**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 240**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום שלישי, י"ב בסיון התש"ע (‏25 במאי, 2010), שעה 15:00**

**סדר היום**:

1. הצעה לסדר היום (דיון מהיר) של חה"כ דב חנין: סכנה והכרעה בפרויקט הרכבת הקלה בגוש דן

2. הצעה לסדר היום (דיון מהיר) של חה"כ כרמל שאמה: המשבר ברכבות הקלות בתל-אביב ובירושלים

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

כרמל שאמה – מ"מ היו"ר

דני דנון

דב חנין

רוברט טיבייב

יוליה שמאלוב ברקוביץ'

**מוזמנים**:

יצחק זוכמן - סמנכ"ל תשתית ופיתוח, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

צ'ארלס (צ'ארלי) סולומון - סמנכ"ל תכנון כלכלי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

שוקי אורן - החשב הכללי, משרד האוצר

גיל שבתאי - סגן בכיר לחשב הכללי, משרד האוצר

מיכה פרלמן - רפרנט תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

חגי ירון - מנהל הרכבת הקלה, עיריית תל-אביב-יפו

צחי שלום - תוכנית אב לתחבורה ירושלים

יוחנן אור - מנכ"ל חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

גדעון מזרחי - יו"ר מזכירות אגד + דירקטור בחברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

חיים פלץ - דירקטור, חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

עו"ד דוד (דודי) תדמור - יועץ משפטי, חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

אבי חודין - מנהל קשרי קהילה, חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

אלכס קרוסקין - מהנדס חברת סיטיפס

עו"ד אסף פינק - ארגון 15 דקות – סוחרים בירושלים

בועז רדי - רגולציה, בנק הפועלים

יובל קלר - רכז קשרי ממשלה, מגמה ירוקה

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**הצעה לסדר היום (דיון מהיר) של חה"כ דב חנין: סכנה והכרעה בפרויקט הרכבת הקלה בגוש דן**

**הצעה לסדר היום (דיון מהיר) של חה"כ כרמל שאמה:**

**המשבר ברכבות הקלות בתל-אביב ובירושלים**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מתכבד לפתוח את הישיבה האחרונה של ועדת הכלכלה ליום זה. כידוע, חבר הכנסת חנין, בעוד שעה וחצי נשתתף בדיון מיוחד עם ראש הממשלה בעקבות הגשת חתימות של 40 חברי כנסת. אני בטוח שתבוא להקשיב לנאומו של יושב-ראש הוועדה שיופיע לא כיושב-ראש הוועדה.

דב חנין:

יושב-ראש הוועדה תמיד אומר דברים מעניינים, גם כשאני לא מסכים אתו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מוזמן ביחד עם כל הנוכחים.

אנחנו פותחים את הישיבה. חבר הכנסת חנין, ביקשת לדון בסכנה והכרעה בפרויקט הרכבת הקלה בגוש דן. חבר הכנסת שאמה, שלא נמצא כאן עדיין, ביקש לדבר על המשבר ברכבות הקלות בתל-אביב ובירושלים.

בירושלים המשבר בעיצומו, לצערנו. בחדר הזה בתוך כשבוע, על-פי בקשת שר התחבורה, העלינו על סדר היום הצעת חוק מיוחדת ותקנה מיוחדת להפעלת הרכבת. מר אודי אדירי ממשרד האוצר היה כאן. העברנו את הדברים במהירות וחשבנו שבראש השנה הקרוב כולנו נחגוג את נסיעתה של הרכבת הקלה בירושלים. לדאבון הלב, הודיעו לנו שזה יידחה ככל הנראה לפסח, ואני מקווה שבפסח לא יגידו לנו שזה יופעל רק בראש השנה שלאחר מכן.

כולם רואים את המשבר בירושלים ושומעים עליו. בשטח ברחובות ירושלים יש באמת טרגדיה תחבורתית מן המעלה הראשונה, אולי הגדולה ביותר בישראל. בתל-אביב, לעומת זה, אנו ניזונים מדיווחים בכלי התקשורת, חבר הכנסת חנין, על משבר בין הממשלה ובין החברה שנבחרה להקים ולהפעיל את הקו האדום, אם אינני טועה. כרגע בעצם יש בלימה של הרכבת הקלה, תרתי משמע.

דב חנין:

היא לא נבלמה. היא אף פעם לא יצאה לדרך.

היו"ר אופיר אקוניס:

בלימה של הרעיון כולו.

דב חנין:

הרכבת בתל-אביב אף פעם לא היתה על הפסים, לכן היא גם לא ירדה מהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

קראתי באחד העיתונים הכלכליים שהמדינה ביקשה להלאים את הפרויקט, ושאמורה להיות הידברות – שלא מתקיימת כרגע – בין הממשלה ובין החברה. נסכם כמובן בסוף הדיון כי חייבים להגיש על שולחן הכנסת מסקנה, אבל אני סבור שיהיה נכון לחדש את ההידברות.

דב חנין:

אני סבור שלא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני סבור שצריך לחדש את ההידברות, אבל תיכף נשמע את כל הגורמים, את החברות וכמובן אותך. אתה ראשון הדוברים כי ביקשת את הדיון הזה ולאחר מכן מי שרוצה לדבר אני מבקש שיירשם אצל מנהלת הוועדה. חבר הכנסת חנין, בבקשה.

דב חנין:

תודה רבה, אדוני.

פרויקט הקו האדום של הרכבת – זה לא בדיוק רכבת קלה, זה רכבת קלה תחתית בתל-אביב – הוא פרויקט ענקי. אדוני היושב-ראש, ראית את המורכבות של מה שקורה בירושלים. עם כל מורכבותה, ואני לא מזלזל בה, היא קטנה ביחס למורכבות של הקו האדום בתל-אביב, שהוא פרויקט הרבה יותר גדול, גם מבחינה תשתיתית וגם מבחינה כלכלית, פרויקט עצום שיש לו משמעות למצב התחבורתי במטרופולין גוש דן.

בזמנו הממשלה קיבלה החלטה שהפרויקט הזה יתבצע באמצעות זכיין. בדצמבר 2006 נבחר זכיין, זה קרה כבר לפני יותר מ-3 שנים, חברת MTS זכתה במכרז לביצוע הקו האדום. וכאן הגענו לסאגה שאני לא זוכר כמותה בהתנהלות בעייתית של גורם מול המדינה.

אני רואה כאן את נציגי הזכיין. אני מבין שאתם נציגי הזכיין על אף שלא נפגשנו. בדצמבר 2006 זכיתם במכרז. הסגירה הפיננסית של הפרויקט היתה צריכה להיעשות עד חודש מאי 2008. חודש לפני כן, באפריל 2008 – לפני שאדוני היושב-ראש מציע הידברות בואו נראה מה היה כאן. חודש לפני הסגירה הפיננסית, באפריל 2008 הבנקים ביקשו לדחות את מועד הסגירה הפיננסית, ובאוגוסט ביקשו שוב שינוי של תנאי הזיכיון. בספטמבר 2008 נדחה פעם נוספת מועד הסגירה הפיננסית. בדצמבר 2008 הבנקים הזרים נסוגו מהובלת האשראי לפרויקט. בינואר 2009 נדחה בשלישית מועד הסגירה הפיננסית. ביוני 2009 מועד הסגירה הפיננסית נדחה בפעם הרביעית. בנובמבר 2009 המדינה ערכה ל-MTS שימוע והודיעה לה שהיא מתכוונת לפתוח בהליכים לביטול הסכם הזיכיון.

נתנו להם מועד נוסף לסגירה פיננסית, מרס 2010. במקום סגירה פיננסית MTS הגישה מודל, ואני חייב לברך אתכם על היצירתיות והדמיון העצום שהושקעו בו, כי אני לא מכיר מודל כזה של סגירה פיננסית. זה מין מודל של סגירה פיננסית על תנאי. אגיד איך אני מבין אותו. זה מודל של סגירה פיננסית נקודתית, של אלמנטים בתוך הפרויקט. אין סגירה פיננסית של הפרויקט כמכלול. מה יכולה להיות התוצאה? יתחיל הזכיין לבצע, יתחיל הזכיין לבנות אך לא יהיה לו כסף לבצע את כל האלמנטים. כמובן שלזכיין זה מצב מאוד-מאוד נוח כי המדינה הרי לא תישאר עם שורה של פילים לבנים מתחת לאדמה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אינני יודע מה מקור הנתונים שלך.

דב חנין:

את הנתונים אני קורא מתוך התחקיר שערך "דה מרקר" אבל הנתונים הללו מדויקים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לגבי הסגירה הפיננסית, אני מזכיר לך שבמהלך המועדים שציינת נכנסנו למשבר פיננסי.

דב חנין:

אדוני היושב-ראש, אני באמת עומד לפרוץ בבכי על מצבו הפיננסי הקשה של מר לב לבייב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה לא צריך לפרוץ בבכי. אלה עובדות.

דב חנין:

אלה עובדות, ועדיין גם מר לב לבייב צריך לעמוד בהסכמים, גם מר לב לבייב צריך לעמוד בהתחייבויות למועדים. כולם צריכים לעמוד בהסכמים ובמועדים.

מדינת ישראל הלכה לקראת הזכיין מעל ומעבר. אם אתה היית מנסה לעשות דבר כזה בחייך הפרטיים, חבר הכנסת אקוניס, ולא פעם אחת אלא פעמיים, שלוש, ארבע וחמש פעמים, לדחות מועדים של התחייבויות שלך בחוזה, אני בטוח ששום גורם לא היה הולך לקראתך, וגם לא מדינת ישראל. אבל כאן יש לנו כמובן גורמים עם הרבה-הרבה כסף והרבה-הרבה קשרים ויש לנו גם פרויקט כבד.

אילו היה מדובר בדחייה הראשונה של הסגירה הפיננסית אפילו אני, עבדכם הנאמן, הייתי תומך בדחייה הראשונה, כי כבר בחרו זכיין, בשל ההיקף של הפרויקט וכדומה. יש כאן פשוט שבירה של כל כללי העבודה המקובלים. באתי לכנסת מן השדה המשפטי. אני לא מכיר מקרים כאלה, של התנהלות שפעם אחר פעם לא עומדים בהתחייבויות, ועוד פעם, ועוד פעם, ועוד פעם, ועוד פעם, ובסוף מגישים הצעה שהיא לא סגירה פיננסית אלא מין מודל מותנה. אני כמובן יכול לנמק ולפרט את ההשלכות, אבל יש כאן אנשים מקצועיים ממני.

