**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 217**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום רביעי, י"ד אייר התש"ע (28 באפריל 2010), שעה 09:45**

**סדר היום:** הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (תיקון – נתיב לתחבורה ציבורית), התשס"ט-2009, של חבר הכנסת יריב לוין, חבר הכנסת אורי מקלב (פ/1531)

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

ישראל חסון

יריב לוין

**מוזמנים**:

עו"ד חוה ראובני, סגנית היועצת המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

שלמה כץ, מנהל אגף בקרה ופרויקטים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יערה למברגר, ייעוץ וחקיקה, משרד המשפטים

אהוד אדירי, רכז תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

חיים אמיגה, עוזר היועץ המשפטי, המשרד לביטחון פנים

רפ"ק רון לוינגר, ראש חוליית תעבורה, המשרד לביטחון פנים

פנחס גרשון, מהנדס תנועה, אגד

מצליח קזיס, ראש חטיבת התנועה, דן

איתן פיקסמן, דובר חברת דן

שוקי שדה, מנכ"ל ארגון חברות ההסעה

עזרא אשכנזי, סגן יו"ר איגוד המוניות

יהודה בר-אור, מנהל איגוד המוניות

קרני צדקיהו, יו"ר ארגון מוניות ירושלים

שמעון דהרי, יו"ר ארגון מוניות השירות

בדרה סולימאן, חבר הנהלה, ארגון מוניות השירות

תמי רוזנברג, אחראית תחום מידע ומחשוב, תוכנית אב לתחבורה ירושלים

זוהר גרשטיין, סגן מנהל תפעול OMC, חברת הרכבת הקלה בגוש דן - MTS

איליה וולקוב, סמנכ"ל תפעול, חברת הרכבת הקלה בגוש דן - MTS

ינון יוגב, יועץ משפטי, חברת הרכבת הקלה בגוש דן - MTS

פיני קבלו, סמנכ"ל רווחה, מרכז השלטון המקומי

מיטל בשרי, מנהלת תחום טלקומוניקציה, מועצה לצרכנות

**יועץ משפטי:** ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס צנוירט

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (תיקון – נתיב לתחבורה ציבורית), התשס"ט-2009, של חבר הכנסת יריב לוין, חבר הכנסת אורי מקלב (פ/1531)**

היו"ר אופיר אקוניס:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה עם הסתייגות – אם אצטרך לצאת לוועדת כספים להצביע לשניות מעטות, אני אעשה את זה; אני מקווה שלא יידרש. על סדר היום הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (תיקון – נתיב לתחבורה ציבורית), של חברי הכנסת יריב לוין ואורי מקלב – הוא לא יוכל להשתתף. יו"ר ועדת הכנסת מייצג אותו. כדאי שהמציע יסביר את החוק. אני מבין שיש עמדת ממשלה שתומכת. בבקשה.

יריב לוין:

תודה רבה, אדוני היושב ראש, ותודה מיוחדת על הסיוע הרב שאתה נותן והעדיפות שאתה נותן לקידום החוקים שעוסקים בתחום התחבורה הציבורית, ואני ער לסדר היום העמוס של הוועדה, ואני מבקש להודות לך באופן מיוחד על הגישה המעודדת הזאת.

הצעת החוק הזו נועדה, אולי ברוח הרפורמות שמדברים עליהן היום, להסיר חסמים. נדמה לי שאין חולק על חשיבות התחבורה הציבורית. אין גם חולק שההצלחה והיכולת שלנו לנייד אנשים כדי לעשות בה שימוש מועיל תלוי בראש ובראשונה בכך שהשירות יהיה יעיל ונגיש, ואדם יידע, שכאשר הוא עולה על כלי רכב של תחבורה ציבורית, הוא מגיע ליעדו בזמן סביר, ולא מוצא עצמו נשרך גם במסלול שהוא מטבע הדברים יותר ארוך מהמסלול הרגיל שבו הוא יכול לנסוע וגם עומד בכל אותם פקקים.

לדבר הזה יש היבטים מרחיקי לכת נוספים, יש לו היבטים חשובים מאוד מבחינת המוביליות התעסוקתית דווקא של אותן שכבות שנזקקות לתחבורה ציבורית לא כעניין של בחירה אלא כעניין של יכולת כלכלית. יש לו משמעות רבה בתחומים של איכות סביבה, ואין ספק שהצורך הזה לייצר מסלולים שיאפשרו זרימה מהירה של התחבורה הציבורית הוא חשוב מאוד.

אחד הפתרונות לעניין הזה הוא הקמתם של נתיבים לתחבורה ציבורית, הנת"צים או המת"צים, שהם מסלולים לתחבורה ציבורית, זה במהות אותו דבר, שתפקידם הוא לאפשר לתחבורה הציבורית עדיפות אמיתית בתנועה, לאפשר לה זרימה חופשית, וכך לייצר מצב של כדאיות לנסוע בם, כי פרקי זמן הנסיעה מתקצרים משמעותית.

התהליך הזה כפי שנעשה היום הוא מאוד אטי, מסובך, רווי מכשולים וכשלים, ויוצר שתי בעיות גדולות: האחת היא פגיעה נקודתית באותם מקומות שבהם לא מצליחים להשלים את התהליך של הקמת אותם נתיבי תחבורה ציבורית, אותם קווים שאמורים לעבור שם- -

היו"ר אופיר אקוניס:

איך זה בא לידי ביטוי היום?

יריב לוין:

כיום נדרש משא ומתן שמערב שורה שלמה של גורמים, בראשם הרשות המקומית מצד אחד, משרד התחבורה מהצד האחר, מפעילי התחבורה הציבורית, לפעמים גם כל מיני גורמים אחרים שנמצאים בסביבת אותו נתיב שבו מדובר. התהליך הוא לא סדור, הוא מאוד ארוך, הוא נשען על הרבה רצון טוב ולפעמים על הרבה חוסר רצון שקיים.

הבעיה השנייה בעניין הזה, שכתוצאה מהקושי הזה גם נפגמת מאוד היכולת לבצע תכנון מקיף ורחב של התחבורה, בעיקר בתוך הערים, כי כל תכנון כזה נשען קודם כל על הקצאת אותם מסלולים שיאפשרו זרימה הולמת של התחבורה.

מטרת הצעת החוק הזו היא לייצר הסדר שיחלץ את החסם הזה, יאפשר לגורמים המקצועיים במשרד התחבורה, שגם אמונים על אותן תוכניות רחבות יותר, להכריז על הנתיבים האלה ביתר קלות. הוא גם מעגן את מעמד הנתיבים האלה במסגרת פקודת התעבורה, מה שלא היה קיים עד היום, משום שהיום הדבר הזה מעוגן בתמרור שנמצא בתקנות, ונדמה לי שאז גם ההתייחסות האכיפתית לעניין כפועל יוצא תהיה אחרת. בעיניי, מדובר במרכיב חשוב וחיוני כדי לתת עוד עידוד, ולהפוך את המילים הגדולות על עידוד וחיזוק התחבורה הציבורית למשהו אמיתי שאפשר לבצע אותו בשטח. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. נשמע הערות כלליות עכשיו, ואז נעבור להקראה. אני מבין שלמועצה לצרכנות יש הערה. כל מי שמבקש להעיר לגופו של החוק – אודי, אחר כך התייחסות האוצר כתמיד, ולכל מי שרוצה. מיטל הגישה גם נוסח נוסף, בבקשה.

מיטל בשרי:

קודם כל, אני רוצה לברך על הצעת החוק הזו. היא תשפיע לטובה על כלל התנועה.

התוספת שאנחנו מציעים היא לאחר: "השעות שבהן משמש המסלול או הכביש או הנתיב כנתיב לתחבורה ציבורית", להכניס: ובלבד שיישארו מסלולים או נתיבים מספיקים לתנועת שאר כלי הרכב, העושים בדרך כלל שימוש בהם.

כמו כן, אנחנו מציעים להגדיר בכלל מה זה נתיבים מספיקים באופן שאינו מוסיף על העומס הרגיל בתנועה, כלומר בכבישים שיש רק שני מסלולים, שלא יקצו יום אחד נתיב לתחבורה ציבורית, ואז הציבור ייפגע.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אתם תומכים רעיונית בהצעה עם התיקון. יכול להיות שיהיו עוד ניסוחים שנרצה לשייף.

עו"ד ראובני ממשרד התחבורה, אני מבין שאתם תומכים.

חוה ראובני:

הממשלה תומכת. יש נוסח מתואם, שעליו בדיונים אתמול בינינו לבין המשרד לביטחון פנים הם ביקשו עוד שינוי קטן, שמקובל עלינו, שזה לקראת הסוף, אז בהקראה. הם ביקשו להוסיף נדבך של התייעצות עם קצין משטרה לגבי חלק מכלי הרכב שלהם מיועד נת"צ. אם אדוני ירצה, אתייחס למה שנאמר פה מטעם המועצה לצרכנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

ודאי, אבל בהקראה. אנחנו נגיע לזה. מתי תהיה התייעצות עם המשרד לביטחון פנים?

חוה ראובני:

זה מתייחס ל-(ג) ו-(ד), צריך להיות 3 ו-4, נתיבי תחבורה ציבורית שיועדו לרכבות ורכבות מקומיות, כלי רכב נוספים – הייעוד הזה ייקבע בהתייעצות עם קצין משטרה. זו היתה בקשת המשטרה, ולאחר בדיקה אמרנו שהדבר הזה מקובל עלינו.

יריב לוין:

גם אני מסכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב בשם הכנסת כולה, אם מותר לי, אדוני יושב ראש ועדת הכנסת, נדמה לי, ואתה מכיר את גישתי, לקצר בירוקרטיה מצד אחד, אבל לא להעביר כוח בלתי מוגבל לפקידות מצד שני, בכל זאת בקרה כלשהי, אם יהיו חילוקי דעות בנוגע לדבר כזה או אחר, כדאי שיהיה אישור, כפי שאנו מאשרים דברים רבים של משרד התחבורה – אגב, כל עוד זה תלוי בי, זה תמיד במהירות וביעילות הכי גדולה כדי לפתוח פקקים בתחום התחבורה. אתם יודעים את זה ומכירים את עשרות התקנות והצעות החוק שהגשנו בתחום התחבורה - ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת. נדמה לי שהדבר הזה הוא כמעט חיוני, כי להעביר העברה כל כך מוחלטת, עם כל הכבוד הראוי לפקידות המקצועית בכל המשרדים, תמיד אני חושב שצריך בקרה מינימלית, וועדת הכלכלה של הכנסת היא בקרה טובה, מינימלית, אבל למשל, יהיה ויכוח בין מוניות לתחבורה ציבורית, לדן, לאגד, או למישהו אחר, שיבואו, כי אם זה יהיה רק אצל המפקח, מר לנגר, אם איני טועה, אנחנו מכירים – קשה להגיע. זה ידוע.

