

פרוטוקול מס' 263

מישיבת ועדת הכספים שהתקיימה ביום חמישי, ד' באדר א' התשמ"ו-13.2.86, שעה 10

חברי הועדה:

נוכחים:

א. שפירא - היו"ר
י. ארידור
י. ארצי
מ. בר-און
פ. גרופר
ד. דנינו
א. וילנשטיין
י. כהן
ש. עמר
ע. עלי
ב. שליטא
ג. שפט
ד. תיכון

מוזמנים:

שר התחבורה ח. קורפו
י. אמיתי - משרד התחבורה
א. רונד
ד. בן-אבא
פ. בן-שאול
א. ברק - רכבת ישראל
א. נקר - "
ק. מלכא - עוזר השר
ר. חקלאי - משרד האוצר

מזכיר הועדה:

א. קרשנר

קצרנית:

ש. אלתרמן

סדר-היום:

1. הצעות לסדר של חבר-הכנסת וילנשטיין וארצי
2. תקציב משרד התחבורה לשנת 1986
3. שינויים בתקציב לשנת 1985, העברה ממשרד הפנים למשרד הדתות.

1032

(נויבה) ק"מ 13.2.86

הצעה לסדר של חבר-הכנסת א. ויינשטיין

הצעה לסדר לחבר-הכנסת א. ויינשטיין.

היו"ר א. שפירא:

ועדת הכספים החליטה על חיוב כרטיסי אשראי פעם בחודש. חוזרים לנורמליזציה. אני מציע שנלך לכיוון של מע"מ אחת לחודשיים. אני מבקש שהועדה תדון בנושא הזה.

א. ויינשטיין:

היו"ר א. שפירא: אני מקבל. אני חושב שצריך להעביר את הנושא לוועדת מישנה. אם האינפלציה 1% לחודש, לדעתי חיוב אחת לחודשיים יתן שירות גדול. אני מציע להעביר לוועדת המישנה כדי לבחון את דרכי הביצוע.

היו"ר א. שפירא:

תודה.

א. ויינשטיין:

הצעה לסדר של חבר הכנסת י. ארצי

הצעה לסדר לחבר הכנסת יצחק ארצי.

היו"ר א. שפירא:

י. ארצי: בדעת הקהל מתגלגלות הצעות בקשר לצמיחה. לאחרונה קראנו הצעה לא מושלמת של השר גד יעקבי. הנושא מנובד מאד, אינני זוכר שדנו בצורה משמעותית בצמיחה. הייתי מציע שיזמינו את גד יעקבי כדי שיציג לנו את תוכנית הצמיחה שלו. גם להזמין את שר האוצר.

י. ארצי:

אני מקבל. יש חוק שקשור למע"מ, תיקון מס' 5. אני מציע, להעביר לוועדת המישנה.

היו"ר א. שפירא:

הייתי מציע שתיקבע ישיבה אחת לשמיעת משלחות, אחר-כך הפרטים יועברו לוועדת המישנה, אם הועדה

א. ויינשטיין:

תסכים.

בסדר. לישיבה אחת נזמין את כל המשלחות. נצטרך לעשות ישיבה אחר-הצהרים.

היו"ר א. שפירא:

תקציב משרד התחבורה לשנת 1986

אנחנו חוזרים לדיון על משרד התחבורה. חבר הכנסת דנינו, בבקשה.

היו"ר א. שפירא:

ד. דנינו: אדוני היושב-ראש, אדוני השר, אני למדתי גם מהדו"ח וגם מדבריך על גודלו של תקציב הפיתוח במשרדך. עם כל הבעיות הכלכליות והקשיים שישנם, לפי דעתי תקציב הפיתוח אינו עונה על הצרכים. בסעיף הזה היה צריך להיות משהו שיענה על הדרישות. מה עוד שההסבר אמר, למי שיש - מוספים, למי שאין - לוקחים. זו בעיה קשה. הייתי רוצה לשמוע איך מסתדר הדבר הזה.

ד. דנינו:

כולנו טוענים שצריך להוריד רכב מהכבישים הצפופים, כדי להפנות אותו לכבישים פחות צפופים. ישנו כביש שחוצה ישוב, אני מתכוון לכביש המכבית. מתוכנן שנים לבנות שם כביש. הכביש חוצה עיירה שלמה - גני תקוה. יש בעיירה משפחות ברוכות ילדים. אם למזלנו הגדול עד היום לא קרה שום דבר - זה נס. צריך לל בוקר ובוקר להודות לקדוש ברוך הוא שלא יקרה שום דבר.

אני הייתי רוצה שמרדך יבדוק את העניין. ההורים חייבים לעמוד בבוקר עד שילדיהם חוצים את הכביש לבית הספר או לגן. כתוצאה מכך מבזבזים שעות עבודה, מאחרים לעבודה. ברגע שקורה משהו מקימים ועדת חקירה. אנחנו חייבים ללכת בקו האומר שיש להקדים רפואה למכה. אינני חושב שהישוב הזה חייב לסבול מכל

כלי הרכב שבאים מיהודה ושומרון. כולם חוצים את העיירה הזאת. לא יתכן להטיל על העיירה הזאת את עומס התנועה הזה.

אתה אמרת שתקציב הפיתוח למעשה יטפל בתל-אביב, חיפה וירושלים. אינני בא לטעון אל תתנו לחיפה ותל-אביב. אבל אם אומרים שצריך פיזור אוכלוסים, פיזור רכב - בואו נעשה משהו שהרכב לא יתרכז במקום כזה קטן. אינני מגן על הישוב שלי, אני מציע לכל חברי הכנסת לבוא בשמונה בבקר ולראות מה יכול לקרות שם. משעה 3 עד 7 כל הרכב שחוזר מירושלים ליהודה ושומרון, פתח-תקוה וכפר סבא עובר שם. הגיע הזמן לתת לעיירה הזאת אפשרות לחיות חיים-שקטים. הם יצאו מתל-אביב כדי לחיות חיים שקטים.

