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

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 45**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום רביעי, ט"ז בתמוז התשס"ו – 12 ביולי 2006 – בשעה 10:10**

**סדר היום**: **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): תגבור התחבורה הציבורית ביהודה ושומרון, של חבר הכנסת אורי אריאל**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**: משה כחלון – היו"ר

אורי אריאל

אליהו גבאי

משה גפני

אבשלום וילן

יצחק זיו

יעקב כהן

**מוזמנים**:

שאול מופז, שר התחבורה והבטיחות בדרכים

יהודה אלבז, מנהל אגף בכיר, תחבורה ציבורית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

נחום גבאי, מתאם תעבורה יהודה ושומרון, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

סא"ל שמעון אבני, קצין הגנה מרחבית פיקוד מרכז, משרד הביטחון

אריה פלדמן, יו"ר אגד

אורי שמש, מנהל חטיבת הכספים, אגד

מצליח קזיס, דירקטור, ראש חטיבת תנועה, דן

שלמה ביטנסקי, מפקח יהודה ושומרון, דן

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס דויטש

##### 

**הצעה לסדר היום (דיון מהיר): תגבור התחבורה הציבורית ביהודה ושומרון, של חבר הכנסת אורי אריאל**

היו"ר משה כחלון:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה. על סדר היום דיון מהיר של חבר הכנסת אורי אריאל. הנושא: תגבור התחבורה הציבורית ביהודה ושומרון.

הטענה היא שאין מספיק תדירות של תחבורה ציבורית, דבר שגורם לתושבים שם לנסוע באמצעות טרמפים ובאמצעות הסעות לא מאורגנות. הם נמצאים הרבה בטרמפיאדות, בצמתים, ראינו גם ניסיונות חטיפה, שלצערנו, אחד מהם גם עלה בחייו של אליהו אשרי ז"ל. האילוץ הזה של לנסוע בטרמפים מסכן את האנשים, ולכן חבר הכנסת אורי אריאל הגיש הצעה, אאפשר לו לפתוח את הדיון ולהציג את הדברים.

אורי אריאל:

אדוני היושב-ראש, המצב שלנו הוא שבתקופה האחרונה היו מספר ניסיונות חטיפה ביהודה ושומרון. אני לא מתייחס לחייל החטוף חייל שליט, כי זה סיפור מסוג אחר, אני מתייחס כרגע לאזרחים שמנהלים את חיי היום-יום ביהודה ושומרון ונוסעים לעבודה כמו כל אזרח, ומנהלים את חייהם הפשוטים. חלק לא קטן מהם, אין לו רכב פרטי, והוא למעשה מותנה בתחבורה ציבורית. לחלק מהאנשים יש רכב פרטי והם מעדיפים לנסוע בתחבורה ציבורית בגלל היותה ממוגנת ירי. אני מזכיר לכולנו את מה שידוע, מצב הביטחון באזור יהודה ושומרון הוא לא טוב, בלשון המעטה, אני לא אוהב לרומם את הדבר הזה, כי אני חושב שהוא בעוכרינו. אנשים אומרים: ניסע באוטובוס, זה אמנם יעלה יותר כסף, אני לא יכול לנסוע ממקום אחד למשנהו באופן ישיר, שני אוטובוסים, אבל לפחות אני יודע שהוא ממוגן ירי, ובשביל השקט הנפשי של האנשים ושל המשפחות התחבורה הציבורית היא כלי מאוד חשוב.

הצבא ומשרד התחבורה ובגדול ממשלת ישראל הבינה את זה בעבר ונתנה כלים מסוימים בצורות הבאות; העניין הוא שני דברים – אחד, זמינות תדירות האוטובוסים, התחבורה הציבורית לכל אתר ואתר, והדבר השני הוא העלות, כמה זה עולה לאדם. בעבר ממשלת ישראל עשתה כמה דברים; אחת, היא דאגה לאוטובוסים ממוגני ירי, דבר שבהחלט הוסיף ביטחון והרגשת ביטחון. הדבר השני, היא תגברה ועשתה התאמות מסוימות של קווים יחד עם משרד התחבורה, בדרך-כלל בתיאום ושיתוף פעולה עם ישובים, מועצות מקומיות, אזוריות, רשויות. בנוסף, היו בקווים מסוימים באזורים מסוימים בתקופות מסוימות סבסודים, נדמה לי שגם היום בחלק מהקווים יש סבסוד משמעותי שבהחלט מעודד נסיעה בתחבורה הציבורית.

