית בתיאום עם המשרד להגנת הסביבה הגביל את השימוש במסלול 21 כך שלא יותר מ 40% מסה"כ נחיתות בשדה..."

⁶ ומענתה ואילך כל הדגשים בציטוטים נעשו על ידי הח"מ, אלא אם ייכתב במפורש אחרת

עד כאן, הכל מוכר ופשוט. אך בהמשך נאמרים דברים קריטיים לענייננו, וימפי הגבורה:

”בפועל, לפי המפות החשיפה לרעש העדכניות המציגות את החשיפה בפועל, החל משנת 2005 החשיפה חורגת מן החשיפה המרבית המתוכננת. מקור החריגה בעיקר בכך שבכל שעה בלילה יש יותר -נחיתות מאשר בכל שעה ביום. למעשה, 36% מן הנחיתות הינן ב 8 השעות של הלילה משעה 22:00 עד שעה 06:00.”

במלים אחרות – גם ‘מְתַחַמְנִים’ את תושבי העוטף בכלל ואת תושבי תל אביב בפרט עוד משנת 2005 ואילך, וגם לא מקיימים את החוק! ועוד דבר - מכתב זה לא נשלח לאיש, למעט ליו”ר הוועדה הציבורית וליועמ”ש, על כל המשתמע מכך.

ואם לא בזאת, ראו נא את ה”המלצות”:

”בהתחשב בכל המדדים אין זה נכון לחלק את נחיתות הלילה רק בין הנתיב שמעל תל אביב ואור יהודה לנתיב שמעל ראש העין, מזור ובארות יצחק. חלוקה כזו תוריד באופן כמעט בלתי מורגש (3 דציבל) את המטרד בתל אביב ובאור יהודה אך תוסיף מטרד בשעות הלילה לאוכלוסייה המתגוררת בישובים שמצפון השדה. אי לכך, גם אם תשונה תכנית מתאר הארצית, אין כדאיות מובהקת לחרוג מן תבנית התפעול שנקבע באופן עקרוני על ידי תכנית מתאר הארצית ובאופן ספציפי על ידי מנהל רשות התעופה האזרחית.

האגף אינו עוסק בפיזור הרעש אלא במניעת רעש ולכן, מאחר שכל המטוסים הנוחתים בלילה הינם כבר מטוסים שקטים יחסית, הפתרון היחיד הסביר מבחינת האגף הינו הורדת אחוז נחיתות לילה, גם אם הורדה זו אכן תגרום פגיעה בתיירות, בסחר ובחברות תעופה. אין זה ראוי להפיל פגיעה זו אך ורק על מי שמתגורר בסמוך לנתיבי הנחיתות לנתב”ג.

יש לציין שרעש מטוסים בכלל ורעש מטוסים בלילה בפרט גורם מפגע משמעותי לנחשפים לרעש ומפגע זה כולל פגיעה במערכת החיסונית, ירידה בתפוקות למידה ועבודה וכו’.

28. עמדה מקצועית חדה וברורה זו נעלמה ואין לה כל ביטוי בהחלטות שהביאו לניסיון לתקן את התמ”א. בהמשך נראה, כי גם משהובעה עמדה שונה מזו של רש”ת בדיוני המועצה הארצית, על ידי גורמי המשרד להגנת הסביבה, פשוט התעלמו ממנה! מכתב זה במלואו מצוי כאמור מדצמבר 2014 בידי יו”ר הוועדה הציבורית, ואידך זיל גמור.

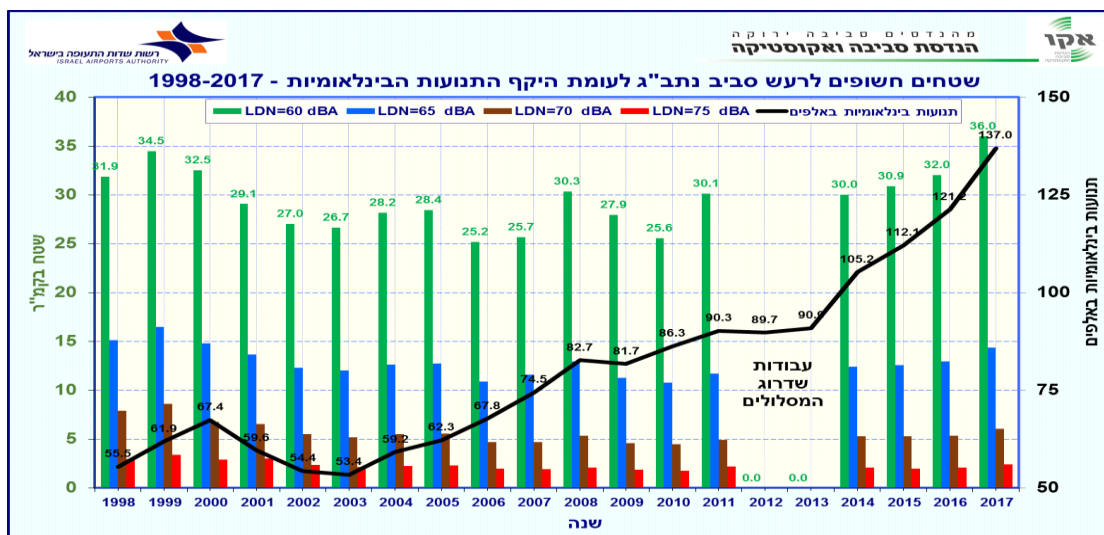
29. המכניזם הננקט ישירות כאמור איפוא רק את צרכיה הכלכליים של רש"ת, תוך רמיסה של כל אפשרות ולו אף תיאורטית לבקרה ואכיפה של מטרדי רעש, לא רק עבור תל אביב - יפו, אלא עבור כל היישובים שסביב נתב"ג, ולכן אין להתיר אותו, ובוודאי שלא מבלי להתנות אותו, בקביעת סיפי רעש הנחיתות (ולחילופין – עוצר נחיתות בלילה ולא רק בהמראות, כפי שיש כרגע), בהורדת סיפי הרעש בהמראות, בניטור אמיתי ומדויק (ולא ילידי מסלולי הטיסה), ובאכיפה.

30. והבהרה – האינטרס של רש"ת, מעבר לאינטרס שתהיינה כמה שיותר טיסות (אגרות) בנתב"ג 24/7 364 יום בשנה, הנו להימנע מתשלום פיצויים בגין ירידת ערך קרקע לבעלי בתים באזורים נרחבים, שכן תהליך הפיצוי הקודם הסתיים תחת ההנחה שבנתב"ג עוברים 16 מיליון נוסעים בשנה. התביעה הקודמת הוכרעה בעע"מ 683/13 רשות שדות התעופה נ. אליהו טויטו ואח' - תביעה לפיצוי לפי סעיף 197 לחוק התכנון בהיקף של כ-5 מיליארד.

31. שם קבע בית המשפט, תחת ההנחה שמדובר 'רק' ב-16 מיליון נוסעים, כי:

"מסקנתי היא אפוא כי יש לבטל את קביעת בית המשפט המחוזי ולהשיב את קביעת ועדות הערר, ולדחות את תביעות המשיבים שלגביהם העריכו הם עצמם כי מקרקעיהם מצויים בקו רעש חזוי של פחות מ- 60 Ldn; כמו גם את תביעתו של מי שמומחה האקוסטיקה ימצא כי מקרקעיו חשופים לרעש הנמוך מסף זה."

32. מלים אחרות – אם 'יגדלי' קו ה-60 Ldn, כי אז תיחשף רש"ת לתביעות חדשות. זו בדיוק הסיבה להימנעותה מעדכון תשריט 3 מאז 1997, כפי שצריך היה להיעשות מדי 5 שנים על פי הקבוע בתמ"א. היקף הפלוג מתבהר בטבלה הבאה:



ענינו הרואות – בעוד שהיקף הפעילות שילש עצמו (ובלילה עוד יותר) – 'קונטורי' הרעש נשאר פחות יותר קבוע. אכן 'קסם', או אם להיות מדויק יותר – 'שְׂרָאפֶלוֹן'.

תסקיר ההשפעה על הסביבה

33. התיקון מתבסס על תסקיר השפעה על הסביבה, אשר הוכן על ידי "אקו"יורם קדמון. שאלת תקינות הכנת תסקיר שכזה על ידי מי שהכינו עוד תידון כשלעצמה בהמשך, אך טרם שנדון במי שהכין את התסקיר (ומחויבותו והאינטרסים שלו...), יש מקום לברר האם התסקיר נעשה בכלל **בהתאם להחלטות המועצה הארצית**. ולמי שאין כוח לקרוא - התשובה שלילית.

