הישיבה השמונים־וארבע של הכנסת השביעית

יום שלישי, כ"ו סיון תש"ל (30 יוני 1970)
ירושלים, הכנסת, שעה 16.00

א. שאילתות ותשובות

היו"ר ב. צ. קשת:

הנני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת. הסעיף הראשון בסדר־היום: שאילתות ותשובות.

1. מחירי החנויות שנבנו על־ידי חברת שיכון ופיתוח בשביל עולים חדשים

חבר־הכנסת ח. קורפו שאל את שר השיכון ביום י"ב באייר תש"ל (18 במאי 1970):

חברת שיכון ופיתוח בנתה בקרית יובל חנויות המיועדות למכירה לעולים חדשים ולמקרים סוציאליים, ותבעה מרוכשיהן 30,000 לירות לחנות.

לפי ידיעתי עלתה הקרקע לחברת שיכון ופיתוח בין 1,500 ל־2,000 לירות לחנות. בעד הבנייה שילמה החברה לחברת סולל בונה — על־פי חוזה — 130,000 לירות בעד 20 חנויות, הווה אומר — 6,500 לירות לחנות. לעומת סך כל ההוצאות על בניית החנות, שהן 8,000—9,000 לירות, דורשת, כאמור, חברת שיכון ופיתוח 30,000 לירות.

אודה לכבוד השר אם ישיבני:

1. האם ידועה לו עובדה זו?
2. מה ההצדקה לתביעת מחיר כה גבוה?
3. מה בדעת השר לעשות כדי להקל על קליטתם של עולים חדשים ועל שיקומם של נזקקים לשירותי המחלקות הסוציאליות, אשר להם נועדו החנויות?

שר־השיכון ז. שרף:

1. המחירים לחנויות בקרית יובל, כפי שנמסרו בשאילתה של חבר־הכנסת קורפו, אינם תואמים את המציאות.

2. חברת שיכון ופיתוח קובעת את מחירי החנויות הנבנות על ידה בהתבססה על המחירים המקובלים בשוק במקום דומה ולגבי חנויות דומות, — וכך נעשה הדבר לגבי החנויות בקרית יובל. מכירת החנויות בקרית יובל מתבצעת בדרך של מכרז, וכל המרבה זוכה.

3. אין זה מתפקידה של החברה למכור את החנויות הנבנות על ידה בקרית יובל במחירים נמוכים ממחירי השוק.

עולים חדשים או נתמכיהם של שירותי המחלקות הסוציאליות, המעוניינים להשתתף במכרזים לרכישת חנויות, יכולים ליהנות מעזרת הגופים המטפלים בהם. לגבי עולים חדשים יש הסדרים מיוחדים או עזרה של משרד הקליטה; ולגבי אחרים — סיוע של המחלקות הסוציאליות. זה אף זה נוהג במציאות.

2. ידיעה על הפסקת הבנייה בישובי פיתוח

חבר־הכנסת ד. י. לוי שאל את שר השיכון ביום י"ב באייר תש"ל (18 במאי 1970):

ב"הארץ" מיום ח' בניסן תש"ל (14 באפריל 1970) מעלה מעתונאי שבתי טבת את בעיית חוסר־המדיניות בבנייה הציבורית.

רצוני לשאול את כבוד השר:

1. האם נכונות העובדות בכתבה הנ"ל — כולן או מקצתן, ואם כן — מה הסיבה להפסקת הבנייה במקומות פיתוח?
2. האם נכונה הידיעה כי הבנייה לעולים חדשים נפסקה כמעט כליל?
3. אם לא — מה הפעולות שינקוט שר השיכון כדי לפתור את בעיות האורבניזציה שהועלו בכתבה הנ"ל?

שר־השיכון ז. שרף:

כבר נשאלתי על כתבתו של מר שבתי טבת, אולם אינני חושב שהכנסת היא המקום הנאות להעריך כתבות ומאמרים המתפרסמים בעתון זה או זה.

לא ידוע לי על הפסקת הבנייה במקום כלשהו. כל שנה נערכת פרוגרמה על־פי סדר עדיפויות המנחה את עבודת המשרד בהתאם לנסיבות. הפרוגרמה בכללה מוגשת לכנסת יחד עם תקציב המשרד, והיא נידונה בה.

אין זה נכון כי הבנייה לעולים נפסקה. היא נמשכת בכל מקום, אף כי יש פיגורים הנובעים בעיקר ממחסור בכוח־אדם. אנו עושים את כל המאמצים האפשריים כדי להתגבר על התקלות.

3. המלצות ועדת דווה בעניין דמי שכירות

חבר־הכנסת ש. כהן שאל את שר השיכון ביום ה' בסיון תש"ל (9 ביוני 1970):

"ג'רוסלם פוסט" מיום 31 במאי 1970 טוען, כי אמנם קיבלה הממשלה את המלצות ועדת דווה בנושא דמי שכירות והגנת הדייר, אך לא מסרה כל הודעה ברורה לגבי עובדה זו.

הנני מבקש לדעת:

אילו המלצות של ועדת דווה נתקבלו — אם נתקבלו בכלל — ומה הוא לוח־הזמנים לביצוען?

שר־השיכון ז. שרף:

הממשלה טרם אישרה את המלצות הוועדה הציבורית לבדיקת חוקי הגנת הדייר, או כפי שנקראה: ועדת דווה. ההמלצות הובאו לדיון בוועדת השרים לענייני כלכלה ונתקבלו החלטות לגביהן; אולם בעקבות עיר־עורו של אחד השרים עומדות המסקנות לדיון חוזר בממשלה.

היו"ר ב. צ. קשת:

שאלה נוספת לחבר־הכנסת שלום כהן.

שלום כהן (העולם הזה—כוח חדש):

אם יאושרו ההמלצות האלה על־ידי הממשלה, הן יפגעו בדיירים רבים מעוטי יכולת. האם מוכן השר — בשלב זה של הדיון בהמלצות — להמליץ או להביא

בחשבון המלצה על הקלות או סובסידיות כלשהן למעוטי יכולת?

שר־השיכון ז. שרף:

אינני מוכן לומר ברגע זה על מה אני מוכן להמליץ. מה שיש לי לומר אומר בישיבת הממשלה. ההמלצות של הוועדה מחייבות תיקונים בחוקים הנוגעים בדבר, וכאשר תובא לפנינו החקיקה המתאימה — ואני מקווה שתובא בהקדם לפני הכנסת — יוכלו חברי הכנסת לדון בנושא.

4. מיתקני ביוב ליד נחל עמוד

חבר־הכנסת ש. לורנץ שאל את שר השיכון ביום י"ג בסיון תש"ל (17 ביוני 1970):

בעתון "הארץ" מיום ט"ז באייר תש"ל (22 במאי 1970) פורסם, כי רשות שמורות הטבע פנתה בדחיפות למשרד הבריאות כדי שיתערב נגד כוונת משרד השיכון להקים את מיתקני הטיהור והפיזור לסילוק שפכי העיר צפת בצדו של נחל עמוד. הקמת המיתקנים במקום זה עלולה לגרום לזיהומו ולהשחתתו של הנחל, שהוא מאתרי הטיול המרכזיים בצפון הארץ.

משרד השיכון מתנגד לדרישתם של גורמים רבים לקבוע את המיתקנים מזרחה יותר, ברצותו לחסוך סכום הנאמד בכמה מאות אלפי לירות.

אבקש לדעת:

1. האם נכונה הידיעה?
2. האם עומד עדיין משרד השיכון על דעתו להקים את מיתקני הביוב ליד נחל עמוד?
3. אם כן — כלום אין כדאית הוצאה של כמה מאות אלפי לירות, כדי לשמור על אתר כנחל עמוד, המושך טיילים ותיירים מהארץ ומחוץ־לארץ?

שר־השיכון ז. שרף:

התכניות למיתקני הטיהור וסילוק מי השפכין של העיר טרם סוכמו. הן עומדות להכרעה ולאישור לפני נציגי כל הגורמים הנוגעים בדבר, כגון: משרד הבריאות, לשכת התיכנון המחוזית של משרד הפנים, הוועדה העליונה לביוב ליד נציבות המים ומשרד השיכון.

כאשר יסוכמו התכניות ויימצאו הסכומים הדרושים, יוקמו המיתקנים על סמך תכנית שתאושר על־ידי בעלי־מקצוע, מוסמכים לטפל בדבר, מבין גופים אלה. בוודאי הם ישתדלו למנוע מטרדים כלשהם העלולים להיגרם בשל הפעלת מיתקנים אלה.

ב. הודעת יושב־ראש ועדת הכנסת

היו"ר ב. צ. קשת:

הודעה ליושב־ראש ועדת הכנסת, חבר־הכנסת ישעיהו־שרעבי.

ישראל ישעיהו־שרעבי (יו"ר ועדת הכנסת):

הריני מתכבד למסור לכנסת את ההודעה הבאה:

הכנסת בישיבתה מיום כ"ח באייר תש"ל (3 ביוני 1970) הטילה על ועדת הכנסת, בהתאם לסעיף 91(א) של תקנון הכנסת, להחליט לאיזו ועדה מוועדותיה תועבר ההצעה לסדר־היום של חברת־הכנסת ארבלי־אלמוזלינו על "סכנה לבריאות הציבור והונאתו בשל טיב ואיכות ירודים של מוצרי מזון".

ועדת הכנסת בישיבתה מיום י"ב בסיון תש"ל (16 ביוני 1970) החליטה להעביר את ההצעה הנ"ל לוועדת השירותים הציבוריים.

כן הטילה הכנסת על ועדת הכנסת לקבוע לאיזו ועדה תועבר ההצעה לסדר־היום של חבר־הכנסת יוסף תמיר על "בעיית הזיהום הסביבתי וסכנותיו".

ועדת הכנסת החליטה בישיבתה מיום י"ב בסיון תש"ל (16 ביוני 1970) להעביר את ההצעה הנ"ל לוועדת הפנים.

הכנסת בישיבתה מיום י"ט בסיון תש"ל (23 ביוני 1970) הטילה על ועדת הכנסת להחליט לאיזו ועדה מוועדותיה יועבר חוק החיילים המשוחררים (החזרה לעבודה) (תיקון מס' 4), תש"ל—1970.

ועדת הכנסת בישיבתה מיום כ"ה בסיון תש"ל (29 ביוני 1970) החליטה להעביר את החוק הנ"ל לוועדת הכספים.

ג. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

היו"ר ב. צ. קשת:

נשמע הודעה על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.

מזכיר הכנסת ת. ליאור:

בדשות היושב־ראש, הנני מתכבד להודיע כי הונחו היום על שולחן הכנסת:

לקריאה ראשונה, מטעם הממשלה: חוק מקצועות רפואיים (אגרות), תש"ל—1970.

לקריאה שנייה ושלישית: חוק שירות המדינה (גימלאות) (תיקון מס' 10), תש"ל—1970 — שחזר מוועדת העבודה.

ד. סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו

היו"ר ב. צ. קשת:

נעבור עתה לסעיף הבא בסדר־היום: סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו. לפני שהשר יתחיל בסקירתו, יורשה לי בשם הבית כולו לשלוח ברכת החלמה מהירה לבנו שאול, ויחד אתו לכל הפצועים של צבאנו.

שר־התחבורה ע. וייצמן:

תודה רבה.

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה. ענף התחבורה, שעליו מופקד משרדי, כולל את כל שירותי התחבורה בים, ביבשה ובאוויר.

תפוקת ענף התחבורה עלתה בשנת 1969 ב־9% והסתכמה ב־2.5 מיליארד לירות בקירוב. ערך התפוקה איננו מבטא נכונה את מידת הפעילות של הענף ואת חשיבותו למשק הלאומי, מכיוון שחלק ניכר מאד מה־תפוקה התחבורתית איננו נמדד בתפוקה של ענף התחבורה. למשל, השימוש ברכב פרטי או השימוש במשאיות שבבעלות מפעלי תעשיה, מסחר או בבעלות הממשלה. ואם אנחנו מביאים בחשבון גורמים אלו, הרי שענף התחבורה מהווה מבחינת התפוקה יותר מ־10% של תפוקת המשק הישראלי בכללו, וזאת מבלי להביא בחשבון את זמן הנסיעה. מתוך כ־400 מיליון שעות בשנה שאנשים מבלים בנסיעות כ־100 מיליון שעות הן, לפי הערכה גסה, שעות עבודה פרודוקטיביות.

אם בתפוקה מהווה ענף התחבורה בסביבות 10%, הרי שבתחום מלאי ההון מהווה הענף קרוב לרבע מכלל מלאי ההון במשק.

ההשקעה הגלמית בתחבורה הסתכמה בשנת 1969 ב־600 מיליון לירות בקירוב והיוותה כ־16% מסך ההשקעה הגלמית בישראל, ואולם קידום הצרכים התחבורתיים בעתיד יחייבו עלייה ניכרת בחלקה של ההשקעה בתחבורה מתוך סך כל ההשקעה במשק.

תרומתו של הענף למאזן התשלומים הסתכמה בשנת 1969 ביצוא שירותי תחבורה בשיעור של 217 מיליון דולר. יצוא שירותי התחבורה אינו כולל הכנסות ניכרות במטבע חוץ כגון אלו המשתלמות לנמל־התעופה לוד, לנמלי הים ולאוטובוסים לתיירים.

גם בתחום המיסוי וההכנסות למדינה מהווה ענף התחבורה גורם בעל משקל נכבד ביותר, בעיקר כתוצאה מהמיסוי על רכב פרטי. בשנת 1969 הסתכמו הכנסות ממסים מרכישת כלי רכב ותשומות תחבורתיות ב־630 מיליון לירות בקירוב, היינו כ־15% מסך כל הכנסות הממשלה ממסים ומעל לרבע מהכנסות הממשלה ממסים שלא על הכנסה.

הנאמר לעיל מעיד על חשיבות ענף התחבורה במשק הלאומי, חשיבות אשר תלך ותגבר במרוצת שנות השבעים לעומת יתר ענפי המשק. בארצות־הברית הגיע כבר משקלו של ענף התחבורה במשק הלאומי לסדר גודל של 20% בקירוב — כפול מאשר בישראל.

יתר על כן, שנת 1969 אופיינה על־ידי גידול חסר תקדים ברכישת כלי רכב בכלל וכלי רכב פרטיים בפרט, עובדה שגרמה להגברת הצפיפות בדרכים ולריבוי התאונות. אין לצפות שתופעה זו של גידול מהיר במצבת הרכב תהיה תופעה חורגת, שכן לפי אינדיקטורים רבים הגיעה מדינת ישראל לשלב שבו דרגת המינוע תלך ותעלה במהירות רבה, דבר שיחייב תיכנון והערכות מתאימים של משרד התחבורה ושל שאר הגופים הממשלתיים הנוגעים בדבר.

כל פיגור בהכנת התשתית התחבורתית ובעיקר התשתית היבשתית על־ידי תיכנון, הפקעת זכויות דרך, בניית כבישים, תחנות וחניונים עלול להיות צוואר־בקבוק בפיתוחה הכלכלי, החברתי והבטחוני של מדינת ישראל.

על מנת לקדם פני העתיד שוקד משרדי על הכנת תכניות־אב תחבורתיות בכל התחומים. כבר בקיץ זה תסתיים ותובא לדיון תכנית־אב תחבורתית למטרופולין תל־אביב, ותוך השנה הבאה נסיים תכניות־האב לכל תחומי התחבורה, בכללן תכניות־אב לירושלים ולחיפה.

בכל תחום פעילות של ענף התחבורה לגבי החלטות שיניבו פריין רק בעוד חמש, עשר או עשרים שנה אין לפעול רק על־פי מגבלות הטווח הקצר של אפשרויות השקעה, ביצוע ומחסור במטבע חוץ. הדבר חשוב במיוחד בתחום הבינוי הפיסי ובצורך לשמור כבר היום על זכויות דרך למיתקני התחבורה בעתיד. לפיכך עם אישור תכניות־האב לתחבורה על־ידי גופי התיכנון במדינה בכוונתי להציע לממשלה הקמת קרן מיוחדת לשמירת זכויות דרך, שתפקידה יהיה לדאוג למקורות מימון ולביצוע פעולות ההקפאה והרכישה של זכויות הדרך בהתאם להיקף ולעיתוי שיידרשו.

ומכאן, ברשותכם — לענף התחבורה היבשתית. לאחר דברי הפתיחה הכלליים אדון בכל אחד מענפי הנסיעה ואתחיל בענף האוטובוסים, המעסיק כיום כ־11,000 איש; מפעיל כ־3,200 אוטובוסים; היקף פדיונו השנתי מגיע בקירוב ל־300 מיליון לירות; מהווה חוט־שדרה עיקרי בהובלת נוסעים בישראל, ובהתאם לתכנית משרדנו ימשיך להיות מרכזי גם בשנים הבאות. די אם אציין שלמרות הגידול הרב של רכב מכל הסוגים בשנים האחרונות, הרי עוד היום קרוב ל־70% מכלל הנסיעות בארץ בשעות השיא מבוצעות על־ידי אוטובוסים.

משרד התחבורה לובש למעשה שני כובעים. בראש וראשונה חובתנו לתת לאזרח שירות טוב וזול, שירות בתדירות גבוהה, מדוייק, מסודר, אדיב ונקי — ואני מייחס חשיבות לנקיון ולאדיבות —, וכל זאת במחיר עממי. מצד שני, עלינו לדאוג לכך שמפעילי השירות יעבדו באופן רנטבילי, ללא גרעונות ותוך קבלת תמורה הולמת למאמץ העבודה ולהון המושקע במפעל.

בימים אלה אנו נמצאים בעיצומו של הדיון על תעריפים, כשמצד אחד רצוננו לשמור על התעריפים הקיימים במגמה לספק נסיעה זולה ולשמור על רמת המחירים במשק, ומצד שני אנו ערים לעובדה שאי־העלאת תעריפים פירושה גרעונות למפעלים והרעת תנאי השירות, עובדות אשר בסופו של דבר יגרמו לכך שגם השירות יתייקר וגם ירד טיבו.

על אף דברי ביקורת שאפשר להשמיע, הרי שהשירות באוטובוסים הוא בסך הכל שירות טוב ובתעריפים שהם מהנמוכים בעולם. יחד עם זאת אנו תובעים מחברי הקואופרטיבים הידוק חגורה ושיפור השירות גם בתנאים שבהם אנו נמצאים.

שנת 1970 תהיה שנה שבה יירכש מספר שיא של 600 אוטובוסים חדשים, בחלקם להחלפת רכב ישן ובחלקם להגדלת הצי. השאיפה היא להגדיל השנה את צי האוטובוסים מ־3200 ל־3500 — עובדה אשר בוודאי תתרום לשיפור השירות. בכוונתנו להתמיד בשנים הקרובות בקצב זה של רכישת 500—600 אוטובוסים בשנה, כדי להגיע לכך שנוכל להגדיל את התדירות ולהקטין במקצת את הצפיפות בנסיעה, וכדי להוריד מהכבישים רכב שהוא מעל גיל 12 שנה.

בשנת 1971 תסתיים הספקת 1000 אוטובוסים בהתאם לחוזה של "ליילנד" משנת 1969 וכבר היום אנו יושבים על המדוכה ביחד עם הקואופרטיבים וחברות התחבורה בארץ ביחס לאפשרויות של הרכבת רכב עם מכללים משוכללים, שייכנסו לשירות החל משנת 1972. תוך החודשים הקרובים תיפול הכרעה בנושא זה, אולם ברור שלאוטובוסים החדישים שיורכבו בארץ יהיה ערך מוסף מקומי אשר יתקרב ל־60% ומחיר דולר נמוך.

נוסף לתוספת רכב, המהווה תנאי הכרחי לשיפור השירות, הכין משרד התחבורה תכנית ריאורגניזציה לקווי האוטובוסים בתחומי תל־אביב, ירושלים וחיפה רבתי. שינוי מערך הקווים מותאם להתפתחות שחלה בערים ולפיזור האוכלוסיה תוך מגמה לצמצם במידת האפשר את הצורך בהחלפת אוטובוסים כדי להגיע מן המוצא ליעד. נתחיל להכניס שיפורים אלו כבר בסתיו הקרוב, והואיל ואנו יודעים איזה משא־ומתן מייגע צפוי לנו לקראת הפעלת תכנית זאת, נהיה מרוצים אם נסיים את הריאורגניזציה ב־1971.

אני מוכרח לספר לכם דבר ששמעתי אותו מפי אחד ממנהלי "דן". הוא טוען כי אחת הבעיות הרציניות לגבי הקווים ותחנות האוטובוסים היא: כל אדם רוצה שבבוקר, כאשר הוא קם, תהיה תחנת האוטובוסים ליד ביתו, ובערב, כאשר הוא שוכב לישון, תהיה תחנת האוטובוסים ליד ביתו של השכן.

ועתה — למוניות: מספר המוניות המופעלות בארץ היום מגיע ל־3,350 — הן מפרנסות מעל ל־5,000 משפחות — בכללן כ־300 מוניות ממזרח־ירושלים. במצבו המשקי של הענף נמשך התהליך של חידוש משק הרכב ובשנה האחרונה הוחלפו כ־920 מוניות. בסך הכל הוחלפו בשלוש השנים האחרונות למעלה מ־55% מכלל המוניות המופעלות בארץ.

מספר מועט של מוניות הן משנות הייצור 1950—1955, ואני עומד לחייב בדרך חוקית את החלפתן ברכב חדיש. הקרן לחידוש משק המוניות, שהוקמה על־ידי משרד התחבורה וממשיכה לפעול, היוותה גורם עיקרי לתהליך המזורז של חידוש המשק.

במשך שנים רבות ועד לשנת 1964 היה ענף המוניות ענף סגור כמעט לחלוטין, ופרט להענקת רשיונות ל־10 מוניות בקירוב לשנה להפעלה באזורי ספר ופיתוח, לא ניתנו למעשה כל רשיונות, על אף העובדה שהיה גידול רב של האוכלוסיה ורמת החיים. כתוצאה מכך עלה מחירו של מספר ירוק בשוק לממדים של עשרות אלפי לירות; הענף העסיק שכירים רבים במשמרת שנייה ושלישית והללו יצרו לחץ חזק ביותר על משרד התחבורה לפתיחת הענף.

בשנים 1964—1969 חולקו כ־600 רשיונות למוניות מתוך קרוב ל־3,000 בקשות שהצטברו במשרד. שיטת חלוקת הרשיונות לא עמדה במבחן המציאות, ובין השאר מעידים על כך הביקורת הציבורית ומספרם הרב של הבג"צים.

בחודשים האחרונים בדקו רשויות המשרד שיטות שונות והגיעו לכלל מסקנה כי יש צורך בחוק חדש, שיחליף את פקודת התעבורה המנדטורית ויעניק לשר התחבורה סמכויות לקביעת הסדרים ראויים לענף. ההסדרים יהיו מבוססים על מתן זכיונות להפעלת מוניות בשירות מוגדר מראש ותמורת תשלום דמי זכיון. בנוסף לכך יאפשר החוק באופן ברור יותר קביעת תנאי ההפעלה של המוניות והמפעילים, אגב העלאת רמת הדרישות וקביעת איפיון המוניות שיופעלו בענף.

משרדי הגיש את הצעת חוק המוניות והיא מונחת עתה על שולחנה של ועדת השרים לענייני חקיקה. אני מקווה כי אניח בקרוב את הצעת החוק על שולחן הכנסת. משיוסמך שר התחבורה על־ידי החוק כאמור, ייקבעו פרטי ההסדרים וייקבעו הוראות המעבר לשיטה החדשה, וזאת לאחר התייעצות עם הגורמים העוסקים בענף. לפיכך הקפאתי בשנת 1970 הוצאת רשיונות חדשים, פרט להחלטות של ועדת ערר ציבורית על בקשות לרשיונות שהוגשו ונדחו לפני פברואר שנה זו.

בעוד שבענף הובלת הנוסעים יושם הדגש העיקרי בשנים הקרובות בהעלאת רמת השירות, הרי שבענף הובלת המשאות יושם הדגש העיקרי בהעלאת רמת הפריון והתאמת הענף לשינויים הטכנולוגיים הצפויים בשיטות ההובלה.

ענף המשאיות מקיף כיום כ־13,500 יחידות במטען מורשה של 2.5 טון ומעלה, מהן כ־8500 דיזלים ולמעלה מ־4000 מכוניות משלוח וטנדרים. תפוקת ענף ההובלה במשאיות הסתכמה בשנת 1969 ב־2.2 מיליארד טון־ק"מ, מכל סוגי המטענים, היינו כ־85% מסך הובלת המטענים בארץ. המחזור הכספי של ההובלות עמד ב־1969 על 550 מיליון לירות, היינו כ־60% מסך התפוקה של שירותי התחבורה היבשתית בארץ.

בחמש השנים הקרובות צפויים שינויים מרחיקי לכת בדפוסי הובלת המטענים, תוך סיגול שיטות ההובלה והמטען לשינויים המוכתבים על־ידי השיפורים בשיטות ההובלה הימית והיבשתית בחוץ־לארץ.

כיווני ההתפתחות העיקריים הם: האחדת מטענים והתמחות יתר.

הובלת מטען אחוד מתפשטת והולכת בעיקר בתובלה ימית ובעקבותיה גם בתובלה יבשתית, זאת בשל החסכונות הניכרים בזמן ובשינוע, וכן בכוח־אדם, והאפשרות לשנע מטענים בכלים מכניים המסוגלים לטפל בכמויות גדולות בעת ובעונה אחת. קיימות שיטות רבות של האחדה: משטחים, גלגוע והשיטה החדישה ביותר — מכולות. משק המשאיות החל להיערך לקראת השינויים הצפויים בדפוסי ההובלה. נרכש ציוד מתאים להובלת מכולות. להמכלה וליתר שיטות ההאחדה תהיינה השלכות אירגוניות מרחיקות לכת על התובלה היבשתית, שכן יהיה צורך לרכז כמויות קטנות של מטענים ממספר מפעלים, לאחדם ולהעבירם בצורה מרוכזת לנמלים ולפצל מטענים יבוא המגיעים במאוחד, אולם מיועדים למספר לקוחות שונים. זה יחייב הקמת טרמינלים למטענים שבהם יבוצעו פעולות ההאחדה והפיצול.

עם הגידול בהיקף המטענים המובלים — בין בתובלה פנים־ארצית ובין במטעני יבוא ויצוא — גוברת הנטייה

להתמחות בהובלה, המחייבת רכישת ציוד מיוחד ומיתקון הרכב.

כיוון אחד של התמחות הוא בהובלת תפזורת. כבר כיום מובילים מלט במיכליות, וכן גבר השימוש במערבלי בטון המובילים בטון מוכן באופן מרוכז. גם בהובלת נוזלים חלה התפתחות מהירה וכיום מובלים כימיקלים שונים ושמנים במרוכז במיכליות.

לשינויים הטכנולוגים הצפויים תהיינה השלכות מרחיקות לכת על המבנה האירגוני של הענף, ובכוונת המשרד לפעול להיערכות ענף המשאיות מבחינה טכנית ואירגונית לקראת ההתפתחויות הצפויות.

כיום מפוצל הענף ליחידות אופרטיביות קטנות ורבות. כ־200 אירגונים וחברות הובלה פועלים בענף ההובלה בשכר, ומאות רבות של מפעלים ועסקים מפעילים משאיות בודדות. הפיצול הניכר אינו מאפשר קליטה יעילה של שינויים טכניים, המחייבים השקעות ניכרות בציוד מתמחה המותאם להובלות מטענים אחודים ומטענים בתפזורת.

משרד התחבורה פועל ליצירת מסגרת חוקית להסדר ההובלה היבשתית ומכין הצעת חוק לשירותי ההובלה היבשתית. ההצעה באה לתת בידי שר התחבורה את הסמכות להתקין תקנות להסדר ההובלה היבשתית, אירגון תיפעול סדרי עבודה ושיתוף פעולה בין אמצעים משלימים ומתחרים.

התפתחותן של המדינות התעשייתיות הוכיחה שרכב הוא אחד הגורמים הדומיננטיים שיאפשרו התפתחות זו. הגברת ניידותה של האוכלוסיה העובדת איפשרה הגדלה ניכרת בתפוקה לגולגולת והרחבת תחום הפעילות של בעלי מקצועות חיוניים שהניידות היא חלק בלתי־נפרד מעיסוקם. הגברת הניידות משרתת מטרות מדיניות וחברתיות בנותנה תמריץ ואפשרות לפיזור האוכלוסיה מחוץ לריכוזים העירוניים הקיימים. הקשרים המחוייבים בעולם של טכנולוגיה מתפתחת בין מרכזי העבודה, הקניות והבידור לבין הפריפריה המרוחקת אינם יכולים להתבסס אך ורק על תחבורה ציבורית, שמטבעה אינה ערוכה ואינה צריכה לתת שירותים בעלי תדירות גבוהה בכל שעות היממה, מכל מוצא ולכל יעד. הרכב הפרטי נותן שירות עדיף על זה שמספקים השירותים הציבוריים בימים, בשעות ובצירים שבהם תדירות השירות בתחבורה הציבורית נמוכה או שאינה פועלת כלל.

כל עוד היתה רמת התיעוש של המשק נמוכה ובר־מת הכנסה, הנופלת בהרבה מזו של המדינות המפותחות, אולי היתה הצדקה להתייחס אל הרכב הפרטי כאל רכב מותרות, אולם כיום, כאשר השימוש ברכב פרטי רווח כבר בשכבות רחבות, כאשר לכל משפחה רביעית בעיר יש רכב פרטי, וכאשר ברור שהגידול ברמת המוטוריזציה הוא תנאי חשוב בצמיחה הכלכלית של המשק, יש לבחון מחדש אם המדיניות הקיימת תואמת את יעדי המשק והחברה.

המדיניות הנוכחית, שהזרימה מאות מיליוני לירות לקופת האוצר שכה זקוקה להכנסות, יצרה תמונה שיש בה משום פגיעה אפשרית ברמת הבטיחות עקב שתי סיבות עיקריות: 1) גידול רב ביותר ברכב דו־מנועי של אופנועים וקטנועים, אשר מחירם זול ואשר דרגת הסיכון להיהרג גדולה בהם פי שמונה מאשר ברכב פרטי; 2) מסים כבדים על רכב חדש מביאים להארכת יתר של חיי הרכב הישן על הכבישים, וזה מגביר את הלחץ על שירותי המוסכים ומשפיע לרעה על הבטיחות. בעוד שבעולם יוצא רכב משימוש לאחר שמונה עד עשר שנים, אצלנו רכב למעשה אף פעם לא מת ומתרוצצות על הכבישים גם גרוטאות בגיל עשרים־וחמש שנה.

כפי שציינתי, גידול מספר הרכב הפרטי יחמיר את הבעיות במרכזים העירוניים — דבר אשר יחייב השקעות רבות, ובמקביל יחייב מדיניות תנועתית כזו אשר תתן עדיפות לרכב ציבורי במקומות שאין אפשרות פיסית להרחיב את הקיבולת או שאפשרות כזו היא יקרה ביותר.

מכאן למדיניות היבוא, הייצור המקומי והרישוי של רכב וחלפים. מדיניות הרכב של משרד התחבורה מיועדת להבטיח את תקינותו ובטיחותו של הרכב הנע בדרכים תוך שמירה על האינטרס המשקי של מאות אלפי בעלי רכב בארץ. מדיניות זו מתבססת איפוא על הבטחת כשירותו הטכנית של הרכב, הן המיובא והן המיוצר בישראל, ודאגה מתמדת לרמת האחזקה שלו ולמלאי חלפים נאות.

מפרטי כלי הרכב המתווספים למשק התחבורה עד־כנו בהתאם להתקדמות הטכנולוגית של ענף זה בעולם, המתבטאת בעלייה מתמדת במהירות כלי הרכב ובצורכיהם. נאסר יבואם של כלים שיש חשש לבטיחות תנועתם.

אותם דברים אמורים גם ביחס לכלי רכב הפולטים עשן מעל לסטנדרטים שנקבעו. כל דגם של מנוע דיזל חדש נבדק, ונאסר יבואם של כלי רכב המונעים במנועי דיזל הפולטים עשן מעל המותר.

הרישוי השנתי של הרכב מבוצע כבר כיום ברובו במכוני רישוי פרטיים, שהוכיחו את יעילותם בשיפור השירות לציבור, בעיקר בערים הגדולות, בהן השתרכו בעבר תורים לפני משרדי הרישוי הממשלתיים. בדעתנו להמשיך ולפעול להוצאת רישוי הרכב למכוני חוץ תוך הקפדה ופיקוח על כשרם הטכני ואיכות השירות שלהם לציבור בעלי הרכב.

במלחמה נגד תאונות הדרכים יש הכרח להגביר את המאמצים להבטחת כשירותו הטכנית של הרכב הנע בדרכים בכל ימות השנה, ולאו דווקא בתאריך חד־פעמי בשנה, בו מבוצע רישוי הרכב. אנו בודקים עתה הצעות להפעלת בדיקות פתע של כלי רכב בדרכים ומקווים שיוחל בביצוע כבר במהלך שנת התקציב השוטפת.

בדעתנו לתת תנופה חדשה למלחמה בזיהום אוויר. עדיין לא נמצאה שיטה יעילה למניעת פליטת העשן והרעילות של מנועי בנזין, אולם ניתן לצמצם במידה רבה את פליטת העשן של מנועי הדיזל. החל בשנת התקציב הבאה ואולי עוד קודם לכן יוחל בבדיקת עשן, שתוטל כחובה על כל כלי הרכב המונעים בדיזל, שמס־פרם מגיע כיום ל־17,000 בקירוב. רכב שיפלוט עשן מעל למידה המותרת יהיה חייב בתיקון ובביקורת חוזרת, עד שיגיע למצב תקין.

להיקף ולרמה הטכנית של שירותי האחזקה תפקיד־מפתח בהבטחת תקינותם של כלי הרכב. זהו כיום ענף גדול, המעסיק כ־18,000 עובדים במוסכים ובתחנות שירות בכל רחבי הארץ. משרד התחבורה השקיע רבות בשנים האחרונות בקידום רמת הענף בעיקר על־ידי העלאת רמתם המקצועית של מנהלי המוסכים. עד כה הכשרנו כ־3,300 מנהלי מוסכים מקצועיים ואנו פועלים גם להרחבתו של הענף בהתאם לגידול בצי הרכב. אנו

מחייבים את סוכני הרכב להחזיק מוסכי שירות לרכב המשווק או המיוצר על־ידיהם. כן הוקמה רשת ענפה של מוסכים מתמחים משוכללים ובעלי ידע מעודכן. יש כיום במדינה כ־2,800 תאי עבודה ב־260 מוסכים מורשים, בהם מועסקים כ־5,000 עובדים. פיזור צי הרכב בכל רחבי המדינה מחייב את פיזור השירותים בהתאם לזה. לאור תביעותינו בנידון הוקמו מוסכי שירות במרבית הערים הגדולות, והדגש של פעילותנו בתחום זה כיום מושם בהרחבת שירותי האחזקה בירושלים ובאזור הדרום, בהם קיים מחסור חמור בשירותים.