דא עקא, שבחלק גדול מהישובים, לא בהכרח התושבים, רוב התושבים שגרים בערים הגדולות כמו מעלה אדומים, יש שם, נדמה לי, כל עשר או עשרים דקות אוטובוס – תחבורה ציבורית מסודרת לכל דבר ועניין. באריאל דומה וכן הלאה. מאידך, יש עשרות רבות של ישובים קטנים, מטבע הדברים שנמצאים בפריפריה, ושם מגיע אוטובוס פעמיים, שלוש, ארבע. אשה שרוצה לצאת מהבית ב-09:00, אין לה אוטובוס עד 15:00 או 16:00, והיא לא יכולה לצאת ללמוד, היא לא יכולה לעשות קניות. זה לא תעלול, היא צריכה לתפוס טרמפ. לעמוד בשמש, לראות עם מי עלית, איפה הוא עוצר, זה פרך שמוביל בצורה כמעט ישירה, לא שמישהו רוצה בזה, חס וחלילה, מוביל להגברת פוטנציאל החטיפות בצורה שקשה לתאר אותה. אני מזכיר, היה ניסיון חטיפה של שתי בנות, וזה אחרי שהיתה בקשה לתגבר שם את התחבורה הציבורית וכו'. למזלנו, דרך נס, לא הצליחו לחטוף אותן. עבר מ"פ עם אוטו בדיוק באותו רגע, כל אחד יעשה חשבון, מה היה קורה אילו הן היו נחטפות. הסרט מול עינינו עם החייל גלעד שליט, שכולנו מקווים שיגיע הביתה במהרה. יש הבחור אשרי, השם ייקום דמו, מאיתמר, שנרצח, והדברים לא נגמרו. הגל הזה מעודד את הגלים הבאים. אנו יודעים, אני אומר את זה בידיעה, שיש ידיעות מודיעיניות על רצון לעשות חטיפות נוספות. הדבר הזה הוא על סדר יומנו, ולכן אנו עוסקים בפיקוח נפש ממש, וכך אני מבקש להתייחס לעניין.

אני רוצה לסיים בהצעה מעשית, לומר מה אני חושב שאנו כוועדה צריכים לבקש, ברשותך, אני מוכן במקרה הזה לומר גם "לדרוש", היות שמדובר בפיקוח נפש; צריך לשנות את התדירות. אפשר לעשות את זה, לדעתי, בשתי אפשרויות; אחת, שלוקחים את חברות האוטובוסים הציבוריות, אגד, דן, ביתר תור, יכול להיות שיש עוד, אם שכחתי מישהו, שאף אחד לא ייפגע, ואומרים להם: תגברו את הקווים, ויש לזה מחיר, כי החברות דורשות ובצדק סבסוד.

משה גפני:

כל החברות עובדות ביהודה ושומרון?

אורי אריאל:

אגד, דן וביתר תור עובדות. לא בכל המקומות זה ממוגן ירי, אבל בחלק גדול זה ממוגן ירי, תכף אתייחס לזה. כלומר אחת זה הרחבת השירות על-ידי החברות בדרישה של משרד התחבורה, המשמעות היא כסף, כי משרד התחבורה יצטרך לסבסד אותם, אני לא יודע בכמה.

הדבר השני הוא תוספת אוטובוסים בוויזה, זה דומה לדבר הראשון, משהו כמו שהצבא עושה, עד סוף שנת 2006, נראה לי שזה השלב שאליו צריך להתייחס ולהיערך ל-2007 בתקציב המדינה הבא. כרגע הצבא מעמיד חמישה אוטובוסים על חשבונו, כלומר הוא שכר בוויזות אוטובוסים, והם נוסעים בקווים שהוא קבע שהם היותר מאוימים ובעייתיים, ושמצריכים נסיעה על הצירים האלה ולאסוף טרמפיסטים. הבעיה היא שזה לא מספיק. חמישה זה תוספת חשובה, צריך לציין את זה לטובה, את פיקוד מרכז, למיטב הבנתי, זה תת-אלוף פיקוד מרכז שעובדת כבר בפועל, וצריך לתגבר את זה. אני חושב שאם משרד התחבורה יעמיד גם כן חמישה אוטובוסים, אני מדבר עד סוף 2006, קרי חמישה חודשים, זה לא תקופה ארוכה, זה יעזור מאוד.

הדבר הנוסף הוא העלויות, לעשות כל מאמץ להוריד את העלויות. גם פה המשמעות היא כספית, קרי משרד התחבורה יצטרך לפצות במידה מסוימת את חברות התחבורה.

