

פרטי כל 8/55

מישלת ועדת הכלכלה שהתקיימה
ביום שני, ו' אדר א' תשי"א
(12.2.1951) בשעה 11.00

גור כח ו;

חברי הועדה:

- מ. בדר - היו"ר
- מ. אונא
- מ. ארם
- נ. הרפז
- ש. לביא
- ח. לנדאו
- י. ספיר
- א. רקנטי

מוזמנים:

- ח. צדוק - המטנה ליועץ המשפטי.
- טר בוקשטיין - המנהל הראשי של הרכבות.
- י. שדמון - מטעם משרד המשפטים.
- י. בר-ניב - היועץ המשפטי של משרד העבודה.
- ד"ר סינץ - היועץ המשפטי של משרד התחבורה.

טזר - הי"ו: חוק לתיקון פקודת הרכבים ומסילות
הברזל (הגנה ופיתוח) תשי"א - 1950.

היו"ר מ. בדר: אנקש את ג"כ הנהלת הרכבות לתת לגו הסברה
בשאלה שהתעוררה בישיבה האחרונה: התיקון
ברוחב המסילה.

ד"ר סינץ: כדי להבהיר את העניין, אומר כמה מלים:
לפי סעיף 4(2) בחוק המוצע, ישתרע השטח
שאפשר יהיה לרכוש בשביל הרכבת עצמה על 50 מטר לעומת 40 מטר
לצרכי הכבישים. בהצעת החוק המקורית הוגדר השטח הזה ב-40 מטר
לצרכי הרכבות, אך בסתי הישיבות האחרונות הוסבר שיש צורך למסילות
הברזל ברצועה שרוחבה 50 מטר ולכבישים ברצועה של 40 מטר. בהתאם
לכך הוכנס תיקון להצעה והשטח הזה נקבע ל-50 מטר.

ענה אנו מדברים על סעיף (ו) של הצעת החוק,
אשר לפיו אסורה כל עבודת שפור של קבע בתחום של רצועה מסוימת.
הוגדר לנו מסוים מה יש צורך להרחיב את השטח שעליו אסורה כל
עבודת שיפור של קבע. מד בוקשטיין יסביר לכם למה אסורה
כל עבודת שפור של קבע על שטח של 50 מטר ממסילת הברזל.

מ. לביא: האם תוכלו לתת לנו דוגמאות והסברים כיצד
נהוג בארצות אחרות, כגון צרפת ואיטליה.

ד"ר סינץ: לפי פקודת מסילות הברזל הקיימת משנת 1936
אסורה בנייה בשטח של 50 מטר מאמצע
המסילה. האיטור שאנו מדברים עליו עתה, אינו על בניה, אלא על
עבודות שפור של קבע. בפקודת מסילות הברזל 1936 נאמר, שלא יבנה
אדם בתחום 50 מטר ממסילת הברזל חוץ אם יקבל רשיון מיוחד.
אין זה איטור אבסולוטי; ישנן מסיבות שבהן אפשר לאדם לבנות בתחום
של 50 מטר.

סר בוקסטטיין:

אנחנו פה הרבה יותר שמרנים מאשר באיזו ארץ אחרת בעולם; איבני מכיר את כל הארצות, אבל אנו שמרנים יותר מאשר ארצות רבות, מפני שאנו רוצים להבטיח איסור בניה, ואילו בארצות אחרות זה מובטח על-ידי תפישה. בארצות הברית החוק קובע, שחפשיים ירד מציד הטסילה כשתרע גבול הרכבת, בשעה שאצלנו הגבול הטקטימלי יכול להיות 25 מטר. אני רוצה עוד להדגיש: אין אנו תופשים את הטקטימוט, אלא רק במקומות בודדים, ששט יהיה הכרח. אם יש לנו דשות לתפוש 50 מטר - 25 מטר מכל צד - אין אנו תופשים את הדרך באדמה מפולטת; אין אנו תופשים את הדרך אם יש מלוי, אפילו של 5 מטרים; אנו תופשים את הדרך רק במקרה שיש חפירה של 6 מטר. אנו רשאים לתפוש עד לתחום הזה, אבל לפעשה אנו תופשים הרבה פחות.

אשר לגידול תחנות - גם בשטח שלנו פרשים לאנשים לגדל ירקות לצרכיהם הם. יש לציין שדוקא ארצנו טובלת מהסגת-גבול, יותר מכל ארץ אחרת.

לעצם העניין של החוק הזה, שהיה מוגדר גם בתקופת הפנדט. אין הכוונה לכך, שהרכבת לא תרסה להקים בניין, פרדס או בריכות דגים. לא זאת הכוונה. הכוונה והמטרה העיקרית זהו הבטחון - ז.א. קיום גפס אחת מישראל. המטרה היא לאפשר ראיה חפסית במקום ששט צורך באיתות או במקום מפגש. הכוונה היא לא להרשות הסקאה בצבורות ורטיקלים או הקמת בריכות דגים במקום גבוה יותר מן הטסילה, כדי שהמים לא ירדו לטסילה ויסכנו את הבטחון.

בראש וראשונה קיימת שאלת המפגשים בארצנו כפעט בכל קילומטר יש מפגש אופקי, והראיה במפגש צריכה להיות חפסית, לפחות ברחק 50 מטר, כדי שכלי הרכב יוכל לראות את הרכבת המתקרבת. (לפי החוק חייב הנהג לראות את הרכב ולעצור את כלי הרכב במקום שיש מפגש ואין כחטום). לכן, אין הרכבת יכולה להרשות לאדם להקים בניין במקום כזה. עד עתה הנהג הוא שכל אדם המבקש רשיון לבנות בשטח כזה, פונה לרשות המקומית וזו מפנה את הנקטה להנהלת הרכבת. לאחר שמתקבל אסור הנהלת הרכבת נותנת הרשות המקומית את הרשיון הסופי.

הסיבה השניה, שבגללה לא תמיד פרשים לבנות בשטחים אלה, זוהי האמות.

הסיבה השלישית היא, הגנת הטוללה. אנו לא נוכל להרשות הקמת בריכת דגים מעל למקום בו נמצאת טוללה.

