

מדינת ישראל

משרד הממשלה

משרד משפטים אלוטו

מס. 10

מועצה ארצית (5)

פרוטוקולים של מועצה ארצית
תכנון ורישוי יעב"ה
~~1995-1996~~

N - 10/1996

ע - 11/1996

מחלקה תכנון ורישוי
פיקוח

תיק מס' 181/10

שם

תכנון ורישוי פיזי - מועצה ארצית

גל - 10 / 50361

מזהה פיזי: 139.0/81 - 10

מזהה לוגי: 02-109-04-13-08

מס פריט: 1116549

01/01/2014

כתובת

משרד האנרגיה והתשתיות
אגף השת"ת ורישוי
31-12-1996
דואר נכנס

משרד הפנים

המועצה הארצית לתכנון ובניה

נתב"ג

ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חלק א'

מיגוון שירותי פרוטוקול

- * רישום פרוטוקולים בוועידות, בורריות, בתי משפט
- * הקלטות ופיענוח סרטים וקסטות
- * תירגומים מקצועיים בכל השפות
- * אספקת כח אדם מקצועי משרדי וטכני
- * הדפסות על מחשב
- * הדפסות על לייזר

משרד הפניםהועדה לתכנון ובניה - נתב"גישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: הישיבה היתה אמורה להתחיל משעה 11.00 עד שעה 15.00 והיא מתחילה כפי שאתם רואים בשעה הקרובה ל-12.30.

נשתדל לעמוד במסגרת לוח הזמנים ובמידה ואפשר נאריך את הישיבה בחצי שעה נוספת.

אני מציעה שבאמת נפתח על פי סדר היום ונמצא אתנו פרופ' יוסי ריבק, וכפי שקיבלתם את חוות דעתו מוזמני חברי הוועדה קיבלו אותה, אבל נמצאים פה הישובים ששמעו בשעתו את טענותיו של פרופ' הלמוט אייזיק ואת פרופ' דנון.

אני מציעה שעם גמר קריאת המפות או שחיא תיעשה יותר בשקט, אני אבקש ממך פרופ' ריבק שתחזור על הטענות ואחר כך טענות שחושמעו בנושא חבריאותי ותשיב עליהם בהזכרת הטיעון עצמו.

פרופ' ריבק בבקשה.

פרופ' ריבק: צהרים טובים.

שמי יוסף ריבק ואני מתייחס לחוות דעתי שניתנה בקשר לחשפעות חבריאותיות הפוטנציאליות של תכנית תמא-4/2 ותמא-4/2א על חבריאות.

לאור התסקיר השפעה על הסביבה שהוגש שמתייחס לתכניות חללו ולאור חוות הדעת שהוגשה על ידי פרופ' הלמוט רידינג

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מגרמניה שלפיה החשיפה לרעש כרוכה בתחלואים שונים במספר מערכות.

אני בסקירתי אתמקד ואנסח לספור חלק גדול מהנושאים הללו. עכשיו פרופ' רידינג התייחס לנושא של הרעש, ואני בחוות דעתי התייחסתי לנושאים של רעש, לנושא של זיהום אוויר - לנושא של ריקון דלק - בעצם ריקון דלק ממטוסים ובקצרה לנושא הקרינה האלקטרו-מגנטי שכולם סעיפים שמופיעים בתסקיר ההשפעה על הסביבה.

מטבע הדברים אני אתחיל בנושא המרכזי שהוא נושא הרעש. היום כאשר אנחנו מדברים על חשיפות בסביבת שדה תעופה פועל וכשמדברים על שתי אוכלוסיות שמושפעות על ידי פעילות השדה, אוכלוסיה אחת היא אוכלוסיה עובדת במתחם ואוכלוסיה שניה היא אוכלוסיה שמתגוררת באזור של השפעת השדה.

גורמי הסיכון הסביבתיים באזור פעילות שדה התעופה הם מספר, כמובן מדובר על רעש כגורם מרכזי, הרעש הוא גם רעש .. גם רעש אווירי וגם רעש תעשייתי.

הנושא השני הוא זיהום אוויר תיקון דלק, קרינה וכמובן אפשרות לפגיעה מיכנית בשטח השדה.

אני אדון בראשונה ברעש וחשפעתו על האדם ואנחנו מחלקים את החשפעות של הרעש על האדם לשתי מערכות עיקריות.

המערכת הראשונה עוסקת בהשפעת הרעש על השמיעה. והנושא השני הוא השפעת הרעש על מערכות חוץ ..

כאשר מערכת אחת היא מערכת השמיעה וכל מערכות הגוף האחרות נכללות בקטגוריה אחרת.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

קוראים לזה גם אודיטורי אפקט של האפקטים השמיעתיים ואקסטרא אודיטריין אפקט הלא אודיטורי אפקט שאלה הם השפעות על מערכות בריאות אחרות.

כאשר אנחנו דנים ברעש ובהשפעתו על האדם ומדברים על השפעה על מערכת השמיעה, אנחנו צריכים לחתייחס בנושא של מפלסי הרעש, לנושא של פגיעה ושמיעה שמתבטאת בתחילה בהסטת סף השמיעה באופן זמני ואם אין תקופת התאוששות מספקת היסט סף השמיעה באופן קבוע. וכמובן יש קריטריונים מותרים לחשיפה.

הקריטריונים המותרים לחשיפה הם נלקחו רובם ככולם מהמערכת התעסוקתית היכן שבאמת אנשים מצפים במהלך עבודה לרעש מזיק.

עכשיו רעש בכלל הוא מבחינת הגדרה אפשר להתווכח מה ההגדרה של רעש אבל מה שמקובל היום בספרות זה בעצם הגדרת רעש היא הגדרה פסיכו-אקוסטית - זאת אומרת רעש הוא צליל לא רצוי.

צליל לא רצוי יש לו משמעויות שונות אצל אנשים שונים בזמנים שונים.

לדוגמא מי שאוהב מוסיקה קלאסית ותתנו לו מוסיקה של פופ או קריש או מיטל זה בשבילו יהיה רעש נוראי גם אם העוצמה תהיה נמוכה - לעומת זאת זה יהיה חפוף למי שאוהב את הרעש של הפופ או המיטל ותשמיעו לו יצירה קלאסית.

באותה מידה אנחנו יודעים היום שיש הרבה מאד רעשים שיכולים להיות בעוצמות גבוהות אבל הם לא מפריעים כמו בני הנוער שהולכים לדיסקוטקים שרמת הרעש שם מגיעה ל-110

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

או לפעמים ל-115 או ל-105 דציבל וחם נמצאים שם שעות רבות בשבוע וחלק נפגעים גם בשמיעתם.

כך שהגדרה של רעש בכלל הוגדרה כפי שאמרתי פסיכו-אקוסטית מדובר על כלי בלתי רצוי.

חקריוטריונים שמשפיעים בחשיפה לרעש חם בעיקר שלושה זה העוצמה של הרעש שניתנת בדציבלים.

התדירות של הרעש שניתנת בהרץ במחזורים לשמיעה. ומשך החשיפה לאותו הרעש.

כמובן שהמשחק בין שלושת הגורמים האלה קובע בסיכומו של דבר את הפוטנציאל להתפתחות של נזק. ולכן ההגדרה מבחינה תעסוקתית שהיא ההגדרה היום הקיימת ההגדרה היחידה בעצם לנזקים לשמיעה עקב רעש, הם הלוחות האלה כאשר עד 85 דציבל מותר להחשף בעצם נקרא לזה ללא הגבלה בוודאי ברמה של 80 דציבל אפשר לפרסם את זה 24 שעות ליום, ומעל 80 דציבל אנחנו מקצרים את משך החפיפה ככל שהעוצמה עולה, כאשר בדרך כלל תהיה התייחסות מיוחדת לתדירות שהיא נושא שהיום קשה למדוד אותו באופן שוטף.

חובה יותר קל למדוד את העוצמה בין זה של מיכשור קהל יעד מסודר מדידה ובירור היא דבר יותר מסובך.

אז אמרנו שכאשר אנחנו מגיעים ההגדרה של רעש תעשייתי מזיק כיום זה רעש שעוצמתו היא 85 דציבל.

לרעש הזה מותר להחשף ללא כל מיגון למשך שמונה שעות עבודה ביום, למשך 40 שעות בשבוע, זו הגדרה לגבי העובדים.

מכיוון שסקאלת הרעש היא סקאלה לוגריטמית כל עליה של 5

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

דציבל בעוצמה מקצרת את הזמן שבו מותר להחשף בחצי, ולכן ב-90 דציבל מותר לעובד להחשף 4 שעות ביום ללא מיגון כלשחו, וכך זה הולך ויורד ככל שעוצמה עולה. כאשר אתם רואים ב-105 דציבל אפשר להחשף רק עד חצי שעה ללא מיגון וללא נזק למערכת השמיעה. עכשיו הנזק המוכח הבלעדי ואני אומר את זה כאן הוא הנזק שנגרם למערכת השמיעה על זה אין ויכוח. כל הספרות מסכימה שבמידה ונחשפים לרעש בעוצמות חזקות כמובן שיש פה פונקציה גם של תדירות ומשך, יש נזק למערכת השמיעה, אבל אם אנחנו נחשפים לפחות מהעוצמות שמצוינות כאן, הסיכוי הזה לנזק הולך וקטן ובסיכומו של דבר לא קיים מתחת למפלסים מסוימים. כך שאם אני מתייחס לנושא הנזק של מערכת השמיעה כתוצאה מחשיפה לרעש באזור נתב"ג לפי ההנחות שמונחות בתסקיר החשפה על הסביבה, החישובים, המודלים, עקומות הרעש וכן הלאה, אני לא רואה אף מקום שבו יש סיכוי לירידה בשמיעה או לפגיעה בשמיעה כתוצאה מחשיפה לרעש מזיק. כמובן אני מדבר כרגע על הקריטריון התעסוקתי אבל אין שום קריטריון סביבתי לנזק במערכת השמיעה שהוא ברור כמו קריטריון התעסוקתי. יתרה מזאת גם אם אנחנו לוקחים ומסתכלים על מערכות של עובדים שנמצאים קרובים ורעש כידוע יורד ככל שמתרחקים ממקור הרעש ויורד גם משמעותית, גם בקרב העובדים אנחנו לא מוצאים נזקים משמעותיים ובוודאי שבקרב אוכלוסייה מסביב הסיכוי לנזק במערכת השמיעה הוא אפסי.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

ולכן את זה הייתי מוריד על הסף, ושולל כל אפשרות עוד פעם אני לא מדבר על מישהו שאולי הוא רגיש במיוחד כי בכל אוכלוסיה שמדברים עליה ובכל תקן שמדברים עליו התקן בנוי על ממוצע עם שתי סטיות תקן ותמיד עלול להיות שבקצה אחד של האוכלוסיה יהיה מישהו רגיש במיוחד או שיש לו איזה שחיא בעיה רפואית אחרת של חשיפה ברמה הרבה יותר נמוכה יכולה כן להשפיע עליו.

אבל אתם מדברים על מימדים אוכלוסייתיים - הסיכוי לגרימת ירידה בשמיעה כתוצאה מחשיפה לרעש חמטוסים או התחבורה סביב מערך נתב"ג הוא בעצם לא קיים.

והדבר הזה גם נבדק, הוא נבדק בהרבה מאד עבודות, אפילו אחת העבודות האחרונות, היתה בשנת 1996 בטאיוואן כשבדקו שתי אוכלוסיות של ילדים אחת סמוכה מאד לאזור של שדה תעופה פעיל, וחשניה רחוקה לא נמצא הבדל וירידה בשמיעה בין שתי אוכלוסיות הללו למרות שאחת היתה חשופה לרעש פעילות מטוסים ותחבורה. וחשניה היתה באזור יותר שקט. אבל זאת לא העבודה היחידה. יש הרבה מאד עבודות אחרות.

חעדויות היחידות זה אוכלוסיות עובדים שחשופות לרעש מזיק בקריטריונים האלה ואינן משתמשות באמצעי הגנה שם אנחנו צופים ירידה בשמיעה.

מכאן אני חייב לעבור לפרק השני שהוא השפעת הרעש על מערכות לא שמיעתיות, על מערכות אחרות בגוף.

וכאן חוות דעתו של איזי של פרופ' איזי מדברת על קשת שלמה של מערכות אני עובר עליהם כאן בקצרה.

מערכות מלבד מערכת השמיעה. מדובר על מוטרויות מרעש,

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

השפעות על שינה ומנוחה. השפעות על מערכת הלב וכלי הדם נושא בריאות הנפש השפעה על תמותה. השפעה על הריון ועוברים ונקרא לכל מה שנשאר השפעות אחרות. ואני אעבור השפעה השפעה.

לפני שאני עובר לדון בהשפעות השונות, אני רק רוצה להביא כאן כמה מחבטות שנתקלים בהם כאשר אנחנו עוסקים במחקרים שבודקים את השפעת הרעש על מערכות לא שמיעתיות.

זה דבר שאנחנו צריכים לזכור אותו כי כאשר אנחנו מתייחסים לנושא כזה טעון ואני יכול לאמר היום ואחרי שעברתי באמת באופן רחב את הספרות וחיפשתי בכל המאגרים ומחנסיון שלי בשטח רמת השכנוע שלי שיש השפעה באמת של רעש על מערכות לא שמיעתיות היא קטנה מאד.

זאת אומרת אני חושב שהשפעה של רעש על מערכות חוץ ממערכת השמיעה היא לא קיימת או זניחה ואני אצטט וגם אביא את הסימוכין לדברים הללו.

בכל מקרה אותם מאמרים שכן מוצאים שקיימות השפעות אקסטרא אודיטוריות - השפעות על מערכות אחרות בדרך כלל לוקים באחד מחוסרים הבאים:

1. זה בחירה לא נכונה של המדדים וקבוצות ביקורת מתאימות. לפעמים משווים מין בשאינו מינו.

משווים לפעמים אוכלוסית עובדים, אוכלוסיה כללית, שאי אפשר לחשוות אותה, חלק גדול מחמחקרים הללו לא מתחשבים במשתנים שמבלבלים או מטעים או מקלקלים את התמונה.

למשל הם לא עושים תיקון לגיל, למין, למעמד סוציו-אקונומי, או למשתנים אחרים שיש להם השפעה על כל

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

קשת התחלואה האחרת בגוף. ממחלות לב וכלי דם, דרך השפעה על הריון ועובר, על בריאות נפש, על צריכת תרופות על כל מה שאתם רוצים.

בחלק גדול מהמחקרים שמוציאים השפעות חיוביות של רעש על מערכות לא שמיעתיות אין התחשבות נכונה באותם משתנים חשובים מאד.

אני אפרט את זה קצת בהמשך למשל כשאני מדבר על חמצאים של תמותה או מחלות לב.

חלק גדול מהמחקרים שנעשו הם מחקרי מעבדה ולא מחקרי שטח. עכשיו מחקרי מעבדה, אינם מהווים סימולציה טובה למצב בשטח.

זה שאתה לוקח קבוצה של אנשים ונותן להם לישון במעבדה מספר לילות ומשמיע להם רעשים, ומשפיע ונותן להם מוציא אותם לסביבה הטבעית שלהם, נותן להם לישון בסביבת מעבדה - משמיע להם הקלטות של רעשים, ואתה בודק את התגובה שלהם, זה מחקרים שקשה לקבל אותם לעומת מחקרי שטח, וחלק באמת גדול מאותם מאמרים שמצאו הבדלים חיו מחקרי מעבדה, ויש פה בעיה משמעותית.

דבר נוסף יש בעיה של שיעור השתתפות נמוך במחקרים גם כשאתה בא לאוכלוסייה ואתה עושה סקר שיעור החיענות עליו משפיע על התוצאות שאתה מקבל וחרבה מקרים שבהם מצאו ממצאים שיעור החיענות - התוצאות היו מבוססות על שיעור חיענות נמוך שכמובן גורם להטעיה משמעותית, וחוף מזה שיש בעיות אפידמיולוגיות אחרות בניתוח הנתונים ובהחלטה מה נתון משמעותי ומה אינו משמעותי. מה כן חזק מבחינה

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

סטטיסטית ומה לא. ואת זה צריך לזכור כאשר אנחנו מדברים על המערכות הללו.

עכשיו ככה נלך בצורה יותר מסודרת. הנושא הראשון היה ענין של מוטרדות מרעש והשפעה על יכולת תקשורת.

עכשיו כמו שאני אומר אין ספק שרעש מהווה מטרד, ואין ספק שרעש משפיע על יכולת תקשורת ואין שום ספק שרעש חזק במקרים מסוימים גם מהווה בעיה בטיחותית. כי אם צריך לתקשר בין אנשים שנמצאים בסביבה רועשת וצריך להעביר אינפורמציה וחרעש חוסם זה עלול להיות אפילו בעיה בטיחותית.

אבל המוטרדות מרעש היא פונקציה של מספר גורמים ולא רק הרעש עצמו.

למשל, זיהו כל מיני פקטורים שמשפיעים על המוטרדות מרעש ועל הנכונות להחשף לרעש. כמו הפחד בנושא תעופתי הכוונה פחד מהתרסקות של מטוסים, הרגשה בדבר הערך או החשיבות של הרעש.

אם מישהו חושב שזה חשוב שיבנו לידו בית אז הוא סובל את הרעש של בנית הבית.

אם הוא חושב שזה לא חשוב שיבנו על ידו אז הרעש הזה מפריע לו.

כמובן שזה פונקציה של עוצמת הרעש, השעה ביום שחרעש הזה מושמע. ואנשים שמוטרדים מדברים אחרים אצלם הביטוי של רעש או החתיחסות שלהם לרעש היא הרבה יותר חזקה או שלילית. ואסור לשכוח עוד דבר אחד שאנחנו מדברים גם על האזור הזה ובכלל בארץ שיש חדירה של מקומות עבודה לתוך

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

משקים, קיבוצים, מקומות כפריים שבחם מתחילים להוסיף תעשייה או מסחר לתוך אזורים שהיו אזורים חקלאיים או אזורים שבחם גרו אנשים שאותה תוספת היא בעצמה מהווה מטרד משמעותי ואם אני מזמין את רובכם לקרוא מאמר שהיה בעיתון שנקרא אופקים וגיאוגרפיה שבו דווקא דנו במספר ישובים סביב מערכת נתב"ג וההתייחסות של התושבים דווקא למפגעי רעש מתעשייה או ממתקנים שחוספו באזור הזה היתה מאד משמעותית, 95 אחוז או יותר מהתושבים התלוננו על מטרדי רעש, על מטרדי ריח, על מטרדי זיהום אוויר שנבעו דווקא מאותם מתקנים שנכנסו לחצר האחורית שלהם ולא דווקא מהסביבה שבה הם חיים.

כך שהנושא של מטרדות מרעש הוא בעייתי, בעייתי כמובן לחוכחה ולהגדרה. ואין ספק שהוא בעיה.

ואני בהחלט לא מתעלם ממנה, ומעל מפלסים מסוימים מעל הרגשה מסוימת של אנשים הוא בהחלט יכול להיות מטרד.

נעבור לסעיף השני שנקרא השפעה על מנוחה ושינה, וכאן שוב טוענים וטוען פרופ' איזי שאין שום ספק שרעש משפיע על שינה ועל איכות השינה, וגורם להרבה מאד התעוררויות ולמערכת של לחץ ומתח שמובילה בעקבותיה לכל מיני תופעות פיזיולוגיות ומחלות.

אבל כשאנחנו מסתכלים בשטח שוב, רוב התוצאות האלה מבוססות על מחקרי מעבדה, כאשר זה לא הסביבה הטבעית של האנשים, זה לא הרעשים הטבעיים ולא לוקחים בחשבון את העובדה שאנשים שגרים בבתים יש הנחתה שונה מאשר יש במעבדה.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

בכל מקרה כאשר עשו עבודות גם בארץ וגם בחו"ל אפשר לצטט עבודה של פרץ לביא על משמר השבעה, אפשר לצטט עבודה גדולה שנעשתה באנגליה במאנצ'סטר ובדקו באופן אקטואלי את אותם אנשים שגרים בסביבת השדה אם זה באמצעות אקטיגראפי באמצעות רישום גלי מח אקטיגראפיים שעולים שמוזדים פעילות ויכולים לזהות מתי בן אדם מתעורר משינה. מצאו שרמת ההתעוררויות לא היתה חריגה באותם מקומות שהיו סמוכים לשדות התעופה וחשופים לרעש המטוסים, מאשר באזורים שלא היו חשופים לרעש הזה.

והמענין הוא שכששואלים אנשים באופן סובייקטיבי האם ישנת טוב, או האם אתה חושב שישנת, בדרך כלל הרבה אנשים עונים לא, לא ישנתי טוב, או התעוררתי הרבה אבל אין לזה סימוכין כשאתה בודק את זה ממש בבדיקות גלי מוח או בבדיקת פעילות של השרירים שמראים שבעצם מספר ההתעוררויות לא היה גדול.

יש פה אלמנט מאד סובייקטיבי -

קריאה: ...

פרופ' ריבק: לא, בוודאי תשמע יש לך רישומים של פעילות גלי מוח, אתה יודע כשבן אדם מתעורר אתה יודע בדיוק להגדיר מתי הוא התעורר מבחינה אלקטרו-פיזיולוגית ואתה רואה שהוא לא התעורר, או מספר ההתעוררויות שלו היה קטן והוא יגיד לך שהוא חצי לילה לא ישן.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

קריאה: ...

פרופ' ריבק: לא תשמע עזוב.

קריאה: אולי אפשר...

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אני מציעה אתם תשאלו בסוף כשחוא יגמור.

פרופ' ריבק: אוקי. המערכת הבאה היא מערכת לב וכלי דם.

שוב, טוען פרופ' איזי שחשפעה של רעש גורמת לסטרייס שמשפיע על הביוכימיה המסוימת בדם ומביאה לשיעור יותר גבוה של מחלות לב של התקפי לב של עליה בלחץ הדם. אז אני חייב לאמר שאחרי שאני סקרתי את הספרות באופן מעמיק וגם מחנסיון שלנו אנחנו לא מוצאים את המבצע הזה...

אני לא מצאתי עדויות בספרות לכך שיש עליה במחלות לב וכלי דם, או בלחץ דם באנשים שחשופים לרעש, כאשר חלק מהמחקרים הללו הם מחקרים שמבוססים על אוכלוסיות עובדים שנחשפו לרעש תעשייתי ברמות גבוהות מאד של 90-95 ומאה דציבל, וחלקם במחקרים אוכלוסייתיים.

אנחנו למשל בדקנו את שכיחות המחלות בקרב עובדים בכל קומפלקס נתב"ג ולא מצאנו שום סטיה והפוך הוא פחות מחלות כרוניות, גם מחלות לב וכלי דם מאשר באוכלוסיה הכללית, דבר שלא מפתיע כי עובדים באופן עקרוני עם אוכלוסיה יותר בריאה מאשר האוכלוסיה הכללית ולכן גם היה בהם פחות אבל

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

בוודאי לא היה בהם שווה או יותר מהאוכלוסייה הכללית וזה הנסיון שאני מדבר עליו. וזה מדובר במחקר שנעשה במכון לבריאות העובד על אוכלוסייה של עובדי נתב"ג.

כמובן שאפשר לדון מאמר מאמר, ולחביא את החסרונות והיתרונות של כל מחקר, בכל מקרה דווקא באוכלוסיות העובדים שהיו חשופות לרעש מזיק ברמות גבוהות לא נמצאו עדויות חותכות להשפעה של רעש לטווח ארוך על מערכת הלב וכלי הדם ואותו דבר לא נמצאו גם באוכלוסייה.

השפעה על תמותה ממחלות: טוען פרופ' איזי שאנשים מתיים יותר באזורים עם יותר רעש ומביא אפילו מאמר מלוס אנג'לס שמצטט שיעור תמותה יותר גבוה, אלא מאי, אני מצער אותי שהוא עצמו לא קרא א. מאמר אחר שדן וניתח בדיוק את אותה האוכלוסייה שהוא הביא, שהראה בדיוק תוצאות הפוכות.

זאת למה? מכיוון שאותם אלה שניתחו את מגמות התמותה לא התחשבו במגמות של גיל, מין ומעמד סוציאקונומי, אותה אוכלוסייה שגרה סביב שדה התעופה בלוס אנג'לס, זו אוכלוסייה ממעמד סוציו אקונומי נמוך. היו הבדלים בגזע, וכאשר תיקננו את התחלואה למשתנים דמוגרפיים מתאימים נעלם ההבדל הזה והפוך הוא, אותה אוכלוסייה שגרה סביב שדה התעופה בלוס אנג'לס היתה לה פחות תמותה מאשר אזורים אחרים שהיו רחוקים יותר מאזור השדה, שוב אפשר לחבין שבאוכלוסיות סוציו אקונומיות נמוכות יש שכיחות יותר גדולה של מחלות לב ומחלות אחרות שיכולות לגרום לתמותה.

(כולם מדברים)

פרופ' ריבק: זאת לא מסקנה, ואני לא אמרתי את זה.

רבותי, המצב, אף אחד לא אמר המצב טוב ואף אחד לא אמר שצריך לחקים את שדה התעופה על יד הבית.

אז אני מסביר לך אמרתי לך בנושא השפעה על רעש והמערכת המוכחת היחידה על השמיעה וכאן אין עוצמות שיכולות לחסביר את זה.

לגבי מערכות אקסטרא אודיטוריות אין כיום הוכחה בספרות שחשיפה לרעש גורמת לזה, ואני אראה לכם את המסקנות של מישהו שכתב מספר ספרים על הנושא הזה.

כאשר אנחנו באים לקטע של בריאות נפשית שוב המסקנות של איזי חן מבוססות על מחקר האנגלי שטען שהיתה שכיחות של אשפוזים יותר גבוהה במחלות נפש באנשים שגרו סביב שדה התעופה בקיצור כשקוראים מאמר נגדי שניתח את זה בצורה אפידמיולוגית נכונה, לא מצאו את השכיחות יתר הזאת שדיווח המאמר הראשון. ובעצם שכיחות האישפוזים לא היתה שונה באופן משמעותי אחרי שלוקחים בחשבון את כל הפאקטורים הדמוגרפיים השונים מאשר אוכלוסיות שהיו רחוקות יותר.

לגבי סיכונים להריון ועובר אז מזכירים פה עבודות שמצאו שבאוכלוסיות שגרו סמוך לאזור רועש, היה הבדל של מספר גרם, חמישים גרם או ששים גרם בין תינוקות שנולדו לאמהות באזור שהיה רועש יותר ובין תינוקות שנולדו באזורים פחות רועשים, אלא מה ה-60 או ה-50 גרם הללו כולם מדובר במשקלים מעל משקל התקין.

זאת אומרת זה לא שההבדל בין תינוקות שנולדו במשקל נמוך באזור רועש או באזור שסמוך לפעילות שדה תעופה אלא ההבדל

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

הוא לא משמעותי משום שכל חתינוקות האלה היו מעל המשקל התקין ובעצם לא היתה פה איזה שהיא בעיה פתולוגית כתוצאה מהנושא הזה.

גם לא מצאו עד היום מחקר חד משמעי שקושר את החשיפה שלהם אפילו כשהיא עובדת ברעש מזיק והיא נמצאת בהריון, שהעובר שלה כאשר הוא נולד יש לו שכיחות הרבה יותר גדולה של הפרעות בשמיעה. אז בוודאי לא הפרעות מסוג אחר.

כך שאם אנחנו מסכמים ואני דווקא בחרתי להביא את הסיכום של חוקר בשם קרייטר שיש לו שני ספרים גדולים על השפעת הרעש על האדם והמסקנות שלו הם די חד משמעיות:

א. חשיפה לרעש ואנרגית קול אינה גורמת לנזק בריאותי למעט פגיעה באוזר ובשמיעה. שעל זה אמרתי שאין ויכוח אם זה חשיפה מעל ערכים מסוימים תהיה פגיעה. אמרתי שמעל 85 דציבל יותר משמונה שעות ליום במשך יותר מ-40 שעות בשבוע.

קריאה: למה האמריקאים יש להם תקן של 65 דציבל כחגדרה למה זה רעש מטריד?

פרופ' ריבק: סליחה מטריד זה משחו אחר. אני מדבר על נזק - אני מדבר על נזק למערכת השמיעה, לא על הטרדה.

קריאה: הטרדות זה לא?

פרופ' ריבק: אני לא אמרתי שטרדות זה לא. אמרתי בפרק על הטרדה

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

להסתגל אליו, ואחרי מספר ימים חלה תופעה -

קריאה: מפסיקים לשמוע.

פרופ' ריבק: מה זה מפסיקים לשמוע? אין דבר כזה.

קריאה: מתחרשים.

פרופ' ריבק: אתה מכיר מישהו שמתחרש בשלושה ימים?

קריאה: אתה עסקת ב-

פרופ' ריבק: אם זה לא האקוסטיק טראומה.

קריאה: אתה עסקת רק בעובדים

פרופ' ריבק: לא לא אני מדבר על אוכלוסיה. לא רק עובדים. מדבר על

אוכלוסיה בכלל.

כדי לקבל חרשות משמיעה עובד שעובד ברעש מזיק צריך לעבוד

שנים ללא חגנה, בעוצמות גבוהות מאד כדי שתחיה לו חרשות

אז בטח זה לא יכול לקרות בתוך יומיים או שלושה.

יש תחליך של אבטואציה התרגלות שבו המערכת של הגוף

שלמרות בפרק הראשון היא עושה תגובות פיזיולוגיות

חריגות, היא עוברת אדפטציה והשכיחות והתופעות החריגות

האלה חולכות ויורדות בעוצמתן ובסיכומו של דבר נרגעות

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

וגם כשהן עולות הן לא בעלי השפעה בריאותית מספקת כדי לגרום נזק קבוע לבריאות.

עכשיו ברור שכשנחשפים לראשונה יש הפרה של שווי המשקל אבל זו הפרה זמנית נורמלית שכעבור זמן שוככת ואיננה מחוזה בעיה.

אסור לשכוח שיש תמיד אוכלוסיות יותר רגישות שגם חשיפה בעוצמות רעש רגילות יכולה לגרום אצלם בעיה, ועל זה אלה הם אוכלוסיות מאד מיוחדות.

שוב אנשים פגיעים, אנשים לעתים בגיל קשיש או ילדים בגיל צעיר שיש להם בעיות בריאותיות אחרות, וגם בגלל שהם באופן גנטי כולנו בנויים שונים, באופן שונה, יכול להיות שגם מישהו שנחשף לרמת רעש רגילה, יהיה אצלו נזק בשמיעה. ואל תשכחו דבר אחד כל פעילות בחיים שלנו מייצרת רעש. שיחה רגילה זה עוצמה של בערך 70 דציבל.

אם מפעילים מעבד מזון או כל מכשיר אחר גם הוא עושה רעש בסביבות 75 או 80 ואפילו 85 דציבל.

ואנשים או אוכלוסיות שהם מאד מאד רגישות יכולות לפעמים לחיקלע לבעיה גם ברמות רעש נמוכות יותר ועוצמות רעש נמוכות יותר אבל אלה הם החריגים ולא אמירה בגדול של האוכלוסייה.

כך שאם אני מסכם את הקטע של רעש, אני סבור על סמך הספרות, הניסיון, שהרעש בנתב"ג וסביבותיה בהתאם שוב לתסקיר, לא אמור לגרום לפגיעה במערכת השמיעתית. זה חד משמעי.

התופעות הגופניות הלא שמיעתיות, הפתולוגיות לא הוכחו.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

זאת אומרת תופעות יש ברור שנחשפים לרעש יש תגובה פיזיולוגית בדרך כלל תגובה שעוברת אדפטציה אבל נזק ארוך טווח קליני או פתולוגי לא נמצא.

וחם הנתונים של התכנית ובמגבלות של המיגון שמוצע וההגבלות שחוצעו אני חושב שאפשר לאשר את תכניות הפיתוח מהבחינה הזאת אני לא צופה שהאוכלוסיה תינזק בבריאותה כתוצאה מחרעש שהתהווה ומתהווה.

צריכים לזכור גם שיחד עם התחליך של גידול הנפחים בין בנוסעים ובין במטוסים יש תחליך של צמצום הרעש התרופתי עקב השיפור במערכות יצירת הרעש של המטוסים ובעצם יש פה איזה שהיא תנועה שהולכת בכיוון הפוך, אמנם הנפח עולה אבל מצד שני מפלסי הרעש יורדים ובסיכומו של דבר הם מגיעים לאיזה שהוא איזון שלא אמור להשפיע על מערכת השמיעה או על התופעות אקסטרא אודיטוריות. זה לגבי הרעש.

קריאה: אני יכול לשאול שאלה לגבי הרעש?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: איך אתה היית מעדיף?

פרופ' ריבק: זה לא משנה אני יכול אחרי כל קטע או בסוף.

קריאה: הוא רגיל לרעש.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: הוא רגיל לרעש.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

כן רק רגע, אני רוצה לאמר לך ששתי תופעות אני חושבת שגם לא ציינת.

אני זוכרת שכשהבן שלי היה בצבא הוא בא יום אחד עם כתובת מה שלא הורג אותך מחסן אותך. אז זה כנראה גם נכון. ודבר שני הבחנתי שעל הראשונים זה משפיע שהם פיתחו חוש חומר.

פרופ' ריבק: כן הא?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: וזה הכל מפני שאמרת להם מה לציין.

פרופ' ריבק: מאה אחוז. רעש די מחסן ולרעש לא מתרגלים, אני אומר את זה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן בנקשה. לחולונים.

קריאה: אנחנו פיתחנו חוש חומר שחור.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אוקי. אז בואו נשמע שאלות ונתחיל מעו"ד בר.

עו"ד בר: שתי שאלות.

אני אשתדל לא להיות ציני ולהיות באמת עניני.

א. אנחנו חושבים לפחות על פי הנתונים שלנו שבתחילת 1994 שר הבריאות מינה ועדה בראשות מנפרד צבי לבחון את השפעות

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996
הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

הרעש במקביל למינוי ועדת סוארי.
 השאלה אם יש לכם -

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: הרבה לפני מינויה של ועדת סוארי.

עו"ד בר: אני מבין שהיית במדור.

פרופ' ריבק: זו לא שאלה אלי.

עו"ד בר: השאלה אליך, השאלה אם אותה וועדה או הנתונים של אותה ועדה הומצאו לך.

פרופ' ריבק: לא, הם לא הוגשו עד היום למיטב ידיעתי.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: לא הוגשו עד היום.

עו"ד בר: הבנתי. דבר שני אתה ציינת לגבי הפרעות שינה, בנושא של יקיצה בלילה.

מבחינה מקצועית אין הבחנה אם אדם מתעורר בלילה שלוש או ארבע פעמים בממוצע מקול של תינוק בוכה בבית השכן או מקול של ג'מבו 747 שממריא עם דלק מלא מעל הבית שלו בגובה 20 מטר?

פרופ' ריבק: באופן רגיל בן אדם מתעורר בלילה באופן נורמלי מספר פעמים, גם אם התינוק לא בוכה, וכשעושים רישומי שינה

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

אפשר להראות את זה ולהגיד את זה בצורה ברורה יש מספר שלבים לשינה מהם מחזוריים ויש יקיצות מספר פעמים. אין הבדל מבחינה פיזיולוגית בקטע הזה בין אם הוא מתעורר מיקיצה של תינוק ויקיצה עצמית או מיקיצה של מטוס שעובר.

עו"ד בר: אז מבחינת מקור הרעש אם הוא מתעורר כתוצאה מהתעוררות טבעית או מתינוק בוכה בבית השכן או בין אם הוא מתעורר מג'מבו שעובר לו מעל הבית החשפעה היא אותה חשפעה?

פרופ' ריבק: מבחינת אם אתה מסתכל על הרישום - רישום השינה שלו עובר דרך אותם השלבים. מה זאת אומרת חשפעה?

עו"ד בר: הרישום -

פרופ' ריבק: מה זאת אומרת החשפעה? החשפעה לטווח ארוך?

עו"ד בר: חשפעה על אותו אדם על היותו ער בבוקר ועירני לקום לעבודה ובהיותו מתפקד עם -

פרופ' ריבק: תראה אם אתה מוכיח שכתוצאה מרעש הוא התעורר פי עשר מאשר ההתעוררות הנורמליות שלו אז תהיה לזה חשפעה. אבל אם אתה מראה שאפילו כשחוא חשוף לרעש הזה רמת ההתעוררות שלו היא כמו רמה ספונטנית או אולי מעט יותר אז לא צפויה לזה חשפעה פיזיולוגית.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד בר: לא אני לא שאלתי על רמת החתעוררויות שאלתי כשאדם קם בשבע בבוקר לצאת לעבודתו.

האם אדם במשך חודש ימים כשהוא מתעורר שלוש וארבע פעמים בלילה כתוצאה מיקיצה טבעית או קול של תינוק בוכה, או כל רעש טריוויאלי אחר.

או אדם שקם אותם שלוש או ארבע פעמים בלילה, כתוצאה מג'מבו עם דלק מלא שעובר ב-500 אלף ליד הבית שלו..

פרופ' ריבק: אין הבדל.

עו"ד בר: אין הבדל בין שבע בבוקר -

פרופ' ריבק: התשובה היא אין הבדל, אני לא חושב שהוא מתעורר ומעניין אותו כמה דלק יש באותו זמן או באיזה גובה זה ממריא.

אין הבדל.

(כולם מדברים).

פרופ' ריבק: לא יודע מה זה בלתי סבירה לחלוטין אני יודע לדבר על תופעה של יקיצה, אם הוא חקיץ עקב מטוס שחלף או עקב תינוק שבכה, או עקב יקיצה ספונטנית, בסיכומו של דבר זה משפיע עליו באותה מידה.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: שוקי בבקשה.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד חורש: פרופ' ריבק לפני שאני מחליט שאני עוזב את הספר ועובר לצפריה, כמה שאלות הבהרה.

השאלה הראשונה מה הנסיון האישי שלך ברעש משדות תעופה?
האם זה חסר הראשון שאתה עושה בקשר לשדות תעופה?

פרופ' ריבק: א. זה לא סקר, זה חוות דעת על השפעות בריאותיות פוטנציאליות.

עו"ד חורש: האם זו הפעם הראשונה שאתה עושה כזאת חוות דעת בקשר לרעש משדות תעופה?

פרופ' ריבק: חוות דעת כתובה כזאת לרעש משדות תעופה כן.

עו"ד חורש: האם עשית חוות דעת שלא כתובות בקשר לרעש מטוסים.
כן כן אלה השאלות הבסיסיות הן רלוונטיות לענין הזה.

פרופ' ריבק: אני עושה הרבה סקרים על השפעה של רעש על עובדים, על השפעה של רעש, בדקתי השפעות על עובדים במגזרים שונים שבסך הכל זה אותו עיקרון ובאותה צורה.

עו"ד חורש: תגיד לי שדה התעופה שעליו דיברת איפה הוא נמצא בטאיוואן?

קריאה: זה שאלות שקשורות ברעש?

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד חורש: בהחלט. אלה השאלות הבסיסיות הרלוונטיות לגבי החישובים -

קריאה: בדיוק אז החקירה הנגדית היא לפני החקירה הראשית.

פרופ' ריבק: אני יכול להביא לך את המאמר ואתה תראה את זה בעצמך.

עו"ד חורש: אני מדבר על חקירה נגדית של מומחים. אז אני לא -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: לא מה שאני מסוגלת אני יודעת..

קריאה: זה כל כך שלילי?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: רגע, אני מבקשת שוקי, אם יש לך שאלות שאתה רוצה לשאול את פרופ' ריבק.

עו"ד חורש: כן.

פרופ' ריבק: אני אעביר לך את המאמר.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: הוא לא אמר לך אחרי ארוחת בוקר -

פרופ' ריבק: אוכלוסייה אחת היתה מאד סמוכה לגדר שדה התעופה ואחת מרוחקת.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד חורש: פרופ' ריבק יש לי שאלה אליך, פרופ' איזי שהיה כאן עוסק ברעש בשדות תעודפה במשך עשרות בשנים הוא התייחס בחוות הדעת שלו עם ד"ר עטייס לחמישים מחקרים שמחם הוא ציטט קונקרטיים ואמר שקרא עוד השלמה של מאות מזכרים. אתה יכול להגיד לנו כאן אחד אחד במה - מה היתה הטעות של פרופ' איזי במסקנות שאותם הוא סיכם?

פרופ' ריבק: כן אמרתי. אמרתי והיצגתי שקף ואמרתי איפה הבעיות המתודולוגיות בניתוח של מחקרים מהסוג הזה.

עו"ד חורש: אני רוצה להבין את זה.

פרופ' ריבק: אני קראתי את כל המחקרים של פרופ' איזי הציג.

לצערי בערך שליש מהמחקרים שהוא ציטט טוענים בדיוק את הדיעה החפוכה, אלא פשוט או לא קרא אותם לעומק או לא התייחס אליהם.

משום שנעשו מחקרים בדיוק על אותם אוכלוסיות לא אחרות שנעשו בצורה מטודולוגית נכונה האפקטים שהוא ציין נעלמו לחלוטין. לא רק נעלמו לחלוטין אפילו התחפכו. אז זה 1. חספרות ברעש היא ענקית יש אלפי מאמרים - אני קראתי אני לא יכול להגיד את המספר המדויק אבל מאות מאמרים בתחום הזה, גם בתחום הסביבתי וגם בתחום התעסוקתי ואני חושב שחוות הדעת שלו היתה מוטה בצורה מאד מאד ברורה לכיוון אחד כאשר הוא לא התייחס בצורה אפדימולוגית נכונה לחלק גדול מהמצאים שהוא בעצמו ציטט.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד חורש: בלי להתייחס לשאלה אם חוות הדעת שלך איננה בושח, האם אתה מוכן למסור למעוצה הארצית בכתב את הטעויות שבחם פרופ' איזי עשה כאשר -

פרופ' ריבק: הן כתובות בחוות דעתי.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: הן כתובות זה בחוות הדעת.

עו"ד חורש: לא תסלח לי אני קראתי את חוות הדעת שלך. ראיתי את הדברים בצורה כללית וכוללנית.
לא ראיתי את הדברים בצורה פרטנית, אני הייתי מתייחס בצורה שונה לחוות דעת שמגיע אדם כמו פרופ' איזי עם כל החיסטוריה שיש לו.
האם אתה יכול לתת פשוט חוות דעת מסודרת למועצה הארצית שבאה להתייחס אחת לאחת למחקרים ולהגיד במה הם מוטעים ובמה הם הסיקו את המסקנות הלא נכונות.

פרופ' ריבק: אני חושב שהתייחסתי לזה במידת הפירוט המתאים והנכון ואני לא חושב שאני צריך להגיש יותר מזה.

עו"ד חורש: עכשיו פרופ' ריבק מי הזמין את חוות הדעת לגבי משמר השבעה?

פרופ' ריבק: מי הזמין את חסקר עצמו?

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד חורש: כן כן.

פרופ' ריבק: אני חושב שזה היה המשרד לאיכות הסביבה, אני לא -

קריאה: זה היה המשרד לאיכות הסביבה.

קריאה: חד משמעי הסקר במשמר השבעה הוזמן ומומן על ידי המשרד לאיכות הסביבה.

קריאה: יש את זה גם בצירוף של חוות הדעת.

עו"ד חורש: פרופ' ריבק את הסקר של משמר השבעה ראית?

פרופ' ריבק: כן.

עו"ד חורש: אתה מוכן להגיד לנו מה היתה השיטה שבה פעלו כשחם הגיעו למסקנה שזה לא משפיע על שינה.
והאם השיטה של -

פרופ' ריבק: שיטת המדידה היתה אקטיגראפית.

עו"ד חורש: רגע, לא גמרתי את השאלה.

והאם השיטה היום לא השתנתה בצורה דראסטית לגבי הבדיקה
מה כן, איך בודקים ואם זה כן משפיע או לא משפיע על

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996
הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

השינה.