היו"ר אופיר אקוניס:

תיכף נשמע אותם. גם חבר הכנסת שאמה הגיש הצעה לסדר היום ואתה חייב לתת לו גם כן להציג את הנושא ולנמק.

דב חנין:

בוודאי, זאת זכותו. אז אני מתקדם לקראת המסקנה.

ההצעה שלהם, אחרי הכול, אחרי 5 הדחיות האלה, היא גלגול כל הסיכונים על המדינה, לפי הבנתי, ואת זה אסור לנו לאפשר.

יש עוד המון דברים פתוחים. יש את שאלת המים. אדוני היושב-ראש, אנחנו מדברים על אקוויפר החוף של מדינת ישראל. זאת סוגייה שמעניינת אותי גם מבחינות אחרות, לא רק מן הבחינה הכלכלית. יש כאן הרבה שאלות סביבתיות כבדות-משקל. אני מבין שבאותה הזדמנות כשצריך כבר לשאוב את המים הזכיין רוצה גם לקבל אליו את המים האלה. יש כאן כל מיני דברים כל-כך מרחיקי-לכת.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא שמעתי על כך.

דב חנין:

בוודאי תשמע. יש כאן נציגים של הזכיין. הם יידעו לייצג את עצמם.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם מבקשים להפוך לתאגיד מים?

דב חנין:

תשמע אותם. הדברים כל-כך מוזרים שאני לא רוצה לקחת על עצמי את התפקיד אפילו להסביר אותם.

בכל מקרה, אדוני היושב-ראש, המדינה נהגה כאן באורך-רוח בלתי רגיל. אתה, אדוני יושב-ראש ועדת הכלכלה, יודע שלאורך הדרך בכנסת אני נמצא בעמדה תמידית כמעט של ויכוח עם משרד האוצר. גם חבר הכנסת שאמה יכול לאשר את זה. הפעם אני מבקש להגיד שהמסקנות המקצועיות של אנשי משרד האוצר, ככל שאני מבין אותן, הרי לא קיבלתי אותן בצורה רשמית, אני מעריך וגאה באנשים ששומרים על הקופה הציבורית ועל האינטרס הציבורי שהגיעו למסקנה שמדינת ישראל לא יכולה להיות פראיירית.

מדינת ישראל לא יכולה למשוך את המסטיק את זה עד אין גבול. מדינת ישראל צריכה לקחת אחריות על הפרויקט הזה, שהוא פרויקט חשוב. זאת המסקנה המקצועית שהולכת ומתגבשת במשרד האוצר, ואני מבין שגם בדרגים המקצועיים במשרד התחבורה. מדינת ישראל צריכה לקחת אחריות על הפרויקט. זאת החלטה לא פשוטה אך היא מתבקשת. היא החלטה שבסופו של דבר תאפשר לנו לבצע את הפרויקט הזה, כי כל דבר אחר ברמת המציאות לא יקרה. כפי שאנחנו רואים את התנהגותו של הזכיין לאורך השנים, עוד משיכת זמן משמעה שהפרויקט הזה לא ייצא לדרך. לכן ההחלטה האמיצה היא שהמדינה תיקח אחריות על הפרויקט ותתחיל הובלתו בצורה אמיתית. זאת הדרך היחידה שהפרויקט החשוב הזה למטרופולין גוש דן – חבר הכנסת שאמה מייצג את האינטרס של רמת-גן, אני את האינטרס של תל-אביב – ייצא לדרך.

כרמל שאמה:

אנחנו מייצגים את כל גוש דן.

דב חנין:

אדוני היושב-ראש, אני מבקש להתייחס לדבר אחד בשולי הדברים, דבר שהרגיז אותי במיוחד. אני שומע שהזכיין מאיים שאם המדינה תיקח את הפרויקט לידיה אז הם יגישו הליכים משפטיים ויעכבו את הפרויקט למשך כמה שנים. על כך אני רוצה להגיד שני דברים. כמשפטן, אם אתם רוצים לקבל ממני עצה בחינם: אל תגיעו לבית-המשפט. אני נותן לכם עצה בחינם שנרשמה אפילו בפרוטוקול הכנסת. האמינו לי שלא כדאי לכם.

אבל מעבר לשאלה המשפטית, יש כאן שאלה עקרונית. חברים יקרים, זה לקחת את מדינת ישראל כבת ערובה. להגיד: מכיוון שאתם רוצים לשנות, מכיוון שהמדינה רוצה לקחת על עצמה את ההובלה ואת האחריות אנחנו מאיימים עליכם. זאת התנהגות כלל לא ראויה. את הפרויקט הזה לא תצליחו לעכב. אם יש ויכוחים כספיים, לדעתי למדינה מגיע מכם כסף. המדינה השקיעה מיליארד שקלים, נתנה לכם גם 92 מיליון שקלים מענק. לדעתי למדינה מגיע מכם כסף. אתם טוענים אחרת – תתווכחו על כספים, יהיו דיונים בבית-המשפט ובית-המשפט יחליט למי מגיע כסף. לעכב את הפרויקט אתם לא זכאים, לא תקבלו את זה, וחבל שאתם מאיימים בזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, אתה מציע להלאים את הפרויקט?

דב חנין:

אני מציע בהחלט לברך על העמדה הרצינית של הדרגים המקצועיים הן במשרד התחבורה והן במשרד האוצר, ומציע לקרוא לשר האוצר ולשר התחבורה לבלום את כל הלחצים של הלוביסטים למיניהם.

כרמל שאמה:

הלוביסטים לחצו אותך?

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

הוא בלתי לחיץ.

דב חנין:

אתה הרי לא רוצה שאגיד בוועדה דברים שאני לא רוצה להגיד. אותי כבר מכירים ולא מנסים. אני קורא לשר האוצר, לשר התחבורה ולראש הממשלה, שההחלטה נמצאת בידיו, לקבל את ההחלטה שטובה למדינת ישראל, לא להיכנע ללחצים, לא להתקפל שוב בפני בעלי הון ולעשות את מה שצריך לתועלת מדינת ישראל, לקחת אחריות על הפרויקט הזה ולהוציא אותו אל הפועל.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אני מודה לך מאוד, חבר הכנסת חנין. חבר הכנסת שאמה, גם אתה הגשת הצעה לסדר היום בנושא המשבר ברכבות הקלות בתל-אביב ובירושלים, אבל אני סבור שכדאי להתמקד בתל-אביב. בבקשה.

כרמל שאמה:

תודה רבה, אדוני היושב-ראש. חבר הכנסת דב חנין הציג את העמדה המסורתית של חד"ש כאשר דיבר על הלאמה.

דב חנין:

הפעם זה רחוק מחד"ש. זה הגיע ממשרד האוצר וממשרד התחבורה בלי שום קשר לאידיאולוגיה של חד"ש.

היו"ר אופיר אקוניס:

לזכותו של חבר הכנסת חנין אפשר לומר שבאמת השינוי הפעם הוא בעמדת המדינה ולא בעמדת חד"ש.

דב חנין:

מה שאומר שהמדינה משתפרת ...

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

או להיפך ... זה דווקא מקום רע מאוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת שאמה בזכות דיבור. אנחנו בדיון מהיר שיהיה מהיר תרתי משמע. אנו חייבים לסיים בשעה 16:00, כי הדיון עם ראש הממשלה ש"קדימה" הזמינה אותו מתחיל בערך בשעה הזאת.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

כל הדברים הטובים שיש בכנסת זה רק "קדימה".

כרמל שאמה:

במקרה הזה חבר הכנסת חנין ואני חלוקים כנראה. כפי שאמר חבר הכנסת חנין, הוא בדרך כלל חלוק על משרד האוצר, אבל מדויק יותר לומר שהוא כל הזמן חלוק על ראש עיריית תל-אביב.

דב חנין:

ראש עיריית תל-אביב לא רלוונטי ואפילו לא הגיע לדיון כאן. אם הוא היה רלוונטי, היה מגיע.

כרמל שאמה:

הוא רלוונטי. אבל בסדר, נדבר עכשיו לעניין.

כתושב גוש דן, כחבר כנסת, האינטרס הראשון במעלה שאני רואה בעניין הזה, שהרכבת תפעל מהר ככל האפשר. אני מאזן בין הדברים וגם לי חשוב שהדברים ייעשו בצורה מסודרת ושאף אחד לא ישיג מן המדינה את מה שלא מגיע לו, שהמדינה לא תשלם יותר מדי ולא תוותר יותר מדי. אבל אנחנו חיים בעולם המציאות והרגליים שלנו על הקרקע ועלינו לדעת לאזן בין הדברים.

אני לא תכננתי את הרכבת הקלה, לא יזמתי, לא ניהלתי, לא השגחתי, וכנראה גם לא אמציא את הפתרון לבעיה, אבל חובתנו להעלות את הנושא על סדר היום, לשמוע היכן נעוצה הבעיה וכיצד מתכוונים לפתור אותה האנשים שאחראים להגיע לפתרון.

הדבר הכי גרוע שיכול לקרות, שמערכת התחבורה בגוש דן תמשיך להישען על המערכות המסורתיות ותיעדר תחבורה ציבורית המונית בדמות הקו האדום, שאני מניח שאם יתעכב גם לא יהיה הקו הירוק ולא יהיו הקווים בשאר הצבעים.

הנוסחה שהוצעה על-ידי הזכיינים מ-MTS, אין לי עליה חוות דעת מקצועית מלומדת, לא אישית שלי ולא של אחרים שסותרת אותה או שתומכת בה. אם למשרד האוצר יש נימוקים שהנוסחה שהוצעה לא נכונה בעליל ולא סבירה, נשמח לשמוע, ואם יש מישהו אחר שמוכן לתמוך גם כן נשמח לשמוע.

אנחנו לא הוועדה שתחליט כיצד ייראה הפתרון, אבל אני חייב לומר שצריכה להיות לנו אמירה בעניין כוועדה שאמנם לא אחראית על משרד האוצר אבל אחראית על תחום התחבורה. זה פרויקט שעומד בראש סדרי העדיפויות. כאשר אני רואה את הכשל המצטבר, כפי שאמר שר התחבורה, אם מסתכלים על הפרויקט בירושלים ניתן ללמוד איך לא לתכנן ואיך לא ליישם רכבת קלה.

