

פרוטוקול מס' 34

מועדת הכלכלה שהתקיימה ביום ב', י' באב תשל"ד

בשעה 12:00 (29.7.1974)

נ כ ח ו : חברי הועדה:

היו"ר ש. תמיר
א. אבטבי
צ. אמוראי
פ. גרופר
א. זילבלברג
מ. חריש
א. לבני
י. מודעי
ע. פיינרמן

כלכלן הועדה:

ד. לב

מזכיר הועדה:

פ. פלקסר

ר ש ם :

"חבר המתרגמים"

- סדר היום:
1. קנסות וחשלומים מיוחדים לתושבים העוברים את 70% ממיכסת המים.
 2. המלצות ועדת הכלכלה בנושא מצוקת התחבורה במרחב דן.

היו"ר ש. תמיר:
נגיד בנק ישראל הודיע לעו הבקר, באמצעות עוזרו, שהוא לא יוכל להיות היום כי חלו התפתחויות דרמטיות בנוגע לבנק, התפתחויות מרחיקות לכת הן בישראל והן בלונדון והוא מתנצל ומוכן להופיע במועד שייקבע. ביקשתי את מר פלקסר שנשתדל לקבוע את זה לשבוע הבא, משום שאנחנו חייבים לסיים את הנושא הזה עוד לפני הפגרה.

קיבלתי גם פניה מעו"ד של מנכ"ל לשעבר של בנק בריטניה שהוא חוזר על הבקשה להופיע ולהתייצב בפנינו ולהביא לנו חומר. אמרתי לו שנביא את זה בפני הוועדה ואני מציע שנדון בכך בחום דברי מר זנבר.

קיבלנו מברק מהסתדרות הפועלים החקלאיים, ארגון מגדלי הפרות, המחלקה להדרים, שטרם נתקבלו כל מסקנות סופיות בעקבות דיוני הוועדה על המשבר בענף ההדרים, כל סכום כספי לא הועמד לרשות הענף, אין אפשרות לשלם למגדלים הלוואות לעיבוד הפרדסים ויש סכנה ממשית ליבולי העונה הקרובה. הם פונים לוועדה לפעול מיד ליישום מסקנות הביניים ולסכם את הדיון.

בלי להמתיך לדיון הפניתי מכתב לשר החקלאות וביקשתי להודיע לנו מה נעשה בעקבות המלצת ועדת הכלכלה על הקצבה של 50 מיליון לירות לענף ההדרים ואני מחכה לתשובה.

פ. גרופר:
במקרה אתמוך שמעתי דיווח על המצב שם. נראה שמזלזלים בוועדת הכלכלה. נתנו את ה-50 מיליון לירות על חשבון הלוואות לעיבוד. עכשיו, כשהיו צריכים לתת הלוואות לעיבוד לא נתנו להם ואמרו להם שזה שקיבלתם פשוט הקדימו לכם את ההלוואות לעיבוד.

יוצא, איפוא, שמכל המסקנות שלנו, מבלי שיעבירו לנו דיווח ומבלי שנהיה בחמונה, לא יצא שום דבר. החלטה לא לתת זו גם כן החלטה.

היו"ר ש. תמיר:
אבל הוועדה לא המליצה על דבר אחר, פרט ל-50 מיליון, לא היתה המלצה נוספת וזה כן שולם.

פ. גרופר:
נתנו להם את זה. עכשיו היו צריכים לתת להם הלוואות לעיבוד ואמרו להם שאת הכסף הזה שנתנו להם, אלה הן הלוואות העיבוד. הודיעו להם שהם לא יקבלו הלוואות עיבוד היות וקיבלו כבר.

היו"ר ש. תמיר:
למה שאחד החברים לא יעלה את הנושא במליאת הכנסת? אולי תציעו את הנושא מפני שאנחנו את תפקידנו אז גמרנו. אני כתבתי מכתב, אולי נמתיך לתשובת השר למכתב ששלחתי בשבוע שעבר.

היו אצלי נציגי ארגון המשאיות ורוצים שנדון בכל הנושא של ארגון הענף שסובל מאד מחוסר ארגון פנימי. הם אומרים שלאנשי המשאיות קשה להתארגן בעצמם והם רוצים עזרה ממלכתית.

אני לא רואה איך עד הפגרה נוכל לדחוס את הסעיף הזה לסדר היום שלנו, אבל אני מקווה שבמושב הבא - בראשותו

של ח"כ הורוביץ - נעלה את הנושא. הם הבטיחו להמציא לנו חומר בכתב ואני אעמיד את זה לרשות חברי הועדה. בתום הפגרה תחליט הועדה איך היא תפעל בנדון.

