

נוסח לא מתוקן

הכנסת הארבע עשרה
מושב רביעי

פרוטוקול מס' 372
מישיבת ועדת הכלכלה
שהתקיימה ביום ד', ד' בטבת התשנ"ט, 23.12.1998, בשעה 09:00

נכחו:

חברי הוועדה: היו"ר אמנון רובינשטיין
עבד-אלמאלכ דהאמשה
אברהם פורז
דורון שמואלי

מוזמנים:

רון חולדאי, ראש העיר תל-אביב-יפו
רוני מילוא, לשעבר ראש העיר תל-אביב-יפו
יעקב מורשת, סמנכ"ל בכיר, משרד התחבורה
אלכס לנגר, סמנכ"ל יבשה, משרד התחבורה
יהודה אלבז, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, משרד
התחבורה
יוסף פרחי, מתכנן מחוז תל-אביב, משרד הפנים
דינה רצ'בסקי, מנהלת מינהל אוכלוסין, משרד הפנים
עופר גרידינגר, מינהל התכנון, משרד הפנים
הילה אייל, אגף התקציבים, משרד האוצר
עופר לינצ'בסקי, משרד האוצר
אייל ידפב, עוזר סמנכ"ל למינהל, משרד לתשתיות לאומיות
משה וייס, רכבת ישראל
מאיר דורון, מנכ"ל עיריית תל-אביב-יפו
ד"ר תומר גודוביץ, עיריית תל-אביב-יפו
אירית הורוביץ-קלר, עיריית תל-אביב-יפו
דם אשר, סגן מנהל אגף מחקר ופיתוח ומהנדס ראשי, "אגד"
מיכה ברנר, מנהל אגף התנועה, "אגד"
ישעיהו דרורי, יושב-ראש מזכירות "דן"
ימיני בר-כוכבא, ראש אגף התנועה, "דן"
יצחק גן, דובר "דן"
יצחק שחורי, ראש אגף תכנון ופיתוח, "דן"
רפאל מלצר, קואורטיב "דן"
גדעון השמשוני, מנכ"ל המכון הישראלי לתכנון ומחקר
תחבורה
אדם בוכמן, מנהל אגף כלכלה, התאחדות הקבלנים והבונים
יעקב תלמודי, התאחדות הקבלנים הבונים
פרופ' משה ארנס, יו"ר חברת נת"ע
צבי לשם, מנכ"ל חברצת נת"ע
ישראל איגרא, מנהל כספים וכלכלה, חברת נת"ע
יעקב שיינין, יועץ כלכלי, חברת נת"ע
יונה פייטלסון, יועץ לחברת נת"ע בעניינים סטטוטוריים
יואב שגיא, מנכ"ל החברה להגנת הטבע
יוסף שק, מרכז נושא תחבורה, החברה להגנת הטבע
צפורה רון, ארגון הגג "חיים וסביבה"

-4334-

גברי שמש, יו"ר פורום המשק והכלכלה לאיכות הסביבה
דוד גאנר-קלאוזנר, מנהל עמותת "תחבורה היום ומחר"
יעקב גארה, מרכז מחקר ומדיניות, עמותת "תחבורה היום
ומחר"

יורם אסידון, פורום למען תחבורה ציבורית
הנרי גולד, פורום למען תחבורה ציבורית
גלית אבישי, מנכ"ל הרשות להגנת הצרכן
רונית לוי, הרשות להגנת הצרכן

משה זמברג, מורה
שמחה טטרוקלאשוילי, תלמידה

גלי קפח, תלמידה

טלי קפח, תלמידה

רונית זגר, המכון הישראלי לדמוקרטיה
טל גוברין, המכון הישראלי לדמוקרטיה

מנהלת הוועדה: לאה ורון

נרשם על-ידי: חבר המתרגמים בע"מ

ס ד ר ה י ם

רכבת להסעה המונית בגוש דן

רכבת להסעה המונית בגוש דן

היו"ר אמנון רובינשטיין: אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה. הנושא שאנחנו דנים בו הוא רכבת להסעה המונית בתל-אביב, נושא שעומד על סדר היום שנים רבות, ואולי עשרות שנים. אנחנו רואים חילוקי דעות בין משרדים לממשלה ובין משרדים לבין הגוף המיוחד שהוקם, שלא רק משתקים את הביצוע אלא משתקים גם את התכנון, וזה דבר שאי-אפשר להשלים איתו.

למרות שימיה של הכנסת הזאת קצרים, הייתי מאוד רוצה שוועדת הכלכלה הזו תסיים את עבודתה בעניין הזה וגם תכריע בחילוקי הדעות בין המשרדים השונים ותקבע מועדים לגבי תחילת התכנון של הרכבת הקלה, המטרופוליטנית, התת-קרקעית, העליונה, המרחפת, וזאת כדי שתהיה תחבורה ציבורית אלטרנטיבית לעיר תל-אביב, לאזור המטרופולין תל-אביב. עיר בסדר גודל כמו תל-אביב ופרבריה, היא אולי יחידה בעולם, ודאי בעולם המפותח, שהיא בלי רכבת כזאת.

ישעיהו דרורי: מדברתי אני מבין שכבר יש לך דעה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: כן, יש לי דעה. אתה כאן אורח מוזמן אם זה לא מוצא חן בעיניך, אתה רשאי לעזוב בכל עת. אין כאן חובת השתתפות. אני מבקש ממך דבר אחד, כל עוד אתה יושב כאן, לא לקרוא קריאות ביניים.

עיר בסדר גודל של תל-אביב, בוודאי בעולם המפותח, בעולם התעשייתי, אני לא מכיר עיר שנזקקת אך ורק לתחבורה של אוטובוסים ומכוניות פרטיות, והתוצאה היא הרסנית לעיר, למשק ואני חושב שהיא הרסנית גם בקנה מידה לאומי, במיוחד בבזבוז משאבים בלתי רגיל.

לשם כך התכנסנו כאן ואני מקווה שנוכל לסיים את הדיון בישיבה אחת, ואם לא, נקיים עוד ישיבה, גם בכנסת הנוכחית.

לא נפתח היום בנציגי הממשלה. מי מבקש להציג את העמדה של נת"ע כעמדת פתיחה?

משה ארנס: ברשותך, אני אומר כמה משפטי הקדמה ואחר-כך ימשיך את הדברים המנכ"ל.

אדוני היושב-ראש, ראש העיר וחברי הוועדה. אני חושב שברור שכאשר אנחנו מדברים על התשתית התחבורתית למטרופוליטין של תל-אביב, שזה אזור לא רק של עיריית תל-אביב אלא למעשה מנתניה עד אשדוד, אנחנו מדברים על אחד הנושאים החשובים ביותר למשק המדינה והייתי אומר אפילו מעבר לזה. באזור הזה מרוכז המרכז המסחרי העסקי של מדינת ישראל, באזור הזה גרים למעלה מ-2.5 מיליון אנשים, באזור הזה הצפיפות גדולה מאוד והיום היא למעלה מ-2,000 נפש לקילומטר מרובע, והתחזית שבעוד עשר שנים היא תגיע ל-2,500 נפש לקילומטר מרובע. זה מתחיל להיות אחד האזורים הצפופים ביותר בעולם. באזור הזה יש אמנם תשתית כדי לספק מי שתייה, ויש תשתית תקשורתית מתקבלת על הדעת, אבל אין תשתית תחבורתית מתקבלת על הדעת ואתה כבר ציינת את זה בדברי ההקדמה. האנשים שעוסקים בנושאים האלה אומרים שעיר שאין לה תשתית תחבורתית ומתפקדת בצורה תקינה, הולכת לאבדון. אנחנו רואים סימנים

בולטים שהמרכז הזה, המרכז המשקי של המדינה, הולך ומתערער. הסימן הוא שיש בריחה מהאזור החוצה. למראית עין יהיו כאלה שיגידו שאולי זה טוב, מדוע הכל צריך להיות מרוכז, אבל אנחנו יודעים מתוך דוגמאות של ערים מימים ימימה, ודאי בתקופה המודרנית, שכאשר אנחנו עדים לתופעה הזאת שהכל מתחיל להתפזר, נוצרת קונפיגורציה שהיא הרבה פחות יעילה מבחינה משקית, מאשר כאשר המרכז המסחרי והעסקי מרוכז, וקונפיגורציה שלאחר מכן לשרת אותה, מתחיל להיות עניין הרבה יותר יקר, ואולי אפילו עניין בלתי אפשרי.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אם מותר לי גם להוסיף, גם קונפיגורציה מסוכנת מבחינה חברתית.

משה ארנס: כן, מכל הבחינות. זה אולי איזושהו דבר שלוש-אנג'לס יכולה להרשות לעצמה, אבל מדינת ישראל איננה יכולה. ואנחנו כבר נמצאים בתהליך הזה והתהליך הוא יחסית מזורז. לכן בפנינו לא רק בעיה גדולה מאוד, אלא לעניות דעתי גם בעיה מאוד דחופה, ואני מרגיש שאנחנו נמצאים כבר בפיגור רב מאוד בטיפול בבעיה הזאת ובפתרון הבעיה.

אם הצפיפות הגדולה שקיימת באזור, בין אם זה מתוך השוואה לערים אחרות בעולם, בין אם זה פשוט תוך ראייה של מה שנעשה באזור ונסיעה בכבישים, אני חושב שהמסקנה היא ברורה, שבלי מפלס נוסף זה לא ילך. פשוט אין מקום מספיק כדי לפתור את הבעיה הזאת זה לא רק שאי-אפשר לשרת אותה רק באמצעות אוטובוסים, אלא בלי מפלס נוסף זה פשוט לא ילך כי אין שם מקום.

נעשתה עבודה עוד לפני שהוקמה החברה כדי לנסות לאתר את הפתרון הנכון לבעיה הזאת. אני גוייסתי לנושא כיושב-ראש החברה - ואני עושה את זה בהתנדבות - כתוצאה מזה שאמרו לי ראש-הממשלה, שר האוצר בזמנו ושר התחבורה בזמנו, שהממשלה החליטה עקרונית לאמץ את תוצאות העבודה שנעשתה, ואכן הקימו חברה ממשלתית וביקשו ממני לעמוד בראשה כדי להתחיל לבצע את הדבר הזה.

העלות של התוכנית שהיום הוצגה, שהמנכ"ל יציג אותה, מוערכת בכשני מיליארד דולר שצריכים להתפרס על כעשר שנים. זאת אומרת, צריך להקצות לנושא הזה כמאתיים מיליון דולר בשנה. זה לא מעט כסף, אבל נראה לי סכום סביר גם בהתחשב במשימה שמנסים לבצע אותה וגם מבחינת המקורות שעומדים לרשות מדינת ישראל.

מדובר על מערכות תחבורה ציבוריות, בין אם זה אוטובוסים, או רכבת קלה, רכבת תחתית, שבעולם אינן נושאות את עצמן מבחינת התשלום של הנוסע שאיננו מספיק כדי לשלם את ההשקעה ואת הוצאות התפעול. ההצדקה הכלכלית כמובן למערכת כזאת היא שיש מה שקוראים תועלות חיצוניות במשק כולו לחברה כולה, שהן מצדיקות את הדבר הזה והן כמובן גם אומרות שמוצדק וחיוני שהציבור, הממשלה, משלם המיסים, ישלם את ההשקעה שכרוכה בבניית התשתית הזאת.

ישנם מקורות מעבר לתשלום הנוסע ואין ספק, גם ממה שידוע לנו מחו"ל וגם מתוך הערכות ראשוניות שעשינו כאן, שהשבחה של הנדל"ן יביא בסופו של דבר להכנסות של מאות מיליוני דולרים, ואולי אפילו מעבר לזה, זה אולי יכול

להתקרב להשקעות שיש לבצע אותן, אבל צריך לזכור שיש כאן כמובן פיגור בזמנים מאותה תקופה שבה אתה מבצע את ההשקעות עד אותה תקופה שהשכחת הנדל"ן מתחילה להביא לך את החזר.

