



ד' חשון תשפ"ב  
10 אוקטובר 2021

לכבוד  
עו"ד נרי ירקוני  
באמצעות דוא"ל: [yarkony@bezeqint.net](mailto:yarkony@bezeqint.net)

שלום רב,

**הנדון: שינוי נתיב נחיתה**  
סימוכין: מכתבך מיום 22.9.2021

במענה למכתבך שבסימוכין, להלן תשובת רש"ת.

1. ככלל, שינוי בנתיבי טיסה מתבצע על ידי רשות תעופה אזרחית (להלן: "רש"ת"), בהתאם לסמכות הנתונה למנהל רש"ת בסעיף 82 (א) בחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן: "החוק"), לפיה יכול המנהל לתת הוראות, בין היתר, לעניין השימושים במרחב הפקוח התעופתי של מדינת ישראל, לרבות קביעת נתיבי טיסה במרחב האזרחי וקביעת דרכי הגישה האוויריות לרש"ת ומנחתים, במטרה להבטיח את בטיחות התעבורה האווירית, סדירותה ויעילותה, ובמטרה להגן על שלום הציבור והסביבה.
2. מכח הסמכות הנתונה לו בחוק, החליט מנהל רש"ת, לאחר ששקל את מכלול ההיבטים הנדרשים לעניין, על עריכת פיילוט לצורך בחינת הוספת נתיב נחיתה לנתבי"ג מכיוון צפון המכונה RNP Y 21 RWY. הפיילוט בוצע בהצלחה בשיתוף מלא של רש"ת והמשרד להגנת הסביבה, תוך בחינת השפעות הרעש הנגרם באזור מזרח כפר סבא וקיבוץ עינת. מיקום תחנות הניטור ותוצאותיו מצויות במשרד להגנת הסביבה, אליו יש להפנות בקשתך.
3. הוספת הנתיב אשר בוצעה, כאמור, מכח סמכות, אף עומדת באופן מלא בקביעותו של כב' השופט גרוניס, בפס"ד שניתן בבג"ץ 5538/10 עיריית מודיעין מכבים רעות נ' ממשלת ישראל, שם נקבע כדלקמן:

"...מנהל רשות התעופה האזרחית מוסמך לקבוע את תהליכי הנחיתה וההמראה מתחילתם ועד סופם (כלומר, אף הרחק מאיזור שדה התעופה), ובלבד שאלה עולים בקנה אחד עם נתיבי הגישה האוויריים שסומנו בתשריט הרעש של תוכנית המיתאר, סביב שדה התעופה. במילים אחרות, בעוד שקביעת "נתיבי הגישה האוויריים" באזור השדה אמורה להיות חלק מהתוכנית, בשל המשמעויות הסביבתיות שלה באזור שדה התעופה, הרי **תהליכי הנחיתה וההמראה לכל אורכם, המתחילים או מסתיימים מרחק רב משדה התעופה, אינם עניין שאמור להיות מוסדר בתוכנית מיתאר, ומכאן שתהליכים אלה אינם חייבים להיות חלק מהתוכנית. הללו צריכים להיקבע בהתאם לשיקול דעתו של הגורם המקצועי, הוא מנהל רשות שדות התעופה (מכוח הוראות חוק הטיס).** גמישות תכנונית ותפעולית זו אינה "מצלמת" או "מקבעת" בגדר תוכנית המיתאר את תהליכי הנחיתה וההמראה בישראל, לכל אורכם, אלא **מותירה בידי הגורם המקצועי הבכיר בתחום התעופה האזרחית את האפשרות לעדכן מעת לעת, בהתבסס על שיקולים מקצועיים, את תהליכי הנחיתה וההמראה, ובלבד שאלה לא יחרגו מנתיבי הגישה האוויריים הקרובים לשדה התעופה והמסומנים בתשריט הרעש של תוכנית המיתאר, עליו עמדנו בהרחבה לעיל".** (ההדגשה אינה במקור)

4. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, מצאתי לנכון לדייק מספר טענות המפורטות במכתבך, אשר אינן עלולות בקנה אחד עם העובדות.



