**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 176**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**מיום רביעי, י"ט בשבט, התש"ע (3 בפברואר, 2010) בשעה 09:30**

**סדר היום:**

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009 של חה"כ שלי יחימוביץ, חה"כ יריב לוין, חה"כ נחמן שי (פ/1784)**

**נכחו:**

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

**מוזמנים**:

חה"כ שלי יחימוביץ

חה"כ יריב לוין

חה"כ נחמן שי

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים:

יהודה אלבז – מנהל אגף

אבי בן סימון

דרור גנון

שרית זוכוביצקי אור

שלמה כץ

מיכה פרלמן- משרד האוצר, רפרנט תחבורה באגף התקציבים

יערה למברגר – משרד המשפטים, ייעוץ וחקיקה

מיכל צברי דוד – משרד הפנים, לשכה משפטית

אהוד ענבר- מרכז השלטון המקומי

עו"ד גולן קנטי – רשות ההגבלים העסקיים

עו"ד אירית שביב שני – נציבות שיוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות

"אגד":

אייל יחיאל – מנהל אגף השיווק

עו"ד רונן משה – מחלקה משפטית

יוסף צצקס – מנהל אגף הכספים ואזור י-ם

"דן":

מצליח קזיס – ראש חטיבת התנועה

איתן פיקסמן – דובר

חברות פרטיות להפעלת תחבורה ציבורית:

זאב הורן –יו"ר קווים תחבורה ציבורית

אילן קרני- מנכ"ל חברת מטרופולין

האני דעקה – מנהל תפעול, נתיב אקספרס

רכבת ישראל:

אלי גרופית

אלכס דובוב

יורי מורוזוב

יהושע איגור פורמן

ירון רביד

משה אמסלם

חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

דורון מרום – יועמ"ש

זוהר גרשטיין

איליה וולוקוב

ארגונים להגנת הסביבה:

גיתית וייז בלום

אריק טפיירו

מאירה קרבטרי

עו"ד צבי שפר – ההסתדרות החדשה

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**ייעוץ משפטי** : אתי בנדלר, איתי עצמון

**רשמה**: לאה קיקיון

**הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009, של חה"כ שלי יחימוביץ, חה"כ יריב לוין, חה"כ נחמן שי, (פ/1784)**

היו"ר אופיר אקוניס:

שלום לכולם, אני מתכבד לפתוח את הישיבה. על סדר היום - הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009, של חה"כ שלי יחימוביץ, חה"כ יריב לוין, חה"כ נחמן שי, (פ/1784). אני מבין מחברי הכנסת שאנחנו רוצים לאגד את כל מרכזי המידע שהיום הם בנפרד, וגם רכבת ישראל?

יריב לוין:

רכבת, רכבת קלה כשתהיה.

קריאות:

* - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, הרכבת הקלה – אנחנו אישרנו פה במהירות הבזק אישור לפיילוט של הפעלת הרכבת הקלה, בחודש נובמבר 2009. אנחנו בפברואר 2010 ולא נעשה דבר - -

נחמן שי:

בשעה זו הנתיב מתמלא במי גשם.

היו"ר אופיר אקוניס:

האמת היא שזה מדאיג מאד. נפגשתי אתמול עם קבוצת ירושלמים והנושא באמת מטריד מאד. מה קורה עם זה?

יהודה אלבז:

בוא נגיד שגם אנחנו מודאגים . אין ספק שיש איחור, אבל להערכתנו אנחנו בישורת האחרונה. אני מאד מקווה שתוך פרק זמן קצר נראה את הרכבות נוסעות לניסיון בחלק גדול מהמסלול.

מיכה פרלמן:

היו דיונים ספציפיים על הדבר הזה בעת האחרונה, כי היתה להם איזושהי בעיה טכנית באיך להוציא אותם מתוך ה "דפו" כדי להתחיל את הפיילוט. אנחנו הצענו איזשהו פתרון זמני מעבר למה שאנחנו מחויבים אליו וגם זה קצת על שרטון, אבל זה משהו שהוא ב – micro management, מה שנקרא, אנחנו מתפעלים אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש הערכה? כי כשאתם ביקשתם להתקין את התקנות עשינו את זה במהירות הבזק, תוך שבוע אחד. אמרתי למנהלת הוועדה להזיז דברים מהלוח, כדי שנסייע לירושלים. סייענו ועשינו - -

שלי יחימוביץ:

בכל זאת, להכין תשתית לרכבת קלה זה יותר קשה מלהזיז דברים מהלוח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אבל זה כבר תשע שנים. אז אני שואל – האם המדינה יודעת ? יש תאריך כלשהו?

מיכה פרלמן:

אני לא זוכר את התאריך הספציפי שאנחנו קבענו לתחילת הפיילוט אבל לדעתי את השאלה שלך אתה צריך לשאול את הזכיין. אנחנו כל פעם שומעים ממנו סיפור חדש ואנחנו כל פעם באים לקראתו. כל פעם זה נדחה מחדש.

נחמן שי:

מי משלם לו כסף?

מיכה פרלמן:

אנחנו עדיין לא מעבירים לו את התשלום האחרון, את התשלום הבא, לצורך העניין.

נחמן שי:

עד עכשיו הוא קיבל כסף - -

מיכה פרלמן:

כן. הוא מקבל כסף פר התקדמויות שהוא הגיע אליהן, אבל על השלב הבא יגיעו דיונים עוד מעט.

נחמן שי:

בסך הכל זה מטורף. יגידו לך נציגי "אגד" שהטרחה שנגרמת לציבור בירושלים כתוצאה מזה היא עצומה. אנשים מעוכבים. אדם שמגיע ממבשרת צריך להחליף אוטובוס בכניסה לעיר לאוטובוס אחר, כשאף פעם הוא לא עשה את זה. ממש כל האזור משמש את מחיר המחדל הזה. זה לא יאומן זה 10 שנים כבר.

אתי בנדלר:

מכל מקום יהיה מעניין אם מישהו יעשה פעם מחקר - -

נחמן שי:

איך זה התחיל ולמה.

אתי בנדלר:

לא, אני לא מדברת - -. אני מדברת עכשיו על חקיקה מהירה, חקיקה שהממשלה מביאה לכנסת, שזה דחוף ביותר, במסגרת חוק ההסדרים או חקיקות אחרות – איזה עיכובים חלו אחר כך - -

שלי יחימוביץ:

חקיקה מהירה שווה ביצוע איטי.

אתי בנדלר:

זה כמעט ביחס ישיר.

נחמן שי:

ככה זה היה בשעתו? דחפו את זה מהר?

אתי בנדלר:

מאד, בוודאי. זו אחת מהחקיקות שנעשו מהר –מהר.

נחמן שי:

אתה מוכן ליזום ועדת חקירה?

היו"ר אופיר אקוניס:

כן. אני חושב שזה עניין לאומי.

יערה למברגר:

אם יורשה לי להגיד - -מדובר פה בחקיקה נקודתית - -

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז, אני דיברתי על חקיקה נקודתית כי זה מה שהיה בזמני, אני לא מדבר על חקיקות קודמות.

נחמן שי:

אומרת היועצת המשפטית שהביאו את זה, בשעתו ב - -

קריאה:

גם תקנות וגם חקיקה. ועשינו את זה במהירות. משרד התחבורה ביקש, העברנו את זה. טופל, הכל היה בסדר. רק שחוץ מזה, הרכבת עוד לא נוסעת.

אתי בנדלר:

מדובר ב-חוק התעבורה (החלת הוראות פקודת התעבורה על רכבת מקומית)(הוראת שעה) – בתקופה מיום תחילתו של חוק זה ועד יום 8 בספטמבר 2010, וכו'. והחוק הזה התקבל בנובמבר, 2009, כי זה היה צריך להתחיל רטרואקטיבית, כמעט.

היו"ר אופיר אקוניס:

כינסנו את כל ההליך החקיקתי לשבוע וחצי, אם אינני טועה. ולא קרה מאז כלום. וזה מדאיג. וגם אין בשורה היום.

אנחנו צריכים לעבור להצעת החוק עכשיו. ניסיתי לנצל את ההזדמנות לקבל איזושהי בשורה, אז כל פעם הבשורה היא יותר קשה.

יערה למברגר:

רגע של אופטימיות – חוק הטייס הונח על שולחן הכנסת והודפס בכחול.

אתי בנדלר:

כמה עמודים?

יערה למברגר:

כ-170 עמודים.

היו"ר אופיר אקוניס:

בהחלט, חשוב ביותר, והוא יקודם פה במהירות, עד כמה שאפשר.

אנחנו בחוק שלכם. מי מציג?

