##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 26**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

יום רביעי, י"ח בסיוון תשס"ו (14 ביוני 2006), שעה 10:00

**סדר היום**:

**המחדלים שגרמו לאסון תאונת הרכבת בבית יהושע.**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

משה כחלון – היו"ר

רוברט אילטוב

גלעד ארדן

אבישי ברוורמן

אליהו גבאי

יצחק וקנין

יעקב כהן

יורם מרציאנו

רונית תירוש

יצחק אהרונוביץ

אבשלום וילן

**מוזמנים**:

ישי טלאור - מפקח על התעבורה, מחוז מרכז, משרד התחבורה

ולדימיר סימון - מנהל תחום פיקוח כלכלי תאגידים, משרד התחבורה

עופר לינצ'בסקי - מנכ"ל רכבת ישראל

ניר הרוש - רכז תחבורה אגף החשב הכללי, משרד האוצר

סנ"צ מאיר אור - ראש מדור תאונות דרכים, המשרד לביטחון פנים

בינת שוורץ - סמנכ"ל תכנון וביצוע, מע"צ – החברה הלאומית לדרכים

ירדן ערמון - מהנדס הוועדה המקומית, מועצה אזורית חוף השרון

אהרון בז'רנו - ראש מועצה אזורית חוף השרון

אריה זייתוני - ראש מועצת בנימינה

גבי בן הרוש - יו"ר מועצת המובילים והמסיעים

דוד כוכבא - מנכ"ל מועצת המובילים והמסיעים

עודד שאולוף - חבר הנהלה, איגוד קציני הבטיחות והתעבורה

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**:

תמר פוליבוי

##### 

המחדלים שגרמו לאסון תאונת הרכבת בבית יהושע

היו"ר משה כחלון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום המחדלים שגרמו לאסון תאונת הרכבת בבית יהושע. כמו שאנחנו יודעים, לפני יומיים קרתה תאונה מצערת, שגבתה את חייהם של חמישה אנשים והותירה כ-90 פצועים. אנחנו כמובן משתתפים בצער המשפחות ומאחלים איחולי החלמה מהירה לפצועים. אין ספק שמדובר בתאונה מחרידה, אחת החמורות שידעה המדינה. באופן טבעי, כל תאונת רכבת, גם בגלל המסות של הנוסעים וגם של המתכת, היא תאונה מחרידה.

חבר הכנסת גלעד ארדן ביקש מהוועדה לקיים את הדיון, וכמובן שנענינו לו. מטרת הדיון היא לקבל הסברים מהגורמים הרלוונטיים, וכן לבדוק בפרספקטיבה לתאונות האחרונות, מה צריך לעשות היום כדי למנוע את האסונות הבאים.

אבשלום וילן:

יש גם תאריך, יוני 2007...

היו"ר משה כחלון:

שלא נדע, לא צריך לפתוח פה לשטן. התדירות הזאת היא תדירות מחרידה, ולכן אני חושב שזאת ההזדמנות עבורכם כאנשי הרכבת, אנשי התשתיות ואנשי המשרד לביטחון פנים לומר לוועדה או לעם ישראל דרך הוועדה הזאת, מה אתם מתכוונים לעשות ומה הסכנות שעומדות לפתחנו. האם אנחנו הולכים לקראת אסונות נוספים? אני אאפשר לחבר הכנסת ארדן, יוזם הדיון, לפתוח.

אבשלום וילן:

האם שר התחבורה הוזמן לדיון?

לאה ורון:

משרד התחבורה הוזמן לדיון, תמיד באמצעות השר, והשר שנמצא בכנסת שקל האם להגיע לדיון. יתכן שהוא עוד יגיע.

גלעד ארדן:

תודה, אדוני היושב ראש. אני קודם כל רוצה להודות לך על היענותך ועל קביעת הדיון המהיר בנושא הזה. אני חושב שאי אפשר להמעיט בחשיבות של הבטיחות של הנוסעים ברכבת ישראל. גם כך נהרגים בכבישי המדינה כ-500 אזרחים בממוצע בכל שנה.

ממשלת ישראל החליטה להשקיע סכום של כ-25 מיליארד שקל לטובת פיתוח רכבת ישראל בשנים הבאות. אבל דווקא ועדת הכלכלה, שאחראית על המדיניות התחבורתית במדינת ישראל, חייבת לוודא שהכסף מושקע לא רק בפיתוח, בהוספת קווים ובשדרוג המסילות, כדי שאפשר יהיה לנסוע מהר יותר ובנוחות רבה יותר, אלא גם שאנשים יגיעו בחיים, כי אם אנשים לא יגיעו בחיים, אין שום טעם להשקיע ברכבת ישראל ואין שום טעם להשקיע בדבר.

אני ביקשתי את הדיון לא במטרה לחפש פה אשמים. הוקמה ועדת חקירה, שיהיו לה הכלים לחקור עדים ולמצוא מי פעל כראוי ומי לא פעל כראוי. כיוון שאתם, אדוני מנכ"ל הרכבת, ממשיכים להסיע כל יום עשרות אלפי נוסעים, אנחנו בוועדת הכלכלה צריכים לקבל תשובות מאוד ברורות לכמה שאלות, כי אחרת אולי כדאי לעצור את תנועת הרכבות כבר עכשיו. דומני שאמרת באיזושהי מסיבת עיתונאים שכינסת, שאתה לא בטוח שהתאונה הבאה תימנע. יכול להיות שצריכה לצאת מפה קריאה לשר התחבורה לעצור את תנועת הרכבות ולעשות את מה שצריך, עד שנוכל להבטיח שאדם שעולה לרכבת ייצא ממנה בחיים.

אני רוצה שתנסו לענות על מספר שאלות, שאותי הטרידו מאז התאונה הזאת. לפני כשנה, לאחר התאונה ברבדים, כינסתי ישיבה של ועדת משנה למאבק בתאונות הדרכים. ניסינו להבין מה היו הכשלים שגרמו לתאונה. לא צריך להיות גאון הדור, כדי להבין שזה קשור לעובדה שאין הפרדות מפלסיות או אין מחסומים. לאחר מכן היה נתון שהוצג בפני ועדת הכלכלה ובפני הציבור, שאמר שהיעד הוא להגיע להפרדה מפלסית בכל מקום שיש חצייה של פסי הרכבת, אבל קודם כל יש 30 מקומות מרכזיים שבהם ההפרדה המפלסית היא היעד הדחוף ביותר. לצערי הרב, בית יהושע הוא אחד מאותם 30 מקומות.

כשאני ניסיתי לברר מה קרה מאז התאונה האחרונה ברבדים עד לתאונה האחרונה בבית יהושע, מסתבר שלא הרבה. אנחנו לא באים לחקור פה, האם האשמים הם גורמי התחקור או הרכבת. השאלה היא איך אנחנו יכולים עכשיו לוודא שזה לא יקרה שוב בגלל חוסר בהפרדה מפלסית. האם אדוני המנכ"ל אתה ממליץ להפסיק את תנועת הרכבות באזורים מסוימים, מכיוון שאין בהם הפרדה מפלסית שמסכנת חיי אדם?

אדוני יושב-ראש הוועדה, אולי במקום לסמוך על משרד התחבורה, שלא מוכיח את עצמו, כדאי שהוועדה תקבע כנוהל קבוע, שפעם בחודש בא מנכ"ל הרכבת ומדווח לנו על התקדמות ההפרדות המפלסיות, כי מה לעשות, אם אנחנו נמשיך לסמוך על פקידי משרד התחבורה ומשרד הפנים, כנראה שלא יהיו לעולם הפרדות מפלסיות.

בהנחה שעד עתה אין הפרדות מפלסיות, מדוע אין לכם מערכת מצלמות בכל מפגש בין מסילה לדרך, שמראה לחדר הבקרה האם עלה שם איזשהו רכב. אם גם אי אפשר לעשות מערכת מצלמות כזאת, מה הבעיה עם כל התקציבים שיש היום לרכבת להוסיף 50 או 100 תצפיתנים במשרה מלאה. נדמה לי שיש 117 נקודות חיתוך בין מסילה לבין דרך. מה לעשות, זה עולה הרבה כסף, אבל מדובר בחיי אדם. תפקידו של התצפיתן הזה לא יהיה רק לשלוח למשטרה את מספרי הרכב כדי שיגישו דוחות, אלא תהיה לו מערכת קשר בלתי תלויה, והוא יוכל ללחוץ על אזעקת חירום. ראינו בסרטים לפני הרבה שנים, שכאשר יש מצב חירום ברכבת, הנוסע יכול ללחוץ על כפתור, שמחייב את הנהג לעצור. למה אין דבר כזה לתצפיתנים שלכם? למה אי אפשר להעסיק תצפיתנים בכל מפגש כזה, שתהיה להם מערכת קשר בלתי תלויה?

בוועדה שחקרה את אסון רבדים, הייתה המלצה שבהתקרבות למפגשים, תהיה האטה של הרכבת ממהירות של 140 קמ"ש למהירות שמאפשרת מהר יותר לעצור, אם יש מקרה חירום. במסיבת עיתונאים, אמרת שהדבר הזה יפגע בלוחות הזמנים של הרכבת. בעיניי, התשובה הזאת לא מקובלת. אני אשמח לשמוע, למה אתה חושב שעמידה בלוחות הזמנים יותר חשובה מהבטיחות של הנוסעים.

בתאונה האחרונה ברבדים בדקנו את העבירה של חציית פסי רכבת בניגוד לחוק, או תוך ניסיון לגנוב מחסום. יש תופעה ידועה של ונדליזם, שבמדינת ישראל כל מחסום נשבר בממוצע ארבע או חמש פעמים בשנה. כדאי שתדעו שזאת עבירה, שבספר החוקים של מדינת ישראל היא אחת העבירות התעבורתיות הכי קשות. יש עליה עונש מינימום של חודש מאסר בפועל. אני שאלתי את משטרת ישראל לפני שנה, כמה דוחות היא הגישה בעניין הזה. לא כל כך קשה להציב מארבים של ניידות ליד מסילות. נכון שאולי צריכה להיות בעתיד משטרת רכבות, אבל עד אז אי אפשר להפקיר את ביטחון הנוסעים. שאלתי כמה דוחות הגישה בנושא הזה בשנת 2004, שנה לפני התאונה ברבדים. הנציג שלכם פה בוועדה לא ידע לתת לי את התשובה. אני חוזר ושואל את אותה השאלה. לאחר אסון הרכבת ברבדים עברה שנה וקרה אסון נוסף. כמה דוחות הגשתם על העבירה הכל כך חמורה הזאת נגד נהגים שחצו את מסילת הברזל בניגוד לחוק, שעברו כשהרמזור האדום מהבהב. כמה דוחות הוגשו וכמה אנשים הועמדו לדין בגין העבירה הזאת?

