

י"ח בטבת התשע"ט  
26 בדצמבר 2018  
תש 2018-1675

**הנדון: רשת קווי מטרן במטרופולין תל אביב – תת"לים 101-103 – סיכום ישיבת ועדת היגוי ("קונגרס" שהתקיימה באכסניית בית וגן ביום חמישי, 13.12.18)**

**דברי רקע והסבר**

בשנת 2012 פרסמו משרדי התחבורה והאוצר מסמך מדיניות ארצי בנושא תחבורה ציבורית, שמסקנתו העיקרית היתה כי קיים פיגור משמעותי ברמות השירות וההשקעה בתחבורה הציבורית בישראל ביחס לעולם המפותח, ונקבעו בו יעדים אסטרטגיים לשיפור התחבורה הציבורית.

בעקבות זאת, בשנים 2012-2016 נערך תכנון, בהובלת ועדת היגוי של משרדי התחבורה והאוצר ולשכות התכנון של מחוזות תל אביב ומרכז, ובמסגרתו נבחנה מערכת התחבורה הציבורית במטרופולין תל אביב. מטרת העבודה היתה לבחון את תכניות הפיתוח לתחבורה ציבורית במטרופולין ומידת עמידתן ביעדים האסטרטגיים שנקבעו במסמך המדיניות, ולהציע בהן שיפורים. בסיכומו של ההליך, הוחלט על קידום 3 קווי מטרן, שיספקו את רמת השירות, הנגישות, הכיסוי והקיבולת הנדרשים כדי להגיע ליעדים האסטרטגיים והניידות במטרופולין תל אביב.

באוגוסט 2016 החליטה הממשלה בהחלטה מס' 1838, להטיל על חברת נת"ע לפעול לקידום תכנון לקווי מטרן כבסיס לשלב הבא בפיתוח מערכת הסעת המונים במטרופולין תל אביב, על בסיס העבודה המשותפת הנ"ל.

נת"ע ערכה בחינת ישימות ל-3 קווי המטרן שנבחנו בתכנית האסטרטגית, בחנה את החלופות השונות לכל קו על בסיס רשימת קריטריונים ובתיאום עם מחוזות תל אביב ומרכז במינהל התכנון, ובחרה תוואי מומלץ לכל קו, וכן מיקומים למתחמי הדיפו הנדרשים לכל אחד.

**מטרות הדין**

1. הצגת הליך העבודה התכנונית של נת"ע, מסקנותיו והתוואי המפורט של כל אחד מהקווים, לוחות הזמנים וההליכים הסטטוטוריים הצפויים.
2. שמיעת תגובות והערות המוזמנים.

**מהלך הדין**

יו"ר הוועדה, מר זאב בילסקי, פתח וברך על השקת הליך התכנון של המטרן שיעשה שינוי דרמטי באיכות החיים של מיליוני תושבים. במדינה שבא נמכרות כ-200 אלף מכוניות בשנה, המטרן הוא הפתרון העיקרי לגודש. מדובר בכ-140 ק"מ ולמעלה מ-100 תחנות ב-24 יישובים. מדובר בשורה חשובה למדינת ישראל ושר האוצר תומך בה. זה נעשה בהצלחה במקומות אחרים בעולם ומאמין שגם מדינת ישראל תצליח, כי אין לה ברירה אחרת. מודה לכל העוסקים במלאכה.

**מנכ"לית מינהל התכנון, גב' זלית זילבר** – מדובר במגה פרויקט הכי חשוב של השנים הקרובות, הביעה תקווה שיעבור לשלב הביצוע במהרה. אסור לעצור במטרן, ויש לדרוש ממשרד התחבורה לקדם תכניות נוספות להסעת המונים. מדובר בתכנית אסטרטגית שנערכה במשך כמה שנים. התכנית הנוכחית נותנת מענה לנדרש היום, אבל צריך כבר עכשיו להתחיל לתכנן מעבר לכך. מינהל התכנון מתחייב לתכנן באופן איכותי, יעיל ומהיר.

