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

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 237**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**מיום שני, י"א בסיוון התש"ע (24 במאי 2010), שעה: 12:00**

**סדר היום**: **ההערכות התחבורתית לפתיחת כביש 443 לנסיעת פלשתינים**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

ישראל חסון

מנחם אליעזר מוזס

חמד עמאר

יוליה שמאלוב ברקוביץ

יריב לוין

יעקב כץ  
חיים אמסלם

משה (מוץ) מטלון

גדעון עזרא

אורי מקלב

דוד רותם

**מוזמנים**:

סא"ל במיל' אהרון צברי – ע' קשת צבעים, משרד הביטחון

נחום גבאי – קצין מטה תחבורה, משרד התחבורה, מינהל אזרחי

רלי מטרני כהן – קצין מדור תכנון וחירום, משטרת ישראל, המשרד לביטחון הפנים

סנ"צ ירון מטס – ראש מדור תכנון, משטרת ישראל, המשרד לביטחון הפנים

סנ"צ דורון ישראלי – קצין אגף תנועה מחוז ש"י, משטרת ישראל, המשרד לביטחון הפנים

ד"ר דן לינק – מנהלת תחום חקיקה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

חיים ביבס – ראש עיריית מודיעין-מכבים-רעות

אבי רואה – יו"ר מועצה אזורית מטה בנימין

קטי שטרית – שדולה חברתית-לאומית לכביש 443

משה איפרגן – שדולה חברתית-לאומית לכביש 443

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**קצרנית פרלמנטארית**: אושרה עצידה

##### 

**ההערכות התחבורתית לפתיחת כביש 443 לנסיעת פלשתינים**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום לכם, צהריים טובים. אני מתכבד לפתוח ישיבה שנייה של ועדת הכלכלה להיום. אנחנו עוסקים היום על פי בקשתי בהשלכות התחבורתיות של פתיחת כביש 443 לנסיעת פלסטינים. אני מזכיר לכם שב-29 לדצמבר ניתן פסק דין סופי בבג"ץ שמקבל את בקשת העותרים וקובע כי מגבלות התנועה בכביש 443 שהוטלו על-ידי הפלסטינים על-ידי מערכת הביטחון אינן יכולות להיוותר במתכונתן הנוכחית, ודינן להתבטל. משמעות הפסיקה היתה פתיחת הכביש לתנועת כלי רכב פלסטינים, ופגיעה בביטחון המשתמשים הישראלים בכביש.

אני אמרתי פעמים רבות גם בחדר הזה, וגם במקומות אחרים, שעל פי תפיסתי שהיא תפיסה שגיבש ראש ממשלה מנחם בגין, יש שופטים בירושלים. אבל, הפעם השופטים טעו. חבר הכנסת כץ, אמרתי את זה אפילו כמעט בציטוט מדויק. אנחנו כמובן מכבדים את החלטת בג"ץ, אבל אני חושב שהיא שגויה. אמרתי את הדברים כבר בחורף.

בנוסף לכך, ב-6 בינואר פניתי ליועץ המשפטי לממשלה היוצא, מר מזוז, וביקשתי ממנו דיון נוסף – שיפנה בשם המדינה לקיים דיון נוסף בפסק הדין לאור העובדה שבמחצית הראשונה של העשור, לדאבון הלב, אירעו אירועים חמורים של פיגועי טרור על-ידי פלסטינים, וישראלים תמימים מצאו את מותם בכביש. לדאבון הלב, היועץ המשפטי הקודם דחה את בקשתי להגשת בקשה לדיון נוסף, ואם כך פסק הדין יחול החל ב-28 במאי, אם אינני טועה. כלומר, ביום שישי הקרוב.

הוועדה הזאת לא עוסקת בענייני ביטחון כי הוועדה המוסמכת לכך היא ועדת החוץ והביטחון. אבל, מכיוון שלפתיחת כביש 443 לנסיעת פלסטינים יש משמעות תחבורתית מן המעלה הראשונה, אנחנו מקיימים את הדיון הזה. אגב, זה היום ברור לכולם שכביש 443 הפך, ובצדק, לתחליף ראוי ביותר למה שנקרא כביש מס' 1 שהוא התוואי הטורקי המפורסם. אני חושב שהוא כמובן שופץ מאז שהתוו את התוואי הזה, וגם הורחב. חבר הכנסת כץ, יש אפילו תוכנית להרחיבו עוד יותר על-ידי משרד התחבורה. אגב, אני לא זוכר מתי אני בפעם האחרונה נסעתי בכביש מס' 1 כשאני בא מתל-אביב או מהשפלה. בדיון הקודם שאלתי את נציגי משרד התחבורה מה נתח השוק, והם אמרו ש-70% עדיין נוסעים בכביש מס' 1, ו-30% עברו לכביש 443. יכול להיות, אני לא יכול לחשב את הבדיקות. נדמה לי שהמצב בכביש 443 הוא אפילו יותר גבוה. אנחנו רואים נפח תנועה אדיר שמשתלב בכביש הזה מהשפלה, וכמובן ממודיעין לירושלים. אני שמח על הצטרפותו של ראש עיריית מודיעין לדיון הזה. גם תושבי שפלה אחרים מלוד ומרמלה משתמשים בכביש זה, ולא רק תושבי תל-אביב. החיבור מכביש 6 מביא גם אנשים מהצפון הרחוק, מיישובי השרון, השרון הצפוני וכד'.

##### ישראל חסון:

בגלל כביש 6 הצפון לא רחוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה צודק, הוא מתקרב. ולכן, אנחנו מברכים על קיומו של כביש 6, ועל הנסיעה הרבה בו. אבל, התפרסמו דיווחים על עלייה במקרי פח"ע בכביש 443 כבר בחג השבועות האחרון. אם אינני טועה, בשבוע שעבר או בתחילת שבוע זה, שזה שבוע לפתיחת הכביש לפלסטינים, היו יידויי אבנים בכביש 443. אנחנו יודעים שכבר היו בציר הזה, בכביש הזה, אירועי פח"ע חמורים יותר של ירי. כאמור, אנחנו נדבר על ההשלכות התחבורתיות, ואיך בכל זאת נערכת המדינה – מערכת הביטחון, משרד התחבורה ואחרים – לפתיחתו של הכביש בסוף השבוע הזה. אני אשמח לשמוע את הסקירה שלהם.

לפני שנשמע את חברי הכנסת, נשמע את נציגי מחוז ש"י. אני רואה בנייה של מחסומים חדשים, והרחבת כביש, והעתקה של המחסום. הבוקר ראיתי כי ישנם שם שלושה מסלולים חדשים שנבנים. בידי מי תהיה האחריות להפעלה המחודשת הזאת?

אהרון צברי:

צהרים טובים. שמי צברי אהרון, ואני משמש שמונה שנים כעוזר ראש מינהלת קשת צבעים. במסגרת העבודה אני מתעסק בתוואי גדר הביטחון, ומתעסק גם בנושא של כביש 443.

בהתאם להחלטת בג"ץ מדצמבר 2009, כפי שאמרת, מערכת הביטחון ביצעה עבודת מטה לפתיחת הכביש לתנועת פלסטינים. הכוונה שלנו היא לפתוח את הכביש ביום שישי הקרוב, ה-28 לחודש זה, בשעה 8:00, לפי החלטת בית המשפט.

ההיערכות כוללת מענה ביטחוני של האיומים, היערכות המאפשרת תנועת רכבים פלסטינים בין מעבר מכבים למעבר עופר שנבנה, כפי שאמרת. אתם ראיתם שנכון לרגע זה נבנו בשטח שלושה מסלולים שייפתחו ביום שישי הקרוב, ב-28 לחודש. למעשה, זה בהתאם להחלטת בג"ץ שקבעה שאנחנו מחויבים לאפשר תנועה של פלסטינים בין מחסום מכבים למחסום עופר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני באמת מנסה להבין איך זה ייראה מבחינה תחבורתית. קודם כל, בעבר היתה כניסה מהכפרים. נכון שהם נחסמו בבטונדות בגלל אירועי טרור. האם הכניסה הזאת נשארת? האם הבטונדות נשארות?

##### ישראל חסון:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מנסה להבין ולראות איך ייראה הכביש ביום שישי. זה דווקא רעיון טוב לנהל את הפיילוט הזה ביום שישי. אבל, ימים ראשון ושני הם הימים שבהם יהיה המבחן.

אהרון צברי:

אני מציע שאני אסיים את הסקירה בדקה וחצי, ולאחר מכן נענה על הדברים. למעשה, ההיערכות כוללת שתי נקודות בידוק לרכבים פלסטינים טרם עלייתם לכביש 443. האחת תהיה באזור בית סירא, וזוהי גם נקודת עלייה לכביש 443, וגם נקודת ירידה לכפרים. המחסום הזה יהיה מאויש 24 שעות על-ידי כוחות צבא. הנקודה השנייה שאנחנו מדברים עליה היא באזור בית עור-אפוקא, וגם העמדה הזאת תהיה מאוישת 24 שעות ביממה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם יש לכם מפה?

אהרון צברי:

יש לי מפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני אשמח שתציג. חבל שאין מצגת. חבר הכנסת לוין, ראש עיריית מודיעין, ושאר החברים, יהיה לכם קשה לראות את המפה. בואו לראות, אני חושב שהדיון הזה מפסיק חשוב כדי לחרוג מהישיבה הנורמאלית.

אהרון צברי:

מה שאתם רואים כאן באדום הוא תוואי גדר הביטחון בכביש 443, אזור מחסום מכבים. סמוך למחסום מכבים ייבנה מעבר שיאויש 24 שעות ביממה על-ידי כוחות צה"ל שיעשו בידוק למי שעולה על כביש 443, ובידוק סלקטיבי למי שיורד מכביש 443 ונוסע לכפרים. זה יהיה לפי הערכת מצב. אם כן, זוהי הנקודה הראשונה.

הנקודה השנייה שאני עכשיו מתאר היא הנסיעה על כביש 443 לכיוון מזרחה. לפני תחנת הדלק של "דור", בחירבת אל מיסבאח, תהיה אך ורק אפשרות של ירידה ויציאה מכביש 443 לכפרים, כאשר הפינה הזאת היא לא מאוישת. במקום הזה אנחנו מציבים אמצעי שליטה של תצפית ובולארדים. היא נצפית מהאזור הזה של המגדל – כוכב 3. למעשה, תהיה אפשרות לשלוט במקום הזה על-ידי אמצעים שאנחנו שמים פה.

הנקודה השלישית, ואני אמשיך מזרחה, היא למעשה נקודת עלייה וירידה בית עור אל- פוקא – ביתוניה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אלה הן נקודות חסומות לרגע זה.

אהרון צברי:

אלה נקודות חסומות.

יריב לוין:

כל הנקודות.

אהרון צברי:

הנקודה הזאת היא נקודת ירידה בלבד, או יציאה מכביש 443, ולא ניתן לנסוע לכיוון ההפוך כדי לצאת, כי יש במקום הזה אמצעים.

כפי שציינתי, הנקודה השלישית היא בית עור-אל פוקא. בבית עור-אל פוקא נקודת עלייה וירידה תהיה מאוישת 24 שעות. זוהי נקודת הצומת שמחברת לכביש - מרקם חיים שבנינו עבור הפלסטינים שלוקח מבית מאזור בית עור-אל פוקא לכיוון ביתוניה.

