

הכנסת השמינית

סושב רביעי

פרוטוקול מס' 227

מישיבת ועדת הכלכלה
יום ג', ט' במרחשוון תשל"ז - 2.11.76
בשעה 13.30

נ כ ח ר :

- חברי הוועדה:
- חה"כ י. הורביץ - היו"ר
 - חה"כ א. ל. אליאב
 - חה"כ א. גיבלבר
 - חה"כ א. זילברברג
 - חה"כ ע. חדר (הורביץ)
 - חה"כ י. יודין (דרביצקי)
 - חה"כ י. כהן
 - חה"כ א. לבני
 - חה"כ י. מודעי
 - חה"כ י. פרנק
 - חה"כ י. שערי

מזמנים:

- י. קניג - הממונה על סחוז הצפון, משרד הפנים
- ס. מנדלבאום - מנכ"ל משרד המסחר והתעשייה
- י. דבין - ראש מינהל התעופה האזרחית
- ס. עמיר - מזכיר התאחדות בתי המלון
- י. דיפסן - יו"ר התאחדות בתי-המלון בסבריה
- י. גולדשמידט - יו"ר התאחדות בתי המלון בחיפה
- ד. שפטמן - סגן ראש אגף תכנון וכלכלה, משרד התחבורה
- א. בירץ - סמנכ"ל מינהל סקרע"י ישראל
- ל. ניר - עוזר לסנהל
- א. פז - מנכ"ל ארגון הארחה
- ד. לבנון - בקיבוצים, קיבוץ גינוסר
- ג. לבקוביץ - סועצה איזורית גליל עליון

מזכירת הוועדה: רחל שולביץ

רשמה: לאה צ'סנר

סדר-היום: הצורך בפיתוח והרחבת שדות התעופה בצפון הארץ - הצעת חה"כ א. גיבלבר וי. שריד

היו"ר י. הורביץ:

פותח את הישיבה.

מליאת הכנסת העבירה אלינו לדיון את ההצעה לסדר היום של חברי הכנסת גיבלבר ושריר לגבי הצורך בפיתוח והרחבת שדות התעופה בצפון הארץ, ובעיקר שדה התעופה במחניים כדי שיוכל לשמש לחניית מטוסים שיביאו תיירים לגליל ויעזרו לפיתוח האיזור. חברי הוועדה ערכו סיור מאלף על פי הזמנת התאחדות בעלי בתי המלון בגליל ובחסות משרד התיירות, ונסינו במיור בזק זה ללסוד את הבעיות.

לאור הדברים ששמענו ואיתי צורך להרחיב את הדיון על הבעיות של פיתוח הגליל גם מבחינה כלכלית, פתרונות בענייני שיכון, בעיות תחבורה והזמנות לדיון זה נציגים של המשרדים הנוגעים בדבר. אני מבקש את המוזמנים להביע דעתם לא רק כאינטרסנטים אלא כמסמחים לבעיות אלה ובמידת האפשר יציעו גם הצעות מעשיות לפתרון. אבקש את חה"כ גיבלבר להציג בקצרה את הבעיה.

א. גיבלבר:

במסגרת ההצעה לסדר-היום בכנסת העליתי גם את הבעיה של פיתוח הגליל ואיכלוס הגליל ביהודים, שהיא בעיה אקוטית מאד. הנושא נדון בזמנו בוועדת העבודה, והמסלה החליטה להשקיע בשנת 1976 סכום של 1.5 מיליארד לפיתוח הגליל. לא עקבתי אחרי הביצוע, אבל אני יודע שנעשתה שורה של דברים.

אני מקדם בברכה את היוזמה של ועדת הכלכלה להרחיב את הדיון סביב הבעיה של הרחבת שדות התעופה בגליל בקנה-מידה בינלאומי כדי שיוכלו להביא לשם טיסות סכר של תיירים, בעיקר לסחניים, כי זה קשור בשאלה של פיתוח ואיכלוס הגליל.

ועדת העבודה הגישה את מסקנותיה בעקבות הדיון למסלה, ואני מבין שהתחילו להקים בגליל מרכזי תעשייה וכדומה. ישנה החלטה עקרונית להשקיע בתכנון פיתוח התעשייה בגליל סכום של 10 או 20 מליון ל"י, ובעקבות זה העבירו גם חלק של התע"ש לגליל. אין זה סוד וכולם יודעים מה המצב בנדון, אם כי נאמר לנו בזמנו שלא רצוי לדבר על כך. אנשי התע"ש הסכימו לפרויאקט הזה, אבל עד כמה שאני מבין הם אינם מוכנים להשקיע בכך כספים.

אחת הבעיות הקשורות בפיתוח הגליל היא מקורות תעסוקה. ידוע לנו שכרגע אין שם מספיק תעסוקה, ומאות אנשים מברמיאל וישובים אחרים, נוסעים יום יום לעבודה במפרץ חיפה; לעומת זה ידוע לנו שבברמיאל עצמה יש כ-800 פועלים ערביים. בעיית התעסוקה היא נושא חשוב לאיכלוס הגליל.

אני מצטרף לבקשת היו"ר שהמוזמנים כאן יעלו הצעות קונקרטיות שיש בהם כדי לתרום לפתרון הבעיה של איכלוס הגליל ביהודים. אני יודע שבגליל יש הרבה נתונים לפיתוח התיירות אבל לשם כך יש לדאוג לשדה-תעופה מתאים בצפון כדי שת"ירים לא יצטרכו להיטלטל במשך שעות מלוד לגליל. נוסף לזה אנחנו יודעים שמצבם של בתי-המלון בגליל אינו טוב ולכן רוב התיירים עוברים את הגליל מבלי להשאר בו ללינת לילה ולסיור במקום. דבר זה דורש משאבים לא מעטים. אנחנו יודעים עד כמה טיסות הסכר סייעו לפיתוח אילת.

הדרושה מוסחים שריברתי אתם על הנושא אמרו לי שההשקעה/לפיתוח שדה התעופה במחניים אינה גדולה, כי הוא נמצא בשטח טוב מבחינה טופוגרפית. ההשקעה הדרושה היא בין 5 ל-10 מליון ל"י, ואני מבין שהצבא מוכן להשתתף בזה.

א. גיבלבר:

ועדות העבודה והפגנים ערכו לא מעט סיורים בגליל לבדיקת הבעיות. שר התחבורה אסר באחד הדיונים שלמשרדו אין תקציב לזה. ראש הטמסלה הודיע בזמנו בוועדת העבודה שמקציבים בשנת 1975/76 1.5 מיליארד ל"י לשיכון, לתעשייה ולפיתוח תשתית להרחבת התעשייה בגליל בשנים הבאות. אני מציע מתקציב זה להקציב את הסכום הדרוש להרחבת שדה התעופה במחניים, ואיני מקבל את תשובת שר התחבורה שלמשרדו אין תקציב לכך.

י. קניג:

לפניכם מפה של תכנית המיתאר של מחוז הצפון כפי שהוא מתוכנן עד לשנת 1995, כאשר גידול האוכלוסיה הצפוי יהיה מ-540,000 תושבים היום ל-860 אלף תושבים בשנת ה-2000. אני מדבר על האוכלוסיה הכוללת יהודים וערבים.

י. שערי: אני מבקש לדעת מה גודל האוכלוסיה היהודית בתוך מספר כללי זה.

י. קניג:

נושא נוסף שעמד בפנינו בתכנון תכנית זו- (א) שליטה מוחלטת על האדמה החקלאית ולעשות הכל כדי לשמור על האדמה החקלאית; (ב) לשמור על אתרי הנוף והטבע ולנסות לנצל אותם מבחינה כלכלית כדי שישמשו אתרי קיט גם לתיירות פנים וגם לתיירות חוץ; (ג) לנסות עד כמה שאפשר להביא מקומות עבודה לקירבת מקומות המגורים של התושבים באיזור, ולהשתדל עד כמה שאפשר לא ליצור בעיות אקולוגיות; לשמור על האופי הכפרי של הישובים בגליל על-ידי הקמת ישובים שמספר תושביהם לא יעלה על 150,000, כדי לא ליצור בעיות של סטרופולין גדול, כגון: תחבורה, עשן ובעיות אקולוגיות שפוגעות באיכות החיים;

נושא חשוב נוסף הוא נושא הדרכים. בתחומי מחוז הצפון יש עד היום רק 7 ק"מ של כביש 4 מסלולי, וזה מהקרות ועד לאיזור עכו. משם ואילך הכבישים במחוז הצפון הם דו-מסלולים, וזה ללא ספק מכביד על הנושא של התחבורה היבשתית. (תיאור על המפה).

