**הכנסת השבע עשרה נוסח לא מתו**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 94**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, ט"ו בחשוון התשס"ז (6 בנובמבר 2006), שעה 11:00**

**ס ד ר ה י ו ם**

**תקנות נתיבים מהירים (קביעת קטע דרך כנתיב מהיר), התשס"ו-2006**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**: משה כחלון – היו"ר

אלי גבאי

אבשלום וילן

דוד טל

יעקב כהן

**מוזמנים**: עו"ד מלי סיטון - יועצת משפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

קרן טרנר - רפרנטית תחבורה, משרד האוצר

אבינועם טלבי - מנכ"ל ארגון חברות ההסעה

אברהם פריד - יו"ר ארגון מוניות ארצי

ניצן יוצר - מנהל מינהלת הנתיב המהיר, חברת נתיבי איילון

ישי תבור - מפקח תעבורה ירושלים והדרום, משרד התחבורה

והבטיחות בדרכים

**ייעוץ משפטי**: אתי בנדלר

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמה וערכה**: אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

**תקנות נתיבים מהירים (קביעת קטע דרך כנתיב מהיר), התשס"ו-2006**

היו"ר משה כחלון:

אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום תקנות נתיבים מהירים (קביעת קטע דרך כנתיב מהיר), התשס"ו-2006.

שר התחבורה פנה אלי וביקש לאשר את התקנות. על-פי החוק שר התחבורה מוסמך לקבוע נתיב כנתיב מהיר, אבל אם הקביעה מתייחסת לנתיב קיים, היא טעונה אישור של ועדת הכלכלה, וכך הוא פעל. באותו מכתב בסוף נאמר ש"ההליך המכרזי לבחינת ההצעות להפעלת נתיבים מהירים, לרבות הנתיב נשוא פנייתי זו, מצוי בסיומו". יש לי בעיה עם זה ואני מבקש התייחסות של עורכת-הדין סיטון. אם הוא עדיין לא קיבל את אישור ועדת הכלכלה והמכרז על סף סיום, הייתי רוצה לשמוע ממך אם לא מתעוררת בעיה. אם ועדת הכלכלה לא תאשר את התקנות, יהיה צורך בביטול המכרז. אני חושב שהסדר היה צריך להיות הפוך, אלא אם תאמרי לנו דברים אחרים. לפי הסדר הוא היה צריך קודם לקבל את אישורנו ולאחר מכן לצאת למכרז. יכול היה להתחיל את הליכי המכרז, להתייחס לנושאים הטכניים, אבל לצאת במכרז רק לאחר אישורנו.

דוד טל:

שאלה לעורכת-הדין סיטון. מדוע צריך לקשור בין הזכיין בתל-אביב לזה העתידי בירושלים, בהנחה שהוועדה תאשר את התקנות.

מלי סיטון:

למעשה הפנייה של שר התחבורה ליושב-ראש ועדת הכלכלה נעשתה עוד בזמן כהונתו של השר היוצא. מר מאיר שטרית פנה בזמנו לוועדת הכלכלה בבקשה להניח את הנושא על סדר יומה. זה לא פוגם ולא מפריע להליכי המכרז, מכיוון שבתנאי המכרז יש תנאי שמתלה או מכפיף את המכרז לאישור של ועדת הכלכלה. מר ניצן יוצר יסביר ויפרט את המהות של הפרויקט וגם את ההתקדמות שלו ואת תנאי המכרז, ואז תבינו שזה הליך מאוד מאוד ארוך. אז תבינו שצריך היה לצאת לדרך מבחינת פרסום המכרז ולהתנות את בחירתו של הזוכה בהכרזה של שר התחבורה באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

ניצן יוצר:

תהליך המכרז התחיל לפני מעל לשנתיים ולוח הזמנים המקורי – שלב שבו אנחנו נמצאים עכשיו – היה אמור להתרחש עוד לפני שנבחר זוכה. כפי שאמרה עורכת-הדין סיטון, השר פנה לכנסת הקודמת, אבל הדברים התגלגלו כך שהשתבש לוח הזמנים ואנחנו מגיעים במועד יותר מאוחר מזה שהתכוונו להגיע. זה קרה כפי שקרה מכל מיני סיבות שקשורות בממשלה ובכנסת.

