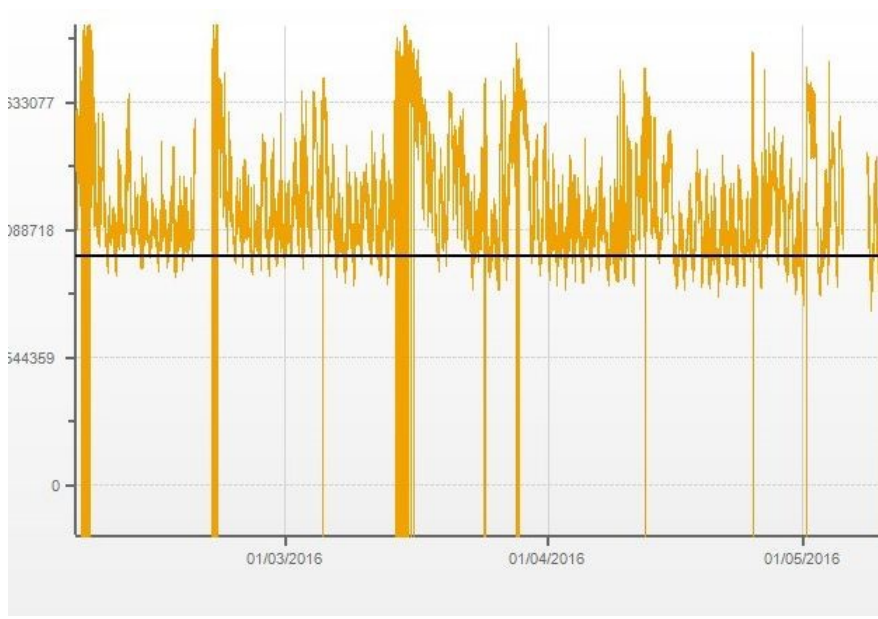


מניעת רעש



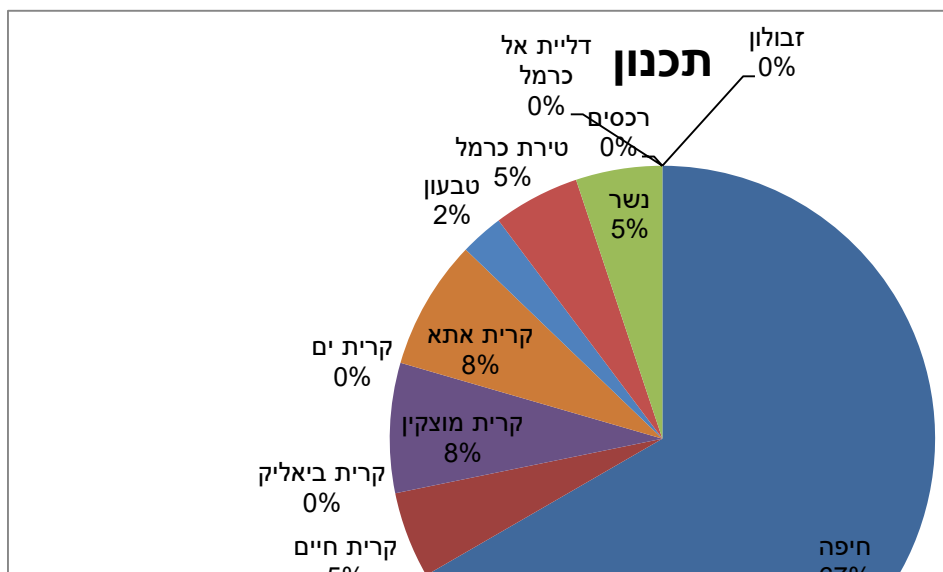
פעילות האיגוד בנושא רעש בשנת 2016 התבטאה בבחינת תכניות (תכנון שוטף), קבלה וטיפול בפניות ציבור, ניטור רציף ואקראי, בעיות רעש מרכבת, רעש מכבישים ומניעת רעש בארועים גדולים.

תכנון שוטף: מעורבות ב- 39 תכניות הכוללות: היתרי חפירה, היתרי בנייה ותכנון עם זיקה אקוסטית. במקרה זה, חיפה מובילה עם 26 תכניות המהוות 67% מכלל התכניות.

