

דברי הכנסת

הישיבה השישים-וחמש של הכנסת השלוש-עשרה

יום שלישי, כ"ה בשבט התשנ"ג (16 בפברואר 1993)

ירושלים, הכנסת, שעה 16:03

תוכן העניינים

מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת	
הצעה לסדר	
שאלות בעל-פה	
הפסקת הבנייה ברמת-הגולן	
הצעת חוק מבקר המדינה (תיקון – הנחת הדוח), התשנ"ב-1992	
(הצעת חבר הכנסת ש' יהלום)	
סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו	
הודעת יושב-ראש ועדת הכנסת	
סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו	
הצעות לסדר-היום הסכנה בהתעצמות הצבאית והגרעינית באירן בסיוע חברות זרות	
הצעה לסדר-היום הצורך ברביזיה של לימודי היהדות הן בסמינרים למורים	
והן בבתי-הספר הממלכתיים	
הצעת חוק רשות השידור (הוראת שעה – התליית אגרות), התשנ"ב-1992	
(הצעת קבוצת חברי הכנסת)	
הצעת חוק מס הכנסה (הטבות לחיילים משוחררים) (הוראת שעה)	
(תיקון מס' 4) (תחילת עבודה מזכה), התשנ"ג-1993	
(קריאה ראשונה)	
הצעת חוק הרשויות המקומיות (בחירות) (מעטפות הצבעה)	
(הוראות שעה) (תיקון), התשנ"ג-1993	
(קריאה ראשונה)	

מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, אני פותח בזאת את ישיבת הכנסת, יום שלישי, כ"ה בשבט התשנ"ג, 16 בפברואר 1993.

הודעה למזכיר הכנסת.

מזכיר הכנסת ש' יעקבסון:

ברשות יושב-ראש הכנסת, הנני מתכבד להודיע, כי הונחו היום על שולחן הכנסת:

החלטת ועדת הכנסת בדבר תיקון הסעיף הנוגע להנמקה מהמקום; וכן הצעה לתיקון סעיפים 93 ו-137א לתקנון הכנסת. תודה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה.

הצעה לסדר

היו"ר ש' וייס:

הצעה לסדר של חבר הכנסת אבי יחזקאל. חבר הכנסת אבי יחזקאל, נא להקפיד על התוכן, כפי שמסרת לי, באופן מדויק. בבקשה.

אברהם יחזקאל (העבודה):

אדוני היושב-ראש, אני מודה לך על שנענית להצעה. הגשתי לך את ההצעה בנושא: אי-שידור משחק הכדורגל בין נבחרות ישראל וצרפת מחר בטלוויזיה.

אי-שידור משחק הכדורגל בין נבחרות ישראל וצרפת מעיד על חוסר התחשבות וקיהות חושים מצד ההתאחדות לכדורגל. הדבר פוגע במאות אלפי צופי כדורגל, שאין ביכולתם להגיע למשחק אטרקטיבי זה. פניות רבות של צופים, ביניהם חיילים רבים ותושבי עיירות פיתוח מהצפון ומהדרום, הגיעו למשכן הכנסת בקריאה למען שידור משחק זה.

את טענת ההתאחדות לכדורגל, כי שידור המשחק יהווה גורם למספר צופים מועט באיצטדיון רמת-גן ויפגע בהכנסות הכספיות הצפויות, ניתן לפתור על-ידי הפצת כרטיסים מוזלים לחיילים, לילדים ולנשים שימלאו את היציעים ויעודדו את הנבחרת.

בעבר, עד עתה, שודרו כל המשחקים בהחלטה של הרגע האחרון, וזאת לאחר שלקראת כל משחק, עם הישמע סירוב ההתאחדות לשדר את המשחק, פרצה סערה ציבורית גדולה, במיוחד בקרב חיילים ותושבי עיירות הפיתוח מהצפון ומהדרום, ובאותם יישובים שבהם קולטים רק את שידורי ערוץ הטלוויזיה הראשון. אי-שידור המשחק הינו עוול ציבורי ממדרגה ראשונה, והגיע הזמן לשים קץ לקומדיה שנקראת יחסי טלוויזיה-התאחדות.

אני פונה לכבוד נשיא המדינה, כדמות המייצגת את כל שכבות העם בישראל, שלא להופיע מחר ולכבד בנוכחותו משחק זה. כמו-כן אני קורא לחברי, חברי הכנסת, ולשאר נכבדי הציבור להימנע מלהופיע במשחק הכדורגל, אם לא ישודר. אסור לנו ליהנות ממה שיימנע מהציבור הרחב, ולכן עלינו להביע את מורת רוחנו בנושא ציבורי שכזה.

אליך, אדוני היושב-ראש, אני פונה על מנת לקרוא קריאה משותפת לכל חלקי הבית, להתאחדות לכדורגל, להתיר את שידור המשחק. תודה רבה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה.

מה נעשה עם זה? יש איזו הצעה, חברים, כדי שזה יהיה פרקטי?

שאול יהלום (מפד"ל):

אני מסכים שנקבל החלטה, שלא נבוא מחר למשחק.

אברהם יחזקאל (העבודה):

אני מציע, כפי שנהגת בפעם קודמת, להפנות קריאה בשם כל חברי הבית, לפנות לאותם גורמים שמעכבים את שידור המשחק – לפעול לשידור המשחק.

היו"ר ש' וייס:

כן, חבר הכנסת שפי?

יעקב שפי (העבודה):

מאחר שאני גם חבר הנהלת ההתאחדות לכדורגל, אני מציע, לפני שנקבל החלטות, שעוד הערב אעביר ליושב-ראש ההתאחדות לכדורגל את פנייתו של חבר הכנסת אבי יחזקאל.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה.

חברי הכנסת, החלטה: אנחנו נשתמש בשירותי הטובים של חבר הכנסת יעקב שפי, שהוא גם חבר הנהלת ההתאחדות לכדורגל, ונבקש ממנו לקבל עכשיו מחבר הכנסת אבי יחזקאל את הפנייה בשם הנוכחים, אני לא יכול בשם הבית – אני חושב שהטענה היא טענה של ממש – ולהעבירה במהירות רבה מאוד, אולי באמצעות שירותי הפקס. תביאו את זה לתשומת לבם, בתוספת קריאה משותפת שלנו לגרום לשינוי המצב.

עמנואל זיסמן (העבודה):

ונאחל לנבחרת להצליח בכבוד.

היו"ר ש' וייס:

נאחל הצלחה לנבחרת ישראל. אני מצרף את האיחולים של חבר הכנסת זיסמן. תודה רבה, חברי הכנסת, ונא טיפולכם המייד, חבל על הזמן.

שאלות בעל-פה

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, שאלתא בעל-פה לסגן שר הבינוי והשיכון בנושא: הפסקת הבנייה ברמת-הגולן – של חבר הכנסת בנימין נתניהו. חבר הכנסת בנימין נתניהו, בבקשה.

הפסקת הבנייה ברמת-הגולן

בנימין נתניהו (הליכוד):

אדוני סגן השר, מכתבה שהתפרסמה בעיתון "חדשות" בתאריך 9 בפברואר עולה, כי הממשלה הפסיקה בחודשים האחרונים כל פעילות בנייה ברמת-הגולן.

אבקש ממך להשיב לי:

1. האם נכונה העובדה, שבמהלך חמשת החודשים האחרונים הופסקה הבנייה בקיבוצים מרום-גולן, אלרום, אור-טל ועין-זיוון ולא חודשה עד כה?

2. מדוע לא מתבצעות עבודות גמר תשתית ופיתוח של 1,700 יחידות הדיור שנבנו ברחבי הגולן?

היו"ר ש' וייס:

אני מודה לחבר הכנסת בנימין נתניהו. אדוני סגן השר, בבקשה.

סגן שר הבינוי והשיכון א' גמליאל:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אני מתכבד להשיב על שאלתא של חבר הכנסת בנימין נתניהו בעניין הפסקת הבנייה ברמת-הגולן.

1. לא היתה החלטה על הפסקת הבנייה או הפיתוח ברמת-הגולן, למעט ההחלטה על הפסקת הבנייה בכל הארץ מחודש אוגוסט 1992.

ביישובים ברמת-הגולן שבהם עוכבה התחלת הבנייה היה הדבר כתוצאה מעיכובים של היישובים עצמם, אשר היו צריכים להסדיר את נושא הקרקע עם מינהל מקרקעי ישראל.

הסדרת נושא הקרקע פירושה ויתור של היישוב על משבצת הקרקע המיועדת לבנייה לטובת המדינה, דהיינו מינהל מקרקעי ישראל.

ביישובים עין-זיוון, אור-טל ואלרום, חוזי מימוש רכישת הדירות נמצאים בשלבי חתימה במשרדנו. במרום-גולן – המועצה טרם טיפלה בהמצאת כתב הוויתור לנושא הקרקע, כאמור.

2. ברמת-הגולן מתבצעות עבודות גמר תשתית ופיתוח ליחידות דיור שנבנו, כמו בשאר יישובי הארץ, תוך מתן עדיפות לפרויקטים הצפויים לאכלוס בתקופה הקרובה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה.

בנימין נתניהו (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, שאלה נוספת.

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת נתניהו, יש לך אפשרות, במסגרת של שתי דקות, לשאול, להעיר, ולעשות מה שאתה רוצה.

בנימין נתניהו (הליכוד):

אדוני סגן השר, אני מכבד את תשובתך, אבל נדמה לי שתשובה טובה יותר ניתנה על-ידי ראש הממשלה היום. מר רבין חזר והצהיר על נכונותו לוותר על שטחים ברמת-הגולן. אתה בוודאי שם לב לכך, שבשישה חודשים הסנטימטרים הפכו להיות קילומטרים, ולמעשה כמעט שלא עובר שבוע שבו ראש הממשלה אינו מבהיר לסוריה שהוא מוכן למסור שטחים. שטחים, פירוש של דבר, לא סנטימטרים. פירוש הדבר שהבנייה שאמורה להתבצע ברחבי הגולן לא תתבצע, אבל מה שכן יתבצע זה תהליך שיטתי של קריסת עמדות ישראל במשא-ומתן חיוני מול סוריה.

אני מציע שנפסיק לוותר, נפסיק למסור, ונתחיל לנהל משא-ומתן. אני מקווה, סגן השר, שתמסור לא לשר הבינוי והשיכון אלא לזה שמעליו, שהגיע הזמן לעמוד על שלנו ולא למסור את שלנו.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. חבר הכנסת חנן פורת, במסגרת דקה, ואחריו – חבר הכנסת אבי יחזקאל, במסגרת דקה. נא להקפיד על הזמן. בבקשה.

חנן פורת (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, אדוני סגן שר הבינוי והשיכון, אין צורך בכתבה מן העיתון. אני אומר לך את הדברים מהשטח. בתים שהסתיימה בנייתם, וכל מה שחסר בהם זה חיבור לתשתית של ביוב, חשמל ומים, מעוכבים זה חודשים רבים, למשל בחספין, למשל ביישובים נוספים בדרום רמת-הגולן ובצפונה, ואנשים שכבר התקבלו ליישובים אינם יכולים להיכנס אליהם רק מפני שבהוראה דרקונית הופסקה עבודת הפיתוח. יתר על כן, אפילו לגבי קרוונים שכן מחוברים לתשתיות יצאה לאחרונה הוראה מצד משרד הבינוי והשיכון שאין לאכלס אותם, וכתוצאה מזה איננו יכולים להמשיך את האכלוס ברמת-הגולן, שלפי דבריה של הממשלה – יקרה גם לה.

אני חושב שאתה חייב להעלות זאת בפני משרד הבינוי והשיכון, כדי לתקן את הדברים, כדי לתקן את המעוות, ויפה שעה אחת קודם.

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת אבי יחזקאל, בבקשה.

אברהם יחזקאל (העבודה):

1. אדוני סגן השר, שמא תאמר לנו כמה בתים, קרוונים, נותרו ברמת-הגולן בלתי מאוכלסים מהיסוד – הרי יש אמצעים להפסיק מן היסוד, כמי שאינכם שומעים לקבלנים. האם אתם מתכוונים לאכלס אותם?

2. האם יש הקלות במשכנתאות שניתנות ברמת-הגולן ולא ניתנות ביהודה, בשומרון ובחבל-עזה? תודה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. אדוני סגן השר, קיבלת כאן שתי תשובות שלהן אתה צריך לחבר שאלות, ושאלה אחת שעליה אתה צריך לתת תשובה. בבקשה.

סגן שר הבינוי והשיכון א' גמליאל:

לשאלה של חבר הכנסת בנימין נתניהו – אין לי מה לומר בנושא ויתור על שטחים. על כל פנים, בנושא הבנייה והפיתוח אין שום שינוי במדיניות הממשלה ברמת-הגולן לעומת כל הארץ כולה.

לשאלה של חבר הכנסת פורת – המדיניות של משרד הבינוי והשיכון היא מדיניות זזה בכל הארץ. ברמת-הגולן ובכל הארץ כולה הפסיקו עבודות תשתית ועבודות פיתוח. יש סדרי עדיפויות מסוימים. כאשר המקום מאוכלס – מקדימים את עבודות הפיתוח; כאשר צפוי אכלוס בעתיד הקרוב – מקדימים את עבודות הפיתוח; אבל הכול לפי סדר עדיפויות אחיד, ברמת-הגולן ובכל הארץ.

לשאלה של חבר הכנסת אבי יחזקאל – הנושא ייבדק, ותינתן לך תשובה מפורטת.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה.

הצעת חוק מבקר המדינה (תיקון – הנחת הדוח), התשנ"ב-1992

(הצעת חבר הכנסת ש' יהלום)

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים להמשך סדר-היום. אני מזמין עכשיו את חבר הכנסת שאול יהלום להביא בפנינו הצעת חוק קע"ח – הצעת חוק מבקר המדינה (תיקון – הנחת הדוח), התשנ"ב-1992. יתייחס אחר כך להצעתך שר הכלכלה והתכנון, ואחר כך תהיה לנו סקירה של שר התחבורה. בבקשה.

שאול יהלום (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, רבותי השרים, חברי הכנסת, אני חושב שיש שני אירועים סמליים שיצטרפו להצעת החוק שעוסקת בדוח ביקורת המדינה. האירוע הסמלי הראשון היה לפני שעה. הכנסת העלתה, באולם שאגאל, בנוכחות יושב-ראש הכנסת, נשיא המדינה ועוד, את זכרו של מבקר המדינה ד"ר יצחק נבנצל, שנפטר לפני כחודשיים. יהי זכרו ברוך.

ומאבל לשמחה, או לשגרה. היום, כפי שאני מבין על-פי החוק, מסרה מבקרת המדינה את דוח מס' 43 לשר הכלכלה והתכנון, פרופסור שטרית, לצורך הכנת התשובות, לקראת הגשתו לכנסת ולציבור.

דוד מגן (הליכוד):

לפי החוק זה היה צריך להיות אתמול.

שאלו יהלום (מפד"ל):

אתמול? מתי הוא הוגש?

דוד מגן (הליכוד):

אתמול.

שאלו יהלום (מפד"ל):

אתמול, אני מקבל את התיקון.

ובכן, רבותי, כפי שנוהג לומר יושב-ראש הכנסת, פרופסור שבח וייס, המלמד אותנו תמיד פרק בהלכות מדעי המדינה – הוא אומר, שהיום החלוקה בין הרשות השופטת, המחוקקת והמבצעת היא חלוקה שאיננה תואמת את מה שהיה בתקופת הטבעת המושגים האלה, והיום מקובל, בקרב החוקרים המודרניים של מדעי המדינה, לראות בכנסת את המפקחת, את הרשות המפקחת. אם הכנסת היא הרשות המפקחת, הרי המכשיר העיקרי, או אחד המכשירים העיקריים לפיקוח על עבודת הרשויות המבצעות הוא דוח מבקר המדינה. זאת אומרת, בראש ובראשונה, דוח מבקר המדינה חייב להימסר מוקדם ככל האפשר לחברי הכנסת, כדי שחברי הכנסת יוכלו להכין את עצמם לקראת פרסומו בציבור.

והנה נוצר נוהג בשנים האחרונות, השתרש נוהג, שהדוח אומנם ניתן כמה ימים קודם, אבל לא לחברי הכנסת, אלא לעיתונאים, ועם כל הכבוד להם, חברי הכנסת מקבלים את הדוח במקרה הטוב ביום פרסומו לציבור, כאשר בידי התקשורת והעיתונות, שתפקידן כמובן חשוב אבל לא חשוב יותר מתפקיד הרשות המפקחת, המחוקקת, הכנסת – והנה, חברי הכנסת מקבלים את הדוח רק לאחר הפרסום, והתקשורת והעיתונאים מקבלים זאת ימים אחדים קודם לכן, כדי להכין את התקשורת לקראת הפרסום.

הצעת החוק שלי מבקשת להשוות בין השניים ולקבוע, שחברי הכנסת יקבלו את הדוח לעיון ולהכנת עצמם לקראת פרסומו בציבור שבוע ימים לפחות, נגיד שבוע ימים, לפני פרסומו בציבור.

אברהם יחזקאל (העבודה):

אבל אתה אומר שהוא מגיע באותו יום לעיתונאים.

שאלו יהלום (מפד"ל):

לא. חבר הכנסת יחזקאל, הרי העיתונאים מקבלים זאת, והם מקבלים על עצמם שלא לפרסם. יש תאריך ידוע שבו הם מפרסמים – ומקבלים קודם לכן. זה שהוא יקבל ממבקר המדינה או יקבל מחבר כנסת, זה לא מעלה ולא מוריד, אבל חבר הכנסת איננו מקבל, לכן זה לא משנה. אין כאן עניין של הדלפות אלא רק עניין של נוהל תקין.

ידוע לי, ולכן אני מנמק את החוק הזה מכאן ולא מהמקום, שבועדת השרים לחקיקה אין הדעת נוחה מהחוק הזה; אבל לצורך העניין, כדי להכניס את הנוהג הזה בשלבים, אני פונה לשר, לפרופסור שטרית, שיענה בשם ועדת השרים לחקיקה, ואומר: אני אישית הייתי מוכן, אם השר היה שוקל ומסכים, לערוך את העניין מבחינת, נניח – אם ההסכמה תעזור להעבירו – שהדוח יימסר שבעה ימים לפני פרסומו לחברי הוועדה לענייני ביקורת המדינה.

מבחינת החוק, אני מסכים לכך, אם הדבר יעזור לוועדת השרים לחקיקה או לשר שטרית להזיז את העניין הזה לקראת קבלתו. תודה.

היו"ר ש' וייס:

אני מודה לחבר הכנסת שאול יהלום. אדוני השר, השר שטרית, שר הכלכלה והתכנון לצורך הדיון היום, בבקשה.

שר הכלכלה והתכנון ש' שטרית:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אכן קיבלתי כחוק מידי מבקרת המדינה את דוח ביקורת המדינה לשנת 1992. בתוקף תפקידי כממונה על הגשת הערות הממשלה לדוח, התחלנו, במשרד הכלכלה, באמצעות אגף הפיקוח הכללי בראשות עוזי ברלינסקי, להכין את ההערות הללו, תוך שיתוף פעולה עם המשרדים השונים.

כפי שכבר הוסבר, על-פי החוק והנוהג, פרטי הדוח נשמרים בסוד עד הנחת דוח ביקורת המדינה בפני הכנסת. כפי שידוע השר הקודם בתפקידי, דוד מגן, זה יהיה ב-10 במאי 1993.

דוד מגן (הליכוד):

יש לי הצעת חוק האומרת שאפשר לצמצם את זה קצת, אבל נדבר על זה בשבוע הבא.

שר הכלכלה והתכנון ש' שטרית:

נדבר על זה בשבוע הבא.

אני מבקש להזכיר בהקשר זה, שבדעתי לערוך רביזיה בסדרי קבלת ההערות ממשרדי הממשלה ולהדק את ההסדרים הנהוגים כיום והיו נהוגים בעבר, כדי להבטיח יתר הקפדה מצד משרדי הממשלה במתן הערותיהם בצורה מלאה, מזורזת ומדויקת לממצאים ולהמלצות של ביקורת המדינה, וגם לשם הבטחת יישומן הנאות, ההולם והמלא של המלצות מבקרת המדינה, הגברת מרים בן-פורת.

החשיבות של ביקורת המדינה היא מרכזית ביותר בשמירת החיסכון, היעילות, החוק וטוהר המידות. הביקורת תרמה תרומה ייחודית וגדולה לקידום המינהל התקין וטוהר המידות בישראל. תרמו לכך, כמובן, אלה שמילאו את התפקיד בתקופות השונות, ושניים מהם אינם אתנו עוד, אלה ששירתו לאחרונה, האדונים טוניק ונבנצל. אני מצטער על שלא הייתי יכול להיות היום באזכרה; הייתי בהלוויה של אדם אחר, שהתארכה יותר מכפי שצפיתי. אלה תרמו תרומה גדולה לעיצובו של מוסד ביקורת המדינה ולהבאתו למרכז החיים הציבוריים של ניהול ענייני המדינה, תוך הקפדה על מינהל תקין, על החוק, על החיסכון ועל היעילות.

כידוע, כאשר הדוח מוכן, לאחר קבלת ההערות, הוא נמסר לעיתונאים, תוך אמברגו – שהם אינם יכולים להוציא הודעות או פרטים ממנו עד לתאריך הנחת הדוח. יש לכך גם כיסוי בסעיף 28 לחוק, האוסר פרסום. לפי סעיף 28 לחוק ביקורת המדינה, אף אם חבר כנסת ירצה להדליף, העיתונים אינם יכולים לפרסם, משום שהדבר מהווה עבירה פלילית.

אני חושב שהצעת חבר הכנסת שאול יהלום לצמצם את הצעתו המקורית, המדברת על חובה לתת את הדוח לכל חברי הכנסת יחד עם העיתונאים, ולאפשר מתן הדוח לפחות לחברי ועדת ביקורת המדינה – – –

חנן פורת (מפד"ל):

הוועדה לענייני ביקורת המדינה.

שר הכלכלה והתכנון ש' שטרית:

הוועדה לענייני ביקורת המדינה. עכשיו יושב-ראש הוועדה לענייני ביקורת המדינה, חבר הכנסת דן תיכון, עומד, והוא אישר את מה שאתה אמרת.

היו"ר ש' וייס:

אישר והודה.

שר הכלכלה והתכנון ש' שטרית:

חבר הכנסת דן תיכון אישר והודה.

מכיוון שכיהנתי כחבר הוועדה לענייני ביקורת המדינה ברוב תקופת הכנסת הקודמת, עד שהחליף אותי חבר הכנסת בייגה שוחט לאחר שפרש מתפקיד יושב-ראש ועדת הכספים; ומכיוון שפעלנו לפי הנוהג הזה, דהיינו: לאחר שהעניין התעורר, נמסר הדוח הזה לעיון חברי הכנסת; ומכיוון שההצעה הזאת שונה מההצעה המקורית, שאותה דחתה ועדת השרים לענייני חקיקה – אני מניח שחברי הכנסת יוכלו לשיקול בחיוב את קבלת הצעתו של חבר הכנסת שאול יהלום, בכפיפות להודעתו לבית, שהצעתו מתייחסת לצורה מצומצמת, של מסירת הדוח לידיהם של חברי הוועדה לענייני ביקורת המדינה.

אף-על-פי שיש בעיה לגבי אי-תחולת איסור הפרסום על חברי הכנסת, משום שאומנם העיתונאים לא יפרסמו את זה, אבל חברי הכנסת יוכלו לפרסם את זה בעל-פה, למשל באירוע ציבורי, אני מעריך שיהיה צורך להתמודד עם השאלה של הטלת חובה, או קביעה שהדוח יימסר לידיהם תוך הסכמה והבנה שהם אינם מפרסמים את הדברים לציבור, אלא במועד שהחוק מאפשר לעשות זאת, כי זה המקובל. מתוך הנחה זו, עמדתי היא, שלאור הצעת התיקון – עמדת הממשלה המקורית, של התנגדות, מתייחסת רק לנוסח הקודם ולא לנוסח שהובא כרגע – אני משאיר את זה לשיקול דעת הבית, כי זה עניין שקשור בעיקר בחברי הכנסת, והם צריכים להחליט בו.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. חברי הכנסת, חבר הכנסת דוד מגן מתנגד. על-פי התקנון, יש לו זכות לדבר עשר דקות. עד שאנחנו נשנה את התקנון, נבקש ממנו שיתמצת את דבריו.

דוד מגן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, חברי כנסת נכבדים, אני מרשה לעצמי להתנגד להצעה דווקא משום שגם המציע, חבר הכנסת שאול יהלום, וגם אני, עבדכם, מכהנים באותה ועדה, בוועדה לענייני ביקורת המדינה. אני חושש מאוד מיצירת תקדים לגבי הדוח השנתי. החוק הקיים היום אומר, כי מבקר המדינה יניח אותו על שולחן הכנסת בתאריך מסוים, בדרך כלל ב-15 במאי, בין 10 ל-15 במאי. לא יכולים להיות חברי כנסת מיוחסים. בוועדה לענייני ביקורת המדינה יש 15 חברי כנסת, למעלה מ-10% מחברי הכנסת, ולגבי אותם חברי הכנסת יהיה דין אחר.

נכון, אני מסכים אתך וגם קראתי על התרעומת שהיתה לחברי הכנסת שהם חברי הוועדה לענייני ביקורת המדינה כאשר, מצד אחד, מבקר המדינה מעביר את הדוח לעיתונאים, לתקשורת, תוך קבלת הבטחה לחיסיון, ומצד אחר, הגוף שצריך לקבל את הדוח מקבל אותו מאוחר יותר, ולא חשוב כאן אם הפרש הזמנים הוא 24 שעות או 48 שעות.

חיים אורון (מרצ):

דוד מגן (הליכוד):

יש דבר כזה.

דן תיכון (הליכוד):

למה אתם מתווכחים? הרי הבעיה פתורה.

דוד מגן (הליכוד):

אין לי ספק. אדוני יושב-ראש הכנסת, אחרי שגם חבר הכנסת דן תיכון התערב, מותר לי לדבר גם כחבר כנסת ותיק ולהזהיר את חברי הכנסת: אם תהיה קבוצה של חברי כנסת, אפילו חברי כנסת שהם חברי הוועדה לענייני ביקורת המדינה, אשר יקבלו את הדוח טרם זמנו, הדוח הזה יודלף בצינורות רחבים ביותר, ולא יהיה שום טעם בהנחה הפורמלית, בהנחה הרשמית, בטקס היפה שבו מבקר המדינה – היום מבקרת המדינה – מגיע ליושב-ראש – – –

יורם לס (העבודה):

למי זה יודלף? הרי כבר יש להם הדוח.

דוד צוקר (מרצ):

היו"ר ש' וייס:

טוב, חברי הכנסת, ניסיתי שלא להתערב, אבל אני חושב שאני אתערב.

דן תיכון (הליכוד):

היו"ר ש' וייס:

רגע. ברשותך, חבר הכנסת מגן, אני הבנתי, על-פי קריאת ביניים של ידידי חבר הכנסת דן תיכון, יושב-ראש הוועדה לענייני ביקורת המדינה, כאילו אנחנו ממחזרים חומר. על כן, ברשותך, חבר הכנסת דוד מגן, לא על חשבונך, אני מבקש שתשב לשנייה אחת, וחבר הכנסת דן תיכון יקבל, לפנים משורת הדין, רשות להודעה קצרצרה, ואולי בדרך זו אנחנו נפתור את הבעיה כאן. בבקשה, חבר הכנסת דן תיכון.

דן תיכון (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, על-פי הנוהג הקיים ובהסכמת מבקרת המדינה, סוכם שחברי הוועדה יקבלו את הדוח בצמידות למתן החוברת לעיתונאים, והאמברגו חל גם על חברי הכנסת שהם חברים בוועדה לענייני ביקורת המדינה. לכן, חבל לדבר כל כך הרבה. בלאו הכי חברי הכנסת שהם חברי הוועדה מקבלים את החוברת.

היו"ר ש' וייס:

האם היושב-ראש יכול להתערב? חבר הכנסת שאול יהלום, מכיוון שהסידור קיים בנוהג, מה דעתך שאנחנו נשמור על הנוהג? תענה מן המקום. ננסה לפתור את הבעיה בדרך זו.

דוד צוקר (מרצ):

תקיעת כף היא גם דבר חשוב, זה עובד.

שאול יהלום (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, קודם כול זה לא עובד, זה לא היה קיים מעולם.

דוד צוקר (מרצ):

היה קיים.

שאלו יהלום (מפד"ל):

עכשיו אני אומר: אני חושב שהנושא של ביקורת המדינה חייב להיקבע בחוק. אדרבה, זה רק מראה לנו שאין הפרעה גדולה לקבלת החוק – אני אומר זאת כלפי דברי חבר הכנסת מגן – ואני מציע לקבל את זה על-פי סידור חוקי.

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת יהלום עומד על דעתו. אף שיש נוהג, הוא רוצה שזה ייכנס לחוק.

אדוני השר, סליחה שאני עושה כאן סקר, עמדתך היא שזה צריך להיכנס לספר החוקים, או שהנוהג מספק אותך?

שר הכלכלה והתכנון ש' שטרית:

עמדתי היא, שאם חברי הכנסת רוצים לעגן את הנוהג הזה בחוק, אין לי התנגדות.

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת מגן, העמדה שלך היא מול העמדה של חבר הכנסת יהלום. סכם את התנגדותך בקיצור נמרץ, ונעבור להצבעה.

דוד מגן (הליכוד):

חבר הכנסת יהלום, אני מבקש, בניסיון שלישי ונוסף על הניסיון של יושב-ראש הוועדה לענייני ביקורת המדינה, ואולי של יושב-ראש הכנסת, לנסות לשכנע אותך. הוועדה לענייני ביקורת המדינה יכולה לפנות גם רשמית, במסגרת ישיבה, למבקרת המדינה, ולבקש ממנה, אפילו לדרוש, שלא להעדיף את התקשורת על חברי הוועדה. אפשר לקבל זאת גם בהחלטה פורמלית של הוועדה.

חיים אורון (מרצ):

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת אורון, נכריע בהצבעה.

דוד מגן (הליכוד):

חבר הכנסת אורון, אתה ואני חושבים אותו דבר. אני מנסה לשכנע את חבר הכנסת יהלום, שבמקום חוק, שיכול לעשות את הכנסת ואת מוסד המבקר לחוכא ואיטלולא – להסתפק בהחלטה פורמלית של הוועדה לענייני ביקורת המדינה, שמבקרת המדינה בוודאי תסכים לה. אין טעם להתמודד על החוק הזה. אם יתקבל החוק הזה, חבר הכנסת יהלום, כל הרעיון הגלום בטקס וב"חרדת הקודש" של הנחת הדוח על שולחן הכנסת יתפוגג ולא יהיה.

אנא, אל תאלץ אותי להצביע נגד ההצעה שלך. תסיר אותה או תקפיא אותה. תודה.

היו"ר ש' וייס:

רבותי, אין זאת הפעם הראשונה שיש אי-הבנות בין שאול ודוד.

דוד צוקר (מרצ):

שוב דוד...

היו"ר ש' וייס:

אני לא מרחיק לכת. פה עצרתי.

חבר הכנסת יהלום, בקיצור נמרץ.

שאול יהלום (מפד"ל):

רבותי, בניגוד לדעתו של חבר הכנסת מגן, אני חושב שעיקר הצעת החוק – ואני מודה ושמח על דעתו של השר שטרית – הוא הפוך: דווקא לחזק את נושא הביקורת. חיזוק נושא הביקורת אומר, קודם כול, שהעיתונאים כן יקבלו את הדוח, אינני מציע שהעיתונאים לא יקבלו. אדרבה ואדרבה, פרסום הדוח במלואו בעיתונות – אין טוב ממנו וראוי שייעשה. לכן, אין ספק שלעולם לא אציע לוועדה לענייני ביקורת המדינה לבקש לדחות נתינת הדוח לעיתונאים. זאת נקודה ראשונה.

נקודה שנייה: אמרתי מלכתחילה, אבל רציתי שגם השר שטרית יסכים לכך, שגם חברי הכנסת, לפחות אלה שהם חברי הוועדה לענייני ביקורת המדינה, יכינו את עצמם בקריאה של שבוע ימים לקראת פרסום הדוח, כדי שהביקורת תלך באותו כיוון, הן של התקשורת והן של חברי הכנסת. על אחת כמה וכמה אם מחר יכול מישהו לפנות לבג"ץ ולומר: זה סתם נוהל, לפי החוק צריכים חברי הכנסת לקבל את הדוח ביחד עם הציבור, למה הקדמתם שבוע מראש לפי איזו הבטחה ג'נטלמנית? אם אנחנו אומרים שיש הבטחה כזאת ויש נוהל לא-פורמלי, מה טוב מאשר לקיים את זה בעיגון חוקי ופורמלי?

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, העמדות ברורות. מי שתומך בהצעת החוק של חבר הכנסת יהלום – ההצעה, על-פי לשונה, מדברת על כלל חברי הכנסת. אבל יש גם נכונות לפשרה שמאמצת את הנוהג ומעלה אותו לספר החוקים.

חברי הכנסת, אנחנו עוברים להצבעה.

הצבעה מס' 1

בעד ההצעה להעביר את הצעת החוק לדיון מוקדם בוועדה – 22

בעד ההצעה להסיר את הצעת החוק מסדר-היום – 10

נמנעים – אין

ההצעה להעביר את הצעת חוק מבקר המדינה (תיקון הנחת הדוח), התשנ"ב–1992, לדיון מוקדם בוועדה לענייני ביקורת המדינה נתקבלה.

היו"ר ש' וייס:

הצעת החוק תעבור לטיפול של הוועדה לענייני ביקורת המדינה. חבר הכנסת דן תיכון, בוועדה תוכל לשכנע את חבר הכנסת יהלום במה שלא הצלחת לשכנע אותו היום.

סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו

היו"ר ש' וייס:

חברי הכנסת, אני מזמין עכשיו את שר התחבורה. מן המלכות אנחנו עוברים עכשיו לקיסרות. במסגרת עשר דקות יציג לפנינו שר התחבורה את עיקרי הדוח, אחר כך יבואו 12 שאלות, לאחר מכן ישוב השר לדוכן לעשר דקות, לאחר מכן יבואו הנאומים, לאחר מכן ישוב השר שוב. בינתיים – עשר דקות.

שר התחבורה י' קיסר:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הממשלה החדשה שמה לה למטרה, בד בבד עם קידום נושאי הביטחון והשלום, לפעול ללא ליאות לצמיחת המשק, תוך שימת דגש בנושאי התעסוקה, צמצום פערים חברתיים ופיתוח תשתיות, על מנת שהצמיחה הכלכלית תיבנה על קרקע מוצקה.

ענף התחבורה, משום היותו חוליית קישור מרכזית בין מוקדי פעילות כלכליים וחברתיים, מהווה בסיס ותנאי לצמיחת המשק. במיוחד גוברת חשיבות התחבורה ככל שהמשק מתפתח ונעשה מתוחכם, והדגש ברמת השירות ואיכות החיים תופס מקום מרכזי יותר בחיינו. למשרד התחבורה, שזכיתי לעמוד בראשו, משימות ואתגרים להצעת התחבורה לתמורות המתחייבות מההתפתחויות הצפויות במשק בשנות האלפיים.

לצערי, בשל הפיגור בפיתוח תשתיות התחבורה בעבר, נמצא כרגע הענף בנקודת התחלה קשה, שאותה חש כל אזרח הנע בכבישים. להוציא השנתיים האחרונות, בניהולו של שר התחבורה הקודם, משה קצב, כשהתחילה תזוזה בקצב מואץ יותר – במהלך 20 השנים האחרונות גדלה מצבת כלי הרכב פי ארבעה, ואילו שטח הכבישים גדל, לצערנו, ב-50% בלבד. מציאות זאת מתבטאת בחיי יום-יום בפקקים, באובדן זמן, בעלייה במספר תאונות הדרכים ובפגיעה באיכות החיים ובאיכות הסביבה.

ממשלת ישראל, הערה למצב הענף ולחשיבות של פיתוח תשתית תחבורתית כתנאי לצמיחה משקית, קבעה בקווי היסוד להקמתה את דרכי הפעולה הבאות בנושא התחבורה: הממשלה תפעל לפתרון בעיות התחבורה בכבישים ולהפחתת הפקקים; הממשלה תקצה משאבים מוגברים למאבק בתאונות הדרכים; הממשלה תדאג לסלילת דרכי גישה הולמות לכל היישובים במדינה, יהודיים, ערביים ודרוזיים.

היקף המקורות שיעמדו בשנת 1993 לפיתוח התשתית התחבורתית מסתכם ב-2 מיליארדי שקלים. תקציבים אלה מתחלקים בין מע"צ במשרד הבינוי והשיכון, האחראית לפיתוח הדרכים הבין-עירוניות, לבין משרד התחבורה והרשויות המקומיות האחראיות לפיתוח התשתית באזורים העירוניים.

בשנה זו ישקיע משרד התחבורה מתקציבו כ-500 מיליון ש"ח בפיתוח הדרכים העירוניות. היקפי השקעה אלו גדולים ב-50% לעומת ההשקעות בתשתית בשנה הקודמת, 1992, והם כפולים בשיעורם בהשוואה לשנת 1991, וזה לא כולל השתתפות הרשויות המקומיות בפיתוח עורקים ראשיים בערים וביישובים.

פיתוח התשתית ייעשה בדגשים הבאים: הפחתת פקקי תנועה במרכזים המטרופוליניים והגברת זרימת התנועה בהם, שיפור נקודות תורפה בטיחותיות, פרויקטים להעדפת תחבורה ציבורית, שיפור וקידום התשתית במגזר המיעוטים.

