

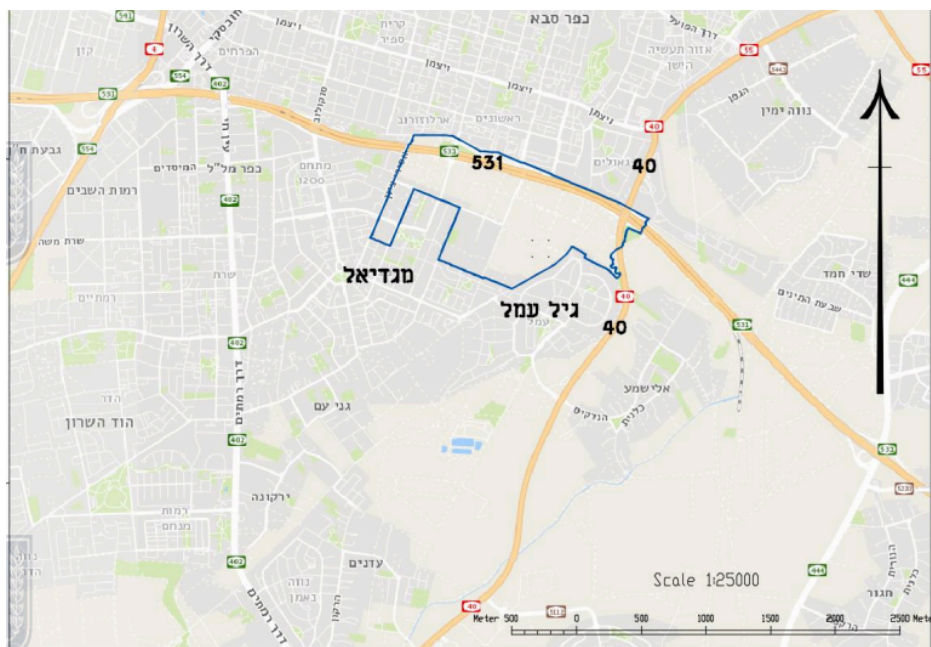
הוד השרון – הר/מק1202/א

נימוקי התנגדות לנספח הסביבה של תוכנית 1202. נספח איכות הסביבה אינו מחשב נכון את היקפי הרעש הצפויים מכביש 531, כביש 40 ומסילת הרכבת.

רקע

הרובע החדש (1202) נמצא בצפון מזרח הוד השרון, מדרום לכביש 531 ומזרחית לשכונת מגדאל. כיום רוב השטח הינו שטח חקלאי. שטח התכנית הינו כ- 1300 דונם. מתוכננות כ-4200 יחידות דיור, כ-164 דונם למבני ציבור שטחים לתעסוקה, שטחי מסחר ועוד. התוכנית מוגשת על ידי עיריית הוד השרון

<https://mavat.ipan.gov.il/SV4/1/4005102542/310>



ההתייחסות היא לנספח איכות הסביבה.

ההתנגדויות נוגעות לחוסרים.

במסגרת סקר איכות הסביבה הוקמה תחנת ניטור זיהום אוויר בחלקה הצפוני של התוכנית. יחד עם זה, איזור זה הוא איזור גבוה ומטבע הדברים היקף הזיהום בו נמוך. חלק הדרומי של התוכנית, באיזור המבנים בשטחים החומים, הוא נמוך ותחום משני עיבריו בחומות בגובה רב. במבנה טופוגרפי עלול להיווצר מיקרו אקלים בשל הפרשי הגבהים וההשפעה שלו על משטר הרוחות בנוסף להיותו מוקף בקירות בטון. יש לגבש מסמך מדיניות הנוגע למיקרו אקלים בגלל הקירבה למוסדות ציבוריים.

כמו כן, המדידה נעשית היכן שכלי רכב נוסעים במדרון, מאחר שהאנרגיה הנדרשת לביצוע פעולה זו הינה נמוכה מאשר בעליה ועל כן פליטת המזהמים נמוכה משמעותית. זיהום האוויר בנקודה הנמדדת הוא מהנמוכים בשטח התוכנית. ואילו בנקודה הנמוכה (28.2) כלי הרכב מטפסים בעליה (הן מכביש 40 והן בכביש 531) לכן הצפי לזיהום גבוה יותר.

