

פרוטוקול מס. 19/ב
מישיבת ועדת הכלכלה
מיום ג' א' בניסן תשי"ג - 17.3.53
בשעה 11.00

חברי הועדה:

משתתפים:

- היו"ר ס. בנטוב
- י. אורי
- א. כהן
- מ. חזני
- ש. פרלשטיין
- ע. מימון
- מ. קסיס

סדר יום:

שר התחבורה י. ספיר

מסובת שר התחבורה.

סדר יום:

היו"ר ס. בנטוב:

פותח את הישיבה.
אני מקווה שהיום נוכל לסכם את הדיון
בעניני התחבורה. בישיבה הקודמת נשאלו כמה שאלות ונטמעו כמה הערות
מחברי הועדה. נטמע עכשו תשובת שר התחבורה ואחר כך ניגש לטיכום או
הטלעות.

בראוני להודיע, כי נתבקסתי על ידי כמה
מחברי הועדה להפסיק את הישיבה בשעה 11.45 כדי לאפשר לחברים להשתתף
בהלוויית ד"ר שמוק ז"ל. אנו נפסיק את הישיבה בשעה זו ונחדשה בשעה
12.30.

קבלתי ידיעות בלתי רשמיות, כאילו הטטסלה
רוצה שבמסידך את הדיון בחוק הפיקוח על מצרכים ושירותים ועל כן במסידך
את הדיון בחוק זה בישיבה הבאה.

ער התחבורה י. ספיר:

אני מענה לפי סדר העניינים ואסלב בזה גם הודעה, כי אתם סיימנו את כל הבירורים עם אנשי הקואופרטיבים, והצענו להם הצעה, שלמעשה קבלה כעין הסכמה בועדה הגיבמטרדית לתיאום המחירים. הצעתנו מאפשרת אותם שיפורים שצינתי לפניכם, כולל כרטיסיות עם הנחות מסויסות ואת מידת הפיקוח על ביהול המסך וסדריו.

היו"ר מ. בנטוב:

באיזו צורה יתבא פיקוח זה?

ער התחבורה י. ספיר:

הפיקוח יתבטא בזה, /שכל עניני המסך וסדור העבודה יטב איש של משרד התחבורה בועדה המארגנת את העניינים האלה, שיפקח עליהם. ישנה ועדה שניה של קואופרטיבים המטפלת בהסדר התנועה, סדור העבודה של החברים, סדור הקוים והזמנים. גם בועדה זו יטב באופן קבוע איש של משרד התחבורה.

ב. נמנה 20 מפקחים שיפקחו על התחנות והקוים באופן קבוע, כך שכל המרכזים הגדולים יהיה פיקוח חוץ מפיקוח נודד. באופן כזה גם הקהל יוכל לפנות אל המפקחים האלה בכל רגע כדי להתלונן על ליקויים.

אנו קבענו סדורים מסויימים שלפיהם יהיה לוח זמנים, כמו, למשל: האוטובוס היוצא מתחנת התערוכה בתל-אביב יצא בזמנים מסויימים. על כך יצטרכו לשמור המפקחים. כן יצטרכו לשמור המפקחים על כך, שאכספרים יהיו באמת אכספרים, ואם נגיע לכלל קביעת מספר מסויימים של אנשים בעמידה, שלא יהיו יותר מספר זה. כל סדור שנקבע אתם חייב להיות מבוצע. בניה, שקבענו שיהיו עוד א מוכרי כרטיסיות ומכירת הכרטיסיות תיעשה לא דק בתחנות אלא גם בכמה מקומות בעיר, על זה יצטרכו להקפיד. אנכי, אנו בעצמנו נדפוס את הכטיסטים. אנו נפרסם את הדברים האלה לידיעת הקהל. היום מכירים במשרד את כל הסדורים האלה בצורה של הוראות.

מופקדת

כן הצענו סדרן הפחת תהיה/בבנק על סם הקואופרטיב ובלי חמימת משרד התחבורה, מי אפשר להוציא סדרן זה אף פרוטה. קרן שיה שחלטנו עליה היא קרן בנין לבנין סכנות ואף תהיה מופקדת בבנק.

סיימנו את הבירורים עם עיריית תל-אביב וביגט כמעט בלי דיחוי להקמת התחנה בצפון, באופן שכמה קוים, עדיין לא קבענו איזה, אחד מהם יבוא לדרום ואחד לצפון בהבדלי זמן בין אחד לשני. לתחנה זו ישתלבו קוים עירוניים.