אני חושב ששאלתי את כל השאלות שרציתי לשאול. שוב אני אומר, שאני לא בא להאשים אף אחד. אני חושב שאנחנו חייבים את התשובות האלה לציבור. אם שר התחבורה לא יודע היום את התשובות, לפחות לחלק הקריטי של השאלות, אני קורא לו - ואני מציע שזאת תהיה ההחלטה של הוועדה - לעצור את תנועת הרכבות בישראל, לפחות עד שיוכנסו המצלמות והתצפיתנים. תודה.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת ארדן, אולי אני אשיב לך, ואז תבין למה משטרת ישראל מגישה כל כך מעט דוחות. אתה יודע מה העונש על חציית מסילה, כשאין לך יכולת לסיים את החצייה?

גלעד ארדן:

לפי סעיף 65, חודש מינימום בפועל עד שלוש שנות מאסר.

היו"ר משה כחלון:

מייד נבדוק את סעיף 65. אני יכול לומר לך שחציית אוטומוביל במפגש מסילת ברזל לא סלולה באספלט - תקנה 57 - עונש ארבע נקודות ו-750 שקל קנס. כניסה למפגש מסילת ברזל, כשאין יכולת להמשיך בנסיעה - תקנה 65 - שש נקודות וקנס 500 שקל. עקיפה כשהראות לקויה לפני מסילת ברזל - תקנה 47 - עונש שמונה נקודות וקנס 500 שקל. זאת בדיחה אחת גדולה, זה חוסר פרופורציה משווע בין חומרת העבירה לבין הקנס או העונש, כי אדם שנכנס למסילת ברזל, כשאין לו יכולת לצאת משם, לא מסכן רק את עצמו, וראינו את זה. לכן אני מצפה גם מהמשטרה וגם מהפרקליטות לבקש החמרה בעונשים.

יצחק אהרונוביץ:

לא זאת השאלה.

היו"ר משה כחלון:

אדוני הסמפכ"ל לשעבר, תהיה לך אפשרות לדבר, אבל לא עכשיו. אני חושב שאין פרופורציה בין חומרת העבירות לבין העונשים. אני מציע שתשקלו את זה בהמשך. אנחנו נתחיל בדיון.

##### אבישי ברוורמן:

אדוני היושב ראש, חבריי חברי הכנסת, החברים שיושבים פה, לפני שבוע ישבנו פה ודנו על נושא בעיית החשמל. דנו אתמול בוועדת הכספים על נושא העוני ונדון על זה בכנס קיסריה. המצלמות סביבנו עכשיו, אבל כשייגמר הסיפור הזה, נשב כאן עוד שנה ועוד שנה. מה הבעיה בישראל? כיש אירוע, יש כותרות ודרמה, ואחרי זה אין עבודה מסודרת לתיקון.

אני רוצה לדבר ספציפית לגבי הרכבת. אני אדם ששנים רבות תמך במהפכה של הרכבות בישראל. אני חושב שאם ישראל הולכת להיות מעצמה כלכלית, מדעית וטכנולוגית שהפריפריה נמצאת בה, היא צריכה לרשת את כל הארץ ברשת רכבות ובמקביל להקים מרכזי תעסוקה גדולים בנגב ובגליל. לזה צריכים תקציבים. אנחנו רוצים שני דברים: כמו שאנחנו רוצים לרשת את הכבישים, אבל להגיע למצב שלא נהיה המובילים בתאונות הדרכים, אנחנו רוצים מערכת רכבות, שידידי ראש המועצה זייתוני לא יצטרך חדשות לבקרים לראות מה קורה סביבו.

אני זוכר שכאשר חנכתי יחד עם ראש הממשלה לשעבר אריאל שרון את תחנת הרכבת שיזמתי ליד האוניברסיטה, לצערי זה היה בדיוק שבוע לאחר האסון הגדול שהיה ברבדים. כמו שאמרנו, בהסתברות חיובית יהיה אסון נוסף - כולנו יודעים את זה פה - כמו שיהיה משבר נוסף בחשמל. הדברים האלה בהסתברות קורים, ולכן השאלה היא במה תהיה הישיבה הזאת שונה מכל הישיבות האחרות. היא תהיה שונה מכל הישיבות האחרות, אם הכנסת ה-17 תשנה את סדרי העבודה שלה.

ידידי יושב הראש, כמו שאמרנו לגבי החשמל ולגבי העוני, וכמו שגם אמר חבר הכנסת ארדן, עלינו להתחיל לקיים דיונים יסודיים גם בלי תקשורת, עם מערכת בקרה ואכיפה, בהם הכנסת לוקחת יוזמה לא רק כשקורה אירוע ואז מדברים פסון דה פרלה ופרלה דה פסון, אלא עוקבים וגורמים למערכת הביצועית לשנות את התנהגותה.

לגבי המערכת הביצועית, יש פה שני דברים שצריך לשים לב אליהם. ראשית, אין ספק שעם תקציבי העתק שאנחנו הולכים להשקיע במערכת הרכבות בישראל - ואני תומך בזה לכל אורך הדרך - השיפור ברמת הבטיחות חייב לקבל עדיפות. כשאני תומך בקיצוץ תקציב הביטחון - כפי שהיה במצב מפלגת העבודה - ברור לי שהביטחון יהיה אותו ביטחון, אבל נוריד איזה F-15 ונתחיל לטפל בבטיחות ברכבות, בנושא העוני וכולי, כי יש רק תקציב אחד.

לכן אדוני היושב ראש, אני מציע שנשמע את המומחים שבקיאים בדבר, כי אי אפשר להאשים תמיד את הפקידים, כמו שאי אפשר להאשים את פקידי האוצר. הפקידים הם אנשים מסורים. התפקיד שלנו בכנסת שונה יהיה גם להביא להם תקציבים, אבל גם להפנות את התקציבים לא רק לבנייה. אני אומר בכאב, שיושב ראש אגודת הידידים של אוניברסיטת בן-גוריון, שרה תדמור, גם קיפחה את חייה באותה תאונה איומה, כשפתאום היא איבדה שם את חייה. לכן התפקיד של משרד התחבורה ושל ועדת הכלכלה הוא להתחיל תהליך, שבו מעבר לדיון היום אנחנו נספק לכם משאבים, אבל אתם תתחילו לפעול עם כל הרשויות למען תחבורה שיש בה בטיחות.

יצחק אהרונוביץ:

אדוני היושב ראש, חבריי חברי הכנסת, האורחים, מנכ"ל הרכבת, אותי מעניין מה הלקחים שהופקו בעקבות האירוע ברבדים. האם הייתה הפקת לקחים? להבנתי, לא הפקנו לקחים. הוזכר פה נושא מהירות הנסיעה והפיקוח על אותם צמתים. זאת שאלה שצריך לשאול ולדבר עליה.

יומיים אחרי האסון הכבד קשה לנו להניח את הדברים על השולחן, כאשר ועדת חקירה אחת או שתיים עובדות כרגע בשטח. אל לנו להטיל אצבע מאשימה כלפי הרכבת. אנחנו יודעים כרגע על אותו נהג שגרם לתאונה. מוקדם מדי להסיק מסקנות. אחרי שהוועדה תשמיע את קולה ותפיץ אותו ברבים, אני מציע להתכנס פעם נוספת ולדבר על הלקחים עצמם, כי כרגע אנחנו שומעים גרסאות שונות, ואני לא יודע איזו גרסה היא נכונה. דיברנו, לדוגמה, על לוח הזמנים, אבל זאת רק דוגמה אחת. יכול להיות שהרכבת עבדה בצורה יעילה, אבל נגרמה תאונה ואנשים קיפחו את חייהם.

רכבת ישראל היא גורם אחד. איפה הגורמים הנוספים? הנהג הווטרינר רק מייצג את אוכלוסיית הנהגים. יש נהגים שמשתוללים בכבישים ומבצעים עבירות קשות מאוד.

גבי בן הרוש:

אנחנו פה.

יצחק אהרונוביץ:

אני לא מדבר כרגע עליכם, אלא על כלל הנהגים. צריך לבדוק, איך מונעים את ההשתוללות ואת ההרג. אסון גדול יכול לקרות כל רגע. צריך לבדוק את המפגש במסילת הברזל בין רכב לבין רכבת. אני אומר שאנחנו קצת ממהרים. צריך להציף את הדברים, אבל לא למהר לקבל החלטות.

יש דברים שצריך לעשות מחר בבוקר, או שהיו צריכים לעשותם אחרי אסון רבידים. ראשית, עניין המחלפים הדו-מפלסיים. מה קורה עם האישורים מוועדות התכנון? האם זה מוביל לאסון הבא?

ראיתי ושמעתי שהכנסת מכ"ם לרכבת יכולה לגרום לנהג הקטר לקבל התראה ולבלום את הרכבת. זה לא משנה אם זה קורה ב-50 שניות, בדקה או בדקה ו-20 שניות. זה עולה כסף, אבל חיי אדם עולים יותר.

אפשר לדרוש ענישה יותר מחמירה, אבל בואו נראה את האכיפה. במקרה אנחנו מדברים כרגע על השאלה האם היה תצפיתן. אם תשאל אותי, מחר בבוקר צריך להיות שוטר או ניידת באותם מחלפים שיש בעיות, וזה לא מעניין אותי אם מדובר על עבודה בשכר או לא.

גלעד ארדן:

אז זה כן חשוב, למה אתה אומר שזה לא חשוב?

יצחק אהרונוביץ:

לא, אני מדבר כרגע על התצפיתן. צריך להיות שם אדם עם סמכות, שיכול לעצור ולרשום דוח, ואחר כך יכול להפנות אותו לבית המשפט. אם אעשה בדיקה, כמה דוחות הגישה המשטרה על מעבר באדום, תראה שזה בטל בשישים. זאת לא הבעיה. יעשו את זה מהר בדיוק לאחר האסון, אבל כמה דוחות הוגשו לאורך השנה? שואף לאפס, כי אין שוטרים ומתעסקים בדברים אחרים, חשובים לא פחות. לכן צריך להציב שם ניידת מחר בבוקר, ולוודא שתעמוד שם ניידת ותיתן מענה כל זמן שיש תנועת רכבות. כל עבריין שחוצה את המסילה, צריך מייד להיעצר ולהיות מובא לבית המשפט. זה פתרון הביניים עד שיהיה מחלף וימצאו את הפתרונות.

היו"ר משה כחלון:

חבר הכנסת אהרונוביץ מציע להעמיד ניידת ליד כל מחלף שמהווה סכנה.