חיים ביבס:

למה פה לא לעשות את המעבר התת-קרקעי? פה צריך את המעבר.

קריאה:

המעבר הקרקעי הוא לא שם.

אהרון צברי:

הנקודה השלישית היא נקודת עלייה וירידה. הנקודה הרביעית היא באזור הגשר של בית חורון, א-טירה, והיא אך ורק ירידה. סך הכול, יהיו כאן שתי נקודות עלייה על כביש 443, וארבע נקודות ירידה מכביש 443 לכיוון הכפרים.

בנוסף לזה, כמו שאמרתי, נבנה מעבר עופר. כרגע מעבר עופר נבנה במתכונת של שלושה נתיבים. העמדות כבר מוצבות. תוך חצי שנה עד שמונה חודשים כוונת מערכת הביטחון היא להשלים את זה לשישה נתיבים על מנת לאפשר כאן תנועה שוטפת.

היו"ר אופיר אקוניס:

זו נקודה חשובה. כמובן כל הנקודות חשובות, אבל זוהי גם נקודה חשובה, כי יש פה שתי נקודות שאתה בודק אותם לפני. האם יש פה הפרדה בין רכבים ישראלים לרכבים פלסטינים, או שכולם באותם שלושה מסלולים?

יריב לוין:

אני אומר מה קורה. פה יש אבסורד שלא יאומן, ותקן אותי אם אני טועה. הרי מה קורה? למעשה, בכל הקטע מא-טירה ועד למחנה עופר, אין להם סיבה לנסוע, מכיוון שהם לא יכולים לצאת מכאן לרמאללה. כלומר, כל רכב פלסטיני שיגיע לפה יסתובב, וייסע חזרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, אני מנסה להבין את הרציונאל של המעבר הזה.

אהרון צברי:

אנחנו עשינו בדיקה, ספירת תנועה, וכ-18 אלף כלי רכב נכנסים לירושלים ביום, ו- 20 אלף כלי רכב יוצאים למעשה לכיוון תל-אביב. מאחר ולכיוון ירושלים יש גם את שעות התנועה בהיתר, והמשאיות שהולכות לביתוניה ולכל המקומות, ומאחר ואנחנו מבינים שהלחץ יכול להיות גדול, במקום הזה מתוכנן מעבר מלכתחילה של שישה נתיבים על מנת שהנתיבים האלה יאפשרו בידוק במקביל של שש עמדות לפחות, ושתנועת האנשים לכניסה לאזור ירושלים תתאפשר בצורה חופשית יותר.

יעקב כץ:

נניח ולישראלי לקח חצי שעה לנסוע בין תל-אביב לירושלים. האם כתוצאה מהבידוקים האלה הוא ייסע עכשיו שלושת רבעי שעה? האם יש תוספת זמן?

היו"ר אופיר אקוניס:

שואל חבר הכנסת כץ, מה תעשה הנקודה הזאת מבחינה תחבורתית? זו שאלה נבונה. מה יהיה העיכוב? כרגע יש מחסום שהוא מעכב, חבל על הזמן. יש מחסום.

חיים ביבס:

יש שני מעברים, ואתה צריך לעבור בשני המעברים. לא יעזור כלום, כשאתה עובר בתוך מעבר, עם במפרים, ועם כל הדברים מסביב, אתה מעוכב.

אהרון צברי:

נכון להיום, מי שנוסע במעבר לכיוון ירושלים נתקל בעטרות במחסום.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. האם מחסום עטרות יורד?

אהרון צברי:

המחסום הזה מתוכנן לרדת.

יריב לוין:

המחסום לא יהיה מאויש, אבל הוא לא יפורק. כלומר, אתה תישאר, רק שהחייל ששומר לא יהיה.

אהרון צברי:

למעשה, נכון להיום כשאתה עובר את המחסום הזה - השאלה שלך היא למצוא אותו פה. בנקודה הזאת כשהמחסום הזה ייפתח, המחסום הזה למעשה מתוכנן להתפרק. למעשה, שלושה מחסומים מתוכננים לרדת. האחד - רמות. השני - 4, והשלישי - אזור תעשייה עטרות. הם מתוכננים לרדת, הם לא מתוכננים להישאר.

##### ישראל חסון:

אז מה עם אל ג'יב-ביר נאבלה?

אהרון צברי:

אל ג'יב-ביר נאבלה לא יכול לצאת לכאן. אין לו שום דרך.

##### ישראל חסון:

האם אתה לא פותח אותו במסגרת 443?

אהרון צברי:

לגבי אל ג'יב-ביר נאבלה – תסתכל, יש כאן את הגדר שמקיפה את האזור הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שנעביר אחר כך את המפה.

אהרון צברי:

זאת אומרת, המחסום הזה יבצע את הבידוק, ואנשים לא ייבדקו פעמיים. כלומר, מי שנבדק היום כאן, לא ייבדק במקום הזה. השטח הזה הוא בשליטת משטרת ישראל, מחוז ירושלים. אם תהיה איזושהי בעיה, או לאור הערכת מצב, יכול להיות שבאופן נקודתי יחליטו החלטה לאייש את זה באופן נקודתי. אבל, זה לפי הערכת המצב. אבל, הנטייה שלנו היא שהמחסומים האלה יהיו פתוחים, ויאפשרו את תנועת אנשים.

יעקב כץ:

האם אלה שייכנסו מכיוון רמאללה לכיוון עטרות, לא ייכנסו לירושלים באופן חופשי? אלה שיבואו מכיוון עטרות, לכאורה הציר יהיה פתוח לירושלים.

אהרון צברי:

גם היום מי שבא ממעבר קלנדיה ורוצה לרדת לכביש 443, מה מפריע לו? כלום. לא יפריע לו.

היו"ר אופיר אקוניס:

רבותי, בואו נשב. למעשה, אתה אומר שהמחסום השני, מחסום עטרות נשאר. אבל, הוא לא מאויש.

אהרון צברי:

הוא לא מאויש.

יעקב כץ:

אז אני שואל עוד הפעם, מה קורה אם מישהו מגיע מכיוון רמאללה, ונוסע מערבה, והוא מגיע לכביש 443, ופונה שמאלה.

אהרון צברי:

מי שנכנס ממעבר קלנדיה לכיוון רמאללה, הוא למעשה עבר במעבר קלנדיה שזיכה אותו. אם מעבר קלנדיה זיכה אותו הוא יכול להיכנס. אין מצב שמישהו יוכל להיכנס בדרך אחרת שלא דרך המקום של המעבר.

לגבי מחסום עופר, מעבר עופר - פלסטיני שהחליט שהוא רוצה לנסוע, זה נכון שמאזור הגשר של בית חורון עד המעבר, בתכל'ס אין לו סיבה לנסוע. אבל, זכותו. יש לו את הזכות. אם הוא יגיע לאזור המעבר, אז במעבר הם ייבדקו אותו, יסובבו אותו, ויחזירו אותו.

מנחם אליעזר מוזס:

מה היה לפני המעבר?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, לא היה.

מנחם אליעזר מוזס:

הוא יוכל לדפוק לך אבן לתוך האוטו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבן, זה תמיד. אבל, פה מדובר על כך שהם ייסעו על התוואי, על הכביש עצמו. הם לא נסעו עד עכשיו, עד עכשיו היו רכבים ישראלים בלבד.

מנחם אליעזר מוזס:

בדיוק, הוא ייסע לידך ללא בדיקה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, הבדיקה תתקיים. שואל חבר הכנסת מוזס על הבדיקה. יש כל מיני אפשרויות, גם אבנים ודרכים שונות. לא צריך לגוון להם את הרעיונות. אבל, הרעיונות כבר קיימים בראשם. אנחנו לא חיים באוטופיה, אנחנו חיים בארץ-ישראל המערבית. הוא שואל אותך לגבי הנסיעה שלהם על הציר עצמו.

יעקב כץ:

סליחה, אדוני היושב ראש, אני רוצה בכל זאת לשאול. היום בפועל מי שמגיע מכיוון רמאללה, עובר את מעבר קלנדיה, עובר בידוק ראשוני, ואם הוא נכנס לירושלים הוא עובר בידוק שני. זאת אומרת, מעכשיו הוא יעבור בידוק אחד.

אהרון צברי:

נכון. אני רק מזכיר לך שמי שמגיע למעבר קלנדיה נבדק, הוא מזוכה. מי שנכנס במעבר קלנדיה זה רק ת.ז ישראלי – רכב עם מספר צהוב, עם תעודת זיהוי. למעשה, הבידוק שלו באזור הזה של עטרות הוא בידוק שני. אבל, אין לו שום משמעות.

מנחם אליעזר מוזס:

איפה הבידוק שלו כשהוא יוצא מבית חורון, מבית עור אל -פוקא, ומכל המקומות?

אהרון צברי:

הבידוק שלו הוא במעבר עופר. הוא יגיע למעבר עופר שהיא הנקודה שהיא הוא יכול לעבור בידוק. יעצרו אותו, ולמעשה יחזירו אותו בחזרה.

מנחם אליעזר מוזס:

אבל, מה קורה עד שהוא מגיע למעבר עופר?

קריאה:

מה הרעיון של להחזיר אותו ממעבר עופר?

מנחם אליעזר מוזס:

בדיוק, זה מה שאני שואל.

היו"ר אופיר אקוניס:

בואו נעשה את השאלה בצורה מסודרת. קודם כל, ראש עיריית מודיעין. האם אתה סיימת את הסקירה שלך? מבחינתך, אולי אתה לא מי שאמור לתת את התשובה. אבל, אני שואל אותך כמה עיכוב יהיה מיום שישי הקרוב בנסיעה ממחסום מודיעין לתוך ירושלים? היום הנסיעה שם היא בערך 16 - 17 דקות.

אהרון צברי:

היום 20,000 רכבים עוברים במחסום מכבים בשלושה נתיבים. כולנו יודעים כמה זמן מתעכבים במחסום מכבים, כן או לא. מאחר וזוהי כניסה לירושלים, ולמרות שכמות כלי הרכב בבידוק שעשינו הוא 18,000 – הוא קצת פחות – אנחנו בונים שישה נתיבים מתוך איזושהי כוונה או הבנה שזה יאפשר תנועה יותר רצופה של האנשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל, מתי יהיו מוכנים ששת הנתיבים? אני שואל אותך על לוח הזמנים של ששת הנתיבים. היום בבוקר יש שלושה – זה המצב.

אהרון צברי:

היום בבוקר יש שלושה, ואמרתי שבין חצי שנה לשמונה חודשים יושלמו שלושה נתיבים נוספים. סך הכול, לשישה נתיבים.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת אומרת שתהיה בניית תשתיות בשמונת החודשים הקרובים. כלומר, זה גם עיכוב מסוים. מה הבלימה? אני מנסה להבין מה העצירה, או זמן הנסיעה החדש בשלושת הנתיבים. אם אתה רוצה, תגיד לי גם אחר כך מה אתה חושב שיהיה לגבי השישה.

