

## 11. מניעת רעש

פעילות האיגוד מול מפגעי ראש כוללת חוות דעת לתוכניות בנייה ומענה לפניית ציבור. מקורות מפגעי הרעש תחת פיקוח האיגוד כוללים בתי עסק, מוסדות ציבוריים, אתרי בנייה ותשתיות תחבורה. תכנון המתחשב בהיבטים אקוסטיים מאפשר עירוב שימושים ואיכות חיים בכפיפה אחת. נראה שהטיפול במפגעי רעש בדיעבד, הכולל הגנות אקוסטיות וחיידוד נהלי עבודה, לא פותר את המפגע במלואו.

### 11.1 תכנון שוטף

מעורבות ב-71 תוכניות (54 בשנה קודמת) הכוללות היבטים אקוסטיים: תב"ע, היתרי חפירה, היתרי בנייה.

מתוך התוכניות:

- תוכניות ובקשות היתר בנייה לבנייני מגורים בשלבים שונים, במקרים אלה נבדקים גורמי רעש סביבתיים שעלולים להשפיע על הדיירים במגורים העתידיים וגם נבדקת השפעת הבניין החדש על בתי מגורים קיימים סמוכים; מיקום מנועי המזגנים ביחס לחדרי מגורים, השפעה של רעש מאווררים מחניונים תת קרקעיים, חדרי גנרטור.
- עירוב שימושים: בדיקה, מתן הערות ואישורי תוכניות אקוסטיות לבתי מגורים משולבים מסחר.
- בדיקת בקשות לגליזציה לעסקים.

לעיתים קיימת התנגשות בין תוכניות שונות, לדוגמה תוכנית שהתקבלה להרחבת שדה התעופה חיפה ובמקביל תוכנית לשכונת מגורים חדשה במקום אתר טרמינל של תש"ן, הנמצא באזור ההשפעה של שדה התעופה. בכל אחת מן התוכניות לא הייתה התייחסות אל האחרת. מתפקידנו להעיר ולמצוא את בעיות התכנון העתידיות.

בשנה זו החלו להתקבל תוכניות לבתי מגורים בעיר התחתית בחיפה במרחק של מטרים בודדים ממסילות הרכבת. האיגוד מתנגד לתוכניות אלו כיוון שבמרחקים קטנים כאלה לא ניתן למנוע את הרעש והרעידה שייגרמו מהרכבת באמצעות מיגון דירתי והדירות לא יהיו ראויות למגורים.

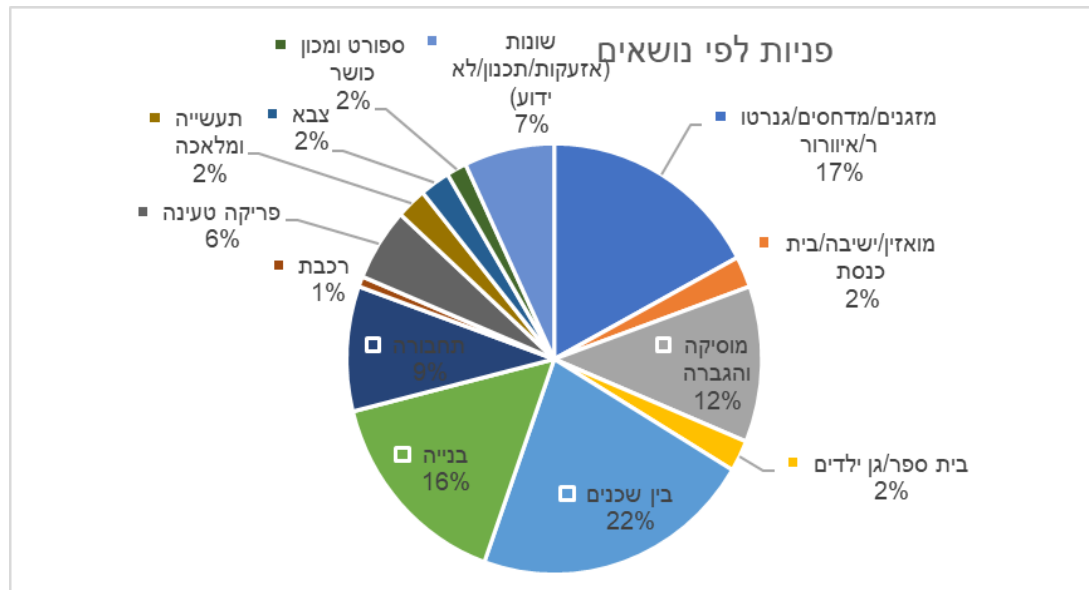
בנייה חדשה ליד צירי תנועה מרכזיים וסואנים מובילה מאוחר יותר לתלונות תושבים רבות. כיוון שרעשי תחבורה מסויגים מהתקנות למניעת מפגעים, אפשר לבנות בניינים בצמידות לצירים אלה וניתן הפתרון להיעזר במיגון דירתי (חלונות כפולים/מעובים ודיפון ארגזי תריס). לרוב פתרון זה אינו מרצה את המתלוננים שאינם יכולים לישון עם חלון פתוח או לשבת בשקט במרפסת. במקרים כאלה, כשמתקבלת תוכנית/היתר, האיגוד ממליץ לוועדות לדרוש מהיזמים לייצע בכתב את הקונים בסיבה לביצוע המיגון הדירתי ואף להחתימם על כך. האיגוד גם פנה אל המשרד להגנת הסביבה כדי שיקדמו שהחתימה זו תיכנס כתקנה, למרות התנגדותם של יזמים וקבלנים.