כאשר מדובר על בניית מערכת כזאת והחלטה על השקעות בהיקף זה, כמובן שמבחינת קבלת החלטות יש לך בעיה. אלה לא החלטות קלות, ואנחנו יודעים, מתוך הניסיון שלנו, שלך ושלי ושל אחרים, שכאשר מדובר על החלטות קשות, הנטייה הטבעית היא לא להחליט. לצערי הרב זה בדיוק מה שקורה כאן. לא מחליטים. זה שנים שעוסקים בנושא הזה. אני מתחיל לחשוש כי אנחנו מבזבזים כסף ואני ודאי לא מוכן להמשיך לשאת באחריות לדבר הזה. אם לא רוצים להחליט, אז לא צריך להחליט, אבל לא צריך לבזבז כסף יותר ושהחלטה תהיה שלא תהיה תשתית תחבורתית ראויה לשמה לאזור הזה. אף אחד לא מוכן לקבל על עצמו את האחריות להחלטה כזאת.

ברור שהחלטה הזאת צריכה להתקבל בדרג המדיני. הפוליטיקה, כפי שאנחנו מכירים אותה, יש חילופי משמרות, יש חילופי אנשים בתפקידים השונים ויכול להיות שזה באמת מעבר למותר לצפות שהפקידות הממשלתית, משרד האוצר, משרד התחבורה תהיה מוכנה לקחת על עצמה את ההחלטה הזאת ולבוא ולהמליץ שכן, את זה צריך לעשות, להקצות מאתיים מיליון דולר בשנה ולבנות מערכת תחבורה ראויה לשמה.

על כל פנים, עד כה זה לא קרה.

צבי לשם: חשיבות הפרוייקט הזה ברורה לכולנו ומר ארנס פירט אותה.

נמצאים כאן אנשי משרד הפנים. המדינה די מהר הכירה בחשיבות של פרוייקט מסוג זה, בצורך שבו, והכירה בו שהוא שירות ציבורי - כמו שמקובל בכל העולם, משמעות העניין של שירות ציבורי - ולכן המדינה חייבת לשאת בעלויות של הקמתו. חברת נת"ע התחברה לקבוצת מתכננים בחברה אמריקאית ומתכננים בחברה צרפתית, חברות מנוסות מאוד בעולם בתכנון, הקמה והפעלה של מערכות תחבורתיות ואחרי עבודה מאוד מסודרת ויסודית, עבודה הנדסית מתועדת היטב ושיטתית, הם יצאו עם חלופות מערכתיות למטרופולין כולו. הם ניסו מספר חלופות שנבחנו והושרו אחת לשנייה, ונעשתה על זה בחינה מקרו כלכלית מקיפה שהצדיקה כבדיקה תוצאות חיוביות למשק הלאומי.

אני אצביע על החלופה המומלצת המדברת על שני קווי מטרו. אנחנו מגדירים מטרו כרכבת חשמלית בכל מקרה, שיש לה זכות דרך בלעדית, ורכבת קלה היא רכבת שיש לה זכות דרך עדיפה. ההבדל ביניהם היא שהראשונה מופרדת לחלוטין מהכביש, היא יכולה להיות תחת הכביש או בגשרון. החלופה המומלצת היא מערכת מטרו שיוצאת ממרכז פתח-תקוה לאור ציר ז'בוטינסקי למרכז תל-אביב, ויורדת עד ראשון לציון. קו שני שיוצא מאזור דרום בת-ים, שוב למרכז תל-אביב ועולה צפונה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: זה מטרו?

צבי לשם: גם זה מטרו. אני מדבר על החלופות הכלליות. הקווים האדומים כולם מטרו, כאשר בחלקים מסוימים בקטע הזה הם מעל הקרקע, על גרשוניים. זאת החלופה המערכתית שנבחרה במסגרת סקר מקיף שבוצע. זה משתלב עם רכבת קלה שיוצאת מאזור תל-השומר למרכז תל-אביב - ושוב, אני לא אפרט את שמות הרחובות כי אין

לזה טעם, אבל הכיוונים ברורים - ממזרח המטרופולין לכיוון מערב, דרך גשר ההגנה, סיבוב בתוך תל-אביב ומתחבר שוב באזור מרכז תל-אביב ובאיזור בני-ברק, גבעתיים, רמת-גן. זו החלופה המערכתית שעלותה כשבעה מיליארד דולר באחריות לשלב תכנון התוכנית ברמת התכנון שהם הגיעו אליה.

התוכנית הזאת משתלבת בתוכנית מיתאר ארצית שאושרה על-ידי כל רשויות התכנון במדינת ישראל. אני מניח שאנשי משרד הפנים יציגו את התוכנית ואיך זה משתלב בראייה העתידית של מרחבים מבוזרים או אזורים מבוזרים בצפיפות גבוהה כדי לא לנצל את כל משאבי הקרקע האחרונים והיקרים של מדינת ישראל.

החברה בחרה די קרוב לתחילת פעולתה, בסוף 1997, לגזור מתוך התוכנית המערכתית הזאת שלב ראשון לביצוע, שהוא הרבה יותר צנוע. זה שלב של קו מטרו יחיד שיוצא מפרברי פתח-תקוה והוא קו מטרו, נוסע מערבה לאורך ציר ז'בוטינסקי למרכז תל-אביב בתחנת ארלוזורוב, יורד לאורך מרכז העסקים הראשי של תל-אביב בדרך פתח-תקוה ועד מסילות הדרך הישנות של רכבת ישראל יורד דרומה לבת-ים. קו שני של רכבת קלה שיצא מאזור חולון, אזור הקניונים של דרום חולון או בגבול ראשון לציון, יעלה למעלה דרך אזורי חולון בתחנת הדר, בית הדר במרכז תל-אביב, ושוב מסלול בתוך העיר תל-אביב, בשדרות רוטשילד, יהודה הלוי, בכניסה עד לתחנת ארלוזורוב. תחנת ארלוזורוב עצמה תהפוך להיות מרכז תחבורה גדול מאוד וישתלבו שם שני הקווים שתיארתו כרגע, רכבת הפרברים שיש לה תחנה גדולה שם, ותחנת אוטובוסים גדולה עם פארק.

מתוכננים נכון להיום מרכז גדול מאוד עם פיתוח עסקי מאוד רחב שיאפשר שם השבחת נדל"ן, ודיבר על זה מר ארנס, שלהשבחת הנדל"ן יש מרכיב כלשהו לפחות, אם לא מהותי, על הערכים שאפשר להשיג בעצם בניית מבנים, בזכויות בנייה יותר גבוהות, בתקני חניה יותר נמוכים ולהשיג עקב כך הכנסות מהותיות לפרוייקט הזה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: מה המצב התכנוני של ההמלצה הראשונה הזו? איפה זה נמצא בצד התכנוני?

צבי לשם: החברה סיימה סקר ייתכנות ונמצאת בשלב תכנוני של הכנת תכנון מוקדם.

היו"ר אמנון רובינשטיין: זה אושר עקרונית על-ידי המועצה הארצית?

צבי לשם: המועצה הארצית לתכנון ובנייה אישרה וגם הממשלה אישרה את תמ"ע 23-א וזאת התוכנית שמוצגת כאן על הקיר הזה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: בהמשך אני אבקש תגובה על הדברים האלה.

צבי לשם: כלומר, אנחנו בשלב ראשון של תכנון מוקדם. כשאנחנו אומרים תכנון מוקדם, אנחנו לא מתכוונים לרדת לרמה של תכנון מפורט. אנחנו רוצים להעביר סיכוני הקמה ותפעול, אפשר לקרוא לזה סיכונים, אבל את כל המחויבויות והאחריות של הקמה ותפעול לסקטור הפרטי. החברה תשלים כשלושים אחוז מרמת התכנון הנדרש, תגדיר את כל זכויות הדרך, תפנה תשתיות, החברה תטפל בכל מה

שקשור בהכנת הדרישות הביצועיות של המערכת, ויזמים פרטיים יתבקשו להציע הצעות להקמה והפעלה של המערכת על תקופת זכיון שתוגדר במסגרת התכנון המוקדם.

משה ארנס: אפשר תוך שנה לצאת למכרזים.

דינה רצ'בסקי: אני רוצה לעשות תיקון קל. אני לא מייצגת כאן רק את עמדת משרד הפנים אלא אני מייצגת את עמדת מוסדות התכנון שזה המועצה הארצית לתכנון ולבנייה.

תוכנית המיתאר הארצית שהיא ברמה של תוכנית ארצית כללית, כמו שאתה מכיר אותה, אושרה על-ידי המועצה ועל-ידי ממשלת ישראל וזה קרה ב-3 בספטמבר 1997. כדי לצאת לביצוע צריכה להיות תוכנית ברמה מפורטת שניתן לצאת, לסלול, לחפור וכולי, ולכן חשבנו על מסלול שיהיה מסלול מקוצר ומהיר למהלך הזה, שהוא תוכנית מיתאר מחוזית ברמה מפורטת. זאת אומרת, את ההתנגדויות ואת כל הדיון נקיים במועצה הארצית, משום שאנחנו רואים בזה פרויקט לאומי.

לא בכדי התוכנית אושרה במועצה הארצית ובממשלה כשיש סביבה קונסנזוס גדול מאוד, מפני שברור לחלוטין שעקרונות המדיניות הם כאלה שאנחנו מסתכלים על מדינת ישראל לא לשנת 1999 ואפילו לא רק לשנת 2010 ושנת 2020, אלא אנחנו חייבים להסתכל גם על מה יהיה בשנת 2040. היום אנחנו שישה מיליון, בשנת 2020 לפי התוכניות נהיה כתשעה מיליון, בשנת 2040 נהיה כארבעים מיליון.

היו"ר אמנון רובינשטיין: מכל התחזיות, התחזיות הדמוגרפיות הן היחידות שמתגשמות.

דינה רצ'בסקי: כל התוכניות, גם ברמה הארצית, כמו תמ"ע 31, ואחר-כך תמ"ע 35 שהיום נמצאת לקראת סיום, תוכנית מסמך מדיניות למטרופולין תל-אביב, למעשה זיהו משוואה של שלושה גורמים ששלושתם חייבים לקבל את הפתרון:

- אחד מהם זה שאם יש לנו שטחים פתוחים, אנחנו חייבים לשמור עליהם ולא להתפרס כל הזמן צעד אחרי צעד. זה צלע אחד במשולש.

- הצלע השנייה, הערים עצמן, לתת איכות חיים למגורים בערים. שיקום עירוני.

- הצלע השלישית במשוואה הזאת זה הנושא של מערכת הסעה המונית, מערכת תחבורה ציבורית שלהישען על הרכב הפרטי עד אין סוף זה בלתי אפשרי וזה גם לא יקרה. לכן, אי-אפשר לחשוב על תוכנית כלשהי מבלי לקחת בחשבון את הנושא של מערכות הסעה המונית. אני אקח לדוגמה את ליסבון שזאת עיר שארחה השנה את 'אקספו', ויש בה מערכת גם של מטרופוליס וגם של רכבת קלה, ופורטוגל זו ארץ שהתל"ג שלה הוא שבעים אחוז מאשר בישראל.

אנחנו נרתמנו לקדם את הנושא הזה במסגרת תוכנית מיתאר מחוזית ברמה מפורטת. מי שמרכז את הצוות זה מתכנן מחוז תל-אביב, יוסי פרחי שנמצא כאן, לידו עוזר ממינהל התכנון בירושלים, עופר גרידינגר שעומד בראש האגף

לתוכניות מחוזיות. ועדת ההיגוי שדנה בתוכנית שמטרתה להביא לאפשרות בצוע כבר בעצם קיימה ישיבות ואישרה את התוואי העקרוני.

היו"ר אמנון רובינשטיין: גברת דינה רצ'בסקי, אני מאוד מעריך את כל זה, אבל יש לך תחזית מתי התהליך הזה יסתיים ומדוע אי-אפשר במקביל לאפשר לחברה להכין את המכרזים?

דינה רצ'בסקי: מבחינתי אין שום מניעה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: מבחינתך אין מניעה. תודה רבה. אני רוצה שהדיון כעת יתייחס לנקודה אחת בלבד. אני לא רוצה דיון תיאורטי על כל הנושא, על כל העלויות ועל כל התועלות. אני רוצה לשאול שאלה אחת, שמישהו ממשרדי הממשלה יסביר לי ויתן את התשובה לשאלה של משה ארנס, למה אי-אפשר לאפשר לחברה לצאת לדבר שהוא אושרר על-ידי הממשלה ושאני שומע מגברת רצ'בסקי שאין התנגדות של רשויות התכנון לגביו, ושהוא דורש סכום צנוע יחסית משום שמדובר בתכנון ולא בביצוע.

אלכס לנגר: במשרד התחבורה יש הסכמה על המגמות שאנשים דיברו עליהן כאן ומשרד התחבורה משקיע משאבים רבים בקידום התוכנית הזאת.

