

הישיבה המאתיים-ושלושים-ושמונה של הכנסת השישית

יום רביעי, ב' טבת תשכ"ח (3 ינואר 1968)
ירושלים, הכנסת, שעה 11.05

א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

הי"ר ד. נצר :
הגני מתכבדת לפתוח את ישיבת הכנסת. תחילה נש-
מע הודעה על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.

מ"מ מזכיר הכנסת ת. ליאור :
ברשות היושבת-ראש, הגני מתכבד להודיע כי הונ-
ח על שולחן הכנסת הצעה לתיקון התקנון.

ב. הצעה לסדר-היום הרג בדרכים

השנה הגענו לשיא של קרוב ל-450 הרוגים, בכלל
זה כ-50 הרוגים בשטחים המוחזקים, וכ-80 בחודש דצמ-
בר בלבד.

גם רכב צבאי מעורב במידה רבה בתאונות דרכים.
בשבעת החודשים האחרונים היה רכב צבאי מעורב ב-
2,865 תאונות. הקובלנה על הנהגים הצבאיים אמנם אי-
נה חדשה. אפשר שצדקת, אדוני שר התחבורה, שהסיבה
לכך – ההרגל של נסיעה מהירה בתפקיד, ובמיוחד בהש-
פעת מלחמת ששת הימים. אבל אל לנו להיתפס לגורמים
אלה בלבד; מצבנו לא היה שפיר יותר לפני ימי המתח
והמלחמה. ועל האחראים לתת את דעתם גם לתופעה זו
של זליזל בחיי אדם מצד אנשי צבא.

זה כמעט מעשה יום-יום. אתמול באתנו הידיעה
על נפילת חייל נוסף ופציעת אחרים – בגבולות. כולנו
נרעדים עם כל ידיעה כזו, אבל כאן לא בידנו הדבר. אנו
עומדים מול אויב ומקריבים קרובות יקרים למען בטחו-
נו. למוות בדרכים אין טעם ואין הצדקה.

חברי הכנסת, המוות והנכות אינם מסתיימים בהפ-
סד של כך וכך אורחים, ילדים ומבוגרים הרוגים ופצו-
עים. הם משאירים אחריהם תורים שכולים, אלמנות ויתו-
מים, וכן נכים, במספרים עצומים, השרויים בסבל ממושך
גם הם וגם בני המשפחה, ושום פיצוי כספי אין בו תמורה
לנזק הנפשי והכלכלי שנגרם להם.

גם הולכי הרגל נושאים לא במעט באחריות לתאו-
נות. יש והם מפתיעים את הנהג בחצייה פתאומית או
בניחה בלתי-צפויה מאחורי מכונה גדולה החונה בצד
הדרך, או במקום חשוך ובמיוחד כאשר הולך הרגל לבוש
בגדים שחורים.

יושב-ראש המועצה למניעת תאונות קובע שמספר
התאונות הנגרמות באשמת הולכי הרגל גדול אצלנו פי
שלושה מאשר ברחבי העולם. מצב זה דורש מאתנו חי-
נוך, הסברה ענפה ומתמדת, במסודות חינוך, במועדונים,
במסודות ציבור למיניהם, וכמו כן הפעלת סנקציות.
מן ההכרח שההרגשה של קדושת חיי אדם תכה שורשים
עמוקים בלב העם ותניעהו ללמוד את הדרכים לשמירתם.

לאחרונה קם גוף חדש: ארגון נפגעי תאונות הדרכים.
כיום נדמה לי שרק הבוקר קראתי באחד העתונים קריאה
מצדם שהכנסת תעמוד רגע דום לזכר כל הקרובות והנפ-
געים. בדבר אחד ודאי צודקים הם – אנו שוכחים אותם

הי"ר ד. נצר :
הכנסת תעבור לסעיף ז' בסדר-היום: הצעות לסדר-
היום. נתחיל בהצעה לסדר-היום של חברת-הכנסת סנהד-
ראי: הרג בדרכים. רשות הדיבור לחברת-הכנסת סנהד-
ראי.

טובה סנהדראי (מפד"ל) :

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה. הנושא שאני
מעלה היום איננו חדש ואיננו מיוחד לנו. זוהי בעיה עול-
מית שמדינות רבות מתלבטות בה. ההתלבטות קיימת גם
אצלנו מעל גלי האתר, בחודשי ההסברה מטעם משרד
התחבורה והמועצה למניעת תאונות ובדרכים אחרות.

שוחחתי עם אנשי קואופרטיב „אגד" והם סיפרו לי
על דאגתם המתמדת לבטיחות בדרכים, על הצוות של
כוח-אדם מגוון המטפל בנהג באופן אישי וקבוצתי, על
הסנקציות המוטלות על העבריינים עד כדי הרחקתם מן
הכביש. אבל ההרג בדרכים לא פחת. ואף כי מסתמנת
לפעמים ירידה במספר התאונות באופן כללי, הרי עדיין
נשאר הוא – לפי הסטטיסטיקה הבין-לאומית – בין הג-
בוהים ביותר; מה שמצער במיוחד הוא שמספר התאונות
הקטלניות נמצא בעליה מתמדת.

כמובן, יש לתאונות גם גורמים אובייקטיביים: גידול
האוכלוסיה, עליה במספר כלי-הרכב אשר היה בשנת
1960 69,000, עלה בשנת 1966 ל-175,000, והגיע בשנה
החולפת ל-203,000.

בתנאים שלנו, כאשר כבישים רבים עודם צרים וקיים
מחסור בציוד מספיק, יש כמובן למספר כלי-הרכב חלק
לא-מבוטל בתאונות הדרכים. והאמרה התלמודית: „כל
הדרכים בחזקת סכנה" מקבלת גם כיום משמעות אקטוא-
לית ומחייבת מעשים מידיים ויעילים למניעתה או לפחות
לצמצומה של הסכנה.

בתשע-עשרה שנות המדינה נהרגו למעלה מ-4,000
איש, ונפצעו יותר ממאה אלף, מהם רבבות פצועים קשה.
ובעקבות כל אלה נגרמת לפעמים לאנשים נכות קשה
מאד לכל ימי חייהם.

באחד-עשר החודשים הראשונים של 1967 נפגעו
13,663 איש, ויש איפוא להניח שעד סוף דצמבר יתקרב
המספר ל-14 אלף, ובתוכם כ-2,500 פצועים קשה. מבין
אלה נפטרים מדי פעם אנשים נוספים, ועמם נמנה גם
חברי-הכנסת יעקב כץ ז"ל.

הולך הרגל מתעלמים כנראה ברגע מסויים ממצווא אנו-שית זו, ובראש וראשונה הנהג, שבירו חיי אדם והוא מצ-וה על הזהירות. במקום זאת קיימת אצלנו דהירה מופר-זה, פזיוות, רצון להרוויח שתיים—שלוש דקות. הנהג מנ-צל הזדמנות מופקפקת, עוקף במקום שלפי כל כללי החוק אסור לעקוף, ואם לא היה לו מזל — באה ההתנגשות. ו-אני שואלת: כלום היה האסון בלתי-נמנע? נדמה לי שלא. האם קרה בידי אדם? אני אומרת: כן, ברור שכן.

כבוד שר התחבורה הודה השבוע בשידור „קול יש-ראל“ ש-95% מן התאונות נגרמו בשל פזיוות וחולול בחוק. נכון; נאמר עלינו שאנו עמא פזיוא, אבל כאשר מדובר בפזיוות המסכנת חיי אדם — עלינו לשנות תכונה זו בכל דרך אפשרית.

כל מי שמעוניין להיות נהג חייב ללמוד לא רק כללי נהיגה, אלא גם תכונות לוואי הכרחיות, כמו אדיבות, התחשבות בזולת, נכונות לוותר, הימנעות מכל התחרות בדרך. הנהג חייב, ובמיוחד במקומות מאוכלסים, לזכור שהולך-רגל עלול לחצות את הכביש ועליו להאט במקו-מות מתאימים.

לפני תקופה מסויימת נאמר על ירושלים שנהיגה נעצרים במעברי החצייה. נדמה לי שבימים האחרונים הודע המצב מבחינה זו.

הכביש הוא רשות הרבים, הוא רשותו של הנהוג במכונית הגדולה והחזקה וכן של הנהוג במכונית הקטנה, והרכב הקל זכאי גם הוא לעבוד בבטיחות. על הנהג לסגל לעצמו את התכונות שציינתי, ובוודאי גם תכונות נוס-פות אחרות, והחשובות בהן: אדיבות והתחשבות בזולת. אם יתמיד הנהג לסגל לא תכונות אלה, יפחית בלי ספק את מספר התאונות. זאת ועוד. על הנוחים ומוציאי רש-יונת נהיגה מוטל תפקיד חשוב אחר. מלבד בחינת כו-שר הנהיגה יש להקפיד הקפדה יתירה על מצב בריאותו של המועמד, שדה ראייתו, מצבו הנפשי. ולפי מיטב הכר-תי, יש לחזור על בדיקות אלה מדי כמה שנים. לא די אם אדם קיבל את כשירותו לפני עשרות בשנים ועדיין כשי-רות זו קובעת.