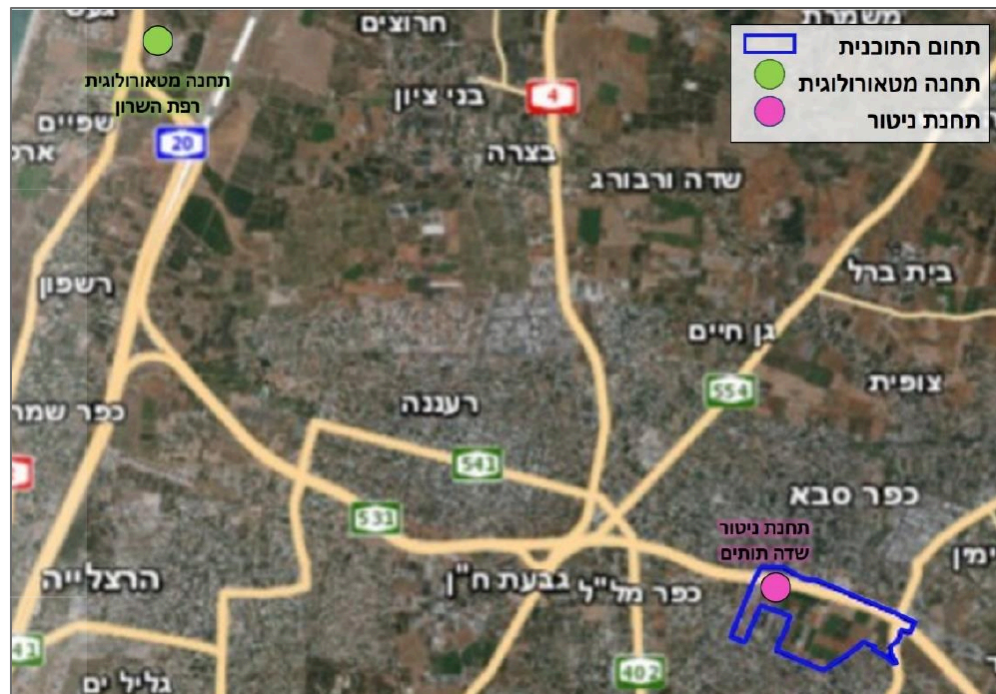
לפי התוכנית באיזורים אלו יהיו מבני ציבור, שישרתו גם אוכלוסיות בעלות סיכון גבוה. בשל התנאים הטופוגרפיים יש לשלול אפשרויות לקיום של מיקרו אקלים ותאי חום העלולים להעלות את הסיכון לאוכלוסיות רגישות. תמ"א 1 מחייבת בדיקות מיוחדות כאשר קיים חשש למיקרו אקלים בסביבות רגישות.



[בתל אביב קיימת תוכנית המת"חסת למיקרו אקלים במרחב העירוני.](#)

בהתאם לחוק אוויר נקי, התשס"ח-2008, ישנה חשיבות רבה לביצוע בדיקות איכות אוויר, במיוחד בקרבת מוסדות ציבור המשרתים אוכלוסיות רגישות. החוק נועד לשפר את איכות האוויר בישראל ולמנוע זיהום אוויר, תוך הגנה על בריאות הציבור והסביבה.

(תרשים 16 מתוך התוכנית)



תרשים 18: שטחים חומים (שטחי ציבור, בתי ספר וכו') בשטח התוכנית. המבנים בדרום מזרח התוכנית עלולים להיות רגישים יותר לזיהום אוויר בשל מיקרו אקלים הנוצר במחלפים.



נספח הסביבה אינו כולל התייחסות להשפעה על השכונות הצמודות (200 וגיל עמל) זאת בניגוד להוראות תמ"א 35 (11.1.3)

- 11.1 נספח נופי -סביבתי יכלול, בין השאר, ולפי הצורך, על פי קביעת מוסד התכנון את הנושאים הבאים:
- 11.1.1 תאור תכונות הנוף הטבעי, החקלאי והנוף האחר מעשה אדם, אתרי עתיקות, ערכי טבע ומורשת, ערכיות הקרקע החקלאית, תופעות טבע ייחודיות ומערכות אקולוגיות - בתחום התכנית ובסביבתה, והדרכים לשימורם ולטיפוחם.
 - 11.1.2 סקירת אתרי ביקור ומסלולי טיול בתחום התכנית ובסביבתה, פירוט האמצעים לשימורם ולטיפוחם ומידת הנגישות אליהם.
 - 11.1.3 ניתוח השפעת מימוש התכנית על שטח התכנית וסביבתה.
 - 11.1.4 אופן השתלבות הבינוי והפיתוח המוצעים והפעילות שתיווצר כתוצאה מהם, לרבות צפייה ונצפות (ראות*) מהתכנית לסביבתה ומאתרי ביקור בסביבה אליה.
 - 11.1.5 התייחסות לחלופות תכנוניות, ככל הניתן גם בשטחים שאינם ברגישות נופית סביבתית.
 - 11.1.6 הוראות מוצעות לתכנית או לתכנית מקומית שתיערך על פיה, שמטרתן מזעור הפגיעה באיכויות הנופיות - סביבתיות.