יצחק אהרונוביץ:

ניידת, שוטר או כל דבר אחר שייתן פתרון ביניים, עד שיימצא פתרון, ולא להשבית את תנועת הרכבות.

גלעד ארדן:

למשטרה אין כסף. יש כשל שמשטרת התנועה כפופה לשר לביטחון פנים, שבכלל לא נושא באחריות על תאונות הדרכים. כל פעם שצריך לקצץ כסף מהמשטרה, קודם כל מקצצים במשטרת התנועה, ואתה יודע זאת טוב ממני. לרכבת יש כסף, למה שהיא לא תעמיד תצפיתנים? עם כל הכבוד לאכיפה ולענישה, שהן מאוד חשובות, יותר חשוב למנוע את התאונות.

יצחק אהרונוביץ:

לא ירדת לסוף דעתי. עזוב את התצפיתן ואת השאלה האם הוא עושה את עבודתו. תן לאדם בעל סמכות להיות שם. אם למשטרת ישראל אין כסף, לרכבת יש כסף, ואם לרכבת אין כסף, שהממשלה תממן. לי יותר חשוב שהרכבת לא תתהפך.

גלעד ארדן:

נכון, אז התצפיתן יכול להודיע.

יצחק אהרונוביץ:

אתה ראית פעם את התצפיתנים האלה? אני אספר לך איך הם. אתה אומר תצפיתן וחושב שאתה פותר את הבעיה. לטעמי, לא.

אריה זייתוני:

באתי לכאן היום במקרה. ראיתי באינטרנט בלילה אב שכול, שבנו נהרג ברכבת ואמר שמתקיים דיון בוועדת הכלכלה. אמרתי שאסע לכאן ואביע את דעתי. אני רוצה לספר לכם סיפור מאוד חשוב. בנימינה חיה בצילה של הרכבת מיום הקמתה. הרכבת הייתה בבנימינה עוד לפני שהייתה בנימינה. הרכבת חוצה את היישוב בנימינה לשניים, עם כל מה שכרוך בזה.

לפני שמונה שנים נבחרתי לתפקידי. הייתה תוכנית שיסגרו את המחסום בתוך בנימינה ויעשו מעבר דו-מפלסי, קראו לזה מעבר צפוני. אני היום לא בא להאשים רק את הרכבת, למרות שיש לי הרבה טענות נגד הרכבת. אני חושב שהדברים צריכים להתבהר פה פעם אחת ולתמיד.

לפני תשע שנים המועצה המקומית, יחד עם הוועדה המקומית לתכנון ובנייה, הפקידה תוכנית, שעלתה מיליון שקל, לכביש עוקף צפוני בנימינה. אחרי שעשינו סקר תנועה, הגענו למסקנה שכדי להוציא את המשאיות ממחסום הרכבת ולהוציא את התחבורה מהמקום הכי מסוכן בעולם, יש לעשות מעבר צפוני.

אני מזכיר שהתוכנית הוגשה לפני תשע שנים. במשך תשע שנים יש סחבת בלתי רגילה בוועדה לתכנון ובנייה צפון חיפה. אני יכול להראות לכם תיקים עבי כרס של התכתבות. אותו מתכנן היה בעד המעבר כאשר הוא היה בוועדה המקומית, וכשהוא עבר לוועדה המחוזית הוא היה נגד המעבר, בגלל דבר שהוא קרא לו "מסדרון אקולוגי".

אבל אחרי שהופעלו לחצים ואחרי שנהרג הילד - דרך אגב, בתאונה שקרתה לפני יומיים נפצעה בת כיתתו של אותו ילד שנהרג - והתנהלה מלחמה קשה והתערבות של שר התחבורה ומנכ"ל משרד התחבורה, ישבה הוועדה הצפונית וקיבלה החלטה להפקיד את התוכנית. אני מודיע לך שאם זה ייגמר בעוד 10 שנים, אני בולע את המטאטא הראשון שתציגו בפניי. אני הבאתי את זה וצילמתי, כדי שתעיינו בזה.

לפני תשע שנים עוד לא הייתה מסילה שנייה. אנחנו צפינו מה יקרה, כשתהיה מסילה שנייה, כאשר כל שבע דקות תעבור רכבת ויכול לקרות אסון. מי שטוען שאסון ברכבת הוא קל, לא יודע על מה הוא מדבר, כי כרגע נהרגו חמישה, אבל אלה יכולים להיות מאות. זה דבר שלא יכול להיות צפוי, כי הרכבת איננה יכולה לעצור.

היו"ר משה כחלון:

מה עם הפצועים שנשארו בכיסא גלגלים?

אריה זייתוני:

כאשר הרכבת הקימה את המסילה השנייה, אני אישית הוצאתי צו נגד מנכ"ל רכבת ישראל ונגד הפעלת המסילה השנייה, וזכיתי. משרד התחבורה אמר לי: תקבל את זה, תקבל הכול, רק אל תעצור את הרכבת, ואני האמנתי לו. היום במקום ללכת אתי, הוא רב אתי. הטענה שלי נגד הרכבת היא שהיא רוצה ללכת לקראת הקהל, לא לטובת היישוב והרכבת. לכן אני מודיע לכם שחייבים לעבוד בשיטת הול"ל, שתקום ועדה שתוך שלושה חודשים תתחיל לעבוד - כי הכסף קיים - ותתחיל לבנות מעברים עיליים ותת-קרקעיים ותפתור את בעיות הבטיחות של הרכבת. נכון שרכבת זה כלי שאי אפשר לעצור אותו ושזקוקים לו לטובת כלכלת המדינה, אבל כרגע הוא יכול לגרום לאסון. אי אפשר לעצור את האסון בגלל הנהגים, בגלל הרכבת ובגלל המחסומים, ולכן אני רוצה לחלק לכם את החומר הזה, כדי שתבינו מה הבעיה האמיתית. לא יקרה דבר, אם לא נבנה מייד מעברים עיליים ותת-קרקעיים לפתרון הבעיה. כל היתר זה דיבורים, חיישנים ותצפיתנים לא יעזרו.

רונית תירוש:

אני אדבר בקצרה, כי מרבית הדברים החשובים נאמרו. כל אחד מהדוברים אומר במפורש שהוא לא מאשים ולא מפנה אצבע מאשימה. זו באמת מילה קשה ובוטה, אז אני אגדיר את זה קצת יותר בעדינות, אבל אני כן רואה אחריות בלעדית של הרכבת לאסון. זאת האחריות שלה, שהיא צריכה להביא נוסעיה בבטחה ולא לגרום לכך שאנשים ייהרגו.

אנחנו לא נולדנו היום במדינה הזאת. כולנו מכירים את ההתנהלות. אומר כאן מר זייתוני שהוא יבלע מטאטא, אם זה ייגמר תוך 10 שנים. יודעים את הבעיות בתוכנית בניין ערים, יודעים את הבעיות בוועדות השונות. לכן כדרכי, אני אומרת שתמיד צריך תוכנית לטווח קצר ולטווח ארוך. לטווח ארוך נחכה למטאטא.

עופר לינצ'בסקי:

למה נחכה למטאטא? אולי נעשה משהו במקום לחכות למטאטא? אולי תקבלי כאן החלטה, שכל מועצה תוכל להוציא צו מיידי, במקום לחכות למטאטא?

רונית תירוש:

אדרבה, אם צריך להפנות אצבע מאשימה למשרד ממשלתי כזה או אחר, למשרד הפנים על שלוחותיו בוועדות וכולי, אנחנו כאן בשביל לסייע.

עופר לינצ'בסקי:

אז תסייעו.

רונית תירוש:

אני לא ראיתי את הרכבת מתייצבת כאן ותובעת לעשות כך או אחרת.

עופר לינצ'בסקי:

תאמיני לי שאנחנו נתבע אותם.

רונית תירוש:

לא היום, אחרי האסון השני והשלישי.

הזכירו כמה מהדוברים כאן, חברי הכנסת ארדן ואהרונוביץ, את נושא המצלמות. אני יודעת שלפני חצי שנה הייתה חברה ישראלית שפנתה אליכם. אני קראתי בעיתון, שהיו גם חברות זרות.

עופר לינצ'בסקי:

תראי לי חברת רכבות אחת בעולם שמשתמשת במצלמות, אחרי זה נמשיך.

רונית תירוש:

תראה לי חברת רכבות אחת שמשתמשת בתשתית אנכרוניסטית כמו במדינת ישראל. אז עד שיעשו הפרדה מפלסית, יש פתרון ביניים.

עופר לינצ'בסקי:

זאת ההצעה שלך? מצלמות?

רונית תירוש:

בוודאי.

עופר לינצ'בסקי:

זה לא רציני.

רונית תירוש:

אתה יודע מה? אם אתה כאיש מקצוע - ואתה איש מקצוע רציני מאוד - יודע להציע משהו טוב יותר לטווח קצר, ואם חסר אפילו כסף לרכבת, מה שאני לא בטוחה, יש ועדת כספים. אני לא ראיתי שמפעילים את הלחץ הזה. לכן אני חוזרת להתחלה, האחריות מוטלת עליכם. תבואו לכאן, תגידו מה אתם צריכים ואנחנו נסייע, אבל אני לא ראיתי שאתם עושים את זה.

יורם מרציאנו:

אני מברך את חבר הכנסת גלעד ארדן על קיום הדיון החשוב הזה, אבל יחד עם זאת, יש פה איזו מנטרה שחוזרת על עצמה. כמו שאמר חברי אבישי ברוורמן, אחרי כל תאונה ואחרי כל אירוע אנחנו מתכנסים, ואני בספק מה אנחנו נעשה בעוד שבוע או בעוד שבועיים עם אותו עניין.

אתמול נכחתי בישיבה אחרת בוועדת הפנים ואיכות הסביבה של הכנסת, שקשורה בנושא אחר לגמרי, בעניין הבנייה הבלתי חוקית. ישבו שם נציגי מנהל מקרקעי ישראל, שהציגו תוכניות, שהעבירו אותן לוועדות התכנון כבר לפני שמונה, תשע ועשר שנים, ואם היו דנים בהן ומאשרים אותן, הייתה נמנעת בנייה בלתי חוקית בהרבה מאוד מהמקומות בארץ. נכח בישיבה גם חברי יצחק אהרונוביץ. והנה רק אחרי הריסת בית, איזושהי תאונה, או איזשהו אירוע בחברת החשמל, כולנו יושבים פה וכולנו גם מאשימים. יש לנו, לישראלים, איזה מן אופי כזה מייד להצביע באצבע מאשימה כלפי כולם ולחפש את האשמים. אני מודה שאינני מומחה לתחבורה. אני צריך לתת פתרונות, כדי שלא תקרה תאונה נוספת וכדי שבעוד שנה, כשאני אשב פה, לא אצטרך ביוני לחכות לתאונה הבאה, כי מבחינתי חודש יוני הפך לחודש שחור מבחינת רכבת ישראל.