גם בתי-הספר לנהיגה טעונים כנראה פיקוח מתאים. על כך התריע בזמנו מבקר המדינה באחד מהדינים-וה-חשבוניות שלו, ועל משרד התחבורה לתת דעתו על כך. אני רוצה להוסיף שגם תנאי העבודה של הנהג הם גורם חשוב בהתנהגותו, ויש לדאוג לתנאים סבירים. יש להבטיח לנהג זמן סביר למנוחה בין ישינה לנסיעה, גם בתוך העיר וגם בנסיעה בין-עירונית. ייתכן שמן הראוי להכניס באוטובוסים גדולים — והדבר כבר נעשה במדי-המסויימת — מיוזג-אוויר השומר על רענונות של הנהג, כי עליו להיות רגוע, בלתי-מאומץ. ולשם כך מן הראוי לב-דוק גם את שעות העבודה הנוספות של הנהגים — והנה-גים עובדים שעות נוספות, מי פחות ומי יותר —, אם אין הן גורמות עייפות העלולה להקשות את הערנות הנדרשת מן הנהג.

גורם אחר וקובע לגבי הבטיחות בדרכים, אלה הם הכבישים כמובן. הוכח שכביש רחב, ועל אחת כמה וכמה כביש דו-מסלולי, מפחית בהרבה את מספר התאונות. ויש לציין שבשנים האחרונות נעשה הרבה מאוד מבחינה זו. נסללו כבישים חדשים, רחבים ודו-מסלוליים; כבישים אחרים הורחבו ושופרו; נבנו גשרים ותוקנו קטעי כביש

ועוברים עליהם לסדר-היום. מצב זה חייב להשתנות מן הקצה אל הקצה. עלינו לעשות כל מאמץ ולבדוק כל אפשר-ות כדי להקטין את ממדי הפורענות, וזאת בדחיפות הג-דולה ביותר, באמצעים היעילים ביותר, בשיתוף עם כל הגורמים, ביניהם סוציולוגים ופסיכולוגים וכמובן גם בעו-רת תקציבים הכרחיים. שום תקציב, ואף הגדול ביותר, אינו רב מדי ולא יקר מדי כאשר מדובר בשמירה על חיי אדם; מה גם שממות ונכות עולים למשק המדינה עש-רות ומאות מיליוני לירות.

במשנה אנו מוצאים „כל המאבד נפש אחת מישראל, מעלה עליו הכתוב כאילו איבד עולם מלא; וכל המקיים נפש אחת מישראל, מעלה עליו הכתוב כאילו קיים עולם מלא“. אין לי כל ספק שכל אחד מן המעורבים בתאונות הדרכים מוכן בכל לב לקיים את מצוות „המקיים נפש אחת מישראל“. אני בטוחה שהמעורב בתאונה, ביחוד בתאונה קטלנית, נפגע מבחינה נפשית ויש שהוא סובל לא פחות מן האיש שנפגע בעטיו. אולם השאלה הגדולה היא כיצד מתגברים על הפורענות המחרידה והמוזעזעת הפוקדת אותנו כמעט בכל יום.

טרחתי לא מעט כדי להביא לפני הבית הצעה גוא-לת. לצערי, אין כנראה תרופות פלא לבעיה כאובה זו, ולא נשאר לנו אלא ללכת בכיוונים שונים בחיפוש אחרי פתרונות.

יורשה נא לי לציין שאת הנושא שלפנינו על שלל בעיותיו כבר העלתה הכנסת לא אחת. הוא נדון בוועדות המתאימות ונתקבלו מסקנות. אבל, רבותי חברי הכנסת, האם עקבתם אחרי ביצוע המסקנות? אני בדקתי זאת, לצערי רק חלק קטן בוצע, בוודאי מסיבות שונות וכן מחמת חוסר אמצעים כספיים מתאימים.

עודני זוכרת את הודעת כבוד השר מעל במת הכנ-סת בהזדמנות דומה. הוא הודיע לנו על משא-ומתן עם הטכניון בחיפה על עריכת מחקר מתאים. עד היום לא שמענו אם אמנם הוכן המחקר. לפני שנתיים הגשתי שאיל-תה, ובה הצעתי להקים גשר או מנהרה בקטע הכביש מול בתי-החולים „ביילינסון“. תשובת השר הייתה שהדבר מול-צא בתיכנון ויבוצע בהקדם. מאז עברו שנתיים, לא ידוע לי על כל התקדמות בתיכנון, וכמובן אין ביצוע. היו עוד הרבה מסקנות אחרות, הצעות והבטחות. ואם לא בוצעו כל אלה — אני שואלת: מה טעם לדיון נוסף? יש ערך לדיון אם אנחנו מתייחסים אליו בכל הרצינות ומשתדלים לבצע את המסקנות.

זאת ועוד: רבים הגופים המטפלים בבעיה, אבל כל אחד בנפרד, ואין הדבר מביא את התועלת הרצויה. למען היעילות אני מציעה, כבוד השר, שיקום ליד משרדך גוף כולל ובו ישתתפו כמובן משרד התחבורה, משרד העבו-דה, חברות התחבורה, נהגי מוניות, רשויות מקומיות, סוציולוגים ופסיכולוגים — כל זאת לשם התייעצות יח-דיו וקביעת דרכים והבטחת ביצוע ההחלטות. והכרח הוא להבטיח אמצעים כספיים לביצוען ובעוד מועד.

ועתה ארשה לעצמי להתוות דרכים אחדות לתיקון המצב. אני מקווה שאתה תסכים, אדוני השר, לדיון במ-ליאת הכנסת, ואולי יצליחו חברי כנסת נוספים להעלות יוזמה ולהציע הצעות נוספות. אבל קודם כל אני רוצה להדגיש את הגורם האנושי, כי בראש וראשונה האדם הוא המצוה על „ונשמרתם מאד לנפשותיכם“. אבל הנהג וגם

תישלח לו אזהרה, ואם יגיע למספר מקסימלי של נקודות במשך תקופה מסוימת — יישלל ממנו רשימו. אני שואל: מה קרה לחכמים? מדוע לא בוצעה? יש לי הרשם שלא בוצעה. אני יכולה להניח שנהג יעשה מאמץ זהירות כפול כאשר יידע כי צפוי לו עונש מאסר או שלילת רשיון. זה לטובתו של הנהג. זה יציל גם אותו. אני בטוחה שבכל תאונה קטלנית סובל גם הפוגע; מצפוני מציק לו והוא חי שנים רבות בצל המקרה ומנוחתו נגולת ממנו. מוטב איפוא שנעזור לו להיזהר. וכבר הוכח שבמקומות מסוימים באנגליה, וגם אצלנו, בנצרת ובחיפה, במקומות שהשופטים החמירו בעונש, פחת מספר התאונות.

גם מהירות השיפוט והוצאת פסק-הדין תוך זמן סביר לאחר התאונה, יש להן אפקט חיובי ומעשי. יש איפוא לדאוג שהמשפטים וכן בית-המשפט יזרזו את ההליכים המשפטיים כדי שפסק-הדין יינתן בלי דיחויים.

מובן שעלינו לפתח פעולת חינוך והסברה ולהחדיר בקרב הנהגים ובקהל הולכי הרגל ובתוך הציבור כולו תחושת זהירות ואחריות הדדית. כל אלה דרושים לנו כדי שנעלה על הדרך הבטוחה. מצוים ואנו לחפש ביחד את הדרך, ובעזרת מחקרים מתאימים אומצעים מתאימים מים נקווה שנגליח, ויפה שעה אחת קודם.

לבסוף הרשוני נא לצטט משפטים אחדים שאמר חבר-הכנסת כץ, זכרנו לברכה, מעל במת הכנסת בדיוק לפני שנתיים. הוא אמר: „מצד אחד אנשים נהנים מכל חידושי הטכניקה והתפתחות התחבורה. ומאידך, חיי אדם נעשים הפקר. אנשים נהרגים ונפגעים בתאונות דרכים. המספרים צריכים להחריד אותנו. אנו פחות מדי מועיקים ומתריעים, פחות מדי מחנכים.“

נדמה לי שגם הנחיה זו יכולה להדריך אותנו. ואם נעשה הכל, אולי נצליח להקטין עד מינימום את ההרג בדרכים.

אני מציעה כמובן לדון בנושא במליאת הכנסת.

היו"ר ד. נצר:

רשות הדיבור לשר התחבורה.

שר-התחבורה מ. כרמל:

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה. בחודשים האחרונים היינו עדים, לדאבונו, לעליה מדאגה במספרים של הרוגי תאונות הדרכים. ואף הוחרדנו במיוחד ממספר הקרבנות של השבועות האחרונים, ביניהם חבר-הכנסת כץ ז"ל, שנפגעה באורח טרגי.

הכנסת ערה לבעיה החמורה של תאונות דרכים, בבקשה לבדוק את האמצעים למניעת התאונות ולהתחקות אחר המעשים להגברת הבטיחות בדרכים. טבעי הוא שיש התעוררות מיוחדת, הן בציבור והן בקרב חברי הכנסת, נוכח מה שקרה לאחרונה.