עכשיו אנחנו יכולים לגשת לנושא וזה הצעה לסדר היום של ח"כ זילברברג: קנסות ותשלומים מיוחדים לעוברים את 70% ממיכסת המים.

אנחנו קיימנו ישיבות, העברנו את זה לוועדת משנה, היו לנו מסקנות ביניים שפורסמו ובפני ההמלצות כפי שהובאו. חברי ועדת המשנה היו: יו"ר, מר דרובלס; ח"כ זילברברג, אבטבי, גרופר וחריש.

המלצות ועדת המשנה:

"ביום כ' תמוז תשל"ד הניחה ועדת הכלכלה מסקנות ביניים, על שולחן הכנסת, בנושא הנ"ל. ועדת המשנה קיימה 3 ישיבות ושמעה את נציב המים קנטור, את באי-כח המרכז החקלאי, התאחדות האיכרים, האיחוד החקלאי ונציג מחלקת ההתיישבות של הסוכנות. כן בחרה הועדה ועדת משנה בהרכב יו"ר מר דרובלס והחברים: א. זילברברג, א. אבטבי, פ. גרופר, מ. חריש.

ועדת המשנה קיימה 5 ישיבות בהם שמעה את שר החקלאות אוזן, את נציב המים, את יו"ר מחלקת ההתיישבות של הסוכנות פרופ' רענן וייץ, את מנהל מחלקת ההתיישבות מר י. אדמוני ואת נציג זרמי ההתיישבות השונים.

בהסתמך על סיכומי ועדת המשנה הגיעה ועדת

הכלכלה למסקנות הבאות:

1. כל הגורמים שהופיעו בוועדה קבעו שיש עיוות חמור וקיפוח בחלוקת המים בין המתיישבים."

במקום המילה "שיש" הייתי אומר ש"אכן יש" כי זאת היתה הטענה של ח"כ זילברברג בהצעה לסדר היום ואנחנו מתייחסים להצעה הזאת, אם זה נראה.

2. הועדה בדעה שיש לתקן את חוק המים באופן שיהיה ביטוי מפורש בחוק למיכסות המים לגבי כל מטרת מים בחקלאות ובהתיישבות המתוכננת.

אני מניח שזה מה שרציתם לומר:

2. הועדה בדעה שיש לתקן את חוק המים באופן שתהא בו קביעה לגבי התכנון והחלוקה של מיכסות המים ביחס לכל מטרת מים בחקלאות ובהתיישבות על כל צורותיה.

3. הועדה מכירה במחסור החמור במים במדינה ומחייבת שמירה קפדנית של השימוש במים לצרכים השונים. הועדה רואה בקביעת תשלומים מיוחדים לצריכה אחת האמצעים להרתעת המשתמשים במים מעל לכמות המותרת.

4. עם זאת, סבורה הועדה שאין הצדקה לגבות קנסות ממתישבים שהקצבות המים שלהם אינן מגיעות ל-70 אחוז או 80 אחוז בישובים מסויימים ממיכסות המים המתוכננות.

פה יש קושי, רבותי, אנחנו כגוף פרלמנטרי לומר שמוחלים. אתה כאילו אומר שיש חוק וצריך לזלזל בו. צריך לכתוב "להטיל" במקום "לגבות".

4 ב'. הועדה רשמה לפנייה את הודעת שר החקלאות ונציב המים על החזר של 80% מן הקנסות ליעול רשת המים, אך היא רואה לציין שאין בכך כדי לפתור את הבעיה כולה.

הייתי מציע שבסעיף 4 נהפוך את ב' ל-א' ונאמר: הועדה רשמה לפנייה את הודעת שר החקלאות ונציב המים על החזר של 80 אחוז מן הקנסות ליעול רשת המים, אך היא רואה לציין שאין בכך כדי לפתור את הבעיה כולה.

ב' לומר מה שכתוב ב-א': עם זאת הועדה סבורה שאין הצדקה להטיל קנסות על מתיישבים שהקצבות המים שלהם אינן מגיעות לכדי 70 או 80 אחוז בישובים מסויימים עם מיכסות המים המתוכננות שלהם.

פה להוסיף, כחלק מ-4 ב' - הועדה ממליצה בפני שר החקלאות לעכב את גביית פיגורי הקנסות המגיעים לכדי עשרות מיליוני ל"י עד למציאת הסדר כולל לבעיה.

לא לעשות מזה ג' אלא חלק אורגני מ-4, לא יהיה בו סעיף מיוחד הדוקר את העיין.

שואל ח"כ לבני שאלה נכונה: איך אנחנו מתגברים, אמרנו: אינן מגיעות לכדי 70 אחוז או 80 אחוז בישובים מסויימים - מה זה מסויימים? כשלא היו המלצות ביניים, ניחא.