אהרון צברי:

אני לא יודע לתת לך תשובה מדויקת כלשהי. בתחילת השבוע הבא, ב-28 לחודש, אנחנו נצטרך יום יום לשבת ולראות מה קורה במעבר, ולעשות את הבדיקה. כמו שאמרתי, רמת הבידוק ואחריות הבידוק בנושא הזה בשטח היא של משטרת ישראל, מחוז ירושלים, מג"ב עוטף ירושלים. אבל, בכל מקרה, גם נציגי המשטרה, וגם נציגי התחבורה, צריכים לשבת במקומות האלה ולעשות הערכת מצב יחד עם כל הגורמים, ולראות מהי התנועה. להערכתנו, לא אמור להיות שם איזשהו עיכוב גדול. אני לא יודע להגיד לך אם זה יהיה עשר דקות או רבע שעה. אני צריך לעשות בדיקה נקודתית, אנחנו לא מנבאים. להערכתנו, לא יהיה. נתתי את הדוגמה במכבים.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת לוין, בבקשה. חבר הכנסת לוין הוא גם תושב מודיעין.

יריב לוין:

אדוני היושב ראש, קודם כל, תודה על קיום הישיבה הזאת שהיא המשך לסיור שאנחנו קיימנו לאורך תוואי הכביש בוועדת משנה של ועדת החוץ והביטחון לפני כשבוע.

אני רוצה לומר שהצבא עושה מאמץ גדול כדי לתת מקסימום ביטחון במינימום הפרעה, וזה לגמרי ברור לנו. אבל, אני חושב שאתם לא צריכים להגן על מה שאתם לא יכולים להגן עליו. בשורה התחתונה, כל הסידורים האלה לא נותנים את הביטחון שהיה קודם, ולא נותנים את סדרי הנסיעה ונוחות הנסיעה שהיתה קודם, ואת זה צריך לומר בפה מלא. הדבר הזה צריך להיאמר משום שאם אתם תאמרו את זה אז גם יהיה קל יותר אחר כך להיאבק ולשנות, ולהביא את הדברים למצב כפי שהם צריכים להיות.

אני לא חושב שאתם צריכים להיות שומרי הסף של בית המשפט העליון במובן הזה שבמקום להצביע על הנזק העצום שיש בהחלטה הזאת, אתם מנסים להרגיע את כולם שהכול יהיה איכשהו בסדר. שוב, זה למרות שאני יודע שבנתונים הקשים הקיימים שנכפו עליכם בהחלטה השערורייתית הזאת אתם עושים את המקסימום שאפשר - זו הערה אחת.

ההערה השנייה היא בנושא הנסיעה. היום הכניסה לירושלים מתבצעת בשתי נקודות בידוק מרכזיות. האחת נמצאת על כביש 45 ליד עטרות, והשנייה נמצאת בכניסה לרמות. כבר היום בשעות מסוימות, ובמצבים מסוימים, בעיקר אם יש איזושהי התראה, עומדים שם בפקקים ארוכים מאוד. המצב שהולך להיות החל מיום שישי הוא שבנקודת הבידוק של עופר שאמורה להיות קודם, ולבטל את שניהם, יהיו שלושה מסלולי בידוק בלבד במקום ארבעה מסלולים שמופעלים היום, לפעמים אפילו חמישה, בשתי נקודות הבידוק הקיימות ביחד.

יתרה מכך, תושבי גבעת זאב שבעבר היו נוסעים לירושלים וצריכים היו לעבור בידוק הם לא יצטרכו לעבור בידוק מכיוון שהם נוסעים חלק, והם ירדו מנפח התנועה. מאידך, אותם תושבים שמגיעים מאזור המרכז לגבעת זאב שקודם לא היו צריכים להיבדק, יצטרכו עכשיו לעבור את תהליך הבידוק, וייפגעו באופן מיידי מהצעד הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון מאוד. פה הפגיעה הכי חזקה.

יריב לוין:

וכאן הפגיעה היא משמעותית. אין שום ספק שזה ייצור בעיות. מלכתחילה כאשר אנחנו היינו בסיור נאמר לנו באופן ברור שיהיו שם שש עמדות בידוק שהן שיפור למצב הקיים. אני מבין שזו גם היתה הנחיית ראש הממשלה. אף אחד לא אמר לנו שיהיו שלוש, ואחר כך שלוש. ואני אומר – אם אפשר לבנות שש עמדות בידוק עכשיו, אז אנא לכו לבג"ץ ותודיעו לו: לא מסוגלים לעמוד בתאריך שנקבע. כי לעמוד בתאריך שנקבע על-ידי זה שמקימים את עמדות הבידוק לפלסטינים, ושולחים אותנו לעמוד חצי שעה במחסום זה לא פתרון. אני חושב שזו ההחלטה הראשונה שצריכה לצאת מכאן.

שנית, צריך לזכור שהיום התנועה שישנה על הכביש היא תנועה של רכבים ישראלים בלבד. הנחת העבודה של מי שנמצא בנקודת הבידוק היא שמגיעים אליו רכבים ישראלים. מרגע שנוסעים רכבים פלסטינים על הכביש גם אם הם עברו בידוק בנקודת הכניסה, צריך לזכור שאלה רכבים שלא מורשים לעבור את מחסום עופר לכיוון ירושלים. כאן אין עניין של בדיקת הרכב כדי לוודא שאין בו משהו בעייתי, ואחר כך לאפשר לו לנסוע. אלה רכבים שמלכתחילה אסור להם בכלל לעבור. ודאי שהבידוק יצטרך להיות מחמיר יותר. אני לא נכנס לשאלה איך הוא ייעשה. אבל, זה ברור לעין כל שהוא יהיה צריך להיות מחמיר יותר. זה גם ברור לחלוטין שכל רכב כזה שייעצר, ויהיה צריך להפנות אותו כדי שייעשה u-tern וייסע בחזרה, יעכב את התהליך. לכן, גם בנקודה הזאת נדמה לי שאנחנו צפויים לבעיה לא פשוטה. הבעיה הזאת נגרמת כתוצאה מההתעקשות של בג"ץ לאפשר את הנסיעה מאזור בית עור אל-פוקא, או אפילו נניח מאזור א-טירה עד מחנה עופר כשאין להם לנסוע. הם נוסעים בנתיב ללא כלום, כי הם מגיעים עד מחנה עופר, והמקסימום שהם יכולים לעשות זה לנסוע חזרה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין כאן מי שיכול לענות על השאלה. אבל, סתם מעניין אותי האם היה ביקור של הרכב שופטי בג"ץ בתוואי?

אהרון צברי:

שופטי בג"ץ לא סיירו בתוואי איתנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה ממש לקבל החלטה בלי להבין את השטח. ואני אחזור על מה שאמרתי, ואנחנו ננסה לראות אחר כך ביחד איך מקיימים את מה שהצעת לדחות את ביצוע של החלטת בג"ץ. אבל, על-ידי פנייה של מי? של הממשלה? של צה"ל? כי אני פניתי. יכול להיות שהוועדה צריכה, אבל אני לא יודע איך ועדה פונה לבג"ץ. זו פנייה לבג"ץ. יושב כאן סגן יושב-ראש לשכת עורכי הדין לשעבר, חבר הכנסת יריב לוין, והוא יודע את ההליך הטכני. זה לא דבר כזה פרוזאי. אבל, אנחנו נדון בזה. זה דבר נכון, זה רעיון טוב. אנחנו שומעים פה ששופטי בג"ץ לא היו בביקור בתוואי. אני מוכרח להגיד לך שזה דבר מדהים.

קריאה:

אולי הם היו כל אחד בנפרד.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא יודע, אין לי מושג. אבל, לקבל החלטה כל כך מז'ורית שנוגעת לחיי בני אדם, לחיי ישראלים בלי לבקר בתוואי - השערורייה היא זועקת, וזה מעצים עוד יותר את השערורייה שבהחלטה.

יריב לוין:

אני רוצה לומר לכם יותר מזה. הרי מה יקרה? ביום שישי בבוקר יצלמו את הפלסטינים המסכנים שהם נוסעים בנתיב ללא כלום למחסום עופר, וחוסמים אותם, ולא נותנים להם לעבור.

רבותי, אני רוצה לומר עוד דבר שהוא לא שייך בהכרח להסדרי התנועה, אבל הוא בהחלט שייך לסוגיית חופש התנועה. לכאורה יש מי שיכול לראות גם נקודת זכות במצב הזה. אני יכול לומר כאן היום שבג"ץ סיפח את גבעת זאב לירושלים – זה מה שהוא עשה. הוא פשוט שם אותה צמודה לירושלים, והזיז את הבידוק קודם. אבל, כתוצאה מנסיעת רכבים באותו כביש, יש חשש שרכב פלסטיני שעבר בידוק ועלה על הכביש ינסה לזלוג ממנו בנקודה מסוימת, ולהיעלם למקום אחר. ואז הקיפו את כל הכביש משני צידיו בגדרות בהחלטה שמבחינה ביטחונית קל מאוד להבין אותה, כשהתוצאה שלהם היא ניתוק מוחלט של בית חורון מהרצף הטריטוריאלי שלה מול גבעת זאב, והיכולת של האנשים משם להגיע רגלית לאותם מקומות. אנשים היו הולכים ומטיילים בסופי שבוע, ומסתובבים שם באזור. למעשה, הפכו את כל האזור שמשני צידי הכביש לשטח הפקר שהגישה אליו היא לערבים בלבד, כי יהודים לא יכולים להיכנס לשם. גם זה בעיניי דבר שהוא חמור, ואני לא יודע אם ניתנה עליו מספיק דעת.

נקודה נוספת שהיא חשובה היא נקודות היציאה. יש על הכביש שתי נקודות כניסה שהן גם נקודות יציאה, ושתי נקודות נוספות שהן נקודות יציאה בלבד. נקודות היציאה האלה הן בלתי מאוישות. כלומר, אם חס וחלילה רכב כזה יהיה מעורב בפעילות חבלנית כזאת או אחרת - אומנם יש שליטה ויש התראה, ואני לא רוצה להיכנס איך זה נעשה - אבל, עדיין היכולת שלו להימלט בתוך דקה או שתיים דרך נקודות היציאה האלה היא יכולת קלה מאוד. יתרה מזאת, נקודת היציאה של א-טירה שנמצאת מימין לגשר אם פנינו לירושלים, תוצאתה היא שרכבים שיגיעו לשם ומאיזושהי סיבה ירצו להסתובב, רכב שיבוא מכיוון מחסום עופר, וירצה להסתובב, יש להם גישה חופשית לחלוטין לכניסה לבית חורון, כי הכניסה לבית חורון אין בה שום חסימה שמונעת מהרכבים האלה להיכנס שמה לכיכר, וכן הלאה. הבתים של בית חורון הופכים עכשיו לקו חזית כשהרכבים האלה מסתובבים ועוברים שם בצורה הזאת.

נקודה נוספת היא תחנות האוטובוס שנמצאות מתחת לגשר לאורך הכביש. גם שם, לפחות המינימום הוא לבצע איזשהו מיגון של התחנות האלה שהן חשופות לעין כל מפני פיגוע דריסה, חס וחלילה. במציאות של היום אין שם שום דבר שמונע ביצוע פיגוע דריסה הפשוט ביותר.