לשאלתו של חבר הכנסת טל, למה הנתיב לירושלים והנתיב לתל-אביב נמצאים יחד באותו מכרז. מערכת האגרה היא מערכת יקרה ומורכבת, כאשר עלות ההקמה שלה הוא משהו כמו שבעים מיליוני שקלים, והתפעול השנתי שלה הוא כמה מיליוני שקלים.

היו"ר משה כחלון:

זאת העלות של הנתיב?

ניצן יוצר:

לא, של מערכת האגרה. המוח של העניין הזה. כל מה שנמצא בכביש, ובעיקר מה שנמצא במרכז ההפעלה. מי שביקר במרכז ההפעלה של כביש 6, יכול להתרשם מהדבר הזה. זו מערכת אלקטרונית.

היו"ר משה כחלון:

זאת אותה מערכת?

ניצן יוצר:

זאת מערכת אפילו יותר מורכבת מהרבה בחינות, מפני שבעוד שבכביש 6 האגרה היא אגרה קבועה, בנתיבים המהירים האגרה היא אגרה דינאמית. כלומר, המערכת כל הזמן יודעת מה קורה בכביש, ועל-פי מה שמתרחש בזמן אמיתי היא עולה או יורדת.

דוד טל:

למה שלא נאמר שהזכיין שיזכה בתל-אביב יזכה בכל המקומות בארץ? אז השקעה של שבעים מיליון שקלים מתפרסת על פני הרבה מאוד נקודות והוא ירוויח יותר.

ניצן יוצר:

אילו היינו מנסים לעשות את ירושלים כפרויקט עצמאי, הוא היה יוצא בלתי כלכלי לחלוטין. התועלות שמפיק הפרויקט, שהן משמעותיות, הן לא מספיקות כדי לממן מערכת אגרה עצמאית ועל כן בעצם הפרויקט הזה נשען על ההשקעות שנעשו בתל-אביב, הוא מופעל מתוך אותה מערכת אגרה, על-ידי אותו מפעיל, על-ידי אותן תוכנות, ועל כן זה הפתרון היחידי שהוא ייתכן כלכלית.

אלי גבאי:

אתם רוצים להוסיף את נתיב האגרה הזה, אבל זה אומר שיתווסף נתיב לירושלים או שאנחנו מדברים על שני הנתיבים הקיימים?

בעלייה לירושלים קיים עומס גדול ומצפים שמדינת ישראל תוסיף עוד נתיב כדי להקל, אבל יוצא שאתם רוצים לקחת נתיב אחד משני הנתיבים הקיימים. זאת גזלה שהציבור לא יכול לעמוד בה. זה לא מתקבל על הדעת, זה לא הגיוני, וכל השומע צוחק. אני קראתי את הדברים ולא האמנתי לזה. אם תוסיפו עוד נתיב, יש לכם סיכוי לבוא לכאן. אם לא תוסיפו עוד נתיב, אני לא מאמין שמישהו ייתן את ידו לדבר כזה.

קח בחשבון שמשאית אחת נוסעת בנתיב הימני, כאשר הנתיב השמאלי הוא נתיב אגרה, ואז מה שיקרה הוא שייווצרו תורים ארוכים אחרי המשאית כי לא תהיה אפשרות לעקוף אותה.

מלי סיטון:

יש לזה פתרון תחבורתי.

אלי גבאי:

הכניסה לירושלים צריכה לזעוק לשמיים על הזמן שאנשים מבזבזים. למעשה עיר הבירה מנותקת ואנשים לא עולים אליה בגלל העומס בבקרים.