הדבר השלישי הוא פנייה לצבא. פיקוד מרכז מכתיב איפה ייסעו באוטובוסים ממוגני ירי, ושם אי-אפשר לנסוע בתחבורה ציבורית. אלוף פיקוד מכתיב, לפי הערכת מצב שהוא עושה, איפה ייסעו ממוגני ירי. אין ממוגני ירי מספיק כדי להעלות את כמות התחבורה הציבורית. אם פיקוד מרכז לא יעשה חשיבה נוספת שתוצאתה תהיה אזורים מסוימים, שחרור מתחבורה ציבורית ממוגנת ירי כדי לאפשר שחרור אוטובוסים ממוגני ירי לאזורים אחרים יותר מאוימים, ושנוסעים שם בטרמפים, ולעניות דעתי, הסכנה יותר גדולה שם מאשר במקומות מסוימים שירו על האוטובוסים, נהיה בבעיה קשה מאוד של אוטובוסים ממוגני ירי.

שורה תחתונה, תדירות, זמינות, בטיחות, ממוגני ירי יכולים לתת תשובה הרבה יותר טובה. יחד עם זאת, גם הצבא וגם מועצת יש"ע בשיתוף פעולה וגם אני הקטן באמצעיי מנסים להסביר ולחדד את המודעות בסכנה בנסיעה בטרמפים. אנו לא פטורים מזה, עם כל הכבוד להסברים שלי ושל האחרים, המשמעות היא לא שאומרים: עכשיו לא נוסעים בטרמפים. מי שאומר את זה, אומר: אל תחיו פה.

היו"ר משה כחלון:

והרי כתוב: "ונשמרתם לנפשותיכם".

אורי אריאל:

צריך שיהיה ברור, האמירה: אל תיסעו בטרמפים, זאת גזרה שהציבור לא יכול לעמוד בה. מה שקורה זה שאומרים ואומרים, ואם חלילה יקרה משהו, יוכלו לומר: אמרנו לכם. אין לזה תכלית. צריך להיזהר – לפני שעולים, בודקים מי הנהג, עולים רק שניים ולא אחד, יצאו הנחיות ברורות מצד פיקוד מרכז, שהוא עצמו לא אסר את הטרמפים, הוא המליץ לא לנסוע, אך הוא בעיקר הנחה את מי שעולה לטרמפ, מה לעשות, כדי שלא נגיע למקרים האלה. תודה.

היו"ר משה כחלון:

אני מבקש מיושב-ראש מזכירות אגד לומר, מה הסטטוס כרגע ביהודה ושומרון?

מצטרפים אלינו חברי פורום של דור ההמשך של התאחדות התעשיינים, ברוכים הבאים. הם אורחים של הכנסת היום, והגיעו לכאן כדי לראות כיצד מתנהלת ישיבת ועדת הכלכלה של הכנסת.

אריה פלדמן:

אגד פועל בגזרת יהודה ושומרון, פעם גם פעלנו בגזרת עזה, עם אוטובוסים ממוגני ירי, זה חלק מהפעלת התחבורה הציבורית באזורים רגישים, באזורים שמצריכים תפעול והפעלה של אוטובוסים מיוחדים, שנותנים את הפתרונות בקווי השירות באותם אזורים בעייתיים. אנו מפעילים היום למעלה מ-90 אוטובוסים ממוגני ירי, חלקם של האוטובוסים מאוד ישנים, הם בני 15 שנה, ואלה אוטובוסים שבגלל מיגון הירי, התחזוקה שלהם כמעט כפולה, אולי יותר, מאוטובוס רגיל. זה מתבטא בצריכת דלק גדולה יותר, בחלפים, בצמיגים, בגלל הכובד, המשקל של עוד שני טון שיש על האוטובוס, זה משמעותי ויש פה תחזוקה כבדה מאוד, מה עוד שאלה אוטובוסים ישנים, עם מנועים קצת יותר קטנים ממה שיש היום באוטובוסים החדשים. עם זה אנו מתמודדים, עם זה אנו מפעילים את כל קווי התחבורה שאגד מפעיל, כולל קווי הבקעה, שפעם נסעו באוטובוסים רגילים, והיום נוסעים באוטובוסים ממוגני ירי, אבל שם כבר יש אוטובוסים חדשים שאין אתם בעיות, למרות שהעלויות שלהם הן הרבה יותר גבוהות.

