**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 303**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ח' באב תש"ע (19 ביולי 2010), שעה 09:40**

**סדר היום:**

הצעת חוק התעבורה (החלת הוראות פקודת התעבורה על רכבת מקומית – הוראה שעה) (תיקון), התש"ע-2010.

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

**מוזמנים**:

חה"כ טלב אלסאנע

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

עו"ד הילה הדר – לשכה משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

משה יצחקי – מנהל אגף רישוי מסילתי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אודי אדירי – רכז תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר

דוד קנטרוביץ' – מנהל תחום תחבורה ציבורית, תכנית אב לתחבורה ירושלים

עו"ד דורון תמיר – תכנית אב לתחבורה ירושלים

עו"ד גיתית שיינין, ייעוץ משפטי, חברת "סיטיפס"

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

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

עו"ד אורלי גל – יועצת משפטית, חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

צבי לביא - עיתונאי

**ייעוץ משפטי:**

עו"ד אתי בנדלר

עו"ד ניר ימין

**מנהלת הוועדה**:

לאה ורון

**קצרנית פרלמנטרית:**

טלי רם

**הצעת חוק התעבורה (החלת הוראות פקודת התעבורה על רכבת מקומית – הוראה שעה) (תיקון), התש"ע-2010**

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו פותחים את הישיבה השנייה, הצעת חוק התעבורה (החלת הוראות פקודת התעבורה על רכבת מקומית – הוראת שעה).

אני מוכרח להגיד לכם שאני מצד אחד נדהם על קיומה של הישיבה, מצד שני מצטער על קיומה של הישיבה, ומהצד השלישי לא מופתע מקיומה של הישיבה.

דיברנו פה – אפשר לראות את זה בפרוטוקולים – איך אנחנו בראש השנה ניסע, אם אינני טועה, ואחר כך אמרתי שאני מקווה שבראש השנה לא נמצא את עצמנו כאן מוצאים את החדר הזה מאשר בקשה להארכה לפסח, ובפסח נאשר הארכה לראש השנה, של שנה הבאה כמובן, וכדומה וכדומה. והרכבת הזאת, לא יודע מתי היא תיסע אבל משהו צריך לקרות שם, ולא קורה כלום, וכל פעם אנחנו מאשרים עוד דחייה ועוד דחייה ועוד דחייה.

אז אולי המדינה, קודם כול משרד התחבורה, יסבירו לנו ולאחר מכן גם הזכיין, בבקשה, ואז נאשר או לא נאשר, נדון בהחלת הוראות פקודת התעבורה על רכבת מקומית.

הילה הדר:

עורכת-דין הילה הדר, משרד התחבורה. אנחנו מגיעים לכאן בשל החלטת הבוררים שבעצם נתנה החלטה לגבי הארכה של תקופת הניסוי. אנחנו מבינים שצריכות להיעשות עוד עבודות ופעולות בשטח, ולכן על אותה תקופה צריכות להמשיך ולחול אותן הוראות שנקבעו לתקופת הניסוי.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יפה שהבוררים החליטו. מה הביא אותם לבקשה, או בעצם מה מביא אתכם? המדינה מבקשת הארכה של תקופת הניסוי כי כך קבעו הבוררים – הבנתי. שאלה פשוטה, למה?

אתי בנדלר:

אבל לכמה זמן?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא לכמה זמן. למה כל פעם מאריכים באיזו שיטת "סלאמי" – עוד חצי שנה ועוד חצי שנה. פשוט תגידו, או שזה יקרה או שזה לא יקרה.

הילה הדר:

הייתי מבקשת מעורך-דין דורון תמיר, שמלווה את הליך הבוררות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה.

דורון תמיר:

בוקר טוב. הליכי הבוררות בין הצדדים, במסגרתם מועלות טענות שונות של המדינה כלפי הזכיין ושל הזכיין כלפי המדינה, לעיכובים שונים שנגרמים באספקטים שונים בפרויקט.

לאה ורון:

עורך-דין תמיר, סליחה על ההפרעה. מהיכן אתה?

דורון תמיר:

תכנית אב לתחבורה, אני מלווה את פרויקט הרכבת הקלה כמעט שמונה שנים. במסגרת הליכי הבוררות מועלות טענות שונות.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה באמת זמן ניכר.

דורון תמיר:

כן. הגיע הזמן לסיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בתפקיד הזה יש לך עוד הרבה שנים? אני מקווה שתתקדם בתפקידיך.

דורון תמיר:

אני מקווה שמעט, ואני מאמין מאוד שמעט.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שמח לשמוע.

דורון תמיר:

יש מחלוקות שונות, ובמסגרת המחלוקות האלה הבוררים קבעו שעיכובים שונים שנגרמו - והם לא קבעו, הם יקבעו אולי בעתיד, אבל הם לא קבעו על מי האחריות בנוגע לעיכובים האלה - גורמים לכך שלא ניתן היה להשלים את הפרויקט בתאריך המדובר, 8 בספטמבר 2010, והם קבעו את התאריך המעודכן לאפריל 2011.