דבר נוסף: אנחנו הטלנו היטל על רכב. הכוונה היא שאותו היטל ילך לפיתוח כבישים, כדי למנוע תאונות, ולא כדי לכסות גרעונות תקציביים.

לא כתבתם.

שר התחבורה ח. קורפו:

אתם צריכים להוציא חוק. ההיטל הזה היה צריך לכסות סעיף מיוחד של כבישים ומניעת תאונות.

ד. דנינו:

הייתי רוצה לשמוע מה קורה.

דבר נוסף: יש ויכוח בין שר האוצר לשר האנרגיה על הוזלה של מחיר הדלק. הכסף הזה שמתווכחים

עליו הוא של האנשים ששילמו, הוא צריך להביא לשיפור הכבישים ומניעת תאונות.

במידה ושאלו כבר, אני מבקש סליחה. בענין טיסות השכר. טיסות השכר גדלו ב-30%. איפה זה עומד היום? מה הלקח שלמדתם? זה גידול די ניכר. האם לא נכון להרחיב את זה?

מ. בר-און:

שאלה שניה: בטווח יותר ארוך, עשר-חמש עשרה

שנים קדימה, היום הגעתי מירושלים לתל-אביב במשך 45 דקות, ועוד 45 דקות מהכניסה

לתל-אביב עד דיזנגוף. מה בקשר לשינוי המצב במטרופולין, מה ביחס לאפשרות של בניית רכבת תחתית או דברים מסוג זה?

ב. שליטא:

מדברים על הוזלות, אני מקווה שימשיכו. צריך

היה לקחת את ההיטל על הרכב קודש לתשתית וכבישים.

לעשות משהו בתחום הזה שהוא תמיד אחרון ולא יהיה עבורו כסף. כבר דיבר על כך חבר הכנסת

בר-און, אני חושב שהכבישים מתפוקקים. מה שנעשה בערים הגדולות בשעות מסוימות, במשך

הרבה מאוד שעות-אי אפשר לזוז. צי המכוניות גדל והכבישים נשארים באותו מצב. יש לזה השלכות של תאונות. פשוט אינני מאמין שיהיה כסף ממקור אחר.

לגבי הכבישים, במועצה למניעת תאונות מי ווא

הנהג הטוב והזהיר? הנהג שנוסע לאט. צריך להתחיל לטפל בנהגים שנוסעים 60 על כביש של

80 ועוצרים תחבורה שלמה, גורמים לפקקים איומים. טנדר אחד נוסע בכביש הסרגל בעפולה

במהירות של 60 והוא סוחב אחריו שירה שלמה. מישהו מנסה לעקוף אותו ועושה תאונה. נותנים להם פרסים. משרד התחבורה חייב להתחיל לטפל בעובדה הזאת שהכבישים מתפוקקים. צריך שהתנועה תזרום.

כבר העליתי מזמן את הצורך להעלות את המהירות.

רוב השרים מסכימים, העיכוב הוא במשרד התחבורה. אני הגשתי לך שאילתה דחופה, לא אישרו אותה, על סמך בדיקה של אוטו מגזין. האם כבוד השר רואה בעובדה הזאת של הנסיעה המהירה של 120-130 בבחינת עבירות שצריך לטפל בהן או שזו גזירה שהציבור אינו יכול לעמוד בה. לדעתי זו גזירה שהציבור אינו יכול לעמוד בה. צריך להתחיל לתת לתנועה לזרום.

דובר הרבה על שדה תעופה גדול באיזור באר שבע.

מ. בר-און:

האם התוכניות קיימות?

שאלה שניה: מדוע לא מנסים לראות פתרון של כביש אגרה, בכביש המהיר לחיפה?

בקשר לאל-על, אמרו שטיסות שכר מכיאות יותר

היו"ר א. שפירא:

תגמול. ראינו בסופו של דבר שעבור חברת מעוף

שילמו הבנקים. החוב יותר גדול מאשר הכנסות התיירות. אנחנו יודעים שיש עוד חברות שיש להם חובות בבנקים. אינני מדבר על חברות מהחץ. כאשר באה חברה מחוץ-לארץ שם הלוואות, אני מכין. פה חברות פושטות רגל.

דבר שני: אני מדבר באופן רציני. אחרי שיש כל כך הרבה תאונות יש לדעתי להפחית את הנסיעה של אוטובוסים ולהפעיל יותר רכבת. דרך הרכבת אפשר למנוב אסונות. ביום אחד לפחות התחבורה הציבורית לא תיסע.

שר התחבורה ח. קורפו: 10%-9 נוסעים בשבת.

היו"ר א. שפירא: גם ב-10% יש תאונות. אם יסעו פחות יהיו פחות תאונות. אני מדבר על יום אחד בשבוע. לא שמעתי איזה דרכים משרד התחבורה לוקח בכל זאת בחשבון כדי להוריד את מספר התאונות. אם ניקח את המספר של תאונות דרכים, זה כמו שהיינו מנהלים מלחמה. פה נוסעים אנשים על הכבישים יום יום. כמה היו תאונות ב-1985?

שר התחבורה ח. קורפו: 14 אלף תאונות, 289 הרוגים, 12 אלף פצועים.

י. ארידור: מה הפרופורציה בין שבת וימים אחרים?

שר התחבורה ח. קורפו: הן יותר קטלניות בשבת.

ד. דנינו: אני הייתי רוצה לשמוע מה קורה עם נהגי אוטובוסים. מצד אחד הם כאילו בחופש, הם מביאים את האוטובוסים לעיירה שלהם. למחרת בבוקר ביום השבת נוסעים לטיול, לים, ליער. מצד אחד האוטובוס שובת, מצד שני הוא לא שובת. אני מדבר על אגד. ההוצאה הזאת מסובסדת על ידי הממשלה. באים ואומרים שיש גרעון. איך השר מתיחס לתופעה כזאת, ויש הרבה תופעות כאלה.