שלי יחימוביץ:

החוק שלנו מאד פשוט במהותו ואפילו חיוני, ונדרש כתוצאה מההתפתחויות האחרונות בתחבורה הציבורית. למרות שעניין הרכבת הקלה העלה פה גיחוכים בכל זאת יש תמורות משמעותיות בכל מה שקשור לתחבורה הציבורית, בין היתר – הפרטת קווים, העברתם למפעילים פרטיים. יש הרבה מאד שחקנים בשוק. בלי קשר להשקפת עולמי, אני נגד הפרטת קווים, אני בעד שהתחבורה הציבורית תישאר בידי "דן", אבל ההצעה הזו לא קשורה לעניין הזה, ולצערי אני מתייחסת להפרטת קווים כאל עובדה מוגמרת, שמתבצעת, ועובדה היא שפועלים קווים פרטיים. ריבוי המפעילים וריבוי השחקנים ונוסיף לזה את עניין הרכבת הקלה ובכלל את כלל התחבורה הציבורית בישראל, יוצר מצב כאוטי, כי אין יד מכוונת ומארגנת את כל השירותים האלה גם יחד. לעתים קרובות אדם שמבקש להשתמש בקו אוטובוס מסויים לא יודע מי המפעיל ולמי להתקשר כדי לקבל אינפורמציה בדבר הקווים והגעתם. זה מידע מאד בסיסי שכל מי שצורך תחבורה ציבוריות מאד זקוק לו.

הצעת החוק שלנו מדברת על הקמת מרכז מידע ארצי שיפעל on line, יעודכן כל הזמן, הנגישות אליו תהיה גם באמצעות הטלפון, גם באמצעות האינטרנט, אבל החשוב מכל – באמצעות שילוט דיגיטאלי בתחנות, שיספק גם לעומדים בתחנה אינפורמציה מתי מגיע הקו. אנחנו חושבים שלכל המהלכים הדרמטיים בעניין התחבורה הציבורית, זה אולי מוגזם להגיד- במידה רבה אין להם ערך אם הצרכן שלהם לא יודע לצרוך אותם ואיך להשתמש בהם. יתרה מזה, הם גם מרתיעים אנשים מלהשתמש. הסרבול היום מתריע מלהשתמש. ברגע שהמידע יהיה נגיש וזמין, הדבר גם יעודד שימוש בתחבורה הציבורית, על כל היתרונות הגדולים שיש בדבר הזה, ואני אפילו לא ארחיב. כולנו יודעים את עצמת היתרונות שבשימוש בתחבורה הציבורית במקום ברכב פרטי. לכן אנחנו מציעים לאגם את כל המידע הקיים, את כל מרכזי המידע הקיימים, להוסיף עליהם, להקים מרכז מידע ארצי כזה. אנחנו לא ממציאים את הגלגל, המודל הזה קיים בהרבה ממדינות אירופה.

אני רוצה לציין שהצעת החוק הזו מקודמת בתיאום מלא עם משרדי הממשלה, בהסכמת הממשלה, כמובן. אנחנו נתקדם תוך תיאום עם האוצר בתמיכה מאד גדולה של שר התחבורה ובפעילות שלו. אנחנו מודעים לבקשות ספציפיות של האוצר- נתחשב בהם ונעמוד בהם - -

היו"ר אופיר אקוניס:

יש נציגים מהחברות, ויש כאן נציגים מהשלטון המקומי? כי מי שאחראי על התחנות, כך אני מבין, זה השלטון המקומי ולא החברות. לכן – האם יש פתרון בתוך החוק הזה מי אחראי על השילוט האלקטרוני?

שלי יחימוביץ:

יש כמה סוגיות שעומדות, וגם קיבלנו פניות מהרבה גורמים, ואנחנו נתחשב בהם ולא נתקדם בלי לקחת בחשבון כל אלמנט שהוא. אנחנו רוצים, בסופו של דבר, לשרת את הציבור, ולעשות את זה על הצד הטוב ביותר. מה שאני מבקשת זה שאת השלב של הקריאה הראשונה נעשה בלי עיכוב, במהירות, ואת כל הבעיות, התפירות וההסכמות נעשה בדיונים לקריאה שניה ושלישית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו היום מוגבלים עד השעה עשרה ל-11, בגלל ביקורו של ברלוסקוני.

יריב לוין:

לי אין מה להוסיף מלבד להודות לך על המהירות בה קבעת את הדיון, אדוני היושב ראש. המהירות מבטאת גם את ההכרה שלך בחשיבות ההצעה הזו. אני רוצה להודות גם לגורמים המקצועיים במשרד התחבורה ובמשרד האוצר. שר התחבורה ושר האוצר. ישנן כמה בעיות שצריך לפתור אותן וליישר אותן. אין כוונה להביא את זה באיזושהי צורה שאחר כך אתם לא תוכלו להתמודד אתה ולהפעיל אותה, אבל אני חושב שהפערים או העניינים שטעונים הבהרה וסגירה הם די מצומצמים, הם בהחלט לא רחבים.

נחמן שי:

אני לא אאריך אחרי קודמיי, אני חושב שיש פה הצעה שהיא באינטרס הציבורי הרחב ביותר, מכל נקודת ראות שהיא. נדמה לי שמי שרוצה לעודד נסיעה בתחבורה הציבורית, ואני מחסידיה, כיוון שזה שירות עממי וחשוב, אז זה כלי שיוכל לסייע. אין לנו הרבה שירותים בארץ שיודעים לענות מהר בטלפון או באמצעים אחרים, לכן זה גם צריך להיות - - פעם נדבר על זה, זה דורש אינטליגנציה מיוחדת לפעמים. אבל אם זה יהיה, ואני מקווה שזה יהיה, זה צריך להיות פשוט ונגיש, שגם אנשים שלא דוברים עברית כל כך טוב או ששומעים לאט, וכדומה, יוכלו לקבל את השירות, ולהשתמש בתחבורה הציבורית, כי התחבורה הציבורית בישראל היא טובה. היא כלי חשוב וחשוב לסייע לו.

היו"ר אופיר אקוניס:

מי מפעיל את מרכז המידע הארצי? לא הבנתי. המדינה? משרד התחבורה?

ואני מבין שיש תמיכה מלאה של הממשלה.

יהודה אלבז:

הרעיון הוא יותר ממבורך. אנחנו מקדמים אותו כבר כמה זמן ואנחנו בשלבים מתקדמים של יישום, של כל הרעיונות שהועלו פה. אז אין לנו ויכוח על הצורך ועל העניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מה, חיכיתם להצעת חוק פרטית?

יהודה אלבז:

לא חיכינו לכלום. הפרויקט כבר ביישום.

שלי יחימוביץ:

יש עניין לכל הצדדים בחוק הזה.

יהודה אלבז:

העבודה כבר ביישום. אנחנו גם מעוניינים בעיגון בחקיקה על מנת לזרז את שיתוף הפעולה בין כל הגורמים. אין ספק, רק כמו שאמרו כאן - הניסוח הנוכחי מעורר כמה בעיות ואנחנו בלי ספק יכולים להציע תיקונים שיאפשרו יישום יותר מהיר של העניין וימנעו את הבעיות שאנחנו צופים כרגע. הפרויקט כבר ביישום.

שלי יחימוביץ:

הפיילוט.

יהודה אלבז:

הפיילוט נעשה כבר, בפתח תקווה. יש כיום כ- 15 שלטים שמותקנים. ניסינו את כל הטכנולוגיות הזמינות בשוק, מבחינת השלטים האלקטרוניים בתחנות. אנחנו מרחיבים עכשיו את הפיילוט ל- 50 תחנות, עדיין באזור פתח תקווה ובקעת אונו. אנחנו בפרויקט מאד גדול עם עירית תל אביב של הצבת 250 שלטים בעיר תל אביב ו-כ-500 שלטים במטרופולין. אין ספק שאנחנו הרבה מעבר לפיילוט כרגע, אנחנו לקראת שלבי היישום האפקטיביים.

אבל אנחנו נתקלים בהרבה מאד בעיות. נתחיל במרכז המידע הארצי שאני חושב שזה הדבר הראשון. משרד התחבורה מקדם כרגע פרויקט של שילוב כל מפעילי התחבורה הציבורית במרכז מידע ארצי אחד. לצורך זה הגענו להסכמות עם המפעילים ועם "אגד". אנחנו מעבירים את המערכת הקיימת בידי "אגד" לידי הממשלה, ומשלבים בה את כל המפעילים. הדבר יימסר לגוף מיועד של הממשלה שנקרא "ממשל זמין", לתפעול, כך שהמערכת תהיה ממוחשבת ותאפשר לכל מפעיל לתת מידע נכון. כל אדם וכל נוסע שיתקשר לאיזשהו מפעיל יקבל מידע מלא על כל המפעילים. גם בעתיד אנחנו צופים להקמת מרכז משותף בכלל לכל המפעילים, אבל כרגע – מערכת המידע תהיה אחידה בין כולם, והפרויקט כבר בהתקדמות - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זו שיחת חינם?