ראיתי פה התכתבויות של מנכ"ל הרכבת, ואני מודה אדוני המנכ"ל ששמעתי אותך הבוקר בקשב רב במסיבת העיתונאים שלך. מנכ"ל הרכבת, שהוא מנכ"ל חדש שנכנס לתפקידו מייד אחרי התאונה הקודמת, אמר: תנו לי את האישורים הנדרשים בוועדות התכנון, ואעמיד רכבת בסטנדרטים דומים לכל הרכבות בעולם, שבהם רכבת לא תתנגש עם מכונית. הנה הפתרון, ואנחנו באים לפה ומחפשים את האשמים. הוא מוכן להתחיל מחר בבוקר, כל מה שצריך לעשות זה למנוע את החסמים שמופיעים בוועדות התכנון.

אדוני יושב ראש הוועדה, על מנת להיות אופרטיביים ומעשיים, אני מציע שאתה תמנה ועדת משנה לתיאום, ביצוע ומעקב מול ועדות התכנון, כדי להביא אחת ולתמיד לפתרון של הבעיות האמיתיות האלה, וכדי שבעוד 10 שנים מר זייתוני, חברי הטוב, לא יצטרך לאכול את המטאטא.

גלעד ארדן:

ועד אז? מה נעשה עד שיהיו הפרדות מפלסיות?

יורם מרציאנו:

מנכ"ל הרכבת ייתן את הפתרונות, כי אמרתי לך שאני לא מומחה לעניין הזה, אבל אני חושב שהפתרון שלך לקרוא לשר התחבורה לעצור את הרכבות פופוליסטי מדי.

גלעד ארדן:

להיהרג זה גם פופוליסטי.

יורם מרציאנו:

חבר הכנסת גלעד ארדן, גם נהרגים בתאונות דרכים, בואו נשלול לכולם את רישיונות הנהיגה.

אבשלום וילן:

כאשר הגיע לפה דוח שיינין על תאונות הדרכים, רצו להוציא את ה-400 מיליון שקל מהאזרחים, כי הממשלה לא הייתה מוכנה לממן את זה. מה קרה עכשיו? ב"מכירה הכללית" לפני שבוע, בזכות סיעת "ישראל ביתנו" קיבלו 100 מיליון שקלים למאבק בתאונות הדרכים. ניגשתי לשר האוצר, ושאלתי אותו: האם המאבק בתאונות דרכים שייך לחבר הכנסת ליברמן או לכל הבית ולממשלה? האם לא צריך 400 מיליון שקל ולא 100? או שאתם פועלים בתחום או שלא. אבל זאת חלמאות, סגנון של מסחרה, שפעם בשנה זורקים 100 מיליון. אם יש בעיה של רכבת, טפל בה. יש תוכנית לאומית של דוח שיינין, שעלותה 400 מיליון שקל. גם אתם לא בסדר, כי אתם השתתפתם במשחק המטופש הזה, חבר הכנסת אהרונוביץ.

יצחק אהרונוביץ:

מה זה קשור לדיון? תן פתרונות לרכבת. מה אתה רוצה? 100 מיליון שקל נתנו לטובת תאונות הדרכים, לטובתך ולטובת עם ישראל.

אבשלום וילן:

זה סתם לצבוט את הלחיים, זה הדיון.

גבי בן הרוש:

מישהו צריך לדבר בשם הנהגים, כדי שהדיון הזה לא יהפוך לדו-שיח של חרשים. אני הייתי בחוץ לארץ כשקיבלתי טלפונים, שמסרו שהרכבת התנגשה במיכלית. אני כבר דמיינתי כמה מאות הרוגים בקרונות. אחרי אסון רבדים, אמרתי לשר התחבורה הקודם: מינית ועדה שתבדוק את עצמה, זו אותה ועדה שדיברה והנה המסקנות. תפסיקו להיתמם כולם, הרכבת קיבלה מעל 20 מיליארד שקל. הרכבות הן מהירות היום ושקטות והכפילו את המסילות, אבל התשתית נשארה אותה תשתית של שנות ה-40 ו-50.

אני חבר בוועדה לתכנון עם הרכבת. הוצאתי את אנשי הוועדה המהנדסים לשטח, וראינו שהמחסום יורד בתשע שניות, והמשאית עוברת ב-14 שניות, מה אתם רוצים מאתנו? המחסום יורד על המשאיות.

כל פעם יש כמעט אסון וכמעט אסון וחמישה הרוגים, וכל הרוג הוא הרוג, אבל לכל משאית יש הגבלה של 20 טון לחומרים מסוכנים, מבלי להיכנס לערים. הרכבות לילה לילה חוצות את הערים ואת היישובים עם 1,000 טון. אירוע אחד מחסל לא עיר אחת, אלא כמה ערים יחד. הרכבת עוברת את רמת-גן, תל-אביב וחיפה, האזור המאוכלס במדינה. רבותיי, הגיע הזמן שתעצרו באמת את הרכבות. יש אוטובוסים, יש מוניות.

גלעד ארדן:

זה פופוליסטי, אל תגיד את זה.

גבי בן הרוש:

לא יכול להיות שכביש 6, כביש אגרה, ריק משעה 11:00 בלילה עד 6:00 בבוקר. אם נהג משאית עם אלפי טונות חומרים מסוכנים לוקח כדור או משתכר, או אם יש אירוע חבלני שבו משאירים פרייבט ומסתלקים מהמסילה, רכבת משא לא מסוגלת לעצור, כאשר תראו מה קרה עם רכבת נוסעים ששוקלת בסך הכול פחות מ-50 טון. יש בעיה אמיתית, שאין לרכבות בלמים במדינת ישראל, וצריך לעשות לזה סוף. תודה.

עופר לינצ'בסקי:

בוקר טוב, אני רוצה להתחיל ברמה קצת יותר אישית, ולדבר גם בשמי וגם בשם רכבת ישראל ועובדי רכבת ישראל, שעושים לילות כימים כדי לתת מענה למצב שאליו נקלענו. ראשית, השתתפותנו בצער משפחות ההרוגים. איחולי החלמה מהירה לכל הפצועים. אנחנו נעמוד מאחוריכם, לא נשאיר אתכם לבד, נטפל עד כמה שאנחנו יכולים בסיטואציה הזאת, שהיא מאוד בעייתית.

אני מודה לך, אדוני יושב ראש הוועדה, שבחרת לקיים את הדיון הזה. גם בעיניי הוא מאוד חשוב. אני מבקש שתקיימו דיונים כאלה אחת לתקופה. אני באמת חושב שלחץ ציבורי יכול לאפשר את פתרון הבעיה - אם כי לא בצורה הרמטית - יותר מהר.

רכבת ישראל לא חוסכת בשום אמצעי שאנחנו מכירים - אם זה אמצעי טכנולוגי, רדארים, משגיחנים, שלא יכולים לעצור רכבת, הם לא הארי פוטר, הם לא קוסם, אין להם מקל קסם שהם יכולים לעצור רכבת.

גלעד ארדן:

אל תזלזל, בבקשה, במה שאמרתי. אפשר להודיע במכשיר קשר. תענה על השאלה הזאת, אל תעשה צחוק מההצעה שלי. אני טיפש ולא מבין למה תצפיתן שרואה שרכב עלה על מסילה, לא יכול לסמן במירס לחדר בקרה, כדי שיורה לנהג לעצור. אני מדבר על מערכת מירס נפרדת רק לצורך בטיחות. אל תעשה אותי טיפש, תענה לי על זה.

עופר לינצ'בסקי:

אף אחד לא עושה אותך טיפש.

גלעד ארדן:

אתה מציג את השאלה כמגוחכת, אבל היא לא מגוחכת, עם כל הכבוד.

עופר לינצ'בסקי:

נתחיל בזה שמספרים לי על מצלמות.

גלעד ארדן:

תענה קודם לעניין התצפיתנים, אל תיקח את הדיון למצלמות.

עופר לינצ'בסקי:

נדבר על תצפיתנים. גם אם תראה לי חברת רכבת אחת בעולם שפועלת עם משגיחנים, תצפיתנים, פקחים, או אגב שוטרים, שיכולה לעצור - - -

##### אליהו גבאי:

אתה משווה את זה למצב בעולם הגדול, אבל זו לא אותה סיטואציה.

עופר לינצ'בסקי:

אני מתכוון להסתכל לכם ולציבור בעיניים ולהגיד מה אנחנו עושים ומה הפתרונות ארוכי הטווח שלנו. להערכתי, זו תוכנית ארוכת טווח, שלא הייתה במשך 58 שנות קיומה של מדינת ישראל. אנחנו צריכים סיוע כדי שזה יקרה, ואתן דוגמה או שתיים. שאף אחד לא ישלה את עצמו, אם נציב משגיחנים, מחסומים, רמזורים ומוקד חירום, כמו שהיה במקרה הזה, וכן מצלמות בחלק מהתחנות, התראות כאלה ואחרות ורדארים - ורוב האמצעים האלה לא קיימים בשום חברת רכבת - הפתרון שלהם מוגבל. אם הבאנו כדוגמה את המשאיות רק לפני דקה, רכבת אחת מחליפה 60 משאיות סמיטריילר שנוסעות בכבישים. צריך להבין שבשורה התחתונה אסור לשפוך את התינוק עם המים.

אני חושב שכל אחד מכם מבין, שרכבת ישראל מוסיפה לכלכלה ולבטיחות. היא בכל זאת בטוחה יותר מכל משאית, אוטובוס או פרייבט. זה לא אומר שאין בעיה במפגשים. יש בעיה במפגשים, היא קיימת. אני לא יודע מה אמרו לכם בעבר, אבל אני אומר לכם שהיא הכי בטוחה שיש ויש בעיית בטיחות במפגשים וצריך לנסות לטפל בה. זה לא זבנג וגמרנו. מה שלא נעשה במשך 58 שנה אי אפשר לעשות מהיום למחר, ואני לא אמכור לכם סיפורים. אל תעלבו, אבל אני אדרוש מכם להתייצב לימיננו ולקבל החלטות, שיאפשרו לנו להרים את התוכנית. אין בעיה ברמת התקציב, יש לנו שני מיליארד שקלים - וזה לא היה מאז ומעולם - כדי להרים 102 מחלפים, מעל 131 מפגשים שיש היום.

יורם מרציאנו:

הנה בא אדם שאומר שאין לו בעיה תקציבית, בוא תעזור לו.