חוה ראובני:

אנחנו מאוד חוששים מזה, ואדוני משקיע זמן רב בתחבורה, אבל עדיין יש לנו דברים שמחכים לדיון בכנסת מ-2008, לדיון בוועדה הזו, ואם כל נת"צ יצטרך לעבור את המסלול הזה, אנחנו חושבים שזה הוספת חסם; רוצה לברך ונמצא מקלל.

יערה למברגר:

לא הבנתי לגמרי את הצעת היושב ראש. אנחנו לא מדברים פה על תקנות, ואז יש שאלה, אם יידרש אישור ועדה או לא. סמכות המפקח על התעבורה בדומה לסמכויות שקיימות כיום בתקנות 16 עד 18 לתקנות התעבורה, זה סמכות שהיא בשיקול דעת מקצועי וקשורה לשיקולים טכניים, ולכן אני לא מבינה איך אישור של הוועדה- -

רון לוינגר:

ברמה של לשים תמרור. לא צריך להטריח את הוועדה.

יערה למברגר:

והערה נוספת – יש פה התייחסות בסעיף (ג) לרכבות. אני מניחה שהכוונה היתה לרכבות מקומיות.

היו"ר אופיר אקוניס:

ברור.

יערה למברגר:

בכל מקרה, אנחנו סבורים שהסדרה בכלל של רכבות מקומיות, רכבות קלות, נעשית במסגרת תיקון של פקודת מסילות הברזל ותקנות מכוח פקודת מסילות הברזל. למשל, לתקופת הניסוי, כפי שוודאי הוועדה זוכרת, לפני זמן מה הוועדה אישרה תקנות ותיקונים לתקופת הניסוי, ושם יש התייחסות לנתיב- -

היו"ר אופיר אקוניס:

השאלה אם החברה המפעילה זוכרת, אם המדינה זוכרת. אנחנו זוכרים, כי בתוך שבוע עשינו הכול. לא ראיתי שקרה משהו.

חוה ראובני:

הניסוי- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הניסוי זוחל במהירות הליכה בערך, ברכבת הקלה בירושלים. ההולכים הקדימו את הרכבת. השאלה מה קורה מאז. אני לא רואה שזה בראש השנה פועל.

חוה ראובני:

הניסוי התחיל הרבה באיחור. אנחנו ביקשנו את החקיקה כדי לעמוד בהתחייבויות החוזיות של ממשלת ישראל, ומתנהלת בוררות רבת פנים ורבת היבטים ביחסים החוזיים. בעזרת ועדות הכנסת והחריצות שלהן הצלחנו לעמוד במחויבות החוזית שלנו, שבתחילת נובמבר מוכנה חקיקה להפעלת תקופת הניסוי. תקופת הניסוי לא התחילה באותו מועד מטעמים אחרים. ממילא ברור שהיא גם לא תסתיים בראש השנה, ונצטרך לבוא אליכם בבקשה להאריך את תוקף כל חקיקת תקופת הניסוי הזאת. זה כבר בהכנה.

יריב לוין:

אדוני היושב ראש, ברשותך, אם אנחנו כבר עוסקים בזה, הייתי מבקש גם בפורום הזה לשוב ולבקש את בדיקתכם האישית של סוגיית הניסוי של מערך האבטחה של כל הרכבת הקלה, שהוא מערך מורכב, מיוחד. נדמה לי שלא היו ערים מספיק לצורך לטפל בו. התחילו לטפל בו, אבל נדמה לי שהניסוי בו צריך להתבצע במקביל, ולא לנסות על גופם של האנשים כשהעניין יתחיל.

שלמה כץ:

אנחנו נערכים, ונעדכן אותך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, עו"ד ראובני, אם צריך הארכה כלשהי, שאני מצטער עליה, ואני מצטער בשמם של תושבי ירושלים, ואיני תושב ירושלים, תביאו את זה במהירות. את תושבת העיר, זה אחת הטרגדיות הגדולות ביותר. דיבר אתי ראש עיריית תל אביב לאחרונה, הוא רוצה, כמובן, לקדם גם הוא את הפרויקט הזה יחד עם כל ראשי הרשויות בגוש דן. זה לא יכול להיות. אם זה חוזר בגוש דן, כלכלת מדינת ישראל נבלמת. אם הטרגדיה הזאת תעבור לגוש דן, אין פה יותר צמיחה, לפחות לכמה שנים. אז להסיק את כל המסקנות לקראת גוש דן, אם זה בכלל זז שם. זה זז לאנשהו?

חוה ראובני:

לא יודעת.

יערה למברגר:

מבחינה פרוצדורלית, החלטת ועדת השרים היתה גם על תיאום עם משרד המשפטים, ולא היה כל תיאום כזה. אבל אני לא מדברת פה כרגע ברמה הפרוצדורלית, אני מדברת ברמה המהותית, שלמיטב הבנתי, כל ההסדרה של הרכבת האלה - אין המילה "רכבת מקומית", למיטב זיכרוני, בפקודת התעבורה. כל ההסדרה כולה נעשית בפקודת מסילות הברזל ובתקנות מכוחה. הפקודה מכילה חלקים מפקודת התעבורה.

לאה ורון:

משרד המשפטים לא היה מעורב בנוסח?

יערה למברגר:

בנוסח הזה – לא. אנחנו מחילים בעולם של מסילות הברזל את החלקים הרלוונטיים של תקנות התעבורה. מאוד יכול להיות שהסעיף הזה רלוונטי, וצריך יהיה להחיל אותו בתיקון שאנחנו עושים של פקודת מסילות הברזל.

חוה ראובני:

הסדרי התנועה של הרכבת הקלה בתקופת הניסוי מעוגנים בתקנות תעבורה. הרישוי של הרכבת הקלה מכוח פקודת מסילות הברזל, הסדרי התנועה בתקנות התעבורה.

יריב לוין:

זה עניין טכני. אפשר להחליט שמעתיקים את ההוראה הזאת- -

היו"ר אופיר אקוניס:

הנוסח שמונח פה הוא מאגף תקציבים?

יריב לוין:

זה עניין טכני. היתה פה עבודה משותפת גם עם משרד האוצר, שנרתם לעניין הזה.

ניר ימין:

לגבי הרכבות הקלות, יש כלי רכב שיכולים לנסוע בנתיבים של רכבות, אפילו רכבות קלות? כלומר כשמייעדים נת"צ צריך להגיד שכלי רכב מסוימים לא יורשו לנסוע שם?

שלמה כץ:

צריך להגיד מי רשאי לנסוע בנת"צים.

ניר ימין:

זה ברור, השאלה, אם כשיש נתיב שמיועד רק לרכבת, אם כלי רכב אחרים יכולים לנסוע בו.

שלמה כץ:

אם הוגדר שרק רכבת יכולה לנסוע בו – לפי מה שהוגדר.

ניר ימין:

מבחינה מהותית- -

לאה ורון:

בעולם הגדול זה קורה במרכזי רוב הערים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרכבות הקלות, מדובר בכלי תחבורה שנמצא באירופה בעיקר, בערך מתחילת המאה הקודמת.

יריב לוין:

כאן יש הסמכה, בין אם רק לרכבת קלה, בין אם לכל דבר אחר. עצם ההסמכה כדי להכריז על זה גם כנתיב לרכבת קלה צריכה להיות.

היו"ר אופיר אקוניס:

נגיע ל-(ג) ואז נחדד את עניין הרכבות. בבקשה.

קרני צדקיהו:

אנחנו פה עובדים ורואים את כל הבלגאן, הייתי קורא לזה "רכבת קללה". אם היא אומרת על רכבות, איך אנחנו כמוניות בירושלים נשתלב ברכבת הקלה הזאת? עד היום לא נתנו לי תשובה על זה.

שלמה כץ:

זה שאלה של הסדרי תנועה, זה לא קשור לחקיקה.

קרני צדקיהו:

למה לא? איכשהו באיזשהו שלב אנשים ירדו מהרכבת וירצו מוניות. איפה יעמדו המוניות?

היו"ר אופיר אקוניס:

בירושלים אין שאלה, אני חושב, כי זה רכבת קלה על מסילה במקום ברור, עם גדרות מסביב, נכון?

קרני צדקיהו:

איך ייקחו את הנוסעים מהרכבת בכלל?

היו"ר אופיר אקוניס:

הצעת החוק הזו דווקא מיטיבה עם המוניות, בעיקר בסעיף (ב), מוניות מיוחדות ומוניות שירות.

יהודה בר-אור:

הוא מדבר על ההסתייגות שלו בירושלים, וגם זה, לפי דעתי, הוא לא קרא את החומר נכון, כי אז הוא מבין שהמוניות לא בעניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה כיושב ראש ארצי ודאי תומך בחוק הזה.

יהודה בר-אור:

אנחנו מברכים על החוק הזה, ומברכים את משרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מקבל פה עדיפות גדולה בחוק.

קרני צדקיהו:

אנחנו מדברים על כלל ארצי, לא לגבי ירושלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש חקיקה נפרדת לגבי הרכבת הקלה בירושלים. זה לא זה.

שלמה כץ:

המשאב המרכזי להפעלת תחבורה ציבורית בכל מקום, ובטח במדינת ישראל, שהוא זכות הדרך, נמצא במחסור. לכן צריך לייצר תעדוף כלשהו. החליטה הממשלה שהיא רוצה לתת עדיפות לתחבורה הציבורית, והדרך שלה היא לתעדף את התחבורה הציבורית בשימוש בזכויות הדרך.

