



**בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים**

07 נובמבר 2021

עת"מ 21-09-37874 עיריית יהוד-מונוסון ואח' נ' משרד הפנים/מינהל התכנון ואח'

לפני כבוד השופט, סגן הנשיאה אחיקם סטולר

**העותרים**

1. עיריית יהוד-מונוסון רשויות מקומיות 500294004
2. עיריית ראש העין רשויות מקומיות 500226402
3. עיריית אור יהודה רשויות מקומיות 500224001
4. מועצה אזורית חבל מודיעין רשויות מקומיות 10000000384
5. מ. א. שדות דן רשויות מקומיות 500243407
6. מועצה מקומית בית דגן רשויות מקומיות 500204664
7. משמר השבעה - מושב עובדים להתישבות שיתופית בע"מ חברות 570008847
8. בארות יצחק קבוצת הפועל המזרחי להתישבות שיתופית בע"מ חברות 570003038
9. עיריית חולון רשויות מקומיות 500266002
10. עיריית ראשון לציון רשויות מקומיות 500283007
11. עיריית לוד רשויות מקומיות 500270004
12. עיריית כפר סבא רשויות מקומיות 500269006
13. מ. א. דרום השרון רשויות מקומיות 500242201
14. קיבוץ עינת חברות 570011544
15. בני עטרות מושב עובדים להתישבות חקלאית שיתופית בע"מ חברות 570003210

**נגד**

1. משרד הפנים/מינהל התכנון משרדי ממשלה 500102579
2. רשות שדות התעופה גופים על פי דין 513436381
3. המשרד לאיכות הסביבה/המשרד הראשי משרדי ממשלה 500100284
4. עיריית תל-אביב-יפו רשויות מקומיות 500250006

**המשיבים**

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19

**נוכחים:**

ב"כ העותרים – עו"ד ירקוני ועו"ד גלעדי  
ב"כ המשיבים 1, 3 – עו"ד דוד גוטמן ועו"ד יונתן שטראוס  
יועצת משפטית, המשיבה 1, גבי יקירה גבאי  
מטעם המשיבה 3: פרופ' סטיליאן גלברג, ויועצת משפטית - גבי הדס פיקסלר  
ב"כ המשיבה 2- עו"ד שלום זינגר ועו"ד אייל גור  
ב"כ המשיבה 4 – עו"ד יודפת כהן ועו"ד רויטל אטיאס

**פרוטוקול**

**עו"ד גלעדי:**

מדובר בבקשה להקפאת השימוש באישור מפות הרעש 2017-2019. הסברנו בגוף העתירה את הסיבות. המפות לא נכונות ועל בסיסן מתקבלות החלטות מדי יום בהפעלת השדה. אתן דוגמא: מחר בבוקר הם מקבלים בקשה להנחית מטוסים בשעות הלילה ועל בסיס מפות הרעש האלה הם חושבים שלא יגרם נזק. אני טוען שכרגע יש מצב שבו לא ידוע מה הרעש שלפיו מקבלים החלטות. יהיו מקומות מסוימים שאנשים יפגעו מהרעש שיתבצע.



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

07 נובמבר 2021

עת"מ 37874-09-21 עיריית יהוד-מונוסון ואח' נ' משרד  
הפנים/מינהל התכנון ואח'

1 יושבת וועדה ודנה בענייני הרעש האלה, הם מקבלים את מפות הרעש האלה.  
2 הבאתי דוגמא שבה לקחו המשיבים את מפות הרעש שלא אושרו ב – 2017..  
3 ביהמ"ש הזה אצל כב' השופט קובו ישב וקיבל החלטה לבקשתם, שמאפשרת להם להשתמש במפה  
4 הזאת כדי לקבוע תבנית תפעול לנתב"ג על בסיס מפות הרעש האלה.  
5