קרן שליסיית, שהודעתי להם עליה, היא קרן מיוחדת שתצטרך לכסות העלאות שעלויות לחול מעתה ולהבא. גם קרן זו תקבע על ידינו ותכנס לחשבון מיוחד בבנק. הם טענו, במידה ידועה של צדק, שמנהלים מו"מ ביחס להעלאה, אבל בינתיים עולה האינדקס והוא אינו משתקף במחירי הנסיעות. אני הצעתי להם, שניקח עד 3 אחוז נוספים על מה שקבענו, וזה יסמס בתור רזרבה שתהיה מונחת בבנק, ואם יהיה צורך להשתמש בה, ואנו נכיר בצורך הזה, נוציא אותה ולא - זה יצטרף לקרן האסורטיזציה.

לאחר כל הקלקולציות ולאחר שסמרנו כמעט על מרבית ההנחות מבחינת העובדים, חוץ מדברים אבסורדיים, כפי שהסברתי, שנותנים תנאים טובים אלים גם על החודש ה-13 וגם על "המסך" - כלכלה, עתונים ומס אחיד, את כל אלה הוצאנו - נשמרת בכל זאת מסכורת גבוהה, כי פניתי לאגוד המקצועי, לקבלתי אסור שלא על כל התנאים האלה. אולם, הודעתי להם כי אינני חייב לקבוע להם מסכורת וגם אינני אחראי לכך שתמיד תצטרך הקלקולציה להבטיח להם את המסכורת הנוכחית. הם טוענים, שסמפר הנוסעים יורד, והתכנסה קטנה. אמרתי להם, נכון, אבל נבסטה, תעשו ריאורגניזציה של העבודה ואל תקבלו מסכורת חודש 13. אני על כל פנים, לא אשנה את הקלקולציה על מנת שאתם תקבלו חודש 13.

העלאה המסוצעת תהיה כגבול של 15 אחוזא

מחוז לתוספת של 3 אחוז. העלאה לא תהיה מיכנית על כל הקוים אלא תיעשה בהתחשב בסוגי הנוסעים.

הקואופרטיבים עדיין לא קבלו זאת. אמנם יש הבדל בין "דן" ו"אש"ד", כי "דן" ביקשה העלאה של 20 אחוז מזה 2 אחוז לקרן המיוחדת. אמרתי שאיבני מסכים לכך, כי גם את ה-3 אחוז לקרן המיוחדת הצעתי פחות או יותר על אחריותי מבלי שהדבר יובא לוועדת השרים. בזה התפזרו אנשי "דן". אנשי אש"ד בכלל לא קבלו זאת. אבל אני חושב שעדתנו היא בסדר גמור, ואיבני רואה סיבה מדוע הם צריכים להתאונן.

עכשו תתעורר בעיה נוספת של סימון 50 אוטובוסים שעומדים סוכנים. "דן" סוכן לקבל 10 אוטובוסים ואני סוכן להעביר להם, ואש"ד צריכה להמציא את הסימון.

אני גורס שעל ידי צעד זה עלינו על פסים של הסדר, כי עדיין אין זה הסדר. בעשים כל המאמצים כדי להכניס את כל הטיפורים בתנאים הטכניים, בתחנה המרכזית ובכל מקום אחר, כדי להקל על העומס. אני מקוה, שאם ליד מיד, הרי תוך תקופה קצרה יתחילו להרגיש יפה את השנויים הללו.

היו"ר מ. בנטוב: האם אתם העבדים לוח זמנים? האם לקחתם בחשבון זמנים יותר קצרים של הנסיעות?

שר התחבורה י. ספיר: ברור. הכוונה היא שכתוצאה משנויים אלה וטשינויים בדחובות המרכזיים בתל אביב, אפשר יהיה להחיש יותר את זמני הנסיעה.

בתנה תשומת לב מיוחד לאותם פקקים גדולים, כמו בתחנה המרכזית בתל-אביב, בפתח-תקוה, בחיפה ובסקוטות אחרים. באופן כזה נראה לי שקבענו הסדר, ואם כי יש פה ויתור, הרי אין לי שום ספק ש ההתפתחות של התנאים שהיו בחדשים הבאים - אם לא יחולו שנויים בטספר הנוסעים - הם יצטרכו לנהל את המשק באופן יותר ראציונלי, כי אחרת לא יוכלו לנהל את המשק, או שיכניסו יותר סדר וטסקיות ויקימו את הגובה הטכסימלי של המסכורת, או שיצטרכו לאגות את המסכורת. אבל אני איבני חייב לדאוג לזה.

