

פרוטוקול מס' 48

מישיבת ועדת הכספים

יום שני, י"ד בכסלו התשנ"ז (25 בנובמבר 1996), שעה 10:00

נכחו:

חברי הוועדה: סילבן שלום - מ"מ היו"ר
פיני בדש
נסים דהן
אברהם הירשזון
צבי הנדל
יצחק כהן
מיכאל נודלמן
אחמד סעד
אופיר פינס-פז
מיכאל קליינר
אברהם שותט
שלום שמחון
חיים אורון (מ"מ)
זאב בויס (מ"מ)
עבד-אלמאלכ דהאמשה (מ"מ)
שמואל הלפרט (מ"מ)

מוזמנים:

שר התחבורה יצחק לוי
נחום לנגנטל - מנכ"ל משרד התחבורה
עמוס בן-שאול - חשב משרד התחבורה
אלכס לנגר - מפקח על התעבורה, משרד התחבורה
רות בן-ברוך - עוזר לשר התחבורה
יצחק רט - יועץ תקשורת לשר התחבורה
אלדד מזרחי - עוזר למנכ"ל משרד התחבורה
עמליה פדון - אחראית על תקציבי פיתוח, משרד התחבורה
הרצל בן-יהושע - קצין תקציבים, משרד התחבורה
הילה אייל - רפרנטית תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר
עופר לינדצ'בסקי - רפרנט תחבורה, אגף התקציבים, משרד האוצר
שירית רוזנבאום - אגף התקציבים, משרד האוצר

היועצת המשפטית: אנה שניידר

מנהל הוועדה: איוור קרשנר

רשמה: אירית שלהבת

סדר היום: 1. תקציב משרד התחבורה לשנת 1997.

2. העברות תקציביות.

109

תקציב משרד התחבורה לשנת 1997

היו"ר סילבן שלום:

אני מתכבד לפתוח את הישיבה בנוגע לתקציב משרד התחבורה. תקציב משרד התחבורה בשנים האחרונות גדל בצורה משמעותית ומשקלו בתוך כל התקציב הפך להיות מרכזי. אני זוכר שתמיד כשהיו דנים בתקציב משרד התחבורה לכל אחד מאיתנו היה מה להגיד. הייתי מציע, אדוני שר התחבורה, שאנחנו נתחיל בסקירה שלך את פעולות המשרד, את התקציב, את מה שלדעתך יש בו ואת מה שאין בו, את מה שדורש השלמה או שינויים. לאחר מכן אני אתן לחברי הכנסת להתייחס ובסופו של דבר אתה תענה לשאלות, לבקשות, לרצונות ולדרישות.

נסים דהן:

אני מבקש שהשר גם ירחיב לגבי אילו תחומים עברו למשרד התשתיות הלאומיות.

אברהם שוחט:

אדוני היושב-ראש, אני עוד לא שמעתי את התגובה שלך לטענה, שיש לנו בעיה קשה מאוד בדיוני התקציב בגלל העובדה שהממשלה הודיעה פורמלית שהיא עומדת להגדיל את הקיצוץ עוד במסגרת הדיונים האלה, היא רוצה להביא את זה להשלמה לפני ה-31.12. אנחנו יודעים שיש בעיה גדולה מאוד בקיצוץ של 4.9 מיליארד ועכשיו נוסף עוד 2 מיליארד. לפי לוח הזמנים שפורסם הממשלה צריכה לדון בעניין רק ב-9.12. בהנחה שכך ייקרה אנחנו נעמוד במצב שיותר לנו לדיונים פחות משבועיים לפני מועד ההצבעה על התקציב, כי הרי את ההסתייגויות צריך להגיש קודם. בעצם אנחנו דנים כעת בתקציב שהוא לא התקציב הסופי, בנייר שהוא לא נייר. הייתי מציע שתפנה לשר האוצר ותבקש ממנו שהממשלה תעשה מאמץ להקדים את הדיון הזה, שלפחות יהיה לנו זמן לראות על מה מדברים, מה מונח בפנינו, מהי האינטגרציה בין ה-2 מיליארד ל-4.9 מיליארד. זה כבר לא מדובר על קואליציה ואופוזיציה. אני חושב שגם חברי האופוזיציה לא יכולים להיות במצב ש-10 ימים לפני שמתחילים לחתום את הניירות מקבלים פיתאום הפחתה של עוד 2 מיליארד.

אופיר פינס-פז:

אני לא יודע אם זה בכלל אפשרי מבחינה חוקית.

אברהם שוחט:

חוקית אני מניח שזה אפשרי, אני לא יודע. אם הממשלה מתכוונת לשנות אנחנו מבקשים ממנה שתעשה את זה מהר, לא לדחות את זה לכל כך הרבה זמן. ה-9.12 זה עוד שבועיים מהיום. הממשלה יכולה להתכנס ולהחליט, מה גם שאני בטוח שיש לה כבר מחשבות די מגובשות בעניין הזה.

חיים אורון:

אם הייתי מועמד ליושב-ראש הכנסת אז הייתי אומר שבעצם האופוזיציה צריכה להודיע שהיא מפסיקה להשתתף בדיוני התקציב. אבל היות ואני לא מועמד ליושב-ראש הכנסת אז אני לא אומר את זה כך.

קראתי היום שיש הודעה של ראש הממשלה, שתקציב הביטחון הופך להיות קונסטנט. יכול להיות שאני תומך בזה, אבל אז אני בכלל לא מבין איך זה מסתדר מבחינה חשבונתית. אנחנו עכשיו נתווכח למה בתקציב הפיתוח לדוגמא יש ירידה של 50 מיליון שקל, זה מאוד חשוב, אבל יכול להיות שיתברר בתוך שבועיים שהירידה במשרד התבורה היא לא 50 מיליון שקל אלא סכום לגמרי אחר. הדיון הזה

לאט לאט נעשה דיון לא רציני מבחינתנו, לפחות ככל שמדובר על המשרדים ועל חוק ההסדרים. למתי מחכים עם כל הסיפור הזה?

היו"ר סילבן שלום:

לצערי, זה חלק מהעניין, צריכים להגיד את הדברים, זה חלק מהמשחק הפוליטי. אתם אמרתם שזה לא רציני גם לפני ההחלטה על ה-2 מיליארד ואתם אומרים שזה לא רציני גם אחרי ה-2 מיליארד. בואו נעשה את זה באמת בצורה יותר רצינית. עכשיו להיתלות ב-2 מיליארד ולהגיד שזה לא רציני? זה באמת לא לעניין. אני חושב שבאמת צריך לקיים דיון גם על ה-2 מיליארד. אני לעומתך לא שמעתי ש-2 מיליארד צריך להיות מוגש עד 31.12, יכול להיות שכן ויכול להיות שלא. חוק ההסדרים כולו, עם כל קיצוציו, לא חייב לעבור עד 31.12. אנחנו מדברים על עניין של תקציב, תקציב זה צד של הוצאות, ומצד ההכנסות אפשר לעשות גם דברים אחרים. אני לא אומר שזה ייעשה, כי הרי דבר תלוי בדבר, אבל תקציב זה צד ההוצאות ומה שמאשרים עד 31.12 זה תקציב המדינה, את הוצאות המדינה, אבל באופן פורמלי

אברהם שוחט:

אבל אז תהיה הפרה של חוק הגרעון.

היו"ר סילבן שלום:

כל שנה לא עומדים בחוק הגרעון ועדיין לא נאמר שום דבר אם ביינואר יחליטו להביא קיצוצים אחרים. לא חייבים מבחינת תקנות הכנסת להביא את חוק ההסדרים עד ל-31.12. זה תקציב, צד ההוצאות, פה צריך לעבור אישור תקציב המדינה. אתה אומנם צודק שדבר קשור בדבר, אף ממשלה גם לא תעשה את זה. אני לא רואה כרגע את ה-2 מיליארד הנוספים האלה כדבר שבלעדיו אין תקציב כי כל התקציב, וגם הגרעון, ניבנה על ה-4.9 מיליארד גרעון.

אתה צודק בדבר אחד בסיסי, שאם אכן ה-2 מיליארד האלה יובאו עד ה-31.12 אז לא יהיה הרבה זמן לקיים עליהם דיון רציני בוועדת הכספים. זה עוד יצטרך לעבור את אישור הממשלה ואז להגיע כחקיקה לכנסת לקריאה ראשונה, ורק אז זה יגיע לוועדה, זמן רב לא יהיה לעניין. אני מוכן לבקש שזה יהיה מוקדם יותר. כשראש הממשלה קבע 9.12 זה היה בגלל לוח הזמנים שלו ושל שר האוצר ויכול להיות שזה השתנה מאז. אבל בכל מקרה אני אבדוק את העניין.

אברהם שוחט:

אני רוצה לשאול את היועצת המשפטית, אם הממשלה מחליטה קודם היא יכולה להכניס את זה בלי קריאה ראשונה לתוך סדר יום הוועדה?

אנה שניידר:

השאלה היא מה: אם מדובר על קיצוץ בהצעה, זאת אומרת שינוי בהצעת התקציב הקיימת, נניח אומרים שלא ייבנו יותר מבני ציבור או יורידו סעיפים, זה יהיה במסגרת הדיונים בוועדה ולא צריך קריאה ראשונה. אם הממשלה תחליט שבמקום סעיף מסויים בחוק ההסדרים היא באה עם הסדר אחר, שהוא הסדר תוקי, כגון הטלת היטל כלשהו, אז זה יצטרך לעבור קריאה ראשונה. מע"מ לא, כי מע"מ זה צו. שינוי במס הכנסה למשל זה חקיקה ראשית ואז הממשלה תצטרך להביא את זה לקריאה ראשונה.

היו"ר סילבן שלום:

אם יהיה ביטול של פטור ממס שבח על הוראת שעה זה זקוק לשינוי בחקיקה.

תיים אורון:

או שייטנו לחבר הכנסת סילבן שלום להגיש הסתייגות לחוק התקציב ואז זה עובר בלי קריאה ראשונה.

אנה שניידר:

יש לנו עם זה בעיה בבג"ץ. אני לא יכולה להגיד את זה כיועצת משפטית.

היו"ר סילבן שלום:

אני מודה לשני חברי שפתחו את הדיון. אדוני, שר התחבורה, אני מבקש ממך להציג את הדברים.

שר התחבורה יצחק לוי:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אני אצטרך לעזוב בשעה 12 כי נשיא אוקראינה נמצא כאן ואנחנו חותמים היום על הסכם ימי בין שתי המדינות. הבנתי גם שתקיים פגישה נוספת ביום רביעי בשבוע הבא כך שהיום אנסה לשמוע את השאלות והתשובות תהיינה כבר בשבוע הבא.

אני רוצה לסקור את המשרד ואת הדגשים שלנו. אני ארצה עכשיו על שקפי-העזר שיש בפניכם. אני רוצה להבליט נקודות מסוימות.