הפרויקטים העיקריים שיבוצעו בשנת 1993 הם: באזור תל-אביב – פיתוח נתיבי-איילון בכיוון דרום וצפון; בדרום – הכביש העובר דרך הערים חולון, בת-ים ומערב ראשון-לציון יגיע עד כביש אשדוד; בצפון – בשלב א' ייסלל הכביש ממחלף-גלילות עד דרך שבעת-הכוכבים בהרצלייה, ובשלב ב' – עד לדרך אזורית 531, העוברת מצפון להרצלייה.

על-פי התכנון תהיה השלמת כל השלבים הנוכחיים בנתיבי-איילון, צפון ודרום, בשנת 1995. כמו-כן נסללים בקטע הקיים של נתיבי-איילון שני נתיבי נסיעה נוספים בכל כיוון. אלה יכפילו את קיבולת הדרכים לנפח תנועת כלי הרכב שיוכלו להשתמש בפרויקט.

במרחב חיפה יימשך פיתוח העורקים המחברים את אזור רכס הכרמל עם הדר-הכרמל והעיר התחתית. ישופר החיבור לדרך-פרויד, המאפשרת ירידה מהכרמל לכביש חיפה-תל-אביב תוך עקיפת הצירים העמוסים בעיר התחתית.

דן תיכון (הליכוד):

זה כבר נעשה. תגיד לו, אדוני היושב-ראש.

היו"ר ש' וייס:

יורחב.

דן תיכון (הליכוד):

זה כבר הורחב.

שר התחבורה י' קיסר:

יבוצעו ויושלמו פרויקטים בקריות, אשר ישפרו את הנגישות מהקריות לחיפה, ובשנת 1993 מתכנן המשרד לקדם את תכנון כביש עוקף-הקריות, שהשלמתו תאפשר הסטת התנועה ממרכזי המסחר והמגורים בקריות.

היו"ר ש' וייס:

אדוני השר, אני מתנצל על החיפאיות שלי. יש התעניינות רבה מאוד במנהרה. שר התחבורה הקודם עסק בשאלה. אנחנו רוצים המשך.

שר התחבורה י' קיסר:

יש שתי מנהרות, מנהרות הכרמל.

משה קצב (הליכוד):

יושב-ראש הכנסת פעל הרבה בשביל זה.

שר התחבורה י' קיסר:

בירושלים, הפרויקט שהמשרד מתכנן להתחיל בביצועו הינו כביש מס' 4, המהווה ציר מרכזי בכיוון צפון-דרום בירושלים, וכן שיפור הכניסה לעיר מכיוון מערב. עבודות חשובות אחרות בירושלים הן המשך ציר מס' 1 לכיוון צפון, נווה-יעקב ופסגת-זאב, לרבות מחלף הגבעה-הצרפתית המפורסם, וכביש-הרכבת בכיוון מזרח-מערב, שיחבר את דרך-חברון עם האזור המתפתח למרגלות מנחת.

משרד התחבורה יעשה השנה מאמץ מיוחד לצמצום הפער בתשתית בין היישובים בסקטור הערבי והדרוזי לבין היישובים היהודיים. לעניין זה החלטתי, שחברת "נתיבי איילון" תקים שלוחה צפונית, שתיקרא "נתיבי הגליל". זו תבצע השנה ביישובי המיעוטים עבודות בהיקף של 53 מיליון שקל – כאשר בשנה שעברה הוקצו כ-2.5 מיליונים – מהם 25 מיליון מתקציבי משרד התחבורה, 15 מיליון מהאוצר, 13 מיליון מתקציבי משרד הפנים. הם יהיו היחידים שלא יצטרכו להוסיף 30%, כפי שמקובל ביישובים היהודיים.

עם כניסתי לתפקידי כשר התחבורה נוכחתי לדעת, כי לנושא התכנון וזמינות פרויקטים לא הוקצו בעבר מקורות מספיקים. לכן מערכת התחבורה לא היתה ערוכה להיקפי הפיתוח הנוכחיים והחזויים.

כדי לנצל באופן מסיבי את המקורות בעתיד, הפנה משרד התחבורה השנה סכום חסר תקדים של 50 מיליון שקל לתכנון כולל ומפורט של כבישים ומסילות ברזל, וקידום הזמינות שלהם, ובמסגרת זו כלולה גם הכנת תוכנית-אב כוללת לכל מגזרי התחבורה היבשתית.

בשנה הקרובה יפעל המשרד להגברת התיאום בין כל הגופים העוסקים בפיתוח התשתית, בעיקר בין מע"צ, האחראית, כאמור, למגזר הבין-עירוני, לבין משרד התחבורה. לדעתנו, הקצאה אופטימלית של המשאבים ותיאום מרבי של פיתוח התשתית התחבורתית במגזרים השונים מחייבים בסופו של דבר העברת מע"צ למשרד התחבורה.

משרד התחבורה בוחן את האפשרות לשתף גופים במימון רשת הדרכים, שכן מגבלות תקציב המדינה מונעות השקעת מלוא המשאבים הנדרשים לפיתוח התשתית התחבורתית. מימון כבישים, גשרים וכדומה על-ידי הון פרטי נהוג בחלק ניכר מן המדינות המפותחות. הגופים המממנים מחזירים את השקעתם ואף הוצאות האחזקה השוטפות מההכנסות שבאות מאגרות מעבר, והשבחת הקרקעות הסמוכות לפרויקט.

בשלבי תכנון ראשוניים נמצאים שני פרויקטים המיועדים להיות ממומנים בדרך זו: מנהרות הכרמל, שהקמתן תאפשר מעבר מן העמקים לקריות ולכביש החוף בלי לעבור את העיר התחתית הצפופה – אני מקווה שבחודשים מאי-יוני נהיה ערוכים למכרז.

היו"ר ש' וייס:

יש לי בקשה אליך, אדוני השר. מייד נפתור את העניין. אני רואה שיש לך נאום מפורט וארוך. אדוני מזכיר הכנסת, יכול להיות שאנחנו צריכים להדריך את השרים מוסרי הסקירות מה הם כללי המשחק החדשים שלנו. הסדר הוא, שלשר ניתנות עשר דקות. אחר כך יש אתנחתא של שאלות ותשובות, ואז, תוך כדי התשובות, אתה יכול להמשיך את נאומך, ואחר כך יש לנו 30 – – –

שר התחבורה י' קיסר:

אולי יש שאלות שהתשובות עליהן כבר כתובות אצלי.

היו"ר ש' וייס:

יש 30 דוברים שנרשמו. אני סוגר בזאת את הרשימה. בסופו של דבר, אדוני השר, תוכל לא להפסיד שום נקודה שרצית להדגיש. לכן, ברשותך, תן עכשיו בקטע של המבוא איזו הכרזה חשובה מאוד, איזו בשורה בלתי רגילה, ואחר כך נמשיך.

דן תיכון (הליכוד):

השר אמר שבתוך חודש ימים תהיה לך מנהרה בכרמל.

שר התחבורה י' קיסר:

כביש ארצי מס' 6, אשר ישמש כביש חוצה-ישראל בכיוון צפון-דרום – – –

היו"ר ש' וייס:

אני לא רוצה שתמהר. מייד תהיה לך הזדמנות חוזרת, הנושאים חשובים. כדאי שתדע שנרשמו הרבה מאוד חברי כנסת, כי הנושאים של משרדך מאוד מעניינים אותם.

שר התחבורה י' קיסר:

ברשותך, אני רוצה לסיים באיזה מקום הגיוני. אני מבקש עוד שתי דקות.

המשך המגמות של גידול ברמת המינוע, הקשורות בהעלאת רמת החיים, בתיעוש ובפריסת אזורי המגורים והתעסוקה, מחייב בחינת שיפור ההיערכות הארגונית והטכנולוגית של התחבורה היבשתית בישראל. על-פי התחזיות של גופי התכנון, תמנה אוכלוסיית ישראל בתחילת שנות האלפיים בין 6 ל-7 מיליוני נפש. רמת המינוע תהיה 350 כלי רכב ל-1,000 תושבים, לעומת 220 כלי רכב ל-1,000 תושבים ב-1992.

בנתונים אלה לא יוכלו אמצעי ההסעה המקובלים להתמודד עם היקפי הנסיעות בלי ירידה משמעותית ברמת השירות, שתפגע בחופש הפרט ובפיתוח הכלכלי-החברתי.

לדעתנו, יש להוסיף ממד תשתיתי משמעותי נוסף על הכבישים והרכב, והוא פיתוח מואץ של מסילות הברזל לסוגיהן ברשת מחושמלת, אשר יחברו את מוקדי המגורים, העבודה, הלימודים, המסחר והתיירות.

יתר הדברים יבואו בהמשך.

היו"ר ש' וייס:

ועוד איך יבואו. תודה רבה, אדוני השר. אתה תישאר אתנו כאן, תואיל בטובך לשבת קרוב לדוכן.

עכשיו אנחנו בשלב השאלות, שלב השאלה הלא-זהה. חבר הכנסת דן תיכון, דקה; אחריו – חבר הכנסת יורם לס, גם הוא דקה.

דן תיכון (הליכוד):

אדוני השר, חלפו כ-215 יום מאז כוננה הממשלה החדשה. זאת אומרת, אדוני השר, אתה שר תחבורה תקופה די ארוכה, יחסית. אתה דיברת על המשך יישום התוכניות של קודמך, שר התחבורה לשעבר משה קצב. אולי אתה יכול להיות יותר ספציפי ולציין בפנינו מה עשית במשך 215 הימים שעברו, לא את מה שאתה רוצה לעשות ואין לך תקציב לעשות. אולי תדבר על מה שעשית בשיפור

הבטיחות בדרכים, הפרטה ומינוי מועצת המנהלים לחברת "אל על", מכונים לרישוי רכב, קנסות וכרטיסי חנייה – –

היו"ר ש' וייס:

חבר הכנסת תיכון, תשאיר קצת לאחרים לשאול.

דן תיכון (הליכוד):

אני כבר גומר.

– – תשתית תחבורתית, תחרות בין הנמלים, העברת מע"צ ממשרד השיכון למשרד התחבורה. מה שכן עשית זה מינויים פוליטיים. את זאת אנחנו יודעים ומרגישים.

היו"ר ש' וייס:

זאת לא שאלה, זו תשובה.

חבר הכנסת יורם לס, ואחריו – חבר הכנסת אלי גולדשמידט.

יורם לס (העבודה):

אדוני שר התחבורה, הנושא של התחבורה הציבורית במרחב גוש-דן מהווה בעיה חמורה מאוד לתושבים, גם בגלל הצפיפות הקשה, שמאיטה את נסיעת האוטובוסים, וגם בגלל בעיית זיהום האוויר, במיוחד לאורך הרחובות הראשיים.

נוסף על כך, אתה מתכנן רכבת פרברים, שתביא בבת אחת המוני נוסעים לתחנה סופית. איך הם יתפזרו משם?

ידוע שרק השילוב של רכבת פרברים ורכבת תחתית יכול לפזר את העומס בצורה נקייה וחלקה. הגיע הזמן, ברוח החזון של הממשלה הזו, לא ב-200 ימים אלא בארבע שנים, לתכנן רכבת תחתית לגוש-דן, כמו בכל מטרופולין שמכבד את עצמו, ואני מקווה שמשרד התחבורה נערך לזה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. חבר הכנסת אלי גולדשמידט, ואחריו – חבר הכנסת שמואל אביטל.

אלי גולדשמידט (העבודה):

אדוני השר, כמה פעמים כבר שאלתי אותך, ואני חוזר ושואל, לא אניח ואמשיך לשאול: מדוע אין משרדך, בשיתוף הממשלה כולה, מכריזים על משטר חירום בתחום תאונות הדרכים – החמרת הענישה, הפעלת בתי-משפט לתעבורה אחר הצהריים, תחום שאני יודע שיש התקדמות בו, וכדומה, נושאים שכבר העלינו?

דבר שני. כביש מס' 6, חוצה-ישראל, מהווה מהפכה תכנונית בעלת השלכות אדירות על המשק הישראלי ועל התמונה הכללית, הדמוגרפית והאקולוגית של מדינת ישראל. מתי ייסלל כביש מס' 6? האם זה ייעשה באמצעות משקיעים פרטיים, ומה צפי הדברים?

שאלה אחרונה, אדוני השר: מתי ייגמרו הפקקים בכפר-שמריהו? תודה רבה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. אלו שאלות "קלות" מאוד.

חבר הכנסת שמואל אביטל, ואחריו – חבר הכנסת אסעד אסעד.

שמואל אביטל (העבודה):

אדוני השר, כביש חוצה-ישראל, כפי שאמר ידידי חבר הכנסת גולדשמידט, חוצה קרקעות חקלאיות, הייתי אומר כמעט לאין סוף. כיצד שומרים על האינטרסים שלהם, מאחר שבימים אלה עולים על הקרקעות האלה, ובחלק מהמקרים הדבר נעשה ללא שום תיאום?

שאלה שנייה. במשך שנים הוזנחו המושבים בתחום רשת הכבישים. האם השר רואה, במסגרת סדר העדיפויות הלאומי החדש, כניסה לתוך היישובים האלה, לרבות בניית תחנות הסעה, שכמעט אינן קיימות בפריפריה ובמושבים?

שאלה אחרונה: מתי תיסע הרכבת לאילת?

היו"ר ש' וייס:

תודה. חבר הכנסת אסעד אסעד, ואחריו – חבר הכנסת דראושה.

אסעד אסעד (הליכוד):

אדוני השר, נפגשת לפני כחודש וחצי עם ראשי הרשויות הדרוזיות והצ'רקסיות, ובישרת להם שם על 15 מיליון שקל. בינתיים אני רואה, שה-15 עלו ל-22 מיליון שקל, לפי עליית האינדקס. אני שמח על כך. אבל אני לא מוצא סעיף בתקציב משרד התחבורה. מאין הכסף ואיפה זה יושקע? איך יפתחו את היישובים הדרוזיים? האם הכסף ילך דרך משק וכלכלה, או יוזרם אליהם דרך משרד התחבורה?

שאלה שנייה. יש שני כבישים חשובים בצפון: כביש יוקנעם-צומת-פרדיס – מתי יחלו העבודות בכביש הזה? הקטע השני, שהחלו בו בעבודות לפני שנתיים, והן עדיין לא הסתיימו, הוא כביש עכו-צפת. אני מבקש לדעת, מתי תסתיימנה העבודות בשני הכבישים הללו?

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. חבר הכנסת עבד-אלוהב דראושה, ואחריו – חבר הכנסת בא-גד.

עבד-אלוהב דראושה (מד"ע):

אדוני השר, אני מברך על הפירוט שהבאת לגבי ההקצבות לסקטור הערבי, אבל יש לי שלוש שאלות.

כביש חוצה-ישראל עלול לפגוע, לפי התכנון הקיים, בשארית הקרקע שנותרה לחקלאים הערבים. כיצד תפעל כדי למנוע פגיעה בשארית הקרקע החקלאית הזאת?

השאלה השנייה, לגבי כביש מס' 9, שמתוכנן בין בקה-אל-ע'רביה לג'ת, ועלול לפגוע ב-1,000 דונם ממיטב הקרקע החקלאית. האם תהיה מוכן לפעול כדי להעביר את הנתיב הזה, שלא יפגע בקרקע החקלאית, כפי שפנו אליך ראשי הרשויות המקומיות ביישובים הללו?

דן תיכון (הליכוד):

אתה מציע להזיז את זה ליהודה ושומרון?

עבד-אלוהב דראושה (מד"ע):

זה דווקא עובר לרוחב ולא לאורך.

שאלה שלישית, אדוני השר. כיצד תבטיח שתהיה בדיקה ביטחונית בשדה התעופה בן-גוריון, אבל שלא תהיה פגיעה בזכויות של הנוסעים בגלל שייכותם הלאומית או הדתית? יש קובלנות רבות, ששמעת אותן. איך אפשר להבטיח שלא תהיה פגיעה כזאת?

היו"ר ש' וייס:

אני מודה לחבר הכנסת דראושה. חבר הכנסת יוסף בא-גד, בבקשה.

יוסף בא-גד (מולדת):

אדוני השר, ארבע שאלות.

היציאה המזרחית מפתח-תקווה עוברת דרך מושב גת-רימון, וזו שערורייה. בגלל קילומטר כביש – אפשר להתחבר לכיוון אוניברסיטת בר-אילן. מדוע קילומטר אחד של כביש מונע תחבורה סדירה ויציאה סדירה?

שאלה שנייה, בדבר גיל מתן הרשיון לנוער. אני חושב שצריך להעלות את הגיל. חצי השנה שהוסיפו לא מספיקה.

שאלה שלישית, במסגרת המלחמה בתאונות דרכים, לי נדמה שהדבר המרתיע ביותר יהיה חיוב כל פוגע ללוות את הנפגע עד להחלמתו וליציאתו מבית-החולים.

שאלה רביעית. האם יש תוכנית להחזיר את הסידור, שלפיו יום בשבוע תימנע תחבורה, וזאת כדי להקל את העומס בכבישים, וזה גם יביא לכך שרבים יבחרו את יום השבת כיום מנוחה?

דן תיכון (הליכוד):

יומיים בשבוע יותר טוב.

יוסף בא-גד (מולדת):

יומיים בשבוע יותר טוב. כרגע אי-אפשר לנסוע, כמעט הכול פקוק.

היו"ר ש' וייס:

יומיים, אחד יאמר שלושה ימים, נחבר את כל העצות, אז כך: א. כל הכבישים החוצים יהיו או מנהרה או גשר, כי אסור לפגוע בקרקעות; ב. כל הימים בשבוע אנחנו נעשה שבתון, ואז לא צריך גם את הכבישים.

יוסף בא-גד (מולדת):

יום אחד משבעה ימים.

היו"ר ש' וייס:

צירפתי את ההצעה של חבר הכנסת דן תיכון.

דן תיכון (הליכוד):

את ההומור לא הבנת.

היו"ר ש' וייס:

הבנתי.

חבר הכנסת חיים קופמן, בבקשה.

חיים קופמן (הליכוד):

אנחנו יודעים איזו מצוקה קיימת בענף המוניות. אני לא שמעתי שאתה התייחסת לזה בסקירה, אולי בגלל הזמן המצומצם שהקצה לך היושב-ראש. הייתי רוצה לשמוע, האם אתה מתכוון לעשות רפורמה בשיטה של הקצאת הרשיונות למוניות, כך שנהגי מוניות ותיקים יצליחו להשיג רשיון, ולא בשיטה הנהוגה כיום, שהפירות שלה לא היו כנראה מוצלחים כל כך. האם יש בכוונתך לעשות משהו, ומתי?

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. חבר הכנסת אבי יחזקאל, בבקשה.

אברהם יחזקאל (העבודה):

אדוני השר, מדוע נושא סלילת הכבישים במדינת ישראל נתון לשני משרדים?

משה קצב (הליכוד):

שלושה משרדים.

אברהם יחזקאל (העבודה):

שלושה. האם להערכתך ולדעתך כללי מינהל תקינים אינם מחייבים אחת ולתמיד להעמיד את נושא מע"צ וכל הגופים ההקשורים לסלילת כבישים במדינת ישראל תחת מטרייה אחת, מטריית משרד התחבורה?

נקודה שנייה. מתי אתה מתכוון, אדוני השר, לסיים את נושא "אל על" ולהעביר את זה מידי המפרק אולי להפרטה, או לכיוונים נוספים? תודה רבה.

היו"ר ש' וייס:

תודה רבה. שמתי לב, חבר הכנסת קצב, שאתה לא מופיע לא כנואם ולא כשואל. מה זה פה?

משה קצב (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אני מעריך שהממשלה הזאת תחזיק מעמד עד שנה. בשנה הראשונה אני לא מתכוון להגיב על פעולות משרד התחבורה. אם הכהונה תתארך מעבר לכך, תשמע אותי הרבה.

היו"ר ש' וייס:

אדוני השר, עכשיו יש לך משימה בלתי אפשרית, אבל אני סומך עליך. שאלו תשעה חברי כנסת, אבל הם שאלו כ-60 שאלות, אף שהתקנון קובע כך: יוכלו עד 12 חברי הכנסת לבקש לשאול כל אחד שאלה לשר, לא שאלות.

דן תיכון (הליכוד):

הסידור הזה פשוט אינו תופס, ואני מציע להעביר אותו לדיון מחודש בוועדת הכנסת. יש כאן אי-בהירויות בעניין הדקה.

היו"ר ש' וייס:

אני מציע לחבר הכנסת דן תיכון להעלות את זה בדרך המקובלת. יושב פה יושב-ראש ועדת הכנסת, זה יטופל. לפי דעתי, יש בסידור הזה דווקא משהו מרתק, אבל הנושא פתוח לדיון.

רון נחמן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, אפשר להעביר לחבר הכנסת דן תיכון את הפרוטוקול כדי שהוא יראה מה הוא הספיק לומר במשך דקה אחת.

היו"ר ש' וייס:

איזה דקה? אצלו כל דקה זה שלוש דקות.

אדוני השר, בבקשה.

שר התחבורה י' קיסר:

ברשותך, כיוון שחלק מהשאלות מצויות בתוך הסקירה, אני גם אזכיר איזה חלק מהסקירה עונה על איזו שאלה. אני לא מדבר על חבר הכנסת דן תיכון, שהשאלה שלו היא בכיוון אחר לגמרי.

היו"ר ש' וייס:

בסיבוב הזה יש לך עשר דקות, ואחר כך עוד יהיה לך נאום סיכום.

שר התחבורה י' קיסר:

לשאלתו של חבר הכנסת יורם לס – התחבורה הציבורית בגוש-דן – אנחנו בוחנים היום בחיוב את המערך של רכבת קלה, שתשולב יחד עם קווי האוטובוסים; רכבת קלה ולא רכבת תחתית, לצערי,

כיוון שעכשיו אין, לפי הערכתי, באמצעים שבידי ממשלת ישראל כדי להרים פרויקט של רכבת תחתית, שכל קילומטר לסלילתה, מלבד הבעיות ההנדסיות הכרוכות בבנייה, עולה 250 מיליון דולר, ולא ניתן להקים רכבת תחתית אלא אם כן התוואי שלה יהיה בן 10 קילומטר לפחות, כדי שתהיה לכך איזו משמעות.

עם זאת, אנחנו מפתחים את נושא פיתוח הרכבת, והשנה, חבר הכנסת דן תיכון, הכפלו את תקציב פיתוח הרכבת מ-200 מיליון שקל ל-400 מיליון, כש-200 מיליון שקל באים מתוך הרשות ו-200 מיליון שקל באים מתקציב שהאוצר אישר לנו. היום עובדים בקצב מואץ לסלילת מסילה כפולה מתל-אביב לחיפה, והיא תושלם עד סוף 1993, כדי שלפחות בקו תל-אביב-חיפה יהיו לנו שתי מסילות, שתוכלנה לאפשר רצף ותדירות גבוהה יותר של נסיעת הרכבת.

חיבור המסילות בנתיב-איילון וארבע תחנות בתוואי הזה – גם הוא ייעשה ב-1993, כפי שאמרתי, מתקציב הרשות ומתקציב שהשגנו מהאוצר כתוספת לפיתוח רשת הרכבות.

אנחנו מנהלים משא-ומתן עם גורמי חוץ לחשמול מסילת החוף – להפוך את מסילת הרכבת למסילה העובדת על חשמל, כחלק מפרויקט גדול להפוך את כל רשת הרכבות במדינת ישראל לרשת העובדת על חשמל. זה מסייע למניעת זיהום, זה שקט יותר וזה מקטין את השחיקה.

פרויקט נוסף הוא הקמת מסילה לאילת. כפי שאמרתי, לשמחתנו, חברות רבות ממדינות אירופה ומארצות אחרות מעוניינות להיות שותפות בפרויקט הזה, שאני רואה בו פרויקט לאומי, וההערכה שלי היא, שבסביבות חודש יוני נוכל לצאת למכרז לתכנון מפורט ולביצוע של פרויקט בניית מסילה לנגב.

אנחנו גם בודקים בניית מסילה חדשה לירושלים, כיוון שקו ירושלים-תל-אביב הוא אחד הקווים העמוסים, ויש צורך במסילה מודרנית שתקצר את התוואי; גם פה עושים כרגע עבודות לימוד והכנה, כדי לדעת אם אפשר לתת זיכיון – והיו מי שהתעניינו אצלנו בזיכיון – או להפעיל אותה.

אשר למוניות, אני מסכים עם חבר הכנסת חיים קופמן לגבי מה שהיה בעבר. אנחנו לא צריכים לחזור על זה, ולכן מיניתי ועדה ציבורית מקצועית, אשר תיעץ לשר ולמשרד איך להסדיר את כל נושא המוניות – אני רואה במוניות ענף מתחרה באוטובוס לסוגיו, תחרות שתמנע מבעלי האוטובוסים הרגשה של מונופול – וגם תבחן נושא שלא חשבו עליו, שאני התחלתי בו בתפקידי כמזכיר ההסתדרות, איך לדאוג לכך שלבעלי המוניות תהיה קרן לחידוש הרכב, וקרן פנסיה לשכיריהם. מי שעוקב אחר ההתפתחות בענף המוניות רואה שהם התחילו עם "מרצדס", והיום הם נוסעים ב"סובארו", כי הם אוכלים את ההון של עצמם. הם עצמם סובלים, וגם האזרחים.

אני מקווה שכאשר נקבל את המלצות הוועדה תהיה ביניהן גם המלצה בדבר דרך חלוקת המספרים, לחידוש הרכב ולרשימות. זה בכלל עניין של מדיניות – איך משלבים את המוניות בתחבורה, כי אני בעד עידוד ענף המוניות כחלק מהעזרה לנהג שירד מרכבו הפרטי ויעלה על רכב ציבורי.

ברשותכם, אני רוצה לדבר עכשיו, בעקבות שאלותיהם של חברי הכנסת דן תיכון ואלי גולדשמידט, על נושא תאונות הדרכים והדרך להילחם בהן.

אם יש תחום אחד שאני מנסה להקדיש לו את כל מרצי ולקדם אותו, זה תחום המאבק בתאונות הדרכים – איך אנחנו משפרים, משכללים, מצמצמים את מספר התאונות ומשפרים את הבטיחות בדרכים.

נכון, בשנים האחרונות ובשנה האחרונה, לצערנו, גדל מספר התאונות ב-15%. בשנת 1992 נפגעו 37,000 איש, מתוכם 502 הרוגים. אפשר לייחס את מגמת העלייה בתאונות, בין השאר, לפיגור הרב בפיתוח התשתית התחבורתית בהשוואה לצרכים. ניסינו לגבש מדיניות עם כל המשרדים הנוגעים בדבר. אני לא עובד לבד. יש שאלות שנוגעות לתחום החינוך – צריך לעבוד עם שרת החינוך. יש שאלות שנוגעות למשטרה בנושא ענישה ואכיפת החוק – עם שר המשטרה ועם שר המשפטים. בנושא הכבישים צריך לעבוד עם שר השיכון. אני מנסה לעבוד יחד עם השרים האלה כדי לשפר את המערכת, ותיכף אומר מה עשינו בתחום הזה.

בתחום החינוך אנחנו מכשירים כ-1,000 מורים שיהיו נאמני בטיחות בבתי-הספר, נוסף על הכנסת שיעורי בטיחות וזהירות בדרכים מגיל הגן עד לכיתות י"ב. כמו-כן יזמתי תוכנית מיוחדת לכיתות י"א, אשר מעמיקה את ידע התיאוריה של הנהיגה ואת הבנת בעיית הנהג הצעיר. היום כבר משתתפים בתוכנית זו למעלה מ-5,000 תלמידים. בוגרי תוכנית זו שיעמדו בהצלחה בבחינות יהיו פטורים במהלך השנתיים הקרובות ממבחן התיאוריה, אם ירצו ללמוד נהיגה.

אנחנו בונים עכשיו מחדש את כל שיטות לימוד הנהיגה. אנחנו חושבים שהלימוד שהיה, של שינון סימונים וכללים, לא מספיק. צריך לבחון את תוכנית לימוד הנהיגה, הקניית ידע בתנאי דרך מכבידים ומפתיעים ומבחינים ברמה גבוהה יותר.

אני גם מעודד שני פרויקטים של מה שנקרא סימולטורים, עידוד של לימוד כמו שמלמדים טייסים וטנקיסטים, לא בתנאי כביש רגילים, אלא מה קורה אם יש פתאום קו לבן, מה קורה בתנאי כביש רטוב. אנחנו עושים את כל הדברים האלה במסגרת הבטיחות.

אברהם יחזקאל (העבודה):

בנושא של מהירות לא צריך כי – – –

שר התחבורה י' קיסר:

בנושא המהירות, מי שעקב אחר הדברים, רק השבוע מיניתי ועדה מקצועית שתבחן את הנושא בשני כיוונים – גם בכיוון של הורדה, אם צריך, וגם בכיוון של העלאה, אם צריך. כל האנשים היושבים בוועדה הזאת הם אנשי מקצוע מהטכניון, מהמשטרה ומהמועצה הלאומית למניעת תאונות. כל הגורמים האלה ישבו אתי השבוע, ואנחנו ביקשנו מהם שייטנו לנו המלצות בנושא, כי יכול להיות שיש אזורים שבהם צריך להוריד את המהירות, כמו באזורי בתי-הספר, ויש מקומות שאולי צריך להעלות בהם את המהירות, כמו בכבישים המהירים. הכול לפי חוות דעתם בנדון.

חבר הכנסת דן תיכון, הגעתי להסכם עם הרדיו והטלוויזיה, עם רשות השידור, שאנחנו נסייע להם בגביית אגרת הרדיו ברכב, ותמורת זאת – הכסף שאנחנו נגבה עבורם מעל מה שמופיע בתקציבם יוקדש כולו לנושא הבטיחות בדרכים בתוכניות הרדיו והטלוויזיה.

דן תיכון (הליכוד):

מתי תביא זאת לאישור ועדת הכספים, השנה?

שר התחבורה י' קיסר:

הכול יובא השנה, חברי, חבר הכנסת דן תיכון.

דן תיכון (הליכוד):

זו הצעה מצוינת.

שר התחבורה י' קיסר:

אני מדבר על מה שסיכמנו לאחר משא-ומתן. מליאת רשות השידור אישרה את התוכנית. אנחנו גם ציידנו את המשטרה במצלמות, כדי שיצלמו את תאונות הדרכים בפועל, בשעת מעשה, מייד בזמן התאונה, ויביאו את התמונות למערכת "מבט" כדי להראות לציבור. אולי זה יזעזע אותו. ולא שיקראו שתי שורות בעיתון, בדף האחורי.

היו"ר ע' מאור:

ברשותך, אדוני השר, אבקשך לסיים.

שר התחבורה י' קיסר:

חבר הכנסת דן תיכון, חברי הכנסת, בהמשך לנושא הזה: הרחבנו את משטרת התנועה למשטרת תנועה ארצית, והיום היא פרוסה בכל המדינה. רק בשבוע שעבר סיכמנו עם האוצר על התחלה של משטרת תנועה עירונית, וסיכמנו על פרויקט של 300 שוטרים שאנחנו נדאג למימוןם והם ייכנסו לערים הגדולות, כי היום בערים הגדולות – גם בערים הקטנות, אבל בגדולות – יש 77% עד 80% מתאונות הדרכים, כאשר ב-90% של תאונות ביטחוניות, או פגיעות ביטחוניות, כמעט שלא מוצאים שוטר בערים הגדולות.

הצלחנו לשכנע את האוצר בצורך להפגין נוכחות של שוטרים בערים הגדולות. התחלנו עם פרויקט של 300 שוטרים, במסגרת המאבק בתאונות דרכים.

ברשותך, גברתי היושבת-ראש, אשר לשאלות בנושא כביש חוצה-ישראל, כביש מס' 9, חברי הכנסת ששאלו את השאלות הללו לצערי לא יודעים, שכל נושא כביש מס' 6 וכבישים בין-עירוניים לא נמצא בתחום אחריותו של שר התחבורה, אלא של מע"צ, השייכת למשרד השיכון. צדק חבר הכנסת אבי יחזקאל שחשב – וגם אני חושב, אבל בשביל זה צריך לקבל החלטה – שכל הטיפול בכבישים צריך להיות מרוכז ברשות אחת, כי מבחינת העניין, אם אני יושב עם ראש עיר הטוען על כביש, פתאום אומרים לי שאני יכול לדבר אתו עד כאן, ומכאן והלאה הכביש שייך למישהו אחר. אם זה ברמה של תכנון ארצי – הצלחתי להקים ועדה משותפת לי ולמע"צ, כדי שתתאם להוצאת הטוב מהמצב הנוכחי, אבל זה לא בריא. התחיל בנושא הזה חבר הכנסת, שר התחבורה לשעבר, משה קצב, שהביא זאת לממשלה, אבל הממשלה לא קיבלה החלטה בנושא הזה. אני מקווה להביא זאת לממשלה, אם הממשלה תקבל החלטה בנושא זה, אני חושב שזה יהיה טוב לגופו של עניין.

אשר לנושא הסקטור הערבי והדרוזי, מיוזמתי אמרתי שאני רוצה להקציב מתקציבי – כי כאשר באנו לממשלה, התקציב כבר היה מוכן על-ידי פקידי האוצר – ובלבד שנקצה כסף ונתקן את התשתיות ביישובים הערביים, שהן בושה. המצב ביישובים הדרוזיים פחות גרוע, ביישובים הערביים גרוע יותר. לכן הצעתי ביוזמתי להקצות 10 מיליון שקל למגזר הדרוזי, ושהם יקצו עוד 3 מיליון שקל, שזו ההשתתפות שלהם, בשיעור של 30%. ואילו ליישובים הערביים – 30 מיליון שקל, כאשר 15 מיליון שקל הם ממני, 15 מיליון שקל מהאוצר. הלכתי לשר הפנים אריה דרעי וביקשתי שייתן 30% גם של הדרוזים וגם של הערבים, וכך נוספו עוד 13 מיליון שקל; בסך הכול – 53 מיליון שקל.

הקמנו רשות הנקראת "נתיבי הגליל", כשלוחה של "נתיבי איילון", עם מהנדס ערבי שצירפנו ומהנדס דרוזי, המשרד ייפתח בסוף חודש מרס בנצרת הערבית, שם יהיה משרד "נתיבי הגליל" ומשם יבצעו את הפעולות לסלילת כבישים ועורקים ראשיים ביישובים הערביים. כל זה מעוגן בתקציב – יש לי גם רזרבה – על דעת שר האוצר, על דעת שר הפנים. אני שמח שהגעתי אתם להסכמה לעשות משהו ביישובים הערביים והדרוזיים, כדי לקדם ולסגור את הפער הנוראי שקיים בין היישובים האלה לבין היישובים היהודיים, אפילו הסמוכים. עד כאן לעכשיו.

היו"ר ע' מאור:

תודה רבה לשר התחבורה. אנחנו פותחים את הדיון. ראשון הדוברים – חבר הכנסת – – –

רענן כהן (העבודה):

מוכרח להיות סגן שר במשרד התחבורה.

היו"ר ע' מאור:

ראשון הדוברים – חבר הכנסת חיים אורון, ואחריו – חבר הכנסת אבנר חי שאקי.

דן תיכון (הליכוד):

חבר הכנסת אורון, שואלים פה, למה השר קיסר לא מינה את חבר הכנסת רענן כהן כסגן שר?

חיים אורון (מרצ):

חבר הכנסת תיכון, זאת השאלה השנייה שאין לי עליה תשובה.

דן תיכון (הליכוד):

רק שתיים?

חיים אורון (מרצ):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, אני משוכנע שהתחום שבו באה לידי ביטוי העובדה שאומנם התרחש מהפך הוא התחום שבו מדבר שר התחבורה. בתקציבים שמופיעים בסעיפים הללו במשרד השיכון ובמשרד התחבורה יש מהפך כמותי. הוויכוח האם התוכניות הן אלה של הממשלה הקודמת או הן תוכניות חדשות – בחלקן הן חדשות ובחלקן ישנות. המשמעות של הכמות השונה, והעובדה שלתחומים הללו הוקצו משאבים כה גדולים, ממלאות בתוכן את התיבה השחוקה מעט, לטעמי, של שינוי סדרי העדיפויות.

לפי דעתי, אדוני שר התחבורה, המבחן המרכזי בתחום הזה עדיין לפניך, דווקא כשר תחבורה, משום שהמבחן המרכזי של הממשלה – והוא, על-פי הגדרת התפקידים וחלוקתם, מבחנו של שר האוצר – הוא בעובדה שהכספים הללו כולם יוצאו ב-1993. לא תיהנה בשנה הבאה מעודפי תקציב שלא בוצעו, שהם אחד המקורות לסכומים הגדולים שמופיעים בתקציב הנוכחי.

אדוני שר התחבורה, לפניך מבחן גדול עוד יותר: המהפכה, או קפיצת המדרגה בנושא של התחבורה היבשתית עדיין לפנינו. כל ההשקעות שמופיעות כאן, במקרה הטוב הן בקצב גידול התחבורה היבשתית במדינת ישראל. על-פי כמה עבודות של בנק ישראל, הן אפילו ממשיכות את הפיגור בתשתיות שקיים זה 10-15 שנים.

כולם יודעים, ואתה רמזת על כך, שפתרון משמעותי לפער הזה כרוך במהפכה תחבורתית, שמשמעותה שילוב בין אלמנטים שונים של תחבורה יבשתית, כבישים, רכבות, רכבות תחתיות, ואולי מרכיבים נוספים. זו תוכנית שצריכה להיות המפעל הלאומי, שיתחיל בקדנציה הזאת וימשיך בקדנציה הבאה. וכאשר יש מי שמחפשים פרויקט לאומי גדול מסוג זה שסביבו אפשר לרכז משאבים, ואולי קצת מורל, יכול להיות שמה שאני מדבר עליו הוא קצת פחות גרנדיוזי מבחינת העובדה שהוא פרויקט אחד שמרכז את הכול, אבל נדמה לי שתרומתו לרמת החיים, לאיכות החיים, תרומתו

הכלכלית, גדולה מכל פרויקט כלכלי אחר. לצורך הגשמתו דרושה לפחות שנה של תכנון רציני, והכרעה ממשלתית על העלאה משמעותית בסכומי ההקצבה למטרות הללו במהלך השנים 1994, 1995, 1996, ואני מקווה שגם אחר כך.

