

פרוטוקול מס' 161
מישיבת ועדת הפנים ואיכות הסביבה
מיום ו' י"ב אדר תשל"ו 13.2.76 שעה 8.30

נכחו:

חברי הועדה:
י. ארידור - יו"ר
נ. אליעד
י. בארי
א. גיבלבר
א. הרליץ
א. יפה
ב. מואב
י. תמיר

מוזמנים:
ח"כ פ. שינמן
א. כהן - משרד התחבורה
י. רבין - משרד התחבורה
נ. מוזס - התעשייה האווירית
א. פוגל - משרד הפנים

מזכיר הועדה: י. ברזני

רשמה: א. גוטמן

סדר היום: (1) העברת נתיבי אויר מעל ראשון-לציון - הצעת ח"כ פ. שינמן
(2) בחירת ועדת-משנה קבועה לעניני איכות הסביבה

היו"ר י. ארידור: אני פותח את הישיבה.

1. העברת נתיבי אריר מעל ראשון לציון - הצעת ח"כ פ. שיינמן

היו"ר י. ארידור: אני מקדם בברכה את ח"כ פ. שיינמן והאורחים פוגל, רבין, מוזס וכחן. אני מציע, שח"כ שיינמן יפתח בקצרה, נשמע הערות, ואחרי זה נעביר את הנושא לדיון נוסף ענייני.

פ. שיינמן: הנושא, שהעליתי כהצעה לסדר היום בכנסת, היה: העברת נתיב טיסה מעל ראשון-לציון.

עיריית ראשון-לציון הקצתה לפני ארבע שנים חלקת אדמה ליהודים מפרס, באזור הגובל עם בת-ים. הם לקחו על עצמם להקים שם וילות שערכן מליון ל"י כל אחת, ושם צומד להיות מוקם אזור לענייני ציבור. כמו כן, לפני שש שנים, ניתנו התרי בניה לבנות עוד אלפיים דירות בבתים בני ארבע קומות. עד כה, 400-500 דירות כבר נבנו. ז"א, מתפתח שם ישוב נאה וגדול, במיוחד לעולים חדשים ולאותם יהודים מפרס, העומדים לעלות ולבנות את דירותיהם.

התפרסם בעתון "ידיעות אחרונות" ובעתון מקומי הנקרא "בת-ים", שהטיסה עוברת מעל שטח של אמוני צבא, המטוסים ססים מעל שטחי ירי, וקבעו שהנתיב הזה מסכן את המטוסים ואת הנוסעים במטוסים.

בשעתו, המטוסים עברו מעל חולון, ועיריית חולון הקימה ועדה לעניין הזה. הוועדה הזאת הציגה דוח רפואי הטוען שטיסות אלה גורמות נזק לאזניים ולמערכת הנשימה, ועל יסוד הדוח הזה העבירו את נתיב הטיסה והוא כיום מעל לראשון לציון.

בארה"ב יש תקנות האומרות שמטוס העובר מעל ישוב, חייב הטייס להשתיק את רעש המנועים. אם איננו עושה כך - הוא מיועד לקנסות של אלפי דולרים. אצלנו אין תקנות כאלה, ולכן רב מאד סבל הציבור.

קיימת תכנית - לפי ידיעות שיש לי - שהמטוסים ינסקו מעל לאזור מודיעין. זה שטח שאין בו ישוב. למרות שיש תכנית כזאת, הטיסות עוברות מעל לראשון לציון.

השאלה היא, באיזה זכות מופעל הנתיב הזה, לפני שאפילו נתקבל האישור, וכאשר יש החלטה להעביר את הטיסות באזור מודיעין.

היו"ר י. ארידור: איך הם יגיעו למודיעין? דרך איזה נתיב?

פ. שיינמן: כנראה היתה תכנית כזאת. אינני מומחה לטייסים. עובדה היא, שהנציב היה מעל חולון והעבירו את הנתיב לראשל"צ.

עובדה היא, שזה גורם סבל רב לציבור, והעלול למנוע את בואם של היהודים מפרס, תמנע עליה והתפתחות של ישוב. במיוחד קימת בעיה של 400-500 דירות שכבר נבנו ועומד להיות כאן מקום שצריך להתפתח יפה, וצריך לדאוג שהציבור הזה לא יסבול.

א. כהן: כוונתי הטיסה הם מערבה. המסלול השקט הוא בין דרום חולון לראשון-לציון. אנו משתמשים בעיקר במעבר השקט.

היו"ר י. ארידור: אתם לא מתכוונים, ברגע זה, לשנות את הטיסה?

א. כהן: לא. המטוס מגיע בין דרום תל-אביב לראשל"צ. לאחר ההמראה, הטייס מוכרח לשמור על טיסה וכוון יציבים, והוא במהירות מינימלית, הוא מוכרח לשמור על טיסה ישירה ויציבה. ואז, יוצא, שנאלצו לגרום לרעש רב מעל השכונות הדרומיות של תל-אביב. אנו ממשיכים במגמה להשתמש יותר במסלול השקט, וכמות המטוסים העוברים מעל לדרום-מזרח תל-אביב פחתה בהרבה.

בקודה ראשונה לשיפור, אשר היתה במגמה של מינהל התעופה האזרחית, בהליכה לקראת הפחתת הרעש, היתה: להשתמש יותר ויותר במסלול השקט. אפשרות שניה היתה: הפחת הרעש כפי שנהוגה בכל העולם בשלש דרכים.

היו"ר י. ארידור: בעצם, מבחינתכם אין שום אפשרות להחליף את המסלול.

א. כהן: מסלול היציאה מהמדינה הוא זה, הוא היחיד, ואין אחר. האפשרות האחרת היא כפי שנהוג בעולם, ויש שלש דרכים להפחתת רעש כפי שזה נהוג בכל העולם: 1. בנסיקה תלולה, וזה נושא שטיסים אינם אוהבים אותו, כי הם נמצאים במיגבלת מהירות, ויש פה ענין של מינימום מהירות. מתחילים לכפות את זה על טייסנו. בכל מקום יש מדדים של שניות; מתי עוברים למהירות הנמוכה. 2. הפחתת מנועים בשניה הראשונה שבה אפשר להפחית מהירות. 3. שיטור ואכיפת החוק לעמוד בכל מה שמותר בהפחתת הרעש.

זה בניגוד למכניזם של הטיסה. הטיס לא אוהב להפחית מנוע לפני שהוא מגיע למצב יציב של טיסה. לכן, בכל העולם שמו מדדי רעש. אין בעיות ביצוע. רמת הטכנולוגיה היא כזאת, שאין בעיות ביצוע. מכשיר השיטור שיעמוד באותה נקודת-מוצא, נמצא בידי העיריה המוסרדת מהרעש. אם זה מפריע לעירית חולון - בבקשה, תתקינו שני מודדים ותשפטו טייסים. עירית חולון תתקין מדדים ותטיל קנסות, ואז יזהרו כי הם עלולים לשלם קנס.

ממש בימים אלה אנו מנסים לברר במשרד התחבורה את הנושא. זה עולה כ-300,000 ל"י להקים מיתקן למדידת רעש. עירית חולון רוצה שהממשלה תעשה את זה. מנכל משרד התחבורה מנסה לפתור את זה בימים אלה. מנסים לפתור את הבעיה ולחייב טופית את מי שיתקין את המודדים.

בגלל הרוחות והמבנה הגאוגרפי ומגבלות הבניה של השדות ל-10-15 השנים הבאות, אלה יהיו המסלולים הראשיים להמראה.

מינהל תעופה אזרחית ומינהלת השדה, עובדים יחד ובמרץ להליכה לקראת נוהלים מתקדמים ביותר להקטנת רעש. אמרתי, שאם אפשר בחו"ל - אפשר גם כאן לא להזיק ליהודים בנושא הרעש. יש נוהל הקיים כבר כמה חדשים; אנחנו צבדנו על מפה טופוגרפית ומדדנו כוונים ומרחקים כדי להגיע לנתיב הפחות מאוכלס. יצא, שכוון 202 הוא הכוון הכי פחות מטריד, הן לגבי תושבי חולון והן לגבי תושבי ראש"צ. אני מוכן לספוג עוד כמה התקפות. עשינו את זה במיטב האחריות המקצועית, ויושבים בענין זה קומחה מהתעשייה האוירית, אנשים ממשרד הפנים ומשרד השיכון, יושבים דוקטורים ופרופסורים, ואנו עושים את מיטב המדידות והשיקולים הכלל-לאומיים. יושב כאן קומחה רעש מהתעשייה האוירית. אנו מיצרים את הרעש, וזה באחריותנו להפחית אותו שהפגיעה תהיה ככל האפשר קטנה בתושבים. אין לנו נתיב אחר.