ע. פיינרמן: הייתי מציע שמציע ההצעה, ח"כ זילברברג, ביחד עם יו"ר ועדת המשנה, דרובלס, ויו"ר הועדה ישבו וינסחו יחד את העניין. העקרונות מקובלים עלינו.

היו"ר ש. תמיר: 5. לאור המצב הקשה במשק המים נאלצה הועדה לא לראות בקיצוצים את הפתרון העיקרי למחסור במים. הועדה ממליצה לבדוק מחדש את נושא ההתפלה ולהקציב את הסכומים הדרושים לפיתוח מקורות מים חדשים.

הועדה תובעת להעמיד את האמצעים כדי למנוע בזבוז מים ע"י נזילה וכו'. הועדה ממליצה על גביית תשלומים מיוחדים בעד מים שיהיו מדורגים בפרוגרסיה שלפיו יעלו ככל שהקצבה ממנה חורגים היא גבוהה יותר. הועדה ממליצה שאת ההתחשבות יעשו על בסיס שנתי ורשמה בהערכה כי הוא עומד לבדוק את כל הנושא הקשור בעיוותים.

אני מסכים ח"כ פיינרמן שיש פה צורך ב"רמונד". אולי נבחר ועדת ניסוח ואולי נבקש את פיינרמן להצטרף. השלישייה עליה דיברנו תטפל בניסוח.

אנחנו ממשיכים בנושא השני. ח"כ מודעי הוא יו"ר ועדת המשנה לענייני תחבורה במרחב דן.

י. מודעי: לגבי המלצות מסוג כזה שעוד מעט תראו, האם יש מקום וטעם לבקש מהשר לדווח בטווח של זמן מסויים מה נעשה.

"המלצות ועדת הכלכלה בנושא מצוקת התחבורה בגוש דן:

ועדת הכלכלה טיפלה בנושא מצוקת התחבורה בגוש דן. הועדה קיימה 3 ישיבות ושמעה את שר התחבורה ואנשי משרדו"

היו"ר ש. תמיר: אולי צריך לומר שהועדה יזמה את הטיפול. זה לא הועבר אלינו ע"י המליאה.

י. מודעי: זה בא לידי ביטוי איפה שהוא. "הועדה קיימה 3 ישיבות, שמעה את שר התחבורה ואנשי משרדו, נציגי משטרת ישראל, מנכ"ל נתיבי אילון, קואופרטיבים לתחבורה, נציגי עיריית תל-אביב, רמת-גן, רמת השרון, בני-ברק, בת-ים וגבעתיים. הועדה קיבלה חומר בכתב מגורמים שונים.

הועדה בחרה ועדת משנה בהרכב: ח"כ מודעי, עדי יפה, לברור מעמיק יותר של הנושא.

ועדת המשנה קיימה 4 ישיבות ושמעה את נציגי משרד התחבורה, תקשורת, חברת חשמל, משטרת ישראל, מע"ץ, קואופרטיבים לתחבורה ומועצת המשאיות, ארגון המוניות, נתיבי אילון, נציגי רמת-גן, תל-אביב, פתח-תקוה, תולון, בני-ברק, הרצליה, רמלה, לוד, רחובות, קריית אונו ורמת השרון.

ועדת המשנה קיבלה חומר בכתב מן הגורמים שהופיעו בפניה וכמו כן סיירה בפרוייקטים נתיבי אילון והתחנה המרכזית החדשה בתל-אביב.

ועדת הכלכלה קובעת כי מצב התחבורה באיזור גוש דן מחריף והולך. הצפיפות הגוברת בכבישים, חוסר האפשרות לפזר ולווסת את התנועה והעדר מספר מספיק של כניסות ויציאות לתל-אביב מהווים בעיה ממלכתית, משקית וחברתית באשר היא נוגעת ללמעלה ממיליון אנשים ביממה אשר תל-אביב משמשת להם מרכז לעסקים, תעסוקה ובידור.

הבעיה מחריפה והולכת, הואיל והאיזור מתרחב וגדל ומספר כלי הרכב גדל בהתמדה ובמהירות ואילו התשתית התחבורתית ברובה בנויה על תקן ישן ואינה יכולה לעמוד בעומסים ואף אינה מהווה מערכת תחבורתית רצופה ושלמה.

ענף התחבורה הוא ענף בעל חשיבות עצומה במשק מפותח ומתפתח, שיבושים בו בעיקר במרכז כלכלי כמו גוש דן, גורמים תקלות לחיי הכלכלה והחברה. יש להצטער על כך שבגלל פיגור בבניית התשתית התחבורתית נוצר מצב בו התחבורה בולמת את הפעילות הכלכלית והחברתית באיזור וזאת במקום שתשמש גורם מאיץ לפעילות כזו. יתירה מזו, לשיבושים החמורים במערך התחבורתי יש הפסד כלכלי ישיר רב כי ירידה במהירות הנסיעה ויצירת פקקי תנועה מביאים לבזבוז שעות עבודה, דלק, חלקי חילוף, בלאי הרכב ועוד.