דב חנין:

בגוש דן זה איך לא ולא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אמרתי גם בישיבה קודמת בנושא הרכבת הקלה בירושלים, אנחנו חייבים להסיק את המסקנה ולא לחזור על הקטסטרופה הירושלמית גם בגוש דן. חבר הכנסת שאמה הוא תושב רמת-גן, אני תושב תל-אביב וכך גם חבר הכנסת חנין. אנחנו מדברים על פתח תקווה, בני-ברק, גבעתיים, רמת-גן, יפו, בת-ים. אסור שזה ייהפך לאסון, לא רק תחבורתי אלא גם כלכלי לכל מדינת ישראל. אם רוצים לבלום את הכלכלה הישראלית, בואו ניקח את המודל הירושלמי ונקיים אותו בתל-אביב.

דב חנין:

בגוש דן הנזק יהיה פי עשר מאשר בירושלים.

כרמל שאמה:

ההשקפה שלי בנושאים הללו, שחוזרים על עצמם בכל מיני מישורים, בין היתר גם בשוק התקשורת, שהמדינה רודפת אחרי איזה זכיין שלא עומד ביעדים, או שיש לו טענות, ומתעוררות כל מיני מחלוקות. כאשר לא יודעים לחתוך, כאשר למדינה אין יכולת לחתוך את העניין, בין בתכנון מראש ובין בזמן אמת, היא צריכה לבחור את האופציה הכי טובה באותו רגע ולא להיכנס להתחשבנות, לחינוך או לענישה לדוגמה.

דב חנין:

מה שאמרתי צופה פני העתיד.

כרמל שאמה:

אנחנו לא מייצגים כאן את היזמים, ועליי לא הופעלו שום לחצים, אפילו לא ידעתי שהגשת את ההצעה עד שנתקלתי בהצעתך בנשיאות, כלומר הכול בא מצורך ענייני נטו. צריך לשקול את כל קשת האפשרויות העומדות בפני המדינה, מה האופציה הכי טובה למדינה, כאשר המדינה זה האזרחים. במקרה הזה זה גוש דן, זה מערכת התחבורה, זה מערכת הכלכלה, זה מיליארדי שקלים שאמורים לזרום למדינה, זה אלפי מקומות עבודה נוספים. את כל הדברים האלה מי יכול לעשות הכי מהר? מי יכול לעשות באופן הכי יעיל? מי יכול לעשות באופן הכי מקצועי? לגבי שאר הדברים נותר רק להפיק לקחים להבא.

כל מה שקורה עכשיו, אמרת שהזכיינים לא בסדר ולא מגיע להם וכן מגיע להם – כרגע זה פחות משנה לי, אני אומר לך את האמת. אם בזמן אמת היו למישהו היכולת והאומץ הציבורי והגיבוי הפוליטי לחתוך את העניין הזה ולצאת לדרך חדשה - - -

דב חנין:

זה רגע האמת.

כרמל שאמה:

לא. זה כבר נמרח יותר מדי. אף אחד לא הראה לי אופציה אחרת. כמו כאשר שוכרים קבלן לצורך שיפוץ, ניתן להוציא את הקבלן ויום או יומיים לאחר מכן לשכור קבלן אחר ולא נגרם נזק, ועם השאר להתמודד בבית-המשפט. כאן אני מבין שאין אופציה כזאת, שהאופציה היחידה היא להתחיל עכשיו את הסאגה מחדש.

דב חנין:

לא נכון, יש אופציה אחרת.

כרמל שאמה:

האופציה השנייה היא להעביר את הפרויקט למדינה. עוד לא ראיתי פרויקטים שהמדינה ניהלה בצורה מבריקה ויעילה. באתי לכאן בעיקר כדי לשמוע את כל הצדדים ואחרי כן נהיה חכמים יותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה. חבר הכנסת טיבייב שאל בשאלת ביניים היכן הדבר עומד עכשיו. חבר הכנסת חנין קרא לנו מכתבה בעיתון רשימה של תאריכים, וחשוב להדגיש שהמקור עיתונאי. אולי ניתן לחשב הכללי לומר היכן הדברים עומדים כעת, האם המדינה באמת מתכוונת להלאים את הפרויקט הזה. אגב, הלאמה היא לא מדיניות הממשלה, שלא יהיו אי-הבנות, אלא אם כן הממשלה משנה במהירות את עקרונותיה. בוודאי זה עניין של מדיניות. אגב, הלאמה לא היתה גם המדיניות של הממשלה הקודמת. אם אינני טועה, הלאמה לא היתה מדיניות הממשלות מאז שנת 1992, או אולי אף מאז דוח בייסקי.

רוברט טיבייב:

נמצא כאן החשב הכללי וגם החשב של תל-אביב. מאז שאין מדיניות של הלאמה גם לא היתה לנו רכבת, לא קלה ולא כבדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. שאלת שאלה נבונה ואני שואל את החשב הכללי מה תמונת המצב נכון לרגע זה, ואחר-כך נשמע גם את עמדת החברה שחבר הכנסת חנין אמר שאיימה באיומים שונים.

דב חנין:

היא איימה לתקוע את הפרויקט הזה למשך 5 שנים.

אסף פינק:

כבוד היושב-ראש, סליחה שאני מתפרץ. יש כאן גם נציגים ירושלמים. אולי אפשר לבקש מן החשב הכללי להתייחס גם למצב בירושלים. למרות שיש תאריך יעד אנחנו שומעים שאתה במתח.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש בעיה גדולה בירושלים, אך אנו חייבים למצות את עניין הרכבת הקלה בגוש דן ברגע זה.

אסף פינק:

אמר כאן חבר הכנסת שאמה דברים נכונים מאוד על הפקת לקחים. ארגון "15 דקות" שמייצג תושבים בירושלים סבור שהלקחים ממה שאירע בירושלים – חבר הכנסת חנין דיבר על תאריכים – היום - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה צודק במאה אחוז, אנו מסכימים אתך. הרי גם אני אמרתי שצריך להסיק מזה מסקנות דרמטיות מאוד, לא פחות מזה. בבקשה, מר שוקי אורן.

שוקי אורן:

אנחנו מדברים על הליך שנמצא לאחר חתימה על חוזה, כאשר יש זכיין, והזכיין אמור היה לבצע סגירה פיננסית לפני יותר משנתיים. במאי 2008 היתה אמורה להתבצע סגירה פיננסית של הפרויקט הזה אך היא לא התבצעה. אני סבור שאין זה המקום המתאים להיכנס לפרטים. אני רואה שנמצא כאן עו"ד תדמור וכבר שמעתי אותו פעם אחת אומר את זה, אז אני מניח שנוכל לשמוע הרבה מאוד סיבות והסברים והאשמות. אני לא רוצה להיכנס לזה. עובדתית עברו שנתיים.

יש רשות הממונה על הפרויקט הזה, ועדה משותפת של משרד האוצר, משרד התחבורה ושל נת"ע (נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ) שהיא החברה של עיריית תל-אביב.

היו"ר אופיר אקוניס:

החברה הזאת לשיטתכם מיועדת להפעיל את הרכבת בתל-אביב?

שוקי אורן:

עוד אין "לשיטתנו". זאת הרשות הממונה והיא שמנהלת את החוזה אל מול הזכיין. היא שאמורה לפקח על הזכיין, היא שמקבלת את ההחלטות והיא שמוציאה את ההוראות לזכיין.

לא אכנס לכל הפרטים כי אני סבור שאין זה המקום המתאים, אבל הרשות הממונה נתנה לזכיין בדצמבר 2009 ארכה של 3 חודשים כדי לעשות סגירה פיננסית, או כדי להכניס את כל התיקונים שיאפשרו סגירה פיננסית. הזכיין חזר אלינו במועד ללא סגירה פיננסית אלא עם הצעה, מה הדברים שלדעתו צריך לעשות כדי שתהיה סגירה פיננסית, לא מיידית אלא בעתיד.

למדנו את ההצעה הזאת. קיימנו כמה פגישות עם נציגי הזכיין, בהן השתתפתי גם אני, כי אני יודע שיש טענה שלא מדברים. התקיימה פגישה ארוכה מאוד כדי להיות בטוחים שאנו מבינים ושלמדנו היטב את ההצעה של הזכיין. גיבשנו את עמדתנו המקצועית, שאפשר להבין ממנה שאנו סבורים שאי אפשר לקבל את הצעת הזכיין, אבל לצורך כך אנו צריכים לכנס את הוועדה שמחליטה כיצד לפעול.

הואיל ומדובר בפרויקט בקנה מידה גדול מאוד בנושא אסטרטגי, יש מישור אחד, איך לפעול מול הזכיין, אבל יש מישור אחר, איך לפעול בפרויקט הזה. אם המדינה תחליט שהיא לא רוצה להמשיך לעבוד עם הזכיין, דהיינו לסיים את ההתקשרות עמו מכיוון שזה לא הולך, יש מי שמנסים להגיד שבכך המדינה מבטלת את הפרויקט, אבל יש מי שיגידו שבמקרה כזה המדינה תקדם את הפרויקט בדרך אחרת.

אני גם לא מקבל את הטענה על הלאמה כי הפרויקט הזה הוא בבעלות המדינה מהתחלה ועד הסוף. זה פרויקט BOT, וככזה הוא בבעלות המדינה. יש זכיין שאמור לבצע את הפרויקט הזה ואמור להפעיל אותו במשך התקופה. יש מודלים שונים. גם כאן, בל נתבלבל, תקציב המדינה מכסה כמעט את כל ההקמה של הפרויקט הזה, דהיינו גם לפי החוזה הזה המדינה מממנת באופן כמעט מלא את ההקמה של הפרויקט הזה. אלה העובדות.

היכן הדברים עומדים כרגע? מכיוון שמדובר בפרויקט גדול, חשוב לנו שהדרג המדיני, קרי: שר התחבורה, שר האוצר וראש הממשלה ייתנו דעתם לעניין. הם ביקשו להבין את המהויות והיכן הדברים עומדים. לכן עצרנו את קבלת ההחלטה ברשות הממונה עד שיתקיים דיון כזה. אני מניח שבמהירות האפשרית תתקיים פגישה כזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אמורה להתקיים פגישה אצל ראש הממשלה ב-3 ביוני על מנת לקבל החלטה.