ואני חוזר ואומר, בסיפור ההזוי הזה הושקעו על פי הערכות שאני שמעתי קרוב ל-40 מיליון שקל עד עכשיו - אתם שומעים את המספרים, 40 מיליון שקל - כאשר כולנו יודעים שהפלסטינים לא ירוויחו מזה שום דבר, כי הרי כבישי מרקם החיים שסללנו בשבילם הם הרבה יותר מהירים ממה שיש להם פה, כי אם ניקח בחשבון את זמן הבידוק שהם יצטרכו לעבור לא שווה להם לנסוע משם בכלל. ואם כך הוא המצב, והושקע כבר כל כך הרבה כסף, אז הגיע הזמן שיושקע הכסף שצריך כדי שתהיה תנועה סבירה של יהודים, ושיהיה ביטחון הטוב ביותר שיכול להיות ליהודים.

ואני שוב אומר, אני קורא לכם, לצבא, להודיע שאתם לא מסוגלים לעמוד בתאריך הזה, לא משום שלא עבדתם מסביב לשעון ועד אמצע הלילה, אלא משום שהתאריך שנקבע לכם מלכתחילה היה תאריך שלא הביא בחשבון שום דבר מכל מה שהייתם צריכים לבצע. אני מציע שאנחנו כוועדה נפנה באופן הברור ביותר לראש הממשלה, ונבקש ממנו להנחות את משרד הביטחון ואת שר הביטחון להגיש בקשה דחופה בעניין הזה לבג"ץ, ולהימנע מפתיחתו של הכביש, בוודאי עד אשר נמצא את עצמנו במצב שכל מה שאמור להיות על פי העמדה המקצועית של הצבא מתבצע. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה. חבר הכנסת כץ, בבקשה.

יעקב כץ:

תודה ליושב ראש גם על כינוס הוועדה. ליבי ליבי עם השוטרים. אין פה חיילים, אין פה קציני צה"ל. אדוני היושב ראש, אני לא יודע אם קציני צה"ל הוזמנו. האם אתה הזמנת?

לאה ורון:

הדרך להזמין לישיבות הוועדה היא תמיד באמצעות השרים על פי תקנון הכנסת, וגם בהתאם לזה נעשתה הפנייה לשר הביטחון, והוא מצא לנכון לשלוח את מי שמצא לנכון.

אהרון צברי:

אני נציג הצבא, אני נציג פיקוד מרכז. אני כפוף לאלוף פיקוד מרכז גם פיקודית, וגם זה, למרות שאני באזרחי.

יעקב כץ:

בסך הכול, אין לנו שום טענה, חס וחלילה, לא לחיילים, ולא לשוטרים ולא למי שמבצע את העבודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין על זה ויכוח.

יעקב כץ:

הם מנסים לעשות את הכול במסגרת. אבל, אשמים אנחנו. אם אנחנו נבוא בטענות, נבוא רק אל עצמנו, משום שמאז החלטת הבג"ץ היו מספר חודשים. למשל, אני הגשתי חוק. אני עדיין באופוזיציה, ומי יודע אולי מחר כאשר נהיה בקואליציה זה יעבור יותר בקלות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מזמין, אתה יכול להיות תמיד בקואליציה. אבל, זה לא מה שיביא אותך לחוקק חוקים יותר מהר. נדהמתי אתמול שחבר הכנסת פרץ העביר בכזאת מהירות וקלות את חוק שכר מינימום, וזה מבלי לדבר על מהות החוק.

יעקב כץ:

בנושא הזה אני הגשתי הצעת חוק שלגבי דברים שאנחנו טוענים שבית המשפט העליון לא מומחה בהם, הוא יצטרך להתייעץ עם המומחים. במקרה דנן, צבא ההגנה לישראל על-ידי מומחיו ויועציו אמר במפורש שהדבר הזה לפי ניסיון העבר – ואין חכם אלא כבעל ניסיון – בשנים שהכביש הזה היה פתוח היו בו אירועי פח"ע, והיו בו הרוגים פצועים. וכמו שאמרת אדוני היושב ראש קודם, הם עושים לנו עכשיו הקדמה, קדימותא כמו שאנחנו אומרים בארמית. הם יודעים שהכביש עומד להיפתח, וכבר יש זריקות של אבנים. לפי ניסיון העבר, וגם בעניין הזה אין חכם אלא כבעל ניסיון, הגזרות תחולנה על היהודים, ולא על המשתמשים האחרים – ונהי בעינינו כחגבים, וכן היינו בעיניהם.

אומנם, הגמרא אומרת במסכת ברכות שלוש מתנות טובות נתן הקדוש ברוך הוא לישראל וכולן לא נתנן אלא על-ידי ייסורים והן: ארץ-ישראל, תורת ישראל, והעולם הבא. כנראה שהקניין הוא קניין בייסורים. אבל, כאשר אנחנו בעצמנו עושים את הייסורים, ואנחנו בעצמנו מייסרים את עצמנו, אז זו מחלת נפש, זו מחלה של הגלות. בעזרת השם צריך יהיה לשמוח עם התעלות ועם הצירים כשנקבל חוקים מתאימים שיאמרו בצורה ברורה במה לבית המשפט העליון מותר לדון, ובמה אסור לו לדון. הוא יוכל להמליץ המלצותיו. אבל, מי שיקבל את ההחלטות בתחום הביטחון, ובתחום הבטיחות לא יהיו אנשים שלא ביקרו בשטח, שלא ראו מעולם, ויודעים מראש שמה שהיה הוא שיהיה.

יש להניח שיהיו פיגועים בשטח. אנחנו לא רוצים בהם, אבל דברים כאלו יקרו. כתוצאה מכך, הגדרות תגדלנה ותתרחבנה, כמו שאמר חבר הכנסת יריב לוין. אתה שאלת מה יקרה ביישוב בית חורון. יהיו מחסומים בכניסה ליישובים היהודים, לא ביישובים הערבים. יהיו גדרות שיקיפו כל בית, וכל העסק יהיה שאנחנו ניכנס למגננה כמו שהייתי בגטו, כמו שהיינו בגלות.

לכן, אנחנו קוראים פה קודם כל לממשלת ישראל לאמץ את החוק שאני הצעתי – שבדברים שבית המשפט העליון לא בקי בהם, ואני קובע בוודאות שהגברת בייניש, נשיאת בית המשפט העליון, לא בקיאה בביטחון. היא אולי בקיאה במשפט, בביטחון היא לא בקיאה. היא היתה צריכה לבוא עם המלצה ולהגיד: זה לא מוצא חן בעיניי. אבל, כמו שהשופט אדמונד לוי אמר בענוותנותו: אני משאיר את זה לצה"ל. אם צה"ל החליט שיש סכנת חיים, אני לא הולך להתווכח עם צה"ל, לא לוקח על עצמי אחריות. ומה יקרה אם מחר מישהו ייהרג? האם שופטי בית המשפט העליון שלקחו את ההחלטה יתפטרו מתפקידיו?

מנחם אליעזר מוזס:

אפילו לא ילכו לנחם אבלים.

יעקב כץ:

אדוני היושב ראש, אני מבקש - אם אפשר, אני לא יודע אם יש לך את האומץ להכניס את זה כסעיף - אבל, אנוכי אערבנו, מידי תבקשנו. במידה ויהיו אירועי פח"ע, ומישהו ייהרג או ייפצע, שתקום ותאמר נשיאת בית המשפט העליון השופטת בייניש: אני נושאת באחריות, ולכן אני הולכת הביתה כי חטאתי, פשעתי, עוויתי. נבקש את זה בהחלטה שהיא תישא באחריות לתוצאות הרעות שיקרו כתוצאה מההחלטה שלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת כץ, תודה רבה לך. חבר הכנסת מוזס, בבקשה.

מנחם אליעזר מוזס:

אדוני היושב ראש, אורחים חשובים ונכבדים – שמעתי שנמצא כאן ראש עיריית מודיעין – הסעיף הראשון במשפט העברי בסדרי הדיון הוא: אין לדיין לדון, אלא במה שעיניו רואות. זה בקשר לזה שדיברנו שהבג"ץ, חברי בית המשפט, לא ראו אפילו מה שקורה בשטח. אי אפשר לדון, אלא אם כן רואים מה שקורה בשטח.

39 חברי כנסת בראשותו של חבר הכנסת יריב לוין הגישו הצעה בנושא כביש 443. אני גם כתבתי מכתב לראש הממשלה להעביר את זה בדחיפות, וראש הממשלה עונה על זה: מה הדחיפות כל כך? וכתבתי לו: האם זכור לך שמחבלים נכנסו וזרקו ליד בית עור אל-פוקא 29 כדורים בערב אחד? מרוב פיגועים כבר לא זוכרים מה היה אז. אבל, היה נס גדול, ואף אחד לא נפגע. החבר'ה שלי שם בטירונות.

רציתי להפנות שאלה למי שנתן קודם את ההרצאה. לגבי היציאה מבית עור אל-פוקא, מא-תחתא, ומא-טירה – אנשים יצאו מהכביש, ייסעו עד עופר, ואז יגידו להם: אתם לא יכולים לנסוע לירושלים, תחזרו. אז בשביל מה הם יצאו אל הכביש? האם בשביל להתחכך בי, או בשביל להוריד אותי מהכביש? הרי אנחנו יודעים מה קרה בדהרייה כאשר אותה בת נפגעה. מכונית פלסטינית פשוט נדבקה אליה, והמכונית נפלה מהכביש ימינה. זה האסון הכי גדול. בשביל מה אנחנו נותנים להם בכלל לצאת? עצם העמידה במקום וההמתנה לבדיקה היא לבדה סכנה, כי אנחנו רואים שהמכוניות עומדות אחת אחרי השנייה, פגוש אחרי פגוש, ולא פעם עומדים במחסומים האלה המון רכבים. מי מגן על זה לפני הבידוק? מה קורה לפני זה?

חבר הכנסת לוין, כראש לשכת עורכי הדין לשעבר אתה כעורך דין צריך לפנות גם כן לבג"ץ, ולהעביר מחדש את הצעת החוק של 39 חברי כנסת. שליש מהכנסת חתמו על החוק.

יריב לוין:

זה לא סתם שליש, אלא זה שליש כאשר 39 אחרים הם סגנים ושרי סגנים, ואינם יכולים לחתום. כלומר, זה מבטא רוב עצום.

מנחם אליעזר מוזס:

צריך להביא מחדש את הדיון הזה לכנסת, ואני מקווה שבעזרת השם נצליח להעביר את זה על אפם וחמתם של כל אלה שהם חורשי רעתנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לך. חבר הכנסת מטלון, ואחר כך ראש עיריית מודיעין, ואחר כך חבר הכנסת גדעון עזרא שנרשם עכשיו. אחריו - יושב-ראש מועצה אזורית מטה בנימין מר אבי רואה.

משה (מוץ) מטלון:

אדוני היושב ראש, אנחנו יושבים פה ודנים בחיי אדם, והופכים את זה לדיון פוליטי, כי אני יודע שכמובן תשמענה דעות ואחרות. אין ספק שאנחנו דנים פה בדיני נפשות, שלא יהיה פה ספק בעניין הזה. לטעמי, החלטת בג"ץ היא מוטעה, ומטעה. אני גם שומע שאנשי הצוות גם לא ביקרו, לא ראו, לא ידעו, ולא היו שם. אני גם מודיע לכם פה שהם גם לא ייקחו אחריות אם חס וחלילה יהיה פיגוע, וכבר היו זריקות בקבוקים בשבוע שעבר, אבנים, והיו כבר לפני מספר שבועות פיגועים. העניין הזה קורא לפיגועים, ואין בכלל ספק שפתיחת הכביש היא החלטה שגויה, ומישהו יצטרך לקחת עליה את האחריות. כחברי כנסת אנחנו חייבים לעמוד מנגד, ולא חשוב אם אנחנו ממפלגה זו או אחרת. חשוב לנו לשמור על עם ישראל, ועל ביטחונם של תושבי מדינת ישראל.