34. ובכן, בדיון שהתקיים במועצה הארצית בנוגע להכנת התסקיר ביום 6/12/16 נשאלו מר יו"ר המועצה הארצית ויו"ר הוועדה הציבורית (בבחינת יודע צדיק נפש בְּהִמְתּוֹ, ככל הנוגע לתִיחמוני רש"ת)⁷, **באיזה היקף פעילות** מדובר בתסקיר (כמה נוסעים בנתב"ג, שנתית).

35. **שניים אלה סירבו** בתחילה לנקוב במספר כלשהו ("אנחנו **לא רוצים להציג מספר**"). רק לאחר התעקשות.

36. או אז, בעקבות תשובה מבישה זו שתועדה, החל להתפתח דיון, שעיקרו מובאים להלן, מפאת החשיבות הקריטית לסוגיה דנא, מובאים הדברים **בדיוק** כפי שנאמרו:

הח"מ: "....איך ייעשה תסקיר השפעה על הסביבה בקיבולת מקסימלית, כשאין הגדרה לקיבולת מקסימלית? ... אנחנו מבקשים שיוגדר בכל אחת מהחלופות.. נגזרת של הקיבולת המקסימלית. מה היקף (הקיבולת) שתהיה על כל מסלול. פעילות מקסימלית של השדה..."

ועל זאת השיב יו"ר המועצה הארצית: "אני מבקש, אנחנו מבקשים...בתסקיר שייערכו למקרי הקיצון הגדולים ביותר שיהיו פה 50 מיליון נוסעים... בתוך השדה תעופה הזו את מקסימום הקיבולת האפשרית על כל מסלול, מכל כיוון, מכל צד כדי להגיע למצב שמספר המופעים יהיה האופטימלי והייתי מעיז ואומר אפילו המקסימלי. כי...זה גם נוגע לכלל אזרחי ישראל... מקרים של קיצון הכי גדול, מה המשמעות הסביבתית של הדבר הזה"

הח"מ: "אני מודה על ההבהרה. כי זה בדיוק מה שרצינו לשמוע. אני רק מבקש שמה שכבודו אמר יהיה לפרוטוקול". מר יצחקי השיב: "זה מוקלט".

37. וזה אכן הוקלט, ונשמר. וטוב שכך, כי היה ברור מלכתחילה שגם בעניין זה תנסה רש"ת בהמשך הדרך 'לְתַחְמוֹן' את כל תושבי עוטף נתב"ג.

⁷ ראה תמליל הישיבה

38. והנה – באופן לא ממש מפתיע, הנחיה **מפורשת** זו של יו"ר המועצה הארצית נשמטה מן ההנחיות שניתנו להכנת התסקיר. כל שנכתב שם בהקשר זה היה: "החלופות שיבחנו בתסקיר הן למעשה מיקרו חלופות לעניין תפעול שדה התעופה. כל חלופה תייצג את קיבולת התעבורה המקסימלית בשנה". ודוק – **אין זכר להיקף אותה 'קיבולת מקסימלית'**.

39. או אז פנינו ליו"ר המועצה הארצית והפנינו את תשומת לבו לכך. על זאת השיבה מנהלת אגף התחבורה בשמו:



י"ט באיילול התשע"ז
10 בספטמבר 2017
תא 2017-1778

לכבוד:
עו"ד נרי ירקוני

הנדון: הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה תמ"א 4/3 – מענה לפנייתך מאוגוסט 2017

שלום רב,
התבקשתי להשיב על פנייתך שבנדון.
הנחיות לתסקיר אושרו בישיבת המועצה הארצית מס' 602 מיום 6.12.16 והן ההנחיות המחייבות. בהנחיות לתסקיר מצויין, בסעיף 2.3 כי: "כל חלופה תייצג את קיבולת התעבורה המקסימלית בשנה". כלומר התסקיר יבדוק בין היתר את הקיבולת המירבית של השדה בחלופות תפעול שונות.

מכתבך הועבר גם למשרד להגנת הסביבה שהינו היועץ הסביבתי למוסד התכנון.

בברכה,

אילנה שפרן
מנהלת אגף תחבורה

העתיקים:

אביגדור יצחקי, יו"ר קבינט הדיור
רונית מור, מנהלת אגף בכיר לתכנון ארצי
סטיליאן גלבר, ראש אגף רעש וקרינה משרד הגניס

40. מענה זה בעייתי ומטעה (אם כי, רק הדיוטות) לא פחות. הגב' פשוט **השמיטה** את המשכו של המשפט שצוטט על ידה. ולא בכדי. להלן **ההמשך שהושמט**: "יודגש, כי כל חלופה שתבחן **צריכה לעמוד** במגבלות הרעש הקבועות בתמ"א 4/2 ותשריט מס' 3 בה לעניין מתחמי רעש מטוסים". לקרוא פעם ופעמיים ולא להאמין!

41. הנחיה זו **שנשמטה** מן ה'מענה', עיננו הרואות, מציירת ראשית את **המטרה הסופית** (עמידה בתנאי תשריט 3), **ורק אח"כ** בודקת חלופות. **זו אינה יכולה להיות 'מטרת' תסקיר בכלל**, ובוודאי שלא של זה דנא בפרט, אשר נועד לבדוק, על פי הנחיית יו"ר המועצה הארצית המאד חדה - **מה המשמעות של הנחתת כל המטוסים בקיבולת מקסימלית על כל אחד ואחד מן המסלולים**.

42. ודוק - ההגיון האלמנטרי (וגם הדין) מחייב, שרק **לאחר** ביצוע התסקיר, ניתן יהיה להחליט מה תהיינה החלופות האפשריות, ורק **לאחר מכן** ניתן יהיה לבחון האם אלה עומדות בתנאי תשריט 3, אם בכלל.

43. ברם אולם - ההנחיה בסעיף 2.3 בנויה בשיטת ה 'reverse engineering', היינו ביצוע תסקיר העומד כבר **מראש** (וכתנאי מקדמי!) במגבלות ההצעה. חבל על הזמן וחבל על הכסף שהושקע.

44. ועוד בעיית **אמינות** תמוהה - סעיף 2.3 המצוטט על ידי הגב', לקוח ממסמך הנושא את התאריך 27/11/16, בעוד שהנחיית יו"ר המועצה הארצית ניתנה רק **לאחר מכן** - רק ביום 6/12/16. **יתכבדו ה"ה ויסבירו לציבור כיצד המסמך שלכאורה 'יישם' את הנחיית יו"ר המועצה לארצית נכתב עוד בטרם הנחיית יו"ר המועצה הארצית באה כלל לעולם...**

45. מסתבר איפוא שאין גבול לזלזול. ניחא שמתייחסים לתושבים בעוטף נתב"ג כאל הדיוטות, אבל אידיויטים הם לא...

46. במצב דברים זה, פנינו שוב ליו"ר המועצה הארצית, ביום 16/9/17, תוך פירוט כלל העובדות דלעיל. בסיומה של אותה פניה נכתב (ומדובר עוד **בטרם** פורסם התסקיר) כי: "תסקיר שכזה, הנו על פניו - פיקציה בוטה ופסולה." לצערינו - **צדקנו**. הנ"ל אגב, כְּדָרְכוּ בְּקוֹדֶשׁ, אף לא התייחס לפניה.

הצגת הדברים (המטעה) על ידי המועצה ארצית

47. גם המצגת אשר הועברה בדיונים מטעם המועצה הארצית **שגויה ומטעה**, ובמה דברים אמורים (דוגמאות):

בתמ"א נקבעו שני מנגנונים לטיפול ברעש:

- 1. מערך הגבלות שימושים רגישים לרעש סביב השדה**
תשריט 3 שירטט סביב השדה מתחמים לפי דרגת חשיפה לרעש מטוסים, במטרה למזער חשיפת תושבים לרעש מטוסים חריג על ידי קביעת הגבלות על בניה או שימושים רגישים לרעש.
- 2. מערך הגבלות תפעול מטוסים לחלוקת הרעש סביב השדה**
תבנית התפעול של שדה התעופה קבעה אלו מסלולים עדיפים להמראות או נחיתות ובאילו תנאים, בצורה המחלקת את הרעש הנגרם מפעילות המטוסים לאזורים שונים סביב השדה.

אולם, מעולם לא נקבע גבול רעש מרבי לפעילות המטוסים בשדה



השקף דלעיל שגוי ומטעה!

ראשית - תשריט 3 לא נועד כלל למזער חשיפת תושבים לרעש, אלא, כלשונו⁸:

א. גבול התוכנית לצורך תכליות הגבלות הבניה ושימושי הקרקע בגין רעש מטוסים הינו הקו המסומן כגבול התוכנית בקו ירוק עבה בתשריט מספר 3 והוא עקומה שוות רעש המטוסים ברמה של 60 Ldn (25 תח"ר).

