

פרוטוקול מני. 20/3
מישיבת ועדת הכלכלה
סיום ג' ח' בניסן תשי"ג - 24.3.53
בשעה 11.00

חברי הועדה:

מ ש ת פ י מ :

- הינ"ר ס. בנטוב
- ב. מזניה
- ב. אבניאל
- ש. בנה
- ש. בז'רנו
- א. כהן
- ש. לביא
- ע. סימון
- ש. פרלסטין

מוזמנים:

שר התחבורה י. ספיר

סיכום הדיון במקירת שר התחבורה.

סדר - הינ"ר :

פותח את הישיבה.
בישיבה זו נטבח את הדיון במקירת שר

הינ"ר ס. בנטוב:

התחבורה.

א. כהן:

טרם סאגו עובדים לסיכום, בדאובי לסאול
את שר התחבורה, מה יש בדעתו לעשות כדי
למנוע כשלונות חסודרי. למסק האויר שלבו בגלל העלאה הגדולה של מחירי
הנסיעות. מצד אחד מאיימים עלינו בחרם על לוד, שלוד יכולה להתרוקן
מכל קטר אווירי, ומצד שני, חגרת אל-על במטבת זו של מחירי הנסיעה
תצטרך לנסל את המסק שלה.

שר התחבורה י. ספיר:

באחת מישיבות הקודמות הסברתי מה היה
המצב עד כה. היה מספר אנשים, שלטכני-בטול
היתרי היציאה, קבלו טופס נ.ב.2 שהקצה להם את הזכות ללכת לאל-על ולקנות
כרטיס נסיעה באווירון במחיר שהיה מבוטט על לידה-דולר פלוס 50 אחוז
מס. היה סוג אחר של אנשים שקבלו את הכרטיסים על ידי קרובים במטריקה.
ישנם אנשים שלירות ישראליות הקצו להם את הקרוב במטריקה עם הכרטיס, ולמטעה
שילטו עבור הכרטיס לפי כתיילירות ורבע הדולר. כיום אין יותר היתרי יציאה,

אבל אין טוח התחייבות מצד הממשלה לתת למישהו כרטיס במחיר של לירה-דולר. אדם הרוצה לנסוע לטיול, איבנו חייבים לתת לו כרטיס בלירה-דולר. יהיה טוב לנסועים, שנסיעתם מאושרת על ידי הממשלה, שימשיכו לקבל לעת עתה לפי מחיר של לירה-דולר. שנוי זה בא כדי שאנשים לא ירוצו לרחוב ללגבלום ויקנו דולרים במחיר המספיע על שער הלירה, כי יש היקף מחזור של הדולרים הנמצאים ברחוב לילגבלום, שהוא 24 מליון דולר לשנה, והוא הקובע את שער הדולר. ו-24 מליון דולר אלה מתוך 240 מליון דולר מטובבים סביב הקורס של 2,5 לירות-דולר. אם אפשר להוריד את השער הזה לגבי המחזור הזה, הרי שזה מספיע לטובה על מחזור הרבה יותר גדול, שאיבנו נמצא ברחוב לילגבלום. אם אתמול הודיעו על אפשרות כזוה של מכירת דולרים בלירה-דולר, הכוונה היא, על ידי לחץ בכיוונים נוספים, להוריד את השער של רחוב לילגבלום לשתי לירות על סבת שלא יפצה הבדל בין הקורס הרשמי והבלתי רשמי.

אנשים שנסיעתם תאושר על ידי הממשלה ישלמו 100 לירות פלוס 50 אחוז מס בעד רכטיס של 100 דולר. אנשים שנסיעתם לא תאושר על ידי הממשלה ישלמו 200 לירות בעד רכטיס של 100 דולר.

היו"ר ס. בנטוב: אנשים אלה לא ישלמו מס?

ש. בז'רנו: אנשים אלה ישלמו 100 לירות פלוס 50 לירות ויתנו דפוזיט של 50 לירות לבנק. ואם קרובתהם מאמריקה ישלחו להם 100 דולר, יחזירו להם את הדפוזיט ואת המס, ואם לא, הכטיס אעלה להם 200 לירות.

א. כהן: בפעם הראשונה אני שומע שאנשים שנסיעתם תאושר על ידי הממשלה, כגון: שליחי הממשלה והסוכנות, שליחי מפלגות ויצואנים הנוסעים בקשר עם עסקיהם, עליהם יוטל מס של 50 אחוז. האלה היא, מהו אחוז האנשים שיפגעו על ידי הסדור החדש?