אין לי ספק שלא נלקחה בחשבון גם האפשרות של ציר כביש מס' 1. אנחנו נגיע לירושלים כמו אל עיר במצור. ההחלטה הזאת היא פשוט שגויה. היא לא לקחה בחשבון שתושבים ישראלים שנוהגים היום לנסוע על כביש 443, יסתופפו תחת ציר כביש מס' 1. יהיה מצב בלתי אפשרי משום שייקח כמה שעות להגיע לירושלים.

דבר נוסף – לא יכולים להשאיר עיר בירה ואם בישראל, את עיר בירתנו, עם ציר גישה אחד שהוא כביש מס' 1, ולבטל את כביש 443, כי בפועל ישראלים לא ייסעו, או לפחות רוב הישראלים. אני מודיע שאני אמשיך לנסוע בכביש 443. אבל, ישראלים לא ייסעו בכביש.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה שקצין הכנסת יאמר לך אתה תעשה.

משה (מוץ) מטלון:

אני אסע שם בכל מקרה. אני לא יודע מה קצין הכנסת יורה. אני אומר שאני מתכוון להמשיך לנסוע בכביש 443. אני לא בדיון עם קצין הכנסת, אני בדיון על ההחלטה לגבי כביש 443, אני בדיון על חיי ישראלים, ואני בדיון על מחשבה על העיר מודיעין והיישובים בסביבה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. הניוד של חברי הכנסת הוא באמת לא מעניין כאן, למרות שאם אינני טועה כולם נוסעים, כמובן תושבי מודיעין שהם חברי כנסת, וכל מי שבא מתל-אביב ומהשפלה. אני יודע שגם מהצפון מתחברים לכביש 443 דרך כביש 6. באופן אישי, אני לא מכיר כמעט כבר אנשים שבשוטף - לא כתיירים, או כחד יומי - נוסעים על כביש מס' 1, אלא כולם נוסעים על כביש 443.

יעקב כץ:

אדוני היושב ראש, אם תרשה לי רק הערה קטנה מחכימה. אני מציע לאנשי שמאל קיצוניים להגיש בג"ץ גם על כביש מס' 1. גם קטע ממנו עובר בשטחים הכבושים, וגם שם צריך לעבור בידוק.

קריאה:

שטחים משוחררים.

יעקב כץ:

אני מבקש שכבר תתחיל להכין את התוכניות איך יהיו שם לא שישה מסלולים, אלא שנים-עשר מסלולים. כי גם חלקו של ציר כביש מס' 1, עובר בשטחים הכבושים. אני מבקש להעלות את זה לדיון, ואני קורא ליש דין, ויש שלום, שלום עכשיו, שלום אתמול, שלום מחר, שיגישו בג"ץ גם על כביש מס' 1, כדי שגברת בייניש תיסע - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל, למה לך לתת רעיונות שהם עוד יממשו אותם? הרי הם יבואו ויאמרו ששטח החיץ הידוע שעליו נסלל כביש מס' 1 אחרי מלחמת ששת הימים יש עליו מחלוקת, כי הרי ערפאת כבר תבע אותו בקמפ-דיוויד. אז למה לך לתת רעיונות?

יעקב כץ:

כדי שנחזור וניסע בכביש נחשון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, אתה יכול לנסוע משם כל יום. חבל, אל תיתן להם רעיונות, כי בסוף נקיים פה דיון על ההיערכות התחבורתית בכביש נחשון. אל תיתן רעיונות לקבוצות שיאמצו אותם במהירות.

משה (מוץ) מטלון:

אדוני היושב ראש, אין לי בכלל ספק שהבג"ץ יעבוד עכשיו שעות נוספות, שהרי הצבא יגרום לקשיים בלתי רגילים או בלתי נסבלים גם לנוסעים הערבים שם. הרי הצבא ירצה לשמור את עצמו, וירצה לשמור על עצמו, ולא ירצה לעשות את הטעויות. ואז הבג"ץ יעבוד שעות נוספות מבג"צים של ערבים שרוצים לנסוע ולא נותנים להם במחסום הזה, ובמחסום ההוא, ובדיקות כאלו ואחרות. כנראה שגם על זה לא נתנו את הדעת.

אני הגשתי הצעת החוק להחיל את החוק הישראלי על ציר 443. בוועדת שרים לחקיקה ראש הממשלה ביקש אז לדחות את הדיון הזה, ולא להביאו לדיון, ולעשות משהו מתואם. כנראה שעת התיאום עוד לא הגיעה. אבל, כנראה שהיא מתקרבת. אני לא ממהר לשום מקום. אני בטוח, ואין לי ספק, שראש הממשלה יקרא לי ויגיד לי: תניח, ומהר את החוק הזה לשולחן הממשלה, ותביא אותו לפתחנו, כי החלטת הבג"ץ תוכיח את עצמה שהיא תגבה חיי אדם ישראלים. כחברי כנסת אנחנו מחויבים לצעוק את צעקתנו באופן הציבורי ביותר. תודה רבה לך.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה. ראש עיריית מודיעין, בבקשה. אחר כך חבר הכנסת גדעון עזרא. אם עוד מישהו מהנוכחים רוצה, אז בבקשה להירשם.

חיים ביבס:

אני חושב שאת רוב הדברים המרכזיים שמענו בסקירה של היושב ראש, וגם של חבר הכנסת יריב לוין. אבל, אני רוצה לדבר על האבסורד המרכזי. כולנו יורים לכיוון הצבא, והצבא הוא בכלל לא פקטור מבחינת ההחלטה.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת כץ מיקד את זה, אין ויכוח.

חיים ביבס:

גם אנשי משטרת ישראל שנמצאים פה, הם בסופו של דבר הראשונים שיחטפו את חיצי הביקורת, כי הם אלה שיהיו בשטח.

המשמעות של עמידה בפקק היא מאוד מאוד גדולה. כולם זורקים מספרים, עוד שתי דקות, שלוש דקות, חמש דקות. תחשבו – הרי אי אפשר לייצר מסלול רק לפלסטינים, זה לא עומד במה שנקרא אמות המידה של בג"ץ. תחשבו על מצב שבו בכל אחד מששת המסלולים עומד רכב פלסטינאי, ואחריו רכב ישראלי. לא יעזור כלום, יצטרכו לבדוק אותם. אם ירצו למהר, אז לא יבדקו, ואז יכול להיות שרכב כזה זולג לכיוון ירושלים. בהנחה ובודקים אותו כמו שצריך, הווה אומר תוספת על הציר הזה של בין 10 ל-15 דקות לכלי רכב. זה יהיה קטסטרופה מבחינה תחבורתית.

שנית, צריך לזכור את האבסורד הגדול שיש במדינת ישראל. עד האינתיפאדה, כולל האינתיפאדה, הציר הזה היה מת. כתושב מודיעין אני זוכר שהיינו יורדים מירושלים, ומהרגע שבו מתחילים לגלוש אחרי גבעת זאב, לוחצים על הגז, ויורדים במהירות. ואין לך בדרך שום דבר – לא שוטרים, ולא משטרה. כל זה כדי לעבור כמה שיותר מהר את ציר המוות - כפי שהיינו קוראים לו - ולחזור חזרה.

הצבא ייצר את כל מה שצריך. השקיעו 160 מיליון שקל בכבישים עוקפים כדי לסדר להם מעברים בטוחים ומסודרים לכיוון רמאללה. היתה צריכה להיות פה משמעות אחת, ואמרתי את זה אחרי החלטת בג"ץ, וכולם מתעלמים מזה, כולל שר הביטחון שהגשנו לו מכתב של ראשי הרשויות מכל האזור שרוצים להיפגש איתו. עד היום לא נענינו אפילו בתשובה אחת, בהתחמקות של היועץ שלו מר ברושי לענייני התיישבות. יותר מזה לא שמענו שום דבר.

תייצרו דבר אחד, ואני קורא לזה כמו הטיסות ב-99 כאשר רצו לייצר טיסות לשום מקום בשביל לעבור בדיוטי-פרי. אותו הדבר - זוהי נסיעה לשום מקום. הם עולים בנקודה של עור אל- פוקא, עור אל-תחתא, והם מגיעים עד עופר, ואז עושים סיבוב חזרה ויורדים חזרה. במעבר הזה תייצרו מעבר תכנון עם השקעה. בחודש ימים זורקים עשרות מיליונים. תשקיעו פעם אחת כמו שצריך, עם מעבר תחתי שיחבר אותם לציר שבלאו הכי השקיעו בו 160 מיליון שקל. הרי כל הרצון שלהם הוא לעבור מדרום 443 לצפון 443. מכל ההחלטה הזאת אף אחד באמת לא הגיע בסוף למה שצריך. אנחנו סובלים מזה שעל ה-40,000 כלי רכב שעולים ויורדים כל יום בציר הזה נוספים עוד, כולל בידוק ביטחוני, כולל מחסומים, כולל במפרים, כולל הכול – זה מצד אחד. מצד שני, מערכת הבדיקות שהם צריכים לעבור כדי לעלות לכביש היא גם סיוט מבחינתם. והדבר השלישי והמרכזי הוא שאם באמת רוצים לפתור את הבעיה גם לאלה וגם לאלה, תייצרו את המעברים התחתיים. פעם אחת שהמדינה תתעסק בתכנון אמיתי, ולא בתכנון של שלוף, ושל הדקה ה-90 לפני מועד שבג"ץ קבע. פעם אחת שיתכננו את הכול כמו שצריך, ואז גם הדברים ייראו אחרת.

אני אומר - נכון שהצבא יפנה לבג"ץ ויבקש דחייה של כמה חודשים על מנת שהדברים ייעשו בצורה יותר מקצועית, ויותר רצינית. הרי בסוף יאשימו את הש.ג. אז או הצבא או המשטרה אשמים, והם אפילו לא בלופ. הם לא אלה שהחליטו, הם לא אלה שאפילו לא סיירו בשטח. אני אמרתי: רבותי, לא יכול להיות מצב שמקבלים החלטה כשאנשים לא מבינים מה המשמעות שלה בשטח.

יעקב כץ:

למה לא יכול להיות? זה כל הזמן קורה. הם כל מקבלים החלטה בכל נושא מבלי שהם מבינים בשום נושא.

חיים ביבס:

מכיוון שהדיון בעיקר נסב סביב הנושא של הבעיה התחבורתית, ולא הבעיה הביטחונית כי בבעיה הביטחונית דנו בוועדת החוץ והביטחון, אני אומר שבנושא הזה צריך לעשות פסק זמן ותכנון מחדש. אם אנחנו כרשות מקומית היינו מגישים את הבג"ץ הרי היו אומרים: זה פוליטי ושיוך למחנה כזה או אחר. לכן, אמרנו שהתושבים הם אלה שהולכים לבג"ץ. אגב, צדקת במה שאמרת, כי הבג"ץ כבר כנגד מה שהולך להיות לפלסטינים יצא לדרך. לכן, צריך להפעיל את כל המנוף ואת כל מה שצריך כדי לייצר את האיזון, אחרת אנחנו נמצא את עצמנו במצב שאנחנו מאבדים באופן טוטאלי את כביש 443.

