

בקשה לדיון מהיר – החלטה מנוגדת לתמ"א של רשות התעופה האזרחית (רת"א)

בימים אלו מוקם מסלול חדש בנתב"ג. לקראת סיום הבניה, הוציא ראש רת"א הנחיות להפעלת המסלול מהן עולה כי יתבצעו עליו נחיתות ברוב שעות היממה וכן כי בכוונתם לאפשר נחיתה גם למטוסים בעלי ארבעה מנועים. משמעות החלטות אלו, המנוגדות לתמ"א הקיימת, היא רעש בלתי נסבל, במשך שעות ארוכות, לתושבים רבים הנמצאים בתוואי המסלול. מעל חלק מהיישובים יעברו מטוסים בגובה של פחות ממאה מטרים! בתמ"א נקבעו כללים כדי לצמצם את הפגיעה באותם תושבים ובהסכמה אתם, ועל מנת לשנות זאת יש לפעול בדרך הקבועה בחוק לתיקון תמ"א. אבקש לקיים דיון מהיר בנושא בוועדת הפנים והגנת הסביבה

דברי הסבר:

בנתב"ג קיימים שלושה מסלולים המיועדים להמראת מטוסים ולנחיתתם. על כל מסלול ניתן לנחות משני כיוונים, מה שנותן שש אפשרויות טכניות לבחור מסלול נחיתה ושש אפשרויות להמראה. עקב מגוון סיבות (חלקן הגדול נוגע לצרכי משתמשים אחרים במרחב האווירי, כמו חיל האוויר) ובהן גם סיבות סביבתיות של הפרעה לישובים לא ניתן לעשות שימוש חופשי בכל שש האפשרויות "התאורטיות" הללו.

אחת ממטרותיה המרכזיות של תוכנית המתאר הארצית (תמ"א) 2/4 היתה להסדיר עניין זה. ההסדרה בתמ"א מכונה "תבנית התיפעול"

המסלול הרלבנטי לעניינינו הוא המסלול המכונה 21 (מכיוון צפון לדרום) המיועד לנחיתות אשר תגרומנה את ההפרעה לישובים מצפון לו (ובעיקר לקיבוץ בארות יצחק ולמושב מזור) ולא לשאר מרכיבי "תבנית התיפעול":

מה קובעת התמ"א:

פרק ט לתמ"א קובע כי המסלול המועדף לנחיתות הינו מסלול 12. כמו כן, קבוע כי "בשעות העומס ינחתו מטוסים גם על מסלול 21 ו 30".

עוד נקבע כי על מסלול 21 ינחתו מטוסים בעלי עד שלושה מנועים ואילו על 30 כל המטוסים.

למה התכוונה התמ"א במונח "שעות העומס":

בדברי ההסבר לתמ"א שנכתבו כדי להבהיר לממשלה לפני ההצבעה מה הכוונה בתמ"א נכתב במקום "שעות עומס" המושג "שעות עומס מרביות". בעת הדיון בוועדות המועצה הארצית לתכנון ובניה, בסמוך למועד ההצבעה לאישור התמ"א, אמרו אנשי רש"ת לפרוטוקול שהשימוש בתבנית תיפעול זו יהיה "בין שעה אחת לחמש שעות ביממה". הכוונה היתה לשעות אחר הצהריים משהו כמו מ 1300 עד 1800.

מה קובעת החלטת ראש רת"א:

ניתן להפעיל את תבנית התיפעול כל יום בין השעה 0550 בבוקר והשעה 2200 בלילה, למעט שבתות וחגי ישראל. כלומר למעלה מ 16 שעות ביממה.

התנאי להפעלה כנ"ל הוא שמתוכננות בנמל 11 תנועות לשעה לפחות (בין אפריל נובמבר זה יקרה כמעט כל הזמן ובחודשי החורף מרבית הזמן).

אם במקרה נוצר חלון של פחות מ 90 דקות בו לא מתוכננות 11 תנועות, זה לא נחשב זמן של פחות מ 11 תנועות וניתן להמשיך ולהפעיל את תבנית התיפעול הזו. רק אם ההפסקה גדולה מ 90 דקות יש לשנות את מסלול הנחיתות. (זה "הורג" לחלוטין כל סיכוי של הפסקה בשימוש בתבנית התיפעול הזאת במשך היום).

אם קיימת רוח מכיוון מערב של יותר מ 5 קשר (זה קורה בנתב"ג למעלה מ 300 ימים בשנה החל מהשעה 1100 בבוקר), גם אז ניתן להפעיל את תבנית התיפעול ללא קשר למספר התנועות המתוכנן.

עוד קובעת ההחלטה שעניין ביטול המגבלה לארבעה מנועים יטופל על ידי מוסד התכנון הרלבנטי (כ"שימוש חורג") שכן איננו בסמכות ראש רת"א אולם גם אם לא יינתן היתר לביטול מגבלת הארבעה מנועים החלטת ראש רת"א נכנסת לתוקף ועל רש"ת לכתוב נהלי הפעלה מפורטים על פיה.

קיימת בהחלטה הסתייגות שהיא כמעט תיאורטית על פיה אם התנועות המתוכננות הן כולן המראות או כולן נחיתות (ולא חלק וחלק) המספר עולה מ 11 ל 20 – אבל זהו מצב שכמעט לא מתקיים בפועל, זה נחמד לצורך ההצגה אבל חסר פרקטיות.

המשמעות הפרקטית של כל הנ"ל במצטבר הינו היתר לעשות שימוש בתבנית התיפעול שנועדה לשעות עומס מרביות באופן מעשי כמעט בכל יום (חוץ משבתות וחגים) בכ- 85 - 90 אחוז מהזמן בין 0550 בבוקר ל 2200.