**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 166**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**יום שני, י' בשבט התש"ע (25 בינואר 2010), שעה 12:30**

**סדר היום:**

סקירת מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים על פרויקטים בתחום התחבורה

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

אלי אפללו

ישראל חסון

חנא סוייד

חמד עמאר

עמיר פרץ

**מוזמנים**:

יעקב גנות - המנהל הכללי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

גלעד תירם - תשתיות ותיאום, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

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

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

גונן סער - החברה הלאומית לדרכים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עפרה ברכה - יועצת בכירה למנכ"ל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

אודי אדירי - רכז תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

אשר דולב - רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

ערן כהן - רפרנט תחבורה באגף התקציבים, משרד האוצר

שי יפתח - מנכ"ל כספים, מע"צ-החברה הלאומית לדרכים

ירון רביד - מנהל אגף תיאום ובקרה, רכבת ישראל

דוד אלחיאני - ראש מועצת בקעת הירדן

יורם קרין - ראש מועצת עמק המעיינות

סמי ברלב - ראש מועצת קצרין

עפר בן אליעזר - ראש מועצה מקומית רמת ישי

אריה רפפורט - מהנדס העירייה, עיריית קרית שמונה

יאיר מעיין - מנכ"ל העירייה, עיריית ירושלים

דוד ביתן - גן ראש העיר ראשון לציון, עיריית ראשון לציון

אילן גרודסקי - מנהל תחום טכנולוגיה אור ירוק, ארגונים למאבק בתאונות דרכים

אורי לנג - חברת ביתן ספארק חלקי חילוף

**מנהלת הוועדה:** לאה ורון

**ייעוץ משפטי:** אתי בנדלר

**רשמה וערכה:** סמדר לביא – חבר המתרגמים בע"מ

**סקירת מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים על פרויקטים בתחום התחבורה**

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו שמחים לארח את המנהל הכללי של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מר יעקב גנות. אני ביקשתי לקיים את הישיבה הזאת, את סקירתך בעצם, אדוני המנהל הכללי, כידוע לך אני מסייר רבות ברחבי הארץ ובין היתר לפעמים עם שר התחבורה ואיתך, ואי אפשר שלא לבוא ולומר שמתקיימת תנופה גדולה בתחום התחבורה, בתחום התשתיות התחבורתיות, רואים את המחלפים, רואים את הכבישים, רואים לפחות את התכנית.

יש פה מישהו מהאוצר?

לאה ורון:

משרד האוצר הוזמנו ונרשמו שלושה נציגים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי הם בטעות הלכו לחדר הקבוע שלנו למעלה ולא יודעים שהם חייבים להיות פה כי אנחנו מוצאים את עצמנו באיזה סוג של אבסורד, כבוד המנהל הכללי, שבמדינה, ממשלה נבחרת מחליטה על מדיניות בתחום מסילות הברזל ופקידות האוצר מוציאה הודעות לעיתונות שמכריזים מלחמה על תכנית ראש הממשלה ושר התחבורה בתחום המסילות. זה דבר שלא מתקבל על הדעת בשום צורה. הם יכולים להביע את עמדתם, יכולים לבוא ולומר שבראייתם אין היתכנות כלכלית כפי שהם קוראים לזה, לסלול מסילות ברזל לפריפריה.אנחנו לא במדינת פקידוטיסטן, אנחנו במדינה שבה הממשלה מושלת, הכנסת מחוקקת והפקידות יכולה לבוא ולומר את עמדתה ובסופו של דבר נקבעת מדיניות במליאת הממשלה, או במליאת הכנסת. הדבר הזה הוא פשוט בלתי מתקבל על הדעת.

אני מבקש ממנהלת הוועדה לראות איפה נמצאים נציגי האוצר כדי לשמוע---

עמיר פרץ:

הם נלחמו גם בכיפת ברזל.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון.

עמיר פרץ:

נקווה שגורל מסילות הברזל יהיה כגורלה, ואז המצב שלך יהיה טוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז כיפת הברזל שאתה החלטת, שר הביטחון לשעבר---

עמיר פרץ:

גם שם הם נלחמו.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם נלחמים בהכל. זאת זכותם, אולי אפילו חובתם להביע את עמדתם המקצועית, אבל בסופו של דבר, אחרי שהם מקבלים החלטה על מדיניות, הם צריכים לבצע את המדיניות ומי שלא יכול לבצע מדיניות כלשהי, יכול להתפטר. אף אחד לא מחייב מישהו להיות בתפקיד עד אין קץ. זה דבר שאני אומר אותו, אפרופו הידיעה המדהימה, חבר הכנסת פרץ וחבר הכנסת עמאר, שאני קראתי, שהם מכריזים מלחמה על תכנית הרכבות. בוודאי נשמע, אדוני המנהל הכללי, את התכנית שלכם לפרויקטים מרכזיים בתכנית הפיתוח של רכבת ישראל, זו החלטה חברתית. אתה למשל תושב שדרות, אני לא מוצא סיבה אחת למה מדינת ישראל לדורותיה לא חיברה את שדרות למסילת ברזל. אגב, בעיקר אחרי שאשקלון חוברה, מרחק של פחות מעשרה קילומטרים. אגב, משם לנתיבות, משם לאופקים ומשם לבאר שבע, וגם בקווים הצפוניים, מדוע לבית שאן אין מסילת ברזל, למה היא לא נסללה בשנות ה-60. זאת שאלה.

אבל אנחנו לא בוועדת חקירה פרלמנטרית, אנחנו רוצים לדעת, אדוני המנהל הכללי, שהמסילה תיסלל וייסעו עליהן רכבות מחיפה, דרך עפולה, עד בית שאן, ולמעלה אחר כך גם לטבריה ועוד יותר למעלה, לקרית שמונה. אז אנחנו נשמע גם בתחום מסילות הברזל, גם בתחום סלילת כבישים 531, 541, ננסה למצוא את סטטוס פינוי שדה התעופה בהרצליה שדיברנו עליו, הנתיב המהיר בכניסה לתל אביב, פרויקט הרכבת הקלה בתל אביב ובירושלים.

אני אבקש את המנהל הכללי של משרד התחבורה להתחיל בסקירתו ואנחנו, חברי הכנסת ולכל מי מהאורחים יש הערות או שאלות כלשהן, אבקש לרכז אחרי הסקירה ואז נעלה את הדברים.

יעקב גנות:

קודם כל תודה רבה על ההזמנה. אנחנו נשתדל בשעה הקרובה להציג פרויקטים בתחום התשתיות, רכבת, כבישים, על ידי סגן מנהל כללי של משרד התחבורה שייתן סקירה לגבי כבישים, פרויקטים תשתיתיים, שלמעשה משמשים כבסיס לתכניות ראש הממשלה לפיתוח ולקירוב הפריפריה למרכז.

בהמשך נציגי רכבת ישראל יציגו את הפרויקטים שבתכנון ובביצוע, עם כל אותם החסמים, אם קיימים. אנחנו לא נסתיר שום דבר.

בראשית דבריי אני מבקש בכל זאת לשמור על אנשי משרד האוצר, אין לי ספק שאנשי משרד האוצר לאחר קבלת ההחלטה, שעוד טרם התקבלה, ברגע שההחלטה תתקבל, הם יוציאו לפועל, כפי שזה נדרש, כי ככל פקיד ממשלתי, זכותם וחובתם להציג את עמדתם, להילחם על עמדתם, ברגע שההחלטה תיפול, ואני מקווה שבימים הקרובים ראש הממשלה וממשלת ישראל יקבלו את ההחלטה, הם יתיישרו ויוציאו לפועל את ההחלטה כלשונה. אני מדגיש, כלשונה. אני מכיר את אנשי משרד האוצר, אני לא מעלה על דעתי ואין לי ספק שיחד עם אנשי משרד התחבורה אנחנו נוציא לפועל את ההחלטה. הנושא לא לדיון ולמרות שלא דיברתי איתם, אני מכיר אותם, אין ויכוח שכך זה יהיה. אני מדבר מניסיון של 15 שנות עבודה משותפת וצמודה עם אנשי אגף התקציבים. אני עכשיו מייצג במיוחד את אנשי אגף התקציבים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אל תיקח, אדוני המנהל הכללי של משרד התחבורה, את אגף התקציבים, יש לנו כבוד גדול לאגף התקציבים, אבל אני אומר, שוב, אני אחזור, בלי לפגוע באיש, חלילה, ההחלטה על מדיניות כבר נפלה. אתה אומר שעוד כמה ימים תתקבל החלטה---

יעקב גנות:

על ביצוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

על הביצוע, ואני אומר שהמדיניות כבר נקבעה, אין עליה שאלה. אין סימן שאלה, יש סימן קריאה וסימן הקריאה אומר שמרשתים את ישראל במסילות ברזל וגם את תושבי בית שאן או לתושבי נתיבות ושדרות מגיעה מסילת ברזל. אני לא מבין מה השיקול פה. אומרים אנשי האוצר, מתדרכים את העיתונות הכלכלית שלקו בין דימונה לבאר שבע, אין היתכנות כלכלית. זה לא מעניין, יש לו היתכנות חברתית, ואם 80 איש נוסעים בקו הזה כל יום זה דבר שהוא מאוד חשוב. אתה רוצה לקרב את הפריפריה למרכז? אתה יכול לדבר שנים, אתה יכול לעשות ימי עיון למה הפריפריה לא התקרבה ואיך מחברים את המרכז לפריפריה, לעשות, לא לדבר. עכשיו, אם יש לאוצר מדיניות אחרת, בסדר. אני אמרתי. נשמע אותם גם, הם הגיעו בסופו של דבר לדיון. אני מהמר מה תהיה ההחלטה. אני לא יודע מתי הדיון הקובע שלכם, אני מכיר היטב את שר התחבורה ואני מכיר היטב את ראש הממשלה, מכיר את גישתם בנושא מסילות הברזל וגם את גישתך, המנהל הכללי, אני פשוט מציע, כפי שהצעתי קודם לכן, אפשר לשמוע את העמדה, זה בסדר, אפילו חובה לשמוע את העמדה, ובסופו של דבר להביא אותה לביצוע.

מכיוון שאנחנו לא הולכים מכאן לשום מקום, אנחנו גם נעקוב אחרי הביצוע. זה גם התפקיד שלנו. אני כבר ביקשתי ממנהלת העבודה לקבוע לנו יום שלם ברכבת ישראל, לראות איך קורים הדברים בשטח. היינו כבר פעם בתחילת הקדנציה של הוועדה הזאת בתוואי מכיוון דרום וראינו חלק מהדברים מתבצעים. הפעם אנחנו נלך בתוואי לכיוון צפון ואנחנו נבדוק שהדברים מתבצעים. לא יעלה על הדעת שכאשר ההחלטה תיפול הביצוע לא יתחיל מיד.

אגב, המנהל הכללי, זה פיגור של עשרות שנים. זה הדבר. אני לא יודע מה היתה מדיניות משרד התחבורה בשנים קודמות, אבל אני אומר לך שמאז שהרכבות החלו להתפתח במדינת ישראל רואים שינויים רבים מאוד, וגם כביש 6. יש עוד הרבה דברים שמחברים את הפריפריה למרכז. צריך להפסיק לדבר על חיבור הפריפריה למרכז וצריך לעשות ולכן אנחנו פה.

יעקב גנות:

אדוני, זה התפקיד שלנו ואנחנו נעשה את הכל להוציא לפועל את מדיניות ממשלת ישראל. עוד פעם, אני משאיר את המלאכה לאנשי משרד האוצר, אבל בהיכרותי אותם, אין לי ספק שברגע שההחלטה תיפול פורמלית, ראש הממשלה יאשר---

עמיר פרץ:

נראה לי שהם לא ישברו לך את המלה, אחרי ששיבחת אותם כל כך הרבה.

יעקב גנות:

אני מבקש ממר זוכמן להציג את הפרויקטים שכרגע הם בתכנון, בביצוע ואם ישנם חסמים, אני אתייחס בהמשך.