מתוך התכניות:

15 תכניות לבנייני מגורים בשלבים שונים, במקרים אלו נבדקים גורמי רעש סביבתיים העלולים להשפיע על הדיירים במגורים העתידיים וגם נבדקת השפעת הבנין החדש על בתי מגורים קיימים סמוכים; מיקום מנועי המזגנים ביחס לחדרי מגורים, השפעה של רעש מאווררים מחניונים תת קרקעיים, חדרי גנרטור.

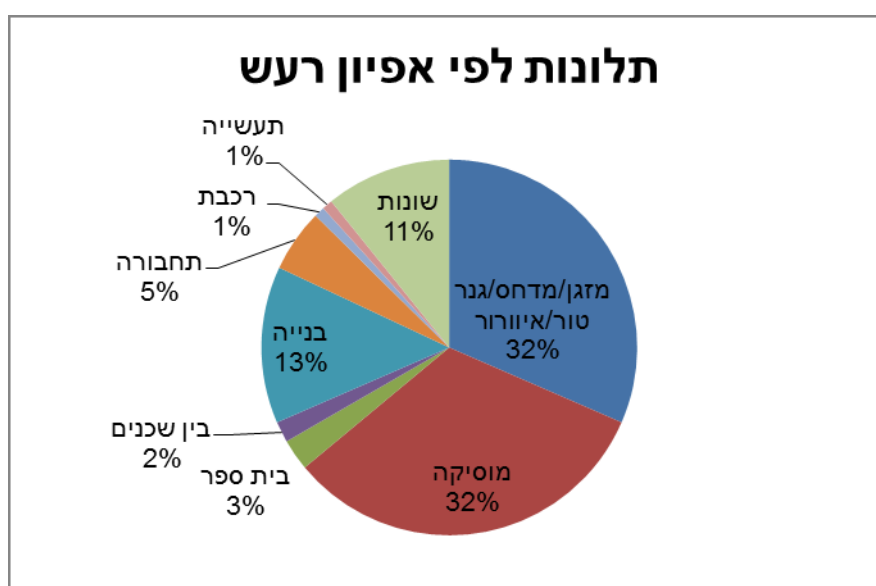
- אישור תסקירים אקוסטיים ודו"חות אקוסטיים של השפעת כבישים דוגמת דרך אבן גבירול בחיפה וכביש 6- מקטע 3 (בדיקה מתמשכת משנת 2015). במקרים אלו מתבצע וידוא לזכאות דיירים למיגון דירתי על פי "המתודולגיה לתכנון אקוסטי של כבישים, מאי 2011- המשרד להגנת הסביבה", בדיקת צורך בבניית קירות אקוסטיים וסוללות, הרחבה בפרק כבישים.



פרוייקט גדול וראוי לציון בתכנון בשנה זו הוא פרוייקט הרכבל שיחבר את אזור המפרץ לאוניברסיטה ולטכניון, פרוייקט זה עתיד להוריד משמעותית את כמות האוטובוסים העולים לכיוון הטכניון והאוניברסיטה ובנוסף להפחתה משמעותית בזיהום אוויר מתחבורה, עתיד לרדת גם מפלס הרעש באופן יחסי. נושא התכנון חשוב במיוחד ודורש הקפדה ותשומת לב לפרטים קטנים, הקפדה על נושא זה מונעת תלונות תושבים עתידיות.