בשנה זו תוכניות רבות התקבלו לבתי מגורים ולמלונות חדשים בשכונת בת גלים.

## 11.2 פניות ציבור

מוקדי פניות הציבור של הרשויות באיגוד, מוקד הפניות של המשרד להגנת הסביבה ומוקד 106 קיבלו את פניות הציבור ישירות לטלפון, לדואר האלקטרוני באיגוד, לאפליקציה ולמוקד

תרשים 29 – שידורית. מתוך סך התלונות, 41% קיבלו הרשויות העירוניות, 7% המשרד להגני"ס ו-52% ישירות קיבל התושב (לאיגוד בטלפון/דואר אלקטרוני/פקס/מכתב/אפליקציה/מוקד שידורית). בשנה זו לא התקבלו תלונות ממשטרת ישראל.



בשנת 2020, התקבלו 177 פניות ציבור בנושאי רעש על פי הפילוח הבא, כאשר אציין כי אדם שפנה מספר פעמים באותה הבעיה בטווח קצר ומתלוננים סדרתיים נרשמו כתלונה אחת:

פילוח הפניות בשנה זו השתנה משמעותית בגלל השלכות מגפת הקורונה. שהיית אנשים בבתים בזמן הסגרים ועבודה ולימודים מהבית שהפכו לנורמה, הביאו למספר תלונות גבוה משמעותית בהקשר למטרדי רעש מבנייה, רעש מתחבורה ורעשים בין שכנים. עקב תקופה ארוכה בה לא פעלו עסקי בילוי ואולמות ארועים, תלונות על רעש ממוזיקה ובתי ספר פחתו באופן משמעותי.

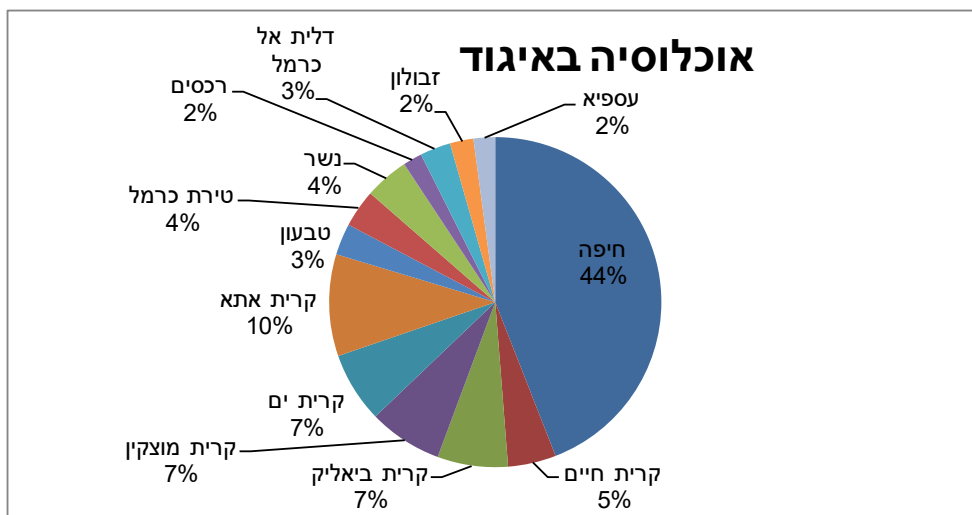
41% מהפניות התקבלו בארבעת החודשים האחרונים של השנה. 43% מכלל התלונות הן תלונות שנבעו מעירוב שימושים (אזורים המוגדרים כמגורים ובילוי מסחר או מלאכה).

