**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 299**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שלישי, כ' באב התש"ע (13/07/2010) בשעה 12:00**

**סדר היום:**

1. **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (עידוד תחבורה ציבורית), התשס"ט-2009, של חה"כ ליה שמטוב (פ/181).**
2. **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (עידוד תחבורה ציבורית), התשס"ט-2009 של חה"כ דב חנין, חה,כ משה גפני, חה"כ זבולון אורלב, חה"כ מוחמד ברכה, חה"כ חנא סוויד, חה"כ עפו אגבאריה, חה"כ אילן גילאון, חה"כ ניצן הורביץ, חה"כ דניאל בן-סימון, חה"כ חיים אורון, חה"כ אברהים צרצור, חה"כ אורי אורבך (פ/1064).**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

**מוזמנים**:

חה"כ דב חנין

חה"כ ליה שמטוב

אלכס לנגר – המשנה למנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

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

ד"ר דן לינק – ראש אגף תשתיות ותנועה, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

עו"ד עמי רוטמן – יועמ"ש, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

מיכה פרלמן – רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

עו"ד יערה למברגר – משרד המשפטים

מיכל צברי דוד – לשכה משפטית, משרד הפנים

רפ"ק רון לוינגר – ראש חולית תעבורה, משטרת ישראל, המשרד לביטחון פנים

ד"ר משה טיומקין – חבר מועצת וראש רשות תחבורה תנועה וחנייה, עירית תל-אביב

שלמה פלדמן – מנהל אגף התנועה, עירית תל-אביב יפו

רן בן-דוד – כלכלן, אגד

רונן חליפה – מנהל אגף התנועה, אגד

אייל יחיאל – מנהל אגף שיווק, אגד

פנחס גרשון – מהנדס, אגד

איתן פיקסמן – דובר חברת דן

איציק כהן – ראש תחום חשבות וכלכלה, דן

מצליח קזיס – ראש חטיבת התנועה, דן

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

זוהר גרשטיין – סגן מנהל תפעול, חברת הרכבת הקלה בגוש דן

מאיה קרבטרי – עמותת חיים וסביבה

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר; ניר ימין

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטארית**: אתי אפלבוים

1. **הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (עידוד תחבורה ציבורית), התשס"ט-2009, של חה"כ ליה שמטוב (פ/181).**

**2. הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (עידוד תחבורה ציבורית), התשס"ט-2009, של חה"כ דב חנין ואחרים.**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר-היום הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (עידוד תחבורה ציבורית), התשס"ט-2009, של חבר הכנסת שמטוב והצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (עידוד תחבורה ציבורית), התשס"ט-2009 של חברי הכנסת דב חנין, משה גפני, זבולון אורלב, מוחמד ברכה, חנא סוויד, עפו אגבאריה, אילן גילאון, ניצן הורביץ, דניאל בן-סימון, חיים אורון, אברהים צרצור וחבר הכנסת אורי אורבך.

אני מבין שההצעות טרם אוחדו.

לאה ורון:

אתה מציע להצמיד את הצעות החוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם המציעים מסכימים לאחד את הצעות החוק?

דב חנין:

בהחלט.

היו"ר אופיר אקוניס:

איחדנו את שתי ה הצעות.

מייד לאחר שתסיימו להציג גם נשמע את עמדת הממשלה וגם את מידת התיאום שהיתה.

שאלתי את המציעים. למה להביא את זה בחוק, ברור שכולם צריכים לעודד את התחבורה הציבורית ועידוד התחבורה הציבורית היא מדיניות ממשלתית. למה להביא את זה בחוק? הרי זאת המדיניות של הממשלה. לכן אני מנסה להבין את התפישה שבין כפיית חקיקה על הממשלה לדבר שכביכול מובן מאליו, שאנחנו רוצים שיהיה עידוד לנסיעה בתחבורה הציבורית.

חברת הכנסת ליה שמטוב, יו"ר ועדת העלייה והקליטה, בבקשה.

ליה שמטוב:

תודה רבה אדוני היושב ראש. אני מודה לך מאוד על זה שאנחנו היום דנים על זה, בכל זאת נשארו רק שבועיים עד סוף המושב. למי אנחנו באים לעזור בעידוד התחבורה הציבורית? בעיקר לשכבות חלשות ולאנשים שבאמת משתמשים ביום יום בתחבורה הציבורית. זה ישפר את השירות למשתמשים בתחבורה הציבורית. זה גם יסייע לרווחת התושבים, לאיכות הסביבה ולחברה.

אתה שואל למה צריך חקיקה. כנראה שכן צריך חקיקה, כדי לעזור לממשלה - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

הממשלה מבקשת חקיקה כדי לעזור לה ליישם מדיניות שהיא הודיעה עליה, אם הודיעה עליה. תכף נשמע את מר לנגר, האם לדעתך יש מדיניות ממשלתית של מעבר לנסיעה בתחבורה הציבורית ומה עושה הממשלה כדי לעודד את המעבר הזה. מה היא עושה? היא הסמכות.

דב חנין:

אדוני קואליציה או אופוזיציה?

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מנסה להבין איך מתנהלת מדינה נורמאלית, שבה יש אקזקוטיבה, קרי ממשלה, ויש רשות מחוקקת שלא חייבת לחוקק את עצמה לדעת. אלה רשות מחוקקת אבל אתה לא חייב לחוקק חוק של חובת זריחת השמש במזרח. גם אם תחוקק, היא תמיד תזרח.

אני אומר את זה גם בראיונות פומביים. ככל שהמדינה יותר ליבראלית היא מחוקקת את עצמה פחות. כשיש בה בעיות היא מחוקקת. זאת תפישתי ויש את הרשות השופטת שאומרת את דברה כל דק.

אתי בנדלר:

טוב שכך, אדוני היושב ראש.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט, אין ספק.

חבר הכנסת חנין.

דב חנין:

תודה אדוני. אני שאלתי את השאלה בהומור. אני כמובן יודע שאדוני בקואליציה. השאלה שאדוני העלה היא שאלה מאוד רצינית ואני מתכוון להתייחס אליה ברצינות ולתת לה תשובה מקיפה וכוללת. זאת באמת השאלה שמתעוררת כאן.

ברשותך, אני רוצה להציג בקצרה את הצעת החוק. אגב, הצעות החוק שלנו עברו עוד ב-9.12 בקריאה טרומית בכנסת. לקח זמן עד שהן הגיעו לוועדה, אולי גם בגלל אותן ספקות של אדוני, לכן אני רוצה לנסות לשכנע את אדוני שישפה באמת טעם ומשמעות לחקיקה הזאת באופן מעשי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, אני לא דיברתי על העיקרון. אני חושב שצריך לעודד באופן אגרסיבי שימוש בתחבורה הציבורית, רק דיברתי על הטכניקה.

דב חנין:

ברור. למען הפרוטוקול אומר שאכן שכולנו מסכימים שמאוד חשוב לעודד את התחבורה הציבורית משיקולים סביבתיים, משיקולים חברתיים, משיקולים כלכליים. חשוב מאוד להפחית את השימושים ברכב פרטי. כולנו מסביב לשולחן הזה מסכימים. גם, כשאנחנו מדברים על זה חשוב להבין שהדרך לעשות את זה, איננה עוברת רק באמצעים שהמדינה יודעת היטב להפעיל אותם, שהם אמצעים של מקל מול אלה שמשתמשים ברכב פרטי.

האמצעים של מקל מול אלה שמשתמשים ברכב פרטי הם חלק מהמנעד שצריך להיות אבל כאשר המקל מופעל בלי גזר והתחבורה הציבורית איננה מקבלת את הפיתרונות שהיא צריכה לקבל – גם אם נקנוס את משתמשי הרכב הפרטי ונטיל עליהם מיסים וגזרות וכדומה, עדיין אנשים ישתמשו ברכב פרטי כי אין להם ברירה.

אדוני צודק שזאת המדיניות של הממשלה, וכאיש אופוזיציה אני מברך על המדיניות הזאת גם בהזדמנות הזאת, לעודד שימוש בתחבורה ציבורית.

איך נולדה הצעת החוק ולמה הצעת החוק הזאת כל-כך חשובה? כדי לקדם תחבורה ציבורית צריך מערכת שלמה של אמצעים והצעת החוק הזאת בעצם נולדה מתוך הניסיון הפרקטי. כשאנחנו בוחנים מה צריך לעשות כדי לעודד תחבורה ציבורית, צריך, למשל, תקציבים. זה לא הנושא שהצעת החוק הזאת מטפלת בו. ראוי שיהיו יותר תקציבים לתחבורה ציבורית אבל זה לא מה שאנחנו עוסקים בחוק הזה.