משרד התחבורה מטפל כיום בקרוב ל־1,000 תלונות לשנה על שירותי האחזקה. חלק מתלונות אלה נובע מכך שפיתוח הענף פיגר אחר הגידול המואץ בצי הרכב בשנתיים האחרונות. צוואר־הבקבוק להרחבת השירותים הוא המחסור בכוח־האדם, ומשרד התחבורה החל בהכנתה של תכנית־אב למערכת השירותים השונים לצי הרכב של המדינה.

חלק ניכר מצי הרכב והנהגים מרוכז כיום בידי מוסדות ומפעלים שרכבם ונהגיהם מבצעים כ־30%—40% מתפוקת הקילומטראז' של התחבורה היבשתית. למוסדות ולמפעלים שברשותם 20 כלי רכב ויותר קבענו חובת אחזקה של קצין בטיחות, שתפקידו יהיה לוודא את תקינות צי הרכב וכשרם של הנהגים. אנו דואגים עתה להרחבת ההכשרה של קציני בטיחות ובדעתנו להעניק לנושא זה חשיבות מקצועית במקום עבודתו, כדי להבטיח את עדיפות שיקולי הבטיחות על פני שיקולי כדאיות משקית מצד המוסדות והמעבידים.

הגידול המתמיד במשק הרכב וההזמנות של מערכת הבטחון נתנו דחיפה ניכרת כמותית ואיכותית לתעשיה המקומית של רכב וחלפים. הוכח, לדעתי, על סמך קרוב לעשרים שנות נסיון של ייצור רכב בישראל, שכדאיות הייצור של רכב נוסעים קטן בארץ היא נמוכה, והערך המוסף הקיים נקנה במחיר גבוה של תשומות מקומיות. לעומת זאת כדאי מאוד למשק ייצור מרכבי אוטובוסים ורכב מתמחה למשק האזרחי ולמערכת הבטחון. יש איפוא מקום לבחון את מידת העידוד לתעשיה זו לפי התרומה למשק מצד כלי הרכב השונים.

בתחום הספקת החלפים העברנו את מרכז הכובד מהדאגה ליצרן המקומי להגנת הצרכן מפני ייצור ויבוא של חלפים פגומים. אנו מחייבים כיום את היבואנים והיצרנים להמציא אישור של מעבדה מוסמכת על עמידתם בדרישות האיכות והתקן.

קידומה של תעשיית הרכב והחלפים מותנה ביכלתה לעמוד בדרישות האיכות החמורות המקובלות כיום. האמצעים שהיו בידינו עד כה בתחום זה לא היו תמיד מספיקים, וגם המוסדות העוסקים בביקורת איכות ובמחקר תעשייתי בענף הרכב לשלוחותיו לא היו מצויידים כיאות. לפיכך החליט המשרד על הקמתו של "מכון לרכב", שירכז במסגרת אירגון־גג אחד את הידע וכושר הביצוע של המוסדות האקדמיים ושל אלה העוסקים בביקורת איכות. אני מקווה שעוד בשנה זו נקים את המכון. בדרך זו יועמד לרשות משק הרכב במדינה והתעשיה האוטומטית מאגר מרכזי של ידע, ציוד וכושר ביצוע. ודאי הוא שנשתמש בפוטנציאל הקיים, אולם בדעתנו להרחיב פוטנציאל זה בעיקר על־ידי השקעות והכשרת כוח־אדם ברמה מקצועית גבוהה, כדי להבטיח מערכת בקרה שתוכל לוודא את עמידותו של הרכב וחלקיו בסטנדרטים הגבוהים ביותר של בטיחות ואיכות הקיימים בתחום זה.

מכאן לתשתית של התחבורה היבשתית. גידול נפחי התנועה בשלוש השנים האחרונות התבטא ב־10%—15% לשנה, גידול שהביא במקרים מסויימים להסתיידות עורקי התחבורה הראשיים, שתפקידם להוליך כמויות גדולות של כלי רכב אל אזורי העיר השונים ומהם. גידול מצבת כלי הרכב וגידול הנפחים היו מלווים בהתפתחויות אורבניות מסויימות, אשר החמירו את בעיית הכניסות והיציאות בערים הגדולות, ובעיקר במרכזי העסקים, המסחר והבידור.

בתקופה זאת פעל משרדי, במסגרת תכניות חומש של הערים הגדולות, לפתרון בעיות אלו והשקיע בשיתוף עם העיריות והרשויות המקומיות סכום של 40 מיליון לירות בפיתוח מערכת העורקים בערים הגדולות.

באזור המטרופולין תל־אביב, המאחד שש רשויות מוניציפליות נפרדות, מתרכזים יותר מ־50% ממצבת כלי הרכב במדינה, ולפיכך דוכז עיקר מאמץ ההשקעה באזור זה.

בשנת התקציב הנוכחית יושלמו מספר פרוייקטים תעבורתיים חיוניים באזור תל־אביב. בנובמבר השנה, עם סיומו של הגשר על הירקון ברחוב אבן גבירול, תשופר ללא היכר הכניסה הצפונית לתל־אביב. לקראת סוף שנה זו תסתיים העברת תחנת הרכבת מבית הדר למקוה ישראל ויחוסלו המטרדים התחבורתיים בדרך פתח־תקוה ובדרך ההגנה.

בשנה הבאה תפונה מסילת־הברזל מרחוב החרש ויוחל בבניית נתיב תנועה חיוני מאזור התחנה המרכזית החדשה למרכז העיר. השטח שיפונה בסביבות בית־הדר ינוצל בעיקרו למטרות חנייה, שהביקוש לה במרכז העיר הולך וגובר.

בשנת 1972 תסתיים בניית תחנת האוטובוסים החדשה ברחוב לוינסקי. מבלי להיכנס לשאלת מיקומה של התחנה הנבנית, הרי שנוכח גודל הסכומים שהושקעו בפרוייקט עד להיכנסי לתפקידי, השלים משרדי, בשיתוף עם עיריית תל־אביב, את התיכנון המפורט של הגישות לתחנה, ואנו נמצאים בשלבים הראשונים של הרחבת הגישות. סך ההשקעה בגישות אלו יגיע ל־30 מיליון לירות. התכנית כוללת בניית כביש עילי ברחוב לוינסקי, חיבור לצומת דו־מפלסי בצומת לוינסקי החדש, והרחבתם של הכבישים המקומיים שבסביבת התחנה.

ועתה — לנתיבי איילון. פרוייקט נתיבי איילון הוא סלילת דרך מהירה רבת־נתיבים, המיועדת לאפשר העברת נפחי תנועה גדולים במהירויות גדולות מאזור אחד במטרופולין תל־אביב לאזורים אחרים. הכוונה לשימוש מירבי בדרך שאין בה הצטלבויות רמזורים במפלס אחד; שימוש מינימלי ברשת הרחובות הקיימת ההולכת ונסתמת שעה שהתנועה בה נעשית איטית יותר ויותר. פרוייקט תחבורתי זה, שימוקם באפיק המוסדר של נחל איילון, מתוכנן לאפשר העברה של 200,000 כלי רכב ליממה.

התכנית המפורטת למפעל זה הושלמה בחודשים האחרונים. יצרנו מגע עם הבנק העולמי לפיתוח, אשר ועדה מטעמו בדקה את הפרוייקט, ולפי הנתונים שבידנו סביר להניח שהמימון הכולל של הפרוייקט יתבצע בעזרת הלוואה שתתקבל מהבנק העולמי. אני מקווה

שההסדרים עם הבנק העולמי יאפשרו תחילת הביצוע של המפעל בקצב מלא כבר בשנת התקציב הבאה, ושלבו הראשון יושלם תוך שלוש שנים מיום התחלתו. השלב הראשון יעלה כ־80 מיליון לירות, מתוך השקעה כוללת בעשור הקרוב של 200 מיליון לירות בפרוייקט זה. שלב זה כולל את הסדר שטפונות האיילון וסלילת מסלול הכביש המהיר, החל מהצטלבותו בכביש תל־אביב—פתח־תקוה עד התחברותו עם הכביש המהיר ללוד ולי־רושלים ועם הכביש המהיר לאשדוד.

יש לי יסוד להניח, שתוך שיתוף פעולה בין משרד התחבורה ומשרד העבודה נגיע לכך שתוך שלוש—ארבע השנים הקרובות תהיה לנו מערכת כבישים מהירה ממרכז תל־אביב לירושלים דרך לוד ומנמל אשדוד לתל־אביב וחיפה, כשנחל איילון מהווה בתוך זה מרכיב נכבד.

השנה יוקצב סכום של 8 מיליון לירות להכשרת השטח, העתקת שירותים, רשתות חשמל, מערכת ביוב ומים, קווי טלפון ופינויים. רצוני להדגיש שביצוע מפעל חיוני זה חשוב לא רק כחלק מהרשת הבין־עירונית, אלא גם כדי להבטיח סדרי תנועה תקינים באזור המטרו־פוליטני של תל־אביב רבתי, אשר רחבותיה, גם אם ישופרו במלוא מידת האפשרות, אינם כשירים לביקוש הגובר לעורקי תנועה.

לשם ביצוע פרוייקט נתיבי איילון הוקמה חברה משותפת לממשלה ולעיריית תל־אביב, ואנו בודקים עתה את האפשרות שנאחד את כל הפעילויות התחבורתיות באזור תל־אביב במסגרת חברה אחת, אשר תהיה אחר־אית לתיכנון, לביצוע, לאחזקה ולתיפעול של מערכות התחבורה. על סמך מגעים עם ראש עיריית תל־אביב יש לי יסוד להניח שעוד בקיץ זה נקים את המסגרת האירגונית המתאימה לכך.

גם בערים אחרות אנו עומדים לפני סיומם של מספר פרוייקטים אשר יקלו את בעיות החדירה לעיר והמעבר הבין־אזורי. בין היתר נסיים בירושלים את הפרוייקטים בשדרות בן־צבי ודרך חברון, ונתקדם בהר־חבת רחובות ירמיהו ובר־אילן לקראת הפיכתם לעורק תחבורה שמטרתו להעביר את התנועה החוצה את ירו־שלים לעיר המזרחית וליהודה ושומרון מתוך העיר. בחי־פה הסתיימו מספר פרוייקטים של שדרות הכרמל ורחוב הגפן, חיבור האוניברסיטה לנוה־שאנן ודרך רופין. בחולון הושלמה הרחבת הכניסה לעיר והושלם הקטע המיועד לחיבור נוסף בין חולון ובין תל־אביב דרך משרדי הרישוי. ברחובות הושלם תיכנון הכביש העוקף ותוך שנה יושלם הגשר מעל פסי הרכבת. בגבעתיים עומדים לפני השלמת התיכנון של צומת הכבישים בכיכר נת ורחוב בורוכוב. וברמת־גן אנו עומדים לפני סיום סלילתו של כביש יצחק שדה.

לצערי, קטן התקציב המיועד השנה לפרוייקטים עירוניים, ולמעשה לא נתחיל בפרוייקטים חדשים, פרט לנחל איילון ולנושאים הקשורים ישירות במלחמה בתאו־נות בדרכים. בכוונתנו להשקיע השנה יותר מאמצים בתיכנון, כדי שנהיה מסוגלים בשנים הקרובות לבצע פרוייקטים בהיקף גדול יותר, אם נקבל תקציבים רבים יותר משקיבלנו השנה, שכן יהיה צריך להגדיל בהרבה את סדר הגודל של התקציבים המיועדים לנושאים אלה.

לחמש השנים הבאות יש הכרח בהשקעה של 350—400 מיליון לירות, מזה כמחצית באזור תל־אביב ומרביתה של היתרה בירושלים ובחיפה. תכניות ההשקעה מתבססות על תחזיות הגידול בביקוש לנסיעות, במגמה לשמור לפחות על רמת זרימת התנועה של היום, שאף כי איננה טובה, היא עדיין נסבלת. אם נרצה לשפר באורח ניכר את הזרמת התנועה יהיה עלינו להשקיע בחומש הקרוב סך של 500 מיליון לירות, אשר קרוב לוודאי לא יעמוד לרשות הממשלה והרשויות.

מלים ספורות, פעם נוספת, על מספר תאונות הדר־כים. מספר תאונות הדרכים נמצא בעלייה מתמדת. בשנת 1969 אירעו בישראל כ־12,300 תאונות עם נפגעים לעומת כ־11,200 בשנת 1968. מספר ההרוגים הגיע בשנת 1969 ל־439 הרוגים לעומת 407 בשנת 1968. במחצית השנה הראשונה של שנת 1970 חלה לדאבוני עלייה תלולה במספר ההרוגים עד כדי 60% גידול לעומת התקופה המקבילה אשתקד. עלייה מתמדת זו במספרי התאונות והנפגעים היא תוצאה של הגידול המהיר במספר כלי הרכב, ואף־על־פי שאפשר להוכיח ירידה יחסית בתאונות לכל ק"מ נסיעה, הרי העובדה המחרידה של מאות הרוגים בשנה ואלפי פצועים היא אשר צריכה להטרידנו. בנוסף לגזק האנושי, שאין לו תחליף, הנזק הכלכלי הישיר מתאונות דרכים הגיע בשנת 1969 ל־250 מיליון לירות.

עובדות אלו מחייבות אותנו למאמץ עליון, ואני שמח לבשר כי בשבוע שעבר סיכמנו עם משרד האוצר תכנית רב־שנתית למלחמה בתאונות, אשר ביטויה בתקציב השנה יגיע ל־10.5 מיליון לירות, סכום שהוא אמנם קטן ביחס לצרכים, אולם גדול ביחס לשנים קודמות, והוא נועד לאפשר המשכת הטיפול בנושא וביתר תנופה. רובו של סכום זה יושקע בתחום הדרך והתנועה.

משרדי יתרכז בשלוש השנים הבאות בהשקעות בפרוייקטים בטיחותיים הנדסיים בתחומי הרשויות המ־קומיות. ראוי לציין שכ־76% מסך התאונות עם נפגעים קרו באזורים עירוניים ו־30% מסך התאונות עם נפגעים אירעו בצמתים עירוניים. איתרנו לאחרונה בערים הגדו־לות בארץ כ־185 צמתים שבהם אירעו יותר מ־6 תאונות עם נפגעים במשך שנתיים. בצמתים אלו נרכז את עיקר מאמצי ההשקעה. ההשקעות מיועדות להסדר הצמתים; רימזור; סימון; גידור ופתיחת נתיבי תנועה. במקביל יושקע סכום ניכר המיועד להביא את הכבישים העירוניים לרמה בטיחותית סבירה, בהתבסס על תקני בטיחות אלמנטריים. המדובר בשיפור צביעת הרחובות, תאורה, מעברי חציה להולכי־רגל, עיליים ותחתיים, גדרות בטיחות וגדרות הפרדה.

במטרה להביא לבניית כבישים בטוחים יפעל משרדי להתקנת תקנות מחייבות בנושא הבטיחות הן בתחום התיכנון והן בתחום האחזקה. נדאג שמערכת הכבישים החדשה תהיה מצוידת בכל אביזרי הבטיחות ומיתקני הבטיחות הנדרשים להבטחת תנועה שוטפת ובטוחה.

יש לזכור שההשקעות הנעשות בתחום הפרוייקטים התעבורתיים, פתיחת נתיבי תנועה ועורקים בערים הגדו־לות, יש בהן כדי לסייע רבות להגברת הבטיחות. כבר עתה רצוני להדגיש שפתרון סביר לבעיית התאונות יחייב בשנים הקרובות השקעות והוצאות בסדר גודל של 25—30 מיליון לירות בשנה.

כבר דיברתי בכנסת על פעילות משרדי במלחמה בתאונות בתחומי הרכב, הכביש והתנועה, ועתה אומר מספר מלים על פעילותנו בתחום הגורם האנושי.

בכוונתנו לשפר את ההדרכה והידע מצד אחד ול־הגביר את הפיקוח ואמצעי ההרתעה מצד שני. ואלה הן פעולותינו בתחום זה:

שיפורה והעלאתה של רמת הלימודים. לשם כך פירסמנו תקנות והוראות בקשר לתקנים של בתי־הספר לנהיגה; פתחנו יחד עם משרד העבודה בתי־ספר למורי נהיגה חדשים, ואנו מקיימים קורסים והשתלמויות למורים ותיקים וחדשים.

נקבעו דרכי הפיקוח על פעולות בתי־הספר לנהיגה ועל דרכי הכנת תלמידים בהתאם לתכנית לימודים אחידה.

הגברנו תמיכתנו בפעולות המועצה הלאומית למניעת תאונות, אשר תגביר ותגדיל את הקורסים לנהיגה מונעת, קורסים לריענון הידע לנהגים ותיקים וחדשים, וכן הדרכה מחדש לנהגים עבריינים.

התחלנו השבוע במסע פירסומת והסברה ויש בכוו־נתנו לנצל את אמצעי התקשורת ההמוניים — טלוויזיה, רדיו ועתונות — על מנת להביא לנוהג ולהולך־הרגל ידע ותודעה על הדרכים בשמירת חיי אדם.

בתכניתנו להקים מכונים שבהם ילמדו תיאוריה, להעלאת רמת הלימודים, ולשנות בהתאם לכך את רמת המבחנים, להקפיד על העלאתה של רמת הנהיגה של הנהגים המקצועיים, ולהעמיק את המחקר בסיבות וב־גורמים לתאונות.

מחר, ב־1 ביולי, יתחילו התקנות החדשות לחייב את הנהגים, ואני פונה בזאת מעל במת הכנסת לכל האוחזים בהגה ללמוד ולשנן את התקנות ולהקפיד על מילויין. האם יהיה זה הרבה לדרוש מנהג שישאל את עצמו כל פעם מחדש את השאלה הפשוטה: האם עשיתי כל שביכלתי לשמור על עצמי ועל הזולת?

אני חייב לגעת בנושא כאוב, והוא נושא החנייה. אחת הבעיות המרכזיות שנצטרך לתת להן פתרון היא בעיית החנייה במרכזים העירוניים. כבר היום קיים עודף ביקוש למקומות חנייה במרכזי העיר, וההיצע הקיים מספק פחות מ־70% מהביקוש לחנייה. ובכן, למעשה מתבצעת החנייה בחלקה הגדול במקומות האסורים לח־נייה — עובדה המקשה על מתן פתרונות תנועתיים במרכזי הערים. משרדי בודק בשלב זה את המדיניות לחנייה ואת האמצעים הפיסיים והכספיים הדרושים.

בנושא החנייה החילונו לטפל רק לאחרונה. שכן בעבר לא פעלנו בביצוע תכנית השקעות לפיתוח מיתקני חנייה. שמנו דגש בראש וראשונה בפיתוח מערכות הדר־כים העורקיות בכבישים העירוניים, בבחינת מילוי החסר הראשוני והבסיסי.

איננו רואים טעם בלכלי ותיפעולי בפיתוח רשתות הדרכים ללא פיתוח מקביל ומתואם של מיתקני החנייה, במיוחד במרכזים העירוניים. הצעדים שיינקטו בנושא החנייה הם: א) דאגה להבטחת מקומות חנייה נדרשים מחוץ לתחום הדרכים באזורי מגורים, בכל בנייה חדשה; ב) השקעות משותפות יחד עם הרשויות המקומיות בש־לוש הערים הגדולות ועם יזמים פרטיים לפיתוח מיתקני חנייה במרכזים העירוניים, בסכום של 60 עד 80 מיליון לירות, בחמש השנים הקרובות; ג) הטלתה של חובת הנשיאה בנטל מימון ההשקעות בחנייה והוצאות תיפעול החנייה על נהגים נוספים משירותי החנייה, בנוסף לבוני נכסים חדשים, דוגמת בעלי נכסי דלא־ניידי, בעלי נכסים מסחריים והמשתמשים בחנייה עצמם.

בסיום דברי על נושא התשתית רצוני לציין שלא די בהשקעות רציניות, אלא יש צורך גם בקביעת המנגנון המתאים לתיפעול המיתקנים החדשים בצורה רציונלית. בשנים הקרובות יושם דגש בניצול יעיל של מיתקני התח־בורה הקיימים באמצעות הטכניקות של "ניהול תנועה". המשרד החל בהכשרת כוח־אדם מתאים לנושא על־ידי עריכת קורסים והדרכה, ובכוונתנו להמשיך בפעולה זו גם השנה ובשנים הבאות. קלטנו ונמשיך לקלוט לשורות המשרד מהנדסים, סטטיסטיקאים ובעלי מקצו־עות אחרים, במטרה לשפר את איכות זרימת התנועה והגדלת הבטיחות בדרכים.

מלים ספורות על התחבורה ביהודה, שומרון ועזה.

משק התחבורה בשטחים הוא בעצם ענף תחבורה יבשתית, שכן נעדרים בהם ענפי תחבורה של תעופה, ספנות ורכבת. התפוקה של הענף נמוכה ביותר בהשוואה לישראל. הרמה הנמוכה של תפוקת הענף בשטחים הת־בטאה בין השאר בדרגת המוטוריזציה הנמוכה: כ־10 כלי רכב ביהודה ושומרון וכ־10 בעזה לכל 1,000 תושבים, לעומת כ־50 כלי רכב לכל אלף תושבים בישראל.

במשך השנה שחלפה פעל משרד התחבורה במישורים הבאים: נערך סקר הנדסי על מצב הכבישים, ובעקבותיו שופצו והותאמו העורקים הראשיים לנפחי התנועה המוגדלים, עקב תנועה מוגברת של רכב ישראלי בשט־חים. כן נסללו מספר כבישים חדישים, ובוצע ניתוב לתנועה חד־סיטרית ודו־סיטרית. הוקמו ארבעה משרדי רישוי בגדה ואחד בעזה, שצויידו במיתקני בדיקה מתאי־מים, והוחל בהרשאתם של המוסכים והסדרה בצו חובת ביטוח רכב (צד שלישי). כמו כן הוסדרו קווי אוטובוסים בתוספת מספר קווים וקיצורם של האחרים, ובפיקוח על מילוי תנאי הזכיונות של אוטובוסים לגבי תדירות ומחי־רים. נעשו נסיונות לאיחוד חברות והוסדרו תנאי אשראי נאותים לצורך החלפת משק האוטובוסים. הוחל במפקד רכב, שיסתיים ב־1 באוגוסט, לצורך סיווג טכני של מצבת הרכב והכנסתו למיכון.

הפעולות החזויות לעתיד הן: הקמת שני מרכזי רישוי חדשים, האחד בבית־לחם והשני בג'נין. יוקמו שני מכונים ניידים ללימוד תיאורטי של נהיגה, בשכם וב־רמאללה, שיאויישו על־ידי צוות מקומי. תוקם תחנה מרכזית ביריחו. ייבנו 30 תחנות קווים.

ומכאן, ברשותכם, לרכבת ישראל. סך ההכנסות של רכבת ישראל בשנת 1969/70 הגיע ל־35 מיליון לירות בקירוב, מזה כ־20 מיליון ל"י מהובלת 3.3 מיליון טון מטענים, כ־7 מיליון ל"י מהסעת 4 מיליון נוסעים, 3 מיליון ל"י הכנסות שונות, ו־5 מיליון סובסידיה בעד השתתפות חלקית בתשתית, תעריפים מוזלים ליצוא ואי־העלאת תעריפים לנוסעים.

הוצאות הרכבת בשנת 1969/70, בכללן פחת וריבית והפרשות לפנסיה, הגיעו לסך 43 מיליון לירות. מכאן שגדעון הרכבת מגיע לסך של 8 מיליון לירות בקירוב.

במספר המשרות בתקן נמשכת הירידה, על אף גידול בהיקף העבודה. במארס 1970 היו לנו 1,820 עובדי תקן לעומת 1,845 עובדי תקן במארס 1969.

התפוקה לשעת עבודה ביחידת עבודה משולבת עלתה בשנת 1969/70 ב־8% לעומת שנת 1968/69.

תקציב הפיתוח של רכבת ישראל לשנת 1970/71 מסתכם ב־8 מיליון ל"י בלבד לעומת תקציב כפול ויותר

בשנים הקודמות, והסיבה העיקרית לירידה זו בתקציב היא גמר תכניות פיתוח רבות־היקף לסלילת מסילות בדרום ולרכישת ציוד נייד לשם הובלת המחצבים.

בשנה האחרונה הסתיימה סלילת קו הרכבת מדימונה לאורון באורך 30 ק"מ ובהשקעה של 23 מיליון ל"י; השנה תסתיים סלילת הקו ממשית־צפע באורך של 15 ק"מ ובהשקעה של 11 מיליון ל"י.

בשנה זו תסתיים גם החלפת הפסים במסילת חיפה—תל־אביב, אשר הגדילה בטיחות הנוסעים בקו זה ושיפרה באופן ניכר את נוחיות הנסיעה.

המגמות המסתמנות בשנים האחרונות מראות על עלייה בהיקף הובלת המטענים, ובעיקר מחצבים וגרעיני, וירידה בכמות הובלת הנוסעים, וזאת על אף עלייה במספר הנוסעים בשירותי האוטובוסים והמוניות בקווים המקבילים. בהתאם לתחזיות לחומש הקרוב הרי שמגמה זו של עלייה בהובלת מטענים וירידה בהובלת נוסעים תימשך — דבר המחייב היערכות מחדש בכל הנושא של הובלת נוסעים ברכבת ישראל. אין ספק שבמדינה צפופה כמדינת ישראל ראוי להשקיע מאמצים על מנת להביא להמשך קיומו של ענף הנוסעים ברכבת ולהורדת העומס ההולך וגובר מהכבישים. לא תמיד יש לשקול כדאיות של שירות זה או אחר רק בקנה־מידה של הגדלתו או הקטנתו של גרעון הרכבת, אך מצד אחר אין הכרח לקיים כל שירות בכל מחיר, אם אפשר לתת שירות אלטרנטיבי טוב וזול ובמקביל להקטין במידה ניכרת את הפסדי הרכבת.

רכבת ישראל בודקת את האפשרות לשפר את רמת השירות הניתנת באזור החוף של ישראל ובעיקר בציר חיפה—תל־אביב. ייתכן שתהיה כדאית השקעה אשר תאפשר מהירות מירבית גבוהה יותר. בנוסף לכך נבצע בחומש הקרוב את חיבור רכבת ארלוזורוב בצפון תל־אביב עם רכבת הדרום שליד מקוה ישראל בתוואי של נחל איילון ומשם בכיוון ללוד ולבאר־שבע.

אשר להובלת נוסעים בקו ירושלים נראה ששיפור השירות במידה רצינית יוכל להתבצע רק אם יושקעו בקו עשרות מיליוני לירות. אם מביאים בחשבון פריצה גם למרכזי הערים ירושלים ותל־אביב, עשוי פרוייקט כזה להגיע לסדר גודל של 150 מיליון לירות. אנו בודקים את הצורך והכדאיות של פרוייקט כזה בתקופה המגיעה עד עשר שנים מהיום. בקו זה נוסעים בממוצע כ־1,500 נוסעים ביום מתוך מספר של 25,000 בקירוב. יחד עם זאת נראה כמעט בדור שאין הצדקה כלכלית להמשך קיומו של קו נוסעים לירושלים. ונושא זה נמצא בבירור ובדיקה עם כל הגורמים.

אשר להובלת המטענים — צפויה השנה עלייה של 15%, המהווה תוספת של חצי מיליון טון, בעיקר כתוצאה מגידול בהובלת מחצבים. התחזית מורה על כך שתהיה הגדלה לא רק בכמות ההובלה, אלא גם במרחק ההובלה. חלקן של שתי קבוצות המוצרים העיקריות, מחצבים וגרעינים, יגדל מ־60% של כמות התפוקה ל־70%, ומרחק ההובלה הממוצע יעלה מ־130 ל־150 ק"מ, ולפיכך היתרון של הגודל ימשיך להשפיע על הורדת העלות הממוצעת לטון ק"מ, אשר עמדה בשנה שעברה על 6 אגורות בקירוב. ממצאים אלו מעידים על כך שבמרוצת שנות השבעים הובלת המשאות ברכבת תאזן את עצמה.

אשר להתפתחות רכבת ישראל בכיוון לאילת — הדבר מותנה בראש וראשונה בהגדלת היצוא של מחצבים למזרח הרחוק. אמנם ידוע לי שהנושא הוא בבחינת מעגל סגור, דהיינו, קיומה של הרכבת יגביר את היצוא והגברת יצוא תגדיל כדאיות הרכבת; אולם בתנאי המצוקה הכספית הצפויה בשנים הקרובות תהיה הצדקה להשקעה ברכבת לאילת רק אם יהיה מינימום מתאים של יצוא מטענים אשר יהיה מובטח מראש. כפי הנראה מינימום זה צריך להיות יצוא של מיליון טון מטען.

לפני רכבת ישראל שתי מטרות עיקריות וקשות: 1. לשפר את שירות הובלת הנוסעים; 2. להקטין את הגרעון במידת האפשר.

צימצום הגרעון יכול להיעשות על־ידי חסכון בהוצאות והגדלת התפוקה. יהיה הכרח לבדוק שילוב רכבת ישראל עם משאיות; לבדוק הובלת משאות ממוצא ליעד, וכן אפשרות שילוב של רכבת ואוטובוסים.

אין לי כל ספק שכל שינוי רציני במצבה של הרכבת — דבר המתבקש — מחייב שינוי במבנה האירגוני שלה. נראה לי שהמרת הסטטוס של רכבת ישראל ממחלקה ממשלתית למעמד משפטי אחר הוא דבר רצוי. אני מקווה שעוד השנה אוכל להביא לממשלה הצעתי בנדון.

אני עובר לשירות המטאורולוגי. השירות המטאורולוגי מעסיק כיום כ־220 עובדים. אלה נותנים שירות טוב, שממנו נהנים אזרחי ישראל, המאוינים מדי מהדורת חדשות לתחזית מזג האוויר, בכלל, והעוסקים בענפי התעשיה, החקלאות, התעופה ותיכנון הערים, בפרט.

בשירות נסתיימה הפעולה של הכנסת המחשב האלקטרוני, שהותקן בו בסוף 1969, לעבודה מבצעית. בין השאר מעבד המחשב את הצילומים מהלווינים המתקבלים מדי יום והמשקפים את המצבים הסינופטיים.

השירות אירגן קורסים בשטחים מקצועיים שונים, אליהם הופנו על־ידי האו"ם משתלמים מארצות שונות, וראשיו מארגנים עתה את הקורס הבין־לאומי השלישי לאגרו־מטאורולוגיה.

במסגרת פעילותנו בשטחים פועלות כיום באורח סדיר ארבע תחנות סינופטיות, המצויידות במיתקנים ומופעלות על־ידי כוח־אדם מקומי ומקיימות דיווח שוטף כחלק מהרשת הישראלית. נוסף לכך פועלות שש תחנות קלימטולוגיות ו־72 תחנות למדידת גשם.

תכנית החומש של השירות כוללת עיבוד תכנית־אב לשירות המטאורולוגי, הרחבת פעולת החיזוי על־ידי תחזיות לטווח ארוך יותר ומתן פירוט יתר לתחזיות ואזהרות בקשר לזמן ולמקום. לחקר בעיות הסביבה, שהן מהמעיקות על החברה בימינו, מרים השירות את תרומתו על־ידי חקר זיהום האוויר במפרץ חיפה ובאגמי החימצון ליד ראשון־לציון.

בתכניתנו לערוך מחקרים מקיפים בשנים הקרובות על בעיות כגון בריאות ואקלים, סניטציה ואקלים, זיהום אוויר ורדיואקטיביות.

ומכאן לים. הצי הישראלי מונה כיום 96 כלי שיט, במעמס של 2.25 מיליון טון, חלקם הגדול מופעל בדגל ישראל, ומקצתם מפליג בדגלי לאומים אחרים.

ב־1961 מנה הצי הישראלי 66 אניות במעמס כולל של 677,000 טון, וב־1966 כלל הצי 101 אניות במעמס של 1.2 מיליון טון. כלומר, הצי גדל בעשור ב־75% מבחינת מספר האניות וב־230% מבחינת המעמס.

הגידול בכושר ההובלה היה רב יותר מהגידול במ־עמס, כיוון שהאניות שנרכשו בעשור האחרון היו מהירות יותר ומשוכללות יותר.

ההשקעה הכוללת בענף, לפני פחת, מגיעה כיום ל־1.4 מיליארד לירות.

פדיון ענף הספנות הסתכם ב־1969 ב־570 מיליון לירות, בעוד שב־1966 הסתכם הפדיון ב־366 מיליון לירות, דהיינו, גידול יותר מ־50% תוך תקופה של שלוש שנים בלבד.

הצי פועל בקווים לישראל וממנה ומשרת את סחר החוץ הישראלי, וכן בקווים בין־לאומיים ובהחכרת אניות לתקופות ארוכות לגורמים בין־לאומיים. ב־1969 הובילה הספנות הישראלית כ־5.7 מיליון טון (למעט דלק), מתוכם 1.5 מיליון טון בין נמלים זרים וקווים בין־לאומיים, ו־4.2 מיליון טון יבוא ויצוא, המהווים 62% מכמות סחר החוץ הישראלי. לראשונה הגיע השנה חלקנו בהובלות היצוא ל־60%, בעוד שב־1966 הסת־פקנו ב־43% בלבד.

במחצית השנייה של העשור האחרון היינו עדים לשקיעתו של ענף הובלת נוסעים. תוך מספר שנים נמכר חלק גדול מהצי. צימצום הענף היה הכרחי בשל ההפ־סדים הגדולים אשר הסב למשק המדינה. הירידה במספר הנוסעים בים, שהיא תופעה כלל־עולמית, נובעת בראש ובראשונה מהתחרות מצד התעופה.

כיום פועלות בענף שתי אניות המעבורת "נילי" ו"דן", בהתאם להחלטת הממשלה, אשר החליטה על המשך קיום הענף לתקופת נסיון של שלוש שנים.

