**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 17**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, ג' בסיוון התשס"ו (30.5.2006), שעה 14:30**

**סדר היום :** סעיף 26 (2) בפרק ח' – רשויות מקומיות בהצעת חוק הסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006) התשס"ו-2006 – תיקון פקודת מסילות הברזל.

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

אלי גבאי

אבשלום וילן

יצחק זיו

רונית תירוש

**מוזמנים**:

דורית חובב - אגף התשתיות משרד התחבורה

אודי אדירי - רפרנט תחבורה, אגף התקציבים , משרד האוצר

חגי מילר - סגן החשב הכללי, משרד האוצר

מירב הרשקוביץ - משרד האוצר

דודו קובנסקי - לשכה המשפטית, המשרד לתשתיות לאומיות

שי סולברג - מנהל אגף כלכלה ומפשט, נת"ע

יעקב בנדלר - מנהל בקרת איכות, תכנית אב לתחבורה

יעקב בכר - מנהל תחום כספים וכלכלה, תוכנית אב לתחבורה

גל סומך - לשכה משפטית

פיני קבלו - סמנכ"ל, מרכז השלטון המקומי

צבי בר - ראש עיריית רמת-גן

צופיה סנטו - מנהלת היחידה להסעת המוכנים, עיריית ת"א

כהן קובי - רכז נכסים ובדיקות כלכליות, עירית ת"א

מנחם לייבה - מנכ"ל עיריית תל אביב – יפו

עו"ד איתן עטייה - מנכ"ל פורום ה-15.

**יועצת משפטית**: אתי בנדלר

**מנהלת הועדה** : לאה ורון

**רשמה וערכה** : שלי עשהאל – חבר המתרגמים בע"מ

**סעיף 26 (2) בפרק ח' – רשויות מקומיות בהצעת חוק הסדרים במשק המדינה**

**(תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב והמדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006)**

**התשס"ו-2006 – תיקון פקודת מסילות הברזל.**

היו"ר משה כחלון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה.

על סדר היום סעיף 26(2) פרק ח' רשויות מקומיות בהצעת חוק ההסדרים, משק המדינה, תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב , המדיניות הכלכלית לשנת הכספים 2006, תיקון פקודת מסילות הברזל.

אנחנו דנו בכך בשבוע שעבר, וסיימנו את הישיבה בכך שאני אמרתי שאני אשוחח עם אנשי האוצר. הבנו את הנטל הכבד שאמור להיות מונח על כתפיהם של הרשויות המקומיות, שאת מצבם בגדול אנחנו יודעים.

אכן נפגשתי עם נציגי האוצר ועלתה איזושהי פשרה. יש איזשהו סעיף נוסף, שעכשיו נודע לי שאפשר יהיה לחיות איתו , רק שהוא לא עלה. לכן אני אשמע את נציגי האוצר, נציג הרשויות, חברי הכנסת, ואז נחליט מה אנחנו עושים.

חגי מילר:

זו פרשנות קצת שונה אבל זה אותו עניין. היינו אמורים להיפגש, אבל אמרו לנו 'מה שתל אביב תסכם, גם אנחנו', אז המשכנו עם עיריית תל אביב.

צבי בר:

זה לא מה שאמר ראש העיר לשר, לפני ארבעה ימים הוא אמר לשר בזו הלשון, 'אדוני השר, כנראה אתה לא רוצה את הרכבת כי מה שאתה מביא, אנחנו לא נלך על זה'. אז אתם אומרים שיש הסכמים, אולי יש ניירות, טיוטות, בספריות.

חגי מילר:

לא נתת לי לסיים. מה שאמרתי, שלפני מספר חודשים עיריית תל אביב אמרה לנו שמה שיסוכם איתה, יסוכם גם עם עיריית רמת גן, וזה מה שאמרתי.

צבי בר:

באיטלקית יש שיר נהדר, "פרולה, פרולה".

היו"ר משה כחלון:

צבי, אני מכיר אותך כמה שנים טובות.

חגי מילר:

מה שאנחנו אומרים, שלפי דעתנו, וזה לאו דווקא נגד עירייה כזאת או אחרת, הצעת החוק הזו, כמו שהסביר סגן הממונה על התקציבים בדיון הקודם היא הכרחית כי אנחנו רואים לפנינו שלושה סוגי עיריות. עירייה שלא מסוגלת, שחושבת שהיא לא מסוגלת להשתתף במימון הפרויקט מבחינה כלכלית, ועל זה יש מענה בחוק, לדעתנו.

רונית תירוש:

מה המענה?

חגי מילר:

אני אסיים, אבל לדעתנו יש מענה כזה.

היו"ר משה כחלון:

חברת כנסת שואלת מה המענה, אז צריך להגיד לה.

חגי מילר:

המענה שאנחנו רואים הוא אותה הבהרה בחוק, שרשאית רשות לפנות לשר האוצר ולשכנע אותו שהיא איננה יכולה להשתתף.

היו"ר משה כחלון:

זה מענה מאוד חלקי לטענתנו.

חגי מילר:

זאת הכוונה.

רונית תירוש:

עכשיו הבנתי שאין מענה.

חגי מילר:

זה נתון לויכוח, רשות מסוג אחר זה רשות שאינה מעוניינת בשום שיתוף פעולה, למרות שפרויקט כזה או פרויקט אחר, זה לאו דווקא הקו האדום גוש דן, אבל יכול להיות פרויקטים עתידיים כמו קו ירוק, כמו פרויקטים אחרים, היות שלא מעוניינות לתת כתף ולשתף פעולה, ואנחנו סבורים שחוק בסדר גודל כזה, שהוא קודם כל פרויקט עירוני ואחר כך פרויקט לאומי, אבל בגלל הגודל שלו אנחנו נושאים במירב הנטל, מדינת ישראל. אז אנחנו כן סבורים שכל עירייה צריכה לתת כתף, עירייה שמסוגלת לכך, ולשאת בחלק מעלויות המימון. זה לא בסדרי גודל שאיננה יכולה לשאת בהם. עירייה כזאת שאינה מעוניינת בשיתוף פעולה, לאותה עירייה נדרשת פעולת החקיקה.

עירייה מסוג שלישי, שגם פה לדעתנו זה עומד לצד החוק, זה עירייה שכן מעוניינת להגיע להסכמה, העירייה היחידה זה עיריית תל אביב שעשתה לדעתי בתום לב את מירב המאמצים להגיע להסכם, למעשה כבר יש טיוטת הסכם. כמו שהסברתי למנכ"ל העירייה, אם עיריית תל אביב תחתום איתנו על הסכם, רצינו להיפגש לשם כך בסוף שבוע שעבר אבל זה לא יצא לפועל, זה יחיה ביחד עם החוק. גם פה, אם זה לא ברור, צריך להבהיר, אבל זאת כוונתנו. עירייה שתחתום על הסכם, לא יחול עליה סעיף החוק. אם מישהו ישאל אותי סליחה, עירייה שיחול עליה הסכם, אתה תגבה ממנה אותם דברים שהחוק מחייב, אני אענה שאני לא יודע. כי עירייה שתחתום איתי על הסכם, אז אני מקבל משהו מאוד חשוב גם לנו, וזה הסכמה לשיתוף פעולה מהעירייה ללא משוא פנים, יחד עם הזכיין, כדי להצליח בפרויקט הזה.