יש גם צד אסטטי לדבר. כי במקומות רבים אנו מקבלים את הגבות, במקום שאין דרך או כביש, ויכולות להגרם כל מיני תקלות. אכר יכול להכניס צגורות ביוב בצורה כזו, שהם יצאו לתחנת הרכבת ותהיה שט צחנה גדולה ולא יהיה הדבר אסטטי ביותר.

י. ספיר:

אם להבין נכון, הרי השמוש הרגיל, בניה זריעה, אינו נכנס לחשבון של דבר שעלול להיות מופרע. ז.א. שרק לדברים שעלולים להפריע, יש צורך ברשיון, ואין החוק מחייב את הנהלת הרכבות לשלול ימתן רשיון. (היו"ר ט. בדר: הוא נותן סמכות לאסור). הוא נותן לה סמכות לתת רשיון.

ט. לביא: אם יהיה צורך בפסים כפוליים - יצטרכו להגדיל את השטח הזה?

סר בוקסטטיין: כל ההבדל: איה. י. סטר - זאין לזה חשיבות רבה.

האם הכחנה היא ל-50 מטר מהמרכז או ל-25 מטר?

ש. לביא:

הכוונה היא ל-50 מטר, אבל לא לצורך תפיסה, אלא לצורך קבלת רסיון.

מר בוקסטיין:

מהו המרחק במקומות מפגש?

ש. לביא:

הגבול הוא עד 25 מטר, ואנו ניתן רסיונות עד לגבול שלנו.

מר בוקסטיין:

ס. אונא:
ברור כי אין אנו דנים כאן על בניה - לזה יש סדור מיוחד. אנו מדברים עתה רק על ספורי קבע של קרקע. לאחר מה שסטענו כאן בדיוני לסאול אם קיימת אפשרות לפרט... אותם המקרים בהם לא תרסה הנהלת הרכבות לסדר ספורי קבע, ואותם המקרים בהם סותר יהיה לעשות זאת.

י. ספיר:
הזכות להפקעה היא עד 25 מטר ומתעוררות למה שאלות בענין פצויים. מצד שני, הרכבת רשאית להפקיע רצועה נוספת של 25 מטר לכל צד. מה הדין אם הקרקע באמת מיועדת לשטח לא רק לזריעה, אלא למטרות העלוות להפריע לרכבת - ויבואו ויקסו רסיון - ויטרבו, ובצדק לתת אותו - מה הדין הקרקע הזאת? האם בעל הקרקע זכאי לתבוא איזה פצויים? אחרת - למה יש צורך להפקיע את הקרקע, אם אין בין-כך לא ישלמו פצויים?

י. בר-ניב:
סתוך בסיון בימי המנדט, שגם אז היה קיים חוק להרחבת הדרכים ואותו ירסנו אנו - אפטר לומר שבמקום שפעוניבים בהפקעת הקרקע מטמטים בחוק הזה ופטורים מלשלם פצויים. אבל אין הדבר כך. אין הממשלה חפצית לעשות את כל העולה על רוחה עם הקרקע הזו. אם הקרקע דרושה לאיזו פעולה, אין אצם האיסור מאפשר לכמסלה לנגוע בקרקע.

הי"ר ס. בדר:
השאלה לא היתה: הממשלה תעשה שם דבר מה ועל-כן מדוע אין היא לוקחת את הקרקע ומשלמת פצויים? אלא, השאלה היתה: אם מישהו יבוא וירצה, נביח לזרוע על הקרקע שלו - הוא יקבל רסיון. אבל, יש קרקע המיועדת גם למטרות אחרות - והנהלת הרכבת, בחוקף החוק הזה, מסוים שהמטרה האחרת שלה היא היתה מיועדת הקרקע עלולה להפריע לריאות הטובה במקום המפגשים או איתות - אינה מרשה להקים שם כל דבר אחר, או אינה אפילו מרשה נטיעות - אם הקרקע היתה מיועדת לנטיעות - אלא, אך ורק זריעה. מה הדין במקרה כזה?

י. בר-ניב:
דינו של קרקע זו, היא כדין בנין עריים. גם לפי תכנית בנין ערים אומרים שקרקע מסוימת מיועדת למטרה מסוימת ואינה יכולה לשמש למטרות אחרות. כמובן שיכול מישהו להפגע על-ידי כך, אבל פגיעה זו היא כפגיעה שנפגע אדם על-ידי תכנית בנין ערים.

הי"ר ס. בדר:
אין תכנית מאשררת על-ידי הממשלה | המחלקת את הקרקע ליעודים. הדבר הזה הוצע פעם - אך אין הדבר כך.

י. בר-ניב:
כל תכנית בנין ערים קובעת אזורים ויעודים.

היו"ר כ. בדר:

הרכבת אינה עוברת אך ורק בטוח בניין ערים.

י. בר-ניב:

אין טוח, שאינו טוח בעקף ערים.

י. ספיר:

יש הבדל מסוים בין קרקע המיועד לביח"ר ובין קרקע שהרכבת תקפא. בשעה שמתכננים לאומי במקום שיסגור כבר בתים. במקרה שעושים כן - מסלמת המסללה פצוים עבור הקרקע שהבנינים שהיא כחריטה או טפקיעה. תכנית בעצן ערים היא לגבי טוחים רחבים מאוד והיא פועלת באזורים שלמים. שנית, בשעה שתכנית בנין ערים מקפאה טוח מסוים למטרה צבורית - הרשות הצבורית צריכה לרסוס את הקרקע ולסלם עבודה. ותכנית בנין עיר, אף פעם אינה מגבילה את השימוש בקרקע בצורה כל-כך פחטירה כמו הרכבת. טם אין טוקולים של בטחון התנועה, בטחון הרכבת והראייה. הרכבת יכולה לגרום נזקים יותר גדולים מאשר תכנית בנין ערים, ובעיקר, הטעבת עוברת לא רק דרקטיסטים, שהם קרקע בתולה, אלא עוברת גם דרך טוחים שהחילו כבר להסתפס בהם למטרות אחרות.