שר התחבורה י. ספיר: יהיו אלה אותם אנשים שקודם שילמו עבור נסיעה 2400 לירות.

א. כהן: אנו קבלנו תזכיר מאל-על על חשבון אחרי גמרי, שלפיו אל-על תשאר ללא נוסעים.

שר התחבורה י. ספיר: אם ההנחה שלי היא נכונה - ואני איבני אחרמי לה, כי לא הספקתי לעמוד על כל הפרטים - מי אותו אדם שקודם לא קבל את הטופס ג.ב.2 ושילם 2250 לירות עבור כרטיס לאמריקה - ישלם כיום 2000 לירות, ו התוצאה תהיה שאל-על תמך למכור כרטיסים כאלה בלירות ישראליות, כי אם דרושים לה דולרים להוצאותיה, היא מקבלת אותם מהממשלה, בו בזמן שעת החברות הזרות ישנם הסכמים אחרים לגבי כרטיסים שנמכרים בלירות, שנותנים להן חלק מסויים בדולרים, וחלק באשרי, ואז הן לא תהיינה להוטות למסור כרטיסים בלירות ישראלית, בשעה שאל-על כן תהיה להוטת. כזה יכול להיות עודד לאל-על.

היו"ר ס. בנטוב: אני מציע שנעבור לסיכומים. אני הכינותי שורה של הצעות:

1. " הועדה מקבלת בסיפוק את הודעת שר התחבורה על תכניותיו לגרנגן מחודש את שירותי האוטובוסים העירוניים והבין-עירוניים, הכוללת זרנו זמני הנסיעה, קביעת לוחות זמנים, קביעת סדורים למכירת כרטיסים מוזלות ושיפור תנאי הנסיעה. כן מקבלת הועדה בסיפוק את ההודעה על הקמת

תחנת אוטובוסים מרכזת שניה בצפון תל-אביב בזמן קרוב ביותר ועל הכנסת פיקוח לשט הבטחת ביצוע הלכה למעשה של כל הספורדים;

2. הועדה הוזה צורך שיועמדו לרשות הפועלים הנוסעים למקום עבודתם ובחזרה כרטיסיות מוזלות במיוחד שתוקפן יהיה רק לקן מסויים אחד ורק בשעות 5-8 בבוקר ו-3-5 אחר הצהריים.

3. מכיוון שהתעבורה באוטובוסים נחשבת לשירות צבורי סמליצה הועדה על ארגון קורסים מיוחדים לנהגי אוטובוסים שידאגו לשפור שרת הנהגים לאיבוד. הועדה טבורה, כי במשך תקופה מסויימת על כל נהגי השירותים הצבוריים לעבור קורסים כאלה, באופן טבעי לא ינתן רטיון לנהוג בטכוניות ציבוריות מלט לגומרי הקורסים.

4. לשט הקלת התחבורה בין שתי הערים הגדולות ביותר בישראל - תל-אביב וחיפה ולשט הפגת הלחץ על מסק האוטובוסים בארץ, הוזה הועדה חשיבות מיוחדת בטיפוח מרחיק לכת של התנאים הטכניים לשט הבטחת קטר רכבות בין שתי הערים הנ"ל, הבטחת קצור טקטימאלי של זמני הנסיעה והעמדת רכבות ספיקות לרשות הקהל.

הועדה סמליצה בפני הממשלה על העמדת טכוסים ספיקים בתקציב לשט ביצוע של הספורדים החשובים הנ"ל.

5. הועדה הוזה הכרח בפיתוח מזורז של מסק הרכבת, כדי להעמידו על בסיס יעילות מודרנית, והרחבת הרשת לדרום - עז לבאר-שבע ומעבר לזה.

ש. בז'רנו:

אני חושב, שאחת הנקודות החשובות ביותר בהן נגע טר התחבורה היא שאלת קרן האטורטיזציה, ותפקיד הועדה הזאת הוא - לקבוע עמדה לגבי בעיה זו לא רק ביחס לאוטובוסים, כי אם ביחס לכל מסק התחבורה בארץ, ואני מתכוון לרכבת באופן מיוחד. אני הוזה את עמדת הסד בנקודה זו כעמדה חשובה ובריאה למסק, והייתי מציע שבין יתר ההחלטות שלנו נקבל המלצה התומכת בעמדה זו של טר התחבורה ודורשת להנהיג אותו סדר גמ ביחס לרכבת והנפל והציוד במסל.