**סמנ"כל משרד התחבורה, מר קובי בליטשטיין**: מדובר ביום חג אמיתי. מטרת הפורום היא להירתם לפרויקט ולאפשר את יציאתו לדרך. פונה לראשי המחוזות והרשויות לראות במטרן מנוף לפיתוח ולא לכלות את הזמן בפרטים שוליים. הפרויקט יוכל לנוע ב-2030 אם כל הגורמים יאפשרו זאת.

**מנכ"ל נת"ע, מר יהודה בראון** – המפגש היום לא הגיע כלאחר יד אלא אחרי תהליך ארוך וסדור שנמשך שנים אחדות, בתיאום עם כל גורמי הממשלה. היום תוצג החלופה המומלצת. זו הזדמנות לנפץ אגדה אורבנית על כך שהתהליכים הסטטוטוריים במדינה נמשכים ללא סוף – הדבר כבר אינו כך. מודה לצוות המקצועי של הות"ל שמצליח לאשר תכניות ענקיות בפרקי זמן קצרים. יש אפשרות שהפרויקט יתממש תוך 10 שנים. נדרשים חקיקה ותקציב יעודיים. מדובר במוצר רב דורי ולכן אסור להיבהל מהסכומים הגדולים כי התוצרים ישרתו גם את הנינים שלנו. השירות הציבורי מחויב לענין.

**מתכנתת הוועדה לתשתיות לאומיות, גב' נאוה אלינסקי-רדאעי** – צוות הות"ל נרתם ללוות את הפרויקט החשוב הזה. הזמינה את נציגי נת"ע להציג את התכנית האסטרטגית ואת הרשת כולה.

**סמנכ"ל תכנון, נת"ע, מר ניר קוגל** – הציג את התכנית האסטרטגית הארצית לתחבורה ציבורית הכוללת יעדים לפי קטגוריות ומדדים למימושם ואת התכנית האסטרטגית לפיתוח תחבורה ציבורית למטרופולין ת"א שהציפה את הפערים הקיימים ברמת הכיסוי והנגישות ובעקבותיהם את ההמלצה על קידום רשת של 3 קווי מטר. הציג את החלטת הממשלה בדבר ביצוע בחינת השימות והסביר את ההבדלים בין אמצעי התחבורה הציבורית השונים.

**מנהלת קווי המטרו, גב' קרן כץ** הציגה את תהליך בחינת השימות שנת"ע ביצעה עבור כל אחד מהקווים (בחינת חלופות בתוך הפרוזדורים שנקבעו בתכנית האסטרטגית), את החלופות השונות לרבות הקריטריונים והפרמטרים לבחינה, את אופן פיתוח החלופות, את טיוב החלופה הנבחרת של 3 התוואים. הציגה את התוואי המפורט של כל אחד מהקווים וכן את מיקומי הדיפו.

**סמנכ"ל תכנון, נת"ע, מר ניר קוגל** - הציג את לוחות הזמנים השאפתניים למימוש התכנית ולביצוע הקווים. מועד צפוי להעברת התכניות להערות והשגות – מאי 2020, מועד סופי לאישור הממשלה לשלושת הקווים – דצמבר 2020.