א. כמות נחיתות הלילה – נכון לשנת 2021 כמות נחיתות הלילה קטנה משמעותית מנחיתות היום (בממוצע, בכל שעת נחיתה בלילה נחתו כ-66% נחיתות יחסית לכל שעת נחיתה ביום).

ב. כמות נחיתות הלילה על מסלול 21 נמוכה מאוד - (כ-13% בלבד מהנחיתות שבוצעו על 21 מאז תחילת השנה הן נחיתות לילה, מחציתן בוצעו במהלך מבצע שומר חומות, במהלכו נתב"ג פעל שלא על פי תבנית התפעול הרגילה).

ג. אחוז נחיתות הלילה על מסלול 21 יחסית לכלל נחיתות הלילה בנתב"ג בשנת 2021, לא כולל את הנחיתות שבוצעו במהלך מבצע שומר החומות, עומד על כ-3.8% בלבד!  
(נחיתות לילה = נחיתות אשר בוצעו בשעות הלילה האקוסטי כהגדרתן בתמ"א 2/4, קרי בין השעות 00:22 בלילה לבין 06:00 בבוקר).

5. לסיכום, בהליך תכנון הנתיב החדש לא נפל כל פגם והוא בוצע בסמכות, באופן מקצועי, תוך התחשבות בנושא הרעש ושיתוף הרגולטורים הרלוונטיים.

לא ניתן למנוע לחלוטין את השפעת הפעילות האווירית של נתב"ג, אך על אף תחושותיהן הקשות של תושבי מזרח כפר סבא וקיבוץ עינת, היקף השימוש בנתיב 21 החדש לנחיתות נמוך משמעותית ביחס לנתיבי נחיתה אחרים, והרעש באזור כפר-סבא נמוך יחסית לישובים אחרים בהם מתגוררים אלפי תושבים החשופים מידי יום לרעש מטוסים.

תושבי כפר סבא וקיבוץ עינת אינם "שפני ניסיון" כפי שהם מכונים במכתבך, אולם "השמיכה הקצרה" של הרעש אינה מאפשרת התעלמות רבת שנים מסבלם של אלפי תושבים ומחייבת מעת לעת בחינה מחודשת לצורך חלוקה הוגנת יותר של נטל הרעש של נתב"ג, המשרת באופן שוויוני את כל אזרחי מדינת ישראל, ביניהם תושבי כפר סבא וקיבוץ עינת.

בכבוד רב,  
שרון קנר, עו"ד

העתקים :

גב' מרב מיכאלי – שרת התחבורה והבטיחות בדרכים  
גב' תמר זנדברג – השרה להגנת הסביבה  
מר ניצן הורביץ – שר הבריאות  
מר גירי גרשון – יו"ר מועצת המנהלים, רש"ת  
מר יעקב גנות – המנהל הכללי, רש"ת  
מר יואל פלדשו – מנהל רשות התעופה האזרחית  
פרופ' סטליאן גלברג – ראש אגף מניעת רעש, המשרד להגנת הסביבה  
מר מוטי שמואלי – רא"ג תשתיות תעופתיות, רת"א  
מר אודי ברעוז – סמנכ"ל מבצעים, רש"ת  
עו"ד רון חלפון – יועץ משפטי, רש"ת  
גב' איריס רז – מנהל אגף איכות הסביבה, רש"ת  
מר שלום בן משה – ראש עיריית ראש העין  
מר רפי סער – ראש עיריית כפר סבא  
מזכירות קיבוץ עינת  
ראש המועצה האזורית חבל מודיעין  
ראש המועצה האזורית דרום השרון



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

7 Menahem Begin Blvd.  
Gibor Sport Building, Ramat Gan 5268102, Israel  
Tel: 972-3-6290780  
fax: 972-3-6290789  
Mobile:-00 972-52-8422276

דרך מנחם בגין 7, בית גיבור ספורט, רמת גן 5268102  
(או מוז"ה 23 תל אביב 6521403)  
טל' (רב קווי): 03-6290780  
פקס: 03-6290789 (או 03-5254901)  
נייד: 052-8422276