אתחיל בנושא הבטיחות בדרכים. בשנה הבאה המשרד יעסוק בנושא הבטיחות בדרכים בעדיפות ראשונה, גם בגלל היקף האסון הלאומי. אני חושב שהשנה אנחנו נגיע פחות או יותר לאותו מספר של הרוגים ולאותו מספר של פצועים קשה כמו בשנה שעברה. אני לא מדבר כרגע על התחשיבים הכלכליים לגבי הנזק למשק שניגרם עקב תאונות הדרכים, וגם את זה צריך לעשות, אבל קודם כל נעסוק בנפשות ואחר-כך נעסוק בממון. אני הנחיתי את המשרד לראות את הנושא הזה בסדר העדיפות הראשון. מה זה אומר בתקציב? אני יכול לפרט פה תוכניות. היתה התלתת ממשלה בעניין, ועדת מנכ"לים שהכינה חוברת של תוכניות ואנחנו נאשר אותה גם בממשלה. אני רוצה לייזע אתכם שהתקציב שעומד לרשותי, מחוץ לקרן הבטיחות, הוא 4 מיליון שקל. בעמוד 16 בחוברת התקציב כתוב שהתקציב היחיד המסומן לתשתית בטיחות בתקציב 1997 מסתכם ב-4.43 מיליון ש"ח. מינהל תאונות דרכים מפורנס מהקרן, לא מתקציב המדינה. תיראו בחוברת השקפים, בלוח 25, הקרן למימון פעולות למניעת תאונות דרכים, מסגרות התקציב לשנת 1997 - אנחנו מדברים על תקציב של 170 מיליון ש"ח. הקרן הזאת הוקמה על-ידי חברת הביטוח "אבנר". מינהל הבטיחות מתוקצב פה ב-51 מיליון ש"ח מהקרן. אני רוצה לציין את העובדה שהמדינה פטרה את עצמה מהקצבת כספים לבטיחות בדרכים בעקבות הקרן.

אופיר פינס-פז:

אתה מוכן להעריך את העובדה הזאת?

שר התחבורה יצחק לוי:

העובדה הזאת משמעה שהפעילות בטיפול בתאונות הדרכים מוגבלת ואנו מחוייבים ללכת באיטיות. אם למשל אחת התוכניות היא נניח שינוי דראסטי בשילוט בדרכים, הוספת שלטי מהירות, שלטים זוהרים, שלטים אלקטרוניים - זו דוגמא שהיא אולי לא בסדר העדיפות הראשון - נניח שכדי לבצע את זה בשנה אחת צריך איקס מיליון שקל אז אנחנו נצטרך לעשות את זה ב-4 שנים. אני רק מציין את העובדה, שבתקציב המדינה הכסף המסומן לתאונות הדרכים במשרד התחבורה, שהוא המשרד שאחראי על בטיחות בכבישים, הוא 4 מיליון ש"ח כאשר אנחנו מפרנסים את פעילותנו מ-170 מיליון, שעל-פי החלטות קודמות של הנהלת קרן ושל ועדת כספים אנחנו מחלקים גם לגורמים שונים, לחינוך ולמשטרת ישראל. צריך להוסיף לזה את התקציב שניתן למשטרת התנועה, כלומר יש תקציב במשטרה של משטרת התנועה ואתם יכולים לסמן אותו גם כתקציב לבטיחות בדרכים; אולי גם במע"צ יש מעט כסף שמסומן לבטיחות, זה כסף שמועבר מהקרן.

אברהם שותט:

אני לא תושב שמע"צ מקבלת מהקרן.

נחום לנגנטל:

היא מקבלת 13 מיליון.

שר התחבורה יצחק לוי:

זה בשוליים. אבל אנתנו עובדים יחד עם מע"צ בנושא בטיחות בדרכים ובתשתיות בכבישים בין-עירוניים. למע"צ אין כסף מסומן בתחום הזה אך היא עושה תוך כדי הפעילות השוטפת. אם למשל רוצים לעשות תיקונים רחבים, הדברים יצטרכו להיעשות על פי התקציב שהצגתי לפניכם במשך זמן ארוך. אני מציג את זה כעובדה.

שלום שמחון:

מה זאת הקרן הזאת?

שר התחבורה יצחק לוי:

זאת קרן שממומנת על-ידי כספי ביטוח חובה של הנהגים בישראל. ועדת הכספים קיבלה החלטה לפני כמה שנים שאחוז מסויים של כספי הביטוח יופרש לקרן שעוסקת בתאונות הדרכים, כלומר שכל אזרח שמשלם איקס שקלים לביטוח יתן בעצם גם למטרה זו. זו החלטה של ועדת הכספים וזו לא החלטה של הכנסת.

שלום שמחון:

בעצם מי שמממן את הפעילות המוגברת בנושא הבטיחות בדרכים זה האזרחים. זה כאילו גביית מס חובה מהאזרחים. אין פה שקל כנגד שקל או משהו כזה.

שר התחבורה יצחק לוי:

אין פה שקל כנגד שקל. יש פה כסף בסך 170 מיליון שעומד לרשות הקרן, שאתם רואים פחות או יותר את התוכנית שלה לשנת 1997, וכן עוד 4.43 מיליון שמסומן בתקציב לבטיחות בדרכים. אני מציין את העובדה מכיוון שזה נושא שנמצא תמיד במרכז ההתעניינות הציבורית בגלל האסון הכבד שהוא גורם ויש צורך גם בכסף כדי להתגבר עליו. כשמדברים על חינוך ועל הסברה ועל תשתית ועל תוספת אכיפה ועל כל הדברים האחרים, כל זה מתבטא בכסף. אני מציין מהם האמצעים שעומדים לרשותנו ואנחנו נעבוד לפי הקצב הזה, לפי מה שיש.

שלום שמחון:

אני הבנתי ממה שאמרת, גם אם לא אמרת את זה בגלוי, שבעצם אתה לא מרוצה מהעובדה שהמשלה לא מוסיפה כסף לתקציב הזה.

שר התחבורה יצחק לוי:

אני רואה מחובתי להודיע לוועדת הכספים בפתח הדברים מהו הנושא המרכזי שאני מתכוון לעסוק בו במשרד התחבורה ומהם האמצעים העומדים לרשותי, זה הכל.

אופיר פינס-פז:

האם אתה מתכוון ליזום את שינוי המצב הזה?

היו"ר סילבן שלום:

אני מבקש שלא תפריעו לשר באמצע דבריו. אתן אפשרות לשאול שאלות לאחר מכן.

שר התחבורה יצחק לוי:

הנקודה הבאה היא מהם השינויים המרכזיים שיהיו במשרד התחבורה בשנת 1997

לעומת שנת 1996.

הדבר המרכזי הוא צימצום פעילות משרד התחבורה בנושא הרכבת, זה הנושא הייחיד שהועבר ממשרד התחבורה למשרד התשתיות הלאומיות בעקבות החלטת ממשלה. המשמעות התקציבית היא התכווצות של כ-100 מיליון ש"ח בתקציב הפיתוח של משרד התחבורה שעבר למשרד התשתיות הלאומיות. אין לנו בעיה שמשרד התשתיות עוסק ברכבת, אין לנו בעיה שמשרד התשתיות מפעיל את התקציב של 100 מיליון, אבל יש לנו בעיה בתיכנון תחבורה יבשתית והוא ניפגע עקב ההחלטה הזאת. אין ספק שכאשר יש לך ראייה כוללת של התחבורה היבשתית תחת משרד אחד אתה יכול להכין תוכנית אב מסודרת, אתה יכול לראות איך לתת דגש לחלק מסויים של המדינה, וכן הלאה. אומנם מע"צ לא היתה שייכת למשרד התחבורה גם בקדנציות קודמות, כלומר תיכנון התחבורה היבשתית בין כך פגום כבר זמן רב, אבל היום הוא פוצל עוד יותר.

אברהם שוחט:

איפה נמצאים כביש 6 ומטרופוליטן תל-אביב?

שר התחבורה יצחק לוי:

כביש 6 נמצא בטיפול משרד התשתיות הלאומיות ומטרופוליטן תל-אביב נמצא בטיפול משרד התחבורה.

אחד הדברים שמשרד התחבורה צריך לבצע על-פי החלטת הממשלה הוא קיצוץ של 100 מישרות, קיצוץ כוח-האדם הגדול ביותר בין כל משרדי הממשלה. אם יש החלטה כוללת שמשרדי הממשלה צריכים לקצץ את מצבת כוח האדם ב-2% הרי שאנחנו צריכים לקצץ 100 מישרות, שזה הרבה יותר מ-2%, אני תושב שאנחנו מגיעים לקיצוץ של קרוב ל-5%.

פיני בדש:

אבל הקיצוץ הוא רק בקליטת עובדים חדשים. הוא גם בפיטורים?

שר התחבורה יצחק לוי:

החלטת הממשלה היא שמשרד התחבורה יקצץ 100 מישרות עד אמצע שנת 1998, כלומר שאני צריך לסמן 100 מישרות. אם יש לי אנשים שיוצאים לגימלאות אני יכול לסמן אותם. יש אנשים שעוזבים מסיבות כאלה או אחרות, אבל אל תחשבו שמי שיוצא לגימלאות מייד מסומן כי לפעמים מדובר על פקידים חיוניים שצריך למלא את מקומם, כלומר אתה לא יכול באופן עיוור להגיד שאתה מוחק את התקן של כל מי שיוצא לגימלאות ולא ממלא את מקומו, זה בלתי אפשרי.

חיים אורון:

אם זה 100 מתוך 600 אז זה 15%, או שזה 100 ממהו אחר?

היו"ר סילבן שלום:

זה 100 מ-2,000, זה 5%.

הרצל בן-יהושע:

זה 100 מ-1,000, כלומר 10% בשנתיים, 5% לשנה.

שר התחבורה יצחק לוי:

יש לנו תקנים של 600 ויש עבודה ב... ויש כוח-אדם שהוא התקציב הקניות, שגם בו יש לנו קיצוץ אבל הקיצוץ הוא כמו כל שאר משרדי הממשלה. אני מניח שמשרד התחבורה קוצץ במיוחד בנושא כוח-אדם. לא קוצץ נושא תקציבי הפיתוח.

מה שאני חושב לעשות, אני כרגע לא בא עם פיתרון מוכן, אני אעדיף במשרד לסמן שירות מסויים ולהוציא אותו מהמשרד, או דרך הפרטה או בדרך אחרת, מאשר לקצץ 100 מישרות בכל האגפים של המשרד, כי לפי דעתי לא נוכל לעבוד בדרך כזאת. אני אומר לוועדת הכספים שהדבר הזה נמצא בעבודה אצלנו.

היו"ר סילבן שלום:

אולי נציגי האוצר יבהירו את העניין הזה של ה-2% מול 100 מישרות שקוצו במשרד התחבורה.

עופר לינדצ'בסקי:

אני רוצה לציין שבמע"צ קיצוץ כוח-אדם הוא יותר גדול. ההתלבטויות והשיקולים הם נקודתיים, מתנהלים דיונים בין משרדי האוצר והתחבורה, בודקים את הצרכים, בודקים את היכולות. בין הייתר למשל רואים קיצוץ פחות יחסית בתקציבי הפיתוח של המשרד.

שלום שמחון:

אבל אלה עובדים שיוצאים החוצה לתברות כוח-אדם פרטיות ואחר-כך חוזרים לעבוד במשרד בדרך אחרת.

עופר לינדצ'בסקי:

אם משרד התחבורה אכן יילך בכיוון של הפרטת שירות מסויים אז אני מניח שתלק מההפחתה בכוח-אדם יעבור לתקציב קניה, אין מנוס מזה, אבל זה בהחלט יאפשר לממש את ההחלטה הזאת.

תיים אורון:

יש כאן הפחתה של 50 מיליון נוסף ל-112 בתקציב הפיתוח. זה קיצוץ של 10% בתקציב הפיתוח נטו, חוץ מההעברה.

שר התחבורה יצחק לוי:

אתה צודק שיש קיצוץ, אבל אני אומר שהקיצוץ הגדול ביותר הוא בכוח-אדם.

אני רוצה לסקור בקצרה את שלושת התחומים העיקריים שאנחנו עוסקים בהם: התחבורה הייבשתית, נושא התעופה ונושא הספנות.

היו"ר סילבן שלום:

אולי זה הזמן לומר לך שאתמול היה כאן מצב לא נעים, כאשר עובד בכיר של משרד התחבורה דיבר נגד הצעת חוק של הממשלה ואני הפסקתי אותו כי זה דבר שאיננו מקובל.