47 מהתלונות הן תלונות חוזרות ממצבים בהם הבעיה לא נאכפה, לא נפתרה או שנפתרה זמנית וחזרה. בשנת 2020, בוצעו 45 מדידות רעש, מספר נמוך משמעותית, עקב אי-כניסה לבתים בתקופת הסגרים והתחלואה הגבוהה. 23 פניות התגלו כמוצדקות בעקבות מדידת רעש.

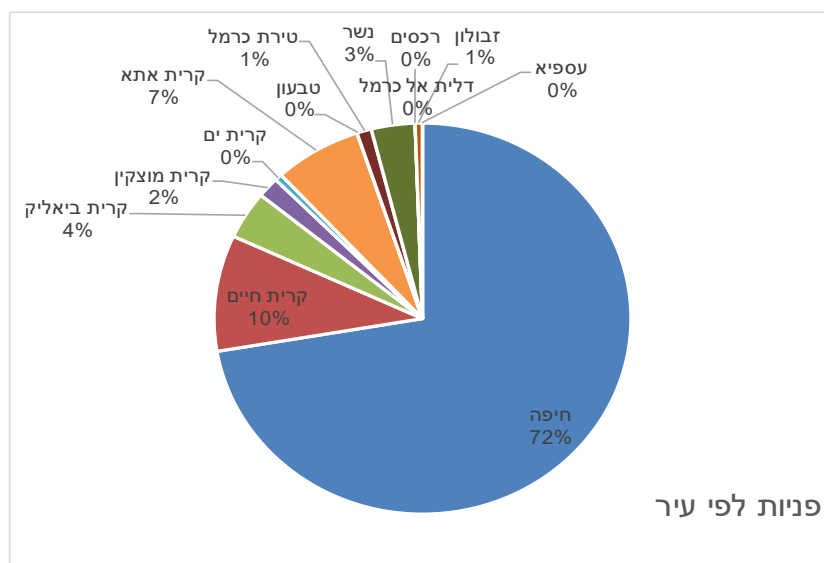
פניות בנושאי השמעת מוזיקה, הגברה, קריאות מסגד וכדומה, לאחר השעה 23:00 בלילה, נמצאו מוצדקות על פי תיעוד בלבד ואינן דורשות מדידת רעש.

בשנה זו התקבלו תלונות רבות מסטודנטים במעונות הטכניון הסמוכים על מועדון ההולמס פלייס שנמצא באזור, שקיים שיעורי ספורט חיצוניים בגלל מגפת הקורונה. תלונות אלו נבדקו והתבצעו מספר מדידות,

ובכולן נמצא כי הרעש מהשיעורים אינו חורג מהמותר ואינו מוגדר כ-"רעש בלתי סביר", וההפרעה נגרמה בגלל צמידות השימושים השונים באופיים (ספורט ומעונות סטודנטים). פניות רבות התקבלו מתושבים שקנו דירות מגורים חדשות ליד צירי תנועה סואנים. בפילוח על פי אזורים התקבלו הנתונים הבאים: תושבים בתחומי האיגוד: כ-600,000 על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.



תרשים 30 – אוכלוסייה באיגוד



תרשים 31 – פניות לפי עיר

מספר תושבי הרשויות באיגוד ערים מפרץ חיפה מוערך בכ-600,000 איש (על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה). ניתן לראות כי בעוד תושבי חיפה (יחד עם קריית חיים) מהווים 49% מתושבי רשויות האיגוד, אחוז התלונות מחיפה וקריית חיים מהווה 82% מכלל התלונות בשנת 2020. כמו בשנים קודמות, בקריית חיים אחוז התלונות גבוה במיוחד ביחס למספר התושבים היחסי, זאת, בגלל תלונות על עסקים בציר אחיילת ובשנה זו גם תלונות רבות על רעש מטוסים. כמו בכל שנה, קריית חיים הופרדה מחיפה סטטיסטית, בכדי לבטא את כמות התלונות הגדולה ביחס לכמות התושבים. נוסף לכך, טיפול הרשויות

בקריית 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 אלה משפיעים ישירות על תושבי רחוב אח"י אילת והרחובות העורפיים ביום ובלילה באמצעות רעש ממוזיקה, התקהלות ומנועים/מנדפים בעסקי מזון. גם בשנה זו תלונות הקריות מהוות אחוז נמוך יחסית למספר תושביהן באיגוד. גם בשנה זו לא התקבלו כלל תלונות רעש מרשויות עוספיה ודלית אל כרמל, כנראה בגלל חוסר מודעות התושבים או בשל בעיות שנפתרות בתחומי הרשות ללא פנייה לאיגוד.

