

פרוטוקול מס' 68

מישיבת ועדת הכספים מיום שני, הי"ג בסיון תשל"ד

3.6.74 בשעה 09.15

חברי הועדה:

נוכח:

י. קרגמן - היו"ר
 י. בדר
 א. שוסטק
 ח. קורפו
 מ. ארנס
 י. מודעי
 צ. גרשוני
 ב"צ חלפון
 א. אפרת
 נ. קצב
 א. מלמד
 א. רובן
 ע. פייזמן
 י. ש. פלומין

מזכיר הועדה: תיועץ הכלכלי לוועדה:

א. קירשנר א.נ. פלוג

מזמב"מ:

שר התחבורה - מר א. יריב
 מזכ"ל משרד התחבורה - מר דן חירם
 יועץ משפטי משרד התחבורה - מר י. מיבץ
 דובר משרד התחבורה - מר י. אמיתי
 סמבכ"ל תכנון וכלכלה - מר א. בן-אפרים
 מנהל הרכבת - מר י. רשף
 מנהל אגף ספנות ונמלים - מר י. כהן
 סמבכ"ל למינהל - מר ש. לרר
 חשב המשרד - מר ש. טורנובסקי
 אגף תכנון וכלכלה - מר א. כרמל, מר י. מלכה
 אגף תקציבים - מר י. באגר
 ראש מינהל התעופה האזרחית - מר י. רבין

סדר היום:

דיון על תקציב משרד התחבורה לשנת הכספים 1974

רשם:

"חבר המתרגמים בע"מ".

יו"ר י. קרגמן:

טוב, רבותי, אני חייב לפתוח את הישיבה, אבחנו בדרך בתקציב משרד התחבורה. אני אגב במצא במצוקה ביחס לשר. שר התחבורה עד שעה, איבני יודע איזו שעה, עד שיאשרו בכנסת, על כל פנים היום במשך כל היום השר הוא מר יריב, שר התחבורה ואני מקבל אותו בשמחה כשר התחבורה. מה שיהיה מחר שיופיע בפני ועדת כספים - גראה, יהיה שר תחבורה או שר הסברה או איבני יודע מה.

ובכן התקציב הוא כפי שהוגש, פיתוח, הוא סך הכל תקציב רגיל 58 מיליון במקום 49 ב-73. תקציב פיתוח 180 מיליון במקום מאה חמישים ואחד ארבע מאות. רכבת ישראל - 104 מיליון ארבע מאות במקום שבעים אחד תשע מאות. במלי תעופה - שמונים מיליון תשע מאות ארבעים במקום ששים וארבע שבע מאות ושתיים. במל יפו - מיליון ואפס עשרה.

יש פה בפרטי התקציב כמה שינויים שאני אציע אותם, לא כל כך משמעותיים אבל בכל זאת זה שובה ממה שהובח על שולחן הכנסת. לא בסך הכל אלא בכמה פרטים, פיתוח רכבת, כל ההנדלים הם במיליון, חצי מיליון, שני מיליון, איבני יודע מה הם הסכומים אבל בתייחס בינתיים לסכום הכולל של פיתוח תחבורה - מאה שמונים מיליון ותקציב רגיל - חמישים ושמונה מיליון, ורכבת ישראל מאה וארבע מיליון. במלי תעופה - שמונים ואחד מיליון אלו דברים עיקריים שיש בתקציב. אני אבקש את שר התחבורה לומר דברי הסבר.

אני מקבל בברכה את מב"ל משרד התחבורה וכל חבר העובדים שהם די רבים. אני אבקש אותם לשבת על ידי, אם יבואו חברי ועדה.

שר התחבורה מר א. יריב:

אדוני היו"ר, חברי ועדה וכבודים, אני עוד מספיק לומר דברי הסבר על תקציב משרד התחבורה לפני ש... והיה ו... אעביר את המשרד למישהו אחר. אני רוצה להקדים ולומר שבשל הקדימות שבקבעו על ידי הממשלה הוכנס בראש התחבורה לסד תקציבי שמצד אחד יש צרכים גדלים והולכים בהשקעות בתחבורה ומצד שני אמצעים מוגבלים. הצרכים הגדלים והולכים בובעים מן הגידול המבורך של המשק וגם מעליה ברמת החיים במדינה. גם אם בניח שבשנים שתבואנה, שמעתם בכלי התקשורת וגם קראתם בעתונות שהיו דיונים בועדת שרים לענייני כלכלה - גם אם בשנים שתבואנה תמותן העליה ברמת החיים, או אפילו תוקפא או אפילו תרד, הרינו מניחים ומקווים יחד עם זה שהמשק לא יפסיק להתפתח. אבהנו הרי מדברים, ואני מתאר לי שעל זה לא יהיו חילוקי דעות שרצוי להגדיל את היצוא ומדובר על הכפלת היצוא תוך ארבע שנים. אז פרושו של דבר, לדעתי, על סמך בסיוני המוגבל במה שהספקתי ללמוד במשך התקופה הקצרה שבה אני במשרד התחבורה - קיימת סכנה שהפער בכיסוי הצרכים התחבורתיים לא רק שלא יכוסה במשך השנים הקרובות אלא אף עלול לגדול אם לא במצא את הדרך לאיזון סביב ביץ גידול המשק לבין פיתוחה של התחבורה, בייחוד בכל מה שמדובר וכרוך בתשתית התחבורה שהיא באופן בלתי ניתק קשורה לעניין המשק.

אם צריכה לגדול התעשייה, אם צריך לגדול היצוא - אז ממקורות היצור הסחורה צריכה להגיע לבמלים, זה כבישים, זה תנועה בכבישים, זה במלים, זה פיתוח שדות תעופה, כל הכרוך בזה מחשופי מטענים, כל הכרוך בזה. אם צריך להכפיל את היצוא, אם זאת היא מטרה כלכלית, יעד כלכלי תוך ארבע שנים, יש לכך - שלא לדבר על הקשיים שכבר קיימים היום ובוועדת הכלכלה מוצגים הקשיים בקשר לתחבורה באזור תל-אביב בלבד, זה בלבד יוצר בעיות תחבורה ממדרגה ראשונה.

אני אהיה אחרון שאכפור בקדימה של צרכי הנסחון כפי שהוזכרו כאן בשיחה חופשית על ידי חבר כנסת ארנס, אבל אני חושב את זה לעובדות החיים הכלכליות. כי הן תגוררנה בהכרח צרכים לא של בנות

תחבורתית אבל של כורח תחבורתי וזה דורש השקעות ולכן הרשתי לעצמי לומר שצריך לחפש את הדרך לאיזון סביר בין ההתפתחות, התפתחותו של המשק לבין התפתחותה של תשתית תחבורתית שהיא תורמת ישירות לעביבים, לצרכים הכלכליים של המדינה.

תקציב 74 בתחום התקציב הרגיל הוא למעשה, כבר באמר פה, מלאכתם של צדיקים, לפחות במרכאות - בעשית בידי אחרים. אז באמר שזה בקושי מכסה את ההתייקרויות ואני לא אתעכב על זה. זה למעשה החזקת המיבנים ומשכורות והדברים הרגילים.

באשר לתקציב פיתוח, הרי התקציב של 74 מאפשר תזוזה מוגבלת קדימה ברוב השטחים. תקציב הפיתוח 73 היה מאה חמישים ואחד מיליון לירות ולכן צריך להוסיף עוד סכום נכבד של מלונות שבאו לידי ביטוי בשנת התקציב 73 ומגיעים עד ל-10 מיליון דולר. מול תקציב שאנחנו מציעים פה של מאה שמונים מיליון לירות, פה כמובן התייקרויות וכיוצא באלה. נכון שיש לנו עוד אפשרות ותקורה לסכום של ארבעים מיליון לירות מתוך תקציב שמוקפא בינתיים ושם ירצה השם, אם המסיבות תאפשרנה ואם כל מי שצריך לאשר הן תאושרנה לנו - אם כי בעיבוד התכניות בלקח בחשבון בתאום ביציבו ובין האוצר שנתחיל לקחת בחשבון גם את הארבעים מיליון לירות כדי שאפשר יהיה להתחיל בתכניות שיהיה להן המשך וחיזוק על ידי תוספת הארבעים מיליון.

בקשר לתחבורה היבשתית. הצרכים מרובים וגדולים ביותר. במיוחד בתחום זה של התחבורה היבשתית ולכן מוקדש לה חלק הארי בתקציב. בשנת 74 מאה ארבעים ואחד מיליון מתוך מאה ושמונים מיליון, זאת אומרת כשמונים אחוז מהתקציב. בשנת 73 זה היה מאה מיליון - כששים וחמישה אחוז מהתקציב.

אני רוצה להדגיש אבל שפה זה אולי מוצג אחרת, אבל אני רואית לגמון לומר לכלול תחת הכותרת "תחבורה יבשתית" גם את רכבת ישראל. זאת היא תחבורה יבשתית. אם אנחנו רוצים לראות תמונה אינטגרלית של התחבורה היבשתית, חייבים לראות את הרכבת בתוך התחבורה היבשתית כי יש קשר ישיר בין בסיסה בכבישים לבסיסה ברכבת או הובלת משאות, גוסעים וכיוצא באלה.

פרט לתקציב הרכבת שעוד בפרט אותו, התקציב לתחבורה יבשתית לשנת 74 הוא יותר קטן מאשר בשנת 73. שבעים ותשעה מיליון מול שמונים ושש מיליון בשנת 73. הסכום אמנם איננו מבוטל אבל הוא למעשה מוקדש בעיקרו לגמר חשבוניות של פרויקטים שבוצעו ולהשלמה או התקדמות של פרויקטים שעבודה בהם החלה בשנים שעברו. יש מעט מאוד פרויקטים חדשים.

מתוך הכסף הב"ל מתוך השבעים ותשעה מיליון. מכום גדול מוקדש לאזור תל-אביב, ארבעים וחמישה מיליון. מזה שלושים ואחד מיליון לצתיבי איילון. עוד סכום שהייתי רוצה לציין בתוך הסכום הזה הם תשעה מיליון לירות לפעולות למציעת תאובות בדרכים. זה כולל הסדרת צמתים - שבים וחצי מיליון, אם אינני טועה. ברור שלא צריך לחשוב שבסכום זה אפשר להסדיר עשרות צמתים, בסכום כזה אפשר להסדיר מספר מוגבל מאוד של צמתים, כי ההוצאות גדולות. זה כולל תאורה לצורך בטיחות, זה כולל סידורים שונים כגון מעקות, מעברי חצייה, איים, תת-קרקעיים וכך הלאה שצריכים להגדיל את הבטיחות על פני הארץ במקומות, כמובן על פי סדר קדימות של מקומות קריטיים.