אני מזכיר לכולם, גם לעיריות בסופו של דבר ההתנהלות גם של העיריות בנושא הזה יכולה להוות ירייה ברגל, ובעצם לשבש פרויקט ממדרגה ראשונה לטובת העיריות ולטובת מדינת ישראל, וגם לטובת העיריות שבתחומן הוא עובר, שלא נדבר על פרויקטים עתידיים בסדרי גודל.

היו"ר משה כחלון:

הבקשה שלכם היא הרי בקשה גורפת מפה לנצח, זה לא משהו נקודתי לקו האדום, כי יש לנו בדרך אני מניח, גם קו ירוק וצהוב ועוד קווים.

חגי מילר:

אני לא בטוח לחלוטין, יש מספיק קולות באוצר שיעשו הכול כדי למנוע פרויקטים עתידיים, אם יראו שאין שיתוף פעולה.

היו"ר משה כחלון:

צבי, הוא רמז פה משהו.

חגי מילר:

אמרתי שיש מספיק קולות במשרדי הממשלה, שיבואו ויגידו סליחה, ללא שיתוף פעולה של העיריות, אנחנו לא רואים על מה אנחנו צריכים להוציא את הכספים האלה על פרויקטים עתידיים ולכן הם לא צריכים להיות אולי.

צבי בר:

זה לא סתם, אגיד לך מה אמר לשר האוצר כשאני הייתי נוכח, לפני ארבעה ימים, 'כנראה אדוני שר האוצר, אתם לא רוצים אולי את הפרויקט'. שר האוצר לא השיב, ואני מבין שיש גם מחר פגישה בנושא הזה עם שר האוצר. אני לא יודע, אני רק אומר מה שאני שמעתי.

חגי מילר:

אני אומר לך, שאנחנו משקיעים עשרות שעות, אם לא אלפי שעות על הפרויקט הזה, לרבות נציגי אגף התקציבים, החשב הכללי ועיריית תל אביב.

היו"ר משה כחלון:

אני עדיין במעטפת, לא נכנס למהות. אתה חושב שאנחנו יכולים לקבל החלטה לחוקק חוק, בלי לדעת כמה צריכה לשלם כל רשות, מה ההשפעה של התשלומים האלה על הרשות. יכול להיות שאתה בא ואומר לנו עכשיו, בואו אתם חברי הכנסת, תגזרו גזר דין מוות על מספר רשויות מקומיות, ויכול להיות שאתם אפילו לא ערים לזה. אתם אומרים תטילו על בני ברק 100 מיליון, או 150 מיליון, או 500 – 600 מיליון על עיריית רמת גן, אנחנו גמרנו עניין. פשוט יצאנו מפה עם חוק נכון, יפה, יגיע לחוק ההסדרים, יעבור, אבל אנחנו ניתן להם מכה שהם לא יצליחו להתאושש ממנה.

קריאה:

150 היום, זה 400 בעוד שמונה חודשים.

היו"ר משה כחלון:

עוד דבר שאני מבקש את ההתייחסות שלך, אם יש לך משהו לגבי תוכניות עתידיות, מה קורה לגבי יתר התוכניות שלכם.

חגי מילר:

קודם כל זה גם הוצג בדיון הקודם, גם היום העיריות משתתפות בכל הפרויקטים שעוברים בתחומם, גם היום, כמה אודי, בין 0 ל- 60%?

אודי אדירי:

בין 30 ל- 70%.

היו"ר משה כחלון:

אבל זה שיפטינג כזה.

קריאה:

זה שיש ארנב קטן, אבל לא שולפים פיל גדול.

היו"ר משה כחלון:

נציגי האוצר, לגבי הטרמינולוגיה של צבי בר, פשוט הספארי זה בתחום שלו, אז זה לא אישי.

אודי אדירי:

קודם כל לגבי הסכומים, כמובן שקשה להסביר סכומים מדויקים בפרויקטים עתידיים, בפרויקט הזה אבל הצגנו - - -,

אתי בנדלר:

זה כמה פרויקטים, כי אתם הזכרתם צבעים, אבל לא כולם כהים, מה כולם משקפים.

אודי אדירי:

אני איש אגף התקציבים. קודם כל לגבי הפרויקט הנוכחי, בישיבה הקודמת ניסינו לנקוב בהערכה של סכום, ולא בכל העיריות ביחד, הסכום הזה שנקבנו בו כאן, אמרנו שהוא ינוע, קשה לדעת במדויק, אבל כ- 500, 600 מיליון שקלים, וקשה לדבר על 500 מיליון שקלים לעירייה אחת, אני חושב שגם הצגנו את זה.

אתי בנדלר:

500, 600 מיליון שקלים, סך כל הרשויות המקומיות באיזה תקופה? על איזה תקופה, עשר שנים, על מה מדובר?

היו"ר משה כחלון:

עוד דבר, אני זוכר, ראיתי את המצגת וראיתי שמדובר שם ב- 10 מיליארד, 15% מושת על הרשויות, זה מיליארד וחצי, עם עיריית תל אביב יש לכם הסכם על 400 מיליון. זאת אומרת אתה בא ואומר לי כרגע יש 200 מיליון על ארבע רשויות?

אודי אדירי:

נכון, הצגנו את העלות. ה-15% הוא לא על כל העלות, אלא הערכנו שהעלות הכוללת היא כ- 8% מעלות הפרויקט, מאחר והרשויות לא משתתפות בכל עלות הפרויקט, כמו למשל בקרנות. לכן, מכאן הבאתי את הסכום שאמרתי.

לגבי עיריית תל אביב, אז ההסכם עיריית תל אביב הוא לא הסכם של 400 מיליון, הוא הסכם על סכום פחות מזה, באזור ה- 230 מיליון לדעתי. חגי, אני מדייק?

זה דבר אחד. לגבי פרויקטים עתידיים, אז שני הקווים העתידיים שקיימים בתכנון וחשוב לציין, לא בתכנון מפורט, לא ברמה מתקדמת, לא ברמה שאפשר באמת להצביע על עובדות מדויקות, הם קו אחד שיוצא מראשון לציון תל אביב הרצלייה, וקו שני עם שלוחה מחולון. זה כרגע הדברים שעומדים על הפרק.

אני רק רוצה לציין לגבי העלויות, שני דברים. נקודה אחת, הפרויקט הזה הוא פרויקט יקר, המדינה משתתפת ברוב העלות שלו. אבל לרשויות המקומיות יש השפעה גדולה על עלות הפרויקט, שבא לידי ביטוי בעיקר במאפיינים תכנוניים. עכשיו השאלה הנשאלת, אם פרויקט עולה 10 מיליארד שקלים, האם כל תושבי המדינה צריכים להשתתף בו באופן שווה? תושבי תל אביב, באר שבע, דימונה, ירושלים, חיפה, או שמא תושבי הרשות שנהנים ממנה, צריכים להשתתף מעט יותר. אני אומר מעט, כי צריכים לזכור את הסכומים שאמרתי, פרושים על גבי חמש עשרה שנה.

זה נקודה אחת, ההשפעה של הרשויות, ואין כוונה להרחיב. לא דיברו על רכבת ישראל, דיברו אך ורק על רכבת קלה והרשויות שאמרתי, זה הרשויות שמדובר בהם. זהו, זה פחות או יותר.