גם בתחום הכבישים, גם כביש מס' 6, גם בתחום הרכבות, גם רכבות תחתיות, וכו' וכו' – ואני בכוונה מדבר על הרמה התכנונית, ואיני נכנס עכשיו לשאלה שהיא נושא בפני עצמו, באחריותו של מי מבחינה מיניסטריאלית נמצא כל קטע. אבל אם יש משרד שמוטלת עליו חובה להציג את התפיסה השונה הזאת, ובאמת להעביר את מדינת ישראל, לא בקדנציה, אפילו לא בעשור, אלא במאה, מבחינה תחבורתית, זאת המטלה המרכזית שלך כשר התחבורה. אחרת, עוד 50 מיליון שקלים, וזה חשוב מאוד, עוד 100 מיליון שקלים, וזה חשוב מאוד, עוד שיפור צומת כאן ועוד שיפור צומת שם – בעצם כרגע אנחנו מזיזים את הפקק ממקום למקום, מתל-השומר לכפר-שמריהו, מכפר-שמריהו לצומת-אולגה, מצומת-אולגה לצומת הבא. רק תפיסה כוללת והכרעה ברמה הלאומית על הקצאת משאבים, בסדרי גודל שונים מאשר היו עד עכשיו, יכולה לפתור את העניין הזה.

לפי דעתי, זו גם אחת התשובות היותר רציניות לשאלת התעסוקה ולאותה "בטן" שקיימת בגרף הצמיחה, שהיא תוצאה של העובדה שאנחנו לא בונים בשנים הקרובות 50,000-60,000 יחידות דיור, אלא, לצערי, כנראה הרבה פחות. אלה משאבים ואמצעים שנעים בתוך התחום הזה. כפי שבעבר היתה הבנייה מנוף שהזניק קדימה את המשק כולו, וראינו את זה גם בשנה שעברה וגם בשנים עברו, אני חושב שהיום השקעות משמעותיות בתשתית תחבורתית, לא בתוספת של 400-300 מיליון, אלא בהכפלה של הסכומים, מתוך הצגת יעד לאומי של שינוי קיצוני של התשתית התחבורתית במדינת ישראל – נדמה לי שזה האתגר הגדול שעומד בפניך. אין גורם אחר בממשלה, חוץ מאשר משרד התחבורה, שחובתו לראות את המכלול הזה כולו. ובכוונה נמנעתי עכשיו, גם משום קוצר זמן וגם משום שאינני חושב שזאת השאלה המרכזית, מהוויכוח האם מע"צ תזוז ימינה והבנייה ברשויות המקומיות תזוז שמאלה. אלה נושאים חשובים. השאלה המרכזית היא, האם הממשלה הזאת מגבשת תוכנית, לא הצהרה, לא פרק בקווי היסוד, לא סעיף במצע, אלא תוכנית שגם הכנתה כרוכה בזמן ובמשאבים, אבל היעד שלה להקפיץ אותנו במאה בנושא התחבורתי.

היו"ר ע' מאור:

תודה. חבר הכנסת אבנר חי שאקי – איננו. חבר הכנסת רון נחמן, בבקשה. אחריו – חבר הכנסת יגאל ביבי, ואחריו – חבר הכנסת רענן כהן. אני מזכירה לדוברים, שלכל אחד יש חמש דקות וצריך להיערך בהתאם לכך.

רון נחמן (הליכוד):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, אדוני השר, הסטטיסטיקה מלמדת שבארבע השנים האחרונות, מאז 1988, היתה ירידה במספר ההרוגים בתאונות הדרכים. למרות החדשות הרעות שאנחנו מקבלים מדי יום, זה מה שהסטטיסטיקה מלמדת. הייתי מבקש מן השר לומר כיצד יש בדעתו להבטיח את ההמשכיות של המגמה הזאת.

גדעון שגיא (העבודה):

יש מגמה של גידול בתאונות הדרכים ובמספר ההרוגים. הנתונים שלך אינם נכונים.

רון נחמן (הליכוד):

אשמח לקבל כל נתון אחר. על-פי מה שיש בידי, זו המגמה. ואם המגמה הזאת גם כן איננה נכונה, מה עלינו לעשות – לא רק שר התחבורה, אלא גם חברי הכנסת – כדי שמגמת הירידה בתאונות הדרכים ובמספר ההרוגים היא שתגבר בסופו של דבר? אין על זה שום ויכוח פוליטי.

לגבי סדרי העדיפויות, אני מכיר אותך, אדוני השר, מתפקידיך הקודמים, ואני יודע שאם לקחת על עצמך משימה, גם תעמוד בה. אני רוצה לאחל לך שתוכל להמשיך ולבצע את כל הפרויקטים אשר התחילה בהם הממשלה הקודמת, ובדרך הטבע המשרד שלך ממשיך בביצועם. ואני מצטרף כאן להמלצתו ולתקוותו של חבר הכנסת אורון, שהמבחן יהיה בביצוע. זה המבחן שבו ייבחן השר והמשרד מעכשיו ואילך, ואני מקווה שגם תעמוד בו בהצלחה.

אני רוצה לדבר על הנושא של מיגון רכב. קראתי שמשרד הביטחון, בעקבות דיון במטכ"ל, קבע בעניין שינוי הסטנדרטים של מיגון כלי הרכב של כוחות הביטחון. באותם אזורים נוסעים 120,000 תושבים. גם לגביהם יש בעיה של מיגון רכב. אני רוצה להזכיר לשר את הדיון שקיימנו בקשר למיגון כלי הרכב ביש"ע, ואותה ועדה שהיתה צריכה לקום, ועבדך הנאמן היה אמור להשתתף בה. קבעו דברים, והדברים אינם עונים על המציאות היום, כאשר יש ביהודה ובשומרון יותר ויותר מקרי ירי.

אני מבקש מהשר לבחון את נושא המיגון של כלי הרכב, לאור הפרוטוקול של ועדת המומחים בנושא מיגון כלי הרכב ביש"ע, כדי להבטיח את החיים של אותם אזרחים שנוסעים באזורים הללו.

הסבת כספי 7% של מס הכנסה – הכנסת האריכה את תקנות מס ההכנסה עד 31 במרס, והחל מ-1 באפריל יש כוונה לשנות את הסיווג של ערי הפיתוח, באופן שהתושבים שחיים ביהודה ובשומרון יפסיקו ליהנות מהחזרי מס בסדרי גודל של 7%. הייתי רוצה להציע לשר, שאותם כספים אשר "ייחסכו" מהאנשים שגרים באזורים הללו, לפחות הכספים האלה יוחזרו לרווחתם של התושבים, גם יהודים וגם ערבים, ותחודש הסלילה של כביש חוצה-שומרון וכביש עוקף-שכם וכבישים אחרים, באותם 25-30 מיליון שקלים לשנה, שזה השווי של נקודות הזיכוי או החזר המס הזה.

אני רוצה להסב את תשומת לבך לגבי השם של כביש מס' 6, שקוראים לו כביש חוצה-ישראל. לצערי הרב, על-פי מדיניות הממשלה – וכפי שאמר היום ראש הממשלה – אני יכול לקרוא לכביש הזה לא כביש חוצה-ישראל, אלא כביש הספר. כי לפי המגמות של הממשלה הזאת הוא יעבור בשטח הגבול של מדינת ישראל, שתיסוג לאזורים הללו. לכן כדאי גם שיביאו בחשבון כיצד להגן על הכביש הזה, שלא יהיה במרכז ישראל, אלא יהיה כביש של ספר.

אדוני השר, אני מבקש ממך לאפשר לתושבים שלנו ביהודה ובשומרון להשתמש בכרטיסים "חופשי-חודשי". מדובר בשני קאופרטיבים, שצריך לשלב ביניהם, "אגד" ו"דן", כאשר "דן" מנקז את התושבים לאזור גוש-דן. וצריכים לעשות את השילוב בין האזור המטרופוליטני של תל-אביב לבין היישובים בפריפריה. פנינו וביקשנו. הייתי מבקש את הסיוע שלך.

אני רוצה להעלות דבר נוסף לגבי מה שיקרה בשבועות הקרובים. היום ישבנו בוועדת הפנים ואושר הנושא של הקדמת שעון הקיץ. שעון הקיץ יביא בתוך זמן קצר לכך, שזמן היציאה של האוטובוסים בשבת יתאחר. האנשים, חיילים, כוחות הביטחון ומי שנזקק לתחבורה הציבורית, חייבת להיות להם אפשרות להשתמש בתחבורה ציבורית בשבת, בעיקר מהפריפריה הרחוקה, מהבקעה, מהצפון ומהדרום. הייתי מבקש לדעת מה עושה השר, מה המדיניות שלו לגבי הפעלת התחבורה הציבורית בשבת, כפי שהיה לפני שנכנסו המגבלות.

ואחרון חביב, כמובן זו רק שאלה, אני לא בטוח שתוכל לענות תשובה כרגע: אנחנו שומעים על נושא האוטונומיה. הייתי רוצה לשמוע מהשר, כיצד נערך משרדו לכל נושא האוטונומיה, כיצד יגיעו תושבים מבקעת-הירדן לאזורי גוש-דן, כאשר הם יזדקקו לתחבורה יבשתית ולקשר יבשתי בין האזורים השונים בכל שטחי ארץ-ישראל?

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת יגאל ביבי, אחריו – חבר הכנסת רענן כהן, ואחריו – חבר הכנסת שאול יהלום.

יגאל ביבי (מפד"ל):

כבוד היושבת-ראש, כנסת נכבדה, מכובדי השר, נושא התחבורה הוא נושא חשוב, נושא מרכזי, שיש בו עניין של פיקוח נפש, ופיקוח נפש דוחה דברים רבים. בדקות הספורות שיש לי הייתי רוצה להדגיש נקודות מספר ולומר לך דבר אחד: כאשר הקדוש-ברוך-הוא בודק מנהיג, הוא בודק בדברים הקטנים. שמענו על תוכניות, וחשוב שיהיו, תוכניות גדולות לגשרים, למחלפים, לרכבות וכל הנושאים האלה, אבל מה עם הדברים הקטנים? אחד מארבעת אבות הנזיקין הוא הבור, אדם שעושה בור. האם נסעת – ואני בטוח שנסעת – מירושלים דרך הבקעה לטבריה? ראית כמה אבות נזיקין, כמה בורות יש בדרך? ולפני שעושים את הדברים הגדולים, מה הבעיה לסתום כאן בור, כאן מפגע קטן?

אני נוסע יום-יום לגוש-עציון. ממש סכנת נפשות. טוב שאני נוסע שם כמעט בעיניים עיוורות ומכיר כל בור וכל תעלה פתוחה, אבל כמה כלי רכב אני רואה כל יום? בגלל שטות, בגלל כסף קטן, כמה נזק וקיפוח לאזרחים שלנו.

לפעמים אני נוסע בלילה, ואני מתפלא ואומר: 600-700 עובדים במע"צ. אני חושב שנכון שמע"צ לא צריכה להיות במשרד השיכון, אבל, ריבוננו של עולם, אתה נוסע בעקומות מסוכנות. כמה כסף עולה לשים כמה נצנצים, עמודים מנצנצים? ואני רואה את הפער: במקומות שבהם שמו, אתה יכול לנסוע בביטחון; במקומות שבהם לא שמו, אתה פתאום מרגיש את עצמך יורד מן הכבישים העקומים האלה. כמה עולה קצת ריהוט רחוב, אביזרים? לא צריך לתכנן הרבה. בתוך יום אחד שני פועלים תוקעים לך מאות יתדות כאלה. למה לסכן חיי אדם בגלל כסף קטן? זה מדהים.

אני עולה בימים של ערפל בדרך העוקפת לגוש-עציון. כל כך עוזר לי לפעמים המוט הזה עם האור המנצנץ, שלא אפול שם לתהום, כשאין שם מעקה בטיחות. מה הקושי לשים 50-60 עמודים כאלה, כדי שאנשים לא ימותו? ואנשים מתים כל יום. אני מבקש ממך: תורה לאנשים שלך, שהדברים הקטנים האלה ייעשו מהיום למחר. למה לא?

ואני לא סומך על משרדי הממשלה ואני לא סומך על מע"צ. אני חושב שאפשר לסמוך יותר על העיריות, על הנבחרים במקומות. הייתי מציע לך לעשות תחום שיפוט חדש לנושא התחבורה ברשויות המקומיות. לקחת את כל הארץ, לחלק אותה בין הרשויות המקומיות, לתקצב אותן, כמו שהכבישים העורקיים בתוך הערים עברו לסמכות הרשויות המקומיות. יש כתובת, האזרח בא בטענות לעירייה. נחלק את כבישי ארץ-ישראל בצורה הגיונית בין הרשויות המקומיות, תחום שיפוט לעניין כבישים, ואז כל רשות תהיה מתוקצבת, יהיה לה מהנדס עיר, יהיו צוותים, לא יהיו כפילויות. אני לא אשכח את הבדיחות האלה, כשעדיין הייתי ראש עיר: כשאתה רואה כביש של מע"צ – הם מסמנים אותו; יש עוד 10 מטרים עד לצומת, אבל זה לא שייך להם, אז הם מפסיקים. כל כך אינפנטילי, כל כך לא הגיוני. עוד 10 מטרים. איזה היגיון? למה הכפילויות האלה? לחלק את הנושא הזה.

אני רוצה לומר לך, שגשרים ומחלפים וכל התחומים – זה חשוב, אבל איך יהיה בתוך הערים? תזיז בניינים? תהרוס בתים? מה תעשה? היום אתה יכול להציע פתרונות, יש פתרונות. קודם כול, מקומות שכבר בלתי נסבל להיכנס אליהם, לא ייכנסו אליהם כלי רכב בשעות מסוימות. ואתה צריך להתקין תקנות, ואפשר להתקין אותן מהיום למחר, ואפשר להחליט.

דבר שני – החנייה. הכביש נוצר כדי שרכב יחנה עליו, או הכביש נוצר כדי שייסעו עליו? אתה רואה רחובות שלמים – כאן רכב חונה, כאן רכב חונה, שני מסלולים הלכו לאיבוד, ורק במסלול אחד נוסעים. למה? במדינות מתוקנות, בכל שכונה יש מגרש אחד שמיועד למגדל חנייה. חמש קומות מתחת לקרקע, חמש קומות למעלה, 1,000 מכוניות בבניין אחד. למה אתם לא מתכננים? למה לא נותנים הוראה? למה מינהל מקרקעי ישראל צריך לעשות ספקולציות בקרקעות בתוך הערים, להרוויח מיליונים? בכל שכונה, בכל יישוב, בכל מרכז עירוני תפקיעו את המגרשים הציבוריים לחניונים, ואז ייבנו החניונים, אנשים לא יחנו על הכבישים, ואז יהיו עוד שני מסלולים. היגיון פשוט, למה לא מפעילים אותו?

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת ביבי, אני מבקשת.

יגאל ביבי (מפד"ל):

עוד שני רעיונות קטנים.

היו"ר ע' מאור:

לא, אני מצטערת, אתה צריך ממש לסיים.

יגאל ביבי (מפד"ל):

אני כבר מסיים.

יש מדינות בעולם, שבהן מקובל שבשעות העומס בכבישים מסוימים לא נוסע נהג בודד. בבוקר, כשאתה רואה את הרכבים מימין ומשמאל, אתה רואה: ברוב הרכבים – נהג בודד. בכבישים עמוסים, בשעות מסוימות, צריך להתקין תקנות שרק שלושה נוסעים, לא כל אחד ייסע באוטו.

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת ביבי, אני ממש מבקשת.

יגאל ביבי (מפד"ל):

אתה רוצה לנסוע באוטו שלך? קח עוד שני נוסעים.

ודבר אחרון – – –

היו"ר ע' מאור:

לא, אני מצטערת.

יגאל ביבי (מפד"ל):

ממש משפט.

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת ביבי, אני ממש מבקשת ממך.

יגאל ביבי (מפד"ל):

רק משפט.

היו"ר ע' מאור:

את זה היית צריך להגיד כבר בשני הסעיפים הקודמים.

יגאל ביבי (מפד"ל):

הצעתי הצעת חוק להשבתת הרכב ליומיים. אני חושב שאין ברירה היום, אם רוצים לנסוע לפחות ארבעה ימים בשבוע ברכב פרטי, יש להשבית את הרכב. אני אבקש מהשר לתמוך בהצעת החוק שלי.

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת רענן כהן, אחריו – חבר הכנסת שאול יהלום, ואחריו – חברת הכנסת ענת מאור.

יגאל ביבי (מפד"ל):

התחבורה הציבורית – אני מוכרח לומר לך גם כן – זו שערורייה – – –

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת ביבי, בבקשה.

יגאל ביבי (מפד"ל):

משפט אחד על התחבורה הציבורית.

היו"ר ע' מאור:

לא, אני מצטערת, חבר הכנסת ביבי.

יגאל ביבי (מפד"ל):

אדם שרוצה לנסוע עם המשפחה שלו לטבריה – –

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת ביבי, אני קוראת אותך לסדר.

יגאל ביבי (מפד"ל):

– – צריך לשלם 250 שקל. ברכב הפרטי זה עולה 50 שקל.

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת ביבי. אני מבקשת מהדוברים לכבד את לוח הזמנים. יש נוהל עבודה, וצריך להכין מראש כך שהדובר יעמוד בלוח הזמנים.

רענן כהן (העבודה):

גברתי היושבת-ראש, אדוני השר, חברי, חברי הכנסת, בעידן של עבודות תשתית נרחבות שמתכננת הממשלה, למשרד התחבורה יש תפקיד מרכזי בתכנון ובביצוע עבודות אלה, ואני בטוח ששר התחבורה יעמוד באתגר הקשה ויצעיד את מדינת ישראל לקראת שנות האלפיים. אני בטוח שהשר יראה כאחד מתפקידיו המרכזיים צמצום הקטל הנוראי בדרכים, שכיום אנו לא רואים לו סוף.

אדוני השר, על מנת להמחיש את חומרת הבעיה אני מבקש להעלות כמה נתונים כאובים – זאת נוכח הצבת נושא תאונות הדרכים בעדיפות עליונה בממשלה – ואני מביא דוגמה מ-1981 ומביא דוגמה נוספת מ-1991, מה קרה במערכת התחבורה של מדינת ישראל.

אורך הכבישים: ב-1981 – 12,000 קילומטרים, ב-1991 יש עלייה רק של 10% – 13,000 קילומטרים. לעומת זאת, בכלי הרכב: ב-1981 – 593,000 כלי רכב, וב-1991, אדוני השר – מיליון ו-75,000 כלי רכב; דהיינו, עלייה של קרוב ל-100%. תאונות הדרכים: ב-1981 – 13,200 תאונות דרכים, ב-1991 – 19,400. עלייה של 50%. נפגעים: ב-1981, לעומת 31,500 ב-1991; דהיינו, עלייה של 65%. תודה לאל, במספר ההרוגים לא חל שינוי בין 1981 ל-1991: מ-436 הרוגים ל-444 הרוגים. כיום נוהגים בכלי רכב בארץ קרוב ל-2 מיליון איש. בשנת 1992 נוספו קרוב ל-160,000 כלי רכב.

בכל שנה נוספים רבבות כלי רכב על אותו מספר קילומטרים של כביש, כך שהצפיפות, דהיינו מספר המכוניות לקילומטר כביש, עולה בצורה חדה מאוד, אך אנחנו איננו מצליחים ליצור את הקורלציה בין כל המערכות שהזכרתי לעיל.

בכל שנה יש עלייה תלולה במספר התאונות. בשנת 1989 אירעו כ-24,000 תאונות, ובשנת 1990, אדוני השר – כ-28,000. זה מה שקורה, והשאלה היא האם אנחנו רואים זאת כמכת מדינה. מספר הקורבנות בכבישים עולה בהרבה על מספר חללי צה"ל בכל מלחמות ישראל, בכלל זה בפעולות איבה ובאינתיפאדה, אך לא קמה עד עכשיו זעקה כללית, ונראה שקיבלנו זאת כעונש משמים.

אני מאמין ברגישות שהשר מגלה, ואני בטוח שהוא יעשה הכול כדי להקטין את התופעה הזאת.

הכנסת, אדוני השר, הקימה ועדה מיוחדת, שקבעה הקמת רשות כבישים עליונה וקיצור הליכי רישוי לפרויקטים תעבורתיים. הייתי לוקח את התלמידים בבתי-הספר ומבקר אתם בבתי-חולים שבהם שוכבים נפגעי תאונות. ייתכן מאוד שאם הם יראו את הפצועים מספר התאונות יקטן.

אדוני השר, עברתי על חומר רב בנושאי תחבורה, ואני אשמח גם להגיש לך. ניסיתי לבדוק בתחומי הפעולה שצריך לעשות – פעילות המינהל לבטיחות בדרכים, הוועדה הפרלמנטרית, ועדת המשנה לבטיחות בדרכים, תפקיד מע"צ, תפקידה של המשטרה, נתוני איילון והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. בקווים כלליים, אנחנו חייבים להבטיח את התשתית העירונית ככל שניתן בצמתים ובכבישים, תשתית בין-עירונית, כאשר אני רואה את הגורם האנושי כאחד הגורמים המרכזיים, שנותן בסיס לכמה נתונים: בחינוך – הכנסת תוכנית לימודי בטיחות לכל מערכות החינוך, הכפלת היקף ההסברה במדינת ישראל כדי להקטין את הנגע הזה, הדרכה, ריכוז פעולות, בכל מה שקשור ברפואה – הקמת מועצה לאומית לרפואה ובטיחות, אכיפה, הקמת מערך תנועה ארצי – במשטרת ישראל יש טיפול בסוגיות האלה – שיפוט, איחוד בתי-דין לתעבורה בבתי-משפט השלום, מטות בטיחות עירוניים, ארגונים ציבוריים ותרבותיים –

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת כהן.

רענן כהן (העבודה):

אני עובר רק על ראשי פרקים בדקה אחת. בעוד פחות מדקה אני גומר.

היו"ר ע' מאור:

בבקשה לסיים.

רענן כהן (העבודה):

– – רישוי ותחזוקה, קציני בטיחות, מחקר ופיתוח; הדבר החשוב לעשות הוא מחקר ופיתוח, כדי שנוכל להגיע למצב אחיד, להקטין את הקטל בדרכים, שזאת המשימה העיקרית של משרד התחבורה, של מדינת ישראל ושל החברה כולה. תודה.

היו"ר ע' מאור:

תודה רבה. רשות הדיבור לחבר הכנסת שאול יהלום, אחריו – לחברת הכנסת ענת מאור, ואחריה – לחבר הכנסת אברהם פורז.

שאול יהלום (מפד"ל):

גברתי היושבת-ראש, אדוני השר, חברי הכנסת, אני רוצה להעלות כמה נקודות קצרות לעיון, אדוני השר. קודם כול, נקודה אישית: הרי כולנו מברכים את השרים החדשים, שהם כבר לא כל כך חדשים, ואני רוצה לומר לך, שאם יש דבר שהעם במדינה, ואני מרגיש כך באופן אישי, קיווה לו – הנה אדם שכיהן כל כך הרבה שנים כמזכיר ההסתדרות הכללית הולך להיות שר התחבורה, כיצד ידאג ישראל קיסר למשפחות העניות במדינת ישראל, לשיפור רווחתן בנושא שהוא מופקד עליו, משרד התחבורה.

אדוני השר, אתה עצמך, בסקירה שאתה מחלק פה – אני לוקח נתונים שלך, שאתה בוודאי לא אשם בהם, כי הם נתונים אובייקטיביים, אבל אתה לא נלחם עליהם, ואיש אינו רואה את המלחמה שלך, ממילא היא לא נמצאת. אתה עצמך מציין שלוש מדינות מפותחות לא פחות ממדינת ישראל, ואתה אומר שבהולנד הסובסידיה לתחבורה הציבורית היא 76%, בגרמניה – 41%, בצרפת – 49%, במדינת ישראל – 20%, והאוצר מתכנן, בארבע מכות, להוריד אותה עד אפס במשך שנתיים.

מה יכול לעזור למשפחה ענייה, או לא-עשירה, יותר מאשר תחבורה ציבורית זולה? נניח שיש משפחה בטבריה, יש משפחה בקריית-שמונה, פעם אחת בחודש, בחודשיים, המשפחה רוצה לנסוע לבקר ב"עיר ללא הפסקה", בתל-אביב, לבקר אותנו כאן בכנסת, בבירת ישראל, בירושלים. הרי זה עולה להם מאות שקלים. משפחה רגילה, ממוצעת, ואינני מדבר על מצב האבטלה, שאי-אפשר לפתור אותו. משפחה עובדת, שחיה ממשכורת סבירה, ממוצעת במשק, האם היא יכולה להרשות לעצמה להוציא בחודש הוצאה של לפעמים 150-200 שקלים כדי שהבעל והאשה עם שניים-שלושה ילדים ייסעו מקריית-שמונה לתל-אביב ובחזרה? הרי זה אבסורד שאין כמוהו, שלא לדבר על כך שזה היה עוזר גם לאנשים שנוסעים היום ברכב פרטי, שהיו שוקלים לעבור לתחבורה ציבורית, לו היא הייתה זולה.

שר התחבורה, עם כל הכבוד, מזכיר ההסתדרות לשעבר, צריך לדאוג לשכבות העמלות, למשפחות העניות. והנה במקום זאת רק עכשיו העלו בלמעלה מ-8% את מחירי התחבורה הציבורית. ריבוננו של עולם, זה סדר העדיפויות של הממשלה שלכם? בראשות מפלגת העבודה? עם כל כך הרבה מרכיבים של ההסתדרות, העבודה ותנועת העבודה? מהו סדר העדיפויות אם לא לעזור בעניין הזה? הרי הייתם צריכים להכפיל, לשלש, לרבע את הסובסידיה לתחבורה הציבורית. הרי זה היה צריך להיות שירות שווה לכל נפש, שאדם יוכל לנסוע בארץ הקטנה הזאת שלנו, בלי שזה יהיה כל כך קשה למשפחה – זוהי נקודה ראשונה. אני חושב שזה כישלון עצום שלך באופן אישי, של הממשלה בכללותה, שאתם עוד הולכים לייקר את הנסיעה ולאפס את הסובסידיה לתחבורה הציבורית.

הדבר השני הוא, איך נערך משרד התחבורה למהפכת הרדיו שתרחש בעוד מחצית השנה במדינת ישראל? יהיו במדינת ישראל עשרות תחנות רדיו מקומיות. חלק מהעומס התחבורתי שחברי הכנסת דיברו עליו כאן יוכל להיפתר על-ידי ויסות נכון בשעות העומס. אז מדוע אנחנו זקוקים לחסדיהן של חברת "אל על", או של חברת "סנונית", באיזו שעה ברדיו, ב"גלי צה"ל"? האם זה לא תפקידו של משרד התחבורה להקים מרכזי מידע, להתחבר עם הרדיו הממלכתי או עם תחנות רדיו מקומיות, ולתת לנהג, ברשתות מיוחדות או ברשת הרגילה, אינפורמציה: אל תיסע בכביש הזה, תיסע בכביש ההוא, כאן עמוס, כאן לא עמוס, כאן יש תאונת דרכים. ובינינו, חלק מהנושא אינו רק העניין של הפסד שעות עבודה למשק, אלא העובדה שחלק מתאונות הדרכים נובעות מעצבנות. כאשר אדם נמצא בפקק, לפעמים הוא עושה את התאונה בהיותו בפקק, ולפעמים אחר כך הוא "מרבץ" מהירות כזאת או עוקף ללא זהירות, והתאונה קורה.

מדוע אינך רואה כתפקיד המדינה ומשרד התחבורה השקעה, שהיא כדאית לאין ערוך יותר מאשר כל ההשקעות – אילו לקחו כמה מיליונים בודדים מתוך התקציב הענק הזה והשקיעו אותם במתן מידע לציבור יום-יום, בכל דקה, היכן כדאי יותר לנסוע?

שר התחבורה י' קיסר:

התייחסתי לנקודה הזאת, ואני מתפלא שלא שמעת.

שאול יהלום (מפד"ל):

אני מצטער. נקודה אחרונה, אדוני השר. כל אדם במדינה שרוצה ללמוד עברית, שרוצה לשפר את ידיעותיו בעברית – יש קורסים לעברית; רוצה לשפר את יכולתו להשתמש באקדח הפרטי שברשותו – יש מטווחים. יש תחום אחד שאם אדם, מרצונו, נהג פרטי, אני, אתה – לך יש נהג, אבל נניח אדם רגיל רוצה ללכת לקורס נהיגה בזמן אמת, אז יש רק מגרש אחד במדינת ישראל, באשדוד, שלא ניתן לנהגים פרטיים – – –

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת שאול יהלום.

שאול יהלום (מפד"ל):

אני מסיים, אני רק מסביר את הרעיון. הוא לא ניתן לנהגים פרטיים, אלא רק לנהגים מקצועיים או לקבוצות, אינני יודע למי, בכל אופן אני ניסיתי להירשם ולא הצלחתי. רציתי לשלם, לעבור יום לימוד בחורף, בגשם, בשלג, לנסות. אני חושב שזה יכול להיות כלכלי, בהשקעה קטנה שתכסה את עצמה, כי אנשים מוכנים לשלם. אפשר גם לעזור למי שלא מוכן לשלם, אבל קודם כול, אנשים שמוכנים לשלם כדי לבוא יום אחד וללמוד לשפר את הנהיגה.

היו"ר ע' מאור:

הנושא הובן.

שאל יהלום (מפד"ל):

כאשר יש לנו בעיה של תאונות דרכים – דבר כזה אי-אפשר לארגן בכמה מקומות בארץ?

היו"ר ע' מאור:

תודה. חבר הכנסת אברהם פורז – איננו באולם. חבר הכנסת יצחק לוי – איננו באולם. חברת הכנסת תמר גוז'נסקי, בבקשה. אחריה, עד שיחליפו אותי – חבר הכנסת חנן פורת, ואחריו – חבר הכנסת מיכאל איתן.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, אדוני השר, בהמשך לדברים שאמר קודמי, רציתי לפתוח בעניין התחבורה הציבורית והסובסידיות לתחבורה הציבורית. התבשרנו השבוע על העלאה נוספת בתעריפי התחבורה הציבורית. התחבורה הציבורית באופיה, ובמיוחד בעשור האחרון, נעשתה יותר ויותר תחבורה שבה משתמשים אלה שאין ברשותם רכב פרטי. מי שנוסע בתחבורה הציבורית, ואני אחת מאלה שנוסעים בתחבורה הציבורית, יכול לאפיין את הנוסעים בקווי "אגד" ו"דן" במאפיינים חברתיים ברורים מאוד. מדובר בבני נוער, בקשישים, בעולים חדשים, בנשים, מדובר באנשים שגרים בשכונות מצוקה, מדובר באלה שאין להם. לכן, הנושא של תעריפי התחבורה הציבורית הוא נושא חברתי מן המעלה הראשונה.

נכון הוא שהממשלה הקודמת לקחה על עצמה משימה לבטל את כל הסובסידיות, לרבות הסובסידיות לתחבורה הציבורית, אבל אין שום סיבה שבעולם שהממשלה הנוכחית תמשיך באותו קו ותלך גם כן, כפי שכתוב בספר שהנחת לפנינו, לביטול גמור של הסובסידיות לתחבורה הציבורית בתוך שנתיים.

לפי הנתונים הרשמיים שאתה הנחת בפנינו, מה שקרה הוא, שהסובסדיה לתחבורה הציבורית, במחירים קבועים, ירדה מ-900 מיליון שקל בקירוב בשנת 1990 ל-500 מיליון שקל השנה. זה קיצוץ של קרוב ל-50%.

דן תיכון (הליכוד):

אל תדאגי, בסוף השנה זה יגיע ל-900 מיליון שקל בקירוב.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

הקיצוצים האלה והמגמה לבטל את הסובסידיות מוסברים בכך, שסובסידיות הן כאילו בזבז, וקיצוץ סובסידיות הוא התייעלות או חיסכון לאומי. אני זוכרת, שכאשר קיצצו את הסובסידיות ללחם טענו שהלחם זול מדי ולכן מתייחסים אליו בזלזול רב. אבל המציאות לגבי התחבורה הציבורית היא, שמדובר כאן במצרך, או נכון יותר בשירות אחר לגמרי. אולי אין לנו עניין לעודד אכילת לחם, אבל יש לנו עניין לעודד נסיעה בתחבורה ציבורית, וזאת להקלת העומס בכבישים ולחיזוק הבטיחות בדרכים.

נכון שיש היום בכמה מקומות נתיבים נפרדים לתחבורה ציבורית, אבל העיקר הוא שהתחבורה הציבורית תהיה זולה. לכן, אדוני השר, אני חושבת שאחד האתגרים הרציניים העומדים בפניך הוא להגן על הסובסידיה הקיימת לפחות – אני מדגישה: לפחות – ולמנוע את יישום המגמה של ביטול כל הסובסידיה לתחבורה הציבורית.

נקודה שנייה שרציתי להעלות נוגעת להפרטת "אל על". אם הפרטת "אל על" כל כך משתלמת לקונה, או לקונים, מדוע המשך הפעלת החברה בידי מדינת ישראל לא ישתלם לה? אם השקעה של משקיע פרטי תשתלם לו, בסופו של דבר, כתוצאה מההכנסות, מדוע לא השקעה של המדינה? ומאחר שחברת "אל על" הפכה להיות חברה רווחית, האם לא הגיע הזמן, אדוני, שהיא תפסיק להיות תחת כונס נכסים?

בקשר למגזר הערבי, מסרת פה על הרעיון, המחשבה או ההחלטה בעניין הקמת "נתיבי הגליל". אבל חסר היה לי בדברייך קצת יותר פירוט. הנושא מורכב, משום שבמשך שנים היתה הזנחה כמעט נפשעת בתחום הזה, והשאלה שאני רציתי לשאול היא: איך מתקשרת התוכנית הזאת שלך עם עניין כביש חוצה-ישראל והפגיעה שתהיה בחקלאים? הוזכרה קודם הפגיעה שתהיה במושבים, ואני רוצה לומר: הפגיעה חמורה גם לגבי המגזר הערבי, משום שאדמות פרטיות רבות ייפגעו לצורך סלילת הכביש הזה, ששוליו, כפי ששמעתי, אמורים להיות ברוחב של 200 מטר או בדומה לזה.

הערה אחרונה. ראיתי בחוברת שהונחה לפנינו הגדרה מאוד מוזרה. כתוב שם: "נצרת תחתית". אין דבר כזה. יש נצרת ויש נצרת-עילית, ומי שכתב "נצרת תחתית" פשוט טעה.

דן תיכון (הליכוד):

יש נצרת ונצרת-עילית.

תמר גוז'נסקי (חד"ש):

ואני רוצה לאחל לך, אדוני, הצלחה בתפקידך. תודה.

היו"ר א' סלמוביץ:

תודה רבה לחברת הכנסת תמר גוז'נסקי. אני מזמינה את חברת הכנסת ענת מאור, ואחריה – את חבר הכנסת חנן פורת.

ענת מאור (מרצ):

גברתי היושבת-ראש, כבוד השר, חברות וחברי הכנסת, נושא התחבורה – אמרו זאת גם קודמי – הוא אחד הנושאים העיקריים והחשובים, כמו תחומים אחרים, כי כשמו כן הוא: המושג "תחבורה" בא מלשון לחבר, התחבורה מחברת בין קצוות המדינה כולם, מחברת בין אנשים ובין אוכלוסיות, זה לא אמצעי פיסי בלבד, זו תשתית שמאפשרת את כל החיבורים כולם.

לכן, הנקודה הראשונה שאני רוצה להתמקד בה היא סדרי העדיפויות. כי העדיפות הראשונה צריכה להיות זו של העדפת הפריפריה, שמשמעותה היא הקטנת המדינה לגבי האוכלוסייה שיושבת בצפון ובדרום. זה צריך להיות בראש סדרי העדיפויות, וזה כולל גם את מה שאמרו קודמי בנושא התחבורה הציבורית, שמכה את העניים ומכה את אלה שיושבים במקומות רחוקים, גם את המגזר הערבי, גם קיבוצים ויישובים שנמצאים רחוק.

אני רוצה להביא שתי דוגמאות. הייתי בערבה, במרכז-ספיר. אנשים חייבים לצאת מתל-אביב בשעה 15:30, כי אין מנחת עם תאורה שיכול לאפשר להם להגיע גם בערב. ידוע לי ששר התחבורה היה שם והוא מודע לזה ולקח את זה לתשומת לבו.

דוגמה אחרת היא הכביש לירושלים. אחרי שנים עשו כביש מצומת-מסמיה לירושלים. עכשיו עובדים על כביש מצומת-קסטינה לאשקלון. איזה כביש? לא דו-מסלולי. הרי הקשר לבירת המדינה מכל אזור הדרום, גם מבאר-שבע וגם מאשקלון, מתחיל בכבישים. איזו חשיבה מושקעת פה? לכן, הסוגיה של קירוב רחוקים היא הסוגיה הראשונה.

הנקודה השנייה זו תרבות הנהיגה, במסגרת נושא הבטיחות. אני משוכנעת, וגם חלק מן המחקרים מורים זאת, שתרבות ההתנהגות, הסובלנות וההדדיות בכביש הן האלמנט העיקרי בין כל הפרמטרים של מניעת תאונות. לכן, אני בעד הגברת החינוך והתודעה הציבורית, עוד בטרם תגבור המשטרה.