יהודה אלבז:

לא. כרגע לא. אלה עלויות כבדות.

שלי יחימוביץ:

אצלנו בחוק זו שיחת חינם.

יהודה אלבז:

זה לא עניין טכנולוגי, זה עניין של תקציב. אין לנו התנגדות שזה יהיה שיחת חינם ובלבד שהדבר יתוקצב. אין בעיה טכנית, זו רק בעיה תקציבית.

אנחנו כבר שילבנו במרכז הזה לצורך פיתוח, מספר חברות – "אגד", "אגד תעבורה", "קווים", "מטרופולין" ואנחנו צופים שלקראת הקיץ כל החברות יהיו במרכז, ונוכל לעלות אז לאוויר. המרכז ייתן מידע בשלב זה, מידע זמין אצל המפעילים, זאת אומרת – מידע תכנוני, מה מחר בבוקר - -

נחמן שי:

איזה איזור גיאוגרפי ?

יהודה אלבז:

כל הארץ.

לאה ורון:

זה מרכז של כל מפעיל בנפרד.

יהודה אלבז:

לא, לא. יהיה מרכז ארצי אחד שכל המפעילים יהיו מקושרים אליו, כך שאם מישהו יתקשר לאיזשהו מפעיל, הוא יוכל לקבל מידע מלא.

לאה ורון:

אבל הוא תמיד צריך להתקשר למפעיל אחד, ולא למרכז ארצי.

יהודה אלבז:

יהיה גם וגם. כל האפשרויות יהיו פתוחות בפני הנוסעים – באינטרנט - -

שלי יחימוביץ:

בין היתר, זו המטרה של החוק. לגרום לזה שיהיה מספר אחד, כתובת אחת, מפעיל אחד שיאגם את הכל - -

יריב לוין:

שגם יציע את המסלולים האלטרנטיביים, כי הרי יש כל מיני --

היו"ר אופיר אקוניס:

כמובן – המרכזים של החברות גם ימשיכו לפעול בנפרד.

יהודה אלבז:

אם ירצו, לא אמנע מהם, ובלבד שיתנו מידע מלא על המפעילים האחרים, גם.

שלי יחימוביץ:

זה לא יהיה.

קריאות:

- - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זו הצעת החוק שלכם אבל המדינה - -

שלי יחימוביץ:

לכן אנחנו עוזרים למדינה.

יהודה אלבז:

אנחנו מבצעים את זה והמרכז הזה, אני אומר, יתחיל לפעול בקיץ, מבחינת כל המפעילים. הוא יכלול מידע תכנוני.

לאה ורון:

מה זה "מידע תכנוני"?

יהודה אלבז:

הוא לא כולל מידע on-line . הכוונה- מתי האוטובוס בפועל יצא מהתחנה, תחנת המוצא, ומתי הוא יגיע לתחנה הבאה, זה שלב ב' של הפרויקט, ברמה הארצית.

אתי בנדלר:

מה זה שלב ב'? למה הכוונה?

קריאה:

זה בעייתי יותר.

שלי יחימוביץ:

כמו שזה מתקיים עכשיו, ייקח 10 שנים להשלים את ה - -

יהודה אלבז:

לא. הרבה פחות.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה קצת יותר בעייתי מלומר שקו 8 יוצא בשעה 8.

אתי בנדלר:

זו מערכת שמדברת על המשאלות – כיצד היינו רוצים - -

היו"ר אופיר אקוניס:

שלב ב' הוא יותר בעייתי. בסדר. נתחיל בשלב א'.

יהודה אלבז:

הוא כרגע בפיתוח. לא אצל כל המפעילים ולא בצורה מושלמת, אבל הוא כרגע בפיתוח. אנחנו מעריכים שייקח עוד כמה חודשים מבחינה טכנולוגיות עד שכולם יתיישרו ויהיה גם זמן אמת במרכז המידע הארצי. במקביל אנחנו מקדמים פרויקט של הצבת שילוט אלקטרוני בתחנות האוטובוס שהוא פרויקט הרבה יותר קשה והרבה יותר מסובך, והוא דורש מספר תנאים ומספר פעולות - -

היו"ר אופיר אקוניס:

זה יחליף את הניירות שיש היום?

יהודה אלבז:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם זה חידוש מרענן. שנים זה היה בלי זה.

יהודה אלבז:

יש מקומות שיש, יש מקומות שאין. גם פה אנחנו די מסכימים עם הגישה של החוק שקובע שבכל תחנה צריך מידע כלשהו, לפחות מידע סטאטי, לא בהכרח מידע אלקטרוני.

היו"ר אופיר אקוניס:

אגב, זה בחוק, הניירות האלה, המפות?

שלי יחימוביץ:

כיום זה לא בשום חוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך זה נעשה, ברצונם הטוב של החברות? של השלטון המקומי?

יהודה אלבז:

זה בהסכמים. אין שום דבר מרצון טוב.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה? זה יכול להיות מרצון, הרי האינטרס של החברה היא שייסעו אתה.

אתי בנדלר:

כן, אבל הם עובדים על הוזלת עלויות מיידית.

יהודה אלבז:

ובלבד שהממשלה מממנת.

הפרויקט הזה הרבה יותר קשה ומסובך ואני אגע בכמה נקודות. הוא דורש הזנת חשמל קבועה בכל תחנה שבה מוצב שלט. הזנת חשמל קבועה, שלא בהכרח בכל המקומות רשויות מקומיות מסוגלות להביא הזנת חשמל קבועה לתחנות.

נחמן שי:

תעשה את זה סולארי.

יהודה אלבז:

סולארי זה טכנולוגיה מאד בעייתית – מבחינת תחזוקה, מבחינת אמינות. זה לא עובד, במיוחד בסביבה אורבאנית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם הממשלה תקבל החלטה אסטרטגית שכל התחום הסולארי הוא בראש סדר העדיפויות שלה, אז תאמין לי שזה יכול להיות אחד הפתרונות. זה בזבוז כל כך משווע של המדינה, ש- 360 ימי שמש, ואגב - אתה יודע כמה אנחנו מייצאים טכנולוגיה סולארית? אני חושב שמדינות סקנדינביה משתמשות בטכנולוגיה ישראלית יותר מאשר ישראל, זה לא יאומן.

שלי יחימוביץ:

גם טכנולוגיות של התפלה והשקיה. כל העולם משתמש ב - -

אתי בנדלר:

בדקתם את האפשרות להפעלת צגים באמצעות אנרגיה סולארית?

יהודה אלבז:

אנחנו בודקים מספר טכנולוגיות. כרגע, הטכנולוגיה המוכחת היחידה שאנחנו יכולים לסמוך עליה מבחינת איכות השלטים, וכושר הנראות של השלטים, עובדת בחשמל קבוע. אנחנו גם בודקים אפשרות של שלטים שעובדים על תאורת לילה, שכן קיימת ברוב הרחובות בארץ, עם מצברים, רק שזו טכנולוגיה שקיימת בעולם, אבל לא מספיק אמינה כרגע, ולא מאפשרת כוח חשמלי מספיק כדי להאיר שלטים בקונטרסטים הדרושים בארץ. הניסויים שעשינו בפתח תקווה מראים לנו שהנראות של השלטים העובדים על סוללות הרבה פחות טובה בגלל הקונטרסט הדרוש בארץ - אז התוצאות לא הכי טובות, ואנחנו הולכים כרגע על חשמל קבוע, עד שיהיו בידינו טכנולוגיות זמינות יותר טובות.