**הערות המשתתפים**

שם / גוף, רשות	תוכן הערות
גיא קפלן, מתכנן מחוז מרכז	הפרויקט החשוב ביותר שיקום בעשרות השנים הקרובות ולכן חשוב לקדמו במהירות המרבית. מחוז מרכז סובל מעומסי תנועה כבדים והמטרו הוא חלק מהפתרון לכך. עם זאת, השירות של המטרו למחוז מרכז בשלב הזה הוא יחסית נמוך. הטבעת המשמעותית היא M3 והיא עוברת בעיקר במחוז ת"א וכמעט לא נכנסת למחוז מרכז. בחצי השנה האחרונה היינו שותפים לכמה ישיבות עבודה והצגנו חלופה שלדעתנו משפרת את הנגישות למחוז מרכז. תמ"א 48 בהוד השרון מקודמת על ידי מינהל התכנון עם אלפי יחידות דיור והמטרו חייב לעבור דרכה. כמו כן, אזורי תעסוקה בנוה נאמן, סגולה – אם המטרו לא יגיע אליהם הם לא יוכלו להתחרות באזורים אחרים. המטרו נותן עדיפות לאזורי תעסוקה קיימים שלא יכולים להתחדש במקום לשרת אזורי תעסוקה עתידיים. תחנת כפר סבא – M1 נכון לחברה לתחנת ניר אליהו של המסילה המזרחית. כמו כן, יש לחבר את מחנה רחבעם שעתיד להיות הבקו"ם. כמו כן – תחנה במזכרת בתיה תאפשר חיבור המטרו לבאר שבע. יש לבחון את המשמעות של המטרו בלוד והאם יחליף את הקו החום המזרחי.
רות רוז שמולביץ / מחוז ת"א	ברכה על העבודה המקצועית והמקיפה. המחוז יתמוך ויסייע ככל הנדרש. המחוז זקוק למטרו כמו חמצן לנשימה. שלחנו התיחסות מפורטת לנת"ע ולמשרד התחבורה. מבקשים שבמיקום התחנה יהיה טיוב נוסף ויתווספו כמה תחנות. לדעתנו יש כמה אילוצים מיותרים באורך הקווים בגלל ההיצמדות לתוואי דרכים מאושרות. אפשר לקצר את התוואי ובתקציב הזה להוסיף תחנות. 3 נושאים מרכזיים: חסר קו רביעי שיחליף את הקו הצהוב של הרק"ל שבוטל, שיחזק את גבעתיים - בני ברק - רמת גן ויגיע כציר אורך לתע"ש השרון ויש לתכנן

שם / גוף, רשות	תוכן ההערות
	אותו כבר עכשיו ולא בשלב הבא; להמשיך את M3 מערבה עד חוף הים לבת ים כמו בהרצליה; קישוריות לנתב"ג – M3 – צריך להיות חלק אינטגרלי מהקו. יש להוסיף תחנות בהרצליה בצומת סוקולוב-שדרי חן, בעמק ברכה M1, M2 תחנת מעבר לקו האדום אליפלט, דיזנגוף סנטר, ב-M3 צומת הרב קוק-ז'בוטינסקי הרצליה לצורך התחדשות השכונות הוותיקות.
חגי ירון, עיריית ת"א	מברכים על התכנית והתווית הקווים. מוקדם עדיין לדון במיקומי התחנות.
