

מניעת רעש



איגוד ערים חיפה מטפל בתלונות על מפגעי רעש סביבתי שנוצרים עקב אי הקפדה על תיכנון סביבתי מתאים. הגורמים העיקריים היוצרים מפגעי רעש הם: תחבורה, עסקים ובנייה. בשנת 2013 הופנו לטיפול האיגוד תשעים מקרים של מפגעי רעש סביבתי. נוסף על הטיפול היומיומי בתלונות על רעש משקיע האיגוד מאמצים רבים בפרויקטים מיוחדים.

תחבורה – קיימים מקורות רעש מגוונים. חלקם חדשים לחלוטין, כמו רעש כריזה בתחנות אוטובוס ותחנות מטרונית. חלקם - מוכרים מן העבר, שחוזרים ומתחדשים מידי כמה שנים - רעש מעבר רכבות ורעש כריזה בתחנות רכבת. פירוט הטיפול ברעש תחבורה בשנת 2013 מוצג בפרק 2 – רכבת 2013 – ובפרק 3 – רעש מכבישים.

עסקים - הבעיות העקריות הן רעש ממתקנים אלקטרו-מכניים (מערכות קירור, איורור ומיזוג למיניהם) ורעש של מערכות קול. לא היו שינויים גדולים לעומת שנים קודמות. בנייה בלילה - המפגע נוצר אם פרויקט מסוים קיבל היתר מהרשות המקומית, שניתן מכוח חוק עזר עירוני, לבצע את העבודה בלילות. השנה כמעט לא היו תלונות רעש בנושא זה. סיכום נושא התלונות על עסקים ובנייה בלילה לשנת 2013 מוצג בפרק 4.

פרויקטים מיוחדים – בשנת 2013 קודמו שני פרויקטים ארוכי טווח: מפות רעש בעיר חיפה וברמה הארצית – עדכון התקנות למניעת מפגעי רעש. הנושא מפורט בפרק 5.

בהיבט הפיתוח באיזורנו, הפעילויות העיקריות של הרכבת בשנת 2013 כללו:

א. השלמה של הכפלת המסילה מקריית מוצקין לנהריה.

ב. המשך העבודה על תשתית לרכבת העמק.

בהיבט התפעול, המסילה החדשה לא הוכנסה לשימוש ולא גדל מספר רכבות הנוסעים שעוברות באיזור.

בשנת 2013 לא היו שינויים דרמטיים בכמות הרכבות במחוז חיפה, אולם נעשות הכנות מסיביות מצד משרד התחבורה לקראת שינויים עתידיים. כמו כן, רעש רכבת הפך בשנתיים האחרונה לנושא מאד טעון שנדון רבות בבתי משפט, כולל תביעה ייצוגית ודיון אצל היועץ המשפטי לממשלה. כפועל יוצא מכך, התמקדו פעילויות מניעת הרעש של איגוד ערים בזירה המשפטית, בניטור רעש ובמענה לתלונות רעש, כמפורט בסעיפים הבאים.

1. הזירה המשפטית

- בתחום מניעת רעש מהרכבת הזירה העיקרית הייתה משפטית:
- יועץ המשפטי לממשלה, עו"ד ליכט, הכריע בנובמבר 2013 בנושא "הצו האישי". הוא קבע שהוראות אישיות (כלומר הצו האישי שהשר להגנת הסביבה חתם ב-2008 והיה ממוקד ברכבות במחוז חיפה) תקפות, אולם הגביל אותן לתקופה קצרה. ניתנה עדיפות ודחיפות לחוקק תקנות למניעת רעש מרכבת.
 - לאור העובדה שהגוף שאמור לממן את הטיפול האקוסטי הנדרש עבור רכבות וכבישים הוא משרד התחבורה, מן הראוי, לדעת איגוד ערים, כי משרד התחבורה יגייס אנשי מקצוע שיוכלו לגבש יחד עם המשרד להגנת הסביבה נורמות ונוהלים אקוסטיים. יוזכר שתקנות לרעש הרכבת, שלכאורה היו מוסכמות, לא התקדמו לאישור בכנסת במשך עשר שנים.
 - העבודה על התקנות הללו לרעש רכבת החלה בדצמבר 2013, כאשר היועצים האקוסטיים של הרכבת (ולא אנשי משרד התחבורה) הגישו את גירסתם לתקנות. ההצעה לתקנות לרעש רכבת, שהוגשה בשם משרד התחבורה שונה מאוד מההצעה שהתגבשה כגירסה סופית בשנת 2002. גרסת יועצי הרכבת משנת 2013 משנה את הקריטריונים שהיו מקובלים על כל הצדדים לרעש ביום ולרעש בלילה. במקומם הוגדר רעש יממתי L_{DEN} . המפלס היממתי זה עובר מיצוע נוסף והופך למפלס שבועי. האיגוד שלח למשרד להגנת הסביבה התייחסות ביקורתית לתקנות החדשות שבהצעת יועצי הרכבת, בפרט ביחס לביטול הקריטריון לרעש בלילה, המנוגד למדיניות סביבתית במדינות המתקדמות בעולם. טענות נוספות של האיגוד קשורות לחישוב רעש רקע ולרעש צופרי רכבת.
 - בית משפט דן בתביעה ייצוגית של קבוצת תושבים נגד רעש הרכבת. בנושא זה האיגוד העביר מידע על מדידות שהאיגוד ביצע לגוף שפעל נגד הסדר פשרה בתביעה ייצוגית.