### עו"ד ירקוני:

6 הסעדים בעתירה הראשית אינם דומים למה שמבוקש בסעד הארעי. הסעדים בעתירה הראשית  
7 תכליתם לוודא שהדיונים מהותיים לעניין מפת הרעש יהיו נכונים וטובים וזאת העתירה הראשית.  
8 לגבי הבינתיים, אנו נמצאים כרגע במאזן נוחות ולא רק בשאלה האם זה הדיר או לא הדיר כי יש גם  
9 את הצד השני. כשמדברים על מאזן אז המאזן מה יקרה אם נקבל צו ביניים לעומת מה יקרה אם לא  
10 יתקבל צו ביניים. השאלה לשני הצדדים למה כן ולמה לא ותיכף אדבר על מה הוא בלתי הדיר. צריך  
11 לזכור שבמאזן הזה אל מול ההדירות עומדת השאלה מה יקרה עם מפות הרעש אם לא תאושרנה,  
12 והאם מישהו בכלל יפגע מזה אם הן לא תאושרנה. תיכף אראה שאם היא כן תאושרנה אז אנו ניפגע  
13 מאתמול. אם היא לא תאושרנה אף אחד לא יפגע ובטח לא בטווח של חודשיים וגם לא בטווח של  
14 שנים. הראייה שמפות הרעש לא אושרו משנת 2016, 5 שנים ולאף אחד לא אצה הדרך ונתב"ג המשיך  
15 לגדול, והדבר היחיד שקרה ב- 5 שנים האלה שכמות הרעש הלכה ועלתה ולא רק בגלל הכמות  
16 המטוסים אלא גם בגלל איך שמפעילים את נתב"ג ואת נתב"ג מפעילים בהסתמך על מפות רעש.  
17 אחדד, נושא של מטרדי רעש כבודו במקומו מונח. מפת הרעש, רק התיקוף שלה נעשה באמצעות  
18 מדידה של רעש, זאת מפה ממוצעת, מחושבת על פי נוסחאות עם הכנסה של כל מיני פרמטרים.  
19 בעתירה שלנו כל מה שנטען זה שלא הוכנסו הפרמטרים האלה. מפות הרעש האלה זה לא בעיקר  
20 לשאלה של מטרד הרעש. מפות הרעש זה כלי סטטוטורי שלמשל אחד מתכליותיו זה לקבוע איזה סוגי  
21 בניה מותר ואסור באיזה מקום. אני לא רוצה להיכנס פה לשאלה איך זה ש – 25 שנה אף אחד לא  
22 עדכן את התשריט וכו', אשים זאת לרגע בצד, זה באמת נושא מורכב. מפות הרעש הוא סוג של נקודת  
23 משען ארכימדית לכל החלטה שנוגעת גם לתפעול של נתב"ג, גם ליישובים סביב נתב"ג, גם לבניה,  
24 להכל. הכל מתחיל ונגמר במפות הרעש.  
25

26 יש פה הרבה מאוד תושבים סביב נתב"ג שאני מכניס בעניין הזה גם את תל אביב, יש הרבה מאוד  
27 אנשים שמדי לילה סובלים, יש לזה נזקים שפרופסור סטיליאן כתב מאמר מאוד יפה, הוא כתב מה  
28 זה עושה כשלא ישנים, יש לזה משמעויות כבדות ולא ל – 200 אלף איש אלא ל – 2 מיליון איש. ברגע  
29 שיש ספק סביר שהמפות האלה אינן נכונות אז אי אפשר לתת להן להיות בתוקף ולקבל החלטות על  
30 פיהן אפילו יום וגם לא חודשיים.

31 גם נושא תכניות בניה במדינת ישראל, כמו מתכננים, כן בניה אקוסטית או לא, זה הכל מתחיל ונגמר  
32 במפות הרעש.

33 עיריית ת"א אומרת זה לא שאנו חושבים שמפות הרעש נכונות, גם אנחנו לא חושבים שהם נכונות  
34 אלא שהן עושות טוב לת"א. באיזון הזה אומרים סליחה, אם לא נאשר את מפות הרעש לא יינתן מיגון  
35 אקוסטי לתושבים. סליחה, אם מאשרים את מפות הרעש האלה כמו שהם אז אין תושב אחד שמקבל  
36 מיגון אקוסטי, אפילו לא אחד. אחרי שהסברתי מה קורה אם לא מאשרים את מפות הרעש, עכשיו





## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

07 נובמבר 2021

עת"מ 37874-09-21 עיריית יהוד-מונוסון ואח' נ' משרד הפנים/מינהל התכנון ואח'