אטר להצעות היו"ר, טר בגטוב, לא הייתי אומר, שהועדה צקנכה להמליץ בפני הממשלה להעמיד לרשות הרכבת את הסכומים הדרושים להארכת הרכבת עד באר-שבע, כי אם הייתי מציע שנמליץ בפני הממשלה על חיפוט הון בלתי מסלתי לפיתוח מסק התחבורה.

ב. אבניאל:

נדמה לי שאחד הדברים הקובעים ביותר בכל מסק התחבורה הארצית הוא - שתוך זמן קצוב יעובדו תנאי הזכיון של התחבורה הצבורית בהם יצוינו טעיפי הזכויות וטעיפי החובות של הקואופרטיבים כלפי המדינה והצבור.

לברתי עם אנשים יודעי דבר והם טוענים, שגם בציוד הקיים כיום, באורגניזציה יותר ראציונלית של טועדי השטוס באוטובוסים, אפשר כמעט לבטל את הצורך בנסיעה בעמידה בתוך העיר. אני מציע שענין זה יוכנס לטיכוסים הועדה.

נקודה שלישית, שאני מציע שתבוא לידי בטוי במיכוסים שלנו היא, שנכיים ואנשים שכושר עבודתם פגום יועסקו בטכירת כרטיסים בתוך האוטובוסים.

אט נקבע כבר על ישי מסד התחבורה שיקבעו לוחות זמנים של האוטובוסים, אין צורך שנמליץ על כך במיוחד. אבל אם לא, יש הכרח שמסד התחבורה יבאן ויחקור את לדח הזמנים של נסיעת

המטובוסים העירוניים והבין-עירוניים, והוא יהיה הקובע את לוח הזמנים בהתייעצות עם הגופים הנוגעים בדבר.

ביחס לכרטיסיות מוזלות, אינני יודע אם זה רצוי שאנו נפצל את הדבר, כי אז יש ענין של תלמידים ואחרים.

פ. למימון:

ביחס להצעתו של חבר הכנסת בז'רנו על הכנסת הון פרטי לפיתוח הרכבת, אני מציע שבהטלותינו יבוא לידי בטוי ההיסג הגדול שהרכבות הן רכבות חסיכות למדינה, ואני מתנגד בכל תוקף להכנסת הון פרטי כסותף ברכבת.

נקודה שניה - לדעתי, אין נקיון מספיק לא ברכבות ולא בתחנות הרכבת. חדרי הסירות אינם סתמיים, כל הם מיושנים מאד. וזאת יש לתקן.

א. כהן:

אני מקבל את הצעות הסיכום שהציע היושב ראש, אלא שהם אינם מספיקים, ויש לשלב אותן עם כמה הצעות של שר התחבורה. בטעיף הרכבת אני מציע להוסיף את ההטלה הבאה:

הועדה רואה בדאגה את האמת הנוצעת בקו מסילת הנגב, שיש לה חשיבות חיונית לפיתוח המחצבים, ופונה לממשלה לעשות כל מאמץ כדי לקרב ככל האפשר את בצוע המסילה הזאת.

בטעיף התחבורה, אני מציע להכניס את תביעתנו להפדיר את ענין הזכויות, ולעשות את הפעולה התחוקתית בקשר לכך בכנסת.

באשר לשיפורים בתנאי הנסיעה אני מציע פירוס יתר של הדברים: פיקוח מסטי ומתמיד ונטיבות לחדושים ושיפורים תמידים; תנאי הנסיעה ומרגון הקוים ← מתוך הנחה שהדבר חקובע הוא - מהירות הנסיעה ונחירות הנוסעים.

אשר להטלה על שיתוף הון זר, אני מציע שהועדה תאסר, שהיא רואה כדבר חיוני כל אפשרות של שיתוף הון זר בפיתוח הרכבת ובפיתוח קווי המטובוסים חדשים במדינה, הן על ידי סטירת זכויות חדשים והן על ידי שיתוף במסגרות הקיימות.