אנו מוכיבים עכשו את התחוקה. שנוי אחד כבר הוכנס בתקנות והוא, שער עתה לא היתה חובה על בעל הרשיון, והם בעלי הרשיון של כל קו, לשלוח סכונות בכל שעות היום וברציפות מסויימת. עכשו זה יחייב אותם. אנו נכניס שנוי בחוק, שבאם אינם שומרים על תנאי הרשיון, יוטלו עליהם קנסות מלבד ביטול הרשיון, כי ביטול הרשיון אינו ספיק בתנאים של היום.

תחוקה זו תבטיח שלא תהיה יותר הפקרות כשח זה.

היו"ר מ. בנטוב: האם לוח הזמנים יתפרסם?

שר התחבורה י. ספיר: אני חושב שכן. כל ההסדר הזה יתפרסם. אנו פועלים באופן מסותף עם הרשויות

להסדר התנועה ובענין הסחירות לקרויה סטוייטיים, ברוב המקורות קיימות

ועדות תנועה עירוניות, ובמקום שאינן קיימות, אנו בקיה אותן ונציג מטעם
משרד התחבורה יחד עם המפקחים ישתאפו בוועדות אלו.

המנהל הכללי של משרד התחבורה, מר רזילי,
יושב היום עם מר רביב ממשרד האוצר, כדי לבדוק מה תהיה השפעת העלאת
הסחירות על האינדקס.

ביחס ל"דן", יש נטייה להכנס בתוספות עם
העיריות, ואם כי הדבר עדיין אינו בגדר של סדורים מעשיים, אנו נטפל בזה,
ואז, כמובן, כל הענין יקבל צורה נחרת.

מטר להערוותיו של חבר הכנסת בז'רנו ביחס
לרכבת, הרי כפי שכבר אמרתי לכם, אנו מעבירים באופן זמני יותר ויותר
סחורות של הממשלה והסוכנות ברכבת, ויחד עם זאת אנו מסתדלים לעשות סדורים
שהרכבת תהיה קבלן כלפי הממשלה והסוכנות על כל ההובלה, כולל הממשלה
בסוכנות מסע, אם סדור זה יתקבל, נתקשר עם סוכנות מסע ונדאג להובלת
הסחורות סמל חיפה עד מחסן סטוייטיים, במידה שישפער יהיה נרחיב סדור זה
גם לגבי בעלי מטענים קטנים יותר, ישנה ברכבת מחלקה מסחרית שגורם זה
עומד אדם טובה, והוא יקבל על עצמו הפקיד זה. לענין זה מתמסר המנהל
הכללי של המשרד באופן מיוחד, הכמויות המוגלות ברכבת הולכות וגדלות
מחדש לחודש, כי הכמויות קיימות, אלא שאין טובילים אותן ברכבת.

באשר לתכנון, ברור שהרכבת כפי שהיא כיום
אינה בנויה בהתאמה למקום התעשייה והמחסנים. אבל בתקלתי בתכנית שעד היום
לא ידעתי עליה: במציבות יחזור יש איזור של מחסני גונדו ובקרבת מקום
ישנם מחסנים של תנועה ופולל גובה. למקום זה אפשר להעביר שלושה של הרכבת
באורך של 3 ק"מ. ביצוע תכנית זו תכנס לתקציב של השנה הבאה, וזו אפשר
יהיה להעביר את הסחורות סמל חיפה עד המחסנים האלה ברכבת.

באשר לתעשייה, מובן שענין זה מורכב ביותר.
כאשר המבדתי את ענין המחסנים יצאו יצאו יצאו יצאו יצאו יצאו יצאו יצאו יצאו יצאו
גיכולתי לשנות עובדה קיימת זו.

כן אמרתי, שמבחינת כלל מסק התחבורה, אנו
אנו מעבירים יותר ברכבת, איננו מספיקים אלא סדוריהם, ואז כדאי לקבוע
תעריפים במחכים ברכבת כדי להדבות את ההובלה ברכבת ולאפשר לשבשים להוביל
סחורות שאיפה לדרום ברכבת מאשר בים המותח או מאשר להשקיע 20 מליון לירות
בנסל סים עמוק ודרום.

גבי בודק את כל בעיית התעריפים של נמל חיפה
שהם יקרים מאוד. אם נעמוד בפני המפורטים רציבים, נצטרך לתת הבהות.