שנית - תבנית התפעול כלל לא נועדה לחלק את הרעש, אלא למזער את כל הרעש הסביבתי, תחת ההנחה שמסלול 21 קיים באורכו זהכא ופועל באופן מלא! וכלשונה:

א. תבנית תפעול מועדפת הינה דפוס תפעול של שדה תעופה באופן בטיחותי, תוך שקלול של מרכיבים שונים, בהתחשב בנתיבי הכניסה והיציאה ותוך מזעור ההשפעה הסביבתית.




והשיא – גבול הרעש המירבי כלל אינו קשור לתשריט 3 שהנו רעש ממוצע מחושב, אלא רעש שנמדד בפועל על ידי מוניטורים, ואשר אמור להיות מוגבל בתקנות על פי סעיף 73 לחוק הטיס, או לחילופין בהגבלת שעות הפעילות בנתב"ג, בהתאם לסעיף 34 לחוק הטיס.

ודוק – שר התחבורה לא עשה, לא את זה ולא את זה. מדובר בהטעיה, תוך ניסיון לחפות על מחדליו ורשלנותו (במקרה הטוב) של שר התחבורה. ומה לעשות - הדברים צריכים להיאמר.

אתגר 1

אי הלימה בין האמצעים שנקבעו לטיפול ברעש בתמ"א

- מחד: רמות רעש חריגות מעבר לאזורים עליהם חל מערך הגבלות הבניה
- מאידך: הגבלות על אזורים שאין אפשרות לטוס מעליהם
- בהמשך מגמה נוכחית: הרעש החריג מעל אזורים אשר נמצאים מחוץ למערך ההגבלות, צפוי להמשיך ואף לגדול



השקף דלעיל גם שגוי ומטעה!

רמות רעש המהוות מטרד אינן קשורות כלל לתשריט 3 ו/או למפת רעש ממוצע מחושב, אלא רק לרעש אשר נגרם בפועל. רעש זה אינו מנוטר כהלכה, אינו מוגבל כלל בנחיתות ואינו מוגבל מעשית בהמראות. הרעש אמור להיות מוגבל בתקנות על פי סעיף 73 לחוק הטיס, או לחילופין בהגבלת שעות הפעילות בנתב"ג, בהתאם לסעיף 34 לחוק הטיס.

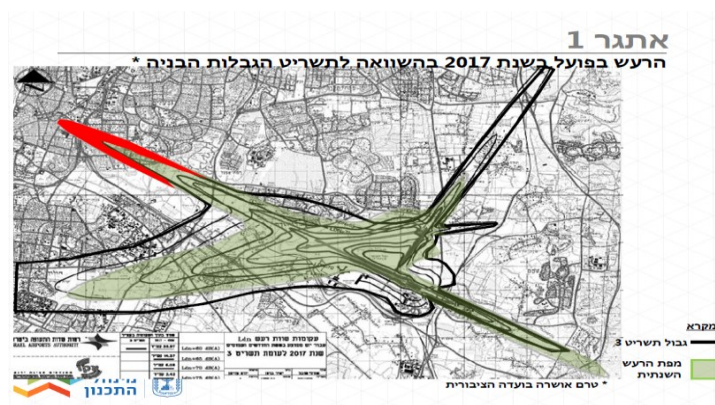
⁸ דאה בתמ"א

ושוב – שר התחבורה לא עשה, לא את זה ולא את זה. מדובר בהטעה, תוך ניסיון לחפות על מחדליו ורשלנותו (במקרה הטוב) של שר התחבורה.



השקף דלעיל גם שגוי ומטעה. ודוק – בעטיו החל התהליך דנא, שכל כולו בחזקת 'הריון מחוץ לרחם'.

מערך ההגבלות לפי תשריט 3 אינו קשור כלל ל"רעש בפועל" (כפי שכתוב בשקף). מדובר בניסיון חמור להטעות הדיוטות, בכוונה להמשיך ולהתעלם מהרעש שנגרם בפועל.



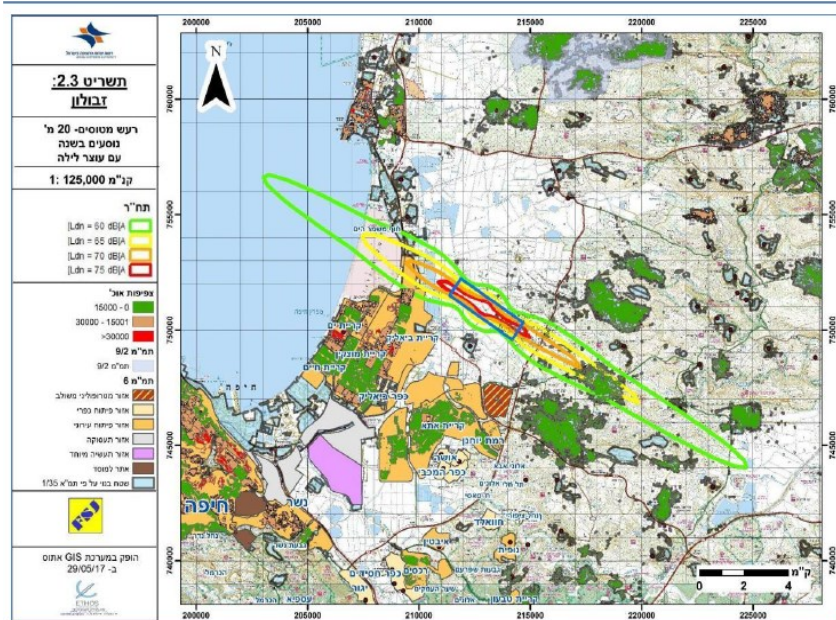
השקף דלעיל גם שגוי ומטעה!

מערך ההגבלות לפי תשריט 3 אינו קשור כלל ל"רעש בפועל" (כפי שכתוב בשקף). מדובר בניסיון חמור להטעות הדיוטות, בכוונה להמשיך ולהתעלם מהרעש שנגרם בפועל.

לא זו אף זו – מפת רעש זו טרם אושרה (כבר למעלה משלוש שנים), בשל מחלוקות מקצועיות נוקבות באשר לאופן חישובה. ודוק – החריגות (גם אם נלך לשיטתה המעוותת של רש"ת) גדולות כפי הנראה בהרבה ממה שהוצג...

ולהלן ההוכחה/הראיה החד משמעית להטעיות דלעיל:

להלן (לדוגמא) מפת הרעש לאחת מחלופות שדה התעופה המשלים לנתב"ג, אשר הוכנה על ידי רש"ת, עם תנועה שנתית של (רק) **20 מיליון נוסעים ועם עוצר לילה:**



השלכנו את נתוני המפה הנ"ל as-is (ובדיוק באותו קנה מידה) על נתב"ג, אשר הסקר בעניינו אמור היה לבטא תנועה של 50 מיליון נוסעים (עם עוצר לילה חלקי)?, וזה מה שהתקבל:



ועתה מתבקשת השאלה – מה לא נכון? הסקר לשדה המשלים או ההצעה לתיקון התמ"א?
או שמא שניהם? נבקש הסברים לסתירה הנ"ל!!

רעש הנחיתות אינו נופל מרעש ההמראות

48. ראשית, את זאת יש לחדד ולהבהיר: בניגוד לדעה הרווחת - הרעש הנגרם על ידי מטוסים
בנחיתה אינו נופל מזה הנגרם על ידי אלו בהמראה, שכן בנחיתה: המטוסים מבצעים נתיב
נמוך יותר באופן משמעותי מאשר בהמראה; הגלגלים, המדפים והכנפונים במצב 'פתוח'
(ואלה יצרני רעשי משמעותיים); המנועים פועלים בסל"ד יחסית גבוה.

49. ראו להלן דוגמא אקראית מדו"ח מדידת הרעש בפועל של רש"ת מיום 1/8/18 בו נראה
בברור שהרעש הנגרם בנחיתות (בחלק התחתון – A מודגש) אינו נופל, ולעיתים אף גבוה
יותר מזה הנגרם בהמראות (בחלק העליון – D מודגש). אגב, מדובר ברעש שנמדד בין
השעה 01:26 לבין 02:23 לפנות בוקר.