היו"ר אופיר אקוניס:

שאז יסתיים הפיילוט.

דורון תמיר:

שאז יסתיים הפרויקט והרכבת תיסע עם נוסעים. למעשה, יכול שהיא כבר תיסע - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

בפסח.

דורון תמיר:

בפסח 2011.

אתי בנדלר:

ומה היה המועד המקורי?

היו"ר אופיר אקוניס:

ראש השנה. אני דיברתי במפורש, עוד בדקנו כאן את הלוח ואמרנו שראש השנה יוצא ב- 8 בספטמבר ועד ערב החג ייסעו. עידית, את סייעת לי עם לוח השנה, אני זוכר את הישיבה הזאת.

אני חשבתי לעצמי – אני מקווה שלא נגיע למצב שתבקשו את פסח, אבל זה הגיע, מה לעשות. אל תבואו בפסח ותבקשו את - - -

אתי בנדלר:

הם מבקשים כבר במסגרת הצעת החוק הזאת, תיכף אני אראה לך.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. למה? מבקשים את אפריל.

לאה ורון:

נותנים לשר סמכות.

אתי בנדלר:

תיכף נגיע לזה.

דורון תמיר:

לפחות לפי ההתרשמות שלי כעורך-דין, ואני לא מדבר בשם המנהלים, שני הצדדים עושים מאמצים מאוד גדולים – מרמת המנכ"לים והחשכ"ל ומנכ"ל "סיטיפס" ואחרים – כדי להסיר מה שנקרא חסמים. לפחות ההתרשמות שלי היא שמשום שהפרויקט הזה הוא ראשוני, יש בו הרבה מאוד דברים שלא נעשו קודם לכן – בין אם זה לתכנן מאה צמתים שאולי הזכיין לטעמנו לא יודע לעשות את זה כראוי ובין אם במערך חקיקתי שלם או במערך רגולטורי שלם שצריך להשלים אותו ולתפור אותו, ויכול להיות שבנושאים האלה יש דברים שלוקחים יותר זמן מאשר היה צריך לקחת.

נכון לעכשיו, הניסויים כבר החלו. הרכבת של "סיטיפס" – אני מניח שגם "סיטיפס" יגידו את זה – הניסויים כבר החלו, הרכבת נוסעת, באזורים מסוימים עוברים את המבחנים השונים. יש הערות.

היו"ר אופיר אקוניס:

לאיזו מהירות הגיעו?

דורון תמיר:

את זה "סיטיפס" תגיד.

אתי בנדלר:

כל המרצפות סביב התפרקו.

לאה ורון:

המרצפות התפרקו זה דבר אחד, אבל זה שעל המדינה לשלם לזכיינית הרכבת הקלה 180 מיליון שקלים, כשאומר לנו עורך-דין תמיר שלא ברור מה גורם לעיכובים השונים, עדיין לא ברור מה גורם לעיכובים השונים, או מי גרם...

דורון תמיר:

לגבי התשלום – אם כבר נאמר תוך כדי הדברים שלי – התשלום הזה הוא תשלום שהמדינה התחייבה לו בחוזה הזיכיון, אין בו אפילו לא אלמנט של פיצוי אלא זה תשלום שנקרא תשלום התקדמות, מספר 7, שהיה צריך לשלם אותו לשיטת הזכיין כבר לפני חצי שנה, והמדינה עמדה על קוצו של יו"ד – מבחינתה זה קוץ מאוד גדול – אבל בין היתר, כמו עניינים שנוגעים לרצפות ודברים אחרים, ולכן במהלך חמישה חודשים היו דיונים אצל הבוררים, המדינה סירבה לשלם את התשלום הזה עד שהזכיין יוכיח מספר דברים, ובסופו של דבר פסקו מה שפסקו וגם פה לא קבעו להם את התשלום המלא. אז בעניין הזה אין פה שום פיצוי ושום תשלום.

נכון לעכשיו, הניסויים מתקיימים, הניסויים הם באספקטים שונים של המערכת. בעוד מספר חודשים הניסויים מגיעים למה שנקרא Test Run, לאחר מכן Trial Run, יש כמה דברים שהם מחויבי המציאות.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם יש תאריך ספציפי – כמו 8-9-10 – יש תאריך ספציפי?