פרופ' ריבק: תראה השיטה שנעשתה שם היתה בעזרת שימוש באקטיגראפים שהם שעוני פעילות שמראים פעילות שרירית. במחקר שנעשה במאנצ'סטרשהוא מחקר ענק השתמשו גם באקטיגראפים וגם ברישום גלי מח. שהיא שיטה יותר פיזיולוגית יותר מדויקת. אבל שתי השיטות הללו הם שיטות מקובלות ואמינות, בבדיקת התעוררות ויקיצה, ואני קראתי מה שכתב פרופ' ריזינג על זה שעושים את זה במעבדה עם רמות הורומני דחק וכן הלאה, ואף אחד לא קבע שזו השיטה המקובלת או היחידה לבצע את הנושאים האלה.

עו"ד חורש: אבל אף אחד לא קבע גם את החיפך.

פרופ' ריבק: לא קבעו אז לא קבעו, מה זה החיפך או לא החיפך.

עו"ד חורש: תגיד לי בבקשה פרופ' ריזינג סליחה -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: הם לא דומים בכלל.

עו"ד חורש: פרופ' ריבק, אני חוזר על השאלה שאני שאלתי אותך בחתולה לא מפני שאני רוצה סתם להציק לך. אלא פשוט הייתי רוצה לדעת קונקרטיית מה הנסיון האישי שלך להשלכות של שדות תעופה על תושבים באזורים ואני לא מדבר

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

על עובדים ולא מדבר על תעסוקה כי אני לא מייצג לא עובדים ולא אנשים בתעסוקה.

פרופ' ריבק: הנסיון שלי עוסק ברפואה תעסוקתית וסביבתית ובחינת חוות דעת על השפעה של שדה תעופה, זו חוות הדעת ובחינת הנסיון בעובדים הוא נסיון גדול.
זה מה שאמרתי קודם ומה שאני אומר עכשיו.

עו"ד חורש: זה יהיה נכון להגיד בעצם שכל חוות הדעת שלך מבוססת על מחקרים ומאמרים שקראת?

פרופ' ריבק: לא.

עו"ד חורש: לא. מה עוד?

פרופ' ריבק: זה מבוסס על ממצאים באוכלוסייה העובדת באזור הזה.

עו"ד חורש: העובדת אני לא מדבר על עובדת.

פרופ' ריבק: בסדר.

עו"ד חורש: אני פשוט שואל אותך אני רוצה לדעת תשובה עניינית מעבר למחקרים שבמאמרים שעליהם דיברת, משהו קונקרטי נוסף שעשית בחקר של שדה התעופה בנתב"ג.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

פרופ' ריבק: זו חוות הדעת.

עו"ד חורש: אני שואל כן או לא?

פרופ' ריבק: מה כן או לא?

עו"ד חורש: עשית מעבר למחקרים בדיקות לגבי הרעש בנתב"ג או בטאיוואן או בניו יורק.

פרופ' ריבק: לא עשיתי.

קריאה: יש איזה שהוא גבול לשאלות מהסוג הזה אני לא תחקרתי את פרופ' איזינג על נסיונו ויש לי חרבה מאד מה לחגיד.

עו"ד וייל: יכולת לשאול.

קריאה: אתה לא במקום המתאים, חזי אתה לא אבל צביקה פרנק מאד כן וגם קיבל תשובות לענין.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: טוב זו עמדתך.

פרופ' ריבק: אם כבר אתה רוצה לשאול את עמדתי אז התשובות שלו היו גם לא מדויקות וגם לא לענין.
במקרה הייתי אבל לא התייחסתי לזה.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הוועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מר טאו: אני רציתי לשאול אתה בהתייחסות שלך קודם כל אישית זה מאד לא שיכנע אבל אני רוצה להבין.
אתה התייחסת לנושא אני מבקש שחברי הוועדה יקשיבו כי מחשאלה שלי גם עולה הבעיה.
חבר מועצת העיר חולון, אתה מדבר על נזקי שמיעה, ולא דיברת על הפרעות כתוצאה רעש.

פרופ' ריבק: שלילי, אני התייחסתי לשני אספקטים, אני אמרתי אספקט אחד בנזק לשמיעה.

מר טאו: לאו דווקא נזקי שמיעה -

פרופ' ריבק: נכון זה מה שאמרתי וחצגתי שקף שמכיל בתוכו את כל התופעות התייחסתי אליהם ואמרתי שאני שולל את מה שכתב פרופ' ריבלין והסברתי גם למה.
חות הדעת המפורטת נמצאת ואפשר כמובן לחתייחס.

מר טאו: בכל מקרה אתה מקבל בלילה הערכות של אנשים שישנים היטב, אז אתה -

קריאה: אני רוצה לשמוע את חוות דעתך -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אז אני צדקתי שחוש החומר -

קריאה: שרעש המטוסים מייצג או לא מייצג כמו תרבות דיבור, כמו

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עצבנות, כמו יכולת כמו הפרעות בשינה, -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן, אופייני ישראלי כן.

פרופ' ריבק: רבותי אני התייחסתי לכל הנושאים אני מציע לקרוא עוד פעם את חוות הדעת יכול להיות שזה משכנע אותך או לא, אבל היא כתובה והיא מתייחסת לכל האספקטים הללו ועד עכשיו אני על זה בדיוק דיברתי והסברתי. עכשיו אני רוצה לאמר עוד משחו גם לך בבקשה, עו"ד חורש. הנסיון שלי מבוסס גם על העובדה שאני במשך שנים רבות הייתי בחיל האוויר והייתי רופא ראשי של חיל האוויר.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: את מייצגת אותם.

עו"ד וייל: נכון.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אז הם רוצים לשאול וגם את תשאלו אחריהם בבקשה הם הצביעו לפניך אלא אם אתם נותנים לגברת נעמי וייל את רשות הדיבור.

עו"ד וייל: שמי עו"ד וייל, חשאלה הראשונה שלי אליך היא האם נתת חוות דעת ספציפיות קודמות לרשות שדות התעופה?

פרופ' ריבק: לא.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד וייל: לא היו לך קשרי עבודה איתם בכלל.

השאלה השניה -

פרופ' ריבק: גם אין לי קשרים אחרים כרגע למעט -

עו"ד וייל: לא לא, מעבר לענין הזה. זה דבר ראשון.

דבר שני האם זו שאלה דייליטנטית, אבל האם במחקרים שדיברת עליהם לגבי התעוררויות בלילה נבדקו מעבר למספר היקיצות גם תנודות של פעימות לב, עליה בלחץ דם, או ירידה בלחץ דם?

קצב נשימה, האם גם אלה התייחסתם או רק -

פרופ' ריבק: כן, במחקרים מעבדתיים נבדקו גם הפרמטרים הללו ובחלק

גדול מחקרי המעבדה הראו שאחרי הלילות הראשונים יש חזרה לנורמה של רוב המדדים הפיזיולוגיים שציינת דופק, לחץ דם, קצב נשימה וכו'.

עו"ד וייל: יש לי עוד שאלה אחת.

אתה תוכל גם לתת את המחקרים האלה שנדקו את הפרמטרים האלה?

פרופ' ריבק: הם מופיעים ברשימת הספרות. הם מופיעים בחוות הדעת

ברשימת הספרות.

עו"ד וייל: כן פשוט לנוחיות כדי שנוכל לבדוק.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

פרופ' ריבק: אני לא כרגע יודע את המספר.

עו"ד וייל: לא אני לא מבקשת ברגע זה. אבל אם תוכל להשלים

ולחפנות אותנו למחקרים הספציפיים לגבי -

פרופ' ריבק: רבותי חוות הדעת מוגשת, המאמרים נמצאים ואתם יכולים

לעיין בהם.

עו"ד וייל: סליחה שניה, אני לא רוצה להכביד אני רוצה לעזור

לעצמי.

עכשיו ככה יש לך רשימה ביבליאוגרפית אני לא מסוגלת

לקרוא את כל הרשימה.

אם אני מחפשת -

פרופ' ריבק: כתוב בטקסט מופנים.

עו"ד וייל: אני מחפשת פשוט תפנה אותי.

פרופ' ריבק: אז אני מסביר לך בטקסט מופנה מקור ליד כל דבר יש יש

ציטוט.

עו"ד וייל: לגבי הפרמטרים האלה. עכשיו יש לי שאלה נוספת -

פרופ' ריבק: אני יכול לחגיד לך כבר שיש פה את הספר של קרייטר

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

(אנגלית) הספר הזה מכיל את כל -

עו"ד וייל: מאיזה שנה מאיזה הוצאה?

פרופ' ריבק: האחרונה היא 1995 או 1996.

את יכולה למצוא בו את כל התשובות שאת רוצה.

עו"ד וייל: זה באמת ישיבה פתאומית אני רואה בכלל, הנושא של הרעש

הוא נושא ..

עכשיו חבעיה היא רק דינה שיש אנשים שבכלל זה לא מצחיק

אותם.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: בפירוש אבל -

עו"ד וייל: אם כבר חקירה אני מוכרחה להגיד לך משחו, אני בעד חוש

חומר טוב תמיד.

אבל אם זה חדירה של הדיון הזה שכל הזמן נשמעות פה

בדיחות, אז אני מוכרחה לאמר, כי אני יודעת שיש אוכלוסיה

שלמה שסובלת.

אז אני לא יודעת מה המבצעים אנחנו מנסים לברר את העניין

הזה באופן -

קריאה: טוב השאלות של עורכי הדין פשוט לא רציניות.

עו"ד וייל: אז תסלח לי השאלות של עורכי הדין -

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: איך לקרוא את חוות הדעת כשיש לך מספור של חוות הדעת וציון שלחם כמו כל עבודה מדעית, אני מתפלאה שאת שואלת את זה.

עו"ד וייל: סליחה, טוב אז תתפלאי אז תכתבי לי ציון שלי לי.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: פשוט חבל על הזמן זה הכל.

עו"ד וייל: בסדר, עכשיו השאלה הנוספת היא האם נעשו גם מחקרים פסיכולוגיים שאתה מסתמך עליהם?

פרופ' ריבק: נעשו מחקרים מכל הסוגים פיזיולוגיים פסיכולוגיים, רפואיים.

עו"ד וייל: פסיכולוגים בלבד לגבי החשפעות הפסיכולוגיות.

פרופ' ריבק: מה זה נקרא חשפעות פסיכולוגיות.

עו"ד וייל: סליחה?

פרופ' ריבק: מה זה נקרא חשפעות פסיכולוגיות אני אומר יש פה מאמרים שמציינים את שיעורי האישפוזים ותחום בריאות הנפש אבל זה עוסק בחלק של פסיכולוגיה פסיכיאטריה. יש הרבה ברשימה ובספרות שמופיעה פה נבדקו כל האספקטים.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: בבקשה גופר.

מר גופר: אם כתוצאה ממה שנאמר פה יצא הרושם שאין בעיה ומעבר לזה יש יתרון - אז אני שואל מה המשמעות של כל מגבלות הבניה והשימושים לפחות לגבינו זה חרי פתרון כזה הצד האקולוגי בחשוואה לעיר זה ערך הדיפרנציאציה של ההגדרות המדעיות. יש לחם דברים כלליים בתחושה כמו שאומרים אי אפשר להסתמך על המדעים, אז בוא נדבר עם הסבתא. אז אני רוצה .. נניח שזה כך אז מה המשמעות של כל המגבלות האלה שאסור את זה ואסור את זה, ואסור את זה. אנחנו קרוב לכמעט 2,500 דונם עם הפסד של כ-28 אלף יחידות דיור פשוט לא נותנים לבנות, אז אם זה טוב אז מה קרה כאן, ואם זה רע אז להקל עלינו בנושא, אתם משריינים את עצמכם, הרשות בפני תביעות מסוימות. אז אתה צריך להשלים את התמונה.

פרופ' ריבק: אני מתייחס לחלק הבנייתי הטהור, אני לא מדבר על מגבלות אחרות שקיימות. אני אם אתם גם זוכרים טוב

מר גופר: מה שאמרתי קודם אולי תרחיב את חוות הדעת הסביבתית, יש לכם אתם מיד נפגעים, רעש בלתי סביר אולי זה דבר שתרחיב קצת כמו שחירחבת לגבי המצב התצוקתי. אנחנו מדברים על ציבור נפגע.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

פרופ' ריבק: אני רוצה שתבין משחו.

אני עובד על בסיס תסקיר השפעה על הסביבה, אני לא ביצעתי את המדידות, אני לא קבעתי את הגבולות ולא קבעתי את עקומות הרעש.

אני יצאתי מנקודת הנחה שמה שיש בתסקיר זה דבר שנקבע. ואני מתייחס להשפעות הבריאותיות הפוטנציאליות לא שמעת ממני שרעש זה דבר טוב, לא שמעת ממני שרעש זה דבר בריא, לא שמעת ממני שרעש זה דבר שאיננו מטריד. את כל זה אמרתי, וציינתי אני מדבר על הבעיות הפתולוגיות של הפרעה, ירידה ושמיעה ונזק לשמיעה ששללתי אותם ועל התופעות המערכות האחרות בגוף שהשפעה של רעש ליצירת מצבים פתולוגיים, בתנאים האלה היא נמוכה ביותר. על זה שרעש גורם מטריד אמרתי גם אני בעצמי אין על זה זיכוח.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן בבקשה.

מר איש גור: פרופ' בריק, דבר ראשון יש לי הערה. כל התסקיר של החשפעה הסביבתית של פרופ' ריבק מתבסס עליו למעשה הוא לא מקובל כמעט על כל היושבים כאן. גם בגלל שנת החתייחסות שהיא בעייתית כאן וגם בגלל הרבה מאד פרמטרים שנמצאים שם ונתונים שחם לא מדויקים וגם ועדת סוארי קבעה בדו"ח שלה שחלק מהנתונים לא בדיוק מדויקים, לגבי נחיתות והמראות. עכשיו השאלה שלי -

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

קריאה: איפה זה נקבע?

מר איש גור: הבנתי, תראה לגבי הנחיתות והחמראות תסתכל בעמודים שם.

פרופ' ריבק: ההבדל בינינו שאני -

מר איש גור: ההבדל בינינו הוא במספר ואני אענה לך על זה, רק תן לי לסיים.

עכשיו למה אנחנו מתבססים על מה שקורה בסינגפור, מה שקורה באנגליה, הם הולכים לטייל בכל העולם. אנחנו נמצאים כאן ועכשיו כבר חמישים שנה, איפה הנתונים לגבי המצב הנתון בשטח ומה קורה כאן בשטח.

מצד שני לדעתי לא נעשה איסוף נתונים כי אני קראתי כמה מאמרים בעיתונות חתובה גם של רופאים מולפסון ואני מדבר לגבי חולון וגם של רופאים כללים שנמצאים באזור שמבחינתנו הוא בכלל זקוק ל- שיש להם איפיונים מיוחדים לגבי האוכלוסייה שמטפלים בה.

למה לא ניסו לשאוב מתוך הגופים האלה גם כן נתונים וזה כבר מתקשר אליך.

חוות הדעת לדעתי יותר מדי תיאורטית, יותר מדי קוסמו פוליטית כזאת, מתייחסת לכל העולם ולא לכאן. או שיקחו אותנו לסייר ונראה את נתוני השטח -

(כולם צועקים).

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

אולי יקחו גם אותנו לראות את נתוני השטח הסביבתי אם הם דומים למצב הנתון. ולמה לא לעשות סוף סוף עבודה לגבי המצב הנתון ולא להתבסס על נתוני חוץ. גם המזמין יכול לעשות את זה הוא נמצא כאן.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אני רוצה רק להעמיד אתכם לצורך העניין במה

אנחנו שומעים, אתם זוכרים?

אנחנו לא דנים עכשיו בתסקיר, התסקיר זה המסמך שעל פי החנחיות שאישר מוסד התכנון הוגש.

חביאה עמק לוד מומחה מחו"ל מברלין, פרופ' חלמוט איזינג והמומחה הזו היו לו טענות שהוא אמר תראו יש דברים השלכות על הבריאות שלא נזכרו אפילו בתסקיר ולא ביקשתם התיחסות אליהם, והוא על מה התבסס טענותיו?

הוא אמנם נחת בנתב"ג ואחרי שבוע עלה על המטוס ויצא גם מנתב"ג אבל לא היה שום מספר מהמספרים שהוא ציין שהיה כתוצאה מסקר שעשו בנתב"ג מה שאתם מדברים.

הוא הביא ספרות עולמית שהיתה אמורה להציג את מה שהוא חשב שנכון ומה שעושה פה פרופ' ריבק הוא משיב על הטענות של פרופ' איזינג ואני לא זוכרת אם הוא פרופסור או דוקטור אטיאס.

קריאה: דוקטור, הוא לא רופא הוא ..

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: וזאת התשובה.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

קריאה: אבל שישאב את הנתונים מהשטח.

פרופ' ריבק: אבל אין סיבה.

האם אתה חושב שהיה הבדל בין חוות הדעת של איזינג שאותה
אתה בטח מקבל לבין חוות הדעת שלי שאותה אתה בטח שולל?
על מה התבסס ההוא?

מר איש גור: לא אני מצפה מרשות שדות התעופה שתתן לי נתוני שטח.

יכול להיות שאני לא יכול לצפות ולא יכול לדרוש את זה גם
בגלל התקציב ממועצת עמק לוד. אבל מרשות שדות התעופה עם
תקציבים קצת יותר גדולים יכלה ובגלל שהיא בעלת העניין
הגדולה ביותר בתכנית הזאת אז היא יכלה להתאמץ קצת יותר
ולחוציא נתוני שטח עדכניים להיום.
לגבי חיל האוויר אני הייתי בחיל האוויר, אמנם אתה היית
רופא הראשי אבל אני הייתי מתחת למטוסים 4 שנים.
כל שנה עושים בדיקות רעש וחיו הרבה הפרעות שליליות גם
על האוכלוסייה בתוך הבסיסים. אז אני לא יודע מאיפה
שאובים הנתונים שלך.

פרופ' ריבק: מאיפה שאובים שלך?

מר איש גור: מהשטח. מתוך הבסיס.

קריאה: אתה לא היית בבסיס.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

(כולם צועקים).

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: טוב סטיליאן בבקשה.

מר גילברט: לא שיש לי שאלות רק רציתי כיוון שהבנתי שאנחנו מחכים

- מדובר על חקירה ספרותית של החשפעות על הבריאות של הרעש.

כאשר כמו בכל סקירה ספרותית יש הרגשה סקרים כאלה ואחרים ויש סקרים אלפי סקרים בכל הכיוונים.

אני רוצה לציין שגם מחקר שנעשה על ידי המשרד לאיכות הסביבה בכל משמר השבעה שהוא הישוב החשוף ביותר בין הישובים בסביבה ועוד מחקר שנעשה מזה שנים על הרעש שהיה הרבה יותר גבוה מאשר היום.

בוא נגיד ככה במקרה הכי טוב לא היו שום.. בשום קיבוץ כמו כל מחקר טוב הסתיים בזה שצריך להמשיך את המחקר אבל זה לא היו ..

מה שאנחנו עוד פעם מה שאני טענתי גם בישיבה קודמת שהשפעות הנזקיות מתחילות הרבה מעבר הגבול של המטרד.

מה שהמשרד מתעסק זה מתעסק בתחום של המטרד שזה הרבה יותר נמוך מבחינת החשיפה הגדולה שמפה נובעות גם כל המגבלות ..

אנחנו המשרד לא רק שהוא לא רוצה שאנשים יקבלו פגיעה בריאותית כזאת או אחרת במובן הפיזיולוגי אלא גם שלא יהיו חשופים ל..

נוסף אני רוצה לחבין

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

פרופ' ריבק: (צלצול) - זה למשל רעש מטריד. מטריד אבל לא מזיק.

מר גילברט: נכון נכון.

קריאה: נו עכשיו מה קרה לבריאות שלך?

פרופ' ריבק: זה נקרא להתרגל לרעש.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: נו מה יהיה, לסגור את הפלאפונים.

(כולם מדברים ביחד).

מר גילברט: דבר שני אני רוצה לחבין מכיוון שאני קראתי גם את הסקר של פרופ' איזינג וגם את הסקר הזה מתוך סקרנות מדעית לא - המסקנות האופרטיביות גם של פרופ' איזינג ושל ד"ר אטיאס וגם של פרופ' ריבק הם אותו דבר. זאת אומרת אין, מתייחסים על - אמנם פרופ' איזינג הביא סקירה ספרותית של כל הסקרים שמראים כמה ומה תופעות הלוואי של רעש, אבל המסקנות האחרות הן לא שונות כהוא זה ממסקנות אופרטיביות שאנחנו הסקנו רק על בסיס של נושא של מטרד שזה מיגון אקוסטי של אוכלוסיה חשופה הגבלות בניה, כאלה ואחרות - אז אני לא רואה בדיוק מה - עוד פעם אני מתנגד למה ששמעתי פה לא שמעתי בסקירה של פרופ' ריבק אם זה מקובל בנסיבות כאלה. הוא בא ומציג כמה חפויקט שלו מביא שקט לאזור, אבל לא שמעתי שהרעש טוב.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

ובאמת הוא גורם למטרד. לגבי נזק אידיאולוגי עוד פעם אני מפחית את זה שמבחינת ארגון הבריאות העולמי, אי תפקוד של מערכות כאלה ואחרות זה אי תפקוד ואי הנאה מאיכות חיים בסביבה.

אז מבחינת מגבלות מבחינת השעות הפיזיולוגיות בין השעות הפיזיולוגיות בתחומים שאנחנו מדברים לגבי מטרד וכל מה שמלווה בתחושה של מטרד מה שאני שומע דרך אגב גם בשטח. אם אתה מסתכל אחד מהדברים שכפי שהחבר או מה שחם לומדים הכי טוב זה מהחתיחסות של השטח.

תגידו אתם מסתכלים לדרום תל-אביב לדוגמא, אוכלוסיה שמרגישה שאיכות החיים שלה היא לא סבירה עוזבת את המקום, המקום הופך להיות אזור תעשייה ומסחר, ומטבע הדברים לא שחם צריכים מומחה שיגיד להם שאיכות החיים שם לא טובה. אם אנחנו מסתכלים מה קורה סביב נתב"ג צריכים לדעת שבמידה מסוימת באזורים מסוימים האוכלוסיה עוזבת את המקום ואז .. נכנסת.

חזי: סטיליאן לפי המפות האוכלוסיה רק גדלה מיום ליום, מתחת לקווי הרעש. בשנים האחרונות חולכת ליד בן גוריון כשיודעים שבאים לשם..

מר גילברט: זה עדיין לא אומר כלום.

אבל עוד פעם אנחנו מדברים על -

(לא ניתן לחבין כולם צועקים).

... חלק שאנחנו לומדים כשאתה מסתכל גם אצל פרופ'

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

איזינג וגם אצלך הם אותם מסקנות אחרי הכל.
אני לא רואה שום דבר שבעקבות זה צריך לשנות מבחינת
המסקנות.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: תודה. כן שבי בבקשה.

שבי: אני חושב שיש לי זכות להגיד תודה רבה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אם אתה רוצה אם קיבלת את החומר.

שבי: אני חושב שזה אפילו לא חוגן, אנחנו קיבלנו את החומר
בשבוע שעבר, ואם את רוצה שנגיב עליו בצורה מסודרת ויש
מה להגיב עליו כפי שהגבנו על הסקר זמן לקרוא ולהגיב
עליו כך אני מצפה שהוועדה תתן לישובים הזדמנות וזכות
להגיב על הסקר.

לפחות כמו שהיה לי זמן להגיב על הסקר הקודם, לי יש בשלב
הזה רק שאלות, שתי שאלות זה הכל, קטנות.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: תשאל את השאלות. אבל הערות וחשגות -

שבי: אני -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה לא תחליך זו השלמה.

שבי: אני רוצה לשאול את פרופ' ריבק שתיים שלוש שאלות

אינפורמטיביות.

אתה כמעט אין עוררין יש חלון מחקר שכולם מראים את עקומת
ההתעוררות במעבר משלב לשלב בשינה.

על זה אין ויכוחים זה ניתן למדידה ומראים באיזה דציבל
איזה אחוז מהתושבים או מה האחוז - מה הסיכוי שאנשים
יתעוררו.

אני זוכר למשל בתסקיר שהיגשנו לכם מנובמבר הגשנו לכם שם
את כל הנתונים מזכרון אני זוכר למשל ש-60 אחוז מהאנשים
מתעוררים לגמרי כשהם חשופים לרמות רעש של דציבל חד
פעמי, אני מדבר על חד פעמי מעל 90 דציבל.

יש את הגראפים האלה, השאלה היא אם אפשר לקבל ממך נתונים
כמה פעמים זה קורה בנתב"ג.

כמה צופים את זה. ואם כך מה מספר האנשים שמתעוררים או
לחילופין עוברים משלב לשלב בשינה. שלא למחזור השינה
שלם.

השאלה השניה שלי כמה פעמים זה קורה לאור ביחוד בתקופה
האחרונה שבה שיעור הטיסות טיסות הלילה הולך וגדל בתוך
נתב"ג והוא מגיע כבר לקרוב ל-30 אחוז.

30 אחוז נדמה לי אם לא יותר, זה הנתון האחרון שלי.
אני אמרתי שלי אין בעיה עם מרכז אפרים, התכנית שלכם היא
פשוט לא נכונה אבל בואו נעזוב את זה.

השאלה השניה שיש לי אמרת שאין הבדל ואני רוצה פשוט את
השאלה הזאת לחדד האם אמנם הבנתי אותך נכון שאין הבדל
בין התעוררות בתוך מחזור השינה הטבעי או כחלק ממחזור
השינה הטבעי באותה מחזוריות של יקיצה ושינה ושלביות

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

לבין התעוררות כפוייה שהיא כתוצאה ממעבר של מטוס ב-95 או
100 דציבל.

אין הבדל בין שתי היקיצות האלה במחזור השינה? זו השאלה
השניה שלי.

שאלה שלישית ואחרונה.

האם יש בסקירה שמראים על קשר בין מוטרויות - אספקטים של
מוטרויות לחרדה עצבנות, לבין מחלות דם ולב.

פרופ' ריבק: טוב התשובה לשאלה השניה שלך יש בהחלט הבדל כשאתה

מתעורר ועובר לשלב של יקיצה ופעילות אם התעוררת ויצאת
בשעות שינה טבעית ובין אם יצאת לא בשער שינה טבעית
אם העירו אותך באמצע שנת חלום זה לא משנה כרגע אם הילד
העיר אותך או מטוס העיר אותך, ברגע שיצאת והתעוררת
באמצע שלב של שנת חלום יש הבדל אם אתה צריך לעבור אחר
כך לפעילות ולבצע כל מיני דברים.

וזה בהחלט התשובה היא כן יש הבדל. זה מספר 1.

לגבי השאלה הראשונה שלך אין לי את הנתון הזה והמטרה היא
כמובן לא לטוס טיסות לילה מסיביות מחסוג הזה, ועקומות
יש כל מיני ואתה יכול לפיהם רק לעשות הערכה פוטנציאלית
של מה שאתה רוצה.

תקח איזה שלושים אחוז, קח את כמות האוכלוסייה תכפיל ב-30
אחוז ויתעוררו כך.

מישחו אחר יגיד 50 אחוז ויתעוררו 50 אחוז. אין לזה זה
לא בדוק ואין לזה כללים מסודרים.

השאלה השלישית והאחרונה דווקא אותה שכחתי.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שבי: הקשר בין אספקטים שונים של מטרדות לבין מחלוקת של עצבים -

פרופ' ריבק: יש קשר בין האספקטים של מטרדות ותאונות יש בהחלט מאמרים על מצבים של לחץ ושחיקה להתפתחות של מחלות שונות.
יש מחקרים כאלה בהחלט.

שבי: אם לא היה חייתי מספק לך בסדר גמור.

פרופ' ריבק: לא, אני יכול לספק לך מאתיים כאלה כבר.

עו"ד חורש: דינה לי יש רק שאלה אחת לקראת לוחות הזמנים.
לי ברור מה המסקנה שאני חושב שהמועצה צריכה להשיג אחרי שהם -

היו"ר חגבי רדצ'בסקי: אנחנו נדון בזה שלא בנוכחות המוזמנים.

עו"ד חורש: לא מבחינת המשאלה שלי.
השאלה אם אני אציג את זה עכשיו או אחרי שהוא יגמור.

היו"ר חגבי רדצ'בסקי: אני מציעה אחרי שהוא יגמור.

קריאה: רגע, הוצג פה סקר..

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה לא הוצג פה סקר, אני רוצה להזכיר לך זה

תגובה לגבי לאקונה שמצא שוקי חורש שהביא את המומחה שלו שבא ואמר ישנה נקודה שלא דנו בהם רשות שדות התעופה מסרה את החומר המלא, ואנחנו שומעים היום את התשובות של פרופ' יוסי ריבק - חיזמנו לדיון הזה את כל הישובים מאחר והם שמעו גם את הטענות שהשמיע פרופ' איזינג מן הראוי שישמעו את התשובות לטענות האלה.

אם הם חושבים שהתשובות אינן מספקות כמובן שלא נמנע מהם להעיר על כך אבל תוך כמובן פרק זמן מאד סביר. כי גם החומר כבר מצוי בידיהם.

בבקשה?

הסוכנות היהודית: טוב לפי אחד המחקרים שציטטת זה תמוה בעיני אבל

אתה ציטטת שאפילו מגדילה את תוחלת החיים של אלה שחשופים לרעש, האם - כך אני הבנתי.

האם לא יהיה נכון מבחינה לאומית להעביר את הרחבת נתב"ג לנגב על מנת להאריך גם את תוחלת החיים של תושבי הדרום?

פרופ' ריבק: אני לא מבין את השאלה ואני לא יכול לענות לך עליה.

טוב, אפשר לעבור לחלק הבא בקצרה?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן כן.

פרופ' ריבק: טוב הפרק הבא עוסק בזיהום אוויר, המזהמים האפשריים

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מופיעים כאן על השקף, מדובר על פחמן חד חמצני CO.
תחמוצות חנקן נקראים NOX יכול להיות NO או NO-2 תחמוצות
גופרית SO-2 בדרך כלל וחלקיקים.

ברור שבסביבה שבה פועלים מטוסים מנועים מייצרים ומנועי
שריפה ומייצרים את החלקיקים ואת פליטות הגזיות שמוזכרות
כאן בתוך חוות הדעת יש פירוט של השפעות בורטיות
פוטנציאליות של כל אחד מהחומרים הללו במידה ונחשפים
אליו חשיפת יתר.

השאלה היא כמובן האם יש חשיפת יתר או אין.

בתסקיר השפעה על הסביבה הוצג מודל מסוים לפי שיטת EBMS
שבאה להעריך את החשיפות הפוטנציאליות בהנחות שונות של
מבצעי התסקיר של תמחיל המטוסים, כמויות ההמראות, כיווני
משטרי הרוחות וכך הלאה.

אני ביקשתי בנוסף לבצע מספר מדידות בשטח כדי לבדוק את
המודל ולראות אם יש התאמה.

בוצעו מדידות כאלה במספר נקודות, הן מופיעות שוב בחוות
הדעת עם הפירוט המלא של הנקודות שנבדקו והריכוזים
שנמצאו.

לפי אם אני מסכם את המסקנות של המדידות השוואה שלהם על
המודל שהיא לא השוואה מלאה, הייתי צריך לעשות יותר
מדידות כדי להשוות את זה באופן מלא למודל, בכל מקרה
המסקנות הם שערכי החשיפה למזהמי אוויר בנתב"ג וסביבותיו
הם נמוכים לכשעצמם, והם נמוכים בהשוואה לאוכלוסיות
עירוניות אחרות.

אם תקחו את ריכוזי ה-NOX ו-SO-2 החלקיקים בתל-אביב

בתחנות מזידה שונות כפי שנמדדות חיום לאו דווקא בתחנה המרכזית החדשה אלא גם בנקודות אחרות בעיר. תמצאו ריכוזים שעולים בהרבה על הריכוזים שנמצאים באזור נתב"ג.

לכן אני לא סבור שיש צפי לתחלואה נשימתית, או תחלואה אחרת לא בטווח הקצר מבחינת החשפעות החריפות ולא בטווח הארוך מבחינת הסיכוי להתפתחות של סרטן על רקע החשיפה הסביבתית שהוא שונה משמעותית מכל אוכלוסיה אחרת.

אני חושב שיש צורך בהמשך ניתור גם מבחינת הרעש וגם מבחינת זיהום האוויר מתמיד סביב השדה כדי לראות שבאמת הדברים האלה עומדים יחסית למודל המשוער.

אם הם עומדים באותם תנאים ומחמידות שבוצעו הם עמדו באותם תנאים אני חושב שהזיהום הסביבתי שהשדה מייצר הוא הרבה יותר נמוך מאזורים בין עירוניים או תעשייתיים אחרים.

ולכן מבחינתי בקטע הזה אינני רואה איזה שהיא בעיה משמעותית מבחינה בריאותית.

הפרק השלישי עוסק בנושא של ריקון דלק וחיתח איזה שהיא מטרדות מחנושא הזה.

אז קודם כל מבחינת ריקון דלק באוויר, הרי ההוראות ובכל מקום מקובל שלא מרוקנים דלק מעל אוכלוסיה מיושבת, בדרך כלל מרוקנים את זה בים, גם שכיחות תופעות ריקון הדלק הן נדירות ביותר, גם בעולם וגם אצלנו. ושכיחות ריקון דלק מעל אוכלוסיה הוא כמעט לא מצוי באופן כללי אלא שוב משחו במקרה נדיר ביותר.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

בכל מקרה הגבהים וההוראות שבהם מרוקנים דלק הם כאלה שמה שמגיע לקרקע הוא זניח, איננו משמעותי כמובן לא מבחינה בריאותית וגם לא מבחינות אחרות.

מבחינת הטמפרטורה בארץ היא טמפרטורה יחסית גבוהה, ככל שהטמפרטורה עולה כך יותר מתפרק הדלק הזה שמרוקן באוויר, וחיכוךי שמשחו יגיע לקרקע הולך וקטן.

מה גם שאמרתי שמעל אזורי ישוב בדרך כלל לא עושים דבר כזה. ולכן לא צפויה איזה שהיא בעיה בקטע הזה.

מבחינת הטיפול בדלק עצמו הרי זאת בעיה תעסוקתית ולא סביבתית משום שמי שעוסק בתידלוק, בריקון מיכלי דלק, בטיפול בדלק, הם בדרך כלל עובדים סביב המטוס ולא תושבים באזור החשפעה של השדה.

כך שוב בסקירה מופיע ביתר פירוט ציטוטים גם של שדות תעופה אחרים וגם נסיון בינלאומי אחר וגם ממה שאני יודע על מה שקורה באזור הזה אין זאת תופעה משמעותית או בעייתית מכל סיבה שהיא.

לגבי הקטע האחרון שזה קרינה אלקטרו מגנטית, שוב הדברים עונים לתקנים הבינלאומיים לחשיפה ואינני צופה שיש איזה שהוא שינוי משמעותי שיכול להשפיע באיזה שהיא צורה על האוכלוסיה שגרה מסביב לשדה באיזה שהיא צורה ואופן.

התקנים הם בחתום לתקנים הבינלאומיים של.. ולא צופה בזה שום בעיה.

עד כאן חלקי. אם יש איזה שהם שאלות לזה?

חיו"ר הגב' רדצי'בסקי: כן בבקשה.

משרד הפנים - ישיבת מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובנייה - נתב"ג

עו"ד חורש: כן אפשר?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן בבקשה.

עו"ד חורש: תגיד לי בבקשה אתה את המכתב של פרופ' מדרן -

פרופ' ריבק: קראתי.

עו"ד חורש: קראת. איך אתה מתייחס בשאלות ולחערות שלו בענין הזה?

פרופ' ריבק: תראה המכתב שלו מאד כללי איננו מבוסס על שום נתון

ומעלה שאלות תיאורטיות באוויר.

אני מכיר את פרופ' מודן, הוא מדען מכובד ואיש מאד

רציני, אני חושב שהמכתב הזה הוא זריקת שאלות באוויר

שאינן להם כל כך ביסוס במציאות מה שנקרא.

עו"ד חורש: אתה מוכן להגיד איזה מחקרים אתה בדקת בכל מה שנוגע

לשאלה האם יש תרסיס של .. לזמן נחיתה או המראה.

האם יש תופעה של סרטן בישובים מסוימים בשדה התעופה?

במידה רבה יותר מאשר באזורים אחרים בארץ?

האם אתה יודע על סקר אפידמיולוגי שנערך בקשר לענין הזה

פרופ' מודן.

האם חנתונים האלה חובאו לידיעתך?

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

פרופ' ריבק: פרופ' מודן למיטב ידיעתי לא ערך סקר על שכיחות גדולה יותר של סרטן בישובים סביב נתב"ג.

עו"ד חורש: ואם אני אומר לך שהוא כן עורך כרגע כזה סקר.

קריאות: כרגע!!

פרופ' ריבק: תשמע ידידי, אני לא יודע מה מישחו עורך כרגע באיזה שהוא מקום בכל מקום בארץ או בעולם. תביא לי את תוצאות הסקר אני אתייחס אליו.

עו"ד חורש: האם אתה עשית את הבדיקות האלה שהוא דיבר עליהן?

פרופ' ריבק: איזה בדיקות?

עו"ד חורש: שהוא כתב במכתב?

פרופ' ריבק: אני לא זוכר כרגע בעל פה את המכתב שלו -

עו"ד חורש: השאלה אם עשית או לא עשית זה הכל.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: מה הבדיקות?

עו"ד חורש: האם עשית איזה שחם בדיקות -

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

פרופ' ריבק: אם עשיתי עבודה אפדימיולוגית שאומרת האם בישובים פה יש יותר מקרי סרטן מאשר באוכלוסיה הכללית? התשובה היא לא.

עו"ד חורש: לא. פרופ' מודן התייחס לשאלה של רעל.. רעל מטוסים והשלכות על הישובים באזור. החשיפה של שדה התעופה.

פרופ' ריבק: אין דלק מטוסים מה שמפיע על ישובי האזור. הוא לקח שאלות תיאורטיות לחלוטין בלי שהוא מכיר את הנושא בלי שהוא יודע אותו לעומק, ונתן מכתב כללי עם שאלות כלליות מאד שאינן מראות על בקיאות מיוחדת בנושא הזה. אני אחיה מוכן להתייחס אם יהיו טענות ענייניות מבוססות להגיב עליהן יכול להיות שיהיה צודק ויכול להיות שלא. אבל לא המכתב שלו הוא כללי מאד.

עו"ד חורש: על יסוד מה אתה אומר שאין דלק מטוסים באזור?

פרופ' ריבק: על יסוד זה שלא מרוקנים דלק באופן שגרתי מעל אזורים מיושבים ולכן אין סיבה שיהיה כאן דלק באזור ושוב אם יש איזה נתונים מבוססים אני מוכן לבחון אותם.

עו"ד חורש: יכול שיהיה דלק באזור שלא -

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

פרופ' ריבק: בבקשה?

עו"ד חורש: במיכלים אלא תוך כדי המראה ונחיתה?

פרופ' ריבק: תוך כדי המראה ונחיתה, בדרך כלל לא צריך להיות דלק גולמי. יש תוצרי פליטה של שריפת המנועים.

עו"ד חורש: אתה יודע אם יש למשל מעל בני עטרות?

היו תופעות כאלה על בני עטרות?

פרופ' ריבק: של מה? של ריקון דלק באוויר?

עו"ד חורש: לא ריקון, אני לא מדבר על ריקון של דלק מטוסים מעל בני עטרות.

אני מדבר על תרסיס שנפלט תוך כדי המראה ונחיתה?

פרופ' ריבק: אני לא יודע מה הוא התרסיס הזה אם תגיד לי מה הוא מכיל אני אגיד לך.

עו"ד חורש: אני מבין.

תגיד לי בבקשה את החומר, איזה נתונים עובדתיים עמדו לנגד עיניך כשאמרת את כל מה שאמרת בקשר להשלכות על זיהום האוויר של דלק מטוסים?

פרופ' ריבק: איזה נתונים עובדתיים?

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד חורש: כן, האם אתה עשית בעצמך איזה שחיא בדיקה?

פרופ' ריבק: הסברתי לך שחוות הדעת שלי איננה מבוססת על בדיקה שאני עשיתי.

אתה שואל את זה חמש פעמים אני אענה לך שש פעמים.

עו"ד חורש: תודה.

פרופ' ריבק: הנקודה היא זה מתבסס על סקר ספרותי, זה מתבסס על ניסיון שיש בשדות תעופה אחרים, ואין שום ממצא בספרות כולל הארגון הבינלאומי שנקרא יארק והאינטרנשיונל איג'ינסי פור ריסרצ'ן קאנסר' שהוא אחד מהארגונים שבודק כל דבר לא לעומק אלא לאבי אבות העומק, הקדיש מונוגרפיה שלמה על נושא של דלק סילוני וקבע באופן חד משמעי שדלק סילוני אינו גורם מסרטן.

עו"ד חורש: אין לי יותר שאלות.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן עוד מישהו רוצה לשאול בנושאים הנוספים

שהועלו?

אז אם כך תודה רבה.

פרופ' ריבק: תודה.

משרד חפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אני מציעה שאנחנו לא נתכנס עכשיו במסגרת הועדה לדון בכך, אלא נעבור לנושא השני ואחר כך. אז אתה רצית לאמר משהו בבקשה.

עו"ד חורש: אני הייתי רוצה להגיד לחברי הוועדה איזה מסקנה אני הייתי מבקש שהם יסיקו אחרי ששמעתי את פרופ' ריבק. ובניגוד למה שאמר אדון ויתקון אני חושב שהשאלות ששאלתי את פרופ' ריבק לא היו סתם מציקות. מה עלה מאותן תשובות שנתן פרופ' ריבק? מה שעלה הוא שפרופ' ריבק נתן את חוות דעתו על יסוד מחקרים אחרים שחתפרסמו בעולם, וזה לגיטימי. מדובר כאן בחוות דעת שנתן מומחה - אגב זו חוות דעת שהיה ברור שאין אפשרות לשאול שאלות הבהרה לגבי הדברים האלה מפני שמטבע הדברים בפורום כזה השאלות הן מוגבלות. אבל ברור היום שלפני הועדה ישנן לפחות שתי חוות דעת סותרות בעניינים של בריאות. ישנה חוות דעת של פרופ' איזינג ושל ד"ר אטיאס. ששניהם אינם דקדקנים. ישנה חוות הדעת של פרופ' ריבק שלצורך העניין אני מוכן לחסכים שגם הוא איננו כותב .. וישנו מכתב -

קריאה: שהוא לא חוות דעת.

עו"ד חורש: אתה מפריע לי ואני לא יודע למה אתה תמיד מפריע לי.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

קריאה: לא אני .. שוקי אני מודיע לך.

עו"ד חורש: יש כאן יושבת ראש ואני מקווה שהיא תגן עלי מפני
ההפרעות האלה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: הוא צוחק עליך. ויש כאן מכתב -

קריאה: אם אתה היגעת למצב שאתה זקוק להגנת היו"ר - גם אתה לא
קוטל קנים -

עו"ד חורש: אדון דסקל הדברים -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: הכל כאן אני רוצה להפסיק אתכם הכל על מי
מנוחות לעומת הדיון בבוקר.

עו"ד חורש: וישנה כאן חוות דעת - יותר נכון מסמך לא חוות דעת
מסמך שכתב פרופ' .. מי שהיה מנכ"ל משרד הבריאות והיום
מנהל את המכון לאפדימיולוגיה בתל-חשומר. שהיה ברור לו
שיש כאן בעיה גם על רקע מחקר שהוא עושה חיוס לגבי תופעה
של סרטן בישובים מסביב שדה התעופה.

לפניכם יש כרגע חוות דעת סותרות בקשר לשאלה הזאת.
אני אגיד לכם מה המסקנה שאני הייתי חושב שאתם צריכים
להחליט מהמצב שנוצר.

ברור דבר אחד בתסקיר החשפעה על הסביבה אין התייחסות

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

לנושא.

מטבע הדברים, המשרד לאיכות הסביבה לא היה מעורב בסוגיה ולא נתן הנחיות לגבי תסקיר השפעה על הסביבה לגבי החלת חוות הדעת הזאת.

המועצה הארצית לתכנון ובניה לא נזקקה לה, לא בדקה ולא אישרה את החנחיות האלה.
אני הייתי מבקש -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: איזה?