ג. זכאי:

אינני רואה הרבה תועלת וטעם בקבלת כל מיני הטלות שערך מסטי אין להן, כי הן אינן מחייבות שום איש. אני בעד קבלת החלטות שהן מחייבות. אבל בתור חוות דעת שאינה מחייבת, אינני מקבל זאת, לדעתי, אין טעם שאנו נמליץ על שיתוף הון פרטי ברכבת, כי ענין זה בדרן בממשלה.

ד. התחבורה י. ספיר:

הודעתי כאן, שכל הצעה שתובא בפנינו על השקעת הון פרטי ברכבת, נמסל או בתעבורה, תהיה נכונה הממשלה לדרן בהצעה כזאת באופן חיוני.

ה. זכאי:

אני חושב, שעל ידי קבלת הטלות כאלו, אנו עלולים להגיע לידי קורוזים. על כן אני מציע לקבל החלטה בנוסח זה: הועדה שמעה בספוק את הודעת שר התחבורה על מצב התחבורה ומפנה את תשומת לבו להערות שהוטמעו בזמן הויכוח.

ו. אזניה:

אני רואה לתמוך בהצעת חבר הכנסת בבה, בהצעתו של שר התחבורה ישנה הטלה ביחס להטלת בנין קטע מסויים של הקישון. שמענו על כך הסבר מפי שר התחבורה. אבל אני סבור, שאם אנו רוצים לקבל החלטה ביחס לכך, עלינו להכנס לברור עצם הענין. אילו היה במסכותנו להחליט בענין אהוד במלי יפו-תל-אביב, הייתי

אומר, שאנו צריכים לחקור ענין זה, לבוא למקום ולטמוע מוסחים, ורק אז להחליט על כך. אינני רואה את הועדה כמנסה להחליט אחרי שמיעת השם בלבד.

בעקבות הצעתו של חבר הכנסת בבה, אני מציע שלא נסכם טיכונים מפורטים, כי לכל אחד מהדברים יש מסקל רב, וזו אינה החלטה כוללת על קו של מיג'ור פוליטי.

שר התחבורה י. ספיר:

אסנה בהגתי כאן בפרוודורה מאד בלתי מקובלת, שאני מציע הצעות לטיכונים, אבל יצאתי מתוך הנחה שעוד לא נתקתי את עצמי מהמנטליות של חבר ועדת הכלכלה. וטנית, מתוך כך שידעתי, שבטיכונים אני בוועדה זו, כי לא כל חבר אף להציע בעצמו הצעות לטיכונים.

אולם באמת נוצר מצב מוזר. אני יוצא מתוך הנחה שאני מוכן לקבל כל חוות דעת ולהתחשב בה במידה מרובה, כי אינני סולזל בדיון ובטיקול דעת של ועדת כנסת. אני הבאתי באריכות יתר דו"ח מפורט על בעיות, ולא על פרטים טכניים, אלא השתדלתי להחדיר לחברי הועדה בעיקר את הפרובלמות שאני נתקל בהן בעבודה, ומשתדל לפצות אותן תוך ליבון עם אנשי משרדי, עם המשלה ועם מוסחים. ואז אני מרשה לעצמי לסאול: היה לי פעמים מאד לשבת ולטסור סקירה זו, אבל אם לא תתקבלנה המלצות, הרי זה יהיה ספור יפה בלבד, ועמדת הועדה לגבי הבעיות, לא תקבע.

אינני רואה כל פסול בכך, אם הועדה תביע את דעתה כי היא רוצה להכנס לבירור פרטי הבעיות. אם הועדה רואה צורך לדון בכך, אינני מתנגד לכך. אבל ברמה לי, שהסחח הזה, שהצבור הרחב על כל גווניו בזקק לו, וזהו אולי אובייקט, אשר יותר מהמחצית בנגב, מענין את הועדה הזאת כועדת הכלכלה כגחית פיתוח הארץ. אולם, ענין זה נתון להחלטתכם, ואתם יכולים להחליט כראונכם.

ועתה אסביר כמה נקודות שהתעוררו כאן. ביחס לכרטיסיות, אנו הגענו להסכם עם הקואופרטיבים על כרטיסיות מוזלות של 10 ו-20 נסיעות, כדי להחליט את העלאת לגבי מלה הנזקקים לנסיעות יום יום. להכניס הבחנה כזאת, שבשעות מסוימות אפשר יהיה לנסוע בקווים מסוימים בהופלה נוספת, זה דבר שיכבד מאד.