היו"ר ש. תמיר: בעמוד הראשון נאמר כך: בהסחמך על סיכומי ועדת המשנה קובעת ועדת הכלכלה. בעמוד 2 למעלה נאמר: ואלו מסקנות הועדה והמלצותיה. זה יפריד בין המבוא.

י. מודעי:

א. המבנה ומסגרות אירגוניות:

1. מע"ץ - מע"ץ כחטיבה במשרד

העבודה הוא הגורט הלומד, המציע, המתכנן והמבצע את התשתית התחבורתית. מוצע כי הטיפול הכולל, אולי להוציא הביצוע, יועבר למשרד התחבורה המופקד על הדרכים והתכנון של התחבורה עצמה ומן הדין שהוא יקבע את סדרי עדיפויותיה.

2. רשות מטרופוליטנית - יש

להקים רשות מטרופוליטנית גם לתחבורה, הואיל ואיזור דן הולך והופך ליחידה מוניציפלית סבוכה. תכנון וביצוע משולבים של התשתית התחבורתית תוך התחשבות בצרכים הספציפיים של כל רשות מוניציפלית ובעיקר של המוקד ת"א-יפו יבטיחו איכות, יעילות ומהירות מקסימלית.

3. תיאום בין גורמים - בניית

תשתית תחבורתית מותנה בביצוע עבודות עזר: סילוק, העתקה, הקמה בנושאי תקשורת, מים, חשמל, דלק ובהבטחת קרקעות לנתיבים. ללא תיאום הדוק ומוקדם בין הגורמים נגרמים הפסדים כספיים והפסדי זמן ניכרים. מומלץ כי גורמים אלה יהיו מיוצגים גם הם ברשות המטרופוליטנית ומכל מקום תינתן מצידם עדיפות לביצוע פרויקטים לתחבורה.

ב. תל-אביב

1. חניונים - בהתפתחות

ההיסטורית וכתוצאה מהעדר תכנון עיר מתקדם לא תוכל תל-אביב לקלוט בתוכה כלי רכב נוספים מבלי לסתום את עורקיה ומבואותיה. חניונים בתוך העיר - מוגבלים ויקרים. רצוי לכך להקטין בהקדם את מספר כלי הרכב הגדל והולך הנכנס לעיר. יש להקים חניונים לרכב פרטי בפאתי העיר, בצידו דרכי הכניסה. בחניונים אלה תאפשר חניה חינם וכך תתוכנן הסעה ברכב ציבורי למרכז העיר ולפאתיה האחרים.

היו"ר ש. תמיר:

אני לא חושב שצריך לשלול הקמת חניונים בתוך העיר.

י. מודעי:

אין שלילה, אני רק אומר שהם מוגבלים ויקרים.

היו"ר ש. תמיר:

חניונים בתוך העיר, שיש לעודד את הקמתם, לא פותרים את הבעיה כולה

באשר הם מוגבלים ויקרים.

י. מודעי:

אני לא יודע אם הכיוון שלנו בסופו של דבר לא צריך להיות עיקור מוחלט של תנועה באיזורים מיוחדים של תל-אביב. יש לזה התייחסות יותר מאוחר. מה שאנחנו אומרים כאן, אנחנו מנסים להיכנס לפתרון של בעית משנה שהיא כל כולה טכנית. זה ענין של כדאיות, ענין של אפשרויות גישה, אבל הכל פעולה טכנית. אז אנחנו לא שוללים חניונים, מפני שכמה שאפשר רצוי שיהיו. אבל להגיד שאנחנו רוצים לעודד הקמתם, אינני יודע אם זה נכון.

היו"ר ש. תמיר:

אש אפשר לומר לכל הפחות, החשובים כשלעצמם, אבל אל תשלול את זה.

לי נראה שבהמלצות שלנו, אנחנו בכל זאת לא ועדת מומחים, בכל זאת אנחנו מראים כיוונים ולא יותר, צריך להיות זהירים כבר עם המסקנה שאנחנו סוגרים את תל-אביב-יפו, יכולים להקטין בהקדם. איך מקטינים? יש פה המלצה וכתוב: תתוכנן הסעה. למשל, בניו-יורק, במנהטן הגדולה, בפאריס הגדולה, בלונדון - עוד לא אוסרים או לא מונעים. ואני עוד לא רואה פה את הרכבת התחתית.