עו"ד חורש: את החנחיות לגבי הכנת תסקיר משלים בנקודות הללו. בנקודות של חבריאות. זיהום האוויר.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: ישנם חטענות שאתם היצגתם באמצעות פרופ' איזינג.

עו"ד חורש: כן. לא אני אומר יש היום לפני המועצה הארצית חוות דעת סותרות בענין הזה.

חוות הדעת הללו לא באו לידי ביטוי בתסקיר השפעה על הסביבה.

אלה הן מחוסר תסקיר השפעה על הסביבה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: נכון.

עו"ד חורש: מטבע הדברים.

משרד הפנים

המועצה הארצית לתכנון ובניה

נתב"ג

ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חלק ב'

מיגוון שירותי פרוטוקול

- * רישום פרוטוקולים בוועידות, בורריות, בתי משפט
- * הקלטות ופיענוח סרטים וקסטות
- * תירגומים מקצועיים בכל השפות
- * אספקת כח אדם מקצועי משרדי וטכני
- * הדפסות על מחשב
- * הדפסות על לייזר

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עכשיו אתם צריכים לקבל החלטה מה עושים הלאה בקשר לענין הזה.

אני חושב שאם בבג"ץ 3476/90 המועצה הארצית בית המשפט העליון חשב שתנועה של ציפורים צריכה להיבדק במסגרת תסקיר השפעה על הסביבה לפני שהם קובעים את מיקומה של כל אמריקה, של הסכנה עצמה.

ואני מפנה את תשומת לבכם לבג"ץ 3476/90 החברה להגנת הטבע נגד המועצה הארצית לתכנון ובניה, ששם התייחסות לתנועה של ציפורים לא באה לידי ביטוי ובג"ץ חשב שהיא מאד מאד רלוונטית והינחה את המועצה לחכין תסקיר מתאים לסוגיה הזאת.

לי נדמה כשמדובר בבעיות של בריאות ויכול להיות שאנחנו מגזימים בקשר לסוגיה הזאת, ויכול להיות שפרופ' איזינג וד"ר אטיאס רואים את הדברים בצורה לא נכונה, אני לא נכנס לויכוח שבין המומחים כי אני לא מבין בזה.

אבל אני חושב שהמועצה הארצית חייבת בחקשר הזה לדרוש השלמה של תסקיר השפעה על הסביבה, לבקש מהמשרד לאיכות הסביבה לחכין הנחיות בקשר להשלמת תסקיר השפעה על הסביבה, על רקע חוות הדעת של פרופ' ריבק ואחרים. הם למדו פחות או יותר את הבעייתיות שבענין הזה.

וחם יודעים גם איזה שאלות לשאול ועל איזה נושאים לחתייחס. ורק לאחר שהמועצה הארצית תקבל השלמה בתסקיר השפעה על הסביבה ותדע בדיוק מה הן ההשלכות הבריאותיות לא של מומחים שהוזמנו על ידי הצדדים, אלא על ידי מומחה שהמועצה ממנה וממנת אותו שמטבע הדברים לא תהיה נטיה של

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

התוצאה.

ורק אז המועצה תוכל להיות שקטה שבעצם מדובר כאן בנושאים בריאותיים או שהם בעייתיים או שאינם בעייתיים. כאשר ברור דבר אחד, מדובר כאן בניתוח של מחקרים וצריכים לבוא ולהגיד על יסוד המצב הנתון בשטח, מה הוא המצב ואם אפשר ללכת חלאה. וזאת בעצם המשאלה שלי.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אם קראת את הבג"ץ במלואו גם בבג"ץ הזה עלתה שאלה בריאותית בבג"ץ קול אמריקה שאתה מזכיר.

עו"ד חורש: כן?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: והשאלה הבריאותית שם גם הועלתה כטענות ועוד דברים על החשפעה הבריאותית של חקרינה וקבעה שם באמת חוות דעת בלתי תלויה על ידי פרופ' אדר שהוזמנה באמת בנושא הזה. אז בעצם הוא רק קיבל את העמדה של המועצה בבדיקה ..

עו"ד חורש: אבל אני רוצה להגיד לך למח -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אם כי זה לא קשור לקרינה.

עו"ד חורש: רגע דינה, אני רוצה להגיד לך וטוב שאת מעלה את הנקודה הזאת למח זה לא רלוונטי בחקשר שלנו.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הוועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

תראי, בנושא ואני מדבר בלשון המעטה עכשיו. יש הבדל
אנחנו מופיעים בבתי משפט.

אנחנו יודעים איך מופיעים בבתי המשפט ואיך שואלים שאלות
את העדים שלא כותבים את מה שצריך לכתוב ואולי כדי שתהיה
תמונה מלאה.

אני בפורום של חמישים איש שמטבע הדברים לא מדובר בבית
משפט לא מסוגל - אנחנו קוראים לזה בשפה לא נעימה לשפד
את העדים עם השאלות מביכות כדי שתהיה תמונה מלאה לפני
הוועדה.

עכשיו עמד כאן העד פרופ' ריבק על -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: המומחה זה לא עד.

עו"ד חורש: המומחה. בסדר הנה הוא כתב את חוות הדעת שלו כאילו זה
מדובר בבית המשפט, כך היה בחוות הדעת.

קריאה: שוקי יבוא יומך בבית המשפט -

עו"ד חורש: אל תפריע לי אבל.

קריאה: אבל זה לא עד וזה לא משפט וזה לא בית משפט פה.

עו"ד חורש: אתה גמרת להפריע?

קריאה: לא.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד חורש: לא זו שאלה לפרוטוקול, אז תסיים.

קריאה: תמשיך.

עו"ד חורש: סיימת? אוקי. עכשיו לצאת מטבע הדברים כשאין אפשרות

לשאול את העד שאלות וכשהעד ענה בעצמו בתשובה לשאלה שלי

לי אין נסיון מהשטח לגבי הנתב"ג והתושבים. אני ניתחתי

חות דעת, אני מומחה לתעסוקה.

זה מה שהעד אמר בשאלות ששאלתי. ואדון ויתקון כעס עלי

ששאלתי את השאלות האלה.

לכן לפניכם -

מר ויתקון: אני מצטער, קודם כל לא כעסתי עליך על השאלות שלך.

אני הערתי על השאלות של חברתך נעמי וייל שאני מאד מעריך

אותה והיא יודעת את זה כשמתחילים לשאול שאלות איפה

האיזכור ובאיזה דף זה מופיע ובאיזה מספר ובמקום כזה,

סליחה זה באמת לא בית משפט פה.

והדרך שבו נימת הדיון היא לא היה לפורום הזה פה היא מאד

מתאימה למקום אחר אבל לא לדיון הזה פה.

עו"ד חורש: טוב, אז אני מתנצל.

מר ויתקון: והיות ואתה אומר את זה פעם שניה אז אני קמתי.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד חורש: לא בסדר, אז אני מתנצל.

לכן אני אומר דינה, אנחנו לא במצב כזה שיש לפני המועצה ועדת המשנה לצורך העניין מצב עובדתי מלא, מדויק על יסוד אפשרות להבהיר נקודות שטעונות הבהרה. לכן זה לא המקרה של קול אמריקה. המקרה של קול אמריקה זה בדיוק המקרה שבא לידי ביטוי בהמלצה של חבג"ץ בסעיף 1ב' שבג"ץ בא ואמר זה מקרה שטעון השלמה בתסקיר ההשפעה על הסביבה.

כאן צריך לבוא מומחה נייטראלי שהמועצה תמנה, היא תממן, הוא ישמע - אם הוא ירצה הוא יראה את חוות הדעת. יבקש שאלות הבהרה, ישאל את פרופ' ריבק כמו את האחרים למה הוא התכוון ואיך הוא התכוון וכל מה שמומחה צריך לשאול, ויתן חוות דעת אובייקטיבית. ועוד משפט אחד - בל נשכח דינה שחיתה פניה של שר הבריאות לפרופ' גרין אנחנו הופענו גם אצל פרופ' גרין בקשר לעניין הזה עם האנשים שלנו והצגנו גם את הדברים שם. אני חושב שכל הכוחות האלה, ואני מדבר במובן החיובי של הדברים. כל הכוחות צריכים להתנקז אם אנחנו רוצים לקבל תמונת מצב מלאה ונכונה, זה מה שאנחנו מבקשים מכם, ואנחנו מקווים שתענו לבקשה שלנו.

עו"ד וייל: אני רוצה להשלים את הטיעון הזה.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן?

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עו"ד וייל: אמר פרופ' ריבק שהוא קרא את המאמרים, את החומר המדעי

שאליו היפנה פרופ' איזינג והוא הגיע למסקנה שפרופ'

איזינג הגיע למסקנות שונות ממה שהיה צריך להגיע.

זאת אומרת למעשה לא את ולא אף אחד מאתנו יש לו את הכלים

המקצועיים לקבוע האם אכן כך ששני מומחים באים ומוצאים -

מסיקים מסקנות שונות מאותו חומר, ועם הקשות שונות באופן

קוטבי לא יכול להיות שאף אחד שהוא לא מקצוען יחליט איזה

חות דעת הוא מעדיף.

אני עכשיו עברתי, אני מצטערת שחלק מהדברים פשוט, חוות

הדעת של פרופ' ריבק לא היתה לנגד עיני ויש כאן המון

מאמרים, לא את ולא אני ולא אף אחד לא יכול לקרוא כאן

ובאמת לדעת אם פרופ' ריבק אכן הגיע למסקנה הנכונה כמו

שאותו .. יכול להגיד לגבי פרופ' איזינג.

לכן אני מצטרפת מכיוון שמבחינה לפחות עממית המסקנות שלח

היו די מדהימות, כי המצב בשטח מתוך היכרות עם .. נותן

תמונה אחרת.

גם של חרדות, יש אנשים שהיים במקום הזה, אז הדרך היחידה

קודם כל היא להעמיד לביקורת אובייקטיבית, אני לא יודעת

איזה אני לא רוצה חלילה, נניח שהוא קרא את כל המאמרים

האלה יש כאן מידע במחשב ואפשר להוציא כל ספרות היום

שנוגעת לגבי הרעש ולצטט אותם.

השאלה היא מי יכול לקרוא אותם עם ההפניות האלה ולדעת

שאכן הציטוט הוא מדויק. שאכן הדברים האלה עושים ואנחנו

כעורכי דין שמופיעים בבתי משפט כך אנחנו נוהגים.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: טוב, מאה אחוז.

עו"ד וייל: ואז יש מומחה מטעם בית המשפט שהוא קובע, ובדברים האלה אין ויתורים.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: טוב. אני רוצה רק רגע אחד, פשוט מאחר והתפרצתם לדלת פתוחה בישיבה הקודמת של המועצה של ועדת המשנה, אנחנו קיבלנו, הסעיף הראשון בהחלטה - המועצה מינתה יועץ בלתי תלוי מטעמה על מנת לבדוק את הטענות שהועלו על ידי חלק מהתושבים בדבר פגיעה פוטנציאלית בבריאותם כתוצאה מיישום התכנית.

עו"ד חורש: אבל זה לא מה שביקשנו. אנחנו ביקשנו -

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: אני, מה שביקשתם אתם - אני אומרת זה מה שהחליטו.

קריאה: מה שקיבלתם.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן בבקשה.

מר שפיר: הסצנריו שמתפתח פה הוא תוקף קטע מסוים מאד מצומצם של העניין - צריך לדעת שהשיהוי הזה מתנהל בתכנית הזאת כעשרים שנה הוא גורם לזה שלא מעט אנשים חיים בתנאים של אי ודאות.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

ואני חושב שהטכניקה הזאת של השיחוי שחלקה נובעת מצורה
שדברים מתנהלים וחלקה נובעת מהרצון של אנשים להגן על
האינטרס שלהם, אני חושב שהעניין הזה יש גבול עד מתי הוא
יכול להימשך.

אני לא עמדתי על העדות של פרופ' איזינג כשהוא נתן אותה,
אני עד 'פי אנד פי' סתם בן אדם פשוט.

ואני מוכרח להגיד דבר אחד לא התפעלתי מהעדות שלו, כמו
שלא התפעלתי היום מהדברים של פרופ' איזינג שנעשו בצורה
מגמתית ואני חושב שכשבאים לדיון במערכת ציבורית לא
מגישים את זה לא כפי שפרופ' איזינג הגיש את זה ולא כפי
שפרופ' ריבק ואני לא שאלתי את כל השאלות שיש לי מה שיש
לי עוד לשאול לא שאלתי בכוונה כי אני חושב שלא כך
מגישים נושא לדיון ציבורי.

אבל יחד עם זה לפי דעתי צריך מישחו סוף סוף לגרום לזה
שהגורמים השונים ישבו ליד השולחן וידברו על מנת שהעסק
הזה אי פעם יסתיים.

בסופו של ענין מה קורה?

כל דיון שאנחנו באים אליו אחרי שיחוי של שנה עוד עשרה
אחוז טיסות לילה כי העסק הזה לא נגמר.
האנשים שחיים בסביבה, חיים בתנאים של אי ודאות שנים על
גבי שנים.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: ונציגיהם נמצאים כאן.

מר שפיר: ריבוננו של עולם מישחו צריך לגרום לזה שהעסק הזה פעם

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

אחת ייגמר לכאן או לכאן אבל זה צריך לחיגמר.
 זה לא יכול להימשך בצורה הזאת אז אני מבין את שוקי,
 ואני מבין את נעמי העסק הזה מה שהם ביקשו עכשיו זה
 שיחיה בעוד חצי שנה כי אם רוצים לעשות את זה ברצינות.
 אני לא חושב ששוקי בענין הזה משרת את האינטרסים של
 הלקוחות שלו משום שאני לא חושב שצפריה יכולה לסבול 73
 שנה. יש שם פיצוץ גרעיני עוד מעט בפנים.
 והחבר'ה האלה לא הגיעו בחיים להחלטה אם העסק הזה ימשיך
 להימשך בצורה הזאת.

אני מציע שמישהו ימצא דרך שישבו ליד השולחן ויגמרו
 משהו. כי בסופו של דבר האויב של הטוב זה הטוב מאד,
 והאויב של הטוב מאד זה המצוין, וצריך למצוא פתרון ישים
 ואי אפשר להמשיך את התופעה הזאת כמו שהיא נמשכת עכשיו
 20 שנה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן בבקשה שבי.

שבי: תראו אנחנו מגיעים בעצם מתכנסים לקראת - המועצה הארצית
 בעצם ביקשה הנושא של הסקר בשביל הנושא של החלטות כפי
 שזה נאמר על ידי המועצה הארצית.
 המועצה בעצם אילצה עצמה להתכנס ולהגיד דברה ולמה.
 ולהערכתו ברוב הנתונים וברוב התחומים שהמועצה הארצית
 צריכה להתייחס אליהם אין לה, לא עומדים לרשותה לא
 הנתונים - לא בסיס הנתונים, לא הידע המקצועי, ולא אפילו
 החלופות למידע הזה. בשום תחום כדי לקבל החלטה מוסכמת.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

להערכתו כמעט בשום תחום כפי שחוצג פה לגבי נושא חבורות כמו בכל נושא הרי, כמו בכל מחקר הדברים כמעט הקומונסנס הכי גדול אפשר להציג גם אותו סקר מלא של ספרות שיראה את הקונטרא שלו.

ולכן כדי שהמועצה הארצית תקבל החלטה מבוססת, סבירה, להערכתו אין לה מנוס כמעט בכל הנושאים שדיברנו עליהם. מרעש מטוסים ועד נושא של מנחה מסלולים, עד נושא של בטיחות טיסה, בריאות, עלות, אין לה מנוס אלא למנות מטעמה ואני הצעתי את זה לפני כשנה וחצי הם חוששים מוועדה ציבורית כזאת.

הם הציגו אז מצב שחות הדעת הזאת תימשך תשעה חודשים מתוך ההנחה שתוך שלושה חודשים וזה היה במאי 1995 התכנית הזאת תיגמר.

אנחנו נמצאים לקראת סוף 1996 ואין לי ספק שצוות שאז היה יושב היה גומר ומניח את חוות דעתו. הם חוששים מחוות דעת כזאת אני לא חושש ממנה. אני מניח -

חזי: גם אנחנו לא חוששים.

שבי: אז רבותי בואו, יחזקאל הבוס שלך מוטי דבי התנגד למחלך הזה. אני מציע צוות מומחים בינלאומי ואני מראש -

חזי: מתוך חשש -

שבי: מראש אני אומר לכם אני מוכן לקבל לחתום על חוות דעתו של

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

צוות בינלאומי בנושא הזה.

אין לדעתי למועצה הארצית היום את הנתונים כדי להגיע
לחכרעה. ולכן אין -

קריאה: אולי נבטל את המועצה הארצית.

שבי: שליחה, אני רק אתן דוגמא אחת ואני מסיים בזה כשאני -

חזי: הוא גם מפרש לך הוא גם מבטל את המועצה.

שבי: יחזקאל, בוא נגמור את הכוס קפה ולא נבשל את -
אני נותן פשוט דוגמא אחת קלאסית - כשאני באתי לפה לפני
הישיבה האחרונה ואמרתי שהנזקים בנתב"ג ששה שבעה סעיפים
עיקריים הם 44 מיליארד דולר לא נתתי נתון, פירטתי אותו,
אפשר לתקוף כל נתון שם. פירטתי אותו לפרטי פרטים.
אז כולם הסתכלו עלי בחיוך. בישיבה האחרונה אני לא הייתי
בישיבה אבל קראתי את זה, חולון עם פחות מאחוז אחד מהשטח
שאני הישבתי אותו 2,500 דונם מתוך כ-360 אלף דונם פחות
מאחוז אחד הגיעו לחמישה מיליארד דולר נזקים.
זאת אומרת לפי היחס הזה זה 500 מיליארד ולא 44 מיליארד
כמו שאני הגעתי.
כלומר החערכות שלי כמי שעושה הערכה שמאית מגיע להערכה
הרבה יותר גבוהה.

קריאה: בוא נמכור את זה.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שבי : אין לזה תחליף בשלב הזה.

קריאה : בוא נמכור את העסק ונלך לאמריקה גמרנו.

שבי : סליחה רבותי אם אתה שואל ואני עניתי - מדינת ישראל בטווח הרחוק של שני דורות לא יכולה להרשות לעצמה את המשך קיומו של נתב"ג במקום הזה. אני אומרת את זה חד משמעית. לא יכולה. לכן כשאתה שואל אותי אתה מגיע למסקנה מופרכת אני מגיע אכן למסקנה הזאת. לא יכולה והמקום שצריך למצוא מקום אחר לשדה.

חזי : לפני 15 שנה אפשר היה למצוא. בעוד חמש שנים לא תוכל למצוא שום דבר.

שבי : תרשי לי אני מסיים את התוספת. אין מנוס מכך שהמועצה הארצית תתחיל במקביל למנות צוות שיבחר יציג חלופות לנתב"ג אם זו חלופה כשדה משלים ואם כשדה חלופי לחלוטין. חבל שזה לא נעשה לפני עשר שנים. חבל שזה לא נעשה לפני 4 שנים, גם היום לא מאוחר, לא מאוחר כי אין מנוס מזה.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי : אבל זה נעשה. זה לא -

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שבי : מונתה ועדה כזאת?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי : בוודאי והיא מתכנסת ויש לה מועד. היא לא הועדה הזאת זו ועדת העורכים.

שבי : טוב אנחנו לא יודעים על ההתכנסות של הועדה הזאת.

אני אשמח מאד -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי : ניתנה הוראה של המועצה הארצית לפני חצי שנה פחות מחצי שנה ודובר על תמא-15 ותמא-15א'. על שדה תעופה משלים.

אני מציעה שנעבור לנושא השני של הסקר הכללי שבו נשמעו ההערות של הישובים השונים לגבי פגמים, טעויות, דברים שנשמטו, וחשלמות נדרשות ואנחנו החלטנו שעורכי הסקר ישיבו לטענות שהועלו בדבר חוסר השלמות - טעויות בפרטים, טעויות טכניות וכיוצא בזה.

ואני מציעה שתעברו להצגה של הטעויות האלה שחוצגו והתשובות וההשלמות להם.

פרופ' סלומון : הוגשו לנו מספר גדול מאד של הערות, שאלות השגות, כל מיני דברים. ואנחנו משיבים בכתב לגבי כל הדברים הפרטניים שחופיעו בהערות השונות.

המסמך הכתוב יהיה כנראה מוכן בשבוע הבא. והחתייחסות היום היא התייחסות בעל פה בלבד לכמה מן הדברים והנושאים היותר טכניים שעלו.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

אז קודם כל אני חושב שבחברה כללית לגבי מרבית או חלק ניכר מן המשיגים למיניהם יש הבדל בציפיות של מה זה הערכה כללית שהתבקשנו לעשות ובין מה זה סקר מפורט מאד. כמו הרבה מאד מן הטענות ושבי הזכיר את זה כרגע ותיכף אני אתייחס לזה עלתה הטענה שסקר שלנו לא מספיק מפורט שהוא כללי מדי, ושם היינו לוקחים לפרטים את כל מרכיבי העלות התמונה היתה עשויה להשתנות.

משתמע מזה כאילו או שכחנו או התעלמנו במתכוון מחלק מפריטי העלות.

בדקנו את עצמנו לפני, בדקנו את עצמנו עכשיו שוב כולל החשבון של ה-44 מיליארד של שבי והחמישה מיליארד של חולון וכו', אין שם פריטים שניתן להכניס אותם, שמוצדק להכניס אותם לסקר כזה שהם יחפכו את הקערה על פיה ואני תיכף אתייחס למספרים בקצרה.

אז התשובה היא שלדעתנו הסקר נעשה ברמת ההכללה הנדרשת ולא היה טעם ואין צורך להיכנס לרמה פרטנית יותר.

הנושא השני שהיתה בו ציפיה רבה ואמרתי את זה בהצגה המקורית ב-30 ביולי אם אינני טועה זה העובדה שלא עסקנו בשמאות מפורטת. שוב המסגרת בבדיקת השמאות היא נפרדת מהמסגרת הזאת.

כלל הנזק שנגרם בירידות ערך ויש כמובן גם עליות ערך שצריך לזכור שהן קיימות השבחות, נכלל במסגרת ההערכה הכוללת של עלות התכנית וזה לא נכון ששמאות היא נוספת על כך.

לכן אנחנו בעבודה הזאת לא נכנסנו להערכה שמאית של מקום

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חוועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

כזה או מתקן כזה או בית כזה ואחר, לא היה טעם בזה זו ירידה פרטנית שיהיה מנגנון לאחר מכן שיעסוק בזה כאשר אנשים שנפגעים יבואו ויטענו את טענותיהם כדי לקבל פיצוי.

הערה השלישית הכללית זה העובדה שבמסמך שהוא מורכב למדי היה מאד מאד רצוי שהוא יהיה נקי משגיאות, אני מכה על חטא - יש כמה שגיאות, אבל גם כאשר אנחנו - ותודה לכל אלה שהעמידו אותנו על כמה השגיאות שיש - שגיאות שהן טכניות במחותן של מספרים שפה ושם לא נכונים. זה קורח במסמך כזה.

אני מוכרח אבל לאמר שלטעויות האלה שמצאנו עד עכשיו בעזרתכם אין שום השפעה על שינוי מסקנות הסקר, על הערכת חכדאיות של התכנית.

אני רוצה עוד לאמר דבר נוסף שחלק ניכר מן המגיבים בעצם ניצלו את הסבב הזה של ההזדמנות להגיב על הסקר הכללי כדי לחביע את התנגדותם לתכנית מבלי שחברים בכלל קשורים לסקר הכללי כמו הכותרת של מכתבם זה תגובות לסקר הכללי ובעצם הם הלכו שנתיים אחורה והתחילו להעלות כל מיני טענות לדיון על התנגדותם לתכנית כולה, לתמא-4/2 ואין בדבריהם רלוונטיות לדברים שמועלים בסקר הכללי.

אם ניכנס מעבר להערות הכלליות האלה לרמה אחת מפורטת יותר אז ישנו נושא שבעצם טרם הוצג בפני הוועדה למיטב ידיעתי וזה הנושא של נתיבי הטיסה ה-סידים למיניחם. וזה עלה במפורט בחשגות של ראש עיריית ראשל"צ ואני מבקש מיורם קדמן להציג את זה. לאחר מכן נמשיך.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מר קדמן: דבר ראשון לכל עורכי הדין פה יש לי שני ילדים עורכי דין ואחד מהם הוא ביריון. והם עושים מה שאבא שלהם אומר להם.

חזי: אשריך יורם.

מר קדמן: והם פתוחים להצעות עבודה גם.

אני אדבר רק על נושאים שדיברנו עליהם בעבר הרחוק אבל אני אחדש.

אנחנו נדבר על נתיבי הטיסה, מה שנקרא (אנגלית). על פיזור הטיסות לאורך הנתיבים המינחליים שזה נושא שעולה הרבה פעמים.

ועל טיסות שאינן .. בכלל, והנושאים ייבחנו משלושה היבטים טכניים ומבצעיים - כמה מלים על איך השדה עובד ומתי דברים כאלה קורים, אם הם אמורים לקרות.

נושאים מהותיים - נדבר מבחינה מהותית מה ההשפעה של כל הדברים האלה מבחינת הרעש, הסטיות הסיזים ואיך התכנית מתייחסת לדברים האלה.

דבר ראשון יש לנו כאן מפה של כל מרכז הארץ - שימו לב זה הוא קו החוף, כאן זה ים המלח.

כל הקטע שמסומן באדום זאת אומרת מים המלח ועד גדות הים התיכון הוא מה שנקרא ה-TNA של נתב"ג או בעברית שטח תימרון המטוסים הטרמינלי של נתב"ג.

זה אומר שהפיקוח של נתב"ג לשעת הצורך יכול להשתמש בכל

השטח הזה בכדי לבדוק בעיות כלשהן שישנם. בתוך השטח הזה יש גם את שדה התעופה בירושלים.

למה אני מראה את זה?

כי עקרונית מבחינת ניהול התעבורה בשדה מצאנו פתרון לבעיות של בטיחות, של מזג אוויר של לחץ טיסה בהחלט ייתכן שבכל אחד מהמקומות האלה יהיה מטוס. זהו תחום הפיקוח של שדה התעופה של נתב"ג.

יש להבדיל בין מקרה חריג שמטוס מסיבה מסוימת עובר מעל ירושלים או מה שלא יהיה. לבין מצב שבו המטוסים טסים בנתיבים רגילים.

עכשיו הנתיבים הרגילים - עכשיו לאחר האזהרה נסתכל מה קורה בתפקוד השגרתי של נתב"ג.

הטיפול השגרתי של נתב"ג בהמראות כמו שאמרנו כולל נתיבי המראה סטנדרטיים או (אנגלית). ונסקור אותם אחד לאחד.

נתיב אחד זה הנתיב שבו נעשה שימוש על ידי רוב רובם של הטיסות הבינלאומיות זה הנתיב הזה שנקרא (אנגלית) מספר 1.

עכשיו הנתיב הזה כמו כל הנתיבים יש לו כמה וריאנטים על יד שדה התעופה. למשל מטוס שממריא ממסלול 30 יכול להצטרף לנתיב הזה או על ידי מה שנקרא נתיב 30 הקצר או על ידי ביצוע נתיב 30 ארוך שבוא הוא עובר מעל כביש גיאח ומצטרף באזור מערבה מבית .. מצטרף לנתיב הזה ויוצא לסיד 1.

זה הוא הנתיב שבו למעלה מ-90 אחוז מהטיסות הבינלאומיות יוצאות מערבה.

ישנו נתיב נוסף שנקרא סיד מס' 2 וזה נתיב שעושה משחו

משרד חפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חוועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

כזה סיד 2 זה למעשה נתיב הטיסה הסטנדרטי של יציאה מנתב"ג לכיוון דרום ומזרח.

עושים בו שימוש מטוסים שיוצאים למזרח הרחוק. מטוסים שיוצאים לדרום אפריקה. מטוסים שיוצאים לאילת, ישנו עוד נתיב אחד שנקרא סיד 3, אני אסמן אותו בצורה מאד סכמטית וחוא נתיב לכיוון צפון.

הנתיב הזה זה למעשה נתיב שמשמש מטוסים שיוצאים מנתב"ג לכיוון שדה דב לצפון הוא נתיב שלא נעשה בו כמעט שימוש אף פעם על ידי מטוסי נוסעים אלא רק מטוסים קטנים וגם זה בתדירות מאד נמוכה.

עוד מעט נדבר על התדירויות ואחרי כן יש לנו נתיב שנקרא סיד מספר 4 שהוא הסיד המפורסם שמיועד להימלט מהאזורים המבונים של ראשון לציון וחולון.

סיד מספר 4. שבו המטוסים ממריאים בצורה הרגילה ובאיזה שהוא מקום בין חולון לראשון לציון המטוס מתחיל פניה, עובר דרומה מעל שטח של שטח צבאי כאן שבמשך היום אסור לטוס מעליו בלילה הוא סגור ויוצא מערבה לסיד מספר 4. מה הם המספרים?

סיד 1 אמרנו זה רובאן, וסיד מספר 2 נעשה שימוש בערך -

קריאה: יש לנו את צילום האוויר של השטח, במקביל למפה אם לא קשה לחראות את אותם דברים..

מר קדמן: בואו בואו אני מבקש מכב' היו"ר להגן עלי עד שאני גומר ואז אני אראה.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: תן לו לגמור. ואחר כך תשימו את זה.

קריאה: איפה הבן שלך?

מר קדמן: סיד 2 יש לנו בערך בקיץ האחרון היו בערך 2.8 אחוז מהתנועות, מהמראות, על סיד 3 היה 0.0 משחו אחוז. מספר מאד קטן מהתנועות. ועל סיד 4 היה בערך 3.2 מהתנועות. 3.1 ומשחו.

אם כך מה אנחנו רואים?

אנחנו רואים שיש לנו כאן בערך למעלה מ-90 אחוז ישנן תנועות על סיד 2 וישנן תנועות על סיד 4. סיד 1 אנחנו .. עכשיו הצורה שבה המטוסים טסים והפיזור שלהם סביב הנתביים תלויה במידה רבה כמעט בצורה אבסולוטית במכשירי הניווט שהם יכולים לעשות בהם שימוש. מטוסים שטסים בסיד מספר 1 הם מטוסים שהדיוק שלהם הוא גבוה יחסית משום שישנו איזה ניווט שנמצא כאן ולמעשה אחרי תהליך קצר של התיישרות המטוס עולה על קרן וטס על קרן מסוימת.

סיד מספר 2 הוא סיד הרבה יותר בעייתי בגלל שמטוס כשהוא נדרש להתחיל סיבוב הוא יודע מתי הוא נכנס לסיבוב הוא יודע מתי הוא יוצא מהסיבוב הוא לא יודע בדיוק איך הוא עושה את הסיבוב.

זאת אומרת סיד 2 בחלט יכול להיות מצב שהמטוס יעבור כאן ואז הוא יעבור מעל אזורים של ראשל"צ או יכול מאד להיות

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שחוא יעשה את זה בצורה כזאת הוא יעבור מעל אחיעזר.
כלומר קשה לנתב את המטוסים כאשר הם נמצאים בתוך בניינים,
כאשר אין להם בקרה קרקעית.

מהמטוס עצמו אי אפשר להסתכן ולראות איפה אתה על הקרקע.
מה המשמעויות של הפיזור הזה?

אני הכנתי כאן אולי אני אראה את זה בהתחלה לא בשקף רק
כדי להראות את מידת הרגישות וזה מתייחס לסיד 4 יש לנו
כאן מצב אני לקחתי שדה תעופה עם מסלול 1 כאשר יש פה מעט
טיסות.

זה נעשה בקנה מידה של 1:20,000.

הסצנריו הראשון מראה את עקומות הרעש כאשר מאה אחוז
מהמטוסים ממשיכים על נתיב ישר ואני מקבל את אטמי הרעש
של LDL-60 ו-LDL-65.

עכשיו אני מתחיל להסיט מטוסים מהנתיב המרכזי הזה לנתיב
שני שאם אתם רוצים הוא דמוי סיד 4.

זאת אומרת אני עכשיו לקחתי את התמונה השניה כאן השארתי
97 אחוז מהמטוסים על הנתיב הראשי, ושלושה אחוז מהמטוסים
חוצאתי לכאן.

וכך אני הולך משלושה אחוז, חמישה אחוז, עשרה אחוז,
עשרים אחוז, ואם מישחו רואה כאן למטה ישנו החמישים
אחוז.

כמובן שכשחמישים אחוז מהמטוסים טסים על כל אחד מהנתיבים
אתם רואים שיש לנו האמבה מתחלקת לשתי אצבעות פחות או
יותר שוות.

עכשיו מה אנחנו רואים שקורה כאן? מאה אחוז יש לנו את

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

תועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

התמונה אנחנו מפעילים שלושה אחוז מהמטוסים ותשימו לב אני לא יודע אם אתם רואים אבל יש כאן איזה שהיא בליטונת שהיא באורך בגודל פחות מאשר העובי של הקו שמסמנת את המטוסים האלה.

כאשר אנחנו מגיעים לחמישה אחוז הבליטונת הזאת הולכת וגדלה קצת.

בעשרה אחוז אתם יכולים לראות כבר שבעשרה אחוז יש לנו כבר איזה שהיא בדיקה אנחנו רואים פה ממש כבר חוסר סימטריה. ו-20 אחוז האמבה קולטלה, ו-50 אחוז יש לנו מוטורית.

מה המשמעות של כל התרגיל הזה?

התרגיל הזה אומר שלמעשה הנתיבים שבהם יש פחות מעשרה אחוז מכלל התנועה אין טעם להתעסק איתם, וכדי לקבל תמונה יותר אמינה, כדאי לרכז את התמונות האלה ששם על הנתיבים העיקריים.

אבל מכיוון שחנושא הזה עלה בזמנו ודנו בו ארוכות בוועדת רובנדיר אנחנו החלטנו על פי המלצות ועדת רובנדיר להיות מאד מאד זהירים ולעשות את תמונות הרעש בהתאם לתפעול של השדה רק באמת נתיבים שיש בהם פחות משלושה אחוז מהמטוסים לא להתחשב בהם.

חייבים לקבוע איזה גבול מפני שאי אפשר לעשות תמונת רעש וכל תמונה של כל מטוס אם היא אחראית והיא לא בצורה שגרתית.

מה קורה בסיד 24?

סיד 4 זה נתיב שמיועד להימלט מקרית בן גוריון ומגני

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

יהודית שהם השכונות שנגזרות מתחת סיד 1.
קרית בן גוריון נמצאת פה בערך וכאן נמצאת שכונת נווה
חוף בגני יהודית.

קרית בן גוריון היא של חולון, וגני יהודית ושכונת נווה
חוף היא של ראשון לציון.

מעל השכונות האלה קיים נתיב סיד 1 שהוא נמצא בשימוש יום
ולילה.

לפני כמה שנים בניסיון להקל על התושבים האלה ובמיוחד
לפתור את הבעיה של טיסות הלילה הכבדות אנחנו התחלנו
במאמץ משולב עם עיריית חולון ועם המשרד לאיכות הסביבה,
לראות האם אפשר להפנות מטוסים מעל המיטווח.

ואמנם לפני כשנה נדמה לי המאמץ הזה נשא פרי, המיטווח
נסגר בלילה כל התיאומים וכל הנושאים הבטיחותיים נסגרו
והוחל בטיסות במה שנקרא סיד מספר 4.

תדעו לכם עכשיו סיד מספר 4 הוא מה שנקרא ספיישל סיד. זה
הוא לא נוחל מכשירים שעונה במאה אחוז על חדרישות
התקניות של הנוהל.

זה הוא נוחל פתוח, נוחל מסודר, קיבל את כל האישורים אבל
הוא נקרא ספיישל סיד, מסיבות שונות.

רשות שדות התעופה, וגם הטייסים לא אוהבים במיוחד את
הנוהל הזה. הנוהל של סיד 1 הוא הרבה יותר נוח להם משום
שזה נוחל ממוחזר במלואו וקל להם יותר לעקוב אחריו.

אנחנו עשינו בדיקות די נרחבות לפני שסיד מספר 4 נכנס
לתוקף ואנחנו ראינו שהסיד הזה יש לנו כאן את שכונת נווה
ים של ראשון לציון. ושכונת נווה ים מטוס שטס לאי חסיד

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

הזה עושה רעש בשיעור שהוא יותר גבוה מהרגיל בשיעור של עד 2 דיבים מכסימום.

בשכונת בן גוריון נכנס הרעש עבור אותו מטוס יורד בסדר גודל של 5 דיבים - 5 דציבל וגני יהודית זה בגני חוף מפלס הרעש של אותו מטוס ספציפי יכול לרדת לעד 15 דציבל. שני דציבלים, הגדרה של שני דציבלים, היא קטנה כמעט ואינה מורגשת. הקטנה של חמישה דציבל. הקטנה מורגשת הקטנה של 15 דציבלים זו היא הקטנה גדולה מאד.

מבחינת רשות שדות התעופה שמעון אומר הנושא הזה הוא נושא כפי שאני הראיתי קודם אנחנו מדברים פה עכשיו על שלוש טיסות, בין שלוש ל-4 טיסות של מטוסי 747 כבדים. שאנחנו מסיטים לסיד מספר 4.

החשפעה שלכם בתמונת הרעש המצטברת כפי שאתם ראיתם פה היא במקרה הגרוע ביותר אם אנחנו לוקחים בחשבון שהם טיסות לילה של מטוסים רועשים. אז הם לא מהווים - משקלם לא יחיה שלושה אחוז מכלל התנועות, אלא עשרה אחוז אנחנו נקבל כאן איזה שהיא בליטונת בסדר גודל שתיכף תוכלו לבדוק בעצמכם, יש לי את זה גם בקנה מידה של 1:10,000. החשפעה של סיד 4. תנודת הרעש של השדה היא אפסית. האם סיד 4 עושה רעש כשהוא עובר מעל השכונות כאן?

ללא שום ספק אלה מטוסים רועשים, כבדים, והם עושים רעש. וכאן ישנה השאלה שלמעשה היא לא כל כך שאלה של רשות שדות התעופה, אלא זאת שאלה של מאזן הנוחות או הפחתת המטרד בין חולון מצד אחד לבין ראשון לציון מצד שני. שני האזורים הם אזורים מאוכלסים ראשון לציון בונה

כמויות גדולות מאד של יחידות דיור באזורים שמדרום לדרך
משה דיין ואני מניח שזה מה שרציתם להגיד יש שם שכונות
מאד גדולות.

השאלה היא כאן האם אנחנו יכולים לעשות חלוקת רעש מבחינה
זאת ששלוש ארבע טיסות בלילה עוברות כאן.

כל השאר ואל תשכחו שהנתיב הזה ממשיכים לטוס בלילה.
ולמעשה אני חושב שהחלטה בנושא הזה היא באמת צריכה
להיות החלטה אולי בין הנוגעים בדבר.

רשות שדות התעופה היא די אדישה לתוצאה הזאת.

הנושא האחרון - סליחה לפני האחרון, הנושא של סטיה
מנתיבי הגישה.

הנושא של סטיה מנתיבי הטיסה יש לו שני היבטים. יש לו
היבטים של רעש. ויש לו היבטים של סדר וניקיון.

זאת אומרת אנחנו מכירים את יאיר טאו הרבה מאד זמן. בצדק
שחוא נמצא שני קילומטר צפונה מנתיבי הטיסה והוא רואה
מטוס זה מרגיש אותו.

הוא לא יחיד, הנושא של מטוסים לא טסים במקום שהם לא
צריכים להיות זה קורה כל פעם שעובר מטוס ליד במקרה הזה.
המצב לאשורו הוא כזה: נתיבי הטיסה כפי שהם מצוירים
במפות הם רק למעשה סמן מרכזי של פרוזדור.

הרוחב של הפרוזדור הוא רוחב משתנה והוא למעשה תלוי
במרחק של המטוס מעזר הניווט.

למשל מטוס סיד מספר 1 שיש לו את עזר הניווט במרכז השדה
הוא יכול להיות בטווח של פלוס מינוס 4.5 מעלות כלומר אם
יש לנו כאן את עזר הניווט הוא יכול להיות 4.5 מעלות

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

צפונה ממרכז הנתיב, או 4.5 מעלות דרומה ממרכז הנתיב.
מבחינתו ומבחינת כל המכשירים שלפיהם הוא טס הוא נמצא על
הנתיב.

הסיבה למצב הזה היא פשוט שגיאות של כל המערכת. לא רק
שגיעה של המכשיר במטוס, ולא רק שגיאה של המכשיר שמסדר
ולא רק שגיאה של עזר הקרקע אלא זו היא שגיאה מצטברת של
כל המערכת שנותנת לטייס את המיקום שלו.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: ואין ענישה על השגיאה?

מר קדמן: רגע, זו השגיאה, זו לא שגיאה שאפשר לחתגבר עליה, זה
הטולרנס של המערכת.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה מה שנקרא טעות המודדים?

מר קדמן: לא לא לא.

(כולם מדברים).

מר קדמן: אני רוצה לחדגיש, הטעות היא טעות של סך הכל הדיוק של

המערכת. המערכת יש לה רמת דיוק משלה.

עכשיו מה זה אומר מבחינת סטיות?

אם מטוס יטוס לקצה החיצוני של חסטיה שלו, זאת אומרת
בואו נניח שהוא יטוס 4.5 מעלות צפונה מהנתיב, זה אומר
שבאזור של קרית שרת בחולון, הוא יכול להיות פלוס מינוס
500 מטר, חצי קילומטר ממרכז הנתיב, 550-600
באזור קרית בן גוריון הוא יכול להיות בתחום של פלוס

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מינוס 800 מטר, מאז שהוא עובר את החוף הוא יכול להיות פלוס מינוס קילומטר.

עכשיו דבר ראשון יכולים אנשים לקפוץ ולהגיד רגע יש פה אלמנטים של בטיחות אני לא יודע איפה המטוס, אני חשבתי שהוא פה והוא נמצא שם.

אין פה שום אלמנטים של בטיחות מכיוון שכל המערכת של הטיסה כולה, מתוכננת על הבסיס של נתונים האלה.

זאת אומרת שכאשר מתכננים נתיבי טיסה לוקחים את שולי הבטחון בהתאם לרמת הדיוק של המערכת.

מאד ייתכן שבעתיד כתוצאה משיטות שימוש בלוויינים ודברים כאלה אפשר יהיה לצמצם את הנושא הזה.

רשות שדות התעופה - עכשיו כאן המצב הוא כאשר המטוס טס פחות או יותר לשם.

כאשר המטוס טס ויש לו תימרון למשל לסיד מספר 2 המצב הוא הרבה יותר קשה בגלל שאין למטוס מכשיר ניווט והרדיו של הסיבוב שלו תלוי במהירות שלו, תלוי ברוח תלוי במידת חורדת הכנף שלו וכל האלמנטים התפקודיים האלה.

למזלנו סיד מספר 2 הוא סיד שנעשה בו שימוש קטן יחסית.

סיד מספר 3 אמרנו זה סיד שנעשה בו לא נעשה בו כמעט שימוש.

מה היא החשפעה של מטוס אני כאן מפריד יאיר לגביך אני מפריד בין מה שאני קורא הפיזור הטבעי של המטוס בנתיב כמו שדיברנו עכשיו לעומת מטוס שבאמת טס שלושה קילומטר מעל מרכז חולון.

מה היא החשפעה של הרעש של מטוס שטס בשוליים של הנתיב

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שלו?

אפשר להוכיח בצורה סכמטית החשפעה היא קבועה כמעט לאורך כל הדרך - שכשהמטוס ככל שהוא מגביה בזווית מסוימת וסוטה בזווית מסוימת אבל אם אני נמצא בשולי המסדרון.

כלומר אני נמצא אני גר כאן במקום של 4.5 מעלות חוצות וסוטות מחנתיב אם המטוס יעבור מעלי במקום מעל מרכז חנתיב אני אשמע את הרעש של אותו מטוס בתוספת 1.5 דציבל. זאת אומרת אם הוא יהיה כאן במקרה של קרית שרת אם המטוס יהיה 500 מטר מחבית הזה או אם הוא יהיה מעליו, הפרש יהיה 1.5 דציבל.