אנו פועלים על-פי הנחיות משרד התחבורה בתיאום עם הצבא יחד עם נחום גבאי. אנו מפעילים את כל מה שצריך. יש לזכור, שאם רוצים להוסיף עוד נסיעות, יש לזה מצד אחד משמעות של עלות כספית של תחזוקה, שגם על זה יש היום עוד ויכוח מול משרד התחבורה בנושא של תחזוקת אוטובוסים ממוגנים, שזה בעיה קשה, ואני לא מכיר ארגון שיכול לתחזק 100 אוטובוסים ממוגני ירי, ואנו עושים מאמצים כמעט 24 שעות שכל מה שאפשר להוציא מהמוסכים, שייצא, כדי לתת את התשובות, ומשלמים על זה שעות עבודה נוספות עד השעות המאוחרות של הלילה במוסכים, במיוחד פה בירושלים, כדי להירתם למשימה הלאומית. אני מקווה שלא יקנסו אותנו בעתיד גם על הפעולות האלה.

אנו מוכנים להמשיך במשימה הזאת, רק יש לזה מחיר כלכלי, אנו היום גוף שעובד עסקי-כלכלי לכל דבר, וכל הדברים האלה גם יחד, אם ייתנו לנו את המשאבים, את התקציבים, ייתנו לנו את האוטובוסים – גם עם זה, צריך לקחת בחשבון שגם היום, אם מחליטים לעשות אוטו ממוגן ירי חדש, זה לוקח פרק זמן של כמה חודשים עד שהאוטו הזה נמצא על הכביש. המיגון זה משרד הביטחון, האוטובוסים זה משרד התחבורה, אני לא יודע איך תהיה ההתחשבנות. מבחינתנו, אין לנו בעיה. אנו מוכנים להירתם, תמיד נרתמנו. פעם היו תוכניות לעשות ואנים ממוגני ירי, כל התוכניות האלה היו תוכניות נייר. המציאות האמיתית היא ש-90 אוטובוסים נוסעים ועושים מאמצים גדולים כדי שכל קווי השירות יעבדו ללא בעיות. אנו משקיעים בזה הרבה. צריך גם לזכור, שאגד לנהגים שלו שעובדים באותם מקומות בעייתיים, התשלום לנהגים הוא יותר כדי לתת להם תמריץ לנהוג באותם מקומות. לשמחתי, אנו לא רואים נהגים שמסרבים לנסוע באותם מקומות. אנו רואים הכל בחבילה אחת, ובגדול יש לזה משמעות כספית, אך אנו מבינים שחלק הוא עלינו, אבל החלק הגדול צריך לבוא מתקציבים.

משה גפני:

כמה אחוזים אתם מהנסיעות ביהודה ושומרון?

אריה פלדמן:

אנו מפעילים 90 אוטובוסים ממוגני ירי מתוך 130, אני חושב, שעובדים שם.

אורי אריאל:

ברשות היושב-ראש, אני רוצה לומר שיהיה נכון שהוועדה תיתן צל"ש לנהגים, גם להנהלות, אך בעיקר לנהגים, הנהגים של אגד, דן, ביתר תור, חברות הפיתוח ואחרים, אם שכחתי מישהו, ראויים לכל שבח במאמץ המיוחד שהם עושים יום-יום, לילה-לילה, וממשיכים בהתמדה. כפי שאמר פלדמן, אני לא שמעתי על קו שלא נסע כי הנהג סירב.

היו"ר משה כחלון:

אנו מצטרפים לשבחים.

אורי אריאל:

ההצעה היא תדירות גבוהה יותר, מחיר ואני מוסיף - שלטים אלקטרוניים על הכבישים הראשיים. יש אישור של מעצ, זה עובד בכמה מקומות ביו"ש, שמפנה את הנהגים הפרטיים שבישוב הסמוך, כניסה של 40 או 60 מטר, לתוך הישוב, אם מחכים אנשים, כדי שהם לא יחכו על הכביש הראשי. אני כנהג רואה שיש טרמפיסט לישוב שילה, נניח בעפרה, אני אוסף אותו, חוזר. העמידה שלהם על הכביש הראשי מסוכנת גם בחטיפות וגם בירי, והיו עשרות מקרים של ירי על טרמפיסטים, ולכן השלטים האלה, בעלות של כ-50 אלף ש"ח לשלט, זה סכום לא קטן, אך לא בלתי-סביר, צריך כארבעים שלטים כאלה, סדר גודל של שני מיליון ₪ - אני לא מזלזל בשקל אחד, אבל זאת הוצאה חד-פעמית.

נחום גבאי:

אני מבקש לתת סקירה קצרה, כדי שידעו איפה אנחנו עומדים. את יהודה ושומרון משרתות ארבע חברות תחבורה ציבוריות – אגד, דן, ביתר תור וסופרבוס. רק אגד ודן וביתר תור מפעילות אוטובוסים ממוגני ירי. סופרבוס לא מפעילה אוטובוס ממוגן ירי, היא מפעילה אוטובוס רגיל שפועל בין ירושלים למודיעין עילית ובין מודיעין עילית לבני ברק. אגד מפעיל היום 35 קווי שירות ממוגנים, קווים מאוימים, על-פי תכתיב צה"ל. ב-35 קווים אלה מופעלים 90 אוטובוסים ממוגנים.

