

פרוטוקול מס' 426  
מישיבת ועדת הפנים והגנת הסביבה  
יום רביעי, כ"ז בתמוז התשס"ח (30 ביולי 2008), שעה 10:00

**סדר היום:**

אגרת גודש – בהשתתפות מנכ"ל משרד התחבורה.

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

אופיר פינס-פז – היו"ר  
דוד אזולאי  
חיים אמסלם  
יוסי ביילין  
יצחק זיו

**מוזמנים:**

גדעון סיטרמן - מנכ"ל משרד התחבורה  
אלכס לנגר - משנה למנכ"ל, משרד התחבורה  
עמליה פדון - ראש אגף תחום פיתוח תשתית יבשתית, אגף תכ"ל, משרד התחבורה  
ישי דון יחיא - יועץ מקצועי למנכ"ל, משרד התחבורה  
אבנר עובדיה - דובר, משרד התחבורה  
משה טיומקין - ראש רשות התחבורה, התנועה והחניה, עיריית תל-אביב יפו  
חזי ברקוביץ - מהנדס העיר, עיריית תל-אביב-יפו  
אלדד מרחב - עיריית תל אביב-יפו  
חגי ירון - עיריית תל אביב-יפו  
רותי אמיר - ראש אגף תחבורה ציבורית בחברת נתיבי איילון  
שמואל בן ארי - מהנדס רכב, חברת אגד  
גדעון לרמן - עיריית תל אביב יפו  
אילנה טלר - מרכז תמ"א 3, משרד הפנים  
אמיר זלצברג - מ"מ ממונה זיהום אוויר, המשרד להגנת הסביבה  
ערן כהן - רפרנט תחבורה, משרד האוצר  
פאר ויסנר - הירוקים  
שמואל בן-ארי - מהנדס רכב, חברת אגד  
יניב רונן - מרכז המחקר והמידע, הכנסת  
פרופ' ראובן גרונאו - חבר ועדת ההיגוי

**מנהלת הוועדה:** יפה שפירא

**קצרנית:** סיגל גורדון

## אגרת גודש

היו"ר אופיר פינס-פז :

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הפנים והגנת הסביבה, הנושא על סדר היום : אגרת גודש. זה נושא שרצינו לדון בו בעבר עם שר התחבורה, לצערי, בזמנו נאלצתי לבטל את הדיון, היום אני מבין ששר התחבורה עסוק, אבל מנכ"ל משרד התחבורה צריך להשתתף בדיון.

אגרת גודש, נמקד את הדיון בנושא אגרת גודש בעיר תל אביב יפו, שהיא העיר המשמעותית ביותר מהבחינה הזאת כי היא מנקזת לתוכה רכבים מכל ישראל, בוודאי מגוש דן. אין ספק שצריך לשקול את הדברים בירושלים ובערים נוספות.

הנושא של אגרת גודש קיים במספר מקומות בעולם, לונדון מפורסמת בעניין הזה וכנראה גם די אפקטיבית. לנושא הזה יש יתרונות וחסרונות, נלמד אותם היום. היתרון המשמעותי בכל הקשור להגנת הסביבה והציבור, קשור לזיהום אוויר. זה יתרון מכריע וחשוב. יש יתרון נוסף, ויסות התנועה במרכזי הערים, הפחתת העומס וכדומה. מבחינתי, יש לזה שני חסרונות, החיסרון המכריע קשור לעובדה, אני מאמין באיזשהו מקום בחתירה לשוויון, אין ספק שאגרת גודש אומרת, למי שיש – ישלם, למי שאין – ייסע ברכבת או באוטובוס או ילך ברגל ואני לא אוהב את זה, זה חיסרון. צריך לראות מה החסרונות מול היתרונות. החיסרון השני בשאלת הנוחות. אם היינו לונדון, על כל המשתמע מכך, אפילו אם אני לא מתייחס לתיאטרון, אפילו לא לכדורגל, עדיין המטרו, אין לנו את זה, זה לא שאתה אומר לאנשים, אל תיסעו באוטו, אבל עומדת לפניכם רשת רכבות תחתיות, רשת רכבת עיליות, בנוסף לתחבורה ציבורית אחרת, אוטובוסים ומוניות ועוד דברים אחרים. התשתית הזאת עדיין לא קיימת במדינת ישראל וזאת בעיה. כלומר, באיזשהו מקום אתה מקשה על הציבור הישראלי באופן שצריך לראות אם הוא סביר. לכן אני אומר, לעניין הזה יש יתרונות, יש לו חסרונות, אבל בוודאי זה נושא שראוי לדון בו, בוודאי נושא שצריך לטפל בו, נושא שאסור להזניח אותו ונושא שצריך להכין אותו כי אנחנו נצטרך את זה וראוי שפעם אחת, כשעושים משהו, גם נדע להתכונן לדבר מבעוד מועד ולתת תשובות נכונות, גם לחסרונות.

בדיון היום נשמע כמה סקירות, לאחר מכן - תלוי בזמן המליאה, אם אוכל לגלוש קצת, אגלוש - אבקש מהממ"מ של הכנסת, שהכין נייר עמדה, להציג את הנושא. יניב רונן, בבקשה, תציג בקצרה, בכמה מילים.

יניב רונן :

בקצרה, אגרת הגודש היא תוכנית שיש לה שני היבטים מרכזיים, היבט תחבורתי והיבט סביבתי. ההיבט התחבורתי זה הסטה של השימוש בתחבורה, מתחבורה פרטית ורכב פרטי לתחבורה ציבורית. ההיבט הסביבתי, ככל שנכנסות פחות מכוניות למרכז העיר והתחבורה עוברת או לרכבות שמונעות בעולם על חשמל – בארץ עדיין לא - או אוטובוסים מדגם מתקדם ולא מזהם, אז גם זיהום האוויר פוחת.

היום באזור תל אביב מונחות על הפרק שלוש תוכניות עיקריות, שהנושא שלהן, אחת, אגרת גודש, השני, אגרת זיהום אוויר, ונושא אחר, הגבלת תנועת של רכבי דיזל מזהמים. זאת תוכנית שמקדמת עיריית תל אביב, ההיבט התחבורתי שלה הוא פחות, ההיבט הוא בעיקר סביבתי. תוכנית שנמצאת הרבה שנים על הפרק, כחלק ממאמץ של הגנת הסביבה להפחתת זיהום אוויר במרכזי הערים והיא לא מקודמת בגלל מחלוקת בין עיריית תל-אביב למשרד התחבורה. תוכנית בהיקף מצומצם מאוד שאמורה להיות פיילוט. תוכנית שנייה, תוכנית לאגרת גודש בהיקף רחב יותר במרכז תל-אביב, כל האזור המרכזי של תל-אביב, שכרגע זה ברמה של הצעה. הצעה נוספת, תוכנית של נתיבי איילון להגביל רכבים מזהמים, כלומר, שכל רכב יוגבל, לא על פי רכב - - -

היו"ר אופיר פינס-פז :

כמה תוכניות אתה מונה?

יניב רוני :

יש שלוש תוכניות.

היו"ר אופיר פינס-פז :

מי עומד מאחוריהן?

יניב רוני :

התוכנית הראשונה, לפי סדר כרונולוגי, לא לפי סדר החשיבות, הגבלת רכבי דיזל מזהמים, התוכנית היא של עיריית תל-אביב. תוכנית שנייה שהוגשה לסגן ראש עיריית תל-אביב, תוכנית לאגרת גודש. התוכנית השלישית, חברת נתיבי איילון בשיתוף משרד התחבורה לאגרת זיהום, כלומר, כל רכב ישלם על פי מידת הזיהום שלו.

