

הנדון: תקציר + סטטוס פעילות – רעש מטוסים

באשר להרצליה

1. יש לחדד, כי בעניין זה מדובר במטוסים הקלים המתאמנים מעל שמי העיר בגובה נמוך, ולא במטוסים הסילוניים הגדולים המגיעים לנחיתה בנתב"ג.
2. לאחר התכתבות ארוכה מול הגורמים המקצועיים ברשות התעופה האזרחית (רת"א) לאור תלונותינו, התבהר כי אין בדעת הרשות לאסור טיסות מתחת 1000 רגל מעל העיר, שעה שלפי הבנתנו התקנות אוסרות זאת.
3. היות ואין המדובר רק במטרד אלא גם בסיכון – פנינו למנהל רת"א באופן אישי, במסגרת אחריותו וכפי המתבקש בדין, בטרם ננקוט בלית ברירה בצעדים משפטיים. מטבע הדברים, לא ניתן לפרט בפורום הזה מעבר לכך. הנ"ל השיב אמנם לפנייתנו (בשליחה), אך מהות פנייתו חייבה הבהרה נוספת, אשר מונחת בימים אלה על שולחנו.
4. החלטת העירייה בעניין זה תיפול בזמן הקרוב (מספר שבועות).

באשר לנתב"ג

כאן המצב מורכב, מטריד ובעייתי יותר, ולכן נדרשת סקירה מקיפה יותר, כלהלן:

כללי

5. סוגיית רעש המטוסים סביב נתב"ג אמורה להיות מטופלת לכלל היישובים סביב נתב"ג בשני אופנים עיקריים:
 - 1) בהטלת מגבלות על הרעש הממוצע המחושב.
 - 2) בהטלת מגבלות רעש הנגרמות על ידי כל מטוס ומטוס ('סיפי רעש'), תוך אבחנה בין יום ללילה.ובאנלוגיה לכביש – כמו ההבדל בין מהירות נסיעה ממוצעת בכביש (חישוב סטטיסטי) לעומת מהירות מירבית מותרת לכל רכב ורכב (+ אכיפה באמצעות מכמונות מהירות).
6. מפת הרעש הממוצע המחושב, מה שקרוי לעיתים בשם 'מפת הרעש', נקבעת על ידי מועצה ציבורית, בהתאם לתכנית המתאר הארצית של נתב"ג (התמ"א).

7. מגבלות הרעש פָּר מטוס (הנקראות כאמור גם במונח 'סיפי רעש') – אלה צריכות להיקבע על ידי שר התחבורה הן בהמראות והן בנחיתות.
8. יש לציין, כי בניגוד לדעה השלטת בקרב ההדיוטות – רעש הנחיתות אינו נופל מרעש ההמראות. ההסבר אינו פשוט, אך כבר אין מחלוקת על כך.
9. בנוסף – נקבעו בתמ"א מגבלות שונות ל'חלוקת' המראות ונחיתות על המסלולים השונים, מה שקרוי 'תבנית התפעול'. לעניינו – תבנית זו מגבילה את היקף הנחיתות מעל שטח עיריית כפר סבא (ממילא אין כמעט המראות בכיוון הזה) ל-40% מכלל הנחיתות (ובנוסף – איסור לנחיתת מטוסים 4 מנועיים).
10. יצויין, כי מעבר לכך - יש כרגע (רק לאחר הגשת בג"צ בעניין) 'עוצר' על ההמראות בלילה (בחלקו 01:40 עד 05:30), אך אין עוצר נחיתות. מותר 24/7! ודוק – ההמראות אינן רלבנטיות כאמור לכפר סבא. רק הנחיתות.