מה שאני רוצה להגיד זה שבתחבורה ציבורית אנחנו חייבים להשתמש בטכנולוגיות בטוחות, ברורות, מוכרות, שנותנות תוצאות טובות באמינות גבוהה מאד, כי הציבור צריך את זה, וכל תקלה מורגשת על ידי אלפי אנשים. אנחנו לא יכולים להרשות לעצמנו להשתמש בטכנולוגיות שאחוז התקלות בהן הוא מעבר לכמה פרומילים. זה פשוט לא ייתן את השירות הדרוש.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה שברור הוא שמאגר המידע האלקטרוני הוא הרבה יותר מהיר, זה תוכנת מחשב, זו לא בעיה, לעומת השילוט האלקטרוני, שהוא גם בחוק –אבל שם קצת יותר - -

יריב לוין:

אנחנו נגבש איזשהו אלמנט שייתן את ה - -

יהודה אלבז:

מה שצריך להגיד – כרגע, לא כל המפעילים מסוגלים ליישם פרויקט כזה בכל הארץ. כולם בפיתוח, כולם בשלב כזה או אחר של התיישמות. אני מניח שבמהלך השנה הזו כבר כולם יהיו מסוגלים לבצע תחזיות נכונות. זה לא מספיק להציב שלט. צריך שגם האוטובוס יגיע מתי שהמידע מוצב, ושהמידע יהיה אמין ונכון, והדבר צריך להימדד. יש מספר בעיות בדרך ואנחנו מתמודדים אתן, מתקדמים לקראת תחזיות כמה שיותר אמינות. כשהשלט אומר שהאוטובוס יגיע בעוד 10 דקות או בעוד דקה - האוטובוס באמת צריך להגיע עוד דקה ולא בזמן אחר. לכן יש אתגר גדול ביצירת מידע אמין כמה שיותר, בתנאים שבה פועלת התחבורה הציבורית,כשכמעט אין נת"צים והמערכת נתקלת בשינויי תנועה פתאומיים – נתת את הדוגמה של ירושלים. יש 150 יום בשנה שהרחובות נסגרים, התחבורה משתנה – אנחנו צריכים להתמודד עם אתגרים לא פשוטים שמעט מאד מדינות מתמודדות עם זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה בדוק? זה 150 יום בשנה.

יהודה אלבז:

כן. כמו היום. יש אירועים, הרחוב נסגר, האוטובוס חייב לשנות מסלול, וכן הלאה. בתל אביב זה פחות אז יכול להיות שהתחנות בתל אביב יתקדמו מהר יותר מהתחנות בירושלים.

יריב לוין:

זה ברור שבשלב ההתנעה של זה יהיו קשיים, עד שנלמד איך להפעיל את זה נכון.

יהודה אלבז:

אנחנו, במקביל מתקדמים מול כל המפעילים, גם מול מפעילי התחבורה הציבורית באוטובוסים, גם עם הרכבת שמשקיעה הון תועפות עכשיו בפרויקט מידע לציבור. אבל יש כל כך הרבה בעיות שאני מציע, היות וצריך לתאם ממש את ניסוח החוק, אפשר לדון בנוסח. אני מציע שאת האישורים נעשה לאחר שנוכל לגבש עם המציעים ניסוח הרבה יותר מתאים לצרכים.

היו"ר אופיר אקוניס:

לפני הקריאה הראשונה, אתה מתכוון?

יהודה אלבז

עדיף. חבל יהיה לדון מחדש בדברים.

אנחנו גם צריכים לקחת בחשבון שאנחנו עובדים בנושא הזה עם עמותת "שקל" שמטפלת בנגישות מידע לציבור עם מוגבלויות שמלווה אותנו לכל אורך הפרויקט, ובוחנת אתנו את השלטים ואת סוגי השלטים, איזה מתאימים ואיזה לא. יחד אתם אנחנו מכינים תקינה לנושא. כינסנו כבר ועדת תקינה.

נחמן שי:

תעשו גם קול, בנוסף לתמונה?

יהודה אלבז:

זה בעייתי. אנחנו מקדמים קול באוטובוס, וגם בוחנים גם טכנולוגיות של שימוש בפלאפונים לציבור מוגבלי הראיה שכך הפלאפון שלהם, שבדרך כלל מקריא את הכיתוב, יוכל גם להקריא להם את הנאמר בשלט, זה יותר אמין מרמקולים, שעם הואנדליזם אתה לא יודע מה יקרה להם.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה לא הגשתם כבר לישיבה הזו את הניסוחים שלכם? זה היה הרבה יותר טוב. הרי אתם תמכתם בזה בטרומית, ידעתם והייתם יכולים להעביר בין הטרומית לראשונה את השינויים.

שלי יחימוביץ:

אני חושבת שיש הסכמה כללית שאת כל תיאומי הנוסח נעשה לקראת השניה והשלישית.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, אין הסכמה. הממשלה מציעה לפני הראשונה.

שלי יחימוביץ:

משיחות שקיימנו גם עם האוצר, גם עם משרד התחבורה - אנחנו מודעים לכך שיש המון פרטים קטנים לפתור, וכדאי שנעשה את זה לא רק בישיבות הוועדה אלא גם בפגישות לא פורמאליות, כדי שנגיע לישיבות הוועדה יותר מבושלים.

יריב לוין:

תראו, למעשה הפערים הם קטנים. אין ויכוח –לא על המהות ולא על ההיקף של החוק. הוויכוח העיקרי שיש כאן הוא בעניין האופן של היישום של סוגיית השילוט האלקטרוני, כשאנחנו מראש אומרים שאנחנו נכונים בעניין הזה ללכת למהלך שייתן בידי הגורמים המקצועיים את היכולת לתמרן.

יהודה אלבז:

אני אתן דוגמה- אני לא יכול להתחייב כרגע להציב את זה בכל תחנה. אני לא יודע לעשות את זה.

יריב לוין:

זה ברור. אתה לא רק לא יודע, גם לא תוכל, גם אם נכתוב את זה בחוק מאה פעם.

שלי יחימוביץ:

אבל זה הפרט היחיד שהוא לא בהסכמה.

אתי בנדלר:

זה מחייב לקרוא ולבדוק, אני לא יודעת אם זה הפרט היחיד.

יריב לוין:

אלה בדיוק סוג הדברים שאפשר לסגור אותם, שמראש גם הנכונות קיימת.

יהודה אלבז:

כמו גם הסנקציות בחוק שהן לא ריאליות – אם שלט לא עובד, אז לא צריך להעניש את כל הציבור ולהפסיק את התחבורה.

שלי יחימוביץ:

אין דבר כזה בהצעה, ואני מבקשת ממך לא להגחיך דברים שלא כתובים בכלל כדי להראות את האבסורדיות שלהם. מה שאמרת עכשיו – המצאת ברגע זה.

אירית שביב:

אני מנציגות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות. רציתי להעיר, בהמשך למה שאמר יהודה אלבז, שיש צורך לציין בחוק שהמידע יהיה נגיש, יועבר בצורה נגישה לאנשים עם מוגבלות- גם השילוט האלקטרוני וגם מרכז המידע, ובהתחלת החוק יש הגדרה מה זה "מידע לגבי קו שירות", אז שאחד הנתונים שיינתנו גם יהיה האם השירות נגיש לאנשים עם מוגבלות.

אתי בנדלר:

כשאנחנו נקרא – תעירי כשנגיע לסעיף הספציפי, בבקשה.

יערה למברגר:

למיטב ידיעתי הצעת החוק עלתה לוועדת השרים לחקיקה לפני שבוע, זה לא שהתמהמנו הרבה זמן.

יריב לוין:

לא, היא צודקת. זה לא שנה. זה לא הרבה זמן.

יערה למברגר:

יכול להיות ש - - משרדי התחבורה והאוצר, אני לא ידעתי על הליכי תיאום שנעשו, ובנוסף קיבלתי פניה מהלשכה המשפטית של משרד הפנים לגבי העניין, שגם שאלה לגבי התיאום ורצתה להשתתף בעניין. אז אני כן יודעת שיש עוד צורך - -

יריב לוין:

אין ויכוח שסוגיית השילוט בתחנות – אם את צריכה איזושהי הסדרה - -

שלי יחימוביץ:

המחויבות שלנו עם הממשלה היא לתאם עם האוצר ועם משרד התחבורה. אנחנו כמובן נתחשב גם במשרד הפנים, אבל אין לנו מחויבות כזו.

יערה למברגר:

גם עם הרשויות המקומיות.

לאה ורון:

כחלק מהחלטת הממשלה התיאום הוא גם עם משרד הפנים ואנחנו ניהלנו משא ומתן די קשה עם משרד הפנים על מנת שישלחו נציג לישיבה.

מיכה פרלמן:

רק להוסיף שגם מבחינתי – ידעתי שהתיאום כן צריך להתבצע לפני הקריאה הראשונה, בדומה למה שנאמר על ידי משרד התחבורה. מעבר לזה אני יכול רק לברך – יש הרבה דברים שאנחנו מסכימים עליהם במהות ואנחנו תומכים. יש פה כמה דברים בעייתיים שכבר הוצגו, על ידי יהודה אלבז. מה שהוא קצת פחות נגע בו זה ההתנייות. ההתניות פה בעייתיות. כמו, למשל סעיף (ג) שכתוב בו : "לא יופעל קו שירות, אלא אם כן המפעיל התקין והפעיל מאגר מידע...." - -

היו"ר אופיר אקוניס:

נגיע לזה בהקראה.

מיכה פרלמן:

אז יש עוד כמה בעיות כאלה.

היו"ר אופיר אקוניס:

זה ברור.

