

העותרים:

1. עיריית ראשון לציון
 2. עיריית חולון
 3. עיריית יהוד-מונוסון
- שלושתם ע"י ב"כ עוה"ד אבנר (נרי) ירקוני ו/או
ליאור עמידור ו/או רונית ליבשין ו/או עפרה
אטינגר ו/או חן עמידור ו/או נועם יבלון ו/או יהל
קרצ'ב ו/או עדי שרעבי ו/או גל בביוף ואח'
מרח' דרך מנחם בגין 148, תל-אביב 6492104
טל': 03-6912265 ; פקס: 03-6911093

4. מושב משמר השבעה

5. מועצה אזורית עמק לוד

שניהם ע"י ב"כ עוה"ד פרופ' (הנדסה) רן גלעדי
מרח' אירוס 26 עומר 8496500
טל': 08-6460062 ; פקס: 08-6467707

- נ ג ד -

המשיבים:

1. שר התחבורה והבטיחות בדרכים
 2. השר להגנת הסביבה
 3. רשות התעופה האזרחית (רת"א)
- שלושתם ע"י ב"כ פרקליטות המדינה
מרחוב צלאח א-דין 29, ירושלים 91010
טלפון: 02-6466590 ; פקס': 02-6466655

עתירה למתן צו על תנאי

תכלית העתירה הינה דרישה להורדת מפלסי הרעש המירביים (להלן: "סיפי הרעש") למטוסים העוברים מעל ו/או בסמוך לבתי תושבי הישובים העותרים (להלן: "העותרים") לאחר המראתם מנתב"ג, אשר במועד הגשת עתירה זו הינם בלתי סבירים בעליל בכלל, ובלילה בפרט.

פתח דבר

1. סעיף 73 לחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן: "חוק הטיס") קובע כי, ככלל, לא יפעיל מפעיל אווירי כלי טיס בשטח ישראל, באופן הגורם לרעש העולה על מפלס רעש שקבע שר התחבורה והבטיחות בדרכים, בהסכמת השר להגנת הסביבה ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת;

עוד קובע הסעיף, כי שר התחבורה והבטיחות בדרכים והשר להגנת הסביבה יבחנו אחת לחמש שנים לפחות את הצורך בעדכון מפלס הרעש או מכסת הרעש שנקבעו כאמור (להלן: **"סיפי הרעש"**).

2. סעיף 202 לחוק הטיס קובע, כי מפלסי הרעש לכלי טיס הממריאים משדה התעופה בן-גוריון (להלן: **"נתב"ג"**), שנקבעו לפי תקנה 85 לתקנות ופורסמו ערב יום תחילתו של חוק הטיס בהתאם להוראות התקנה האמורה, יראו אותם כמפלסי רעש שנקבעו לפי סעיף 73 לחוק הטיס.

3. תקנה 85 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (להלן: **"התקנות"**), שהותקנו על-פי חוק הטיס, קובעת כך: "מפעיל אווירי לא יפעיל כלי טיס בתחום פעילות מערכת ניטור שפורסם בפמ"ת ברעש העולה על סף הרעש שפורסם בפמ"ת...". בהתאם, מפלסי הרעש פורסמו בפרסומי המידע התעופתי (להלן: **"פמ"ת"**).

****העתק פרסומי מידע תעופתי (פמ"ת) בקשר עם מפלסי רעש, מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 1.**

4. חריגות של כלי טיס ממפלסי הרעש המחייבים הנ"ל נמדדות ע"י רשות שדות התעופה במערך הניטור הפרוס סביב נתב"ג, ומועברות לרשות התעופה האזרחית לנקיטת הליכי אכיפה כנגד מפעיל אווירי שכלי הטיס שלו הפר את מפלס הרעש המחייב.

5. והנה – לא רק שבחמש השנים האחרונות לא עודכנו סיפי הרעש, אלא שבארבע השנים האחרונות לא נאכפה ולו חריגה אחת מסיפי הרעש הישנים והלא רלוונטיים שבתוקף. נתון זה מפליא שבעתיים נוכח העובדה שבשנים אלו עברו מעל בתי תושבי העותרים כחצי מיליון (!) מטוסים.¹

6. להשלמת התמונה (במלוא חריפותה) יצוין, כי בשנה האחרונה (2017) נרשמה חריגת רעש אחת (!) מתוך כ- 71,000 (שבעים ואחד אלף) המראות (0.002% מסך כלל המראות!).