ב. שליטא: החניות קשורות למשרד התחבורה?

שר התחבורה ח. קורפו: המוסדרות.

ד. תיכון: אני רוצה להיות הפעם קצר ולעסוק בשני נושאים. האחד - צים, השני - רשות הנמלים. הייתי רוצה לשמוע מה קורה בצים, איך עומדים להבריא את צים, אם בכלל. הייתי רוצה להכביד עליך, אדוני השר, בעת מתן התשובה. אולי תתייחס לשמועות ששמענו לאחרונה ביחס לקרטל של צים שהביא לעליית המחירים. האם אתה יודע שישנו קרטל סודי שלפיו חברות שמובילות מטענים למדינת ישראל הפסיקו לייבא את המטענים האלה והן זוכות, על פי חלוקה, מן ההכנסות שיש לחברת צים, באשר היא הפכה להיות מונופול כענין הזה. הייתי רוצה שההסכם הזה יוצג בפנינו כדי שנדע את מי אנחנו מסכסדים, חברות גרמניות או יוגוסלביות.

נושא שני: רשות הנמלים.

שר התחבורה ח. קורפו: צים העלתה מחירי הובלה ימיים. מה זה קשור לחברות זרות?

ד. תיכון: בין כל המובילים למדינת ישראל הקימו קרטל סודי והן תאמו מחירים בינם לבין עצמם. צים אמרה: אנחנו נעשה את הובלת המטענים למדינת ישראל ואתם לא תצטרכו להוביל, חלקכם תקבלו מבלי שתוביאו למדינת ישראל.

שר התחבורה ח. קורפו: אנחנו מקבלים את הרווחים שהם מובילים?

ד. תיכון: לא. אין ספק שצריך לעזור לצים. האם אתה מחייה את צים על חשבון היצוא הישראלי? מחירי ההובלה הימית עלו בשנה האחרונה במאות אחוזים. ישנו קרטל שאיש לא יודע עליו, שאין פיקוח עליו. הוא מעלה את המחיר במאות אחוזים. אם מחיר ההובלה של שטיחים עולה מ-1000 ל-1600 לאירופה יש לזה משמעות רצינית. נדמה לי שהוא לא חל על ארצות הברית.

היו"ר א. שפירא: כבעל ענין אני לא נגעתי בזה.

אני אינני בעל ענין ואני נוגע בזה. אני עושה פומבי לענין זה.

ד. תיכון:

אני מתפלא שהחקלאות לא דיברה על כך.

היו"ר א. שפירא:

ד. תיכון:
לחקלאות זה לא משנה מאין הם מרוויחים. לפרי הדר אולי יש הסכם. הנושא הזה בגלל רצונה של חברת כלל להתחרות. צים טוענת שמקפחים את המלח העברי ומחסלים את הספנות היהודית. היא כבר מזמן לא יהודית. אולי צים צודקת, אבל נדע כמה דברים אמורים. בינתיים היצואנים מלינים בשקט. מי שמלין בקול רם חושש אולי לא יתנו לו להוביל.

בצים לא עובד אף ימאי זר. אני אומר לך כמקדמה.

שר התחבורה ח. קורפו:

ד. תיכון:
חברת בת של צים. כמקדמה אני מוכן לקבל, אבל תהיה דייקן. אם אתה מדבר על חברת בת או על אוניה שרשומה תחת דגל זר, יהיה קשה לי להסכים. בקווים הבינלאומיים של צים עובדים ישראלים מעטים.

יש אוניות חכורות ואגף הספנות מרשה לכולם לחכור. יש קריטריונים. על האוניות החכורות

שר התחבורה ח. קורפו:

עובדים צוותים זרים.

ד. תיכון:
אכלול עוד נושא. הצי של צים צי משוכלל מן המשוכללים בעולם. הוא הולך ומזדקן. המשבר בעולם הספנות הולך ומחמיר. כאשר חברות גדולות פושטות את הרגל. האם ישנה תוכנית לחידוש הציוד של צים?

אם לא ניתן לכלל להתחרות איתם יש סיכויים.

שר התחבורה ח. קורפו:

ד. תיכון:
יכול להיות שצריך להציל את צים, אבל צריך לבוא מישהו ולומר: זה יעלה לכם כך וכך. מבחינתי תטיל את כל ההיטלים על היבוא הישראלי ותכפיל. אתה לא מפריד בין היבוא והיצוא.

היצוא צריך גם - לייבא.

היו"ר א. שפירא:

ד. תיכון:
בסדר, ניתן להם פטור. אני מגיע לרשות הנמלים. אין עיני צרה בעודף הכסף. איש לא יודע כמה כסף יש בקופה של רשות הנמלים. אנחנו מתבשרים על סכומי עתק ויש יותר ויותר. כאשר אתה מטיל אגרות על היצוא הישראלי וכתוצאה מזה אנחנו מתקשים למכור ומצד שני כל הכסף נופל לרשות הנמלים - אני זועק.

תטיל אגרות כבדות על היבוא ותישאר עם הכסף.

משהיצוא נפגע אני אומר לך: תבדוק את עצמך פעם נוספת.

וכאן אני עובר לרכבת ישראל. אני שמח שהמנ"כל החדש של התרכבת יוצא לדרך. קיימנו דיון מעניין לפני חודש. בוועדה הזאת בנושא הרכבת. הכטחת לנו בעת שנדון בתקציב משרד התחבורה אתה תוכל לומר לנו מה בכוונתך לעשות עם רכבת ישראל, מתוך הנחה שמה שאתה מתכוון לעשות אכן יאושר על ידי הממשלה. וזה מבחנת מדיניות חשוב לרכבת ישראל. הייתי רוצה לשמוע איך אתה מחייה את רכבת ישראל ואיך אתה שומר על האינטרסים השונים שלא ייפגעו. רכבת ישראל לאן ב-1986? האם תחיה או לא? ויש לי גם דעות בענין הזה.