1.5 דציבל זה הוא הפרש שהוא כמעט לא מורגש. ובן האדם בדרך כלל מסוגל להרגיש בהפרש שמתחיל בשלושה דציבל. לכן אני חושב שכאן יש להבחין בין התגובה של התושבים לנושא הזה כמו שאמרתי העניין של סדר.

עכשיו מה היא החשפעה המצטברת של הסטיות האלה?

זה מה שרצית לשאול?

קריאה: לא.

מר קדמן: אז תשאל כשאני אגמור.

מה היא החשפעה המצטברת של הסטיות האלה?

החשפעה המצטברת של הסטיות האלה מכיוון שהסטיות הן פחות או יותר שוות סימטרי בשני הצדדים אנחנו יכולים גם מחולון וגם מראשון לציון אנחנו מקבלים טענות שכל המטוסים סוטים כל אחד מעל השטח שלו.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

הסטיה המצטברת בעבודות שעשינו כבר לפני כמה שנים היא סדר גודל של חצי דציבל מכסימום על העקומות שלו. הנושא האחרון אני רציתי רק להראות לכם ומי שירצה לגשת ולראות יש כאן סופר פוזיציה בקנה מידה של 1:10,000 של עקומות הרעש של מה שאני תיארתי כסיד מספר 4 ואתם יכולים לראות מה ההשפעה ככל שאנחנו רואים באחוזים זה של קו ה-60-NDN שלמעשה בתוך קו ה-60-NDN כמעט אין בכלל הגבלות בניה, וזאת היא ההשפעה בקו ה-65-NDN ששם מתחילות להיות עקומות פגיעה יותר רציניות וההשפעות הן הרבה יותר קטנות מאשר בעקומות של הרעש. אני חושב שזה כל מה שרציתי להגיד ואשמח לענות על שאלות.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: בבקשה רועי בר.

מר קדמן: אוי שכחתי משהו.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אז תשלים את זה עם התשובות.

מר קדמן: רציתי להגיד איך התכנית מתעסקת בנושאים האלה.

בתכנית ישנם שני נספחים שמדברים על הכנת מפות רעש. נספח אחד אומר איך לעדכן את מפות הרעש לטווח ארוך - דרך אגב כאן זו מפת הרעש של 1994 לא של השדה. נספח 1 אומר איך לעדכן את תמונת הרעש לטווח ארוך, כלומר תמונת הרעש שהיא נלווית לתכנית ועל בסיסה אנחנו מטילים את כל ההגבלות התכנוניות ובנספח הזה כתוב שאנחנו לא

משרד חפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

נתחשב בנתיבי טיסה שבהם יש צפויים אנחנו פחות משלושה אחוז מהטיסות בשדה.

מה זאת אומרת?

שם עוד שנה אנחנו נשב לעדכן את מפות הרעש ואנחנו נראה שסיד 2 נחפך לסיד מאד מאד אטרקטיבי וחרבה מאד מטוסים צפויים לטוס בו, אז אנחנו נחליט שבעידכון של המפת רעש אנחנו נכניס את סיד מספר 2 כנתיב טיסה ונחשב את תגובות הרעש בהתחשב בסיד מספר 2.

אם לעומת זאת

קריאה: נצטרך לקבל את אישור המועצה.

מר קדמן: כן כל שינוי במפות הרעש יצטרך לקבל את האישור של

המועצה כי זה חלק מהתכנית. בתכנית יש מנגנון עידכון.

ישנו עוד נושא שמתיחס למפות הרעש העדכניות כלומר כל שנה רשות שדות התעופה צריכה לפרסם את המפה בדיעבד שלפיה נקבעות הזכאויות לטיפול האקוסטי.

הנספח הוא חד משמעי בנושא הזה, בתוך המפה הזאת אנחנו צריכים לקחת את צורת התפעול שבשדה כפי שהיא היתה.

כלומר אין לנו כאן בכלל שיקול, כל רמת דיוק שאנחנו יכולים אנחנו מכניסים בתכנית.

זאת אומרת בשנה הבאה כשנוציא את מפת הרעש אנחנו יודעים שבשלושה אחוז מהמטוסים ייכנסו לסיד מספר 4. וכש-2,8

אחוז מהמטוסים ייכנסו לסיד מספר 2. וזה לא אמרתי.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: רועי בבקשה.

עו"ד בר: אני רוצה להציג כמה עובדות ורוצה לשאול כמה שאלות.

גם הצילום אוויר וגם המפה מופיעה -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן?

עו"ד בר: האחד זה צילום אוויר של ראשון לציון ונתיבי הטיסה

ומתחילים בקומפילציה של תכניות פני העיר שנמצאות בתהליך

של בניה ממערב,

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: הליך של בניה או של תכנון?

עו"ד בר: לא לא לא, תכניות של בנין עיר שעגורנים עם יער של

עגורנים עומד ויוצק אותם אחת אחרי השניה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן.

עו"ד בר: עכשיו אני אציג את זה מאד בקצרה מספר עובדות ואחר כך

יהיו לי מספר שאלות למר קדמן.

צילום האוויר כאן אנחנו רואים מצד אחד את גבולות התכנון

של ראשל"צ לדעתי סיד 1 יופיע במפה הגדולה יותר

וחתפצלות של נתיב סיד 4.

נתיב סיד 2 שעובר כאן רואים לפי צילום האוויר אנחנו

העלינו את הנתיב על פי המפות המוכרות של מינחל התעופה

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

האזרחית עובר דרך מרכז של ראשל"צ.

נתיב סיד 2 כפי שהוא מתוכנן היום כפי שהוא מאושר היום עובר מאזור צומת בית דגן עם הפניה שלו ועובר מעל למרכז העיר ראשל"צ ואנחנו רוצים לאמר לכם מדי ערב אנחנו מקבלים את הנוסעים לילה אחר לילה, עוברים ונראה אותם טסים למזרח הרחוק ועוברים בקריה דרומה, וזה פשוט המראות מעל עיר בנויה קיימת שנוסדה לפני מאה ומשהו שנה. זה לא אזור פיתוח ולא אזור - תכננו נתיב המראה מעל עיר קיימת.

הדבר השני שמתייחס לגבי סיד 4 וזה אותנו קצת הדהים כאשר ראינו את מפות הרקע שמצורפות לסקר הסביבתי. מי שרואה את כל מפות הרקע שמצורפות לתסקיר החשפעה על הסביבה שהופץ לעיוננו בכולם אנחנו רואים במערב ראשל"צ יער של חולות נודדים.

חולות נודדים עם סימון קטן של עירית ראשון לציון. רבותי היער הזה של חולות נודדים לא קיים מזה עשר שנים ומר ויתקון אני פונה אליך כי אתה בתפקידך הקודם היית שותף לתכנון כל אותו שטח אדיר של עשרת אלפים דונם בבעלות מדינת ישראל במערב ראשון לציון שהיום תכנונו כבר הסתיים כי עגורנים כבר גומרים את הבניה, ואנשים גרים שם, כך שלחציג את כל נתיבי היציאה מישראל כעוברים מעל חולות נודדים כפתרון לקרית בן גוריון בחולון זה יותר מאשר ציניות זה פשוט להעביר את הבעיה מאזור א' לאזור ב' ובשני המקרים גרים תושבים. גרים תושבים היום, לא אתמול ולא מחר.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

הבעיה השניה שאנחנו ראינו לפחות מבחינת ההצגה של נתיבי היציאה שאמר כאן מר קדמן, שהנתיב בשל מגבלות מערכת סטיות הנתיב ניתנות לשינוי בטווח של עד קילומטר באזור היציאה לחוף הים.

אני לא מכיר מגבלות מערכת מהסוג הזה אני יודע שאני עבדתי בחיל האוויר לפני 15 שנה וכבר אז היו מערכות שהביאו את המטוסים לדיוק של 30 מטר. זה אולי השקעה כספית אולי השקעה שצריך לעשות אותה.

אבל לאמר שביציאה מנמל התעופה בן גוריון ועד למעבר בתפר המאד עדין שבין קרית בן גוריון בחולון, לבין אזור התעשייה המערבי של ראשון לציון לא ניתן להגיע לטולרנס של נתיב שמטוס שיוצא בנתיב ישב על קרן ויצא על אותה קרן עד היציאה לתוך הים כאשר כאן וכאן גרים תושבים.

אני חושב שאפשר להביא את המטוסים שיוצאים גם לדיוק של 50 מטר וגם לדיוק של מאה מטר.

והאמצעים הטכניים האלה קיימים לא היום אלא גם לפני 15 שנה. וזו רק שאלה של השקעה כספית.

קריאה: גם קדמן יודע את זה.

עו"ד בר: הדבר השני שאותנו קצת מפליא זה נושא הניטור.

ברגע שמערכות הניטור הם מערכות שעובדות בחספק חלקי ואני מגדיר את זה בעדינות בחספק חלקי, ברור שכל מערך הניטור אחר נתיבי היציאה מנמל התעופה אין לה משמעות. על פי הסקר שאנחנו הבדיקות המאד מקיפות שאנחנו עושים

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

בשלוש השנים האחרונות אחר נתיבי היציאה מסתבר שמערכות הניטור מקבלות רק נתונים מאד מאד ספציפיים. אם בלילה מסוים ימדדו 21 המראות שעברו מעל ראשון לציון, מערכות הניטור מופיעות רק 14. 7 מהיציאות המרעישות ביותר מבחינת נתוני הרעש לא מופיעות במערכת. ואנחנו מקפידים לקבל את הדוחות באופן שוטף.

קריאה: היתה סטיה כל כך משמעותית שזה לא נתפס לא נקלט.

עו"ד בר: עכשיו כאשר הנתונים שלו במערכות הניטור שעירית ראשל"צ

הציבה מראים נתונים אחרים לחלוטין...

אם יצאו 21 מטוסים באותו לילה לא יכול להיות שבמערכות

הניטור מופיעות 14 לא יכול להיות.

זה בחלק האחרון של הדו"ח זה מעקב מקיף של עירית ראשל"צ

אחר היציאות שממריאות מנמל התעופה יום יום.

הבעיה היותר אקוטית היא שאין שום מערכת של ענישה. כי

הגורם המבקר.. הוא גם אותו גורם שגם גובה את אגרות

היציאה.

דחינו ברגע שרשות שדות התעופה ממונה על מערכת הניטור

באותו רגע זה ניגוד אינטרסים ברור ואינהרנטי מעצם

התפקיד.

מדוע שמערכות הניטור לא יבוצעו על ידי המשרד לאיכות

הסביבה, שיהיה לו גם כלים וסמכויות לאכוף לגבי סטיה

מנתיב. גם אותה סטיה של קילומטר זה אומר שנתיב שאמור

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

לצאת באזור .. וראשון לציון יוצא או במרכז העיר בת ים, או בתוך שדה התעופה של פלמחים. זה המשמעות של קילומטר סטיה בנתיב.

לא מדובר כאן על איזה שהוא טולרנס עדין שנמצא בנגב.

מדובר באזור מסוים שנמצא פה במדינה.

הדבר האחרון שהוא אולי המדהים או המפליא, השטח הזה שנמצא מנתיבי איילון שדרות משה דיון, כל חטיבת הקרקע הענקית הזאת שהיא קרוב לחמשת אלפים דונם, הקרקע הזאת נמצאת בבעלות שחלקה מדינת ישראל וחלקה עיריית ראשון לציון, זאת אומרת זו קרקע ציבורית לכל דבר.

אני לא מכיר עוד חרבה רזרבות קרקע של חמשת אלפים דונם במרכז הארץ שניתן לחקפיא את הבניה לגביהן בשל נתיבי יציאה רק בשל נוחות.

נוחות מסוימת של הגורם המפעיל דהיינו רשות שדות התעופה.

מר קדמן: אתה רוצה לאמר את השאלות כי אני לא הבנתי את השאלה בעצם.

עו"ד בר: שניה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: רגע אם נרשום זה לא יעזור אם תבין או לא תבין.

מה היתה השאלה?

רגע רועי, קדמן כנראה לא היה כל כך מרוכז, אז בוא תחזור.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

דבר אחד אתה אמרת וזה הדבר האחרון, אמרת קנס למי שסוטה,
מפני שלא -

עו"ד בר: אמרתי 1. מערכות הניטור יש הבדל דרמטי בין נתוני
מערכות הניטור הרשמיות של רשות שדות התעופה, לבין נתוני
מערכות הניטור של עיריית ראשון לציון הציבה במקום הזה
מספר שנים.

ההבדל הזה הוא הבדל שבעובדה, ועובדות לא יכולות להיות
מחלוקת.

או שהמערכות שלחם אינן מדויקות או שהמערכות שלנו אינן
מדויקות אבל את העובדות הללו צריכים ליישב.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אולי אתם סופרים שם אני יודעת, מטוסים
צבאיים או?

עו"ד בר: לא לא לא.

מר קדמן: אם המטוס סוטה אז לא שומעים אותו, העיר קבועה היא לא
רודפת אחרי המטוס.

עו"ד בר: הדבר השני שאמרתי שלא ייתכן שמבחינה סטטוטורית הגורם
המפקח והשומר יהיה גם הגורם המפעיל.

חייבות להיות פה בכל הפרדת רשויות בסיסית שרשות שדות
התעופה תהיה גורם שמפעיל את נתב"ג לא תהיה זו שתפקח גם
על נושא של סטיות מטוסים מנתיבם, אלא גורם אובייקטיבי

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996
חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

אחר כגון המשרד לאיכות הסביבה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן.

עו"ד בר: הדבר השלישי שאמרתי לרבות מערכת הענישה. והדבר השלישי שאמרתי שהנתונים הבסיסיים שמר קדמן הציג דהיינו סטיות של 5 4.5 מעלות מהנתיב לטווח של קילומטר באזור נקודת המוצא לים, הסטיות האלה אינם סטיות שמחויבות במציאות. הן סטיות שהן אולי בשל מערכת קיימת הטכנולוגיה הקיימת מאפשרת לחסל אותן לחלוטין. מה עוד שאתה עובר בתוך פרוזדור מאד צר שבין שני ריכוזי אוכלוסיה גדולים ביותר. הדבר האחרון שלא שמעתי עליו גם בסקירה ואת זה הייתי רוצה לשמוע:

א. האם סיד 4 נוצר אך ורק בשל הלחץ מעיריית חולון הפעילה, כי לפחות כך זה מופיע בפרסום הרשמי שלהם. בישיבה הקודמת הראיתי אותו באנגלית.

ב. האם הנתיב סיד 2 האם הוא נתיב רשמי שיש לו מעמד סטטוטורי?

אם כן באיזה דרך הוא התקבל, האם הוא חלק מהתכנית שלנו חיום בתמא-4/2 ומה מעמדו הסטטוטורי?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה אני חושבת שהיסברת. בוא תשיב.

מר קדמן: היתה כאן שאלה שדווקא כן נכנסה לראש שלי שמכיוון

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שאנחנו עובדים במפה שלא מסומנים פה השיכונים אנחנו לא יודעים שאין חולות נודדים שם ויש שם באמת אנשים גרים. תאמין לי קשה לי לחתייחס לשאלה הזאת לא כמו שצריך לחתייחס אליה, כי השאלה קנטרנית.

עו"ד בר: ...

מר קדמן: אז אני רוצה להגיד לך שההתנגדות שלכם בנושא הרעש כוללת בדיוק את אותה המפה. האם במפה שאתם היגשתם בהתנגדות מותר לנו להשתמש?

עו"ד בר: אני לא יודע מה -

מר קדמן: בכל אופן לגבי הנושא הזה זה ברור וצריך להיות ברור שאנחנו לא חולכים - אני מציע לך תפתחי את הדו"ח של גשר ותחפשי את המפה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: טוב.

מר קדמן: כמובן שהנושא הזה יקבל תשובה, אבל אנחנו לא הסתפקנו במקור של המרכז למיפוי ישראל, ואנחנו לא הנחו ששם חולות נודדים אלא הלכנו לכל הוועדות שקשורות בנושא ומיפינו את כל התכניות שנמצאות בתחום הרעש. כך שעד כמה שידוע לנו לא נמצא אזור שבו יש חמשת אלפים יחידות דיור ואנחנו לא יודעים עליו אנחנו יודעים היטב -

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

30 אלף מה שלא יהיה.

ולכן השיכונים האלה הם שיכונים..

לגבי הנושא של דיוק מערכת הניטור, אנחנו מנסים להפעיל את המערכת כמיטב יכולתנו אנחנו עשינו כמה נסיונות משותפים עם המחלקה לאיכות הסביבה של עיריית ראשון לציון. האחרון שבחם היה לפני חודש או חודשיים. אנחנו נשמח מאד לקבל כל מידע שיעזור לנו לעיבוד המערכת יותר טוב. ואני מצטער שהמידע הזה לא עובר ישר.

תאמינו לי אם הייתם מעבירים לנו את המידע הזה ישר עדיין לא הייתם יכולים להציג אותו פה ובינתיים היינו יכולים לראות מה הבעיה.

אנחנו גם נמצאים על פי החלטת של הרשות אנחנו נציג מערכות ניטור ניידות בשני מקומות באזור נווה חוף ובאזור נווה דקלים נדמה לי שקוראים לו.

קריאה: עוד רק מדברים על זה. אני פתחתי את שתי המפות בדו"ח של

גשר אחת מהן זה איפה -

מר קדמן: איפה שאנחנו משתמשים.

קריאה: כן שאתם משתמשים.

מר קדמן: לא לא לא זו לא מפה של הרשות.

קריאה: סליחה, אל תקטע אותי.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996
הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

כתוב פה נוח שקמה בחקמה, נוח דקלים בחקמה, -

מר קדמן: אין בינינו ויכוח. אני רק -
 (כולם מדברים)

קריאה: זה פשוט לא נכון.

מר קדמן: לא חשוב. אז לגבי מערכת הניטור דבר אחד אני יכול להגיד
 לכם שמערכת הניטור של נתב"ג היא מערכת הניטור מבין
 המודרניות בעולם. האחרונה או לפני האחרונה שפותחה.
 הוצא על זה הרבה כסף ואנחנו נשמח מאד לכל עזרה בנושא
 הזה.

לגבי ניגוד האינטרסים אני רוצה גם להזכיר לכם ולדחות את
 הטענה שלכם לגבי ניגוד האינטרסים בשדות התעופה לא עושה
 טובה - פשוט שדות התעופה לא מכירה את נושא הרעש וזה לא
 כתוב בהגדרת החוק שלה שהיא צריכה עוזר רעש.
 באין שום ניגוד אינטרסים בין מטוס שיקבל קנס או יקבל
 אזכרה או שהוא נשלח להמריא בנתיב אחר על מסלול 26 בגלל
 שהוא לא מצליח לעמוד במגבלות לבין רשות שדות התעופה.
 כך שחנימוק הזה של נתון שומר על השמנת הוא נשמע טוב אבל
 הוא לא בדיוק יש לו אינדיקציה ואני מניח שאפשר -

עו"ד בר: ממי גובה רשות התעופה את אגרות שלה, ממני היא גובה?

מר קדמן: אני חושב שאתה תוכל לעשות בדיוק את אותה אנאלוגיה בין

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996
הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

העירייה והתושבים.

עו"ד בר: כמה קנסות יוטלו על מטוסים שטסים ובאיזה סכומים?

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: קדמן,

מר קדמן: זה לא רלוונטי.

עו"ד בר: למה זה לא רלוונטי.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: רועי, אני רוצה אתמול אני שאלתי אותך בעצם

אתמול או שלשום זה היה. את השאלה הזאת בעצם.

אתה אמרת לי שסיד 4 הוא גם מקל על ראשון. ובוא תציג את

זה -

מר קדמן: אני חצגתי.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן אז בוא -

מר קדמן: אז אני אולי אחזור באמת שיש לנו אם אנחנו מסתכלים

בגבולות של ראשון.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: על המפה תראה לי.

מר קדמן: אני מוכן לסמן איתך את הגבולות של ראשון.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: יש לך את זה על המפה מתחתיו.

מר קדמן: טוב, זה גבול השיפוט.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן.

מר קדמן: זה נווה חוף, אזור התעשיה, וזה נוה ים 1,500 יחידות

וזו רמת אליהו, זה נווה שקמה, וזה נווה דקלים המכלול

הזה ביחד זה כ-20 אלף תושבים.

כמו שדינה הזכירה לי סיד מספר 4 למעשה חסיד שנחנים בו

הכי הרבה זה האנשים של נוה חוף.

זה למעשה האנשים שנחנים הכי הרבה מסיד 4. פשוט בגלל

שהמטוס מתנווט.

אני אמרתי שהשיקול הזה של עיריית ראשל"צ לגבי נווה

דקלים, לגבי נווה חוף, לגבי מה שעיריית חולון רוצה,

ולגבי עיריית בן גוריון זה הוא שיקול שמבחינת רשות שדות

התעופה, היא פשוט אדישה אליו.

והנושא הזה הוא נושא כפי שסטיליאן הזכיר לי הנושא הזה

הוא נושא שחובל על ידי המשרד לאיכות הסביבה.

הרשות חשבה שזה רעיון טוב, ואלה התוצאות וזה דבר שאפשר

לשנות אותו.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: סטיליאן אתה רצית גם כן להתייחס.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מר גילברט: כן, קודם כל לגבי סיד 4.

באמת היוזמה נוצרה לאחר פניות של תושבי חולון אבל הביצוע שכללה מספר רב של מדידות שבוצעו חרף רשות שדות התעופה.

כדי שתבינו שהדבר הזה הביצוע של הסיד 4 יהיה במשא ומתן ארוך ומייגע עם הצבא שכידוע לא מוותר על שום דבר. על סגירת מטווח 24 בשעות הלילה. זה דבר חסר תקדים מבחינתם.

סיד 4 יש גם ביצוע יותר טוב של סיד 1 מכיוון שהם עד אז כולל גם בשעות הלילה הטייסים נמנעו מלהתקרב בגלל כיוון המיטווח מפחד שטיל כזה או אחר יפגע בהם. ואז היו הרבה סטיות לכיוון חולון.

כרגע יש כפי שהוא אמר הטייסים סוטים כרגע יש פיזור יותר טוב בוא נגיד ככה של הסטיות בין חולון לראשון לציון. אין שום ספק שהבדיקות שאנחנו עשינו היו לגבי התכניות הקיימות באותו שלב לפני שלוש שנים.

יכול להיות שהיום במחשבה עוד פעם בלי לפגוע באף אחד התפקיד של המשרד לאיכות הסביבה זה לראות תמונה כוללת מה המצב הכולל של תושבי חולון יחד עם ראשון לציון.

אין לנו אפשרות לראות - יכול להיות שעכשיו אם נעשה בדיקה חוזרת ואני מקבל את זה כהצעה נקווה שהדבר הזה שזה סיד 4 כבר לא כדאי, אין לי שום ספק שרשות שדות התעופה לא תתנגד להפסיק עם סיד 4.

לגבי מערכת הניטור גם בדו"ח שעירית ראשון הציגה מדובר על תוצאות של ביקורת.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

הלא אנחנו עושים באופן שוטף מדי שנה בקרת תיקון של מערכת הניטור של רשות שדות התעופה. וזה כולל מדידות שלנו מול המדידות של מערכת הניטור גם מה שנכתב בדו"ח של ראשון לציון מבוסס על ביקורת שאנחנו עשינו לפני שלוש שנים. וציטטה גם את אותם הטבלאות ואותם הדברים גם בבג"ץ שהיא הגישה עירית חולון.

קריאה: גם אנחנו.

מר גילברט: הגברת האכיפה על הטייסים, אבל יכול להיות שאנחנו נחליט שאנחנו נעשה את זה.

עו"ד בר: מה צריך לחוכיח איזה תלונה?

מר גילברט: או זה או זה.

עו"ד בר: או זה או זה?

מר גילברט: כן בוודאי.

עכשיו עוד פעם זה מה שאני אומר קודם היית יכול, קודם חיתה מערכת ניטור שהיה מספר מיקרופונים בוא נגיד כך רשות שדות התעופה הכניסה כל מיני, אז יש מיקרופונים ומודדים את הרעש. ואם המטוס היה סוטה שלושה קילומטרים מהנתיב בכלל היו מקבלים שם - לכן הוכנס עכשיו אתה יכול לדעת אם הרעש נבע מזה שהמטוס מהריש בגלל - או שבאמת

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

הטייס נרדם כרגע.

קריאה: הוא לא נרדם הוא פשוט לא קיבל עונש. אז -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: סטיליאן יש לי שאלה אולי אתה יכול להבחיר קצת.

אמר קדמן שבסטיה של 4.5 מעלות היא בגדר חסטיה המותרת כנראה, אני לא יודעת איך לתאר את זה.

מר גילברט: יש מכשירים במערכת.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן אבל זה - השאלה היא האם זה משהו שהוא מקובל - אתה אמרת מה שאמרת. אני שואלת אותו.

מר קדמן: לא, אולי אני אמרתי את זה בצורה לא מובנת. הפלוס מינוס 4.5 מעלות זה הוא התחום החיצוני של חסטיה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: רגע פלוס מינוס 4.5 מעלות זה תשע מעלות.

מר קדמן: אוקי. זאת אומרת המספרים המדחמים הם שבאזור החוף זה פלוס מינוס קילומטר.

עכשיו מה קורה בפועל? מה שקורה בפועל מהניתוח של הנתונים שיש לנו ברשות שדות התעופה, אנחנו סימנו על המערכת שלנו נתיב ברוחב של 500 מטר מכל צד של הנתים. זה הנתים אנחנו עשינו 250 מטר מכל צד. זה הוא רוחב

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

המסלול שמערכת ניטור אמרה שהוא מקו הנתיב מכירה כנתיב לגיטימי.

כלומר המחשב מדווח לרשות שדות התעופה כל פעם שמטוס יוצא מתוך התחום הזה.

סדר הגודל של הסטיות שאנחנו מקבלים מהנתיב הזה הוא בערך כמו הרעש.

זאת אומרת זה בסדר גודל של 2-3 אחוזים. 3-2 אחוזים דרך אגב, מי שגר מתחת חולון 2-3 אחוזים זה אומר שזה יכול להיות 6-7 טיסות ביום שהם מחוץ לנתיב הזה.

אבל אני הוספתי את זה בגלל שעושה לי רושם שהתקבלה כאן איזה שהיא הרגשה שכל המטוסים סוטים ב-4.5 מעלות והתשובה היא כמובן שרוב המטוסים מעל 90 אחוז מהם נמצאים כאן פלוס מינוס 250 מטר.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: זאת הנורמה המקובלת גם בעולם זו השאלה

שלי?

מר קדמן: לא זאת נורמה הרבה יותר נמוכה מאשר בעולם. לא מה

שמקובלת בעולם, הנורמה שמקובלת בעולם זו הנורמה שאני אמרתי לך מקודם שזה סדר הגודל של פלוס מינוס 4.5 מעלות. השאלה הזאת אגב היא שאלה שמעסיקה הרבה מאד מקומות בעולם. ועדיין מינחל התעופה האזרחית וגם ק.ח. אינוויזומנט שמתעסקים עוד לא כל כך מצאו שמות להתעסק עם זה.

השיטה הכי טובה שמתגבשת היא דבר ראשון לחודיע לטייסים

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

רבותי פה יש ישובים מאוכלסים אל תטוסו מעליהם והשיטה של
ניטורח.

עו"ד בר: דינה, מינחל התעופה האזרחית בכלל אין לו הנחיות בנושא
הזה. התקנות לא קובעות הנחיות ברורות ואובליגטוריות
בנושא הזה. זאת הבעיה מפה זה מתחיל.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה היה ברור שמענו שאין אכיפה.

(כולם מדברים).

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: לא זה לא אותו דבר, מינחל תעופה אזרחית זה
לא רשות שדות התעופה.

מר גילברט: רק נושא של בריאות המים, ניתקו את המים מי שתיה, ומי
שמפקח על איכות מי השתיה זה לא ספק מקורות זה מדינת
ישראל אלא משרד הבריאות.
על אותו דבר -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: נכון אבל מינחל התעופה האזרחי זה לא רשות
שדות התעופה.

איכות הסביבה: אני רוצה להשלים כמה נתונים, אנחנו שמענו כאן
ש-90 אחוז מהטיסות מנותבות לא על סיד 1.

3.2 - 2.8 על סיד 4.

עכשיו כשאנחנו מסתכלים לרגע ורואים איפה בתפר 90 אחוז

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

חולכים לרמת אליהו נוה ים - לא חשוב אזור תעשייה זה לא חשוב ואחר כך מה שנקרא שכונת נוה חוף.

חולכים ל-3.2 נמצאים כאן על כל השכונות של נוה שקמה כרמים ואחרים.

חולכים על סיד 2 אנחנו רואים כאן כל מזרח העיר.

עכשיו שכחנו כאן לאמר עוד דבר מאד חשוב, היינו חנושא של נתיב הנחיתות.

הנחיתות הממוכנות נערכות מעל כלבו שלום שברובם במצב של רוח מערבית 36 אחוז על פי הדו"ח של הרשת, רשות שדות התעופה. חולכות דרומה ומנותבות על נתיב 26.8 ו-30.12 בלי ה-MS.

אני רק מבקש אני חוזר הדבר הוא חשוב, אמרתי ש-36 אחוז זה נחיתות שאינן בגלל תנאי רוח מערבית מנותבות דרומה והם המטוסים מנותבים על פי עצמים בשטח, ונוחתים במסלולים 30.12 ו-26.8.

כלומר ראשון לציון למעשה שאינה קרובה לנתב"ג כל התושבים סובלים יום ולילה ואמרתי את זה קודם מחנושא של הרעש. הן בנחיתות והן בהמראות.

אם מדברים על מפת חלוקת רעש ועל שיטת הסמיכה הקצרה, החגיון היה אומר כי רשות שדות התעופה על פי התכנית שלה אומרת שיש נחיתות מצפון.

ועל פי התכנית אומרים עשרה אחוז, אז פה אם השדה משרת את המדינה הזאת אז החיגיון היה אומר בוא ננצל לפחות את כל הנחיתות מצפון, נשאיר את המצב הזה אם אנחנו מדברים על חנושא של ראשון לציון, והתושבים האלה של רמת אליהו,

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

נווה חוף, סליחה נווה ים וחוף סובלים מרעש, מדוע לתת
לאחרים עוד לסבול?
עשו את זה בגלל חולון ובת-ים.
אז אנחנו מבקשים מהוועדה לא לשנות את הסטטוס קוו
ולחשאייר את חנתיב הזה מכיוון שאנחנו לא ניתן לעוד
אוכלוסייה גדולה מאד שהולכת ישנה וקיימת כאן והולכת
וגדלה לסבול מרעש מטוסים.
יחד עם זאת אנחנו מבקשים שכל הנושא של הנחיתות יתנהל
מצפון בלי לפגוע במרכאות באותם תושבים שמצפון.

מר קדמן: דינה בנושא הזה תשובה קטנה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן.

מר קדמן: ממש.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אבל באמת בקצרה.

מר קדמן: בנחיתות בניגוד לנושא של ההמראות שבו דיברנו על נתיב
שבו יש יותר משלושה אחוז וכו' הנושא של הנחיתות כן נכנס
בתמונת הרעש ותמונת הרעש הזאת למשל משקפת את כל הנחיתות
שאותן תיאר מר גפן שהן באות לנחיתה על מסלול 30 ועל
מסלול 26.
הסיבה שחעצם של הרעש נגמרת פה היא פשוט שכשהמטוסים באים
מעל ראשון לציון הם נמצאים עדיין בגובה רב יחסי.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

תועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

הם נמצאים בחספק מנוע נמוך ופשוט סך כל הרעש המצטבר בראשון לציון הוא יותר קטן מאשר הערכים האלה.

עו"ד בר: לא כולם יורם, רק במדידות זה לא כולם.

מר קדמן: חלק באים בגובה נמוך כולל 747. אני במקרה גר שם.

עיריית ראשון לציון הגישה עכשיו דו"ח בנושא ועל פי הממצאים של הדו"ח שלה עצמה מה שאני אומר כאן זה בדיוק מה ששם אז אל תתווכחו עם הממצאים.

דבר נוסף תראו, אנחנו שומעים כל הזמן שהנושא לא מעוגן ולא פה ולא שם.

המטרה של כל הדיונים האלה זה לתת תכנית שתהיה מעוגנת מבחינה סביבתית. מבחינה רפואית כפי שהיא מגיעה לביטוי וזאת היא ההזדמנות שלנו למעשה לבדוק את הנושאים האלה ולאחד את סיד 4 מאוגד או לא מאוגד, את סיד 2 היה כאן לפני מימי בית ראשון ומימי בית שני, אז זה באמת לא כרגע הנקודה.

הנקודה היא כעת שאנחנו רוצים לעשות חבילה שתהיה הכי טובה שיכולה להיות בסביבה.

עו"ד בר: אתה בעצמך אומר אני נותן לכם נתיב של חצי מיליון נפש

ואני לא מסוגל לדעת אם האווירון שאני עושה 500 מטר צפונה או 500 מטר דרומה. מותר לו לעבור בנתיב שחוצב בבאב אל וואד בדרך לירושלים.

אתה בעצמך אומר כאן חיוס אני עובר מעל אוכלוסיה של חצי

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מיליון נפש ואני לא מסוגל לדעת אם האווירון שלי יוצא
500 מטר צפונה או דרומה.

מר קדמן: קילומטר.

עו"ד בר: במקום שישב בתוך באב אל וואד של רוחב עשרה מטר נתיב
ויזוז אל הנתיב.

(צעקות וויכוחים).

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: רק רגע שוקי, סטיליאן רצה עוד להוסיף מלה.

מר גילברט: בהמשך למה שאת שאלת בקשר לרוחב הנתיב, יש גישה שונה
גם פה בין רשות שדות התעופה למינהל התעופה האזרחי.

מינהל התעופה האזרחית רואה את תחום הסטיה כמין משפך כזה
שזה צר בשדה וחולך ומתרחב לכיוון היציאה.

ורשות שדות התעופה קבעה שהעמדה מנתיב זה סטיה של 500
מטר קדימה או אחורה מכל צד.

מהנתונים הסטטיסטיים יוצא שרוב המטוסים יכולים להסתדר עם
הרוחב הזה של 500 מטר.

אין לי שום ספק שאם היתה מערכת ענישה אכיפה יעילה
וצמודה אז הרוחב הזה יכול להצטמצם ממה שאני יודע הסטיה
היא בדרך כלל זה לא כל כך סטיה של המכשירים אבל זה סטיה
מבחינת היעד כך שזה לא יכול להיות יותר ויכול להיות
אפילו פחות מ-500 מטר בכל צד.

לגבי הנחיתות פה זה פועל העיקרון לא כל כך הנחיתות האלה

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

תועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מדרום לא כל כך גורמות לרעש כמו למח שנקרא .. מצד הרשויות.

ישובים שחשופים לרעש בלאו הכי מהמראות שהם רואים מעליהם מטוסים כל כמה דקות זה מפריע להם בעצם העובדה שהם רואים מטוס בלי שום קשר.

ואני מניח שיש גם מטוסים בעיקר של אלה שמגיבים על החד הזה של חיל האוויר שעוברים ועושים שם הקפות ועוברים בגובה נמוך.

בכל אופן המשרד פנה למינהל התעופה האזרחי בבקשה לשקול ולתת הוראה לרשות שדות התעופה להתחיל את הביצוע של הנתוב הצפוני כאשר הביצוע הוא תכנוני במובן זה הנחיתות על 30 אנחנו מדברים על נחיתות על 30. מכיוון ש-03/21 לא קיים.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן.

מר גילברט: את נחיתות על 30 גם מבחינת הרעש וגם לא משנה אם עושים הקפה מדרום או מצפון מבחינת ההנחיה על ידי המכשירים אין מכשירים ולא משנה אם אתה בא מדרום או מצפון זאת אומרת זה לא ומבחינת ולדעתי מכיוון שזה אחד מהדברים שאין עוררין עליהם שחייבים להיות נחיתות מוצקות והנחיתות ב-30 אין ויכוח בכלל. אז לדעתי צריך להחיל. אבל מי שצריך לתת את ההוראה עוד פעם זה מינהל התעופה האזרחי.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: תודה. אני רוצה לסיים כי אנחנו -

עו"ד בר: רק משפט אחד, אמר מר קדמן שהדיון הזה הוא גם פורום לבחון את הנושאים ולהעלות הצעות ולבחור את הפתרון הטוב ביותר מכולם.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן.

עו"ד בר: שליחה, אני מתמקד על סיד 2 שהיום הטיסות שיוורדות דרומה שיוורדות לכיוון דרום אפריקה והמזרח הרחוק, עוברות היום מעל ראשל"צ הקיימת עצמה. מצומת בית דגן וחצי .. הוא לא על היס,,

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן כן.

עו"ד בר: מדוע שהטיסות הללו לא יוכלו לצאת לים ולרדת לאורך קו החוף ולהיכנס חזרה לדרום שלא תוך אזור מאוכלס אלא לטיסה מעל אזור מדברי.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: במצרים?

עו"ד בר: לא לא, באזור בין אשקלון לאשדוד .. שלא נמצא ולא מטריד מעל עיר של 200 אלף תושב.

מר קדמן: קודם דיברת על תל-אביב.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: אני מציעה שנעבור עכשיו על שאלות של אור יהודה.

יש בסקר אתם העליתם -

קריאה: דינה, אני אענה עכשיו בשלוש וחצי?

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: לא, אני רוצה שאילן יענה לא אתה.

שבי: אבל אפשר לשאול כמה שאלות לגבי הסקר שהוא הציג.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: התשובות היו -

מר קדמן: זה לא סקר.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה לא סקר. זו היתה תשובה. שבי עלתה טענה של ראשון לציון.

שבי: דינה הבנתי הבנתי -

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: לגבי חסיד 4 וזאת היתה התשובה.

שבי: אני רוצה לשאול כמה שאלות לגבי סקירת ראש ..

קדמן קודם כל איזה אמצעים וכמה עולים האמצעים האלה יש כדי להביא לכך שחסטיה הזאת של מרכז החוף קילומטר לכאן

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

או קילומטר למטה תצטמצם נניה ל-200 מטר.
איזה אמצעים ולאיזה הוראות אפשר להביא את זה.
זו שאלה אחת.

שאלה שניה למינהל התעופה האזרחית:

האם מינהל התעופה האזרחית קבע גבולות ביחס לנתיב
הנורמטיבי.

עכשיו מה זה נתיב נורמטיבי מבחינתו כפי שקבע נורמה לרעש

בתחנות השונות בתחנה 2.93 בתחנה 3.87.

האם הוא קבע נורמה לאורכו של הנתיב, בנקודות השונות של
הנתיב כדי שנדע סוף סוף מה זה סטיה.

כפי שיש פגיעה ברעש תהיה גם סטיה באיזה נתיב על ידי

הזה, ואם לא קבע מדוע לא קבע?

שאלה 3:

האם לרשות שדות התעופה או מינהל התעופה האזרחית או

למישהו פה יש התנגדות שמסוק שישב במרכז השלטון המקומי

יקלוט את נתוני, יחובר המסוק למרכז השלטון המקומי לאותה

תחנה, לאותו מכ"ם ניטור שיקלוט ויעביר לרשויות המקומיות

במרכז את כל הטיסות.

מר קדמן: לשאלה האחרונה

מר שפיר: אני מבקש לאמר משהו ואני אומר משוגעים תרדו מעליו, אני

מציע לרדת מהמספרים הכומבסטיים ולשבת ליד שולחן ולנסות

לגמור עניין.

כי בהיקפים האלה של צפיות אף אחד לא יתייחס אלינו

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

ברצינות כי אנשים שנפגעים פגיעה סביבתית.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אתה צודק מאד מפני שעל פי חוק מיוחד אם יחילו פה כמו חוק רידינג נופל כל הסיפור של סעיף 197 של פיצויים וכל זה.

מר שפיר: ולכן אני מציע לאנשים להתעשת ולרדת מהענין ולנסות לגמור כעת

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: הם כבר לא כאן חבל שחתאפקת.

מר שפיר: אני עם שבי נסתדר יש לי בעיה עם עורכי דין שרוצים להתפרנס מזה עוד עשרים שנה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אנחנו כל הזמן התאפקנו מהבדיחה הזאת.

פרופ' סלומון: דינה אולי אנחנו באמת צריכים להציע שבי חכה עוד שלושים שניות תן לי לגמור משפט.

נהנינו השבוע מהכנס הזה שהיה פה של ח.. ושמענו מאנשים שנוקטים בשיטות אחרות של פתרון קונפליקטים. השיטות האלה של באמת משא ומתן בין גופים. ונראה לי שאנחנו די תקועים פה כבר אני צעיר בענין הזה שבי כבר הרבה יותר ותיק ויש פה אולי אנשים שעוד יותר ותיקים בקונפליקט הזה שאנחנו כמעט ולא מתקדמים בו. אולי צריך מעבר לדיונים שהם ימשיכו להתקיים פה באמת

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

לפתוח יותר דיונים שיתנהלו בערוצים מקבילים כדי קצת -

שבי: דינה אני רוצה להגיד לך דבר אחד בענין זה. הסיבה שיש לי טענות - אני רוצה להגיד כי אילו הממשלה ואתם הייתם משקיעים א אותה מידת יצירתיות למשא ומתן עם הישובים אחד לאחד לשמוע את צרותיו ולנסות למצוא פתרונות נקודתיים.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אנחנו שומעים את הישובים באורך רוח הכי מלא שיכול להיות. ונותנים להם להגיד ולהשיב ותשובה ושאלה, ותשובה ושאלה בכל - מה לא נותנים להם?

שבי: דינה לא נותנים להם אני טוען שרוב הישובים פה היו משלימים עם התכנית הזאת, אני חושב שהיא רעה מאד לעם ישראל אבל הייתי משלים איתה -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן.

שבי: בנסיבות מסוימות שהן אינן מכבידות לדעתי לא על משק המדינה ולא על התכנית עצמה. לא רק אני. אני חושב שבאותה גישה היו מגלים רוב הישובים פה אילו הייתם יושבים איתם. אני הייתי אומר משהו אחר אפילו יותר מזה, רוב הישובים למשל אפשר לפתור את בעייתם במסגרת התכנית 727. רק לתת להם קדימות במימוש ההחלטה הזאת. מי שיודע על מה שמדברת החלטה 727 יודע שהיא נותנת יותר

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

מאשר למשל 727 היום ליושבים.

גדעון אני אשב אתך ואני אעשה אתך חישוב לגבי צפריה על
ה-2,600 דונם שלה מה היה קורה אם היו נותנים להם לממש
את 727.

מר ויתקון: בסדר גודל של תכנית כזאת זה ברור לי שמועצת מקרקעי
ישראל תקבל החלטה מיוחדת.

שבי: מצוין זה בדיוק -

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: נכון מאד אנחנו הרי קיבלנו.

קריאה: גדעון אם אתם רוצים לצאת מהעסק צריך להיות בעל בית
שיקבל החלטה.

(כולם מדברים ביחד)

מר ויתקון: ביושבים 27 אחוז בזכויות הבניה לא תמצא ישוב בר דעת
שיוכנס לעיסקה הזאת.

אלא אם כן הוא מסומס מאיזה שהן עיסקות קומבינציה ודברים
שמישהו סובב אותו.
אתה שואל אותי באמת?

שבי: כן.

מר ויתקון: היה צריך להיכנס דבר כזה עם תכנית מיוחדת.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שבי : אני רוצה להגיד לך דבר אחד שאני עשיתי חישוב שב-27 אחוז אני אתן לך דוגמא פשוט קלה, צפריה 2,600 דונם, החבר'ה האלה הגישו תביעה בזמנו שמסתכמת בערך ב-150 מיליון דולר, גם במאה היו גומרים את כל הישוב הזה. 727 עם ה-27 אחוז עם 26 דונם והפקעה של 50 אחוז לצרכי ציבור, מחיקה בין 300 ל-400 מיליון דולר על השטח הזה לתעסוקה לא למגורים. זו המציאות. זאת אומרת לא צריך שום מסלול מיוחד פה. צריך פשוט רק דבר אחד לתת להם במימוש 727 לעומת אזורי תעסוקה אחרים. הממשלה צריכה לחוביל ולפי דעתי -

קריאה : צריך לשבת אחד מול אחד.

שבי : אני מסכים.

