

פרוטוקול מס' 197

מישיבת ועדת הכספים
יום רביעי, ד' בכסלו התשנ"ח (3 בדצמבר 1997), שעה 9:00

נכחו:

חברי הוועדה: מיכאל קליינר - מ"מ היו"ר
נסים דהן - מ"מ היו"ר

זאב בויס
צבי הנדל
יהודה הראל
יצחק כהן
אחמד סעד

אופיר פינס-פז
אברהם שוחט

שלום שמחון
חיים אורון

מ"מ:

מיכה גולדמן

עבד-אלמאלכ דהאמשה
רחבעם זאבי
סאלח טריף

מוזמנים:

יצחק לוי - שר התחבורה
נחום לנגנטל - מנכ"ל משרד התחבורה
דוד בן-אבו - משרד התחבורה
עמוס בן-שאול - חשב משרד התחבורה
גבי נאור - משרד התחבורה
אבנר עובדיה - משרד התחבורה
יאיר פלח - משרד התחבורה
הילה אייל - אגף תקציבים, משרד האוצר
יואל נוה - אגף תקציבים, משרד האוצר
אופיר קרני - אגף תקציבים, משרד האוצר

יועצת משפטית: אנה שניידר

יועצת כלכלית: סמדר אלחנני

מנהל הוועדה: איוור קרשנר

קצרנית: תמר פוליבוי

- סדר-היום: 1. הצעת חוק שירות לאומי (נסיעה חינם בתחבורה ציבורית).
2. תקציב משרד התחבורה לשנת 1998.
3. העברות תקציביות.

1. הצעת חוק שירות לאומי (נסיעה חינוך בתחבורה ציבורית)

מ"מ היו"ר נסים דהן:

אני פותח את הישיבה. חבר הכנסת רחבעם זאבי, בבקשה.

רחבעם זאבי:

הצעת חוק שירות לאומי (נסיעה חינוך בתחבורה ציבורית) עברה בקריאה טרומית במליאה והורדה לוועדת הכספים לעיבוד, כדי שזה יגיע במהרה למליאת הכנסת בקריאה שנייה ושלישית.

הרעיון המרכזי מאחורי החוק הזה הוא לא להפלות לרעה בנות המשרתות שירות לאומי לעומת עמיתותיהן, בנות אחרות שמשרתות שירות פעיל כחיילות וזוכות בנסיעות חינוך בתחבורה ציבורית. הקיפוחים הם בתחומים נוספים, אבל לא תקפתי אותם בפעם הזאת, נשאר גם עבודה לחברי כנסת אחרים.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

מה למשל? אולי אפשר לתקן אותם באותה הזדמנות?

רחבעם זאבי:

צריך לעשות לזה עבודת הכנה.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

האם יש לך משהו ספציפי?

איור קרשנר:

היתה הצעה של בן-צור בעניין דמי קיום.

רחבעם זאבי:

יש בכמה תחומים, החל מלבוש והמשך דרך דמי קיום, אש"ל, דמי כלכלה ובתחומים אחרים, אבל צריך לבדוק את ההיקף - - -

מ"מ היו"ר נסים דהן:

ואתה לא מבקש זאת?

רחבעם זאבי:

איני מבקש זאת. הזדעזעתי מכך שבנות מורות חיילות נוסעות בטרמפים עם המשמעות של עייפות, זמן, ובעיקר סכנה לבנות, כאשר בת יוצאת לכביש ועומדת שם, ולא פעם אחת, אלא כל ימות השבוע, ומשרתת שישה ימים בשבוע. נתקלתי בבנות כאלה שעומדות על הכבישים שישה ימים בשבוע, והן לא יכולות לקבל על זה כסף מההורים, כי מדובר ביותר מדי ימים. מדובר בערך ב-300 או 280 פעם בשנה. צריך לעשות סדר לפחות בעניין הזה של שימוש בתחבורה ציבורית והשוואתן לבנות חיילות.

נתקלתי במקרה סמלי של שתי שכנות ביישוב בשומרון, אחת משמשת מורה חיילת והשנייה משמשת מורה בשירות לאומי.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

אלה יכולות להיות גם אחיות.

רחבעם זאבי:

שר האוצר סיפר לי שמתוך חמשת בנותיו, שלוש היו בשירות לאומי ושתיים בשירות צבאי.

במקרה הקודם עליו דיברתי, אחת נוסעת בטרמפים ואחת נוסעת בתחבורה ציבורית. שתיהן משרתות את עם ישראל בחינוך ילדי ישראל, שתיהן באות מאותו יישוב, ואני מניח שהמצב הסוציו-אקונומי שלהן דומה, ויש כאן קיפוח שנמשך שנים, והגיע הזמן לעשות לזה סוף וסדר. עובדה היא שעל העניין עצמו לא מתווכחים ואומרים שזה נכון, ושאלו צודקים אבל - - -

"אבל" זה כבר נגמר ומשכו את החוק הזה מפברואר, מהקריאה הטרומית לקריאה הראשונה מפברואר עד עכשיו, כלומר, תשעה חודשים. נכון שהריון של בני אדם נמשך על פני תשעה חודשים, אבל פה לא היתה סיבה שעוד שנה בנות תטולטלנה על הכבישים בתנאים לא תנאים.

כדי שזה יכנס לתקציב של 1998 צריכים להחליט על זה מהר, ועד השבוע הבא להביא לקריאה שנייה ושלישית, ולעשות צדק עם הבנות.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

האם נמצא איתנו נציג משרד הביטחון? אני רוצה לשאול שאלה. לפחות על פי מה שפורסם אתמול בכלי התקשורת, יצאה תקנה, הוראה, או פקודה מהרמטכ"ל שאסור לחיילים לנסוע יותר בטרמפים.

רחבעם זאבי:

אפילו לא לשני חיילים ביחד.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

אסור לנסוע יותר בטרמפים. בהחלט יכול להיות שאותה תקנה תהיה גם על בנות בשירות לאומי. זה לא יתכן שמצד אחד אסור לנסוע בטרמפים ומצד שני לא ישתתפו איתן בדמי הנסיעה.

האם יש מישהו מהמשלחות כאן שרוצה להתבטא בנושא הזה, לפני שאנו שומעים את אנשי משרד האוצר?

רחבעם זאבי:

יש דבר נלווה, וזה עלה בקריאה טרומית וגם בקריאה ראשונה, ופנו אליי חברי כנסת - - -

מ"מ היו"ר נסים דהן:

עכשיו זוהי הכנה לקריאה שנייה ושלישית?

איוור קרשנר:

כן.

רחבעם זאבי:

שאפשר יהיה לקבוע בחוק הזה גם שנת שירות שלישית. לא אתנגד, וזה צודק לגביהם כמו שזה צודק לגבי מורות חיילות - - -

אנה שניידר:

הכנסנו את זה בפסקה 2.

רחבעם זאבי:

יופי.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

אולי קודם כל נשמע את השר, ואחר כך את חברי הכנסת. אדוני השר, פתחנו את הדיון לא מזמן, וחבר הכנסת רחבעם זאבי הציג את החוק ואת מטרותיו.

יצחק לוי:

אני מסכים לתוכן החוק, ומתנגד לחקיקה. אמרתי זאת גם בין הקריאה הטרומית לקריאה הראשונה. אנחנו מסדרים את זה.

שלום שמחון:

אתם לא מסדרים את זה.

יצחק לוי:

כבר השנה הנפקנו כרטיסיות מיוחדות לבנות השירות הלאומי בהסכם עם הארגונים של השירות הלאומי, והבנות היום משלמות כמו חיילים. הדבר נעשה כדי לאמוד את נפח הנסיעות שלהן. לקראת העדכון הבא בנות השירות הלאומי תיסענה בחינם, כך שאין צורך בחקיקה.

אני רוצה לומר מדוע אני מתנגד לחקיקה, לא מכיוון שהחקיקה הזו לא טובה, אלא אין לנו כל תעריף מעוגן בחקיקה, לא של קשישים, לא של חיילים ולא של חיילות.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

איך זה מוסדר לחיילים?

יצחק לוי:

זה מוסדר בהסכם, הסכמים של הקואופרטיבים עם משרד הביטחון.

יהיה כאן דבר משונה, כל התעריפים נעשים דרך הסכם, ואילו רק תעריף אחד יהיה מעוגן בחוק. לכן אמרתי קודם שאני מסכים מאד לתוכן החקיקה, ולא רק שמסכים, אלא באתי לפעול כדי להסדיר את העניין. אם יש צורך לכלול אוכלוסיות נוספות, אני מוכן לשמוע ולעשות זאת יחד עם משרד האוצר כמובן. כלומר, נדון בכל אוכלוסייה שתבוא לפנינו מסוג האוכלוסיות בנות השירות הלאומי.

אני שוב פונה, אם יואילו לשמוע לדעתי, לא לעגן את זה בחקיקה, כי אז יום אחד נהיה מוצפים ברצונות לעגן בחקיקה כל מיני הנחות בתעריפים ופטורים. אני חושב שזה לא נכון. אין את זה לסטודנטים, לתלמידים, לקשישים או לחיילים. שום דבר לא מעוגן בחקיקה, הכל מעוגן בהסכמים. כאשר רוצים לקדם הסכם מסויים, מדברים עם אנשי משרד האוצר והתחבורה ועם הקואופרטיבים, והם מסדירים את העניין.

לכן אני מבקש לא לעשות את החרוג הזה בחקיקה, ונסדיר את כל מה שצריך. במרץ בעדכון החדש בין כה אנו מתכווננים להסדיר את הכל.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

דברים של טעם. חבר הכנסת רחבעם זאבי, האם יש לך מה לומר? אומרים כאן שאפילו חיילים לא מעוגנים בחקיקה.

רחבעם זאבי:

לחיילים לא היכינו 49 שנה וחבר כנסת אלמוני הציע הצעת חוק, אלא זה הוסדר. הממשלות לדורותיהן הבינו ופעלו לפי זה. הממשלות לדורותיהן לא הבינו בנות בשירות לאומי.

יצחק לוי:

הממשלה הזאת מבינה.

רחבעם זאבי:

הממשלה הזו לא מבינה, כי גם ההסדר הקיים היום שיש להן כרטיסיות איננו משווה אותן.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

אומרים לך שבשנת 1998 זה יהיה ממש בחינם.

רחבעם זאבי:

מה יהיה ב-1998 השוט של החוק הזה.

יצחק לוי:

לא, זה בלי השוט. מה שעשינו בשנת 1997 היה בלי השוט.

רחבעם זאבי:

החוק הזה הכרחי, ולפי דעתי הוא גם לא יחיד שפותר בחוק, אבל לא עשיתי "עבודת בית", כי לא ידעתי שתבוא מעין טענה כזאת, שזה חוק יחיד. הוא גם לא קובע תעריף, הוא קובע פטור ולא תעריף. השר אמר תעריף, אך אין כאן תעריף, יש כאן פטור. הבנות האלה פטורות.

אינני יודע איך פטורים עובדי שירות בתי הסוהר, שוטרים, חיילים, ואם זה מופיע בחוק, או לא מופיע בחוק. אם אכין "שיעורי בית", אמצא משהו בוודאי.

אברהם שוחט:

לפי דעתי, זה לא בחוק, זה בהסדרים.

רחבעם זאבי:

אני רוצה להבטיח שהבנות בשירות לאומי לא תהיינה נתונות לחסדיהן של ממשלות מתחלפות ושרים מתחלפים. איני רוצה שזה יהיה נתון לרצון טוב, עובדה שלקחו תשעה חודשים להביא את זה בקריאה ראשונה, ועובדה שלא כללו את זה השנה, אלא דחו את זה לשנה הבאה, ואחר כך תהיה גזירת שעה, יהיו קיצוצים, והן תהיינה ראשונות לקיצוץ.

לכן מליאת הכנסת שמעה גם את הנימוק הזה שהשר אומר כאן, ומליאת הכנסת דחתה את הנימוק של השר, ואישרה את החוק בקריאה טרומית. היא אישרה אותו בקריאה ראשונה, ואיננו חוזרים אחורה כעת בהכנת החוק לטיעון הטרומי של השר. אנו צריכים לעבד את זה כחוק.

הטענה שכבוד השר משמיע כאן היא טענה שהיתה צריכה להיות מושמעת לפני הטרומית ולפני הראשונה, והיא הושמעה ונדחתה על ידי מליאת הכנסת. הכנסת לא קיבלה את הטיעון הזה, והיא רוצה לקבוע שגם בנות בשירות לאומי וגם אלה שנותנים שנת שירות שלישית לא יהיו נתונים לחסדיהן של מפלגות בהיבטים פוליטיים, בהיבטים של לחצי תקציב וכן הלאה. הכנסת נתנה את דעתה והיא אומרת שאנו רוצים לכלול את זה בחוק.

אברהם שוחט:

אני רוצה לומר דברים רק בקשר לדיון השני, למרות שאני תומך בעניין.

צבי הנדל:

אני חושב שצודק חבר הכנסת רחבעם זאבי, וצריך לעשות את החקיקה ולהרחיב אותה גם על חיילים - - -

יצחק לוי:

חיילים זה לא פטור, יש פטור 10%, פעם 20%, הרי לא נעשה חקיקה כאן.

צבי הנדל:

כבר היה פטור לחיילים, ואחר כך לא היה פטור לחיילים. היו כבר ימים שהיה טוב גם לחיילים.

יצחק לוי:

אני מציע לכלול גם פטור לקשישים, לסטודנטים, לתלמידים ולמשפחות ברוכות ילדים.

רחבעם זאבי:

תציע.

