

מניעת רעש

1. מבוא

פרק זה מסכם את פעילות האיגוד בנושא מניעת רעש באיזורנו, ובו מפורטים הנושאים שטופלו במהלך שנת 2014: רעש רכבות, רעש כבישים, תלונות, תיכנון ופרוייקטים מיוחדים.

2. רעש רכבות

פיתוח מסילות רכבת, בנוסף ליתרונות הקשורים בו, עלול להביא לעליה במפלסי הרעש לאוכלוסייה הגרה בקרבת המסילות. ביוני 2014 החלה הרכבת לפעול עם לוח זמנים שמשקף את סיום פרויקט הכפלת המסילה עד נהריה. תדירות רכבות הנוסעים עלתה, בפרט בשעות היום.

אופני פעולת האיגוד כוללים: השתתפות בוועדה מקצועית לליווי מערכת ניטור הרעש מהרכבת(2.1), בדיקת תוצאות ניטור רעש המבוצעות עבור הוועדה המקצועית (2.2) ובקרת דוחות שנעשו מטעם הרכבת (2.3). הניטור מתבצע כחלק מהדרישות בתוכנית הכפלת מסילת הרכבת 1249 ו-1166 (חיפה ודרומה). תחומים נוספים הם: השתתפות בדיונים על תקנות רעש הרכבות (2.4) ומדידות רעש המבוצעות ע"י האיגוד לצרכי מעקב ובתשובה לפניית הציבור (2.5).

2.1 הוועדה המקצועית לליווי מערכת ניטור הרעש

הוועדה המקצועית שבראשה עומד המשרד להגנת הסביבה פועלת מכוח תכניות סטטוטוריות 1249 ו-תכניתג/ד/1166. עם זאת, בהתאם למצב החוקי, למשרד אין סמכות לאכוף דיני תכנון ובנייה. המשרד אוכף את החוק למניעת מפגעים, אולם נושא מניעת רעש מכלי תחבורה הוחרג מתקנות החוק למניעת מפגעים – רעש בלתי סביר ומניעת רעש. כדי להתגבר על כך הוציא המשרד הוראות אישיות לרכבת למניעת רעש (צו אישי, הנושא יורחב בפרק 2.4).

בישיבה במרץ 2014 העיר האיגוד כי נוהל הניטור עדיין אינו מעודכן ופעם נוספת הובהר מהו הדיווח הנדרש. עד מועד הגשת לא עודכן נוהל הניטור.

2.2 תחנות ניטור רעש

במסגרת התוכנית 1249, פועלות בקריות שתי תחנות ניטור במימון הרכבת: אחת בקרית מוצקין בתוך מתקן השייך לרכבת ברח' החשמונאים 45. השניה בקרית ים בבניין של העיריה ברח' לכיש 53. התוצאות הגולמיות של מדידות הרעש ומידע בלתי תלוי על מעבר רכבות נאספים באתר FTP שפתוח, כאשר אין תקלות, לעיון של איגוד ערים להגנת הסביבה.

במסגרת תוכנית 1166 סוכם בועדה על תוספת שתי תחנות שהיו אמורות לפעול: אחת בבת-גלים והשנייה ברח' יוברט המפרי. בפועל אף תחנה לא הוקמה ב-2014 בדרום חיפה.

זמינות תוצאות הניטור לפי תכנית 1249

בשתי התחנות - בקרית מוצקין ובקרית ים – נאסף מידע גולמי. על בסיסו אמורים להכתב דוחות שמסכמים תקופות של חצאי חודש. בפועל, רק בחודשים ינואר ופברואר בשנת 2014 המערכת פעלה כמתוכנן. החל מחודש מרץ, נעלמו הדיווחים היומיים מהאתר. באפריל נמסר שעובד אקו שטיפל במערכת ב-2013 עזב. כתוצאה מכך, עיבוד התוצאות עבור שנת 2014 התקבל באפריל 2015. עיון בתוצאות הראה זמינות של פחות מ 50%.

האיגוד הציף את הבעיה בדיווח לועדת הניטור ובמסגרת הצו האישי.

2.3 דוחות שהוגשו לועדה

ביולי 2014 הוגש דוח אקוסטי על מדידות רעש לאחר הקמת הקיר האקוסטי בבת גלים חיפה. הדוח נבדק באיגוד. נמצא שיש בדו"ח ליקויים רבים, כגון מדידות רעש רכבת ביום בלבד, כאשר רעש הרקע הוא גבוה, המדידות בוצעו בגובה נמוך (1.5 מטר, ולא 10 מטר - גובה קומת מגורים רלוונטית בבת גלים). למרות כל זה, האיגוד קבל את המסקנה שהקיר הוא אפקטיבי, וזאת על בסיס מדידות שהאיגוד ערך באופן עצמאי ב-2013.