מסום כך, נדכה לי, טיס הבדל בין הנידון ובין הראייה והטאלה שלי במקומה עומדת. והתסקנה סכך היא, שבטעה שהנהלת הרכבת מצטרך להקפא או להפקיע חלקת אדמה, היא תעטה זאת בודאי על-פי חוות דעת של טוחים, ובכקרה כזה מצטרך לסלם פצוים או להפקיע את הקרקע.

ט. לכיא:

מה הדין במקרה שרכבת צריכה לעבור בפרדס ויש צורך לעקור את העצים, או אם יש בנין וצריך להרוס אותו? במקרה כזה נגדם הפסד מסטי לבעל הקרקע, הפרדס או הבית.

י. בר-ניב:

במקרה כזה יש להחרים את הטוח הנדרס.

ח. לנדאו:

הטאלה שעורר חבר הכנסת ספיר אינה קליטת דק לגבי 100 המטר הנוספים - 50 מטר לכל צד. הבעיה קיימת לגבי כל טוח קרקע, שהוא כחוץ להפקעה המפורטת לצרכי הרכבת. בניח, שהמסללה לצורך דרך או מסילה הפקיעה בטלב הראסון 10 מטר, ולאחר זה היא דטאית להפקיע עוד חלקה - כלומר, י תר הקרקע נטארת תלויה ועומדת - מה הדין לגבי אותה חלקת קרקע?

ס. ארם:

אנחנו הגדרנו את ענין הפצוים ואפסר היה לקבל תשובה לטאלת החברים בפרטיכל של היטיבה טבה דנו בענין זה. בסעיף 9 טובר על פצוים, ובזמנו הסביר היועץ המספטי מה דינה של חלקה אחת או מה דינן של שתי חלקות.

ח. לנדאו:

הטארתי לעצמי אז זכות להסתייג.

היו"ר כ. בדר:

לא הייתי באותה יטיבה, אך קראתי את הפרטיכל, ונדמה לי שהערתך במקומה טובות, אבל לא במקום זה. כאן מדובר על קרקע שלפי החוק, הנחלת מסילת הברזל אינה חייבת עבורו דבר, מסום שהיא אינה כחריטה אותה, והיא אינה לוקחת אתה לרסותה - היא דק אונדת בצוע פעולות מסוימות על אותו טוח. והטאלה היא: מה זכותו של איט או של בעל הקרקע הזה, שאוסרים עליו את בצוע הפעולה שתכנן.

ה. צדוק:

הסכנה ליועץ המספטי

מבלי להגביע דעה לגופו של ענין, אני רוצה להצביע על הצד העקרוני הכרוך בטאלתו של סר ספיר. נחמה לי, שהמסקנה סאליה מגיע סר ספיר, יוצאת מתוך ההנחה, שהזכות של בעל הקרקע לסכוס בקרקע כרצונו, היא זכות אבסולוטית, וכל אימת שהחוק בא להגביל את חופט הסימוט שלו בקרקע - יש לפצות אותו. זאת היא ההנחה. זה היה מחייב אותנו לסלם פצויים לבעלי קרקעות על כל צעד ושעל, בכל מקום בארץ, מפני שאין למעטה זכות אבסולוטית של בעל הקרקע לסכוס החפטי בקרקע שלו; על כל צעד שהוא כנסה לעשות דבר שה, הזכות שלו כוגבלת, היא מסוייגת והוא זקוק לרסיון; הוא יכול לבנות לצרכים רגילים ואינו יכול לבנות לצרכי מסחר; הוא יכול לבנות לצרכי מסחר ואינו יכול לבנות לצרכי תעסיה. לכל סטוס בקרקע הוא זקוק יזהלרסיון מאיזה צד שהוא. לפי מערכת החוקים כסדינה מודרנית, אין שליטתו של בעל הקרקע על הקרקע שלו מוחלטת, והוא נתקל בחוק על כל צעד ושעל.

עד עכשו מערכת החוקים שלנו היתה מבוססת על זה, שאם המססלה באה ונוטלת קרקע מבעליו ומעבירה אותה לרשותה - עליה לסלם את הפצויים. אבל מטעמים שבתועלת הצבור - לפסל: כדי שהערים תהיינה בנויות כהלכה, וסלא יהיה ערבוב בין תעסיה ומסחר, כדי שיהיה בטחון לרכבות - המחוקק, לא כבעל הרכוס, אלא המדינה, כדואגת לסלום הצבור כולו, חייב פה וסם להסיל הגבלה על הסימוט בקרקע, - להקנות את הסימוט בקרקע בקבלת רסיון פרטות זאת או אחרת. ההסחבה בין המקרים שהסדינה לוקחת לעצמה קרקע לצרכיה ובין המקרים שהסדינה, כסלטון, מסילה פרות לתועלת הצבור, התאמצה כרורה מאד. במקרה הראסון - יש פצויים, ובמקרה הסני - אין. הצעתו של חבר הכנסת ספיר, הולכת ככוון הריסת ההבחנה הזאת ויש לסקול יפה עד היכן דבר זה יכול להביאנו.

י. ספיר:

אפסר למצוא את הפתרון ככוון זה: במידה שהקפאה או האיסור ניתן על-ידי המלת הרכבת, על-ידי סימוט תוך הרצועה הזאת, מפחית מהזכויות של אותה קרקע בהתאם לתכנית בנין ערים - זה נכנס לחשבון של פצויים כאלה.

היו"ר ס. בדר:

אני מבקט לסיים לב גם לשאלת חבר הכנסת אונא. אני חוטב שסאלתגוהיא חלק מן הבעיה שהתעוררה. הוא שאל אם אתם יכולים לנסח את החוק בצורה כזאת שיאמר באופן ברור שרק במקומות של מפגטים אופקיים, איתות או דבר דומה לזה - הרכבת לא תתן רסיון. אם אמץ בותבים תשובה חיובית ז.א. פיסוח מתאים - אתם על-ידי כך קובעים הקפאה לנצח.