שוקי אורן:

האורגן שמקבל את ההחלטה הוא הרשות הממונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא מדברים עם החברה בינתיים?

שוקי אורן:

מכיוון שהבנו את הצעת החברה - - -

דב חנין:

כמה פגישות התקיימו עם החברה בשנתיים האחרונות?

שוקי אורן:

החברה העבירה לנו את עמדתה בכתב. נפגשנו עם אנשי החברה כדי לקבל הסברים ולוודא שאנו מבינים את מה שהם העבירו לנו בכתב, כי יש גם כמה דברים שנאמרו בעל-פה שלפעמים חורגים במקצת ממה שהועבר בכתב, אז גם אותם רצינו לוודא שאנו מבינים. לפעמים אומרים: כתבתי לכם כך, אבל בינינו במשא ומתן נהיה מוכנים לסגור אפילו קצת יותר טוב. אז אפילו את זה רצינו לוודא, למען הסר ספק, שאנו מבינים עד הסוף. נפגשנו עם האנשים, הבנו את הצעתם, ואמרנו: זה מה שיש לנו, לפי זה אנו צריכים לקבל החלטה.

תמיד אפשר להמשיך ולהיפגש עוד ועוד. את זה עושים כבר במשך תקופה של שנים. השאלה האם בשלב כלשהו נאמר: זהו, לא ניפגש יותר, קיבלנו את מה שהיינו צריכים. גם הפעלנו סעיף על-פי ההסכם שנותן להם ארכה של 3 חודשים. עכשיו הודענו לחברה בכתב שאם יש דברים נוספים וחדשים שברצונם להגיד לנו הם מוזמנים להעבירם אלינו. ייתכן שבינתיים, אולי מכיוון שהחברה חוששת שהממשלה תפסיק את ההתקשרות עימה ושהיא תאבד את החוזה הזה, לכן אולי תרצה להציע הצעה טובה יותר. אם תוגש לנו הצעה אחרת בכתב, בוודאי נקרא אותה ונבדוק אותה, אבל כל עוד זה לא המצב אני לא רואה טעם להיפגש ולדון באותם דברים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם תהיה פנייה בכתב תיפגשו איתם?

שוקי אורן:

אם יוצעו דברים חדשים – דברים חדשים אנו תמיד בוחנים.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אדוני החשב, אתה אומר שיש כל מיני סיבות שבגינן הזכיינים לא הביאו את הסגירה הפיננסית. אתה אומר שאתה לא רוצה להיכנס כאן לסיבות. אם אני לא טועה, הסיבות הן המשבר הכלכלי ששינה את יחסם של המלווים לפרויקט הזה.

דב חנין:

לא הקשיים הספציפיים של מר לב לבייב?

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

למען גילוי נאות, "אפריקה ישראל" היא חלק מן הפרויקט הזה. בזמנו הייתי עובדת של "אפריקה ישראל". אני רוצה להגיד את זה כאן בוועדה, אבל אני ממש לא מייצגת אותם.

דב חנין:

רק סתם תומכת בהם באופן כללי ...

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

כאשר חברי הכנסת יתחילו להתייחס בפחות ציניות זה כלפי זה אז הציבור יתחיל לכבד אותנו יותר. כל הציניות הזאת, שכאשר אנו אומרים משהו פתאום מישהו צועק שאנחנו פופוליסטים, וזה חבר כנסת שדקה אחרי כן אומרים עליו שהוא פופוליסט, אחרי כן אנחנו יוצאים החוצה והאמן לי שאף אחד לא סומך עלינו.

בכל מקרה, מר שוקי אורן, אני מבקשת לשאול אותך על ההשפעות של המשבר הכלכלי על הפרויקט. אני חושבת שזאת סיבה מספיק חשובה.

אני יודעת גם שהתקיימו כמה דיונים ביניכם ובין הזכיין וכתוצאה מן הפגישות הללו נפתרו רוב הבעיות ונסגרו רוב הפערים. אני רוצה לסייג דבר אחד, זה בשבילך חבר הכנסת דב חנין, ולומר שיש לי בעיה קשה מאוד במדינת ישראל עם העובדה שאנחנו נותנים לזכיין לזכות ואחר-כך הוא בא ומבקש בוועדת הכלכלה הקלות ו"תבינו אותי" ו"תעזרו לי" וכולי. אני ממש מתנגדת לכך. כמה שנים הסיפור הספציפי הזה נמשך כבר?

שוקי אורן:

הרבה שנים.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

כמה שנים חלפו מרגע הזכייה במכרז?

דב חנין:

עוד מעט חוגגים יום הולדת ארבע.

שוקי אורן:

מחתימת החוזה חלפו 3 שנים, אך לא מן הזכייה.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אם בתוך 3 חודשים החברה לא סגרה את מה שביקשתם משרד האוצר היה צריך לסגור את הדברים אז. אבל עכשיו כבר נוצרה סחבת של כ-4 שנים ועכשיו פתאום אני חשה שיש כאן מין משחקי אגו. סליחה שאני אומרת את זה, אולי אני טועה.

דב חנין:

את אומרת שאם מישהו מאחר ב-3 חודשים צריך לנקוט פעולה, אבל לא אם הוא מאחר ב-4 שנים?

היו"ר אופיר אקוניס:

היא אומרת שצריך לחתוך הרבה לפני.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

כן. אם המדינה לא חתכה אחרי 3 חודשים, המדינה אחראית לסחבת הזאת לא פחות מן הזכיין.

דב חנין:

אז עדיף לאחר הרבה.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

לא. עדיף שהמדינה תתחיל להבין שהיא צריכה לחתוך, נקודה, ולא לתת עוד 3 חודשים ועוד 3 חודשים ועוד.

בעצם יש כאן שני שלבים. השלב הראשון פשוט מאוד, לקבל החלטה שהזכיין לא יקבל אפשרות לבצע את הפרויקט. את השלב השני, שמצריך לקבל עכשיו החלטה מי יבצע ואיך, אתם עדיין לא יודעים. יש לי תחושה שרכבת קלה תגיע לתל-אביב אולי בשנת 2036.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. תיכף נשמע את מר יוחנן אור, אולי הוא יוכל להגיד לנו, אם העבודה תתחיל בשנה הקרובה מה הצפי לסיום הפרויקט.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

מה עם השאלות ששאלתי?

היו"ר אופיר אקוניס:

החשב הכללי בוודאי יענה לך, אבל שנת 2036 – זה נראה לי קצת מרוחק מדי.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אולי שנת 2032.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפילו הקו הירוק של הרכבת עשוי לעבוד עד אז. תודה רבה לך.

דני דנון:

הייתי בצעירי הליכוד כאשר עמדתי בטקס על-יד ראש העירייה דאז, מר רוני מילוא, בתחילת החפירות.

דב חנין:

חבר הכנסת דנון, יש כאן אנשים שהם זקני מפלגת העבודה והם זוכרים עוד איך גולדה מאיר גזרה את הסרט בשנות השבעים.

דני דנון:

בארץ שלנו צריך לראות שתהיה רכבת מהר ככל האפשר. אני מבקש מן החשב הכללי, אנחנו לא מודעים לכל הפרטים של המכרז, של ההסכם, של המימון. אנחנו רוצים את הרכבת מהר ככל האפשר. אני מבקש לשאול, אם היום יעצרו את המהלך הקיים, מה לוחות הזמנים? השתתפנו כאן בדיונים דומים על ערוץ 10. לא חשוב אם אני תומך או לא תומך, אבל דיברנו מה יהיה הלאה, מה יהיה מחר בבוקר אם ייסגר ערוץ 10. נניח שעכשיו תעצרו את ההליך, האם תוציאו מכרז חדש, או תביאו יזמים אחרים? האם זה יקדם את המטרה או ירחיק אותנו מן המטרה? אני זוכר מקרים אחרים, כמו למשל בנוגע לכביש 6 או לכביש 431, שם ידעו מתוך רצון טוב להגיע להבנות ולהתקדם. אני מבקש לדעת, אם תעצרו את המהלך הזה מה החלופות שלכם ומה זה אומר מבחינת לוחות הזמנים של הרכבת הקלה?

דב חנין:

ושאלה מקדמית חשובה מאוד, אדוני החשב הכללי, חשוב לנו לדעת, בהנחה שלא יסתדרו הבעיות עם היזם – זאת נקודה שחשוב להבהיר לפחות מבחינה מקצועית – האם המדינה מתכוונת להמשיך עם הפרויקט של הקו האדום?

היו"ר אופיר אקוניס:

מכיוון שהחשב הכללי נשאל שאלות רבות אז אולי כדאי שהוא ירכז את השאלות של חברי הכנסת ואז יענה בבת אחת. בינתיים ניתן אולי למר יוחנן אור, מנכ"ל MTS, אחרי שהותקף בעיקר על-ידי חבר הכנסת חנין, להביע את עמדתו, בבקשה.

דב חנין:

זה היה בעדינות, בחיוך.

יוחנן אור:

הסכם הזיכיון נחתם במאי 2007. לוחות הזמנים שהציג חבר הכנסת דב חנין בסך הכול די תואמים, עד לתאריך 16 במרס 2010, המועד שבו הגשנו למדינה את ההצעה שמסבירה איך אנו בתוך 4 חודשים סוגרים פיננסית ומייד אחרי כן מתחילים את הביצוע כדי להשלים את הפרויקט חמש שנים וחצי לאחר מכן בהסכמה בין הצדדים.

אני מוכרח לציין שהתוכנית שהוגשה ב-16 במרס 2010 לא הומצאה באוויר אלא נבנתה לאחר דיאלוג שהתקיים בין צוות מטעמנו וצוות מטעם החשב הכללי, אגף התקציבים ומשרד התחבורה, ויצרה מכלול שלם שנותן מענה לדברים שאתה אומר.

לא סחטנות, ואף אחד לא מבקש מן המדינה לקחת על עצמה פתאום התחייבויות על מיליארדי שקלים שהיא לא לקחה בחשבון, ובוודאי אין כאן מימון חלקי. יש כאן מימון לשלושים שנים, כולל מימון לתקופת ההקמה ומימון לכל תקופת ההפעלה, עם אלמנטים ענייניים מאוד-מאוד רלוונטיים למצב הכלכלי הקיים היום בעולם, שנשען על הדרישות של הבנקים ולא על דרישות של הזכיין ולא על מצבו של מר לבייב, עם כל הכבוד, כי מצבו של מר לבייב, כפי שכולנו יודעים, השתפר אז זה בכלל לא רלוונטי לעניין הזה. התוכנית לדעתנו נותנת מענה הגון וראוי לדברים האלה.