2. מערכת ניטור רעש בקו קריות-תוכנית 1249

בהתאם להוראת תוכנית חפא"ג 1249 מתבצע בקריות ים ומוצקין ניטור רציף של רעש רכבת. הניטור ממומן ע"י הרכבת ומבוצע עבורה ע"י משרד אקו.

נוהל ניטור-עדיין לא אושר כי, במהלך חמש השנים האחרונות, טרם עודכן כנדרש ע"י הגוף שהכין את טיוטת הנוהל (משרד אקו). בפועל, התקיים ניטור במהלך 2013 והמידע על תוצאותיו הופץ והגיע בזמינות טובה. דוחות דו-שבועיים הגיעו לאיגוד ערים, וגם למידע היומי היתה גישה (רב הזמן).

תחנות ניטור רעש

בקריות פועלות שתי תחנות ניטור: 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 לעיון של איגוד ערים להגנת הסביבה.

זמינות תוצאות הניטור

בשתי התחנות - בקרית מוצקין ובקרית ים - נאסף מידע גולמי ונערכו דוחות שמתייחסים כמעט לכל יום בשנת 2013. אי הזמינות לא עלתה על 10 ימים בשנה.

עיבוד התוצאות

התוצאות עובדו לדוחות, שכוללים מפלס רעש שעתי משוקלל לאחר הפחתת רעש רקע. כמו כן, מחושב רעש ליום שלם וללילה. לדעת האיגוד, בחישובים קיימת בעיה של חישוב שגוי של רעש רקע. נושא זה הוצף על ידי האיגוד ב 2011 אך לא טופל ולא תוקן ע"י אקו.

יחד עם זאת, המדידות נעשות כעת קרוב מאוד למיקום המסילה (כ-10 מטר ממנה בקריית ים), ולכן הטעות ברעש רקע פחות משפיעה מאשר בעבר, כאשר המדידות נעשו במגורים הרחוקים כ-50 מטר מהמסילה. ככל שהמרחק מהמסילה יותר גדול, גדלה ההשפעה של הטעות במדידת רעש רקע.

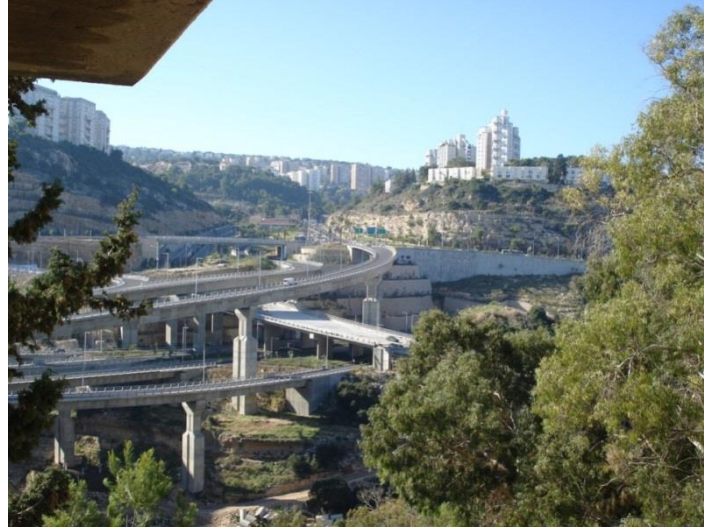
3. תלונות על רעש רכבת

השנה לא נרשמו הרבה תלונות. דבר זה מוסבר ביציבות בכמות הרכבות. יחד עם זאת, האיגוד בדק בקפידה את התלונות הבאות:

- תלונה על רעש כריזה בתחנת רכבת בקרית מוצקין. התלונה נבדקה בדירה החשופה לרעש כריזה בשעות היום. פניות לרכבת הביאו, בסופו של דבר, להפסקת הכריזה בלילה.
- תלונה על רעש ממעבר רכבות בקרית מוצקין ברב קומות במרחק 50 מטר מהמסילה.