אני אמרתי, אני חושב שתחת הכותרת "תחבורה יבשתית" צריך לכלול גם את רכבת ישראל כי זה חלק אינטגרלי, צריך לראות את זה כחלק אינטגרלי של תחבורה יבשתית. בזכות קודמי השר פרס הוגדל הפעם באופן ניכר חלקה של הרכבת בתקציב. בשנת 74 אנחנו רואים רשומים כאן כששים ואחד מיליון לירות. בשנת 73 היו רשומים בתקציב ארבע עשרה מיליון לירות, אבל מנהל רכבת ישראל העיר את תשומת לב שלכם אנחנו צריכים להוסיף עוד סכומים שנתנו בתקציב המלחמה ועוד חלק כספים מתוך המלוות. בכוון יהודה? אבל בתקציב הרשום (הערה מהבוכחים). זה עמד על דל שפתי לומר שנקווה שנוכל גם השנה, ויש סיכוי לדבר הזה - אז בכל אופן אין להתעלם. כמוכן אף פעם הקומץ איננו משביע את הארץ ובוודאי לא את האריות של רכבת ישראל - אבל בכל זאת יש בתקציב פה גידול ניכר וברוט.

מה זה כולל? תקציב זה של רכבת ישראל המוגדל מוקדש לנושאים העיקריים הבאים: רכישת ציוד, בעיקר קרונות. כמאת ששים קרונות וכן שני קטרים. בסך הכל כשלושים וחמישה מיליון לירות. שיקום ושיפור קווים, מסילת לוד - פלשת. זאת אומרת לוד - אשדוד. כארבעים ושמונה מיליון. סליחה, ארבע פסיק שמונה מיליון! שיפור בקו חיפה - תל-אביב שיאפשר לנסוע במהירות של מאה ועשרים.

שאלה: מה זה לוד - פלשת?

שר התחבורה א. יריב: זה עברית יפה. ובאמת זה בפלשת. אשדוד נמצאת בפלשת. כמוכן שענין רכישת הציוד יאפשר לא רק את הגדלת כושר הובלת המשאות בלבד. השנה יהיה גמר עיסוק קרונותם בכבדה שהיא תאפשר גמישות גדולה יותר וגם נוחיות גדולה. יש גם סיכוי טוב שהיא תגדיל את יכולתה של רכבת ישראל בהובלת נוסעים.

כמו כן יותקן קו פנימי למפעלי אזור צעמן. כאן שוב פעם זה יגביר את כושר התובלה של משאות של רכבת ישראל.

סעיף שלישי זה שיפור כושר ההחזקה, בעיקר של קרונות ברכבת ישראל.

ד, אני רוצה להדגיש שיפור סידורי הקשר והבטיחות של הרכבת, אם זה על ידי כבל טלפון, אם מיתקנים שונים ורכישת ציוד שונה והתקנתו. כל זה צריך להגדיל את הביטחון בקווי הרכבת.

אני רוצה לציין פה עוד סעיף שהוא לא מופיע בתקציב. בקודה שאינה מופיעה בתקציב אבל אושה על ידי ועדת השרים לעניני כלכלה והסידור התקציבי צריך עוד להסתכם. וזה שאושר תכנון של הארכת מסילת הרכבת בדרום עד נחל צין, לטובת הפוספטים שצריכים להתחיל לכרות אותם בנחל צין. אבל זה לתכנון.

שאלה: מה זה המפלגים?

שר התחבורה א. יריב: יהודה, מפלגים - תתקן אותי, בראה אם למדתי - התקנים שצריכים לאפשר לשנות את המסילה. בכוון? יש מאה כאלה בתקציב.

עכשיו, בסעיף הים - הייתי רוצה להגיד ככה. אגף הספנות של משרד התחבורה הוא כמוכן צרכן קטן. זה כמוכן איננו משקף את התקציב ואיננו משקף את תכניות הפיתוח של חברות הספנות שעליהן לא נוכל כמוכן לעמוד בפגישה זו. אבל ברצוני להדגיש שהאגף נערך כעת, ולכן יש סכום בתקציב, בתכניות - נערך כעת לתכנית אב לפיתוחה של הספנות. תכנית שצריכה לקחת בחשבון את הנסיון שבצבר, את הבעיות שמהן סובלת הספנות כיום ואת הצרכים וכן את האפשרויות, שלדברי המומחים הן גדולות מאוד לעתיד. הספנות, אני אומר תכנית אב שיעודה להפוך את הספנות למקור

הכנסה הרבה יותר רציני למדינת ישראל מאשר הוא היום. גם בכלל לאפשר פיתוח תעשיות סביב גידולה של הספנות אם אכן תכנית האב הזאת אחר כך תבוצע לאחר שתעובד.

אני רק רוצה להזכיר בקצרה שתקציב הפיתוח של רשות הנמלים שכמובן איבנו בכלל בתקציב משרד התחבורה. רשות הנמלים היא עצמאית, אני רק רוצה להזכיר שהשנה הוא מאה ארבעים וחמישה מיליון לירות לעומת חמישים מיליון לירות לשנת 73. הדגש בתקציב הפיתוח של רשות הנמלים הוא על המשך התאמתם של הנמלים לעידן המכולות והתאמת הרציפים והמבגשים והגדלתם והארכתם כדי שאפשר יהיה ביתר יעילות לתפעל את כל מה שקשור בנושא המכולות. כמו למשל, רכישת עגורנים מתאימים שיוכלו לייעל את התיפעול.

בנושא התעופה הייתי רוצה לומר שבאשר לתברות התעופה וכמובן עיקר כוונתי "אל על", אנחנו צריכים לצפות לקשיים במשך השנה הקרובה שהם תלויים בעליית המחירים התלולה של הדלק מצד אחד ובחששות מירידת מספר נוסעים, בעיקר של תיירים, מאידך. אולי הסכם ההפרדה יפריך את החששות לגבי ירידת מספר הנוסעים והתיירים, אבל ישבו ענין המחבלים. עד רבה, אם החששות יהיו מופרכים, רק בשמח! אבל דבר זה מחייב את חברת "אל על" להערכות מתאימה במישרים שונים כדי למנוע הפסדים אם אפשר, או לפחות לצמצם. לעשות כל מאמצים למנוע הפסדים. לכן הנהלת החברה בתובה עכשיו בעיצומן של פעילות זו של הערכות, בדיקה והידוק החגורה בכל מיני מקומות כדי לקחת בחשבון את הקשיים האלה ולצמצם את התוצאות השליליות.

כמובן שלענין זה יש השפעה על חברת התעופה, חברות התעופה הבינ-ארצית, אם כי במידה יותר מצומצמת.

תקציב הפיתוח של אגף התעופה ב-74 הוא קטן יותר מאשר ב-73. שלושים פסיק, מול ארבעים ואחד מיליון. מזה הרוב, כעשרים ושבע וחצי מיליון מוקדשו לשדה תעופה בן גוריון. המשך פיתוחו. זה בעיקר המשך פרויקטים שהאט לתכנית האב לפיתוחו של שדה תעופה בן-גוריון כפי שאושר על ידי המשרד, וסעיף העיקרי בהוצאות האלה הוא קשור לפיתוח בית הצינורות, הרחבת אולמות, כניית אולם חדש לעולים, שלוש מיליון מוקדשים להשקעה במסוף, יחד עם חברת אשר, במסוף שצריך לפעול בסוף הקיץ ככה שמתוך הסכום הזה נשאר אך מעט לשיפור שדות תעופה פנים-ארציים. אבל הסכומים האלה, הסכום הקטן שנשאר כולל כשש מאות אלף לשיפור שדה התעופה אילת.

אם, וכאשר לאושרו לגן הארבעים מיליון הליירות, אנחנו מקווים שאנחנו נוכל לנקדש גם סכום שיאפשר תחילת עבודה בשדה תעופה אילת עוד בשנת תקציב זאת. אם איבנו טועה אנחנו מדברים על השקעה של שנים וחצי מיליון לירות (הערה: מיליון וחצי) מיליון וחצי לתחילת עבודה בשדה תעופה באילת.

עוד סעיף שחשוב לציין אותו. התקציב המצומצם של אגף התעופה. הוא התקציב של כמיליון להשקעה במיתקני קשר בינ-ארציים. זה גם כן הסכום המינימלי שאפשרי להשקעה בנושא זה. אני כאן גומד את סעיף אגף התעופה ורוצה להזכיר בקצרה את הנושא - איך לקרוא לו, הרגיש, הודוע, המפורסם של טיסות שכו.

אני מתאר לי שחברי הועדה דיו"ר הועדה דואי מוועים לנושא של טיסות שכו. אנחנו ערכנו בדיקה מחדש של הנושא. בבדיקה הזאת אין אנחנו מתכוונים למהפכה טוטאלית בנושא הזה. אבל אבלי בקשתי

את אגף התעופה להביא הצעה מעודכנת של הקריטריונים הקיימים עד עכשיו בעקבות ועדת קוקיה שבתמנתה בזמנו ושקבעה קריטריונים שאושרו, לבדוק ולעדכן את הקריטריונים כדי לא לפגוע באינטרסים חיוניים של חברת "אל על" שהיא החברה הלאומית. בכל זאת, מלחמת יום הכיפורים עוד פעם הדגימה והדגישה לנו מה ערכה של חברה לאומית. לא לפגוע באינטרסים חיוניים - מצד שני לראות עד כמה ניתן בכל זאת להרחיב את טיסות השכר לטובת התיירות.

אגף התעופה כבר עיבד הצעה. ממש בימים האחרונים. הצעה זאת תידון גם עם חברת "אל על" ואחר כך תובא לדיון לוועדת שרים ואם צריך גם לממשלה, להחלטה.

אני רוצה לומר שגם אם איבנו שבעי רצון מן התקציב, ונראה לנו שצרכי הפיתוח ההכרחיים של התחבורה היום הם, לפחות מוגבלים אם לא מקופחים - הרי לדעתי אין זה צריך לגרוע מאומה, להיפך, זה חייב לדרבן את המשרד עוד יותר להקדיש מאמצים ליעול ושיפור בכל תחומי פעולתו.