אינני מציע עתה ליועצים המספטיים ואינני שואל אותם עתה, איך למצוא דרך למען הקסין את ההגבלות של זכויות הפרט על שמוט פרטי בקרקע שלו. אני שואל: כיצד בכל זאת, אין מפלים לרעה 50 מטרים בודדים, שעלולים להיות מוקפאים; וסלהם עלול להגדם נזק בגלל זה שבמקום זה יהיו מפגטים אופקיים או יצטרכו לסיים סימני איתות.

ש. לבניא:

אדם קנה לעצמו שטח אדמה, על מנת להקים שם בית-חרוטת ובחר לו, מתוך כל מיני חיטובים את המקום הזה - באה הנהלת הרכבת ואומרת, שעליה להעביר את הרכבת דוקא באותו המקום. מכיון שלאותו אדם אין מקום אחר, אין הוא מקים את הבית החרוטת ובגורמים לצ הפסדים. מה הדין במקרה כזה? האם אין המססלה חייבת להמציא לצ שטח מתאים אחר?

ד. ארם:
האם הקפאת המסע פרוטה שאין בעל הקרקע
דטאי בכלל להסתמס בה, או שהוא יכול
להסתמס בה אך ורק למטרות מסוימות?

האם ההקפאה הזאת גם חלה על הסימוס
בקרע לצורך הקלאי?

ה. בר:
על השאלה הזו ניתנה כבר פעם תשובה, נאמר
בפדוס וביתנו סימני היכר שבמקום שיש
מסומסם אופקיים, במקום שיש איתות או במקום שיש צורך להגן על המסמלה
על בטחון הנוסעים - במקומות אלה מותר יהיה לזרוע, אבל אסור יהיה
למשל, לנטוע, אסור יהיה להקים מסטרות, ואסור יהיה להקים בריכות דגים,
מכיון שהמים עלולים לפגוע במסילה. (פ. ארם: ולא במקום ספגטים אופקיים?)
אני מסתמס בדוגמאות שמר בוקסיין נתן, ועל-כן אני אומר שבכל מקום
שיש ספגטים אופקיים, בכל מקום שיש איתות, ובכל מקום שיש צורך, בגלל
התנאים הטופוגרפיים של המקום, בהגנה על המסילה - שם ברור, שיאסרו
את הדברים האלה. בכל מקום אחר, אנו יכולים לסמוך על הנהלת הרכבת
שהיא תרטה את הדברים האלה, מפני שהיא לא תראה בהם כל סכנה. אותי לא
מעניין כל הסטח. אותי מעניינים, על יסוד המפה, הסטחיים הקבועים מראש -
אנחנו יכולים לראות היום, על יסוד המפה, באיזה מקומות יהיו ספגטים
ותהיה איתות.

פ. אונאי:
אפשר אולי למצוא מוצא לסאלה זו, על-ידי זה
שבעל הקרקע יוכל לפנות להנהלת הרכבת ולדעת
מראש אם היא תסיל אסמור על הסטח שלו, או לא.

ג. הרפז:
מה הוא המצב בסטח זה בארצות הברית?

מר בוסטטיין:
בארצות אחרות, שטח התפיסה שונה לסטח התפיסה
וההקפאה שלגו גם יחד; בארצות הברית הרכבת
היא כידי חברה פרטית שקבלה את הקונצסיה, והיא רשאית להעביר את המסילה
בכל מקום שהיא רוצה.

כאן, בסטח בניין ערים, היה בחוג עד עתה,
- בעיריות תל-אביב, חיפה ועוד - שכל בעל-בית הגיש בקשה לרשיון
והעירייה לא אשרת את הרשיון בשרם קבלה אסור שהנהלת הרפפת. ברור
כלל אשרנו את כל הבקשות ולא היה התנגדויות בסטח העירוני, כי שם
יש מחסומים. במקומות פאלט אפשר היה להגדיר מראש את כל הסטחיים.
פל שמן שאין לנו סימני איתות מודרני בארץ, ואם מחסומים, לא נאסור
על אנשים לבנות, אך באם יחיה צורך בפר, לצדפי בטחון, להרוס בית,
נעשה זאת ונשלם פצויים לבעל הבית. הפחד הזה הוא מיותר, אפשר
להוסיף בסעיף זה סלח אחת או שתיים, שהרפפת תהיה רשאית לפזר רק
במקרה שהדבר קטור עם בטחון הרפפת או בטחון הנוסעים, אין אנו
מתכוונים לא לזרוע ולא להפרעה, ובזיחוד לא להפרעה קלאית. אין
מקום לפחד הזה, ויכולים למצוא מוצא ולפתור שעל הנהלת הרפפת לצטר
את סרופה לסתן רשיון.

ח. צדק:
לסאלתו של חבר הכנסת ארם: אני חושב שהמלה
הקפאה מטעה במקצת. בדיוק נכון לדבר על הקפאה
במקרה זה, שם סבכון לומר שכל קרקע מוקפאת לצרכי בניין, ואי-אפשר
לבנות בית, אלא אם מקבלים רשיון. כל מה שהחוק הזה אומר, הוא, שפדי
לעסות בתחומים אלה עניינים מסוימים - הוספת לבניה, הפטרת קרקע,
מתקני השקאה ועוד - שיש לקבל רשיון מרשות מסוימת, וחדשות הזאת יכולה,
במסיבות מסוימות, לסדרת לתת את הרשיון; פעבוד זמן מסוים היא יכולה
לחשוב שאפשר לתת את הרשיון. היא יכולה לסדר לתת רשיון במקום מסוים
של ספגטים, ובפעבוד פמה חדשים, לאחר שמוקם שם מחסום, היא מוכנה לתת
את הרשיון.

ח. צדוק:

אין כאן שום הקפאה מלכתחילה - יש כאן הקפאה למסיבות, יש הסדר ורגולציה של השימוש, בהתאם לצרכי הרכבת.

ברצוני לטאול שנית את חברי, המומחים בעניני רכבות, אם לאור הסעיף בחוק הרכבות, המדבר על בניה בלבד ומתנה את הבניה בקבלת רשיון בתחום של 50 מטר - סעיף שכרגע אינו עומד לדיון - אם לאור זה, יכולים אם להצטמצם באיסורם לגבי המטרות האחרות האלה, שאינן בניה, לאותו התחום שהוא תחום של הפקעה האטטרית, כלומר, ל-25 מטר מכל צד?