7. ובאנלוגיה – מה היינו סוברים למשל בנוגע למגבלת מהירות בכבישים, באם במשך שנה תמימה הייתה נמדדת חריגה אחת מן המהירות המותרת (למרות ריבוי התנועה בכבישים ועל-אף, ניטור מהירות כל המכוניות החולפות באותם כבישים).

8. **המסקנות המתבקשות מן הדוגמה הנ"ל ברורות וחדות.** הדברים מדברים בעד עצמם – ברור ש'מגבלת המהירות' הנ"ל, ולענייננו מגבלות הרעש – **חסרות כל נפקות ו/או מגבלה מעשית.**

9. כפי שיוצג להלן באופן חד, **הן במסמכי המשיבים עצמם, והן בחוות דעת מומחה המצורפת לעתירה זו – סיפי הרעש דהכא הינם אכן בלתי סבירים בעליל ומחייבים הורדה משמעותית בכל שעות היממה בכלל, ובפרט בלילה!** זו בפשטות מהות ותכלית העתירה.

****העתק חוות דעת מומחה, ד"ר אסנת ארנון מיום 17.06.2018, מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 2.**

¹ מנתוני אתר רשות שדות התעופה.

העותרים

10. העותרים הינם ישובים אשר תושביהם מצויים בסמוך ומתחת לנתיבי ההמראה מנתב"ג, שהמראות מטוסים בהם גורמות לרעש המהווה מטרד של ממש עד כדי גרם נזק. הם ממוקמים מתחת ו/או בסמוך לנתיב ההמראה.

המשיבים

11. המשיב 1 הנו השר האחראי על כלל ענייני התעופה במדינת ישראל והוא גם האמון על יישום, הוצאה לפועל ואכיפת הוראות חוק הטיס בכלל, ועל סעיף 73 לחוק בפרט, שעניינו קביעת מפלסי רעש מירביים. הוא אף השר הממונה מקצועית על המשיבה 3.

12. המשיב 2 הוא השר האחראי על הגנת הסביבה בישראל, שצריך להסכים לקביעות שר התחבורה בהתאם לסעיף 73 לחוק הטיס, ואף לבחון אותם (ביחד עם שר התחבורה) מדי חמש שנים.

13. המשיבה 3 הינה רשות שתפקידה על-פי חוק רשות התעופה האזרחית התשס"ה-2005, בין היתר, לקבוע ולהבטיח קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים; להעניק רישיונות, היתרים ואישורים לנתב"ג ולנתיבי הטיסה בישראל; לפקח על תחום התעופה האזרחית; להפיץ מידע תעופתי פנים ארצי בנוגע לתעבורה האווירית.

עתירה למתן צו על תנאי

14. מוגשת בזה לבית המשפט הנכבד עתירה למתן צו על תנאי, במסגרתה מתבקשים המשיבים 1-3 להתייצב בפני בית המשפט, וליתן טעמים מדוע לא יקבע בית המשפט, כי על המשיב 1 לקבוע מפלסי רעש חדשים, נמוכים מאלה הקבועים, שהינם בלתי סבירים בעליל (בהתאם לחובתו וסמכותו) בהסכמת המשיב 2 וועדת הכלכלה של הכנסת, כאמור בסעיף 73 לחוק הטיס.

15. בנוסף ו/או לחילופין יתבקש בית המשפט להורות למשיבים 1-3 להתייצב בפני בית המשפט, וליתן טעמים, מדוע לא יקבע בית המשפט, כי על המשיב 1 לקבוע במיוחד מפלסי רעש חדשים, נמוכים מאלה הקבועים שהינם בלתי סבירים בעליל, בשעות הלילה האקוסטי' (לעיל ולהלן: "הלילה"), שהגדרתו בתמ"א 4/2 (נתב"ג) הנה בין השעות 22:00 בלילה לבין 06:00 בבוקר.