דורון תמיר:

כן. 7 באפריל 2011, כאשר ל- 7 באפריל 2011 הכול מתכנס באופן שהרכבת הקלה כבר תיסע עם נוסעים, מה שנקרא הפעלה מסחרית. זה המועד, וכל עוד לא יקרו אירועים בלתי צפויים ובלתי ידועים וכאלה שהצדדים באמת התרשלו בביצוע שלהם – אני יכול לראות את זה כעורך-דין – לא צריכה להיות סיבה שלא יעמדו במועד הזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם לא היתה צריכה להיות סיבה שב-8 בספטמבר לא יעמדו. עכשיו פירטת פה, אמרת שהיו עיכובים רגולטורים והיו בעיות אחרות, למשל הסדרת הצמתים. האם תהיה עבודה אינטנסיבית - בראש השנה אסור לעבוד וגם ביום כיפור ובסוכות – מה-3 באוקטובר ברציפות, נאמר עד שבאמת זה יגיע ל-7 באפריל? האם תהיה עבודה אינטנסיבית של הזכיין? נשמע גם את הזכיין.

את העינוי הזה של תושבי ירושלים צריך להפסיק. אחרי זה שואלים למה ירושלים מפגרת אחרי המרכז בפעילות הכלכלית שלה.

דורון תמיר:

לשיטת המדינה - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה קווים יש ב-7 באפריל?

לאה ורון:

כולו, לאורכו?

היו"ר אופיר אקוניס:

מנווה יעקב עד הר הרצל, וחזרה.

דורון תמיר:

מפסגת זאב עד הר הרצל, וחזרה.

לאה ורון:

וכולו יפעל.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, כולו.

דורון תמיר:

אני רוצה להבהיר. לשיטת המדינה, המדינה מבחינה רגולטורית ערוכה. היא סבורה שחלק מהמטלות שהוטלו על הזכיין, הזכיין לא הצליח לעמוד בהן, אבל זה נושא שנמצא בבוררות ולכן זה לא ראוי שאני אנהל פה הליך בוררות או שאנחנו נטען פה איזשהן טענות. אנחנו מתארים מציאות שבה הבוררים קבעו – לאחר דיונים מאוד יסודיים עם המדינה – הם קבעו את התאריך 7 באפריל, ובעתיד הם גם יקבעו על מי היתה האחריות לעיכוב במלואו, בחלקו.

יכול להיות שגם אז, וזה חוזר לשאלה שנשאלה כאן – גם יפסקו פיצוי מסוים, בין אם זה לטובת המדינה ובין אם לטובת הזכיין – אבל זה נושא שעדיין לא הגיע, ועכשיו הצדדים עוסקים ומאוד משתדלים לסיים את הפרויקט הזה בזמן.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר נוה לא פה. מי מייצג את "סיטיפס"?

גיתית שיינין:

גיתית שיינין, היועצת המשפטית. אתחיל ואומר שבקשר לנושאים ההנדסיים, כיוון שעם כל הכבוד, כל נושא ההנדסה ממני והלאה ואני יכולה להגיד רק דברים שקשורים בנושא המשפטי, לא אוכל לציין כל מיני עובדות ששאלת עליהן כאן. כמובן, אם כבוד היושב-ראש מעוניין אנחנו נשמח לעדכן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שואל אותך, לפני שתמשיכי. יש פה מכתב שיאיר נווה שלח, מה-18 ביולי. הוא מפרט כמה תקלות או כמה עיכובים אפשריים על-ידי תחילת הניסויים בציר שועפט. הוא כותב בסעיף 5: עבודות אלו לא מאושרות על-ידי המשטרה, ובסעיף 6: מצב זה יביא במישרין לדחיית מועד סיום הפרויקט.

השאלה היא אם הוא מתכוון לדחייה מספטמבר לאפריל, כפי שאנחנו מאשרים, או מאפריל והלאה.

גיתית שיינין:

הכוונה היא לעיכובים נוספים, וזה נושא שכרגע מותרע עליו, הוא עדיין לא בפני הבוררים. כרגע מותרע עליו מכיוון שמדובר באיזושהי חבילה של אישורים שמבוקשים על-ידי הזכיין, ולמעשה נעשה הכול לגביהם, למעט העובדה שהם שוכבים אצל גורמים שונים.

היו"ר אופיר אקוניס:

במשטרה, הוא כותב.

גיתית שיינין:

בעירייה או במשטרה, ומחכים רק לאישור.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר, אנחנו עשויים להיפגש פה שוב ולבקש הארכה. זה מה שאני אומר. האם הפרוטוקול קולט את כל מה שאני אומר? כי אחר כך הרי יבדקו, יעשו דוקומנטציה. אם אפרים קישון היה חי, הוא היה כותב על זה סרט, אבל לצערי, ממשיך דרכו הוא וטרינר אז הוא לא יכתוב על זה כבר סרט. זה "בלאומיך" בהתגלמותו, מה שקורה פה.

אגב, אני אומר לך, אודי. תציע לשרים, קח את המכתב הזה של מר נווה לשר האוצר ולשר התחבורה, אני מבקש שתצלם אותו.