היו"ר אמנון רובינשטיין: סליחה. אנחנו עסקנו ברכבת הפרברים במסגרת משרד התחבורה ואנחנו עוסקים כעת בתוכנית של חברת נת"ע שהיא משולכת ברכבת הפרברים. אני אשמח להזמין אותך להמשך דיון שיהיה לנו בנושא עם שר התחבורה על תקציב הרכבות. יש לנו גם חוק רכבות שלמרות לחץ הזמנים אנחנו מזרזים את קבלתו, משום שמשרד התחבורה ומשרד התשתיות טוענים שבלי חוק רכבות חדש הם לא יכולים לקדם את רכבת הפרברים. אנחנו עוסקים כאן בדבר הספציפי הזה.

קריאה: זאת אומרת שמדינת ישראל יכולה לקדם את הנושא הזה אבל לא את הרכבות?

היו"ר אמנון רובינשטיין: לא. בנושא רכבת הפרברים יש לנו בעיות אחרות. כאן יש לנו בעיה שאין לנו אפילו כסף לתכנון ולא רק לביצוע.

אלכס לנגר: אני לא יודע שאין כסף לתכנון. אני אומר שחד-משמעית משרד התחבורה עושה מאמץ כבר כמה שנים לקדם תוכניות למערכת הסעה המונית בתל-אביב ושלא יבין מישהו אחרת. כל הדברים שנאמרו פה לגבי תרחישי האיכלוס, הציפוף של המטרופולינים, תל-אביב כעיר מרכזית, זה דבר שאנחנו תומכים בו ויחד עם משרד הפנים אנחנו גם גיבשנו תוכנית רב-ארצית שמבטאת את הדברים בצורה כתובה וברורה, ואנחנו מקווים שתשמש כהנחיה למוסדות התכנון. אני אשמח להעביר ליושב-ראש העתק כדי שגם תוכל לקרוא את זה בתור עמדה מסודרת וכתובה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: לא ענית על השאלה שלי. מר ארנס שאל שאלה פשוטה.

אלכס לנגר: זה שצפוף במטרופולין, שצריך לשפר את התחבורה הציבורית ושצריך נגישות טובה, לתרגם את זה לפרוייקט ספציפי, עדיין יש מרחב של חלופות שצריכות להיבדק וצריך להיות משוכנעים.

קריאה: צריך לקדם אותן.

אלכס לנגר: צריך לקדם את החלופות וצריך לדעת שעושים את הפתרון המיטבי, זה שנותן את הצורה הנכונה.

אברהם פורז: עוד לא הגעתם לפתרון?

אלכס לנגר: לא.

קריאה: הם בדקו 11 חלופות.

אלכס לנגר: צריך להבין שמערכת מסילתית, מעבר לזה שהיא מאוד יקרה, היא גם קבועה, אי-אפשר לשנות בה אחרי כן, בעוד שבקווי אוטובוסים אפשר לשנות, ואם קורה משהו ומשנים דעה, והאוכלוסייה משנה את אפיון ההתנהגות שלה, אפשר לעשות תיקונים, אבל במערכת מסילתית אי-אפשר לעשות שום תיקונים ושום שינויים. אם אתה מסתבך בפרוייקט שהוא יקר מאוד והוא לא יתן תשובה לכל המערכת המטרופולינית אלא יתן רק תשובה חלקית, ולאחר מכן לא יהיו משאבים לעשות גם את השאר, אז לא בטוח שזו התשובה.

סיכמנו גם עם החברה וגם עם משרד האוצר, ואני חושב שדווקא הפעם - בניגוד לעבר - יש לנו הסכמה בין-משרדית ביחד עם החברה על תוכנית עבודה. יש לנו הסכמה על תוכנית עבודה שבסופו של דבר צריכה להביא לבחינה של שלוש חלופות. הכוונה היא שבסוף השנה הזו - מדברים על עשרה חודשים, ואני מקווה שזה יהיה - נגיע למצב שבו יהיו לנו שלוש חלופות באותה רמה תכנונית, שיאפשרו קבלת החלטה טובה מתוך מבחר של שלוש חלופות שהן שלושתן באותה רמה. התהליך שאנחנו מציעים לייצר פה הוא תהליך יקר יותר כי הוא בעצם מאמץ תכנוני יותר אינטנסיבי שיצטרך להביא לסיומן של שלוש חלופות תכנוניות ולא רק אחת, ואנחנו מאמינים שאז נוכל להחליט על החלופה הנכונה והטובה יותר.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אני הצטרפתי לממשלה בשנת 1984 ושמעתי את אותו דיון בוועדת שרים. בדיוק את הדברים האלה, שצריך לבדוק לא חלופה אחת אלא שלוש חלופות, וגם שם השתמשו הרכה מאוד במילה לקדם.

הוועדה לא תחליט כי אין לה מכשירים להחליט מה תהיה מערכת ההסעה ההמונית בתל-אביב, אנחנו רק רוצים שהעניין יזוז. לנו אין הידע המקצועי ולא נתערב ברשויות התכנון. אם מה שאתה אומר זה נכון, צריך קודם כל לעצור את התכנון במועצה הארצית, גם זה עולה כסף וזמן, וצריך לבטל את החלטת האישור של הממשלה.

אלכס לנגר: בממשלה אושרה מערכת מצרפית שאומרת שאלה הם צירי הביקוש האפשריים הגדולים במטרופולין

תל-אביב שאפשריים למערכת הסעה המונית. אנחנו במסגרתם, במסגרת אותם צירי ביקוש, נעביר את אותה מערכת הסעה המונית. לכן במועצה הארצית דווקא נבחרה תוכנית כזאת שמאפשרת את מרחב הגמישות והחלופות במסגרת התוכנית הזאת והיא שומרת את האופציה לחלופה הנוותרת. במועצה הארצית לא הייתה הצבעה על חלופה נבחרת כזו או אחרת, אלא על מבחר של צירים, על הצירים המרכזיים בעיר תל-אביב.

עפר לינצ'בסקי:

אדוני היושב-ראש. היה ניתן להבין כאילו משרדי הממשלה - משרד האוצר, משרד התחבורה - יש להם גישה בסיסית שונה מאשר גישת החברה באשר לחשיבות, אז בואו נדבר דבר ראשון בבסיס העניין. משרד האוצר, משרד התחבורה, ממשלת ישראל חושבים שהפרוייקט הזה הוא סופר חשוב ואולי הכי חשוב שיש בנושא פיתוח תחבורה במדינת ישראל עכשיו. מכאן ועד להסיק את המסקנות שהוסקו, אני חושב שהדרך ארוכה ואני אסביר את זה בקצרה מאוד.

תמ"ע 23, לא לחינם זכתה לתמיכת משרד התחבורה, לתמיכת משרד האוצר, לתמיכת כל הממשלה, על אף חילוקי הדעות עם חברת נת"ע. זה פשוט לא סותר אחד את השני. אנחנו חושבים שאת המסלול התכנוני צריך לקדם כמה שיותר מהר. תמ"ע 23-א שומרת את האופציות ליישם אחת ממספר אופציות וזה לא מחייב חלופה ספציפית.

חברת נת"ע עם כל הכבוד, עד היום בדקה באמת מספר חלופות, אבל בואו נדבר על זה. 11 חלופות לפתרונות של מערכת הסעת המונים בציר ז'בוטינסקי, כל ה-11 חלופות רק מטרו. כלומר, 11 חלופות - מטרו. תשאלו איפה מגוון החלופות כאן, איפה מרווח ההחלטה כאן? אין. הכל מטרו. 11 חלופות לקו הראשון במטרופולין תל-אביב, אני אומר באחריות, אני מצהיר ומתחייב, כולן מטרו. בציר ז'בוטינסקי, לא הייתה שום חלופה אחרת ואני מתחייב על זה.

תרשו לי במלוא הצניעות להיות מעט מופתע. אדוני היושב-ראש, אנחנו יושבים עם החברה מזה חודשיים על תוכנית עבודה לשנת 1999, תוכנית עבודה מאוד תכליתית אני חושב שבמסגרתה אמור לקום ממש בימים האלה צוות היגוי משותף לשלושת הצדדים האלה. במסגרת תוכנית העבודה הזאת, מוגדר שבעוד עשרה חודשים יש החלטה לביצוע החברה שבראשותן הסכימה לכך ואני חושב שבמידה רבה של צדק.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אני רוצה שגם תלווה את דבריך בלוח זמנים צפוי. זה הרי הדבר שמעיק על כולנו, שאנחנו עוברים את הדיונים האלה כל שנה.

עפר לינצ'בסקי:

אני מסכים איתך. אני אלווה את דברי בהצגת לוח זמנים ואעשה זאת בצורה ברורה. אני חושב שלאור הדיונים שנערכו בתקופה האחרונה, הושגה הסכמה, מבורכת אני חושב, בין שלושת הצדדים. אני גם מודה לחברה על כך שלפי דעתי הראתה פתיחות לגישות אחרות וכתוצאה מזה הוגדר שייבחן לגבי החלופות שלב ראשון, חלופות נוספות ברמת הטכנולוגיה שתיושם בפרוייקט הראשון.

צבי לשם:

מקובל בעולם שחלופות הן מהמקרו ואז בוחרים את השלב הראשון לביצוע. אני חושב ומדגיש, נעשתה עבודה מאוד מסודרת במשך כארבע שנים על-ידי חברות שמנוסות בתכנון,

והן בחנו גם חלופה שכולה רשת רכבות קלות במטרופולין תל-אביב, אבל החלופה הזאת לא ענתה על הביקושים הצפויים.

היו"ר אמנון רובינשטיין: הם לא מקבלים את ההחלטה שלכם. הם אומרים שאתם החלטתם שלא משנה איזו חלופה, העיקר שתהיה רכבת תחתית. אני אומר לך שאת זה אנחנו לא נפתור. הוועדה הזאת לא מוסמכת, אין לה כוח מקצועי להחליט מה החלופות. אותנו מעניין דבר אחד, שלא תהיה סחבת בנושא הזה ושיהיו המקורות הכספיים כדי להתחיל את התכנון הפיזי. זה מה שמעניין אותנו משום שהתכנון במועצה נמשך, כך אני מבין.

עפר לינצ'בסקי: במסגרת ההסכמה ייבחנו מספר חלופות שחלקן בטכנולוגיה היא רכבת קלה מאשר חלופת הרכבת התחתית וזה בעצם מה שאנחנו ביקשנו. במשפט אחד, זה כל מה שביקשנו.

במסגרת זו הוגדרה תוכנית עבודה ובמסגרת תוכנית העבודה יצאה החברה כבר לבדיקת סקרי ייתכנות לשלב ראשון בטכנולוגיה אחרת. על-פי תוכנית עבודה מוגדרת, החברה יצאה כבר לסקרי ייתכנות לבדיקת חלופת רכבת קלה על ציר ז'בוטינסקי. על-פי תוכנית העבודה הזאת התבצע תכנון ראשוני של שתיים או שלוש חלופות במהלך החל מפברואר 1999 או מרץ 1999, אם אני זוכר נכון. בדיקת התכנון הראשוני של שלושת החלופות האלה אמורה להסתיים בסביבות ספטמבר 1999. במהלך התקופה הזאת גם הוגדר איך מיישמים ביקורת שהעבירו משרדי הממשלה באשר לביקושים, באשר לחיזוי הביקושים של הנושאים שיעלו על אותה מערכת, ולפי תוכנית העבודה הזאת, במהלך אוקטובר 1999 אמורה להתקבל החלטה באשר למהו הפרוייקט שאפשר לצאת לביצועו.

היו"ר אמנון רובינשטיין: להערכתך, מתי יצאו המכרזים? הערכה ריאליסטית.

עפר לינצ'בסקי: אני מניח בתחילת שנת 2000, בהנחה שאנחנו מבצעים את תוכנית העבודה כמוסכם, יכולים לצאת למכרזים.

היו"ר אמנון רובינשטיין: בתחילת שנת 2000 יוצאו המכרזים.

עפר לינצ'בסקי: ביצוע.

היו"ר אמנון רובינשטיין: לקו החלקי הזה.

עפר לינצ'בסקי: לשלב א' הוא מאוד מסיבי.

