

היו"ר י. הרביץ:

אני פותח את הישיבה.

להזכירכם, אנחנו עוסקים בשתי צורות של דיון: הדיון הרגיל על נושאים שמועברים אלינו מן המליאה; ונושאים שיוזמים החברים ולא מועברים מן המליאה. הנושא שאנחנו דנים בו היום הועבר אלינו מן המליאה לפי הצעתו של חה"כ קורן. אני מבקש את חה"כ קורן להציג בקצרה את הנושא.

ד. קורן:

אני מצטער מאד שנציגי משרד השיכון לא נמצאים. דברנו שגם נציגי האוצר

יוזמנו, האם הם הוזמנו?

י. פלכסר:

אני חושב שלא.

ד. קורן:

ב"עין שרה" אשר בנהריה בונים שכונה חדשה. בתכנית מדובר על אלפיים

דירות ומתחילים עכשו ב-500 דירות. ישנה בעיה של הכניסה אל השכונה והתכנון הכללי של הכניסה על יד השכונה אל נהריה העיר. הבעיה היא, איך להפגש עם מסילת הברזל, האם להפגש במפלס אחד, זה אומר לעשות רמזורים, מחסומים; או לבנות גשר.

כפי שהחבר, ועדת המפגשים של משרד התחבורה סכמה שמכאן ואילך לא עושים יותר רמזורים ומחסומים, אלא גשרים על מנת שלא תהיינה חקלות ולמנוע סיכון חיי אדם. הבעיה של השכונה הותנתה בכך שבונים את הגשר. בינתיים, משרד התחבורה אומר: אין לי תקציב; משרד השיכון אומר: אין לי תקציב. משרד השיכון אומר, אנחנו בונים רק 500 דירות. אנחנו יכולים לבנות אלפיים דירות ולתת סכום של חמישה מליאן לירות. אבל, שמונה מליאן לירות אין לנו. הסבירו לנו, היות ובונים גשרים, ישנם מקומות בארץ יותר דחופים. אני מודה שיש מקומות, מבחינת התנועה, הם קודמים לנהריה. מצד שני, אם בונים את הגשר זאת תהיה הכניסה הראשית לנהריה.

היו"ר י. הרביץ:

כמה זה צריך לעלות?

ד. קורן:

8 מליאן לירות. אתה רואה שזה נופל בין כל המשרדים ואני ניסיתי לתווך ביניהם והנסיון לא עלה יפה. אני רוצה שוועדת הכלכלה תקבל החלטה אשר תחייב אותם. אי-אפשר לומר שאין צדק בטענה שישנם מקומות קודמים לזה, אבל אם בונים בנהריה את הגשר ע"י כך עושים כניסה ראשית אחת. כיום ישנן כמה כניסות והן חוצות את פסי הרכבת. אחת מהם על יד תנובה אשר שם היו חאונות ואסונות. מפגש שני שהוא מפגש ראשי, שדרות געתון, וישנם מפגשים מצפון למפגש הזה אבל הם פחות חיוניים, כי הרכבת הרגילה נוסעת עד נהריה. ישנן רכבות שנוסעות עד "מולר" אבל זה פעם ביובל.

מכל מקום, מה שאני רוצה הוא, שכאן ליד שולחן זה ימצא הכסף לבנות את הגשר או שיימצא העוז לקבל החלטה, שבמצב הנוכחי הקיים יהיו רמזורים ובנית השכונה "עין שרה" תימשך, כי הבניה שם הופסקה.

היו"ר י. הרביץ:

ממי אתה רוצה את הכסף?

ד. קורן:

למשרד התחבורה יש תקציב למניעת חאונות ובטיחות בדרכים. מזה הוא צריך לתת את חלקו. משרד השיכון צריך לתת את חלקו ועיריית נהריה, קרי, משרד הפנים צריכים לתת את חלקם. אם ימצא הכסף, בבקשה. אם לא, צריך שוועדת הכלכלה, למרות החלטה עקרונית של ועדת המפגשים שלא יבנו

ע. הדר:

כמה עולה מערכת רמזורים?