הנקודה השלישית היא שילוב של נשים בתור נהגות בכל אמצעי התחבורה הציבורית. עידוד, סבסוד וקידום הנשים הם יעד חשוב מאוד של המשרד.

הנקודה הרביעית: תחבורה של ילדים ונוער. קודם כול, זה צריך להיות בעדיפות גבוהה. הנושא של בטיחות, של האוטובוסים הצהובים, תדורך הנהגים והמודעות הוא נושא מאוד חשוב. כמו-כן ידוע לי, אדוני השר, שזה שנים יש כרטיס "חופשי-חודשי" עם הנחה לכל האוכלוסייה הבוגרת. מדוע לא ייחנה גם הנוער מכרטיס כזה, ולא רק מהנחות רגילות? דווקא לנוער זה דבר שנראה לי מאוד חשוב, ואודה לך אם משרדך יבדוק זאת ויאפשר לאוכלוסייה גדולה של בני נוער ליהנות מאותה הנחה שנהנים ממנה המבוגרים.

נקודה אחרונה היא הנושא של התחבורה בשבת. כמו שנכתב במצעה של מפלגת העבודה ובמצע מפלגתי, מפלגת מרצ, וזה חלק מקווי היסוד של הממשלה – נכון ששותף אחד בממשלה לא שלם עם זה – המחויבות של משרד התחבורה לשנות את התקנות ולאפשר לאוכלוסייה של חיילים, לאוכלוסייה של עולים ולאוכלוסייה ביישובים רחוקים ליהנות מתחבורה ציבורית בשבת, וזה נכון במיוחד כשהשעון יתחלף שוב. זה חלק מהדברים שצריכים להיות במסגרת של תקנות סדירות, ומשרדך צריך לקדם את הנושא.

לסיכום, כפי שנאמר, נושא התחבורה ייפתר בחזון ובמדיניות כוללת, ואני מבינה שמשרדך מתכוון לכך. אבל בתוך סדרי העדיפויות הייתי רוצה לראות את הקידום של אוכלוסיית הפריפריה וצמצום המרחקים במדינה, גם לצורך השכלה, גם לצורך כלכלה וגם לצורך קרבה למרכזי תרבות, מקריית-שמונה שבצפון, דרך כל היישובים, הקיבוצים והיישובים הערביים, ועד אילת וכל יישובי הערבה בדרום – כיעדים שיזכו למקום גבוה במיוחד בסדר העדיפויות. תודה רבה.

היו"ר א' סלמוביץ:

תודה רבה לחברת הכנסת ענת מאור. חבר הכנסת חנן פורת – איננו. רשות הדיבור לחבר הכנסת מיכאל איתן.

מיכאל איתן (הליכוד):

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, לפני שאני עובר לדברי הביקורת – ואני מקווה שהשר יספוג אותם מתוך רצון לשפר ולתקן – אני רוצה לברך את השר, שזו הפעם הראשונה שהוא מוסר סקירה על פעולות משרד התחבורה. מטבע הדברים, חלק מהביקורת שלי על המשרד ועל מדיניותו מתייחס לא רק לשר הנוכחי אלא גם לשר הקודם, ובחלקה לשר החדש ולממשלה החדשה.

יש דבר בלתי מובן. רבים שואלים את השאלה, ועדיין אין תשובה – מדוע נושא הכבישים במדינת ישראל צריך להתפצל בין כמה רשויות, שהבולטות ביניהן משרד הבינוי והשיכון ומשרד התחבורה. פשוט אי-אפשר להבין באיזה קטע נפסקת פתאום האחריות של משרד התחבורה ו/או רשות מקומית ו/או חברה שמאגדת כמה רשויות מקומיות ובאיזה קטע מתחילה פתאום אחריות משרד הבינוי והשיכון.

אנחנו חיים בתהליך של שינויים היסטוריים, ואני חושב שהגיע הזמן לשינוי היסטורי נוסף – לתיקון בתחום הזה. אנחנו מכירים את ההיסטוריה. מע"צ היתה בזמנה אימפריה גדולה, שבנתה בנייני ממשלה ועסקה בבינוי ובסלילת כבישים, ואז היה איזה היגיון להטיל את האחריות על משרד הבינוי והשיכון, על מחלקת עבודות ציבוריות. פעם זה היה משרד העבודה, אחר כך משרד הבינוי והשיכון.

היום אי-אפשר לפצל את נושא התחבורה במדינת ישראל הקטנה. אין כבישים בין-עירוניים וכבישים עירוניים. אתה לא יכול להבדיל בין עיר לעיר. אם אתה רוצה לטפל בבעיות התחבורה והנגישות של תושבי צפון הארץ, זה לא עוזר שהם נוסעים בקטע אחד במהירות, אם אחר כך הם נתקעים 20 קילומטר לפני תל-אביב ועומדים שם שעה. גם הטיפול בכבישי תל-אביב ובנתיבי-איילון צריך להיות

בידי מי שאחראי לקטע שמוביל את אנשי עפולה בדרך ואדי-עארה. אין שום היגיון לומר: זה שייך למע"צ וזה שייך לרשות אחרת.

עכשיו הולכים לסלול את כביש מס' 6, שיהיה כביש ארצי מצד אחד, ומצד שני יהיו בו כניסות ויציאות לרוחב לריכוזים עירוניים. ושוב יהיה טשטוש וחוסר הבחנה. תהיה לנו מע"צ, יהיה לנו משרד התחבורה, ולחגיגה הזאת מוסיפים חברה ממשלתית חדשה ששמה יהיה: חברת חוצה-ישראל, והיא תצטרך להיות זרוע שלישית שתתאם בין כל הגופים, על מנת שתהיה לנו תנועה שוטפת.

בתחום הזה צריך לרכז הכול, צריך להוציא עבודות החוצה, והמתאם והאחראי לתחבורה בישראל צריך להיות משרד אחד עם ראש אחד – אני מקווה: ראש טוב – שיתאם וירכז את כל הדברים האלה. אני לא אומר שזה מוכרח להיות קיסר, זה יכול להיות גם מלך או שר טוב. אבל צריך בהחלט להיות אדם אחד שיהיה אחראי לכל נושא התחבורה.

הערה נוספת. אני רוצה להתייחס להקמת חברה ממשלתית חדשה מצד אחד, ומצד שני – הצורך בהפרטת חברות. קראתי את הדוח, ואני רואה שמופיעות בו פעולות משרד התחבורה והתאגידים. אדוני השר, אולי לא סתם לא פירטת כאן את כל התאגידים שמשרד התחבורה קשור בהם. אין טעם ואין היגיון שמשרד התחבורה יחזיק כל כך הרבה תאגידים, במיוחד חברות-בנות של "אל על", כשאתה מדבר כאן על הצורך בהגדלת צי המטוסים של "אל על" וחידושו, בהשקעה של כ-1.5 מיליארד דולר.

רבותי, בימים האחרונים דובר על הבורסה הישראלית – כן בועה, לא בועה. אני לא רוצה להיכנס לעניין זה. הבורסה הישראלית, על דעת הכול, סובלת מכך שיש פחות מדי סחורה לעומת הכסף הרב שזורם לבורסה. הבורסה מגייסת עוד כסף ועוד כסף על אותה כמות של ניירות ערך. העניין הזה יתפוצץ. בעקבות ההערה של הנגיד, האזהרה החשובה, היתה ירידה קטנה. עכשיו שוכחים, והבורסה ממשיכה לטפס. יש עכשיו הזדמנות פז, צריך לגייס 1.5 מיליארד דולר על מנת לחדש את צי המטוסים. למה לא לעשות זאת באמצעות הבורסה בתל-אביב? למה לא להציע לציבור את ההשקעה הזאת? שלא לדבר על חברות ממשלתיות בנות של "אל על" שמנהלות בתי-מלון. למה צריכות חברות ממשלתיות בתי-מלון? מאיפה הידע של המומחים האלה, שהם בדרך כלל מינויים מפלגתיים? היו מינויים של הליכוד, ועכשיו הם יהיו שלך.

אני מאחל לך, אדוני השר, שתהיה לך התבונה להיפטר מכל השיטה הזאת של החזקת אימפריות קטנות של חברות ממשלתיות, רק בגלל הצורך למנות דירקטורים שיבחרו או יחזקו את כוחך במפלגה. זה היה החטא הגדול של הליכוד. תלמד מזה לקח, תמכור את החברות, תפריט אותן. את זה צריך לעשות למען מדינת ישראל, ולא להקים חברות ממשלתיות נוספות, כמו שאתם הולכים לעשות עכשיו.

היו"ר ע' מאור:

תודה רבה. אני מזמינה את חבר הכנסת גדעון שגיא. אחריו – חבר הכנסת יעקב שפי, ואחריו – חבר הכנסת טלב אלסאנע.

גדעון שגיא (העבודה):

גברתי היושבת-ראש, אדוני השר, התקציב המוקדש השנה לתשתית התחבורה הוא אחד ההישגים הגדולים של הממשלה הזאת, ואני חושב שגם השר וגם הממשלה ראויים לכל המחמאות על עצם ההגדרה של פיתוח התשתית כאחד היעדים הכלכליים של המשק בשנה זאת. אבל, לצערי הרב, ביחס לפיגור העמוק הקיים בתשתית התחבורה, ההשקעות האלה כנראה לא יספיקו. קנה המידה למבחן שלנו, לקידום התשתית, יהיה במשך הזמן שאזרחי מדינת ישראל הנהגים יעמדו בפקקים בסוף השנה הזאת ובסוף השנה הבאה ובעוד שלוש שנים, לעומת הזמן שהם היו תקועים בפקקים בעבר. ולא נראה לי, לצערי הרב, שאנחנו נחלץ את עם ישראל מהפקקים, למרות המאמץ האדיר המושקע.

מבחן נוסף להישגים הדרושים הוא מספר תאונות הדרכים. גם כאן, לצערי הרב, אני חושש מאוד שנמשיך לראות את עקומת תאונות הדרכים הולכת ועולה. כפי שיודעים חברי הכנסת, וכפי שצינו פה לפני, הגידול במספר תאונות הדרכים הולך ונמשך שנים מספר. ב-1992 הן עלו ב-15% בהשוואה לשנה הקודמת. תאונות הדרכים, מלבד כל ההיבטים הכאובים שהזכירו אותם, לפרט ולחברה, הן אחד האסונות הגדולים גם בראייה כלכלית. ואכן, אני מציע שנבחן את הנושא הזה גם בראייה כלכלית, כאשר אנחנו הולכים להשקיע ולגייס תקציבים לתשתית התחבורה ולמאבק בתאונות הדרכים.

בשנה הזאת, הנזק הישיר והעקיף הצפוי לחברה ולמשק מתאונות הדרכים אמור להיות בהיקף של כמיליארד ורבע דולר. מיליארד ורבע דולר – זה סכום עתק, ואילו יכולנו לחסוך את מקצתו, היינו יכולים לפתור הרבה מאוד בעיות.

אדוני השר, יש צורך לקבוע, שהמאבק בתאונות הדרכים גם הוא אחד היעדים הכלכליים של המשק בשנה הזאת ובשנים הקרובות. לכן, אנחנו חייבים להקדיש מאמץ בתחום הזה, מאמץ שללא כל ספק גם ישתלם מהבחינה הכלכלית.

הנזק הזה הוא לא רק נזק אדיר במונחים כלכליים, הוא לא רק נזק למשק. הוא נזק הנופל גם על כתפי הפרט, על הנהג, וגם, בעונותינו, על אלה שייפגעו, חלילה, בתאונות דרכים.

חברת "אבנר" וחברות הביטוח נקלעות לקשיים. חברת "אבנר", המבטחת ביטוח חובה את כל הנהגים, נקלעה לגירעון של 700 מיליון שקלים. אם ימשך מצב העניינים הנוכחי, לא תעמוד החברה בהתחייבויותיה ותיאלץ לפגוע בזכויות של המבוטחים.

במסגרת ועדת המשנה לביטוח, שאני עומד בראשה, אנחנו מנסים להתמודד עם העניין הזה, אבל זה מותנה בתוספת ההשקעות למאבק בתאונות הדרכים. דרוש תכנון רב-שנתי. בנושא זה הקדימו אותי כמה דוברים. בנושא הזה אנחנו חייבים לעשות קפיצת מדרגה.

לכן, אדוני השר, אני מבקש שמעבר לסכומים היפים והמכובדים שהחליטה הממשלה להשקיע בתחום הזה, תשקול ותביא לממשלה הצעה לאישור תקציב נוסף, שיוקדש לפיתוח התשתית בתחבורה ולקידום המאבק בתאונות הדרכים. זה אמור להיות עסק משתלם.

אין שום צורך להיבהל מהרעיון של פיתוח הרכבות בכלל, והרכבת התחתית בפרט. הרכבת תוריד מהכבישים חלק גדול מכלי הרכב וחלק גדול מהנהגים. היא תחסוך חיי אדם והיא תחסוך בנזקים שנגרמים בתאונות.

ואחרון אחרון חביב, אני מציע לשקול אפשרות לגייס חיילים – וכידוע, מחזורי הגיוס היו גדולים – למשטרת התנועה, על מנת להגביר את הנוכחות בדרכים ובערים, כדי לאכוף את חוקי התנועה, על מנת לחסוך את הנזקים.

גידול משמעותי בפיתוח התשתית והגברת הנוכחות לאכיפת חוקי התנועה יפתרו גם בעיה נוספת, שאיש מאתנו לא פטור מלהזכיר אותה, בכל מקרה, והיא נושא התעסוקה שמעיק על כולנו. תודה רבה.

היו"ר ע' מאור:

תודה. חבר הכנסת יעקב שפי, בבקשה. אחריו – חבר הכנסת טלב אלסאנע, ואחריו – חבר הכנסת סאלח טריף.

יעקב שפי (העבודה):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, שמעתי ברוב קשב את סקירתו ואת תשובותיו על השאלות של שר התחבורה, חבר הכנסת ישראל קיסר, וברצוני להודות לו על הסקירה והתשובות.

נושאים מעניינים ומגוונים נכללים בפעילות משרד התחבורה, נושאים שרוב רובו של הציבור עוסק בהם יום-יום ושעה-שעה. מי מאתנו אינו עוסק בנושאי התעבורה, הפקקים, איכות הכבישים, בעיות החנייה, ובמיוחד בנושא תאונות הדרכים, שפוגעות בנו ללא רחם, והסטיסטיקות שאנו קוראים מדי פעם מעבירות בנו צמרמורת והרגשה קשה ביותר.

כולנו מתעניינים בנושא הרכבות, ובמיוחד בפרויקט רכבת הפרברים באזור גוש-דן, פרויקט שאמור לפתור חלק מבעיות התנועה הקשות והמעיקות. אנו הנהגים, העוברים מדי פעם בנתיבי-איילון, רואים את ההתקדמות היומיומית בפרויקט הרכבת, ומקווים לראותה פועלת במהרה.

בהזדמנות זו ברצוני לברך את השר ואת צוות עובדיו על כל החלטה להרחיב כבישים, ובמיוחד כבישים אדומים, ולהוסיף עורקי תנועה, כגון המשך סלילת נתיבי-איילון מצומת הקאנטרי-קלאב בפאתי תל-אביב עד נתיניה, או סלילת כבישים חוצים, אם לרוחבה ואם לאורכה של מדינתנו, שהרי זהו הפתרון הכמעט-יחיד להקלת התנועה מחוץ לעיר.

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, ברצוני למקד את עיקר דברי בנושא שאולי חלק מאתנו אינו בקיא בו, אך בוודאי מתעניין ומדבר עליו יום-יום, והוא השירות המטאורולוגי. כבר נאמר שכולם מדברים על מזג האוויר, אך אין ביכולתנו לשנותו. זוהי אמרה נכונה, אך אפשר, באמצעות תחזיות טובות, נכונות ובזמן, לשפר את איכות חיינו בתחומים רבים. האזרח מתעניין במזג האוויר כמעט יום-יום, ובמיוחד בעונות המעבר ובחורף. שירות מטאורולוגי טוב יכול לחסוך הוצאות מיותרות ונזק אפשרי ויכול לשפר את איכות חיינו, אך בגלל חסר באמצעים טכניים, שמטרתם לעקוב באופן רצוף אחרי השינויים במזג האוויר ולאפשר התראות מתאימות, התוצאות אינן עונות על הציפיות.

תחזית נכונה מאפשרת לגופים רבים לתכנן את פעילותם, ולהלן כמה מהגופים ומהפעילויות: הציבור הרחב, נושא אירועי ספורט, אירועים משפחתיים, גופים תיירותיים, עובדי כפיים שעיקר עיסוקם בחוץ, חקלאים, כל נושא התעופה האזרחית, ועוד. כמו-כן נותן השירות המטאורולוגי שירותי מידע גולמי נוספים, כגון לצה"ל או לאוניברסיטאות. לאור חשיבות הנושא, אנו חייבים לציין את הנושאים הדורשים שיפור. חסרים אמצעים טכניים חיוניים, ודוגמאות בולטות לכך הן מכ"ם, שמטרתו לעקוב אחר ענני גשם, תחנה לקליטה ולעיבוד של כל שידורי הלווין המטאורולוגיים ומכשור למדידות כגון רדיוסונדה. אומנם קיים מכשיר כזה, אך הוא מופעל פעמיים עד שלוש פעמים ביום, ומאתר אחד בלבד – מביט-דגן.

תקן כוח האדם נמוך. שירות החיזוי הוא גוף שמבצע את כל העבודה, מאל"ף עד תי"ו, שלא כמו גופים אחרים, לדוגמה: רישוי נהיגה, שבו את עבודת הלימוד מבצעים מורים פרטיים ורק מערכת הבחינות היא בידי משרד הרישוי.

ברצוני להציע לכבוד השר לטפל בהכנת חוק להסמכת אנשי מטאורולוגיה, ובעיקר חזאים. כמו-כן, אני תומך בטיפולו של השר – כפי שמתבטא בחוברת שהוכנה לצורך הסקירה – בהפיכת הגוף לרשות סטטוטורית. תודה רבה.

היו"ר ע' מאור:

תודה. חבר הכנסת טלב אלסאנע, אחריו – חבר הכנסת סאלח טריף, ואחריו – חבר הכנסת יעקב שמאי.

טלב אלסאנע (מד"ע):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, אדוני שר התחבורה, ברצוני לשאול את אדוני, האם הוא יודע שקיימים יישובים שלמים שאין אליהם כלל כבישי גישה מעובדים? האם אדוני יודע שיש בתי-ספר שבתקופת חורף זה היו מנותקים מהעולם, והתלמידים לא יכלו להגיע לבתי-הספר? ממורים וממנהלים נבצר להגיע וללמד בבתי-הספר, אף שמדובר בבתי-ספר יסודיים ובחוק לימוד חובה. כל זה כשמדובר במאה ה-21.

דבר נוסף – היישובים הבדואיים בנגב. אני רוצה לציין, שלאחרונה הייתי בבית-הספר אבו-קרינאת, המרוחק כ-3 קילומטרים מהכביש הראשי המחבר בין באר-שבע לדימונה. בית-ספר זה איננו מחובר ולו בכביש מעובד צר ברוחב של מטר וחצי. אינני יודע איזו סיבה יש שלא לחבר את בית-הספר לעורק

הראשי ולאפשר גישה הן לתלמידים והן למורים, ולאפשר לימודים סדירים בבית-הספר. הוא הדין בבתי-ספר נוספים.

יותר מזה, ביישובים שלמים, כמו היישוב חורה, היישוב לגיה, יישובי קבע ויישובים מתוכננים, אנשים הקימו בתים, בנו בתים, והם אינם יכולים להגיע לבתיהם מאחר שהכבישים אינם מעובדים.

אינני יודע למה מחכים, אם יש תקציבים. במקום לתכנן כבישים חלופיים, למה לא לתת עדיפות לאנשים האלה, שזקוקים לכבישי גישה על מנת להגיע לבתיהם ולמקומות עבודתם?

ביישוב אום-אל-פחם יש כביש גישה אחד, ובחורף שעבר הוא היה מנותק עקב הצפה של כביש הגישה. ביישוב פרדיס בצפון היתה הצפה, שכמעט גרמה לאסונות ולקיפוח חייהם של תושבים. את היישוב מוסמוס בגליל חוצה כביש מהיר. כתוצאה מכך נגרמו אסונות, אנשים קיפחו את חייהם, ולמרות זאת לא דואגים להקים מנהרה או גשר, אשר יאפשרו מעבר חופשי ובטיחותי לתושבי היישוב הזה.

אני מבקש מכבודו שירשום את ההערות האלה וינסה לתת עליהן תשובות במסגרת השנה הזאת, כי מדובר בחיי תושבים.

במסגרת תכנון הכבישים, כמו כביש מס' 9 וכביש מס' 6, לא הובא בחשבון הנזק שייגרם עקב הפגיעה בשטחים חקלאיים, המהווים מקור פרנסה לתושבים רבים בגליל ובמשולש. אינני יודע מה הסיבה שלא לנסות להטות את הכבישים האלה, בצורה שהפגיעה תהיה מינימלית, במיוחד כששמעתי מתושבים שקיימות הצעות אלטרנטיביות מצד התושבים. על-ידי זה חוסכים או מונעים פגיעה בשטחים חקלאיים, שהם מקורות פרנסה המספקים תעסוקה למשפחות רבות.

יישובים רבים סובלים מהעדר תאורה בכבישים המובילים לאותם יישובים, כמו היישוב כפר-קרע, היישוב אכסאל ויישובים ערביים רבים. שאלתי היא, מדוע כבישי הגישה ליישובים אלה אינם מוארים? היו תאונות עקב העדר תאורה מתאימה. אני מדבר על היישוב ערעה בנגב, על היישוב כסיפה ועל היישוב שגב-שלום.

נושא חשוב נוסף הוא חלוקת הרשיונות להפעלת מוניות. על-פי הדוח שקיבלנו, בשנת 1991 הוקצו 700 רשיונות כאלה. הייתי רוצה לדעת מה חלקם של התושבים הערבים בין 700 הרשיונות האלה? מה הם הקריטריונים לחלוקה ולהקצאה של הרשיונות? באיזו מידה הקריטריונים האלה נתונים לבדיקה ולפיקוח? נשמעו הרבה תלונות לגבי צורת החלוקה וההקצאה, וכי העניין נתון לפרוטקציות ולמגמות מפלגתיות.

אני מבקש מכבודו להתייחס גם לחיפושים המוגזמים בקרב הנוסעים בנמל התעופה בן-גוריון. אני בעד חיפושים ובעד בדיקה ביטחונית. איש לא יכול לשלול זאת. אבל אסור שזה יהפוך לתירוץ כדי להתנכל או להשפיל. ביקרתי והתרשמתי בצורה חיובית. אבל חוששני שיש פקידים המנצלים את סמכותם כדי לפגוע או להתנקם. אני מבקש מכבודו שימנע תופעה זו, מאחר שחלק מהאזרחים, שהם בדרך כלל אזרחים ערבים, נפגעים קשות ורואים בזה גישה נקמנית. תודה רבה.

היו"ר ע' מאור:

תודה. חבר הכנסת סאלח טריף – איננו. חבר הכנסת יעקב שמאי – איננו. חבר הכנסת דוד מגן, ואחריו – חבר הכנסת חיים דיין.

דוד מגן (הליכוד):

גברתי היושבת-ראש, כבוד השר, חברי כנסת נכבדים, שמעתי בקשב רב את דבריו הקצרים וקראתי את חוברת הסקירה. הסקירה מאלפת. אני מציע גם לשר התחבורה וגם לשאר עמיתיו בממשלה לחדול מלכנות את עצמם שרים חדשים או ממשלה חדשה. כבוד השר, אתה מכהן בתפקיד שר התחבורה למעלה משבעה חודשים. זהו ותק, ואתה יודע בוודאי שבתנאי העבודה הוא נחשב כוותק רציני. אתה צריך להתחיל לדבר על מעשים, על הישגים, גם על מחדלים ועל תחזיות. אני מאחל לך, שכל התחזיות שלך ושלנו תמומשנה ותוגשמה.

אני רוצה לעמוד במגבלות שהטילה נשיאות הכנסת, לדבר רק חמש דקות ולהציע לך, כבוד השר, הצעה. אומנם משרד התחבורה מכיל עולם ומלואו. אני מציע לך, גם קצת מניסיון, גם קצת מלימוד, להתרכז בשלושה תחומים עיקריים, ואת יתר הדברים תשאיר לצוות הנפלא שלך, ויש לך צוות יוצא מן הכלל.

אתה כחבר ממשלה צריך, לדעתי, להתרכז ולקבוע לעצמך יעדים לשנה הקרובה בשלושה תחומים עיקריים: הראשון – בטיחות בדרכים. כבר היתה ועדת חקירה פרלמנטרית בנושא הזה. היו אין-ספור דיונים בכנסת, בממשלה, במוסדות השונים. לדעתי, אם אתה תנצל את הגיבוי שיש לך בממשלה – ולא כל שרי התחבורה בעבר זכו לגיבוי חזק כפי שיש לך – אתה צריך לקבל החלטות אמיצות ולממש וליישם את ההמלצות אשר יצאו מבית-מדרשה של הכנסת הזאת. יש גם רעיונות חדשים. אני יודע שזה מאוד לא פופולרי ששר התחבורה יבוא ויאמר, כי לנוכח נפח התחבורה העצום, מיליון ו-170,000 כלי רכב, לעומת תשתית די מצומצמת, הוא יבוא ויגזור על הציבור ועל כלי הרכב הפרטיים יומיים שבתון בשבוע. זה לא פופולרי. רבים יכעסו עליך, אבל כל מי שעוסק בעבודות ובמחקרים בעניינים הללו יכול להעיד בפניך, כי צמצום נפח התחבורה יצמצם בהכרח את המכה הקשה הזאת, הלא היא מכת תאונות הדרכים.

אני גם חושב – ושמעתי אותך, בתשובה על אחת השאלות שלי, מדבר על העניין, אבל צריך לזרז את הטיפול – שצריך לשנות את חוקי התנועה בכל מה שקשור למהירויות. אין כלל שמדבר על כך שבכל הארץ, בכבישים הפתוחים, אפשר לנסוע במהירות של 90 קמ"ש. זה לא יכול להיות. יש כבישים פתוחים שבהם אפשר לנסוע 110 קמ"ש, ואולי אפילו 120 קמ"ש, ויש כבישים פתוחים שאסור לעבור בהם בשום אופן את המהירות של 90 קמ"ש. צריך לנתח את מערכות הכבישים והדרכים אחת לאחת, אזור לאזור, ולקבוע כללים שיתאימו לכל אזור ואזור.

כמובן צריך להשקיע בגשרים, בצמתים, ויש עוד הרבה מאוד רעיונות, שלא כאן המקום לפרט אותם. אבל זה צריך להיות יעד מספר אחת – מלחמת חורמה בתאונות הדרכים המכלולות כל חלקה טובה בישראל.

העניין השני, כבוד שר התחבורה, וכאן אומר: ומזכיר ההסתדרות הכללית לשעבר, הוא עידוד התחבורה הציבורית, עידוד התחבורה העממית. יש לך מאגר גדול של 9,000 אוטובוסים, שני-שלישים מהם של הקואופרטיבים, ועוד 9,000 מוניות. כאן אין שום חוכמות. השימוש בתחבורה הציבורית הוא פונקציה ישירה של העלויות לצרכן. אתה בתקופת כהונתך מדבר כבר פעמיים על העלאת מחירי התחבורה הציבורית, וזה בתקופה של שבעה חודשים. זה לא מתאים ולא יאה. כבר היתה העלאה אחת, ואנחנו שומעים שאתה מתכנן, לקראת תחילת החודש הבא, להעלות את המחירים שוב ב-9%. אני מציע לך להגביר את התמיכה בקואופרטיבים לתחבורה. אני מציע לך למנוע את העלאת המחירים, כי מדובר כאן בשכבות הרחבות, שאותן אנחנו רוצים לעודד להשתמש בתחבורה הציבורית. לכל אגורה ולכל שתי אגורות יש משקל חשוב בשיקול הדעת של הצרכנים הפוטנציאליים.

בנושא הזה, חבר הכנסת שרון ואחרים הציעו לך לשנות את חוקי התחבורה, בקשר למתן העדיפות בדרכים לתחבורה הציבורית. קראתי בסקירה שלך, שיש מחשבה לבחון את רעיון הרכבת הקלה בתל-אביב. אני מניח שאם הרעיון יצליח, הוא יהיה טוב גם בריכוזי אוכלוסין אחרים.

בעניין זה, אם אנחנו מדברים על תחבורה ציבורית, קול הצעקה של אנשים אשר נוהגים במוניות ולא זכו לקבל את הרישוי המתאים בדרך הרגילה בוודאי הגיע אליך. אין ספק שיש עיוותים במערכת שנקבעה להענקת רישוי למוניות. אני חושב שצריך לתקן זאת. לא יכול להיות שרשיון יינתן לפי הגרלה, ואם בעל הון מסוים זכה בהגרלה, הוא ישב בביתו עם רגליים על הכורסה, ועובד שכיר אחר ישתמש ברכב הזה. זה לא יכול להיות, לא זו היתה הכוונה.

היו"ר ע' מאור:

לפנים משורת הדין, אני נותנת לך דקה נוספת.

דוד מגן (הליכוד):

הייתי ממליץ, אדוני השר, כפי שהתחייבת לא בלשון חד-משמעית על רעיונות, להוציא את "אל על" ולהוציא את "מספנות ישראל" מהמפרק ולהפריט אותן. אם המשק הלאומי שלנו זקוק להפרטה מיידית, אלה שתי חברות קלסיות, שצריכות להוביל במערך הזה. אני חושב שלקראת הסקירה הבאה אתה צריך לקבוע לעצמך להודיע לנו על כך שהפעולות נעשו.

ומלה אחרונה – אני מבין את הסיטואציה המיוחדת שבה אתה יושב בממשלה. לשרי תחבורה אחרים בעבר לא היה סיכוי, לך יש סיכוי. אילו רציתי לבקר לשם הביקורת, הייתי אומר, כבוד השר, איך אתה מוסר לנו סקירה על 2 מיליארדי שקלים בתחום משרד הבינוי והשיכון? תשאיר את זה לשר בן-אליעזר. גם הוא דיבר על מע"צ. אתה צריך להביא לממשלה הצעת החלטה, להחזיר את מע"צ למשרד התחבורה. השר בן-אליעזר יישאר שר הבינוי והשיכון, בכלל זה מינהל מקרקעי ישראל. זו אימפריה גדולה מספיק.

מע"צ צריכה להיות חלק אינטגרלי של משרד התחבורה. ואם אתה כשר תגיש הצעת החלטה כזו לממשלה, אף שאני לא חבר המפלגה שלך, אני אומר לך, שבהרכב הנוכחי של הממשלה יש לך סיכוי להעביר את זה, וזה כורח המציאות.

והערה הכי קטנה, כבוד השר, לא שייכת לדיון הגלובלי – תקפיד בנושאים שאתה מתחייב עליהם בכנסת, גם במתן תשובות על שאלות. שאלתי אותך שאלה קטנה לגבי שירותי משרד הרישוי בקריית-גת. נתת תשובה חיובית. משהו במנגנון המשרד לא עובד. השר מתחייב, אבל בשטח זה לא עובד. זו הערה קטנה, לא כל כך שייכת לדיון. תודה.

היו"ר ע' מאור:

רשות הדיבור לחבר הכנסת חיים דיין, אחריו – לחבר הכנסת יוסי כץ, ואחריו – לחבר הכנסת חגי מרום.

דב שילנסקי (הליכוד):

חבר אופוזיציה שכל כך מפרגן לשר, זו דוגמה יפה.

חיים דיין (צומת):

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה, רוצה אני להתייחס למצב הכבישים בארץ. אך קודם אינני יכול שלא להתייחס לאירוע הטרגי שאירע אתמול בבוקר בשכונת ארמון-הנציב ובו קופחו חייו של בחור צעיר חף מפשע בידי מרצחים, אשר בידם האחת מנפנפים לשלום ובידם השנייה מניפים כלי מלחמה. שולח אני את תנחומי ואת תנחומי כל אלה השפויים, אשר עיניהם לא טחו ואוזניהם לא הולכו שולל אחר כל ההבטחות של ממשלת חידלון זו.

רוצה אני, בנוסף, לברך את השר לאיכות הסביבה, אשר מאז כניסתו למשרד לאיכות הסביבה דואג לטפח ולהעלות את איכות הסביבה, ולראיה – מבצע ייבוא המוסלמים מבוסניה. לא די לנו במוסלמים אשר כאן, מוצא לנו השר שריד רעיון מבריק ומייבא לנו מוסלמים תוצרת חוץ.

חגי מירום (העבודה):

תתבייש על ההערה הזאת.

עמנואל זיסמן (העבודה):

חיים דיין (צומת):

לעניין משרד התחבורה – דיברו כאן על הרבה תאונות דרכים בשנים האחרונות כשהמגמה היא עלייה מתמדת. מנו כאן סיבות לכך – אחת הסיבות העיקריות היא ריבוי כלי הרכב במדינה, ורוצה אני להדגיש את מצבם הרע של הכבישים ואת התשתית הלקויה של עורקי התחבורה הראשיים במדינה, כדוגמת נתיבי-איילון.

שר התחבורה דיבר על הנחת קווי מסילת רכבת לאילת, שתענה על צרכים רבים ותפתור בעיות רבות, בו בזמן שצומת כפר-שמריהו וצומת-נהלל מפוקקים עד היום, וגורמים סבל רב לאלה אשר משתמשים בצמתים אלו מדי יום ביומו. התחנה המרכזית בתל-אביב היתה אמורה להיפתח מזמן ולהקל את עומס התחבורה בגוש-דן, אך משום-מה הזיכרון היחיד שיש לנו הוא הפרסומות שאנו שומעים מדי יום ברדיו.

אחד הדברים החשובים, שמוסיפים לריבוי תאונות הדרכים, הוא מתן רשיון נהיגה לנוער בגיל צעיר, כשהאחריות אצל אוכלוסייה זו שואפת לאפס. ולראיה – כל הרולטות למיניהן שפורסמו לאחרונה, ובעיקר המשחק האחרון של רולטת הדריסות. במשחק זה יש הולך רגל שצועד כשגבו מופנה לרכב, וכשחברו הנוהג במכונית מגביר את המהירות, על הולך הרגל לקפוץ במהירות לכיוון המדרכה. אני שואל, אדוני השר, אילו עונשי שלילה הטילו על מישהו מבין משתתפי המשחק הזה? מה עשה משרד התחבורה כדי שלא יישנו מקרים אלה, המסכנים חיי אדם?

לדבר מדברים הרבה, אבל לעשות עושים מעט. במקום לשפר את מערכת הכבישים הקיימת ולתקן את הליקויים, עוסקים אנשי המשרד בבזבז אדיר של כספים בהנחת מסילת ברזל לאילת, בו בזמן שהתאונות מתרחשות בעיקר בתוך הערים.

יש לשפר את מצב התאורה בצמתים אשר בהם קיים סיכון לנהיגה. יש להציב שלטי הכוונה ברורים בכל נתיבי התחבורה, ולא רק בעורקים הראשיים. יש לתת את הדעת כמה וכמה פעמים לתכנון טרם ביצוע, כדי לא לחזור על הטעות האומללה כדוגמת נתיבי-איילון, שהפכו לפקק המדינה.

יש לאפשר לכל חיילי צה"ל לנסוע בתחבורה הציבורית ללא תשלום, ועל-ידי כך למנוע תאונות רבות, שנגרמות גם בכלי רכב צבאיים.

יש להוריד מן הכבישים רכבים ישנים אשר אמצעי הבטיחות בהם רופפים, ולא להתייחס רק למצב הנסיעה של הרכב. יש לאפשר התקנת מזגנים במחירים מסובסדים בכל הרכבים הקיימים.

לסיום, רוצה אני להעיר את תשומת לב ראשי משרד התחבורה – שישימו לב גם לקטנות ולא רק לגדולות. בורג קטן הוא לעתים הכי חשוב במערכת. תודה רבה.

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת יוסי כץ, בבקשה. אחריו – חבר הכנסת חגי מירום, ואחריו – חבר הכנסת נואף מסאלחה.

דוד מגן (הליכוד):

גברתי היושבת-ראש, עד שחבר הכנסת יוסי כץ יגיע לדוכן, אני מבקש להעיר לפרוטוקול: בינתיים נודע לי, שמנהלת אגף הרישוי פעלה לפתיחת המשרד בקריית-גת בסוף חודש מרס. אני חוזר בי מתלונתי.

היו"ר ע' מאור:

תודה. הדברים נרשמו בפרוטוקול.

יוסי כץ (העבודה):

גברתי היושבת-ראש, אדוני השר, כנסת נכבדה, אני רוצה להעיר שלוש-ארבע הערות קצרצרות. הדבר הראשון, אני מצטרף לקריאתו של חבר הכנסת דוד מגן, ואני חושב שהיא פנייה חיובית ביותר, לגבי שינוי מדיניות המשרד בעניין הגבלת המהירות. המצב הנוכחי גורם לכך, שהמהירות החוקית אינה ריאלית בכמה כבישים. יש כבישים שבהם מהירות כפי שנקבעה על-ידי משרד התחבורה פשוט גורמת לכך שהציבור יזלזל בחוק. זה בבחינת גזירה שהציבור איננו יכול לעמוד בה.

יש מקום לבחון את הנושא הזה. כפי שמהירות מופרזת מסוכנת לציבור, כך אטיות מועדת גם היא לפרענות וגורמת לעצבים, למתיחות, ומעל לכול – היא גורמת לכך שהאזרח לא יאמין לחוקי התנועה, משום שהם לא ריאליים.