ראשית כל באשר לשרותים שביתנים לאזרח. דברים שלא כל כך קשורים בהוצאות תקציביות גדולות. יותר ביעילות אדמיניסטרטיבית. בהקפדה, בתשומת לב וכיוצא באלה. למשל בכל מה שקשור ברישוי. אני רוצה לומר שגם בענין זה אם תפשו ויהיה לכם זמן לפשפש בתקציב, תראו שתחת כותרת "רישוי" יש כמה סכומים שתכליתם באמת ליצור כלים יותר טובים לשרותו של האזרח. המשרד מצווה לבצל את הסכומים האלה כראוי כדי לשפר את תשרות לאזרח, עד כמה שזה ניתן.

אני בותן רק כמה דוגמאות, תחת הכותרת הזו שאני קורא לה "מאמצים לשיפור וליעול". דוגמה שניה - מתן עדיפות לתחבורה הציבורית. זה אחד הנושאים, אחת הסיסמאות, אחד הקורים המצחיקים של משרד התחבורה שירשתי מקודמי ומקובל על כל המומחים ומקובל, אני חושב, גם עליכם. לדוגמה - אפשר לקדם את הנושא של מתן עדיפות לתחבורה הציבורית לא רק על ידי תוספת של כבישים והרחבתם של כבישים. כי זה מיד גשרים מיפלסים וכו' שזה קשור מיד לתקציב. לא שאין בתקציב - יש בתקציב. בתקציב יש סכומים לטובת כבישים, גם בתקציב מרס יש סכומים לשיפור הכבישים הבין עירוניים. אבל אפשר לעשות בענין זה דברים לגמרי לא מבוטלים על ידי מה שקרוי בסלבג התחבורתי "הסדרי תנועה".

ביקח לדוגמה את תל-אביב שבה יש עכשיו צוות מסותף בין העירייה ומשרד התחבורה. הסדרי תנועה. אם זה על ידי קביעת חד סדריות, אם זה על ידי שינויי כיוון של הנסיעה. אם על ידי אכיפה של החניה. אם על ידי הסדרים פשוטים שכרוכים בהוצאות קטנות של הזזת אי פה ושם. מכלול של אמצעים ושיטות וסידורים שצריכים להקל על התנועה וצריכים לתת עדיפות לתעבורה הציבורית. זה לאו דווקא כרוך בתקציב.

דוגמה שניה היא תכנית הריאורגניזציה של קווי התחבורה הציבורית שעובדה בזמנו על ידי משרד התחבורה והוחל בניצועה. אני לא אומר שאין התנגדויות, ברור שיש קשיים והתנגדויות מצד הקואופרטיבים. אבל אני מניח שיש ביכולתו של משרד התחבורה לקדם את התכנית של הריאורגניזציה. בתל-אביב הוחל בניצועה ויש בהחלט מקום להמשיך.

המשרד בתוך עכשיו בניהור עם הקואופרטיבים על קידום שלב ב' של תכנית הריאורגניזציה. גם בירושלים הוחל בזה. ככה שבענין זה שהוא כרוך בתקציבים - עבודתו של משרד התחבורה יכולה לתת תוצאות. אני כולל את זה כדוגמה תחת הכותרת של "יעול ושיפור הקיים".

אני רוצה להזכיר גם את הועדה לבדיקת ענייני הקואופרטיבים.
אני הזכרתי אותה כאן לפני שבועיים בערך. היא מתחילה בימים אלה לפעול.
אני תקווה שתוצאות עבודתה תתרום ליעול עבודתם ופעולתם של הקואופרטיבים.
אתם יודעים שיש שם לא מעט בעיות.

דוגמה אחרונה. תחת הכותרת של, אני מצטט "למרות הקשיים
התקציביים יש מקום לעשות על ידי שיפור ויעול פעולתו של משרד התחבורה".
אני רוצה להזכיר את הנושא של יישום ליקחי המלחמה על ידי משרד התחבורה.
במסגרת זאת קיימת ועדה שבה שותפים, בראשותו של מכ"ל משרד התחבורה,
שותפים משרד התחבורה, משרד הבטחון, משרד האוצר, משרד מסחר ותעשייה.
שתכליתה (הערה: וצה"ל). טוב, וצה"ל - שתכליתה לבדוק את חלוקת הרכב,
מלאי רכב במדינה בשעת חרום.

בהקשר לכך, גם את אירוש הרכב הזה על ידי זיהוי מתאימים
עד כמה שאפשר. הועדה היא עכשיו בעיצומם של הדיונים ובראה לי שיש סיכוי
שאפשר יהיה בוועדה הזאת להגיע לסיכום כזה שיאפשר תיפעול יותר סביר
של המשק בשעת חרום - במה שנוגע לרכב. כאן מדובר רק על הקצאת רכב
ובהגים. יש עוד הרבה מאוד עבודה על סמך ליקחי המלחמה בכל מה שברוך
בתחבורה בשעת חרום. עבודה זאת בעשית על ידי המשרד באופן שוטף וכל
שבוע יש פגישות. גם מוטלת עבודה על צוותי תכנון וכנראה שהמשרד -
אני בכל אופן אמליץ ליודש שלי לוודא שיהיו כלים ארגוניים במשרד בשעת
רגיעה, בשעת שלום, אי-מלחמה, שיכלבו את כל מה שנחוץ. כי זאת מערכת
מאוד מסובכת ויש הרבה לקחים ממלחמה זאת. שיערכו את המשרד ליכולת
עמידה בשעת חרום.

אני אסתפק בהערות האלה.

חבר הכנסת מודעי.

י"ר:

פ. מודעי:
מזכרו של השר יודיעו אידיאלי. כל מה שקורה
לא טוב עשה זה שלאחריו. אז אני רוצה לברך אותו שהוא תומך למצב אידיאלי
כזה ולקורות שלפחות הוא יעביר את הדברים שאנחנו משמיעים כאן, שיקבלו
ביטוי בשולי הצעת התקציב הזאת.

שאלתי הראשונה מתייחסת לתקציב הפיתוח המרשימים. זה מאה
ושמונים מיליון לירות. אני רוצה להגיד, אנחנו במצאים כבר בעיצומה של
שנת 74 וראיתי תקציבי פיתוח למיניהם בשנים קודמות. אני רוצה להניח
שכל התכניות, שהכספים האקוויבלנטים שלהם במצאים בסעיפים המפורטים,
קיימות. כל הטברדים הוצאו. כל העבודות במסדר. מפני שאחרת זו הטעיה.
זה לא בר ביצוע בשנת 74 ואין לו מקום בתקציב של 74.

אני שואל ספציפית מפני ששנים שלוש מקרים שמפורטים כאן,
אני יודע שאינם. אבל אני לא רוצה להשמיע. אני רוצה לשמוע מפי השר,
מפי המנכ"ל שהוא כן ברציפות במשרד שאמנם כל התכניות שהן "איר מרקד"
וסכומי הכסף המופיעים כאן בתקציב הפיתוח במסדר לביצוע לקבלים.
ייתר - מה שהסכומים המופיעים כאן מדברים על גמר ביצוע בשנת 74,
או גמר תשלום לפחות. אחרת אני לא מבין מה פרוש תקציב פיתוח. לשנה
בתונה. אפשר היה בהקצאות כספים כאלה שיקבל הבית, בוודאי הועדה, תכנית
חומש או' תכנית עשר ורשם יהיו הסכומים הגדולים המצוינים על ביצוע
מלוא תכניות במלוא היקפן והקטע המתאים לשנת התקציב בתורה. שהוא
יגדיר איזה חלקים מן העבודה בשנת החומש או העשור בנוצע.

כשאנחנו מקבלים תקציב כזה. לכו לגמדי לא ברור מה
הכוונה? הכוונה להוציא את הכסף הזה? הכוונה להוציא את הכסף הזה

על חצי מספר התכניות - כפי שעושים בהרבה משרדים. ואחר כך לבוא ולהגיד: אנתו רוצים עוד. אז מה אנתו מאשרים בתקציב הפיתוח? בסעיף הזה במיוחד הייתי מנקש לקבל פירוט עד כמה שאפשר במה המדובר כאן. באיזה תכניות? כדי שיוכל להיות מעקב ולראות אם הכספים מוצאים על התכניות האמורות.

ש-התחבורה א. יריב: אגב, בחומר שקבלת יש פרוט.

י. מודעי: כן, אבל אני רוצה הדגש שזה הוא רבזה המדובר. בקיצור, בשנת 74. עכשיו לפני שאני בכנס לפרוט של אמצעי התחבורה השובים, אני אצא במיוחד להצביע על בקודה שהשר כמעט סיים בה והיא בעיית - אם יורשה לי באידיש "הברוח" של מלחמת יום הכיפורים. אני מתאר לי שמתקלה כזאת, מאסון כזה בלשח יפיקו לקחים מרחיקי לכת. אבל הואיל ואני קשור לבעיה מהצד השני, אני חושש מאוד שהולכים עכשיו לפתרון שהוא אנטי-דוטה מוחלט של המצב שהיה קיים. לא שאני חייב, בוודאי לא אחר מעשה לאשר שכך צריך היה להיות מצבנו מבחינת התחבורה והתובלה. אבל אני שומע עכשיו על תכניות - אלה סודות מתוך הועדה - שהכרזה היא להעמיד עכשיו צי אזרחי מקביל. פרוט הדבר יהיה צי צבאי מלא, צי רכב לסוגי הרכב השובים ויהיה במקביל צי אזרחי שלם. אם יכולה להיות איזו שהיא הצדקה למצב שבו נתפסנו במלחמת יום הכיפורים וזה לא כתוצאה מההפתעה של האויב. זו תוצאה של תכנון כזה, תכנון של שנים. הלא התחבורה לא נתפסה בדגש האחרון. ההצדקה היחידה יכלה להיות גודל ההוצאה והאופי המיוחד של משק הרכב. שעצם עמידתו והתחזוקה שלו יקרה. אפילו הרבה יותר גרוע מאשר תחמושת שדורשת תחלופה. רכב שעומד מתקלקל לפעמים הרבה יותר מהר מאשר רכב שנוסע.