ד. קורן:

מליון לירות. הצגתי במליאת הכנסת את כל נושא המפגשים. אבל העניין המיוחד בנהריה דחף אותי להביא את הנושא בכללותו. אם נגמור את העניין הזה, אני מבקש מוועדת הכלכלה לקבל החלטה עקרונית לגבי הנושא כולו.

מר שריר:

אנחנו כבר דנו בכל מיני פורומים, כך שאנחנו רוצים לקוות שזה הפורום האחרון והעליון שיש. בעניין הזה. אני גם רוצה לקוות שאנחנו עכשו לא נדון על כך אם אנחנו צריכים גשר או לא ובכל בעיות התחבורה שיש. אנחנו דרשנו בכל מיני פורומים.

באזור "עין שרה" יש 1300 דונם שמתוכננים לקראת העתיד כתוספת קרקעית היחידה והאחרונה של נהריה. מזה תוכנן כ-7000-5000 יחידות דיור.

היו"ר י. הורביץ:

כמה מזה נבנה?

מר שריר:

מלבד 43 בתים שאנחנו קוראים לזה וילות אבל זה לא וילות אלא בתים קטנים שרסקו בנחה לפני 18 שנה, משרד השיכון בונה למעלה מ-500 יחידות דיור. הכביש הראשי עכו-באר שבע צריך להיות הכניסה הראשית לנהריה ולא מפלסית. גם הכניסה בשדרות געתון היא כניסה ראשית, אבל אנחנו חושבים לסגור את אותה כניסה שמה"כ קורן הזכיר שהיו תאונות רבות.

כל הדברים שנאמרו פה, אני לא רוצה לחזור עליהם כי מה"כ קורן עשה את זה בקיצוד ולעניין התחבורה רוצים לומר, שעם כל הכבוד שרוחשים לנהריה, משאירים אותה בצד בכל מה שקשור לענייני פיתוח.

היו"ר י. הורביץ:

במצב הנוכחי, מדוע משאירים בצד?

מר שריר:

בכל תכניות פיתוח הגליל, נהריה נחשבת כמרכז הארץ. למרות זאת אנחנו חושבים שאנחנו נמצאים בגליל המערבי ובאזור העמות וצריך לדאוג לפיתוח נהריה. למה משרד השיכון בונה פה למרות שאין היתר בניה? כי הכל היה מתוכנן ומאושר...

היו"ר י. הורביץ:

ממי אין היתר?

מר שריר:

רק משרד התחבורה. הוועדה המקומית והמחוזית אשרו בתנאי שצריך לקבל את האישור של משרד התחבורה.

היו"ר י. הורביץ:

אתם בונים ללא אישור?

מר שריר:

במלים פשוטות, בונים ללא אישור.

היו"ר י. הורביץ:

אם הייתי בונה ללא אישור, מה היו עושים לי?

מר שריר:

אני חושב שמשרד השיכון זה לא סתם אזרח. משרד השיכון בונה 500 יחידות דיור כאשר בנהריה יושבות 62 משפחות עולים בדירות שכורות של הסוכנות. אני חושב שלנהריה מגיעה תוספת דירות לקליטת עליה.

היו"ר י. הורביץ:

אנחנו לא מדברים על מקומות ועל עולים חדשים. אנחנו מדברים על כר שאתם

הענין היה מסוכם שבונים גשר ולכן ראש העיר נתן אור ירוק להתחיל

לבנות.

מר שריר:

אנחנו כמובן באנו בדברים עם כל המומחים אשר חושבים כי הפתרון הוא

מעבר עילי על פסי הרכבת, כי בתכניתה של הנהלת הרכבת להנהיג לקו נהריה רכבת פרברית, דבר שיוסיף לחדירות הנסיעה. מבחינת תכנון, ההחלטה הזאת נכונה וצודקת. נשארה לנו בעיית המימון. יש לנו מכתב משר התחבורה בו הוא מטיל את המימון על הגורמים הנוגעים בדבר. אני מקבל את ההנחיה שכל אחד ואחד, גם הרשות המקומית, צריכים להשתתף ולשאת בעול הזה. אנחנו גם מקבלים את הקריטריון הזה שהבונים באזור הייבים לבנות את הגשר, כמו שמחייבים את הבונים לגבי כביש.