#### 11.2.1 טיפול בפנייה

חוות הדעת שניתנות מתבססות בעיקר 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 או בדואר אלקטרוני אל המתלונן בכדי להבין את סיפור המקרה ואם ניתן לטפל. אם המקרה דורש טיפול, בהתחלה נערך סיור ביום בכדי לזהות, לראות ולשמוע את גורם הרעש, מדידה תתבצע לעיתים כבר בסיור היום אך לרוב במועד שנקבע מראש בשעות הלילה (כשמדובר בגורם הפועל אחרי 00:22). לאחר המדידה מתבצע ניתוח הנתונים וכתובת דו"ח בנושא. הדו"חות מופנים לפיקוח עירוני/פניות הציבור/רישוי עסקים של הרשות לפי רלוונטיות המקרה. במקרים רבים מופנים למשטרה או לרישוי העסקים של המשטרה. רכזת הרעש במשרד להגנת הסביבה מכותבת בכל התלונות שמגיעות לטיפול האיגוד דרך המשרד להגנת הסביבה. במקרים בעייתיים במיוחד, התלונה מגיעה לאיגוד ולמשרד להגנת הסביבה והמשטרה והם מטפלים בכך בשיתוף פעולה.

הטיפול בפניות ציבור מתבטא בפניות "כרוניות" המאפשרות טיפול מבחינת התקנות למניעת מפגעים ואינו טיפול "אקוטי" למטרד אקראי. מטרדים אקראיים, דוגמת אירוע מוזיקה אינו מאושר, מפוח עלים וכו', אמורים להיפתר באמצעות קריאה למוקד 100 או לסיירת הביטחון העירונית.

#### 11.3 פריקת סחורות בשעות אסורות

בשנה זו התגברו פניות התושבים על מטרד פריקת סחורות בשעות לפנות בוקר. המטרדים חוזרים במקומות קבועים: שוק רוממה, השוק הסיטונאי, סופר כרמליה, מאפיית אריאל קריית אליעזר, מרכז חורב ועוד. פריקת סחורות באזורי מגורים אסורה לחלוטין בין השעות 00:22 ל-00:06. הבעיה באכיפת המטרד היא האקראיות בהתרחשותו. בוצע טיפול נקודתי במספר מקומות, מול העסק ומול הספק. בשני מקרים אף ניתן דו"ח מטעם יחידת האכיפה של האיגוד, לאחר תיעוד בזמן אמת של סיירת הביטחון העירונית. בשוק הסיטונאי נקבעו פתרונות קבע בין הנהלת השוק, רישוי העסקים העירוני, משטרת ישראל, המשרד להגנת הסביבה והאיגוד, אך בפועל הם אינם מיושמים בשטח, הועלתה דרישה לפגישה מחודשת של כל הגורמים עקב התחדשות התלונות.

#### 11.4 רעשי מוזיקה ממתחמים פתוחים

בשנה זו כלל לא התקיימו אירועים פתוחים בגלל מגפת הקורונה ולא נרשמו תלונות התושבים.

#### 11.4.1 רעש מטוסים

בשנה זו המשיכו להירשם באזור חיפה תלונות על רעש ממטוסים שהחלו להגיע מקריית חיים. לאחר סגירת שדה דב, הוסטו טיסות מסחריות רבות אל שדה חיפה. בעתיד הקרוב גם שדה הרצליה ייסגר והטיסות ממנו גם יוסטו לחיפה. מבדיקה שנערכה נצפתה מגמה ברורה בה מטוסים קטנים (מטוסי אימון ומטוסים פרטיים) טסים מעל קריית חיים באזורים שאינם מוגדרים כנתיבי טיסה על פי רת"א (רשות תעופה אזרחית), בוצעה פנייה לרת"א והשיח התקיים בתחילת 2020, הדרישה מרת"א הייתה לאכוף מעבר מטוסים בנתיבים שאינם מוגדרים, העוברים מעל שכונות מגורים וגורמים למטרד. הבדיקה העלתה כי בעיה זו שכיחה גם באזור נתב"ג. ההפרעה נגרמת ממטוסי בתי הספר ללימודי תעופה וממטוסים קלים פרטיים, המהווים את עיקר התעופה באזור ואת עיקר הגידול שהתווסף. מעבר התעופה מאזור המרכז אמור להיות זמני עד שיחל לפעול שדה תעופה נוסף באזור חדרה, אזי אמורה הכמות להתחלק בין שני שדות התעופה.