כל זה עבד יפה, עד שאיגוד הטיסים גילה, שבנתיב הזה יש מיטוח ירי. איגוד הטיסים בא למינהל התעופה ושען: אתם, בכדי להפחית את הרע, כופים עלינו ענין הקשור בבטיחות...

אני מצהיר הצהרה מקצועית: המטוסים ימשיכו להמריא מערבה. אם נסיט את המסלול ונחזור ל-270 - נפגע בהרבה יותר תושבים במדינת ישראל. יש מדדים של עצמת רעש, גובה טיסה והספק מטוסים. אם נחזור לנוהל הישן, נפגע בכ-50,000 תושבי דרום תל-אביב וחולון. נפגע ביותר אנשים אם נטוס בנתיב 270. ברגע שנחזור לנוהל הישן של נתיב 270, אנו "מגרדים" את השכונות של דרום תל-אביב וחולון. כאשר אנו עוברים בנתיב 202 אנו עוברים מעל לראשון-לציון ופוגעים ב-7,000 תושבים.

כל מה שנאמר כאן, היה ידוע לכל מי שעסק בזה. ישבו, בענין זה, נציגי משרד השיכון, משרד הפנים ומשרד הבריאות, ישבו בוועדה שדנה בזה. אנחנו אמרנו, שזה פרוסדור יחיד ליציאה, ואסור לבנות שם מגורים. נציג משרד הפנים, הוא חבר קבוע בוועדה, והוא יודע שאסור לבנות שם מגורים.

יום אחד, נתבשרתי, שעומדים להקים שכונת וילות בתל-יונה, וזה בדיוק באותו מקום. אני לא יודע למה עשו את זה. באזור הזה, הוועדה של רעש מטוסים, בתאום עם כל הגורמים הממשלתיים, סיכמה, ששם יוקמו רק מבני תעשייה. אם ירצו בכל אופן לבנות למגורים - ידעו מה מצפה להם. במקרה, מעל גני יהודית עוברים בגובה של 3,000 רגל, במהירות רבה יותר והרעש לא בעצמה חזקה. אבל, הם ידעו ששם הפרוסדור.

א. יפה : נשאלה כאן שאלה מדוע שהמטוסים לא יעלו מזרחה, מעל מודיען.

א. כהן : אין תכנית, ולא היתה איזה שהיא תכנית להוצאת מטוסים דרך מודיען. היא היתה לגבי כניסת מטוסים. כניסת מטוסים עוברת מעל תל-אביב. כרגע המטוסים שטים מערבה ונוחתים מזרחה.

אנו נלחמים בתופעה הזאת, יש תכנית של ראש המינהל - ושר התחבורה תומך בה - אנו מיעדים: כספי הפיתוח לנושא של מסלול 21. בתכנית הזאת יהיה לנו מסלול ראשי ומחצית המטוסים ינחתו על מסלול 21 הוא מסלול צפון-דרום.

י. רבין : לכל המטוסים האזרחיים, הבינלאומיים, אין ברירה אלא לצאת מערבה, אלא אם כן כשיהיה שלום ותהיה אפשרות אחרת. יציאתם של המטוסים מערבה, מוגבלת בקונוס צר מאד, שהדיוס שלו הוא 270 - 262 ואורך הקונוס לחוף-הים הוא 2,5 ק"מ. זה משפך בין דרום חולון וצפון ראשון-לציון.

לדעתנו, אין לבנות בשטח הקונוס הזה - וזה ישים לגבי חולון וראשון לציון - איזה שהם מבני מגורים. אם מישהו יבנה שם דירות לעליה מפרס וכו', הוא חוטא ומחטיא את הרבים ברבות הימים. יש גבול ליכולת להפחית את הרעש. דוחב הדיוס באמצעים הטכניים הוא בסביבת חצי ק"מ, ז"א הטיסה יכולה להיות 250 מ' צפונה או דרומה. הרעש הזה צפוי לפחות לעוד עשרים שנה.

צריך להיות ברור לוועדת הפנים, שאם מגדילים פל 5 את מספר הנוסעים, מספר המטוסים יגדל פי 4. מספר המטוסים, שיעברו באזור הזה, רק יגדל ולא יקטן. האזור, שבו עוברים היום המטוסים, נקי מפגיעה.

היו אצלי מתכנני האזור הזה, קבוצת המהנדסים המתכננים את הוילות האלה. אני חושב, שהם מתכננים את כל האזור הזה מבחינת בינוי ערים. כנראה, עירית ראשון-לציון הטילה עליהם לבנות את הוילות. לדעתם, אפשר לבנות שם. אמרתי להם, שלדעתי לא כדאי לבנות שם.

א. פוגל : הנושא נדון במועצה הארצית לתכנון ובניה. שם הוצגה תכנית המיתאר למיגבלות רעש, שהוכנה ע"י המועצה הארצית, ע"י המעבדה לאקוסטיקה של התעשייה האווירית, וכתוצאה מעבודת ועדה ב"שהתחילה בראשות מר כסלו, ואחר כך בראשות מר כהן, שאת דבריו שמעתם - הוועדה הזאת הוציאה חות-דעת, אשר חילקה את נמיב ההמראה לאזורים שונים מבחינת אפשרויות בניה.

מובן, שאזור הצמוד למסלול, הוא אזור עם מיגבלות קשות יותר. ככל שבעים מערבה, המיגבלות פחותות. המפה אשר הוצעה למועצה הארצית היא זאת: (מציג מפה בפני הוועדה) שכונת גני יהודית נמצאת המיגבלות האחרון, ז"א באזור של 25-30 אנ"א. אף לפי מעבדות האקוסטיקה. המיגבלות קובעות, שבאזור לא מאוכלס, ניתן לבנות במיגבלות מסוימות של הקטנת רעש, עד כדי כך שהמבנה כאילו מחוץ לאזור. זה כולל עובי זכוכית, מזגני אוויר וכו'. ז"א, אם מישהו מציג בכל זאת לבנות באזור הזה, הוא חייב לעמוד במיגבלות של

אופי הבניה. זה נעשה כך, שאפילו באזור בית-דגן, שהוא הקרוב ביותר לנתיב, גם שם במיגבלות קשות עוד יותר ניתן בכל זאת להקים איזה שהם מבנים. מבני ציבור - אסור בכלל לבנות. למשל, אם תיבנה כאן שכונה - את גני הילדים צריך יהיה לבנות מעבר לקו הכחול, ז"א במרחק גדול מהמקום, ואי אפשר לחיות כך.

המועצה הארצית, מצמצמת עכשו את התכנית לפי חוק תכנון הבניה תכנית בנין עיר ארצית, שתחייב בכל תכנון האזור הזה אותן הוראות. עדיין לא אושרו ההוראות במועצה הארצית. ההוראות עדיין בשלב של ניסוח ואישור המועצה הארצית. לא היה בידי הוועדות המוסמכות לבוא אל בעלי הקרקע ולאמר: אל תבנו.

אמנם, אזהרות ניתנו, אבל מבחינה פורמלית של חוק התכנון, אי אפשר היה למנוע כאן את הבניה. במדה והמועצה הארצית תזדרז ותביא זאת בימים הקרובים, יצאו ההנחיות והן יאומצו ע"י הוועדות המחוזיות והמקומיות, וכך נוכל לפעול.

לגבי קרית-כרש זאת תכנית מאושרת לכל דבר. האישור ניתן להם לפני 2-3 שנים, בטרם היה בידינו הכלי למנוע את הבניה.