דוד טל:

למען הגילוי הנאות אני אומר שמר ניצן היה המ"פ שלי במלחמת יום כיפור, אבל לא אעשה לו הנחות בגלל זה. אמרה פה היועצת המשפטית, ואני חושב שהיא צודקת, שאם ועדת הכלכלה לא תאשר את נתיב התחבורה הציבורית, ייווצר מצב שחברה שהשקיעה שבעים מיליוני שקלים, היא בעצם השקיעה את הסכום הזה רק עבור תל-אביב.

ניצן יוצר:

אמרנו שתל-אביב חי ונושא את עצמו, אבל ירושלים לא יכול לשאת את עצמו ולכן הוא הוצמד לתל-אביב.

יעקב כהן:

אני חושב שאם מדברים על הכניסה לירושלים, הנחיצות היא גדולה. אנחנו מדברים על עורק תחבורה ראשי לבירת ישראל ואכן צריך לפתור את הבעיה. הפתרון חייב להיות ברור והוא להוסיף נתיב נוסף וחדש או מנהרות. בשנות ה-2000 לא יכולים להישאר באותם התנאים כפי שהיו עד עתה, אלא חייבים לשנותם.

ניצן יוצר:

400 מיליוני שקלים וכביש 9 מייצר כניסה נוספת לירושלים בעלת שני נתיבים. כל התוכנית של כביש 9 מלכתחילה תוכננה בצורה כזאת שהכניסה הזאת תוריד את העומס.

יעקב כהן:

חייב לבוא פתרון. אנחנו מבקשים פתרון לכניסה לירושלים. גם לנו חברי הכנסת, שמזעיקים אותנו לכאן ב-8:30 בבוקר, יש בעיה להיכנס לעיר. משאין פתרונות, אני חולק על חבר הכנסת גבאי, אנחנו חייבים למצוא פתרון. מי שמאוד ממהר, שיוכל להגיע במהירות וישלם עוד כמה אגורות, ואפילו שאין לזה הצדקה.

אלי גבאי:

אתה יוצר כביש לעניים וכביש לעשירים.

יעקב כהן:

צריך להיות כביש לכולם, אבל לעת עתה, צריכה להיות אפשרות אחרת. גם העני, אם הוא מאוד ממהר, הוא ישלם.

היו"ר משה כחלון:

אם התקנות לא יאושרו והמכרז יצטרך להשתנות, זה כרוך בעלויות כספיות? אם יהיו עלויות כספיות, כמה?

ניצן יוצר:

יהיו עלויות כספיות. ההסכם מאפשר למדינה לשנות את ההסכם, אבל היא צריכה לשלם עבור תוצאות המעשים שהיא עושה, מכיוון שהתחרות נעשתה על חבילה מסוימת.

היו"ר משה כחלון:

יש לך סדר גודל של העלויות?

ניצן יוצר:

אני לא רוצה לתת מספר בשליפה. מיליונים, ואני לא יודע כרגע לומר כמה מיליונים. תרשו לי להסביר את הפרויקט, ואולי השאלות האלה יהיו מיותרות.

הפרויקט נולד מתוך ראייה של בעיות התחבורה בכניסה לירושלים. אנחנו לא הולכים לפרויקט הזה משום שאנחנו חושבים שהמצב טוב אלא משום שאנחנו חושבים שהמצב רע, כפי שאתם חווים באופן אישי כל פעם שאתם מגיעים לירושלים. בעוד שנה בערך קיבולת הכניסה לירושלים עומדת להיות יותר ממוכפלת. היום נכנסים לירושלים בכביש מספר 1 באמצעות בין שניים לשלושה נתיבים מנוהלי רמזור, כאלה שלא זורמים כל הזמן אלא רק כאשר יש אור ירוק. בעוד שנה ייפתח כביש 9, היכן שאתם רואים שמתבצעות עבודות, קילומטר וחצי לפני גינות סחרוב.

היו"ר משה כחלון:

איפה יהיה צוואר הבקבוק?

קריאה:

לפי הסימולציות לא יהיה צוואר בקבוק.