התקן הרצוי לנו הוא 108 אוטובוסים, כדי שנוכל להפעיל באופן סדיר אנו זקוקים ל-18 אוטובוסים ממוגנים בקווים של אגד. הכוונה, למנות את לוחות הזמנים, לתגבר וגם רזרבה. היום יש 90 אוטובוסים, וב-90 אוטובוסים האלה - אני מדבר רק על אגד – ואנו מפעילים בהם מערך של קרוב ל-400 נסיעות ביום, בקווים ממוגני ירי, אני לא מתייחס לקווים שאינם ממוגני ירי.

היו"ר משה כחלון:

אני מניח ששם יש פחות בעיה.

נחום גבאי:

שם יש פחות בעיה, כי יש לנו מלאי גדול. האזורים המאוימים, אנו מדברים על 35 קווי שירות, זה לא מספיק לנו.

חלק ניכר מהאוטובוסים האלה מתחילים להזדקן. השחיקה באוטובוסים גדולה מאוד, כי כל אוטובוס כזה מוטען בפלדה וקרמיקה במשקל של 2.4 טון. זה גורם לשחיקה גדולה של האוטובוסים, מהירות נסיעה נמוכה, ויותר ויותר שעות שהייה במוסך.

בדן יש לנו 7 קווים מאוימים, שבהם עובדים 23 אוטובוסים ממוגני ירי. אריאל פטור ממיגון. ביתר טור – 30 אוטובוסים ממוגני ירי. הם פועלים בעיקר בין ירושלים לביתר עילית. יש להם קווים נוספים לבני ברק, אך הם אינם ממוגנים.

משה גפני:

יש הבדל בין החברות, מבחינת השירות, למשל? אגד יותר טוב? דן יותר טוב?

נחום גבאי:

אגד עושה הרבה יותר מאמצים. כאשר חסרים אוטובוסים, הוא צריך לנייד אוטובוס מאזור חברון, להגיע לאזור נתניה. דן – אותו דבר. ביתר תור – מדובר בקווים קצרים. מה עושה ביתר תור, כאשר יש לחץ אדיר, הוא שוכר אוטובוסים מחברות הפיתוח, חברת פיתוח גוש עציון, שהיא גם ממוגנת. בשעות שאין פעילות בחברות האלה, שוכר מהן אוטובוסים, כי נוצר מצב ששעות הפעילות של חברות הפיתוח הן לא שעות הפעילות העמוסות של ביתר תור והפוך, לכן יש אפשרות לשכור. בימים שיש בהם דרישה רבה, מוצאי שבת וימי ששי אחר הצהריים, הוא שוכר לפעמים עד 15 אוטובוסים כדי לתגבר את השירות הרגיל.

משה גפני:

השירות הטוב ביותר ניתן על-ידי אגד?

נחום גבאי:

במצב הנוכחי התפעול של אגד הוא היעיל ביותר, ואחר-כך דן, אך איני רוצה לעשות פה דירוגים.

משה גפני:

אנו זכאים לדעת, כי מפריטים קווים.

היו"ר משה כחלון:

אנו מקבלים בברכה את שר התחבורה והבטיחות בדרכים, מר שאול מופז. אדוני השר, הדברים שהעלה חבר הכנסת אריאל אלה הסכנה בחוסר-זמינות של תחבורה ציבורית באזור יהודה ושומרון, במיוחד באזורים המאוימים, אתה ודאי מכיר את זה יותר טוב מכולנו. ציינו משרד התחבורה ונציגי אגד, שמבחינתם, אין בעיה לספק את הצרכים האלה, רק שזה כרוך בעלויות כספיות, כי הרכב הממוגן יקר, העלויות שלו יקרות, האחזקה שלו יקרה. נציג משרד התחבורה וחבר הכנסת אריאל שיבחו את אגד על השירות, על ההתמדה. שיבחו את כל החברות.

משה גפני:

דן פחות, אגד יותר.

היו"ר משה כחלון:

שיבחו על כך שמעולם לא שמעו על נהג שמסרב לנסוע בעקבות איום או חושש. בסך הכל, הכל מתנהל טוב חוץ מהחוסר הקיים שם.