מה עשינו כדי לנסות לענות על הבעיות האלה. ראשית, השתדלנו במידה רבה לתכנן את הרחבת הבנייה על ידי בנייה לגובה. בתכניות המיתאר אנחנו דואגים עד כמה שאפשר לתכנן בנייה לגובה כדי למנוע התפרסות רחבה שמרבית המקרים פוגעים באדמה החקלאית. גם בכפר הערבי אנחנו מאפשרים עכשיו בנייה עד לשלוש קומות.

נושא שני, דיכוי התעשייה ומקורות תעסוקה ויחד עם זה הקמת מעונות ילדים כדי שהאמהות יוכלו להביא את הילדים הקטנים, להשאיר אותם במעונות ולאסוף אותם בצאתן מהעבודה. הסדור בתעשיות אלקטרוניות, מתפרות, רכיבים וכדומה. ידוע לנו שכיום יוצאים כ-5000 פועלים מדי בוקר מנצרת לעבודה במרחקים עד לתל-אביב ואפילו דרום יותר. דבר זה גורם להוצאות רבות בדלק, ניצול צמיגים וגורם לעומס בדרכים; וצריך לזכור באיזה מצב דוח נמצא העובד אם הוא צריך להשכים קום בשעה 4.00 לפנות בוקר וחוזר מהעבודה בשעות הערב. לשם כך אנחנו רוצים להעביר תעשיות לאיזור קרית-שמונה, מחניים, כרמיאל, שפרעם, נצרת, עפולה, מגדל העמק, בית שאן וכו'. כמו כן שכל ישוב פיזרנו בתי מלאכה קטנים, שירותים וכו'.

נושא הקיט נמצא בגליל רק בראשית התפתחותו, ואנחנו חושבים שיש צורך בהרבה תמריצים כספיים, בעיקר להבאת כוח אדם מקצועי שישתלם במקום ויפתחו את המלונות כפי שהדבר קיים בסבריה. למעשה המצב כרגע הוא שאלה שעוסקים במלונות, טבחות ועבודות אחרות במלונות באים רק לעונת הקיץ ועוזבים את הצפון עם סיומה. יש ליצור אמצעים של רציפות בתיירות, גם תיירות פנים וגם תיירות חוץ.

י. קניג:

כאן אני מציע לנושא של שדות התעופה שבעקבותיו מתקיים הדיון הזה. פיתוח שדות התעופה יכול לסייע הרבה מאד גם ביצוא של התוצרת החקלאית מעמק החולה, בית-שאן והבקעה. למעשה הגישה לשדה התעופה של חצור היא נוחה ואילו פיתוח את שדה התעופה הדי לפי חישובים של אנשי מקצוע אפשר לחסוך בין 6 ל-10 שעות בין הזמן שהתוצרת מגיעה לבית האריזה ועד שהיא מועלית למטוס. פיתוח שדה התעופה במחניים יכול לסייע ליצוא תוצרת חקלאית מהבקעה אפילו ממקום כמו נערן. הסדובר בביכורי תוצרת של ענבים, אבוקדו וגידולים אחרים שמגדלים בישובי הבקעה. זה יחסוך הרבה מאד זמן והוצאות אם יוכלו דרך כביש הבקעה להגיע לשדה תעופה בצפון במקום לעלות קודם לירושלים ואחר כך מירושלים לרדת ללוד.

ע. הדר (הורביץ): השאלה אם זה יהיה רנטבילי ואם תהיה מספיק תוצרת כדי למלא מטוס. יש צורך לפחות ב-100 טון תוצרת ליום.

י. קניג: דבר זה טעון בדיקה, אבל לפי המספרים שקיבלתי מדובר על עשרות טונות של תוצרת מדי יום. אנשי המועצות האיזוריות אמרו שהדבר סביר בהחלט.

הוזכר כאן נושא התיירות. אני מתאר לי שזה יכול להיות להיט בתיירות חוץ אם אפשר יהיה לפרסם שהמטוס נוחת בשדה תעופה שהוא קרוב לכנרת, לכפר נחום וכדומה. זה יהיה גורם חשוב לטיסות סכר של צליינות, לא פחות מהשמש באילת לאנשי הארצות הסנדרי-נביות. הבעיה היא של הארכת המסלול בשדה התעופה במחניים כדי שיוכל לקלוט בואינגים. דבר זה יתן גם דחיפה לפיתוח בתי הארחה בקיבוצי הסביבה ולבתי המלון. ההשקעה הבסיסית הדרושה היום אינה כה גדולה ובתי הארחה הקיימים בצפון פטוגלים בהחלט לענות על הגל הראשון.

נוסף לזה יש לתת עדיפות לשיפוץ המסלול השני בבצת. (תיאור על המפה). גם כאן יכול להיות חסכון גדול בזמן ובהוצאות ביצוא של התוצרת החקלאית והיצוא התעשייתי של האיזור עד עמק זבולון כולל חיפה, ובנוא הזמן ודאי יוכל לשמש מסלול לקו עד הלבנון.

היור' י. הורביץ: אני מבקש שנשמע עכשיו מה התכנית שיש למינהל מקרקעי ישראל לגבי הצפון.

א. בירדץ: התכנית של מינהל מקרקעי ישראל מתבססת על התכנית שהציג כאן לפנינו מר קניג, והיא מאחדת את הצרכים של המשרדים השונים, בגוון: משרד השיכון, משרד המסחר והתעשייה ומחלקת ההתיישבות של הסוכנות היהודית. היות והנושא רחב ונכבד אני מציע לקיים בענין זה דיון מיוחד. אני באתי היום לדיון קונקרטי בנושא של הרחבת שדות התעופה בצפון.

לגבי הרחבת שדה התעופה במחניים - הצורך כאן ברור אם מדובר על כך שהוא צריך לשרת גם את מרכזי האוכלוסיה וגם את צרכי החקלאות והתעשייה. המסמעות הברורה היא עליה על שטח חקלאי. זה ניתוח קשה אבל בצורך להתמודד אתו ברגע שתתקבל החלטה על כך. מדובר על 200 דונם קרקע שהם בידי הישובים שבמבית מחניים. הערכת היא שאם זה יצטמצם ב-200 דונם אלה נוכל להתמודד עם זה, ולפתור את הבעיה. עמדתו של מינהל מקרקעי ישראל בנושא זה היא חיובית.

דן לבנון: אני חבר קיבוץ כפר בלום וחבר במועצה האיזורית של הגליל העליון. באנו לישיבה הזאת לפי בקשת החברים מהתאחדות בעלי בתי המלון. כיוון שהנושא

דן לבנון:

המרבזי הוא הרחבת שדות התעופה במחוז הצפון, אדבר קודם כל על כך ואחר כך על בעיות פיתוח הגליל.

ב-5 ישובים מתוך 30 ישובי האיזור יש בתי הארחה, שהוא אחד מענפי הכלכלה החשובים שלהם והם עוסקים באופן פעיל בנושא התיירות. לחלק גדול מהישובים האלה יש רצון לפתח את הנושא הזה של הרחבת שדות התעופה, כיוון שהנושא של מציאת דרכים להגדיל את התפוסה בבתי ההארכה הוא נושא שמעסיק אותנו מאד נמשך כל השנים. אני חושב שיוזמה זו של התאחדות בעלי בתי הסלון היא יוזמה רצויה וחשובה, אם כי רוב הפעילות של בתי ההארכה בקיבוצים אינה מנוססת על תיירות חוץ אלא על תיירות פנים.

השאלה היא מה הגורם לכך שתיירות החוץ אצלנו היא נמוכה יחסית. הריחוק הוא כנראה אחד הגורמים העיקריים. אנחנו שומעים לא פעם מהתיירים שמגיעים לבתי ההארכה שלנו, שהנסיעה ממרכז הארץ למחוז הצפון בכבישים המשובשים היא קשה מאד. אני משוכנע שפיתוח והרחבת שדה התעופה בצפון יכולים בהחלט להגדיל את התפוסה בבתי ההארכה ולתת תמריץ לפיתוח הענף הזה.