2.4 תקנות למניעת רעש רכבת והצו האישי

בסוף שנת 2013 קבע היועץ המשפטי לממשלה שהוראות אישיות (כלומר הצו האישי שהשר להגנת הסביבה חתם ב-2008 בנושא רכבות במחוז חיפה) תקפות, אולם הגביל אותן לתקופה קצרה. תוקף הצו הוארך, אבל ניתנה עדיפות ודחיפות לחוקק תקנות למניעת רעש מרכבת.

המשרד להגנת הסביבה החל להגיב על הצעת התקנות לרעש הרכבת שנשלחו ממשרד התחבורה. ההצעה היא תקנה במסגרת החוק למניעת מפגעים.

איגוד ערים העיר להצעה הנ"ל בנושא הקריטריון להגדרת הרעש הבלתי סביר. הקריטריון לרעש רכבות המוצע בתקנות מוגדר כממוצע ימתי L_{DEN} , במקום קריטריונים נפרדים לשעות לילה ויום. בנוסף לכך בתקנות יש מושג של רעש ממוצע שבועי, בהתחשב בכך שבארץ שבוע עבודת הרכבת הוא 5.5 ימים. אם הממוצע יחושב ל-7 ימים, תיווצר הקלה משמעותית לרעש רכבת. איגוד ערים טען שבמצבים שהוגדרו כחריגים בהתאם ל"צו אישי" כעת, בתקנות החדשות הם יחשבו כמצב תקין ובכך יפגעו ברווחת הציבור. לפיכך התקנות החדשות המוצעות אינן לטובת הציבור.

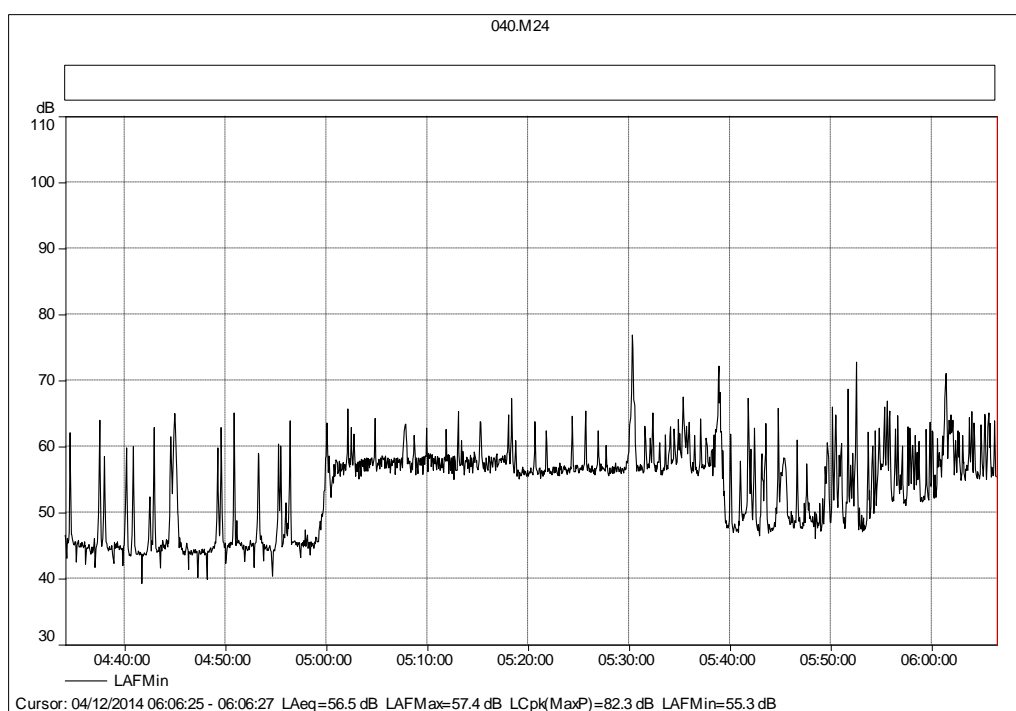
2.5 תלונות על רעש רכבת וניטור רעש בביצוע האיגוד

התלונות ב-2014 התייחסו לרעש בחיפה אל עתיקה, לרעש כריזה בתחנת מוצקין ולרעש עצירת רכבות להמתנה בקרית שמואל ברחוב חבד.

התלונה על רעש בחיפה אל עתיקה התקבלה בקיץ 2014, אולם ביצוע המדידה נדחה למרץ 2015.

התלונה על רעש כריזה בתחנת רכבת בקרית מוצקין חוזרת על עצמה. מענה הרכבת התייחס רק לנושא הבטיחות. התערבות גיבוי של ראש האגף למניעת רעש במשרד להגנת הסביבה הביאו, בסופו של דבר, להפסקת הכריזה בלילה.