התחבורה הציבורית לעניינו של משרד התחבורה הוא כל סוגי כלי הרכב שמשמשים להסעה ציבורית, החל מהרכבת וכלה במונית הקטנה - כולם נכללים בתחבורה הציבורית, ולכל אלה אנו רוצים לתת עדיפות. מה הבעיה – גם נתיבי התחבורה הציבורית שהוקצו, והמשאב הזה גם הוא אינו סופי, גם בתוכו צריך לתת תעדוף בין כלי התחבורה הציבורית השונים, וברור שיש עדיפות לכלי רכב שמסיע יותר נוסעים, והשיקולים בעניין הזה מאוד מורכבים. לכן לא ניתן לקבל כלל גורף, איך נותנים את העדיפות הזו, כי זה תלוי בסוג הנת"צ, בקיבולת שלו, בשעות שבהן נדרש השירות – לא כל שעות היום דומות אחת לשנייה, בשעות שיא יש אפשרויות מסוימות, בשעות שפל יש אפשרויות אחרות, ולכן צריך לעשות ניתוח פרטני של התנועה בנת"צ הזה בכל נת"צ ונת"צ לאורך כל שעות היום.

כשמשרד התחבורה עושה את השיקולים האלה, הוא נותן את דעתו לכל כלי התחבורה הציבורית, ומנסה לעשות אופטימיזציה של התשתית הזאת. לכן זו הצעת החוק שמונחת בפני הוועדה, כי היא מסמיכה את המפקח על התעבורה לשקול את כלל השיקולים האלה, בשים לב לצורכי כל המשתמשים, ובשים לב לאפשרויות שהתשתית מעניקה לנו.

קרני צדקיהו:

אני לא ראיתי מנווה יעקב עד הר הרצל שום תחנה של הורדה והעלאה למוניות. אני מאמין שמוניות שיאספו את האנשים, אין לנו אפשרות לעצור או לקחת את הנוסעים. אני מאמין שאם אדם בא עם הרכבת ורוצה לרדת בגבעה הצרפתית, למשל, הוא רוצה להגיע לבית חולים. הרכבת לא יכולה, גם אוטובוס לא יכול לקחת אותו, רק מונית יכולה לקחת אותו. איפה תחנות המוניות?

שלמה כץ:

אתה נכנס עכשיו לתוכנית פרטנית.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יבוא לידי ביטוי בחוק?

קרני צדקיהו:

אני יושב בוועדות האלה, ולא ראיתי שמשרד התחבורה הביא או העלה את המוניות על המפה ברכבת הקלה. מוניות הספיישל בכלל לא נכללים. יש פורום תחבורה ציבורי בכל עיר. מעולם הנושא הזה של מוניות ספיישל – זה בושה וחרפה – לא הועלה בכלל השם "מוניות ספיישל".

היו"ר אופיר אקוניס:

פה זה ישנו.

קרני צדקיהו:

אבל אני מדבר ספציפית על ירושלים. אם הרכבת הזו פה בירושלים, מחר היא תהיה בתל אביב. אז איפה תחנות המוניות?

היו"ר אופיר אקוניס:

קודם כל, היא לא תהיה מחר מירושלים. כפי ששמעת, מבקשים הארכה לתקופת הפילוט.

שלמה כץ:

כשעושים תוכניות תנועה למערכות להסעת המונים אחד הפרמטרים המרכזיים שעליהם ניתנת הדעת זה קווי ההזנה לרכבת, בין אם באוטובוסים ובין אם במוניות. לכן יש תכנון, איך האנשים מגיעים לצירי הרכבת, ואיך אמורים לצאת משם.

קרני צדקיהו:

למה אתם לא משתפים אותנו?

היו"ר אופיר אקוניס:

ייפגשו אתך בנפרד בנושא ירושלים. אנחנו גם לא בתוך העניין של ירושלים כרגע. זה עלה כהערת אגב, שהפכה למרכז הדיון. בבקשה.

יהודה בר-אור:

אנחנו רואים בכלל הארצי, שהכלילו את המוניות, והכניסו אותם לנתיבים. אנחנו רכב ציבורי לכל דבר ועניין, ומונית שמסיעה ארבעה או שניים או אפילו אדם, הוא משלם הרבה כסף, הרבה יותר משהוא משלם באוטובוס, כדי להגיע מהר ליעד שלו. לכן חשוב שאם הוא משלם כל כך הרבה כסף, חשוב שהוא יהיה – ניכלל הראשונים בתוך התחבורה הציבורית ולא האחרונים. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

איתן פיקסמן:

עידוד השימוש בתחבורה הציבורית הוא אינטרס לאומי של כל הגורמים. הצעת החוק הזו מבורכת. מי שיזם אותה מבין היטב את לבת הבעיה. אנחנו, שחנוקים עם 1,100 אוטובוסים במטרופולין הכי קשה וסבוך במדינת ישראל, יודעים הלכה למעשה מהי המשמעות של פריצת דרך אמיתית בעניין הזה.

משרד התחבורה הוא בעל המקצוע, והוא לבת העניין, ונכון בידיו להפקיד את המהלך הזה, ואין לי ספק שמערכת השיקולים שם תהיה עניינית – מכירים את האנשים, הם ותיקים, הם נולדו לתוך נבכי התחבורה הציבורית, לכן תבורכו על המהלך, דן תעשה הכול כדי לשתף פעולה ולזרז את העניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. בבקשה.

פנחס גרשון:

קודם כל, נצטרף לברכות. יחד עם זאת, לדעתי, איני רואה שינוי משמעותי בין לשון החוק המוצע פה לבין מה שקיים כיום. נתיב תחבורה ציבורית נקבע נכון להיום מתוקף תמרור. תקנות התעבורה, תקנה 18ב לתקנות התעבורה, מאפשרות רק למפקח על התעבורה המחוזי, ורק הוא, לקבוע אם זה נתיב תחבורה ציבורית - כן או לא, ואם כן, מי ייסע עליו – אוטובוסים, מוניות, אוטובוס בקו 5, ארבעה אנשים ברכב. ואז אנחנו מגיעים למצב של אולי עודף בירוקרטיה, כי טיפה ממחזרים את עצמנו. אז אם החוק היום מאפשר את זה למפקח על התעבורה המחוזי, למה לסנדל את עצמנו שוב?

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

איליה וולקוב:

אנחנו תומכים בהצעת החוק. אנחנו חושבים שזה כלי מצוין לפתוח חסמים ולהתקדם גם בתכנון, גם בביצוע פרויקטים שדורשים העדפה לתחבורה ציבורית. יחד עם זאת, אנחנו חושבים שבהצעת החוק חייב להיות מתווה למתן העדפה לתחבורה ציבורית. אמנם פה, לפי החוק, מסמיכים את המפקח על התעבורה לטפל בזה, אבל אנחנו יודעים על פני השנים, שנושא מתן העדפה השתנה מספר פעמים, למשל לפי חוזה הזכייה שלנו, שהיה ב-2006, מנגנון ההעדפה היה טוב יותר מאשר מנגנון העדפה שניתן היום, לפי ההנחיות מינואר 2008, וזו נסיגה כלשהי. לכן אנחנו חושבים שהחוק צריך להתייחס לזה שכשמטפלים בעניין מתן העדפה לתחבורה ציבורית, צריך ללכת עד הסוף ולעודד את התנועה.

הנקודה השנייה, לגבי ריבוי רשויות, ברור שהמפקח על התעבורה הוא הרשות המרכזית, אבל הוא לא יכול לקבל החלטות בלי להתייעץ ובלי לקבל חוות דעת מהרשויות המקומיות. אצלנו לאורך הפרויקט יש חמש עיריות – עיריית תל אביב, בת ים, פתח תקווה וכו' – ולדעתנו, החוק הזה צריך להדגיש את העניין של החשיבות של הרשות המרכזית, לתת לה כלים לאכוף את זה, ולאפשר לזכיינים, למפעילים להגיע להעדפה מקסימלית, כי נושא ההעדפה זה רמת שירות שאנחנו יכולים לתת לנוסעים שלנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

חוה, יהיה גם חוק נפרד ותקנות נפרדות לרכבת הקלה בתל אביב עוד כמה שנים? או בירושלים?

יריב לוין:

אני חושב שלרכבת הקלה לתל אביב, כלקח ממה שקורה בירושלים, צריך חוק של פרויקטים לאומיים בכלל. בלי חקיקה אמיתית כזאת- -

היו"ר אופיר אקוניס:

חקיקה ראשית. הממשלה צריכה להביא.

יריב לוין:

אני מפציר בכל הגורמים הנוגעים בדבר - אם תעשו את העבודה הזו היום, תחסכו כל כך הרבה צרות אחר כך. בעיניי, בלי זה עדיף לא להתחיל, כי פשוט ניתקע באותן פינות שאנחנו מוצאים את עצמנו בירושלים.

חוה ראובני:

לשאלת יושב הראש, אני מניחה שבתל אביב זה ילך קצת יותר פשוט. אנחנו בהתלמדות עכשיו על הרכבת הקלה בירושלים בהרבה דברים. אני מניחה שמיני שגיאות שנעשו במישור המשפטי ומיני דברים שלא ידענו אותם ושהתקשינו אתם, היום אנחנו יודעים, והדרך כבר הרבה יותר סלולה וברורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הצעת החוק הגדולה שדיברת עליה צריכה לבוא כהצעת חוק ממשלתית וכהחלטת ממשלה. לגבי תל אביב, אני לא יודע מה יגיע קודם - שניהם נראים לי רחוקים...

יערה למברגר:

החוק יהיה חוק כללי לכל מסילות הברזל. זה לא שיהיה חוק לירושלים וחוק לתל אביב. יהיה חוק לכל הרכבות הקלות ואפילו העתידיות, וכך גם התקנות; אנחנו עושים הסדר כולל, שאמור לתת מענה לפרויקטים השונים והעתידיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. בבקשה.

לאה ורון:

אדוני, אנחנו מודים לך שהגעת על אף ההזמנה המאוחרת.

