



בית המשפט המחוזי בחיפה

18 ינואר 2011

ת"צ 11-01-33583 כהן נ' רכבת ישראל
בע"מ

אישור פתיחת תיק

مصادقة على تسجيل قضية

ניתן אישור כי ביום (تُصادق بهذا بأنه في يوم) 18 ינואר 2011 בשעה (الساعة) 13:02 נפתח בבית משפט זה (سجلت في المحكمة قضية تحمل الرقم) ת"צ 11-01-33583 כהן נ' רכבת ישראל בע"מ.

יש להמציא את כתב הטענות הפותח לבעלי הדין שכנגד, בתוך 5 ימים, בדואר רשום עם אישור מסירה, אלא אם כן הורה בית המשפט אחרת.
عليك تسليم لائحة الأدعاء للطرف الآخر خلال 5 ايام بالبريد المُسجل مع وصل تبليغ إلا إذا أمرت المحكمة غير ذلك.

פסקי דין והחלטות מתפרסמים באתר האינטרנט של מערכת בתי המשפט בכתובת www.court.gov.il



מספר בקשה (رقم الطلب): 1

אישור על פתיחת בקשה
مُصادقة على تسجيل طلب

ניתן אישור כי ביום (نُصادق بهذا أنه في يوم) 18 ינואר 2011 בשעה (بالساعة) 13:06 הוגשה בקשה מסוג (قُدّم طلب من نوع): אישור תובענה כתובענה ייצוגית בקשה של תובע 1 אישור תובענה כתובענה ייצוגית בתיק (بقضية) ת"צ 33583-01-11 כהן נ' רכבת ישראל בע"מ.

מספר הבקשה הוא (رقم الطلب هو): 1.

בכל פנייה לבית המשפט בנוגע לבקשה זו, יש לציין את מספר הבקשה.
كُل مراجعة للمحكمة المتعلقة في الطلب عليك أن تذكر رقم الطلب.

בעניין:

כהן יוסף, ת.ז. 070898762

מרח' החייל 4/10 בת גלים חיפה

ע"י בייכ עוה"ד רונן קינן (44183) ו/או ערן גורן

מרח' המגינים 53 חיפה 33265

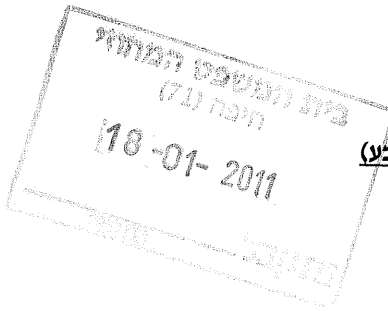
טל: 04-8553007, פקס: 04-8507223

נגד

רכבת ישראל בע"מ, ח.צ. 520043613

תחנת רכבת ת"א סבידור מרכז

ת.ד. 18085 תל אביב 61180

המבקש (התובע)המשיבה (הנתבעת)**בקשה בכתב לאישור תובענה ייצוגית**

בהתאם לחוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006

ובהתאם לחוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחיות), התשנ"ב-1992

בבקשה זו ביהמ"ש הנכבד יתבקש להורות כדלקמן:

- א. להורות על אישור התובענה הייצוגית המוגשת בד בבד עם תביעה זו, בהתאם לסמכותו בסעיף 8(א) לחוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006 (להלן: "חוק תובענות ייצוגיות").
- ב. להגדיר את הקבוצה שבשמה תנוהל התביעה בהתאם להגדרת הקבוצה בבקשה זו או לחילופין כל הגדרה אחרת כפי שיראה ביהמ"ש הנכבד לנכון, בהתאם לאמור בסעיף 10(א) ובסעיף 14(א)(1) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ג. להורות על פרסום אישור התובענה ב- 3 עיתונים ע"ח המשיבה, בנוסח הפרסום כפי שיראה לביהמ"ש הנכבד לנכון, בהתאם לאמור בסעיף 10(ב) ובסעיף 25 לחוק תובענות ייצוגיות.
- ד. להורות על היות המבקש ובאי כוחו כמתאימים לניהול התובענה הייצוגית, בהתאם לאמור בסעיף 10(ג) ובסעיף 14(א)(2) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ה. להורות על עלות התובענה והשאלות של עובדה או משפט המשותפות לקבוצה, בהתאם לאמור בסעיף 14(א)(3) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ו. להורות על הסעדים הנתבעים כמפורט בבקשה זו ובכתב התביעה המצ"ב, בהתאם לאמור בסעיף 14(א)(4) לחוק תובענות ייצוגיות.
- ז. לחייב את המשיבה בתשלום הוצאות הגשת הבקשה, לרבות חיובה בתשלום גמול למבקש המייצג ולבאי כוחו, בצירוף מע"מ.

ואלו נימוקי הבקשה:**(א) מבוא**

1. (א) עניינה של בקשה זו הינה רעש – לא סתם רעש חולף, אלא מטרד אמיתי וקשה הנובע מפעילות שוטפת של המשיבה, המפעילה עשרות קווי מסילה לאורך הארץ, עליהן חולפות בכל רגע נתון עשרות רכבות.
- (ב) מדובר – כפי שיוסבר מיד – ברעש המוגדר כ"רעש בלתי סביר" לפי כל קנה מידה, ואף בהתאם לקריטריונים שהוצבו ע"י המשרד להגנת הסביבה (לשעבר המשרד לאיכות הסביבה) וע"י הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה, אשר אפשרה למשיבה תוכניות שונות לביצוע עבודות להכפלת המסילה.

2. (א) תביעה זו עוסקת בנוזקים שנגרמו לציבור האנשים המתגוררים בסמיכות למסילת הרכבת בקווים שבין קרית מוצקין ועד בנימינה, והכל כתוצאה מהרעש שנגרם מפעילות הרכבות של המשיבה, והחורג כאמור מכל קריטרון של "רעש רכבת סביר".

(ב) כפי שיוסבר מיד, לא רק שפעילותה השגרתית של המשיבה מקימה רעש החורג מקריטריונים של "רעש רכבת סביר", אלא שהמשיבה אף יזמה תוכניות שונות להכפלת מסילת הברזל בקווים אלו, והודיעה מראש קבל עם ועדה, כי חריגות הרעש אף יעלו.

(ג) המשיבה "הגדילה לעשות" והכתה חטא על פשע – כאשר היא "שיכנעה" את הוועדה המחוזית לתכנון ובניה לאשר את תוכניותיה להכפלת המסילה כאמור, בכך שהיא עצמה תיזום ותממן אמצעים שונים להפחתת הרעש אל מתחת לקריטריונים של המשרד להגנת הסביבה (כגון מיגון דירות, בניית קירות אקוסטיים וכיו"ב).

(ד) עם זאת, במשך כמעט שני עשורים שתוכניות אלה אינן יוצאות לפועל והכל באשמתה הישירה של המשיבה, אשר מצמצמת על החלטות הוועדה המחוזית: מחד מבצעת את עבודות הכפלת המסילה, אך מאידך אינה מבצעת את המיגונים ויתר אמצעי מניעת הרעש (או לכל היותר מבצעת אותם תוך חריגה משמעותית מהל"ז שהוקצב לה ו/או מבצעת אותם בצורה לקויה), ומדובר בפעולות בהן חויבה המשיבה ולהם התחייבה כתנאי מקדים להתחלת ביצוע העבודות!

3. המשיבה יוצרת מטריד ואף מפגע סביבתי כהגדרתו, תוך שהיא מפרה כל הוראת דין, תקנה, צו אישי ותוכנית מתאר בנדון, ותוך שהיא פועלת ברשלנות רבתי ובעוולות נוספות, והכל כפי שיפורט מיד, ועקב כך פגעה ועודנה פוגעת בציבור שלם בישראל, המונה מאות אלפי אנשים המתגוררים ו/או עובדים בסמיכות למסילת הברזל.

4. (א) דין בקשה זו הינה לאשר את התובענה כתובענה ייצוגית, שמטרתה לפצות את אותו ציבור שנפגע מהתנהלות והתנהגות המשיבה כאמור, בפיצוי ריאלי בגין עוגמת הנפש, אובדן הנוחות והפגיעה באוטונומיה שהיה מנת חלקו מזה שנים רבות בו נאלץ לחיות ברעש בלתי סביר בעליל.

(ב) יצוין, כי המשיבה מתנהלת בצורה קלוקלת כפי שיוסבר מיד, במשך שנים על גבי שנים, תוך שהיא יודעת שביכולתה "להשתיק" תובעים פוטנציאליים פה ושם, והכל מבלי למממן מכיסה – כפי שחויבה וכפי שהתחייבה – את המיגונים הנדרשים, ובכך חוסכת היא לעצמה מיליונים רבים של שקלים (ואולי אף מיליארדים).

(ג) לפיכך לא מן הנמנע, שתביעה זו על סכומי העתק שנתבעים בה (למעלה מ- 2 מיליארד ₪) היא זו שתגרום למשיבה להבין כי אין היא יכולה עוד לעשות ככל העולה על רוחה – שכן מבחינה כלכלית יעיל לה יותר לשלם סכומים קטנים פה ושם מאשר להשקיע כספים אדירים במיגון אקוסטי הכרחי – ולסיים אחת ולתמיד את המיגונים אותם התחייבה לבצע כבר לפני שנים רבות מאוד.

(ב) העובדות והשתלשלות האירועים

(1) המבקש

5. (א) המבקש הינו אזרח ותושב ישראל, והוא מתגורר ברח' החי"ל 4 בשכונת בת גלים בחיפה בדירה מס' 10 שהינה בקומה השלישית של הבניין.

(ב) המרחק מהבית של המבקש אל מסילת הרכבת הנמצאת ממש ממול הינו פחות מ- 50 מטר.

***** רצ"ב תצלום אוויר המראה את המרחק מביתו של המבקש מהמסילה וכמו גם תמונות המעידות על הקרבה בין הבית למסילה ומסומנים א' + ב' בהתאמה.**

6. (א) כשהמבקש רכש את ביתו הנ"ל בשנת 1999, היתה במקום מסילת ברזל אחת בלבד. מאז ביצעה המשיבה שורה של עבודות להכפלת המסילה (כפי שעוד יפורט בהמשך) וכיום הבית של המבקש ניצב מול לא פחות מ- 3 מסילות ברזל, אשר פעילות בצורה תמידית.

(ב) במהלך היום חולפת רכבת מול ביתו של המבקש כל 5-10 דקות, ובמהלך הלילה יש רכבת לפחות פעם בחצי שעה. מדובר הן ברכבות נוסעים והן ברכבות משא ארוכות מאוד.

(ג) במשך השנים האחרונות המשיבה העלתה לאין ערוך את מספר הרכבות היומיות שלה, וכמו כן החלה לפני מספר שנים בהפעלת רכבות גם בלילה, כאמור (כפי שעוד נתייחס אליו בהמשך).

7. (א) כל האמור לעיל גורם למבקש ולמשפחתו, כמו גם לכל מי שגר בשכונה בסמיכות למסילה, לסבל רב מאוד.

(ב) ביתו של המבקש מלא תמידית בפיח ועשן, זיהום האוויר הוא לא קל ובכל פעם שעוברת רכבת כל הבית של המבקש רועד, שלא לדבר על כך שערך דירתו של המבקש (כמו דירות דומות) צנח פלאים. אך כל אלה הם כאין וכאפס לעומת הרעש הבלתי נסבל שהוא מנת חלקם של המבקש ושל משפחתו יום-יום, שעה-שעה, דקה-דקה.

(ג) המבקש יטען כי בכל פעם שעוברת רכבת, ומדובר בכל מספר דקות ביום ובערך כל חצי שעה בלילה, הרעש הוא נוראי. עד כדי כך שהמבקש אינו מצליח מזה שנים רבות לישון בלילה כמו שצריך (ומתעורר כמעט בכל פעם שרכבת חולפת בחוץ) ואף עצביהם של המבקש ושל אשתו מעורערים מהמצב.

8. (א) כפי שיצוין בהרחבה בהמשך, ממדידות שבוצעו בסמוך לביתו של המבקש (ברח' יוברט המפרי בחיפה) הן ע"י המשיבה והן ע"י איגוד ערים אזור מפרץ חיפה, נמצא כי הרעש מרכבותיה של המשיבה חורג מכל קריטריון מקובל ומהווה מטריד רציני שמהווה עילה לתלונות מצד תושבים רבים.

(ב) בנוסף, וכפי שיפורט בהרחבה בהמשך, המשיבה התחייבה לא פעם ואף חויבה על ידי הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה, כבר לפני שנים רבות, למגן את כל הבתים המצויים במרחק של עד 300 מטר המסילה, בין אם על ידי הקמת קירות אקוסטיים, בין אם על ידי מיגון דירתי ובין אם בכל דרך אחרת – והכל כדי להפחית את הרעש ולהורידו אל מתחת לקריטריון שנקבע.

(ג) ואולם כפי שייראה מיד, עד היום המשיבה לא עשתה זאת. בין ביתו של המבקש לבין המסילה אין שום מיגון משום צורה שהיא, וגם דירתו של המבקש אינה ממוגנת כנגד הרעש, וכך גם המצב בשכונות שלמות הסמוכות למסילה מצפון ועד דרום.

9. (א) בנימה זו יבקש המבקש להביא קוריוז בפני ביהמ"ש הנכבד כדלקמן: לפני מספר שנים כשעמרם מצנע עוד היה ראש עיריית חיפה, העלו את המבקש לשידור ברדיו בתוכנית שבה הוא השתתף ושם שאל המבקש את מר מצנע מה קורה עם הרעש מהרכבת, ומה קורה עם המיגונים שהבטיחו לתושבים? מדוע העירייה בכלל הסכימה לתת טופס 4 (טופס איכוס) לבית של המבקש ולבתים שלידו במצב שכזה?

(ב) בתגובה ענה מר מצנע למבקש כי הנושא בטיפול הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה, ואולם כשהמבקש שאל אותו למה הדבר לוקח כל כך הרבה זמן – שנים ליתר דיוק – הוא ענה שאם למבקש יש בעיה, מצידו שיגיש תביעה.

(ג) שנים חלפו מאז אותה שיחה, וכלום לא השתנה, ובצר לו המבקש אכן נאלץ להגיש כיום תביעה זו.

(ב2) תוכנית חפאג/ד/1166 – הכפלת מסילת הברזל בקטע שבין בנימינה וחיפה בת גלים

10. (א) ביום 11.6.95 הפקידה המשיבה את התוכנית הנ"ל בוועדה המקומית לתכנון ובניה מחוז חיפה והתוכנית פורסמה בילקוט הפרסומים מס' 4312. התוכנית עצמה, אשר הוכנה ע"י המשיבה, נושאת תאריך ינואר 1994 (אליה צורפה לאחר מכן חוברת השלמה הנושאת תאריך יולי 1994).

(ב) התוכנית אושרה ע"י הוועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה, בכפוף לתנאים שיפורטו בהמשך ומהווים לב ליבה של תביעה זו, ביום 18.9.97 ופורסמה בילקוט הפרסומים מס' 4642 ביום 7.5.98.

11. להלן עיקרי הדברים מתוך "תסקיר ההשפעה על הסביבה" שהגישה המשיבה במסגרת התוכנית הנ"ל שהוכנה והוגשה ע"י המשיבה כאמור, ככל שהם רלבנטיים לתובענה זו:

בעמ' I: "דו"ח ההשפעה על הסביבה מתייחס להכפלת מסילת הברזל בקטע בנימינה-חיפה (בת גלים), באורך כולל של כ- 38 ק"מ... המסילה עוברת במרחב הכפרי של מועצה אזורית חוף-הכרמל ובשלה מרחבים עירוניים: חיפה, עתלית ובנימינה."

בעמ' II: "2.4 מפגעי רעש

i. מפלסי רעש רקע

מפלסי הרעש הקיימים בסמוך למסילת, בשימושי הקרקע הרגישים נעים בין 60-70 dB(A) ביום ו- 63-73 dB(A) בלילה.

ii. מפלסי רעש חזויים

הפעלת מסילת הרכבת השנייה לא תגרום לשינויים משמעותיים בתמונת הרעש הקיימת כיום בסביבת המסילה הבודדת.

מפלסי הרעש שווי-הערך בשעות היום עלולים לעלות בשיעור של עד 5 dB(A) בעיקר כתוצאה מהעלאת מהירות הנסיעה של הרכבת ל- 160 קמ"ש. עליה דומה במפלסי הרעש תתרחש גם אם מהירות הנסיעה הגבוהה תתממש על מסילה יחידה. מימצא זה נכון במיוחד לשנת 2010. בתקופת הביניים, עד לחשמול מלא של רכבות הנוסעים, עלול מפלס הרעש לעלות כתוצאה מהגברת תדירות הרכבות.

בשעות הלילה לא צפוי כל שינוי במפלסי הרעש, משום שעד לאופק התכנון, ישאר המצב הן מבחינת הציוד והן מבחינת תדירות רכבות המשא ללא שינוי.

בעמ' IV: "3.3 רעש- אמצעי מיגון נדרשים

הצורך באמצעי מיגון למסילה תלוי בהגדרת רעש הרקע והמצב הקיים. מכיוון שדו"ח זה מתייחס להשפעות הסביבתיות של המסילה השנייה בקטע הנדון ברי שמפלסי רעש הרקע במצב הקיים כוללים את הרעש מהמסילה הקיימת. במצב זה לא נדרשים אמצעי מיגון אקוסטיים מכיוון שמפלסי הרעש בשעות הלילה ישארו ללא שינוי ומפלסי הרעש ביום יעלו בשיעורים נמוכים.

למרות האמור לעיל קיימים כבר כיום מקבלי רעש לאורך המסילה שבהם מפלסי הרעש עולים על הערכים הנקובים בהוראות להכנת התסקיר וחייבים בהתייחסות אקוסטית. המיגון האקוסטי להפחתת רעש הרכבת יקבע, בצורה חלופית או משולבת ע"י אחד או יותר מהאמצעים הבאים:

- הקמת מחסומי רעש באורך ובגובה שיקבע בעת התכנון המפורט.
- הקטנת הרעש ע"י התקנת מחסומי רעש נמוכים (בדומה לרציפים בתחנות), צמודים לקרונות.
- שיפור מערך האחזקה של גלגלי הקרונות והפסים.
- התקנת אמצעים בולמי רעש על הקרונות עצמם, בסמוך לגלגלים.

בהמשך העמוד: "3.5 מגבלות והתניות על הסביבה

3.5.1 תוכניות מאושרות

יש לדרוש מיזם התוכנית הכנת נספח אקוסטי לגבי שימושי קרקע רגישים, קרי מבני מגורים או ציבור, בתוכניות בהן שימושים אלו נמצאים בטווח הקטן מ- 150 מ' מציר רצועת המסילה. נקיטת אמצעים להפחתת רעש בגין הדרישות בנספח האקוסטי, תהיה ע"ח יזם התוכנית.