באשר ל'מפת הרעש'

11. ביום 21/7/21 התקבלה החלטה של הוועדה הציבורית מכוח התמ"א העוסקת בנמל התעופה בן-גוריון לאשר את "מפות הרעש" אשר אמורות לשקף את היקף מטרדי הרעש סביב נתב"ג, במסגרת הפרק בתמ"א העוסק ב"מעקב ופיקוח על ההוראות הסביבתיות".
12. אישור מפות הרעש נעשה לטעמינו על בסיס תשתית עובדתית חסרה ושגויה והתקבל בהליך בלתי חוקי ופגום מיסודו, הנגוע בניגוד עניינים חריף, תוך התעלמות מהוראות התמ"א והמצאת חלופה להוראות אלה בחריגה מסמכות, תוך הסתרת מידע מהתושבים, ותוך התעלמות בוטה מהעובדות שהוצגו ע"י התושבים, ומהתושבים עצמם.
13. אישורן של מפות הרעש נעשה בהליך הזועק כל כולו 'פיקציה', אגב היעדר שקיפות, טעויות מקצועיות, ומתן 'הכשר' תוך העדפתם המוחלטת של האינטרסים הכלכליים האינהרנטיים של רשות שדות התעופה (להלן: "רש"ת"). תאגיד סטוטורי הנחזה להיות ריבוני/ממלכתי, אך מושתת על 'עוגנים' כלכליים/עסקיים, על פני איכות חייהם, בריאותם והאינטרסים של התושבים סביב נתב"ג העותרים.
14. לפיכך הוגשה בעניין זה עתירה לבית המשפט המחוזי בלוד. מצ"ב.
15. יצויין, כי השופט 'הציע' (ואנחנו 'הסכמנו') בתום הדיון הראשון ש'נסתפק' בסעד הראשון (והחשוב יותר לגישתו) אשר בעתירה – "לבטל את החלטתה לאישור מפות הרעש לשנים 2017 עד 2019, שהתקבלה ביום 21.7.2021 במסגרת הישיבה ה-25 של הוועדה";

16. הדיון הבא אמור להתקיים ביום 12/7/22.

באשר ל'סיפי הרעש' (פר מטוס)

17. שר התחבורה קבע סיפי רעש רק להמראות ולא לנחיתות (מעשית – לא ממש קבע, אלא קבל אותן ב'ירושה'). סיפי רעש אלה מעולם לא עודכנו והנם גבוהים מאד, כך שהלכה למעשה אינם משפיעים על היקף המטרד. כך או כך, חשוב לציין, שטחי העיר אינם מושפעים מרעש ההמראות.

18. באשר לנחיתות – לא נקבעו מעולם כל סיפי רעש ו/או מגבלות אחרות, לא ביום ולא בלילה. זו הבעיה!! שר התחבורה מתנגד לקביעת מגבלות רעש לנחיתות בשל (כך לדבריו) "סיבות בטיחותיות". מצד שני אין גם עוצר נחיתות ו/או מגבלה אחרת כלשהי (למעט מגבלת ה-40% דלעיל).

באשר ל'תבנית התפעול'

19. מתקיים כרגע מהלך המובל על ידי רש"ת לביטול תבנית התפעול בתמ"א, תוך מתן 'יד חופשית' לפקחים לנהל את התעבורה. דבר זה יביא הלכה למעשה להגדלת היקף המטרדים סביב כל נתב"ג בכלל (הסבר מורכב), ולתושבים המתגוררים צפונית לנתב"ג (כולל כפר סבא) בפרט, בגין ביטול מגבלת ה-40% הנ"ל.

20. לצורך העניין הוקמה וועדה בינמשרדית, אשר נשלטת הלכה למעשה על ידי רשות שדות התעופה. מרכז השלטון המקומי (שהוקצה לו נציג אחד בוועדה, לעומת 7 של רש"ת) נזעק לאור ההמלצות המתגבשות, גיבש צוות עבודה מצומצם ושלה לוועדה ב-1/5/22 את הסיכום הבא:

(1) הצוות אישר את הצעת מר שמעון סוסן ראש מועצה אזורית חבל מודיעין כמתווה להמשך עבודת הצוות מול הממשלה. (מצ"ב מסמך מ.א. חבל מודיעין מתאריך 24 באפריל, 2022)

(2) בשלב הראשון ההתמקדות תהיה בהסדרת עוצר הלילה כך שיורחב עוצר ההמראות, ויונהג גם עוצר נחיתות. כל זאת לצורך בריאות ואיכות חייהם של מיליוני התושבים בסובב נתב"ג ובכל רחבי הארץ.