פרטי העתירה

16. סוגיית הרעש הנגרם על ידי מטוסים סביב נתב"ג, הקיימת למן הקמתו, הולכת ומתגברת עם חלוף הזמן בשל 3 סיבות עיקריות: הגידול חסר התקדים בהיקף התנועה האווירית בנתב"ג (מדיניות "השמיים הפתוחים"); הצפיפות ההולכת וגוברת של יישוב מרכז הארץ; היעדר 'עוצר לילה' בנתב"ג², ו/או היעדר מנגנונים אחרים המונעים רעש בלתי סביר **בשעות הלילה**, כמקובל בשדות תעופה המצויים בלב אזורים מיושבים (ולכן – בעיקר "פתיחת השמיים" – בלילה).

17. כך, ביתר שאת בשנים האחרונות, עקב היעדר 'עוצר לילה' של ממש, **צפיפות הטיסות בנתב"ג בלילה, עולה על זו שביום!**

18. בעיית הרעש בשדות תעופה שבלב אוכלוסייה אזרחית מוכרת בעולם ומטופלת על ידי רשויות התעופה במגוון שיטות אשר מקטינות את מטרד הרעש בלילה; בנוסף, התפתחות הטכנולוגית בענף התעופה בכלל ובמנועי המטוסים בפרט מאפשרת הורדת רעש הנגרם ממטוסים. כך באה לידי ביטוי הקלה במטרדי הרעש **לאורך השנים** בשדות תעופה בעולם אשר ממוקמים בלב אזורים מיושבים.

19. כך, הפרלמנט האירופאי, למשל, אימץ בשנת 2014 תקנה חדשה ליישום הגבלות הפעלה של שדות תעופה הקשורות לרעש מטוסים, תקנה 598/2014, שבה הוחמרו ספי הרעש המותרים, וזאת בעקבות הגדרות תקני רעש מחמירים שפרסם ארגון התעופה הבינלאומי (ICAO) בשנים האחרונות.

20. ודוק; נמל התעופה הית'רו בלונדון, לדוגמא, מעדכן מדי חמש שנים את מדיניות הרעש, והפחית לאחרונה את כמות הרעש המותר בלילה בשנים 2017-2022 בלמעלה מ-40% (!) לעומת הרעש המותר בחומש הקודם (עפ"י דו"ח **Heathrow airport Operations Handbook 2018**).

העתק דו"ח Heathrow airport Operations Handbook 2018 מצורף לעתירה זו ומסומן **כנספח 3.

21. לעומת מגמה עולמית זאת **וחמור מזאת - בניגוד לקבוע בדין הישראלי**, התעלמו המשיבים 1-3 לחלוטין מההתפתחויות הטכנולוגיות, מהקטנת רעש המטוסים המותר בכל שדות התעופה שבעולם, מהרגישות לרעש ומההכרה בנזקיו, ולא שינו דבר בעניין הרעש המירבי המותר מזה שנים ארוכות.

22. במצב דברים זה נדרש היה איזון עדין וראוי בין הצרכים האוויריים ובין צרכי, שלא לומר זכויות היסוד, של (למעלה ממיליון) התושבים העוטפים את נתב"ג ככל הנוגע למגבלות הרעש בכלל **ובלילה בפרט**. איזון שכזה, עיננו הרואות, לא נעשה **והמצב זהכא הינו בלתי קביל ובלתי סביר בעליל**.

² למעט בשלוש וחצי שעות האסורות בהמראה בלבד!

23. בשנת 2011 חוקק חוק הטיס במסגרתו **ביקש(!)** שר התחבורה להעביר לידי סמכות לקבוע סיפי הרעש המקסימליים לכלי טיס, בין היתר, ב"גישה האווירית לשדה תעופה או למנחת ועזיבתו", תוך **החרגת ספינים אלו** מתחולת החוק למניעת מפגעים, תשכ"א-1961 (להלן: "**החוק למניעת מפגעים**").

24. העותרים אינם יודעים האם בכלל (ומתי) עשה שר התחבורה שימוש בחובה/סמכות זו אותה ביקש וגם קיבל לעצמו. למיטב ידיעת העותרים, השר לא עשה (עד-כה) כל שימוש בסמכותו מאז חוקק חוק הטיס.