3.5.2 תוכניות עתידיות

יש להגביל לחלוטין בנייה למגורים או למבני ציבור בטווח של עד 150 מ' מציר רצועת המסילה, כמתחייב מתמ"א 23 ולדרוש מיזם התוכנית הכנת נספח אקוסטי לשימושים כאלו, בטווח שבין 150-300 מ' מציר רצועת המסילה. נקיטת אמצעים להפחתת רעש בגין הדרישות בנספח האקוסטי תהיה ע"ח יזם התוכנית.

בעמ' 22-23: "1.3.2.3 מהלך המדידות

מדידות הרעש בוצעו באיזור שקט ופתוח ליד שפיים. בקטע הזה פסי הרכבת נמצאים על גבי סוללה בגובה 1.5 מ'. בשלב הראשון נמדדו מפלסי הרעש של רכבות נוסעים (בשעות היום) בעזרת 3 מיקרופונים בצורה סימולטנית, כמתואר לעיל. נתוני המדידות עובדו ומנגנוני התפשטות הרעש נבדקו להתאמה בין המדידות של מיקרופון הייחוס במרחק 25 מ', לבין המיקרופונים המרוחקים (במרחק 100 מ').

מפלסי הרעש שנמדדו כיסו את תחום המהירויות שבין 65-120 קמ"ש עבור רכבות הנוסעים ו- 48-75 קמ"ש עבור רכבות המשא...

בעמ' 24-26 מוצגות תוצאות המדידות ובעמ' 27-28 התוצאות מסוכמות כדלקמן:

1.3.3.2 מפלסי רעש מירביים

א. קטרים

... תוצאות הניתוח מראות כי מפלסי הרעש המירביים מקטרי רכבות הנוסעים נעים בתחום שבין 85-94 dB(A) עם ערך ממוצע של 89 dB(A). מפלס הרעש הממוצע מקטרי רכבות המשא הוא 87 dB(A).

ב. קרונות נוסעים הנגרים על ידי קטר דיזל

... מפלס רעש של 83 dB(A) מייצג את הממוצע של תוצאות המדידות ומפלס זה משקף בצורה טובה את הרעש על פני תחום מהירות זה (65-120 קמ"ש).

ג. קרונות משא

... מפלסי הרעש נעים בתחום שבין 79-83 dB(A) עם ערך ממוצע של 82 dB(A). ערך זה מתאים למימצאים האמריקאיים עבור קרונות משא הנעים במהירות של 65 קמ"ש. קרונות המשא בישראל מרעשים יותר מאלו האמריקאיים במהירויות נמוכות יותר.

ד. קרונועים

... עבור קרונוע בהספק גבוה מפלסי הרעש נעים בתחום שבין 80-84 dB(A). מפלסי הרעש יורדים, בכ- 10 dB(A), כאשר הספק המנועים נמוך. מפלס הרעש המומלץ לשימוש לצורך איפיון רכבות אלו הוא 80 dB(A)...

ה. צפירות הרכבת

מפלסי הרעש המירביים המדוּדים של צפירות הרכבת מאופיינים בכיוונית ונעים, במרחק של 25 מ' בתחום של 105-107 dB(A).

בעמ' 37 ישנה טבלה המחשבת את מפלסי הרעש המחושבים לגבי 10 נקודות שונות על המפה (שלוש בחיפה, אחת בכפר גלים, אחת בקיבוץ החותרים, אחת במגדים, אחת בעתלית, אחת במושב דור ושתים בבנימינה) לגבי מרחקים של 15 עד 150 מ' מהמסילה, לגבי מפלס רעש שווה ערך לשעת שיא וכן מפלסי שיא ב-dB(A).

כפי שניתן לראות מהטבלה, כל היישובים אליהם מתייחסת הטבלה בכל המרחקים (קרי 15 עד 150 מ' מהמסילה) סובלים מרעש שנוע בין 60-70 dB(A) ביום ו- 63.2-73.2 dB(A) בלילה, כשמפלסי השיא נעים בין 80-98 dB(A) ביום ו- 79.5-96 dB(A) בלילה.

בעמ' 38 מסוכם: "1.3.6 סיכום המצב הקיים

לסיכום נושא הרעש במצב הקיים, ברור שהשפעת הרעש על מקבלי הרעש הסמוכים למסילה, כתוצאה מפעילות הרכבת, הינה השלטת על למרחקים ניכרים מהמסילה. תמונת רעש זו תהווה את הבסיס להשוואה עם המצב החזוי לאחר הפעלת המסילה השנייה."

תחת פרק ד' לתוכנית, שכותרתו "הערכה של השפעות סביבתיות", נכתב בעמ' 95 כדלקמן: "מפלסי רעש שווי ערך

הרעש החזוי מהרכבות בשנת 1993 ובעתיד, בשנים 1996 ו-2010, כתלות במרחק מתוואי המסילה מוצג בתרשימים 4.2.1-4.2.3 להלן... עיון בטבלה מעלה את הממצאים הבאים: תחום ההשפעה הבעייתית הוא זה של שעות הלילה... תחום ההשפעה של התנועה ביום יגדל בצורה מתונה והמרחק ממרכז המסילה לנקודות שבהן מפלס הרעש יהיה נמוך יותר מערך של 65 dB(A) יגדל מ-50 מ' כיום לתחום של 80-180 מ' בשנת 2010."

ובעמ' 98-99 נכתב: "פלסי הרעש המירביים

... טבלה 4.2.4 מציגה את מפלסי הרעש המירביים במרחק של 100 מ' מהמסילה בשנים 1993, 1996 ו-2010. טבלה 4.2.5 מציגה את השינוי הצפוי במפלסי הרעש לעומת המצב כיום (1993)... עיון בטבלאות מראה כי מפלסי הרעש המירביים בשעות היום ירדו בצורה מתונה, אם מהירות הנסיעה של הרכבת תישאר 120 קמ"ש. בשנת 2010 כאשר כל רכבות הנוסעים תהיינה רכבות חשמליות, יחזרו מפלסי הרעש המירביים לערכים של 1993 אם מהירות הנסיעה תעלה ל-160 קמ"ש כמתוכנן."

בעמ' 100 ישנה טבלה המתיימרת לחזות את הרעש הצפוי בשנים 1996 ו-2010 ביחס לשנת 1993 ב-10 נקודות שונות לאורך ציר המסילה (שלוש בחיפה, אחת בכפר גלים, אחת בקיבוץ החותרים, אחת במגדים, אחת בעתלית, אחת במושב דור ושתיים בבנימינה) לגבי מרחקים הנעים בין 15 מ' לבין 150 מ' מהמסילה. המסקנות הינן כי בעוד בשנת 1993 נע הרעש מהרכבת בין 57.5-70 dB(A), הרי שבשנת 1996 צפוי הרעש לעלות לכדי 61.5-74 dB(A) ובשנת 2010 ל-62.5-75 dB(A).

כך נכתב בעמ' 101: "4.2.6.1 קריטריונים לרעש מרכבות

מקבל הרעש: מוסדות ציבור – מפלס רעש שווה ערך לשנת שיא ביום: 60 dB(A) ובלילה: 50 dB(A).
מקבל הרעש: מבני מגורים – מפלס רעש שווה ערך לשנת שיא ביום: 65 dB(A) ובלילה: 55 dB(A).

בנוסף לקריטריונים אבסולוטיים אלו מוגדרת עליה של למעלה מ-14 dB(A) לעומת המצב הקיים כ"חריגה" הדורשת בדיקה של אמצעים למניעת המפגע או הפחתתו... יש להדגיש כי הבחירה באמצעי מסוים, או שילוב אמצעים שונים, חייבת להיעשות בעת התכנון המפורט..."

ובהמשך עמ' 101-103 מציעה המשיבה בעצמה דרכים כיצד לפתור את סוגיית הרעש העולה והצפויה להתגבר כתוצאה מהכפלת המסילה, וכדלקמן:

הגבלת הרעש במקור

- א. רכישת ציוד שקט
- ב. טיפול אקוסטי בקטרי דיזל קיימים
- ג. ריסון של גלגלי הרכבת
- ד. כיסוי הגלגלים על ידי סינר המותקן לקרון
- ה. התקנת ציפוי אקוסטי בולע על משטחים מתחת לקרון
- ו. התקנת מערכת למניעת נעילת הגלגלים בעת העצירה
- ז. חריטת הגלגלים והשחזת הפסים

הגבלת הרעש על ידי טיפול במסלול התפשטותו

- א. התקנת מחסומי רעש צמודים למסילה
- ב. התקנת מחסומי רעש על קו זכות הדרך
- ג. הרחקת שימושי קרקע רגישים לרעש מהמסילה

טיפול במקבלי הרעש

- א. בידוד בתים בפני רעש
- ב. רכישת בניינים רגישים לרעש

וגולת הכותרת מגיעה בעמ' 105 שם נכתב: "4.2.7.6 מיגון אקוסטי נדרש

בטבלאות 4.2.8 ו-4.2.9 להלן מופיעים הקטעים בהם ידרש מיגון אקוסטי, בחלופות השונות, על מנת להקטין את מפלסי הרעש לרמות הנדרשות..."

ביהמ"ש הנכבד מופנה לטבלאות אלה המפרטות את הנקודות לאורך הציר חיפה בת גלים ועד בנימינה בהם ראתה המשיבה לנכון לקבוע כבר אז, בשנת 1993, כי יש לבצע בניה של קירות אקוסטיים ע"מ להפחית בצורה משמעותית את מפלסי הרעש מהמסילה.

בהמשך בעמ' 110 נכתב: "4.2.9 הגבלת בניה בשטחים הסמוכים למסילה

... על פי הוראות תמ"א 23 (תוכנית המתאר הארצית למסילות ברזל)... קווי הבנין עבור מסילה שכזו יהיו במרחק 150 מ' מציר הרצועה המתוכננת. תחזיות הרעש מראות שמרחק זה יבטיח כי תחזיות הרעש לשעות היום לא יעלו על מפלס הקריטריון (65 dB(A) למגורים).

בשעות הלילה, לעומת זאת, המרחק הנדרש הוא כפול כלומר 300 מ' ממרכז הרצועה, ובמרחק 150 מ' ממרכזה. בשעות הלילה יעברו מפלסי הרעש שווי הערך ב- 3 dB(A) את מפלס הקריטריון (55 dB(A) למגורים).

מומלץ כי הוראות תמ"א 23 תישמרנה בקפדנות ובנוסף ידרש הכנת נספח אקוסטי לתוכניות הכוללות שימושי קרקע עד למרחק של 300 מ' מהמסילה. ההגבלות תאפשרנה בניה בתנאים שיקבעו בתוכנית ותתייחסנה לשימושי קרקע רגישים לרעש ולבניה שתבטיח בידוד אקוסטי נאות עבור שימושים אלה."

*** רצ"ב עמודים רלבנטיים מתוך התסקיר הנ"ל שהוגש ע"י המשיבה ומסומנים ג'.

12. (א) ביום 26.2.95 אישרה הוועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה את התוכנית הנ"ל שהוצאה ע"י המשיבה לשם הכפלת מסילת הרכבת בקו חיפה בת גלים – עתלית (התוכנית לקו עתלית – בנימינה הופרד לכדי תוכנית חפאג/ד/1667 בה ניגע בהמשך).

(ב) כחלק מהליך אישור התוכנית הורתה הוועדה המקומית הנ"ל כדלקמן (ציטוט):

"הוראות לביצוע המלצות תסקיר ההשפעה על הסביבה"

א. מיגון אקוסטי

1. בשלב התכנון המפורט יוגש למשרד לאיכות הסביבה נספח אקוסטי ובו תכנון מפורט של האמצעים המתוכננים להפחתת רמות הרעש עקב פעילות הרכבת, כך שרמות הרעש מכל פעילות הרכבות יעמדו במפלסים המרביים המומלצים ע"י המשרד לאיכות הסביבה.

2. האמצעים להפחתת הרעש יכללו בנוסף למתרסי רעש, את האמצעים המפורטים בסעיפים 4.2.6.2 ו-4.2.6.3 בתסקיר ההשפעה על הסביבה (ראה להלן עמ' 101 בתסקיר).

3. ...

4. נספח הביצוע יאושר ע"י המשרד לאיכות הסביבה לפני תחילת ביצוע כל שלב.

5. הגדלת תדירות הרכבות מעל לתדירות טרם הכפלת המסילה תותנה בהשלמת מתרסי הרעש ונקיטת האמצעים הנוספים כמפורט בסעיף א.2."

*** רצ"ב הוראות הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה מיום 26.2.95 ומסומנות ד'.

13. (א) ביום 27.9.05 נשלח מהמשרד להגנת הסביבה מכתב אל מר יורם קדמון, האקוסטיקאי מטעם המשיבה, מכתב ובו הערות המשרד לגבי הדוחות האקוסטיים שהוגשו ע"י המשיבה כחלק מאישור התוכנית הנ"ל.

(ב) להלן עיקרי הדברים מתוך המכתב הנ"ל (ציטוט):

"קביעת הזכאות למיגון אקוסטי"

...במכתבים שלי אליך.. הדגשנו כי יש להשוות את רמות הרעש המחושבות למפלסים המרביים המומלצים על ידי המשרד לאיכות הסביבה, שהיו תקפים בעת הכפלת המסילה (כלומר בעת בה רכבת ישראל היתה צריכה להקים את המיגון האקוסטי)... למרות הנ"ל בדו"ח שהגשתם רמות הרעש המחושבות הושאו רק להצעת התקנות. יש להשלים את הדוחות ולהשוות את רמות הרעש המחושבות...

שלביות ביצוע המיגון

בכל הדוחות ניתנת אפשרות לבצע בשלב ראשון את המיגון הדרוש לשנת 2005, כאשר הרכבת תבצע דו"ח שנתי בין השנים 2005 ל- 2010 ובהתאם לתוצאות הדו"ח תנקוט באמצעים הדרושים למניעת חריגה מקריטריון הרעש. לדעתו גישה זו עלולה לגרום לקושי במעקב אחרי העמידה בקריטריון... לאור זאת עמדת משרדנו הינה כי יש לבצע כבר עתה את המיגון הדרוש כדי לעמוד בקריטריונים על פי תחזיות נסיעת הרכבות בשנת 2010...

מיגון דירתי

בהמשך לנושא שהועלה בפגישה עם נורית שטורד, לדעת משרדנו ביצוע מיגון דירתי אינו דורש שינוי של התוכנית להכפלת המסילה."

*** רצ"ב מכתב המשרד להגנת הסביבה מיום 27.9.05 אל מר קדמן ומסומן ה'.

14. (א) ביום 17.1.06 נשלח מהמשרד לאיכות הסביבה מכתב לאדריכל אדם קולמן, מתכנן הוועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה, שעניינו הערות לגבי הדוחות האקוסטיים שהוגשו למשרד ע"י המשיבה.

(ב) להלן עיקרי המכתב הנ"ל (ציטוט):

"הקריטריונים לפיהם נקבע הגובה של המיגון האקוסטי"

סוכם עם הרכבת כי גובה הקיר האקוסטי יהיה הגבוה מבין שני הערכים הבאים: גובה הקרי לפי התדירות העכשוויים בהתאם לקריטריונים החדשים מתוך טיוטת התקנות למסילות הברזל (רעש ורעידות שמקורם ברכבת), התש"ס-2000 לבין גובה הקרי כפי שנקבע בתסקיר ההשפעה על הסביבה שנערך לצורך הכפלת המסילה.

מיגון דירתי

באיזורים בהם לא ניתן להקים קירות אקוסטיים מטעמי בטיחות מוצע בדוחות האקוסטיים לבצע מיגון דירתי... הועברה לידינו חוות דעת משפטית של הרכבת הקובעת כי הוראות התוכנית אינן מאפשרות לבצע מיגון דירתי ולכן צריך להשתמש בהליך שלה קלה לגבי קטע המסילה בין בת גלים לעתלית. לדעתנו הוראות התוכנית אינן פוסלות ביצוע מיגון דירתי, כאשר מדובר על מצב בו לא ניתן להשתמש בקירות אקוסטיים, ומיגון דירתי בא לשפך את התנאים מבחינה סביבתית. לאור זאת ולאור הסכמת הרכבת על עצם הצורך בביצוע מיגון דירתי, אין לדעתנו מניעה לביצוע המיגון הדירתי."

*** רצ"ב מכתב המשרד להגנת הסביבה מיום 17.1.06 אל מר קולמן ומסומן ו'.

15. סיכום ביניים לפרק זה:

(א) כבר בעת הכנת התוכנית ע"י המשיבה לשם קבלת אישור הוועדה המקומית לתכנון ובניה לביצוע עבודות הכפלת המסילה בקו חיפה בת גלים – בנימינה, חרחה המשיבה ברמות הרעש שנקבעו בהנחיות המשרד לאיכות הסביבה – קרי 60 dB(A) ביום ו- 50 dB(A) בלילה לגבי מוסדות ציבור ו- 65 dB(A) ביום ו- 55 dB(A) בלילה לגבי מבני מגורים.

כבר במדידות שביצעה הרכבת בעצמה עוד בשנת 1993 נתגלה כי כל 10 הנקודות שנבחרו למדידה (במרחקים משתנים של בין 15 ועד 150 מ' מהמסילה) סובלים מרעש שנוע בין 60-70 dB(A) ביום ו- 63.2-73.2 dB(A) בלילה, כשמפלסי השיא נעים בין 80-98 dB(A) ביום ו- 79.5-96 dB(A) בלילה.

(ב) כבר בעת הכנת התוכנית חזתה המשיבה כי בשנת 1996 צפוי הרעש לעלות לכדי 61.5-74 dB(A) ובשנת 2010 ל- 62.5-75 dB(A), וכפי שיפורט בהמשך, תחזיותיה אלה של המשיבה אכן התממשו במהלך השנים 2001-2009, ויתכן שאף בחומרה יתרה מכך, בהתאם למדידות איגוד ערים אזור מפרץ חיפה.

(ג) המשיבה כבר בשנת 1993 הגדירה בעצמה כי אלו שסובלים מרעש הרעש אז, וצפויים לסבול מרעש הרכבת עוד יותר לאחר הכפלת המסילה, הינם אלו המתגוררים במרחק של עד 300 מ' מהמסילה, לכל אורך המסילה.