אז זה מחייב השקעות רצופות גדולות מאוד וזה השיקול היחיד שאני יכול להעלות בדעתי שהיה בראשי המתכננים לפני, הרבה לפני מלחמת יום הכיפורים, מדוע לא לעשות רכב מקביל. אבל אם השיקול הזה לא תפס במילואו מפני שהוא היה שיקול כלכלי בכוון אבל לא ענה על הצרכים המלחמתיים - זה לא אומר שצריכים עכשיו לבוא למסקנה הפוכה. אם כן, אז השיקול הזה איך לו שום ערך ובואו נעמיד צי רכב מקביל, כי פה יושבים דיי אנשים אופטימיסטיים ומקורים שהפרדת הכוחות, שלב א' זו הדרך לשלום. לא מדברים על השקעה של עשרות אלפי לירות. אגב כל ההשקעה הזאת לא מקבלת ביטוי כאן, אני מביח. זו השקעה בתקציבים אחרים לחלוטין.

צי רכב מקביל לצרכים אזרחיים שבוודאי יפעילו אותו על התקציב הבטחוני לקומפנסציה. אני לא יודע איך זה ייערך באופן חשבוני, אבל לי ברור שהוא לא מופיע כאן. כי על ההיקפים שבהם מדברים - אין פה מספרים. אני רק רוצה להתריע, בלי שאני יודע שאמנם זו הכרזה הסופית, אמנם זו תהיה החלטה. היתה החלטה עקרונית

אין סיכומים בענין זה.

הי"ר י. קרנמן:

י. מודעי: כן, ידוע לי. אני התעניינתי ואני יודע מה היעדים ומה המגמות. אני פה רוצה להעיר. בדמה לי שפה אפשר למצוא דרך כזו שכבשה תהיה שלמה והזאב יהיה שבע. זה לא אידיאלי אבל לא מקצה לקצה. ואני יודע כי באמר לי שחושבים חושבים בכיוון הכללי.

עכשיו בעבור לנושא של תחבורה ותעבורה יבשתית. כמובן בתקציב קשה לראות את מלוא הכוונות. רואים את היעדים הכלליים, אם זה בתקציב רגיל ואם זה בתקציב פיתוח. אני רוצה בעיקר לדבר על מה שאיבנו

מקבל כאן ביטוי. או שאני לא רואה שהוא מקבל ביטוי. השאלה הראשונה היא בנשוא שנעיני הוא מכריע לגבי יעילות התעבורה והתחבורה היבשתית וזה תקבות התעבורה והתחבורה.

המשרד שלכם מופקד על הנושא הזה. ואני מוכרח לומר שהמשרד שלכם, ואני מצטער אם אני אומר את זה בחריפות, בנושא הזה איננו פעיל. אני לא מדבר על העלאת שער הקנסות, את זה כל פקיד בכל דרג יכול לעשות. אני מדבר על תקבות התעבורה שזה סמכות משרדכם. (הערה: ... תקציב).

לא, אני אעלה כמה נושאים שהביטוי היחיד שלהם איננו בוודאי שהוא מקבל איזה שהוא ביטוי. אני רק אומר שאני לא יכול לראות איזה ביטוי הוא מקבל ומה הכוונות לעשות עם האמצעים שהוקצו. אבל מתוך מה שאני קורא במציאות, לא בתקציב. ואני עוקב אחרי הנושא הזה, אני עוקב אחרי הנושא הזה עוד מתקופת השר ויצמן. אני חושב שפה ישנו מטמון שיכול להגדיל את התעבורה בדרכים בלי השקעה של גרוש אחד. אז לא על חשבון איש, להיפך. להגדיל את העומסים, זאת אומרת את האפשרות לתובלה. להקל על עצבי הנהגים. לקבל תוצאה בטו מבלי להשקיע מיל. וזה טמון בתקבות התעבורה. אני בטוח שיש לכם יועצים (הערה: אתה לא שמעת את דברי בנושא זה).

אני קטע של דברייך החסרתי דקווריתי שלא. אז אם אני קולע לדעת גדולים בוודאי שטוב. ואם לא - אז אולי יתקשרו בדעת קטנים. אני טרחת לי לפני ארבע שנים להשורות תקבות תעבורה ישראליות עם תקבות תעבורה אירופיות שקיבלתי אקסטרט שלהן, יש פה את הניר בספריה. ואני רוצה לומר שההדגשים שלנו ביחוד הישראלי המובהק הם הפוכים מהמקובל באירופה. אבל ממש. כשאתה מסתכל על זה אז בדמה לך שמישהו לקח את התקבות של הקונטיננט האירופי ואיפה ששם יש הדגשים חזקים - שם הדגשים קלים. היכן ששם יש הדגשים קלים - הוא שם אצלנו הדגשים חזקים. אני אדגים בכמה דברים.

אחת העברות הכי קשות באירופה והבקנסות בקנס המקסימלי זה תנועה בנתיב אסור לאותו כלי רכב באותה מהירות. כששטר עוצר באירופה בנתיב לא נכון, הוא יכול להוריד אותך מהכביש, זה בסמכותו. בארץ - איננו יודע אם זו בכלל עבירה. יש איזו הגדרה בתקנות שצריך לבסוע. אבל ההפעלה שלהן, רבותי, לא מתחילים להפעיל את הנושא הזה. לא מתחילים להפעיל. השוטרים שמים מארבים בהצטלבויות, שמים דאדריס כדי לפקח על התנועה שזו הדוגמה השניה שאני רוצה לתת.

מהירות באירופה היא עבירה כשהיא קטנה, לא כשהיא גדולה. אז כמובן אפשר להסביר בכבישים, רשתות, כל זה אני מבין. כל זה צריך להתאים, אבל לא יכול להיות - ואני מקבל על עצמי, אדוני השר אם אתה לא תהיה בתפקיד, ידידי המבכ"ל של המשרד, להראות לכם או ליועצים המשפטיים - יש לי הנתונים! זה מין פירמידה שעומדת על הראש.

התוצאה - אני רואה אותה יום יום כשאני בדרכים. אתם גם כן בוודאי רואים אותה! אתה בוסע, אתה בוסע בשליש המהירות שאתה יכול לבסוע, המותרת. לא מפני שמישהו בהנהגה בזה ובוסע יותר מהר, אלא מפני שבוסעים שני אוטובוסים או שלוש משאיות במקביל, קילומטרים לא עקיפה! אין בכלל הגבלה לאורך העקיפה! בחו"ל אם אתה לא יכול לעקוף תוך מאתיים מטר, אתה חייב לצאת. וזה תלוי במהירות שלך ובמהירות של מי שאתה עוקף. ככה אתם מראים לנו איך אתם משקיעים ארבעים וארבע מיליון, עוד עשרים ושבעה מיליון ועוד אחד עשרה מיליון בכבישים - זה לא יעזור לכם! זה לא יעזור. אפשר לחסום גם כביש עם שמונה בתיקים אם תסעבה שמונה משאיות.

יש בידכם קטלוג וזה בסך הכל הדי המשטרן היא משרד באותה הממשלה. זו לא ממשלה זרה, אפילו באותה המדינה.

דבר שני זה הבנין של הכבישים. אני הייתי מבקש אבל במלוא היקף התשובה, אני לא יודע את מלוא עוצמת השאלה. מי קובע בגין כבישים ובתיבים? מע"ץ או אתם? פעם אחת הייתי רוצה לדעת. אז אני רוצה לומר שאם התשובה היא של חבר הכנסת מלמד "אפילו הם רוצים לדעת" - אז אנחנו צריכים לדחות את תקציב הפיתוח. לא יתכן שהם מגישים לנו תקציב מע"ץ. שיבוא מע"ץ ויקבל תקציב. (קריאת ביניים - לא, לא, זה רק קריאת ביניים).

אדוני היו"ר, אני בוודאי אדבר הרבה פעמים על נושאים

שאתם

אני חייב להעיר לך את מסגרת הדיון.

היו"ר י. קרנאן:

או שתזמין אותי גם לאחרים או לא תזמין בכלל.

ג. מודעי:

אני לא מזמין, על עיני מע"ץ, כבישים, יש לי הבחיה. היה פה דיון, טוב או לא טוב. היה.

היו"ר י. קרנאן:

שאלה שלישית שהיא בוגעת לתעבורה היבשתית זה ענין תחבורה ותעבורה בערים. אני יודע שפה יש חלוקת רשויות. את זה אני יודע. דבותי אתם לא יכולים לחלק. זה לא יעזור לכם. כמוכן, אם לקחתם אגוז קשה כמו עירית תל-אביב והניבותם בעצמכם ששם צריכים לשתף פעולה. כיוון שתל-אביב זה שלישי האוכלוסייה ואזור דן זה קרוב לחצי הבינותי. אבל זה לא פוטר אתכם, לא מחדרה ולא מבתניה. כן, אבל לא זה הוא המצב העובדתי. המצב העובדתי הוא שהעיריה שמה בית איפה שאתם הייתם רוצים להעביר כביש. שאתם בונים עורק מרכזי שבכנס והעיריה לא מתאמת ממנו. אם היא רוצה היא מתאמת, אם לא - אז לא! זה הכל יותר מדי מושאר לתבונה הטובה ולרצון הטוב בעוד שזה מקצוע קשה שלכם עצמכם אין הרבה מומחים בו.

ג. מודעי:

ענין תחבורה ודרכים זה כבר, לא היום ידע כללי. אז בוודאי שמוכרח פה להמצא דרך, עם משרד הפנים, מעל משרד הפנים, שלפחות במשיקים של הערים יהיה לכם מה לומר על הכביסות והיציאות. אנחנו ישברו כמה ישיבות על אזור דן וחשכו עיביבו. חשכו עיביבו, כל מה שלא ייעשה אם הוא לא היה מתואם, וחלקים גדולים לא היו מתואמים - לא יפתור את הבעיות. ידחה, מקטימם את האיבון של העיר הזאת ושל הכביסות אליה. אני אז הצעתי, בדרך סרקסטית, שתל-אביב כבר סתומה, תתיאשו ממנה. טפלו עכשיו בערים אחרות.

אבל מה שאני מתכוון פה, זה בהחלט למצוא דרך ואני מדבר על דרך חוקית, פורמלית. שהמשרד יוכל לקבוע את העמדות שלו ואת הצרכים שלו גם כשהמדובר הוא בכביסות לתוך הערים. ולפעמים, אני אומר, הבעיה היא לא בעיה של אותה עיר. אם תקחו את חופי הים בשבתות - אף הרצליה לא הרצליה. הרצליה היא תל-אביב וכפר סנא ורחובות! מפני שבאים אליה. והבעיה נהפכת לבעיה ארצית.

אם אתה מדבר על שבתות, אז הרצה מר מלמד.

יו"ר:

סליחה, לא התכוונתי. מועדים מוכרים.