מבחינת סטאטוס התוכניות, התוכנית הראשונה מוכנה לביצוע, כאמור, לא יוצאת לפועל בגלל המחלוקת בין העירייה למשרד התחבורה. שתי התוכניות האחרות, צריך עוד הרבה זמן כדי לעבוד עליהן, להוציא אותן זה עניין של שלוש שנים וגם כרוך באופן ניהול כל התחבורה הציבורית במטרופולין תל-אביב. כמו שהזכיר יושב ראש הוועדה, קשה להטיל אגרת גודש כאשר לאזרחים אין אלטרנטיבה טובה בצורת שירותי תחבורה ציבורית טובים ואמינים.

פאר ויסנר :

מי אחראי על התחבורה הציבורית?

יניב רוני :

זה בדיוק העניין, אחד, אף אחד לא אחראי על התחבורה הציבורית ברמה מטרופולינית, יש כל מיני גורמים שאחראים בכל מיני היבטים של התחבורה הציבורית. דבר שני, יש הרגשה של מחסור באיזשהו גורם מתאם אחד שירכז את כלל את כלל ההיבטים ויוציא לפועל תוכנית מוסכמת.

פאר ויסנר :

מי מסבסד את התחבורה הציבורית? תגיד לפרוטוקול, מי מסבסד את התחבורה הציבורית? זה לא יאומן, משרד התחבורה מסבסד את התחבורה הציבורית אז למה שהם ישנו משהו?

יניב רוני :

יש מקום לכולם והמקום שלי הוא לא להגיד את זה, אני אגיד דברים אחרים.

דבר אחרון שכדאי לומר בעניין הזה, למרות שיש שלוש תוכניות המקודמות על ידי שלושה גופים שונים ואפשר לראות סתירה, לא חייבת להיות סתירה, אפשר לשקול מודלים של שילוב בין שלוש התוכניות. נזכיר שוב בעניין הזה את לונדון, ששם התחילו אגרת גודש שפועלת בהצלחה כמה שנים ומאוקטובר השנה התווסף לאגרה הזאת היבט של אגרת זיהום אוויר, כלומר, רכב שפולט CO<sub>2</sub> מעל מידה מסוימת, ישלם אגרה בשיעור מוגדל.

קריאה :

CO<sub>2</sub> זה גז לא זיהום אוויר, זה גז חממה, כולנו פולטים גז חממה. היתר זה כן זיהום אוויר.

היו"ר אופיר פינס-פז :

מנכ"ל משרד התחבורה, אני יודעים שגם השר גילה התעניינות בעניין הזה ורצה להיות בוועדה, אבל נוכח האילוצים זה קצת קשה. הייתי רוצה לשמוע, מהי המדיניות של משרד

התחבורה בהקשר הזה. נכון שכרגע אנחנו מדברים על תל אביב כי באופן טבעי זה המקום שכאשר נתחיל, נתחיל בו, אבל קצת בראייה אסטרטגית יותר.

גדעון סיטרמן:

בוקר טוב, אדוני היושב ראש, הגישה של שר התחבורה ומשרד התחבורה היא עידוד התחבורה הציבורית ולצורך עידוד התחבורה הציבורית צריך לייצר כלים שהווקטור יהיה עידוד התחבורה הציבורית.

היו"ר אופיר פינס-פז:

אגב, פעם ראשונה שראיתי כלי אפקטיבי, זה הכבישים המוגבהים בחיפה. חבר'ה, שם לא נוסע רכב רגיל, בינתיים, אני לא יודע מה ייקרה בעוד שנה.

גדעון סיטרמן:

זה מעניין מאוד, אמרו לי, שהחיפאים הרבה יותר ממושמעים.

היו"ר אופיר פינס-פז:

אני לא יודע אם הם ממושמעים יותר, זה נראה כביש שלא נוסעים עליו. הכבישים עומדים ריקים. נגיד, אם היו חסרים לנו אוטובוסים, מה עושים? אני אומר לך, עשיתי סקר בחיפה, לפי התחנות, לפי הכמות, לפי הנוסעים – הייתי בירושלים באוניברסיטה העברית אצל הסטודנטים. אומרים לי הסטודנטים, לא ישבנו באוטובוס שנה, שנתיים, אנחנו רק עומדים, אין אפשרות להשיג מקום ישיבה באוטובוס. לא שזה נורא, אנחנו חבריה צעירים, אבל רק שתדע, אין מקומות ישיבה, רק בעמידה – נגיד שמשרד התחבורה עושה סקר ומגלה שחסרים אוטובוסים, חסרים קווים, הוא יכול להכריח אותך לקנות עוד 50 אוטובוסים?

שמואל בן-ארי:

משרד התחבורה קובע לנו בדיוק את מצבת האוטובוסים ומה התדירות המינימאלית שצריך להפעיל. זה נקבע על ידי המפקח על התעבורה שיושב לשמאלך.

אלכס ויסנר:

זאת המשוואה משני הצדדים, אם אין דרכים פנויות, זאת הדוגמה שהבאת מחיפה, תאפשר לאוטובוסים שלנו לנסוע בעדיפות על פני הרכב הפרטי ולקיים מהירות, רציפות ואמינות בשירות, אז האוטובוסים יספיקו. באותו רגע שהאוטובוסים שלנו צריכים להתמודד בתוך הגודש ומצבם כמו מצבו של הרכב הפרטי, כל מכונית חדשה שמתווספת לכביש מריעה את מצבו של האוטובוס.

היו"ר אופיר פינס-פז:

עדיין יש ביקוש גדול לאוטובוס. יש ביקוש, זה לא שאין ביקוש.

אלכס ויסנר:

כמו שהמנכ"ל אמר, העתיד שלנו הוא בתחבורה הציבורית.

גדעון סיטרמן:

אנחנו חייבים לשנות את נקודת האיזון בהקצאת המקורות ולייצר תהליך מובנה של עידוד התחבורה הציבורית בכל האמצעים, הן בהקצת נת"צים, הן בשיתוף פעולה ושותפות עם ראשי העיריות והעיריות שבמטרופולינים.

דוד אזולאי:

הוזלת מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית, זה הדבר הכי חשוב.

גדעון סיטרמן:

כל דבר שיגרום לעידוד התחבורה הציבורית, אדוני, חבר הכנסת אזולאי, כרגע המצב הוא, שאנחנו נמצאים בכ-20% נסיעה בתחבורה ציבורית, המטרה היא להגיע ל-30%, ה-30% ייעשו אם נפעיל כמה וקטורים של פעולה ונפעל עליהם במקביל. במרץ קיימנו דיון בתל-אביב, בסינמטק, דיון ציבורי על עידוד התחבורה הציבורית ועשרת הצעדים לעידוד התחבורה הציבורית, בשיתוף פעולה עם ראשי העיריות, המפעילים, יש לנו ברוך השם לא רק את "דן" ו"אגד", יש עוד כמה מפעילים. אחד המהלכים של עשרת הדיברות זה הפעלת אגרת גודש. המשוואה שאדוני היושב ראש השתמש, היא נראית לי לוגית. לא נוכל להגיע רחוק אם נגיד שאין אגרות גודש עד לשיפור התחבורה הציבורית.

היו"ר אופיר פינס-פז:

לא אמרתי את זה.

גדעון סיטרמן:

כי אמרתי, תנועה אלטרנטיבית. לתת אלטרנטיבות - - -

היו"ר אופיר פינס-פז:

בגלל שהחמצת את הפתיחה שלי, אני אגיד בקצרה, אמרתי, שלעניין הזה יש יתרונות וחסרונות. מניתי את היתרונות המרכזיים ואת החסרונות שצריך לטפל בהם. לא אמרתי שאי אפשר או אסור לעשות.