שר התחבורה יצחק לוי:

אני אתיחס לזה.

אני אתחיל מנושא התחבורה הייבשתית.

כספי הפיתוח של התחבורה הייבשתית מושקעים בכבישים בין-עירוניים, כאשר עיקר התקציב מחולק ל-3 הערים הגדולות - ירושלים, תל-אביב וחיפה - והשאר לשאר הארץ. אנחנו עוסקים בעיקר בפרוייקטים של עורקים בין-עירוניים, כאשר אני מבקש מהמפקח על התעבורה, שנמצא כאן, שאחראי על תקציבי הפיתוח, לתת דגש בנושא פרויקטים בטיחותיים: הפרדות, מעקים ודברים אחרים, כלומר במידת האפשר לשלב בתקציבי הפיתוח גם פרויקטים בטיחותיים.

אנחנו בירושלים רוצים להתקדם ולסיים את כביש מס' 4, שעובר מצפון העיר לדרומה, מרמות ועד לכביש לכיוון גוש עציון, כדי שאחר-כך יהיה אפשר להמשיך בבניית כבישים נוספים. בירושלים הכבישים מנוהלים על-ידי מוריה והעיריה.

היו"ר סילבן שלום:

מי שבאמת תצה את ירושלים זה כביש מס' 1.

שר התחבורה יצחק לוי:

בחיפה שני הפרוייקטים הגדולים זה מינהרות הכרמל ודרכי קישון, שניהם מנוהלים על-ידי נתיבי איילון.

בתל-אביב ההשקעה התשתיתית היא בעיקר לקראת פרויקט הסעה המונית, שתיכף ארחיב עליו.

בשאר הערים יהיו לנו השקעות רגילות. יש לנו קבוצה ששמה "נתיבי הגליל", שעוסקת בעיקר בפיתוח בכפרי מיעוטים וכפרי דרוזים, והיא תמשיך לקדם פרויקטים כאלה.

אני רוצה להגיד שתי מילים לגבי נושא התוכניות המטרופוליניות. אנחנו מדברים על 3 תוכניות מטרופוליניות: תל-אביב, חיפה ובאר-שבע.

בתל-אביב אנחנו רוצים לסיים את התכנון של פרויקט הסעה המונית, לקבוע את החלופה ולהתחיל בהכנת המיכרזים. אני מעריך שזה ייקח כשנה. אנחנו מאוד רוצים לקדם את הנושא הזה. לשם כך אני מקווה שעד סוף שנת 1996 תוקם חברה שתנהל את הפרוייקט. אני לא יכול לדבר כרגע על תקציבים. אתם רואים שיש תקציבי תכנון ותקציבי סיוע לתכנון ואין תקציבי ביצוע. אני מקווה שהפרוייקט הזה ייעשה ברובו מכספים פרטיים ולא מכספי מדינה. אין הסעה המונית ריווחית בעולם והוא יהיה מסובסד. אני מדבר על ההקמה ועל התיווך. יכול להיות שנצטרך להגיע להסכמה על סיבסוד ההסעה ההמונית בתל-אביב ובמטרופולין.

מיכאל קליינר:

באיזה סדר גודל של סיבסוד מדובר בתל-אביב למשל ב-5 השנים הקרובות?

שר התחבורה יצחק לוי:

אני מבקש להצטרף לבקשת היושב-ראש, לרשום את השאלות. זה יהיה מאוד לא זהיר מצדי לבוא ולומר הערכות לגבי פרויקט שעדיין לא ניגמר תיכוננו. אני יכול לומר לך מה ההערכות של עלות לקילומטר של כריית מנהרה או בכלל העמדת המערכת של רכבת תחתית ושל רכבת קלה וכדומה, אך לא אומר את זה כרגע. אני אומר לך מה התוכנית ובמה המשרד מעורב.

בירושלים אותו דבר, בירושלים חברת מוריה מתכננת תוכנית להסעה המונית. שם הרכבת התחתית תהיה הרבה יותר בעייתית ולכן היא מתוכננת בתוכנית יותר קטנה, יכול להיות שאפילו בכלל לא. בירושלים יש תלופות שההסעה ההמונית תבוסס רק על רכבת קלה ותחבורה ציבורית ולא על רכבת תחתית. החפירה בירושלים היא קשה מאוד ומסובכת.

אחת הבעיות הקשות ביותר של בניית הסעה המונית במטרופולין היא שאתה הולך ובונה אותה אחרי שהמטרופולין כבר בנוי ואתה לא מוצא מקום. היום ללכת ולעשות נתיבים של רכבת קלה בתל-אביב זה דבר איום ונורא. או שאתה בונה על מדרכות או שאתה הורס בתים או שאתה צריך לעשות כל מיני תרגילים גיאומטריים מאוד מסובכים. אנחנו רואים את זה היום בתל-אביב ובירושלים והדברים מאוד מסובכים. בירושלים קצת יותר קל כי בשכונות המרוחקות של ירושלים, כמו רמות וגילה, יש נתיבים קצת יותר רחבים. בתל-אביב זה כמעט דבר בלתי אפשרי.

אני רוצה לומר מילה אחת על מטרופולין באר-שבע. ביקשתי להתחיל לתכנן רכבת קלה בבאר-שבע. אני רואה את באר-שבע כמתפתחת לרוחב ואני רואה, בתחזית ל-2010 או 2020, מצב שבבאר-שבע יהיו חצי מיליון תושבים. אני לוקח את האיזור של צפון הנגב - ערד, דימונה ויירותם - אפשר לראות שם מרכז לא קטן, גם של אוכלוסיה וגם מרכז מיסחרי וכלכלי. לכן אני חושב שנכון היום להתחיל לתכנן את הרכבת הקלה של באר-שבע. יש לנו חברות שמתעניינות ושמוכנות להשקיע בתיכנון. ביקשתי מהמנכ"ל להקים צוות משותף עם עיריית באר-שבע. נכון לעשות את זה היום ולא בעוד 15 שנה, אחרי שלא יהיה שם מקום לזוז ושהכל יהיה תפוס.

ההסעות המוניות משלבות תוכנית רחבה של נתיבים ציבוריים לתחבורה ציבורית. זה לא בא על חשבון התחבורה הציבורית בשום אופן, זה צריך להשתלב. אם רוצים שתהיה תחבורה ציבורית יעילה אז חייבים להקים נתיבי תחבורה ציבורית. היום בירושלים יש נתיבי תחבורה ציבורית ורואים בתלקים מהעיר, לא בכל העיר ולא בכל מקום, את קיצור הדרך ורואים גם את העליה בשימוש בתחבורה ציבורית באותם קווים שעוברים דרך נתיבים מיוחדים. כשהאוטובוסים מגיעים יותר מהר האזרחים נוסעים בהם, אם הקווים פקוקים האזרחים לא נוסעים, זה כלל פשוט. אם אנחנו רוצים להגיע להוזלת התחבורה הציבורית - יכול להיות שנגיע גם להפרטות מסוימות, אבל אני לא רוצה לדבר על זה היום כי המשרד צריך להיערך לדברים יותר ברורים - כחלק מתוכניות הסעה המוניות צריך לקחת בחשבון גם נושא של תחבורה ציבורית.

יש הבנה בין משרד האוצר לבין משרד התחבורה לחשוב על הפרטה מסוימת בתחבורה הציבורית מתוך שתי כוונות: קודם כל מתוך רצון לצמצם את הסובסידיות ודבר שני, מתוך רצון למנוע מונופוליה של הענף. הדבר הזה נמצא כבר בעבודה במשרד התחבורה והקמנו כבר צוות לבחון את הדברים. אני סבור שיתכן שנצטרך איזה מערך מסויים במשרד התחבורה כדי לשלוט על העניין. היום השליטה היא קלה, עובדים רק עם 3-4 חברות, 2 גדולות - אגד ודן - ועוד 2-3 חברות קטנות בבאר-שבע ובנצרת. היום השליטה היא פחות או יותר שליטה של העברת סובסידיות בצורה סדירה וכן פיקוח מסויים, כאשר יש לנו בעיה של חאפרים, של חברות אחרות, של פיקוח - ואין לנו מספיק מפקחים. ברגע שתהיה הפרטה, שהתחבורה הציבורית תופעל על-ידי 10-20 חברות איזוריות, השליטה של המשרד צריכה להיות אחרת לגמרי. בעניין הזה יהיו דיונים יחד עם האוצר. אין לנו כרגע נייר מסודר בעניין הזה. אני רק אומר שמשרד התחבורה החל בעבודה. בייחד עם האוצר נצטרך לבוא הנה לאחר שנגיע להבנה איך אנחנו עושים את זה. המגמה שלי היא בקדנציה הזאת לנסות להגיע להוזלת התחבורה הציבורית, זו אחת המטרות שאני מציב לעצמי במשרד, ואני חושב שאת זה צריך לעשות במשולב, גם בפתיחת נתיבי תחבורה ציבורית נוספים וגם בדרך של לחץ על אגד ודן להוזיל את המחירים.

אנחנו רואים כצפי לשנים הבאות גידול משמעותי מאוד במספר המשאיות בכבישים בארץ. הגידול המשמעותי הוא בגלל הסכמי השלום עם ירדן. אנחנו מקווים שהקו ירדן-חיפה וירדן-אשדוד יילך וייתפתח, זה חשוב לנו מבחינה כלכלית; אנחנו רואים צפי בגידול המשאיות הפלשתינאיות, שמסתובבות בכבישי הארץ; וגם בתוך מדינת ישראל. הדבר הזה מצריך מחשבה. החלק הראשון של המחשבה כבר נעשה ואנחנו כבר עומדים להוציא תקנות בתקן אירופאי לעגלות ולעומס על סרנים. היום העסק הזה די מופקר בארץ, העגלות אינן תקניות והעומס המותר אינו תקין, ואנחנו עומדים להוציא תקנות בעניין הזה. נצטרך גם להקדיש מחשבה, כמו שעשינו למשל לגבי תומרים מסוכנים, אולי להגבלה לשעות, לשיירות או למשאיות. יש לנו הרבה בעיות בעניין הזה מכיוון שלפעמים צורכי הביטחון וצורכי התחבורה לא תואמים אחד את השני. לפעמים יש סוגי משאיות שאנחנו רוצים שייסעו רק בלילה אבל משרד הביטחון רוצה שהם ייסעו רק ביום, כלומר יש לפעמים סתירות בצרכים ואנחנו לא תמיד מגיעים להבנה בעניין הזה. אין ספק שהבעיה הזאת תטריד אותנו גם בהמשך.

אני רוצה לעבור לנושא התעופה.

אחד הדברים עליהם אני רוצה לדבר הוא שדות התעופה הקיימים - שדה דב ונמל תעופה בן-גוריון. פרויקט נתב"ג 2000 מתנהל בעצלתיים. אנחנו החלטנו במשרד לפעול רק להרחבה של שלב א' של נתב"ג 2000 ובינתיים לא להתחיל בשלב ב'. אני חושב שצריך לבטל אותו לגמרי ולהקים שדה תעופה נוסף, אני לא יודע אם בנבטים

או במקום אחר. שלב א' הוא המלצות סוארי, כאשר גם הדבר הזה מתנהל בעצלתיים בגלל בג"צים והתנגדויות, ואני לא רואה שזה יז. היתה לנו פגישה עם שר הפנים שהציע את עזרתו ואני מקווה שבייחד אנחנו נצליח לקדם את זה. אנחנו עושים מאמצים לקדם את פרויקט נתב"ג 2000 אבל אני לא יכול לומר שאני מאוד אופטימי לגבי זה, שנוכל לראות את זה גמור בעוד חצי שנה, כי אני רואה עוד קשיים, אבל צריך לנסות לקדם את זה.

