

מסמך רקע לפעילות רת"א בתחומי התכנון והבניה

מסמך זה מתאר את תהליך אישור תוכניות ברשות התעופה האזרחית (להלן: "רת"א") תוך פירוט מקור הסמכות על-פי חוק התכנון והבניה.

א. הקדמה:

חוק רשות התעופה האזרחית (2005) מגדיר את תפקידי רת"א וביניהם:

- לקבוע ולהבטיח סדרי תעופה פנים ארציים ובינלאומיים;
- להעניק רישונות והיתרים בתחום התעופה האזרחית, ובכלל זה... לשדות תעופה;
- לפקח על תחום התעופה האזרחית, ובכלל זה על שמירת רמה נאותה של בטיחות הטיסה... במרחב האווירי של ישראל
- לאסוף ולהפיץ מידע תעופתי... והוראות בדבר בטיחות סדירות ועילות התעבורה האווירית
- לפעול ליישום של אמנות והסכמים בינלאומיים בתחום התעופה האזרחית;
- ליעץ לשר בכל הנוגע לתפקידי הרשות.

מימוש תפקידים אלו של רת"א בא לידי ביטוי, בין השאר, בסמכויות המוקנות לה בחוק התכנון והבניה לנושאי בטיחות הטיסה, כפי שיפורט להלן. במסגרת זו, מועברות לאישור רת"א בהנחיית מוסדות התכנון השונים מגוון נרחב של תכניות מתאר, בקשות היתר ובקשות להקמת מנופים ועורנים.

אגף תשתיות ברשות התעופה האזרחית דן בכ-850 פניות בשנה¹ עם צפי לגידול במספר הפניות. ניתן לסווג את הפניות בהתאם לאופן הבא:

1. תכניות מתאר² – כ-250 פניות
2. בקשה להיתר בניה – כ-360 פניות
3. בקשה להקמת תוואי תשתית קרקעית³ – כ-50 פניות
4. בקשה להקמת מכשול דקיק⁴ – כ-190 פניות

¹ נתוני שנת 2018 שנצברו במערך הקליטה הממוחשב של רת"א (תוכנת יה"ב). נתון זה מהווה גידול של כ-20% לעומת שנת 2017 בה נקלטו כ-700 פניות. בהתאם לקצב הפניות בשנה הנוכחית צפוי סך הפניות לעמוד על יותר מ-1,000 פניות.

² לא כולל התייחסות לתכניות מתאר ארציות ומחוזיות המועברות לרת"א על-ידי נציגי משרד התחבורה בוועדות השונות.

³ לדוגמא: קווי חשמל, כביש, מסילת רכבת, קו גז וכדו'

⁴ מכשול דקיק לעניין זה כולל אנטנות, תרנים, עמודי תאורה ומתקני עזר לבניה כגון עגורנים, מנופים וכדו'.



במקביל לעבודה השוטפת על כמות הפניות המתוארת עוסק תחום הגבלות בניה באגף תשתיות בנושאים נוספים הנושקים לתחומי התכנון והבניה אך לא בהכרח מוצאים את ביטויים באופן כמותי ברשימה לעיל.

ב. סמכויות רשות התעופה האזרחית

חוק התכנון והבניה כולל הוראות הנוגעות לנושאי תעופה בשני תחומים:

1. ייעוד קרקעות לשדות תעופה בתכניות מתאר ארציות
 2. הבטחת בטיחות הטיסה באמצעות הוראות בתכניות, היתרי בניה והוראות מנהליות
- בסעיף זה יובהר מקור סמכותה של רת"א בנושאי תכנון ובניה, בהתאם לחלוקה זו.

ב.1. ייעוד קרקעות לשדות תעופה בתכניות מתאר ארציות -

סעיף 49 (3) לחוק התכנון והבניה –

"49. הוראות תוכנית מיתאר ארצית

תוכנית המיתאר הארצית תקבע את התכנון של שטח המדינה כולה, ובין השאר - ...