לכן התקיימו שלוש פגישות. הפגישה האחרונה מבין השלוש התקיימה ב-15 באפריל 2010. מאז, למרות הבקשות החוזרות ונשנות שלנו לפתח דיון סביב המתווה שלדעתנו היה מוסכם, או לא מוסכם, או לחפש את הפתרון המשותף, לא היתה הידברות.

אני מבקש להזכיר לכולנו שלפרויקט BOT יש עוד שֵם: פרויקט PPP (Public-Private Partnership), וה-P של ה-Partnership הוא חלק בלתי נפרד מן התהליך. יסלח לי החשב הכללי, אבל משא ומתן ודיאלוג בשותפות מקיימים בין קבוצות שמדברות זו עם זו ולא רק מתכתבות זו עם זו. מאז 15 באפריל במקום לדבר אתנו "מדברים" אתנו דרך התקשורת, מדליפים דברים כאלה או אחרים לתקשורת על החלטות של שר האוצר, על איומים של הזכיין וכן הלאה וכל זה אינו רלוונטי.

נכון להיום 9 בנקים זרים מציעים לנו מימון לכל תקופת ההקמה ובנק מקומי מציע לנו מימון לכל תקופת התפעול. יש נושאים שהוסכמו עם המדינה והם מנוסחים במסמך שהוגש לנו על-ידי המדינה והועברו למדינה כחלק מן ההצעה שלנו, שכללה 17 סעיפים. עד לרגע זה אינני יודע מתוך 17 הסעיפים הללו מה מוסכם על המדינה ומה לא מוסכם על המדינה, מה מקובל מתוך 17 הסעיפים ומה לא מקובל, כי הנתק שהתרחש מאז 15 באפריל גרם לכך שגם הנציגים האחרים מטעמי, פרופ' סוארי והצוות שעובד אתו, לא הצליחו לקבל תשובות.

בסך הכול נותרו שלוש סוגיות להשלמה בין הצדדים: 1) קביעת התקרה לפיצוי; 2) ההתמודדות עם תוספת העלויות; 3) סוגיית המים, שלדעתנו מאוד לא בעייתית, כי החוזה נותן לה מענה. ההצעה שלנו לדעתנו באה לפתור למדינה בעיה ולא לייצר למדינה בעיה. אין לי עניין להיות תאגיד מים, אבל אם הולכים לשאוב מאקוויפר החוף כמות מים כפי שבאה לידי ביטוי בממצאים שמצאנו אחרי חתימת החוזה, ובשונה ממה שקיבלנו מן המדינה בשלב המכרז, אז אין לי לב כאזרח מדינת ישראל לקחת 50 מיליון קו"ב מים ולשפוך אותם לים, ואני מקווה שגם לך לא. אנחנו הצענו אלטרנטיבות לפתרון. אם לא רוצים לאמץ את הפתרון שלנו ומעדיפים ללכת לפתרון המקורי, גם טוב, אבל אז המדינה תצטרך לשלם על כל קו"ב שאני שואב כי יש למנגנון הזה סעיף בחוזה. אז אני סבור שאנו מתעסקים בנושא לא מהותי בהקשר הזה. סוגיית המים מהותית, אבל היא לא נגרמה על-ידי הזכיין אלא על-ידי תנאי הקרקע השונים ממה שדיווחו לנו כאשר נכנסנו למכרז הזה.

בסך הכול נותרו שלושה נושאים. לדעתנו בהידברות של יומיים-שלושה, כפי שעשינו ביולי 2009, אפשר להגיע בהם להסכמות ולהבנות על בסיס המתווה שלנו או על בסיס מתווה אחר, אבל אנשים לא יכולים להגיע להסכמות מבלי לדבר זה עם זה.

היו"ר כרמל שאמה:

תודה.

רוברט טיבייב:

אני רוצה להבין, יש נתק מוחלט בין החברה ובין משרד האוצר? אין שום דוח סיכום?

יוחנן אור:

היום מלאו 70 ימים להגשת ההצעה על-ידי הזכיין. מעבר למכתב שהוגש לנו שבועיים אחרי כן, בו נכתב שעלינו לחכות עד אחרי החגים כי לומדים את ההצעה שלנו, המסר הבא שקיבלנו הגיע אתמול בשעה 18:05, שנותן לנו 5 ימים להגיש הצעה משופרת אם אנו סבורים שיש לנו הצעה כזאת. במקום לדבר אתנו, זה הולך בהתכתבות.

היו"ר כרמל שאמה:

לא קיבלתם שום התייחסות לגבי ההצעה שלכם מעבר לבקשה לשיפור ההצעה?

דב חנין:

אבל היו פגישות. הסבירו לכם בפגישות.

יוחנן אור:

היו פגישות שבהן נידון המתווה ולא הפרטים. יש לי דוח מפורט של פרופ' סוארי מה היה בפגישות הללו. לצערי הנתק מוחלט.

דב חנין:

הופתעת שהמדינה לא מקבלת את ההצעה שלכם?

יוחנן אור:

כן, בהחלט.

היו"ר כרמל שאמה:

אני רוצה להבין, התשובה של המדינה היתה לקונית?

רוברט טיבייב:

האם גם לדעת משרד האוצר יש נתק מוחלט בין הצדדים? אם באמת יש נתק אז לשם מה אנחנו יושבים כאן?

שוקי אורן:

קודם כול, אמרתי מלכתחילה, יש תהליך, ואני לא רואה בפגישה כאן מין תהליך גישור שבמסגרתו אנו מדברים עם הזכיין.

דב חנין:

לא, זה גם לא תפקידנו.

לאה ורון:

תפקידה של ועדה של הכנסת לפקח על המהלכים.

שוקי אורן:

אנחנו עושים את זה, ועשינו הרבה מאוד. אני יודע שנוח מאוד להציג עכשיו את הנתק כאילו זאת הבעיה. הסברתי שנפגשנו בישיבות עבודה רבות עם הזכיין ואנו מכירים אותו כי אנו ביחד כבר 3 שנים.

רוברט טיבייב:

אז אין נתק?

שוקי אורן:

לצערי לא הגענו לידי סגירה פיננסית, לא הגענו לידי מימוש של ההסכם הזה. מכיוון שכך, בסוף השנה שעברה הוצאנו מכתב וקבענו פרק זמן. באותה תקופה, כפי שמר יוחנן אור אמר, זה לא שהם הלכו הביתה ולא דיברו אתנו אלא היתה הרבה מאוד עבודה והיו נושאים שקודמו. היו נושאים ברמות הטכניות וכדומה שקודמו תוך כדי הדיונים, אבל מבחינתנו הדברים הגדולים הם אלו שהיתה אליהם התייחסות בתשובה של MTS בחודש מרס 2010, שיש בהם עקרונות לגבי המתווה ודברים שנמצאים בליבה של המהות מה זה PPP, וקיבלנו תשובה.

צריך להבין שהיה כאן גם תהליך פורמלי. חשוב לי להדגיש את ההליך הפורמלי כי נמצא כאן עורך-דין שמתכנן הרי לעתור לבית-המשפט כנגד המדינה. חייבים לשים את זה על השולחן. בכל פגישה שלנו אנו יודעים שאנו נמצאים כבר בהכנה של ההליכים המשפטיים. לכן גם אנו במקרים רבים מקפידים על ההליכים הפורמליים שאנו עושים. יש חוזה שקבע פרק זמן של 3 חודשים שבסופו הם היו אמורים לעשות את התיקונים. דרך אגב, רבים חשבו שאנחנו צריכים להחליט מייד, כי קיבלנו את המסמכים וצריך להחליט אם כן או לא, כי זה כבר לא משא ומתן. משא ומתן אנחנו מנהלים כבר 3 שנים. זה לא משא ומתן ואחרי שקיבלנו את המסמכים עלינו להחליט האם מקבלים אותם או לא.

רוברט טיבייב:

הם לא עומדים ביעדים? אז תגיש עתירה לבית-המשפט.

שוקי אורן:

יש בית-משפט, ואם צריך תוגש עתירה לבית-המשפט. עכשיו אנחנו מנהלים חוזה. אין כאן אגו ואנחנו רוצים לקדם פרויקטים. אני אישית יכול להוכיח שפעמים רבות לא היה אגו. אנחנו פועלים כאן בסופו של דבר לטובת המטרה ולטובת המדינה.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

במשך 3 שנים ניהלתם משא ומתן? אז יש כאן בעיה.

דב חנין:

הוא אמר שהיו מי שאמרו שצריך לחתוך מייד.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

חבל שלא עשו את זה.

שוקי אורן:

יכול להיות.

רוברט טיבייב:

אני מסכים אתך, הממשלה צריכה ללכת הביתה ...

שוקי אורן:

אנחנו רוצים להתקדם כאן קדימה.

לגבי הנתק, חשוב להבין, לאחר שקיבלנו את ההבהרות ונפגשנו ושאלנו שאלות וקיבלנו תשובות, מבחינתנו הלכנו עם זה הביתה והיינו מוכנים. היינו מוכנים גם לקבל החלטה, אבל כפי שאמרתי, כרגע אנו ממתינים שגם הדרג המדיני יידע כיצד אנו רוצים לטפל בנושא הזה.

חשוב להדגיש שעל-פי הראייה של הדרג המקצועי במשרד האוצר, וגם של שר האוצר, ואני משוכנע שגם של שר התחבורה, הפרויקט הזה חשוב מאוד ואנו מחויבים לו.

דב חנין:

זאת אמירה שחשוב לנו מאוד לשמוע.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

זה לא ברור?

דב חנין:

חשוב מאוד שיהיה ברור שגם אם העניין עם הזכיין לא מצליח, מדינת ישראל ומשרד האוצר מחויבים לפרויקט.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

בתוך כמה זמן?

דב חנין:

תיכף הוא יתייחס לשאלות הללו, אבל האמירה הזאת חשובה, שלא יהיו ספקות.

שוקי אורן:

לא יהיה נכון שאציג אלטרנטיבות כאשר לא הוחלט שהולכים לדרך של אלטרנטיבות. אין עדיין החלטה רשמית שזאת הדרך.

רוברט טיבייב:

כלומר, אין נתק. זאת המסקנה שהסקתי.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

נראה לי שמישהו כאן פספס את הרכבת ...