אנחנו לא יכולים לחת חשובה לאף אחד

מתי תסתיימנה 7000 יהידות הדיור ומתי נוכל לגבות את הכספים לבניית הגשר. אם יטילו על הרשות המקומית את כל הסכום שהבונים צריכים להשתתף, גם אז אנחנו צריכים לקבל מימון ביניים. כך, שפה בעצם הבעיה היא מי צריך לממן היום את בניית הגשר. משרד השיכון הציע להשתתף בסכום של כ-2000 לירות ליחידת דיור. אם בונים עכשו 500 יחידות דיור, הם מוכנים לתת מליון לירות כהשתתפות בבניית הגשר. ישנם אנשים שחושבים שזה לא צריך לעלות 8 מליון לירות אלא פחות. ישנם אנשים אשר חושבים שזה צריך לעלות יותר.

אנחנו מעוניינים לפתח את השטח כי

כפי שהסברתי לכם זוהי הרזרבה הקרקעית שלנו ואנחנו חושבים שתוך כדי איכלוס הגליל וכל העדיפויות, גם נהריה רשאית וזכאית להתפתחות ואנחנו לא מעוניינים לעכב את הבניה.

אני מוכן לשאת באחריות על שנפתח

למשרד השיכון את הרשות לבנות גם כאשר ההיתר לא היה בידם, כי אני חושב שעל מנת לקדם את התכנון צריך גם לבצע אותו, ויהיה זה עוול אם אנחנו נפסיק להם עכשו את הבניה כי זה יגרום להפסד גדול לכל אלה הקשורים בבניה זאת.

אני מבקש מהוועדה לעזור לנו למצוא

פתרון לבעיה ע"י השגת המימון. אנחנו כמובן מקבלים את ההנחיות של שר התחבורה שבנית הגשר תפול על כמה משרדים, או אם מישהו ימצא מפתח אחר אנחנו לא נתנגד. העיקר שיימצא המימון עכשו לבנית הגשר אשר יאפשר לנו לפתח את האזור.

היו"ר י. הורביץ:

אני מניין שהממשלה צריכה להשיב, אבל נשמע קודם את מר צפריירי.

מר צפריירי:

מי כמוכם יודעים באיזו מידה עשתה המדינה שגיאות גדולות בכך שלא הכינה

חשנית נכונה. אני אומר זאת כפתיחה לא רק כדי לסבר את האוזן, אלא כדי להסביר את מידת האחריות שמוטלת עלינו ועליכם. אנחנו יכולים לקחת את המקרה הזה של רכבת נהריה-חיפה כמקרה מעניין מאד לגבי פיתוח בכלל ופרט. המסילה הזאת הוקמה ב-1942 ע"י הבריטים, כאשר כל חוקי המנדט התייחסו לרכבת אז בארץ כאמצעי תחבורה עיקרי. כל היתרונות ניתנו לה והפיתוח היה מואץ. לא רק הבריטים בנו מסילות ברזל, גם התורכים בנו מסילות ברזל וביחד הם בנו מסילות ברזל יותר ממה שבנתה מדינת ישראל מאז הקמתה. מכל מקום, קו המסילה הזה קדם להרבה ישובים באזור, קדם לפיתוח התעשייתי באזור. הדוגמה המרה ביותר היא דוגמת "בוסתן הגליל" מושב זה נכנס לחדשות לפני שמונה חדשים בעקבות התאונה המרה שהיתה שם, זחל"ם צבאי שנע בשעות המוקדמות של הבוקר עם כיתת חיילים דרוזים, התנגש ברכבת. היום אני יכול לספר על כך בשתי מלים כי החסירות נגמרו והוכח