יצחק לוי:

לכן אני מציע להרחיב זאת ואבקש להוסיף עוד כמה סעיפים לחוק.

חיים אורון:

אבל לא מדובר על פטור, מדובר במפורש בסעיף 3:

"שר האוצר יתקשר בהסכמים עם הגופים המפעילים את התחבורה הציבורית למימון הפטור...".

בעצם, זה אומר תשלום מתקציב המדינה.

יצחק לוי:

כל פטור זה כך.

חיים אורון:

בסדר, לכן אם השר מציע זאת גם לקשישים, אצטרף, ויהיה כתוב מאיפה המימון.

יצחק לוי:

נעשה את זה בחוק, גם חיילים בחוק, סטודנטים בחוק, תלמידים בחוק. אני מציע שנקח את כל הפטורים ואת כל התעריפים שיש היום ונכניס אותם בחוק.

שלום שמחון:

ראשית, אני רוצה לברך את המציע, ורוצה להודות לחבר הכנסת רחבעם זאבי על כך שהוא נעתר לבקשתנו להחיל בהצעת החוק שלו שנת שירות.

הצעת חוק דומה הוגשה על ידי חבר הכנסת שמריהו בן-צור, ובעת שהוא העלה כאן את הצעתו והיא נדחתה, בעיקר ביוזמתך, אמרתי לך שיש בעיה עם אוכלוסיה נוספת, וגם כתבנו על כך וביקשנו, והעניין לא הוסדר. שנת שירות יש בכולם, בבני עקיבא, בנוער העובד ובכל תנועות הנוער. לא מדובר על כמות גדולה במיוחד, אבל על סדר גודל של עד אלף בערך. עשינו כל מאמץ, כדי שהם ייכללו בהסדר.

יחד עם זאת, הצעת החוק שמובאת כאן היום היא הצעת חוק שנותנת מענה הרבה יותר גדול. חברי הכנסת, בין היתר אני, מוצפים בשבועות האחרונים במכתבים מבנות שירות לאומי, או חברים שנמצאים בשנת שירות, על כך שהבנים שלהם, מעבר לעובדה שהם נוסעים בטרמפים לפעילות שלהם - - -

מ"מ היו"ר נסים דהן:

דרך אגב, הערתי בתחילת הישיבה ויש כאלה שלא שמעו, שיש הוראה מהרמטכ"ל שאסור לנסוע יותר בטרמפים, ואפילו שני חיילים.

שלום שמחון:

אבל הגיזרה שאני מדבר עליה לא שייכת לרמטכ"ל. מדובר על כאלה שעושים חשבון אם לבוא הביתה, או להישאר, כי אין להם כסף לנסיעות, וצריך לקחת בחשבון שהם חיים על כמה מאות שקלים בחודש, שזה כולל גם אש"ל, נסיעות וגם כל ההוצאות האחרות. לכן אני חושב שצריך לעשות הכל, כפי שנאמר כאן, לעודד את הצעת החוק במהירות, ולפני אישור התקציב.

אני רוצה להעיר הערה נוספת, שאני חושב שהיא מאד משמעותית מבחינתנו ולהפנות את תשומת ליבו של חבר הכנסת רחבעם זאבי. אחת הבעיות בהצעת החוק הזו היא האפשרות שמשרד האוצר יכפה על משרד החינוך, התרבות והספורט ועל אנשים אחרים שעוסקים בעניין את כמויות האנשים שמגיעים לפעילות התנדבותית כזאת או אחרת.

אני חושב שהיה צריך לתת לעניין הזה איזשהו מענה לקראת הקריאה השנייה והשלישית, כי בהחלט הוא יוכל לומר להם שהוא מקציב כסף מסויים, ובהתאם לזה יחליטו כמה לצרף לפעילות התנדבותית ברחבי הארץ. אם אפשר, צריך למצוא טכניקה שתסתום גם את הפרצה הזאת, על מנת שלא ייווצר מצב שיהיו הרבה מאד בנים ובנות שמעוניינים לתרום, אבל לא יתנו להם את האפשרות לתרום, בגלל שמישהו לא ירצה לשלם, גם בעניין הזה צריך לתת מענה.

על כל פנים, אנו תומכים בהצעת החוק, ושמחים על כך שאתה עובד מהר על מנת להעביר אותו בשבוע הבא.

חיים אורון:

אני רוצה להצטרף למה שנאמר כאן. ההבדל בין הפטורים והנושאים האלה לבין החוק הוא רק מידת הקיבוע של העניין. מידת הקיבוע והנסיון המתמשך של כולם מביאים אותנו לזה, שאנו רוצים שזה ייקבע בחוק. הסוף יהיה שיהיה פטור לחיילות, ולא יהיה פטור לחלק הנוסף של שירות לאומי.

יצחק לוי:

יש פטור לחיילות.

אברהם שוחט:

הוא מתכוון לשירות לאומי.

חיים אורון:

יהיה פטור לחיילות ויהיה פטור לשירות לאומי, ולא יהיה פטור לשי"ן שי"נים וליו"ד גימ"לים. לכן אני מציע שזה יהיה בחוק.

רחבעם זאבי:

שזה לא יושפע פוליטית.

חיים אורון:

משום שאיני רואה כל הבדל עקרוני בין אדם שדוחה את שירותו הצבאי למטרה כזאת, לא לעתודה אקדמאית, ובין שירות לאומי. כאשר אומרים גם שירות לאומי, ואני תומך בשירות לאומי, מוצדק - - -

אברהם שוחט:

להיפך, השי"ן שי"ן עושה גם שנה - - -

חיים אורון:

על פי מה שקורה בארץ, זה ייגמר כמו שאני מעריך.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

האם לנציגי משרד האוצר יש משהו לומר?

יואל נוה:

אני מצטרף למה שאמר שר התחבורה. הוא אמר שלדעתנו נושא בנות שירות לאומי, בכל מקרה, העניין כמו שאנו רואים אותו, הוא פטור. הפעולה שעשה שר התחבורה הביאה לכך שבנות שירות לאומי קיבלו מענה, להערכתנו, נכון וטוב. צריך להבין שיש גם משמעות, כאשר נותנים איזשהו פטור לפי תעודה ולא בודקים את כמות הנסיעות, יש אחר כך בעיה מאד קשה להתחשבן גם עם מפעילי התחבורה הציבורית, שהם גופים פרטיים לצורך העניין, על היקף - - -

מ"מ היו"ר נסים דהן:

איך אתם מסתדרים בקשר לחיילים?

יואל נוה:

יש הסדר בין משרד הביטחון לגבי ההיקף. נעשים סקרים של נסיעות, וחיילים משלמים, יש כרטיסי חייל. לגבי חיילות יש כאן אכן איזושהי בעיה, שצריך להערכתנו לתקן אותה.

אם אני זוכר נכון, חיילות - - -

מ"מ היו"ר נסים דהן:

מקבלות כרטיסיות.

צבי הנדל:

נוסעות חינם.

יואל נוה:

אני חושב שבהקשר הזה, לא כדי שהחיילת תשא באיזושהי עלות שהיא לא נושאת בה היום, אלא כדי שיהיה איזשהו מעקב על כמות הנסיעות הזו, אבל מה קורה? ברגע שלא מנפיקים כרטיסים כאלה, אף אחד לא יודע כמה נוסעות החיילות. הקואופרטיב, או מי שמפעיל את התחבורה הציבורית, בא בדרישה כזאת או אחרת, ויש בעיה אמיתית.

אני מפריד בין הקטע של פתרון הבעיה, שהוא השוואה של בנות שירות לאומי או כל אוכלוסיה אחרת - איני רוצה להתייחס לדברים אחרים - לבין הטכניקה שבה הדבר נעשה. אנו חושבים שגם אם ההחלטה היא לתת לאוכלוסייה מסויימת הנחה בתחבורה הציבורית, נכון לעשות זאת בדרך שלא תיעשה בחקיקה הראשית, כמו שאמר השר, ושתאפשר לנו ולמפעילים לדעת בפירוש כמה נסיעות מהסוג הזה בוצעו בפועל, כדי שיהיה בסיס נכון להתחשבות.

ברגע שלכל בת שירות לאומי תהיה תעודה, אף אחד לא יידע לאמוד את כמות הנסיעות, לא נדע איך להתחשבן, יהיה כאן תמיד ויכוח לכאן או לכאן, והדבר מסבך את העניין. לא נוכל להציג אף פעם בפני הוועדה המכובדת הזו, או בפני הכנסת, את המשמעות התקציבית.

רחבעם זאבי:

נימוקים מההפטרה.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

הצע הצעה שתענה גם על הצעת החוק וגם שתיענה לבקשת השר, שייאמר בחוק במקום שחיילות תישאנה בפטור מדמי נסיעה, ייאמר שמשרד התחבורה ידאג להשוות את תנאי בנות שירות לאומי להסכמים ולהסדרים שנעשו עם חיילות. לא לכתוב במפורש פטור, מכיוון שזה יוצר תקדים ופעם ראשונה בחוק שבנות שירות לאומי פטורות, אלא לכתוב שיושור ההסדרים שייעשו לגבי חיילות לגבי בנות השירות הלאומי. יכול להיות שמחר מחרתיים זה אפילו יורחב, וכך גם נענינו לבקשת השר, לא כתוב באף מקום שהן תהיינה פטורות מדמי נסיעה, אך מצד שני, ברגע שההסדר לגבי חיילות יהיה שהן פטורות, גם האחרות תהיינה פטורות.

צבי הנדל:

אבל תהיה חקיקה שלא תהיה תלויה בפוליטיקאים.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

זו החקיקה, שמשווים את התנאים.

אנה שניידר:

כן, אבל יש כאן בעיה, במידה שיבוטלו ההסדרים.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

נכון, הם מסכימים שאם הם יבוטלו, אין הסכמים. אף אחד לא רצה לעשות אותן במצב טוב יותר מחיילות.

צבי הנדל:

אם כן, יש לתקן בחקיקה שזה שווה לחיילות. עד היום החיילות לא בחקיקה, אז אם יתנו לחיילות לשלם, גם הן תשלמנה. זה נשמע מאד הגיוני.

תיים אורון:

השאלה אם זה חוק חוקי.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

אני מציע שמכיוון שיש כאן ספק אם החוק שאני מציע הוא חוקי או לא, נדחה זאת במספר ימים, לתחילת שבוע הבא. היועצים המשפטיים שלנו יבדקו, אם אפשר לחוקק חוק ברוח הדברים שאמרתי, גם חבר הכנסת רחבעם זאבי מוכן לבוא לקראת הממשלה, והוא יוצא וכל תאוותו בידו, והממשלה יוצאת וכל תאוותה בידה. אם לא, נחזור לחוק המקורי.

רחבעם זאבי:

האם מה שאתה מציע בתמיכה של שר ייכנס לפעולה בשנת התקציב 1998?

נחום לנגנטל:

זה קיים בתקציב.

יצחק לוי:

אני מבקש ממשרד האוצר לשמוע את דבריי, כדי לתקן אותי אם אני אומר דבר לא נכון. הפטורים האלה מוסדרים בצו תעריפים, כאשר הצו הזה הוא גם מידה של חקיקה. פעמיים בשנה, במרץ ובספטמבר, מפרסמים צווי תעריפים, שינוי קודים, פטורים למיניהם. איני זוכר אם הדבר הזה עובר את ועדת הכספים או לא, אבל אני מוכן במרץ להביא לוועדת הכספים את הצו, כדי שתראו שבצו נמצא הפטור גם לבנות שירות לאומי וגם לשי"ן שי"נים. והיה ולא, תעשו בחקיקה.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

מקובל.

רחבעם זאבי:

האם את התשובה של הייעוץ המשפטי אנו צריכים בעוד מספר ימים, ולא יכולים לקבל אותה מייד? יש כאן יועצת משפטית מעולה, שתתן לנו תשובה.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

אני חושב שזה יהיה יותר הגון, אם נתן זמן ליועצים המשפטיים של שני הצדדים לבדוק את הנושא, גם למשרד התחבורה וגם ליועצת המשפטית שלנו.

חיים אורון:

ההצמדה לחיילות בחוק היא רק הצהרה.

אנה שניידר:

כרגע זאת הצהרה, אבל אני מוכנה לבדוק את זה יותר לעומק.

חיים אורון:

אני רוצה לראות אם עוד "שלייקעס" קטן נעשה מספיק. השר אומר שהצו הזה, למרות שאולי על פי החוק הקיים לא חייב לעבור ועדת הכספים, יובא מיוזמתו לוועדת הכספים.

יצחק לוי:

להצגה, יוצג בוועדת הכספים.

חיים אורון:

השאלה אם אפשר לקבל החלטה, ואם אולי תהיה עוד ורסיה של הפרשה של זה, שהצו הזה על פי חוק חייב להגיע לוועדת הכספים.

אנה שניידר:

אני לא בטוחה, כי צריך לבדוק מכות מה מוציאים אותו.

יצחק לוי:

כדי לפתור את הבעיה של בנות שירות לאומי ושי"ן ש"ין, אני אומר שנביא את ההצעה לוועדת הכספים.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

הוא צודק שצריך רשת ביטחון לזה, "שלייקעס".

אנה שניידר:

אפשר לקבל החלטה שהצו יובא לידיעת ועדת הכספים, ברגע שהשר יתקין אותו. במידה שחברי הוועדה לא יהיו מרוצים ממנו, תהיה חקיקה. אם יהיו מרוצים מהצו, בינתיים החוק הזה מונח.