ג. מודעי:

תוכל לדבר בכנסת:

_____:

אולי תוכל להסביר לי. אני מביין שחברי ועדת הכספים נתנו כבר את שיקול הדעת שלהם.

_____:

אולי תוכל להסביר לי מה מטרת הדיון הזה?

אדוני, אני רוצה לומר לך. לנו יש תקציב של זמן. יש ועדות שעוסקות בענין זה שבה

היו"ר י. קרנאן:

שלמה, שנתיים שלוש. ועדת כלכלה, ועדה אחרת. אנחנו דנים בעיני תקציב. תקציב צריך להסתיים באחד ביולי. יש לו תאריכים. אנחנו מקדישים לכל משרד שתי ישיבות וכל חברי הועדה רוצים לדבר. אז אני חייב להגביל אותך, אין לנו זמן.

כל חברי הועדה רגילים לזה. שואלים מעידים, בקיצור! אבל בירור עניני, ככה הרבה יותר יסודי על כל מיני נושאים של רשויות מקומיות וכבישים וכך הלאה, יש ועדות מיוחדות שדנות בענין זה ללא הגבלה. הם לא כל כך מוגבלים בזמן כמו תקציב כיוון שאם אני לא מביא תקציב עד תאריך מסויים - אין תקציב.

אני מוכן לשנת אפילו ימים ולילות ולדון. הדברים מענינים מאוד, אבל הוא מוכרח להסתיים, מדוע? יש עוד שמונה חברים שברשמו. מחר אני מוכרח לסיים את הדיון. זוהי המיגבלה של דיון בתקציב. כאשר ועדות אחרות דנות בפרטי פרטים - אתה אמרת בעצמך שדנתם, זה בודאי בוועדת הכלכלה, וכל מיני נושאים שהם קשורים בזה אבל לאו דווקא ספציפית לתקציב. זהו המצב.

ג. מודעי: הביבורתי.

ה. קרנמן: איך נצטער..

ו. מודעי: אני אקצר ומעיר עוד כמה הערות ושאל שתיים שלוש שאלות. אני מתנגד להצעת ועדת הכספים. אני מציע לאשר רק חצי התקציב.

ז. טרב, כאשר נצביע

ח. מודעי: מותר לשי להציע בדברי. בלי שום הסתייגות להציע חצי תקציב. (הערה) טוב אני אקבל כל פשרה. בלבד שהקרון ישמר. כי הוא רוצה בלי ויקוח. מפני שאני מבין שעל מר קרנמן, היו"ר לוחץ הזמן. המיליונים - לא. אז הצעתו היא שקודם באשר את התקציב, אתם תאשרו.

ט. יהיה בירור!

י. מודעי: זה בירור שאתה מוגבל אפילו באפשרות להעלות בעיות? זה מאה ושמונים מיליון. אני אעיר עוד שתיים שלוש הערות ואני אפסיק, לא אסיים, לא אצליח.

יא. הייתי רוצה לשאול בנושא הזה של התובלה בדרכים. על מה מוצבים הששה וחצי מיליון לידות למזיעת תאובות דרכים?

יב. זה שנים וחצי מיליון להסדרת צמתים. שלושה מיליון להעלאת סטנדרטים של בטיחות במקומות שונים, כמו מעקה דווקא בכל מיני מקומות קטנים יותר, מעקות, מעברי חצייה, מעברים תת-קרקעיים בכמה מקומות. מעברים עיליים. שלושה מיליונים, אם אינני טועה לתאורה בטיחותית.

יג. מודעי: אין תמיכה בשום גוף ציבורי שעוסק בזה.

יד. יש! בהסברה. מיליון לידות בהסברה בטיחותית.

טו. שתי הערות. ים. יש לברר חרף ים שתמיד צריך להצביע. חרף ים במדינות שחוף הים שלהן מהווה מסלול ארוך כזה משמשות לתובלה. שמעת את זה גם במליאה, אבל אני רוצה לחזור ולהדגיש. אני יודע שכבר לפני שמונה, תשע שנים היתה תכנית, עובדה תכנית על ידי חברה שעליה איבני יודע שום דבר, רק על התכנית, להובלה באסדות. לפי החשבון שלי זה מוריד במצב הנוכחי, בלי שום הגדלה, מאות אלפים טון מהכבישים בגלל פריקה במל קוטבי. אי אפשר כבר להשתלט על זה, כבר בדקתי את זה עם רשות הנמלים. כבר שאלתי

פשוט באופן פרקטי, שאלתי, למה סחורה לאשדוד בפרקת בחיפה? אמרו לי שבנמלים, שבמעגל אידיאלי של נמלים, בבקרה אלקטרונית מוכרחים להניח מראש שרבע עד שלישי, רבע עד שלישי יפורק במצב של שני נמלים. במפורט.

אולי זה רצונו של המוביל.

_____ :

מ. מודעי:
זה בניגוד לרצונו של המוביל. עכשיו יש נוסף לזה רצונו של המוביל שהוא מותנה בשיקולים, מה שאני קורא "זרים". איפה עמיל המכס המתאים, איפה הבדוק הנכון. כל מלבי שיקולים כאלה. שאין להם שום קשר עם הצו החסכוני של התובלה.

אז תובלת חופים, רבותי, זה דבר שיכול להתבצע בהשקעה לא ממשלתית. יש גופים שעוסקים בזה בכל העולם. זה דבר שלא לוקחים מאיש, כולם נהנים וזה מקל על הבעיה.

בקשר לספנות רק רציתי לשאול אם דואגים גם לימאים או רק למשאיות בלי בהגים. מפני שאני יודע שהיום המצב קשה בימאים יהודים ישראלים. אז אפשר להשקיע בספנות כמה שרוצים, במכולות ומיכליות והולכים עוד לפיתוח תעשייה חימית במיליארדים - מה זה כולל? מישהו צריך להוביל את האניות הללו. השאלה היא אם יש הכנה בנושא הזה?

ואחרון אתרון זה נושא הרכבת. מלא כלום, להכל. אני לא רוצה להכנס - פה יש מסמך שהכין יועץ הועדה הזאת, שהוא אומר מתן רכבת הרכבת למשקית. אין לבו אף אחד מהנמלים האלה במדינת ישראל. אף אחד מהם! אפשר להתרכז על אחד או על שניים. זה יהיה מוזר שאנחנו בזרקים מקוטב אחד לשני. מרכבת שהיא למעשה לא קיימת, בנושא של הובלה ותובלה היא לא קיימת, לקוטב שני שבו הרכבת צריכה להיות. פרטנר עיקרי בתובלות האלה. עם כל ההשקעה גם בציוד שלה, גם של השלוחות שלה, בתחנות, כל מה שהולך בענין הזה. איפה תובלת הכמויות הגדולות? איפה האזורים המישוריים? איפה ההובלה מולך אל דלת שזה מסימני ההיכר של רכבת פעילה. אני מתאר לי שפה לא מדברים על נוסעים בעיקרו אלא מדברים על משאות. כל סימני ההיכר שהולידו את רשתות הרכבות במשך מאות שנים בארצות המפותחות, כל סימני ההיכר האלה אינם אצלנו! ואז השאלה היא, האם אנחנו לא מתפרצים פה לדלת פתוחה שאת ההשקעה, אני בטוח היא תבלע, אבל השאלה אם התוצאה היא תתן?

גם לא דאיתי הערכה מספרית. אני מבין שאפשר לתת תקציב של שני מיליארד. אבל צריך לדבר איפה ה"פיי בק" טיים", למרות שזה לא מפעל עיסקי. לא צריך להראות מתי הוא מתחיל להרויח. לא צריך להראות מתי הוא מחזיר את ההשקעה שלו. מפני שבעלי המניות לא לוחצים. אין לו מניות. לכן אני מציין שהם רק התרגלו לענין הזה. שמעלים מסים, מוסיפים מסים, ככה זה.

אבל בתקציב, איפה המפתח? מתי זה ישולם בהובלה? תובלה? בתוך כמה שנים זה יבנה? מה תהיה הריבית על הכסף הזה? אולי לא כדאי כל העניין? אולי הוא לא חסכוני? אולי איננו כלכלי בכלל. ואנחנו כמובן לא מצופדים בכלים לבדוק ענין כזה. אתם מוכרחים להמציא לנו בתרנים.

מר ארנס, ואחריו ח"כ קורפן.

היו"ר י. מרגמן:

מ. ארנס:
אני בהחלט מסכים עם דברי הפתיחה של השג
שבפני לא ניתנה הקדימות המתאימה להשקעות
במערכת התחבורה במדינה. ומי שחשב שהדבר הזה הביא לחסכון טעה.

זה דומה למפעל יצרני שבמידה ולא נעשות ההשקעות המתאימות לחידוש ציוד ולרכישת ציוד, בסופו של דבר המפעל נפגע. וזה הולך בסקטורים אחרים.

הבעיה היא, להערכתי על כל סוגים, המדינה במצאת במצב חרום, אנחנו איננו יכולים להסתכל על משק המדינה כפי שהיננו מסתכלים עליו בימים כתיקונם. אנחנו משקיעים יותר בכיבוי שריפות, ולכן כפי שאמרתי בשיחה החפשית שהשד התייחס אליה, הקו הכללי שלי לגבי התקציב המוצע על כל משרדיו הוא שיש להגדיל את תקציב הבטחון ויש לקצץ את כל היתר. זה אמרתי לדיון הראשוני שהתקיים על התקציב ואני ממשיך להחזיק בדעה הזאת למרות זאת שאני יודע שזאת איננה דעת הממשלה.

לכן, לצערי הרב אני אינני מרגיש את עצמי חפשי לדבר בזכות הגדלת תקציב משרד התחבורה למרות זאת שלד אימים היו ימים נורמליים, לדעתי זה מחויב המציאות.

לזה הייתי מוסיף עוד שיקול שכבר בשמע בוועדה הזאת כאשר דובר על תקציב משרדים אחרים ובמיוחד משרד השיכון. וזו הבעיה האינפלציונית והצורך לבדוק כל השקעה מתוכננת מבקודת ראות האם היא בכלל ניתנת לביצוע. האם התוצאה לא תהיה פשוט לחץ אינפלציוני, העלאת מחירים, אולי אפשרות להוציא את הכסף מבלי להגשים את המשימה.