רוני מילוא: אני לא חושב שצריך להרחיב את הדברים על חשיבות פתרון בעיות התנועה בגוש דן. כל אחד שמגיע לגוש דן או יוצא מגוש דן בשעות העומס, יודע שמצב התנועה הוא פשוט בלתי נסבל. לכן לפני כארבע שנים אנחנו הקמנו את המערכת שהתחילה לבדוק את החלופות השונות בנושא הרכבות. אנחנו בדקנו את כל החלופות ואני חייב לציין שמראשית הדרך היו גורמים שמאוד התנגדו לרוב החלופות שהועלו, בעיקר מטעמים תקציביים. אני לא באתי אליהם בטענות, יכולתי להבין אותם ואת שיקוליהם התקציביים, אבל ניסיתי אז לשכנע את שר האוצר דאז, בייגה שוחט, שהמבט לא יכול להיות דרך משקפיים תקציביות בנושא כזה אלא הוא חייב להיות במשקפיים של עתיד גוש דן. אם לא נפתור את בעיות התחבורה,

תוך כמה שנים, על-פי כל הבדיקות שנעשו, התנועה בגוש דן פשוט תעמוד. לפי התחזיות בשנת 2005 כבר מהירות הנסיעה האפשרית תהיה שואפת לאפס, ואחר-כך יהיה מצב שאנשים יצאו מהבית ויעמדו בפקקים, והתנועה פשוט לא תנוע.

קריאה: העתיד כבר כאן.

רוני מילוא: העתיד כבר כמעט כאן והוא לא רחוק. לי זכור היטב ששר האוצר בייגה שוחט, בהתערבותו האישית, המשיך לדחוף להמשך הבדיקות והתכנון, ואכן נעשה תכנון. כידוע המועצה הארצית לתכנון ובנייה אישרה כבר את התוכנית שהוגשה, ועשתה זאת במהירות שיא יחסית, כאשר קיימה שנתיים דיונים עד שהתוכנית הזו אושרה. על-בסיס זה התקדמו בהמשך הדרך.

גם ראש-הממשלה דאז, יצחק רבין, אמר לי לא פעם בפגישות שקיימנו בנושא הזה את תמיכתו בפרוייקט, ופעם זכור לי שגם הבטיח שהוא ידבר על כך עם שר האוצר בייגה שוחט כדי לקדם את הפרוייקט, מתוך הערכה שחייבים לקדם אותו.

הממשלה הנוכחית לצערי האיטה בצורה משמעותית את הפרוייקט ולפחות את התמיכה בו, ובעצם הגענו למצב שאנשי החברה שהוקמה, גם יושב-ראש החברה וגם מנכ"ל החברה, באו וביקשו להגיש את ההצעה לממשלה להחלטה כדי שאפשר יהיה לרוץ קדימה, לצאת עם מכרזים ולהתחיל להפעיל את המערכת, אבל באופן מפתיע הנושא לא הובא לדיון בממשלה, למרות שהיו הבטחות אפילו של ראש-הממשלה, ואחרי שהוא הבטיח היינו בטוחים שזה הולך להתבצע מיד, אבל זה לא הובא לממשלה, למרות שקיווינו שזה יובא. בשלב הזה זה נשאר תקוע. כלומר, בעצם על-פי מיטב המידע שיש לי בנושא, היום המצב הוא שהדבר מחכה להחלטת ממשלה כדי שאפשר יהיה להריץ קדימה את המשך התכנון. היה ויכוח אם יקחו דעה שנייה או לא בקשר לעניין.

היו"ר אמנון רובינשטיין: משרד התחבורה הודיע לנו שהוא דורש בדיקה נוספת של חלופות שתימשך כעשרה חודשים ורק לאחר מכן תהיה הכרעה.

רוני מילוא: היה ויכוח בזמנו אם לקיים בדיקה נוספת או לא. בשלב מסויים הויכוח הזה הוכרע בהחלטה לא לקיים בדיקה נוספת אלא להסתפק בבדיקות, בדעה הראשונה והשנייה שכבר ישנן. עכשיו הבנתי שמשרד התחבורה דורש בדיקה שלישית, ואגב, אפשר כך לקבור את הפרוייקט הזה בצורה אלגנטית עוד שלושים שנה. אפשר כל פעם לבקש בדיקה נוספת, כי למה רק שלוש בדיקות? אפשר גם דעה רביעית, חמישית וכולי, והעסק תקוע לשמחת כל אלה שרוצים לא לקדם אותו.

לכן אני מאוד מקווה שהממשלה הבאה תנקוט עמדה אחרת ותקדם את הפרוייקט הזה למען תושבי גוש דן שאחרת יהיו בצרות תחבורתיות קשות.

היו"ר אמנון רובינשטיין: מר מילוא, אתה אמרת לי בזמנו, גם לראש הממשלה המנוח יצחק רבין וגם לשר האוצר הקודם בייגה שוחט, שהעדיפות שאתה נותן לרכבת תחתית נובעת גם מעניין נוסף, מהחסכון בעניין של הצורך לקיים חניה תת-קרקעית, שזה יביא לחסכון גדול מאוד מבחינה לאומית.

רוני מילוא: כן. אנחנו אז ניתחנו את ההיבטים התקציביים של הפרוייקט ולקחנו כדוגמה את מנהטן, שם אתה בעצם בונה בלי חניה ואסור אפילו לבנות חניה מתוך בנייה על התחבורה הציבורית, שזה בדרך כלל הרכבת התחתית. יש שם מוניות, אוטובוסים מעטים, אבל בעיקר זה בנוי על הרכבת שאתה נע ממקום למקום ואז אתה גם לא צריך מקומות חניה. מעבר לזה, יושב פה מהנדס עיריית תל-אביב ומתכנן המחוז. כידוע בעיר ניו-יורק אין בעיה להעלות אחוזי בנייה ל-1,000-1,200 כשאין לך בעיה של חניה. כשאנחנו חושבים על פרויקטים פוטנציאליים בתל-אביב, ואני אקח רק את תוכנית 2000 ליד הרכבת, אתה יכול להעלות שם את אחוזי הבנייה מ-300-350 ל-1,000-1,200, רק ההכנסות הנוספות שיגדלו מהעלאת אחוזי הבנייה, זה גם הוזלת עלות הדירות, אבל זה גם מימון על כל מיסי ההשכחה למיניהם וכל ההכנסות שבאות, ואתה יכול לממן חלק משמעותי מהפרוייקט רק באמצעות ההכנסות האלה.

גם על זה ישכנו אז עם בייגה שוחט ושיכנענו אותו בנושא, כי אז העלויות של הפרוייקט יורדות יחסית, לפחות ההשתתפות הממשלתית יורדת, ואנחנו אז גם התייחסנו לאיזורים שונים בתל-אביב, כמו בית הדר ואיזורים אחרים, ששם תוכל לבנות במתכונת הרבה יותר גבוהה מבחינת אחוזי הבנייה, ואז ההכנסות יהיו גדולות.

יוסף פרחי: אדוני היושב-ראש, אני חושב שאם נמקד את הנושא, יש בפנינו תוכנית שלב א' שלפי מיטב ידיעתי מוסכמת על לשכת התכנון במחוז תל-אביב ומוסכמת על הוועדות המקומיות ועל העיריות שלאורך התוואי הזה. מכאן להגיע לדיונים לגבי אישור התוכנית, הדרך קצרה מאוד.

בדיקת החלופה הנוספת, אין בה דחיית הקץ. אין שום תכלית פיזית לעשות רכבת עילית בקו ז' בוטינסקי, דרך פתח-תקוה, שדרות ירושלים בתל-אביב. זה לבדוק את המיותר לחלוטין. בציר ז' בוטינסקי רוחב הדרך הוא ארבעים מטר, אותו משרד התחבורה מתכנן שם שלושה-ארבעה מעברים דו-מפלסיים, ממילא הרכבת הקלה תצטרך לנסוע בתת-קרקע ובינה לבין רכבת תחתית אין שום הבדל, חוץ מזה שהקיבולת שלה יותר קטנה והיא מפריעה לרכב הפרטי. שדרות ירושלים בתל-אביב, זה מקום בעל ערכים היסטוריים, אף אחד לא ירשה לעצמו לקלקל את השדרה ולעשות שם רכבת קלה. לכן זה לבדוק את המיותר. לכן בתוואי הזה אין שום טעם לבדוק חלופה אחרת אלא מטר, ואת זה אומרים כל המומחים במשך לפחות שלוש שנים שאני בתפקיד, ועל אחת כמה וכמה כאלה שהיו הרבה לפני שאמרו את אותם הדברים. פשוט חבל על הזמן.

אני רוצה להסביר שהנזק שנגרם מאי-קבלת החלטה הוא אדיר, מכיוון שאני לא יודע מה לאשר כל זמן שאין לי תחנות, לא רק תוואי. אם אני מתכנן פרויקט ברמת-גן, אני נותן במתנה למערכת תחנה. אם אין החלטה, אני לא יודע מה לאשר בתוכנית הזאת, עם תחנה או בלי תחנה. אנחנו לא יודעים מה לאשר בנושא תקן חניה. אם יש קו, אני מבטל חניה, אני רשאי לעשות זאת, זאת סמכות שנתונה לי בחוק, אבל אם אני לא יודע, אני עושה מקומות חניה מיותרים שעולים הון עתק ובעוד כמה שנים הם יהיו מיותרים.

זו המציאות שאנחנו חיים בה. פה פשוט - סליחה על הביטוי, אני נציג ממשלה, אני צריך לדבר בעדינות - אין פה שום סבירות תכנונית לעכב את ההחלטה ביום אחד. התוכנית הזאת יכולה לבוא לדיון לוועדה המחוזית הראשונה, אני הבטחתי את זה לחברת נת"ע, ואחרי המלצה של הוועדה המחוזית

זה הולך למועצה הארצית ואפשר לדון בה. התקנון בידי, התסריטים בידי, בדיקת ייתכנות פיזית בידי, הכל בשל. כל הוועדות המקומיות מתואמות בדרגים המקצועיים שלהם והכל בשל. כל יום המתנה זה פשוט נזק לאומי הרבה יותר מאותה בדיקת ייתכנות של רכבת קלה בציר ז'בוטינסקי שאני מבקש שיירשם שהיא לעולם לא תהיה.

דד גאנר-קלאוזנר: אמרה הגברת רצ'בסקי שאי-אפשר להמשיך עם מכוניות פרטיות לנצח. בינתיים אנחנו שומעים מאדריכל פרחי שהתוכנית מנציחה את עצמה ובינתיים הוא צריך לאשר חניה. בינתיים בונים עוד כבישים, בינתיים עושים עוד כל מיני דברים שעושים סחף נגד השימוש בתחבורה ציבורית.

אני חושב שמעבר לעיסוק בעתיד הרחוק יותר והחיוני של מערכות הסעות המונים כאלה, צריך להתייחס גם למה שנעשה בהווה, כדי שאותם נוסעים שאמורים לנסוע ברכבות, בחשמליות אם תהיינה, לא יברחו מהמערכת לחלוטין ולא יברחו מאזור המטרופולין כפי שאמר יושב-ראש נת"ע.

למשל, צומת חולון נבנית מחדש. מישהו חשב איך אנשים שמשתמשים באוטובוסים עוברים בין קווים כרגע? צריכים לעבור שם כבישים ראשיים כדי לעבור ממקום אחד לשני ואין שום חשיבה על הנוסע. כרגע אין שום חשיבה על הנוסע בכירטוס, איך קונים כרטיסים. משרד התחבורה מוציא קווים לזכיון, ואם אני רוצה לנסוע ממודיעין לדרום תל-אביב, אני צריך לעבור עם מסיעי מרגלית בכרטיס אחד, כרטיס שני ב"דן". אדוני היושב-ראש, יש פה נושא קריטי. אנחנו צריכים לחשוב גם מה קורה בתחבורה עד אשר הדברים האלה יקרו.

היו"ר אמנון רובינשטיין: הגבלתי את הדיון לנושא המוגבל, הרחב והגדול הזה וגם בו אני לא מקבל תשובות.

אני רוצה לשאול את אנשי משרד התחבורה והאוצר שאלה אחת. לצורך הוויכוח אני כולי איתכם, אפשר לבדוק עוד חלופות, אם כי אני אומר לכם שאני לא מאמין שאפשר להעביר רכבת קלה בשדרות ירושלים, כי כאן כל הארץ תצעק, כל המקומונים. לא נותנים לגעת בדברים הרבה פחות משמעותיים מבחינה היסטורית.