פיני קבלו:

הצעת החוק, אני לא רוצה להביע את דעתי, כי יש לנו הגורמים המקצועיים שיבחנו אותה, וכל הצעת החוק הזו צריכה להיות ממומשת בעיריות עצמן, ואם העיריות לא יהיו שותפות יחד עם אנשי המקצוע - לכן אנחנו מבקשים לשבת עם חברי הכנסת המחוקקים, אורי מקלב ויריב לוין, ללמוד את העניין. ייתכן מאוד שנתמוך בה, אפילו נסייע בה, ונעיר את הערותינו. לכן אנו מבקשים פסק זמן ללמוד את הנושא.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יהיה בין הראשונה לשנייה ושלישית.

אני מנצל את ההזדמנות שאתה כאן כדי לבקש ממך לוודא עם כל הרשויות המקומיות שהוצב התמרור שהחוק שלו נכנס לתוקף החל מסוף שבוע זה, של חניה בתחנות האוטובוס בין 20:00 ביום ששי ל-16:00. ראיתי שעיריית תל אביב התחילה בזה. אם היא העירייה היחידה שעשתה, צריך לברך אותה, אבל זה חמור שהיא הרשות המקומית היחידה שעשתה את זה, פשוט כדי להבהיר לאזרחים. התמרור הזה הוא שירות לאזרח. החוק נכנס לתוקף ביום ששי הקרוב, ואני ראיתי רק בתל אביב, וגם לא בכל העיר – בחלק גדול ממרכז העיר וצפונה את השילוט הזה, אז אני מנצל את ההזדמנות, שתעביר לכל ראשי הרשויות להציב את השלט הזה.

פיני קבלו:

אני מתחייב מחר לקחת את החוק ולהעביר אותו לכל ה-250 ראשי רשויות.

שלמה כץ:

כל הנושא הזה צריך פרסום גדול.

היו"ר אופיר אקוניס:

ידעו. איך עיריית תל אביב ידעה, ועיריית חולון, למשל, שלא ראיתי בה שלט אחד – סתם אני אומר, הייתי בה לפני יומיים – לא ראתה? או הרצליה לא ראתה? ודאי שמכירים את החוק. הרי דיברנו על זה. ובכל מקרה, החוק ישנו.

אודי, בבקשה.

אהוד אדירי:

הנוסח תואם אתנו. אתייחס לשתי הערות שעלו כאן – אחת לגבי מוניות בירושלים, נושא שלהערכתי, שווה בדיקה חשיבה, מוניות שירות, מוניות רגילות, אפרופו הרכבת הקלה, אפרופו הגעה לכל מיני מקומות. אני חושב שאנחנו צריכים לעשות דיון כזה, במשותף עם משרד התחבורה.

לגבי מה שאמר פה ידידי מ-MTS, אני לא יודע למה הוא התייחס, שב-2008 חלה הרעה בהנחיות העדפה של משרד התחבורה, אני לא מכיר את זה. בכל מקרה, הנוסח תואם עמנו.

לאה ורון:

ואתם תידרשו, כמובן, סמוך לאישור הצעת החוק בוועדה להודיע מה העלות הכספית שכרוכה בהצעת החוק.

אהוד אדירי:

נעשה כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה, נקריא.

ניר ימין:

אני רק מבקש להתייחס למה שאמר נציג אגד באשר למשמעות הצעת החוק ולנחיצות שלה. ראשית, מה שאמר נציג אגד הוא נכון – קיימת סמכות. כמו שאני קורא את התמונה, מה שהצעת החוק עושה ביחס לתקנות – ראשית, היא מסדירה בחוק ראשי ולא בתקנות את ההסדר שמופיע היום בתקנות, יש לזה משמעות בפני עצמה.

העניין השני, שהתקנות מעניקות סמכות לקבוע הסדר תנועה מאוד רחב ולא ספציפי לגבי נתיב שיועד לתחבורה ציבורית. הצעת החוק מתייחסת לנתיב לתחבורה ציבורית באופן קונקרטי ולא להסדרי תנועה באופן כללי.

הדבר השלשי, שאני חושב שהצעת החוק מתייחסת אליו, ולמיטב ידיעתי, עד היום לא בא לידי ביטוי בהתאם לסמכות שהמפקח על התעבורה השתמש בה, מתייחסת למוניות בנסיעה מיוחדת. למיטב ידיעתי, הן לא רשאיות לנסוע בהתאם לנת"צים שהמפקח על התעבורה הוציא היום, אבל זה לא מידיעה- -

יהודה בר-אור:

כיום אנחנו מיישרים את הקו.

קרני צדקיהו:

המקום היחיד זה בפתח תקווה ובחיפה, שלא נוסעים. כל הארץ נוסעים. למה לא נוסעים בפתח תקווה – מרחק של 300 מטר? אני לא מבין. אין בזה היגיון.

שלמה כץ:

קיבולת של הנתיב.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב. בבקשה.

ניר ימין:

הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (תיקון – נתיב לתחבורה ציבורית), התש"ע-2010.

בפקודת התעבורה אחרי סעיף 70ה יבוא: 70ו – נתיב תחבורה ציבורית. (א) המפקח הארצי על התעבורה רשאי לקבוע מסלול או כביש או נתיב המהווה חלק מכביש, כנתיב לתחבורה ציבורית (בסעיף זה – נתיב לתחבורה ציבורית), וכן רשאי הוא לקבוע את הימים והשעות שבהם ישמש המסלול או הכביש או הנתיב כנתיב לתחבורה ציבורית.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הערות?

ניר ימין:

ראשית, מאחר שמדובר בסמכות של המפקח על התעבורה ולא סמכות של שר, אני חושב שכדאי לקבוע שהוא יפרסם בצו ברשומות את הקביעה הזו, לפחות כפי שנעשה בנוגע לדרך החיונית בתיקון לחוק אוויר נקי, תיקון בפקודת התעבורה, שכשהמפקח על התעבורה שם קובע דרך חיונית, הוא צריך לפרסם את זה בצו ברשומות.

שלמה כץ:

זה לא החלטה חד פעמית; זה החלטה שנבחנת מעת לעת בשים לב לקיבולת, לשינויים בביקושים, לתקופות השנה, כלומר זה לא החלטה שפעם אחת אתה קובע, ואז יש היגיון אולי לפרסם אותה ברשומות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדרך כלל די ברור מה הנתיב, לא?

שלמה כץ:

הנתיב לצורך העניין ברור, אבל כל התנאים שבו – אתה רוצה לקבוע, איזה סוגים של כלי רכב יכולים להיכנס. החיוב של העניין הזה בצו ברשומות מעקר את האפשרות לעשות את זה באופן שוטף.

לאה ורון:

מדובר בהסדרי תנועה לציבור.

שלמה כץ:

אבל אני לא קובע אותם פעם בתקופה ארוכה.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה לא? בנמיר בתל אביב עשרים שנה אני יודע שבין שלוש לשבע אני לא יכול לנסוע. והציבור מצוין יודע שמשלוש עד שבע יש עדיפות רק לאוטובוסים שנוסעים צפונה. לעומת זאת, בשעות אחר הצהריים הם יכולים לנסוע חופשי על הנתיב. אל תשנה מעת לעת.

לאה ורון:

אתה יודע כמה נהגי כלי רכב בירושלים מצאו את עצמם מול אוטובוסים בפנייה בהר הרצל- -

שלמה כץ:

תמרור לא מפורסם ברשומות.

ניר ימין:

אני קורא ממה שנקבע לגבי חוק אוויר נקי: המפקח רשאי לקבוע בצו שיפורסם ברשומות כי אזור, דרך או נתיב חיוניים לתנועה בין עירוניים או לזרימה תקינה של התנועה ברשויות מקומיות גובלות או סמוכות או לתנועה של שירותי תחבורה ציבורית – זה בנוגע לקביעה של המפקח על התעבורה.

חוה ראובני:

השאלה אם החלטה על הצבת תמרור היא דומה לקביעת דרך חיונית, אם זה אותה מהות, ומה תורם לנו הפרסום ברשומות מעבר לתמרור שעומד על עמוד, כשנהג מגיע לשם. הוא יידע יותר טוב מה שיש ברשומות מאשר התמרור שרואה מול העיניים?

ניר ימין:

זו שאלה כללית.

חוה ראובני:

השאלה היא מה הרמה המהותית בסופו של דבר. גם היום בסופו של דבר המפקח על התעבורה הוא שמחליט על הצבת התמרור, ומה חסר לנו בהסדר הזה, האם יש לנו כאן פתרון.

יערה למברגר:

אפשר שהודעה על כך תפורסם.

ניר ימין:

נראה לי לא ראוי שאם אני נוסע בכלי רכב, הפעם הראשונה שאני מודע לזה שיש נתיב שיועד לתחבורה ציבורית היא כשאני נתקל בתמרור.

אהוד אדירי:

ודרך שהופכים אותה לחד סטרית ושמים אין כניסה, מתי אתה יודע את זה, לפני שראית את האין כניסה?

רון לוינגר:

יש הרבה תמרורים, הרבה הסדרי תנועה, ואלה דברים דינמיים.

יריב לוין:

בעיניי, מיותר לפרסם ברשומות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. השאלה איך להביא לידיעת הציבור. המשטרה והאוצר אומרים שבלאו הכי, גם באין כניסה הציבור יודע מזה רק כשהוא רואה את האין כניסה.

יריב לוין:

בדרך כלל מפרסמים הודעה – שינויים בהסדרי התנועה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר לעשות את זה.

חוה ראובני:

אני מניחה שכשזה חדש, לא אוכפים את זה בשיא- -

רון לוינגר:

לנו יש הנחיה על הסדרי תנועה חדשים, לא לאכוף במשך תקופה כלשהי, לתת לציבור להתרגל להסדר התנועה הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

צריך סוג של הודעה לציבור.

יערה למברגר:

בעולם התמרורים התמרור עצמו הוא ההודעה. זה סוג של תמרור.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אי אפשר סמכויות בלתי מוגבלות.

חוה ראובני:

גם כיום זה קיים.

יריב לוין:

אולי פרסום בשני עיתונים מקומיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בוא נחשוב על דרכי הפרסום. צריך לתת הודעה. כמובן, היא חד פעמית – ברגע שמסלול כלשהו הופך לנתיב תחבורה ציבורית, תודיע.

חוה ראובני:

זה צריך להיות: המפקח על התעבורה ולא: המפקח הארצי על התעבורה. זה המונח שמוגדר בסעיף 1 לפקודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב.