גדעון סיטרמן:

אנחנו בגישה שאומרת, צריך לעבוד על כל הוקטורים ביחד, צריך לשפר את התחבורה הציבורית, צריך לייצר מבנים ארגוניים שישפרו את התחבורה הציבורית, וצריך לפעול בכל התחומים האלה, אגרות גודש, כרטיס חכם, מרכז מידע אחיד לכולם.

פאר ויסנר:

אבל למה שמישהו ישלם לתחבורה הציבורית כשהוא מקבל כל כך הרבה כסף סובסידיה. אם אני עכשיו קואופרטיב דן, למה שאני אשנה את הדרך שלי, למה שאשנה את הקווים? אתה יודע, שאת אלנבי חוצים 4,000 אוטובוסים ביום. יש מקום כזה בעולם, 4,000 אוטובוסים חוצים רחוב? מישהו שמע על מספר כזה?

היו"ר אופיר פינס-פז:

זה טוב או רע?

פאר ויסנר:

זה רע מאוד.

גדעון סיטרמן:

בשטח יש כמה תוכניות, אני שמעתי, ראיתי ובחנתי ודנו בתוכנית קטנה, פיילוט של עיריית תל אביב, בעיקר לגבי קילומטר או 2 קילומטר מרובעים ליד אלנבי. בגדול, אנחנו צריכים ללכת על תוכנית רחבה יותר. יש תוכנית שמשרד התחבורה מקדם, שהכלי שביצע את העבודה ואת המחקרים ומנחה את העבודה זה נתיבי איילון מטעמנו. הנושא נעשה בשיתוף פעולה עם עיריית תל-אביב. לאחרונה נפגשתי עם משה טיומקין וראש העיר והם בירכו על המהלך שצריך לגשת ולטפל בזה. ביקשנו גם מעיריית תל-אביב, למרות שיש לה נציג קבוע, משה טיומקין ומהנדס העיר, חזי ברקוביץ, שיהיו מעורבים ושותפים. אנחנו לא רוצים להגיע לתוכנית שנעשית בחדרי חדרים ופתאום מוגשת. זה כרוך בתהליך של שותפות אמיתית עם העירייה. אחד הנושאים שיגבירו את עידוד התחבורה הציבורית ויעזרו לאגרות גודש, זה המהלך שיוזם משרד התחבורה לייצר רשות מטרופולינית לתחבורה ציבורית. ישנם דברים שצריך להעביר סמכויות מירושלים

לכיוון השלטון המקומי, אבל במקרה הזה, כיוון שזה חוצה רשויות והפרויקטים הגדולים, כולם חוצי רשויות, צריך לייצר מצב שיש איזון בין האינטרסים של כל העיריות - - -

היו"ר אופיר פינס-פז :

מה עושים עם לוחות הזמנים?

גדעון סיטרמן :

לי נאמר, שאני יכול לדון בזה החל מ- 12 לנובמבר.

היו"ר אופיר פינס-פז :

השאלה, האם תהיה במשרד התחבורה ב- 12 בנובמבר. כולם מתכננים מה יהיה שם, מה יהיה הפה? מה שאתה יכול לעשות כשאתה נמצא, תעשה, אל תחכה.

פאר ויסנר :

עברנו עשרה שרי תחבורה ולא קרה שום דבר.

גדעון סיטרמן :

בנושא של אגרות גודש יש הצלחות בלונדון, שם זה התחיל עם התנגדות קשה ביותר. אחד הדברים שאנחנו רוצים לייצר מול אגף התקציבים - - -

היו"ר אופיר פינס-פז :

אתם מכירים טוב את המודל של לונדון, אתם עוקבים אחריו, אתם רואים כמה הוא אפקטיבי, מה היתרונות והחסרונות שלו?

גדעון סיטרמן :

כן, אנחנו עוקבים מקרוב. ההצלחה של אגרת גודש זה שיתוף פעולה עם העיריות, נקודה. לא נוכל להצליח בלי שיהיה שיתוף פעולה.

היו"ר אופיר פינס-פז :

יהיה או לא יהיה? מתי יהיה? מה יהיה?

גדעון סיטרמן :

להערכתי, אין מנוס מאגרת גודש. שנית, בסוף 2009 נוכל להציג את זה כי זה מחייב תהליכי חקיקה והעברת רשויות, זה הולך במקביל עם המהלך של הקמת הרשות המטרופולינית ולהביא כלים לרשות המטרופולינית לבצע.

היו"ר אופיר פינס-פז :

אם תהיה אגרת גודש, היא תהיה משולבת במדיניות אגרסיבית בנושא הפחתת זיהום אוויר וגז החממה או שבמנותק רק גודש? כי סתם גודש לא מעניין אותנו, רק זה לא מספיק מעניין, לפי דעתי, לא שווה לעבור את כל החסרונות רק בשביל זה. אם אתה מוסיף לזה את האלמנטים הסביבתיים, בסדר.

גדעון סיטרמן :

אנחנו רוצים לשלב את שני הדברים ואנחנו בקשר עם המשרד להגנת הסביבה. דבר אחרון, אגרת גודש תצליח, כפי שאמרת, עם שיתוף פעולה ושותפות מלאה עם העיריות, לזה אנחנו דואגים עכשיו. הדבר השני, הכסף שייגבה מאגרות הגודש יופנה באופן ישיר לשיפור התחבורה הציבורית, זה משהו שאנחנו חייבים לשכנע את החברה שלנו מהאוצר.

פאר ויסנר:

ראשית, אני מברך על הדיון הזה. ב- 2003 דיברנו על אגרת גודש, הסתכלו עלינו כעל אנשים מעופפים, אמרו, זה לא מצליח בלונדון, אחרי שנה אמרו זה לא מצליח, בסוף זה הצליח. אין מה לעשות, לעיר תל אביב נכנסים כמעט 400-500 אלף כלי רכב. תושבי תל אביב לא מסוגלים לשאת את העומס הזה, לא על הריאות שלהם, לא שלהם ולא של הילדים שלהם. הדרך הנכונה, לקחת את קואופרטיב דן, שהוא המסה הקריטית בתוך העיר, נוסעים קווי אוטובוס לאורכה ורוחבה של העיר בלי שום קשר לרצון של התושבים להגיע. אני אתן דוגמה פשוטה, אדם שמגיע לאבן-גבירול ורוצה להגיע לכיוון הים, הוא לא יודע על איזה אוטובוס לעלות. הדרך הנכונה, להפוך את העיר תל אביב בשלב הראשון לקווי אורך ורוחב. מה שייקרה לקואופרטיב דן, הוא כנראה יצטרך לצמצם 50% מקווי האוטובוס שנוסעים לאף מקום. גברת שולה מפתח תקווה לא צריכה להגיע עד לבת ים בקו אוטובוס אחד, לחצות את כל העיר. לזה התכוונתי כאשר אמרתי, 4,000 אוטובוסים חוצים רחוב זה משהו חולני ולא קשור למציאות. לצערי, ואת זה אני אומר למשרד התחבורה, האוטובוסים נמצאים בתקנים, היום הם עוברים ליורו- 3, אולי יעשו יורו 4 כאשר בכל העולם מדברים כבר על יורו 5. התחבורה הציבורית בתל-אביב יכולה לנסוע על אוטובוסים קטנים.

יצחק זיו:

אתה מדבר על תוכנית לכמה שנים.