קריאה : זה הכל. לא לשבת בפורומים של מאה איש עשרים שנה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי : תכינו תכניות איפה המינהל, אמרנו תכינו תכניות המינהל עם המועצות האזוריות.

(כולם מדברים ביחד)

היו"ר הגב' רדצ'בסקי : קיבלנו החלטה בבקשה תעשו את זה אנחנו לא יכולים לעשות במקומכם. אל תעשה בעידכון יש שם גם כן מספיק.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שבי : אישית אני חולך בשבוע הבא לפגישה אישית עם חשר שרון כדי לחציע לו את התכנית במסגרת בנושא הזה.
מפני שהוא מחזיק במשאב החשוב ביותר שיכול להרים את כל העסק הזה בקרקע.

פרופ' שלומון : צריך לזכור שכל ההערות שנאמרו פה היום לתכנית כל הצרות של חולון וראשון ויש דברים ששבי מעלה זה הכל דברים שהתכנית הזאת בעצם באה להסדיר.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי : כן נכון.

פרופ' שלומון : ומחרבה בחינות התכנית הזאת תפתור את הבעיות האלה, כלומר לא צריך לזרוק את התכנית ולהגיד בואו נתחיל ובילטרלים נפתור את הבעיות. אלא התכנית צריכה להמשיך וצריך להמשיך לטפל בה כי היא בעצם מסדירה בגדול את כל הדברים האלה.

אני חושב רק שאפשר לקדם את המהירות -

היו"ר הגב' רדצ'בסקי : אבל מה שקורה בישובים העירוניים זה לא מה שקורה באזורים הכפריים.

כל מה שכותרת -

קריאה : אבל הטענות שלהם היו בכל זאת טענות של מה שקורה לחם היום לא -

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

פרופ' שלומון: זה המצב היום זה לא המצב של התכנית מאז.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אבל זה לא קשור עם מה שקורה באזורים.

קריאה: יש לי את הנתונים, חלק מהם יושב פה דסקל יושב פה וקיבל ממני נספח של המישה עמודים והוא יודע שהוא לא ...

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אני מציעה אתה תגיש את זה בכתב את התשובות שישנם במילא לכל יתר הדברים וחבל באמת שאנחנו אתה רוצה נפיץ את זה לאנשים בצורה טובה. לא נספיק כי יש לנו עוד חמש דקות. - המסמך הופץ לחברי הוועדה.

שבי: זה השלב לקבל החלטות של חברי הוועדה.
(משוחחים ביניהם)

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: א. נבקש את המוזמנים אנחנו מודים ליתר המוזמנים שנמצאים פה.

קריאה: זה בקשר לניתוח הסיפור הזה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: ובא המחוז ואומר בואו תבטלו את סובב נתב"ג. אמרתי לא צריך לבטל כי זה לא מועמד, זה לא תכנית.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

קריאה: יורם זה לא שאתה לא מקשיב אתה לא שומע.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: אנחנו מאמינים לך.

עכשיו אני מתחילה בכל זאת הם שמעו היום הם אמנם קיבלו לפני כעשרה ימים את הדו"ח הבריאות וביקשו להגיב עליו שוקי חורש ביקש להגיב עליו. אני מציעה שניתן להם למרות שזה כבר אצלם עשרה ימים, היום עשו חקירה לפרופ' ריבק מהאמא שלך וכו'. ויש בתקציב וזה לא סיפק אותם והם ניסו ממש איך אומרים את בטחוננו העצמי של העד למוטט.

קריאה: אגב קיבלתי היום ידיעה לגבי ד"ר קיין לקבל את תולדות חיי.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: לא.

מר ויתקון: אני לא מגיב לאשמה על הדו"ח שלו אם הוא טוב או לא טוב. אבל כאן זה לא חקירה נגדית וזה לא מתנהל בבית משפט.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה היה גסות רוח.

עכשיו אני רק רוצה להזכיר שאנחנו קיבלנו הרי החלטה למנות את ד"ק קנט כבר בישיבה ב-9.9 שאז הוצגה ה-סיווי שלו ואחרי שהיו לנו איזה תשעה אנשים שקיבלתי את השמות

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שלחם כמי שיש לו התמחות בנושא הזה חד"ר קנט הוא גם היה פעם רופא של חיל האוויר והוא התמחה גם בנושא של השלכות של שדות תעופה.

אז את ההחלטה כבר קיבלנו אז אין טעם לחזור עליה.

מה שאני -

קריאה: אולי בספר הפרוטוקול, לא רציתי להגיד כלום, אבל מה ששוקי עשה היום שזה לא יחזור. זה באמת אין פה עדים ואין פה חקירות.

חוץ מהאמא וכו', זה פשוט לא היה מכובד וזה לא היה במקום.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה היה מאד לא מכובד.

קריאה: אנחנו לא צריכים להרשות את זה פה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אבל שוקי חורש מנחל פה על הגב שלנו כל

מיני מלחמות אחרות שלו. זה מה שקורה בעצם.

על גב מוסד התכנון הוא מנחל את המלחמות שאנחנו לא

נמצאים בהן ומשתמש בנו.

אני פשוט חושבת להפסיק, גמרנו להזמין אותו אנחנו לא

צריכים אותו יותר.

קריאה: הוא עוד יראה לך.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: הוא יראה לי, יראה לי, אבל את התשובות נשאר לו וזהו.

קריאה: כמו שהוא יכול לשפד עד כך אפשר גם לתקן עורך דין. זה חולך לשני הכיוונים.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: את זה עשה לו כבר עזרא סדן.

אני מציעה לשלוח להם בפקס מחר בבוקר הודעה שהוועדה נתנה לכם עוד שבוע ולא לחוציא פרוטוקול שלם עם כל הסיפורים אלא שניתן להם שבוע ולא מעבר. לא לחכות לחלטות.

עכשיו אין לנו היום גם מקום לקבלת החלטות ארוכות כי למעשה כל מה שעשינו אנחנו שמענו את התשובה של ריבק במילא החלטנו שמומחה בלתי תלוי מטעמנו.

השאלה היא האם יש כוונה - שוקי חורש הציע לנו מסלול שיבטיח אורך ימים ושנים שעכשיו אנחנו נבוא למועצה הארצית ונגיש למועצה הארצית - נבקש מהיועץ הסביבתי להכין הנחיות לתסקיר לאותם הנקודות הבריאותיות ואז נאשר את ההנחיות ואז נפנה ונבקש תסקיר ואז נדון בדברים האלה. אני מציעה שאנחנו נישאר בהחלטתנו לגבי המומחה הבלתי תלוי מטעם המועצה הארצית שיעבור על המסמכים של אייזין ושל ריבק ויגיש לנו את עמדתו בנושא הזה.

עכשיו היה עוד בעצם ניואנס בטענות אמרו אתם מדברים הכל לומדים מישחו אחר למד להתגלח ואתם עובדים על מחקרים ולא מבצעים תגובות בשטח, והדוגמא של סקר הציפורים שלוש שונות עם וכו' וכו' זה הדבר שנשען עליו - קול אמריקה -

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

שוקי חורש.

לי נראה שבמקרה הזה סקר הציפורים זה לקחו את הצפורים
והלכו להתקין קול אמריקה חדש בתוך השדה.
כאן השדה נדמה לי פועל מזמן הבריטים אז כל האנשים שישבו
פה סביב השולחן מודעים בדיוק להשלכות שיש לשדה, וגם זה
לא איזה מן תופעה יחודית שנופל שדה במדינת ישראל שיש
אולי עוד שניים בעולם משהו כזה.
יש ספרות מחקרית אדירה, ויש מקום באמת לשמוע חוות דעת
של מומחה בלתי תלוי שלא ממומן על ידי הצדדים כדי שיתן
לנו את העמדה העצמאית...
(לא ברור).

קריאה: יש תקופה למגבלות נתב"ג לאחרונה אחד שכן אושר זה גנות
שנעשה בתיאום אחד על אחד.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: כן לקסי הפיתרון וגדעון הפתרון לדברים
האלה זה ברגע שאכן תהיה תכנית מאושרת תמא עם מגבלות אז
אתה יכול להפעיל יש לה מעמד סטוטורי ככה מקיימים כל
הזמן דיאלוג משא ומתן ולוחצים ומאשרים.
זה בדיוק אז לכן המשיכה של התכנית על פני דיונים
ודיונים ודיונים ואי קבלת החלטות זה בדיוק מה שאמר שפיר
חאי ודאות הזאת גורמת לנזקים גדולים שהם עולים על כאילו
ההטבות שיש.

עכשיו אני הייתי רוצה להציע עוד משחו שהיום עולה ממה
שמענו, וזה לגבי האכיפה אמר סטיליאן יש לנו תקנות, יש

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

לנו קנסות, יש לנו אפילו אמר מה התקנה. ואף אחד לא אוכף את התקנה הזאת.

זה אומר שכנראה אין כלים שאפשר לבוא לבית המשפט או לאן שהוא ולהצביע על נזק כי אחרת אני לא יכולה לחבין את זה.

קריאה: דרך אגב נדמה לי שהם נדברו ביניהם הם ישבו על ידי חולון ישבו על ידי והם נדברו ביניהם שבחריגה הקרובה הם חולכים למשטרה. נראה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: לא מה שנראה לי כבעייתי זה מה שאמר גדעון לך תוכיח כי בשביל להוכיח -

(כולם מדברים)

קריאה: עכשיו יש טילים.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: מה יש? ברגע שיחיה הניטור.

קריאה: יש ניטור חיפה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: אז בואו כהחלטה שלנו -

מר גילברט: יש תקנה שלכם חוק חטיס. תקנות חטיס יש תקנה מפורשת תעשו אכיפה. הוא לא אנחנו לא יודעים אם חטיס אשם אלא נגד מי אתה תגיש את זה נגד חטיס אנחנו לא יודעים אם בחריגה הרעש חטיס אשם אולי המכונאי, וזה רעש שבחריגה.

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

הועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

עכשיו יש אמצעי לזיהוי פוזיטיבי של הנתים אתה רואה איפה
המטוס היה.

עכשיו מי שמשפיע על זה..

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: מי צריך לבצע את מי צריך להקפיד על האכיפה
של זה?

מר גילברט: הניטור מתבצע על ידי קופסא.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: לא לא סטיליאן מה שאני רציתי להציע שאנחנו
נמליץ למעשה לנקוט באמצעי אכיפה ואין דבר כמו פגיעה דרך
הכיס וזה לא צריך להיות בתכנית זו יכולה להיות החלטה
נלווית.

וכהחלטה נלווית אני חושבת שכתוצאה מהדיון של היום אם
ישנם הכלים כדאי לקבל אותה כך וכך.

מר גילברט: בוודאי.

קריאה: אני אומר יכול להיות נספח לתקנון שאומר כך וכך יהיה
הניטור מי יעשה את זה.

היו"ר הגב' רדצ'בסקי: זה ישנו בתכנית הניטור והכל הבעיה היא שלא
מתבצעת אכיפה על ידי זה שלא מגישים בכלל תביעות.

רותי: צריך להפריד בין האכיפה בין הניטור לצורך האכיפה אד-חוק

משרד הפנים - ישיבה מיום 21 באוקטובר 1996

חועדה לתכנון ובניה - נתב"ג

לאיתור החורגים והאכיפה של התקנות לבין מערכת הניטור
שישנה בתכנית שהיא לצורך תמונת הרעש.
זה שני דברים שונים לגמרי.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: אז רותי מה מונע מכם לבצע אכיפה?

רותי: הנושא המשפטי אני מוכנה מחר מחרתיים לבדוק את זה ולתת
תשובה.

חיו"ר הגב' רדצ'בסקי: בסדר. טוב אז תודה רבה ולחבראות בישיבה
חבאה.

סוף דיון

החלטות

ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים ביום 11.11.96
בנושא שדה התעופה בן גוריון - תמ"א 2/4

1. הועדה המשיכה ושמעה את תגובת הישובים לתשובות שמסרו עורכי הסקר להערות הישובים לסקר הכללי.
הערותיהם של הישובים לשיפוי ולפיצוי יובאו בפני המועצה הארצית.
היועץ המשפטי של משרד הפנים יביא בפני המועצה את הסכם השיפוי,
כפי שהתבקש בהחלטת המועצה מיום 22.6.1994.
2. חולון, שהגישה את תגובתה בכתב באיחור, ולכן שמעה את התייחסות עורכי הסקר בישיבה עצמה, תוכל להגיב בכתב על התייחסות עורכי הסקר, בתוך ארבע שבועות מיום הישיבה.
3. הועדה השתכנעה שאופק התכנון של התכנית הינו 16 מליון נוסעים ו-1.2 מליון טון מטען.
4. הועדה ממליצה בפני המועצה הארצית לצרף לתוכנית, שתועבר לאישור הממשלה, הצעת החלטה מלווה שעל פיה, יוטלו הגבלות בהמראות המטוסים מנתב"ג בשעות הלילה, על פי המתכונת שהומלצה בדו"ח ועדת סוארי:
 - * החל מ-1.11.96 יותרו המראות ליל בין השעות 24.00 ל-05.30, רק למטוסים מדור 3 (STAGE 3).
 - * החל מ-1.1.98 יופסקו כל המראות הלילה מנתב"ג בין השעות 02.00 ל-05.30.
 - * החל מ-1.6.99 יופסקו כל המראות הלילה מנתב"ג בין השעות 01.00 ל-05.30.
 - * החל מ-1.1.98 יותרו המראות של טיסות צבאיות כלילה (בין 23.00 ל-06.00) רק באישור של שר הביטחון, שינתן על בסיס פרטני לכל טיסה בנפרד.
 - * החל מ-1.1.98 לא יותרו הרצות מנועים בנתב"ג בלילה בין השעות 23.00 ל-06.00.
 - * לא יוטלו מגבלות על נחיתות בנתב"ג
5. להערת עמק לוד ועינת, אשר ביקשו לשלב ולאחד את מתקני השפכים עם אלו הקיימים באזור, ולבחון מחדש את הצורך באזורים למתקנים, ממליצה הועדה כי שפכי נמל התעופה לא יטוהרו בתוך שטח השדה. השטח המסומן למתקני שפכים ייועד כחלקו למתקנים הנדסיים והיתרה לדרכים וכשטח חקלאי.
6. הועדה מבקשת להודיע למועצה כי אמנם ההנחיות לתסקיר לתוכנית, שאושרו על ידי המועצה באוקטובר 1988, כללו הוראה להתייחס לשלבים, אולם משום שתמ"א 2/4 מציעה את אופק התכנון המלא, אין התסקיר מתייחס לשלבים.
7. עמדת רשות שדות התעופה לדו"ח סוארי, הופצה בין החברים, ע"פ החלטת ועדת המשנה מיום 24.9.1996.
8. ועדת המשנה מבקשת מרשות שדות התעופה ומערכת הכטחון להציג לאישורה נוסח מוסכם בנוגע לשטחים בטחוניים בתוכנית, נוסח זה יוטמע בתוכנית.

* * *

פרוטוקול שרותי משרד 1993 בע"מ

ירושלים: טל 02-6234851, טל/פקס 02-6248860, תל אביב: טל 03-5625788, טל/פקס 03-5626105, חיפה: טל 04-8629259, טל/פקס 04-8629258

משרד הפנים

מחוז ירושלים

המועצה הארצית לתכנון ובניה

ישיבה מיום 19 בנובמבר 1996

מיגוון שירותי פרוטוקול

- * רישום פרוטוקולים בוועידות, בורריות, בתי משפט
- * הקלטות ופיענוח סרטים וקסטות
- * תירגומים מקצועיים בכל השפות
- * אספקת כח אדם מקצועי משרדי וטכני
- * הדפסות על מחשב
- * הדפסות על לייזר

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניהישיבה מיום 19.11.1996יו"ר:

בוקר טוב. אני אשתדל שההצגה תמשוך בכל זאת תשומת לב, ואנחנו פותחים בעצם בשמיעה של ההערות של הועדות המחוזיות לתמ"א 4/2, כאשר הוזמנו לישיבה של היום המעירים והועדה המחוזית מחוז המרכז. אנחנו הזמנו את נציגי היישובים השונים באיזור ותהיה פה גם נציגת הועדה המחוזית המרכז. מטרה לי אחובה שחבל מודיעין ועמק לוד ביקשו לדחות את השמיעה שלהם לתאריך שבו תהיה השמיעה של מחוז תל אביב ולכן אנחנו נתחיל לפי סדר המוזמנים עם מושב צפריה. האם נמצאים פה אנשים ממושב צפריה? כן? בלי עורך דין גוטפריד? אז אני מציעה, שפרה האם היתה לכם התייחסות לגם להערות של מושב צפריה?

שפרה:

לא, נתנו המלצה והערות לגבי ריכוז של הערות.

יו"ר:

עכשיו ההערות שלכם פשוט משתרעות, אתם ריכזתם את זה לנושאים והתייחסים,

שפרה:

נתנו המלצה לכל נושא של קבוצת הערות וריכזנו אותם.

יו"ר:

השאלה אם מבחינת, אני מציעה אם כך שנשמע את המקומיות ואחר כך נשמע אתכם, כי זה בעצם התייחסות להערה שכבר הושמעה והעמדה של המחוז בנושא. בכל זאת נלך על פי הסדר של המוזמנים, היישובים עצמם. בבקשה.

שובל:

אנחנו כמעט חוזרים על מה שאמרנו בשבוע שעבר.

אגב, יש פה הקלטה.

יו"ר:

א. אנחנו דנים פה על התכנית המפורטת של החלק היבשתי של תמ"א 4/2, ו-ב. יש לנו גם חומר שהוגש בכתוב. האם אתם רוצים להוסיף על הכתוב, האם אתם רוצים לחזור על הכתוב, כי באמת כמו שאמרתי, לחזור סתם, זה מאבד גם את היכולת הקליטה של הטענות.

שובל:

אני ממש לא רוצה לחזור על שום דבר, אבל יש פה בעמוד 4 התשובה של הועדה המחוזית, בקטע של ההשפעות הסביבתיות והתגובה של המשרד לאיכות הסביבה אני מניח שהמשרד לאיכות הסביבה התייחס פה לנתונים שבסקר. בעמוד 5 בקטע של ההמלצה, תושבי הסביבה הסמוכה לשדה התעופה, אנחנו מזדהים עם זה לחלוטין. בעמוד 6 שזה עיקר הטענה שלנו, הבקשה שלנו, למעלה, אישור התכנית יביא לפינוי יישובים. היישובים צפריה ויגל טוענים כי התכנית, אני לא מייצג את יגל, כי התכנית תחסל את יישובם, ומפגעים סביבתיים לא יאפשרו את החיים וזכות הקיום תישלל מהם.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

המועצה הארצית דוחה תוכניות לפיתוח ישובים בהתאם לתמ"א 4/2, המלצה אין, כולם רואים. זה שוב מן התחמקות כזאת אלגנטית, אני יודע? גם של הועדה המחוזית. זהו, ממש קצר, יתר הדברים הושמעו ועוד יושמעו.

יו"ר: בעצם אתה חוזר על תמצית ההערות של צפריה שמצאו את ביטויים בתמצית ההערות של הועדה המחוזית, ואתה חוזר ומציין שלחברה שלכם הועדה המחוזית לא הציעה המלצה, ואתה רואה בזה התחמקות מהבעיה.

שובל: בקטע של מפלסי הרעש שאיכות הסביבה בא פה לידי ביטוי, זו גם דעתנו אני מניח שאנחנו נשמע את איכות הסביבה.

יו"ר: את רוצה להתייחס שפרה?

שפרה: כן, לגבי הנושא של פינוי ישובים, הועדה המחוזית ראתה לנכון שזה מעל ומעבר לסמכותה לקבוע או להמליץ בנושא פינוי ישובים. אני יכולה להזכיר שבחלוצה של הועדה המחוזית לתמ"א 4/2 התייחסה הועדה המחוזית לנושא והיא אמרה שיש לבדוק האם השפעה של מימוש התכנית על ישובים הינה כה דרמטית עד כדי צורך בפינוי של אחד או שניים מהם, מאחר שלא יוכלו להמשיך להתפתח או אף להתקיים במצב שיווצר, כמו מניעת מימוש בית לבן ממשיך, או לחילופין לבדוק אפשרות פעילות הקלה או ביטול מגבלות ההשקמה בכיוון דרום.

מה שכן, בישיבות כאן חלק מהמיגבלות הוסרו, זה מה שיש לי להגיד.

שובל: אתם רוצים שהמועצה הארצית תיקח אחריות?

שפרה: כן.

יו"ר: איפה ההמלצה הזאת?

שפרה: אני הזכרתי את ההמלצה של הועדה המחוזית לתמ"א 4/2 שבה התייחסה לנושא, לא לצפריה ישירות, היא דיברה על הרעש של יגל ומיגבלות ההשקמה.

יו"ר: אבל איפה יש תימוכין להתייחסות של הועדה המחוזית להמלצתה על 4/2.

שפרה: אני הוספתי הערה, ב-4/2 הועדה המחוזית ראתה לנכון שזה מעל ומעבר לסמכותה. אני רק רציתי להזכיר שחלק מזה התקיים, כמו הורדת ההגבלות לבן ממשיך והנושא של מיגבלות ההשקמה.

יו"ר: תודה. אז היא אומרתש בעצם היתה המלצה ב-4/2 והחלטות שנתקבלו ב-4/2 שזה לא ידעו למועד ההכנת ההתייחסות של הועדה המחוזית, לא ידעתם מה תהיה ההתייחסות של ועדת המשנה להערה שלכם ל-4/2 בעצם.

מישהו מחברי הועדה רוצה לשאול את נציג צפריה איזה

שאלות?

שובל: ההתייחסות של איכות הסביבה להערות שלהם פה? הם כותבים פה הערות חמורות.

יו"ר: הם יגיבו במסגרת הועדה. אתה אומר שאתה נסמך על הערות שלהם?

שובל: כן, חמורות בהרבה מאלה המוצגות בתסקיר, כמות הרעש מהם סובלים ויטבלו היישובים כיום ובעתיד חמורות בהרבה מאלה המוצגות בתסקיר. נתוני הרעש אשר הוצגו כנתונים הנוכחיים אינם נכונים, דברים חמורים. יש מפגעים סביבתיים נוספים של השפכים, קצת מעל זה, בעמוד 4.

שפרה: מה שמופיע זה תמצית ההערות שהוצגו בפני הועדה המחוזית.

יו"ר: מושב יגל.

עו"ד הראל: אין לי שום כוונה להרחיב למה שאמרנו בכתב, אבל אני רוצה להקדים אולי בשתי הערות. הדיון מתקיים היום למעשה זמן רב לאחר שניתנו הערות הועדה המחוזית והרבה דברים קרו בינתיים.

אחת ההערות שמופיעות פה, למשל מתייחסת להפקעות ואני לא יכולה אלא להצטער על זה, שההערה הזו או המסמך הזה שמובא אלינו רק עכשיו, לא ניתנה עליו שום עמדה באותו דיון משפטי שהיה בבית המשפט העליון, כי אני חושבת שעמדה כזאת צריכה היתה לבוא לידי ביטוי שם, אבל זו רק הערה, כי זה לא המקום אולי לומר את זה, אני רק יכולה להצטער על הדברים.

יו"ר: את יכולה להפנות אותנו בדיוק לאיזה עמוד ולאיזה פסקה.

עו"ד הראל: אני מתייחסת לסעיף 3 עמוד 2 להערות, ששם נאמר בפירוש שאין לנקוט בהליכי הפקעה על פי פקודת הקרקעות... הפקעת שטח לשימושים שאינם לצרכי ציבור ושאינו להם אופי כלכלי מסחרי תהווה פגיעה בחוק כב' האדם וחרותו שאלה הם למעשה בדיוק הטענות שאנחנו השמענו בבג"צ והמדינה כמובן התנגדה להם.

העמדה הזו לא חובאה בבג"צ, ואני יכולה רק להצטער על כך, אילו היא היתה מובאת לידינו, אנחנו ודאי היינו מביאים אותה בפני בג"צ, ואני מניחה שהיתה עליה השפעה כאשר זו העמדה.

יו"ר: רגע, מה שאת רוצה, אני לא הבנתי אותך.

עו"ד הראל: אני רק הקדמתי הערה לדברים. אני אומרת, נכון שזמן רב חלף והדיון בבג"צ הסתיים, אני אומרת גם הנושאים האלה כבר הובאו ונדונו ונדחו בבג"צ, אני רק רוצה לומר שחבל שלא הובאו לעיוננו לפני כן.

יו"ר: לא הובאו מה?

עו"ד הראל: ההחלטה הספציפית הזאת למשל.

יו"ר: כאן זה ההערות, פה זה תמצית ההערות שלכם שאתם הבעתם אותם וידעתם אותם. אחר כך יש את ההמלצה של הועדה המחוזית, אז את מתייחסת בעצם להמלצה של הועדה המחוזית עצמה ואת מצטערת על כך שהיא לא היתה בידיכם לעת הדיון בבג"צ?

עו"ד הראל: כן. זה מה שאני אומרת, שאנחנו היום בעצם דנים בהחלטה ראשונה, אני רק מקדימה הערות.

---- אבל זה לא ההערות של הועדה המחוזית, זה תמצית ההערות שלהם.

יו"ר: לא, היא מתייחסת להערות של הועדה המחוזית.

עו"ד הראל: אני רק רוצה לגופו של ענין, אחת ההערות המרכזיות שהיתה למושב יגל בפני הועדה המחוזית היתה באמת לענין החשכמות, היא נגעה בין היתר בהפרדה שבדיון בין תכנית תמ"א 4/2 לבין תמ"א 4/2.

כמו שאמרה נציגת הועדה בינתיים נעשו שינויים והתקבלו חלק מהטענות על ידי זה שהוסרו חלק ממיגבלות החשכמה. הבעיה שלנו, עם הנושא הזה, היא לגופו של ענין, מאחר ומיגבלות החשכמה מלכתחילה נקבעו על סמך איזשהי חוות דעת מקצועית, או איזשהי הנחה שהמיגבלות האלה צריכות להיות קיימות, וההסתרה שלהם אך ורק מפאת הטענות שלנו שבעקבותיהן, תהיה פגיעה כזו במושב יגל באופן שהם אוסרות על בניה לגבהים מסויים, או בניה בכלל באיזורים מסויים, קשה לי להבין על סמך מה הוסרו המיגבלות האלה ולראות איך באמת אותן סכות שחייבו את הקצבתן מלכתחילה פותרות את הבעיה.

זאת אומרת, העובדה שאנחנו באים ואומרים מפאת חישובים כאלה ואחרים מקצועיים, לנו אסור לבנות באיזורים שמסומנים כחשכמה א' ו-ב' ועכשיו באים ומסתירים את איזורי החשכמה א' ו-ב', הם אומרים לא יחולו על המושב, תוכלו,

יו"ר: רגע, אנחנו לא דנים ב-4/2, אנחנו דנים ב-א', בתכנית המפורטת.

עו"ד הראל: ברור, מאחר וזו היתה התשובה אני אומרת אלה הן בעיות שעוד מבחינתנו נותרו עדיין קיימות והן נובעות בין היתר מההפרדה, זה חלק מהכפילות בדיונים שהיתה בין תמ"א 4/2 לבין תמ"א 4/2' וזה אני אומרת בתשובה שנאמרו כאן על ידי נציגת הועדה.

הטענות האלה מבחינתנו עדיין קיימות למרות שהגבלות הוסרו.

יו"ר: אבל מה הטענה שלכם, שהסרת החשכמה, במה זה מפריע לכם?

עו"ד הראל: זה לא פותר את הבעיה. אם המיגבלה שבחשכמה מלכתחילה נוצרה כי היתה צריכה להיות קיימת, אז הסרתה בגלל שאנחנו אומרים שמעצם קיומה אי אפשר לבנות, לא פותרת את הבעיה שמלכתחילה על פי אותה חוות דעת, או על פי אותה עמדה היא הוכללה בתכנית. זאת אומרת אם קיימת סכנה באחוז מסויים לגור במקומות האלה אז הסרת המיגבלה לא מסירה את הסכנה, כי הרי חוץ מהסרת המיגבלה לא נעשו שינויים. זו הטענה.

יו"ר: זה יוצא מנקודת הנחה שהסרת מיגבלות החשכמה נבעה רק מתוך קבלת ההתנגדות שלכם שכנראה לא היתה מבוססת ולכן את חושבת שההסרה בעקבות קבלת התנגדות לא מבוססת, לא מבוססת גם היא.

עו"ד הראל: ההנחה שלי לא היתה שההתנגדות שלי לא מבוססת. ההנחה שלי היתה שההתנגדות שלי מבוססת, זאת אומרת ההתנגדות שלי לתכנית אמרה מאחר, התנגדות שלנו בפני הועדה המחוזית אמרה, מאחר וקיימות מיגבלות, לנו כמושב יגל נגרמים נזקים כאלה שלא ניתן להתעלם מהם. אני לא אומרת תסירו אותם מכיוון שהם לא צריכות להיות קיימות, אנחנו אמרנו תתחשבו במיגבלות שהם יוצרות על המושב. חלק מהטענות היו שכל אותן בעיות שנגרמות למושב כתוצאה מהתכנית לא באו לידי הביטוי, ואחת הטענות היתה באמת שלא ניתן להתעלם ולקחת תכנית שמתעלמת מהעובדה למשל שצריך לפנות את מושב יגל, זאת הערה שבאמת עליה לא ניתנה אחר כך המלצה. זאת היתה אחת ההערות. אנחנו לא באנו ואמרנו לגופו של ענין, ההמלצה לשים השכמה היתה מיותרת, זאת לא היתה הטענה גם בועדה המחוזית, לכן אני אומרת ההנחה שלי שההתנגדות שלי היתה מבוססת, הקבלה שלה לא נתנה פתרון להתנגדות שלי וזה מה שאני אומרת.

יו"ר: אז עכשיו למה זה לא נתן לך פתרון?

עו"ד הראל: כי אם היתה בעיה, ואם מסוכן לגור בגבולות השדה,

יו"ר: אבל אולי נמצא שלא מסוכן?

עו"ד הראל: אז אני לא קיבלתי תשובה כזאת, זה מה שאני אומרת.

יו"ר: אבל אנחנו לא דנים עכשיו ב-4/2, זה שאמרתי, אנחנו דנים ב-א'.

עו"ד הראל: נכון, אז אני אומרת מאחר ונציגת הועדה העלתה את זה כאן, הקדמתי ואמרתי שמאחר והדברים נאמרו לכם,

יו"ר: אז את לא יודעת באמת, הבנתי.

עו"ד הראל: אין ספק, אני לא יודעת באמת, אבל מאחר והדברים נאמרו, אני מוכרחה לציין שההתנגדות שלנו בטווחים האלה עדיין קיימת.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

עכשיו אני לא מתכוונת לחזור על כל אותן הערות.

יו"ר: לא, הבנתי עכשיו את הנקודה שלך.

עו"ד הראל: אני לא רוצה, אני מראש גם רוצה לומר שחלק מההערות שלנו מיוצגות במסגרת הטענות שמובאות על ידי עמק לוד, ואני לא רוצה לחזור עליהן כאן, יובאו כאשר תובאנה הטענות של עמק לוד במרוכז וחבל על הכפילות. אני רק רוצה לומר מראש שאנחנו נצטרף אליהם ואם אהיה נוכחת באותו דיון אני אבקש אולי לחוסיף או להעיר לגופו של ענין שוב אני לא רוצה להאריך, ואין לי כוונה לחזור על כל אותן הערות, כי אני חושבת שהם מצאו ביטוי יפה במוסדות של המשרד לאיכות הסביבה. אני עדיין לא שמעתי את תגובת המשרד לאיכות הסביבה, יכול להיות שבעקבותיהן אנחנו נרצה להעיר הערות נוספות או לשאול איזשהן שאלות הבהרה, כדי שתמלוך דעתנו מאותה תשובה בעקבות הדברים שנעשו. תודה רבה.

יו"ר: מושב חמד, נמצא כאן מישהו? או האם יש למישהו מחברי הועדה שאלות לעורכת הדין הראל? לא, אם כך מושב חמד לא נמצא אף אחד. כפר חב"ד מנחם לרר? לא נמצא כאן, לא ראיתי אותו.

מושב אחיעזר? לא נמצא אף אחד.
מושב גנות? לא נמצא.
ראשון לציון? אני גם לא רואה.
משמר השבעה יש מישהו?
בארות יצחק? כן.

---- אין לנו כרגע הערות.

יו"ר: מושב מזור? לא.
אם כך מר קסטל מנווח מונוסון.

קסטל: הנושא שמעניין אותנו, את נווח מונוסון זה בעצם איכות הסביבה ובמיוחד נושא הרעש. בעמוד מס' 4 הועדה המתייחסת להשפעות סביבתיות, פתרונות למיזור המפגעים הסביבתיים מדברת על הרעש, והועדה מציינת שהרעש ממנו יסבלו היישובים באיזור הן מהכבישים והן מהמטוסים הוא מעל לתקן המותר ובקרבה יתרה ליישובים.

---- אני רוצה לתקן, הועדה המחוזית ערכה את זה בצורה כזאת שהיא כתבה את תמצית הערות היישובים והיא נתנה את המלצתה כי היא התייחסה, ההמלצה שלה התייחסה להערות.

קסטל: באופן מעשה מה שיקרה ככה, הפעילות בשדה בעתיד, אני מניח שהשדה הזה יבנו אותו, ירחיבו אותו, הרי הבנו את הצורך. הבעיה שלנו לפי דעתי זה איך שהוא גם יורחב וגם יופעל והנזקים שלנו יקטנו, ואני חושב שעל זה אין ויכוח, לפחות על הרצון. השאלות שלי, זה אפילו לא ויכוח, השאלות שלי זה איך באמת עושים את זה?

אם הטיסות תהיינה פי שניים ובעתיד פי שלוש, אז מה שאנחנו סובלים היום יהיה פי שניים או פי שלוש, וכשהסבל

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

הולך פי שניים או פי שלוש, אני לא יודע אם זה לא עולה בריבוע. זה דבר אחד.

המלצת הועדה, הועדה המחוזית רואה לנכון להעביר את זקת התשובים לגבי הפגיעה באיכות הסביבה ובאורך החיים הדתי לגבי היישובים הדתיים.

יחד עם זאת, פונה הועדה למועצה הארצית למזער במידת האפשר את הנזק הסביבתי הנגרם לסביבה ולתושבים בגין תכנית זו, וממליצה ללכת לקראת תושבי הסביבה הסמוכה לשדה התעופה והמושפעת מן המפגעים אשר יגרם השדה בטיפול יעיל למזעורם.

מה שחסר לי עכשיו פה, אני מקבל את ההמלצה, אבל ההמלצה היא כוללת לגמרי.

תכנית למזעור המפגעים. מה מתכוונים לעשות כדי למזער את הרעש. מה מתכוונים לעשות כדי למזער את יתר הנזקים. אותי מעניין במיוחד הרעש, אני רוצה לדעת, תהיה סוללה גבוהה בגובה של כמה עשרות מטרים בינינו ובין השדה או לאורך המסלול, אני לא יודע, אני סתם אומר. לא שאני מציע את זה, אבל אני אומר, יהיה דבר כזה? יהיה איזשהו קיר שיעצור את הרעש? האם המטוסים בזמן שהם יחממו מנוע הם יהיו בתוך דירים תת קרקעיים? לא ברור לי מה התכנית למזעור הרעש? האם יש תכנית כזאת? ואני מתאר לי שלאור כל הדיונים שלנו וההמלצות צריכה להיות תכנית, ובואו נראה אם התכנית הזאת באמת מגנה עלינו. זה הדבר שבעצם מעניין אותי, זה דבר אחד.

דבר שני, אנחנו אמרנו שכדי שבעתיד השדה הזה לא ילך ויגדל בלי סוף, המלצנו פה על תכנון שדה משלים. הייתי רוצה גם על זה לשמוע האם תהיה החלטה, האם תתקבל החלטה שמקציבים מימון לחיפוש פתרונות ולתכנון השדה המשלים. שני הדברים האלה ביחד, המיגונים והתכנון של השדה המשלים אותנו יספקו.

יו"ר: אני פשוט בודקת אם אכן עשינו ריכוז של ההערות, האם ההערה של נווה מונוסון לגבי שדה משלים אם אתם צורפתם להערות.

קסטל: בישיבה הקודמת שהשתתפתי העלנו את הנושא.

יו"ר: זה לא מוזכר בכלל.

קסטל: העניין של שדה חילופי, אני הצעתי לא לעשות שדה חילופי אלא שדה משלים. שיחיה בצורה כזאת שיחיה גם קשר תחבורתי נוח בינו לבין נתב"ג והמטוס לא ישנה אם הוא נוחת בנתב"ג או נוחת בשדה המשלים מבחינת תפעול שדה התעופה, ולכן נפל הרי נבטים, כי נבטים הוא חליפי הוא לא משלים.

יו"ר: יש שאלות למר קסטל? כי חלק מהתשובות, אותו נושא הועלה גם על ידי ישובים אחרים, לכן אני מציעה בואו נשמע את כולם, אחר כך ניתן את התשובות במרוכז, וחלק מהתשובות באמת בהחלטות שיתקבלו על ידי תמ"א 4/2.

קסטל: יש פה עוד מילה, לא רק לגבי השדה אלא גם לגבי הכבישים

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

שהם יתמלאו בתנועה פי כמה ממה שיש היום, והמיגון צריך לחשוב עליו על כל נושא המיגון גם בפני הרעש מהכבישים. אנחנו חיים על כבישים, אין מה לעשות, ככה זה, כנראה שארץ ישראל קטנה ובמיוחד איזור המרכז ולא משאירים מטר שלא בונים עליו. ממש הכביש עובר על הגדרות של הבתים. שני הכבישים אצלנו גם 461 וגם 412.

יו"ר: תודה רבה. האם גבעת שמואל יש כאן מישהו?

מושב נופך? - לא.

בני עטרות? בבקשה.

כרגע אין הערות.

יו"ר: מה זאת אומרת כרגע אין הערות? אתם הגשתם חומר אני מעריכה.

מכפר סבא? - אין.

ראש העין יש כאן מישהו?

כן.

יו"ר: בבקשה.

ד"ר: אני בעצם רוצה לנצל את הפורום הזה ולהיתפס להערה קודמת שלנו שהיתה אמורה לקבל ביטוי בתמ"א 4/2 ולא על 2א' כי אנחנו קצת רחוקים מכל הנתביים של החבורה היבשתית ומכל מה שקורה שם.

אני פשוט מבקש את רשותך בכל זאת לחזור על אותם הטיעונים שהיו לנו לגבי הסתה, אני מבין שמאוד קשה, הסתה ולא ביטול של הטוואי, נחיתה מעל ראש העין בכניסה מהצפון, בנחיתה מכיוון הצפון.

אנחנו עדיין חושבים ומבקשים התייחסות בתכנון לגבי, להסיט את הטוואי המערבי לכיוון מערב יותר, כקילומטר וחצי עד שניים ולמנוע את המצב שהמטוסים נוחתים ממש מעל הבתים וגם את הטוואי המזרחי להסיט קילומטר אחד מזרחה כדי למנוע את הנחיתה מעל לבתים של השכונות החדשות בראש העין.

דבר הזה אפשרי, מאחר ואנחנו מדברים על מרחקים גדולים מאוד לפני הנחיתה בשדה תעופה, והיינו מאוד מאוד מבקשים כן לבדוק את החלוקה הזאת פעם נוספת וכן למצוא לה מענה כי לא ייתכן כשיש חלופה, לעניות דעתנו יש חלופה והיא אפשרית לא להסיט את הטוואי הזה.

אז מבחינה זאת אנחנו גם בדקנו את השפעות הרעש שהם יהיו די גבוהות גם מעל הבתים וגם אני רוצה להביא לידיעת חברים כאן שמדובר בראש העין באוכלוסייה בעל אופי דתי, במיוחד לגבי העיר הותיקה ובהחלט שזה גם ישבש את חיי התושבים אם לא יהיה פתרון לגבי הסתת חקו, מה עוד, שטוואי שאנחנו ביקשנו שייבדק לגבי הסטייה, זה הטוואי של כביש מס' 6, חוצה ישראל שהרוחב של הכביש שם לעניות דעתי היא קרוב ל-200 מטר וגם בצד המערבי של הכביש אין בכלל יישובים במה שנוגע באיזור הצמוד לראש העין אל הפארקים למיניהם שהזזה של הטוואי בהחלט לא אמורה להוות בעיה

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

לגבי השכנים.

יו"ר: אני לא הבנתי את החערה האחרונה שלך, אם אתה מוכן לחזור, אתה מדבר עדיין על הטוואי האוירי? אז מה לענין כביש מס' 6 איך קשרת אותו?

דוד: אנחנו פשוט ממליצים לחסיט את הטוואי מערבה יותר מחטוואי המוצע.

יו"ר: את הטוואי של חטיסה?

דוד: כן.

יו"ר: ומה הענין לכביש 6?

דוד: אנחנו ממליצים שזה יבוא מעל כביש 6 ולא מעל הבתים של השכונות של העיר, ומדובר פה על חסטה של קילומטר אחד לעניות דעתי, קילומטר-קילומטר וחצי וזה בהחלט נראה לי סביר מאחר ועד לשדה התעופה יש עדיין מרחק עצום וגם ברדיוס של סיבוב נראה לי שיאפשרו את ההזזה הזאת. עכשיו רק רציתי לציין, לגבי כביש מס' 6, שמערבית לכביש מס' 6 בקטע שצמוד לראש העין אין ישובים נוספים, ממש צמודים אז כך-שזה לא עלול לגרום לאיזשהי בעיה לישובים הסמוכים. זו בקשתנו והייתי מבקש שזה יירשם ויבדק שוב ושוב כי אנחנו לא שלמים עם זה.

יו"ר: מישהו רוצה לשאול את נציג ראש העין?

מרעננה ישנו מישהו?

בית דגן?

כפר טרומן? גם לא.

ממחדרים? אין אף אחד.

חברת פז? כאן, בבקשה.

עו"ד ענת זינגר (ממשרד וויל): חברת פז היא בעיה קטנה שיש עם התכנית, זה הפקעה של מגרש בגודל של נערך 5 דונם שנמצא מזרחית לשדה. עכשיו, טענה שפז כבר טענה לפני כן, והיא חוזרת וטוענת, זה שלמעשה לא נבדקה אפשרות או לתת לה שטח מסחרי לאו דווקא של תחנת תדלוק בסמוך למקום שנמצא המגרש היום, או לתת לה שטח במיקום שונה לגמרי אבל שטח שמיועד לתחנת תדלוק בתחום השדה ובמקום השטח שמופקע ממנה. עכשיו, אני רוצה כבר להדגיש בפתח הדברים, שהמקרה של פז שונה מאותם מקרים שחיו בבג"צ מהדרים, מהבחינה שפז מדובר על שטח שחוא בבעלות הפרטית והשטח הזה בתמ"א 4/1 לא היה כלול בשדה והיו בו רק מיגבלות של גובה הבניה. עכשיו, ההמלצה שלרובנטית,

יו"ר: רק סליחה, אולי אפשר לבקש לתלות את התכנית על הקיר, אז נוכל לראות בדיוק את השטח של פז.

עו"ד ענת זינגר (ממשרד וויל): עכשיו ההמלצה שלרובנטית בעצם לנו, ניתנה בעמוד 3 בסעיף ה', אומרים שם הועדה המתוזזת,

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

ממליצה למועצה הארצית לשקול הפרדה בין השימושים המסחריים הנחוצים להפעלתו התקינה של הנמל, ובין השימושים המסחריים הנילוויים להפעלתו ולבחון איזה מן השימושים בין אם הישירים או העקיפים מחויבים ניחול והחזקה מרכזיים.

ייתכן ושימושים מסחריים נילוויים יש להפריד ולהכין בהם תכנית מפורטת נפרדת.

עכשיו ההמלצה הזאת למעשה היא זהה להמלצה דומה שהם נתנו לגבי 4/2 שם נתנו גם המלצה וגם אמרו לנסות לבדוק האם ניתן להפריד את התכליות המסחריות ולהפריד דברים מסויימים שלא דורשים ניחול מרכזי.