בחוק הזה אנחנו בודקים מהם החסמים שהיום מפריעים לאותם אנשים שנמצאים מסביב לשולחן הזה – נמצאים כאן אנשים ממשרד התחבורה, מעיריות, למשל, עירית ת-אביב, שמעוניינים לקדם תחבורה ציבורית. מה מפריע להם? איזה סמכויות אין להם, איזה כלים אין להם היום בכדי שאת אותה מדיניות שהם רוצים לקדם, הם יוכלו לקדם באופן חוקי על בסיס של הדין, על בסיס של החוקים שהכנסת חוקקה.

לכן בעצם הצעת החוק הזאת מתחילה מניתוח של אותם חסמים שקיימים היום, אותם אמצעים משפטיים וחוקיים שצריך לתת למערכות השלטוניות, אם זה ברשות המקומית ואם זה ברשות השלטונית, כדי שהן תוכלנה לעשות את מה שהן רוצות לעשות וזה לקדם תחבורה ציבורית, כאשר כרגע אנחנו לא מכניסים את המימד התקציבי של כמה משקיעים בזה. דרך אגב, כמובן שהצעת החוק הזאת מניחה שאם המנגנונים האלה יופעלו, גם בלי תקציב נוכל לייצר שיפורים משמעותיים בתחבורה הציבורית.

אמרתי בפתיחת הדברים שלקח להצעת החוק הזאת הרבה זמן להגיע לשולחן הוועדה, אבל הזמן הזה לא בוזבז. עשינו עבודה מאוד אינטנסיבית מול משרדי הממשלה. אני רוצה לנצל את ההזדמנות להביע הערכה ותודה למשרדי הממשלה, וקודם כל למשרד התחבורה, על העבודה המאוד רצינית ומקיפה שהם עשו. התוצאה היא, שהיום יש לנו לקראת הדיון, הצעת נוסח שדווקא מובאת מטעם משרד התחבורה. אני חייב לומר לך, אדוני היושב ראש, שהיא יותר בשלה ויותר מחודדת, והרמה שלה יותר גבוהה מאשר הטקסט שאנחנו הבאנו בקריאה הטרומית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה אומר שהתקיים התיאום.

דב חנין:

לא רק תיאום, אלא תיאום ברמה מאוד גבוהה. אני מאוד מעריך את העבודה המקצועית והמשפטית הרבה שנעשתה במשרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם נציג האוצר נמצא פה? דיברת על היבטים תקציביים, האם קיבלנו עמדה ממשרד האוצר?

לאה ורון:

ממשרד האוצר שהוזמן לדיון הודיעו שהגיע מיכה פרלמן שייצג את האוצר. אני לא רואה שמר פרלמן נמצא פה. לפיכך בודקים במשרד מה קרה עם מר פרלמן.

דב חנין:

ברשותך, אני רוצה לסקור את האלמנטים העיקריים כדי לייעל את הדיון וכיוון שאני חושב שהנוסח שמשרד התחבורה הציע מגובש יותר ובשל יותר. ברשותך, אעבור על הנושאים העיקריים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא אכפת לי לעבור על הנושאים תוך כדי הקראה.

דב חנין:

בסדר, אדוני מציע הצעה יותר מעשית.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמובן שנמצה את הדיון כי אנחנו בדיון ראשון.

דב חנין:

אולי זאת תקווה אופטימית אבל אני מקווה שהדיון הזה יוכל לסכם את ההכנה לקריאה ראשונה כדי שנוכל אולי לאשר את זה עוד בכנס הנוכחי. כמובן זה תלוי בדיון עצמו. אני רק רוצה לומר בצורה כוללנית שיש פה כל מיני משפחות של בעיות וקשיים שאנחנו זיהינו ואני אתייחס אליהם במהלך הדיון, ככל שיוקראו הסעיפים.

אני רוצה לציין פה שלהצעת החוק שותפים יוזמים נוספים, חברי הכנסת גפני ואורלב. אני רוצה לומר לפרוטוקול, שגם שוחחתי איתם, והם הסמיכו אותי לייצג את עמדתנו בדיון הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

ממש אחדות לאומית.

דב חנין:

אכן אחדות לאומית מסביב לתחבורה הציבורית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני רואה פה אחדות רחבה.

מר לנגר, תציג לנו מה מדיניות הממשלה בנושא התחבורה הציבורית.

אלכס לנגר:

אני יכול להגיד שעידוד השימוש בתחבורה הציבורית הוא נושא מרכזי לפעילות משרד התחבורה, לטעמי הוא החשוב בהם. המשרד משקיע מאמצים אין סופיים בעידוד. פעם אחת, רשת רכבות. השקעות כבדות כדי להביא את רשת הרכבות לכל אתר ואתר במדינת ישראל. רק לאחרונה זה הועצם בתכנית של נתיבי ישראל.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון מאוד. אגב, הודענו שאנחנו מקיימים פה דיון. ביקשתי משר התחבורה להופיע בו. אני שוקל להזמין את היוזם העיקרי של התכנית הזה, שזה ראש הממשלה, שיחד עם שר התחבורה הביאו בשעה טובה – אני חושב, חבר הכנסת חנין, הנה לך התשובה לעידוד תחבורה. זאת התשובה לעידוד התחבורה. יש את הרכבת הקלה, יש אוטובוסים. הנה התשובה – עושים. הפרויקט הזה הוא עידוד התחבורה הציבורית.

דב חנין:

אני לא אמרתי שום דבר נגד התכנית. אני בעד לקדם את התחבורה הציבורית בכל הערוצים.

אלכס לנגר:

אני אומר, השקעה כבדה, מעבר לרכבת הכבדה, שכמובן לא מספקת את כל צרכי ההסעה. היא יותר עובדת על התחום הבין עירוני וקצת המטרופוליני. יש את הנושא של מערכות הסעת המונים בתוך הערים הגדולים. בעצם אין עיר גדולה משמעותית בישראל שלא נעשה בה מאמץ לקדם מערכת הסעת המונים, אם זה מאמץ תכנוני בשלב הזה או אם זה מאמץ ממש של בנייה. בירושלים נבנית הרכבת הקלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בשבוע הבא אני מאשר פה את ההרחבה של הפיילוט, לבקשתכם, בחצי שנה נוספת. זה מצער מאוד. עוד פעם אנחנו ממשיכים את הפיילוט לאפריל. באפריל תבואו לכאן ותגידו ספטמבר 2011. זה לא ייסע לעולם.

לאה ורון:

הם לא יצטרכו לבוא פעם נוספת כי יש סעיף שמאריך אוטומטית.

אתי בנדלר:

הם יצטרכו.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש פה איזו טרגדיה גדולה. הטרגדיה של ירושלים היא אדירה, היא טרגדיה לאומית.

אתי בנדלר:

אחת מהטרגדיות.

היו"ר אופיר אקוניס:

משקולת כלכלית על ירושלים.

אלכס לנגר:

התאריך ההסכמי האחרון עם הזכיין דיבר על ה-8.9.2010.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, אישרנו את זה פה.

אלכס לנגר:

שר התחבורה לא הסמיך אף איש במשרד התחבורה לזוז יום מהתאריך הזה. בהסכם עם הזכיין יש בוררים והבוררים הם שפסקו את התאריך המאוחר יותר, כמיטב שיפוטם. זה הליך מעין שיפוטי, אף אחד לא שולט עליו, ולכן אימצנו אותו באין ברירה. התאריך הוא 7.4.2011 ואנחנו מאמינים שאין שום סיבה שהזכיין לא יעמוד בו. תהיה הפעלה מסחרית של הרכבת.