(3) הצוות יפעל להביא את משרד הבריאות להוביל מחקר בריאותי, שיבחן את מידת הפגיעה של רעש מטוסים בלילה באוכלוסיות השונות.

(4) מר שמעון סוסן ידאג לפגישה דחופה עם שרת הפנים הגב' איילת שקד, על מנת לעצור את הליך אישור התמ"א החדשה עד לברור מעמיק של טענת השלטון המקומי. מר משה פדלון ראש

עיריית הרצליה ומר מוטי ששון ראש עיריית חולון יטפלו בתיאום פגישה דחופה עם שרת התחבורה הגב' מרב מיכאלי בנושאים הנ"ל.

5) מר מוטי ששון ידאג לזימון פגישה עם שר הבריאות מר ניצן הורוביץ, בנושאים הנ"ל.

6) הודגש כי הצלחת השלטון המקומי והרשויות המקומיות במאבק, מותנות בשימור אחדות השורות במאבק זה, וכולנו מתבקשים לשמר זאת גם בעתיד

באשר לתלונות לאחרונה

21. כמו בכל שנה – חודשים אפריל-מאי מאופיינים תמיד בריבוי מטרדים/תלונות. זאת הן בשל העובדה שמדובר בחודשים בהם כבר לא מחממים ועדיין לא מקררים (במיוחד בלילה) את הבתים (והחלונות פתוחים). בנוסף – תקופת פסח מהווה תמיד נקודת שיא בהיקף הפעילות בנתב"ג.

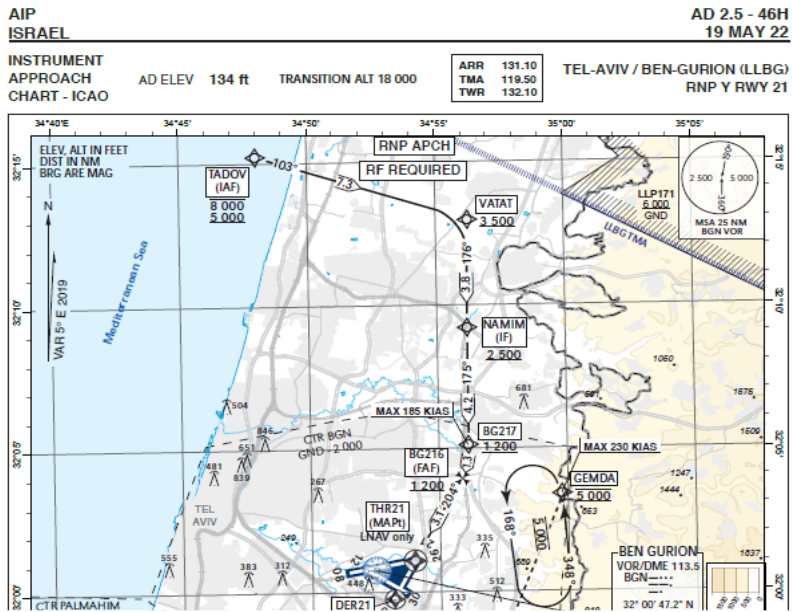
22. יש לזכור, כי מאפריל 2020 ועד אפריל 2022 התעופה עבדה בנפח מצומצם עד כדי סמלי (-10% 15%). שנתיים אלה הביאו את כלל תושבי עוטף השדה, ואלה שצפונית לו בפרט להתרגל לשקט יחסי. 'לדברים טובים מתרגלים מהר'. השינוי היה דרמטי משפסח 'נפל' בדיוק על 'חגיגות סיום הקורונה' (נקווה).