E – mail: yarkony @ bezeqint.net

22-Sep-21

## דחוף

מבלי לפגוע בזכויות

**לכבוד: רשות שדות התעופה (רש"ת) – מנכ"ל**

**רשות שדות התעופה (רש"ת) – יו"ר**

**רשות התעופה האזרחית (רת"א) – מנהל**

**המשרד לאיכות הסביבה – ראש האגף למניעת רעש וקרינה**

### **הנדון: ניסוי בשינוי נתיב נחיתה – דרישה להפסקתו מיידי**

הנני לפנות בשם קיבוץ עינת ועיריית כפר סבא לכבודכם כדלקמן:

1. ביום 9/6/21 הודיעה רש"ת על "עדכון" של נתיב נחיתה חדש<sup>1</sup>, ל"בקשת רת"א", בכוונה 'לחלק' בצורה ראויה לגישתם את רעש הנחיתות. מצ"ב פרסומי רת"א ורש"ת הרלבנטיים. הנופך העולה מן ההודעה הוא על מן "עדכון" 'מינורי' שכזה. דא עקא והוא כל כך 'מינורי' - שהוא הביא מיד לתלונות חריפות של כל התושבים שמתחתיו. לפיכך, נבדקו הדברים.
2. המילה "עדכון" כאמור מטעה. מדובר בניסוי (כך כפשוטו) של נתיב נחיתה שונה לחלוטין מן הקיים. הנתיב החדש מצוי מחוץ לאונה' הצפונית של תשריט 3. מלים אחרות – גם לו התקבל שינוי 3 לתמ"א 4/2, כבקשת רש"ת ורת"א (והוא עדיין רחוק מכך) - כי גם אז הדבר היה אסור.
3. ודוק - המשתתפים ב'ניסוי', מעבר לטייסים ולפקחי הטיסה – כל תושבי מזרח כפר סבא וקיבוץ עינת. השתתפות שלא היתה ידועה להם בטרם החל.

<sup>1</sup> RNP Y RWY 21

4. הנת"ב הנ"ל, כך מסתבר, עובר מעל בתי המגורים של מזרח כפר סבא ומעל בתי הקיבוץ עינת. מעל כפר סבא, בגובה של פחות מ-1,000 מטר מפני הקרקע (ויש שם בתים גבוהים), ומעל עינת, בגובה של פחות מ-400 (!) מטר. חמור מכך - הוא מתוכנן לשימוש בעיקר בשעות הקטנות של הלילה. משמעות ה'ניסוי' מבחינת התושבים הנה איפוא פשיטא – ניסוי במניעת שינה!
5. מבלי להידרש לשאלה האם בכלל בסמכות (ובמנדט) רת"א ורש"ת בדין 'להלק' את רעש הנחיתות בהתאם לשיקול דעתן (והרי לו היתה נתונה להן סמכות זו - לא היו מבקשות לתקן את תמ"א 4/2...), הדבר נעשה מבלי שנבדקו, ולמצער לא פורסמו (ונתונות לביקורת) המשמעויות של ההשפעות, לרבות הבריאותיות, על התושבים המצויים תחת הנת"ב ה'ניסיוני' הנ"ל.
6. מכניזם זה של 'פיזור/חלוקת הרעש' חלף צמצומו, שלא לאמר מניעתו, רחמנא לצלן, הנו פסול מדעיקרו. משול הדבר להעברת הלכלוך בבית מחדר לחדר במקום לנקותו. מלים אחרות – לגישת רש"ת ורת"א (ה'נמכרת' להדיוטות) מדובר בסוג של 'גזירת גורל' עקב קיומו של שדה תעופה. ודוק – 'גזירת גורל' זו אינה מוכרת בעולם המודרני הנאור, שם מתקיים בדרך כלל עוצר נחיתות בלילה. ודוק - היכן שבכל זאת נוחתים – קיימות מגבלות רעש והן מנוטרות ונאכפות. לא כאן.
7. ואילו כאן, בישראל – לא רק שתדירות הנחיתות בלילה עולה על זו שביום (תופעה שכשלעצמה אין לה אה ורע בעולם), ולא רק שרעש הנחיתות (בניגוד לסברת ההדיוטות) אינו נופל מרעש ההמראות, הרי שה'לכלוך' בבית, אם נחזור לאנלוגיה, נאסף ומצטבר. רת"א ורש"ת מתמקדות רק בפזור בין החדרים כראות עיניהן (וצרכיהן). לא בצמצומו ובוודאי שלא במניעתו. זו האמת והיא תיאמר כריש גלי, פסח פל עץ רענן.
8. ב- 5/7/21 נשלחה פניה מהמועצה האזורית דרום השרון לרש"ת בבקשה לדעת מתי יסתיים הניסוי ומהן השלכותיו. רש"ת השיבו כך: "לא ניתן להתחייב כעת על משך הפיילוט, אשר עתיד להימשך עד אשר ניתן יהיה לגבש עמדה באשר לשימושי השימוש בו. יש להדגיש כי ביצוע הפיילוט המתבקש לצורך בחינת חלוקה טובה יותר של רעש המטוסים, עומד בהוראות דיני הטיס ובהוראות תכנית המתאר של נתב"ג"
9. חוצפה. לגבי משך הניסוי – הדברים ברורים. אין כל הגדרה/מגבלה. לגבי העמידה בהוראות תכנית המתאר של נתב"ג – מדובר כבר בהטעיה. הנת"ב החדש אינו חופף כאמור את 'אונת' הנחיתות מצפון למסלול 21, ודוק - גם בחלופה הכי 'מקסימליסטית'.