לגבי פיתוח הגליל בכלל ואיכלוסו להערכת הבריאות של הממשלה צריכה לכלול דברים שאין בהם תוצאות מיידיות אבל ברבות הזמן יכולים לשאת פרי ולתת שיטוש מלא. למשל, איני יודע אם כרגע אפשר למלא סטוס עם תוצרת חקלאית ליצוא, ואיני יודע אם מיד תהיה תנועת תיירות בצפון כפי שיש עכשיו באילת. אבל אם רוצים לפתח את הענפים האלה צריך קודם-כל לעשות צעד ראשון גדול שיעזור לדחוף את הדברים קדימה. הרחבת שדה התעופה במחניים זה צעד גדול קדימה שיכול להשפיע על פיתוח התיירות באיזור שלנו.

היו"ר י. הורביץ: בזמנו היתה הערכה שהרחבת שדה התעופה באילת כדי שיוכל לקלוט מטוסים גדולים יותר לא צריכה לעלות יותר מ-5 עד 10 מליון ל"י. אבל כאשר שר התחבורה ושר האוצר ניגשו לביצוע התברר שהסכום הדרוש הוא הרבה יותר גדול, והדבר לא בוצע. בדרך-כלל ההערכה הבסיסית הראשונה אינה נכונה. אנחנו רואים שהתיירות המוגנת באילת קיימת למרות שלא הרחיבו את שדה התעופה. אם אוטרים שזה הדבר שפתח את התיירות בגליל מדינת-ישראל אין לה הכוח לזה היום, וחברי הכנסת כאן לא יוכלו להמליץ בפני הממשלה להשקיע כסף וקרא בזה.

י. וקניג: לפי הסטטיסטיקה 85% מהתיירים שבמקרים בארץ מגיעים לאיזור נצרת, והם עוברים את איזור הצפון אבל אינם נשארים בו.

דן לבנון: אנחנו עדים בשנים האחרונות למאמצים מיוחדים שנעשו בגליל בעיקר בנושא השיכון ופיתוח התעשייה שבה יש התחלות חשובות. יחד עם זאת כאנשי הגליל אנחנו רואים את כלל הבעיות של הישובים בגליל, שאנחנו מעוניינים שיתפתחו ויגדלו. יש כמה דברים שיש לשים דגש עליהם בנוסף לנושא השיכון והתעשייה, שיכול להיות כי מבחינת ההיקף אינם דורשים סכומים כל כך גדולים. הדבר הראשון זה ענין הכבישים, שבו קשורה גם התיירות וגם ענין היצוא והיבוא. הגליל הוא היום האיזור הכי פחות מפותח מבחינת הכבישים, אפילו פחות מהנגב. דבר שני, אמצעי התקשורת. לא פעם מפסידים בתי ההארכה אחוזי תפוסה רבים בגלל הקשיים להתקשר אתם טלפונית. סוכן נסיעות שאינו יכול להשיג את בתי ההארכה או הסלונות בטלפון לא פעם טוותר על הבאת תיירים לשם. זה פוגע בגליל בכל תחומי המסך, גם ביצוא וגם בהעברת אנשים, בגלל קשיי התקשורת עם מרכז הארץ.

דן לבנון:

דבר שלישי, התחבורה הציבורית בגליל העליון היא הגרועה ביותר בארץ, ואני אומר זאת מתוך אחריות מלאה. יש לנו בענין זה התכתבות בלתי פוסקת עם שר התחבורה. האוטובוסים בקו תל-אביב-קרית-שמונה או חיפה-קרית-שמונה הם כבישים מלפני 15 שנה. בענין זה הכרחי לשפר את המצב, כי זה דוחה אנשים מלנסוע לגליל בתחבורה הציבורית, כי למרות שיש בארץ אוטובוסים רבים עם מיזוג אוויר, עובדה היא שדווקא בקו ירושלים-הגליל שעובר דרך הנקעה אינם מפעילים אוטובוסים עם מיזוג אוויר. האוטובוס היחידי בתחנה בתל-אביב שלוקח אנשים בעמידה הוא בקו תל-אביב-קרית-שמונה למרות שזו נסיעה של 3.30 שעות. זה מצב בלתי נסבל.

משה עמיר:

אנחנו באנו לכאן היום לדבר על הצורך בהרחבת שדה התעופה במחוז הצפון ולא על פיתוח הגליל בכללו, אם כי אנחנו יוצאים מתוך הנחה שיש קשר הדוק בין שני הדברים האלה. המטרה שלנו היא לגייס את תמיכת ועדת הכלכלה לצורך בהרחבת שדות התעופה בצפון.

איננו מופיעים כאן בשם התאחדות בתי-המלון אלא בעיקר בנושא התיירות במדינת-ישראל, שלדאבוננו הרב במשך 20 השנים האחרונות התייחסו אליה בצורה שאינה מביאה בחשבון את הערך הכלכלי שבה.

אנחנו מבקשים שתעזרו לנו בהקמת שני שדות תעופה לטיסות בינלאומיות: האחד במחניים והשני בחיפה. התיירות בעולם כולו הפכה לתעשייה חשובה כאשר אחד מסימני ההיכר הכוללים שלה הוא טיסות הסכר שמאפשרות לתייר לנחות במקום שבו הוא מתכוון לבלות את חופשתו. אין זה מעודד את התיירות לגליל אם התייר המגיע ללוד צריך להסתב עם מזוודותיו באוטובוסים במשך שעות רבות. באירופה לסדו את הנושא הזה והקים שדות תעופה במקומות נידחים ביותר, מפני שהם קרובים למקומות קיט ונופש. אני יודע שניגוסלביה הקימו שדות תעופה במקומות מרוחקים ביותר כדי לעודד את התיירות לשם.

הגליל יכול לשמש בטיס לתיירות צליינית. נאמר כאן שיותר מ-80% מהתיירים מגיעים לגליל, אבל הם אינם נשארים בו. אני משוכנע שפיתוח שני שדות התעופה האלה יגדיל את מספר התיירים שיבואו לשהות בגליל ולבלות שם את חופשתם.

דבר זה יתרונם גם לאי-כלום הגליל, כי אם תגבר התיירות זה יגביר גם את התעסוקה במקום ברמות שונות. לקראת שנת 1985 מתוכנן להקים עוד 10,000 חדרים במלונות וזו תעסוקה לעוד 20,000 מפרנסים לפחות. אני מדבר כרגע על העובדים בבתי המלון ולא על התעסוקות האחרות שיכולות לגדול בנוסף לזה, כמו שירותי מכבסה, תחבורה לסיורים, תעשייה זעירה וכו'. עלינו לנצל בהקדם האפשרי את התשתית שכבר קיימת בשטח זה. אנחנו יודעים שבתכנית האב לפיתוח התיירות נכללה הרחבת שדות התעופה במחניים ובחיפה. גם חיל האוויר מעונין בהרחבת המסלול בשדה התעופה במחניים למסומי חיל האוויר. ובסך הכל יש צורך בהרחבה במטראץ' לא רב ביותר כדי לאפשר נחיתת מטוסים אזוריים גם כן, כדי להביא לשם תיירים.

במידה והמשרדים הצוגעים בדבר יתנו לכך את ברכתם וחלק מהתקציב, יהיו גורמים אגודתיים בגליל שיהיו מוכנים להושיט עזרה כספית לפיתוח האלמנטים האלה.

ע. הדר (הורביץ): בתזכיר שאנחנו קיבלנו נאמר ששדה התעופה במחניים אינו תופס מבחינת הצבא.

משה עמיר : לפי האינפורמציה שיש לנו מחיל האוויר, יש שם בעיה של שינוי זווית המסלול ולשם כך יש צורך להכנס לשטחים ששייכים לקיבוצי הסביבה. נדמה לי שיש כבר הסדר על הפקעת השטחים הדרושים. קיימת תכנית עוד מלפני שנה וחצי להפעלת שדה תעופה צבאי באיזור ההוא, וניתנה עדיפות למחניים לעומת חצור.