א. כהן :
אנחנו עשינו את הצדק המקצועי, שניתן למדידה בכמויות ישירות, טכניות. עשינו את הצדק המחלט בין אי-פגיעה בחולון לבין אי-פגיעה בראשון-לציון.

ב. מוזס :
מונתה וועדה, וכתוצאה מעבודתה והדוח אשר הגישה לשר התחבורה, המסלול, לפי המלצתה, הועבר דרומה. בשלב זה, אנשים נפגעים הרבה פחות מאשר במסלול הקודם. ניתנו המלצות מבחינת בניה חדשה. המטרה של המסלול החדש היתה להפחית את המיטרדים, ובעתיד הנחיתות תהינה כאלה, שעוד יופחת המיטרד.

לגבי הבניה החדשה: שיכון עובדים בונה באזור זה, דרומית למשטרת בית-דגן, עם מיגבלות בניה רבות. נוהלי שיטה, אשר נקבעו ע"י מינהל התעופה דצמבר, הן כאלה שהמטוסים שסים כפי שהם שסים היום, מערבה, בשטח הזה שהוא איננו בנוי. נשאר רק שטח קטן, שהוא ללא בעיות בכלל, ואין לגביו תכניות בניה. התכנית הזאת, נתקבלה במועצה הארצית, אבל בפרוטוקולים היה כפוב, שהמועצה הארצית צריכה לבקש מוועדת ההיגוי תכנית על אקוסטיקה. ושט כתוב אין לבנות את הבניה, באיזה כוונים, איזה חלונות, מה הגובה המותר לבנין, וכל הנתונים הכרוכים בזה.

אני מקווה, שבנוסף לתכנית הזאת, יהיו גם הנחיות בניה, ואז משרד הפנים יוכל לבקש בזמן אישור בניה מכל מי שמבקש לבנות שם, וידעו שיש רעש, ואם ירצו לחיות שם כמו שצריך, ידעו שהימים לבנות עם מיגבלות בגלל איכות הסביבה והרעש.

ב. מואב :
ברצוני להעלות כמה שאלות ואולי להציע פתרונות לגבי ההחלטות של ועדת הפנים. הבעיה היא, קדם כל, הבעיה הפורמלית של חוקי התכנון והבניה. כשהיה דיון על בית דגן בענין מסלולי שיטה, מיד לאחר מינוי של מר כהן, הוא הודיע כבר בישיבה, שמשנים אתהמסלולים. כשמשנים את המסלולים בצורה כזאת, והפונקציה של בניה פועלת יותר לאט בגלל כל הכרוך באישורים וכו', הרי ראש עיריית ראשון לציון יכל להקים צעקות וכלם צודקים מבחינתם. הענין הפורמלי חשוב ביותר, כאן. אם מדברים על המסלול המוצע עכשו, כפי שהוצג ע"י מר כהן וחבריו, זה המסלול השוב ביותר מבחינת הנזק, כי במסלול זה הנזק נמוך יותר.

ועדת הפנים צריכה למנוע בניה במקום הזה, ואם תהיה בניה - רק באותן מיגבלות שצויינו כאן. השאלה היא מה התוספת למחיר הבניה כאשר צריכים לבנות עם המיגבלות האלה ועם התכנון האקוסטי, אם נניח שהיום המחיר לבניה רגילה הוא אלפיים ל"י למ"ר.

שאלתי למר רבין, האם אתם עומדים להוציא קנסות לטיסים על רעש, כפי שזה קיים בארה"ב? ז"א, מי שלא מקיים את תקנות הטיסה לגבי המסלול ורעש המבועים, יוטל עליו קנס?

לגבי שטח המיטווח, האם זה רציני, או זה אחד התרגילים כחלק מהמאבק המקצועי שלהם להנהיג תנאי שכר טובים יותר? האם זאת באמת סכנה, או בזמן שמפעילים את הטיסה אפשר להודיע במגדל הפיקוח על קיום טיסה או הפסקת טיסה?

א. הרליץ: מה המועצה הארצית חושבת לעשות לגבי הגבלת הטיסה באזור הזה, כאשר היא כבר אישרה תכנית מיתאר שם? מה הסמכות של המועצה הארצית? האם הוועדה הארצית לתכנון טכני, היא הסמכות הבלעדית והסופית לקבוע דברים מסוג זה, שפרושם להלכה איסור בניה או קביעת בניה מסוג מסוים, או היא צריכה להעביר את זה לאינסטנציה אחרת?

א. גיבלבר: מדברים היום על ישובים שהם קרובים יותר לים, כגון גני יהודית. לפני שנה, היה פה דיון מאד ממצה בענין בית דגן ובני עטרות. אז עמדה אפילו שאלה של העברת אוכלוסיה מבית דגן. אך, לפני שאנו דנים על כך שהנזק פחות מבחינת הרעש וההפרעה לתושבים, היתי רוצה לדעת מה תוקן? או שהמסלול התרחק מבית דגן ובני עטרות, או שעשו שם שינויים בבניה והנזק קטן יותר? האם היו תוצאות לביורורים שקיימה ועדת הפנים לפני שנה? נדמה לי, שמר מוזס גם אז השתתף כאן בדיון.

נ. אליעד: אם כי אינני רואה כאן את רוב החברים אשר השתתפו בזמן שה"כ. תמיר עורר את המאבק, ואני היתי זה שנאבקתי נגד כל הצמדה של ענין איכות הסביבה לאיזה שהוא משרד, כי טענתי שכל משרד נוגע בדבר, ויש להקים משרד מיוחד לזה, ואם לא - לפחות שזה יהיה קשור למשרד ראש הממשלה. לא הצלחתי במאבק הזה בן שנים. אני שומע עכשו שהשרות לשמירת איכות הסביבה הועבר למחגרת משרד הפנים. איך זה קורה, שכאשר נעשה שינוי כזה של העברת השרות למשרד אחר, ועדת הפנים אינה יודעת.

ב. מואב: ועדת הפנים ברכה על השינוי הזה.

היו"ר י. ארידור: במטרה הודעה, והוועדה בכפה על כך.

נ. אליעד: אני מתפלא. אני מביע את דעתי הנוגדת בהחלט לשינוי הזה. אני מביע את צערי הרב ביותר על כך, שוועדת הפנים ברכה על זה.

התרשמתי הרבה מהצגת הדברים ע"י מר כהן, על המסלולים והמאמצים הנעשים. מה שמדאיג אותי הוא חשש מהפיגור הרב בין צרכי החיים הממשיים מבחינת מסלולים ותעופה ובין האמצעים העומדים לרשותם, כדי שאנשים פחות ינזקו. עד שהתכנון יתאשר ויוצאו תקנות, בינתיים החיים רעים, ונוצר הפער הגדול הזה. האם אין אפשרות - ומיד - לעשות את כל מה שנחוץ, כי הלא אי אפשר לתת לאנשים לבנות וילות מבלי שיהיו מודעים לנזק שייגרם. מר כהן אומר, שהודיעו לאנשים האלה, אבל לא בצורה מוסמכת. האם יש איזה סבות, שהיא תודיע על כך ותביא זאת לידיעת האנשים העומדים לבנות שם בתים ולקנות מגרשים? (א. יפה: הוא נפגש עם החברה המתכננת והודיע להם שיהיה שם נזק של רעש). מה שהוא עשה, זה מיוזמתו ולא מטעם רשות מוסמכת.

אני רוצה, שתהיה רשות, שמתפקדה וחובתה לפעול בתהליך התכנון, כדי לסגור את הפער, והרשות הזאת צריכה לאמר שיש תכנון כזה ואלה הבונים שם יצטרכו לעמוד בדרישות כאלה וכאלה, ושידעו בפני מה הם עומדים. (א. יפה: הוועדה המחוזית עוסקת בזה) איך חושבים לפתור את הנקודה הזאת, שתהיה התרעה מראש?

מה בקשר לתוספת שדות-תעופה? אומרים, שנמל התעופה בן-גוריון צריך לקלוט מליוני נוסעים. הלא אפשר לחשוב על מקומות נוספים ותהיה חלוקה של הרעש.