אבשלום וילן:

אני מודה שאני לא מבין מה הרציונאל של הבשורה הגדולה שפה, אבל לא הייתי בפתיחה ואני פשוט נקראתי ליושב ראש הכנסת ואני מבקש, כיוון שטכנית אני הכנתי הסתייגות, להעביר בכתב בשם סיעת מר"צ, אני מבקש בסעיף קטן 26.2 במקום "..מסילת ברזל מקומית כהגדרתה בסעיף 46 א שלהפעלתה ניתן זיכיון לפי הוראות אותו סעיף..", יבוא "..מסילת ברזל שניתנים בה שירותי תחבורה ציבורית, בתוך שטח שיפוט עירוני בלבד..". לחילופין, אם זה לא עובר, אני מבקש שסעיף 26 כולו יימחק. זה לחילופין.

אתי בנדלר:

אני לא כל כך מבינה מה שמוצע, אם אתה מסתפק בחילופין, אין צורך להסביר את ההצעה הראשית, אבל אם אתה רוצה בכל זאת את ההצעה הראשית, אז אני לא מבינה אותה.

אבשלום וילן:

לפרוטוקול יירשם שניהם, נשב מחר ואם את אומרת שזה - - -,

היו"ר משה כחלון:

אם זו הסתייגות מהותית אתה צריך להסביר, אם זה יימחק, אז יימחק.

אתי בנדלר:

מה זאת אומרת שניתנים בה שירותי תחבורה ציבורית, זאת אומרת שאגד נכנס, אני לא יודעת על מה הכוונה.

רונית תירוש:

רכבות משא מול - - -,

אתי בנדלר:

זה לא מה שכתוב.

אבשלום וילן:

אני מוכן להישאר על יימחק.

היו"ר משה כחלון:

זה לצורך דיבור בלבד.

אבשלום וילן:

אולי יהיה לי רוב, אולי גם הממשלה תשתכנע.

היו"ר משה כחלון:

דרך אגב, כמו שאני מתרשם, זה הולך בכיוון.

אבשלום וילן:

לכן אמרתי לך.

היו"ר משה כחלון:

עוד חבר כנסת רוצה לדבר? אני חושב שחשוב מאוד לשמוע את צבי בר, ואת מנכ"ל עיריית תל אביב.

צבי בר:

ברשותכם, יש עכשיו יש כנס של השלטון המקומי באוניברסיטת תל אביב, שר האוצר, שר הפנים, וכמובן ראש הממשלה מחר יהיה בנעילה. אני באתי לכאן כדי להציג מספר דברים, אני רוצה שתדע מילר, שאנחנו הובלנו ותמכנו בהתלהבות רבה, בנושא הקו האדום, הירוק והצהוב והיו ויכוחים, האם הוא עילי, האם הוא תחתי וזה נקבע.

לא ידעו שכבר יש מסקנות, אדוני היושב ראש, אתמול בוועדה המחוזית, היה דיון בנושא שדה תעופה הרצלייה, שרשות שדות התעופה רצתה שימשיכו לדון בתוכניות בסביבה שלהם, והרצלייה אמרה לא לפני קבלת שיפוי. הוועדה החליטה על שיפוי. זאת אומרת, לא הולכים בלי שיהיה שיפוי מלא. יש פה שני נושאים, גם העלות של החמש עשרה - - -,

אתי בנדלר:

שיפוי ל- 197 אתה מתכוון?

חגי מילר:

כן, 197.

אתי בנדלר:

אני חושבת שלא כולם מכירים את העניין הזה, אז אולי בשתי מילים.

חגי מילר:

היום יש חוק במדינת ישראל, שהוא היחידי שקיים רק אצלנו ולא בשום מקום אחר בעולם, שכל אחד רשאי לתבוע אם יש לו נזקים במערך כבישים או בבנייה, והנושא הזה מגיע לכך שבתל אביב כבר יש מעל למיליארד תביעות פיצויים, ואני ב- 200 – 300 מאות מיליון פיצויים, שצריכים לתת לפי סעיף 197. אנחנו הולכים עכשיו על שני נתיבים, אתמול נגמר הסיפור שנובע מהדיונים כאן, הם לא יזוזו עד שלא יתנו רשות שדות התעופה שיפוי מלא. כי כל הרצלייה פיתוח, וכפר שמריהו, לא יהיה אחד שלא יתבע.

עכשיו אני רוצה לגעת בנושאים האלה. האחריות שלנו, היא כלפי התושבים. כשאתה מדבר על המקומות האחרים בארץ, ברובן אלה ערים נטולות מענק, ואתה משלים מהכיס את מה שאתה מטיל עליהם בחקיקה.

פה זה נופל עלינו, זה לא רק קו אדום, זה קו ירוק וקו צהוב, ומדובר על מאות מיליונים. היות וזה עבר ברמה הארצית, בתמ"א הארצית, ולא עבר במחוזות, אני רוצה שתדע, שאם זה חוזר אלינו, לפירוטים, אנחנו לא ניתן את האפשרות, עד שלא נקבל שיפוי מלא וכמובן לא להשתתף בקווים.

החוק באמת מופיע ככה אדוני, 30 – 70, המדינה נותנת 70 והרשות נותנת 30. רבותיי, מעט מהרשויות יכלו לעמוד בעניין הזה, זה מגיע למאות מיליונים. לי היום יש 100 מיליון שקל שאני צריך בגלל המנהרה, בגלל הבורסה, אותו דבר תל אביב מחזירים. אבל אתה לא יכול בגלל החקיקה הזאת שהייתה על כבישים ועל דברים קטנים, לבוא עם משהו ענק ולהלביש על החקיקה הזאת "פיל" כזה גדול, שימוטט את כל הרשויות, כולל אותנו, כולל את תל אביב, כולל האחרות, זה צריך להיות בנושא הזה לאומי ממלכתי.

עכשיו רבותיי, שרטטו על מפה ליד רמת אפעל קו רכבת קלה. תושבי כפר אזר הגישו כבר תביעות של חמישה מיליון דולר, פיצויים על מישהו שעשה איזו מעשייה. האזרחים היום ערים, הם מסתכלים עם טלסקופים, לא יהיה אחד שלא יתבע פיצויים. לכן השיפוי צריך להיות מלא, ואי אפשר להטיל את המעמסה הזאת על שום רשות בשום נושא, וצריך לקבל החלטה.

הצעתי פעם אחרונה כאן אדוני, נתנו את ה- VOT, תנו לנו עוד חמש שנים ויהיו הכספים בנושא הזה, זה הפתרון. אתם לא יכולים להטיל את זה, לא על בני ברק, לא על פתח תקווה, לא על בת ים, לא עלינו ולא על תל אביב.

עכשיו לגבי ההסכמים, אני מאוד מעריך את כל מה שנעשה בתשתיות בתל אביב, אני יודע שהייתה טיוטא וזו היתה השיטה: מדברים עם תל אביב, אחרי זה באים אלי אומרים, יש עם תל אביב. אז אני אומר תראו לי מה תל אביב עושה, אל תשחקו את המשחק. תהיו סטרייט, יש קו אדום שכולם רוצים אותו, יש ירוק שרוצים אותו, יש צהוב שרוצים אותו. לא יכולים להטיל עלינו, 15% היום זה 400 ואנחנו יודעים איך תכנונים ופרויקטים, איך הם נהפכים כדבר שאי אפשר לעמוד.

לכן אני מודיע לכם אנחנו לא נסכים.

רונית תירוש:

צבי, לפחות אתה מוכן, באחוזים?

צבי בר:

של מה? אחוז אחד לא, ואמרתי את זה לשר.