אני מציע שלא נשלול דברים ולדעתי גם אם תעשה דברים במבואות, עוד תידרש לחציונים בתוך העיר ואנשים ישלמו את ה-5 ואת ה-10 לירות. אני לא הייתי מזלזל בעולם הזה שבכל העולם הוא משתלם וכאן עוד לא, אולי משום שבתה הקומות הם נמוכים וצריכים להיות יותר קומות.

אני הייתי אומר: חציונים כשלעצמם בתוך העיר הם חשובים, אין בהם כדי לפתור את הבעיה כולה בשם היוחס מוגבלים ויקרים.

י. מודעי: יש להקים חציונים לרכב פרטי בפאתי העיר בצידי דרכי הכניסה. בחציונים אלו תאפשר חניה חינם וכן תתוכנן הסעה ברכב ציבורי למרכז העיר ולפאתיה האחרים.

היו"ר ש. תמיר: למה חינם? אפשר גם בתשלום. ולכתוב: תתוכנן הסעה מחציונים אלה

י. מודעי: נוסף לכך מוצע להקים חציוני לילה ומרכזי ניהול והפוגה לחברות המשאיות ע"מ למנוע צורך מהמשאיות להיכנס העירה למשרדיהן וכן למנוחה ואכילה.

היו"ר ש. תמיר: אפשר להגיד: כדי למנוע את הצורך מהמשאיות להיכנס העירה לצרכי מנוחת הנהגים, אכילה וטידורי ביניים.

י. מודעי: 2. השלכות על תכנון עירוני - ת"א
שוכנת לחוף ים ולפיכך חסרה דרכי כניסה ויציאה במערבה. ריכוזי עסקים, משרדים וחנויות בצידי המערבי של העיר יוצרים עומס על כל רשת הרחובות של העיר בואך מערבה. מומלץ כי תכנון העיר יכוון את הריכוזים למזרחה, דרומה וצפונה של העיר. כמו כן מומלץ כי יפתחו דרכי כניסה ויציאה נוספים מזרחה, צפונה ודרומה ע"מ "לפצות" את תל-אביב על העדר הפתח המערבי. עוד מומלץ כי יפתחו ככל שעדיין ניתן רחובות למעברים ישירים ממזרח העיר, מקום ריכוז האוכלוסיה וכניסת האוטובוסים מסביבתה, אל מערב העיר.

3. נתיבי אילון ותכנית החומש -
הללו נועדו לאפשר עקיפת העיר מצפון העיר לדרומה ולהיפך וכן מעבר מצפון העיר לדרומה ולהיפך, מבלי הצורך להיכנס לרשת הכבישים העירונית העמוסה.
הנתיבים המחוכנים מספיקים לשאח את העומס הצפוי ל-10-15 השנים הבאות, אולם הצמתים בקצותיהם המזרימים תנועת רכב לעברם ומהם לתוך ומחוץ לעיר אינם יכולים לעמוד בעומס.

מוצע להבטיח עדיפות תקציבית גבוהה לזירוז הביצוע של נתיבי אילון. כמו כן מוצע לבצע בו זמנית עם נתיבי אילון מעברים עיליים בכל הצמתים הללו.

כדי שתבינו את המהות לא את הניסוח, זה ענין פשוט: בונים עכשיו מעבר שהוא מחליל מהאיזור המוניציפלי, מהגבול הצפוני עד לגבול הדרומי. כל המעברים - בית דגון, צומת חולון, צומת המטרולוגית, צומת צריפין, צומת פתח-תקוה, צומת הרצליה - כל המעברים האלה שאתה בעצם רוצה ליהנות מהזרמה מהירה של תנועה, מה שתזרים שם יותר כלי רכב תקבל שם יותר פקקים, בגלל ההמתנה.

4. תחנת לוינסקי - בניגוד משווע
לנתוני העיר הקיימים ולתכניות נתיבי אילון ותכנית החומר, מוקמת התחנה הנ"ל בליבו של איזור עירוני.

היו"ר ש. תמיר:
לא הייתי כותב "משווע לנתוני העיר" אלא: בניגוד למוכתב מהתנאים הקיימים בעיר. אולי: בניגוד למגמה של תכניות נתיבי אילון ותכנית החומש. או: בניגוד למחייב מן המצב הקיים ולמגמות של תכניות נתיבי אילון ותכנית החומש מוקמת התחנה בלב האיזור העירוני.

י. מודעי:
ההשקעה הנדרשת לחבר את התחנה עם הנתיבים הנ"ל היא עצומה. בנוסף לכך תידרש השקעה גדולה לפינוי מבנים משני צידי עורק הגישה לתחנה וכך לרכישת שטח נוסף לשירותי התחנה והאיזור המסחרי שבדרך הטבע מתרכז סביבה. תחנה זו מהווה גם מטרד אקולוגי חמור ויש לראות משגה בהקמתה במקום זה. מכל מקום לתחנה זו אין כל אפשרויות התרחבות.