שנית: האם יכולים אנשי הרכבת להסכים שבתוך הסעיף הזה יאמר איזה שהוא דבר בקשר למבחן והסיקול, שלאורו הרשות המוסמכת תסקול את לתת רשיון או לא לתת? כביכול, אפשר לפרט ולומר "מחסום ומפגש", אבל דרוש איזה מבחן כללי, אפשר לומר, אם זה עלול לפגוע בהסחון. נדמה לי שאם יצמצמו את הסטח עד למינימום, ונוסף לזה יקבעו מבחן, שלאורו אפשר יהיה לראות אם יש שימוש נחוץ ומתקבל על הדעת. רגולציה זאת אינה טובה במהותה מכל רגולציה אחרת של שמוע בקרקע, ואין טעם לתלוש אותה מכלל הרגולציות המחייבות את המדינה לשלם פצויים דוקא במקרה זה.

מר בוקסטיין:

צמצום התחום אינו נראה לי. צמצום התחום, פרוטו שאני מצטמצם בטח. אני לוקח בחשבון גם את הצד האסטטי שבדבר. הבסיס לכל הענין הזה הוא הבטחון, והיו כבר מקרים שאנשים גהרגו מטוס שהדאייה לא היתה מספיקה. 25 מטר לא יתנו את הבטחון המספיק לכל צד.

אינני מתנגד לקביעת מבחן לסתן רשיון או סרוב לסתן רשיון. בעל הקרקע אינו יכול לדעת אם הוא נמצא בתחום הרכבת או לא, והוא זקוק לרשיון.

אני הייתי רוצה לתת הקלות לטמוט בקרקע לצרכים הקלאיים. אני מתכוון בעיקר שלא יוכנסו צנורות הטקאה ורטיקליים. זאת אומרת, הכונה היא בגד כל דבר הכולט מעל הקרקע, אבל לא בתוך הקרקע. איננו רוצים שהנזילה תהיה לתוך תעלות הרכבת. לשריעת ירוקות - אין צורך ברשיון.

א. רמנטי:

הפקודה המקורית מגבילה את רוחב הרצועה ל-30 מטר, אחר-כך אמרו שרוחב הרצועה הוא 40 מטר, ועתה אני שומע שהרוחב הוא 50 מטר. מה הן המסיבות שהניעו את הנהלת הרכבת לטבות זאת?

י. בר-ניב:

הסעיף אומר: אסור לבנות ולבצע כל פעולות ספור של קבע בתחום של X מטר מאמצע כל דרך, אלא על-פני רשות בכתב, שתנתן על-ידי הרשות בתנאי שלא תסרב הרשות לתת רשיון כאמור, אלא אם לדעתה עטיית הפעולה עלולה לסכן את הדרך, את המתקנים שעל הדרך או את שלום הצבור.

י. ספיר:

פה מגבילים את הזכות לאסור מתוך נמוק מסויים. אבל, יכול להיות בתוך רביעי, שסקול כנגד כל אחד מ-3 הנתונים האלה, ולפי החוק אסור יהיה לטוב לתת רשיון.

י. בר-ניב:

במקרה כזה, תצטרך הטמטלה להחריים ולשלם פצויים.

י. ספיר:

בגבול שלוש התוניות האלה, המטלה
פטורה מתלונ פצויים - כך מתקבל

כסעף זה.

אני מציע:

במקרה שהרשות תסרב למלא בקשה מסוימת
של בעל קרקע בתחום ה-25 סטר הנוטפיים מכל צד המוגבלים לשטח בהתאם
לסעיף 10(1) - יחליט בית הדין אם ובאיזו מדה זכאי בעל הקרקע לפצוי
עבור הפחתת ערך הקרקע שלו. בית הדין יתחשב בעניין זה עם הזכויות
הקיימות באותה שעה לגבי הקרקע הנידונה לפי חוקת בנין ערים החלה
על השטח הנ"ל.

היור' ס. בדר:

יש לפנינו שתי הצעות: הצעה אחת
אומרת להסתפק בהגבלת הרשות לסרב
לתת רסיון, וההצעה השנייה של חבר הכנסת ספיר, עונה לשאלה מה דין
אותו פרט, שבצדק טרבו לתת לו רסיון.

בנוגע לחלק הראשון, אין כל שאלה,

והוא מתקבל פה אחד.

ה צ ב ע ה

בעד הצעת חבר הכנסת ספיר - 3
נגד - 3

הצעת חבר הכנסת י. ספיר נדחתה.

היור' ס. בדר:

אני לא הצבעתי, מטום שהדבר עוד לא ברור לי.

אני רואה את הסכנות האורבות, שברגע
שיודע שיש דבר כזה, יבואו 500 איש ויטענו שנגרמו להם נזקים. יחד
עם זאת, אני רואה אפשרות, שיכולים להיות 20 מקרים שעלולים להפגע
באמת. עם אשר נביא את הדבר הזה בפני הכנסת - אולי היועצים המשפטיים
ימצאו דרך טכניקה זאת. אחרת - נביא שתי הצעות.

י. בר-ניב:

אני כבין שהמדובר הוא במסילות הברזל
ולא בכבישים, שטח הרחב הוא 20 סטר.

סר בוקסטיין:

כל זמן שהחוק הזה קיים, הנסיון
מוכיח, למשל בנהריה, שלפני תכנון
תכנית, פונים אלינו ומבקשים מאתנו לומר להם היכן הקו שלנו, כדי
שמראש יקחו בחשבון של 50 המטר.

היור' ס. בדר:

אנו חוזרים לסעיף 9. היועץ המשפטי
של משרד העבודה הבטיח להוסיף פסקא
לסעיף זה, האומרת: "המבטיח לתת לאדם שאדמתו היתה מיועדת לשכונת
אפשרות לקבל במקום פצוי כספי, קרקע באותה טביבה".