(ד) המשיבה כבר בשנת 1993 הבינה שהרעש הינו נושא בעייתי שיש לפתרו כתנאי לקבל אישור הוועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה לביצוע עבודות הכפלת המסילה הנ"ל, ולפיכך הציעה למגן בעצמה ועל חשבונה בתים המצויים במרחק של עד 300 מ' מהמסילה ו/או לבנות קירות אקוסטיים מתאימים, כדי לצמצם את הרעש ולהורידו אל מתחת לקריטריונים של המשרד להגנת הסביבה.

(ה) הוועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה אישרה את תוכנית חפאג/ד/1166 זו של הכפלת המסילה בין חיפה בת גלים – עתלית, בהסתמך על המצג שהציגה לה המשיבה לפיה היא תבצע מיגונים דירתיים

ותקים קירות אקוסטיים במקומות המיועדים לכך כדי להקטין את מטרד הרעש לתושבים המתגוררים בסמיכות למסילה.

ו) חרף האמור לעיל, נאלץ המשרד להגנת הסביבה להתריע במשיבה פעם אחר פעם כי היא מנסה "להתחמק" מביצוע המוטל עליה ו/או לדחות את הקץ, וכפי שנראה, למעשה עד עצם היום הזה לא עמדה הרכבת בלוח הזמנים אותו היא הקציבה לעצמה, וגם לא בזה שהוקצב לה ע"י המשרד להגנת הסביבה ו/או הוועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה.

(בב) תוכנית חפאג/ד/1167 – הכפלת מסילת הברזל בקטע שבין עתלית ובנימינה

16. (א) תוכנית חפאג/ד/1167 הינה למעשה המשכה של תוכנית חפאג/ד/1166 שתחילתה כתוכנית להכפלת המסילה בין חיפה בת גלים לבין בנימינה, ולאחר מכן פוצלה לתוכנית להכפלת המסילה בין חיפה בת גלים לעתלית (1166) ותוכנית להכפלת המסילה בין עתלית לבין בנימינה (1167).

(ב) כך או כך, התסקיר שהוגש ע"י המשיבה במסגרת חפאג/ד/1166 עליו פורט בהרחבה לעיל, מתייחס גם לתוכנית חפאג/ד/1167 (התסקיר בפירוט מתייחס להכפלת המסילה בין חיפה בת גלים לבין בנימינה) וכל המסקנות שהוצגו לעיל בקשר לתוכנית חפאג/ד/1166 נכונות גם לגבי תוכנית חפאג/ד/1167 זו.

17. (א) ואולם, השוני הוא שהמשיבה בחרה להוציא לפועל את תוכנית חפאג/ד/1166 והחלה בביצוע הכפלת המסילה בקו שבין חיפה בת גלים לבין בנימינה, וזאת בלא השלמת כל המוטל עליה מכח תוכנית זו – ובכלל זה ביצוע המיגונים הדירתיים ו/או הקמת הקירות האקוסטיים כפי שהתחייבה וכפי שחויבה.

(ב) כך מפרוטוקול מיום 13.10.04 של הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה, אשר דנה בתוכנית חפאג/ד/1167 הנ"ל (ציטוט):

"הרכבת לא מילאה את התנאים האקוסטיים בתוכנית המאושרת והכפילה את המסילה מבלי להשלים מתרסי רעש כפי שנקבע בתוכנית. הוגדלה התדירות ולא ביצעו מיגון אקוסטי..."

הואיל ורכבת ישראל ביצעה את הכפלת המסילה ללא ביצוע סעיפי החלטות ועדה מחוזית קודמת בנושא המיגון האקוסטי ובנושא חומרים מסוכנים וללא ביצוע סעיף 22 בהוראות תכנית חפאג/ד/1166 – הרחבת פרוזדור הרכבת חיפה-עתלית בעניין המיגון האקוסטי, מחליטה הוועדה לשוב ולדון בתוכנית בתוך 90 יום מתאריך הפצת הפרוטוקול לאחר קבלת דיווח רכבת ישראל, המשרד לאיכות הסביבה ומשרד התחבורה כלהלן:

אקוסטיקה: רכבת ישראל תגיש למשרד לאיכות הסביבה תכנון מפורט לביצוע המיסוך האקוסטי בתוואי מסילת הברזל חיפה-בנימינה. התכנון יוגש עפ"י הנחיות המשרד לאיכות הסביבה תוך 90 יום... בקטע המסילה הגובל במושב הבונים שבו קיימת בעיה בטיחותית של ראות תיבחן האפשרות להקים מתרסי רעש נמוכים שלא יהוו סכנה בטיחותית. במידה ולא תוכח האפקטיביות של מתרסי הרעש הנמוכים ינתן פתרון של מיגון דירתי."

*** רצ"ב הפרוטוקול מיום 13.10.04 ומסומן ז'.

(ג) ביום 17.1.06 שלחה גבי חנה הרשקוביץ מטעם הוועדה המקומית לתכנון ובניה אל מזכיר הוועדה שורה של הנחיות למשיבה, בין היתר כיצד עליה לעמוד בנושא הקירוי האקוסטי והמיגון הדירתי.

*** רצ"ב מכתבה של גבי הרשקוביץ' מיום 17.1.06 ומסומן ח'.

18. (א) ביום 14.2.06 אישרה הוועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה את תוכנית חפאג/ד/1167 הנ"ל לשם הכפלת המסילה בין עתלית לבנימינה.

(ב) התוכנית אושרה בכפוף לתנאים הבאים (ציטוט):

"הוראות למיגון אקוסטי

תוך שנה מאישור התוכנית, תבצע רכבת ישראל את כל המיגונים האקוסטיים עפ"י הקו הכחול של תסקירי השפעה על הסביבה החל על תוואי המסילה מחיפה ועד בנימינה בתחום תוכנית ג/ד/1166 ו-ג/ד/1167. המיגונים יבוצעו בהתאם לדוחות האקוסטיים שיאושרו ע"י המשרד לאיכות הסביבה...

מיגון דירתי

במקומות בהם לאורך התוואי בתחום התוכנית, לא ניתן להקים מתרסים אקוסטיים בשל בעיות בטיחותיות של ראות, יבוצע ביישוב מיגון דירתי עפ"י הנחיות המשרד לאיכות הסביבה."

(ג) חרף ההוראות המפורשות הנ"ל, המשיכה המשיבה בשלה וביצעה את הכפלת המסילה בין עתלית לבנימינה בלא ביצוע המיגונים האקוסטיים ו/או הדירתיים כפי שהתחייבה וכפי שחויבה.

*** רצ"ב החלטת הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה מיום 14.2.06 ומסומנת ט'.

19. לסיכום פרק זה:

(א) התסקיר שהוכן ע"י המשיבה לתוכנית חפאג/ד/1166 זהה לנדרש בתוכנית חפאג/ד/1167 והמסקנות הינן זהות – קרי שכבר בשנת 1993 חגרה המשיבה מרמות הרעש הסביר מרכבת שנקבע ע"י המשרד להגנת הסביבה, וכי כבר אז צפתה המשיבה כי מפלסי הרעש צפויים לעלות.

(ב) המשיבה התחייבה במסגרת התוכנית לבצע מיגון אקוסטי ו/או דירתי של מבנים (ציבור ומגורים) באזורים רגישים ע"מ להפחית את מטרד הרעש למבנים המוקמים ברדיוס של עד 300 מ' מהמסילה, אל מתחת לקריטריונים של המשרד להגנת הסביבה, ואף חויבה לעשות כן ע"י הוועדה המקומית לתכנון ובניה וע"י המשרד להגנת הסביבה כתנאי לאישור התוכנית.

(ג) חרף זאת המשיבה ביצעה את הכפלת המסילה, גם בקו עתלית-בנימינה, כמו בקו חיפה בת גלים-עתלית שקדם לו, בלא ביצוע המיגונים הנדרשים.

(4) תוכנית חפאג/ד/1249 – הכפלת מסילת הברזל בקטע שבין חיפה צפון וקרית מוצקין

20. (א) ביום 10.5.06 הופקדה התוכנית הנ"ל חפאג/ד/1249 ופורסמה בילקוט הפרסומים מס' 5526. התוכנית אושרה ע"י הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה ביום 19.9.06 ופורסמה ביום 13.5.07 בילקוט הפרסומים מס' 5663.

(ב) מטרתה של התוכנית הנ"ל הינה הכפלת המסילה בין גבול התכנון הצפוני של מחוז חיפה לבין קרית מוצקין.

(ג) הבקשה הוגשה לראשונה ע"י המשיבה ביום 26.8.02.

*** רצ"ב עותק מתוכנית חפאג/ד/1249 ומסומנת י'.

21. (א) הוועדה המחוזית אישרה כאמור את התוכנית ביום 19.9.06 בכפוף לתנאים הבאים (ציטוט):

"מיגון אקוסטי"

על יזם התוכנית להשלים את הקמת הקירות האקוסטיים בהתאם לתשריטי נספח נופי לקירות אקוסטיים. כל מבני המגורים והציבור בצד המזרחי של המסילה ועד 85 מ' מציר הרצועה המתוכננת זכאים למיגון דירתי... יערך סקר לקביעת החזיתות והקומות הזכאיות למיגון אקוסטי במצב הקיים. הסקר יקיף את כל המבנים הנמצאים במרחק הקטן מ- 85 מ' מהמסילה, וייקח בחשבון את קירות המיגון האקוסטי הקיימים והמתוכננים על פי תוכנית זו... הקיר האקוסטי יבנה מיד עם השלמת המסילה החדשה וכתנאי להפעלתה.

יזם התוכנית יבצע את המיגונים האקוסטיים הנדרשים כתוצאה מאישורה של תוכנית זו, בין אם סוללה, קיר או חבילת מיגון דירתי למבנים קיימים הזכאים לכך במועד אישורה של תוכנית זו או למבנים שיוקמו בעתיד... העבודות לביצוע המיגון הדירתי יעשו תוך כדי ביצוע הכפלת המסילה ויושלמו טרם הפעלת המסילה החדשה..."

*** רצ"ב הוראות הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה מיום 19.9.06 ומסומנות י"א.

(ב) חרף חובותיה של המשיבה כאמור לעיל, החלה המשיבה בביצוע הכפלת המסילה בין חיפה צפון לבין קרית מוצקין, בלא השלמת המיגונים האקוסטיים/דירתיים שנדרשו ממנה.

(ג) כפי שיפורט מיד, כבר בשנת 1992 אמורה היתה המשיבה להקים קירות אקוסטיים בתוואי זה אך לא עשתה כן, והיא אף לא עמדה בלוח הזמנים שהוקצב לה ע"י הוועדה המחוזית לתכנון ובניה וע"י המשרד להגנת הסביבה ואיגוד ערים אזור מפרץ חיפה.

(5ב) דוחות וממצאי איגוד ערים אזור מפרץ חיפה

22. (א) איגוד ערים אזור מפרץ חיפה, הינו התאגדות של מספר רשויות מקומיות באזור חיפה וסביבותיה, וזאת בהתאם לחוק איגודי ערים, התשט"ו-1955 ותיקוניו.

(ב) איגוד הערים הנ"ל מרכז בתוכו נציגים של הרשויות המקומיות/אזוריות הבאות: חיפה, קרית אתא, קרית ים, קרית מוצקין, קרית ביאליק, נשר, קרית טבעון, מ.א. זבולון ורכסים, ומטרתו לקדם את רווחת התושבים של יישובי האיגוד בהיבטים שונים, לרבות בהיבט איכות הסביבה.

23. להלן יובאו עיקרי הדוחות של איגוד הערים הנ"ל, אשר בדק מדי שנה בשנה את נושא הרעש מהרכבת, לרבות בחינת נושא המיגונים שאמורה היתה המשיבה לבצע לאורך תוואי מסילת הרכבת המוכפלת, תוך מתן המלצותיו למשיבה לתיקון הליקויים, וכדלקמן:

(א) מתוך הדו"ח לשנת 2001 – "איגוד ערים עורך מדידות רעש רכבת למטרות תכנוניות ובמענה לתלונות – בדיקת עמידת הרכבת בקריטריונים לרעש. הקריטריון לרעש רכבות, לפיו אושרה תוכנית הכפלת המסילה, מתייחס אל רעש ממוצע שעתי בשיא התנועה. הקריטריון לשעות הלילה, כלומר בין 22:00 ועד 6:00, דורש כי מפלס הרעש הממוצע שעתי, המדוד בחזית בניין מגורים לא יעלה על 55 דציבל (A), כאשר ביום הערך הקובע הוא 65 דציבל... רעש הרכבת נבדק השנה במדידות מתמשכות בשני קולטים – בחיפה בת גלים ובקריות.

אזור חיפה בת-גלים: לוח הזמנים של הרכבת מציין מעבר של 100 רכבות נוסעים בקטע זה של המסילה. רעש הרכבות נבדק במרץ במרפסת פתוחה בדירה בקומה השלישית, בחזית הפונה לכיוון הרכבת. המרחק בין המגורים למסילת הרכבת הינו כ- 60 מטר. המדידה נמשכה 23 שעות. מפלס הרעש היממתי שנמדד היה 55.2 דציבל (A). מפלס הרעש בשעות הלילה בין השעה 22:00 ועד 6:00 היה 51.5 דציבל... במדידה מדגמית זו לא נמצאו חריגות מהקריטריון לרעש רכבות שלפיו אושרה תוכנית הכפלת המסילות.

אזור הקריות: בלוח הזמנים של הרכבת רשומות 79 תנועות של רכבות נוסעים באזור הקריות... בקטע זה, מספר תנועות הרכבת בפועל גדול מהרשום בלוח הזמנים (תנועות רכבות נוסעים היוצאות מתחנת המוצא השכם בבוקר ובכיוון ההפוך בלילות). תושבי הקריות טוענים כי הם חשופים לרעש חזק ומטריד מהרכבת, ופועלים באופן מאורגן ועקבי לחייב את הרכבת להקים קיר אקוסטי לאורך ציר המסילה, כפי שסוכם בשלבי התכנון.

הרכבת העלתה שתי טענות נגד הקמת קיר אקוסטי: הציוד החדש (קרונות) הינו שקט ולכן אין רעש, המדידות משנת 2000 שהצביעו על רעש העולה על הקריטריון לא נעשו כהלכה. לפיכך ובהתאם להנחית ראש האגף למניעת רעש במשרד לאיכות הסביבה, בוצעו מדידות חדשות בהם השתתפו המשרד לאיכות הסביבה, איגוד ערים לאיכות הסביבה וגם אקוסטיקאים המייצגים את הרכבת.

ברצף המדידות, שנמשך שבוע בין 4.6.01-10.6.01 נמדד הרעש מהרכבת בקרית מוצקין בשני מכשירי מדידה (מטעם הרכבת ומטעם איגוד ערים והמשרד לאיכות הסביבה)... הממצאים, משני מכשירי המדידה, תואמים ומראים כי רעש הרכבת חורג מהקריטריון לרעש מרבי סביר בלילה באותו קטע (מעבר של חמש רכבות בשעת שיא לילה).

בפגישה ביולי בין מנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה לבין מנכ"ל הרכבת, נקבע על סמך תוצאות אלה כי הרכבת תבנה את הקיר... עד סוף 2001 הרכבת לא קידמה כלל את הנושא. על מנת לזרז את יישום הדרישות מהרכבת המליץ האיגוד על הוצאת צו אישי נגד מנכ"ל הרכבת. להמלצה זו הצטרף, בינואר 2002, גם מנהל המחוז של המשרד לאיכות הסביבה."

(ב) מתוך הדו"ח לשנת 2002 – "משנת 1992 קיימת תוכנית לבנות קירות מיגון אקוסטיים לדי מסילת הרכבת בקריות. במהלך העשור התוכנית לא התממשה, אך יש סיבות להנחה כי הקיר יבנה בשנת 2003... ביוני 2001 נערכו מדידות רעש רכבת... נמצא כי הרעש של הרכבת עולה על המותר בהנחיות התכנוניות. מנכ"ל הרכבת התחייב בשם הרכבת להשלים תוכנית בניית קיר מיגון אקוסטי ליד מסילת הרכבת..."

בפברואר 2002 קוימה פגישה של צוות איגוד ערים, המשרד לאיכות הסביבה והאקוסטיקאים של הרכבת בנושא בניית מיגון אקוסטי. על סמך הבנות עם התושבים הציע צוות הרכבת לבנות קיר בגובה אחיד – 1.60 מטר מעל לגובה המסילה לאורך קריית חיים, קריית מוצקין ובאופן חלקי קריית ים. התוכנית לא התקבלה על דעת איגוד ערים והמשרד לאיכות הסביבה, גם מאחר שלא נבחן האם זהו פתרון מתאים גם לדיירי קומות גבוהות וגם עקב שימוש בתקן המקבל לעומת ההנחיות התכנוניות. והמחלוקת לא נפתרה, אך הרכבת יצאה למרכז לבניית הקיר...

בסוף דצמבר 2002 זימן מנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה ישיבה עם מנכ"ל הרכבת... הישיבה סוכמה בנקודות הבאות: לאורך כל המסלול יבנה הקיר שגובהו תוכנן ב- 2002 אך היסודות יאפשרו הגבהת הקיר. ק"מ אחד של הקיר יבנה בגובה 4 מטר מגובה הקרקע, כדי לאפשר השוואה. יבוצעו מדידות רעש מהרכבת – ניטור רציף. המדידות יתבצעו לאלתר על מנת לאפשר הכנת בסיס נתונים לפני בניית הקיר, לצורך השוואה בעתיד. מיגון אקוסטי דירתי על חשבון הרכבת – יסופק לדירות בהם ימצאו חריגות...

קיר אקוסטי – שכונה ליד הרכבת – קריית שמואל – חפ 1768 א': פרויקט בניה למגורים אושר בתנאי שיבנה קיר מיסוך אקוסטי בין מסילת הרכבת לבין השכונה. חוות דעת אקוסטית שנלוותה לפרויקט, המליצה על הקמת קיר בגובה של כ- 4 מטר במרחק 15-25 מטר מהמסילה ועל פתרון דירתי לדירות בקומות גבוהות. לדעת איגוד ערים, הפתרונות המוצעים הם טובים ויצמצמו את מטרד הרעש מהרכבת...

(ג) מתוך הדו"ח לשנת 2003 – "מיגונים אקוסטיים במסילת רכבת פרברית חיפה-קרית מוצקין (קטע מ 7.7 ק"מ עד 10.9 ק"מ): מחוייבות הרכבת לבניית מיגון אקוסטי בקטע הנ"ל ניתנה ב 1993, אולם לא מומשה עד עתה... ביוני 2003 החלה הרכבת בבניית הקירות לאורך המסילה. נכון לדצמבר 2003 נבנו חלק מהקירות בצד המזחי של המסילה ולא נבנו קירות בצד המערבי... גובה הקירות הוא 1.70 מטר מעל לפסי הרכבת בקריית חיים... הקירות קצרים מכפי שהוצג לפני עיריית חיפה ותושבי קרית חיים בחוברת התוכנית מפברואר 2002...