הילה הדר:

לא קיבלנו את המכתב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, מכותב פה מנכ"ל משרד האוצר ומר ברקת, ואומרים, הנה, הרכבת הקלה אומרת לך – במכתב, בדוקומנטציה רשמית וגם בעל-פה – שהדבר לא יקרה באפריל. איפה הדובר? זה לא יקרה ב- 7 באפריל, תרשום לפניך, כי הזכיין כבר עכשיו אומר שהוא לא יגיע לאפריל. זה הרי דבר לא יאומן מה שקורה פה.

גיתית שיינין:

כבוד היושב-ראש, אם אני יכולה להבהיר. הזכיין אינו אומר שהוא לא יעמוד ב- 7 באפריל. הזכיין אינו מתריע כרגע שהוא בשום פנים ואופן לא יעמוד בתאריך שנקבע על-ידי הבוררים. הזכיין עושה את כל המאמצים לעמוד בהחלטת הבוררים, כפי שנקבעה, וזאת בהמשך לחוות-דעת שקבע המומחה הבלתי תלוי שמונה על-ידי הבוררים כדי לדון בכל העיכובים שנגרמו לפרויקט.

מה שכן – וידידי שכח לציין – זה את העובדה שחוות-דעת המומחה הזאת קבעה מספר חודשים של הארכה, כשהוא ציין בתוך כך, שהאחריות הכמעט מלאה לכל העיכובים היא על המדינה, בין היתר בגלל עיכובים דומים לאלה שאדוני הזכיר כרגע, כגון עיכובים בהנפקת היתרי עבודה למיניהם, כך שמבחינת הזכיין, הזכיין מתכוון והתכוון לכל אורך הדרך לעמוד בהחלטת הבוררים.

עם זאת, גם בחוות-דעת המומחה וגם בהחלטת הבוררים נקבע שהתאריך יעמוד, ככל שלא יהיו מניעויות נוספות. ככל שיהיו מניעויות נוספות, אם ייגרמו עיכובים נוספים, אזי לזכיין לא תהא ברירה. הוא לא יכול לעבוד אם אין לו היתר עבודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

פשוט לא יאומן. באמת, תנחומיי לתושבי ירושלים.

גיתית שיינין:

גם הזכיין סבור כך.

היו"ר אופיר אקוניס:

טוב, הזכיין אומר כבר... האם יש פה נציג מהעירייה? אין כאן אף אחד מהעירייה. האם לא הוזמן נציג מעיריית ירושלים? העירייה צריכה לתת תשובה לתושבים.

לא מדבר על המשטרה, אני מדבר כרגע על העירייה – יש לעירייה אינטרס מובהק. הם הוזמנו ולא נמצאים פה.

גיתית שיינין:

אני מבקשת להשלים את דבריי. לעניין אותם פיצויים שהזכיר חברי על מענק ההתקדמות השביעי, זה אכן היה התשלום שהיה אמור להשתלם לפי לוח הזמנים שהמדינה מכירה, בפברואר, והזכיין טען למעשה שאותם עיכובים שמדובר עליהם בחוות-הדעת של המומחה, הם שמנעו ממנו לעמוד בלוח הזמנים הזה, ועצם העובדה שכרגע שולם חלק גדול מהתשלום על-פי החלטת הבוררים נובע מהעובדה שהמדינה אכן לא הסכימה לשלם את התשלום עד כה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

אודי אדירי:

אני רוצה לחדד. למעשה, המדינה והזכיין הולכות פה במסלול שבו יש הפרדה בין ההתקדמות – כשהמטרה היא התקדמות כמה שיותר מהירה – לבין הטלת האחריות, כשאנחנו מתקדמים בפרויקט בלי שאנחנו יודעים אחד לאחד על מי תוטל האחריות. הבוררים קבעו תאריך, אמרו לפני התאריך הזה לא ניתן להפעיל את הרכבת, אבל כמה כל אחד אשם במדויק, זה ייפסק בשלב מאוחר יותר. מבחינתנו, זה תהליך שיש בו סכנה אבל פונקציית המטרה היא להתקדם, ולא לריב ואז להתקדם, וזה דבר אחד שהמדינה עשתה.

שנית, המדינה מנסה פה לנהל את הדברים מול הזכיין, כמו שאני חושב צריך לעבוד מול סקטור פרטי ולעמוד על כל זכויותיה.

נגיד שזה לא פשוט. זה לא אומר שבסופו של דבר הבוררים לא יפסקו תשלום, אבל אם ייפסק תשלום זה יהיה על-ידי הבוררים בהליך שהוא הליך מסודר ואני מקווה שלא.