ניצן יוצר:

המצב מאוד ישתפר מפני שעל השניים וחצי נתיבים שעובדים רק חלק מהזמן, יתווספו עוד שני נתיבים מלאים שעובדים כל הזמן. זאת אומרת, סך הכול הקיבולת העומדת לרשות נהגים המגיעים מכיוון כביש 1 ומנסים להיכנס לירושלים, יותר מתוכפל. זה ישנה באופן אסטרטגי את המצב בכניסה.

אף על פי כן ירושלים מתאפיינת יותר מערים אחרות במדינה בשימוש בתחבורה ציבורית. שיעור האוטובוסים שנכנסים לירושלים בשעות השיא בבוקר יותר גדול מאשר אלה שנכנסים למשל לתל-אביב. התכלית העיקרית של הפרויקט הזה היא לשפר את רמת השירות של האוטובוסים האלה. שיעורם בתוך מספר כלי הרכב הוא פחות מחמישה אחוזים, אבל הם מובילים כמחצית מהאנשים שנכנסים לעיר.

התקנות שעוסקות בפטורים יונחו על שולחנכם בקרוב, כך שאני מציע שבזה נדון לאחר מכן.

לוקחים את הנתיב השמאלי ביותר, רק לאחר שייפתח כביש 9, ומייעדים אותו לתחבורה ציבורית ולאוטובוסים מכל סוג שהוא, גם אם הם לא תחבורה ציבורית אלא הם אוטובוסים פרטיים. כל האוטובוסים ומוניות השירות ישתמשו בנתיב הזה חינם.

עודף הקיבולת – ויהיה עודף של קיבולת בנתיב הזה – עומד לרשות כלי רכב אחרים בתשלום.

באופן כזה כולם נהנים מההסדר. בוודאי תחבורה ציבורית נהנית מרמת שירות יותר טובה, אלה שמשלמים נהנים מרמת שירות יותר טובה, ואלה שלא משלמים נהנים מזה שאחרים נפרדים מהם ונוסעים בנתיב האחר. איך שאתם לא מסתכלים על זה, המצב כולו משתפר.

אלי גבאי:

אני מבין שכביש האגרה הוא רק מהמחלף של כביש 9.

ניצן יוצר:

כן. קילומטר וחצי.

אלי גבאי:

עד גינות סחרוב. לא היה מן הראוי שתכין איזו מצגת כדי שנוכל לראות את הדברים? היה רצוי שנדע מה הקיבולת ואיך מתחלקת התחבורה. מן הראוי שמשרד התחבורה כשהוא בא לוועדת הכלכלה, יכין יותר נתונים כמו כמה תעלה האגרה, איך יהיו שם המחלפים וכולי. כשהביאו אלינו את כביש 9, קיבלנו נתונים. ההצעה הזאת שהבאתם לכאן, אין בה הרבה כדי להסביר לנו, לשכנע אותנו והיא העלובה שבעלובים. ככה אתם מכינים שיעורי בית כשאתם באים לוועדת הכלכלה? יכולתם להכין מצגת עם הפרטים השונים.

היו"ר משה כחלון:

תראה לי מאיפה מתחיל כביש 9.

ניצן יוצר:

אתם יכולים להפוך את הדף שיש לכם.

אלי גבאי:

אף אחד לא מבין את הטבלה שהבאתם.

קריאה:

הטבלה לא רלוונטית.

היו"ר משה כחלון:

תסביר לי איפה מתחיל ואיפה מסתיים הכביש, והיכן הוא יעבור.

ישי תבור:

כביש 9 מתחיל אחרי סיבוב מוצא וניתן לראות את העבודות הנעשות במקום. הכביש הזה יורד לכיוון עמק הארזים ומתחבר לכביש גולדה שמחבר לאזור רמות. הכביש יורד למטה, צפונה, יתחבר לכביש גולדה ומיד שם לדרך בגין. יש שם מחלף גדול מאוד, שאת רובו כבר רואים היום, ושם ציבור הנוסעים יוכל להתפזר או לצפון ירושלים או לדרום ירושלים, או למרכז ירושלים – לדוגמה, לכנסת – דרך כביש בגין.