היו"ר משה כחלון:

אחוז אחד לא?

צבי בר:

לא, אמרנו את זה לשר האוצר בפגישה שלנו, ראשי הרשויות, אמרנו אי אפשר להטיל את זה עלינו.

מה שכן, אמרנו לא אכפת לנו, ארנונות, לא ניקח ארנונות מהתחנות, כי אז הייתה מהומה, אמרו למה תוותרו על ארנונה של תחנות? אני לא מוכן, לא לוקח ארנונות לעשרים שנה, למאה שנה, לא עושה את הדברים האלה. אל תטילו עלינו לממן את הקו כולל העתקת התשתיות עכשיו.

לכן הנושא הוא מאוד, מאוד רציני, כבד, ואני מציג אותו ועל בסיס של 70 – 30 אי אפשר לבנות את הבית הענק הזה, על תשתית, על יסודות שיקרסו כי יקרסו. אני אומר את זה מה שנקרא לצורך הדיון. שיעשה מישהו את החישוב.

חגי מילר:

הוא אומר לא רק שאני לא אשתתף, גם ב- 30 – 70 אתם תכסו את זה.

אודי אדירי:

זו החלטה של המועצה הארצית לגבי שלושים שבעים.

צבי בר:

על כבישים, לא על רכבות, אתם מגישים את זה.

היו"ר משה כחלון:

אתה נגעת בחשיבות של השיתוף פעולה איתם, אתם במירכאות נופלים להם לידיים אחר כך בוועדה המחוזית.

חגי מילר:

לא אני, הזכיין.

היו"ר משה כחלון:

הזכיין נופל להם בידיים, אז הם יכולים לתקוע את זה שם עוד עשר שנים. בבקשה חברת הכנסת תירוש.

רונית תירוש:

הרי בבסיס כל הדרישה של האוצר להשתתפות הרשות, עומד העניין שהרשות בעצם תרוויח מהקמת התשתית הזאת. אז זו שאלה, זה עניין לגיטימי מה שמעלים. יש לכם רווח עתידי בגין השבחת הנגישות?

צבי בר:

איזו השבחה?

רונית תירוש:

לא מיסי השבחה, זו מילה לא נכונה.

צבי בר:

לא רוצים השבחות, אין לנו מיסוי, אין לנו שום דבר. חוץ מזה, אני יכול להתווכח גברתי, אני אתן לך דוגמא, האוטוסטראדה שעוברת עכשיו ממזרח, היא מגיעה לאלוף שדה, כל זה תנועה שבאה ממזרח למערב, שעוברת, אלה החיים, עוברים דרכך. לכן בל יפחידו אותנו בעניין הזה. זה נכון, זה עושה טוב יותר לאזרחים, זה יהיה בסדר, אבל זה קו ממלכתי לאומי חשוב, תנו להם עוד שנים לBOT ותשחררו את הרשויות מהמטלה הזאת, לא יעמדו בזה, הם יקרסו.

היו"ר משה כחלון:

רכבת קלה שעוברת בבת ים, פתח תקווה, בת ים תל אביב ורמת גן כמובן, בני ברק.

מנחם לייבה :

מנחם לייבה, מנכ"ל עיריית תל אביב , אני מתחיל מאיפה שצבי בר סיים. הפרויקט הוא פרויקט לאומי, אין בכלל ויכוח.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש לפני שאתה מתחיל, שאלת הבהרה לפרוטוקול, כי זה היה מאוד חשוב בדיון הקודם. יש לכם הסכם?

מנחם לייבה :

אני אבהיר את כל הנקודה הזאת, אנחנו באנו ואמרנו, כשהיה ויכוח אם זה פרויקט לאומי או לא, אמרנו דבר אחד פשוט, כשראש עיריית תל אביב יפו בא ואמר, אני רוצה קו מעגלי בתוך העיר, אמרו לו אז מה אם אתה רוצה? מי אתה? כשראש עיריית תל אביב אומר שהוא רוצה את הקו הירוק, תת קרקעי, והלך לוועדה המחוזית ככל אחד והצליח בוועדה מחוזית, אז אמרו לו דקה-

לאה ורון:

סליחה, אולי תסביר בדיוק לוועדה, מה המשמעות של הקו האדום, הקו הירוק, או הקו הצהוב.

מנחם לייבה :

אני אסביר. הקו האדום זה הקו שאושר והוא קו שעובר מבת ים, יפו, תל אביב, רמת גן בני ברק פתח תקווה. הוא חלק תחתי וחלק עילי, בבת ים וביפו הוא עילי ואחרי זה בתל אביב רמת גן הוא תחתי ואחרי זה בפתח תקווה הוא עילי.

היו"ר משה כחלון:

ביפו?

מנחם לייבה :

יפו הוא עילי, בבת ים הוא עילי.

היו"ר משה כחלון:

מה קורה בבני ברק?

מנחם לייבה :

הוא תחתי.

חגי מילר:

זה נובע מביקושים צפויים לאותו קו. במקום שיהיו קשיים כאלה שיהוו הפרעה לתנועה, אז הוחלט שזה שווה להשקיע את העוד פי חמישה ולרדת מתחת לקרקע. זה הנימוק הכלכלי לפחות.

מנחם לייבה :

כשבאה תל אביב, אפילו שהיא מצליחה בוועדה המחוזית בקו הירוק, אומרים לה אז מה, החליטו בוועדה המחוזית, אנחנו קובעים, אז נבטל את ההחלטה. זה אומר שאנחנו מתמודדים עם העניין ככל אחד מבעלי העניין, אבל אין לנו שום מעמד. אבל כשזה נוגע לתשלום, אז אנחנו כספומט.

אנחנו באנו לאוצר ואמרנו, 'אתם צריכים להבין דבר אחד מאוד פשוט, זה פרויקט לאומי, אל תהפכו את זה למשהו אחר, יש כל הפרמטרים של פרויקט לאומי'.

אתם באים לעיריית תל אביב, כמו לרשויות אחרות, ואתם רוצים שיתוף פעולה. כשבאה הממשלה אלינו ומבקשת שיתוף פעולה, בדרך כלל אנחנו נענים, אבל בגבולות הסביר, באופן שמנהלים משא ומתן הוגן, סימטרי וכך הלאה.

אנחנו אכן ניהלנו את המשא ומתן, והגענו גם להסכמות. אבל, בעוד אנחנו מגיעים להסכמות, באה החקיקה. שוב הכוחניות הנובעת מזה שלא מסתפקים בכך שיש שיתוף פעולה, לא מבינים את מהות הפרויקט. אגב, החלקה הזאת הורגת את הפרויקט, הפרויקט בנוי על שיתוף פעולה, בלי שיתוף פעולה, בלי הרתמות של כל הגופים, לא יהיה פרויקט, הפרויקט כל כך קשה גם אם תהיה הרתמות, שאם לא תהיה הרתמות, לא יהיה פרויקט.

אבל, למרות שאומרים להם את הדבר הזה, למרות שמזהירים אותם בעניין הזה, עדיין הכוחניות גוברת על כל דבר אחר. לא, אנחנו לא מנהלים משא ומתן בשביל שיתוף פעולה, אנחנו מנהלים משא ומתן של הגביר, אז אנחנו אמרנו עם כל הכבוד לאוצר, עם כל הכבוד לתקציבים וגם לחשבות, אנחנו לא מנהלים משא ומתן בצורה כזאת. אתם רוצים חוק? אל תדברו איתנו. אתם רוצים לדבר איתנו? בלי חוק. שני הדברים לא הולכים ביחד. אנחנו לא מוכנים לסגנון של ניהול פרויקט לאומי, שדורש שיתוף פעולה, ברמה של אקדח על הרקה.