מר צפריירי:
 המקרה הזה חייב להרתיע את כולנו, כי אנחנו שבענו מרורים בדיונים האלה על נחיתות במצב של העובדות שאינן מתחשבות בקשיחותה של הרכבת והפסים. לא יכולים לעשות שום פטנטים. מרחק עצירה של רכבת במהלך 100 ק"מ לשעה הוא נע בסביבות של 800 מטר. במקרה של "בוסתן הגליל", לפני שנים היה מעבר כביש שחצה את המושב. בגלל התנועה הגדולה החליטו גורמים מקומיים להעביר את הדרך ממרכז הכפר אל דרומה וכך הם פתחו דרך נוספת בלי אישור. התאונה קרתה שם. את מי צריך להאשים באובדן חיים?! מדור צריך להסכים למצב כאשר יודעים שהוא נוגד את חוקי הזהירות המינימליים?! אנחנו לא מסכימים לשום פיתוח אזורי במקום שיהיה בו מפגש מסילה עם כביש שאינו מוגן. אנחנו לא צריכים לתח יד לפיתוח מוקדי תאונה נוספים. די אם נזכיר דוגמאות בתוך הערים ומחוצה להן.

המסילה של חיפה-נהריה מחפתחת כדי שבעתיד תעבור שם רכבת פרברית. המדינה השקיעה בקו הזה בשנתיים האחרונות כ-10 מליון וזה בשיקום הפסים, בשיקום המסילה ובמערכת איתות, כדי לתת למסילה אפשרות לעמוד במעמס ההובלה והסעת נוסעים. וכאן מעניין לציין, למרות הירידה בתנועת הנוסעים בארץ, לא רק ברכבת, בקו הזה יש עליה של 6% בשנה. בכל היתר יש ירידה של 10% בכל הארץ. הסיבה לכך היא, כי הוספנו רכבות, שינינו את שעות הנסיעה. אנחנו יכולים להגדיל את התפוקה, מה שלא קיים במקומות אחרים, ע"י תוספת קרונות לפני שחושבים להוסיף רכבות. אנחנו בנויים על ששה זוגות של רכבות ביום. יש גם רכבות משא שלוקחות קטעים קטנים אבל מעמיסות על הקו.

ע. הדר: מהי התפוסה ברכבת?

מר צפריירי: 38%.

היו"ר י. הורביץ: אני זוכר שאחח הטענות שלכם היתה שבקו חיפה-נהריה יש לכם הפסד והבאתם לכך הוכחות. האם מאז יש שיפור או החמרה במצב?

מר צפריירי: יש לנו עלויות לפי נוסעים ומשאיות. 75% על נוסעים ו-25% על משאיות.

היו"ר י. הורביץ: זה שרירותי?

מר צפריירי: זה לפי עלויות שלא נבדקו עד הסוף.

מר שריר: מאז שלחמם על המשך פעילות הקו הזה, התעשייה הוסיפה בו שימוש רב.

היו"ר י. הורביץ: 6% זה גם משאיות?

מר צפריירי: זה רק נוסעים. ועדת הכלכלה נתנה יד ואשרה את הסכומים להמשך פעילות הקו לקראת פיתוח הקו בכלל. בנוסעים הוכח שהחלטה היתה נכונה. במשאיות ישנה בעיה של תנודות במשק הישראלי וקשה מאד לכוון לפי זה. בקו הזה ציפו בעיקר להובלת גרוטאות לקרית הפלדה שזה איננו קיים ברגע זה. אנחנו כרגע מחפשים החליפים של הובלה. יש תחליף חשוב והוא פוספטים ל"פרוטארום". הנושא השני זה מכולות בקטעים קטנים. ברגע שיש קו מסילה אחד ואני תופס קטע ממנו, כאילו שאני תופס את כולו.

הגרעונות לא שייכים כרגע לנושא שלנו. אנחנו מסוגלים להגדיל את התפוקה שלנו פי שניים בלי תוספת כוח אדם. אבל אנחנו לא יכולים להוריד אפילו עובד אחד.

מר צפרירי:

נחזור לנושא הספציפי. אנחנו כרגע נמצאים בהתחלת בנית טחנת רכבת בנהריה. כל הפיתוח של הקו הזה והרצון להגיע להובלת משאיות ורכבת פרברית, מחייבים אותנו להיות עירניים ולא לגרום לכך שהרכבת תצטרך להאיט את נסיעתה ולגרום לתאונות בה. הוחק חוק שבכל מקום שמסילה נפגשת בכביש חייבים לבנות גשר דו-מסלולי. זה חוק שמחייב את המדינה, אבל הוא ידאג לדורות הבאים. אם לא נעשה את זה, נבכה את מה שעשו קודמנו. לכן, אנחנו לא נסכים שתיבנה שכונה בגודל כזה בלי בנית גשר דו-מסלולי. אנחנו לא מקור למימון הגשר. המקור הוא משרד השיכון או השלטון המרכזי.

