

3147

א.ד.

פרוטוקול מס. 9/ד'

התקיימה ביום ב', י"ג בחשוון, תשי"ט - 27.10.58 שעה 10.45

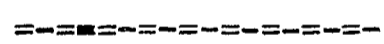
נ ו כ ח י ם

- חברי הוועדה:
- היו"ר י. גורי
 - י. אפרתי
 - א. בהיר
 - ש. דיין
 - א. הרצפלד
 - א. כהן
 - ק. כהנא
 - נ. לויין
 - ז. סוזאייב
 - י. ספיר
 - מ. קלמר
 - י. קרגמן

- מוזמנים:
- מר אבא חושי - ראש העיר, חיפה
 - מר נוסבאום - סגן ראש העיר.
 - מר כהן - מהנדס העיר
 - מר קמחי - מטעם משרד האוצר

סדר-היום: דיון על הרכבת התחתית בחיפה.

חקנות בדבר פטור והנחות ממס על הכנסות של תושבים ב'שובי הדרום ובהאחזיות נח"ל.



היו"ר י. גורי: אני פותח את הישיבה, ומקדם בברכה את ראש העיר, חיפה, סגנו ומהנדס העיר.

בישיבה שנתקיימה לפני צאת הכנסת לפגרא, כאשר אישרנו ערבות של 400,000 ל"י למימון הקמת הרכבת התחתית, הביעה הוועדה משאלה שנשמע סקירה מפי ראש העיר ועוזריו על מהלך העבודה, דרכי המימון ועל הסיכויים לסיום המפעל. היינו מקיימים בירור זה בלאו הכי, אלא שבינתיים הגיעה פניה מהאוצר, ואנו כורכים את שני הדברים יחד. המכתב מאת ממלא-מקום שר האוצר הוא בנדון ערבות מטעם המדינה - אשראי בסך 2,5 מיליון דולר לעיריית חיפה - שינוי חנאי.

(היו"ר קורא את מכתבו של מ"מ שר האוצר מס. 761/19 מ-16.10.58)

לפני שנכנס לדיון על מכתבו של מ"מ שר האוצר, נשמע את הסקירה מפי ראש העיר ועוזריו על מהלך העבודה, על הסיכויים להשלמת העבודה ועל ביסוסו מבחינה כספית, כלכלית ומשקית.

א. חושי: אמסור כמה פרטים היסטוריים וכך את הרקע למצב הנוכחי. למען הדיוק והאמת צריך לומר שלא היינו מחדשים בשטח זה. עוד בשנת 1919 עיבד רופין המנוח תכנית להקמת רכבת באותו מקום, והוא עשה זאת לפי בקשת השלטון הצבאי הבריטי. בשנת 1921 עיבד רוטנברג תכנית, שוב באותו מקום ולפי אותו קו. בשנת 1927 עיבדו המהנדסים של הטכניון תכנית, ובשנת 1953 חידשנו את התכנית.

באותה תקופה התנהל משא ומתן עם חברה שוייצרית על מתן קונצסיה ל- 40 שנה, אבל בחוגי הממשלה לא היה רצון למסור קונצסיה.

מה היו המניעים לתכנון והקמת רכבת תחתית? הדבר איננו אפיפי לחיפה; התחבורה בארץ מתנהלת חוץ צפיפות רבה, הכבישים צרים, וכלי הרכב מרובים. בעולם הגדול פותרים את הבעיה בשתי דרכים. בזמן האחרון מעלים את התחבורה מעל לכבישים, ומתכננים משהו מתחת לפני הקרקע. לנו אין ברירות רבות, אבל גם עלינו להגיע לפתרונות. מדי פעם בפעם ממנה הממשלה ועדה, אולם מספר התאונות בדרכים הולך ורוב.

עיריית חיפה ישבה במשך שנתיים וחצי על המדוכה של תכנית-אב. חפקידה היה לעבד תכנית בנין ערים לתקופה של 20 - 15 השנה הקרובות. לפי תכנית זו, עומדים לשנות את מקום המגורים של האוכלוסייה. היפהימתחלקת לשלושה חלקי העיר התחתית, מדרונות ההר והר הכרמל. על הכרמל גרים בסך-הכל 20 אלף נפש מתוך 200 אלף. רק לפני שמונה שנים גרו על ההר רק 9,500 נפש. לפי תכנית-האב, הוחלט להעביר לכרמל 200 אלף נפש. בכרמל יש שטח של 340 אלף דונם קרקע שאיננה מתאימה לחקלאות אלא לשיכונים. כיום גרים שם 20 אלף נפש, ויש צורך להגדיל שם את האוכלוסייה. היו זמנים בהם הכרמל היה מקום בו גרו העשירים; כיום הוחל בהקמת שיכונים גדולים והעברת התושבים מהעיר התחתית וממרכז הדר-הכרמל.