(3) התוויית רשת הדרכים הראשיות, קווי מסילות הברזל, קווי הספקה ארציים, נמלים, עורקי הספקת המים הארצית, סכרים, אגמי אגירה, תחנות כוח, רשת החשמל, הבזק ושדות תעופה ודרכי הגישה האווירית אליהם, לרבות תחימת השטחים שבהם יחולו הגבלות למען בטיחות הטיסה; אולם היא לא תקבע שדה תעופה אלא באישור שר התחבורה או שר הבטחון."

במסגרת הוראות סעיף זה אושרו שתי תכניות מתאר ארציות לתעופה, אשר רשות התעופה האזרחית מעורבת באכיפתן ויישומן – תמ"א 15 ותמ"א 2/4.

פירוט המטרות של תמ"אות אלו כולל בתוכו מגוון פעילויות אשר עליהן אמונה רת"א. אחת המטרות המשותפות לשתי התכניות הינה הטלת הגבלות בניה ושימושי הקרקע מסביב לשדות תעופה. במסגרת זו, מתואמות עם רת"א על-ידי וועדות התכנון מדרג תכניות מתאר מרמת תכניות המתאר הארציות ועד רמת תכניות המתאר המקומיות.

ראוי לציין כי מאפייני הגבלות הבניה המוטמעים בתמ"א 15 ותמ"א 2/4 מבוססים על תקני ארגון התעופה הבינלאומי (ICAO) במסגרת נספח 14 לאמנת שיקגו, אליה הצטרפה מדינת ישראל בשנת 1949.



ב.2. הבטחת בטיחות הטיסה ע"י הוראות בתכניות, היתרי בניה והוראות מנהליות

בחוק התכנון והבניה הוטמעו הוראות להבטחת בטיחות הטיסה באמצעות רגולציה של הבניה. הסמכות לביצוע רגולציה זו נתונה בידי רת"א והיא בעלת אופי סטאטוטורי ומינהלי. אופן הטיפול בתכניות המוגשות לבדיקת רת"א יפורט בסעיף ג'. בחינת השפעת התוכנית המוגשת על המרחב האווירי נעשית על רקע מסדי נתונים של תשתיות התעופה בארץ. במידה ומתגלה כי למרכיבי התוכנית ישנה השפעה על המרחב האווירי, מבוצעת הערכה פנימית ברת"א של מהות ההשפעה וחשיבותה. ברוב המקרים מאשרת רת"א את התוכנית תוך מתן הנחיות להטמעת שינויים במסמכי התוכנית לעניין הגבלת גובה הבניה, שימושי הקרקע, תנאים למתן היתר בניה וכדומה. כאשר רת"א מסרבת לאשר תוכנית מסויימת או דורשת שינוי דרסטי במרכיבי התוכנית, פתוחה בפני יזם התוכנית האפשרות להגיש לרת"א סקר אווירונאוטי שבו יובהר כי אישור התוכנית יאפשר שמירה על רמת בטיחות טיסה שווה למצב הקיים, טרם אישור התוכנית. בתכניות מסויימות (בעיקר בתכניות מורכבות בעלות פוטנציאל השפעה מרחיקת לכת על המרחב האווירי, או לחלופין בתכניות תשתית במדרג ארצי) רת"א עצמה מציבה את הכנת הסקר כתנאי לאישור הפרויקט.

ב.2.א. הוראות בתכניות מתאר ומפורטות להבטחת בטיחות הטיסה

סעיפים 80 עד 82 לחוק התכנון והבניה –
"80. תפקידים מיוחדים בקשר לבטיחות הטיסה
המועצה הארצית תורה לועדות המחוזיות לקבוע בתכניות המיתאר הוראות הדרושות, לדעת שר הבטחון או שר התחבורה, למען בטיחות הטיסה.
81. ייזום תכניות לבטיחות הטיסה
מי שהוסמך על ידי שר הבטחון או שר התחבורה⁵ רשאי להציע לכל מוסד תכנון תוכנית, שינוי תוכנית, התלייתה או ביטולה, אם הדבר דרוש, לדעתו, למען בטיחות הטיסה; סמכות זו אינה גורעת מסמכות אחרת לפי חוק זה.
82. ערר על דחיית תוכנית בדבר בטיחות הטיסה
(א) נדחתה הצעה לפי סעיף 81, רשאי המציע לערור על הדחיה בפני ועדה המורכבת משר הפנים, שר האוצר, שר הבטחון ושר התחבורה, והחלטת הועדה תבוא במקום החלטת מוסד התכנון שדחה את