אשר לבעיית האמורטיזציה, הרי זוהי בעיה רצינית. אמרתי כבר, שלגבי הנמל, בכניס לתוך התקציב של השנה אמורטיזציה בטכום של 1,300,000 ל"י. ברכבת אי אפשר להכניס זאת השנה, כרי ברכבת יש הפסד, והמוצאה תהיה, הפסד עוד יותר גדול.

אני מקבל את ההנחה לעקרונות, שכל מסק צריך שתהיה לו קרן אמורטיזציה, בין אם הוא ברוח או בהפסד. ביחס לאוטובוסים היה לי ויכוח קשה עם הקואופרטיבים, ועד הרגע האחרון אני מחזיק אותם בתקפנות יתר, כי לחדוש המסק אני שותף, מה שאין כן בעצינים אחרים. האוטובוס הוא שלי, הוא נמצא בגעלות הקואופרטיבים, אבל אני אחראי עליו, כדי שיהיו לצבור אוטובוסים בכל עת ובכל שעה. ועל כן, קרן הגלאי המיוחד אינה נכנסת למחזור הרגיל של הקואופרטיבים, כי אם היא נמצא בחשבון הפוסט בבנק, והם לא יוכלו להוציא את הכסף מבלי לקבל רשות ממשרד התחבורה.

לפיכך ביחס לרכבת, אני גם כן מצטרף לדעה, שברכבת הקיימת אין מקום להסקעת הון פרטי. אבל אם אקח אובייקט של מסילת הנגב, או מסילת המדבראים, מפעליה מלה הם מפעלים משקיים, ולא "פבליק יוטיליטי", הם קשורים וצמודים לטוב מסויים של פעילות משקי, הרי דבר זה מתקבל על הדעת, שאם ימצא הון פרטי שיקבל זאת בצורה זו או אחרת, שותפות, מסחר או הלוואה מסחרית, אני מסכים לכך; אם לא יהיה הון לא בהלוואה ולא בשותפות מלא רק בקונצסיה, אני מסכים לקונצסיה, כי היקף הפיתוח של הארץ ב-10 השנים הבאות, הוא כה גדול, שאם כסף מסולתי לא יפיק לכך, כי אם לא יהיה פיתוח, לא יהיה ייצוא; ואם לא יהיה ייצוא, לא יהיה יצוא; ואם לא יהיה יצוא - אנו אבודים. יש הצעה של קבוצת בנקאים שרוצה לפתח איזור

חפסי גבול הקיסון. אבל יש בזה אינטרס למדינה - וזה יהיה בפיקוח
הממשלה - אז יש נכונות לכך.

מינבני שולל המלצות על פרטים ביחס
לתעבורה. אבל מינבני רוצה שנהיה פוזיזים בניסוח, ויתקבל רושם סוטעה.
אם תבדקו את סחירי הנסיעה משנת 1939 עד היום, באופן אמבולוטי הם עלו
פחות מאשר כל מצרך אחר. מדוע זה כך, ובכל זאת יש רווחים? - כי ישנם
נוסעים בעמידה, אני הגעתי למסקנה, שאם היום נרצה לבטל את הנסיעה בעמידה,
נצטרך להעלות את סחירי הנסיעה ב-50%-60%. את הועדה רוצה בכך - בבקשה.

ביחס לימלת הנקיון באוטובוסים וברכבת,
נתתי הוראה, כי תמתי לי שלקראת החג יהיו נוסעים רבים, להוסיף סיד
צנפדי נקיון, גם אם זה יעלה בהוצאות נוספות.

א. כהן:

ביחס לדברי חברי הכנסת בבה ואזניה, אני
רוצה להשיג כמה השגות. הניסוח של
חבר הכנסת אזניה, שהועדה אינה בודקת כל פרט מפרטי הבעיה הנדונה, חל
גם על דיוני הכנסת. מינבני חושב שחבר הכנסת הרוצה להשפיע על הממשלה
על ידי המלצות, צריך להיות חבר במועצה הכלכלית, כי אם פירוט הדבר,
הורדת חשיבותה של ועדת הפרלמנט.

יתכן שאינך מכיר את ב עיית בטלי יפו
ותל-אביב. אבל עניני התעבורה הקרובים ללבו של כל אזרח בארץ, לא רק
שיש טעם להמלצות ועדת הכלכלה, אלא יש בכך חזק צבורי לפעולות
הממשלה שול כוח של אינטרסטים.