במקביל לרכבת אנחנו מקדמים כבר כיום קווים עתידיים ושל מערכות של BRT על פני כל העיר. יש לנו כבר תכנית חומש מוסכמת עם עיריית ירושלים להרחבת מספר קווים של מערכת הסעת המונים בירושלים. בתל-אביב אנחנו בסדרת מאמצים, אחרי שהכנו תכנית מוסכמת, תמ"א 23/א לפריסת 7 קווי מערכת הסעת המונים על פני המטרופולין. אז הקו האדום, כמו שאתם יודעים, נמצא במשא ומתן מתקדם לקראת ביצוע פרויקט. בכל זאת, אני מקווה במתכונת המקורית - --

היו"ר אופיר אקוניס:

בשם מיליוני התושבים של גוש דן והנכנסים אליו כל בוקר, אני מבקש לא להתחיל לפני שהדברים ברורים ולפני שהדברים מסודרים, לא בחפירות ולא בחסימות הכבישים כי הטרגדיה הלאומית של ירושלים, שהיתה בעשור הזה ועדיין נמשכת תעבור לעשור הקרוב בגוש דן. פה תהיה פגיעה בצמיחה. אני אומר את זה לפרוטוקול כי הדברים ייבדקו בעוד כמה שנים. אני אומר לך שהדבר יבלום את הצמיחה במשק הישראלי. לצערי הפיילוט של הרכבת הקלה חל על הבירה, אבל, מר לנגר, אם הפיילוט הזה יעבור לגוש דן הכלכלה הישראלית תיבלם. זה דבר שיצער את כולם. העניים ביותר שצריכים תחבורה ציבורית, המעמד הבינוני שהוא המסה הקריטית של החברה הישראלית,וגם היותר מסודרים, אבל בעיקר מהמעמד הבינוני ומטה. הם יהיו הנפגעים העיקריים והראשיים מטרגדיה כזאת. לכן אולי לא כדאי להתחיל לפני שבאמת כל הדברים מסודרים: התאריכים, הקווים, החפירות. איזה שכן התנגד לחפירה מתחת לביתו ואיזה קבר התגלה במהלך השנים של צדיק כלשהו מעדה כלשהי, עדי שקמה וכדומה. אבל לא להתחיל לפני שכל זה מסודר. יש כבוד לכל אחד מהדברים האלה בנפרד וגם לזכויותיהם של התושבים.

תכף אשאל את מר אלבז שאלה שקשורה למחירים בירושלים.

אלכס לנגר:

אני מקבל את ההערה. על כל פנים, בתל-אביב יש מאמץ של קידום גם קווי רכבת קלה, גם קווי BRT, בפריסה של 7 קווים שלדעת כל המתכננים הם הקווים הנכונים בעתיד לשימוש נושא התחבורה הציבורית במטרופולין גוש דן כולו.

בחיפה יש לנו מערכת של רכבת ישראל משודרגת וגם מערכת BRT.

היו"ר אופיר אקוניס:

למי נודה על הרכבת בחיפה, למנדט הבריטי?

אלכס לנגר:

הכפלה של הקווים עד נהריה, שדרוג של התחנות.

היו"ר אופיר אקוניס:

המנדט הבריטי הניח את המסילה, אבל לא חשוב.

אלכס לנגר:

המנדט הבריטי עשה דברים חשובים מאוד למזלנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

מזל שהוא עשה את זה אחרת לא היתה מסילה לנהריה. על הכפלה אני מסכים וגם שמענו מהמנכ"ל על הקו לרכבת העמק והקו לכרמיאל.

אלכס לנגר:

גם קו רכבת קלה שנמצא בתכנון בין חיפה לנצרת, בתוך מסגרת שדרוג קו 79.

היו"ר אופיר אקוניס:

רכבת קלה ממש?

קריאה:

זה משהו ביניים, בין הכבדה לקלה.

אלכס לנגר:

אנחנו נשמח לארח אותך להצגה. נציג לך את זה. זה ייסע על מסילה באמצע הכביש.

יהודה אלבז:

זה כמו רכבת כבדה רק במשקל נמוך יותר ולכן היא יכולה להיות זריזה יותר בשיפועים.

היו"ר אופיר אקוניס:

צריך לזה תקנות מיוחדות?

אלכס לנגר:

לא צריך.

ליה שמטוב:

מתי זה יקרה?

אלכס לנגר:

אני כבר נזהר מלתת אומדני זמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר, לצורך העניין, ענה מר לנגר על פעולותיה של הממשלה לעידוד התחבורה הציבורית.

אלכס לנגר:

לא רק שהוא מתוכנן, דאגנו לו גם לשמירת זכויות דרך.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי יעשה את זה?

אלכס לנגר:

בשלב הזה אנחנו עוסקים בתכנון.

היו"ר אופיר אקוניס:

חברת הכנסת שמטוב, עוד חזון למועד. עוסקים עכשיו רק בתכנון, הרעיון נמצא בתחילתו.

אלכס לנגר:

חברת "יפה נוף" היא זאת שמתכננת אותו, ואם תרצו נציג אותו.

ישנה מערכת בי.אר.טי, של כמעט 40 קילומטר עם שלושה קווים, שמחברים את הקריות לחיפה בקשר טוב ויעיל. הפרויקט הזה כבר נמצא בביצוע. כל מי שבא לחיפה יכול לראות את זה. בנוסף אנחנו מקדמים בבאר שבע תכנון למערכת להסעת המונים, מערכת BRT באר-שבעית, בשותפות עם עירית באר- שבע. יש לנו פרויקט מעניין גם בנתניה. זה בקטע של מערכות הסעות המונים.

בקטע של מערכות האוטובוסים שלנו, אנחנו עובדים קשה על שדרוג כל מערכות קווי האוטובוסים. עדיין, בעתיד הנראה לעין, גם כשכל הקווים יפעלו, עדיין האוטובוס יהיה הכלי המרכזי של התחבורה הציבורית לעתיד הנראה לעין. לכן אנחנו עוסקים גם בשדרוג ובתכנון מחדש של הקווים בכל המטרופולינים, בחידוש הציוד, טכנולוגיות האוטובוסים, טכנולוגיות עזר כמו מידע בזמן אמת, כדי לעשות את שירות האוטובוסים יותר אטרקטיבי.

אולי חשוב יותר מכל דבר זה הניסיון לסלול נתיבים מיוחדים לאוטובוסים ולהעניק להם עדיפות בדרך, כך שהם יוכלו לממש שירות יעיל ואמין. אם איזה גורם שמפריע היום בצורה מרכזית לתפקוד יותר יעיל של התחבורה הציבורית זה הנושא של עדיפות בכביש ונתיבים בלעדיים. זה נמצא בחסר אמיתי ברשת שלנו.

בעשר השנים האחרונות הכנסנו תחרותיות בענף האוטובוסים. היום 25% מענף האוטובוסים - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

האם זה תרם לציבור? האם הרפורמה שיזם משרד האוצר – אם אינני טועה, היוזמה לא היתה שלכם. אם אני טועה, אני חוזר בי.

אלכס לנגר:

מה פתאום? אני מוחה, זאת יוזמה של משרד התחבורה. נכון שהאוצר שיתף איתנו פעולה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה זה נתן לציבור? זה נתן הורדת מחירים? זה נתן ייעול שירות?

אלכס לנגר:

כל מה שאתה אומר.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאיפה זה נבדק? לא בפרוזה, לא ברמה העקרונית. זה נבדק? עשיתם דוח ביניים? אני אומר לך - - -

אלכס לנגר:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה כן? אני לא יודע. גם אני וגם חבריי מקבלים תלונות רבות על הפיצול הזה לחברות רבות. אני רוצה לשאול את הממשלה, האם קיימה דוח ביניים? האם קיימה הסקת מסקנות? מה קרה עד עכשיו, כשלקחתם את התחבורה בישראל 40 שנה אחורה ופיצלתם לחברות משנה. אני שואל, האם זה תרם?

אלכס לנגר:

שמענו טענות מכל מיני כיוונים אבל לכל הטענות האלה יש מענה. אזכיר לך ששר התחבורה הקודם, שאול מופז, מינה ועדה בראשות פרופסור סדן בנושא הזה והוא זה ששיבח את המהלכים האלה, קבע שהם נכונים, קבע שהיו להם תוצאות מאוד משמעותיות בכל התחומים שציינת, של הפחתת המחיר, של שיפור השירות, של גידול במספרי הנוסעים. כל הדברים האלה קרו. זה שוב נושא שאם אתה רוצה להעמיק בו, אנחנו נשמח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני אשמח לראות דוח ביניים.

אלכס לנגר:

זה דבר שאנחנו בהחלט גאים בו.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חנין, עד לרגע זה כל האמירות של מר לנגר בעצם אומרות שלא צריך את החוק, כי הכול נעשה.