לכן אנחנו באים ואומרים, רוצים שיתוף פעולה? בבקשה, יהיה שיתוף פעולה. אלמלא החוק, היינו כבר חתומים. אגב, לעניין עמדת רמת גן, רמת גן לא עברה את התהליכים, אני בטוח שכאשר יתחילו לדבר עם רמת גן וידברו איתם בצורה, אני חושב שתהיה היענות, כי אני גם מכיר את צבי בר. תמיד כשקראו לו לדגל, הוא עשה את המיטב. ללכת ולחוקק דבר כזה, לתקוע את הפרויקט. אגב, כאלה יש ציניים שאומרים שכל הרעיון זה רעיון לתקוע את הפרויקט, של אגף התקציבים.

צבי בר:

זה נאמר לשר.

מנחם לייבה :

ואני אומר לך כבוד היושב ראש, אם רוצים רכבת קלה, תרדו מהחוק הזה, יהיה שיתוף פעולה, אנחנו רשויות רציניות ואנחנו רוצים את הפרויקט הזה, אנחנו לא רוצים שהפרויקט הזה יתנהל באופן של חקיקה, אנחנו מכתיבים , עכשיו גם החוק, נניח שאנחנו רוצים ללכת בסגנון ההסכם עם עיריית תל אביב , בא החוק בכלל כאילו אין הסכם.

אנחנו סיכמנו שהארנונה אצלנו זה דבר עקרוני, היו על זה ויכוחים של שעות, אין דבר כזה פטור מארנונה, המוסד משלם, השב"כ משלם, מחנות צה"ל משלמים, - של מטוסים משלם, כל אחד משלם, רק הרכבת הקלה לא תשלם? ועמדנו על כך שבתוך ההסכם יש לשלם ארנונה כחוק. זה לא חתום אבל זה מוסכם.

עמדנו על כך שבסופו של דבר יהיו סכומים שהציבור התל אביב והעירייה יכולה לעמוד בכך, לא הסכומים שמופיעים כאן, סכומים דמיוניים. אבל מה? האוצר כמו האוצר, שם את הסכומים שבא לו. כאילו אין הסכם, אם יש הסכם למה ללכת לתוואי הזה, לפחות בחקיקה.

לכן אני אומר, צריך, אסור להעביר את החוק הזה, כי אחרת זה סופה של הרכבת הקלה, זה דורש, יהיה שיתוף פעולה ואני לא רוצה לדבר בשם צבי בר. אני בטוח שאם יבואו ברוח טובה, יהיה הסכם.

צבי בר:

מר כחלון, בדיון הקודם אני הצעתי ואמרתי, אפשר למצוא דרכים, למשל, לא לקחת היטלי השבחה מהתחנות, לא לקחת ארנונות, לעשות דברים, להגדיל את הBOT ולאזן את מה שרוצים להטיל על האזרחים.

מנחם לייבה :

לכל החשדנים מהאוצר, אני אומר לגבי עיריית תל אביב, אם מושכים את החוק, מחר אנחנו חתומים על הסכם.

היו"ר משה כחלון:

זה דבר מאוד חשוב. מה איתך צבי? אם מושכים את החוק?

צבי בר:

אפשר לשבת איתי ולדבר איתי, אבל אני לא מוכן שיטילו עלי גזירה של גיליוטינה, שהיא תעלה לי מאות מיליונים, אתם רוצים את זה? אני נותן לכם את זה, תעשו עוד יותר טוב. והנה, אני הראיתי לך עכשיו תביעה של תושבים על צ'ינוגרף, שמישהו עשה אותו, כבר, מיליונים, והשיפוי מלא, השיפוי מלא, שתבינו, שאתמול נפל פור, לא אושרה במחוז בתל אביב נושא שדה התעופה של הרצלייה, בגלל הבעיה הזאת של שיפוי וזה היה כתוצאה מהשבוע הזה שעבר כאן, שה לא זוקק ולא אמרו, שעבר הקו האדום, שיפוי מלא, ולא חמש עשרה אחוז.

מנחם לייבה :

רק שתבינו, אתם יודעים איזו היערכות, מה הולך לקרות בתל אביב, בתקופת הרכבת הקלה? זה כאוס מוחלט, חופרים את כל העיר, זה שילוב עם פרויקטים שבמילא קיימים, זה דבר אדיר. עכשיו אנחנו נכונים לעניין, אנחנו משתפים פעולה.

היו"ר משה כחלון:

אתה רוצה שיעשו לך את הרכבת הקלה גם בלי זה?

מנחם לייבה :

אנחנו באנו עם ידיים נקיות.

היו"ר משה כחלון:

אני חייב לומר שגם בשיחות המקדימות שלי עם נציג האוצר, הוא אמר את אותם דברים שאתה אמרת, גם לגבי הבעייתיות של החוק וגם לגבי ההסדרים. לכן אני עוד משפט אחד, עד לפני שסיום הדברים של מנכ"ל עיריית תל אביב, אני כבר הבנתי שאנחנו בפינה, ומה שנקרא LOSE LOSE SITUATION, אם אני מפצל את החוק, אין רכבת קלה, אם אני מעביר את החוק, אין רכבת קלה.

חגי מילר:

הצעתי דרך ביניים.

היו"ר משה כחלון:

הצעת דרך ביניים, שיהיה חוק, אז אין רכבת קלה. מה שאני מבקש חגי פה יצירתיות קצת, יש גופים מאוד רציניים, שאומרים בוא נלך, אנחנו יכולים להגיע להסכמה, יכולים להגיע להסדר, יש לנו נכונות, אנחנו מעוניינים ברכבת, בוא תן משהו יצירתי שנוכל להתקדם, כי אחרת אני כבר אומר לך אני רואה בעייתיות.

חגי מילר:

אני רוצה כמה מילים, כי כל אחד מציג את הצד שלו, וזה הכי נוח לשבת בצד שלו. לצערי, מה שרואים פה, זה פשוט ההיסטוריה חוזרת. יש ציטוטים בחברת נטע, של ראש הממשלה לשעבר גולדה מאיר, על פרויקט הרכבת הקלה בתל אביב.

אני מניח שלאורך השנים האלה מה שגרם לו לזה שהוא לא יצא מהכוח אל הפועל, זה אותם ויכוחים. כי אנחנו בשלוש שנים האחרונות, ואני אומר פה רק את האמת שלי, יכול להיות שהיא לא שווה כלום, אבל בשלוש השנים האחרונות, המדינה משקיעה מאמצים מפה ועד להודעה חדשה, כדי לאפשר, שהיום התוצאה היא שיש שלוש קבוצות, הכי טובות בעולם, שהגישו הצעות לפרויקט הזה ורוצות להשתתף בו.

אחד החששות האחרונים, שנשארו לכיוון של הפרויקט הזה, ואני מאמין שהפרויקט הזה כן יצא לפועל, השקענו בו יותר מדי בשביל שהוא לא יצא, אבל אחד החששות האחרונים ועליהם כל הזמן חזרו הזכיינים וכולם חברות זרות, זה החשש מהעיריות, החשש לא מהסכומים, כי זה לא מעניין את הזכיינים, זה בסוף המדינה היא בפרונט של הכסף, אבל משיתוף הפעולה של העיריות, בהשגת היתרים, אישורים וכל מה שצריך מהעיריות.