חברי הכנסת, אמצעים גדולים ומאמצים נרחבים הושקעו בשנים האחרונות להגברת הבטיחות בדרכים, ואף הושגו תוצאות חיוביות שהצבעתי עליהן פעמים מספר בכנסת. זה שנים, מאז 1964, הגנו עדים למגמה נמשכת ורצופה של ירידה במספר התאונות, למרות העליה במספר כלי הרכב. אך במגמה זו חל מפנה חמור בחודשים האחרונים, שאנו חייבים לבדוק ולחקור אותו כדי לעמוד על כל סיבותיו. בניגוד לשנים הקודמות, הרי הסטטיסטיקה של שנת 1967 מציינת, כאמור, עליה ניכרת במספר

אשר היו נקודות-תורפה. אבל כמובן עדיין לא בכל מקום, והדבה עדיין יש להוסיף ובהקדם.

עם זאת יש לדעת שגם כביש רחב אינו ערובה מספקת למניעת תאונות כל זמן שלא הותקנו לצידו המיתקנים ההכרחיים, כגון תמרורים, רמזורים, תאורה נאותה, שלטים מתאימים, וכדומה. כי טבעי הדבר שכביש חדש ורחב רק מעודד את הנהג להגביר את מהירות הנסיעה. אגב, יכול להיות שמן הראוי להתיר בחוק הגדלת מהירות הנסיעה מעל ל-80 ק"מ לשעה באותם כבישים שטרי-בם מרשה זאת, ועל-ידי כך אולי תינתן אפשרות לנהג להקטין את המהירות באותם מקומות ששם עליו להקטין אותה. אבל חוסר אבטחה שהזכרתי עלול להיות גורם לאסון, בניגוד למטרתו של הכביש הרחב — מניעת תאונה. לדוגמה, בשכונתי בתל-אביב, בכביש וייצמן-פנקס יש צומת רחב-ידיים ושדה-הראייה בו פתוח, ולכאורה איננו יכול להוות סכנה. בכל זאת קרו שם כמה מקרי אסון, וזאת מחמת חוסר רמזורים. האם עלינו לחכות לתאונות קטלניות נוספות עד שזוכה שם ובמקומות תורפה דומים לרמזורים? על משרד העבודה לעשות כל מאמץ ולהתקין את המיתקנים הדרושים בכל מקום. ואם הדבר תלוי במסדרות המקומיים, עליהם לבצע זאת. גם זה עתיד להמעיט את מספר התאונות.

ומכאן לפעולות אחרות. קסדות המגן, שהונהגו לא מזמן, כנראה הוכיחו את עצמן, וכבר אפשר להצביע על מקרים שרוכבי אופנוע ניצלו מפגיעה קשה הודות לקסדות המגן. עתה מדובר על הנהגת חגורות בטחון במכוניות. סיפר לי כבוד השופט ולבנברג, יושב-ראש המועצה למניעת תאונות, על מקרה שמכונית התנגשה בעמוד חשמל. המכונית נהרסה כליל, אך הנהג ניצל רק הודות לחגורת הבטחון. מן הראוי איפוא לבחון מיד את האפשרות לחייב את כל הנהגים במכוניות להתקין חגורות בטחון ולהשתמש בהן.

כן יש להגדיל את מספר שוטרי התנועה. נדמה לי שאיננו טועה כשאני אומרת שעצם עמידתו של השוטרי במקום מסוים, עצם נוכחותו, ממעיטה את ההיירה.

יש לדאוג שמכונית משא העמוסה למעלה מן המותר תוכל לנסות ימינה לשולי הכביש כדי לאפשר למכוניות קטנות וקלות יותר לעבור ובבטחון. כיום מזדנבת מאחורי רי מכונית כזאת שורה ארוכה של מכוניות, וייתכן שהדבר גורם חוסר סבלנות לנהגים, המחפשים כל הזדמנות לעקוף.

יש כמובן, כמו שאמרתי, דרכים רבות אחרות שיצביעו עליהן המשתתפים בדיון, ואני מקווה שיצביעו עליהן, ונוכל לדון בהן. אך אין לצערי להימנע מלקבוע דרכי ענישה מרשימות שהיו בבחינת אמצעי מרתיע. אנו בדרך כלל רחמנים בני רחמינו וכן גם השופטים שלנו. לפעמים העונש שנפסק נראה אפסי לעומת גודל הפגיעה. נכון שהשופט מביא בחשבון שהעבירה נעשתה בשגגה. כמעט כל תאונות הדרכים מקורן בשגגה. אולם עלינו להתחייס אליהן בכל חומר הדין. עונש ממש, מאסר, ועד כדי שלילת הרשיון מעבדין מועד, זהו בוודאי עונש מרתיע.

אדוני השר, עוד בשנת 1965, בתשובה להצעה לסדר-היום של חבר-הכנסת קרמון, הבטחת שמשדרך יכין שייטת ניקוד שלפיה ירשמו נקודות לחובת הנהג שהורשע, וכשיצטבר לחובת הנהג מספר קבוע מראש של נקודות

התאונות: 11,356 תאונות ב-1965 — ירידה של 4.3% לעומת השנה הקודמת; 11,234 תאונות בשנת 1966 — ירידה של 1.1% לעומת השנה הקודמת; 10,550 תאונות ב-1967 — ירידה של 6.1% לעומת השנה הקודמת. ירידה זו היא מוחלטת למרות הגידול בצי הרכב ב-17.2% מ-1964 ל-1965, גידול של 12.5% מ-1965 ל-1966 וגידול של למעלה מ-6% ב-1967, דבר המצביע כמובן על ירידה יחסית גדולה יותר.

מספר התאונות לאלף כלי-רכב מורשים ירד מ-88.4 תאונות ב-1964 ל-72.2 תאונות ב-1965, ירידה של 18.3% לפי קריטריון זה. הירידה בשנת 1966 לפי קנה-מידה זה היתה 10.4% לעומת השנה הקודמת, מ-72.2 ל-64.7 תאונות לכל אלף כלי-רכב מורשים. לגבי 1967 נראה שמספר התאונות יגיע ל-52 תאונות לאלף כלי רכב מורשים, הווה אומר, ירידה של 20% בערך לעומת 1966, כלומר ירידה של 40% לעומת 1964.

אם נבדוק אותה המגמה עצמה באמצעות קריטריון נוסף, שהוא מספר התאונות למיליון קילומטר נסיעה, נגלה אותה המגמה. בשנת 1964 היו 4.63 תאונות לכל מיליון קילומטר נסיעה, ואילו בשנת 1965 היו 3.85 תאונות לכל מיליון ק"מ נסיעה, הווה אומר ירידה של 17% לפי קנה-מידה זה. ב-1966 היו 3.68 תאונות לכל מיליון קילומטר נסיעה, כלומר ירידה של 4.5% בערך לעומת השנה הקודמת, ולפי הנתונים שבידנו נראה ששנת 1967 תסתכם ב-3.1 תאונות לכל מיליון ק"מ נסיעה, כלומר ירידה של 16% לעומת 1966. הווה אומר שהיתה ירידה כוללת לפי קנה-מידה זה ב-35% בתאונות מאז 1964.

קריטריון נוסף הוא מספר התאונות לכל אלף תושבים. כאן הירידה היא מ-4.79 תאונות לכל אלף תושבים בשנת 1964 ל-4.43 תאונות לכל אלף תושבים בשנת 1965, ירידה ב-7.5%. בשנת 1966 היתה ירידה של קרוב ל-3% לעומת השנה הקודמת, 4.3 תאונות לכל אלף תושבים. שנת 1967 מסתכמת ב-4 תאונות, לערך, לכל אלף תושבים, כלומר ירידה של 7.5%. הירידה מאז 1964 לפי קנה-מידה זה של מספר התושבים מסתכמת ב-16%.

מכל האמור לעיל נראה ברור כי הגידול במספר תאונות הדרכים נבלם בעצם בסוף 1964, ומאז יש ירידה יחסית ואף אבסולוטית במספר התאונות וזה גם לפי כל המבחנים שאנחנו יכולים לבדוק את הנושא. ההרעה שחלה לאחר המלחמה במספר התאונות הקטלניות ובמספר ההרוגים בדרכים חורגת איפוא באופן בולט מן המגמה הכללית, מורה על שורש הבעיה ואף מצביעה במידה מסוימת על הדרכים לפתרונה.

העובדה המדאיבה של עליה במספר ההרוגים בתאונות הדרכים ב-1967, במיוחד מאז חודש יוני, לעומת השנה הקודמת, אף-על-פי שיש בה בלא ספק גם מידה מסוימת של מקריות, הואיל וכמוכחו מן המעקב הסטטיסטי אין יחס קבוע בין מספר הנפגעים למספר ההרוגים, — העובדה הזאת מחייבת בחינת האמצעים שנקטו למניעת תאונות או לצמצום מספרן ובדיקת כלל התכניות למלחמה בתאונות, להגברת הבטיחות בדרכים, תוך שימת-לב מיוחדת לגורם האנושי ולתמורות שבהתנהגות שהתחוללו בתוקף הנסיבות המיוחדות של הזמן האחרון.