בחומש הקרוב עומדות להזמין חברות הספנות יותר מ־60 כלי שיט במעמס כולל של 3 מיליון טון ובהשקעה של יותר מ־600 מיליון דולר. לפיכך יגיע מעמס הצי הישראלי ל־5 מיליון טון. פחות ממחצית ההשקעה נועדה לרכישת אניות אשר תשרתנה את סחר החוץ הישראלי, ועל כן תגבר במידה ניכרת תלותה של הספ־נות הישראלית בסחר הבין־לאומי.

מספר העובדים אשר מועסקים בספנות ובנמלים ב־1969 הגיע ל־11,000 איש, כ־1% מכלל המועסקים במשק הישראלי. קרוב ל־5,000 הועסקו בספנות, ומהם כ־4,000 בים. מבין המועסקים בים כ־60% ישראלים ו־40% זרים. בדרגות הקצונה היחס בין ישראלים וזרים הוא פחות טוב—רק כמחצית הימאים בדרגות אלו הם ישראלים. לאור החשיבות הכלכלית והבטחונית כאחת שמשרד התחבורה מייחס להעסקת כוח־אדם ישראלי, בכוונתנו להביא על־ידי שורה של אמצעים להגדלת חלקו של כוח־האדם הימי הישראלי. בין האמצעים האלה אמנה: א. צימצום בגודל הצוותים על־ידי הגברת האו־טומציה באניות הקיימות ובאניות אשר תירכשנה. ב. הקטנת שיעור הנשירה של ימאים ישראליים בתקופת ההכשרה ובתקופת עבודתם בים. שיעור הנשירה הגבוה עוד בתקופת ההכשרה יחייב את משרד התחבורה לשקול מחדש את מדיניות המיון, הגיוס וההכשרה של כוח־אדם ימי. ג. הבטחת פנסיה מוקדמת.

יש להוסיף שבעיית הנשירה של כוח אדם ימי, החמורה בעיקר בדרגות הקצונה, בהן משקיע המשק סכומים ניכרים לצורך הכשרה, היא משותפת גם לשאר הארצות הימיות המפותחות.

משק ההובלה הישראלי עומד כיום בראשיתה של מהפכה טכנולוגית בדפוסים ובשיטות של ההובלה. עקרון המהפכה הוא ראיית כל החוליות הקשורות בהובלה כמערכת אחת, כאשר שילוב והתאמה מירבית בין החול־יות השונות יאפשרו קיצורה וייעולה של ההובלה תוך כדי הפחתת הוצאות ההובלה הכוללות.

כל השיטות החדישות מתבססות על העקרון של האחדת מטענים ביחידות סטנדרטיות, גדולות ככל האפ־שר, כאשר כל החוליות במערכת ההובלה מותאמות מבחינת ציוד ואירגון להזדמה היעילה והמהירה של המטענים.

אופייני לשיטות אלה השימוש הרב בציוד ומיכון שיטות הניהול והפיקוח המתקדמות בעזרת מחשבים, והתשומה הקטנה של כוח־אדם.

ואשר לנמלים — ב־1969/70 עברו את נמלי הארץ 6.8 מיליון טון מטענים (למעט דלק) בהשוואה ל־3.2 מיליון טון בתחילת העשור. כ־450 אלף טון עברו בשנה האחרונה את נמל אילת. עם גידול הסחר בגשר היבשתי והגברת היצוא של פוספטים ואשלג אנו צופים לגידול ניכר בתנועת המטענים בנמל אילת. בהתאם לתחזיות רשות הנמלים תתקדב תנועת המטענים באילת לקראת סוף העשור למיליון טון, ובכל נמלי הרשות — ל־10.5 מיליון טון. ההשקעה הכוללת בנמלי רשות הנמלים מסתכמת עד עתה, לפני פחת, ב־480 מיליון לירות. בנמל אשדוד בלבד הושקעו מאז הקמתו כ־200 מיליון לירות. בעשור האחרון היינו עדים לפיתוח ומודרניזציה של נמלי הארץ. נמלי יפו וחל־אביב נסגרו ונמל אשדוד החל פועל.

ההשקעות הנדחבות הללו איפשרו את העלאת סיווגם של נמלי הארץ ושמירה על רמת תעריפים, הנח־שבת בהשוואה לנמלים אחרים בעולם כנמוכה למדי.

בשנתיים האחרונות, בעיקר בעונות החורף, היינו עדים לעומס וצפיפות בנמלים, אשר גרמו להפסדים ניכרים למשק המדינה. במטרה להקטין במידת האפשר את הצפיפות בעונת החורף הקרובה בכוונת משרד התח־בורה לנקוט שורה של אמצעים וביניהם:

א. הפנייית כוח־אדם נוסף לנמלים בחורף. על פי הערכתנו חסרו בחורף של שנת 1969/70 כ־350 פועלי נמלים. לקראת החורף הקרוב אנו צופים מחסור של 450 פועלים. אנו בודקים את האפשרות להעסיק בני מיעוטים.

ב. הפנייית אניות לנמל אחד. עד היום מופנות רוב האניות הן לנמל חיפה והן לנמל אשדוד לצורך פריקה וטעינה כאחת. על־פי הערכתנו עשויה הפעלת השיטה של פקידת נמל אחד להביא להגברת הפריון והייעול בטעינה ופריקה בסדר גודל של 10% בקירוב. אם שיטה זו תונהג לגבי כל הקווים ניתן יהיה לצפות לסגירת הפער בדרישה לכוח־אדם בנמלים.

ג. הגברתה של האחדת מטענים. השיטות החדי־שות המתבססות על האחדת מטענים ביחידות סטנדר־טיות גדולות דורשות התאמה מירבית של כל החוליות במערכת ההובלה. התאמת הנמלים לשינוע מטען אחוד תגביר את התפוקה לצוות במידה ניכרת. התפוקה לצוות במשמרת אחת בפרי־הדר מגיעה ל־200 טון בקירוב. בשיטות החדשות עשויה התפוקה להיות גדולה פי 10, בעוד גודל הצוות יקטן לחצי ואף פחות.

פרט לשלושת האמצעים שפירטתי דלעיל בכוונתנו לכוון חלק מהיבוא הממשלתי מהחורף לקיץ. כמו־כן

אנו שוקלים את הפעלת נמל עזה לצורך יצוא פרי־הדר מהרצועה.

בכוונת משרד התחבורה לפעול נמרצות בכיוון של קיצור תקופת המעבר משיטות הובלה קיימות ועתירות כוח־אדם לשיטות חדישות, עתירות הון.

עם סיום התאמת המשק להובלת מטען אחוד אפשר יהיה להסתפק במחצית עובדי הסוואדות של היום ואף בפחות רציפים מבחינת האורך הקיימים כיום.

בסך־הכל מתכוונת רשות הנמלים להשקיע בהתאמת הנמלים סכום של 130 מיליון לירות בחומש הקרוב. התאמת ההובלה הפנים־ארצית כרוכה בשינויים, השק־עות והתאמות בחוליות השונות, כגון מערכת כבישים, משאיות, רכבת, מכס ושילוח מטענים.

משרד התחבורה הקים בחודש שעבר גוף תיכנון, אשר מתפקידו יהיה ליצור כלים לקבלת החלטות בתחום ההובלה הימית. מטרת התיכנון היא להביא לידי התאמה מאוזנת של החוליות השונות במערכת ההובלה לשינויים הטכנולוגיים בדפוסי ההובלה. לצורך הקמת גוף זה הזמין משרד התחבורה ממיטב המומחים בעולם לצרכי ייעוץ, כשאת עיקר העבודה יעשה כוח־אדם ישראלי.

"מספנות ישראל" נמצאת בבעלותה המלאה של ממשלת ישראל. המספנה עוסקת בתיקוני אניות, בניית אניות וכלים ימיים וכמו־כן בעבודות יבשתיות. בהתאם לתקציב לשנת 1970/71 יתרמו עבודות הבנייה כ־80% לפדיון הצפוי, ואילו עבודות תיקונים ואספנה יתרמו קרוב ל־20%. היקף העבודות היבשתיות, אשר היוו בעבר מקור חשוב להכנסות, יהיה השנה מועט ביותר. בשנת 1970/71 יגיע הפדיון הצפוי ל־20 מיליון לירות. המספנה, אשר סבלה בעבר מהפסדים ניכרים אשר כוסו על־ידי סובסידיות ישירות, הגיעה בשנת 1968/69 לראשונה למצב של חוסר הפסדים. עקב זה הוחלט לא לשלם עוד סובסידיה בצורה של מענק ישיר, אשר הגיע בשנים 1966/67 ו־1967/68 ל־2 מיליון ל"י ובשנתיים האחרונות למיליון ל"י. סוכם שהחל משנה זו ישולמו למספנה התמריצים המקובלים לגבי יצוא.

בכוונת משרד התחבורה, במסגרת התיכנון הכולל הרב־שנתי של ההובלה הימית, לבחון אפשרויות להגדיל את חלקה של המספנה בתיקונים ובאחזקה של אניות הצי הישראלי. כמו־כן נשקלת האפשרות לבניית אניות, בחלקן או בשלמותן, הן לספנות הישראלית והן ליצוא.

ומכאן לתעופה. ענף התעופה הוא אחד הענפים שצמחו בקצב המהיר ביותר במדינה וצפוי בו גידול בקצב העולה על הגידול בתוצר הלאומי.

תנועת הנוסעים הבין־לאומית לישראל גדלה בעשור האחרון ב־20% לשנה והסתכמה ב־1,059 מיליון יוצאים ונכנסים בשנת 1969. ב־1975 צפויים 2.7 מיליון איש. מספר התיירים שנכנסו בדרך האוויר לישראל הסתכם ב־353 אלף; כמחצית באו ב"אל־על".

אחת הבעיות שלפניהן ניצב משרדי, בפיתוח התעופה הבין־לאומית, היא הכשרת נמל לוד לקליטת תנועת המטוסים, הנוסעים והמטענים ברמה נאותה. שנת 1971 תסמן מפנה בהתפתחות התעופה הבין־לאומית לישראל, כאשר יוכנסו לשירות מטוסי בואינג 747.

השינויים המהירים בציוד הטיסה מחייבים היערכות של המשרד בתחום הכשרת נמל־התעופה לוד לקליטת המטוסים החדשים וטיפול בתנועה בשעות השיא. כמות המטענים, יבוא ויצוא (כולל דואר), שעברה בלוד בשנת 1969 הסתכמה בלמעלה מ־27 אלף טון, לעומת כ־2,500 טון ב־1958. תחזית המטענים לשנת 1975 היא 100 אלף טון מטען יבוא ויצוא, כולל דואר. ברור שקצב גידול זה בפעילות נמל־התעופה לוד מחייב השקעות יקרות וריאורגניזציה, באופן שתקנה לו יתר גמישות על מנת להתאימו להתפתחויות הצפויות.

תנועת המטענים באוויר לישראל וממנה עלתה מהר יותר מתנועת הנוסעים — דבר המחייב הכנסת מטוסים מיוחדים למטען בשירות "אל־על" ו"ט.וו.אי." או חברות אחרות. כמות המטענים שהובלה באוויר לישראל וממנה הסתכמה ב־1969 ביותר מ־27,000 טון, לעומת פחות מ־3,000 טון בשנת 1968, ותחזית של כ־300,000 טון בשנת 1980. מנתונים אלה מסתבר שאחד הקווים הבול־טים ביותר בהתפתחות התעופה הוא הגידול המהיר בהובלת המטענים באוויר. התפתחות זו תוביל לכך שמשקלן של ההכנסות ממטען ילך ויעלה וצפויה השוואה עם ההכנסות מנוסעים לקראת העשור הבא, בעוד שכיום ההכנסות של "אל־על" מהובלת מטענים ודואר מסתכ־מות ב־20% מהפדיון הכללי, שהסתכם בשנת 1969/70 ב־290 מיליון ל"י בקירוב.

ההשקעות הצפויות בנמל־התעופה לוד בחומש הקרוב מסתכמות בקרוב ל־200 מיליון ל"י, מזה כ־70 מיליון במסלולי ההסעה, כ־40 מיליון במשטחים וברח־בות חנייה למטוסים, 40 מיליון במבנים לנוסעים ומטע־נים, כ־20 מיליון לפיתוח כבישים, מערכות ניקוז, חשמל, תאורה ושונות, כ־20 מיליון במיתקנים אלקטרוניים ובציוד הנדסי, וכ־10 מיליון ל"י השקעות שונות.

הכנסות נמל־התעופה לוד יסתכמו ב־1970 ב־24 מיליון לירות בקירוב ויעלו ל־54 מיליון ל"י ב־1975. ההוצאות התיפעוליות יסתכמו ב־1970 ב־13 מיליון ל"י ויגיעו ל־22 מיליון ל"י ב־1975. ההפרש בין ההכנסות להוצאות התיפעוליות, שיעלה מ־11 מיליון ל"י ב־1970 ל־32 מיליון ל"י ב־1975, נועד לכיסוי הפחת, הריבית וההוצאות האלטרנטיביות לשימוש בקרקעות השדה. כלומר ב־1970 יאזן נמל־התעופה לוד את תקציבו.

מצב פיננסי זה מעורר את המחשבה שניתן להפוך את לוד למפעל עסקי הנושא את עצמו, אשר יפעל על־פי עקרונות כלכליים ותחת ביקורת של הממשלה, לטובת האינטרסים של הכלל.

אני מוכרח לציין פה דבר אחד, ברשותכם, חברי כנסת נכבדים. אני עוסק בתעופה זה 27 שנים; ראש מינהל התעופה, יהודה רבין, עוסק בנושא בערך 30 שנה; שנינו עוסקים בנמל התעופה לוד כ־6 חודשים; עדיין לא הגענו למסקנה מה הפתרון הנכון. אני מעריץ כל מי שלאחר ביקור קל בשדה, ביקור לא מתוכנן, מגיע לידי מסקנה.

יש לנו שלושה ענפים עיקריים בתחבורה האווירית: "אל־על", הטסה בקווים הבין־לאומיים, "ארקיע" בקווים פנים־ארציים, וחברות התעופה הקטנות העוסקות ברי־סוס, במבצעים מיוחדים, ומטוסיהן טסים שלא לפי לוח זמנים קבוע ובקווים משתנים.

הבטחת רשת זכויות טיס שתאפשר את פיתוחה של "אל־על" מהווה אחת מבעיות־היסוד. משרדי, בתי־אום עם משרד החוץ, פועל בנושא זה במטרה להביא לפתיחת קווי תעופה חדשים בתקופה הקרובה לקנדה,

לדרום־אמריקה ולחוף המערבי של ארצות־הברית, ובת־אריך מאוחר יותר למזרח הרחוק ולאוסטרליה.

אם יש היום נחת במשרד התחבורה, הריהו נובע מחברת "אל־על". אני זוכר את ההתלבטויות של "אל־על" בתחילתה הן מבחינת יחסי העבודה, הן מבחינת נושאי הציוד והן מבחינת הידע. "אל־על" מצויה בתהליך צמיחה מרשים. מספר הנוסעים בה עלה מפחות מ־100 אלף איש ב־1959 ל־470 אלף ב־1969/70. כמות המטע־נים והדואר שהובילה עלה ממעט יותר מ־2,200 טון ב־1959 ליותר מ־18,000 טון השנה. לרשות החברה עומדים כיום 10 מטוסי בואינג מטיפוס 707 ו־720.

העובדה של"אל־על" יש לא יותר מ־10 מטוסים — זה אחד ה"סיפורים" שלא מאמינים בהם בעולם. בכל גמל־תעופה שמגיעים אליו נראים מטוסי "אל־על". לעשרת מטוסים אלו ניצולת בלתי־רגילה, המגיעה עד 12 שעות ניצול של מטוס בממוצע, ובתקופות שיא אף ל־15 שעות ביממה. מחזור הכספים של החברה מגיע ל־200 מיליון לירות ויותר, והשנה סיימה ברווח של 5 מיליון ל'. ל"אל־על" הקו הישיר הארוך בעולם, מניו־יורק לתל־אביב, ואחוז תפוסה מהגבוהים בעולם. היא מעסי־קה כ־3,400 עובדים בארץ ובחוץ־לארץ; צוותה, שהוא ב־90% ישראלי, מגיע לשירות בתיאום מלא עם מפקדת חיל האוויר. רמת הטייסים גבוהה ביותר והבטיחות — סוג א'.

ב־1971 תקלוט החברה שני מטוסי ענק מסוג בואינג 747, שעלו כ־50 מיליון דולר. לגבי מטוסי הנוסעים הסילוניים — על־קוליים, אני מעריך אישית שלא יופיע מטוס כזה לפני שבע שנים ויכול להיות שנצטרך למצוא שותפים לקניית מטוס חדיש מעין זה. ההשקעות הצפויות על־כל־פנים ב"אל־על" בחומש הקרוב יעלו על 300 מיליון ל'.

כאשר אני מדבר על "אל־על" אני חייב להזכיר את הפעולות הנעשות על־ידי משרד התחבורה להבטחת מטוסים בעולם כולו. בנושא זה אנו פועלים עם משרדי הממשלה האחרים הנוגעים בדבר במישרין לשם ייזום פעולות מדיניות ואחרות במישור הבין־לאומי במסגרת אי.ק.או., יאט"א, איפלפ"א, לטיפול בנושא. במסגרת פעילות זו יצאה החודש משלחת המורכבת מנציגי משרדי התחבורה והחוץ לוועידת א.קי.או. במונטריאול, המוק־דשת לבעיית ההתנכלויות לתעופה הבין־לאומית. בנוסף לכך נקטים צעדים מעשיים לסיכול אפשרויות הפגיעה בתעופה האזרחית הישראלית, אשר מסיבות מובנות איני יכול לפרטן.

ואשר לתעופה פנים־ארצית — עד למלחמת ששת הימים היתה התפתחות התעופה הפנים־ארצית איטית יותר מזו של התעופה הבין־לאומית לישראל וממנה. אולם לאחריה הסתמנה מגמה הפוכה. עם הגידול המהיר מאוד בתעופה הבין־לאומית גדלה גם התעופה הפנים־ארצית. צמיחה זו איפיינה לא רק את "ארקיע", אלא גם את חברות התעופה הקטנות.

מספר הנוסעים ב"ארקיע" עלה משנת 1962 ב־10% לשנה והסתכם ב־176 אלף ב־1967. מאז ועד השנה הנוכחית גדל מספר הנוסעים ליותר מ־330 אלף איש, דהיינו, גידול של 24% בקירוב. התפתחות זו באה לידי ביטוי גם בציוד העומד לרשותה. חברת "ארקיע" מפעילה כיום 5 מטוסי הראלד בעלי 50 מושבים כל אחד ושני מטוסי ויקאונט בעלי 76 מושבים כל אחד — בבע־לותה העצמית. בנוסף לכך מפעילה עוד מטוס הראלד חכור. מספר המועסקים בחברה עלה מ־75 איש ב־1963 לכ־300 איש ב־1970. והפדיון שלה באותה תקופה גדל מ־3.5 מיליון לירות ליותר מ־24 מיליון לירות. לפי זה הפדיון לעובד גדל ב־50% בתקופה הנזכרת.

משרד התחבורה, בשיתוף עם חברת "ארקיע", מעדכן את תכנית־האב לפיתוח התעופה הפנים־ארצית, במטרה להתוות תכנית הצטיידות מפורטת ל"ארקיע" ותכנית לפיתוח שדות־התעופה הפנים־ארציים. בבדיקה ראשונית מסתבר ש"ארקיע" תיאלץ להפעיל מטוסי סילון גדולים ממטוסי הראלד הנמצאים ברשותה. כניסת "ארקיע" לעידן הסילון תחייב אותה להערכה מחודשת, בגלל ההוצאה הגדולה הכרוכה בכך — בין 3 ל־5 מיליון דולר למטוס — ועקב ההכרח להשתמש ביותר מ־2 סוגי מטוסים בעת ובעונה אחת. שכן לפי התחזיות תיאלץ להכניס לשירות מטוסי קו קטנים, בעלי כושר המראה ממסלולים קצרים מהסוג של "ערבה", המיוצר בתעשיה האווירית שלנו. הכנסת מטוסים מסוג זה לשירות סדיר פותחת אפקים חדשים לתעופה הפנים־ארצית, שכן יאפשרו הפעלת קווים סדירים לריכוזי אוכלוסיה קטנים, כמו טבריה, מצפה־רמון, אשדוד ועוד, בהן התנועה אינה מצדיקה הכשרת שדות־תעופה בעלי מסלול ארוך לנחיתת מטוסים גדולים.

מכאן לחברות הקטנות יותר. יש לנו היום חמש חברות כאלה: "יעף", "מרום", "אלרום", כימאויר". בארץ יש כשישים מטוסים קלים. הם נמצאים בעיקרם בהרצליה, עובדים בריסוס. הם לוחצים כל הזמן שיינתן להם לפתוח קווים פרטיים. ישנה חברה "מסוק", המתפ־תחת. בעיית ההליקופטרים היא בעיה רצינית, זו לא בעיה כל כך קלה. זה כלי יקר מאוד.

אחד האלמנטים שיקבעו את התפתחות התעופה הפנים־ארצית הוא ביצוע שיפורים הכרחיים בשדות־התעופה הפנים־ארציים. ההשקעות המינימליות ההכ־רחיות בתחום זה בחומש הקרוב יסתכמו ב־22 מיליון לירות. מסכום זה יושקעו כ־4 מיליון לירות ב־1970/71. סכום זה יכלול חיזוק, תאורה והארכת המסלולים באילת ובירושלים; שיפורים בשדה־התעופה בחיפה כדי להכשירו לקליטת מטוסי "ארקיע" שיחלו לפקוד אותו בעוד כחודש; תוספת מגדל פיקוח, אביזרי ניווט והארכת המסלול במחניים. כ־5 מיליון ל'י יוקדשו בחומש הקרוב לתיכנון והקמת שדה־תעופה בבאר־שבע, בה קיים סידור ארעי לנחיתת מטוסים אזרחיים.

לא הקציבו סכומים לבניית שדה־תעופה חדש במקום שדה־דב מפאת ההכרה הקיימת שהקמתו במ־קומות הנראים כיום כבאים בחשבון לכך תעלה בסכומים אשר השקעתם אינה מוצדקת על־ידי היקף התנועה הצפוי בעתיד הקרוב. לכן הוחלט כפתרון־ביניים לשפר את אפשרויות התנועה מתל־אביב לגמל־התעופה לוד, במטרה להעביר את עיקר התנועה הפנים־ארצית בקווים הארוכים ללוד. לפיכך תימשך פעילות "ארקיע" בשדה־דב במתכונת הנוכחית ולא יושקעו סכומים מעבר למה שיידרש כדי לקיים את התנועה שם ברמת שירות סבירה.

בשטח עזרי הניווט המצב אינו טוב. יש דיספרו־פורציה בין גודל ההשקעות בתחבורה האווירית לסכומים המוקדשים לרכישת ציוד.

בכל הארץ קיימת שאלה רצינית של עזרי ניווט, שיש בהם שיפור מסויים, אבל יש לגביהם בעיות מיוחדות.

אני משתדל להגיע לאיזה הסדר, שאינו כל כך פשוט. בארץ כמו שלנו לא יכולה הבקרה להיות מפוצלת בין תעופה אזרחית ותעופה צבאית. אני רוצה שכל בקרת התעופה בארץ תהיה בידי חיל האוויר. הוא טס יותר מכולם. הוא בקי מכולם בעניינים, בידיו מרבית המיתקנים האלקטרוניים. נוסף לכך יש כל מיני עזרי ניווט שהם פועל־יוצא של בעיה תקציבית. עדיין לא הגענו למנוחה ולנחלה בעזרי הניווט הפנים־ארציים. בתחילת השבוע מיניתי אדם מיוחד לבדוק את המצב בשטח זה ולהמליץ על הניתן להיעשות מיד. עם סיום יישום המלצותיו יערוך האיש סקר על צרכים בטווח ארוך יותר.

ולסיכום: התפיסה הבסיסית שלי בכל הנושא הקרוי תחבורה היא זו האומרת בראש וראשונה, כי תחבורה אינה שירות. מערכת התחבורה מהווה חלק אינטגרלי של החברה המודרנית הדינמית. תחבורה מפותחת קובעת את קצב גידול התעשיה, המסחר, השירותים היצרניים ואפילו הבידור. זהו מערך השזור בעבותות לא־ינותקו בכל ענפי המשק, בכל מדינה מודרנית מפותחת.

הגיע הזמן שנבהיר לעצמנו כי מערכת המושגים וההבחנות בין שירות וצריכה, שהיתה נכונה במאה התשע־עשרה, אינה תופסת עוד כיום. הקשר של משק התחבורה לצריכה אינו חזק יותר מאשר הקשר בין כל גורם יצרני אחר לצריכה. מערכת התחבורה היא גורם יצרני, אשר חשיבותו תלך ותגבר במרוצת שנות השבעים לעומת יתר ענפי המשק, ולקראת זאת עלינו להיערך.

דיון

היו"ר ב. צ. קשת:

אנחנו ניגשים לדיון על סקירת שר התחבורה. רשות הדיבור לחבר־הכנסת גרוס, ואחריו לחבר הכנסת מרדכי עופר.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה. אני מצטרף לדברי היושב־ראש, ששלח מכאן ברכת רפואה שלמה לשאול בן עזר וייצמן וחברו, שנפצעו אתמול בסואץ, וכמו כן אני מאחל לכל חיילי צה"ל הפצועים, שהקדוש־ברוך־הוא ישלח להם רפואה שלמה והחלמה מהירה, בתוך שאר חולי ישראל.

אני מברך את השר וייצמן לרגל סקירתו הראשונה על משרדו והופעתו בפעם הראשונה כשר בישראל בנאומו בכנסת על תקציב משרדו. זהו משרד החולש על כל עורקי התחבורה בישראל, ויש בהם מפעלים חיוניים ורגישים. אני מאחל לו ולצוות עוזריו שיצליחו למלא תפקידם באמונה, במסירות, ויצליחו להשתלט על המפעלים, וששר התחבורה יהיה בעל־בית על המפעלים השייכים לממשלת ישראל.

ברכה משולשת לשר התחבורה ולכולנו לרגל תקנות התעבורה החדשות הנכנסות מחר לתקפן. אני מאחל לו ולכולנו שהתקנות החדשות ישיגו את מטרתן, לבלום במידה ניכרת את התאונות בדרכים הגורמות לקטל ולנכות בין התושבים.

חברי הכנסת, אינני חושב שיש צורך להרבות את הדיבור על נושא כאוב זה של ההרג בדרכים. כולנו יודעים את חומרת הדבר. כמו כן אין כל צורך להרבות בנתונים סטטיסטיים, במיוחד כשזמני מוגבל ויש הרבה נושאים שאני רוצה לגעת בהם, ולו רק בקצרה.

רצוני להמחיש במספרים אחדים את העלייה המח־רידה בתאונות הדרכים, כפי שאפשר ללמוד מדו"ח המשטרה לשנת 1969. המשטרה הגישה לנו דו"ח משנת 1960 עד 1969.

בשנת 1960 מנתה האוכלוסיה בישראל 2,150,000 איש, כן ירבו. באותה שנה היו 168 תאונות קטלניות. בסוף 1969 מנתה האוכלוסיה 2,920,000 איש והיו 404 תאונות קטלניות לפי הסטטיסטיקה של המשטרה. לפי הסטטיסטיקה של משרד התחבורה היו באותה שנה 439 הרוגים בתאונות דרכים.

נמצא שבעוד שהאוכלוסיה גדלה מאז 1960 בשיעור של 35% בערך, עלה מספר התאונות הקטלניות בשיעור של 140%, פירוש הדבר, פי ארבעה ביחס לגידול האוכ־לוסיה בישראל. אני חושב שעובדה זו מעידה עד היכן הגענו בהפקרות ובהשתוללות בדרכים.

דו"ח המשטרה מעיד כי התנהגותו של הנוהג ברכב היא הקובעת ברוב המקרים. התנהגותו התוקפנית של הנהג, חוסר ההתחשבות בזולת, התעלמות מכללי נימוס מינימליים, פזיזות וכדומה — כל אלה גורמים לתאונות בדרכים. לפי הסטטיסטיקה היו 12,180 מקרים של מהירות מופרזת, 6,218 מקרים של עקיפה שלא כחוק, 10,000 מקרים של עבירות איתות וכדומה. אנחנו למדים מדו"ח המשטרה שעיקר התאונות מקורן בהתנהגותו של הנהג, ולכן יש לקדם בברכה את תקנות התעבורה הח־דשות, המחמירות בענשים. נקווה שיעמדו במבחן. כמובן יש לחכות זמן־מה ולראות כיצד יבוצעו התקנות הלכה למעשה.

לא הייתי ממליץ להעלות את המהירות בכבישים שלנו, באקלים שלנו ובהתחשב בעצבים של נהגינו, מ־80 קילומטר עד 100 קילומטר לשעה, ויש שמציעים להע־לות מ־80 ל־90 קילומטר לשעה. אני חושב שיש להמ־שיך ולקיים את המהירות המקסימלית של 80 קילומטר לשעה.

השר וייצמן התחייב, כאשר נכנס לתפקידו, לתת עדיפות ראשונה לבעיית התאונות בדרכים, ואכן הוא נקט אמצעים שונים והוציא תקנות חדשות. אולם, אדוני השר, בתקנות גרידא לא סגי. יש לעמוד על משמר ביצוען כהלכה ועל הקפדה מקסימלית של ביצוע הת־קנות. בכך אולי נצליח למתן את המלאך המשחית בדרכים.

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת. לאחר שפורסמו התביעות הדמיוניות של ועד עובדי התיפעול בנמלי ישראל, אני מתפלא ששר התחבורה לא התייחס בכלל לנושא זה. אמנם נכון שהדיון המתקיים היום הוא על התקציב, אולם אתמול והיום פורסמו בעתונות תביעות עובדי התיפעול בנמלי ישראל, הדורשים הטבות בשיעור של 200%, ולכן היה מקום ששר התחבורה ישמיע לפחות כמה מלים בעניין זה. בעצם היה מקום לקיים בכנסת דיון מיוחד בנושא רציני זה, כדי שהכנסת תנזוף בקבוצה סחטנית זו הנקראת ועד עובדי התיפעול. אני אומר במלוא האחריות, שאם לא נרסן מעתה קבוצה זו, אם הממשלה, הכנסת ושר התחבורה לא ישימו קץ

להשתוללות של קבוצה זו, כי אז נעמוד לפני אנרכיה מוחלטת לא רק בנמלי ישראל, כי אם בכל המשק. בכל המשק תשלוט אנרכיה, ובצדק, אדוני השר. פועלי ישראל על כל גוניהם — שכירים, פקידים, עובדים — לא ישלימו עם כך שקבוצה מפונקת זו תבוא היום, בשעת־חירום זו, בשעה שיש להם משכורת די יפה, בתביעות להעלאה בשכר בשיעור של 200% והטבות אחרות, שפירושן להשתלט על הנמל, בעוד ששאר העובדים למיניהם מביאים היום הביתה פחות מאשר בשנה הקודמת, בעקבות עיסקת החבילה. אם הממשלה, ההס־תדרות ומשרד התחבורה הם חסרי־אונים מול קבוצה זו, הרי הציבור כולו יתקומם נגד זה שיהושע פרץ יהיה בעל־הבית על נמל אשדוד, בו השקענו 50 מיליון דולר. לא ולא.

והנה מוסר עתון ההסתדרות "דבר" ביום 29 במאי 1970 כי כאשר כתב העתון ביקר בנמל אשדוד נאמר לו כי כאן שולט יהושע פרץ, המקבל מקופת הנמל 1400 לירות לחודש לדבות פרמיות פלוס שעות נוספות קבועות, טלפון, הוצאות רכב וכלכלה, ממש משכורת מיניסטריאלית. משלם המסים בישראל לא ישלים עם כך שיפקירו את נמלי ישראל בידי קבוצת לחץ מיוחסת אשר חישובים מפלגתיים פינקו אותה עשרות שנים והם מוסיפים לפנק אותה. כולנו משוכנעים שאילו הממשלה וההסתדרות היו נותנות גיבוי לחיים לסקוב, מאז נכנס לתפקידו כמנהל רשות הנמלים, כי אז לא היינו מגיעים למצב פרוע כזה ולהשתוללות שלוחת־רסן כזאת. במקום לעזור ללסקוב, לאיש נאמן ומסור זה, שרצה להשליט סדר בנמלים, העדימו לו מכשולים, חתרו תחת סמכויותיו ולא נתנו לו למלא בנאמנות שליחותו הממלכתית.

המטרה היא פשוטה מאוד, כפי שקראתי בהסכם שאליו הגיעו לאחר ישיבה של מספר ימים במלון שבנ־תניה. פירושו של ההסכם הוא — להוציא את הנמל מבעלות הממשלה ולמסרו ליהושע פרץ ושותפיו. אדוני השר, אם לא נגלה תקיפות בעוד מועד, תתמוטט כל עיסקת החבילה עם כל מה שכרוך בכך.

בגלל קוצר הזמן אני מוכרח לדלג על נושאים רבים שרציתי לדבר עליהם. רציתי לדבר על התחבורה והקו־אופרטיבים, אולם שמעתי היום, גם מפי שר התחבורה, שאין עומדים עכשיו להעלות את התעריפים של הקו־אופרטיבים לתחבורה. אני מקווה שכך יהיה. אם רוצים להבריא את המשק, יש אמצעים אחרים. אולי יש מקום לחשוב על איחוד שני הקואופרטיבים הגדולים. יש מקום להידוק החגורה גם בקואופרטיבים.

שר־התחבורה ע. וייצמן:

לא אמרתי שלא יעלו את התעריפים.

שלמה יעקב גרוס (אגודת ישראל):

אמרת. אמרת שיש צורך בהידוק החגורה.