נספח רעש

לפי נספח [המתדולגיה לתכנון אקוסיטי של כבישים](#), את מדידת הרעש צריך להתבצע באופן הבא:

1.2 איפיון מצב קיים

יבוצעו מדידות רעש מדגמיות במספר מצומצם של נקודות תוך תאור מקורות הרעש. ניתן לבצע את המדידות בכל שעה ביום אך כאשר רעש הקיים מקורו בכבישים קיימים יש להתייחס למצב בשעת השיא על פי ספירות תנועה קיימות (כגון ספירות הלמ"ס). כל מדידה – 10 דקות לפחות.

תיערך בדיקה האם קיימים מחסומים אקוסטיים (קירות, קווי דיקור וכו'), ובמידת האפשר – האם במבנים קיימים בוצע מיגון דירת.

לפי המתדולוגיה אי אפשר להסתמך אך ורק על חישובים, והתוכנית צריכה להתייחס למצב הרעש בפועל.

הטבלה מציגה נתונים שגויים לגבי המהירות המותרת בכביש. (המהירות בכביש 531 היא 100 קמ"ש ולא 90 כמוצג, המהירות בכביש 40 הינה 90 קמ"ש, ולא שבעים) / מאחר שמדובר על היקפי הרעש הצפויים **בפועל**, יש צורך להתייחס למהירות **בפועל** של המכוניות, הגבוהה לפחות ב- 20 קמ"ש מהמהירות החוקית. יתכן, שבתנועה צפופה, היקף הרעש יהיה נמוך אבל שעות רבות ביממה התנועה דלילה ומהירה בפועל מהמהירות החוקית, לכן צריך להתחשב בנתון זה בחישובי הרעש.

נוסחה לחישוב שינוי ברעש בעקבות שינוי במהירות:

$$\left(\frac{v_2}{v_1} \right)^{10 \log \cdot 10} = \Delta L$$

כאשר:

- ΔL : השינוי ברעש (בדציבלים).
- v_1 : המהירות ההתחלתית.
- v_2 : המהירות החדשה.

תוצאה סופית

- העלייה ברעש בין 90 ל-100 קמ"ש היא (כ-0.46 דציבלים).
- עלייה ברמת הרעש כאשר המהירות עולה מ-90 קמ"ש ל-120 קמ"ש היא **1.25 דציבלים**.

טבלה 5: מפלסי רעש מחושבים מכבישים

סימון קולט	קומה	סוג מבנה	מס' מגרש	תוצאות חישוב רעש, מפלס רעש שווה ערך שעתי מחושב $L_{Aeq}(hr)$ ביחידות dB		
				קריטריון	חישוב מצב קיים - ללא מיגון מוצע	מטרס אקוסטי מוצע - 4 מ'
R1	עליונה	ציבורי	414	59.0	63.3	59.5
	תחתונה				61.2	57.9
R2	עליונה	ציבורי	413	59.0	74.4	74.4
	תחתונה				74.1	65.2
R3	עליונה	עירוני מעורב	504	64.0	66.5	66.2
	תחתונה				64.7	60.2
R4	עליונה	עירוני מעורב	501	64.0	68.9	68.3
	תחתונה				66.7	60.4
R5	עליונה	ציבורי	410	59.0	64.5	63.6
	תחתונה				61.8	60.7
R6	עליונה	מגורים	225	64.0	66.2	66.9
	תחתונה				61.1	62.1
R7	עליונה	מגורים	132	64.0	56.1	53.2
	תחתונה				53.2	51.3

מקרא:

*ללא חריגה	רמת מיגון נדרשת על פי המתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים
*חריגה עד 2 דציבל	רמה 1: התקנת מזגנים
*חריגה של 2-5 דציבל	רמה 2: התקנה/החלפת חלונות לחלונות אקוסטיים בעלי יכולות הפחתת רעש של 28 דציבל לפחות והתקנת מזגן
*חריגה מעל 5 דציבל	רמה 3: נקיסת כלל האמצעים כדי שמפלס הרעש בתוך חדרי המגורים יהיה נמוך מ $dB(A)40$ בשעת השיא עם חלונות סגורים

הטבלה הזו מציגה את הנתונים כפי שהם מוצגים בתוכנית. אפשר לראות שתוספת של קרוב לדציבל עשויה להשפיע על היקף הרעש שיגרם באיזורי המגורים.