מיכה פרלמן:

מעבר לזה שדברי ההסבר נאמר במפורש שלא יחודשו רישיונות של מפעילים חדשים. אני רוצה להבהיר ולהגיד שגם גם קווי "אגד" וגם "דן"- הרישיונות שלהם מחודשים מדי שנה וזה צריך לחול גם עליהם, מן הסתם, כדי לא ליצור איזושהי אפליה.

היו"ר אופיר אקוניס:

איזה רישיונות, רישיונות למה?

מיכה פרלמן:

רישיונות קווים.

היו"ר אופיר אקוניס:

כל קו – מחדשים אותו כל שנה?

יהודה אלבז:

ודאי.

היו"ר אופיר אקוניס:

למה? קו 5, אתה מחדש אותו מ- 1945?

יהודה אלבז:

כן, כן, זה החוק.

קריאות:

כן.

היו"ר אופיר אקוניס:

בשביל מה אתם צריכים את כל הביורוקרטיה הזו?

קריאות:

- - -

מיכה פרלמן:

מעבר לזה, שבגלל אופן היישום והאופן בו זה מיושם – ואנחנו כן נגיע להבנות, אין לי ספק, אבל כמו שזה כתוב היום, בגלל שמדובר על כל התחנות וכל המידע – אז העלות היא כבדה, וגם לא ברור בדיוק מה החלוקה, והמפעילים יגידו בטח עד כמה הדבר הזה מכביד עליהם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אלפי קווים אתם צריכים לאשר כל שנה?

יהודה אלבז:

זה נמצא בתהליך ממוחשב, אוטומטי, מנוהל באופן שוטף - -

קריאות:

- - -

מיכה פרלמן:

אם אפשר להבהיר עוד נקודה – אם לא הבהרתי עד הסוף אז צריך להבהיר: יש בערך כ- 15 אלף תחנות במדינת ישראל. הסיפור של להציב בכל תחנה כזו שילוט אלקטרוני, שעלותה המשוערת היא בסביבות 40 אלף שקל - -

היו"ר אופיר אקוניס:

40 אלף שקל לתחנה?

מיכה פרלמן:

כן, כן. רק עלות ההקמה ובלי ההפעלה, כלי כל החשמל. זה רק השלט.

היו"ר אופיר אקוניס:

האם ברור לשלטון המקומי שהוא מממן את זה?

קריאות:

- - -

קריאה:

מה פתאום?

מיכה פרלמן:

גם פה בהצעת החוק כתוב שזה יהיה על המפעילים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מי מממן את זה? מי מפעיל את תחנות האוטובוס?

מיכה פרלמן:

צריך להפריד בין התשתית לבין המידע. כרגע זה לא כל כך ברור. התשתית – די ברור שזה על הרשות המקומית. אבל גם פה יש חלוקה - -

שלי יחימוביץ:

על מה אתה מדבר, על התחנות הקיימות?

מיכה פרלמן:

כן, על המדרכה ועל התחנה עצמה. מהחוק משתמע שהעלות היא על המפעילים. תבינו שזה סדר גודל של 600 מיליון שקל שאתם מטילים, ככה, באבחה, על המפעילים.

שלי יחימוביץ:

אנחנו לא מטילים על המפעילים להקים תחנות - -

מיכה פרלמן:

לא. השילוט עצמו. רק השלט. יש פה סוגיה כבדה מאד של עלות, ואם לא צריך לעשות את זה בכל תחנה.

שלי יחימוביץ:

אתה מתואם עם השר שלך ? אני רוצה להבין.

מיכה פרלמן:

כן.

שלי יחימוביץ:

אז משהו כאן לא בסדר. אני לא בטוחה שאתם מתואמים. אני לא בטוחה שהוא יודע שאתה מציג את העניין הזה. אנחנו דיברנו אתו - -

מיכה פרלמן:

אני רק מציג את זה כדי להבהיר את סוגיית התיאום, לא כי אני מתנגד, אלא – כי צריך לתאם את זה ואפשר להתגבר על המכשול.

נחמן שי:

לא, אתה הצגת את העלות הכספית שזו הדרך האלגנטית בדרך כלל להרוג את הפרויקט.

היו"ר אופיר אקוניס:

השאלה היא שאלה חשובה: מי יממן? הרשות המקומית? המפעיל? אולי המדינה תספוג את זה?

מה עמדת שר האוצר שידועה לך?

מיכה פרלמן:

שר האוצר תומך בתיאום. אני רק מציג את סוגיית התיאום כדי - -

יריב לוין:

יש סעיף מאד ברור שאומר שהשר באישור ועדת הכלכלה יקבע הוראות, לרבות לעניין חיוב המפעילים ולרבות השתתפות במימון הקמת העניין, כי נכון לא להגדיר את זה פה, בחוק, אלא לאפשר את כל ההתדיינות הזו. יכול להיות שבכלל בגלל פרסומות על השלטים יהיה ויכוח בכלל מי יהיו הבעלים של זה, כי זה יהיה עסק רווחי. הסיפור הוא סיפור פשוט - --

היו"ר אופיר אקוניס:

"השר"- כמובן, שר התחבורה.

יריב לוין:

ולכן אנחנו במפורש השארנו את העניין הזה מראש בידיכם, כדי לא להכתיב לכם את זה, ולכן, - - עם המפעילים למצב שאפשר יהיה בצורה הטובה ביותר לחיות אתו, על פי מציאות החיים. אני אומר לכם: אתם תגלו בהפתעה שיריבו על הזכות להפעיל את השלטים האלה, כי הם יהיו עסק רווחי לחלוטין, לפי דעתי.

קריאות:

* - -

צבי שפר:

אני מהסתדרות העובדים הכללית החדשה. כעיקרון, אנחנו מברכים על הצעת החוק הזו. כמי שעוסקים גם בצרכנות אנחנו חושבים שזו הצעת חוק טובה, אנחנו רק מבקשים לא לשכוח את העובדים בדרך. יש פה שלוש נקודות, שאחת מהן – אני הבנתי שאנחנו יכולים להיות יותר רגועים לגבי מרכז המידע. היות ויש היום מרכזי מידע בכל החברות, ויש שם עובדים, אנחנו חוששים שהקמת מידע ארצי עלול לגרום לכך שעובדים יפוטרו, יצומצמו, יאוחדו כל מיני דברים. הבנתי שזו לא הכוונה ושזה יהיה מרכז וירטואלי.

היו"ר אופיר אקוניס:

עובדי המרכזים של החברות הם עובדי חברות? או שהם ב- call סנטרים?

צבי שפר:

זה לא משנה. עובד הוא עובד, גם אם הוא לא חבר הסתדרות.

היו"ר אופיר אקוניס:

מותר גם לא להיות חבר הסתדרות. מותר.

צבי שפר:

יש פה שתי נקודות, ואני בטוח שמציעי החוק לא התכוונו לכךL 1(ג) שאומר שאם לא מוסרים מידע או משהו בדומה לכך, לא יופעל הקו. קו יכול להקיף עשרות ואולי מאות עובדים ולהשבית קו - -

שלי יחימוביץ:

אז אני רוצה להבהיר – הכוונה היא קדימה. לא בשלב הזה, בהפרטות ומכרזים שיוצאים קדימה. אבל זה כל כך ברור, באמת. מה הכוונה? שכל הקווים שאין בהם שילוט ישותקו מרגע תחולת החוק? ברור שלא. חלק מיישום החוק הוא ההדרגתיות שלו, וגם את זה אנחנו משאירים בידי השר.

אתי בנדלר:

זה בהחלט מעלה את הקושיה שהועלתה. לכן, זו המטרה שקוראים כל סעיף.

לאה ורון:

בשלב הזה – מועלות הערות כלליות להצעת החוק. אחר כך, שכשנגיע לסעיפים, תעיר את ההערות שלך לסעיפים.

שלי יחימוביץ:

אנחנו לא נאפשר מצב כזה, כמו שאתה מתאר, זה בניגוד גמור לרוח החוק ולמטרה שלו.

צבי שפר:

עוד שתי הערות: לגבי התקנת התקנות, אנחנו מבקשים שהיות והתקנות האלה עלולות להשפיע על העובדים, אנחנו מבקשים שיתייעצו עם ההסתדרות.

אתי בנדלר:

סליחה? לקבוע את זה בחקיקה?

שלי יחימוביץ:

אנחנו לא פוגעים בעובדים אבל הבקשה היא לא מופרכת. כל חקיקה - -

צבי שפר:

יש מספר חוקים שקובעים את זה.

שלי יחימוביץ:

מגיעים להסכמות עם ההסתדרות, זה דבר שבשגרה.

צבי שפר:

חובת התייעצות.

אתי בנדלר:

בחקיקת עבודה.