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז, וגם אנחנו יודעים על כמה דברים שהם לא בביצוע, הם בסוג של מחלוקת ואנחנו נרצה לשמוע את הדברים. בבקשה, מר זוכמן.

יצחק זוכמן:

ראשית, אנחנו לא באנו עם כל הפרויקטים של משרד התחבורה והם רבים. אני אדבר על פרויקטים של כבישים בין עירוניים, כבישים עירוניים ומערכות תחבורה ציבורית הסעת המונים, ואני אדבר גם על הפרויקטים בשיתוף המגזר הפרטי, שיש בעיות איתם. הפרויקט הראשון הוא כביש עוקף קריות---

היו"ר אופיר אקוניס:

תסביר לנו רק, זה סדר חשיבות שאתם רואים כמדיניות, סדר ביצוע, סדר תקציבי, מה סדר הדברים?

יצחק זוכמן:

סדר גודל. לקחנו רק פרויקטים גדולים ולא התמקדנו באוסף של פרויקטים קטנים וגם לקחנו דוגמאות של פרויקטים שיחסית יש איתם בעיות, כי הפרויקטים שמתנהלים כראוי לא ראינו צורך להעלות אותם כאן.

כביש עוקף קריות אמור להיות כביש מזרחית לרחוב ההסתדרות בחיפה, שזה הכביש שהולך מהצ'ק פוסט לכיוון עכו. מדובר על כביש עוקף לקריות ומתחבר באזור הצ'ק פוסט, הולך בצד מזרח. מכיוון שאין מפה, אז אני מנסה לתאר. בין קרית אתא לקרית ביאליק והוא מתחבר חזרה לכביש 4 באזור עין המפרץ. מדובר על כביש שבקטע הדרומי שלו הוא יהיה דו מסלולי, עם שלושה נתיבים בכיוון ובקטע הצפוני, שם יש פחות תנועה, עם שני נתיבים לכיוון. אורך 14 קילומטר והוא כולל 15 גשרים, יש לו קו-מחלפים, זה כביש ממוחלף לחלוטין, ללא רמזורים. אומדן עלות - 1.9 מיליארד שקלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה מעמדה של התכנית?

יצחק זוכמן:

הפרויקט מבוצע על ידי החברה הלאומית לדרכים-מע"צ. מכרז יצא, יש זכיין. אנחנו בבעיה רק מול עיריית קרית ביאליק שהקטע הצפוני עובר דרכה, יהיה על זה דיון בימים הקרובים אצל המנהל הכללי של המשרד, הם דורשים תוספות לפרויקט ומערימים קשיים בביצוע. בכל מקרה, אין בעיות עם הקטע הדרומי והוא יוצא לביצוע בזמן הקרוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי תחילת ביצוע?

יצחק זוכמן:

בימים הקרובים. הפרויקט מבוצע בשיטת דיזיין-בילד. בשיטת דיזיין-בילד הזכיין קודם מתכנן ואחר כך מבצע. התכנון החל, ברגע שהוא יסיים, זה ייקח עוד מספר חודשים, ואז יראו טרקטורים בשטח. זמן ביצוע כשלוש וחצי שנים.

יוליה שמטוב:

אבל לא תמיד קודם מתכננים, אחרי זה מבצעים? לא הבנתי מה זה הדיזיין-בילד הזה.

יצחק זוכמן:

יש שיטה שהמדינה או החברה שמבצעת את הפרויקט מטעם המדינה משלימה תכנון ורק אז יוצאים למכרזים. יש שיטה שנוקטים בה בשנים האחרונות, שנראית לנו יותר טובה, יותר זולה ויותר אמינה שנקראת דיזיין-בילד. החברה, במקרה הזה החברה הלאומית לדרכים, עושה רק תכנון ראשוני ועם זה יוצאים למכרז, ואז החברה הזוכה עושה את התכנון המפורט, כך שהוא מתאים לאופי החברה ואחר כך היא יוצאת לביצוע. את התכנון המפורט החברה הלאומית מאשרת לה לפני שמתחיל הביצוע.

היו"ר אופיר אקוניס:

לפי החישוב שלי ביוני 2013 אנחנו ניסע עליו.

יצחק זוכמן:

בעזרת ה'.

היו"ר אופיר אקוניס:

הכל בעזרת ה', אני מסכים.

יצחק זוכמן:

כביש 79 הוא כביש קיים שהולך מאזור צפון קרית מוצקין, מכביש 4 מזרחה, עד נצרת.

עמיר פרץ:

כל הפרויקטים שאתה מדווח עליהם עכשיו אלה פרויקטים מתוקצבים?

יצחק זוכמן:

מה שאני מדבר אלה פרויקטים מתוקצבים, ובכל פרויקט אני אסביר באיזה שלב ביצועי הוא. השיטה שאנחנו עובדים היום עם משרד האוצר שכל פרויקט שיוצא לביצוע מתוקצב בהרשאה להתחייב למלוא עלות הפרויקט, והתקציב המזומן נפרש לפי שנים לפי קצב הביצוע שאנחנו חוזים. אין לנו בעיות---

עמיר פרץ:

כלומר אין לך שום השתתפות תקציבית אחרת, אין השתתפות עיריות, מוסדות וכיוצא בזה. הכל מלא?

יצחק זוכמן:

בפרויקטים שעושה החברה הלאומית לדרכים התקצוב הוא מלא. בפרויקטים עירוניים, שאני עוד מעט אגיע אליהם, יש גם מאטצ'ינג של הרשות המקומית. פה מלא.

עמיר פרץ:

כלומר הכביש הממוחלף, מושג יפה, 'הממוחלף', מלא.

יצחק זוכמן:

הכל מלא.

כביש 79 בביצוע בין מחלף סומך למחלף המוביל. דבר ראשון, הפרויקט כולל מחלוף של שני הצמתים שהזכרתי את שמם---

היו"ר אופיר אקוניס:

מה קורה בצומת המוביל? מתקיימות שם עבודות די נמרצות, כל פעם שאני עובר שם אני רואה את העבודה. כרגע הוא קצת מסובך עם הכיכר הזו, שלא ברור לך לאן אתה צריך לנסוע שם, אבל מתי המחלף של המוביל מסתיים?

יצחק זוכמן:

עוד שנתיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

עוד שנתיים?!

יצחק זוכמן:

זה פרויקט מסובך. השלב שאתה רואה כרגע בשטח הוא עבודה זמנית, כולל העתקת תשתיות. היה במקום הזה עתיקות, קו חשמל---

היו"ר אופיר אקוניס:

מה הוכיחו העתיקות? הוכיחו שעמנו היה שם לפני 3,000 שנה?

יצחק זוכמן:

זה לא חשוב, כל עוד---

היו"ר אופיר אקוניס:

זה חשוב.

יעקב גנות:

אתה צודק, אלה חסמים ואלו מעכבי התקדמות, מקורות, קברים, ארכיאולוגיה, תשתיות, חברת חשמל. כל התשתיות שהזכרתי אותם אלו נושאים ותחומים שאנחנו עוסקים בהם במסגרת קידום פרויקטים. לצערנו לוקח הרבה מאוד זמן. אנחנו עושים את הכל כדי לקצר טווחים, מפני שאנחנו מדברים על פרויקטים של שלוש, ארבע וחמש שנים. אחד התפקידים שאנחנו לקחנו על עצמנו, לקצר את זמני הביצוע. במקביל הממשלה מעבירה חוק היום בכל נושא ההפקעות.

היו"ר אופיר אקוניס:

צומת המוביל - שנתיים.

יצחק זוכמן:

מדובר על כביש דו מסלולי, דו-נתיבי, עם הפרדה רחבה באמצע, שטח שמור לטובת רכבת קלה שתהיה מחיפה לנצרת, עם עוד ארבעה מחלפונים בדרך.

היו"ר אופיר אקוניס:

רכבת קלה?

יצחק זוכמן:

רכבת קלה לנצרת. זה לא הרכבת לכרמיאל. אומדן עלות 1.2 מיליארד שקל, כמו שרואים הפרויקט בביצוע. אנחנו מתכננים לחומש הבא הארכה של הכביש מצומת סומך מערבה עד כביש 4 מצד אחד, ומצומת המוביל מזרחה עד נצרת. כרגע עושים את הקטע המרכזי, כי צריך לזכור שהצמתים בסומך ובמוביל מייצרים בעיות תנועה קשות לאורך כל ימות השבוע ובמיוחד בסופי שבוע.

הכביש הבא הוא כביש עירוני, כביש בגין דרום, או כביש 4 דרום בירושלים. היום הכביש בצד הדרומי שלו מסתיים באזור קניון מלחה. אנחנו מדברים על להאריך את הכביש מקניון מלחה עד חיבורו לכביש 60 של מע"צ, כביש המנהרות. מדובר גם על תוספת נתיב שלישי בקטע המרכזי של הכביש הקיים כי הוא כבר מתחיל להיות עמוס. אנחנו נמחלף את צומת גולומב, נמחלף את כל הקטעים. אומדן עלות 700 מיליון שקל, הפרויקט אושר להפקדה בימים אלה ואני מקווה שבמהלך 2010 העבודות יתחילו.

היו"ר אופיר אקוניס:

רק אני מקווה שזה יהיה כאשר הרכבת הקלה כבר תיסע. המנהל הכללי של עיריית ירושלים נמצא כאן, אנחנו רוצים גם להבין בישיבה הזאת מה קורה עם הרכבת, כי העלית את ירושלים על ראש שמחתנו וירושלים באמת חשובה. מר זוכמן, אני רוצה להבין איך זה שהוועדה הזאת תוך שבוע וחצי התקינה את כל התקנות שאתם ביקשתם בנושא הרכבת הקלה, עשינו את זה תוך שבוע וחצי, לבקשתו של שר התחבורה, כדי לפתוח את הרכבת הקלה לפיילוט בחודש נובמבר, שלא יחזור יותר, 2009. אני אתמול נסעתי למעלה אדומים ואני רואה את כל הקרונות המפוארים שם עומדים כאבן שאין לה הופכין בצומת הגבעה הצרפתית ולא קורה כלום.

קודם כל אני מברך על השיפור בכביש בגין דרום. הקטסטרופה התחבורתית בצומת הגבעה הצרפתית, זה באמת מהקטסטרופות התחבורתיות הגדולות במדינה. אז אני מקווה שלא יועמסו על הירושלמים עוד בעיות, אלא אם כן הרכבת כבר תיסע ואז תתחילו בהרחבה של כביש בגין.

יעקב גנות:

אני רוצה להגיד משפט אחד בנושא הרכבת הקלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה יכול יותר, אגב. אני בטוח שרבים מהצופים, שגרים בירושלים, ממש מוטרדים מהשאלה הזאת. וגם לא ירושלמים.

יעקב גנות:

שלא יהיו מוטרדים. אנחנו לא ניתן לחברה הזאת לסטות מההחלטה שהתקבלה. אנחנו ממתינים לבורר, אבל לתפיסת עולם אנחנו צמודים להחלטה ולהבטחת המנהל הכללי של הרכבת הקלה בירושלים, ואם אף אחד לא יסיט אותם מהמשימה שלהם לפני סוף שנת 2010 הרכבת תפעל. ההתחייבות שלהם 8, 9, 10, אז אני מוכן לבוא ולהגיד שאסור לנו להסכים, אבל אם יסטו בחודשיים זה צריך להיות גג. עד סוף השנה הם חייבים לסיים והם יסיימו. לא ניתן להם לסטות, לא נקל עליהם ולא ניתן להם שום הנחה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מישהו יודע להגיד לי למה הפיילוט שחוקקנו אותו כתקנה שאמור היה להתחיל בנובמבר לא התחיל עד היום?