היו"ר ס. בנטוב:

אני יכול להבין שחבר זה או אחר של
הועדה טוען שבנקודה מסוימת אינו חושב
שבטלו הדברים להכרעה ולסיכום. אך מינבני יכול לקבל עמדה עקרונית שהועדה
אינה צריכה לקבל סיכומים, כפי שזה הגיע לידי בטוי בדברי חבר הכנסת בבה.
הסר נזקק לוועדה, רוצה לעבוד איתה, לשמוע חוות דעה, מהו אם כן הפחד
בפני סיכומים. החשש שמה יתקבל סיכום שלא יהיה נוח למישהו, בגלל זה
צריכים לתת תעודת עניות לוועדה? אני חושב, שיש זכות לכל חבר ועדה להציע
בנקודה מסוימת לא לסכם. אבל בדרך כלל צריך להביא את הדברים לידי
סיכום.

לא הצעתי סיכו י על כל הבעיות שעליהן
עמד סר התחבורה, אלא על העניינים שבהם היה דיון: תחבורה, תעבור ורכבת.
אם מישהו יציע שנערוך מחקרים בעניינים מסויימים, נעשה זאת. אבל עכשו
אני מציע שנסכם את הדברים שעליהם נערך דיון.

ב. אזניה:

אני מציע שכל ההצעות תשלחנה לחברי
הועדה לעיון נוסף וההצבעות תערכנה
בישיבה הבאה.

סר התחבורה י. ספיר:

בקטר עם עניני התעבורה, אני חושב שיש
בזה ענין צבורי, שגם ועדת הכלכלה של
הכנסת תתן דעתה על כך דוקא בימים אלה.

ו. בז'רנו:

ישנן המלצות שאפשר לקבל היום וישנן כאלה
שאפשר לדחותן ולהצביע עליהן לאחר ברור
נוסף. אני מציע שהיום תיערך ההצבעה על ההצעות שאפשר לקבל אותן ללא
דיון נוסף.

היו"ר ס. בנטוב:

הצעתי הראשונה היא:
"הועדה מקבלת בסיפוק את הודעת סר התחבורה

על תכניותיו לארגון מחדש של שירותי האוטובוסים העירוניים והבין-עירוניים, הכולל: זרוז זמני הנסיעה, קביעת לחחות זמנים, סדורים למכירת כרטיסיות מוזלות ושפור תנאי הנסיעה.

כאן אפשר להוסיף: כולל ביטול או

הגבלת הנסיעות בעמידה.

אני מציע לא להכניס זאת.

ב. אזניה:

5

היו"ר ס. בנטוב:

ה צ ב ע ה
הצעת חבר הכנסת אזניה - נתקבלה

ההמלצה הלאסורה כפי שהוצעה על ידי היו"ר - נתקבלה

המלצה שניה:

היו"ר ס. בנטוב:

" כן מקבלת הועדה בסיפוק את ההודעה על הקמת תחנת אוטובוסים מרכזית שניה בצפון תל-אביב בזמן הקרוב ביותר ועל הכנסת פיקוח לטם הבטחת ביצוע הלכה למעשה של כל השפורים".

ה צ ב ע ה

ההמלצה השניה, כפי שהוצעה על ידי היו"ר - נתקבלה

היו"ר ס. בנטוב:

ביחס לכהונות מוזלות, אני מציע, שההנחה תהיה עשרים אחוזים אחוז לסעות מסוימות של נסיעה לעבודה ומהעבודה. זהו נהוג במקומות רבים בעולם, וזוהי שאלת חיים בשביל הפועלים.

סר התחבורה י. ספיר:

אני הודעתי שלא נעלה את המחירים באופן סיכני בכל הקווים. אם יש קו המגיע למעברה, לא נעלה את מחירי הנסיעה בקו זה ב-15 אחוז אלא ב-5 אחוז בלבד. ועל כרטיסיות של 10 נסיעות תהיה הנחה של 10 אחוז ועל כרטיסיות של 20 נסיעות - הנחה של 15 אחוז.

היו"ר ס. בנטוב:

אם כן, אני מציע לכתוב: הועדה רואה צורך להנהיג כרטיסיות מוזלות במיוחד לנוסעים בשעות הנסיעה לעבודה ומהעבודה.