פאר ויסנר:

אני מדבר על תוכנית יציאה לעבודה. בכל העולם הצליחו לעשות את זה, יש תחבורה ציבורית נאותה שמסתובבת בעיר, אנשים יודעים היכן הם עולים והיכן הם יוצאים. אני קורא ואומר, לא צריך שאדם שבא מבת-ים יישב על אותו אוטובוס עד שהוא מגיע לכיוון פתח תקווה. בתוך העיר צריך לעשות קווי אורך ורוחב, זה שלב אל"ף. אם אני הייתי קואופרטיב דן, לא הייתי עושה שום דבר, למה? אם אני מקבל סובסידיה של מיליארד שקל, למה שאני אעשה משהו. מה הם עושים? אמרתם להם, תפריטו את הקווים, הם לקחו קווים לקרית אונו, הפריטו אותם, לא קרה כלום מ-1960 שגברת ברקוביץ ביקשה קו אוטובוס ליד הבית שלה כי זה נוח לה להגיע לשוק הכרמל. כלום לא קרה בתחבורה הציבורית. אני קורא לכם כאן לעשות שינוי, להיכנס פנימה, לעומק של הקופראטיב, להסביר להם שחייבים לעשות את השינוי.

דוד אזולאי:

מה אתה מציע, שיבטלו את הסובסידיה?

פאר ויסנר:

אני אומר לך, שהסובסידיה כרגע ניתנת למקום שהוא לא תחבורה ציבורית. נוסעים אוטובוסים בעיר תל-אביב, רוב הזמן הם חצי ריקים. קראתי לעיריית תל-אביב וביקשתי מראש העיר, מרון חולדאי, אמרתי לו, שהדרך היחידה זה להפעיל תחבורה ציבורית חינם על הקווים הרווחיים שלהם. אם אני הייתי ראש עירייה, זה מה שהייתי עושה מחר בבוקר. לעיריית תל-אביב יש מספיק כסף להפעיל קווים על חשבון עיריית תל-אביב חינם לציבור על מנת שיוכלו לנסוע ושהקווים האלה ייסעו למקום נכון ואז אולי קואופרטיב דן יתרצה.

בנושא אגרת הגודש, אין ספק שאת אגרת הגודש אפשר להטיל על הציבור רק במידה שיש תחבורה ציבורית. אני רוצה להאמין, שכל הכסף יופנה אך ורק לתחבורה הציבורית, שזה יהיה מטרת הכסף.

לגבי נושא המטרופולין, אתה אומר שצריך להקים את הרשות הזאת. חמש שנים אני שומע על נושא הרשות, אני יודע שיש ויכוח בין עיריית תל אביב לביניכם. אין ספק, העיר תל אביב-יפו צריכה להיות שולטת בנושא רשות המטרופולין. ואין ספק שהמלחמה שעיריית תל אביב מנהלת מולכם היא נכונה וצודקת. מה הבעיה, כולם רוצים סמכויות. מה לעשות, תל אביב היא העיר הגדולה, היא יושבת במרכז הבמה, היא צריכה לקבל. אולי בעתיד תקימו רשות מטרופולינית לכל הנושאים. זה מה שהיה צריך להיות. כל גוש דן זה מטרופולין אחד, היה צריך להיות עם עיריית גג

אחת ומתחתיה העיריות האחרות. אבל בגלל פוליטיקה זה לא ייקרה, אני אומר, תחלצו את תל אביב וגוש דן מהבעיה והמועקה שנוצרת בעיר.

אגרת גודש זה אומץ ציבורי לעשות. מה תמיד עושים? אומרים, בוא נדחה את זה. אני שואל אתכם שאלה, השינויים הפוליטיים בגוש דן בעקבות הבחירות שיהיו בנובמבר ישנו את העשייה? אני חושב שלא צריך להגיד, צריך כרגע להקצות. מה שהייתי מצפה מהוועדה המכובדת הזאת, חבר הכנסת פינס, שתקצה לוחות זמנים ותגיד, חבר'ה, אנחנו נכנסים לעבודה. מה עושים בתחבורה הציבורית, מה עושים בקווי אורך ורוחב, איך אנחנו מתחילים להטיל את אגרת הגודש, אנחנו עשינו מחקר, אתם עשיתם מחקר, כולם יודעים שהמחקרים הם נכונים וטובים, בוא נתחיל לחשוב איך מיישמים את זה. דרך אגב, בניו יורק רוצים להתחיל להטיל את זה. גם בלונדון הבינו, שהכניסה של כלי הרכב הורגת את העיר.

ערן כהן:

לעניין אגרת הגודש, זה אחד הנושאים שמשרד התחבורה ומשרד האוצר רואים אותם עין בעין, הולכים במשותף, בעיקר עם התוכנית שמרכזת רותי אמיר. אנחנו שותפים למהלך ונותנים את ידינו ורוצים לראות את זה קורה בתקופה הקרובה.

לעניין הערה שהוערה כאן, אני חושב שאגרת הגודש כוללת בתוכה גם הטבה של איכות הסביבה בעיר. אומנם היא יכולה להיות משולבת עם אמצעים אחרים לשיפור איכות הסביבה ואיכות האוויר, אבל בתוכה היא כוללת בגלל שהיא תפחית את מספר הכניסות.

היו"ר אופיר פינס-פז:

האם המוניות מתכוונות לנסוע על רכבים היברידיים או שהן ממשיכות לזהם? יותר אוטובוסים יהיו. אני רוצה לדעת איך האוטובוסים נוסעים, על מה הם נוסעים. זה שאתה מפחית רכבים פרטיים, זה לא משוואה חד צדדית כי דברים אחרים יתפתחו והשאלה שנשאלת, כמה הם יזהמו.

ערן כהן:

הצעדים האלה יכולים להיות צעדים משלימים אבל הם לא מחויבי המציאות. אני רק אומר, עצם הטלת אגרת הגודש תפחית את מספר הכניסות ותאפשר הטבה של איכות האוויר.

היו"ר אופיר פינס-פז:

זה לא בטוח.

ערן כהן:

אני רוצה להגיד, מוסכם על משרד האוצר, הכסף שייאסף מאגרת הגודש יישאר בתוך שוק התחבורה במטרופולין תל-אביב, לשיפור התחבורה הציבורית. הכוונה שלנו לשפר במקביל.

היו"ר אופיר פינס-פז:

מה עם הרכבת הקלה? התחתית? מה קורה, מתי נוכל לנסוע?

ערן כהן:

אני חושב שהצפי הוא 2015.

יניב רונן:

לפי ההודעה לעיתונות האחרונות, זה יתחיל ב- 2013.

משה טיומקין:

בשם עיריית תל אביב אני רוצה לומר מספר דברים. אחד, עיריית תל אביב יפו בעד תחבורה ציבורית, על כל המשתמע מזה. שנית, עיריית תל אביב בעד אגרות גודש. אנחנו חלק מוועדת ההיגוי שהקים משרד התחבורה, שעוסקת בנושא הזה, עוסקת בכל הצד המקצועי.

היו"ר אופיר פינס-פז:

מי יושב ראש ועדת ההיגוי?

משה טיומקין:

גדעון סיטרמן. לא רק משרד התחבורה אלא בשיתוף של משרד האוצר. בפגישה האחרונה שהתקיימה עם גדעון וראש העיר סיכמנו לצרף גם את מהנדס העיר, על מנת שהעניין ירוץ מהר ויהיה מקצועי יותר. אנחנו מתקדמים במסלול הזה. ברור לגמרי, שבמקביל עוסקים גם ברה-ארגון של התחבורה הציבורית. במקביל, מנסים לקדם את הנושא של הקו האדום, במקביל מנסים לקדם את כל נושא הכרטיס האלקטרוני בכל האמצעים של התחבורה הציבורית. במקביל מנסים לקדם את הרשות המטרופולינית של כל גוש דן. הכותרת היא לא נכונה, זה אגרות גודש למטרופולין תל אביב ולא למרכז תל אביב.