עופר לינצ'בסקי:

במקום שאני לא צריך עזרה, אני לא מבקש את העזרה. איפה שאני צריך - אני מבקש, אבל אז אני דורש אותה. ניקח את מחסום רבדים כדוגמה. הייתי שם, למרבה הצער, באופן כמעט סמלי, בדיוק במועד שבו אירעה התאונה בבית יהושע. ביום השנה לתאונת רבדים מצאתי לנכון להיות שם בדיוק בנקודה הזאת, ושם תפסה אותי ההודעה - צחוק הגורל או אכזריות הגורל. לידיעתכם, מחסום רבדים כבר לא קיים, יש גשר שפועל, אבל גם לאורך הציר הדרומי סגרנו בערך 15 מפגשים, הרמנו גשרים, כל אחד מהמפגשים מטופל. זה לא אומר שאין מפגשים אחרים, שבהם אנחנו תקועים. דיבר ראש מועצת בנימינה, אז בואו נדבר על בנימינה.

גלעד ארדן:

האם אתה יכול לענות לי למה תצפיתנים לא יעזרו ולמה התצפיתן הלך ב-10:00?

עופר לינצ'בסקי:

אני אענה לך, אבל תן לי להגיע לעניין המהותי. מע"צ מתוקצבת בעניין הזה וגם רכבת ישראל. הוגשה תב"ע בדצמבר 1998 להקמת גשר שם בבנימינה צפונית, מרכזית, דרומית. אמרתי את זה לכולם, גם אמרתי את זה לראש המועצה: אדוני הנכבד, אתה תיתן לי אישור לדרומית, למרכזית, לאמצעית, לצפונית, למה שאתה רוצה, אני נותן כאן התחייבות ציבורית שבשנייה שאני אקבל היתר בנייה לדרומית, למרכזית או לצפונית, יהיו שם הטרקטורים. הוצאנו מכרז, יש לנו תכנון, יש לנו תקציב. אתה סיכמת אתי רק בחודש ינואר השנה, שתיתן לי היתר בנייה זמני למחסום הדרומי והמרכזי. האם נתת את זה? תן לי למרכזית, תן לי לדרומית.

אריה זייתוני:

את כל המשאיות הכבדות עם חומר הנפץ לא תכניס לבנימינה, עם כל הכבוד - - -

עופר לינצ'בסקי:

אני דורש מכל מועצה מקומית, מכל ועדה מחוזית, לרבות הוועדה המחוזית שהזכיר קודם ראש מועצת בנימינה, הוועדה המחוזית חיפה, היום לקבל היתר בנייה בכל אחד מהמפגשים: בית יהושע, בנימינה, פרדס חנה, עתלית. יש כ-30 מפגשים לאורך הציר הזה, זאת לא רק בעיה של בית יהושע.

יצחק אהרונוביץ:

אפשר לקבל נתונים?

עופר לינצ'בסקי:

בטח שאפשר לקבל נתונים.

##### אבישי ברוורמן:

צריך להוריד חסמים.

עופר לינצ'בסקי:

אני נותן כאן את התחייבותי, שכמו שעשינו בציר הדרומי, בכל מקום לאורך הציר הזה - שזה הציר הכי בעייתי במדינת ישראל - שאני אקבל היתר בנייה או תב"ע, הטרקטורים יהיו מייד בשטח ואת התקציב אני אשים. אני דורש מכם בכל מקום כזה לתת לי את היתר הבנייה.

אני לא רוצה שייווצר ולו הרושם הקל ביותר לגבי התצפיתנים, שאנחנו לא נותנים תשובה למשהו. זה נמצא אצל מע"צ בתוכנית החומש, אגב מתוקצב גם כן. אותו מפגש בבית יהושע מתוקצב. הוא גם הוציא הודעה לעיתונות לפני יומיים, שב-29 ביוני מתפרסם מכרז של 120 מיליון שקל, ובעיית התקציב נפתרה, יש להם הכסף. בצד השני של העניין, יש לנו שנתיים עד שהגשר יהיה בנוי. אני שוב אומר לכם בגילוי לב גם את היתרונות וגם את החסרונות, גם את התוכנית שלנו שהיא מאד פרקטית ועתירת התקציבים, שבאמת לא הייתה מאז ומעולם, ולצד זה אני גם אומר בדיוק מה המגבלות שלנו. בשנתיים שבהם ייגמר הגשר, צריך גם להתמודד איתן.

המשגיחנים האלה לא היו משגיחנים מאז ומעולם. הם הוצבו רק בחודש האחרון. לשם מה הוצבו? הרי ליד כל רמזור אין משגיחן. למשגיחן אין סמכות. אסור לו לעצור כלי רכב, אסור לו לעשות שום דבר. חלק מהנהגים, כשהם רואים את המשגיחן שלובש אפוד עם כובע, בגלל הנוכחות שלו מחליטים לא לעבור באור אדום. חלק מהנהגים בכל זאת עוברים באור אדום. רק במפגש של בית יהושע הגשנו, על ידי תיעוד של אותם משגיחנים, 60 תלונות למשטרה בחודש אפריל רק על חציות באור אדום במפגש בית יהושע. הגשנו בחודש אפריל השנה, החודש הראשון לפעילות המשגיחנים, 150 תלונות למשטרה על שבירת מחסומים ועל עבירות באור אדום.

זה מה שיכול לעשות משגיחן. זה מבוסס על איזושהי תפיסת עולם שהיא טובה, אם כי במידה מוגבלת. לצד קמפיין הסברתי, אכיפה וענישה, זה יביא, ולו במעט, להפחתת תופעת העבריינות. האם זה פותר את הבעיה באופן הרמטי? זה לא פותר את הבעיה.

גלעד ארדן:

הבעיה היא בתפיסה. אתה רואה בתצפיתנים תחליפי אכיפה למשטרת ישראל. אבל כשאדם נמצא בסכנת חיים ברכב, הוא לא רוצה להגיש תלונה נגד זה שחותך אותו. קודם כל, הוא רוצה להציל את חייו. לכן אני שואל אותך שוב, למה אותם תצפיתנים לא יכולים להיות מצוידים במערכת קשר בלתי תלויה שמחוברת לנהגי הקטרים, ומודיעה להם אם במקרה נתקע רכב על הפסים, שם התצפיתן ניצב? זאת שאלה מאוד פשוטה, למה אי אפשר לבצע את זה, עד שלא יהיו הפרדות בין מפלסיות?

עופר לינצ'בסקי:

אני יכול לענות לך שתי תשובות. קח בחשבון שאם נמצאים שם משגיחנים ואם היינו חושבים שהם יכולים לעצור בזמן את הרכבת בדרך כלשהי – לא אשתמש במילה קוסם, כי הבנת אותה לא נכון לטעמי – מן הסתם היינו עושים את זה, הם כבר שם.

גלעד ארדן:

למה?

עופר לינצ'בסקי:

כיוון שרכבת נוסעים כזאת, ועוד לא דיברנו על רכבת משא, שוקלת 300 טון. 300 טון אלה נוסעים במהירות 140 קמ"ש. שאלו אותי למה לא להאט לפני המחסומים. רבותיי, דוח ועדת רבדים המליץ להאט במקום שאין מחסומים. אמרו לנו או להאט ולהציב משגיחן, או להציב מחסום. לקחנו את זה לקיצוניות שבקיצוניות, יותר מכל מדינה באירופה. אין היום אף מפגש בקו נוסעים ברכבת ישראל, שלא מוגן עם רמזור ומחסום. האם זה נותן פתרון הרמטי? אני שוב אומר לכם שהתשובה היא לא.

רונית תירוש:

אם נתקע רכב ורק אחרי 20 דקות או שבע דקות אמורה לעבור במקום רכבת, ברגע שהוא מתריע, הקטר יכול להתחיל לעצור, היכן שהוא נמצא, ואז להציל חיי אדם. לא מדברים על כך שאם מדובר בפערי זמן של דקה, גם ההתרעה לא תעזור, אני מסכימה אתך בזה, אבל יש מצבים אחרים שמרווח הזמן כן מאפשר להציל חיי אדם.

עופר לינצ'בסקי:

בגלל החקירה שמתנהלת על האירוע האחרון, אני אדבר קצת יותר על המקרו. ברוב רובם של המקרים מגיע נהג לקרבת המחסום ומחליט לגנוב אותו קצת ולהיכנס ברגע האחרון, או שהוא מחליט לעקוף אותו, כי לא מתחשק לו לחכות חצי דקה, וברגע שהוא נכנס לשטח המחסום, באותה דקה, לא יעזור שום דבר בעולם. אני מקווה שאני מצליח להעביר את המסר.

רונית תירוש:

במקרה הזה ברור שזה לא יעזור.

עופר לינצ'בסקי:

רוב רובם של המקרים מתרחשים כאשר הרכב מכל סיבה שהיא עולה על המסילה באותה דקה גורלית, כי לא כל יום יש תאונה בין שני כלי רכב. זאת סיטואציה שבה כלי רכב באו חזיתית אחד מול השני, על פי מה שאני מבין מחקירת המשטרה הראשונית. אני חייב להגיד שהמשטרה נכנסה לעניין במלוא הכוח ותחקרה את הנהגים. אני רוצה להודות לה מאוד על הטיפול שלה.

ובכל זאת הסיטואציה הזאת, שמגיעים שני כלי רכב אחד מול השני, מתנגשים ואחד מהם נתקע על המסילה, חריגה. הסיטואציה המאוד טיפוסית היא שנהג מחליט לעבור באותו מקום, כי לא מתחשק לו לחכות חצי דקה, כי הוא סומך שהכול יהיה בסדר, או שהוא רואה את הרכבת, או חושב שהרכבת יכולה לעצור.

אריה זייתוני:

יש סבירות שאחד ייתקע.

עופר לינצ'בסקי:

אנחנו לא נייצר כאן אשליה לציבור, שנמצא נהג בקרון, וכמו ברכב, כשהוא רואה משהו, הוא לוחץ על הברקס שיכול לעצור את הרכבת. זה מייצר אשליה מאוד מאוד מסוכנת.

אבשלום וילן:

כמה זמן לוקח לעצור רכבת 300 טון, שנוסעת 140 קמ"ש?

גבי בן הרוש:

אני מצטער, זה 1,000 טון, לא 300 טון.

עופר לינצ'בסקי:

בין 800 ל-900 מטר - - -

אבשלום וילן:

כמה זמן?

עופר לינצ'בסקי:

לשם כך מתנהלת חקירה.