על סמך סיווגנו, כמו גם על סמך נסיון אחרים, הרי אילו וזו בעיה של העולם המודרני כולו, נוכל לקבוע מיד

פר ההרוגים בתאונות דרכים, אף שהיא גם מורה על ירידה במספר הפצועים קשה והפצועים קל בתאונות דרכים, וכן על ירידה במספר התאונות בכלל. ב-1967 היו בסך הכל כ-10,550 תאונות דרכים, שהן 6.1% פחות ממספר התאונות אשתקד. וזאת על אף גידול צי הרכב באותו פרק-זמן בשיעור העולה על 6%. כלומר, הירידה היחסית גדולה יותר. אך סיווג התאונות לפי דרגת חומרתן מצביע, לדאבונו-לב, על עליה ניכרת במספר התאונות הקטלניות, מ-263 ב-1966 ל-335 ב-1967.

לעומת זאת מסתמנת ירידה של 2% במספר התאונות עם פצועים קשה וירידה שלמעלה מ-8% במספר התאונות עם פצועים קל. יש גם ירידה של 5.8% במספר הנפגעים, מ-15,545 נפגעים ב-1966 ל-14,644 נפגעים ב-1967.

אולם — וכאן נקודת המוקד של הבעיה — בעוד שהירידה במספר הפצועים קשה היא 2.5% והירידה במספר הפצועים קל היא כ-7%, הרי העליה במספר ההרוגים היא מ-297 ב-1966 ל-350 ב-1967 — עליה של 18% לערך.

מספרים אלה יש לראות כמובן על רקע הגידול השנתי של האוכלוסיה, העליה במספר כלי-הרכב בשיעור של למעלה מ-6%, גידול בקילומטר-הכללי של כלי-הרכב, וכן בתוספת כלי-הרכב מן השטחים המוחזקים לאחר מלחמת ששת הימים. וכך, אף-על-פי שנתונים אלה לוחצים בדרך כלל בכיוון לעליה במספר התאונות, יש ירידה במספרן הכולל וכן ירידה במספר הפצועים. אך אליה מתלוות, כאמור, העובדה המעציבה של עליה במספר ההרוגים לעומת אותה תקופה בשנה שקדמה לה.

בחינה מדוקדקת יותר מחייבת להבדיל בין שני החלקים של שנה זו. אם נבדוק את התקופה ינואר-מאי 1967 לעומת אותה תקופה בשנה שקדמה לה, נראה שבמקרה זה היה שיעור ניכר לעומת השנה הקודמת — ירידה של 5.6% במספר התאונות, מ-4,694 תאונות בינואר-מאי 1966 ל-4,432 תאונות באותם חודשים ב-1967; וירידה של 6% במספר הנפגעים, מ-6,405 נפגעים בינואר-מאי 1966 ל-6,022 נפגעים באותם חודשים ב-1967. זוהי ירידה מוחלטת שאינה מביאה בחשבון גידול במספר כלי-הרכב בשיעור של 8.7% באותו זמן.

מומחים לדבר מנסים לגלות קשר בין תופעת התאונות הקטלניות בחודשים האחרונים לבין מה שעבר עלינו בארץ בשנה זו. תקופת המתח והכוננות שלפניה, וימי המלחמה עצמם — שחשפו גילויים נפלאים של הקרבה, מסירות-נפש והצלת החיים — היתה להם כנראה גם השפעה שלילית על אופן הנהיגה בדרכים, שגררה עליה במספר התאונות הקטלניות כתוצאה של התפרקות נפשית וזלזול ב"פכים הקטנים" של החוק והזהירות, מול המבחן הגדול לחיים ולמוות שבמלחמה. אל נשכח כי הרוב הגדול של הנהיגים היו במלחמה, שם השליכו נפשם מנגד, אך לא הקפידו על חוקי התנועה שנראה בעיניהם פטוטים וחטרי משקל לעומת המטרה שהכל בטל מפניה. תוצאה שלילית זו, הננו עדים לה עד היום הזה, והיא מצערת ומדאיבה.

חברי הכנסת, ההרעה שחלה בנושא התאונות הקטלניות בפרק-זמן זה בולטת ביותר לאור המגמה הנמשכת בשנים האחרונות של ירידה במספר התאונות, מאז 1964, שנה שהיתה שנת השיא במספר התאונות — 11,689 תאונות. מאז חלה מדי שנה בשנה ירידה מוחלטת במספר

רבה בתאונות בכל הכבישים בעלי שני המסלולים לכיוון-נים שונים, כשאי תנועה מפריד ביניהם.

תל-אביב, שהיתה, כאמור, מוקד ראשי לתאונות, זכתה לשיפור ניכר בדרכי הגישה אליה, בעיקר על-ידי סלילת כבישים דו-מסלוליים בכניסות לעיר וביציאות ממנה, בצפון, במזרח ובדרום, וכן בהרחבת רחובות בתוך העיר עצמה. שורת עבודות בעלות ערך גדול מתבצעת עתה בתל-אביב ותתבצע בעתיד כדי למלא את צרכי התנועה המתגברים במוקד עיקרי זה, וכדי להגביר את הבטיחות (מטעמי חסכון בזמן לא אפרט את כולן).

קרוב ל-40 מיליון ל"י השקיעה בשנים אלו הקרן המיוחדת לבטיחות של משרד התחבורה באבזרי בטיחות, במגמה לחסל מוקדים של תאונות. באמצעות הקרן הותקנו למעלה מ-400 מפרצי-חניה לאוטובוסים, הוסדרו 133 צמתים מרומוזים, הותקנו גשרים לתנועה מוטורית ול-הולכי-רגל. נסללו 50 קילומטרים שבילים לרוכבי אופ-ניים, והוארו 42 צמתים, ובנו 19 קילומטרים של מעקות-בטחון להולכי-רגל, הוסדרו 71 צמתים, ובנו למעלה מ-12 קילומטרים גדרות-בטחון לרכב, הותקנה תאורה לאורך 41 קילומטרים, למעלה משני מיליון לירות הושקעו בצ-ביעה ובסימון כבישים במעברי חציה, דבר, שערכו רב בהסדרת התנועה של הרכב והאדם גם יחד. באמצעות הקרן הושקעו סכומים ניכרים במרכז לבטיחות שליד הטכ-ניון בחיפה, שמתפקידו לחקור את מכלול בעיות הבטיחות, דבר שהיה עשוי להעמיד את כלל הפעולות למניעת תאונות על בסיס מדעי. ופה אני צריך לומר לחברת-הכנסת סנהדראי כי מה שהובטח לגבי הקמת המכון הזה — קוויים, והמכון קיים ועומד. אבל את תוצאותיהם של מחקרים מדעיים אין רואים בדרך כלל בראשית העבודה אלא במהלכה.

לרשות קרן הבטיחות יעמדו בשנת התקציב הקרובה כ-9 מיליון לירות להמשכת פעולותיה באותם הנושאים עצמם, ובדומים להם.

בשנתיים הקרובות תשקיע הממשלה כ-140 מיליון לירות בסלילה, בשיקום, בשיפור ובהחזקת כבישים. המ-דובר בסלילת 95 קילומטרים כבישים חדשים, הרחבה ושיקום של 320 קילומטרים כבישים, סלילת כבישי-גישה, וכיוצא באלה. בין הפרוייקטים שיתבצעו בשנתיים הקר-בות ניתן למנות את השלמת כביש החוף הדו-מסלולי עד לחיפה (וכבר נאמר בצדק שכל כביש דו-מסלולי מפחית במידה ניכרת את מספר התאונות ומספר הנפגעים, אף-על-פי שתאונות הקורות בו הן לעתים קרובות תאונות קטלניות), השלמת הכביש לירושלים, הרחבת הכביש בין קרית-מוצקין לעכו לארבעה נתיבים, סלילת כביש עוקף חדרה, סלילת כביש מהיר תל-אביב-נמל התעופה לוד, סלילת כביש עוקף רמלה (ורמלה עצמה גם היא מוקד לתאונות), השלמת שיקום כביש אשדוד-אשקלון, שיקום כביש באר-שבע-דימונה, הרחבת כביש אזור-צומת פל-מחים לארבעה נתיבים, הקמת צומת דו-מפלסי באזור, וכיוצא באלה.

כן תמשיך הממשלה בהשקעה בפרוייקטים עירוניים, בשיתוף הדוק עם הרשויות המקומיות. כך למשל תשקיע הממשלה יחד עם עיריית ירושלים 19 מיליון ל"י בהרח-בה וסלילה של כבישים בתוך העיר, דבר המתחייב גם מאיחודה של ירושלים. בין העבודות המתוכננות — הרח-בת רחובות לשני מסלולים בעלי ארבעה נתיבים, שכלול

כי המאמץ להגברת הבטיחות חייב להיות מתמיד, מכון וכולל ובכל דרך אפשרית למען הצלת נפשות וכדי למנוע פגיעה ברכוש. כל זה חייב להיות משולב ביציאת הת-אים הפיסיים ההכרחיים לקיום התמורה ובהכוננת נהגו של האדם, הנהג והולך הרגל. כך יש לעשות, בדרך החוק וההסברה, לריסון ההפקרות של הנהגים הנוהגים ברכב, להחדרת תודעת הזהירות וההליכה הנכונה בין הולכי הרגל שהם כשליש מן הנפגעים, לסלילת כבישים מתאי-מים ובמועדם לתנועה הנכונה, לשכלול המיתקנים ההנ-סיים ולקביעת אבזרי בטיחות היוצרים תנאים נאותים להורמה נכונה של התנועה ולמניעת תאונות.