מוצע להתחיל מיד בתכנון תחנת האוטובוסים הצפונית ליד תחנת הרכבת שמיקומה מתאים לתכניות פיתוח נתיבי אילון לתכנית החומש וכך מצויות בה רזרבות קרקעיות מספיקות.

5. רימזור, הכוונה ובקרה משטרתית -
גם במצב התשתית הקיים ובודאי לאחר השלמת נתיבי אילון ותכנית החומש, ומעברים עיליים בצמתי הגישה והיציאה כמוזכר ניתן להזרים דרכה תנועה מוגדלת בהרבה. זאת אם יחולק עומס התנועה בשעות השיא ואם תשופר מערכת ההכוונה, הרשמזור והבקרה המשטרתית תוך אכיפת תקנות התנועה ושימת דגשים על אותן תקנות המעכבות זרימה, כגון: גרירה ממקומות חניה אסורים, נתיב ימני לרכב איטי, עקיפה בדרכים צרים בלבד, מעבר הולכי רגל במקומות מוסדרים בלבד ועוד.
מומלץ להקים סיירת תנועה מיוחדת למבואות בפיקוח משטרת ישראל.

היו"ר ש. תמיר: למה מיוחדת למבואות?

י. מודעי:
משום שנתקלנו בענין הזה. מה שקורה הוא: כאשר אתה מחזק את משטרת ישראל ויש להם בעיות בבני-ברק, אז גמרת עם כל החיזוק של משטרת ישראל לגבי הבעיה הספציפית הזאת. זאת לא הצעה שלנו, נציגי המשטרה הסבירו שהואיל ויש חוסר בכח אדם, כדי לתגבר את כל משטרת ישראל צריך אמצעים שכנראה לא עומדים לרשותם וגם כח אדם לא עומד לרשותם. כלם מסכימים שצריך סיירת מוגדרת, צריך להיכנס לפרטים כי אחרת לא תפתור את הבעיה.

היו"ר ש. תמיר:

אז תכתוב: מומלץ להקים סיירות
בפיקוח משטרת ישראל.

י. מודעי:

בסדר.

כמו כן מומלץ כי עומס התנועה
בשעות השיא ידולל באמצעים אדמניסטרטיביים אשר ידרגו שעות התחלה
וסיום עבודה בתעשייה ושירותים, שעות לימודים בבתי"ס, פתיחת וסגירת
חנויות, הפעלת משרדים וכו'.

היו"ר ש. תמיר:

זה נורא קיצוני.

י. מודעי:

מוכרחים לגשת לנקודה הזאת. המשרדים
בלונדון, עפ"י פניה של מועצת העיר,
לא עפ"י חוק, התחילו את העבודה ב-10:00, במקום ב-9:00. איפה שהוא
צריך להפסיק לדבר ולעשות.

כמו כן מוצע להנהיג בקרה תנועה
דינמית מרכזית לויסותה לפי עומסי התנועה וכך לפתח מערכת הרמזורים
כדי להבטיח פעולתם הסדירה והמתואמת.

6. מסלולים מיוחדים - ברמת החיים
בישראל, בתנאי מזג האוויר הישראלי ובמרחקים בגוש דן, קיימת אפשרות
לעשות שימוש ניכר ברכב איטי בלחי ממונע - אופניים. ברם, קיימת גם
סכנה בטיחותית חמורה.
מוצע כי בכל מקום שהדבר ניתן בנתונים של התשתית הקיימת הבין-עירונית
יקבעו מסלולים מיוחדים לאופניים וע"י כך יוסר עומס ניכר מהתשתית
הקיימת. תהיה זו גם תרומה לבריאות התושבים.

היו"ר ש. תמיר:

אתה מכניס את זה לגוש דן כשזה
שייך לתל-אביב. אתה מדבר על בין-
עירוני ופתאום אתה מכניס אופניים לתוך תל-אביב.

תכתוב: בתשתית אשר בגוש דן,

י. מודעי:

6. מערכת הסעה המונית - הבינוי
העירוני כפי שנעשה והמצב הקיים
של עורקים וכבישים לא יאפשרו פתרון לטווח ארוך לבעיית ההסעה
ההמונית. כל האמצעים המוצעים יבטיחו אולי הסעה תקינה למספר שנים,
בלבד. לפיכך הכרחי לקדם את תכנון מערכת ההסעה ההמונית, כדי שתהווה
השלמה לכל המוצע לעיל.

ג. רשויות גוש דן - עורקים ראשיים
העוברים בתוך איזורים עירוניים צפופים להוציא תל-אביב גורמים
לסתימות תנועה בהם ובסופו של דבר יחסמו גם איזורים עירוניים אלה.