פניות ציבור

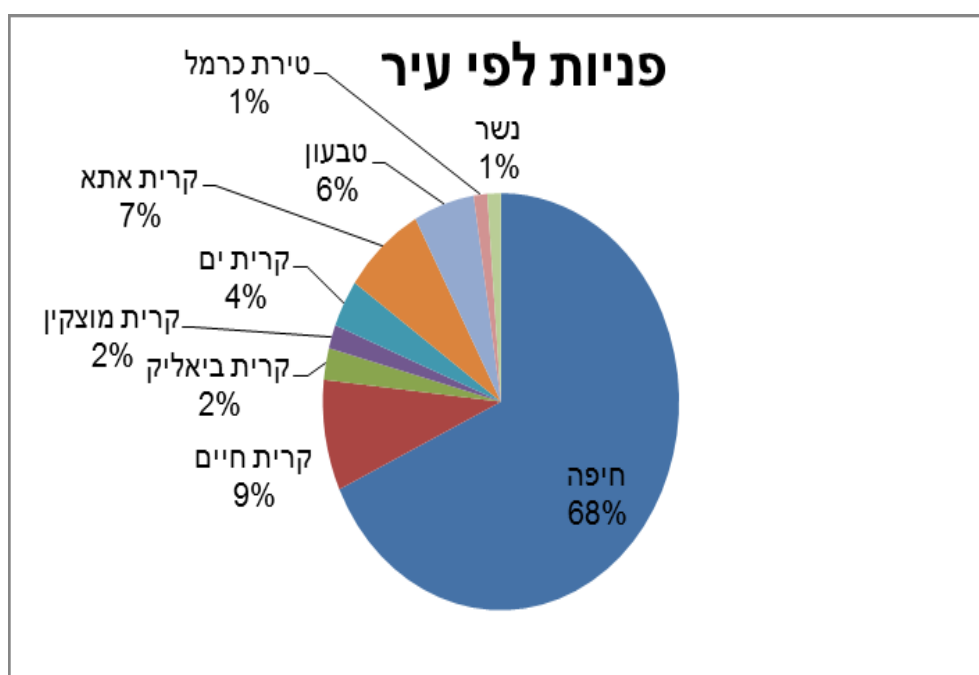
פניות הציבור התקבלו על ידי מוקדי פניות הציבור של הרשויות באיגוד, מוקד הפניות של המשרד להגנת הסביבה, מוקד 106, משטרת ישראל ועל ידי פניות ישירות לטלפון ולדואר האלקטרוני באיגוד. בשנת 2016 התקבלו 163 פניות ציבור בנושאי רעש על פי הפילוח הבא, אציין כי אדם שפנה מספר פעמים באותה הבעיה בטווח קצר נרשם כתלונה אחת:



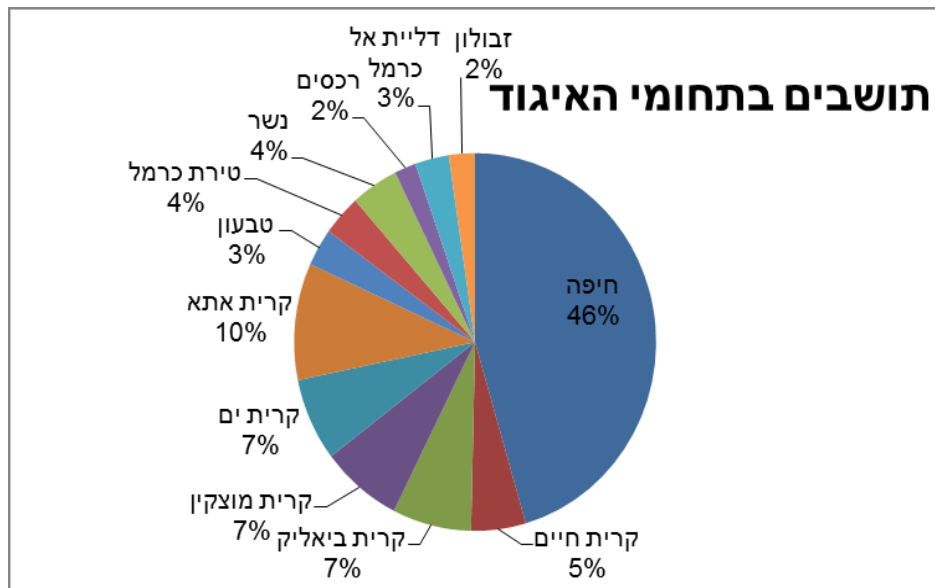
24 מהתלונות הן תלונות חוזרות ממצבים בהם הבעיה לא נאכפה, לא נפתרה או שנפתרה זמנית וחזרה. 78 מדידות רעש בוצעו בשנת 2016, 50 פניות בנושא מניעת רעש התגלו כמוצדקות ללא מדידה, 40 פניות התגלו כמוצדקות בעקבות מדידת רעש.