1 אני שואל את עצמי, אם לא מאשרים מה הנזק? אין נזק לאף אחד חוץ מהעיקרון שהמדינה לכאורה  
2 ניהלה הליך תקין.  
3 במצב הדברים כרגע באיזון, מאזן הנוחות, אנו בצו ביניים, לא נכנסים לעתירה, העתירה מבקשת  
4 דברים אחרים. במאזן הנוחות אם המפות תאושרנה יגרם נזק, כבר נגרם ויגרם עוד, עוד הרבה יותר  
5 משמעותי ושחלקו בלתי הדיר. חלקו הדיר וחלקו בלתי הדיר. אם למשל התחלתי לבנות ביי"ס במקום  
6 מסוים בהסתמך על מפות הרעש האלה ובעוד חצי שנה יסתבר שהן לא נכונות ואסור לבנות שם ביי"ס,  
7 זה כבר בלתי הדיר. מצד שני, אם המפות לא תאושרנה אני עוד לא הבנתי איזה נזק יגרם, ולהפך,  
8 מהטיעונים של המדינה זה רק מחזק אותי, מה המדינה כתבה בסעיף הראשון? המדינה בסעיף  
9 הראשון כשמסבירה למה אסור לקבל את צו הביניים אז כותרתו זה שינוי 3 לתמ"א 4.2. מלים אחרות,  
10 אנחנו כרגע צריכים את המפות בשביל לתקן את התמ"א. אפשר גם לבנות ולהרוס, אפשר הרבה דברים  
11 לעשות, אך כשבצד השני של המאזן הזה יש אפס נזקים, אז אין שום סיבה לא לקבל את צו הביניים  
12 הזה.  
13

### עו"ד גוטמן:

14  
15 לצערי נאמרו פה הרבה מאוד דברים שהם לא מדויקים כרגיל, נאמרו כסיסמאות ובלי לפרוט את  
16 הדברים. ראשית, הגבלות בניה זה תשריט 3 לתמ"א, הוא לא תמונת הרעש שאושרו לאחרונה  
17 ומגבלות, הבניה הן בהתאם לתשריט 3 ולא למפות הרעש שאושרו לאחרונה לגבי 2017 עד 2019.  
18 כל הזמן זולגים פה ואומרים אנו מדברים על שינוי של התמ"א, שינוי התמ"א הליך שמתבצע במקביל  
19 והעותרים משמיעים את קולם גם שם ובכל הכבוד הדרך לעצור ככל שמישהו מבקש לעצור דיונים  
20 במועצה הארצית לתכנון ובניה, ככל שמבקשים לעצור את הדיונים שם הדרך לשיטתנו היא לא  
21 בבימ"ש נכבד זה.  
22 דבר הכי חשוב, הם אומרים שאם ביהמ"ש לא ייתן צו אז שבעוד שבוע או שבעוד חודשיים הטיסות  
23 משתנות ושהרעש משתנה וש 2- מיליון אנשים לא ישנו. מה שחבריי לא מציינים, שנתב"ג מתופעל על  
24 פי תכנית התפעול של נתב"ג. הייתה עתירה של עו"ד ירקוני כנגד תבנית התפעול של נתב"ג, העתירות  
25 כנגד תבנית התפעול נדחו, נתב"ג מתופעל היום בהתאם לשינוי האחרון שערך בתבנית מנהל רת"א.  
26 בעתירה כאן רת"א לא צורפה כמשיבה ולא בכדי. כיום לא עומד על הפרק שינוי של תבנית התפעול.  
27 מה הם אומרים חבריי? שיכולים להתבצע שינויים, שאולי יחליט מישהו בעוד שנה.  
28 רת"א לא מתכוונת כרגע לערוך שינוי בתבנית התפעול של נתב"ג, העליתי נקודה זו כי אומרים  
29 לביהמ"ש שאם חלילה לא ייתן צו שמחר משתנה תמונת ההפעלה של נתב"ג וזה לא נכון, זה פשוט  
30 לא נכון. ביקשו צו מאוד כוללני.  
31 הבקשה הזאת היא חסרת כל שחר, הסעד בה הוא כוללני, הסעד בה הוא לא רלוונטי לדברים שהם  
32 טוענים כאן היום. הם לא הזכירו בעתירה שלהם את תבנית התפעול.  
33 יצא המרצע מן השק, העתירה הזאת מכוונת כדי להשיג הישג כלשהו בדיונים במועצה הארצית, כי  
34 שם הדברים אולי לא מתקדמים כפי שחברי רוצים.  
35 אם ניצמד בסופו של דבר לתוכן הרלוונטי ונצלול פנימה, המפות משמשות לקביעת זכאות למיגון  
36 אקוסטי, זה השימוש שלהם על פי התמ"א.