במקביל משרד התחבורה יצא במיכרז על תוכנית-אב לתעופה בישראל ובתוכנית-האב הזאת אנחנו רוצים לקבוע חלופה של אתר או שניים, ואחר-כך נצטרך להחליט היכן, לשדה תעופה בינלאומי נוסף. העדיפות שלי היא להקים אותו בנגב. אני עדיין לא יודע באיזה חלק של הנגב, אם מדובר בנבטים או בזיקים או במקום אחר, אני לא רוצה כרגע לקבוע מסמרות בעניין הזה. אני אומר את זה כאמירה כללית, שאני חושב שהנגב הוא המקום המתאים ביותר לפתח בו שדה תעופה בינלאומי שני במדינת ישראל. אנחנו נתמקד בחלופה אחת ונביא את זה לדיון.

חיים אורון:

למה שמתם סימן שאלה מחודש על נבטים?

שר התחבורה יצחק לוי:

אני לא שם סימן שאלה על נבטים. אין החלטה על נבטים אלא זה בגדר הצעה. הבעיה העיקרית בנושא נבטים היא המרחק מתל-אביב ומירושלים. אם איזור באר-שבע יהיה איזור של מיליון אנשים ויהיה אטרקטיבי מבחינה תיירותית ומבחינה עיסקית ויהיו שם ועידות עיסקיות, אז יהיה טעם להקים שדה תעופה בנבטים. אין בעיה גם להחליט על זה בעתיד.

שלום שמחון:

אם היית מחליט למשל להעביר את כל טיסות המיטען לנבטים, זה היה מקל.

שר התחבורה יצחק לוי:

לא בחנת את המשמעויות הכלכליות של ההובלה למרכז הארץ ולצפון הארץ. אני ביקשתי לבחון את המשמעויות הכלכליות של העברת סחורות לנבטים. השאלה היא מה האחוז בנגב ומה האחוז למרכז הארץ. אם היה לי ביטחון שנניח תוך 3 שנים יוקם קו רכבת מהיר נבטים-תל-אביב או נבטים-ירושלים, כולל רכבות משא, השיקול היה אחר, אבל אין לי ביטחון כזה. אני יודע שאנחנו יכולים להתחיל לפתח בנבטים ולהיתקע. אבל למה לי לדבר עכשיו, אני אומר לכם שאני לא פוסל שום דבר.

נסים דהן:

גם אם יתחילו לתכנן את נבטים עכשיו זה יופעל רק עוד 15 שנה.

שר התחבורה יצחק לוי:

זה הייתרון של נבטים, שיישנה תשתית ואפשר לבצע במהירות.

שדה-דב צריך שינוי ואני מקווה שעד סוף השנה אנחנו נקבל החלטה, יחד עם עיריית תל-אביב, לגבי הזזת הטרמינל. הטרמינל שם בעייתי מאוד. לגבי השדה יש תוכניות לפיתוח אבל כרגע הן לא נמצאות על שולחן המשרד לביצוע. מה שאנחנו צריכים לעשות זה להזיז את הטרמינל ולהזיז את חניית המטוסים.

לגבי שדה תעופה אילת: אנחנו רוצים להעביר את הטרמינל. אני לא רוצה כרגע לעשות פיתוחים גדולים באילת כל זמן שלא התקבלה החלטה בממשלה לגבי שדה תעופה אילת-עקבה. בממשלה יש עמדות שונות לגבי שדה התעופה הזה. בממשלה אני ביקשתי משר האוצר, כיושב-ראש ועדת שרים לענייני כלכלה, להביא את זה לוועדת שרים לכלכלה ולקבל עמדה אחידה. אני חושב שכרגע, כל זמן שאין עמדה, הדבר היחיד

שמשרד התחבורה צריך לעשות זה להזיז את הטרמינל באילת. יכול להיות שזה ידרוש הארכה מסויימת של המסלול, אבל לא גדולה, ואז נמתין לראות איך ייראה כל מערך התעופה. אני יכול לומר מה עמדתי לגבי עקבה-אילת. אני סבור שצריך לעשות את הפרוייקט המשותף הזה רק לגבי טיסות בינלאומיות. אני חושב שמדינת ישראל לא צריכה להסכים שגם הטיסות הלאומיות ינחתו בעקבה. עמדת הירדנים היא הפוכה מעמדתי, הם רוצים שכל הטיסות יגיעו לשם. לדעתי צריכים להיות שני טרמינלים, טרמינל בשטח שלנו וגם טרמינל בשטח ירדן, ולא - אנחנו ניכנס לסיכסוכים בלתי סופיים על נושא משיכת תיירות, אגרות וכדומה. זו עמדתי, אף שאני יודע שבממשלה יש גם עמדות אחרות. לפני שנתחיל להשקיע באילת או בעובדה או בעברונה או בפיתוחים אחרים אנחנו נצטרך לקבל החלטה עקרונית על נושא עקבה-אילת. לכן הדבר היחיד כרגע הוא הזזת הטרמינל.

היו"ר סילבן שלום:

גם אם הטיסות הפנימיות יהיו באילת, האם אתה חושב שזה צריך להיות באילת? הרי זה חונק את כל העיר שם. אולי צריך להוציא את זה בכל מקרה מהעיר?

שר התחבורה יצחק לוי:

אם נזיז את הטרמינל ונאריך את המסלול צפונה, זה הטוב ביותר. יש שתי עמדות: עמדת עירית אילת היא להשאיר את שדה התעופה. האנשים שגרים שם מבקשים רק להזיז את הטרמינל אבל להשאיר את השדה באילת.

אני חושב שמדינת ישראל צריכה לפתח בצורה מאוד משמעותית את נושא התעופה הפנים-ארצית. אני לא יודע אם אתם מודעים לכך אבל בצפון הולך ונוצר מהפך בעניין הזה ובדרום העסק רדום לגמרי. יש היום 100,000 נוסעים בקו קרית-שמונה תל-אביב. במינחת הקטן בקריית-שמונה יש מטוסים קבועים שטסים לתל-אביב מכל המיצפים בגליל ומכל מיני מקומות, אנשי עסקים שמגיעים תוך 40 דקות לכיסא של המשרד, כאשר החברים שלהם מרמת השרון עוד נמצאים בצומת הכפר הירוק. הדבר הזה הולך ומתפתח בצפון בצורה יוצאת מן הכלל. אני חושב שאנחנו צריכים לתת מענה גם לדרום, גם לעשות שיפוץ בשדה תמר, באר-שבע/תל-אביב, באר-שבע/אילת ולראות האם הקווים בדימונה הם ריווחיים, לתת זיכיונות למפעילי קווים כאלה וכולי. אני רואה בזה גם חלק מהנושא של בטיחות בדרכים. כלומר אם היום בגלל הטיסות האלה מצפון הארץ יש כ-10,000 רכבים פחות בכביש, זה חשוב מאוד. אחת הבעיות בנושא תאונות הדרכים זה צימצום נפח הרכבים שנמצאים בכבישים וצריך לפתח את הטיסות הפנים-ארציות ואנחנו נעבוד על זה. יחד עם ארקיע פיתחנו טרמינל ביוטבתה והמטוסים יוצאים משם מלאים. לא משנה אם זה על חשבון המועצה או הקיבוץ או בסיבסוד של ארקיע, מה איכפת לי? העיקר שאנשים טסים יותר.

היו"ר סילבן שלום:

אני ראיתי שיש לך סובסידיה לתעופה פנים-ארצית של 4 מיליון. למה הכוונה?

שר התחבורה יצחק לוי:

סובסידיה לתעופה זה הסיוע שהמשרד יכול לתת לעידוד קווים פנים-ארציים. זה לא פיתוח, פיתוח אנחנו נעשה, כלומר אנחנו נצטרך לפתח כמה מינחתים. שני המינחתים שאני רוצה כרגע לתת להם יותר דגש זה קריית-שמונה ושדה תימן, קריית שמונה בגלל התנועה ובשדה תימן על מנת להתחיל לפתח את הטיסות מהנגב.

אברהם שוחט:

המפעיל השני עובד כבר באילת?

שר התחבורה יצחק לוי:

כן, הוא מפעיל 2 טיסות ופועל בסדר גמור.

לפי דעתי צריך לפתח גם מסלולים אלטרנטיביים לטיסות בינלאומיות, לאו דווקא במה שנקרא שדה תעופה בינלאומי. למשל בחיפה ובמקומות אחרים אני רוצה להאריך את המסלול. בעלויות קטנות אפשר יהיה לכוון צ'ארטרים וטיסות מסויימות לשדות תעופה אחרים, גם כאשר זה לא שדה תעופה בינלאומי עם כל מה שכרוך בזה.

עכשיו לגבי נושא הספנות:

פיתוח הנמלים מאוד נחוץ, גם נמל חיפה וגם נמל אשדוד. היום הנמלים נמצאים בתפוסה מלאה, אוניות מחכות מחוץ לנמל, בנמל אשדוד יותר מאשר בנמל חיפה, והמצב הוא שאנחנו מפסידים כסף. יש תוכניות, שמחכות הרבה זמן. אנחנו מנסים לתת את התוכניות לחלקים כדי שאפשר יהיה להתחיל להאריך מזחים. הדבר הזה ידרוש הרבה מאוד כסף, שילקח מרשות הנמלים והרכבות (יש תוכנית להפריד את הרכבות מהרשות הזאת). רשות הנמלים והרכבות עברה שינוי מסויים בכך שהטילו עליהם מיסוי. זו התלטת ממשלה, ואני מקבל אותה, שגם ברשות שדות התעופה וגם ברשות הנמלים והרכבות יהיה מיסוי, אבל אני מקווה ששרי האוצר והתחבורה, שמוסמכים לקבוע את גובה התמלוגים, ייקבעו תמלוגים נמוכים (כך בכל אופן אני אפעל). פיתוח הנמלים ייעשה מתקציב רשות הנמלים והרכבות, כמו שנתב"ג 2000 נעשה מתקציב רשות שדות התעופה. יכול להיות שנוכל לשתף, יותר בשדות התעופה ופחות בנמלים, גם גורמים פרטיים. בחיפה הפיתוח הוא יותר מורכב, באשדוד הפיתוח יותר קל. באשדוד מדובר על פיתוח נמל. בחיפה מדובר על פיתוח נמל, מערכת כבישים יותר מורכבת, מסופי תחבורה מרוכזים של רכבת ואוטובוסים לאותם שטחים, ולכן הפיתוח הוא בחלקו יותר מורכב, אבל אני מקווה שבשנת 1997 נוכל להתקדם בתוכניות האלה.

לסיום הסקירה שלי אני רוצה להגיב לגבי מה שקרה פה אתמול בדיון. יש החלטת ממשלה לבטל את חוק עידוד תעסוקת ימאים ישראלים. זו החלטת ממשלה שמחייבת את כולם, כולל את משרד התחבורה, ואנחנו צריכים להיערך למימוש ההחלטה הזאת. האירוע שקרה אתמול בוועדה היה בעקבות זה שנקבעה לאותו ערב פגישה בנושא זה בלישכתי, ישיבה באישורו של ראש הממשלה. אני פניתי אל ראש הממשלה וביקשתי ממנו לבחון את ההצעה מחדש. הבעיה היתה 36 מיליון. אני מוכן לספוג 36 מיליון אם צריך, כי הבעיה היא ביטול החוק. ביטול החוק לדעתי בעצם מבטל את הספנות הישראלית לגמרי. לכן ניגשתי לראש הממשלה, ביקשתי ממנו מחשבה שניה וראש הממשלה ביקש מיועציו הכלכליים לקיים דיון איתנו. הדיון נערך אתמול בערב במשרדי ובו הצגנו את עמדותינו. ראש הממשלה יקבל החלטה ומה שראש הממשלה יקבל אנחנו נעשה. אם ראש הממשלה יחליט שהחלטת הממשלה שרירה וקיימת, אז היא קיימת. לדעתי ביטול החוק הזה הוא יותר עניין של מדיניות מאשר של תקציב. מבחינה תקציבית אם יבוא האוצר וייגיד שצריך לקצץ עוד 36 מיליון בדרך זו או אחרת אז אם תהיה החלטת ממשלה אז אנחנו נקצץ. לדעתי ההחלטה הזאת נוגעת למדיניות ולפיכך אני פניתי לראש הממשלה.