דבר שני, רכבת הפרברים בחיפה ובקריות. התוכנית הזאת היא תוכנית חיונית לפתרון בעיית התחבורה באזור חיפה והקריות. הפקקים שבהם משתרכים מדי בוקר רבבות תושבים שבאים מעכו, מאזור המפרץ והקריות לחיפה הם באמת בלתי נסבלים. התוכנית של רכבת פרברים באזור שלנו היא חיובית ביותר, אבל צריך להקפיד על כך שבכל המפגשים עם הכבישים בסביבה יהיו גשרים עיליים, שיאפשרו זרימה שוטפת של התחבורה. אחרת, אם הגשרים האלה לא יותקנו, אם לא יבוצעו לפני תחילת הפעילות של רכבת הפרברים, התוצאה תהיה שהנסיעה היום תהיה בבחינת נסיעה מהירה, טיסה – לעומת מה שיתרחש בהמשך הדרך. לכן, צריך לטפל בנושא הזה ולפתור את בעיית המימון.

לגבי הרכבת – תקופת הדיליז'נסים עברה מן העולם. אפילו אלה שזוכרים בגעגועים את רכבת-העמק, אני משוכנע שהם יצטרפו לדעתי שמסילות הברזל זקוקות לאותה דחיפה, שמצאתי לה ביטוי גם בחוברת הנאה שהעברת אלינו; אכן, מתן שירות יעיל ומהיר יותר ברכבת. אני נמנה עם אלה

שמשתמשים ברכבת. בחודשים האחרונים, פעמים רבות הרכבת איחרה בצורה שפוגעת במהלך התקין ובלוח הזמנים, וגרמה למרירות רבה בקרב מאות אלפי אנשים שמשתמשים ברכבת.

דוד מגן (הליכוד):

אתה צריך להדגיש, שאתה משתמש ברכבת רק עד תל-אביב, אתה לא משתמש בה לירושלים.

יוסי כץ (העבודה):

נכון, אני אגיע לזה, כי זה קשור.

ובכן, הגיע הזמן לדאוג לכך שתהיינה שתי מסילות, כמו שצריך, במסלול חיפה–תל-אביב, והגיעה העת שהנסיעה לירושלים לא תהיה רק תענוג מבחינת הנופים, אלא היא גם תהיה יעילה מבחינת מהירות. את הנושא הזה צריך לקדם.

נושא אחרון, לא נוגע כל כך לתחום התחבורה, אבל הוא נוגע לעניין של עובדים. יש במדינת ישראל תופעה שלא קיימת, למיטב ידיעתי, במדינה אחרת בעולם. יש הליך פירוק של שתי חברות ממשלתיות, "מספנות ישראל" ו"אל על", והגיע הזמן להפסיק את תהליך הפירוק. זה דבר לא בריא, חברות שכנראה הוכיחו את עצמן ויוצאות מהמשבר, הגיע הזמן להפוך אותן לחברות מבוססות, רגילות, עם מועצת מנהלים וכדומה, למרות אולי האי-נוחות בדבר.

מלה אחרונה. משרדך זכה, נדמה לי, יותר מכל משרד אחר להכרה בחשיבותו על-ידי הממשלה הזאת. גם בתוספת תקציב וגם בתוכניות שהגשת יש ביטוי לסדר עדיפויות טוב, הולם, ואין ספק שכל מדינה בעולם שרוצה להתמודד עם בעיות הכלכלה צריכה בראש ובראשונה לדאוג לרשת מסילות ברזל וכבישים הולמת, שהיא תנאי בל יעבור לקצב נאות בחיי הכלכלה.

אני מברך אותך על הצגת התוכנית. אני חושב שיש בה יסודות חיוביים ביותר. אני מאחל לך הצלחה. תודה רבה.

היו"ר ע' מאור:

תודה. חבר הכנסת חגי מירום, אחריו – חבר הכנסת נואף מסאלחה, ואחריו – חבר הכנסת אליעזר זנדברג.

הודעת יושב-ראש ועדת הכנסת

היו"ר ע' מאור:

חברי הכנסת, לפני דבריו של חבר הכנסת חגי מירום, הודעה ליושב-ראש ועדת הכנסת.

חגי מירום (יו"ר ועדת הכנסת):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת, כבוד השר, ועדת הכנסת קבעה את הוועדות לדיון בנושאים הבאים –

ועדת החוץ והביטחון תדון בהצעה לסדר-היום של חברת הכנסת יעל דיין בנושא: אפליה ועיכוב בקידום בצה"ל בשל נטיות מיניות. זו ההצעה הידועה בשם: מים לדוד המלך. זה יעבור לוועדת החוץ והביטחון.

ועדת הכנסת כבר החלה לדון בהצעת חוק מבקר המדינה (תיקון – חברות בוועדה), התשנ"ב–1992, של חבר הכנסת חגי מירום, להכנה לקריאה ראשונה.

סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת חגי מירום, בבקשה.

חגי מירום (העבודה):

אני עובר לנושא שלשמו נאספנו כאן.

אני רוצה לברך את השר על ההצלחה. זה שבעה חודשים – – –

דוד מגן (הליכוד):

פלוס.

חגי מירום (העבודה):

חבר הכנסת מגן, אולי פלוס, אבל בכל זאת צריך לתת סיכוי ולהאמין שהשר ואנשי משרדו יצליחו במשימות שהם נטלו על עצמם. אני עוקב אחר עבודת המשרד, במיוחד אחר עבודת מנכ"ל המשרד ג'קי אבן, ואני מלא הערכה על הכוח המקצועי שיש במשרד הזה. לדעתי, אפשר לעשות אתו הרבה יותר ממה שנעשה עד היום. אני מקווה, אדוני השר, שתנצל את הכוחות שיש במשרדך כדי לקדם את הנושאים שעליהם אנחנו מדברים.

שנית, וזה כבר לגופו של הדיון, אדוני השר, הואיל ומכת תאונות הדרכים היא הדבר הקשה ביותר, המזעזע ביותר והמטריד ביותר שיש ושמשד התחבורה מצווה לעסוק בו, הייתי רוצה להציע למשרד התחבורה לפנות לצבא-הגנה לישראל, למערכות שלו שעוסקות בתחום מניעת תאונות דרכים, וללמוד מצה"ל דוגמה ומופת לירידה במספר תאונות הדרכים, לתחזוקת הכלים, למשמעת שנוקטים כלפי הנהגים, כלפי החיילים, כלפי כל מי שמטפל ברכב, ולאופן שבו מתקנים מתקנים חדשים ואמצעים אשר יש בהם כדי למנוע תאונות דרכים.

כך, למשל, הלך הצבא והתקין בעוד מועד מקדים אור בלימה בכל מכוניותיו, ועל-ידי כך ניתן להתריע מפני תאונה, כאשר הנהג מאחור רואה את הנהג לוחץ על הדוושה, או אפילו כאשר הנהג מעביר את רגלו מן המצמד אל הבלם.

דוד מגן (הליכוד):

איזה מצמד, הכול אוטומטי היום.

חגי מירום (העבודה):

שום אוטומטי בצבא. מזמן כבר לא ישבת על "נון-נון". אני מדבר על כלי רכב צבאיים.

אני רוצה להגיד כאן: גם הנסיעה באורות דולקים, כשאני יודע שצעתם צעד נוסף קדימה בתחום הנסיעה של הכלים הכבדים יותר, היא מפעל ברוך וחשוב, כי אין לי כל ספק שהנהג הנוהג, כשלפניו מתנועת תחבורה מוארת גם ביום – יש בכך כדי להתריע, יש בכך כדי להקל, יש בכך כדי למנוע.

אדוני השר, איך שלא בודקים את התוצאות בצה"ל, רואים מדי שנה ירידה של עוד 25% במספר תאונות הדרכים והנפגעים כתוצאה מהן. אם המערכת הצה"לית, שהיא מערכת רוויית כלי רכב – ונוהגים בה, אגב, אנשים צעירים מאוד, אותם אנשים שחבר הכנסת דיין קרא פה להוציא אותם ולמנוע מהם, אני יודע גם שהמשרד חושב ומהרהר כרגע בהעלאת הגיל לקבלת רשיון הנהיגה, אני אומר מלה על זה אחר כך – – –

שר התחבורה י' קיסר:

העלינו ל-17.5.

חגי מירום (העבודה):

אבל זה ייכנס לתוקף, נדמה לי, ב-1 באוגוסט.

שר התחבורה י' קיסר:

גם אור בלימה נוסף.

חגי מירום (העבודה):

כן, גם אור בלימה, לא לכל כלי הרכב אלא לכלי רכב חדשים בלבד. אני מברך על המגמה. אני חושב שצריך היה לרוץ הרבה יותר מהר אל תוך השטח כדי לעשות את זה. אתם עדיין בהתנגדותכם להדלקת אורות על-ידי כל המכוניות, עם סיפור שאינני מקבל אותו, כאילו אין התקנים מתאימים ברכבים, דבר שהוא זול מאוד להתקנה. אני יודע שבנושא הדלקת אורות בכל הרכבים במשך היום תמיד היה חשש אצל השר הנוגע בדבר, שמא זה יהיה מהלך לא פופולרי שיכביד על הציבור וכן הלאה.

אדוני השר, יש היום מתקנים זולים מאוד, שערכם, כך אומרים לי, פחות מ-100 שקל, וכאשר יכובה הסוויץ, יכבה גם האור, ולא יהיה מצב שילכו לאבדון המצברים של הרכב וכן הלאה. אני חושב שאתם צריכים לצעוד צעד קדימה ולעשות את זה.

שר התחבורה י' קיסר:

בחורף הבא יצטרכו להדליק אורות, להוציא את התחום העירוני – – –

חגי מירום (העבודה):

אתה מחדש לי, ואני שמח על החידוש הזה. אני מקווה שזה יהיה גם בתחום העירוני ובכל מקום. אני לא חושב שיש בעיה בכך שנהג ידליק את כל מערכת האורות במכוניתו. אם נראה ברכה בכך ואם נציל 10, 15, 20 נפשות בשנה, היה שווה לנו כל המפעל הגדול הזה, שמדינת ישראל תדליק את אורותיה.

אדוני השר, אני לא יכול, בזמן הקצר שעומד לרשותי, לדבר על המון דברים שאני רוצה לומר. אבל אני רוצה לומר כאן משהו בתחום שאני מטפל בו, והוא כרטיס החנייה הארצי. גם השר קצב וגם קודמו קורפו הבטיחו פה בכנסת השכם והבטח, שעניין כרטיס החנייה הארצי עומד להסתיים. כל הזמן יש ועדה שמטפלת בזה ועוד מעט מסיימים את זה.

שאלו יהלום (מפד"ל):

אבל הגיעו למסקנה שלילית, נדמה לי.

חגי מירום (העבודה):

אני לא יודע לאן הגיעו. אני מבקש מהשר להשיב לאן הגיעו. אני יודע שיש בעיות עם הערים, יש בעיות עם חלוקת המשאבים, ואני מקווה שהמשרד שלך, במהרה בימינו, כלומר בזמנך, יפתור את בעיית החנייה הארצית כך, שכשאני מגיע לבני-ברק אני לא צריך להוציא מפינת האוטו את הכרטיס של תל-אביב ולומר לעצמי: אוי, עכשיו אין לי כרטיס, אינני יודע איפה לרכוש כרטיס. אם אני אשים אותו, אני אקבל דוח חנייה על כך.

הערה אחרונה. יש ענף שאין מגלים כלפיו התחשבות מספקת, לדעתי, וזה ענף הספורט המוטורי. יש הרואים בענף הספורט המוטורי – זה המוטורקרוס, מכונות המירוץ, הטרקטורונים – מערב פרוע מוטורי. אבל אני רוצה לספר לך, שהחבר'ה האלה, שהם בתוך הענף, מגדלים ומחנכים דור בעל שליטה יוצאת מן הכלל ברכב, לנהיגה וכן הלאה, ואני מקווה שמשרדך, כתחביב, ייקח תחת חסותו את ענף הספורט המוטורי ויעודד אותו. תודה רבה.

היו"ר ע' מאור:

סגן השר נואף מסאלחה, אחריו – חבר הכנסת אליעזר זנדברג, ואחריו – חבר הכנסת שלמה בוחבוט.

נואף מסאלחה (העבודה):

גברתי היושבת-ראש, אדוני השר, חברי הכנסת, זו הזדמנות ראשונה שלי כחבר הכנסת לברך את המזכ"ל הקודם של ההסתדרות, חברי ישראל קיסר. היינו יחד בוועדה המרכזת הרבה שנים, הוא עשה רבות בהסתדרות, והיום הוא מופקד על תיק התחבורה. אני רוצה לברך אותך, גם לפרוטוקול, אחרי שבירכתני אותך גם באופן אישי, ואני מאמין, אדוני השר, שאתה תצליח במשימתך.

כולנו יודעים, כולנו "מומחים" לתחבורה, כולנו רואים תאונות דרכים, ורק מזכרים בחללים, בפצועים, במשפחות – אבל אנחנו גם רואים תשתית כבישים טובה. אני מבין שיש מע"צ ויש משרד התחבורה. כבוד השר, אני רוצה להיכנס לעניין התחומים האלה והתיאום ביניהם. בכוונה לא התעמקתי בנושא, אבל אני יודע שיש אחריות גם על מע"צ, אבל גם על משרד התחבורה. לכן חשוב מאוד שיתוף

הפעולה והתיאום ביניהם, אם זה המשרד שלך עם מע"צ, ואם זה משרד השיכון, באחריות משרד השיכון.

כשאני נוסע בכבישים אני רואה שחלה התקדמות לא-רעה, אף שאני יודע שבעבר השקיעו בכבישים במקומות שלא היו צריכים להשקיע, וכולנו יודעים איפה. אני לא אומר זאת מתוך צרות עין, אבל אני מדבר על סדרי עדיפויות.

אנחנו גם רואים את הפקקים. אנחנו נוסעים יום-יום בפקקים האלה ורואים שהם גורמים גם לעייפות, גם לעצבנות, גם לאיחור לעבודה ובוודאי להפסד ימי עבודה.

אני בטוח שמשרד התחבורה, בשנה זו וגם בשלוש-ארבע השנים הבאות, יחד עם מע"צ, יעשו שינוי רדיקלי בכל הכבישים. אני מבין גם שכביש חוצה-ישראל מקצר, הוא כלכלי, הוא חשוב. דיברו על מכרזים. אני מאמין שזה בוודאי יפתור לנו הרבה מאוד בעיות.

אני רוצה לדבר קצת על המגזר הערבי, לאחר שעד עכשיו דיברתי באופן כללי. ידוע לי שלא היה בתקציבים קודמים משהו ייחודי. אני מאמין בשילוב, אבל לא שילוב שבו כולנו יחד, אזרחי מדינת ישראל, חיים מאותו תקציב, ובסוף הערבים יוצאים החוצה, בשם השילוב. לכן, הבקשה והדרישה שלנו בתקציב החדש של כל המשרדים, גם מהשר ישראל קיסר, היא שיהיה למגזר הערבי מה שנקרא – מינימום. יכול להיות שהמינימום יהיה מקסימום, זה לא משנה, אבל אני יודע כמה. אני יודע שהשר ישראל קיסר הודיע לנו, גם לי אישית, שהוא הקציב 30 מיליון שקל למגזר הערבי, ושהשר דרעי הסכים – – –

שר התחבורה י' קיסר:

לערבים ולדרוזים 53 מיליון.

נואף מסאלחה (העבודה):

אני חושב שזו התקדמות רצינית. אני מבקש, אדוני השר, שמשרדך יתקשר עם האחראים, ראשי המועצות, שבוודאי מתקשרים אליך, כדי שיכינו תוכניות וכדי שלא נבוא בסוף השנה או בתחילת השנה הבאה ונגיד: תשמעו, אין תוכניות רציניות, ולכן הכסף הקטן הזה – זה לא סכום קטן, זה הרבה; אני אומר שגם 53 מיליון שקל זה סכום גדול – – –

שר התחבורה י' קיסר:

היה 2.5 מיליוני שקל.

נואף מסאלחה (העבודה):

כן, היה 2.5 מיליונים. זו התקדמות עצומה, אבל כאילו גם זה לא נוצל. הייתי רוצה לייעץ לך, יכול להיות שהתחלת לעשות זאת, אבל גם לשם היזון חוזר, שתדרוש באופן רשמי מהאחרים למועצות להכין לך תוכניות לשלוש שנים, לא רק לשנה, כדי שבכפר או בעיר שבהם אתה לא יכול להשקיע השנה ידעו שבשנה הבאה יבוא תורם, או שנה לאחר מכן, והם יהיו ערוכים לכך, בתיאום עם הנהלת משרדך.

אני בטוח שעניין התחבורה הוא חשוב מאוד. אני רוצה להציע, וזו לא שליפה, זה קשה גם לי כנהג: אני מציע לך לבדוק אפשרות להשבית את הרכב יום אחד בשבוע. זה אולי דבר לא פופולרי, כי כל אחד רוצה לנסוע ברכב שלו והוא יגיד לך: דווקא ביום החופש שלי אני רוצה לקחת את הילדים שלי במכונית, או אני רוצה לנסוע בעצמי.

אליעזר זנדברג (צומת):

בשבת.

עמנואל זיסמן (העבודה):

נואף מסאלחה (העבודה):

מה יגידו חברי הנוצרים, שירצו ביום ראשון? מה יגידו חברי המוסלמים, ואני מוסלמי, שירצו ביום שישי? אני משאיר את זה לשיקול דעתו של השר. הוא יביא את העניין לוועדת הכנסת או לוועדת הכלכלה, כפי שהוא ירצה, ושם כל אחד יביע את דעתו. אני סומך על שיקול דעתך.

אני לא רוצה להאריך, כי זמני תם. אני מאמין, אדוני השר, שאתה תצמיד את משרדך ואת התחבורה בישראל למצבים טובים יותר. תודה.

היו"ר ע' מאור:

חבר הכנסת אליעזר זנדברג, ואחריו – חבר הכנסת עמנואל זיסמן.

אליעזר זנדברג (צומת):

גברתי היושבת-ראש, רבותי חברי הכנסת, אדוני שר התחבורה, אני תושב חיפה, ואת הדברים שאני בא לומר עכשיו אני אומר כמי שמבטא את המצוקה של תושבי חיפה ותושבי הקריות הסמוכות לחיפה, ובעצם את המצוקה של כל אלה שמתמשים בכביש ובכבישים בדרכי הגישה לחיפה, בעיקר מכיוון צפון.

כביש-ההסתדרות, כפי שקוראים לו, הוא עורק תנועה שמשרת את הגליל המערבי לכיוון דרום, וגם את אוכלוסיית הקריות. מתוך כ-40,000 כלי רכב העוברים בו ביממה, החלוקה, לפי ביקורת, הערכות, פרסומים שהיו, החלוקה היא – מחצית כלי רכב שבהם משתמשים תושבי הקריות ומחצית כלי רכב שבהם משתמשים תושבי הגליל המערבי.

אני סבור שהגיע הזמן שייסלל כביש, שהוא כביש עוקף כיום, כביש שאמור להפחית ועשוי להפחית את מספר כלי הרכב המשתמשים בכביש הזה עד למחצית. הפחתת עומס התנועה תביא תועלת נכבדה, ואפשר להצביע על יתרונות רבים ועל תוצאות חיוביות רבות שיתלוו להפחתה הזאת בעומס התנועה.

לדוגמה, אדוני השר, בקטע הכביש שבין צומת הצ'ק-פוסט לצומת צור-שלום מתרחשות כ-180 תאונות בשנה, שבהן נפגעים כ-100 בני-אדם. בניית כביש עוקף עשויה לתרום להקטנת מספר הנפגעים בצורה משמעותית ביותר. אני יכול לפרט פה שורה ארוכה של חסכונות נוספים, כמו חיסכון באנרגיה, אפילו חיסכון בחיי המנוע, כלי הרכב שעומדים שעות על גבי שעות באופן מצטבר בכבישים פשוט נשחקים. הזמן שמתבזבז לריק. אפילו הכנס והתסכול המצטברים אצל אנשים שעומדים כל כך הרבה שעות. כל הדברים האלה יכולים להימחק ולהיעלם.

העניין הוא, שזה לא חלום. מדובר בכביש שהוא בר מימוש. אני יודע שקיימות תוכניות – והתוכניות האלו התחילו עוד בימי האנגלים. אני יודע שבזמן האחרון אפילו התנהל משא-ומתן בין רשויות שונות וגורמים שונים שעסקו בתכנון לבין בעלי קרקעות שהתוואי של הכביש הזה אמור לעבור בחלקותיהם.

האבסורד הוא, שבמידה מסוימת לפחות הכביש הזה תקוע בגלל מע"צ. אני מבקש להסביר את הדברים. מדובר בכביש שעובר דרך שטחן של רשויות מקומיות שונות. כידוע, לצורך סלילת כביש כזה יש לעבור הליכים של אישור תוכניות בכל אחת מהרשויות השונות, על מנת ליצור את התוואי כולו ואת המקשה כולה. אבל קיימת דרך לקצר. קיימת דרך לדלג על השלב הזה של ועדות תכנון מקומיות ולהפנות את הכביש כולו לוועדה המחוזית. מי שמוסמך לעשות את הדבר הזה הוא הגוף שבשליטתך, מע"צ, הוא יכול להניח את התוכנית הזאת.

אני סבור שכשר המופקד על התחבורה בארץ, כשר שאני חושב שאחת הדאגות המרכזיות שלו במסגרת הדאגה לנהגים, לשלומם, ובכלל למען תחבורה טובה, יעילה, מהירה וקלה יותר בארץ – זה אחד הדברים שחייבים לעשות, לדעתי. זה דבר בר מימוש.

במע"צ – ערכתי בירור וכך הסבירו לי – אומרים שהכביש הזה איננו חיוני, אבל אני אומר לך, אדוני השר, שלפחות רבע מיליון תושבי הקריות חושבים אחרת. 65,000 נהגי כלי הרכב, שצופים שיעברו בכביש הזה בשנת 2000 מדי יום ביומו, יחשבו אחרת. אני חושב שאפשר לחסוך מהם אותה מחשבה של מה היה קורה לו כבר היה אותו כביש עוקף, ולגרום לכך שאת התוצאות הכלכליות החיוביות נרגיש בטווח קרוב יחסית.

נושא אחר שרציתי להעלות הוא נושא רכבת הפרברים באזור חיפה והקריות. דיברו גבוהה-גבוהה על הצורך ברכבת פרברים, אני יודע שקיימות תוכניות. לי עצמי היה העונג והכבוד לסייע בתוואי המוצע. צצו בעיות, זה דבר טבעי בתוכנית כזאת, שעולות בעיות מסוגים שונים. היתה בעיה של אקוסטיקה, והעניין נפתר. היתה בעיה של תוואי מסוים לאזור מסוים בחיפה, והעניין נפתר. היתה בעיה של פינוי דיירים מספר שגרו בשכונה מסוימת בחיפה בסמוך לתוואי, וגם זאת הצליחו לפתור. העסק תקוע היום בגלל בעיה של גשרים וגשרונים, שאמורים לפתור בעיה של כמה צמתים קטנים בתוואי של רכבת הפרברים.

אני חושב שבעניין הזה משרד התחבורה צריך לגלות יוזמה ופעילות נחרצת. צריך, לדעתי, להקים ועדת היגוי שתעסוק בתיאום בין הרשויות השונות, שתטפל בעניין הזה. אני אישית פניתי, יחד עם חבר הכנסת יוסי כץ, אל השר לפני חודשים מספר בבקשה שיטפל בעניין הזה. אני חושב שצריך קצת יותר לחץ, קצת יותר הכוונה לכיוון הזה. אני אישית הבנתי שיש בעיה של תקצוב. שוחחתי עם מר ברודט ממשרד האוצר והבנתי שהבעיה היא בעצם פנימית, או ברשות הנמלים, אולי במשרד התחבורה, אני לא יודע היכן, אבל אני סבור שהעניין הזה חייב להיפתר, ובמהרה. אם צריכים לחלק משאבים, לקבוע סדר עדיפויות חדש וכדומה, ואם באמת רוצים לפתור את הבעיה – זאת אחת הדרכים הטובות ביותר והברוכות ביותר. התוואי קיים, רוב הבעיות כבר נפתרו. יחסית, נותר לעשות מעט, ואפשר להביא את רכבת הפרברים לכך שהיא תיסע.

אני רוצה לסיים את דברי בשתי שאלות בשני נושאים שונים. שאלה אחת נוגעת לתוואי של מנהרת-הכרמל, אותה מנהרה מפורסמת שפעם חלמו עליה והיום כבר מדברים עליה, שאמורה לקצר את הדרך לאלה שרוצים להגיע מן הדרום לצפון ולחסוך להם את המעבר, שבעיני הוא מאוד סימפתי, בעיר חיפה, אבל כנראה מצריך תוספת של זמן ומרחק.

אני מבקש לדעת, כבוד השר, מה עשו עד כה בעניין מנהרת-הכרמל? האם יש תוכניות, או מה הן הפעולות הקרובות שעומדים לבצע בעניין מנהרת-הכרמל? האם כבר נקבעו המקומות שבהם יהיו פתחי הכניסה והיציאה של המנהרה, ואם כן – היכן? מתי יפורסמו מכרזים ראשונים לביצוע הפעולות הראשונות של המנהרה?

שר התחבורה י' קיסר:

דיברתי על כך בפתיחת דברי.

אליעזר זנדברג (צומת):

אני לא שמעתי את הנושא של הצדדים האופרטיביים, אבל אני מתנצל אם אני חוזר ומבקש מהשר לחזור על הדברים שהוא כבר אמר.

שאלה אחרת שרציתי לשאול היא בנושא אחר לגמרי, והוא נושא תאונות ללא מתלונן. למיטב ידיעתי, יש במשטרה רישום של כ-15,000 תאונות שקוראים להן תאונות ללא מתלונן. אני לא יודע אם

הנתונים האלה מובאים בכלל למשרד התחבורה. אלה תאונות שבהן, לדוגמה, רוכב אופניים נתקל בעץ ונהרג. זאת תאונה ללא מתלונן, כיוון שאין פה שני צדדים מעורבים.

אני סבור שהמידע על התאונות האלה חיוני למשרד התחבורה, שהרי משרד התחבורה אמור להפיק את הלקחים מתאונות כאלה, ואמור בסופו של דבר לגרום לכך שהדרכים תהיינה בטוחות יותר, במידה שהדרך או דברים הקשורים בדרך רלבנטיים לתאונה שכזו.

לכן אני מבקש לדעת, האם המשטרה מדווחת על תאונות ללא מתלונן למשרד התחבורה, ואם כן – מה נעשה לגבי הטיפול בתלונות כאלה?

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אחרון המשתתפים בדיון הוא חבר הכנסת עמנואל זיסמן, כשאני יוצא מתוך הנחה שחבר הכנסת שלמה בוחבט אינו נוכח.

עמנואל זיסמן (העבודה):

אדוני היושב-ראש, אדוני השר, חברי הכנסת, היה לי הכבוד לעמוד בכנסת השתיים-עשרה בראש ועדת המשנה למאבק בתאונות הדרכים. לצערי העמוק, שבעה חודשים אחרי כינונה של הכנסת טרם קמה ועדה כזאת, אם כי היתה הצעה להקים ועדה משותפת של כמה ועדות, אבל עד היום הזה אין בכנסת לא ועדת משנה ולא לובי בנושא הזה. יש כל מיני שדולות בכל מיני נושאים לאומיים ובין-לאומיים רגישים, אבל לא בנושא הזה.

אני רוצה, בזמן העומד לרשותי, לעמוד על כך שבמשך קיומה של הכנסת כמעט שלא היה מקרה – אולי היושב-ראש, שהוא חבר כנסת ותיק, יכול לתקן את דברי – שכנסת בישראל מקימה ועדת חקירה פרלמנטרית ומאמצת את המסקנות ואת ההמלצות של הוועדה הזאת, כפי שהיה בנובמבר 1988, בתחילת הכנסת השתיים-עשרה.

ועדת המשנה שאני עמדתי בראשה הניחה על שולחן הכנסת את המסקנות שלה ב-18 במרס 1992, ביום האחרון של הכנסת השתיים-עשרה. אני אומר לשר התחבורה, שאין לי ספק בכך שהוא רוצה באמת ובתמים לקיים את קווי היסוד של הממשלה, והוא ציטט היום סעיף מרכזי מקווי היסוד של הממשלה. אני מאמין בכנותו ובאמינותו וברצונו, אבל אתה תישפט ותיבדק אם בסוף הכנסת השלוש-עשרה יוכלו להוציא דין-וחשבון, לא כפי שהוצאנו ב-18 במרס 1992, אפילו שהיו הישגים לשר התחבורה הקודם ולמשרד התחבורה בהנהגתו; אבל שיהיה דוח, שלפיו אתה הגשמת את כל המסקנות של ועדת החקירה הפרלמנטרית שהמלצותיה אושרו על-ידי הכנסת הזאת.

בשלוש הדקות העומדות לרשותי אני רוצה להצביע על הדברים שעליהם אני רוצה לדבר. בראש ובראשונה, אדוני שר התחבורה, אתה ממונה על המלחמה להפחתת קורבנות ונפגעים בישראל, בדיוק כמו שר הביטחון והרמטכ"ל. אתה תיזום, בבקשה, דיון שלא התקיים בממשלות ישראל, בנושא המאבק בתאונות הדרכים. תפקיד הממשלה בתחום זה הוא לקבל החלטה עקרונית בדבר ריכוז

האחריות והסמכויות בנושא הבטיחות בדרכים והמלחמה בתאונות הדרכים. הדבר הזה לא קיים מאז 1988. אולי אתה תעשה זאת.

עניין שני, כבר דובר על כך שההמלצה על העברת מע"צ למשרד התחבורה לא התבצעה עקב התנגדות של שרי הבינוי והשיכון.

קיים גם פיצול בהקצאת המשאבים בתקציב המדינה לפיתוח תשתית תחבורתית בתחום העירוני. הנושא הזה לא הוזכר. ומשרד התחבורה צריך לפעול בנושא הזה.

דבר נוסף הוא ההצעה שהממשלה תגדיר את האחריות ואת הסמכות של השלטון המקומי בתחומי הביטחון בדרכים והמלחמה למניעת תאונות. זה לא קיים. אני מכיר את הנושא גם מאחריות אחרת שאני נושא בה, ואני יודע שבנושא הזה יש פיצול, יש כפילות, יש ביורוקרטיה מיותרת.

נושא אחר הוא הקמת מטות ברשויות המקומיות והאזוריות. התהליך הזה טרם הושלם. יש להרחיב את הסמכויות של פקחי הרשויות המקומיות.

דבר נוסף הוא, שמירב פעולות הבטיחות נעשות על-ידי המינהל לבטיחות בדרכים, והן מתוקצבות מכספי הקרן לבטיחות בדרכים. לצורך הרחבת הפעולות בתחומי החינוך, אכיפה, הסברה, שיפוט, ולצורך מימוש ויישום המלצות ועדת החקירה הפלרמנטרית, יש להגדיל את היקף כספי הקרן. אני יודע שהנושא הזה מעורר חילוקי דעות בתוך משרד התחבורה. אין לי ספק שאתה תלמד אותו ותפסוק.

בדקה שנשארה לי אזכיר נושאים אחרים, שאומנם אינם בתחום הסמכות הישירה שלך, אבל אתה נושא באחריות הלאומית הכוללת למאבק הזה, מפני שאתה שר התחבורה. שמעתי את דבריך היום, אמרת שאתה מרוצה ממה שעושה משטרת התנועה הארצית, וגם הבאת דוגמה של הקמת המשטרות העירוניות – ואני מברך אותך על כך – לרבות בירושלים בירת ישראל. אבל אני רוצה לומר, שבועדה שלי קיימו הדיונים עם חלק מהחברים שנמצאים כאן, נציגי משרד התחבורה, שהם אנשים אחראיים העושים עבודה נאמנה. לקח זמן רב עד שהתגברנו על ההתנגדות, אשר נבעה משיקולים אישיים יותר מאשר משיקולים מהותיים ועקרוניים. איזו הצדקה יש לכך שמשטרת התנועה הארצית אינה מרחיבה את פעילותה ואת סמכותה לכל מדינת ישראל? נכון, יש משטרת תנועה בשלוש הערים.

שר התחבורה י' קיסר:

היא כבר פועלת עכשיו בכל הארץ.

עמנואל זיסמן (העבודה):

היא תקום. היא עוד לא פועלת בכל הארץ.

שר התחבורה י' קיסר:

אני אומר לך, שמ-1 בינואר היא פועלת בכל הארץ. הייתי בשבוע שעבר בנגב לחנוך את – – –

עמנואל זיסמן (העבודה):

כן, אבל היא איננה פועלת באופן שווה. ושווה פירושו חלוקת כוח-האדם, המשאבים, הכלים, הציוד, בכל המקומות. לזה התכוונתי.

שר התחבורה י' קיסר:

חבר הכנסת זיסמן, ציידנו אותם ברכב, בכלים, במצלמות ובכוח-אדם. אנחנו, לא המשטרה.

עמנואל זיסמן (העבודה):

אדוני שר התחבורה, אני מבקש ממך לבדוק אם כל הציוד שנתת מועבר בחלוקה שווה לכל חלקי מדינת ישראל. לא אמרתי שאתה לא ציידת. אמרתי לך שתבדוק. היה פעם שר תחבורה שהשקיע הכול בתל-אביב ובגוש-דן. וכשהוא היה צריך להעביר את ה-70% עבור כבישים, שהוא הסכים להם ואישר אותם, לירושלים בירת ישראל, הוא אמר: אף שאני ירושלמי – ואתה יודע על מי אני מדבר – סדר העדיפויות שלי הוא כזה, שקודם כול פותרים את הבעיה של תל-אביב וגוש-דן. והיו לו נימוקים מאוד חזקים. כל אחד עושה במה שנותנים לו גם לפי שיקול דעתו. מה שאני מבקש ממך הוא, שתבדוק האם התפרוסת היא ארצית והאם החלוקה שווה בכל אזורי מדינת ישראל, בכל האזורים הרגישים והמסוכנים. למיטב ידיעתי, עדיין לא. זה לא אומר שזה לא יהיה.

יש גם דברים נוספים, בתחום השפיטה, בתי-המשפט. אין לי זמן לדבר עליהם. אסיים בנקודה אחת הקשורה בך. לצערי העמוק, השר קצב, אשר יחד עם חבר עובדיו שיתף פעולה עם ועדת הכלכלה ועם ועדת המשנה שלה, אין ספק בכך, לא עשה כדי להרחיב את השימוש, כפי שאנחנו רצינו, במתנדבים למאבק בתאונות הדרכים. אני מבקש ממך ללמוד את הנושא הזה. אם יש נושא שיש בו גילויים בלתי רגילים של התנדבות, בגלל הקורבנות, בגלל הנפגעים ובגלל החומרה והחשיבות של המאבק, זה הנושא הזה. לפי דעתי, יש מקום להפעלה אחרת ולשימוש הרבה יותר טוב ויעיל ברצון הכן הזה של אלפי אזרחים לסייע למשרד התחבורה ולממשלת ישראל במאבק החשוב הזה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה לחבר הכנסת זיסמן. חבר הכנסת שלמה בוחבוט – איננו. אני מזמין את כבוד השר.

כבוד השר, שמעתי שעלו פה הרבה רעיונות, ואני מאוד התרשמתי מזה שאתה רושם כל דבר. אבל, לצערי, עלי להפנות את תשומת לבך לכך שהזמן המוקצב לך לתשובות הוא עשר דקות בסך הכול. וזאת החוכמה והתבונה, להכניס את כל התשובות הנכונות בתוך עשר הדקות.

שר התחבורה י' קיסר:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, בראשית דברי אני רוצה להודות לחברי הכנסת מכל חלקי הבית על הדאגה והרצון לסייע באחד התחומים שמעסיקים את כולנו ונוגעים לכל עם ישראל ומדינת ישראל, לחברה, לכלכלה, לשלום התושבים.

חלק מחברי הכנסת כבר אינם כאן, אבל אני רוצה לומר את הדברים כדי שיירשמו בפרוטוקול. צדק חבר הכנסת חיים אורון, שמבחנה של ממשלה ושל כל רשות הוא מבחן הביצוע. לא בהצהרות ולא בדיבורים, בזה כולנו חכמים, אלא במבחן הביצוע. ולכן כבר בהערה הראשונה שלו הוא לא צדק. ב-1992 לא נשאר במשרד התחבורה עודפי תקציב. היה ניצול מלא של כל התקציב.

אני מקווה שגם ב-1993 לא יהיו עודפי תקציב, גם אם, כפי שאמרתי בדברי הפתיחה שלי, לא היו בנמצא תוכניות של עבודות זמינות כדי לנצל נכון את מלוא התקציב. לכן אמרתי, שהשנה הקצבנו 50 מיליון שקלים מתוך תקציב של 500 מיליון שקלים שיש למשרד התחבורה, רק לנושאי תכנון. קשרתי את המשרד שלי עם שלושה מוסדות שיעזרו למשרד ולשר לעשות עבודה מתוכננת נכונה. הראשון הוא המכון לתכנון התחבורה. קשרתי אותו עם משרד התחבורה, והוא קיבל משימה לעשות תוכנית תחבורה ארצית של כל סוגי התחבורה, שממנה – גם אם מישהו עובד דרך מע"צ והשני דרך העיריות, הוא ידע שכל הנחלים הולכים אל הים. הם קיבלו משימה, בתקציב שהקצבנו להם, לעשות תוכנית תחבורה ארצית. אנחנו נמסור עבודות ביצוע גם ליזמים פרטיים, כשמדובר על ביצוע של פרויקטים קונקרטיים. אשר לתוכנית ארצית, זה המכון שיעסוק בכך.

יצרתי שותפות עם המכון לחקר התחבורה שבטכניון. אני כבר לא מסבסד לו מחקרים, אלא הוא חלק מהמשרד.