יעקב גנות:

אני אגיד לך בדיוק. מפני שהיה קטע חיבור בין הפסים ובין הדיפו של כמאה מטרים, אנחנו הקצינו להם 2 מיליון שקלים כדי להעביר את הקרונות מעבר לאותם המאתיים מטר כדי שלא יבואו ויגידו שבגלל הקטע הזה הם מאריכים את הביצוע בעוד חודשיים. הם באו ואמרו, למרות האיסור, אנחנו נסתפק, אנחנו נעשה את זה גם בלי, אנחנו נדחה את הפתיחה אבל זה לא יעכב אותנו מלהריץ את הקרונות 15,000 קילומטר. אם יריצו את זה, אין לזה שום משמעות מבחינתנו אם זה לפני חודש או זה יהיה בעוד שבועיים. אבל כל זה יבוצע בדיו לפי התכנית שסוכמה שהתחייבו ואנחנו לא ניתן להם לסטות מזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה. אז הבשורה העיקרית היא שלפני סוף 2010 הרכבת בירושלים נוסעת ברחובות העיר.

יעקב גנות:

אמת, ואני חוזר עוד פעם, לא ניתן לאף אחד להסיט אותם, לשום גורם, לא מקומי, לא כללי, לא ארצי, להטיל עליהם משימות נוספות כדי להצדיק אחר כך את אי ביצוע המשימה. עד כאן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מקווה שבאמת הרכבת תעלה על הפסים.

חמד עמאר:

בקשר לכביש 1, כל פעם שאני עולה לירושלים לוקח לי שעה רק להגיע בעליות.

יצחק זוכמן:

אני אדבר בסוף על כביש 1, ברשותך.

חמד עמאר:

יש שדרוג?

יצחק זוכמן:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן. אגב, אמרתי לך, מעבר למצגת שלך, מר זוכמן, וגם שלך המנהל הכללי, כמובן כל אחד מהנוכחים, חברי הכנסת בראש ובראשונה, אתם יכולים להציג שאלות גם בנושאים שאתם לא תציגו, זה ברור כשמש. נמצא כאן ראש מועצת בקעת הירדן, ואני מודה לך אדוני ראש המועצה, בשמי ובשם כל החברים, על התמרים שאנחנו קיבלנו, וגם לו יש כמה שאלות אליכם, גם שם אתם צריכים להשקיע, בעיקר אחרי הכרזותינו שהבקעה נשארת כחלק מישראל בכל הסדר.

יצחק זוכמן:

אני מציע שלפרויקטים נוספים אני אתייחס בסוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, כך אמרתי. תסיים את סקירתך.

יצחק זוכמן:

באשר לכביש 4 דרום, קודם כל מדובר על פרויקט באומדן עלות של למעלה מ-700 מיליון שקלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מספרו 4?

יצחק זוכמן:

4 ירושלמי. כשמתכננים כביש חדש בעיר, בתחילת הדרך אין לו שם, אז נותנים לו מספר, וכשיש לו שם אז עוברים להשתמש בשם.

אל"ף, הכביש לא מפריע לרכבת כי הוא באזור אחר לחלוטין, כך שזה שיתחילו לעבוד על הכביש או לא יתחילו, לא יפריע לחיי התושבים יותר ממה שחייהם מופרעים ממילא היום. בכביש הזה אמור להיות מאטצ'ינג של העירייה. העירייה מתקשה להחליט על המאטצ'ינג, אני מקווה שנמצא לזה פתרון.

הפרויקט הבא שאני אדבר עליו; אני לקחתי מדגם מכל מטרופולין. אנחנו הולכים להתחיל פרויקט שנקרא חיבור מנהרות הכרמל לכביש הקישון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, מנהרות הכרמל, כפי שהובטח לנו, גם בסיור שעשיתי שם, ייפתחו בספטמבר, או שיש חלילה עיכוב?

יצחק זוכמן:

לפי ההסכם ייפתחו בספטמבר, המנהרות עצמן כבר גמורות לכל האורך, אפשר לנסוע. מה שלא גמור זה עדיין כל המערכת של הגבייה וכולי, ואני מקווה שהם יעמדו---

היו"ר אופיר אקוניס:

סליחה, אנחנו סיימנו במהירות הבזק את החקיקה הזאת, אנחנו אפשרנו לזכיין את נושא... אם אינני טועה, אחת הישיבות הראשונות שלי פה היתה בנושא הזה, אז מה הבעיה? איפה הבעיה של הגבייה? פתרנו את כל הבעיות.

יצחק זוכמן:

הבעיות הן בעיות טכניות של פיתוח מערכת חדשה ואני מקווה שהם יעמדו בלוחות הזמנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל אומר המנהל הכללי שהם מקדימים את ספטמבר 10'.

יצחק זוכמן:

הם הציעו לפתוח קטע מסוים באפריל והם חזרו בהם, הם לא יהיו מוכנים. הבעיה שלהם היא מערכת הגבייה. עדיין יש איזה בעיה של תקנות, עד כמה שאני מבין, שלא סיימנו אותן.

היו"ר אופיר אקוניס:

אצלנו אין שום תקנות. תקנות בנושא הגבייה של מנהרות הכרמל?

ערן כהן:

התקנות שנגזרות מתיקון החקיקה שהיה עוד צריכות לבוא לוועדה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז תגידו לנו אותם במהרה, נגמור אותם במהירות הבזק כפי שעשינו עד עכשיו בכל הנושאים שקשורים לתחבורה.

אז אתה מחבר את מנהרות הכרמל לצומת הצ'ק פוסט.

יצחק זוכמן:

לצומת הקישון. אני רוצה להזכיר, מנהרות הכרמל הולכות ממזרח למערב ולהיפך, מצומת הצ'ק פוסט עם יציאה במרכז הכרמל והמשך באזור נתן. בחיבור בצד המזרחי, כרגע החיבור של המנהרות, ללא הפרויקט שאני מדבר עליו, הוא עם רמזורים כך שהכניסה למנהרות תהיה מסובכת. אנחנו עושים פרויקט שישפר את הכניסה לתוך המנהרות עם מחלוף מחובר לקישון ללא רמזורים.

מדובר על פרויקט בעלות של 250 מיליון שקלים, בקטע של 1.7 קילומטר, הפרויקט בסיום תכנון, תוקצב בשלב זה להעתקת תשתיות, ברגע שתסתיים העתקת התשתיות, יתוקצב למלוא עלותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבקש, לגבי התקנות, שיבואו לכאן כמה שיותר מהר והן תאושרנה, כמובן. התקנות תגענה עד סוף המושב?

בבקשה, מר זוכמן, כביש 200.

יצחק זוכמן:

כביש 200 ברמלה. מדובר בכביש חדש שיחבר את כביש 431 אל תוך העיר רמלה. בשלב עתידי יתחבר גם לכביש 44, הוא כרגע בשלבי תכנון בחברת נתיבי איילון, חלקו אמור להיות ממומן על ידי מינהל מקרקעי ישראל. מדובר בפרויקט של 150 מיליון שקלים. אני מקווה שלקראת תחילת 2011 הוא יהיה בביצוע, הוא בתכנון מתקדם.

היו"ר אופיר אקוניס:

כרגע מ-431 אין יציאות לרמלה ובאר יעקב? יושב כאן סגן ראש עיריית ראשון לציון, אני חושב שתושבי ראשון הרוויחו בצורה מדהימה מכביש 431, מהחיבור לכביש 1, החיבור למודיעין. היום הנסיעה בין ראשון לציון לירושלים התקצרה בכמעט 40%. זה המון.

דוד ביטן:

20 דקות בערך, אבל זה גם פתר לנו את מרכז העיר, כי אנשים---

היו"ר אופיר אקוניס:

יוצאים החוצה. הם לא צריכים לעבור את הרצל ולצאת לכביש 4 שמחבר אותם עם 2.

דוד ביטן:

היום בשבע עד שמונה דקות משיכון המזרח ונווה חוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה מאוד. אז רמלה ובאר יעקב לא מחוברות ל-431?

יצחק זוכמן:

מחובר, אבל היום רמלה מחוברת לצד המזרחי והצד הצפוני שלה, מדובר על חיבור נוסף שיתחבר לצד המערבי של רמלה.

הפרדה מפלסית-עכו מרכז; מדובר על הפרדה בכניסה לעיר עכו, בין מסילת הרכבת לכביש 85. הפרויקט באמצע ביצוע, עלותו 40 מיליון שקל. במקום התגלו קברים ולצערנו אנחנו כבר זמן מתנהלים עקב בצד אגודל, עושים קצת עבודה, אתרה קדישא עוצרים אותנו, עושים עוד קצת עבודה, אתרה קדישא עוצרים אותנו---

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מדבר על המפגש עם מסילת הברזל?

יצחק זוכמן:

נכון. ואני מקווה שהפרויקט הזה יסתיים בשנת 2010.

קריאה:

זה אותם המתים, שהועברו עצמותיהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

הם היו גם בצומת המוביל, הסתבר לנו.

יצחק זוכמן:

היו גם בצומת המוביל והיה גם בחוצה ישראל, בקטע 18, והיום כבר התגלו קברים גם באזור רמלה, באזור צומת תעבורה, שאמורה להיות שם הפרדה מפלסית ואנחנו לא יודעים איך נפתור את הבעיה שם.

עמיר פרץ:

מה עם כביש 531?

היו"ר אופיר אקוניס:

אמרתי, חבר הכנסת פרץ, שעל כל הדברים שאינם מופיעים בסקירתו של מר זוכמן, הם יהיו מוכנים להשיב. אנחנו הכנו ישיבה, הקדשנו ישיבה שלמה של שעתיים לנתיב המהיר בכניסה לתל אביב, כל בוקר אני עובר שם ואין שם כלום, אין שם עבודה. אנחנו לא נמשיך את החקיקה עד שלא נבין שיש פה ביצוע. אז גם בעניין הזה. יש לנו את 531 של חבר הכנסת פרץ. כל אחד מחברי הכנסת ומהאורחים, אם מראשון לציון יש שאלות, מבקעת הירדן, מירושלים, כולם מוזמנים.

בבקשה, מר זוכמן, תסיים את ההפרדות המפלסיות.

יצחק זוכמן:

ההפרדה המפלסית עכו-צפון, שלא מופיעה פה, שתוקצבה הרבה יותר מאוחר מאשר עכו מרכז, כבר פתוחה לתנועה.

הפרדה מפלסית עכו-דרום; מדובר על פרויקט שעלותו 180 מיליון שקל, אנחנו תקצבנו בשלב זה 120 מיליון שקל. אנחנו רוצים לעשות שלב א', בשלב זה הוועדה לתשתיות לאומיות לא מאשרת לנו, מתעקשים שנעשה את מלוא הפרויקט, או שלם או ש---

היו"ר אופיר אקוניס:

ליד מלון חוף התמרים?

יצחק זוכמן:

נכון.

יעקב גנות:

כרגע אנחנו בוויכוח עם הוועדה לתשתיות לאומיות. הוויכוח הוא פשוט.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה גם בטיחותי וזה גם פותח את כביש עכו-נהריה, אז מה הבעיה?

יעקב גנות:

אנחנו מתוקצבים על חלק אחד, אנחנו לא מתוקצבים על כל המחלף, והם אומרים 'או הכל או כלום', אנחנו כרגע בוויכוח איתם.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי מכריע?

יעקב גנות:

אין פה מי מכריע. אתה ראית מישהו שמכריע מול הוות"ל?

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת אומרת הוועדה לתשתיות לאומיות מכריעה. זה מה שאתה אומר לי בעצם.

יצחק זוכמן:

הפרדה מפלסית 125. אנחנו מדברים על הפרדה מפלסית בלוד, בכניסה לאזור התעשייה. כרגע מתוקצב שלב א' של הפרויקט, שזה חיבור של כביש 40 אל תוך העיר. שאר ההפרדה עדיין לא תוכננה ולא סוכמה. יש בעיה של תוואי הרכבת בלוד, האם הוא יהיה על קרקעי, או שהוא יהיה בתוך חפיר. הוועדה לתשתיות לאומיות לא החליטה עדיין, מכיוון שהיא לא החליטה איך תעבור המסילה---

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל הרכבות מהמרכז מגיעות ממסילה אחרת. אתה מדבר על הפרדה מפלסית מהרכבת שבאה מנמל התעופה בן גוריון?