25. להשלמת התמונה – ביום 17.07.2014 הגישו העותרים עתירה מנהלית כנגד שר התחבורה והבטיחות ואח' בסוגיית "עוצר הלילה" בנתב"ג³. הדיון הסתיים בפשרה, כשלענייננו - לא שינתה את שעות ה"עוצר הלילה" (אך מנעה את הפחתתם כפי שביקש לעשות שר התחבורה) ואף לא את סיפי הרעש, אולם, הפחיתה את הסיפים (ולו במעט) בין השעה 05:00 בעונת הקיץ ובין השעה 05:30 בעונת החורף לבין השעה 06:00, דהיינו **רק בשעת/ מחצית שעת הלילה האחרונה**.

26. עם זאת, בעוד היקף הפעילות בנתב"ג עמד בעת ההיא על כ-14.5 מיליון נוסעים, הרי שמאז הוא עלה באופן דרמטי ממש, עד שבשנת 2017 כבר עמד על כ-21 מיליון נוסעים, ואם בכך לא סגי – **צפיפות הטיסות בלילה זהיום, עולה על זו שביום**⁴.

27. ואכן – במהלך שנת 2015 (ואין בידי העותרים את המועד המדויק) יזם מנהל המשיבה 3 הליך להורדת סיפי הרעש, באמצעות צוות שכלל את נציגי המשיבים, אשר קיים פגישות ודיונים, תוך בחינת אלפי טיסות; הצוות העביר המלצותיו למשיבה 3, אשר קיים דיון בנושא בינואר 2016. על פניו, זה נראה היה כהליך מוסדר ויסודי.

****העתק מצגת סיכום עבודת הצוות שכלל את המשיבים מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 4.**

28. **מנהל המשיבה 3 קיבל את המלצות הצוות**, תוך אימוץ מספר שינויים, וקבע **שימשיך בתהליך** הקבוע בסעיף 73 לחוק הטיס. המנהל אף הוסיף כי **יש לבחון את סיפי הרעש שוב בתוך כשנה** (דהיינו **עד לפני כשנה ומחצה** - ינואר 2017).

****העתק קביעת מנהל המשיבה 3 מיום 31.01.16 בדבר המשך התהליך הקבוע בסעיף 73 לחוק הטיס, מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 5.**

29. עד כאן הכל נראה לכאורה ראוי ותקין.

30. דא עקא; בחינת המסמכים הרלוונטיים העלתה את העובדות התמוהות (אם להיות זהירים) הבאות:

³ עת"מ 35703-07-14 עיריית חולון ואח' נ' שר התחבורה ואח'.
⁴ מנתוני אתר רשות שדות התעופה.

30.1 קביעת הסיפיים הוצעה התבססה על **המצוי** (הרעש הנגרם כבר בפועל) ולא על **הרצוי** (סך הרעש המהווה מטריד), ובלשון הצוות (ציטוט מדוייק, בהדגש הח"מ): "סימולציה" של הנמכת הספיים לפי 2 קבוצות המטוסים הקיימות ובחינת חריגות, כך שלא יעלו על כ- 1% ושלא יהיה מצב שאי אפשר יהיה לעמוד בסף."

30.2 ובאנלוגיה – קביעה של המהירות המותרת בכביש בהתאם למהירות הנסיעה בפועל, ובאופן ש- 99% ממשתמשי הדרך ממילא עומדים בו, כך **שמראש תידרש אכיפה השואפת לאפס**. ללא מלים....

30.3 **כן לא נעשתה כל הבחנה בין סיפי רעש ביום לבין סיפי רעש בלילה** (בערך של 10 עד 15 דציבל⁵, כמקובל בעולם⁶ וכמקובל בכלל סיפי הרעש במדינת ישראל (שאינם מטוסים, בערך של 20-30 דציבל!)⁷ וכפי שנעשה אף ידי המשיבים עצמם בחישוב ה"רעש הממוצע", שאינו נשוא העתירה דנא (10 דציבל הבדל בין יום ללילה)⁸.

30.4 יצוין כי התקנה האירופאית ליישום הגבלות הפעלה של שדות תעופה הקשורות לרעש מטוסים, תקנה 598/2014, מחייבת התייחסות שונה לשעות לילה בקביעת הגבלות בהפעלת שדה תעופה, ומפנה לדירקטיבה 2002/49/EC של האיחוד האירופאי הקובעת בנספח 1 סעיף 3 כי L_{AMAX} מתאים, ואף עדיף, לשמש כסף הגנה מרעש בשעות הלילה, **כמבוקש בעתירה** זז.