במדידה שנמשכה 48 שעות נמצא שיש חריגות גם לפי הקריטריון של רעש ממוצע בלילות וגם חריגה מהקריטריון לרעש שעותי. לאור העובדה שהבנין נבנה לאחר אישור התוכנית 1249, חובת אספקת מיגון דירתי נפלה על קבלן הבנין. המידע על המדידות נמסר למתלוננים.

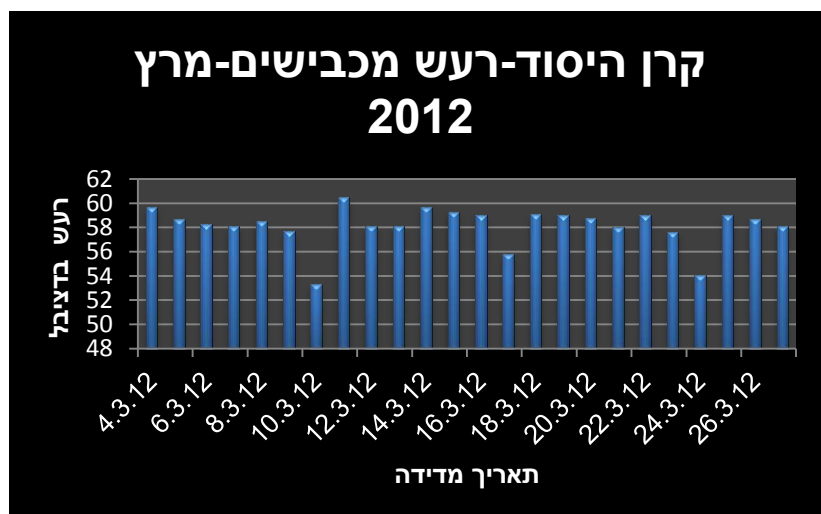


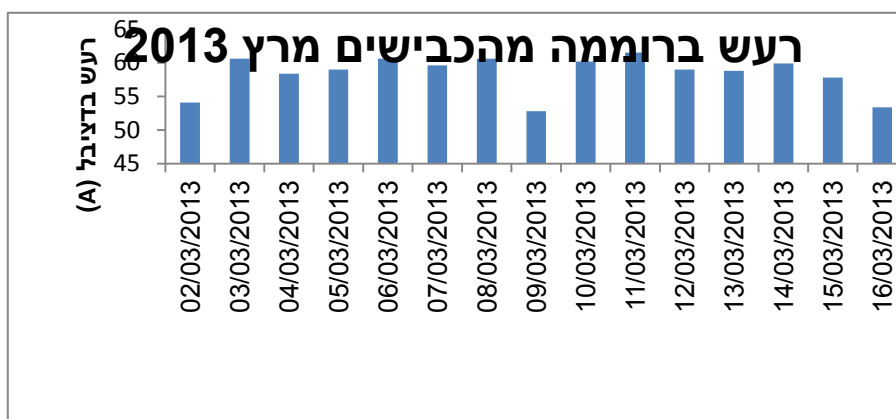


מנהרות הכרמל נפתחו לתנועה בסוף 2010. במהלך בניית הפרויקט הוקמו תחנות ניטור, שנועדו בין השאר לפיקוח על רעש הבניה. מזה שלוש שנים מתבצעות מדידות רעש מתנועת כלי רכב בכבישי כניסה ויציאה מהמנהרות. התוצאות מתקבלות ברצף (24/7) ומתפרסמות באתר האינטרנט של האיגוד. הנתון המתפרסם הוא רעש ממוצע במהלך שעות היום בין השעות 6-19, ערב 19-22 ושעות הלילה. נתוני הרעש מרוכזים בטבלה הכוללת שבעה ימים שקדמו ליום הבדיקה באתר.

תוצאות המדידות בתחנת ניטור הרעש ברחוב קרן היסוד-רוממה, משקפות רעש מכבישי מחלף רופין בחזית בתי המגורים בשכונת רוממה. שכונה זו חשופה יותר משכונות אחרות לרעש מכבישי הגישה למנהרות.

בגרף להלן ניתן לראות השוואת תוצאות המדידות מחודש מרץ 2012 ומרץ 2013 בין השעות 6-19.