מיכאל קליינר:

זה לא סובסידיה אלא פטור ממס.

היו"ר סילבן שלום:

זה לא 36 מיליון אלא עד 36 מיליון.

שר התחבורה יצחק לוי:

על-פי תפיסת משרד התחבורה פירוש ביטול החוק הזה הוא שיש כאן הפרטת הענף עד כדי חיסולו בארץ.

אברהם שוחט:

החברות תישארנה בארץ אבל היימאים לא יהיו ישראלים.

שר התחבורה יצחק לוי:

משרד התחבורה כמובן שייקבל על עצמו כל החלטה של הממשלה. משרד התחבורה גם מקבל היום את ההחלטה והוא לא מבקש לעשות שום שינוי בחוק ההסדרים. אני אומר את הדברים רק בעקבות מה שהיה אתמול, כדי להבהיר את דבריו של אותו עובד משרד התחבורה, שאולי בעיני כמה חברים לא נהג כשורה, אני מסביר את הרקע. אני לא מגיש פה שום בקשה לעשות שום שינוי בחוק ההסדרים.

היו"ר סילבן שלום:

אני מודה לך, אדוני השר, על הסקירה. אנחנו נעבור לשאלות של חברי הכנסת.

אברהם שוחט:

אני רוצה קודם כל להגיד משהו לגבי ההחלטות המבניות שהיו. אני לא אומר את זה בנימה של אשמה, כי גם אנחנו, כשהיינו בממשלה, לא עשינו את מה שצריך לעשות, אבל אני רוצה להגיד מהי תפיסתי לגבי המבנה של משרד התחבורה ואיפה צריך להיות מה. אני רואה במשרד הזה משרד מאוד מאוד חשוב במדינת ישראל כי הוא משרד שעוסק בתשתיות. כל אחד שמסתכל בספר התקציב יודע כמה הממשלה הקודמת היתה אוהדת לנושא התחבורה, לכבישים ולרכבות, ובעצם היתה מהפיכה גדולה בארבע השנים האחרונות, שאני מקווה שתימשך. לפי דעתי משרד התחבורה היה צריך להיות משרד מטה של שלושה נושאים מרכזיים, ששניים מהם קיימים: רשות הנמלים, רשות שדות התעופה ורשות לתחבורה יבשתית - שבתוכה היו צריכים להיות מע"צ וכן רכבות ופרוייקטים מיוחדים, כמו מטרופוליטין תל-אביב או כביש 6 וכדומה. זה היה צריך להיות הדבר הנכון. אם זה היה באחריות מיניסטריאלית של שר אחד, עם קביעת מדיניות אחת, זה היה מאפשר אינטגרציה וחלופות וראיה כוללת. דרך אגב, אני אמרתי את זה גם בממשלה הקודמת. כשהתמנתי לשר האוצר באו ודיברו איתי על זה אבל אז עוד לא יכלתי להזיז דבר כזה. לפי דעתי זה מה שצריך לעשות. אולי יהיה אפשר, ואני שאלתי על כך את היועצת המשפטית שלנו, לקבל איזה חוק לגבי הקדנציה הבאה, שראש ממשלה לא יוכל יותר לשחק עם העניין הזה. המיבנה הזה יהיה קבוע בחוק וייאמר שמשרד התחבורה יכלול את רשות התעופה האזרחית, רשות הנמלים ורשות התחבורה היבשתית. אנחנו נוטים לזלזל בחשיבות של הנושא התחבורתי ולדעתי זה אבסורד שזה משמש כלי מיקוח בתוך המערכת במעבר ממשרד למשרד, זה נורא. הכל צריך להיות תחת הגג של התחבורה, אם אנחנו רוצים להצליח בעניין הזה. אני אמרתי את זה בבירור גם בקדנציה הקודמת. אני גם אמרתי שצריך להוציא את המים ואת המינהל ממשרד התקלאות ולהעביר למשרד התשתיות. משרד התשתיות צריך לכלול אנרגיה, מים, קרקע, תיקשורת וכל הדברים שמשרתים את כל המערכת, ופה צריך להיות תחבורה, ומשרד השיכון צריכים לעסוק באמת בנושא של בינוי, משכנתאות וכדומה. לפעמים קשה לעשות את הפרדה הזאת, אבל מה שקרה עכשיו זו שערוריה. העבירו את תחום הרכבות. למה זה שייך לתשתיות? איזה מין שטות זאת להוציא את נושא הרכבות ממשרד התחבורה ולתת את זה למשרד התשתיות? ואת מע"צ העבירו אליו והרכבת של תל-אביב נשארת אצלו, זה אבסורד מוחלט. אני לא אומר את זה בנימה של טענה, אני אומר מה צריך לפי דעתי להיות תמיד.

דבר שני, אני רוצה להגיד משהו בעניין תאונות הדרכים. תאונות הדרכים זה באמת דבר שהוא נורא עזוב ומכביד. הסיפור האמיתי הוא בתשתיות ולא בשום דבר אחר. מדובר על דיני נפשות ואני חושב שאם תקבלו החלטות נכונות בתשתיות גם תגיעו לתוצאה טובה בעניין הזה. לא שזה מנחם מישהו, אבל בהשוואה בינלאומית אנחנו לא הכי גבוהים, כולל מדינות מאוד מאוד מפותחות בעולם, ואת זה צריך לדעת. חבל שהטבלה הזאת היא לא טבלה מקלה אבל היא מראה שאנחנו לא נמצאים באיזה ג'ונגל אלא אנחנו חיים כמו העולם המערבי, עם כל הצער והכאב.

לעניין הרכבות: הרכבת התחילה לקבל הרבה יותר כסף בהחלטה אסטרטגית שלנו אבל היו שני נושאים שלפי דעתי חייבים להשקיע בהם הרכה מאוד מאמץ: (1) גמר המסילה הכפולה לחיפה. הושקע שם כמדומני כ-400 מיליון שקל.

שר התחבורה יצחק לוי:

אני מציע שתדונו בזה עם שר התשתיות הלאומיות, אריאל שרון, חבל על הזמן. זה לא נמצא תחת חסותי, כפי שאמרת לפני רגע קט.

אברהם שוחט:

בעניין שדה התעופה: יש לי סימפטיה לנבטים אבל קראתי היטב את דו"ח סוארי. גם אני בעד נבטים, למרות שיש לנו שם סיבוכים שלא קשורים בתשתית אלא כרוכים בשאלה מי ישתמש בשדה התעופה ולמה הוא יישמש. נבטים לא יכול להיות אלטרנטיבה מוחלטת לשדה תעופה בינלאומי שני בגלל המרחק. תסתכל ותיראה שאין בעולם מרחקים כאלה שמשמשים אלטרנטיבה. במדינות הכי גדולות, 50-60 קילומטר זה כבר מרחק גדול. נכון מה שאמר השר, שאם הנגב יתפתח ל-1-1.5 מיליון תושבים ותהיה תיירות גדולה בים המלח אז יהיה מקום להקמת שדה תעופה גדול.

שלום שמחון:

אני הצעתי לבחון אפשרות שרק טיסות מיטען יעברו לשם.

שר התחבורה יצחק לוי:

צריך לראות את נפח המיטען של הנגב.

אברהם שוחט:

חבר הכנסת שמחון, אני מציע שתיקח את דו"ח סוארי ותיקרא אותו ותיראה בדיוק את המסקנות שלו.

אני מאוד מסכים למה שאמר השר על מינחתים איזוריים, שיש להם חשיבות רבה, אבל אני בכל אופן מציע לעשות מאמץ עליון לקדם את פרויקט נתב"ג 2000. זה לא פשוט, זה כולל הפקעות, אני מכיר את הבעיות, אני מקווה שיש לך גיבוי מלא של שר האוצר לעשות כל מאמץ בעניין הזה.

לגבי הרכבת התחתית בתל-אביב: אנחנו הספקנו להקים את החברה אך עוד לא הספקנו לאיש אותה ואני לא יודע אם יש תקציב בתוך הסעיפים לנושא הזה. אני מציע בעניין הזה ללכת על-פי התקנון של החברה שהוקמה ולקבל החלטות. אני חושב שזה חיוני ממדרגה ראשונה למשק הישראלי ולכל האיזור.

נסים דהן:

אדוני השר, הנושא הראשון שבו התחלת הוא נושא הבטיחות בדרכים. בתקציב של שנת 1997 במינהל הבטיחות באותו סכום שבא מהקרן יש רק 2.5 מיליון במקום 42 מיליון בשנת 95. זה מופיע בעמוד 4 בהצעת התקציב הכחולה.

הרצל בן-יהושע:

אתה לא קורא נכון, זה לא כולל את ההעברות של הקרן.

נסים דהן:

הנושא הזה של הבטיחות בדרכים, המשרד חייב לשים אותו בעדיפות ראשונה כיוון שזה איבוד המשאב הלאומי הכי גדול שיש לנו בארץ, גם משאב אנושי, שאנחנו מאבדים על-ידי זה שאנשים נפצעים ונהרגים, וגם הנזק הגדול לכלי התחבורה, וגם הביזבוז העצום שאפשר בקלות לחסוך אותו. אומנם אנחנו במקום טוב באמצע אך אסור לנו להסכים לזה. אנחנו מדינה קטנה, חברה קטנה, וכל אדם הוא חשוב מאוד.

שר התחבורה יצחק לוי:

יש בעיה גדולה עם הרכב שבא מירדן ומהרשות הפלשתינאית, מבחינת התקינות, מבחינת הטסט וכדומה. אחוז התאונות שרכב כזה מעורב בהן ב-96 גדל. אני ראיתי דו"ח של המשטרה עד סוף אוקטובר וראיתי שהאחוז גדל. אני אומר את זה כהערה כללית, שבשלב כלשהו נצטרך לבוא בדברים עם הרשות הפלשתינאית ועם ירדן לגבי איזה רכב נכנס לפה כי כמות הרכב הנכנס תלך ותיגדל אם תהליך השלום ימשך.

אופיר פינס-ז:

אז למה לחכות שזה ייקרה? תבוא עכשיו בדברים.

שר התחבורה יצחק לוי:

אני כאמור אבוא איתם בדברים אבל אני אומר שזאת תהיה בעיה. אם אכן התחבורה בין הרשות הפלשתינאית ובין ישראל תהיה תחבורה חצי חופשית, גם בדרכים הבטוחות וגם בין הנמלים וגם אחרת, נצטרך לראות איך אנחנו מונעים כניסה של רכבים מסוכנים.

נסים דהן:

הנושא של בטיחות בדרכים הוא לא רק נושא של תשתיות ולא רק נושא של רכב, לדעתי זה גם בעיקר נושא של חינוך. אנחנו חייבים לשנות את תפיסת העולם שלנו. חינוך לבטיחות בדרכים חייב להתחיל כבר בגיל גן. כיוון שהיום רישיון רכב הוא לא מותרות וזה הופך למיצרן חיוני לכל אדם, לפיכך חייבים כבר בגיל גן להתחיל לחנך לבטיחות בדרכים.