30.5 והנה – גם בתנאים תמוהים אלה הגיע הצוות למסקנות (כך לשיטתו) בדבר "הפחתה אפשרית" של הסיפיים, אלא שאז הוסיף 'באופן מלאכותי' (כך ממש!) 3 דציבל על הסיפיים המוצעים (כלומר הכפלת הרעש!), כי (בהדגש הח"מ): "פסק הדין בעניין פשרת עוצר הלילה מחייב תוספת מלאכותית של 3 דציבל לקלים ברוב שעות היממה". לקרוא פעם ופעמיים ולא להאמין: **מוסיפים כדי שיהיה ממה להוריד! מדובר פשיטא בניסיון לסכל (בסגנון ה'ישראלוף') את פסק הדין בעת"מ 14-07-35703.**

30.6 אם לא די בכך, בסיכום הדיון הוסיף מנהל המשיבה 3 עוד הוסיף למוניטור מספר 5 (קריית שרת) (למטוסים הכבדים) 1 דציבל נוסף, שמשמעו **תוספת של כ-26% בעוצמת רעש**. אין הסבר בסיכום הדיון על שום מה ולמה.

31. על זאת יצא קצפם של העותרים והם פנו ליועמ"ש משרד התחבורה במכתב חריף המדבר בעד עצמו, תוך הפניית תשומת לבו ש'בלוף' זה אף עלול לגרור פניה לבית המשפט בהליך של ביזיון.

⁵ דציבל היא יחידת מידה המסומנת באותיות dB, אשר מודדת בסקלה לוגריתמית את היחס בין ערך פיזיקלי של גלי הקול לבין ערך יחוס המתאים לסף שמיעת האדם. על פי סקלה זו עלייה של 3 דציבל פירושה הכפלת העוצמה, עלייה של 10 דציבלים שקולה לגידול של פי 10 בהספק, עלייה של 20 דציבל משמעה הגברת ההספק פי 100, של 30 דציבל פי 1,000 וכן הלאה.

⁶ ראה חו"ד מומחה, ד"ר אסנת ארנון המצורפת לעתירה זו כנספח 2.

⁷ ראה תוספת ראשונה לתקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), תש"ן-1990.

⁸ ראה בתמ"א.

**העתק פניית העותרים מיום 02.08.16 ליועמ"ש משרד התחבורה, מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 6.

32. לאחר מכתב זה ושמיעת כלל ההתייחסויות להצעת תיקון הסיפים, חזרו בהם המשיבים ב'אורח פלא' מהכוונה להוסיף "תוספת מלאכותית של 3 דציבל לקלים ברוב שעות היממה", כ'מתחייב'(!?) (לגישתם המעוותת) מפסק הדין; ואידך זיל גמור.

**העתק הצעת תיקון הסיפים העדכנית, מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 7.

33. העותרים המתונו אפוא בקוצר רוח להורדת הסיפים, ולו אף החלקית הנ"ל (כאמור – בהתחשב בהיקף התנועה דאז ובעיקר – בשל העדר הבחנה בין יום ללילה!), אך דבר לא אירע.

34. עם עליית היקף הפעילות בנתב"ג וההתגברות הדראמטית בתלונות תושבי העותרים, הם פנו לשר התחבורה ביום 26.3.18 בבקשה שיוריד את סיפי הרעש, שעיקריה:

34.1 מפלסי הרעש המירביים הקבועים כיום להמראות בנתב"ג, כפי שנקבעו על ידי השר בהתאם לסעיף 73(א) לחוק הטיס תשע"ה 2011, **רחוקים מאות מונים מאלה המוגדרים מבחינת העצמה כ"רעש בלתי סביר" בתקנה 2 לתקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), תש"ן-1990**, בהתאם לטבלה הבאה (כאשר הטור המכונה "מבנה ב" מתייחס למבני מגורים):

מפלס הרעש ב-dB(A)