י. בר-ניב:

בקרר לפצויים התעוררו בוועדה שתי
שאלות טכניקות פתרון. שאלה אחת
היתה: מה זכותו של אדם, שאם כי אינו בעל הקרקע יש לו זכות על הקרקע
בתור חוכר - מה זכותו הוא לפצויים? והשאלה השנייה היתה: מה מצבו
של אדם, שהיה לו מגרש אחד לבניה, ואף על פי שהוא מקבל פצויים,
אין לו על מה לבנות. משיב על השאלה הראשונה:

י. בר-ניב:

מה מצבו של אדם שהוא בעל קרקע ויש לו זכות על הקרקע. לפי הנוסח לא היה כל אחס כזה זכאי לפצויים, לפי פקודת הדרכים סלילת ושיפורם. לפי פקודת הפקעת קרקעות לצרכי צבור היה המצב טובה. לפי הפקודה הצ"ל, זכאי לפצויים כל אדם בעל זכות על קרקע, לאו דוקא הבעל. לפי פקודת סלילת כבישים וטפורם דובר רק על בעל הקרקע. בהתייעצות שהיתה בין משרד המספטים ומשרד העבודה, באנו לידי מסקנה שאפשר להכניס סעיף דומה לזה של פקודת הפקעת קרקעות לצרכי צבור, לחוק סלילת דרכים ושיפורם. לקחנו בחשבון, שהבעל הוא למעשה בעל הזכות הקונקרטיה הקטנה ביותר; אם הקרקע טוחכרת למאה שנה, למעשה האינטרס הכלכלי שלו הוא הקטן ביותר. פקודת הפקעת קרקעות לצרכי צבור, פתרה את זה באופן כזה, שאם אין הסכמה בין בעלי הזכות ובעל הקרקע, משלמים את הכסף לבית-המספט והצדדים הולכים אל בית-המספט, וטט הם טופיחים את מידת זכותם.

הפקעת מ. נדר:

אתה היית חייב לתת תשובה על שאלה אחרת, בקשר לסעיף 9. אמטרות של מתן קשתע אחרת במקום פצויים. איבני יודע אם אתה עונה לטאלה זו. אתה טציע, נוסף לסעיף 9, לתקן גם את סעיף 8, והבאת את סעיף 8 לקריאה ראשונה, כי אין הוא בפצא בגוף הצעת המטטלה.

י. בר-ניב:

הועדה דרשה מאתנו בישיבתה האחרונה, תשובה על שתי שאלות. הטאלה הראשונה היתה, מה במקרה שאין בעל קרקע, אלא רק חוכר קרקע? עניתי לטאלה זו, והגשתי את הסעיף הזה בתקון מסויים.

לטאלה השניה - קרקע במקום כסף - האם המדובר הוא בזכות המטטלה לתת קרקע במקום כסף או בזכות בעל הקרקע לקבל קרקע במקום כסף?

היתה התייעצות בין כל המשרדים ובין המחלקה לנכסי המדינה ונאמר שלא מעטי לתת את הזכות לבעל הקרקע לדרוש קרקע במקום כסף. נאמר לנו, שאם אנו רוצים לעטות משהו, טיש בו משום אחיזת עיניים - נכתוב דבר כזה, כי במקום טעונות מטלת תברזל, או שאין המטטלה "סטטיס דומיין", או שה"סטטיס דומיין" הזה אינו אדמות בניה ולסעיף הזה לא יהיה כל ערך. לעומת זאת יכולים להיות מקרים, שבמקומות פתוח יכולות להיות תכניות לאותו מקום. קיימת גם טאלה של הערכת הקרקע - בעל הקרקע יטען שהקרקע שהוא מקבל כפצוי אינו שווה בערכה לקרקע שהופקעה ועוד ועוד. יכולים לקבוע טזכותה של המטטלה היא לתת קרקע במקום פצויים, אך אין לקבוע זאת כזכותו של בעל הקרקע לקבל קרקע במקום כסף.

הינ"ר מ. נדר:

תחילה עלינו להחליט בנוגע לסעיף 8, שלא היה הצעה המקודמת של המטטלה, וכרגע מוסרים לנו, שהדבר חוקן. יש הצעה להכניס לסעיף 8 את הסעיף הדומה לכך, בתקוניים מתאימים, שיבנו בפקודת הפקעת קרקע לצרכי צבור.

ח. לנדאו:

היועץ המטטטי הביא בפנינו סעיף בוסט. רק ביחס לחוכרים יש טט סעיף 12(ה) המדובר על הפקעת קרקע הכר"ה. אני מציע להעביר את הסעיף הזה.

י. בר-ניב:

אנו מעבירים את הסעיף הזה כמו שהוא.

ח. לנדאו:

הסעיף הזה אינו חל על הפקודה הזאת.

י. בר-ניב:

חבר הכנסת לצדאו מעורר עכשו את
שאלת הכללים להערכת פצויים, ויש

סעיף בטביל לזה בחוק הדרכים.

י. ספיר:

מדוע אי-אפשר לומר שכל הכללים החלים
על הפקעת קרקעות לצרכי ציבור, חלים

גם על הפקעה מסוג זה.

הערה לגבי הדיון בקשר לשאלה שהתעוררה
לגבי שטח שהיה סיועד לטיכון. לדעתי אין זה רק שאלה של טיכון, אלא
אף יותר מזה - זוהי שאלה גם של חקלאות או תעשייה. בניח, למשל, שיש
חקלאי זעיר, ולו בית עם שטח מסוים שעליו מחייתו - באים ומורידים לו
את הרצועה הזו, והוא בטאר דוקא עם טיכון אך בלי פרנסה. יכולה אז
להתעורר שאלה אחרת. אינני יודע אם יש למפסלה זכות הפקעה כזאת, שהיא
תוכל להפקיע קרקע בטביל למכור אותה לאותו אדם שנפגע - אבל ייתכן
שקיימת אפשרות כזאת. הוא הדין לגבי בעל-בית-חרושת, שבלקח ממנו
שטח אדמה הדרוש לו לעבודתו.