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

07 נובמבר 2021

עת"מ 21-09-37874 עיריית יהוד-מונוסון ואח' נ' משרד הפנים/מינהל התכנון ואח'

1 אני חוזר על מה שאמרנו בתגובות לבקשה. המפות יכולות לבדוק רעש על בית קיים.  
2 הסעד היחיד שאפשר היה לבקש שעותרים כנגד אישור של מפות הרעש האלה זה להביא את אותם  
3 אנשים, שיש מי שיתכן ויהיה זכאי למיגון כתוצאה מאישור המפות הללו ואת האנשים הללו לעמדתנו  
4 אי אפשר לייצג בצורה כוללנית. אישור מפות הרעש לא משפיע על תבנית התפעול של נתב"ג בעתיד  
5 הקרוב המוכר לנו, אם לא יינתן צו לא צפויה להשתנות תמונת הנחיתות בנתב"ג מחר ושבוע הבא או  
6 בחודשים הקרובים. לכן אנו מבקשים שהבקשה הזאת תידחה, היא נועדה לרוץ למקומות אחרים.

7

8

### ב"כ המשיבה 2, עו"ד גור:

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

גם רשות שדות התעופה מבקשת לדחות את הבקשה לצו ביניים, מפנה לתגובתנו.

מי שקובע את תבנית התפעול של נתב"ג זה מנהל שדות התעופה האזרחית, הוא עושה זאת בהליך מנהלי שכולל שימוע ציבורי. אלה בדיוק ההחלטות שנדונו בפסיקה הקודמת של כב' השופט שיינמן וכב' השופט קובו מאז 2014, ההליך הזה היה פתוח, ניתנה לכל מי שהושפע ממנו לרבות קבוצות של רשויות ושל גופים שמיוצגות גם בעתירה הזאת הזדמנות להביע עמדה וכאשר הן לא היו מרוצות מהחלטה שהתקבלה לאחר שימוע ציבורי הן הגישו עתירות על החלטות. מי שיוזם את התהליך הזה, מי שמנהל את התהליך הזה ומי שמקבל החלטות לפי חוק הטיס הוא מנהל רשות התעופה האזרחית, רש"ת כגוף שמפעיל את שדה התעופה, כפוף להחלטות ומחויב לפעול לפי ההחלטות הללו.

נאמרו הרבה דברים לא נכונים בתיאור המצב, למשל הדוגמא של בניית ביי"ס, אין לזה קשר עם מפות הרעש, השאלה אם בונים ביי"ס ואיפה בונים ביי"ס, איך בונים ביי"ס או כל שימוש קרקע אחר נגזרת מתשריט מספר 3 לתמ"א. מפות הרעש לא קשורות לעניין הזה והשאלה אם חברת תעופה שמבקשת לנחות בשעה מסוימת בנתב"ג, ההחלטה לא מתקבלת על סמך מפות הרעש אלא מתקבלת לכל היותר על סמך ההנחיות של מנהל רת"א בתבנית התפעול. לכן כל מה שנאמר לביהמ"ש בראשית הדברים לעניין המשמעות של מתן צו הביניים או אי מתן צו הביניים פשוט לא נכון. מפות הרעש הן שיקוף של תמונת המצב כפי שהיא מחושבת בתכנה של ה- FAA. לכן העובדה אם יש או אין צו ביניים לא משפיעה על מה היה מצב הרעש בשנה החולפת. המשמעות האופרטיבית של אישור מפות הרעש זה אך ורק לצורך זכאות למיגון אקוסטי, והסברנו בתגובה למה אין שום היגיון בהוצאת צו ביניים ששולל באופן עקרוני ותיאורטי זכאות מיגון אקוסטי ממי שאולי זכאי לו לפי מפות הרעש.