י. ריפמן : מרבית התיירות המגיעה אלינו היא תיירות צליינית שעוברת את הגליל ליום אחד. לו היה שדה-תעופה באיזור אני בטוח שהם היו באים לבלות בו כל עשרת ימי חופשתם. בדרך-כלל התיירים רוצים להיות בקרבת שדה-התעופה בלוד כדי שלא יצטרכו להטלטל באוטובוסים לפני צאתם את הארץ. אם שדה התעופה יהיה בקרבתם זה יגביר את התפוסה בכתי המלון במחוז הצפון. עובדה היא שבתי מלון רבים בצפת ובטבריה נסגרים או נמכרים למשרדים, למרות שבסביבה זו יש אתרי תיירות רבים גם מבחינת הצליינות.

צפונות אפשרויות גיולות לפיתוח התיירות בגליל, ולשם כך יש צורך לפתח את התשתית הקיימת שם, כדי שאנשים יחיו בתנאים מתאימים וירצו להשאר במקום. לכן הרחבת שדות התעופה במחוז הצפון הוא אחד הדברים החשובים.

נושא שני הוא אספקת תעסוקה לאוכלוסיה בטבריה, בצפת, בחצור וכדומה. שם ישנה אוכלוסיה שלא בכל עבודה אפשר להעסיק אותה, אבל ענף המלונאות יכול להעסיק הרבה נשים עובדות, וזהו פוטנציאל גדול להגברת התעסוקה במקום. זה יסייע מאוד לאיכלוס הגליל.

אלברט פוז : ברצוני בראשית דברי לצטט דברים שאנחנו שומעים לא פעם מהתיירים שבאים אלינו רק לשהות קצרה: "יש לכם כאן פנינה נהדרת, אבל אינכם יודעים איך לנצל אותה". לדעתי לא הוקדשה מספיק מחשבה כיצד לנצל את המים הקדושים של הכנרת לצליינים, שיש להם ערך כלכלי רב בשבילנו. אנחנו נותנים דבר כזה חינם, אבל צריכים לדאוג שלשם כך ישארו יותר זמן במקום. מוכרחים להחזיר זאת לתודעה של הציבור שלנו. שם יש מקומות היסטוריים בעלי ערך רב לצליינים, שאינם מוכנים לוותר עליהם, אבל אין התנאים המתאימים שימשכו אותם להשאר במקום זמן רב יותר. הם באים למספר שעות או ללינת לילה, בו בזמן שיכולנו להפוך זאת לאתר שימשוך תיירים לשהות שם לפחות 5 עד 7 ימים, ומשם יצאו לטיורים בסביבה, אם זה חיפה או נצרת או מקום אחד.

אני מדבר כרגע על 5 בתי ההארכה של הקיבוצים. אחוז התפוסה שם מתחלק ל-65% עד 68% אורחים ישראלים, לעומת 35% - 32% תיירים. הביקוש הוא רב, אבל קיימות הבעיות של חוסר כבישים או כבישים רעועים, חוסר טלפונים ותקשורת. מבחינת אמצעי התקשורת הסחוז הזה הוא סוגיית מאד.

לדעתנו אפשר לשפר את המצב הזה בהשקעה לא גדולה יחסית. הרחבת שדה התעופה במחניים יכול לענות על הביקוש. אנחנו יכולים לכרוך טיסות סכר של תיירים לעונות הרצויות לנו. זה מישהו חסור שעוד כה לא טיפלו בבעיה הזאת.

י. רביץ:

לגבי יצוא של התוצרת החקלאית מסחור הצפון - קראנו כעתונות על המריבה שקיימת בין אל- על לבין חברת קאל לגבי הטסת התוצרת החקלאית בסטוסים גדולים בעתיד. מדובר על מטוסי ג'אמבו שדורשים מסלול של 3 עד 3.5 ק"מ אורך וכמה מאות מטרים רוחב, ויש לי ספק רב אם אפשר להגיע למסלול כזה בשדה התעופה במחניים. להטים תוצרת חקלאית בכמויות קטנות אינו כדאי.

אני כדאש מינהל התעופה האזרחית בעד פיתוח כל שדה תעופה, ולא חשוב אם זה בבצת, במחניים או בחיפה. אבל עלינו לבדוק את הדבר בכל הבהירות הדרושה. שדה התעופה בחיפה הוא מוגבל מאד מבחינת שנות החיים שלו. איני יודע בדיוק מתי מספנות ישראל ודשות הנמלים בחיפה יבלעו את השטחים שמסביב לשדה התעופה בחיפה, אבל זה לא יותר מאשר עוד 8, 10 או 12 שנה. המקום הוא צר מאד והוא ניתן לפיתוח נוסף בעיקרו לצרכים פנים ארציים. ההשקעה הכספית הדרושה להרחבת המסלול בשדה התעופה בחיפה אינו טוצדק יחסית מבחינת האפשרויות, כי למרות שבעיר חיפה קיימים כל התנאים הדרושים היא לא השכילה לפתח תיירות בקנה מידה רחב.

הוא הדין לגבי הישובים בצד המזרחי של מחניים. המסלול של 1100 מטר בחצור ובמחניים ניתן להפעלת רוב ימות השנה למטוסים מסוג הראל, פרט לשבועיים שבהם אינם יכולים לטוס בתפוסה מלאה.

לפסוד התחבורה היתה תכנית להארכת המסלול במחניים בזמנו, וזה היה צריך לעלות 3.5 מליון ל"י, אבל עקב הקיצוצים בתקציב זה לא אושר. לאחר מלחמת יום הכיפורים חיל האוויר רצה להאריך את המסלול בשדה התעופה במחניים אבל לאחר בדיקות חיל האוויר הגיע למסקנה שמניטורקים טכניים הארכת המסלול הקיים אינה כדאית; צריך להסיט את המסלול 10 ק"מ מהמקום הקיים, ופירושו הקמת מסלול חדש למעשה.

במסמך שחולק לחברי הוועדה מדובר על סכום של 10 מליון ל"י שדרוש למטרה זו. אני מבקש להביא לידיעת חברי ועדת הכלכלה שלמעשה דרוש סכום הרבה יותר גדול, וזה בין 30 ל-50 מליון ל"י. ברצוני להביא כאן דוגמה מאילת. אין ספק ששם רצוי מאד להקים מסלול רציני יותר כדי להענות לדרישות של טיסות הסכר שאושרו על-ידי הממשלה לאילת. כרגע מפתחים את שדה התעופה הנוכחי באילת, ולמרות שהתשתית קיימת הגשנו הצעת תקציב של 50 מליון ל"י למטרה זו. ואחרי הכל ההשקעה של 50 מליון ל"י תתן לנו מסלול של 2300 מטר אורך ו-30 מטר רוחב ותו לא. (י. מודעי: כל פעם שמכניאים לנו מטפרים ביחס לאילת הם שונים בהחלט). ההערכה היום מעורבבת לפי המפה שיש לנו כרגע. אם מדובר על שדה תעופה במחניים לטיסות בינלאומיות צריך לחשוב על מסלול לפחות של 2.5 ק"מ. למסלול קטן כזה לא יביאו מטוסים גדולים. גם חיל האוויר מדבר על סדר גודל כזה.

לגבי בצת - כאן בהחלט יש בסיס, אבל שוב מה שאמרת לגבי חיפה חל גם על בצת. בזמנו שיפרנו שם את המסלול כדי שמטוסים קלים יוכלו לנחות, וביקשנו את בעלי בתי המלון בנהריה והסביבה להפעיל את שדה התעופה, אבל הם לא הפעילו אותו. איני מבין למה באים לבכות על כך כאן.

מ. סנדלבאום:

אני הוצעתי לדיון על הרחבת שדות-התעופה במחור הצפון, ולא התכוונתי לדיון כולל על פיתוח הגליל. אולי חלק מהדברים אשלים אחד כך בכתב. ברצוני לומר כמה דברים כלליים שיש להם השלמה לנושא הקיים.