אני שומע, שעומדים להעביר לאזור ראש העין. זה תכנון לעתיד. על זה צריך כבר היום לדאוג - ואני מדבר על נוהגים וחוקים - ולא מדובר בכך שמר כהן יפגש כטובה אישית ופרטית עם חברה קבלנית העומדת לבנות שם. זה צריך להיות בצורה חוקית של נוהג.

איך זה קורה, שסכום של 300,000 ל"י כדי להתקין מודד רעש, זאת בעיה? איך זה יתכן, שהוצאה כזאת, לא נמצא מי שיעשה אותה? אצלנו, פתאום, בעיה כזאת מביאה לריב בין משרדים ולא יכולים למדוד את הרעש. כשאין לך מודדים, אתה לא יכול לדאוג לביצוע התקנות. לא מתקבל על הדעת, שסכום כזה או פי שלושה מהסכום הזה, לא מוצאים לו פתרון. אני מבקש תשובה על כך.

שאלתי למר מוזס: אתם דיברתם על מיגבלה של בניה אקוסטית. האם כאשר תבוצע בניה כזאת, זה יצדיק את הרעש ואתם תוכלו לאמר שהחיים בסבלים בתוך הבית? איך תפתרו את בעיית המבנים הציבוריים? אם אי אפשר לקיים שם בית-ספר וגן ילדים, איך אפשר יהיה לחיות שם?

פ. שינמן :
אני מצטער, שבעת שהבאתי את הדברים לוועדה, לא כל חברי הוועדה היו נוכחים. השאלה היא, מה קודם למה? ניתן לפני 5-6 שנים אישור למאה עולים חדשים מפרס, אשר עמדו לעלות ולבנות וילות, כאשר כל וילה צריכה לעלות כמליון ל"י. עיריית ראשל"צ נתנה להם את האדמה. ניתן גם רשיון לבנות אלפיים דירות, שמתוכן כבר 400-500 דירות נבנו. כמו כן, יש רשיון לבנות שם מרכז מסחרי.

כל זה, קדם להחלטה על הנתיב הזה. הבעיה היא הלא מה קדם למה. עומדים עכשו בפני מצב עובדתי. אני מפנה את השאלה למר כהן: איך זה, כאשר העבירו את הנתיב מחולון לראשל"צ, וכבר היה ידוע על תכנית הבניה, ובכל זאת העבירו? עכשו זה גורם למניעת עליה, כי אינני יודע אם היהודים מפרס יעלו כשיזעו שאי אפשר לבנות שם.

מר כהן דיבר על כך, שעל אף המיגבלות הכספיות, יבנו את התכנית השניה וישתדלו שהיא תבוצע בשנה הקרובה. אם התכנית הזאת תבוצע, למה אתה נותן ארכה של 15-20 שנה לפחות שעדיין יצטרכו לחיות במצב כזה של הנתיב הקיים כרגע? אם יש נטייה ללכת לקראת התכנית החדשה, שאתה מציינ, הרי המצב הקיים לא צריך להמשך זמן רב כל כך, ואולי אפשר בין הנתיב הקיים ויותר דרומה, במרחק שונה לקיים את הנתיב? אני אינני מומחה, אבל אני שואל.

יחד עם זאת, הבעיה היא מה חושבים לעשות כדי לנהוג כמו בכל האומות המתוקנות, וכאשר הטיסים אינם מקטינים את הרעש - קונסים אותם. לפחות, בשטח זה, צריך להיות תיקון.

י. תמיר :
לפני שאציג את השאלות, ברצוני לאמר לח"כ אליעד, שהעברת השרות לשמירת איכות הסביבה, נתקבל בברכת הוועדה הזאת, בפגישה עם ראש הממשלה ושר הפנים. זאת היתה הצעת, והיא נתקבלה בסופו של דבר.

לוא היו מקימים משרד מיוחד לאיכות הסביבה, גורלו היה כזה שהיה מקבל את הצורה של משרד הקליטה, כפי שאמרה ח"כ הרליץ, וזה נכון. משרד הקליטה, במצב הקיים במדינה, אינו צריך להיות מבוהל ע"י מפלגה שאינה מתאימה לכך.

אני רוצה לאמר כמה מלים, שייראו חריגות מהנאמר כאן. לאחר הטיפול בנושא בשר-תמרה, שהוועדה הזאת קיבלה דיווח, ולאור הדיון החוזר בנושא תעופה מעל ערים מיושבות, אנו מגיעים למצב, שבמדינה קטנה כמו שלנו, עומד להתחכך סיכוי האפשרות של פיתוח נוסף עם סיכוי של חיים סבירים. אני אומר זאת, במלוא הזהירות. מה שקורה בתמרה-נשר, ומה שקורה עם רעש המטוסים מעל ישובים - אין לו פתרון.

ענין שדה-התעופה בן-גוריון, עם כל הסובב אותו, יש לו פתרון אחד: או להרחיק את שדה התעופה משם, או שהאוכלוסיה תישא בנטל של רעש וזיהום הולך וגדל. אנחנו הגענו במדינה, לפיתוח מואץ כזה מצד אחד, ומצד שני אי-התחשבות בגורמי המיטרדים, שאין פתרונות. כל מה שמדובר פה, לא יצמח מזה שום דבר, כי יש שני גורמים, שאינם רוצים לקחת את זה בחשבון - הממשלה והתושבים.

לפני כמה ימים, קיבלתי שתי פטיציות, תאחת מתושבי שיכון ל' ללד שדה-דב"ה. הם מתלוננים נורא שכתוצאה מהמטוסים הססים שם, נכנס זיהום ורעש דרך החלונות. שאלתי אותם למה קנו שם דירות. אבל, האמת צריכה להאמר, שהמדינה לא היתה צריכה לתת רשות לבנות שם, והיתה צריכה להזהיר את התושבים לא לבנות שם ולא לקנות שם דירות.

לאן הגענו עכשו עם תמרה? נוצר קפאון גמור; אתה לא יכול להוציא את "נשר", וקשה להעביר אותו לתמרה. האם נסגור את "נשר"? האם נסגור את שדה התעופה בלוד? לאט לאט נעמוד בפני תופעות נוספות של חסר הסתגלות לתנאים האלה, ואין לזה פתרון.

במדינות בעלות אמצעים, המודעות לענין זה, לוקחים ישוב שלם, כשם שעשו ע"י סקרמנטו; קנו את המקום ויישבו את כל התושבים במקום אחר. האם אנו מסוגלים לעשות את זה?! כם התושבים בשיכון ל' לא ירצו לעזוב.

האם המדינה רוצה להכנס במעורבות אקטיבית לענין שמירת איכות הסביבה - במקרה זה נמל התעופה - או שהיא רק רוצה לזרות חול בעיני הבריות?

אני מציע, שהוועדה לא תיתן יד לכך. זה יחריף וילך, כי הדלק פולט את החומרים הרעילים, וזרם המטוסים יגדל, ויהיה מצב בלתי נסבל. המעורבות של הממשלה וזרועותיה, אינה עובדת ואינה פועלת. השאלה אם המדינה מוכנה להכנס באמצעים של חקיקה ואכיפת החוקים.
א. פה:

המדינה לא מוכנה להכנס לענין של איכות הסביבה.

תפקידנו לשנות את הדבר ככל יכולתנו. בשביל זה קמה הוועדה הזאת כוועדת הפנים ואיכות הסביבה. בשוודיה יש בתים הנבנים עם חלונות כפולים וכו'. האם אנו יכולים לעשות זאת? שיעשו את זה בבית דגן וגם באזור המיועד לבניה איפה שיהיה נתיב הטיסה. שיתנו לאנשים האלה לבנות עם המיגבלות על מנת למנוע רעש. בכוון זה, אני מקווה שגם בשמע רעיונות שיתרמו לפתרון הבעיה.

בניגוד למצב במדינות אחרות, עתיקות, שבהן הערים עתיקות, אנו יכלנו להמנע מהתסבוכת הזאת, וביכלתנו, מבחינה מסוימת, למנוע צעדים שליליים גם לעתיד. בעית הבעיות היא התכנון והפיקוח על התכנון. הדוגמא של שדה-דב, היא דוגמא מובהקת; במקום להחליט בזמן, אם באותו מקום רוצים שיהיה שדה תעופה - ויש פנים לכאן ולכאן מדוע יהיה שדה תעופה בתוך העיר - אז אין מקום להקים אזור מגורים שם ולאכלס אותו בתושבים. אם מחליטים, שהקרקע יקרה, ויש לנצל אותה לבינוי, אז צריך לדאוג להעתקתו של שדה התעופה, עם החשבונות הכרוכים בכך.