עכשיו, לתבדיל ממהדרים שמדובר על בתי מלונות, שאמרו שיש איזשהו הכרח לריכוזיות מבחינת הכבישים ותוכניות רב שכבתיות שתהיה בעיות של בעלות, מכיוון שפה מדובר על תחנת תדלוק לא קיבלנו עוד תשובה עניינית מה המניעה שתחנת תדלוק תנוהל על ידי גוף נפרד ומה המניעה ללכת באופציה הזאת של לתת שטח חליפי לתחנת תדלוק.

עכשיו כשאנחנו אומרים במקום להפקיע, תעשו איזשהי תכנית של איחוד וחלוקה שלא בחסכמה ותתנו לנו שטח לתחנת תדלוק או שטח אחר, התשובה בסעיף ג' באותו עמוד, חרשויות מוסמכות לבחור באיזה הליך לנקוט אם על דרך של איחוד וחלוקה ואם על דרך של הפקעה.

אין לנו מחלוקת שהרשויות יש לחם שיקול הדעת, אבל לא הבנו מה המניעים לשיקול הדעת במקרה הזה דווקא להפקיע, וההמלצה בסעיף ה' היא המעידה שעוד לא בדקו למעשה עניינית למרות שההפקעה כבר נמצאת בהליכים די מתקדמים וכבר פרסמו הודעה לפי 5 ו-7 וכבר יש הליך גם בבית משפט, עדיין לא קיבלנו תשובה וסעיף ה' מעיד שגם לא נעשתה הבדיקה האם יש מניעה עניינית לאותה אופציה שאנחנו מבקשים אותה.

יו"ר: אפשר לראות את התשריט על איזה שטח מדובר בדיוק?

עו"ד ענת זינגר (ממשרד וויל): אני מבינה שיש מקום שמיועד גם לתחנת תדלוק נוספת בשדה. איפה זה? זה בתוך שטח? לי אמרו שתחנת הדלק ב-1/מ זה לפחות חנתון שיש לי. היא לא קיימת, לא הוקמה שם תחנה יש שם שטח, זה שטח שנרכש כדי לחקום תחנת דלק.

יו"ר: אבל מוצע על פי התכנית להקים שם תחנת דלק?

עו"ד ענת זילגר: לא לפי חנתון שלי הם מסרו. אז קל וחומר שאם זה באותו מקום אז אין סיבה להפקיע את זה, זה רק מחזק את הטיעון. אני היה לי ברור שיצטרכו לעשות תכנית של איחוד וחלוקה שלא בהסכמה, אבל אם זה באותו מקום, אז בטח שאין פה תשובה למח לא לתת להם. תחליטו או באותו מקום, או לא באותו מקום.

יו"ר: את יכולה לומר גוש וחלקה?

עו"ד ענת זילגר: גוש וחלקה אני יכולה לומר, זה גוש 6705, חלקה

83.

יו"ר: אתם המצאתם להערה שלכם גם תשריט?עו"ד ענת זינגר (ממשרד וויל): כן, כן.יו"ר: או קיי.

עו"ד זינגר (ממשרד וויל): זה הולך להפקעה, והאם קיימת איזשהי מניעה תהיה בידי גוף שחוא לא רשת, גוף חיצוני, להבדיל מכל אותם מקרים במהדרים שאמרו רק שחם יחיו בידי אותם ידדים.
תחנת תדלוק נראית לכאורה דבר שאפשר לתת לגוף חיצוני.

יו"ר: נמצא כאן מישהו מאורנית?

כפר קאסם?

עינת? יש כאן מישהו מעינת? לא.

עירית לוד?

לודים אמרת שלא יהיו. לודים כאן?

כן.

יו"ר: או קיי, בבקשה קטי.

קטי: הועדה המקומית לודים מתייחסת שוב לנושא השיפוי. הועדה המחוזית לא התייחסה לנושא הזה ומבקשים שוב להעלות ולהגיש את הנחיצות בשיפוי על התכנית הזו ספציפית כמו ל-תמ"א 4/2.

אנחנו כועדה מקומית כהחלט מצדדים בהחלטות הועדה המחוזית מעמוד 3, סעיפים ד, ה, ו-ו', של חצורך בהפרדת תכניות לשטחים מסחריים ושירותים נילווים כי התכנית כזאת. על פי הנוהלים כתכנית מפורטת מכיוון שיש כוונה להוציא תיתרי בניה מחתכנית הזו וחיא לוקה בחוסר אינפורמציה רציני מאוד אשר לא יאפשר גם לועדה המקומית ולמועצות האיזוריות לדעת בכלל כיצד יוצאו שם היתרי בניה, איזה תכליות יהיו בכל מתחם ומתחם ורשימה ארוכה של דברים שחסרים בתכנית.

הועדה המקומית תעביר לועדה המחוזית רשימה של הערות טכניות מכיוון שהיא הבטיחה להעביר, אנחנו לא קיבלנו את ההערות חטכניות של הועדה המחוזית, על כן אין לנו מידע על מה הם כללו בהערות האלה.

מכיוון שאין לנו את זה, קשה לנו להתייחס. יש לנו את הרשימה שלנו, ייתכן והיא חופפת לשלחם וייתכן ולא.

אם יש רשימה, אני מבקשת למסור אותה. אם יש לך רשימה של הערות טכניות בבקשה מסרי אותה.

את רוצה את כל הרשימה לך?

כן, זו תכנית מתאר ארצית.

אני יעביר אותה, אין בעיה.

עכשיו שוב, מכיוון שרשימת התכליות היא כמעט ללא גבולות בכל מתחם ומתחם בעצם התכנית כרגע זה מן חור שחור עבורנו. אין לנו מושג כיצד להתייחס לאיזור נתב"ג מבחינת שינויי יעוד מתוכננים. הרי החשבחות מהתכנית הזאת אין

יו"ר:קטי:יו"ר:קטי:

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

לנו, למרות שמצויין באיזשהו מקום השבחות ייגבו כחוק. אין כאן למועצות האיזוריות ההשבחות, על כן,

יו"ר: את יכולה לומה לאיזה סעיף את מתייחסת בתמ"א 4/2?

קטי: יש סעיף, לא רשמתי את העמוד, החשבחות ייגבו כחוק, עם סעיף קצר ללא תוספות. לא רשמתי לי את העמוד. ישנו סעיף כזה.

עכשיו מכיוון שגם הועדה המחוזית מתייחסת לאותה זעקת תושבים בסעיף מעורפל מאוד של למזער ולבוא לקראת התושבים באיזור, לנושא מזעור אין לנו תשובות ולא קיבלנו. נושא לבוא בדברים עם תושבי הסביבה על מנת לפחות לנצל ולאפשר לתת חלק מהשימושים, מהשירותים הנילוויים לשדה בתחום המועצות האיזוריות, יש לנו צורך באינפורמציה הרבה יותר מדויקת לגבי מה בתחום השדה יינתן ומה המועצות האיזוריות יכולות לספק בתחום מסחר, אחסנה, מלונאות וכו', כדי לפחות למזער מבחינה כלכלית את הנזקים המאוד חמורים עד כדי היסול ישובים באיזור סובב נתב"ג. זה לגבי העניין הזה.

יש לנו הערה גם בעניין שלביות הביצוע של התכנית. יש שלב א' הוא לא מוצא כאן, ושלב ב', שלבי הביצוע האלה הם לא מתואמים ביניהם, מערך הדברים, הטיית הנחלים והיעודים אין תיאום בין שתי התוכניות ולנו כועדה מקומית ששובבת את האיזור הזה מאוד חשוב לדעת גם מה קורה עם השלביות הזו.

יו"ר: בין איזה שתי תוכניות את אומרת שאין תיאום.

קטי: שלב א' שמוצג בחוברת, יש שלב א' ויש שלב ב'. אם יציגו את התכנית שם אז אני אוכל להצביע. בעיקרון יש לנו בעיה בשלושה נושאים. יש טעויות טכניות רבות, חוסר התאמה בין השלבים וחוסר אינפורמציה רב בתוכניות שפוגע באפשרויות שלנו להסתכל על התכנית, להבין אותה ולפעול בהתאם באיזורים הסובבים.

יו"ר: את יכולה לפרט את האי התאמה בין השלבים?

קטי: אין לי את התכנית.

יו"ר: קטי, אם את יכולה באמת לפרט, עכשיו כשהמפה תלויה את אותם אי התאמות, יש לך כאן את שלב א' וישנה התכנית בשלמותה.

קטי: שלב א', האיזור הזה, ישנו ייעוד מוגדר ובשלב ב' הוא משנה את ייעודו. שלב,

יו"ר: את יודעת מה? בואי נשמע תשובה כדי שיהיה יותר קל לזכור.

רפי לרמן: ...ניתן להגדיר, ההגדרה היותר נכונה נמצאת כאן, והייתי אומר שצריך לתקן את התכנית ולהפוך את הצבע הזה.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

- קטי :** לגבי השטח הירוק גם?
- יו"ר :** התשריט הזה בחוברת שהוצע, זה היה אותו צבע המגרש בין בתכנית המצב הסופי ובתכנית שלב א'. בחומר שתלוי על הלוח, זה פתאום מופיע בצבע אחר.
- רפי לרמן :** זה נכון, אבל זה לא מהמסמכים שהוצעו, כי אנחנו מתכוונים לתקן את התכנית.
- יו"ר :** אבל זה לא יכול להיות שזו הערה אם כן, של הועדה המקומית אם זה לא הופץ לה.
- רפי לרמן :** בחוברת הסתירה הזאת לא קיימת.
- יו"ר :** אז מה הטענה שלכם?
- קטי :** יש פה שטחים, שטח ירוק, פה מופיע, יש פה מחלף מתוכנן אין התייחסות גם לו בשלב הסופי של האיזור. כאן הוגשה תכנית... בתכנית הזו יש דרכים שכנראה הם לביטול והם לא סומנו לביטול על כן יש פה אי התאמות. דרך מסומנת לביטול כאשר תכנית הבינוי כבר משנה לחלוטין את האיזור הזה.
- יו"ר :** רגע את מתייחסת עכשיו לתיקונים טכניים, אני שואלת בקשר לשלבים. מה נגמר בקשר לשלבים?
- קטי :** העתקת הרכבת היא מופיעה כאן כקו קיים. ההשכמה א. בתוך התוכניות בתשריט מסומן שטח לעתיקות שהוא ברקע התכנית אבל הוא מופיע ואנחנו מבקשים להוריד את זה מהתכנית. יש לזה השפעה על מושב יגל, ולא נבדק הדבר הזה, אני לא בטוחה שזה נכון וזה לא בתחום הקו הכחול.
- יש לנו חוסר אינפורמציה בעניין כל האיזור הזה מבחינת קווי בנין, מה שעוד שהוגשה תכנית מח/112, להמשך הכביש עד למחלף לוד.
- שפרה :** מח/112 אולי טיפה הלאה, מכאן עד מחלף לוד.
- קטי :** יש לנו קטעי כביש מס' 1, קטע שמסומן פה כחלק מהתכנית הזאת, קטע בערך מכאן מתכנית מח/112, אין לנו ישובים שנותנים תמונה כוללת של הכביש מצומת גנות ועד לצומת לוד ואין לנו כל אינפורמציה לגבי הגבלות שמדרום המחלף הזה. הקטעים שחסרים, לאן הדרך מתרחבת לא מסומן. כבר קיים כל האיזור הזה, אצלנו זה גם מן חור שחור. אין לנו תמונה כוללת של מערך הדרכים.
- בשלב א' זה שונה, אין לנו אינפורמציה בנושא קווי בנין ומיגבלות בשלב א' כאן ולא בשלב הסופי.
- יו"ר :** אז יש התאמה בין שלב א' לשלב ב' לפי טענתך. בשניהם אין לך אינפורמציה.
- קטי :** נכון, בנושא הזה יש התאמה. שוב, טעויות טכניות אני אבהיר בנפרד.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

יו"ר : אז בואי נסכם, לגבי חוסר התאמה בין שלב א' לשלב ב', מה הטענות על חוסר ההתאמה בין השלבים א' ל-ב'? אני הבנתי שביניהם בעצם אין, לא הצלחת להצביע בפנינו על חוסר ההתאמה. הצלחת להצביע על כל מיני פרטים טכניים שנפלו בתשריטים, פגמים.

קטי : לגבי הטיית הנחל, שלב א' ושלב ב', שוב, אין לי את שלב א'.

יו"ר : אבל זה בפנינו שלב א'.

קטי : אני תיכף יעבור על הרשימה שלי של אי ההתאמות ואני יעביר אותה, אני לא רוצה לעכב אף אחד. לי בעיקרון לא ברור לי איך המעבר משלב לשלב בנושא מערך הדרכים, ייעודי הקרקע ושימושים, ביטול השימושים שקיימים מכיוון שאין לי בשלב א' מצב קיים כרקע התכנית בלבן. לא צבוע, תכנית לא צבועה בחלקים ממנה ואפשר לחשוב שזה שטח נקי.

יו"ר : אז מה שאת שואלת, אני מנסה להבין את השאלה שלך, את אומרת אם שלב א' הוא כולל את אותם חורים לבנים כמו שאת קוראת להם, או חורים שחורים, את שואלת סטטוטורית מה חל לגביהם. אם חל לגביהם כרגע הם עוד לא מתקיימים היה צריך לסמן ברקע את המצב הקיים וזאת בעצם ההערה הטכנית שאת מציעה?

קטי : כן, הדרכים, והביטולים וההריסות והוראות ממעבר לשלב לשלב, כולל איזורי המחלף, זמני ביצוע, התניות לפעולה זו או אחרת, כולל הטיית נחל. התכנית ברמה של תכנית מפורטת עם כל ההנחיות, ועל פי הנוחלים על מנת שאנחנו נוכל לבדוק אותה ולחתייחס אליה. כרגע אין לנו אפשרות.

יו"ר : את אומרת שבהעדר תשריט מצב קיים כחלק מהחוברת הזאת, בהעדר התכנית של דרך מס' 1 בתכנית הזו אתם לא יכולים לבדוק. זאת בעצם הטענה שלך? אני רוצה לחדד ולהבין את,

קטי : כן, אנחנו לא יכולים לבדוק אפילו ייעודים, אפילו תכליות בתחום המתחמים מכיוון שיש בכל מתחם סעיף שאומר ושירותים יעודים כאלה ואחרים, ושירותים נילוויים לפי רצון,

יו"ר : זה הערה אחרת. זה לא מה שאני ניסיתי לתמצת. הערה אחרת שאת אומרת הגדרות של הזה, לא מספיק ברורות, לא יודעים במה שיש, לא נדע איך לתכנן את צעדנו אנחנו מבחינה כלכלית.

קטי : נכון, כרגע מה שחסר לנו זה הדברים שאמרת.

יו"ר : את אומרת אנחנו לא יכולים לבדוק, כי בתכנית הזאת ספציפית אין את כביש מס' 1 בהמשך. את יודעת שישנה תכנית מח/112, את בטוחה שגם את כביש מס' 1 בוודאי היתה איזשהי

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

תכנית שעל פיה סללו את הכביש הזה, אבל למה זה לא בא כחלק מהתכנית הזאת.

קטי: שנראה כולל עד למחלף אל על, שהוא כבר מתוכנן. ואין לה השפעה בכלל אם היא מופיעה, אני לא יודעת אם יש התייחסות אליה או לא? יש או אין?

יו"ר: האם בדקתם, זו השאלה?

רפי לרמן: כן, התשובה היא כן. החלקים האחרים של המחלף מכביש 46 מזרחה נמצאים פשוט בתוכניות אחרות. אנחנו לא כללנו לא את כביש מס' 1, לא את כביש 46 אבל מערכת התנועה שמופיעה בחוברת ומשורטטים בה מחלפים, ואם את מכירה את... 566 זה נכון?

קטי: כן.

רפי לרמן: אז שמה מופיע המחלף הזה, בחלקים שאינם מופיעים כאן וזה מגיע לאחד הישובים. אנחנו לא יכולים לעלות על תכנית אחרת את המערכות שמחוצה לה. עכשיו כדי שתוכלי להתמצא, מופיע כאן תשריט של פתרונות התחבורה ברמה האיזורית והוא מראה את הסך הכל הפתרונות וזה נכון זה היה לבדוק ולראות אם התכנית המפורטת נגזרת אולי מהשניה, אבל הדברים מופיעים ברקע.

יו"ר: מה התשובה לגבי המצב הקיים?

רפי לרמן: לגבי המצב הקיים, נקבל את זה כהערה טכנית לכל דבר. הכוונה של אותו שלב א' היתה, מאחר ואנחנו מדברים על איזור שדה התעופה, איזור נמל התעופה שנמצא בידי רשות אחת ומתופעל ונבנה על ידי רשות אחת, אנחנו הראינו פשוט כדי להמחיש את העניין בצורה ברורה מהם שלבי הבניה של מינהל התעופה, ולכן לא טרחנו לצבוע כדי לא לטשטש את בחירות התמונה בשלב א', מה נעשה בשימושים ברקע. הרקע היום הוא שטח חקלאי, שצריך להיות מעובד עד שיבנו אותו. אפשר לסמן אותו כחקלאי לתקופת ביניים, אבל הלאה בתכנית המפורטת, כך שמבחינה סטטוטורית, השלב הוא שלב ביצוע והוא לא שלב סטטוטורי, והכוונה היא שהתכנית הסטטוטורית הזאת שתלויה על הקיר זאת שתאושר, אבל היא תיבנה בפועל בשני שלבים כי לא בונים את כל הטרמינל, לא בונים את כל מערכת הכבישים, אלא בונים את מה שיופיע בשלב א'.

מעבר לעמוד 12 של התוכניות הכלליות תגיעי גם לעמוד 16 בהוראות התכנית ושם יש פירוט מאוד מאוד מדויק לגבי כל תכנית מה נעשה בה, והוא מתייחס לתשריט ובתשריט הזה יש הגדרה של מגרשי בניה אם ההגדרת גמישות בתוך המגרשים האלה, אין ההנחיות הכלליות האלה של איזורי השימושים הכללים, אלא הגדרה מאוד מדויקת מה מותר ומה אסור.

קטי: אתה אומר שיש טבלת זכויות לשלב א'?

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

רפי לרמן: לא לשלב א'. לשלב ב'. אפשר לקחת ולהעביר את אותם סעיפים בתשריט ממתקנים ראשיים ולראות מה ממנו נבנה בשלב א'. אם רוצים לעשות את זה, לא הראינו את כל הרכיבים של התשריט ואת כל רכיבי התכנית בשלב א' ושלב ב', משום, שאני אומר שוב פעם, אם זו היתה בעיה עם מערכת מסובכת, אם משתמשים שונים וקרקעות שונים אז התמונה היא אחרת. מאחר ואנחנו מדברים על מערכת פנימית סגורה ואנחנו מראים את הצד הטכני בסך הכל, לגבי מימוש התכנית, זה לא שבשלב א', אנחנו לא מבקשים שבשלב א' יאשרו את מה שמאושר בשלב א' ואחר כך נבוא להליך שונה ונאשר לשלב ב', אלא שלב א' הוא הביצוע, חלק הביצוע של התכנית ביחס לשימושי הקרקע הסופיים.

קטי: אבל זה מספק את הדרכים ברמת שירות מסויימת כאשר אתה צריך להתייחס לאיזשהי פרוגרמה שהמערכת הזו תשרת. לא סתם חילקנו את זה לשלבים, אלא אתה הגדרת שלב א' על פי כמה שהקיבולת דורשת ומערכת הדרכים צריכה לספק את אותו השלב. אז אתה לא יכול לנצל זכויות בניה של שלב סופי איפה הבקרה לעניין הזה.

אתה הגדרת שלב א' שטחים מסויימים ואמרת זה שלב א'. על פי איזו פרוגרמה או על מה ביססת את גודל השלב, כי הרי הגדרת גם הרחבה מוגבלת של מחלף כפר חב"ד ואתה נותן שלביות ביצוע. כל שלב ביצוע צריך להתבסס על פרוגרמה מסויימת שהיא תספק. הרי זכויות הבניה הם כלליות בשלב א' ו-ב'.

יו"ר: אני רוצה להבין את האלה שלך. אני מסתכלת בשני התשריטים. מערכת הדרכים מקבלת בין שני השלבים, יש שוני לגבי המחלף עצמו, המחלף חיבור עם דרך מס' 1 ובחלק המזרחי של התכנית, המערכת הדרכים, ובחלק המזרחי של התכנית. עכשיו, חיבור עם דרך מס' 1 כפי שהוא מוצע בשלב א' האם נבדק, נבדקו נפחים וכו', או האם את מתייחסת למה שקורה בתוך התכנית, כי יש שני סוגים של פעילויות?

קטי: יש שני סוגי פעילויות. עכשיו איך, אני לא יודעת מי יחליט על הוצאת החיתרים, בהתאם למה, אם זה בידי הועדה המחוזית ולא בידי הועדה המקומית, אבל מכיוון שטבלת זכויות הבניה, ריכוז התכליות, טבלה אחת לשני השלבים, אין הפרדה של שלב בתוך התקנון הכתוב, לא התכלית, איך הבקרה, איך היכולת למדוד היכן שלב א' מבחינת קיבולת, מבחינת זכויות והיכן ממשיך שלב ב'?

יו"ר: רפי יש לך תשובה?

רפי לרמן: אני מנסה להיזכר מה הנושא היה מבחינת השלבים. אין התניה של שלבים זה אחרי זה, עמוד 29 לתקנון סעיף 17. סעיף 17(2) אומר תחילת ביצוע של שלב מסויימים יכול שיעשה גם לפני סיום ביצוע של השלב הקודם עם קבלת אישור הצגתו.

איזה מהדורה יש לך? שלך היא הקודמת כנראה.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

רפי לרמן: לא כתוב פה מהדורה, זה נגמר בסעיף 15 אצלי.

יו"ר: אפרל 95 זה האחרונה. יש עמוד 29 אז זה פשוט, זה החומר שהיה בפני המועצה אפריל 95.

רפי לרמן: טוב, אני מבקש לקבל חוברת מעודכנת רבותי.

יו"ר: יכול להיות שיש לך גירסה שהיתה בועדת החיגוי ולא הגירסה המתוקנת שהיתה בפני המועצה הארצית, כנראה שזה ההבדל.

רפי לרמן: ..אלא התכנית, כתוב התכנית תבוצע בשלבים ותחילת ביצוע של שלב מסויים יכול להיות שתיעשה לפני הסיום של התכנית בשלב הקודם. זה נראה לנו, נשאר להמחשה וגם הגמישות שדרושה לחוסיף אלמנטים שאינם מופיעים נאמר בשלב א' והם יתעוררו במהלך הזמן.

יו"ר: קטי יש לך עוד הערות?

קטי: כן, נושא צוות המלווה שהוזכר עכשיו, אנחנו בחלט מצדדים בהמלצת הועדה המחוזית לבטל את הקמת צוות שכזה ולהטיל את הסמכויות על הועדה המחוזית שתפעל כועדה המקומית ותפקח ותקים בקרה על שלביות ביצוע, על אכיפת התפעול של השירות.

יו"ר: אתם רוצים להתייחס לזה, מה צריך לעשות הצוות המלווה? או שנשאיר את זה.

נאמר גם במכתב המודפס שהרשות מקבלת את עמדת הועדה המחוזית והועדה המקומית לענין זה. בעמוד 4 בצד שמאל.

יו"ר: יש לך עוד הערות קטי?

קטי: רק ההערות הטכניות שמכיוון לא ראיתי אותם בועדה המחוזית, אני שומרת את הזכות למסור אותם בועדה המחוזית ואם תראה לנכון תוכל לכלול אותן בהערות שלה.

יו"ר: אם יש לך הערות למה שלא תמסרי אותן.

קטי: או קיי, אני אמסור.

יו"ר: והועדה המחוזית יש לה הערות, מהן ההערות של הועדה המחוזית.

קטי: היא כותבת.

שפרה: היו לנו הערות טכניות ואנחנו התייחסנו בעמוד 7 בנושא של גמישות התכנית ואמרנו שכיוון שזו תכנית הכוללת בתוכה הוראות של תכנית מפורטת יש צורך להגדיר ולפרט הוראות בתקנון ברמה של אפשרות להוצאת היתרי בניה ולא בסגנון כללי.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

רפי לרמן: זה יחד עם תשריט למתקנים ראשיים, אני רוצה שתעברו על התוכנה, נכון שבחוראות התכנית יש ...

שפרה: כן, אבל א. הנספח הזה הוא לא מחייב. זה נספח בינוני?

רפי לרמן: לא בינוני, פריסת מתקנים ראשיים, בתשריט מס' 5 תקראי בעמוד, במסמכי התכנית מחייב, בעמוד 6, תראי בעמוד 6.

שפרה: כן, אני ראיתי למטה.

רפי לרמן: ראית? הסעיף האחרון, 1.5.5

שפרה: מה שאנחנו התכוונו שגם הדבר הזה לא מספיק מפורט על מנת להוציא היתרי בניה. היו לנו בעיות גם עם הנושא של התכליות, אנחנו

רפי לרמן: שזה מצורף לתשריט הזה שתלוי על הקיר עם הגדרה של חלקות, עם הגדרה של שימושים זה לא מספיק מפורט? זה חלק, אני מבקש להדגיש את זה כאן.

אם התשריט בהגדרה הכוללת של שירותי תעופה, נכללים שורה שלמה של דברים, נשאלנו באחד השלבים על ידי ועדת ההיגוי ומה קורה למשל מרכז אנרגיה שהוא יוצר רעש, יתרוצץ בשטח של שירותי תעופה, אין לנו שום אפשרות בקרה.

הנספח הזה, התכנית הזאת, כשמפרטת משבצות שכותבת נניח ש/4 מרכז אנרגיה ובהוראות התכנית כתוב מרכז אנרגיה, מסומן גם בנספח הבינוני הגוש שבתוכו יהיה פחות או יותר מרכז האנרגיה ונאמר שרמת הגמישות היא, כל עוד מצד השימושים הזאת לא חורגת מהקונטור שהוגדר לה, שהוא שווה ערך למגרש, אין בזה שינוי תכנית. זה כל הגמישות שנשארה בתכנית הזאת.

עכשיו להערכתך זה פירוט יתר של תכנית מפורטת ביחס למקובל בתוכניות בניין ערים.

קטי: הרחבת הטרימינל הקיים, האם מתוכננת הרחבה של הטרימינל הקיים היום? והאם אותה הרחבה כלולה פה, מה שאתם תקראו לה אחר כך טרימינל איזורי, או שזה מקבל שם אחר.

רפי לרמן: האם מותר להרחיב אותו? מותר להרחיב אותו.

קטי: מתוכננת כבר עכשיו הרחבה בפועל?

רפי לרמן: אני לא יודע לענות.

קטי: והאם אותה הרחבה שמתוכננת היא מופיעה פה?

שפרה: הרחבה של איזה טרימינל?

רפי לרמן: הקיים.

יו"ר: בעצם מה שאת שואלת את מחדדת מעלה דוגמה של הטענה שטענת קודם, שמאחר ואין טבלת זכויות נפרדת לשלב א', מתי אתם

מתכוונים את הטרמינל הקיים להגדיל?

רפי לרמן: להגדיל?

שפרה: אי אפשר להגדיל אותו, ההגדלות הם מינוריות אם אפשרי בכלל היום.

יו"ר: או כן או לא, זה לא שאלה,

שפרה: זה לא להגדיל, אין איפה להגדיל.

יו"ר: על פי החוראות אפשר להגדיל. תסתכלי על הטבלה של הזכויות.

רפי לרמן: על פי החוראות אפשר להגדיל ויש פה, יש כאן בעיית אמת עם הבנינים הקיימים, כי יש בטרמינל הזה גם קטעים שמיועדים להריסה, יחד עם פיתוח התכנית. את יכולה, אם נורא רוצים רואים את זה בתכנית, רק צריך להסתכל עליה.

יו"ר: אני לא הבנתי עכשיו את התשובה שלך.

רפי לרמן: יש בעיית אמת עם מה שקראנו שימושים חריגים בתכנית. יש בתכנית הפיתוח של הנמל, אני רוצה להסביר, יש בתכנית הפיתוח של הנמל כוונה בטווח ארוך לפתח מסלול הסעה שרואים אותו בתכנית הזאת, והוא עולה על הטרמינל הקיים, כאשר ירצו לעשות את המסלול הזה, יצטרכו להרוס חלקים מהטרמינל הזה שחם עכשיו עוד בבניה.

קטי: היום יש טרמינל בבניה?

יו"ר: כן, זה מה שאומר.

רפי לרמן: או שזה שעכשיו הסתיימה ההרחבה שלו.

שפרה: הקטע שעכשיו בונים הוא לא בקטע להריסה.

יו"ר: טוב, זה לא משנה.

רפי לרמן: לא משנה, דברים שנבנו רק לאחרונה על פי תכנית האב לפיתוח השדה לטווח ארוך מיועדים להריסה. עכשיו, אנחנו לא יודעים לומר היו, מתי הדברים האלה ייחרסו, לא מסוגלים לומר את זה. זה תלוי אם התכנית תאושר, אולי התכנית הזו תתעכב אינני יודע עוד כמה זמן, אז המצב הוא שאנחנו כתבנו שיש פה בנינים חריגים, שעל פי תכנית האב של השדה, מחייבים הריסה ולכן הם בנינים חריגים, אבל מתי ייחרסו אותם, הם פונקציה של פיתוח השדה. אין טעם להרוס נאמר את תחנת כיבוי האש אם לא עושים את הערכת מסלול החסעה ולכן ההריסה קשורה בפיתוח השדה.

עו"ד לוי: כאן יש לנו הערה, הערה מתקנת או משלימה. בדיון שקיימנו אנחנו מציעים לא לקרוא לבנינים האלה או

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

לשימושים חריגים, אלא הם ימשיכו לפי השימושים הקיימים
ובהדרגה יוחלפו או יוסרו, או ייחרסו ככל שהתכנית מתקדמת
לשלבי הפיתוח החדשים, מבלי שקובעים כרגע זמן.
יקראו להם שימוש קיים עד אשר הוא ישונה בשלבים, לפי
שלבי הפיתוח.

יו"ר: אבל עדיין אין תשובה לשאלה אם מגדילים, כמה מגדילים?

רפי לרמן: אני לא יודע לענות. לפי מיטב ידיעתי לא מגדילים את
הטרמינל הקיים.

יו"ר: אבל לפי טבלת הזכויות אפשר להגדיל אותו.

שפרה: אפשר להגדיל אותו, אבל כשיהרסו צריך יהיה להגדיל אותו
באותו איזור שמסומן.

יו"ר: אז התשובה בעצם לקטי צריכה להיות, ששלבי הביצוע שייקבעו
בתכנית, לא כשימוש חורג אלא שלבי ביצוע שיחזקאל אמר, הם
אלה שיאפשרו ניצול מלוא זכויותהבניה שמופיעות בטבלה.

ולרי ברכיה: אפשר להתייחס לנקודה הזאת. אמנם קטי התייחסה לנקודה
או לאלמנט, אבל אני חושב שמה שהיא אומרת הוא שייך להרבה
יותר בתוך התכנית.

יש כל מיני דברים בתוך התכנית, אבל, והתכנית אם תאושר
היא תאפשר כל מה שיש בה בכל לוח זמנים אפשרי, או היא
תאפשר גם, היא לא יכולה להכריח פיתוח של דברים
שמסומנים.

זאת אומרת אף פעם לא נדע מה מתבצע או מה לא מתבצע. יש
מקום להגיע לשלבי ביצוע גם מתואמים אבל גם לדעת שיש
אלמנטים שיש קשר ביניהם ויש דברים שיש התניה בין ביצוע
אלמנט אחד וביצוע אלמנט אחר, או יש קשר בין שלבים שזה
צריך להיות לפני וזה צריך להיות אחרי והדברים האלו הם
חסרים לכל האורך והרוחב של התכנית ולא רק בנקודה שקטי
הצביעה עליה.

יו"ר: לא, היא נתנה דוגמא, אני אמרתי היא נותנת דוגמא להערה
שהיא נתנה קודם כאשר היא העלתה את השאלה הזאת.

קטי: הדברים לא ברורים, כמו למשל גם הרכבת.

רפי לרמן: אני לא מאמין שרשות שדות התעופה מסוגלת היום לתת
תכנית שתאמר ותקשור ברמה של תכנית ארצית, מחייבת, אפילו
בתכנית מפורטת, שתוכל להתחייב היום על אופק של 20-25
שנה מה בדיוק היא תהרוס כשמה בדיוק היא תבנה ולכן, אז
השאלה, יכול להיות שלא צריך להגיש תכנית מפורטת, אבל
צריך לבנות את הטרמינל. אז אם אפשר לבנות את הטרמינל
בלי מפורטת, זה טוב.

עו"ד לוי: החוק מאפשר פיתוח בשלבים, בלי לצייין את לוחה זמנים,
זה לא מחייב לוח זמנים אלא בהתאם להתקדמות בפיתוח
והצרכים ואת הצרכים אי אפשר לצפות בוודאות מראש.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

יו"ר : אני מציעה שנשאיר את זה לדיון הפנימי, אבל זאת נקודה שהועלתה עם הדגמה של הנקודה הזאת. שמענו את התשובה של רשות שדות התעופה שהתשובה הזאת אומרת שאי אפשר לקשור את הדברים מפני שהדברים הם מאוד נזילים, זאת התשובה של רשות שדות התעופה.

התכנית, אני מזכירה, קבעה בשעתו את צוות הליווי שלמעשה לא סתם שמו פה את צוות הליווי בנוסף לגוף שצריך לתת רישוי וגם קבעו איזשהו הרכב לצוות הליווי שכנראה היה אמור לתת פתרון לשאלה הזאת, אבל הועדה המחוזית בעצם ממליצה שלא לקבוע את צוות ההיגוי אלא להשאיר את הסמכויות בידי הגוף שמתיר, נותן גם היתרי הבניה שזה הועדה המחוזית במקרה הזה.

קטי יש לך עוד הערות?

קטי : לא.

יו"ר : תודה רבה.
לוד בבקשה.

דינה : אני רציתי להגיד שדנו בנושא פתרונות לגבי מזעור מפגעי הרעש כפי הם עולים בסעיף 4 והוצגו על ידי המשרד לאיכות הסביבה, מפגעי הרעש. הפתרונות המעשיים לגבי מזעור מפגעי הרעש כפי שהם עולים בהערות המשרד לאיכות הסביבה. נושא שהועלה קודם גם על ידי נציגים אחרים, נושא של פתרונות של מפגעי הרעש.

זה ההערות של משרד איכות הסביבה גם עולות בתסקיר.

יו"ר : האם נמצא כאן מישהו מהיחידה לאיכות הסביבה בעיריית לוד? או שזאת את? מהתעשיה האוירית?

---- אין הערות.

יו"ר : אין הערות. חברת יכין כק"ל? לא נמצאת כאן. דחף דלג?

עו"ד אופיר : כן, אני נמצא. אני צירפתי מכתב לגבי החתייחסות שלנו אבל אני מבקש לחדד מספר נושאים שאינם מפורטים כמובן במכתב.

התכנית היא כפי שמצויין בגוף התכנית, היא ברמה של תכנית מפורטת שניתן להוציא מתוכה היתרי בניה.

עכשיו, בין השאר, התכנית כוללת הוראות בדבר איחוד וחלוקה של מגרשים. עכשיו לשיטתנו רשויות התכנון עשו מעין קפיצת דרך, מראש הסולם לתחתית הסולם, וזאת בניגוד לחוק שקובע היררכיה מסויימת של תוכניות.

עכשיו, המענה של הועדה המחוזית, בהתייחס להערה הזו כפי שהועלתה בפניה היתה בעמוד 1 לדעתי על פי תקדים בבג"צ קול אמריקה ניתן לערוך תכנית מתאר ארצית הכוללת בתוכה הוראות של תכנית מפורטת.

בכל הכבוד אני רוצה לחלוק על ההמלצה הזאת, ככל שזה

משרד חפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

מתייחס להליכי איחוד וחלוקה. אני רוצה להתייחס ספציפית לענין איחוד וחלוקה ופה אני אצור את האבחנה. בג"צ קול אמריקה והבגצ"ם שבאו אחריו לדעתי, כולם מתייחסים להליכים תכנוניים שלגביהם לא נקבע במפורש בחוק, במסגרת איזה תכנית ניתן לאשר אותם. סעיף 121 לחוק התכנון והבניה קובע במפורש, בואו נפריד, סעיף 121 קודם לתיקון 43 קבע שהליכי איחוד וחלוקה ניתן לאשר במסגרת תכנית מפורטת בלבד, לאחר מכן, במסגרת תיקון 43 שבאה לאחר בג"צ קול אמריקה, נקבע במפורש שהליכי איחוד וחלוקה ניתן לאשר במסגרת שתי תוכניות, תכנית מתאר מקומית ותוכנית מפורטת. דהיינו, המחוקק לאחר ששקל ולאחר שבחן את חילכת בג"צ קול אמריקה, בחר לקבוע במפורש מהם התוכניות במסגרתם ניתן לאשר הליכי איחוד וחלוקה. אני רואה בזה פגם חמור מאוד בתכנית.

יו"ר: האם בג"צ קול אמריקה בכלל הזכיר איחוד וחלוקה?

עו"ד אופיר: לא, לא הזכיר. אני אומר, אני כרגע מתייחס להמלצות הועדה המחוזית.

יו"ר: אתה אומר שהתשובה שלהם להערה שלכם בדבר סעיף 121 לא רלבנטית?

עו"ד אופיר: לא רלבנטית. יתרה מזאת, ההערה שלנו כפי שהשמענו אותה בבית דגון וכפי שפירטנו אותה במכתבים קודמים שלנו אומרת באון חד משמעי, ככל ובמידה שרוצים לאפשר הליכי איחוד וחלוקה במסגרת תכנית, התכנית הזאת צריכה להיות אחת משתיים, במצב החוקי היום, או במסגרת תכנית מפורטת, או במסגרת תכנית מתאר מקומית.

רשות התכנון מבחינתנו לא יכולה להתעלם מהחוראה הספציפית הזאת שהיא בבחינת דין ספציפי ולהכניס הוראות כאלה תוך התכסות באיצטלה מסויימת של בג"צ כזה או אחר, זה לא המקרה. חד משמעית זה לא המקרה.

אני רואה בזה פגם מחותי שיורד לשורשו של ענין, ואני חושב שבנסיבות אלה אי אפשר לדון בהליכי איחוד וחלוקה במסגרת התכנית וגם אני לא רואה תשובה בהערות של הועדה המחוזית או בהתייחסות אחרת של המועצה הארצית לנושא הזה. זה נותן לאותם נפגעים את הכוח לבוא מול הועדות המחוזיות ולהשמיע את התנגדותם לאותה תכנית.

אני לא חושב שבנסיבות המקרה יש, זה מהווה תחליף הולם להגיש את שיטת ההערות כפי שאנחנו נוקטים כעת בהתייחס לתמ"א 4/2' וההליך שמחייב הוא הליך של התנגדות. הליך של התנגדות לא יכול להיות בנסיבות האלה ואני רואה בכך שלילה של זכויות של צדדים שלישיים ואני מיד אתייחס לזה, שגם זכרם, ברובם לא בא במסגרת הוראות תמ"א 4/2'. אז גם זכרם לא בא במסגרת הוראות תמ"א 4/2' וגם לא ניתנת להם אפשרות להתנגד כפי שנקבע בהוראות חוק התכנון והבניה.

עכשיו פה גם ניתן אנב לאבחן את בג"צ קול אמריקה. בבג"צ קול אמריקה נאמר שזכות של אזרח להתנגד נדחית מפאת הרכבה

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

המגוון של הועדה שמייצגת את כל משרדי הממשלה. עכשיו, בבג"צ קול אמריקה נידונה האלה של פגיעה באיכות הסביבה וצרכי הציבור, אבל לא לקחו בחשבון שמה פגיעה בזכויות קנייניות של הפרט כפי שבא לידי ביטוי במסגרת תמ"א 4/2'.

עכשיו, קטי כבר התייחסה קודם לענין של העדר פרטים מספקים במסגרת התכנית, אני רק אחזור להדגיש את זה גם מבחינתנו.

לדעתי לא בדקו את מכלול הנתונים שצריכים לענין ברמה שמאפשרת דיון במסגרת תכנית מפורטת. אם רצו איכשהו להכשיר את תמ"א 4/2' כתכנית מפורטת, ואני חושב שניתן לראות את זה כעולה גם ממסקנות הועדה המחוזית, או המלצות הועדה המחוזית.

לדוגמא, בסעיף 3(ד) להמלצותיה הועדה המחוזית מציינת, למיטב הבנתנו זכויות הבעלות והחכירה, אני מדגיש למיטב הבנתנו, זכויות הבעלות והחכירה לדורות במקרקעין נשוא התכנית הינם בידי המדינה ו/או גופים אחרים הפועלים מטעמה.

אני מבין מזה שגם הועדה המחוזית לא מצאה לזה תשובה ברורה. כלומר לא רק עורך דין אויר או בעלי זכויות אחרים במסגרת התכנית לא מצאו תשובה ברורה למחות הזכויות במסגרת התכנית- או לדרך הטיפול בהם, אלא גם הועדה המחוזית, תיכף גב' פרנקל אולי תתקן אותי אבל כך אני מבין את הענין.

יתרה מזאת, בסיפא של סעיף 3(ד) שקובע במידה וחהנחה תתברר כשגויה יש לבצע איחוד וחלוקה שלא בהסכמה כדי לרפא פגם זה, אין כדי לרפא פגם זה שנפל בתכנית בענין הזה, אין כדי לרפא את הפגם הזה.

ברור שאנשים שעוסקים יום יום בענייני תכנון ובניה גם הם לא מצאו את העובדות המספקות. התשובות לענין כדי לתת תשובה הולמת לבעיות שמתעוררות במסגרת התכנית.

עכשיו אני רואה, אני רוצה לצטט קטע מבג"צ קול אמריקה שבו עשתה שימוש הועדה המחוזית, שם נאמר בעמוד 564, כדי לקבוע את החשפעות הסביבתיות ואחרות, יש חשיבות לידיעה מדויקת של התכנית לפרטי פרטיה, ללא ידיעת כל פרטי התכנית אין אפשרות לקיום דיון ענייני ברמה מקצועית המתחייבת מחשיבות הנושא.

אני רואה בזה פגם מהותי מאוד בתכנית.

עכשיו אני רוצה לעבור, אני אולי אוסיף עוד שתי הערות כלליות קצרות, אבל אני רוצה לעבור כרגע מן הכלל אל הפרט. מן הכלל אל הפרט אני רוצה להתייחס למרשתי דחף דלק בע"מ. כשאני עיינתי לראשונה בהוראות התכנית כאילו האדמה בלעה את פיה, ודחף דלק מעולם לא היתה במקום בו נמצאת עשרות שנים.

עכשיו, מרשתי נמצאת בגוש 6703 חלקות 33, 5, 6 ו-67 זה האיזור אנב שמתוחם בתכנית בסימון ש.ע.1. עכשיו אין כל ביטוי לתחנת דלק, זאת אומרת יש ביטוי במסגרת השימושים והייעודים במסגרת ש.ע.1/ אבל אין כל התייחסות או איזכור של התחנה שלנו, כלומר אין כל איזכור לכך שבמשך עשרות שנים נמצאת שם תחנת דלק, שמשרתת אוכלוסייה רחבה שנמצאת בציר תנועה מרכזי לתוך שדה התעופה, כאילו אנחנו לא

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

קיימים.

עכשיו אני רואה בזה, מעבר לפגיעה בקניין

יו"ר: כל הכתוב בסעיף 5(7) ו-5(7) כולל שירותי דרך.

עו"ד אופיר: לא, אני אומר, השימושים במסגרת השימושים, יתרה מזאת

אפילו כתוב במסגרת התכנית גם תחנת דלק במסגרת ש.ע.1/ נדמה לי שהתייחסו לנושא הזה קודם לכן, אבל אני אומר אנחנו נמצאים בתוך מתחם שבו אמורה להיות תחנת דלק. אנחנו לא מצויינים בתכנית כמופיעים, כשמתמשים בתחנת דלק בחווה, או בעבר של עשרות שנים אחורה וזה נעשה לאחר חוק כב' אדם וחירותו, ובחוק יסוד כבוד האדם וחירותו נקבע שאין פוגעים בקניינו של האדם אלא במידה שאינה עולה על הנדרש. זה במידה שאינה עולה על הנדרש.