ה צ ב ע ה

הצעת היו"ר - נתקבלה

סר התחבורה י. ספיר:

אני מטרתי כאן על סיתוף פעולה בין הרשויות המקומיות ומסרד התחבורה. אני מציע לוועדה בענין זה לקבל את ההמלצה הבאה:

הועדה רואה בעין יפה את הודעת סר התחבורה על סיתוף פעולה מלא בין המסרד ובין הרשויות המקומיות להסדר התנועה והדאגה לשפור ונוחיות הנוסעים.

היו"ר ס. בנטוב:

ה צ ב ע ה

הצעת שר התעבורה - בתקבלה

היו"ר ס. בנטוב:

ביחס לקורסים לנהגים, אני מציע
לוועדה לקבל את ההמלצה הבאה:
מכיוון שהתעבורה באוטובוסים נחשבת
לשירות צבורי, ממליצה הועדה על מתן הקורסים לנהגים האוטובוסים
שידאגו לשיפור השירות הנהגים לצבור. הועדה סבורה כי במסך תקופה מסויימת
על כל נהגי השירותים הצבוריים לעבור קורסים כאלה, באופן שבעתיד
לא ינתן רשיון לנהוג במכונית ציבורית אלא לגומרי הקורסים.

שר התעבורה י. ספיר:

אני מסרתי שאנו מבינים לחוקה שלמה
ביחס לתעבורה שתובא בעוד כמה זמן
לכנסת. אני מציע לועדה המקצועית להצטרף לתעבורה להחיש את
הכנת החוקה הזאת, שתכלול גם קורסים לנהגים.

היו"ר ס. בנטוב:

אם כך, אני מציע לנסח המלצה זו
כדלקמן:

הועדה תובעת מסדר התעבורה להחיש את
הכנת החוק בקשר עם התעבורה בדרכים, כולל: קורסים לנהגים לשפור השירות
הצבורי.

ב. אבניאל:

בענין זה אני מציע לקבל את ההמלצה
הבאה:

הועדה ממליצה בפני השר לקבוע תוך 4
חדשים חוק מפורט של זכויות התעבורה בארץ על כל חובותיהם וזכויותיהם
של בעלי הזכויות, ועל דרכי מסירתם של הזכויות, ומחייב את השר
להביא תוך הזמן הנדרש את החוק לכנסת.

א

שר התעבורה י. ספיר:

אני מציע שהמלצה על הכנת החוק בקשר
עם התעבורה בדרכים, לא תכלול גם את
ענין הקורסים לנהגים, תכלול גם תנאי הזכיון ואופי מסירתו.

היו"ר ס. בנטוב:

אני מתנגד לכך, כי לא דנו בענין מסירת
זכויות.

שר התעבורה:

יש פה מוטג ירירדי שאינו קיים, וחבר
הכנסת אבניאל רוצה ליצור מוטג שאינו
הכרחי. אתה זכור להגיע למה שאתה רוצה עם תאמר: תנאי מסירת הקורסים.

ב. אבניאל:

לא מוכל לקבל את הצעתך, ואני מבקש
להעמיד את הצעתי להצבעה.

היו"ר ס. בנטוב:

ה צ ב ע ה

הצעת חבר הכנסת אבניאל - נדחתה

היו"ר ס. בנטוב:

אני מעמיד להצבעה את הצעתי כהיקון
שר התחבורה:

הועדה תובעת ממשרד התחבורה להחיש
את הכנת החוק בקשר עם התעבורה כדרכים, כולל: אופני מסירת קווי
תעבורה ותנאים המפורטים וקורסים לנהגים לספור השירות הציבורי, על
מנת שהצעת חוק זו תובא בהקדם להכנסת.

ה צ ב ע ה

ה הצעה - נ ת ק ב ל ה

היו"ר ס. בנטוב:

הצעתי הבאה היא: לסמ הקלת התחבורה בין
שתי הערים הגדולות ביותר בישראל - תל-
אביב וחיפה ולסמ הפגת הלחץ על מסק האוטובוסים בארץ, רואה הועדה
חשיבות מיוחדת בטיפול מרחיק לכת של התנאים הטכניים לסמ הגטחת קטר
רכבות מהיר בין שתי הערים הנ"ל, הכטחת קיצור מכסימאלי של זמן הנסיעה
והעמדת מספר רכבות ספיק לרשות הקהל.