קיריל קוזיול, מהנדס עיריית ראשלי"צ	מברך את נתייע ואת העוסקים במלאכה, כל המדינה ועיריית ראשלי"צ זקוקים למטרו. הלו"ז יומרני וכדי לממשו צריך שיתוף פעולה יותר הדוק עם הרשויות ממה שהיה עד עכשיו. ראשון לציון מערב היא כמו עיר נפרדת עם 100 אלף תושבים והמטרו מתעלם ממנה. דווקא שם רוצים לעודד אנשים לעבור מרכב פרטי לתח"צ. צריך לבחון פתרונות לכך - אולי למשוך את M2 דרומה או עוד שלוחה ל-M3 או פתרון אחר - צריך לבחון. הדיפו המוצע בראשלי"צ הוא רע מאד מבחינת תכניות הפיתוח של העיר ומתנגדים לכך נמרצות. הערות פרטניות - צריך עוד תחנה במרכז העיר ושינויים מינוריים לגבי התוואי המזרחי של M1.
ליזי דלריצ'ה ראש המועצה המקומית, גני תקוה	המטרו הוא בשורת ענק לכל המדינה, אבל שכחו את גני תקוה שמתכננים בה אלפי יחידות דיור ואזורי מסחר משרדים.
סרגיי וולנסקי, מהנדס העיר, הוד השרון	מברך על המטרו. מצטרף לדברי גיא קפלן - דרך רמתיים בהוד השרון לא משורתת דיה, יש להאריך את הקו כך שישורת את תע"ש מזרח ואת תמ"א 48. החלק הצפוני של הקו נכנס לכפר מל"ל שיש בו רק כמה מאות יחידות דיור במקום להתחבר לרח' סוקולוב שיש בה גם תחנה.
תומר היימן, ראש אגף הנדסה עיריית רעננה	1. עוברים 2 קווים מקבילים במרחב ומרוב התנועות הן מקומיות. המטרו כולל 2 קווים שמובילים לת"א במקום קו מקשר. 2. דיפו - זו אבן הנגף ולכן כדאי להתחיל בתיאום איתנו. המיקום המוצע הוא על קרקע פרטית שמיועדת לבנייה. 3. התכנית צריכה להתייחס כבר מהשלב הראשון למפגש בין התשתית למרחב הציבורי.
בועז גמליאל, מהנדס העיר, נס ציונה	מברך על התכנית המצוינת. תאמנו עם נתייע את מיקום התחנות. צריך להפסיק לדבר על ה-BRT כי הוא מטיל מגבלות מיותרות. הראיה צריכה להיות כלל מערכתית וצריך לדבר גם על הטווחים הקצרים.
ארז טל, אדריכל העיר, רמת גן	מצטרפים לברכות, מדובר בתכנית מדהימה. עם זאת, התכנית מתעלמת מרמת גן, שיש בה רק תחנה אחת. לעיר יש 160 אלף תושבים עם פוטנציאל הכפלה. יש להוסיף תחנות במרקמים הוותיקים. ציר תעסוקות שמתחיל בעתידים - BBC - אצטדיון רמת גן - בורסה - לשקול כתוואי משנה. מצטרפים לדברי מחוז תל אביב לגבי תחליף לקו הצהוב. מבקשים לתאם איתנו כדי שנוכל להעשיר את צוותי התכנון.
נילי יוגב, מהנדסת המועצה דרום השרון	מבקשת רק תיאומים עם המועצה. אתמול היתה פגישה אחת, מבקשת להמשיך.