שלי יחימוביץ:

אני אפרש אותו – יש היום מרכז מידע ב "אגד", למשל. הוא חושש, ובצדק, מבחינתו, שברגע שיוקם מרכז מידע ארצי, המרכז של "אגד" יתייתר, ויפוטרו משם עובדים, וזה חשש לגיטימי. חבר הכנסת לוין ירגיע אותו.

יריב לוין:

אל"ף, הרי הכוונה, ככל הנראה, לייצר איזשהו שיתוף פעולה שיכול להיות שמרכז המידע של "אגד", שממילא הוא הכי מתקדם הכי גדול – הוא יהווה את הפלטפורמה, ועל גבו זה ייבנה, אבל אני אומר: זה לא בידי, זה בידיהם, שלא תהיינה אי הבנות.

לגופו של עניין - -הרי זה לא חוק שיש בו - - אני בעד זה ששרים יתייעצו עם ההסתדרות במקומות שצריך, זה בוודאי לא סוג המקרה שכותבים דבר כזה בחוק, נראה לי שזה לגמרי ברור. אפילו חברת הכנסת יחימוביץ, שאי אפשר לחשוד בה בחוסר אהדה להסתדרות --

שלי יחימוביץ:

אני תמיד בעד התייעצות עם ההסתדרות, אגב. שלא תהיינה אי הבנות.

צבי שפר:

הערה נוספת – דברי ההסבר קובעים שלא לתת רישיונות חדשים, לקווים חדשים. לפי הנוסח של החוק, גם מפעיל שיש לו רישיון לא יחדשו לו את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נטפל בזה.

אילן קרני:

הערה כללית אחת: יש ממשק מאד חשוב בעניין הזה וזה הרשות המקומית. הרשות המקומית, אני יכול לספר לכם שבאזור השרון, שם יש לי מוטיבציה גדולה מאד להתקין 50 שלטים – אני נתקל בבעיות עם הרשות המקומית. בהצעת החוק הטרומית הזו לא מופיעה מילה על הנושא של הרשות המקומית. היא חלק אינטגראלי בתהליך.

אתי בנדלר:

מה, באמת, משרד הפנים - -בעניין הזה? זה מתקשר גם לעניין של פרסומת, שאתה אומר שתהיה משולבת בצגים בתחנות. אסור להם להציב פרסומת אלא אם כן יש אישור של הרשות המקומית. השאלה היא אם לא צריך לפתור את העניין הזה מראש.

אילן קרני:

מאחר והמידע מתחלף כל 10 שניות, בערך, אני לא חושב שאפשר להכניס שם פרסומת, מה עוד שיש גופים שמתנגדים לפרסומות גם באוטובוסים וגם בתחנות, צריך לקחת את זה בחשבון.

רונן משה:

אני היועץ המשפטי של "אגד". ראשית, אנחנו מברכים על הצעת החוק ועל העקרונות שעולים ממנה. אנחנו גם שלחנו התייחסות בכתב, להצעה.

אני לא אכנס לפרטים הטכניים, שוודאי ניכנס אליהם לאחר מכן. לעניין מרכז המידע- הפלטפורמה של "אגד" שהיא היום הכי משוכללת, והנרחבת ביותר מבין המפעילים, יכולה לשמש פלטפורמה. "אגד" מוכנה להוות את הבסיס לכל מרכז המידע של כל המפעילים בארץ. יש לנו את היכולת הטכנולוגית, יש לנו את היכולת הלוגיסטית והתפעולית, מכל מועד שייקבע, לצורך העניין, בכפוף לתיאומים כאלה ואחרים עם משרד התחבורה, שגם יודע את זה. בהתעלם מלוחות הזמנים שקבועים פה, בחוק. זאת אומרת, אנחנו מוכנים גם להרים את הכפפה ולרוץ עם הנושא הזה. זה, לעניין מרכז המידע.

לעניין יתר הפרטים הטכניים – נתייחס יותר מאוחר.

מצליח קזיס:

לגבי תל אביב – רק לגבי תל אביב, אני מדבר: אם יהיו נת"צים בתל אביב, אז האוטובוסים יגיעו, והמידע יהיה יותר זמין ומדויק. אוטובוסים לא ייתקעו בפקקים.

היו"ר אופיר אקוניס:

הגברת האכיפה בנת"צים – זה הסתיים?

יהודה אלבז:

זה עובד, בשטח. אבל הוא צודק- לאוטובוס צריך שתהיה עדיפות בכביש.

היו"ר אופיר אקוניס:

אז מי מביא את זה לידי ביטוי – משרד התחבורה יחד עם עירית תל אביב, והמשטרה.

יריב לוין:

יש הצעת חוק שהגשתי שאמורה להסדיר בפקודת התעבורה את הנושא של הנת"צים. היא בהתדיינות, כרגע. עוכבה בוועדת השרים, להתדיינות.

מצליח קזיס:

המידע הזה נותן לך את הקטע לגבי האוטובוס – הוא עובד לפי GPS, אז אם רשום 6 דקות, והאוטובוס מתעכב, הוא לא נוסע בנת"צ, זה נהיה כבר 12 דקות. זה קרה לי בחו"ל. חיכיתי לאוטובוס שהיה רשום שהוא מגיע עוד 6 דקות. זה הפך להיות 12 דקות, אז זה כבר לא נהיה אמין.

שלי יחימוביץ:

זה קורה כל הזמן, אבל בסדר, זה העניין.

היו"ר אופיר אקוניס:

אתה, בעצם, מבקש טיפול בנת"צים. זה ברור זה נמסר לנו כחלק מתכנית העבודה השנתית של משרד התחבורה.

מצליח קזיס:

אם כבר הגענו לרמה כזו של טכנולוגיה, אז כבר עדיף לעשות את זה, עד הסוף.

היו"ר אופיר אקוניס:

ומה לגבי הצעת החוק?

איתן פיקסמן:

אי אפשר לא לברך. אני מכיר את מרכז המידע של "אגד". הוא מרכז מידע יוצא מן הכלל. ל"דן" יש מרכז מידע עם אותו מנוע חיפוש, עם אותן אפשרויות, ללא צל של ספק, אבל בסופו של דבר נדון בזה יחד עם משרד התחבורה. הדבר היחיד שמטריד אותי זה שהמידע, בחודשים הראשונים, יהיה על בסיס תכנוני. מתוך ניסיון –זה בגדר המלצה לאזרח.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי השלט האלקטרוני יגיד את זה.

יריב לוין:

לגמרי ברור.

היו"ר אופיר אקוניס:

תגידו את זה בהסברה, וגם על השילוט האלקטרוני עצמו אפשר יהיה להכניס את המשפט הזה.

יריב לוין:

ברור. זה יהיה ניסוי, וניסיון - -

גולן קנטי:

אני מהרשות להגבלים עסקיים. רציתי לברך על הצעת החוק וגם לומר שהיא בבסיסה לא רק פרו צרכנית, זה ברור, זה מובן - אלא גם פרו תחרותית, כי מאגר מידע כזה או מרכז מידע כזה, יועיל לתחרות ולכניסת מפעילים חדשים. למפעילים חדשים קשה להתמודד מול מאגר מידע כמו של "אגד", וכרגע, מאגר מידע משותף יעזור להם להיכנס לתחרות ולהפעלה בתחום. חשוב לי כן לציין ולהדגיש שיש מקום לא לפגוע בתהליך ההפרטה אגב קידום המטרות החשובות של הצעת החוק ולכן בקשתנו, הצעתנו, היא לא להתנות את קידום המהלך הזה בעצירת הליך ההפרטה.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני בטוח שהאוצר מצטרף לעמדתך.

יהודה אלבז:

רק הערה קטנה – אנחנו פשוט לא מדברים על תהליך הפרטה, פה. אין פה שום הפרטה. יש פה תחרות. כל החברות הן חברות פרטיות- גם "אגד", גם "דן", אין פה חברה ממשלתית, חוץ מהרכבת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו נקיים פעם איזשהו ויכוח איך בא לידי ביטוי הפרטה. בעיניי לא הוגדרה תחרות בתחבורה הציבורית, ואגיד מדוע. אתה לא נתת, כמו בסלולאר, או כמו בתחומים אחרים, לכמה מפעילים להתחרות על קו אחד. לא מתחרים כמה מפעילים על קו אחד. אתה פשוט העתקת – לקחת את התחבורה הציבורית 40 שנה אחורה ופיצלה מחדש את החברות. זה מה שהיא עשתה. זה בדיוק מה שקרה.