ועכשיו רצוני לנגוע בבעיה ספציפית — עניין חילולי השבת בירושלים. יש עכשיו פירצות בחומת השבת, בהרצליה ובמקומות אחרים, אולם בירושלים שרד בשטח זה שקט במשך השנים האחרונות. בזכות עיריית ירושלים שעמדה על המשמר שלא ישנו את הסטטוס־קוו שמרו פחות או יותר על הסטטוס קוו, וגם הציבור הדתי לא היה טורדני, לא התערב. סגרו כמה רחובות והיה שקט. והנה, אולי כדי לכסות את הגרעון התחיל לאחרונה "אגד" להפעיל את האוטובוסים בשבת בשעות אחר־הצהריים. כבר בשעה ארבע אחר־הצהריים יוצאים או־טובוסים לכיוון תל־אביב ולמקומות אחרים. אדוני השר, האם חסרות לנו צרות בירושלים בשעה זו, אני מדגיש: בירושלים בשעה זו? האם רוצים לחדש את ימי רחוב שבטי ישראל מלפני שמונה שנים? אנחנו זוכרים מה שהיה. הציבור הדתי לא ישלים עם כך בשום פנים ואופן. הוא לא ישלים עם הפעלת התחבורה הציבורית בשבת. לא ניתן להתעלל בשבת. עוד פרצה ועוד פרצה כמו הפרצות במקומות אחרים — הרצליה ועוד. במדינת היהודים נשאר סמל קטן בקדושת השבת — התחבורה הציבורית אינה פועלת בשבת, כביכול אינה פועלת. יש איזה סמל. עכשיו רוצים להסיר גם את הסמל הזה, לדרוס אותו בגלגלי התחבורה הציבורית ולעורר על־ידי כך סערות והפגנות. לאחר מכן יהיה צורך בהתערבות המשטרה. האם יש צורך עכשיו בירושלים, מבחינה פוליטית, בהפגנות? ותהיינה הפגנות. הציבור הירושלמי לא ישלים עם זה. לפיכך אני פונה אליך, אדוני השר: הדבר לא יבריא את משק הקואופרטיבים. העובדה שהאוטובוסים יוצאים בשבתות בשעה ארבע אחר־הצהריים לא תבריא את משק הקואופרטיבים. אני פונה אליך בבקשה בעוד מועד לתת הוראה מפורשת לשמור על המועדים. על כל אוטובוס מודבק פתק בו רשום זמן כניסת השבת וזמן יציאת השבת. אבקש לשמור על הרשום בפתק הזה. זאת תהא זכותך — מניעת סערות והפגנות.

היו"ר ב. צ. קשת:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת עופר, ואחריו — לחבר־הכנסת שכטרמן.

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה. יורשה לי לצרף ברכת החלמה שלמה ומהירה לבנו של שר התחבורה ועמו, כמובן, לכל פצועי צה"ל ולנפגעי פעולות האיבה.

אני מברך את שר התחבורה על הסקירה המאלפת שהביא לפנינו בהגישו לראשונה את תקציב משרדו. היטיב השר לעשות בפרשו לפני הכנסת את מדיניות משרדו ובהביאו תכנית רב־שנתית, שהכנסת תוכל לעקוב אחריה תוך הגשמתה במשך תקופת כהונתה.

משרד התחבורה אכן חולש על שטחים חיוניים ביותר במשק המדינה — בתחבורה היבשתית, הימית והאווירית. למעשה נזקק כל אזרח במדינה לשירותיהם של 90,000 איש לערך המועסקים בענפי התחבורה וגם כל תייר המגיע לארץ נפגש בהם, כבר בעלותו למטוס בארץ מוצאו, בטוסו ב"אל־על" או בהגיעו לנמל האוויר בארץ. חשיבותם של השירותים האלה על כל זרועותיהם, בימים אלה, ימי המלחמה, גוברת ומודגשת פי כמה, ואני תקווה כי אמנם יעמוד המשרד בביצוע משימותיו הרבות והקשות במכלול הנושאים שהוא מטפל בהם.

חברי הכנסת, ארשה לעצמי הפעם להתייחס בעיקר לנושא התחבורה הציבורית, נושא אשר בעיותיו החמו־רות נמצאות בעיצומו של ויכוח.

התחבורה הציבורית בארץ מופעלת למעשה על־ידי שני קואופרטיבים גדולים המאגדים בתוכם למעלה מ־10,000 עובדים, רובם המכריע חברים בקואופרטיבים. ייחודה של התחבורה הציבורית הוא בעובדה שהחברים רואים עצמם הן כאחראים להפעלת השירות והעלאת

רמתו והן כזרוע התחבורתית של המדינה. הקואופרטיבים רואים מחובתם לספק שירות בכל שעות היממה, בהתאם לצרכי הציבור, וכן לקיים קשר לכל ישוב, להגיע ליעד עם המתיישב הראשון ולפעמים אף לפניו, ובעתות חירום לקיים את הקשר למרות ההתנכלויות הזדוניות לתחבורה הציבורית. אויבינו התנכלו לתחבורה בארץ מאז ראשית ההתיישבות בה, המשיכו להתנכל לה בכל תקופת המאורעות, המלחמה, המצור על ירושלים וישובים אחרים, וממשיכים לעשות כן עד עצם היום הזה, עד ההתקפה הזדונית על אוטובוס התלמידים מאביבים וההתקפות על אוטובוסים לתיירים בחברון ובשכם, ואפילו מטילים רימונים על האוטובוסים המסיעים את אחיהם מיהודה, משומרון ומעזה לעבודה במרכז הארץ.

זהו ציבור נהגים המקיים את משק התחבורה מהשקעותיו הוא ואת שירותי התחבורה בעבודתו העצמית. זהו ציבור המבטא גאוותו הלאומית בביצוע כל המשימות שהוטלו עליו על-ידי המדינה בשטח התחבורה בעתות חירום, וגאוותו כציבור עובדים בקיום תחבורה תקינה, משתפרת ומתקדמת, בימים כתיקונם. זהו ציבור המהווה גורם רב-משקל בתחום הכלכלה במדינה והיודע להעריך את האחריות המוטלת עליו כתוצאה מכך. זהו ציבור עובדים אשר בחמש-עשרה השנים האחרונות לא השתמש בנשק השביתה במלחמה על זכויותיו, גם כאשר עברו עליו משברים רבים וקשים. אולם, לצערי, נראה לי כי הולך ונוצר מצב אשר לא יאפשר לחברי הקואופרטיבים להמשיך ולקיים את השירות לציבור ללא משברים, וזאת בניגוד לרצונם ודווקא בתקופה קשה זו למדינה ולמשקה.

מדיניות התעריפים הקיימת גורמת להצטברות גרעונות האוכלים בכל פה את השקעות החברים במשקם. מדיניות זו מחייבת את האגודות להסתבך בחובות ולהוואות בהיקף של עשרות מיליוני לירות לשנה, שגם מקורותיהן נסתמים והולכים, ומלת הקסם "ספיגה" אינה יכולה עוד לשמש תחליף לאיזון תקציביהם.

חברי הכנסת הנכבדים, הבה נבדוק לדוגמה תעריפים בשירותי התחבורה בארץ ונשווה אותם לתעריפי נסיעה בארצות אחרות בעולם. להלן כמה תעריפי נסיעה מהפרברים למרכזים של הערים הגדולות, במרחק של עשרה קילומטר בערך: למרכז לונדון — 2.5 שילינג, היינו 1.05 ל"י; למרכז פאריס — 1.5 פרנק שהם 1.00 ל"י; למרכז מילאנו — 150 לירטות, היינו 84 אגורות. המחיר בארץ לנסיעה מבת-ים לתל-אביב הוא 28 אגורות; מחולון לתל-אביב — 28 אגורות; מהרצליה לתל-אביב — 50 אגורות.

אביא כמה דוגמאות של מחירים לנסיעות עירוניות: בווינה — 5 שילינג, היינו 0.675 לירות; בשטוקהולם — 1 כתר, היינו 0.675 לירות; בציריך — 5 פרנק, היינו 40 אגורות; בקופנהגן — 1 כתר, היינו 47 אגורות; בניו-יורק — 20 סנט, היינו 70 אגורות, ובשיקגו — 25 סנט, היינו 0.875 ל"י. בישראל המחירים לנסיעה עירונית הם: בתל-אביב, ברוב הקווים — 20 אגורות; בחיפה עדיין קיים תעריף של 18 אגורות, ובירושלים תעריף של 17 אגורות. בעוד תעריף שירותי התחבורה בארץ אינו מגיע ל-50% מהתעריף המקובל בחוץ-לארץ, הרי לגבי מחיר מוצרי התעשיה בארץ הצבנו לעצמנו את המטרה הנכספת להגיע תוך חמש שנים למחיר הקיים בחוץ-לארץ — במסגרת תכנית החשיפה. למותר להביא לפני חברי הכנסת את היקף העידוד והתמיכה הניתנים על-ידי הממשלה למוצרי תעשיה הן בדרך של תמריצי יצוא והן בדרך של הטלת מכסי מגן על מנת לאפשר לתעשיה הישראלית להתחרות במחירי המוצרים של אותן הארצות.

מובן לכולנו ההכרח להגברת היצוא, ואינני בא, כמובן, לעדער על העידוד הניתן לכך. ידועות לכולנו המגבלות האובייקטיביות הנעומדות לפני התעשיה הישראלית בהשוואה לתעשיה באותן ארצות תעשייתיות מפותחות. אולם ארצות אלה אינן מפגרות גם בשטח הפעלת התחבורה הציבורית והן הקדישו ומקדישות מאמצים להוזלת השירותים לא פחות מאשר עשו זאת למען התעשיה.

עם זאת יהיה זה ודאי יומרני מדי לצפות לכך שדווקא התחבורה הציבורית בארץ תהיה מסוגלת להפעיל את שירותיה בפחות ממחצית התעריף המקובל באירופה ובתנאי צפיפות בכבישים הגדלה והולכת מדי חודש בחודשו, וזאת תוך כדי האטה מתמדת במהירות המסחרית. פירסומי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מצביעים על האטה כוללת בשנת 1969 לעומת 1968 ב-9% בקירוב. בשנת 1968 היתה המהירות המסחרית 26.4 ק"מ בשעה, ובשנת 1969 — 24.1 ק"מ בשעה. שיעור זה הוא תוצאה של חישוב ממוצע של כל קווי התחבורה הציבורית, למרות העובדה שבכמה קווים קיימת האטה גדולה יותר ואילו במספר קווים קיימת אף האצה.

חברי הכנסת, הבה נציץ גם לנעשה במדינתנו ונגשה להשוות בין עלות הנסיעה באוטובוס לבין עלות הנסיעה ברכבת. לצורך ההשוואה עלינו להוסיף, כמובן, למחיר שהרכבת גובה מהציבור את הסובסידיה המשתלמת לה על-ידי הממשלה, כתוספת לתעריף, ואת הגרעונות שהממשלה מכסה. אין זה סוד שלעומת כל לירה שמשלם הנוסע ברכבת ישראל משתתפת הממשלה מתקציבה בלירה אחת נוספת. עובדה זו אינה שנוייה למעשה בוויכוח ומוצאת גם את ביטויה בתקציב המדינה. כלומר, על מנת להגיע לסכום הוצאות השירות הריאליות ברכבת ישראל יש פשוט להכפיל את מחיר כרטיס הנסיעה ברכבת. לעומת זאת, כדי לערוך השוואה עם המחיר הממשי של כרטיס נסיעה באוטובוס יש להוסיף למחיר הכרטיס שמשלם הנוסע כ-8.5% המהווים את שיעור הסובסידיה שמקבלת התחבורה הציבורית על היקף שירותיה.

אביא כמה מספרים בכמה קווים אופייניים לשם השוואה. בקו תל-אביב—חיפה המחיר הרגיל ברכבת הוא 2.40 ל"י, ונוסף לזה 30 אגורות לרכבת אקספרס; אם נכפיל זאת ב-2, הרי שלמעשה ההוצאה היא 5.40 ל"י. כרטיס נסיעה באוטובוס עולה 3.30 ל"י, ועם התוספת של הסובסידיה — 3.58 ל"י. וזאת עוד בלי התוספת למקום שמור ברכבת.

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):
מה המחיר במונית?

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
אני יודע כמה זה עולה במכונית פרטית.

(קריאה: זאת גם הוא יודע.)

בקו תל־אביב—ירושלים המחיר ברכבת הוא 2.10 ל"י, ואם נכפיל ב־2 — 4.20, לעומת 3.04 ל"י, עם הסובסידיה, באוטובוס. לא ארבה בדוגמאות, אך זו היא תמונה אופיינית לרוב הקווים. אולי אוסיף עוד דוגמה: בקו תל־אביב—באר־שבע מחיר הנסיעה ברכבת הוא 2.45 ל"י, ועם הסובסידיה הממשלתית — 4.90 ל"י, בעוד שמחיר הנסיעה באוטובוס, כולל הסובסידיה, הוא 3.64 ל"י.

חברי הכנסת, רבים מנפנפים כיום בעיסקת החבילה וסבורים כי בזאת אפשר לפתור את בעיות התחבורה. ציבור חברי הקואופרטיבים מקיים את עיסקת החבילה במלואה. הוא משלם את כל התשלומים המתחייבים מעיסקת החבילה, כשם שכל העובדים במדינה עושים זאת, וחלות על הכנסתו של ציבור זה כל המשמעויות החלות על כל ציבור העובדים במדינה. הם מקבלים זאת בהבנה ואין בכוונתם, כציבור עובדים, לתבוע לעצמם כל חריגה.

אולם משק התחבורה איננו יכול לעמוד בהתייקרויות החלות עליו, ואיננו מסוגל לספוג אותן, במיוחד עקב הצטברות ההפסדים מן העבר המסכנת את עצם קיומו של משק זה. למרות רצון כולנו לקיים יציבות מחירים במשק לא נוכל להתחמק מן השאלה הפשוטה; האם סבורה הממשלה שהיא מסוגלת להפעיל את שירותי התחבורה הציבורית בכוחות עצמה באותם התעריפים המוצעים לקואופרטיבים לצורך קיום השירותים? והאם סבורה הממשלה, כי במקרה שהקואופרטיבים יגיעו למצב שבו לא יהיו מסוגלים להפעיל את השירותים, תוכל הממשלה עצמה לעשות זאת באותם התנאים? אם התשובה לכך היא שלילית — יסיקו נא הנוגעים בדבר את המסקנה המתבקשת. וזאת — בטרם תיאלץ הממשלה לקבל את הפעלת השירות על עצמה, ואולי בניגוד לרצונה.

המחיר שנצטרך, חלילה, כולנו לשלם מחר יהיה גבוה פי כמה אם לא נדע לבחון את הצרכים המיגמיים ההכרחיים כיום. אולי גם הגיע סוף־סוף הזמן שתערכי הנסיעה ייקבעו על בסיס של מדדים ועקרונות מוסכמים, אובייקטיביים ומקצועיים. הגיעה השעה שנל־מד מהנעשה בעולם; נקבע מחיר אחיד לנסיעה עירונית, מחיר שהוא בדרך כלל לטובת השכבות החלשות ביותר הגרות בשכונות המרוחקות ממרכזי הערים; מחיר אחיד בשעות היום והערב, כולל זכות העברה מקו לקו באותו כרטיס, תוך הענקת הנחות מתאימות לתלמידים, לסטודנטים ולחיילים.

חברי הכנסת, אפשר במחי יד להרוס כיום את המסורת הנפלאה שנוצרה במשך עשרות שנים, מסורת של ציבור עובדים מסוג ואחדאי. האם באמת הכרחי להביא את עובדי התחבורה הציבורית למסקנה שעליהם לנקוט אותם האמצעים שנוקטים עובדים אחרים המפ־עילים עורקים מרכזיים במשק המדינה? אין זה הכרחי להגיע קודם לידי הרס התחבורה הציבורית ולאחר מכן להקים ועדות שרים שיבחנו את מקור השיבושים.

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):
יהושע פרץ, קדימה!

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
על מה אתה מדבר?

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):
על האיום שלך.

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
אני חושב שלא הסברתי את כוונתי כהוגן.

ברשותכם, חברי הכנסת, במסגרת הזמן העומד לרשותי, אגע בקצרה בשניים—שלושה נושאים נוספים. רצוני לציין את הישגיה הנאים של חברת "אל־על". לא רק את רווחיותה, כי אם גם את הדרך שבה היא מבצעת את תפקידה כחברת התעופה הלאומית. נראה כי לפחות שלושה גורמים שותפים להישגים אלה, והם: הנהלת החברה, צוות עובדיה — צוותי האוויר והקרקע כאחד — וכמובן עם ישראל, העם היהודי השומר אמונים לחברה הלאומית שלו ומבליט את הזדהותו עם מדינת ישראל בימים כתיקונם ובימים שמדינת ישראל וחברת התעופה שלה נמצאים במצור. יעמדו כולם על הברכה.

לכאורה אפשר לומר אותם הדברים גם על חברת "צים" אשר לאחר שהממשלה הקציבה לה סכומי כסף לא־מבוטלים ביצעה את תכניותיה והגיעה לרוו־חיות. אולם מסתבר ש"צים" הוכיחה כשרונות יתר ואימצה לעצמה עקרונות אשר לדעתי אינם עולים בקנה אחד עם תפקידיה של חברת שיט לאומית.

"צים" הצליחה לשכנע את הממשלה כי מתפקידה להפעיל קווים רווחיים בלבד, ואילו בגרעונות המתהווים בקווים אחרים חייבת הממשלה לשאת. החברה אף הצ־ליחה לשכנע את הממשלה, כי על אף רווחי החברה מוטל על הממשלה להעניק לה סובסידיה שנתית בשיי־עור של 3 מיליון לירות לצורך הפעלת אניות נוספים. ועדת הכספים של הכנסת לא אישרה גישה זו וראתה ב"צים" חברה המפעילה צי סוחר וצי נוספים, עם מאזן מאוחד, וחובה עליה לאזן את תקציבה ואף להגיע לרווחיות ללא סובסידיה. מנהלה של חברת "צים" לא קיבל את הכרעת הכנסת, פתח בהתקפה בלתי־מרוסנת על החלטת ועדת הכספים, ובמיוחד על היושב־ראש שלה, חבר־הכנסת קרגמן, ומסתבר שאף הצליח.

היו"ר ב. צ. קשת:
עליך לסיים. קיבלת ממני סובסידיה כמעט כמו הרכבת.

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
בהזדמנות הראשונה אחזיר אותה. אני מסיים בעניין "צים".

לאחר שוועדת הכספים של הכנסת לא אישרה את מתן הסובסידיה ל"צים" התבשרנו על הקמת חברה חדשה, הקרויה "קווים", למטרת הפעלתן של שתי אניות הנוסעים "דן" ו"נילי". הממשלה מעניקה איפוא לחברה שהוקמה 3 מיליון לירות לשנה, ובמקרה שהפסדי החברה יעלו על 2 מיליון לירות לשנה תכסה הממשלה את כל יתרת ההפסד. ולמעשה תישא "צים" רק במיליון לירות אחד, במקרה שיהיו לה הפסדים.

אני מרשה לעצמי לשאול את שר התחבורה: האם אינו דואה בזאת עקיפה של החלטת הכנסת?

נקודה נוספת מתעוררת אגב הדיון בנושא זה, והיא העובדה ששתי אניות הנוסעים היחידות שנותרו בצי הנוסעים הישראלי, לאחר מכירת כל יתר אניות הנוסעים,

הן "דן" ו"נילי", שתי האניות שהיו בבעלותה של חברת "סומרפין", עליה השלום.

אברהם שכטרמן (גח"ל):
אולי הגיע הזמן לבקש סליחה מהלוי.

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
זו גם שאלתי.

שתי האניות הללו היו בעבר בחברת "סומרפין" והכנסת והמדינה כולה עסקו בהן בעבר הלא־רחוק. אינני יכול שלא לשאול: האם אי־אפשר היה להפעיל את שתי האניות הללו בתמיכה ממשלתית קטנה בהרבה מזו הניתנת היום, באמצעות החברה שהפעילה אותן בעבר?

אסתר רזיאל־נאור (גח"ל):
ולא לאכול אותו חיים.

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
אני רוצה לאחל שוב לשר התחבורה, כי במרצו וביזמתו הרבים יצליח למצוא פתרון למצבים קשים וסבוכים שבהם נתקל ואותם ירש עם כניסתו לתפקידו. אני מאחל לו שיצליח בקידום יחסי העבודה בנמלים, במלחמתו בתאונות הדרכים, בפתרון בעיות הצפיפות והחנייה בערים, בשיפור מערכת הכבישים, בפתיחת כבישי אגרה חדשים, בתעשיית הרכב בארץ, בנושא המוניות והמשאיות, בתיאום יתר עם מתכנני הערים והרשויות, וכי לא יתווספו בתקופת כהונתו בעיות חד־שות בהפעלת התחבורה הציבורית.

היו"ר ב. צ. קשת:
שר התחבורה ביקש להתנצל. הוא ניגש לבית־החולים, וישתדל לחזור להמשך הוויכוח.

רשות הדיבור לחבר־הכנסת שכטרמן, ואחריו לחבר־הכנסת מלמד.

אברהם שכטרמן (גח"ל):
אדוני היושב־ראש, ברשותך אצטרף לברכות ששלחת להבראה מהירה ושלמה לחייל שאול וייצמן ולשאר פצועי צה"ל. אצטרף גם לברכה שהושמעה כאן לנאומו הראשון של שר התחבורה. אני מאחל לו הצלחה בתפקידו החדש, כפי שהצליח עד כה.

כנסת נכבדה. אנו דנים היום באחד הנושאים החשובים בחיינו, בתחבורה, נושא שחשיבותו גדלה והולכת בעולם. אצלנו גדולה חשיבותו גם מפאת מצבנו הגיאוגרפי. אנו נמצאים בהצטלבות דרכים המחברות שלוש יבשות: אירופה, אסיה ואפריקה. וכשאני אומר: דרכים מחברות — אני מתייחס לאפשרויות הנראות בעליל על המפה. אין הדבר כך כרגע, מפני שאנו נתו־נים במצור משלושה עברים. אך אני מתכוון למצב האובייקטיבי, כשיבוא השלום ונחיה חיי שכנות טובה ונוכל למצות את התנאים הגיאוגרפיים שבהם אנו נתונים.

אם נוסיף למצב הגיאוגרפי הזה את אפיו המיוחד של עמנו רב המרץ והיזמה, הדמיון והדחף, את קשריו ברחבי תבל ואת הנסיון היהודי בסחר ובמגע כלכלי בין־לאומי — נגיע למסקנה כי יש לתכנן ולהתכונן לניצולן המלא של האפשרויות, למרות מצב המלחמה.

לשם כך יש לבחון את כל אמצעי התחבורה — אלה העומדים לרשותנו: הימיים, היבשתיים והאווירים, וגם אלה אשר אינם עומדים עדיין לרשותנו, כגון הרכבת התחתית, ה"הוברקרפט" והאחרים. יש לעבד תכנית־אב תחבורתית מתוך גישה עניינית ואובייקטיבית ובחינת כל אחד מן האמצעים העשויים לעמוד או העומדים לרשותנו, לתכנן את התחבורה בצורה היעילה והחסכונית ביותר בהוצאות, בזמן ובכוח־אדם. נקבע לנו גם לוח עדיפויות ומועדים לביצוע התכנית. התיכנון יכלול כמובן גם את התשתית: שדות־תעופה על ציודם לתחבורה האווירית, מסילות־ברזל על ציודן המלא ותחנות נוסעים ומשאות, כבישים, גשרים, הצטלבויות רגילות ובמפלסים לתחבורה המוטורית; נמלים על ציודם המלא ומפעילי־הם, אניות וצוותיהן — לספנות. יש להשתמש בחומר שעיבדו וריכזו במוסדות שונים, כגון "נתיבי איילון", "חברת החומש", מע"ץ, העיריות ואחרים.

אנו חייבים הרבה לחלוצי התחבורה בארץ, לנהגים ולאוטובוסים. הם היו החלוץ העובר לפני המחנה, ממש, ללא מליצות. לכל מקום שהגיעה אליו ההתיישבות היהודית — הגיע האוטובוס. לא רק מפני שהנהג היה ציוני ואידיאליסט, אלא משום שהמכונית, שלא כרכבת, לא דרשה באותם ימים השקעות גדולות. האוטובוס או הטנדר הגיע לכל מקום, גם בדרכים גרועות. לא היה כל קושי לשנות את מסלול הנסיעה. המכונית התאימה עצמה בקלות.

אך כיוון שהמדינה מתגבשת, הישובים נעשים ישובי קבע ורבי־אוכלוסיה, מושבות נהפכות לכפרים, הכפרים לעיירות והעיירות לערים ומספר התושבים גדל — אפשר לסלול מסילות־ברזל אשר מסלוליהן נקבעים פעם ולתמיד. אין להזיז ולהבירן על נקלה. מסילת הברזל בנוף הארץ היא כמו חוט־השדרה לגוף. היא קו־בעת את אופי התיכנון והישובים שיקומו בעתיד. היא מסמלת את היציבות ואת הקבוע.

אם מספר הנוסעים יהיה רב, תהיה הרכבת כדאית יותר מן האוטובוס, כי היא דורשת פחות נהגים ופחות כוח־אדם; הנסיעה בה נוחה ונעימה יותר. אמנם אין הרכבת פתרון לכל בעיות התחבורה; לא לכל מקום תוכל להגיע. אך חייבים לחזקה ולפתחה ומסביב לה להקים את התחבורה היבשתית במדינה.

יש להוסיף קווי רכבת. על הרכבת לאילת לא נרבה מלים; הדברים ידועים. יש לסלול לפחות עוד מסילה אחת בין תל־אביב לחיפה, לחזק את הסוללות, להשלים את חידוש הפסים ולשפר את הקרונות. אפשר להגדיל במידה ניכרת את מספר הרכבות ואת תדירותן.

אם רוצים בהצלחת הרכבת יש לבצע את התכנית שעליה מדברים הרבה — הפיכת הרכבת ממחלקה במשרד התחבורה לחברה ממשלתית. ייתכן שיהיה גם שלב נוסף, כהמשך הגיוני למעבר הזה. רצוני לאמץ בזה את ידי שר התחבורה לבצע את הדבר. יש מקום לשיתוף חברות האוטובוסים בביצוע הדבר, הן מפאת זכויותיהן בפיתוח התחבורה בארץ, ניהולה והחזקתה, והן מפאת נסיונן. מספר התאונות ברכבות קטן, ואין לזלזל גם בצד זה של העניין.

ככל שתגדל תדירותן של הרכבות, תקל גם השמירה הבטחונית עליהן. כאן המקום להעיר כי אין הרעיון של הפסקת תנועת הרכבות מירושלים ואליה נראה לי כלל. אולי יש צורך להניח תוואי אחר, נוח, קצר ומהיר יותר,

שיבוא במקום הקו הקיים. אך אין לבטלו בשום פנים ואופן.

למרות שנושא התעופה קרוב מאוד ללבי, לא אתעכב עליו. יש לענף תחבורה זה "אבא" טוב ואוהב, המתגלם באישיותו של שר התחבורה שלנו. גם בתקציב מובלטת הדאגה התחבורתית האווירית, אם לתשתית — שדות־תעופה ואשר עליהם —, אם בציוד מיוחד ואם בצעדים ארגוניים ובתיאום עם זרוע אווירית אחרת. יש גם לציין לשבח את ניהול נמל־התעופה בלוד, שהכניס השנה רווח של 2.4 מיליון ל"י במחזור שנתי של קרוב ל־20 מיליון ל"י. יש לציין בסיפוק את ההתפתחות המתמדת של "אל על", הנושאת כבר רווחים. הסכומים שהוקצבו להרחבתו ופיתוחו של נמל־התעופה ומסלולים, שיהיה זקוק להם עם היכנסו של בואינג 747 לשירות, ראויים לציון ולאיחולינו הלבביים.

אחד מעמודי התווך של כלכלת המדינה יש לראות בספנות. ארץ קטנה זו שוכנת על חופיהם של שני ימים גדולים, ויש בה שני אגמים גדולים. שלוש הן אבני־היסוד שעליהן מושתתת הספנות: כלי השיט, הנמלים וכוח־האדם. בשניים הראשונים חלה התפתחות מרשימה. ואשר לגודל הצי המסחרי שלנו כיום — על כך יש חילוקי דעות בין יודעי דבר. האחד טוען שהוא מונה 96 ספינות, והשני — 111 ספינות; האחד טוען שהנפח הכולל שלו הוא 1,711,000 טון, והשני — 2.25 מיליון טון, והוא יגיע תוך מספר שנים ל־4 מיליון טון. בחלקו הגדול הוא החדיש בעולם. חלק מכובד בזה ליזמה הפרטית, עם יעקב מרידור ומשפחת רקנטי בראש. בנמלים הושקעו אמצעים מרובים ועבודה רבה. אולם בעיית האדם היא הקשה ביותר. ועדת הכלכלה תטפל בקרוב בבעיות הימאים הישראליים, ועל כן לא נרחיב את הדיבור על כך. אסתפק בזה שאומר, כי יצטרכו להשקיע סכומים גדולים כדי לטפל בחינוכו של האדם ובהכשרתו לים, וליצור לשם כך תנאים מעודדים.

סיכסוכי עבודה בנמלים נעשו למחלה כרונית, ואין רואים בה הטבה. המצב בנמלים הביא לידי שיבושים חמורים בהפעלתם, לנזקים כבדים לכלכלה ולהעמקת הפירוד בין העובדים וההנהלה. גם המלחמה המתנהלת נגדנו זו השנה הרביעית, ובה נופלים קרבנות כה יקרים, לא הביאה להתחשבות במצב ולהקלה. נפנה בזה לשר התחבורה, שיתמיד בטיפול בבעיה חולה זו ונאחל לו כי יעלה לה ארוכה.

לטיפול מיוחד זקוקות "מספנות ישראל". כאשר אתה דואה את ההתפתחות הנאה של התעשיה האווירית, אתה תמה על שום מה אין התפתחות דומה במספנה. יש לה בפוטנציה אפשרויות גדולות יותר: שני הימים שהזכרנו שלאורך חופינו, והספנות הגדלה. ההשקעות הדרושות למספנה הן קטנות בהרבה משל התעשיה האווירית. כוח־האדם המקצועי מצוי במקום. כשלושים מהנדסים וארכיטקטים ימיים צעירים גמרו חוק לימודיהם. סבורני כי מחובתו של השר לתת דעתו על קידומן ופיתוחן של "מספנות ישראל", בעיקר עתה, כשהמספנות בעולם עמוסות עבודה והזמנות לכמה שנים מראש ויש הזדמנות בלתי־חוזרת לרכוש לקוחות.

נסללו כמה כבישים המפחיתים במידה לא מבוטלת את לחץ התנועה העוברת דרך תל־אביב. בעיר עצמה לא חלה הקלה רבה, משום שהתנועה מבחוץ המיועדת לתל־אביב גדלה בהרבה. קיימים מקומות מועדים ל"פקקים" ומטרדי תנועה, כגון הצטלבות דרך פתח־תקוה והרכבת. קשה להעריך כמה עולה למשק המדינה מקום תורפה זה בהפסד זמן, דלק ובלאי. יש עיכובים בלתי־פוסקים לכל אורך דרך פתח־תקוה, לכל אחד מצמתיה. עד עכשיו לא הוקמו די גשרים מעל הירקון שיאפשרו תנועה קלה מן הצפון לעיר וממנה. יש להחיש את סיום גשר אבן־גבירול, להקים עוד גשר אחד לפחות, בהמשך שדרות וייצמן, ולהחליף את הגשרים שבדרך הרצליה ומול תחנת רדינג. על־ידי כך יורחבו עורקי התחבורה הראשיים וייפתחו עורקים חדשים וזרימה חפשית של כלי הרכב.

הקמת חברת "נתיבי איילון" לשם הסדר הנחל וסביבתו היא יזמה חשובה, הדורשת השקעות מרובות. התיכנון הכולל נעשה. עתה מטפלים בתיכנון המפורט והתחילו בביצוע. כלולים בתיכנון תעלה לקליטת מי הנחל ומי שטפונות, מסילות־ברזל חדשות, דרכים מהירות, גשרים ומנהרות למעבר התנועה. יזמה חשובה היא גם "חברת החומש", המשותפת לממשלה ולעיריית תל־אביב, החברה המטפלת בבעיות הכניסות לעיר. שתי החברות האמורות מטפלות בפתרון הקשיים שמניתי. שתיהן זקוקות לאמצעים כספיים אדירים לביצוע משימותיהן. ואינני מתכוון כרגע להצביע על מקורות המימון. אני מדבר על תכניות.

אחת הבעיות הבוערות בערינו היא מעמסת הרכב שאין מקום להחנותו. על כן יש להוסיף מגרשי חנייה בכל מקום שהדבר ניתן ולעודד הקמת חניונים רבי־קומות במרכזי הערים. זוהי אמנם בעיה עירונית, אך משום אופיה הכללי טוב יעשה משרד התחבורה אם ינקוט יזמה וידרבן את הביצוע. ואמנם שמענו שזו כוונתו של השר. נאמץ ידו גם בכך.

זה כמה שנים מטפלים ברעיון של סלילת כבישי־אגרה. נסיונות שנעשו בעניין לגיוס משקיעי הון זרים לא הצליחו. גם בארצות אחרות מומנו כבישים אלה באמצעים ממלכתיים. נקווה כי החברה שהוקמה זה עתה לשם כך על־ידי הממשלה תגש במרץ רב לעניין ותתחיל בהגשמת התכנית בהקדם, בתיאום מלא עם המשרדים הנוגעים בדבר.

התנועה בערים, ובעיקר בתל־אביב, הולכת ומחמירה. נוצרים "פקקים" ללא ספור, שאין רואים כיצד יחלצום. ייתכן שיצטרכו בקרוב לחוקק חוק האוסר שימוש במכוניות פרטיות בעיר או לפחות במרכזיה הסואנים, כפי שמתכוננים לעשות בערים רבות בעולם.

שלום כהן (העולם הזה—כוח חדש):
ניסו לעשות זאת ברומא ולא הצליחו.

אברהם שכטרמן (גח"ל):
לא אמרתי שזה נסיון אחרון וסופי. למנוע זאת או לפחות לדחות למועד רחוק תוכל הרכבת התחתית, עליה מדברים זה שנים, אך מעט נעשה להגשמתה.

התנועה בתל־אביב נעשית דחוסה יותר, איטית יותר וקשה יותר, והיא תוקל רק עם בניית רכבת תחתית. גם מטעמים בטחוניים, לטווח ארוך חשוב הדבר. רק לפני כמה שנים סברו בעולם כי עבר זמנה של הרכבת התחתית. חיפשו פתרונות אחרים ואף תלו בהם תקוות. בשנים האחרונות חזרו אל הרכבת התחתית.

אם כי ההשקעה בה היא עצומה, אין כמוה אמצעי־תחבורה עממי, מהיר ומקל על התנועה ברחובות. יש לנו בעיות בעלות עדיפות קודמת, אך חייבים להתחיל בתיכנון הרכבת התחתית כבר עתה וללא דיחוי.