תוכנית ג/ד/1249 – הכפלת מסילת החוף בקטע קרית-נהריה (ק"מ 9.4 עד 14.4): הרכבת מבקשת להפקיד תוכנית הכפלת המסילה לכיוון נהריה, כהמשך למסילה שכבר הוכפלה... איגוד ערים סיכם את תגובתו, במכתב למחלקת תכנון עיר חיפה, בנקודות הבאות: בכל המסמכים שהגישה הרכבת לועדות התיכנון, אין מענה להנחיות התסקיר בנושא מפגעי רעש ורעידות, ולכן אין להסכים להפקדת התוכנית להכפלת המסילה ללא התחייבות מפורשת, כולל לוחות זמנים לפתרונות לחריגות הרעש.

(ד) מתוך הדו"ח לשנת 2004 – "הגיעו עשרות תלונות מקרית ים וקרית חיים על צפירות רכבות בשעות הלילה. פניותינו בנושא לסמנכ"ל התשתיות, למנהל חטיבת נוסעים ולמרכזת הסטטוטורית, לא הבינו תוצאות... בשנת 2004 חלה עליה דרמטית במספר הרכבות שמשרתות את האזור לעומת שנה שעברה... באוקטובר ש.ז. נוספו רכבות בשעות 2-5 מנהריה לכיוון נתב"ג. קודם לכן, לא היה מעבר רכבות נוסעים בין השעות 4-24.

מדידות רעש רכבת בשכונת "בנה ביתך" בקרית ים: לפי בקשת התושבים, ערכנו מדידת רעש רכבת בחזית בית בשכונה. המדידה, התחילה ב- 2 בנובמבר 2004 והסתיימה כעבור 24 שעות. במדידה נכללו גם תנועות רכבות בלילה. הממצאים: ברוב השעות (כולל שעות הלילה בהן עוברות 1-2 רכבות לנתב"ג) מפלס הרעש אינו בלתי סביר. אולם, בין השעות 4 עד 6 בבוקר ובשעה 22-23, כאשר חולפות 4 רכבות, הרעש עולה מעל 55 דציבל (A) וחורג מהמותר בלילה... הרעש המשוקלל השעתי הוא 58.5 דציבל (A).

החריגות ברעש הרכבת שנמדדו באזור קרים ים, אינן מפתיעות. הקירות האקוסטיים המתוכננים עבור אזור זה (הקילומטר 10.9-10.430 בצד המערבי של המסילה) טרם נבנו. הרכבת טוענת כי בנייתם נדחתה ותעשה רק לאחר העתקת צנרת הגז הנמצאת שם...

תוכנית ג/ד/1249 – הכפלת מסילת הרכבת – בקטע קרית נהריה, תסקיר והשלמותיו: ... הקריטריון התיכנוני לרעש בלתי סביר עבור התוכנית, שנוי במחלוקת בין בודקי התסקיר, מטעם המשרד לאיכות הסביבה ואיגוד ערים חיפה לאיכות הסביבה, לבין רכבת ישראל. אנשי הרכבת מנסים לבסס את הקריטריון על טיוטת התקנות לרעש רכבות משנת 2002. לדעת בודקי התסקיר, הקריטריון המחייב הוא זה שמופיע בהנחיות המאושרות לתסקיר...

השנה, סוכמו שני הנושאים בהתערבות מחודשת של ד"ר גלברג, ראש אגף רעש במשרד לאיכות הסביבה. ערך הקריטריון המחייב הינו כפי שנקבע בהחלטת הוועדה המחוזית לתוכנית, כלומר זה הרשום בהנחיות לתסקיר ההשפעה לתוכנית. בתוכנית ג/ד/1249 זהו הרעש בשעות השיא בלילה וביום. בנושא צפירות, סוכם כי הרעש מצופר הרכבת צריך להיכלל בחיזוי ובחישוב רעש הרכבת...

בחלק מהמסמכים (לא בכולם) אימצה הרכבת את הסיכומים לעיל. משמעות ההסכמות היא ההכרה של הרכבת בצורך לבצע טיפול אקוסטי על ידי בניית קירות או על ידי מיגון דירתה. כמו כן, הרכבת הציעה לבצע ניטור רעש רציף עבור התוכנית.

השלמת הקירות האקוסטיים: בקרית ים – לדעת איגוד ערים לאיכות הסביבה, נדרש כי בהוראות התוכנית יפורט לוח זמנים מפורש לבניית הקירות האקוסטיים.. בקיר האקוסטי בקרית חיים שנבנה בשנת 2003 היה מרווח... לדעת האיגוד, נדרש, נכון ולעכשיו, למלא את המרווח וליצור קיר אקוסטי רציף.

מיגון דירתי – בהוראות התוכנית נרשם כי: "כל מבני המגורים בצד המזרחי של המסילה ועד 85 מ' זכאים למיגון דירתי. המיגון יושלם טרם הפעלת המסילה". לפי דרישת פרוטוקול הוועדה המחוזית "קביעת הקומות והחזיתות במבנים הזכאים במיגון דירתי יפורט בדו"ח שיוגש לאישור איגוד ערים לאיכות הסביבה כתנאי לאישור התוכנית". הדו"ח הנ"ל – לא הוגש במהלך 2004.

(ה) מתוך הדו"ח לשנת 2005 – בינואר 2005 התקבלו התוצאות של מדידות רעש רכבת שבוצעו בשנת 2004 על ידי יועצי אקוסטיקה מטעם הרכבת... הממצאים: הרעש חורג מהקריטריון התיכנוני בעיקר בלילות גם בקרית חיים וגם בקרית מוצקין בשנת הבדיקה 2004. במסמך לא הוצעו פתרונות לרעש הקיים בקרית חיים ולא לרעש עתידי שלאחר אישור תוכנית הכפלת המסילה כאשר תדירות הרכבות תגדל...

הכנת צו אישי לרכבת ישראל – לפי החוק למניעת מפגעים: הניסיון המצטבר של העשור האחרון לימד כי הרכבת אינה מקיימת את חובותיה בנושאים הסביבתיים, חובות שמהווים חלק מתוכנית הפיתוח והמסילה באזור. כדי להביא את הנהלת הרכבת (רכבת בע"מ) לבצע את הנדרש למען מניעת רעש באזור איגוד ערים חיפה, נוסחו בשנה זו "הוראות למניעת מפגעי רעש מרכבת" לפי החוק למניעת מפגעים.

ההוראות מתייחסות למסילות הרכבת בין חיפה לקרית ובין חיפה לכיוון דרום ודורשות מהרכבת לנקוט בכל האמצעים והצעדים לשם מניעת גרימת רעש בלתי סביר, כולל בניית קירות אקוסטיים, התקנת מיגון אקוסטי דירתי וביצוע ניטור רעש רציף...

(ו) מתוך הדו"ח לשנת 2006 – "פרויקט קירות אקוסטיים בשכונת בת גלים: התוכנית להכפלת מסילת הרכבת בין בנימינה לחיפה (בת גלים), אושרה בוועד המחוזית בשנת 1997 (תוכנית חפאג/1166). כיום, לאחר יישום התוכנית, קיימת מסילה כפולה ומספר הרכבות העוברות בה, עלה בשעות היום והלילה. עד כה, לא נעשה כל מאמץ מצד הנהלת הרכבת לבצע מיגון אקוסטי בשכונת בחיפה הסמוכות לרכבת.

בפברואר 2006 הגישה הנהלת הרכבת דו"ח על המצב האקוסטי הקיים והתחזית לשנת 2010. ממצאי הדו"ח מצביעים על כך שבשכונת בת גלים כל בנייני המגורים בצד הצפון-מערבי מהמסילה, הנמצא במרחק עד כ- 80 מטר מהמסילה (44 מבנים) – חשופים לרעש חריג גם ביום, עקב תנועת רכבות נוסעים. בשנת 2010 יהיו חשופים כ- 53 מבנים ללא מיגון אקוסטי, לרעש חריג. הדו"ח ממליץ על הקמת קירות אקוסטיים באורך 835 מטר בגבהים שונים (5-6 מ').

כן ציין האיגוד, כי דו"ח הרכבת הוא חלקי, ואין בו כל התייחסות לרעש בין התחנה בחיפה מזרח ועד לבת גלים. עוד ציין האיגוד כי יש לבחון מחדש את טענת הדו"ח שבנדון, לפיה, אין צורך במיגון אקוסטי בשכונות קרית אליעזר, קרית שפרינצק, עין הים ונווה דוד. בשנים האחרונות נמצא הרעש מהכביש הראשי (שהיה דומיננטי) בירידה, והרעש מהרכבת עולה והופך לדומיננטי...

בקיץ 2006 ערך האיגוד מדידת רעש רציף באחד הבתים הקרובים ביותר למסילת הרכבת בשכונת בת גלים. מטרת המדידה היתה, אימות נתוני הדו"ח האקוסטי של הרכבת וזירוז הטיפול האקוסטי בשכונה. המדידה נערכה בקומה השלישית במרפסת הבית. המרפסת פתוחה לכיוון הרכבת (אם כי קיים קירוי חלקי במרפסת)... הרעש נמדד בדגש על שעות הלילה ועל ניסיון הפרדה בין הרעש מהרכבת לבין הרעש מהכביש (המסילה נמצאת במרחק כ- 10 מטר והכביש במרחק כ- 40 מטר)...

קריטריון רעש הרכבות בשעות הלילה הוא 55 דציבל. ניתן לראות כי בכל אחת משעות הלילה – רעש הרכבות חורג מהקריטריון (ונע בין 57.6 לבין 67.0 רעש רכבת בלבד, נע בין 60.5 לבין 67.5 יחד עם הכביש). קירות אקוסטיים לכשייבנו, יפחיתו את הרעש מהרכבת ומהכביש.

(ז) מתוך הדו"ח לשנת 2007 – "מדידת רעש יומית בבת גלים: האיגוד קיבל תלונות רבות על רעש הרכבת בשכונת בת גלים... בקיץ 2007 ערך האיגוד מדידת רעש רציפה באחד הבתים ברח' החי"ל שחלונותיו פונים למסילת הרכבת בשכונת בת גלים. הבית עומד במרחק של כ- 50 מטר מהמסילה. מטרת המדידה היתה אימות נתוני הדו"ח האקוסטי של הרכבת משנת 2006 ומתן מענה לתלונות הדייר. המדידה נערכה בחזית בית המגורים כמקובל במדידות רעש תחבורה, בקומה השניה במשך 23 שעות, ביום ה- 18 ביוני 2007...

קריטריון רעש הרכבות בשעות הלילה הוא עד 55 דציבל. ניתן לראות כי רעש הרכבות חורג מהקריטריון השעתי בכל השעות (נע בין 57.9 ועד 64.7 רעש משוקלל שעתי) למעט בין חצות לשעה אחת בלילה, כאשר לא היה מעבר רכבות משא (53 דציבל רעש משוקלל שעתי).

קירות אקוסטיים לכשייבנו, יפחיתו את הרעש מהרכבת. במקום זה, בהתאם למודל, הרעש יפחת ב- 7 דציבל בממוצע. מפלס הרעש הממוצע שנמדד באותו הלילה היה 60.7 דציבל. מפלס הרעש הממוצע החזוי בדו"ח המתייחס למקום הנ"ל הוא 61.8 דציבל, בהנחה של מעבר 13 רכבות משא (ו- 18 רכבות נוסעים). המסקנה היא כי המודל נותן תוצאות חיזוי טובות באזור בת גלים.

תוכנית ג/ד/1249 הכפלת מסילת הרכבת – בקטע שבין הקריות ונהריה: התוכנית אושרה למתן תוקף ופורסמה בילקוט הפרסומים בשנת 2007. התוכנית חייבה את הרכבת לבצע מספר פעולות הקשורות למניעת רעש, כולל מיגון דירתי... הרכבת נדרשה לבצע מיגון דירתי בדירות בקרית מוצקין בו זמנית עם הכפלת המסילה.

בכ- 400 דירות בבניינים הנמצאים בתחום התוכנית ובמרחק של פחות מ- 85 מטר מהצד המזרחי של המסילה הנדונה, קיימות חריגות מהקריטריון לרעש לשעות הלילה. דירות אלה סומנו כזכאיות למיגון... על עבודות המיגון הדירתי להסתיים לפני הפעלת המסילה הכפולה, כלומר עד אמצע שנת 2009.

(ח) מתוך הדו"ח לשנת 2008 – "תוכנית ג/ד/1249 הכפלת המסילה בקטע שבין הקריות ונהריה: ... תהליך המיגון כבר התחיל והרכבת בחרה את קבלני הביצוע. התהליך כנראה לא יסתיים בהתאם לנוהל עד אפריל 2009... בדצמבר 2008 הגישה הרכבת דו"ח "בחינה מחודשת של קיר אקוסטי בקרית ים". דו"ח אקוסטי זה טרם אושר מפני שגובה הקיר המוצע נמוך מהדרוש...

איגוד ערים ערך מדידות רעש יממתיות בשלושה מקומות: בחזית בתים בקרית מוצקין, בחיפה ברח' יוברט המפרטי ובקרית ים. מטרת המדידות – בדיקת תלונות הדיירים על רעש רכבות, בירור האקלים האקוסטי העדכני וזירוז הטיפול האקוסטי שהרכבת היתה אמורה לבצע לפי התחייבויותיה מן העבר...

קיימים שני קריטריונים לרעש בלתי סביר מרכבת בלילה: 1. בהתאם להוראות תוכניות הפתוח באזור – זהו רעש העולה על 55 דציבל בשעת שיא. 2. לפי הצו האישי זהו רעש העולה על 55 דציבל בממוצע.

מסקנות: בשכונותיה הדרומיות של חיפה האקלים האקוסטי מוכתב בלילות ע"י תנועת רכבות משא. יש עליה מתמדת במספר רכבות המשא. הרעש הינו בלתי סביר על פי כל קריטריון. בקריות, אין רכבות משא. אולם, יש עליה משמעותית ברעש הרכבות (תוספת של למעלה מ- 3 דציבל במהלך 4.5 שנים בקרית ים, או 5.5 דציבל במהלך 9 שנים בקרית מוצקין)... בכל המקומות בהם בוצעו המדידות בשנת 2008, הרעש חורג מרעש הקריטריון התכנוני – 55 דציבל בשעת שיא בלילה.

הערות על התוצאות: הרכבת טרם גיבשה לוחות זמנים לטיפול ברעש בלתי סביר הקיים. הרעש החמיר כאשר במחצית השניה של 2008 הוחלפו קרונועים שנסעו בלילות ברכבות זיזל ישנות. אפקט הכפלת המסילה שמתבצע כעת בקרית ים ובמוצקין צפון יורגש החל מ- 2011.

(ט) מתוך הדו"ח לשנת 2009 – תוכנית ג/ד/1249 – הכפלת מסילת הרכבת – בקטע קריות נהריה: לאחר התנגדות האיגוד לתוכנית להכפלת המסילה בוועדה המחוזית, הוכנסו לתוכנית שורה של דרישות אקוסטיות. הכפלת המסילה מתבצעת מזה כשנתיים... מספר הדירות הכלולות בתוכנית מיגון דירתי בקרית מוצקין בהתאם לרשימות הוא 413. מתוכם, בהתאם לעדכון הרכבת מדצמבר 2009,

סיימו את התהליך ב- 229 דירות. היעד לסיום המיגון, לפי החלטות הוועדה המחוזית, הוא תנאי להפעלת הקו...

בשלושה בתים בקריות ערכנו ניטור רעש של 24 שעות במהלך השנה. המדידות נעשו לאחר פניית הדיירים לאיגוד. הדיירים סברו שרעש הרכבות מפריע מאוד, אך דירותיהם לא נכללו בתוכנית מיגון דירתי או שקטע הקיר האקוסטי המיועד להגן עליהם עדיין לא הוקם או אינו יעיל דיו...

הממצאים הם: רעש הרכבות היה גבוה עד כדי חריגות בקרית ים שכונת בנה ביתך (לפני הקמת הקיר) (רעש שעתי בשעת שיא – 62.2 db(A), רעש ממוצע – 57.9 db(A). קיים אפקט של הקטנת הרעש בדירות הממוקמות מאחורי קירות מיגון שהוקמו באופן חלקי לאורך המסילות בקריות. הרעש בדירה בקרית מוצקין ובדירה בקרית שמואל לא חרג מהערך הגבולי. הדירות בהן נמדד הרעש ממוקמות מול קירות אקוסטיים...

רעש רכבות בשכונות בחיפה: באופן כללי, שכונות חיפה חשופות לרעש רכבות החורג מהערכים התכנוניים (שכונות בת גלים, רח' יוברט המפרי, חיפה העתיקה). הרכבת לא דאגה לבצע את המיגונים האקוסטיים בשכונות אלה עד שנת 2009, וגם בשנה זו המצב לא השתנה. ראש העיר, לאחר קבלת נתונים מאיגוד ערים, פנה בשנת 2009 במכתב חריף למנכ"ל הרכבת בדבר אי עמידה בהתחייבויות.

קיר בבת גלים: הנושא של מטרד הרעש ואי הקמת הקיר האקוסטי עלה בבית המשפט בתביעת דיירים נגד הרכבת. כמו כן, עלה כשאילתות במועצת העיר חיפה. כל הגורמים המקצועיים – עיריית חיפה, המשרד להגנת הסביבה, איגוד ערים הסכימו על התכנון – גובה ואורך של הקיר בצד המסילה בבת גלים. ההסכמה נמסרה לרכבת פעם נוספת בסוף 2008, אך עד כה הקיר לא הוקם. מהרכבת נמסר: "הקיר נמצא בתכנון. לוי"ז לתחילת ביצוע: רבעון שלישי 2010. לוי"ז לסיום הביצוע – מאי 2011".

מיגון דירתי ברח' יוברט המפרי: הבתים סמוכים מאוד למסילת הרכבת וחשופים לרעש רכבות ביום ובלילה. הרכבת טוענת כי הפתרון העדיף הוא ע"י מיגון דירתי. האיגוד אינו מתנגד לפתרון זה. מהרכבת נמסר כי לוי"ז להשלמת פרויקט המיגון הדירתי בקטע זה הוא עד מאי 2011.