קריאה: במיוחד ברגישות של יפו.

היו"ר אמנון רובינשטיין: נכון. לא נותנים לגעת בדברים שלדעתי אין צידוק להתנגדות. אז אני לא מאמין בזה, אבל נניח שאתם צודקים, מדוע להתנגד להצעה של מתכנן מחוז תל-אביב? מכיוון שנניח שמתחיל התהליך הזה, שהוא תהליך לא של יום אחד, ואתם מגיעים למסקנה הפוכה, מתוך הנחה שתגיעו למסקנה הפוכה, ואז מה הנזק, מה העלות בהשוואה לתועלת העצומה של ההצעה שלו שתלכו במסלולים מקבילים?

פה אני רוצה לסלק את הערפל. למר פרחי יש הצעה ספציפית, היא לא כרוכה בביצוע, לא צריך לפתוח כביש ולא להזיז אבן. הוא אומר שיתנו לו להעביר את מה שאמרה גם גברת דינה רצ'בסקי, את התכנון במישור המחוזי. מה הנזק כאן?

עפר לינצ'בסקי: אני אחזור ואומר. תוכנית העבודה היא בדיוק התקדמות בנתיבים מקבילים. יש שלוש חלופות שבתוך תשעה-עשרה חודשים אמורים להחליט.

היו"ר אמנון רובינשטיין: השאלה שלי היא אחרת. אני רוצה לחסוך את עשרת החודשים האלה שיש להם טבע להכפיל את עצמם.

קריאה: אדוני היושב-ראש, מדובר בהקטנת מקומות חניה לאורך צירי הביקוש של מערכת הסעה המונית. מה זה חשוב איזו טכנולוגיה תופעל שם? מה זה שייך?

היו"ר אמנון רובינשטיין: הסכים מר פרחי - אולי נגיע לאיזשהו סיכום שיחסוך לנו לא עשרה חודשים, אני לא מאמין בעשרה חודשים, דבר מסוג זה, צריך למדוד קודם כל בשנים או אפילו יותר מזה - ומציע לקחת ולהתחיל את התכנון המחוזי בכל החלופות כאשר כמובן שיש לו עדיפות שלו.

אברהם פורז: אי-אפשר להפקיד תוכנית שיהיה כביש, אנשים יתנגדו ובסוף לא יהיה שם כלום.

דינה רצ'בסקי: תוכנית חייבת להצביע על גוש, חלקה, כדי שנדע בדיוק מה קורה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: זה מה שהוא מציע. על המסלול אין חילוקי דעות.

דינה רצ'בסקי: יש משמעות אם זה למעלה או אם זה למטה.

יוסף פרחי: התוכנית שמונחת על הקיר מימינך, קובעת שני קווים: קו אחד של מטרו תת-קרקעי וקו אחד של רכבת קלה על-קרקעית. התוכנית הזאת, אני יכול לאשר אותה ברמה סטטוטורית, ברמה של תוכנית שיש לה גם הוראות של תוכנית מפורטת לביצוע. התהליך הזה פתוח להתנגדויות הציבור, וזה תהליך שיקח זמן, ואני מציע להתחיל אותו מחר בבוקר.

קריאה: זה תלוי במספר ההתנגדויות.

היו"ר אמנון רובינשטיין: זה יקח שנים.

יוסף פרחי: זה יקח זמן. לכן אני מציע להתחיל אותו מחר בבוקר.

אברהם פורז: אם זה צריך למשל לקחת שנתיים, כאשר שנתיים מתחילות היום, זה נגמר בעוד שנתיים, שנתיים שמתחילות בעוד שנתיים, זה יסתיים בעוד ארבע שנים. לי ברור לגמרי ששם יהיה קו ואין שום סיבה לא להפקיד תוכנית כזאת.

יוסף פרחי: נכון. במקביל לשנתיים האלה, יימצאו החלופות.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אני ממש לא מבין מה הנזק בהצעתו של מר פרחי. בלי להתייחס, נניח שכל מה שהוא אומר וכל מה שאומרים רוני מילוא ומשה הנזק? אלה הם דברים בעלמא, נניח, אבל מה הנזק?

עפר לינצ'בסקי: אדוני היושב-ראש, אני הבנתי שהוא לא מציע להפקיד שלוש תוכניות לשלוש חלופות. הוא מציע להפקיד תוכנית אחת שהוא החליט שהיא הנכונה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: מה הנזק שיכול להיגרם מזה? בזכוז הכסף? אני רוצה לדעת.

עפר לינצ'בסקי: גם לבזכוז הכסף יש ערך.

היו"ר אמנון רובינשטיין: ולעיקוב הזה של שנתיים, אין לו ערך כספי?

עפר לינצ'בסקי: יש לו ערך אדיר, אבל אני חושב שגם החברה הסכימה אתי שאנחנו הגדרנו תהליך של תשעה חודשים.

אברהם פורז: אתה מכתוב איזה סוג של תוכנית? לא יהיה שום דבר.

היו"ר אמנון רובינשטיין: כלומר, האוצר ומשרד התחבורה מתנגדים להצעה של פרחי?

עפר לינצ'בסקי: אני יכול להגיד את זה עוד פעם. החלופה שמציג כאן משרד הפנים היא חלופה אחת מתוך שלוש חלופות.

אברהם פורז: מתי תסתיים הבדיקה של שלושת החלופות?

עפר לינצ'בסקי: בתוך תשעה חודשים.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אני חוזר ואומר, לוועדה אין יכולת לבדוק חלופות. אם כי אני רוצה לומר לכם, לא מבחינה תכנונית, הרעיון להעביר רכבת עילית ברחוב היסטורי כמו שדרות ירושלים, הוא חסר כל סיכוי, לא על רקע תכנוני אלא על רקע פוליטי, אקולוגי, שימור אתרים. זה לא ילך. כל מי שמכיר את מה שקורה בתל-אביב יודע שזה לא ילך. ההתנגדות צודקת או לא צודקת, זה לא משנה. אני לא מציע שלא תבדקו את כל החלופות האפשריות אלא תבדקו את כל החלופות האפשריות, אתם אומרים עשרה חודשים, עשרה חודשי עבודה הלכו לאיבוד. מה זה בהשוואה לנזקים העצומים? מדובר כאן בהרס התשתית החברתית של המטרופולין הזה. מה זה בהשוואה לזה? איפה שיקול הדעת?

עפר לינצ'בסקי: אני יכול לענות בשני משפטים ולא אטריח אתכם יותר מדי זמן. רכבת קלה, לא אומר שזה בהכרח לכל מאה אחוז הדרך על-פני הקרקע. יש מקומות בעולם עם רכבת קלה שכולה עילית או כולה תחתית. אני לא אומר עקרונית שאולי במקומות מסויימים זה מוצדק להיכנס מתחת לקרקע.

אם יורשה לי במישור אחר לגמרי. אחת הבעיות המרכזיות של הפרוייקט הזה, שהיו כאן לפחות שלושה צדדים שכל אחד משך באופן חד-צדדי לכיוון שהוא בצדק או לא בצדק חשב שרק הוא הפתרון הנכון. זה לא יכול ללכת ככה, ואני חושב שכולם הבינו את זה.

אברהם פורז:

מי צריך להחליט בין הפתרונות?

עפר לינצ'בסקי:

מי שצריך להחליט זו הממשלה. הממשלה מורכבת כאן מכמה גורמים ולפי דעתי הגענו לתוכנית עבודה שמגדירה. אני לגמרי מסכים איתך שתשעה חודשים גורמים נזק.

אברהם פורז:

אדוני היושב-ראש, אני יכול לדעת מה הוועדה הזאת צריכה להחליט?

היו"ר אמנון רובינשטיין: הוועדה הזאת צריכה לקבל החלטה, ולדעתי, למרות הזמן הקצר שיהיה לנו, נעביר גם חוק בכנסת. נעביר חוק בכנסת שיחייב את הממשלה, משום שהממשלה בסכסוך מתמיד, אין גוף שמכריע - וזו אחת הבעיות - הכרעה נכונה או לא נכונה, כמו בעניין רכבת הפרברים, כמו בעניין רכבת ישראל, כמו בעניין הסכסוך בין העובדים לרשות הנמלים. אין לנו גוף שמכריע. בהעדר גוף שמכריע, הכנסת חייבת לטפל. אם אנחנו נקבל החלטה שהממשלה תודיע שהיא לא מוכנה לבצע אותה, אנחנו נוביל את הדבר הזה בחוק שנעביר אותו במהירות בהצעת חוק פרטית, כמו שאנחנו עושים בדברים אחרים. אני אומר לך שאני אגיש את הצעת החוק הזאת. אנחנו בכל-זאת מנסים להגיע לעמק השווה. אני רוצה לומר שבעניין רכבת ישראל, בגלל התערבות הוועדה, פתרנו שתיים מתוך ארבע הבעיות שמנעו את העניין של ההעברה. אז בכל-זאת אנחנו מתקדמים.

אני אומר לחברי הכנסת שאם חברי הכנסת מכל הסיעות - זה לא עניין פוליטי - יתאחדו, אנחנו יכולים להעביר חוק תוך חודש ימים, עוד בעת הכנסת הנוכחית, והממשלה לא תוכל לחלוק עליו משום שלממשלה אין עמדה. אני אומר חד-משמעית. היא לא הביאה להחלטת לא ממשלה ולא ועדת שרים את חילוקי הדעות בין משרד התחבורה, משרד האוצר, עיריית תל-אביב ונת"ע. היא לא הביאה להכרעה, ובהעדר הכרעה, הכנסת חייבת להכריע ואני אומר זאת לדאבוני הרב כי אני מתנגד לזה. אין לנו ברירה, כמו בעניין רכבת ישראל. בעניין רכבת הפרברים, אם הכנסת לא תכריע, אין מי שיחליט.

משה ארנס:

הייתי רוצה ברשותך למקד את נקודת ההחלטה שבה אנחנו נמצאים ברגע זה.

אנחנו אחרי כחמש שנים של עבודות תכנון ושל בדיקת חלופות למיניהן כאשר לאחר שכבר הגיעו למסקנה מהי החלופה העדיפה, משרד האוצר ומשרד התחבורה הזמינו חוות דעת שנייה בחו"ל. לאחר שקיבלו חוות דעת שנייה מחו"ל שאישרה את המלצות החברה, הם הזמינו חוות דעת שלישית והיום הם נמצאים בתהליך של חוות דעת שלישית. אנחנו כרגע נמצאים במצב שבו החברה החליטה שהיא רוצה לבצע את עבודות התכנון בשביל אותו קו מטרו שיאפשר לנו בסוף השנה לצאת למכרזים. כאשר משרד התחבורה והאוצר אומרים תבדקו עוד חלופות, אנחנו אומרים שבסדר, במקביל נבדוק עוד חלופות, אבל הם אומרים שהם לא מסכימים לזה. לא מסכימים שיעשו את עבודות התכנון שיביאו אותנו למצב שאפשר יהיה לצאת למכרז. זאת אומרת, עוצרים את כל התהליך.

ישעיהו דרורי:

ודאי התחלת בתחילה שאני הייתי קצת נסער, ואני מצטער על כך, אבל אני רוצה שתבינו מה

היתה הסיבה.

אנחנו מובילים את התחבורה בתל-אביב מאז שהיא קמה, לפני תשעים שנה. כשהעיר קמה, העיר ההיסטורית, הרחובות צרים וצפופים והיו מתאימים לעגלות

עם סוסים, וזה מה שהיה, אבל לאורך השנים הרחיבו את הרחובות עד כמה שאפשר עד למקסימום. היום אנחנו יודעים שאת הרחובות בתוך תל-אביב אי-אפשר יותר להרחיב, אי-אפשר להזיז את הכתים וזה מה שיש. הבעיה המרכזית בתל-אביב היא בכך שנכנסים לתוך תל-אביב קרוב לחצי מיליון כלי רכב. אנחנו יודעים שאין עדיפות לתחבורה הציבורית. הבעיה גורמת לכך שלתושבים, היות שאין עדיפות לתחבורה הציבורית, רמת השירות היא כזו שהאוטובוס נוסע לאט לאט כשהוא עמוס עם שישים-שבעים נוסעים וזה גורם סבל רב לנוסעים.