יש להניח כי הרכבת התחתית בתל־אביב תיבנה בשתי טבעות. האחת, שתחצה את העיר מצפון־מערב למזרח, מתחת לפני הקרקע, תעלה מתוך המנהרה ותוביל על פני האדמה דרך רמת־גן, בני־ברק לפתח־תקוה, כפר־סבא, רעננה, הרצליה וחזרה לתל־אביב. על־ידי כך תיסגר הטבעת הצפונית. הקו השני יחצה את העיר מצפון־מזרח לדרום־מערב, דרך יפו, בת־ים וחולון, ומשם יעבור על פני הקרקע לראשון־לציון, נס־ציונה ורחובות. משם אולי דרך רמלה ולוד חזרה לתל־אביב. כך תיסגר הטבעת הדרומית.

העלאת הרכבת התחתית על פני הקרקע תוזיל בהרבה את מחירה ותעשה אותה לאמצעי־תחבורה מהיר, נוח וזול. הנוסעים לא יצטרכו להחליף כמה פעמים כלי תחבורה. אותם קטרים ואותם קרונות יוכלו להמשיך על פני הקרקע בצאתם מן המנהרה.

כדי שהקרקע הדרושה לבניית המשך הרכבת התחתית, כפי שהצבעתי עליה, לא תיתפס על־ידי מבנים או בצורה אחרת — דבר שיגרום להוצאות גדולות ומיותרות של פינוי והריסות — יש להתחיל מיד בתיכנון רציני ומזורז. לא מדובר כאן ב"תענוג זול". מדובר בהשקעה של מאות מיליוני לירות, סכום שחלק ממנו לא יוחזר בצורה מסחרית מקובלת. וגם אין כל תקווה כי תקציב עירוני יוכל לעמוד במעמסה. יש הצעות באשר לביצוע הטכני ולהספקת הציוד הדרוש. יש הידע בעולם שיעמוד לרשותנו ללא בעיות. גם המימון הדרוש לביצוע יימצא. הבעיה היא, כיצד להחזיר את ההשקעות. החלק הנייד, התשתית והציוד, יהיו רנטביליים בסטנדרטים מקובלים בעולם. ההשקעות בכריית המנהרות יוכלו להיפרע באמצעות מילוות ממשלתיים למועדים ארוכים וברביות נמוכה, מתקציבי הפיתוח של משרדי התחבורה, העבודה, הבטחון ועיריית תל־אביב. אך בינתיים יש להתחיל בתיכנון של ממש, ללא דיחוי. ולשם כך יש לחזק בצורה יסודית את הצוות הקטן, שהוקם למטרה זו על־ידי משרד התחבורה ועיריית תל־אביב.

מפני מצבה הגיאוגרפי המיוחד של ארצנו, ובעקבות מלחמת ששת הימים וסגירת תעלת סואץ, נפתחה אפשרות חדשה על־ידי הקמת "גשר יבשתי" שיהא חוליה מקשרת חשובה בין האוקיינוס ההודי והים התיכון. הדבר דורש קלות פריקה וטעינה ויכולת התאמה של צורת ההובלה, שתהא תואמת הובלה ימית ויבשתית כאחת. הובלה במכולות היא הצורה המתבקשת, ויש להרגיל לכך את עובדי הנמלים ולהתאים את הציוד. גם כאן יכול משרד התחבורה לעשות גדולות.

הקשבתי לוויכוח שנערך השנה בכנסת על הבטיחות בדרכים. התרשמתי מן המספרים המזעזעים שהובאו על־ידי הנואמים. אחר־כך קראתי בעיון את הדברים, כאשר הופיעו ב"דברי הכנסת". קדמו לכך דיונים ממושכים ומעמיקים במושבי הכנסת הקודמים. ועדת הכלכלה של הכנסת הששית הקדישה לדבר ישיבות מרובות, העמיקה חקור וסיכמה, עם גמר כהונתה, שורה של מסקנות חשובות, שפורסמו בחוברת מרשימה והומצאו לחברי הכנסת ולגורמים הקובעים בתחבורה. נאמרו כאן דברים נכונים ונבונים על־ידי כולם. כל אחד האיר פינה אחרת של הבעיה וראה בהצעתו את הגאולה.

ספק הוא אם יש תרופת־פלא אחת למניעת תאונות דרכים, כי רבות הן הסיבות לכך. לכל אחת מהן מוצעת תרופה. אם יצרפו את כולן, תבוא הקלה גדולה. הן תצטרפנה טיפה אל טיפה, זעיר פה, זעיר שם. ואין לזלזל כאן גם בקטנות.

מונים כסיבות עיקריות לתאונות את הכביש, הרכב והנהג. ביחס לכבישים נעשה לא מעט בשנים האחרונות, אם כי לא מספיק. אין השיפורים בכבישים מדביקים את הגידול בכמות הרכב. יש להוסיף גשרי מעבר במפלסים ולאפשר לתנועה לזרום ללא מעצורים בהצטלבויות הדרכים. חשוב מאוד להאיר את הכבישים בלילות. הוכח כי הדבר מקטין את התאונות. יש לדאוג למערכת רמזורים מתאימה, המאפשרת זרימה ללא הפרעות. ואני נוטל רשות לעצמי להציע שנסגל לעצמנו את שיטת החלפת האורות הנהוגה כבר בהצלחה בכמה ארצות, שיטה שבה המעבר מן האור הירוק לאדום בא לאחר האור הצהוב, ואילו בחזרה, היינו מן האדום לירוק, אין מעבר דרך הצהוב. סבורני כי הדבר מגדיל את הבטיחות.

המוסך הוא חוליה חלשה בשרשרת. דומני כי כאן יכלו יצרני המכוניות בארץ להביא למהפכה. יש להם עניין ברכישת השוק ויש בידם נתונים, שאין לחברות המייבאות מכוניות, בהנחות שהם מקבלים ובאפשרות לייבא חלקים. אילו ניתן במוסכיהם שירות מעולה, היו עשויים להשתלט על השוק, ועל־ידי מתן דוגמה טובה ומידבקת היו מביאים לידי העלאת רמת השירות גם במוסכים אחרים.

באשר לנהג — הבעיה קשה ביותר. היא דורשת חינוך להתחשבות בזולת, לנימוסים, עצבים שקטים, מורה טוב, או דוגמה טובה של נהיגה ונימוסי דרכים אחרים, וידיעה טובה מאוד בנהיגה.

עד שנזכה לראות פרי בעמלנו, דומני כי רצוי היה להנהיג כמה נוהגים מועילים:

לאסור על משאיות, חוץ ממקרים יוצאים מן הכלל, לעבור ממסלול למסלול ולנסות לעקוף, בעיקר בעליות.

לאמץ לעצמנו מכשיר שהונהג בספרד, בה מרובים הכבישים הגרועים, הארוכים והצרים. כדי שהמשאיות לא תעכבנה את התנועה, חייבות הן, על־פי החוק, להצטייד במכשיר המורכב משלושה אורות — אדום, צהוב וירוק — ונראה כרמזור קטן. הוא חייב לאותת למכונית שמאחוריו, אם תוכל לעקפו ומתי. הדבר פועל יפה וחוסך זמן ועצבים.

יש להרכיב תאי טלפון לאורך הכבישים, בהם יוכלו נהגים להשתמש להזמנת גורר או קריאה לעזרה. כל העצות וההצעות שהושמעו בוויכוח, ואלה שאומצו על־ידי שרי התחבורה והמשטרה, יש להגשים בשיטתיות, בהתמדה ובסבלנות.

הכנסת השישית הסמיכה את ועדת הכלכלה לעקוב אחר האמצעים הננקטים למניעת תאונות דרכים. הוועדה תתמיד בדבר גם בכנסת זו. החודש פורסמה חוברת חוקי התנועה החדשים. היא מכילה תקנות חדשות ושינויים בתקנות הקיימות, הנכנסים לתקפם מחר, 1 ביולי 1970. בחוברת גם לוח התמרורים החדש. נאחל לעצמנו שהדבר יביא להפחתה ניכרת בתאונות הדרכים. יודשה

לי לייעץ למטפלים בדבר, שהתמרורים יפורסמו בצורה ברורה, וכן ייעשה להסברים וניסוחם. מוטב לעשות זאת בחלקים, ולאפשר לקהל להתרגל אליהם וללמדם לאט וביתר יסודיות. הצורה שבה פורסמו בעתונות אינה ברורה למדי.

הקפדה על תחבורה סדירה, הפועלת כהלכה, היא משימה קשה גם בעיתות שלום ובארצות מבוססות. על אחת כמה וכמה בעיתות מלחמה ובארץ הנתונה במצור. ומאחר שכבר הצבענו על תקציב משרד התחבורה, נשאר לנו לאחל לשר התחבורה הצלחה רבה, ונקווה כי ידע להסתדר בכבוד בתקציב, גם לאחר הקיצוץ ההכרחי שהוכנס בו.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת אברהם מלמד, ואחריו לחברת־הכנסת שושנה ארבלי־אלמוליגו.

אברהם מלמד (מפד"ל):

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת. בפתח דברי רצוני להצטרף למברכים את שר התחבורה על סקירתו המא־לפת הראשונה בכנסת. אנו מקווים כי מרצו הרב יעמוד לו בניהול משרדו המסועף והמקיף. כן אני שולח בשם סיעתי ובשמי ברכת רפואה שלמה לבנו שאול. אנו מקווים כי ישוב מהרה, ביחד עם כל שאר פצועי צה"ל, לאיתנו ולעמדתו.

בשל קוצר הזמן אגע רק במספר נקודות. בעקבות השר אציין לשבח את ההתקדמות שחלה בחברת התעו־פה "אל־על", שבאה לידי ביטוי במאזנה האחרון, וזאת על אף הנסיון לחבל במטוסיה ובמיתקניה ולפגוע על־ידי כך בקשרי התעופה הבין־לאומיים של המדינה. ברם עלי להזהיר מפני נטייתה של החברה להתרחבות יתר בתחומים שמחוץ לתעבורה האווירית, כגון מלונאות וכו', נטייה אפיינית להרבה חברות מצליחות. התרחבות מופרזת יכולה להיות לרועץ ל"אל־על", כפי שנוכחנו מן הנסיון של חברה ציבורית אחת לפחות שהצליחה יפה למדי עד שהתרחבה יתר על המידה. אמנם אנו רואים כי גם חברות תעופה אחרות הולכות בכיוון זה, אולם יש להבחין בין חברות ותיקות, שהצבר ההון שלהן גדול, לבין חברה צעירה יחסית כ"אל־על", שחייבת להקצות מאמצעיה לרכישת מטוסים וציוד ואין לה רזרבות גדו־לות מדי שתוכל להשקיע מהן בחברות־בת שונות.

עתה רצוני לגעת בקצרה בנושא אשר המושב הרא־שון הקדיש לו תשומת־לב מרובה, והוא — תאונות הדרכים. רק לאחרונה שמענו על עלייה ללא תקדים שחלה בתאונות הקטלניות במשך חמשת החודשים האחרונים — עלייה ב־61%. מספר ההרוגים עלה ל־219 לעומת 135 בתקופה המקבילה אשתקד; היינו, עלייה ב־62.2%.

שמענו מפי השר על היזמות שמשרדו נקט לבלימת ההדרג בכבישים, ואני מאחל לו ולנו כי האמצעים הללו יוכיחו יעילותם והמשרד ישקוד על ביצועם. אולם איני סבור כי בזה סגי. העם הנתון במערכה צבאית ומשלם יום־יום בקרבנות אינו יכול להרשות לעצמו לעמוד גם בחזית שנייה. האמצעים שיש לנקוט, והם רבים, והוצעו פה, יש לנקוט בהקדם האפשרי.

רצוני גם להציע לשר התחבורה לבחון את האפשרות למתן תוקף ומעמד חוקי ל"משקיפי התנועה", כמו לשוטרי התנועה. היינו, לאפשר ל"משקיף תנועה", שהוא בבחינת רואה ואינו נראה, לרשום דו"חות כאילו היה שוטר. הנסיון מוכיח כי אותם הנהגים הנוהגים נהיגה רשלנית נזהרים מאוד כאשר באופק נראים שוטר תנועה או ניידת. החשש של נהג עבריין או רשלן מפני עינו הפקוחה של משקיף תנועה עשוי להרתיע אותו מלהש־תולל בכבישים. וכמובן אם זה יצליח, אפשר בהחלט לעורר תנועת מתנדבים גדולה מאוד שיתנדבו כמשקיפי תנועה ויימצאו הרבה שיראו בזה אתגר למנוע את הקטל בדרכים.

חברי הכנסת, אינני רוצה להיכנס עכשיו לסבך הבעיות בנמלים, שהן כרגע בטיפולה של ועדת שרים. אומר רק זאת כי מן הראוי שוועדת השרים לענייני נמל אשדוד תחיש עבודתה נוכח המצב ההולך ומחמיר ונוכח המצב שהארץ מחולקת היום לשני מחנות: בעד לסקוב ונגד לסקוב, מבלי ששום צד יודע את העובדות לאשורן. הפולמוס הציבורי הזה רק מגביר את האנדרלמוסיה. נקווה כי המסקנות שייקבעו על־ידי ועדת השרים יהיו סופיות ואלה יבוצעו, גם אם יהיו נפגעים בצד זה או זה של הסיכסוך.

כמה מלים לבעיית שירותי התחבורה: נדמה לי כי תם הוויכוח שהתנהל בעבר על צורת ההתארגנות של שירותי התחבורה הציבורית. רוב הציבור מוכן לקבל את ההתארגנות הקואופרטיבית כרע במיעוטו. הנסיון הו־כיח כי שירותים מולאמים וממשלתיים לא תמיד טובים יותר. ראינו, למשל, בארצות־הברית כי גם חברות תח־בורה פרטיות עלולות להיות בלתי־יעילות ולהגיע לפשי־טת־רגל, ופרשת "פן־סנטרל" מדברת בעד עצמה. עם זאת אין להשלים עם העובדה שעדיין לא קיים חוק המשתית את שירותי התחבורה באוטובוסים על בסיס חוקי. בשעתו הובטח שתוגש לכנסת הצעת חוק שירות האוטובוסים, וזה לא נעשה. חוק זה היה צריך להבטיח את הזכויות והחובות של מפעיל השירותים ושל ציבור הנוסעים גם יחד. לפי חוק זה יהיה המפעיל חייב למלא אחרי כל סעיפי הזכיון כתנאי להמשך החזקה בזכיון. אני מקווה כי שר התחבורה החדש יתן דעתו על נושא זה ויביא אותו לידי גמר.

ולבסוף עלי לגעת בנקודה כאובה ביותר, הנוגעת לארוזיה בסטטוס קוו בעניין התחבורה הציבורית בשבת, שעלולה לכרסם במנגנון העדין של הדו־קיום בין דתיים ולא־דתיים. באחרונה אנו עדים במספר מקו־מות, וביחוד בהרצליה, בנסיון לעקוף את חוקי־העזר העירוניים הנוגעים לתחבורה בשבת על־ידי הפעלת חברות פרטיות אד־הוק בשבתות. אמש שמעתי פרטים מחרידים ממש על הנעשה בהרצליה בשבתות. נסתבר לי כי ראש העיר, קצין בכיר לשעבר בצה"ל, שם לו למטרה להיאבק נגד הסטטוס קוו בתחום זה בעירו. צר לי שבעתיים לראות כי קצין צה"ל לשעבר, שפעל במס־גרת המלכדת ביותר את כל חלקי האומה, ראה צורך בפעולתו האזרחית הראשונה כראש עיר — —

היו"ר מ. ביבי:

הרשה לי לומר לך שאינני רואה בזה טעם טוב לערבב את צה"ל בהקשר זה.

אברהם מלמד (מפד"ל):

אינני מערבב את צה"ל.

היו"ר מ. ביבי:

אבל עכשיו הוא ממלא תפקיד.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
אולי הוא מתרגז שאת בחורי הישיבה שהוא לא מוצא בצה"ל הוא רואה על הכביש בהרצליה.

היו"ר מ. ביבי:
אני מציע לך לא לערבב את שמו של צה"ל במה שאינו שייך לו.

אברהם מלמד (מפד"ל):
רציתי לציין שהוא בא ממסגרת ששם היה צריך ללמוד מה זה ליכוד האומה. ליכוד האומה אינו רק קואליציה מקיר אל קיר.

היו"ר מ. ביבי:
כולנו חיילים בצה"ל וכל אחד ממלא פונקציה אזרחית שונה.

אברהם מלמד (מפד"ל):
— — דווקא ראש עיר זה מצא לנחוץ ליצור מתיחות באוכלוסיה ולגרום להפגנות ולהפגנות־נגד דווקא בעת כזאת. לא פעם שמענו גם מפי חברי כנסת שאינם דתיים טענות על הפרות בעניין הסטטוס קוו. הייתי מסיק מזה שהציבור רואה בסטטוס קוו הסכמה מרצון לדו־קיום על בסיס מסויים. אני קורא לשר התחבורה, שבכל מקרה של הפרת סטטוס קוו מצד מי שלא יהיה יפעל להחזרת המצב לסטטוס קוו אנטה.

שושנה ארבלי־אלמוזלינו (המערך, עבודה—מפ"ם):
איפה כתוב מה זה סטטוס קוו?

אברהם מלמד (מפד"ל):
בהזדמנות זו אני רוצה לשאול את שר התחבורה: כיצד הוא והקואופרטיבים לתחבורה, בעלי הזכיון הבלעדי, היו מתייחסים להקמת חברות תחבורה פרטיות שיפעלו לא בשבת, אלא בימי חול?

היו"ר מ. ביבי:
רשות הדיבור לחברת־הכנסת ארבלי־אלמוזלינו, ואחריה לחבר־הכנסת גולן.

שושנה ארבלי־אלמוזלינו (המערך, עבודה—מפ"ם):
אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה. רצוני להצטרף לחברי הכנסת שקדמו לי ולשלוח ברכת החלמה מהירה לשאול וייצמן ולכל חיילי צה"ל הנמצאים בבתי־החולים ולאחל לו ולהם הבראה ורפואה שלמה.

אני רואה חובה נעימה לעצמי לברך את שר התחבורה על סקירתו המעניינת והמאלפת, אשר הקיפה את פעולות משרד התחבורה על מגווניהן הרבים. סקירתו מוכיחה שהצליח במהירות לרדת מן השחקים שהיה רגיל בהם בעבר ולצלול עמוק בבעיות הספנות, הנמלים, תאונות הדרכים, בלי שייתקע בפקק תנועה וייעצר.

משרד התחבורה הוא משרד של שלושת הממדים, והוא חולש על התחבורה בים, באוויר וביבשה, דבר ההופך אותו לגורם בעל ערך בתחומי הכלכלה והשירותים ובתחום החברתי. כי בפעולתו או בחוסר־פעולתו תלוי לא דק הקשר התקין בין ישראל לעולם באמצעות היצוא והיבוא, והתיירות, אלא גם מצב־רוחו של האזרח, הנאלץ יום יום להשתמש בתחבורה הציבורית או לנסוע בכלי־רכב פרטי ולהיות נתון לא פעם למטרדים ולתקלות.

משרד התחבורה רשם לזכותו התקדמות דינמית ומרשימה בפרוייקטים גדולים וחיוניים הדרושים למדינה ולאזרחיה; ומצד שני מאפיינת אותו אזלת־יד בטיפול בעניינים שהם קטנים, יום־יומיים, אך קובעים לא פעם את חיי האזרח ונוחיותו.

רצוני להתרכז בבעיות אחדות המעסיקות את הציבור הרחב ומשמשות מוקד להתעניינותו. מרבים לדבר על תאונות דרכים, התבשרנו בימים האחרונים על תכנית שר התחבורה "להתלבש" פעם נוספת על בעיה זו, ולעשות מאמצים להפחית את קטל הדמים בדרכים. שותפה אני להגדרתו של השר, שהגורם העיקרי לתאונות הוא האדם, האדם המופקד על הגה המכונית. ועל כן אין להשלים בשום פנים ואופן עם העובדה המצערת והמדאיגה שעקומת תאונות הדרכים והנפגעים מהן נמצאת בעלייה מתמדת, ובחמשת החודשים הראשונים של שנה זו נפגעו 7,651 אזרחים לעומת 6,712 אשתקד. יש כאן עלייה ב־14%. ובאותה תקופה הסתכם קציר מלאך המוות בדרכים ב־205 קרבנות לעומת 124 בשנת 1969, — עלייה ב־65%.

רבותי, מספרים אלה זועקים ומחייבים. אל ייחסך כל מאמץ הדרוש לבלימת ההרג בדרכים. יחמירו בענישים, תישלל זכות הנהיגה מנהגים מחוסרי אחריות ומזלזלים בחיי אדם.

כבוד היושב־ראש. חברת "אל על", בזכות הנהלה מוכשרת ועובדים מסורים ומוכשרים, סיימה גם את שנת הכספים 1969/70 ברווח נקי המתקרב ל־5 מיליון לירות, על אף הקשיים הגדולים שהיתה אנוסה להתמודד עמם. כבוד ויקר ליהודים בעולם שלא נרתעו ולא נפחדו ממעשי טרור נפשעים של כנופיות מרצחים המתיימרות להיות תנועת שיחרור לאומית, והוסיפו לטוס לישראל ובעיקר ב"אל על". הערכה לקברניטי "אל על", טייסיה ועובדיה, שהצליחו תוך מאמצים להקנות הרגשת בטחון לטסים אתם לישראל ומישראל. מעשי הפידיוטיות באוויר שבוצעו על־ידי חבלנים גם נגד מטוסים של חברות אחרות הוכיחו את צדקת טענתה של ישראל, כאשר דרשה מן העולם הנאור לאחוז באמצעים לעקירת הפידיוטיות באוויר. אמנם מעשי הפשע מכוונים היו לדראשונה אל חברת־התעופה הישראלית, אך במרוצת הזמן פגעו גם בחברות אחרות.

לאחר מלחמת ששת הימים נוספו לישראל שירותי תעופה חדשים, ביניהם גמל־התעופה בירושלים. ערכה של ירושלים כעיר־הבירה וחשיבותה הפוליטית מחייבים הרחבת גמל־התעופה והפיכתו לגמל בין־לאומי שיאפשר נחיתה ישירה של מטוסים. אני תקווה שייעשה הדבר.

כבוד היושב־ראש. בימים האחרונים התבשרנו מעל דפי העתונות שעומדים להעלות את תעריפי הנסיעות בתחבורה הציבורית העירונית והבין־עירונית ב־8%. עלייה זו נוגדת את הסכם עיסקת החבילה שהחתומים עליה, ובתוכם ממשלת ישראל, התחייבו למנוע עליית מחירים של מוצרים ושירותים במידה שאין ההתייקרות נובעת מייקור היבוא.

אני מבקשת משרי התחבורה והאוצר, שמסמכותם להכריע בנדון, לבדוק בדיקה קפדנית אם קיים הכרח אובייקטיבי בהעלאת תעריפי הנסיעה בקואופרטיבים לתחבורה. ואם יתברר שכן, תשולם התוספת על־ידי סובסידיה, כפי שנהגו עד כה, ולא תוטל על הנוסעים בתחבורה הציבורית, שרובם הגדול — אנשי עמל ומעוטי

הכנסה. העלאת תעריפי הנסיעה תגרום לעליית המדד, תפגע ברמת החיים של האוכלוסיה המשתמשת בתח־בורה הציבורית, ועלולה להחליש את החישוקים המחז־קים את החבילה המפורסמת. יחד עם זאת רצוני לציין בהערכה את הקואופרטיבים לתחבורה הציבורית על השיפורים התמידיים בשירות שהם מספקים, שירות שהוא נוח וזול לעומת הקיים במדינות אחרות. כמובן, יש תמיד לחתור לייעול ולשיפורים מתמידים. כן יש לזקוף לזכותם את העובדה שהאוטובוסים שלהם מגי־עים לישוב המרוחק והמבודד ביותר ואינם משאירים שום נקודת ישוב בארץ בלי תחבורה מסודרת.

חברי הכנסת. 4.5 מיליון נוסעים נסעו ברכבת ישראל, ו־3.350 מיליון טון הובלו ברכבות בשנת 1969/70. עד היום לא התגברה רכבת ישראל על גרעונה. יחד עם זאת יש לציין שהגרעון, והסובסידיה בכלל זה כמובן, נמצא בשנים האחרונות בירידה מתמדת, ובשנת התקציב 1969/70 הסתכם ב־11.5 מיליון ל"י, לעומת 13.143 מיליון ל"י בשנת 1968 ו־13.775 מיליון ל"י בשנת 1967. אומדן הגרעון לשנה זו הוא 10.5 מיליון ל"י. יש לציין שהנהלת הרכבת מצדה עושה את המא־מצים כדי להקטין את הגרעון ולשפר את מצבה מבחינה זו. יעידו על כך צימצום המשרות בתקן והעלאת התפו־קה לשעת עבודה, שעלתה ב־8% בשנת 1969/70. אך כמובן צימצום הגרעון אינו תלוי אך ורק בהנהלת הר־כבת. הגרעון במאזן מעורר לא אחת את השאלה — האם רצוי וכדאי להחזיק אמצעי תחבורה זה ולפתח אותו, או שהמגמה צריכה להיות — צימצומו ?

התבשרנו בימים האחרונים על רעיון או הצעה לבטל את קו מסילת־הברזל תל־אביב—ירושלים. כן שמענו היום על בדיקת כדאיותו של הקו, תחילה כנראה לגבי רכבת נוסעים ולאחר מכן גם לגבי רכבת משא. המניע להצעה הזאת — השאיפה להפחית את הגרעון הכולל של רכבת ישראל. בטרם אגע בבעיה ספציפית זו רצוני לעמוד במשפטים ספורים על העול הנעשה לרכבת ישראל, להנהלתה ולעובדיה, בהדגשה החוזרת ונשנית מדי שנה בשנה שזהו משק גרעוני, ובמסקנה שמוציאים גורמים מסויימים מעובדה זו, שמשק זה אינו יעיל.

הגרעון במאזנה של רכבת ישראל נובע מגורם אחד ויחיד — ממדיניות הממשלה לחייב את הרכבת להוביל משאות במחיר נמוך וכן להסיע נוסעים במחיר זול שאיננו מכסה את ההוצאות הריאליות. עלינו להבדיל בין המאזן התקציבי של הרכבת, שהוא גרעוני, לבין המאזן המשקי של אמצעי תחבורה זה ותרומתו למשק המדינה ולאוכלוסייתה.

עלינו לזכור שההעלאה האחרונה במחירי הובלת המשאות ברכבת ישראל היתה ב־25 בפברואר 1966, וגם אז ניתן פטור כמעט גמור מן ההעלאה למשאות המיועדים ליצוא, ומשאות אלה מסתכמים במיליוני טו־נות. ההעלאה האחרונה במחיר כרטיסי הנסיעה היתה ב־9 במארס 1966 — ב־10%. אילו עשינו חשבון בכמה התייקר מחיר הובלת המשא במכוניות ומחיר כרטיס הנסיעה בתחבורה הציבורית מאז 1966 ועד היום, ואילו צירפנו אחוזי התייקרות אלה למחיר שמשלמים ברכבת ישראל, היינו מגיעים למאזן שונה לגמרי, מאזן שהיה מוכיח כי הגרעון קטן הרבה יותר וייתכן שאינו קיים.

בתחבורה הציבורית מחליפים לא פעם את המושג גרעון במאזן במושג סובסידיה שהממשלה משלמת לפי אותו הכלל ובמידת צדק גדולה יותר. אפשר לומר שיש לראות את הגרעון הקיים ברכבת ישראל כסובסידיה ממשלתית. ואל יובן מדברי שהגרעון יישאר לתמיד ושלא ייעשו מאמצים, והם נעשים כל הזמן, להפחיתו מדי שנה בשנה.

אני מתנגדת לחלוטין לרעיון לבטל את קו מסילת־הברזל תל־אביב—ירושלים. התנגדותי זו נובעת לא רק מן היחס הרגשי לירושלים בירת הנצח של ישראל ומן התוצאות העלולות לצמוח מן העובדה שממשלת יש־ראל תנתק את הבירה מרכבת ישראל, אלא גם משיקו־לים כלכליים־חברתיים־תחבורתיים. 820,000 איש נסעו מתל־אביב לירושלים בשנה האחרונה ברכבת, ו־205,000 טון משא הובלו בקו הזה. מאוגוסט 1969 עד מאי 1970 נסעו לירושלים ברכבת 90,000 חיילים נסיעת חינם. ההסדר הקיים ברכבת ישראל שחיילים נוסעים חינם ושמשרד האוצר מכסה חלק משוויו של כרטיס הנסי־עה, לדעתי יש להחילו גם על התחבורה הבין־עירונית באוטובוסים, ולפטור על־ידי כך את החיילים מן הצורך לחכות ולבזבז זמן יקר בציפייה לטרמפ. אם הדבר הזה אינו ניתן לביצוע לגבי כלל החיילים, צריך לפחות להנהיג הסדר זה לגבי החיילים המשרתים בקווי החזית. אני אומרת זאת גם באזניו של חבר־הכנסת עופר, וחבל שאינו נוכח כאן. ביכלתו להשפיע לקבלת החלטה חיו־בית בנידון זה בקואופרטיב "אגד".

מחיר הכרטיס מתל־אביב לירושלים ברכבת הוא 1.80 ל"י, לעומת 2.80 ל"י ב"אגד". האפשרות לחסוך לירה בהוצאות הנסיעה הרי זה גורם רציני למדי בשי־קוליהם של נוסעים רבים המעדיפים לנסוע ברכבת, למרות חוסר הנוחיות הקיימת בנסיעה בקרונות מיו־שנים, על גבי מסילה של פסים שהתבלו, בתוואי שהות־ווה עוד בתקופת התורכים וגורם להארכת זמן הנסיעה. אין ויכוח על כך ששיפור הקו וכתוצאה מכך — קיצור זמן הנסיעה, הכנסת קרונות חדשים ומשופרים וכן שי־פור התחנה בירושלים — כל אלה יהיה בהם כדי להגדיל את מספר הנוסעים, וממילא את הכנסות הרכבת.

הובלת 205,000 טון משא ברכבת לירושלים מק־טינה את הוצאות ההובלה ומשמשת גורם המווסת את ההובלה לירושלים בכלל. ביטול הקו יגרום לייקור ההו־בלה, במישרין ובעקיפין, דבר שיפגע עוד יותר בכדאיותה המשקית של הקמת מפעלי תעשיה בבירה.

העברת 820,000 נוסעים מן הרכבת לאמצעי התח־בורה האחרים ו־205,000 טון משא למשאיות תגרום לעומס רציני בכבישים המוליכים לבירה וממנה, והתו־צאות יהיו — הארכת זמן הנסיעה וייקור הוצאות ההובלה.

בהתחשב בכל הנימוקים האלה אני מציעה לשר התחבורה לשקול את הדבר פעם נוספת, ובמקום ללכת בדרך הקלה של חיסול הקו, לחפש את הדרכים לשיפור הקו ולהפיכתו לקו רנטבילי.

בסיום דברי, בפרק הדן על התחבורה ביבשה, רצוני לגעת בבעיה הגורמת סבל רב לנוסעים באזור דן ובמיו־חד בתל־אביב, אזור שהוא צוואר־הבקבוק של התח־בורה. הנסיעה בשעות מסויימות באוטובוסים, במוניות ובמכוניות פרטיות זוהי מריטת עצבים הגורמת לא פעם תאונות דרכים, סבל פיסי, ביזבוז זמן וביזבוז דלק. נוכח הגידול המתמיד והמהיר של כלי־הרכב הנכנסים לתל־אביב והיוצאים ממנה, ועד אשר יימצא פתרון סביר

ויסודי לבעיה על־ידי רכבת תחתית, על משרד התחבורה לנקוט כמה אמצעים שביכלתם להקטין את העומס ולמנוע סתימות. לדעתי, רצוי לסגור מספר מסויים של רחובות רגישים ומרכזיים לתחבורה ברכב פרטי בשעות השיא של נסיעות, ולהשאיר בשעות אלה את הרחובות לרשות התחבורה הציבורית, והמוניות בכלל זה; על־ידי כך יפחת גם העומס וגם הסבל של הנוסעים.

כעת אעבור מן הקרקע היציב לים ולנמלים הסוערים.

אנו חיים בסימן סיכסוכי עבודה בנמלים ובמיוחד בנמל אשדוד. בעיה זו אינה יודעת מסדר־היום של הממשלה, של ההסתדרות ושל הציבוריות הישראלית. יחסי העבודה בין רשות הנמלים לבין עובדי נמל אשדוד היו לשם דבר, ובבעיה זאת יושבת על המדוכה — לראשונה בתולדות יחסי העבודה בישראל — ועדת שרים מיוחדת.

שביתה רודפת שביתה. הסנקציות שמפעילים העובדים נגד רשות הנמלים, ושפגיעתן היא במשק הישראלי, נעשו תופעת־לוואי בנמל אשדוד. התנשאות, חוסר קו־מוניקציה עם העובדים, התעלמות מדרישות צודקות, התגרות בנציגויות נבחרות — היו למדיניות אצל רשות הנמלים ובמיוחד זה הקו המנחה את מנהל הרשות. הרשות, היונקת את סמכותה מן החוק שחוקקה הכנסת, פועלת לא פעם מתוך התעלמות מוחלטת וחוסר התחשבות באינטרסים של המשק, תוך היצמדות לקו נוקשה והתעלמות מן הכורח לקיים יחסי אנוש עם ציבור העובדים בנמלים. אינני רוצה לפטור את פועלי נמל אשדוד מן האחריות למצב הקיים, אך באחריות העיקרית לשיבושים הקיימים נושאת רשות הנמלים.

אני מבינה את כאבם והתמרמרותם של פועלי נמל אשדוד על היחס שמראים כלפיהם בציבוריות הישראלית והדמות שנוצרה לגביהם. דבר זה מחייב גם אותם לפשפש במעשיהם. אני רוצה להגיד גם להם: עם כל הבנתי למאבק המקצועי שמטרתו לשפר את תנאי העבודה והשכר של העובדים, פועלי נמל אשדוד צריכים לדעת שלא על־ידי מברקי ברכה למזכיר ההסתדרות ושבת אחים גם יחד בסעודה דשנה עם שר התחבורה ישפרו את דמותם ולא כך ירכשו אהדה בציבור למאבקם, במידה שהוא צודק. אל נא יתפלאו על כך — במיוחד לאחר שבימים האחרונים קרא הציבור על תביעותיהם שהן בממדים דמיוניים שאינם הולמים את המצב במשק ולא את המצב שהמדינה נתונה בו. תביעות אלה מעמידות בסימן שאלה גדול אם הנהגה זו של פועלי נמל אשדוד יכולה לשמש פארטנר רציני למשא־ומתן ולהסדר.