קחו את המקרה שאירע בחג השבועות שבו תושבת שלי יושבת עם הילדה שלה באוטו. אגב, זו תושבת שאמרה במפורש: כשהודיעו על פתיחת הכביש שמחתי בשביל הפלסטינאים. היא אומרת היום באופן מפורש: אני על הכביש הזה לא אעלה. המשמעות היא שעשרות אלפי כלי רכב יעברו מכביש 443 לכביש מס' 1. רק לפני שלושה-ארבעה חודשים היינו פה בדיון שבו משרד התחבורה סיפר איך הכביש נפתח, והם מעבירים את כל המשאיות משש וחצי בבוקר עד תשע וחצי מכביש מס' 1 לכביש 443 כדי לייצר מה שנקרא איזון. אבל, היום אנחנו באים עושים בדיוק ההיפך. אנחנו הורגים את הציר הזה.

יעקב כץ:

לא אנחנו באים, בית המשפט העליון בא. אל תגיד: אנחנו באים. תגיד שהם באים.

חיים ביבס:

אנחנו מנתקים לחלוטין מהבירה את כל מי שמגיע ממרכז הארץ בואכה מודיעין-מכבים-רעות לצפון ירושלים.

יעקב כץ:

בייניש מנהלת את - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת כץ, אתה דיברת. חבר הכנסת גדעון עזרא, בבקשה.

גדעון עזרא:

אני רוצה לומר דעה אחרת לחלוטין מכל מה ששמעתי פה עד עכשיו. קודם כל, אני מאלו שנסעו על כביש 443 גם בימים הקשים כשהיו רכבים בודדים על הכביש. אני גם רואה שהיום פותחים מחסומים ומעברים נוספים לערבים ביהודה ושומרון, כאשר ביהודה ושומרון נוסעים זה לצד זה רכבים יהודים ורכבים ערבים.

אני גם אומר לכם, וזה מהניסיון שלי בשב"כ, היכולת לעשות פיגוע ביהודים היא לא רק מרכב נוסע. רכב נוסע היא רק אחת הדרכים. היום אפשר לירות ממארב על נקודה בכביש 443 מבלי שפותחים את הכביש.

הבג"ץ קבע את אשר קבע, ומדינת ישראל היתה צריכה להיערך כפי שנערכים. ומוציאים מיליונים. היינו בסיור על הכביש, מוציאים הרבה מיליונים, ולפי דעתי מיליונים מיותרים. זה כסף שאפשר לחסוך אותו. אם הדברים היו מגיעים לכנסת בזמן הייתי אומר. וכאן אני אומר - חובתי לכבד את החלטת הבג"ץ. מדינת ישראל צריכה לבחון את המצב החדש. אני לא פוחד, אנשים ימשיכו לנסוע בכביש 443.

חיים ביבס:

הרגע אמרת כשאתה נסעת בימים שאף אחד לא נסע, כי - - -

גדעון עזרא:

תסלח לי, אלו היו ימים של אינתיפאדה. אין אינתיפאדה, ואבנים זורקים בכביש 443 גם היום כפי שזורקים גם ביהודה ושומרון מידי פעם.

יעקב כץ:

מה זה אבנים על יהודי? בגלות זרקו, גם היום זורקים.

גדעון עזרא:

גם אם אתה לא תפתח את הכביש אפשר לזרוק אבנים, ואפשר לירות.

יעקב כץ:

יש מדינה, ויש צבא, ויש - - -

גדעון עזרא:

אני אומר שחובתנו כחברי כנסת לתת לעסק הזה ללכת, ולא להפחיד את האנשים יתר על המידה כאשר האפשרויות קיימות גם היום.

אני חושב שההוצאות שהוציאו על הכביש הן מוגזמות לחלוטין. כל הגדר האינדיקטיבית הזאת שעשו משני הצדדים זה פשוט דבר לא יתואר מבחינת בזבוז הכסף. מוטב לה למערכת שתחשוב פעמיים לפני שהיא מוציאה את הכסף מהכיס.

לסיכומו של דבר, אני אומר - ב-28 לחודש הכביש ייפתח. צריך לתת לו להיפתח, ואל לנו, לחברי הכנסת, לבוא ולהגיד שהכביש הזה הפך ליותר מסוכן. תודה.

משה (מוץ) מטלון:

גדעון, הוא לא הופך ליותר מסוכן?

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לחבר הכנסת עזרא שאמר את דברו.

חיים ביבס:

מכיוון שהדיון הוא דווקא בנושא התחבורה, הייתי מציע להזמין את כל חברי הוועדה בעוד חמישה-שישה ימים - לא ביום שישי, אלא אחרי הפתיחה - לעמוד מול המחסום.

היו"ר אופיר אקוניס:

אדוני ראש העיר, תאמין לי שנעמוד שם בלאו הכי. אני בא מתל-אביב, ואני אומר לך שלא ראיתי את כביש מס' 1 שנים. אגב, הוא כביש בלתי נסבל מבחינה תחבורתית. הוא תמיד נבלם בסיבובים. לא עזר כלום כשעשו את היישור במוצא כי הוא נבלם בהראל. אם הוא לא נבלם בהראל אז הוא נבלם במוצא. הוא נבלם בכל מקום, זה בלתי אפשרי.

קריאה:

אם קטי נמצאת פה אז אפשר להוסיף שראוי היה לפתור את בעיית הכביש לבית שמש סוף סוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא איכפת לי לקיים דיון על כביש 38. אנחנו נגיע גם לכביש 38 וגם ל-39.

אבי רואה, יושב-ראש מועצה אזורית מטה בנימין, בבקשה. אחר כך ד"ר דן לינק מהרשות לבטיחות בדרכים. גם לא שמענו איך המשטרה נערכת לעניין, ותיכף נשמע.

אבי רואה:

אני ראש מועצת מטה בנימין שרוב רובם של יישוביה נמצאים ביהודה ושומרון. אני חושב שיש פה ראייה צרה לנושא של כביש 443. מזה חודשים ארוכים, אם לא שנים, יש פגיעה מתמדת במרקם החיים של היהודים בארץ-ישראל בכלל. כך צריך להסתכל על הדברים. לשם בג"ץ חותר - להגיע לגבולות 67. הוא לא מסתיר את זה, הוא מגדיר את זה כשטחי כיבוש. על בסיס ההגדרה הזאת הוא פועל והוא ימשיך לפעול. ואם בית המחוקקים הזה לא יקום ויעשה מעשה אז אנחנו נתכנס פה פעם בוועדת משנה לענייני ביטחון, ופעם בוועדת הכלכלה, ופעם בוועדה כזאת ואחרת. כך צריך לראות את הדברים. לצד זה שבית המשפט העליון קובע שיש פגיעה בלתי מידתית בזכויותיהם של הכפריים הפלסטינאיים, וכמו שנאמר פה יצרו עבורם כבישים שמחברים אותם ללב העסקים שלהם שזה רמאללה, ביתוניה וכו', פוגעים בתנועת היהודים, אם זה מעבר מכביש 60 לכיוון עטרות לכיוון כביש 443 – קטע של 4 ק"מ מקסימום. ושם אף אחד לא פוצה פה ומצפצף איך פוגעים בעשרות אלפי מתיישבים שלא נותנים להם לעבור. כדי שהמועצה תגיע ליישוביה במערב בנימין היא מחויבת להיכנס לירושלים ולצאת מירושלים, ולעבור את כל המחסומים שיש בדרך.

אני לא רוצה להכביר במילים, אני חושב שהראייה הנכונה היא להסתכל הרבה יותר רחב. וכמו שאומרים חברי הכנסת מטלון ויריב לוין, צריך לעשות ראייה אסטרטגית. מדובר פה על עיר בירה של מדינה שפוגעים בה באופן בוטה עם כל מיני הסברים כאלו ואחרים, עם אבסורדים כמו שנאמר פה כמו זה שהם יגיעו למחסום ויחזרו חזרה. איפה קיים בעולם דבר כזה שניגשים לעיר בירה רק מכיוון אחד? דרך ללא מוצא, יגיעו דרך כביש מס' 1. אחרי האירועים האלה שבהם אישה חוטפת אבן וילדה נפגעת וכו', כל אחד ידאג לעצמו. לצערנו, לשם בג"ץ והממשלה מובילים. כל אחד ידאג לעצמו, ותהיה דרך אחת להגיע לעיר הבירה שהיא דרך ללא מוצא. כל זה במקום לחשוב אסטרטגית איך מבססים את מעמדה של עיר הבירה עם כניסה מצפון, וכניסה מדרום, וכניסה ממערב.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת לוין, ראש עיריית מודיעין, הדבר המדהים הוא שהניסיון הנבון – אומנם קצת איטי – של הממשלות לפתוח קו רכבת מהיר שיחבר בין תל-אביב והשפלה, מודיעין וירושלים, בזמן של 28 דקות גם הוא נבלם בניסיונות משפטיים לבוא ולומר שחלק מתוואי המסילה הוא על איזשהו פרומיל מילימטר אחרי "הקו הירוק" – מה שהם מכנים "הקו הירוק". זה דבר מדהים. מנסים לבלום פה באמצעים משפטיים לכאורה. גם מערכת המשפט יכולה פעם אחת באמת - ואני אומר באמת בלי לתקוף אותה באופן גורף – לחשוב על האינטרסים הרחבים יותר. פנתה התנועה לזכויות האזרח, יכלו גם לדחות את הפנייה. האם יש פה מישהו מהתנועה לזכויות האזרח? הם לא באו. הם עשו את הנזק וברחו מהדיון הזה. הם סיימו את תפקידם בבג"ץ, כאשר בג"ץ כופה על המשטרה, ועל הצבא, ועל כוחות הביטחון אחרים גם כן לטפל בעניינים. זה מה שנקרא "זב"שכם". אנחנו עשינו את שלנו למען הפלסטינים. מעכבים את קו הרכבת כי הוא עובר מטר אחרי קו הר אדר, או היכן שהוא. אחר כך הם באים ועושים את ההחלטה הזאת על 443. הגברת שטרית, אני לא יודע, אולי גם על כביש 39 שבא מהצד השני יש להם מחלוקת. על כביש 38 אין מחלוקת. על כביש 39 שיבוא מהצד השני גם עליו תהיה איזושהי מחלוקת ברוח הזאת. זה דבר בלתי נסבל. אתה מחבר אותי לכל האבסורדים הזועקים האלה.

אבי רואה:

זו היתה הכוונה בדיוק – לחבר לכל האבסורדים ולראות תמונה כוללת, ולא תמונה צרה של כביש 443.

יעקב כץ:

ואמרת נכון שיש פה מגמה להחזיר לקווי 67. לכן, אני הצעתי גם את כביש מס' 1 להכניס.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה אתה מציע הצעות?