עושים מאמץ גדול מול המשטרה ומול העירייה להביא לשיתוף פעולה כדי לפתור את כל בעיות ההיתרים שהזכיין עומד עליהם. צריך פה לציין ששוב, ההליך הזה הוא הליך שיש לו הרבה צדדים. אנחנו לא בטוחים שהזכיין מצדו מגיש את הדברים וכן הלאה ברמה הנדרשת, הוא לא בטוח שאנחנו מאשרים במהירות הנדרשת. בסופו של דבר מתקדמים הלאה, בסופו של דבר הבורר יכריע מי התנהל יותר בסדר או פחות בסדר.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. נא לקרוא.

הילה הדר:

"תיקון סעיף 1

1. בחוק התעבורה (החלת הוראות פקודת התעבורה על רכבת מקומית – הוראת שעה), התש"ע-2009 (להלן הוראת השעה), בסעיף 1(א), במקום "כ"ט באלול התש"ע (8 בספטמבר 2010) (בסעיף זה – תקופת הניסוי)" יבוא "ג' בניסן התשע"א (7 באפריל 2011) (בחוק זה – תקופת הניסוי)"."

זה בעצם הסעיף שמחליף את מועד סיום תקופת הניסוי, ה- 7 באפריל 2011.

"הוספת סעיף 2

1. אחרי סעיף 1 להוראת השעה יבוא:

"הארכת תקופת הניסוי

1. שר התחבורה והבטיחות בדרכים רשאי, בצו, באישור הכנסת, להאריך את תוקפה של תקופת הניסוי בתקופות נוספות שכל אחת מהן לא תעלה על שישה חודשים, אם נוכח כי הדבר דרוש לשם השלמת ביצוען של הפעולות הנדרשות להפעלה בטוחה של רכבת מקומית, ובלבד שסך כל תקופות ההארכה לא יעלה על שמונה עשר חודשים."

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם מבקשים מראש.

הילה הדר:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

למרות שתבואו לבקש אישור מחודש בסוף מארס, אם יקרה הדבר.

אתי בנדלר:

יש כאן שני דברים. אל"ף, אני מבקשת להסביר את מנגנון ההארכה שאתם מבקשים כאן בנוסח הסעיף המוצע, ובי"ת, מה שהיושב-ראש שאל – מדוע הארכה נוספת לעוד עד שמונה-עשר חודשים?

הילה הדר:

נכון. ההסתכלות שלנו באמת על הסעיף הזה כסעיף מנגנון, כשבעצם מה שעמד נגד עינינו זה יצירת האיזון בין ההכרח של שקיפות מול הכנסת ועבודה עם הכנסת, אל מול צורכי השטח, כשלמעשה אנחנו עומדים כאן בעבודה שהיא מאוד-מאוד צמודה. מצד אחד, תהליכים שמתבצעים בתקופת הניסוי, שמחייבים תגובה מיידית של תיקונים, לעומת העובדה שאנחנו רואים את ה-7 באפריל 2011 כמועד אחרון להפעלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם רואים את זה כמועד אחרון, אבל עדיין כבר מבקשים למפרע אישור נוסף.

אתי בנדלר:

מראש.

היו"ר אופיר אקוניס:

מראש. זה גם יהיה למפרע, זה לא משנה. אם לא מספיק, אז יבואו אחרי זה ויבקשו.

אתי בנדלר:

בעוד שמונה-עשר חודשים נדע שזה למפרע.

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיוק. זה דבר לא מצחיק, דרך אגב. זאת טרגדיה אמיתית, באמת טרגדיה.

הילה הדר:

אדוני היושב-ראש, אנחנו לא מבקשים כאן בעצם שמונה-עשר חודשים, אנחנו מייצרים כאן מנגנון, כשהרעיון הוא לייצר איזושהי תשובה מיידית כי תהליך של חקיקה עם תזכיר חוק וכולי הוא תהליך מאוד ארוך, ולכן יצרנו את המנגנון.

אתי בנדלר:

כמה זמן לקח לכם הפעם לעשות את זה?

הילה הדר:

לקח לפחות חודשיים, אם לא יותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה?

הילה הדר:

תהליכים של קבלת התייחסות, של עבודה עם הכנסת, ממשלה, כל מה שכרוך בכך.

היו"ר אופיר אקוניס:

עם הכנסת? במה הכנסת היתה מעורבת?

הילה הדר:

היו איזשהן בקשות של פטור מחובת הגשה, שבסופו של דבר לא נזקקנו להן.

היו"ר אופיר אקוניס:

על זה?

הילה הדר:

לא. בסופו של דבר לא נזקקנו אליהן, אבל - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה לא חודשיים. כל ההליך בכנסת הוא שבוע. מאז בקשתו של שר התחבורה אלי, ביום שני שעבר אם אינני טועה, עד היום כולל סוף הישיבה הזאת, זה שמונה ימים.

הילה הדר:

זה נכון, אבל - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שזה הליך מזורז. אגב, גם בפעם הקודמת עשינו את זה בזריזות מרהיבה. מרהיבה.

הילה הדר:

נכון.