מ"מ היו"ר נסים דהן:

אני מציע שהחוק לא נדחה, והדיונים בחוק יימשכו במועד שייקבע על ידי הוועדה. בינתיים, שר התחבורה יביא לנו צו מעודכן.

2. תקציב משרד התחבורה לשנת 1998

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

אנו עוברים לנושא שהיה על סדר היום, סקירת משרד התחבורה. היות שמחר יהיה לנו דיון מקוצר עד השעה 12:00, ובכמה משרדים, כמו המשרד לביטחון פנים, הצלחנו לגמור את הנושא ביום אחד - - -

נסים דהן:

11:00.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

נכון, היום איני מאמין שנספיק, אבל נשתדל להתקדם מהר ככל האפשר. העקרון שאימצנו בהצלחה רבה בדיוני המשרדים האחרים הוא לתת מעין סקירה יותר מתומצתת בהתחלה, חברי הכנסת מתייחסים, שואלים שאלות, ואז יש אפשרות להתייחס לאותן נקודות שחברי הכנסת מגלים בהן עניין מיוחד.

יצחק לוי:

כמצוות יושב הראש, אסקור את התקציב ואת פעולות משרד התחבורה בצורה מתומצתת, כך שאולי אפשר יהיה אפילו לענות על השאלות, ומחר לא יהיה המשך, כפי שאני מבין שיהיה סדר הדיון.

אני רוצה להתחיל דווקא בנושא בטיחות בדרכים. אני חושב שזה לכבודו של המשרד ולכבודה של המדינה לתת דגש ראשון לנושא הזה, שגובה מאיתנו כל כך הרבה דם בכבישים. קודם כל אני רוצה להפנות אתכם ללוח 22, לוח נתונים. קודם כל, אלה נתונים מספריים מינואר עד אוקטובר. אני מצטער שנובמבר לא נכנס, כי הנתונים בנובמבר עוד יותר משפרים את המצב.

מדובר פחות או יותר בירידה של מספר אחוזים, גם בתאונות הדרכים וגם בנפגעים. אם נובמבר היה נכנס, היינו רואים גם ירידה בהרוגים. ברוך השם, בנובמבר היו לנו פחות הרוגים בשנת 1997 מאשר 1996 בצורה די משמעותית. הייתם רואים גם ירידה במספר ההרוגים, ואנחנו מתפללים שגם בדצמבר יהיה כך.

אני רוצה לומר בלי להיכנס לפירוט, שאם הייתי מביא לכם חתכים של שני חצאי שנים, הייתם רואים שבחצי השני של השנה היתה ירידה דרסטית, ובחצי הראשון לא. לדעתי, זה הודות למבצעי האכיפה.

המשרד מממן שלושה מבצעי אכיפה, ותיכף נגיע לקרן. אלה שלושה מבצעי אכיפה שהמשרד מממן במשך שנה ומבצע 700 שהוריד ב-20% את התאונות הקטלניות ואת ההרוגים ב-700 הקילומטר. במבצע "עיר בטוחה" שהתחלנו לפני שלושה חודשים בחמש ערים הגברנו ב-15 שוטרים ועשינו עבודה קהילתית יחד עם ראש העיר ועם המתנ"סים. קיבלתי נתונים על שתי הערים, על ראשון לציון ועל נתניה, ששם התאונות בחודשים האלה ירדו ב-60%. "מבצע ש"י", כלומר, בשומרון וביהודה, ששם יש עלייה בהרוגים, ושם הבעיה הגדולה ביותר שלנו. החלטנו החודש להקים יחידה של משטרת התנועה למחוז ש"י.

מחוז ש"י לא כלול בסטטיסטיקה הזאת, ולא בגלל אף סיבה שאפשר לחשוב, חלילה. לא בגללה, וגם לא בגלל שכאן אנו כוללים רק יהודים. הוא לא כלול, מכיוון שבש"י רוב התאונות מתבצעות על ידי אנשים, שלא אנחנו נותנים להם את הרשיון, לא אנחנו בודקים להם את הרכב, לא אנחנו שופטים אותם, לא אנחנו מסבירים להם ולא מלמדים אותם.

בכל מדינה מקובל למנות גם את התיירים. גם כאן במספרים האלה כלולים תיירים ועובדים זרים, אבל שם מדובר בתופעה קבועה של רשות אחרת, שהרכבים שלה ניידים, ורוב התאונות הן של פלשתינאים.

צבי הנדל:

דהיינו, לא זה מה שהוריד את האחוזים.

יצחק לוי:

לא, זה רק בקו הירוק.

צבי הנדל:

אבל האם לפני שנה הם לא היו כלולים?

יצחק לוי:

גם לא. לפני שנה ולפני שנתיים איני יודע, אבל בין 1996 לבין 1997 אלה אותם נתונים, ואני רק אומר זאת כהערה. לכן ראינו לנכון לפתוח יחידה של משטרת התנועה גם בש"י. היחידה הזאת התחילה לפעול רק בחודש האחרון.

יש כאן שלושה מבצעים, האחד התחיל באפריל, השני התחיל באוגוסט והשלישי בנובמבר. אלה שלושה מבצעי אכיפה גדולים, שמביאים לירידה, כלומר, אם היו חותכים את השנה, נניח עד אפריל ומאפריל, או אפילו עד יוני ומיוני, הייתם רואים את ההבדל, שבחלק הראשון של השנה היתה דווקא עלייה בתאונות ובהרוגים, ובחלק השני יש ירידה דרסטית.

נסים דהן:

האם לא כלולים מספרים של נפגעים ישראלים בש"י?

יצחק לוי:

אנחנו לא רוצים לעשות טבלאות של נפגעים לפי אזרחות, לפי דת, או לפי גזע, אלא לפי אזורים. איני יכול לפרט כאן, אבל יש טבלאות של כל אזור בארץ. אני יכול להגיד לכם שבאזור הדרום היתה ירידה דרסטית ובמרכז פחות. יש לנו ניתוחים של כל אזור ואזור, אבל הניתוחים הם רק על פי אזורים, ולא על פי סוג הנפגעים.

זאב בויס:

אם היינו יודעים את הנתון של הגידול המוטורי כאן.

יצחק לוי:

זאת הערה טובה מאד. יחס גידול מוטורי, חסר גידול בכבישים וחסר גידול ברשיונות. יש גידול, אבל לא באותו יחס. כמדיניות במשרד התחבורה, אנחנו לא מפרסמים את הגידול, או את אי הגידול בתאונות הדרכים לפי אותם משתנים. אנו רוצים להראות ירידות מוחלטות, כי אם היינו לוקחים את כל המרכיבים שאתה אומר, אפשר להראות שיש ירידה מתמדת בחמש השנים האחרונות, וירידה גדולה מאד. מכיוון שמדובר כאן בחיי אדם, אנו צריכים לדבר כאן על מספרים מוחלטים.

נסים דהן:

מספר תאונות לקילומטר למספר מכוניות.

יצחק לוי:

אני מפנה אתכם ללוח 24, פעולות הקרן.

נסים דהן:

כיוון שישבה כאן אתמול משלחת שלמה עם השר לביטחון פנים, האם יש ניתוח כמה הירידה היא בגלל אכיפה וכמה בגלל שיפור בתנאי הדרך?

יצחק לוי:

אין אפשרות לניתוח כזה, יש רק ניתוח אחד. אין אפשרות לכך, יש הרבה דברים שמשפיעים: נתוני הדרך, אכיפה, הסברה, חינוך ודברים אחרים. הדבר היחיד שאני יכול לומר כנתון, על פי בדיקות הניידות שלנו, שבדקות - יש לנו שבע ניידות בארץ שפרוסות ובדקות רכבים בהיקף גדול מאד - שתאונות שנגרמות בגלל בעיות מכניות של הרכבים לא מגיעות מעבר ל-2% התאונות בארץ.

צבי הנדל:

אתה אומר שאם יש רכב ישן או חדש זה בטל בשישים.

יצחק לוי:

אין כמעט תאונות שנגרמות בגלל בעיות מכניות או טכניות של הרכבים. התאונות נגרמות בעיקר, לפי דעתנו, בגלל האנשים, ויכול להיות שחלק קטן מהן בגלל התשתיות. זוהי ההערכה, אבל אין לי מספר, אני יכול להבדיל ולומר בצורה מדויקת, אבל הנתון הזה נבדק גם על ידי המשטרה ומטה משרד התחבורה לגבי סיבות טכניות או מכניות שיכולות לגרום לתאונות.

נסים דהן:

אז מה הוריד את המספר? האכיפה של המשטרה?

יצחק לוי:

לדעתי, בעיקר האכיפה וההסברה. אגב, באוסטרליה או בניו-זילנד הצליחו בטווח של חמש שנים להוריד ב-50%, והגורמים העיקריים לכך היו אכיפה והסברה. אכיפה והסברה מורידות בצורה דרסטית, ולטווח ארוך זה חינוך. אנו עובדים על כך גם בחינוך, מהגן עד כיתה י"ב, אבל אם בשנה הבאה נמשיך, ואני מקווה שנמשיך את המבצעים האלה, ואולי אפילו נגדיל אותם, הרי שאני מקווה שבשנה הבאה תהיה ירידה נוספת. הירידה השנה היא לא גדולה מספיק, היא מועטה, בלי המשתנים האחרים, ונקווה שבמספרים מוחלטים תהיה ירידה נוספת.

נסים דהן:

מה העלויות של הפרוייקט הזה?

יצחק לוי:

אני מפנה אתכם ללוח 24.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

אתה מדבר רק גם על נפגעים, האם יש גם סטטיסטיקה לגבי תאונות?

יצחק לוי:

באותו עמוד, בלוח 22.

נסים דהן:

למרות שיש עלייה בהרוגים.

יצחק לוי:

כן, אבל בנובמבר זה כבר מתבטל, בנובמבר היו שמונה או תשעה הרוגים פחות, וכבר הסטטיסטיקה משתנה. בעזרת השם, אני מקווה שגם בדצמבר יהיו עוד פחות הרוגים.

צבי הנדל:

האם אתה יכול לומר עוד כמה מלים על הקטע ארוך הטווח, על החינוך?

יצחק לוי:

אגע בזה דרך הקרן. אני מפנה אתכם ללוח 24, ששם מדברים על תקציב הקרן. תקציב הקרן הוא 183 מיליון שקל, הצעת 1998, וזו ההצעה שעדיין לא אושרה, אבל זו הצעת הנהלת הקרן, מחולקת למשרד החינוך, התרבות והספורט ולמשטרת ישראל. הקרן לקחה לעצמה יעד, היא החליטה שהיא מקדישה חמישה מיליון שקל להגברת הטיפול בהולכי רגל ובקשישים. זו היתה החלטה של הנהלת הקרן. מלבד כל התקציבים האחרים, היא לקחה על עצמה יעד מיוחד לשנה הבאה.

נסים דהן:

והיא עושה זאת?

יצחק לוי:

תיכף אפרט.

אופיר פינס-פז:

היא לא עושה זאת.

יצחק לוי:

לא, היא עושה מכרזים.

אופיר פינס-פז:

הקרן לא עושה מכרזים, ממתי הקרן עושה מכרזים?

יצחק לוי:

הקרן עושה מכרזים, והמינהל עושה מכרזים.

אופיר פינס-פז:

הבנתי שכל הרשות הלאומית - - -

יצחק לוי:

ראו, בבקשה, שני דברים בתקציב הקרן. דבר ראשון, מדובר בהמשך התכניות של משרד החינוך, התרבות והספורט והמשטרה, פחות או יותר, באותו סדר גודל. משרד החינוך, התרבות והספורט מעסיק בתקציב הזה גם פיתוח תכניות לימודים וגם מורות, מדריכות, חיילות, בנות שירות לאומי, מרכזות וכו', כאשר תכנית הדגל שלהם היא י"א-י"ב. בי"א בעיקר, אני חושב שכבר מעל ל-2/3 מכיתות י"א בארץ, יש פרויקט בטיחות של מספר שעות, והם לומדים תיאוריה ונבחנים.

ההוראה של הקרן, הבקשה של שר התחבורה, שר האוצר ושר החינוך, התרבות והספורט היא שהתכנית תהיה פרוסה מהגן, ולכן זה כך, אבל האינטנסיביות של התכנית היא היום בכיתות הגבוהות. הייתי רוצה שזה לא יהיה כך, אלא שתהיה אינטנסיביות בנושא בטיחות בדרכים בכל הכיתות.

המשטרה תמשיך בפרוייקטים של האכיפה, והייתי רוצה להגביר אותם.

נסים דהן:

מה לגבי "פרוייקט זהב"?

יצחק לוי:

"פרוייקט זהב" הוא יעד הקרן והרשות. בתשתיות זה מחולק למע"צ ולמפקח על התעבורה.

לפני כחודש מונה מנכ"ל הרשות, מר הרשקוביץ. אנו עוסקים עכשיו בהקמת הרשות: תקנים, סדרי עבודה. בשבוע שעבר התכנס צוות ההיגוי בפעם הראשונה עם נציגי כל המשרדים, שמונו על ידי השרים, מלבד שר אחד, שלא מינה נציג, והרשות התחילה לפעול. להערכתנו, הרשות תגיע לגיבוש תכנית עבודה ל-1999, לא ל-1998, כי אנו בפתחה.

לכן היתה החלטה שהקרן בשנת 1998 תמשיך לעבוד ללא הרשות ושקרן 1999 תתאחד עם הרשות בתקציבים שלה. נרחיב את הדיון על דרך האיחוד עם המשרדים הנוספים, עם משרד האוצר והאחרים. אני מתאר לעצמי שבשנת 1999 לא תראו דף כזה, אלא את פעילות הקרן כנגזרת מתכנית הרשות. אני משער שזו פעם אחרונה שאנו מגישים את לוח 24 בצורה הזו. זו התשובה לשאלתו של חבר הכנסת אופיר פינס-פז.