23. כל עלייה מעל להיקף אליו הורגלו התושבים בשנים 2020-2022 מהווה איפוא לכאורה "עליה דרמטית", עליה אני שומע מכל היישובים סביב נתב"ג. כמיליון וחצי נוסעים חלפו בנתב"ג בחודש אפריל 2022 - כמעט פי 6 (!) לעומת אפריל 2021, שהיה נתון למגבלות קורונה. וזה כמעט כפול (!) מהיקף הפעילות במרס 2022.

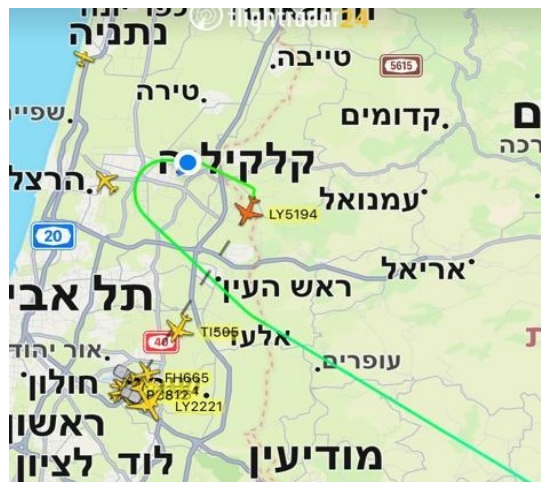
24. בנוסף - עד ליום 13/3/22 היה שיפוץ במסלולי נתב"ג, כך שהיקפי הנחיתות על המסלולים היו שונים מן התבנית הרגילה. וגם כאן – אנשים הורגלו מהר מאד לשקט.

25. ולאחר כל זאת, לעובדות האובייקטיביות - היקף הנחיתות על המסלול העובר מעל כפר סבא מוגבל כאמור ל-40% מכלל הנחיתות בנתב"ג. בחינת נתוני אפריל 2022 מצביעה על נחיתות בשיעור של 28% מכלל הנחיתות, כך שאנו רחוקים מהמגבלה, בוודאי שכהיקף הנחיתות בכלל נמוך עדיין משמעותית מההיקף הכולל 'ערב הקורונה'.

26. מכלל הצילומים שהועברו לח"מ, עולה כי רובם מתעדים הליך נחיתה חוקי ותקין, אשר אכן – חולף בשמיה המזרחיים של כפר סבא, בהתאם לתהליך שלהלן:



27. עם זאת, בחלקם של התיעודים, יש אכן 'חיתוך' מכון מזרח לפניה ימינה מעל העיר ליירוט נתיב הנחיתה. בעניין זה פנינו לרשות התעופה האזרחית אך לאחרונה, אך טרם ניתן מענה ענייני כלשהו. אנו מתזכרים ועוקבים. נעדכן אם וככל שיהיה מענה. להלן הנתיב המדובר עליו התלוננו:



סיכום

לעניין שדה התעופה הרצליה (מטוסים קלים)

כאמור – אנו מצויים ב'ישורת האחרונה' ככל הנוגע לבירור מול רת"א באשר לנתיבים העוברים מעל העיר, טרם קבלת החלטה באשר להמשך הצעדים, אשר תתקבל בתוך מספר שבועות.

לעניין נתב"ג (מטוסים כבדים)

28. הנושא מורכב מאד. קיימת כרגע פעילות אינטנסיבית בכל המישורים, מנהליים ומשפטיים כאחד.

29. צריך להדגיש, כי הדברים משולבים זה בזה. כך למשל - אופן חישוב מפת הרעש משפיע על תבנית התפעול, שכן היא נתונה בכל מקרה למגבלות במפת הרעש, או למשל – עוצר נחיתות לילה משפיע על מפת הרעש, ועוד.

30. המצב כרגע בעייתי אמנם מבחינת המטרדים, אך צריך לזכור שאלמלא ה'מלחמה' שאנו מנהלים באופן שוטף מזה מספר שנים – סביר להניח שהיה יותר גרוע עתה.

31. ועדיין, לאחר כל זאת – המטרד הנו סובייקטיבי לכל אחד ואחד, וכך צריך להתייחס אליו.