בתחבורה הציבורית יש איזה סובסידיה של כמעט מיליארד שקל, גם לסובסידיה למחיר הנסיעות וגם לקניית אוטובוסים ולכל מיני פרויקטים של תשלום חובות מהעבר. מיליארד שקל עובר לתחבורה הציבורית כמעט כל שנה. הבדיקה האחרונה של הסל הזה היתה לפני 8 שנים.

אברהם שוחט:

היו הסכמים רק לאחרונה.

נסים דהן:

ההסכמים מבוססים על הצמדות משנים קודמות, אני בדקתי את הנושא הזה, עשיתי שיעורי בית. הבדיקה האחרונה של הנושא הזה היתה לפני 8 שנים, מאז יש הצמדות וזה רץ. אומנם לפי ההסכמים איתם כל שנה מורידים 2.5% להתייעלות.

שלום שמתון:

לפי מה שאתה אומר היה כבר 20% התייעלות.

נסים דהן:

אני יודע רק שמיליארד שקל עובר כל שנה לתחבורה הציבורית בדרכים כאלה ואחרות ואף אחד לא בדק האם הסכומים האלה ראויים, אולי צריך להוסיף עליהם, אולי צריך להוריד עליהם. צריך לעשות בדיקה כל שנתיים ולא כל 8 שנים. היה הסכם שפעמיים בשנה מעלים את המחירים לתחבורה הציבורית לפי איזשהי הצמדה.

התחבורה הציבורית זה לא רק אוטובוסים, זה גם מוניות. בנושא הזה של מוניות יש בעיה גדולה למדינת ישראל. אני לא מדבר על ירושלים, שבה אי אפשר למצוא מונית, אלא אותו דבר קורה בגוש דן ובתל-אביב. אדם מהשורה שרוצה להזמין מונית, אם הוא לא יעמוד ברחוב אין סיכוי שהוא ימצא מונית בטלפון. נכון שיש הסכמים ועבר חוק להוסיף 2,000 מוניות, 550 מוניות כל השנה, דרך

אגב החוק הזה עוד לא התקיים, עד כה הוסיפו רק כ-200 מוניות, עוד 800 חסר בשביל להשלים את ה-2,000 הראשונים ועוד 550 כל שנה. מה עושים עם זה? צריך להזדרז כי נושא המוניות הוא בעייתי. מה שקורה, שאפרים נכנסים למשחק, ברגע שיש כזה חלל כל אותם טנדרים ומיניבוסים הופכים להיות מוניות. למרות שזה פותר הרבה בעיות זה לא חוקי וזה לא מבוקר ולא תיקני. אני חושב שמשרד התחבורה צריך לאכוף את הדברים האלה ולהוסיף כמה שיותר מוניות.

בנושא הרכבת: זו אחת הבעיות הכי גדולות שלנו, שלא פיתחנו במשך שנים את נושא הרכבת. מה שקורה הוא שאפילו לא לומדים לקח. השר בעצמו אמר שהיום להתחיל לתכנן רכבת "זה סיפור מההפטרה" אבל כשכבר מתכננים עיר חדשה, כמו את העיר מודיעין, לא לקחו בחשבון שבעוד 20 שנה מודיעין תהיה תל-אביב מספר 2. אני מדברת על הרכבת: רכבת תחתית, רכבת קלה, כל הדברים האלה, כבר עכשיו צריך להתחיל לתכנן. אף אחד לא חשב על זה שבעוד 20 שנה מודיעין תהיה כמו תל-אביב ואז ייגידו שהרחובות כבר בנויים והכל צפוף מידי וכבר אי אפשר לתפור ואי אפשר לעשות שם שום דבר. אם כבר מתכננים עיר בשנות ה-2,000 צריך לקחת בחשבון שבעוד 20 שנה זה יהיה עוד פעם צפוף.

לגבי הנמלים: היום הנמלים צפופים. יש איזה תוכנית לפתור את הבעיה של העגינה של האוניות המחכות בתור אבל לא לוקחים בחשבון שברגע שהאוניות האלה תיכנסנה בזמן לנמל תהיה לנו בעיה בכבישים, של משאיות שייסעו לאתר שייפרקו את הסחורה, בעיה של מחסני ערובה. על כל הדברים האלה אנחנו לא נותנים את הדעת. גם מחסני ערובה כבר מפוצצים. היום הם ממתנינים בים והפקק יעבור למרכז הארץ, לכבישים שממילא פקוקים וצפופים, למשאיות שגורמות לכל התאונות. היום מרכיב המשאיות בתאונות דרכים הוא הרבה מעבר לאחוז שלהן בתחבורה.

לגבי התעופה: יש נמל תעופה אחד שאף אחד לא מדבר עליו, עטרות. למה בנקודה הזאת לא עושים שום דבר? שם אולי זאת החלטה מדינית אבל זה נמל תעופה קיים ואפשר להרחיב אותו בקלות ולהשתמש בו אפילו כהשלמה לנמל תעופה בן-גוריון, רק שייפתחו אותו, כי הוא קיים ועובד ויש את כל הפוטנציאל להרחיב אותו ולירושלים הבירה מגיע שיהיה נמל תעופה הרבה יותר רציני ממה שיש לה היום.

אחמד סעד:

כבוד שר התחבורה, בהצעת התקציב מופיע סעיף סלילת כבישים בתקציבים של שני משרדים. לפי סעיף "פיתוח איזורי של כבישים במיגזר הערבי והדרוזי" משרד התחבורה מתכוון להשקיע בתחום זה 30.3 מיליון ש"ח אך גם המשרד לתשתיות לאומיות מתכוון להשקיע סכום זהה, 30.3 מיליון ש"ח. האם, כבוד השר, ניתן להגיע למסקנה כי המדינה תשקיע בשנה הבאה 60.6 מיליון ש"ח בפיתוח הכבישים ודרכי הגישה במיגזר הערבי? אם אנשי אגף התקציבים באוצר כללו את אותו סעיף עצמו בתקציביהם של שני המשרדים, מכאן שבמשרד התשתיות הלאומיות או במשרד התחבורה יוצג כאילו עודף תקציבי בדמות אותם 30.3 מיליון ש"ח.

כבוד השר, אתה מכיר את המצב הגרוע של הכבישים והתשתיות ברחוב הערבי. האם אתה לא רואה שהמיגזר הערבי מקופת יותר, הן בשנת 1997 והן בתוכנית רב-שנתית לפיתוח תשתית עירונית, עד שנת 2,000? בלוח 13 ניראה כאילו המיגזר הערבי מקופת כי התקציבים שהוא מקבל יורדים משנה לשנה: מ-49 בשנת 97 ל-33 בשנים 1998-9.

שר התחבורה יצחק לוי:

תיראה שגם ירושלים וחיפה יורדים.

אחמד סעד:

בירושלים זה יורד הדרגתית. מה שניתן פה לא מספק את הצרכים של המיגזר הערבי. זה פחות מ-6% מתקציב המשרד.

אופיר פינס-פז:

אני מסכים שאם היה ניתן להציע את מה שהציע חבר הכנסת שוחט באשר לאיחוד כל הגופים שעוסקים בתחבורה הייתי מאוד שמח. לצערי גם לממשלה שלנו לא היה את עוז הרוח לעשות את זה. לי יש דיעה על מה שקרה במשרד השיכון והבינוי בקדנציה האחרונה. אם כבר הקימו את משרד התשתיות הלאומיות והעבירו לו את מע"צ אני דווקא מברך על העברת הרכבת לשם. אני לא יודע מה יקרה אבל מה שקרה עד כה הוא לא הרבה. כל העניין הזה של רשות הנמלים והרכבות זה היה מין דבר מוזר שעשו אותו מכל מיני סיבות כספיות והתשתיות של הרכבת במדינת ישראל, שהיא תשתית מאוד יקרה, לאורך השנים לא התפתחה ולא התקדמה. לפי דעתי אנחנו משלמים כאן מחיר יקר מאוד על כך. אולי ייקרה משהו אם זה יעבור למשרד התשתיות הלאומיות.

לגבי הכשרת נושא הרכבת התחתית בגוש דן: אני חושב שבעניין הזה צריך לעשות הרבה יותר. הדברים נמשכים הרבה מאוד שנים. נושא המטרופולין, שחבר הכנסת שוחט יזם אותו, עברנו קדנציה שלמה ולא קרה איתו הרבה. זה נמשך ואני עדיין לא רואה שהוא מתקדם מספיק. בירושלים כל שבועיים יש בעיתונות המקומית הודעה של העירייה, שאין בעיה, שזה מתקדם, אבל שום דבר לא מתקדם, ושכשהתכנון יסתיים תהיה רכבת קלה וקצת רכבת תחתית וכולי וכולי. אני הייתי רוצה לדעת תשובות מתי בירושלים יסתיים שלב התכנון וייתחיל שלב הביצוע? ולא סתם לזרוק אמירות באוויר שאין מאחוריהן שום דבר.

הנושא המרכזי הוא בלי ספק עניין המאבק בתאונות הדרכים. אני בטוח שזה בראש סדר העדיפויות של המשרד, וכך זה גם הוצג על-ידי השר, ובצדק. נדמה לי שקרן הבטיחות, שהיה לי את הכבוד להיות ממונה על חבריה, היא קרן, שלפחות בתקופה שאני הייתי חבר בה, היתה מאוד מאוד לא אפקטיבית. אני לא רוצה להגיד מעבר לזה, פשוט דבר נורא. אני רוצה לומר שגם ב-170 מיליון לא עשו את השימוש האופטימלי. לחברי הנהלת הקרן לא היתה שום השפעה על מה שקרה שם ומי שהכריע זה מינהל הבטיחות בדרכים ויושב-ראש הקרן, במקרה הטוב, שחיפשו מה לעשות עם הכסף. לא ראית איזשהי חשיבה סיסטמטית ומסודרת אלא כל פעם נתנו קצת לפה וקצת לשם, מין קופה ב' של כל מיני משרדי ממשלה: משרת ישראל לא מתעסקת בזה אם היא לא מקבלת כסף מהקרן, משרד החינוך לא מתנדף אם אין לו כסף מהקרן וכדומה. אני הייתי מצפה שהשר יבוא ויאמר מה הוא מתכוון לדרוש ולתבוע ולהוביל כשינוי בעניין הזה. נדמה לי שהקרן מחטיאה את מטרותה, אלא אם כן יש בה שינוי דרמטי מאוד בתודשים האחרונים.

לגבי הדברים האחרים שקשורים בתחבורה - דיברת על משאיות ועל תחבורה שמגיעה מירדן ומהרשות הפלשתינאית: אני סבור שהציבור מוכן לקבל על עצמו מדיניות נוקשה ואמיצה של הממשלה בתחום הזה. כבוד השר, אתה לא מתאר לעצמך איזה כעס ואיזה כאב יש בציבור. אנחנו מדברים פה על תאונות דרכים במין ניכור כזה, לפעמים אני משתגע, הרי אנשים נהרגים בכבישים. אתם לא חשים מה הולך בציבור הישראלי. אני אומר לך, אם אתה רואה שיש בעיה - לך עליה עד הסוף, לא ברחמנות ולא בניסוחים מעורפלים. אם אתה רוצה להוריד מכוניות מהכביש - ואם זה אפשרי לפי החוק - אז תוריד מכוניות מהכביש ותעשה צעדים דראסטיים. הציבור מוכן לזה.

שר התחבורה יצחק לוי:

יש עכשיו הצעת חוק כזאת בוועדת הכלכלה.