נסים דהן:

אם אני לא טועה, בחוק הרשות הקרן מתבטלת מייד.

יצחק לוי:

היא לא מתבטלת בכלל, אלא הקרן הופכת להיות כלי למימוש תכנית הרשות. איננו רוצים לתת את הקרן, הקרן היא קרן ציבורית של כסף, שהוא חשוב לנו מאד. אני לא רוצה לבטל את הקרן, אלה 200 מיליון שקל, שאם מתבטלת הקרן, לא יהיו.

סמדר אלחנני:

המימון יפסיק להגיע מאבנר.

יצחק לוי:

יש חוק שאומר שבשנת 2000, יחד עם הרפורמה, יידון איך תבצע הקרן. אנו יודעים שבשנת 2000 זה ישתנה, ואני מדבר כרגע על 1999. בשנת 1999 הקרן תהיה קיימת, כמו שהיא קיימת כיום. תקציב הקרן יהיה נגזר מתכנית הרשות.

אדבר על תקציב הפיתוח ועל הרפורמות. אלה שני הנושאים שאגע בהם, ולא אגע ביתר הנושאים, מכיוון שאם תהיינה שאלות, אכנס אליהן. אני רוצה להפנות אתכם ללוח 10. לוח 10 מדבר על תכנית רב שנתית לפיתוח תשתית עירונית. אנו מציגים כאן ב-1998 את התקציב שאושר, וב-1999, 2000 ו-2001 את תכניות משרד התחבורה. אם תראו בלוח 9 את תכנית משרד התחבורה לשנת 1998, ובסופו של דבר, הממשלה אישרה לנו בדיוני התקציב 547 מיליון פלוס 60 מיליון שקל מקרן הבטיחות.

ההערה ש"התכנית אינה כוללת השתתפות של הממשלה במימון פיתוח מערכות הסעה המוניות" היא הערה חשובה מאד, מכיוון שבחיפה, בתל אביב, בירושלים ובבאר שבע יש תכנון של מערכות הסעות המוניות, והסיוע הממשלתי נידון בנפרד.

חיים אורון:

אבל מאיפה זה מתקצב?

יצחק לוי:

אנו מממנים כיום את התכנונים. הכוונה היא שרוב הפרוייקטים האלה ילכו במכרזים בכסף פרטי, כאשר נבחן את התכניות שכרגע מתוכננות, נבחן את ההצעות בתקצוב שלהן ובחלקים שצריך לתקצב. ההערכה שלי שהתקצוב מינואר 1998, כי אני מקווה שב-1998 יצאו המכרזים, ואז נראה.

למשל, אני יכול לומר כמעט בביטחון לגבי באר שבע - נושא שעסקתי בו לאחרונה, וחתמנו על הסכם עם ממשלת הולנד על תכניות - שהכוונה היא להתחיל בבאר שבע, ואחר כך להתפשט לאזור כרכבת מטרופולינית של האזור. הרי שיש רצון מצד ההולנדים לקחת את הפרוייקט כפרוייקט יזום שלהם ולממן אותו. אותו דבר לגבי ירושלים. מהשיחה האחרונה שקיימתי עם ראש עיריית ירושלים, אני מבין שיש יזמים, שמתעניינים לממן את הפרוייקט. אנו מדברים כרגע על מכרזים לקו הראשון, שייצאו בקרוב. לגבי תל אביב, איני יכול לומר כאן, מחר נשב עם מר ארנס, ואהיה יותר חכם. אני יודע שמדברים על השלב הראשון, ואיני יכול לומר בדיוק איך הדברים מתקדמים שם.

נסים דהן:

מה הם יקבלו?

יצחק לוי:

יזמים יקבלו שטחי מסחר מסביב לתחנות, יקבלו זכות הפעלה. זה היום דבר מקובל.

נסים דהן:

זה לא יהיה כביש אגרה?

יצחק לוי:

לא כביש אגרה, מדובר ברכבת גדולה שאנשים ייכנסו וישלמו עבור כרטיסים, ולכן הדבר הזה לא כלול. הפרוייקטים העיקריים בלוח 11 מפורטים בירושלים, בחיפה ובתל אביב, כאשר בכל המקומות האחרים אנחנו פועלים לפי תכנית. בירושלים, בחיפה ובתל אביב הדברים מפורטים, ולא אקרא אותם, מכיוון שהדברים מונחים לפניכם בלוח 11.

ממשלת ישראל הקציבה 60 מיליון שקל להרחבת ולסלילת נתיבי תחבורה ציבוריים, כלומר, עד לפיתוח ההסעות ההמוניות, ממשלת ישראל החליטה להקציב 60 מיליון שקלים לנת"צים. הנת"צים אמורים לתת תשובות זמניות ולאפשר לתחבורה הציבורית לזרום באופן הרבה יותר פנוי. אנחנו רואים את זה בירושלים בכמה חלקים בעיר, שבהם נתיבי התחבורה הציבורית עובדים, אנחנו רואים הרבה יותר נוסעים בתחבורה ציבורית, ובקווים שאין נת"צים, אנחנו רואים פחות נוסעים בתחבורה הציבורית.

צבי הנדל:

סליחה, מה זה נת"צים?

יצחק לוי:

נת"צים הם נתיבי תחבורה ציבורית, שמוקדשים רק לאוטובוסים ולמוניות. התחלנו עכשיו באזור תל אביב מדרום, כלומר, התחלנו בבת ים. אגב נתיב תחבורה ציבורית, התחלנו לפתח נתיב תחבורה ציבורית בבת ים. כרגע התחלנו כבר לסלול בבת ים נתיב תחבורה ציבורית, שיגיע לתל אביב, כלומר, שיחבר את האזור הדרומי מבת ים לתל אביב. על כל פנים, זה אחד הפרוייקטים התשתיתיים החשובים שלנו. זה בנושא התשתיות, אם תהיינה שאלות, אשיב.

אני רוצה לעבור על כמה שינויים מבניים. השינוי המבני הראשון שאני רוצה להציג בפניכם הוא נושא מבחני הנהיגה. המשרד עומד להפריט את מבחני הנהיגה ולהוציא אותם החוצה. ההסכמים היום שבהם אנו מעסיקים את הבוחנים הם בלתי אפשריים. מדובר בחוזים לשנים, והדבר מסורבל, ויש סבל גם מצד הציבור וגם מצד הבוחנים. אנו לקראת הוצאת המכרזים הראשונים של עשיית מבחני הנהיגה דרך חברות פרטיות עם פיקוח ובקרה של המשרד, כאשר אנחנו מעבים את יחידת הפיקוח שלנו.

מדובר גם על הפרטת חלק מהשירות המטאורולוגי, כלומר, היחידות הנחוצות למדינה כמדינה ישארו בידינו: הפיקוח, הבקרה והתקינה, ושירותים אחרים שניתנים לבתי ספר, לאזרחים או לחתן וכלה שרוצים לדעת אם אפשר להתחתן באותו יום בגן וכו' המדינה לא צריכה לתת, אלא תהיינה חברות שתספקנה חיזוי מטאורולוגי לכל דכפין.

נסים דהן:

האם החתן והכלה קיבלו זאת בחינם עד היום?

יצחק לוי:

ודאי, בטלפון. הם קיבלו את חיזוי מזג האוויר, וכך ידעו אם להתחתן בגן או באולם.

סמדר אלחנני:

לפני שנוסעים לחוץ לארץ אפשר לדעת מה מזג האוויר.

נסים דהן:

זה שירות מצויין, אז למה לבטל אותו?

יצחק לוי:

רפורמות בגופים מפוקחים בלוח 18. על פי החלטת משרד התחבורה ועל פי החלטת הממשלה, המכון לתחבורה לא יהיה הבלעדי שיתן קורסים לנהיגה מונעת. הדבר יתפתח עוד יותר בעקבות שיטת הניקוד החדשה, שאנו עומדים לצאת איתה בשנת 1998. יהיו קורסים שונים, ולא יהיה קורס אחד לנהג שפעם ראשונה עובר עבירות לבין נהג שפעם שלישית או רביעית נתפס ויש לו מספר נקודות גבוה.

אנחנו מפתחים קורסים שונים, ולכן אנו עומדים לצאת בתכנית קורסים חדשה. תכנית הקורסים החדשה תהיה גם מלווה בכך, שמשרד התחבורה יאפשר למכונים אחרים, או לגופים אחרים, להעביר קורסים כאלה.

סמנכ"ל תכנון וכלכלה שנמצא כאן, מר יאיר פלח, עמד בראש ועדה להפרטה, או לפתיחת המכון לתחבורה. המסקנות כבר הגיעו אליי, אדון בהן בשבועות הקרובים, ונצא עם תכנית לפתיחת הקורסים במכון לתחבורה.

שינוי מעמד חברת נתיבי אילון. יש לנו בקורת של היועץ המשפטי של מבקרת המדינה על כך שנתביבי אילון, שהיא חברה ממשלתית תל אביבית, עוסקת בחיפה, בנתיבי הגליל ובפרוייקטים אחרים. גם הדבר הזה כרגע נמצא בעיבוד אחרון אצל מר יאיר פלח בוועדה משותפת של תחבורה ואוצר, ונדון במסקנות ונראה איך נפתור את העניין הזה. ההערות נמצאות לפנינו, ויבוא כאן, לפי דעתי, בהכרח בשנת 1998 שינוי מבני בנתיבי אילון, או שהדבר יעבור לחברה ומינהלה, או לכמה חברות, או לפירוק חברה ועשיית מינהלות. יש כמה הצעות שמתגבשות, איני יכול לומר לכם מה תהיה ההצעה, אבל יהיה כאן כיוון בפירוש לפתור את בעיית נתיבי אילון.

אברהם שוחט:

האם התקציב של אילון מופיע כאן בסעיף תל אביב?

יצחק לוי:

כן, של כל הפרוייקטים של אילון. זה לא רק תל אביב, זה כולל תל אביב, חיפה ופרוייקטים אחרים. כל הפרוייקטים שחברת נתיבי אילון מבצעת נמצאים כאן בתקציב הפיתוח.

אברהם שוחט:

לא, אני חושב שחברת נתיבי אילון בחיפה עובדת מהמקורות של חיפה.

יצחק לוי:

זה מנוהל על ידי חברה תל אביבית.

אברהם שוחט:

בסדר, אבל - - -

יצחק לוי:

ברור, נכון.

בהקמת מינהלות לניהול ופיקוח על פרויקטים כוונת המשרד ליצור מינהלות לפיקוח על פרויקטים. יש לנו בעיה בתוך המשרד לפקח על פרויקטים. יש לי חשש של תכנון לא נכון של עלויות פרויקטים.

אברהם שוחט:

ראינו את זה לפני חודש.

יצחק לוי:

לא רק בירושלים. בכבישים אחרים אנחנו פה ושם רואים קבלנים או ראשי ערים שמנצלים את התקציב, וגם קצת תשתיות וגינון ודברים אחרים מסביב.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

זה הפוך מירושלים.

צבי הנדל:

מה שהשר אומר זה ניהול מצויין, כי הוא מהתקציב גם עושה קצת ירוק מסביב, זה טוב לנהיגה וזה משרה אווירה של נינוחות על הנהג.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

אבל אתה אומר מקרה שהצליחו לגמור - - -

יצחק לוי:

לא, הפוך. מגישים חשבונות גדולים יותר, ובסוף מתברר שבאותה "חגיגה" הוא גם החליף קו ביוב שעבר שם וגם נטע עצים ועוד מספר דברים. אין לנו היום במשרד פיקוח נאות על פרויקטים של התשתיות. אני מודע לכך, ולכן אנו עומדים להעביר את זה למינהלות לניהול ופיקוח על פרויקטים. אני מקווה שזה יחסוך הרבה כסף.

צבי הנדל:

או שזו תהיה הוצאה נוספת.

יצחק לוי:

אני מקווה שלא. אנו דנים עם אנשי משרד האוצר איך לעשות את זה.

צבי הנדל:

אנו מכירים את השיטות האלה, גם במשרד הפנים - - -

נסים דהן:

בכל משרדי הממשלה, במשרד החינוך, התרבות והספורט זה לא אותו דבר? בהקצאה לכיתה של משרד החינוך אני בונה שתי כיתות.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

לא, כאן ההנחה שכדי לא להבהיל נעשתה - - -

יצחק לוי:

חבר הכנסת צבי הנדל, יש כאן שתי אפשרויות, או שאני מגדיל את כח האדם אצלי במשרד, עושה יחידת פיקוח. אין כזו אפשרות, כי יש החלטות ממשלה לא להגדיל את כוח האדם.

צבי הנדל:

במשרד הפנים בשביל לקבל אגורה, ראש העיר או ראש המועצה, היה צריך לחתום שהוא מאשר שהפרייקט בשלב הזה. במשרד החינוך הייתי צריך להביא את המקור של החשבונית.

יצחק לוי:

עידוד השימוש בתחבורה ציבורית. אנו הולכים כאן בכמה צעדים חשובים. אתם יודעים שבמודיעין יצא מרכז ויצר תחרות עצומה עם קריית ספר, ואנחנו נפתור את הבעיה הזו. אנו עומדים להוציא - אני מקווה שהבג"צים לא יעצרו אותנו - עוד חבילה של מכרזים בתחבורה ציבורית.