חוה ראובני:

זה היה לדוגמה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל זה שאנחנו זריזים פה – לצערי אני אומר - לא אומר שהדברים זזים בפועל, והטרגדיה של תושבי ירושלים נמשכת כל פעם עוד חצי שנה, עוד שנה.

ומה יקרה אם הצו הזה לא יאושר? אם אנחנו לא מאשרים את הצו הזה, אנחנו בעצם משאירים את הצו הקודם על כנו, כלומר ב- 8 בספטמבר 2010 הרכבת הקלה צריכה לפעול אבל אין מצב הרי שהיא תפעל, זאת אומרת זה אישור שבפועל אין לו הרבה משמעות, כמו שלביטול התאריך הקודם אין משמעות. הרי הרכבת לא תיסע ב-8 בספטמבר.

הילה הדר:

המשמעות העיקרית של ההצעה היא בעצם לקבוע את ההסדרים של דיני התעבורה שיחולו באותה תקופה, וזו בעצם המשמעות האמיתית של ההצעה הזאת.

לכן, אנחנו מבקשים את עזרת הכנסת בהקשר הזה גם של עמידה בהתחייבויות, גם קידום התהליך שכבר החל שנים קודם.

גיתית שיינין:

הנושא של החקיקה הארעית הזו של הוראת שעה מעין זו הוא לאפשר בעצם לפרויקט כמו רכבת קלה, שכרגע נמצאת בתקופת ניסויים וכל נושא החקיקה הרגילה שחלה על כלי רכב עדיין אינה מעוצבת וגם אין מקום להפעיל אותה כחקיקה קשיחה אלא עדיין נזקקים לאיזושהי גמישות מסוימת מכיוון שמדובר בכלי תחבורה חדש שעדיין לא בטוחים בכל ההשלכות שיכולות להיות לו, וכדי לאפשר בעצם את תקופת הניסויים עצמה שעדיין נערכת והיא בעיצומה כרגע, לצורך זה - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שואל אותך כנציגת הזכיין. מתי תהיה נסיעה מלאה – או אולי היתה ואני לא ער לה – זאת אומרת, על כל הקו, לא על חלק? מתי תהיה נסיעה מפסגת זאב עד הר הרצל וחזרה?

צבי לביא:

גם לא במארס.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה לא היית פה בתחילת הישיבה, הפסדת כמה דברים.

גיתית שיינין:

אני לא יודעת מי אדוני.

צבי לביא:

ירושלמי ותיק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אזרח מודאג. צבי לביא, הוא עיתונאי ב- Y-net. הוא מבכירי העיתונאים הפרלמנטרים. הוא כבר ראה הרבה דברים, יותר מכולנו, הוא יכול לספר לך כמה דברים. אני לא יודע אם דבר כזה הוא ראה. את זה הוא לא ראה כי לא היתה רכבת.

גיתית שיינין:

כפי שאמרתי, אני לא אמונה על כל הפרטים ההנדסיים שקשורים בפרויקט, אני אמונה על הצד המשפטי שלו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל את מייצגת כאן את "סיטיפס".

גיתית שיינין:

נכון, אבל המידע הזה לא מצוי לפניי כרגע, אני מצטערת. העובדה היא שכרגע עדיין עובדים במקטעים-מקטעים. כל פעם פותחים מקטע חדש ועושים את הניסויים שקשורים בו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי הגברת ראובני, כנציגת הממשלה, יודעת? נכון שאת במחלקה המשפטית ולא במחלקה המבצעית, אבל אולי את יודעת מתי, אולי מר לנגר יידע להגיד לנו. כבר לא מבקש את זה מהאוצר – מסכנים, בכל דבר הם הרי איכשהו מעורבים או לא מעורבים.

חוה ראובני:

אני לא בקיאה בפרטי תוכנית הניסויים, אני לא יודעת להשיב. אני רק יודעת שזה הליך מדורג.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, היא אמרה לגבי המקטעים. שאלתי שאלה מתי זה ייסע מהתחלה עד הסוף.

דורון תמיר:

זה תלוי בזכיין כי הפרויקט הזה הוא פרויקט של מה שנקרא BOT, היוזמה היא שלו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל יש רגולטור, יש מי שאחראי, וזה המדינה.

דורון תמיר:

הרגולטור מאשר את הניסויים שהם מבקשים לפי היערכות שלהם עם המפעיל ועם הגורמים הבין-לאומיים שבאים לארץ, ובמתווה הזה הם צריכים לפעול.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה, היועצת המשפטית, ואנחנו נאשר. אני גם מודיע שלא נראית לי תקופת הארכה שלא תעלה על שמונה-עשר חודשים. זה מדי מוגזם. אנחנו נקבע שנים-עשר חודשים. מספיק. באמת יש גבול.