ניתן לראות בבירור כי רוב תלונות הרעש שהתקבלו (64%) נובעות ממנועים/מנדפים של בתי עסק המפריעים לבתי מגורים וממוסיקה המנוגנת בבתי עסק ומפריעה לבתי מגורים בשעות אסורות. בניגוד לשנים קודמות, התלונות על רעש מהרכבת היוו נתח קטן מאד בשנה זו, עם זאת, גורם הרעש אליו חשוף המספר הגדול ביותר של תושבי האיגוד הוא תחבורה, הכוללת בין היתר גם את הרכבת. תלונות על פעמוני בית ספר, כריזה ואזעקות ירדו משמעותית משנה קודמת (10% ב-2015, בשנה זו כלל לא התקבלו תלונות על אזעקות או על מערכות כריזה). בשנה זו חלה עלייה ברעשים מבנייה (10% ב-2015), הסיבות הנראות לעין הן חריגות בעבודות החדרת כלונסאות ע"י פטיש דיזל. חריגות אלו בוצעו בשעות העבודה המותרות בעבודות ייבוש הקרקע (החדרת כלונסאות) בנמל חיל הים, חריגות אלו נעצרו והעבודה חזרה לפעילות בשעות המותרות בעקבות התערבות האיגוד. בנוסף, התבצעו חריגות בימי (ושעות) העבודה המותרים על ידי עבודות הקמת נמל המפרץ, החברה המבצעת לא שעתה לפניותינו ועירבנו גם המשרד להגנת הסביבה בנושא עד שלבסוף החברה נתנה הנחייה לכל חברות הקבלן תחתיה לא לבצע עבודות כלונסאות בשבתות.

בפילוח על פי אזורים התקבלו הנתונים הבאים:



תושבים בתחומי האיגוד: כ- 554,000 על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.



מספר תושבי הרשויות באיגוד ערים מפרץ חיפה מוערך כ- 554,000 איש (על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה). ניתן לראות כי בעוד תושבי חיפה (ללא קרית חיים) מהווים 46% מתושבי רשויות האיגוד, אחוז התלונות מחיפה מהווה 68% מכלל התלונות בשנת 2016. גם בטבעון ובקרית חיים אחוז התלונות גבוה ביחס למספר התושבים היחסי. קרית חיים הופרדה מחיפה סטטיסטית בכדי לבטא את כמות התלונות הגדולה ביחס לתושבים, בנוסף, טיפול הרשויות בקרית חיים שונה אם בשלוחת הפיקוח העירוני ובתחנת משטרה שונה (תחנת זבולון לעומת תחנת חיפה בחיפה), מהצד השני, מדיניות פיתוח אזור ציר אח"י אילת- חפ/2275 נתנה תוקף חוקי לעסקים רבים והיותה במקרים רבים "תכנון שבדיעבד", רבים מעסקים אלו משפיעים ישירות על תושבי רחוב אח"י אילת והרחובות העורפיים ביום ובלילה ע"י רעש ממוסיקה, התקהלות ומנדפים בעסקי מזון.

תלונות הקריות מהוות אחוז נמוך יחסית למספר תושביהן באיגוד. מרשויות זבולון, רכסים ודלית אל כרמל לא התקבלו כלל תלונות רעש בשנה זו, יתכן ובגלל חוסר מודעות או בשל בעיות שנפתרות בתוך תחומי הרשות ללא פנייה לאיגוד.

טיפול בפנייה

חוות הדעת שניתנות מתבססות בעיקרן על התקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר) התש"ן 1990 ועל התקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש) התשנ"ג 1992. לאחר קבלת התלונה מתבצעת פנייה טלפונית אל המתלונן בכדי להבין את סיפור המקרה, אם המקרה דורש טיפול, מתבצע בתחילה סיור ביום בכדי לראות ולשמע את גורם הרעש, מדידה תתבצע לעיתים כבר בסיור היום אך לרוב במועד שנקבע מראש בשעות הלילה (כשמדובר בגורם הפועל אחרי 22:00). לאחר המדידה מתבצע ניתוח הנתונים וכתיבת דו"ח בנושא. הדו"חות מופנים לפיקוח עירוני/פניית הציבור/רישוי עסקים של הרשות לפי רלוונטיות המקרה. מקרים רבים מופנים למשטרה או לרישוי העסקים של המשטרה. רע"ן רעש במשרד להגנת הסביבה מכותבת בכל התלונות שמגיעות לשלב טיפול מעשי. במקרים בעייתיים במיוחד התלונה מגיעה לאיגוד וגם למשרד להגנת הסביבה והמשטרה והטיפול משותף, דוגמאות למקרים מסוג זה הן התלונות על מסעדת "תלפיות" בשוק תלפיות, חיפה ותלונות על צפירת משאיות בלילות בשוק הסיטונאי, חיפה.