אנחנו עומדים לפתוח את ענף המוניות בכך שאנחנו מבטלים את המכסות. אנו עומדים להוציא גם מדיניות וגם מכרז למוניות שירות. היום מה שקורה במוניות שירות זו השתוללות עצומה, ורוצים להסדיר את זה. אנו נמצאים בשלבי סיום של בניית קריטריונים והוצאת מכרזים למוניות.

נסים דהן:

הגשתי הסתייגות לחוק הצמיחה, ואם הוא יעבור, פתרתי לכם את הבעיה.

יצחק לוי:

בסדר גמור.

בלוח 25 ו-26 אסיים את הסקירה בנושא תעופה וספנות, כי הרי הם חלקים חשובים במשרדנו. בנושא תעופה אעבור סעיף סעיף בלוח 25 ואומר מה נמצא בביצוע ומה קרוב לביצוע.

אופיר פינס-פז:

אבל יש "וי" על הכל.

יצחק לוי:

אומר מה "וי" אמיתי, מה "וי" בתכנון ומה "וי" חלש.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

ואני גם רואה את המפה של מטרופולין ירושלים, ואני רואה "לביצוע - 1997".

יצחק לוי:

עד סוף 1996.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

לא, פרויקטים לביצוע - 1997.

נחום לנגנטל:

ינואר עוד לא נגמר.

יצחק לוי:

הכנסת מפעיל נוסף בתעופה הפנימית לצפון זה "וי" מוצק. המכרז בו יוצא בימים אלה, הוא יצא כבר, ויהיה מפעיל נוסף בצפון.

זאב בויס:

כמה יש היום?

יצחק לוי:

אחד, רק "ארקיע".

נסים דהן:

לא לצפון - - - ?

יצחק לוי:

לא, רק לדרום. עכשיו היא תוכל להתחרות, יהיו גם מפעילים אחרים.

הוצאת מכרז להקמת מסוף מטענים שני שיתחרה בממ"ן הוא גם "וי" מוצק, כלומר, זה עומד לצאת וזה כבר כמעט גמור.

אישורי מובילי שכר ישראלים נוספים בטיסות לחו"ל נאשר השנה. שנה שעברה לא אישרנו, והשנה נאשר טיסות שכר נוספות.

צבי הנדל:

האם צריך אישור מיוחד לטיסות שכר?

נסים דהן:

ודאי. זה תלוי בהסכמים בינלאומיים.

יצחק לוי:

מה שקרה זה שבשנת 1997 לא נתנו, ובשנת 1998 נתנו.

הפרטת שדה התעופה בחיפה, והפיכתו לשדה תעופה בינלאומי הוא "וי" בתכנון, כלומר, יש כבר קבוצה בראשות שדות התעופה ובמשרד התחבורה שקמה להפריט את שדה התעופה בחיפה, ואנו עובדים על זה. אין לי תאריכים, ואיני יכול לומר תאריכים.

אישור שדה משלים לנמל התעופה בן גוריון, והפעלתו באמצעות הסקטור הפרטי כנ"ל.

נסים דהן:

נתב"ג 2000?

יצחק לוי:

לא, משלים. בנתב"ג 2000 כבר מוציאים מכרזים, שם שני המכרזים החדשים התחילו לעבוד באישור.

נסים דהן:

כבר עובדים בנמל התעופה בן גוריון, היטו כבר את הנחל, יישרו את הקרקע, הרסו את הפרדסים.

יצחק לוי:

בנתב"ג 2000 העבודה שנעשתה היא הטיית הנחל. עכשיו עומדים לצאת שני מכרזים ראשוניים לנתב"ג 2000, שהם מכרזי עפר וחניות, ואלה הנקודות המציקות ביותר. חניית המטוסים היא הנקודה המציקה ביותר היום בנמל התעופה בן גוריון. אנחנו נתקדם עם הפרוייקט שלב אחר שלב.

זאב בויס:

האם למשרד יש עמדה בעניין שדה תעופה - - - ?

יצחק לוי:

עדיין לא, יש תכנית אב לתעופה, ונגבש עמדה.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

מה זה ה"וי"?

יצחק לוי:

אמרתי שיש כאן שלושה סוגי "וי": "וי" מוצק, "וי" בתכנון ו"וי" חלש, ואני מסווג אותם.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

וזה "וי" חלש?

יצחק לוי:

לא, זה "וי" בתכנון. יש תכנית אב וחברה שעובדת על זה.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

אבל החלטתם עליו - - - ?

יצחק לוי:

לא, זה בתכנון.

הכנסת מפעיל אזורי נוסף והפרטת אל-על הם "וי" קצת חלש יותר. בעניין הכנסת מפעיל אזורי נוסף יש לנו עדיין חילוקי דעות לגבי מספר נקודות. יש כבר טיוטת מכרז מוכנה.

זאב בויס:

מה זה מפעיל אזורי?

יצחק לוי:

היום יש מפעיל נקוב לאומי אחד והוא אל-על. הממשלה החליטה לתת הכרה למפעיל נוסף, אבל בשלב ראשון לאזורי. אין לנו הגדרה מדוייקת מה זה אזורי.

זאב בויס:

האם ארקיע לא נחשבת למפעיל אזורי?

יצחק לוי:

אין לה הגדרה של מפעיל אזורי, היא מקבלת את הזכויות מאל-על, כלומר, אם היא נוסעת לקפריסין, ליוון, או לטורקיה בטיסות רגילות ולא בצ'רטרים. יש לנו גם בעיה של שבת, ולא אסתיר זאת. יש החלטת ממשלה שהתקבלה על פי הצעתי, שהמפעיל האזורי הנוסף לא יוסיף חילול שבת לנושא התעופה. יש רצון גם לעבד מה המשמעות של החלטת הממשלה. מבחינתי, הפרשנות היא פשוטה, שכל אישור שיינתן, יינתן בתנאי שלא יטושו בשבת. יש גורמים במשרד האוצר ואחרים שחולקים על פרשנותי זו.

מיכה גולדמן:

עדיף שתהיה מחלוקת מאשר תהיה הסכמה.

זאב בויס:

עדיף שתהיה מחלוקת בשלב זה, אבל עדיף גם שיגיעו להסכמה.

שלום שמחון:

האם אפשר להבין מהאישור המשלים הזה למפעיל נוסף שגם לגבי טיסות מטען יינתן אישור?

יצחק לוי:

לגבי "ק.א.ל", יש ועדה שסיימה והמליצה לתת אישור ל"ק.א.ל" לאחר הפרטת אל-על. דיבר איתי שר החקלאות וביקש ממני לתת אישור מידי ל"ק.א.ל". ביקשתי מנציגי אל-על שיאשרו עם "ק.א.ל", שאם הם לא מגיעים להבנה לגבי הסכם הפעלה נוסף, "ק.א.ל" תקבל אישור.

אברהם שוחט:

למה הוא יקבל אישור?

יצחק לוי:

רשיון מפעיל למטענים.

בנושא הפרטת אל-על היתה ועדת משנה שהופענו בפניה, ונתנו דיווח. שני ה"וייס" בנושא הספנות מבוזעים. בנושא הציות היו תקנות שאושרו בוועדת העבודה והרווחה של הכנסת. אני מתאר לעצמי שוועדת הכספים מעודכנת. יש תקנות חדשות בנושא ציות ישראלים. בנושא מכירת אניות ישראליות, השבוע ועדת השרים לענייני חקיקה אישרה הצעת חוק שלנו, שמבטלת צורך במתן אישור של שר התחבורה למכירת כל אניה. זה חוק מנדטורי שהיום אין לו מקום במשק החופשי שלנו. אני מתאר לעצמי, שהדבר הזה גם יעלה לקריאה ראשונה באחד השבועות הקרובים בכנסת. תודה רבה.

יהודה הראל:

מה לגבי מכירת אניות בציס?

יצחק לוי:

דיברתי על זה כרגע, לוח 26.

אברהם שוחט:

כמובן, אני מברך על פעולות שהוצגו כאן ושהביאו להפרטה של חלק מהשירותים ועל הדברים החדשים שיש כאן. אולם אני רוצה לומר כמה מלים בעניין התשתיות גם בבחירת סדר העדיפויות של המשרד, כפי שהוא מופיע כאן, וגם מבחינת העניין שהיה כבר בדיון לפני חודש וחצי.

היו מגוממים רבים מצד משרד התחבורה בדיון שהתקיים כאן לגבי הניירות שהוצגו על ידי מוריה בעיריית ירושלים, על ידי הדברים שנאמרו על ידי אנשי אגף התקציבים והדברים שנאמרו על ידי משרד התחבורה. האמירה שבמשרד האוצר ידעו על 350 מיליון שקל לפני שנה והאמירה שהכביש עולה 700 או 750 מיליון שקל שנאמרו כאן בדיון צריכות להדליק הרבה מאד נורות אדומות.

אם מסתכלים עכשיו, עם כל חשיבותה של ירושלים, ואיני מזלזל בעניין הכבישים בירושלים, יש כאן שיבוש קשה מאד בסדרי העדיפויות הלאומיים, אלא אם כן מחליטים שתקציב בהיקפים כאלה הולך לירושלים. כי חברת מוריה נכנסת להוצאה של הרבה מעל למה שתוכנן, הרבה מעל למה שידעתם והרבה מעל למה שמשרד האוצר ידע. עם כל ההנמקות וכל הסיפורים, ההסבר לחריגה כזאת הוא בלתי סביר לחלוטין.

עשיתי השוואה בין עמוד 10 לעמוד 9 ולתקציב, ואני רוצה לדעת מה קורה. בתקציב 1998 ירושלים - 150 מיליון שקל, כלומר, התקציב הבסיסי של 1997 פלוס ההקצאה של חמישים ומשהו מיליון שקל שבאה כתוספת לירושלים כתוצאה מהחריגה, בחיפה - 82 מיליון, כאשר בשנה שעברה זה היה 101 מיליון שקל, בשנה שעברה בתל אביב - 64 מיליון שקל, וכעת 71 מיליון שקל. בערים יש ירידה, במגזר הדרוזי והערבי יש ירידה. אם אני מסתכל בחוברת התקציב, זה עוד יותר חמור, למשל: תל אביב - 59 מיליון שקל לעומת 71 מיליון שקל.

יש אי התאמה בין הדברים, והיא קצת גדולה מדי בכדי שזה יהיה סביר. הייתי רוצה לשמוע ממי, אם השיקול של כניסה בהיקפים כאלה לירושלים - ואני חוזר ואומר, שאני מאד בעד פתרון בעיית ירושלים - לא יוצר בעיה חמורה מאד באזור חיפה, בהשלמת נתיבי אילון. שאלתי אם תקציב אילון הוא בתוך תל אביב, ואני מבין שהחלק הדרומי כן, והצפוני נדמה לי במע"צ.

יואל נוה:

החלק הדרומי של אילון, מה שנמצא מחוץ לשטח השיפוט של תל אביב, אלה ערים אחרות.

אברהם שוחט:

אדוני השר, לכן יש לי תחושה שסדר העדיפויות הוא לא סדר העדיפויות הנכון מבחינת צרכי התנועה והפתרונות, אלא חלקו נכפה עליכם בגלל עניין כביש מספר 4 עם המספרים הענקיים, מליוני שקלים, שמופיעים כאן.

אני מדבר גם על המגזר הערבי. מר נחום לנגנטל, היתה התחייבות שלך לפני שנה, כאשר עשינו העברה, להחזיר את זה השנה למגזר הערבי.

נחום לנגנטל:

החזרנו.

אברהם שוחט:

יש כאן השנה ירידה.

אני רוצה לומר משהו ברמה המבנית הכוללת. אני חושב שהחלטת הממשלה בהקמת משרד התשתיות הלאומיות היתה שגויה. אני חושב שתחבורה יבשתית כוללת רכבת ותחבורה בכבישים. אפילו הייתי חושב שגם מע"צ יהיה במשרד התחבורה, וכמו שיש טיפול בתחבורה ובתעופה, יש לכלול גם תחבורה היבשתית.

נסים דהן:

לפני זה הוא היה במשרד הבינוי והשיכון.

אברהם שוחט:

מע"צ היה במשרד הבינוי והשיכון, וגם אז חשבתי - - -

נסים דהן:

אם כך, למה לא העברתם?

יצחק לוי:

על זה תמיד אפשר לשאול למה, למה לא העבירו את זה ארבעים שנה? ככה, זו התשובה. מה אתה רוצה שאענה לך?

יצחק לוי:

הוא צודק, מבחינת תפיסה תחבורתית.

אברהם שוחט:

אני מדבר מבחינת תפיסה, ואמרתי את זה, וגם אמרתי את זה בממשלה, אך לא עושים הכל. אני חושב שזה נכון יהיה לעשות כך. אני חושב שמשרד התחבורה הוא משרד מאד חשוב במדינת ישראל. הלכו והוציאו את הרכבת לגמרי החוצה, שהיא בהחלט דבר משלים לתחבורה.

אני רוצה לומר משהו על תל אביב ועל החברה שהיתה לי הזכות להקים אותה.

נסים דהן:

נתיבי אילון.

אברהם שוחט:

לא נתיבי אילון, הסעת המונים. אם אני זוכר נכון, בהקמת החברה ובמטרותיה, ומר יואל נוה, תקן אותי אם אני טועה, היה כתוב שתוך תשעה חודשים השנה צריכה החברה להביא להחלטת הממשלה את הפתרון שעליו הולכים.

יצחק לוי:

עוד לא חלפה שנה מאז שהחברה הוקמה.

אברהם שוחט:

לא, החברה הוקמה בקדנציה הקודמת.

יצחק לוי:

היא לא היתה בכלל, היא לא עבדה.