*** רצ"ב דפים רלבנטיים מדוחות איגוד ערים לשנים 2001-2009 ומסומנים י"ב(1)-י"ב(9) בהתאמה.

24. (א) עיינו הרואות – שנה אחר שנה נמצאו חריגות במפלסי הרעש, מהרעש המותר. שנה אחר שנה נתן האיגוד, כמו גם המשרד לאיכות הסביבה, הוראות למשיבה לפעול לשם ביצוע המיגונים השונים – בין ע"י מיגון דירתי ובין אם ע"י הקמת קירות אקוסטיים, אך המשיבה מתנהלת בעצלתיים: לא מבצעת את הדרוש ו/או מבצעת אותו בצורה חלקית ולקויה (כגון הקמת קירות אקוסטיים נמוכים מהנדרש).

(ב) דווקא במקומות המועטים בהם כן ביצעה המשיבה את המוטל עליה, וכנדרש – אם כי באיחור רב (כגון הקמת הקיר האקוסטי בשכונת "בנה ביתך" בקרית ים) – ניתן היה לראות כי מפלסי הרעש מהרכבת ירדו פלאים והתייצבו לעיתים קרובות מתחת לרף שנקבע לרעש הרכבת.

(ג) בכל אותה העת ממשיכים אותם תושבים המתגוררים בסמיכות לפסי הרכבת, לסבול מרעשים חריפים ביותר. גם באותם מקומות שכן בוצע מיגון דירתי ו/או הוקם קיר אקוסטי במידות נחוצות, דבר שהביא להפחתת במפלסי הרעש לגבי אותם תושבים, בוצע הדבר באיחור של שנים רבות.

(ד) חרף העובדה כי אנו מצויים כבר באמצעיותו של חודש ינואר 2011 עדיין לא ביצעה המשיבה את המיגון הדרוש ולא החלה בביצוע המיגון הדרוש, ובוודאי שאין בכוונתה להשלים את המיגון עד מאי 2011.

(6ב) ישיבת מועצת העיר חיפה מיום 6.1.09 וסוגיית הצו האישי שניתן נגד המשיבה מאת השר להגנת הסביבה

25. (א) ביום 6.1.09 נתקיימה ישיבת מועצה מן המניין בעיריית חיפה, בעקבות ישיבת מליאת הוועדה המקומית לתכנון ובניה חיפה.

(ב) במסגרת אותה ישיבה, העלו נציגים שונים שאילתות לראש העיר בקשר למטרדי הרעש העולים מן הרכבת.

"שאלתא בנושא הקיר האקוסטי: תושבי קריית חיים נדונו לסבל מתמיד ומחמיר ככל שתנועת הרכבות מתעצמת... בקרית מוצקין, בלחצו של ראש העיר, הנהלת הרכבת מבצעת המשך בניית קיר אקוסטי לאורך רח' ז'בוטינסקי. רק קרית חיים נשארה תקועה עם קיר חלקי לאורך החלק הדרומי של רח' אלכסנדר זייד. מדוע ראש העיר אינו דורש מיידית ובמפגיע, להשלים את הקיר האקוסטי עד רחוב שנקר, עפ"י האיפיון המקצועי המתחייב?"

תשובת ראש העיר: בישיבה שהתקיימה בלשכת ראש העיר ב- 31.1.08 עם מנכ"ל הרכבת הבטיח מנכ"ל הרכבת כי נושא קירות אקוסטיים יקודם לאלתר. במכתב שנתקבל מסמנכ"ל תכנון ופיתוח רכבת ישראל צוין, כי שיפור המיגון האקוסטי בקרית חיים נמצא בשלבי בדיקה אקוסטית ויקודם בהתאם לתוצאות הבדיקה... עפ"י עדכון הרכבת הוחלט על מיגון דירתי אולם טרם אושר התקציב לנושא... משיחה עם גב' נורית שטורק ס/מנהלת מחוז חיפה המשרד להגנת הסביבה, נמסר כי הטיפול המתמשך של המשרד להגנת הסביבה בנושא הקיר האקוסטי ברח' אריה שנקר - קרית מוצקין לא הניב תוצאות ממשיות בשטח. לאור עובדה זו מגבש המחוז צו אישי למנכ"ל הרכבת...

*** רצ"ב הפרוטוקול מיום 6.1.09 ומסומן י"ג.

27. הנה עינינו הרואות שוב - המשיבה אינה עומדת בלוי"ז שהוקצב לה, ולמעשה לוי"ז אותו היא קצבה לעצמה, לעניין המיגון גם בקרית חיים, והתושבים באיזור הם אלה שנותרים להתמודד עם הרעש שנוצר מפעילויות הרכבות במקום שאינם עולים בקנה אחד עם התקנות בנושא זה.

28. ביום 15.12.08 הוציא השר להגנת הסביבה דאז, מר גדעון עזרא, צו אישי למנכ"ל הרכבת בהתאם לסמכותו לפי סעיף 8 לחוק למניעת מפגעים, התשכ"א-1961 שכותרתו "הוראות למניעת מפגעי רעש ורעידות קרקע מרכבת לפי החוק למניעת מפגעים, התשכ"א-1961".

*** רצ"ב העתק הצו מיום 15.12.08 ומסומן י"ד.

29. צו זה קבע בין היתר את הדברים הבאים:

2. (א) החברה (רכבת ישראל בע"מ) תפעיל את הרכבת באופן שלא יגרום לרעש בלתי סביר.

(ב) לעניין הוראות אלה יחשב כרעש בלתי סביר כל אחד מאלה -

(1) מפלסי רעש ומפלסי רעידות העולים על מפלסי הרעש והרעידות המרביים המפורטים בנספח;

(2) מפלס הרעש מהצופר העולה במרחק עשרה מטרים מהקטר במאונך למסילה על 85 db(A).

3. החברה תנקוט בכל הצעדים והאמצעים הנדרשים לשם מניעת גרימת רעש בלתי סביר, ובכלל זה תנקוט בכל הצעדים והאמצעים שהם המתקדמים ביותר בתכנון, בניה, הפעלה ותחזוקה של המסילות ושל הרכבת הנוסעת על המסילות לשם מניעה או הפחתה של רעש, לרבות אמצעים המוספים למסילות או לרכבת או לסביבתה שייעודם מניעה או צמצום של רעש, ולרבות הצעדים והאמצעים המפורטים בהוראות אלה.

4. (א) בקטעי המסילה בהם יש צורך במחסומים אקוסטיים לשם מניעה והפחתה של רעש בלתי סביר, ובכלל זה באזור קריית חיים וקרית מוצקין, חיפה העתיקה ובת גלים, תנקוט החברה בכל האמצעים הדרושים להקמתם.

(ב) (1) תוך חודשיים מתחילתן של הוראות אלה תגיש החברה לאישור הרשות המפקחת דו"ח אקוסטי הכולל הערכה של מפלסי הרעש על פי תחזית תנועת הרכבות הצפויה לשנים 2009-2010 תוך שימוש בציוד הקיים, ונספח ביצוע המפרט את פרטי המחסומים שיוקמו לשם השלמת המיגון האקוסטי לאורך המסילה. במידת הצורך יותקנו הדו"ח האקוסטי ונספח הביצוע בהתאם להנחיות והערות הרשות המפקחת ויוגשו שוב לבחינת הרשות המפקחת תוך חודש ימים ממועד קבלת ההערות;

(2) תוך חודשיים מיום קבלת אישור הרשות המפקחת לנספח הביצוע תפעל החברה לתחילת ביצוע ההקמה, ותסיים אותה תוך שנה מתחילת הביצוע.

(ג) (1) תוך שלושה חודשים מיום אישור נספח הביצוע תגיש החברה להערות הרשות המפקחת סקר אקוסטי שיכלול מיפוי של רמות הרעש הצפויות במבנים המצויים במרחק של עד 85 מטרים מהמסילה לאחר הקמת המחסומים האקוסטיים, ותוכנית להתקנת מיגון אקוסטי דירתי בכל מבני המגורים בהם הצביע הסקר על קיום מפלסים של רעש בלתי סביר גם אחרי

הקמת המחסומים האקוסטיים; במידת הצורך יתוקנו הסקר האקוסטי והתוכנית בהתאם להנחיות והערות הרשות המפקחת ויוגשו שוב לבחינת הרשות המפקחת תוך חודש ימים ממועד קבלת ההערות;
(2) התקנת המיגון האקוסטי הדיירתי בכל המבנים בהם הצביע הסקר האקוסטי על קיום מפלס רעש בלתי סביר תושלם תוך שישה חודשים מיום קבלת אישור הרשות המפקחת לסקר ולתוכניות.

נספח

מפלסי רעש מרבי במדידה הנערכת במרחק מטר אחד מקיר מבנה קיים או מקו בניין מתוכנן הפונה למסילה:

מבנה א' – dB(A)50 רעש שווה ערך לשעת הלילה
dB(A)60 רעש שווה ערך לשעת היום

מבנה ב' – dB(A)55 רעש שווה ערך לשעת הלילה
dB(A)60 רעש שווה ערך לשעת היום

דירה שהחברה ביצעה בה מיגון דירתה – dB(A)40 רעש שווה ערך בשעת שיא בלילה בתוך חדר עם חלונות סגורים.”

מבנה א' ומבנה ב' מוגדרים בהתאם לתקנות מניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), התשי"ן-1990, דהיינו מבנה א' מוגדר כ- "בניין המשמש כבית חולים, בית החלמה, בית הבראה, בית אבות או בית ספר" ומבנה ב' מוגדר כ- "בניין באיזור מגורים בהתאם לתוכנית לפי חוק התכנון והבניה".

30. (א) המבקש יטען כי המשיבה הפרה בצורה בוטה את הוראות הצו הנ"ל שהוצא לה ע"י השר להגנת הסביבה. העובדות בשטח מעידות על כך כי גם כיום, שנתיים ימים לאחר הוצאת הצו הנ"ל, המשיבה אינה מבצעת את המוטל עליה עפ"י חוק, עפ"י ההיתרים מאת הוועדה המקומית לתכנון ובניה ועפ"י הצו האישי הנ"ל.

(ב) כפי שניתן לראות מדוחות איגוד הערים שצוטטו לעיל, במהלך השנה שחלפה מאז הוצאת הצו הנ"ל, המשיכה המשיבה לפעול בשגרה בעוד שנושא המיגון ו/או הקמת הקירות האקוסטיים מתנהל בעצלתיים ו/או מתנהל באופן לקוי ו/או אינו מתנהל כלל, דבר המותיר את עשרות ומאות אלפי התושבים המתגוררים ועובדים בסביבת פסי המסילה, חשופים לרעשים חריגים ובלתי סבירים.

31. אגב זאת יצוין כי מאחר והמשיבה הפרה את הצו האישי הנ"ל ולא קיימה אותו כהוא זה, צפוי המשרד להגנת הסביבה לזמן את מנכ"ל המשיבה לשימוע ולא מן הנמנע כי יינקטו צעדים משמעותיים בגין הפרת הצו כנגד המשיבה.

(7ב) סיכום ביניים

32. להלן יובא סיכום ביניים של השתלשלות האירועים עד עתה:

(א) כבר לכל המאוחר בשנת 1993, במידות רעש שביצעה המשיבה בעצמה, התברר כי המשיבה חורגת מהקריטריונים ל"רעש רכבת סביר" כפי שהוגדרו ע"י המשרד לאיכות הסביבה (50-60 דציבל).

(ב) כבר במהלך שנת 1994 בעת שהמשיבה יזמה את התוכנית להכפלת קווי מסילת הברזל במסלול שבין חיפה בת גלים ועד בנימינה, היא צפתה כי מפלסי הרעש צפויים לעלות עוד יותר על המצב הקיים באותה עת, בצורה הדרגתית עד שנת 2010.

(ג) כבר באותן שנים 1993-1994 הציעה המשיבה לבצע על חשבונה פעולות לשם הפחתת הרעש והעמדתו ברף הקריטריונים שנקבעו לה, בין אם באמצעות מיגון דירתי בין אם באמצעות מיגון סביבתי (קירות אקוסטיים) ובין אם באמצעים אחרים, בהתייחס למקומות ישוב הממוקמים במרחק של עד 300 מ' מהמסילה.

(ד) במהלך השנים 1994 ועד 2006 יזמה המשיבה מספר תוכניות נוספות להכפלת המסילה, בטווח שבין קרית מוצקין ועד בנימינה. כל התוכניות הללו אושרו ע"י הוועדה המחוזית לתכנון ובניה

חיפה וזאת בכפוף לכך שהמשיבה תבצע את כל מה שהיא התחייבה לבצע לשם הפחתת הרעש והצבתו מתחת לקריטריונים של המשרד להגנת הסביבה.

(ה) חרף התחייבויותיה וחובותיה של המשיבה להקטנת הרעש כאמור, הוציאה המשיבה לפועל את תוכניות הכפלת המסילה, וזאת מבלי שהיא דאגה תחילה וכתנאי להתחלת הביצוע לעשות את כל המוטל עליה לשם צמצום הרעש.

(ו) המצב בפועל, כפי שנמדד בין השנים 2001 ועד 2009 ע"י איגוד ערים אזור מפרץ חיפה, מעיד על כך כי לאורך כל השנים הללו ולמעשה עד היום, סובלים התושבים המצויים במרחק לא רב מהמסילה (כהגדרת המשיבה עצמה – עד 300 מ' מהמסילה) מרעש חריג ובלתי סביר בעליל, והכל כאשר המשיבה לא מבצעת בחלק מהאזורים מיגון כלל, ובחלק אחר מהאזורים מבצעת מיגון חלקי ו/או לקוי שאינו מספק מענה הולם לבעיות הרעש החריג.

(ז) תושבים מתלוננים חדשות לבקרים על הרעש החריג והבלתי סביר מהרכבת ממנו הם סובלים ומתלוננים על כך שהמשיבה לא עשה דיה ו/או לא עושה כלל כדי להפחית את המטרד/מפגע.

(ג) טיעונים משפטיים

(1ג) עוולות נזיקיות: הפרות חובות חקוקות מצידה של המשיבה, רשלנות ומטרד

33. סעיף 63 לפקודת הנזיקין קובע כדלקמן (ציטוט):

"63. (א) מפר חובה חקוקה הוא מי שאינו מקיים חובה המוטלת עליו על פי כל חיקוק - למעט פקודה זו - והחיקוק, לפי פירושו הנכון, נועד לטובתו או להגנתו של אדם אחר, וההפרה גרמה לאותו אדם נזק מסוגו או מטבעו של הנזק שאליו נתכוון החיקוק; אולם אין האדם האחר זכאי בשל ההפרה לתרופה המפורשת בפקודה זו, אם החיקוק, לפי פירושו הנכון, התכוון להוציא תרופה זו.
(ב) לענין סעיף זה רואים חיקוק כאילו נעשה לטובתו או להגנתו של פלוני, אם לפי פירושו הנכון הוא נועד לטובתו או להגנתו של אותו פלוני או לטובתם או להגנתם של בני-אדם בכלל או של בני-אדם מסוג או הגדר שעמם נמנה אותו פלוני."

34. (א) החוק למניעת מפגעים, תשכ"א-1961 קובע כדלקמן (ציטוט):

"2. לא יגרום אדם לרעש חזק או בלתי סביר, מכל מקור שהוא, אם הוא מפריע או עשוי להפריע, לאדם המצוי בקרבת מקום או לעוברים ושבים."

"11ב. נוכח השר או מי שהוא הסמיך לעניין זה כי נגרם רעש, ריח או זיהום אוויר חזקים או בלתי סבירים (להלן – מפגע), וטרם הוגש כתב אישום, רשאי הוא לעשות את אלה:
(1) לצוות על מי שגרם למפגע או על בעל הנכס שממנו נגרם המפגע, להפסיק את המפגע, או לסלקו מהמקום, באופן ובתוך תקופת הזמן שנקבעה בצו ושתחילתה במועד מסירתו, הכל כפי שיוורה בצו;"

(ב) התקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש), תשנ"ג-1992 קובעות כדלקמן (ציטוט):

"2. (א) לא יגרום אדם לרעש חזק מרכב מנועי אלא במידה הדרושה להפעלתו התקינה של הרכב."

"רכב מנועי" מוגדר בפקודת התעבורה כ- "רכב המונע בכוח מיכני מכל צורה שהיא, ולרבות תלת אופנוע ואופנוע עם רכב צדי או עם גרור או בלעדיהם ולמעט גרור הנגרר על ידי רכב מנועי".

(ג) כאמור לעיל בפרק המתייחס לצו האישי שהוצאה כנגד המשיבה ע"י השר להגנת הסביבה דאז, מר גדעון עזרא, הצו הטיל שורה של חובות על המשיבה, להפחתת הרעש הנובע מפעילותה והעמדתו בקריטריונים שהוצבו ע"י המשרד להגנת הסביבה.

(ד) הקריטריונים לרעש בלתי סביר מרכבת הינס אחת משתיים:

1. בהתאם להוראות תוכניות הפיתוח (קרי בהתאם להנחיות המשרד להגנת הסביבה עובר לאישור התוכניות של המשיבה) – רעש העולה על 55 דציבל בלילה במבנה מגורים או 50 דציבל בלילה במבנה ציבורי, וכן רעש העולה על 60 דציבל ביום בשני המבנים, והכל ביחס לשעת שיא.

2. בהתאם לצו האישי של השר להגנת הסביבה – כאמור בסעיף 1 לעיל אלא בהתאם לחישוב ממוצע.

35. (א) המבקש יטען כי אין ולא יכולה להיות מחלוקת כי המשיבה במעשיה ו/או במחדליה הפרה את הוראות החוק למניעת מפגעים, תקנותיו והצו האישי שהוצא מכוחו ע"י השר להגנת הסביבה.

(ב) אין ולא יכולה להיות מחלוקת כי המשיבה אינה עומדת בקריטריונים שהוגדרו כבלתי סבירים עבור רעש רכבת, ע"י המשרד להגנת הסביבה (בין אם מתייחסים להגדרת הצו האישי ובין אם מתייחסים להגדרת המשרד לאיכות הסביבה), וכי היא חרגה בצורה משמעותית מקריטריונים אלה.

(ג) המשיבה אף הכתה חטא על פשע בכך שהציגה מצגי שווא בפני הוועדות המחוזיות לתכנון ובניה חיפה ובפני המשרד להגנת הסביבה, ומתוקף מצגי שווא אלה קיבלה מלכתחילה את האישור לתוכניות השונות להכפלת המסילה, אך מיד לאחר שקיבלה את מה שחיפשה, זנחה המשיבה את חובותיה ומחויבותיה – כולם או מקצתם, ונותרה מטרד מרעיש אף בצורה חמורה יותר מכפי שהיתה בעבר.