דב חנין:

לא זה מה שהוא אמר.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרפורמה בשירות הציבורי ייעלה את השירות.

דב חנין:

זה לא מה שהוא אמר.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא צריך חקיקה, כי הממשלה עושה.

דב חנין:

הערה לסדר. אדוני היושב ראש, אני מניח שנושא התחבורה הציבורית מאוד קרוב לליבו ואני מברך על-כך. יש הרבה מאוד נושאים שקשורים לתחבורה ציבורית, אדוני היושב ראש, ואני בטוח שאפשר להזמין את משרד התחבורה לשעות ארוכות של דיונים על תל-אביב, על ירושלים ועל כל מיני נושאים. כרגע אנחנו עוסקים בהצעת חוק קונקרטית. יש לאדוני ביקורת על הממשלה בתחום התחבורה הציבורית, יכול להיות שבדברים מסוימים אני מסכים עם אדוני. למשל, בנושא ההפרטה אני מסכים עם אדוני. אני חושב שיש פה מקום לבחון דברים מחדש.

אני מציע שלא את כל הדיון העקרוני על התחבורה הציבורית נעמיס על שכמו של החוק הזה, שהוא חוק נקודתי בסופו של דבר, הוא מציע אמצעים קונקרטיים. אני בוודאי לא מזלזל בדיון העקרוני שצריך להתבצע. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מודה לך, אבל אם אנחנו עוסקים בחוק שמטרתו הוא עידוד תחבורה ציבורית, אנחנו שומעים מהממשלה מה היא עושה בפועל על-מנת לעודד את התחבורה הציבורית. אולי תגיע למסקנה, אדוני המציע, שאין צורך בחקיקה כי האקזקוטיבה עושה מספיק דברים דרמאטיים וגדולים, כפי שמציג מר לנגר, ומייתרת את החוק הזה. זאת גם שאלה.

מר אלבז, איך זה יכול להיות שבירושלים התעריף הוא הכי גבוהה? זאת אולי העיר שהכי זקוקה לשירותי תחבורה ציבורי ובה התעריף הכי יקר? אפשר לכלול פה גם את בני-ברק. איך נקבע התעריף בירושלים?

יהודה אלבז:

התעריף נקבע על פי צו של שרי תחבורה ואוצר. התעריף הוא תוצאה של סבסוד שקובעת הממשלה והכנסת והוצאות של המפעילים. שאלת את עצמך קודם מה פשר התחרות? אחת מהדוגמאות הבולטות - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שאלתי על תוצאות הרפורמה.

יהודה אלבז:

למה צריך תחרותיות מסוימות? כי בסופו של דבר עלויות ההפעלה של המפעילים המסורתיים טיפסו למעלה והגענו למצב של תעריפים שיש בירושלים.

לאה ורון:

תתייחס בבקשה נקודתית לשאלה של ירושלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, בירושלים אין תחרות.

אלכס לנגר:

נכון, לכן המחיר יותר גבוה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר לנגר, אז למה לא פירקתם את הבעיה הזאת של ירושלים?

דב חנין:

השאלה, למה לא פירקתם את ירושלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרכבת הקלה חילקה אותה, אבל לא מזרח-מערב אלא צפון-דרום, בעיקר ברחוב יפו שם יש חלוקה ברורה. תראה ברחוב יפו את הקטסטרופה בין החלק הדרומי של הרחוב לבין חלקו הצפוני.

אלכס לנגר:

אני לא מודע לקטסטרופה שאתה מדבר עליה. קטסטרופה בין צפון לדרום?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא בין צפון לדרום. מה עשתה הבניה ברחוב יפו בירושלים שחילקה את הציר הזה לשני חלקים.

בוא נחזור למחיר כרטיס של 6.20 בירושלים.

יהודה אלבז:

המחיר הזה נובע משני גורמים. ראשית, הוא זהה למחיר בחיפה. הוא לא הכי יקר בארץ אבל הוא זהה בערים הגדולות בחברת אגד.

היו"ר אופיר אקוניס:

רק אגד עובד בירושלים. רק את יהודה שחר לא החזרתם. איך קוראים לחברה שעבדה פה פעם? אה, דרום יהודה. שחר זה היה בשפלה.

יהודה אלבז:

המחיר של אגד בערים הגדולות הוא זהה ועומד על 6.20 שקלים. הוא כולל מעבר בין קווים, מה שלא כולל המחיר ב"דן".

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא לנסיעה בודדת?

יהודה אלבז:

המחיר של 6.20 שקלים מאפשר לך שימוש בתחבורה ציבורית במשך שעה ורבע. זה תלוי איך אתה מסתכל, אתה יכול להסתכל עליו כיקר ואתה יכול להסתכל עליו כזול.

לאה ורון:

תלוי אם אתה צריך להחליף קווים או לא.

יהודה אלבז:

חלק גדול מהנוסעים כן צריך לעבור בין קווים. בסופו של דבר, נכון שאבסולוטית המחיר גבוה - - -

לאה ורון:

כמה עולה בתל-אביב?

יהודה אלבז:

5.80. שקלים. יש הבדל והייתי רוצה שהמחיר יהיה 4 שקלים.

לאה ורון:

בתל-אביב המחיר לא כולל מעבר קין קווים?

יהודה אלבז:

לא. אבל זאת באמת שאלה של סבסוד. אם יתנו לי סובסידיה אני אוריד תעריפים בשמחה. תחליטו לתת לי יותר סובסידיה, אני אוריד מחירים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה יכול לבקש משר התחבורה להציע את זה ביום חמישי בישיבת הממשלה לגבי התקציב של משרד התחבורה. עוד לא מאוחר, הישיבה עוד לא התחילה.

אלכס לנגר:

אני גם מזכיר לך שהמהלך של שינוי מבני בתחבורה הציבורית – לא הייתי קורא לזה הפרטה כי לא הפרטנו. כל הגורמים שעוסקים, גם אגד ודן, הן חברות פרטיות. מה שעשינו זה שינוי מבנה והכנסנו יותר תחרותיות ויותר מפעילים. אני מזכיר שעשינו את הכול בהסכם ולא עשינו את זה בכפיה ולא יצרנו משברים. להיפך, אני חושב שיצרנו גם תהליכים אצל המפעילים הגדולים, שגורמים להם להתייעל ולהכין את עצמם לעולם תחרותי יותר והישגי יותר. אני חושב שעלייה ברמת השירות ובאיכות השירות היא משותפת לכל המפעילים. זה לא קרה רק אצל מפעילים חדשים, זה קרה גם אצל המפעילים הגדולים הקיימים. אני חושב שהם יכולים להעיד איזה מהפך עבר עליהם בתהליכים האלה. אלה היו תהליכים חיוביים לכל הרוחב.

הנושא המרכזי היום במדינה הקטנה והצפופה שלנו, שהולכת ומצטופפת, זה באמת לייצר זכויות דרך עדיפות למערכת התחבורה הציבורית על-מנת שהנסיעה בהן תהיה מאוד כדאית לנוסעים, שהם יקבלו רמת שירות טובה, שתהיה אמינות לשירות. שהאוטובוסים וכלי הרכב האחרים לא יתקעו בפקקים ובגדוש של כלל הרכב הפרטי הנמצא בו. זה בעצם האתגר הגדול המתקשר לעניין שלנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם תומכים ואתם הייתם בהידברות.

אלכס לנגר:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה.

משרד המשפטים ומשרד הפנים היו בתוך ההידברות?

יערה למברגר:

החלטת ועדת שרים לחקיקה נקבה במשרדים שיש לערוך איתם תיאום. לפעמים משאירים את זה פתוח והפעם נקבו במשרדי: התחבורה, האוצר, משפטים, הגנת סביבה ופנים. למיטב ידיעתי, תקנו אותי אם אני טועה, לגבי משרד המשפטים אני יכולה לומר שלא היינו בהליך. למיטב ידיעתי גם משרד הפנים לא היה בהליך.

היו"ר אופיר אקוניס:

למרות החלטות ועדת השרים? איך זה יכול להיות?

יערה למברגר:

לדעתי גם משרד הפנים לא היה בהליך, למרות שאין ספק שמשרד הפנים הוא משרד רלוונטי. אני לא יודעת לגבי המשרד להגנת הסביבה.