חיים אורון:

אדוני השר, אני תושב שהבעיה היא בשלוש הדיאגרמות שמופיעות בעמודים 40-41 בספר התקציב ובלוח 7 בחוברת של משרד התחבורה. אתם מדברים על תוכנית השקעות בתשתיות של 35 מיליארד שקל במשך 13 שנה. בלוח 7 יש השקעה בדרכים עירוניות ובדרכים בין-עירוניות של 34 מיליארד שקל, לפי התוכנית שלכם, במשך 13 שנים. רק בשנת 1995 לפי הטבלה הזאת ההשקעה התקרבה לדבר הזה. כבר בממשלה הקודמת התחילה ירידה ב-1996, יש ירידה משמעותית מאוד ב-1997 בהשקעה בתשתיות ובדרכים. בטבלה בעמוד 40 בספר התקציב אנחנו רואים ירידה שמתחילה ב-1996

וממשיכה תזק ב-1997. רק השיא הזה, של 2.75 מיליארד, אליו הגיעו ב-1995, הוא פחות או יותר עונה על מה שמופיע בטבלה הזאת.

שר התחבורה יצחק לוי:

לא לקחת בחשבון שחלק מהכבישים פה צריכים להיעשות גם בהשקעות פרטיות, למשל "חוצה ישראל".

חיים אורון:

היינו כבר בסרט הזה, כשבנק ישראל בדו"ח שלו ב-1992 אמר שכל ההשקעות שנעשות אינן מקדמות את כמות כלי הרכב. בעצם אנחנו עומדים במקום במיקרה הטוב ובפועל אנחנו הולכים אחורנית ולכן בשנים האחרונות ראינו שהפער איכשהו ניפתח. אין פה יש מאין, אומרים שבכביש מס' 6 תהיה השקעה פרטית, קודם בואו ניראה שההשקעה הפרטית הזאת תבוא. המשמעות של הדבר הזה שאם אנחנו נבצע את ההשקעות בהיקף הזה, עם היקף הפעילות בהיקף הזה, במקרה הטוב אנחנו נמשיך לדרוך במקום. אנחנו יושבים פה כאילו שהבוקר לא נסענו ונתקענו בפקק. אני מאוד מאוד מוטרד מהעובדה הזאת. אם הייתי בטוח שיש פה רק ירידה של שנה אחת ושבשנה הבאה נתזור למצב תקין, אז ניחא. 50 מיליון שקל לעומת שנה שעברה זה 10%. 50 מיליון שקל מתוך 500 מיליון זה ניראה מעט מאוד אבל כשאני רואה שלכל דרך חברון בבאר-שבע מקציבים 3.5 מיליון שקל, אז 50 מיליון שקל זה 20 כבישים כאלה, ואתם יודעים כמה שנים כבר עובדים על סלילת "דרך חברון" האחת הזו בבאר-שבע ועוד כמה שנים זה ייקח לגמור אותה. בסופו של דבר האפקט הבטיחותי הגדול ביותר הוא בדברים האלה. אני תושב שהשר עושה בצדק שהוא נותן עדיפות עליונה לטיפול בתאונות הדרכים אבל אנחנו מדברים על עדיפות לדרכים. כשאתה מדבר על בטיחות בדרכים אתה מדבר בהנחה שפחות או יותר נתנו את התנאים הבסיסיים לתחבורה ואני חושב שאנחנו מתחילים ביירידת העקומה, שכפי שאני אומר, התחילה כבר קודם והיא תחזיר מחדש את הבעיה.

אברהם שוחט:

אל תיתלה בכביש חוצה ישראל לצורך העניין כי זה לא אלטרנטיבי.

מיכאל קליינר:

בעניין הרכבת הקלה: בלונדון בתחילת המאה עשו מחקר סטטיסטי מה יהיו הבעיות של לונדון והגיעו למסקנה שבשנת 1910 הבעיה התחבורתית החמורה ביותר בגלל הגידול בהיקף התחבורה תהיה בעיית הגללים ושלונדון פשוט תיחנק וגללי הסוסים יגיעו עד הגגות של הבתים. ואז קרה דבר שאף אחד לא צפה אותו והמציאו את המנוע והמציאו את המכונית והצילו את לונדון. חבר הכנסת דהן אמר "איך במודיעין לא תכננו את הרכבת התחתית של שנת 2020?", וזה קצת הזכיר לי את סיפור לונדון. עניין הרכבת התחתית עלה בתל-אביב פעם ראשונה במחקר מאוד רציני שקיים ממלא מקום ראש העיר דאז, מר יהושע רבינוביץ, שאחר-כך היה ראש העיר, לפני 28 שנה והביאו חברה צרפתית והציעו תוואים (אגב, בדיוק אותם תוואים שרואים היום). לפני 3 שנים, בתקופת ראש העיר מר שלמה להט, שאלתי את אחראית התחבורה בתל-אביב כיצד התקדמו התוכניות של הרכבת התחתית בתל-אביב, הרי זה ניראה ממש מפתה. היא אמרה לי שיש מחקר מאוד רציני של משרד התחבורה שאומר, שבתל-אביב, בגלל כמות הכניסות והיציאות, אין הצדקה לרכבת תחתית אלא לרכבת קלה. המדען הראשי היוצא של משרד התחבורה רצה לקדם מחקר לגבי שיטה חדשה, שהיום מנסים אותה בשיקאגו, שהיא לדעתי התשובה של הדור הבא, שהיא לא גוזלת קטעי כביש, שיטה של גשר עילי, שאתה עולה ברמת אביב ג', מסמן "הבימה" וזה נוסע בעיגולים ואתה יכול להשקיע את זה על ציר אחד בתוך הכביש, ולדעתי זה הפיתרון. אני רוצה לחקור דבר נוסף, היום אנחנו בעידן האינטרנט, בעידן המחשב, יותר ויותר אנשים עובדים בבית. כדי שרכבת תחתית בתל-אביב תהיה רנטבילית היתה צריכה להיות בניה עצומה לגובה, כלומר פשוט שיהיו הרבה יותר אנשים שייגורו בלב העיר. בנתונים של היום זה לא רלוונטי וצריך למצוא פיתרון פחות מאסיבי, קרי רכבת קלה (ואני ער לכך שיש בעיה מאיזה צירים אתה גוזל שטח, אני לא רוצה להיכנס לזה). ברגע שיהיו שינויי הרגלי עבודה ויותר אנשים

יתחילו לעבוד בבית והשעות יהיו אחרות זה מטבע הדברים ישפיע על תחבורה. אנחנו פה הולכים להיכנס להוצאה של בערך 20 מיליארד שקלים, וראש העיר אומר שזה צריך להיות אוטוטו תוך 3-4 שנים. כשאתה מדבר על 15 מיליארד שקלים בתקופה של 3-4 שנים אני רוצה לדעת האם זה הכרחי, האם זו העדיפות הלאומית הראשונה במעלה של מדינת ישראל? את כל זה אני רוצה לדעת עוד לפני שאני מתחיל לשפוך כספים.

בנושא המוניות: אני מחזק את הדברים שאמר כאן חבר הכנסת דהן. הרבה מאוד אנשים היו מוכנים להשאיר את הרכב שלהם בבית אם היה שירות מוניות זמין. אם אפשר היה להסתדר בלי רכב אז אנשים היו לוקחים אוטובוס, נוסעים בקו אחד, מגיעים למקום העבודה ומשתמשים במוניות. אני ניסיתי את זה באופן אישי אבל אחרי כמה פעמים שעמדתי רבע שעה ברחוב וניסיתי להשיג מונית או שהתקשרתי לחברת מוניות ולא היתה תשובה או שהיה תפוס או שלא באו, אחרי זה התייאשתי. פעם אחת כמעט הותקפתי על-ידי נהג מונית כי רשמתי את המספר שלו. הכיוון לא בדיוק מצא חן בעיניו אז הוא לא עצר למרות שהוא היה ריק. לדעתי תעשה טובה לנהגי המוניות אם תגדיל את המספר באופן משמעותי ואז תהיה לכולם יותר פרנסה. לא 500 בשנה אלא הגדלה דראסטית יותר.

אברהם הירשזון:

אני קודם כל רוצה לברך את השר על שתי התלטות שהוא קיבל ואני חושב שהיו נכונות: 1) העברת חלק מנתב"ג 2000 לשדה תעופה אלטרנטיבי, כפי שהיתה הצעת סוארי, ולא לעשות אותה רק בשדה התעופה בן גוריון. אני לא רוצה לקבוע האם זה צריך להיות בנבטים או במקום אחר כי אני באמת לא בקי בזה. אני חושב שההחלטה להפריד את זה לשניים היא החלטה נכונה וטובה ואני שמח שזאת עמדת משרד התחבורה לגבי השנה הקרובה.

אני רוצה להתייחס לדברים שנאמרו כאן בנושא הרכבת התחתית בתל-אביב. אני חושב שמה שהעלה חבר הכנסת מיכאל קליינר, לגבי שינוי בהסדרי העבודה, הוא נכון. אני חושב שאם יהיה שינוי בהסדרי העבודה במשק בישראל וחלק מהעובדים, אפילו בשירות המדינה, יעבדו בבית זה בהחלט ייקל על התחבורה בשעות העומס, אבל זה לא שייך לדיון בישיבה הזאת. אני חושב שהקמת הרכבת התחתית היא חשובה מאוד ותל-אביב היתה צריכה אותה כבר לפני שנתיים-שלוש וכל זמן שחולף הוא זמן אבוד. מי שנוסע מרמת אביב, כמוני, או משכונות יותר רחוקות יודע שכדי להגיע למרכז העיר בשעות העומס הוא צריך לפנות לפעמים 3/4 שעה בכביש ולכן צריך לזרז את הנושא הזה. אני יודע את החשיבות ששר האוצר הקודם, מר אברהם שוחט, נתן לנושא הזה ואני חושב שצריך להמשיך בזה.

נכון שקיימת בתל-אביב גם בעיה של מוניות שירות וגם של מוניות ספיישל. גם הנושא של מוניות שירות לא מוסדר, היכן מותר למוניות שירות להיכנס ולהיכן אסור להן להיכנס, ויש בנושא הזה מריבות של חאפרים בקווים מסויימים. אני חושב שלטובת הציבור צריך להסדיר את זה במהירות ולאפשר למוניות להיכנס ננית למקום כמו שיכון בבלי או למקומות אחרים וזה יפתור בעיות תחבורה.

לגבי מוניות בכלל, אני כבר לא מדבר על זה שאתה עומד באמצע היום ולפעמים שעה בתל-אביב לא יכול להשיג מונית. כאשר אתה מצלצל בבוקר לתחנת מוניות בתל-אביב ואתה מנסה להשיג מונית אתה לפעמים צריך לתכות חצי שעה עד שבכלל יש לך עם מי לדבר ואין לך שום תלופה.