י. בר-ניב:

התלבטנו רבות בשאלה מעורר חבר
הכנסת ספיר. תחילה אטרנו, שהוראות
סעיפים אלה ואלה בפקודת הפקעת קרקעות לצרכי ציבור, יחולו על הפקעה
לפי חוק הדרכים. אתברר אחר-כך שמוכרחים להכניס כמה תקונים, כי
מי שיקרא את החוק יסתכן מאד. בחוק הוא כתוב "לאחר שקבעל הודעה
- ובחוק זה אין הודעה. על מנת למנוע סיבוכים, וכדי שהחוק הזה יהווה
חוק מוסלם, בפני עצמו, החלטנו לקחת אותו התוכן, אבל לנסחו מחדש.
היו בינינו חלוקי דעות חריפים בענין זה, אך קבענו שהחוק יהיה יותר
ברור אם נכתוב זאת בפירוט.

לשאלתו הסניה של חבר הכנסת ספיר:
לפי החוק כיום, אין הרשות רשאית להפקיע קרקע, על מנת לתת אותו לפלוני.
אך מהי הפצייאות? היו מקרים שעשו את זה בטביל אגף הסקום. בסקום
לקחת קרקע מחמסה אנשים - לקחנו קרקע - את כל הקרקע - מאדם אחד
ועשינו פרצלציה חדשה של יתר 4 החלקות.

ש. לביא:

לפעמים יכול אדם לאבד את מקור פרנסתו
כתוצאה מזה שלקחו את הקרקע שלו.
האם יש בחוק סעיף הקובע מתן פצויים להפסד מקור פרנסה?

י. בר-ניב:

הוא יקבל פצויים בעד הקרקע.
אין אפשרות לפצות, אלא בעד ערך
הקרקע שמופקע. אם מחריטים מבין שבו יש חנויות - מטלמים לבעלי
החנויות פצויים עבור ערך החנויות, אך לא בטביל הפרנסה שהם טאבדים,
כתוצאה מכך.

אנו משבים כאן את ההגדרה של בעל
וקובעים ש"בעל וכולל בעל זכות או הנאה מהקרקע", בסעיף 2.

היור' ס. בדר:

להבנת הדבר - אנו את הסעיפים האלה
קבלנו בישיבה הקודמת - אלא מה?
שם לא היה סעיף 2, וכרגע מציע לנו היועץ המשפטי לחזור ולקבל סעיף 2,
הכולל גם את בעל זכות או הנאה מהקרקע, כזכאי לקבל פצויים.

י. ספיר:

אני הבינותי קודם, שהניסוח ששמענו
עליו קודם, בקשר לזכויות, הוא חלק

מחוק קיים.

י. בר-ניב:

זהו חלק מחוק הפקעת קרקע לצרכי ציבור.

י. ספיר:
מה הדין במקרה של חוזה בין בעל קרקע רשום ובין חוכר, אם בחוזה נאמר בטפורט, שכל ענין הפצויים שייך לבעל הקרקע? סעיף זה אינו עומד בסתירה לזה?

י. בר-ניב:
י'לכו אנשים אלה לבית-המספט ויזכיחו את זכותם.

הי"ד מ. ברה:
אני מציע שנקבל סעיף 2 בתוספת זו, ונוכל מיד לעבור לסעיף 8;

י. בר-ניב:
קודם נאמר בסעיף 8 שישלמו לפי ההסכם. עתה, היות והכנסנו גם את בעל הזכות, נסחנו את הסעיף כחדש כדלקמן:

לא הוסכם סכום הפיצויים כאמור -

או לא הוטשה לרשות על-ידי בעל הקרקע תביעה לתשלום פיצויים תוך שנה אחת - מיום שקנו אחיזה בקרקע על-פי סעיף 4,

ולגבי קרקע שחלות עליה הוראות סעיף 3 לחוק לתיקון פקודת הדרכים ומסילות הברזל (הגנה ופיתוח) תשי"א 1951 - מיום כניסת החוק האמור לתוקפו,

או לא הוגשו הוכחות מספיקות לחיזוק התביעה,

או הוגשו תביעות שונות או סותרות ביחס לאותה קרקע, וכל זכות או טובת הנאה בה,

או אם טוענת המטטלה שהקרקע היא אדמת מטטלה פנויה,

הרי סכום הפיצויים המגיע - אם מגיעים פיצויים כאלה וכל טכטוך כזה בענין טובת ההנאה או הזכות ייזטב על-ידי בית המספט ויהיה לו הסיפוט לברר את כל העניינים הנזכרים בסעיף זה ולפטוק בהם לפי בקטת היועץ המספטי למטטלת ישראל או לפי בקטת בעל הקרקע.

ח. צדוק:
סעיף זה הוא אדפטציה של סעיפים שהיו קיימים בחוק מתקופת המדנט. אנחנו מטטרליים בתקופה האחרונה לכתוב את החוקים שלנו בטפה קצת יותר פטונה ואלה סעוטקים בצד הלטובי של החוקים, טרט טפלו בחוק זה. לכן, אני רוצה לרטום כאן הסתייגות, שגופו של ענין יוכנס לחוק, אבל את נטוחו יתאימו לצורה לטובית טובה.

י. ספיר:
כפי שאני מכיר את הפרוצדורה של בתי-המספט, יכול ענין כזה להמטר לפעלה טחצי שנה, ועלינו לקחת בחטבוטן מצבו של איס שפצויים אלה צריכים לטקט אותו.

יכול להיות סרק טאחד טבעלי הזכות יגייס תביעה לחלקו לאחר שנתיים - מה יהיה גורלו של האיט בינתיים? האם אין המטטלה, כתובעת מט הטבחה,

טופיעה כבעלת זכות?

י. בר-ניב:

זאת אומרת, לפי דברך, שלמטלה יש
זכות הנאה בנכסים, בכל מקרה שמגיע

מם מהם?

ח. לנדאו:

באשר שאדם חייב להגיש תביעה למסלום
פצויות במסך שנה אחת - האם זה היה
קיים גם בחוק הקודם? אם יש לאגודי בחוץ-לארץ קרקעות כאן, והוא
אינו יודע כלל שהפקיעו אותו - הוצא, שתוך שנה אחת, אם לא הגיש תביעה,
הוא מאבד את זכותו על הקרקע.