הועדה ממליצה על העמדת סכומים מספיקים
בתקציב לסמ ביצוע כל הטיפורים החשובים הנ"ל.

שר התחבורה י. ספיר:

אני מציע להוסיף עמלצה על הארכת קו
הרכבת עד רחוב ארלוזורוב.

הצעת שר התחבורה - נתקבלה

היו"ר ס. בנטוב:

כן אני מציע לוועדה לקבל את ההצעה הבאה:

הועדה רואה כמו כן הכרח בפיתוח מזורז

של מסק הרכבת, כדי להעמידו על בסיס יעילות מודרנית, והרחבת הרשת לדרום -
עד לבאר-שבע ומעבר לזה. הועדה ממליצה על העמדת סכומים מספיקים לראש
תכנית זו מתקציב הפיתוח.

ס. בז'רנו:

אני מתנגד לקבלת הטלצה זו.

שר התחבורה י. ספיר:

הסכום לפיתוח הוא פחות הוא יותר מוגבל,
לכן מוכרח להיות סולם עדיפויות. הבאתי
לוועדה תמונה של מסק התחבורה ונתתי מושג מסויים מה הם הדברים שלהם אנו
צריכים לתת זכות עדיפות. אם אתה תובע הקצבת סכומים לבצוע הטלילה לבאר-שבע
פירוש הדבר, שאתה תובע זאת על חשבון פיתוח דברים אחרים.

היו"ר ס. בנטוב:

מכיוון שלא דנו במפורט בעניין רכבת הנגב,
אני מציע לא להחליט בעניין זה.

הצעת היו"ר - נתקבלה

ב. אבניאל:

ברצוני להציע שתי הצעות נוספות:
א. הועדה ממליצה בפני השר לפרסם תקנות
שתאסורנה את הנסיעה בעמידה באוטובוסים עירוניים ובין-עירוניים.

ג. הועדה ממליצה בפני הסר לחייב את חברות התחבורה הצבורית להנהיג בכל האוטובוסים, שבהם זה רק אפשרי, מוכרי כרטיסים מיוחדים שיהיו בעיקר נכים ואנשים שכוסר עבודתם פגום.

היו"ר ס. בנטוב:
אני מעמיד להצבעה את סתי הצעותיו של חבר הכנסת אבניאל.

הצבעה

הצעה א' של חבר הכנסת אבניאל - נדחתה
הצעה ב' של חבר הכנסת אבניאל - נכנסה לת

ע. סימון:
ברצוני להציע הצעה נוספת: הועדה סחייבת הקמת חדרי שירותים בכל תחנות האוטובוסים והרכבת.

סר התחבורה י. ספיר:
אני מסרתי על הקמת קרן בנין לצרכי התעבורה בדוכים. הייתי מציע, שבהמלצה על אסור עקרון זה של הקמת קרן הבניה תכנס ההצעה של חברת הכנסת סימון.

היו"ר ס. בנטוב:
אם כן, אני מציע לנסח זאת כדלקמן: הועדה מקבלת בספוק יצירת קרן בניה לצרכי התעבורה בדרכים, ורואה צורך להעמיד בסורה הראשונה את בניית חורי השירותים בתחנות האוטובוסים. בהקמת קרן זו רואה הועדה חלק מהסדר הכללי בין מסד התחבורה והקואופרטיבים. כן ממליצה ועדת הכלכלה בפני מסד התחבורה על הקמת או ספור חורי השירות ברכבות ובתחנת הרכבת.

הצבעה

ההמלצה, כפי שנוסחה על ידי היושב ראש - נתקבלה

היו"ר ס. בנטוב:
ביחס לקרן הבלאי אני מציע לקבל את ההמלצה הבאה:

הועדה תומכת בתכנית מסד התחבורה להקמת קרן בלאי, חסוטה בנזקים, במתכונת המנסה חדוש קבוע של מסק התחבורה.

סר התחבורה י. ספיר:
אני מציע להוסיף, שהועדה רואה זאת כחלק מהסדר הכללי בין מסד התחבורה והקואופרטיבים.

הצעת סר התחבורה - נכנסה לת

היו"ר ס. בנטוב:
כזה סימון את הדיון וקבלת ההמלצות על סקירה סר התחבורה על בעיות התחבורה בארץ.