יחד עם זאת אני דוחה בכל תוקף את הנסיון שנעשה מצד עתונאים מסויימים וחוגים מסויימים בציבוריות הישראלית ליצור אווירה שרשות הנמלים ומנהלה זהו טאבו, קודש קודשים, שאסור למתוח עליו ביקורת ואסור לדרוש החלפתו.

תיקון המצב בנמלי ישראל, שהוא אחת הנקודות הרגישות ביותר במשק, מותנה, בראש ובראשונה, בשני דברים: 1. שינוי חוק רשות הנמלים; 2. החלפת מנהל הרשות. אני אומרת זאת בלי לגרוע במשהו מזכויותיו הגדולות של מנהל רשות הנמלים ומרצונו הכן לנהל את העבודה בנמלים ולהוזיל את הוצאות התיפעול. אני מזדהה לחלוטין עם דבריו של ד"ר לם, שופט בית־המשפט המחוזי לשעבר, שאמר: "כאשר מדובר במנהל מפעל ממלכתי שאיננו יכול או איננו מסוגל להסתדר עם עובדים, הכרחי להחליפו".

רבותי, לו קרה כדבר שקרה בנמל אשדוד באחת מן הארצות החפשיות, שבמקום עבודה רגיש וחשוב הנמצא בבעלות ממלכתית ואפילו פרטית, יחסי עבודה משובשים לחלוטין, יש חוסר כל קומוניקציה בין ועד העובדים להנהלת המפעל, סיכסוכים בלתי־פוסקים ושביתות פרמננטיות, הרי המסקנה שהיתה מתבקשת היתה אחת ויחידה: יש להחליף, קודם כל, את המנהל ולנסות למצוא שפה משותפת עם העובדים, ולא מתוך כניעה להם וקבלת תביעות בלתי־צודקות. המצב הקיים ברשות הנמלים נעשה בלתי־נסבל לא רק מבחינת יחסי העבודה. הנמלים זהו נכס לאומי ולא נכס של מינהלה או מנהל. הזדעזעתי כאשר קראתי בעתונות שרשות הנמלים התכוננה להפעיל סנקציות נגד המועצה לשיווק פרי הדר ולבטל זכויות כתגובה על עדותו של יושב־ראש המועצה רב־אלוף מקלף לפני ועדת השרים, שבה הוא מתח ביקורת על שיטת תיפעול הנמלים על־ידי רשות הנמלים. לדעתי, חוק רשות הנמלים חייב תיקון, ודצוי ששר התחבורה יטיל על ועדה ציבורית ומקצועית את המשימה לבדוק מה הן השיטות הטובות ביותר לתיפעול הנמלים. האם רצויה השיטה הקיימת, שלפיה יש זהות בין הבעלות על הנמלים לבין התיפעול, או שרצויה הפרדה בין הבעלות, קרי רשות הנמלים, לבין התיפעול בנמלים שייעשה על־ידי קבלנים, או שמא רצויה רשות נפרדת לכל נמל ונמל תוך התחשבות בתנאים הספציפיים הקיימים בכל אחד ואחד מהם?

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

אם תצליחי להחליף את מזכיר ההסתדרות...

שושנה ארבלי אלמוזלינו (המערך, עבודה—מפ"ם):

עכשיו איננו מדברים על ההסתדרות. אנחנו מדברים על רשות הנמלים ועל הנמלים. הסערה בנמלים נמשכת, הים גועש, ודרושה הכדעה שתביא בחשבון את צרכי המשק ולא תתעלם מן הגורם העיקרי והוא האדם העובד. מצב זה היה קיים עוד לפני שנכנס מר בן־אהרן לתפקידו כמזכיר ההסתדרות.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת גולן, ואחריו — לחבר־הכנסת הורביץ.

יצחק גולן (המפלגה הליברלית העצמאית):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה. אני מצטרף לברכת החלמה לבנו של שר התחבורה ומאחל לו רפואה שלמה. כן אני מברך את שר התחבורה על הופעתו הראשונה בענייני משרדו.

חברי הכנסת. ענף התחבורה הוא אחד הענפים הבסיסיים במשק, ולו מקום נכבד ביותר בכלל ענפי המשק, הן מבחינת היקף ההשקעה הן מבחינת מלאי ההון שבו. כל התפתחות במשק מותנית בפיתוח קודם או מקביל של התחבורה. על אף המאמצים הרבים וההיגים לא הצלחנו עדיין להדביק את הדינמיות שבמשק בקצב מקביל של התחבורה. הפער שנוצר הוא אשר גורם סיבוכים וקשיים בענף.

אדוני היושב־ראש. משרד התחבורה החולש על

נושאי התחבורה ביבשה, בים ובאוויר, יכול לציין לזכותו הישגים ניכרים בתחומים שונים; מאידך גיסא, פקדו אותו גם משברים, בשלונות ומחדלים חמורים.

עתה מעיקים על המשרד בעיות וקשיים בשלושה תחומים: הנמלים, הקואופרטיבים לתחבורה ותאונות הדרכים. אשתקד עמדו הנמלים במרכז הדיון על התחבורה בכנסת. למרבה הצער לא חל מאז שינוי מהותי במצב. עד היום נמשכים הסיכסוכים והשיבושים בעבודה. שביתה רודפת שביתה, סנקציות — זו מלה חדשה — שביתת האטה וכו'. המדינה השקיעה מיליונים רבים בבניית נמל חדיש באשדוד עם ציוד מודרני והפנתה כוחות־אדם מעולים לניהולו, מתוך ידיעה שזה אחד המפתחות החשובים ביותר במשק להגברת כוחו וכושר התחרותו בשוקי חוץ. הנמל החדיש הזה שכל־כך הרבה הושקע בו, — ודאי לא שיער איש שהוא יכזיב, ולא בשל העדר ידע טכנולוגי וכלכלי אלא בשל העדר נכונות מצד העובדים להשתלב בהליכים המודרניים אשר בסופו של דבר מביאים תועלת להם עצמם ולבני משפחותיהם.

חברי הכנסת. הטיפול בנמל מחייב, בראש ורא־שונה, תיאום מירבי מצד כל הגורמים העוסקים בכך, אבל נעשו משגים רבים. קודם כל, כאשר נפגש שר התחבורה עם נציגי הפועלים, אמר להם דבר אחד והבטיח תשלום דמי שביתה, אף־על־פי שהיתה פראית ובלתי־מוצדקת, וחברי הוועדה המרכזת של ההסתדרות הולכים אליהם ומדברים בנוסח אחר. עסקני ועד הפועלים, אשר חוש האחריות בלבם אינו מפותח יתר על המידה, מנצלים לרעה את אי־התיאום הזה. אם מכריזים קבל עם ועדה שיש להדיח את מנהל רשות הנמלים — כפי שעשתה זאת חברת־הכנסת ארבלי־אלמוזלינו —, ואם מכריזים כי הרשות הזאת שהיא בעלת הנמלים לפי חוק הכנסת היא כשלון חרוץ, מה יחייב את העסקנים האלה של העובדים לשבת עם הנהלת הרשות הזאת ועם מנהלה ולנסות לבוא לידי הסכם? מדוע לא יקשיחו את תביעותיהם, גם הבלתי־סבירות ביותר, כפי שהגישו אותן?

אומרים שרב־אלוף לסקוב הוא אדם בעל אופי נוקשה. אינני יודע, ייתכן. אבל חבר־הכנסת בקר, המזכיר הכללי לשעבר של ההסתדרות, ידוע, כמדומני, כאיש נוח לבריות. ואני שואל: מדוע הגיע הוא במשא־ומתן עם הוועד הזה, עם פועלי הנמל, עד למשפט ההסתדרות? ואוי ואבוי למשפט זה! הרי היה זה בזיון לפועלים ובזיון להסתדרות. מה הם הוכיחו במשפט הזה? תבונה, שיקול־דעת, דרך־ארץ?

הנה בא עכשיו לאשדוד מזכיר ההסתדרות החדש, מר יצחק בן־אהרן, ובבואו הוא אומר: "באתי כדי לחזק את בטחונם של הפועלים אשר נתערער כתוצאה מהמאבקים". אם מזכיר ההסתדרות בא לעודד את הפועלים — זה יפה מאוד. זהו תפקידו. אבל אני שואל: מה הדיבור הזה "כתוצאה מהמאבקים שנפתחו נגדם"? מישהו פתח במאבק נגדם או להיפך? ספר שלם של תביעות הגישו הפועלים. ואני שואל: האם פלא הוא שהציבור עומד עכשיו ותוהה, שבמצב כזה נואם מזכיר ההסתדרות באשדוד נאום, שאינני יכול להגדירו אחרת מאשר נאום הסתה? ונגד מי (ובאשדוד דווקא)? — נגד רשות הנמלים, נגד הנמל שהוא בבעלות המדינה. אלה הם המתעשרים על חשבון הפועלים? איזה דיבור הוא זה? אלה דברים המזכירים לי נאומים של עסקנים סוציאליסטיים בתקופה המנצ'סטרית במאה הקודמת. האם מישהו אשר רוצה להגן על מדיניותה הכלכלית של הממשלה ועל מדיניות ההסתדרות צריך לזכות אותו בכינויים כאלה? הרי מר בן־אהרן עצמו הוא שחתם על עיסקת החבילה! כלום באווירה כזאת אפשר לדון בתביעות הפועלים? כלום יש סיכוי כי באווירה כזאת אפשר יהיה בכלל להגיע לידי דיון כל־שהוא על כך?

אדוני השר, הטיפול בבעיה מחייב שני דברים: (א) תיאום מירבי בין כל הגורמים, שיהיה מבוסס, קודם כל, על שמירת מדיניות הממשלה וההסתדרות; (ב) מצב זה של יחסי עבודה בעורקיו החיוניים של המשק הישראלי מחייב קידום דחוף של הסדר תחיקתי. ראשית, יש לתקן את חוק הציגון ולצייד אותו ב"שיניים" החסרות לו. שנית, יש לקבל את הצעת שר העבודה, ששביתה לא תאושר אלא אם כן נתקבלה ההחלטה על עריכת שביתה בהצבעה חשאית. ושלישית, אני סבור שבימי מלחמה אלה, העוברים עלינו, חייבים אנו לחוקק חוק בוררות חובה בשירותים החיוניים. כך היה באנגליה וכך חייבים אנו לעשות. לא ייתכן שגם שירותים חיוניים ביותר למשק ולציבור יהיו צפויים להפרעות ולשיבושים פוגעים. אני מקווה שדווקא השר עזר וייצמן, המייצג בממשלה תנועה הדוגלת בהסדר תחיקתי של יחסי העבודה, ידחוף את העניינים למען הסדר בכיוון זה.

חברי הכנסת, רצוני להעיר דבר בעניין הקואופרטיבים לתחבורה. הממשלה עומדת עכשיו בוויכוח קשה עם הקואופרטיבים. לדעתי, צריך גם כאן לברר שני דברים: (א) קודם כל, יש להגיע אחת ולתמיד לאיזה חשבון מוסכם בין "אגד" לבין הממשלה. מדוע קיים פער כזה בין החשבונות שמגיש "אגד" לבין החשבונות שהממשלה מוכנה להכיר בהם? מדוע היא מוכנה להעלות ב־8% ולא ב־5% ולא ב־10%? (ב) אין לערבב את עניין "אגד" בעניין "דן". חברת "דן", הפועלת רק בתל־אביב, נתונה במצב של מיטת סדום עקב הצפיפות ועקב הנסיעה שנעשית איטית יותר ויותר מדי שנה בשנה, ולא יועיל שום דבר, היא תשקע בגרעונות. לדעתי, יש שתי דרכים לפתרון: או איחוד או אישור של קווים ארוכים גם ל"דן", כמו שהיו ל"המקשר" לתל־אביב ולבאר־שבע. בלי פתרונות אלה לא תהיה תקנה ל"דן" בתל־אביב.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת הורביץ, ואחריו לחבר־הכנסת זכין.

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת. מיד עם תחילת המושב הראשון נדונה בכנסת בעיית העלייה במספר תאונות הדרכים. שר התחבורה העלה הצעות אחדות ורמז על תכניות שיכין ומכין משרדו במאמץ לבלום את ההרג בדרכים. אינני יודע מה התוצאות, אך אני מקווה כי המשרד והשר אינם חוסכים כל מאמץ כדי לבדוק כל הצעה וכדי לממש כל תכנית העשויות להפחית את מספר התאונות. יש לקוות כי בבוא הזמן נשמע כאן דיווח מעודד.

משרד התחבורה הוא משרד העומד בזמן האחרון במרכזו של מאבק מקצועי ופוליטי. דומה, הכל מסתובב

סביב הנמלים והסיכסוך בהם שאין לו סוף. לכן זוהי הזדמנות להקדים ולציין כאן לשבח ולהעלות כמופת את חברת "אל על", שהציגה זה עתה מאזן רווחי, למרות הקשיים האובייקטיביים שהיא נתקלת בהם, וכן את חברות הספנות "צים" ו"אל ים", שגם הן נחלצו מן הקשיים ומפליגות על מי־מנוחות של הרווחיות, הניהול התקין ויחסי העבודה התקינים.

יש לנו חברות ספנות המתגברות על בעיות, יש לנו נמלים טובים, אך יש מי שדואג ליצור בהם בעיות, ולפעמים מוצאות האניות את הנמלים סגורים למחצה. סביב הנמלים מתנהל מאבק פוליטי בין ההסתדרות, עובדי הנמלים, רשות הנמלים והממשלה, ותוך כדי המאבק הזה משותקים למחצה לא אחת הנמלים על־ידי שביתות מלאות או שביתות האטה, שנזקן חמור ביותר. השביתות האלו גורמות נזקים חמורים ביותר ליצוא הישראלי, לקשרינו עם שוקי חוץ־לארץ החיוניים כל־כך לכלכלה שלנו. אין זה נזק שחלק זה או זה של הציבור נפגע ממנו, אלא נזק שהמדינה כולה נפגעת ממנו — ובאופן חמור.

כמה וכמה פעמים כבר הזעקנו את הכנסת לתת דעתה על מצב חמור זה. אך במקום שתיקח הממשלה את היזמה לידיה ותעשה מאמץ כלשהו לגמור את הפרשה הארוכה, המבישה והיקרה הזאת, העניינים מו־סיפים להתגלגל. מזכיר ההסתדרות מוסיף לשלוח מב־רקים. המכתבים האחרונים שלו מעידים יותר מכל על טיב המאבק שהוא מנהל. הוא שלח מכתבים — לפי "הארץ" מן ה־22 לחודש — לשרי הממשלה מטעם המערך, כדי להביע את מחאתו על כך, שעובדי ממשלה בכירים העזו להצביע בעד הצעת גינוי נגדו בישיבת מועצת הרשות, וזאת מפני שבכך עירערו את יסודותיו של המערך. ובכן, זוהי דאגתו של מזכיר ההסתדרות. לא הנמלים, לא ההפרעות ליצוא, לא פתרון סיכסוכי עבודה ופיתוחם של הנמלים בצורה היעילה ביותר, ולא האידיאות החברתיות שהוא כה מרבה לדבר עליהן — אלא מעמדו של המערך.

דב זכין (המערך, עבודה—מפ"ם):
ומה היה לפני זה?

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):

הנמלים נעשים זירת קרב בין־מפלגתית משום שנמלים הם מקומות עבודה "חזקים", חשובים, שכדאי לשלוט עליהם — אפילו במחיר היקר שהכלכלה שלנו משלמת. זוהי, רבותי, בעיה שיש צורך לטפל בה אחת ולתמיד ולא למשוך אותה עד אין סוף. לאחרונה היה מזכיר ההסתדרות למתפיס העיקרי ולנותן גיבוי לתבי־עות העובדים, אשר אם יתקבלו — אפילו חלק מהן — אפשר יהיה לראות את "עיסקת החבילה" כעיסקה מפורקת.

הפגנת שרירים של מזכיר ההסתדרות, אם יש בה טעם כלשהו, הרי מן הראוי היה שתיערך למען אותם חוגים נרחבים של האוכלוסיה שהכנסתם נמוכה מאוד. לגביהם תביעה לשכר מינימום של 350 לירות לחודש היתה מצביעה לפחות על דאגה לחלש ולמקו־פת. אולם ההתייצבות לימין המחזיקים בעמדות חיו־ניות כל־כך למשק המדינה, אלה שלא מזמן עמדו לפני בית־הדין של ההסתדרות, — התייצבות זו, כשהתובע בבית־הדין נהפך למחזר המנסה לבנות את ה"דגם הנכסף" שמזכיר ההסתדרות כל־כך רוצה בו — הרי זה יותר מדי.

מצוות אנשים מלומדה תובעת מאתנו לתמוך בתבי־עות הפועלים בכל מקרה. ורבים מדגישים אי־נוחות כשיש צורך לערער על תביעות אלה. אולם אין מנוס מלדבר בעברית פשוטה וברורה. הבעיה איננה בעייתו של חיים לסקוב. במקומו של חיים לסקוב הייתי אומר לשר האוצר: "אינני מוכן להיות 'אויב הפועלים'. אם תוסיפו להתחבא מאחורי גבי ולמלמל משם דברים שאין להם משמעות — אטיל את כל האחריות למצב זה עליכם, בשל ההתחמקות שלכם מלתת לי גיבוי".

אי־אפשר להיות צופים נייטרליים במערכה של ציבור פועלים מקומי, של ההסתדרות הלוחמת עתה נגד עצמה, מול איש אחד ויחיד המנסה, באופי הברזל שלו, לחסום את הנחשול המאיים להרוס את כל אשר ניסו לבנות הממשלה, התעשיינים וההסתדרות.

אחרי הנמלים מתעוררות בעיות הקואופרטיביים לתחבורה. כאן קיים סיכסוך בין "דן" ו"אגד" לבין משרד התחבורה בעניין תעריפי הנסיעה והעלאת הסוב־סידיות. אני מסכים להרבה מהדברים שאמר חבר־הכנסת עופר על יעילות הקואופרטיבים ועל ההפרשים בין מחירי התחבורה והנסיעות בחוץ־לארץ לבין המחי־רים כאן. אבל רק לחלק מדבריו אני מסכים. כי יש הפרשים לא רק בהוצאות ובמחיר כלי־הרכב; יש גם הפרשים ניכרים, למשל בשכר עבודה, בין שווייצריה או אנגליה לבינינו.

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
בתעשיה ובחקלאות אין ההפרש הזה?

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):
תיכף אגיע למה שאין להם ויש לך.

כבר שמענו את דובר "אגד" מכריז ש"דם יישפך בכבישים" אם יתנו ל"דן" קווי תחבורה בין־עירוניים כדי שישפר את מאזנו. קווים כאלה באמת ישפרו את מאזנו הרעוע של "דן". אך הם, כך טוען "אגד", יפגעו במאזן שלו. הפתרון של הקואופרטיבים, לדעתם, הוא לא ביצוע ריאורגניזציה במינהל שלהם — ואתה, חבר־הכנסת עופר, יודע זאת — להשגת יתר ייעול; לא בדיקת קווי התחבורה; הפתרון הפשוט והקל ביותר הוא לבוא לממשלה ולקרוא לעזרה: "הבו סובסידיה!". אני קורא כאן לשר התחבורה ולשר האוצר לא להיכנע לקואופרטיבים, לא להיגרר אחרי מודעות הפירסומת העצמית ש"אגד" מפרסם בעתונים במחיר יקר מאוד, שאפשר לערער על חלק גדול מקביעותיהן, אלא לעמוד על כך שכל העלאה בסובסידיה הממשלתית, אם יש לה מקום, תהא מלווה ריאורגניזציה יסודית של סדרי הניהול של משק התחבורה הקואופרטיבי, וכן לדאוג לאיחוד "דן" ו"אגד". ואם לא יהיו מוכנים לכך — יש לבדוק את האפשרות לבטל את המונופול שיש להם על קווי התחבורה בארץ תוך מתן היתר לפתיחת קווי תחבורה פרטיים.

בקשר לוויתור על קווי תחבורה של "אגד" ל"דן", הייתי נותן דוגמה מצויינת מן המשק החקלאי. כשבאו המושבים החדשים, שלא היו להם עופות ולא היו להם רשיונות למיכסות ביצים, ויתרו המושבים והקיבוצים הוותיקים, מרצונם, על 27% ממיכסת הביצים שהיתה

להם למען הישובים החדשים. במקרה של "אגד" ו"דן" יש הכרח לוותר על חלק מן הקווים כדי לעזור ל"דן". אילו היינו נאלצים לעשות זאת, היו ההסכמה והאיחוד הרבה יותר קלים ומהירים.

אני מסכים לדברי חבר־הכנסת עופר בדבר מחירי הנסיעה ברכבת. אם אני מדבר על חסכון, הרי יש לחשוב על תפקידן של רכבות הנוסעים. מן הסטטיסטיקה מת־ברר כי חלק ניכר של הנוסעים ברכבות אלה הם חיילים בחופשה שרבים מהם נוסעים תמורת שוברים. אזרחים ממעיטים לנסוע ברכבת ומעדיפים את שירותי התחבורה האחרים, המהירים יותר והיוצאים בתדירות גבוהה יותר, ללא תלות בלוח הזמנים. השאלה היא אם יש צורך ברכבת נוסעים בצורת מחלקה במשרד התחבורה, הצו־ברת הפסדים ניכרים במבנה הנוכחי שלה? שמא עדיף להעביר אותה לרשות חברה בבעלות ממשלתית ופר־טית? שמענו על תכנית להאריך את מסילת הברזל עד אילת, מסילת ברזל המיועדת לרכבות משא. אם אכן תוכיח הבדיקה הכלכלית את רווחיות רכבת זו וחיוניותה — יש לגשת לביצועה בהקדם. יש לעשות מאמץ כביר כדי לעניין הון פרטי לרכוש בעלות חלקית על רכבת ישראל. מכירת חלק ברכבת ישראל עדיפה עשרת מונים ממכירת חלקים בבתי־הזיקוק.

ובסיום דברי כמה מלים אליך, אדוני שר התח־בורה — וצר לי שהשר איננו כאן. יש לך הנתונים הדרושים לעמוד באתגרים הקשים של משרד כה פרוב־לימטי ונכבד כמשרד התחבורה: רעננות, עוז־רוח, סבר־פנים ותבונה. תכונות אלה מאפשרות לך לעמוד בפני הקשיים הקיימים בלאו הכי, ובפני הקושי העיקרי — בעיית הנמלים — שמערימים אותו בלי הרף אלה אשר חתמו על "עיסקת החבילה". עמוד נא בפני הלחצים ושמור על החזית המופקדת בידיך. סכנה חמורה מאין כמוה אורבת למשק הישראלי בחזית זו דווקא. אל תירתע.

רבותי חברי הכנסת, אם יהיה צורך בדבר — ונראה לי שאנו נכנסים למצב ללא מוצא עם עסקני העובדים בנמל אשדוד — על ממשלת ישראל להפעיל את הנמ־לים באופן תקין ויעיל. יש לומר לעובדי הנמלים החרו־צים והמסורים, כי אין אנו יכולים בשום פנים להיכנע ללחצים החורגים מן הסייגים אשר היצבנו לנו. אין צורך לגייס את עובדי הנמל על־ידי צווי־ריתוק, צווי־קריאה וצווי־חירום. אבל יש להפעיל את הנמלים על־ידי יחידות צבא מחיל ההנדסה וחיל הים, אשר יפעילו אותם בלא קושי וכפי שצריך להיות מופעל נמל בעת מלחמה.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת זכין, ואחריו לחבר־הכנסת חביבי.

דב זכין (המערך, עבודה—מפ"ם):

כבוד היושב־ראש, כנסת נכבדה. הקשבתי בעניין לסקירתו המעניינת של השר, גם בחזרה הכללית באחת הוועדות, וגם ב"בכורה" הערב. התרשמתי בראש ורא־שונה מן ה"יש" הגדול שהופקד בידיו, שאיננו מבייש כלל את קודמיו, ולא פחות מכן התרשמתי מתכניות הפיתוח, שיפור הפגמים וקביעת סדר העדיפויות הנחרץ, שהתווה השר החדש.

השרים החדשים בממשלה — אולי כמונו, חברי הכנסת החדשים — נהנים עדיין מכמה תפנוקים ומג־בלות כאחת. אי־אפשר להאשים אותם על מחדלים בעבר; אי־אפשר לבקר אותם על כשלונות בהווה, הם לא הספיקו לעשות הרבה; וקשה מאוד לשבח אותם על העתיד. אם כן, אין מנוס אלא להעניק להם אשראי נדיב, ואני מעניק להם אשראי.

לא ארבה מלים על הנכסים הרבים שהמשרד חולש עליהם ועל דרכי ייעולם. רצוני להתרכז במיוחד בנכס העיקרי שבלעדי טיפוחו והעלאתו תכזיב גם הטכנולוגיה המעודכנת ביותר — הנושא האנושי.

משום־מה, בניגוד למסורת המבורכת בצה"ל, קיימת במפעלים ממשלתיים רבים דיספרופורציה בין הדאגה לכלים לבין הדאגה והטיפוח של המפעילים. שמענו פה משהו על הליקויים בהכנת יורדי־ים וצוותים אחרים, ולא אפרט. אבל, חברי הכנסת, מה שמתרחש בנמלים חורג הרחק מעבר לבעיות התיפעוליות של הנמלים. אני יודע שוועדת שרים עוסקת בזה. אולי בשביל השר העניין הוא סוב־יודיצה. לא כן בשבילנו, בשביל חברי הכנסת.

כאשר חוקקה הכנסת את חוק רשות הנמלים לא היה בכוונתה לנתק מעצמה את הפיקוח על הרשות. את ה"מודל" הגואל הזה של הרשות המציאו לא מעט מחמת הכורח להיענות לתנאים של בעלי האשראי הזר. אבל החוק הבטיח את אחריותו של השר ואת חובת הפיקוח של הכנסת.

כוונתי בעיקר לערכה של התחזוקה הציבורית שתהיה לדברים, להפגת מתחים, לטיהור האווירה, לגיבוש הגישה הנכונה, העקרונית. שכן אין מדובר רק בנזקים כלכליים, בשיבושים בהובלה, בהיטלי צפיפות וכו'. מדובר בראש וראשונה במרקם הרה־הסכנות של יחסי עבודה בין המדינה לבין עובדיה, העלול לערער את מערכת העבודה במדינה כולה.

לפני כל דיון בפרטים (ואינני מציע להיכנס לפרטים) ולפני נקיטת עמדות, החובה הראשונה היא להפסיק את מערכת ההשמצות והביזוי של העובדים בנמלים, לעקור מן השורש את סגנון הוויכוח והדבקת התווים שלא היה להם תקדים בארץ הזאת, תווים שהחלו להדביק בתיאבון לכל העובדים הנתונים היום בסיכסוכי עבודה...

איסר הראל (הרשימה הממלכתית):

מה אתה מדבר על הדרישות של פועלי התיפעול? הגידה נא: אתה תומך בזה?

דב זכין (המערך, עבודה—מפ"ם):

לא אני השופט ולא אתה, ואיש לא מינה אותך. לא נצביע כאן בכנסת על השכר. בקושי נוכל להצביע כאן על שכר חברי הכנסת. השאר זאת למי שממונה על כך ויש לו פרימאט לאומי לא פחות ממך, ולא ילמד ממך.

איסר הראל (הרשימה הממלכתית):

אמור את דעתך על זה.

ראובן ארזי (המערך, עבודה—מפ"ם):

זהו דיון על משרד התחבורה ולא על מזכיר ההסתדרות.

דב זכין (המערך, עבודה—מפ"ם):

אינני מוכן על חשבון זמני (ינכו את זה מזמני) להיכנס אתך לוויכוח. אני מדבר על ביזוי אשר מערער

את בטחונם של עובדים ותיקים ועושה לדעתי שמות בעתודה העובדת של הדור הצעיר בארץ.

אנחנו חייבים גם לעקור מקרב עסקנים חמומים ו"מדינאים" את ההשוואות המחרידות בין פועלי הנמלים לבין חבלני "אל-פתח", לשים קץ לתיאור העובדים כמחבלי המשק, כסחטנים, כמתעשרים על חשבון הציבור. את מי זה משדת? וגם ה"קומפלימנטים" שלך, חבר-הכנסת הורביץ, למזכיר ההסתדרות — אתה חייב ללמד אותו אחריות לאומית? הוא צריך ללמוד זאת ממך? הוא לא עמד במבחנים? ההסתדרות צריכה ללמוד זאת ממך?

ואשאל אתכם: האם עומדים תורים של עובדים צעירים, אחרי הדיבורים היפים האלה, המתדפקים על שערי הנמלים כדי להצטרף ל"מרוויחנים" הנוראים האלה? וגם לאחר שפירסמה רשות הנמלים, לדעתי "ברוב בינה", את טבלת השכר האובייקטיבית כביכול (ואינני מתרשם כל-כך מן הכתבות בעתונים ומתיאור הדברים שלהם) אין רואים תורים שלהם לעבודת-כפיים בנמל.

חברי הכנסת, האם אפשר להפריז בחומרת השפעתה של אווירה זו לגבי מצוקת כוח-העבודה הקיימת כיום בארץ והסכנות הכרוכות בה למערכת הכלכלית-החברתית כולה? וכל זה — על איזה רקע? כאשר לנגד עינינו מתחולל תהליך — ואני אומר: לא לטווח קצר — של הסתלקות נרחבת מענפי עבודה יצרניים, כאשר ענפי ייצוא שלמים מתרוקנים מעובדים עבריים, כאשר עתודות הדור הצעיר אינן ששות להצטרף למעגלי העבודה היוצרת. הוא הדין אפילו בעלייה ובקליטה. באווירה זאת, האם איננו תורמים לכך במו ידינו, בנוסף על נטייתם הטבעית להתקבץ בפרנסות הגלותיות דווקא? האם במקום לרכז ולבצע קיבוץ גלויות נוסיף ונתרום לריכוז של גלות מקובצת כאן?

אולי לא נתננו את הדעת במידה מספקת על ההקשר הזה, העקרוני. שמענו אזהרות בארץ, ואני מציע לחבר-הכנסת הורביץ להאזין לאזהרה עם הנמקות היסטוריות כבדות-משקל בעניין זה מפי החבר בן-גוריון.

ובכן, למה חותרים איפוא החוגים הללו (ואין אני משייך אותך אליהם) המדברים על שבירת הפועלים ועל לימוד לקח? האם סבורים הם שנפתור את הבעיות המורכבות הללו על-ידי הבאת פועלים מן השטחים? אולי נפקיד למשל את שערי הארץ בידי פועלים מחברון ומשכם?

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):

אבל למה חתמת על עיסקת החבילה, אם כל הדברים האלה נכונים?

דב זכין (המערך, עבודה—מפ"ם):

איני מתחייב לתמוך בכל תביעה, אבל אני מדבר על האווירה הכוללת, ועל היחס.

חברי הכנסת, מדוע אני מדגיש את הציונים האלה דווקא? לא הצדקתי בכל את העובדים, ולא את כל העובדים, ולא הצדקתי את כל השביתות ואינני מצדיק את כל התביעות. אבל הסתבר לי למעלה מכל ספק ששורש הסערות, הפרץ והצווחה הוא בהעדר קומוניקציה בין העובדים וההנהלה, ובכשלון להקנות להם הרגשת שייכות למפעל, בהעדר אמון וכושר הידברות שאולי אי-אפשר עוד, לצערי, לתקנו.

איסר הראל (הרשימה הממלכתית):

נוסח שנ"ם?

דב זכין (המערך, עבודה—מפ"ם):

אגיע לשנ"ם. אל תחשוב...

איסר הראל (הרשימה הממלכתית):

אני שואל על נוסח של יחסים.

דב זכין (המערך, עבודה—מפ"ם):

אגיע לכך.

אולם לעובדות, חברים, טבע עיקש. מיום הקמת הרשות היו חמישים שביתות בנמלים, ורובן באשדוד. ולא מדובר בנמלים הוותיקים, אלא בחדש, בלי המשקע של העבר. והרי לא מדובר על יחידה קטנה שאיננה עובדת כתיקנה. זוהי כמעט אוגדה. חבר-הכנסת גרוס דיבר על קבוצה קטנה; זהו ציבור גדול; אפילו במושגים של צה"ל. כלומר, הייתכן שאוגדה שלמה איננה כשורה? ואולי יש לבדוק תחילה את הקציגים ואת המפקדים הראשיים?

כנסת נכבדה, הרשוני נא עוד להמחיש את הדברים באנטומיה של סיכסוך אחד אשר חידד אספקטים עקרוניים וגישות עקרוניות. וכוונתי לשביתה כמעט טרייה שהיתה בחיפה בפברואר — שביתת קבוצת "סוור" שלבסוף נטלו בה חלק השר אלמוגי, מזכיר ההסתדרות והשר וייצמן — כולם שידרו לאחר בחינת העניינים בגל אחד. והרי בכמה שורות הסיפור האנושי, כדי שנבין את הדברים העקרוניים: פועלים העובדים בנמל עשרים שנה ומעלה; לפני בואם כעולים חדשים לנמל לא ראו כלי-תחבורה מודרני. כלי התחבורה היחיד שראו היה הגמל... הנמל נותר אז בלי עובדים, והם באו והפעילו את הטכנולוגיה היחידה שהיתה בידיהם: את גבם; הטעינו ארגזי פרי כבדים, התמחו, צמחו עם הנמל, התלכדו לקבוצות, רכשו נסיון. גם כשהתפזרו לתפקידים אחרים בנמל היו מתלכדים בעונת הפרי ומפעילים את נסיונם המצטבר. בוודאי הרוויחו יותר. גם למדו לנצל את תפוסת האניות וחסכו מיליונים למועצה לשיווק פרי הדר. הצרכים גדלו. הטכנולוגיה התפתחה. הנמל היה זקוק לקבוצות נוספות. יפה. כיצד מבצעים זאת? וכיצד ביצעו זאת? הנחיתו יום אחד על הקבוצות — ללא הידברות, ללא פיצוי נאות בעד שנות נסיון, ידע והתמחות, — הוראה להתפרק ולקלוט עובדים חדשים. האם היו מעיזים לנהוג כך עם אקדמאים, עם מומחים בעלי ידע אחרים? והרי הפועלים לא סירבו לקלוט פועלים חדשים. הם דרשו פיצוי בעד ירידת ההספק בתקופת לימוד העובדים החדשים. האם אלו דרישות "מותרות"? אצל כל בוגר מכללה — התחשבות מדוקדקת בשנות הלמידה, ואני בעד זה. ועשרים שנות עבודה ולמעלה מזה — הפקר? הרשעה?