ניר ימין:

"מסלול" לא מופיע בהגדרות בפקודה. אני חושב שאפשר להישאר עם "כביש או נתיב".

יערה למברגר:

היה לנו הדיון הזה גם בעניין הרכבת הקלה. אני גם חושבת שאפשר להישאר עם "כביש או נתיב".

חוה ראובני:

גם המילים "מסלול" וגם "כביש" מוגדרים בתקנות. רק "דרך" מוגדרת בפקודה.

ניר ימין:

"כביש" ו"נתיב" אני יודע שמוגדרות בתקנות; אני לא יודע אם יש הגדרה של "מסלול".

חוה ראובני:

לא. אין.

היו"ר אופיר אקוניס:

מחקנו.

ניר ימין:

במקום "כנתיב לתחבורה ציבורית", אולי "נתיב שיועד לתחבורה ציבורית", ואז אנחנו שומרים על קוהרנטיות בנוסח כמו הנת"צים לנכים שהתכוונו לגביהם והחוק שלך שהתקבל, שהחריג נתיבים שיועדו לתחבורה ציבורית. זה נראה לי הניסוח הנכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב.

ניר ימין:

וההערה של המועצה.

יריב לוין:

אני חושב שההערה הזו מחטיאה את מטרת החוק, כי אין ספק - כאשר אתה גוזר חלק מהכביש, זה בא על חשבון משהו. זה חלק מהמדיניות.

חוה ראובני:

אחת המטרות היא לצמצם את תנועת כלי הרכב הפרטיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא עושה את זה.

שלמה כץ:

התשתית היא מוגבלת, אז בכל מקום שאתה לא יכול לסלול נתיב חדש, אתה לוקח מהנתיבים הקיימים - בהגדרה זה פוגע בשאר המשתמשים.

ניר ימין:

אז אפשר לקבוע שהתנאי לא יהיה אם הוא פוגע או לא פוגע, אלא שאחד מהשיקולים יהיה: ובלבד שקיימת חלופה ראויה.

שלמה כץ:

אבל זה אותו דבר. חלופה ראויה היא תחבורה ציבורית.

ניר ימין:

אני מדבר על חלופה ראויה לכלי רכב שאינם רשאים- -

חוה ראובני:

אבל אחת המטרות של עידוד תחבורה ציבורית זה צמצום הנסיעה ברכב הפרטי, שאנשים יעברו לנסוע באוטובוס.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך אני מבטיח שהמפקח על התעבורה לא קם בבוקר ומחליט שכביש מס' 1 כולו מיועד לתחבורה ציבורית? באמריקה הבינו את זה ב-1788. זה לא עובד כך, עם כל הכבוד הראוי לפקיד מקצועי ככל שיהיה, סמכויות בלעדיות כאלה על 7 מיליון אזרחים. הוא יקום בבוקר, ויחשוב שכל כביש מס' 2 מנתניה לתל אביב, בגלל שיש בו עומסים אדירים, הוא הופך אותו לתחבורה ציבורית בלבד.

שלמה כץ:

הפקיד ה מקצועי, יש עליו מתוקף היותו עובד מדינה, כל החובות לשקול בזהירות ובשים דעת, ולהביא את כל הגורמים הבאים בחשבון, ועל החלטותיו אפשר עדיין לעתור בפני בית המשפט.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא רוצים- -

שלמה כץ:

לכן אני אומר, אני לא מכיר החלטה של מפקח שהחליט- -

יריב לוין:

באופן עקרוני, יש היגיון, למשל, לומר: בלבד שיש לפחות נתיב אחד שמיועד לתחבורה רגילה. הבעיה היא שיש מקרים, כמו שהיה במרכז ירושלים, למשל, בשלבים מסוימים, שבהם קובעים במפורש, לפעמים זה לא בכל הכביש, אלא רק בכיוון תנועה מסוים, זה באמת פתוח רק לתחבורה ציבורית, ומפנים את הרכב הפרטי לנתיבים אלטרנטיביים, ולכן אני לא רואה איך אנחנו יכולים לשים כבל שאומר: אתם מוכרחים בכל מצב לייצר זה. הניסוח היחיד שיכול להיות, זה אולי: ובלבד שהובטחה אלטרנטיבה הולמת, שיכולה להיות במקום אחר – היא לא שם בהכרח.

אהוד אדירי:

השאלה היא מה מטרת הצעת החוק. אם מטרת הצעת החוק היא לשפר את היכולת להקים במדינת ישראל נת"צים ומת"צים, אז כל מגבלה שנשים כאן היא לרועץ. הסמכות כיום קיימת. כמו שאני מבין את כוונת הצעת החוק, היא באה להדגיש בחקיקה ראשית, שמעמדה גבוה יותר מתקנות, שזוהי סמכות של המפקח על התעבורה. סמכות קיימת גם כיום, וקיימת כבר עשרות שנים; היא לא מציאות שהמפקח על התעבורה כוחו בלתי מוגבל. היא לא מציאות שבה המפקח על התעבורה מצליח בנקל להקים נת"צים בישראל. כל נת"צ כזה הוא מלחמה מול הרבה גופים, ומאזן הכוחות קיים. יכולת המפקח על התעבורה היא מאוד מוגבלת דה פקטו. אם אנחנו נטיל פה מגבלות נוספות – כל מגבלה, ההצעה מחטיאה את מטרתה לחלוטין. זו דעתי, אם המטרה היא להקל. היום הוא יכול לעשות מה שהוא רוצה, רק בתקנות.

חוה ראובני:

ולא מצאנו שהוא עשה שימוש כזה, שהוא סגר את המדינה.

מיטל בשרי:

הציבור לא כולו יעבור לתחבורה ציבורית.

אהוד אדירי:

לא בהכרח צריכה להיות חלופה ראויה. תלוי איפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

צריכה להיות חלופה ראויה. בסופו של דבר, רוב הציבור, שאנחנו מייצגים את האינטרס שלו בבית הזה, עדיין נוסע ברכב פרטי.

אהוד אדירי:

למשל, היום בפרויקט שמקודם במקומות שונים בארץ ראשי ערים בעצמם אומרים: אני רוצה מדרחוב עם תחבורה ציבורית.

חוה ראובני:

לסגור אזורים, מרכזי ערים לכניסת רכב פרטי. יש מחשבה כזאת. חלופה ראויה, זאת אומרת לעולם אני לא יכולה לקבוע אזור, מתחם שבו אין כניסה לרכב פרטי, רק ברגל או בתחבורה ציבורית. לגבי נכים, יש להם יתרון באזורים כאלה. לגבי כל השאר, אני רוצה שתהיה לי האפשרות- -

מיטל בשרי:

אבל לגבי דרכים בין עירוניות, כאשר לצרכן אין האפשרות החלופית, צריך לדאוג שבאמת היא החלופה הראויה.

יריב לוין:

אף אחד לא ייצר מצב שבו אי אפשר להגיע מנקודה א' לנקודה ב' באוטו. אין כאן רעיון של להגיד לישוב מסוים: אנחנו סוגרים לכם את כביש הגישה לישוב, מכוניות לא נכנסות. אנחנו לא שם. הרעיון הוא לייצר איזשהו מכשיר שיאפשר לקדם את התהליכים האלה יותר מהר מקום שהם צריכים לעשות, והם ממילא נעשים בעבודה משותפת.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכן הביטוי "חלופה ראויה" הוא לא מונע.

חוה ראובני:

"חלופה ראויה" לא יאפשר לי לסגור מרכזי ערים לרכב פרטי.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה לא?

חוה ראובני:

כי אין חלופה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רחוב דיזנגוף בתל אביב סגור מ-1980. כל הציבור יודע שנוסעים דרך ריינס. אף אחד לא מעיז להיכנס לשם.

שלמה כץ:

עכשיו אנחנו מתקנים, האם רחוב ריינס זה ראוי או לא.

יריב לוין:

יש גבול גם לכמה כל דבר צריך להיות כתוב. ברור שאם הוא יקבל החלטה אבסורדית שפירושה שאי אפשר לנסוע מחיפה לתל אביב ברכב פרטי, הסיפור הזה ייעצר באותה דקה. יש גם כוחות שוק שעובדים פה, אבל לפעמים יש מצב שירצו לומר: כתוצאה ממצב שייווצר, שאת כביש הגישה לכותל רוצים לסגור, שכולם יחנו במקום מסוים, ואז אין חלופה לרכב הפרטי לכאורה, אבל יש לו חניון מסודר עם שאטל שלוקח אותו. אני חושב שזה יותר הגיוני.

חוה ראובני:

גם הקמת נת"צים הרבה פעמים כרוכה בענייני בנייה וכו', שעוברים גם דרך ועדות התכנון, וגם שם יש האיזונים והשיקולים של מבחר רב של גורמים.

יריב לוין:

נכון לעשות את זה כך.

היו"ר אופיר אקוניס:

צריך לחשוב גם על ההיבט שהעלתה מיטל, על ההיבט הציבורי הרחב מאוד שישנו פה, ולראות איך עושים את זה. אני רואה שזה יותר מדי גורף פה, אבל נמשיך – זה לדיון הבא. אי אפשר להעביר סמכויות כאלה. אם אני לא טועה, זה קיים בתקנות.

חוה ראובני:

תקנה 16(2) אומרת שהמפקח על התעבורה רשאי לקבוע הסדרי תנועה או לפטור מהם באופן כללי או למקרה מסוים - זו הסמכות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל יש מדיניות של משרד האוצר עכשיו.

קרני צדקיהו:

השתמשתם בזה לרעה, וסגרתם את רחוב יפו. שבע שנים היה סגור, רחוב יפו. אז אל תגיד לי שלא השתמשתם לרעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נחשוב על זה לקריאה הבאה. מתי זה היה בטרומית?

יריב לוין:

במושב הקודם.