יצחק זוכמן:

בדיוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין תנועת רכבות שם.

יצחק זוכמן:

אל"ף, יש מעט. בי"ת, אנחנו רוצים לעשות את זה מסילה שמופיעה בתכנית החומש של הרכבת, מקודמת תכנונית, והכוונה לבצע אותה. כל עוד שלא יודעים איך תהיה המסילה, אתה לא יכול לעשות את ההפרדה. לצערנו, מדובר על פרויקט באומדן עלות של 170 מיליון שקלים.

הפרדה מפלסית 127; אותה תופעה. מבחינתנו סיימנו לתכנן את ההפרדה, אנחנו מוכנים לביצוע, אנחנו לא יודעים איך תעבור המסילה, לכן אנחנו משתהים עם הפרויקט.

מטרונית; מדובר במערכת של BRT למטרופולין חיפה. זה עובד חלקית, זה עוד לא עובד מלא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, פתרתם את בעיית המוניות שם? ביקשו מהמנהל הכללי, בעיית המוניות, זה היה פה בוועדה שביקשנו לבדוק את העניין, לקיים פגישה ולפתור את הבעיה.

יעקב גנות:

אני כבר דיברתי עם פריד אז, בהמשך לבקשתך. ישבתי עם המשנה למנהל הכללי במשרד התחבורה בכל מה שקשור לנושא הפעלת מוניות על נתיב המטרונית. אי אפשר עניינית, אבל אנחנו יושבים עם הנוגעים בדבר כדי להסביר את כל הנושא הזה.

יצחק זוכמן:

BRT זה bus rapid transit. מדובר במערכת הסעת המונים שהיא באוטובוסים משופרים, ארוכים, רבי קיבולת שנוסעים במעין תצורה של רכבת קלה, עם זכויות דרך בלעדיות, עם שיפורים נוספים של עדיפות ברמזורים, מערכות מידע ותחנות משופרות וכולי, כך שהנוסעים יוכלו להגיע ברמת אמינות וזמינות הרבה יותר טובה מאשר בתחבורה הציבורית הקיימת היום. מי שנוסע במטרופולין חיפה, רואה כבר היום חלק מהתשתית מוכנה והתשתית שכבר מוכנה, אנחנו מאפשרים לאוטובוסים כבר היום לנסוע וחברת אגד, שמפעילה שם היום את האוטובוסים בעיקר, כבר מדווחת על שיפור די משמעותי בלוחות הזמנים של האוטובוסים.

בסך הכל מדובר בפרויקט---

חמד עמאר:

בקשר להגבהה, אנחנו שאלנו גם בוועדה ב-12.10 בעניין של ההגבהה שמהווה סכנה בטיחותית.

יצחק זוכמן:

אנחנו לא יודעים שזה מהווה סכנה בטיחותית.

חמד עמאר:

היתה כבר תאונה שם.

יצחק זוכמן:

היו דיווחים על תאונות שלדעתנו לא נובעות מההגבהה. ההגבהה נבחנה. צריך לזכור שברוב מערכות המת"צים שפתחנו לתנועה, בתחילת התהליך הופיעו תאונות.

חמד עמאר:

אבל לא פתחתם אף פעם עם הגבהה, זו פעם ראשונה שאתם עושים את זה.

גלעד תירם:

אנחנו בדקנו את זה, זה נראה עובד בסדר גמור. זה נכון שהיתה שם פעם תאונה אחת, אבל תאונות קורות בכל כביש, זה לא חזר על עצמו וזה משמש מחסום יעיל מפני כלי רכב פרטיים שנמנעים מלעלות על המסלולים של האוטובוסים, זה מוכיח את עצמו בצורה יעילה יותר מכל הסדר אכיפה וזה מתפקד מצוין.

חמד עמאר:

מה היתה התוצאה של התאונה, שהיתה עם האופנועיסט?

גלעד תירם:

היה אופנוע שהתהפך שם והנהג נהרג. היתה תאונה יחידה שהיתה קשורה להגבהה הזאת.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש שילוט שאומר את זה? יש שלט---

יעקב גנות:

זה צבע אחר, זה---

גלעד תירם:

הנתיב צבוע אדום במרכזו, הוא מובלט באבן שפה בולטת והוא בולט בעין עם המתקנים והגינון שלו. אי אפשר לפספס אותו. אני מציע לך הזדמנות לראות אותו, אי אפשר לפספס אותו, הוא מאוד בולט לעין וגם לדעתנו שובה, הוא---

היו"ר אופיר אקוניס:

למה שלא יהיו שלטי אזהרה לאורך הנתיב.

גלעד תירם:

אנחנו חושבים שהמערכת מספיק בולטת, שלט אזהרה לא יוסיף דבר.

יעקב גנות:

זה כמו פס לבן, אתה לא יכול לשים על פס לבן שלטי אזהרה באמצע, אם נשים שם שלט תהיה התאונה כתוצאה מהצבת השלט.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת חמד עמאר, תבקשו אולי מאמצעי התקשורת, היה פעם הגל הבטוח בחיפה של קול ישראל, אני לא יודע אם הוא עובד עדיין, אבל מהתחנות האזוריות שפשוט מדי פעם בדיווחי התנועה שלהם יזכירו להיזהר מההגבהה שבנתיב. זה דבר מאוד פשוט. אתה יודע מתי דיבר ז'בוטינסקי על דעת קהל? בשנות ה-30 הוא אמר. זה דעת קהל, תסביר, זה הכל.

יעקב גנות:

אנחנו יוצאים מנקודת הנחה שברגע שהתושבים יכירו, כל הנושא הזה כבר לא יהיה רלוונטי.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, פשוט תסביר לציבור. זה הכל.

יעקב גנות:

מאה אחוז, נעשה את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שתעשו את זה. הרי משרד התחבורה, המינהל לבטיחות בדרכים מתואם גם עם גלגל"צ, גם עם הגל הבטוח וגם עם רדיו חיפה---

יעקב גנות:

לא מתואם, משלם הרבה כסף.

יצחק זוכמן:

המפה של קווי המטרונית מופיעה על המצגת. זה מתחיל מדרום חיפה, עובר את כל הדרום, את כל המפרץ, ממשיך לקריות, כולל קרית אתא.

הפרויקט הבא הוא BRT השרון. אנחנו מקדמים פרויקט שהוא מעין המטרונית, הוא יתחיל מכפר סבא, יעבור את רעננה והרצליה ובהמשכו יחובר גם לתל אביב. מדובר בתוואי ללא החיבור לתל אביב ב-23 קילומטר, אומדן עלות 800 מיליון שקלים. התכנון מתקדם למדי, אנחנו מקווים שהעבודה בפועל בכפר סבא ובהרצליה---

עמיר פרץ:

בפועל כבר 20 מיליון הלכו.

יצחק זוכמן:

810 מיליון.

עמיר פרץ:

אמרת 30.

יצחק זוכמן:

אנחנו מקווים שהעבודות בכפר סבא ובהרצליה יתחילו לקראת סוף השנה הנוכחית וברעננה קצת יותר מאוחר. היו לנו חילוקי דעות עם רעננה שלשמחתנו נפתרו לאחרונה.

כאן מתואר הקו ממזרח לכפר סבא, דרך רעננה, הרצליה, ויש לזה פרויקטים משלימים כדי שהמערכת תהיה כמו שאמרתי קודם---

היו"ר אופיר אקוניס:

מכיוון שהגעת לאזור השרון וחבר הכנסת פרץ העלה את נושא... אנחנו נסתפק בזה. אנחנו רוצים גם לטפל בנושא הרכבות הכבדות. חבר הכנסת פרץ, אתה ראית להעלות את נושא כביש 531.

עמיר פרץ:

מה קורה שם?

יצחק זוכמן:

כביש 531, היה מכרז של ועדת מכרזים בין משרדית, זכה זכיין בחברת שפיר, היתה אמורה לעשות סגירה פיננסית---

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה יכול להראות לנו אותו?

יצחק זוכמן:

לא, אין לנו פה, לא הכנו את זה. הזכיין היה אמור לסיים סגירה פיננסית. סגירה פיננסית זה פרויקט PFI בשיתוף המגזר הפרטי כשבעצם הזכיין אמור להביא את הכסף ולקבל החזרים מהמדינה באבני דרך וגם אנחנו משלמים לו את האחזקה אחר כך לאורך שנים. הזכיין לא הצליח לעשות סגירה פיננסית בזמן, נתנו לו ארכה עד מאי, אבל את הארכה נתנו עם אבני דרך של תכנון שהוא אמור היה לעשות במקביל. הזכיין לא עומד בלוחות הזמנים, חילטנו לו חלק מהערבות לא מזמן, בסך מיליון שקל. מכיוון שהוא ממשיך לא לעמוד בלוחות הזמנים הודענו לו שאם הוא ימשיך לא לעמוד בלוחות הזמנים, אנחנו נפסיק את החוזה איתו וכנראה שניקח את מספר 2, אבל זה עדיין לא בטוח.

עמיר פרץ:

אבל הוא זכיין שלכם בכל מיני מקומות, לא?

ישראל חסון:

מה הפער הכספי בינו לבין ה---

יצחק זוכמן:

סדר גודל של כמה מאות מיליוני שקלים.

ישראל חסון:

כמה?

עמיר פרץ:

אבל זו הסנקציה היחידה שיש לך נגד זכיין שלא מקיים, מיליון שקל? אתה נותן פרויקטים במאות מיליונים והסנקציה שלך מיליון שקל?

יצחק זוכמן:

לא, לא, לא.

עמיר פרץ:

תאמין לי, אם אני זכיין, אני מבסוט, עם סנקציות כאלה, כדאי לעשות עברות.

יצחק זוכמן:

יש לנו ערבות הרבה יותר גדולה, אם הוא לא יעמוד בחוזה אנחנו נחלט לו את כל הערבות. הערבות היא סדר גודל של 35 מיליון שקל.

עמיר פרץ:

זה נשמע יותר רציני.

ישראל חסון:

אדוני, זה 25 מיליון. אני כבר נזהר בתשובות האלה, כי פעם שאלתי את מינהל מקרקעי ישראל איך החלוקה הולכת, אז אמרו לי 'יותר מ-50%', הסתבר שזה 99% ואחוז אחד. בבקשה, אפשר לדעת מה הפער בינו לבין השני?

יצחק זוכמן:

הפער הוא כ-300 מיליון שקל.

ישראל חסון:

ואנחנו יודעים לחיות עם זה בסדר, כנראה.

יצחק זוכמן:

לא, לא, לא. צריך לזכור, הזכיין זכה, וכשהוא זכה התלבטנו האם לתת לו לזכות או לא והבאנו אותו ל---

ישראל חסון:

מה היתה ההערכה של הביצוע של משרד התחבורה? קרובה למספר הזה?

יצחק זוכמן:

קרובה למספר של מספר 2. ואנחנו זימנו את הזכיין לשימוע והוא הראה לנו באותות ובמופתים מבחינתו שהוא יהיה מסוגל לעשות את הפרויקט, אלא מאי? מה שהוא תכנן לעשות ועכשיו לצערנו לא אפשרנו לו, הוא בא בבקשה לעשות שינויים בפרויקט. השינוי העיקרי שהוא ביקש הוא לשנות את תצורת המחלף של כביש 531 במפגש שלו עם כביש 4. היום המחלף מתוכנן כך שכביש 531 עובר מתחת לכביש 4 והרכבת, שהיא חלק מהתוואי של 531, עוברת במנהרה באורך של קילומטר 600. הזכיין ביקש להחליף את הסדר, כך שכביש 4 יהיה זה שיהיה למטה וכביש 531 יהיה למעלה, והרכבת תהיה במנהרה הרבה יותר קצרה, רק של 400 מטרים. בדקנו את זה מול הוועדה לתשתיות לאומיות ולדעתנו זה יחייב תהליך של תכנית בניין ערים חדש לפרויקט. בתהליך תכנית בניין ערים חדש, אנחנו יודעים היום מתי מתחילים ואנחנו לא יודעים מתי הוא מסתיים. פירושו של דבר, לדחות את הפרויקט בשנים ולכן סירבנו להצעה.