יעקב כץ:

אני מת לראות שגם בכביש מס' 1 יעשו שישה מסלולים. למה לא? מה יש? האם זה לא שייך לשטח פלסטינאי כבוש?

קטי שטרית:

ההבדל הוא שכביש מס' 1 הוא מחסום מתחילתו ועד סופו.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיוק, זו הגדרה הכי קולעת בישיבה הזאת. הגברת שטרית ניתן לך לדבר עוד דקה. אבל, לפני כן, רשות הדיבור לד"ר דן לינק שנרשם לפנייך. אני גם רוצה לדעת איך המשטרה נערכת.

דן לינק:

חבר הכנסת אקוניס, תודה רבה לך. קוראים לי דן לינק, ואני ראש מינהל תשתיות ותנועה ברשות הלאומית לבטיחות בדרכים, והעסק שלנו הוא רק בטיחות בדרכים. עם כל הכבוד למה שנאמר עד עכשיו, ויש לי הרבה סימפטיה להרבה דברים שנאמרו כאן, אני מדבר רק על הבטיחות בדרכים. בחמש השנים האחרונות מ-2005 ועד 2009, היו בקטע שבין צומת גבעת זאב לבין צומת מכבים 75 תאונות עם נפגעים. אני לא אוהב אפילו תאונה אחת. אבל, בקנה מידה לכבישים שיש בהם תנועה כזאת, זהו מספר מתון יחסית. מזה היו 3 תאונות קטלניות.

נפח התנועה בין צומת גבעת זאב לצומת מכבים הוא בסך הכול 17,000 כלי רכב ליום. הנפח העיקרי והגדול מגיע מקלנדיה ונכנס אחר כך לירושלים בסדר גודל של 40,000. אבל, בקטע הזה שעליו המחלוקת הגדולה בערך 17,000.

אני לא מוטרד כל כך. אני לא חושב שתהיה כאן בעיית בטיחות חריגה. אבל, יש שלושה היבטים שאנחנו חרדים להם. האחד הוא מהירות. השני הוא תקינות רכב. השלישי הוא הסכנה של כניסות פיראטיות לתוך הדרך. נושא המהירות יצטרך להיות מטופל על-ידי משטרת ישראל.

משה (מוץ) מטלון:

מהי כניסה פיראטית?

דן לינק:

כניסה פיראטית - זאת אומרת, כניסות בלתי מוסדרות אל הכביש מכל מיני מקומות בגלל העובדה שאין מחסומים, פתחו מחסומים. נכון להיום, אין כניסות פיראטיות כאלה. הכביש הוא מגודר, אבל אנחנו יודעים כבר שהגדר היא לא תמיד כזאת.

יעקב כץ:

כמו בכביש ערד-צומת שוקת.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, הוא דיבר כדוגמה לכביש 35. אגב, גם מערב פרוע.

דן לינק:

דרום פרוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא בדיחה, צריך לקיים על זה דיון. אכיפה משטרתית כמעט ולא קיימת.

דן לינק:

הנושא השני הוא תקינות רכב. יכול להיות שאתם יודעים שלא כל הפלסטינאים נוסעים ברכב משנת 2010. יש לנו ניידות לבדיקת רכב, ואנחנו נדאג שהם יגיעו גם לשם.

הדבר השלישי הוא כמובן הכניסות הבלתי מוסדרות לתוך הכביש. זה תפקידו של מע"צ-יו"ש, ואנחנו נבקש גם מהם לטפל בשלושת הדברים האלה. למעט שלוש הדברים האלה אנחנו לא רואים סכנות גדולות. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה. הגברת שטרית מהפורום הלאומי-חברתי, בבקשה.

קטי שיטרית:

אני חושבת שהיו לנו שבע שנים טובות שבהם כולנו יודעים שבשנים האלה לא היו פיגועים גם באזור ירושלים. מלבד טרקטורים שעשו פיגועים ורואים שזה משהו לא מתוכנן ומאורגן, ברוך השם עברנו בשלום את התקופה הזאת.

הדבר התמוה בעיניי הוא שהפסיקו את הבנייה בירושלים, ועכשיו רוצים להפסיק גם את דרך הגישה לירושלים. אולי בדיון הבא בוועדה לאיכות הסביבה נדון בזה שיפסיקו את האוויר בירושלים. לדעתי, הפתרונות היצירתיים כבר נגמרו.

אנחנו שדולה חברתית-לאומית. אנחנו מרגישים שיש איזשהו ואקום במדינה שלנו, משום שישנו קול אחד שמדבר בעוד שהקול השני לא מדבר. אנחנו מבקשים להצהיר בזאת שהעיר ירושלים הופכת להיות אט אט מובלעת סגורה מכל הכיוונים. מה שקיים היום, בקושי יישאר. ומה שלא קיים, לא יתפתח.

אופיר, אני חושבת שהנושא הזה הוא אכן כלכלי, ויש לי כמה שאלות. לדעתי, תהיה תגבורת שם של כוחות צבא, לא יכול להיות שבכביש הזה לא יהיו הוצאות של תגבורת צבא. לאורך כל הדרך. כנ"ל גם לגבי משטרה, עוד מסלולים. לדעתי, כל הכספים האלה הם כספים מיותרים שחבל שהם יוצאו. הם הרי לא רוצים לקנות את הסחורות שלנו, אז הם רוצים כבר גם את הכבישים שלנו? ריבונו של עולם, עד לאן אנחנו מגיעים?

יעקב כץ:

זה לא הם, זה בית המשפט העליון. בית המשפט העליון הוא רוצה שאנחנו לא נהיה פה, לא בצד הזה, ולא בצד השני.

קטי שיטרית:

תסלח לי, אני מקום 31, כמעט נכנסתי. אני מבטיחה שאם אני הייתי, לא הייתי משאירה יום אחד את העסק הזה לא פתיר, מפני שזה בלתי אפשרי. יש המון רעיונות יצירתיים, ואני כל כך סומכת עליכם. אני חושבת שאתם יכולים לחשוב על דרכים שונות. אני כל כך סומכת על יריב לוין ועל אופיר שהם אנשים שהם לא ישבו ולא ינוחו דקה. הם ימצאו את הפתרון היצירתי הנכון כדי חס וחלילה לא להפר את בקשת בג"ץ, וכן - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זו החלטה, זה לא בקשה.

משה (מוץ) מטלון:

זו החלטה, ואנחנו מחויבים לה – שלא יהיו פה אי הבנות.

יעקב כץ:

אפשר לחוקק חוק הפוך שיגביל את הכוח של בג"ץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה ויכוח אחר בוועדה אחרת. מדובר על החלטה.

קטי שיטרית:

בעבר הייתי מורה, וניסיתי להסביר לתלמידיי מה זה קילומטר. כל הזמן עושים לילדים חישובים, אבל ילדים לא מבינים מה זה קילומטר. אתה פשוט מלמד את המשוואה וזהו, אין הרבה מה לעשות. אבל, אם תצעיד אותם קילומטר הם יבינו טוב מאוד מה זה קילומטר. נציגי בג"ץ יכולים לעמוד בשעות מסוימות שעות על גבי שעות בכביש מס' 1 ולא לזוז. הווה אומר, אם הפקק מתחיל היום ממוצא ומאזור בית שמש, אז לדעתי הוא כבר יתחיל בגהה, ואפילו צפונה יותר. פשוט נעביר אותם את הטירונות הזאת, ושאולי שהם יעברו קצת בכביש וירגישו.

לזכותו של ראש עיריית מודיעין מר חיים ביבס ייאמר שהעיר מודיעין מתפתחת בצורה בלתי רגילה, ובפיתוח מואץ שאין כדוגמתו, לדעתי. זה רק ילך ויגדל, וכביש 443 יהיה אחד הכבישים המרכזיים, אם לא העיקריים לירושלים. אם אנחנו הולכים לחסום גם אותו, אז חבל על הזמן.

יעקב כץ:

לא אם – חוסמים.

קטי שיטרית:

אני אף פעם לא מרימה ידיים, נשים לא מרימות ידיים. תמיד יש פתרונות.

היו"ר אופיר אקוניס:

קטי, תודה רבה לך. סנ"צ ישראלי ממשטרת ישראל, בבקשה.

דורון ישראלי:

אדוני היושב ראש, צהרים טובים לך, ולחברי הוועדה. אני דורון ישראלי, ואני קצין התנועה של מחוז ש"י. בין השאר, אני גם מייצג את מחוז תחנת בנימין.

קודם כל, אני אפרוס מה אנחנו אמורים לעשות מה-28 לחודש, ומה אנחנו צופים. ברמה העקרונית, אנחנו כמובן נתגבר את הנוכחות שלנו שם, הן ברמת התנועה, והן ברמת ניידות הסיור. אני חייב לציין שהתגבור יהיה תגבור לא משמעותי, וכמובן שהוא יהיה בשיטת השמיכה ממקום אחר. הוא יהיה לא משמעותי כי בהתחלה אנחנו לא צופים איזשהו נפח תנועה גדול. בהתאם להתפתחות בשטח אם אנחנו אכן נראה שיש שם תנועה גדולה, אנחנו נתגבר.

אני אציין שחוץ מהתגבור שלנו, גם אגף התנועה יתגבר בניידות נוספות, וכמובן שיהיה תגבור של הצבא. אבל, ברמה העקרונית אני אומר שוב, תהיה שם נוכחות יותר גבוהה ממה שהיה בימים הרגילים.

אתה שאלת מה יש להם לעשות שם על הכביש? מעבר לתנועה שאכן תגיע, ואולי תיפסק במחסום במחנה עופר, אנחנו גם צופים הרבה רוכלות על הכביש, ואלה הדברים שיותר מדאיגים אותנו מבחינת התנועה. כי רכב שיוצא מאזור בית ליקיה, או בית סירא, תמיד יכול לפגוש שם רכב ישראלי ולעשות שם העברת סחורות או העברת שוהים בלתי חוקיים. ולכן, ביחד עם הצבא אנחנו נצטרך לטפל גם בנושא התנועה, וגם בנושא הרוכלות וכל מה שצריך.

משה (מוץ) מטלון:

מה היה לפני שסגרו את הכביש?

דורון ישראלי:

היתה רוכלות על הכביש. אני היום גם מטפל ברוכלות על הכביש, בעיקר סמוך למודיעין. אני צופה עלייה בזה, אנחנו ניערך. אבל, זה שילוב מערכות של כל הגורמים: גם מע"צ, גם הצבא, מינהל.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, הפתיחה תביא להגברת הרוכלות בצד הדרך.

דורון ישראלי:

בהחלט, היכן שיש תנועה של ישראלים, והיכן שיש תנועה חופשית של תנועה פלסטינאית, אתה יכול לראות את זה סמוך לכל מחסום, יש שם עלייה. משטרת ישראל תיערך בנושא הזה. צריך לקחת את זה בחשבון. אני תגברתי את הניידות שלי, והצבא תגבר את הנוכחות שלו, התחנה תוגברה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יקרה בעיקר סמוך למחסום מודיעין.

דורון ישראלי:

גם היום סמוך למחסום מכבים יש תופעה של עובדים, של פועלים. אנחנו ערוכים לזה.

אורי מקלב:

מה האפקטיביות של האכיפה על רכבים פלסטינאים של משטרת התנועה וכדו'?