שם/ גוף, רשות	תוכן ההערות
ליאת בן אבן, עיריית אור יהודה	שמחים שאנחנו חלק מהקו ותומכים בקו לנתבי"ג. מתנגדים למיקום הדיפו בתחומם. היתה רק פגישה אחת עם נת"ע. מבקשים להמשיך ולהיפגש ולשמוע את החלופות שאנחנו מציעים.
עמירם סטורלוב אסטרטג התחבורה של ראש העין	יישר כוח. חשיבות גדולה לתיאום עם הרשויות. חסרה עדיין תחנה במרכז. חשוב לדבר על מה עושים בינתיים, במקביל.
אביבה מלכה, עיריית הרצליה	לא נערך מספיק תיאום, היתה רק ישיבה אחת שבה העברנו הערות. טיוב התחנות חייב להיעשות מול הרשויות המקומיות. במשולש התחבורה תמ"ל חנה חייבת להיות תחנה, גם בצומת הרב קוק וז'בוטינסקי, וגם תחנת רעננה צריכה לשרת את הרצליה. שירות גם לבינתחומי ולהרצליה צפון.
עדן הנדלמן עיריית לוד	ישבנו עם נת"ע לפני יומיים. הקו שנגמר אצלנו M1 מסתיים במרכז ליד העירייה אבל בצפון העיר מקודמת תמ"ל עם 2.5 מליון מ"ר תעסוקה ומסחר ויש להמשיך את המטרו לשם, ביחד עם הקו החום ותחנה נוספת ליד תחנת גני אביב. לחילופין מציעים להתחבר בקו ישר לחלופה לנתבי"ג.
שירה שפרכר, עיריית בת ים	מצטרפים לברכות. עם זאת, המטרו דילג על בת ים, רק תחנה אחת מגיעה אליה. M2 עוצר בוולפסון ומפספס את ציר הפיתוח של מזרח בת ים עם מאות אלפי מ"ר של מסחר ותעסוקה. מציעים להאריך את הקו מוולפסון דרומה עד קוממיות והצענו תוואי.
דוד קמחי, ממונה על תח"צ בפתח תקוה	מברכים את נת"ע, התכנית הוצגה לנו לפני יומיים. 270 אלף תושבים ואזורי התעסוקה הגדולים בארץ בקרית אריה וסגולה. מרחקי הליכה גדולים בין התחנות בהן מתבצעת החלפה וצריך לבחון פתרונות. לעירייה יש הרבה נתונים ומבקשים לשבת אתם.
יוסי לנדאו, עיריית כפר סבא	ברכות, מדובר בבשורה חשובה. ישבנו עם נת"ע וביקשנו כמה דברים. M1 נעצר בנקודה לא ברורה ולא ממשיך למסילה המזרחית.
שראל וינקלר אדריכל העיר רמלה	מצטרף לברכות. מבקשים לקדם את הקו החום של הרק"ל. ביקשנו שינוי מסוים בתוואי של המטרו בעיר, נאמר לנו שייבחן. מצטרף לבקשת עיריית לוד לחיבור לנתבי"ג.
רונית מזר, מנהלת אגף תכנון ארצי	עבודה מרשימה ויפה. לגבי מיקומי הדיפו – רובם בשטחים פתוחים – האם יש כוונה לקרות אותם ולאפשר שימושים נוספים מעל?
יונתן בר סימן טוב, ממונה מחוז מרכז משרד הפנים	מברך על הדיון. מצטרף לאמירות בדבר חיבור לכמה שיותר אזורי תעסוקה. למשל אזור תעסוקה צפוני בלוד, נתבי"ג, רג"מ, צומת ביל"וי, ראש העין, כפר קאסם. אף רשות ערבית לא מחוברת למטרו. בשלב התכנון נכון לכלול את הקו, אפשר להחליט על שלביות ביצוע.
עמי אלמוג, סגן מתכנן מרחב ת"א, רמ"י	מברכים על התכנית היפה. העברנו את הערות מחוז ת"א לנת"ע. מבקשים המשך תיאום לצורך שיפורים. מבקשים לקבל את הקבצים. נושא תיאום התשתיות לא ברור לנו ומבקשים עוד פרטים. ההערה לגבי קירוי מתחמי הדיפו נכונה. תומכים ברוב הערות מחוז ת"א של מינהל התכנון.
שחר ניצן, חח"י	כמותכנן, מברך על העבודה. שאלות – לא היתה התייחסות למתח החשמל, תה"רים וכו'. אם נדרש – צריך לשלב בתכנית קווי חשמל. יש לתאם כמה שיותר מוקדם. יש כאן הזדמנות של ציר תשתית שעובר בעיר וצריך לבחון אם אפשר לשלב בו תשתיות נוספות.