תיכננו ב-1990 עם חברת בת שלנו בשם "דן דותן". חברת הבת היא חברה שתיכננה רכבת קלה, ולאחר ששמנו את התוכנית בשיתוף עם משרד התחבורה, הגענו למסקנה שאי-אפשר ליישם רכבת קלה בתוך תל-אביב, מה שנקרא רכבת עילית על המפלס העליון, וזאת מאותן סיבות שהזכירו גם האדונים הנכבדים. זאת אומרת, יש רחובות צרים היסטוריים, כמו שדרות ירושלים, שדרות רוטשילד או רחובות אחרים בתל-אביב, ויתרה מכך, אין מקום למעשה לשלב בין רכבת קלה ואוטובוסים בתוך תל-אביב, דבר שהיה צריך להיות כי הרי הרכבת הקלה לא נותנת מענה לכל התחבורה, והדבר הזה גורם לצפיפות יותר גדולה. אלה הם דברים שנבחנו אבל אנחנו ירדנו לחלוטין מהנושא למרות שאנחנו היינו אלה שתיכננו את זה. התוכנית שמוצעת כאן לצערי הרב היא זו שאנחנו תיכננו. הרכבת הקלה, זה התכנון שלנו משנת 1990, אבל ירדנו ממנה כי הגענו למסקנה שזה לא מתאים ולא נכון לעשות את זה.

לגבי רכבת תחתית. התוכנית של רוני מילוא לגבי רכבת תחתית, שהיא לטווח אסטרטגי ארוך על זה אפשר היה לחשוב ולדבר. מה שמצער אותנו מאוד הוא שאנחנו מסייעים כל יום כ-700 אלף נוסעים בגוש דן ואנחנו יושבים עם העירייה, מתכננים ופתוחים לכל תוכנית, עם משרד התחבורה בוודאי, עם משרד האוצר ואנחנו עובדים עם כולם, אבל חברת נת"ע פעם אחת לא זימנה אותנו ולא התייחסה אלינו. עכשיו תבין את הכעס שלי.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אנחנו נתקן את זה. הם יזמינו אתכם אחרי הישיבה הזאת.

ישעיהו דרורי: זאת אומרת, אנחנו בכלל לא קיימים, אבל גם לנו יש מה לומר.

משה ארנס: טוב שנפגשו. פתרנו את הבעיה.

צבי לשם: אני חושב שהדברים שנאמרו כאן, כולל דברי אנשי משרד האוצר, לא משכנעים במאת האחוזים שפתרון של רכבת תחתית הוא לאין שיעור יותר טוב מפתרון של רכבת קלה. בדבר הזה לאף אחד אין שום ספק. כל הוויכוח הוא האם יש למדינת ישראל את המשאבים ואת התקציב להרים את הפרוייקט הכבד והמסובך הזה. זאת השאלה. אני רוצה לחזור אחורה. האם יש מישהו אחד בחדר הזה, כולל אנשי האוצר, שיכולים להעיד מה קרה בפיתוח נתיבי אילון עם השיקול הכלכלי להרים אותו שלב אחרי שלב, לאט לאט, אם הוא לא עלה כפול או פי שלוש על כל המערכות שלו. אותן ההתנגדויות היו להקמת כביש נתיבי אילון בתל-אביב ולא רצו אותו, אמרו שלא יסעו בו, לא יהיו ביקושים והוא לא יפתח את העיר. נתיבי אילון פרח, היום כל שנתיים פותחים עוד פעם את הרוכסן הזה ומרחיבים אותו ומשקיעים מיליונים רבים בכביש הזה בתשתיות שלא מגיעות במועד.

הרכבת הקלה נבחנה על-ידינו בצורה מאוד מסודרת ושיטתית ועל-ידי קודמתנו, המינהלת בעיריית תל-אביב. אי-אפשר לתכנן מערכות כאלה ששנת האופק שלהם היא 2010 שזו שנת הפתיחה. רכבת קלה בשנת 2010 תגיע לשיא הקיבולת שלה ותחסום את הכבישים, במידה שהיא תהיה על הכביש, והיא לא תצליח לראות קדימה. אנחנו צריכים קצת חזון, אנחנו צריכים קצת לדאוג לבנינו. לפני 10-12 שנים, לפני חמש שנים, חיכינו לטלפון ואמרו שאין כסף למרכזיות, אין כסף לקווים, אין כלום, אבל המדינה הזו פורחת בגלל קווי טלפון, בגלל תקשורת, בגלל החזון. צריך לראות לנגד עינינו את החזון הזה שרק צריך להקים מה שבמקומות אחרים הבינו לפני חמישים שנה ומאה שנה, אי-אפשר ברכבת קלה לטפל בשנות האלפיים במטרופולין הזה. המטרופולין הזה, מרכז העיר, יהפוך לסלאמס אם לא יהיה פתרון שיפריח את המרכז בעסקים, במגורים, בתרבות, בכלכלה ובכל דבר אחר. אסור להסתכל על שנת 2010.

היו"ר אמנון רובינשטיין: כשמונית לשר התקשורת לפני שנים בא אלי מנכ"ל "בזק" ושאלתי אותו איך הוא מתכנן את רשת הטלפונים הארצית, לפי איזה הערכות ביקוש. הוא אמר שהוא מתכנן את זה לפי הנחה מהפכנית של טלפון אחד לכל בית בישראל. אמרתי לו מיד שאני אומר לו כבר כעת שזה לא מספיק. זה נשמע אז מטורף, מכיוון שאז אנשים חיכו עשר שנים לטלפון. אמרתי לו שהתכנון צריך להיות של ביקוש בלתי מוגבל לטלפונים, עם הנחה שלפחות 20-30 אחוז מהבתים יהיו עם יותר מטלפון אחד, וזאת לא חכמה שלי. אני רוצה לחזק את מה שאמר מר לשם. ישראל מפגרת אחרי המערב בתחום של בין עשר לעשרים שנה לביקושים, והיא יכולה לצפות קדימה. תצרוכת החשמל מדביקה את אירופה בפער של עשר שנים ותצרוכת הטלפונים בפער של חמש-שש שנים. אין כל ספק שגם בעניין הזה יש לנו את המודל האירופי ואנחנו יודעים לחזות תחזיות.

אני גם שואל שאלה נוספת ואני מפנה אותה שוב - שרי האוצר והתחבורה לא נמצאים כאן, ואין לנו בכלל שר אוצר - יש עיר בסדר גודל של תל-אביב שאין לה רכבת תחתית? אני ראייתי רכבת תחתית בבון, עיירה קטנה, ראייתי רכבת תחתית בפלרמו, עיר ענייה בארץ ענייה, ואני לא מדבר על קהיר. לא ראייתי מקום אחד באירופה שאין בו רכבת תחתית. אני אומר שנטל הראיה הוא על המתנגדים לרכבת תחתית. כלומר, זה מתחיל בזה, בפרוצדורה. כל עיר בעולם בסדר גודל של גוש דן יש לה רכבת תחתית, כולל רכבות שנסללות היום, לא כאלה שהן מתחילת המאה, אז נטל הראיה הוא על מי שמתנגד. שמעתי את נציג "דן" וגם הוא אומר את הדברים. כלומר, יש כאן הצטברות של משקל וההצטברות הזאת מחייבת אתכם לפחות ללכת לקראת הצעתו של מר פרחי שהיא לא שוללת שום דבר אחר. אחר-כך תמחקו את כל הרכבות התחתיות ותשימו את החשמליות האלה, אבל קודם כל תרוויחו שלוש שנים ולא עשרה חודשים, ואלה הן שלוש שנים קטסטרופליות.

אני רוצה גם להביע את דעתי האישית, שהעניין של קטעי החניה בתל-אביב הוא שערוריה. זאת שערוריה, צריך היה בכלל לצמצם את זה ולהפסיק את זה. איך אפשר לעשות את זה? עושים את ההפך ממה שעושה כל מטרופולין בעולם, בלונדון סוגרים חניות, בניו-יורק לא נותנים לבנות חניות, וכאן מייקרים את מחירי הדירות, שהן יקרות בצורה מטורפת, מייקרים עוד יותר בגלל איזה תקן חניה מטורף לגמרי ואני לא מבין את ההגיון שבזה. הניסיון בישראל מוכיח שרק המציאות יכולה לדחוף את הממשלה לפעולה.

יוסף פרחי: אם התוכנית הזו הייתה מופקדת כבר החודש, על-בסיסה בפרוייקטים עצמודים לקווים האלה

היינו יכולים להגביל את התקן, כי לפחות ידענו להגיד לאנשים שכאן תעבור רכבת. היום אנחנו לא יכולים לעשות זאת.

אייל ידפב: אני רוצה בכל-זאת להזכיר בשתי מלים את רכבת הפרברים כי זה חלק מאותה מערכת הסעת המונים שמדברים עליה. אנחנו תומכים. למרות שאנחנו לא המשרד הממונה, אנחנו תומכים בפרוייקט ואנחנו משתדלים עד כמה שאנחנו יכולים, בכל פורום, לתמוך בו. אנחנו חושבים שגם אם אנחנו מדברים על הטווחים שמדברים עליהם, אין ספק שנצטרך את הפרוייקט הזה. יש לנו עכשיו עסק עם המסד של המערכת עצמה, עם המסד של מערכת הסעת המונים. המערכת הזאת קיימת. שתי החלופות זה לא רכבת תחתית או רכבת קלה, כי יש רכבת. יש רכבת רגילה שיש לה תוואים והיא קיימת והיא זמינה וחשוב להזכיר את זה כאן כי זה דיון מערכתי.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אנחנו עסקנו ברכבת הפרברים והדיון היה עוד יותר מדכא מהדיון היום.

אייל ידפב: אני יכול לעודד אתכם. דברים זוו.

היו"ר אמנון רובינשטיין: דברים לא זוו.

אייל ידפב: בדיוק על זה יש לנו מה לדבר עם עיריית תל-אביב. יכול להיות שבנקודת הראייה שלכם, אתם מערכבים כמה תהליכים. יש את התהליך של התקצוב ויש את תהליך העברת החברה. בפועל יש קידום משמעותי מאוד של רכבת הפרברים אצלנו במשרד ואנחנו מדברים על הקו לכפר-סבא שהוא קו שנוסע לראש העין, דרך בני-ברק ומגיע בסופו של דבר לכפר-סבא, אנחנו מדברים על מכרז שיתפרסם בשנת 1999 ויש חברה בריטית שעובדת עכשיו על מסמכי המכרז.

למה אני אומר שהפרוייקט של הרכבת הרגילה הוא פרוייקט זמין. אנחנו דמכרים על בין חמישים למאה מיליון דולר לקילומטר מסילה של רכבת תחתית, ועל בין מיליון דולר לחמישה מיליון דולר לקילומטר מסילה של רכבת רגילה. זה ההבדל. הבעיה המרכזית של מטרופולין תל-אביב הוא הציר של אילון, אנשים שמגיעים מראשון-לציון ואנשים שמגיעים מכפר-סבא והצפון. אנחנו את הבעיה המרכזית הזו יכולים לפתור באמצעות שני קווים. אם זה לא נשמע סביר, הקו לרחובות שנפתח ב-1992, יש בו עליה ממוצעת של 15 אחוז כל שנה. בעיקרון זה הפתרון הזמין. זה לא אומר שלא יצטרכו מערכת הסעת המונים, יצטרכו גם יצטרכו, ואנחנו צריכים לעבוד על זה ואני לא רוצה להיכנס לוויכוח שמתקיים כאן לגבי התוכניות, אבל צריך להתחיל לעבוד על זה מהר.

היו"ר אמנון רובינשטיין: עכשיו יהיה קו לראשון וזה יגדיל את הביקוש.

אייל ידפב: בוודאי. חד-משמעית
אני מזכיר את זה כאן מאחר שאנחנו גיבשנו יחד עם מינהל מקרקעי ישראל תוכנית מפורטת עסקית לפיתוח של התוואי על האילון, פיתוח נדל"ני של התוואי של אילון.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אנחנו עסקנו בנושא הזה ויש לנו דיון מפורט. זה לא הנושא שלנו. ב-4 בינואר אנחנו מתחילים

את הדיון על הרכבות.

אייל ידפב: זה לא קשור. זה דיון אחר.
בוא נזכור שבנוסף לתוכנית הזאת יש עוד תוכניות שאפשר לקדם יותר מהר.

היו"ר אמנון רובינשטיין: תאמין לי שכל הנוכחים כאן מודעים לזה.

אייל ידפב: עוד שתי נקודות שחשוב להזכיר בדיון המערכתי הזה.