מה שקורה במדינת ישראל הוא, לא זה ולא זה - משאירים את שדה התעופה, ובונים לידו מגורים, והתושבים מאכלסים את המקום. בעיקר קייט שקט, בנותנים רשיון להקים תחנת דלק גדולה, וע"י זה בנותנים רשיונות להקים מגורים, ובמוקדם או במאוחר יש שענות על ריחות וזיהום. כשאתה בא לבית המשפט, הוא טוען שתחנת הדלק נחוצה לישוב, ומצד שני, אנשים בנו וגרים סמוך לתחנה. אלה שתי דוגמאות לחלם של התכנון.

ג. אליעד:
אתה רואה איזה סתירה בין הדברים, ואנו מסכימים, ששתי הרשויות תימצאנה במסגרת אחת. ועדת איכות הסביבה יושבת יחד עם אלה הנותנים את הרשימות לבניה.

י. בארי:
היתה ועדת תכנון מקומית והיתה ועדת תכנון אזורית. מחליטים על שני הדברים.

ג. אליעד:
צריכה ועדת הפנים, להתנגד לשני הדברים.

י. בארי:
הואיל ובענין תכנון ומה שקורה בענין המסלול, אינני יודע מדוע מפנים שענות למר כהן ומינהל התעופה, שהם לחלוטין "אינוסנט", כי אגף התכנון כאשר בא לתכנן, הם ידעו שיש רק שדה תעופה אחד ורק כוון אחד, ומוצא אחד, והם אישרו באותה סביבה בניה, הרי השאלה היא, למה אישרו? אני מצטער, שראש אגף התכנון לא נמצא כאן. הואיל ושגיאות התכנון נעשו, ואתם ממליצים על בניה אקוסטית, השאלה היא מי אמור לפקח שזה יבוצע כך? מי ימנע בינתיים את איכלוס המקום, כדי שלא יטענו יום אחד האנשים האלה, שהם באו קדם או אחר כך? מבחינה משפטית, אין לזה חשיבות מתי באו. אני רוצה לדעת, מי הוא זה, שישיגח שלא יבנו במקומות אלה מגורים? מי אישר בניה כמו גני-יהודית, ומי אישר בניה של קריית-כרש?

אני מבקש דיווח על מה שהתרחש בבית דגן. תושבי בני עטרות ממשיכים להתאונן וטוענים שפרט לבית אחד, לא עשו שם מאומה, וזאת שכונה בעלת אופי חקלאי, ואנשים הנמצאים שם, רוצים לנוח.

אני חושב, שהמדינה תצטרך להתערב - תרצה או לא תרצה - כולל הזזת אוכלוסין. אבל, בראש וראשונה, מי שצריך לבקש את הצעד, זו ועדת הפנים. יש כאן נושא, שוועדת הפנים עוסקת בו, ומשום מה החברים נרתעים. כאשר אומרים שבתל-אביב התעשייה והמלאכה צריכה להתרכז בדרום, אז צריך להסיק את המסקנות בענין מונטיפיורי באמץ-לב, ולהגיד, שהתעשייה צריכה להתרכז בדרום העיר.

זאת דוגמא בולטת, כיצד הוצאה כספית יכולה להביא להעברת תושבים למקום אחר, ולאפשר להם חיים סבירים. יש גם מחיר כלכלי לא-מתערבות של המדינה; כאשר יגדל מספר החולים בדרכי נשימה ושמיעה, ויזקקו ליותר מטות אישפוז, זה גם כן יעלה יותר כסף והמדינה תצטרך לשלם את זה.

מסקנתי היא, שאנו חייבים להסיק מסקנות חד-משמעיות לגבי הגורם, שיהיה אחראי: א. למניעת איכלוס המקום, ב. לפיקוח על טיב הבניה באותם אזורים שיהיו פגיעים עקב המסלול.

חוששני, שלטווח קרוב לא יהיה מנוס מהתערבות המדינה בבעיות אלה.

א. פוגל:
למי הסמכות לאשר תכנית פגזון תכנית של מיגבלת רעש: מדובר בתכנית ארצית, שהמועצה הארצית לתכנון ובניה ממליצה. התכנית נכנסה לתקף לאחר אישור הממשלה.

נמל תעופה לוד, זו אחת התכניות עם המסלולים, שהיא מאושרת ע"י ממשלת ישראל.

היו"ר י. ארידור:
איפה ההתאמה בין תכנית נמל התעופה לוד לבין בניה בראשון לציון?

א. פוגל:
הוועדה הארצית לתכנון ובניה, היא הצריכה לאשר בניה, והרשות המקומית מוציאה רק התרי בניה. כך, שהממכות היא בידי הוועדה המחוזית. הוועדה המחוזית, שבתחומה עובר המסלול השקט, עיכבה במשך שנים מספר כל תכנית בניה בבית דגן.

תכנית, שאושרה בכל זאת לבניה, נגזרת מתכנית שהצגתי לפניכם, אחרי שהמומחים יחד עם מומחים מחו"ל קבעו,

שניתן להסיט את המסלול קצת צפונה, ובאזור השוליים יכולים לבנות עם מיגבלות חמורות.

י. בארי: אלמלא ועדת הפנים, התכניות היו מוקפאות עד היום. אנחנו עוררנו את הממשלה לעסוק בזה.

א. פוגל: לגבי ראשון-לציון, הוועדה המחוזית מעכבת תכנית של אלפי דונם באזור המסלול. כל תכנית חדשה לא אושרה מאז שאנו מטפלים במסלול התעופה.

יהודי, שקנה קרקע, וזכותו לבנות, כל עוד לא היתה תכנית, הוועדה לא מנעה את הבניה. ועדת מומחים אמרה, שבאזור זה ניתן לבנות, אבל במיגבלות קשות. גם בתכנית לא אומרת, שהיום לא ניתן לבנות בקרית-כרש, אלא ניתן לבנות בתנאים אקוסטיים.

ג. אליעד: התכנון במשך זמן מסוים, איך אתם מווסתים את שני המרוצים האלה?

א. פוגל: הנושא היה ידוע לעיריית ראש"צ ולקבלנים הבונים.

היו"ר י. ארידור: איך הוא היה ידוע לקונים?

א. פוגל: אני לא יכל להגיד בבטחון, שהוא היה ידוע לקונים.

ב. מואב: זה המצב בכל מדינת ישראל; כשאתה קונה דירה, איך יודע מה יוקם בשכנותך.

א. פוגל: נשאלה שאלה, מדוע אין תכנון מראש. תכנית ארצית של נמל התעופה בן-גוריון, אושרה, והראיה שהמסלול דרומה הפך להיות מסלול שקט.

נשאלה שאלה, מי ימנע איכלוס. אני חושב, שע"י תכנון, ניתן למנוע איכלוס. עובדה היא, שהוועדה המחוזית ניסתה למנוע תכנית של שכונות חדשות, ואני מאמין שהדברים יקבלו שניים ואפשר יהיה לפקח.

תהליך הכנת התכנית היה ממושך, כיון שזה קשור במדינות ובחוות-דעת של מומחים, על מנת להגיע לתוצאות. ההתחלה היתה לפני חמש שנים, בראשות מנהל שדה התעופה, מר כסלו, ואחר כך בראשות מר כהן, והתכנית הועברה למועצה הארצית.

ההנחיות שיש לת לאותם גורמי בניה, יש צורך למעשה להפוך הנחיות אקוסטיות להנחיות מקומיות של ועדות מקומיות, וזה תהליך ממושך, כדי שתהינה תקנות בניה שאפשר יהיה לפעול לפיהן.

אני לא בא להגיד, שטוב לגור באזור, או לא טוב. התקווה שלנו היא, שהתכנית הארצית תנחה אותם ותקבע לכל המעוניינים איך לבנות ולגור, ותמנע עד כמה שאפשר את המיטרד הזה למגורים אשר מתחת למסלול.