עיון בתוצאות המדידות בתחנת רוממה מראה מפלסי רעש לא גבוהים (בימות החול בין 61-58 דציבל, בשבתות 56-53 דציבל). המפלסים שנמדדו נמוכים משמעותית מהקריטריונים המגבילים את הרעש מכבישים (הקריטריון של הוועדה הבין משרדית לרעש תחבורה נקבע ל- 64 דציבל (A) עבור בית מגורים).

יש, לכאורה, מגמה קלה ביותר של עליה ברעש משנת 2012 ועד 2013. תוצאות המדידות בשתי תחנות ניטור נוספות - ביזרעאליה ובכרמליה, שמתפרסמות באתר האינטרנט, אינן משקפות רעש הקשור לכבישי המנהרות.

לסיכום, תוצאות מדידות הרעש לשנת 2013, בתחנות המנטרות את כבישי הגישה למנהרות הכרמל, אינן מצביעות על חריגה מקריטריון הוועדה להגבלת רעש תחבורה שהוזכר לעיל.

2. כביש נחל הגיבורים

כביש נחל הגיבורים נפתח לתנועה בסוף 2013. הכביש הוא בן ארבעה נתיבים ומחבר בין איזור צומת רופין לבין העיר התחתית - רח' קיבוץ גלויות. החיבור לצומת רופין עשוי להשפיע על רעש באיזור זה. הכביש תוכנן בסוף שנות התשעים ונסלל בהתאם לתוכנית חפ/1588 ג'. הוראות התוכנית חייבו את יזמי התוכנית בשורה ארוכה של צעדים למניעת רעש בקולטים רגישים, לדוגמה בית ספר "שערי תורה" וכמה בנייני מגורים באיזור קיבוץ גלויות, רח' אל קנסה ורח' הגיבורים. חלקם היו אמורים להתבצע בזמן הוצאת היתר הבניה לכביש. חלק אחר היה צריך להתבצע בתום סלילת הדרך, אך טרם פתיחת הכביש לתנועה, וחלק לאחר הסלילה. תוכנית הטיפול האקוסטי היו אמורות לקבל אישור מאיגוד ערים. בפועל הבניה החלה, ולא התקבלו תוכניות אקוסטיות באגוד ערים. מכאן שגם שנה זו הוקדש מאמץ לתיזכורות לייזם - חב' יפה נוף - ולמוסדות הרלוונטיים.

כתוצאה מהמאמץ הנ"ל, הוגשו דוחות אקוסטיים משלימים ב- 2013 ובעקבותיהם:

- א. הכביש נסלל בחלקו העליון, קרוב לצומת רופין באספלט שקט.
- ב. בית הספר "שערי תורה" יקבל מיגון "דירתי" באמצעות החלפת חלונות ויקבל מערכות מיזוג. שני בתים ברח' קיבוץ גלויות הקרובים לכביש, יקבלו מיגון דירתי.
- ג. תבוצענה מדידות רעש כדי לקבוע זכאות בתי מגורים למיגון דירתי ברחובות אל קנסה והגיבורים.

טיפול בפניות הציבור

בשנת 2013 טופלו באיגוד ערים תלונות על רעש מכ-90 מוקדים. מוקדי רעש מסוג אחד הם עסקים או מוסדות ציבור (דוגמת בתי חולים, בתי ספר) המפעילים מערכות מכניות ואלקטרו-מכניות (דוגמת מנועי קירור ו/או מיזוג) או משמיעים מוסיקה. מוקד רעש מסוג אחר הינו תחבורה ציבורית. ההתייחסות לתלונות על מוקדים מהסוג הראשון, מבוססת על התקנות למניעת מפגעים - רעש בלתי סביר (1990) והתקנות למניעת רעש (1992). התייחסות אל תלונות על רעש תחבורה - רכבות, כבישים או אוטובוסים מורכבת יותר, כי אין תקנות ישראליות לרעש סביבתי של תחבורה.

מספר התלונות גבוה יותר מכמות המוקדים, כי לעיתים אותו מוקד גורם לתגובה של מספר רב של מתלוננים או הטיפול בו מתמשך.

החלוקה הגיאוגרפית של התלונות: רוב התלונות (80%) קשורות לחיפה ולקריית חיים. שאר התלונות (20%) מגיעות מתושבי נשר, קרית אתא, קרית ביאליק, קרית ים, קרית מוצקין, טבעון, יגור וכפר חסידים.