אתי בנדלר:

איך תמנעו יצירת פקק בקטע הזה של כביש בגין וכביש בגין צפון?

אלי גבאי:

אתה חושב שירדו למחלף גולדה כדי להגיע לכביש בגין?

ישי תבור:

בוודאי שכן.

אלי גבאי:

לא. לא ירדו.

ישי תבור:

נפחי התנועה בכביש בגין עמוסים מדי פעם.

אלי גבאי:

אתה רוצה לומר שירדו לרמות ואחר-כך יחזרו?

ישי תבור:

כן, מכיוון שכביש בגין הוא כביש מאוד נוח לנסיעה.

אלי גבאי:

אתה ראית את הפקקים שנוצרים בבוקר?

ישי תבור:

כן, גם אני עולה בדרך הזאת.

אלי גבאי:

בן-אדם צריך להחליט איפה הוא רוצה בבוקר להיתקע, או פה או פה.

ישי תבור:

אם תרשו לי, אני אסביר לכם. חלק מהפקק בכביש בגין, כמו שאתם יודעים, זה בגלל שיש הרבה רכבים שבאים מצפון ירושלים ועולים בכביש בגין לכיוון היציאה מירושלים. תשימי לב, כשאת נוסעת, את רואה את הפנייה ימינה. הפקק הזה ייעלם או יפחת באופן דרסטי מכיוון שגם היוצאים מירושלים יוכלו להשתמש בכביש 9.

כשאתה מגיע היום לירושלים, חלק מהציבור רוצה צפונה. הוא עולה את כל כביש מספר 1, עובר את גינות סחרוב ובצומת גבעת שאול פונה שמאלה לכיוון דרך בגין. התנועה הזאת נכנסת לכביש 9. כשנכנסים היום לגבעת שאול, יש שני נתיבים ישר ושניים שמאלה. בעתיד, בגלל שנפחי התנועה ירדו כי הם עוברים לכביש 9, בצומת הזו יהיו לי שלושה נתיבים ישר, ולכן כל העומס ירד באופן דרסטי, גם בבגין לכיוון דרום וגם בבגין לכיוון צפון. לכן כל המערך הזה משתלב יחד עם המדיניות שכולנו מעודדים אותה, וזו מדיניות הממשלה, להשתמש בתחבורה הציבורית. כמו שניצן אומר, נוסעים רבים מגיעים בתחבורה הציבורית, הקווים 400 ו-402 מבני-ברק מכילה כמות אדירה של נוסעים שמגיעה כל בוקר לירושלים, ויש עוד הרבה מאוד קווים לירושלים, ולכן כשמסתכלים על כל המערך, אמורה להיות הקלה מאוד משמעותית במערך הכניסה לעיר. אני אומר שלטווח ארוך אנחנו מתכננים עוד הרבה שיפורים בכבישים, אבל זה כבר קשור לנושא אחר.

אלי גבאי:

מתי אמור להיפתח כביש 9? לפי הנתונים שיש לי, הוא אמור להיפתח ביום ירושלים בשנה הבאה.

ישי תבור:

אנחנו עושים מאמצים מאוד גדולים להקדים את יום הפתיחה. עבודות הגישור במחלף 9, שזה צוואר הבקבוק בעבודות, הן עבודות מאוד מורכבות ומאוד מסובכות. כמו שאתם רואים, אנחנו עושים אותן לאט כדי לא לגרום לפגיעה בעמק הארזים ובסביבה.

לאה ורון:

את כביש מספר 9 בונה חברת מוריה?

ישי תבור:

כן, חברת מוריה.

אלי גבאי:

לפני זמן מה ישבתי עם מנכ"ל חברת מוריה ועברתי על כל המהלכים. מאחר שראיתי שם מצגת יפה, אמרתי שהיה ראוי שגם אתם תבואו עם מצגת כדי שנוכל לראות את מכלול הדברים, את נתיב התחבורה, את הפיזור ואת ההקלה בעומס התחבורה. האם יש סיכוי שאתם פותחים מסלול אחד בכביש 9 כדי לא לחכות ששני הנתיבים יפעלו, או שתפתחו את שני הנתיבים ביחד? מה התוכנית שלכם?