אתי בנדלר:

זו היתה ההערה השלישית שלי, ואני שמחה על מה שאדוני אומר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה לא היית פה קודם. הם עוד אומרים – אולי בכלל מאפריל זה גם יידחה כי המשטרה והעירייה עושות בעיות, והעירייה לא שלחה נציג. העירייה, שאמורה לשמור על האינטרס הציבורי של תושבי ירושלים, שיפסיקו את האנדרלמוסיה שמתרחשת בכבישים כרגע, העירייה לא נמצאת, זה דבר חמור כשלעצמו.

אתי בנדלר:

אני באמת חושבת שכשמכשירים מראש את האפשרות להארכת תקופת הניסוי מעבר להארכה הנוכחית של חצי שנה, לעוד שמונה-עשר חודשים, הכנסת מאותתת מראש לכל הצדדים הנוגעים בדבר- דעו שהדבר אפשרי, אז אני שמחה מאוד על החלטתו של אדוני.

שנית, החוק שאותו מוצע להאריך בעצם מחיל הוראות מפקודת התעבורה על הרכבת הקלה. אני חושבת שכך או כך, בסופו של דבר במועד כלשהו הרכבת הקלה תהיה לעובדה קיימת בירושלים ואולי גם במקומות אחרים, וראוי לבדוק ולהיערך לקביעת הוראות קבע, איזה הוראות מפקודת התעבורה ראוי שיוחלו על הרכבת הקלה, בלי שום קשר לתקופת הניסוי.

הילה הדר:

נעשית עבודה.

אתי בנדלר:

לכן אני חושבת שאין צורך – זאת אומרת, אפשר לעשות את זה בתוך שנה, בכל מקרה להכין תיקון לפקודת התעבורה – בלי שום קשר לתקופת הניסוי.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז. אין שום ויכוח. מצוין.

אתי בנדלר:

הערה שלישית – המנגנון המוצע כאן להארכה נקבע משום-מה באישור הכנסת. יש מנגנונים שונים להארכת תוקף הוראות שעה שנקבעו בחקיקה. המנגנון שנקבע כאן הוא מנגנון שקצת דומה להצעת חוק "תורתם אמונתם", שאני חושבת שהוא המנגנון הפחות מוצלח אבל שם מדובר על הארכה של חטיבה בנושא מאוד שנוי במחלוקת, וחמש שנים הארכה כל פעם. אני חושבת שלקחת את המנגנון הזה – הוא קצת מסורבל לטעמי, מה גם שלגבי אותו חוק, ועדת הכנסת נדרשה לקבל הכרעה איך יבוצע אותו הליך עד שהכנסת תאשר את ההארכה, ולכן אני סבורה שהמנגנון הזה איננו מתאים.

אדוני, הוועדה צריכה להכריע להערכתי בין שתי אפשרויות. אם בכל זאת הוועדה סבורה שראוי שהנושא יובא להצבעה בפני מליאת הכנסת, צריך אולי לכתוב בדומה להסדר שיש - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

התיקון הקודם היה רק פה, בלי המליאה.

אתי בנדלר:

לא. התיקון הקודם היה חוק – חוק שעבר שלוש קריאות, וגם החוק הזה יעבור שלוש קריאות. הוא עבר קריאה ראשונה, הכנה בוועדת הכלכלה והצבעה בקריאה שנייה ושלישית. השאלה מה יקרה כשירצו להאריך לפי אותו חוק.

מנגנון אחד אפשרי – אם בכל זאת אדוני ירצה שהארכה נוספת תובא לאישור בפני הכנסת – הוא מנגנון שקיים באיזשהו חוק, חוק סדר הדין הפלילי, שאומר: הכנסת רשאית בהחלטה על-פי הצעה של ועדה להאריך את התוקף.

היו"ר אופיר אקוניס:

התשובה היא כן. אני כן רוצה.

אתי בנדלר:

שזה יגיע לפני המליאה?

היו"ר אופיר אקוניס:

ודאי.

אתי בנדלר:

כי יש לנו במקרים רבים, בצו באישור הוועדה, ואז זה לא מגיע למליאה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא. קודם כול בכנסת זה חייב להיות פה. השאלה אם להעביר את זה גם למליאה.

אתי בנדלר:

נכון. את ההארכה של חצי שנה ועוד חצי שנה מעבר להארכה הנוכחית. לא צריך?

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אין צורך.

אתי בנדלר:

או.קי. זה יהיה בצו באישור ועדת הכלכלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז.

חוה ראובני:

המנגנון הזה הוצע על-ידי משרד המשפטים.

אתי בנדלר:

בסדר, ואני מציעה משהו אחר. אני מכירה את המחלוקות האם מדובר בהסדר ראשוני או לא בהסדר ראשוני. אני חושבת שהמנגנון שנקבע לגבי הארכת תוקף של הוראות שעה בנושאים מאוד-מאוד קרדינליים, שיש לגביהם מחלוקת בציבור ולכן ראוי שזה יבוא בפני הכנסת, בעיקר כשמדובר בהארכות לתקופות ארוכות יותר, לא דומה הדבר למקרה שלפנינו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז היה לנו תיקון אחד ותיקון של שנים-עשר חודש.