אבשלום וילן:

עזוב את החקירה. שאלו אותך חברי הכנסת ארדן ותירוש שאלה מאוד פשוטה. זה נראה לי קצת מתקופת ימי הביניים, זה אנטי מודרני. אתה אומר לא מצלמות, למרות שאני חושב שהטכנולוגיה של המצלמות פשוטה יחסית. עד שתגיע לפתרון הסופי, מה עושים בינתיים? אנחנו כמוך בדיוק נושאים באחריות ציבורית. אם יש שם משגיחים כאלה ואחרים ויש מערכת התראה כלשהי, אתה אומר בצדק שאין סיכוי להציל חיי אדם אם מדובר בדקה, אבל אם מדובר בשלוש דקות, יש סיכוי. למה אתה מתחמק מהתשובה הפשוטה הזאת? האם בחמש דקות יש סיכוי להציל חיי אדם?

עופר לינצ'בסקי:

אני לא מתחמק מתשובות, אלא אומר לכם בצורה הכי שקופה את האמצעים שיש לנו ואני גם אומר לכם שזה פתרון מוגבל. הלא יש מוקד חירום שהגיע אליו טלפון, והטלפון הגיע דקה ו-29 שניות לפני כן. אני רוצה שהכל יהיה שקוף. היה מוקד חירום, שקיבל הודעה והפעילו את נוהל החירום, אבל זה לא מספיק. זה המצב הטיפוסי, כאשר קרתה תאונה. דמיין את המקרה הטיפוסי, כשזאת לא תאונה, אלא גניבת המחסום.

מעבר לכך, יש לנו פיילוט רדאר, לאחר שבדקנו בכל העולם כל אמצעי טכנולוגי. מדובר ברדאר שמוצב בשטח המחסום, כשבפיילוט נמצאת גם בית יהושע, למרבה הצער, והוא מאתר רכב שתקוע על המסילה ומחובר למערכת הרמזורים של הרכבת. הוא מבוסס על תפיסה אוטומטית.

אבשלום וילן:

הפיילוט הזה עובד?

עופר לינצ'בסקי:

נראה לי שפשוט לא תופסים את המשמעות של משגיחן ומייחסים לזה יתר חשיבות. זה מדאיג אותי, כי זה מייצר אשליה. זה לא נכון לייצר אשליה כזאת לא רק כלפיכם, אלא בעיקר כלפי הציבור, כי זה מייצר אשליה.

מערכת רדארית מבוססת על מהלך אוטומטי. היא לוקחת בחשבון שתהליך אנושי עם קבלת החלטות, עם רשת של מפגש רכבת, זמני תגובה, לחיצת בלם החירום, זמן תגובה של מערכת הבלימה, זה מהלך ארוך, שלא נותן את הפתרון, ולכן לא רואים אותו בעולם. זה לא שסתם לא רואים אותו בעולם, למרות שבעיות כאלה קיימות בעולם. הניסוי של הרדאר מיושם במעט מאוד מקומות, אבל הוא מיושם ב-0.3% מהמפגשים בגרמניה, ב-110 מתוך 35,000 המפגשים שיש בגרמניה. אמרנו שזה שווה את הניסיון.

הניסיון אמור להתחיל ביום שישי הזה. לרוע המזל, הוא יתחיל ביום שישי הקרוב בבית יהושע. אני שואל איך הגענו לסיטואציה כמעט בלתי אפשרית זו. הניסוי בארבעה מפגשים, אחד מהם בית יהושע, נחתם לפני חמישה חודשים עם חברת סימנס וחברה גרמנית נוספת. צחוק הגורל, אבל הקונספט כאן הוא שהרדאר הזה מחובר לרמזור הרכבת, שממוקם 1,300 מטר משם, והוא מדליק לו אור אדום, כשהוא מזהה את הסיכון. אם הוא מזהה את הסיכון בזמן, האור האדום נדלק. זה משקף לא החלטה של קבלת החלטה של נהג, אלא אם הוא עובר את האור האדום, יש מערכת עצירה אוטומטית. זה בלי שיקול דעת. גם כאן, האם זה פתרון הרמטי? עובדה שאפילו בגרמניה, אחת המדינות הבודדות שמפעילה את זה, זה קיים ב-0.3% מהמפגשים. בהולנד ניסו את המערכת לפני שש שנים במפגש אחד, והחליטו לא ליישם אותה. באיטליה זה קיים ב-20 מפגשים מתוך 20,000. ביתר המדינות זה לא מופעל בכלל. זה לא פתרון הרמטי, אבל אנחנו עושים את המיטב לפתור את הבעיה.

היו"ר משה כחלון:

יש לי מספר שאלות. חשוב לי כוועדה לדעת כמה מפגשים בעייתיים יש כרגע. אנחנו כבר נפעל להקמת צוות או ועדה, בשיתוף עם ועדת הפנים ואיכות הסביבה, להסרת חסמים. כמה ממשקים מסוכנים יש ברגע זה?

כמה תצפיתנים יש בשטח? עזוב אם הם יעילים או לא.

גלעד ארדן:

ומה שעות העבודה שלהם?

היו"ר משה כחלון:

מה האפשרות שלכם להציב תצפיתנים לאורך כל שעות העבודה של הרכבת?

גבי בן הרוש:

הן נושאות חומר מסוכן לילה לילה של 1,000 טון. אם יש אירוע, איך מגיעים כוחות ההצלה? מה הרכבת יכולה לעשות?

##### אליהו גבאי:

תמיד כשיש שיפוצים או סוללים כבישים ותעלות, מעמידים שוטר ואיש מע"צ משני הכיוונים. אם יש כמה צמתים מסוכנים, שיש בהם מעבר לכלי רכב, כמו בבית יהושע, קח את המסוכנים ביותר ותציב שם במקום תצפיתן גם שוטר. כשאני נוסע בלילות ורואה שוטר מכוון את התנועה בגלל שחופרים תעלה, אין כל סיבה שהוא לא יעמוד גם בצומת כזה מסוכן. אני לא אומר לעשות את זה בכל הצמתים, אבל לבחור כמה צמתים מסוכנים ולהציב שם שוטר אחד.

כך נרוויח שני דברים. קודם כל, האנשים שרוצים לחצות את המסילה, ייזהרו. הלא לא מזמן שמענו שבזכות האפוד הצהוב, אנשים רבים חושבים שמדובר בשוטר ומתחילים לנסוע בזהירות. אולי גם פה ההתנהגות של הנהגים תהיה אחרת.

האם הייתה פניה לשר הפנים? צריך למצוא דרך, שכל הוועדות שמטפלות במסילות הברזל ייתנו יחס מועדף לנושא הזה.

עופר לינצ'בסקי:

אני רוצה דווקא לפתוח בהערה על האפוד הזוהר, ובנימה מאוד חיובית. זאת איזושהי תקנה חדשה שיש בה שכל. אני חייב להודות שזה הדהים אותי, מי היה מאמין שזה יתפוס כל כך חזק? אני רואה רכבים תקועים בצדי הדרכים, וכולם לובשים את האפוד הצהוב הזה. זה לא ייאמן.

בנימה של פרקטיות, בואו נתחקר את זה במשותף. אני חושב שזה מעיד על העוצמה של חקיקה ושל הסברה נכונה שמגיעה מבית המחוקקים. אני מתייצב לצד העניין הזה, גם בהסברה וגם בתקציבים אם צריך. אני מתייצב לימינכם בכל מהלך חקיקתי שיקל על אישור הבנייה, על אכיפה, נגד עבריינות, על ענישה, בין אם היא ענישה מחמירה או לא מחמירה, ואם צריך אמצעי זהירות נוספים או לא.

ב-31 בדצמבר 2005 היו 154 מפגשים פעילים במדינת ישראל כולה. מאז ועד היום, לצורך העניין אנחנו באמצע השנה, כבר סגרנו 24. אנחנו נמצאים היום ב-130 מחסומים פעילים. אני חושב שזה בכל זאת קצת מעיד על עשייה. מתוכם סומנו 31 בעדיפות עליונה. אחד מהם זה בנימינה, אחר זה בית יהושע. יש לנו תקציב לכל אחד מהם בתכנון. אני מחכה לתב"ע. אני שב ואומר, שאם יתנו לי היתר בנייה בבנימינה, אני אכנס מייד לעבודה. פרסמתי מכרז. הטרקטורים בשטח. עזוב את התקציב, את התכנון ואת המנהלת, אני אדאג להם.

לאה ורון:

האם הבעיות של כל אותם 31 מחסומים הן בעיות בקבלת היתרי בנייה?

עופר לינצ'בסקי:

בוודאי, כולם. ברור שחלק אנחנו פותרים וחלק לא, אבל זה לא משנה לצורך העניין. בכל אחד שיהיה לי היתר בנייה, אני בשטח. חוץ מזה, יש 38 שמטופלים במסגרת הפרויקטים של תוכנית החומש של הרכבת. מלבד זאת, יש דוח טכניון שהוזמן במיוחד, שסימן עוד 40 מפגשים בסדר עדיפות שני, וגם הם מתוקצבים בסיכום עם משרד האוצר ועם משרד התחבורה, ואני חייב לציין בהובלה של משרד התחבורה. זאת אומרת שבאופן גס, 102 מתוך 130 נמצאים בתוך מהלך של תכנון וביצוע הפרדות מפלסיות. במקביל, יש כ-20 מפגשים שלהערכתנו ניתנים לסגירה.

זה אומר ש-90% מהבעיה לא תהיה קיימת שלוש, ארבע שנים מהיום. אני חושב שהאתגר שלנו זה לכווץ לוחות זמנים ולתת את האישורים, כי יש לי תקציבים ויש לי תכנון ואני אהיה שם בשטח. אני מתיימר לומר לכם שיש כאן פתרון ארוך טווח והוא פרקטי, והוא לא היה מאז ומעולם, עם מלוא הצניעות. נדירים המקרים שמישהו אומר לכם שיש לו תקציבים. אני אומר לכם עזבו את התקציבים, אני אסתדר איתם.

היו"ר משה כחלון:

כמה תצפיתנים יש היום?

עופר לינצ'בסקי:

היום יש 24 מפגשים שבהם יש תצפיתנים. הם יושבים שם בשעות העומס, כיוון שהנחת העבודה שלנו היא שבשעות העומס עיקר העבריינות, ולכן עיקר העבירות מתועדות בשעות האלה, אבל זה קורה ב-24 מפגשים.

לסוגיית השוטרים, אני מציין את משטרת ישראל ואת אגף התנועה, שבאמת מנסים לעזור לנו. לגופו של עניין, גם כאן אני אומר לכם לעזוב את עניין התקציב. את זה תשאירו לי. אם יהיו שוטרים בשכר בכל אחד מהמפגשים האלה במקום המשגיחן שלי, אני דואג לכסף.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה. אני רוצה לשאול את נציג המשטרה, האם יש לו התייחסות לעניין הזה. בין לבין, ספר לנו כמה כתבי אישום הוגשו בשנה האחרונה על עבירות של חציית מסילת ברזל.