אורי אריאל:

תדירות, זמינות, עלויות ושילוט אלקטרוני שמכניס נהגים פרטיים לתוך הישובים, לאסוף טרמפיסטים.

היו"ר משה כחלון:

שילוט אלקטרוני – חבר הכנסת אריאל טוען ובצדק, שמה פחות אנשים יעמדו בצדי דרכים ראשיות, עדיף, ולכן כדאי להציב שלטים כ-500 מטר לפני כניסה לישוב.

אורי אריאל:

כן, כדי שנהגים פרטיים יוכלו לאסוף טרמפיסטים.

בנוסף, כולנו מזהירים את הטרמפיסטים: ונשמרתם לנפשותיכם. הבקשה שלנו, כמו שזה עבד עד עכשיו, קצין משותף של התחבורה והביטחון, היית גם שר הביטחון, אתה מכיר את זה, הדברים האלה בדרך-כלל נעשים בשיתוף פעולה בין שני המשרדים. זה לא תקציב גדול, מדובר על 2 מיליון ש"ח לכל יו"ש, חד-פעמי, זה בניגוד לאוטובוסים, גם באוטובוסים אמרנו שנלך על תוכנית עד סוף 2006, הצבא כבר נתן מספר אוטובוסים משלו, אנו מבקשים להרחיב את זה גם בתחבורה. מדובר בסדר גודל מבחינה תקציבית של 2 או 3 מיליוני שקלים מהתחבורה הציבורית עד סוף 2006. בזמן הזה נתארגן בצורה מסודרת יותר ל-2007.

שמעון אבני:

הצבא הוא זה שמגדיר את רמת האיום ואיך הוא נדרש לנסוע ממוגן ירי. בהתאם לזה היה ניתוח, וכמו שאמר נחום גבאי, הגיעו למספר של 108 אוטובוסים ממוגני ירי כדי לכסות את כל הקווים האלה.

היו"ר משה כחלון:

כרגע נעים שם 127 אוטובוסים, לא?

נחום גבאי:

בדן היום 23 אוטובוסים ממוגני ירי, 30 אוטובוסים – ביתר תור ו-90 – אגד. זה המצב המדויק.

שמעון אבני:

בהתאם להגדרת האיום נקבעת כמות האוטובוסים על-מנת לתת מענה לקווים. בלי קשר לזה, בתקופות מאוימות, כמו התקופה הנוכחית, שבה גל חטיפות, בהוראת אלוף הפיקוד שכרנו בוויזות צבאיות 5 אוטובוסים שעושים קווים ואוספים בעיקר נערים שעומדים בצירים, ומסיעים אותם.

בנוסף, מדי יום ראשון, שזה עיקר התנועה, גם כי חיילים חוזרים מחופשות, ובימי חמישי יוצאים לחופשות, גם שם אנו מפעילים את האוטובוסים הצבאיים כדי שחיילים לא ישתמשו בתחבורה ציבורית, ויאפשרו לתושבים לנסוע באוטובוסים האלה. כמובן, הרחבנו את הפעילות לרבש"צים כדי שיאבטחו את הטרמפיסטים. יש פה פעילות מאוד גדולה של פיקוד המרכז. ואז נוצר מצב של גל החטיפות. אנו רצינו, בעבודה משותפת עם אגד, להגדיל את כמות הנסיעות - כדי לחתוך את זה, ובגלל שזה חופש גדול, ובעיקר העניין הוא נערים ובני נוער, שאין להם רשיונות נהיגה, ואמר חבר הכנסת אריאל דבר נכון: אי-אפשר לומר לאנשים: אל תיסעו בטרמפים. אגב, גם כאן הוצאנו הנחיות, איך לזהות, איך לנסוע ביתר-בטיחות, איך לזהות רכב שמהווה איום לגביך וכו'. נוצר מצב שגילינו שמצי של 108 אוטובוסים שנדרשים כדי לבצע אותן הסעות, יש כרגע 90 אוטובוסים, וב-2007 יהיו עוד פחות, כי אורך החיים של האוטובוסים האלה הוא פחות 15 שנה. אז נוצר מצב ששיחרנו צירים. אגב, כל ציר כזה שמשוחרר הוא בהוראת אלוף הפיקוד. עד כדי כך מתייחסים לדבר הזה ברצינות בפיקוד. יש הרבה צירים ששחררנו, כלומר הפכנו אותם ממוגנים ללא ממוגנים, לא בגלל שנגמרים האוטובוסים, כי רצינו להעביר את אותם ממוגנים לנסוע יותר לחברון, לאזור שכם, למקומות המאוימים, לא שבמקומות ששחררנו כבר אין איום. ידענו שאי-אפשר לעלות מעל הצי של 108 אוטובוסים, ונוצר מצב שכל השחרורים שעשינו, אין עלייה בכמות האוטובוסים, כי ה-15 שנה מורידים את האוטובוסים.