עמיר פרץ:

יש לי שאלה נוספת, האם זה נכון שיש כל מיני זכיינים, לרבות הזכיין הזה, שפיתחו גם מקור הכנסות שכשהם מבקשים ממך אישור למפעל בטון מקומי, לשרת את הפרויקט כביכול, אז זה הופך מפעל בטון מקומי שמשרת את כל מי שרוצה ונפתחים כל מיני תופעות מסוג מסוים, שגם יש להם בעיות של זיהום אוויר.

יצחק זוכמן:

כל פעולה שהזכיין עושה הוא צריך לקבל אישורים כחוק.

עמיר פרץ:

קבענו שיש עברות על החוק, כבר קנסת מישהו. עכשיו תיתן לי תשובה, אל תסתובב לי מסביב.

יצחק זוכמן:

אני נותן לך תשובה מלאה. למשל אותו זכיין בנתיב המהיר, שגם בו יש בעיות, רוצה לעשות בתוך החניון 'חנה וסע' מקורות הכנסה נוספים, כמו תחנת דלק, כמו קניון וכולי. נכון לרגע זה, המדינה לא אישרה לזכיין---

עמיר פרץ:

תענה לי על הבטון. כי על הבטון אתה צריך לתת לו לכאורה לשרת את הכביש. האם זה נכון שכל מיני מפעלי בטון למיניהם, שאמורים לשרת את הפרויקטים שלשמם ניתנו, הופכים מפעלי בטון לכל דיכפין.

יעקב גנות:

חבר הכנסת, אני חצי שנה במשרד התחבורה, עוד לא שמעתי על---

עמיר פרץ:

שמעת על תחנות דלק בחניונים? הנה, גם זה שמעת היום.

יעקב גנות:

את זה שמעתי לפני חודש, אבל לא משנה כרגע. לגבי נושא בטון, אני לא שמעתי על הפטנט הזה, אם יש משהו ממשי, אני מתחייב לבדוק את זה.

עמיר פרץ:

תבדקו, לא אם יש משהו ממשי.

יעקב גנות:

אותו זכיין שפיר, יש לו 4 מחצבות, אז אני לא חושב שזה הוא. אולי זה מישהו אחר?

עמיר פרץ:

אני לא אמרתי, תפקידך... אני חבר כנסת, אני בא לבקש ממך עובדות, אתה צריך לענות לי על העובדות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בבקשה, לגבי הנתיב המהיר. מה הסטטוס ואחר כך חבר הכנסת חמד עמאר שאל על כביש מספר 1 ואנחנו רוצים, אם אנחנו באותו עניין, מה הסטטוס של הנתיב המהיר לתל אביב. לא עובדים בו. אני לא אאשר תקנות לקחת כסף מאנשים, על נתיב שלא עובדים בו. לא אני ולא חבריי, אני מניח.

יצחק זוכמן:

כל עוד שלא יהיה נתיב, אז לא יהיה ממי לקחת כסף ואין מה לעשות. הזכיין הודיע לנו לפני שבועיים שהוא יוצא מהפרויקט, הוא ביקש מאיתנו שזה יהיה בהסכמה. הודענו לו שאנחנו לא מסכימים ומבחינתנו הוא זכיין. פנינו לבורר, יש בורר בפרויקט ואני מקווה שהבורר יחליט שהזכיין חוזר לעבודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי זה הבורר? למה הוא רצה לצאת?

יצחק זוכמן:

יש קטע של 600 מטר---

ישראל חסון:

מר זוכמן, אני מבקש, חוץ מלאה, אני היחיד שישב פה בדיון כשאתה נימקת למה זה דחוף לעשות את הנתיב המהיר---

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה מדבר על הכנסת הקודמת. אבל היתה עוד ישיבה בנושא לפני שלושה שבועות ולא היית בה. אגב, התבקשתי שוב פעם לעשות את זה בבהילות ובאמת העליתי את זה על סדר היום, ועכשיו אני... ביום שזה היה על סדר היום, אדוני המנהל הכללי, אף אחד לא עבד שם. אני מצטער, שאלתי את אחד מנציגי האוצר 'האם עובדים?' אמרתם לי, 'כן, עובדים'.

יעקב גנות:

אדוני, לא סתם ביקשתי ואם תיקח את הפרוטוקול ותקרא את השורה הראשונה, בזה פתחתי, כדי לא לאפשר לאף אחד לבוא ולטעון שהמדינה לא עמדה בהתחייבויותיה וכדי לא לאפשר לאף אחד להגיש דרישות תקציביות למדינה, לאור העובדה שלא עמדנו בהתחייבויותינו, אבקש מאדוני לפעול כדי לקדם את הנושא הזה, שלא זה יעמוד ב---

היו"ר אופיר אקוניס:

זה נכון, אתה צודק, אני זוכר את זה. זו באמת היתה הפתיחה שלך, ועכשיו מר זוכמן מספר לנו שיש מחלוקת על 600 מטר בין קיבוץ גלויות ללה-גרדייה.

יעקב גנות:

לא זה מה שמונע כרגע.

יצחק זוכמן:

לא, על כביש 1 מקיבוץ גלויות מזרחה. הוויכוח הוא---

היו"ר אופיר אקוניס:

מקיבוץ גלויות מזרחה?

יצחק זוכמן:

על כביש 1, כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר ביציאה מתל אביב?

יצחק זוכמן:

בכניסה לתל אביב מירושלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בכניסה לתל אביב זה צפונה.

יצחק זוכמן:

כביש 1 לקיבוץ גלויות זה---

יעקב גנות:

השאלה איפה אתה נמצא.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אתה בא מירושלים, אתה נוסע מערבה, ואז אתה סוטה צפונה. זה התוואי של כביש 1. אני בא ממזרח למערב ואז אני הולך לכיוון צפונה. בגיאוגרפיה הייתי די טוב. זה חשוב, כי על מה המחלוקת?

יעקב גנות:

המחלוקת היא על 600 המטר האחרונים של הכניסה לתל אביב.

יצחק זוכמן:

ב-600 המטר האחרונים יש בעיה ותכנית בניין הערים, כפי שהפרויקט תוכנן, היתה שם טעות והיום הנתיבים בקטע הזה, בהפרדה, הם במעט יותר צרים מהנתיבים התקניים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הכניסה לתל אביב נבלמת, שם זה הפקק, זה צוואר הבקבוק בכניסה לתל אביב, בין קיבוץ גלויות ללה-גרדייה.

יצחק זוכמן:

בכל מקרה אפשר להמשיך לבצע את הפרויקט, הזכיין מסיבותיו החליט לצאת מהפרויקט. אנחנו חושבים שהזכיין לא צודק, יותר מזה, הסכמנו לתת לו רשת ביטחון במידה ואכן כתוצאה מהטעות---

עמיר פרץ:

מי זה הזכיין הזה?

יצחק זוכמן:

אותו זכיין, שפיר.

עמיר פרץ:

אותו זכיין? אז למה אתה נותן לו רשת ביטחון וכל הדברים האלה?

יצחק זוכמן:

אני נותן רשת ביטחון לבנקים.

עמיר פרץ:

אני רציני. אם יש לך זכיין שעושה לך צרות בכל מקום, מה אתה ממשיך להחזיק אותו כמו אני לא יודע מה?

יצחק זוכמן:

אנחנו לא מחזיקים אותו ובכל מקום שמהפן החוקי הוא לא יעמוד בהתחייבויותיו, אנחנו נטפל בהוצאתו. במקומות שהוא יהיה בסדר, הוא ימשיך לעבוד.

ישראל חסון:

אם היושב ראש ירשה לי הערת ביניים. לפני שנתיים וחצי, לפני שנתיים וחצי, ואני בכוונה מדגיש את זה, הוצג לנו באופן שיטתי הפרויקטים שמע"צ ומשרד התחבורה מנהלים. קיימנו דיון עקרוני על מה שאנחנו קוראים מגה-פרויקטים. אמרנו שבסיפור המגה-פרויקטים אנחנו קודם כל מתחילים תהליך אבולוציוני מהיר של הרס ענף התשתיות בארץ, ענף קבלני התשתית בארץ, ואמרנו שאנחנו לוקחים פה מרכיב סיכון שהוא אדיר. אני אומר לך שכל הבקשות לקיים דיון ענייני בנושא הזה, דיון ענייני שבא ושם שאלות, אתה יודע יש פה כביש עוקף קריות שאמור היה לעלות מיליארד ומשהו, אני לא יודע בכמה הוא נגמר.

יש את הנושא של התחזוקה בצפון ל-25 שנה, מיליארד ורבע שקל, גם כן לגורם אחד מרכזי. אמרנו, רבותיי, אתם הופכים את כל הקבלנים לקבלני משנה שלפי תנאי הסף של מע"צ הם לא יוכלו להשתתף יותר בשום פרויקט בעוד שנה. לא יוכלו. אני מודה ומתוודה, אני, לא רוצה להגיד 'אנחנו', נתקלתי ברמה של הלם מצד אחד, אני מדבר איתך על לפני שנתיים ולפני שנה, לפני המנהל הכללי החדש הזה שאני בניגוד עניינים הוא אהוב לבי, ואני סומך עליו. ואני אומר לך את הדבר הבא, ברצינות, אנחנו היום נמצאים במציאות שאם אתה הולך ולוקח ומפלח כספית, כספית, אני אתן לך דוגמה, הפרויקט של התחזוקה של כל אזור הצפון, מיליארד ורבע, אמרנו 'למה אתם לא מחלקים את זה לחמישה, לששה?' למה אתם הופכים את כל הקבלנים בצפון לקבלני משנה. אמרו 'השתתפו שבע חברות'. השתתפו במכרז, שמעתי שבע, שמחתי, רק לא ידעתי שחמש מתוכן אפילו לא הלכו להוציא ערבות בנקאית, כי לא היה להם, אז היו רק שתיים. כשאתה בוחן את סך הכל של המכרזים, ואתה בוחן את החלוקה שלהם, אתה רואה שאתה מדבר על שתיים-שלוש חברות גג. עכשיו תבחן כמה פיננסית שוכב אצל זכיין אחד, כמה שוכב אצל זכיין שני ותבין את כל היתר, אתה לא צריך ממני הסברים, אתה יודע על השרשרת הכל.

זה הופך את זה שבעצם עשינו מכרזים לבנקים, לא עשינו מכרזים לקבלנים. תגיד לי אם אני טועה, אדון זוכמן, בנתונים.

יצחק זוכמן:

תראו, כשמסתכלים על נושא המגה-פרויקטים, צריך להסתכל על התמונה כולה ולא על המגה-פרויקט. צריך לזכור שסך הכל במשרד התחבורה בשנת 2009 ושנת 2008 בוצעו פרויקטים בהיקף כולל בשנתיים של כ-20 מיליארד שקלים. הפרויקטים כוללים מגוון מכל ההיקפים. יש פרויקטים קטנים בעלויות של מאות אלפי שקלים ומיליונים בודדים. יש פרויקטים בעשרות מיליוני שקלים. יש פרויקטים במאות מיליוני שקלים ויש את המגה פרויקטים. כשאתה מסתכל בעצם כל הקבלנים רשומים לפי סיווגם, כשהם משתתפים במכרזים---

עמיר פרץ:

אז תחלק את המקטעים, יהיו יותר הזדמנויות ליותר אנשים. למה אתם צריכים לרכז כאלה דברים? אתה מעשיר גורם אחד והופך את כולם עבדים לגורם ההוא. הרי הוא לוקח את אותם קבלני משנה ממילא. הוא לא הולך להביא משהו אחר.

יש לי שאלה אחרת נוספת; מפעלי תשתית, בנייה מסוג זה, היא באותו מעמד של בנייה רגילה בישראל ושאלת עובדים זרים?

יצחק זוכמן:

הם באותו מעמד, כל פעם שצריך---

עמיר פרץ:

אותו מעמד, זאת אומרת זה שזכה במגה-פרויקט גם יכול להביא עובדים זרים לעניין.