ס. מנדלבוים:

בשנים האחרונות חלה תזוזה בכיוון של קידום הגליל, ואנחנו הגענו למעשה למסקנה מרכזית שכדי שהתזוזה תהפך להיות תנופה צריך לפעול בכמה וכמה מסלולים מעבר למסלולים שאנחנו פעלנו בהם. אחד הדברים המרכזיים זה גיוון התעסוקה ושיפור איכות החיים. לא מספיק לבנות בתים, ואפילו בתים יפים - ואני חושב שיש שיפור רב באיכות הדיור בגליל; לא מספיק לבנות תעשייה, שיש בה לא רק קידום התעשייה אלא גם שיפור התעשייה, כאשר התעשייה העיקרית היא תעשיית הסתכת והאלקטרוניקה, ולא רק תעשייה פשוטה כפי שהיה קודם לכן. הכוונה לתעשיות שיוכלו לקלוט בין 40,000 ל-50,000 מועסקים, וזה הרבה מאוד. למעשה זה 24% מכלל המועסקים בארץ בתעשיות.

כדי להגיע לכך שהגליל יהווה כוח משיכה אנחנו שואפים להגיע שם לתעשיות נוספות כדי להביא מקורות תעסוקה מקובלים, ביניהם מקורות תעסוקה זמניים, שצריכים לבוא בנוסף לתעשייה והחקלאות, וכאן מופיעה שוב התיירות. לתיירות צריכה להיות השפעה נוספת מבחינה זו שהיא מעלה את איכות החיים. אנחנו יודעים שהעיר צפת, היות ובאים אליה תיירים, קולטת אנשים מארה"ב. אחד המקומות המרכזיים שהיום שואבים עולים מהמערב ומארה"ב זו צפת, בין השאר מפני שם פוגשים תיירים, בין אם זו תיירות פנים או תיירות חוץ, וזה עוזר.

בתור יו"ר ועדת הסנכל"ים הייתי מקדם בברכה כל נושא שיסייע לפיתוח איזורי ובין השאר פיתוח הגליל; פיתוח כל נושא התיירות, ומבחינה זו מרגישים את המדכ"ב החסר בפיתוח הגליל, כי פיתוח שדות התעופה מבחינה זו הם אלמנט חשוב מאוד.

הייתי מוסיף ואומר, בי נוסף להשלכה של תיירות צריך לבחון את שדות התעופה באיזור מידה הם יכולים לשמש מקום מוצא למוצרים תעשייתיים שמועדים ליצוא. אנחנו יודעים שליר בריסל או פרנקפורט למשל הוקמה תעשיית יצוא שהיא מבוזסת על שירותי תעופה. מפעלים כאלה צריכים להיות ליד שדה תעופה, כי יש מקומות רבים שהם מקבלים כל יום שירותי בדיקות מדיניים. אפשר לייצא שירותי סחשב, וזה נהוג בעולם, אם המפעל נמצא ליד שדה תעופה.

אני חושב שצריך לבחון זאת במערכת כוללת, מה יכול לתרום שדה תעופה כזו לחקלאות, לתעשייה, לתעשיות עתידות מדע, שזקוקים לשדה תעופה כדי לפעול ביעילות.

דבר נוסף, בגליל יש הרבה ישובים שאין בהם מקומות להלנת אורחים, וזה בהחלט משפיע. אני זכור שבימי המנדאט בבית שאן היה איפה ללון, היום אין. גם האוכלוסיה הוותיקה בארץ כשהיא מגיעה לבית שאן או לחצור היא עוזרת אותם ביעף, כי אין שם אפשרות ללון. יש בהחלט מקום להקים שם פרונדקים או מוסלים בערי הפיתוח כדי שאנשים שעוברים באיזור יוכלו להשאיר בו, יתרמו לחיי החברה ולחיי הכסדר במקום. זו יכולה להיות תרומה רצינית לאיזור זה. אני המלצתי בזמנו שבבית שאן יקיסו פרנדק או אכסניית נוער; בקרית שמונה אפילו נתנו דחיפה מסשית לזה; לאו דווקא בתי מלון לנופש, אלא מוסלים לעוברי אורח שיבלו את הלילה במקום, יכירו את החיים במקום ויבלו בו.

אלברט פז: הם ייסגרו מהר מאוד כי לא תהיה להם אפשרות קיום כלכלית.

ס. מנדלבוים: איני בטוח בכך. צריך לחשוב על זה במושגים דוגמת אלה הקיימים בחוץ לארץ.

ס. סנדלבוים:

בענין התחבורה הגיבורית בכל שעות היממה, או לפחות עד הצות; האוטובוסים מצלנו מספיקים לפעול בשעה מוקדמת בערב, וזה לא יכול לסייע לא לחיי חברה ולא לדבר אחר. הצעתו למשרד התחבורה שיתנו מספרים ירוקים לתושבי המקום כדי לעודד תחבורה שתפעל לפחות עד הצות ואולי יותר מאוחר. זה חשוב לדור הצעיר שלאחר שבע בערב אין לו אפשרות לצאת מהבית. אם היה במקום התחבורה זה היה מסייע לפיתוח חיי חברה.

בקשר לתקשורת, טלפונים וכבישים - ועדת השרים לערי פיתוח וגם ועדת המכב"לים האיעו לפני כמה חדשים הצעות מסוימות שיהיה בהן משום אגן בוחן. כפי שבשיכון ובתעשייה משקיעים בגליל 32% מתקציב הפיתוח, ביקשנו ממשרדי הממשלה האחרים שיקבעו עדיפות לפי סולם העדיפות הזה. כלומר שגם משרד התחבורה וגם משרד התקשורת יקצו בשנים הבאות 32% מתקציבם לפיתוח התקשורת והכבישים במחוז הצפון וכל הקווים מהגליל דרומה. המשרדים לא נענו וזו בעיה רצינית.

שר המסחר והתעשייה ביקש מהשרים האחרים לתקשורת, ומסע"ף האחרים לכבישים להגיע לסולם עדיפות של 32% מהתקציב בשנים הבאות למטרות אלה. משרד התחבורה יכול להגיד שאין לו התקציב לזה ושיתנו מתקציב התעשייה לתחבורה. זה לא יכול להיות. אם רוצים לפתח את הגליל לא צריך להיות תקציב אחד שמתחלק כך. אני חושב שזה צריך להול גם על תקציב הסוכנות במחלקת ההתיישבות וגם על תקציב הקה"ל.

א. גיבלבר: המתאם צריך להיות המשרד שאתה עומד בראשו.

ס. סנדלבוים: אני תובע ולוחץ על כך בוועדת המכב"לים וועדת השרים לעיירות פיתוח, כאשר היעד הוא להגיע לחלוקה כזאת של התקציב. בהרבה ממשרדי הממשלה זה מסודר. משרד הפנים אינו רחוק מחלוקה כזאת של משאביו; משרדים אחרים נמצאים בתהליך כזה והם מתקדמים לקראת זה.

דבר נוסף שאנחנו עושים בשטח זה בנוגע לאיכות החיים - ערכנו סקר במטרה משרד המסחר והתעשייה בעזרת מוסכים וסקרי דעת-הקהל של מה שהם באיזורי הפיתוח, ומה הדברים שמושכים אנשים לאיזורי הפיתוח. התברר שאחד הדברים החשובים זה פיתוח סופרמרקטים וחנויות בלבן. זה חשוב (א) מבחינת אטמקה מהירה של סחורה טובה; (ב) מבחינת המחירים. בחנות קטנה אי אפשר לפקח על המחירים, ודבר זה משפיע.

גיבשנו לאחרונה קריטריונים להקמת סופר-מרקטים ובאיזורי א' הם מקבלים מעמד של מפעל מאושר; באיזור א' + מספקים להם גם תשתית. ברמה לי שמתגבשת עכשיו תכנית פעולה, שהיא בחלקה בביצוע שבכל איזורי הפיתוח יהיו סופרמרקטים. בקריית-שמונה יהיו גם חנויות בלבן כדוגמת אלה שהוקמו בתל-אביב ובאילת, ואולי גם שווקים.

גיבשנו תכנית לחמש הערים הקטנות באיזורי הפיתוח א' + להשלמת התוכניתים ההטרנזיטים, בשטח הבריאות, החינוך וכו'. בשנת 1975 היתה כגמה לגידול האוכלוסייה באיזור הגליל, שהיתה מעבר לגידול האוכלוסייה בגליל במשך הדנה שנים. בשנת 1976 ייתכן שהיה גידול רב יותר. אני מקווה שתהיה תזונה ותנתן הנזפה לכך אם נכניס את כל משרדי הממשלה למסלול של הקצנת 32% מתקציב הפיתוח לכל מה שהגליל זקוק לו.