אני מקווה שמשרד התחבורה עשה בעבר וימשיך גם במשך השנה לבדוק כל פרויקט ופרוייקט ויקצץ ויבטל את אותם המקרים שבהם יתברר שהדבר רק יגרום ללחץ אינפלציוני מבלי להגשים את המשימה.

אם כן, אם לדון על התקציב, אני מתייחס לתקציב הפיתוח שהובא שהוא הרי התקציב העיקרי של משרד התחבורה. במסגרת הכספים שמופיעים פה, הייתי אומר שהבעיה היא רק הקצאה במסגרת הסעיף הכללי, מהי ההקצאה האופטימלית. פה בדמה לי שהבעיה העיקרית היא באמת החלוקה בין הסעיף שנקרא פה "פיתוח תחבורה יבשתית" של שמונים מיליון לבין הסעיף הנקרא "פיתוח הרכבת" ששים מיליון.

אני כמובן אינני מסוגל ללא בדיקה יסודית לאשר שזו הקצאה טובה, הטובה ביותר או שיש מקום לשנות את ההקצאה. אבל הייתי רק רוצה להדגיש בזה ששני חושב שהוא ברור לאנשי משרד התחבורה שהשיקולים לגבי הקצאה זאת חייבים להתבסס בעיקר מסביב לשאלה האם משיגים את היעד של פיתוח התחבורה בצורה יבשתית או הפניית בוססים מהתחבורה הפרטית לתחבורה הציבורית או לפחות לסוף הגידול המטורף שקורה אצלנו בתחום התחבורה הפרטית.

על בסיס שיקול זה ידוע לנו שהשקעה יעילה בתחבורה ציבורית, במערכת התחבורה בכלל היא אותה השקעה הקשורה ב"אקסקלוזיב רייט אוף רוי". אותה השקעה שבמסילות שהן לא ביתבות לשימוש על ידי התחבורה הפנימית. אחרת, יתכן מאוד שאנחנו בונים כבישים, בביית הכבישים מביאה לגידול עוד יותר מזורז של התחבורה הפרטית שלמעשה אנחנו איננו משיגים את המטרה כלל. לכן באופן כללי פיתוח של הרכבת זה דבר טוב, זה דבר נכון. אינני יודע אם נעשה כל מה שצריך היה לעשות כי יעדי משנה - אני בטוח שממשימ במשרד התחבורה הקו ת"א - חיפה. היעד של הפניית בוססים מהכביש אל קו הרכבת. יעד שעד כה טרם הושג. אינני יודע אם בדעת משרד התחבורה או לפי דעת משרד

התחבורה ביתן יהיה להשיג אותה במסגרת ההשקעות שפה מובחנת. לכן צריך לבחון את זה מגקודת ראות זו ואני וודאי אומר דברים שהם ידועים היטב לאנשי משרד התחבורה אם אני אדגיש שלא ביתן להשיג את היעד הזה רק על ידי השקעות במסילה ובקרובות. מכיוון שבעיות הכביסה והיציאה מהרכבת בעיות של "דלת לדלת", הבעיות של בגישות וכדומה הן בעיות חשובות ביותר שהן אולי הבעיות המכריעות אשר קובעות כמה אנשים מחליטים לבסוע ברכבת במקום במכונית פרטיות.

אני מדגיש את קו חיפה - תל-אביב מכיון שבאופן לסודי הקו הזה הוא מרשה הפניית בוסעים מכיון שהוא קו מהיר. מתחבה אל תחבה הוא יכול להתחרות עם המהירות בכבישים. אין לי כל ספק שיצטרפו לבחון אם עוד לא בחנו את הנושא של קו תל-אביב - ירושלים. זה אחד הקווים שבהם יש דרישה רבה לנסיעות וגם בקו הזה יצטרפו לעשות מאמצים ויצטרפו לעשות את ההשקעות הדרושות כדי להפנות בוסעים מהכביש אל הרכבת. אחרת (הערה) - הקו כפי שהוא קיים כרגע איננו תחרותי, אפילו מבלי להתייחס לבעיות של בגישות לתחנות. הבעיה של הזמן שזה לוקח מ"דלת לדלת".

באופן כללי הייתי מציע למשרד התחבורה בעתיד להציג את התקציב השנתי שלהם על רקע של תקציב רב-שנתי. תקציב הפיתוח, אני הצעתי את אותו הדבר למשרד הבטחון. בשני המקרים אנחנו מדברים על פעילויות ארוכות טווח. מה שמוצע השנה הוא רק חלק מתכנית הרבה יותר ארוכה וזה צריך להשקל על רקע של תכנית הרבה יותר ארוכה. וכדי להבטיח שאנחנו לא נעסוק פה בפעילות של טלאי על טלאי. אני הייתי מציע, מבקש שאולי לקראת השנה הבאה במידה וקיימת כבר תכנית כזאת כבר היום, אולי כבר בפגישה הבאה תוצג תכנית רב-שנתית.

ואחרון, אני אומר דברים שמוסכמים על אנשי המשרד. חשוב שכל משרד יטפל בנושא שלו ייזרה מערכתית אינטגרטיבית. רוב הנושאים שנמצאים כיום בסמכות של מעץ הם נושאים תחבורתיים שהודים והחייבים להיות במסגרת משרד התחבורה.

עכשיו, אני מבין שבממשלה החדשה, גברת אלונזי תעסוק ברי-אירגון של הממשלה, יתכן שהיא גם תעלה על הנושא הזה ויתכן שבה תולים את התקורות. אבל אני חושב שיש מקום שמשרד התחבורה וודאי שר תחבורה (הערה). אני שמעתי שגב' אלונזי הצהירה שבשביל זה היא בממשלה. אני חושב שיש מקום ששר תחבורה, גם היוצא וגם הנכנס יצהיר, ידרוש, אולי אפילו בצורה אולטימטיבית שהוא איננו מסוגל לבצע כהלכה את התפקיד שלו אם המשרד לא יקבל את כל הסמכויות הדרושות כדי לתכנן ולנהל את מערכת התחבורה במדינה.

חבר הכנסת קורפו ואחריו פרומין.

היו"ר י. קרנצמן:

ח. קורפו: רציתי לברך את השר, גם בהעדרו זה לא יזיק. כשהופיע שר השיכון, שר הביניים לשיכון, אמרתי לו שאנש מברך אותו ברכה כפולה. בזה שהוא הוכיח שאפשר להחליף אותו. את השך הזה אני רוצה לברך שהוא הוכיח שאפשר להיות גם שרים חדשים בממשלה. ושיכניסו איזו רוח רעננה בה.

אני רציתי להגיד כמה הערות ואינני רוצה להכנס לפרטים. אני חושב שזה ענין חסר משמעות להכנס היום לענין הפרטים. הן בשל חוסר הזמן והן בשל חילופי השרים. נראה לי שיש דיספרופורציה משוועת בין תקציב הפיתוח המיועד לפיתוח התחבורה היבשתית לבין פיתוח קווי הרכבת. בכל זאת אנחנו צריכים לזכור מהו ההיקף, בפני מה אנחנו עומדים? פיתוח התחבורה היבשתית, מהן הבעיות? מה המחצק שקיים כיום. ובין פיתוח הרכבת.

מפריע לי שהרכבת לחיפה בינתיים נוסעת במהירות של מאה ק"מ, נגיד 120 ק"מ, זו הבעיה כיום? כמה קורים נוספים? בכמה קורים פועלת הרכבת? מהו ההיקף של ההובלות שלה? קו אחד של נוסעים דנטבילי, תל-אביב - חיפה! אז הוא גם כיום עונה על הצרכים האלה, אז מגיעים לחיפה במהירות גדולה יותר מאשר אם תסע במכונית פרטית.

הערה: הבעיות ברכבת בארצות הברית היא מהמפורסמות.

ח. קורפו: נדמה לי שזה באי-יחס, כשאני רואה תקציב שמוצע של שבעים ותשעה מיליון לעומת ששים ושנים מיליון, נדמה לי שזה בכל זאת בלי איזה שהוא יחס.

עכשיו, רציתי להעיר עוד איזה שהיא הערה אחת כללית. התקציב אינו עונה על הבעיות המיוחדות שאנחנו עומדים בפניהן. בזמן לי שתקציב השנה צריך היה להיות גם תקציב עם מגמות פוליטיות. אני לא בטוח אם הינן חשוב כל כך לסלול איזה שהוא כביש מאשר את הכביש לחברון להרחיב. או לבית לחם או את שדה עטרות. אני חושב שצריך היה להשקיע הרבה יותר בנושאים שיש להם משמעות בשנה זו מאשר בשנה רגילה. עם כל הבעיות! עם כל חשיבותן של הבעיות - נדמה לי שבתקציב זה הן היו צריכות להידחק הצידה והיו צריכים לפתור בעיות שהן יותר חשובות לנו מבחינה אחרת. אני סבור למשל שהכביש לחברון הוא יותר חשוב מאשר כביש פנימי איזה שהוא. עם החשיבות הרבה שיש לו.

רציתי להעיר עוד הערה אחת ביחס לסקרים ומחקרים. אני קצת אלרגי לנושא הזה. נדמה לי שכל המחקרים אינם מיושמים. אנחנו עובדים ועובדים ומשקיעים, ובסופו של דבר זה לא בא לידי ביטוי. וצריך פעם להפסיק עם זה. צריך פעם אחת לראות, לעשות מחקר על מחקרים, לראות מה מהמחקרים האלו הם מחקרים שבאמת כדאי להשקיע בהם, שיש סיכוי שהם ייושמו ומה הם הדברים שלא כדאי לעסוק בהם. כל אחד רואה בו ביטוי ליוקרה שהוא יזמין עוד איזה שהם מחקרים או סקרים והם יושבים בארון כמו כל המחקרים שכבר במצאים ולא באים לידי ביטוי.

יש כאן מחקר של שני מיליון לירות. יש כאן מחקר אחד של שני מיליון לירות "הסעה המונית". יכול להיות שזהו דבר רציני ויכול להיות שזהו סתם עוד איזה מחקר שתהיה במגירה צד איזה שהיא תכנית שישמרו אותה. תוך ההסתבלות בעבר אני מלא היסוסים ביחס לסקרים ולמחקרים ולמידת השימוש שנעשה בהם. אני סיימתי.

היו"ר י. קרגמן: פנומין

י.ש. פלומין: אני חוזר לענין הרכבת. בתקציב שלנו יש היום למעשה תשעים ושנים וחצי מיליון לירות לנושא הרכבת בתקציב פיתוח ובתקציב רגיל. בפירוט של התקציב בסדר גודל של קרוב למאה מיליון לירות. יש שנים מיליון

מר ד. חירם: התקציב הרגיל של הרכבת הוא כמאה מיליון ותקציב הפיתוח הוא כששים מיליון.