היו"ר אופיר פינס-פז:

למה זה לא נכון? האם יש תכנון או כוונה לעשות אגרות גודש לפתח תקווה, הרצליה?

משה טיומקין:

אם תאפשרו לרותי להציג את המצגת שלה, יש לה מספרים ונתונים ולוחות זמניים וסקרים ציבוריים.

פאר ויסנר:

אז למה ראש העיר רוצה לדבר על זה רק בנובמבר? אנחנו רוצים בתל אביב, אנחנו לא רוצים לעשות ברמת גן אגרת גודש.

היו"ר אופיר פינס-פז:

את ענייניה הפנימיים של עיריית תל אביב לא ננהל בוועדה.

משה טיומקין:

אני לא נכנס לוויכוח. זאת עמדתה של עיריית תל-אביב, כולה חיובית, אבל – והאבל חשוב – חייב להיות משהו מקצועי, ענייני, אחרי סקרים, אחרי כל ההשלכות, חלק מההשלכות זה לא שחור לבן. יש הרבה מקומות בעולם שלא הצליחו.

היו"ר אופיר פינס-פז:

איפה למשל?

משה טיומקין:

בהרבה מקומות בעולם לא הצליחו. לונדון היא לא דוגמה של תל-אביב.

רותי אמיר:

בהולנד, בהונג-קונג.

היו"ר אופיר פינס-פז :

איפה בהולנד?

רותי אמיר :

בהולנד ניסו להעביר חקיקה לאגרות גודש פעמיים ונכשלו.

פאר ויסמן :

לא מדברים על חקיקות, מדברים על תהליך שבוצע.

גדעון לרמן :

בקיימברידג' עשו אגרת גודש - - -

היו"ר אופיר פינס-פז :

קיימברידג' זה מקום קטן – ובצדק זה לא עבר.

גדעון לרמן :

היה משאל עם בעיר לגבי אגרת גודש - - -

היו"ר אופיר פינס-פז :

בצדק, אם אני הייתי גר בקיימברידג' הייתי מסכים לזה?

גדעון אמיר :

בשטוקהולם היה משאל עם ואנשים היו בעד.

פאר ויסנר :

אני לא מדבר על משאל עם, משאל עם תמיד יגידו לא.

גדעון אמיר :

לא, בשטוקהולם אמרו כן.

יוסי ביילין :

הכישלון, אם זה ייקרה, יגידו - - -

היו"ר אופיר פינס-פז :

כישלון נמדד בדבר אחר, שהתוכנית יצאה לפועל ונכשלה. לא נפתרו בעיות הגודש והעומס, זיהום וכו', אבל זה שלא הצליחו להעביר את זה בפרלמנט, זה לא אומר שזה כישלון. אנחנו מדברים על כישלון בביצוע.

משה טיומקין :

אנחנו קושרים לזה גם את כל נושא האופניים, קושרים לזה מסלולים של הליכה ירוקה, זה הרבה יותר רחב. אני מסכים לדברים שלך בפתיח, שיש פה אגרת גודש ואגרת זיהום אוויר, צריך לראות איך מחברים את הדברים האלה, זה לא אגרה על אגרה, צריך לראות איך משלבים את הדברים האלה. יש פה פרק שלם של חקיקה, של צדדים טכניים איך מבצעים את זה, הדברים נמצאים בעבודה, אנחנו בעד העניין הזה ונעשה הכול כדי לקדם את העניין.

רותי אמיר:

ברשותך, אני רוצה להציג מצגת. העבודה הזאת היא עבודה של משרד התחבורה, אני אומנם עובדת בחברת נתיבי איילון, אבל הפרויקט הוא פרויקט של משרד התחבורה. בוועדת ההיגוי חברים גם נציגי המשרד להגנת הסביבה, משרד הפנים, משרד האוצר, גופי תחבורה שונים וגם נציגי הירוקים. העבודה הזאת החלה על רקע ועדת רוני וולפמן, משנת 1999, ועדה בינמשרדית שרוכזה על ידי משרד האוצר, שהמליצה על אגרות גודש.

היו"ר אופיר פינס-פז:

חבריה, 1999, עוד מעט אנחנו ב-2009. מה קרה מאז? כלום לא קרה. אני לא בא להאשים אף אחד בחדר. מה קרה מאז? חוץ מזה שרוני וולפמן כבר סיים קדנציה במקורות, מה קרה מאז? חבריה, לא קורה כלום, תתחילו לבצע, אתם רשות מבצעת. תתחילו לבצע, אתם לא מבצעים. שכחתם למה נולדתם, לבצע. הרשות המבצעת לא מבצעת. לא יכול להיות שוועדה גמרה לעבוד לפני עשר שנים ולא קרה כלום, לא הגיעה הצעת חוק לכנסת, זה לא קצב. תארו לכם שהייתם עובדים בשוק העסקי, היו מפטרים את כולכם. אין לנו רשות מבצעת במדינה, ואני לא מאשים את המשרדים, ייבשו את המשרדים, אבל אני לא רוצה להיכנס לזה עכשיו. זה פשוט מטורף.

פאר ויסנר:

הורגים את התושבים, לפני עשר שנים קיבלו הוראה לעבוד ובמשך עשר שנים אנשים מתים מזיהום אוויר, אתם לא עושים כלום.

היו"ר אופיר פינס-פז:

אני מתנצל על ההתפרצות, היא לא מכוונת לאף אחד כאן באופן אישי, אבל היא מכוונת להרבה אנשים באופן קולקטיבי. אני מקווה שיום אחד יבוא ראש ממשלה שיחליט, שהייעוד שלו זה לא רק סוריה, לא רק פלסטינים ולא רק איראן, אלא שהרשות המבצעת תחזור לבצע, להחזיר את החיוניות למשרדי הממשלה ואת כושר הביצוע. אני מאוד מקווה שיהיה ראש ממשלה בישראל שיחליט, שזאת משימה לאומית.

משה טיומקין:

בכל מקרה, עיריית תל אביב שותפה לזה רק בשנה האחרונה, שיהיה ברור.

רותי אמיר:

בוועדת ההיגוי חברים גם פרופסור ראובן גרונאו, שנמצא כאן, ופרופסור אילן סלומון, שלא נמצא כאן כרגע. מטרות העבודה, כמו שהן מוצגות כאן, להביא לצמצום הגודש, קודם כל לשיפור בזמני נסיעה, הגדלת שימוש במערכת התחבורה הציבורית וכמובן, צמצום החשיפה למפגעים סביבתיים.

לגבי הרציונאל של אגרות גודש, אני חושבת שכולם כאן מבינים על מה מדובר. במסגרת העבודה בחנו סוגים שונים של אגרות, אגרות חגורה ושטח. בתחילת העבודה ביצענו סקר עולמי שלמעשה בחן הצלחות וכישלונות בעולם, ואכן היו גם הצלחות וגם הרבה כישלונות בעולם ביישום אגרות גודש.

פאר ויסנר:

ממתי העבודה הזאת?

רותי אמיר:

העבודה הזאת החלה במרץ 2007 וצפויה להסתיים בעוד כחודשיים.

ביצענו סקר באמצעות טלפונים סלולאריים ו-GPS לאיתור הגודש, למדידה פיזית של כמה זמן מתעכבים אנשים בכבישים שונים, גם כבישים מהירים וגם כבישים בתוך הערים.