מיכה פרלמן:

יש כמה מודלים של תחרות. יש on road competition, יש off road competition. בעולם זה עובד בכל מיני מודלים. בתחבורה ציבורית יש מודל חזק של off road competition, שבעצם התחרות היא על המכרז עצמו. נוכל להביא נתונים על כמה כסף בעצם המדינה הרוויחה, והכניסה את זה בחזרה לשיפור השירות בעצם זה שהיה תהליך הפרטה. המכרזים מאפשרים עלויות הפעלה נמוכות יותר. אנחנו יכולים לקחת את הכסף העודף הזה ולהשאיר אותו בכל מיני דברים במדינה, גם בתחבורה הציבורית- הצערת גיל הרכב, שיפור השירות.

שלי יחימוביץ:

עכשיו יספרו לנו במה אפשר להשקיע את זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

התחרות היא לא על - - בזה שקו 77 יצא מחברת "דן" לחברת "קווים" זה לא אומר שעל קו 77 מתחרות שלוש חברות. חשוב שהמדינה מרוויחה - -

קריאות:

- - -

ואגב, גם על קו תל אביב – חיפה יש תחרות בין "אגד" לרכבת ישראל.

שלי יחימוביץ:

תחרות זה דבר נפלא, אבל כשיש תחרות, בסופו של דבר אנחנו יודעים בפרקטיקה של הפרטת הקווים, שמה שקרה זה שמי ששילמו את המחיר היו לעתים קרובות הנהגים, שאני יודעת שאף אחד לא חושב עליהם, הם חוליה זנוחה, אבל נהגים שהועסקו בשכר נורמאלי עברו להיות מועסקים ב- 20.70 שקל לשעה, בגלל היעילות והתחרות. קיצצו להם בהפסקות, ובמקרים קיצוניים, כמו במטרודן בבאר שבע היו נהגים שנאלצו להשתין בבקבוק, כי לא היו להם הפסקות. אז כשאנחנו סוגדים לתחרות כאילו זו משאת הנפש של כולם, נזכור בסוף גם את התוצאות הנלוות שלה שהן פחות נעימות, ולא נשכח את העובדים בדרך. לכן הבקשה להתייעץ עם ההסתדרות היא לא מופרכת. זו היתה הערה כללית, שלא התייחסה לחברה כזו או אחרת.

היו"ר אופיר אקוניס:

נקבת בשם של חברה.

זאב אורן:

אני מ "קווים". אני מוכרח להגיד שתהליך ההפרטה הוא תהליך מדהים. מגיע "שאפו" למשרד התחבורה ולאוצר. הנוסעים לא נפגעו - -

שלי יחימוביץ:

אתה לא חייב לענות לי. זו היתה הערה ערכית. אתה איש עסקים, ויש לך ערכים אחרים - -

זאב אורן:

ממש לא.

אני אומר עוד פעם - תהליך ההפרטה במדינת ישראל הוא תהליך מדהים, מה שנעשה בעשור האחרון. התדירות, סוג האוטובוסים, שנתון האוטובוסים שונה להפליא, ואני חושב - -

שלי יחימוביץ:

כמות התאונות שיש לנו היום על "קווים"- אתה לא רוצה שנתחיל אפילו להיכנס אליה. החברה שלכם מפשלת על ימין על שמאל. הביקורת הכי גדולה היא עליכם.

זאב אורן:

קודם כל- זה לא נכון. אני לא מדבר פרטנית, דרך אגב. אני מדבר על כל הענף.

שלי יחימוביץ:

עכשיו אתה מדבר על כל הענף? ב "קווים" היו כישלונות מהדהים.

זאב אורן:

על זה אנחנו יכולים להתווכח.

שלי יחימוביץ:

אתם לא יכולים להתווכח.

היו"ר אופיר אקוניס:

הדוברת האחרונה- ממשרד הפנים. אחר כך נתחיל בקריאת החוק.

מיכל צברי דוד:

בעקבות ההערות שהועלו כאן אני רוצה להוסיף הערה – נוסחו של סעיף 1(ד) קובע שמפעיל יתקין בכל תחנת איסוף שילוט. על פי הבנתנו, במשרד הפנים, וכך באמת הסכמנו בישיבת הממשלה לנוסח הצעת החוק בכפוף לתיאומים, שהמפעיל הוא זה שישא במימון של אותם שלטים, ולא הרשויות המקומיות או מרכז שלטון מקומי. זו הערה כללית, ולאחר מכן אתייחס לגוף הסעיף עצמו, שעירית תל אביב ביקשה להעיר על כך.

היו"ר אופיר אקוניס:

בעניין הזה יש מחלוקת. מכתב שקיבלתי מ "אגד" מדבר על כך שהרשות המקומית תישא בנטל.

מיכל צברי דוד:

על פי נוסח הצעת החוק המפעיל, וילתקנו אותי מגישי ההצעה - -

שלי יחימוביץ:

בחוק כתוב שהמפעילים ישאו בעלות.

מיכל צברי דוד:

המפעילים, ולא הרשויות המקומיות. אם מדובר כאן שהרשויות המקומיות יישאו - שר הפנים לא ייתן את הסכמתו.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה עמדת משרד התחבורה בעניין הזה?

יהודה אלבז:

אין ספק שצריך איגום משאבים. חבר הכנסת יריב לוין אמר את זה, אי אפשר אחרת. אנחנו עובדים בשיתוף פעולה. במקומות שאנחנו עושים את זה אנחנו עובדים בשיתוף פעולה עם הרשויות המקומיות. אני אתן דוגמה קטנה. נגיד שיהיה לי או למפעיל חובה להתקין שלט. יש למישהו חובה לספק חשמל לשלט הזה? – לא. ומה זה עוזר להתקין שלט אם אין חשמל? אז אני אומר – יש פה שאלות כבדות משקל שצריך שיתוף פעולה ואיגום משאבים של כל הגורמים. אני לא יודע לעשות את זה כנגד גורם שאמור לעזור. אני יודע רק לעשות את זה עם - -

קריאה:

יש המון תחנות של כמה מפעילים. אי אפשר לשים באותה תחנה כמה שלטים כאלה.

איליה וולקוב:

אני נציג חברת MTS – הרכבת הקלה בתל אביב. אל"ף- אנחנו שמחים ללמוד גם מירושלים ובטווח הארוך אנחנו בטוחים שייסעו רכבות קלות גם בתל אביב וגם בעוד מקומות. החוק הזה הוא בעצם חוק שמאפשר לתת שירות לנוסע לטווח ארוך, לכן אנחנו בהחלט תומכים בזה.

מה שרציתי להעיר זה לגבי פקודת מסילות הברזל – היום עוברת חקיקה גם בוועדה הזו כדי לאפשר תפעול של הרכבות הקלות, וכאן סעיף 45 א' של הפקודה מדבר על חידוש רישיון כל 4 שנים, כאשר הזיכיון שלנו, למשל, הוא 27 שנה. ובחוק הזה מדובר על שנה אחת של חידוש רישיון. אז צריך לתאם בין הדברים .

וב' – כמובן שצריכים להסתכל לטווח הארוך. זה בלתי אפשרי, בעצם, להכריח גופים שכבר פועלים בשטח לחדש את זה כל פעם, כל שנה. אז צריך למצוא פתרון אחר. הערה אחרונה- בישום החוק, כאשר משרד התחבורה יודע להוביל את הדברים האלה, כדאי להיעזר בידע הבינלאומי שיש בקבוצה שלנו, להתייעץ עם המפעילים, עם החברות בארץ ועם החברות הזרות, כדי להפיק את הטוב ביותר, והמרכז הזה יאפשר שיפור גדול של השירות לנוסע.

יערה למברגר:

שתי הערות משפטיות קצרות, ביחס למה שנאמר פה. בלי קשר לתקופת הזיכיון יש גם את שאלת הרישיון, ובתזכיר שהופץ לאחרונה מדובר על איזשהו רישיון שמתחדש, אישור הפעלה. זה תזכיר וזה בתהליכי עבודה, אבל רציתי לציין ששאלת אורך תקופת הניסיון היא לא שאלה רלבנטית, בהכרח, לעניין הזה.

לגבי התחנות עצמן – הן למיטב הבנתי בבעלות הרשות המקומית והאחריות לתחזוקתן היא על הרשות המקומית --

אתי בנדלר:

כשמדובר, כמובן, בתחבורה ציבורית, עירונית.

קריאות:

גם בין עירונית.

קריאות:

- - -

יהודה אלבז:

הרשות המקומית עם מע"ץ.

יערה למברגר:

הייתי צריכה להדגיש - - תחנה ציבורית בבעלות הרשות המקומית, ולכן, נכון שהחובה פה מוטלת על המפעיל, אבל צריך, באמת - זו אכן סוגיה שצריך לחשוב עליה. גם העניין של הממשקים שהועלו כאן, עם מספר מפעילים ובכלל, על היחסים, וזה גם מתעורר לנו, אני אגיד –בהקשרים אחרים, כולל בעתירה מנהלית בהקשר אחר שהוגשה לבית המשפט המחוזי בירושלים.