י.ש. פלומין: אבל יש החלטות של שבעים ואחד מיליון, אני מדבר על "נטו". השתתפות התקציב הרגיל ברכבת הוא שלושים ושנים וחצי מיליון לירות. נוסף על זה ששים מיליון תקציב הפיתוח, תשעים ושנים וחצי - זה המספר שאני הגעתי אליו.

בנושא זה..

מר ד. חירם:
אתה צריך לדעת שההשתתפות בתקציב הרגיל זה באמת מה שהממשלה משתתפת וזהו זה. מה שתקציב הפיתוח - הרכבת משלמת פחת בריבית לממשלה. זה כעין הלוראה שהרכבת מחזירה אותה. התקציב כולל את החוזרים.

י.ש. פלומין:
אם אפילו מחשבים פחת רק על נכסים מאז קום המדינה, אז ראיתי באיזו צורה אתם מכסים את הפחת. אז נואר לא בדבר על החוזרים בוודאי לא על בסיס ריאלי.

התעשייה לא משלמת ריבית, החקלאות לא משלמת ריבית ריאלית.

י.ש. פלומין:
אותי מעבייבת השאלה - איך שתקרא לזה "מן הגורן או מן היקב" - וי פיל קוסט עס. כאן הייתי רוצה לחלק את זה לשני מדורים. מדור בוסעים ומדור תדולה. ענין התדולה אני שותף בהחלט להערכה וליציבה כאן שעקב הצפיפות בדרך של הקונבציות יש חשיבות לבתל חלק מהובלת המטענים בין בדרך של אשדוד בין בדרך של רכבת, בכל צורה אחרת להקטין את הנטל מעל המעמסה בכבישים. בפקקי התנועה שהיום מתל-אביב לירושלים נסעתי בדרך שעה וארבעים דקות. עם כל הפקקים שהיו בכביש, כביש גהה ועל יד צה"פין. יש בעיות. כמוכן שהרכבת יכולה לפתור חלק מהן. אולי לא נעשה הכל כדי לפתור במידה אופטימלית את האפשרות של הרכבת להוביל מטענים.

שובה הדין, לדעת לגבי הובלת בוסעים. יש לנו הכנסות מענף הנוסעים עשרים ואחד מיליון שש מאות חמישים. מתוך זה זר טובסידיה של הצבא של הסעת חינם של חיילים שאחרת לא היו בוסעים או כן היו בוסעים - ארבע מיליון ושבע מאות. אם כן, כל ענף הנוסעים מכניס בערך כששה עשר מיליון ומשהו למדינה. מתוך זה אתם יוצאים הערכה של גידול של כמעט מאה או שבעים אחוז גידול. בחלקו מוסבר בעלייה כמותית ובחלקו השני מוסבר בעליית העריפים בחמישים וחמישה אחוז. אני בדרך כלל בכלכלה יודע שכאשר מעלים תעריפים בחמישים וחמישה אחוז זה משפיע על הקטנת הביקוש ולא הגדלתו. ודאי וודאי לא חלו שום שיפורים, שינויים משמעותיים בשרות שניתן על ידי הרכבת שיגבירו את החשק של הנוסעים לנסוע ברכבת. אם עכשיו התעריף הוא יותר גדול בחמישים וחמישה אחוז והפעול בינו לבין תחבורה ציבורית אחרת פחות משמעותי מאשר היתה קודם - בשאלת השאלה אם באמת התחזית של ההכנסות מענף הנוסעים באמת יתמלא. אם יש לכם כבר נתונים על בסיעות, מתי העלו את התעריפים במרס או באפריל, איבני זוכר בדיוק - האם לאחר העלאת התעריפים באמת כבר הרגשתם שיש ירידה - לפי הערכתי צריכה להיות ירידה בכמות הנוסעים.

בראה לי שענף הנוסעים אם היו עושים ביתוח תמחירים של ענף הנוסעים וענף המטענים, ענף הנוסעים הוא בלתי ריגורתי לחלוטין. ובוודאי בקורים שצינו קודם לירושלים - תל-אביב, בהריה - חיפה שאני חושב שאלה בוסעים שהוצאות השוליות - לעתים כשאני נעצר ליד המחסום אני רואה רכבת בוסעת עם עשרה, חמישה עשר או עשרים אנשים בוסעים ברכבת ירושלים. זה ממש כואב הלב.

אגב חשב שצריך להחליט על הקורים. אני חושב שחשוב שיהיו רכבות פנתיבים אלטרנטיביים בתנאים המיוחדים שהארץ שלנו במצאת בה. חשוב באותם המקומות שיש בהם צורך בהובלת מטענים, לפתח אפילו את הרכבת. אבל לא ללכת בדרך השיגרה. שיהיה אומץ באיזה שהוא מקום להפסיק קו מסויים אם רואים שהקו אינו רבטבילי. כמו שהיה האומץ להפסיק את ענף הנוסעים בצים. ראו שזה לא הולך - הפסיקו. הצי הפסקו, אבל התחילו לבקוט בצעדים דרסטיים כדי להעמיד את זה על בסיס כלכלי.

השאלה אם הדבר הזה נעשה אם יש מחשבה בכיורן הזה? כי אני חושב שבסך הכל אנחנו בותנים סובסידיה מאוד מאוד יקרה לנוסע ברכבת.

שאלה שניה לגבי הענין של מביעת תאונות. כל המציל נפש מישראל כאילו הוא מקיים עולם שלם. (הערה: מלא) מלא, סליחה! ששה מיליון לירות, פסיק, שהוקצבו בתקציב הזה שהן למעשה כמעט ללא תוספת במונחים ריאליים, ירידה לעומת התקציב של שנה שעברה - אני חושב שכאן יש דיספרופורציה בהקצאת המשאבים. בראה לי שזו אחת הפעולות שבהן

יש לך טערת

: _____

י.ש. פלומין: אני מסתכל ב"פעולות למביעת תאונות בדרכים"

ששה מיליון ארבע ששים ושש לעומת חמישה מיליון עשרים וארבע. כתוב פה! בתקציב הפיתוח יש בוסף, אני יודע. אני מדבר על הנתונים האלה, הפעולות השוטפות, השתתפות. אני חושב שבמונחים ריאליים זו היא ירידה. חוץ מתקציב הפיתוח. אני חושב שגם בתקציב השוטף, אם זה הסברה, בטיחות וכל הדברים האחרים, אני חושב שהסכום המוקדש, הייתי מציע או בתוך סעיפי התקציב או העלאת התקציב, הנושא הזה גדמה לי מצדיק ומחייב כל השקעה אפשרית כל זמן שהיא רצונית. אני לא אומר סתם לבזבז כספים, כל זמן שניתן להפיק תועלת ויש עוד הרבה מה לעשות בשטחים האלה - אני חושב שטוב היה שיוקדשו לזה מאמצים.

נקודה שלישית - בעיות החנייה. אני יודע שיש כאן בעיות של כל מיני רשויות. יש רשות מוניציפלית ויש המשטרה ויש משרד החקלאות. אבל בשעתו דברו על בעיות של מסדרת חנייה על מדרכות למשל. או צאיזורים מסוימתם להתיר חנייה שלא מותר להם כעת. לפתור את בעיות החנייה כי בעיות החנייה גם מהוות אחד הגורמים של בטיחות בדרכים.

האם יש איזו מדיניות, אני לא יודע עד כמה אתם יכולים להכתיב את זה. אני חושב שיכולים, המשטרה בודאי יכולים לחליט על הסדרת החנייה על מדרכות. לפתור את הבעיות של החנייה בצורה שתאלץ בעלי מגרשים - למשל אני אתן לך דוגמה, יש לך מינהל מקרקעי ישראל. באיזורים עירוניים, פרופר, יש הרבה מגרשיקי שלא משמשים כרגע לשום יעד. האם אתם עשיתם סטודק של המגרשים האלה? נסיתם לבדוק את האפשרות להכשיר אותם כמגרשים איעיים, לשגה שנתיים שלוש לחנייה. למשל המגרש לחנייה של נתיבי איילון על יד בית הדר. פתר בעיות לכל הסביבה. מצוין. חבל שעכשיו העלו את התעריפים מחירים כל כך דרסטי שם. זה היה מגרש שפתר את כל בעיות החנייה. גדמה לי שלא היה פעם שבכנסתי לשם שלא היה מקום לחנות.

כשם שהכשירו את המקום הזה וגדמה לי שיש עוד כמה אזורים באזור תל-אביב. נקח לדוגמה, על יד משטרת התנועה ברחוב לנבוקולן - יש מגרש ענק, חלק אתו הכשירו וחלק שני מלא קוצים ודודרים. וזה אזור שבחנק מבעיות תחבורה. תשאל את המשטרה, לא רוצים, כן רוצים, כן טפלו בזה, לא טפלו בזה, אינני יודע!

אני חושב שמשרד התחבורה יבדוק את זה. זה תפקידו. כל המגרשים העירוניים הממשלתיים, השייכים למוסדות ציבור שונים - להכשיר אותם באופן מידי למגרשי חנייה. תודה.

מלמד.

היו"ר י. סרגסון:

א. מלמד: בקשר לתעופה הפנים ארצית. זה פעם היה ענין של הרבה חברות. לא מאורגנות, לא מסודרות והיתה מגמה, עד כמה שזכור לי לאחד את החברות. פעם היו 15

חברות וכן הלאה. מה נעשה בכלל בשטח זה של איחוד החברות? שטח שדות התעופה, פנים ארציות, היו גם כאלה מקומות שלא היה להם צוות ולא - איך שאתם קוראים לזה לא "שדה" אלא "מיבחת". כמו שהיה בר יהודה, אני זוכר ליד מסדה, אף פעם לא היה שם בן-אדם. כל הקומפלקס הזה לא יצא.

עכשיו ענין המוסכים. אז אבחנו יודעים שהגידול ברכב הוא צמיח מתקרב בטור גיאומטרי בשעה שפיתוח המוסכים בקושי מתפתח בטור אריתמטי. איך מבזבזים גם כה אדם היות ויש הרבה מוסכים לא מודרניים. במקום להעביר אותם למיכון וכן הלאה, הם עדיין עובדים בשיטות פרימיטיביות. זה בזבז. יש לעודד פיתוח מוסכים מודרניים ולהעביר את כל הקטבים האלה לפסים אחרים שיהיו בהתאם לצרכים של הפיתוח.

בקשר לפיקוח על שרותי המוציאות. יש מה שקוראים "סד סינג" לדעתי, כל הנושא הזה - אני לא מדבר על מחירים, יש ועדת מחירים וזה במסגרת המדיניות הכללית. אני מדבר בכלל. אני אתן לך דוגמה מתל-אביב שרות 4 או 5. לפעמים הוא בוסע חצי קו לפעמים לא כדאי לו אז הוא לוקח ומסתובב. או המיניבוסים האלה. הם פתאום בהפכים ל"ספשייל". כל הרעיון היה שהם יורידו את העומס, אפילו יתחרו קצת עם דן ופתאום... עכשיו, מוציאות. יש בעובת התיירות, אז בכלל אותן המוציאות חונות ליד בתי מלון. יש כאלה שקשורים בבתי מלון, תחנה ליד בית המלון. רואה שיש פה, אז הוא אומר "אני תפוש, אני עסוק" ויש לי נסיעה מלוד" זה סתם תרוץ. אבחנו נתקלים יום יום. בדמה לי שהשטח הזה הוא בכלל לא בפיקוח. המיניבוסים שעובדים בשדות ואינם בשרות; התחנות השונות שאינם משרתים את הנסיעות המיוחדות. כלומר מחכים לנסיעות ביצעירות.

עכשיו שאין תיירות זה יותר קל. אבל אני למדתי שבכלל איך פיקוח על הנושא.

בקשר למשאיות. פעם היתה איזו מגמה אצל מועצת המשאיות קצת למסד את העסק הזה כדי לתת להם, באמר מה המשרד עושה כדי לפקח על כל העסק הזה? של החלפת פקידים, ארגונים, מחירים, כל הקומפלקס הזה של משאיות שבדמה לי שזה שטח שלא היה נבדק.

לא הבנתי את השאלה שלך.

א. מלמד: משאיות. יש איזו מועצת משאיות. או שאתם גותנים להם יותר סמכויות או שאתם

מפקחים יותר עליהם. כל הנושא הזה, צי המשאיות שצריך להחליף אותן, להוריד מהכבישים את אלה שאינם מתאימים. גם בנושא המחירים וכל הקומפלקס הזה. היות וזה מהווה היום גורם רציני מאוד בתוך משק המדינה. אז זה חייב פיקוח של המשרד. אלה בעצם הדברים העיקריים.

בקשר לימאות. מה השתנה או אם השתנה המצב בכלל? לגבי הימאים. ימאים מקומיים. מה היחס בין ימאים זרים וימאים מקומיים?

מר ד. חירם: אני אתחיל עם שאלותיו של ח"כ מודעי למרות שהוא איבנו פה. קודם כל אני רוצה לומר ככה שכל המאה שמונים מיליון שמופיעים כאן בתקציב הם מתוכננים. מתוכננים לפרטי פרטים. יתר על כן, לא רק שהם מתוכננים אלא למעשה פה, כפי שכבר הוזכר על ידי שר התחבורה, אפילו מרבית הכסף מתייחס לדברים שהמשרד עוד מביא אותם משנים קודמות. כפי שהתקציב הזה גם מסביר בדברי ההסבר שלו ואולי החברים ששאלו לא שמו לב שמי שכאן התייחס בשאלתו למה התקציב הזה איבנו תקציב רב-שנתי? אז אני רוצה להתייחס גם לשאלה

הזאת. אנחנו באמת מתכוונים בשנה הבאה, בתאום ולפי הנחיות שהוציא הממונה על התקציבים באוצר באמת להכין תקציב רב-שנתי ולהגיש את התקציב כחלק מסגרת רב-שנתית. אם כי גם התקציב של השנה ברתן את הפרוט של כל הפרוייקטים שהם רב-שנתיים, גם משאר לשנים הבאות ובאילו שנים זה יתבצע. זה מופיע בבספחים.

אני רוצה גם להרגיע את ח"כ מודעי במה שנוגע ללקחי מלחמת יום הכיפורים, אנחנו בהחלט לא בכנסים לבהלה ואנחנו לא הולכים מ"אקסטרים לאקסטרים". ההפך הוא בכרך. אנחנו מעבדים תכנית שקולה שמנסה לאזן את צרכי המשק בשעת חרום עם הצרכים הבטחוניים בשעת חרום. לעשות איזון שהיא חלוקה יותר מתקבלת על הדעת של פוטנציאל המשק במדינה, כיצד הוא יתחלק בין הזרוע הבטחונית ובין הזרוע האזרחית בזמן מלחמה. לא מדובר על כך שכל צי הרכב של צה"ל יוחלף על ידי צי צבאי ושבקים שני ציים מקבילים. מדובר על השאלה: מה יהיה היקף הגיוס? האם צה"ל יגייס תשעים אחוז של פוטנציאל הרכב? או רק שבעים אחוז? או רק 50%? איש לא מדבר על החלפת כל צי הרכב על ידי רכב צבאי מקביל. אם צה"ל גייס בזמן מלחמה שמונת אלפים חמש מאות משאיות אז אנחנו מדברים על כך שצה"ל ימשיך לגייס רק שמונת אלפים וחמש מאות משאיות למרות הגידול של צי הרכב במשק כתוצאה מייבוא החרום של כשלושת אלפים משאיות. דהיינו מימלא, אם החלטה כזאת תתקבל, צי הרכב שיעמוד לרשות המשק האזרחי כבר גודל בשלושת אלפים משאיות. זאת היא התכנית המיידית לשנה הקרובה ושהיא מבטיחה תוספת של שלוש אלפים משאיות למשק האזרחי בזמן חרום בלי עדיין להקטין את פוטנציאל הגיוס של צה"ל. באופן הדרגתי אולי במשך שלושת השנים הקרובות

אלה בתונים שאנחנו קיבלנו ממשרד הבטחון _____:
הם טענו שהם גייסו בעבר שמונת אלפים
והם יכולים לגייס עכשיו רק חמשת אלפים. פחות בשלושת אלפים כלי רכב.

מר ד. חירם: אז אני אומר, במשך - אתה פשוט חתכת אותי -
במשך שלושת השנים הבאות כוונתנו להוריד
את מספר כלי הרכב שצה"ל מגייס אותו מן המשק משמונת אלפים חמש מאות
בטו, או תשעת אלפים חמש מאות, רשום - לנביח, חמשת אלפים חמש מאות
אטו, או ששת אלפים חמש מאות, רשום. זה בתוך שלוש שנים. לשנה הקרובה
המספרים שאמרת, יתכן ויש היום עוד ויכוח, כפי שאמר שר התחבורה,
הועדה עוד לא גמרה את עבודתה - אם ביתן להקטין את המספר הזה בעוד
אלף משאיות. זאת אומרת האם צה"ל יכול לגייס במקום שמונה חמש מאות,
שבע חמש מאות? אבל אלה הם סדרי הגודל, בהם אנחנו דנים בוועדה. לא
מדובר פה על הליכה מ"אקסטרים אחד לאקסטרים שני" כמו החלפת כל הרכב
האזרחי שצה"ל היה מגייס אותו ברכב צבאי.

בכרך הוא שכל הדברים האלה באמת אינם מופיעים בתקציב
משרד התחבורה ובמידה ויהיה צורך לקנות רכב, הרי הכרונה היא באמת
לקנות רכב למחסני חרום של צה"ל. בעיקר מדובר על רכב קרבי, רכב
ארבע על ארבע. הרכב הזה ירכש מתוך תקציבים שיועמדו לרשות משרד
הבטחון.

שאל ח"כ מודעי על תקנות תעבורה.

הערה: אתה מתכוון שש על שש.

מר ד. חירם: שש על שש? הריאור הוא שש על שש. כן.
היתה שאלה לגבי תקנות תעבורה. ובכך
אני לא אכנס כאן לפרטים. אבל יש לפני כאן סקירה ברחבת שבעשתה

לקראת הכנת התקציב הזה. מה היו פעולות החקיקה אשר נעשו על ידי משרד החתבורה בתחום תקנות התעבורה. הרשימה היא גדולה וארוכה. רק בשביל לתת לכם - מר מינץ, יש לבדו כאן מספרים, כמה תקנות היו? אתה מוכן לתת כמה מספרים? בכמה עסקנו? רק את המספרים בקשתי, רק אם אתה זוכר, כמה הצעות הוגשו.

מר י. מינץ: הרכנו בעצם תקנות בנושאים של מכולות, רכב חילוץ, בתי ספר לנהיגת טרקטורים, הרכבת מנועי דיזל, וכיוצא. בוסף על כך נעשתה ריפורמה מקיפה בשיטת הביקוד של עבירות התעבורה. פורסמו הוראות בקשר עם רישוי ענף גרירת רכב וחילוץ.

מר ד. חירם: טוב, אני הייתי מסתפק בזה, מר מינץ. אני פשוט רציתי לומר שיש רשימה גדולה מאוד. הנושא הזה הוא בטיפול מאוד אנטבסיבי אצלנו. במידה וחבר הכנסת מודעי שם לב שישנם דגשים לא שווים בתקנות החתבורה אצלנו ובתקנות האירופאיות לגבי תקנות מסוימות, אז אני רוצה להגיד לגבי הדוגמה שהוא נתן פה. זאת דוגמה לא כל כך זכונה כי אנחנו הולכים להקפיד בצורה מאוד מאוד חריפה על ענין הבטיחות ובשיטת הביקוד מי שיעבור מנתיב לבטיב בצורה לא זכונה, הדבר הזה יזכה אותו בארבע בקורות, דהיינו זו תהיה עבירה די חמורה. (מתקנים: "יחייב אותו"). יחד עם זאת, לאור הערתו של חבר הכנסת מודעי מהירעץ המשפטי של המשרד אבקש באמת להכין לבדו איזון שהיא השוואה בין הדגשים הביתנים על עבירות שונות בתקנות תעבורה שלבו לעומת תקנות התעבורה של ארצות אירופאיות שונות. אנחנו נגיש על זה מסמך לוועדת הכספים.

יו"ר: טוב, רבותי, אנחנו נשמע ונמשיך מחר כי אנחנו מוכרחים לסיים עכשיו את הישיבה. ובכך, מחר בשעה עשר ואתה תבוא בשעה עשר ושלושים.

הישיבה נסתיימה בשעה 10.45.