מאיר אור:

חבר הכנסת ארדן, 550 דוחות נרשמו בגין עבירות של חציה במפגשי מסילה בתקופה של השנה האחרונה.

היו"ר משה כחלון:

מה אתם עושים עם הדיווח של התצפיתנים?

עופר לינצ'בסקי:

המשגיחנים פעילים רק חודש.

מאיר אור:

אני מדבר על פעילות משטרתית גרידא, דוחות משטרתיים. החומרים שאנחנו מקבלים מרכבת ישראל הם לא דוחות משטרה. אנחנו מקבלים דף נייר מתצפיתן. במקרה הזה נפתח תיק, שאנחנו קוראים לו תיק פ"ל. צריכים להזמין את הנהג וצריכים לחקור אותו. זה לא טיפול של דוח. כרגע אין לי במערכת רישום מתועד לגבי התיקים שנפתחו על העבירה הזאת. בגלל שהדיון הוזמן במהירות, עשיתי שטיפה מהירה של נתונים במערכת, וזה מה שהצלחתי בפרק הזמן הקצר שהקציבו לי לעשות.

גלעד ארדן:

מאז התאונה לא חשבת שישאלו את השאלה הזאת, רק בגלל הדיון צריך לאסוף את הנתונים...

מאיר אור:

אני עסוק עם העבודה החקירתית, ואני בקושי רואה שעות בית.

גלעד ארדן:

אבל יושב הראש שאל אותך שאלה מעניינת. העבירה הקבועה בחוק מאפשרת לכם להגיש כתב אישום בבית משפט ולהטיל עונשי מאסר בפועל. אומר היושב ראש, אם הבנתי נכון, שהוא מצא שאתם בכלל מגישים על זה קנס ולא העמדה לדין בבית משפט. האם זה נכון?

מאיר אור:

יש טיפול שנקבע בצורה מאוד מסודרת - מה הסעיף לכל עבירה ומה הענישה.

היו"ר משה כחלון:

השאלה אם אתם מסתכלים על זה בחומרה. אתה יכול להפעיל את מלוא הסעיף, כולל כתב אישום. אתה יכול לומר שאתה לא מעוניין ב-500 שקלים, אלא רוצה לתבוע הגעה לבית משפט או חודש מאסר, וזה קצת יותר חמור מ-500 שקלים.

מאיר אור:

נרשמים דוחות.

היו"ר משה כחלון:

האם אתם מתייחסים לזה במלוא החומרה, או רק מגישים דוח על סך 500 שקלים?

מאיר אור:

אתה רואה שב-140 מקרים מתוך ה-550 מקרים שנתפסו נפסלו רישיונות נהיגה, וזה מעיד על ההתייחסות.

רונית תירוש:

מאסר לא היה.

מאיר אור:

לא. אין לי נתוני ענישה. אני לא יכול להגיד לך, כמה מהם הגיעו לבית משפט. אני יכול להגיד לך כמה דוחות נרשמו. אני לא מחזיק נתונים לגבי בתי משפט.

גלעד ארדן:

האם אתם חושבים שכדי להרתיע צריך להחמיר, לדוגמה: לקבוע מינימום של עונש מאסר בפועל למי שיסכן את חייהם של אלפי נוסעים?

מאיר אור:

צריך לבחון את זה לעומק. אני חושב שצריך להחמיר בענישה. פורסם אתמול או שלשום, שמייד אחרי התאונה נתפסו שני נהגים כשהם חוצים מסילה.

לאה ורון:

מר אור, האם אתה יכול לחזור על הנתונים?

מאיר אור:

מדובר ב-550 דוחות ועל 140 פסילות. מדובר ב-550 דוחות על עבירות של חציית מפגש, שזה אור אדום או ירידת מחסום.

היו"ר משה כחלון:

למה לא נפסלו 550 רישיונות?

מאיר אור:

גם בנושא של פסילה, לא מדובר רק בעבירה, אתה חייב לבחון דברים נוספים, כי אנחנו פועלים גם על פי החלטות בית משפט. בית משפט מבקש שנבדוק את העבר של האדם. אם מדובר בנהג שנוהג 20 שנה וזאת עבירה ראשונה, אין מקום לפסילה.

גלעד ארדן:

תרשה לי לשאול אותך עוד שאלה, שאם אין לך תשובה עליה כרגע, אני מבקש שתחזיר תשובה לוועדה. אני מחזיק ביד את פקודת התעבורה. סעיף 65 אומר כך: נוהג רכב המתקרב למפגש מסילת ברזל, ואינו עוצר רכבו לפני המסילה באחת הנסיבות המפורטות להלן, דינו מאסר שלוש שנים ולא פחות מחודש, או מאסר כאמור וקנס 100,000 לירות.

אני לא רואה שלכם יש סמכות לא להעמיד לדין פלילי אדם כזה. הייתי מבין אם היית אומר לי שהגשתם 550 כתבי אישום ומתנהלים כרגע משפטים לגבי הנסיבות. הייתי מבקש שתחזיר תשובה לוועדה לגבי המדיניות שלכם בנוגע לאכיפה של העבירה החמורה הזאת.

מאיר אור:

אני אבדוק ואתן תשובה מסודרת, אבל ברמה העקרונית, אם תפתח את סעיף 62 לפקודת התעבורה, תראה שכל עבירת תעבורה היא עבירת עוון, שבגינה אתה יכול לתת ערך מקסימלי של עונשים מסוימים.

גלעד ארדן:

למה, כל עבירה היא ברירת קנס? יש עבירות שמחייבות העמדה לדין.

מאיר אור:

בסעיף הכללי יש סעיף שמתייחס למי שעבר עבירה מהוראות הפקודה או התקנות האלה.

גלעד ארדן:

אבל זה חריג, פה כתוב עונש מאסר מינימלי. כדי לא להכניס אדם כזה לכלא, בית המשפט צריך לפרט מה הנסיבות שבמקרה הזה הוא לא פוסק מאסר מינימום.

היו"ר משה כחלון:

סגן ניצב אור, הוועדה מנסה להבין את התייחסות המשטרה לעבירות מהסוג הזה, ולכן חבר הכנסת ארדן מתעקש לדעת כמה כתבי אישום. אם אין לך כרגע תשובה, זה לא אסון דגול, תמסור לנו אותה במועד אחר. חשוב לנו כוועדה לדעת, מה ההתייחסות של המשטרה.

מאיר אור:

אני שוב חוזר שההתייחסות של המשטרה היא בהחלט רצינית. מעבר לעובדה שיש אכיפה במפגשים, יש גם פעילות משותפת עם נציג של הרכבת לאורך המסילות, כדי למנוע חציות מעבר לכך. יש תנועה, יש הרבה מאוד פעילויות. ניידת עובדת בשיתוף פעולה עם איש רכבת ומשטרת ישראל במסילות במהלך שתי משמרות ביום מספר ימים בשבוע.

אם נציב שוטר בכל מחסום, אולי נמנע את החציות, אבל לא נראה את הדוחות לצדם.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו לא רוצים דוחות, אלא למנוע תאונות.

מאיר אור:

זה הכי חשוב. במצב הקיים אין למשטרת ישראל יכולת להציב שוטר ב-130 מפגשים. הרי זה לא יעלה על הדעת.

יעקב כהן:

למה בכל קניון ובכל מסעדה יכול להיות מאבטח?

מאיר אור:

זאת חברה אזרחית, זה לא משטרת ישראל.

יעקב כהן:

בוא נדאג לזה, מה קרה?

מאיר אור:

אם יהיה תקציב ויהיו לי עוד 130 שוטרים.

יעקב כהן:

יש כאן מאות אנשים.

מאיר אור:

מדובר ב-24 שעות, ולכן מדובר בשלוש משמרות. אם תכפיל את זה בשלוש ותיתן לי את האנשים, אני אשמח להציב אותם.

רוברט אילטוב:

הרכבת אומרת שהיא מוכנה לממן.

מאיר אור:

אם היא תממן את זה, אני לא רואה בעיה.

רוברט אילטוב:

קודם כל, אני מברך על קיום הישיבה היום, שהיא ישיבה חשובה, אבל יש לי דבר חשוב להגיד לחבר הכנסת גלעד ארדן. אי אפשר לעצור את תנועת הרכבות. כל יום נהרגים בכבישים חמישה, שישה אנשים. לא עוצרים את התנועה בכבישים.

גלעד ארדן:

עם כל הכבוד, הרכבת היא גוף של המדינה, והנהגים הם אנשים פרטיים. זכותם לעשות מה שהם מבינים ולסכן את חייהם, גם אם הם בוחרים לעשות את זה.

רוברט אילטוב:

אבל עדיין הם מסכנים את הציבור.

גלעד ארדן:

לא התכוונתי לעצור לעולם, אלא להשתמש בזה כזרז כדי שמישהו יעשה משהו.

רוברט אילטוב:

אני עדיין חושב שהרכבת פועלת. לתת לה גזר דין מוות זה לא הפתרון.

גלעד ארדן:

זה גם לא מה שהצעתי.

רוברט אילטוב:

זה מה שהשתמע בכל אופן.

אמנם הרכבת היא חלק חשוב בתאונה הזאת, אבל הבעיה משולבת עם כל התשתיות מסביב והגורמים מסביב. צריך להקים ועדת משנה, אולי עם הוועדה שלנו ועם ועדת הפנים ואיכות הסביבה, שהיא האחראית על נושא הרישוי, כדי שהדברים יזוזו ולא ייעצרו בוועדות. היום אני רואה פה רק את נציגי המשטרה והרכבת, שכביכול מואשמים בתאונה. יש פה הרבה מאוד מרכיבים שאשמים. לכן אני חושב שצריך להקים ועדת משנה מהר ככל האפשר.

יעקב כהן:

כבוד היושב ראש, מוריי ורבותיי, לצערנו, במדינת ישראל אירוע רודף אירוע. עוד יומיים מחכה אירוע אחר, הלוואי שיהיה משהו משמח, אבל שוכחים מאוד מהר. אם רוצים להיות פרקטיים, אנחנו חייבים לקבל החלטות ולזמן ישיבה בעוד חודש כדי לראות מה בוצע. אחרת חבל על בזבוז הזמן.