אני הייתי רוצה לשמוע את אשר יש לך לומר.

את דברי העיקריים אני שומר לדיון בשבוע הבא בכנסת, על תקציב משרד התחבורה.

בסיכום כדאי לתמוך בצים. עד כמה שאני שומע השנה יש שיפור גדול. בעת שיש שיפור גדול

היו"ר א. שפירא:

כחברה, צריכים כולם לתמוך בה ולא להכניס אוניות זרות. בענין היצוא, צדקת דן תיכון במאה אחוזים.

שר התחבורה ח. קורפו:

אני ריכזתי את התשובות לשאלות שנשאלו אתמול.
אני מצטער שנשאלות שאלות לגבי דברים שנאמרו.
כיוון שהחברים לא היו בזמן הדיווח. בדברי הפתיחה התיחסתי לנקודות הללו.

לפעמים מלקים אדם פעמיים, פעם על זה שיש לו
כסף ופעם שניה כאשר אין לו סף. לרשות הנמלים יש כסף לא מפני שהאגרות הרקיעו שחקים.
בין קובעי האגרות של הרשות יש יבואנים, יצואנים, תעשינים, פר הדר, איגוד המשתמשים.

פ. גרופר: הורדתם מהאגרות בגלל איגוד המשתמשים.

ד. תיכון: יש להם יותר כסף מאשר לממשלה. הם צריכים
להורס את היצוא?

שר התחבורה ח. קורפו:

הצלחתה של רשות הנמלים אינה בגובה האגרות. האגרות
מבוקרות. ההצלחה נובעת מההתייעלות. רשות הנמלים
ירדה מ-5700 עובדים ל-3000. רשות הנמלים מתייעלת ללא הפסק. השביתה האחרונה שהיתה
באשדוד נסתיימה בתוספת הכנסה של 11 מליון דולר. הם יעילים, הם יודעים לעבוד. הם יודעים
להפיק את מלוא התועלת. אני מכיר גופים שהיה להם הרבה כסף והיה להם כשרון לבזבז אותו.

אם היום לרשות הנמלים יש כספים, אלה קרנות פיתוח
על פי דין. זה בא מאגרות יבוא. כל תקציב הפיתוח מיבוא ולא מיצוא. כל הטיעון שאני מייקר
את היצוא אין לו על מה לסמוך. הלואי ובכל הרשויות המה מצטבר עודף כספים כדי שיוכלו
להשקיע ולהרחיב את הפעילות מבלי להזדקק לקופה הציבורית.

אני אתיחס לנושאים ולא לשואלים. אין טעם לחזור
על שאלה או נושא פעמיים. ענין כבישי אגרה: כבישי אגרה צריכים שתי תנאים בסיסיים:
(1) יש אלטרנטיבה לכביש. לא חובה לנסוע בו. (2) שיהיה מתאים, שיהיה לו אורך מספיק, שיהיו
לו מספיק כניסות ויציאות.

י. כהן:

למה התנאי הראשון חובה?

שר התחבורה ח. קורפו:

האם אתה יכול להטיל תשלום על מי שנכנס לבית הספר?
בית הספר מתוקצב. אתה נותן שירות. אתה צריך
לתת כבישי גישה לכל איזורי הארץ וזה הדבר המינימלי שאתה חייב לתת. אם אתה בונה כביש
עוקף, מרווח, או גשר שחוסך דרך - תשלם תשלום. על בסיס זה בנויים כל כבישי האגרה בארצות
הברית ובכל העולם.

מ. בר-און:

אני מכיר בארץ שנים-שלשה כבישים כאלה שעונים
על זה.

שר התחבורה ח. קורפו:

כאשר יושלם הפרויקט של נתיבי איילון ואורכו
יגיע ל-13 ק"מ, אולי זה יצדיק לעשות אותו כביש

אגרה. אני מניח שאפשר יהיה למצוא דרך.

מ. בר-און:

כביש ירושלים יש לו אלטרנטיבה עד שער הגיא.

שר התחבורה ח. קורפו:

אין דרך אלטרנטיבית. הכביש הישן איננו כביש
תיקני. אנחנו מעונינים שכל הכבישים הבינעירוניים
יהיו כבישים לפחות בני ארבעה נתיבים עם גדר הפרדה. אנחנו חייבים להבטיח תנועה פתוחה
כבישים בינעירוניים. אם אתה מפנה לכביש ירושלים-תל-אביב הישן, אינני יכול לקבל.
אם נבנה מקביל נוכל להפוך אותו לכביש אגרה. ניקח את הכביש הישן ונרחיב אותו לארבעה
נתיבים ואז נוכל להפוך אותו לכביש אגרה. בלי לתת את היסוד המינימלי הבסיסי, אינך יכול
לעשות.

מדוע מפנים משאבים כספיים לפרויקט הרכבת

בנתיבי איילון? זה חלק מתוכנית הסלילה. איננו יכולים להשלים את גשר ההלכה והמשך
התואי מפני שבקטע זה המסילה היא חלק מהכביש. חייבים להוריד את המסילה מתחת לקרקע.
אין אפשרות לסיים את הכביש בלי להוריד את הרכבת. התקציבים המופנים הם המינימליים הדרושים.
לקצב פיתוח איילון. אנחנו מחפשים אלטרנטיבה של מקור נוסף, חוץ תקציבי כדי שאפשר יהיה
לעשות, כדי שנוכל לעשות אותו גם לכביש מכניס. ואז יהיו שותפים להשקעה וניתן יהיה לבצע
בזמן קצר יותר.

י. ארצי:

יש משא ומתן קונקרטי?