לגבי הדבר הכאוב והקשה ביותר, הנושא של תאונות הדרכים: כאשר אין אמצעים אתה לא יכול להיאבק בנושא. יחד עם זה, כאשר מדברים על מקום טוב באמצע אנחנו יודעים שגם בארצות אירופה וגם בארצות הברית הנושא של שתיה ואלכוהוליזם תופס שם נפת גדול, אני מבין ש-30%-35% מתאונות הדרכים שם נגרמות משיכרות. אצלנו בארץ זה רק 4%-5%. אז יש כסף שצריך להוציא על זה אבל את הכסף הזה צריך לצבוע בצבעים מאוד מאוד ברורים. יש לך הדגשים בנושא של תאונות הדרכים והיכן הן קורות מידי שבוע פעם אחר פעם. יש לך מספר מוקדים שאם אתה מתנפל עליהם אז אתה פשוט מוריד משמעותית את הבעיה. אני מוכרח לומר שהיה לי ויכוח עם שר התחבורה הקודם. תמיד כשאני הייתי מעלה הצעות לסדר היום אז הוא היה אומר:

"בחודשיים האחרונים זה 3.2% פחות, לפני כן היה 3.3%". אמרתי לו שאין מה להתייחס לרבעי אחוז, צריך להתייחס לאנשים שמתים ונפצעים. צריך בנושא הזה להתנפל בכל המהירות כי זאת מגיפה, ואולי המגיפה הכי גדולה. כבוד השר, הייתי מבקש לשמוע את תשובתך היותר מפורטת, לאיזה דברים בדיוק אתה צובע את הכסף כדי להתנפל על הבעיה? איזה הדגשים בנושא הזה אתה עומד לתת בשנה הקרובה?

מיכאל נודלמן:

יש כאן שתי טבלאות: טבלת השקעות בכבישים וטבלת תאונות דרכים ופה יש איזשהי נוסחה, שאני לא מבין אותה, שככל שמשקיעים יותר כסף יש יותר תאונות. זה לא אומר שלא צריך להשקיע אבל זה אומר שההשקעה בכבישים לכשעצמה לא פותרת את בעיית תאונות הדרכים. אני חושב שצריכה להיות איזשהי תוכנית אלטרנטיבית, למשל רכבת. אמרו פה שרכבת היא מאוד יקרה אבל זה בוודאי יהיה יותר זול מחיים של בן אדם ומהנזק שנגרם מפית המכוניות, ואף אחד לא הביא את זה בתשבון. אני חושב שצריכה להיות איזשהי תוכנית אלטרנטיבית, באילו דרכים אנחנו צריכים ללכת, או רכבת או דרכים חלופיות אחרות.

אני חושב שתכל שהעבירו את הרכבת לאחריות משרד אחר כי אז אין מדיניות אחת לפיתוח תנועה.

לגבי פיתוח שדה תעופה בצפון: בקריית-שמונה יש תוכנית 383 לפיתוח איזור קו העימות ושם יש שדה תעופה אבל אין אפילו דרך לשדה התעופה ואין שם טרמינל. בשבוע שעבר דיברו על סעיף אי-ביצוע החלטות של הממשלה לגבי קריית-שמונה ויישובי קו העימות ואני חושב שצריכים להוסיף לזה גם את הנושא של הכביש אל שדה התעופה והטרמינל.

היו"ר סילבן שלום:

מאחר והשר צריך ללכת ויש לו עוד 5 דקות, אני אבקש ממנו להישאר עוד 10 דקות. יש עוד 4 דוברים ואם כל אחד יסכים שנעשה את זה ב-2.5 דקות אז נספיק לשמוע את כולם.

שר התחבורה יצחק לוי:

התשובות תהיינה בישיבה הבאה.

זאב בויס:

שדה התעופה המשלים בנגב: אני מבין את ההתלבטות בין נבטים לבין מקום יותר קרוב. זה יכול להיות סביר במקום כמו זיקים או אשקלון, בין קריית-גת ואשקלון, בתחילת השטחים הפתוחים.

בהקשר לזה, האם יש לשר עמדה תחבורתית בשאלה של שדה התעופה דהניה? השאלה היא האם הכל זה רק עניין מדיני, של הייחסים שלנו עם היישוב הפלשתינאית? אני שואל את זה בהקשר לזכויות הענייני, וגם הלא-ענייני, הקיים בשאלת שיתוף פעולה בין ירדן וישראל בקשר לשדה התעופה באיזור אילת-עקבה.

לגבי כביש ארצי 6: אני מבין שאצטרך לשאול את שר התשתיות הלאומיות כי אני לא יודע מהי העמדה. אשאל גם את שר התחבורה, היתה החלטה לגבי השלמת תכנון והשקעות במרכז.

אברהם שוחט:

לא, היה תכנון ותב"ע עד לצומת שוקת.

זאב בויס:

אנחנו נשאל את השר שרון לגבי כמות ההשקעות כי אני חושש שלא משקיעים שום

דבר.

לגבי באר-שבע: אני שמחתי לשמוע את מה שאתה אומר אבל אני מסתכל פה על התוכנית בלוח 14 של כבישים עירוניים מרכזיים בשנים 1997-2000 ואני רואה את שלוש הערים הגדולות ואני לא רואה פה את מטרופולין הנגב.

שר התחבורה יצחק לוי:

אני מצטער לומר שלא יכלתי להתייחס אל הנגב בביצוע כמטרופולין.

צבי הנדל:

לגבי שדה תעופה נוסף בזיקים: אני בהזדמנות אסביר לך בהרחבה את עמדתי.

מיגון כלי הרכב: רשום פה באפס ואני מבקש הסבר.

למיגור ההתיישבות הכפרי בתוך מדינת ישראל וביש"ע אין "אבא" בכלל.

יש לעשות מאמץ גדול שתחבורה ציבורית תהיה גם נוחה וגם זולה. אני חושב שהתחבורה הציבורית היום יקרה, היום עדיף ל-2 אנשים לנסוע במכונית פרטית לחיפה מאשר לנסוע באוטובוס, לא יכול להיות דבר כזה. אפשר בדרך אחת לייקר את הדלק, אבל זה לא נראה לי. נראה לי שיש למצוא דרך להוזיל את התחבורה הציבורית.

פיני בדש:

אני מתנגד לשדה תעופה בזיקים.

לגבי הרכבת: אמרו ש-8% בעולם נוסעים ברכבות. אני חושב שהרכבת בארץ תעשה פיתוח רציני לפרופריות ותחסוך הרבה תאונות דרכים.

אני לא יודע אם דיברתם פה על תנועה אווירית פנימית, שצריך לפתח אותה, בעיקר בדרום הארץ. אמרו פה שבקריית שמונה יש 100,000 נוסעים אז מהדרום יכולים להיות גם 200,000.

דבר אחרון זה התמקדות במניעת תאונות דרכים. זה לא חייב להיות תמיד בכסף, זה יכול להיות גם בחקיקה נכונה וזה יכול להיות בעוד כמה אמצעים. אני חושב שזה הנושא המרכזי שאנחנו צריכים להתמקד בו השנה.

יצחק כהן:

אדוני השר, דיברנו רבות על תאונות דרכים ועל חשיבה לא קונבנציונלית אבל מאז לא התקדם שום דבר, וחבל. ציפיתי שבחודשים שעברו יתקדם משהו בנושא הזה. ראינו שבדרך הרגילה, של השקעה בכבישים וברמזורים ובשוטרים, זה לא הולך. כמו שאמר חבר הכנסת נודלמן, הכסף הולך ומספר התאונות עולה בהתאם בייחסי ישראל. יש תוכניות ויש מה לעשות, ויש את "הקברניט", שזה מכשיר שרושם את התנועות של הנהג, את כל מה שהוא עושה, כמו "קופסא שחורה" במטוס, ואפשר יהיה להתקין אותו אם תהיה חקיקה מתאימה. יש את האמצעים ואפשר לבדוק אותם. זה הפיתרון היחיד שאולי יעשה משהו.

לגבי שדה התעופה: אני תומך בעניין של זיקים, שיותר קרוב למרכז הארץ. אם רוצים ששדה התעופה הזה יצליח ולא יהיה כמו "פיל לבן" אז צריך להקים אותו בזיקים.

אשקלון היא עיר בת 100,000 תושבים ויש לה יציאה אחת. זה די מסוכן. אני מבקש לשאול מדוע הפרוייקט של היציאה הצפונית לכיוון סילבר תקוע? זה חבל.

שמואל הלפרט:

דובר רבות על משטרת תנועה ואין ספק שזה אחד הדברים הייעילים ביותר למניעת תאונות דרכים. כאשר יש מכונית משטרה בכביש זה משנה את צורת הנהיגה אצל כל נהג, את זה אני יכול לומר מתוך ניסיון אישי. יתכן שצריך להרחיב את זה.

רציתי לשאול את השר לגבי המחירים בתחבורה הציבורית. איך יתכן שנסיעה באוטובוס מבני-ברק לירושלים (עם 50 נוסעים) עולה 16.5 ש"ח ואילו מונית שנוסעת בסך הכל עם 7 אנשים ולא מקבלת סובסידיה מהממשלה גובה 13 ש"ח? איך יתכן דבר כזה? בנוסף לזה יש לי הרושם שבכלל קביעת המחירים נעשית בצורה שרירותית מאוד, לא על-פי המרחק.

אברהם שוחט:

אני רוצה לענות לחבר הכנסת קליינר, הקמת החברה לא קבעה באופן מפורש שהרכבת היא הפיתרון. יצטרכו לקבוע את האלטרנטיבה הטובה ביותר. יכול להיות שחלק יהיה רכבת תחתית וחלק לא יהיה ברכבת תחתית. אני חושב שעכשיו הנושא הזה בשל החלטה וצריך לבוא לממשלה עם האלטרנטיבות ורק אז להחליט. אבל זה לא נשלף מהמותן. ברור שאם לא יעבדו על העניין בצורה מאורגנת אז לעולם לא יהיה פיתרון.

היו"ר סילבן שלום:

אני רוצה להודות לשר התחבורה, שהסכים להישאר ולשמוע את כולם. ביום רביעי תהיה ישיבה נוספת שבה הוא ישיב ואם אנשים ירצו אחר-כך להתייחס אנחנו נאפשר להם.

העברות תקציביות

היו"ר סילבן שלום:

בקשה מס' 79 040 - אני מבין שחבר הכנסת קליינר מסיר את התנגדותו והבקשה הזאת מאושרת.

בקשה מס' 33 039 - מדובר על עיכוב העברה מס' 33 039 על-ידי חבר הכנסת אופיר פינס, לגבי הפשרה של 1,210,000 שקל מהעתודה להתייקרויות ולפעולות מרכזיות בהתיישבות חדשה.

שירת רוזנבאום:

מדובר על העברה לשם תשלומי שכר. שתי התקנות שמדובר בהן, הן פעולות מרכזיות והן רכישת שירותים, הן תקנות שכר. מדובר ברזרבה להתייקרויות שבעת העבודה על התקציב נשמרה בדיוק למטרות אלה, להתייקרויות שכר ולהתייקרויות מסוג אחר. השנה נוצר צורך בהפשרת הרזרבה להתייקרויות שכר. הפשרת רזרבה להתייקרויות בתקציב המשרד הופשרה גם בתחומים אחרים כך שלא מדובר פה בהעברה דווקא אל חטיבת ההתיישבות אלא בהתייקרויות שכר שדרשו הפשרות רזרבה.

אופיר פינס-פז:

על כמה כות-אדם מדובר? מה היקף התקציב של חטיבת ההתיישבות?

שירת רוזנבאום:

מדובר על 111 מישרות, כשמתוכן 41 הן מישרות מטה, כלומר הן מישרות בתל-אביב ובירושלים. אני יכולה לפרט את התפלגות שאר המישרות: 14 בגולן-צפת, במעלה אפרים, 12 באריאל, בירושלים עוד 15.3 מישרות, ובמשרד בבאר-שבע עוד 14 מישרות. לגבי תקציב החטיבה הכולל: אין בידי את הנתון כרגע, הוא מפורסם בחוברות התקציב.

צבי הנדל:

138 מיליון זה חצי ממה שצריך, לפי דעתי צריך להכפיל את התקציב הזה. אנחנו נדון בישיבה הבאה על הכפלת התקציב הזה.

היו"ר סילבן שלום:

הצבעה על בקשה מס' 33 039

בעד -
נגד - 2
הבקשה מאושרת.

אני מודה לכם. הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:15