שם / גוף, רשות	תוכן ההערות
	בגלל אורך הפרויקט יהיו הרבה מאד ממשקים וחציות של תשתיות אחרות וכדאי להתחיל תיאום בנושא מוקדם ככל האפשר.
אסף וסרצוג, אגף תקציבים	מלווים את התהליך ומכירים אותו. פונה לות"ל – עלו הרבה הערות, צריך לדעת לאזן בין כל האינטרסים אבל הלו"ז הוא קריטי וצריך לעמוד בו. פונה לרשויות המקומיות – ה-BRT הוא דוקא הפתרון הזול, המהיר והיעיל. הוא דורש לוותר על זכות דרך. אנחנו נתמוך בכל רשות שתצצה בכך.
קובי בליטשטיין, משרד התחבורה	ספרתי את כמות ה"אבלים" שנאמרו על ידי המשתתפים, וצריך לצמצם אותם. כולם צריכים להירתם כדי לקדם את התכנית. קווי ה-BRT הם פתרון מצוין וקורא לרשויות לשחרר זכויות דרך.
מירב מורן, דה מרקר	מאחלת לכולנו שהתכנית תתממש. כולם מדברים על תוואים אבל מה שחשוב הוא התחנות. מבקשת לקבל מנת"ע את מספר התחנות שבהן יש החלפה וקישוריות. האם כל הקווים יהיו תת-קרקעיים או שיעלו על פני הקרקע במקומות מסוימים? זו שאלה קריטית ולא היתה התייחסות אליה. קווים עיליים משעעים את העיר. הערה כללית – בכל העולם יש ירידה בכמות השימוש בתח"צ תת-קרקעית. האם מתמודדים עם השאלה גם כאן? 200 מיליארד ש"ח – מה מקור הכסף?
חיים ליברמן, נציג משרד השיכון	שמח שהקו הוא תת-קרקעי. לבחון אם גם מתחמי הדיפו יכולים להיות בתת-הקרקע. לא הוצג נתון לגבי אורך הנסיעה בכל קו מתחילתו עד סופו.
סמנכ"ל תכנון נת"ע, ניר קוגל	השיב לשאלות ולהערות: הרשת לא נבחנה בחלל ריק אלא מתוך הסתכלות על מערכת שלמה שכוללת גם את הרק"ל ואת הרכבת הכבדה. יש מערכת היררכית של רשת ארצית, מחוזית ומקומית. גם אם רשות מסוימת לא קיבלה מטרו זה לא אומר שהוא לא משוררת על ידי רשת התח"צ. טיוב מקומות של תחנות – יש הבדל בין הערות המבקשות להזיז מעט את התחנות לבין בקשות לתוספת תחנות. כל תוספת תחנות מורידה את מהירות הנסיעה ואת השירות לנוסעים. דיפו – נושא הבניה מעל הוא מורכב וידרוש התייחסות בהמשך. לגבי המיקומים – כולם רוצים את הקו אבל אף אחד לא רוצה את הדיפו, ואי אפשר למקם אותו מחוץ למרכזי הערים. מרחב האפשרויות הוא לא אינסופי. הקו רובו ככולו כמעט ב-100% הוא בתת-הקרקע, העליה לקרקע היא לא במרכזי הערים. תחנות אינטר מודאליות – הנושא הוצג במצגת. התיאום יימשך בהליך התכנון. מהירות הנסיעה הממוצעת היא 45 ק"מ לשעה. בודדים נוסעים מקצה לקצה בכל קו. הרשת מאפשרת ל-60% מהאוכלוסייה להגיע ממקום המגורים למקום התעסוקה בעד 60 דקות.
יו"ר הוועדה, מר זאב בילסקי	מודה שוב לנציגי נת"ע על העבודה היפה. בטוח שיימשך הקשר והתיאום עם הרשויות המקומיות תוך הקשבה לכולם. מקווה שהדיונים שיתחילו בקרוב בות"ל יסתיימו תוך שנתיים ושתוך 7 שנים המטרו יפעל.