קריאה: הם מתחרים על אותו פלח ועל אותם משאבים.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אנחנו יודעים שרכבת פרברים מגדילה את הביקוש לפיזור בתוך העיר, אלא אם כן מתכננים שאנשים ילכו ברגל לכל מקום.

עפר לינצ'בסקי: אם יש קו רכבת פרברים שעוצר בפתח-תקוה ויש מטרו שעוצר בפתח-תקוה, אז מה זה אומר?

היו"ר אמנון רובינשטיין: אני לא רוצה להיכנס לזה. לדעתי זה מוכיח את ההפך.

אייל ידפב: למרות כל הבעיה, למרות כל החשיבות של הבעיה הזאת היא סימפטום ולא הבעיה עצמה, ואנחנו נהיה כאן בדיון הזה עוד חמש שנים, אבל הבעיה היא מדיניות ההשקעה בפרוייקטים תחבורתיים בכלל, והבעיה היא שאין מדיניות לפני שאין משבר. עם זה אנחנו צריכים להתמודד ואנחנו מתמודדים ברמה הזאת, אבל צריך להיזהר מהסוגים של הפעילויות שהן לכאורה כמו הצעת החוק שאתה מדבר עליה, שהיא אולי נראית מאוד דרסטית, אבל בעצם היא לא פותרת שום דבר. הפתרון האמיתי הוא פתרון של תפיסה מערכתית שונה של תהליך התכנון.

הנקודה האחרונה שאני רוצה להתייחס אליה היא המתקפה על משרד האוצר, אגף התקציבים, או על כל משרד ממשלתי אחר שמהווה מעין צואר בקבוק, שהיא מתקפה שגויה. אנחנו חלוקים עם אגף התקציבים על הרבה מאוד נקודות, אבל עוד לא שמעתי מהם טענה אחת שלא הייתה עניינית ולצדדי הרב הם צודקים. אני חושב שכדאי להתמודד עם העניין עצמו ולשים טוב לב להערות שלהם, כי בדרך כלל יש בהן הרבה מאוד הגיון.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אתה מתנגד להצעה שהועלתה כאן?

אייל ידפב: אני לא מכיר מספיק את הנושא כדי שאוכל להתערב ואנחנו לא המשרד הממונה.

היו"ר אמנון רובינשטיין: ישנה הצעה של הממונה על המחוז שלפחות לחברי הכנסת נשמעה הצעה סבירה.

אני רוצה לקרוא לכם את הנתונים הבאים על דנמרק וישראל:

דנמרק, 5,2 מיליון תושבים, ישראל 5,8 מיליון תושבים עם קצב גידול יותר מכפול מאשר של דנמרק.

מספר הנוסעים ברכבת בשנה. בדנמרק 145 מיליון נוסעים, בישראל 5,5 מיליון נוסעים וזה יעלה.

קריאה: האם כתוב באיזו רכבת?

היו"ר אמנון רובינשטיין: אני מדבר על רכבת ולא על אוטובוסים. אני מדבר על רכבת עם כל היתרונות שלה, עם היתרונות בחיי אדם, עם היתרונות בעומס וכולי. אני מדבר על איכות הסביבה, אני מדבר על העצבים של התושבים. רק על זה אני מדבר.

אורך מסילות. בדנמרק 2,400 קילומטר, בישראל 600 קילומטר.

השקעה ברכבת בשנת 1997. בדנמרק 540 מיליון דולר, בישראל 54 מיליון דולר.

קודם כל, נקבל את המושגים. קופנהגן היא עיר מאוד פרוכניציאלית, עיר שקטה בדרך כלל, עומס התחבורה בה הוא אלפית מתל-אביב והיא בונה רכבת תחתית. ציריך, עיירה קטנה, בונה הגדלה של הרכבת התחתית. אז קודם כל אני אומר, מי שמתנגד, עליו נטל הראיה. אני לא פוסל את זה, אבל עליו נטל הראיה.

אנחנו לא עוסקים בזה אבל יש הצעה של מתכנן המחוז שאומרת שהיא לא פוגעת באפשרות לבטל את כל הרעיון ולהציע חלופות אחרות. אני שואל למה לא לקבל אותה? לא קיבלתי תשובה על שאלתי. אם הייתם אומרים לי שזה קובע עובדות פיזיות בשטח, אני מבין, אבל אם זה לא קובע עובדות פיזיות בשטח ומדובר בהוצאה תכנונית שהיא שבר קטן של ההוצאה הכללית, ואני אומר לכם שהיא שבר אפסי מהנזק שנגרם למטרופולין תל-אביב כל יום, הרי מה הבעיה? עם כל הכבוד, אני בדרך כלל גם מגן על אנשי האוצר שיש להם ראייה ממלכתית, אבל הבעיה היא שדבר כזה מורכב מהרבה מאוד דברים. יש בו את הצד האקולוגי, יש בו את הצד של איכות החיים, יש בו את הצד של תאונות דרכים, יש בו את הצד של הוזלת הדירות עקב הקטנת תקן החניה, ולדעתי ביטול תקן חניה במרכז תל-אביב, יש לו מיליון דברים, יש לו העניין של שימושי הקרקע, יש לו את עניין הגדלת אחוזי הבנייה באזורים שהאחוזים הם מאוד מאוד נמוכים בסטנדרטים בינלאומיים.

פה התהליך הממשלתי הנכון, אילו היה מתקבל, הייתי מקבל אותו, שכל הגורמים באים או לוועדת שרים או לראש-הממשלה ומקבלים הכרעה לאומית, אבל אני לא יכול לקבל הכרעה סקטוריאלית בדבר שהוא בעל משמעות כל כך לאומית. אנחנו לא צריכים להכריע.

יש הצעה של מר פרחי שהיא לא פוגעת בשום אינטרס. היא אומרת לתת לו להרוויח - אתה אומר עשרה חודשים, אני אומר שלוש שנים במקרה הכי טוב ולא פחות מזה - את השלוש שנים האלה והוא מבטיח לנו שהוא לא פוגע בשום השקפת עולם. אני מבקש מכם שתעבירו את זה גם לשרים, ובאין שר אוצר, למנכ"ל משרד האוצר ולשר התחבורה.

דורון שמואלי: אני רוצה להגיד לך אדוני היושב-ראש ולכל המעורבים פה, אלה שכוחשים בדריסה הזאת, רכבת לא תצא והעסק הזה לא יזוז לשום מקום.

אני מציע ליזום הצעת חוק ובמקביל שהם ימשיכו להתכתש. הצעת החוק תזרוז אותם והצעת החוק הזו תעבור פה אחד. כל הבניין הזה יתמוך בעניין הזה, כי כולנו יודעים את המשמעות של מה שקורה בתל-אביב ולאן היא הולכת. אני מציע ללכת על הצעת חוק בעניין הזה ואז אנחנו נראה מי מגיע ראשון. או שהצעת החוק הזאת בסופו של דבר תחייב את האוצר ואת כולם להתיישב ולקבל החלטה, או שתעבור הצעת החוק הזאת ואז יקום ויהיה משהו. אחרת לא יצא שום דבר.

צפורה רון: בערים המתקדמות בכל העולם מקובלת מערכת משולבת של הסעת המונים. אין רכבת שמביאה את הנוסע מדלת לדלת אלא יש רכבת, רכבת קלה, אוטובוסים, מוניות, כל השיטה ביחד ובתזמון ידידותי למשתמש כדי לעודד אותו ועושה את העניין לכדאי. אז אנחנו מרוויחים את כל מה שנאמר על שטחים פתוחים, ניצול יעיל של השטח, פחות בזבוז זמן וכל התועלות האחרות.

מה שאנחנו רואים כאן זה בזבוז בלתי רגיל של משאבים טכנוניים ואחרים. כולם נלחמים על העוגה התקציבית. הרכבת עם משרד התשתיות, משרד התחבורה, כל מיני משרדים אחרים. אני ישבתי כאן בדיון שבאה הצעת חוק לעשות רשות חדשה לכבישים. מאחר שהנתח התקציבי מוגבל, כולם מתכתשים על אותו נתח והמקדים מנסה להזדרז ולקבל את התקציב. התוצאה היא שכפועל אין שום דבר. מי שהזמין את הצעת העבודה הראשונה לרכבת תחתית וכן הלאה בתל-אביב הייתה גולדה מאיר ז"ל ואנחנו יודעים מתי זה היה, אבל לא קרה שום דבר והמצב הולך ומחמיר. אני חושבת, ואני מייצגת ארגונים שעניינם בזה, ולפני שנתיים כל ארגוני הנשים התגייסו לעשות לובי גדול מאוד למען העניין הזה, ורוני מילוא השתתף באותו לובי, כמו הרבה מאוד ראשי עיר אחרים.

אני רוצה להציע כאן ללכת לבקש עבודה משותפת, שתהיה רשות אחת לטיפול בתחבורה הציבורית לסוגיה באזור המטרופולין, שתאחד את כל המשאבים, שתאבד את המשאבים ממשרד התחבורה, ממשרד התשתיות ומכל האחרים. עם קואופרטיב "דן" לא דיברו עד היום, לא דיברו גם עם המוניות ולא דיברו עם כל האחרים ואת התוצאה אנחנו רואים.

יעקב שיניין: אני לא רוצה להתחיל בדברים שכולם דיברו עליהם, על החשיבות של הרכבת התחתית, על זה שאין עיר בסדר גודל של תל-אביב שאין לה רכבת תחתית, ועל מה שצפוי בעצם בעוד עשרים ושלושים שנה, ואתה כבר אמרת את הדברים.

אני רוצה להוסיף מימד נוסף ולחדד את הנושא, כי הוויכוח היום הוא ויכוח פשוט, בין רכבת תחתית לבין רכבת קלה. בואו נראה מה ההבדל בעלויות. משרד האוצר אומר שלא בדקו רכבת קלה. אמרת כבר, זה נראה לא כל כך הגיוני רכבת קלה. אולי זה טוב לעוד עשר שנים, אבל בוודאי זה לא פתרון לשלושים, ארבעים או חמישים שנה. בוודאי שיצטרכו להכניס אותה לתוך האדמה בחלקים ואנחנו יודעים שלהכניס רכבת בחלקים זה הרבה יותר יקר מאשר להכניס אותה כולה. זה כל ההבדל. זאת אומרת האם יכניסו את הרכבת קלה לתוך האדמה בשלושים שנה, או יכניסו אותה בבת אחת ויבנו מנהרה.

אני רוצה לומר דבר שהוא הרבה יותר חשוב מזה. אם אתה מחשב את ההבדל בין הרכבת הקלה לבין המטרו, ההבדל הוא בעיקר בתשתיות בערך מוסף מקומי, כי הרי את הציוד אתה קונה בכל מקרה, ואת הרכבת אתה קונה בכל מקרה. ההבדל הוא בעצם ההוצאות שאתה צריך לבנות פה, שזה שמונים אחוז מהערך המוסף

המקומי. אם אתה נמצא בתקופה של אבטלה, כמו שאנחנו נמצאים בה היום, שאורך האבטלה גם במקרה של האופטימיסטים ביותר יקח חמש עד עשר שנים עד שיגיעו בחזרה לשיעורי אבטלה נורמלים, ואם אתה נמצא בעודפי כושר ייצור מבחינת תשתית שהם גדולים מאוד במשק הישראלי, אין שום הגיון בעצם לדחות החלטה לתקופה שאני מקווה שבעוד חמש או עשר שנים נהיה בתעסוקה מלאה. אתה מנצל מחזוריות. אנחנו מפגרים בתשתית בשלושים שנה לפי מה שמקובל בעולם. אם אתה יכול לבנות בעלות אלטרנטיבית כי האלטרנטיבה היא בעצם אבטלה, זאת לא העלות כפי שמדברים עליה.

יעקב תלמודי: אני מזכ"ל המהנדסים והאדריכלים העצמאים ואני מייצג היום גם את התאחדות הקבלנים והבונים. הדברים שאני רוצה לומר מתקשרים לדבריו של דוקטור שינין.