⁵ הסמכה כאמור בחוק התכנון והבניה ניתנה למנהל תחום הגבלות בניה ואיכה"ס ברת"א ופורסמה ב.פ מספר 5873 עמ' 600 בתאריך 1.12.2008



ההצעה.

(ב) הגשת הערר תובא, בדרך המניחה את דעתה של ועדת השרים, לידיעתם של בעלי הזכויות במקרקעין ושל מחזיקיהם העלולים להיפגע על ידי קבלת הערר, ותינתן להם הזדמנות נאותה להגיש את טענותיהם בכתב בפני הועדה או להשמיען בעל-פה בפני נציגי השרים שמהם מורכבת הועדה. "סעיפים אלו מהווים למעשה פירוט לסעיף 61 (ב) לחוק התו"ב "תוכנית בסמכות ועדה מקומית או בסמכות ועדה מחוזית", המעניקה הרשאה למשרד ממשלתי להגיש תוכנית תוכנית מיתאר מקומית או תוכנית מפורטת. כמו כן, בהתאם להוראת סעיף 81 לחוק מוקנית לרת"א הרשות לשנות, להתלות או לבטל תכניות אם הדבר נדרש למען בטיחות הטיסה. הרשאה זו מוצאת את ביטוייה במסגרת תהליכי התכנון והבניה, כאשר מוסדות התכנון השונים מפנים תכניות לתיאום ואישור רת"א עוד בשלבי טרום התכנון או בתנאי ההפקדה.

ב.2.ב. הודעה על הפקדת תוכנית המשפיעה על בטיחות הטיסה

סעיף 94 לחוק התכנון והבניה -

"94. הודעה על תכניות הנוגעות לטיסה

הודעה על הפקדת תוכנית שיש בה כדי להשפיע על הטיסה האזרחית או הצבאית תימסר גם למי שהוסמך לכך על ידי שר התחבורה או שר הבטחון, הכל לפי הענין. " במסגרת תהליכי התכנון והבניה הנוהגים כיום במדינת ישראל לא מועבר דיווח לרת"א כלשון הוראת סעיף זה. במקום זאת, לרת"א מועברות התכניות עצמן לשם תיאום וקבלת התייחסות.

ב.2.ג. סמכות להגשת התנגדות מטעמי בטיחות טיסה

סעיף 101 לחוק התכנון והבניה -

"101. התנגדות מטעמי בטיחות הטיסה

(א) מי שהוסמך לכך על ידי שר התחבורה או שר הבטחון רשאי להגיש התנגדות לתוכנית שהופקדה אם מצא שיש בה השפעה על הטיסה האזרחית או הצבאית והגשת ההתנגדות דרושה למען בטיחות הטיסה.

(ב) נדחתה התנגדות לפי סעיף זה, רשאי המתנגד, תוך חמישה-עשר יום מהיום שנמסרה לו הודעה על הדחיה, לערור על הדחיה בפני ועדת השרים כאמור בסעיף 82, והוראות אותו סעיף יחולו בשינויים המחוייבים לפי הענין.



סעיף זה מהווה פירוט למופיע בסעיף 100 (4) המקנה סמכות התנגדות לכל משרד ממשלית ומייעד את הסעיף להתנגדות נושאת על-ידי רת"א – מטעמי בטיחות הטיסה.