ג. מוזס: ח"כ מואב שאל על מחיר מטר בניה אקוסטית. על סמך בקשת מחוז רמלה, ניתן יעוץ לשיכון עובדים לבניה, והיתה שורה של דברים שהם היו צריכים לבצע. הם עשו את ההערכה ושלחו את זה למחוז. יש בזה ייקור של 15% בערך. נושא הבניה הוא לא רק בניה בתוך השטח, אלא לפי התכנית היו צריכים לבנות רק לכוונים מסוימים ורק בצורה מסוימת, ורק באזורים מסוימים.

אשר לשאלה על האיחור בתכנית הזאת, צריכים לדעת, שהכנת התכנית קשורה בנתיב הסיסה באויר. עד היום, היו תקנות בחוק הסייס, והיו נוהלי טיסה. כל זמן שנציב טיסה אינו מוגדר, אתה לא יכל להגדיר את התכנון על הקרקע. על כל פנים, הנושא הועבר לוועדת כסלו, והם דרשו וקיבלו בתיב מוסמך, ועל סמך זה המועצה הארצית תיכננה את התכנית. היום יש תכנית מוכנה להגשה. מה שאתם ראיתם, זה היה שלב א' וזה חלקי. התכנית של כל המסלולים, הוזמנה ע"י מינהל

התעופה האזרחי, ועומדת להגשה למועצה הארצית. זה כולל את המסלול צפון-דרום, והמסלול הישן. זה יתן מיגבלות בניה לכל האזור.

נשאלה שאלה איך זה יפגע. לא תמיד השיטה היא בניה עם מיגבלות בניה. יש גם שיטות אחרות, כגון העברת בתיב. צריך להיות תאום בין המשרדים. נעשה מאמצים בין המשרדים כדי להגיע לזה.

אני חושב, שמה שיהיה כעת, זה הרבה יותר טוב מאשר

בשנים קודמות.

בבית דגן בונים היום עם מיגבלות אקוסטיקה. משרד הפנים, מחוז רמלה, מפקח על זה עד הסוף. לא נותנים לעשות צעד אחד, ללא אישור.

עד כמה זה יעיל: בנושא אקוסטיקה מנסים לראות עד כמה יש בזה הורדת הרעש מבחינת הקירות. נבדקו מאה תכניות, בערך, של משרד השיכון, מבחינת הבניה וסוג הבניה שלהם. עד כדי כך ירדנו לפרטים מבחינת הניסויים. הנושא הזה בדיון.

נשאלה השאלה, מי אחראי לזה. השאלה הזאת נשאלה גם במועצה הארצית - האם בוצעו מיגבלות האקוסטיקה. כרגע, דני בזה. המחוז אחראי לזה, בינתיים.

א. כהן : היתה כאן שאלה, האם זה נמטר לרשויות. התשובה היא, בהחלט כן. יושבים בוועדת הרעש נציגי משרדי הממשלה, ובעוד מועד, מיד כשנכנסתי לתפקידי כמנהל הנמל, היה ברור לי שאנו הולכים כאן לקראת תקלה. קבלתי מכתבים, בהם נמסר שהאזור הזה הוא לתמיד. את נמל בן-גוריון לא יזיזו. שר התחבורה עובד, מנחה ומורה, להכין שדה תעופה שני, ליד באר-שבע. אני בעד זה. זו דעתי המקצועית. הוא באזור מטאורולוגי מצוין, נמצא חצי שעה דרומית מירושלים, עשר דקות מבאר-שבע, הוא נמצא במרכז פיתוח הנגב, עם כביש מהיר, שבו אפשר להגיע בפחות מחצי שעה לירושלים. בהחלט יש מקום לשדה זה, והוא יקום.

מכיון שהשדה מיועד להיות גם אזרחי וגם צבאי, חיל האוויר יתן את הדחיפה הראשונה לענין זה. אני מאמין, שהשדה הזה יתחיל להבנות תוך 5-6 שנים. התכנון החל. אני מאמין, שהוא יבוצע. אבל, צר לי להודיע, שהשדה הזה איננו תחליף לשדה בן-גוריון. שדה התעופה בן-גוריון ידיע למרבית התפוקה שלו ויש מקום לשדה שני.

י. תמיר : אני מודיע, שלפני שנתיים, בוועדת הפנים, נמסרה הודעה, שהתכנון של 40,000 דונם בבאר-שבע, למטרת שדה-תעופה בינלאומי, יבוא אחרי 10-15 שנה על חשבון שדה תעופה בן-גוריון.

היום, אנחנו שומעים הודעה לגמרי שונה. זה מנפץ את כל הציפיות של התושבים.

א. כהן : אני יודע, ואני שותף לתכנון שדה התעופה, הוא מיועד להיות במקום הנכון. שר התחבורה דוחף את הנושאהזה, בהחלט במלוא המרץ.

נושא רעש ומדידות רעש, הוא חלק מהתכנון, לפני התחלת הבניה. אחרת, ישובים אחרים עלולים לסבול. אנחנו משקיעים, חלק מהכספים של התכנון, במדידת הרעש. יותר מזה: תל-זהר ירויות, רעש, וכל השאר, ייקבעו לפי מיגבלות הרעש.

בתכנון נתיב 21 נלקחים כל הדברים האלה בחשבון. מושקע בזה כספים. הערכתי היא, שסיום תכנון 21 יהיה ביולי שנה זו, ורק אז נצא לעבודה. זה בערך חצי שנה מהיום.

הכוונה היא, שפרוסדור היציאה מתל-אביב אל ראשל"צ יהיה למטוסים יוצאים. 21 הוא לנכנסים בלבד. ההפרדה תהיה בין יוצאים ונכנסים. היוצאים גורמים יותר רעש ובהספק מלא.

בעית המיטווח: זאת בעיה די אמתית. איגוד הטיסים
עלה על המיגבלות של כניסת הטיסה לפיטווח. לדעתי, זאת בעיה
אמתית. לא סיכנו שיסות ונוסעים, אבל ברגע שהאיגוד טוען שהוא
רוצה לפתוח מקדם בטחון גבוה יותר, איננו יכולים להגיד שהוא מדבר
שטויות, כי הוא די קרוב לגבול.

ענין ה-300,000 ל", מדוע זה מהווה בעיה, ובכן
אתם עוסקים בתקציב לא פחות ממני תקציב הפיתוח של נמל התעופה,
לשנה הבאה, הוא 26 מליון ל"י לעומת 37 מליון ל"י, שבקשנו.

ג. אליעד: 300,000 ל"י צריך לקחת ביחס ל-26 מליון ל"י.

א. כהן: הבעיה הזאת תצטרך להפתר. אני מסכים, שאסור שסכום
של 300,000 ל"י יהיו מכשלה לפתרון בעיה כזאת. אבל,
עובדה היא, שעוד לא הקצו לכך את הכסף. אם יקצו לכך תקציב, זה
יקח לפחות חצי שנה.

י. רבין: המיטווח, זאת בעיה. למעשה, כרגע, האחריות היא
בידי צה"ל, לוודא שאין ירי בתחום המסלול, אם מטוס
מתקרב מעל הקצה הצפוני של המיטווח. יש נקודה הנקראת תל-יונה.
זאת הנקודה הצפונית של המיטווח הצבאי. קו 262 חוצה בדיוק את
תל-יונה, ז"א הוא מעל ל"בודקה" שבה נמצא השומר הצופה אל הירי.
להעביר את שטח המיטווח למקום אחר, זה ענין של מליון ל"י. הבעיה
היא, גם דרכי הפעולה, של כל הבטיסים האחרים הקשורים בזה. הצבא
טוען, שזאת בעיה קשה ורצינית להעביר את המיטווח למקום אחר.

כדי להוסיף נתח בטחון, אנו מתקינים קו טלפון ישיר
בין מגדל הפיקוח לבין השומר היושב ב"בודקה", וכן מוטורולה, וכן
הקלטה של כל השיחות האלה במגדל הפיקוח. האמצעים הנוספים הם לשק
בטחון מעל לכל הנוגע הזה. עניינית, זה לא רצוי, אבל זאת מדינת
ישראל, וזה קשה מאד. תאורטית - ובדקנו בספרים - כל עוד אנו נוקטים
אמצעי זהירות מקסימליים, לדעתי זה בסדר. אחרת, לא היינו מאשרים
את זה.