התלונה על רעש בקרית שמואל עקב המתנת הרכבות במסילה שלישית ליד בתי התושבים נבדקה בניטור רעש יממתי שערך האיגוד ברח' חבד, ראו ספקטרום הרעש באיור 1. בפרט יש לשים לב לקטע הספקטרום המציג את רעש הרכבת בשעות 4:40 עד 6 בבקר, כאשר הרכבת חונה וממתינה במשך כ-40 דקות עם מנוע פועל. נמצא שהרעש השעתי בעת עצירת הרכבת קופץ ל 60 דציבל, לעומת רעש רקע של כ-45 דציבל כאשר אין המתנה ארוכה. האיגוד היפנה נושא זה לטיפול באמצעות הצו האישי.



איור 1 : ספקטרום רעש רכבת ברח' חבד בק. שמוא. רעש בחזית הבית בשעות בקר מוקדמות

3. רעש כבישים

3.1 רעש מכבישי מנהרות

שלוש תחנות ניטור הוקמו סביב כבישי מנהרות הכרמל. תפקידן הסטטוטורי הסתיים לאחר סיום עבודות ההקמה של המנהרות ב 2010. כעת התחנה ברוממה, משקפת מידע על מדידות רעש מתנועת כלי רכב בסביבת צומת רופין. התוצאות מתקבלות ברצף (24/7) ומתפרסמות באתר האינטרנט של האיגוד. הנתון המתפרסם הוא רעש ממוצע במהלך שעות היום בין השעות 6-19, שעות הערב 19-22 ושעות הלילה. נתוני הרעש מרוכזים בטבלה הכוללת שבעה ימים שקדמו ליום הבדיקה באתר.

באיגוד נאגר מידע שנתי בהתבסס על הפירסום באינטרנט. בסיכום שנת 2014 (שחסרים בו 40 יום) נמצא כי הרעש הגיע לפלטו ואין עליה במפלסי הרעש הממוצעים ברוממה. התוצאות הללו אינן מצביעות על חריגה מקריטריון הוועדה להגבלת רעש תחבורה שהוזכר לעיל.

תחנת הניטור בכרמליה הפסיקה לפעול עקב תקלה במיקרופון בקיץ 2014. תחנת הניטור ביזרעאליה פועלת באופן תקין והתוצאות משקפות תנועת רכב ברמפה המובילה תנועת רכב למנהרה מנווה שאנן. מפלס הרעש מדרך זו הוא בסביבות 56 דציבל ביום חול, כלומר, נמוך בכ-8 דציבל מערכי הקריטריון.

3.2 כביש נחל הגיבורים

כביש נחל הגיבורים נפתח לתנועה בסוף 2013 בהתאם לתוכנית חפ/1588 ג'. הוראות התוכנית חייבו את יזמי התוכנית בשורה ארוכה של צעדים למניעת רעש בקולטים רגישים (סביב בית הספר "שערי תורה", בקרבת בנייני מגורים באיזור קיבוץ גלויות, רח' אל קנסה, רח' הגיבורים ובבית הספר ברמת ויזניץ). הצעדים הנ"ל לא בוצעו למרות ישיבות שקוימו ותזכורות של איגוד ערים. בשנת 2014 תבעה המחלקה לאכיפת דיני מקרקעין בפרקליטות המדינה את עיריית חיפה ואת חברת יפה-נוף בבית משפט השלום בחיפה (תיק-11308 02-14). הצדדים הגיעו לפשרה, שמשמעותה - נדרשת השלמה הדרגתית של צעדים למניעת רעש. בהמשך לאותן ההחלטות: יפה-נוף דיווחה שהשלימה מיגון דירות מגורים בקיבוץ גלויות 130 ו1321, בבית הספר "שערי תורה" הוחלפו חלונות ומזגנים ונבנה מחסום אקוסטי המגן על החצר הפנימית, בכיתות בית ספר ברמת ויזניץ, בהם הרעש שחושב הנו מעל לקריטריון, הוחלפו חלונות ומזגנים.

לגבי בנייני מגורים ברחוב אל קנסה והגיבורים 25 הפשרה קבעה שתבוצענה מדידות רעש מהכביש מ-2014 עד ינואר שנת 2018. המדידות אמורות לעקוב אחרי שינויים ברעש לפי רמת השימוש בכביש.

המדידות הראשונות בסידרה בוצעו על ידי היועץ האקוסטי של יפה-נוף בנוכחות נציגת האיגוד בדצמבר 2014. התוצאות הראו שכעבור שנה מפתחת הכביש, הרעש בשעת השיא, בקומות מעל

לקומה הראשונה, הוא גבוה מהקריטריון התכנוני. לאחר המדידות, אנו ממתינים לדו"ח מחברת יפה נוף שיפרט את זכאות הדירות בבתי מגורים למיגון דירתי ורמתו.