אברהם שוחט:

היתה המינהלת, עוד בממשלה הקודמת הוחלט על הקמת החברה, וכל זה נעשה. מה שלא נעשה הוא האיוש, כי היועץ המשפטי אמר שנתיים לפני בחירות לא לאייש חברה. זה מה שקרה, החברה הוקמה, והתקנות שלה והתזכיר שלה היו מאושרים.

יצחק לוי:

אבל כאשר אתה אומר שתוך שנה היא צריכה להגיש תכנית, צריך אנשים שיעבדו על זה.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

יש לי פרוספקטים בבית, לפיהם הרכבת כבר צריכה לנסוע עכשיו.

אברהם שוחט:

מכיוון שאני רואה זאת כעניין רציני - - -

יצחק לוי:

שאל את ראש העיר.

זאב בויס:

מה אתה רוצה? עשו טקס הנחת - - -

אברהם שוחט:

לא סמכתי על הטקס ועל הקידוח שעשו שם.

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

למען ההסטוריה, רבינוביץ עשה את הקידוח הזה לפני שלושים שנה, ופשוט חזרו וקדחו באותם מקומות שהוא קדח, זוהי עובדה.

אברהם שוחט:

אני רק יכול לומר שלפחות כאשר מר רוני מילוא אמר לי ללכת על העניין, הוקצב כסף לכך. אני חושב שהנושא הוא נושא מרכזי, וצריך לטפל בו, אבל אני רוצה לדעת - ואמנם רק מחר תיפגש עם מר ארנס, אבל בטח ראית אותו גם קודם - אם התהליך שנעשה כרגע הוא אכן התהליך שבו תבוא החברה למשרד התחבורה, ובעקבות זה לממשלה, עם האלטרנטיבה המומלצת, עם הידיעה מה רוצים לעשות?

התנגדתי לקידוח, כי ידעתי שהוא נעשה בלי שעוד ידעו לאיזה פתרון הולכים, האם הולכים לתת קרקעי ובאיזה היקף. הנושא הזה הוא חשוב, ולפי דעתי הוא קריטי. כשמסתובבים בעולם היום, רואים בערים הרבה יותר קטנות שהנושא של מערכת הסעה המונית קיים. אני מניח שגם מנהרת הכרמל נשארה בתחום שלך.

יצחק לוי:

במנהרת הכרמל המכרזים כבר יצאו.

אברהם שוחט:

אני יודע.

יצחק לוי:

זה שלנו, נשאר שלנו.

אברהם שוחט:

זה נשאר אצלכם, והייתי רוצה לשמוע איפה עומד עניין מנהרת הכרמל.

נסים דהן:

יש שלוש קבוצות שהתמודדו.

יצחק לוי:

ארבע.

אברהם שוחט:

אני רוצה לומר משהו כללי, ואני אומר זאת גם לחבריי באגף תקציבים, אני חושב שבזמן שהמשק נמצא במיתון, כמו שהוא נמצא עכשיו, ורואים בכל הפרמטרים שההמשק הולך ומתמתן, זה הזמן להשקיע בתשתיות. זה הזמן שממשלה רוצה שהמשק יתפתח, אלה הסעיפים עליהם צריך ללכת, וכך קרה שבשנת 1993 היה UPGRADING של הכסף לתשתיות באחוזים גבוהים מאד, בעשרות אחוזים.

זאב בויס:

אבל ענף המשק לא היה במיתון.

אברהם שוחט:

הרי לא נשנה כאן את תקציב המדינה, אבל הייתי בעד, שאם צריך לעשות משהו, אלה הסיפורים האמיתיים. לא הייתי מתנגד אם הוועדה בחוק ההסדרים תכניס ייעול ותעביר את האחריות של הרכבות חזרה למשרד התחבורה.

חיים אורון:

יש חשיבות גדולה מאד לטיפול בנושא תאונות הדרכים, ולבטח מבחינת הקדשת המשאבים ותשומת הלב, אני חושב שזה בהחלט שיקול נכון.

אולם אני רוצה להמשיך בחלק מהדברים שאמר חבר הכנסת אברהם שוחט. בדרך כלל בדיונים האלה ידידי, גדליה גל, היה אומר: הבעיה העיקרית היא שאין בעל בית כולל לנושא התחבורה במדינת ישראל. בעצם, הדיון כאן מדגים את זה יותר מכל. השם חוצה ישראל לא הוזכר על ידי השר בכל סקירתו.

יצחק לוי:

הוא לא תחתיי.

חיים אורון:

זה מה שאני רוצה לומר. כלומר, כל המכלול של הנושאים שיקבעו את הדמות התחבורתית של מדינת ישראל בשנים הקרובות, הגדולים לא נמצאים בתחום משרד התחבורה, ובעצם, לא נמצאים באחריותו של אף גורם, הם מפוצלים. אם היו אומרים לי: הם לא תחת משרד התחבורה, אך הם מרוכזים במשרד הזה, הייתי אומר שאני בעד התחבורה, כי השר יצחק לוי הוא נחמד וכו', אך זו לא הבעיה. הבעיה היא שאנו מקבלים כאן תסקירים, והירוקים מתנגדים לחוצה ישראל, ואומרים רכבת. לכולם כבר ברור בכמה שנים מדובר, בהרבה שנים, ואם לא תתקבלנה כמה הכרעות ברמה הלאומית בשאלה הזאת, נימצא בתהליך - - -

ראשית, אני מסתכל בדיונים האלה תמיד בבנק ישראל ורואה את העקומה בהשקעה בתשתיות תחבורתיות, שעלתה משנת 1985 באופן מאד איטי. אני מקווה שזה לא יישמע כאמירה פוליטית, ומשנת 1992 היא קפצה מאד, ועכשיו יורדת, כאשר ה"בור" הגדול בהשקעה, מה שנקרא גרעון בהון ההשקעה בתשתיות, בשנים האלה של ההשקעה הגבוהה התקרב לגידול של התחבורה בפועל, ולא התחיל עוד לכסות את הפער מהשנים הקודמות.

אנחנו יוצרים את הפער הבא. כולם יודעים את זה, כולם מדברים על זה ומרגישים את זה מדי בוקר, פעם בצומת הזאת ופעם בצומת הבאה. כל פעם שנגיע ל"ברוך" גדול, תהיה שוב בקורת, במקום לקבל הכרעה, שיש איזושהי עקומה שנשארים לעמוד עליה.

השר יצחק לוי, אני מכיר כבר את הפטנט עליו מדברים, ואני יודע איך הוא עובד, כי אומרים שכל הפרוייקטים הגדולים יהיו במימון חיצוני. חוצה ישראל הוא במימון חיצוני ובערבות מדינה.

נסים דהן:

יש פער של 80% בין הצפי לפועל.

חיים אורון:

אני אף פעם לא יודע כמה בערבות מדינה, וזאת הנקודה.

נסים דהן:

כתוב במכרז.

חיים אורון:

אני חושב שישנם משאבים ציבוריים לאומיים, שניתן היה להקדיש אותם למטרות הללו עכשיו מייד, אם היו שוברים כמה קונספציות עקרוניות באגף תקציבים ובמשרדי הממשלה על ידי חיבור בין הסכון לטווח ארוך שקיים בארץ ובין פרויקטים לאומיים שדרושים בארץ בערבות מדינה. איני מדבר על דברים ערטילאים, אלא על דברים מאד קונקרטיים.

אני חוזר ואומר, את הערבות שנתנו למי שהלך למכרז בחוזה ישראל על ההשקעה שלו, תיצרו קומבינציה שתחבר את קרנות הפנסיה, את קופות הגמל ואת ההון הפרטי. יש ליצור את הקומבינציה הזו ולחבר משאבים קיימים, שמונחים בכל מיני מקומות.

אברהם שוחט:

למה שהיזם שזכה יתחבר ויקח את זה?

מ"מ היו"ר מיכאל קליינר:

קיבלתי קריאות ביניים שדיברת על כל מה שהיה אז.

חיים אורון:

חבר הכנסת אברהם שוחט, אני מוכן להמשיך את הדיון הזה, אבל אני רוצה לעמוד על שתי נקודות נוספות.

זאב בויס:

אבל זה חשוב.

חיים אורון:

זרקתי זאת פעם נוספת, לפני שהשר נאמן פוצץ את הפצצה, דיברתי על זה בכנס אגף תקציבים. חבר הכנסת אברהם שוחט, יכול להיות שמה שאני אומר, הוא לא בדיוק, תציע מודל שונה. אבל אם יש גרעון קבוע בהון המושקע בתשתיות, שמתבטא בנזקים כלכליים עצומים, ובכל זאת יש מרכיב בכך גם בתאונות הדרכים, למרות שאתה אומר - ואני מקבל - שזה לא המרכיב המרכזי - - -

יצחק לוי:

גם בצמיחה.

חיים אורון:

מה עושה הממשלה? ברגע שהמשק נמצא מיתון, קח כסף ותשקיע בפרוייקטים לאומיים, שיש להם תפוקה. לא עבודה יזומה, אם לא צריך בכלל, אל תעשה זאת, אבל אתה נותן תכנית שיש בה פער משנה הבאה של מעל ל-100% בין התכנית משרד התחבורה ובין התקציב.

אני אומר לך בביטחון, במקרה הטוב, על פי התפיסה הקיימת, התקציב בשנה הבאה יהיה כמו השנה. על פי התפיסה הקיימת, בשנה הבאה התקציב יהיה יותר נמוך. אתה כותב כאן שאתה צריך פי 1.5 ממה שאישרו לך ב-1999.

נחום לנגנטל:

רק - - -

היו"ר מיכאל קליינר:

ידוע.

חיים אורון:

אני לא אריב איתך עכשיו אם העוקף באר שבע קודם לעוקף גילה. כאשר יגאל הורביץ זכרונו לברכה היה יושב כאן, הוא היה דואג לעוקף קריית מלאכי. לא זאת הנקודה.

כולם רואים מה שמופיע בספר, שבסך הכל תקציב הפיתוח ב-1998 הוא קטן במונחים נומינליים מתקציב הפיתוח ב-1996, ובמונחים ריאליים, זו ירידה ב-25%. תקציב הפיתוח כאן - - -

נחום לנגנטל:

לא נכון.

חיים אורון:

תקציב הפיתוח בתחבורה היה 569, היום 504, תעשה שני מדדים - - -

אופיר פינס-פז:

העירונית?

חיים אורון:

אצלנו מופיע רק החלק העירוני. מהביצוע של 1996, בסוף בכבישים יש כמה כסף ששמנו בהם. היה ביצוע בשנת 1996, היתה ירידה בתקציב המתקצב ב-1997, ואם לוקחים את המדד של 1996 - - -

יצחק לוי:

כמה היה הביצוע ב-1997?

נחום לנגנטל:

1997 כולל עוד 100 מיליון של הרכבת.

נסים דהן:

90 מיליון רכבת.

נחום לנגנטל:

תוסיף עוד 60 מיליון שקל נתיבי תחבורה ציבורית, שהשר דיבר עליהם קודם.

היו"ר מיכאל קליינר:

זה לא בדיון.

חיים אורון:

אדוני שר התחבורה, בהקשר הזה גם הוויכוח על התחבורה הציבורית, והוויכוח על התחבורה הציבורית הוא לא רק בשאלה אם יהיה מוביל במודיעין, שיהיה מוביל במודיעין. הוויכוח על התחבורה הציבורית קשור גם ברמת הסבסוד של התחבורה הציבורית.

רמת הסבסוד של התחבורה הציבורית היא אחרי התחבורתית, אחרי החברתית, ואחרי הכלכלית. בתחום הזה ממשלות ישראל לדורותיהן הולכות בכיוון הפוך, משום שהתחבורה הציבורית הולכת ונעשית יקרה. אם יש מקום שיש בו סבסוד צולב עד השמיים זה בתחבורה הציבורית, וכאן כל הכלכלנים מקבלים זאת, אבל נראה מה יקרה כשישברו את המונופול איפה יסבסדו את הכניסה ללהב, כאשר באר שבע-תל אביב לא יהיה קיים, כלומר: מי יקבל את המונופול על הכניסה ללהב?

יצחק לוי:

מסבסדים את להב.

חיים אורון:

נראה איך זה יעבוד. אני לא חושב שזה הוויכוח. זה מסוג הכרעות צומת, כשתקציב זו ההזדמנות לדבר ולהתמודד איתן. הירידה הקבועה בגובה הסבסוד הריאלי לתחבורה הציבורית, משמעותה תהיה שינוי האיזונים בין התחבורה הפרטית והתחבורה הציבורית. לא כדאי היום לשני אנשים לנסוע באוטובוס מבאר שבע לתל אביב, כדאי להם לנסוע ברכב פרטי, וכבר בצומת אשדוד ובצומת קריית גת יש סתימות.

אני יודע שזה לא הולך רק לפי כסף, אלא שזה יותר מורכב. אי אפשר שכאשר זה מגיע לתחום הזה, אומרים: הכלכלה לא עובדת, המחירים לא עובדים. יש כאן מרכיבים אחרים, משתנים אחרים שמשפיעים על ההקצאה. הכלכלה עובדת, אגב כמו בכל התחומים, במגבלות מסוימות, אבל היא עובדת ומשפיעה. כאשר התחבורה הציבורית תיעשה תחבורה לקשישים ולחיילים, היא גם תיראה כך לאט לאט.

היו"ר מיכאל קליינר:

הטיעון היה חשוב, ואני בטוח שתהיה התייחסות רחבה לכך בתשובת השר.