נגיע לסעיפים אבל יש פה הוראות מאוד ייחודיות לגבי מה שמוטל על ראש רשות מקומית, היחס והעונשין על ראש רשות מקומית. אני יכולה להגיד שרק משיחה טלפונית מהירה שערכתי עם היועץ המשפטי של משרד הפנים, מר יהודה זמרת, הוא בהחלט מתנגד להוראות המוצעות פה לגבי הוראות אישיות ולגבי העונשין על ראש רשות מקומית. הבנתי שמישהו מטעמו בדרך להגיע לוועדה.

לאה ורון:

משרד הפנים הוזמן, כמובן לדיון. הוסבר שהגברת מיכל צברי דוד.

קריאה:

היא היתה פה קודם.

יערה למברגר:

יכול להיות שהיא תחזור. כשנגיע ספציפית לנושאים אשמח לדבר עליהם.

אתי בנדלר:

יש פה מישהו מהמשרד להגנת הסביבה?

לאה ורון:

כמובן המשרד הוזמן. רשומים הגברת גלי דינס ומר עמיר זלצברג.

אתי בנדלר:

נעשה איתם תיאום? יש פה גם התייעצויות עם השר להגנת הסביבה.

יערה למברגר:

אני רק אגיד שבאופן כללי יש היבטים נוספים בחוק, שלא נוגעים לעונשין ולמה מוטל על ראש הרשות המקומית. כמובן שיש פה מטרות חיוביות וחשובות ויש הרבה היבטים חשובים שאפשר לחוקק, גם עם משמיטים את סעיפי העונשין.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם למישהו מהמפעילים יש הערות?

משה טיומקין:

תרומת עירית תל-אביב לעניין הזה. אנחנו בעד עידוד התחבורה הציבורית והיום זה ברור. כבר עשור אני מבקש שיתנו לנו סמכות לבצע אכיפה בנת"צים בתוך תחומי העיר. זה לא יעלה כסף למדינת ישראל, זה יבטיח שאוטובוסים ייסעו בנת"צים. היום אין אכיפה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לפיקוח העירוני?

משה טיומקין:

נכון. אין היום אכיפה. אני טוען וטוען ולצערי הרב לא מוכנים להעביר את הסמכות הזאת לרשות המקומית. לדעתי המדינה מפסידה, התחבורה הציבורית מפסידה, ללא תוספת של עלות. אין באופן מעשי אכיפה של תחבורה ציבורית.

היו"ר אופיר אקוניס:

למי הצעתם את העברת הסמכות?

משה טיומקין:

אנחנו פנינו למשטרה, למשרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

המשרד לביטחון פנים נתן עמדה בעניין הזה? הוא מייצר את המדיניות.

משה טיומקין:

אני יודע שפורום ה-15 פנה בנושא זה.

יהודה אלבז:

הפניה היתה לאחרונה.

היו"ר אופיר אקוניס:

היתה החלטת ממשלה על השיטור העירוני וזה נשאר במשטרת ישראל. זה לא עבר לרשויות המקומיות וטוב שכך. אני גם תמכתי בעמדת המשרד לביטחון פנים.

משה טיומקין:

אני לא קושר את זה לשיטור העירוני, אני מדבר על אכיפה של נת"צים. זה אחד החסמים שחבר הכנסת דב חנין דיבר עליהם. בעיניי, לפחות, זה במפורש חסם.

דב חנין:

אדוני, אני לגמרי בדעתו של אדוני לגבי השיטור העירוני באופן כללי. אבל פה ישנו נושא ספציפי שבו, אם אנחנו מאפשרים לפקחים עירוניים לבצע אכיפה שהמשטרה לא מסוגלת לעשות של אותם נת"צים שכבר קיימים ומוכרזים, אני חושב שכל הגורמים המקצועיים, כולל המשטרה מסכימים לזה. אני חושב שהקושי נמצא במקום אחר. מבחינה זאת הצעת החוק הזאת היא כן ניסיון - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

יש התייחסות לעניין הזה?

דב חנין:

כן, בהחלט. ההתייחסות היא בזה שאנחנו בעצם מחילים את כל המימד של התחבורה הציבורית על דבר שהכנסת כבר חוקקה בתיקון 84. אמנם הוא רק להיבט של זיהום אוויר, אבל תיקון 84 בעצם מייצר אפשרות לחלוקת סמכויות יותר ברורה ויותר חדה בין השלטון המקומי לבין השלטון המרכזי. כאשר נקודת המוצא היא, שמי שצריך להתחיל לטפל בעניין וצריך לקבל את הסמכויות, זה קודם כל העירייה. רק ברירת הכשל היא שהסמכויות עוברות למשרד התחבורה וכל פעם יש גורם אחד שהוא הגורם האחראי והגורם המוביל.

הניסיון מלמד, וזאת אחת הסיבות להצעת החוק הזאת, שתיקון 84, שכשלעצמו היה תיקון חשוב. הוא לא היה מוצלח במובן זה שהוא כלל רק מימד לנושא של זיהום אוויר ולא כלל, כמו שהוא היה צריך לכלול, התייחסות למימדים נוספים של תחבורה, כמו שיש עכשיו. לכן, בעצם, השלמת המהלך, תאפשר מצב שבו הרשות המקומית תוכל ליצור את התכנית שלה, לקבל את הסמכויות, להפעיל את הפקחים שלה ויבוא לציון גואל.

היו"ר אופיר אקוניס:

השאלה של העברת סמכויות מהמשטרה לרשויות המקומיות, זאת שאלה הרבה יותר גדולה.

דב חנין:

זאת לא העברה, זאת סמכות מקבילה.

היו"ר אופיר אקוניס:

למשל, אם לא מוצא חן בעיניי שהמשטרה לא אוכפת נסיעה איטית במסלול השמאלי, אני אבקש מגורם אחר לאכוף את זה, כמו הפיקוח העירוני?

אגב, רק הבוקר, עשרות מכוניות נוסעות על כביש 1 ועל 443 במהירות איטית במסלול השמאלי ביותר והמסלול הימני הוא הכי פנוי. זאת גם כן תופעה ישראלית. אולי בכלל נעביר הכול, נהפוך הכול למסלול השמאלי, והמסלול הימני יהיה המהיר ביותר?

דב חנין:

זאת השיטה של אנגליה, שם זה עובד.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנגליה עשו כמה דברים טובות.

קריאה:

מה עם מצלמות?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא נאכף הדבר הזה בכלל. יבוא ויאמר ראש רשות מסוימת שהמשטרה לא אוכפת תמרור עצור בפינת קרן רחובות מסוימת בעירו ויגיד שהוא רוצה את הסמכות הזאת אליו. יש פה בעיה הרבה יותר גדולה ולכן הממשלה, אגב, כן קבעה מדיניות בעניין הזה – בעניין אחר, בפיקוח העירוני.

נכנסה נציגת משרד הפנים ונשמע את עמדתה לגבי החוק.

רון לוינגר:

אכן נושא העברת הסמכויות הוא נושא כבד ורחב והוא לא מוזכר. במטרות של עידוד השימוש בתחבורה ציבורית, אין התייחסות לנושא אכיפה.

דבר נוסף. המשטרה, יחד עם משרד התחבורה, מקדמים פרויקט של אכיפה אלקטרונית בנתיבי תחבורה ציבורית.

היו"ר אופיר אקוניס:

איפה למשל?

רון לוינגר:

יש כיום מצלמה שעובדת ופועלת בתל-אביב, מצלמה שהיא כבר בפעילות מקצועית אחת. יש רק מצלמה אחת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, אתה היית ראש אגף התנועה, יכולת לעשות הרבה דברים, מר טיומקין.

משה טיומקין:

הייתי מפקד מחוז תל-אביב. אבל יש מצלמה אחת בדרך נמיר פינת יהודה המכבי.

רון לוינגר:

המצלמה נותנת דוחות. זה פיילוט, זה בשיטת LPR. כבר יצא מכרז ל-3 מצלמות בתל-אביב, חיפה וירושלים.

לאה ורון:

הוועדה שומעת על המכרז של המצלמות כבר 3-4 שנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון. במאי 2009 טיפלנו במצלמות האלקטרוניות עם מר בן חמו. זה היה יותר על בין עירוני. כשבן חמו היה כאן, הוא דיבר על בין עירוני.

רון לוינגר:

אלה מצלמות אחרות, אולי פרויקט אחר של א3. אני מדבר על פרויקט של אכיפה אלקטרונית בנת"צים. נבחרו נת"צים שמתאימים לכיפה. הפרויקט הזה מתקדם. אולי הוא טיפה איטי אבל יש רצון ומטרה ויש שיתוף פעולה בין משרד התחבורה למשטרה. המצלמה עובדת ונותנת דוחות.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, היו כמה חושים שהיתה אכיפה מוגברת על נת"צים. זה הסתיים?