10. במקביל – לאור תלונות התושבים הוצבו על ידי המשרד להגנת הסביבה מוניטורים בכפר סבא ובקיבוץ עינת. מצגת המתארת את ה'ממצאים' (המרכאות יובהרו בהמשך) מצ"ב אף היא. ה"תובנות וההמלצות" של המשרד להגנת הסביבה במצגת היו, בין היתר, כי:

- (1) הניסוי גורם מעל קיבוץ עינת לפי 3.5 יותר רעש ממה שהיה עד כה.
- (2) מפלס רעש המטוסים בכפר סבא (שעד כה כלל לא עברו מעליה תושבים) מהווה מטרד לתושבים.
- (3) מומלץ לקבוע שהמטוסים בנתיב החדש יוגבלו לשעות היום.

11. מעבר לכך – ה'עובדות' המופיעות במצגת הנ"ל מעלות סימני שאלה נוספים. מן הנתונים המופיעים בה עולה, כי ביום 4/7/21 נחתו לכאורה בין השעה 13:49:00 ו-13:49:10 (במהלך 10 שניות!) 13 מטוסים!! דבר שאפילו בנושאות מטוסים משוכללות לא קורה, ודי לחכימא ברמיזה...

12. במצב דברים זה נבקש להפסיק באופן מיידי את ה'ניסוי' הנ"ל. תושבי כפר סבא ובמיוחד תושבי קיבוץ עינת אינם 'שפני ניסיון'. אם יש אכן צורך בקיום הנתיב הנ"ל - יש להציב טרם הפעלתו מוניטורים (בתיאום עם התושבים) לבחינת עוצמת הרעש הנגרם ולקבל את אישור משרד הבריאות והמשרד להגנת הסביבה לקיומו של 'ניסוי' שכזה, תוך שיתוף התושבים מראש ולפני היישום, ואגב הפקדת ערבויות מתאימות לכיסוי הנזקים, אם וככל שיהיו כאלה.

13. כן נבקש, בתוך 7 ימים מיום קבלת מסמך זה, לקבל:

- (1) את המיקום המדויק של המוניטורים נשואי המצגת המצ"ב.
- (2) את הנתונים הגולמיים של המדידות שבוצעו.

14. לא למותר לציין, שבנסיונות אלה, סרוב ו/או הימנעות מלהתייחס לבקשות הלגיטימיות דלעיל, לא יותירו לעיריית כפר סבא ו/או לקיבוץ עינת, כפי הנראה, כל ברירה אחרת, אלא לשקול פניה לסיוע המערכת המשפטית, מה שאינו רצוי לאף אחד מן הצדדים.

**בריאות לכולם,**

~~עו"ד אבנר (מר) ירקוני~~

העתקים

שר הבריאות

שרת התחבורה

השרה להגנת הסביבה

ראש עיריית כפר סבא

מזכיר קיבוץ עינת

ראש המועצה האזורית חבל מודיעין

ראש המועצה האזורית דרום השרון

לוט:

פרסומי רש"ת ורת"א

מצגת המשרד להגנת הסביבה