יתירה מזו: הבטחת הרציפות וההשתרשות במקום עבודה אחד במשך עשרות בשנים עד לפנסיה היא בלי הגזמה התמצית של המערכה הממושכת לכינון ציבור עובדים בעל המשכיות בארצנו. שכן בשום תחום עשייה ואורח חיים הדורשים שרשיות ורציפות עדיין לא הובטח לנו נצחון מלא עד היום הזה, לא בעבודה ואפילו לא בעבודת אדמה. וההמשכיות מותנית בקיום של כבוד, בהתחשבות ובהערכה — כן, הערכה — של המתמידים בעבודה, שלא יתביישו להוריש את מקצועם ועבודתם לבניהם.

חברי הכנסת, השתדלתי לעסוק בעניינים ולא באישים. אבל אינני רוצה להתחמק ממסקנות. לא היססנו לתמוך במר לסקוב כשתקף את הנהלת "שג"ם". לא חיפינו על עיוותים, גם כאשר נתגלו בבית פנימה. אולם גיבושו של ציבור עובדים, אין זו מערכה מינהלית. בלי צל של פגיעה אישית רצוני לציין, כי המאבק על עיצוב דמותו של ציבור העובדים, אל הבטחת עתודותיו בקרב הדור הצעיר, הוא רציני ומורכב מכדי למסור אותו לאנשים — ויהיו בעלי כשרונות מופלגים בתחומים אחדים — שלא הוכיחו במשך שנים כשרון של שיתוף והידברות, ויהיו אלה אלופים לשעבר.

אני מאחל לשר התחבורה החדש הצלחה בתפקידו ומצטרף לברכות ההחלמה לבנו.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת חביבי, ואחריו לחבר־הכנסת ורדיגר.

אמיל חביבי (הרשימה הקומוניסטית החדשה):

אדוני היושב־ראש, יורשה לי, בתחילת דברי, להביע את השתתפותי בצערו של שר התחבורה על פציעת בנו בחזית התעלה. מקרב לב אני מאחל לו ולכל פצועי המלחמה החלמה מהירה ושלמה. קשה לתאר כי בני־אדם, במחצית האחרונה של המאה העשרים, מסוגלים להמשיך בקטל ההדדי של אחיהם בני־האדם. החיילים הם חפים מפשע. המדובר איננו בקטל בדרכים, אלא בדרך אל הקטל. ראויים הבנים כי נעשה את הכל, ואם אפשר — יותר מהכל, כדי שיחזו חיים סוערים לפי רצונם, לא של מלחמה אלא של שלום.

כנסת נכבדה, לאחרונה עדים אנו לאופנה חדשה בדרחוב הישראלי. כל מי שאומר מלה אחת של הסתייגות ממדיניות הכיבושים של הממשלה, מיד מדביקים לו כינויים שונים, החל בתבוסתן וכלה בחבלן. אך כנראה התפשט מנהג זה גם לגבי אלה שאיננו יודעים כלל מה הן דעותיהם הפוליטיות, ואנו רק יודעים שהם פועלים העובדים בנמלים. מה עדיין לא הדביקו להם? שהם מחבלים בכלכלת המדינה, כבר היה זה ביטוי עדין לגביהם. רק שכחו כל המשמיצים למיניהם דבר אחד — שמשום־מה בעזרת "מחבלים" אלה הצליחה רשות הנמלים להגיע לרווח של 2 מיליון ל"י. אם הם רק שובתים, אז מתי בכלל עובדים בנמל? שכחו גם שהתפוקה עלתה ב־15%. ואם זקוקים אנו להוכחה נוספת, הרי בא השבוע שר העבודה, וציין שפועלי הנמלים בארץ הם מן הטובים שבעולם.

אם כך, על מה יצא הכעס על פועלי הנמלים? הסיבה היא שהפועלים אינם מסכימים לקבל פקודות ותכתיבים מפי מנהל הרשות, הגנרל לסקוב, החושב שאין לו עסק עם פועלים העובדים באחת העבודות המסובנות והקשות ביותר, פועלים שיש להתחשב גם בהם. ברצותו מפטר מר לסקוב פועל שכבר עבד שנתיים בנמל, מפני שחלה. לא רק שאינו מתייעץ עם ועד העובדים, אלא אפילו אינו טורח להודיע לו על פיטורי הפועל. האם אין זו התגרות מכוונת בפועלים ובנציגיהם? או לדוגמה, כל פרשת המכולות שעוררה סערה לאחרונה. רשות הנמלים החליטה לעבור לשיטת הטענה חדשה. לא שהיה לפועלים דבר נגד שיטה חדשה זו, אלא שהרשות החליטה שמדידת הנורמות בשיטה החדשה תימשך חודשיים, ובינתיים יעבדו הפועלים בלי תשלום נורמות!

יש גם צד עגום במיוחד בכל מערכת היחסים בנמל — וזו העובדה שאסור לפועלי הנמל לחלות או להיפצע. אך דווקא בפצועים מבורך הנמל. בחודש אחד יש 94 פצועים בקרב העובדים. אחת מתביעות הוועד היא מתן עובדת סוציאלית נוספת, לטיפול ולעזרה מינימליים באותן משפחות שבעליהן נפצעו ושוכבים בבתי־החולים. אך ברור שהוצאה כזו היא בגדר ביזבוז ומותרות לרשות.

ומה עושים בנמל בפועלים שנשארים נכים כתוצאה מפציעתם בעת עבודתם? עושים להם "טובה" ומעבירים אותם לעבודה קלה יותר וגם משלמים להם משכורת "קלה" יותר. אחדי שפועל עבד בנמל כל חייו, הפסיד את בריאותו בו, הוא מקבל משכורת של "מת־חיל"; והנוהג המקובל שמשלמים לנכה לפי התפקיד שעזב לפני פציעתו, — נוהג זה אינו תופס בנמל.

הרשות מפיצה סיפורים, שכביכול מרוויחים הפועלים העובדים בנמל בין 1,500 ל־2,000 ל"י לחודש, ולכן הם סתם רוצים לסחוט עוד כספים ולהתעשר. אלא שהמציאות היא שבממוצע שנתי מקבלים הפועלים כ־600 ל"י לחודש, פועל עם ותק של 15 שנה זוכה ל־800 ל"י לחודש. אלא מה? יש חודשים אחדים בשנה, בעת העונה הבוערת, כאשר הפועלים עובדים 16 שעות ביום, שני ימי עבודה ביום אחד, ואז, כשהם נסחטים לגמרי, הם מגיעים ל־1,000 ל"י לחודש. אך כמה חודשים כאלה יש בשנה? וביחס לשעות העבודה הללו האם השכר גובל במותרות?

אתמול נתפרסם בעתונות שוועדי התיפעול בנמלים הגישו תביעותיהם המשותפות, ואחד העתונים הגדיר תביעות אלו ככוונה "להשתלט על הנמלים". אין תיאור מגוחך ומסולף יותר מזה. ככל שהרביתי לעיין בתביעותיהם לא מצאתי היכן מגמת ההשתלטות של הפועלים ובמה היא מתבטאת. אולי בכך שהם דורשים הבטחת חודש עבודה מלא גם כשאין זו העונה הבוערת? או אולי בתשלום שעת עבודה נוספת למי שעובד שתי משמרות רצופות? או אולי במימון 50% משכר הלימוד בבתי־הספר התיכוניים של ילדי הפועלים?

אלא שלא במתכוון אני מייחד את הדיבור רק לבעיית הנמלים, אולי בגלל אותה התעודרות מדומה של הסטודנטים בטכניון לתמיכה במר לסקוב, בעוד איש מהם לא ניסה ללכת ולעבוד יום אחד בנמל. אולי אחדי יום עבודה כזה היו משנים את דעתם.

אך מכיוון שכל הזדקורים הופנו לנמל, כמעט שכחנו שעומדים אנו לשלם באחד ביולי תוספת על מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית. משום־מה, כשמדובר ב"אגד" וב"דן" לא מגייסים רתימות נגד עליית המחירים הצפויה. שרי התחבורה והאוצר הגיעו להסכם שיאפשרו ל"אגד" להעלות את תעריפי הנסיעה ב־10%, תוך המשך תשלום הסובסידיה הנוכחית בשיעור של 10%. אך עדיין אין זה הכל — ב־1 באפריל 1971 תומר סובסידיה זו בהעלאת תעריפים נוספת. משום־מה, למרות העובדה שנתגלו אי־סדרים בחשבונות "אגד", ובמקום להצהיר שבשנת 1968/69 הרוויח 13.6 מיליון ל"י (רווח של 7%), דיווח "אגד" על גרעון של 6 מיליון ל"י. נתברר ש"אגד" הפך מאונים רווחיים למאונים גרעוניים. נתברר גם שמשכורתו של חבר "אגד" רחוקה מאוד משל פועל

בנמל ומסתכמת ב־2,162 ל"י בחודש. אך כנראה המסקנה הטבעית והמובנת של משרד התחבורה היא, שבעד רווחים ומאויות כאלה "צריכים לפצות את 'אגד' תמודת אי־העלאת מחירי הנסיעה". ומי עתיד לשלם את המחיר מכיסו אם לא הנוסע?

אני רוצה לסיים את דברי בציטוט מדברי המזכיר הכללי של ההסתדרות, חבר־הכנסת בן־אהרון, שאמר בעצרת פועלי הנמל באשדוד ביום 25 ביוני 1970: "80% מהפועלים כבר נתונים במצב כלכלי של שעת־חרום מבחינת רמת הכנסותיהם. אך יש כמאתיים אלף יהודים במדינה הנותנים לנו עצות, דוגמת מר מושביץ, תעשיינים, בנקאים, קבלנים ואחרים שמתעשרים מהמצב הנוכחי. פועלי ישראל מוכנים לכל מאמץ ולתרום מכספם בשביל מדינת ישראל — אך בשום אופן לא יתאמצו בשביל קבלני ישראל".

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת ודיגר.

אברהם ודיגר (פועלי אגודת ישראל):

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה. אני מצטרף למאחלים רפואה שלמה ומהירה לבנו של שר התחבורה, שאול, השוכב פצוע מכדורי האויב. הקדוש־ברוך־הוא יחזקהו, וישוב בקרוב לחיק הוריו בריא ושלם, עם שאר חיילי צה"ל המחלימים.

חברי הכנסת, התחבורה בישראל חובקת זרועות ים, יבשה ואוויר. מרכיביה מגיעים לכל נקודה במדינה, והאחריות המוטלת על משרד התחבורה רבה וכבדה. אף־על־פי־כן עמד המשרד בהצלחה במשימות שהוטלו עליו, ועל כך שלוחה הברכה לשר ולחבר עוזריו.

אין ספק שהשנה שעברה תירשם במאזניהן החיוביים של חברות התחבורה ביבשה ובאוויר — כוונתי ל"אל על" ול"צים" — כאחת השנים הפוריות. יראו בה יסוד להתפתחויות חשובות בכל הקשור לעתיד משק התחבורה במדינה. ראינו את ניצני הגידול וההכפלה של צי־הסוחר הישראלי; שדה־התעופה עובר שיפוצים לקראת קבלת מטוסי ענק; וצי הרכב היבשתי התרחב וגדל במספרים שרבים לא חלמו עליהם.

כל אלה — בתקופת חירום קשה, שחייבה היערכות מתאימה גם בתחום זה. התחבורה לענפיה השונים מעסיקה קרוב ל־100,000 איש, ומספר לא־מבוטל הוא, אם כי ניתן היה להרחיב את המסגרת, ביחוד בזרועות הים, ובעיקר על־ידי הכשרת עתודה צעירה. עלינו לזכור, כי כל גידול בתפוקת התחבורה יש בו כדי להעיד, אולי עוד יותר מאשר דברים רבים אחרים, על משק מודרני ומתפתח.

אדוני היושב־ראש, בתחבורה אי־אפשר לחיות מן היד אל הפה. מערכת תחבורה יש לפתח מתוך תיכנון לטווח ארוך; אחרת ניצור קשיים שכמעט אי־אפשר יהיה להתגבר עליהם בבוא היום. אין המדובר רק בכבישים שצריכים להיסלל על מנת שיוכלו לשרת את התחבורה בעוד עשר שנים, אלא גם בנתיבי האוויר וגם בנתיבי הים. עלינו להכין את שדות־התעופה לקליטת מטוסי סילון מכל הדגמים, אפילו הגדולים ביותר, ועלינו להכין את נמלינו לקליטת אניות מרובות בעלות נפח גדול.

מדיווחי משרד התחבורה אני למד כי בראשית שנת 1969 הגיע מספר כלי־הרכב במדינה ל־217,000 בקירוב, לעומת 86,000 כלי־רכב בשנת 1961. הגידול הצפוי לשנים הבאות הוא של 8% לערך לשנה. כלום מוסיפים אנו גם 8% מקומות חנייה כל שנה? ושירותי רכב אחרים, בתוכם שטחי כביש, כלום מוסיפים אנו באותו יחס? פסימיסטים צופים את היום שבו מלך הדרכים יהיה ההולך־ברגל ולא המחזיק בהגה — כמובן, אם לא יחול שינוי דראסטי במצב.

בכבישי הארץ אפשר לראות את מלאכת היצירה ואת הקמת התשתית המורחבת לתחבורה. אף־על־פי־כן נדמה שהעבודה במקומות מסויימים נעשית בעצלתיים מעט. אינני רואה את סוף העבודה בכביש ירושלים—תל־אביב, שעובדים בו זה שנים, ובדומה לו כביש חדרה—חיפה. מצב התנועה בתל־אביב הוא למטה מכל ביקורת, ואם יימשך כך, נגיע לשואה תחבורתית בגדולה בערי ישראל. מאז מלחמת ששת הימים השתנתה ירושלים הבירה בתחום זה לבלי הכר. הכבישים נהיו פתאום צרים ועמוסים והתחבורה החלה להתנהל לאטה.

ברוב ערי הארץ לא נשתפרה התחבורה הציבורית, אף כי בתחום הבין־עירוני אולי מורגש שיפור מסויים. בשלוש הערים הגדולות מוסיפים התושבים להתאונן על מחסור בקווים בין אזורים שהגדידה בהם רבה, אך משרד התחבורה כמעט אינו מתערב בכך — וחבל. פתחו במסע הסברה בין נהגים ונוסעים, אך לא נעשה די הצורך להעמקת הכרת מקומו של הנהג כנהג ושל הנוסע כנוסע. ענף המוניות נתון עתה לריאורגאניזציה, וכל עוד לא נסתיים הדבר נמתין ולא נדבר על העבר.

רכבת ישראל מביאה לנו שוב גרעון גדול, והשאלה הנשאלת היא: עד מתי יימשך הדבר, אם לא נחשוב על שינויים יסודיים בה? — ואינני מתכוון למחשבות־סרק, כגון הפסקת מהלך הרכבת בין ירושלים לתל־אביב, כי לא זה הפתרון.

חברי הכנסת. הציבור בארץ מתחלק לשניים: לרוֹאים את הכביש מבעד לחלון בשעה שהם מחזיקים בהגה, ולרואים את הכביש מהמדרכה וצופים בנוהגים. אלה ואלה יראים מהמשך ההרג בדרכים, המשתולל ללא הפסק ומגביר עוזו מדי שנה בשנה. בהיכנסו לתפקידו אמר שר התחבורה, כי הוא רואה בתחום זה אחד הנושאים החשובים, וכי אליו הוא יתמסר ביותר, ובדרכים שונות יעשה הכל לשם הקטנת אחוז הנפגעים. קשה במקצת לשפוט לאחר תקופה קצרה. בנאומו היום הודה השר, כי לא זו בלבד שעדיין לא חלה ירידה במספר הנפגעים, אלא אדרבה — יש עלייה מתמדת במספר ההרוגים: במחצית הראשונה של שנת 1970 מסתמנת עלייה של 60% בקירוב לעומת התקופה המקבילה אשתקד; הנזק האנושי אין לו תמורה, אבל תמור גם הנזק הכלכלי הישיר הנגרם מתאונות הדרכים שהגיע בשנת 1969 ל־250 מיליון לירות.

לכן ברור, שעיני כל אזרחי המדינה צופות לשתי החזיתות — זו שלאורך הגבולות וזו שבתוך הגבולות — שם מול אויבינו הערביים, ובאן מול אויבינו הרגשיים שהם חוסר־זהירות, מהירות וחוסר־תשומת־לב. ובכן, עינינו צופיות לבאות.

אדוני היושב־ראש, זרוע חשובה בתחום משרד התחבורה היא הזרוע הימית. לא הייתי מעלה את הנושא אילולא הציעו אתמול עובדי התיפעול בנמלי אשדוד וחיפה את הצעותיהם. אך משעשו זאת, ובסמוך לדיון על התחבורה, לא אמנע עצמי מלומר דברי כבושין על דרישותיהם. מכיר אני בדרך כלל בצידקת הדרישה

והיסודית, כי לאדם שעובד קשה מגיע שכר גבוה יותר. אך חולק אני על שעובדי התיפעול דורשים תנאים הרחוקים מרחק רב מהתקבל על הדעת. שיפור התנאים אין פירושו הפיכתם למנהלים ועובדים, שבלעדיהם כמעט אי־אפשר יהיה לעשות דבר. דרישה צודקת — ויש נכונות להיענות לה — אסור לה שתגרור העלאת דרישות השאובות מעולם הדמיון הטוב. ומדוע, בעצם, נזכרים ב"עיסקת־החבילה" ודוחים את תביעותיהם הצודקות של האחיות, של המורים ואחרים? מה הפריבילגיה של עובדי התיפעול? שמא בגלל תוספת השבת שהם מקבלים ביד רחבה?

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת. שירותי התחבורה בארץ פרקו כל עול. שבת־קודש מחוללת בראש חוצות, וגלגלי מכוניות למאותיהן ולאלפיהן דורסים לבלי רחם את הסטטוס־קוו, שכמעט אין לו עוד תקומה. כך בהרצליה ובתל־אביב, כך בפתח־תקוה ובעיר־הקודש ירושלים. לגבי חברות התחבורה כל האמצעים קדושים לשם השגת המטרה הנכספת של הסעת נוסעים בשבת, אפילו על־ידי התחכמויות והתחמקויות ברורות מהחוק. בירושלים בירתנו יש חוק־עזר עירוני האוסר מכירת כרטיסים בשבת והפעלת תחבורה ציבורית. מה עושה חברת "אגד"? היא מתחילה להפעיל את האוטובוסים בקווי ירושלים—השפלה כבר משעה 4 אחר־הצהריים, בעיצומו של יום השבת, לנגד עיניהם הצופות של אלפי תיירים, שבאו לראות את ירושלים בקדושתה. וכיצד עושה זאת חברת "אגד"? היא מעמידה את כלי רכבה ברציפים הרגילים, מעלה את הנוסעים בלי כל תשלום, והרכב יוצא לדרכו. סמוך למוצא עוצר הנהג את האוטובוס ומתחיל למכור את הכרטיסים. כל זאת — כדי לעקוף את החוק האוסר עליו לגבות כספים בתחומי העיר. ולא רק כך מחללים שירותי התחבורה הציבורית את שבת־קודשנו. עשרות אוטובוסים יוצאים בשבת מהתחנות המרכזיות שלהם בכל חלקי הארץ בשעות אחר־הצהריים המוקדמות, ופניהם לעבר תחנות המוצא הראשונות בשכונות העיר. יוצא איפוא שלשכונותיה הדרומיות של ירושלים, למשל, האוטובוסים הראשונים מגיעים עוד שעה שלמה לפני צאת השבת. לעתים ממתינים הנהגים עד יציאת השבת ולעתים קרובות אף זה לא.

בהרצליה מנסה ראש העיר לשנות מנוהגי העיר הקיימים עשרים שנה ומעלה. שמחנו לשמוע את שר התחבורה עונה מעל במה זו לשאילתה, כי לא ירשה הפעלת תחבורה ציבורית בהרצליה בשבת. ובכן, מה עשה כבוד השר כדי לסכל את מזימתו זו של ראש עיריית הרצליה? אם לא עשה — מדוע? האם תתכחש, אדוני השר, לדברים שאמרת ולהבטחה שנתת בבית הזה?

חברי הכנסת, חלק נכבד ביותר מתושבי ירושלים הם אנשים דתיים ושומרי מסורת. בהזדמנויות שונות הובטח לקבוצות רבות הנמנות עם ציבור זה, כי רחובות מסויימים ייסגרו לתנועה בשבתות ובחגים. עתה העיריה טוענת, כי דרוש לדבר אישור מטעם משרד התחבורה, והוא מתנגד לכך. כנגד טענותיה של העיריה שמענו הכחשה מפי אנשי משרד התחבורה. ויורשה לי לשאול את כבוד השר: האומנם נכונות טענות אלו? האומנם מונע משרד התחבורה את סגירתם של רחובות מסויימים לתנועת כלי רכב בשבתות, גם אם הוא יודע שהדרישה באה מתושבי הרחוב או השכונה, החרדים להשפעה הקלוקלת של הדבר מבחינה חינוכית?

בכל הנושא החשוב והנכבד הזה, שעיקרו הגברת חילול השבת בכל חלקי הארץ, בפרט בחודשי הקיץ, על־ידי תחבורה ציבורית לחופי הים המאורגנת בצורות שונות, חייב המשרד להיות גורם מונע. המשרד האמון על נוהגי הסטטוס־קוו — סטטוס־קוו זה אשר בלאו הכי רחוקים אנו מלהיות מרוצים ממנו — חייב לדאוג גם לשמירת הוראות אלה במציאות, ולא לעודד מעשים אלה בהימנעו מלהתערב.

קיווינו, ועדיין אנו מקווים, ששר התחבורה — המייצג בממשלה מפלגה שמסורת ישראל יקרה לה, ושורבים מבוחריה שומרי שבת וחגים — יתן לבו לבעיה זו, ויעשה כל שביכלתו למניעת חילול שבת קדשנו בענף שעליו הוא ממונה ולו הוא אחראי.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת אבנרי, ואחריו לחבר־הכנסת שוסטק.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

כבוד היושב־ראש, כנסת נכבדה. כולנו יודעים מדוע שר התחבורה איננו כאן, ולבנו אתו ועם משפחתו. אולם לא ברור מדוע כל צמרת משרד התחבורה איננה כאן, מדוע סיעות שלמות בבית הזה אינן כאן, בכלל זה כמעט כל סיעתו של שר התחבורה עצמו. יש לעודד את השאלה אם הידרדרות זו של הוויכוחים על משרדי הממשלה במושבי הקיץ אינה מחייבת מחשבה חדשה על אירגון עבודת הכנסת.

הייתי רוצה לייעד את עיקר דברי לתופעה אשר הוזכרה כאן היום כמה פעמים, והיא העלייה הרבה של התאונות הקטלניות, והדגש הוא במלה "קטלניות". בוויכוח על תאונות הדרכים, שהתקיים כבר בכנסת הזאת, שמתי דגש בנקודה אחת, הנשכחת לגמרי בווי־כוחים הישראליים על התאונות, והיא שיש שתי סוגיות שונות במהותן: האחת — למנוע תאונות; השנייה — למנוע שתאונה כאשר היא קורית תביא להרג בני אדם. כל הוויכוחים הם על הנושא הראשון, ולצערנו נוכחנו לדעת שלא הביאו הרבה ברכה. אבל הנושא השני, שהוא הרבה יותר חשוב, נגנז לא רק בדיוני הכנסת, אלא גם בחישובי משרד התחבורה.

אין כל צורך שתאונה, כאשר היא קורית, תביא להריגת בני אדם, או אפילו לפציעתם הקשה. התאונה עצמה היא לעתים בלתי־נמנעת, וכל מי שנוהג ברכב יודע שיש סוגי תאונות שהם צירוף של מקרים אשר אין עליהם שליטה ממשית לבני־אדם. אולם כאשר קורית תאונה כזאת, העובדה שהיא מביאה להרג בני־אדם היא דבר שיש לו סיבות מוחשיות, שעליהן יש שליטה. הערתי את תשומת־לב השר, לצערי לשווא, לפי שעה, על המה־פכה העצומה שחלה בארצות־הברית במחשבה על תאו־נות מסוג זה. כלומר, הדאגה לכך שהרכב יהיה בנוי כך שגם כאשר קורית תאונה, לא תהיה לה תוצאה קטלנית.

מביאים לארץ מכוניות שעליהן כתוב: "Export only", וזאת מפני שאסור למכור את המכוניות האלה בארצות־הברית. אסור למכור אותן כי אינן מצויידות במיתקני הבטיחות שהחוק האמריקני מחייב והחוק הישראלי אינו מחייב. דהיינו, במכוניות שלא יכירן מקומן בחנות למכירת מכוניות באמריקה — אותה מכונית, מאותו בית־חרושת, מינוס מיתקני הבטיחות החיוניים להצלת חיי בני־אדם, מובאת ונמכרת בישראל. אני חושב שזוהי

שערוריה מאין כמוה והיא כל כולה בתחום אחריות משרד התחבורה. אין זה בידי אלוהים — זה בידי בני־אדם. על־ידי צו מינהלי פשוט אפשר להציל חיי בני־אדם לעשרות ואולי למאות בשנה.

למכוניות בארץ חסרים אביזרי בטיחות חיוניים. אזכיר לא רק את הדבר הבולט ביותר כמו חגורת־בטחון. זוהי שערוריה שהרוב העצום של נהגים בארץ נוהג ללא חגורות־בטחון, ביחוד מאחר שהוכח ללא שמץ ספק שניתן להפחית את אחוז התאונות הקטלניות ב־75%, כלומר, להציל 3 מתוך 4 חיי אדם אם הנוסעים במכונית קשורים בחגורות בטיחות. אני חושב שדרוש חוק בעניין זה, חוק והשגחה של המשטרה שתפעיל אותו.

אבל יש דברים הרבה יותר פשוטים: מראות במקומות מסויימים על כנף המכונית. הוכח שלכל מכונית מודרנית יש "שטח מת", שהנהג אינו יכול לראות כלל מכונית העוקפת אותו כשהיא נמצאת בזווית מסויימת לגבי המכונית שלו. ניתן לתקן זאת בנקל על־ידי כך שיחייבו כל מכונית להיות מצוידת בראי על הכנף. בארץ זה אינו קיים.

יש גם מנעולים מיוחדים בדלתות שאפשר להתקין אותם בתוספת מחיר אפסית של ייצור. ניתן להחליף את המנעולים השגרתיים במנעולים המונעים בכל מקרה פתיחת הדלת בעת תאונה, והדלת הנפתחת בעת התאונה היא גורם מרכזי בתאונות קטלניות — אדם נפלט החוצה והמכונית עולה עליו.

באמריקה היתה תעמולה גדולה, בארצות מסויימות קיבלו תקן מיוחד לגבי מנעולים — בארץ זה לא קיים. אני יכול להוסיף: חוזק השילדה, טיב הזכוכית במכונית, איכות החומר של הזכוכית הקדמית כדי לאפשר ראייה מקסימלית — כל הדברים האלה ועשרות דברים אחרים, שבעניינם קיימת היום ספרות רחבה מאוד בזכות מפעלו המהפכני של אחד האנשים הגדולים בשטח זה, ראלף ניידר מארצות־הברית, שחולל מהפכה מוחלטת במחשבה והכריח את המכונה הצוברת רווחים של יצרני המכוניות להתחשב בפעם הראשונה בצרכי הבטיחות של הנוסעים.

כל זה כאילו לא קיים מבחינת משרד התחבורה. הפניתי את תשומת־לב השר לכך לפני חצי־שנה, אבל אני רואה ששום דבר לא זז בעניין זה. מה הטעם שהשר בא הנה ושוב מביע משאלה רצויה על חינוך בני אדם? חינוך בני־אדם הוא דבר קשה מאוד; אבל להוציא צו שיחייב כל מכונית הנמכרת בארץ להיות מצוידת במיתקני בטיחות, שהוכדו ללא כל ספק כחשובים למניעת הרג בני אדם בעת תאונות — זה דבר שקל לעשותו. אני מוכרח להביע השתוממותי על שדבר לא זז בעניין זה.

לגבי הסברה — יש לי ספיקות חמורים מאוד אם היא יעילה ומתאימה לצרכי הכרת הפסיכולוגיה המודרנית. נדמה לי שזה דבר אנאכרוניסטי מאין כמוהו. הדגש הוא בדברים שכבר הוכרו כבלתי־חשובים, כגון מהירות בדרכים מסויימות. במקום לדאוג לכך שזרם התנועה יבטיח גם בטיחות, הושם הדגש בנהיגה איטית, שהיא כשלעצמה לעתים קרובות מאוד גורמת לתאונות, כאשר היא מכריחה אנשים לעקוף במצבים מסוכנים.

הנהיגה במסלולים בארץ היא בלתי תקינה. הרוב הגדול של הנהגים בארץ אינו יודע כלל איך להתנהג בכביש רב־מסלולי, מתי מותר לעקוף, מתי אסור לעקוף, באיזה מסלול יש לנסוע. דברים שהם בבחינת הקניית ידע יסודי של נהיגה אינם מובאים בחשבון במידה מספקת בהסברת הבטיחות בדרכים. במקום זה מטפלים עדיין בדברים עתיקים ונושנים, כמו מהירות וכו'.

אני שומע שיש כוונה להגדיל את המהירות המותרת בכבישים שבהם אפשרית תנועה מהירה יותר. אני חושב שהגדלת מהירות מותרת בכבישים היא דבר טוב לבטיחות בדרכים.

ולבסוף, כבוד היושב־ראש, אני רוצה להגיד משפט אחד על שלושה נושאים:

ניכר חוסר דמיון מפליא לגבי פתרון בעיית החנייה. הצעתי עוד בכנסת הקודמת, שמשרד התחבורה ייזום הפקעה זמנית של מגרשים ריקים בכל הערים, שכל מגרש ריק ייהפך באופן אוטומטי למגרש חנייה עד שבעל המגרש יתחיל לבנות עליו, כמובן תמורת פיצוי מתאים. לדעתי, יש לחסל בהרבה מקומות בארץ את הגינות הקדמיות, שממילא מוזנחות, להעתיק את המדרכות לעבר הבתים ולהרחיב את הכביש.

העובדה שיש שר תחבורה צעיר, דבר שהוא בוודאי חיובי מאוד בפני עצמו, צריכה לתת מקום לתקווה שתהיה מחשבה הרבה פחות שגרתית לגבי פתרון הבעיות גם לטווח קצר.

אינני רוצה להכניס את ראשי למיטה החולה של הנמלים. הייתי רוצה רק להביע משאלה פשוטה לנוכחים שקדמו לי ולאלה שיבואו אחרי: בואו נעשה דמיסטיפיקציה של הוויכוח הזה. יש לי הרגשה שבוויכוח הזה על הנמלים יש מלאכים ושדים. לכל צד יש מערכת של מלאכים ושדים וגם קדושים. יש קדוש בשם לסקוב. יש כאלה שלסקוב הוא לגביהם קדוש ואסור למתוח עליו ביקורת. יש כאלה שלגביהם חבר־הכנסת בן אהרן הוא מקודש ואסור למתוח ביקורת על מזכיר ההסתדרות. בואו נוציא את כל הדמונולוגיה והמיתולוגיה מעניין הנמלים ונלמד להתייחס לבעיית הנמלים באופן רציונאלי. אין שום אדם קדוש. יכול מישהו להיכשל בתפקיד מסויים למרות שהוא מצליח בדברים אחרים. אני חושב שיש העדר רציונאליסם לגבי הנושא הזה בכנסת, בעתונות וגם בציבור. אני חושב שהנושא הזה, אולי יותר מכל נושא אחר, מחייב גישה רציונאלית.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת שוסטק, ואחריו — לחבר־הכנסת סנה.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

אדוני היושב־ראש, חברי הכנסת. כקודמי, אני מעביר מכאן את ברכתי, ברכת רפואה שלמה והחלמה מהירה לבנו של שר התחבורה ולכל פצועי צה"ל.

אני מברך את השר על סקירתו המקיפה, החובקת את כל זרועות התחבורה. והוא ראוי לברכה מיוחדת על שהצליח להשתלט על המסכת המסובכת הזאת ששמה תחבורה, והסקירה מוכיחה שהוא לפחות יודע את כל הבעיות הטעונות פתרון ושיש לו גם תכניות. הייתי רק רוצה להעיר לשר, כי בדרך כלל מדינתנו איננה חסרת תכניות. בכל משרד יש מגירות מלאות תכניות ורבות מהן גם מתגשמות. אולם בעיקר בשטח התחבורה הדבר הזה הוא מיוחד במינו. בא שר ובידו תכנית, פרוייקטים, אשר המומחים מביאים לפניו. הוא בודק אותם ומחליט ביום מסויים להגשים את אחד

הפרוייקטים. הגשמת הפרוייקט נמשכת, בדרך כלל, שלוש או ארבע שנים, ומה מתברר לאחר שהגשימו את הפרוייקט? — מתברר שהוא מיושן; לאחר שהפרוייקט בוצע מתברר שאינו הולם עוד את הצרכים של המציאות, ויש צורך בפרוייקט חדש. הואיל ויש לנו עסק עם עזר וייצמן, אשר הצליח בחזונו בתיכנון ענייני האוויר, הייתי מאחל לו שיצליח לתכנן ולהגשים פרוייקטים כאלה שלא יתיישנו אחרי שלוש—ארבע שנים, אלא שיהיו לשנים ארוכות, ושיצליח להתגבר על המכשולים אשר בוודאי יערימו בדרכו.