דורון ישראלי:

ראשית, יש לנו אפקטיביות באכיפה. אנחנו רושמים דוחות. אני חייב לציין שהפלסטינאים משלמים דוחות – אני אומר, לשמחתי או לצערי, תגדירו את זה איך שאתם רוצים – יותר טוב מהגבייה הישראלית.

היו"ר אופיר אקוניס:

באמת?

דורון ישראלי:

עובדה, בעיקר כאשר יש להם מה להפסיד כמו תנועה ועלייה על הכבישים האלה. לכן, ביחד עם הצבא והמינהל, רכב פלסטינאי שלא משלם דוחות לא מוסמך לעלות, לא מקבל אישור, ולא שום דבר. אבל, פחות מטריד אותי כמה הם ישלמו, אנחנו מוטרדים יותר מהעלייה בתאונות הדרכים החמורות בכבישים בתחום הרשות הפלסטינאית, ובכבישים בתחום C. יש עלייה של למעלה מ-60% בתאונות הדרכים הקטלניות של רכבים פלסטינאים שמעורבים בתנועה בשטחים, וזה אלמנט שצריך לקחת אותו בחשבון. אם בתקופה המקבילה בשנה שעברה שהיו שישה הרוגים פלסטינאים, היום למעלה מ-16 הרוגים, ואני מדבר רק על רכבים פלסטינאים. משטרת ישראל תיערך לזה, הן בנושא של בקרה וביקורת כלי רכב, והן בנושא של אכיפת עבירות מהירות, והן בנושא של פעילות רגילה שאנחנו עושים בכל מקום שבו יש עלייה במספר תאונות הדרכים.

גם תחנת בנימין וגם המחוז מודעים לזה, אנחנו ערכנו מספר ישיבות בנושא. אנחנו באמת מקווים שניצור שם איזשהו רובד של נסיעה כך שכל מי שיעלה על הכביש ייסע בצורה בטוחה בהתאם לחוקי התנועה הישראלים. אני לא יודע מהו צפי התנועה שיהיה שם. אני כן יודע מה אמור להיות בהתאם למה שקורה היום בשטחים.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך נערכים בכביש מס' 1, בהנחה שזה באמת מתבצע במתכונת השגויה הנוכחית? מה יהיה בכביש מס' 1?

דורון ישראלי:

בניגוד לנאמר כאן, ברמה העקרונית כביש מס' 1 זורם היום. הוא זורם טוב, והוא זורם יפה, בייחוד עם פתיחת כביש מס' 9, בעיקר לאור החלטת משרד התחבורה להעביר נסיעת רכב כבד בבוקר לכביש 443. אני נוסע כל בוקר בכביש ירושלים-תל-אביב.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם יש שם זרימה?

דורון ישראלי:

יש זרימה טובה. אומנם, יש קצת לחץ. אבל, זה הרבה הרבה יותר טוב ממה שהיה. הפיילוט השפיע בצורה טובה, ועל הכניסה לירושלים בצורה יותר טובה. אין ספק שעם תנועת הפלסטינאים ואם תהיה העברה לכביש מס' 1, יהיה לחץ.

היו"ר אופיר אקוניס:

האיסור על המשאיות נמשך.

דורון ישראלי:

האיסור על המשאיות נמשך.

היו"ר אופיר אקוניס:

להם לא תהיה בחירה, וזה קצת בעייתי. יש עליהם איסור להיכנס לכביש מס' 1.

דורון ישראלי:

יש איסור. יש איזשהו איזון. העברת המשאיות לכביש 443, יצרה נסיעה נוחה יותר, בטוחה יותר, וטובה יותר בכביש ירושלים-תל-אביב. אם חלק מהרכבים הפרטיים שנוסעים היום בכביש 443 יעברו לכביש מס' 1, אין ספק שזה יפגע בתנועה, ואין ספק שהכניסה לירושלים תהיה יותר קשה. אין ספק שזה אולי יחזיר את המצב למה שהיה לפני הפיילוט, כי הפיילוט בסך הכול ברמה העקרונית לא שינה בכביש 443. כביש 443 המשיך לזרום, הכניסה לכביש ירושלים מס' 1 היתה יותר טובה. אם התנועה תישאר כך, לא ישתנה. אם חלק מהנוסעים בכביש 443 יעברו, אני צופה בעיות בכניסה לירושלים. אבל, אלו השערות.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אחרון הדוברים, חבר הכנסת מקלב, אלא אם כן מישהו רוצה להוסיף.

אורי מקלב:

אדוני היושב ראש, תודה רבה. קודם כל, אנחנו רוצים להוקיר אותך על כך שאתה מקיים את הדיון בנושא הזה. זה חשוב מאוד. אני מבקש שאנחנו גם לא נזניח את זה. אם אנחנו רוצים לראות שגם גורמי הביטחון, וגם גורמי הבטיחות המקצועיים ימשיכו במוטיבציה שיש להם עכשיו, אז אנחנו צריכים להיות עקביים ולהיות ערים למה שקורה בכביש הזה. רק אז נוכל להפיק את מירב התועלת ממה שהם עושים.

אי אפשר להתעלם מכך שנעשה מאמץ על-ידי גורמי הביטחון, וגורמים אחרים, כדי לעמוד בהחלטת הבג"ץ. חברי הכנסת שחברים בוועדת המשנה של ועדת החוץ והביטחון ערכו סיור, ואני רוצה להגיד לכם שלא יצאנו עם יותר ביטחון לעומת מה שבאנו. התרשמנו מהרצון הטוב, אבל באופן אמיתי עדיין נשארו בכביש הזה בעיות תעבורתיות אמיתיות, ואני אומר את זה גם לגורמים המקצועיים. כביש מס' 1 וכביש 443 הגיעו לשיא יכולת הקיבולת שלנו במצב היום. אנשים מעדיפים לנסוע בכביש 443 מפני שהם לא מרוצים מכביש מס' 1. ולא רק בגלל הכניסה, אלא גם בגלל המשך הדרך. זהו כביש שאתה לא יודע מה צפוי לך בו בגלל משאית או רכב תקוע, ואז אתה מאחר איחור של חצי שעה או שלושת רבעי השעה לכל התוכניות שלך. מהבחינה הזאת כביש 443 הוא הרבה יותר טוב.

היום אנחנו מעבירים את כל המחסומים מרמות ומאזור התעשייה עטרות למחסום אחד. הוא אומנם אולי עם שישה נתיבים של בדיקה. אבל, הדבר הזה באופן טבעי יגרום ללחץ גדול יותר ולעיכובים גדולים יותר כי הרבה רכבים מתנקזים למקום אחד.

דוד רותם:

אולי צריך להוריד גם את המחסום הזה כי יהיה שלום.

אורי מקלב:

אם יהיה שלום אז אנחנו נוכל לנסוע בעוד כבישים בארץ. אמר ראש מועצה אזורית בנימין שאנחנו אולי חוטאים היום, כי אנחנו מדברים על כביש 443, ואולי אנחנו צריכים לדבר על עוד בעיות שיש ביהודה ושומרון תקופות ארוכות. אבל, כביש 443 לא נעשה רק לאמיצים, אלא הוא נסלל כעוד נתיב תחבורה אמיתי לעיר הבירה. אי אפשר בלי כביש 443, ואמרנו את זה בדיונים שונים, ואני חושב שאמר את זה גם היושב ראש. אנחנו גם לא יודעים היום איזה כביש יותר חשוב מבחינת הכניסה לעיר, האם כביש מס' 1 או כביש 443? כביש 443 הוא אומנם כביש עם שלוש ספרות, אבל הוא לא פחות חשוב מכביש מס' 1.

אנחנו גם יודעים דבר נוסף. כולנו נוסעים במחסומים, וכולנו יודעים, וודאי שגם אנשי מודיעין יודעים, שגם אם ישנן שלוש עמדות בידוק רק שתיים מהן מאוישות, או שרק עמדה אחת מאוישת. הרבה יותר קשה לצמצם נתיב בדיקה בכביש רמות ובכביש עטרות ממה שיש לך היום. המשמעויות תהיינה מיידיות.

מעבר לזה, התגלו בעיות אמיתיות לאלו שממתינים בתחנות בכביש הזה. כמו למשל, לאנשי בית חורון.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת לוין העלה את העניין הזה. בעניין הזה אולי כדאי לפעול בדחיפות, ולשים את הבטונדות. אגב, אפשר להעביר את הבטונדות שאתם מסירים מהכניסות עם מנוף.

אורי מקלב:

אני מתנצל שאיחרתי, יכול להיות שיריב לוין דיבר על כך. אבל, מדובר ב-8 קילומטרים של כביש בלי שום יעד. הם לא יוכלו לעשות בכביש הזה שום דבר. אי אפשר להתעלם מכך שדפוס הנהיגה של רכב ישראלי יהיה פחות בטיחותי כאשר הוא יראה רכב פלסטינאי נצמד אליו - לא יעזור שום דבר.

אמר כאן חבר הכנסת גדעון עזרא שגם היום זורקים אבנים. אבל, אי אפשר להתעלם מכך שהיריות מכלי רכב חולף הם אלו שהביאו למספר גבוה יותר של קורבנות בכביש. ליריות מכלי רכב חולף יש דפוס פעולה מאוד מאוד ברור בכבישים. כלי רכב נצמד לכלי רכב אחר ואחר כך יורה בו מטווח אפס. אחר כך יש לו גם אפשרויות לברוח מייד מבלי להיתפס. בקטע הזה יש ארבע יציאות, ובשתיים אין כניסות, וממילא אין שם שום אמצעי בטיחות וביטחון. אנחנו צריכים להיות ערים לכך. גם אם יגידו לכם היום שהרכבים עוברים בדיקה לפני שהם עולים לכביש, ואני לא רוצה לתת לכם עצות, אבל אנחנו ראינו עד כמה בקלות אפשר להעביר נשקים מאחורי גדר, וזה גם אם אנשים לא יכולים לעבור דרך הגדרות האלה שעובו. אנחנו צריכים לדעת את זה, אנחנו צריכים להגיד את זה. אנחנו צריכים להיות עקביים בנושא הזה כדי שאנשים יוכלו להמשיך לנסוע בכביש זה מבחינה בטיחותית ומבחינה תעבורתית. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. חבר הכנסת רותם, אתה ביציע.

רבותי, אני יזמתי את הדיון הזה היום כדי באמת לשמוע על ההיערכות התחבורתית לקראת יום שישי הקרוב. אני חושב שאנחנו יכולים לסכם בכך שוועדת הכלכלה של הכנסת שמעה בדאגה רבה שסידורי הביטחון והתחבורה לנוסעים בכביש 443 טרם הושלמו, ולא יושלמו עד פתיחת הכביש ביום שישי הקרוב, ה-28 במאי.

לפיכך, ועדת הכלכלה של הכנסת פונה בדחיפות אל ראש הממשלה על מנת שינחה את שר הביטחון להורות לצה"ל שלא לפתוח את הכביש לתנועת פלסטינים עד להשלמת כל סידורי התחבורה והביטחון.

הוועדה קוראת לממשלה לפנות ברוח זו לבג"ץ על מנת לעכב את ההוראה שלו לביצוע ההחלטה, ולבקש דחייה על מנת למנוע את הנזק הצפוי בעתיד לנוסעים בכביש.

תודה רבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 13:50.**