ניר ימין:

חוק אוויר נקי דיבר על גביית אגרה בכניסה למרכזי ערים, והרישא של סעיף 77ב לפקודת התעבורה אומרת בסעיף קטן (א): לשם צמצום זיהום האוויר בתחומה הנובע מתחבורה רשאית מועצת רשות מקומית לאחר התייעצות עם המפקח, קצין משטרה ונציג שר הביטחון להכין חוקי עזר בדבר, ואחת הפסקאות אומרת: הסדרת התנועה של כלי הרכב בתחומה, כולו או חלקו, על ידי איסור ההגבלה של תנועת כלי רכב, מנועי או סוגים של רכב מנועי באזור שתקבע, והסייג, בסעיף (ד), אומר: לא ייקבע חוק עזר כאמור בסעיף (א) או הסדר תנועה כאמור בסעיף (ג) אלא אם התקיימו כל אלה או אחד התנאים. התוכנית המאושרת כוללת הסדרים למתן עדיפות לשירותי תחבורה ציבורית ולרכב נקי בדרכים ובנתיבים באזור שהוגדר בתוכנית, והסיפא: המבטיחים חלופות תחבורה נאותות לציבור. כלומר חייבת להיות חלופה נאותה.

אהוד אדירי:

חוק אוויר נקי אומר שמטעמים של איכות סביבה יוצרים מגבלות על תנועה. לכן חשוב לציין את הסייג התחבורתי. הסמכות לעשות תמרור ותנועה כולה נובעת מתנועה. כלומר אתה בא משיקולי תנועה ותחבורה, אז אתה לא צריך לעשות סייג תחבורתי.

ניר ימין:

למרות שכולנו מכירים גם את פסק דין חורב, שבו הוכרו גם התחשבות בשיקולים שאינם שיקולים תעבורתיים. אז הסמכות של המפקח על התעבורה היא לפעמים רחבה יותר- -

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אולי נוסיף עכשיו - איך אתה מציע?

ניר ימין:

ובלבד שקיימת חלופה ראויה- -

יריב לוין:

אז אתה לא יכול לסגור את מרכזי ערים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם אתה רוצה לסגור את מרכזי הערים, תגיד.

רון לוינגר:

אני רוצה להציע, אנחנו ביקשנו לקיים התייעצות עם קצין משטרה לגבי (ג) ו-(ד), בהנחה שהסדרים שיש להם פן בטיחותי ופן שיכול להשפיע על משתמשי הדרך, ראוי שתהיה עוד עין. אולי אפשר לקבוע שההתייעצות עם קצין המשטרה תהיה על שאר הדברים, וכך ייתן מענה לחשש של החברים כאן, שרק המפקח על התעבורה – יש עוד עין שמשתתפת.

יריב לוין:

אולי אפשר לכתוב: בהתייעצות עם הרשות המקומית.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הבדל בין קיצור חסמים לבין להעביר למר אורי שני, למשל, את כל הדרמה שהתחוללה במדינה שלמה סביב העלאת מחירי המים, וכל הסיבובים הפוליטיים שעשו כל מיני אנשים על החלטות שעברו, אגב, בכלל בממשלה הקודמת. אני מאוד חושש מזה. להעביר לאדם אחד סמכויות כאלה גדולות זה דבר לא תקין.

יהודה בר-אור:

אז שוועדת הכלכלה תהיה מעורבת.

איתן פיקסמן:

אדוני היושב ראש, אני שותף ומבין את החשש שלך. עבדך הנאמן נמצא כעשרים שנה בפורומים האלה ובדיונים אין סופיים לעודד שימוש בתחבורה הציבורית, ותמיד יש, ולמכביר, אינטרסים כאלה ואחרים, וכולם צודקים – איש איש בזווית הראייה שלו. במבחן התוצאה יש עידוד לרכב הפרטי. במילים יש עידוד לתחבורה הציבורית. הגיע הזמן, ואני מאמין ביושרך, ואני יודע בדיוק את זווית הראייה שלך, ואני יודע היכן גדלת וצמחת. הגיע הזמן להפסיק לחשוש. האדם היחיד - והיום זה לנגר, מחר זה מישהו אחר – האדם היחיד שהוא איש מקצוע ופרספקטיבת הראייה שלו היא תחבורתית נטו זה איש המפקח על התעבורה בתחבורה הציבורית שבמשרד התחבורה. אם עסקינן ברשות מקומית או בכל גורם אחר, מכובד ככל שיהיה, נכנסים וזורמים שיקולים לא ענייניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכן אני לא מקבל את המלצת המשטרה להתייעץ אתם, ואני גם לא חושב שההצעה של חבר הכנסת לוין – זה יתקע. לעומת זאת, אם נכתוב "חלופה ראויה", זה דבר הגיוני. לפי זה, הוא אפילו לא צריך לדווח לשר שלו מה הוא עושה; הוא לבד בזירה. זה דבר לא בריא. זה דבר מסוכן.

קרני צדקיהו:

מגרש הרוסים – כל החניות, את הכבישים לקחתם, והציבור לא משתמש, ואני מקווה מאוד שההצעה שלך לא תתקבל.

היו"ר אופיר אקוניס:

הצעתו לא התקבלה.

חוה ראובני:

אדוני היושב ראש, אני מציעה לחייב במפורש, שכשהוא מקבל החלטה כזאת, לשקול את השפעת החלטתו על התנועה שאינה תחבורה ציבורית. זה יהיה שיקול סטטוטורי שהוא יהיה מחויב להביא בחשבון. יהיה מצב שבו הוא יחליט שלמרות ההשפעה, אולי אפילו קשה על תחבורה ציבורית, עדיין השיקולים לקביעת נת"צ גוברים, אבל הוא לא יוכל להגיד: לא מעניין אותי, לא רלוונטי.

לאה ורון:

הוא לא עושה את זה ממילא?

חוה ראובני:

הוא עושה את זה ממילא, אבל לחייב אותו, שזה יהיה שיקול סטטוטורי.

יריב לוין:

אם אנו רוצים לייצר איזשהו תהליך שיאפשר לחלץ את העסק הזה, ברור שזה בא על חשבון משהו. אם אנחנו רוצים להמשיך את המצב הקיים, שכולם רוצים תחבורה ציבורית – לכן אני חושב שהפתרון הזה הוא פתרון נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

דברים שהיו צריכים להיעשות לא נעשים. למשל, רחוב קינג ג'ורג' בתל אביב בימי ששי מ-10:00 עד 15:00 חייב להיות רק לתחבורה ציבורית. לעומת זאת, כולם נוסעים שם – עגלונים ורכב פרטי, וזו קטסטרופה תחבורתית.

שלמה כץ:

היכולת שלו בתקנות מוגבלת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני בעד שביום ששי הוא יגיד: שים את זה. אף אחד לא נוסע שם. כולם מתעקשים להיכנס לשם.

שלמה כץ:

לכן צריכים את הסמכויות האלה ללא כבלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נחשוב על זה.

ניר ימין:

אני רוצה להציע, שעדיין נשמור על זה שהמפקח על התעבורה יהיה חייב לבחון ולראות שקיימת חלופה ראויה, אלא אם כן קיימים תנאים חריגים, המצדיקים את הנת"צ גם כשלא קיימת חלופה.

שלמה כץ:

זו ההצעה שהצענו.

חוה ראובני:

הרעיון הוא להטיל עליו חובה מפורשת, שבמסגרת קבלת ההחלטה הוא ישקול את ההשפעה על התנועה שלא תהיה רשאית להשתמש בנת"צ.

ניר ימין:

אני מתכוון, שתמיד יהיה צריך לשקול, והחריג יהיה שלא קיימת חלופה ראויה- -

יערה למברגר:

זה לא הכול במסגרת סבירות הפעלת שיקול הדעת?

ניר ימין:

מתחם הסבירות מאוד רחב.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא פרוזאי.

אהוד אדירי:

המצב פה פרוזאי- -

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיון בעיריית תל אביב ממליצים לעשות עד רחוב לבנון, מהפלנטריום עד קק"ל כנתיב לתחבורה ציבורית. אין לזה שום הצדקה. היום כולם נוסעים שם טוב – גם התחבורה הציבורית, גם המוניות וגם הרכב הפרטי. למה? אז מישהו יגיד: זה יהיה רק לנת"צ. רעיון לא טוב. אולי העירייה הציעה, לא זוכר.

אהוד אדירי:

השאלה מה מטרת ההצעה. אם המטרה היתה להגביל את סמכויות המפקח על התעבורה, שהשתולל בזמן האחרון – אבל ההצעה באה ממקום הפוך- -

היו"ר אופיר אקוניס:

ודאי, אין על זה ויכוח.

לאה ורון:

אולי נבין מה יש להם בצנרת של קביעת כבישים כנת"צים- -

שלמה כץ:

הצגנו את זה לא מזמן בפני השדולה, אני חושב, לתחבורה ציבורית, את כל החסמים. העברנו לכם.

לאה ורון:

עלו כמה וכמה פעמים במהלך הדיון טענות קשות, שהמפקח על התעבורה מעוניין לקבוע נת"צים ולא מצליח בעיקר בשל התנגדויות של ראשי רשויות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מחליט שלפי הצעתה של הגברת ראובני, נוסיף את הנוסח שלה, וגם המציע מסכים. רוצים לשמוע שוב?

חוה ראובני:

בקביעתו זו ישקול את ההשפעה של הקביעה על כלל התנועה- -

היו"ר אופיר אקוניס:

זו הרוח, הניסוח ילוטש.

ניר ימין:

אני חושב שהמילים "חלק מכביש" מיותרות, כי למיטב ידיעתי, הגדרת נתיב היא ממילא חלק מכביש, בהתאם לתקנות, ולכן "המהווה חלק מכביש" מיותרות בסעיף (א).

חוה ראובני:

רק שהגדרת נתיב נמצאת בתקנות ולא בפקודה.

ניר ימין:

נכון, אבל נתייחס לזה. אנחנו ממילא מפנים לתקנות.

יערה למברגר:

תגדיר בפקודה: כהגדרתם בתקנות?

ניר ימין:

לא. או נגדיר מחדש מה זה נתיב ומה זה כביש, או לא נגדיר בכלל. יש דוגמאות לכאן ולכאן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מקובל עליכם להוריד את זה?

חוה ראובני:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מצביע במקום דני דנון – (א) מאשרים, עם התיקון של הגברת ראובני, שהנוסח יבוא בהכנה לשנייה ושלישית. בבקשה.

ניר ימין:

1. בקביעתו, כאמור בסעיף (א), יקבע המפקח על התעבורה את הרכבים אשר יורשו לנסוע בנתיב כאמור, ואף יקבע תנאים ומגבלות לכך. בהחלטתו המפקח יתייחס בין השאר לכלי הרכב הבאים:
2. אוטובוסים על סוגיהם השונים.
3. מוניות מיוחדות ומוניות שירות
4. רכבות.