(ד) התנהלותה של הרכבת – מעשיה ו/או מחדליה – כפי שתוארו לעיל, בצירוף המימצאים שנמצאו לגבי הרעש בפועל באיזורים הסמוכים למסילה, ובצירוף תלונות התושבים על הרעש, מעידים על הפרת החוק, התקנות והצו האישי הנ"ל, ומעידים עשרות מונים על המטרד והמפגע שנגרמים לתושבים מהרעש שיוצרת המשיבה.

36. (א) חוק המקרקעין, התשכ"ט-1969 קובע כדלקמן (ציטוט):

"14. בעלות וזכויות אחרות במקרקעין, אין בהן כשלעצמן כדי להצדיק עשיית דבר הגורם נזק או אי-נוחות לאחר."

(ב) המבקש יטען כי המשיבה הפרה את הוראות חוק המקרקעין הנ"ל בכך שהיא ניצלה את כוחה וזכויותיה במקרקעין עליה נבנו מסילות הרכבת בהן היא משתמשת, כדי לגרום לנזק ולאי נוחות לתושבים הגרים ו/או עובדים בסמיכות למסילת הרכבת, אשר סובלים מרעש רב ובלתי תקין.

37. המבקש יוסיף כמו כן כי המשיבה הפרה את חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, תקנותיו ותוכניות המתאר שהוצאו מכוחו, שכן המשיבה פעלה בניגוד לתוכניות המתאר המאושרות ע"י הוועדה המחוזית לתכנון ובניה, ובחרה להוציאן לפועל בלא לקיים תחילה את הדרישות המקדימות, בין היתר לענין הפעלת והקמת האמצעים להפחתת הרעש הנגרם מהמסילה.

38. פקודת הנוזיקין קובעת בין היתר כדלקמן (ציטוט):

"35. עשה אדם מעשה שאדם סביר ונבון לא היה עושה באותן נסיבות או לא עשה מעשה שאדם סביר ונבון היה עושה באותן נסיבות, או שבמשלח-יד פלוני לא השתמש במיומנות, או לא נקט מידת זהירות, שאדם סביר ונבון וכשיר לפעול באותו משלח-יד היה משתמש או נוקט באותן נסיבות - הרי זו התרשלות; ואם התרשל כאמור ביחס לאדם אחר, שלגביו יש לו באותן נסיבות חובה שלא לנהוג כפי שנהג, הרי זו רשלנות, והגורם ברשלנותו נזק לזולתו עושה עוולה."

36. החובה האמורה בסעיף 35 מוטלת כלפי כל אדם וכלפי בעל כל נכס, כל אימת שאדם סביר צריך היה באותן נסיבות לראות מראש שהם עלולים במהלכם הרגיל של דברים להיפגע ממעשה או ממחדל המפורשים באותו סעיף."

42. מיטרד לציבור הוא מעשה שאינו כדון או מחדל מחובה משפטית, כשהמעשה או המחדל מסכן את החיים, הבטיחות, הבריאות, הרכוש או הנוחות של הציבור, או שהוא מכשול לציבור להשתמש בזכות מזכויות הכלל."

44. (א) מיטרד ליחיד הוא כשאדם מתנהג בעצמו או מנהל את עסקו או משתמש במקרקעין התפושם בידו באופן שיש בו הפרעה של ממש לשימוש סביר במקרקעין של אדם אחר או להנאה סבירה מהם בהתחשב עם מקומם וטיבם; אך לא ייפרע אדם פיצויים בעד מיטרד ליחיד אלא אם סבל ממנו נזק."

39. (א) המבקש יטען כי מעשיה ו/או מחדליה של המשיבה כפי שתוארו לעיל, בכך שהיא הפרה את התחייבותיה ואת חובותיה בהתאם לתוכניות המתאר המקומיות שאושרו ע"י הוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה, תוך שהיא מסרבת לבצע את המוטל עליה – דהיינו לבצע מיגון אקוסטי/דיירתי לרווחת

התושבים הנפגעים מהתנהלותה ו/או לבצע כל פעולה אחרת שנדרשה ממנה ע"מ להקטין את הרעש הנגרם מפעילותה, מהווים רשלנות רבתי, וזאת בלשון המעטה.

(ב) המבקש יטען כי מעשיה ו/או מחדליה של המשיבה כפי שתוארו לעיל, עולים כדי מטרד לציבור ו/או מטרד ליחיד, באשר הרעש הברוק מפעילות הרכבת גורם לפגיעה קשה בנוחות ובאיכות החיים של הציבור החשוף לרעש, כמו גם גורם לו לנזק ממוני (כגון ירידת ערך הנכסים באזורים אלו).

(ג) המבקש יטען כי מאחר שהמשיבה בחרה, בין אם במזיד ובין אם בהתרשלות, שלא לנקוט באמצעים סבירים על מנת למנוע את מפגע הרעש, הרי שבכך היא חרגה מסטנדרט הזהירות המצופה ממנה בנסיבות העניין, והיא אחראית בשל כך לנזקיהם של הנפגעים מכך.

(2ג) החוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחיות), התשנ"ב-1992

40. החוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחיות), התשנ"ב-1992 (להלן: "החוק למניעת מפגעים") קובע בין היתר כדלקמן:

"זיהום אוויר", "רעש" ו"ריח" - כמשמעותם בחוק למניעת מפגעים, תשכ"א-1961;

"מפגע סביבתי" - זיהום אוויר, רעש, ריח, זיהום מים, זיהום מי-ים, זיהום על ידי פסולת, זיהום על ידי חומרים מסוכנים, זיהום על ידי קרינה, פגיעה בסביבה החופית, והכל כשהם בניגוד לחיקוק, לצו, לתכנית, לרשיון עסק או לכל היתר או רשיון אחר, או שיש בהם פגיעה בבריאותו של אדם או גרימת סבל ממשי לאדם; לענין זה "תכנית" - כהגדרתה בחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965;

2. (א) לבקשת מי שנפגע או עלול להיפגע ממפגע סביבתי או לבקשת גוף או עמותה כאמור בסעיף 6, רשאי בית משפט לתת צו המורה למי שגורם או עומד לגרום מפגע סביבתי (להלן - גורם המפגע), לעשות אחד או יותר מאלה:

- (1) להימנע מהמעשה הגורם או העומד לגרום למפגע הסביבתי, או להפסיק לעשותו;
 - (2) לתקן את המעוות או להחזיר את המצב לקדמותו עובר להיווצרות המפגע הסביבתי (להלן - תיקון המעוות);
 - (3) לעשות ככל הדרוש כדי למנוע הישנותו של המפגע הסביבתי.
- (ב) "מעשה" - לרבות מחדל.

3. בבואו לתת צו לפי סעיף 2 ישקול בית המשפט הדין בתובענה את מידת הפגיעה שנגרמה או עלולה להיגרם לתובע או לענין הציבורי, לעומת הפגיעה העלולה להיגרם לגורם המפגע או לענין הציבורי עקב הוצאת הצו.

4. בתובענה נגד גורם המפגע לפי חוק זה, אין נפקא מינה אם היתה או לא היתה התרשלות מצידו.

5. לא יגיש אדם תובענה לפי סעיף 2, אלא לאחר שעברו 60 ימים מהיום שהוא הודיע לרשות ולגורם המפגע על כוונתו להגיש תובענה, והתקיימו שניים אלה:

- (1) גורם המפגע לא נקט צעדים ממשיים להפסקת המפגע הסביבתי או למניעת הישנותו או לתיקון המעוות, לפי הענין;
- (2) הרשות לא נקטה צעדים ממשיים על-פי סמכויותיה להפסקת המפגע הסביבתי או למניעת הישנותו או לתיקון המעוות, לפי הענין.

10. מי שנפגע או עומד להיפגע ממפגע סביבתי וכן גוף או עמותה כאמור בסעיף 6 רשאי לתבוע הוצאת צו כאמור בסעיף 2 בשם קבוצת אנשים שנפגעו או עומדים להיפגע מאותו מפגע (בחוק זה - תובענה קבוצתית).

11. (א) בית משפט רשאי להורות שתובענה שהוגשה לפי סעיף 10 לא תנוהל כתובענה קבוצתית אם שוכנע שנתקיים אחד מאלה:

- (1) התובענה הוגשה שלא בתום לב;
- (2) גודלה של הקבוצה אינו מצדיק הגשת התובענה כתובענה קבוצתית;
- (3) קיים יסוד סביר להניח כי התובע או בא כוחו אינו מייצג בדרך הולמת את ענינם של כל חברי הקבוצה.

(ב) בית משפט רשאי להתנות ניהול תובענה כתובענה קבוצתית בתנאים הנראים לו ראויים כדי להבטיח הליך הוגן ויעיל, לצורך הכרעה בשאלות המשותפות לכל המעוניינים.

12. (א) משהוגשה תובענה קבוצתית, יגדיר בית המשפט תחילה את הקבוצה, ויודיע לחברי הקבוצה על הגשת התובענה בהמצאה אישית, או במידה שהמצאה אישית אינה מעשית, במודעה

פומבית כפי שייראה לבית המשפט.

(ב) רואים את התובענה כאילו הוגשה בשם כל מי שנמנה עם קבוצת האנשים האמורה, ובלבד שהביע בכתב את רצונו להצטרף לתובענה.

14. (א) פסק בית המשפט לטובת התובע בתובענה לפי סעיף 2 או פסק לטובת הקבוצה בתובענה קבוצתית לפי סעיף 10, כולה או חלקה, לרבות בדרך של אישור הסדר או פשרה, יורה לנתבע לשלם גמול לתובע וכן יקבע את שכר הטרחה של עורך דינו של התובע, אלא אם כן מצא, מטעמים מיוחדים שיירשמו, שהדבר אינו מוצדק בנסיבות הענין.

(ב) בקביעת שיעור הגמול ושכר הטרחה כאמור בסעיף קטן (א) יתחשב בית המשפט, בין השאר, בשיקולים אלה:

(1) הטרחה שטרחה התובע והסיכון שנטל על עצמו בהגשת התובענה;

(2) מידת הפגיעה שנגרמה או שהיתה עלולה להיגרם לתובע או לציבור כתוצאה מהמפגע הסביבתי שבשלו הוגשה התובענה;

(3) מידת החשיבות הציבורית של התובענה.

41. (א) המבקש יטען כי הוראות החוק למניעת מפגעים הני"ל בשילוב עם הוראות חוק תובענות ייצוגיות, התשס"ו-2006 בהן ניגע מיד, מאפשרים ואף מצדיקים הגשת תובענה זו, במסגרתה תובע המבקש פיצוי כספי בגין עוגמת נפש, אובדן נוחות ופגיעה באוטונומיה לכל התושבים שנפגעו ממעשיה ו/או מחדליה (בסוגיה זו ניגע בהמשך).

(ב) כפי שתואר בהרחבה לעיל, מעשיה ו/או מחדליה של המשיבה עולים כדי מפגע סביבתי של רעש חזק ביותר, והכל בניגוד לחוק, לתקנות, לצו האישי ולהנחיות המשרד לאיכות הסביבה, וכן בניגוד להוראות תוכניות המתאר המקומיות שדרשו מהמשיבה פעם אחר פעם לבצע מיגונים שונים ופעולות שונות לשם הקטנת הרעש כתנאי לאישור התוכנית – אך הרכבת ציפצפה על כל אלה והוציאה לפועל את התוכניות להכפלת המסילה, בלא שהיא דואגת לביצוע המוטל עליה ולהקטין את הרעש.

42. (א) עוד יצוין כי ב"כ המבקש נתבקש ע"י אחד מתושבי בת גלים בחיפה (שביקש להישאר בעילום שם וציין כי הוא פונה בשם מספר תושבים במצב דומה לשלו) לשלוח מכתב אל הנהלת המשיבה ביום 6.10.10, וזאת בהתאם להוראות סעיף 5 לחוק למניעת מפגעים הני"ל. במכתב זה התריע ב"כ המבקש במשיבה על כוונה להגיש נגדה תובענה לפי חוק זה באם לא ייפסק המטרד.

*** רצ"ב המכתב מיום 6.10.10 ומסומן ט"ו(1).

(ב) ביום 12.10.10 נענה ב"כ המבקש ע"י עו"ד גל סומך, משנה ליועץ המשפטי של המשיבה. מכתבו זה של עו"ד סומך מלא באי דיוקים והוא נמנע מלענות למכתב מיום 6.10.10 בצורה עניינית.

*** רצ"ב המכתב מיום 12.10.10 ומסומן ט"ו(2).

(ג) לפיכך ענה ב"כ המבקש ביום 18.10.10 והעמיד את עו"ד סומך על אי הדיוקים שבמכתבו. מכתבו זה של ב"כ המבקש הינו מפורט ביותר ומצוין כי אין חשיבות לגורם שבשמו נשלח מכתב זה (אשר כאמור ביקש להישאר בעילום שם) שכן מדובר בתופעה סביבתית נרחבת שיש לתת לה פתרון מערכתית.

*** רצ"ב המכתב מיום 18.10.10 ומסומן ט"ו(3).

(ד) ביום 25.10.10 מסר עו"ד סומך את תשובתו למכתב הני"ל וגם כאן הוא לא נותן מענה הולם לפניות ב"כ המבקש.

*** רצ"ב המכתב מיום 25.10.10 ומסומן ט"ו(4).

(ה) אי לכך, ובחלוף למעלה מ-3 חודשים מקבלת מכתב ההתראה אצל המשיבה, לא עשתה המשיבה דבר ע"מ להסיר את המטרד.

43. עוד יצוין כי המבקש אף זכאי בהתאם לאמור בסעיף 11 לחוק למניעת מפגעים הני"ל (תנאים אשר זהים לאלו המופיעים בסעיף 8 לחוק תובענות ייצוגיות, התשס"ו-2006, רק על דרך השלילה), להגיש תביעה קבוצתית לקבלת צו עשה ו/או צו מניעה לשם הפסקת המטרד/מפגע, וזאת אף מבלי קבלת אישור ביהמ"ש לניהול התביעה כתביעה קבוצית, והמבקש שומר לעצמו את הזכות לפנות לביהמ"ש המוסמך בתביעה דומה, במידת הצורך.

44. בפסק דין תקדימי של בית המשפט המחוזי בתל אביב, בשבתו כבית משפט לעניינים מינהליים, ביטל בית המשפט חלק משמעותי מהנחיות וועדת התכנון והבניה, לרבות אלו אשר שללו באופן מוחלט את הזכאות של התושבים לפיצוי באמצעות קביעת רף מסוים, והעמיד הנחיות חדשות תחתיהן לבדיקת הזכאות לפיצויים בגין נזקי רעש משדה התעופה, תוך שקבע כי על הרשות להימנע מקביעות גורפות וכי עליה לבחון כל מקרה לגופו.

45. עקב חשיבות הסוגיה הנ"ל, להלן יובאו עיקרי הדברים מתוך פסק הדין הנ"ל, עמ"נ (ת"א) 318/07 טיטו אליהו ואח' נגד הוועדה המקומית לתו"ב בראשל"צ (פורסם בנבו, 16.8.10), פסק דינה של השופטת ד"ר מיכל אגמון-גונן, הרלבנטיים לתביעה דנן (ציטוט):

"לב לבה של ההחלטה בעניינם של המערערים נוגעת לזכותם לחיות בתנאים סביבתיים הולמים. היינו, בסביבה נטולת מפגעים. לחילופין, זכותם של מי שנכפה עליהם, בשל צרכי ציבור לחיות תחת מפגעים, לקבל פיצוי שיחלק לפחות את הנטל הסביבתי הכלכלי. החיים המודרניים והפיתוח הטכנולוגי תורמים לאיכות חיים אך יחד עם כך לפגיעה בסביבה. במקרה זה משלמים המעטים, היישובים הסמוכים לנמל התעופה, על נוחותם של רבים – כל העושים שימוש בשירותי השדה.

קודם שאעמוד על הבסיס הרעיוני לפיצוי מכוח סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, יש לעמוד על מעמדה של הזכות לחיים בסביבה נטולת מפגעים, ובמקרה שלפניי, סביבה שקטה. יש לציין שעל החשיבות למגורים בסביבה שקטה עמדו כבר חכמינו: "חנות שבחצר יכול למחות בידו ולומר לו, איני יכול לישון מקול הנכנסים ומקול היוצאים, אבל עושה כלים יוצא ומוכר בתוך השוק ואינו יכול למחות בידו... " (בבא בתרא, דף כ"ב-כ"א).

המאה העשרים התאפיינה בריבוי אוכלוסיית העולם, בתיעוש, ובניצול הולך וגובר של משאבי טבע. לקראת סוף המאה העשרים ותחילת המאה העשרים ואחת גברה המודעות בצורך בשמירה על הסביבה, ולכך שפגיעות סביבתיות פוגעות קשות באיכות החיים, ולעיתים אף בבריאות ובחיים עצמם. דניאל פיש, "צדק סביבתי בישראל: המפגש בין דיני זכויות האדם ודיני איכות הסביבה", משפט וממשל ז', 911 (תשס"ה, להלן: פיש: צדק סביבתי), עומד על התפתחות שאלות הנוגעות לצדק סביבתי. בעמ' 914 מציין פיש: "שני יסודות עומדים בבסיס הרעיון של צדק סביבתי. הראשון, הנחה שלכל אזרח הזכות להינות מתנאים סביבתיים הולמים במובן זה שלא יהיה חשוף לזיהום סביבתי מזיק, והשני שיש להחיל עקרונות של הגינות, יושר, צדק ושיוויון הזדמנויות בחלוקת החשיפה לנטל סביבתי וסיכונים סביבתיים ובאפשרות לנצל משאבים סביבתיים ציבוריים. הגשמת הערך של צדק סביבתי מחייבת חלוקה חברתית צודקת של משאבי סביבה ציבוריים ושל נטל סביבתי וסיכונים סביבתיים הנוצרים ע"י פעילות אנושית".

בישראל נחקקו שורה של חוקים הנוגעים להגנה על הסביבה, כפי שיפורט להלן, וכן הוראות כלליות כמו עוולות המטרד, בהן אדון להלן. בשני סוגי חקיקה אלו, אין התייחסות לצדק סביבתי במובן חלוקת הנטל הסביבתי. הכרה בזכותו של אדם לחיות בתנאים סביבתיים הולמים, בסביבה נטולת מפגעים ככל האפשר, מחייבת הכרה בצורך לחלק את הנטל הסביבתי ככל האפשר. אמנם, הערעורים שלפניי מבוססים על האינטרס של בעלי הקרקע, לא לשאת לבדם בתוצאות ובעלויות הסביבתיות של נמל תעופה. פיש, צדק סביבתי בעמ' 934 מכנה זאת שיקול "לא בחצר האחורית שלי" – *Not in My Back Yard*): "המסמל את הרצון של בני האדם ליהנות מיתרונות החיים המודרניים, בלי שיאלצו לשאת בתוצאות הלוואי השליליות שלהם". אולם, יש לראות זאת גם כצורך להגן על הזכות ליהנות מתנאים סביבתיים שוויוניים. במקרה שלנו, כיון שרק היישובים הסמוכים לשדה התעופה סובלים ממפגע הרעש, יש לאזן זאת כלכלית. היינו, שאר האוכלוסייה תפצה את יישובי הסביבה על כך שעליהם לשאת לבדם בנטל הסביבתי...