עלי להדגיש כי מאמץ גדול רב-פנים הושקע בשנים האחרונות בדרכים, כדי להבטיח תנועה נכונה ולהגביר את הבטיחות בה, וחושבני שצריך לפרט במקצת את הדברים, אף-על-פי שאולי יכביד הפירוט, כי מדובר בהר-בה מספרים.

חברי הכנסת, הממשלה השקיעה בארבע השנים האחרונות למעלה מ-300 מיליון לירות בפיתוח כבישים ואבז-רות, בפרוייקטים תחבורתיים ואבזרי בטיחות, בפיתוח רשת כבישים חדשה, באחזקת הכבישים הקיימים ושכלו-לם, בכריית תעלות ובניית גשרונים, בייצוב שוליים וכיו-צא באלה. בשנת התקציב 1964/65 הושקעו 50 מיליון לירות ישראליות. בין העבודות העיקריות של שנה זו ראו להזכיר את סלילת המסלול הנוסף לכביש החוף חיפה-תל-אביב בין תל-אביב לנתניה, הקמת גשר על נחל איילון, סלילת הכביש העוקף את נצרת וכביש סדום — עין-גדי.

בשנת התקציב 1965/66 הושקעו קרוב ל-70 מיליון לירות בדרכים. בין העבודות שבוצעו אותה שנה אמנה את תחילת סלילת הכביש סדום-אילת, סלילת נתיב נוסף בכביש החוף בין נתניה לחדרה, הכביש הדו-מסלולי מו-צא-ירושלים, הכביש הדו-מסלולי חולון-אזור, הקמת גשר חדש על נחל באר-שבע, שיקום הכביש ואדי-ערה, שיקום הכביש שדה-בוקר-מצפה רמון, סלילת כביש גי-שה לנמל אשדוד, סלילת כבישי גישה לעשרות מקומות ישוב.

בשנת הכספים 1966/67 הושקעו למעלה מ-50 מיל-יון לירות בסלילת כבישים ואחזקתם. בין העבודות ראו למנות את שיקומם וסלילתם של עשרות כבישי-גישה לישובים בכל חלקי הארץ, המשך העבודות בכביש החוף, המשך שיקום הכביש לכארי-שבע, המשך העבודות להרח-בתו של הכביש לירושלים.

בשנת התקציב 1967/68 הושקעו בנושאים אלה למע-לה מ-60 מיליון ל"י. בין העבודות: המשך העבודה, במש-נה-קצב, בכביש שערי-הגיא-ירושלים, בייחוד אחרי המל-חמה, שיקום כביש לטרון כדרך נוספת לירושלים, המשך העבודות בכביש החוף לחיפה, המשך השיקום וסלילת הכבישים העורקיים בגליל, השלמת הכביש החדש גזה-גלילות. בתקופה זו השקיעה הממשלה, בשיתוף עם העי-ריות הגדולות של תל-אביב-יפו, חיפה וירושלים, למעלה מ-30 מיליון ל"י בפרוייקטים תעבורתיים עירוניים. ניתן לומר כי תל-אביב, בה הושקעו מרבית הסכומים, ניצלה על-ידי כך ממחנות תתבונות. יש גם לציין שמרבית התאי-נות, אף שלא הקטלניות, המתרחשות באזורים העירוניים, ובעיקר בסביבות תל-אביב, חלה בהן ירידה יחסית ניכרת בעקבות העבודות הנרחבות שבוצעו, כמו שחלת וירידה

שלוש שנים למאסר עשר שנים. כמה מן השכלולים בחוק נתנו תוצאות חיוביות מאד. לדוגמה אביא את התקנות בדבר סימון בפסים מחזירי-אור ובדבר הצבת משולשי-אזהרה. הסרטים האדומים שבחלקה האחורי של המכונית, כמו המשולש האדום שמציבים בעת שחל קלקול במכונית, מנעו כליל, זה זמן רב — זה שנים — התנגשויות עקב רכב חונה בצד הדרך בלילה, התנגשויות שהיו בהתרחשותן קטלניות ורבות-קרבנות.

אציין את חוק חבישת הקסדות לרוכבי אופנוע, שנקס לתוקפו בספטמבר האחרון, ושכבר הפחית במידה ניכרת — לפי המעקב שנערך — את מספר הנפגעים, בעיקר הנפגעים קשה בתאונות קטנועים ואופנועים. כן מתרחב השימוש בחגורות בטיחות, בקבוצת החוק בדבר התקנת חגורות בטיחות ברכב חדש. יוגדל מספר המצלמות האלקטרוניות בצמתים השונים, כדי לבצע פיקוח מדוקדק על מעבר נכון של המכוניות בצמתים מרומזרים.

עם זה מחובתי לציין כי הנסיון הוכיח שאין כוח הרתעה מספיק לחוק ולעונש, יהיו הם תמורים ככל שיהיו. יש לזכור כי הנהג ליד ההגה בדרכים מרגיש את עצמו בדרך כלל בודד במידה מסוימת, עצמאי, ואפילו בן-חורין לנהוג כהבנתו. יש הנהגים בכך באחריות. אך יש גם המשתמשים בכך לעתים עד כדי סיכון עצמי וסיכון הולת. יש הכרח להגיע למידת סבירות גבוהה יותר מן הקיימת עתה, שיי החוק העונש עשויה להשיג את הנהג העבריין, כדי שירדע משם מלנהוג בניגוד לחוק ובאורח מופקר. וזאת ניתן להשיג על-ידי הגברת ניכרת של הפיקוח מצד משטרת התנועה, והרחבת נוכחותם של שומרי החוק בדרכים, כדי להרתיע עבריינים-בכוח וכדי ללכוד את העוברים על החוק.

כאן רצוני למסור כי שיטת הגיקוד לא נשכחה, אלא הכנות מדוקדקות נעשות זה זמן ניכר, והדבר כרוך בכל מיני סידורים טכניים ומכניים של מכוונות חישוב ושל מציאת מקום מתאים. הדבר הולך ומושלם — שיטת הניקוד לגבי הנהגים ברכב בדרכים, שתפקידה יהיה להזהיר את הנהג העבריין לגבי עתידו כנהג, להבטיח נקיטת אמצעים נגדו ולהגביר את ההרתעה מפני נהיגה בלתי-חוקית, רשלנית וחסרת זהירות, עד כדי שלילת הרשיון מן הנהג העבריין. הכנסת שיטה זו, שהוכיחה את עצמה בכמה מקומות בעולם, נשתתה כאמור בשל כל מיני סיכונים טכניים, קשיים תקציביים, וכן עקב המלחמה, והיא תופעל בקרוב.

עלי לציין עוד את השכלולים המתבצעים עתה בשיטת הוראות הנהיגה והאחזקה, כדי לשפר את דרכי הלימוד ולהעלות את רמת ההדרכה. השתלמויות קבועות תיערכנה למורי הנהיגה כדי להבטיח רמה טובה של הנהג המתחיל.

אף שקשה לקבוע באורח מדויק ומוכח את מידת השפעתה של ההסברה המכוונת לאוזן ולעין על הבטיחות בדרכים, חובה להמשיך בה בקרב המבוגרים ובקרב הילדים, ואף להרחיבה על כל אמצעי הקומוניקציה הקיימים, כדי להשפיע על הנהג וההולך לשמור על חייהם וחיי זולתם. גם בעניין זה הנוגעים בניסיונו העצמי ובנסיון אחרים.

בכל האמצעים שנקטנו הבאנו במניין את ההמלצות של ועדת הכלכלה, ולא צדקה חברת-הכנסת סנהדראי

צמתים, וכן הקמת צומת דו-מפלסי בהצטלבות הרחובות המלך ג'ורג'—יפו.

בתל-אביב מושלם והולך בימים אלה גשר מעל נחל איילון, העובר מתחת למסילת-הברזל ברחוב ההלכה, שיהיה במישורים את רמת-גן עם צפון תל-אביב, דבר שיקל מאד על הצומת העמוס בכיכר עליה. כן נמצאות בתיכון לביצוע בעתיד הקרוב, בהשקעה של עשרים מיליון ל"ר, עבודות נוספות בעלות ערך תחבורתי ובטחוני רב, כגון הקמת גשר בנחל-יציחק, ברחוב ערבי הנחל, בהמשך רחוב אלוזורוב בתל-אביב, שיחבר את גבעתיים במישורים עם תל-אביב. במסגרת זו יוקם צומת דו-מפלסי ליד בית "מעריב", מקום שם קרו תאונות רבות.

בין הפרויקטים התחבורתיים הגדולים, ולפתרון בעיות בטיחות, יש למנות את הפרויקט של נתיבי-איילון בתל-אביב, שיש לו ערך ארצי ומטרופוליטני כאחד. פרויקט זה, שאת תכנונו המפורט ישלימו השנה, ובדרא-שית 1969, או לכל המאוחר באמצע אותה שנה, יגשו לעבודות ממשיות בו, יעלה סך 150 מיליון לירות בקירוב. פרויקט זה, לכשיושלם, יוכלו כביש של 6 נתיבים, מסי לת-ברזל באפיקו של הנחל, ושישה צמתים דו-מפלסיים להזרמת התנועה.