והקמנו מכון שלישי, עם אוניברסיטת תל-אביב. ראיתי שכ-5% מהאוכלוסייה עובדים בתחומי התחבורה, ואין מקום שלומדים בו ניהול של התחבורה. אני מדבר לא על הצד ההנדסי אלא על הצד הניהולי. לכן הקמתי עם אוניברסיטת תל-אביב מכון ללימוד ניהול תחבורה ותעופה.

כל התאגידים של משרד התחבורה הם המייסדים של המכונים האלה, כדי שינצלו אותם וילמדו את נושא התחבורה, ילמדו זה מזה, ולא ילמדו רכבת לחוד ומוניות לחוד ואוויר לחוד. שישבו פעם אחת ביום עיון, פעם אחרת בקורס שחוצה יחידות ונושאים שונים, כדי שתהיה יותר אינטגרציה בנושא התחבורה, התעופה והספנות.

לגבי השאלה של חבר הכנסת רון נחמן – הוא איננו – אנחנו התנגדנו לשינוי קריטריונים של מיגון כלי הרכב ביהודה, בשומרון ובחבל-עזה. זאת היתה אחת המשימות כשהגעתי למשרד, שלא נתתי לאוצר לשנות את הקריטריונים לגבי מיגון. זה לא קשור לפילוסופיה ולתפיסת עולם, זו הצלת בני אדם, וכל עוד יש בני אדם שם הם זקוקים להגנה, גם תחת ממשלה שאולי יש לה עדיפויות אחרות.

לגבי הנסיעה בשבת, שאלה ששאלו כמה חברי כנסת – יש לממשלה הזאת הסכמים, ואני, גם בהיותי שר תחבורה שממונה על הנושא, לא הולך לגרום לשינוי ההסכמים וההבנות. אבל זה לא נוגע לדברים שהם בבחינת פיקוח נפש, או לגבי חיילים שצריכים להגיע מהצפון. שם, גם חברי מהמפלגות הדתיות יודעים שזה שונה. לא באים להעביר איזו החלטה שיש כבר אוטובוסים בשבת, בזה לא ניגע ולא נפגע, ואני אשמור על כך שמה שהוסכם עם השותפים – יתקיים. הם מבינים כמוני – ודיברתי עם חברי המפלגות הללו – שאם חייל צריך לנסוע מהגליל, הוא לא יחכה עד השעה 20:00, ואחר כך יתחיל לנסוע. היום זה גם פיקוח נפש, שלא לדבר על חיילות או אנשים אחרים.

לגבי שאלת חברי, חבר הכנסת יגאל ביבי – אני מסכים אתך שהכול נבדק ומתחיל מהדברים הקטנים, אבל אותן דוגמאות שאתה הבאת שייכות למע"צ. לצערי, כפי שאמרתי, השאלה הזאת חוזרת, ואין לי שום טענות לחברי הכנסת, כי גם אני מתבלבל בהבחנה מי אחראי למה. יש מע"צ, היא אחראית לכבישים הבין-עירוניים, ואין לי סמכות לבוא להגיד: תבוא ותסגור סתימה פה, תתקן פה. אם כי, עד שהממשלה תחליט אם היא רוצה להעביר את מע"צ למשרד התחבורה, שזה הגיוני, אמרתי: בואו נעשה איזו ועדת תיאום. יש לי צוות תיאום, שניים ממשרדי ושניים ממע"צ, שעובדים קבוע, כדי לוודא שהפרויקטים שאנחנו עושים והפרויקטים שהם יעשו, תהיה להם התחלה ויהיה להם המשך, כי אם אני סולל עורק עירוני שמתחבר לעורק המרכזי, שיהיה איזה קשר ביניהם, ולא שהוא יחבר איזה כביש ואני אחבר איזה כביש, ולא בא זה אל זה, ולא קרב זה אל זה. זה המינימום שאני הצלחתי להביא בשלב זה, שאנחנו נעבוד במשותף בנושא הכבישים, מע"צ ומשרד התחבורה.

יצחק לוי (מפד"ל):

מי מונע את החלטת הממשלה הזאת?

שר התחבורה י' קיסר:

אלה דברים שלא מדברים עליהם פה. אמרת ממשלה, נביא את זה לממשלה. יש הרבה יוזמות. "אל תעירו ואל תעוררו עד שתחפץ", כי אחרת אתה תהיה במצב קשה.

אשר למגרשי חנייה – אתה צודק, חברי, חבר הכנסת יגאל ביבי, שזוהי בעיה בעיקר באזורים העירוניים, לכן נתתי הנחיה לחברת "נתיבי איילון", שקיבלה מהעיריות לפתח בקבלנות את נושא החנייה, להקים אפילו חברה עסקית נפרדת מ"נתיבי איילון", שהיא תפתח מקומות חנייה רבים ככל שניתן. החברה הזאת שתוקם יכולה להרוויח. היא צריכה להכין אותם, לתת ליזמים להפעיל אותם, ולנצל כל מגרש ריק שעומד. במקום שישלם מסים – אתה היית ראש עיר, אתה יודע את זה – שיעמיד את זה לרשות, ויוכל לתת בינתיים מגרשי חנייה.

יש התקדמות בנושא הזה, אם כי, מה לעשות? כל מדינת ישראל נבנתה לא למיליון ו-200,000 כלי רכב, כשרק בשנה האחרונה נרכשו 158,000 כלי רכב חדשים, בשנה אחת, וכולם נשפכים לכבישים, והמכוניות הישנות לא יורדות מהכבישים, אלא הן רק הופכות להיות המכוניות של ה"פראירים" שמתחילים, שעוד אין להם כסף, או בשביל הנשים, או כרכב משנה. ואז אתה אומר: לאן יבואו כל כלי הרכב האלה, כשקצב פיתוח הכבישים, לצערי, הוא אטי לעומת יכולת הקיבולת שלהם את כלי הרכב?

ואחת המסקנות היא, שיש לפתח כלים אלטרנטיביים, כפי שאמרתי: מוניות, רכבות, נתיבים מיוחדים לשירות הציבורי.

את כל הדברים האלה – גם אם אני כבר ותיק, חבר הכנסת דוד מגן, וכמעט קיבלתי קביעות אחרי שישה חודשים, אבל אנשים מומחים צריכים שנה או שנתיים – אי-אפשר לעשות בשישה חודשים. בשישה חודשים אי-אפשר לעשות מהפכה. אני יכול לומר לך רק דבר אחד: לא היתה אבן אחת שלא הרמתי אותה כדי לראות מה אפשר לשפר. אבל כל החלטה צריכה תהליך. זה לא שאתה בא ואומר: מחר אני רוצה את זה, ויש. אתה בא – פתאום אין תוכנית. צריך תוכנית, צריך להושיב את האנשים. אני אילצתי את המתכננים לעבוד שלוש משמרות כדי שיקצרו את התקופה, שאוכל לעשות את העבודה מהר יותר, גם כדי לנצל את האמצעים התקציביים וגם כדי להקל את העומס בכבישים.

ועכשיו אני רוצה לענות לכל חברי הכנסת ששבים וחוזרים לדבר בנושא תאונות הדרכים, שלדעתי זו אולי הבעיה הכי כאובה שיש למדינת ישראל, כי זה מה שאנחנו קוראים קטל שווא. זאת לא אינתיפאדה, זאת לא מלחמה. סתם, אתה קם בבוקר ואתה לא יודע אם תחזור, וזה שפוגע גם הוא בבחינת "ונשא עונו כל הימים", הוא לא יכול לסלוח לעצמו, כי זה לא אויב, זה סתם בן-אדם שהורג מישהו. לכן אמרו החברים, בצדק, שיש להתמקד בזה. אתה יכול לעשות הכול, אבל עד שהאזרח לא ישנה מהרגליו במשמעת עצמית לגבי חוקי מדינה, לגבי חוקי מס הכנסה, לגבי חוקי צבא, לגבי חוקי תנועה – לא יהיה שינוי. אלה נורמות. הרבה פעמים התאונות קורות לא מפני שהוא לא יודע או הכביש לא טוב או המכונית לא תקינה. אני יכול להגיד בפה מלא, לפי המחקרים שלמדתי אותם: ב-85%–87% מכל התאונות האחראי הוא הגורם האנושי. הוא חושב: לי זה לא יקרה, החוקים הם לא בשבילי, רק להיזהר שלא יראה אותי השוטר, ובזה נגמר העניין. לכן אנחנו הולכים לפעול בכיוון תשתית, כבישים ורכב, חינוך ואכיפה.

אני רוצה להזכיר בראשי פרקים, אדוני היושב-ראש, מה אנחנו עושים בתחומים אלה. 120 מטות בטיחות ברשויות המקומיות. אני לא הולך לעזור לשום רשות מקומית אם היא לא תקים מטה בטיחות. נתתי הוראה: אתה לא תיתן לו גרוש עד שהוא יקים מטה בטיחות. זה לא בשמים. יש די סגנים לראשי ערים ולראשי רשויות. ייקח אחד מהם ויעשה ממנו יושב-ראש ועדת בטיחות. יש לנו 700 קציני בטיחות בכל מקומות העבודה הגדולים, ועכשיו העברתי הנחיה, שגם במקומות עבודה בינוניים וקטנים יהיו קציני בטיחות, אפילו בתפקיד חלקי. כי מה קרה? ל"אגד" יש קצין בטיחות, זאת לא חוכמה; לעיריית תל-אביב יש קצין בטיחות, זאת לא חוכמה, זאת עיר גדולה; אבל דווקא המקומות הקטנים, שרוצים לחסוך את קצין הבטיחות, את הגלגל, את החלפת הצמיג, שם אין. אמרתי לחברי: נשנה את השיטה, וגם מקום בינוני או קטן, שיש לו 10 כלי רכב, 15 כלי רכב, יהיה לו קצין בטיחות במשרה חלקית. הוא יכול לעשות עוד עבודה, אבל תהיה כתובת אחראית לנושא הבטיחות.

אנחנו תגברנו את מערך שופטי התנועה. באתי אל שר המשפטים ואמרתי לו: אדוני, אני אתן לך תקציב לעשרה שופטים נוספים, תן לי עשרה שופטים שישפטו אחר-הצהריים, וזה יהיה בסמוך למועד שהאדם עבר את העבירה, ולא ששופטים אותו כעבור שלוש-ארבע שנים והוא כבר לא יודע שום דבר.

שינינו בנושא הגשת הדוחות. מחצית מכל הדוחות היו לגבי נהגים שלא נשאו אתם את הרשיונות. כיוון שהיום אנחנו קוראים את נתוני המחשבים וקוראים בין מחשבים – מחשב המשטרה, המחשב שלנו, המחשב של משרד התחבורה עם מחשב חברות הביטוח, שאנחנו עדיין מתדיינים אתן, כל מי שנוסע בלי רשיון, ויש לו רשיון, לא יצטרך לבוא לבית-המשפט, תהיה לו ברירת קנס והוא ימשיך לנסוע. יבואו לבית-המשפט רק אלה שנוסעים בלי רשיון ואין להם רשיון, ולא אלה ששכחו את הרשיונות בבתיהם.

הזכירו פה חיילות. אנחנו משתמשים בחיילות, ורק אתמול נפתח קורס לחיילות בנושא בטיחות. ומכיוון שאמרו, בצדק – נדמה לי שאמר זאת חבר הכנסת גדעון שגיא – שיש עכשיו עודף בגיוס של חיילות, באתי לשר הביטחון ואמרתי לו: תן לי את החיילות, אני אכשיר אותן. ילבישו אותן מדי משטרה או לא ילבישו אותן מדי משטרה, אנחנו נכשיר אותן להיות בין קציני הבטיחות וללמד בטיחות בבתי-הספר. לא מורות בבתי-ספר, אלא מלמדות בטיחות. אני מקווה שהתוכנית הזאת תצא לפועל.

יצחק לוי (מפד"ל):

אדוני השר, האם הצעת לשרת החינוך והתרבות – – – בנות שירות לאומי?

שר התחבורה י' קיסר:

אני בהחלט אקבל כל – – –

יצחק לוי (מפד"ל):

– – –

שר התחבורה י' קיסר:

כן, אם תבואנה במסגרת שירות לאומי – תברך.

יצחק לוי (מפד"ל):

אני מבקש שתפנה לשרת החינוך והתרבות.

שר התחבורה י' קיסר:

כל דבר שיש בו כדי להוסיף, להגדיל תורה ולהאדיר – אין לי שום בעיה בזה. אם בצורה כזאת או בצורה אחרת – אשמח מאוד אם יכירו בשירות לאומי גם לנושא בטיחות. הנה אני אומר את זה פה, בכנסת. אין בזה שום סתירה.

עמנואל זיסמן (העבודה):

— — —

שר התחבורה י' קיסר:

אדוני, האם נשארו לי כמה דקות?

היו"ר ד' שילנסקי:

אין לך; כבר ארבע פעמים, כל פעם שיש צלצול – זה אחרי הוספת דקה.

שר התחבורה י' קיסר:

תוסיף עוד כמה דקות, ואני אתן תשובות; זה הכול.

היו"ר ד' שילנסקי:

אני לא קבעתי – – –

שר התחבורה י' קיסר:

אני רוצה לגעת, לגבי התשובות – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

סליחה, אדוני השר, אני רוצה להפנות את תשומת לבך לכך שזאת איננה קפריזה שלי, אלה הן התקנות.

שר התחבורה י' קיסר:

אני מבין שאין לאף אחד קפריזות, אני מבין אותך שאתה שומר על הנהלים ואני מכבד זאת.

כדי שלא אצא פטור בלא כלום, אני אומר כמה דברים בראשי פרקים. לגבי הסובסידיות, חבר הכנסת יהלום, אתה צודק שאילו היה זה תלוי רק בי, הייתי מעלה את כמות הסובסידיות, אבל לשם איזון התמונה – והביקורת שלך בהחלט במקומה – לשם איזון התמונה אומר, שיש לנו שלושה סוגי סובסידיות, וכולן ביחד, למעשה, מורידות את מחיר הנסיעה בעקיפין. אני תומך בשתי ידי בשני סוגי הסובסידיות, אפילו עוד יותר מהסובסידיה הכללית, האחת – לחידוש כלי רכב; פעם הכסף היה הולך ל"אגד" או ל"דן" והיו משתמשים בו לשכר ולהוצאות שלהם וממשיכים לנסוע ברכב ישן, היום – לא. היום הסובסידיה הולכת כדי לקנות רכב חדש – זה גם נותן תעסוקה למפעלים שלנו וגם נותן רכב חדש לציבור הנוסעים, וזו, אם תרצה, סובסידיה, אלא שהיא באה בעקיפין.

דבר שני – סובסידיה לקבוצות מיוחדות. הזכירו כאן נוער, שמקבל 50% הנחה, הזכירו קשישים, שמקבלים 50% הנחה. אנחנו נלחמנו עם האוצר על כרטיס "חופשי-חודשי", שיש בו הנחה גלומה שבין 30% ל-40%, ואני אמרתי לאוצר: לא יעזור לכם, אני אמשיך לטפח את הכרטיס "חופשי-חודשי", כי זה טוב לקואופרטיבים, זה טוב לתחבורה הציבורית, זה טוב שמי שקונה לחודש – הוא כבר קשור לחודש, ולא לנסיעה מקרית, שתוכל לקבל איזו הנחה.

לגבי מהפכת הרדיו – – –

שאלו יהלום (מפד"ל):

מה קרה לסובסידיה השוטפת?

שר התחבורה י' קיסר:

אני אומר שהסובסידיה נשארה בסדר גודל של 580 מיליון שקל – – –

שאלו יהלום (מפד"ל):

– – –

שר התחבורה י' קיסר:

זה עניין לוויכוח; התקציב אושר כאן, ומה שאנחנו עושים זה רק מתרגמים את תקציב המדינה שאושר כאן, בממשלה. זה לא דבר חדש, וגם אז נלחמנו בנושא הסובסידיות, אבל לממשלה יש דעה אחרת. גם אם זה לא נכון, אמרתי שאם שואלים אותי, אני אמשיך להילחם עבור קבוצות מיוחדות, מעוטות הכנסה, נוער, קשישים, כרטיס "חופשי-חודשי" ורכישת כלי רכב חדשים – זה לא פחות סובסידיה מאשר להוריד את הסובסידיה של המחיר הכללי, שהוא עצמו חשוב, אבל הוא לא המכריע. אילו היה הדבר תלוי בי – הייתי עושה גם את זה, אבל אמרתי שהתקציב אושר, בניגוד לדעתי בסעיף הזה, אבל אני חבר ממשלה וקיבלתי את ההכרעה. המאבק שלי בעניין הסובסידיה איננו מהיום.

דוד מגן (הליכוד):

זה לא יהיה שלם אם לא תרגיש שאתה תמנע את ההעלאה – – –

שר התחבורה י' קיסר:

לא, זאת פשרה, זאת פסיקה של ראש הממשלה, לאור פשרה שהושגה בוויכוח ביני לבין שר האוצר.

שאול יהלום (מפד"ל):

— — —

שר התחבורה י' קיסר:

נוצר הרושם – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

חברי הכנסת, אין לשר זמן לענות על השאלות.

דוד מגן (הליכוד):

לשר התחבורה יש גיבוי יוצא מן הכלל מראש הממשלה, ואני בטוח – – –

שר התחבורה י' קיסר:

נכון, אבל הוא פסק מה שפסק. אתה צודק, גם לשר האוצר יש גיבוי מהממשלה ומראש הממשלה –
— —

עמנואל זיסמן (העבודה):

— — —

שר התחבורה י' קיסר:

אינני רוצה להמשיך כי פשוט אין זמן. הזכרת את מהפכת הרדיו. אני מתפלא – אמרתי פה שעשיתי הסכם עם רשות השידור ליצירת גל פתוח בתל-אביב, גל פתוח בירושלים, גל פתוח בבאר-שבע, כדוגמת הגל הפתוח בצפון, שאפילו אם הוא יסגור – והגענו אתם להסכמה שאנחנו נעשה גל שיהיה מיועד לנהגים, אם על בסיס ארצי, אני מעדיף אזורי; אמרו שיש תחנות מקומיות, ואני אמרתי שאני אלך ואהיה שותף בתחנות המקומיות, אין לי שום בעיה בזה. אתה צודק, אם אנחנו יכולים לתדרך את הנהגים בזמן אמת, אנחנו יכולים להשפיע לטובה על התנועה ועל העצבים של הנהגים, בעיקר בשעות השיא, בבוקר ובחצרה מהעבודה.

מלה אחרונה לגבי ההפרטה, שמזכירים אותה הרבה פעמים. אני בהחלט בעד הפרטה, ובמשרדי יש שלושה גופים שאנחנו עוסקים בהפרטתם: המשך התהליך של "צים", "מספנות ישראל" ו"אל על". יש עוד חברות קטנות, אבל אלה החברות הגדולות. לגבי "אל על", לא היה אפשר אפילו לגשת – מי שמכיר את העניין; אני קצת מכיר את "אל על", אומרים – אחד הבקיאים, התברר שיש לה הון שלילי. אז אם אני רוצה להוציא את המפרק ולעשות הפרטה, אני צריך קודם כול לשנות את מבנה ההון, ועכשיו יושבים ומדברים על שינוי מבנה ההון. אני בעד ללכת, ולו רק בשביל דבר אחד – כדי להבטיח תנופה והתפתחות גם ל"צים", גם למספנות וגם ל"אל על". כסף שאתה מקבל עבור הפרטה, ועל זה יש לי ויכוח עם חברי בממשלה שעוסקים בנושא ההפרטה, שכסף שנקבל עבור ההפרטה יושקע בפיתוח של אותן חברות – אז יש טעם להפרטה. אם לא, צריך פשוט לקחת כמה מיליונים שאולי יקטינו את הגירעון, אבל זה בגדר: לא עשינו כלום, ולהעשיר מישהו. חברת "אל על" היא חברה טובה. אם היא תצא לשוק, יחטפו אותה כמו לחמניות, וזאת לא בועה. זאת לא בועה. הוא הדין ב"צים". אפילו "מספנות ישראל", שהיתה בית-מלאכה קטן, היום זה מפעל אדיר שאין שום בעיה להפריט, ולנו אין שום בעיה עם הפרטת "מספנות ישראל". יש יותר בעיות לאומיות של אינטרס של המדינה להבטחת תחבורה ימית ואווירית, בעיקר בשעות מבחן.

המלה הפרטה קלה, יש כמה דברים שאפילו חסידי ההפרטה המושבעים עדיין לא נתנו להם בהם תשובות מלאות.

היו"ר ד' שילנסקי:

אדוני השר, אני מצטער מאוד אבל הכפלת את זמןך.

שר התחבורה י' קיסר:

אני אסיים במשפט סיום.

היו"ר ד' שילנסקי:

יפה.

שר התחבורה י' קיסר:

ברצוני להעיר הערה בעלת אופי לאומי. חבר הכנסת דראושה וחבר הכנסת אלסאנע דיברו על הבדיקות המשפילות של ערבים בשדה התעופה. ארגנתי להם סיור מודרך בשדה התעופה, לשניהם, כדי שיראו איך עושים בדיקות, והם חזרו, נתנו לי תשבחות וכתבו בעיתון. זה אחרי שהם ראו, לא מלעז. הם הלכו וראו. אמרתי להם: למה לכם? אני אסדר לכם יום סיור. עשו סיור, בדקו, ישבו חצי יום, קיבלו אותם, עברו תהליך, והם באו ואמרו לי דברי שבח ופרסמו בעיתון שלהם, בערבית, שהם רוצים לשבח את התהליך. אני מתפלא ששוב מעלים זאת, כי אנחנו נגד השפלת כל אדם. צריך לשמור על כבודו של אדם. לעשות בדיקת זה בשבילו, זה בשבילנו, זה בשביל ביטחוננו. זה לא נעים, עושים את זה גם לתיירים, אבל מבחינת השמירה על כבודו של האדם – אנחנו עושים זאת במלוא הזהירות, וחשבתי שחשוב שתשמע, מפני שאלה היו הדברים שלהם, זה בא מפיהם. לא הזמנתי תשובה כזאת, הם, חבל שהם אינם פה, אחרת הם היו מאשרים מה שאני אומר כאן.

אם אני רוצה לסכם את דברי אומר, שבהחלט יש הרבה אתגרים במשרד התחבורה. אני מקווה שאותן עצות, שחלקן נתן לי חבר הכנסת דוד מגן, להתמקד בשניים-שלושה נושאים, את זה אני עושה, אבל המשרד צריך גם בעל בית. אני לא יכול להזניח את התעופה, שאיש לא הזכיר אותה, אני לא יכול להזניח את הספנות, שאיש לא הזכיר – – –

דוד מגן (הליכוד):

יש לך צוות יוצא מן הכלל.

שר התחבורה י' קיסר:

כן, אבל הצוות צריך מנצח על התזמורת הזאת. אומנם הם מנגנים סולו, אבל צריך תזמורת כדי שהעבודה תהיה טובה יותר. תודה רבה.

דוד מגן (הליכוד):

מה עם מע"צ? תבקש להעביר את מע"צ.

שר התחבורה י' קיסר:

אמרתי – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

הוא דיבר על כך.

חברי הכנסת, בזה תם הדיון בסקירת שר התחבורה על פעולות משרדו. נמשיך בסדר-היום.

הצעות לסדר-היום הסכנה בהתעצמות הצבאית והגרעינית באירן בסיוע חברות זרות

היו"ר ד' שילנסקי:

חברי הכנסת, הסעיף הבא בסדר-היום: הסכנה בהתעצמות הצבאית והגרעינית באירן בסיוע חברות זרות, הצעות לסדר-היום מס' 1094, 1101, 1113, 1133 ו-1177. ראשון המשתתפים בדיון – חבר הכנסת יגאל ביבי.

אני מודיע, שבשל השעה המאוחרת וסדר-היום הארוך אקפיד על הדקה. לכל אחד מהמשתתפים יש שבע דקות.

קריאה:

לא עשר דקות?

היו"ר ד' שילנסקי:

לא, עשר דקות אם זאת הצעה של אדם אחד; אם יותר מאדם אחד – שבע דקות. אני מבקש מכולם, כיוון שיש לנו עוד סעיפים רבים בסדר-היום. בבקשה, חבר הכנסת ביבי, אתה תמיד משמש דוגמה, וגם בזה תוכל לתת דוגמה לאחרים.

יגאל ביבי (מפד"ל):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, בעוד שלושה שבועות נקרא את מגילת אסתר, אשר נכתבה באירן של הימים ההם, פרס ומדי. מגילה זו נכתבה כמסר לדורות, וחז"ל ייחסו לה חשיבות רבה בכך שאמרו: מבטלים תורה כדי לשמוע מגילה. כדאי להתעמק במגילה ולראות כיצד צומחת מדיניות של גזירה קשה להשמיד, להרוג, לאבד עם שלם, מנער ועד זקן, טף ונשים ביום אחד, מחיקת בזק טוטלית, וכל האמצעים כשרים.

מי שחושב שזה רק מקרה שקרה בעבר הרחוק, בתקופה פרימיטיבית, ואין כל יסוד לדאגה כזאת בתקופה המודרנית, בימינו, אינו אלא טועה ומטעה. האם תקופת שלטון ה"המניזם" של אז ורצון ההשמדה שלהם אינם מזכירים את תקופת שלטון החומייניזם של ימינו, אשר מכריז כי ישראל והיהודים הם התגלמות הכפירה, המחזיקה במסגד אל-אקצה, ועל כן כל האמצעים להשמידם כשרים?

כך קרה שגידלו שם את המן, אשר הפך עצמו לאייטולה, שצריך להשתחוות ולכרוע ברך לפניו, והחלה מלחמת ג'יהאד דתית; המן אינו משלים עם העובדה שיש עם שאינו מקבל את דתו. לכן הוא קובע: "ודתיהם שונות מכל עם ואת דתי המלך אינם עושים".

אירן של היום היא מרכז פונדמנטליסטי אסלאמי. הממשל רואה בג'יהאד האסלאמי שליחות מעשית ולא חזון לאחרית הימים. שליחי הג'יהאד האסלאמי נשתלים בצורה גלויה בכל מדינות האזור, בכלל זה טורקיה והרפובליקות המוסלמית מברית-המועצות לשעבר.

מדי יום אנו שומעים על מעלליהם של שליחי "הג'יהאד האסלאמי" במצרים, באלג'יריה, בתוניס וב ישראל.

אירן מינתה את אחמד ג'יבריל, מנהיג "החזית העממית", לאיש קשר עם התנועות האסלאמיות שנולדו בשטחים ובמחנות הפליטים. ג'יבריל גייס את ה"חמאס" לשורותיהם של האירנים. האירנים מציפים אותם בכסף וחותרים לחסל את תהליך השלום.

אירן מחפשת דרכים להקמת תחנות רדיו וטלוויזיה לתנועות ה"חמאס", לצורך קידום שטיפת המוח וההסברה שלה. החלום של חומייני על-אודות ייצוא המהפכה האסלאמית לכל מדינות ערב הולך ומתגשם על-ידי יורשיו, ח'מיני ורפסנג'אני, כאשר הססמה היא: "האסלאם הוא הפתרון למצוקות הכלכליות של ההמונים".

העולם עדיין איננו ער לסכנה לשלומנו, שאינה נובעת רק מהתעמולה ומשטיפת המוח השיטתית של הג'יהאד. בצד הכנת העולם המוסלמי למהפכה וחזרתו בתשובה, יש פעילות ענפה לקידום תוכנית החומש, אשר נתבקשה בעקבות המסקנות שהוסקו לאחר מלחמת עשר השנים בין עירק לאירן. בין הלקחים של האירנים היתה המסקנה, שהכישלון נבע מחוסר הצטיידות בנשק גרעיני, כימי וביולוגי ומאי- יכולתם לשגר טילים בטווחים שונים. על כן, הצטיידות זו עומדת בראש סדר העדיפויות הלאומי שלהם.

המשולש המאיים שלהם כולל: רכש מסיבי של נשק קונבנציונלי מכל העולם; הקמת מערך צבאי גרעיני; הפעלת זרוע הטרור במרחב ובעולם, כדי לפגוע בישראל ולהטרידה. 30 מיליארד דולר הוקצבו למטרה זו, והעולם מעדיף להרוויח כסף ולהתעלם מן הסכנה האורבת לו.

נטרולה של עירק מאפשר לאירן יד חופשית ביישום תוכנית החומש. רשימת המדינות המספקות נשק וידע לאירנים היא מדהימה. מדינות נאורות, לצד משטרים טוטליטריים, משתתפים בבניית העוצמה

השיעית. הם מתעלמים מן האיום ומתנחמים במיליארדי הדולרים הזורמים מטהרן לתעשיות הצבאיות והטכנולוגיות שלהם.

האירנים רוכשים טילים בצפון-קוראיה, טילים מדגם נו-דונג, שטווחם 1,300 קילומטר. אירן רכשה גם ארבעה כורים גרעיניים, שניים מרוסיה ושניים מסין, ומטרתם צבאית. רפובליקות מוסלמיות מכרו לאחרונה לאירן מרכיבים של ראשי נפץ גרעיניים. רוסיה חתמה חוזים למכירת נשק בהיקף של 7 מיליארדי דולר. פקיסטן מסייעת לאירן בהכשרת כוח-אדם מקצועי בתחום הגרעין. הודו נרתמה גם היא למאמץ המוגבר, והיא מוכרת טכנולוגיות.

גם מדינות הנחשבות נאורות מסייעות לאירן להתחמש. שווייץ הנייטרלית מייצרת טכנולוגיות של מוות אימתני בפארקים תעשייתיים מטופחים. מפעלים שווייציים מתמחים בחומרים המשמשים יסוד לנשק כימי וביולוגי. מדינות נאורות כשווייץ משווקות רכיבים לטילים וחלקים לנשק גרעיני באופן ישיר וללא הסוואה. יפן, אשר זקוקה לנפט מן המפרץ, אינה מתביישת לחמש את אלה שמאיימים על ספקיות הנפט שלה.

בוועידת-אדינבורו ב-1992 דחה הקנצלר הגרמני הלמוט קוהל את הצעת וושינגטון להטיל חרם נשק על אירן, ואף ניתן בוועידה זו אישור לאירן לקנות נשק הגנתי.

העול הכלכלי של אירופה והמיתון בארצות-הברית מרחיקים מעיני המנהיגים את משמעות האיום, אך מה שמדהים במירוץ חימושה של אירן הוא אספקת רכיבים טכנולוגיים מתקדמים לשימוש בתעשיות הגרעין שלה, וזאת באישור משרד המסחר האמריקני ותוך העלמת עין של הממשל.

הפעם אין מחלוקת בין גורמי הביטחון אצלנו בדבר סדר הגודל ומשמעות העובדות. גם הזמן פועל לרעת האזור בכללו ומדינת ישראל בפרט. על כן אני חושב, שישראל צריכה למצוא דרך חכמה לטיפול בבעיה.

יש להידבר עם מצרים, אשר כרתה ברית עם אלג'יריה ותוניסיה למלחמה בטרור האסלאמי המאיים מצד אירן. יש לנצל את החרדה הרבה של שליטי ערב, האמירויות וסעודיה, שבהן התנועות האסלאמיות צוברות עוצמה.

אף שאין לישראל בעלות ברית רבות הרואות עין בעין אתה אתה הבעיה, ישראל צריכה לדרוש כינוס מועצת הביטחון לדיון באיום האירני. משום-מה, עד היום לא העלו את הנושא, אף שהאיום מוחשי כל כך – בסיסי הדרכה ואימונים לעשרות התנועות האסלאמיות המחתרתיות בלבנון, בסודן, באפגניסטן ובאירן. התמנן הזה שולח זרועותיו, והעולם אינו עושה מאומה.

אנו צריכים לומר באומץ לעולם, שלרצון לעשות "ביזנס" בשוק האירני האדיר עלולות להיות תוצאות הרסניות ביותר, בקנה מידה גלובלי.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה לחבר הכנסת יגאל ביבי, עם הערכה על כך שהוא באמת עמד בזמנים. אני מזמין את חבר הכנסת רפאל איתן. בבקשה.

רפאל איתן (צומת):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, על-פי הפרסומים, אירן שואפת להגיע ליכולת גרעינית צבאית, ומעריכים שעד סוף העשור תוכל אירן להפעיל נשק גרעיני ולשגרר באמצעות טילי קרקע-קרקע עד מעבר לקו החוף, המהווה את גבולנו המערבי.

אירן, מדינה קיצונית באופי משטרה, אכזרית בהתנהגותה, פנאטית בשאיפותיה להפוך את העולם למוסלמי ולהשגת מטרותיה, לא תבחל בשום פעולה, כאשר מלחמה היא האמצעי הבדוק והמקובל.

מיקומה הגיאוגרפי של אירן, מרחביה העצומים ומשאביה המוקצים להתעצמות צבאית גורמים לכך, שכל ניסיון למנוע ממנה התחמשות בנשק גרעיני יהיה כרוך במלחמה על אדמתה, ואין לראות היום ובעתיד מי יצא למלחמה כזו. ישראל מהווה מטרה ויעד לנשק גרעיני אירני, אם, חס וחלילה, יצליחו להניח עליו יד. זו הסכנה הקיומית למדינת ישראל, עוד בעשור הזה.

אנחנו חייבים בהתייחסות בשני מישורים: הראשון – מה לעשות, והשני – מה להימנע מלעשות. בהנחה שמתכוננים לגרוע, מדינת ישראל חייבת להתחיל במדיניות של פיזור אוכלוסייה מאזורים צפופים לשטחים אחרים, ביהודה ובשומרון, בנגב ובערבה. עדיפות ליהודה ולשומרון, אפילו בצמוד לריכוזי אוכלוסייה ערביים.

זו ממשלה שמונעת הרחבת ההתיישבות על רקע פוליטי, חושפת אוכלוסייה גדולה וצפופה לסכנה נוראה. רק על סמך האפשרות הזאת של נשק גרעיני בידי מדינה מטורפת הממשלה חייבת לזנוח את כל האשליות של משא-ומתן הכרוך בווייתור על שטחים. גם אם יושג שלום, כך או אחרת, הסכנה האירנית לא תפחת, אפילו תתעצם, כי על-פי מדיניותה של הממשלה הנוכחית תתרכז האוכלוסייה ברצועת החוף, חשופה לנורא שבאיומים.

אנחנו צריכים לשכנע את העולם – את ארצות-הברית ואת אירופה בעיקר – בסכנה הזאת, ובעיקר בכך שאסור לנו להצטמצם בשטח, ומהר מאוד להיכנס לתהליך של פיזור מואץ של האוכלוסייה. הם יבינו זאת היטב, אולי טוב יותר מחלק מאתנו.

אין דומה המצב באירן לפעילות עירק בתחום הגרעיני ב-1981. לעירק אז היה כור אחד, ידוע ובטוח, והוא הושמד. השמדת יכולת גרעינית צבאית באירן יכולה להתבצע רק על-ידי ארצות-הברית ובעלות בריתה האירופיות, ואין שום ביטחון שכזו תהיה מגמתן, אפילו יודו בסכנה לארצות ערב ולמדינת ישראל. איני סבור שאירן תפעיל נשק כזה נגד מדינה ערבית כלשהי. אפשר לומר באותה מידה של ביטחון, שכאשר, חס וחלילה, יופעל נשק כזה לכיוון מדינת ישראל, תכרענה כל המדינות שבדרך ברך לפני האסלאם הקיצוני, משחרר ירושלים, והן תצטרפנה לחגיגת הג'יהאד. במצב דברים כזה חייבים "לעשות חושבים" מחדש בכל הנוגע לשיחות השלום, ולא יזו פינה אנחנו עלולים להידחק, ללא מוצא.

אירן וממשלתה הקיצונית, הפראית, אינה יעד להרתעה, כלכלית או צבאית, וודאי שהיא לא תירתע מאיומים ישראליים על מה שעלול לקרות להם. אין זה פותר אותנו מיכולת מענה, או אפילו מכושר מניעה, כאשר על הפרק – קיום או חידלון.

אסור לנו להיכנס לתהליך של מיגון, כי אין מיגון כזה לכלל האוכלוסייה מחד גיסא, ומאידך גיסא עצם מעשה כזה מהווה השלמה עם האפשרות הנוראה של שימוש בנשק מוחלט כנשק גרעיני.

יש לפעול בכל המרחץ ובמלוא יכולת השכנוע, שזו עכשיו הבעיה שכל העולם הנאור חייב לעסוק בפתרונה. על גבולנו הצפוני בלבנון כבר נמצאים נציגי אותה מדינה מטורפת, ה"חיזב-אללה". אותם יש להכות, בהם חייבים להילחם מלחמת חורמה מהר ובכל הכוח, כי תהליך ההתחמשות באירן, המלווה בגידול הכוח בלבנון, מהווים איום שאסור להתעלם ממנו בשנים הקרובות. תודה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. מה אני עושה אתך? נשאר לך עודף של כמה דקות. אני נשאר בעל חוב.

רפאל איתן (צומת):

תשמור לי זאת לפעם הבאה.

היו"ר ד' שילנסקי:

חבר הכנסת אברהם שפירא – איננו. חבר הכנסת בנימין נתניהו – איננו. בכבוד אני מזמין את חבר הכנסת עמנואל זיסמן, שכן נמצא.

עמנואל זיסמן (העבודה):

מעניין איפה הם.

היו"ר ד' שילנסקי:

זאת אינני יודע.

עמנואל זיסמן (העבודה):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, ארבע פצצות אטום רכשה אירן מרפובליקות מוסלמיות בחבר-העמים. שתיים מהן כבר מבצעיות ומורכבות עתה בגרסה אירנית משופרת של טילי "סקאד". כך עולה, בתקופה האחרונה, מפרסומים שונים ומגוונים מפי מקורות אמריקניים ומדוחות כאלה ואחרים, דוגמת הדוח שהכין "כוח המשימה של ועדת המחקר לטרור ולנשק לא-קונבנציונלי של המפלגה הרפובליקנית בקונגרס". מדוח זה עולה, כי מדובר בשתי פצצות בעוצמה של 40 קילו-טון, שכל אחת מהן גדולה פי שניים מעוצמת הפצצה שהוטלה על הירושימה ועל נגסקי – על פגז גרעיני שנועד להיירות מתותח ועל פצצה בעוצמה של 50 קילו-טון, המיועדת להטלה ממוסוסים.