בית המשפט העליון אימץ פרשנות המגנה על הזכות לחיות בתנאים סביבתיים סבירים בע"א 436/60 עזרי נ' קליין פ"ד טו 1177 באותו עניין המערערים תושבי יפו גרו בסמוך למפעל אריגה שעבד במשמרות סביב השעות ויצר רעש קשה. בערכאה הראשונה ניתן צו מניעה. בערעור בוטל הצו לאור העובדה שבאיזור מותר היה להפעיל בתי מלאכה. בית המשפט העליון קבע כי על אף העובדה שמותר להפעיל בתי מלאכה במקום: "ברור, איפוא, כי מציאתו של מפעל באיזור תעשייתי שבו או בקרבתו נמצאים גם בתי מגורים, אינה נותנת היתר ליצירת הפרעה רצינית הפוגעת באופן מוחשי בשלוות החיים שכל אדם רשאי לצפות לה בביתו כמקום מגורים אנושי".

יובל שני, "הזכות לאיכות סביבה ראויה כזכות אדם במשפט הבינלאומי", המשפט ו', 297 (תשס"ו, להלן: שני, הזכות לאיכות הסביבה) עומד על האפשרות לקדם את דיני איכות הסביבה באמצעות השימוש בזכויות אדם (בעמ' 299): "קיימת הכרה הולכת וגוברת בקרב העוסקים במשפט הבינלאומי בקיומה של זיקה הדוקה בין זכויות האדם לצרכי הסביבה. הכרה זו באה לידי ביטוי בנכונות לפרש נורמות מתחום זכויות אדם, כך שיחילו בחובן הגנה על אינטרסים משותפים לאדם ולסביבה, ובסימנים לתהליך היווצרותה של זכות אדם חדשה לאיכות סביבה ראויה."

הקשר בין זכויות אדם לאיכות הסביבה נובע מההכרה שפגיעה קשה בסביבה, מובילה לפגיעה, ישירה או עקיפה, ברווחת האדם. לעיתים, כמו במקרה שלפניי, פגיעה ישירה של מפגע רעש ביישובים הסמוכים לנמל התעופה, פעמים אחרות מפגעים המשפיעים בטווח הארוך על הסביבה כולה. D.Shelton, "Human Rights, Enviromental Rights and the Right to *"It is impossible to separate the interests of mankind from protection of environment"* 28 Stan. J. Int'l L. 103 (1991) מצייין בעמ' 109: "It is impossible to separate the interests of mankind from protection of environment"

הזכות לחיים בסביבה ללא מפגעים נגזרת, לפחות במצבים קיצוניים מהזכות לבריאות או אף מהזכות לחיים. זכויות אלו מוגנות כיום במשפט הבינלאומי ואצלנו בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו (ראו: שני, הזכות לאיכות הסביבה, הסוקר בעמ' 304 החלטות במישור הבינלאומי שראו בזיהומים סביבתיים פגיעה בזכות לחיים או לבריאות). אולם, במקרים קיצוניים פחות דובר בפגיעה באיכות החיים. כך הם פני הדברים במקרה שלפניי. אמנם יש הקושרים בין רעש לפגיעות בריאותיות, אך עיקר הנזק הוא פגיעה באיכות החיים. יש הטוענים כי יש מקום להכיר בזכות חדשה והיא הזכות לאיכות חיים, ולו במסגרת הזכויות החברתיות...

סבורני, כי הגיעה העת להכיר בזכות אדם לחיות בסביבה ראויה. רווחתו ואיכות חייו של הפרט תלויה במידה לא מבוטלת באיכות הסביבה בה הוא חי. ייתכן כי בחלק מהמקרים ניתן יהיה לראות בזכות לאיכות הסביבה זכות הנגזרת מהזכות לחיים, באחרים מהזכות לקיום מינימאלי בכבוד (רע"א 4905/98 גמזו נ' ישעיהו), [פורסם בנבו]. במקרים שאינם עולים כדי פגיעות אלו, עדיין ניתן להכיר בכך כזכות ברמה חוקית שאינה על חוקית, בפרשנות של חקיקה, כגון חוק התכנון והבנייה. על כן כאשר ממשיכים בדיון, יש לזכור את זכותם של המערערים לחיים בסביבה ראויה ואת השאיפה לצדק סביבתי."

46. כן ראה דבריו של כב' הנשיא דאז א. ברק בבג"ץ 4128/02 אדם טבע ודין נ' ראש ממשלת ישראל, פ"ד נח(3) 503 (ציטוט):

"האדם המודרני לא יוכל לחיות את חייו בחברתו אם לאינטרסים של איכות הסביבה תינתן עדיפות מוחלטת, אך באותה מידה הוא לא יוכל לחיות את חייו בחברתו אם האינטרסים של איכות הסביבה לא יובאו בחשבון. נדרש איזון עדין בין הצרכים המתנגשים. אי אפשר רק עם איכות הסביבה, אך אי אפשר בלעדיה. "יש צורך בראיה כוללת של השיקולים והאינטרסים" (השופט אור בבג"ץ 594/89 מועצה אזורית ערבה תיכונה נ' המועצה הארצית לתכנון ובניה [4], בעמ' 563). יש הכרה בתכנון "צופה פני עתיד, ועם זאת ישרת כהלכה גם את צרכי ההווה, הנתונים, כשלעצמם, לתהליך מתמיד של שינוי" (השופט מצא בבג"ץ 1636/92 העמותה לשמירת איכות החיים והסביבה ברמת אביב נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, מחוז תל אביב [5], בעמ' 586)."

47. (א) גם בת"א (ת"א) 1412/95 בצלאל אהובה ואח' נ' התחנה המרכזית החדשה בת"א בע"מ ואח' פסק כב' השופט טלגם בפסק דינו מיום 8.3.00 כי זכותם של מאות הדיירים המתגוררים בסמיכות לתחנת האוטובוסים המרכזית החדשה בתל אביב, לחיות חייהם באיכות גבוהה, נטולת רעש ניכר וזיהום אוויר.

(ב) כב' השופט טלגם קבע כמו כן, כי הגם שהאינטרס הציבורי של תחנת מרכזית הינו אינטרס חשוב, הרי שהוא נדחה לעומת האינטרס של התושבים – דרישתם שהשקט שהיה באזור עובר לפתיחת התחנה, יוותר על כנו.

(ג) כב' השופט טלגם קבע כי מאחר ופתיחת התחנה המרכזית הני"ל, תגרום לעוגמת נפש רבה ולאי נוחות לתושבים, כמו גם לירידת ערך דירותיהם, הרי שיש מחד להפסיק את המטרד ומאידך לפצות כל תושב ותושב בסך 10,000 ₪ לשנה עבור כל שנת מגורים בצל המטרד/מפגע.

(ד) מדובר בפסק דין שגם זכה לאישוש של כב' השופטת רות לבהר שרון, לאחר שפסק הדין הוחזר אליה ע"י ערכאת הערעור, וראה פסק דינה בתיק הני"ל מיום 10.8.04 (פורסם בנבו) (ציטוט):

"כב' השופט טלגס קבע בפסק הדין כי אכן התובעים סבלו ממטרדים חמורים של זיהום אויר ושל רעש. קביעתו זו מקובלת עלי לחלוטין. מכל העדויות הרבות ששמעתי השתכנעתי שאכן החיים בצל התחנה המרכזית החדשה הפכו לקשים ובלתי נסבלים, וגרמו לתושבים לסבל רב. השופט טלגס קבע כי כל מי שהתגורר בדירות נשוא התובענה, יקבל פיצוי בגין המטרדים שסבל בסך של 10,000 ₪ לכל שנת מגורים. התיק הוחזר לביהמ"ש המחוזי על מנת להשלים את כל הראיות, לשמוע את כל הדיירים, ולקבוע מי מהם גר בפועל בדירות מאז פתיחת התחנה, ומי זכאי לפיצוי בגין מטרד... הואיל ובית משפט זה אינו יושב כערכאת ערעור על פסק דינו של כב' השופט טלגס - לא מצאתי כי יש מקום לשנות מההערכה והקביעה של כב' השופט טלגס בענין זה, דהיינו כי הבסיס לחישוב הפיצוי הוא 10,000 ₪ לשנה לנפש, בשינויים המחוייבים על פי אזור המגורים של כל אחד מהתובעים, כפי שנקבע בפסק הדין של השופט טלגס."

48. גם במקרה ע"א 44/76 אתא נ' שוורץ, פ"ד (3) 785 נדון מקרה דומה, ושם נפסק (ציטוט):

"בית-משפט השלום תמך החלטתו על עדותם של המומחים ובעיקר של פרופ' שאודינסקי, אשר תיאר בדבריו את הערכים של רעש שנמצאו על-ידי בעת עריכת המדידות בביתו של המשיב, ואלו עלו פי ארבעה על המותר בשעות הלילה ופי שניים על המותר ביום, מיפלס רעש כזה משפיע לדעתו על מערכת העצבים הווגטיבית ומן הנמנע הוא כי אדם יתרגל לרעש בעל עצמה כזאת, מכאן מסקנתו של בית-המשפט, כי הרעש המתואר מהווה מטרד חמור, מסקנה זו, הגיונה גלוי על-פניה: ביתו של המשיב מצוי בתוך אזור מגורים והוא זכאי לכך שיחולו התנאים והנסיבות ההולמים אזור כאמור, "הנאה סבירה", כלשון סעיף 44, כוללת, כדברי מ"מ הנשיא (אגרנט) (כתארו אז) בע"א 294/36 נוביק נ' ארגון יוצאי וישקוב, [5], בע' 2770, זכות לישון בלילה בשקט וללא הפרעה מרעש הבא מן החוץ, וכן, בין היתר, גם זכות למנוחה ולשלווה מבית, אחרי שובו של אדם מעבודתו.

המערער הצביעה וחזרה והצביעה על כך שהרעש הנגרם על-ידי מפעלה אינו עולה בעצמתו על הרעש הנגרם על-ידי מזגן אוויר ביתי, טענה זו אין בה כדי לסייע בידיה: קביעת המזגן בביתו של פלוני נתונה לשיקול-דעתו, יש מי שבוחר בהתקנת מכשיר כאמור ויש מי שמואס בו, מכל מקום, נתונה התקנתו, הפעלתו ובעיקר תדירות הפעלתו להכרעתו ולשיקולו של בעל המקום, כאן מדובר על רעש בעצמה פלונית אשר תוצאתו נזק למשיב, הנכפה עליו במשך 24 שעות ביממה שלא ברצונו ובנסיבות כאלה אין כאמור בהשוואה למזגן כדי להוסיף או כדי לגרוע.

העובדה כי המערער גורמת לרעש מתוך אזור התעשייה, בו מצוי מפעלה, אין בה כדי להפחית מזכויותיו של המשיב כהוא זה, כי לענין המטרד ועצמתו קנה-המידה על-פיו נמדד המותר והסביר הוא המטרד ולא המטרד, כבר העיר חברי הנכבד השופט לנדוי ב-ע"א 164/53, [2], הנ"ל: "אין זה תירוץ מספיק מטעם הנתבע שהוא עוסק בעבודתו בתוך רכושו הוא, החוק יכול להגביל את חופש פעולתו של בעל רכוש בדרכים שונות, ואחת ההגבלות היא זו הנדונה כאן, היינו, חובתו שלא להזיק לשכנו על-ידי הפרעה... כל איש זכאי ליהנות בנוחות מבית מגוריו, אם שכנו מקים רעש עד כדי פגיעה בשימוש ובהנאה הרגילים מבית המגורים, במידה הגורמת הטרדה והפרעה רציניות, זכאי המחזיק בבית המגורים להגנה כנגדן. אין זאת תשובה לומר, שהנתבע רק משתמש ברכושו שימוש מתקבל על הדעת, כי ישנם הרבה מקצועות ומשלחי-יד שלא רק מתקבל על הדעת שיעסקו בהם, כי אם אפילו מן ההכרח הוא שיעסקו בהם, ובכל זאת אין להרשות שיעסקו בהם בקרבת מקום לבתי מגורים במידה המפריעה את נוחות יושביהם....".

49. המצוטט לעיל יפה לעניינו ואומר דרשני: הגיע העת שגופים כגון המשיבה יפנימו כי הם לא יכולים להתנער מאחריותם לנוקיהם של תושבים תמימים, שלהם זכות בסיסית (ויתכן אף חוקתית) לחיים בסביבה ראויה ותוך שמירה על איכות חיים ברמה סבירה (לרבות לחיות בסביבה נטולת רעש חריג), על אחת כמה וכמה כאשר הם עצמם אמורים למנוע את הנזק (או לפחות להקטינו) אך מתנערים מחובתם זו, המוטלת עליהם על פי כל דין!

(ד) התביעה הייצוגית

(1ד) התקיימות התנאים לאישור התביעה כייצוגית

50. (א) סעיף 3(א) לחוק תובענות ייצוגיות בשילוב עם פריט 6 לתוספת השניה לחוק קובע כי ניתן להגיש תביעה ייצוגית במקרה של (ציטוט): "תביעה בקשר למפגע סביבתי נגד גורם המפגע; לענין זה, "גורם המפגע", "מפגע סביבתי" - כמשמעותם בחוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחיות), התשנ"ב-1992".

(ב) כפי שצוין לעיל (תחת תת הפרק – החוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחיות), התשנ"ב-1992), המשיבה הינה "גורם מפגע" היוצרת "מפגע סביבתי" של רעש, והכל כהגדרתם בחוק הנ"ל.

51. (א) סעיף 4 לחוק תובענות ייצוגיות קובע כי מי שרשאי להגיש תביעה ייצוגית הינו בין היתר (ציטוט):
"אדם שיש לו עילה בתביעה או בענין כאמור בסעיף 3(א), המעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט המשותפות לכלל החברים הנמנים עם קבוצת בני אדם - בשם אותה קבוצה."

בהמשך הסעיף (ס"ק ב') נקבע כי (ציטוט): "כאשר אחת מיסודות העילה הוא נזק – בבקשה לאישור שהוגשה בידי אדם כאמור בסעיף קטן (א)1) - די בכך שהמבקש יראה כי לכאורה נגרם לו נזק."

(ב) המבקש יטען כי המקרה שתואר על ידו דלעיל מעיד בצורה ברורה כי הוא "אדם שיש לו עילה בתביעה" כאמור בחוק שכן הוא מתגורר במקום הסמוך למסילת הרכבת וסובל מרעש בלתי סביר, וכמו כן ברור כי נגרם לו נזק, ואף נזק מוחשי (בעיקרו עוגמת נפש ואובדן נוחות, אך כל עוד לא תוקן המפגע גם נזק ממוני של ירידת ערך דירתו), למרות שלפי החוק די שיראה כי נגרם לו נזק לכאורה.

(ג) כמו כן, כפי שיפורט מיד, מדובר בעילת תביעה המעוררת שאלות מהותיות של עובדה ומשפט המשותפות לכלל החברים הנמנים עם הקבוצה אותה מבקש המבקש לייצג.

52. סעיף 8 לחוק תובענות ייצוגיות קובע כי ביהמ"ש רשאי לאשר תובענה ייצוגית, אם מצא שהתקיימו כל אלה:

(א) התובענה מעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה, ויש אפשרות סבירה שהן יוכרעו בתובענה לטובת הקבוצה.

(ב) תובענה ייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות הענין.

(ג) קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינהל בדרך הולמת.

(ד) קיים יסוד סביר להניח כי ענינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינהל בתום לב.

53. (א) אין ספק כי תובענה זו מעוררת שאלות מהותיות של עובדה ומשפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה. המבקש הינו דוגמא מייצגת לאנשים כדוגמתו, אנשים רבים אשר מתגוררים בסמיכות למסילת הרכבת ואשר סובלים ממעשיה ו/או מחדליה של המשיבה אשר יוצרת רעש רב ואינה נוקפת אצבע כדי למנוע או להפחיתו כפי שהתחייבה וחויבה לעשות, והכל תוך הפרה בוטה של החוק, התקנות, הצו האישי ותוכניות המתאר המקומיות כפי שפורט לעיל.

(ב) השאלות העובדתיות והמשפטיות המהותיות המשותפות לכלל הקבוצה הינן, אם כך, כדלקמן:

1. האם המשיבה פועלת בניגוד לחוק/תקנה/צו/תוכנית וכיו"ב וגורמת רעש בלתי סביר לתושבים המתגוררים בסמיכות למסילה ו/או אינה עושה די כדי לפתור או להפחית רעש זה?

2. האם זכאים אותם תושבים שנפגעו לפיצוי מאת המשיבה בגין עוגמת הנפש, אובדן הנוחות והפגיעה באוטונומיה שלהם, נזקים אותם הם חוו וחווים?

54. (א) בספרם של גיל לוטן ואייל רו "תובענות ייצוגיות" בהוצאת תמר תשנ"ו (להלן: "הספר תובענות ייצוגיות") אומרים המחברים בעמ' 30 בענין השימוש בכלי התובענות הייצוגיות כי (ציטוט):

"מקרה ראשון בו קיים צורך בהליך ייצוגי הוא, כאשר הנסיבות הופכות הליך דיוני זה להליך היחיד למעשה אשר יאפשר לצדדים המעורבים להביא את עניינם להתדיינות משפטית. הכוונה היא למצבים בהם נזק קטן מבחינה כלכלית לכל אחד מחברי קבוצה גדולה של אנשים, בנסיבות המעוררות שאלות משותפות לכולם."

המחברים מכנים תובענה ייצוגית זו "כתובעת צדק".

(ב) עוד מוסיפים המחברים בעמ' 31 לספרם (ציטוט):

" מקרה שני שבו נדרש הליך ייצוגי הוא כאשר נגרם נזק גדול יחסית, המצדיק את העלויות הכרוכות בהתדיינות משפטית, לכל אחד מחברי קבוצה גדולה של אנשים, בנסיבות המעוררות שאלות המשותפות לכולם. משמעותו של מצב זה היא, כי לבתי המשפט תוגשנה מאות תביעות אשר מעוררות כולן שאלות משותפות. הדבר ייצור עומס רב ומיותר של בתי המשפט, אשר ידרשו לדון בשאלות אלה פעמים רבות ואף ייצור אפשרות לפסיקות שונות ואפילו סותרות אשר

תינתנה ע"י בתי משפט שונים בסוגיה, מצב אשר מבחינה מערכתית הינו בלתי נסבל, ויוליד התדיינויות נוספות בפני ערכאת הערעור... שימוש בתובענה הייצוגית במקרה זה הוא הינו, אפוא, בראש ובראשונה אמצעי מוסדי, שנועד לקדם את יעילותה של המערכת השיפוטית בהתמודדותה עם התביעות הרבות המובאות לדיון בפניה. "

המחברים מכנים תובענה זו כ"תובענת יעילות".