ב.2.ד. סמכויות מנהליות למניעת מכשולי טיסה

סעיף 174 לחוק התכנון והבניה –

"174. מניעת מכשולי טיסה –

(א) מי שהוסמך על ידי שר הבטחון או שר התחבורה, הכל לפי הענין, רשאי להיכנס בכל עת סבירה לכל מקרקעין ולבצע בהם פעולה או לעשות בהם או מעליהם סידורים, לרבות תאורה, צביעה או סימון, הכל לשם מניעת מכשולי טיסה; אך לא ייכנס לבנין המשמש למעשה בית מגורים ללא הסכמת תופשו אלא בשעות היום ולאחר שמסר לו הודעה בכתב שלושה ימים מראש.

(ב) המונע את מי שפועל מכוח סעיף קטן (א) מלמלא את תפקידו או להשתמש בסמכותו, דינו- מאסר ששה חדשים או קנס 2500 לירות; הוראה זו אינה גורעת מאחריות פלילית לפי חוק אחר.

(ג) מי שהוסמך כאמור בסעיף קטן (א) רשאי להורות לבעל הקרקע או הבנין או למחזיק בהם לבצע את הפעולה או לעשות את הסידורים, הכל כאמור בסעיף קטן (א) ובמועד ובתנאים שיקבע.

(ד) מי שניתנה לו הוראה לבצע פעולה או לעשות סידורים כאמור בסעיף קטן (ג) חייב בקיומה; קיים אותה, זכאי הוא לתשלום הוצאותיו מאוצר המדינה; הוראה זו אינה גורעת מאחריות לאי קיום החובה לפי כל חוק אחר.

(ה) הוראות סעיף זה אינן גורעות מכל חובה שהוטלה או שתוטל על בעל קרקע או בנין בהתאם לתנאי כל היתר לפי כל חיקוק הדין בתכנון ובניה.

(ו) "מקרקעין", בסעיף זה - לרבות עגורן ומנוף שגבהם מעל ארבעה מטרים, אף אם אינם מחוברים לקרקע."

הוראות סעיף זה מבטאות את הסמכות המנהלית שהוענקה לרת"א להורות על ביצוע פעולות למניעת מכשולי טיסה. מתוקף כך מציבה רת"א דרישות ותנאים לסימון והארת מכשולי טיסה (כגון תרנים, אנטנות, עגורנים ומנופים או במסגרת הוראות לתנאי בקשה להיתר בניה מכח תוכנית מתארית) כמפורט בסעיף ב.2.ה.2, להלן.



ב.2.ה. הוראות הנוגעות להיתרים

לאחר שלב תיאום התכניות במדרגי התכנון השונים, מקנה חוק התכנון והבניה לרת"א סמכויות גם בשלב המינהלי של היתר הבניה. ישנה חשיבות רבה מבחינת בטיחות הטיסה למעקב אחר היתרי הבניה שכן נדרש לבחון אם המבנה מוקם בהתאם להוראות התוכנית המקומית תוך שמירה על הפרדה הנדרשת מן המרחב האווירי. יתר על כן, חשיבות התיאום בשלב זה נובעת מן הצורך לסמן או להאיר חלק מן המכשולים וכן מן הצורך ליידע את רשויות התעופה על הקמת המבנה לצורך פרסומם לידיעת חברות התעופה והטייסים.

כאשר רת"א נתקלת בבקשות היתר מורכבות אשר אישורן עשוי להוביל לקונפליקט עם תשתיות תעופה, באופן אשר עשוי לפגוע בבטיחות הטיסה מועברת ליזם דרישה לעריכת סקר אווירונאוטי. חלק ממסקנות הסקר נוגעות באופן הסימון או ההארה של המבנה או לחלופין, בשינוי בתבנית הפעילות האווירית הנדרשת אם יבוצע המבנה. יודגש כי ברוב המקרים מבוצעת ברת"א הערכה פנימית של השפעת המבנה, ללא צורך בעריכת סקר אווירונאוטי.