מבנה א'		מבנה ב'		מבנה ג'		מבנה ד'		מבנה ה'		סור א' משך הרעש
יום	לילה	יום	לילה	יום	לילה	יום	לילה	יום	לילה	
45	50	55	55	55	70	1	עולה על 9 שעות			
50	55	60	60	60	75	2	עולה על 3 שעות אך אינו עולה על 9 שעות			
55	60	65	65	65	80	3	עולה על שעה אך אינו עולה על 3 שעות			
35	40	40	40	40	70	4	עולה על 30 דקות			
60	65	70	70	70	85	5	עולה על 15 דקות אך אינו עולה על שעה			
40	45	45	45	45	75	6	עולה על 10 דקות אך אינו עולה על 30 דקות			
65	70	75	75	75	90	7	עולה על 5 דקות אך אינו עולה על 15 דקות			
70	75	80	80	80	95	8	עולה על 2 דקות אך אינו עולה על 5 דקות			
45	50	50	50	50	80	9	אינו עולה על 10 דקות			
75	80	85	85	85	100	10	אינו עולה על 2 דקות			
מפלס הרעש ב-dB(C)										
109	109	114	114	114	114	11	רעש פיצוצים בשכיחות נמוכה (*)			

34.2 הובהר והודגש, כי הטבלה הובאה אך **באופן השוואתי(!)**, אך על מנת להדגיש את חוסר הסבירות המהותית שבאי קביעת השר לעניין המראות מטוסים (שכן אין הרי מחלוקת שהטבלה אינה חלה על רעש מטוסים). עם זאת, הפער האדיר, **העולה עד כדי פי - 300 בעוצמת הרעש, בין מה שנקבע כ"רעש בלתי סביר" ככלל, ובין אי קביעות השר בכל הנוגע לרעש מטוסים אינו ניתן לגישור**. ודוק – מאי נפקא מינה לאזרח החשוף לרעש בעצמה בלתי סבירה, מה מקורה. הרי הסבל והנזק זהים המה.

34.3 ויוזכר שוב, כי בעולם ואף בישראל קיימת הבחנה בפועל בין טיסות ביום לבין טיסות בלילה והגבלתן בשעות הלילה.⁹

34.4 לא בכדי לא בוצעה כל אכיפה על ידי המשיבה 3 בשנים האחרונות עקב מעבר 'מגבלות הרעש'. אלה מסתברות להיות, ולו אף רק אמפירית, כ'מס שפתיים' פיקטיבי החסר כל ערך ממשי, וכמוהן (באנלוגיה) כקביעת 'מהירות מירבית מותרת' של 250 קמ"ש בכבישים (או אז כמובן לא יהיו דו"חות מהירות וכל הנהגים ינהגו הרי ב"התאם לחוק"...).

34.5 במצב דברים זה, התבקש השר אפוא לעדכן בהקדם את מפלסי הרעש המירביים למטוסים הממריאים מנתב"ג, ביום בכלל ובלילה בפרט, כך שיהיו סבירים ותואמים הן את המקובל בעולם המערבי בכלל והן את הקבוע בישראל בפרט, ככל הנוגע לימטרדי רעש'.

**** העתק פניית התושבים מיום 26.3.18, לשר התחבורה בבקשה שיוריד את סיפי הרעש, מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 8.**

35. מענה לקוני, התקבל כעבור חודש, ועיקריו :

35.1 המשיבה 3 עסקה רבות בגיבוש המלצה לשר התחבורה. גיבוש המלצה מצוי "בישורת האחרונה" והמשיבה 3 נדרשת לביצוע עוד בדיקות.

35.2 ההמלצה תוגש עם תום הבדיקות, אך בכל מקרה – היות והתקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), תש"ן-1990 אינן חלות על מטוסים, **ההשוואה דלעיל "נדחית בשתי הידיים"**.

**** העתק מכתב מענה מאת לשכת היועמ"ש במשרד התחבורה מיום 26.04.18, מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 9.**

36. במצב דברים זה לא נותר לעותרים, אלא לפנות לקבל סעד מבית המשפט הגבוה לצדק, וזאת בשל הסיבות הבאות :

⁹ בתקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), תש"ן-1990, עולה בברור ההכרח להגדיר ספי רעש לשעות היום, וספי רעש שונים לשעות הלילה. הבחנה נדרשת זו בין ספי הרעש ביום ובלילה מוצאת ביטוי ברור בכל התקנות והרגולציות לנושא רעש מטוסים בכל העולם כפי שבא לידי ביטוי בחוות דעת מומחה במצורפת לעתירה זו ומסומנת כנספח 2.