רון לוינגר:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה זה לא המשיך?

רון לוינגר:

היה תקציב מסוים.

היו"ר אופיר אקוניס:

משלמים לשוטרים שישמרו במגרשי כדורגל. משלמים לשוטרים על אכיפת החוק.

מצליח קזיס:

אם הציבור ידע על המצלמה, הם לא ייסעו בנת"צ. אם הציבור ידע שיש מצלמה שמצלמת בנת"צ, לא יסעו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי לא רוצים שידעו. השאלה מה רוצים יותר, שהנתיב יהיו פנוי או שיגבו את הקנס? מה מטרת המצלמה? העמקת הפעילות הכלכלית או העמקת ההכנסה של המשטרה - - -

רון לוינגר:

רוצים שהנתיב יהיה פנוי והכסף בכלל לא מגיע למשטרה וזאת לא פעילות כלכלית.

היו"ר אופיר אקוניס:

לאן הולך הכסף?

רון לוינגר:

לאוצר המדינה.

חוה ראובני:

מונחת פה בוועדה הצעה להעלות את הקנס על נסיעה בנת"צים מ-250 שקלים ל-500 שקלים. זאת הצעה של משרד התחבורה לתיקון צו התעבורה, עבירות קנס. בין השאר הוא מבקש להעלות את הקנס. יש על זה החלטת ממשלה.

איתן פיקסמן:

בעניין המצלמה, מעניין אותי לדעת. במידה ורכבים פרטיים עם 4 נוסעים ומעלה יורשו להיכנס ולנסוע בנת"צים, האם המצלמה האלקטרונית הזאת אפקטיבית?

רון לוינגר:

לא. מה שמגדיר את השימוש בנתיב זה התמרור שמוצב בתחילת הנתיב. יהיו נתיבים שיהיו מותרים רק לכלי רכב ציבוריים ואפילו לא יתירו כניסת כלי רכב שפונים ימינה. השיטה היא שיטה של LPR. יש מחשב בתוך המצלמה, יש בה קובץ של כל כלי הרכב, לרבות כלי רכב של נכים, שכיום החוק מאפשר להם לנסוע בנת"צ. כל הקובץ הזה נמצא בתוך המחשב ולכן אותם כלי רכב לא מצולמים. אנחנו הקפדנו שזה יהיה במקומות שרק אוטובוס מורשה לנסוע בהם.

איתן פיקסמן:

כל כניסה של רכב עם 4 נוסעים לנתיבים של תחבורה ציבורית, המשמעות היא, הפניית כוח אדם משטרתי רגיל. המצלמה לא פותרת את הבעיה.

לאה ורון:

אין נת"צים שמותר לנסוע בהם בכלי רכב עם 4 נוסעים?

רון לוינגר:

יש, אבל בהם אין את המצלמה.

לאה ורון:

אז אתם לא מציבים את המצלמות כי לכם יכולת לאכוף את זה.

רון לוינגר:

נכון.

אלכס לנגר:

הפיילוט של המצלמות נועד לנסות את זה טכנית וגם משפטית. לראות אם ההרשעות הן בסדר, איך זה עובר בבית משפט וכן הלאה. עכשיו, כשהתוצאה יצאה חיובית, אז אנחנו נצא יחד עם המשטרה להרחבת השימוש במצלמות. צריך לזכור שזה מחייב גם במשטרה התארגנות לא פשוטה של כל ה-back office המשטרתי, לטפל בזה ביעילות ולהשתמש בזה. אנחנו מאוד מקווים בשנת העבודה הבאה תהיה לנו פריסות מצלמות בכל הערים הגדולות. אז נפרסם את זה.

לאה ורון:

אני מבינה שהנושא נבחן גם בבתי המשפט.

אלכס לנגר:

הוא גם נבחן בבתי המשפט.

מיכל צברי דוד:

אני ממשרד הפנים. אני רוצה לציין שבאמת ההצעה לא תואמה עימנו.

לגוף ההצעה. מצד אחד, באמת מבקשים לתקן את סעיף 77א, אשר עוסק בתכנית תחבורתית וצמצום זיהום האוויר ומבקשים להרחיב שעכשיו לדון גם על תקלה בעומס התנועה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה לגבי המדיניות.

מיכל צברי דוד:

אנחנו מבקשים להבין. יש בסעיף 77א סעיף קטן יג', מכניס את המנגנון של ההתייעצות עם משרד הפנים, במידה ורשות מקומית לא ביצעה את התכנית, יש את המנגנון של התייעצות של משרד התחבורה עם משרד הפנים. אני מבינה שבעצם המנגנון הזה ימשיך להתקיים. אז השאלה היא, איך זה מתיישב עם אותו סעיף 77א(1), בהצעה החדשה, אין אזכור למשרד הפנים והוא מסמיך את שר התחבורה, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה לקבוע אזורים לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית. יכול להיות שנדרוש שגם שר הפנים יהיה שותף.

לאה ורון:

תעלי את זה כשנגיע לנוסח.

מיכל צברי דוד:

בעצם יש כאן באמת את כל ההסדר - - -

לאה ורון:

את ההערות הספציפיות לנוסח תשאירי לנוסח.

מיכל צברי דוד:

לגבי סעיף העונשין, זה אותו סעיף הוראות אישיות על ראש רשות מקומית. זה בהחלט סעיף מאוד בעייתי שנבקש להתייחס אליו.

איליה וולקוב:

אני מ-NTS. אנחנו תומכים בהצעת החוק. אנחנו חושבים שעידוד התחבורה הציבורית זה דבר חשוב ומאפשר לבצע מגה פרויקטים כמו פרויקט הרכבת הקלה בתל-אביב. אנחנו חושבים שזאת דוגמה טובה לחוק נקודתי שתומך בביצוע מגה פרויקטים. אחד מהפרויקטים זה הרכבת הקלה בתל-אביב שאנחנו הזכיין ומייצגים את הפרויקט הזה.

למעשה הזכרת את בעייתיות הפרויקט בירושלים ושזה לא יחזור על עצמו בתל-אביב. כמו שמשרדי ממשלה לומדים ומפיקים לקחים, גם אנחנו בתמונה וגם אנחנו לומדים ומכינים תכניות עבודה ופיתרונות שיאפשרו למנוע את הבעיות האלה.

בנוסף לתכניות עבודה והיערכויות הנדסיות ואחרות, חשוב מאוד שיפתחו כלים חוקיים, כמו החוק הזה, חוקים נקודתיים שיתמכו בביצוע מגה פרויקטים. אחת הבעיות זה הנושא של ריבוי רשויות שצריך לעבור דרכן ולקבל אישורים. אנחנו במקרה הזה עשינו עבודה מצוינת עם עיריית תל-אביב ועם משרד התחבורה ובעצם פיתחנו מנגנון. אבל, אין ספק שהמנגנונים האלה צריכים לקבל גם הטמעה בחוק. אנחנו מתכוונים במהלך ביצוע הפרויקט להשתמש בוועדת הכלכלה, בכובד המשקל של הוועדה, כדי לפתח את הכלים הנדרשים ובעצם לתת דחיפה לפרויקט הזה.

דן לינק:

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים תומכת בהצעת החוק. אנחנו חושבים שיותר תחבורה ציבורית ופחות תחבורה פרטית בוודאי עולים בקנה אחת עם הבטיחות בדרכים.

תרשה לי עוד הערה אישית. לפני 37 שנים קיבלתי תואר דוקטור באוניברסיטת קליפורניה ועבודת הדוקטורט שלי היתה על העדפת התחבורה הציבורית ורכב עתיר תפוסה בפרוזדורים עירוניים בלוס אנג'לס. מאז יש נתיבים מיוחדים לתחבורה ציבורית בכל הדרכים המהירות באותו אזור, דבר שהיה די בלתי ידוע עד אז. גם בארץ, לשמחתי הרבה, נעשים דברים בכיוון הזה.

אני הייתי קובע אולי הפחתות גדולות יותר מ-1%, כפי שמופיע בהצעת החוק, אבל אנחנו נשאיר את זה כמו שזה.