ח"כ שייבמן שאל אם אי אפשר להתפתל קצת. רצינו
לבוא לקראת איגוד הטיסים, ובערך בסביבת בית הקברות נסינו לסטות
קצת צפונה, כדי להתרחק בגבולות של חצי ק"מ עד ק"מ אחד צפונה
מהנקודה הצפונית של המיטווח. הטיסים עדיין לא מוכנים לזה.
הטיסים אינם מסוגלים ללכת לפי קו. זה לא כביש. השגיאה המותרת
בניוט היא כזאת שסטיה של חצי ק"מ מותרת. ז"א, גם אם נסיט את
הקו, עדיין האזור הזה יהיה צפוי לרעש.

בניה אקוסטית: בניה אקוסטית עונה לחלק מהזמן.
ראינו את זה בבני עטרות. החיים שלנו כארץ הם בחוץ, עם חלונות
פתוחים. ברגע שצריכה להיות בניה אקוסטית - זה דבר אחר. לדעתי,
הטוב ביותר הוא לא לבנות ולא צריכה להיות בניה בשטח הקובוס הזה.
כל שאר הפתרונות, הם פתרונות לא שלמים.

נמל תעופה נוסף: בגלל הבעיות אשר הוועדה הזאת
דנה בהן והיום, אנחנו חיפשנו שטח לנמל תעופה עתידי, שבו נוכל
לשריין מראש מצב שלא תצוצנה בעיות כאלה. בסך הכל, הרבה ברירות
לא היו לנו. באר-שבע-ערד-דימונה - זה המקום היחיד, שמצאנו אותו
כמקום מתאים, ושריינו 40,000 דונם מעל ומעבר לצרכים התעופתיים,
וזאת מתוך מטרה שלא תצוצנה הבעיות שאנו דנים בהן היום, כי אין
חוקיה שאפשר על ידם לכפות שלא יבנו באזור הזה. אין היום גורם
כזה במדינה. פעם הציע ח"כ שובל, חוק, וזה נפל. כדי למנוע דברים
כאלה, שמנו יד על שטח של 40,000 דונם, כדי למנוע בניה אזורית
רגילה באזור, כדי שלא תחדור בניה לאזור ולא נפריע לאף אחד.
השטח הזה, מבחינה אקולוגית, עד כמה שאנו יודעים היום, הוא בסדר.

יעודו של השטח: שדה תעופה בינלאומי נוסף לשדה
התעופה בן-גוריון. עדיין אנו חיים כך, ששדה בן-גוריון הוא במרכז
הארץ. 65% מהאוכלוסיה מתרכזת בפריפריה זאת. כאשר נגיע למצב שהוא
מעל ליכולת התפוסה המלאה של שדה בן-גוריון, נפעיל את השדה השני.

הטווח החזוי, הוא בעוד עשר שנים.

המסלול השקט תוכנן ואושר ב-1966, כאשר ראש עיריית חולון הוא היחיד שהתנגד למסלול הזה בגלל התוואי שלו והרעש הצפוי לתושבים. המסלול תוכנן ואושר ע"י הממשלה.

היו"ר י. ארידור: איך לא הוציאו את זה לפועל על ידי הוועדה המחוזית?

י. רבין: לדעתי, פשוט לא היו ערים מספיק מבחינה אקולוגית, כפי שאנו ערים היום. אנחנו היום מתחילים לעלות על הגל האקולוגי. לאט לאט החושים שלנו מתפתחים בכוון זה. אז, לא היתה עליה מפרס ולא שום דבר אחר, כאשר המסלול הזה תוכנן ואושר.

א. כהן: הענין האקולוגי הוא חלק מהתכנון והביצוע.

י. רבין: הכניסה תמיד במערב והיציאה תמיד במערב. אנחנו מנסים להרחיק מהם ככל האפשר. אנחנו עושים בסיון לטוס בשפלה. זה לא עונה לבעיה של ראשון-לציון.

א. פוגל: נתמנתה ועדה בשנת 1973 בענין בית דגן. הוועדה הגיעה למסקנה לגבי עלות הפינוי, כשהיו 600 משפחות ודובר על 50-70 מליון ל"י. זה הובא לוועדת המבכלים, ומשם זה חזר בתשובה שלילית, שלא ניתן לביצוע מבחינה לאומית.

נעשה בסיון של רשויות התכנון לבדוק אפשרות של פינוי ישוב קרוב לשדה התעופה, והיו גם מקומות שאליהם אפשר היה להעביר, והתוצאה היתה שלילית.

א. גיבלבר: אנחנו באנו ארצה לבנות ולהבנות בה, ושכחנו שצריך גם לחיות בה. לפני מספר שנים, הבעיה האקולוגית לא היתה בתודעה. עכשו אנחנו מרגישים את הקשי כאשר חיינו הפכו לגיהנום.

אינני מאמין הרבה, אם כי אני בעד זה שצריך לעשות הכל להקטנת הרעש ומדידת הרעש, וכל הכבוד למומחים. אני יודע מה תעשה משטרת האויר למטוסים שיעברו או לא יעברו על מידת הרעש. זה ישאר כמו שזה. אם יש מקום למעורבות, הרי אותו מסלול המתוכנן עכשו - ובבית דגן תהיה בניה אקוסטית - אינני מאמין שנעביר שכונות. אני לא מאמין שנשנה את המסלול, אבל בניה לא צריכה להיות שם. את קרית-כרש צריכים לבטל. מדוע שלא יהיה פארק במקום שבו עובר המסלול? גם את המיטווה צריך להעביר. אנחנו מסתבכים למצבים שבהם איננו יכולים לעשות שום דבר.

אם יש מקום לתכנון ולתרומה של ועדת הפנים, אנחנו צריכים להגיד דברים מפורשים; כל האזור הזה, שהוא עדיין לא בנוי - לא יבנו בו יותר. אם שדה התעופה בן-גוריון, צריך להיות במרכז הארץ או צריך להעביר אותו - אותו הדבר אמור לגבי ראשל"צ - צריך להוציא את המיטווה, וזה יהיה הכי קל, ואפשר להעביר לאותו מקום את שדה התעופה בן-גוריון.

אני מציע עכשו, שבאותו מקום לא יבנו. צריך לעשות שם פארק או יער. זה המסלול של המטוסים ואין כל עצה אחרת. שדה התעופה בן-גוריון משתרע על 12,000 דונם. כך אני מפנה שטח אחר במקום זה, ואת ריאת הנשימה של ירק ועצים אפשר להקים כאן, במקום שמסלול התעופה עובר.

אינני מבין מדוע המועצה הארצית מתכננת שם פארק ודוקא במקום שיש רעש היא מתכננת עיר חדשה. יכל להיות שאם ועדת האקולוגיה וועדת התכנון ישבו יחד, הם יגיעו למסקנה אחת. יש מקום למעורבות שוטאלית ולאמירת דבר שיש בו משמעות. אם יש אפשרות להקטין את הרעש ע"י קנסות, או לא - אני סומך עליכם שתעשו הכל כדי להקטין את הרעש.

אני שומע הסברים על בניה אקוסטית, והנה מר רבין אומר שכל זה ברכה לבטלה, כי בארץ הזאת, שהיא ארץ חמה, צריכים לפתוח חלונות, ואז אין שום ערך לכל הבניה האקוסטית, כאשר אתה לא יכל לצאת מהבית, ואתה צריך להפעיל את המזגן וכו'. אי אפשר להנהיג את זה בארץ הזאת. מי שיושב בעטרות - רע לו. עכשו אנו נמצאים בפס צר מאד, המביא נזק לתושבים. אבל, לפחות נשמור את החלק הפנוי.

צריך להמליץ על ביטול הבניה באותו מקום. זה הרבה יותר קל מאשר להעביר אוכלוסיה. זה הרבה יותר קל מאשר לדון אחר כך עם כל משפחה ומשפחה. כאשר יעצו לאנשי בית דגן לעבור מהמקום, הם אמרו: "אהבנו את המקום".