גם בחברת דן שחררנו קווים, ויש אוטובוסים שעובדים שם. אבל צריך לעשות ויסות בתוך החברות האלה ולהעביר אוטובוסים מחברה לחברה, ובאמצעות הדבר הזה גם להפעיל ולאפשר יותר נסיעות.

היו"ר משה כחלון:

תודה. אדוני השר, בבקשה.

שר התחבורה שאול מופז:

כל דבר שיידרש ויעמוד במבחן גם ההיגיון וגם הביטחון, המשרד יחד עם נציגות הצבא והמתיישבים, נגבש את הדברים כדי לשפר את ביטחונם של תושבי יהודה ושומרון.

אני רוצה לומר כמה מילים בנושא הזה; ראשית, הצורך ברכב ממוגן היה בעבר, הגדרנו אותו, אם יש תחושה במערכת הביטחון שיש צורך ברכב ממוגן, צריך להיכנס כבר עכשיו למיגון רכבים נוספים, וזה הצעד הראשון שהייתי עושה, וזה מה שההיגיון שלי אומר. אם יש תחושה, ומכיוון שהאיום על החטיפות גדל, ויש גם ירי על הצירים וצריך יותר אוטובוסים, ראוי שיהיו ממוגנים. השילוב של חטיפה וירי ודברים נוספים, חשוב שכלי הרכב האלה יהיו ממוגנים. דבר ראשון הייתי נכנס לפרויקט של מיגון נוסף של אוטובוסים.

שנית, אני נגד שלטים. הסיכון שכרוך בהצבת השלטים בצמתים ביהודה ושומרון הוא יותר גדול מהתועלת שלהם. לכן הסיורים של הצבא, וזה בתוך מערכת הביטחון, אני ממליץ שתהיה הנחיה שהסיורים של הצבא, וזה בנוסף להסברה שצריכה להיות, כל אימת שהם רואים טרמפיסט הם שמים אותו בתוך רכבם ומובילים אותו לתחנה הבטוחה הראשונה או לישוב הראשון הבטוח. זה יכול אלוף הפיקוד להנחות גם את המתיישבים וגם את הצבא, אין בעיה עם זה.

לגבי סוגיית הגדרת מספר האוטובוסים ותקציבים נוספים, אני ממליץ שנסכם שיקום צוות במשרד יחד עם צה"ל, יחד עם המתיישבים. אני מתחייב שכל שנוכל לעשות, שעומד בתחום ההיגיון והביטחון, יבוצע.

אורי אריאל:

אני חושב שזה סיכום טוב. אני מודה לשר.

היו"ר משה כחלון:

אדוני השר, תודה רבה על ההשתתפות ועל הדברים.

יהודה אלבז:

אני רוצה לסבר את האוזן עם מספרים, כדי שתבינו על כמה אנו מדברים; הוספת אוטובוסים ממוגנים זה טוב, רק יש להבין שצריך תקצוב רציני, לא רק אלינו, אלא גם לפיקוד העורף, למיגון. יש כרגע בעיה קשה של מחסור של תקציב בפיקוד העורף למיגון אוטובוסים רק לחידוש של הצי הקיים, בלי לחשוב על תוספת. אנו לא מסוגלים כרגע לחדש את הצי הקיים. אוטובוסים נופלים לנו כל יום, ואי-אפשר לתקן אותם.

לאה ורון:

אבל זו היתה הנחיה שהשר נתן בוועדה, ואני מציעה שאם למשרד התחבורה יש איזו בעיה, יתייעצו אנשיו עם השר, שנתן הבטחה לוועדה.

יהודה אלבז:

הבעיה זה במשרד הביטחון. פיקוד העורף מספק את ערכות המיגון לאוטובוסים.

אורי אריאל:

אנו מכירים את הבעיה, הטיפול הוא, כמובן, מערכתי. אנו יודעים שצריך את משרד הביטחון, אנו יודעים שצריך את פיקוד העורף.

יהודה אלבז:

אני מציין את הבעיה הקשה, שהיום היא המכשול העיקרי.

הבעיה השנייה היא בעיית תקצוב לקנייה ותחזוקת אוטובוסים – תוספת אוטובוסים, כל אוטובוס ממוגן כזה כולל לפני המיגון מיליון ₪, המיגון עולה 650 אלף ₪, והתחזוקה, צריך להוסיף עוד 200 אלף ₪ בשנה. אנו מדברים על תקציבים רציניים.