בשטח פיתוח התעשייה ישנה קונצפציה, שבמקום שמסקיע יתרוצץ בין הגורמים השונים כדי להשיג אישורים אקולוגיים, אישורים טינהליים בתכנון וכדומה, אנחנו עכשיו מפתחים בבת-אחת איזור שלם והמסקיעים מקבלים בנין סוכן, כאשר כל הנטל הביורוקרטי והמבך של המוסכים הוא עלינו. מצאנו שזו הדרך הטובה ביותר. עשינו זאת 11/.

ס. מנדלבוים:

בתפן, ויש שם כיום 16 תכניות תעשייתיות רציניות שמוקמות באיזור. זה משמש מבוא תעשייתי שוודאי יתמשש בשנים הבאות. אבל זה לא מספיק, וצריך להשלים זאת בדברים אחרים.

עשינו לאחרונה סקר דעת-קהל בארץ מה אנשים במרכז הארץ חושבים על איזורי הפיתוח. גם כאן מתברר שמבחינה כלכלית אנשים חושבים שזה מקום טוב, אבל מה שמטריד אותם אלה הבעיות החברתיות, החינוך, איכות החיים וכו'. כאן יש דברים שאנחנו לוחצים ותובעים ממשרדים אחרים להקדים את ביצועם באיזורי הפיתוח בשנה או השנתיים הקרובות בהשוואה לתכנית הכוללת. לדוגמה, חינוך תיכון. ישנו מודוס שקובע, כי אם יש 10,000 תושבים במקום אפשר להקים בית ספר תיכון. מאידך בכמה איזורים כאלה אי-אפשר לגשת להקמת בית-ספר תיכון, כי אין במקום 10,000 תושבים. אנשי משרד החינוך הסכימו עתה שגם אם אין עדיין 10,000 תושבים אבל מתקרבים למספר כזה יתחילו בהקמת בית ספר תיכון כדי למשוך אנשים נוספים. זהו מעגל שגור שצריכים לפתוח אותו. משרד החינוך קיבל את ההצעה שאם לפי תכניות הפיתוח מגיעים למינימום הדרוש, כעבור שנתיים מתחילים לבנות בית ספר, ואז התושבים יודעים שביה-ספר כזה יעמוד לרשותם.

זו שיטה טובה להקדים ולהתאים את התשתית לכדאיות אבל לא במרחק גדול, אלא במרחק של שנה או שנתיים. נראה לי שהתוצאות של שיטה זו ניכרת בשטח. איני חושב שבזה גמרנו את העבודה, אני רואה בזה תחילה של עבודה שתתעצם ותלך בעתיד, למרות המיגבלות התקציביות הקיימות במשק.

א. ל. אליאב: הערה בהמשך לדבריו של מר קניג, לגבי התכנית להגדיל את אוכלוסיית הגליל או מחוז הצפון בארבע נפותיו מ-550,000 תושבים ל-800,000 תושבים ב-20 השנים הבאות. אני חושב שזו תכנית מינימום שהיא לא רק צנועה, אלא היא קטנה מדי. אני חושב שבמחוז הצפון היה צריך להביא את התכנון לפחות מבחינת היעד להכפלה מספר התושבים, ולהגיע ל-1.1 מליון תושבים, כאשר ברור שלמעלה מהמחצית תבוא מהריבוי הטבעי של היושבים בגליל; והיעד הגדול צריך להיות להביא לפחות 15,000 איש לשנה. זהו יעד גדול וקשה עם עליה גדולה, ועם עליה בינונית זה ודאי עוד יותר קשה. הסמסלה והמדינה צריכים להחליט האם היעד הזה הוא בעדיפות עליונה. אני חושב שכן. אבל אם באפס ואומרים: מה עם הנגב ומה עם ירושלים - על ידי כך מפצלים את העדיפויות. איני מזלזל בנגב וגם לא בירושלים, אבל אז צריך לקבוע עדיפות ראשונה, שניה ושלישית. לדעתי היעד הראשון של מדינת ישראל צריך להיות להכפיל תוך ארבע תכניות חומש, ועד לסוף המאה הזאת, את אוכלוסיית הגליל.

דובר כאן על ארבעה הענפים העיקריים שעליהם צריך להשתית תכנית כוללת כזאת. ענף אחד הוא החקלאות וענף שני הוא התעשייה, אך לדעתי יש קשר בין שניהם, כי החקלאות היא תעשייתית. ענף נוסף עליו דובר הוא התיירות, הן תיירות פנים והן תיירות חוץ. ענף נוסף שקשור לזה, אם כי הוא ענף בפני עצמו, הוא הרפואה וההבראה. יש באיזור זה נכס יקר של אתרי נופש והבראה שמושכים גם אוכלוסייה ישראלית וגם אוכלוסייה בינלאומית. יש בגליל אויר טוב ונוף נהדר, וצריך להקים שם בתי-חולים שימשכו אנשים לבוא להבראה וקא שם. כל הדברים האלה קשורים מאד לקירבתם של שדות-העופה:

ענף נוסף שצריך לפתח אותו הוא בשטח התרבות, החינוך והמדע בקנה מידה כל ארצי ואולי גם בינלאומי, כדי שישרת את התכנית להעלאת הרמה של כל תושבי הגליל.

א.ל.אליאב:

כדי להגיע לתכנית כזאת, צריך גם משרד התחבורה להקציב 32% מתקציב הפיתוח - נפיש שעותה זאת משרד המסחר והתעשייה - ובין שאר לפתח את שדה-התעופה בטחוניים. שמענו ששארדים אחרים אינם נותנים אפילו 10%. אמ' מדובר על פיתוח הגליל בקנה מידה כזה מוכרחים לתת לו לא רק עדיפות מילולית, אלא להקים מכשיר סיועד לפיתוח הגליל; אולי רשות מיוחדת שתשב בגליל ותקבל תחת פיקודה את הגורמים השונים שהוזכרו כאן הקשורים בפיתוח הגליל, גם מחלקת ההתיישבות של המוכנות, גם הקהל וגם חברת החשמל. צריך להעמיד את התקציב הדרוש לרשות זה לתקופת תכנון ראשונה של 5 או 10 שנים. ועדת שרים או ועדת סגב'לים אינה יכולה לפתח תנופה לפיתוח איזורי הארץ. רשות מיוחדת יכולה לרכז את התקציבים הדרושים לתכנון ולפיתוח. כמובן הכל תחת פיקוח הממשלה.

רשות המרכזת תחת גג אחד את הגורמים השונים כוחה לאין ערוך רב יותר, מאשר אם הטיפול מפוזר ביניהם.

י. מודעי:

הייתי מבקש לדעת למה התפטר מתאם הפיתוח של הגליל? ייתכן שלו ידענו את השיקולים להתפטרות היינו יודעים באיזו מידה מתבצעת התכנית לפיתוח הגליל. אלא אם משהו יאמר שהאיש התפטר משיקולים אישיים טפני שהוא חשב שאינו מתאים לתפקיד.

מבלי להבין דבר בתכניות הפיתוח של הגליל אני מעיז לומר שקביעת 32% מתקציב הפיתוח של כל משרד לפיתוח הגליל זו פורמולה בלתי-מתקבלת על הדעת. אם התיירות דורשת שישקיעו שם 90% מפיתוח התיירות למה צריך להחליט שמשרד התיירות יקציב לכך רק 32%? הוא הדין לגבי פיתוח התעשייה מבחינת משרד המסחר והתעשייה. כך אי-אפשר לפתח את הגליל. ברור שאם התקציב מפוזר בין 9 משרדים, וצריך ללחוץ על כל אחד - ואני מדבר בדבש רק על המשרדים הכלכליים - ולהתחנן שיקציב בטפלים למטרה זו, לפי דעתי זו קונצפציה לא נכונה.

שמענו כאן נציגי הגורמים השונים. אני יודע שיחסיית ישנה תנופה פיתוח בגליל, אבל השאלה היא אם שליש מתקציב הפיתוח של המדינה זה טפסיק. באן אני טפסיק עם הה"כ אליאב. אנחנו יודעים שהמשרד שמר מנדלבוים עומד בדאשו עושה כמיטב יכולתו, אבל השיטה לפיה פועלים אינה טובה.