ד. קורן:

מי צריך לבנות את הגשר? מי צריך לממן את זה?

מר צפרירי:

אני צריך לממן גשר אם אני עולה עם מסילה על הכביש ואת זה אני עושה בקו המסילה שנבנה מדרום לנהריה. אני צריך 40 מליון לירות לבנית שלוחות וגשרים מאום-אל-פחם אל חדרה.

מר גולן:

אני פה במצב יותר טוב. אני שותף שקט. אם מותר לי בתור מומחה להביע דעתי. לנו עם הרכבת יש הסכם שלא בונים כביש או מסילת ברזל שחוצים אחד את השני בלי הפרדה במפלסים. אם מסילה קיימת ואנחנו בונים כביש, הגשר על חשבוננו, וכך להיפך. לכן, לדעתי מוכרחים למצוא פתרון גם לבעיה זאת. הבעיה פה קצת קשה. ישנן שלוש כניסות לנהריה: עין שרה, כניסה לרכבת וכביש הגעתון. שם קצת קשה, כי לגשר דרוש גובה מסויים, $7\frac{1}{2}$ מטר צריכים להיות מעל פסי הרכבת. בעיות דומות ישנן בקרית חיים, קרית מוצקין וקרית ים שהתפתחו ואין שם הפרדה במפלסים.

מר צפרירי:

שיזקפו אלף לירות על השבון הדירה.

ד. קורן:

זה לא יהיה צודק, כי זאת כניסה ראשית לנהריה כולה.

מר גולן:

היום אני לא יכול לדבר בשם הממשלה, אבל כסף אין. גם למשרד התחבורה אין כסף, גם הקרן לבטיחות הוקטנה במקום 150 מליון לירות קבלנו 12 מליון לירות.

מר גולן:

אם משרד השיכון עושה תחשיב שיחידת דיור עולה X לירות והתחשיב מורכב מחבור מים, חשמל וכו', מימון הגשר צריך להכנס לחלק מהתחשיבים של יחידת הדיור.

ד. קורן:

אם אין כסף, אז צריך לעשות שם מחסום.

מר גולן:

כשלא תהיה ברירה יעשו מחסום. אבל, צריך לקחת בחשבון מיקום גיאוגרפי של מדינתנו. אז כאשר קורה מה שקורה בשכונת החקוה ובפרידמן, ראינו שגם מחסומים עוברים. אם אתה עושה דמזורים, אם אתה לא מעמיד שוטר על יד זה, זה לא עוזר. אם אתה עושה גשר, לפעמים גם זה לא עוזר.

מר שריר:

מר גולן אומר, כאשר הנהלת הרכבת בונה על הכביש, אז היא ממנת את הגשר. כאשר משרד התחבורה בונה את הכביש, הוא מממן את הגשר. אני רוצה להכנס לאותה משפחה. עכשו צריך לממן את הגשר בנהריה. אני רוצה

י. פרישר:

הגשר מיועד להיות ככניסה ראשית לנהריה. משרד התחבורה, כפי שהודיע

שר התחבורה במליאת הכנסת, אינו יכול ולא צריך לשאת בהוצאות הפיתוח. מה שאמר מר גולן, זה נכון. אבל, משרד התחבורה כן היה מוכן לעזור לענין נהריה והחלטנו לעזור לה בסלילת הדרך המקבילה בצידה המערבי כדי לקשור את זה עם נהריה.

לגבי תאונות - הייתי חבר ועדת

החקירה של "בוסתן הגליל" וראיתי לאן יכולה להגיע רשלנות של נהג. אותו מקרה קרה בטבריה ומקרה שלישי במפגש עין שרה וכל זה במשך חודשיים. עובדות אלה מראות כמה חשוב לא להרבות במפגשים בוודאי לא בקו הזה. הבעיה של מפגש בשבילנו היא בעיה קשה מאד. במליאת הכנסת מסר שר התחבורה על עשר תאונות קשות וקטלניות שהיו במחסום אוטומטי במשך חמש שנים. המחסום אינו מסוגל למנוע תאונה כאשר הנהג לא נשמע להוראות. לכן הפתרון של מחסום אינו פתרון סופי.