#### 11.4.2 רעש אופנועים

התגברו התלונות על רעשי אופנועים בעיקר בכבישים ראשיים ובאזורים מדויקים (ספציפיים), דוגמת צומת צבר, צומת דולפין, כביש 4 בין צומת מקסים למת"ם ותחילת כביש 2 לכיוון תל אביב. דיווחי התלונות היו על רעשי אופנועים חריגים בעוצמתם ועל רעש מקיום תחרויות בין אופנועים בשעות הלילה כשהדגש הוא בימים חמישי ושישי.

התקנות המגדירות מהו רעש בלתי סביר מסייגות רעשי תחבורה, וביניהם אופנועים (היוצרים מטרד גדול בהרבה משאר כלי התחבורה), אך מספר הפניות גרם לנו לפנות אל מפקד משטרת התנועה בחיפה שהסביר כי הוא מכיר את תופעת התחרויות בסופי שבוע והמשטרה מבצעת הרבה אכיפת פתע בנושא, אך, לצערנו, גם אינה יכולה להיות בכל מקום בכל זמן.

על פיו, חלק ניכר מן האופנוענים מתקינים אגוזו או תוספים הגורמים לרעש רב יותר באופן מכוון ולא חוקי.

### 11.5 תשתיות

#### 11.5.1 רכבת ישראל

קריית שמואל – דרישה להגבהת המחסום האקוסטי המפריד בין תחנת הרכבת לבין קריית שמואל הועלתה לרכבת גם בשנה זו. ההגבהה תפתור את מטרדי הרעש הנגרמים מכריזה ורעש רכבות עומדות וגם תפחית את הרעש הנגרם מרכבות נוסעות. אל עתיקה – המיגון האקוסטי הסתיים ב-42 מבני מגורים בשכונה.

#### 11.5.2 רעש רקע בזמן קורונה

בתקופת הסגר הראשון בחודש אפריל 2020 בוצעו מדידות רעש רקע בשכונת כרמליה, שהושוו למדידות רעש רקע שבוצעו בתקופות אחרות, טרם הקורונה. התוצאות הצביעו על רעש רקע ממוצע של 41 דציבל בשעה 00:23 באזור פתוח הפונה לכיוון כביש 4 וכביש החוף. בתקופות אחרות נמדד רעש רקע ממוצע של

50-48 דציבל באותן השעות. ההפרש בין רעשי הרקע באזור זה משמעותי מאוד ורובו המוחלט נגרם ממספר כלי רכב בכבישים, בדגש על כביש 4 וכביש 2 הנמצאים במרחק של כקילומטר מנקודת המדידה. הדציבל הוא סולם לוגריתמי וכל 3 דציבל מהווים הכפלה של הרעש. בעלי שמיעה חדה ישימו לב להבדל של דציבל בודד. הפרש של 7-9 דציבל הוא נתון בלתי נתפש, בוודאי בשעות הלילה. שינוי כזה מכיל גם היבט כלכלי. מחקרים מראים כי כל תוספת של דציבל אחד ברעש הרקע שוות ערך ל-2% בערך הדירה. משמע, ככל שרעש הרקע יהיה גבוה יותר באזור, כך מחיר הדירה ירד. הפחתה ברעש הרקע במקום המגורים (וגם העבודה) היא עלייה ברמת החיים.

### 11.5.3 רכש

בשנה זו נרכש מכשיר חדיש למדידת רעש מדגם SVANTEK 977 והפך למכשיר העבודה העיקרי. המכשיר המשני SVANTEK 957 משמש למדידות אורך בבתים בשעת הצורך. מכשיר ה-Bruel and Kjaer המיושן הוצא משימוש. נוסף לכך, החלו לבחון את הצורך והאפשרות לרכישת מצלמה אקוסטית.