אני מצטער להגיד, שגם אחרי הדוגמה שהיתה לנו באילת, לדעתי שדה תעופה בטביבה הקרובה אינו מביא אף תייר. איני חושב שהתייר באיזה שהוא מקום עושה חשבון שכדאי לו להגיע למקום מסוים הוא יכול תוך 10 דקות להגיע למלון. האם התיירים אינם באים לירושלים למרות שאין בקרבתה שדה-תעופה? לדעתי חשוב יותר לפתח אתרי תיירות. האם מישהו חשב פעם שכפר ערבי הוא אטרקציה לתיירות?

אני חוזר על דברים שאמרתם בזמן הסיור בגליל. קודם כל יש לפתח אתרי תיירות בתנאי טביבציה מתקבלים על הדעת ואח כך לחשוב על אמצעים להבאת תיירים. השאלה היא האם ישנה אצלנו התשתית הדרושה לפיתוח התיירות. ישנם כמה מוקדי אטרקציה טבעיים בגליל, כמו הכנרת; העיר צפת היא בלי כל ספק אטרקציה מבחינה היסטורית. אילו הייתי צריך להחליט אם לגנות שדה תעופה באילת, או בירושלים או בגליל, הייתי אומר שקודם צריך להקים אותה במקומות אחרים ורק אחר כך בגליל, מבחינת צרכי התיירות. שעה או שעתיים נטיעה לתיירים זה לא הרבה אם יש טפסיק אטרקציות במקום אליו הוא צריך להגיע.

לכן אינני בטוח שהשקיעון שלכם לגבי פיתוח שדה התעופה בטחוניים הוא נכון, כאשר אנחנו יודעים עד כמה משאבי המדינה הם מוגבלים. כדאי לשקול היטב מהו סדר העדיפויות הדרוש. אני לפדתי בסיור שלנו בגליל שקודם-כל יש להשקיע הרבה מאד בפיתוח התשתית.

ע. הדר (הורביץ):

חיפה היא עיר יפה מאד, יש בה נתוני טבע יוצאים מן הכלל, היא נמצאת במרחק שעה נסיעה מתל-אביב, והיא בכל-זאת לא השכילה לפתח תיירות רבה. יש שם תשתית ובכל זאת אין תיירות. המרחק אינו הבעיה, וזה גם לא בגלל חוסר שדה תעופה.

נאמר כאן שאפשר יהיה להגביר את היצוא של התוצרת החקלאית מהגליל אם יהיה שדה תעופה במחניים. לדעתי זה לא יהיה רנטבילי. המלונות צריכים לענות על השאלה של תיירות פנים, ועל כך צריכים לשים את הדגש, כי לדעתי הבעיה היסודית היא יישוב הגליל.

היור' י. הורביץ:
איני בטוח ומשוכנע שהמבצע הראשון שאנחנו צריכים לעשות בשטח איכלוס הגליל במתן עדיפות לייחודו הוא הרחבת שדה התעופה. במצב הנוכחי לדעתי השאלה הדחופה ביותר היא: כיצד אנחנו מאכלסים באופן מזורז את הגליל ביותר יהודים. על זה צריך לתת תשובות ברורות. מבחינה זו התעשייה היא שיכולה לתת תשובה יסודית לכך; לא החקלאות וגם לא היצוא החקלאי. אין למושבים בגליל שטחי אדמה גדולים. איני מדבר כרגע על הקיבוצים. עלינו לפתח שם תעשייה בקצב מזורז שממנה יוכלו להתפרנס הרבה יהודים.

אחרי הסיור שלנו בגליל התברר לנו שבמסך הרבה שנים לא ניתנה עדיפות מספקת לתיירות בגליל בסדרי הגודל שהיו. אם המלונות בסבריה ובצפת רוצים להתקיים יותר על תיירות פנים זו אינה בעיה שלנו. הבעיה היא בעיקר אין מביאים לארץ את הדולרים הטובים שאותם מביאים התיירים הסבירים בארץ. מתברר בשנה החלפת הכניסו התיירות כ-250 מליון דולר, ואלה דולרים יותר רצויים מכל הדולרים שבאים שהיצוא גם התעשייתי וגם החקלאי.

ולכן אנחנו צריכים לשקול היטב מה יותר חשוב למדינה: להביא דולרים על-ידי תיירים או על-ידי יצוא? איני בטוח אם אמנם הרחבת שדה התעופה במחניים עונה על שאלה זו. הוא הדין לגבי אילת. לו הייתי שר התיירות והייתי משוכנע ששדות התעופה האלה יכולים להגביר בהרבה את התיירות, לא הייתי מתחנן בפני המשרדים האחרים שישקיעו את הכסף הדרוש, אלא הייתי קודם כל דואג לזה במשרד התיירות, מפני שזה יבואן הדולרים הטוב ביותר שיש לנו. אבל אנחנו שבוים במידה רבה מאד במושגים מיושנים.

לעומת זאת אני בטוח שפיתוח התעשייה בגליל תביא הן ליישוב יהודים בגליל והן להגברת התיירות, ולדעתי צריך לתת לזה את העדיפות הראשונה. צריך להעביר תעשיות מהשפלה לגליל, כי איני בטוח שהחקלאות בגליל יכולה להביא ליצוא גדול, כי התובלה היא מרכיב חשוב בהוצאות הייצור.

לדעתי צריך לתת עדיפות לתיעוש הגליל ולתיירות חוץ, ויש לכך תשתית מצויינת שצריך לפתח אותה. עוד צריך לבדוק אם אמנם ענין שדה התעופה הוא בעדיפות ראשונה שוועדת הכלכלה צריכה להמליץ עליו. איני בטוח.

א. לבני:
אם אמנם אפשר לתת לכל שדה תעופה תיפקוד מיידי צריך לקחת בחשבון שאפשר יהיה לשלוח משהו תעופה במחניים גידולים חקלאיים לחוץ לארץ, ואפשר יהיה לחסוך מאות דולרים בהוצאות הובלה ובזיין לשדה התעופה בלוד. מדובר על הדברים האלה לגבי הגליל כבר שנים רבות ואנחנו דורכים על המקום.

א. לבני:

כאשר מדובר בפיתוח הגליל צריך לעשות זאת בשיטות לא קונבנציונליות. אני מנסה לעשות השוואה כאן עם המצב באילת. מתברר שכל טיטות הסכר לאילת יביאו לשם 20,000-25,000 תיירים, ושם יש פחות חדרי מלון ממה שיש בגליל. ואפילו באוטונום אפשר היום להגיע לאילת בפחות מחמש שעות.

עובדה היא שמדינת ישראל בנויה היום בצורה כזאת שהמרכז העשיתי, החברתי והתרבותי הוא בכל זאת איזור המרכז. אני בעד פיתוח שדה התעופה במתננים, כי אני יודע מה זה יתן לאנשי הגליל, אבל מבחינה פיצנסית של המשק אני רואה בזה קושי. יחד עם זאת אין לזלזל בכך, וצריך לתת לזה עדיפות. לא רק מצד משרד התחבורה, אלא גם מצד המשרדים האחרים. ישנם גורמים אחרים שיכול להיות להם אינטרס בפיתוח שדה התעופה במתננים, כגון: מועצת הירקות והפירות, בתור יצואן, להתאחדות בעלי בתים המלון, למועצות האיזוריות, כל מיני גופים כלכליים שאם הם סמוכים על שלחן הממשלה, חייבים תלויים בזה וצריך לרתום גם אותם לענין זה. הם צריכים לא רק לדרוש אלא גם לתרום בעצמם לנושא זה. ועדה זו בעצמה לא תוכל לפתור את הבעיות. כולם צריכים להתוות שכם.

ההצעה לסדר היום היתה בענין פיתוח שדות התעופה במחוז הצפון, ואנחנו גלשנו לדיון על פיתוח הגליל בכללו. אני מתרשם שפיתוח שדה התעופה יכול לתת תנופה כלשהי, אבל כל הגורמים המעוניינים צריכים להתרם למשימה זו.