יצחק זוכמן:

הוא צריך לקבל אישור מיוחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

חבר הכנסת פרץ, היתה אלינו יותר מפנייה אחת בעניין הזה. אני מציע לקיים דיון נפרד בעניין הזה. זה דבר שהוא מספיק גדול, מספיק חשוב.

עמיר פרץ:

אדוני היושב ראש, מכיוון שאני חזיתי גם ברגע הזה שסולקו טובי האנשים של המדינה הזאת, שבנו את הכבישים של המדינה הזאת עם סלים ועם מגרפות ומשרדי הממשלה השונים נהגו בהם באכזריות ובחוסר רגישות מוחלטת, אם בסוף הכל עובר לאיזה כמה מיליונרים שהולכים להיות מיליארדרים, ולכמה עשרות אלפי עובדים זרים, אז אני אומר שמה שהעלה פה חבר הכנסת, ידידי המכובד, ישראל חסון, זה משהו שערורייתי ביותר. ההשלכות של זה הן השלכות חמורות ביותר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נקיים על זה ישיבה. הנושא הזה הוא באמת כבד משקל, לא נוכל כרגע גם לעסוק בו וגם הוא שווה ישיבה נפרדת.

לא הבנתי. אם הנתיבים צרים, זה השלכה רק על הנתיב המהיר, או שהיא בעיה תחבורתית כללית?

יצחק זוכמן:

היא בעיה של כל כביש 1 בקטע הזה, שיש כאלה שטוענים שזה יגרום להאטה, אבל יש נתיבים כאלה על כבישים רבים במדינת ישראל ואנחנו חושבים שזה יכול לעבוד ואנחנו לא צופים לזה בעיה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כלומר החיבור יהיה בלה-גרדייה?

יצחק זוכמן:

נכון. לפי דעתנו הזכיין פשוט מנסה---

היו"ר אופיר אקוניס:

בישיבה הקודמת דיברתם על קיבוץ גלויות.

יצחק זוכמן:

זה לא מתחבר ללה-גרדייה, זה מתחבר במחלף של קיבוץ גלויות, אין לזה קשר ללה-גרדייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה הסטטוס כרגע של הנתיב המהיר? יש בוררות?

יצחק זוכמן:

יש בוררות.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי היא אמורה להסתיים?

יעקב גנות:

יש כרגע בוררות.

היו"ר אופיר אקוניס:

בוא נראה מתי היא מסתיימת, לא נעשה דיון פרוזאי. מתי? מחרתיים? בעוד שנה?

יעקב גנות:

סליחה, אתמול היה דיון, אנחנו לא יכולים הרי לבוא ולהכתיב לו את הקצב, אבל כולם יודעים---

היו"ר אופיר אקוניס:

מי זה הבורר?

עמיר פרץ:

תגיד מי הבורר ונגיד לך מתי זה יסתיים.

יעקב גנות:

זה שלושה שופטים.

היו"ר אופיר אקוניס:

שלושה בוררים?

יעקב גנות:

כן.

עמיר פרץ:

אני מציע שלאור ניסיונו של חבר הכנסת חסון בתחום הזה, שהוא יהיה הבורר, לצורך העניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

יכול להיות. אתם רוצים שנעשה את הבוררות פה?

ישראל חסון:

אני מוכן בשיטות שעבדתי בהן ב---

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו מודים לך, אבל הדיון הזה הוא דיון משודר ולא הייתי רוצה שהשיטות ייחשפו מול פני האומה. אז תודה.

המנהל הכללי מתנצל, הוא צריך לצאת לישיבה אצל השר. בכל מקרה אנחנו גם לקראת שתיים חייבים לסיים.

על כביש 1, נשאלת על ידי חבר הכנסת חמד עמאר.

יצחק זוכמן:

כביש 1, הפרויקט באמצע תהליך סטטוטורי. בשבוע שעבר הסתיימה תקופת ההפקדה, מתחילת השבוע מתחילה שמיעת התנגדויות, אנחנו צופים שביוני-יולי זה יסתיים ואיפשהו בסוף 2010, תחילת 2011 הפרויקט יהיה זמין לביצוע. ברגע שהוא יהיה זמין, עדיין לא סיכמנו עם האוצר את התקצוב, אבל מבחינת משרד התחבורה הוא פרויקט בעדיפות ואני מקווה שביצועו יתחיל איפשהו בתחילת 2011. מדובר על תוספת נתיב לכל אורך הכביש, משער הגיא לירושלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

משער הגיא לירושלים יהיה נתיב שלישי?

יצחק זוכמן:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

לכל האורך, כל ה-20 קילומטר? מתי מתחיל הביצוע?

יצחק זוכמן:

אין עוד אישור סטטוטורי, הוא בהתנגדויות, אנחנו מקווים שבתחילת 2011.

היו"ר אופיר אקוניס:

מניסיוננו ההתנגדויות עלולות לדחות את זה עוד.

יאיר מעיין:

חשוב להגיד, שהרבה מהנמצאים פה גם מרגישים את זה יום יום בהגעה לירושלים שהעיר למעשה ב"מצור"; הרכבת, הרכבת הכבדה מתעכבת, שנת ההפעלה שלה כל פעם נדחית, כבר מדברים על 2016 כמדומני. אני מקווה בעזרת ה'.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה זה? אנחנו בתחילת 2010 והתקבלה החלטה על נחל יתלה, אז למה זה שש שנים מהיום? הרכבת הכבדה לירושלים.

ירון רביד:

יש לנו הרבה מאוד עבודות של מנהור, מהקטע של שער הגיא ועד אזור מבשרת ציון, רכס חלילים. מרבית המערכת שם ממונהרת. הקבלן התחיל בעבודות באזור שער הגיא וזה הרבה מאוד עבודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בעבודה, זה מתבצע?

ירון רביד:

כן. הקטע השני---

היו"ר אופיר אקוניס:

הגשר מעל כביש 3 הגיע לשום מקום, הגשר מוכן ונעצר על ידי רכס הרים, התחילו לחפור בו?

ירון רביד:

לא, זה המכרז הבא שאנחנו אמורים לפרסם. אתה גם היית אצלנו בסיור בקו לפני כמה חודשים. אנחנו אמורים לפרסם את המכרז בחודש הבא, על הקטע מאזור לטרון, גשר מספר 6, ועד אותו קטע שהזכרתי קודם שהקבלן התחיל לעבוד. בנוסף יש לנו קבלן נוסף שהתחיל לעבוד באזור של תחנת בנייני האומה והמנהרות שמובילות אליה מתחת לכניסה לעיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל זה שש שנים צריך לקחת?

ירון רביד:

כן, זה סדר הגודל.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה כל כך הרבה?

ירון רביד:

יש פה הרבה מאוד עבודות של הנדסה אזרחית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה הדרכים להאיץ את זה? כי זה באמת דבר ש---

אודי אדירי:

ציינת את ההחלטה שהתקבלה, אז נכון שהתקבלה החלטה והתקבלה החלטה, בסופו של דבר התהליכים שקורים הם תהליכים שמאריכים מאוד את אורך הפרויקט. למשל לעבוד בטור ולא במקביל, על מנת לא להיכנס לנחל דרך שביל הגישה אלא דרך המנהרה. כלומר החלטה כזאת קטנה, יכול להיות לה משמעות של שנה על הפרויקט. העבודות לכל הפחות יסתיימו ב-2016, יש היום סיבות טובות לחשוש שגם הרבה אחרי, כי יש שם עבודות מנהור בהיקף נרחב, כמו שמר ירון רביד ציין.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרבה אחרי? אז זה לא הפעלה ב-2016.

אודי אדירי:

עלול להיות גם אחרי, כן.

ירון רביד:

אני אסביר רגע. יש לנו כרגע היום---

היו"ר אופיר אקוניס:

רגע, רגע, זה דבר שהוא בלתי מתקבל על הדעת. כלומר הרכבת לירושלים, אתה אומר בוועדה, שאתה בכלל לא בטוח שהנוסעים הראשונים יהיו ב-2016.

אודי אדירי:

שאלת איך להאיץ, אז 2016---

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שואל על דרכי האצה ואתה ענית לי על דרכי האטה. זה מה שקרה כאן. לא בגללך, חלילה, אבל זה מה שקרה.

אודי אדירי:

לכן אני אומר, התחזית ל-2016 תוכל להתממש רק אם כל הגורמים ירתמו את כל המאמצים וזה אומר גם פשרות בנושאים תכנוניים ועבודה מהירה.

חמד עמאר:

אם זה לא יהיה?

אודי אדירי:

יכול להיות גם 2018.

היו"ר אופיר אקוניס:

מר זוכמן, אני מבקש את התערבותך. אתה הרגולטור של נושא התחבורה במדינת ישראל ושמענו עכשיו הערכה של משרד האוצר, שהפעם אין מה להאשים אותם, שאינם קשורים, להאשים את האוצר זה טוב, אבל לא תמיד, לא במקרה הזה, אז אומר לך נציג משרד האוצר שיכול להיות שב-2018 זה יקרה. אני שואל אותך, כרגולטור, על קו תל אביב, ניתן לו עדיפות לאומית.

אנחנו היום לא נספיק היום לטפל בנושא הרכבות הכבדות, גם לזה נקבע ישיבה נוספת ואנחנו גם קובעים מולכם ביקור ברכבת ישראל, אולי בכלל נעשה את זה שם, אז כולם מוזמנים לשם.

אבל אני שואל איך אתה יכול לגרום לממשלה או למדינה להאיץ את הדבר ולא לעכב אותו. מי מרכז את הטיפול בקו תל אביב-ירושלים?

יצחק זוכמן:

מרכזים את זה אצלנו במשרד מצד אחד וברכבת מצד שני, אבל צריך לזכור שלפרויקט יש דבר שנקרא צוות מלווה. צוות מלווה זה צוות מטעם המועצה הארצית שמלווה את הפרויקט ונותן היתרים או לא נותן היתרים לפעולות כאלה ואחרות בעבודה. ציין נציג האוצר בעיה של עבודה בטור, במקום עבודה במקביל. לצערנו הצוות המלווה שם מגבלות על הפרויקט שגורמות להתמשכותו. אנחנו החלפנו את נציגנו בצוות המלווה, שמנו נציג יותר בכיר, מתוך כוונה שאנחנו נצליח להשפיע שם בצורה יותר מאסיבית ולא להגיע למצב שהצוות המלווה יגרום לנו עיכובים נוספים. צריך לז כור שכל הפרויקט נדחה בגלל לכאורה תיקון של תכנית בניין ערים משלימה באזור נחל יתלה והתיקון הזה בעצמו גרם להתמשכות הפרויקט.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי מנער את הצוות המלווה? לא מתקבל על הדעת שמדינה מקבלת את זה, כאיזה אמירה פרוזאית, אולי ב-2016, אולי ב-2018, אולי ב-2020. זה לא מתקבל על הדעת.

יצחק זוכמן:

המנהל הכללי, שיצא מהחדר לפני רגע... זימנו את נציגי משרד הפנים אלינו, דיברנו עם הצוות המלווה. אנחנו מלווים את עבודתם בצמידות וכשיש בעיה, אנחנו מטפלים בה. אבל הצוות המלווה לא בשליטת משרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז בשליטת מי? זה כלום, זה 20 קילומטרים, אולי 30. הוא מתפצל ממודיעין. כלומר בחיבור של 431, שדיברנו בו ושיבחנו אותו, גם על ידי סגן ראש עיריית ראשון, עכשיו אנחנו לא יכולים לשבח את העניין של הרכבת, כי היא תקועה, מ-431 הוא מתפצל לכיוון כביש 1 ונוסע במקביל דרך המנהרות, מבשרת ציון. תגיד שהוא ישמש גם הפלשתינים, כדי שלא יהיו התנגדויות נוספות, נכון? אנחנו מכירים את כל התירוצים. אז הוא ישרת אותם גם, אז תכניס את זה פנימה לבנייני האומה, אבל שמונה שנים מהיום? זה אי אפשר. צריך לעשות על זה, תאמין לי, ישיבת ממשלה נפרדת. הממשלה צריכה לקבל פה החלטה. אגב, חסמו את כביש 443 עכשיו, עלולה להיווצר בעיה ביטחונית, אז כביש 1 הולך לשיפוצים, אז הוא ייתקע. הדבר הזה לא יתקיים. הנסיעה בין תל אביב לירושלים עומדת, עם כל הכבוד לראשון, ש-431 קיצר את הנסיעה, אז אתה תיתקע בלטרון. ולא תזוז. אז זה לא יהיה 40 דקות, תחזור לארבע שעות, כמו פעם, כשהיינו צעירים מאוד מאוד מאוד, מאוד. זה דבר שצריך לטפל בו בנפרד, אני אדבר על זה עם ראש הממשלה ושר האוצר.