בכל מקום שמופיע המונח עומס תנועה צריך להיות כתוב גודש תנועה.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה זה משנה?

דן לינק:

עומס תנועה זה דבר כללי, שהוא לא שלילי בעיקרו. הרעיון להפחית את גודש התנועה, שזה אי יכולתה של המערכת לשאת את התנועה, בעיקר את הפרטית. בכך מדובר ולכן הנכון הוא "גודש תנועה". קודם נתתי בנושא הזה מסמך ליועצת המשפטית של הוועדה.

מאיה קרבטרי:

אני מ"חיים וסביבה" ארגון הגג של ארגוני הסביבה. בקצרה, אנחנו מאוד תומכים בהצעת החוק. הצעת החוק משתלבת עם מדיניות הממשלה להפחית גזי חממה במסגרת הצהרתה בוועידת קופנהגן בדצמבר האחרון. התחבורה הציבורית, מאחר והיא מהווה חלק גדול יחסית מפליטת גזי החממה והתייעלות התחבורה הציבורית וצמצום הרכב הפרטי, אנחנו מאמינים שיסייע למדינה בצורה פעילה להגיע ליעד הזה. כמובן זה יתרום לצמצום זיהום האוויר שמשפיע על הבריאות ועל הסביבה שכולנו.

היו"ר אופיר אקוניס:

נציג האוצר.

אתי בנדלר:

ברשותך, אחרי שאתה תגמור להתייחס לזה, אני מבקשת שגם תודיע לפרוטוקול את העלות התקציבית של הצעת חוק שאני מעכבת את פרסומה רק בגלל שאני לא מקבלת ממך עלות.

מיכה פרלמן:

אני אשמח להתייחס לזה.

באופן כללי החוק תואם עם משרד האוצר ואנחנו לחלוטין תומכים בו. יש לי שתי הערות קטנות לנוסח אבל אנחנו מתואמים. לחוק אין עלות תקציבית.

היו"ר אופיר אקוניס:

לשאלתה של הגברת בנדלר?

מיכה פרלמן:

אני אשמח לקיים את הדיון אחר-כך. יש משהו בהצעת החוק עצמה שיכול להיות שיש לו השלכה. הייתי מעוניין לקיים דיון עם אתי בנדלר לאחר מכן.

אתי בנדלר:

זה יהיה ממש אחרי הדיון.

היו"ר אופיר אקוניס:

החוק לא על סדר היום אבל הוא מעכב הצעת חוק אחר, של חברי הכנסת לוין ויחימוביץ. זה מעכב את הפרסום לקריאה הראשונה.

אם כך, אנחנו יכולים להתחיל להקריא.

דב חנין:

כדי לחסוך לנו זמן, אני מציע להשתמש ולהקריא את הנוסח כפי שהוצע לנו על-ידי משרד התחבורה. כולנו התיישרנו על הנוסח הזה.

ניר ימין:

"הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (עידוד תחבורה ציבורית), התש"ע-2010.

תיקון סעיף 70

1. בסעיף 70 לפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), אחרי פסקה 23(א) יבוא: -

"(23ב) הסדרים להפחתת עומס התנועה בדרכים, לרבות על-ידי עידוד העדפה של התחבורה הציבורית;"

היו"ר אופיר אקוניס:

הערות. היתה פה גם הערה לגבי המילה "עומס".

אתי בנדלר:

יש לי שאלה. סעיף 70 עניינו בסמכויות להתקנת תקנות באופן כללי והוא לא מתייחס למשהו ספציפי. הרישה שלו אומר ששר התחבורה רשאי להתקין תקנות בעניינים אלה. לגבי חלק מהעניינים המנויים בפסקאות השונות של אותו סעיף נאמר מפורשות שהתקנות טעונות אישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

כאן מוצע להוסיף פסקה חדשה לפיה לשר תהיה סמכות להתקין תקנות, בין היתר, בעניין הסדרים להפחתת עומס התנועה בדרכים, לרבות על-ידי עידוד והעדפה של התחבורה הציבורית.

אני שואלת את עצמי, האמנם יש צורך בפסקה הזאת? האם הסמכות הזאת לא כלולה בכל הסמכויות הכלליות שלו להסדיר את התנועה? אחר-כך נגיד שיהיו לו סמכויות להסדיר תנועת כלי רכב מגודל מסוים וכך הלאה. ככל שמדובר במטרה שהיא זרה למטרה של פקודת התעבורה, שזה צמצום זיהום האוויר, היתה חובה, כמובן, לומר את הדברים מפורשות. השאלה היא, האמנם יש צורך בסעיף הזה?

חוה ראובני:

אני חושבת שאפשר בהחלט למצוא כל אחד ואחד מהנושאים שנמצא תחת הסעיף הזה, למצוא להם אכסניה גם כך בסעיפי הסמכות. יחד עם זאת, זה סעיף שאומר באופן הצהרתי והכללי, שהשר מופקד ולרכז את זה יחד דווקא לנקודה הזאת.

אני חושבת שכל הסמכויות שהוא יפעיל מכוח זה, יש להם גם עוגן בסעיפי סמכות אחרים. כמובן שהשאלה של אישור הוועדה, יהיו דברים שממילא טעונים אישור הוועדה, גם אם זה לא ייאמר פה, גם אם מכוח חוק העונשין או חוק יסוד משק המדינה.

אתי בנדלר:

אנחנו מכירים כולנו את ההוראות הכלליות שלא שייכות לפקודת התעבורה. יש הוראה בחוק יסוד כנסת ובחוק העונשין, סעיף 21א שם, סעיף 2ב בחוק השני.

היו"ר אופיר אקוניס:

חוק יסוד הכנסת הוא חוק מרתק.

אתי בנדלר:

הם קובעים באופן כללי שענישה פלילית – "תקנות הקובעות ענישה פלילית טעונות אישור ועדה מוועדות הכנסת". זאת הוראה כללית, הוראת גג, הוראה רוחבית.

עם זאת, אנחנו מעדיפים, מקום שברור שתקנות מסוימות תהיינה טעונות אישור ועדה, לא להתחיל לבדוק האם ההוראות האלה הן פליליות או לא, אלא לומר את הדברים מפורשות בסעיף המסמיך עצמו.

דבר שני. השאלה לגופו של עניין: האם לסוג הזה של התקנות תהיינה או לא תהיינה – לי אין עמדה כרגע, אבל אני חושבת שזה ראוי להתייחסות.

חוה ראובני:

אני לא חושבת שאני יכולה להגיד באופן גורף על כל התקנות שיותקנו מכוח כאן, לפי טיבן, אם הן שייכות לקבוצה הזאת או לקבוצה אחרת. יכול להיות שיהיו תקנות שעניינן הסדרת הסמכויות בין הרשויות פנימה, שזה דברים שלפי טיבם אולי לא טעונים אישור של ועדה. מצד שני, יכול להיות שמכוח זה יותקנו תקנות שמטילות חובות שבצידן ענישה לגבי משתמשים הדרכים.

אתי בנדלר:

תעזבי את הנושא של הענישה. אני מדברת על מעבר לעניין. זאת תהיה גם הערה שלי - - -

דב חנין:

כבוד היועצת המשפטית, ברשותך, נדמה לי שהשאלה שלך במובן מסוים כוללת גם את התשובה. כפי שהבהירה היועצת המשפטית של משרד התחבורה, גם אני מבין את הסעיף הזה כך. המטרה של הסעיף הזה היא יותר מטרה הצהרתית. בהיבט הזה אני חושב שלשר התחבורה יש סמכויות להתקין תקנות. לפי הבנתי, אין בסעיף הזה מטרה לשנות דין קיים. אנחנו תכף נגיע לסעיפים אחרים שמוסיפים על הדין הקיים.

אני חושב שההצהרה הזאת היא חשובה, היא גם עושה סדר, היא גם מונעת ספק. כיוון שהשר הרי יתקין תקנות ויפעיל אותן, אנחנו לא רוצים שמישהו ילך לבית משפט ויגיד: איפה זה? אז הנה, יש לך את זה פה כתוב, בצורה מפורשת וברורה.

אתי בנדלר:

אני לא רוצה לקיים דיון ארוך בעניין הזה, אבל לא סתם העליתי את השאלה. אחר-כך תישאר השאלה מה היחס בין הסמכות להתקין תקנות לפי הפסקה הזאת המוצעת כאן לבין הסעיפים האחרים שמדברים על סמכויות שונות, התכניות השונות המוצעות וכך הלאה, בתחום הזה של הפחתת העומס, או הגודש בתנועה בדרכים ועידוד והעדפה של התחבורה הציבורית.