אנחנו דורשים חישוב מחודש לפי מהירות הנסיעה המותרת ולפי מהירות הנסיעה בפועל וביצוע מדידות רעש בהתאם ל

בנספח הסביבה אין התייחסות להשפעות הסביבתיות מעבר לגבולות התוכנית זאת בניגוד לדרישות

של תמ"א 1. התוכנית כוללת גם רמפה שתתנשא מעל שכונת גיל עמל. אנחנו דורשים לבצע את הבדיקות הן לגבי גיל עמל או להוסיף כבר עכשיו לתוכנית גדר אקוסטית בגובה 8 מטרים ברמפה המוצעת ולאורך כביש 531. כמו כן, מאחר שהשכונה תעמיס עוד תנועה על כביש 40, יש להגביה את הגדר האקוסטית הקיימת על מנת לצמצם את הרעש בשכונת גיל עמל ובמושב אלישמע.

סימון קולט	קומה	סוג מבנה	מס' מגרש	תוצאות חישוב רעש, מפלס רעש שווה ערך שעותי מחושב LAeq(hr) ביחידות dB		
				קריטריון	חישוב מצב קיים - ללא מיגון מוצע	מתרס אקוסטי מוצע - 4 מ'
R1	עליונה	ציבורי	414	59.0	63.3	59.5
	תחתונה				61.2	57.9
R2	עליונה	ציבורי	413	59.0	74.4	74.4
	תחתונה				74.1	65.2
R3	עליונה	עירוני מעורב	504	64.0	66.5	66.2
	תחתונה				64.7	60.2
R4	עליונה	עירוני מעורב	501	64.0	68.9	68.3
	תחתונה				66.7	60.4
R5	עליונה	ציבורי	410	59.0	64.5	63.6
	תחתונה				61.8	60.7
R6	עליונה	מגורים	225	64.0	66.2	66.9
	תחתונה				61.1	62.1
R7	עליונה	מגורים	132	64.0	56.1	53.2
	תחתונה				53.2	51.3

מקרא:

* ללא חריגה	רמת מיגון נדרשת על פי המתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים
* חריגה עד 2 דציבל	רמה 1: התקנת מזגנים
* חריגה של 2-5 דציבל	רמה 2: התקנה/החלפת חלונות לחלונות אקוסטיים בעלי יכולות הפחתת רעש של 28 דציבל לפחות והתקנת מזגן
* חריגה מעל 5 דציבל	רמה 3: נקיטת כלל האמצעים כדי שמפלס הרעש בתוך חדרי המגורים יהיה נמוך מ dB(A)40 בשעת השיא עם חלונות סגורים

תוכנית הסביבה כוללת התייחסות הן לרעש מהמסילה ב-531. רכבת ישראל מתכוונת להאריך את הרציפים ב-300 מטר לכל תחנה, מה שיאפשר רכבות ארוכות יותר שיפלטו יותר רעש. יש לעדכן את החישובים לפי הרכבות הארוכות יותר.

הרעש בנספח הסביבה כולל התייחסות לרעש מהרכבת ולרעש מכביש 531. אין התייחסות לרעש המצרפי שלהם. כמו כן, יש לבצע את החישוב של הרעש מהרכבת הן לגבי הקומות העליונות ולא כפי שהמצב כיום (רק קומה תחתונה).

החישובים אינם כוללים את ההעלאה בעומסים בכביש 40 ואת ההשפעה שלהם על שכונת גיל עמל. השפעה שעלולה לגרום לחריגה ממפלסי הרעש ועל כן תחייב שיפוי בעלי הנכסים בשכונת גיל עמל בשל תוספת הרעש שהפרויקט יגרום לנו.

יש לבדוק את השפעת הרעש שינבע מהכבישים בתוך השכונה החדשה, הן על שכונת גיל עמל ועל שכונות אחרות.

התוכנית החדשה כוללת המשך של רחוב ששת הימים. הדרך החדשה הינה עירונית מהירה שתעבור בצמוד לחצרות הקיימות. הוספה של כביש כזה תהווה תוספת משמעותית של רעש. יש לבצע חישובים של היקף הרעש הצפוי ברחוב. אנו דורשים הקמה של גדר אקוסטית בין שכונת גיל עמל לכביש החדש, באותו האופן שנעשה בכביש הפרדס החדש בהוד השרון.