אופיר פינס-פז:

ראשית, אני רוצה לברך את השר על קביעת סדר עדיפויות ברור. אני אומר שזו פעם ראשונה, אבל חשוב להדגיש את נושא הבטיחות בדרכים, זה העניין הראשון במעלה שבו עוסק משרד התחבורה. זה חשוב כי אני זוכר את התקופה שבה האחראיות היתה "מתאדית" ופתיחת היוזמה וקביעת המדיניות היתה מתערבבת בין עשרים משרדים, ואף אחד לא קשור.

בתוך זה צריך לעקוב אחרי ההתפתחות של הרשות. צריך לעשות הכל שתצליח. אני מאמין שהרשות צריכה להיות תשובה שיכולה לייצר מדיניות שתקרין על כל המשרדים, שתקבע סדרי עדיפויות שגם יתממשו בתחומי הקצאת המשאבים. אני מקבל את זה שהרשות תתחיל לעבוד ב"טורים גבוהים" בתחילת 1999. יחד עם כך, איני מתרשם מהטבלה.

יצחק לוי:

אני דורש מהרשות שבאוגוסט 1998 היא תגיש תכנית ל-1999.

אופיר פינס-פז:

בשנת 1999 צריך להתחיל לראות תוצאות אמיתיות, ואני מסכים שאי אפשר לשפוט את העניין הזה מהרגע להרגע. יחד עם כך, אני גם לא מציע להתרשם מזה שיש איזושהי ירידה בשוליים. תמיד כשהייתי יושב בקרן, היינו רואים טבלאות. לא היה שר תחבורה שלא הראה שיש אצלו ירידה, אך החיים מוכיחים שכל הזמן יש עלייה. זה לא עניין אישי, אבל מדינת ישראל מצפה למשהו אחר.

יצחק לוי:

מה זאת אומרת עלייה? אתה יכול למנות את שמות ההרוגים, הפצועים.

אופיר פינס-פז:

כן, אבל יש כל מיני דרכים לבדוק את העניין.

נסים דהן:

חבר הכנסת אופיר פינס-פז צודק. לפי מה שנאמר ולפי מה שמתפרסם כל הזמן, המספרים האלה הם רק מספרים מרגע התאונה, לא כלולים כאן - - -

יצחק לוי:

חודש אחרי. זהו נוהל אירופאי, חודש אחרי עוד מונים את זה.

אופיר פינס-פז:

ראשית, זהו סוג אחד של עובדות. שנית, לצערי, העובדות לא משמחות אותי, אין בהן בשורה. השיפור האינקרימנטלי הוא כל כך בשוליים, שמדינת ישראל מצפה למהפכה בתחום הבטיחות בדרכים, ולשום דבר פחות מאשר מהפכה, ועובדה שהיו מדינות שהצליחו לעשות מהפכה. ממשלת ישראל עוד לא החליטה שהיא מוכנה לתת את כל מה שאפשר לתת, ויש לנו דוגמאות מהעולם, כדי שתיווצר מהפכה.

אברהם שוחט:

איפה בעולם?

נסים דהן:

סינגפור.

אופיר פינס-פז:

אוסטרליה, ניו זילנד. אני מצפה לראות תכנית חומש של ממשלת ישראל, שתאמר שבשנת 2005 היעד שלה הוא הקטנה ב-50%. זה עוד לא קורה, ואני מקווה שזה יקרה. זה עניין של כל הממשלה. אני חושב שהכיוון הוא כיוון נכון, אבל אני מצפה שהעניין הזה יימשך.

לגבי נושא התשתיות, נושא רכבת קלה ורכבת תחתית וכל ה"קשקושים" של רוני מילוא הם הכל עורבא פרח, זוהי בושה וחרפה שעניין כזה נמשך ארבע-חמש שנים, ולא רואים את האור בקצה המנהרה. כבר ראיתי את כל התכניות, את כל ההסברים על התכניות ואת כל המפות, רוני מילוא אמר שבבחירות הבאות הוא הולך עם רכבת תחתית בתל אביב. אם אין רכבת תחתית, שב בבית. הטענה שלי היא לא לרוני מילוא, אלא לשרים בממשלה הזו והקודמת, ש"קנו את הסיפור הזה".

כל מערכת הבחירות בתל אביב בין אביגדור קהלני לרוני מילוא היתה על הרכבת התחתית והרכבת הקלה, על זה בחרו את ראש עיריית תל אביב. זה היה ה-NUMBER ONE ISSUE במערכת הבחירות בתל אביב. לתושבי תל אביב אין רכבת תחתית, והם לא מתקרבים לזה. לגוף העניין, ממשלה צריכה לקחת אחריות על מה שקורה היום בנושא התחבורה בירושלים ועל מה שקורה בנושא התחבורה בגוש דן.

חבר הכנסת אברהם שוחט אמר שאולי צריך להחזיר את כל נושא הרכבת למשרד התחבורה. אני יודע אם זה יעזור, אבל בוודאי שמה שקורה היום ברכבת הוא דבר מחפיר. הרי הממשלה הזו שיתקה את הרכבת. דברו עם מנכ"ל הרכבת, שאומר את העובדות.

מיכה גולדמן:

והוא איש ליכוד, ולא איש עבודה.

אופיר פינס-פז:

זה פשוט נורא, זו הזנחה פושעת של אחד המכשירים היחידים, שיכולים לחלץ את המדינה הזאת מהטירוף האורבני שלה וממה שקורה על הכבישים. לא עושים דבר, מפסיקים תשתיות, מפסיקים פיתוח, לא מאמינים ברכבת, משקיעים מליארדים בכבישים שייסתמו.

מיכה גולדמן:

שנסתמים, לא שייסתמו.

אופיר פינס-פז:

בינתיים הגיהנום הולך וגדל, התקציבים בגרעון, הכל בתוספת תקציב, הכל לא מתוכנן. המדיניות נראית לי על פניה מאד מאד חובבנית ולא רצינית. מדובר בכספים עצומים, שבינתיים לא מראים כל פתרון אמיתי.

הייתי רוצה שתתייחס בתשובות ההסבר שלך לגבי נמל חדרה. אני רואה קיצוץ של 50% בשירות המטאורולוגי.

יצחק לוי:

לא היית כאן, אבל אם תרצה, אסביר שוב.

אופיר פינס-פז:

הייתי רוצה שתסביר שוב.

הפרטת אל-על - לא אמרת זאת, אבל אמרת בוועדת משנה של הוועדה הזו, שתעמוד על כך שבהפרטה - - -

היו"ר מיכאל קליינר:

הוא אמר, לא היית כאן.

אופיר פינס-פז:

כשהשר דיבר, הייתי כאן. הוא דיבר על מפעיל נוסף, אבל הוא לא דיבר על הפרטת אל-על.

יצחק לוי:

אמרת את זה בוועדת המשנה.

אופיר פינס-פז:

אני רוצה שתדע שזה מאד תמוה. מילא, כשחברה היא במסגרת ממשלתית מלאה, חברה ציבורית, תן לה להיכנס לתוך ה-MAINSTREAM העסקי בלי שלשלאות וכבלים על הידיים.

לגבי פתיחת ענף המוניות, היה כאן דיון שלם בוועדה. יש לי תחושה שעם כל הפתיחות, שהתעריפים עצמם יעלו. זה מן דבר שהוא בלתי הגיוני בעליל, שאתה פותח את השוק, מרחיב את מספר המוניות, יוצר תחרות יותר גדולה, והמחירים יעלו.

אברהם שוחט:

למה?

אופיר פינס-פז:

כי יצטרכו לפצות את הנהגים ולפצות את המוניות.

נסים דהן:

אין פיקוח על המחירים, מה זה לפצות?

אברהם שוחט:

יש פיקוח.

נסים דהן:

אחרי שיפתחו את הענף, לא יהיה פיקוח?

אופיר פינס-פז:

מלה אחרונה לגבי כל נושא האכיפה של המשרד. זו מחלה של רוב משרדי הממשלה, וגם של משרד התחבורה, לצערי. כשאני שומע שלוקחים שני פנסיונרים בני 65 בחצי משרה לאכוף את כל נושא החומרים המסוכנים בכבישים, זה לעג לרש. לגבי מזהמים אני בכלל לא יודע.

יצחק לוי:

האם יש לך טענה כלשהי לניידות שבודקות? הן עושות עבודה מצויינת.

אופיר פינס-פז:

יש לי טענה על כך שהמשרד שיש לו אחריות לגבי שורה של דברים, לא מקצה בסדרי העדיפויות שלו מספיק אמצעים לאכיפה של חוקי התחבורה, של התקנות של השר, של החלטות של התקנות, מעבר לנושא בטיחות בדרכים.

מיכה גולדמן:

לא שמעתי מהשר את ההתייחסות לגבי שדות תעופה מקומיים. אנו מדברים כאן על פיתוח הרכבת, ואנו יודעים שזה דבר שמחייב תקופה והרבה מאד משאבים. כאיש הצפון - ואני מהצפון הדרומי - אני יודע שלגבי הגליל העליון זה עשה מהפכה גדולה. גם שדה התעופה בראש פינה שהתפתח ומספר הטיסות שהפך להיות הרבה יותר צפוף ואותו דבר לגבי קריית שמונה הורידו לפחות כמה אלפי מכוניות, כתוצאה מכך שהיום לא כל גזבר נוסע עם אוטו בנפרד, אלא רואים שאוטובוס של חמישים נוסעים עולה בראש פינה ובקריית שמונה, ואם המטוסים הגדולים יותר יעלו - - -

יצחק לוי:

אם יהיה מפעיל נוסף, תהיינה הצעות נוספות.

מיכה גולדמן:

יחד עם זה, יש בעיה בגליל המערבי, יש שם פקק גדול. חבר הכנסת אברהם שוחט התייחס להקפאה של הפיתוח של אזור חיפה.

יצחק לוי:

כברי יפתור את הבעיה?

מיכה גולדמן:

ציקלון וכברי.

נחום לנגנטל:

שניהם בתכנון.

מכיה גולדמן:

אני רוצה לשימוע תאריכי יעד. כאשר אתה אומר שהם בתכנון, אני גם יודע שתכנית 2000 בתכנון וכן תכנית 2004. ציקלון זוהי החלטה מינהלתית, זו לא בעיה של תקציב. עכשיו רק צריך לשים "בוטקה" כמו שבקריית שמונה היה בהתחלה של מינהל התעופה האזרחי, כדי שאפשר להשתמש במסלול הקיים.

נחום לנגנטל:

יש התנגדות של המועצה האזורית במקום.

מיכה גולדמן:

לא, זה נסגר, דיברו איתי.

נחום לנגנטל:

בצקלון יש בעיה שהמועצה האזורית לא מוכנה.

מיכה גולדמן:

ארז היה כאן במקרה בדיון אחר. אלה שני דברים שונים. ציקלון זה באזור כרמיאל, עכשיו עומד להיות שם אזור מאד מפותח של אחיהוד. אבל כאשר מדברים על כברי, זוהי נהריה, עכו, שמסלולי הכבישים שם הם מעלות - - -

יצחק לוי:

גם לא צריך להגזים בזה.

מיכה גולדמן:

באותה מידה שאתה אומר שאני מגזים, גם אני בהתחלה אמרתי למה צריך לפתח את קריית שמונה, יש את ראש פינה. מתברר שיש חיים בקריית שמונה ויש חיים בראש פינה.

יצחק לוי:

אני בעד, אבל בצקלון צריך לפתור את הבעיות.

מיכה גולדמן:

לקריית שמונה יש פריפריה של 30,000 ולצקלון ולכברי יש פריפריות של 80,000, וזה הבדל גדול, וגם אוכלוסייה מאד צפופה. יש שדה תעופה נוסף, וכאן יש לנו ויכוח שנים רבות על נושא מחנה עמוס. חיל האוויר כל הזמן מתנגד מסיבותיו. במחנה עמוס יש הכל, ואפשר לגמור את כל הבעיה הזאת בהחלטה. בהתערבות שלי, עוד עם שר הביטחון זכרונו לברכה, ניסיתי להשתמש במחנה עמוס, וחיל האוויר התנגד. אני מבקש כאן התערבות נוספת, כדי שנוכל לקדם את העניין.

מצד אחד אנו עושים מאמצים גדולים בכבישים עוקפים ומאמצים גדולים להוריד לחץ. אני רואה שתקציב העיריות ירד מאד. כשאתה לוקח את כל הרשויות בארץ, מוריד את שלושת הערים הגדולות, שגם שם יש התייחסות שונה בין תל אביב, חיפה וירושלים - וכאן אין בעיה של עיר בירה או לא עיר בירה - יש בעיות קשות אמיתיות. מי שמכיר את אזור חיפה, יודע מה זה לעבור בבוקר במקומות האלה.

אבל יש כמה ערים, ואני יכול להביא לך דוגמה של שתיים, שאתם צריכים להפעיל לחץ גדול על מע"צ, זה לא באחריותכם, לקדם כבישים עוקפים, כמו כביש עוקף עפולה. עושים עכשיו דו מסלולי מנצרת עילית מכיוון עפולה, עולים על הכבישים שלך בתוך עפולה. עפולה הפכה להיות פקק תנועה אחד גדול, כתוצאה מכך שעשו דו מסלולי עד עפולה, במקום לזרז את שני הכבישים העוקפים שם: בלפוריה-כביש הסרגל, בלפוריה-כפר תבור. שני הכבישים האלה מורידים את הלחץ, שלא צריך לחצות את עפולה. מה שקורה שם, זה דבר נורא.