היו"ר ש. תמיר:

יביאו גם לחסימתם של איזורים
עירוניים אלה.

י. מודעי:

יש להבטיח כבר עכשיו צירים עוקפים
ואלטרנטיבים לצירים הקיימים.
בינתיים יש לשכלל את הצמתים עצמם באמצעות פיתוח הרימזור, מסלולים

צדדיים ליציאה מהצמתים וכן מעברים עיליים להולכי רגל. כמו כן יש לתכנן עוד כבישי חיבור ליציאות.

ד. תחבורה ציבורית ורכב כבד -

1. איחוד "אגד" ו"דן" - במרחב

דן יש כפילות, ניתוק וליקויים במערכת התחבורה הציבורית וזאת בשל חזומי הפעולה שני הקואופרטיבים החופפים בדרך כלל גבולות מוניציפליים. כתוצאה מכך נגרם נזק למשק הלאומי, הפסדים מיותרים לקואופרטיבים וסבל רב לנוסעים.

הומלץ כי על אף כל הקשיים יבוצע איחודם של הקואופרטיבים בהקדם וזאת גם אם תצטרך הממשלה להשתמש בזכיונות הקויים ובסובסידיות כגורם מדרבן.

היו"ר ש. תמיר: הייתי כותב: וזאת גם אם תצטרך הממשלה לעשות שימוש בסמכויותיה לגבי הזכיונות

טמתן הטובסידיות.

י. מודעי: 2. עדיפות רכב ציבורי - התחבורה

שתפוסת נוסעיה גדולה

ביחס לגודל כלי הרכב שלה נאבקת על אפשרויות המעבר התקיף. בקטעים מסויימים קצב התנועה הוא איטי מאד והתהליך הולך ומחריף.

מוצע כי הן בעורקים הבינעירוניים והן בכבישים העירוניים יקבע נתיב מיוחד או זכות חוקית לעדיפות נסיעה בנתיבים מסויימים לאוטובוסים וכמו כן למכוניות משטרה, מגן דוד וכד'.

כמו כן מוצע כי ישונה כיוון התנועה בעורק רב-נתיבי, באחד עד שניים מהנתיבים הפנימיים עפ"י עומסי התנועה.

תניחו לרגע שיש לכם מסלול, עורק, שבו יש 5 נתיבים. מסתבר שהימני הוא לכיוון צפון.

היו"ר ש. תמיר: אני מבין מה שאתה רוצה להגיד. כן מוצע כי התנועה בעורקים רב-נתיביים

תווסת בהתאם לשעות היום, בהתאם למגמות התנועה בשעות היום השונות, בהתאם לעומסי התנועה לכיוונה.

י. מודעי: כמו כן מוצע כי בעורקים רב-נתיביים

תווסת התנועה וישונה כיוונה בהתאם

לעומסי התנועה בשעות היום השונים. אמרתי את כל מה שאתה רוצה.

3. קווי משולבים ומעגלי תנועה -

בגלל שיקולי תחרות בין הקואופרטיבים ושיקולי חסכון שלהם, נוצר מצב שנוסעים לצפון תל-אביב מוסעים לתחנת האוטובוסים בדרומה, נוסעים ממזרח תל-אביב מוסעים בציר העובר בדרום העיר כאשר יעדס הוא צפון העיר וכו'. נוסף לכך, במקומות ההורדה אין תשלובת נוחה ומהירה שתבטיח את המשך נסיעתם. הוא הדין בשירותי מעבר מישובים השוכנים לאורך העורקים שנוסעיהם נאלצים זמן רב לאוטובוס הנוסע בעורק.

מומלץ כי במערכת התנועה של האוטובוסים בקצהו של כל קו אוטובוסים תובטח הסעה לכיוונים מפוצלים ובקצבים מתקבלים על הדעת. זאת גם אם יחייב הדבר תיאום בין לוחות הנסיעה של הקואופרטיבים עוד לפני איחודם. הסדר זה יצריך גם כרטיסים משולבים.

אני מציע לוותר על הקטע האחרון, אם
אתה ממליץ ברצינות על איחוד. האיחוד

היו"ר ש. תמיר:

צריך לבוא מיד.

4. קווים ישירים לצפון ודרום

תל-אביב יפו מן הסביבה -

בעיר תל-אביב מסתמנים בבירור שני מוקדים - צפונה ודרומה. אין הדעת
נוחנת כי נוסעי אוטובוסים במספר כה גדול הנזקקים לאחד ממוקדים אלו
לא יסעו אליו ישירות תוך חסכון בזמן ובכסף.

זה הכל מיותר.

היו"ר ש. תמיר:

מי יי רי קווי אוטובוסים עיקריים
יכוונו לשני יעדים נפרדים לסרוגין

י. מודעי:

כאשר אחד מגיע לצפון תל-אביב והשני לדרומה, כפי שכבר בוצע במקרים
מספר.