Aircraft Movements with Noise Events
אוגוסט 2018



ATA/ATD	Flight Number	vD	Runway	Aircraft Type	NMT01	NMT02	NMT03	NMT04	NMT05	NMT06	NMT07	NMT08	NMT09	NMT10	NMT10
					LASmax	LASmax	LASmax	LASmax	LASmax	LASmax	LASmax	LASmax	LASmax	LASmax	LASmax
01-08-2018 01:26:00	FIN1980	D	26	A320	*	*	75.5	71.7	72.0	70.6	76.2	*	*	*	73.6
01-08-2018 01:28:00	CTN8351	D	26	A320	*	*	74.9	71.1	68.2	66.7	68.5	*	*	*	70.2
01-08-2018 01:30:00	ELY005	D	26	B772	*	*	83.6	79.7	72.8	72.1	76.4	*	*	65.7	*
01-08-2018 01:33:00	ROT2154	D	26	B738	*	*	74.2	72.3	69.8	69.2	70.0	*	*	65.7	72.9
01-08-2018 01:35:00	AUI792	D	26	E190	*	*	75.1	74.6	70.3	68.6	70.2	*	*	*	*
01-08-2018 01:36:00	AUI788	D	26	B738	*	*	77.3	78.0	72.3	69.5	71.9	*	*	*	70.6
01-08-2018 01:38:00	BRU748	D	26	B738	*	*	75.8	76.6	70.7	70.5	71.9	*	*	67.3	71.3
01-08-2018 01:39:00	AFR1121	D	26	A320	*	*	73.7	76.9	69.7	69.8	75.1	*	*	*	70.9
01-08-2018 01:54:00	AIZ344	A	12	E190	*	75.2	*	*	*	*	*	*	*	*	*
01-08-2018 02:05:00	ISR732	A	12	A320	*	74.5	*	*	*	*	*	*	*	*	*
01-08-2018 02:08:00	BBG271	A	12	B733	*	77.4	*	*	*	*	*	*	*	*	*
01-08-2018 02:11:00	ELY614	A	12	B739	*	76.5	*	*	*	*	*	*	*	*	*
01-08-2018 02:15:00	ELY5182	A	12	B738	*	76.5	*	*	*	*	*	*	*	*	*
01-08-2018 02:18:00	AIZ592	A	12	B763	*	76.9	*	*	*	*	*	*	*	*	*
01-08-2018 02:21:00	ELY344	A	12	B738	*	77.4	*	*	*	*	*	*	*	*	*
01-08-2018 02:23:00	ISR752	A	12	B738	*	74.5	*	*	*	*	*	*	*	*	*
01-08-2018 02:24:00	ELY568	A	12	B738	*	75.7	*	*	*	*	*	*	*	*	*

D – המראה (Departure)

A – נחיתה (Arrival)

50. ולהלן ההסבר 'מפי הגבורה' - רת"א עצמה¹⁰:

¹⁰ בדברי ההסבר של מנהל רת"א לשינוי תבנית התפעול של נתב"ג מיום 20/1/14

"בעת המעבר מעל ריכוזי אוכלוסייה גדולים. בשלבים הסופיים לקראת הנחיתה ובכדי להתאים את תצורת המטוס ואת מהירותו למצב הנחיתה, מבצע הטייס מספר פעולות שמשפיעות על האווירודינאמיות של המטוס: הורדת כן הנסע של המטוס (הוצאת הגלגלים אל מחוץ לגוף המטוס), שינוי צורת הכנפיים על-ידי שינוי זווית המשטחים האחוריים בכנפיים (משטחים הקרויים "מדפים"), ולעיתים אף הפעלת משטחים שמשמשים לבלימה אווירודינאמית של המטוס ("מעצורי אוויר"). שינויי תצורה אלו מאטים את המטוס וגורמים לחיכוך מוגבר עם האוויר ולכן מחייבים הגברת כוח המנועים. הגדלת החיכוך באוויר והגברת כוח המנועים מגבירים את עוצמת הרעש שיוצר המטוס."

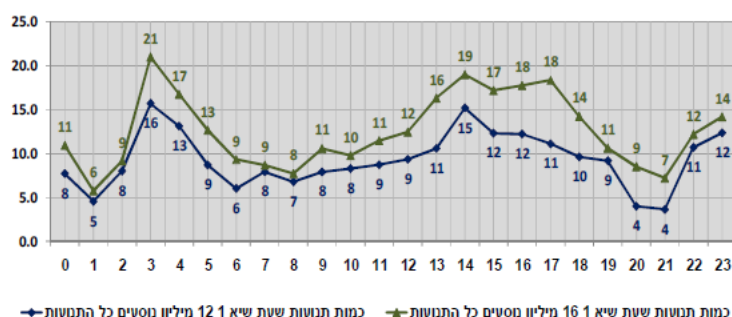
הדברים מדברים בעד עצמם. חד וחלק.

עיקר הרעש – בנחיתות הלילה

51. החשיבות הרבה של הרעש בנגרם בנחיתות דווקא, נובעת מן העובדה שבנתב"ג אין כלל עוצר נחיתות. יש רק עוצר המראות (סמלי. בין 02:40 ל 05:00 בקיץ ו 05:30 בחורף). במדינות העולם המערבי אין כמעט טיסות בלילה (עוצר המראות ונחיתות כאחד), ודוק – הלילה מוגדר (גם בתמ"א) בין 22:00 ל 06:00. ולכן חברות התעופה באירופה, תחת חניה (ותשלום דמי חניה) מעדיפות לטוס בלילה לישראל. וכפי שהגדיר זאת ראש עיריית חולון – "הפכנו לפח הזבל של אירופה".

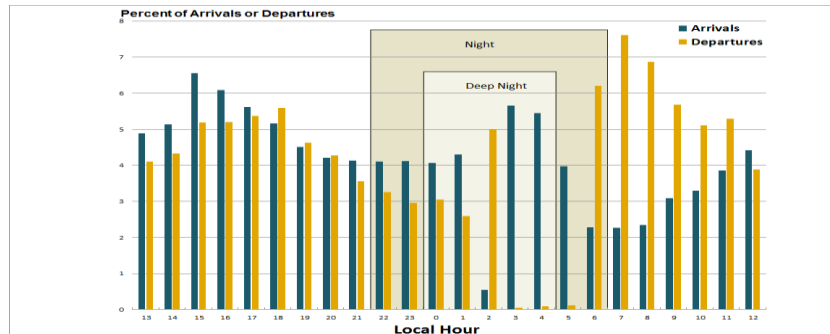
52. וכך נוצר מצב בו, בהתאם לגרף הנחיתות בחלוקה לשעות היממה כפי שהוכן על ידי רת"א (הגרף הנו משנת 2014. כיום מדובר כבר על כ-25 מיליון נוסעים בשנה), שיא הנחיתות (או לפחות אחד משיאיה) מתרחש ב ב – 03:00 לפנות בוקר:

התפלגות תנועות נכנסות (כל התנועות) ביום שיא 1 ב-12 מיליון ו-16 מיליון נוסעים



53. ועל מנת להבהיר עוד יותר את חומרת המצב מבחינת תושבי העוטף, להלן גרף הפעילות היומית בנתב"ג בחלוקה לשעות היממה **לעומת המצב באירופה** (בדומה לשאר מדינות המערב):

בנתב"ג:



ולעומת זאת – באירופה:

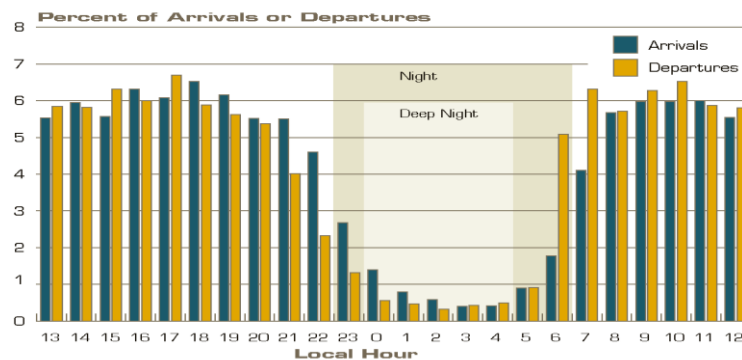


Figure 2. The 'deep night' and 'night' periods overlap.

54. התמונה חדה וברורה. בעוד שבאירופה כמעט ואין טסים בלילה, הרי שבנתב"ג עיקר הפעילות המרעשה מתרחש בלילה דווקא. שיא הנחיתות הנו בסביבות 03:00 לפני בוקר, ושיאי ההמראות הנם לקראת 02:00 ו- 05:30. ובנוסף - בעוד שבאירופה קיימות מגבלות מיוחדות (באותם מקומות שבכל זאת טסים) על הרעש בלילה, הרי שבנתב"ג אין כל מגבלה מיוחדת בלילה.

55. ועוד 'אכסיומה' שגויה – "מצב זה הנו 'מחיר' השמיים הפתוחים". האמנם? לא מדוייק, אם להתבטא בזהירות. עיון בגרף הפעילות מצביע על כך שבשעות היום דווקא אין לחץ (למעט אחת צ'). נתב"ג לעיתים די שומם בשעות היום. תתכבדנה איפוא אותן חברות אירופאיות המנצלות את 'השמיים הפתוחים' ותטוסנה בשעות היום (ולא בלילה) לישראל.

56. ואגב, נראה את אותן החברות מנסות לנחות בשדות מרכזיים באירופה בלילה, ודי לחכימא ברמיזה... שם כנראה החליט הריבון שאיכות שנת התושבים חשובה יותר מעוד כמה פועות לקופת שדה התעופה.