אתי בנדלר:

אם ככה, במקום בצו באישור הכנסת, זה יהיה באישור ועדת הכלכלה של הכנסת; ובמקום סך כל תקופות ההארכה לא יעלה על שמונה-עשר חודשים, יבוא: לא יעלה על שנים-עשר חודשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר לביא, בבקשה.

צבי לביא:

כמי שמלווה את הפרויקט הזה מראשיתו, לכל אורכו, אני לא חושב שוועדת הכלכלה צריכה היום להתפשר אפילו על יום אחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אנחנו לא. אתה לא היית פה.

צבי לביא:

מה שקורה כאן – כל הפרויקט הזה מתפצל על פני שלושה גורמים שלא מדברים בראש אחד, וכאן מה שאני רואה, זה מתפצל בין המשרדים. לכל משרד יש את האינטרסים שלו.

הוועדה היא הגוף היחיד שיכול לעמוד כנגד כל הבלגאן הזה, מה שנקרא חלוקת האחריות הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

קודם כול, אתה צודק. אני שאלתי מה יקרה למשל – אנחנו עומדים על ה-7 באפריל 2011.

צבי לביא:

זה לא יהיה, אגיד לך למה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זהו, אז אמרה נציגת הזכיין שיכול להיות שלא. אתה צודק. אבל מה האלטרנטיבה? שאנחנו לא נאשר את זה, וזה עומד על ה-8 בספטמבר, אבל זה לא יקרה. הרי זה לא יקרה ב-8 בספטמבר.

צבי לביא:

אם אתה לא תאשר, תגיד שאתה לא זז – הם יתחילו לזוז. כאן הם כל פעם סומכים על רכות-הלב של הפוליטיקאים, שאפשר לסובב אותם.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה ביטוי יפה שיש לנו רכות-לב, זה טוב.

צבי לביא:

ואני רוצה כאן להזכיר עוד נקודה אחת. אם ב-7 באפריל הרכבת תהיה מוכנה, ישנה בעיה שהובטחה על-ידי הוועדה ליושב-ראש הוועדה לביקורת המדינה – לא בכנסת הקודמת אפילו, זבולון אורלב – נושא הביטחון.

נושא הביטחון לא הוסדר עד היום. יש שלושה-ארבעה קרונות שיכולים להיכנס אליהם בבת-אחת 120-100 אנשים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל זה חלק מהפיילוט, לא? אתם לא בודקים את זה?

צבי לביא:

לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל ההיבטים האלה לא נבדקים?

צבי לביא:

לא. אני אומר לך חד וחלק. הם הבטיחו לבדוק את זה, אף אחד עוד לא בא עם הפתרון. ופה הם יגידו בסוף- הרכבת נוסעת אבל יש פתאום בעיה של ביטחון, כפי שהיתה קודם בעיית הרמזורים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אולי לפי מה שאתה אומר, ואם זה לא נבדק עדיין, יכול להיות שזאת אחת הסיבות – אני מקווה לפחות שזאת אחת הסיבות שביקשו הארכה של הפיילוט.

צבי לביא:

הם לא יגידו לך, הם יספרו לך כל מיני סיפורים אחרים. אני רוצה להזכיר לכל האנשים פה את מסילת הרכבת לירושלים – מיפו לירושלים – יוסף נבון סלל בשנתיים בתקופת האימפריה העותומאנית, שלא היתה ידועה ביעילות הטכנולוגית או המינהלית שלה.

שנתיים ימים. זה הכול. שזה יהיה לכם קנה המידה להשוואה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

גיתית שיינין:

האם אפשר לענות על כך?

היו"ר אופיר אקוניס:

אין צורך. את יכולה לענות לו בנפרד. אני רוצה לאשר את הצעת החוק עם התיקונים, כולל קיצור הזמן – וזה הדבר העיקרי פה, מר לביא – שאנחנו מקצרים את הזמן משמונה-עשר חודשים לשנים-עשר חודשים, ובלאו הכי אנחנו מקווים שלא נידרש עוד לדיונים מהסוג הזה שבאה המדינה ומבקשת – בעצת הבוררים או לא בעצת הבוררים – עוד הארכה.

אל תבואו לפה יותר עם הארכות כאלה, ואני מקווה שה-7 באפריל 2011 – כפי שמופיע בהצעת החוק, מר לביא – הוא יהיה התאריך הסופי והאחרון, וגם אתה תוכל לנסוע בו עם ילדיך ונכדיך ואחרים, מפסגת זאב להר הרצל וחזרה.

אני מאשר את שני הסעיפים הללו, עם התיקונים שהכנסנו.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:10.