(ד) כלי רכב נוספים לרבות כלי רכב בעלי תפוסה גבוהה.

יערה למברגר:

זה צריך להיות: כלי רכב.

ניר ימין:

כן, ודאי. מה שמנוי ב-(א) עד (ד) יסומן במספרים, אמור להיכלל בכל נתיב ציבורי, בחלקם? מה משמעות המילה "להתייחס" כאן?

חוה ראובני:

הרעיון, שיש כאן החלטה שכוללת שני שלבים – שלב אחד, עצם הקביעה שנתיב מסוים הוא נת"צ, שלב ב', לאילו כלי רכב, והנת"צ הזה מיועד, כאשר חלופות 1 עד 4 הן סל האפשרויות שעומד בפניו.

היו"ר אופיר אקוניס:

בגלל הרכבות זה לא חבילה, למרות ש-(א), (ב) ו-(ד) זה בדרך כלל כן ביחד, על אותו תמרור, זה תחבורה ציבורית וכלי רכב שמסיע מעל שלושה. בנתיבים בלעדיים, כמו בפתח תקווה, למשל, שהועלתה פה, זה רק אוטובוסים, לחלוטין, וזה בסדר, אבל בנתיבים של שלושה נתיבים, שאחד מופרד, בדרך כלל כן נותנים לכלי רכב מעל שלושה – נהג פלוס שלושה, וזה מופיע. אבל זה בהכרח כל החבילה, או הוא מחליט לפצל את זה?

חוה ראובני:

הרעיון הוא שהוא יקבל החלטה לגבי כל נתיב, איזה מכלי הרכב יוכלו להשתמש בנתיב לפי הקיבולת, לפי זרימת התנועה, לפי הצרכים של אותו מקום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אחד מארבעה או שילוב.

יריב לוין:

אפשר גם לקבוע ימים ושעות מסוימים.

יהודה בר-אור:

לגבי (ג) ו-(ד), בסדר, אבל למה להכליל את (א) ו-(ב)?

שלמה כץ:

זה בדיוק השאלה של קיבולת.

יהודה בר-אור:

אם התחבורה הציבורית, שהיא מוכללת בעניין הזה, ועליה קם הסעיף, אוטובוסים וכל מה שמסיע את ריבוי האנשים במוניות ומוניות ספיישל, לא צריכים כל פעם להיות שינויים.

שלמה כץ:

ברור לחלוטין שהיה עדיף לשים את כולם בנתיב, אבל אם הנתיב לא יכול להכיל את כל כלי הרכב, והתוצאה של הכללתם של כל אלה בנתיב היא שהאוטובוס נוסע עוד יותר לאט מהתחבורה הציבורית, אז לא עשינו כלום. אנחנו מעוניינים שמקסימום אנשים יגיעו במינימום זמן ליעדם - זה השיקול המרכזי של המפקח, וככל שאפשר להוסיף עוד רכבים ציבוריים, המפקח יעשה זאת.

תמי רוזנברג:

יש לציין שמשרד התחבורה באמצעות גופים נוספים שלו מקדם היום פרויקטים של BRT, שזה דומה ל-LRT, רק שמדובר באוטובוסים, ואנחנו מנסים לתת רמת שירות ברמה של רכבת. לכן בהחלט יש כאן מקום לשיקול דעת, שאם מדובר בנת"צים שמשרתים BRT, בהחלט יש מקום לשיקול דעת לגבי איזו תנועה תותר על המת"צים האלה, כי המטרה היא לתת את רמת השירות הגבוהה ביותר, וזה אומר להוריד תנועות שתוקעות- -

יהודה בר-אור:

נכונה הערתך, אדוני היושב ראש, שברגע שכל שני וחמישי תהיה החלטה בידי אדם שיגיד: רוצים את (א) ו-(ב), לשנות להם, הנתיבים הציבוריים הם בתוך המערך הזה, ולכן אין שיקול דעת בעניין הזה. אם אומרים שהאוטובוסים והמוניות צריכים להיות בעניין הזה- -

תמי רוזנברג:

האוטובוסים זה טכנולוגיה, זה לא מהות. אם מביאים אוטובוסים ארוכים שהם כמו רכבת, והם נוסעים על גלגלים, שגם כזה דבר יש בעולם? אנחנו צריכים להתייחס לא לטכנולוגיה אלא למהות. יש מסלולים שבהם השירות צריך להיות שירות ברמה הכי גבוהה כרכבת, לכן אני חושבת שזה רלוונטי לשקול- -

יהודה בר-אור:

אני קיבלתי הרבה תלונות מנהגי המוניות, שאומר: רק לפני שבוע נכנסתי פה ואף אחד לא עצר אותי, עבר שוטר לידי, פתאום למחרת נסעתי, אומרים לי: למה לא הסתכלת על התמרור? שוטר עשה לי רפורט.

לאה ורון:

אדוני היושב ראש, השעה 11:05, והתחילה ישיבת מליאת הכנסת.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. חבר הכנסת לוין.

יריב לוין:

אני מציע להשאיר כרגע את העניין כפי שהוא. בשלב מסוים, אם מותר לי לנסות להסתכל צעד קדימה, נראה מגמה, באיזה שלב אפילו הפוכה, שבמרכזי ערים יגידו: לא נותנים בכלל לאוטובוסים גדולים להיכנס אלא רק לכלי רכב. אבל אני חושב שכרגע נכון לייצר מניפה רחבה. תמיד נוכל להצר אותה, אם נראה שקורות קטסטרופות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לנגר צריך לבוא לפה לישיבה הבאה. נשמע קצת מתפישותיו. נעשה גם ישיבה ארוכה יותר. ואולי גם לחברות ולמוניות יהיה מה לומר. אי אפשר שעוסקים בו, והוא לא נמצא.

מצליח קזיס:

הרשות עוצרת את זה, לא אלכס לנגר.

היו"ר אופיר אקוניס:

יכול להיות. לא אמרתי.

יערה למברגר:

אולי כדאי שאת עניין הרכבות המקומיות הקלות נשאיר לקראת קריאה שנייה-שלישית – בהמשך להערה שלי בהתחלה?

חוה ראובני:

נבדוק בינינו איפה זה נמצא.

עוד הערה – מה שאמרנו קודם, שעל דעת המשרד לביטחון פנים, המשטרה ואנחנו, להוסיף שהקביעה לגבי (3) ו-(4) תהיה בהתייעצות עם קצין משטרה, ולגבי (3) באופן כללי אני מצטרפת לבקשה של יערה, להשאיר פתוח לדיון הבא את שאלת המיקום של ההסדרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לגבי (ג), קיבלנו.

ניר ימין:

אפשר להסביר את ההצדקה להיוועצות בקצין משטרה לגבי רכבות וכלי רכב נוספים?

חוה ראובני:

ברכבות זה הסדר חדש. התקנות שנקבעו לתקופת המעבר הסדרי התנועה הן היום בהתייעצות עם קצין משטרה. כיוון שאנחנו נמצאים בתהליך חדש, אני חושבת שראוי שהכול ייעשה בצורה יותר זהירה. המשטרה ביקשה את זה, ואנחנו לא רואים סיבה להתנגד. לא המשטרה יוצרת לנו את הבעיה.

יערה למברגר:

בקביעתו המפקח יקבע את כלי הרכב הרשאים לנסוע בנתיב מבין כלי הרכב הבאים, משהו כזה, במקום "יתייחס".

היו"ר אופיר אקוניס:

תתקנו את הנוסח, בסדר.

איליה וולקוב:

אנחנו בהחלט תומכים בדיון הבא אם יגיע מר אלכס לנגר, ונדבר על נושא הרכבות, אני חושב שהגיע הזמן לזה, אבל לדעתנו, מוקדם לקבוע היום התייעצות נוספת עם קצין משטרה או תהליכים אחרים. סך הכול תהליך התייעצות ובכלל תהליך אישור הסדרי תנועה הוא תהליך קיים. יש שם גם מקום מכובד גם לקצין משטרה, גם לרשויות מקומיות. אני לא חושב שבחוק צריך יותר להכביד וליצור יותר בירוקרטיה. זה רק במקום מנגנוני בקרה קיימים שאפשר להפעיל אותם ולהפיק את מרב התועלת, אנחנו רק מאריכים את התהליכים. לא צריך לעשות זאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

ובכל זאת נשאיר את זה, ברשותך.

ניר ימין:

"אוטובוסים על סוגיהם השונים" – כמובן, "על סוגיהם השונים" זה ביטוי שאני לא מבין את המשמעות. אני מניח שהכוונה היא בין לאוטובוס פרטי ובין לאוטובוס ציבורי.

חוה ראובני:

אנחנו רוצים להגיד שלפעמים אפשר יהיה להגיד אוטובוס כזה, אבל לא אוטובוס אחר.

אהוד אדירי:

ההבדל המשמעותי הוא בין אוטובוסים לקווי שירות לבין אוטובוסים שאינם בקווי שירות.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם אוטובוס עם תלמידים יקבל קנס על זה שהוא נוסע בנתיב לתחבורה ציבורית? אוטובוס עם חיילים יקבל קנס על זה שהוא נוסע שם? ודאי שלא. אוטובוס שמסיע מטיילים גם לא יקבל.

אהוד אדירי:

במסלולי BRT גם רוב האוטובוסים בקווי שירות לא ייסעו, רק האוטובוסים ששייכים למסלול ה-BRT. זה התוכנית של משרד התחבורה, ואני חושב שהיא נכונה. בין קווי השירות השונים ההבחנה בחוק לא חשובה – קווי השירות, במילא שולט המפקח על התעבורה, והוא יכול להורות להם איפה לנסוע ואיפה לא. אבל במסלולי BRT גם אוטובוסים בקווי שירות לא ייסעו, על אחת כמה וכמה שאוטובוסים פרטיים לא יכולים לנסוע, זו טכנולוגיה רכבתית לגמרי. זה כל המהות שלה, ואם צריך, אולי אלכס יבוא ויציג לך.