אלכס לנגר:

אנחנו מפנים את תשומת לבך שההליכים הסטטוטוריים נמשכים ונמשכים והצוות המלווה, זה אומר שבעצם ההליך הסטטוטורי לא הסתיים, ומשרד הפנים יחד עם משרד---

היו"ר אופיר אקוניס:

איך לא נגמר? ביפן בונים מסילה של 400 קילומטר בשעה, מחברים את כל יפן, את כל גרמניה, את כל אירופה, את כל ארצות הברית. בלעדי מסילות הברזל ארצות הברית לא היתה קיימת היום כפי שהיא נראית היום, ועשו את זה ב-1860. זה לא יכול להיות, באמת.

חמד עמאר:

ואתה מדבר על 20 קילומטרים.

אלכס לנגר:

אני מפנה את תשומת לבך שההליכים הסטטוטוריים של משרד הפנים והמשרד לאיכות הסביבה בעצם מובילים אותם, בקטע הזה של הרכבת, עם הצוות המלווה, כשאנחנו רק שליש בצוות הזה, ובעצם ממשיכים ודורשים דרישות שגורמים לעיכובים בלוחות הזמנים, וזה הכל לא בתחום שליטתנו בעצם. אנחנו רק מגיבים לדבר הזה. 2016 זה כמו שהסביר פה מר יצחק זוכמן, זה תחזית אופטימית, בתנאי שאנחנו מתגברים על כל הקשיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

שמעתי, אני יוצא מהישיבה הזאת מאוד מודאג.

אלכס לנגר:

ולצערי זה המצב. אגב, הוא לא רק בקו הזה, הוא גם בקווי רכבת וכבישים אחרים. הליכים סטטוטוריים מאוד כבדים.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה אתה מציע כדי לקצר את הדבר?

אלכס לנגר:

אני מציע שנקדם את הרפורמה בתכנון, שתשים מועדים קצובים להליכים התכנוניים, אחרת ההליכים האלה נמשכים עד אין סוף. זה בעצם חזות הכל.

היו"ר אופיר אקוניס:

לגבי הרפורמה, אני מניח, כיוון שהיא הוצגה פה---

אלכס לנגר:

אני רק יכול לספר לך שרכבת קלה בירושלים, שהתלוננת שהעבודות לא מסתיימות, הליך תכנית בניין ערים 8000 של רכבת קלה לירושלים לקח שמונה שנים לאשר. שמונה שנים בפרויקט שכולם רצו אותו ואוהבים אותו, נכון, אדוני המנהל הכללי?

היו"ר אופיר אקוניס:

מר לנגר, מה קורה כשמכריזים על פרויקט כפרויקט לאומי?

יצחק זוכמן:

אז הוא הולך לוועדה לתשתיות לאומיות ולא קורה כלום. אותו דבר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אחרי הכרזה על פרויקט לאומי, הוא נתקע בוועדה לתשתיות לאומיות?

יצחק זוכמן:

כן. אתה רוצה דוגמאות? אני יכול לתת לך.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתם חושבים שהרפורמה משנה את זה?

אלכס לנגר:

אני מאוד מקווה. זו התקווה.

יצחק זוכמן:

אני אתן דוגמה. היה דיון אצל המנהל הכללי אצלנו, על נושא חשמול הרכבת. הנושא של חשמול הרכבת הוכרז כפרויקט לאומי והוא מטופל בוועדה לתשתיות לאומיות. נדרשנו על ידי הוועדה לתשתיות לאומיות להגיש תכנית לשיפור השירות לנוסעים כתנאי לאישור התכנית, ועוד דברים שונים ומשונים, והדברים נמשכים, אנחנו לא יודעים מתי זה מסתיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה בזכות דיבור, המנהל הכללי, אבל אנחנו לפחות נקווה להעביר עד סוף מושב החורף בקריאה ראשונה את הרפורמה הזו, ולסיים אותה במושב הקיץ. גם יהיו לה הרבה התנגדויות. לא משנה, אתה יודע מה טוב פה? בסוף מצביעים. כך היה גם עם הרפורמה במינהל מקרקעי ישראל, היו התנגדויות, היה קמפיין, אבל בסוף הצבענו.

יאיר מעין:

הזכרתי את הרכבת ואתה גם הזכרת את 443, כל העומס עובר עכשיו לכביש מספר 1. כביש מספר 1 במוצא מתפצל לכביש 9 ולכביש לעלייה לירושלים, אבל ביציאה מהעיר העומס הוא שארבעה נתיבים של כביש 9 וכביש 1 נפגשים בסיבוב מוצא לשני נתיבים והיום גם לצאת מהעיר לוקח חצי שעה במקום להיפך. מה שאני מבקש פה זה שכביש מספר 1, מעבר לזה שמאשרים את הפרויקט הזה, שהקטע של סיבוב מוצא ייצא לביצוע מיידי על ידי מע"צ, מיד ברגע שיאשרו את הפרויקט הזה, כדי לשחרר את ירושלים מהמצור שהיא מצויה בו.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך אתם מיישרים אותו? זה סיבוב בעייתי.

אלכס לנגר:

כל הסיבוב מועתק צפונה לגשר שגם מקהה את הסיבוב וגם מוסיף נתיבים.

יאיר מעין:

הבקשה פה שהביצוע של מע"צ יתחיל קודם כל מסיבוב מוצא.

היו"ר אופיר אקוניס:

מתי זה קורה, מר לנגר?

אלכס לנגר:

זה קורה, אינשאללה, בשנה הבאה, מתחילה העבודה על זה, אם ההליכים הסטטוטוריים יסתיימו. יש שלב התנגדויות עכשיו, שלא---

היו"ר אופיר אקוניס:

מי מתנגד כל הזמן?

אלכס לנגר:

אדם, טבע ודין, למשל ועוד אנשים פרטיים.

שי יפתח:

הבעיה זה לא רק ההתנגדויות, גם אחרי זה כשמפסידים בשלב ההתנגדויות. אז הם הולכים לבג"צ ודברים גם בבג"צ מתעכבים, במקרה הטוב חודשים, וככה הדברים נראים. פרויקטים מאבדים מומנטום. טוב זה לא.

היו"ר אופיר אקוניס:

אין על זה ויכוח.

יאיר מעין:

הנושא השני, מר זוכמן, זה נושא כביש בגין דרום, כביש מספר 4, שעלותו 750 מיליון שקל ונכון לעכשיו יש ציפיות שעיריית ירושלים תממן 30% מהכביש הזה, כשהכביש הזה למעשה משרת מעבר לתושבי ירושלים, את התנועה העוברת שמגיעה מכביש המנהרות, של כל הפריפריה במטרופולין וגם לכיוון צפון, והעירייה ביקשה, וזה גם עלה עם שר התחבורה, שהעירייה תשתתף בסדר גודל של 10% עד מקסימום 15%, וכל עוד שלא יסכמו את העניין הזה, שאת מימון הפרויקט 30% מ-750 מיליון זה כ-200 מיליון שקל, שאין לעיריית ירושלים לממן את הכביש הזה... זה כביש שהוא כביש אזורי---

היו"ר אופיר אקוניס:

מענק הבירה הועבר כבר?

יאיר מעין:

מענק הבירה מועבר לסירוגין כל חודש. הוא עובר במנות חודשיות, אבל זה לא קשור, זה תקציב פיתוח שמשרד הפנים כבר לא מממן בעירייה והכביש הזה שהוא כביש שמשרת את כל האזור ואת הפריפריה, צריך להיות ממומן כמו פרויקטים אחרים, כמו שכביש 9 מומן, כמו שנתיבי איילון ממומן. עיריית תל אביב לא מימנה את נתיבי איילון וגם לא מחזיקה אותם. העומס הזה אחרי זה כולו נופל על תושבי ירושלים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה רוצה לענות למנהל הכללי?

יצחק זוכמן:

הנתונים שמוצגים פה הם חלקיים. נתיבי איילון מומנו, חלקו, 25% על ידי עיריית תל אביב, וחלקים אחרים ב-30% על ידי העיריות לאורך נתיבי איילון בדרום, ראשון, בת ים וחולון השתתפו ב-30% כל אחת בקטע הרלוונטי שלהן. כביש 9 בירושלים יצא לדרך בהשתתפות של 70% של המדינה ו-30% של העירייה ובאמצע הפרויקט אכן החלטנו להקל על העירייה ולעבור מ-70% ל-85% מדינה ו-15% עיריית ירושלים. בכביש 4 בשלב זה הסיכום בינינו לבין האוצר הוא 70%-30%, אנחנו עוד נתדיין ונראה, אולי נצליח לתת איזה שהיא הקלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה. אנחנו נעצור רגע את הרכבת. אנחנו נקיים ישיבה בנושא רכבת, ככל הנראה ברכבת עצמה, הדיון של ועדת הכלכלה, דיון מיוחד. הודענו אז בזמנו, בביקור הראשון, שנמשיך במעקב עם הפיקוח על ענייני הרכבת. גם אנחנו נשמח, כי אנחנו חושבים שהרכבת היא באמת אחד מהכלים התחבורתיים, החברתיים, לא יודע על ההיתכנויות הכלכליות של חלק מהקווים, אבל בוודאי החשובים ביותר לפיתוחה של המדינה ולקיצור המרחק בין הפריפריה למרכז, וההיפך.

מר דוד אלחיאני, אתה רוצה לשאול על 5?

דוד אלחיאני:

תודה, אדוני היושב ראש, על ההזדמנות. אני ראיתי את הסכומים פה. אלה סכומים אסטרונומיים במושגים של בקעת הירדן, והיום בקעת הירדן היא בעדיפות לאומית א', וחלק מההגדרה של אזור עדיפות לאומית א' זה לקרב את הפריפריה למרכזי האוכלוסייה. אם אנחנו מדברים על לקרב את הפריפריה למרכזי האוכלוסייה, אלה כבישים ורכבות. לצערי הרב, רכבת עדיין לא מגיעה לבקעת הירדן, אבל אפשר לשפר ולקצר את זמן ההגעה מבקעת הירדן למרכז הארץ, בהקשר של כביש 5, להמשיך את התוואי של הכביש מאריאל לבקעת הירדן, זה יחולל פלאים, ישפר את הנגישות של התושבים אל מרכז הארץ וממרכז הארץ אל הבקעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חושב שאתמול מר רון נחמן, ראש עיריית אריאל, בסיור ועדת הכלכלה בעיר, דיבר על כך ששר התחבורה החליט החלטה.

דוד אלחיאני:

קודם כל אני שמח לשמוע.

יצחק זוכמן:

אני חושב שקודם כל הבקעה מחוברת למרכז גם על ידי כביש 1 מירושלים לכיוון הבקעה והכביש הזה בשלבי תוספת של מסלול נוסף, וגם מהגבעה הצרפתית לכיוון מעלה אדומים וגם מהשומרוני הטוב---

דוד אלחיאני:

אז אתה מבקש מאיתנו לנסוע דרך ירושלים לתל אביב.

יצחק זוכמן:

אני לא מבקש, אני מציין עובדה, שלא התעלמנו מהבקעה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לגבי ההרחבה של 5?