מקורות הרעש הבולטים בשנת 2013 מתפלגים באופן דומה לשנים הקודמות:

- מוסיקה בלילות במקומות בילוי וקולות האנשים השוהים ומתקהלים בקרבה – כ-20%
- מערכות מכניות בעסקים המצויים בסמוך לבנייני מגורים, וביניהם:
- מערכות קרור, מערכות שאיבת עשן, מערכות מיזוג, מפוחים וונטות - כל אלו מהווים יחד כ-42% מהתלונות.
- כריזה, אזעקה, שימוש במערכות קול, פעמוני בתי ספר – כ-12%.
- רעשי תחבורה כ-8%.
- תעשייה ותלונות בנושאים אחרים – 18%.

השנה, רעש תחבורה נמצא כדומיננטי יותר בעבודת האיגוד. ככלל, ידוע בעולם, שגורם מספר אחד מבחינת היקף אוכלוסיה החשופה הוא רעש מתחבורה.

תלונות דרך משרד מבקר המדינה

משרד מבקר המדינה ביקש הבהרות מאיגוד ערים בשלושה מקרים של תלונות על רעש: מטרה מתמשך של רעש מבסיס חיל האוויר בעיר חיפה, מוסיקה בלילה ממועדון בחוף הים, רעש מבית ספר.

בתלונה הראשונה - מדובר בנושא בו חל שיפור בכמות מוקדי רעש, אך עדיין נשארו מתקנים רועשים בשטח. בנושא זה המעקב ממבקר המדינה היה מועיל.

לתלונה השניה – היו המאפיינים הבאים: מקור הרעש אינו באיזור מגורים, נמצא 300 מטר מקולט הרעש, הרעש מושמע בחודשי הקיץ בלבד, הקולט הוא על שפת הים וזהו בית מלון, קיים רעש רקע גבוה (רעש גלים), לכיוון הרוח יש השפעה דומיננטית ואין הגדרת רעש סביר בתקנות עבור בתי מלון.

המסקנה במקרה זה שלא ניתן לקבוע האם הרעש הוא בלתי סביר על ידי מדידות. איגוד ערים פעל והציב מגבלות על מפלסי הרעש המושמע במקור הרעש.
התלונה השלישית - לא נמצאה מבוססת.

פרוייקטים מיוחדים

בשנה זו המשכנו לקדם שני פרויקטים ארוכי טווח שהתחילו לפני כמה שנים ומתקרבים לקו הגמר.

מפת רעש כבישים בחיפה

הפרוייקט הוא פרי יוזמת המשרד להגנת הסביבה והחל בשנת 2011 על ידי פרויקטור שזכה במכרז. מטרת הפרוייקט – ליצור מפות רעש מכלי רכב בערים גדולות בארץ. עיריית חיפה הסכימה לקחת חלק בפרוייקט ואיגוד ערים להגנת הסביבה העביר נתונים של ספירות התנועה ונתוני מערכת מידע גיאוגרפי של חיפה לפרוייקטור. בשנת 2013 התקבלו טיוטות הדו"ח וטיוטות מפות רעש נפרדות עבור ימים ולילות. האיגוד העביר לפרוייקטור הערות ביחס לתצוגת המפות והערות ביחס לתוכן הדו"ח הכולל מפות ונתונים מעובדים. בשנת 2014, באיחור מסוים, יימסר הדו"ח הסופי למשרד להגנת הסביבה. האיגוד יקבל עותק, שאותו נוכל לעדכן ולהשתמש לצרכי העיר.

עידכון התקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר- התש"ן-1990)

לצורך עידכון התקנות הוקמה בשנת 2011 וועדה מקצועית מיעצת למשרד להגנת הסביבה. נציגת האיגוד השתתפה בדיונים. חברי הוועדה האחרים הם אקוסטיקאים ועורכת דין, שמייצגים את המשרד להגנת הסביבה, מרכז השלטון המקומי וארגון אדם טבע ודין.

בשנת 2013, לאחר שש ישיבות, סיימה הוועדה את הדיונים וסיכמה את המלצותיה. הישיבה האחרונה הייתה ישיבת תיאום עם פרופ' סטיליאן גלברג, ראש האגף למניעת רעש במשרד להגנת הסביבה. הנושא שלגביו היו הרבה התלבטויות היה הגדרת רעש בלתי סביר מאתר בניה, אופן המדידה של רעש בניה, האם לקבוע תלות בין משך הזמן בו נמשכת הבניה והמלצה לבטל תקנות לרעש מצויד בניה.

בשנת 2014 תוצגנה המלצות הוועדה לפני האגודה הישראלית לאקוסטיקה לקבלת הערות.