תוך 10 - 8 שנים יגורו על הכרמל 200 אלף נפש. לאור זה, התחלנו לברר את בעיית התחבורה. כיום יש ארבעה כבישים המשרתים את הכרמל. הם מפתלים מאד ונבנו ללא תכנית. את הציבור משרתים 75 אוטובוסים ביום, מתוך 250 המשרתים את העיר. משך הנסיעה הוא 35 דקות מהעיר להר, בתנאים רגילים. כאשר התחלנו לברר את הפרטים, הוברר שכמעט ואין לבנות לכרמל כבישים נוספים. התלילות שם מגיעה ל- 30%, ויהיה צורך לפחות בארבעה כבישים נוספים, כל אחד של 4 ק"מ. ק"מ כביש עולה לנו 350 אלף לירות, ו- 4 ק"מ - 1,300,000 ל"י.

נצטרך לפחות ל- 6 - 4 כבישים אם נרצה לספק תחבורה באוטובוסים ל- 200 אלף נפש. היינו צריכים להשקיע בכבישים 7,700,000 ל"י, במחירים של היום. כביש כזה הוא יותר יקר מאשר כביש מישורי. כך נהיה זקוקים ל- 300 - 250 אוטובוסים כדי לשרת ציבור של 200 אלף נפש. ההשקעה באוטובוסים חתבטא בסכום של 12 מיליון.

כדי לדאוג לתחבורה מתאימה לתושבים; כדי למנוע תאונות דרכים וכדי להקל על העומס בכבישים הקיימים - החלנו לבנות רכבת תחתית. המלאכה היתה קלה, כי אין שם קווים אלטרנטיביים. הרכבת תעלה לנו 10,5 מיליון. לו היינו בונים כבישים ורוכשים אוטובוסים - היינו צריכים להכפיל את ההשקעה. נוסף לכך, האמורטיזציה של הרכבת היא לפי חישוב של 50 שנה, ואילו באוטובוס - 10 - 8 שנים. אמנם יש אוטובוסים שמחזיקים מעמד יותר שנים, אבל לא אלה שנוסעים לכרמל.

בכל יום נוסעים לעבודה אצלנו 45 - 40 אלף איש. העיר מפוזרת והתעשייה מרוכזת במקומות מסוימים. הללו מבליים בנסיעה $2\frac{1}{2}$ - $2\frac{1}{4}$ שעות ביום. מהכרמל לעיר נוסעים כאמור 35 דקות בתנאים רגילים, ברכבת משך הנסיעה יהיה 6 דקות בלבד, כולל המתנה ב-4 חצנות ביניים. במשך שנה יחסכו בכך 8 מיליון שעות, כלומר מיליון ימי עבודה או ימי מנוחה של האנשים. יש קשי נוסף. בדרך כלל פועלים, פקידים, סוחרים ובעלי מלאכה, כאשר הם עובדים בעיר, הם אינם יכולים להגיע לבתיהם בשעות מנוחת הצהריים. יש איפוא לדאוג לתחבורה מהירה וגם נוחה לאותם אנשים כדי לאפשר להם לעלות לכרמל בהפסקת הצהריים. אלע הם המניעים שלנו להקמת הרכבת התחתית.

היו לנו שתי ברירות: האחת - למסור קונצסיה, והיו מועמדים לכך, או לבנות זאת בעצמנו. החלטנו לבנות את הרכבת בעצמנו, כי נוכחנו לדעת שבממשלה יש נטייה לא למסור קונצסיה. היינו צריכים למסור קונצסיה ל- 39 שנה. עיריית חיפה היתה מוכנה למסור קונצסיה ל- 35 שנה, ולא היתה הסכמה לכך.

א. חושי -

התקשרנו בנדון עם חברה צרפתית, אשר נתנה אשראי במטבע חוץ. לכך ביקשנו ערבות. ויתור על הערבות של הבנק הלאומי יחסוך לנו סכום של 150,000 לירות. השפענו על החברה שתתפק בערבות הממשלה.

בינתיים הושלמה מלאכת המינהרה באורך של 1,800 מטר, והיא תשמש גם מקלט בשעת חירום ל- 50 - 45 אלף איש, במקומות הצפופים ביותר, החל מהעיר התחתית דרך הדר הכרמל. הזמנו 4 קרונות, שהפעלתן היא בצורת "פניקולאר", היינו - שתיים יורדות למעלה וסוחבות שתיים למעלה. שתי הרכבות נפגשות במחצית הדרך ואין כל אפשרות של תאונות, לפי חוות-דעת של מהנדסים ויודעי דבר. המינהרה הושלמה, ואנו נריץ את הרכבת באביב.
מר נוסבאות ימסור פרטים על דרכי המימון של הרכבת.