ישי תבור:

התוכנית היא לסלול את המסלול המהיר רק אחרי פתיחת כביש 9 כולו.

אלי גבאי:

האם בכביש 9 ייפתחו שני המסלולים בו-זמנית או שבינתיים תפתחו מסלול אחד?

ישי תבור:

יתכן שיהיה פער ואנחנו ננסה לפתוח קודם את הפער של הכניסה.

יעקב כהן:

יש עוד אלטרנטיבות לכביש 9?

ישי תבור:

לטווח היותר רחוק יהיו עוד כבישים. היום בוועדה לתשתיות לאומיות נמצא כביש 16 שמחבר בין סיבוב מוצא למגרשי האימונים של בית"ר באזור בית-חולים שערי צדק. לא מדובר בטווח של השנים הקרובות.

אברהם פריד:

אדוני היושב-ראש, אותי לא מטריד הקטע הטכני. אני סמוך ובטוח שימצאו לו פתרון. המגמה של המדינה היא לעודד לנסוע בתחבורה הציבורית, אבל כאשר קובעים איזשהו נתיב, פתאום מגדירים מה זו תחבורה ציבורית, ואומרים שאוטובוס הוא תחבורה ציבורית, מונית שירות היא תחבורה ציבורית, אבל מונית היא לא בגדר תחבורה ציבורית. אני מבקש לקבל הגדרה מדויקת יותר לגבי המוניות.

בארץ יש עשרים אלף מוניות כאשר בירושלים בלבד פועליות אלף מוניות. בכל הארץ יש 2,400 מוניות שירות. אם פותחים את המסלול לתחבורה ציבורית, הרי לא כולם עולים לירושלים, למה לא לאפשר למוניות להשתמש באותו נתיב?

מלי סיטון:

הסוגיה הזאת לא מוצאת את ביטויה בתקנות שאנחנו מבקשים עכשיו לאשר, אלא היא סדורה ומעוגנת בתקנות שיוגשו לוועדה, אני מניחה, עד סוף החודש הזה, תקנות שיעסקו בכלל בנתיבים המהירים ובין היתר גם באגרות וגם בהבחנות בין כלי הרכב, והן מכוחו של חוק נתיבים מהירים.

אברהם פריד:

אני מקווה שיימצא לזה פתרון.

היו"ר משה כחלון:

מר ניצן יוצר ציין זאת בדבריו.

אבינועם טלבי:

אני מייצג את האוטובוסים שנקראים "הפרטיים". אלה אוטובוסים ציבוריים לכל דבר שמבצעים הסעות מיוחדות כמו טיולים, הסעות עובדים, הסעות תלמידים וכולי. שיהיה ברור שמדובר בהסעה ציבורית כי המושג הסעה ציבורית בטעות מכוון לקווי שירות של "אגד" וזה ממש לא כך. הסעה ציבורית כוללת את כל האוטובוסים הציבוריים שמסיעים תלמידים, עובדים, טיולים וכדומה, שזה גם הסעות המוניות. כמובן שזה אמור גם לגבי אוטובוסים זעירים.

היו"ר משה כחלון:

הדברים האלה יידונו בדיון שיתקיים על נושא האגרות וכמובן תינתן לכם האפשרות להשתתף גם בדיון הזה.

לדיון הבא אני מבקש להציג לפני הוועדה נתונים מפורטים לגבי המצב של התכנון והביצוע, ולתת את המצב המדויק עם מועדים, הערכה של גודש התנועה והשיקולים בגביית האגרה.

מלי סיטון:

אתה מתכוון לדיון בתקנות העיקריות?

היו"ר משה כחלון:

הדיונים בתקנות הבאות. אני רוצה לצפות פני עתיד. אני רוצה לראות על מה מדברות התקנות, לפני שאנחנו מאשרים את התקנות הללו.