ב.2.ה.1. מתקנים בטחוניים – התייעצות עם נציג רת"א טרם החלטה על מתן היתר

סעיף 163 לחוק התכנון והבניה -

"163. עיני טיסה אזרחית

בעניינים הנוגעים לטיסה האזרחית תזמין הועדה למיתקנים בטחוניים לפני החלטתה את מי שהוסמך לכך על ידי שר התחבורה בהתייעצות עם שר הבטחון."

ב.2.ה.2. סימון והארה לאזהרה מפני מכשולי טיסה – תקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר,

תנאיו ואגרות), התש"ל - 1970

"סימן ט"ו - סימון והארה לאזהרה מפני מכשולי טיסה

7.89.00 תחולה

סימון והארה המשמשים אזהרה מפני מכשולי טיסה יותקנו על בנין שגובהו מעל 60 מטרים מעל פני הקרקע, ובנסיבות מיוחדות, לפי דרישת הועדה המקומית לאחר שהתייעצה עם מי שהוסמך לפי סעיף 94 לחוק (להלן, בסימן זה - הגורם המוסמך) - על בנין אחר ומעל עגורן במהלך הקמת הבנין.

7.89.01 התקנה על פי תקן



התקנת סימון והארה לאזהרה מפני מכשולי טיסה תבוצע על פי התקן הישראלי, ת"י 5139: סימון והארה לאזהרה מפני מכשולי טיסה (להלן - ת"י 5139).

7.89.02 חריגה מהתקן ומהוראות סימן זה

הועדה המקומית תהא רשאית להתיר חריגה מהוראות סימן זה ומהוראות ת"י 5139 ובלבד שהתקבל על כך אישור הגורם המוסמך לאחר ששוכנע שאין בחריגה משום פגיעה בבטיחות הטיסה; בקשה לחריגה תוגש לגורם המוסמך באמצעות הועדה המקומית."

הוראות סימן זה בתקנות התכנון והבניה מגדירות את מאפייני הסימון וההארה לאזהרה מפני מכשולי טיסה. מבנה גבוה מ-60 מטר מעל פני הקרקע נחשב לעניין סימן זה כמכשול טיסה וכן כל מבנה אחר אשר הנחתה רשות התעופה האזרחית להתקין עליו אמצעי סימון ואזהרה במסגרת תוכנית מתאר או בקשה להיתר. בסימן זה מודגש הקשר בין רשות הרישוי המקומית ובין רת"א לעניין בחינת הצורך ומאפייני הסימון וההארה לאזהרה מפני מכשולי טיסה. קשר זה מתבצע בפועל באמצעות הפניית בקשות היתר לאישור רת"א על-ידי הוועדות המקומיות.

ב.2.ה.3. תקנות התכנון והבניה (הסדרת הולכה, חלוקה והספקה של חשמל), התשנ"ח-1998.

8" מגבלות הנובעות מבטיחות טיסה

העתק של תוכנית עבודה לרשת חשמל עילית לענין קווי מתח עליון ועל-עליון יועבר למינהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה, ככל שהיא חלה בתחום הגבלות בניה לבטיחות הטיסה, הנובעות מקיומם של מסלולי טיסה ומיתקני עזר לניווט, בהתאם למפות שיועברו ממינהל התעופה האזרחית למנהל משק החשמל."

ב.2.ה.4. תקנות התכנון והבניה (מידע נדרש להיתר), התשנ"ב-1992

4" העברת העתק מהבקשה לרשויות

העתק מהבקשה לקבלת מידע כאמור יעביר מהנדס הועדה המקומית (להלן - המהנדס) אל הגופים והרשויות הבאים ולגבי מבנים ושימושים כמפורט להלן:

...

(4) למינהל התעופה האזרחית ולמי ששר הבטחון מינהו לענין מסירת מידע להיתר, לגבי מבנים באזור שבו נדרש אישור מינהל התעופה האזרחית או מערכת הבטחון, לפי הענין, על פי תוכנית ולגבי כל מבנה שגבהו עולה על 60 מטרים מעל פני הקרקע."