36.1 **הבדיקות המקיפות נעשו לכל המאוחר בשלהי 2015**, וההמלצה לקביעת סיפי רעש התגבשה כבר בינואר 2016. **הטענה בדבר "ישורת אחרונה" כעבור שנתיים ומחצה, כשמדובר במטרדי רעש הנגרמים לכמיליון איש מדי יום ומדי לילה, הינה אפוא, למצער, עזת מצח וצינית.**

36.2 אין קשר בין (אי) תחולת התקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), תש"ן-1990 על כלי טיס ובין 'קנה המידה' ו/או (אי) הסבירות הניתנים ללימוד מהן, הן על עצמת רעש הנחשבת כמטרד בכלל ובין ערכה בלילה בפרט. מדובר בפערים המגיעים כדי **מאות(!) מונים.**

37. **העותרות תבקשנה אפוא, את בית המשפט להורות את המשיב 1 לממש את סמכותו ולקבוע סיפי רעש, כדלקמן:**

37.1 ככל הנוגע לשעות היום (06:00-22:00) – תיושמנה מיידית המלצות מנהל רתי"א להורדת הסיפים, כפי המפורט בהצעת תיקון הסיפים העדכנית שהוציא מנהל המשיבה 3, תוך הסתייגות אחת (המפורטת בחוות הדעת המצורפת לעתירה זו ומסומנת כנספח 2) שהנה - הגבלת סף הרעש ל- 90 דציבל.

37.2 ככל הנוגע לשעות הלילה (00:00-22:00) – יוגבל סף הרעש, כמפורט וכמוסבר בחוות הדעת המצורפת לעתירה זו, ל- 75 דציבל.

38. לאור מורכבות הנושא, ומניסיונו – ולו על מנת לחסוך דיונים מיותרים (בשגגה, או שמא בכוונת מכון מצד המשיבים), יובהר ויודגש כבר כאן ועתה, כי **אין העתירה עוסקת בנושאים הבאים:**

38.1 בהתייחסות כלשהי למטרד הרעש **המצטבר** או **הממוצע** (בכינויו השונים) – שהינו מדד רעש אחר לגמרי, ו**שאינו רלוונטי לסוגיה דנא.**

38.2 שינוי שעות ה"עוצר הלילה".

38.3 העברת תנועת מטוסים ממסלול למסלול (מה שקרוי NIMBY).

38.4 בתביעות כספיות ו/או בתביעות למיגון, במישרין ו/או בעקיפין.

39. נבקש להביא לקראת סיכום **ציטוטים ממכתבו של השר לאיכות הסביבה לשר האוצר**, אגב דיוני ההצעות לחוק ההסדרים 2009-2010, בנוגע ל"עוצר הלילה" בנתב"ג, היאים גם לעניינו, ואולי אף **ביתר שאת**, ולו בשל העובדה שהיקף הנוסעים בנתב"ג **הוכפל** מאז כתיבתו, כמו גם לאור הגידול שחל בהיקף האוכלוסייה סביב נתב"ג (ובהדגשי הח"מ):

"המשרד להגנת הסביבה מתנגד לפתיחת נתב"ג להמראות כלי טיס בכל שעות הלילה. המראות כלי טיס בשעות הלילה מעל אזורי מגורים עלולה לגרום לרעש חזק ובלתי סביר וזאת בניגוד לחוק למניעת מפגעים, התשכ"א 1961...

כיום בנתב"ג, ישנה יותר תנועה אוויריות בכל אחת משעות הלילה מאשר בשעות היום: 35% מן הנחיתות מתבצעות בשעות שבין 23:00 ל- 6:00 ו- 24% מן ההמראות מתבצעות בשעות שבין 23:00 ל- 1:40 ובין 5:50 ל 6:00 . הדבר חריג, בלתי סביר ובלתי מוצדק גם בהתחשב בכך שנתב"ג הינו שדה התעופה הבין-לאומי היחיד של ישראל. חברות תעופה זרות, שלא היו מעלות בדעתן להמריא מעל תושבי מדינתם בשעות הלילה, ימריאו מנתב"ג רק בגלל שזה יהיה מותר...