שר התחבורה ח. קורפנו:

לא פרטים.

רכבת לאילת: הממשלה עסקה בנושא של נמל עמוק מיס. היא דחתה את ההעמקה בנמל הצפוני, באשדוד והטילה עלי לבחון נושא רכבת לאילת. יש מספר מסקנות מהעבר. אני מקים ועדה כדי לבדוק את הנושא ולהניח מסקנות שתשלבנה גם בנושא של שינוע פחם מאילת כנמל עמוק מיס ללב הארץ.

ג. שפט:

ההחלטה היא לעשות באשדוד. יש שני חלקים להחלטה.

שר התחבורה ח. קורפנו:

היא לא החליטה לבטל, היא החליטה מה לעשות.

ג. שפט:

לקבל את מסקנות גפני אחד?

שר התחבורה ח. קורפנו:

מסקנות גפני אחד שניתן לשנע היום באשדוד ברציף 9 לפריקה מאוניות קטנות, כדי שלא נצטרך להשקיע הסכום המבוקש לחפירה עמוקה. החלטה להעביר 53 מליון דולר. הפריקה נעשית באשדוד ברציף ולא בנמל עמוק מיס. ההשקעה תהיה חלק מהעבודה, גם אם יחליטו לחפור נמל עמוק מיס. זה לא בזבוז.

החלטה שניה: לבחון את נושא אילת. היו הצעות חלופיות, אילת או אשדוד. השינוע נעשה בשלב זה דרך רציף 9 באשדוד. במקביל תיבדק רכבת לאילת, תוך בדיקת נושא הפחם.

רכבת תחתית לא נבחנת. הירידה אינה כדאית

מבחינה כלכלית.

י. כהן:

עד איזה מחיר פחם עדיף על דלק?

שר התחבורה ח. קורפנו:

שמעתי על 20 דולר. התחנה המרכזית נמצאת בארפנה החדשה של היום, אצל כונס נכסים. שני משקיעים פרטיים קנו אותה. הם הגישו תוכניות לתוספת בנייה. הם רכשו מכונס הנכסים את הנכס ומבקשים מרשות התכנון הרשאה לתוספת בנייה, כדי שתהיה להם כדאיות כלכלית בפרויקט. הם מחכים לאישורי הרשויות. אם יאשרו להם, יגשו לבנייה. המשקיעים מרגוליס, מתי ליפשיץ ויונה מרכבי.

הממשלה, משרד התחבורה לא ישקיעו בפרויקט הזה כספים. הם יבוא לטיועם עד כמה שאפשר. אם הם יהיו בעיצומה של הבנייה והיא תהיה תחנה מרכזית, נסייע מבלי להתחייב בתמיכה כספית לפרויקט הזה.

אחזקת כביש בין עירוני: בטיפול של מע"צ.

ש. עמר:

האם העובדה היא שזו תמשיך להיות תחנה מרכזית?

שר התחבורה ח. קורפנו:

אתה יודע את עמדת המשרד. הסכמנו לקבל על עצמנו מיגבלה של אי חיפוש פתרונות אחרים בפרק זמן שיהיה כדאי להשלים את התחנה מבחינה כלכלית. אם נגיד שהיא לא נראית לנו ונלך לתחנה צפונית, אף משקיע לא ירצה להשקיע. נתנו להם מירווח מחייה של 12 שנים, כדי לא להפוך לדבר מת, כדי להפיק תועלת כלכלית. אנחנו מקבלים על עצמנו מיגבלה לפרק הזמן הדרוש כדי שתהיה כדאיות להשלמת התחנה.

התקציב לתשתית הדרכים לאחזקה במעצ הולך ומצטמק. כל נושא הדרכים נמצא בירידה. בהתייחסות בכנסת אני אסביר כיצד התשתית הולכת ומתערערת מפני שאין מספיק כספים לאחזקה.

תכנון ומחקר; אנחנו חייבים להמשיך את הפרויקטים המתמשכים. משום כך נגזר עלינו במחקר לקצץ והם נפלו קורבן.

שבתון רכב: אני מוכן לסמוך את ידי על חוק שבת

שיאסור תנועה בשבת, אבל לא לקשור את זה עם כל דבר אחר. מנסים לקשור עם כטיחות. הבדיקות הוכיחו שאף אחד לא נוסע פחות. הוא מרכז את הנסיעות בששה ימי נסיעה. זה איננו פותר לא מבחינת משק הרכב ולא מבחינת הבטיחות. זה לא קשור עם מצב הדרכים ומצב הרכב.

יהודי ששומר שבת נוסע בששה ימים יותר?

היו"ר א. שפירא:

שר התחבורה ח. קורפו:
ודאי. אתה עושה את כל מה שאתה צריך לעשות. לענין של המהירות: אני מכיר את עמדתו של חבר הכנסת שליטא, של השרים ושל נהגי השרים. רבותי, יש מחקר של הקונגרס האמריקאי. בארצות הברית יש מכונות יותר משוכללות. רמת הבטיחות של הרכב האמריקאי הרכה יותר גבוהה מאשר הישראלית והקונגרס האמריקאי ערך מחקר וקבע שאין להעלות את המהירות על 55 מייל. בארצות הברית האוטוסטרדות אפילו יותר יפות מאשר הכביש שלנו לאשדוד, 12 נתיבים. לא הירשו להעלות רק בגלל תאונות, לא בגלל חסכון בדלק. הקונגרס האמריקאי החליט חד-משמעית. מינה ועדה והיא הניחה את מסקנותיה.

ישנו מחקר בגרמניה שפתח בהירות לגמרי.

ש. עמר:

בגרמניה לא סופרים את הנפגעים.

שר התחבורה ח. קורפו:

מספר הנפגעים בגרמניה הנמוך ביותר.

ד. תיכון:

בארצות הברית עיקר התאונות בגלל אנשים שתויים. העם היהודי לא שותה אלכוהול.