יריב לוין:

אפשר לפתור את הבעיה הזו בקלות, לטעמי. באופן עקרוני, לא יכולה להיות, לטעמי, הבחנה בין סוגי האוטובוסים. החריג היחיד זה נתיבי ה-BRT. ה-BRT הוא אוטובוס במובן זה שיש לו גלגלים, אבל הוא רכבת באופיו. לכן אפשר לנסח כאן – המטרונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז אגד לא נוסע שם.

יריב לוין:

ודאי שלא.

קריאה:

לא נכון.

יריב לוין:

אני מציע שהאוטובוסים יישארו כחטיבה אחת לבד מאפשרות שתינתן להחריג את הנתיב של המטרונית הזו או ה-BRT, או כפי שזה נקרא- -

חוה ראובני:

אז אוטובוסים ציבוריים, לא אוטובוסים פרטיים.

יריב לוין:

לא.

חוה ראובני:

יש רכבים שמוגדרים- -

שוקי שדה:

תגדירי: אוטובוס זעיר פרטי.

יריב לוין:

אל תסבכו את החיים יותר מדי.

חוה ראובני:

אם אני קונה למשפחה שלי אוטו שמכיל שמונה נוסעים, הוא אוטובוס, לפי ההגדרות החוקיות. אז אני נוסעת אתו בנת"צ? כשאני לבד בו, הוא מוגדר כאוטובוס זעיר.

שוקי שדה:

במסגרת הזאת שנעשה גם בנתיבים בזמנו, סייגנו את האוטובוס הזעיר הפרטי, אז אם מדובר על אוטובוסים, שאוטובוס זעיר פרטי, מקובל עלינו. אוטובוס זעיר פרטי בלבד.

שלמה כץ:

אני מציע שנבוא לישיבה הבאה עם המספרים, תבינו את המשמעויות, ותבינו שזה בלתי אפשרי.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר. נאשר את זה.

ניר ימין:

מה היתה החלטת הוועדה לגבי אוטובוסים? יהיה כתוב עכשיו: אוטובוס למעט אוטובוס- -

היו"ר אופיר אקוניס:

כרגע אנחנו משאירים את זה.

יריב לוין:

בדברי ההסבר נציין את זה.

שלמה כץ:

אני מציע שתצביעו על זה רק אחרי שאלכס יהיה פה בישיבה הבאה.

יריב לוין:

לא. נעשה את זה לפני שנייה ושלישית. נעשה את כל יישור הקו אז.

ניר ימין:

האם אני אומר: רק אוטובוסים? האם זה נותן אותה משמעות או לא? מה אומרות המילים "על סוגיהם השונים"?

חוה ראובני:

הכוונה היתה כאן האפשרות לעשות הבחנה בין סוגי אוטובוסים.

יערה למברגר:

אני חושבת שבינתיים מספיק להגיד: אוטובוסים. לא כותבים: על סוגיהם השונים.

היו"ר אופיר אקוניס:

צודקת.

אהוד אדירי:

אנחנו עומדים ערב אישור פרויקט שמשרד התחבורה מקדם, פרויקט של מיליארד שקל של BRT השרון. הפרויקט הזה, אם לא נוכל לעשות הבחנה ברורה, שרק אוטובוסים ששייכים לזה ייסעו בו – לא נוכל לעשות אותו.

לאה ורון:

יושב ראש הוועדה הבהיר שלאחר הקריאה הראשונה בתיאום עם המציע נעשה הבחנה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הורדנו: על סוגיהם השונים. ונטפל בזה בין השנייה לשלישית, וגם אתם תחשבו, למשל, לחברות אגד ודן לפעמים יש אוטובוס, ונוסע עם תלמידים או עם חיילים, אז תוציא אותו- -

שלמה כץ:

גם אם הוא נוסע, הוא מוגדר כאוטובוס ציבורי.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכן נחדד את ההגדרות, כדי להמשיך לאפשר לכם את הנסיעה.

יריב לוין:

תביאו לנו לישיבה הבאה את ההגדרה.

חוה ראובני:

ודאי מוסכם להוריד את: אוטובוס זעיר פרטי.

יריב לוין:

נכון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אוטובוס זעיר פרטי – כן. (א) זה אוטובוסים למעט אוטובוס זעיר פרטי.

ניר ימין:

(ב) - אני לא חושב שיש הגדרה בפקודת התעבורה למה זה מונית מיוחדת. כל מונית שאינה נוסעת בקו שירות היא מונית ספיישל.

חוה ראובני:

מונית זה סוג של רכב. אחר כך היא מקבלת סוג של רשיון הסעה. אפשר להגיד פשוט: מוניות.

יריב לוין:

תוריד את המילה: מיוחדות.

ניר ימין:

"מוניות" כוללות גם את המוניות שנוסעות לפי קו שירות.

יריב לוין:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע להשאיר את זה כמו שזה.

יריב לוין:

ההבחנה ביניהם היא הבחנה מהותית, וצריכה להיות כתובה.

ניר ימין:

בברור שיש הבחנה בין מונית שמותר לה לנסוע בקו שירות למונית אחרת, מה שקרוי ספיישל, אבל כשאנחנו אומרים "מוניות", זה כולל גם את זה וגם את זה.

יריב לוין:

אתה צודק ברמה המשפטית, אבל בעולם המעשה יש דברים שטוב שייכתבו בצורה מפורשת.

מצליח קזיס:

לא כדאי לנסוע בנת"צים אם יהיה מצב כזה. תאר לך שמוניות ייכנסו לנת"צ פתח תקווה. אוטובוסים לא יוכלו- -

יריב לוין:

אבל אנחנו לא שם. הוא יקבע את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל הסעיף הזה מדבר על זה שהמפקח קובע.

מצליח קזיס:

נכון שגם אלכס לנגר יהיה בישיבה הבאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הישיבה לא תהיה בלעדיו. אני מודיע למציע שאם הוא לא יבוא, לא נקיים את הישיבה. חבל, הוא היה צריך להיות כבר היום.

ניר ימין:

חבר הכנסת לוין מבקש להשאיר: "מונית שירות". אני חושב שהכוונה היא מונית שנוסעת בקו שירות, שמופיע בנת"צ.

יריב לוין:

לא צריך להיכנס לכל הפלפולים האלה. מונית לרבות מונית בקו שירות. למה לעשות את החיים קשים?

ניר ימין:

יש התייחסות בפקודת התעבורה, יש הסדר נרחב לגבי מוניות שנוסעות בקו שירות, ולכן אנחנו רוצים שלא תהיה סתירה בין ההסדר שאנחנו קובעים כאן לבין ההסדרים הקיימים.

הדבר השני שהתייחסתי אליו כשאמרתי שמונית שנוסעת בקו השירות היא, למשל, אם אני בעל מונית שיש לה קו שירות, כשאני לא נוסע בקו השירות שלי, כשאני בזמן המנוחה שלי, יכול להיות- -

היו"ר אופיר אקוניס:

בלאו הכי אתה לא נוסע.

חוה ראובני:

מונית שירות יכולה לעשות נסיעות מיוחדות.

ניר ימין:

מה משאירים לגבי המוניות - זה מוניות בקו שירות, לא בהכרח כשהן נוסעות בנתיב הנת"צ?

יריב לוין:

אין לי בעיה. אתה רוצה לנסח את זה, מונית בקו שירות שהמסלול הזה נמצא בתנאי הרשיון שלה? אפשר לכתוב את זה. אני לא רואה את מיליוני המוניות שעזבו את מקומן והתחילו לדהור בנת"צים.

אהוד אדירי:

נתתם לספיישל, אז עכשיו לא תיתנו- -

היו"ר אופיר אקוניס:

תשאיר את זה כך, כמו שמופיע.

חוה ראובני:

זה בעיה, כי אז אותה מונית שירות, בעת שהיא עושה נסיעת ספיישל, נוסעת- -

יריב לוין:

אבל מותר לה, היא כמו מונית.

ניר ימין:

"מיוחדות" – לא צריך, כי כל מה שהוא לא קו שירות, הוא מונית.

יריב לוין:

אז תכתוב: מוניות, לרבות מוניות- -

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

ניר ימין:

לרגבי רכבות, הכוונה לרכבות מקומיות?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא נפתח את הדיון בנושא הרכבת; זה בדיון הבא. אנחנו מאשרים את זה.

חוה ראובני:

נגיד: מקומיות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר.

ניר ימין:

כלי רכב נוספים לרבות כלי רכב בתפוסה גבוהה – השאלה, אם הוועדה רוצה לקבוע, כמו שיש בתקנות נתיבים מהירים, שמוצע רכב שנוסעים בו שלושה אנשים נוסף- -

איתן פיקסמן:

ההגדרה רחבה מדי.

יריב לוין:

אני לא יודע כמה- -

ניר ימין:

צריך להיות ברור, מה זה "תפוסה גבוהה". הכוונה, שיש לפחות עוד נוסע אחד חוץ מהנהג? ברור שאם אני נוסע- -

יריב לוין:

אנחנו נדון אם זה שניים, שלושה או ארבעה.

ניר ימין:

אני רוצה שהוועדה תיתן את דעתה, כי עכשיו לא ברור, מה זה "תפוסה גבוהה".

שוקי שדה:

נהג פלוס אחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. זה נהג פלוס שלושה. גם כתוב את זה בכל תמרור.

ניר ימין:

לפרסום ברשומות לקריאה ראשונה הוועדה קובעת שיהיו כלי רכב נוספים לרבות כלי רכב שנוסעים בהם שלושה נוסעים לפחות בנוסף לנהג.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, כלומר נהג פלוס שלושה.

אהוד אדירי:

הצעה קטנה – לגבי מה שהיה קודם עם האוטובוסים, אולי זה המקום, ואולי נכניס את זה בתיקון הזה, להגדיר בפקודה את ה-BRT, ואז נוכל לרשום אותו.

לאה ורון:

תביאו לאחר הקריאה הראשונה נוסח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אישרנו את הסעיף הזה.

ניר ימין:

2. תחילתו של חוק זה בתוך 30 יום מיום פרסומו.

אופיר אקוניס:

מי בעד? תודה.

לאה ורון:

מר אדירי צריך לתת תשובה לוועדה בעניין התקציבי.

אהוד אדירי:

אני אודיע בתוך שבוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:30.