כדי להבליט ערכן של השקעות אלו, רצוני להביא לידעת חברי הכנסת תמצית מחקר שנערך באנגליה, הקובע כי שיפור השיפועים בסיבוכים עשוי להביא לירידה של 80% במספר התאונות בקטע זה; הפרדת מעגלי התנועה עשויה להביא לירידה של 50%, התקנת רמזורים — לירידה של 40%; שיפור התאורה — לירידה של 30% במספר התאונות הקורות בלילה; התקנת גדרות בטיחות להולכי-רגל — לירידה של 10% בתאונות; שיפור שדה הראייה בצומת — לירידה של 30% במספר התאונות. מ"כאן הקשר שבין ההשקעות הגדולות לבין ההתמודדות עם בעיית התאונות בדרכים והגברת הבטיחות בהן.

אך, חברי הכנסת, חובה לציין, ובהדגשה, כי שורש הבעיה של תאונות הדרכים נעוץ במה שקוראים "הגורם האנושי", היינו: בהתנהגות האדם. אף שדרכים משוכלות ורכב תקין עשויים להעלות את הבטיחות, הרי יש לזכור כי תאונה יכולה להתרחש גם בתנאים הטובים-הידיים-המשופרים ביותר, עקב שגיאתו של האדם או קלות-דעתו, כמו שיכולה להימנע אף בתנאי-דרך רעים ומשובשים בנהיגה נכונה ושקולה. נכון הדבר שלמעלה מ-95% מן התאונות מסווגות כנגרמות על-ידי הגורם האנושי, תאונות שאפשר היה למנוע בהתנהגות אחרת של האדם, אם נהג ואם הולך-רגל. מחובתנו איפוא לעשות בכל הדרכים האפשריות להבטחת התנהגות נכונה, שקולה ואחראית יותר של האדם הנהג ברכב וההולך ברגל, הן על-ידי אכיפת החוק באופן נמרץ יותר, הן על-ידי הסברה יעילה יותר.

בשנים האחרונות חלו שיפורים בחוק התעבורה במגמה להגביר את הבטיחות. אף הוחמרו העונשים על העבירות השונות, בעיקר עבירות קשות העלולות לגרום תאונות. לגבי העונשים שחלה עליהם בירדת-קנס, הועלה הקנס המקסימלי מ-20 ל-100 לירות. אציין במיוחד את ההחמרה בעונש על עבירה של "פגע וברח", כלומר: על הפקרת נפגע על-ידי הפוגע בו, ממקסימום של מאסר

כאמור לפני שנה לערך, ואשר תפקידו ליום, לרכז ולתאם בין כל הגורמים הפועלים במלחמה למניעת תאונות דרכים כגוף מנחה ומכוון – עושה בלא הפסק להגביר את מידת האינטנסיביות של הפעולה בכל השטחים האפשריים ולפי האמצעים שאנחנו יכולים לגייס למטרה זו.

חברי הכנסת, אני רוצה לקוות כי במאמץ מרוכז יעלה בידנו להתגבר עתה על הספחים השליליים של החודשים האחרונים שעברו עלינו, אשר הביאו לידי גידול במספר ההרוגים בדרכים, ולשוב אל המסלול של השנים האחרונות, שהראה מגמה רצופה של ירידה בתאונות על כל גילוייהן, ואף להגביר תהליך זה. לכך מכוון גם המיבצע המיוחד והמרוכז למלחמה בתאונות שאנו מנהלים עתה ברחבי הארץ.

כבוד היושבת-ראש, אני לי התנגדות לדיון בכנסת בנושא זה – אני אפילו מוכן להמליץ על כך – הואיל ואני חושב שזאת בעיה ציבורית ראשונה במעלה וראוי שהכנסת תביע דעתה. ייתכן שתהיה לכך גם השפעה על הציבור. ייתכן שבסוף הדיון בכנסת יצטרפו להטיל עוד איזה תפקיד על ועדת הכלכלה, לעבד סיכומים, אבל את זאת נוכל לראות בסוף הדיון. אני ממליץ על דיון.

היו"ר ד. נצר :

חברי הכנסת, לפנינו הצעה אחת בלבד: לקיים דיון בנושא שהעלתה חברת-הכנסת סנהדראי. אני מעמידה את ההצעה להצבעה.

הצבעה

ההצעה לקיים דיון על העניין נתקבלה.

ג. שאלות ותשובות

2. בחוברת „הרשויות המקומיות בישראל 1965/66“ של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והלשכה למחקר מוניציפלי במשרדנו, לוח 73, עמ' 82, נמצאים הנתונים המתמייחים לשנת הכספים 1965/66. נתונים אלה חושבו לפי הדו"חות הכספיים של הרשויות המקומיות.

3. משרד הפנים קבע קריטריונים למתן מענקים לפי נוסחה המבוססת על גובה ההכנסות העצמאיות של הרשויות המקומיות לנפש, הרכב הגילים של תושבי הרשות המקומית והוצאות סעד. גובה ההוצאות של הרשות המקומית אינו מהווה גורם בנוסחה זו.

בהתאם לקריטריונים הנ"ל היו העיריות מדורגות בשנת 1965/66 כלהלן: עיריית בת-ים בדרגה ב' מתוך 10 דרגות; עיריית נתניה בדרגה ג', ועיריית בני-ברק בדרגה ד'. דרגות אלו קובעות את גובה המענק לנפש הניתן בכל שנה.

4. לאור כל האמור לעיל לא ברור על מה מסתמכת טענת האפליה, ובמה שנוגע להקצבות משרד הפנים אינה קיימת אפליה כזו. המשרד מקציב לעיריית בת-ים כספים לפי אותו בסיס שהוא מקציב לעיריות אחרות.

2. עבודות בניה בקריית הממשלה בירושלים

חברת-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר הפנים ביום ב' בכסלו תשכ"ח (4 בדצמבר 1967):

כפי שהתפרסם בעתונות, הבניה בקריית הממשלה

באומרה שלא נתבצעו המלצות אלה. ההמלצות נתבצעו כמעט במלואן, ואם תקראי את ההמלצות בעיון ותבדקי מה נעשה – תיווכחי בכך.

במידה שאני זוכר, יש המלצה אחת שלא נתבצעה, זו הכנסת מיזוג אוויר באוטובוסים. זהו דבר לא-רע, אבל בכל דבר אנו נתקלים בבעיות תקציביות ובסדר העדיפות, ולא מצאנו שעניין מיזוג האוויר באוטובוסים, או אפילו במכוניות פרטיות, דבר שאולי היה רצוי ואף מקל על הנהג ומסייע לבטיחות, – לא מצאנו שעניין זה עומד בדרגת עדיפות כזאת שצריך היה לעשות זאת במקום אמצעים אחרים שגראו בעינינו חיוניים יותר.

כן עלי להגיד לחברת-הכנסת סנהדראי שמלאכת המלחמה נגד תאונות הדרכים ולמען הגברת הבטיחות אינה נעשית על-ידי כל אחד בנפרד, כפי שהיא תיארה זאת. זה למעלה משנה קיים מינהל מיוחד, עם אדם שעו-מד בראשו, להגברת הבטיחות בדרכים, וכל שנגעשה בעניין זה נעשה בצורה מתואמת על-ידי המינהל הזה.

חברי הכנסת, בעיית הבטיחות בדרכים היא בעיה חמורה, כלל-עולמית, שמעסיקה מאד את החברה המודרנית. ברכת ההתקדמות באמצעי התנועה החדשים הביאה עמה גם את קללת האסונות עקב התאונות. עדיין לא גילה שום אדם, לא אצל האחרים ולא אצלנו, אמצעי בדוק או תרופת-פלא להתגבר על מכת התאונות בדרכים אשר היא כה מדאיבה בתוצאותיה לנפש ולרכוש. הננו חייבים, איפוא, להגביר את פעילותנו בכל השטחים המכונים לצמצם את התאונות ואף לגלות דרכי לחימה נוספות בנגע החמור הזה. מינהל הבטיחות בדרכים, אשר הוקם

היו"ר ד. נצר :

נשמע עכשיו מפי סגן שר הפנים תשובות על כמה שאלות.

1. שיעור ההקצבות הממשלתיות לעיריית בת-ים

חברת-הכנסת י. תמיר שאל את שר הפנים ביום כ"ה בחשוון תשכ"ח (28 בנובמבר 1967):

בעקבות פרסום מחקרו של חבר מועצת עיריית בת-ים, מר יהושע מירון, לפיו מועדפות רשויות מסוימות על בתי-ים בסולם ההקצבות הממשלתיות – אבקש את כבוד השר להשיבני:

1. מה האמת במסקנות מר מירון, שהממשלה משתתפת בהוצאות עיריית בת-ים ב-6.5% מתקציבה לעומת השתתפות של 8.5% בתקציב נתניה ו-14% בבני-ברק?

2. מהו אחוז ההקצבה הממשלתית לעיריות האחרות?