היו"ר א. שפירא:

ההגבלות בארצות הברית בגלל הדלק.

ע. עלי:

שר התחבורה ח. קורפו:
מנותק מהדלק. כאשר הוטלה מיגבלה בגלל הדלק - זה היה נושא אחר. גם אצלנו יש מיגבלה בגלל הדלק. בכל זאת המחקר הזה מתיחס רק לנושא הבטיחות, עם דיאגרמות, עם ציורי הרצו-ת. כל הנתונים שמסתמכים עליהם הם נתונים מטעים, יש בהם משום אלמנט של הטעייה. כאשר המשטרה מכינה את חלוקת עבירות התנועה, הם צריכים בשביל לבנות תיק לבית המשפט ראיות. מהירות אפשר להוכיח מתי? כאשר המכונה ניסתה לעצור. הנימוקים; סטה מהנתיב. יש מדד אחד שמניח שהמהירות לא יכולה להיות סיבה לסטייה מהנתיב - אובדן שליטה.

המשטרה מסווגת בסוג אחר, באותו תיק בודד שאפשר להוכיח שהסיבה היתה מהירות. זה דבר שלא ניתן להוכחה. כאשר הוא עבר מחסום איך תוכל לדעת? לא מציינים את הסיבה כמהירות, אבל יש לה הפשעה.

אני מסכים שנסיעה מתחת למהירות היא עבירה.

המשטרה צריכה לטפל.

היא לא מטפלת.

כ. שליטא:

יש חובת מהירות מינימלית. בכביש בינעירוני אתה לא יכול לנסוע פחות.

שר התחבורה ח. קורפו:

חנייה: זה נושא שמטופל ברשויות מקומיות, על פי דין אסור לחנות על מדרכות אלא אם כן המקום מקום חנייה מוסדר ובלבד שישאר מעבר להולכי רגל. כל היתר בתחום האחריות והטיפול של הרשויות המקומיות. אנחנו נתנו להם כלי חשוב מאד כדי להסדיר את בעיית החנייה נוסף לגרירה, הסמכנו בחוק את המשטרה וגם את הרשויות המקומיות להשתמש באמצעי של נעילת רכב. הדבר נעשה חמור ודרסטי. יש הרבה אנשים הרגישים לזכויות האזרח שהתעוררו לחיים. רבותי, אין דרך אחרת כדי להבטיח שבמקום שצריכים לנוע אוטובוסים ו-70 אנשים צריכים להגיע ליעד - הם אמנם יוכלו לנוע. ולא שמישהו עם זכויות אזרח רבות התחשק לו לעמוד במקום הזה. כדי לשמור על אזרח אחד מונעים שמירת זכויות מעשרות רבות של אזרחים.

ביקשנו לעשות שימוש הוגן ונכון. בירושלים הופעל

העניין הזה בהצלחה רבה מאד. המרכז פתוח ויכולים לנוע. יכול להיות שיש רשויות שהפריזו. אין לנו מוצא אחר. אם לא נפתח נתיבי תנועה ציבורית לא ניסע. אנחנו נמצאים כדרגה

לא גבוהה של מינוע, 190 כלי רכב לאלף תושבים, באירופה 350 כלי רכב לאלף תושבים ובארצות הברית 750. אנחנו מאמינים שנפגור אחרי העולם המערבי, אבל אנחנו נתקדם במספר כלי רכב. הכבישים ייחטמו בפני תחבורה ציבורית.

פיקוח על מוסכים: זה מה שאנחנו יכולים לעשות באמצעים שעומדים לרשותנו. הכלים הם לא כלים מושחזים. אנחנו בודקים כלי רכב באמצעות מינרל הבטיחות. הגברנו את אגף הפיקוח. זו בעיה שצריך להתמודד איתה. בראש וראשונה ישנו האמצעי האחד: מודעות האזרח. אם תעלה המודעות לחובות ולזכויות האזרח בשביל לתקן דברים, הדברים יתוקנו. כאשר באה תלונה אנחנו מטפלים בה בצורה נמרצת. המסלול הנכון להביא לידיעתנו. זה מתיחס לכל העבירות, כולל הפקעת מחירים, אי דיוק של תחבורה ציבורית. כל הנושאים האלה יכולים לקבל טיפול כאשר תהיה מודעות ציבורית גבוהה

ליקויים במשרד הרישוי: מקדמת דנא הפירצה קוראת לגנב. אנחנו עושים מאמצים, בודקים את עצמנו, בודקים את השיטה. שינינו שיטות מגע עם בית ספר להקצאת בחינות. אנחנו מחפשים דרך הרמטית, אבל בסופו של דבר זה ניתן בידי אדם, להכריע על פי הבנתו. אין ברירה אחרת. ניתנה בידי הבוחן סמכות. אנחנו רוצים שיעשה בה שימוש טוב. אנחנו יוצרים עד כמה שאפשר תנאים כדי להבטיח את הדבר הזה.

יש הרבה הפרזה. נעצרו בוחנים, אבל לא הוגשו כתבי אישום נגדם. המשטרה מעונינת להצביע על פעילות, על הישגים. בסך הכל אנחנו מודעים לענין הזה ומנסים לעשות כמה שאפשר כדי לסתום את הפרצות האלה.

השכר בקואופרטיבים לתחבורה: איננו הכתובת לכך, הכתובת היא הקואופרטיבים לתחבורה. אנחנו בהסכם עם הקואופרטיבים הכנסנו סעיף של התיעלות. בהסכם הזה הם היו צריכים לרדת בכוח האדם שלהם בקואופרטיבים. כל מערכת היחסים שלהם עם השכירים היא כמו בכל מקום עבודה אחר. איננו הגורם בענין זה ונמנענו עד היום להתערב בדבר הזה. אנחנו מעונינים שהקואופרטיב יהיה רווחי ככל האפשר כדי שלא נצטרך לסבסד אותו. האמצעים להתיעלות נתונים בידם. אנחנו יכולים לדבר על מספר חברי הקואופרטיב, מעבר לזה בביצוע היום יומי איננו יכולים להתערב.