המפות נותנות תמונת מצב והיא קיימת בין אם המפה אושרה ובין אם היא לא אושרה. חבריי היפנו לפס"ד בעת"מ 19-04-51107 (השופט קובו), מפנה לפסקה 60, מצטט, ביהמ"ש בפסקה 60 דן באפשרות להתייחס למפות רעש שאינן מאושרות כתשתית עובדתית רלוונטית לקבלת החלטה ואומר שזה בסדר גמור, משום שהתשתית קיימת ורלוונטית, לכן הבקשה לצו ביניים היא לא בקשה להגיד העובדות כפי שהיו בשנה החולפת לא היו, המציאות הייתה וצו ביניים לא משנה את המציאות. חבריי אומרים שמספיק שלא יוכח נזק מכך שצו הביניים יינתן, ובכל הכבוד זה ממש לא הדיון, צריך להוכיח שיהיה נזק כזה ואין שום הצדקה ליתן צו ביניים.





## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

07 נובמבר 2021

עת"מ 21-09-37874 עיריית יהוד-מונוסון ואח' נ' משרד הפנים/מינהל התכנון ואח'

### מטעם המשיבה 4, עו"ד כהן:

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36

אנו מדברים על מאזן נוחות, אנו מדברים על מצב של רשויות שנמצאות בניגוד אינטרסים. עיריית ת"א סופגת נחיתות לילה, כל לילה בשעות הקריטיות של הלילה כשהרשויות האחרות לא סופגות את הנחיתות האלה. עיריית ת"א כשמגיעה לוועדה הציבורית אז מעוניינת שהוועדה הציבורית תראה את כמות הנחיתות שהיא סופגת ותפעל לשינוי תבנית התפעול ותפעל לעודד את התיקון לתמ"א. צירפנו במסגרת התגובה לעתירה את כמות הנחיתות שסופגת מסלול 12 לעומת יתר המסלולים. כל המסלולים גם 26 שהוא מסלול המראות וגם מסלול 21 וגם מסלול 30 שהם מסלולי נחיתות, כולם על פי תמונות הרעש סופגים כמות נחיתות או המראות מאוד קטנה בשעות הלילה. המצב של עיריית ת"א הוא מצב שלא יכול להימשך. אנו מושפעים אך ורק מנחיתות של מסלול 12. המועצה הארצית עוד ב- 2016 הבינה שהמצב של הנחיתות מעל מסלול 12 לא יכול להימשך והחליטה לצאת בתיקון של התמ"א. מפות הרעש שאנו דנים בהם היום הן ל- 2017 עד 2019, אין להן נגיעה לתיקון התמ"א ובכל זאת הרשויות העותרות מנסות על ידי החלטה מביהמ"ש הנכבד לבוא ולסכל את הליך תיקון התמ"א. חברי עו"ד גלעדי שואל על בסיס מה? על בסיס זה שכמעט כל הטענות שעולות במסגרת העתירה עולות גם במסגרת ההתנגדות של הרשויות העותרות לתיקון התמ"א. חשוב להבין שהסעדים שמבקשים כאן בפני ביהמ"ש אלו אותם סעדים שמתבקשים במסגרת התיקון של התמ"א. לכן כל סעד שמתבקשת בו כאן החלטה עלול להשפיע על התיקון ולכן העתירה הזאת באה בעקיפין לפגוע בהליך התיקון. במסגרת צו הביניים אנו מתנגדים כמובן לכך לאמירה שמנהל רת"א לא מתכוון לשנות את תבנית התפעול. מנהל רת"א לא מצורף לעתירה. אנו הסברנו שאם היינו מגישים עתירה והיינו פונים אל הוועדה הציבורית היינו מבקשים ממנה בהתאם לסמכויות שלה בתמ"א לבצע שינויים בתבנית התפעול. מבחינת מאזן הנוחות, יש פה הליך של תיקון תמ"א שצריך לתת למועצה הארצית לקבל החלטה בשיקול דעת ללא הפרעות וללא הקפאה מטעם ביהמ"ש.