שוקי אורן:

לכן משרד האוצר מכין את האלטרנטיבות ביחד עם משרד התחבורה, כי אנו יודעים שזאת אפשרות סבירה מאוד, ויש אלטרנטיבות. האלטרנטיבות הללו יוצגו כאשר יוחלט שהולכים לכיוון האלטרנטיבות. כל עוד לא התקבלה החלטה כזאת לא נכון להציג את הדברים. אני יכול להגיד שמכיוון שיש סבירות שאכן נלך לדרך הזאת לכן אנו עובדים באופן אינטנסיבי על האלטרנטיבות.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אדוני החשב, יש לי הצעה.

היו"ר כרמל שאמה:

תיכף אתן לך. אני רוצה פשוט שיהיה רצף ענייני של הדברים. יש אומדן של מחיר האלטרנטיבה, לא רק מחיר כספי אלא המחיר בדחיית הפרויקט, המחיר של ההליך המשפטי מול הזכיין? בגדול כמה תעלה לנו האלטרנטיבה? הרי זה לא בחינם.

שוקי אורן:

זה הכול תמיד עניין של אלטרנטיבות. אם נלך לכיוון כזה ויש מי שמסוגל לתקוע אותנו למשך 5 שנים, אז כבר קיבלת חלק מן התשובה. אם לא יתקעו אותנו למשך 5 שנים, אז כנראה האלטרנטיבה הזאת יכולה להיות מהירה יותר. כאשר מדברים כאן על לוחות זמנים, ויש לוחות זמנים חוזיים שקבעו שהרכבת תוקם 5 שנים לאחר סגירה פיננסית, גם על כך אפשר לשים סימן שאלה לפעמים, ראו מקרה ירושלים.

אני מסכים עם מר יוחנן אור שדיבר על ה-Partnership. PPP מהותו חלוקת סיכונים. אם המדינה רוצה לעשות פרויקט תקציבי היא אומרת: אני לוקחת את הסיכונים. אם יהיו מים – זה בעיה שלי, אם לא יתנו לנו אישורים של העירייה להיכנס לרחוב – זה בעיה שלי, הכול בעיה שלי ואני לוקח את האחריות. הפרויקט הזה הוא PPP. משמעותו של PPP שתמיד יש חלוקת סיכונים. אם מישהו סבור שמה שיחלץ את הפרויקט הזה הוא להעביר את כל הסיכונים למדינה, זה דבר שלא נוכל לקבל כי זה הרבה יותר גרוע מפרויקט תקציבי. אתה יודע מדוע? כי במקרה כזה אתה אפילו לא מנהל את הסיכונים של עצמך. כאשר אתה עושה פרויקט תקציבי אתה מנהל את הסיכונים ויכול לקבל החלטות תוך כדי.

קחו לדוגמה את ירושלים. מה שעוזר לנו, עם כל הצרות, ויש הרבה צרות וסבל בירושלים, אבל הפרויקט הזה איכשהו זז. הוא מקרטע, אבל הוא זז. תתאר לך שכל הסיכונים היו מוטלים עלינו אבל היה זכיין, זה לא פרויקט תקציבי, ואז בכל אירוע היו עוזבים את הטרקטורים באמצע הרחוב, עם כל הפקקים והכול, ואומרים: זה בעיה שלכם. ואז אנחנו היינו צריכים לפתור את הבעיה הזאת, אבל היינו צריכים לפתור אותה לפי המחירים שהם היו אומרים לנו באותו זמן.

לכן אני אומר, מבחינתנו פרויקטים כאלה ושותפות זה שיש חלוקה של הסיכונים. אם מישהו סבור שבגלל שהיה משבר פיננסי הוא יעביר את כל הסיכונים של הפרויקט למדינה, זאת לא השיטה שלנו ולכן נחפש שיטה אחרת.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אני רוצה להציע הצעה פוזיטיבית. דבריך נשמעים מאוד הגיוניים וקשה מאוד לא לעמוד מאחוריך. אבל גם מה שאומרים אנשי החברה הגיוני מאוד. יש לי הצעה פרודוקטיבית – אינני יודעת אם מבחינה חוקית ניתן לעשות את זה – שוועדת הכלכלה תבקש מכם להיכנס ליומיים או שלושה ימים לאיזה בית-מלון עד שייצא עשן לבן, שבתוך יומיים נדע היכן הדברים עומדים. למה למשוך את הזמן? אני לא מבינה. אתם יכולים להחליט להיפגש גם לא בבית-מלון.

דב חנין:

חברת הכנסת יוליה שמאלוב ברקוביץ' מציעה אפילו את חדר הוועדה אם אתם צריכים.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

מצדנו תשתמשו אפילו בחדר הוועדה הזאת. אדוני החשב, כשאתה אומר שאין כאן אגו אני יכולה מאוד להבין אותך. אני סבורה שהדרך הכי נכונה כרגע והעצה הכי נכונה, שבעקבות הישיבה הזאת תקבעו תאריך, תוך שבוע, שבועיים, שלושה ימים, תיכנסו לבית-מלון ותקבעו שהדיון יימשך 48 שעות או 72 שעות. אם הצלחתם, הצלחתם. אם לא הצלחתם, ביי ביי, אדיוס, שלום.

היו"ר כרמל שאמה:

לקראת הפגישה שלכם אצל ראש הממשלה ולפני כן אצל שר התחבורה או שר האוצר, אולי כדאי שתבואו אחרי שמיציתם יותר את ההידברות ביניכם, את הניסיון להתקרב.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אחרי שהם יישבו במשך יומיים, אם המדינה תחליט שזה לא מתאים אז זה לא מתאים, אבל הם צריכים להיפגש ולהתדיין עד שייצא עשן לבן או כחול או שחור או ירוק ולהחליט מה קורה עם זה, אחרת זה יימשך עוד שנה ועוד שנתיים כי יהיו לחצים מפה ולחצים משם.

היו"ר כרמל שאמה:

אנסה לחדד. אותי מעניין מאוד, חשוב לי לדעת, אם הזכיין יוצא מן התמונה, אם נגיע לחלופה הזאת שהם לא מי שמקדמים את הפרויקט, מה המשמעות של החלטה כזאת על לוחות הזמנים?

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אין לו עדיין אלטרנטיבה. הוא אומר שהם בוחנים.

היו"ר כרמל שאמה:

לא משנה הזהות של המחליף, אם זה המדינה או חברה אחרת או שילוב של חברות. בתיאוריה, אילו תהליכים צריך לעשות מחדש? כמה דברים ייכנסו להשהייה או יחייבו חזרה על התהליך? האם אפשר למצוא בפרק זמן סביר מישהו שייכנס בנעליים של הזכיין, בין אם המדינה ובין אם גורם פרטי, לא משנה כרגע? אני מדבר על המישור של הזמן. האם אנחנו מאבדים משהו בציר הזמן?

שוקי אורן:

קודם כול, אנחנו מאבדים ואיבדנו כל הזמן. אנחנו לא יכולים להשלות את עצמנו שלא איבדנו. אין כאן תהליכים שאני רואה אותם כחיוביים. מן הבחינה הזאת אנו בבעיה, ובלי ספק זאת בעיה שמטרידה אותנו.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

מה דעתך על ההצעה שלי?

שוקי אורן:

ההצעה שלך נשמעת מצוין. אלה בדיוק הדברים שעשינו במשך תקופה ארוכה.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אני מציעה להחליט לנסות הידברות בפעם האחרונה.

שוקי אורן:

כפי שאמרתי, אנו מנהלים כאן חוזה, על כל ההשלכות של ניהול החוזה. אמרתי גם דבר נוסף, שככל שהזכיין סבור שיש לו הצעות שונות מן ההצעה שהניח בפנינו, הוא רשאי להעביר אותן אלינו.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אתה אומר שאין כאן אגו. סליחה, מדובר כאן על מיליארדי שקלים, על פרויקט חשוב מאוד, ואתם אומרים: תביא לי הצעה בכתב, אשיב לך תשובה בכתב. למה? למה לא להיכנס לאיזה מקום ולגמור עם זה? קודם כול, זה יהיה טוב גם לך. למה לך על הראש עוד בעיה? תגמור עם זה, וזהו.

רוברט טיבייב:

יש כאן שחקן מרכזי מאוד, משרד התחבורה. לא שמענו את עמדתם.

יצחק זוכמן:

כל מה שהחשב הכללי הציג מתואם עם משרד התחבורה ומקובל עליו.

דב חנין:

זאת עמדה תמציתית.

היו"ר כרמל שאמה:

וגר כבש עם כבש ...

דב חנין:

או אריה עם אריה ... קודם כול, אדוני היושב-ראש, צריך לציין לחיוב בכל זאת דבר שהוא בעל משמעות היסטורית, שמשרד האוצר ומשרד התחבורה באים עם עמדה אחת לוועדת הכלכלה של הכנסת. כן ירבו מקרים כאלה בעתיד.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

לא שמעתי עמדה, סליחה. הבנתי שלא יודעים מה יקרה, הבנתי שאין אלטרנטיבות.

דב חנין:

הם לא קיבלו החלטה עדיין כי הם רוצים שהדרג המדיני יבחן את הדברים.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

הבנתי שלא קיבלו החלטה. נציג משרד התחבורה אמר שמשרד התחבורה, בדיוק כמו משרד האוצר, לא קיבל החלטה.

היו"ר כרמל שאמה:

נציג משרד התחבורה, מר זוכמן, אמר דברים ברורים מאוד וחדים.

רוברט טיבייב:

אני מסכים עם חברת הכנסת יוליה שמאלוב ברקוביץ' בדבר אחד, כנראה הפסדנו את הרכבת הקלה. נניח שלא יהיה המשך להתקשרות עם הזכיין, נניח שתמצאו חברה אחרת שתוביל את הפרויקט, מה התהליך? מה לוח הזמנים?

שוקי אורן:

קודם כול צריך להבין, אני יודע שעלתה פעמים רבות טענה, כולל בכל מיני אמירות, שיש מי שיכול להיכנס לנעלי החברה. אין דבר כזה.

רוברט טיבייב:

אני לא רוצה להיכנס לשום נעליים.