היו"ר משה כחלון:

מישהו יודע לומר את המספר שדרוש כרגע?

נחום גבאי:

היום אנו צריכים 10 אוטובוסים עבור אגד, כולל אחזקה. לדן אנו צריכים תגבור של עוד שני אוטובוסים. אוטובוס אחד מגיע לשני מיליון ₪.

אריה פלדמן:

אוטובוס חדש – למעלה מ-1.3 מיליון ₪, כי עושים בהם מיגון של הגג. באוטובוסים הישנים אין מיגון של הגג. על זה תוסיף את המיגון, שזה 600-650 אלף ₪ ותוסיף את תוספת התחזוקה שצריך להוסיף. הסכומים הם גדולים.

יהודה אלבז:

בביתר יש גידול טבעי גדול, אנו צריכים שלושה אוטובוסים לשנה, כלומר רק לביתר צריך חמישה אוטובוסים בשנה, כלומר אנו כבר היום נמצאים במחסור, לפני שאנו מדברים על תוספת. יש לקחת את זה בחשבון.

בשלב המיידי, לדעתי, אולי אפשר גם לשתף את החברות לפיתוח, כרגע מחזיקות אוטובוסים ממוגני ירי, וכל עוד הילדים בחופשה, הם אולי יכולים לתת כתף לאגד ולדן, כדי להתמודד לפחות בתקופת הקיץ.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה.

אריה פלדמן:

נושא המיגון, מדברים פה כאילו מחר בבוקר אפשר. התהליך הזה לוקח הרבה זמן, הבירוקרטיה פה ארוכה. עומדים חמישה אוטובוסים שחיכו שבעה או ששה חודשים למיגון. רק בימים אלה הגיע מיגון.

היו"ר משה כחלון:

אבל איך אפשר לקצר תהליכים?

אריה פלדמן:

שאנשים יקבלו החלטות וייתנו את האישורים.

היו"ר משה כחלון:

זה ברוח הסיכום, מה שאמר השר. אני מבקש לחדד את דברי השר; השר, לצורך העניין זה משרד התחבורה, מבין את הצרכים ואת החשיבות, המליץ, והוועדה מצטרפת להמלצה, להקים צוות משותף של משרד הביטחון ומשרד התחבורה ונציגי המתיישבים כדי לקדם את העניין הזה מה שיותר מהר.

כפי שאמר יושב-ראש מזכירות אגד, היות שמדובר בלא מעט זמן כדי לקדם את התהליך הזה, יש לעשות את זה מה שיותר מהר, להקים את הצוותים האלה ולהתחיל לעבוד. הצרכים קיימים, שמענו גם מנציג משרד התחבורה על החוסר הקיים, כלומר כולם מסכימים, רק צריך לעשות את זה. שר התחבורה התחייב לעשות כל מה שיוכל, לתת את חלקו, במסגרת ההיגיון, במסגרת הסבירות. אני חושב שהסיכום הזה הוא טוב.

שלמה ביטנסקי:

אפשר לומר מילה אחת?

היו"ר משה כחלון:

באופן חד-פעמי, זה לא מקובל.

שלמה ביטנסקי:

מכיוון שהאזור נעשה חם מיום ליום, יש עומס – צבא, משטרה, וזה בא על חשבון התושבים. יש מצב שלא מסיעים את התושבים. אנו מבקשים שהצבא ייתן לנו עזרה בעניין הזה.

אורי אריאל:

בימי ראשון עולים 48 חיילים, ונשארים שני מקומות לאזרחים. בגלל משקל האוטובוס יש הגבלות. זה אומר שצה"ל יזמין אוטובוסים בוויזות.

מצליח קזיס:

דיברתי עם משרד הביטחון בנושא הזה, הם הבטיחו לנו שיעזרו לנו בנושא הזה, ועדיין לא קיבלנו עזרה בנושא הזה. יוצא מצב שהחיילים נוסעים באוטובוס – אין לי דבר נגדם, כמובן – והתושבים נפגעים בגלל השירות שאני נותן לחיילים, התושבים נשארים בתחנות, ויש הרבה תלונות בנושא הזה.

שלמה ביטנסקי:

הצבא מעת לעת משנה את הפעילות, ואתה רואה את זה בשטח. הכל תלוי בפעילות הצבא, ואנו כל הזמן מופתעים.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה, הדברים חשובים, בכל זאת צריך להעביר קריאה למשרד הביטחון, לתת את הדעת על הסוגייה הזאת, שהתושבים לא מצליחים להגיע לעמדתם בימים האלה.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:05.