י. מניב:
ביחס להערה על גידול נוסף של האוכלוסיה בגליל - זו החלטה של המועצה הארצית. היו הצעות שונות גדולות יותר, אבל לאור בסיסות של סיכויי העליה והריבוי הטבעי הסביר של האוכלוסיה, זה המספר המכסימלי שהגיעו אליו, וזה נראה לנו.

בנושא שדות התעופה, אינני רוצה להוסיף על הדברים שאמר הה"כ לבני, אבל הנושא של הרחבת שדה התעופה בחזור זה לא רק ענין של תיירות, זה בכלל הרחבת האפשרויות של התמקדות במקום לא רק של מפעלים, אלא של אנשים שרוצים להיות קשורים למרכזים התרבותיים והאקדמאיים. ישנה הנושא של הקמת מכללות באיזור; ישנה בעיה של תחבורה בצפת, בתל-חי, בצפת וכדומה. אם יהיו שדות תעופה שאפשר יהיה לנחות בהם גם בלילה, זה ישנה את המצב. עד עכשיו היתה קיימת בצפת שלוחה של אוניברסיטת בן-גוריון שעומדים לחסל אותה בגלל בעיות התחבורה. מסתבר שהמרכזים אינם רוצים לנסוע ברכב שעות רבות ולאוניברסיטה אין תקציב להטסת המרכזים במטוסים ועל כן עומדים לבטל את השלוחה. זו פגיעה חמורה בצפת.

ועדת הכלכלה של הכנסת אינה צריכה לעשות רק את החישוב הכלכלי המובן בנושא זה של פיתוח הגליל. ישנה בעיה של העמקת תחומת האוכלוסיה למקום. לא רק החישוב הכלכלי צריך להנחות, צריך לעשות חישוב שאי אפשר לסכם אותו רק במספרים. אם אנחנו רוצים שהאוכלוסיה היהודית בגליל ובאיזור הזה כולו תרגיש את עצמה כחלק מהארץ, שהיא חיה במרכז ובמוקד של חיי הכלכלה והחברה של המדינה, היא צריכה לחוש שהיא גרה על יד כל המוקדים האלה. לפי המושגים היום שדה תעופה זה דבר ראשוני בהחלט, זה איננו מותרות. אני מקווה שהוועדה הזאת תחליט על כך בחיוב.

משה עמיר:

אני מצטער שח"כ מודעי עזב, כי רצייתי לערער על צורת הצגת הנושא על ידו. אי-אפשר להציג את הבעיה, שאם יש 50 מליון ל"י צריך לשקול אם להרחיב את שדה התעופה במחנניים או לעשות משהו אחר. הפקידות הממשלתית שיושבת כאן מגלה הרבה יותר דמיון לגבי פיתוח הגליל מכפי שזה משתקף בעתונות.

לגבי הבעיה שת התיירות וטיסות הסכר - זו

לא רק בעיה של 30,000 תיירים, כפי שח"כ לבני ציין כאן, שבאים לשדה-התעופה, אלא זו בעיה של קידום ענפים אחרים הקשורים בכך. אנחנו רואים מה טיסות הסכר עשו לאילת. הרחבת שדה התעופה במחנניים שווה את הצמיון הזה. זה יגביר את הפרסומת לגבי הגליל כולו ויגדיל מאד את מספר התיירים שיבואו לסבדיה, לצפת ולמקומות אחרים בגליל.

מ. מנדלבוים:

אני חושב שאילו היו יותר בתי מלון במקומות שונים בגליל אפשר היה לחוש יותר את התיירות. חברי הכנסת יודעים את אפשרויות האיכסון שישנן בעיירות הפיתוח. וזה לא טוב.

אני מסכים לדברי ח"כ לבני שאנו דורכים על המקום באיזורי הפיתוח בגליל. לדעתי להשאיר כמה ימים באיזורי הפיתוח בגליל זהו חווייה. בליתי שלושה ימים בצפת עם עולים מארה"ב שיסדו שם קהילה שאין לה אח ודוגמה בארץ. יש להם חיי מוסיקה ותרבות שאפילו בירושלים אין דבר כזה. יש להם חיים קהילתיים, ערניים תרבות, חוגים לנוער, חוגים למוסיקה שאין דוגמתם בשום מקום בארץ. עובדה היא ש-150 משפחות של חסידים עברו מבני-ברק לחזור, והם הקימו שם בתי-ספר ובתי אולפנה לתפארת. בקריית שמונה התרכזו תושבים ממקומות אחרים בארץ, שתרפו רבות לפיתוח החיים במקום. יש שם נוער נפלא ודור המשך.

אני חושב שיש עכשיו בגליל התיישבות והתנחלות שתהיה מאד משמעותית בשנים הבאות. אם נצליח להשלים את הבנייה ומלאי הדיירות בערי הפיתוח בגליל בעוד שלוש שנים גידול האוכלוסיה היה שם כפול ממה שהיה בשנה שעברה. אי-אפשר לקרוא לזה פעולה קונבנציונלית.

לשאול איך אנחנו מטפלים בנושא הזה? - היתה

אפשרות להקים רשות כלכלית לפיתוח הגליל. אבל אם מדברים פה על 32% מתקציב הפיתוח של המדינה זה יותר ממה שרשות יכולה לעשות. הלוואי ונגיע לכך שבכל תקציבי המשרדים יוקדשו 32% מתקציב הפיתוח לפיתוח הגליל, זאת אי אפשר לעשות במסגרת רשות. ההחלטה לא היתה שבכל משרד יקחו 32% לגליל וזה יהיה תקציב עצמאי ואינדיבידואלי. מדובר על 32% מהבנייה; 32% ממקומות התעסוקה, וכל משרד קובע מה הצרכים שמתאימים למספר המרכזי הזה. יכול להיות שבכבישים זה יהיה 100%, כי אלה הצרכים של הגליל. לא נאמר שצריך בצורה סיבנית לקחת 32%, יש מקומות ששם זה פחות או יותר מתאים, כי הצרכים הם פונקציה של גידול האוכלוסיה. יכול להיות שבחל-אביב למרות שיש בה גידול של 40% אין צורך בכבישים, ואז אפשר להקציב יותר כספים לפיתוח הכבישים בגליל. זוהי אינדקציה למתכננים ולפי זה אנחנו עובדים. כל שר במסגרת התקציב שלו מקבל את העול הזה, והדברים נדונים בוועדת השרים. ועדת המנכ"ל"ים היא היחידה שהוקמה לתיאום הפעולות בגליל, ומתפקידה לקחת את התכניות שהוכנו על-ידי המתכננים ולהביא לכך שהן תבוצענה בשטח.

יכולה להיות דעה שאולי צריך להקדיש לזה

תקציבים במסדים גדולים יותר. אני מסופק אם ניתן לעשות דבר כזה. למשל, שלמע"צ תהיה יחידה מיוחדת שתטלול כבישים ותזמין ציוד. אנחנו מדינה קטנה, ויכול להיות שדווקא למע"צ יהיה יותר קל לקחת יחידה מהמרכז ולהעביר אותה לגליל במקום להקים יחידה חדשה.

מ. מנדלבוים:

לממשלה היתה הרגשה שהמשימה היא גדולה והיא צריכה להיות משימה של הממשלה כולה. הכתובת לכך היא המתאם לפיתוח הגליל. לצערי מר פונדק מטעמים שרק הוא יכול להסביר אותם, עזב את הדבר בהתחלת הדרך. (א.ל. אליאב: כל מתאם בלי סמכויות ובלי תקציב יעזוב את התפקיד).

נראה לי שיש שם תזוזה רצינית שאולי אינה נראית לאנשים מעל פני השטח, כי יוצרים שם תשתית רצינית שתתן פירות ממשיים בעוד כמה שנים. אני חושב שיש התקדמות גדולה בעניין זה ואין נסיגה לאחור.

הי"ר י. הורביץ: אני מבקש את מליחת המוזמנים שלא הגיעו לכלל דיבור. ברצוני להבטיח לכם שאנחנו נביא בפני הוועדה הצעה לסיכום הדיון בנושא זה, כולל עניין שדה התעופה ועניינים אחרים. לדעתי אין מקום לקיים דיון נוסף, כי אנחנו בשלים לסיכומים. ברבות הזמן בוודאי נשוב ונדון בנושא.

אני מודה לכולם.

הישיבה ננעלה בשעה 16.00