למעשה בחנו חלופות, גם חלופות גיאוגרפיות שונות, שתיכף אציג, גם מחירים שונים לאגרה וגם שעות הפעלה שונות לאגרה.

הגרף שלפניכם מציג את הממצאים של אומדן בזבוז הזמן בכבישים השונים. קשה לראות את הכתוביות, אבל אתם רואים מצד ימין, הכביש התחתון ביותר זה כביש מספר 1 לכיוון מערב, אנחנו רואים שבכביש הזה מתבזבזים – במהלך חודש מרץ בלבד התבזבו 65 אלף שנות אדם בבחינת בזבוז הזמן.

פאר ויסנר:

את הכימות הבריאותי עשיתם?

רותי אמיר:

אפשר לעשות את זה.

פאר ויסנר:

זה יותר מעניין משעות זמן.

רותי אמיר:

אפשר לראות כאן, למעשה אותו בזבוז זמן נאמד בכ- 277 מיליון שעות בשנה, ששווין, בהערכה של מחיר 20 שקלים לשעה הוא כ- 5.5 מיליארד שקל לשנה. בנוסף, יש לנו כאן עלויות תפעול ובנוסף כמובן יש עלויות סביבתיות כבדות מאוד.

פאר ויסנר:

כמה עולה הבריאות? כמה עולה למשק הבריאות?

רותי אמיר:

אנחנו בחנו חלופות גיאוגרפיות שונות, החלופה הקטנה ביותר היא חלופה שחלה על מרכז תל אביב, כולל הבורסה ברמת גן והאזור המרכזי של תל-אביב. חלופה בינונית שמגיעה עד כביש גהה במזרח כוללת את בני ברק, רמת גן, גבעתיים. וחלופה רחבה יותר שמגיעה עד כביש 5 בצפון כוללת גם את הרצליה ורמת השרון ומגיעה עד כביש 1 בדרום. לבקשת עיריית תל אביב אנחנו בוחנים כרגע גם חלופה עוד יותר רחבה, משה טיומקין ביקש מאיתנו לבחון.

כרגע אנחנו עוסקים בפיתוח מסגרת הערכה רב משתנית, שלמעשה מכמתת גם את ההשפעות הסביבתיות, גם את ההשפעות הכלכליות של כל אחת מהחלופה וממליצה באיזה חלופה לבחור. כפי שציינתי, החלופות גם מתייחסות להפעלה או בשעת שיא בוקר בלבד או בוקר ואחר הצהריים או כל היום, וגבהים שונים של אגרה מבחינת מחיר.

ביצענו מספר סקרים, סקרים של מקובלות ציבורית לראות מה תגובת הציבור לנושא הטלת האגרה, לרעיון האגרה. ורעיונות עם ראשי ערים ובכירים בממשלה לקבל המקובלות של רעיון האגרה.

בינתיים, המסקנות שלנו הן, שאגרת גודש בוודאי תביא לצמצום הגודש ולצמצום החשיפה ממפגעים סביבתיים. והפגיעה במערך שימושי הקרקע כנראה תהיה קטנה או שולית.

תושבי מרכז תל אביב – מתוך סקר מקובלות ציבורית – מביעים עניין, מביעים תמיכה ברעיון אגרת הגודש. צוואר הבקבוק, כפי שצוין כאן, הצורך בשינוי חקיקה ראשית.

היו"ר אופיר פינס-פז:

מה זה צוואר הבקבוק? מי עובד על שינוי חקיקה ראשית, מי מכין את הצעת החוק?

רותי אמיר:

יש כרגע יוזמה כזאת.

היו"ר אופיר פינס-פז:

מה זאת אומרת יש כרגע יוזמה כזאת?

ערן כהן:

יש הצעת חוק.

היו"ר אופיר פינס-פז:

ומתי אתם מכינים אותה כתזכיר הצעת חוק ממשלתית?

ערן כהן:

היא מגובשת כרגע בשיתוף עם משרד המשפטים, זה בדיון בין משרדי התחבורה, האוצר, משרד המשפטים.

היו"ר אופיר פינס-פז:

מה לוח הזמנים? משרד המשפטים פה? לא נמצא. יפה, תכיני לי מכתב לשר פרידמן.

רותי אמיר:

נקודה אחרונה, כפי שערן כהן ממשרד האוצר ציין, שהתקבולים של האגרה ישמשו לשיפורים בתחבורה הציבורית במטרופולין תל-אביב.

גדעון סיטרמן:

מתי את מסיימת את העבודה?

רותי אמיר:

בעוד חודשיים תסתיים העבודה.

תמר גנות:

אנחנו כמובן מברכים על הדיון ועל עצם העיסוק של לשים את נושא התחבורה על השולחן וחשיבות התחבורה הציבורית והפחתת השימוש ברכב פרטי. חשוב להדגיש, אגרת גודש כדי שתצליח, לא יכולה להיות עניין של גחמה אלא חייבת להיות חלק מתוכנית משולבת שתציע אלטרנטיבות אמיתיות, שלא תביא להעתקת הזיהום מאזור אחד לאזור אחר אלא שתהווה פתרון שיפחית את זיהום האוויר. בשביל זה חייבים לעשות את זה תוך כדי גיבוש אלטרנטיבות, זה לא יכול להקדים את הנושא הזה, אחרת זה לא יבצע את המטרה וזה יהווה גזירה שהציבור לא יכול לעמוד בה וטיפול על אותן אוכלוסיות מוחלשות.

היו"ר אופיר פינס-פז:

אגב, ארגונים סביבתיים נמצאים בוועדת ההיגוי?

גדעון סיטרמן:

כן.

רותי אמיר:

תמר קינן נציגת ה"ירוקים".

תמר גנות:

אני רוצה לציין, שיש תיקון חקיקה שהעבירה הוועדה לפקודת התעבורה, שמדברת על תנאים ותוכנית לצמצום זיהום אוויר מכלי רכב בערים, והיא קובעת מערכת של איזונים ובלמים כאלה, זאת אומרת, שזה יוכן תוך הוועדה המקצועית אבל החשוב ביותר, תוך שיתוף הציבור. זאת אומרת, שלא יביאו את זה לציבור כמשהו מוגמר ומוכן אלא שהציבור יהיה חלק מהתהליך. זה חלק משימוע ציבורי שיהיה פתוח להערות. התנאים האלה הם תנאים מקדמים הכרחיים, ובמובן הזה כדאי באמת ללמוד ממה שנעשה בלונדון, זה הצליח שם לא במקרה, זה הצליח שם כי קדם לזה תהליך ארוך מאוד של תוכניות מקיפות עם שיתוף הציבור וחוות דעת מקצועיות שלקחו בחשבון את ההשפעות.

גדעון לרמן:

אנחנו עשינו בדיקה ראשונית, אפשרות היפותטית של הטלת אגרת גודש, זאת לא תוכנית וזה לא מה שעשה משרד התחבורה שהתעסק בנושא בצורה רצינית יותר. אנחנו עשינו בדיקה ראשונית, תיאורטית יותר. אני אדבר על הנימוקים התיאורטיים להטלת אגרת גודש, על הרקע הבינלאומי, תראו מה קורה בלונדון ושטוקהולם באמצעים אמפיריים, רקע תנועתי, תחבורה ציבורית, זיהום אוויר, בדיקה כלכלית שעשינו לזה. והקשר לפריסת שימושי הקרקע וניתוח המשמעות של השימוש באגרת גודש, מה אפשר לעשות עם ההכנסות.