יצחק זוכמן:

לגבי ההרחבה של 5, השר הנחה אותנו להתחיל לתכנן. הרי בעצם היום כביש 5 הוא דו מסלולי, עד אריאל.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם זה לקח זמן, דרך אגב. גם זה חדש. צריך לברך על כך, אבל גם זה לקח זמן. הנסיעה לאריאל התקצרה היום בהרבה מאוד זמן.

יצחק זוכמן:

שר התחבורה הנחה לתכנן מאריאל עד צומת תפוח ככביש דו מסלולי ומצומת תפוח בשלב זה, לדבר רק על שיפורים מקומיים, עדיין לא מדברים על הפעלה לדו-מסלולי.

היו"ר אופיר אקוניס:

בסדר, זה גם מקצר. זה גם שיפור.

מר דוד ביטן, סגן ראש עיריית ראשון לציון.

דוד ביטן:

פרויקט מחלף בית דגן. זה פרויקט אזורי ומשום מה הוא לא מתקדם. רק עכשיו הוא בהליך תכנון והוא לא נכנס לתכנית החומש של משרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הצומת אמורה להיות מחלף?

דוד ביטן:

כן. וזה לא מתקדם. היום זה רק בשלב התכנון, בסופו של דבר זה לא בתוך תקצוב של תכנית החומש. כשיסיימו את הליך התכנון יגידו 'אין תקציב, נעביר את זה לחומש הבא'. אני מבקש להקדים גם את התקצוב, גם את הביצוע וגם את התכנון. זה משפיע גם על רמלה, גם על ראשון, גם על רחובות, על נס ציונה, לוד.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט. על מרבית יישובי השפלה.

יצחק זוכמן:

מבחינתנו אכן הפרויקט חשוב. לא רק זה, הוא גם אמור לשרת את פרויקט ה-BRT הדרומי שזה אותו פרויקט של מערכת הסעת המונים שבא לתת פתרון של תחבורה ציבורית לתושבי רחובות, נס ציונה וראשון, והמחלף לוקח את זה בחשבון. הפרויקט בשלבי תכנון ראשוני ותהליך סטטוטורי. זה תהליך שאנחנו לא יודעים כמה זמן הוא יימשך. במידה והפרויקט יהיה זמין בשלב מוקדם ממה שאנחנו חוזים, אז אנחנו נתדיין עם האוצר על תקצובו. מבחינתנו הוא פרויקט חשוב---

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל שואל סגן ראש העיר איך לקדם?

דוד ביטן:

אבל זה לא בתכנית החומש.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא לחכות לתקצוב.

יצחק זוכמן:

לצערנו, אין עדיין תכנית חומש, אנחנו מכינים אותה בימים אלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבקש להכליל את הפרויקט.

יצחק זוכמן:

אנחנו נביא אותה לממשלה לאישור. אנחנו נעשה תכנית חומש בדיוק כמו שעשינו בפעם הקודמת, נעשה תכנית ונעשה לה רשימת המתנה, ואנחנו נכניס את זה לרשימת ההמתנה. לצערנו, הרי מתוך התכנית לעתים פרויקטים לא מתקדמים ואז אנחנו לא מבצעים אותם, ואז אנחנו לוקחים פרויקטים מרשימת ההמתנה ומכניסים אותם לתכנית.

דוד ביטן:

אבל למה אי אפשר להכניס את זה לתוך הפרויקטים עצמם? חמש שנים זה הרבה זמן.

יצחק זוכמן:

אני לא יודע היום מתי לתקצב את זה.

דוד ביטן:

כמה זמן ייקח התכנון שם?

יצחק זוכמן:

זה לא התכנון, הבעיה היא תהליך סטטוטורי. אם זה היה רק תכנון, זה היה פשוט.

דוד ביטן:

אנחנו ממתינים לפרויקט הזה מספר שנים.

היו"ר אופיר אקוניס:

שואל סגן ראש העיר, האם כשתביאו את תכנית החומש, שאני מבין שצריכה אישור ממשלה... מה זה רשימת ההמתנה הזו?

יצחק זוכמן:

אם יוחלט לדוגמה שתכנית החומש תהיה על 20 מיליארד שקלים, אנחנו נביא לממשלה פרויקטים בהיקף יותר גדול ויהיו פרויקטים שייכנסו בתוך ה-20 ותהיה רשימה של פרויקטים נוספים. אנחנו נשתדל להכניס לתוך הרשימה את הפרויקט הזה. אם ניקח למשל את החומש הקודם כדוגמה, אז הרבה מאוד פרויקטים שהיו ברשימת ההמתנה בוצעו.

היו"ר אופיר אקוניס:

יפה. תודה.

יורם קרין:

אני ראש מועצה אזורית עמק המעיינות, ליד העיר בית שאן. אני רוצה להודות למע"צ, למשרד התחבורה, על שיתוף הפעולה, ולהזכיר גם שני כבישים דו ספרתיים שחוצים אותנו, אחד זה כביש 71, בדומה לחברי, זה כביש קריטי לפיתוח העיר בית שאן ועמק המעיינות. הוא לא נכנס עדיין לתכנית חומש, חייב להיכנס לתכנית הקרובה, כדי להתקדם סטטוטורית, להתחיל לטפל בו. זה כביש שמחבר את ירדן עם חיפה, יש שם תנועה של משאיות, בלתי אפשרי להמשיך ככה. התחיל העסק, חייב להיכנס לתכנית חומש.

השני, כביש 90, חוצה אצלנו ארבעה מושבים, התחיל מהלך. חייבים שם לתכנן מעגלי תנועה בשביל להוריד את קצב הנסיעה ולטפל בתוך ארבעת היישובים. ממש סכנה בטיחותית.

יצחק זוכמן:

קודם כל כביש 71 התחיל תכנון. יותר מזה, לפי דעתנו המוקד הבעייתי בכביש 1 הוא הרמזור בתל יוסף. אנחנו הנחינו את מע"צ להתארגן לתכנן את הרחבת הצומת, כך שהקיבולת של הצומת הזה תגדל וחלק מהעומס יירד, אבל ברור לנו שהפתרון הוא כביש 71. לצערי, אם לוקחים כבר את מה שקיים היום בתכנית החומש בכבישים בגליל, אנחנו מגיעים להיקף שהוא מעל ל-8 מיליארד שקל. אני לא חושב שנוכל להכניס כבישים נוספים. בכל מקרה, אנחנו מקדמים אותו תכנונית והכוונה לבצע אותו בחומש הבא בתור.

שי יפתח:

ברגע שהוא יהיה בשל לביצוע, אז אפשר יהיה לשקול להכניס אותו לתוך תכנית החומש הבאה.

יורם קרין:

אבל צריך לקדם אותו סטטוטורית.

שי יפתח:

הוא מקודם סטטוטורית. עושים את הטיפולים הנקודתיים לגבי---

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז.

יצחק זוכמן:

לגבי הבטיחות בכביש 90, בנושאים בטיחותיים אנחנו עוסקים בנושא שנקרא מוקדי סיכון. אנחנו בודקים את רמת הסיכון של כל מקום ולצערנו, אם היה לנו מספיק תקציב לטפל בכל המקומות, היינו עושים את זה. אנחנו בוחרים את מוקדי הסיכון, עם הסיכון היותר גבוה. לצערי ארבעת היישובים לא נכנסים. אנחנו כנראה ב-2010 נתקצב לפחות ישוב אחד.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך הוא יוכרע? מבחינת הבטיחות הכי פחות בטיחותית?

יצחק זוכמן:

ניקח את הכי פחות בטיחותי מהארבעה, ואותו נתקצב. הלוואי והיה לנו כסף לעשות הכל.

דוד אלחיאני:

יש לכם כסף. 810 מיליון, 900 מיליון. ראיתי כבישים---

יצחק זוכמן:

אבל אי אפשר לעשות אותם בפחות.

עופר בן אליעזר:

אני ראש המועצה המקומית רמת ישי. אני חייב לציין שבאזור שלנו החברה הלאומית לדרכים עושה עבודה מדהימה עם כביש 99 וכביש 71 וכל הכבישים שם. על כביש 75, שהוא מוצא של כביש 6 היום ובעצם הציר המזרחי המרכזי בין מזרח למערב, קרי כל אזור בית שאן שדיבר עליו ידידי, ועד חיפה, נוצר צוואר בקבוק שמכירים אותו באזור רמת ישי, מארבעה נתיבים זה עובר לשני נתיבים וכל התנועה נעצרת שם. זה אחרי צומת אלונים לכיוון מזרח, הכניסה ליישוב. אני יודע שיש תכניות, אני יודע שמדברים על זה, אני רק רוצה להבטיח שזה ייכנס לתכנית החומש עם התכנון של הכביש הזה קדימה ופתיחתו לדרך שלא תיעצר, כי באמת נעשתה עבודה מבורכת עם כביש 6 והבאתו צפונה, אבל מזרחה ומערבה זה נתקע, צפונה זה ממשיך בעבודה. באמת אני חייב להגיד מלה טובה לחברה הלאומית לדרכים ולמשרד התחבורה על העבודה.

יצחק זוכמן:

יושב ראש הוועדה, כמו שידוע לך, בתכנית שנדונה בלשכת ראש הממשלה מופיע מה שנקרא הזרוע המזרחית. הזרוע המזרחית זה שדרוג של כביש 77, 65, 85 וגם מחלוף של חלק מהצמתים. צומת ישי, מדובר במחלופה, וכיום הפרויקט בתכנון ובתהליך סטטוטורי בחברה הלאומית לדרכים. כך גם כביש 75 מזרחה, עד מגדל העמק, בתהליכי תכנון בחברה הלאומית.

היו"ר אופיר אקוניס:

כביש 6 שמסתיים בעין תות, אמור להסתיים בקרית חרושת או להמשיך, אין עבודות כרגע.

יצחק זוכמן:

כביש 6 מקודם, כרגע בתכנון ראשוני צפונה עד אזור קרוב לסומך. מדובר על שני קטעים---

היו"ר אופיר אקוניס:

קודם הוא יגיע לקרית חרושת ואז ימשיך.

יצחק זוכמן:

יש לו שני קטעים, אחד נקרא קטע 3 והשני נקרא קטע 7, מתוכננת מנהרה באזור יקנעם ומנהרה נוספת מתחת לרכסים, שני הקטעים בתהליכי תכנון ובתהליכים סטטוטוריים, לקראת מתן תוקף. הם מופיעים באותה תכנית של ראש הממשלה שדיברנו עליה קודם. במידה ותתקבל החלטה שהם יתוקצבו, אז אנחנו ניכנס לביצוע שלהם. בעיקרון נראה לי, עוד אין לזה הסכמה כתובה, יש הסכמה באוצר ללכת על שני הקטעים האלה כפרויקט BRT.

היו"ר אופיר אקוניס:

תודה.

אני רציתי להעלות את נושא יבוא החלפים, אבל מר ימיני לא נמצא פה ומר גנות עזב. אז אנחנו נקיים על זה דיון נפרד.

יש למישהו עוד הערות, שאלות, הבהרות? אין. אז אנחנו החלטנו לקיים דיון נפרד על נושא המכרזים שמוציאה מע"צ. זה באמת נושא שקיבלתי עליו כמה וכמה פניות והוא הועלה כאן על ידי חבר הכנסת חסון. פרויקטים מרכזיים, מר זוכמן, הרכבת הכבדה, חשוב מאוד. אנחנו נקיים על זה ישיבה נפרדת.

יצחק זוכמן:

אנחנו באנו מוכנים לזה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כן, אבל הסקירה שלך כל כך מרתקת שבאמת קיימנו בה דיון מעמיק. אתה שם לב שאנחנו מקיימים פה שעות רבות בנושא תחבורה. אני מאוד מקווה, אני אומר את זה גם לפקידי האוצר, מבלי לגרוע בעמדה המקצועית שלכם לגבי הרכבת, שהממשלה תקבל את ההחלטה הנבונה, הצודקת והחברתית להשקיע בעוצמה ברכבות ולא לקבל את המלצתכם.

תודה רבה.

**הישיבה ננעלה בשעה 14:00**