השקעה בתשתית דרכים על ידי רשות הנמלים: זה התחביב האחרון: במה להשקיע את הכספים של רשות הנמלים. כולם מוצאים מטרות לכך. אנחנו רוצים לערב את רשות הנמלים במספר פרויקטים, אחד מהם ענין של הרכבת. אני מאמין שנוכל להרחיב את תחום ההשקעה שלהם בנושא התחבורה. בסך הכל זו רשות שפועלת על פי דיון. המטרות שלה צריכות למצוא את תיקונן בחוק רשות הנמלים. הם צריכות להיות הגיוניות. בנקל יכולים לקחת את כספי רשות הנמלים ולהעביר אותם לאוצר המדינה. תבטלו את החוק ותוציאו את כל הכספים למדינה. אני רק מזהיר אותכם שבעוד שלש שנים אנחנו נצטרך לבוא לבקש סיוע. כיוון שהם עצמאיים, יש להם אמביציה להצליח. המיבנה הזה טוב, צריך לתת להם לפעול ולהצליח. כיוון שהם מצליחים בעבודתם צריך לתת להם לעשות זאת הלאה.

רחוב המכביה בגני תקוה: זה אחד הפרויקטים הבעייתיים בגלל אי נכונות של משרד הבינוי והשיכון להמשיך לטפל בו. אלה כבישים מטרופוליניים שמשרד הבינוי והשיכון רוצה לרדת מהם. על פי ההגדרה הם שלו, הם כבישים בינעירוניים. מאידך הם באיזורים מאוכלסים והם רוצים אחריות של הרשויות המקומיות. אחד מהם כביש המכביה שצריך לפתור תנועה כבדה ברחוב ז'בוטינסקי.

לא רק שכביש זה הוא בעייתי, משרד הבינוי והשיכון רוצים להסיר את ההפקעה שהטילו על הקרקע הזאת. אין לו כסף לשלם ואז זו תהיה בכייה לדורות. זה אחד הנושאים שנגעתי בו בראשית דברי. הוא יועלה בישיבת הממשלה. זו הצעה לכבישים עוקפים ומטרופוליניים.

ע. עלי: האם זה כולל כבישים בערי פיתוח כמו למשל חוצה עפולה?

כן. רחוב המכביה בא לפתור בעיה גדולה. בצפון מופיע הכביש שאתה מזכיר. בכבישים בינעירוניים מספל מעצ. כבישים פרופר עירוניים בעייתיים. למשל כביש ז'בוטינסקי משיק לרמת-גן, לבני ברק, לפתח-תקוה. אם יוצאים מן הענין הזה, זה כביש פרופר של מעצ.

היטל רכב: הכוונה היתה שחלק מהכסף ילך לאחזקת כבישים. גם את 2% מהדלק שביקשנו לא קיבלנו. אם כי יש הצדקה מוסרית מלאה לבקש מהאנשים שמשתמשים בכבישים לשפר את הדרכים. על בנזין ביקשנו, לא על דלקים אחרים. 2% ביקשנו מהמשתמשים ברכב. זה היה נוחן אפשרות לפתור בעיות כאובות, בין היתר לתקן כבישים אדומים. ביקשנו בתקשר להורדת המחיר, לא ביקשנו להוסיף. כאשר נעמוד בהורדה, נשאר 2%. אם תסייעו לי בזה - אני אודה לכם. אני מבקש מועדת הכספים לפלס לנו את הדרך כדי שנוכל לקבל זאת.

טיסות השכר: הבעיה של טיסות השכר - איפה הן מוקמות. כאשר הן מוקמות בגרמניה - אנחנו שמחים. הם מביאים תיירים. כאשר הן מוקמות בישראל, תפקידן להוציא תיירים ישראלים החוצה. אני כשר תחבורה צריך להיות מעוניין שחברות תפעלנה. כחבר ממשלה אני מתקומם על כך ש-650 אלף ישראלים יוצאים החוצה. כל ההכנסות שלנו תיירות הן 900 מליון דולר. ההוצאות של הישראלים שיצאו את המדינה עלו בכמה מאות מליוני דולרים על ההכנסות. המלונות המאושרים הכניסו רק 250 מליון דולר. אינני רוצה לעשות השוואות.

ד. תיכון: אם תהיה לממשלה מדיניות מגובשת על דעת כולם משרד התחבורה ומשרד התיירות. אתה טוען כך

ושר התיירות טוען ההיפך.

ה. קורפו: גם משרד התיירות מעוניין שתיירים יבואו. הוא מעוניין שישראלים יסעו לאילת. אנחנו מעודדים את חברות השכר ובלבד שתהיינה מבוקרות על פי התקנות שהתקנו. עיסקות שכר עוסקות ביבוא תיירים. זה בא להגביר את העוגה שלנו בתיירות הבינלאומית ולא להוות תחרות לחברות סדירות.

שדה התעופה האזרחי הבינלאומי לא יקום. אנחנו משתמשים בשדה צבאי שמרוחק מהעיר. צריך לבנות שדה באילת. רוצים לפתח שדה בירושלים. לרשות יש תוכניות רבות, הן לא יישומיות. באילת מתוכנן שדה במבוא עכרונה.

ב. שליטא: איפה מתוכנן שדה חילופי?

ה. קורפו: יש כמה הצעות. לא נפלה הכרעה איפה יהיה השדה הבינלאומי השני.