מר נוסבאות: לפי החוזה המקורי בינינו לבין החברה הקבלנית הצרפתית, הרכבת הייתה צריכה לעלות 3,424,000 דולר; ו-1,550,000 דולר שישתלמו בארץ בלירות ישראליות ו-1,900,000 דולר (בערך) שישתלמו 6 חדשים לאחר מסירת הרכבת והפעלתה המסחרית במשך 5 שנים בעשרה תשלומים חצי-שנתיים רצופים, ונקמתי כאן מספרים עגולים.

לאחר שהתחילה העבודה נוכחנו לדעת, שנהיה נאלצים לבקש את החברה להכניס כמה וכמה שיפורים ושיפוצים. הוחלט, למשל, להחזיק מדרגות נעות ב-5 תחנות; בתחילה חשבנו להסתפק ב-2 קרונות, אולם הגדלנו את ההזמנה לארבעה; נוסף לכך דרשנו שירותים בתחנות, דבר שהעלה את המחיר בעוד 150 אלף דולר, ויחד ב-322 אלף דולר. מחצית המינהרה נחצבה ללא תקלות, בסלע איתן. העבודה התקדמה יפה. במחצית השניה נתגלתה אבן רכה, והיה צורך בתמיכות לאורך המינהרה. היה צורך לחצוב מינהרה יותר רחבה. כל זה התבטא בתוספת של 809 אלף דולר. נוסף לכך, נתקלנו במעיין שופע והיה צורך לשאוב את מימיו. בשביל טרנספורמציה וחיבור חשמל צריך להוציא 40 אלף דולר, וההוצאות המקומיות הכרוכות בהקמתה של החברה מתבטאות בהוצאה נוספת של 120 אלף דולר. אנו מגיעים איפוא לסכום של 5,062,000 דולר. בתוך זה יש התייקרות שחלה במשך שנתיים וחצי והיא מתבטאת בעבודה בתוספת של 22%, היינו - 604 אלף דולר.

המימון צריך היה להיעשות, לפי האומדן הראשון, באמצעות שתי הלוואות: האחת של 3 מיליון ל"י, סכום שצריך היה לכסות את ההוצאות בארץ; והשניה - של 2,5 מיליון דולר, סכום שהיה מיועד לחילום החוב שנהיה חייבים בפריס במשך חמש שנים לאחר מסירת הרכבת. עם כל התוספות והתייקרות, גדל הסכום בהרבה, והיינו צריכים בינתיים לממן את הרכבת ממקורות נוספים שונים.

עד כה השקענו בערך 3,5 מיליון ל"י בארץ. השתמשנו בחלקה הראשון של האמיסיה המוניציפלית בסכום של 1,5 מיליון. 700 אלף ל"י כוסו על-ידי שתי הלוואות שאישרתם לנו מהבנק הלאומי ובנק הפועלים. נוסף לזה השקענו 650 אלף לירות מהמילווה הצרפתי שהיה בעצם מיועד להקמת בתי-ספר.

אנו זקוקים ל- 3 מיליון כדי לגמור את התשלומים בארץ ואותם 2,5 מיליון דולר שנהיה חייבים במשך חמש שנים בחו"ל. על 2,5 מיליון דולר הוצאנו אמיסיה בחו"ל על-מנת שכספים אלה יופקדו בידי האוצר והוא ישלם את החשבונות בפריס. למימון 3 מיליון הלירות בארץ הובטחה לנו אמיסיה כאן - וזה היה במרץ 1957, אולם התור נקבע לאוגוסט 1957. אולם חוץ פרק זמן זה הוצא מילווה השיכון אשר דחה את שאר האמיסיות. אנו טרם קבלנו רשות להוצאת האמיסיה, והיינו צריכים להיעזר במנופולציות שונות ושימוש בכספים שהיו מיועדים למטרות אחרות. אני מבין שהאוצר יביא הצעה למימון אותם 3 מיליון באמצעות הלוואה מבנק ההשקעות.

י. ספיר: העיריה נטתה לקונצסיה והממשלה התנגדה לכך. מה היו הנימוקים להתנגדות? הנסיון הוכיח שבמפעלים מסוג זה תמיד קונצסיה היא הדבר הנזח ביותר, בפרט בתנאים שלנו שאין שוק של כספים חפשיים, כמו שקיים בארצות אחרות.

רצוני לומר מספר מלים על ההצדקה של ההשקעה לגבי כבישים ואוטובוסים. הקו של הרכבת הוא ישיר ואחד. זו נקודה אחת בעיר התחתית עד נקודה אחת בכרמל, עם שש תחנות ביניים. אם נצא מההנחה שרכבת זו מוצדקת על-ידי אוכלוסיה של 200 אלף נפש על הכרמל - ואני מבין שההצדקה באה בעיקר על-ידי אותם 200 אלף התושבים של הכרמל ולא על תוספת צפיפות בארבע התחנות האחרות של הרכבת, אלא בעיקר בשתי התחנות של הכרמל - זאת אומרת שהבעיה של הרכבת היא בעיה של חוספת אוכלוסיה בחלקים היותר עליונים של הכרמל. לאור

י. ספיר -

המבנה הגיאוגרפי, יש להניח ש-200 אלף הנוסעים יתגוררו במרחקים לא קטנים מהנקודה הסופית או לפני הסופית של הרכבת. זאת אומרת, שלמעשה כדי לאפשר את התנועה של אותם 200 אלף נפש יהיה צורך גם בכבישים וגם באוטובוסים. כי הרי אין להניח שבאזור הצריך לאכלס 200 אלף נפש, כולם ילכו ברגל עד הנקודה הראשונה או השנייה של הרכבת. נראה לי איפוא שהעמדת ההשקעה בכבישים לעומת ההשקעה ברכבת איננה כל-כך מדויקת.

ההשוואה הזו של ההשקעה בכבישים ואוטובוסים לעומת ההשקעה ברכבת התחתית איננה מדויקת ומוצדקת לאור העבודה, שכבישים אלה ישמשו לא רק לתנועת אוטובוסים אלא גם את בעלי המכוניות הפרטיות ואת המשאיות. נוסף לזה הם ישמשו את דרי אותם שיכוננים שהתפתחו לאורך הכבישים. אי אפשר איפוא לבוא ולומר שההשקעה בכבישים שקולה כנגד ההשקעה ברכבת. אי אפשר להגיד שזוהי ברירה בין שתי אפשרויות שוות. האוטובוסים הנוספים האלה לא יסעו בנקודה צרה אחת במקום הרכבת; הם יסעו על-פני אזור גדול ויצטרכו לשרת אותם אנשים הרוצים להגיע לרכבת. אוכלוסיה של 200 אלף נפש מהווה עיר; זה איננו שיכון אחד, ואין להניח שעירית חיפה תרצה ליצור צפיפות כזו, ש-200 אלף נפש יתגוררו ברדיוס קטן. האוטובוסים ישרתו את תוספת האוכלוסיה הרוצה להגיע מחלק אחד של הכרמל לשני.

לאור זה נדמה לי שהחשובים של הקלקולציות אינם יכולים להיות מבוססים על השערות. החשבון צריך להבדק באופן לגמרי אחר.

אמנם אנו דנים על הדבר לאחר מעשה, אבל אני מוכן לשאול שאלה נוספת: עם כל האופטימיות שלנו לגבי גידול האוכלוסיה בארץ, אני סבור שגידול של 200 אלף נפש בחיפה זה עניין של שנים.

א. חושי: זה לא רק גידול, אלא גם העברה.

י. ספיר: אנו בעלי נסיון בהעברת אוכלוסין. אנו יודעים עד כמה קשה להעתיק אוכלוסיה, ולא רק מטעמים של מגורים. קשה להעביר אנשים אפילו ממעברה לתנאי מגורים טובים.

נשאלת השאלה: האם התכנית הזו לא היתה מוקדמת מבחינת הזמן?

אם לא נצליח למצוא פתרון למילוא של 2,5 מיליון דולר על-ידי אמיסיה או הלוואה - יוטל לפחות במשך חמש השנים הראשונות, בשעה שהרכבת לא תהיה רנטבילית, עומס כבד מדי על עיריית חיפה, שבוודאי לא יתכסה על-ידי ההכנסות, ויהיה צורך להשקיע בצורה אפילו של הפסד סכומים יותר מדי גדולים. יכול להיות שאילו היינו מקרבים או מתאמים את מועד הרכבת עם התפתחות העיר באותו כיוון - המעמסה לא היחה כה גדולה.

תכנית-אב מדריכה את התפתחות העיר. אנו בעלי נסיון במדינת

ישראל וראינו כבר שהתפתחות הלכו לעתים קרובות בכיוון שלא לפי תכנית בנין ערים. אין לי בסחון, שמסיבות של התפתחות כלכלית ומשקית של חיפה, נקיים צפיפות של אוכלוסיה דוקא בשטח אחר ולא על הכרמל. אינני כל כך משוכנע, שהרעיון על יצירת מרכז עירוני גדול על ההר - יש לו אותם סיכויים משוערים. אינני יודע אם פרופורציה של 200 אלף נפש על ההר איננה מחייבת גידול של אוכלוסיה של עוד 100 אלף נפש לאורך ההר אלא בעיר התחתית.

האם אישור הערבות לבנק הלאומי, לא היה צמוד לערבות של הממשלה שאישרנו אותה?

היו"ר י. גורי: היחה חוליית ביניים של הבנק הלאומי. על-ידי הוצאת חוליית-ביניים זו חוסכים סכום של 150 אלף לירות.

י. ספיר: אינני מבין מדוע הבנק דורש אחוז כה גבוה של קומיסיון, כאשר יש ערבות הממשלה.

למינהרה שש כניסות ושש יציאות. אני מטיל ספק אם 40 אלף נפש, במסיבות של הרעשה והפצצה, יוכלו להיכנס למינהרה בשש כניסות ושש יציאות. מספר כה רב של אנשים לא יצליחו להיכנס תוך חמש דקות.

נאמר שנתקלו באבן רכה, וזה הגדיל את ההוצאה. אני מתפלא על ההפתעה. האם לפני הכריה לא נעשו קידוחים?

מה גורל האמיסיה בדולרים בחו"ל?

האם יש לראות את הסכום של 10,5 מיליון כסופי?

כמה מושבים יהיו בכל קרון? והאם במצב של "פניקולאר" אפשר להפעיל 4 קרונות?

מ. קלמר: הייתי מצטרף לשאלותיו של חבר-הכנסת ספיר לו הן היו נשאלות בתחילת המעשה ולא באמצעיתו.

עיריית חיפה הסכימה לקונצסיה ל-35 שנים, והתביעה היתה - ל-39 שנים. מדוע עלינו לקחת על עצמנו את העול הזה, בזמן שאפשר למסור קונצסיה? והרי לפנינו עומדים צרכים דחופים של עליה ובטחון! האם עוד לא אחרנו את המועד?

האם יש חישוב איזה חלק מההוצאות נוכל לפרוע במשך השנים הללו? מה יהיה מחיר הכרטיס? האם מחיר הכרטיס ברכבת יהיה יותר זול מאשר באוטובוס, או שנסתפק בקיצור זמן הנסיעה?

בזמן אישור ההלוואה של 2,5 מיליון, הוחנה שהרכבת לא תסע בשבתות. כשם שרכבת ישראל שובתת בשבתות, כך צריכה הרכבת התחתית לשבות ביום המנוחה. אני חושב שראש העיר ייטיב לעשות אם יודיע כאן, שהרכבת לא תסע בשבתות.

היו"ר י. גורי: אינני יודע אם אישור הערבות הוחנה בכך. בכל אופן, אני מעדיף לראות בנדון את הפרוטוקול.

א. כהן: אני מניח שכאשר נעשו החישובים והרכבת נראתה כממלאת מקום של האוטובוסים, כמקצרת דרך וחוסכת זמן - הבאתם בחשבון את העובדה שחלק ניכר מהנוסעים יזדקק לאוטובוסים אל המרכבת וממנה.

כולנו נשמח לשמוע מכם חישובים ותחזיתות בנוגע להפעלת הרכבת.

ז. סוזאני: לי לא ברורים החישובים בנוגע לתפוסה של הרכבת. ריכוז הנוסעים יהיה בשעות מסוימות, שעות השיא. יש להניח כי דוקא בשעות כאלה חלק גדול מהנוסעים יבכר שירות אחר. האם הרכבת תוכל לקלוט את כל האנשים בשעות העמוסות? בשעות אחרות לא יהיה לחץ של נוסעים. כיצד אפוא אפשר לעשות חישוב רציני של התפוסה הממוצעת? זה נראה כחישוב תיאורטי ולא מציאותי. איזה חלק של אוכלוסיה תוכל הרכבת לשרת, לאור העובדה שאותם 200 אלף יהיו מפוזרים על-פני שטח רחב?

מר נוסבאום אמר שנעזרתם על-ידי מנופולציות ושימוש בכספים שהיו מיועדים למטרות אחרות. האם מניפולציה כזו טעונה אישור של איזה מוסד - המועצה או שר הפנים?

ש. דיין: אני מניח שהאשראי הצרפתי שלנו מוגבל. האם לא השתמשו כאן בכספים שיכלו לשמש מטרות יותר חיוניות כמו פיתוח הנגבי וכדומה? האם הרכבת התחתית זו דבר ראשון במעלה עבורנו?

הייתי רוצה לשמוע את תשובתכם לביקורת בעתונות, שמתמשים כאן בכספים שיכלו להשתמש בהם למטרות יותר חיוניות.

האם אפשר להשתמש ברכבת להובלת תוצרת חקלאית באמצעות קרונות משא שיופעלו שלא בשעות השיא, וזאת כדי להוזיל את הובלת התוצרת וגם להעביר באופן מהיר תוצרת העלולה להתקלקל?

נ. לוי: כמה נוסעים אפשר יהיה להעביר בכיוון אחד במשך שעה. שמענו שאפשר יהיה להעביר 400 נוסעים בנסיעה אחת. כמה נסיעות תהיינה בשעה?

האם קיימת אפשרות להוסיף קרונות אי פעם?

כמה נוסעים צריך להוביל בחודש כדי לכסות את ההוצאות, כולל הרביית והאמורטיזציה?

לא החלטנו להתנות את אישור הערבות בכך, שהרכבת לא תסע בשבתות.

י. קרגמן:

נבדוק את הפרוטוקול. בכל אופן, לו הצגנו תנאי כזה, לא היינו עושים זאת מבלי לברר את השאלה עם

היו"ר י. גורי:

עיריית חיפה.

האם יש חישוב של ההכנסות וההוצאות, באופן שוטף, כאשר הרכבת תופעל? חשוב לדעת במשך כמה שנים יצטבר הון שיכסה את ההשקעה.

י. קרגמן:

לו מסרו את הפעלת הרכבת כקונצסיה להון זר - האם אזרחי חיפה לא היינו צריכים לשלם יותר מאשר במקרה שהרכבת תהיה ברשות העירייה?

מדוע הבנקים גובים עמלה כה גבוהה, כאשר יש ערבות האוצר - זו שאלה שאיננו צריכים להפנות דוקא לראש העיר, חיפה. אנו נתקלים בבעיה זו, לאו דוקא במקרה זה.

א. בהיר:

חברי הוועדה הציגו כאן שאלות שונות. בזמן שהתחילו להקים את המפעל - היה מקום להעלות בעיות כלכליות שונות, את בעיית הקונצסיה וכן את השאלה: האם יש לממשלה או לעירייה היכולת להשקיע כספים במפעל כגון זה. הבעיה שנתעוררה כאן היתה בקשר לנתונים חדשים שלא נראו בעת אישור הערבות הראשונה. אני רואה את ההבדל בנתונים כנקודה המכרעת, היות והבעיה של עצם הקמת המפעל היתה חשובה לפני ההתחלה.

אני מציע לאשר בשלב זה את השינוי בתנאי הערבות,

אשר יביא לחסכון ניכר.

כל השאלות שנשאלו כאן אינן צריכות להשפיע על החלטתנו בדבר השינוי בתנאי הערבות. מבקשים מאתנו תיקון קל, שאין בו שינוי מהותו - ומדוע לעכב את מתן האישור? וכי יש צורך בערבות כפולה?

א. הרצפלד:

מתעוררות שאלות לגופו של עניין. אבל האם יש מקום לסגת בשלב זה? והרי אנו עומדים בסופה של הפרשה ולא בתחילתה. אני מבין שהשאלות שהוצגו הן לשם קבלת אינפורמציה.

היו"ר י. גורי:

השאלות הן למען דעת, כי בינתיים חלו שינויים. לא צריך לפרש את השאלות כאילו יש הצעה שלא לאשר

את השינוי בתנאי.

מה גורל האמיסיה? האם יש קשר בין האמיסיה לפרעון ההלוואה?

י. אפרתי:

שאלנו קודם את פי הממשלה, הבאנו את כל ההצעות בפניה. במקרה זה היו מעורבים בדבר שלושה משרדים: הפנים, האוצר והתחבורה. שלושה משרדים אלה עסקו בכך בטרם ניגשנו למלאכה. ועדות של משרדי האוצר והתחבורה בדקו היטב את כל הקלקולציות. מצדנו לא יכולנו לגשת לעניין בטרם נתקבל אישור הממשלה.

אבא חושי:

יש נסיון בארצות אחרות בנוגע לקונצסיה. בדרך כלל יש נטייה שלא למסור קונצסיה, במידה והדבר אפשרי. לעירייה היה יותר קל ונוח לו נמסרה קונצסיה. הבעיה איננה בהפרש שבין 35 ל-39 שנה. הממשלה התנגדה לקונצסיה ולא יכולנו ללכת נגד דעת הממשלה. הרוב בעירייה היה בעד מסירת קונצסיה - ואינני בטוח שלא נאלץ להגיע לכך.

כל הקלקולציות בנויות על 27,000 נסיעות ביום, של 13,000 איש מתוך 200,000. אנו יודעים בדרך כלל למי ישתלם לנסוע באוטובוס. לאורך הקו יש צפיפות גדולה של אוכלוסיה, ולא דוקא על הכרמל. אנשים אלה יסעו ברכבת, ולא יהיה להם כדאי לנסוע באוטובוס. משני צדי הקו גרים 40,000 נפש. המהנדסים הביאו בחשבון הליכה ברגל של 300 מטר מכסימום, משני הצדדים.

א. חושי -

יש הבדל גדול בין סלילת כביש מהעיר לכרמל לבין סלילת כביש במישור של הכרמל. אף לאנשים בעלי מכוניות פרטיות יהיה כדאי לנסוע ברכבת התחתית. הדבר הוכח בכל מקום בעולם. לקחנו בחשבון את המינימום. בתחילה חשבנו על קרונית אחת לכל צד, ואחר כך הגענו להחלטה בדבר 2 קרונות; וזו כדי לאפשר לרכבת להעביר את כל האנשים בשעות השיא - יש צורך ב-4 קרונות. הרכבת תתחיל לנוע בשעה 5.30 - 5.00 בבוקר. אנו נוכל לקלוט את כל הנוסעים כי תהיינה 10 - 9 נסיעות בשעה. ההפרש בין נסיעה לנסיעה יהיה 3 דקות.

אם יתברר שכדאי לצרף קרונות משא כדי להוביל תוצרת חקלאית - אפשר לפתור את הבעיה.

אשר לבעיית העברת אוכלוסיין - אנו הולכים לפי הנסיה הטבעית הקיימת בחושבים. אנו רוצים לעודד נסיה זו, אבל לא נכריח אף אחד. אנו צריכים לאחוז באמצעים חיוביים. תכנית-האב מבוססת על 100 אלף תושבים במפרץ, ליד אזור התעשייה, וכ- 200 אלף על הכרמל. אנו חושבים כי בחיפה יהיו 365 אלף תושבים. זהו החישוב של מרכז התכנון הממשלתי.

המטרה העיקרית איננה הקמת מקלט. מסתבר שבלונדון נכנסו אנשים למפרע כדי לבלות את הלילה במינהרה.

היו בדיקות של הקרקע, והיתה טעות במספר אחוזים. מחסבר שכאשר יש סלע קשה - זה כמעט מחצית המחיר. הבדיקות הראו בערך שלישי, והתברר שזה למעלה מ-40%.

נשאלה שאלה בנוגע לאמיסיה בדולרים. הייתי בחו"ל, והובטח לתת לנו 2,5 מיליון דולר תחילה כמניות ואחר-כך כאמיסיה. קבלתי רשות משר האוצר להתעניין בכך. זה היה לפני שהממשלה קיבלה רשות להפיץ שם את מילווה העצמאות. למקומות בהם הממשלה אוספת כספים, בין למגבית ובעיקר - למילווה העצמאות - לשם לא הלכנו. כאשר נתברר שהולכים גם לאיטליה וצרפת - נסוגנו, לפי דרישת הממשלה, וגם לפי דרישה שלנו.

בחומר ששלחנו לוועדה יש תחשיבים מדויקים. תהיינה שעות שיא ושעות מתות. לכן הזמנו 2 קרונות נוספים כדי להדביק את הקצב בשעות השיא.

בעניין הכרטיסים נלך בעקבות האוטובוסים. כרטיסי הנסיעה ברכבת יהיו זולים מאלה שלאוטובוסים, אשר מקבלים סובסידיה לא קטנה. אנו נעבוד ללא סובסידיה. הכרטיסים ברכבת יעלו במוצע פחות ב-10%. לא יהיו כרטיסים אלא אסימונים.

את האשראי קבלנו בצרפת ללא קשר עם האשראי הממשלתי, כאשראי נוסף.

עד כה לא הופיעה ביקורת כזו. חוששני שהיא יצאה מוועדת הכספים. היא הופיעה רק היום. אין זה קשר עם הקלוקולציות האמיתיות.

היו"ר י. גורי: האם ראיתם חומר זה כסודי?

אבא חושי: אלה הם חישובים מסחריים.

ש. בזק: החומר נשלח אלינו על-ידי האוצר ולא נאמר שהוא סודי.

אבא חושי: אם כי הרכבת תנוע בלי תיקונים רציניים 50 שנה, הבאנו בחשבון תקופה של 45 שנה. ההשקעה יכולה להשתלם במשך 24 - 21 שנה. זהו התחשיב הפסימי, שעשינו אותו כדי להיות זהירים.

אלמלא היו הגבלות בקבלת אשראי, הן בארץ והן בחו"ל, היינו משיגים כספים בשוק החפשי. יתר על כן, שנים מראשי העסקנים שצינעו אותם אמרו לי בעת שהותי בארצות-הברית, שהם תוך חודש ישיגו לנו אשראי ל-20 שנה ברבית של 4% - 5%, אם נקבל את רשות הממשלה לכך. לא קבלנו רשות כזו.

מר נוסבאום: מעבר לכל חישובי רנטביליות, המפעל היה צריך להעשות בחיפה על-מנת לפתור את בעיית התחבורה בעיר. המצב הטופוגרפי של העיר חייב אותנו למצוא פתרון לכך.

הנסיון מלמד אותנו שבדרך כלל כל תושב נוסע לביוס. בחיפה יש 200 אלף נסיעות ביום לכל הכיוונים. אנו מביאים בחשבון רק חלק קטן מכלל נסיעות זה. לא תארנו את המצב בצבעים ורודים, אלא את המציאות בברורה ביותר: אנו אומרים שההון המושקע, לרבות הרבית, ישא רווחים של 8.6%. אנו חושבים שתוך 30 - 25 שנה נוכל על-ידי יצירת קרן שמורה, להחזיר את ההון המושקע.

ייסדנו חברה לה חושבת עיריית חיפה למסור את הפעלת החברה. לפי שעה החברה היא בידי העירייה. כל מניוחיה חן בידי העירייה. אם תבוא קבוצת אדשים שתראה לרכוש מניות - נבקש את רשות הממשלה והאוצר לכך. בכסף נשתמש למפעל חדש, ואולי להרחבת הקיים. זו תהיה חברה מניות. אין ענין של החזרת ההון; יש ענין של דייווידנדה כמו בכל מפעל משקי אחר.

יש אפשרות שניה - לממן את המפעל על-ידי איגרות חוב. אנו חושבים שעל-ידי קונברסיה של האיגרות - נוכל להחזיר את הקרן. נוכל לעשות זאת באמצעות התקציב השוטף של העירייה, עד שהמפעל יהיה קנינה של העירייה.

אנו חושבים שזהו עסק חי ותוסס, אשר ילך ויגדל עם כל גידול במספר התושבים. אנו חושבים שהאמורטיזציה תהיה ל-50 שנה, אבל לקחנו בחשבון - 45 שנה. הבאנו בחשבון סכומים גדולים להחזקה. אנו חושבים שהמפעל איננו רק עסק, אלא גם שירות של העירייה. אנו רוצים שהאנשים הגרים על הכרמל יצרו לרדת העירייה פעמיים. המחירים יהיו יותר זולים מאשר באוטובוס, ויחד עם זה - הנסיעה תהיה יותר נוחה: קודם כל היא תהיה יותר קצרה, ויש שם גם אורור טבעי. לפי כל הקלקולציות, אנו חושבים שזה יהיה אחד המפעלים החשובים בעיר.

היו"ר י. גורי: רצוני להפנות את תשומת-לב חברי הוועדה, שלפנינו עומדות שתי שאלות, אם כי בשאלה השניה יקשה עלינו לקבל החלטה, כי טרם קבלנו מכתב רשמי מהאוצר בנדון. אני מציע לאשר היום את השינוי בתנאי הערבות.

מ. קלמר: רצוני לחזור ולומר, שאצביע נגד כל עוד לא יובטח שהרכבת לא תסע בשבתות. אינני מתנגד לשינוי זה באופן עקרוני, אבל לא אצביע בעדו אם לא אקבל הבטחה מפורשת בנדון.

י. ספיר: אם כי זה רק ענין של שינוי תנאי - האם לא ניתן לדחות את ההחלטה לכמה ימים?

מר קמחי: כל דחיה מעכבת את משלוח הציוד.

י. ספיר: התמונה שמצטיירת מחייבת דיון, לא רק כאשר נגיע להצעה בדבר האמיסיה או בדבר מימון אחר. על כך יש לי השגות והסתייגויות רבות, גם אם זה לאחר מעשה. עוד יהיה דיון על ענין האמיסיו אבל אני מציע לקיים דיון, גם לא תוגש הצעה על האמיסיה.

היו"ר י. גורי: אני מבין שאין הצעה אחרת. ואנו עוברים להצבעה.

שינוי התנאי בערבות מטעם המדינה לאשראי בסך 2,5 מיליון דולר לעיריית חיפה - א ו ש ר

התקנות בדבר פטור והנחות ממס על הכנסות של תושבים בישובי הדרום ובהאחזויות נ"ל (תיקון התוספת בה יבוא במקום "עין רדיאן" - "יטבתה") א ו ש ר