שוקי אורן:

יש חוזה שנחתם בין המדינה ובין הזכיין. או שמקיימים את החוזה הזה או שלא מקיימים אותו, ואם לא מקיימים אותו אז לכאורה יש אפשרות לחזור בדיוק לאותה דרך שעשינו קודם, לצאת למכרז חדש של PPP, ויש גם דרכים אחרות. לא יהיה רציני שאדבר עכשיו על לוחות זמנים. כאשר נחליט נבוא מתואמים ביחד עם משרד התחבורה ועם נת"ע ונציג לוחות זמנים שאנו מעריכים שהם ריאליים לחלופה אחרת.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

זה אומר שהזכיין הנוכחי לא יישאר?

דב חנין:

הוא אומר שהדרג המדיני עדיין לא החליט.

שוקי אורן:

כאשר תהיה החלטה נוכל לבוא עם אלטרנטיבות.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

למה? באמת, אני לא מבינה את זה.

שוקי אורן:

גיבשנו עמדות מקצועיות, אך לא היה דיון וקבלת החלטה ברשות הממונה, שהיא שקובעת.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

למה לא היה?

שוקי אורן:

מכיוון שרצינו להציג את הדברים גם בפני הדרג המדיני. מדובר בפרויקט גדול מאוד, שיש לו השלכות מקרו, ולכן סביר שזה יוצג לדרג המדיני לפני שמתקבלת החלטה.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אבל היום אתה עם עצמך מרגיש שקיבלת החלטה ואתה כחשב הכללי יודע בוודאות מה אתה רוצה לעשות? אתה אישית יודע?

שוקי אורן:

כן, לגמרי.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

אז הזכיין יילך הביתה.

דב חנין:

הוא אמר שהוא יודע. הוא לא אמר לנו מה הוא יודע.

דוד (דודי) תדמור:

אני מייצג את פרויקט MTS. הדברים נאמרו כבר, לא אחזור עליהם, אבל בכל זאת כמה נקודות.

דבר ראשון, חבר הכנסת חנין, אני מעריך את הפרשנות המשפטית שנתת להשתלשלות האירועים.

דב חנין:

בחינם, צריך להגיד.

דוד (דודי) תדמור:

And I got my money's worth.

דב חנין:

הוא אומר שגם לו יש חוות דעת משפטית. הוא נותן לחברה עצות בתשלום ומציע לה להקשיב לעצות שלו.

דוד (דודי) תדמור:

אני מציע לך בהזדמנות, כאשר יהיה לך חודש פנוי, לקרוא את הסכם הזיכיון. בהיותך משפטן מומחה אני בטוח שאולי תגבש דעות אחרות. לנו יש פרשנות שונה לחלוטין להסכם הזיכיון מאשר מה שתיארת כאן.

דב חנין:

אני ממש לא מופתע.

דוד (דודי) תדמור:

אנו חושבים שהסכם הזיכיון לא הופר.

דב חנין:

אתה רואה על מה משלמים לעורכי-דין?

דוד (דודי) תדמור:

רק להמחשה של נקודה אחת, ההסכם הזה חזה אפשרות של הידרדרות בשווקים פיננסיים בין-לאומיים. הואיל ובפרויקט של הרכבת הקלה בתל-אביב יש גיוס חסר תקדים בהיקפו של מימון מבנקים זרים קבע ההסכם שבמקרה של הידרדרות בשווקים הפיננסיים הזרים מועד הסגירה הפיננסית יידחה לתקופת ההידרדרות. אתם עשויים לחשוב שתקופת ההידרדרות הסתיימה. אנחנו עשויים לראות את זה אחרת. אנו סבורים שאנו קוראים את הדברים כפי שהם כתובים. אנו סבורים שאנו לא נמצאים בהפרה של הסכם הזיכיון, וגם נדמה לנו, לפחות כפי שאנו מבינים, שהסכמים נכון לקיים.

דב חנין:

גם אני סבור כך.

דוד (דודי) תדמור:

גם כאשר הצד החייב בקיום הוא הצד הפרטי וגם כאשר הצד החייב בקיום הוא הצד הממשלתי – הסכמים צריך לקיים.

בשונה מאשר תוּאר כאן, לנו אין שום תאווה להגיע לשום הליך משפטי. מתוך הכרות עמוקה עם המורכבות של הפרויקט הזה אנו יודעים שהדחייה במקרה שהזיכיון יינטל מ-MTS תהיה של שנים, כי אומר החשב הכללי, ובצדק, אין מי שייכנס לנעלי MTS.

רוברט טיבייב:

תציג לנו הערכת זמן.

דוד (דודי) תדמור:

צריך להבין שמדובר על דחייה של שנים. תכנונו של הפרויקט וארגונו אורך שנים. זה לא דבר שלוקח זמן מועט.

אילו אופציות יש? נעזוב את השאלה של בתי-המשפט, אני מקווה שלא נגיע לשם. אני בטוח שאם המדינה תבטל את ההסכם היא בהגינותה תציע לנו פיצוי ראוי ולא יהיה צורך להגיע לשום הליך משפטי. אבל מה תעשה המדינה? יש לה שתי אפשרויות: היא יכולה לפרסם מכרז חדש, והיא יכולה לבצע את הפרויקט בעצמה.

עלויות הריבית, למשל, שכאשר הפרויקט הזה יצא לדרכו היו נמוכות, היום הן הרבה יותר גבוהות. הזכיין החדש שייבחר יקבל כסף זול יותר מאתנו? לא. ההבדל הוא שאנחנו כבר כבולים בחוזה וכל שינוי שצריך לעשות בגלל המצב עולה לנו בקושי, נחשב כטובה שניתנת לנו ואנו צמודים מאוד לתנאים שהיום מתמודד חדש לא יציע אותם בכלל, כי המצב בעולם טוב פחות מאשר היה. מזה המדינה לא תרוויח אגורה אחת. להיפך, היא תפסיד. המדינה תעשה את זה בעצמה? המדינה לא מתמחה בהקמת רכבות קלות והיא תצטרך לשכור קבלני משנה. הם יקבלו כסף זול יותר מאתנו? אני סבור שלא.

לכן הדרך הנכונה היא להגיע לפתרון, והפתרון הזה צריך באמת להיות כפי שהוצע כאן – לשבת ולדבר. אני מכבד את עמדתו של החשב הכללי ועמדת משרד האוצר ומשרד התחבורה, אבל צריך להבין, אנחנו הגשנו מתווה שגיבשנו בהתדיינות מול האוצר. אני לא אומר שכל נקודה שם מוסכמת, אבל לא קיבלנו תגובה, וגם היום אנחנו לא יודעים להגיד מה בדיוק מתוך 17 הנקודות שהגשנו לא מקובל. אומרים לנו: תשלחו הצעה לשינוי. מה זה "לשלוח הצעה לשינוי"? אנחנו מדברים על פרויקט של 11 מיליארד שקל, פרויקט מסובך בצורה בלתי רגילה, עם שותפים ממדינות שונות, עם מעורבות ש ל משרדי ממשלה שונים. לא אפשרי בכלל לשלוח הצעה לתיקון כאשר מי שקיבל את המתווה לא אמר לנו מה לא בסדר. אני לא יודע להגיד לאף אחד מחברי הכנסת היום אילו מהסעיפים מקובלים ואילו לא. אני יכול לנחש, אבל מולי יושב ברגע זה ספינקס שקוראים לו מדינת ישראל ועם ספינקס אני לא יכול לדבר.

ההצעה לשבת ולהתכנס היא הצעה נכונה וראויה. אני מתחייב, אדוני החשב הכללי, בשם כל קבוצת MTS שהעובדה שהסכמת לשבת אתנו במשך שלושה ימים בשבועיים הקרובים לא תנוצל משפטית בשום דרך על-ידי הפרויקט הזה נגד המדינה. מעמדך המשפטי לא ייפגע, הזכויות שיש לך יישמרו לך, הזכויות שיש לי יישמרו לי. אנו מאמינים שבמפגש כזה יש לנו סיכוי טוב להגיע לפתרון שיהיה מקובל על מדינת ישראל. אני סבור שתהיה טעות קשה, שתעלה הרבה מאוד כסף לציבור, אם ההזדמנות הזאת לא תנוצל. מה המינוס? מינוס משפטי אין, כי אנחנו מתחייבים לא לנצל אותו. ארכה של שבועיים? עם כל הרצון הטוב, האלטרנטיבה תיקח הרבה יותר זמן, ולא בגלל בתי-המשפט. זאת בקשתנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

לפני שנכנסת, בתחילת הישיבה הצעתי לחדש את ההידברות. אני מקווה שזאת תהיה מסקנת הדיון המהיר שתונח על שולחן הכנסת.

דב חנין:

אני מציע שלא נקבל החלטה כזאת.

כרמל שאמה:

מאחר והמליאה נפתחה, אני רוצה לגעת ממש בקצרה ובתמצית בנושא ירושלים. מי נמצא כאן מן הזכיינים של הרכבת הקלה בירושלים? מה הבעיה בירושלים?

אלכס קרוסקין:

אני מהנדס חברת "סיטיפס". בירושלים כרגע ניתן לראות שגמרנו להניח את כל המסילות בעיר, גמרנו לבנות את ה"דפו", כל הרכבות כאן, חלקן כבר נוסעות בקטע ניסויי בעיר. כרגע אנו בעבודות פיניש.

לוחות הזמנים של הפרויקט נקבעו על-ידי הבוררים. נקבע לוח זמנים לסיום הפרויקט. בפברואר בשנה הבאה נבצע את בדיקות ההסמכה שלנו וחודשיים לאחר מכן תהיה הפעלה מסחרית.

כרגע קשה להגיד שאין עיכובים. יש עדיין פה ושם עיכובים כלשהם, לא דברים דרמטיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה זה התעכב מספטמבר השנה? בוועדה הזאת לפי בקשת שר התחבורה, בקשה אישית שלו ממני, בתוך שבוע הבאנו את זה והתקנו את התקנה והגשנו הצעת חוק מיוחדת. אז אתם הבטחתם בחדר הזה – אם אינני טועה היו כאן מר סולומון וגם נציגים בכירים נוספים של משרד התחבורה, מר זוכמן ואחרים – אמרתם שזה יופעל בספטמבר 2010. איך הגענו לאפריל 2011? אני באמת מבקש הסבר, לא כתושב ירושלים, כי זה באמת בלתי מתקבל על הדעת.

דב חנין:

הם פשוט מסתכלים על תל-אביב ואומרים: יש דחיות ארוכות יותר ...