לכל הפחות, כדי למזער את הפגיעה שלנו יכלו להציע לנו תחנה חילופית במתחם שמיועד להיות פה תחנת דלק, לכל היותר, אבל אין שום איזכור, אין שום התייחסות. לנו לא ברורה ההתייחסות שלכם כלפינו והליכי התכנית רצים ומתמשכים, ואנחנו לא ברור לנו איך אנחנו אמורים להיות מפוצים כשהנזקים שעשויים להיגרם לנו הם בסדר גודל של מיליונים. אני אומר את זה, זה גם לא אחראי מבחינת הציבור, כי מבחינת הציבור, הציבור יצטרך לשאת בנזקים של מיליונים.

עכשיו זה מקשר אותי לנושא הבא. הנושא הכמעט אחרון שלי. אני בזמנו כשדיברנו על הסקר הכללי שהתייחס לתמ"א 4/2 טענתי שלא ניתן לנתק את תמ"א 4/2 ו-תמ"א 4/2' מדיון מאוחד בהם. דיון מאוחד בהם מתייחס גם לסקרים או חוות דעת אחרות שניתנים לגבי שתי התוכניות.

עכשיו, הועדה המחוזית בהמלצה שלה היא כותבת בפסקה ראשונה שתי התוכניות גם יחד ובמקביל נדונות על ידי המועצה הארצית והועדה המחוזית. אני מייחס חשיבות ליחד ובמקביל. אני הדגשתי. כדי שחברתי לא תהיה מודאגת אז אני אקרא.

תמ"א 4/2 לשיטת הועדה המחוזית או בכלל, מטווה את... להקמת שדה התעופה ו-תמ"א 4/2' מפרטת את עקרונות התכנון שהוטו בכל הקשור לתכנון הקרקעי של השדה, יפה. אם היא מפרטת את עקרונות התכנון שהוצגו בכל הקשור לתכנון הקרקעי של השדה אז היא אמורה גם להתייחס להשפעה ולנזקים שעשויים להיגרם לבעלי זכויות שנפגעים נוכח עקרונות התכנון שמתייחסים לתכנון הקרקעי של השדה.

אני לוקח לידי את הסקר הכללי שמתייחס לתמ"א 4/2, אני רואה שהפגיעה ואני זוכר שבדיון וכמובן זוכרת דינה התייחסו רק לפגיעה מהשימושים האוויריים, לא היתה שום פגיעה לשימושים הקרקעיים.

עכשיו, יש פה הרבה בעלי זכויות שבדומה למרשתי עשויים להיגרם להם נזקים במיליונים. איך ייתכן לעשות סקר, שלא לוקח בחשבון עלויות וחסרונות שמתייחסים לשימושים הקרקעיים? לדעתי חייבים לעשות פה סקר אחד ומאוחד שיתן באמת תמונה ברורה הן לגבי תמ"א 4/2 והן לגבי תמ"א 4/2'.

אולי לסיכום אני אומר, שקראתי פה שורה של נושאים שהייתי

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

מקווה לקבל עליהם התייחסות הולמת, אבל חלקם הרב לדעתי מחוץ בגדר פגמים מהותיים שלא מתן פתרון הולם לפגמים האלה, או בואו נגדיר את זה ככה, לדעתי בשלב זה לא ניתן בכלל לדון בתמ"א 4/2' לחלוטין.

הפגמים האלה לדעתי מספיק מהותיים שלא ניתן בשלב זה לדון בתמ"א 4/2', בכל אופן אני חושב שאתם חייבים לתת לזה, לבעיות האלה מענה הולם והמענה ההולם בהקדם האפשרי. זה ברמה של הכלל.

ברמה של הפרט, אני חושב שמן הראוי שאנחנו נקבל תשובה הולמת וברורה לזכויותנו במסגרת התכנית ולפתרון שאתם מציעים או לאלטרנטיבה, או לאיך אתם מתכוונים למזער את הפגיעה בזכויותינו, תודה רבה.

יו"ר: תודה, יש לי רק שאלה אליך, בעצם אתה גם טענת את הטענות שטענת בפני הועדה המחוזית וגם התייחסת גם להמלצת הועדה המחוזית בגין טענותיך נכון.

עו"ד אופיר: ההמלצה נתנה לדעתי תשובה שאינה הולמת לטענות שלי. לא טענתי דבר שטענתי קודם לכן, זה נושאים כולם חדשים.

שפרה: אני רוצה להתייחס, לגבי הנושא של היררכיה של תוכניות, היתה המלצה של הועדה המחוזית בנושא תקדים בג"צ קול אמריקה. אני לא עורכת דין, אולי בנושא הזה יגיש יחזקאל לוי לנושא, אבל זאת התשובה שנכתבה בהתייעצות עם היועץ המשפטי של הועדה המחוזית.

לגבי הנושא של איחוד וחלוקה, בעמוד 2 לתכנית כתוב בעל הקרקע, מדינת ישראל ואחרים באמצעות מינהל מקרקעי ישראל. בנוסף לכל החערות של היישובים אז מה שבעצם אנחנו כתבנו שלפי מיטב הבנתנו זכויות הבעלות והחכירה נשוא התכנית הינם בידי המדינה ולא בידי גופים אחרים, כי היתה הפקעה שבוצעה על ידי שר האוצר במסגרת פקודת הקרקעות חדרשה לצרכי ציבור.

אז אמרנו, אם זה כך, יש לתקן את הוראות התכנית, באופן שיובחר כי בוצע איחוד וחלוקה בהסכמת הבעלים. אם זה לא כך, ויש אחרים באמת שהם פרטיים אז צריך להבהיר שהתכנית ביצעה איחוד וחלוקה שלא בהסכמת הבעלים ולצרף טבלאות איזון כנדרש, או לחילופין במקרה של הסכמה להחתיים את בעלי הזכויות לתכנית.

הוא פירש איזה פירוש יתר,

עו"ד אופיר: הקראת עכשיו את עמוד 2 מהתכנית, זה עמוד 2 שהיה לנגד עיני ולנגד כל מי שעיון בתכנית.

שפרה: אם אומרים לבצע בדיקה ששטחים חייבים להשאיר ואיזה שטחים לא, אז זה חייב להיות לפני התהליך של ההפקעה ולא אחריה, מכיוון שההפקעה רצה במקביל צריכים לתת פה איזשהי הכרעה מה קורה בינתיים עם ההפקעה כי אחרת אין טעם לעשות את הבדיקה הזאת.

זה מה שיווצר, ההפקעות ימשיכו, יסתיים התהליך של ההפקעה ויגיע לשלב שאין חזרה ממנו ובמקביל אתם נותנים המלצה לבדוק האם בכלל צריך אותו למעשה. זה בדיוק הנקודה

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

שאנחנו מצביעים עליה.

יו"ר: מה קורה באמת בתהליך ההפקעה?

שפחה: ההפקעות הם בשלב כבר חלק שטחים אני מבינה פה מסביב לשולחן שכבר תפסו בהם. במקרה שלנו למשל, אמנם פרסמו כבר הודעה לפי סעיף 5 ו-7 אבל בפועל עוד לא תפסו את החזקה וזה שלב שלפי פקודת הקרקעות ניתן עדיין לחזור מההפקעה ולכן החמלצה בסעיף ה' לעשות את הבדיקה,

יו"ר: מה מונע את תפיסת החזקה? ההליך של השימוע כבר התקיים?

שפחה: בבית משפט?

יו"ר: כן.

שפחה: לא, עדיין לא היה. ולכן אם ממליצים לעשות בדיקה אז אולי במקביל יוציאו חמלצה לעכב בינתיים את ההפקעות, אחרת מה המהות של כל הבדיקה?

עו"ד אופיר: ברור מה שקורה פה למשל שיש פה דיס אינפורמציה, כלומר חסרה אינפורמציה מהותית.

זה שאנחנו לא ברור לנו בדיוק מה קורה פה, כמו לוועדה המחוזית, זה נובע מזה שהוראות התכנית אינן מפורטת מפסיק.

יו"ר: הוראות התכנית לא נוגעות לחלק הבעלותי או הקנייני.

עו"ד אופיר: בסדר, אבל מספיק שבחורות התכנית נכתב, בעמוד 2 שמדובר רק בזכויות שהם בידי המדינה או גופים אחרים הפועלים מטעמה כבר יש פה איזשהו כשל.

לא יעלה על הדעת שבתכנית מתאר ארצית תהיה טעות כזאת וימשיכו ויעברו הלאה, כשיש פה מספיק בעלי זכויות שהם בעלי זכויות פרטיות ושנפגע קניינם הפרטי.

יו"ר: טוב, יחזקאל בבקשה.

עו"ד לוי: קודם בקשר לחערה הנוהלית, כיוון שרק עכשיו קיבלנו את המכתב המפורט של משרד עורכי הדין שמייצג את חברת דהף דלק, אז אנחנו רוצים לשמור לעצמנו את הזכות להגיב בצורה מפורטת לכל הטענות. מספר הערות קצרות. הטענה המשפטית כאילו תכנית מתאר ארצית לא יכולה לעסוק, בין השאר, בתוכניות איחוד וחלוקה מחדש, אני חושב שהיא מפורטת, במיוחד הפרשנות לסעיף 121 כאילו הסעיף קובע חד משמעית שתכנית איחוד וחלוקה מחדש תיעשה רק בתכנית מפורטת, אז גם לפני תיקון 43 וגם לאחר תיקון 43 לא היה שינוי במצב המשפטי.

ישנם מספר פסקי דין שאומרים במפורש, שתכנית איחוד וחלוקה מחדש יכול שתיעשה או בתכנית מפורטת, או אגב תכנית מתאר, ראה פסק דין קאסס-גרני, שהוא פסק דין הבסיסי בנושא תכנית איחוד וחלוקה מחדש. ניתן לפני

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

כשנתיים. וגם לאחר תיקון 43 לא השתנה הדבר בנושא הזה.
אני מוכן לפרט בהרחבה

עו"ד אופיר: איזה פסק דין היה אחרי תיקון 43 שתמך בהילכת קול אמריקה?

עו"ד לוי: א. תיקון 43 הוא רק חדש, זה עתה.

עו"ד אופיר: זה בדיוק הטענה אז בוא אני אפנה את הטענה שלי. תיקון 43 שבא לאחר פסקי הדין האלה, לא רק שחיזק את הטענה שלי, זאת אומרת לא רק שהוא השלים את הטענה שלי אלא הוא גם חיזק אותה. במה הוא חיזק אותה? אם תיקון 43 רצה לבוא ולקבל את הילכת בית המשפט העליון, הוא היה מבטל את החוראה שהליכי איחוד וחלוקה רק במסגרת תכנית מתאר מקומית ובמסגרת תכנית מפורטת. דא עקא שהוא לא עשה כך, הוא הוסיף תכנית מתאר מקומית לתכנית מתאר מפורטת כפי שהיה לפני תיקון 43.

עו"ד לוי: אני מוכן להתפלמס ולחתפלפל על תיקון 43 אני מכיר אותו די עמוק את התיקון הזה, אבל לא כאן הפורום אם זה דיון משפטי, רק בעיקרון נאמר ככה, כדי לא להשאיר את הטענה ללא תגובה אז אני אומר מבחינת הפרוטוקול שאנחנו לא מקבלים את הטענה הזאת ואנחנו נפרט את תשובתנו במלואה, נביא לידיעת הועדה וכמובן הצדדים. עכשיו הנושא הזה של דיני הקניין וזכויות הקניין אנחנו מציעים שהועדה לא תיכנס לשאלת הזכויות הקנייניות והפקעות. נושא ההפקעות נידון בבג"צ הוא מטופל בנפרד, והתכנית תרוץ. עכשיו, אם ימצאו אחר כך

יו"ר: אבל עלתה פה הטענה שזה מטופל בנפרד והתכנית תרוץ, נוצר מצב שבאים הטוענים ואומרים, התכנית מסתמכת על מצב שהוא לא המצב לאשורו.

עו"ד לוי: כן הטענה הזאת נטענה בבית המשפט העליון. בית המשפט העליון פסק את פסקו, שנכון שבהרבה מקרים מקדמים את התהליך התכנוני לפני תהליך ההפקעות, אבל בית המשפט העליון הצדיק את התהליך במקרה הזה שהוא יהיה שונה ממה שמקובל בהרבה מקרים אחרים, להקדים את ההפקעות לתהליכי התכנון.

יו"ר: אבל הטענה לגבי מה שנאמר בסעיף 2, בעל הקרקע,

שפרה: זו לא היתה חלק מאותו תהליך, ולגביה מדובר בקרקע פרטית, אם אתה זוכר את האבחנות שם, לא דובר על בית מלון שהיה הכרח שהוא יהיה חלק מהתכנון הכולל והשאלה היא, האם במקרה הזה גם יש הצדק להמשיך לקדם את ההפקעות כשלא ניתנה עוד תשובה אם אפשר לתת תחנת תדלוק במקום אחר וזו תשובה שאין לנו. זה בדיוק על בסיס הנתונים שבג"צ הצדיק, הם לא מתקיימים במקרה הזה של פז ואנחנו רוצים לדעת מה ההצדקה במקרה של פז שממשיכים לקדם את תהליך ההפקעות ואם

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

לא, שתיתן הוראה לעכב את זה עד לבדיקה.

עו"ד לוי: בסדר, בקשר לטענות הספציפיות שמחייבות בדיקה מדוקדקת של הקרקעות אנחנו נתייחס בנפרד, לא במסגרת הזאת, נשיב לטענות האלה.

עו"ד אופיר: אני רוצה לומר בהתייחס לחוק כב' האדם וחירותו, אני אמרתי את זה בעוד נושא, הנושא השני זה שיכלו לפחות אם נקבעת תחנת דלק במתחם התכנית ובפרט במתחם שבו אני נמצא כיום, אז יכלו לפחות לבוא ולומר לנו, אתם נמצאים פה, אנחנו מזיזים אתכם קצת הצידה ואתם תחנת הדלק במסגרת התכנית. אבל לא עושים את זה, משאירים אותנו באויר.

עו"ד לוי: בסדר, הטענה תזכה לתשובה. אני לא עונה כרגע, אנחנו נענה לכל הטענות בנפרד, אבל אני רק התייחסתי כרגע לשאלות העקרוניות. לטענה שלא ניתן לנתק בין תכנית 4/2 ל-4/2א', המועצה קבעה את התהליך הזה של הפרדה ש-4/2א' היא תכנית שנגזרת מ-4/2 כך נאמר גם בדברי החסבר לתכנית 4/2א' ולכן המהלכים האלה לפי החלטת המועצה ואנחנו בהחלט תומכים מבחינתנו במהלך, להפריד בין שתי התוכניות, אם כי אי אפשר להגיד שאין זיקה ביניהם ודאי יש זיקה אבל הדיון לגבי כל אחד בנפרד.

עו"ד אופיר: ישבנו פה בדיון של ארבע-חמש שעות, והשמיעו פה ראשי הערים את הטענות שלהם בנוגע לנזקים שנגרמים עקב השימוש האוירי, ויושבים פה בעלי זכויות פרטיות שמרגישים שהם ניזוקים במיליונים ואין להם למעשה סיי, כי במסגרת 4/2 הם לא נכללים.

אז אני אומר למה לעשות דיון מאוחד, למה לא לעשות סקר כללי, הרי למה עשו את הסקר הכללי? עשו את הסקר הכללי כדי שתהיה פה אינדיקציה מצד שלישי לגבי מה המשמעויות של התכנית, מה העלויות ומה החסרונות?

עו"ד לוי: הדגשנו כמה פעמים בדיונים לגבי הסקר הכללי שכשמו כן הוא. סקר כללי כדי שמוסד תכנון שמחליט אם לאשר או לא לאשר, יראה לנגד עיניו את המכלול במאזנים הלאומיים. עכשיו במפורש אמרנו שבבוא הזמן כאשר תוכניות, כאשר בעלי זכויות ספציפיות בקרקע יוכיחו הם נפגעו, הם יזכו לפיצוי המגיע להם. זה לא בא לגרוע ולהמעיט מזכויותיהם של בעלי הקרקע.

עו"ד אופיר: אין ספק שמקובל עלי שאנחנו נזכה לפיצוי. אבל אני אומר דבר נוסף, אתה דיברת על המכלול והמכלול פה זה מילת המפתח, כי מכלול כמשודבר פה על מיליונים שמסתובבים דינה לא יכולה לקבל לדעתי, וכל חברי הועדה לא יכולים לקבל אינדיקציה ברורה על העלויות של הנזקים.

עו"ד לוי: אתה רואה את הפערים העצומים בין היתרונות לעומת הנזקים. אבל אנחנו שומרים לעצמנו את הזכות לפרט בצורה מסודרת את כל הטענות, את כל התשובות לטענות.

יו"ר:

אם כך בעצם גמרנו לשמוע כל מי שהופיע היום, ואני מציעה שאמנם יש חלק מהטענות שיש לרשות שדות התעופה תשובה לגביהם, גם לחלק מהאנשים שלא נמצאים כאן, אבל אני מציעה שנצל את הזמן שעומד בפנינו ותשיבו לטענות שנשמעו כאן שחתחיל בהם נציג צפריה, למרות שבתור נושא עקרוני חלק מהישובים מצטרפים לטענה הזאת.

שפרה תתחילי את בהערות הועדה המחוזית. אחרי ששמענו בעצם חלק ממה שברקע שלהם ואחר כך נשמע את התגובה של רשות שדות התעופה.

שפרה:

טוב, אני אקריא מההתחלה למרות שחלק כבר חזרו. הועדה המחוזית שמעה את הערות תמ"א 4/2 כפי שהוצגו בפניה בישיבתה מיום ה-22 ליוני 95, ריכזה את עיקרן ומביאה בפני המועצה הארצית את תוצאתה להכרעה בענין הערות לתכנית זו.

1. היררכיה של תוכניות. הוגש על תמצית ההערות של המתנגדים.

התכנית ערוכה כתכנית מתאר ארצית אך ביחד עם זאת הינה ברמה של תכנית מפורטת אשר ניתן לאשר על פיה בקשות להיתרי בניה למרכיבי התכנית.

החוק קבע היררכיה של תוכניות כאשר בראש הסולם תכנית מתאר ארצית ובתחתיתו תכנית מפורטת, לכן לא ייתכן שרשויות התכנון יעשו קיצור מראש הסולם אל תחתיתו ויכללו בתכנית מתאר ארצית תנאים לתכנית מפורטת.

תכנית מתאר ארצית על פי סעיף 49 לחוק התכנון והבניה, תקבע את התכנון של שטח המדינה כולה וכן נקבעו באותו סעיף הוראות אשר מעצם טיבם ומהותם ראויות להיכלל בתכנית מתאר ארצית.

מאחר ותכנית זו הוכנה על פי הוראות שנקבעו ביחס לתכנית מתאר ארצית היא אמורה להיות כללית כמסגרת ומנחה, אשר אמורה להתמלא בתוכן על ידי תכנית מתאר מחוזית, מקומית ומפורטת, ומכיוון שלא כך הדבר יש את הפגם, אשר יש בו כדי לגרום לפגיעה בזכות יסוד של האזרח.

תכנית מתאר ארצית על פי סעיף 85 איננה מופקדת ועל פי סעיף 109 אין אפשרות להתנגד לה. ניתן אפשרות לאזרח להשמיע הערותיו, אינה מהווה תחליף נאות לסעיף ההתנגדות לתכנית המופנית לאזרח על פי חוק.

כמו כן כוללת התכנית הוראות בדבר איחוד חלקות וחלוקה למגרשים וככל הנראה על מנת לאפשר הוצאת היתרי בניה מכוח התכנית. על פי סעיף 121 לחוק התכנון והבניה ניתן לקבוע הוראות בדבר איחוד וחלוקה והסכמה ושלא בהסכמה בתכנית מפורטת, קרי במסגרת תכנית מתאר ארצית, לא ניתן לכלול הוראות מהסוג הנ"ל.

הסמכות להכנת תכנית מפורטת הוקנתה בידי הועדה המקומית (ובמקרה הנ"ל לועדה המחוזית) והועדה המחוזית היא המאשרת תכנית זו ולא המועצה הארצית.

המלצת הועדה המחוזית אומרת שעל פי תקדים בג"צ קול אמריקה ניתן לערוך תכנית מתאר ארצית הכוללת בתוכה הוראות של תכנית מפורטת.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

יו"ר: עכשיו נשמע את העמדה של רשות שדות התעופה להערה הזאת וזה בעצם כבר שמענו קודם שאתם רוצים להגיב על זה בכתב להשלים את התגובה ולענין של איחוד וחלוקה.

עו"ד לוי: בעצם הגבנו תגובה לאחר ששמענו את הערותיו של עורך דין אופיר.

שרה: 2. דיון מיוחד בטמעות, תמצית הערות המתנגדים. יש לדון בתמ"א 4/2 ותמ"א 4/2' יחדיו או לחילופין לא לדון בתמ"א 4/2' עד אשר תאושר תמ"א 4/2. הטיפול הסטוטורי הנפרד והמקביל איננו תקין.

המלצת הועדה המחוזית מטווה את העקרונות לחקמת שדה התעופה ותמ"א 4/2' מפרטת את עקרונות התכנון שהוטו בכל הקשור לתכנון הקרקעי של השדה.

שתי התוכניות גם יחד ובמקביל נדונות על ידי המועצה הארצית והועדה המחוזית. ההתייחסות לתמ"א 4/2' הינה נפרדת לצורך קביעת שימושי הקרקע וזכויות הבניה בהם, במקביל לבדיקה והתייחסות להשפעות הנגרמות לשתי התוכניות גם יחד.

ההשפעות הסביבתיות הנוספות הנגרמות על פי תכנית תמ"א 4/2' מטופלות בהשפעה על התסקיר, ההשפעה על הסביבה, על פי בקשת המשרד לאיכות הסביבה להשלמות בנושאים שונים ועל פי החלטת המועצה הארצית.

3. הפקעות, איחוד וחלוקה. תמצית הערות המתנגדים. הואיל והשימושים בתמ"א 4/2' הם בעיקרם מסחריים אין לנקוט בהליכי הפקעה כפקודת הקרקעות רכישה לצרכי ציבור. 1943. דרך ראויה כתחליף להפקעה היא דרך איחוד וחלוקה חדשה באמצעותה ניתן להבטיח את הפרשת השטחים לצרכי ציבור כהווייתם מבלי לשלול לחלוטין את הענין הפרטי.

יש לקבוע כי אם מתן תוקף לתמ"א 4/2' יהיה צורך בחפקדת תכנית מקומית או מפורטת אשר במסגרתה ייעשו איחוד וחלוקה חדשה ויוקצו לבעלי המקרקעין במתחם הנדון, השטחים המגיעים להם, כמו כן יהיה צורך לערוך טבלת איזון. הפקעה שטח לשימושים שאינם לצרכי ציבור ושלהם אופי כלכלי מסחרי תהווה פגיעה בחוק כב' האדם וחירותו הקובע הגנה על הקנין הפרטי.

לחילופין יש לשלב בעלי זכויות במקרקעין בפיתוח הכלכלי, חברות דלק בעלות שטחים אשר לא מוזכרות בתכנית, מועצות איזוריות, ישובים בעלי מטעים ופרדסים בשילוב ישובים במסגרת פרויקטים איזוריים כמו ביוב.

ההפקעות לנמל התעופה אינן סופיות, יהיה צורך בהפקעות נוספות מחוץ לגבולות התכנית על מנת להרחיב את הדרכים הסובבות את נתב"ג. המלצת הועדה המחוזית: א. ההפקעות בוצעו על ידי שר האוצר במסגרת סמכותו על פי פקודת הקרקעות רכישה לצרכי ציבור. 1943.

מי שראה עצמו נפגע עקב הפקעת הקרקעות פנה לבית המשפט לקבלת סעד משפטי.

ב. תכנית זו אינה מהווה את המקור הסטוטורי לביצוע ההפקעה.

ג. הרשויות המוסמכות לבחור באיזה הליך לנקוט אם על דרך של איחוד וחלוקה ואם על דרך של הפקעה.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

ד. לפי מיטב הבנתנו זכויות הבעלות וחכירה לדורות במקרקעין נשוא התכנית הינם בידי המדינה ו/או גופים אחרים הפועלים מטעמה.
משכך יש לתקן את הוראות התכנית באופן שיובחר כי מבוצעת איחוד וחלוקה בהסכמת הבעלים.
היה וישנם בעלים ו/או בעלי זכות חכירה לדורות פרטיים בתחום התכנית, כי אז יש להבהיר כי התכנית מבצעת איחוד וחלוקה שלא בהסכמת הבעלים ולצורך טבלאות איזון כנדרש, או לחילופין במקרה של הסכמה להחתיים את בעלי הזכויות על התכנית.
ה. הועדה המחוזית ממליצה למועצה הארצית לשקול הפרדה בין השימושים המסחריים הנחוצים להפעלתו התקינה של הנמל, ובין השימושים המסחריים הנילוויים להפעלתו ולבחור איזה מן השימושים בין אם הישירים או העקיפים מחייבים ניהול והחזקה מרכזיים.
ייתכן ויש להפריד שימושים מסחריים נילוויים מתכנית תמ"א 4/2' ולהכין עבורם תכנית מפורטת נפרדת.
ו. הועדה המחוזית ממליצה שבאם יהיה צורך בהפקעות נוספות כפועל יוצא מתמ"א 4/2' מעבר לנחוץ בתכנית זו, על מנת להרחיב את דרכי הגישה והמחלפים לנמל, לבקש ממע"ץ ו/או מרשות שדות התעופה נספה הפקעות שיכלול שקף על גבי מפת הקרקעות אשר יציג את ההפקעות הן לצורך ההפקעות על פי פקודת הקרקעות והן לצורך ההפקעות שידרשו על פי חוק התכנון והבניה.
עם קבלת המידע האמור ניתן יהיה לאמוד את הפגיעה המצטברת בבעלי הזכויות בקרקע.

יו"ר: אני מציע שנשמע את התייחסות של רשות שדות התעופה לחלק מהדברים לפחות, אם אפשר להשיב. יש פה דברים שלא הועלו לענין שקף הקרקעות לכל זה והאם יש לכם תשובה בענין הזה?

רפי לרמן: בענין ההפקעות אני יכול לענות. הם תעשנה במסגרת תוכניות אחרות ואז הם תועלנה בשקף או לא בשקף לגבי מצב קיים ותטופלנה כהליך שמתחייב.

שפרה: הועדה המחוזית בעצם מה שרצתה לראות זה מעבר לתכנית תמ"א 4/2' כמה עוד שטחים,,

רפי לרמן: הכוונה מעבר ל-4/2'?

שפרה: כן, ופשוט לראות את זה יותר בבירור.

רפי לרמן: אז אפשר לראות את זה לא בצורת הגדרת הפקעות התכנית בנספח התחבורה כי זה הדבר היחידי שמשפיע על המערכת מסביב וגם הוא לא פונקציה ישירה של נתב"ג, הוא פונקציה של התפתחות מערכות התחבורה מסביב.

עו"ד לוי: הערה לגבי ההפקעות ושימושים מסחריים. לגבי ההפקעות שנעשו לצורך תכנית נתב"ג 2000 הנושא עלה בבית המשט העליון. אני לא חושב שיש בכלל טעם לחזור ולהיכנס על הפרטים. בית המשפט קבע שגם השימושים המסחריים שהוא ראה

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

אותם כשימושים חיוניים להפעלת נמל תעופה מודרני הם במסגרת הסמכויות של רשויות המדינה להפקיע ולהפעיל את אותם שימושים מסחריים.

זינגר: אולי תתייחס סציפית כי מדובר בשירותים של בתי מלון והכבישים הנדרשים להם, ואמרו את אותם דברים אי אפשר לנתק ולשים בגוף נפרד. השאלה איזה סיבה יש את תחנת הדלק לא לנתק ולשים בידי גוף שזה בעצם המיומנות שלו בדיוק.

עו"ד לוי: אני מוכן להשיב דינה אבל השאלה מבחינת סדר הדיון, התגובה שלנו היא כרגע להערות הועדה המחוזית אנחנו רשמנו לעצמנו לגם להשיב לטענות השונות שנשמעו לפי סדר הדיון, שקבע היושבת ראש.

יו"ר: לא, אבל אני מבינה שהטענה שהועלתה על ידי הנציגה של פז, ודלק הם למעשה חוטעמו גם בתשובה הזאת של הועדה המחוזית.

עו"ד לוי: אז אני אתייחס.

יו"ר: אז אתה רוצה להתייחס בנפרד?

עו"ד לוי: לא, אני מוכן כרגע, אם כבר הנושא עלה, אז השאלה של תפיסת החזקה הוא נמצא כרגע בהליך משפטי בבית המשפט, ואני לא חושב שראוי או צריך שועדת התכנון כרגע, ועדת המשנה של המועצה הארצית תיכנס ותקבע קביעות שחם קשורות להליך הדיון שמתקיים היום בבית המשפט.

יו"ר: מתי הוא אמור להסתיים?

עו"ד לוי: אבל אין ספק כשהוא יסתיים וגם המשאלה שהועלתה על ידי נציגת חברת הדלק שההליך התכנוני ראוי שיסתיים לפני ההליך הקנייני של רישום הקרקע, והדיון המשפטי מתקיים כרגע לגבי ההליך של תפיסת החזקה בקרקע, אין ספק שהדיונים התכנוניים, אנחנו מקווים כך, יסתיימו הרבה זמן לפני שיסתיים התהליך של רישום הקרקע, כי החשש הוא שמא יימצא שבהליך התכנוני אין צורך באותה חלקת קרקע או של איזשהו פתרון שישחרר מן הצורך לרשום את הקרקע על שם מדינת ישראל.

רישום הקרקע על שם המדינה לפי סעיף 19 הוא תהליך שנמסר מספר שנים ואני מניח,

שפרה: ואם ייוצר מצב שזה יסתיים לפני התהליך הזה, אז למה נעשתה הבדיקה, למה לא מראש להסכים, שתהיה הסכמה שאת השלב האחרון לפי סעיף 19 מעכבים.

עו"ד לוי: חשש רחוק מאוד, סעיף 19 לפי הנסיון שלנו,

זינגר: אם עקרונית יש הסכמה שהבדיקה צריכה להיות קודמת לאותו שלב, אז בואו תתנו את הסכמתכם שהשלב הסופי לפי סעיף 19 לא יתבצע לפי שתיעשה כאן הבדיקה.

עו"ד לוי: אני לא רוצה לתת כאן התחייבות כי הנושא הוא כרגע מטופל בבית המשפט, אבל מתוך הנסיון רב השנים של כל היושבים כאן, הליך הרישום לפי סעיף 19 הוא הליך שנמשך עשר ועשרים שנה, והליך התכנון אנחנו מקווים שיסתיים בתוך השנה הקרובה, זאת תקוותנו, ולכן החשש שלכם הוא מאוד מאוד רחוק.

שפרה: לגבי השפעות סביבתיות אני יכולה לקרוא רק מהחמלצה? לגבי השפעות סביבתיות לפתרונות למזעור מפגעים יש צורך שאני אקרא את כל ההערות או אני יכולה לקרוא רק את החלטה?

יו"ר: את החמלצה.

שפרה: כן, נקרא את החמלצה. הועדה המחוזית רואה לנכון להעביר את זעקת התושבים לגבי פגיעה באיכות הסביבה ובאורח החיים הדתי של התושבים. יחד עם זאת, פנוה הועדה למועצה הארצית למזער במידת האפשר את הנזק הסביבתי הנגרם לסביבה ולתושבים בגין תכנית זו וממליצה ללכת לקראת תושבי הסביבה הסמוכה לשדה התעופה והמושפעת מן המפגעים אשר יגרום השדה בטיפול יעיל למזעורם.

יו"ר: רגע, אני ממליצה לשמוע התייחסות לחמלצה.

רפי לרמן: אורח החיים הדתי של תושבי הסביבה לא נפגע מהתכנית. הפעילות על כביש מס' 1 בשבת מתרחשת גם בלי התכנית. העובדה שהמחלף יבנה שמה ויכניס תנועה בשבת היא לא משנה את האיזור באופן קיצוני. בנוסף לכך קיימת הצעה להסתיר מבחינה אקוסטית וויזואלית את המחלף מכפר חב"ד באופן שכפר חב"ד לא יראה לא את כביש מס' 1 לא את מסילת הברזל ולא את המחלף.

נוסף לכך, רשות שדות התעופה הודיעה בדיוני התכנון שהיא מכונה לסגור את המחלף בשבת, כך שאין בסיס להערכה שאורח החיים הדתי נפגע.

אותן סוללות שמסתירות את המחלף גם ממזערות את הנזקים הסביבתיים שלה. רשת הודיעה שהיא מוכנה. זה לא בסמכותה.

יו"ר: היא מוכנה לסגור את שערי הכניסה לנמל?

רפי לרמן: לא, לסגור את המחלף, זאת אומרת להשתמש במחלף הקיים מאחר והתנועה בשבת היא הרבה יותר קטנה מהתנועה בימי חול, אז לתשובה הזאת גם יש בסיס אופרטיבי. אפשר להפעיל את היקפי התנועה בשבתות גם ללא המחלף. אי אפשר להפעיל את הנמל הזה, בנפחים החזויים שלו ללא המחלף בימים רגילים.

ולרי ברכיה: זה התשובה שנתתם בעמוד 3 בהערות שלכם. מה שאנחנו היינו מצפים לראות בתשובה של הערות של הועדה המחוזית היתה לבוא עם רשימה רחבה ומפורטת של כל האפשרויות של טיפול וייעול ומזעור המפגעים כפי שכל היישובים הביעו. האם את מקיימת דיון?

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

יו"ר: לא, אני שומעת את התגובה של רשות שדות התעופה, אבל אני מצפה לחדד את ההערה, זה לא רק היתה הערה לגבי אורח החיים הדתי, גם פגיעה באיכות הסביבה ולנשוא הזה אתם גם צריכים תשובה.

רפי לרמן: אני קורא את התשובה. בהתאם לממצאי התסקיר אז גובשו הוראות בתכנית המתייחסות למנגנוני בקרה ואמצעים הנדרשים למזעור הרעש המצטבר ממטוסי וכלי רכב, ואמצעים אלה מבטיחים עמידה בתקנים המקובלים. המיגוונים האקוסטיים,

יו"ר: אתה מתייחס להוראות בתכנית 4/2 או 4/2א'?

רפי לרמן: 4/2א'.

יו"ר: וגם 4/2?

רפי לרמן: גם ב-4/2 יש הוראות אקוסטיות. ב. המיגוונים האקוסטיים מדרכים יאפשרו להגיע למצב שבו מפלסי הרעש העתידיים מתנועת כלי הרכב יהיו נמוכים מהמפלסים הקיימים היום ויעמדו בתקנים המקובלים.

יו"ר: אתה רצית להוסיף משהו?

שנן: בעמוד 4 לגבי התגובה של הועדה המחוזית לגבי בדיקת התסקיר על ידי המשרד לאיכות הסביבה.

יו"ר: יורם מתייחסים למה שנאמר בעמוד 4, המשרד לאיכות הסביבה קובע ויש שמה שבע נקודות ואומרים שרוצים לשמוע תשובות לשבע הנקודות האלה.

יורם: האם אנחנו חולכים לדון בנושא של חוות הדעת של המשרד לאיכות הסביבה לחוד?

יו"ר: אבל תראה זו טענה שהועלתה על ידי אחד היישובים והם מביאים כאסמכתא מסמך של המשרד לאיכות הסביבה. אתה בשביל מסויים צריך להציג את התשובה לדברים האלה, יכול להיות שהשתנו דברים, יכול להיות שתוקנו דברים.

יורם: אנחנו מכינים תשובה למסמך של המשרד לאיכות הסביבה שיש לנו הרבה השגות עליו וגם על הנקודות שכאן. אני לא יודע אם אתם רוצים עכשיו כאן להיכנס מנקודה לנקודה ולדון בהערות שלנו על המסמך של המשרד לאיכות הסביבה.

יו"ר: אנחנו את הדיון נקיים במסגרת של ועדת המשנה. השאלה שלי האם אתם רוצים עכשיו לתת את התשובה או אתם רוצים לתת אותה בהמשך, אבל ראויים האנשים שתהיה להם תשובה.

יורם: ברמה של כותרות אנחנו יכולים לתת אותה. העמדה של רשות שדות התעופה לגבי הנקודות שהם העלו, נקודה ראשונה היא

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

שנתוני הרעש אשר הוצגו כנתונים הנוכחיים אינם נכונים. רשות שדות התעופה טוענת ועורכי התסקיר טוענים שהנתונים הם נכונים ומשקפים את המצב.

נקודה שניה אומרת שכמות הרעש מהם סובלים ויסבלו היישובים כיום ובעתיד הינם חמורות בהרבה מאלה המוצגות בתסקיר. אנחנו טועני שלחיפך, התסקיר גם של תמ"א 4/2 וגם של תמ"א 4/2 לקח בחשבון מקדמי בטחון ואנחנו משוכנעים שבעתיד מפלסי הרעש יהיו יותר נמוכים.

נקודה שלישית, הנתונים אשר יהווה בסיס לחישובי הרעש הנובע מהניות המטוסים אינם סבירים, אנחנו נראה בפירוט כשנדון בנושא הזה שהנתונים הם בהחלט סבירים.

מפלסי הרעש וזיהום האויר שלהם יהיו חשופים היישובים יהיו בלתי סבירים לחלוטין והתכנית לא מציגה אמצעים אשר יפתרו את הבעיה באופן הולם.

אני לא יודע בדיוק למה הכוונה כאן לבלתי סבירים לחלוטין אבל התמונה של מפלסי הרעש ורמות הזיהום מוצגת בתסקיר בצורה מפורטת והתכנית מציעה אמצעים לטפל בכל המקורות האלה בכדי להגיע לרמות שנקבעו אם על ידי המשרד לאיכות הסביבה או עם על ידי התקנת בדבר רעש בלתי סביר.

נקודה חמישית, אין פקט המצטייר מן החשוואה בין הקיים והחזוי נמוך מן האין פקט האמיתי אשר יהיה בפועל. אנחנו אומרים שזה לא נכון. גם לאחר התיקון המוצע, רמת הרעש תעלה ל-DBA 56 אני לא מבין בדיוק מה זה, אבל DBA 56 אם המדובר ברעש מדרכים בשעת שיא, זהו ערך שהוא נמוך בערך

שפחה: זה טעות דפוס.

יורם: אם מדובר פה על NDA ב-65 יש למישהו את המקור? או מישהו יודע מה כאן ההתייחסות? אני מסתכל עכשיו בדף שהוא נראה לי כאילו המקור.

יו"ר: מה אמרה נציגת יחידת האיכות הסביבה בעניין זה. את רצה לחזור על השאלה?

שנן: איך התשובה שלהם, של רשות שדות התעופה בעמוד 2 שהקריא קודם העורך דין מתיישבת עם אותם הסעיפים?

יורם:

בכל אופן לגבי הנקודה מס' 6 אם הכוונה היא ל-DB 56 מדרכים או NBN 65 תמ"א 4/2 מראה שישנם ישובים שבחם מפלס הרעש יעלה על NBN 65 ותמ"א 4/2 מתייחסת לנקודה שבה למעשה הרעש המצרפי הוא היחידי שיש לו איזשהי משמעות שזה בצפריה וזה כולל נתונים מלאים כל מה שיהיה צפוי בצפריה. על בסיס ממצאי התסקיר ממליץ המשרד לאיכות הסביבה שלא לאשר את התכנית כפי שהוגשה למועצה הארצית, זאת כבר נקודה אקוסטית ואני לא יודע איך להתייחס אליה.

הפתרונות למזעור המפגעים הסביבתיים לוקים בחסר זה משפט כללי. אני חושב שכמו שתמ"א 4/2 עברה איזשהם שינויים, ייתכן שתמ"א 4/21 תעבור איזשהם שינויים במהלך הדיונים אם באמת יסתבר שהפתרונות לוקים בחסר.

הטיפול האקוסטי אינו מחייב התקנת מזגנים בבתיים זה כבר שונה בתמ"א 4/2 למעשה זה שייך רק לתמ"א 4/2. אותו דבר

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

הסעיף של מדבר על LBN 72 ו-LBN 68 שייך לתמ"א 4/2 ולא שייך לתמ"א 4/2'.

מערכת ניתור הרעש אינה מספקת כל הגנה כנגד הרעש מבחינה הפשט של האימרה הזאת זה נכון, אבל מבחינת תפעולית זה כמובן לא נכון. מערכת ניתור הרעש היא מערכת שמאפשרת לנו גם לדעת מה המצב וגם לשמור על מפלסי רעש מירביים שהמטוסים צריכים לעמוד בהם.

יו"ר:

אבל יש לי עדיין שאלה איך. המלצת הועדה המחוזית אמרה, היא ממליצה יחד עם זאת פונה הועדה למועצה הארצית למזער במידת האפשר את הנזק הסביבתי הנגרם לסביבה ולתושבים בגין תכנית זו וממליצה ללכת לקראת ואני לא מקריאה את זה הלאה, ואתה לבד אמרת שאנחנו נראה במהלך התכנית. עכשיו אנחנו במהלך התכנית בוא תציע.

יו"ר:

אני אמרתי את זה אולי מתוך נימוס. העמדה של רשות שדות התעופה שהתסקיר והתכנית משקפים את תמונת הרעש האמיתית וכוללים את האמצעים הנחוצים בכדי להגן על התושבים. בתור אמירה כללית ההמלצה של הועדה המחוזית, אין לי אלא להצטרף אליה.

אני חושב שהפגישה של עורכי התכניתו של רשות שדות התעופה משקפת את הפגישה שמתבקשת על ידי הועדה המחוזית.

רפי לרמן: אבל הנושא הזה קיבל.. בפועל.

יו"ר:

4/2 אנחנו יודעים מה קרה. אני שמעתי מקדמן שהוא התייחס, היום אנחנו מדברים על 4/2'א, יש נושאים שהם מופיעים ב-4/2'א כגון המיגון מהרעש של דרך מס' 1 ואלה נושאים שלא מופיעים ב-4/2'א אלא מופיעים ב-4/2'א.

יו"ר:

ומקבלים התייחסות גם בתסקיר וגם בתכנית.

יו"ר:

באים ואומרים לך זה לא מספיק מה שיש לנו בתסקיר מפני שכמו שהם מצטטים, באים ואומרים לך אפילו המשרד לאיכות הסביבה לא היה,

עו"ד לוי: בזמנו לא היה מרוצה.

עו"ד הראל: מאחר והתשובה ניתנה ברמה של פתרון, ובאמת פחות או יותר עונה, הם אומרים לא ואנחנו אומרים כן, אנחנו

אומרים אם אפשר היה, אם הכוונה לערוך את התשובה בכתב, לפחות להעביר לנו העתק ממנה על מנת שנוכל להתייחס אליה. התשובה היתה ברמה של עשינו כדי למזער ובאנו לקראת ואנחנו הפחתנו את הנזק כפי שהיה במשרד לאיכות הסביבה ולכן היינו מבקשים מאחר ואנחנו הבאנו את המסמך ואת הטענות שתינתן לנו האפשרות לבדוק גם את התשובה.

יו"ר:

הם התבססו על הטענות שהם הגישו את החערות וההשגות התבססו על הטענות של המשרד לאיכות הסביבה. אמרו איך אתם יכולים להציע לנו מיגון כשהמשרד לאיכות הסביבה בא עכשיו. אתה בא ואומר המשרד לאיכות הסביבה בטענותיו אני

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

יכול להוכיח שכל שחור הוא לבן כמו שנאמר כאן, אבל בכל זאת, האם הפועל היוצא מכך, שמאחר וכל שחור הוא לבן אז כל הוראות המיגון שישנם בתכנית הם מלאות ושלמות או האם אתה יכול לומר, אני מציע עוד לשפר פה ושם? כך אני מבינה את זה?