רישום:  
ליטל ידן, ראש צוות תכנון

**השתתפו:**

זאב בילסקי – ראש מטה הדיור ויו"ר הות"ל  
 דלית זילבר – מנכ"לית מינהל התכנון  
 יהודה בראון – מנכ"ל נת"ע  
 נאוה אלינסקי - רדאעי – מתכנתת הות"ל, מינהל התכנון  
 ליאת דופור - דרור – סגנית מתכנתת הות"ל, מינהל התכנון  
 ליטל ידן/ לינור לנקין/ אייל קליידר/ גליה בן שוהם/ רון רקח – צוות הות"ל, מינהל התכנון  
 רונית מזר – מנהלת אגף לתכנון ארצי, מינהל התכנון  
 אילנה שפרן – מנהלת אגף תחבורה, האגף לתכנון ארצי, מינהל התכנון  
 עדי סילברמן – מנהלת תחום תחבורה, האגף לתכנון ארצי, מינהל התכנון  
 מיכל מריל – מנהלת אגף א', אגף לתכנון מקומי, מינהל התכנון  
 רות רז שמולביץ' – מ"מ מתכנתת מחוז תל אביב, מינהל התכנון  
 ולדיסלב ברש – יועץ למחוז תל אביב, מינהל התכנון  
 גיא קפלן – מתכנן מחוז מרכז, מינהל התכנון  
 עדית קרמר - סגנית מתכנן המחוז (פרוייקטים לאומיים), מחוז מרכז, מינהל התכנון  
 יוסי גמליאל/ ארז שעני/ רותם מרינוב – ותמ"ל, מינהל התכנון  
 ניר קוגל – סמנכ"ל תכנון, נת"ע  
 אלי כהני - מנהל אגף סטטוטוריקה ורישוי, נת"ע  
 קרן כץ – מנהלת קווי מטר, נת"ע  
 דנה ענר – מנהלת מחלקת סטטוטוריקה, נת"ע  
 חוה יוסף - מנהלת מחלקת רישוי והיתרים, נת"ע  
 קובי בליטשטיין – משנה למנכ"לית משרד התחבורה  
 עירית שפרבר – מנהלת אגף תכנון תחבורתי, משרד התחבורה  
 אורית פאיס – חברת וועדה, משרד ראש הממשלה  
 יואב צלינקר – חבר וועדה, המשרד להגנת הסביבה  
 אלעד לב – חבר ועדה, משרד הפנים  
 תמיר כהן - חבר ועדה, רכז תשתיות אגף תקציבים, משרד האוצר  
 עמית שטאובר – חבר ועדה, משרד האוצר  
 אורנה להמן – חברת ועדה, משרד התחבורה  
 אייל רוסו – סגן מנהל אגף תכנון ארצי, רמ"י  
 אפרת לוינשטיין - תכנון מחוז ת"א, רמ"י  
 עמירם אלמוג - סגן מתכנתת מרחב ת"א, רמ"י  
 מרינה ירמונוב - יועצת תכנון, רשות מקרקעי ישראל  
 אפרת תמיר - משרד הבטחון  
 עינת פלדמן - סגנית מהנדס תנועה ראשי, נתיבי ישראל  
 שירה שפרבר - ס. מה, עיריית בת ים  
 מוטי קסלמן - מנהל אגף תשתיות, עיריית הוד השרון  
 יואב רוביסה - אדריכל העיר, עיריית הוד השרון  
 חגי קול - מהנדס המועצה, מועצה מקומית אזור  
 אורית פאיס - כלכלנית, משרד ראש הממשלה  
 ואדים קראסיק - בזק  
 עופר סלעי - מנהל פרויקטים  
 אור לוסטינגר - סטודנטית (צוות פיתוח מחוז מרכז)  
 עומרי קולט – משרד הפנים מחוז מרכז  
 נילי יוגב - מהנדסת וועדה מקומית דרום השרון  
 פרץ אוסנברג - מהנדס העיר, עיריית רעננה  
 תומר היימן – ראש מינהל הנדסה, עיריית רעננה  
 סרגיו וולינסקי - מהנדס, ועדה מקומית הוד השרון  
 יואב רוביסה - אדריכל העיר, עיריית הוד השרון  
 גלית הוד - מ' מח' תחבורה, עיריית הוד השרון  
 נורית כספית – יועצת תנועה לעיריית הוד השרון  
 עליזה זיידלר גרנות - מהנדסת העיר, עיריית רמת גן  
 ארז טל - אדריכל העיר, עיריית רמת גן  
 בועז גמליאל - מהנדס העיר, עיריית נס ציונה  
 עמירם סטרולוב - אסטרטג תחבורה, עיריית ראש העין  
 גלעד אורן - מנכ"ל מנהלת הסכם הגג, עיריית אור יהודה  
 ליאת בן אבו - מהנדסת העיר אור יהודה  
 מיטל לוי - מנהלת מחלקת תחבורה, עיריית ראש העין