מלי סיטון:

ההכרזה היא הכרזה שנדרשת לנו באמת בדחיפות לצורך ההליך המכרזי. בתקנות העיקריות מוסדרת המהות עצמה של מה קורה באותו נתיב מהיר, אופי האגרה, מה המשמעויות של נתיב מהיר. אלה שתי מערכות שונות.

היו"ר משה כחלון:

לטעמי אחד קשור בשני ואני חושב שחברי הוועדה צריכים לדעת ממי אתם גובים אגרה, איך אתם גובים את האגרה, האם יש פה באמת מסלול שמקצר ומסייע או סתם איזה עסק מסחרי.

אלי גבאי:

לא קיבלנו תשובה האם מצומת כביש 9 יורחב הכביש עד גינות סחרוב.

ניצן יוצר:

הזכיין זכה במכרז ונכנס להשקעות במערכת הזאת.

היו"ר משה כחלון:

יכול להיות שהתשובות שנקבל ממך ייתרו את השאלות.

ניצן יוצר:

אנחנו ערוכים להשיב על השאלות שנשאלו.

היו"ר משה כחלון:

אני רוצה לקבל מסמכים שאוכל לקרוא לגבי כל התחזיות שלכם ולגבי האגרות הבאות. אני רוצה לדעת כמה אתם רוצים לגבות, האם אתם באמת רוצים לקחת מהאזרח את הנתיב שיש לו לעלות לירושלים ולגבות ממנו 20-30 שקלים ולהפוך את זה לעסק מסחרי, או שאתם באמת רוצים לעזור לעשרות אלפי אנשים ביום להגיע מהר לירושלים באמצעות התחבורה הציבורית.

ניצן יוצר:

הדחייה הזו גורמת לעצירת המכרז. אנחנו ערוכים להשיב כבר עכשיו על כל מה שאתם רוצים לדעת.

היו"ר משה כחלון:

אנחנו כבר נכנסים לדיון בנושא הבא. נכון שמצאנו לנכון להביא את זה היום אבל בסך הכול לא לפני זמן רב הגיע המכתב של שר התחבורה. כאשר אתם ממהרים בנושא מסוים, אתם יודעים לעשות את זה טוב. אנחנו לא נעצור את הפרויקט ולא נסרבל אותו, אבל גם לא נהפוך לחותמת גומי ולא יהיה מצב שאתה תדבר ואנחנו נגיד אמן. אם הוועדה מבקשת נתונים, אני חושב שאתה צריך לכבד את זה. אני לא מדבר על נתונים שיימסרו בעל-פה, בטח לא בהיקפים האלה ובטח לא בסדרי הגודל האלה. אתה תספר לי עכשיו משהו ותגיד שאתה התכוונת לדבר השני – ואני לא מדבר עליך אישית – תופעה שנתקלנו בה פעמים רבות.

אני חושב שהנושא הזה הוא נושא כבד, נושא חשוב, כי לוקחים פה פיסת קרקע מאוד חשובה, הופכים אותה למשהו מסחרי - כאשר זאת זכותו האלמנטארית של הציבור לנוע ממקום למקום - והופכים את אפשרות הנסיעה בה לנסיעה בתשלום. לכן אני מבקש לקבל לדיון הבא את כל הנתונים שביקשתי.

אלי גבאי:

אדוני היושב-ראש, לדעתי אם לא תובא לנו הצעה להוסיף נתיב נוסף, אין מקום לעשות נתיב באגרה. אני אומר לכם שאני אגייס את חברי הוועדה ואפיל את ההצעה הזאת. בלי מסלול נוסף, לא יהיה נתיב באגרה.

ניצן יוצר:

האם אדוני מעדיף שהאוטובוסים יעמדו בתור יחד עם כולם?

אלי גבאי:

קודם כל תוסיף מסלול נוסף. אני אומר לך שלא ניתן יד לדבר כזה. תציעו הצעה למסלול נוסף.

היו"ר משה כחלון:

תודה רבה. הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:45**