אלכס קרוסקין:

הנושא הזה מעכב אותנו. הנושא הזה נדון על-ידי בוררות מוסכמת בינינו ובין המדינה. מהנדס מומחה שבדק את זה המליץ לבוררים לדחות את לוח הזמנים בגלל עיכובים שנגרמו. הוא גם קבע בעיקרון בחוות דעתו מי אשם בעיכובים, ולצערי זאת המדינה.

קריאה:

לא נכון. לא כך הוא קבע.

כרמל שאמה:

מר קרוסקין, יש סכנה שזה לא יופעל באפריל 2011?

אלכס קרוסקין:

יש כרגע סיכון אחד בפרויקט בכל הנוגע לתכנון מערך הרמזורים. כרגע יש לנו בעיה והנושא הזה לא מתקדם כפי שציפינו שיתקדם.

כרמל שאמה:

אין בעיות עם המימון מהבנקים?

אלכס קרוסקין:

יש גם בעיות עם הבנקים, אבל אני מדבר מבחינה הנדסית. כרגע הנושא הבעייתי הוא תכנון מערך הרמזורים.

כרמל שאמה:

מול מי הבעיה? מול העירייה? מול משרד התחבורה?

אלכס קרוסקין:

מול העירייה ומשרד התחבורה.

כרמל שאמה:

אני רוצה לשמוע את נציג משרד התחבורה בעניין הזה.

אלכס קרוסקין:

העלינו את זה גם בבוררות אך הבעיה הזאת טרם נפתרה.

לגבי המימון על-ידי הבנקים, היות ואנחנו לא יכולים לעמוד באבני הדרך כדי לקבל את מענק המדינה, כרגע אנו במצב שהבנקים הפסיקו את הזרמת הכספים. הנושא הזה אף הוא אמור להידון בבוררות כדי לפתור את סוגיית המענק שמגיע לחברה.

כרמל שאמה:

הבנו. אנחנו פשוט רוצים להתקדם. בנק הפועלים, אתם הבנק שאחראי על המימון. היכן הדברים עומדים מבחינתכם?

בועז רדי:

אנחנו ממתינים לסיום הליך הבוררות, שאנו מקווים שעם סיומו יגיע גם המענק השביעי, אם אני לא טועה. כאשר הוא יגיע אנחנו נמשיך כרגיל.

כרמל שאמה:

ואם לא יהיה מענק לא יהיה מימון מבחינת בנק הפועלים?

בועז רדי:

יש הסכם מסוים. גם נציג הזכיין בעצמו אמר שהוא ממתין לבורר. אי אפשר לצפות שהבנק ימשיך להזרים כסף כאשר הבוררות תחליט אחרת.

כרמל שאמה:

הדברים נאמרו ונרשמו. נציג משרד התחבורה, מה התייחסותך לגבי הרמזורים?

צ'ארלס (צ'ארלי) סולומון:

צהרים טובים. אני סמנכ"ל משרד התחבורה והממונה על פרויקט הרכבת הקלה בירושלים.

הפרויקט בירושלים על-פי הדיווח האחרון שהוועדה קיבלה - - -

לאה ורון:

יש לך בדיוק שתי דקות. אנחנו יושבים כאן בזמן שהמליאה כבר פועלת.

צ'ארלס (צ'ארלי) סולומון:

בקשר למועד ההפעלה המסחרית, המועד היה 8-9/2010. הבוררים אכן קיבלו את חוות הדעת של המומחה הבלתי תלוי והחליטו לדחות את מועד ההפעלה המסחרית, כפי שדווח כאן, עד אפריל 2011.

נכון לרגע זה, כפי שדווח על-ידי נציג הזכיין, כמעט כל עבודות ההנדסה האזרחית הפיזית הסתיימו והרכבות נמצאות כאן. הן בשלב של הרצה לאורך התוואי.

יש אכן עיכובים בכל הנוגע לתכנון הצמתים. אתמול הוצאנו זימון ל-22 ביוני ליום דיון מרוכז – הבנתי שהוועדה תומכת בימי דיון מרוכזים – על מנת לדון צד מול צד בכל נושא תכנון הצמתים. כל בכירי משרד התחבורה, משרד האוצר והעירייה ששותפים להליך הזה ייפגשו ביחד עם הזכיין על מנת להציג את המחלוקות בין הצדדים.

כרמל שאמה:

אסכם את דבריך: ב-22 ביוני אתה רואה פתרון לעניין הרמזורים.

צ'ארלס (צ'ארלי) סולומון:

אני מקווה. אני יודע רק שקבענו אתמול מועד לדיון מרוכז על מנת להציג את הדברים בצורה מקיפה מאוד ומפורטת ולקיים דיון בין הצדדים.

נכון שיש הליך של בוררות ונכון שהיו עיכובים גם כתוצאה מהחלפת הבורר עו"ד רם כספי. אנו מקווים מאוד שביום חמישי יהיה חידוש של דיוני הבוררים. אנו מקווים שהתהליך הזה יביא לסיום הפרויקט ולהפעלה מסחרית כפי שנקבע על-ידי הבוררים, באפריל 2011.

אסף פינק:

רציתי להתייחס ממש בקצרה גם לירושלים וגם לתל-אביב. רבותי, אין תכנון רמזורים כי יש מחלוקת בין המדינה ובין חברת "סיטיפס" על מעבר בין רמזורים ירוקים. השאלה היא מה הוא אורך האור הירוק. זה נשמע מצחיק, אבל אי אפשר לתכנן את 60 הצמתים שצריך לתכנן אותם, ולכן אתם תראו, הכול ריצוף הולנדי, הכול יהיה מוכן – זה לא מוכן עדיין אבל יהיה מוכן – אבל אי אפשר להתחיל את ההרצה של הרכבת כי אין הסכמה. הפרויקט הזה לא יסתיים באפריל 2011. זה נקודה אחת.

נקודה שנייה, מורי ורבותי, אמנם קטונתי, אבל בתל-אביב אני מציע רק דבר אחד. אם כבר יש הזדמנות לא להתחיל את הבְּרוֹך הזה, תסיקו קודם כול את הלקחים מירושלים – ולא סיימנו עדיין את הפרויקט בירושלים – ורק אחר-כך אפשר להתחיל את הפרויקט בתל-אביב, פרויקט שיהיה הרבה יותר מסובך.

נקודה שלישית, נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים. JPTA בירושלים הוא גוף מסורבל שאין לו סמכויות משפטיות לקבל החלטות. צריך לקחת את המודל של כביש 6 ולחשוב גם על הדבר הזה. צריך לקחת את המודל של כביש 6 ולחשוב אם רוצים בתל-אביב לערוך שינוי. מדברים על יום מרוכז שבו ייפגשו כל הגורמים ביחד, והגורמים האלה כל אחד צריך לתת את ה"אינפוט" שלו ולא ברור מי מקבל את ההחלטות, וזה אורך זמן.

ודבר אחרון, מדברים כאן על הפסדים של מיליארדים. נגרם כאן סבל מתמשך לתושבים. אני מבקש לשאול שאלה אחת ואני מפנה אותה לוועדת הכלכלה, הן לגבי תל-אביב והן לגבי ירושלים. בעזרת השם כן יסיימו את העבודות ההנדסיות. סוגרים את רחוב יפו באוגוסט למשך חצי שנה לפחות, סוגרים אותו הרמטית. מי יפצה את הסוחרים?

כרמל שאמה:

זאת שאלה אחרת.

אסף פינק:

זאת לא שאלה אחרת כי זה חלק מן הפרויקט. מה יקרה בדיזנגוף? האם יש חקיקה בנושא הזה? השאלה מה יקרה בכל המקומות. אני מבקש מוועדת הכלכלה לתת דעתה לדבר הזה, כי התשובות שאנו מקבלים הן: "אנחנו לא יודעים".

כרמל שאמה:

נסכם את הדיון.

על-פי תקנון הכנסת אנחנו אמורים להניח את מסקנות הדיון על שולחן הכנסת בפני כל חברי הכנסת.

לאור העובדה שאמור להתקיים בקרוב דיון אצל ראש הממשלה, דיון מכריע כנראה, אנו יוצאים בקריאה ובבקשה הן לחשב הכללי והן ל-MTS, לשוב ולהיפגש ולנסות להידבר עד לפגישה אצל ראש הממשלה כדי לנסות לקדם פתרון וכדי שלא יהיה צורך בעוד פגישות.

יוליה שמאלוב ברקוביץ':

לְדַבֵּר – זה לא מכתבים.

כרמל שאמה:

מעבר לכך, הוועדה תמתין לראות את ההתפתחויות לאור הפגישות, ואחר-כך אם תמצא לנכון תכנס עוד ישיבה בעניין זה.

באשר לירושלים, שמענו רק בקצרה ואי אפשר ממש להסיק מסקנות.

אסף פינק:

אולי כדאי לערוך דיון נוסף.

כרמל שאמה:

ייתכן.

היו"ר אופיר אקוניס:

ביקשנו לערוך סיור בתוואי. זה דבר שחייב להתבצע בהקדם, ואז גם נעמוד על הבעיות שמתעוררות בשטח.

לאה ורון:

זה לא אשמתה של הוועדה.

צ'ארלס (צ'ארלי) סולומון:

אדוני היושב-ראש, רק כדי להראות שבכל זאת יש כאן Partnership: הזכיין וגם אנחנו ניקח על עצמנו לארגן סיור של הוועדה בתוואי הרכבת הקלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה.

דב חנין:

אדוני היושב-ראש, אמרתי את עמדותיי בצורה מפורטת מאוד בדיון. אני לא מתכוון לחזור עליהן. אני בוודאי, פוליטית ועקרונית, אף פעם לא נגד הידברות. אם יש רצון להידברות, בבקשה תידברו.

אני רוצה להוסיף להחלטה, ואני מציע שנעשה את זה כולנו בהסכמה, לפנות למדינה קודם כול בבקשה לקבל החלטה במהרה, כדי שלא נחזור לכאן בעוד כמה חודשים ונהיה בדיוק באותה הנקודה. קודם כול, בואו נבקש שתתקבל החלטה מהירה, הכרעה מהירה בנושא הזה. תודה.

כרמל שאמה:

אנחנו לא מנהלים את ראש הממשלה. הדברים שאמרנו הם סיכום הדיון. תודה רבה לכל הנוכחים.

**הישיבה ננעלה בשעה 16:15**