צבי ירס - יועץ תנועה, אמאב תחבורה  
 עמית קליר - אמאב תחבורה  
 שראל וינקלר - אדריכל העיר, רמלה  
 קיריל קוזיול - מהנדס העיר ראשון לציון  
 שרון שפר - אדריכלית העיר ומנהלת אגף תכנון, עיריית ראשון לציון  
 חגי ירון - ראש מינהלת הרק"ל, עיריית תל אביב  
 אסף חיוקה - סטטוריקה, נתיבי ישראל  
 תמי בולר - מנהלת מחלקת סטטוריקה, נתיבי ישראל  
 עוז זכריה - עיריית אור יהודה  
 פבל זינגרמן - עיריית אור יהודה  
 בן וינשטיין - אדריכל המועצה, מועצה גני תקווה  
 ערן חמו - מהנדס מועצה, גני תקווה  
 ליזי דלריציה - ראש המועצה, גני תקווה  
 עליזה זיידלר גרנות - מהנדסת העיר, עריית רמת גן  
 סימון אלכס, רמ"י  
 בעז פוקס - מנהל יחידת פרויקטים וקידום, רכבת ישראל  
 מירי הירש - מנהלת תכנון מסילות, רכבת ישראל  
 יניב ברקו - ממ"ח תשתיות, קצא"א  
 מיכה קוטלר - יועץ סטטוטורי  
 עמרי קולט - מנהל תחום פיתוח כלכלי  
 ענבר שור - מטה הדיור תכנון ושיווק  
 יפתח סומך - משרד ראש הממשלה  
 גיא חייט - מהנדס אזרחי, מקורות  
 לילך רדזי-שילוח - מתאמת סטטוטורית, מקורות  
 לירי כנען - אגף תכנון, דירה להשכיר  
 אבישי עובד - אגף תכנון, דירה להשכיר  
 בקי שליסלברג - ראש אגף תכנון אסטרטגי, נתיבי איילון  
 תהל וקסלר - מנהל תחום תכנון אסטרטגי, נתיבי איילון  
 סימוני מזרחי - מהנדסת העיר לוד  
 עדן הנדלמן - עוזרת מהנדסת העיר, לוד  
 דורון עמית - מנהל תחום תכנון, החברה הכלכלית לוד  
 בן מיוסט - מנכ"ל החברה הכלכלית, עיריית לוד  
 גבי דוברון - עיריית לוד  
 יוסי לנדאו - סגן מהנדסת העיר, עיריית כפר סבא  
 גורי נדלר - אגף תכנון, הרשות להתחדשות עירונית  
 חיים ליברמן - מהנדס ראשי - תנועה וכבישים, משרד הבינוי והשיכון  
 גירמי בן שלום - תכנון ואנרגיה, החברה להגנת הטבע  
 ויויאנה מניצקי - מנהלת אגף תנועה, פתח תקווה  
 דוד קמחי - יועץ תחבורה ציבורית, פתח תקווה  
 מרינה ירמונוב - יועצת תכנון, רמ"י  
 דורון לביא - עוזר סמנכ"ל, משרד התחבורה  
 איתן טי - ראש אגף תקציבי פיתוח, משרד התחבורה  
 ישראל ליכטיד - רכז תשתיות, האוצר  
 יובל אביגדור - רפרנט תשתיות, משרד האוצר  
 דיגו ברקן - מפקח מחוז תל אביב, רשות העתיקות  
 ענבר אשכנזי - משרד החקלאות  
 שחר ניצן - תכנון סטאטוטורי, חברת החשמל  
 עו"ד ענבל קנקה - מנהלת אגף מקרקעין, נת"ע  
 אבירן עטרי - ממונה אגף מקרקעין, נת"ע  
 הגר בן שלמה - מתכנתת, בת ים  
 אביבה מלכה - מנהלת אגף תשתיות ותנועה, עיריית הרצליה  
 מלי לוי - מתכנתת, המשרד להגנת הסביבה  
 נעמה מגורי כהן - מתכנתת סביבתית מחוז מרכז, המשרד להגנת הסביבה  
 חווה רון - יועצת, חח"י  
 ערן בן עזר - מנכ"ל, י.ס.פ מטעי הדר  
 מרב מורן - עיתונאית דה מרקר



הוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל)



**תפוצה:**  
משתתפים  
מוזמנים