4. טיפול בפניות הציבור

באיגוד ערים התקבלו השנה תלונות על 85 מוקדי רעש. טיפול האיגוד כולל לרב בדיקת מפלסי הרעש אצל הגורם המתלונן, כתיבת מכתב/מכתבים חוזרים לגורם הרעש או לרשויות המקומיות ו/או המשטרה ו/או משרד להגנת הסביבה. ההתייחסות של האיגוד מבוססת על התקנות למניעת מפגעים - רעש בלתי סביר (1990) והתקנות למניעת רעש (1992). בתלונות על רעש תחבורה - רכבות, כבישים או אוטובוסים השיקול מורכב יותר, כי אין תקנות ישראליות לרעש סביבתי של תחבורה.

מקורות הרעשהדומיננטיים בשנת 2014 דומים לשנים הקודמות :

מוסיקה בלילות במקומות בילוי - כ- 27%

מערכות מכניות בעסקים הסמוכים לבנייני מגורים, וביניהם :

מערכות קרור, מערכות שאיבת עשן, מערכות מיזוג, מפוחים וונטות - יחד כ- 34% מהתלונות.

כריזה, אזעקה, שימוש במערכות קול, פעמוני בתי ספר - כ- 10%.

רעשי תחבורה כ- 8%.

רעש בניה, תעשייה כבדה, תעשייה קלה, מלאכה ומסחר - 17%

תלונות בנושאים אחרים : רעש מבסיסי צהל וממתקני ספורט - 4%.

היקף התלונות על רעש תחבורה (מכבישים, רכבות, תחנות אוטובוס) דומה לזה של שנה שעברה.

ככלל, ידוע שגורם מספר אחד מבחינת היקף אוכלוסיה החשופה הוא רעש מתחבורה.

סיום הטיפול בתלונות

בכשני שליש מהתלונות, הטיפול ברעש הניתן ע"י האיגוד הינו אפקטיבי, כאשר בעלי עסק מבצעים את הנדרש מהם ללא משיכת זמן. לעומת זאת, ישנם מוקדי רעש, שלגביהם האכיפה אינה נחושה והטיפול נמשך שנים [בסיסי צבא, שופרסל חורב (הבעיה נפתרה השנה), בית חולים בני ציון].

דוגמה לעסק שהאכיפה בו הייתה מהירה ואפקטיבית ונסגר השנה בצו בית המשפט (באישור בית משפט עליון) הוא דרינק פוינט, בחיפה. העסק נסגר בגלל גרימת רעש בלילות.

5. תיכנון למניעת רעש

באיגוד ערים נבדקו כעשר תוכניות בניה למגורים ותוכנית אחת של בנין מסחרי, מלוות בחוות דעת אקוסטיות. הבניה למגורים במבואות דרומיים של חיפה או ברמות יצחק בנשר, מתקרבת למקורות רעש רבי השפעה, כמו כבישים או איצטדיון עופר.

מבני המגורים - נקבע כי כדי לצמצם את השפעת מפגע הרעש החיצוני יש צורך בחלונות מבודדים באיכות טובה, ארגזי תריס מתאימים ומערכות מיזוג דירתיות ממוקמות נכון.

המרכז המסחרי - נקבעו כללים למיקום מערכות הקירור והמיזוג ונקבעו קריטריונים אקוסטיים לצידוד במקום.

6. פרויקטים מיוחדים

סיום פרויקט מיפוי רעש מכבישי חיפה ושידרוג גירסת תוכנה SOUNDPLAN

מיפוי רעש מכבישים עירוניים בחיפה הוא פרויקט משותף של המשרד להגנת הסביבה, של איגוד ערים ופרויקטור. העבודה על הפרויקט נמשכה בשנים 2011-2014 והסתיימה בקיץ השנה. הפרויקט התבצע בתוכנה לחישוב רעש מכבישים ומסילות ברזל בשם SOUNDPLAN. תוכנה זו מהווה כלי מקובל על המשרד להגנת הסביבה להכנות מפות רעש. הפרויקטור שהכין את הנתונים והחישובים בפרויקט השתמש בגירסה 7.2 . כדי להפיק תועלת מהעבודה הרבה שהושקעה בפרויקט ולהמשיך להשתמש בתוכנה למטרות נוספות, שידרג איגוד ערים את הגירסה 7.1 שהייתה ברשותו לגירסה 7.2 (דצמבר 2014). בהמשך שנת 2015 נקלטו הגירסה 7.3 ו 7.4.