נ. אליעד: כמה צריך לעלות הקמת שדה תעופה בוסף בתוך 20,000 דונם, בחולות ראשל"צ?

א.כהן: 2 מליארד ל"י.

היו"ר י. ארידור: אני מודה לאורחים. אני מציע, שהדיון יימשך בוועדת-משנה לעניני איכות הסביבה, אשר מיד נקים. ועדת המשנה תגבש את מסקנותיה ותביא אותן לסיכום סופי במליאת ועדת הפנים.

2. בחירת ועדת-משנה קבועה לעניני איכות הסביבה

היו"ר י. ארידור: אני שמח, שיש לי האפשרות וההזדמנות, להביא הצעה זאת לאישור ועדת הפנים, כאשר מוצע, שבראש ועדת-המשנה לעניני איכות הסביבה, יעמוד ח"כ י. תמיר, וחבריה יהיו: חברי-הכנסת: א.גיבלבר, א.הרליץ, ב.צ.קשת, נ.אליעד, ד.קורן, מ.הכהן, א.יפה וב.מואב.

י. בארי: אני מציע, שכל חבר בוועדת הפנים, המעוניין להשתתף בוועדה הזאת כחבר - תינתן לו האפשרות לכך. הואיל, ובניגוד לוועדות-משנה אחרות יש שיקולים מפלגתיים ויחסי כחות, הרי כאן זה נושא בין-מפלגתי לחלוטין, ובעבר גם הוקמה ועדת כנסת בין-מפלגתית, ומי שחושב, שהוא יכל לתרום לוועדת-המשנה לעניני איכות הסביבה - שיימנה עם הוועדה הזאת. אני, מכל מקום, מבקש להמנות עם הוועדה הזאת.

היו"ר י. ארידור: מוצעת ועדת-משנה בהרכב מסוים. בקשר להרכב הפרטונלי, אני מניח שתימצא האפשרות שתשתתף בדיוני הוועדה. יימצא הסדר להשתתפותן בוועדה, בלי להגדיל את מספר חברי הוועדה. אני מקווה, שההערה הזאת מספקת את ח"כ בארי.

ה צ ב ע ה: בעד אישור הוועדה בראשות ח"כ תמיר - 3 הוועדה אושרה פה אחד.

נ. אליעד: אני מבין, שמה בכפוף להשתתפות ח"כ בארי. ח"כ בארי מעורה בנושא ומבין את הנושא.

היו"ר י. ארידור: זה ענין פנימי של הליכוד, וזה ענין חטיבתי, והליכוד ימצא את הפתרון להשתתפותו של ח"כ בארי בוועדה. יש גם מניעה להגדלתה של הוועדה.

נ. אליעד: אז אני מוריד את הצבעתי בעד. אני מתנגד.

י. תמיר: לוא ניתן היה להנהיג את מה שהציע ח"כ בארי, שאנו נבחר במקרים מסוימים ועדות לא לפי התיחסות מפלגתית - נ"חא. אנחנו באמת השתדלנו, בנושא האקולוגי, לעשות את זה אה-פוליטי. זה לא ניתן פרגע לעשות בגלל המגעים הבין-חטיבתיים. כדי שח"כ בארי יתרום את תרומתו הרצויה והחשובה, הוא ישתתף בדיוני הוועדה. חשובה ההשתתפות ולא הטכניקה.

נ. אליעד: אם אתה אומר, שהשתתפותו תהיה בישיבות הוועדה, אז אני מוריד את התנגדותי. אם כך, אני מסכים לאישור הוועדה.

א. גיבלבר: סיעתי התנגדה לוועדה קבועה נוספת. אך מפני שאני רואית בזה ענין אל-מפלגתי, שיכנעתי את הסיעה, שפמקרה זה נסכים לוועדה קבועה נוספת. וועדות קבועות אינן נהוגות אלא ועדות אד-הוק. שיכנעתי את סיעתי, שבנושא זה ח"כ תמיר הוא טוב מכלנו. היה עלי לחץ של חברים שרצו להיות בוועדה. אני מסתפק בהודעת היו"ר, אך אם ירצו להגדיל את מספר חברי הוועדה, גם אני ארצה, שח"כ א. יריב יצטרף.

היו"ר י. ארידור: הלכנו ככל האפשר לקראת כל אלה המתעניינים בנושא. לח"כ בארי תהיה אפשרות להשתתף בישיבות הוועדה.

נ. אליעד: אני לא מוכן לקבל, שבעיות של חטיבות יקבעו את ענייני הכנסת בנושא כזה.

היו"ר י. ארידור: ח"כ גיבלבר עשה מאמצים גדולים כדי שהוועדה הזאת תורכב. הוועדה אושרה פה אחד.

בלי ספק, אנו עושים היום מעשה חשוב למען איכות הסביבה בכך שאנו בוחרים את הוועדה בראשות ח"כ י. תמיר. אין צורך להציג את ח"כ תמיר ואין צורך להציג את הנושא, בפנינו. מה שח"כ תמיר עשה בנושא איכות הסביבה, יירשם בתולדות איכות הסביבה במדינת ישראל.



י. תמיר: רבותי, עתון "הארץ" סגור זה היום הרביעי. אני, אמנם, לא תמיד שמח למה שאני קורא בעתון זה, אך בלי כל קשר לתכנון ולקו של העתון, הרי עתון "הארץ" הוא הוותיק ביותר במדינת ישראל, והוא אחד מבעלי ההשפעה ביותר.

ועדת הפנים עוסקת בעתונות. עוד לא קרה בהסטוריה שעתון שהושבת, וועדת הפנים תעבור לסדר היום. אינני יודע בדיוק מה להציע. קדם כל, טוב שאנו מעוררים את הסוגיה. היתי מיפה את כחו של היו"ר, שיתקשר עוועדת הפנים יעם הגורמים הנוגעים בדבר, כדי לעשות למען הוצאת העתון לאור. אולי אפשר לזמן את שני הצדדים, וזאת התערבות לטובת המדינה והדמוקרטיה.

י. בארי: בסוגיה זאת, אל לנו להתעלם מכך שניתן פסק-דין ע"י בית דין לעבודה. היום זה כבר לא רק סכסוך בין שני צדדים, שוועדת הפנים יכולה להביא ליציאה מהמבוי הסתום, אלא ניתן כבר צו ע"י בית דין האומר שעליהם לעבוד שעות נוספות.

היו"ר י. ארידור: לא ניתן צו בית דין להפסקת השביתה, אלא הצו הוא שכאשר הם עובדים - הם חייבים לעבוד שעות נוספות. אין ספק, ואין ויכוח, שזה בתחום ועדת הפנים.

א. גיבלבר: ועדת הפנים אינה יכולה להפך לבורר. אם ועדת הפנים רוצה להביע את דעתה, היא צריכה לפנות לשר הנוגע בדבר וצריכה לשאול למה הוא יושב בשקט. צריך לשאול את שר הפנים למה הוא יושב בשקט, או למה שר העבודה יושב בשקט.

נ. אליעד: הוועדה הזאת ישבה לא פעם בטכסוכים כאלה בנושאים שנגעו לה. למה לא ננהג, כמו שנהגנו בזמנו בענין המצילים? אנחנו הזמנו את שני הצדדים לוועדה, שמענו אותם ואת עיריית תל-אביב, ודחפנו את הענין לקראת פתרון.

אינני יודע, אם איננו יכולים ביוזמתנו לפנות לצדדים. קדם נדבר עם השרים, אבל אפשר להזמין את הצדדים. היתה התנגדות של האיגוד המקצועי, אבל הורידו את ההתנגדות, ואנו אז הזמנו את שני הצדדים. אפשר לעשות זאת גם במקרה זה.

היו"ר י. ארידור: הסיכום הוא, שוועדת הפנים פונה לשר הפנים, שיתערב הוא בענין, על מנת להביא לחיסול השביתה ולחידוש הוצאת עתון "הארץ".

אם השביתה תסתיים - זה בסדר. אם היא לא תסתיים - באחת משתי הישיבות הבאות, ביום שלישי, אזמנין את שני הצדדים לדיון.

הישיבה נבעלה בשעה 11.00