מעוף: מעוף נקלעה למשבר בשל אותה סיבה, משום שפסק זרם הישראלים החוצה. אילו היה ממשיך אותו קצב יציאה, היא היתה משגשגת. התכנון היה לקוי. הוא עשה מספר תרגילים, להזרמת מזומנים לחברה, מכר מינויים במקום כרטיסים. הפך לחברת השקעות. כאשר המציאות השתנתה החברה הפכה ללא רווחית. זה גרם לפשיטת הרגל שלו.

א. ויינשטיין: אני מבקש שתענה בכתב על השאלות שלא קיבלנו עליהן תשובה.

ה. קורפו: כונס לאל-על: נוריד את הכונס כאשר החברה תוכל לשלם חוב או מישהו אחר יוכל לשלם. אמרת מה הזמן שהחברה מקבלת על עצמה להחזיר חוב.

סך הכל ימאים זרים 8.7% בצי הסוחר הישראלי. מספר האוניות החכורות לא גדול.

פ. גרופר: אדוני השר, אמרת בדברייך שאחזקת כבישים בידי משרד השיכון והבינוי. אתה נוסע בכבישים והאחזקה למטה מכל כיקורת. באוטוסטרדות אי אפשר אפילו לנסוע 70. בשנים האחרונות לא מתקנים בכלל. יפה שעושים את החומה. לא מתחזקים את העורקים.

ה. קורפו: זה לא מתקציב משרד התחבורה.

י. כהן: מה מידת התיאום בין משרד הבינוי והשיכון לבין משרד התחבורה? על רקע זה שאלה: בשנה

קודמת מעבר לתקציב הוספנו כסף במיוחד לכבישים. כאשר אתה מוסיף סכומים עבור כבישים וזה שייך למע"צ, האם זה הולך לפי סדר עדיפויות של הצרכים הלאומיים?

ע. עלי:

לאור המספרים על רכבת ישראל, מה המספרים שאתם מעבירים לרשות הנמלים, עם מועצת מנהלים בראשותו של יושב-ראש רשות הנמלים? מאידך, כאן מופיע בתקציב סעיף לרכבת.

ש. עמר:

אני מתנצל על כך שלא הגעתי בזמן. היה לי מה לומר. אני אנצל את זכותי ביום שני. יש לי שאלה אחת אליך, אדוני השר: לפני כ-12-10 שנים מבחני האוטומכניקה היו נערכים במשרדי הרישוי והעבירו אותם למוסכים פרטיים. הפיקוח הטכני סביר והוכיח את עצמו. מדוע את מבחני הנהיגה לא מעבירים לשם, ואז ישאר בידי המשרד הפיקוח. כפי שהעלינו את רמת הבטיחות בכלי הרכב כשיטה הזאת, ניתן להעלות את רמת הנהיגה.

היו"ר א. שפירא:

תודה רבה. תשובות תיתן בכתב. נהנינו לשמוע את התשובות שלך.

שינויים בתקציב לשנת 1985, מכתב האוצר 63/10 מיום 3.4.86
(העברת תקציב למשרד הדתות ממשרד הפנים)

היו"ר א. שפירא:

אתמול קיבלנו את ההסברים ממשרד הדתות. קבענו שבשעה 11.30 היום תהיה הצבעה.

ד. תיכון:

אתה קיימת אתמול והיום שיחות חשובות בנושא זה עם שר הפנים. אולי תספר לנו במה דברים

אמורים. מה זה כולם רצים ומצלצלים?

ב. שליטא:

יש לי את כל היחס האוהד לענינים דתיים. דאש המועצה הדתית אצלי יאשר את זה. מה שמתכווננים להעביר זה מכבשת הרש של השלטון המקומי ואני לא יכול לתת את ידי לזה.

היו"ר א. שפירא:

מאיר שטרית אמר אתמול את זה.

י. כהן:

אני הסברתי לו שהוא לא צודק.

ב. שליטא:

שהאוצר יתן כסף, אבל לא מהתקציב הדל של משרד הפנים.

היו"ר א. שפירא:

אני רוצה שתדע, אם לא מעבירים למשרד הדתות, משרד הפנים יקח את הכסף הזה ויבנה מבני דת. את הכסף לא יתנו לרשויות מקומיות. גם משרד הפנים רוצה לבנות. מבני דת. זאת אומרת מעבירים את הכסף ממשרד הפנים למשרד הדתות לאותה מטרה. שאל דן תיכון מה רצה שר הפנים שר הפנים רצה להעביר רק חצי מליון ושאת 2 המליון יקחו מהרזרבה. לשר האוצר אין כסף מהרזרבה והוא אומר: ממילא משרד הפנים יחלק את הכסף למיבני דת. מעבירים את הכסף ממשרד למשרד לאותה מטרה. כאשר אנחנו מאשרים זה לא מחייב את האוצר להוציא את הכסף. זה נותן לו הרשאה. אם יש עוד בירורים, הם יעשו ביניהם.

הבקשה הזאת הוגשה ביום חמישי לפני שבוע

ודחינו אותה כמה פעמים.

ג. גדות:

הם לא יוציאו את הכסף. זו הרשאה שלנו לשר להוציא את הכסף.

ג. שפט:

להצבעה אני רוצה להעיר. אני מתקומם כנגד כל צורה הזאת של המשאים ומתנים הקואליציוניים בקשר לכל הכספים המועברים לענינים דתיים ומוסדות.

תשאל אותי מה היה כאשר התחיה היתה בקואליציה.

היו"ר א. שפירא:

אני אומר, כל הדבר הזה נעשה לא בסדר. אני
לא מתנגד להעברה הזאת, מפני שיסבלו בסופו
של דבר המוסדות. לגופו של ענין כל הדבר הזה נעשה בצורה מאד לא טובה וצריך לתקן אותה.

ג. שפט;

ה צ ב ע ה

השינויים בתקציב נתקבלו (העברה ממשרד הפנים למשרד הדתות)

אני סוגר את הישיבה.

היו"ר א. שפירא:

הישיבה ננעלה בשעה 11.45