הנקודה הראשונה שאני רוצה לעמוד עליה היא בקשר לפעולה נגד תאונות הדרכים. זוהי מכת העולם, ששום מדינה עדיין אל הצליחה להשתלט עליה, והיא הולכת וגדלה בכל מדינה משנה לשנה, למרות תקנות רבות בענייני בטיחות. אינני מזלזל בכל מה שאמר חבר־הכנסת אבנרי לפני; כמובן כל התקנות הללו חשובות מאוד ועשויות למנוע תאונות רבות, או לפחות הרבה מאוד פגיעות קטלניות. אולם בארצנו נובעות תאונות הדרכים לא רק מסיבות אובייקטיביות. שר התחבורה מסר על בדיקות פתע של מכוניות. תאונות הדרכים בוודאי נגרמות גם בגלל הדרכים, הרמזורים, הצפיפות והתקן של המכוניות, אולם בארצנו יש סיבה נוספת לתאונות הדרכים; יש לא־איכפתיות בנהיגה על הכביש. רק אתמול ניצלתי מהתנגשות עם אדם, אחד מהמחנכים של הנוער — שאינני רוצה לנקוב בשמו — שבא היום לכנסת לבקש ממני סליחה. לא היה חסר הרבה כדי ששתי המכוניות תתנגשנה ויקרה מה שיקרה. אתה נוסע ברחוב שקט, נוסע לפי התקנות ולפניך רמזור, והנה פתאום יוצא מרחוב צדדי בחוד שקיבל את המכונית לכמה שעות מאביו, ולא חסר הרבה כדי שהוא ייהרג או יהרוג. קרה לי פעם מקרה עם בחור כזה, שכאשר אמרתי לו: מה עשית, בצורה כזאת אתה יוצא לכביש ראשי? — השיב לי תשובה האופיינית כל־כך לבנים שלנו: בפעם הבאה, כאשר אני יוצא לכביש, תדאג לכך שלא תסע. צחקתי, אולם זוהי לא־איכפתיות הגורמת לתאונות רבות. קיים אצלנו מעין ספורט לנסוע במהירות מופרזת כדי לעשות רושם על הבחורה היושבת ליד הנהג. אני מאמין באזעקה, בפעולה הסברתית כזאת שלא תיתן מנוח לאנשים בוקר, צהריים וערב. אני חושב שפעולה כזאת יכולה למנוע תאונות בצורה הרבה יותר מועילה מאשר בדיקות פתע ותקנות רבות בענייני בטיחות. רבות מהתאונות היו יכולות אצלנו להימנע, כי האלמנט האנושי קובע אצלנו יותר מאשר כל התקנים של המכוניות. וכמובן יש גם בעיות אחרות, בעיות אובייקטיביות, ומי שנוהג במכונית בוודאי נתקל בהן לא אחת. יש לא־איכפתיות לא רק בנסיעה בדרכים, אלא גם בתיקון המכונית במוסך. כאשר אתה מוסר מכונית למוסך, אינך בטוח שתיקנת אותה. מי שנכנס לעתים למוסך רואה כיצד העבודה מתבצעת: מעמידים חמישה ילדים, האחד מבריג בורג והשני מטפל בדבר אחר. קיבלת את המכונית לאחר ששילמת טבין ותקילין, אבל אין לך בטחון שהיא באמת תוקנה. צריך להיות פיקוח גם על צורת הטיפול במכוניות.

אני מברך את השר על כל מה שעשה, אך אני רוצה לשאול את השר: מי בעל־הבית במדינת ישראל על קביעת הסטנדרד לרוחב הכבישים בארץ? אדוני היושב־ראש, פעם נטעו עצים בארץ — אתה בוודאי זוכר את התקופה הזאת — ואחר־כך נתברר שיש לעקור אותם בגלל הצורך להרחיב את הכבישים. מי קובע כיום את סטנדרד רוחב הכבישים בארץ? איני שואל מי מבצע. אני יודע שמשרד העבודה, מע"ץ, מבצע את הדבר. אני שואל: מי קובע את הסטנדרד של רוחב הכביש — האם הבחינה הבטחונית היא הקובעת או הבחינה התקציבית? מע"ץ יכול להגיד: כן, ודאי שאני יכול לבצע זאת ולסלול כביש כזה וכזה, אבל בסכום זה אני יכול לסלול שני כבישים. מי אחראי לקביעת הסטנדרד של רוחב הכבישים?

נקודה שנייה, בקשר למה שאמרה חברת־הכנסת שושנה ארבלי־אלמוזלינו. אני חושב שלא היה יסוד לכך, שמעל במת הכנסת תבוא תביעה לפטר את מר לסקוב. מה שקורה ללסקוב הוא רצח אופי. הוא שעיר לעזאזל. זה איננו מתאים לחיים שלנו. היה פעם שעיר לעזאזל בענייני יחסי עבודה ושמו יוסף אלמוגי. במשך שנים, במה שקרה בשטח יחסי העבודה והשביתות בחיפה, השעיר לעזאזל היה אלמוגי. לא בירדו את השאלה לגופה, אלא מצאו שעיר לעזאזל. אם יכולה חברת כנסת כמו חברת־הכנסת שושנה ארבלי־אלמוזלינו לבוא ולומר: הואיל ולסקוב אינו יכול להסתדר עם אנשים ופועלים, צריך לפטר אותו, אמרתי בקריאת־ביניים, ואני חוזר ואומר גם עכשיו: אם כך, צריך לפטר את מר בן־אהרן, שאינו יכול להסתדר עם חבריו בוועדה המרכזת, ואת מר פרץ באשדוד, שאינו יכול להסתדר עם ההנהלה.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

אולי אפשר להשיג פשרה ולזרוק את שניהם ביחד?

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

אולי את שלושתם, ואז זה יהיה חוט משולש, שייענתק או שלא יינתק. אני מתפלא על מזכיר ההסתדרות מר בן־אהרן, שר התחבורה לשעבר, שדווקא הוא הלך בקו ההתנגדות הקלה בעניין זה. אני יכול להביא רשימה שלמה של שביתות וסיכסוכי עבודה בנמלים שהיו בתקופה שהוא היה שר התחבורה ועד לפני שמינה את מר לסקוב, ודווקא הוא מינה את מר לסקוב להנהלת רשות הנמלים. גם לא צריך להאשים את העובדים. כי לא צריכים להיות שעירים לעזאזל. עמדו פה לפני שנה חברי כנסת וטענו שהפועלים הם חבלנים ושהם מבצעים מעשי חבלה. ומחיתי נגד זה אז, כי זו דרך ההתנגדות הקלה. בעיות בנמלים קיימות בכל העולם. וקיימות בעיות כאלה ביחוד בארצנו, בה הפועלים צעירים, פועלים שאינם עובדי נמל מדורי דורות. יש בעיות שיש לברר. אין לחפש שעירים לעזאזל. יש לפתור את הבעיות ולא להטיל את האשמה על אנשים מסויימים.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר־הכנסת סנה, ואחריו — לחבר־הכנסת פת, אחרון הנואמים בדיון זה.

משה סנה (מק"י):

כבוד היושב־ראש, כנסת נכבדה. בהערותי המעטות רוצה אני לנגוע בשאלת הנמלים, קודם כל. כאשר הובא חוק רשות הנמלים בשנת 1961 לכנסת, דרשתי ונאבקתי על שינויים בחוק לאחר שעקרונית הוא נתקבל. קודם כל דרשתי, שיובטח הרוב המכריע של נציגי המדינה ברשות הנמלים, בעוד החוק קובע שלממשלה,

כלומר למדינה, לא יכול להיות רוב ברשות. לא התכוונתי לביורוקרטיזציה, להכנסת פקידים, אלא שהדעה של הסמכות הלאומית העליונה תהיה המכרעת ברשות הנמלים ולא הדעה של גופים אינטרסנטיים. שר התחבורה דאז, מר יצחק בן־אהרן, דחה את דעתי, והיא לא נתקבלה.

תיקון שני שדרשתי היה שהמנהל של רשות הנמלים — אז עדיין לא היה ידוע מי זה יהיה, כי עדיין לא היתה רשות וממילא לא היה ידוע מי יהיה מנהל הרשות — יהיה כפוף לשר התחבורה, בהמשך לאותו עקרון של סמכות לאומית. אם אתם זוכרים את החוק, חברי הכנסת, הרי ידוע לכם שברוב העניינים רשאי השר להחליט ולהתקין תקנה רק אם קיבל המלצה מרשות הנמלים. הוא איננו יכול להיות היוזם. הוא רק יכול להיענות ליזמת הרשות, ליזמת מנהלה. אני דרשתי שיהיה יחס הפוך, כפי שקיים בכמה מקרים יוצאים מן הכלל, שזה ייהפך לכלל, כי מנהל רשות הנמלים אחראי כלפי שר התחבורה וכפוף לו. שר התחבורה דאז, מר יצחק בן־אהרן, התנגד לזה והרוב קיבל את דעתו. אני מציע לשר התחבורה דהיום שייזום תיקון החוק בשני הכיוונים האלה — דעה מכרעת לנציגי המדינה ברשות הנמלים וכפיפות מנהל הרשות לשר התחבורה.

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
בזה פתרת את כל הבעיות.

משה סנה (מק"י):
האם אתה חושב שבקריאת־הביניים שלך פתרת בעיה אחת?

מרדכי עופר (המערך, עבודה—מפ"ם):
אני באמת מתכוון למה שאמרתי. בזה תיפתר הבעיה. אני אומר זאת ברצינות. לא ייתכן שהשר האחראי לעניין כלפי הציבור לא יהיה לו מה לומר.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
אם יש לו מה לומר, הוא פוחד לומר.

משה סנה (מק"י):
אני שמח שיש לי תומך אחד לפחות, חבר־הכנסת עופר.

הזכרתי את שנת 1961 לא במקרה ולא כדי לצטט את עצמי — זה לא דבר כל־כך נשגב שכדאי לצטט את דברי מלפני עשר שנים — אלא כדי להוכיח שהדעה הזאת אינה קשורה באישים המעורבים כיום ולא בסיכסוך דעכשיו, אלא שזו היתה מצדי עמדה עקרונית, שאינה תלויה בדבר, ונשארתי בעמדה הזאת. אילו היתה הדעה הזאת מתקבלת אז, היו נחסכים הרבה סיכסוכים מיותרים.

לדעתי, צריך מעל במת הכנסת להיאמר — ואם זה נאמר, צריך להדגיש זאת — שהמסע הציבורי נגד פועלי הנמלים איננו נובע מדאגה לעניין הלאומי ואיננו משרת את העניין הלאומי. פועלי הנמל הם אחד מיסודות השירותים החיוניים ביותר לכל ארץ, לכל מדינה ולכל אומה. אנחנו יודעים מה היה חלקם של פועלי הנמל שלנו בתקופה הטרום־ממלכתית ומאז קמה המדינה. ואם מדובר על רמת שכר, כל מי שניגש לעניין הזה גישה בלתי־משוחדת יודע שמספר המקופחים בשכר הוא גדול לאין ערוך מאשר מספר המופלים לטובה, כביכול. תמיד מביאים לדוגמה את היוצאים מן הכלל, אלה הנמצאים במצב של שכר לא רע — גם כן תמורת עבודה קשה למדי — כדי לגנח את הכלל, ובתוך הכלל הזה הרוב חי לא חיי רווחה.

אולם לשאלת השכר קודמת שאלת היחסים, והפולים בנמלים עצמם אומרים שהיו מוכנים לא אחת לפתרון סיכסוכים בדרך נוחה, אילו היתה גישה אנושית אליהם. נזכר אני בסאטירה של ברכט על ממשלה הרוגזת על כך שהעם מתקומם ומפריע ועושה הפגנות, עד שאומר אחד מאנשי השררה: צריך להחליף את העם... רבותי, אי־אפשר להחליף את פועלי הנמל, בכלל, אינני נוגע בפולמוס ההחלפות. אבל אם מישהו יצא פה — נדמה לי חבר־הכנסת שוסטק — נגד הדרישה להחליף איש מסויים, אני אומר: את פועלי הנמלים בוודאי שאי־אפשר להחליף. הם עצם מעצמותיו של העם העובד בארץ, של מעמד הפועלים. אי־אפשר להחליף אותם; אפשר רק להחליף את היחס אליהם. הנה מה שצריך להחליף. לשאלות פרסונליות איננו נכנס.

איננו יודע מי הוא האיש המותקף והמושמץ ביותר בזמן האחרון במדינה. אבל אם יש איזה "רצח אופי" — כפי שהתבטא אחד המשתתפים בדיון זה — מצד חלק מסויים של הציבור והעתונות, הרי הוא מכוון נגד המזכיר הכללי של ההסתדרות, נגד אותו יצחק בן־אהרן שלפני רגע הזכרתי ויכוח שלי אתו מלפני עשר שנים, אבל זה לא שייך לעניין. אדם זה, הממלא את תפקידו לפי הסמכות שניתנה לו והמנסה לפי הבנתו להחזיר לקדמותה את אי־תלותה ותעודתה של הסתדרות העובדים, — נגדו מתנהל מסע שאין לו תקדים. בזה איננו רוצה להגיד שצריך לנהל מסע הדחה נגד מישהו אחר, אבל בהקשר זה, מאחר שנאמרו דברים מסויימים על נושא זה מעל הדוכן, ראיתי צורך להגיד את מה שאמרתי. וכל אחד יודע שאין לי שום נגיעה מיוחדת לעניין, שום פנייה, לא מפלגתית ולא אישית.

נושא אחר שרציתי לעמוד עליו הוא — העלאת תעריפי הנסיעה באוטובוסים. אני יודע שיש בעיה כלכלית חמורה בקואופרטיבים. השאלה היא, אם פתרונה צריך להיות על חשבון הצרכן, על חשבון הנוסע. הביטו, מה יוצא מעיסקת החבילה? — מצרכים ושירותים לא מעטים התייקרו, הריבית עלתה — וזה נוגע לכל המשק. שכר הדירה עומד לעלות באופן מסחרר. דמי הנסיעה עומדים לעלות. מה נשאר קפוא? — שכר העבודה. אבל כאשר כתוצאה מכל ההתייקרויות האלה ירימו מקבלי השכר ראש או ירימו קול, אז יגידו שהם מפירים את עיסקת החבילה.

אכן, אני חושב שיש למצוא פתרונות אחרים כדי לאזן את משק הקואופרטיבים, ולא על־ידי פגיעה בקהל הנוסעים ועל־ידי הפרת עיסקת החבילה, שהיתה לי עליה אותה ביקורת עוד לפני שהיה נסיון, אך עכשיו — ביתר שאת.

אני נגד ריבוי נאומים על תאונות דרכים. האם בכנסת יש מי שהוא בעד תאונות דרכים? יש שלושה אלמנטים בתאונות, כמו שיש שלושה אלמנטים בנסיעה: הנהג, המכונית והכביש. בכל אחד מאלה יש ליקויים. בכבישים, למרות כל השיפורים והתיקונים והמיתקנים והסימונים השונים שנעשו בשנים האחרונות, עדיין יש פגעים משווענים. אני יודע מנסיוני המשפחתי על תאונה בקרבת ראש־פינה, ליד ההצטלבות של הכביש לצפת.

בכביש היה חור גדול, והוא שגרם לתאונה חמורה עד למאוד. בדרך נס לא נפגעו נפשות. המכונית ניזוקה, והנוסעים יצאו בלי פגיעה רצינית. יומיים אחרי התאונה סתמו את החור. וזוהי רק דוגמה אחת מני רבות.

ובכן, אפילו בדברים ראשוניים כאלה יש עדיין מה לתקן. יש מה לתקן בכביש, ויש מה לתקן בחינוך הנהגים, ויש מה לתקן בטיב המכוניות. כל הדברים האלה חשובים. אבל זאת צריך לעשות. נאומים שלנו — ואני כולל בכך גם את הנאום שלי — לא יועילו, משום שאין כאן שתי דעות בקשר למה שיש לעשות.

יש לרכז את הטיפול בכל הבעיות הללו ברשות בין־משרדית. מגיתי חמישה משרדים הנוגעים לעניין במישרין: משרד התחבורה — זה ברור; משרד העבודה — כממונה על הכבישים; משרד החינוך, כי יש להשריש תודעת הזהירות — זה לא עניין של יום או שנה — בתודעת הציבור ובנוער, וצריך להתחיל מבית־הספר; משרד המשטרה; ומשרד המשפטים.

שלום כהן (העולם הזה—כוח חדש):
ומשרד האוצר.

משה סנה (מק"י):
ומשרד האוצר על כולם. מכל מקום, זה לא עניין למשרד אחד. צריכה לקום רשות ממלכתית בין־משרדית אשר תטפל בעניין זה. כמובן, למשרד התחבורה יש חלק נכבד מאוד בכל הסוגיה הזאת, אבל הוא לא היחיד.

לבסוף אני מצרף ברכת רפואה שלמה לשאול בן עזר.

היו"ר מ. ביבי:
רשות הדיבור לחבר־הכנסת גדעון פת.

גדעון פת (גח"ל):
אדוני היושב־ראש. לפני שנים מספר ביקרתי בבית הנבחרים של ארצות־הברית, ושם ראיתי, להפתעתי הרבה, נואם שנאם באולם כפי שאנחנו רואים היום כאן, עת ישבו שלושה נבחרים של ארצות־הברית באולם. חשבתי בלבי: כיצד מעז אדם זה להופיע באולם שכזה, לפני מספר כה מצומצם של חברים, ואולי קצת זילזלתי בהופעתו. היום, כאשר עליתי כאן לדוכן, למדתי שוב מה נכונה האימרה: אל תדון את חברך עד שתגיע למקומו.

אדוני היושב־ראש, כנסת נכבדה. בעשור האחרון למדו רבים מאזרחי ישראל לדרוש מעט ולקוות אף לפחות מזה ממשרד התחבורה ומשירותיו השונים. ראשי משרד כלכלי חשוב זה בעשור שנות השישים לא השכילו אלא להדביק למשרדם ולפעולותיו, בכל השטחים כמעט, תדמית שלילית, חסרת תקדים, וכמובן מצערת עד מאוד. כמעט שלא היה שטח שהוא בטיפול משרד התחבורה, שלא נתגלו בו מחדלים עד בלי סוף ולא זכה לביקורת חריפה, ולעתים קטלנית, של מבקר המדינה בכל אחד מן הדינים־וחשבונות שהוגשו על־ידו. הציבור קיבל את הרושם, כי בשטח התחבורה הציבורית היבשתית לא ייצגו ראשי משרד התחבורה ולא עמדו על משמר האינטרסים החיוניים ביותר של הציבור הרחב, אלא העמידו לנגד עיניהם את מה שטוב היה לחברות התחבורה הגדולות.

זכור לנו כיצד — וכמעט בערמה, אני מוכן לומר — נחתם הסכם הסובסידיה עם החברות "אגד" ו"דן" בשנים 1967 ו־1968. גם בשטח התעופה האזרחית שמענו רבות על מחדלים ועל ניהול כושל. ודוגמה מיוחדת נתגלתה לעיני כל בשפל האירגוני והאדמיניסטרטיבי בנמל־התעופה לוד. משרד התחבורה היה אחראי — ולכן אשם — לתוהו־ובוהו ששרר בחברה שעסקה במשך שנים בסוורות בנמל חיפה, וכן בהרבה מההשקעות שהלכו לטמיון בענף הספנות.

לכן, אדוני היושב־ראש, דברי שר התחבורה בפתח דיון זה, הדינמיות וחדוות־היצירה שהוא מביא אתו למשרדו ולענף התחבורה על כל שלוחותיו — אין לנו אלא לברך עליהם שבעתיים. אני מקווה כי שר התחבורה הנוכחי, בכשרו ובמרצו הרב, ינהיג את משרדו כפי שמשרד זה ועובדיו הנאמנים ראויים לו, וכפי שמדינת ישראל ואזרחי ישראל זקוקים לו.

אדוני היושב־ראש, אתחיל בים ובספנות בדיון זה על משרד התחבורה. הספנות הישראלית אינה עומדת בהיקפה, בכושר פעולתה, בתכניות הפיתוח שלה לעתיד בשום יחס לשטח, לאוכלוסיה, לנסיון ובוודאי לא ליכולתה הכספית של מדינת ישראל. אני מציין זאת הן לשבח והן לזהירות שאנו חייבים בה בפעולותינו בשטח זה בעתיד. כפי ששמענו, בסוף שנת 1969 היו לנו בצי הסוחר כ־110 אניות במעמס כולל של קרוב לשני מיליון טון, ומזה כ־600 אלף טון במיכליות. עד סוף 1969 הושקעו בצי הסוחר מיליארד ו־200 מיליון לירות. ולאחר פחת מסתכמת כיום ההשקעה ב־800 מיליון לירות. בעשור זה ייווספו לצי הסוחר כ־65 אניות, והמעמס הכולל יגיע ליותר מ־4 מיליון טון. דבר זה יחייב השקעה נוספת של יותר מ־2 מיליארד לירות, בחלקה הגדול בהלוואות. אולם גם הלוואות הן השקעה, והשקעה שיש להיות זהירים בה שבעתיים. אילו ידענו כי מרבית אניות צי הסוחר שלנו, היום ובעתיד, ישוטו להן במרחבי הימים ללא קשר קבוע ומתמיד עם נמלי ישראל, היינו חייבים לנהוג זהירות רבה לגבי הגדלת צי הסוחר שלנו, הן לגבי הכלים שאנו רוכשים והן לגבי הצוותות שיפעילו אותם. אולם מאחר שאנו רוצים בצי סוחר שלא זו בלבד שיהיה רשום בישראל, אלא שיהיו בו גם אניות הבאות לנמלי ישראל לפרוק ולטעון — אנו חייבים לבדוק את מעשינו מתוך אספקט ראשון במעלה בחשיבותו, היינו התאמת האירגון היבשתי למספר כה רב של אניות, ובמעמס כה גדול.

כיום ספנות היא שירות כמעט מבית לבית, ולא מספיק שיהיו בידינו כלי־שיט מודרניים, שישאו מטענם בים, בעוד כאן ביבשה יווצרו פקקים שיחייבו אניות להמתין בנמלים או מחוץ לנמל ימים רבים ואף שבועות רבים ולכרסם בכל פה ברווחיות החברות שבבעלותן מצויות אניות אלו.

להזמין ולבנות אניות — זהו עניין של כושר וידע, שמספיק שמעטים יהיו מחוננים בו. רכישתה או בנייתה של אנייה — זהו עניין של שנה או שנתיים. אולם להכין צוות של ימאים, לא ימאים של ימי העבר, אלא ימאים של אניות הקומפיוטר והאלקטרוניקה — זהו דבר שאנו חייבים להיות מוכנים לו מבעוד מועד. כיום משרתים בצי הסוחר שלנו רק 56% ימאים ישראליים. גם באניות החדשות, המצריכות צוותות קטנים, יהיה צורך במאות ימאים נוספים, אף אם נרצה רק לשמור על היחס הזה

של 56%. כיום הים אינו מושך אליו המוני עובדים צעירים, ויש צורך דחוף למצוא את הדרך ואת התמרי־צים המתאימים שימשכו נוער למקצוע זה, שהיה כה רומנטי בעבר.

אני חושש, אדוני היושב־ראש, שגם בשטח השינוע וגם בשטח ההכשרה לצוותות אנחנו רחוקים ממצב שבו נוכל לחשוב על הרחבת צי הסוחר אך ורק מב־חינת הכלים או המימון הכרוכים בכך. אנו חייבים לתת את דעתנו לשני נושאים חשובים אלה, — שינוע ואימון ימאים — לפני שנצא בתכניות גראנדיוזיות לפיתוח נרחב של צי הסוחר הישראלי.

כשאנו מדברים על ספנות ועל שינוע, אנחנו חייבים גם לזכור את הנעשה בנמלי ישראל. רבות דובר בעבר ודובר בהווה על נושא חשוב זה. נמלי ישראל, אילו לא היתה בהם התערבות פוליטית מפרעת מבחוץ, ואילו ניתן היה לנהלם לפי עקרונות האירגון והאדמיניסטרציה הטובים, תוך שמירה קפדנית על יעילות וכדאיות — היינו יכולים להיות עדים לכך שלפחות החוליה הראשונה והאחרונה בשרשרת השינוע פועלת כהלכה.

אנחנו יודעים את מאמציו של שר התחבורה ואת מאמצי יושב־ראש רשות הנמלים בעניין זה, ואני מקווה כי ההפרעות מבחוץ לא יעכבו את הפעילות הנבונה בנמלי ישראל, שלתוצאותיה חשיבות לאומית ובטחונית ממדרגה ראשונה.

נושא שני, אדוני היושב־ראש, קשור לתחבורה היבשתית, וכפי שכבר ציינתי — מתקשר מאוד גם עם נושא הספנות. אולם בשטח התחבורה היבשתית יש קומפונטים רבים אחרים שהמצב בהם רחוק מלהשביע רצון. מצב משק התחבורה הציבורית הוא בכי רע, והוא הולך ומחריף משנה לשנה. כיום נותן משלם המסים כ־25 מיליון לירות לשנה לא כדי לשפר את מצבם הכספי של מובילי הנוסעים הגדולים — כלומר "אגד" ו"דן" — אלא כדי להשאירם במצבם הנוכחי, שלפי דבריהם הוא מצב של פשיטת־רגל. איני חושב שהשירות הציבורי בישראל הוא הגרוע ביותר. הוא כמובן יכול להיות יותר טוב. אולם הבעיה היא: עד מתי נוכל להרשות למשק הציבורי בתחבורה היבשתית להמשיך במצב העניינים שבו הוא נמצא כיום? מה עוד כשאנו רואים כיצד מידרדרים העניינים מעת לעת. אני יודע שיש בעיות אובייקטיביות המגבילות את חברות התח־בורה שלנו בפעולתן. אולם נראה לי כי שתי בעיות־יסוד רואים כיצד מידרדרים העניינים מעת לעת. אני יודע רות שהן נותנות או צריכות לתת לציבור הרחב: 1) אירגון וניהול; 2) תיכנון לעתיד.

לגבי הבעיה הראשונה — אינני מאמין שמפעל עסקי כלשהו מסוגל לפעול ולהתפתח כשהוא נתון לניהולם של עסקנים המתחלפים מדי פעם בפעם, ולע־תים יותר מדי מזומנות. הממשלה משתתפת ב־10% בכיסוי הוצאות החברות הללו, ובעשור האחרון בוודאי הזדמנה לקופות "אגד" ו"דן" 150 או 200 מיליון לירות, ויש לה איפוא הזכות לבוא ולדרוש שינוי יסודי בצורת הניהול הקיים. אני סבור שבתחבורה ציבורית כפי שקיי־מת בישראל המבנה הקואופרטיבי הוא המבנה הנכון. אולם אני תולק על צורת הניהול הקואופרטיבית, ולעניות דעתי הגיע הזמן שימונה מנהל כללי בכל אחת מהחב־רות, בעל כישורים מתאימים ולתקופה של לפחות שלוש או חמש שנים, שלא יהיה תלוי באסיפות כלליות ובקפריזה של עסקנים, שינצח על עבודת הניהול ויהיה אחראי בלעדי גם בפני הממשלה על כל הנעשה בחברות אלו.

ואשר לבעיה השנייה, בעיית התיכנון לעתיד — הרי בעניין כולל זה כלולים נושאים רבים, כגון חידוש משק וסוגי ציוד, איחודן האפשרי של שתי חברות המובילים הגדולות, פתיחת הענף למשקיעים חדשים, מדיניות שכר והון, ועוד נושאים רבים אחרים. נראה לי שעד היום, במידה שטופל בנושא זה או אחר, נעשה הטיפול כמעט בצורה פרטיזנית ובמידה מרובה רק על מנת לכבות שריפה או על מנת להיענות למצב אקוטי שנתהווה בנושא ספציפי מסויים.

אני מציע למשרד התחבורה לקבוע ועדת מומחים קבועה, שתעסוק בכל הנושא של תיכנון העתיד בענף, ועדה שמסקנותיה והצעותיה לא ייגנזו, אלא ינוסו בצורה מעשית, שלדעתי בוודאי יביאו לתוצאות רצויות.

בכל מקום בעולם, אדוני היושב־ראש, כשמדברים על תחבורה יבשתית, על שינוע ועל הובלת נוסעים, מדברים אולי בראש וראשונה על שירותי הרכבת. אצלנו אין המצב כך. רכבת ישראל של היום מזכירה לצעירים שבינינו את הרכבת הפלשתינאית, ולמבוגרים שבינינו בוודאי את הרכבת התורכית. למרות המאמצים המרובים והכסף הרב שהושקעו ברכבת ישראל, המצב ברכבות ישראל נשאר עלוב למדי. נכון שבשטח הובלת משאות נכנסה רכבת ישראל בקושי לעידן המאה העשרים. אולם בשטח הובלת נוסעים אין כמעט על מה לדבר, פרט לגרעון עצום המסתכם ב־12—13 מיליון לירות לשנה.

אני מפקפק מאוד אם גודם כלכלי כזה יכול להיות מופעל כפי שהוא מופעל כיום, כמחלקה ממשלתית בתוך מסגרת של ביורוקרטיה, תחשיבים ויחסי עבודה שבהחלט אינם מתאימים למפעל מהסוג הזה. מגוחך הדבר שהמבנה האירגוני של הרכבות בישראל לא שונה ואף לא תוקן זה חמישים שנה. לאחרונה שמענו על תכניות של קיצוץ כאן או צימצום שם בהפעלת קווי הרכבת. אני חושב שלפני שנעשות פעולות מן הסוג הזה חייב משרד התחבורה לבדוק ולפתור את בעיות־היסוד של רכבת ישראל, כגון המבנה האירגוני, המסגרת התיפעולית, תשתית פיתוח וכדומה. אם לא יאותרו נושאי־יסוד אלה ויטופל בהם בכל הבסיסיות הדרושה לכך, סגירת קו נוסעים פה או צימצום מספר רכבות שם לא יפתרו את הבעיה המרכזית, שהיא: האם בכלל יש צורך, האם כדאי או אפשרי להפעיל רכבת בישראל באופן יעיל ורווחי, או אולי חייבת רכבת ישראל להצטמצם ולעסוק בהובלת משאות בלבד?

נושא כאוב נוסף בתחבורה היבשתית קשור לענף התובלה. גם בשטח זה שמחתי לשמוע כי שר התח־בורה נותן את דעתו לנעשה בענף זה, תוך מגמה למצוא פתרונות נאותים אשר יבטיחו מצד אחד את כדאיות הענף, ומצד שני — שמירה על כשרו כגודם בעל חשיבות מירבית למשק ולבטחון המדינה. אנו מדב־רים רבות על הפיכתה של מדינת ישראל לגשר יבשתי, מבלי שניתן לעצמנו דין־וחשבון אם מצויים בידינו הכלים לכך. כיום סגורה למעשה מדינת ישראל בפני כל יבוא של משאות, ובעיקר משאיות כבדות, הן בהקצבת מטבע חוץ והן שלא בהקצבת מטבע חוץ, דבר שהוא בוודאי בעוכרינו וגודם לכך שמחירי ההובלה במשאיות האמירו וממשיכים להאמיר, בעוד קצב חידוש המשק בענף זה זוחל בעצלתיים.

חוזה הבלעדיות הנותן לחברת "ליילנד" באשדוד זכות בלעדית כמעט בכל ענף התחבורה היבשתית חייב, אדוני היושב־ראש, להיבדק מחדש, ובמידת האפשר חייבת הממשלה לשנות כמה מסעיפיו המהווים גורם מגביל ומפריע, הן בענף הנוסעים והן בענף התובלה.

שר התחבורה הנוכחי לא חתם על הסכם "ליילנד", ולמרות שקיימת רציפות באחריות, הוא רשאי בהחלט לפתוח בדיון מחודש בנושא חשוב זה. בענף התעופה האזרחית, אדוני היושב־ראש, נראית התמונה והמציאות כיום במידה רבה יותר מאוזנת וגם חיובית. ייתכן שאיזון זה הוא תוצאה מהנעשה בחברת "אל־על", חברה שכו־לנו גאים בה והיא דוגמה חיה כיצד אפשר גם בישראל לפתח חברה ממשלתית מנוהלת כראוי וספוגת רוח פיתוח ויזמה. בחודשים האחרונים אנו עדים לשיפור בנעשה בשדה־התעופה לוד, ואנו מקווים כי שיפור זה ילך ויגדל.

למרות כל זאת, ולמרות כל מה שאנו עושים כיום לפיתוח השער האווירי העיקרי שלנו, אני חושש כי נעמוד לפני בעיות חמורות וקשות מאוד לפתרון בסוף שנת 1971, כשהמבנים הקיימים של שדה־התעופה, בתוספת לאולם־הנוסעים הנוסף ההולך ונבנה, לא יוכלו לספק את דרישות מטוסי הענק מדגם בואינג 747. עלינו לזכור כי לאחר שיוכנסו מטוסי ענק אלה לשירות "אל־על", ילכו בעקבות "אל־על" שאר החברות הזרות, והלחץ ילך ויגדל.

אי לכך, אדוני היושב־ראש, אני מציע לשר התח־בורה ולמשרד התחבורה לבדוק אם בכלל המבנה האיר־גוני והאופרטיבי של שדה־התעופה לוד מתאים לעידן מטוסי הענק, לעידן שנות השבעים. לי לא נראה המבנה הקיים. מסגרת תיפעולית כזאת, שמחד גיסא מחוייבת למשוך אליה גורם אנושי מיוחד במינו, בעל ידע ונסיון רב, ומאידך גיסא להתפתח במהירות רבה בשטח הטכ־נולוגי — אינה יכולה לפעול במחלקה או באגף בתוך מסגרת משרד ממשלתי כלשהו. יש איפוא הצדקה לבדוק מחדש את האפשרות להכללת שדה־התעופה לוד וכן יהר שדות־התעופה האזרחיים שלנו במסגרת רשות הנמלים. אני משוכנע כי במסגרת רשות הנמלים יוכלו שדות־התעופה האזרחיים, ובראש ובראשונה נמל לוד, לפעול ולהתפתח כפי שהמציאות מחייבת.

התחבורה, אדוני היושב־ראש, מהווה בכל מדינה מודרנית, וחייבת גם להוות אצלנו, גורם כלכלי בסיסי בתוך המערך המשקי הכולל. חלקה של התחבורה במשק הלאומי הוא נכבד מאוד. ומספרם של המועסקים בענף זה מהווה כ־10% מכלל כוח־העבודה במשק. אין אזרח בישראל אשר אינו נזקק לשירותי משרד התח־בורה, ואשר עיסוקיו אינם מושפעים מהנעשה בענף זה. לא רק המשק הכלכלי תלוי בסדרי תחבורה תקינים, גם מערכת הבטחון תלויה בו במידה הולכת וגדלה.

לכן טבעי הדבר שעיני הציבור הרחב ועיני חברי הכנסת מופנות כיום אל שר התחבורה ולמשרדו, בתקווה כי בשטח חשוב זה יעלה בידי ראשי משרד התחבורה להביא לשיפורים הדרושים בענף, על מנת להבטיח לאזרחי ישראל ולמדינת ישראל שירותי תחבורה טובים ויעילים.

היו"ר מ. ביבי:

חברי הכנסת, בכך תם הדיון על סקירת שר התח־בורה על פעולות משרדו. תשובת השר נשמע באחת הישיבות הקרובות.

הישיבה הבאה מחר בשעה 12.30. ישיבה זו נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 20.35.