גם אם אין אמת בידיעות אלה, שהוכחו על-ידי ממשלות רוסיה וקזחסטן, הרי האיום בפועל הוא תוכנית הפיתוח הגרעינית של אירן, האמורה לאפשר לה נשק גרעיני בתוך חמש עד שמונה שנים.

היום מדינת ישראל נמצאת מול אויב אירני, שהוא מסוכן לא פחות, אם לא יותר, מעירק לפני המלחמה.

אנו נדרשים להתמודד מול אירן הנמצאת בתהליך התעצמות, המחזיקה מערך בין-לאומי של חתרנות פוליטית וטרור מזוין, ומשקיעה הרבה מאמץ ותחכום בטשטוש טביעות אצבעותיה ממעשי טרור שיזומים על-ידה כנגד העולם המערבי וכנגד "השטן הגדול", הלוא הוא ארצות-הברית. סוכניה אינם בוחלים בשום אמצעי. לפי כל הסימנים, אירן היא זו שגרמה לפיצוץ שגרירות ישראל בבואנוס-אייירס לפני כשנה, והיא זו שהתנקשה בחייו של קצין הביטחון הישראלי באנקרה.

זוהי אותה אירן ששמה לה למטרה להביא למחיקתה של ישראל ממפת המזרח התיכון, למחוק אותנו כישות כובשת זרה בלב ה"דאר אל-אסלאם".

כן, זוהי אותה אירן שיוצאת נגד תהליך השלום, משום ששלום אתנו הוא מוקצה מחמת המיאוס, ומי שנוטל בו חלק הוא בוגד. והם מתכוונים במיוחד לאותם משטרים חילוניים במדינות המוסלמיות, שאת אושיותיהם הם מתכוונים לקעקע ועל חורבנם הם שואפים לכונן רפובליקות אסלאמיות על טהרת ה"שריעה".

אלא מה? העולם כולו עוצם עיניים דווקא בתקופה זו של תמורות בין-לאומיות, שאמורות להוסיף יותר יציבות לאזור, והוא מחמש את האירנים, תמורת עשרות מיליארדי דולרים, בכל סוג נשק אפשרי. מדינות נאורות לצד משטרים טוטליטריים משתתפים בבניית העוצמה השיעית, תוך התעלמות לחלוטין ממשמעויות האיום.

העולם מעדיף להרוויח כסף ולהתעלם מן הסכנה האורבת לו מאותה אירן פונדמנטליסטית וקנאית.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, רוסיה מכרה לאירן צוללות מתקדמות, שכבר נמצאות בשימוש המשמרות המהפכניים, זאת בנפרד משני כורי כוח גרעיניים. צפון-קוריאה תספק לאירן טילי קרקע-קרקע. אשר לסין – אנחנו משבחים את משרד החוץ. רק ביום שישי קראתי ב"מעריב" סקר שאומר, שלפחות בתחום הזה רוב העם בישראל מעריך את מדיניות החוץ ואת הפעילות של משרד החוץ. אנחנו מודעים למעמדה המרכזי של סין באסיה ובזירה הבין-לאומית. אנחנו שואפים לחיזוק היחסים בין סין לבין ישראל, ואנחנו צריכים להיות מאוד מודאגים מתרומתה של סין – זו שאנחנו רוצים

להעמיק ולהרחיב עמה את הקשרים בתחומי התיירות, המדע והמסחר – למירוץ החימוש במזרח התיכון.

קצרה היריעה מלהרחיב על כל אותן עשרות מדינות המספקות נשק למי שמתעתד להוות סכנה ראשונה במעלה למזרח התיכון בפרט ולעולם המערבי בכלל. יש גרמניה והחברות הגרמניות. אנחנו יודעים מה עשתה גרמניה בזמן מלחמת המפרץ, כשהיא ניסתה גם לפצות אותנו על המחדל של פעילות חברות גרמניות, בניגוד לחוק, בניגוד לחוקה הגרמנית, אבל בלי לרסן אותן ובלי לבלום אותן בתרומתן להקמת העוצמה הצבאית הקונבנציונלית והבלתי קונבנציונלית של עירק.

סדאם חוסיין עדיין מכב בכותרות באזור המפרץ הפרסי, אבל מסתבר שהאיום הגדול על השלווה מגיע דווקא מכיוון טהרן. בפועל, כל מדינות המפרץ ועתודות האנרגיה של העולם החופשי נמצאות תחת איום. כבר אין מדובר רק על פלישה לכוויית, אלא על עתיד מרחבי הנפט של חצי האי ערב, על יציבותה הפוליטית של טורקיה ועל הרפובליקות המוסלמיות שצצו במרחביה של ברית-המועצות לשעבר. עליהם מאיימת אירן.

מסקר שנערך בימים האחרונים אנחנו למדים, שהציבור מעריך עד מאוד, כפי שאמרתי, את פעולות משרד החוץ. אבל אני שואל: מדוע משרד החוץ, מדוע ממשלת ישראל באופן ישיר ובאמצעות ידידותיה, בראש ובראשונה מעצמת העל ארצות-הברית – אני רוצה לקרוא לכם מה שאמר ראש ה-CIA רוברט גייטס, שציין ב-8 במאי 1992, כי בניגוד לאירן ולארצות ערב אחרות, היתה תוכנית הגרעין הישראלית הגנתית באופיה. אני מצטט אותו: "יכולת הגנתית ומרתיעה את איומי אירן ועירק". הוא הוסיף, שכל רכש גרעיני על-ידי ארצות אלה מאיים על האינטרסים של ארצות-הברית, ולכן ארצות-הברית מגבירה את מאמציה לעודד מדינות ידידותיות שלא למכור טכנולוגיות לנשק גרעיני למדינות אלה.

אבל לאחר ההצהרה הזאת נעשה מעט מאוד כדי לממש אותה. היום יותר מתמיד צריך לזעזע את העולם ולנער אותו מתרדמתו, בטרם יהיה מאוחר. אל לנו להסתפק בנקיפות המצפון של העולם הנאור לאחר מעשה. אסור לנו להסתפק במתנות החסד, כדוגמת אלו שניתנו לנו על-ידי מדינות מערביות בזמן התקפות הטילים של עירק עלינו במלחמת המפרץ.

יש צורך בלחץ בין-לאומי, אדוני סגן שר החוץ, לחץ בין-לאומי מצדנו בכל הדרכים, בכל השיטות, לחץ עקבי, שוטף, רצוף. אך יותר מכול עלינו לשוב ולהזכיר לעולם, שלא הקשיב לאזהרות החוזרות ונשנות שלנו בנוגע להתעצמותה של עירק. מלחמת המפרץ הוכיחה לכולם עד כמה צדקנו.

אנו עומדים לפני הפצה של נשק גרעיני במזרח התיכון. מה תעשה ישראל אם תצטרך לעמוד בפני תרחיש, שבו למדינה ערבית עוינת, קנאית ומטורפת כמו אירן יהיה נשק גרעיני?

זה יהיה מחדל, מחדל לאומי גדול ביותר אם אנחנו לא נייערף כדי לבלום זאת, כדי לשים לזה קץ. אף שאני חושב שהעמדה הגרעינית הישראלית הנוכחית עדיפה בהרבה על התפרקות ממנה, אין לי צל של ספק שאנחנו צריכים, יחד עם ידידינו, ובראש ובראשונה ארצות-הברית, למצוא את הדרך כדי שלא נעמוד ולא נחיה בצל איום גרעיני או נשק השמדת המונים מצד מדינה מטורפת זאת.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה.

יש לי בעיה עם חבר הכנסת ביבי נתניהו. דקה לפני שנכנסת קראתי בשמך ולא היית באולם. ואני נוהג בחומרה. אבל בשעה מאוחרת, איחור של דקה, מה אני עושה עם זה? אשאל את מורי ורבי, פרופסור שאקי, שלמדתי ממנו משפטים, אשאל עצה ממך מה לעשות.

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

אני יודע שאני דחוק מאוד בזמן – – –

גדעון שגיא (העבודה):

אני מציע שתנהג בו כפי שהוא היה נוהג בנואמים מטעם הקואליציה.

היו"ר ד' שילנסקי:

מה אומר אדוני סגן השר? קראתי פעם בעיתון שאשתך אומרת שאתה אדם חכם. היא עצמה עורכת-דין מוצלחת. מה אתה אומר, לנהוג בחסד?

בנימין נתניהו (הליכוד):

חבר הכנסת שאקי הסכים שאדבר, לאחר שאמרתי שלא אנצל את כל הזמן שהוקצב לי.

סגן שר החוץ י' ביילין:

אני בטוח – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

מכל צדי הבית, כולם רוצים לשמוע אותך, בבקשה. חבר הכנסת נתניהו, אני רוצה להפנות את תשומת לבך לכך שהזמן המוקצב הוא שבע דקות.

בנימין נתניהו (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, לא אנצל את מלוא מכסת הזמן, גם כדי להקל על ידידי חבר הכנסת שאקי.

שני גורמים, להערכתי, אדוני סגן שר החוץ, הביאו להאצה של התוכנית האירנית, ושניהם קשורים בסיום מלחמת אירן-עירק.

כשהייתי שגריר באו"ם, העירקים והאירנים היו מאשימים אלה את אלה בהפצצת הכורים הגרעיניים אלה של אלה. ואכן, כל עוד השתוללה מלחמת עירק-אירן, העירקים היו מפציצים באופן שיטתי את הכור האירני בבושר והיו משמידים אותו. הוא היה קם לתחייה והיו משמידים אותו, קם לתחייה ומשמידים אותו שוב. אגב, זה לא מנע מהם לתקוף אותנו על הפצצת הכור בעירק, אבל זה עניין אחר. בכל אופן, סיום המלחמה הביא לכך, שאין מי שישמיד או אין מי שיגזום באופן שיטתי את הדשא המורעל הזה.

הדבר השני שהביא סיום המלחמה, להערכתי, במיוחד עם הפיכתו של סדאם חוסיין, זו הגושפנקה הבין-לאומית, קרי המערבית, לחימוש אירן בעזרים גרעיניים. יש כאן רשימה של מדינות, לא רק מערביות – צפון-קוראה, רוסיה, סין, הודו ופקיסטן, שמחמשות את אירן בכורי כוח גרעיניים, אבל גם ארצות-הברית, וזה חשוב. מ-1987, קרי לקראת סוף המלחמה, עד 1991, חברות אמריקניות סיפקו לאירן עזרים גרעיניים בידיעת הממשל האמריקני.

כלומר, סיום המלחמה הביא לאובדן הכוח ההורס ולכניסת הכוח הבונה, הכוח הבין-לאומי הבונה. ולפי התחזיות בעקבות שתי ההתפתחויות הללו, אירן תשיג נשק גרעיני עד 1999, בתוך כמה שנים.

המשמעות של התחמשות כזאת ברורה לגמרי, משום שהאירנים אינם מסתירים זאת. הם מדברים על פצצה אסלאמית, הם בכלל לא מדברים על פצצה אירנית. אני מצטט את רפסנג'אני, שאמר באוקטובר 1991: אנו המוסלמים – לא אנו האירנים – אנו המוסלמים חייבים לשתף פעולה בייצור פצצה גרעינית. האייטולה מארג'י, שהוא ממלא-מקום נשיא אירן, אמר: מטרת ההתחמשות הגרעינית של אירן היא לבנות יחד עם אחיותינו האסלאמיות פצצה אטומית כדי להציבה מול האטום הישראלי. קודם כול זאת פצצה אסלאמית, שאמורה לאחד את העולם האסלאמי, והכיוון הוא ברור גם אם לא היו אומרים, אבל הם אומרים.

השעה מאוחרת, ואנחנו מדברים כאן בתמציתיות ובמהירות. אני חושב שאנחנו עומדים מול אחת הסכנות הגדולות ביותר לקיומה של המדינה. אינני חושב שהדוקטרינות הנוכחיות שלנו מתאימות לסיכול הסכנה הזאת או להסרתה. אני לא מתכוון לעמדה הנוכחית שלנו בנושא הגרעיני, כפי שאנחנו מצהירים אותה כלפי העולם. לא זו כוונתי. אני מתכוון לתפיסה, שלפיה התשובה על הסכנה של פצצה אסלאמית, במקרה זה פצצה אירנית, התשובה על הסכנה הזאת היא בהרתעה, ובהרתעה בלבד.

דוקטרינת ההרתעה בנושא הגרעיני פעלה כשהיה בסך הכול קומץ של כוחות גרעיניים בעולם, משטרים מסודרים, בעיקר שני גושים ולווייני משנה, שבעצם היו כפופים לגוש המערבי. הגוש האמריקני והגוש הסובייטי היו שני גורמים רציונליים, מבוקרים, עם מערכות פוליטיות, מדעיות וצבאיות שיכולות לבקר החלטה של מנהיג, ולא היתה שם החלטה של מנהיג לבדו. למעשה, אין

החלטה של אדם אחד שאצבעו על הכפתור. אין דבר כזה. היום, עם התקדמות התחמשותה של אירן, ואולי מדינות ערב רדיקליות כמו עירק, אנחנו יכולים להגיע למצב שגורם פנאטי-ישראלי, אבל גורם אחד, מנהיג אחד או קומץ מנהיגים, ללא הבקורות שהיו קיימות בחימוש הבין-גושי, יכולים להחליט, לדעתי הם יכולים להחליט בניגוד לשיקולי ההרתעה. כלומר, עלול להיווצר מצב, שיקום מנהיג בטהרן ויחליט שהוא יכול לבצע את חלומה של הבשורה האסלאמית, קרי חיסול הישות הציונית, ולהסתכן במכת פתע שתחסל את ישראל, לפי השקפתו, בשתיים-שלוש פצצות.

ההנחה שהרתעה תעבוד על מנטליות כזאת היא הנחה שאין לה ביסוס. הרתעה זה דבר חיוני, אבל הרתעה איננה יכולה להיות הדוקטרינה הבלעדית מול סכנה כזאת.

לכן, ההצעה שלי למשרד החוץ, בעצם לממשלת ישראל – כי הרי הבעיה היא מורכבת – היא לשנות תפיסה ולומר, שנוסף על הרתעה – חס וחלילה, לא לצמצם אותה אלא להרחיב אותה – צריך לפעול באופן שיטתי, באופן נמרץ, על ציר הסיכול. סיכול פירושו קודם כול גיוס ארצות-הברית וכמה מדינות מתועשות כדי לפעול באופן בין-לאומי למניעת הגעת החומרים. אין להם כל החומרים גם היום, ולא יכולים להיות להם החומרים – החומרים הם טכנולוגיות ואנשים ודברים אחרים – אם המערב ימנע זאת מהם. המערב יכול לפעול היום גם על המזרח. במובן הזה הקריסה של ברית-המועצות מאפשרת עבודה משולבת, אבל ישראל חייבת להפעיל את ארצות-הברית, כי תמיד הם פועלים מאוחר מדי, אם הם פועלים בכלל.

אבל, סיכול פירושו גם שורה של צעדים אחרים למניעת ביסוס התשתית המדעית והתעשייתית בתוך אירן עצמה, לא הגעת החומרים. אינני יכול, וודאי שאינני רשאי לפרט את הנושא, וזה לא תפקידי כאן. אני מדבר כרגע על שינוי תפיסה. התפיסה של הרתעה אינה מספקת. מול איום קיומי צריך לשלב פעולות סיכול ברמה הבין-לאומית וברמה הביטחונית הכוללת, לשלב את זה בצד כוח ההרתעה הישראלי.

אני לא חושב שהדיון הזה הוא דיון מספיק. קראתי לא פעם אחת ולא פעמיים לדיון בוועדת החוץ והביטחון. הנושא ממודר, ואני מבין את זה ומקבל את זה, אבל אני קורא לממשלה לנער את תפיסותיה בנושא זה, גם מול החשש הסכנה ועלייתה וגם מול הצורך להיות גמישים יותר בתפיסת ההגנה והביטחון הלאומי של ישראל.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אדוני סגן השר, בבקשה. אני רוצה להפנות את תשומת לבך, שבניגוד לכך שכל אחד קיבל שבע דקות, אתה מקבל עשר דקות. התקנון קובע שיש לך שלוש דקות יותר.

סגן שר החוץ י' ביילין:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, שמעתי לא מזמן אמירה, שחזרה אלי בדברים ששמעתי גם היום, שאם בעבר האיום היה קיומה של ברית-המועצות, היום האיום הוא אי-קיומה של ברית-המועצות. יש בזה משהו. יכול להיות שהדיון הזה לא היה מתקיים אילו ברית-המועצות היתה מתקיימת, ולמעשה חבר הכנסת נתניהו רמז לכך, כאשר הוא דיבר על השחקנים הרציונליים במערכת.

לא שאני מצטער או שמישהו מאתנו מצטער על כך שברית-המועצות ככזאת לא קיימת עוד. ברור שהעולם נוח יותר לכולנו. אבל אין ספק, שבנושא של הפצת נשק השמדה המונית ברית-המועצות הייתה מאוד מאוד חד-משמעית, והקפידה מאוד על אי-הפצה שלו, ואילו המצב שנוצר היום הוא בהחלט מצב מאיים. הוא לא מאיים רק עלינו, הוא מאיים על העולם כולו, על האזור כולו.

אני לא רוצה להתווכח באופן ספציפי עם הצגת עובדות כביכול שהיו כאן במהלך ההצעות לסדר-היום. אני חושב שחלק מהדברים שנאמרו לגבי מה שכבר יש, חמש פצצות כביכול ודברים כאלה, זה אכן ציטוט מעיתונות מסוימת, אבל כנראה זו לא המציאות.

אני חושב שהדברים שנאמרו לאחרונה על-ידי חבר הכנסת נתניהו קרובים יותר לאמת לגבי המרחק שעדיין קיים בין מצבה כיום של אירן לבין יכולת גרעינית שלה.

אף-על-פי-כן, בלי ספק האיום קיים. אנחנו לא יכולים להתעלם ממנו. אנחנו בוודאי גם לא מסתפקים בתדמית ההרתעה הישראלית, אם כי מובן שהתדמית הזאת חשובה לנו מאוד, וודאי שהיא גם משפיעה.

אם אני יכול להתייחס לדברים שנאמרו על-ידי חבר הכנסת רפאל איתן, ראשית, קשה לי להבין מדוע לפי דעתו הכנת מיגון זו יצירת פניקה, אבל פיזור אוכלוסייה מיידית הוא לא יצירת אותה פניקה. אני לא חושב שאנחנו צריכים לעמוד בפני שני הפתרונות הללו. אם הוא מקשר בין האיום הפוטנציאלי הזה לבין תהליך השלום, כרגיל גם בהקשר זה אתה יכול לראות את היחס לתהליך השלום משני הצדדים. משהו יכול להגיד: תראו, אם זו הסכנה, איך אפשר היום לעשות שלום עם העולם הערבי, אם אלה האיומים שנשמעים כלפינו? לעומת זאת, משהו אחר יכול לומר: תראו, יש כאן סכנה חדשה. הסכנה נובעת מצירוף מאוד בעייתי של מדינה שרואה בטרור כלי לגיטימי, שמאיימת באופן פומבי ברצון שלה להשתמש בנשק השמדה המונית, שעל-פי המושגים שלנו היא בהחלט מדינה לא רציונלית, ואז האיום שלה הוא לא רק איום על ישראל, הוא איום על כל הגורמים הפרגמטיים שנמצאים באזור. זאת קיצוניות שלא מוכנה להשלים עם פרגמטיות.

בעצם האיום האירני מחריף את התחושה, שההבדלים הקיימים היום בין הנושאים והנותנים – אם זה אנחנו והפלשתינים, אם זה הלבנונים ואנחנו, או הירדנים או הסורים – קטנים מההבדלים שיש בין כולנו ביחד לבין האירנים. זה גם בא לידי ביטוי באותם גורמים שאינם רחוקים מאירן, אם זה ה"חזב-אללה" או ה"חמאס". זה לא מקרי שאותו גורם "חמאס" שפוגע בנו, שגרם לרצח רס"ר טולדנו, זיכרוננו לברכה, ניסה לפגוע גם בפייצל חוסייני.

אותי לפחות זה מוביל לתחושה, שתהליך השלום צריך להיות מואץ, שאנחנו צריכים להגיע באזור שלנו להסכמה כוללת נגד הגורמים האלה, שמעוניינים לפגוע בכולנו. גם אם קוראים לזה פצצה אסלאמית, אני לא כל כך מתרגש מהשמות האלה, משום שאותו גורם בלתי רציונלי עלול בהחלט לפגוע לא רק בישראל. המטרות שלו הן הרבה יותר מרחיקות לכת מאשר ישראל.

כאמור, אנחנו לא שוקטים על השמרים ולא מסתפקים בתדמית ההרתעה. אנחנו עוסקים ביותר מכך. בכל מקום שיש לנו קשרים דיפלומטיים עם מדינות שיש להן קשרים עם אירן, אנחנו פועלים בהסברה, בניסיון להבין מה קורה, בניסיון ללחוץ על המדינות הללו לבל יסייעו במישרין או בעקיפין

לאירן. בדרך כלל מדובר בחברות פרטיות. זו אחת הבעיות. אתה בא למדינה, והיא אומרת לך: אנחנו כמובן לא בקשר עם אירן, יש בעיה של חברות פרטיות. אנחנו יודעים שלפחות בחלק מן המקרים יש לאותן מדינות גם שליטה על שימוש בחומרים מסוכנים על-ידי החברות הללו, וברוב המדינות יש יכולת של פיקוח על החברות הללו. אנחנו בוודאי גם בקשר עם ארצות-הברית.

בנימין טמקין (מרצ):

אתם כל הזמן משתמשים במונח "מדינה בלתי רציונלית". אני חושב שזו אחת הסיבות, למשל, לכך שארצות-הברית החליטה לתמוך בעירק, מתוך התפיסה שעירק היא איכשהו מדינה יותר רציונלית ואירן היא בהחלט מדינה בלתי רציונלית לחלוטין. העניין הזה חיזק את עירק כלפי ארצות-הברית וכלפי העולם, ואסור לנו לפתח את העניין הזה יתר על המידה. אתה בעצם אומר, שיש מדינה משוגעת, וצריך להיזהר מאוד. אני חושב שאסור להגזים בכיוון הזה, זה עלול להביא למסקנות שאינן תמיד נכונות.

בנימין נתניהו (הליכוד):

זה שיש אחד משוגע, זה לא אומר שהשנייה יותר משוגעת.

נעמי חזן (מרצ):

מה הפירוש של יחזקאל דרור לגבי מדינה משוגעת?

היו"ר ד' שילנסקי:

רבותי, נאפשר לסגן השר להמשיך.

סגן שר החוץ י' ביילין:

אין ספק שיש כאן תופעה מאוד מיוחדת. התופעה של אירן, שמאז ההפיכה שהיתה היא גורם שלא מסתפק בשינוי רדיקלי, אלא יש לה עניין בהצלחה מסוימת של הפצת אותה גישה, שהיא בוודאי לא רציונלית על-פי הקריטריונים שלך ושלי במקומות אחרים. הניסיון לחדור, למשל, לרפובליקות האסלאמיות של ברית-המועצות לשעבר, ניסיון ההשפעה בסודן, ניסיון שהצליח, ניסיונות אחרים – כל אלה הם בהחלט דוגמה לתופעה מאוד בעייתית, מאוד מסוכנת.

אם אתה חושב ששינוי בשם או קריאה בכינוי אחר למדינה הזאת יכול להועיל, אני לא אתווכח על העניין הזה, כי באמת יש בעיה עם ההגדרה של מדינה רציונלית. אנחנו גם רואים לפעמים, שמדינות מאוד לא-רציונליות פתאום נוקטות צעדים שיש להם איזה היגיון פנימי. אני חושב שזה בהחלט מוצדק להגדיר את המשטר האירני כמשטר שהוא רחוק מאוד מרציונליות, על-פי הקריטריונים שלנו.

השאלה האמיתית שלנו, כגורמים הרואים את עצמם, על-פי ההגדרה העצמית הלגיטימית שלהם, כגורמים פרגמטיים, היא איך לעמוד מול תופעה כזאת. כמו שאנחנו יכולים, פחות או יותר, להסכים עם כל מגישי ההצעות לגבי חומרת הבעיה, שאלת הפתרון היא הרבה יותר מורכבת, ואני לא חושב שמישהו מאתנו סבור, למשל, שדיון במליאה בעוד שבועות אחדים יגרום לכך שהבעיה הזאת תיפתר.

יגאל ביבי (מפד"ל):

שאלתי אותך בדברים שלי למה, נוכח הנתונים האלה, לא יוזמים דיון במועצת הביטחון?

סגן שר החוץ י' ביילין:

רשמתי לפני את ההצעה הזאת. אני לא בטוח שזה הדבר שיועיל לנו. אני חושב שהדברים שאנחנו עושים היום, אם כי אני לא בהכרח מרוצה ממידת ההצלחה שלהם – אני בהחלט רואה את הבעיה הזאת כבעיה מאוד מורכבת. אני לא הייתי משליך את יהבי על מועצת הביטחון ומציע לה כרגע לדון בזה.

אני חושב שאנחנו עושים מאמצים בכל מקום בעולם, בכלל זה, למשל, בסין, שהוזכרה כאן על-ידי המציעים, כדי להסביר את חומרת העניין. התשובות שאנחנו מקבלים הן לא פשוטות. למשל, בסין קיבלנו תשובה, שמדובר בחקר גרעין לצורכי שלום, ותשובות מהסוג הזה. ברור שאלה תשובות מאוד בעייתיות. אנחנו לא מניחים שום מקום שאפשר להגיע אליו כדי לנסות להשפיע ולצמצם את הסכנה, שבסופו של דבר אנחנו נעמוד מולה, סכנה של נשק השמדה המונית באירן. כפי שהתחלתי לומר קודם לכן, אנחנו בקשר הדוק בנושא הזה גם עם ארצות-הברית.

אני יכול להעריך שהמאמצים הדיפלומטיים, פלוס תדמית ההרתעה שלנו, פלוס התהליך, שאני מקווה שיוכל להיות מזורז הפעם, להגיע לשלום, להגיע להסדרים אזוריים וגם לאותו חלום של מזרח תיכון נקי מנשק השמדה המונית – שכל הדברים האלה יוכלו לקרב אותנו למאבק אפקטיבי בתופעה הזאת.

לגבי ההצעות שהועלו, אני חושב שהמקום היאה להן הוא ועדת החוץ והביטחון, ויהיה זה טבעי להעביר אותן לוועדה זו.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חבר הכנסת יגאל ביבי, האם אתה מסכים שהצעתך תועבר לוועדת החוץ והביטחון?

יגאל ביבי (מפד"ל):

היו"ר ד' שילנסקי:

חבר הכנסת רפאל איתן – מסכים. חבר הכנסת בנימין נתניהו – מסכים. חבר הכנסת עמנואל זיסמן – מסכים. אנחנו ניגשים להצבעה.

הצבעה מס' 2

בעד ההצעה להעביר את הנושא לוועדה – 17

נגד – אין

נמנעים – אין

ההצעה להעביר את הנושא לוועדת החוץ והביטחון נתקבלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

17 בעד, אין נגד, אין נמנעים. אני קובע שכל ההצעות שהועלו פה עכשיו מועברות לוועדת החוץ והביטחון.

הצעה לסדר-היום הצורך ברביזיה של לימודי היהדות הן בסמינרים למורים

והן בבתי-הספר הממלכתיים

היו"ר ד' שילנסקי:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים לסעיף הבא בסדר-היום – הצעה לסדר-היום מס' 1106 בנושא: הצורך ברביזיה של לימודי היהדות הן בסמינרים למורים והן בבתי-הספר הממלכתיים. חבר הכנסת אבנר חי שאקי, בבקשה. אני מפנה את תשומת לבך: בניגוד לכך שלדוברים אחרים ניתנו שבע דקות, מכיוון שאתה היחיד בהצעה זו, אתה מקבל עשר דקות.

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, אדוני סגן השרה, חברי כנסת נכבדים, הנושא שבחרתי לדון בו היום בא לעולם כתוצאה מכמה דברים שאירעו בעת ובעונה אחת.

לאחרונה נתפרסם מאמר ב"ג'רוסלם פוסט", ובו הובאו דבריהם של כמה מחברי ועדה ציבורית שמיתנה שרת החינוך והתרבות כדי לבדוק את לימודי היהדות בבתי-הספר הממלכתיים. הרעיון בריא, טוב שהוקמה ועדה כזו, אבל כבר מדבריו של אחד החברים, פרופסור אבי רביצקי, אתה נמצא למד, כי כנראה הוועדה, או רוב חבריה, מגיעים למסקנה שיש הרבה לתקן והרבה לשפר בלימודי היהדות בבתי-הספר הממלכתיים.

בשעתו השתמש השר זלמן ארן, זכרו לברכה, במונח שהוא טבע, "תודעה יהודית", כדי לדבר על הצורך בהקניית ערכי יסוד, מושגי יסוד, סמלי יסוד של היהדות בבתי-הספר בארץ בכלל, והכוונה כמובן לבתי-ספר ממלכתיים, שבהם אין מלמדים את לימודי היהדות בצורה מקיפה, שיטתית, יסודית, כפי שהדבר נעשה בבתי-הספר הממלכתיים-דתיים.

והנה הסתבר, כך אומר לנו פרופסור רביצקי, שמספר השעות המוקדש ללימודי יהדות בבתי-הספר הממלכתיים מועט ביותר, הולך וקטן, כי הרמה של המורים ליהדות היא רמה נמוכה, המטען דל, הידע מצומצם ביותר; ואילו הסמינרים למורים, שצריכים להכשיר את המורים ליהדות בבתי-הספר הללו, אינם מכשירים אותם במידה מספקת. התוצאה נטו היא, שלימודי היהדות, משמע: תנ"ך, תורה שבעל-פה, תולדות ישראל, מקצועות יהדות אלה אינם נלמדים כהלכה. הידע בהם דל ביותר, והתוצאה הסופית היא, שבוגרי בתי-הספר היסודיים והתיכוניים הכלליים הממלכתיים, זהותם היהודית חלשה ביותר.

אם לא די בכך, בא משרד החינוך והתרבות לאחרונה וקיפץ 15,000 שעות בחינוך הממלכתי-דתי והעביר אותן לחינוך הממלכתי ולחינוך הערבי, וזה על-ידי מעבר מתקן לפי כיתה לתקן לפי מספר תלמידים, בלי להתחשב בסיבות ההיסטוריות והמעשיות שהביאו לאותן קטנות יחסית בחינוך הממלכתי-דתי. ההפרדה בין בנים לבנות איננה קפריזה בחינוך הממלכתי-דתי, היא פועל יוצא של ההשקפה הדתית, שזה ראוי יותר ונכון יותר. מלכתחילה בוודאי היינו שמחים אילו היתה ההפרדה הזאת טוטלית. אבל מכיוון שיש קשיים, מנסים להפריד במקום שהדבר נוח יותר.

והנה, נוסיף על כך כמה ממצאים של מחקרים שנעשו בשנים האחרונות. מחקר אחד מלמד, שבמקצועות היהדות בבחינות הבגרות, מקצועות שהם חובה, הרי רק אחוז קטנטן מתלמידי בתי-הספר התיכוניים הממלכתיים לוקח את התורה שבעל-פה כמקצוע בחינה ב-5 יחידות – 0.2%. חמישית האחוז בלבד מתלמידי התיכון הממלכתי מנסים להתמחות, אם נקרא לזה התמחות, בתורה שבעל-פה, בתלמוד. בתנ"ך המצב שפיר קצת יותר – כ-6%, וזה כמובן לעומת 50%, 60% ו-70% בחינוך הממלכתי-דתי.

נוסיף על כך את ממצאי מחקרו המפורסם והידוע של פרופסור שמעון הרמן מן האוניברסיטה העברית, כאשר הוא הציג לתלמידי תיכון, לשמיניסטים בארץ, בבתי-ספר כלליים ודתיים, וכן לסטודנטים באוניברסיטאות, כמה שאלות. שאלה אחת – האם ישראליותם קודמת ליהדותם או יהדותם קודמת לישראליותם? שאלה אחת שאותה חקר פרופסור הרמן. שאלה שנייה – אילו יכלו להיוולד מחדש, האם היו רוצים להיוולד יהודים או היו בוחרים בלאומיות אחרת?

למרבה הצער ואפילו הבושה, וזהו ממצא מחקרי-מדעי רציני של מומחה גדול באוניברסיטה העברית, שיעור נכבד למדי של בוגרי התיכון הממלכתי העדיף את ישראליותו על יהדותו, כאשר חלק אמר שיהדותו איננה רלבנטית כלל ועיקר, היינו – הוא מזדהה כישראלי בלי שהוא יוצק איזה תוכן יהודי אינטלקטואלי או אמוציונלי חווייתי כלשהו ביהדותו.

אשר לשאלה: האם היית רוצה להיוולד יהודי? – שיעור לא מבוטל של תלמידי בתי-ספר ממלכתיים השיבו, שלו בהם תלוי היה הדבר הם היו מעדיפים להיוולד לא יהודים אלא בני לאום זה או בני לאום אחר.

אלה תוצאות ישירות ועקיפות של זלזול חמור במקצועות הבסיסיים של היהדות מגן-הילדים ועד לאוניברסיטה ועד בכלל. ניכור זה ליהדות אף הביא כ-50% מן הנשאלים להשיב בהן על השאלה האם יהיו מוכנים להינשא בנישואי תערובת.

זה מביא, אדוני היושב-ראש, לניתוק ציבור של רבבות ושל מאות אלפים ממורשת היהדות, מתרבות ישראל, בוודאי ובוודאי מתורת ישראל שבכתב ובעל-פה. זה הביא ומביא לירידה של חלק מסוים של הנוער, כי כשאין מוטיבציה יהודית, הרי אין אמון בעתידה של ישראל כמדינה יהודית, וממילא כל מדינה בעולם שתציע תנאים חומריים טובים יותר תשמש תחליף טוב למדינת ישראל.

אדוני סגן השר, מעבר למחלוקת האידיאולוגית הקיימת בעם ובבית הזה בסוגיית דת ומדינה ובסוגיית חינוך דתי וממלכתי-כללי, חילוני, אני טוען, והייתי רוצה שזה יגיע לידיעתה של שרת החינוך והתרבות, שתלמידי ישראל בתיכון הממלכתי לא זו בלבד שאינם מתייחסים בחיבה ובהוקרה למורשת, ליהדות, למצוות – הם אינם מכירים אותן. אני מדבר על הידע ועל המידע, על המטען היהודי של תלמיד התיכון והסמינר הכללי-הממלכתי בישראל.

ארן, זיכרוננו לברכה, טבע בשעתו את המטבע "תודעה יהודית", והוא קבע והנחה, וזה פעל שנים, כי אני זוכר שבהיותי סגן שר החינוך והתרבות, עם יגאל אלון המנוח, הוא התלהב מאוד מן הרעיון של תודעה יהודית, ואמר לי: הייתי רוצה שכל תלמידי ישראל ידעו לפחות מהי שבת ומהם חגי ישראל, מהו תלמוד בבלי ומהו תלמוד ירושלמי, וכו' וכו'.

לצערנו הגדול, אנחנו מצויים במצב ובנקודת זמן, שבה מגיעים בוגרי תיכון לאוניברסיטאות כשהמטען היהודי שלהם גובל באפס. הם אינם יודעים מושגים בסיסיים ביותר. לא זו בלבד שאינם יודעים תלמוד מהו, כי יש כיתות י"ב שבהן לא לימדו אפילו דף גמרא אחד, אלא גם התנ"ך נלמד למקוטעין, פרקים נבחרים, מתוך גישה המתייחסת אליו כאל מקצוע נוסף, במקרה הטוב כאל מקור ספרותי או היסטורי או פילולוגי או אחר, בלי להתייחס כלל ועיקר לקודשי ישראל ולערכים היהודיים הבסיסיים, המוסריים, הלאומיים, החברתיים והאוניברסליים. כי ביהדות יש אוניברסליות. כשנאמר בספר בראשית "בצלם אלוהים ברא את האדם" זה היה אדם הראשון, עשרים דורות לפני אברהם אבינו, היהודי הראשון בעולם, ובכל זאת מדובר על כך שהוא נברא "בצלם אלוהים".

אדוני סגן השר, אני מצפה שבמערכת החינוך ילמדו, שגם מה שנקרא זכויות האדם מקורו בתורת ישראל, שגם עקרונות הדמוקרטיה הבסיסיים, עקרון הרוב ושלטון הרוב ומניעת עושק המיעוט מקורם בתורת ישראל. העיקרון "אחרי רבים להטות" הוא עיקרון של תורת ישראל לפני מדינה כלשהי, לרבות יוון, שהיא אם מושג הדמוקרטיה מבחינה היסטורית בעולם הלא-יהודי.

אני מצפה שמערכת החינוך הכללית-הממלכתית, אדוני סגן השר, תשב על המדוכה כדי לשאול את עצמה מה יש לעשות כדי שבוגר התיכון הממלכתי המצוי יצא עם מטען עשיר יותר במושגים בסיסיים ביהדות. אין באים פה לומר לו, שזו מערכת נורמטיבית מחייבת. אין פה רצון לכפייה דתית, אבל יש רצון שבן עם ישראל ידע את מורשתו, את תולדות עמו, את גדוליו, את חכמיו, את נביאיו, את חגיו, את סמליו – ולעצמו הגדול, לא זה המצב. לרבים מבוגרי האוניברסיטאות שעברו דרך התיכון הממלכתי חסרים האלמנטים הבסיסיים הללו, וזה, כמובן, לא לכבוד למערכת, לא לכבוד למדינה עצמה.