ביחס לתכנון רחב של התחבורה כתוצאה מקבלת
השילוחים, מחר מתקיימת הישיבה הראשונה של ועדת הסרים לענין השילוחים
ובפעם הראשונה תהיה לי האפשרות להכיר את המושג הזה שנקרא שילוחים. על כל
פנים, קיימת הבה רציבית מאוד, כי יש להשתמש במרבית השילוחים מרסביה
לפיתוח 3 ענפים עקריים: סיים, חסל ותחבורה. בסכומים כאלה אפשר כבר לשנות
את פני כל המבנה של התחבורה בארץ.

בהודעותיו זו ברצוני למסור לכם מספרים
שלא היו בידי בישיבה הקודמת ובפרט ביחס לתכנית הפיתוח בשנה הבאה. הוצעה
על ידנו תכנית של 29-30 מליון לירות, וגם זה רק חלק מתוך התכנית הכללית
של ארגון התחבורה, אבל לגבי הצרכים הדחופים ולאחר שבאתי לידי הכרה כי לא
יוכל לאפות לקבלת הסכום כולו, נסיתי לעשות תכנית מקוצצת הגבויה על ההנחה,
שאני צריך להשלים דבר שהתחלתי בו על סגת שמוכל להשתמש בו מיד, כמו: הרצף
בנסל חיפה. אגב קבלתי ידיעה, כי געה אביה של תיירות והם חזרו כולל שבעי
רצון מהסדורים שנעשו למענם. כן עלינו לייחס את מסילת הרכבת על רחוב
ברלונדורג. לעומת זאת נמסילת אגב החלמי לקצץ קצוץ רציבי. ברותי את הממשלה
גם מבחינה בתחזית, ולאור זה נבעתי למסקנה שבמקום 8,5 מליון שאריך להשקיע

נשקיע רק מליון וחצי לירות ובשלים את הקטע המוביל לירושלים. דבר שבי
שמקצץ בו, זהו מטעל הקישון. תכנית מטעל הקישון כולה צריכה לעלות 4
מליון לירות, ואנו יסויים רק שלב מטויים מתכנית זו.

אשר לסכום הגדק, ברדתי את העניין עם שר
הבטחון והאבטחים הצוגעים בדבר, ועדיין אינני יודע מה יהיה גורלו, כי פה
אין טעם לעשות דבר חלקי.

למחר הקיצוצים האלה הגעתי לסכום של 19

מליון לירות במקום 30 מליון לירות, ואז אני מסיים את הדציק במל חיפה,
במל יפו מסדיר את העגינים לשימוש רמציובלי יותר, לרכבת מוסיף קרובות
וקטרים וסביבלוזציה ומסיים את קו הרכבת עד רחוב מרלוזורוב. וכל זה
לפי הפירוט הבא: במל הקישון - 2,5 מליון לירות ומכון הכדק 2,5 מליון
לירות, אם כי זה עדיין בסיסן שאלה, כי יש לי דאון להעביר את הסכום
הזה לתקציב הבא ולא על חשבון משרד התאבורה. ואז מגיע לסכום כולל של
16,5 מליון לירות בערך. בתוך הסכום הזה יש 5,5 מליון לירות לאיור
שאני יכול לקבל אותו או במשרתי או על ידי השלומים.

מתי תופעל רכבת חיפה-חדרה?

היו"ר מ. בנטוב:

ג-15 באפריל, והרכבת הזאת תגיד. תחילה לתל-אביב
במשך שעה ו-20 דקות.

שר התחבורה י. ספיר:

אני מציע שלהזדמנות זו של פתיחת קו רכבת
זה תוזמן ועדת הכלכלה.

היו"ר מ. בנטוב:

בהזדמנות זו מלוגה העצמאות רוצה לערוך טכס,
כי הוא טוען שהוא שותף במפעל זה ויש ברצונו
להוכיח כמה השתטטו בכספי מלוגה העצמאות. ~~במליון~~ ~~מליון~~ אתכם לטכס זה.

שר התחבורה י. ספיר:

עלה בפטיק לחצי שעה על מנת לאפשר לחברים
להשתתף בהלוויה ד"ר שמורק. אני מבקש מהחברים
לחזור בדיוק בשעה 12.30 על מנת שיוכל לטכס היום את הדיון.

היו"ר מ. בנטוב:

(הישיבה לא חודשה בגלל מיעוט המשתתפים).

היו"ר מ. בנטוב: