

פרוטוקול מס' 262
מישיבת ועדת הכספים
שהתקיימה ביום רביעי, ג' באדר א' התשמ"ו - 12.2.86, בשעה 9:00

נכחו:

חברי הוועדה:

א' י' שפירא - היו"ר
י' ארידור
י' ארצי
ג' גדות
פ' גרופר
ד' דנינו
א' ויינשטיין
י' כהן
ש' עמר
י' צבן
ה' רמון
מ' שטרית
א' שלום
ג' שפט
ד' תיכון

מוזמנים:

שר התחבורה ה' קורפו
א' ברק - מנהל הרכבת
י' אמיתי ()
ד' בן-אבו ()
פ' בן-שאול ()
י' משרי (משרד התחבורה)
ג' נאור ()
א' נקר ()
א' רונד ()
י' אפרתי ()
מ' הבא ()
ר' חקלאי (משרד האוצר)
ב' קמר ()
א' שפט - משרד הפנים
ש' שקדי - משרד הדתות

א' קרשנר - מזכיר הוועדה
א' דמביץ - היועץ המשפטי לוועדה
ס' אלחנני - יועצת כלכלית

רשמה:

א' ברק

סדר היום: תקציב משרד התחבורה לשנת הכספים 1986
שינויים בתקציב לשנת 1985

היו"ר י' כהן:

אני פותח את הישיבה.

תקציב משרד התחבורה לשנת הכספים 1986

היו"ר י' כהן:

במסגרת הדיונים שלנו על תקציב המדינה, אנחנו שמחים לארך את שר התחבורה ואת חבר עוזריו. השר יציג לנו את תקציב המשרד ובעיותיו המיוחדות. בבקשה, כבוד השר.

שר התחבורה ח' קורפנו:

התקציב לשנת 1986-78 של המשרד הוא שווה ערך ל-11.2 מיליון דולר ותקציב הפיתוח שווה ערך ל-6 מיליון דולר. בכוח האדם מבקשים מאתנו משנת 1983-84 עד לשנת 1986-87 להפחית 159 משרות - מ-930 ל-771 משרות, שהם 17%. בפעל הפחתנו 103 ואנחנו נערכים להפחתה נוספת של 32 משרות שיצטרכו להתבצע במשך השנה. על היתרה שהוטלה על המשרד שלנו אנחנו עוד מנהלים משא ומתן, כיוון שמבחינת הפחתת כוח האדם הקרבנו את המספר הגדול ביותר של תקנים, ואני חושב שזה לא יהיה גון, זה יפגע ביכולת שלנו לבצע כמה דברים חיוניים, בפרט שבשנה הנוכחית הוטלו על המשרד מטלות נוספות כגון, היטל הרכב, שינוי ברירות הקנס לברירות משפט דבר שהוסיף לנו 140 אלף תיקים באגף הרישוי, וכל התוספות האלה דורשות כוח-אדם. דורשים מאתנו להוריד 24 תקנים נוספים, ועל כך אנו מנהלים משא ומתן.

התקציב הוא מאוד שבלוני ומאוד לא גמיש. סעיפי השכר שבו מהווים 60%, סעיפי הקניות הקשיחים - 30%, וסעיפי הקניות הגמישים, שזה הדבר היחיד שיש למשרד אפשרות לעשות בו משהו, מהווים 10% בלבד; כאשר 5.5% בפרוייקטים בטיחותיים ו-4.5% ליתר פעולות המשרד.

תקציב הפיתוח הופחת ב-2.5 מיליון דולר, ב-14%, בהשוואה לתקציב 1983-84, שגם בו היו קיצוצים באותה שנה. עיקר תקציב הפיתוח מיועד לפרוייקט "נתיבי איילון", כ-55% מתקציב המשרד, למעט תקציב הרכב.

א' ויינשטיין:

מה יושלם השנה מפרוייקט "נתיבי איילון"?

שר התחבורה ח' קורפנו:

אגיד אחר-כך. אנחנו רואים בפרוייקט זה פרוייקט חיוני שנמצא במרכז העומד התעבורתי הגדול ביותר בארץ. הוא מוריד חלק גדול מהתנועה העצומה שנעה בנתיבים אלה. עוברים שם ביממה 350-400 אלף כלי רכב, וזה יוריד מאוד את העומד מהציר הזה, ואין ספק שכאשר יושלם, הוא יפתח את הריאות של תל-אביב ויחסוך למשק סכומים עצומים.

החישובים היו שאילו היינו משלימים בשנה זו את נתיבי איילון ומשיגים ממקור כלשהו את ה-50 מיליון דולר הדרושים, והיינו מוצאים את היכולת הטכנית להשלים את זה בשנה הראשונה, היינו חוסכים את הסכום הזה מההוצאה הלאומית בבלאי, בזמן ובתוצאות. 50 מיליון דולר היו נחסכים בשנה אחת אילו יכולנו להשלים את נתיבי איילון השנה ולא לפי המתוכנן.

יתרת ההשקעות בתשתית הדרכים - בירושלים מתוכננים מספר כבישים, בחיפה מתוכננים שלושה כבישים עורקיים, ויתר הסכום שהוא סכום כמעט מזערי, מיועד ליתר ערי הארץ.

כפי שצינתי, נושא הבטיחות הוא הנושא שבו השתדלנו להגדיל ככל האפשר את ההשקעות שלנו, מפני שאנחנו רואים בנושא הזה נושא חיוני שתורם להצלת חיי אדם. אני רוצה לציין - אמרנו את זה בכמה הזמנויות שונות - שבסיכום הסופי בחמש השנים האחרונות הגברנו את המאמץ על ידי הקמת המינהל לבטיחות בדרכים. חסכנו 822 חיי אדם בהשוואה לחמש השנים שקדמו להן, וזה בנוסף לאלפי פצועים, נכים ונזקים עצומים שנחסכו במניעת תאונות. גורמים אלה בדרך כלל אינם נמדדים ואינם נספרים. צמצמנו גם בנושא הבטיחות אם כי במידה קטנה בהשוואה ליתר הסעיפים.

אולי תיאמר מלה אחת בשבח התקציב הלאומי שבו נמצאו לנו עוד 15 מיליון דולר כהוצאה מותנית בהכנסה לצרכי סלילת חלק מהכבישים האדומים שבהם מספר התאונות הוא הרב ביותר, וזה אחד הפגעים שחייבים להתמודד אתם בהקדם האפשרי.

י' צבן:

כמה קילומטרים נסלים ב-15 מיליון דולר?

שר התחבורה ח' קורפו:

קצת מעל 30 ק"מ. אין ספק שכדי להשלים את הפרוייקט הזה בשלמותו דרוש הרבה יותר כסף, אבל נסתפק במה שיש לנו, ונעשה את הנסיון לפעול יחד עם משרד הבינוי והישכון שגם מתקציבו מופנים חלק מן הכספים. למעשה, כספים אלה אינם בתקצוב משרד התחבורה אלא משרד הבינוי והישכון, אבל מפאת החשיבות של הנושא הזה אנחנו משקיעים כספים מתקציב הבטיחות שלנו כדי שנוכל להשלים יחד את הפרוייקט הזה.

י' כהן:

במה זה מותנה בהכנסה?

שר התחבורה ח' קורפו:

רשות הנמלים נתבקשה להעביר לתקציב המדינה 38 מיליון דולר. 15 מיליון מהם מיועדים לתוספת לכבישים.

י' כהן:

צריך לזה החלטה של רשות הנמלים?

שר התחבורה ח' קורפו:

זה כבר אושר. הצבעתי על כך שבשנה זו נשקיע 15.4 מיליון שקלים חדשים בפיתוח רשת העורקים. מזה לנתיבי איילון 558, כאשר המסלול הצפוני בקטע שלוחת ירושלים - לה-גרדיה יהיה גמור בשנה זו. עוד אמורים להתבצע גשר ההלכה והכנסת הרכבת לנתיבי איילון. בנתיבי איילון יהיו שתי רכבות, והתכנית תושלם בדצמבר 1987. שני המסלולים מרוקח עד גשר ההלכה אמורים להסתיים בדצמבר 1988.

אני רוצה להדגיש שאנחנו עושים מאמצים להשיג כספים חוץ-תקציביים למטרה זו כדי שנוכל להשלים את זה בפרק זמן קצר מאוד ונעשה את הכביש הזה לכביש אגרה שישראל סכום מסויים לשימוש בקטע מקאונטרי-קלאב בצפון עד הכביש המהיר לירושלים בדרום.

בתקציב ההשקעה בתשתית יש גם פיתוח באזור תל-אביב. יש לנו שם ציר חולון - בת-ים והמשך רחוב המסילה. לירושלים נועד סכום של 1.2 מיליון דולר והוא מיועד לסלילת כביש מס' 9 - קטע רמות-שועפט, והמשך גולומב בקטע פת-מנחת. בפרוייקטים אלה יש השתתפות של משרד השיכון ועיריית ירושלים.

בחיפה יוקצב סכום של 530 מיליון שקל לשד' העצמאות ולפרוייקט נוסף שייבחר עד תחילת התקציב.

לערים האחרות יוקצב סכום של 775 מיליון שקל, וממנו יבוצע העוקף המזרחי - הרצליה, שנועד להסית את התנועה ממרכז עיר זו.

אני רוצה להציג לפני הוועדה את אחת הבעיות הקשות שניצבות בפנינו והיא הכבישים העוקפים והכבישים המטרופוליניים. עד היום הכבישים בין עיר לעיר היו במסגרת טיפולו של משרד השיכון. כאשר הצפיפות העירונית הלכה וגדלה, אז רחוב כמו ז'בוטינסקי המחבר את תל-אביב, רמת-גן ובני-ברק עד לכניסה לפתח-תקווה, היה כביש בין-עירוני ותוחזק על ידי מע"צ. היום כאשר הערים נצטופפו, הם יצאו מתוך העסק הזה והשאירו את זה לרשויות המקומיות, קרי - למשרד התחבורה. התקציב לכבישים שונה בהתאם לכך, ויוצא שהכבישים המטרופוליניים שהם כבישים בין-עירוניים נפלו למעמסה על תקציב הרשויות המקומיות ומשרד התחבורה.

בעיה שניה שיש לציין - בכל הריכוזים העירוניים האלה נוצרה בעיה של נוחות ושל בטיחות תושבי הערים, אשר תובעים להוציא את המעבר הבין-עירוני מתוך עירם. אתן לדוגמא את רמלה. עד שלא נבנה הכביש העוקף, כל התחבורה בין ירושלים לתל-אביב עברה את מרכז רמלה והעיר לא יכלה לעמוד בעומס. הכביש העוקף להלכה צריך להיות כביש של מע"ץ, אבל כיוון שבא לפתור בעיה של עיר, הוא נופל בהגדרה של הרשות המקומית ומשרד התחבורה, ועקב זאת נוצרה מועקה תקציבית מצד אחד וירידה באחריות מצד שני.

במה מתבטאת חריפות הבעיה? מסומנות בארץ עשות דרכים עוקפות שזכויות הקרקע לא נרכשו אלא רק הוצאו עליהם צווים ועדיין לא רכשו את הקרקע. משרד הבינוי והשיכון כאשר צריך לעמוד בהתחייבות הזאת, אומר שהוא לא זקוק לקרקע ורוצה להסיר את הפקעה. פירוש הדבר שנישאר עם אחת הבעיות הקשות ביותר שיכולות לצמוח. זאת אומרת, הריכוזים העירוניים לא יוכלו לסלול בעצמם את הכבישים העוקפים, ואין צורך להוסיף מלים על הסכנה שבתנועה רבתי בריכוזים עירוניים.

י' צבן:

מה ההצעה שלכם?

שר התחבורה ח' קורפו:

העלינו מספר הצעות אלטרנטיביות. אני רוצה להביא אותן לפני הממשלה. יש הצעה להקים רשות דרכים מטרופוליטנית, יש הצעה להעביר את הכבישים ממשרד השיכון למשרד התחבורה.

י' צבן:

יש לכם בעיה לרכוש את הקרקעות האלה?

שר התחבורה ח' קורפו:

יש לנו בעיה. לא נוכל לגייס כספים. היום יש בעיה של הפקעה ומשרד הבינוי רוצה להסיר את ההפקעה, וזאת תהיה בעיה חמורה אם נשמיט את זכויות הקרקע האלה.

נשקיע מהתקציב המוגבל שלנו בניהול תנועה. התקציב מיועד לפרוייקטים הבאים: גל ירוק ז'בוטינסקי, התיבים מיוחדים לתחבורה ציבורית בדרך חיפה, הקמת מערכת בקרה מרכזית של רמזורים בירושלים והסדר מרכז הכרמל. לכל זה נצטרך להצמצם בפחות מ-2 מיליון שקל.

יש לנו נושא נוסף שהוא נושא הבטיחות בתשתית ושיפור הנהיגה. אלה הם פרויקטים שמבוצעים על ידי מינהל הבטיחות בדרכים והם נועדו להתקנת מתקנים ולשיפור שירותי הנהיגה. אינני רוצה להרחיב את הדיבור על כך. יש ועדה ציבורית שעוסקת בנושא ובקרוב נוכל להניח הצעה כיצד לשנות את הנוהלים הללו.

יש פרויקט נוסף שהוא חיוני בשל העומס הרב של התנועה ההולכת ומתגברת. זה ענין של קידום התכנון של רכבות פרבריות באזור תל-אביב וחיפה.

אנו נמצאים כבר היום בבעיות תנועה כבדות. לצורך זה אנחנו מייעדים את הנתיבים המיוחדים לתחבורה ציבורית. לצורך זה שינינו את מבנה האוטובוסים. אנחנו הולכים לאוטובוסים דו-קומתיים ודו-מפרקיים כדי שאפשר יהיה להסיע מאסות יותר גדולות של אנשים. אבל אנחנו מגיעים לרקע של אמת שנצטרך ליצור אמצעי הולכה מאסיביים וזה מקומה של הרכבת. בערים העיקריות כמו תל-אביב והקריות נצטרך להעזר באמצעי הזה שהוא מהיר, זול, המוני, תורם לבטיחות ואינו דורש שטחי קרקע גדולים, וגם יכול להיות כלכלי. אף על פי שבדרך כלל רכבות נוסעים הם נושא גרעוני, אבל באזורים עירוניים הן יכולות להיות כלכליות. כמובן שלצורך זה יהיה דרוש להקים מערכת מתואמת עם הקואופרטיבים לתחבורה, אי אפשר לעשות את זה בלעדיהם. זה נוגס בהם, זה משיק, וחייבים לעשות את זה בתיאום אתם כדי שלא יהיה בזבוז של משאבים ציבוריים.

אנחנו היום, לדוגמא, בהולכת נוסעים מתל-אביב לחיפה מבזבזים כספי ציבור כאשר שני גופים פועלים בתחום הזה - גם הרכבת וגם האוטובוס, ושניהם אינם בתפוסה של מאה אחוז. אפשר היה לחסוך הרבה כסף ציבורי אילו היה תיאום בין הרכבת לקואופרטיבים לתחבורה. בשל כך אנו בעד שילובם בנושא זה ובעד הקמת מסגרת משותפת. בשלב זה אנחנו בתכנון מתקדם. תוואי אחד כבר הוקם, נבדק גם על ידי מומחים לתחבורה מחו"ל בערים שלוקות בבעיות דומות.

פ' גרופר:

לאיזה כיוון תיסע הרכבת?

שר התחבורה ח' קורפו:

לפתח-תקווה. גם לחיפה. התכנון הוא בשלב מתקדם ואפשר יהיה לגשת שם לתוספת סלילה ולהקמת הפרוייקט הזה של רכבת פרברית שתגיע מטירה עד נהריה. זה כמון יהיה אחד מהפרוייקטים הרכבתיים הראשונים. כי שם התואים קיימים, לא צריך להוסיף הרבה ולא להשקיע הרבה בתשתית כדי שאפשר יהיה להפעיל את זה.

אנחנו עכשיו עוסקים בשינוי מעמד הרכבת. החלטנו כבר בענין זה החלטה אופרטיבית. אנחנו מקימים מועצה על פי פקודת הרכבות, מועצה אשר תייעץ ולמעשה תהיה מועצה מפעילה שתורכב מנציגי רשות הנמלים שאותה אנחנו רואים כפרטנרים ראשונים במעלה למבנה המשותף הזה של שילוב הרכבת, מנציגים של כי"ל שאנחנו רואים בהם את אחד השותפים הפונטציאליים כקליינט גדול (המסילה הדרומית כמעט כולה מועסקת על ידם), נצרך לזה גם מומחה לתחבורה, כדי שיוכלו לכוון ולדאוג לבעיות הכלליות כדי שכל גורם לא יהיה מושך לעברו הוא בלבד, וכמובן מומחים כלכליים כדי שיוכלו ליעץ לפרוקייט הזה כיצד לקרום עור וגידים. זה נושא גדול וכבד, היתה ועדה משותפת שלנו עם משרד האוצר. בהתאם למסקנות ניגש לביצוע, ואני מקווה שנוכל להפעיל את זה לתקופת נסיון של שנתיים כדי שנוכל לדעת מה המבנה הטוב והרצוי ביותר לרכבת.

ציינתי כבר את נושא התחבורה הציבורית. אנחנו צריכים לחדש עכשיו את החוזה עם "אגד". אני רוצה לציין שתקופת ההתקשרות האחרונה היתה תקופה קונסטרוקטיבית. לא היו לנו שם קשיים בתחבורה הציבורית. שכחנו כבר את הזמן שהיו הפרעות בתחבורה הציבורית. בסך הכול הם מכבדים את המחוייבויות שלהם לפי ההסכם. כמובן, כל הסכם שרץ מוכיח את עצמו בטוב וברע. נשתדל לתקן את הטעון תיקון, וגם הקואופרטיבים ינסו לתקן.

אנו נפתח במשא ומתן עם "אגד", כי בסוף שנה זו אנו צריכים להציג את ההסכם החדש. לאור הנסיון הטוב שהיה לנו עם ההסכם האחרון, אני מאמין שנוכל להשלים את המשא ומתן לשביעות רצוננו.

עם "דן" מצבנו יותר נוח, כי אתם החוזה היה לטווח ארוך, לעשר שנים, ויש לנו זמן. מהנסיון של קואופרטיב אחד אנו לומדים על ההתקשרות עם הקואופרטיב השני. אני חושב שבסך הכול בתחום התחבורה הציבורית אנחנו יכולים להביע שביעות רצון גם מן התפעול וגם מן הירידה ההדרגתית בהשתתפות הציבורית בסבסוד לתחבורה הזאת.

י' צבן:

מה היקף הסבסוד היום?

שר התחבורה ח' קורפו:

הסבסוד יגיע היום ל-50%, אבל אנחנו גם מוידים לפורענות בתחום הזה, כי בתקציב הבא יש הפחתה של 25% באפריל ושל 10% נוספים בשלב יותר מאוחר. כך שבאפריל נצטרך לייקר את התחבורה הציבורית בערך ב-25%. לפני שנה הסבסוד היה 100%.

לגבי המוניות שהן חלק מהתחבורה הציבורית הגשנו הצעת תיקון לפקודת התעבודה. שינינו את השיטה שעליה מושתתת חלוקת רשיונות ההפעלה של מוניות, מה שנקרא "מספר ירוק". עד היום נהנו מזה אלה שמילאו אחר תנאים מסויימים, והרשיון ניתן ללא תמורה ממשית. הדבר גרם לעיוותים והענף כולו איננו ענף שמבוסס כלכלית. הצענו שינויים לחוק, שהשיטה תהיה כלכלית, שיוקצו מדי שנה מספר רשיונות בהתאם לדרוש ותהיה אגרה במלוא המחיר. אלה שיש להם זכויות מוקנות עד היום, נבטיח את זכויותיהם בהוראת מעבר. כך שיהיה זה ענף משקי כלכלי ועל פי זה נפעל. כל בעלי הזכויות האחרות כמו מאגף השיקום, ישוריינו באחוזים או במספר מינימלי.

היו"ר א' י' שפירא:

אולי אתה יכול להתייחס גם ל"אל-על" ול"צים"?

שר התחבורה ח' קורפו:

הם אינם בתקציב שלי אבל אני מוכן להתייחס.

הצעת התיקון לפקודת התעבורה שהזכרתי, נמצאת בוועדת הכלכלה. אני רוצה לקוות שהיא תתקבל בהקדם.

י' כהן:

תישאר המגבלה של שנות ותק בנהיגה?

שר התחבורה ח' קורפו:

אין שום הגבלה. רשיון מונית זה כמו כל רשיון, כמו רשיון להפעלת בית-קולנוע או בית עסק. כל המגבלות שחלות על נהג ציבורי יחולו עליהם, ללא כל קשר לרשיון ההפעלה.

א' שלום:

אני מכיר את החוק, יש בזה שיפור ניכר.

שר התחבורה ח' קורפו:

באשר לסעיף תכנון מחקרים, אני מודה באשמה, זה הסעיף שבו קיצצנו יותר מכל הסעיפים האחרים. כמובן, לטווח ארוך זה יתנקם בנו. אנחנו יודעים שמשרד, בפרט משרד שירותים בדינמיקה כזאת ובהתקדמות כזאת כמו התחבורה, איננו יכול להרשות לעצמו את זה, אבל אין ברירה אחרת. הכורת עבר עלינו וגלגלנו כמעט את כולו לסעיף התקציבי הזה.

מיכון ומיחשוב: המשרד נמצא עכשיו בהרחבה. הרישוי הפך להוצאה לפועל של המדינה. כמעט הכול מגלגלים עליו. כאשר מחליטים על מס חדש, מבקשים ממנו לגבות את זה. עוד מעט נבקש מהאוצר לקבל חלק מההכנסה. אנו גובים עכשיו את כל דו"חות החנייה וכל מה שקיים מתגלגל עלינו. אנחנו צריכים לעשות את המלאכה הזאת. יש לנו 140 אלף תיקים נוספים בשל שינוי ברירת הקנס לברירת משפט.

אלה הדברים שרציתי לציין במסגרת פעולות המשרד.

י' צבן:

על המספנות דיברת כבר?

שר התחבורה ח' קורפו:

אני מוכן להתייחס לזה. ביקשו ממני כמה מלים על "אל-על" ו"צים".

"אל-על" - החברה תצביע על רווח תפעולי של למעלה מ-15 מיליון דולר. כמובן, זה בלי ההון. היא משלמת מתוך זה את הריבית וההפרשות של כל החוב המצטבר שהוא כ-350 מיליון דולר.

א' וייגשטיין:

מתי ימחקו את החוב הזה?

שר התחבורה ח' קורפו:

מוכנים למחוק תוך שלוש-ארבע שנים, אם ניתן להם כמה דברים.

הבעיה של "אל-על" היא לא הבעיה התפעולית. הם הרחיבו את היקף הפעילות שלהם. בסוף חודש זה אחתום על חוזה לקו חדש לטורונטו. החברה נמצאת בהתעיילות מירבית והגיע ל-97% גידול בפיריון לעובד. הם לפני חידוש הסכם העבודה, וכנראה אם ההסכם הזה ייושם כפי שהחברה רוצה, היא תרחיב את שורותיה ותקלוט עובדים. יש בתור טייסת וקיבלתי בענין זה שאילתות, וגם אותם הבטיחה "אל-על" לקלוט.

היו"ר א' י' שפירא:

צריך להודות ליורם ארידור ולך על מה שעשיתם ב"אל-על", אחרת כל השנים "אל-על" היתה מתנהלת עם הפסדים של 50-70 מיליון דולר לשנה.

א' שלום:

אמרת שזה לא כולל גם הוצאות מימון?

שר התחבורה ח' קורפו:

מימון שוטף נכלל בזה.

י' צבן:

פחת זה כולל?

היו"ר א' י' שפירא:

אני אזמין את נציגי "אל-על" לוועדה.

שר התחבורה ח' קורפו:

פחת זה כולל.

י' צבן:

מה זה לא כולל?

שר התחבורה ח' קורפו:

את החובה שעומד, 350 מיליון דולר.

י' ארידור:

ההגדרה היא שזה לא כולל את החוב שבגללו כונס הנכסים יכול להמשיך לעבוד.

שר התחבורה ח' קורפו:

"צים": חברת "צים" ביסודה היא חברה בריאה, מתפקדת. היקף הפעילות שלה 900-950 מיליון דולר בשנה. לפני שבוע קראתי שהם באו להסכם עם איגודי הימאים על הקטנת הצוותים באוניות. זו אחת הבעיות שהספנות הישראלית סובלת ממנה - צוותי האוניות אצלנו גדולים בהרבה מצוותי אוניות אירופיות ואמריקאיות, ובוודאי מהצוותים מן המזרח הרחוק. אני מאמין שההסכם הזה יהיה חלק מהשיקום של החברה. החברה היתה בהיקף הוצאות גדול, זו אותה מחלה הפוקדת את כל המשק הישראלי, כאשר בשנות רווחה מלעיטים אותו, דוחסים אותו בכוח-אדם ובהוצאות ואחר-כך כאשר באות שנות רזון, לא יכולים לעמוד במעמסה הזאת. ואולי השנים האלה מיטיבות לעשיית הניתוחים. זה נכון לכל החברות הכלכליות של המדינה. השנה השיגה החברה מאזן טוב בהרבה מהשנה הקודמת והקטינה במידה רבה את הגרעון התפעולי לה. אני רוצה לקוות שעם מאמץ משותף גם של הפעילים בגיוס ההון שדרוש לה בשנה זו כדי לא להימצא בלחץ של המלווים, וגם עם הסיוע של הממשלה, היא תוכל לעבור את השנה הקריטית, ואחר-כך לצאת לדרך המלך תוך התייעלות.

היו"ר א' י' שפירא:

מה יהיה אם לא יביאו את ההון?

שר התחבורה ח' קורפו:

הם יביאו. הספנות נמצאת במשבר כבר כמה שנים. בשעה שבתחום האווירי היתה יציאה מהמשבר, בתחום הספנות המשבר עדיין עמוק. זו הסיבה למשבר במספנות. התעסוקה במספנות ירדה בגלל מצבן של חברות הספנות, ולא קל לעבור את המצב הזה. יש חברות ספנות גדולות בעולם שפשטו את הרגל. הוא הדין במספנות. במספנות גדולות צמצמו את העבודה.

היו"ר א' י' שפירא:

יש ידיעה שחברת "כלל" רוצה לשכור אוניות בולגריות.

שר התחבורה ח' קורפו:

קראתי את זה בעתון.

היו"ר א' י' שפירא:

הם אינם זקוקים לאישור מכס?

שר התחבורה ח' קורפו:

נבדוק את הענין. איננו מעוניינים לפגוע ב"צים".

היו"ר א' י' שפירא:

היום צריכים לשמור על "צים".

א' ויינשטיין:

יש לך סמכות חוקית לאסור?

שר התחבורה ח' קורפו:

יש תחומים שאגף הספנות יכול לאסור. חברה שרוצה לחכור אוניה צריכה אישור של אגף הספנות.

אנו צריכים לעשות מאמץ כדי לעבור את השנה-שנתיים הקשות שעומדות בפנינו.

בזה, אדוני היושב-ראש, השלמתי את דברי. אינני מבקש מכם תוספת תקציבית, כי גם אם תתנו לי, זה לא יתבצע.

א' ויינשטיין:

הייתי מבקש להצביע על כמה נקודות שהבחנתי בהן. אני עוקב אחר המשרד הרבה שנים, ואני חושב שיש הישגים בתחום הבטיחות בדרכים, אם כי אף פעם אי אפשר לומר שאנו שבעי רצון.

בתחום התחבורה הציבורית, האוטובוסים, שאני משתמש בהם, יש נקיון, יש תדירות, יש אדיבות, יש תודעה. גם בתחום הרכבת.

שר התחבורה ח' קורפו:

השנה יותקנו 900 סככות מפלסטיק.

ג' שפט:

כולל אלה שנשרפו?

שר התחבורה ח' קורפו:

אלה שנשרפו יש להם ביטוח. זה חוץ מהתחנות המשופרות המוארות שהקמנו בישובים מרוחקים רק כאטרקציה של תאורה ואסתטיות. התקנו למעלה מ-30 תחנות כאלה בישובים מרוחקים, וגם השנה נקים תחנות כאלה במספר ישובים נוספים, וזה בנוסף ל-900 תחנות ההסעה.

א' ויינשטיין:

אני חושב שרכבת חיפה - תל-אביב עונה על הדרישות, וגם בשדה התעופה יש שיפורים. דרך אגב, שמענו אתמול רעיון משרד התיירות שהשוטרים שמקבלים את האנשים שבאים מחו"ל, יהיו לבושים בבגדים עליזים ולא דווקא בבגדי המשטרה.

הייתי מבקש לציין כמה בעיות. אחת הבעיות שרודפת את המשרד כמעט מקדמת דנן היא משרד הרישוי. אינני זוכר שנה או שנתיים שלא היו בעיות. פעם זה היה בתחום השירות לציבור, פעם זה היה בתחום הדרישות, פעם זה היה בתחום המבחנים. אני חושב שצריך לבחון את שיטת הרישוי ואיך פותרים את הבעיה שהמכוננית תהיה מורשית אבל לא לתת כל כך הרבה סמכויות כאשר אתה לא יכול לקבוע אף פעם מה היתה הפסיקה. הוא הדין לגבי מוסכים. אני חושב שכאשר האדם מגיע למוסך הוא איננו יודע מה קורה לו.

בתחום הרישוי וכל מה שקורה בירושלים, אני חושב שצריך לבדוק את הסוגיה לעומקה ולנסות להגיע לטיפול שורש שיתן תוצאת שורש. אני אומר את זה כמעט ממעקב משנות החמישים, ותקרא את דו"חות המבקר. אני חושב שכדאי היה לטפל בבעיה הזאת כמו שטיפלו בבעיית "אל-על" ובעיות אחרות, במידה זו או אחרת של הצלחה.

"אל-על" זו חברה ממשלתית. אינני חסיד הדירקטוריון, אבל זו מערכת ששייכת למערכת הציבורית והיא מנוהלת מזה זמן רב על ידי כונס נכסים.

היו"ר א' י' שפירא:

זה הכי טוב.

א' ויינשטיין:

אם זה טוב, נביא חוק שכל החברות הממשלתיות תנוהלנה על ידי כונסים.

דרך אגב, קראתי תלונה על יוסף לפיד שהתלונן על מחלקת עסקים. כדאי לבדוק את הסוגיה הזאת. הייתי עד לאנשים רבי גוף שאמרו ששילמו 200 או 300 דולר והגיעו למגום שלא יכלו לשבת בו. יש שמץ של רמיה בתחושת הנוסע בהשוואה למה ש"אל-על" מציגה ובהשוואה לחברות אחרות. הייתי מבקש לקבל תשובה בענין הזה. במקום לשפר את הבעיה לעומקה היו תלונות.

לגבי הפיקוח על המוסכים: אינני יודע מה הפתרון, אבל אני יודע שיש בעיה. אתה תמיד שומע תלונות של בעלי רכב, שאתה נכנס למוסך ואתה משלם. הבעיה היא בעיה. כאשר מחליפים חלק בחלק אורגינלי או לא אורגינלי, הדבר צריך להיות מצויין בחשבון.

שר התחבורה ח' קורפו:

זה כתוב.

א' ויינשטיין:

אני ער לענין הזה של העדר תקציב ואנו יודעים שחסר לנו תקציב. אבל אני חושב שמתחילות להיות לנו בעיות בתחזוקת כבישים. אני נוסע בכמה כבישים ואני יודע שיש בעיה.

שר התחבורה ח' קורפו:

כבישים בין-עירוניים?

א' ויינשטיין:

כן. זה מתבטא בשולים לא מוסדרים, בחורים ובסדקים בכביש.

איך אתה רואה את הדברים לאור העדר תקציב?

דרך אגב, דיברת על כביש אגרה שאתם מתכננים לגבי נתיבי איילון. איך אתם מתכננים את הכניסה לכביש האגרה? האם לא ייווצרו צווארי בקבוק? האם אתם מתכננים שלוש או שש כניסות כדי שלא תהיה בעיה?

אני רואה בכביש איילון עורק שפותר הרבה מאוד בעיות לגבי תנועה בין-עירונית. ראינו מה קרה בשנתיים-שלוש הראשונות להפעלתו. מדוע להקדיש בשנה הראשונה לנושא הרכבת באיילון ולא להחיש את ענין הרכב הציבורי והפרטי? אני רואה שהשנה משקיעים בתשתית למסילה. מדוע לא לרוץ מהר יותר עם הכביש ולהחיש אותו ולאחר מכן לגשת לרכבת?

נושא נוסף ואחרון: אני יודע שזה נושא של המשטרה. אנחנו משקיעים סכומים עצומים בכבישים עירוניים ואתה רואה שיש כלי רכב שחונים בצד ומפריעים לתנועה. אתן דוגמא מוחשית: כולנו מכירים את כביש ירמיהו בירושלים שעמוס לעייפה, ומתבר את הכניסה לירושלים אל המטה הארצי. במסלול אחד יש תמיד מכוניות פרטיות שחונות עד גבעת התחמושת. שם אתה לא רואה את הסנדול, ואתה משקיע חצי מיליון דולר לקילומטר. הכבישים הללו צריכים להיות פנויים, ואנשים חונים שם באין מפריע. אני רואה זאת בכמה מקומות בארץ. בנינו כבישים לשלושה מסלולים ויש חניות באין מפריע מצד הרשויות. אני מבקש שתתנו את הדעת על כך ותהיו בדברים עם המשטרה כדי לאכוף. בחלק מהמקומות גרים אנשי משטרה, וזה יוצר נורמה לאדם שרואה שחונים אנשי משטרה שיש להם חנייה מאחורי הבתים ומעמיד גם הוא את רכבו שם, והדבר יוצר בעיות בתחבורה. הדבר קיים לא רק בירושלים אלא גם בתל-אביב. אלו הן בעיות באכיפה.

היו"ר א' י' שפירא:

על "אל-על" נקיים דיון מיוחד עם "אל-על". אבל היינו רוצים לקבל את המאזן של "אל-על", כי אני בטוח שהם עוד יבואו להאריך ערביות, וחשוב שנדע מה המצב.

שר התחבורה ח' קורפו:

עומדים לרשותם מאה מיליון דולר ערבות והם השתמשו ב-20-22 מיליון בלבד.

היו"ר א' י' שפירא:

סימן שיש ניהול טוב.

שר התחבורה ח' קורפו:

אז אין לך לחשוש שיבקשו ערבות.

היו"ר א' י' שפירא:

כשר תחבורה אני רוצה להגיד לך, שצר לי לומר שיש מקומות שחילול השבת של "אל-על" נמשך. למשל, הייתי בפרנקפורט, ואני טס עקרונית עם "אל-על". רציתי לחזור הביתה במוצאי שבת. צאת השבת בחמש וחצי ו"אל-על" יוצא בשש ו-10 דקות. הציבור בא שעתים לפני הזמן וכך נגרם חילול שבת. כתבתי על כך ל"אל-על". הם לא יכולים לומר לי שמטוסי "אל-על" יוצאים מכל מקום רק ב-6 בערב. מלונדון, למשל, הם יוצאים ב-10 ומפריס ב-9.

שר התחבורה ח' קורפּו:

גם האוטובוס מחיפה יוצא עם צאת השבת. הוא צריך להגיע מעפולה לחיפה.

היו"ר א' י' שפירא:

בסופו של דבר יש גם ציבור דתי שטס עם "אל-על". אם הוא רוצה להגיע בלי חילול שבת, הוא איננו יכול.

שר התחבורה ח' קורפּו:

שיסע לא במוצאי שבת, או שיטוס במטוס השני.

היו"ר א' י' שפירא:

אין מטוס שני.

הופכים עולמות כדי לקיים שעון קיץ. פניתי אליך דרך המליאה לחשוב על יום אחד שבוע שבו לא יסעו. אני יודע שמיד כאשר אני אומר זאת, חושדים שאני מדבר על שבת. אני מדבר בעיקר מהבחינה של תאונות הדרכים. היות ויש כל כך הרבה תאונות דרכים, יום אחד פחות לנסיעות ודאי יקטין את תאונות הדרכים.

י' ארידור:

למה רק יום אחד? אם לא יסעו כל השבוע בכלל לא יהיו תאונות דרכים...

היו"ר א' י' שפירא:

הסטודנטים מהאוניברסיטאות מקבלים הנחה גדולה בנסיעות.

ש' עמר:

10%

שר התחבורה ח' קורפּו:

זה נהוג גם למוסדות התורניים שיש להם אישור ממשרד הדתות.

ש' עמר:

הוא מתכוון לבחורי ישיבה מעבר לגיל 18.

שר התחבורה ח' קורפּו:

על זה משרד הדתות לא נותן.

ג' שפט:

הצטערתי לשמוע על הקיצוץ הגדול בתכנון ובמחקר. דווקא במשרד כמו משרד התחבורה חלק גדול מעבודתו הוא תכנון ומחקר לשנים הבאות. כי ההתפתחויות המהירות שישנן בשטח זה גורמות לכך שאנחנו נשארים לאחור מכן בפיגור. לדעתי, ענין התכנון והמחקר הוא קריטי. אנו רואים שמפעלים שלא הקדישו למחקר ולפיתוח, נמצאים היום בפיגור עצום, והוא הדין בשטח זה. הייתי מבקש, אם תוכל, לשנות את סדר העדיפויות של המשרד.

שר התחבורה ח' קורפו:

ממה להוריד?

ג' שפט:

אינני יודע. אילו הייתי יודע, הייתי יכול להציע.

שר התחבורה ח' קורפו:

ישבנו על המדוכה הזאת בהרבה מאוד מועקה, אבל אם השמיכה קצרה, הרגליים בחוץ או הראש בחוץ.

ג' שפט:

בענין הרכבת: לעומת הביצוע ב-1984, אין תחזית לעליה במספר הנוסעים ברכבת ב-1986. כלומר, המצב נשאר יציב. לכן האם הכרחי פיתוח נושא הרכבת, והאם נעשה משהו בכיוון העלאת מספר הנוסעים בה?

בענין הרכבת לאילת: בשעתו היתה החלטה בממשלה, לדעתי, החלטה לא נכונה, בקשר לענין נמל הפחם. טוב ששינוי החלטה זו לגבי נמל אשדוד. אבל עדיין לא מסתמנת בתקציב זה ובמקומות אחרים גישה לענין הרכבת לאילת ופיתוח הנגב. אם אתה מדבר על שינוי מבנה החברה של הרכבת והכנסת גורמים אחרים, אני שואל האם אין מקום להכניס גם משקיעים מחו"ל? כי בענין הרכבת לאילת יש הצעות ואתה יודע אותן טוב ממני, קנדיות ואחרות, לגבי המימון. האם הרכבת לאילת איננה יכולה לשנות את כל ענין הרכבת?

מה בקשר לתחנה המרכזית בתל-אביב? מה מסתמן? מה הולך להיות בשנה-שנתיים הקרובות?

שר התחבורה ח' קורפו:

חניון.

ג' שפט:

זאת אומרת שלא תהיה תחנה.

שר התחבורה ח' קורפו:

שמעתי מיזמים שפנו לבעלים שיאפשרו לעשות שם חנייה ל-1,200-1,400 כלי רכב.

ח' רמון:

זה יהיה החניון הכי יקר בעולם.

ג' שפט:

דיברת על תחבורה נוספת בתל-אביב. האם מדובר על רכבת תחתית? האם זה נמצא בכלל בשיקול או שזה פרוייקט יקר שצריך להוריד אותו מסדר היום?

דבר אחרון: בקשר לבטיחות - הערתי את תשומת לבך ואת תשומת לבם של כל מי שצריך בקשר לרמזורים של הרכבת במקומות שונים. לאחר שקורית תאונה, כולם רצים כמו עכבישים מסוממים. הערתי את תשומת לבך לרמזור שאני עובר בו כל יום, וזה הרמזור של נחל שורק. אני יודע שהאור הירוק שיש שם מתבהב אם יש רכבת ואם אין רכבת, ואני רואה לפחות פעם בשבוע שנהגים שמכירים את הכביש הזה מזלזלים באור האדום כי הם אומרים שהוא מקולקל והם נוסעים. נהגים שאינם מכירים את הכביש הזה, עומדים ומחכים וכאשר רואים שזה לא עובד, ממשיכים הלאה. אני חושב שצריך להיות כאן תיקון מן היסוד. אני מדבר על רמזור אחד שאני מכיר ואולי יש עוד כאלה שאינני מכיר. אני

מבקש תשומת לבך לענין כי זה בנפשנו.

י' ארצי:

מי שמעיין בחוברת התקציב של המשרד מתרשם שזה משרד שחובק עולם ומלואו - אם הרבה מאוד עיסוקים ופונקציות מעניינות, גם פונקציות של השמירה על הקיים אבל גם הרבה מאוד פיתוח. זה משרד שמצטיין במגע עם הקהל הרחב

אני רוצה לברך את השר על העבודה החשובה שהוא עושה והיתה לי הזדמנות לשמוע אותו ואת עוזריו בוועדת הכלכלה. אבל אני רוצה לציין שפתאום מגלה לנו מתוך קריאת החוברת דבר שאולי אנו שוכחים שהמשרד הזה עוסק גם בשירות המטאורולוגי ואני רוצה לציין את החשיבות שחלה בענין הזה.

עם זאת, יש בעיות ואני רוצה להזכיר כמה מהן. אני רוצה להתייחס לבעיה של התשתית התחבורתית והדגש על אזור דן. קראתי את המספרים על פיתוח תכנית נתיבי איילון. זו תכנית שנמשכת הרבה מאוד שנים. כאשר הקטעים הראשונים נפתחו לשימוש, למד הקהל כמה הנתיב הזה חשוב ואיזו תרומה יש לו מבחינת העצבים, הדלק וההקלה על התחבורה הפנימית של תל-אביב. האם אין דרך לגמור את הפרוייקט הזה יותר מהר ולא לפרוס אותו על פני שלוש-ארבע שנים? אולי אפשר לעשות זאת באמצעות כסף בינלאומי. אני יודע שהרעיון של כביש אגרה הוא רעיון מהפכני, בשעתו הגה אותו אלמוגי כאשר היה שר העבודה כאשר דובר על הכביש לאשדוד. אולי בגלל העובדה שהכביש הזה הוא מקור הכנסה, אפשר לבקש השקעה מחברה כלשהי.

הנושא השני שקשור לענין זה הוא הנושא של רכבת הפרברים. אם הנושא הזה עבר את הבדיקה הכלכלית וברור שהוא רווחי, ואם מדברים על 80 אלף דולר, מדוע אי אפשר לפתור זאת כפי שפתרנו בעיות כמו הביוב באמצעות הלוואה בינלאומית שנתנה דחף גדול לפיתוח הביוב ועיבוד מי הביוב; מדוע אי אפשר לקבל מלווה בינלאומי שיאפשר לנו לדחוף בקצב הרבה יותר מהיר את תכניות הפיתוח התחבורתי, כולל רכבת ישראל?

אני רוצה להתייחס לנושא של התחנה המרכזית. אני רוצה להזכיר לשר שכאשר הבעלות עברה מהבעלים הקודמים לבעלות החדשה, כתבתי לו והצעתי לו שישקול קבלת ערבויות מהמשקיעים, כי בארץ הזאת יותר קל להיות נביא הזעם מאשר נביא האופטימיות. ובכן, היה ברור כאשר לוקחים את התכנית הזאת מחדש הדבר הוא פרובלמטי ביותר. ואנו ארן עומדים בפני המצב הזה בתירוף של המשבר הכלכלי. התחנה המרכזית כפיל לבן הורסת את החלק הפרובלמטי של תל-אביב שדורש פיתוח. לא ייתכן שהממשלה תעמוד מן הצד ותיתן לכל מיני יזמים להופיע ולעשות את התחשיבים הלגיטימיים שלהם אבל התכנית לא תתקדם. הפיכת המקום הזה לחניון היא לא בדיחה, אבל זה יסתום לחלוטין את האזור הזה בלי לתת לו שום דבר, ואחר-כך אולי לתת רווח שוטף למשקיעים כדי שיכסו את התקציב אבל ודאי לא כדי לפתח את המקום. ואינני מדבר על המצב בתחנה המרכזית כאשר אנחנו רוצים לתת עדיפות לתחנה המרכזית.

אני חושב שצריכים להקים ועדת מומחים אובייקטיבית שתציע הצעות בנושא זה, ולא להשאיר את הענין רק למחשבה האינטרסנטית של בעלי התחנה.

עכשיו לנושא הרכבת. אני חושב שבנושא הרכבת נוצר מצב מוזר. פתאום הרכבת מתחילה להיות פונקציה משנית של רשות הנמלים. גילינו מטמון ברשות הנמלים ועכשיו אנחנו מתיישרים לפי זה. אני לא רוצה לדבר על כך שרכבת ישראל היא גוף שלא יכול להשתוות עם הרשתות הגדולות, אבל זה סממן של ממלכתיות, של עצמאות. משום שנוצרו תקציבים לפיתוח ואין פרויקטים גדולים לפיתוח, מתיישרים לפי האינטרסים של רשות הנמלים, אפילו רשות הנמלים היא הגורם המשתמש העיקרי. אבל ללכת ולהפוך את הכול לענין של רשות הנמלים, פירושו של דבר שאנחנו רוצים לראות את רכבת ישראל רק כרכבת מטענים ולא כרכבת נוסעים. מוכרחים לחשוב לפתח את הרכבת רכבת נוסעים מבחינה לאומית. משום כך אנו צריכים להביא לכך שהרכבת תהיה רכבת עצמאית. ראיתי בעתון שממנים מועצה ציבורית ויחסי הגומלין באים לידי ביטוי על ידי מינוי אדם שאני מאוד מכבד אותו לראש המועצה הציבורית. עם כל הכבוד לאיש, אנחנו צריכים להעמיד בראש הארגון אישית ציבורית שמייצגת אינטרסים ציבוריים. עם זאת, אני מציע לשר לחשוב על מינוי ועדה ציבורית שתקבע אם אנחנו רוצים לשנות האלפיים רכבת או משאירים קווי עזר להובלת מטענים.

נושא זה מתקשר לענין הרכבת לאילת. לדעתי, הנושא הזה קשור גם לצמיחה ולתעסוקה במסגרת של עבודות ציבוריות שהיא חיובית. לכן אני מציע במסגרת המחשבה על קונצרו בינלאומי לפיתוח רכבות הפרברים, לחשוב גם על ענין רכבת לאילת ביחוד כאשר יש לאילת עכשיו סטטוס מיוחד.

השר אומר שהוא איננו רואה מקור לתקציבים. אני רוצה להציע מקור ריאלי לתקציב. אני מציע לשר שיהיה גורם פעיל במחלוקת בין שר האוצר לשר האנרגיה בענין הורדת המחיר לדלק. אני חושב שבהפרש בין המחיר הנוכחי למחיר המוזל אפשר ליצור קרן שתהיה קודש למלחמה בתאונות הדרכים. אני מדבר על הדלק לא לתעשייה אלא לנושאים. משום שכפי שאתה גובה כסף מהביטוח והכסף הזה איננו מספיק כדי להילחם בתאונות הדרכים, עיני לא צרה אם הרכב הפרטי ישלם קצת יותר ולא ייהנה ממלוא ההוזלה של הדלק כאשר לך יהיו האמצעים להילחם בתאונות הדרכים ולא תצטרך להנות מחסדי רשות הנמלים. הצעתי את ההצעה הזאת גם לשר האוצר ולשר האנרגיה. אינני רואה את התגובה מהם. אני חושב שאתה צריך להיות האיש שצריך להקים קרן מכספים אלה למטרה זו.

לגבי התחבורה הציבורית: נדמה לי שהמשרד הולך יותר מדי למחשבה של סובסידיה בלי שיבדוק בצורה מספקת את הוצאות השכר. אנחנו חיים בתקופה שבה אנחנו בודקים את עצמנו מחדש. האם יש בדיקה של השכר, של התנאים, של ההוצאות, של אותן תכרות התחבורה הציבורית שאנו מסבסדים אותם אפילו כאשר מורידים את הסובסידיה?

בענין נושא החנייה. אני אומר את זה כתל-אביבי שלא מצליח לשכנע את הממונים לשנות את החשיבה. אני מתייחס לתופעת הסנדול. אני חושב שמשרד התחבורה כפי שמוציא תקנות ומכפיף את חוקי העזר העירוניים לתקנות, צריך להוציא תקנות בענין הסנדול. לא ייתכן שתהיה עיר שתסנדל רכב נכים ותהיה התאכזרות מצד אינטרסנטים שמעוניינים להגדיל את הכנסותיהם.

שר התחבורה ח' קורפו:

הם לא צריכים להיבחר עוד פעם?

י' ארצי:

בינתיים ראינו שדבר זה איננו מזיק לבחירות. אני חושב שצריכים להיות כללים. לא יכול להיות כל פעם מרחיבים והופכים את תל-אביב - ואני חושב שזה חל גם על חיפה וירושלים - לאזור מסונדל אחד שממטירים בו קנסות ואיסורים. הכפלת הקנסות זה נשך ולא ריבית.

הנושא הבא שאליו אני רוצה להתייחס הוא חקיקה שיזמתי לגבי חנייה על מדרכות. אינני רוצה שנחסום את המעברים בתל-אביב. אבל אתה לא יכול מצד אחד להרחיב את הגזירות ומצד שני לא לתת מוצא. עם כל מה שנעשה בתל-אביב להרחבת מגרשי החנייה. מדובר כאן באפשרות שלא מנוצלת והיא מעוגנת במחשבה הממלכתית כדי ליצור איזון כלשהו. האזרח לא יכול לחיות בזמנים קשים אלה רק תחת גזירות, כאשר כל גורם מטיל עליו גזירה אחרת. לכן אני מבקש את המרות התחיקתית הממלכתית שלך בנושא החנייה והסנדול.

י' כהן:

אני רוצה להעיר את תשומת לבו של שר התחבורה שיש פה פרדוקס. אתמול דנו בבעיות משרד המשפטים ובעומס המוטל על בתי המשפט, וחברים העירו בעיקר על הצורה של ניהול משפטי התעבורה שהגיעו ל-180 אלף תיקים בשנה ו-18 שופטים. תבענו שגם בענייני מסים תהיה יותר אפשרות לברירת משפט כדי שיהיו פחות משפטים בשביל לא לסתום את בתי המשפט. מה שראינו בפרקליטות מחוז תל-אביב זה זוועה, יש תיקים בני

6 שנים. בתעבורה כנ"ל. היו כאן אתמול שר המשפטים ופרקליט המדינה, והם אמרו שיש עליהם עומס בלתי רגיל, הם לא יכולים לעמוד בזה. חברים אמרו שהמשפטים מתנהלים בשיטת הסרט הנע ואין שומעים את הנאשם והתובע.

לדעתי, צריך להרחיב את ברירות המשפט ולקיים פחות משפטים. זה מה שנעשה?

שר התחבורה ח' קורפו:

ברירת משפט במקום ברירת קנס באה לקבוע שאדם ישלם קנס ולא יילך למשפט.

י' כהן:

הערנו מספר פעמים ולא שמעו לנו במשרד התחבורה, להטיל אגרה על כבישים מהירים. בכל העולם זה עובד. הייתי מציע שהכסף שיתקבל יהיה מיועד רק לשיפור מערכת הכבישים, כלומר, לקיים מעגל סגור. אני שמח לשמוע שתהפכו את נתיבי איילון לכביש אגרה. צריך לעשות זאת לגבי כבישים מהירים נוספים. אם תצטרכו חקיקה מיוחדת שהכסף שיתקבל יילך רק למשרד התחבורה, תמצאו פה אוזן קשבת לכך.

המשרד אחראי להרבה מערכות רגישות. מה שקרה ב"אל-על" זה אולי תפנית, וזה מראה מה צריך לעשות לעת מצוקה. אם אלה הפריון ב"אל-על" ב-978, אינני יודע אם אפשר לעשות זאת בכל מקום, אבל בכל מערכת אפשר לייצל. משרד התחבורה שולט על גופים כמו צי"ם, מספנות ישראל ורשות הנמלים, ואסור להרפות מהענין הזה. אני משבח את יורם ארידור ואת חיים קופמן שעמדו בלחצים והצליחו לשפר. "אל-על" זה סמן ימני בכל הענין, ואני ממליץ ללכת בדרך זו. אתם עומדים בחזית חשובה של המשק הישראלי ואין להרפות מייעול כדי להבריא מפעלים שאתם אחראים להם.

שמעתי שיש מחשבה על שינוי מדיניות מתן רשיונות לבעלי קטנועים מסמ"ק נמוך והעלאת הגיל שבגינו ניתן הרשיון. שמעתי שעומדים להעלות את הגיל.

ח' רמון:

להוריד את הגיל.

ח' רמון:

בנושא כבישי אגרה: לא צריך אגורה מתקציב המדינה לפיתוח הכבישים. בצרפת לפני עשרים שנה נתנו את זה ליזמים פרטיים והחכירו להם לארבעים שנים. ממשלת צרפת לא השקיעה אגורה ויש פיקוח של הממשלה. בשנת אלפיים כל כבישי האגרה בצרפת עוברים חזרה לממשלה. זה מה שצריך לעשות במדינת ישראל. במקום שיש כביש אלטרנטיבי, הכביש המהיר צריך להיות כביש אגרה. אם אדם יכול לנסוע בדרך נוחה, הוא צריך לשלם. אחרת בתנאים הנוכחיים לא נפתח את מערכת הכבישים וזה אסון. אסור להגיד שבגלל שאין כסף לא מפתחים את הכבישים. אני מודיע לך שיעמדו בתור משקיעים בשביל זה. אם יהיה לך מחסור, נביא לך משקיעים. אינני מדבר על הכבישים הקיימים. אני מדבר על כבישים חדשים שצריכים לבנות אותם ואין הם נבנים, ויש להם תחליפים, ואתם אומרים שאין לכם כסף. צריך רק מחשבה ותעוזה ולעשות את זה. הרבה יעשו את זה.

הוא הדין בענין רכבת אילת - מרכז הארץ. אני יודע ש"קנדיין פסיפיק" מוכנים לבנות את הרכבת בלי לתת להם אגורה, רק תן להם זכיון להוביל פחם. הם מוכנים גם בלי הפחם, רק אם יתנו להם זכיון ל-X. הרעיון הוא שאפשר לגייס לענין יזמים.

בענין המהירות: לא יכול להיות שבכביש ירושלים - תל-אביב יסעו 90 ק"מ. זה אנטי בטיחות. זו פשוט גזירה שאי אפשר לעמוד בה. במקום להסתכל על הכביש אני מסתכל על הספידומטר ובסופו של דבר אי אפשר להסתכל על הספידומטר.

שר התחבורה ח' קורפּו:

וכאשר המהירות תהיה 100 קמ"ש על מה תסתכל?

ח' רמון:

המהירות הטבעית בכבישים כאלה היא 110 קמ"ש. זאת מהירות השיוט של מכונית סבירה, אפילו מכונית קטנה.

שר התחבורה ח' קורפּו:

זה תלוי במשקל הנעל שלוחצת על הדוושה.

ח' רמון:

בכל הכבישים בעולם דוגמת כביש ירושלים - תל-אביב נוסעים 110 קמ"ש. טוענים שזה לא מוסיף לבטיחות. הסיכון קטן ולא צריכים לדבוק בזה. גם ענין הדלק הוא לא נימוק כאשר מחירי הדלק יורדים.

בענין הרשויות: הפיקוח שלכם בייחוד על רשות הנמלים גובל באפס. רמת הנמלים בארץ היא ברמת הנמלים המתקדמים בעולם אבל הכבישים המובילים אליהם הם ברמה של כביש תורכי. הבעיה היא שלא יכול להיות שהם יגבו כסף וכל הכספים יהיו לשימוש רשות הנמלים, והרשות משקיעה את הכסף כרצונה. כנ"ל ברשות שדות התעופה. האגרה שלהם הגבוהה בעולם. איכפת לי מה נעשה בכסף. צריכה להיות רציונליזציה - שכל הכסף שנאגר בשתי הרשויות האלה יעזור ליצירת תשתית בכלל המדינה ולא יהיה רק לשימושן.

היו"ר א' י' שפירא:

המשך הדיון יהיה אם ירצה השם מחר בתל-אביב.

שינויים בתקציב לשנת 1985

היו"ר א' י' שפירא:

אנו עוברים להעברה תקציבית, פניה מס' 63/10. ההעברה התקציבית היא בסך 2.5 מיליון שקל. שר האוצר ביקש שלשום שאני אעכב את זה יומיים. דיברתי איתו וסיכמתי איתו שאני יכול להביא את זה לאישור.

י' כהן:

אדוני היושב-ראש, היתה בקשה להעברה תקציבית. ביקשו לבנות מבני דת במסגרת משרד הדתות. האוצר ביקש העברה תקציבית ממשרד הפנים למשרד הדתות. משרד הפנים ביקש להשהות את הענין, ומשרד האוצר ביקש לבדוק את הענין עוד פעם עם משרד הפנים. לאחר שמשרד האוצר בדק את הענין וזה מוסכם על דעתו, לפי דעתי אין שום מניעה לאשר את זה.

היו"ר א' י' שפירא:

ההעברה הזאת היא בעצם הודעה שבעצם לא היו צריכים להביא אותה לאישור, כיוון שתוך 21 יום היא ממילא תעבור. דיברתי עם שר האוצר ואמרתי לו, כל אישור שוועדת הכספים מאשרת לאוצר זה בעצם שאו מתירים לשר האוצר להוציא את הכסף אם הוא רוצה. אין אישור ועדת הכספים אומר שהוא חייב להוציא. הוא שלח לכאן בקשה. על הבקשה גופא אין על מה לדון כי בעצם מעבירים כסף לאותה מטרה ממשרד הפנים למשרד הדתות. על מה

אנחנו מדברים? אילו היה מדובר על תוספת תקציבית או על הוצאה מהרזרבה, אני מבין. אבל בינתיים הבקשה שהוגשה היא להעביר ממשרד הפנים למשרד הדתות לאותה מטרה. אתה רוצה לבדוק את ההסכם הקואליציוני? תצביע נגד. כבר היתה התייעצות סיעתית. חבר-הכנסת דן תיכון ביקש התייעצות סיעתית ודחינו את הדיון פעמיים. ביום חמישי דחינו את הדיון כי חבר-הכנסת דן תיכון ביקש דיון. היום נצביע.

ד' תיכון:

אתה עושה כאן דבר שלא ייעשה. מדוע? אתה משחק בתקציב של משרד הפנים מבלי שאיש משרד הפנים הביע את דעתו ו/או נוכח כאן. תרשה לי לומר לך שאין הסכמה בהנהלת הקואליציה על הסעיף הזה. יש הסכמה רק בין חלק מהשרים. הממשלה קיבלה החלטה בנושא זה וצריך לקיים את החלטת הממשלה. החלטת הממשלה בסעיף זה לא מקויימת. מאחר ובדקתי את הנושא הזה אני אומר לך, אם אתה רוצה להעביר את זה, אז בכפוף לנוכחותו של נציג משרד הפנים שיגיד מה דעתו. הסעיף חלוק וסבוך. תתאזר בסבלנות. תזמין את איש משרד הפנים שיגיד מה דעתו.

י' צבן:

לנוכח האינפורמציה החדשה של חבר-הכנסת דן תיכון אני חושב שמתחזקת התביעה - תבעתי זאת במשך שלוש ישיבות - שיבוא לכאן נציג של משרד הפנים שמסוגל לדבר. לא ייתכן שמדובר בהעברה ממשרד למשרד ויש חשש לחשד לכאורה שהדבר הוא לא כל כך פשוט.

י' כהן:

משרד האוצר איננו חולש על שני המשרדים?

ש' עמר:

אם משרד הפנים היה מתנגד, הוא לא היה רץ. הנה? אם זה היה איכפת לו, הוא היה רץ.

ד' תיכון:

הוא ועוד איך היה רץ. לא מזמינים אותו.

י' כהן:

שר האוצר חייב להגיש את זה על דעת משרד הפנים. שר האוצר הגיש את זה, לא שר הפנים ולא שר הדתות.

י' צבן:

אדוני היושב-ראש, הסכם קואליציוני לא יכול להיות כסות לכל דבר. מקובל עלינו נוהל ונוהג שכאשר מובאת לוועדה העברה תקציבית זו הזדמנות לוועדה לבדוק נושא. אם יהיה כאן נציג משרד הפנים, אני רוצה לשאול, אני יודע שהיועץ המשפטי לממשלה שהתפטר ועדיין מכהן, כמה מהאנשים שלו היו השבוע בשיחה ממושכת בלשכת שר הפנים לבדוק כל מיני שאלות של הקצבות וכו' - - -

ד' דנינו:

זה לא נוגע לענין.

י' צבן:

יכול להיות שלפי המסקנות צריך להעביר תקציב כפול.

אני מציע לבדוק את הענין באופן יסודי.

היו"ר א' י' שפירא:

אני רוצה לקרוא את החלטת הממשלה: "שר האוצר יפנה לוועדת הכספים של הכנסת להעביר מתקציב משרד הפנים לתקציב המשרד לענייני דת הסכום שתוקצב בפועל למבני דת במשרדו על פי הנתונים שנמסרו על ידי נציגי אגף התקציבים".

אני רוצה שישמעו את נציגי משרד הדתות ואת נציגי האוצר.

ד' תיכון:

למה לא הזמנת את נציג משרד הפנים?

היו"ר א' י' שפירא:

הזמנו אותו. אם הוא היה מתנגד, הוא היה מופיע. אם הוא לא מופיע, משתמע זה שלא מתנגד.

י' צבן:

זה פירוש מעניין.

היו"ר א' י' שפירא:

יש החלטת ממשלה. שר האוצר הוא הממונה על חוק התקציב.

מ' הבא:

אם יש שינוי במבנה הארגוני של פעולות משרדי הממשלה, הסעיף הזה בחוק יסודות התקציב מסמיך את שר האוצר לפנות לוועדה לבצע את האישור. פורמאלית, לפי החוק, שאר הסעיפים של ההעברות השר הממונה על הסעיף צריך לבקש ושר האוצר מציע לוועדה.

י' צבן:

מי מביא לוועדה?

מ' הבא:

שר האוצר מביא לוועדה.

ד' תיכון:

לפי דעתי, תיטיב לעשות אם תדאג שנציגי של שר הפנים יהיה כאן, ותפנה לשר הפנים שישלח נציג. והיה ולא ישלח נציג, נצביע.

היו"ר א' י' שפירא:

אני פונה לשר הפנים שישלח נציג.

ד' תיכון:

תפנה לשר הפנים ותגיד לו שאם לא ישלח נציג, נצביע.

היו"ר א' י' שפירא:

אני הולך לדבר עם שר הפנים.

ש' שקדי:

אני ברשותכם רוצה להסביר בכמה מלים מה תמונת המצב. אני לא מתייחס להחלטת הממשלה שהוקראה עכשיו. אני רוצה להציג את תמונת המצב.

במערכת הממשלתית בוצע שינוי מבנה ארגוני.

ד' תיכון:

אין לי טענות בענין זה.

ש' שקדי:

תרשה לי מספר משפטים. בשעתו היתה ועדה משותפת למשרדי הפנים, השיכון והדתות לצורך מבני דת, קרי - מקוואות, בתי כנסת ובתי עלמין. התוצאה מזה שהיום כל הנושא מטפל על ידי משרד הדתות והוא אחראי בלעדית, היה צורך להעביר את הכספים לנושא מהמשרדים השונים. תמונת המצב להיום: מתחילת שנת התקציב לא נבנה מקווה חדש מתקציב משרד הדתות, לא נבנה בית כנסת חדש ולא הועבר כל סכום לנושא בתי עלמין. תמונת המצב להיום היא ש-70 מקוואות שנמצאים בשלבי בניה שונים תקועים מחוסר תקציב. ראש מועצת קרית טבעון הודיע שאין מקום קבורה אחד.

ד' תיכון:

אין לנו טענות אליך.

מ' שטרית:

הוויכוח הוא לא על הצורך בכסף אלא מאין לקחת את הכסף. תיקח מהרזרבה הכללית, בבקשה, לא ממשרד הפנים.

ש' שקדי:

כל הפרוייקטים הללו שעליהם אנו מדברים הוחלט עליהם בוועדה המשותפת שבה השתתף נציג משרד הפנים. לו הוועדה היתה ממשיכה לעבוד היום, כל התקציבים לפרוייקטים האלה היו ממשיכים לבוא במתכונת שהיתה. כלומר, זה היה ממשיך לבוא ממשרד הפנים, ממשרד הדתות ובחלק ממשרד השיכון. אין אף פרוייקט אחד שהתוסף, שמשרד הדתות החליט עליו לבד. אלו פרוייקטים שהחלטה עליהם התקבלה במשותף. אין אף פרוייקט אחד שהחליטו מחוץ למה שהיה. זה מימון מקוואות שנבנים שנה, שנתיים, שלוש ובחלק מהמקרים אף חמש שנים. ההחלטה הזו צריכה לבוא לידי מימוש כדי לגמור אותם.

א' שלום:

ביקשתי ממך להביא רשימה איפה בונים.

ש' שקדי:

אפשר לקבל את הרשימה המדוייקת. יתירה מזאת, הכנסנו מהנדס לוועדה, שהיה יועץ שלי במשרד החינוך, והוא קבע לכל פרוייקט מסגרת תקציבית מדוייקת כמה צריך כדי לסיים את העבודה. בכל הפרוייקטים האלה אין פרוייקט אחד חדש.

לגבי מקוואות, יש גם שיפוצים, אולם עיקר הכסף בניה חדשה. לגבי בתי כנסת אין בית כנסת אחד חדש.

ד' תיכון:

לא זה הוויכוח.

א' שלום:

יש שיפוצים של בתי כנסת?

ש' שקדי:

בהחלט.

א' שלום:

אפשר לקבל את הרשימה?

ש' שקדי:

בהחלט.

מ' שטרית:

אינני מתווכח על הצורך בכסף הזה למטרות האלה. אתם צודקים, אני אתך בכל לבי. יש לי ויכוח על דבר אחר. שימו לב, ההעברה המבוקשת של 2.5 מיליארד שקל נעשית מתוך תקציב המענק לרשויות המקומיות.

ד' דנינו:

מתקציב הפיתוח.

מ' שטרית:

לא נכון. האם מישהו יכול להעלות על הדעת לקחת מכספי הרשויות המקומיות ולעביר לתקציב פיתוח, כאשר כל הרשויות המקומיות תקועות בגרעונות עצומים כאלה?

משרד הפנים מתנגד בתוקף להעברה הזאת. זה לא לפי דעתו. אני מבקש להזמין את משרד הפנים.

י' כהן:

פעמיים ביקשו אותו והוא לא בא.

מ' שטרית:

שיזמינו את נציג משרד הפנים.

ההעברה נעשתה במסגרת הסכם קואליציוני ולמעשה יש מכתב לראש הממשלה שחתומים עליו לא שר הפנים ושר הדתות אלא השר שחל ושר האוצר שמבקשים לבצע את ההסכם הקואליציוני ולהעביר 2.5 מיליארד שקלים ממשרד הפנים למשרד הדתות. משרד הפנים נאנס להעביר מתקציב הרשויות המקומיות. לכן משרד הפנים מתנגד.

משום כך אני מתנגד בכל לבי אלא אם יביאו תקציב אחר לרשויות המקומיות.

אני מבקש בכל תנאי להזמין את שר הפנים לכאן, ואני מקבל על עצמי להביא לפה את נציג משרד הפנים.

בכל מקרה, אני מבקש שלא תיעשה ההעברה הזאת. אם ירצו להצביע היום, אני מבקש התייעצות סיעתית.

י' כהן:

היתה כבר התייעצות סיעתית.

היו"ר א' י' שפירא:

רבותי, אני רוצה להודיע כך: דיברתי עכשיו עם שר הפנים. יש ויכוח בין שר הפנים לשר האוצר, כאשר ראש הממשלה צריך להכריע. כך אמר לי שר הפנים. אמרתי לו שאני לא יכול להיכנס לדברים כאלה. בכל אופן הבטחתי לו, אנחנו רוצים להיות דמוקרטיים, אמרתי לו שמחר אני מביא את זה להצבעה.

מ' שטרית:

אני מבקש לא להביא את זה להצבע מחר.

ד' תיכון:

נציג משרד הפנים יהיה מחר?

היו"ר א' י' שפירא:

מחר יבוא נציג משרד הפנים.

מ' שטרית:

אם מצביעים מחר, אני מבקש לצרף את קולי נגד כי לא אוכל לבוא מחר.

י' צבן:

זה תקדים מסוכן.

היו"ר א' י' שפירא:

אחרי שתי דחיות אין יותר דחיה. היתה גם התייעצות סיעתית.

מ' שטרית:

אדוני היושב-ראש, לא שמעת את ההסבר שלי להתנגדות. ההעברה הזאת נעשית מכספי המענק של הרשויות המקומיות. לא ייתכן לקחת מהרשויות המקומיות שיש להן גרעונות כאלה.

היו"ר א' י' שפירא:

חבר-הכנסת שטרית, בוועדה הזאת כאשר אני יושב-ראש, השתדלתי להיות לכולם דמוקרטי ולא שמישהו יכתוב דבר שהוא נגד התקנון. העניין בא לכאן שלוש פעמים והיתה התייעצות סיעתית.

מ' שטרית:

רימו את הוועדה. לא אמרו לנו שזו העברה מתקציב הרשויות המקומיות.

היו"ר א' י' שפירא:

יש עוד ויכוח. הבטחתי לשר הפנים לחכות עד מחר. הוא רצה עד יום שני, אמרתי לו שזה לא בא בחשבון. מחר אני הולך להצביע על זה.

מ' שטרית:

זה יכול לחכות עוד יומיים. אני מבקש להעלות את זה בהנהלת הקואליציה. השלטון המקומי עומד להפגין ביום ראשון עם כל העובדים. הייתכן להעביר כסף מהרשויות המקומיות? כתוב בפירוש שזו הקטנה של 2.5 מיליארד שקל מהמענקים למועצות המקומיות. המועצה הדתית יבנה סגורה כי אני לא יכול לשלם לה כסף. ששר האוצר ימצא פתרון אחר, לא על חשבון המענקים.

א' ויינשטיין:

אני מציע לדחות את ההצבעה למחר.

ד' דנינו:

היושב-ראש לא יכול לדחות שוב. זו הדחיה החמישית. מעולם לא התווכחנו על סעיף שנדחה חמש פעמים.

היו"ר א' י' שפירא:

זה לא נדחה חמש פעמים.

א' שפט:

קיבלתי הוראה ממנכ"ל המשרד, בשם השר, להופיע כאן ולמסור שהואיל והבירורים לא נסתיימו, אנו מבקשים לדחות את הדבר ביממה.

היו"ר א' י' שפירא:

תודיע למנכ"ל ולשר שישלחו מחר נציג. דחיתי את ההצבעה לאחר שיחה עם שר הפנים.

א' שפט:

כבוד היושב-ראש, אני מודה לך.

א' ויינשטיין:

אני רוצה שיירשם בפרוטוקול שנענינו למשרד הפנים.

היו"ר א' י' שפירא:

אני מבקש להצביע על נושא האפוטרופוס הכללי, פניה מס' 124.
אני מעמיד זאת להצבעה.

הוחלט: לאשר פניה מס' 124 (עזבונות לטובת המדינה).

הצעה לסדר

ד' דנינו:

אדוני היושב-ראש, זכור לך העניין של 12.5 מיליון דולר שנסחב מאז אפריל בענין מעונות יום - מסכום זה שוחרר בסך הכול עד היום רבע. מעונות היום שילמו את הכסף הזה ומשלמים עליו ריבית בבנק. נוסף על כך מס הכנסה חייב אותם בקנסות ובריבית. אינני מבין כיצד קורה שיש החלטה של ועדת הכספים, ושר העבודה והרווחה איננו מעביר את הכסף.

י' כהן:

הבקשה היתה של שר העבודה.

ד' דנינו:

עובדה שהוא לא מעביר. אני מבקש להזמין את שר העבודה והרווחה ולהסביר מדוע לא מעביר את הכסף.

היו"ר א' י' שפירא:

משרדו יבוא לכאן לדיון ונעלה זאת אז.

ד' דנינו:

אני מבקש לפני כן.

י' כהן:

מר קרשנר יברר ויתן לנו תשובה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:15