מה היחס בין הסמכות להתקין תקנות לבין הסעיפים האחרים שבאים לכאן, כשגם בתוך הסעיפים האחרים, אני אשוב ואשאל את השאלה: מה היחס בין תכנית של המפקח של התעבורה בעניין הזה לבין רשות מקומית להתקין חוק עזר בעניין? זאת אומרת, לא ברור היחס בין הסמכויות השונות כאן.

אני מוכנה כרגע שהוועדה תאשר את זה ולא להפוך את זה לדיון כללי, אבל אני חושבת שצריכים לתת לכך את הדעת.

יערה למברגר:

אני מסכימה עם מה שחוה אמרה. אני רק אגיד בנוסף שאני כן רואה תועלת מסוימת. לסעיף 70 יש תתי סעיפים בעלי קצת אופי שונה. חלקם מאוד כלליים ונותנים סמכות רחבה, הסדרים לעניין השימוש בדרכים וכן הלאה, וחלקם, יחסית, הם מאוד ספציפיים. לכן, בתוך הסעיף עצמו יש תתי סעיפים שונים ברמת המיקוד. לכן אני כן חושבת שיש תועלת שיוצרים הסמכה שהיא ממוקדת יותר. ככל שתהיה ההסמכה ממוקדמת יותר, להבנתי, אם ירצו להתקין תקנות בנושא הזה, יצטרכו להשתמש בהסמכה ממוקדת ולא יוכלו להשתמש בהסמכה הכללית.

למשל, אם אני מסתכלת בסעיפים השונים, אני רואה שבסך הכול אישור ועדת הכלכלה הוא נדרש במיעוט של הסעיפים.

אתי בנדלר:

בסעיף הזה יש אחר-כך עוד כל מיני סעיפים שדורשים, אבל בסדר, נכון.

יערה למברגר:

סעיף 70 מדבר על הסמכה. אם לא היינו עושים את התיקון הזה והיינו מתקנים תקנות כאלה מכוח 70(1), שזה "הסדר התעבורה וקביעת כללים לשימוש בדרכים בשביל כלי רכב, הולכי רגל ואחרים, לרבות לעניין צמצום זיהום האוויר", זאת אומרת, הסעיף הראשון, ההסמכה הראשונה שהיא מאוד כללית, היא לא דורשת לעניין זה אישור של ועדת הכלכלה.

אתי בנדלר:

או.קיי, בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה עם ההערה של הרשות הלאומית?

דב חנין:

משרדי הממשלה, איזה מונח אתם מעדיפים "גודש" או "עומס".

דן לינק:

הנכון הוא "גודש".

אתי בנדלר:

דוקטור לינק שם קודם על שולחני חלק מטבלת תמרורים חדשה שבה יש תמרור א24פ שהמשמעות שלו "גודש תנועה לפניך". אינני יודעת מה זה גודש ומה זה עומס.

חוה ראובני:

אני חושבת שהאמירה של "גודש" היא אמירה שמצמצת את התפישה של החוק. המונח "גודש" הוא עומס גדול יותר, עומס חמור יותר. לכן, אם אנחנו נצמצם את החוק לתחולה על "גודש" אולי אי-אפשר יהיה לעשות צעדים על מניעת עומס ואולי גם את זה אנחנו רוצים לעשות. זה אם אני מבינה נכון את ההבדל הלשוני.

רונן חליפה:

אולי קצת היסטוריה. התנועה בדרכים לצרכים הפרקטיים, הן, למשל, בשימוש בתחנות הרדיו להודיע לציבור על רמת הנפח, אנחנו מדברים על נפחי תנועה שהולכים וגדלים. בשימושים הפרקטיים יש איזו דירוג חלוקה שנעשה באופן וולונטרי לגמרי בינינו לבין המשטרה ותחנות הרדיו. בין ההגדרות שם היה מצב קל וכדומה.

המצב העליון, החמור ביותר, שבו נפחי התנועה עולים על היכולת, מצב שבו אתה רואה שזאת חניקה של הדרך, המילה הנכונה היא כנראה "גודש" ודן צודק.

עכשיו אם אתם רוצים רכילות למה אנחנו לא משתמשים במילה הזאת. בזמנו היו מפגשים מאוד פעילים בינינו ובין תחנות הרדיו, להגדיר את אותם תחומים על-מנת שמה שאומרים ברדיו אכן יהיה מה שכתוב בלוח התמרורים ומה שיש במסמכים. אני לא מצטער על הרעיון עצמו, אבל היה וטו של תחנות הרדיו, ובמיוחד מוקד התנועה של קול ישראל, שטען שהמילה "גודש" יש לה קונוטציות שליליות מסוימות. היא מזכירה גודש באף ועוד כל מיני דברים שנדלג עליהם.

לאה ורון:

מי שיש לו גודש בכביש, הוא כבר לא צריך את הקונוטציות, הכול שלילי.

רונן חליפה:

דרך אגב, דן ואני היינו בדעה הזאת, שהמילה צריכה להיאמר וזה המצב. אבל היות ואנחנו לא שולטים במיקרופון אז הפסקנו את הויכוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

הביטויים האלה מתואמים עם האקדמיה העברית ללשון. יש שם אינסטנציה יותר גבוהה והוא מכתיב לקריינים.

רונן חליפה:

נכון, המחשבות הפילוסופיות האלה היו מהעורך הלשוני. בכל אופן, מה שהונהג בפועל, שהיות והרדיו אמר עומס תנועה, כפסגת המצב הקשה, אז אנחנו התיישרנו עם זה בלית ברירה. זה המצב היום. דן צודק, אבל הצדק לא קובע פה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכן, הגברת ראובני, את מבקשת להשאיר את המילה "עומס" כדי לא להגיע למצבי הקיצון של הגודש.

חוה ראובני:

כן, כדי שלא נגביל את עצמנו.

דן לינק:

רק להשכלה כללית, אם שתי מכוניות נוסעות בכביש זה עומס תנועה ואם 200 מכוניות נוסעות בכביש גם זה עומס תנועה. לכן המילה עומס היא מילה עממית. רונן צודק, זה רק בגלל הפוביות של "קול ישראל" שהם פחדו שהם יזהו "גודש" עם האף ויש דברים גרועים מזה, דרך אגב.

רונן חליפה:

הם נתנו לנו דוגמאות שאתם לא תירצו לשמוע, נדלג על זה.

דן לינק:

בקיצור, הם ברחו למיטה החמימה של העומס אבל המונח הנכון הוא באמת גודש.

בכנסת צריך להגיד את האמת.

דב חנין:

בשלב זה אני מציע שנשאיר את עמדתה של היועצת המשפטית של משרד התחבורה.

אתי בנדלר:

אני מציעה לאשר את סעיף 1 כפי שהוא.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי בעד?

**הצבעה**

בעד – רוב

נגד – אין

נמנעים אין

היו"ר אופיר אקוניס:

חברת הכנסת ליה שמטוב מצביעה במקום חבר הכנסת אילטוב שנמצא בחו"ל. חבר הכנסת חנין במקום דנון שלא נמצא.

ניר ימין:

"תיקון סעיף 77א

1. בסעיף 77 לפקודה –
   1. בכותרת השוליים, בסופה יבוא "והפחתת עומס התנועה בדרכים".
   2. בהגדרה של "שירותי תחבורה ציבורית" –
      1. אחרי "כל אחד מאלה" יבוא "ככל שהם פועלים, או עתידים לפעול בתוך שנה, בתחומי רשות מקומית";
      2. אחרי פסקה (2) יבוא:

"(3) "רכבת מקומית, כהגדרתה בסעיף 46א לפקודת מסילות הברזל (נוסח חדש), התשל"ב-1972. "

אתי בנדלר:

אני מציעה שתעצור כאן כי סעיף 77א הוא כבר סעיף שמצריך הסברים מפורטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נעצור כאן.

את ההסבר ניתן בישיבה הבאה. נתחיל את הדיון בהסבר של סעיף זה. אני אשתדל להעלות את זה במהירות בתקווה שלא יאריכו לנו את הפגרות כל הזמן.

דב חנין:

יש לנו פגרה לעבוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה רבה לכם, הישיבה נעולה.

**(הישיבה ננעלה בשעה 13:35)**