כל הצעה שהביאו לפני המנכ"ל, הוא הסביר שהיא לא נותנת פתרון הרמטי. בין השאר, הוא דיבר על עוד מדינות. אולי אתה מכיר מדינה, שבכל מסעדה, בכל אולם, בכל כניסה עומד שומר, שוטר או חייל עם רובה? זה קורה רק במדינת ישראל. איפה שיש סכנה, אנחנו עושים את המקסימום כדי להגן עלה אנשים. זה לא אומר שאם העמדת חייל במסעדה, באולם או בקניון, נעלת את הסכנות. אתה רק מוריד ומצמצם את הסיכויים. אנחנו צריכים לעשות הכול כדי לצמצם את הסכנות. כמו שאמר חבר הכנסת ארדן, חייבים להציב תצפיתן בינתיים.

אתה דיברת על פתרון של מעברים ושל גשרים. יש בעיה עם רשיונות. ראש הממשלה לשעבר, אריאל שרון, בזמנו היה שר השיכון. כשהגיעה העלייה הגדולה, תוך שנה הוא בנה עשרות אלפי יחידות. הוא עקף את כל הרשויות. אנחנו צריכים לקבל צו חירום להנחית הוראה בכל המקומות.

אני הייתי בוועדת רישוי, בוועדת תכנון. חמש שנים חולפות עד שמוציאים רישיון. אם רוצים, תוך חמישה ימים יש רשיון. אנחנו צריכים לתת הוראה לכל הגורמים תוך חודש להוציא צו חירום לכל המקומות. כשעברו את הגשר במלחמת יום הכיפורים, לא הלכו להוציא מהוועדות את כל האישורים. גם אנחנו לא נלך להוציא את כל האישורים. תוך חודש אפשר להוציא את כל האישורים, הכול אפשרי.

אנחנו צריכים לקבל ביום זה החלטות ולדעת תוך חודש מה בוצע ומה לא בוצע. בכל מקום צריך להיות שוטר או תצפיתן, כמו שיש בכל מסעדה, כדי שתהיה סכנה פחותה ממפגש כזה של רכבת.

על המשטרה להחמיר את העונשים נגד העבריינים. אני מבקש לקיים תוך חודש ישיבה נוספת.

גבי בן הרוש:

לא צריך להעניש את העבריין, הוא נענש בלאו הכי...

היו"ר משה כחלון:

שמענו את הבעיות הקשות לרכבת ישראל בעיקר בנושא הבטיחות. אני מתרשם שהבעיה העיקרית היא החסמים שמציבים בפניה. עד שברוך השם יש כסף, יש בעיות בירוקרטיה.

חשבתי על ועדת משנה, אבל אני אאמץ דווקא את המלצתו של חבר הכנסת כהן. אנחנו נזמן דיון בעוד חודש. יהיו נוכחים בו נציגי משרד הפנים, נציגי ועדות התכנון והבנייה, וכמובן האורחים הקובעים שלנו: ארגון המובילים, נציגי משרד התחבורה, שאני מקווה שהפעם כן יגיעו.

ולדימיר סימון:

אנחנו פה.

היו"ר משה כחלון:

אין לכם מה להגיד בעניין?

אהרון בז'רנו:

גם לי יש מה להגיד בעניין. אני ראש המועצה חוף השרון. בית יהושע בשטח שלי. דיברו על בנימינה. אולי התבלבלתם, אבל התאונה הייתה בשטח שלי.

היו"ר משה כחלון:

היית צריך להירשם כדי לדבר.

לאה ורון:

חשבתי שלא הגעתם.

ולדימיר סימון:

מנכ"ל הרכבת הציג את התמונה באופן כללי ופרטני בצורה מאוד ברורה.

היו"ר משה כחלון:

אחרי הסיכום של הישיבה, אני אאפשר לך לדבר, מר בז'רנו. הישיבה הבאה תיערך בעוד חודש. אני אבקש מנציגי הרכבת להעביר מסמך מפורט על כל ה-131 מפגשים, שיש לגביהם בעיות. אבקש לפרט לנו בכל מפגש איפה הבעיה, על מנת שגם אנחנו לקראת הדיון הבא נוכל להציג את הדברים בפני ועדות התכנון והבנייה.

רוברט אילטוב:

אולי נקדים את זה לעוד שבועיים.

היו"ר משה כחלון:

בוא לא נהיה שרלטנים. בשבוע הבא יש דיונים על חברת החשמל, על הגז, המפקח על הבנקים.

גלעד ארדן:

אבקש בזימון להתמקד במקומות שנקבע שהם הדחופים ביותר להפרדה מפלסית, ולשלוח מכתבים לוועדות שבתחומן הם נמצאים, כדי שיסבירו פה איפה עומד המצב התכנוני ולא יהיו מופתעים כשהם מגיעים לכאן.

היו"ר משה כחלון:

הוועדה תעשה זאת, אבל הסרת חסמים מחויבת המציאות, אחרת לא נוכל להתקדם.

אני דורש מכם, בשלב הזה לפחות, להציב תצפיתן בכל מקום שיש בו סכנה לתאונה מהסוג הזה, כמובן במשך כל שעות פעילות הרכבת.

עופר לינצ'בסקי:

הצבת תצפיתן בכל מקום היא בדיוק הבעיה שלנו. אם זו בקשתך ודרישתך, אני מכבד את בקשתך. עד לימוד העניין, נאריך את שעות הפעילות של המשגיחנים באותם מפגשים שסימנו. למרות שהסברתי שתפקידם הוא לתעד עבריינות, מפאת כבודי לוועדה, אני אבצע את זה.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו נזמן אתכם שוב לדיון הבא.

סגן ניצב מאיר אור, אבקש תשובה גם לגבי מספר הדוחות שהגשתם ומספר כתבי האישום שהגשתם. האם היו כתבי אישום? אבקש לשקול יחד עם היועצת המשפטית שלכם את הבקשה להחמרה בעונשים על עבירות מהסוג הזה.

גבי בן הרוש:

אני מדבר בשם הנהגים. אני מבקש להגיש פנייה לוועדה על אותם המפגעים שאנחנו נתקלים עם הרכבת.

קריאה:

הוא רוצה לקחת לי את העבודה, שבמשאיות יובילו חומרים מסוכנים, ולא ברכבת.

אהרון בז'רנו:

למעשה, התאונה הזאת לא הייתה צריכה לקרות, אם היו פועלים כמו שניסינו לפעול בשש השנים האחרונות. אני אציג מסמכים מ-1999 על תוכניות שלנו עם מע"צ ועבודה מסודרת מאוד עם מע"צ. פעם אחת הוועדה המחוזית לא אישרה את התוכנית, ואחר כך היו עררים של אזרחים. מע"צ אחרי זה עברה שינוי. אחרי זה ביבי וביטל את התקציב למע"צ. כך עברו שש שנים, ולמעשה מי שניצח את הגשר מעל פסי הרכבת בבית יהושע זה הבירוקרטיה האינסופית שהייתה פה מ-1999.

המהנדס שלי שלח למהנדסת המחוז שאלה, למה לא אושרה התוכנית, שהרי יש לנו תוכנית מסודרת עם מע"צ. לצערי, אחרי שאישרו כבר תוכנית מתוקנת, עברו עוד שנתיים. הגישו התנגדויות כל מיני אנשים גם מבית יהושע, גם קו הנפט של צינור הגז וכן הלאה וכן הלאה, וזה עוד פעם התפתח לאן שזה התפתח. אחרי זה בשנת 2005 ביבי קבע את התקציבים, מע"צ עשתה עבודה רק בכביש אחד, וכך חלפו שש שנים. אם היו עובדים כמו שאנחנו חשבנו שצריך לעבוד, לא היה יושב פה אף אחד ובכלל לא היינו מדברים פה על הנושא הזה.

אני יכול להגיד את מה שאמרתי אתמול לכתבים של "קול ישראל". צפונה מהמעבר הזה יש מעבר יותר מסוכן על כביש 561. שם יש תוכניות מאושרות שצריך לבצע את זה. במסגרת התוכנית הזאת יש גשר מעל לרכבת. כל היום יש שיירות בכביש הזה, כי נתניה התחברה אליו. הכביש הזה לא מתבצע, למרות שהתב"ע מאושרת.

עופר לינצ'בסקי:

פרסמנו על זה מכרז והתב"ע לא מאושרת. זה בתוך ה-31.

אהרון בז'רנו:

אנחנו אישרנו את התב"ע ופרסמנו ברשומות. כשגמרנו את הכול, קיבלנו הודעה מהוועדה המחוזית לבטל את הפרסום, כי השר היה צריך לחתום ואנחנו אישרנו את זה בלי שהשר יחתום, אז זה עוד פעם נתקע.

עופר לינצ'בסקי:

יש מכרז באוויר ויש תקציב גם לזה.

אהרון בז'רנו:

הרכבת חוצה את כביש 561, ושם יש הרבה יותר מכוניות ובצפיפות הרבה יותר גדולה מאשר ב-553 בבית יהושע. זה רק עניין של זמן עד שאסון יתרחש שם.

היו"ר משה כחלון:

איפה הבעיה? גם בוועדות המחוזיות?

אהרון בז'רנו:

הבעיה היא כרגע בוועדה המחוזית.

בינת שוורץ:

אני יכולה להסביר את הבעיה הספציפית כרגע בבית יהושע.

היו"ר משה כחלון:

בכפר נטר.

בינת שוורץ:

רציתי לדבר על בית יהושע.

אהרון בז'רנו:

אני אסביר את הבעיה בכביש 561. אנחנו אישרנו שם את כל התב"עות, כי המתכנן של מע"צ ביקש שנעשה את התיקונים. אישרנו את הכול, ויום בהיר אחד קיבלנו הודעה שאנחנו צריכים לבטל את הפרסום שעשינו ולהעביר את כל התוכניות לוועדה המחוזית. עכשיו זה תקוע עוד פעם בוועדה המחוזית. הרכבת עוברת שם, כשעוברות שם הרבה יותר מכוניות.

רוברט אילטוב:

אבקש שרכבת ישראל תעביר לנו את כל החסמים ואנחנו נפנה אליהם.

עופר לינצ'בסקי:

גם כביש 561, גם בית יהושע, גם בנימינה וגם כפר נטר, כל הארבעה האלה הם בתוך הרשימה של ה-31. יש תקציב. באופן ספציפי, פרסמנו מכרז על כביש 651.

אהרון בז'רנו:

איך תבנה גשר אם אין כביש?

עופר לינצ'בסקי:

להפך, אני מסכים אתך. לא נכנסתי לפרטי פרטים על הוועדה המחוזית. אני יודע לקרוא תמונה. כמו שאמרת, זה שש שנים של התקשקשות. יש לנו תקציב ויש לנו מכרז. בשנייה שתהיה לי תב"ע, אכנס לשטח. כנ"ל לגבי כפר נטר.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה, אני נועל את הישיבה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:45