לעניין ההערה של חברי עו"ד ירקוני שיש תושבים שלא ישנים בלילה. לעיריית ת"א תחת מסלול 12 יש עוד הרבה תושבים שלא ישנים בלילה. צריך לעשות חלוקה צודקת. אנו נמצאים היום במצב שאנו דנים על מפות רעש משנת 2017 עד 2019 ואנו מצויים היום בהחלטה שהתקבלה עוד ב- 2016 לצאת לתיקון התמ"א ועד היום עדיין לא התקבלה החלטה. המוקד של העתירה הוא המיגון וזכאות למיגון על פי תמונות הרעש.

### עו"ד גלעדי:

אנו מקבלים את הצעת ביהמ"ש, אבל אני מבקש שהיא תכלול גם את רשות שדות התעופה.

### עו"ד ירקוני:

נאמרו דברים לא מדויקים. ראשית, בתמ"א בניגוד למה שנאמר על ידי ב"כ פרקליטות המדינה, בתמ"א יש מגבלות לבניה, למשל של בתי ספר בהתאם לתשריט 3. תשריט 3 אמור להתעדכן על פי מפות הרעש, זה כתוב בתמ"א. מה שקרה פה עכשיו זה שנכנסו בדלת הראשית עם תיקון התמ"א וזה בדיוק הנקודה. יש שני דברים שעלולים לקרות כתוצאה ממפות הרעש. אחד שהמיגון האקוסטי פה הוא תיאורטי בלבד כי המפות האלה לא מקנות מיגון אקוסטי



## בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

07 נובמבר 2021

עת"מ 21-09-37874 עיריית יהוד-מונוסון ואח' נ' משרד  
הפנים/מינהל התכנון ואח'

1 לפי מה שראינו לאף בן אדם. לכן ב"כ פרקליטות המדינה אמר בכנות רבה שהנושא עקרוני ותיאורטי,  
2 ככה הוא אמר וזה נכון. מה שנשאר זה 2 דברים: אחד, זה תיקון תשריט 3 באמצעות אותן מפות רעש  
3 ואז באותה שניה חלות מגבלות בניה. הדבר השני היותר כבד ועל זה עיריית ת"א שמה את הדגש, וזה  
4 נכון, שאם לא תאושרנה מפות הרעש לא יתאפשר תיקון התמ"א. תיקון התמ"א עוסק בהרבה דברים,  
5 בעניינינו וזה חשוב להבין, תיקון התמ"א יאפשר לרשות שדות התעופה מה שלא היה עד היום, יאפשר  
6 לרשות שדות התעופה להחליט מי נוחת ומי ממריא ומאיזה מסלול 24/7 ובלבד שלא יחרוג מתשריט  
7 3, אותו תשריט 3 שמתעדכן על פי מפות הרעש. לכן החשיבות של מפות הרעש היא קריטית.

8  
9 אני רוצה לבקש עוד משהו, אני מבקש שהמדינה תעדכן את ביהמ"ש לא רק על שינוי תבנית התפעול  
10 אלא גם על כוונה לשנות את תשריט 3. החוק מחייב לעשות את זה מקסימום כל 5 שנים. זאת בקשתי  
11 על כוונה לעדכן את תשריט 3 שזה קריטי.

### עו"ד כהן:

12  
13 חברי מבקש התערבות בהחלטת המועצה הארצית לתיקון התמ"א.

### עו"ד ירקוני:

14  
15  
16  
17 אנו לא מקבלים את הבקשות של עו"ד ירקוני, דברים שלא נכללו בבקשה. הבקשה הזאת צריכה  
18 להידחות, ההליך של שינוי תבנית התפעול הוא מנהלי שמשותף את הרשויות והם טוב מאוד יודעים  
19 שזה קורה.

### ב"כ העותרים:

20  
21  
22 אנו מקבלים את הצעת ביהמ"ש.



**בית המשפט המחוזי מרכז-לוד בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים**

07 נובמבר 2021

עת"מ 21-09-37874 עיריית יהוד-מונוסון ואח' נ' משרד  
הפנים/מינהל התכנון ואח'

**החלטה**

הבקשה לצו ביניים נדחית, ככל שתהיה כוונה לשנות את תבנית התפעול של נתבי"ג המדינה תכניס הודעה לתיק העיקרי.

ניתנה והודעה היום ג' כסלו תשפ"ב, 07/11/2021 במעמד הנוכחים.

אחיקם סטולר, שופט, סגן הנשיאה

הוקלד על ידי נועה רחלי עוז