3. מהו קריטריון ההשתתפות הזאת?

4. מדוע הופלתה עיריית בת-ים לרעה?

סגן שר הפנים י. ש. בן-מאיר :

1. המחקר של מר יהושע מירון, שעליו מתבסס השואל הנכבד, לא הועבר למשרדי ולא זכיתי לראותו, על כן אינני יכול להתייחס לנתונים ולעובדות שאליהם הגיע הכותב במסקנותיו.

20 בדצמבר 1967 והעניין עומד על סדר-יומה של הוועדה המחוזית בישיבתה הקרובה.

3. הנוהג בעיריית תל-אביב לחידוש רשיונות עסקים

חברי הכנסת: שוסטק שאל את שר הפנים ביום י"א בכסלו תשכ"ח (13 בדצמבר 1967):

עיריית תל-אביב מתנה את חידוש רשיונות העסקים של סוחרים תל-אביבי לסוגיהם השונים, לקראת שנת 1968, בתשלום כל החובות שסוחרים אלה חייבים לעיריה בעד מסים שונים, משנים קודמות, בכללם מסים שאינם אגרות רשיון עסק.

כבוד השר מתבקש להשיבני:

1. האם רשאית עיריה להתנות חידוש רשיון עסק בתשלומים שאינם קשורים לחידוש הרשיון?
2. אם אין העיריה רשאית לעשות כן — מה הם המאמצים שינקוט משרד הפנים להפסקת נוהג זה?

סגן שר הפנים י. ש. בן-מאיר:

1. העיריה אינה רשאית להתנות חידוש רשיון בתנאים שאינם קשורים למתן הרשיון.
2. הממונים על המחוזות נתבקשו להפנות תשומת לבם של ראשי העיריות לעובדה זו. מאידך, יש להעמיד את מבקשי הרשיונות על העובדה שגם איתשלום מסים מהווה פעולה בלתי-חוקית.

ד. הצעה לסדר-היום

עמדתה של ממשלת ישראל בשאלת השטחים המשוחררים לפני פתיחת דיונים בשאלה זו עם ממשלת ארצות-הברית

היו"ר ד. נצר:

חברי הכנסת, נשמע הצעה לסדר-היום של חברי הכנסת שוסטק: עמדתה של ממשלת ישראל בשאלת השטחים המשוחררים לפני פתיחת דיונים בשאלה זו עם ממשלת ארצות-הברית. ההצעה תנומק על-ידי חברי-הכנסת שמואל תמיר.

שמואל תמיר (המרכז החופשי):

גברתי היושבת-ראש, חברי הכנסת. שעה שיפגש ראש הממשלה עם נשיאו של העם האמריקאי הגדול, לא יבוא לשם כעני בפנח. הוא מגיע כראש ממשלתה וכנציגה של אומה מנצחת, אשר בתקופה של מבוכה בעולם החופשי, ולעתים אף אולת יד, היתה היא — ישראל — שהצליחה לשוב ולהתאזר ולהוכיח חינויות פנימיות ועוצמה נפשית וצבאית, אשר מעטות דוגמתה בהיסטוריה האנושית.

שעה שיפגש ראש הממשלה עם הנשיא ג'ונסון ועם אנשי הפנטגון ומשרד החוץ האמריקאי, יידעו כל המתייעדים כי איש שיחם מייצג את העם אשר במלחמת הישועה שלו מנע את השתלטותו של האימפריאליזם הסובייטי חציני וחסר המעצורים על כל המזרח התיכון, מתוך כיה ועד ערב הסעודית, מאירן ועד לוב ותימן, סיכל את הנסיון להפוך את אגן הים התיכון המזרחי לאגם סובייטי ואת תעלת סואץ לנתיב שיט הנתון לשליטה סובייטית ישירה ובלעדית.

עם כל הכרת המגבלות החמורות שאנו נתונים בהן, עם כל שמירת הפרופורציה, ובראייה ריאליסטית ומפוכחת, ראוי יהיה מר אשכול, ואף חייב, להופיע לא עוד כנציגה של מדינת נגסית, הדחוקה לאורך חולות הים, שרבים ראו בה מטרד מציק אי-שם בין נהריה לאשקלון, המתחנן במצוקתו לסעד זה או אחר, אלא כשליחו של גורם בעל יכולת קובעת באזור זה של העולם, אשר להכרעותיו משמעות בין-לאומית חשובה ואף גורלית.

עוד יוכל ראש הממשלה לומר לנשיא הידידותי של אמריקה, כי נוצרו הנתונים המאפשרים לפנות כמה מן המוקדים המרכזיים אשר היוו בעבר חומר נפץ דליק ומסוכן. איחודה מחדש של ארץ-ישראל המערבית עשוי לשמש קץ להתנגשות האמיתית היחידה בין יהודים לערבים, היא ההתנגשות בין ישראל לערביי ארץ-ישראל, אשר תבוא על פתרונה במסגרת מדינית אחידה; בעיית הפליטים הערביים המתגוררים בתחום יהודה והשומרון וחבל עזה תוכל עתה, לראשונה, לבוא על פתרונה, כי מעתה היא בתחום שליטתנו ואנו מעוניינים בכך, גם לטובתנו שלנו; והמקומות הקדושים לכל שלוש הדתות מובטחים עתה, והם חופשיים ושומרים כפי שלא היו מאז קדשו לפני אלפי שנים.

אך בכל אלה, גברתי היושבת-ראש, קיימת נקודת תורפה אחת, מרכזית, במערך המדיני שיציג מר אשכול בפגישתו. אין ספק כי עיתוי הפגישה, והקדמתה על-ידי

בכל הנתונים הללו, מי כמו הנשיא ג'ונסון, המשובח נע שלהגנה על חופי אמריקה עליו לנהל מלחמה במרחק של אלפי מילין, בג'ונגלים של וייטנאם; מי כמו אנשי מחלקת המדינה האמריקאית, היודעים כי גבול האודר-נייסה הוא גבול השלום באירופה; ומי כאנשי הפנטגון, היודעים את מלוא משמעותו של האיום הסובייטי על האזור הזה, ובתוצאה מכך על כל צפון-אמריקה ודרום-אירופה — מי כמותם יוכל להבין כי גבול הסואץ והירדן הוא הגבול האחד שהוכח כסביה, כצודק וכיעיל, החיוני לנו ולעולם החופשי — לא פחות ואף יותר מן הפאנטומים החשובים — לשם איוון, בטחון, מניעת מלחמה מחודשת, וזכרונות הימים אף לשלום.

ובלבד, אדוני ראש הממשלה, שתיוועד עמם לא כש-ליחה של תולעת יעקב, אלא כנציגו של גאון ישראל. תהי דרכך צלחה.

ה"ר ד. נצר:
רשות הדיבור לשר החוץ.

שר-החוץ א. אבן:

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה. ב-11 בדצמבר 1967 קיבלה הכנסת את ההחלטה הבאה: „הכנסת שמעה את סקירתו של שר החוץ על הדיונים במועצת הבטחון ורשמת לפניה הודעת הממשלה כי תוסיף לפעול בהתאם להחלטות הכנסת מיום ה-1 באוגוסט 1967 ומה-13 בנובמבר 1967.”

אני רואה להזכיר לכנסת את נוסח שתי ההחלטות המוזכרות בסיכומה מ-11 בדצמבר:

ב-1 באוגוסט, לאחר הבעת דברי עידוד והערקה לאלה שייצגו את ישראל והשמיעו דברה במוסדות האו"ם, סיכמה הכנסת את דעתה בזה הלשון: „הכנסת מביעה הערכתה למדינות הידידותיות שגילו הבנה לעמדת ישראל הצודקת בתביעתה לשלום קבע ובטחון בלתי-מעורר. ער. הכנסת מאשרת עמדת הממשלה כי יש להביא במשא-ומתן ישיר בין ישראל לבין מדינות ערב לכריתת חווי שלום, וכל עוד לא הושג השלום תוסיף ישראל לקיים במלואו את המצב הקיים שנקבע עם הפסקת האש כתי-צאה מהדיפת התוקפנות על ידי כוחות צה"ל.”

ב-13 בנובמבר הגיעה הכנסת לידי הסיכום הבא: „לאור הדיונים בעצרת ה-22, כבמושב המיוחד של העצרת, רשמת הממשלה לפניה בצער את העובדה כי מדינות ערב מחזיקות בעמדתן שלא להכיר במדינת ישראל, לא לבוא עמה במשא-ומתן ולא לכרות עמה חווי שלום. ממשלת ישראל מביעה תקוותה כי עמי העולם וממשלותיהם, לא יתעלמו מעובדה חמורה זו, העומדת בניגוד גמור למשפט הבין-לאומי ולעקרונותיה של מגילת האו"ם מות המאחדות. נוכח עמדתן זו של מדינות ערב, תוסיף ישראל לקיים במלואו את המצב כפי שנקבע בהסכמי הפסקת האש ותבצר מעמדה, בהתחשב עם הצרכים החיוניים של בטחונה והתפתחותה. ממשלת ישראל חוזרת ומדגישה כי רק בשלום של קבע, על יסוד משא-ומתן ישיר בין מדינות ערב לבין ישראל, טמון הפתרון לבעיית האזור.”