בעיות: כשיש בעיות בטיפול, הן נובעות בעיקר מהראייה הבסיסית של הרשות או של גוף האכיפה, לדוגמא, רישוי עסקים משטרת חיפה פועלים בנחישות כנגד עסקים המשמיעים מוסיקה בשעות אסורות, לעומתם לרישוי עסקים משטרת זבולון קיימת בעיה של עסקים רבים שאינם באזורי מגורים אך משפיעים על אזורי מגורים כמו מועדוני הצ'ק פוסט ואזור התעשייה קרית חיים. ראייה בסיסית של רשות באה לידי ביטוי בחוקי עזר עירוניים על פיהם עובדים גופי העירייה השונים בהם הפיקוח הכללי והסיירת העירונית. בחיפה לדוגמא, חוקי העזר שונים במהותם מהתקנות למניעת מפגעים על פיהם עובד האיגוד, הדבר מתבטא בתקנות שלא נכנסו/לא עודכנו בחוקי העזר או בתקנות ש"רוככו" מבחינת שעות איסור וכדומה. אם נציג את קרית ביאליק כדוגמא, חוק העזר היחיד בנושא רעש מתבסס על "התקנות למניעת מפגעים 1961" ומאז לא עודכן. פערי חוקים ותקנות אלו מקשים אכיפה יעילה מצד גופי הפיקוח העירוניים וסיירות הלילה, הדבר בא לידי ביטוי באחוזי התלונות הגבוהים על מוסיקה מעסקים ורעש מנדפים מעסקי מזון בשעות הלילה.

מניעת רעש: בקשת הרשויות/משטרה להתערבות בתכנון מניעת רעש מארועים גדולים. קבלת דוחות אקוסטיים והשתתפות פעילה בישיבות הכנה לארועים גדולים, הנחייה בכיול מערכות ההגברה לפני הארוע וביצוע מדידות בזמן הארועים. בשנת 2016 האיגוד היה מעורב בארועים "עיר הנוער", "עיר הבירה", "LIFE IN COLOR", "צובחוץ", ארועי מוסיקה ברחוב הנמל וארועים בטכניון: יום הסטודנט, ארוע פתיחת השנה וחגיגת הסילבסטר. בארועי "עיר הבירה" אף ירדה הנחייה מיידית להורדת עוצמת המוסיקה שחרגה באופן לא סביר, הנחייה שבוצעה בעקבות מדידה מטעם האיגוד בזמן הארועים בשכונת כרמליה.

כל הארועים הנ"ל התקיימו בחיפה, ברירת המחדל של העיר חיפה לקיום ארועי קיץ בשנים האחרונות (מבחינה בטחונית, בטיחותית ומבחינת נוחות) הם מגרשי אתוס שבצמוד לספורטון. מבחינת רעש זהו אינו מקום אידיאלי מפאת קרבתו לשכונות כרמליה וכבביר ועקב הטופוגרפיה של שכונות אלו, השפעה קיימת גם על שכונת שמבור ועל רחובות הרופא, תל מאנה ולינקולן. הגישה הכללית של הגופים המעורבים בתכנון ארועים אלו היא שצריך איזון בין מספר הארועים ומשכם בכדי לאפשר חיים תקינים בעיר (מצד אחד לאפשר מספר ימי חגיגות קבועים ומהצד השני לאפשר חיים תקינים לתושבי השכונות החשופות), ארוע "LIFE IN COLOR" נמשך עד השעה 3:00 בלילה וארוע עיר הבירה נמשך עד 2:00, שעות מאוחרות למדי. בעיריית תל אביב לדוגמא, נחקק חוק עזר המקצה 10 לילות בשנה לארועי לילה מותרים וידועים מראש, מעבר לארועים אלו, כל השמעת מוסיקה תחת כיפת השמיים אחרי 23:00 אסורה לפי התקנות למניעת מפגעים התשנ"ג 1992. חקיקת חוק עזר דומה בחיפה תפתור בעיות של מעבר על התקנות למניעת מפגעים, תתחום את כמות הארועים וגם תאפשר אורח חיים תקין לתושבים.

רכבת ישראל

המשרד להגנת הסביבה שינה את ההגדרות לדרך החישוב לרעש רכבות בדצמבר 2016 ממוצעי מפלס יום-לילה לממוצעי מפלס יום-ערב-לילה.

