

ב.ט.

פרד סד קדל מס' 21/7
סליבת ועדת הכלכלה, שנתקיימה ביום
ד', כב' באדר תשס"ו (16.3.55) ב-9.00

- גורכחים:
- ט. בנסוב - יו"ר
 - ג. אבניאל
 - ט. בבה
 - י. אורי
 - ט. חזני
 - א. כהן
 - ט. לביא
 - ע. סימון
 - ט. פרלסטיין

סד הליר - מזכיר הוועדה

מזמנים: יוסף מפיר - סד התחבורה

- סדר-היום:
- (1) סונות
 - (2) חוק קידוחי המים
 - (3) בעיות התחבורה העירונית.

היו"ר ט. בנסוב: אני פותח את הישיבה.

ש ר ב ר ה

ע. סימון: סופר לי שאתמול, כשחבר הוועדה אורי בקט להעלות עין
ססויים לדיון בוועדה, אמר לו יו"ר הוועדה: אם אתה
ססתר אתה יכול ללכת. אני סניחה יזו היתה פליטת פה ועל היו"ר
להחליף את הבטוי הזה.

היו"ר ט. בנסוב: אני סקבל את ההערה. לא התכוונתי לפגוע באיש,
ובגורתה זו היתה פליטת פה. כוונתי היתה לאמר
שאנו לא יכולים לקצר זכות ד לכור בגלל הסיבה שחלק סהחברים אינו
יכול לשבת עד סוף הישיבה. אני סבקט סליחה מה חבר הכנסת אורי
גפגע סדברי.

חוק קידוחי המים:

ט. חזני: בחוק זה יש ססתיבות של חבר הכנסת אונא וסלי, סכפעט
לא נידונה בוועדה. גם לאמר שישבנו עם אנשי המים
והיועצים ססנפליים לא הגענו אטם להצעה סוסכמת, ולכן אני סבקט
שהוועדה תדון בהצעתנו.

לפי הצעת החוק, אדם סביקט רסיון קידוח ולא בענה
בחירוב ע"י סנהל המים, ורואי לפנות בערעור לסד החקלאות אטר צריך
להוועץ בוועדת סוסחים. ונו סציעים לתת זכות ערעור גם לאדם סנפגע
סמתן הרסיון, ולסס כד לקנוע כלי יצי לפרטס הודעה על כל בקסה לרסיון
קידוח. באופן עקרונגי ססכיסים אנשי המים להצעתנו, אולם סח סתגודים
לה בגלל חסס להכבדה סכנית.

א. כהן

בשאלה זו כבר התקיים דיון ארוך בוועדה. לדעתי מתן ד"ר ערעור יסבך מאוד את הענין, כי כל בעל באר פרטית יחסית מסמך באר נוטפת באזור עלולה לטגוע בבאר שלו זיוגטן מאות ערעורים.

הוועדה כבר קבעה, שאם בעלי ההצעה לא יגיעו לזוטה אחיד עם אנשי המים - תרשם האצתם כהסתייגות, ואין צורך לכן לקיים דיון נוסף בהצעתם.

היו"ר פ. בנטוב: מאחר שחבר הכנסת חזני לא היה נוכח בשעת הדיון, נבהג לפני מסיירת הדיון ונקיים באחת הישיבות הבאות דיון קצר נוסף. בהזדמנות זו אציע גם אני מספר הסתייגויות.

בעיות התחבורה העירונית:

היו"ר פ. בנטוב: הכנסת העבירה לוועדת הכלכלה את הדיון בהצעה לסדר היום בדבר התחבורה העירונית, בעקבות הסכסוך בין האוטובוסים והטרמיות.

ש"ה התחבורה ו. ספיר: ה"טרות" של הטרמיות פועל באופן תקין פחות או יותר בשתי הערים הגדולות בחלק מהרחובות בהם עוברים אוטובוסים, הוא לא פועל במקומות שאין שם אוטובוסים והוא פועל בתחבורה הפרברית; בקו פ"ת - ת"א, למשל, יש טרות טרמיות קבוע.

אנו חושבים כי טרות קבוע של טרמיות, עם תחנות קבועות, ברחובות הצפופים, הוא דבר בלתי רצוי, מבחינת החלוקה של תפישת מקום: יש צורך ביותר סכפליים אורך אל טדרכות כדי לאפשר לטרמיות לקלוט אותו מספר שיכולים לקלוט אוטובוסים. אם היה רק טרות של טרמיות ברחובות תל-אביב וח'פה - אורך הטדרכות לא היה מספיק לכך. נוסף לכך, הטרמיות אינה בנויה לשירות, והאדם היושב בצד סמאל צריך בצאתו להקים את הנוטעים האחרים. הטרמיות בנויות למעשה עבור שירות בין-עירוני, תיירות ונסיעות מיוחדות. אולם בכל זאת נתנו אפשרות פעולה לטרמיות מתוך הסיבה שאין מספיק אוטובוסים.

כיום כל עיר היא ידועה הפקר לטרמיות, סמל הארץ. הטרמיות המאורגנות בתל-אביב מתנגדות לטפרעים אשר אינם מאורגנים. השאלה תוכל להפתר כשיוסדר ענין ההצטרף לתחנות, אולם בינתיים לא ראינו סיבה לפנוע מהטרמיות הרוצות בכך לפעול כ"שירות"...

הטרמיות גרמו להפרעה בתחבורה מאחר והן עצרו בתחום 30 המטרים שליד תחנות האוטובוסים וגרמו לכך שהאוטובוסים - בעיקר האוטובוסים החזקים הגדולים - לא יכלו לגישת למדרכה אלא נעצרו בטרחק מטרים אחדים סמנה ועל ידי כך יצרו פקקים או האיטו את התנועה בתחנות. ההסדר הנוכחי אמנם פוגע בנוחיותו של הנוסע, שבמקרים רבים צריך להחליט טראש אם לעטור בתור לאוטובוסים או לחכות לטרמיות, ואיננו יכול להחליט אם לנסוע באוטובוס או בטרמית ברגע האחרון, אולם הסדר זה הכרחי כדי למנוע הפרעות בתנועה.

ההסדר הנוכחי הוא שיקפידו על אי-עצירת הטרמיות בתחום 15 מטר משני צדי תחנת האוטובוסים, יטופנו טקומות עצירה לטרמיות כדי שהנוסעים ידעו היכן לחכות וכן יוכלו הטרמיות לחנות בכל מקום אחר שטותר לחנות בו.

כוונתנו להסנוע סלת לטרמיות הטרמיות העירוני אנפי של קבע. כמעט כלום מקום בעולם אין טרות של טרמיות. (פ. פרלסטטינו: באיסטנבול יש טרות קבוע של טרמיות). אנו מניחים כי חוך שנה וחצי יהיה בארץ מספר מספיק של אוטובוסים; אמנם אין כל אפשרות להכטיח שבטעות השיא לא יצטרכו לנסוע בעמידה, אולם זהו הטעם בכל צרות העולם, וכדי לפנוע זאת יצטרכו

ב.ט.

להסיע לחנם הרבה סליונים וליקר את השרות. (לביא: כל עוד יצטרכו לנסוע בעמידה יזוקקו לשרות מובניות). נמנענו מלהוציא חוק להגבלת מספר הנוסעים בעמידה כל עוד אין לנו די אוטובוסים לכך. לאחר שיתווספו 250 - 300 אוטובוסים בכל הארץ, שרובם ישמשו לתחבורה העירונית, אפשר יהיה להגביל גם בשעות השיא את מספר הנוסעים בעמידה; אין להתעלם שלגבי המכוניות החדשות, הסיוענות שלכתחילה להובלת מספר גדול של נוסעים בעמידה, יהיה קשה לנהג לדעת הגוי הגיע למספר המקסימלי ללא ספק יש מקום להגביל את מספר הנוסעים בעמידה בשרות הבינעירוני ובינפרברי, כי שם הנסיעה בעמידה סכבדה יותר על הנוסעים.

העיריות עוסקות עכשו בהצמדת כל המובניות, לרבות מובניות השרות, לתחנות קבועות. מובניות השרות יוכלו אז להשתמש בתחנות הקבועות כקודת מוצא לנסיעותיהן.

הארץ תחולק לגושים עירוניים, לדוגמא: גוש ת"א - בת ים-חולון-גבעתיים-רמת גן-בני ברק. כל המובניות שתושבה בגוש זה כזה יותר להו לעבוד רק בגוש זה, בשרות או בנסיעות סיועניות. מכוניות כאלה יוכלו לעבוד בנסיעות סיועניות לירושלים, למשל, אבל לא לעבוד בתוך ירושלים אלא רק לקחת נוסעים בנסיעה סיוענית לת-אביב, מתחנות קבועות. מאידך מובנית שתורם כמובנית בינעירונית תקבל שלט מספר בצבע סיועני ולא יותר לה לעבוד אלא בשרות בינעירוני.

ספק באיזו מידה אפשר לסמוך על המובניות כשרות קבע. אם יגיעו, למשל, כמה מובניות תלירים - יסחרו המובניות לעזוב את הקווים הרגילים שלהם על מנת לשרת את התיירים, שלמענם סיועניות למעשה שלכתחילה המובניות.

מתוך 2300 מובניות בארץ רישות 1400 בעירית ת"א, ונוסף לכך עובדות בת"א 200 - 150 מובניות מבחוץ. בחיפה עובדות כ-400 מובניות. בשנת 1952 הוצאו 263 רישות למובניות (סלבד רישות לנכים ולחיילים סיועניים), מהן 26 בירושלים, 125 בת"א, 54 בחיפה, 58 במקומות אחרים. באותה שנה הוצאו 112 רישות לנכים וכד', כלומר יחד 375 מובניות. בשנת 1953 הוצאו 49 רישות: 5 לירושלים, 20 בת"א, 10 בחיפה ו-14 במקומות אחרים. נוסף לכך הוצאו בשנה ההיא 48 רישות ע"י משרד הבטחון. ב-1954, ועד היום, הוצאו 4 רישות לירושלים, 9 לת"א, 2 לחיפה ו-15 לכל הארץ, ומשרד הבטחון הוציא 35 רישות והפטיק.

מתוך כל המובניות בארץ - 693 מובניות, דהיינו 29%, הן בנות 4 טונות, והשאר בנות 5 טונות ומעלה. אנו מעוניינים לעודד הכנסת מכוניות קטנות, כי לים תיירות ולשם נסיעות סיועניות אין צורך במובניות גדולות. כדי לחסוך גם בהקעות וגם בהחזקה כדאי אפילו להכניס מכוניות קטנות מתוצרת איטלית כאשר באים לחדש את מסך המובניות. אולם לעת עתה אנו מבצלים את העבודה כי אפשר להשיג במחיר זול מובניות של 7 טונות אשר מוצאות עתה מהייפוס בארה"ב. השנה הכנסנו לחידוש מסך המובניות כ-120 מכוניות ובשנה הבאה בכניס 150 - 200 מכוניות, ללא רישות חדשים.

א. כהן:

לדעתי המדיניות הטובה ביותר היא מדיניות של מכוניות בשטח זה. עובדה היא שבקוים הראשיים יש מספר גדול של אוטובוסים של "דן" רק מפני ההתחרות של המובניות, ואם יפסק שירות המובניות - יעברו גם פחות אוטובוסים בקוים האלב. נוסף לכך יש למובניות היפעה חיובית שלקולציה, כי הן מראות שהקולציה של מחירי האוטובוסים היא מוגזמת (שר התחבורה פ. סיר: אין ודאות שמחירי השרות במובניות מאפשרים רווח בלי מכילת הקרן; נוסף לכך בנויה הקולציה של מחירי האוטובוסים על כל הקווים ולה רק על הקווים המכניסים שבטרכו העיר). נוסף לכך השבת מכוניטה 30% - 40% מהכנסת המובניות).

נראה לי הנסיון של ילוב תחנות ה"טמייל" עם השרות, אולם ההצמדה לתחנות יחנה מסוים על-מנת להימנע מן ההחלפה המהירה

ועדת הכלכלה
16.3.55

ב.ו.

אני מציע ליו"ר התחבורה לסיקול את התחבורה עירונית לא תמשיכה יותר אוטובוסים קטנים, אפילו של 10 - 12 נוסעים, במקום אוטובוסים גדולים שתנועתם נסיימת זמן רב בגלל הצורך להסתין בתחנות זמן מרוב יותר להעלאת והורדת הנוסעים הרבים.

גם במסגרת התחבורה התחילה בזמן האחרון שיטה של הגבלת ההתחברות החפסית ע"י אסאום מתן רישיונות לכוניות חדיות. אם אין סנהיגים מקום כללי, דהיינו גם על מחירים, לוח זמנים וכו' - אין מקום גם לפיקוח זה.

האם אי אפשר להסדיר את בעיית הכוניות ע"י פתיחת קווים חדשים, שכאם אין האוטובוסים פועלים, כגון קו צפון ת"א - רחוב הרצל, או שרות לפורבים טובים וכו'?

י. אורי: אין כל סכוי שבגיע לכך שגם ביעות הסיא תהיה בוטיות בתחבורה, וביום מקום בעולם לא ראיתי זאת. יש מקום להנהגת סדרים מסוימים, כי ההתחברות הפרועה אינה לטובת הנוסעים. פעולת הכוניות הנעצרות בתחנות האוטובוסים מפריעה לתנועה וכן גורמות לקלקול הסדר בתור; חייבים להקפיד על אי-עצירת הכוניות בתחנות האוטובוסים. יש גם למדוק באיירות של תנועת הכוניות ברחובות המקבילים לתנועת האוטובוסים בלבד.

אני מציע למסור את הנוסיעה בעמידה, אך למעשה בקווים הבינעירוניים אין נוסעים כבר בעמידה. אך זאת כמובן רק בקווים כגון חיפה - ת"א ולא בקו עין-הרד"א, למשל.

אני מקבל את ההצעה של קביעת צבע סיוווד למספרי הכוניות הבינעירוניות.

לא נראית לי הצעת חבר הכנסת כהן בדבר אוטובוסים קטנים; בדרום המדינה, למשל, נחלו האוטובוסים הקטנים כילון. יש מולי מקום לכוניות לאוטובוסים קטנים במקומות בהם אין מסגרת נוסעים.

תובע הסדר גם ענין התחברות חברות התחבורה על קווים יונים, כגון ההתחברות על קו ירושלים-באר שבע.

ש. לביא: אני חורב ייבנו אנשים חכרי ידיעות לעומת אנשי מסרד התחבורה, והעצות שלנו הן חסרות ערך. אנו יכולים רק לדבר על פרינציפלים ולא על בצוע.

ב. אבניאל: אני סו"ך על סיווד התחבורה לסיסדיר הכלכלה ות העניינים הטכניים, ובאמת הרעה בהרבה מקרים סיווד התחבורה התעסקות והצעה לייפורים, אך אני מקבל את דעת חבר הכנסת לביא שסין לנו מה להגיד.

האפשרות בתחבורה ביעות הסיא נובעת מהעובדה שלא כל ענפי העבודה בדרך תחילית באותה שעה. האם לא יכול להיות מבול של אנשי שעה בזמן התחלת העבודה בסדרים ובתי מסר, למשל, לבין התחלת העבודה בכוניות?

אני מציע לקבוע את זכויות וחובות הכוניות לשרת את הצבור; הדבר יכול להעיות ע"י הצגת סוגיות לקווים מסוימים.

לדעתי אפשר גם כיום לקבוע הסדר של איסור הסיא בעמידה מעל למספר מסוימים. גם אם ייקר הדבר במקצת את השרות, הצבור לא יתרעם.

קדוע נקבעו הסדרים רק לאחר העדוריות ולא לפני כן? האם ההסדרים המוצעים בתקבלו על דעת בהגי הכוניות?

ב.ש.

ש. פרלמנטריו:

אנשי צילום על יד התחבורה וחויב כי שדות הסוביות הפך
כבר לשדות יל קבע, והצבור סילט ברצון את המסרץ הקפן
על סנת לבצוע בנוחיות, ובעיקר הדבר ביטי הקיץ. לדעתו המבטח
צריכה להיות לקבוע מספר סטוים לל סוביות שייעבדו באופן קבוע בקוי השירות;
זה יותר גוף, יותר מהיר וגם סמריץ מת "דן" לילוח יותר אוטובוטים.
אם נראה שדות זה כשדות קבע, יש גם מקום לקביעת מחירי השירות. כן אפשר
לקבוע סיכון סיוחד לסוביות השדות.
מיני חויב כי השירות תוכל להעסיק את הסוביות, כי
התיירות המתנסת עשירו בכחוביות "טייסטימינג".

הינ"ר ט. בנסוב:

אנשי שנת שפסוד התחבורה החל בסיקוח על התחבורה.
אף אנשי סבור התחבורה העירונית צריכה מסופו של דבר
להתרכז באוטובוטים, ויש לדאוג התנועה באוטובוטים תהיה נחה יותר,
אם כי יש להניח שבלעות הליה תהיה תמיד צפיפות סטוים.

דובר על קביעת לוח זמנים גם בתחבורה העירונית; אם הדבר
יבוצע לא יהיה מספר האוטובוטים בקו תלוי בעובדה אם בקו זה פועלות סוביות.
המצב הנוכחי הוא שבתחנות הסופיות סתרכו מספר גדול של אוטובוטים.

האם בדקו את האפשרות של אוטובוטים בני קטנותיים?

האם יש מעדיפים לקביעות בשבת ולנסיעות בינעירוניות
סיוחדות? מה בדבר שירותי אוטובוטים בשבת? מדוע לא נהוג לקבוע על גבי
האוטובוטים שליים על דרך מסע ההאוטובוטים?

מדוע אין אוטוים את הנסיעה בעמידה בכל הקוים בא
הבינעירוניים? האם אי אפשר לסווג את סט ר הזוסעים הטקסיילי בעמידה
בתחבורה העירונית לפי היעות הינות של היוס?

האם יש מינו תכנית כיצד לה ביר עם היסול שרות ינו
הסונעת את הנהגים לעבודה באוטובוטים?

בלונדון, פריז ורוכא סתמרים בכחוביות קטנות עבור
שרות הסוביות; אם נבדיל בין שדות עירוני לבינעירוני - יש גם מקום להבדלה
לפי טיפוי הכחוביות.

מר התחבורה פ. ספיר:

ההצעה של אוטובוטים קטנים היא בניגוד להצעה
בדבר אוטובוטים ל קטנותיים. הטענה ל האוטובוט
הגדול הוא בחיסול מהיר של התורים, וזה חייב גם מבחינה פסיכולוגית.
גם בקולקציה יש כמובן הגדל עצום בין אוטובוטים גדולים לקטנים.

קוי סוביות בתחבורה העירונית לא יהיו לטובת הזוסעים
וגם בהגלי הסוביות לא יקבלו זאת כי בתחבורה העירונית לא יחכו זוסעים.

התחלנו בהסדר רק לאחר השערוריות כי לא יכולנו לדחות
זאת יותר. לנוסע היה יותר נוח לפני בצווע ההסדרים החדשים, ובמין ירד
מספר הזוסעים בשרות הסוביות ב-40%.

אנשי סטכים שהתחלת העבודה בעניינים קטנים תקל על ה צפיפות
בלעות השליה, אך שנוי היעות העבודה הוא ענין מסובך למדי.

מיני חויב שיש צורך להסדיר את זכויות וחובות הסוביות,
על כל שנים לא מספר שנים במצאים בשלב של נסיונות בלבד. אין גם
מקום לפיקוח זוסף, כי בבירור זה ההתחרות עולה מת שלה. אם כי אין מקום
על מחירי הנסיעות בכחובות, מוטבט שגין טעלים מחיריים ה ללא הסכמת
הרשויות המקומיות.

לאחר לנקבל בקרוב 150 אוטובוטים זוספיים גדולים, יבדוק
את שאלת קביעת מספיקים הזוסעים בעמידה.

ועדת הכלכלה
16.3.55

ב.ט.

2300 המוניות בארץ מתחלקות לפי שנות היצור כדלהלן:

עד 1940 - 344 מוניות; 1946 - 1941 - 300 מוניות,
ו-1950 - 1947 - 1287 מוניות. תוך תקופה של שנה שנתיים יוצאו
מהחזור 600 מוניות ויוכנסו כ-300 חדשות. נשתדל למלא חלק מהמכוניות
המוצאות מהחזור במכוניות קטנות.

הטידורים המוצעים התקבלו על דעת יהגי המוניות, על כל
פנים המאורגזם שבהם.

קיים לוח זמנים לירותי האוטובוסים; בקוים הבינעירוניים
והפרברים הוא ניסר פחות און יותר, אולם בקוים העירוניים ששם דחיפות
המסלוחים היא גדולה קשה לטור על דיוק בנידון. נכון ש"דן" מעכב
אוטובוסים בתחנות הסופיות, כדי להאוטובוסים יוכלו לקחת מספר גדול
יותר של נוסעים; קיים איסור לעכב בתחנה הסופית יותר מאוטובוס אחד,
אולם לא תמיד אנו יכולים לפקח על כך.

במקם לירות אוטובוסים בשבת: בייחתי עם הרבנות הראשית
הם תבעו בנידון סטטוס קוו.

רשתי לפני את ענין השלמים על האוטובוסים.

איני חושב כי יש כבר צרך לחשוב על גורלם של נהגי
המוניות בעתיד. גם בלי נסיעות הטרות יש צרך באלפיים מוניות בארץ.

ברצוני להוסיף ביחס לרכבת: גם אם נגדיל את מחירי
הנסיעה ברכבת יהיו הפסדים בהובלת נוסעים. החלטנו בכל זאת לקיים
את הטרות, מטעמים שונים, ואף להקיע סכומים גדולים לסיפור הטרות.
אנו עוסדים בפני ביטול קוים אחדים בגורמי להפסדים גדולים והמסמכים
מספר קטן של נוסעים, כגון הקו חיפה-עכו.

י. אורי: שתי שאלות ש יבן נוגעות לנושא: מה בדבר הקפדה על
איסור העיסון באוטובוסים הגורם בימי הקיץ לדליקות?
שנית - האם יש הצדקה לאיסור הובלת עובדים, אפילו בשדה, על עגלה
הרתומה לטרקטור?

שר התחבורה פ. ספיר: אבדוק את לפי החוק אסור לעשות זאת.

הי"ר ס. בנטוב: סיימנו את הדיון, ואני מציע לסכם כי הוועדה
סקוה שהטידורים שנקט שר התחבורה יטבעו את
הסיבות שהביאו להצגת שאלה זו כהצעה לסדר היום של הכנסת.

הישיבה סגורה.

הישיבה ננעלה בשעה 11.30