(ג) מוסיקי בענין זה כבי השופט ברק ברע"א 4474/97 רמי טצת נגד אברהם זילברשץ ואח', פ"ד נד(2) 577 (ציטוט):

" ביסוד התובענה הייצוגית מונחים שני שיקולים מרכזיים: האחד הגנה אינטרס הפרט באמצעות מתן תרופה ליחיד שנפגע. אותו יחיד, ברוב המקרים אינו טורח להגיש תביעה. לעיתים בא הדבר בשל כך שהנזק שנגרם לאותו יחיד הוא קטן יחסית... השיקול השני עניינו אינטרס הציבור. ביסוד אינטרס זה מונח הצורך לאכוף את הוראות החוק שבגדרו מצויה התובענה הייצוגית. לתובענה הייצוגית ערך מרתייע. מפירי החוק יודעים כי לניזוקים יכולת פעולה נגדם... אינטרס ציבורי זה מוגבר לאור היעילות והחיסכון במשאבים של הצדדים ובית המשפט הנלווים לתובענה הייצוגית. כן מושגת אחידות בהחלטות בית המשפט בעניינים דומים, מנע ריבויין של תביעות. "

(ד) כבי סגן הנשיא השופט טלגם בת.א. (ת"א) 2635/98 טוגנדרייך דגנית ואח' נגד מדינת ישראל אף מוסיקי לרשימה ואומר (ציטוט):

" בנוסף לאחדות ההלכה יש לפתרון זה יתרון ניהולי שהוא חוסך ניהול משפטים רבים, ויתרון של צדק, שהוא עוצר את מהלך ההתיישנות בעניינים שביהמ"ש מכיר בצדקתם, אבל הזוכה לא מודע לזכויותיו ולא תבע אותן בשעתו. "

55. (א) כל אחד מהמטרות הנעלות שנמנו לעיל כמצדיקות הכרה בתובענה ייצוגית קיימות במקרה דנן, וצירופן מצדיק ללא כל ספק הכרה בתובענה זו כתובענה ייצוגית, היות וזו הדבר היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בין הצדדים בנסיבות הענין.

(ב) זאת ועוד, כאשר הנתבע הינו תאגיד גדול, כמקרה דנן, להליך הייצוגי סגולה חשובה נוספת: איחוד המאמצים והמשאבים של התובעים הרבים המיוצגים, נוטה לשנות את מאזן הכוחות אשר קיים מחוץ לכתלי ביהמ"ש. ההליך הייצוגי יאפשר לקבוצת "התובעים הקטנים" בתביעה זו להתמודד התמודדות בת סיכוי מול תאגידי ענק שהם בעלי חוסן כלכלי, עמידות ויכולת התדיינות משפטית ארוכה ויקרה.

(ג) אין כל ספק כי במקרה כגון דנן אין כלי משפטי טוב יותר להכרעה במחלוקת, מאשר השימוש בכלי התובענה הייצוגית, וכי התובענה מעוררת שאלות מהותיות של משפט ו/או עובדה המשותפות לכלל חברי הקבוצה, וכן לפי ציטוטי החקיקה והפסיקה שהובאו לעיל ומובאים להלן, קיים יסוד סביר להניח כי השאלה תוכרע לטובת חברי הקבוצה.

56. באשר לראש הנזק של פיצויים – יוער כי סעיף 20(ה) לחוק תובענות ייצוגיות קובע כי ביהמ"ש יכול לפסוק פיצויים גם בשל נזק שאינו ממוני, הווה אומר – פיצוי בגין עוגמת הנפש ואובדן והנחות שנגרמו להם עקב התנהלותה של המשיבה כפי שתואר לעיל.

57. (א) ולעניין תום הלב – נושא תום הלב בתובענה ייצוגית מגולם בסעיף 8(א)(4) לחוק תובענות ייצוגיות. בספרם הני"ל של לוטן ורז בעמ' 131 נאמר:

"הגשת תביעה בתום לב מתייחסת רק לענין אחד בלבד: תכלית הגשת התביעה. תביעה שהתובע מתכוון להפיק את מלוא טובת הנאתו רק מעצם זכיותו בה היא תביעה שהוגשה בתום לב. לעומת זאת, תובע המבקש להפיק טובת הנאה מדבר שהוא חיצוני לתביעה – קרי, מעצם הגשת התביעה ולא מן התקווה לזכות בה – מגיש תביעה בחוסר תום לב. למשל, חברה המגישה תביעת ייצוגית כנגד חברה מתחרה כדי לנגח אותה או כדי לגרום לה לחשוף לפנייה סודות עסקיים במהלך המשפט. תובע שכזה, בין אם ישירות ובין אם בעקיפין, מבקש להפיק טובת הנאה מעצם הגשת התביעה ולא מן הזכייה בה, ולכן לא יעמוד בדרישת תום הלב. ואולם, כל עוד עניינו היחיד של התובע הוא בזכייה בתביעה בלבד, הרי הוא עומד בדרישת תום הלב".

(ב) לאור האמור לעיל, אין כל ספק כי תובענה זו הוגשה בתום לב, ומתוך רצון כן ואמיתי, לברר את הסוגיה המשפטית וליתן למבקש ולתובעים, אותם הוא מבקש לייצג, פיצוי הולם לנוקיהם הממוניים והבלתי ממוניים שנגרמו להם, עקב התנהלותן ומעשיהן ו/או מחדליהן של המשיבות.

(ג) המבקש מבקש לייצג בתובענה זו חלק גדול וניכר של האנשים המתגוררים ו/או עובדים בסמיכות למסילת הרכבת, אשר חוו נזקים בלתי ממוניים כגון עוגמת נפש, אובדן נוחות ופגיעה באוטונומיה, שלא כדין עקב הפרות החוק והתוכניות ע"י המשיבה, תוך כדי שהמשיבה מנצלת את חוסר בקיאותם ו/או אי ידיעתם את החוק ו/או את העובדה כי אנשים אלה לא שמים לב ו/או חסרי כלים משמעותיים להתמודד עם המשיבה.

(ד) לאור כל האמור לעיל, אין ספק כי גם קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בדרך הולמת, וכן כי עניינם של חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב, כפי שגם יפורט עוד בהמשך.

(2ד) קבוצת התובעים (גודלה, הגדרתה ונזקיה)

58. להלן נאפיין את גודלה של קבוצת התובעים:

(א) בהתאם לנתונים אותם העלתה המשיבה בעצמה במסגרת "תסקיר ההשפעה על הסביבה" אותו הגישה לוועדה המחוזית לתכנון ובניה חיפה, מוקד הרעש מהמסילה מתפרש על פני שטח של 300 מ' מהמסילה.

(ב) מכאן, שקבוצת התובעים כוללים את כל אותם אנשים שגרים ו/או עובדים במרחק של עד 300 מ' מהמסילה בה פועלת המשיבה, בטווח שבין קרית מוצקין בצפון ועד בנימינה בדרום (קרי כל היישובים שנכללים במסגרת תוכניות 1166, 1249 ו-1167).

(ג) עם זאת יצוין כי מגדרי הקבוצה הנ"ל יש להוציא את אותם אנשים שזכו להגנה מפני הרעש בין אם ע"י בניית קיר אקוסטי ו/או בניית מיגון דירתי ו/או בכל אמצעי אחר שננקט כדי למנוע את הרעש היוצא מהרכבת ו/או להפחיתו אל מתחת לקריטריונים של המשרד להגנת הסביבה.

(ד) המבקש סבור כי סה"כ מדובר בקבוצת תובעים המונה 100,000 איש שמתגוררים ו/או עובדים במרחק של עד 300 מ' ממסילת ברזל במרחב הנקוב בס"ק ב' לעיל והינם נעדרי מיגון סביבתי ו/או דירתי המפחית את הרעש מרכבת אל מתחת לקריטריון החוקי, ואולם המבקש שומר לעצמו את הזכות לתקן את בקשתו (ואת תביעתו) במידה ויתברר כי קבוצת התובעים מונה מספר שונה של אנשים.

59. להלן תוגדר קבוצת התובעים:

"כל אדם המתגורר ו/או עובד במרחק של 300 מ' ממסילת רכבת, בטווח שבין קרית מוצקין ובנימינה וחווה במקום מגורים/עבודה זה רעש העולה על הקריטריונים של המשרד להגנת הסביבה כ'רעש סביר מרכבת' ולא בוצעה כלפיו כל פעולה לשם מניעת הרעש ו/או הפחתתו אל מתחת לרף הקריטריונים הנ"ל (פעולה אשר הפחיתה את הרעש אל מתחת לקריטריון)."

60. (א) בהנחה ובתקווה שתביעה שכזו תגרום למשיבה להבין כי עליה להפסיק את המטרד/מפגע, שכן מדובר יהיה בחוסר כדאיות כלכלית מצידה להמשיך ולפגע ולגרום לנזקים לתושבים, הרי שתיוותר סוגיית נזקיהם של התובעים עד למועד פתרון הבעיה. כפי שפורט בהרחבה לעיל, המשיבה שוקטת על שמריה מזה שנים רבות ואינה מבצעת את המוטל עליה מזה למעלה מעשור שנים (!!) ובכך גרמה היא ועודנה גורמת לסבל רב לתושבים המצויים בסביבת מסילותיה.

(ב) אי לכך שומא על המשיבה לפצות את אותם תושבים בגין נזקיהם הבלתי ממוניים לכל אורך התקופה בה היא אינה מבצעת את המוטל עליה ואינה מונעת/מפחיתה את המפגע/מטרד, וזאת במשך 7 שנים אחורה מיום הגשת תביעה זו ועד למועד תיקון המפגע/מטרד הסופי ע"י המשיבה.

(ג) המבקש יבקש להתבסס על מודל חישוב הנזק שפותח ע"י כב' השופט טלגם וכב' השופטת לבהר-שרון בת"א (ת"א) 1412/95 **בצלאל אהובה ואח' נ' התחנה המרכזית החדשה בת"א בע"מ ואח'** (פסק דין מיום 8.3.00) שם כפי שפורט לעיל קבעו השופטים הנכבדים כי יש לפצות כל תושב המתאים להגדרה בסך 10,000 ₪ בגין כל שנת מגורים בצל המטרד/מפגע. המבקש מעמיד את הנזקים ע"ס מחצית מסכום זה, קרי 5,000 ₪ לשנה.

(ד) עם זאת מוכן המבקש להניח כי נזקם של אלו המתגוררים ו/או עובדים קרוב יותר למטרד/מפגע שיוצרת המשיבה, למשל בטווח של 0-150 מ' סובלים יותר מאלו המצויים בטווח רחוק יותר של 151-300 מ' ולפיכך מציע לפצות כל תושב מאלו המתגוררים ו/או עובדים במרחק של 151-300 מ' בפיצוי בסך 2,500 ₪ בגין כל שנת מגורים בצל המטרד.

(ה) נזקו האישי של המבקש אם כך, עומד ע"ס 35,000 ₪ (5,000 ₪ לשנה x 7 שנים אחורה מיום הגשת התביעה).

(ו) סה"כ מעריך המבקש כי תביעתו זו עומדת על 2,625,000,000 ₪ (ממוצע של 3,750 ₪ לשנה x 100,000 איש קבוצת התובעים x 7 שנים).

(ז) עם זאת, במידה וביהמ"ש הנכבד יסבור מכל סיבה שהיא כי לא ניתן לפסוק את הסעד המבוקש לעיל, כולו או מקצתו, לטובת קבוצת התובעים, הרי שעדיין פתוחה בפניו הדרך לפסוק פיצוי אחר בין אם לקבוצת התובעים ובין אם לציבור בכללותו, ובהתאם להוראות חוק תובענות ייצוגיות כדלקמן (ציטוט):

"20. (א) הכריע בית המשפט בתובענה הייצוגית, כולה או חלקה, לטובת הקבוצה שבשמה נוהלה התובענה הייצוגית, כולה או חלקה, רשאי הוא במסגרת החלטתו על מתן פיצוי כספי או סעד אחר לחברי הקבוצה להורות, בין השאר, הוראה כמפורט להלן, לפי הענין, ובלבד שלא יהיה בכך כדי להכביד במידה העולה על הנדרש על חברי הקבוצה או על בעלי הדין:
(1) על תשלום פיצוי כספי או על מתן סעד אחר, בשיעור ובאופן שיקבע, לכל אחד מחברי הקבוצה שהוכחה זכאותו לפיצוי או לסעד כאמור;

...
(ג) מצא בית המשפט כי פיצוי כספי לחברי הקבוצה, כולם או חלקם, אינו מעשי בנסיבות הענין, בין משום שלא ניתן לזהותם ולבצע את התשלום בעלות סבירה ובין מסיבה אחרת, רשאי הוא להורות על מתן כל סעד אחר לטובת הקבוצה, כולה או חלקה, או לטובת הציבור, כפי שימצא לנכון בנסיבות הענין."

(ח) במקרה שכזה, מוזמן ביהמ"ש, כמובן, לפסוק לקבוצת התובעים ו/או לציבור פיצוי כראות עיניו בגין עוגמת הנפש, אובדן הנוחות והפגיעה באוטונומיה שהינם מנת חלקם.

34) גמול המבקש ושכ"ט עו"ד

61. תחילה יודגש, כי קיים יסוד סביר להניח, כי המבקש מייצג בדרך נאמנה והולמת את עניינם של כל הנמנים עם קבוצת התובעים הפוטנציאליים, וכן באי כוחו של המבקש אף הם כשירים לייצג בדרך נאמנה והולמת את ענייניו של המבקש שכן הינם עורכי דין בעלי ניסיון בליטיגציה אזרחית, וכבר התנסו בהגשת תביעות ייצוגיות.

62. מבוקש לפסוק גמול הולם למבקש עצמו אשר יזם את הגשת התביעה הייצוגית וטרח בנידון והגה את הרעיון שעשוי בסופו של יום לשרת ציבור שלם של אנשים הנפגעים מהתנהגות המשיבה כפי שפורט לעיל.

63. (א) בכפוף לזכייה בתובענה נהוג כי שכר טרחת עורכי הדין בתובענה ייצוגית, ייקבע כשיעור מסוים מהסכום שייפסק לטובת המבקש. שיטה זו משקפת את המגמה לפיה חברי הקבוצה כהגדרתה לעיל, נהנים מעמלו של המבקש המייצג ובאי כוחו, משתתפים בשכ"ט עוה"ד, בהתאם לגובה הסכום שייפסק לטובתם.

(ב) מנגד, קביעת שכרם של עוה"ד כחלק מהסכום שייפסק הופך את עורכי הדין לשותפים לאינטרס של המבקש להצליח בתביעה, דבר המהווה אינטרס משותף לכל חברי הקבוצה.

(ג) שיעור שכ"ט שייפסק לעוה"ד ראוי שישקף את הסיכון הכרוך בניהול תובענה, השקעת זמן ומרץ, משאבים ורמת שקידה, התואמת את האחריות המוטלת על כתפיהם, בייצוג קבוצת התובעים כנגד גופים גדולים וחזקים כדוגמת המשיבות.

(ד) כמו כן, ראוי כי בגובה שכ"ט תבוא לידי ביטוי התועלת הציבורית המופקת מניהול התביעה כתביעה ייצוגית, ומאכיפת החוק וההסכמים השונים על המשיבות אשר פוגעות תדיר בזכויות יסוד בסיסיות של לקוחותיהן.

(ה) בהקשר הנ"ל חשוב לציין כי גם המחוקק ראה לנכון במסגרת החוק למניעת מפגעים סביבתיים (תביעות אזרחיות), התשנ"ב-1992 לקבוע מנגנון לקביעת גמול לתובע המבקש ושכ"ט לעורך דינו כפונקציה של הסיכון בניהול התביעה, במידת השפעתה לטובת קבוצת התובעים וכיו"ב (ראה סעיף 14 לחוק שצוטט לעיל).

(ה) סיכום

64. (א) כל האמור לעיל מלמד על בעיה חמורה וקשה ביותר, שמוסדות המדינה מתקשים להתמודד איתה עד היום, ונראה כי בלא עירוב ביהמ"ש לא יהיה מזוור למאות אלפי התושבים המתגוררים בסמיכות הרכבת.

(ב) חומרת הבעיה מדגישה שוב עד כמה נחוצה והכרחית הגשת תביעה זו, והכל כדי שמאות אלפי אנשים יוכלו לחזור לשגרת חייהם השקטה והשלווה כפי שהיתה לפני שהמשיבה רמסה את זכויותיהם ברגל גסה, תוך התעלמות מוחלטת מהחובות המוטלות עליה עפ"י כל דין.

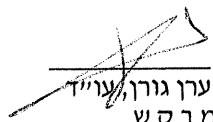
65. (א) בהתאם לפסיקת ביהמ"ש המחוזי בת"א בתיק ת"צ (ת"א) 1196-07 **אבנר גבאי נ' רכבת ישראל בע"מ** (פורסם בנבו, 9.11.10) (בקשה לאישור תובענה כייצוגית), הסמכות המקומית לדון בתביעות מסוג זה כנגד המשיבה, נתונה לבימ"ש אזרחי.

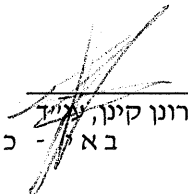
(ב) לאור הסעד המבוקש בתביעה זו (פיצויים) ולאור מקום מושבה של המשיבה (למעשה בכל הארץ) ולאור מיקום המעשה/מחוז, לבימ"ש נכבד זה הסמכות המקומית והעניינית לדון בתביעה זו.

66. לאור כל האמור לעיל מבוקש מביהמ"ש להיעתר לבקשה זו ולאשר משלוח התובענה הייצוגית המוגשת יחד עם בקשה זו, למשיבה, ולדון בה לגופו של עניין ולפסוק כמפורט במבוא לבקשה וכן לחייב את המשיבה בהוצאות ושכ"ט עו"ד בגין הבקשה גופא.

67. רצ"ב תצהיר המבקש בתמיכה לאמור בבקשה זו.

68. מן הדין ומן הצדק להיעתר לבקשה זו.


ערן גורן, עו"ד
המבקש


רונן קינר, עו"ד
בא - כח