התחושה שלנו היא בתחום התכנון שיש נטייה להוציא את התכנון לחברות זרות, וזה קורה גם בפרוייקטים אחרים. אמנם חברת נת"ע עשתה צעד קדימה בעקבות מעורבות שלנו בעבר, למשל במכרז הזה לתכנון ראשוני של המטרו, אבל עדיין הפנייה היא לחברות זרות כחברות מובילות, עם חיוב אמנם של שותפות של ישראלים. אנחנו חושבים שהתהליך צריך להיות בדיוק הפוך. מדובר פה גם על אבטלה, מדובר פה גם על אפשרות של התכנון הישראלי להוביל את התכנון עם כמובן הכתבה ודרישה לסיוע ולעזרה ולייעוץ מקצועי בתחומים הנדרשים. אין שום הצדקה במצב האבטלה היום להוציא את התכנון לחו"ל. בתחום הביצוע, אנחנו גם יודעים שברגע שהתכנון נעשה על-ידי חברות זרות, גם הביצוע יוצא באופן אוטומטי לחברות זרות, ראו מקרה נתב"ג 2000. לכן, אם מדובר בין השאר על פתרון בעיות אבטלה, צריך לקחת בחשבון שגם התכנון או עיקר התכנון צריך להיות ישראלי, וגם הביצוע בעקבות זה יהיה ישראלי.

על זה אני מציע שהוועדה תתן את דעתה ותנחה את נת"ע בהתאם. אנחנו כמובן תומכים תמיכה מלאה בגיבוש התקציבים וקידום הנושא, אבל שהוועדה תנחה את נת"ע בכיוון הזה.

רפי מלצר: אני יליד תל-אביב, חי בעיר הזו כל השנים ואני גם חבר בארגון בינלאומי לתחבורה ציבורית שעוסק עשרים שנה בנושא של רכבות. למעשה נאמר הכל, אבל אני מבין שהוועדה הזו צופה קדימה. אנחנו חיים בעיר הזו כאשר בעשר השנים הקרובות ודאי שלא תהיה מערכת תחליפית. אנחנו חייבים להתמודד יום יום ושעה שעה ולהתכונן לקראת אותה קטסטרופה. מדברים על רכבת הפרברים כאחד הפתרונות, ואנחנו רואים את העומסים בכפר-סבא וברעננה. דובר כאן על חצי מיליון מכוניות שנכנסות בעיקר מהכיוון הזה, מפני שאם תראו את הרכב האוכלוסייה שסובב אותנו בערי הלויינים, משם מגיעים רוב הרכבים. למעשה התשתית קיימת ולזה צריכים להתחבר כמו בכל מקום. מדובר כאן על קווי הזנה ועל פיזור ברכבת ללא שום תחליף וזאת על-ידי ההצעה לרכז את הרכב הנוסף שמגיע לתל-אביב במרכזי חניה, כמו שבכל מקום זה קורה. תראו בניו-יורק, תראו בלונדון. אנחנו צריכים לצפות קדימה לרכבת התחתית, אבל מה קורה בעשר השנים הקרובות? אנחנו נשב כאן עוד פעם ועוד פעם וזה יידחה, וכל אחד יבטיח כאן הבטחות.

אני חושב שהתפקיד של הוועדה - ואני לא מציע לה את תפקידיה - זה גם להסתכל על המחר ולא רק על עוד עשר שנים ולצאת עם איזו תוכנית כללית עם רכבת הפרברים, השילוב עם האוטובוסים שהוא טבעי, ותכנון הרכבת התחתית

לאחר מכן, וזה יהיה הפתרון. אני חושב שחייבים לקבל החלטות לטובת העיר ולטובת התושבים ולא רק לטובת הגורמים האחרים.

רון חולדאי: אני מודה שאני כראש עירייה חדש לא רוצה להיות יותר מדי פסקני ורוצה עדיין ללמוד את הנושא. אבל בכל-זאת אני לא חדש בארץ ואני מוכרח להצטרף לתסכול של כולם כאן על הבעיות בתיאום ויכולת התכנון ומה שנקרא עריצות האוצר וכולי. יחד עם זאת אני צריך להיות אדם ריאלי.

ראשית, אפשר להשתמש בנתונים כל אחד לצרכים שלו. באותה מידה הייתי יכול לבוא ולהגיע למצב שיהיו לנו אלפיים קילומטר רכבות כמו שיש בדנמרק, להתחיל לחפור את מה שקורה בעיר הבירה שם. זאת אומרת, אפשר להשתמש בנתונים בכל צורה וזה מתוך כבוד לדברים שנאמרו ולא להפך. העובדה הבסיסית היא שאנחנו נמצאים בתל-אביב בנקודה שהיא לקראת פיצוץ, ויש כאלה שאומרים שהיא כבר אחרי הפיצוץ.

הטענה הבסיסית השנייה אומרת שאם אני מסתכל על הסיבות ללחץ בתל-אביב, הן אינן לחץ שנובע אך ורק ממה שנקרא גוש דן. מאות אלפי מכוניות מגיעות מחדרה ומרעננה ומכפר-סבא ומכל הארץ אל תוך גוש דן ופוקקות את גוש דן ואין להם אמצעי אלטרנטיבי כדי להגיע משם. בטווחי הזמן, גם מבחינה של אישורים והתנגדויות, נתיבי הרכבת הם הדבר הזמין שישנו היום על פני האדמה כדי לעשות את זה, כדי להביא לידי כך שכמות הנוסעים הנכנסת לגוש דן בלי רכב תקטן בצורה משמעותית. זה ההגיון הבסיסי לגבי מדינת ישראל או איך שהיא נראית על המפה.

נשאר העניין השני והלוגי והוא מה עושים בתוך גוש דן.

משה ארנס: ומה עושים האנשים שמגיעים ברכבת.

רון חולדאי: לזה אני מתכוון. אני טוען שכאן צריך ללכת במקביל בשתי דרכים. הדרך האחת זה לקחת את גוש דן ולעשות צירים חדשים כאשר בטווח הקצר זה לא בעלויות אדירות. תוך כדי זה גם טיפול בנושאים האקולוגיים שהפכו להיות בלתי נסבלים בגוש דן. במקביל וכדי שלא יבואו ויגידו שראש עיריית תל-אביב הוא זה שמעכב את הרכבת התחתית, אני אפילו אומר תפקידו אותה, אבל ניסיון החיים שלי אומר שאם אני מדבר על מה שאתה רמזת, התנגדויות, שאני לא יודע כמה זמן זה יקח, אז אני לא יכול לחיות עם התחום הזה היום בתל-אביב ואני חייב הסדרים חדשים מפני שאין ברירה. אנחנו מכינים איזושהי תוכנית שבשמחה אני אבוא לכאן להציג אותה.

אנחנו כולנו אומרים שנחוקק חוקים, אבל אנחנו הולכים לבחירות, בואו נראה מי יהיה בכנסת ומי לא יהיה בכנסת, איזה מנכ"לים יתחלפו וכולי.

קריאה: תל-אביב תישאר.

רון חולדאי: זה מה שאני אומר. לי אין ברירה. בחמש השנים הקרובות אני צריך לפתור את הבעיה לתושבי תל-אביב. יש לי נטייה לחשוב שמה שהיה עד היום, יימשך, לפי איך שאני מכיר את המערכת אצלנו.

לי אין ברירה אלא לבוא ולהגיד את הדבר הבא. לפי דעתי אסור בשום אופן לעצור השקעות ברכבת הפרברים, זאת מסקנה ראשונה שאני שומע כאן, מפני שזה הדבר הזמין והמהיר. הדבר השני, אנחנו צריכים להיכנס לתכנון של מה שנקרא מערכת התחבורה הציבורית על גווניה השונים וחיבורה למערכת התחבורה הפרברית. לפי דעתי, וזו אחת הנקודות שאני מעיר ליוסי פרחי, וסליחה שאני אומר את הדברים, זה שהרכבת התחתית לדעתי צריכה להיות מתוכננת ומתואמת על קווי רכבת הפרברים.

היו"ר אמנון רובינשטיין: בעיות רכבת הפרברים הן לא פחות גדולות, משום שיש בעיה של הקצאת מקורות ויש בעיה של כספים.

רון חולדאי: יש רק בעיה של הקצאת מקורות ואין בעיה טכנית לבצע. זה ההבדל המהותי בין רכבת הפרברים לאחרות.

היו"ר אמנון רובינשטיין: אבל ביצוע מהיר של רכבת הפרברים בלי מערכת הסעה המונית, יחמיר את הבעיה, ובצדק אמר ראש העיר, משום שבאים לתל-אביב לא רק מפתח-תקוה ומכפר-סבא אלא באים מכל הארץ. תל-אביב היא מטרופולין ויש לה תשתית שהיא כבר קטנה.

רון חולדאי: הייתי רוצה בכל-זאת לאפשר לנו להציג בהזדמנות את התוכניות שלנו, לאחר שנעשה איזושהי עבודת תכנון שהיא לא מסובכת, איך ניתן, למרות כל הפסמיזם, להסדיר את העניין בגוש דן גם באמצעים הקיימים עד שנגיע למצב שנוכל לשלב את הרכבת התחתית בתוך המערכת.

היו"ר אמנון רובינשטיין: ברצון רב. תודה אני רוצה לסכם את הדיון. אני רוצה לומר שמה שנתגלה כאן בוועדה הוא פשוט שערוריה. אמנם משתמשים במילה הזו בצורה יום-יומית, אבל זוהי כאמת שערוריה לאומית וחברתית. כאן הוזכר שהתכנון הזה של הרכבת בתל-אביב התחיל בתקופתה של גולדה מאיר, ולפי מה שהתגלה כאן בוועדה, אם יימשך הסכסוך בין משרדי הממשלה וחילוקי הדעות, בשנת 2010 ועדת הכלכלה תמשיך לדון בנושא הזה. יש לנו כאן הצעה ספציפית של מתכנן מחוז תל-אביב שפרט לנציגי האוצר ונציגי משרד התחבורה, לא שמעתי איש מדבר נגדה. ביקשתי שיצינו לי עיר אחת בעולם בסדר גודל של גוש דן שאין לה רכבת תחתית, ולא קיבלתי.

קריאה: אתה כולל גם את הרכבת הקלה?

היו"ר אמנון רובינשטיין: אני כולל כל דבר. שלוש פעמים שאלתי ולא קיבלתי תשובה. אני אומר שועדת הכלכלה לא תעסוק בשאלה אם זאת רכבת קלה או זאת רכבת תחתית. לא נעסוק בזה. אני רק אומר שנטל הראייה הוא על מי שרוצה למנוע דבר שבעצם סוכם עליו גם במישור התכנון הארצי, והצעת מתכנן מחוז תל-אביב היא פשוטה - לא לקבוע עובדות בשטח אלא להתחיל בעבודת התכנון ולאפשר למשרדי האוצר והתחבורה לבדוק את כל החלופות האפשריות.

אני חושב שצריך לתמוך בהצעה הזאת ואני מבקש מנציגי משרד התחבורה ומשרד האוצר - אם יהיה צורך, נקיים עוד ישיבה דחופה - שיעבירו למנכ"לים לשר

התחבורה, לראש-הממשלה, כי אין שר אוצר, את בקשת הוועדה הזאת לאפשר לגוף שהוקם למטרה זאת ועבר תהליכי תכנון של למעלה מחמש שנים, להמשיך את התכנון במישור המחוזי כפי שגם אמרה הגברת רדצ'בסקי, ולא להבטיח לנו הבטחה שבדקים עוד חלופות נוספות במשך עשרה חודשים. אני מבטיח לכם שעשרת החודשים האלה יגדלו בקלות לעשר שנים, והראיה שאני מספר לכם אותה כאן, שכאשר נכנסתי לממשלה בשנת 1984 שמעתי בדיוק את אותם דברים על רכבת קלה, רכבת תחתית, רכבת פרברים, ולא הייתה החלטה.

העובדה היא שלמרות חילוקי הדעות המהותיים כאן בין כל הגופים, אין הכרעה ממשלתית, לא של הממשלה, לא של ועדת שרים, לא של ראש-הממשלה.

לכן ועדת הכלכלה חייבת לפנות למשרדים לשים קץ לשערוריה הזאת, ואם לא, אנחנו ניזום הצעת חוק אשר חברי הכנסת מכל הסיעות יאמצו את ההצעה הזאת וגם יוקצו לכך כספים. אני אומר לכם שההצעה הזאת תעבור בכנסת פה אחד. אם רוצים את זה, בבקשה, הכנסת היא הרשות המבצעת. אם לא רוצים את זה, אני אומר לממשלה כולה, ואני לא מדבר על משרדים, קבלו החלטה לכאן או לכאן אבל לא לעכב את התכנון של פתרון חיוני לתל-אביב.

תודה רבה. הישיבה הסתיימה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:50