אגרת גודש נובעת מעודף ביקוש לנסיעות ברכב פרטי, בהשוואה להיצע שהמערכת יכולה לספק. המשתמש אינו משלם את כלל היעילות החברתית של נסיעתו, הכוללת את העלויות הנגזרות לכלל המשתמשים בדרך ואת העלויות לחברה בשל הגדלת זיהום אוויר ובעיות סביבתיות נוספות.

הערה למה שאמרת, אגרת גודש מגדילה את הרווחה ולא מורידה את הרווחה, ברגע שהיא נוטל. כלומר, היא תעזור גם לחלשים, אפילו שהם יצטרכו לנסוע בתחבורה הציבורית, שזה לא קללה.

מנגנון שהיה מחייב את הנוסעים בשעות השיא בעלות ישירה גבוהה יותר היה מביא להקטנת מספר המשתמשים במערכת הדרכים.

צריך לזכור, מטרת מערכת התחבורה היא להגדיל נגישות ורווחה כחלק ממדיניות כוללת של מרחב מטרופוליטן. התנאי להצלחה הוא פיתוח מדיניות כוללת המתבטאת בהגדלת צפיפות הבנייה בערים, הקמת מערכות הסעה המונים, כמו כן, גם הטלת אגרת גודש.

אם נסתכל על לונדון, באדום אתם רואים מה היה לפני הטלת אגרת הגודש, בכחול ובצהוב אתם רואים מה קרה כשהוטלה אגרת גודש. רואים את הירידה בכמות כלי הרכב הפרטיים הנכנסים לתוך מרכז העיר, ירדה מ- 200 אלף ל- 120 אלף באזור הטלת אגרת הגודש. התחבורה הציבורית, כולל המוניות, הגידול בהם היה שולי, זאת אומרת, לא שגדלה כמות המכוניות שהיתה בתוך העיר, הצפיפות בדרכים ירדה, כמות כלי הרכב הנכנסת לעיר ירדה וזה תרם למרכז העיר. אלה ממצאים אמפיריים לאגרה של 5 פאונד לאזור הישן של אגרת גודש.

מה שקרה באוטובוסים, כמות הנוסעים באוטובוסים שירדה בצורה מסורתית, כמו שירדת בארץ – בארץ כמות המשתמשים בתחבורה הציבורית גבוהה מאנגליה, מצרפת או מגרמניה – כמות המשתמשים ירדה במהלך שנות התשעים, ברגע שהוטלה אגרת גודש, כמות המשתמשים בתחבורה הציבורית בלונדון גדלה בצורה משמעותית. היה בעצם גידול בתוך יום.

שטוקהולם – עם שטח הרבה יותר גדול, יותר דומה לתל-אביב, כ- 300 אלף כלי רכב נכנסים לתוך מרכז העיר שבה הוטלה אגרת גודש, שם קל להגדיר את זה גיאוגרפית כי זה כמעט אי מרכז שטוקהולם, אתם רואים את הירידה של כמות כלי הרכב בכל אחת מהכניסות של אגרת הגודש. אני רק רוצה לומר, בלונדון אגרת הגודש היא קבועה, היתה 5 פאונד כשבדקנו את זה, היום זה כבר 8 פאונד כשהרחיבו את האזור במרץ. בשטוקהולם האגרה היא שונה, אתם רואים את

המחירים, המחירים שונים, בקרונות, אני לא רוצה להשוות את זה לשקלים, יש השוואה בדוח. אני רק אומר, בשטוקהולם זיהום האוויר בתוך העיר ירד ב- 15% ברגע שהופעלה אגרת גודש וזה במדידות אמפיריות.

מטרופולין תל-אביב, בשביל הבדיקה, הסתכלנו על החלוקה הסטטיסטית לטבעות וגזרות והנחנו שהשטח המסומן באדום, שהוא מרכז תל-אביב, הוא האזור שבו תוטל אגרת גודש.

הטלת אגרת הגודש במרכז העיר תפחית את מספר כלי הרכב הנכנסים ואת מספר כלי הרכב הנעים באזור הגבייה. אגרת הגודש תגדיל את סך המשתמשים באמצעי התחבורה הציבורית השונים, כאשר אנחנו כבר הנחנו שתהיה רכבת קלה.

השטח שאנחנו הנחנו שיהיה אזור הגבייה – קראנו לו אזור גבייה – אגרת חגורה, כפי שהגדירו קודם, הוא האזור שמסומן במפה שאתם רואים לפניכם, רחוב קיבוץ גלויות בדרום, ממערב לנתיבי איילון ועד דרך רוקח בצפון. זה האזור שהנחנו שבו תוטל האגרה. בשנת 2003 היו ספירות תנועה וראינו ש-325 אלף כלי רכב נכנסו במהלך היום.

שמואל בן-ארי:

איך יכול להיות שלתל אביב נכנסות פי שניים מכוניות מאשר ללונדון?

גדעון לרמן:

לונדון היא עיר של 7 מיליון תושבים, יותר מכל מדינת ישראל.

שמואל בן-ארי:

אז איך יכול להיות שרק 200 אלף מכוניות נכנסות?

גדעון לרמן:

אמרתי, למרכז, לאזור הגבייה בלונדון, אתה יכול לראות את המפה בדוח. ושטוקהולם למשל, שהיא קטנה יותר מלונדון, נכנסות 300 אלף מכוניות. הגבול של אזור הגבייה הוא לא לא העיר.

היו"ר אופיר פינס-פז:

השאלה, מהו אזור הגבייה בלונדון? נדמה לי שאזור הגבייה שאתם מציעים פה הוא יותר מדי גדול.

רותי אמיר:

אזור הגבייה המקורי בלונדון היה קטן יותר, לכן מספר הרכבים שנכנסים - - -

גדעון לרמן:

אזור הגבייה הוא קצת יותר מהסי-טי של לונדון. אזור הגבייה הוא הסי-טי, שפחות ממאה אלף כלי רכב נכנסים אליו. לונדון מורכבת מ-33 עיריות.

היו"ר אופיר פינס-פז:

אגב, שלאף אחד לא תהיה טעות, גם היום יש עדיין פקקים לא קטנים בלונדון.

גדעון לרמן:

אנחנו עשינו בדיקה תיאורטית על אגרה בשני מחירים, 25 שקלים ו-50 שקלים על האזור שאתם רואים במפה. כמות כלי הרכב שנכנסת נמוכה מכמות כלי הרכב שנכנסת היום לתל-אביב, אם תוטל האגרה בשנת 2020. אנחנו מדברים על הכניסות בין השעה שבע לשמונה, שזאת שעת השיא בבוקר, שבה כמות כלי הרכב הגבוהה ביותר הנכנסת לתל-אביב. אנחנו מסתכלים על כמות

הירידה בתנועה, הכניסות לאזור הגבייה, תהיה ירידה גבוהה בתנועת כלי הרכב. אל תשכחו שיש מכוניות שנוסעות בתוך אזור הגבייה, ואפילו אגרת גודש יכולה לעודד את הנסיעות האלה. אם אזור הגבייה גדול מדי, נסיעות כאלה יכולות לקבל עידוד. לכן אנחנו מדברים על זה שכמות הירידות בכניסות היא הרבה יותר גבוהה. הצפיפות בכבישים בתוך תל אביב יורדת בשיעור של 10%-15%, תלוי בגובה האגרה. המהירות הממוצעת של הרכב גדלה.

כניסות רכב לתל-אביב יש, אנחנו רואים מאיפה. בתחבורה ציבורית יש הבדלים בין כניסות של אוטובוסים בין עירוניים ואוטובוסים עירוניים.