תשריט 3 ודרך חישוב

57. החלטנו (או יותר נכון – 'הכלאתו') של תשריט 3 לצרכי מניעת רעש, כ'רף עליון' למפת הרעש, תוך מתן **חופש פעולה מלא לרש"ת** להפעיל את נתב"ג בהתאם לצרכיה, הנה מלכתחילה 'שלא כדרך הטבע'. תכליתו בתמ"א כאמור הנה כאמור אך "לתחום את ייעודי ושימושי הקרקע סביב נתב"ג כך שניתן יהיה למנוע חדירת שימושי קרקע רגישים לרעש לקרבת השדה".

58. להלן השינוי המוצע בהקשר זה כלשונו (וההטעיה מתחילה כבר במטרות התכנית):

ח. הקמת מנגנון מעקב ובקרה אחר ביצוע ההוראות הסביבתיות של התוכנית.
ט. קביעת הגבלות רעש על הפעילות האווירית של נתב"ג

א. גבול התוכנית לצורך תכליות הגבלות הבניה ושימושי הקרקע בגין רעש מטוסים ולצורך קביעת גבול רעש המטוסים המותר מנמל התעופה בן גוריון – ה-ינו הקו המסומן כגבול התוכנית בקו ירוק עבה בתשריט מספר 3 והוא עקומה שוות רעש המטוסים ברמה של 60 Ldn (25 תח"ר).

59. ודוק – הרי אין, ולא אף תיאורטית, כל קביעה של הגבלות רעש בתיקון. מדובר **בהטעיה בוטה של התיקון** שיקרא את ההצעה.

60. ואם לא די בזאת – חלף עדכון התשריט אחת ל-5 שנים, כפי שנקבע בתמ"א¹¹ (מה שאין חולק שלא נעשה כאמור למן שנת 1997 **ולו פעם אחת**), מנסה עתה רש"ת 'לעדכן את הטיסות' ולא את התשריט. ובאנלוגיה – כמו אדם שמבקש לרכוש רכב משומש ושואל "כמה ק"מ יש לו", ונענה – "כמה אתה רוצה שיהיה לו...? ו'נסדר לך את זה". זה בדיוק המצב. ללא כחל וסרק. ראו להלן מה נמחק ב'תיקון'.

~~ג. תחום ההגבלות המופיע בתשריט מס' 3 יעודכן לפחות אחת לחמש שנים ע"י רש"ת, בשיטה הקבועה בנספח א-1 ו-א-4 ויובא בפני המועצה הארצית לתכנון ולבניה, בהתאם להוראות הקבועות בפרק ט'. הינו גבול רעש המטוסים המותר משדה התעופה בן גוריון~~

ג. תחום ההגבלות המופיע בתשריט מספר 3 יעודכן לפחות אחת לחמש שנים ע"י רש"ת, בשיטה הקבועה בנספח א-1 ו-א-4 ויובא בפני המועצה הארצית לתכנון ולבניה, בהתאם להוראות הקבועות בפרק ט'.

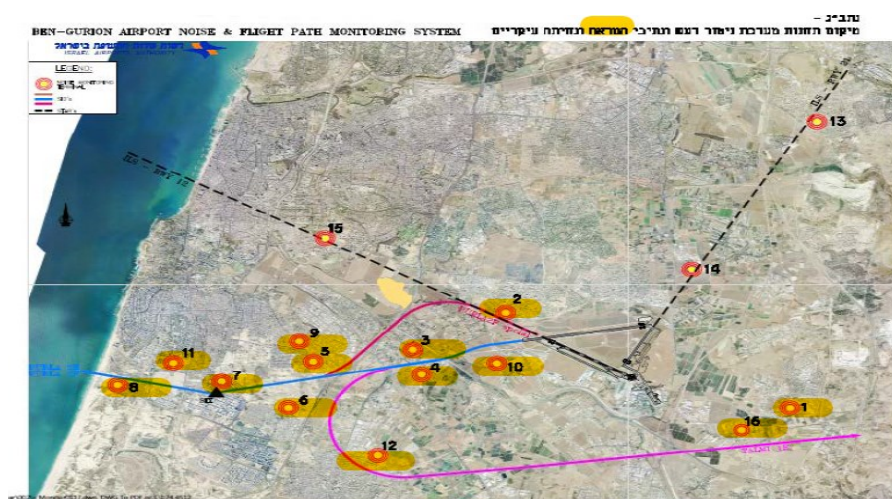
61. ודוק – עיננו הרואות - תשריט 3 לא נועד כלל מלכתחילה למנוע מטרדי רעש! הוא ממילא אף אינו מושתת על מדידות רעש, אלא רק על חישובים, אשר כרגע מתבצעים על ידי רש"ת עצמה (באמצעות "אקו" ומר קדמן, מנוגדי האינטרסים), ונתונים למחלוקות מקצועיות קשות ביותר. בשינויי הנספחים המוצעים טמונים מוקשים סמויים, אשר יש בהם כדי לעוות עוד יותר את המפת הרעש באופן שפשוט תהיה לא נכונה. כך למשל:

5. תמונת הרעש העדכנית תשווה לתוצאות המדידה של מערכת הניטור. ההשוואה תיעשה תוך התחשבות בהשפעת החזרות הרעש על המיקרופונים של מערכת הניטור, מקדמי החזרה ייבדקו בכל תחנה. אם ההבדלים, בין ערכי ה-SEL המדודים הממוצעים של כל אחד מסוגי המטוסים יהיו גדולים ב-2 dB(A) או יותר מהערכים המחושבים על פי תכנית AEDT-INM - יתוקנו ערכי ה-SEL שבתכנית AEDT-INM, יתופק מפת רעש עדכנית מתוקנת.

62. כן מוצע, כי השוואת תמונת הרעש (לפי התיקון) תיעשה תוך הפחתת הרעש עקב השפעת החזרי הרעש על המוניטור. נשמע תמים והגיוני, אך לא ממש נכון.

63. ראשית – תקן הצבת המוניטור מחייב אפריורית שלא יהיו החזרים, ולכן כל ניסיון להפחתת הרעש הנקלט על מנת 'להתאימו' לתשריט (ע"ע מכירת רכב משומש דלעיל) הנו בחזקת ג'לוף.

שנית (וחמור יותר) – מעיון במפת הניטור העדכנית של רש"ת מסתבר שאין ולו מוניטור אחד לרפואה המצוי מתחת לנתיבי ההמראה. ונחזור - אף לא אחד. המוניטורים היחידים המצויים תחת הנתיבים, הנם אלה המודדים את רעש המטוסים בנחיתה. אבל שם, כזכור, אין הרי כלל סיפי רעש. האם זה במקרה? לפי ההתנהלות של רש"ת – ממש לא. יש אג'לוף אחד גדול. להלן המפה של רש"ת¹² (לא נגענו...):



¹² מד"ח ניטור ינואר 2020

64. ולמען הנחיות – המוניטורים אשר אמורים לנטר המראות מסומנים בצהוב. נתיבי ההמראות מסומנים בכחול, וורוד ואדום. נתיבי הנחיות בשחור מקווקו. תשומת לבך למשל למוניטורים 10 ו-9 שמרחקם מנתיב הטיסה עולה על גובה המטוס באותה נקודה.

65. איזו ציניות, הגובלת בעזות מצח הנה לדרוש מחד (ועוד בנספח החבוי בשולי התיקון) לקזז מהרעש המנוטר את ההחזרים (שאינם אמורים להיות במוניטור תקני), אך מאידך להתעלם מכך שהמוניטור מוצב בכלל במרחק של קילומטר מהנתיב. ובאנלוגיה – כמו להציב ברחוב אבן גבירול מצלמת מהירות (ועוד מזייפת) שתתקף את המהירות הממוצעת בנתיבי איילון.

66. ומה שחמור עוד יותר – ביום 25/4/18, לפניית הח"מ בנוגע למיקום המוניטורים, כתבה מנהלת אגף התחבורה במינהל התכנון כך :

”ועדת הניטור שהוקמה מכח תמ"א 2/4, קבעה את העקרונות למיקום תחנות הניטור ואישרה את מיקומן:

”תחנות ניטור לשם הפחתת רעש מטוסים בעת המראות ונחיתות ימוקמו לפי העקרונות המצטברים הבאים:

1. מתחת לנתיבי המראה ונחיתה
2. במקום הרועש ביותר ביעוד רגיש
3. במיקום שבו גובה המטוס בנתיב המראה לא עולה על 3000 רגל, ובנתיב הנחיתה לא עולה על 2000 רגל מעל פני השטח.”

67. הגבי אף צירפה, באופן פרדוקסלי, וכיתמוכין(!?) לכאורה לדבריה, את התרשים הבא :



68. התרשים מדבר בעד עצמו, ואיך נאמר בעדינות – הוא לא ממש תואם את המלל. ראו נא היכן הנתיבים והיכן המוניטורים. אף לא אחד מצוי ”מתחת לנתיבי המראה...”.