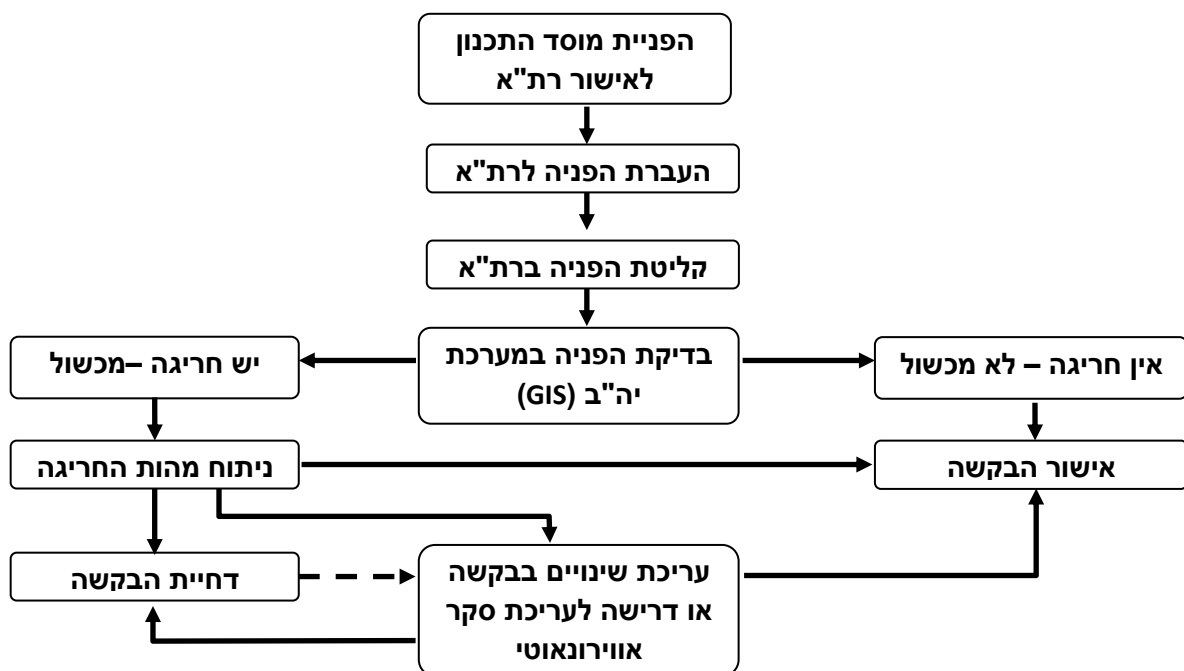


תקנה זו מבוצעת בפועל כיום על-ידי רוב הוועדות המקומיות לתכנון ובניה והן מחייבות את היזמים לקבל אישור רת"א במסגרת תנאים להיתר הבניה ולא דווקא באמצעות העברת העתקי בקשה לקבלת מידע.

ג. אופן הטיפול בפניות המוגשות לרת"א

בסעיף זה יפורט מנגנון הטיפול בבקשות המועברות לרת"א, בהתייחס לסוגי הבקשות ולאופן ההתמודדות עם בקשות אשר עשויות להשפיע על בטיחות הטיסה. אופן הטיפול בבקשות להן נדרש סקר אווירונאוטי מפורט במסמך "מאפייני הסקר האווירונאוטי" הנזכר לעיל.

ג.1. פנייה בתחומים המפורטים בסעיף א' המועברת לרת"א מטופלת באופן המתואר בתרשים הבא⁶:



⁶ רת"א מפרסמת הנחיות להגשת מסמכים לאישורה בהתאם למדרג התכניות באתר האינטרנט שלה:
http://caa.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=252&Itemid=202



ג.1.א. הפניית מוסד התכנון לאישור רת"א – בהתאם למדרג התכניות וההיתרים:

1. תכניות מתאר – הגורם המפנה לרת"א היא הוועדה המחוזית או הוועדה המקומית בהתאם לסעיף המתאים בחוק התכנון והבניה.
2. בקשה להיתר בניה – הגורם המפנה לרת"א היא רשות הרישוי המקומית.
3. בקשה להקמת תוואי תשתית קרקעית – הגורם המפנה לרת"א משתנה בהתאם למתווה אישור העבודה. במקרים של הרשאות לביצוע עבודה הגורם המפנה הוא וועדת התכנון או בהתאם לנוהל פנימי המוגדר אצל הפונה לתאום עם רת"א במקרה של חפיפת תוואי התשתית עם תשתית תעופה.
4. בקשה להקמת מכשול דקיק – הגורם המפנה לרת"א משתנה בהתאם לסוג המכשול המבוקש. כאשר המדובר בהקמת תורן סלולארי פועלת חברת הסלולאר בהתאם להוראות תמ"א 36. לשם כך פותח נוהל הגשת בקשות ובדיקה נפרד לרת"א בשיתוף עם חברות הסלולאר. כאשר מדובר בהקמת עגורן הגורם המפנה היא רשות הרישוי המקומית בהתאם לתנאי אישור היתר הבניה והיא גם אמורה לפקח על מילוי הוראות רת"א לסימון והארת המכשול.

ג.1.ב. בדיקת הפניה במערכת יה"ב

ברת"א פותחה מערכת בדיקת הגבלות בניה מבוססת GIS אשר קולטת את נתוני הבקשות בהתאם לפורמט ההגשה (קואורדינטות ברשת ישראל, קבצי שרטוט וכדו') ובודקת אותם ביחס למישורי הגבלות הבניה המוגדרים במערכת. בנוסף לשכבת הגבלות הבניה מכילה המערכת שכבות מידע של תשתיות התעופה בפריסה ארצית (תשתיות קרקעיות ותשתיות אוויריות) ובמקרה בו מתגלה קונפליקט בין הבקשה ובין הגבלות הבניה, ניתן לבחון את המצב על רקע שכבות אלו. לאחר ביצוע הבדיקה מפיקה המערכת דו"ח המפרט את השפעת הבקשה על המרחב האווירי ותשתיות התעופה.

ג.1.ג. ניתוח מהות החריגה

דו"ח מערכת יה"ב נבחן אצל אנשי צוות תחום הגבלות בניה באגף תשתיות ברת"א. במידה ונמצא כי הבקשה זוהתה כמכשול טיסה היא מועברת לניתוח אנשי צוות תחום תשתיות אוויריות או אנשי צוות תחום תשתיות קרקעיות באגף תשתיות כדי לבחון את השפעת הבקשה על התשתיות שתחת אחריותם. במידה ונמצא כי נדרשת התייחסות מבצעית לניתוח הבקשה היא מועברת לבחינת אגף מבצעים ברת"א.



לאחר קיום דיון על מכלול ההתייחסויות ניתנת ההחלטה אם לאשר את הבקשה כמות שהיא, לדחות אותה או לדרוש עריכת סקר אווירונאוטי ע"י גורם שלישי.

דרישה להכנת סקר אווירונאוטי מועברת למבקש כאשר אנשי המקצוע ברת"א הגיעו למסקנה כי נדרש להציג בפניהם תמונה מליאה ומפורטת יותר של מאפייני הבקשה. זאת, כדי שייקל עליהם להפעיל אמות מידה מקצועיות באופן מדויק יותר לצורך ההחלטה אם לאשר או לדחות את הבקשה. לשם כך, מוצגת למבקש דרישה להכנת סקר אווירונאוטי. סקר זה כולל בתוכו ניתוח נרחב של מגוון נושאים תעופתיים הנוגעים לתהליכי טיסה, למרחב האווירי ולתשתית התעופה הקרקעית. לצורך הכנת הסקר מעבירה רת"א למבקש מפרט הכולל את תחומי התעופה אותם נדרש לנתח במסגרת הסקר. מטרת עורך הסקר הינה להוכיח כי אישור הבקשה יאפשר שמירה על רמת בטיחות טיסה שווה למצב הקיים טרם אישור הבקשה⁷. לאחר שהשלים המבקש את עריכת הסקר הוא מועבר לרת"א ושם נדונות תוצאותיו על-ידי הגורמים המקצועיים הרלוונטיים ובהתבסס עליו ניתנת ההחלטה אם לאשר או לדחות את הבקשה. דוגמאות לבקשות להן נדרשה הכנת סקר אווירונאוטי:

- א. השפעת הקמת מחלף תחבורתי על גישת מטוסים לנחיתה
- ב. השפעת אישור הקמת מבנה רב-קומות על ביצוע תהליכי טיסה בגישה לשדה תעופה
- ג. השפעת אישור הקמת תחנת כח פחמית על המרחב האווירי בקרבת שדה תעופה
- ד. השפעת תמרת פליטה מארובה במתקן תשתית על חליפת כלי טיס בנתיב טיסה
- ה. השפעת אישור הקמת מתקן עזר לבנייה על נתיבי התעבורה האווירית
- ו. השפעת אישור הקמת מבנה תקשורת על תשדורות כלי עזר לניווט
- ז. השפעת הקמת מאגר מים בקרבת תשתית תעופה על אפשרות פגיעת ציפורים

ג.1.ד. דחיית הבקשה

כאשר מתקבלת ברת"א החלטה על דחיית בקשה היא מועברת למבקש בליווי נימוק הדחייה. כאשר הנימוק לדחייה מצביע על כך כי אישור הפרויקט יגרום למצב בו תהיה השפעה מרחיקת לכת על תשתיות התעופה או אף סכנה לתעופה, הדחייה הינה מוחלטת. במצב שונה, עומדת בפני היזם האפשרות לדרוש הכנת סקר אווירונאוטי כדי לנסות ולהוכיח כי אישור הפרויקט לא יגרום להשפעה

⁷ המונח הלועזי המקצועי נקרא – Equivalent level of Safty.



מרחיקת לכת או לסיכון לתעופה. כמובן שרת"א אינה מתחייבת לאשר תוצאות סקר כזה וכך גם מובהר למבקש. פירוט בנושא זה מופיע במסמך "מאפייני סקר אווירונאוטי" הנזכר לעיל.

ג.1.ה. אישור הבקשה

כאשר רת"א מחליטה לאשר הקמת מבנה או לאשר ביצוע פרויקט, בין אם הדבר ניתן באופן מיידי או לאחר שינוי מאפייני הבקשה או ביצוע סקר אווירונאוטי, עשוי הפונה להיות מחוייב בתשלום אגרה בהתאם לתקנה 30(1) לתקנות הטיס – (אגרות רישום, רישוי ותיעוד). בקשות לאישור תכניות מתאר אינן כרוכות בתשלום אגרה.

ד. משך הטיפול בבקשות המופנות לרת"א

משך הטיפול בפניות השונות לרת"א משתנה ביחס למורכבות מאפייני הבקשות:

1. בקשה לאישור תכניות מתאר – עד 45 ימי עבודה, בכפוף למורכבות מאפייני הבקשה.
2. בקשה להיתר בניה – עד 45 ימי עבודה, בכפוף למורכבות מאפייני הבקשה.
3. בקשה להקמת תוואי תשתית קרקעית – עד 45 ימי עבודה, בכפוף למורכבות מאפייני הבקשה.
4. בקשה להקמת מכשול דקיק – עד 10 ימי עבודה.
5. משך הטיפול בבקשה לה נדרשת הכנת סקר אווירונאוטי – משך הזמן הצפוי ממועד העברת מסמכי הסקר ועד לקבלת החלטת גורמי התעופה הינו כשישה חודשים במקרים מורכבים. נתון זה נגזר מרמת מורכבות הבקשה וממשך ביצוע הסקר עצמו על-ידי המבקש.

עורך המסמך: אדריכל פינחס ברגר – מפקח תשתיות קרקעיות תחום הגבלות בניה וסביבה