זיהום אוויר - ירידה משמעותית בפליטת גזי חממה, וירידה נמוכה יותר בפליטת חלקיקים. גם בתוך כל המטרופולין יש שיפור בזיהום האוויר ולא רק בתוך מרכז תל אביב.

הכנסות מגביית אגרה - - -

היו"ר אופיר פינס-פז:

מה אתם מציעים שתהיה גובה האגרה?

גדעון לרמן:

25 שקלים ו-50 שקלים. אנחנו לא מציעים, בדקנו שתי חלופות ומה ייקרה מצב היפותטי אם תוטל.

היו"ר אופיר פינס-פז:

מי הציע 25 שקלים?

גדעון לרמן:

אנחנו בדקנו.

היו"ר אופיר פינס-פז:

אז הצעת 25 שקלים ו-50 שקלים.

גדעון לרמן:

הכנסות בערך מהוון להיום של פרויקט כזה, את בדיקת ההכנסות עשינו לפי נוהל פרט, זה נוהל שהפיץ משרד התחבורה לבדיקת פרויקטים תחבורתיים, אפשר להוריד אותו מהאינטרנט וכל אחד יכול להשתמש בו כדי לבדוק פרויקטים. פאר ביקש ממני, לקחתי את הנוהל פרט ותרגמתי אותו למונחים של אגרת גודש לפי נתונים קיימים. מדובר על 1.1 מיליארד שקלים לערך נוכחי בשנת 2006 ל-1.8 מיליארד שקלים הכנסות מגביית אגרה, תלוי באיזה גובה אגרה אנחנו בודקים.

פאר ויסנר:

אתה יכול לקחת את זה ככסף עתידי ולהשקיע מחר בבוקר בתחבורה הציבורית.

גדעון לרמן:

אלה הכנסות ישירות. התועלות מגביית אגרה – כאשר לא לקחנו מספיק את העלות של הגבייה עצמה שיכולה לעלות הרבה כמו בלונדון או מעט כמו בשטוקהולם – התועלות עומדות בין רבע לחצי מיליארד שקלים בערך נוכחי.

התועלת מהקטנת נזקי רעש היא כתוצאה מהקטנת השפעות הרעש על מחירי נדל"ן, הקטנת הפיצויים הנדרשים בגין מטרדי רעש, הגדלת הנכונות לשלם על מנת להפחית מטרדי רעש, הקטנת התמותה, הפחתת אשפוזים, שכיחות מקרי אסטמה, אנחנו מדברים על תועלות כאלה.

מה שחשוב לדעת, אם תל אביב היתה שומרת על מעמדה כמו ששמרה ב- 1995, התועלות מהאגרה היו גבוהות יותר. מאז חל מהלך של ביזור, אנשים לא נוסעים נסיעות ארוכות מפתח תקווה לתל אביב כל כך הרבה, אלא נוסעים מפתח תקווה לפתח תקווה, מפתח תקווה לראש העין או לרעננה, לעבוד בפארקי היי-טק, מה שלא היה קיים ב- 1995 ולכן התועלות של הטלת אגרת גודש נמוכות יותר. זה נכון גם לגבי רכבת קלה או לגבי כל פרויקט אחר. יש סקרי בית עבודה של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה שמאוששים את הדבר הזה וחשוב מאוד להשתמש בהם במודלים תחבורתיים.

היו"ר אופיר פינס-פז :

חברים, אנחנו חייבים לסיים את הישיבה כי המליאה התחילה.

אמיר זלצברג :

אפשר במשפט את עמדת המשרד להגנת הסביבה?

היו"ר אופיר פינס-פז :

לא, אני מצטער, המליאה כבר התחילה. ראשית, זאת היתה טעימה על רגל אחת, אני רוצה לומר לכם, שאני יוצא בתחושה לא טובה מהדברים שנמסרו בדיון, התחושה שלי, שיש הרבה דיבורים ומעט מעשים. מדברים על זה כבר יותר מדי שנים. גם העבודות שהוצגו הן עבודות יחסיות ראשוניות. המודל שהצגתם הוא מעניין מאוד אבל לגמרי וירטואלי. המודלים שהממשלה מדברת עליהם הם לגמרי ראשוניים. עבודה שהיתה אמורה להתחיל מ- 1999, לא היתה צריכה להיראות כמו שנראית היום, כמעט ב- 2009. אני חושב שזה צריך לקבל תנופה אחרת, סדר עדיפות אחר. נכון שזה גם קשור למרכיבים אחרים, ליכולת של התחבורה הציבורית לתת מענה, להרבה דברים, בסדר, אני לא אמרתי שמחר מפעילים, אבל מחר צריכים להיות מוכנים להפעלה. אנחנו רחוקים מאוד מלהיות מוכנים להפעלה. עוד לא הבנו מה אנחנו עושים עם הכסף שייגבה, לא הבנו מה המשמעות של סגירת האזור, לא הבנו כל כך הרבה דברים שצריכים לעבוד עליהם, שגם אם נרצה להפעיל את זה בעוד מספר שנים, אני לא רואה איך זה עובד. הנכס הכי גדול שיש לעניין הזה, שיש הסכמה לרעיון. אבל אחרי שאמרנו את זה, לא אמרנו יותר מזה כי יש אלף ואחת דרכים לבנות את הרעיון הלכה למעשה לתוכנית עבודה. נדמה לי שאנחנו רחוקים מאוד מהדבר הזה.

מה שאני רוצה לבקש ממך, אדוני מנכ"ל משרד התחבורה, בכובע שלך כיושב ראש ועדת ההיגוי, לתת לעניין הזה דחיפה גדולה יותר, לקבוע לוחות זמנים הדוקים יותר, לדבר על מסגרות הפעלה גם מבחינת הצעת חקיקה לכנסת, גם מבחינת תוכנית מתואמת עם מטרופולין תל אביב, קודם כל עם העיר תל-אביב, גם לקיחה בחשבון של כל האלמנטים שאנחנו רוצים לקחת בחשבון במסגרת התוכנית הזאת. אמרתי, לוועדה הזאת יש אינטרס מיוחד בנושא של הגנת הסביבה, בכל הקשור לזיהום אוויר ולגז החממה. הדבר הזה חייב להיות משולב אינהרנטי ודומיננטי בתוכנית, זה צריך להיות יעד מרכזי ומכריע בתוכנית. אני מקווה גם שהמשרד להגנת הסביבה הוא חלק מצוות ההיגוי. אבל מעבר לזה, זה לא רק עניין הגודש, חברים, עניין הגודש יש לו מטרות, יש לו מטרות כלכליות, אבל יש לו מטרות סביבתיות ויש לו מטרות באיכות חיים, יש לו אלף ואחת מטרות.

ברשותך, הייתי רוצה לקבוע דיון נוסף בוועדה בתוך שלושה חודשים, עם חזרת הכנסת מהפגרה. השאלה, מה אתם מעריכים שנוכל לראות עד אז? את הצעת החוק נוכל לראות עד אז?

גדעון סיטרמן :

אם תקרא גם לנציג משרד המשפטים, אני מניח שזה יעזור לנו מאוד.

היו"ר אופיר פינס-פז :

אני אוציא מכתב לשר פרידמן על העניין הזה.

גדעון סיטרמן:

יש עבודת מטה לממשלה. אני מקבל את לוח הזמנים, אם אפשר עד מחצית נובמבר, עד אז נבוא עם גיבוש התוכנית, פלוס לוחות זמנים לביצוע.

היו"ר אופיר פינס-פז:

אנחנו נקבע מחצית נובמבר, תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:11.