לגבי הגשר עצמו - התכנית הראשונה הייתה

תכנית של גשר מושלם כפי שיהיה ב-1985, 1995 ובשנת אלפיים, גשר רחב. אחרי הרבה דיונים הסכמנו כולנו לצמצם את חתך הרוחב של הגשר למינימום הנחוץ היום כדי לאפשר תנועה של 10 אלפים כלי רכב. ע"י כך צומצם הסכום הדרוש לבניה הגשר ב-50%. הגשר המקורי צהיה לעלות מעל 20 מליון לירות, עכשו הגענו לפחות מזה. הגשר יהווה לא רק מעבר מעל לפסי הרכבת, אלא גם מעבר במקביל לפסי הרכבת. כל זה היה טוב אם הגשר היה נבנה ע"י המפתח. אנחנו בדעה, מי שרוצה לפתח חייב לקחת בחשבון במחיר הקרקע או במחיר הדירה את פיתוח הגישות. אם פיתוח "עין שרה" בעתיד צריך להיות קרוב למיליארד לירות, צריך למצוא בסכום הזה גם כיסוי לבנית הגשר, בהבנה שמשרד התחבורה יעזור בסלילת דרך החיבור בין "עין שרה" לנהריה הותיקה. דחיית בנית הגשר תגרום לכך שזה יעלה יותר כסף.

בכמה אתם מעריכים את ההשקעה?

היו"ר י. הורביץ:

ההערכה היא של 8 מליון לירות. אנחנו לא יודעים מה תהיה עלית המחירים

בעוד שנה, שנתיים. כל דחיה של שנה אחת תוסיף עוד מליון לירות. שר התחבורה כתב בחודש מאי לראש העיריה שהוא לא יכול להסכים לכך שהנהלת הרכבת תממן בניית גשרים המיועדים לפיתוח שטח כלשהו, גם בגלל תקדים ובגלל הנימוקים שישנם.

מר לנדאו:

אין לי להוסיף להסבר הטכני, רק בנקודה אחת, רשויות התכנון מודאגות

בקשר לבטיחות. לכן, הפרינציפ הוא, בכל פיתוח חדש יש למלא את דרישות הבטיחות מראש. לא מדובר על ישובים קיימים, אלא על פיתוח חדש. במקרה כזה, למשל, את ההוצאה נטיל על המפתח. באיזו מידה רשות מקומית יכולה להיות שותף? זאת שאלה אחרת. באיזו מידה המשרדים השונים של הממשלה יכולים או חייבים להשתתף? זאת שוב שאלה אחרת. שמענו בקשר למע"ץ. מה שנוגע למשרד הפנים, דורש בירור ואני לא יכול לתת אינפורמציה.

א. זילברברג:

נציגי משרד השיכון לא נמצאים, ועל

כן אנחנו לא שומעים את אלה שצריכים לתח תשובה. עם כל הצער שכרוך בדבר, נצטרך עוד פעם להזמין את האנשים. אין שום הגיון להמשיך בדיון בלעדיהם.

היו"ר י. הורביץ:

אני רוצה לשאול את נציג משרד הפנים - יתכן מאד שאנחנו נשמע את כל הנוגעים

בדבר ונגיע למסקנות שצריכים לשאח במימון שני גורמים והם: העיריה ומשרד השיכון. אני מבין שהעיריה בלי אישור ובלי עזרה של משרד הפנים לא תוכל לשאח בעול הזה.

תחשבו על אפשרות כזאת.

היו"ר י. הורביץ:

אני אביא את הבעיה הזאת בפני המשרד
והם יחשבו על העניין הזה.

מר לנדאו:

העירייה, מהעניין הזה לא תצא נקיה.
בשלב הזה, אני מצטער לסיים את הישיבה.

היו"ר י. הורביץ:

תודה רבה לכולכם. ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10.10