י. ספיר:

ישנם אנשים שנעלמו - ולפי החוק תבוא
במקום רשות אחת - האם החוק הזה
מאפשר או אינו מאפשר, שמריץ או מחייב במשהו גם את הרשות הזאת?

י. בר-ניב:

ההנחה היסודית היא, שכל הפרוצדורה
המסוימת הזאת התחפלה, רק במקרה שלא
הוסכם ולא סודר הדבר בין הצדדים. אם יש בעל קרקע רשום, והוא הבעל
היחיד - אין פרוצדורה כסובכת, וכן אין פרוצדורה זו כאשר באים לידי
הסכם עם הצדדים, ויכולים אלה להיות גם שנים או יותר צדדים.

אנו לא יכולנו לכתוב שהתקופה היא
פחות משנה, כי על-ידי כך אנו עלולים לשלול זכות מאנשים שלא הספיקו
לתבוע תוך שנה אחת. הטנה היא גבול, אבל אינה גבול אבסולוטי. **המטרה**
היא לשנות מינוי-מטפסו את הקרקע.

אשר לשאלה מה על אדם הנמצא בחוץ
לארץ ולא הספיק להגיש תביעה - כתוב "אם לא טוכנעה התביעה היועץ
המספטי חייב לפנות לבית-המספט, (או שמה "סטייט דומיין" או שזה
קרקע בניה - אנו פה חוזרים להוראות הכלליות - אם הוא לא יבוא
תוך 15 או 10 שנים - הוא מאבד את זכותו.

ח. לנדאו:

מה הדין במקרה שהיועץ המספטי שגה
ותוך שנה לא פנה בתביעה לפצויות

של מישהו?

י. בר-ניב:

הוא פונה לבית-המספט ומוסר לו את הכסף.
הוא אינו פונה בשם הבעד, אלא בשם
המטפלה. השאלה של אדם הנמצא בחוץ-לארץ דומה לשאלה של בעד. אשר
לבעדדים - לא פה המקום להכנס לפרטים. החוק קובע שבמקום נפקד
יבוא האפוטרופוס, והחוק גם יקבע מי בא מקום בעדד מזמן השואה.

היור' ס. בדר:

סעיף 8 הותאם לחוק קיים, ובמידה
שהיה צורך לתקנו - נוכל לעשות זאת.
אני מציע לקבל סעיף 8 כפי שנוסח כאן. אינני חושב שאנחנו כאן צריכים
להכניס תקנות, כי אז היינו צריכים להכניס את התיקונים בחוק הכללי
ביותר. על-כן אני מציע לטפוח על היועצים המספטיים, כי הם סודיעים
לנו שזאת התאמה לחוק אחר. אני מצטער שהדבר הזה לא הובא קודם.
אני מציע שנקבל את הסעיף והיה אם למישהו תהיה הערה - נפגיש את החבר
הזה עם אחד מן היועצים המספטיים על מנת לקבל הטבה.

א. רמבטי:

האם יש חובת פרסום בעתונות, כדי שהמעוניינים
ידעו שהקרקע שלהם תופקע?

י. בר-ניב:

בדרך כלל יש לפרט את הצו, כדי לפקדה אחד
והוא - מטעמי בטחון.

י. ספיר:

אני הייתי מציע שנקדים בהקדמה, גם בוועדה,
דיון דחוף, בקשר עם המצב הכלכלי: מצב

המטבע, מצב המלאי וכו'.

מצב העניינים, בפני שאני רואה, נעשה חסור
ביותר. אינני רוצה להרחיב עכזו את הדיבור על כך, אבל לא ייתכן
וועדת הכלכלה של הכנסת - בטעה שירדעו את חשיבות העניין - תתעלם
לגמרי מהבעיה הזו ולא תעטוק בעניינים, שחובתה האלמנטרית לעטוק בהם.

אני מציע, שבהקדם האפשרי, נזכין את הצרים
הנוגעים בדבר, או את בא-כוחם, כדי לטפור לנו פרטים יותר מדויקים
על המצב.

הינ'ר ס. בר:

עניין המטבע אינו טיף לנו - הוא טיף
לוועדת המטעמים. היות ושר המוצר איננו -
אני סוכן לדבר עם שר הרוכליץ מהאוצר, ועם שר גר, שר המסחר והתעשייה,
ולהזמין אותם לישיבה, אפילו בטובע זה.

ח. לנדאו:

בעניין המלאי התחלנו כבר לדון / ויש לדאוג
סיהיה מטין לדיון.

הינ'ר ס. בר:

לאחר הדיון הראשון עם שר לונגטל, דברתי עם
שר המסחר והתעשייה ועם שר הולנדר. שר
הולנדר הסכים לי את הדברית באופן הברור ביותר. הוא אמר: "לכל
מטפר שנמסור לכם, אפילו בכתב - אין היום בטחון ואין על מה להתוכח.
אני עוסק ברוב בחיטוב המטפרים ולאחר 3/4 שבועות אביא בפניכם מספרים."
אני לא ראיתי כל סיבה לבא ולדרוש ממנו לתת את ההודעה הזאת בעל-פה.

י. ספיר:

אני העירותי את הערתו מסוג דחיסות העניין,
ואמר באופן ברור מדוע: ייתכן שאני טועה
בהערכת המצב, אך ההדיון המגיע אלי מטעמי הכלכלה הטובים, הם כאלה
המראים על התפוררותה של כלכלת המדינה. הפקרות לזאת והעדר כל מטפר
וסדר בחיטוב הכלכליים, כפי שאני רואה אותם יום יום - אני עוד לא
ראיתי. אם אנו חיים במטפר של פקוח - אין פקוח, ולא רק שאין פקוח -
יש הפקרות; ולא רק שיש הפקרות - אבל אין סליטה ואין שליטה, אין כל
יסוד איזה שהוא בריא של איזו שהיא מטלה - אני סוכן לומר שאין
אפילו מטלה.

הישיבה ננעלה בטעה 15.30