החשש השני היה, גודלו של הפרויקט. הפרויקט הזה אני רוצה להזכיר, התחיל ממיליארדי שקלים בודדים, והיום מדברים וזה לא לציטוט כי זה בהליך, אבל היום מדברים על היקף של 10 מיליארד שקלים, לצורך העניין של כל הפרויקט, לרבות פינוי תשתיות במיליארד שקל, שעושה חברת נטע מתקציב מדינה, עבור העיריות, מיליארד שקל.

צבי בר:

עבור הרכבת?

חגי מילר:

עבור העיריות?

היו"ר משה כחלון:

מה זה עבור העיריות?

חגי מילר:

פינוי תשתיות לקראת הגעת הקו, הסדרת מדרכות, אני לא יודע מה שהם עושים. מערכות ביוב דברים כאלה, חוסר הרצון של העיריות להבין את זה, שזה גול עצמו, קודם כל להם, אני מניח שיש כמה אנשים באוצר שישנו טוב בלילה בלי הפרויקט הזה. וזה פשוט גול עצמו לעיריות, שלי הוא לא ברור.

אני רוצה להזכיר, ההיקף הוא 10 מיליארד שקל, בין היתר בגלל דרישות של העיריות. היו אנשים באוצר אשר אמרו שהקו צריך להיות עילי, היינו חוסכים 80% מעלות הפרויקט. באה עיריית רמת גן ועיריית תל אביב , כמו שאתה אמרת, ואמרו, אנחנו לא ניתן שהוא יהיה עילי, זה יפריע לתושבים. דרך אגב, יש המון ערים בעולם מכובדות ויפהפיות, שיש בהם קווי רכבת קלה עיליים. אבל מה, נשבר מה שנשבר, החליט מי שהחליט, הפרויקט עולה עכשיו פי חמישה ממה שהוא עלה במקור, בגלל החלטות כאלה.

היה ויכוחים שלמים, רציפי התחנות היו צריכים להיות מאה מטר או שבעים מטר, העירייה אומרת מאה מטר, מי משלם? האוצר משלם.

היו"ר משה כחלון:

מאוד הייתי רוצה לגור בעיר שראש העיר שלי ילחם ככה.

חגי מילר:

בסדר גמור, רק שראש העיר יבין שהוא גם צריך לשאת בנטל.

צבי בר:

אנחנו לא מחבלים בפרויקט, אנחנו בעדו, אבל לא כך.

חגי מילר:

דבר שני אני רוצה להזכיר, אני רוצה להזכיר למנחם לייבה, שהליך החקיקה הוא לא מאתמול, החלטת הממשלה לגבי הליך החקיקה הזה עברה מימים ימינה וזה לא הפריע לעיריית תל אביב לקיים במקביל משא ומתן. אם מישהו יגיד שאני השתמשתי בשוט של החוק, אז הוא מטעה וטועה. כי אני לא העליתי את זה בשום משא ומתן עם העירייה, הגענו להסכם ואנחנו מוכנים לעמוד בחתימה הזאת. אני אומר לעיריות, אני מתריע, שלא אני אגרום לזה, זה איזה שהוא כדור שלג שאף אחד לא יודע לעצור אותו.

מצב שבו החוק לא עובר, יביא לכך שיהיה הרבה אנשים שיגידו – הנה אתם רואים, העיריות לא משתפות פעולה, העיריות לא משתתפות, הם לא רוצות את הפרויקט הזה.

אתה יודע מה? הקו האדום יעבור? אז הקו הירוק יתקע. לעומת זאת אני מבין את העיריות שאומרות – לא יכול להיות שיהיה חוק אם אנחנו מגיעות להסכם. לכן מה שאנחנו אמרנו ולדעתי זה כן כתוב כך, אבל אם לא, אז אפשר להבהיר את זה. החוק כן יעבור והוא בעיקר משמש שוט לרשות שלא משתפת פעולה ולא מוכנה אפילו לשבת להתדיין, וזה לאו דווקא שני ראשי ערים שיושבים פה. מחר זה יכול להיות ראש עיריית הרצלייה, קו ירוק, אני לא יודע מה היא תגיד, לא דיברנו איתה. ולכן אני מציע שיהיה איזה שהוא אפשרות להגיע להסכם, אם יש הסכם, אז יש הסכם והוא מה שקובע.

מנחם לייבה :

חגי אני אומר לך, אם אתם מושכים את החוק, מחר אנחנו חתומים.

חגי מילר:

דבר נוסף, אני רק רוצה להגיד לייבה, שחלק מההסכמות בתוך ההסכם, שבנושא של שבעים שלושים, אתם לוקחים עליכם את הנטל של השלושים, כפי שמחייב החוק, ולכן העמדה של צבי בר היא יותר קיצונית מכל העמדה של נציג עיריית תל אביב.

מנחם לייבה :

סליחה, אבל צודק צבי בר שאומר שהפרויקט הזה הוא פרויקט מאוד יקר.

חגי מילר:

גם לנו.

מנחם לייבה :

מאה אחוז, אתם מדינה, אנחנו עיר.

היו"ר משה כחלון:

חגי, אני מבקש, נעשה מחיצה בינך ובין האוצר. אני רוצה לומר לך איך שאני מתרשם מהדברים, האוצר מגיע כאן בידיי ממש לא נקיות, לא יעלה על הדעת שאתה מקיים איתי איזה שהוא הסכם איזה שהוא משא ומתן ובמקביל אתה מריץ חוק.

אתה בא ואומר לי ככה, הסתדרתי איתך, הסתדרתי איתך, לא הסתדרתי איתך, אני אדאג מישהו פה שכבר לא בחיינו היה אומר לי – צריך להסביר לו בצורה כזאת שיבין. זאת אומרת שיש פה מסר לא נקי ולא ישר וגם לא הגון. אם אתה בא ומקיים משא ומתן, ואומרת לך ראש עיריית תל אביב פה, בוועדה , לפרוטוקול, תמשוך את החוק אני מגיע איתך להסדר. ואתה אומר לא, אני לא מושך את החוק, אתה תגיע איתי להסדר.

חגי מילר:

זה היה נכון אם זה היה רק מול עיריית תל אביב , זה לא בא אל מול עיריית תל אביב –

היו"ר משה כחלון:

לא חשוב, צבי בר מעוניין ברכבת הקלה.

צבי בר:

יותר נוח.

היו"ר משה כחלון:

לכן אני רואה פה חוסר תום לב של האוצר בגישה הזאת, ולכן אני מציע לכם שוב, לעשות את בדק הבית אצלכם, אלה הדברים שלי, רק לפרוצדורה, לשיטת ניהול, להתנהלות הסכם. מצד שני, אתה עושה לך חוק, ומחייב אותך בחוק, דבר שמשאיר מרחב מחייה מאוד מצומצם.

דורית חובה:

אם הדיון כאן הוא דיון פרוצדוראלי, כן השתתפות או לא השתתפות רשויות מקומיות בפרויקט הזה, יש לי מה לומר. אני מבינה שהוויכוח הוא לא על ההשתתפות, או האם זה חוק או הליך של הסכמה. אם זה הדיון, אז אני אעדיף שלא להתייחס כרגע לנושא של הסכמה או חוק.