ניטור רציף: הנתונים הגולמיים המתקבלים מהניטור הרציף המבוצע בתחנות השונות מטעם הרכבת, מסורבלים ובעייתיים לפיענוח. ניתוח נתוני ניטור זה המוצגים באתר הרכבת אינם אמיינים ממספר סיבות: רעש המקור המצוין מתייחס למקור אחד בלבד בעוד קיימים מספר

מקורות דוגמת שתי רכבות נוסעות בו זמנית או רכבות ממתנינות שאינן נחשבות בחישוב הרעש. בנוסף, בלתי הגיוני ברוב הזמן שרעש הרקע עולה על רעש המקור ברשומות אלה (נראה כי עמודות רעש הרקע ורעש המקור הוחלפו ביניהן).

בעקבות ממצאים אלו, איגוד ערים מבצע יחד עם המשרד להגנת הסביבה מדידות יזומות בכדי לבחון נתונים אלו וגם בעקבות תלונות תושבים.

רחוב יוברט המפרי

התבצעה בדיקה מטעם הרכבת בעקבות תלונה של הדייר (יוברט המפרי 236) לאיגוד על כך שעבודות המיגון בדירה לא בוצעו כמו שצריך. דירה זו מרוחקת 10 מטרים בלבד מהמסילה ללא אפשרות לבנות קיר אקוסטי. רמת הרעש בתוך הדירה אמור להגיע לכדי 40 דציבל לכל היותר כשחלונות הדירה סגורים. ד"ר אווה צידוני (קודמתי בתפקיד) ביצעה מדידת רעש חיצונית בחזית הבניין למשך לילה שלם במטרה להשוותה לנתוני המדידה של הרכבת ממאי 2015, עד סוף 2016 לא התקבלו תוצאות מדידה זו או זהה מטעם הרכבת.

רחוב אלכסנדר זייד בקרית חיים

הקיר האקוסטי בין המסילה לרחוב, מסתיים באמצע הרחוב, בשעתו כשנבנה, נעצרה הבנייה בגלל גשר חלוצי התעשייה שנבנה בקרבת מה, מאז הסתיימו העבודות והגשר נפתח אך החומה האקוסטית לא הושלמה.

כבישים

בשנה זו אושרה תכנית למיגון דירתי ב- 13 דירות מגורים בדרך אבן גבירול על פי "המתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים, מאי 2011- המשרד להגנת הסביבה", בתכנית זו אושרו 109 פתחים כזכאי מיגון קטגוריה 1 (התקנת מזגן), ו-28 פתחים כזכאי מיגון קטגוריה 2 (התקנת מזגן והחלפת חלונות), זאת בעקבות הרחבת הכביש.

פרוייקט נוסף הוא כביש 6 - מקטע 3. בקטעים אלרואי - קרית חרושת אושר תכנון בניית קיר אקוסטי וסלילת אספלט שקט, מיגון שמונה בתים עליו דובר בקרית חרושת ירד מן הפרק כיוון שעל פי חיזוי הרעש בתכנת TNM, הנחתת הרעש מקיר אקוסטי ואספלט שקט מביאים את מפלס הרעש בחזיתות בתים אלו למצב תקין (על פי הנחיות המשרד להגני"ס), נדגיש כי הנחתת הרעש מסלילה באספלט שקט פוחתת עם השנים וכדי שהאספלט ישאר שקט צריך לחדש אותו פעם בכמה שנים. בקטע איבטין, הורדה תחנת הניטור הרציף לרעש מעבודות ההקמה לאחר ניתוח נתוני התחנה ומדידות מאמתות בשטח (ניטור אקראי).

תחנות הניטור שהוקמו בעקבות הקמת מנהרות הכרמל עוד בשלב העבודה, ממשיכות לדווח נתונים רציפים באתר האיגוד. במהלך שנת 2016 תחנות יזרעאליה ורוממה המשיכו בניטור הרציף ואילו בתחנת כרמליה היו בעיות בנתונים, ככל הנראה בעקבות בלאי הציוד הנגרם ממיקומה על מצוק המקבל דרך קבע רוחות חזקות ורמת לחות גבוהה במיוחד. נכון להיום (ינואר 2017) שלושת התחנות מדווחות על תקלה ברישום הנתונים. בשלבי התכנון, החברה המבצעת התחייבה להציב תחנות אלו עד שנה מפתחת המנהרות. השפעת התנועה במנהרות זהה מאז בכל אחת מתחנות המדידה ותישאר כך כל עוד לא יורחבו כבישים, בתחנת כרמליה כלל אין השפעה. לפי נתונים אלו נראה כי עדיף להוריד את תחנות הניטור הללו כיוון שאין בהן צורך יותר ולהפסיק לפרסם נתונים אלו.