כל המראה מנתב"ג, חושפת לרעש כ 800,000 תושבים. בהנחה מקלה כי רעש זה מפריע רק לחצי מן החשופים אליו, ובהנחה המקלה עוד יותר כי רק חצי מאלה שרעש ההמראות בלילה מפריע להם, לומדים או עובדים למחרת, כ 200,000 אלף אנשים מתפקדים פחות טוב בעקבות שינה לקויה...

רעש מהמראות בלילה גורם בין היתר לנזקים בריאותיים בשל מצב כרוני של שינה לקויה, פגיעה בערכם של נכסים ופגיעה בתפקוד המביא למעורבות יתר בתאונות, וירידה בפרייון העבודה והלמידה...

אציין גם שבית המשפט האירופי לזכויות אדם קבע עוד ב- 2001 שמעבר כלי טיס בלילה בסמיכות לאזורים מאוכלסים מהווה פגיעה בזכויות הבסיסיות של אדם לשינה."

**העתק ממכתבו של השר לאיכות הסביבה לשר האוצר, אגב דיוני ההצעות לחוק ההסדרים 2009-2010, בנוגע ל"עוצר הלילה" בנתב"ג, מצורף לעתירה זו ומסומן כנספח 10.

סיכום

40. סיפי הרעש המרביים למטוסים הממריאים מנתב"ג לא עודכנו, כקבוע בחוק הטיס, מזה שנים ארוכות (אם בכלל), וזאת למרות השינויים הטכנולוגיים והגידול הדרמטי, הן בהיקפי ההמראות והן בצפיפות האוכלוסייה סביב נתב"ג. על מופרכות ספי הרעש ניתן ללמוד מכך שבשנים האחרונות, בכחצי מיליון(!) מעברי מטוסים, לא בוצעה ולו אכיפה אחת בגין הפרה!

41. עבודה מקיפה לעדכון סיפי הרעש נערכה על ידי המשיבים 2,3 לפני למעלה משנתיים וחצי, כשבסופה המלצה להורדת מה של הסיפים. עם זאת, אף המלצות אלה לא יושמו כלל עד כה ולא ברור האם ומתי תיושמה.

42. כך או כך, לעת הזאת ממילא אין כבר די בהמלצות מנהל המשיבה 3 דלעיל, שכן היקפי הפעילות גדלו מאז באופן דרמטי. ההמלצות (שלא יושמו) עולות כשלעצמן על כל מגבלת רעש מוכרת אחרת (בארץ ובעולם), ומעל לכל – הן לא כללו את ההפחתה המקובלת בת לפחות 15 דציבל בלילה.

43. מתגובת שר התחבורה לפניית העותרים דנא עולה, כי אין בכוונתו לעשות כן (ע"ע "ההשוואה... נדחית בשתי ידיים"), וגם אם הייתה לו כוונה כלשהי, הרי שה - "ישורת האחרונה", מסתברת להיות יותר "ארוכה" (ובלתי סבירה בעליל - כבר שנתיים וחצי) מאשר "אחרונה".

44. מדובר אפוא בעתירה למתן צו על תנאי, לקביעת מפלסי רעש חדשים, עדכניים, נמוכים מאלה הקבועים כיום שהינם, מהותית - בלתי סבירים בעליל, בהתאם לחובתו ולסמכותו של המשיב 1, בהסכמת המשיב 2 ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, כאמור בסעיף 73 לחוק הטיס.

45. בנוסף ו/או לחילופין יבקשו העותרים להורות על קביעת לקבוע מפלסי רעש חדשים, עדכניים, נמוכים מאלה הקבועים כיום שהנם **בלתי סבירים בעליל**, בהתאם לחובתו וסמכותו של המשיב 1, בהסכמת המשיב 2 ובאישור ועדת הכלכלה, כאמור בסעיף 73 לחוק הטיס, **בין השעות 22:00 בלילה לבין 06:00 בבוקר.**

46. לאור היקפם הנמשך של המטרדים (מבחינת המהות והיקף האוכלוסייה הנפגעת) מתבקש בית המשפט הנכבד לקבוע את העתירה לדיון בהקדם האפשרי.

47. עתירה זו נתמכת בתצהירו של ראש עיריית חולון – מר מוטי ששון.



חן עמידור, עו"ד



פרופ' רן גלעדי, עו"ד



אבנר (נרי) ירקוני, עו"ד

ב"כ העותרים

היום, 24.06.2018