ברמה העקרונית, צריך להבין שהפרויקט הזה תומך בפיתוח של מרכז המטרופולין של תל אביב, שהוא מרכז העסקים הראשי של מדינת ישראל, הנהנים המיידים המרכזיים, הם תושבי האזור, ההשקעה באזור הזה היא כמובן השקעה גדולה מאוד והיא מתוך תקציב נתון וידוע למערכת התחבורה במדינת ישראל בכלל , ואלו הם השיקולים שצריכים לעמוד לנגד עינינו.

מנחם לייבה:

אני רוצה להגיד משהו, התשלומים המדוברים כאן, הם לא תשלומים שצריכים לשלם מחר בבוקר, הם תשלומים שהולכים לשלם ב2010, נדמה לי שזה התשלום הראשון. הכוח לא אצלנו, מה אנחנו? סך הכול רשויות, הכוח אצלכם, אתם האוצר, אתם יכולים להביא חקיקה לכנסת. למה למהר? למה לא לתת סיכוי לשיתוף הפעולה?

כמו שאמר יושב הראש, למה אנחנו לא המשכנו עם העניין? כי זה צורה לא הגונה, כך לא מנהלים עסקים, כך לא מנהלים הסכמים, זה הכול.

צבי בר:

אני רוצה לעזור לכם, מר כחלון, למשל, אומרים לי שהרכבת התחתית תעבור בבני ברק וכו', זה משביח את הנכסים ואז יש היטלי השבחה. אתה יודע מה? אם מדברים חלק מהיטלי ההשבחה שייבנו בגלל הרכבת התחתית, יעברו מתי שיעברו לאוצר, למשל זה אפשר לדבר.

חגי מילר:

הצענו לעיריית תל אביב והיא סירבה.

צבי בר:

תקשיב, אני רק אומר לך למה אני פתוח, הכול, ארנונה, קחו, לא לוקחים ארנונה, לא רוצים לעשות כלום בעניין, רוצים לדבר. דרך אגב, יש לנו מגבלות, אנחנו היום רק שמונים אחוז מהארנונה, ואתה יודע, יש סיפור עם העשרים אחוז שם, אנחנו לא יכולים להעלות ארנונות, כי יש גבול מה שעושים לאזרחים, אנחנו משגעים אותם עם ארנונה.

חגי מילר:

לכן זו לא העלאה, אלא זו רק הצמדה. הכי נוח לקחת מהממשלה.

צבי בר:

לקחת את זה ולדבר ותיקחו בזמן הזה, אתם תגבו את הכספים, תגדילו את השנים של הBOT, תאמין, ובא לציון גואל. ורק שלא ייווצר מצב שאנחנו מטרפדים את הפרויקט, בשום פנים. הם מכירים אותי נטע, כל הזמן רק עזרנו.

חגי מילר:

אתה מציע פתרונות שהם לא פרקטיים לצערי. ודרך אגב, אני חייב לחדד את זה, אם זה לא ברור, החקיקה הזאת מה לעשות, שיש גם עיריות שניסינו לדבר איתם והם לא מוכנות לדבר, ואולי עכשיו יתחילו לדבר אם יעבור החוק הזה, ואם הוא לא יעבור, אז הם לא רק שהם לא יתחילו לדבר, הם עכשיו גם יקבלו חיזוק שאין להם על מה לדבר.

אתה יודע מה הבעיה היחידה? אם הפרויקט לא יהיה, כל העיריות יבכו על זה לדורות.

מנחם לייבה:

לכן אנחנו רוצים שיתוף פעולה, אגב, אני לא רוצה שהחוק לא יעבור או כן יעבור, אני רוצה שלא יהיה חוק.

חגי מילר:

אבל אתה לא היחיד.

מנחם לייבה:

אתה שומע כאן את רמת גן, גם אנחנו לא אהבנו את הדבר הזה.

חגי מילר:

אתה לא היחיד, אני ישבתי עם רמת גן משהו יותר קיצוני ממה שאתה אפילו הסכמת עליו.

מנחם לייבה:

סליחה, גם אנחנו לא אהבנו את הסיפור הזה, גם לנו זה עולה מאוד יקר, זה לא גרוש וחצי.

חגי מילר:

בסדר גמור, אבל הבנו את החשיבות, מצוין.

מנחם לייבה:

בת ים ובני ברק ממילא לא בעניין.

אודי אדירי:

כמה הערות קטנות, אחד מאוד חשוב צבי, אתה מעלה את הנושא של העלאת שנות ה-BOT, אני חושב שאם זה היה תורם, אבל באמת, בגלל החישובים, בגלל השנים הארוכות, זה באמת לא משנה את מרכיבי העלות של הפרויקט, ישבנו ובדקנו אמיתית, זה לא משנה.

מעבר לזה, עניינית, שנים דברים. אחת הבעיות בפרויקט הזה שהוא באמת משותף לכמה ערים, ולכן קשה במידה ועירייה מסוימת לא רוצה להשתתף, קשה לכפות את זה עליה במונחים של הסכם, כי תמיד היא מבינה שהפרויקט כנראה יתקיים בלעדיה.

לכן מגיע הצורך אולי לעשות את הדבר הזה בחקיקה. כך לדוגמא פרויקט כמו הפרויקט בירושלים, הפרויקט בירושלים הוא פרויקט בתוך עיר אחת, שאי אפשר לחשוד בה שהיא מהערים העשירות בישראל. עובדה שהיא השתתפה והגיעה להסכמים, השתתפות שהיא השתתפות משמעותית, בקנה מידה ביחס לעלות הפרויקט. ירושלים הבינה שהיא חייבת לעשות את ההשתתפות הזאת.

ירושלים הייתה חייבת, כי הפרויקט הוא פרויקט של ירושלים, ואם היא לא הייתה משתתפת, אולי לא היה פרויקט.

מנחם לייבה:

זה חברה עירונית אגב, במתכונת אחרת, הם הבעלים, הם הכול.

אודי אדירי:

אני לא מתווכח, במהות של הפרויקט, במקום כמו ירושלים, מובן היה שאפשר להגיע עם העירייה להסכם, כי הפרויקט תלוי בה ועומד בה. כאן מכיוון שזה מתפרס על כמה רשויות, מאוד קשה לכפות על רשות שלא רוצה להגיע להסכם.

דבר שלישי ואחרון, לגבי הכוח של האוצר, הכוח של האוצר בכל מה שנוגע לפרויקטים כאלה, הוא מאוד, מאוד מוגבל, וראייה לכך זה הקו הירוק. נכון הדבר שברגע שהועדה המחוזית דרשה שהקו הירוק יהיה קו תת קרקעי, אז משרד האוצר עצר את תהליכי הביצוע, זה נכון. אבל מצד שני – כל פרויקט תחבורתי מהסוג הזה, לא מתקיים ללא שיתוף הפעולה של הרשויות. בהחלט חשוב שרשויות יבינו שדרישות שלהם, אם זה דרישות ל מערכת תת קרקעית, ואם זה דרישות כאלה ואחרות, יש עלות והן צריכות מעבר לכלל אזרחי המדינה, צריכות להשתתף בעלות הזאת.

היו"ר משה כחלון:

הם לא אמרו שלא, רק לא באמצעות חוק.

אודי אדירי:

הכוח לא בידינו, הקו הירוק לא יצא לפועל אם זה לא בידינו.