5. מוניות - הללו פועלות

ללא ויסות מספיק, הן מספרי, הן יעדי והן גיאוגרפיה. הוצאת רשיון
למוניות מוכפלת ע"י צרכי נכים, עולים חדשים ונזקקים. הצמדת התחנה
למוניות שרות היא מקרית ואינה נשמרת ממילא.

מה רע בזה שנותנים לנכים ועולים
חדשים? זה לא שייך מי המקבלים.

היו"ר ש. תמיר:

רגע, תקרא עד הסוף.

י. מודעי:

גם המוניות הביין-עירוניות ואפילו
מוניות מערים אחרות תופסות נוסעים בתוך תל-אביב והאנרכיה בנושא זה
גדולה ומכבידה. יש לתכנן מראש את מספר המוניות.

אז נכתוב: הללו פועלות ללא ויסות
מספיק, הן מספרי, הן יעדי והן גיאוגרפיה. הצמדה הרשיון לתחנה למוניות
שרות היא מקרית לעלים קרובות ואינה נשמרת בדרך כלל בקדפנות.

גם המוניות הביין-עירוניות ואפילו

המוניות מערים אחרות מסיעות נוסעים בתוך תל-אביב.

יש לתכנן את מספר המוניות לפי

הצרכים, יש להקפיד על מספר המוניות העירוניות לתחנותיהם ולהקפיד
כי למוניות הביין-עירוניות לא תותר הסעת נוסעים בעיר פרט לנסיעה הביין-
עירונית והמשכה.

ולהבטיח כי המוניות הביין-עירוניות
יוצמדו לקוויהן הביין-עירוניים, רק

היו"ר ש. תמיר:

להשלמת הנסיעה ליעדן.

יש פה שאלה: באה מונית מפתח-תקוה

ומביאה אותך לביתך שנימצא בהרצליה. יש נוסע שעומד בהרצליה ורוצה
לצאת לפתח-תקוה, שלא תיקח אותו? גם הנהג מהרצליה יקח לפתח-תקוה,
אבל מההמלצה הזאת יוצא שאתה אוסר על נהג מפתח-תקוה לקחת נוסע
מהרצליה.

י. מודעי:

אני מתכוון לזה.

היו"ר ש. תמיר:

אני ייצגתי את נהגי מוניות הדר בלוד. שם היתה הבעיה הזאת. יש להם קונסציה, לצאת מלוד ולקחת נוסעים. יש להם מלחמה מתמדת עם נהגים שבאים מתל-אביב, מביאות נוסע, יש עומט עצום בשעה מסוימת והם רצו שהתל-אביבים לא יקחו בדרך חזרה אף נוסע. אמרו לי בהנהלת נמל התעופה לוד שזה שגעון. סוכם שהם לא יכולים לקחת כל עוד יש מונית בתחנה, אבל אם התחנה ריקה הם כן יכולים. אני רק אומר לך איך מצאנו את הפתרון. הוא מקל על הנוסעים.

י. מודעי:

הפתרון הזה לא יחן שום דבר משום שהוא יעמוד 50 מ' משם ואז הוא כן

יכול לקחת.

היו"ר ש. תמיר:

אני מציע שלא נפתור את כל בעיות העולם. יש לתכנן את מספר המוניות ולהקפיד על הצמדת המוניות העירוניות לתחנותיהן, ולהבטיח שהמוניות הביין-עירוניות יוצמדו לקוניהן הביין-עירוניים פרט להשלמת הנסיעה ליעדן.

י. מודעי:

אני שאלתי בזמנו האם אנחנו צריכים לבקש מהשר, מהמנכ"ל, דו"ח על

התקדמות ביצוע, או זה המלצות.

היו"ר ש. תמיר:

פה חסר לי סעיף אחד. כולנו בדעה שעכשיו שעת חרום וצריך להשקיע את הכספים בדברים הכי חשובים. העניין הוא חשוב, אבל אתה כאן בשקט הוספת כמה מיליארדים.

מ. לבני:

אתה מתאר לעצמך כמה בנזין נשרף בתל-אביב בנסיעות האלה? זה גם כן

הפטד גדול.

היו"ר ש. תמיר:

אני הייתי מציע, כדי שזה יהיה רציני ולא יהיה חיוך מזלזל של הבית, שבהקדמה יאמר שאלה הן ההמלצות המתחייבות, מובן שלאור שעת החרום לא כולן יוכלו להתבצע בשלב זה, שהועדה ממליצה שסדר העדיפויות יקבע בהתאם לזה.

אני מציע שתכין איזה משפט, תראה לי

אותו ונכניס אותו באיזה שהוא מקום.