יו"ר:

ההערות שאני קראתי הם לא הערות אופרטיביות. ההערות של המשרד לאיכות הסביבה, זאת אומרת זה לא שהמשרד לאיכות הסביבה בא ואמר רבותי אנחנו מציעים כמו שהם באו בקטע של תכנית, 4/2 אנחנו מציעים שחומת המיגון ליד כפר חב"ד תהיה בגובה של 16 מטר ולא 12 מטר. ההוראות שאני מתייחס אליהם הם הצהרות כלליות של המשרד לאיכות הסביבה. אין בהם דברים אופרטיביים.

אני חושב שהם המשרד לאיכות הסביבה חושב שיש להכניס לתוך התכנית הזו דברים אופרטיביים שישפרו אותה, אז אפשר להתייחס לנושא לגופו אבל אני אומר ברמה של ההצהרות שאני קראתי אותם עכשיו, למעשה אין כאן, זה לא דבר שאפשר לעשות איתו משהו אופרטיבי.

רפי לרמן: אבל הנושא של היתרי הבניה, ושם על פי התנאים להוצאת היתרי הבניה יינתנו הנחיות מפורטות לבדיקות סביבתיות. ההנחיות האלה יינתנו על ידי המשרד לאיכות הסביבה כתנאי לחיתר בניה, יוגש מסמך סביבתי או בדיקה סביבתית שתלווה את הבקשה והאישור יינתן בכפוף לאישור המשרד לאיכות הסביבה ומוסד התכנון.

יו"ר: אבל אתה יכול להפנות אותנו לסעיף הזה שאתה מצטט אותו?

רפי לרמן: אני מתייחס להוראות התכנית בסעיף 12 ו-18 בהוראות התכנית תנאים להוצאת היתר בניה ואני מצטט את סעיף 4. בקשה לחיתר בניה למתקנים העלולים להוות למפגע סביבתי, תלווה בבדיקה סביבתית במידת הצורך ותקבע שהאמצעים הנדרשים למזעור ההשפעות הסביבתיות האפשריות, לאחר מכן בסעיף 13 הנחיות סביבתיות ויש גם פירוט של כל אותם תשתיות ומתקנים שיחייבו שיצטרכו להיות מלווים בנספח סביבתי כחלק מהיתר הבניה וזה כולל את רחבות החניה למטוסים, את מערכת סילוק השפכים, את מרכז הכוח, מרכז האנרגיה והמתקנים לאחסון חומרים מסוכנים, דרכים ומסילות וכדומה.

יו"ר: עכשיו, מה זה במידת הצורך? מי יקבע את מידת הצורך?

רפי לרמן: מידת הצורך ייקבע בשיתוף עם המשרד לאיכות הסביבה.

יו"ר: איפה זה כתוב?

ולרי: אנחנו מעוניינים להגיב ואנחנו נכין את המסמכים ונגיב בפגישה הבאה בשבוע הבא.

רפי לרמן: ואפשר לחזור כאן אחרנית ולומר שגם הסעיפים האלה למעשה הם מבוססים על תיאום המשרד לאיכות הסביבה כאשר

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

אנחנו הודענו איך לתרגם את ממצאי התסקיר בזמנו להוראות מחייבות בתכנית וזה היה חלק מהתהליך הזה שבזמנו הסכמנו על כך.

יו"ר: טוב, שפרה תמשיכי.

שפרה:

5. חלופות/מערכת התחבורה המתוכננת.
תמצית ההערות. לא נבדקו חלופות, החלופה שנבחרה הינה עתירת שטח, החלופה הכתיבה את פתרונות הגישה המוצעים לשדה, סוגריים מחלף כפר חב"ד והמחלף ליד חמד. הטלת עומס התנועה כביש מס' 1 וריכוז התנועה על ציר 1 איננה סבירה. הקמת מחלף כפר חב"ד נדחית הקמתה של מסילת ברזל ומבקשים לממש כשלב ראשון מסילת ברזל ורק אחר כך לפתח מערכת דרכים.

המלצת הועדה המחוזית:

א. לאור הדיון במועצה הארצית על תמ"א 4/2 שבו הוצגו שלושת האלטרנטיבות למיקום הטרמינל, אשר משליך על כל יתר תכנון השדה כולל טבלת ההשפעות על הסביבה בכל התכנית, הוחלט לאמץ את מיקום הטרמינל המוצע במיקום שנבחר על השלכותיו הסביבתיות, למרות היות אלטרנטיבה זו הקשה ביותר מבחינת ההשפעות על הסביבה.

החלטה זו התקבלה לאחר שכלול כל הנתונים. כמו כן בישיבת המליאה של הועדה המחוזית מיום 22 ליוני 95, טרם שמיעת הערות לתכנית זו, הוצגו החלופות השונות בהרחבה יתרה והוסבר שנית מדוע נבחרה החלופה הנדונה.

ב. הועדה ממליצה שבמסגרת התקנון לתכנית יירשם כתנאי למתן הרשאה למחלף כפר חב"ד יהיה מתן תוקף לתכנית של מסילת רכב תל ביב נתב"ג לטרמינל בכדי להבטיח קידום קישור מסילתי תל אביב-נתב"ג בפועל ללא קשר בדיקת הרווחיות של קו זה על ידי ...

יש הערה לזה, נציגי המשרד התחבורה ומע"ץ מסתייגים מנוסח המלצה זו ומוכני לקבל כהמלצה התניה של הרשאה להקמת המחלף בהפקדת תכנית למסילת הרכב תל אביב-נתב"ג עד הטרמינל.

הועדה ממליצה לפעול לזירוז מכסימליו של אמצעי תחבורה המונית לשדה התעופה.

יו"ר: רש"ת רוצים להגיב? מקובל עליכם לא מקובל עליכם? צריך להגיד מילה.

רפי לרמן: לא להתנות את זה. אין הסתייגות מההמלצות האלו אבל לא להפוך את התנאי למחלף חב"ד.

יורם: אנחנו מסתייגים מההתניה יחד עם זאת אנחנו מקבלים את ההמלצה.

רפי לרמן: אנחנו מאוד בעד מערכת הסעה המונית לשדה ואני אישית מוסיף לזה ובכלל.

יו"ר: בתשובה שלכם אתם אפילו מצטטים את הנושא, החלטה שהתקבלה בועדה לנושאים תכנוניים עקרוניים מיום 10 לאוגוסט 95

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

כשהיה הדיון על השינוי בהוראות תמ"א 23 לגבי הדרך והמסילה ובאותה ועדה התקבלה החלטה שקושרת את הביצוע המסילתי יותר נכון, קושרת את הביצוע הכבישי לביצוע המסילתי ואתם, זה מקובל עליכם?

יורם: להתניה אנחנו מסתייגים ממנה.

רפי לרמן: מהחשש שהביצוע המסילתי אם הוא יתנה את הפתרון התחבורתי החליפי ואם הוא יתעכב הוא יעכב את כל הפתרונות.

יו"ר: שפרה בבקשה.

שפרה: לגבי זכות קיום כלל התוכניות, לגבי דחיית תוכניות אז היתה תשובה לגבי תמ"א 4/2. לוועדה המחוזית אין המלצה בנושא של צפריה.
7. סקר כלכלי,

יו"ר: רגע, רגע. אישור התכנית רק לודים וצפריה מה שיש בעצם ברישום שלכם.

עו"ד לוי: היישוב היחיד שיהיה זה רק צפריה, אנחנו יודעים את זה ואין צורך להרחיב.

עו"ד הראל: לכן אני אומרת התוצאה שאליה מתייחסת פה הועדה המחוזית, מתייחסת באותה מידה לטענות של מושב יגל, אז זה לא בקשה לפינוי אבל זו בהחלט הערה שאומרת, במקביל לתשובה הקודמת שלי לענין ההשכמות שאומרת במצב הנוכחי אי אפשר יהיה לגור ביגל.

שובל: אין התייחסות של הועדה, זה ריק, וגם פה זה כתוב אין.

עו"ד הראל: נכון, אני אומרת מה שהקריאה שפרה.

שובל: אבל זה ההערה, הערה שלנו של היישובים לא הערה של הועדה המחוזית, המלצות. ישבנו גם איתם.

עו"ד הראל: לכן אתה מבקש להדגיש פה כל כך שרק צפריה מבקשת ורק צפריה היא הנפגעת.

שובל: זו העובדה. שאלתי אם גם יגל הגישה בקשה רשמית להעתקה ואמרת לא.

יו"ר: מה תשובת רשות שדות התעופה לטענה שהמפגעים הסביבתיים לא יאפשרו את המשך החיים וזכות הקיום?

עו"ד לוי: אני חושב שהטענות האלה שהועלו במסגרת של תכנית 4/2 א' נטעו ונאמר במפורש על ידי אנשי צפריה שהם חוזרים על טענותיהם שנאמרו כאן בשבוע שעבר או לפני שבועיים בתכנית תמ"א 4/2 והתגובה שלנו היא לא רק לגבי צפריה אלא גם יישובים אחרים כגון ראש העין, ועוד אחרים שטוענים

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

וחוזרים על טענות שנטענו לגבי תכנית 4/2. אנחנו לא חושבים שכאן המקום לפתוח מחדש דיונים שטרם הוחלט לגביהם בתכנית 4/2, ולכן אם הטענה היא ספציפית לבעיות של רעש ומטרדים ואם ניתן לקחת תשובה שיינקטו כל האמצעים כדי להבטיח את המזעור הנזקים וצמצום מפגעי הרעש אם יהיו באותם מקרים שבהם יש חשש שמא היישובים יפגעו אבל בוודאי שאין פה מה לדון ולהתייחס לנושא של פינוי ישובים. אלה טענות שעניינם בתכנית 4/2 והתשובות שניתנו על ידינו לתכנית 4/2 יראו אותם כנטענות גם בהקשר לתכנית 4/2' ככל שהטענות חוזרות על עצמן. אותן תשובות שנתנו לתכנית 4/2 הם גם נותנות את המענה אם הטענות חוזרות על עצמן במסגרת 4/2'.

יו"ר: אתה יכול להזכיר את התשובות שנתתם?

עו"ד לוי: לחזור על התשובות של 4/2?

יו"ר: להזכיר.

שובל: אני מצטער אני לא מסכים, 4/2' צפריה היא בתוך שדה התעופה וזה 4/2', מה 4/2? כשדיברנו ב-4/2 אמרתם חברה יש לכם זמן לדבר ב-4/2', עכשיו זה 4/2'.

יו"ר: לכן אני מבקש להזכיר מה התשובה?

שובל: זה איילון, זה המתקנים ההנדסיים שלכם, הטרמינל 300-400 מטר מהבתים.

עו"ד לוי: מה הקשר לאיזכור של ראש העין פה? אתה מדבר על ראש העין לעומת צפריה? הזכרת את זה. כדוגמא לטענות שנוגעות לנתיגי טיסה, הטענות שמועלות במסגרת הדיון 4/2 וחוזרי עליהם במסגרת 4/2'.

עכשיו הרשות כרשות לא מתכוונת לדון בכלל בנושא הזה של פינויים אלא למזער את כל הנזקים או מפגעי הרעש במידה שהם יהיו, אז אם זה נוגע ל-4/2 אז ניתנה התשובה ב-4/2. ב-4/2' נאמרה כאן לפני כמה דקות תשובה שהיתרי הבניה יחייבו ליווי וליווי מקצועי של המשרד לאיכות הסביבה ולא יוצאו היתרים לבינוי כל עוד שלא ננקטים האמצעים למזעור מפגעי הרעש.

יו"ר: ומה התשובה לאם אכן אתה אומר שזה כל היתר יינתן על ידי המשרד לאיכות הסביבה, סליחה, בתיאום וכו', ויימצא שלא ניתן לתת היתרים, זאת השאלה? שבשל תנאים כאלה לא ניתן בעצם לתת פתרון.

עו"ד לוי: יינקטו בכל האמצעים כדי שלא נגיע למצב שאין בו פתרון.

שובל: דינה יש לי פה תרשים של שדות התעופה, כמעט 90 צפריה מככבת פה, כמעט 90

יורם: לא, 90 זה מפלס הרעש של מטוס כשהוא עבר מעל צפריה.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

- שובל:** מטוס בודד בשעה מסויימת?
- יורם:** מטוס בודד, כן.
- שובל:** כן אבל גם בטבלאות המשוות של כל היישובים אנחנו במקום הכי מכובד. השאלה איך אפשר למגן כזה דבר.
- יורם:** אנחנו לא רוצים לפגוע בכס. לגבי הנושא של מה יקרה אם תהיה בעיה שלא ניתן לפתור אותה, אנחנו לא חלוצים בנושא של מבנה טרמינלי באיזור שקרוב למגורים וחלק מהדברים שאנחנו בדקנו זה מתקורה גם במקומות אחרים. בלונדון, בנמל התעופה היתרו, למשל מפתחים את מה שנקרא טרמינל 5, מסוף מס' 5 שמסוף מס' 5 יהיה מתוכנן נדמה לי לקיבולת כפולה מהמסוף שמתוכנן בנתב"ג. הקירבה של איזורי המגורים למסוף הזה לרחבות חניה היא יותר גדולה בהרבה מאשר אצלנו. אנחנו לא נכנסים פה לאיזשהי הרפתקאה שאף אחד לא עשה אותה ולכן אנחנו חושבי שיש בידינו את כל האמצעים ואת כל הדרכים בכדי לעמוד בהוראות של התכנית ובקריטריונים של הרעש.
- עו"ד הראל:** אם עושים את החשוואה אני בטוחה שגם אפשר ללמוד כל מיני דברים מכיוון המסלולים של לונדון שהוא מקביל בהיתרו.
- יורם:** הגישה האמיתית שלי,
- עו"ד הראל:** פה מדובר ברעשים מצטברי של דרכים, של טרמינל אסור להתעלם מזה, זאת אחת הבעיות שאנחנו טוענים כל הזמן של הפרדה בין תמ"א 4/2 ל-תמ"א 4/2. יש פה הפרדה בין הנזקים.
- יורם:** לא, דבר ראשון בקשר לאנגלים לא רק שאפשר למחות, כדאי להחזיר אותם לפה. אבל לגבי הנושא של יגל וצפריה בנושא הרעשים המצטברים אנחנו אמרנו את זה, אמרתי את זה לפני כמה דקות. ביגל אין נושא של רעשים מצטברים. בצפריה זה היישוב היחידי שבו הרעשים הם מצטברים, זאת אומרת שישנה תרומה פחות או יותר דומה לרעש של המטוסים ולרעש של הדרכים. יגל נמצאת במצב שהיא סובלת בעיקר מרעש של כביש מס' 1.
- שובל:** מטוס ורכב זה אותו הרעש?
- יורם:** בצורה שאנחנו מודדים אותו, כן.
- יורם:** טוב, שמענו את התשובה שלכם. שמענו את התשובה שלו של רשות שדות התעופה, אתה יכול לטעון שזה לא מספיק, לא עונה על שאלותיך.
- שובל:** לא עונה על השאלות שלי.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

יו"ר: טוב, תוכל לציין את זה, אבל זו התשובה שהם נתנו. אני מציעה שבואי תמשיכי שפרה.

שפרה: מבחינת הערות שנאמרו לא נערך סקר כלכלי על מנת לאמוד את העלויות הכלכליות כולל הנזק הנגרם ליישובים ולמועצות האיזוריות.

המלצת הועדה המחוזית: המועצה הארצית רוצה להכין סקר כללי ובהחלטתה מיום ה-16 למאי 95, קבעה כי הסקר הנ"ל לכשיושלם יהיה פתוח לציבור.

הועדה המחוזית ממליצה ליישם את ההחלטה בטרם אישור התכנית.

צוות מלווה - הערות, התנגדות לצוות מלווה. לצוות זה סמכויות נרחבות מעבר לחוק התכנון והבניה, הדומות לועדה המקומית/מחוזית ואין צורך במנגנונים נוספים לאישור תוכניות.

לא ניתן לאפשר לפרוייקט כה גדול, עם השפעות מרחיקות לכת להתאשר על ידי צוות מלווה שאינו סטטוטורי.

המלצת הועדה המחוזית: הועדה המחוזית אינה רואה צורך בהקמת צוות מלווה, ומציעה להעניק סמכות זו לועדה המחוזית המשמשת כועדה המקומית לשדה התעופה, תוך צירוף נציג יוזם התכנית, נציג היישובים אשר ימונה על ידי המועצה הארצית שתהיה בהתייעצות עם היישובים ונציג המועצות האיזוריות במועצה הארצית. להמשיך?

יו"ר: אנחנו כבר שמענו פה בעצם את עמדת רשות שדות התעופה שאמרה שהערת הועדה המחוזית מקובלת עליה.

עו"ד לוי: פה צריך לסייג סליחה, התשובה של הרשות היתה לא לגבי הסיפא, היתה בכך שאין צורך בכך של הקמת צוות מלווה, אלא די בועדה המחוזית כועדה המקומית לענין היתרי הבניה, ולא מעבר לזה. כי כאן ההמלצה של הועדה המחוזית היא מרחיבה. עמדת הרשות היתה רק לגבי הרישא.

יו"ר: זאת אומרת אתם אומרים הועדה המחוזית כועדה מקומית,

עו"ד לוי: בסמכותה כועדה המקומית, היא כוללת בתוכה את כל המרכיבים הנחוצים לענין היתרי הבניה.

יו"ר: בסדר. הלאה שפרה.

שפרה: יישוב הקלאי, אני מקריאה את ההערות. התכנית מתירה גמישות רבה מדי לעצמה בכך שאין הגדרות בחוראות ובנוסף לכל איזור מסתיימות התוכניות במשפט, לכל תכלית אחרת הקשורה במישרין.

לתכנית ברמה של מפורטת צריכה לכלול פירוט ברמה של הוצאת היתרי בניה. המלצת הועדה המחוזית אומרת שמכיוון שזו התכנית הכוללת את החוראות של התכנית מפורטת יש צורך להגדיר ולפרט חוראות בתקנון ברמה של אפשרות להוצאת היתרי בניה, ולא בסגנון כללי של תכנית מתאר ארצית ואנחנו, אני יכולה לתת לכם פה כמה דוגמאות למשל, באיזור

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

למסופי נוסעים כתוב שירותי רווחה לעובדים. באיזורי מסופי מטען כתוב מתקני רווחה לעובדים.
האם יש איזשהו הבדל? צריך פשוט לפרט את ההגדרות יותר לגבי תחנת דלק, שירותי דרך תחנת דלק, מהם כוללים שירותי הדרך. כמה תחנות דלק יהיו, האם על פי תמ"א 18, כלומר צריך יותר לפרט ברמה שאנחנו נוכל להוציא מכוחם היתרי בניה.
יש עוד כל מיני, חשבנו פשוט לשבת באיזשהי ישיבה פנימית לנסות לראות אם אפשר להגיע להגדרות יותר מדוייקות.

עו"ד לוי: אנחנו רוצים להגיב למה שנאמר במכתב בעמוד 5 של הטבלה, התכנית כוללת הוראות של תכנית מפורטת ומתחמת איזורים מוגדרים לכל סוג שימוש, (איזורי בינוי) בתשריט פריסת המתקנים הראשיים.

מרווחי הגמישות הינם רק בתוך כל אחד מאיזורי הבינוי שיועדו מוגדר בתכנית. כמו כן, נקבעה טבלה מפורטת של שטחים, זכויות ומיגבלות בניה.

2. לפני הוצאת היתרי בניה, תוכן תכנית בינוי.
3. תכנית מתאר ארצית הכוללת הוראות לתכנית מפורטת, מוטב שתניה מרווח גמישות מסויים כדי שלא לגרום להסרת המערכת של שינויים פעוטים ותזוזות בתוך איזורי הבינוי המותחם ומוגדר.

חייבים להשאיר איזשהו מרווח גמישות ולא מדובר פה על העתקת ייעוד אחד ממקום אחד למקום אחר, אלא בתוך איזור בינוי שהוא מותחם ומוגדר, בתוכו אולי יותרו או נחוצות הגמישויות להזחה מסויימת של הייעודים או קביעת צורתם ולא מדובר פה בשינויים מהותיים.

אחרת, אם התכנית תהיה קשיחה כמו תכנית מפורטת רגילה, אז בכל מקרה של שינוי שיתבקש כתוצאה מאילוצים בשטח, יצטרכו לפנות אל המועצה הארצית כדי לשנות את התכנית המתאר הארצית שהיא ברמה של תכנית מפורטת, וגם זה דבר לא סביר ולכן אנחנו מוצאים פה את האיזון הנכון בין מצד אחד תכנית מתאר ארצית, מצד אחר תכנית מפורטת עם גמישות מסויימת.

יו"ר: מי מאשר את תכנית הבינוי?

רפי לרמן: הועדה המחוזית.

עו"ד הראל: אני עדיין חושבת שיש מקום להגדיר הגדרות קצת יותר מדוייקות גם במסגרת הגמישות שמבקשים.

רפי לרמן: אני הראיתי שוב, אניחוזר על זה, הראיתי שוב את רמת הקשיחות שיש בתכנית ביחס לטבלת השימושים, לא לרשימת התכליות הכללית שמופיעה בהתחלת ההוראות אלא בעמוד 16-17 ובפריסת המתקנים, בתשריט פריסת המתקנים.

דבר נוסף, צריך להביא בחשבון שלהבדיל מתכנית מפורטת שעוסקת במרחב שמתחלק להרבה מאוד שימושים ובעלים שונים ואינטרסים שונים, אנחנו מתעסקים במרחב שהוא בבעלות אחת לתפקוד אחד וזה סך הכל חלוקה פנימית בתוכו והחלוקה הפנימית הזאת בתוכו נכנסת למערכת מיגבלות חריפה מאוד מכוח התכנית הזו.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

היות והתכנית היא בהגדרה של תכנית ארצית, יהיה אבסורד ששינוי מיקום שלבנין בתחומי משבצת... שהיא מראש תחומה בנוקשות, יביא לדיון במועצה הארצית.

יו"ר: טוב, אני מציעה שאנחנו נדון בזה אחר כך במסגרת הועדה. בואי תמשיכי שפרה.

שפרה: דרך בקרה. אני מקריאה את ההערות. התכנית איננה כוללת הוראות לתפעול השדה אלא בו דרכי אכיפה ועמידה בתכנית חלוקת הרעש. יש לקבוע ועדת בקרה ציבורית למעקב וביקורת על הפעילות האזרחית.

הועדה המחוזית ממליצה שתוקם ועדת מעקב ובקרה שתבטיח את אופי הפעילות הקרקעית והסדירות של שדה התעופה בהתאם להוראות התכנית. הועדה תהיה משותפת למועצה הארצית, לועדה המחוזית עם השתתפות רש"ת. זה בעצם בהערות 4/2. ההערות הטכניות להוראות התכנית יועברו לתכנון של הועדה המחוזית שאנחנו העברנו להם.

יו"ר: אתם קיבלתם את ההערות הטכניות? יש שאלות לרשות שדות התעופה או לאורחים שנמצאים כאן? אני מציעה מאחר ושמעתם את התשובות היום, אם אתם עוד רוצים להתייחס לתשובות ששמעתם אנא תעבירו את ההתייחסות בכתב.

עו"ד הראל:... בתשובה המפורטת אני ביקשתי לראות כדי שנוכל לתת התייחסות מאחר וברמה הזאת קשה לי להתייחס.

יו"ר: קדמן אתה מכין תשובה מפורטת נפרדת?

קדמן: ...

יו"ר: טוב נדון בזה. כן, מי עוד רוצה להתייחס?

איציק וייס: אני רוצה להתייחס ובשלב החצבעות אני לא אתייחס כדי שלא יגידו שיש לי ניגוד אינטרסים. אני רוצה להתייחס לשתי הערות שנשמעו פה.

הראשונה היא נבלעה ככה בתוך הסיפור, זה הערה של קטי לגבי שיפוי שלה ועדות המקומיות. הנושא הזה אני לא יודע איזה נתיב יסורים התכנית הזאת עוד תעבור, אבל אם הוא ארוך אז הוא יכול לחכות איתו חודש-חודשיים. אם לא, זה נושא שבסופו של דבר הוא יצטרך לבוא לפני אישור התכנית,

יו"ר: אתה רוצה את זה כהערה לדיון הפנימי או כמה? פשוט שיחיה לנו ברור.

איציק וייס: היא העלתה את זה, אף אחד לא התייחס לזה.

יו"ר: אנחנו עוד לא קיימנו דיון בפנימי של חברי הועדה בהערות. אנחנו שמענו את הערות, זימנו את הישובי וכמי שהעיר בועדה,

איציק וייס: טוב, אני אמשיך את הדברים שלי אחר כך בפורום הסגור.

יו"ר: בסדר.

איציק וייס: אני אמשיך אחר כך, אין לי בעיה. בכל אופן מה שרציתי להגיד אני כבר אגמור את הקטע הזה. הנושא של השיפוי צריך לקבל תשובה לפני אישור התכנית ובטח כתנאי לאישור התכנית.

הנושא השני זה בחתייחסות של שפרה, בסעיף 4 שלה, למה אין מומחים בלתי תלויים לנושאים הטכניים והמקצועיים. מבחינתנו למשל, המשרד לאיכות הסביבה הוא המומחה שלנו לנושא רעש, אקוסטיקה, מיגון וכו'.

אני לפי החומר שהם הגישו,

יו"ר: למי אתה מתכוון לנו.

איציק וייס: הועדה. הוא המומחה, היישובים יכולים להביא מומחים משלהם, רשות שדות התעופה מביאה מומחים משלהם, לפחות בשלב הזה המשרד לאיכות הסביבה הוא המומחה שלנו של הועדה. לפחות החתייחסות, אני לא ראיתי בכלל החתייחסות של הועדה המחוזית לנושא הזה, החתייחסות היחידה היתה ברמה של הצהרת בלפור, לא היתה איזה חתייחסות ספציפית ואני חושב שבקטע הזה ולרי אמרה אמנם שהיא תביא לדיון הבא חומר מסודר, אבל החתייחסות מסודרת בכתב, פה היא בכלל שוללת לחלוטין, לא היא, המשרד, שולל לחלוטין את הנתונים שהביאו רשות שדות התעופה.

סטיליאן: אנחנו כמובן צריכים לבדוק את עצמנו לפני זה. ההערות של הועדה המחוזית מבוססות על התסקיר ועל חוות הדעת שלנו בתסקיר.

יו"ר: זה לא הערות הועדה המחוזית, זה תמצית החשגות של היישובים.

סטיליאן: תמצית החשגות של היישובים מבוססות על התסקיר ועל החוות דעת שלנו לתסקיר. מהרגע שאנחנו כתבנו חוות דעת ועד היום היו חילופי דברים עם רשות שדות התעופה. חלק מהדברים ועל החלק הזה, איזה חלק כן ואיזה חלק לא, מצאו את פתרונם בדיונים משותפים וזה כולל ברמה הספציפית שצריך עוד שני מטר של מיגון אקוסטי בקטע כביש כזה ועוד ארבעה של מיגון אקוסטי של הטרמינל ומה הדרישות מהטרמינל וכל הדברים האלה לובנו כולל אניחושב נושא אחד התייעצות עם היועץ המשפטי לממשלה אם מה שאנחנו קבענו שהתקנות שחלות על המזגן חלות גם על הטרמינל כולו, כולל המטוסים שבו, או לא.

אז לכן יש החתייחסות ספציפית שאנחנו נפרט. יכול להיות שיש נושאים שלא נזכרו ויש לנו דרישות מבחינת עוד פעם ברמה ספציפית לא ברמה של הצהרות, איפה צריך לשפר את המיגון, כל מה שקשור לצד הקרקעי, כולל רכבות החניה, כולל הכבישים, כולל מסילות הרכב, אלה דברים שמוגנים או בתקנות או בהמלצות ברורות של המשרד, לא היו השגות של הגופים הקשורים להמלצות של המשרד כנהוג במקרים אחרים.

אז לכן, הנושאים האלה מטופלים היטב גם ברמה של התכנון המפורט.

כל אחד, ולכן יש את הזה שכל הדברים שאנחנו הצבענו עליהם אחרי כתיבת חוות הדעת לא הובאו לידיעת הישובים ולא לידיעת הועדה המחוזית ולפי דעתי הם צריכים שהם ידעו גם מה שאנחנו יודעים בנקודת זמן זו.

עדיין ייתכן מצב וזה לשאלתך שבישוב כזה או אחר, המצב הוא בלתי נסבל וזה ברור שבקירבה כזאת שבין יישוב לשדה תעופה, המצב הוא בלתי נסבל. מה זה בלתי נסבל? והשאלה של צפריה זה במונחים של פיננסי, את הקריטריון לפיננסיים מה שנקבע בכל המדינות, במדינות שמחמירות הכי הרבה זה מה שאנחנו קבענו לעצמנו, אין לפי התסקיר מצב שאחזמהיישובים מגיע למצב של מפלס הרעש המצטבר, כבישים ורכבת וטרמינל ומטוסים עולה על 75, מה שמצדיק באופן ברור פיננסי אם המצב בצפריה הוא סביר? הוא לא סביר. עכשיו הוא לא סביר ולא יהיה סביר גם בהמשך. מאיזה בחינה? מבחינת השימוש מחוץ לבית.

בתוך בית אתה יכול למגן עד לרמה של 75 דציבל אתה יכול לתת מיגון שבן אדם בתוך הבית לא ידע שהוא קרוב לשדה התעופה, אבל לגבי השימושים מחוץ לבית, אין פתרון וזה צריך להגיד שאין פתרונות. זה לא תלוי אם אנחנו רוצים או רשות שדות התעופה רוצים או המועצה הארצית רוצה, אין פתרונות לגבי, בן אדם יוצא החוצה שומע, אין הגנה.

אז אנחנו נבוא בשבוע הבא ונראה מה, אם יש דברים לא סגורים מבחינת המיגון האקוסטי וכל אחד מהיישובים שיש להם השגות לגבי המיגון האקוסטי, צורת המיגון האקוסטי של הכבישים, צורת המיגון האקוסטי מהטרמינל עצמו על כל המערכות שלו, ועל כל מה שכרוך בזה.

לגבי צורת המיגון של רחבות המנועים, הוזמנו לראות ולקבל הסבר ברמה פרטנית כמה מטרים זה יהיה הגובה, יכול להיות שיתעוררו בעיות חדשות. זה שיהיה קיר של 12 מטר במרחק כזה וכזה מצפריה יכול להיות שזה בעיה נופית, מבחינת מניעת רעש, להערכתך יש אפשרות טכנית לנקוט באמצעים כדי למנוע את הרעש על הקרקע. כל עוד המטוס על הקרקע, אני החתייחסות שלי עליו זה כאל אוטובוס רגיל, לא מעניין אותי. כשהוא באויר זה סיפור אחר, אני לא יכול להתייחס אליו כאל אוטובוס, מכיוון שאין אוטובוס שטס, אבל ברגע שהוא על הקרקע החתייחסות היא לרמה מחמירה בצורה חסרת תקדים מאחר שאנחנו הערכנו מה שהסקר הכלכלי גילה לאחר מעשה שיש אפשרות לרשות שדות התעופה לנקוט בכל הצעדים שיש לנקוט.

עוד פעם, אני מציע גם לועדה המחוזית, אני באופן אישי, אני אביא את כל החומר שברשותינו, כדי שחושבים, אני חושב שחלק גדול מהדיונים זה מחוסר אינפורמציה וזה לא נראה לי, אני לא יודע, אני הצעתי בעבר לרשות שדות התעופה או למשרד איכות הסביבה או לחברה להגנת הטבע, צריך להיות איזשהו מנגנון להציע לתושבים מה עושים, מכיוון ששומעים רעש מכבישים מה עושים נגד רעש מכבישים, אז יש מה לעשות נגד רעש מכבישים ועושים.

זה פחות או יותר. לגבי צפריה גם אני חושב שזה מקרה בולט אבל לא יותר בולט לדוגמא מחמד, אני לא יודע למה חמד זה

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

אחד מחנעלמים. מכיוון שהמצב בחמד יהיה הרבה יותר גרוע מצפריה.

אז אנחנו חייבים בשבוע הבא הסבר ברמה המפורטת וכולל מה גובה, איך צורת המיגונים בכבישים, איך צורת המיגונים של הטרמינל, מה עושים נגד רעש כבישים וכל הדברים שקשורים לצד הקרקעי.

יו"ר: כן, בבקשה ולרי.

ולרי ברכיה: אנחנו בשבוע הבא, יחד עם זה ולאור ההערה של הועדה המחוזית שיש למצוא בדרכים נוספות למזעור המפגעים, יש לועדה מקום לפנות לרשות שדות התעופה והם צריכות לבוא ולהגיד מה הם רוצים להציע לועדה בנוסף למה שהוצע עד עכשיו כדי לתת מענה נוסף לנושא של מזעור מפגעים והאחריות היא שלהם והשאלה היא אליהם ולשאל אותם אם בשבוע הבא הם רוצים לבוא עם הצעות נוספות שהם מציעים למזעור מפגעים.

שובל: יש לי רק שאלה. אני לא מתכנן ולא משפטן, המחלף הוא חלק אינטגרלי מ-4/2א', המחלף בכביש הכניסה?

יו"ר: כמוש אתה רואה אותו בתשריט הוא חלק מ-4/2א'.

שובל: אני אגיד לך למה אני שואל, כי לפני שבועיים היינו אצל שר התחבורה הוא ניסה לשכנע אותנו שמזערים את, מקטינים את התכנית. קצת השלמה לועדת סוארי, זאת אומרת שיהיה שלוש זרועות במקום חמש, המחלף לא יקום בכלל, השאלה איך זה בא לידי ביטוי פה בתוכניות שהוגשו, כך הבנו ממנו. יש אפשרות שהמחלף לא יקום בכלל?

יו"ר: לא יושב פה נציג של שר התחבורה כרגע. אנחנו מוסד תכנון ואנחנו דנים בתכנית, זאת התכנית כפי שהיא הוגשה בשעתו למועצה הארצית, בהמשך לדיונים ולחערותו להחלטות שתקבלנה בעקבות זאת, יכול להיות שהתכנית תשנה את מתכונתה פה או שם אם זה בקשר למיגון אם זה בקשר לגבולותיה וכו', אבל אני היום לא יכולה לתת לך את התשובה בהקשר לדו"ח סוארי.

דו"ח סוארי זה דו"ח שהוא הוזמן על ידי מספר שרים והוגש למספר שרים ואני לא יודעת אם השרים האלה בכלל רוצים להביא את זה לדיון בממשלה. יכול להיות כשהתכנית תגיע לאישור בממשלה, חלק מאותם שרים שהזמינו את הדו"ח, קיבלו את הדו"ח והצהירו שמסקנות הדו"ח נראות להם, יכול להיות שהם יחשבו, יבקשו לעשות שינויים או משהו כזה. היום מה שנמצא בפנינו זה התכנית כמו שהיא הוגשה בשלמותה.

אני אומרת לך אני לא יודעת עוד מה תהיה צורתה כשהמועצה הארצית תמליץ עליה לממשלה.

שובל: אני אגיד לך למה אני שואל, כי זה העניין של הקיבולת של 12 מיליון נוסעים ומעבר לזה, ונמל חילופי משלים, והמחלף, זאת אומרת אנחנו יודעים,

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

יו"ר:

אני יכולה לומר לך שבדיונים שהיו ב-4/2 בועדת המשנה היו התייחסויות מה אומרת התכנית הכללית לגבי הקיבולת הכללית של התכנית, המועצה הארצית קיבלה החלטה לשדה משלים, ישנם אורחים וניתנה הוראה לעשות תכנית לשדה משלים. אבל אלה הם החלטות שאני יכולה לומר לך שהם כבר התקבלו, אבל חלק מהדברים עוד לא התקבלו בגינם החלטות.

שובל:

וקיבולת מסויימת יהיו חייבים לעשות את המחלף בכל מקרה, כי אין כניסה, גם להסעה החמונית וגם כל הדברים, זה מקובל פה על כולם אין אפילו מיהו שחולק על זה.

יו"ר:

כן.

שובל:

תודה.

גבעון:

רציתי לשאול, אני חוזרת לנושא הקודם שדיברו על המפגעים. ההתייחסות של המשרד לאיכות הסביבה וההתייחסות של רשות שדות התעופה היא הפוכה.

אתם מדברים על פעילויות שיגיעו בשבוע הבא על נייר כדי שיראו את המזעור. השאלה היא על פי מה יהיה המזעור, על פי הגירסה של רשות שדות התעופה, או על פי הגירסה של המשרד לאיכות הסביבה.

ב. הייתי רוצה גם לראות, לא משנה, אם הם יעשו את זה או את זה, הייתי רוצה לראות מה מידת המזעור. מה האפקטיביות של המזעור ב-XXLDN או פחות זיהום אויר, פירוט המזעור המוצע.

סטליאן:

את הנתונים, נדבר על מה אנחנו מדברים כשאומרים נתונים של רשות שדות התעופה, נתונים של המשרד לאיכות הסביבה.

יש את הנתונים של רשות שדות התעופה לגבי נפח התנועה בכבישים. מכיוון שהטופוגרפיה וכל טוואי הכביש אין חילוקי דעות בינינו, זה מה שיש וזה מה שהם הציגו.

לגבי כבישים, רשות שדות התעופה קיבלה עמדתנו שצריך לקחת בחשבון את המכסימום הרעש שיצ מהכביש ואז אתה לא תלוי בנפחי תנועה כאלה ואחרים שמתממשים או לא מתממשים תלוי אם עושים את כל הכבישים שמתוכננים באיזור או לא עושים את כל הכבישים מתוכננים באיזור.

אז מה שנלקח בחשבון, זה מכסימום הרעש שיוצא מהכביש וזה דבר שאין על מה לחלוק. צורת המיגון זה קירות קוסטיים וסוללות עפר בצד הכבישים סביר להניח כדי להשתיק יותר את התושבים יעשו גם אספלט שקט.

זה יגיע למצב של מפלס הרעש מהכביש כפי שנמדד מחוץ לבית לא יעלה על 64 דציבל בשעת השיא זה מה שאנחנו ממליצים, אם יהיה יותר נמוך, זה מה שמדינת ישראל כרגע אומרת שזה רעש בלתי סביר מכבישים. כמה שיגיעו לנמוך יותר זה יהיה יותר טוב.

יש איזשהו גבול, אתה שם מיגון, זה כמו התמורות שבכלכלה. אתה מוסיף קיר, באיזשהו שלב זה כבר לא עוזר, אתה יכול להוסיף עוד 5 מטר, יכול להיות שישתיק תושב אחד או אחר, אבל לא את הכביש, מבחינת הכביש זה לא יעשה שום הבדל, זה

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

לגבי כבישים.

לגבי מסילות רכב, ברגע שיחיו, יש קריטריונים, בגלל שהמסילות הרכבת יהיו באיזור כזה, התרומה שלהם היא שולית לחלוטין, אם לא, צורת המיגון זה מיגון אקוסטי הרבה יותר פשוט מאשר בכבישים מכיוון שאין את השוליים שיש לכבישים את הקטע הזה שאין אספלט וגם אתה לא יכול לשים מיגון אקוסטי.

לגבי הטרמינל עצמו, הדרישות של המשרד לאיכות הסביבה לכל הקומפלקס של הטרמינל שזה כולל רחבות חניה למטוסים, זה כולל חניה לכלי רכב של הנוסעים ושל עובדי הרשות, זה כולל תחנת כח, זה כולל בתי מלון עם כל המזגנים של בתי המלון וזה כולל בתי קפה עם המזגנים של בתי הקפה, כל הקומפלקס, כל הטרמינל כולו, ההתייחסות זה לפי התקנות מ-1990, מה שמותר מכל הקומפלקס כולו זה 50 דציבל ביום, 40 דציבל בלילה, בתוך הבית של כל תושב התושב הכי קרוב לטרמינל בצפריה עם חלונות פתוחים, זה הדרישה.

כדי להגיע לדבר הזה, יש את מה, הם יצטרכו להגיע, כרגע הם לא יודעים איפה יהיה כל מזגן ואיך יעשו את זה. כל דבר יבוא, רשות שדות התעופה צריך לחלק מה שנקרא זכויות רעש, מכיוון שמה שמעניין אותם שמחוץ לכל הקומפלקס הזה מפלס הרעש לא יעלה מעל מה שאמיתי, ואז הם יגידו לבית מלון מותר ככה, ולזה מותר ככה ולזה מותר אחרת, וכל דבר הם יביאו לאישור של המשרד לאיכות הסביבה במסגרת היתרי בניה.

לגבי רחבת המטוסים שזה הקטע הקריטי בכל הקומפלקס הזה מכיוון שיש עליו צורך ויש את היחידות הנלוות למיזוג אויר במטוס וכל המנועים, כדי לתת הגנה מפני רעש מטוסים יעשו קיר בגובה של 12 מטר. זה לפי, אנחנו השווינו את התוצאות הם קיבלו במדידות בבן גוריון, עם המדידות שנעשו במסגרת התסקיר בהיתרו, התוצאות, אם כי השיטות הם קצת שונות, התוצאות משום מה, כנראה זה אותם המטוסים יצא אותו דבר, אז לכן כרגע על רמה תיאורטית בעת שאנחנו יכולים לבדוק בשלב זה, הקיר הזה של 12 מטר יספיק כדי לתת את ההגנה הנדרשת.

לא יספיק, התושבים עוד פעם, המשרד לאיכות הסביבה בשלב לא רק שהוא יעשה את המדידות בעצמו, יתן גם לתושבים שיעשו מדידות לעצמם, לא יספיק הקיר של 12 מטר, יוסיפו עוד קיר.

גבעון:

כתוב פה בסעיפים, בנתונים אשר יהוו בסיס לחישובי הרעש הנובע מחניות המטוסים אינם סבירים. טוענת הועדה המחוזית, אומר יורם הפוך. זה של המשרד לאיכות הסביבה, זאת טענה של המשרד לאיכות הסביבה בעצם. זה מתוך ההערות לתסקיר.

אומר יורם הפוך. עכשיו לפי איזה נתונים הם מביאים בשבוע הבא?

סטליאן:

הנתונים הם אותם נתונים ואם זה סביר או לא סביר זה עניין של השקפה.

יו"ר:

אם אין יותר שאלות, כן בבקשה.

משרד הפנים המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 19 בנובמבר 1996

זינגר: אני הבנתי שלנו יש הזכות להגיב בכתב, אבל לא הבנתי עדיין מה התשובה. השאלה אם אין תשובה.

יו"ר: התשובה לעת עתה, שרשות שדות התעופה אני מציעה אתם תגיבו עליהם בכתב.

עו"ד הראל: לא ניתנה אבל תשובה.

יו"ר: תגידו לא ניתנה תשובה, אם אתם חושבים ככה שלא ניתנה תשובה.

שפרה: יש החלטה של הועדה הזאת שמתייחסת להשכמה, ומדוע הגענו לחלטה לקצר את ההשכמה. אפשר פשוט להעביר לך, זאת התשובה, החלטה. תוכלי לקבל אותה.

יו"ר: טוב, אם כך תודה רבה ונישאר בהרכב של הועדה.

החלטות

ועדת המשנה לנושאים תכנוניים עקרוניים כיום 19.11.96
בנושא תוכנית ארצית לשדה התעופה בן גוריון - תמ"א 2/4

1. הועדה מבקשת מהיועצת המשפטית לועדה לבדוק האם מר א. וייס יוכל להשתתף בדיוניה הפנימיים ובהצבעות הועדה, בהיותו הן חבר בועדה המשנה והן סגן ראש המועצה מודיעין, אשר הגישה את השגותיה לתוכנית.
2. הועדה מבקשת מעורכי התוכנית להגיע להסכמות עם נציג לשכת התכנון מחוז המרכז, באשר לטענות הטכניות של הועדה המחוזית לעניין צורת הגשת התוכנית. השינויים הטכניים המתבקשים בתוכנית יוצגו בפני ועדת המשנה.
3. הועדה מבקשת מרשות שדות התעופה להגיע להסכמות עם חברת דחף דלק ועם חברת פז באשר להסדרים הקשורים בטענותיהם, ולהכיאן לידיעת של ועדת המשנה. לאחר התייחסות היועצת המשפטית לועדה.
4. הישובים אשר קיבלו בישיבה את תשובות רש"ת להשגותיהם, יוכלו להגיב בכתב תוך שבעים ימים. הועדה תתייחס להערות הנוספות, אם יהיו, במסגרת דיוניה.
5. המשרד לאיכות הסביבה יציג בישיבה הבאה של ועדת המשנה, את הערותיו.

* * *