69. ואם לא די בזאת – אין בתמ"א, אגב, כל הנחיה להקמת "ועדת ניטור".

70. ועוד דוגמא :

6. בשנה בה קיימים שינויים בתפעול השדה **מהתבנית המועדפת**, עקב ביצוע עבודות או מצבי חירום - תמונת הרעש העדכנית תחושב עפ"י החודשים בהם פעל השדה **בתבנית התפעול המועדפת** (במתכונת הרגילה).

71. סעיף קטן זה, המוציא לכאורה בתמימות מגדר החישובים את הימים ה'חריגים' טומן בחובו עוד בלוף לא קטן. אם במועד בו נכתב (בשנת 1997) היקף הימים בהם לא פעל נתב"ג במתכונתו המועדפת היה אולי זניח, הרי שכיום היקפם הולך ועולה (והכל 'מהחיים').
מהודעות רש"ת. 'לא נגענו':

- סבבי לחימה בדרום ;
- מתיחות בצפון ;
- מתיחות עם איראן ;
- חגים ומועדים ;
- מזגי אוויר קיצוניים ;
- לוויות חשובות ;
- אירוויזיון ;
- טיסות חסידים לאומן ;
- חסימות GPS של מדינות זרות ;
- חסימות GPS 'שלנו' ;
- שיפוצי מסלולים, מסלולי הסעה ורחבות חניה ;
- כנסים בינ"ל ;
- סינוורי לייזר ;
- הפרעות רדיו וקשר ;
- שיבושי ILS ;
- המראות אל-על בערבי שישי וחג ;

72. והנה לאחרונה נתגלה עוד 'חידוש זואולוגי מסעיר' – ה'יונים הנודדות' - אשר הלהקה האחרונה מבני מינן **נצפתה בשנת 1896**, ואשר הפרט האחרון ממנה נפטרה בשיבה טובה בגן החיות בסינסנטי בשנת 1914¹³. אלה **נצפו שוב לאחרונה בנתב"ג(!)**.

73. מדובר אגב בדגם 'חדש' ומאד 'משוכלל', שכן הן נודדות רק **בשעות מסוימות** ורק מעל **מסלולים מסוימים**... הסיבה להבאת דוגמא זו, הנה כי **רש"ת עשתה שימוש גם בעילה 'מרתקת' זו על מנת להפעיל את נתב"ג באופן חריג**. ולהבהיר - זו אינה מתיחה, לצערינו...

74. במצב דברים זה נתבקשה רש"ת על ידינו כבר ביום 19/9/19: "...לקבל בהקדם את מספר ופירוט הימים במהלך שנת 2019 (עד כה) בהם לא היה כל שינוי/אילוץ לחריגה מתבנית התפעול הרגילה. ולחדד – הכוונה לימים ה'רגילים', בהם לא היו: 'ארועים בטחוניים'; חסימות GPS (של מדינה אחרת או שלנו); 'נדידת יונים'; שיפוצי מסלולים ומסלולי הסעה; וכיוצ"ב."

75. **טרם התקבל מענה לפנייה זו**. נתונים אלה אף אינם **מפורסמים** במקום כלשהו. הבעיה ברורה – גם אותה מפת רעש, אשר מלכתחילה מחושבת באופן שלכל הפחות נתון למחלוקת מקצועית קשה, ואשר אינה מיועדת ליתן מענה למפגעי רעש, **מבוססת רק על הימים ה'שקטים' בשנה**, אשר הולכים ומתמעטים. **בשאר הימים (רוב השנה, הלכה למעשה), כך לגישת תומכי התיקון, זה ממש 'בסדר' וממש 'מותר' למנוע שינה מתושבי עוטף נתב"ג (ומכל הכיוונים)**.

76. ודוק – המחלוקת אינה על הצורך וההכרח בשינוי תבנית התפעול הרגילה עקב אילוצים, אלא שלאור ההיקף ההולך ומתגבר שלהם לא ניתן להחריג את הימים הרבים והמגוונים הללו מן החישובים.

77. ואם לדייק עוד יותר – ממילא מותר הרי לחרוג לפי חוק הטיס מסיפי הרעש (אותם כזכור ממילא **לא קבע** שר התחבורה) עקב צרכים מיוחדים¹⁴, כך שגם תיקון זה (תוך הימנעות מהעברת נתוני האמת) מעיד רק על ניסיון (נוסף) 'לכופף' את מפת הרעש **כך שתאפשר הגדלת היקף הטיסות הליליות בנתב"ג לא כל מגבלה**.

78. ועל זאת אמר ראש האגף למניעת רעש וקרינה במשרד להגנת הסביבה¹⁵:

"גם דבר אחר באמת לקחת בחשבון שמדינה כמו ישראל שהחריג לפעמים הופך להיות לנורמה כפי ששמעתם, צריך לקחת בחשבון גם שעושים את המפה את הרעש שהיה בפועל לא להגיד שיפוצים לא, מצבי חירום לא."

¹³ ויקיפדיה – "להקה האחרונה בת כרבע מיליון פרטים הושמדה ביממה אחת בתחרות ציד ב 1896-מארגני התחרות ידעו כי להקות נוספות של יונים נודדות לא ייראו עוד. מרתה, היונה הנודדת שהייתה הפרט האחרון של המין, מתה בגן החיות של סינסנטי ב 1-בספטמבר 1914"

¹⁴ מסעיף 73 לחוק הטיס: "...לא יפעיל מפעיל אווירי כלי טיס בשטח ישראל, באופן הגורם לרעש העולה על מפלס רעש או מכסת רעש שקבע השר, בהסכמת השר להגנת הסביבה ובאישור הוועדה, אלא אם כן תנאי מזג האוויר, בטיחות הטיסה או הוראת יחידת נת"א שניתנה לפי סעיף 82(ז), מחייבים זאת"

¹⁵ ישיבת ולנת"ע 27/9/19

חד חלק ופשוט. רק שלא 'סופרים' אותו...

79. ועוד דוגמא:

א. -שעות יום ולילה כהגדרתם בסעיף בפרק ב' - הגדרות.

השינויים הכלולים בתכנית זו הם הבאים:

א. לצורך חישוב תמונת הרעש לטווח ארוך, תוכפל כמות התנועה החזויה בגורם של

2.5 עבור כל אחד מהמסלולים של השדה.

80. לא ברורה הסיבה **למחיקת המכפיל (2.5)**. ואם לדייק יוצר – הסיבה של רשימת דווקא ברורה (זה הרי יקטין את המפה...), רק שהנימוק המדעי/מקצועי לא ברור. אם כך הוחלט שתחושב מפת הרעש עם אישור התמ"א כבר ב 1997, **וכך גם חושבה במשך 20 שנה** – "מה נשתנה"?

היעדר סיפי רעש ו/או עוצר נחיתות

81. ואם לא די בכל אלה – המחוקק קבע **בחוק הטיס**, אך בשנת 2011, **לבקשת שר התחבורה**, כי:

1) בהתאם לסעיף 73 לחוק הטיס - האחריות לקביעת סיפי רעש מטרידים תופקע מידי השר להגנת הסביבה ותועבר לידי שר התחבורה, וזאת לאור 'המומחיות הנדרשת'. **בקש וקבל**, ומאז כל 'מומחיותו' המקצועית מתמצית בכך **שלא עשה כלום!**

בהמראות – כבודו הותיר את המגבלה שהייתה קיימת מקדמת דנא, כך שבעשר השנים האחרונות היו מטוסים בודדים מבין מאות האלפים שהמריאו שחרגו ממנה. ובאנלוגיה – כמו להציב תמרור מגבלת מהירות של 220 קמ"ש.... כולם הרי יסעו 'כדין'. **פיקציה מחלטת**. לא יותר.

בנחיתות – הוא בכלל לא קבע כלום. הוא אף לא פרסם כל החלטה ו/או שיקולים מדוע לא קבע. וזאת לאחר שבקש במיוחד סמכות וחובה זאת לעצמו. הייתכן שבכך פשיטא רצה לסכל קביעת מגבלות על ידי השר להגנת הסביבה, או שמא סתם התרשל, או שמהותית אכפת לו יותר **מאינטרסים כלכליים**¹⁶, מאשר מבריאותם תושבי העוטף. ומה לעשות, הוא לא סיפק כל הסבר אחר עד כה... כולל לא לבג"צ¹⁷, ואידך זיל גמור.