לגבי נצרת 2000, הייתי אצל ראש העיר ביום שישי. בנצרת 2000 יש שני משרדים שעשו קצת בשנים האחרונות, והם משרד התיירות ומשרד התחבורה. אנו הולכים לקראת שנת 2000, ועלינו לקחת את שנת 2000 ולראות זאת כמנוף ולהפוך את העניין הזה לדבר שיכול לתת למדינת ישראל מליוני דולרים. הייתי שם וראיתי את מה שמשרד התחבורה נותן, יש לנו שנתיים, בתקציב 1998-1999, שאם לא נרכז בהן מאמץ סביב העיר נצרת, נפספס. מה שנעשה בשנת 2001 לא יעזור לגבי 1998 ולגבי 1999. יש לעתים מטלות שעושים אותן, ואומרים שיש לרכז מאמץ להגדיל תקציבים מ-2001 ו-2002 לטובת 1998-1999.

כשאני אומר נצרת, אני מתכוון לכפר כנא ולכלל המסלול של היישובים האלה, ששם חייבים לתת תשומת לב מיוחדת, כדי שנתמודד עם העניין הזה. בשבוע הבא אעלה הצעה לסדר רגילה כדי לדון בכל הביזיון של שנת 2000. מדינת ישראל לא נערכת לשנת 2000. זהו הביזיון הגדול של האלף הזאת. אנו מכניסים לעצמנו גול עצמי בכל התחומים, כשלא נערכים.

אחמד סעד:

במושב הקודם דנו במליאת הכנסת בעניין התחבורה, ועמדנו על הפער הגדול במצב התחבורה בסקטור הערבי בהשוואה למצב בכל הארץ בתחבורה ובתשתיות. בתשובתך אז הודית בכך, ואמרת שנכון שצריך לתקן במשהו. אני רואה בתקציב שבמקום לתקן, אנו הולכים אחורה. התקציב היה בפועל 51 מיליון שקל, ומקצצים ל-45 מיליון שקל, אז איך אנו יכולים לגשר על הפער אם אנו מקצצים, ולא מוסיפים?

נפגשתי לפני עשרה ימים עם ראש העיר נצרת בקשר לנצרת 2000 וזירוז העניינים. זה עניין שיש לו אופי לאומי של שנת 2000, וזו לא רק נצרת. העיר נצרת חשובה מבחינה בינלאומית, וצריך לשפר את כל התשתיות ואת כל התחבורה מסביב לעיר.

יצחק כהן:

אני מכיר את הצפיפות ואת התשתיות ואת הסכנה הגדולה בתנועת משאיות בכבישי הארץ. היום אנו מתבשרים ש"כימיקלים לישראל" מתכוננת להעביר את כל השינוע מרכבת ישראל, וזו קטסטרופה בלתי נסבלת. איני מאמין שיתנו לכך אישור. אני לא מאמין ששר התחבורה יתן אישור לשנע את כל "כימיקלים לישראל" לתחבורה יבשתית, כלומר: במשאיות ולא ברכבות. היא רוצה לוותר על הרכבת, מכיוון שהרכבת יותר יקרה לה. כאשר דיברנו על החשש הגדול שייפלטו לשוק עובדים שלא יהיו רנטביליים ל"כימיקלים לישראל" ולא לה שנותנים שירותים מסביב, לזה התכוונו בדיוק. אשר יגורנו בא לנו, והראשונה זו הרכבת בדימונה.

אברהם שוחט:

אתה רוצה שהם יסיעו ביוקר ולא יסיעו בזול.

יצחק כהן:

קודם כל, איני רוצה שתהיינה תאונות דרכים, ולכל דבר יש מחיר.

נסים דהן:

האם עשית את הבדיקה של העלויות של נזק בכבישים?

יצחק כהן:

דמיינו לכם את כבישי ישראל, כך שעל כל רכבת שבעים משאיות נעות מהדרום לצפון, שעוברות דרך כל הכבישים הצפופים במדינת ישראל לנמלים ובחזרה. זה דבר בלתי נסבל ובלתי ניתן ליישום.

אני מבקש שאדוני כבר יתן את דעתו על כך היום, כי היום יש שם שביתת רכבות, ו"כימיקלים לישראל" עומדת לרכוש 400 משאיות. לפני שתרכש אותן, יש לעצור את זה עוד היום.

היו"ר מיכאל קליינר:

אני מסכים שעניין הפרדת הנושאים התחבורתיים בין רכבת פרברים במשרד אחד ורכבת תחתית במשרד שני, בכבישים אלה כאן ובכבישים אלה שם, לא טובה, לא בריאה ולא נכונה, והיה רצוי לשנות אותה, כמו שאמרתי, בלי להיכנס כאן לדברים אישיים. זה מסוג הדברים שיש כאן קונסנסוס, ובכל זאת יש לי חשש שזה לא אומר שזה עומד להתבצע מחר בבוקר, אבל למדתי שגם דברים כאלה מחלחלים ומשפיעים. בפעם הבאה שדברים כאלה עומדים על הפרק, אם עוד חצי שנה, שנה, או שנתיים, הם מתקיימים. הכל חשוב ויש היום סדרי עדיפויות כאלה, ומחר כאלה.

חבר הכנסת אופיר פינס-פז חסך לי מלים רבות בדבריו. הוא אמר דברים מדוייקים וחדים בדבר עניין תל אביב. אדוני השר, הפתרון האמיתי בתל אביב הוא העדפה הרבה יותר חריפה של תחבורה ציבורית. אחת הבעיות שיש לנו עם המוניות, היא שיש כאן כדור שלג, מעגל קסום. מצד אחד אנשים לא משתמשים במוניות, כי אין מספיק היצע של מוניות. הם בכוח נכנסים עם הרכב הפרטי וסותמים את הכבישים עוד יותר, ואז עוד פחות כדאי לנסוע במוניות. אני רוצה לברך אותך.

אברהם שוחט:

אנשי ארגון המוניות הראו לי מכתב התחייבות מראש הממשלה, בנימין נתניהו, שלא יתן.

היו"ר מיכאל קליינר:

דיברתי עם ראשי ארגון המוניות, ואמרתי להם שאני מברך את שר התחבורה. אתה יודע שבממשלה הזאת התחייבויות של שרים העונים לשם לוי הן תמיד פועלות? אז זה בסדר.

מוניות בשפע יביאו PROSPERITY, קודם כל, למוניות. גם אמרתי לראשי הארגון את זה, שברגע שיהיה להם שירות אמין גם בשעות הלחץ, רק מטורפים לא ישאירו את האוטו בבית ויעדיפו לנסוע במונית. ברור שאז אפשר יהיה להגיע לנתיבי תחבורה ציבורית. לדעתי, בסופו של דבר, הפתרון יהיה אותו מכשיר אלקטרוני שתוכל לשים אותו בתוך הרכב, וברגע שתעבור קו מסויים ותיכנס ללב תל אביב, יוטל עליך תשלום.

יצחק לוי:

מס גודש.

היו"ר מיכאל קליינר:

אין לי ספק שזה הפתרון. אתה יודע מתי אני לוקח מונית? כשצריך לנסוע באזורי דיזינגוף, שבהם יש נתיבי תחבורה ציבורית. היום להיכנס ברכב לתוך תל אביב כרוך בתשלום חנייה, שלא מנוכה ממס על פי התקנות. לעומת זאת, אם נוסעים במונית, זה מנוכה ממס ועולה פחות כסף, בלי לדבר על בלאי ועל חנייה. לכן אני רואה בזה פתרון, ומברך אותך על הרפורמה שעשית.

מצד שני, צריך להקל על הנהגים. לכן לא צריך היה במסגרת אותו איזון שדיברת עליו לגבי הרכב המסחרי שמצד אחד העלית ומצד שני הורדת, הרי אותו דבר לגבי מוניות. היות ובכל זאת יש חוששים ויש פחד, חשבתי שלא היה צורך להעלות בכלל את תעריף ביטוח החובה. לצערי, הצלחנו רק בחצי.

באשר לנושא הרכבת בתל אביב, לפי כמויות הגודש של תל אביב היום יש מחקרים שהפתרון הוא רכבת קלה ולא רכבת תחתית. יש מחקר שבכמויות הכניסות של תל אביב היום וכמויות השימוש בתחבורה הציבורית, אין הצדקה כלכלית לרכבת תחתית. זה היה המצב לפני ארבע שנים, אולי עם הבנייה הגבוהה עכשיו בתל אביב, זה ישתנה עוד שנתיים או עוד חמש שנים, אבל כל FEASIBILITY STUDY אלמנטרי אומר שהפתרון בתל אביב של רכבת תחתית הוא לא כלכלי, לכן אי אפשר להגיע למימון עצמי.

בנושא תשתיות אני חושב שהממשלה צריכה לממן תשתיות לפריפריה בהגדרה, לבאר שבע, לאופקים כדי שאנשים יוכלו לעבוד במרכז הארץ, וכך לפתור את בעיות האבטלה, ופתרונות תשתיתיים במרכז - כמו שנהוג בכל העולם - יכול לממן ההון הפרטי. נותנים לו זכויות דרך, זכויות פרסום, זכויות שילוט, זכויות בנייה, זכויות אוויר וזכויות מסחר, וזה עסק טוב. לכן אני חושב שבעניין של גוש דן בסופו של דבר יהיה פתרון.

אגב, הטכנולוגיות מתקדמות. יש היום טכנולוגיות יותר מתקדמות מרכבת תחתית. חבל שהדמיון המקסימלי שקברניטי תל אביב יכולים לגייס חוזר לפתרונות שהיו טובים בסוף המאה ה-19. היום יש בשיקגו נסיונות של רכבות ספירליות שנוסעות בקרוניות, נכנסים ברמת אביב ולוחצים על כפתור ומביאים אותך להבימה ומוריד בקרוניות של ארבעה-חמישה אנשים ומביא אותך לנקודה שבה הזמנת כמו מונית. זה דבר שמתקדם היום בעולם, וזה באוויר, ולא צריך לחפור באדמה החולית והלא מתאימה של תל אביב.

צבי הנדל:

ואז זה גם עובר למשרד שלך.

אברהם שוחט:

שיבדקו.

היו"ר מיכאל קליינר:

אני אומר את הדברים כמי שלמד את הנושא. הצעתי בהצעה לסדר רכבת תחתית בתל אביב בשנת 1973, הייתי אז חבר מועצת העיר, ואז הסבירו את כל הקשיים, כולל מי התהום. כמו שאמרתי, ראש העיר רבינוביץ לקח חברה צרפתית שעשתה לו סקרים רציניים בעניין הזה, גולדה מאיר נתנה את המימון. מה שעשו לפני חמש שנים זה כאילו להמציא את הגלגל. עשו מחקרים הרבה פחות רציניים מאשר עשה רבינוביץ לפני 25 שנה, רק העמידו בכל צומת בתל אביב ילדים עם שלטים: כאן בעוד שלוש שנים תהיה תחנה זו וכאן תהיה תחנה זו. במשך שבועות רק ראו שלטים איפה תהיה רכבת תחתית. בסוף שנת 1997 עוד מדברים על צוות הקמה, כאשר הדבר היחידי שהיה הן הפירות בדיק באותן נקודות שבהן רבינוביץ חפר לפני עשרים שנה.

אם בלאו הכי אנו ממשיכים בדיון הזה מחר, נעבור עתה להעברות תקציביות.

סאלח טריף:

אדוני השר, היה פירוט של נושא נתיבי הגליל לגבי התקציב?

חיים אורון:

מחר.

סאלח טריף:

זה מאד חשוב.

3. העברות תקציביות

היו"ר מיכאל קליינר:

בקשה מספר 281, העברה מתכנית תל אביב לתכנית ירושלים.

אברהם שוחט:

למה מורידים מהמגזר הערבי והדרוזי שוב אחרי שהתחייבו אחרת? איני מבין את זה.

היו"ר מיכאל קליינר:

אין כאן הורדה.

אברהם שוחט:

יש הורדה של 1,301,000 שקלים.

אופיר קרני:

ראשית, זאת לא הפחתה. בהעברת עודפים נפלה טעות בסכום מסויים שהיה אמור לעבור לסעיפי תקציב אחרים, ועבר בטעות למגזר הערבי והדרוזי. זו פשוט טעות בהעברת העודפים. ההעברה הזאת היא תיקון טעות.

סאלח טריף:

היא לא הפחתה?

אופיר קרני:

לא, זו לא הפחתה.

חיים אורון:

נבדוק בספר.

סמדר אלחנני:

זה ב-1997, ואתה מחזיק את תקציב 1998.

חיים אורון:

אבל יש את נתוני השנה הקודמת.

סמדר אלחנני:

לא ברמה הזאת של הפירוט.

אברהם שוחט:

חבר הכנסת מיכאל קליינר, נדון בכך. מחר.

צבי הנדל:

אבל דחינו את זה כבר פעם.

אברהם שוחט:

במילא אנו נפגשים מחר בנושא תחבורה. יש עוד דף עם שינויים שעכשיו קיבלנו, ובו דנים ב- 16 מיליון שקל.

היו"ר מיכאל קליינר:

מליארד אחד.

אברהם שוחט:

לא, יש דף ובו מפורטים הסכומים 16 מיליון שקל ו-19 מיליון שקל. לא נעבד ולא נבקש התייעצות סיעתית מחר, אבל צריך שיהיה זמן לקרוא את הפירוט הזה.

היו"ר מיכאל קליינר:

אם כך, תהיו כאן מחר כולכם.

אברהם שוחט:

יש שלושה דברים שהם בנושא תחבורה.

היו"ר מיכאל קליינר:

כן, בסדר.

תודה רבה, ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 11:00