אני רוצה להזכיר לחברי הכנסת, אדוני היושב-ראש, שלפני שבעה-שמונה חודשים ביקר בארץ מר גורבצ'וב, שהיה במשך חמש שנים וחצי שליטה הכול-יכול של מה שהיתה ברית-המועצות. והנה אותו מר גורבצ'וב הודיע באוניברסיטת בר-אילן, שם הוא הרצה בפני בוגרי האוניברסיטה ובפני כמה אלפים שבאו לשמוע אותו, ש-70 שנה של דיכוי הדת והתרבות הדתית בברית-המועצות, הדיכוי הזה נכשל כישלון חרוץ. התזה המרקסיסטית, שאמרה שהדת היא אופיום להמונים – נתגלה שאלה היו דברי הבל ודברי שווא. ברור לנו, הוא אמר, שהאמונה והדת הן מרכיב חיוני בקיומם ובתרבותם של כל עם ושל כל מדינה. מר גורבצ'וב דיבר על "תחייה דתית", או, כפי שהוא התבטא – "רנסנס דתי" בברית-המועצות שלו. הוא אמר: כולנו הגענו למסקנה היום, שעם ותרבות אינם יכולים להתקיים ולהתפתח בלי שהיסוד הדתי והיסוד האמוני – הוא לא דיבר על הדת היהודית, על דת בכלל – יהיו חלק אינטגרלי של אותה תרבות.

זה בא לומר לנו שגם אלה בישראל, חניכי האסכולות החילוניות המובהקות, שעל-פי דרכן ועל-פי השקפת עולמן ראו בדת גורם לא-חיוני או שלא קיבלו אותו כמות שהוא, או שהתייחסו אליו אם באדישות ואם בזלזול, לצערי, הם צריכים לראות שאם כל המערכת האדירה הזו של ברית-המועצות קרסה, ועם קריסתו של המשטר קרס גם האתאיזם, קרסה הכפרנות, קרסה החילוניות המיליטנטית הטוטליטרית, כמו שקורא לה פרופסור שבייד, אי-אפשר להמשיך בכך. אז גם אם השקפת העולם הכתיבה לאנשים מסוימים ממפלגות מסוימות בארץ את התפיסה החילונית כדרך חיים, אין זה צריך לסתור את התזה השנייה, האומרת שמטען ידיעות, הכרת האמת, הכרת תולדות העם הזה, צריכים להיות חלק ממטענו של כל בוגר תיכון.

כיצד מגיעים לזה? צריך שזה יהיה חובה בבגרות וצריך לקבוע שכל בוגר חייב לבחור לעצמו לפחות מקצוע יהדות אחד כחובה – או תנ"ך, או תלמוד, או תולדות ישראל ב-4 או ב-5 יחידות, מפני שרק על-ידי זיקה עמוקה לאחד מן המקצועות הללו ייווצר קשר ותיווצר זיקה אמיתית בין הבוגר לבין עמו, מורשתו, עברו, ואז הוא יזדהה עם המורשת הזאת ויתגאה ביהדותו.

אנחנו עדים לניכור בולט אצל חלק של הנוער הישראלי לכל מה שנקרא מורשת ישראל. אנחנו עדים לבורות מחרידה. הייתי מביא דוגמאות, אבל הזמן אינו מרשה זאת, כדי להראות שגם אקדמאים מובהקים, פרופסורים באוניברסיטאות מגלים בהזדמנויות שונות בורות מחרידה דווקא במקורות היהדות. פרופסורים שבתחומיהם הם מגלים ידע גדול, בקיאות, חריפות, כושר מחקרי, חדשנות, מקוריות וכו', כשזה מגיע ליהדות מוטב לא לדעת, מוטב להיות בור. זאת בורות מוסכמת, בורות מקובלת, בורות אופנתית. כנגד אופנתיות זו אני בא לדבר, ואני מציע שמשרד החינוך והתרבות ילמד ויעשה כמיטב יכולתו שתלמידי ישראל בבתי-הספר הממלכתיים הכלליים ידעו שאהבת אדם ואהבת הרע, ערך השלום, ערך החירות, ערך הצדק, ערך השוויון, כולם עקרונות שנקראים הומניסטיים אוניברסליים, הם יהודיים ביסודם.

לכן חייבים ללמד את ילדי ישראל שזה אינו ייבוא זר, זה לא בא מתרבויות זרות או מעמים זרים, אלא מקורו ביהדות, אם מלמדים אותה כהלכה.

שאל יהלום (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, אפשר לשאול שאלה?

היו"ר ד' שילנסקי:

חבר הכנסת שאקי עבר בהרבה את מכסת זמנו. תשאל בקצרה והתשובה תהיה קצרה.

שאל יהלום (מפד"ל):

חבר הכנסת שאקי, האם אתה חושב שיש סיכוי של אחד למיליון ששרת החינוך הנוכחית תבצע אחד מאלף מהדברים הנכונים כל כך שאתה מציע?

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

אני מודה לך על השאלה. גם אני שאלתי את עצמי את השאלה הזאת. אני מתכוון לומר לה, ואני אומר לך, ידידי סגן השרה, שאני מצפה ממנה שהיא תשקוד על כך שתלמידי ישראל יהיה להם הידע ביהדות שיש לה; הרי היא משתבחת, ואני מכיר אותה היטב, כי התווכחתי אתה פעמים רבות במקומות שונים, וראיתי שיחסיית למי שאיננו דתי, היא קראה וקוראת במקורות, והיא מתגאה בזה, ובצדק, שהיא מכירה את המקורות. אני רוצה שהתלמיד המצוי, הבוגר המצוי, הסמינריסט המצוי בארץ בבתי-הספר הממלכתיים גם הוא ידע מה הם המקורות. קיום מצוות, ראיית הדת כנורמה מחייבת, הם שאלה אחרת, שאין לכפות אותם. אבל מטען של ידע לטובת העם הזה – כי בלי זה, לעניות דעתי, אנחנו מנכרים את הנוער מיהדותו, אנחנו מנכרים את הנוער מארצו כארץ של אבותיו, וזה רק יכול לפגוע בחוזקנו המוסרי, מפני שחוסנו האמיתי נובע מכך, שאנחנו מרגישים שכוחנו בעברנו ובמורשתנו.

אדוני סגן השרה, אם את המסר הזה, תוכל בטובך לדאוג לכך שהמשרד יחשוב עליו ויטפל בו, אני אודה לך ביותר. תודה רבה.

היו"ר ד' שילנסקי:

אדוני חבר הכנסת פרופסור אבנר חי שאקי, תרשה לי. כשאתה אמרת שחלק גדול מהבדיקה הראה, שתלמידי תיכון וכו' אמרו שלו יכלו להיוולד מחדש – דבריו מהימנים עלי – אז גם בעניינים של קונסנסוס מותר ליושב-ראש ישיבה להתערב ולהגיב.

היה זה במחנה מס' 1 של דכאו; עמדנו לצאת לעבודת לילה והיתה אזעקה וכיבו את החשמל, והגרמנים לא הוציאו אותנו כי הם פחדו ללכת בחוץ, פירוש הדבר הזה של הליכת לילה בחברת ה"מולס", שזה היה איום, שקצת נופלים בדרך, רבים עוד יותר בתוך העבודה ורבים עוד יותר בדרך חזרה. כשהיה חושך וישבנו זאת היתה הצלת חיים, ושכחו. ואז מישהו העלה את השאלה, לו הייתי צריך להיוולד מחדש האם הייתי רוצה להיוולד כיהודי? אז ענה תלמיד חכם אחד, רבי משה, צדיק גדול, נסתר, והוא הסביר למה היה רוצה להיוולד מחדש יהודי למרות מה שהוא יודע. אני רוצה להגיד לך, שהיו שם "עמך", פשוטי עם, סבלים, עגלונים, פרופסורים, דתיים, חילונים, ופה-אחד היתה שם ההרגשה, לא עשו משאל, שאם להיוולד מחדש, למרות הכול – יהודי.

אני אומר, שאילו הביאו דוגמה כזאת לאותם תלמידים שחיים ברווחה ובלוקסוס – –

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

אני אדע להעביר זאת, אדוני היושב-ראש. זה נפלא.

היו"ר ד' שילנסקי:

– את ההרגשה, מה חשבו יהודים ברגע כזה.

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

אני מודה לך מאוד, אדוני היושב-ראש.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה.

אדוני סגן השרה, אתה מקבל את ההתערבות שלי למען הבא תמיד את לקח השואה. בבקשה.

סגן שרת החינוך והתרבות מ' גולדמן:

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, שמעתי בקשב רב את דבריו של חבר הכנסת אבנר חי שאקי. ההצעה במשרד החינוך והתרבות לגבי השינויים שמוצעים במערכת החינוך, כל כוונתה היא להגביר את לימודי היהדות, אבל מדי פעם בפעם חשוב גם לחדש תוכניות.

תוכניות הלימודים הבסיסיות במוסדות להכשרת עובדי הוראה נקבעו על-ידי המחלקה להכשרת עובדי הוראה בשנת 1985 והיו שרירות וקיימות גם בשתי הקדנציות של חבר הכנסת זבולון המר כשר החינוך והתרבות. מדי פעם חלים בהן שינויים קלים ועדכונים על-פי דרישות המשרד והשינויים בתוכניות הלימודים בבתי-הספר.

שונה הדבר במכללות האקדמיות להכשרת עובדי ההוראה, אשר תוכנית הלימודים הבסיסית בהן נקבעה על-ידי המועצה להשכלה גבוהה בשנת 1981. כל מוסד המבקש הכרה אקדמית מגיש את תוכניות הלימודים שלו למועצה להשכלה גבוהה, וברגע שהן מאושרות – המוסד אוטונומי לחלוטין בקביעת התכנים הנלמדים בו, כמו כל אוניברסיטה. יש לציין כי היום למעלה מ-70% מפרחי ההוראה במוסדות להכשרת מורים במגזר הממלכתי לומדים במכללות אקדמיות, ויכולת השפעת המשרד על תוכני הלימודים בהן היא, כאמור, מוגבלת ביותר.

המלצות ועדת-שנהר בנושא הוראת היהדות התקבלו במשרדנו רק לאחרונה, והן נלמדות עתה במסגרת הגף להכשרת עובדי הוראה, כדי לראות אילו שינויים ניתן לערוך בתוכניות הלימודים במוסדות להכשרת עובדי הוראה. במכון מופ"ת – המכון למחקר ופיתוח תוכניות של הגף להכשרת עובדי הוראה – קיים פורום מיוחד העוסק בתוכניות הלימודים במקצועות היהדות, והוא הגוף המקצועי המייעץ בנושא זה לגף, והוא גם שימליץ על השינויים בתוכניות הלימודים בהתאם להמלצות ועדת-שנהר.

יש לציין, כי כיום חייב כל פרח הוראה בכל מכללה ובכל מסלול – גנות, יסודי, על-יסודי ומקצועי – ללמוד מקצועות יהדות בהיקף של 180 שעות בודדות, בממלכתית-דתי – 540 שעות בודדות. סטודנטים ערבים ודרוזים לומדים את מורשתם בהיקף שווה במקום יהדות.

כמו-כן יש לציין, כי פרחי הוראה המכשירים עצמם להוראת תורה שבעל-פה במגזר הממלכתי זכאים למלגות מועדפות על-פי בקשת המזכירות הפדגוגית, כדי למשוך למקצוע זה מורים במספר רב, כיוון שמספר הפונים להוראת תורה שבעל-פה במגזר הממלכתי אינו מספק את הצרכים.

עלי לציין, כי עם מקצועות החובה בבתי-הספר הממלכתיים נמנים המקצועות: מקרא, תורה שבעל-פה, ספרות עברית, היסטוריה של עם ישראל, מחשבת ישראל – באמצעותם מוקנית הכרת מורשת ישראל גם מבחינה עובדתית-היסטורית וגם מבחינה רוחנית עיונית. חומרי למידה חדשים ומחודשים במקצועות אלה ממשיכים לצאת על-ידי האגף לתוכניות לימודים מדי שנה בשנה, והוא גם משתדל לקיים מפגשים עם מדריכים ומורים להצגת החומרים החדשים להוראתם.

אין לי התנגדות לכך שהנושא יועבר לדיון בוועדת החינוך והתרבות.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חבר הכנסת אבנר חי שאקי, האם אתה מסכים שהצעתך תועבר לוועדת החינוך והתרבות?

אבנר חי שאקי (מפד"ל):

בהחלט.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אנחנו מצביעים.

הצבעה מס' 3

בעד ההצעה להעביר את הנושא לוועדה – 6

נגד – אין

נמנעים – אין

ההצעה להעביר את הנושא לוועדת החינוך והתרבות נתקבלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

ברוב של שישה, אין מתנגדים, אין נמנעים, הוחלט להעביר את ההצעה של חבר הכנסת אבנר חי שאקי לוועדת החינוך והתרבות.

הצעת חוק רשות השידור (הוראת שעה – התליית אגרות), התשנ"ב-1992

(הצעת קבוצת חברי הכנסת)

היו"ר ד' שילנסקי:

אנחנו ניגשים לסעיף הבא בסדר-היום: הצעת חוק ר"ז, הצעת חוק רשות השידור (הוראת שעה – התליית אגרות), התשנ"ב-1992, של חברי הכנסת רענן כהן ודוד מגן. ינמק חבר הכנסת דוד מגן.

דוד מגן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, חברי כנסת נכבדים, ההצעה פשוטה מאוד. אני רוצה להזכיר, כי הגשתי הצעה אחת שדיברה על השנים 1992 ו-1993. הצעה זו אומרת: "על אף האמור בחוק רשות השידור – – – לא תוטל בשנות הכספים 1992 ו-1993 אגרה בעד החזקת מקלט טלוויזיה או מקלט רדיו".

מאוחר יותר השתכנעתי, שצריך להגיש הצעה כזאת ללא התנצחות סיעתית, ועם חבר הכנסת רענן כהן הגשתי הצעה, ואנחנו מסבירים כי ברוב מדינות המערב הפך השירות שמעניקות רשויות השידור לשירות בסיסי הניתן חינם. בשנים האחרונות הצטברו בקופת רשות השידור 172 מיליון שקלים המושקעים בתוכניות שונות של הבנקים. אחזור למסור אינפורמציה עדכנית לגבי הסכומים הללו.

רשות השידור מחזיקה מנגנון העולה 17 מיליון שקלים, והוא מיועד לגביית האגרה. למרות המאמצים של המנגנון הזה, יש רבים מאוד המצליחים להתחכם, להערים על הרשות ולהימנע מתשלום האגרה.

הצעת החוק מציעה לפטור את בעלי המקלטים לתקופת ניסיון של שנתיים – ואני מדבר על 1994-1993, או 1994-1995 – שבמהלכן יעובדו הלקחים ויוסקו המסקנות לגבי האפשרות לבטל את האגרה לחלוטין.

חברי הכנסת, כפי שאתם רואים, איננו מציעים הצעה מרחיקה-לכת, אלא הצעה לתקופת ניסיון.

ברשות השידור יש צוות של 25 עובדים קבועים, ועוד כ-100 העובדים על-פי חוזים, שעושים עבודה נמרצת וקשה. אני אישית ראיתי במו-עיני את מנהל אגף הגבייה, בחור ששמו אבי כץ, עושה פעולה בפרעם תוך סיכון עצמי. ראיתי אותו ונתקלתי בצוותו לפני כשנתיים-שלוש שנים בנהרייה, מול קבוצה אלימה, בעלת רקורד פלילי, כיצד הם מנסים לגבות בכוח. כך שלגבי הצוות הנפלא הזה אין שום ביקורת, הוא עושה עבודה בתנאים-לא-תנאים, והוא מצליח לגבות 300 מיליון שקלים בשנה.

שאל יהלום (מפד"ל):

אז עכשיו יפטרו אותו.

דוד מגן (הליכוד):

זה בדיוק מה שאני רוצה להדגיש. אני חושב שהצוות הזה בהחלט ראוי ויכול לבצע משימות חדשות ועדכניות ברשות השידור, אם ההצעה הזאת תתקבל.

יצחק לוי (מפד"ל):

אפשר להעביר אותו לביטוח הלאומי, לגביות.

דוד מגן (הליכוד):

אינני נכנס עד כדי כך לפרטים.

אני רוצה לסבר את אוזנכם בכמה נתונים. פטורים דה-יורה: 45,000 נכי צה"ל; 30,000 – לפי רשימה של המוסד לביטוח לאומי – מקבלי הבטחת הכנסה; 4,000 עיוורים, חירשים ואילמים; 140,000 קשישים המקבלים השלמת הכנסה ומשלמים רק 50%. אלה האנשים שלפי חוק ותקנות פטורים מתשלום האגרה או מחלקה, ובצדק.

אבל יש גם פטורים דה-פקטו: 140,000 בתי-אב במגזר הערבי שאינם משלמים. רק 5% במגזר הערבי, לעומת 80% במגזר היהודי. ויש עוד 110,000 משתמטים. קרוב לחצי מיליון בתי-אב לא משלמים את האגרה.

אם נחזור ל-172 מיליון השקלים – – –

היו"ר ד' שילנסקי:

בחלק הראשון, לא ציינת את המשפחות השכולות הפטורות מתשלום האגרה. דיברת על נכים.

דוד מגן (הליכוד):

כן, זה כלול ב-45,000.

אם נחזור לאותם 172 מיליון שקלים, האם אתם יודעים מה נעשה אתם? משרד האוצר החליט ביום בהיר אחד שחסר לו כסף, ולקח את כספי רשות השידור לצרכים אחרים. במלים אחרות, תשלום האגרה מממן פעילות אחרת של משרד האוצר, של משרדי ממשלה אחרים. לפחות על-פי הדוגמה הזאת, התשלום הזה לא הלך לייעודו.

תופעת העיקולים מגיעה להיקף של 5,000. בדיון הקודם למדנו, שיש 1,170,000 כלי רכב במדינה. רק 400,000 כלי רכב משלמים עבור מקלט הרדיו במכונית. כלומר, רק כשליש מבעלי הרכב במדינה משלמים. זה מס מעוות. זה מס שלא משיג את יעדו ואת ייעודו.

על בסיס הדברים האלה צריך לערוך ניסיון, לגרום לשידוד מערכות, לטפח את מנגנון הגבייה לצרכים ייחודיים יותר של רשות השידור, ולמצוא דרך שהמס המלאכותי הזה – – –

שאלו יהלום (מפד"ל):

רק 400,000 כלי רכב משלמים אגרת רדיו?

דוד מגן (הליכוד):

רק 400,000 כלי רכב, מתוך 1,170,000 כלי רכב, כשאתה ואני יודעים, שברוב רובם של כלי הרכב יש מקלט רדיו.

אשר על כן, אדוני היושב-ראש, אני מציע שהכנסת תאשר את הצעת החוק ותעביר אותה להכנה לקריאה ראשונה בוועדת הכלכלה של הכנסת. אם אני רואה נכון, ולאור הניסיון להפוך את הדיון לדיון בין-סיעתי – אינני יודע מי יזם את זה – אני רוצה לומר לאלה שגויסו להצבעה, חבר הכנסת עמיר פרץ, שזאת יוזמה משותפת של חברי כנסת מסיעת העבודה ומסיעת הליכוד, של רענן כהן ושל עבדכם, מהליכוד ומהמערך. הייתי מציע לכל חבר כנסת לשקול היטב לפני שהוא מצביע הצבעת נגד. מי שהקשיב לדיון יכול היה לשמוע על העיוותים החמורים הקיימים במס הגולגולת המיותר הזה. הציבור רק בחלקו משלם את האגרה, כשקירוב לחצי מיליון – – –

אורי אור (העבודה):

אם זה כל כך חשוב, איפה רענן כהן?

דוד מגן (הליכוד):

אחר כך אני אעשה אתו בירור בקואליציה.

חברי הכנסת, כחצי מיליון בתי-אב לא משלמים את האגרה, בשל עילות שונות. כרבע מיליון, מחצית מהמספר הזה, בגלל התחמכויות שונות. האוצר משתמש בכספי רשות השידור, בכספים שנגבים תחת הכותרת של אגרת טלוויזיה ורדיו, לצרכים אחרים. הכספים הללו מופקעים מרשות השידור. כל מגמת הצעת החוק הזאת היא להביא לידי כך שיהיה שידוד מערכות, תהיה מחשבה מעמיקה ברשות השידור, מחשבה מעמיקה במשרד האוצר, כדי שאפשר יהיה לעשות גם צדק וגם סדר, לחסוך, ולגרום – – –

שאלו יהלום (מפד"ל):

תסביר לנו איך הרשות תממן את עצמה. מתקציב המדינה?

דוד מגן (הליכוד):

אני מסביר בדיוק ואומר שהכספים שאתה משלם לרשות השידור לא עוברים לרשות השידור.

שאול יהלום (מפד"ל):

לפי ההצעה שלך לא תהיה אגרה. איך תממן הרשות את עצמה?

דוד מגן (הליכוד):

בדיוק כמו כל שאר הערוצים – מפרסומות, ומתמיכה של הממשלה, לפי סעיפים שייקבעו.

שאול יהלום (מפד"ל):

זאת אומרת, שהיא תהיה תלויה יותר ויותר בממשלה. האם זה מה שאנחנו רוצים?

דוד מגן (הליכוד):

הדגשתי בתחילת דברי, שאני מדבר על תקופת ניסיון של שנה-שנתיים.

שאול יהלום (מפד"ל):

אבל לא בממשלה הזאת. נחכה לממשלה הבאה.

דוד מגן (הליכוד):

הכספים שנאגרו ברשות השידור ממילא לא משמשים את רשות השידור. הם משמשים משרדי ממשלה אחרים.

שאול יהלום (מפד"ל):

חלק.

דוד מגן (הליכוד):

172 מיליון שקלים. אם בשנת 1992 נלקחו מרשות השידור 172 מיליון שקלים לצרכים אחרים, הווי אומר שתשלום האגרה אינו ממלא את ייעודו.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. אדוני סגן השרה, בבקשה.

סגן שרת החינוך והתרבות מ' גולדמן:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, ועדת-לבני לבדיקת חוק רשות השידור יושבת על המדוכה ברציפות זה כמה חודשים. היא עומדת לסיים בקרוב את ישיבותיה ולהגיש את המלצותיה לממשלה.

בין היתר בודקת הוועדה את נושא האגרה, האפשרות לביטולה, ובדיקת אפשרויות אחרות למימון פעולותיה של הרשות. לעניין זה מוקדש זמן רב בדיוני הוועדה, והמלצותיה בנושא ייכללו בדוח הכללי שיוגש לממשלה ויבואו לידי ביטוי גם בחוק החדש. נוסף על כך, תקציבה של רשות השידור בשנת 1993 כבר מבוסס על חישובי האגרה.

כל עוד לא סיימה ועדת-לבני את עבודתה ולא הגישה את מסקנותיה, מתנגדת הממשלה להצעת החוק. על-כן אבקש להסיר מסדר-היום את הצעת החוק של חברי הכנסת דוד מגן ורענן כהן.

דוד מגן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, יש שתי אפשרויות: או שאני עולה להשיב, או שאני מוכן לתת קרדיט לאותה ועדה, להמתין שבועיים-שלושה שבועות ולדחות את ההצבעה, אם סגן השרה יציע זאת.

היו"ר ד' שילנסקי:

אדוני סגן השרה, האם אתה מסכים – – –

סגן שרת החינוך והתרבות מ' גולדמן:

לא, אני בעד הצבעה.

היו"ר ד' שילנסקי:

אם כן, זכותך לעלות להשיב, חבר הכנסת מגן. בבקשה.

דוד מגן (הליכוד):

אני פונה אל חברי הכנסת הוותיקים, במיוחד אל חבר הכנסת עמיר פרץ, ואם הספקתי ללמוד על פעילותם של חברים חדשים, אל אורי אור, כיושב-ראש ועדת החוץ והביטחון, אני לא אסבך, אבל חברת הכנסת יעל דיין וחבר הכנסת יוסי כץ – אני שוב בא ומביא לכם דוגמה. זו שעת לילה מאוחרת, אין מצלמות, זו הצעה פשוטה, ולפי דעתי – צודקת. אבל לא חשוב איזו ממשלה מכהנת, זה היה אופייני גם לממשלות קודמות, אני מניח שזה יהיה כך גם בממשלות עתידיות. פועלים בעיניים עצומות: הממשלה החליטה – אז לבית-הנבחרים אין מה להתערב. הממשלה החליטה להקים ועדה ולבדוק – בית-הנבחרים לא יכול אפילו לחשוב על אישור בקריאה טרומית ועל העברה לוועדה לבדיקה.

על כן, אני בא ואומר: חברי הכנסת בכלל, חבר הכנסת עמיר פרץ, חבר הכנסת יוסי כץ, חבר הכנסת רן כהן, שאני בטוח שיבוא ויעזור לי – את בני טמקין אני לא מכיר – רבותי, תצביעו לגופו של עניין ולא לפי חלוקה של סיעות קואליציה-אופוזיציה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חברי הכנסת, אנחנו ניגשים להצבעה. מי בעד? מי נגד?

הצבעה מס' 4

בעד ההצעה להעביר את הצעת החוק לדיון מוקדם בוועדה – 4

בעד ההצעה להסיר את הצעת החוק מסדר-היום – 10

נמנעים – אין

ההצעה להסיר מסדר-היום את הצעת חוק רשות השידור (הוראת שעה

התליית אגרות), התשנ"ב–1992, נתקבלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

ארבעה בעד, 10 נגד, אין נמנעים. הצעת החוק של חבר הכנסת דוד מגן יורדת מסדר-היום.

אני רק רוצה להפנות את תשומת לב חברי הכנסת: לפעמים יש טענות בקשר להצבעה – כן נדלק, ובאים בטענות ליושב-ראש. הנה תראו דוגמה: עכשיו נכבה. פה לא יושב איש.

הצעת חוק מס הכנסה (הטבות לחיילים משוחררים) (הוראת שעה)

(תיקון מס' 4) (תחילת עבודה מזכה), התשנ"ג-1993

(קריאה ראשונה)

היו"ר ד' שילנסקי:

חברי הכנסת, הסעיף הבא בסדר-היום: הצעת חוק מס הכנסה (הטבות לחיילים משוחררים) (הוראת שעה) (תיקון מס' 4) (תחילת עבודה מזכה), התשנ"ג-1993, קריאה ראשונה – של חבר הכנסת בנימין טמקין.

בנימין טמקין (מרצ):

אדוני היושב-ראש, אני רוצה לנמק בקיצור את הצעת חוק מס הכנסה (הטבות לחיילים משוחררים). ההצעה הזאת קיבלה את תמיכת הממשלה, עברה בקריאה טרומית וכבר היתה בוועדת הכספים.

ההצעה באה להקל על חיילים משוחררים בתקופה של אבטלה. במצב הקיים, החיילים המשוחררים זכאים לנקודות זיכוי במס הכנסה במשך שלוש שנים, וזאת בתנאי שהם מתחילים לעבוד בתוך שישה חודשים מאותו רגע שהם מסיימים את שירותם הצבאי. החוק בא להאריך את התקופה לשנה במקום חצי שנה, מתוקף העובדה שיש מצב של אבטלה במשק.

הממשלה החליטה לתמוך, כי גם עלות העניין היא עלות נמוכה במיוחד, והיא מתקזזת בשינויים אחרים בהכנסות המדינה. מדובר על הפחתה של כמיליון שקלים בשנה, שמתקזזת בשינויים אחרים. אני מבקש מהחברים לתמוך בהצעת החוק.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חברי הכנסת, אנחנו ניגשים לדיון. יהיה בסדר אם אני אקבע שלוש דקות? השעה מאוחרת. ההסכמה כללית.

חבר הכנסת מיכאל איתן – איננו. חבר הכנסת אברהם פורז – איננו. חבר הכנסת שאול יהלום – איננו. חבר הכנסת רון נחמן – איננו. חבר הכנסת שלמה בוחבוט – איננו. חבר הכנסת יגאל ביבי –

איננו. חבר הכנסת סאלח טריף – איננו. חבר הכנסת רענן כהן – איננו. חבר הכנסת טלב אלסאנע – איננו. חבר הכנסת יורם לס – איננו. חבר הכנסת אלי גולדשמידט – איננו. חבר הכנסת עובדיה עלי – איננו. חבר הכנסת יוסי כץ – איננו. חבר הכנסת דוד מגן, ישנו.

דוד מגן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, בגלל הצבעתו בסעיף הקודם של חבר הכנסת בני טמקין, אני אדבר 30 דקות, ברשותך.

היו"ר ד' שילנסקי:

יש לך חוש הומור.

דוד מגן (הליכוד):

במקום אלה שאינם.

אני כמובן רוצה לתמוך בהצעת החוק, לברך את היוזם. אני חושב שההצעה נכונה. כולנו מכירים את האופנה, מעבר לסוגיית האבטלה, שחייילים משוחררים בהחלט יכולים להרשות לעצמם לצאת לטיול לחוץ-לארץ – זה החצי האמיתי השני של הנימוק, ולא רק בגלל בעיית האבטלה – ולא צריך להכריח אותם להיכנס מייד למעגל התעסוקה, גם כשיש תעסוקה – ויש מקומות, ברוך השם, במרכז הארץ, שיש עודף תעסוקה – שייכנסו מייד כדי לזכות באותה נקודת זיכוי. אני תומך בנושא. צריך להתחשב בחיילים, צריך להתחשב במצב הכלכלי.

בהזדמנות הזאת אני רוצה לבקש ממך, חבר הכנסת טמקין, כאשר תשב בוועדה להכנת החוק לקריאה שנייה ושלישית: נתקלתי בתופעה, שחיילים משוחררים בעבודות מועדפות, בתחומי הבניין והתעשייה, לרבות התיירות, מקבלים מענק לאחר עבודה שנמשכת חצי שנה. בפועל, אותה חצי שנה עומדת על קרוב לתשעה-עשרה חודשים – נדמה לי ששירות התעסוקה מונה לפי מספר ימי עבודה בפועל, תוך התעלמות מכך שהמשק, בחלקו הגדול, עבר לחמישה ימי עבודה בשבוע – 150 ימי עבודה בפועל. למשל, בתחום התיירות זה מתקרב לפעילות של תשעה-עשרה חודשים. אם יש כוונה בחוק לקבוע שזה עשרה חודשים – לכתוב: עשרה חודשים, ואם זה חצי שנה – לכתוב: חצי שנה. אני מציע שנקודה זאת תחודד בזמן הדיונים, במקביל לתיקון הזה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חבר הכנסת יוסף בא-גד – איננו. אנחנו יכולים לגשת להצבעה. לאיזו ועדה צריכה הצעת החוק לעבור? לוועדת הכספים.

הצבעה מס' 5

בעד ההצעה להעביר את הצעת החוק לוועדה – 9

נגד – אין

נמנעים – אין

ההצעה להעביר את הצעת חוק מס הכנסה (הטבות לחיילים משוחררים) (הוראת שעה) (תיקון מס' 4) (תחילת עבודה מזכה), התשנ"ג-1993, לוועדת הכספים נתקבלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תשעה בעד, אין נגד, אין נמנעים. הצעת החוק של חבר הכנסת בנימין טמקין עוברת לוועדת הכספים להכנה לקריאה שנייה ושלישית.

הצעת חוק הרשויות המקומיות (בחירות) (מעטפות הצבעה)

(הוראות שעה) (תיקון), התשנ"ג-1993

(קריאה ראשונה)

היו"ר ד' שילנסקי:

הסעיף הבא בסדר-היום: הצעת חוק הרשויות המקומיות (בחירות) (מעטפות הצבעה) (הוראות שעה) (תיקון), התשנ"ג-1993, קריאה ראשונה – של חבר הכנסת יצחק לוי.

יצחק לוי (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, רבותי חברי הכנסת, אשתדל להציג את החוק בתוך שתי דקות, מכיוון שהכנסת דנה בו גם בכנסת הקודמת וגם בקריאה טרומית. החוק הוא בתמיכת הממשלה, בתמיכת שר הפנים.

עניינו של החוק – להפריד את ההצבעה בשתי מעטפות ברשויות המקומיות, בין הרשימה לבין הראשות. שני נימוקים היתוספו מאז התחלנו לדבר על כך. קודם כול, הבחירות הארציות הבאות תהיינה בחירות אישיות לראש הממשלה וגם בחירות לכנסת. חוק-יסוד: הממשלה קובע בתיקונים לנושא הבחירות, שהבחירות תהיינה בשתי מעטפות נפרדות. כלומר, תהיה מעטפה נפרדת לבחירת ראש הממשלה ומעטפה נפרדת לבחירות לכנסת. דבר ראשון: יש צורך, לדעתי, לנהוג באחידות לגבי בחירות, ולא שחלק יהיה כך וחלק יהיה אחרת.

אנחנו העברנו את הצעת החוק הזאת כבר כהוראת שעה, ומשרד הפנים כבר ניסה את השיטה הזאת בכמה וכמה מקומות, ובנתונים שקיבלנו ממשרד הפנים בוועדת הפנים, בבירור שקיימנו בין הקריאה הטרונית לבין הקריאה הראשונה, התברר שמספר הטעויות – וזה הדבר שחששנו מפניו, שיהיו טעויות רבות ובלבולים בין הפתקים וכדומה – בשיטה הזאת קטן הרבה יותר לעומת מספר הטעויות שהיה קודם לכן. למשל, רק כדי לסבר את האוזן, אדוני היושב-ראש, אביא נתונים מספר: ברעננה, למשל, שיעור הטעויות היה 2.1% בבחירות הקודמות; בכוכב-יאיר מספר הטעויות היה כמעט אפסי; ביפיע שיעור הטעויות היה 9.8%; ואילו בשיטה הזאת, בשיטה שנעשתה, בבקה-אל-ע'רביה, יישוב ערבי, ששם היה חשש שתהיינה טעויות רבות, הרי שיעור הטעויות הגיע ל-2%. כלומר, בעוד הממוצע היה 9% של טעויות במגזר הערבי, הרי עכשיו הגענו בשיטה הזאת ל-2%, כי הדברים הרבה יותר ברורים, יש שתי מעטפות, שני צבעים, פתקים בצבעים שונים וכדומה.

אני רוצה שוב לציין, שגם הממשלה וגם משרד הפנים תמכו בשיטה הזאת, ואני מבקש מהכנסת לאשר את הצעת החוק בקריאה ראשונה ולהעביר את המשך הטיפול לוועדת הפנים ואיכות הסביבה של הכנסת. תודה רבה.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חברי הכנסת, אנחנו ניגשים לדיון, לפי שלוש דקות. חברת הכנסת נעמי חזן – איננה. חבר הכנסת רון נחמן – איננו. חבר הכנסת חיים אורון – איננו. חבר הכנסת שאול יהלום ישנו, אבל מוותר. חבר הכנסת אברהם פורז – איננו. חבר הכנסת יגאל ביבי – איננו. חבר הכנסת סאלח טריף – איננו. חבר הכנסת מיכאל איתן – איננו. חבר הכנסת רענן כהן – איננו. חבר הכנסת טלב אלסאנע – איננו. חבר הכנסת יוסף בא-גד – איננו. חבר הכנסת אלי גולדשמידט – איננו. חבר הכנסת עובדיה עלי – איננו. חבר הכנסת יוסי כץ – איננו. חבר הכנסת דוד מגן, דקה; ישנו ומבקש דקה. זו כבר מסורת.

גדליה גל (העבודה):

אדוני היושב-ראש, כמה מהם נמצאים במלון "רמדה"; אפשר להזמין אותם.

היו"ר ד' שילנסקי:

שנינו תיכף נלך לשם, ואז נשמע את דעתם על הנושא. בבקשה.

דוד מגן (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, הואיל וזאת הצעת החוק האחרונה להיום, ביקשתי את רשות הדיבור כדי לסכם. יש לי חשבון עם חבר הכנסת שאול יהלום, ואני רוצה לאזן אותו עם החשבון עם חבר הכנסת יצחק לוי.

אני מתנגד לחוק אבל מצביע בעדו. אני מתנגד מסיבה אחת פשוטה. ידידי, חבר הכנסת לוי, במשרד הפנים יש היום מערכת המצויה בשלב די מתקדם של בדיקה, המדברת על הצבעה אלקטרונית. אני לא יכול להתחייב ולומר, שהיא תהיה בעוד חצי שנה או בעוד שנה, אבל עצם ההתקדמות בתחום הזה ונטישת שיטת ההצבעות בפתקים ובמעטפות – זה היה מחייב אותנו לחשוב פעמיים לפני שאנחנו ניגשים לפעולת חקיקה ולהכנסת החוק הזה לספר החוקים לדורי דורות, בעזרת השם.

הואיל והיום כבר התנגדתי להצעת חוק אחת, של חבר משותף שלנו, חבר הכנסת שאול יהלום, וזה עלה לי ביוקר אחר כך כשהוא התנגד להצעה שלי, החלטתי, למרות ההתנגדות, להצביע בעד הצעתך.

היו"ר ד' שילנסקי:

תודה רבה. חברי הכנסת, השעון מופעל.

הצבעה מס' 6

בעד ההצעה להעביר את הצעת החוק לוועדה – 7

נגד – אין

נמנעים – אין

ההצעה להעביר את הצעת חוק הרשויות המקומיות (בחירות) (מעטפות הצבעה) (הוראות שעה) (תיקון), התשנ"ג-1993, לוועדת

הפנים ואיכות הסביבה נתקבלה.

היו"ר ד' שילנסקי:

שבעה בעד, אין נגד, אין נמנעים. הצעת החוק עוברת לוועדת הפנים ואיכות הסביבה.

חברי הכנסת, תם סדר-היום. הישיבה הבאה תהיה, אם ירצה השם, מחר, יום רביעי, כ"ו בשבט התשנ"ג, 17 בפברואר 1993, בשעה 11:00.

ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 21:13.