חגי מילר:

בדיון הקודם אני אמרתי לשאול צמח, 'תשמע, הם כן עושים את זה בתום לב', כי הוא לגמרי איבד את האמון בעיריות. היה אמור להיות לנו דיון ביום חמישי, לסגור ולחתום, ואז שאול צמח אמר לי 'אין בעיה, בוא תראה לי שהם חותמים. רשות אחת, שאתה אומר שהם כל כך תמי לב'.

צבי בר:

מי זה שאול?

חגי מילר:

שאול צמח, סגן הממונה על התקציבים. אני הסברתי לו ואמרתי לו, אתה לא עושה נכון. התקשרו אלי ביום חמישי, שביטלו את הדיון לסגור את הדברים. מה הבעיה? הרי יכלו לחתום על ההסכם. איך שאול צמח רואה עכשיו את זה? בצדק מבחינתו, הוא אמר לי 'אתה רואה חגי? ככה הם מתנהלים כל הזמן, ואם תסיר את החוק, תשכח מכל הרשויות האלה'. זה יכול להיות שפחות מאמינים, יותר מאמינים, זה המצב.

מנחם לייבה:

כבוד היושב ראש, בסוף הם עוד יאמינו לזה, וזה מה שמצחיק בכל הסיפור. אמרתי לשאול צמח, 'בסוף אתה עוד תאמין שזה נכון'. אנחנו, ואני אומר את זה לפרוטוקול, אם יוסר החוק, אנחנו כבר - - -,

חגי מילר:

מה מפריע לך לחתום עכשיו?

מנחם לייבה:

היושב ראש אמר את זה יותר טוב ממה שאני אמרתי. ככה לא מנהלים עניינים, אי אפשר לנהל כך עניינים.

חגי מילר:

כבר ניהלנו, מה מפריע לך לחתום עכשיו?

צבי בר:

ראש עיריית תל אביב, אמר לשר האוצר בעברית ברורה - - -,

מנחם לייבה:

אין דבר כזה, אתם צריכים להחליט בחיים מה אתם רוצים, אתם רוצים חוק, או שיתוף פעולה. אנחנו רוצים שיתוף פעולה, לא חוק, זה הכול.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה, אני מסכם את הדיון. בבקשה חבר הכנסת גבאי.

אלי גבאי:

קודם כל, אני הייתי אז בזמנו סגן ראש עיר כשהתחלנו את הרכבת הקלה והייתי ממונה על הנדסה ותחבורה, בירושלים. אז היו ישיבות והרבה נסיעות וכו', זאת הייתה עבודה די קשה. לא אני נסעתי, שלחתי בעלי מקצוע, נציגי תחבורה.

אני חושב שאנחנו בקרוב בעזרת השם גם נראה תוצאות, כי העבודה מתקדמת שם. תראה, אני אגיד לך את האמת, יושבים כאן שני אנשים שיש להם עיריות מוצלחות ומשגשגות והם רוצות להיות שותפים. אבל הבעיה היא איך להבדיל בין העיריות שרוצות שהם יעילות ורוצות להיות שותפים ויש להם גם מבצעים, אלה לא סתם עיריות, שכולם מדברים עליהם, אלא שאלה איך אפשר להבדיל בין העיריות שרוצות להוביל יחד איתך ולדחוף, לבין עיריות שאתה אומר לי בלי חוק, הם לא ישתפו איתך פעולה, זו הדילמה.

חגי מילר:

זו בדיוק ההצעה שעלתה.

אלי גבאי:

בסדר לכן אני אומר לך, אתה לא יכול לחוקק שהם בעצמם רוצים לזרז את זה לא פחות. הפרה רוצה להיניק יותר מאשר הם רוצים לדאוג לנושא הזה, כמו שעיריית ירושלים רצתה לדאוג. באותה מידה הם רוצים לפתור את הבעיה.

אם אין לך פתרון, לא ניתן כעת לחוקק לדעתי את החוק, לאלץ אותם שהם רוצים לקדם את העסק הזה, לא פחות ממך. דווקא הם טוענים, החוק רק יסבך אותם, אתה צריך פה להוביל.

מנחם לייבה:

זה יסבך לא רק אותנו.

אלי גבאי:

זה יסבך את הפרויקט וזה ייכנס אותם, תדע לך, מחוקים סיבוך על סיבוך, לא תצאו מזה. לכן אתה צריך לבוא לקראת ולראות, ואנשים שרוצים להשתתף, להוביל יחד, לדחוף, יש להם עניין.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה חבר הכנסת גבאי.

היות ומדובר בפרויקטים חשובים שלצורך קידומם אנחנו חייבים שיתוף פעולה מלא, נגענו בתחנות בדרך שאתם תיפגשו אחד עם השני, בין אם זה ובעדות המחוזיות, בין אם זה בהסכמים, בהיתרים בארנונות, בכל התחומים האלה. אני חושב שחייב להיות שיתוף פעולה ביניכם ובין הרשויות המקומיות, בוודאי לא באמצעות חוק, ואתה גם הדגשת וגם הסכים איתך מנכ"ל עיריית תל אביב וגם צבי בר, ראש עיריית רמת גן, שבנוגע לקו האדום, אתם כבר במגעים מתקדמים, יש נכונות, התרשמות שלי מהצד, שיש נכונות להגיע לאיזה שהם הסכמים, לדעתי גם יתר העיריות.

אני מניח שעיריית פתח תקווה היא האחרונה שנותרה בפרויקט הזה, לאחר מכן בת ים ובני ברק בגלל המצב שלהם קשה לי להאמין שיהיה למישהו תעוזה לבקש מהם אפילו דולר. אתם יכולים לבקש, זה לא יעזור הרבה.

לכן אני מציע למצות את המשא ומתן, שהחרב הזאת שנקרא החוק לא תהיה מונחת לכם על הצוואר, ואתם גם לא תשתמשו בה.

אני בטוח שאתם תצליחו, כאיש אופוזיציה אני אומר לכם, יכולתי לעשות פה רווח פוליטי בלתי רגיל, להצביע על הסעיף הזה בנפרד והייתי מפיל אותו. רק מתוך אחריות לאומית, אני רואה חשיבות גדולה בפרויקט הזה, אני רואה את הרצון של הצדדים, יכולתי להפיל את זה, כאיש אופוזיציה עבורי זה הזדמנות לא נורמאלית ולהביך את הממשלה.

חגי מילר:

זה פרויקט חוצה מפלגות.

היו"ר משה כחלון:

פרויקט חוצה מפלגות, פרויקט חשוב מאוד ומתוך אחריות לאומית אני מפצל את החוק, אני מניח שאתם תצליחו להגיע להסכמה, ועדת הכלכלה תעמוד לרשותכם, הן בתיווך, הן בפשרות, בכל תחום שהוא, ואני מבקש להביא להצבעה את פיצול החוק.

**הצבעה**

מי בעד? מי נגד?

הפיצול התקבל.

אני קורא לרשויות וגם תשפיעו על עיריית פתח תקווה, אדוני המנכ"ל, אדוני ראש עיריית רמת גן. אני קורא לכם כיושב ראש ועדת הכלכלה, בשם חברי ועדת הכלכלה, גם תשפיעו על עיריית פתח תקווה לעשות הכול על מנת להגיע להסכם, מה יותר מהר, והסכם שיהיה טוב לכל הצדדים, ואני בטוח שאתם תצליחו לעשות את זה. אם לא, החוק יגיע לכאן פעם נוספת, נצטרך לדון בו.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 15:30**