¹⁶ ראה דברי ב"כ המדינה בבג"צ 2151/19 בעמ' 9 שורות 2-1 לפרוטוקול הדיון מיום 17/2/20

¹⁷ בג"צ 2151/19

ורק על מנת להסיר כל ספק דספיקא – להלן נוסח החוק המאד חד וברור **אותו בקש כב' השר בעצמו, ולעצמו, ואשר אותו הפך לאות מתה :**

”73. (א) לא יפעיל מפעיל אווירי כלי טיס בשטח ישראל, באופן הגורם לרעש העולה על מפלס רעש או מכסת רעש שקבע השר, בהסכמת השר להגנת הסביבה ובאישור הוועדה, מפלס רעש או מכסת רעש כאמור יִקְבְּעוּ...בהוראותיה של כל תכנית לפי חוק התכנון והבנייה, התשכ”ה-1965, הנוגעת בדבר ובהוראות התעבורה האווירית שעניינן הגישה האווירית לשדה תעופה...ועזיבתו; השר והשר להגנת הסביבה יבחנו אחת לחמש שנים לפחות את הצורך בעדכון מפלס הרעש או מכסת הרעש שנקבעו כאמור.”

2) ובנוסף - בהתאם לסעיף 34 לחוק הטיס – ”השר רשאי להגביל את שעות פעילות הטיסה בשדה תעופה מסוים או להורות על שינויים בשעות כאמור, והכל לאחר שנתן לנוגעים בדבר הזדמנות לטעון את טענותיהם.”

ובכן - כבודו לא הגביל, לא שקל להגביל (וזה חובתו בהתאם לדין, כשכתוב ”רשאי”), לא פרסם כל דיון שקיים בעניין, וממילא לא נתן לאיש לטעון טענותיו.

82. היקפי פעילותו והחלטותיו ה'רבות' של כבוד שר התחבורה, וברוב השנים הרלבנטיות - מר ישראל כץ, בנוגע להפחתת רעש המטוסים ליישובי עוטף נתב"ג ניתנים לסיכום קצר, אשר נשמע הרבה יותר טוב ביידיש - גוֹרְנִישְׁט מיט גוֹרְנִישְׁט¹⁸.

83. על רקע זה לא ברורה ושגויה בעליל, ולו מן הבחינה המשפטית הצרופה החלטת הוועדה המחוזית לתכנון ובניה של מחוז מרכז, אשר קבעה, בין היתר, כי :

”הוועדה קוראת לשרת התחבורה לקדם אל מול ועדת המשנה של המועצה הארצית הכנת תקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר מתנועת מטוסים). קידום זה ידייק את מערכת האיזונים בין השדה לתושבי סביבתו ויצור ודאות לעניין בחינת הרעש.”

84. ובכן – החובה כבר נקבעה בסעיף 73 לחוק הטיס (עוד בשנת 2011, כמפורט לעיל), ואין שום צורך בהתקנת תקנות, ואין כל צורך בשינוי חקיקתי. תתכבד איפוא שרת התחבורה ותקיים את הקבוע בחוק. כמה פשוט!!!!

¹⁸ תרגום - פְּלוּם, שוּם דְּבָר, מְאוּם

ההסתמכות על 'גוף מקצועי' מנוגד אינטרסים

85. 'הגורם המקצועי' עליו מסתמכת המועצה הארצית (יועצי רש"ת – חברת "אקו" בראשות אינג' יורם קדמן) מנוגד אינטרסים, בהיותו מחוייב **במוצהר רק לאינטרסים של רש"ת**. **בג"צ¹⁹ קבע זאת**, והוסיף אף מפורשות, כי בכל סוגיה תכנונית הנוגעת לרש"ת ונסמכת על מי משני אלה, **חייבת רשות התכנון להיזהר שבעתיים**.

86. וכך נאמר בין היתר, למרות דחיית העתירה, בפסק הדין, אשר נסב, בדומה מאד לענייננו, על תסקיר השפעה על הסביבה, שנערך על ידי "אקו" ומר קדמן, בנוגע למחלוקת שבין רש"ת לעיריית יהוד-מונוסון:

"לאחר שעיינו בחומר שלפנינו ושמענו טיעוני הצדדים, ומבלי לקבוע מסמרות, אנו נכונים להניח כי יש ממש בטענה לניגוד עניינים בהעסקתם של המשיבים 5-4 ("אקו" ו"קדמן") על ידי המשיבה 6 (נת"י") כיוזמת התכנית, לצורך הכנת תסקיר השפעת הסביבה".

"בצד האמור, ראוי להדגיש כי במקרה שלפנינו, ניגוד העניינים הנטען מיוחס למשיבים 5-4 ולא לחברי המועצה הארצית, שקיבלו את ההחלטה פה אחד."

"בנושא ניגוד העניינים של המשיבים 5-4, החלטה זו הינה בבחינת סוף פסוק"

" ולאחר שאמרנו את שאמרנו, ומאחר שלכאורה נפל פגם של ניגוד עניינים באחת מהחוליות בשרשרת ההליך התכנוני, הרי שבנוסף לחזקה הרגילה לפיה שמיעת התנגדויות העותרת תיעשה בלב פתוח ובנפש חפצה, על מוסדות התכנון לבחון ביתר זהירות וביתר הקפדה את החלופות השונות. מובן כי אין באמור לעיל כדי להטיל דופי כלשהו במשיבים 5-4 ובתסקיר שנערך על ידם לגופו."

87. לפיכך איפוא, גם במקרה דנא, "שמיעת התנגדויות... תיעשה בלב פתוח ובנפש חפצה, על מוסדות התכנון לבחון ביתר זהירות וביתר הקפדה את החלופות השונות." **לתשומת לב חברי הוועדה!**

¹⁹ בג"צ 9380/17

תמלילי דיוני הולנת'ע

88. מעיון בתמלילי הדיונים במועצה הארצית (אלה שפורסמו...) עולה תמונה עגומה, הן בנוגע לעומקם, הן בנוגע למתן זכות טיעון אמיתית (להבדיל מזו שניתנה, למראית עין), הן בנוגע לרמת הידע של חברי המועצה ובמיוחד בנוגע לחילופי הדברים בדיונים הפנימיים בין גורמי המשרד להגנת הסביבה וגורמי רת"א.

89. ובעגה – אף אחד לא ממש 'סופר' (בעגה) את המשרד להגנת הסביבה. ודוק - עמדתו האוטנטית של המשרד להגנת הסביבה אשר הובעה ברישת המסמך, ואשר מובאת בפורומים אחרים שונה בתכלית מהצעת התיקון.

90. כך למשל, בהרצאה שניתנה על ידי ראש אגף מניעת רעש וקרינה, אך ביום 15/1/20 בפני מלר"ז הוא הציג בין היתר את 'מבחר' השקפים הבאים, המדברים בעד עצמם (לא נגענו...):



תגובת האוכלוסייה לרעש

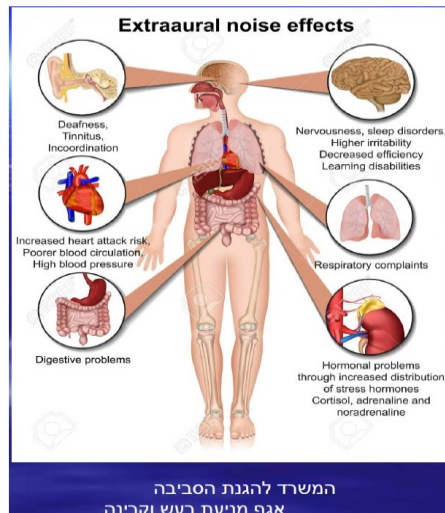
תגובת התקילה	אחוז המוטרתות חזק	מרחק מיבוי המאפשר מובנות דיבור מלאה (מ')	נזק בריאותי	מסל רעש יום לילה dB(A)
אין	4	3.5	אין	55
חלשה	9	2.0	אין	60
בינונית	15	1.5	אין	65
רצינית	25	0.9	אפשרי	70
חזקה	37	0.5	חסש לאיבוד השמיעה	75

המשרד להגנת הסביבה
אגף מניעת רעש וקרינה

נזק הנגרם על ידי רעש סביבתי שנות חיים בריאים בשנה

- מחלות לב 1,200 שנה
- פגיע קוגניטיבית בילדים 900 שנה
- הפרעות שינה 18,060 שנה
- טנטון 420 שנה
- מטрд 13,080 שנה

המשרד להגנת הסביבה
אגף מניעת רעש וקרינה



91. בנוסף - מתמלילי הדיונים בולנת"ע בימים 24/9/19 ו 3/12/19, עולות נקודות מעניינות כלהלן :

1) ההתעלמות מעמדת המשרד להגנת הסביבה

92. להלן ציטוטי נציג המשרד להגנת הסביבה וההתייחסות אליהם :

"...גם אם יש אם הרעש הממוצע זה 65 יכול להיות כמו בני עטרות או בארות יצחק שעובר מטוס בודד עושה 100 דציבל אז לא משנה"

האם התיקון מגביל את הרעש של המטוס הבודד? לא! האם עמדת המשרד להגנת הסביבה זכתה להתייחסות בתיקון? לא!
ועוד הוסיף :

"עכשיו יש המלצות חדשות של ארגון הבריאות העולמי לגבי רעש מטוסים. בעיקר לגבי רעש מטוסים בלילה...אנחנו צריכים כל מה שאנחנו רוצים להתקרב להתקרב להמלצות האלה של ארגון הבריאות העולמי..."