אתי בנדלר:

באיזה הקשר?

יערה למברגר:

בהקשר של שילוט הנגשה לאנשים עם מוגבלויות. אז זו שאלה שצריך להידרש אליה.

היו"ר אופיר אקוניס:

סיימנו את ההערות הכלליות. נתחיל בהקראה.

איתי עצמון:

"הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית), התש"ע-2009.

הוספת סעיף 71ב 1. בפקודת התעבורה (להלן – הפקודה), אחרי סעיף 71א1 יבוא:

"חובת מסירת מידע ביחס לשירותי התחבורה הציבורית

71ב (א) בסעיף זה –

"מאגר מידע אלקטרוני" – מערכת אלקטרונית למתן מידע לגבי קו שירות, באמצעות הטלפון, האינטרנט ומערכת מידע בזמן אמת;"

יש הערות?

אתי בנדלר:

מדובר פה על מערכת מידע אלקטרוני שמאפשרת מתן מידע באמצעות טלפון, אינטרנט ומערכת מידע בזמן אמת. השאלה היא – אם באמת מערכת מידע בזמן אמת – נצטרך להידרש לשאלה הזו בהמשך

* -

יהודה אלבז:

יש הגדרה, יש הגדרה בהמשך.

אתי בנדלר:

תאמין לי שקראתי את הצעת החוק, אבל הבנתי שכרגע, מערכת מידע בזמן אמת איננה יכולה לפעול במסגרת הצעת החוק הזו. השאלה היא אם להשאיר את זה עדיין בהגדרה וזה יהיה בסעיף התחולה, ההדרגתית, לאחר מכן, או שאנחנו נעשה לזה אחר כך הגדרות אחרות. אני חושבת שנידרש לשאלה הזו בהמשך כשתהיה לנו תמונה ברורה יותר. לכן, כרגע, אני לא יכולה להעיר לנושא הזה – האם לכלול את המערכת מידע בזמן אמת בתוך ההגדרה של "מאגר מידע אלקטרוני" או לא.

איתי עצמון:

אני ממשיך בקריאה:

"מידע לגבי קו שירות" – נתונים מלאים, מעודכנים ומפורטים אודות מהלך קו שירות, מיקום תחנות האיסוף, זמני השירות, לרבות מועד תחילת השירות וסיומו ותדירות הקו, משך הנסיעה, מחיר הנסיעה, וכל שינוי בלתי מתכונן מראש בנתונים אלה";

יהודה אלבז:

יש לי בעיה עם "כל שינוי בלתי מתוכנן מראש"- אם הוא לא מתוכנן מראש, אי אפשר לתת מידע. אם יש פקק, נסגר הכביש - -

קריאות:

- - -

איתי עצמון:

צריך לתקן את הנוסח.

יהודה אלבז:

"או מידע נוסף".

אתי בנדלר:

"מידע על עיכובים, ביטולים ושינויים שנעשים באופן זמני". לזו הכוונה, וכמובן שיהיה צורך - -

היו"ר אופיר אקוניס:

"וכל מידע נוסף" זה הניסוח שהכי - -

אתי בנדלר:

אני לא יודעת מה זה "כל מידע נוסף". באיזה הקשר?

היו"ר אופיר אקוניס:

הקו לא פועל שבוע, הרחוב סגור. אני לא יודע.

אתי בנדלר:

לעומת זאת, אני לא יודעת מה ההבדל בין "נתונים מלאים" ל – "נתונים מפורטים". האם היתה כוונה מאחורי הדברים? זו השאלה.

שלי יחימוביץ:

"מלא" זה כל המכלול. "מפורט" זה פרטי פרטים. אבל אני מוכנה שיהיה כתוב רק "מלאים", או רק "מפורטים".

אתי בנדלר:

או.קיי.

אני מניחה שלא מדובר רק על תחנות איסוף אלא גם מדובר על תחנות שמשמשות רק תחנות הורדה.

שלי יחימוביץ:

נכון

אתי בנדלר:

ולכן אני מציעה להשתמש במונח "תחנות" ולא "תחנות איסוף".

קריאות:

* - -

היו"ר אופיר אקוניס:

בדיוק. או "תחנות איסוף והורדה" או – "תחנות".

אתי בנדלר:

"תחנות". זה מה שאני מציעה. זה מונח מוכר בפקודת התעבורה, ובתקנות - -

קריאות:

- - -

אתי בנדלר:

אני רוצה להפנות את תשומת הלב לכך שבהגדרה "מאגר מידע אלקטרוני" נאמר – מערכת אלקטרונית למתן מידע לגבי קו שירות. ועכשיו, ההגדרה השניה היא – מה הוא מידע לגבי קו השירות. דהיינו, המידע הזה, שייכלל, יצטרך להיות לא רק בתחנות האוטובוסים אלא זה מידע שיינתן בטלפון, באינטרנט, וגם במערכת המידע בזמן אמת, בכפוף להערה שהערתי קודם. ושאלתי, בהקשר הזה - האם את כל המידע הזה ניתן למסור בטלפון? ייתכן שלגבי הטלפון צריך להיות מידע קצר יותר, כי אם מישהו יתקשר ויתחילו לתת לו מידע ממוחשב, נתונים מלאים ומעודכנים - -

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, על מה שהוא ישאל הוא יקבל תשובה.

שלי יחימוביץ:

ישאל שאלה ספציפית ויענו לו תשובה ספציפית.

אתי בנדלר:

השאלה אם זו לא תהיה מערכת ממוחשבת. מישהו יישב מאחורי הקו וייתן את המידע הזה?

שלי יחימוביץ:

זה פתרון טכנולוגי .קודם כל – המערכות האלה קיימות. אלה מערכות חכמות. זו לא מערכת שמתחילה לספר לך במשך שעה על כל הקווים.

אתי בנדלר:

מזה אני בדיוק חוששת.

קריאות:

* - -

שלי יחימוביץ:

לא צריך להיכנס לרזולוציה הזו, פה.

קריאות:

* - -

צבי שפר:

נקווה שיישארו נציגי השירות ולא יחליפו אותם מכונות.

היו"ר אופיר אקוניס:

יש תמיד מידע בשירות לקוחות אנושי וגם אלקטרוני. שואלת מנהלת הוועדה את "אגד", "דן" "מטרופולין" והחברות אם אצל כל החברות אפשר לנתב את השיחה לנציג שירות?

יהודה אלבז:

אצל כולם. עיקר המידע הוא במענה אנושי. אנשים רוצים לדבר עם מישהו.

אתי בנדלר:

צריך להיות כתוב. ודאי, כי למשל, בחוק הגנת הצרכן, כשעשינו תיקונים, התייחסנו בפירוש למענה אנושי, זה צריך להיות כתוב.

שלי יחימוביץ:

בואו נרשום את זה ב "צריך עיון".

אתי בנדלר:

אז צריכים להתייחס לזה, בהמשך, שתהיה אפשרות גם למענה אנושי, לא רק מענה ממוכן.

שלי יחימוביץ:

לחייב אותם במענה קולי.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני חייב להודות שגם אני מעדיף מענה אנושי, למרות שאני מקבל שירות טוב באינטרנט.

שלי יחימוביץ:

אז תאר לעצמך אדם שהוא מבוגר ממך בהרבה שנים, או פחות דובר עברית.

אתי בנדלר:

שתי הערות נוספות שנוגעות למהות המידע שייכלל במאגר המידע- האחת, ככל שמדובר במשך הנסיעה, אני מניחה שמדובר כאן על משך הנסיעה המתוכנן או המשוער, ולא נתון - -

היו"ר אופיר אקוניס:

מאה אחוז.

אתי בנדלר:

דבר שני – העירה כאן נציגת נציבות לשוויון אנשים עם מוגבלות שצריך לכלול כאן גם מידע לגבי נגישות כל קו לאנשים עם מוגבלות.

נחמן שי:

יש קווים שהם לא נגישים?

אירית שביב:

כן. אוטובוסים.

היו"ר אופיר אקוניס:

כמה זמן ייקח למשרד התחבורה - - -עד 2014?

יערה למברגר:

עד 2014.

אתי בנדלר:

אז תעבירו לי בכלל הצעה לגבי איזה נגישות את מתכוונת.

היו"ר אופיר אקוניס:

אנחנו חייבים לסיים. אם כך – אני מבקש ממר אלבז שאת כל ההערות שלכם, וגם את כל ההערות של משרדי הממשלה האחרים – פנים, משפטים, להגיש לנו בשבועיים הקרובים את כל תיקוני הנוסח. אני מודה לכם, הישיבה נעולה.

**הישיבה ננעלה בשעה 11:00**