האם התיקון מתקרב (ולו באופן סמלי) להמלצות? לא! האם עמדת המשרד להגנת הסביבה זכתה בתיקון להתייחסות? לא!
ועוד הוסיף :

"גם דבר אחר שצריך לקחת בחשבון שבמדינה כמו ישראל שהחריג לפעמים הופך להיות לנורמה כפי ששמעתם..."

האם המצבים החריגים הוכנסו בהצעה לתיקון? לא! האם עמדת המשרד להגנת הסביבה זכתה להתייחסות? לא!
ועוד הוסיף :

"הנושא של התקנת תקנות למניעת מפגעים של רעש בלתי סביר מטוסים. זה משהו בסמכות שר התחבורה והזכרנו את זה....התנאי שצריך להתקיים וראוי שיתקיים כדי לאפשר את החלופה הזו בפועל זה הנושא של מנגנון האכיפה. אין כרגע מנגנון אכיפה... ואם יש חריגה מתשריט 3 שזה הקו האדום מי משלם איך מפצה. זה לא כתוב זה לא נכתב..."

האם נקבעו תקנות? לא! האם נקבע מנגנון אכיפה? לא! האם עמדת המשרד להגנת הסביבה זכתה להתייחסות בתיקון? לא!

ועוד הוסיף:

"..ספים שקיימים היום בתמ"א ששר התחבורה צריך להתקין אני מזכיר לכם אנחנו מדברים בתקנות שלו על הספים שלו. בהתייעצות עם המשרד להגנת הסביבה. זה נושא שיש לו נגיעה לבריאות".

האם שר התחבורה התקין ספים? לא! האם נשקלו שיקולי בריאות? לא! האם עמדת המשרד להגנת הסביבה זכתה בתיקון להתייחסות? לא!

2) ניסיון רת"א למנוע קביעת סיפי רעש

בשלב זה של הדיונים אמר מ.מ. יו"ר וועדת המשנה כי:

"...הוועדה קוראת לשר התחבורה לבחון את הצורך לקדם תקנות למניעת מפגעים מרעש בלתי סביר מכלי טיס ולקבוע מנגנוני אכיפה...הוועדה קוראת לרת"א לקדם תקנות למניעת מפגעים לרעש בלתי סביר וקביעת מנגווי אכיפה".

או אז נזעק נציג רת"א ותוך כדי הפגנת בורות מעושה וצינית, שאל:

"אבל מתוקף איזה חוק? החריו את הנושא של רעש מטוסים מתקנות רעש ולכן אין צורך...תקנות רעש מזיק מטוסים מתוקף איזה חוק?"

ואנו ניתמה – האם נציג רת"א (הבכיר) באמת אינו מכיר את סעיף 73 לחוק הטיס, המחייב את שר התחבורה להתקין תקנות לסיפי רעש מירבי ולעדכן מדי 5 שנים (מה שכאמור לעיל לא עשה, לא את זה ולא את זה...)?

הנ"ל, בעזות מצח (שכן הדיון נעשה בלא נוכחות הציבור והח"מ) עוד הוסיף:

"...נרי שכל-כך אומר שאין צורך בתקנות. כי יש כבר תקנות. אז הסע' (לא ברור) האמירה הזו היא אמירה כללית שלא ברור על מה היא נשענת. איזה סמכות? איזה חוק?"

יצויין, כי אותו נציג רת"א, בנסותו להגן על מחדליו של שר התחבורה, הצהיר זה לא מכבר בפני בית המשפט, בניגוד גמור לעמדת רת"א שהובאה לעיל, כלהלן: "...מטוסים בנחיתה מפעילים את מנועיהם בכוח נמוך, כמעט בסרק (ניוטרל)". מן הראוי לעדכן את ה'מומחה המקצועי כי אין (ומעולם לא היה) במטוסים כלל 'ניוטרל' (מה זה, מהלכים ברכב...?) בורות או הטעיה? תבחרו...

נציג המשרד להגנת הסביבה הגיב לדבריו כך:

"לא. אם אני הולך לפי מה שנרי אמר. אני שמעתי אותו הייתי איתך בחדר. בחוק הטיס".

ואכן זה מה שנאמר על ידי הח"מ (וגם נכתב לעיל). ולגופו של עניין - האם עמדת המשרד להגנת הסביבה זכתה להתייחסות בתיקון? ממש לא!

93. אגב, בשני דיוני הוועדות המחוזיות, למיטב זכרון הח"מ, לא נכח כלל, וממילא אף לא הביע דעתו המקצועית, כל נציג של רת"א – הגוף הריבוני המקצועי העליון בישראל בנושא תעופה. כן נכחו נציגי רש"ת – תאגיד (מונופול) סטטוטורי הימושך בכל חוטי התיקון הנ"ל. כמו לעשות דיון בנוגע לתרופות בלי נציג משרד הבריאות. לא פלא שהוועדה המחוזית מחוז מרכז נתפשה לכלל טעות קשה בעניין תקנות רעש בלתי סביר.

94. ואם עד עתה נהגנו לומר ככל הנוגע למארג היחסים רש"ת – רת"א, כי היזנב מכשכש בכלב', הרי שעתה הגיע לדיונים רק היזנב', ואידך זיל גמור.

95. המתנגדים סבורים שמאבקה של עיריית תל אביב - יפו להפחתת מטרדי הרעש בלילה עקב ריבוי הנחיתות בלילה - מוצדק לחלוטין!

96. עם זאת, מכניזם מוצע זה, של קיבוע תשריט 3 כמדד עליון למטרדי רעש, בניגוד לתכליתו, בוודאי כשהוא בא במנותק מכל צעד למניעת או למצער להפחתת מטרדי הרעש, ובוודאי בוודאי באופן שבו נעשו תסקיר ההשפעה על הסביבה וחישוב ה'רעש הממוצע המחושב' - הנו פיקציה צינית, שכל תועלתה הנה לאינטרסים הכלכליים של רש"ת.

97. יישום התיקון כלשונו לא רק שלא יביא להקלה משמעותית לתושבי תל אביב - יפו, ובוודאי שלא לטווח רחוק, אלא שיביא דווקא להגברת מטרדי הרעש, ללא כל בקרה, על כל היישובים שסביב נתב"ג, הן בהמראות והן בנחיתות, ובמיוחד בלילה.

98. הצגת הדברים על ידי המועצה הארצית – שגויה ומטעה ועומדת בסתירה לעמדתו האוטנטית של המשרד להגנת הסביבה.

99. התיקון, היה ויאושר, צריך שיהא לכל הפחות מותנה בצעדים הבאים שיינקטו טרם אישורו כפי שהדין מחייב (ודוק - הקמת וועדה, כמוצע, אשר תבחן את הדברים לאחר התיקון אינה יתנאי, אלא אך עוד 'מריחה'/תְחָמוֹן ואחיזת עיניים):

- (1) הורדת סיפי הרעש בהמראות;
- (2) קביעת סיפי רעש בנחיתות; ואם שר התחבורה מסרב/מתעלם – להחזיר את הסמכות לידי השר להגנת הסביבה (כפי שהיה עד 2011).
- (3) על סיפי רעש אלה להימדד באופן מדוייק ולא באמצעות מוניטורים שאינם מתחת לנתיבים.
- (4) הרחבת שעות עוצר ההמראות (כרגע הוא בין 01:40 ועד 05:00 או 05:30, עם חריגים לא מעטים);
- (5) קביעת עוצר נחיתות (שכן אלה מרעישות כיום לא פחות מההמראות).
- (6) ביצוע תסקיר השפעה על הסביבה בנתוני אמת, וקביעת אופן חישוב של מפת הרעש - שניהם על ידי גוף מקצועי אובייקטיבי. ודוק - לא רש"ת ו/או באי כוחה; ואם אין בארץ כזה – שיהיה בינלאומי.
- (7) הכללת כל ימי הטיסות הן על סיפי הרעש והן בחישוב מפת הרעש, ולא רק את הימים 'שאינם חריגים' (שהפכו לעת הזאת למיעוט);

100. נבקש כמובן לזמננו לדיוני המועצה בהקשר דנא.

101. רצ"ב תצהיר כנדרש בדין.

בתודה ובכבוד רב,

~~עו"ד אבנר (נרי) ירקוני~~
~~בשם המתנגדים~~

העתק:

ראש הפורום עוטרף נתב"ג - ראש עיריית חולון
ראש עיריית רשל"צ
ראש עיריית כפר סבא
ראש עיריית לוד
ראשת עיריית יהוד-מונוסון
ראשת המועצה האזורית דרום השרון
מזכיר מושב בני עטרות
מזכיר קיבוץ עינת
ראש עיריית תל אביב – יפו