בהחלטות מ-1 באוגוסט, 13 בנובמבר ו-11 בדצמבר, שנתקבלו על דעת רוב מבריע של סיעות הכנסת וחבריה, באה לידי ביטוי מידה מרשימה של ליכוד לאומי מול בע-

הממשל האמריקאי, קשור למועד הוועידה של המדינות הערביות, ואין ספק שהנשיא ג'ונסון וראשי הממשל יראו עצמם זכאים ללמוד על עמדותיה של ישראל לגבי המציאות הסבוכה ודרכי הפתרון. ניתן אולי לחזור ולהכריז עשרות פעמים באו"ם, ובמסיבות עיתונאים, ואפילו בכנסת, כי ישראל לא תגלה עמדותיה אלא במסגרת משא-ומתן ישיר עם מדינות ערב. אך מי כשר החוץ יודע שהדבר בלתי-אפשרי, שבעה חודשים לאחר המלחמה, בפני-שה רצינית עם מנהיגיה של מעצמה ידידותית, אשר היתה למעשה לבת-הברית העיקרית של ישראל.

נוסחה זו, הנחשבת בעיני גורמים מוסיימים כתכסיס מחוכם כלפי גורמים עוינים או אדישים, אינה אלא ביטוי לחולשה בשיחה ישירה עם ידידים, בעלי אינטרסים קרו-בים או משיקים.

לפיכך יהיה זה משגה חמור ביותר אם ייצא ראש הממשלה לדרכו מבלי שהממשלה והכנסת יביעו את דעתן המהותית לגופי הדברים. מה עוד שסוד גלוי הוא, המתפרסם יום יום בעתונות, כי לאמיתו של דבר אין זה מדויק שישלם מסובת לגלות את עמדותיה כלפי חוץ בלבד, אלא שממשלת ישראל לא הצליחה לגבש עמדה מהותית אחידה לגופי הבעיות, והיא נאחזת בנוסחתה הקבועה לא רק לצורכי חוץ, אלא גם מסיבות פנימיות.

בנסיבות אלו, וכאשר הממשלה נמנעת זה שבעה חודשים מיצירת עובדות של התנחלות אורחית ביהודה, בשומרון ובחבל עזה, יוצא מר אשכול לדרכו חשוף, במידה מסוכנת, ללחץ, אם יבוא כזה. לפיכך נראה לנו שעל הבית לקיים בדחיפות דיון מלא, עוד היום, ואם יש צורך, אף ללא פומביות, ולקבוע הנחיות יסוד מהותיות לפגישה רבת-המשמעות העומדת להתקיים בחוות הנשיא בטכסס.

גברתי היושבת-ראש, אכן ייתכן מאד שמר אשכול לא ייתקל בלחצים. במידה דבה קיימים — בינתיים — הלחצים הזרים יותר בדמיונם, ולעתים אף יפוייתם של אלה המתייראים להתמודד עם האתגרים, מאשר במציאות. אך חולשה מעין זו כמוה כהזמנה אובייקטיבית ללחץ.

על כן, אם ייצא ראש הממשלה ללא דיון נוסף בממשלה או בכנסת — אין מנוס מלהשמיע היום באונו, בפומבי, מספר אמיתות פשוטות: אדוני ראש הממשלה, אתה יוצא לדרכך נשען על תמיכה ציבורית רחבה למדי, ביחוד כאשר לאחרונה הגיעו ידיעות שאתה נמנה עם אלה היודעים להעריך נכונה כי גבולות הירדן והסואץ הם גבולות הבטחון של ישראל. אך אתה יוצא לדרכך — וקיבלת על עצמך מצב זו בידעך — ללא יפוייתם של-שה להסכם מפורשות או מכללא לויתור על השליטה הישראלית בשטח מן השטחים המשוחזרים.

אתה יוצא לפגישה כשליחים של שניים-וחצי מיליוני אנשים, הציבור היחיד בעולם אשר איום מוצהר ומתמיד של הצדמה מרחף מעל ראשו, לאחר שאיום כזה בוצע בפועל בדור זה בשישה מיליונים של אחוי, לגנד עינוי של עולם אדיש ומתנכר.

אתה יוצא לדרכך כאשר המלחמה נגדנו נמשכת במלוא התנופה, בכל דרך שהאויב מסוגל לה, בשעה שהסובייטים מחמשים אותו בקצב חסר תקדים, לרבות נשק חדיש ומסוכן של טילי קרקע-קרקע, ובשעה שאיום חדש לחסימת ים-סוף בדרום ים-סוף, באי פרים, הועמד על סדר-היום.

בטוחים ומוסכמים, תחת אותם קווי תיחום של שביתת הנשק שעברו מן העולם ולא ישובו עוד.

השלום הנכסף יחייב הסדרים לביצוע הבטחון ולמניעת מצב שבו מלחמה מתלקחת ודועכת לסירוגין. הוא מותנה גם בתנאים אחרים, ובכללם חופש שיט לישראל בכל נתיבי הים המובילים אל ים-סוף וממנו. במצב של שלום, של הכרה הדדית וביטול גילויי האיבה והלחומות, יבוא פתרון מהיר ויעיל לבעיית הפליטים, אשר היו והנם קרבנות עיקריים של מדיניות האיבה והלחומות שנקטו מנהיגים ערביים מאז קום המדינה.

כנסת נכבדה, במגעיו עם נציגו של המזכיר הכללי של האו"ם הסברנו את עקרונות מדיניותנו, שמגמתה המרכזית לא השתנתה מאז תום הקרבות. המגמה היא שלום ובטחון, על כל המסקנות המתבקשות ממנה. הסברנו לממשלה השכנות ולעמים השכנים, בכל הצטרפות הבין-לאומיים והפומביים, כי משאי-ומתן בין מדינות ערב וישראל אין בו משום השפלה לצד זה או נצחון לצד זה, כי אם תעורר כבוד ואומץ-רוח לכל אשר ישתתפו בו. עמי ישראל וערב אינם ניצבים זה מול זה כמנוצחים ומנוצחים, כי אם כשווים בצורך בשלום. על-ידי פעולה עצמאית לקידום השלום יפגינו מדינות האזור את מלוא קומת ריבונן, תן, תחת להישען על גורמי חוץ ולהזמין את התערבותם. אמת נכון, אין בידינו להבטיח לבדנו את השלום, אך ביכולתנו לקדם את סיכויי השגתו על-ידי איתנות עמידה, על-ידי שמירה קפדנית על הפסקת האש ועל כל ההסדרים אשר סוכמו במסגרתה, על-ידי חיזוק כוחנו להרתע, חידוש תוקפות, על-ידי טיפוח הבנה בין-לאומית לעמדתנו ושאיופתנו, על-ידי מלאכת עיון ולימוד ותכנון מפורט לקראת משאי-ומתן, אם וכאשר יבוא, וכן על-ידי מיוצג כל האפשרויות להבהיר את מדיניותנו לעמי ערב ולממשלות השכנות.

ההצעה שאנו דנים בה מתעוררת על רקע ביקורים שיערוך ראש הממשלה בארצות-הברית ובקנדה, תוך היענות להזמנות שקיבל מהנשיא ג'ונסון וממר לסטר פיר-סון. הצורך לטפח ידידות והבנה עם ארצות-הברית מקובל ומובן בכל עת, לא כל שכן בנסיבות הקיימות. מאז אמצע מאי, דרך כל המאורעות המסעירים של הקיץ והסתיו, מקדישה הממשלה תשומת-לב מתמדת ומרובה לטיפול הבנה הדדית עם הנשיא, הממשלה והעם של ארצות-הברית. מאמצים אלה לא היו לשוא. הנושאים הכבדים, התובעים הערכה וטיפול של שתי ממשלותינו, מחייבים שיקול דעת במישורי האחריות העליונים. מדובר בעניינינו המשותף להפגת מתיחות ולקידום השלום במזרח התיכון. אינני יורד לסוף דעתו של המציע הנכבד, הסבור משום-מה שדווקא בעיית הגבולות תובעת דיון בכנסת על רקע יציאתו הקרובה של ראש הממשלה לארצות-הברית.

עמדת ממשלת ישראל ידועה וגלויה. נקיים את קווי הפסקת האש עד שייקבעו בחוץ שלום גבולות מוכרים, מוסכמים ובטוחים. מוכרים ובטוחים בעינינו. בעיות טריטוריאליים, כפי שאמרתי במועצת הבטחון ב-11 בנובמבר 1967, הן סוגיה מרכזית, אשר תידון במשא-ומתן בין ישראל והממשלות השכנות. את הצעותיה המפורטות לגבי תנאי השלום כולם, לרבות התנאים הטריטוריאליים

יות ואתגרים שאין חשבים וגורילים מהם. במכלול זה של החלטות משתקף גורם אחד, שאיני רואה סיבה לפסוח עליו. יש בהן לא רק תמיכה במדיניות הממשלה, אלא גם הבעת אמון באחראים לניהולה והגשמתה. עובדה זו מזדקקת בבהירות מדברי מרביתם של הנואמים שהשתתפו בשלושת הדיונים שהוכרתי.

על כן הממשלה סמוכה ובטוחה כי המדיניות שהיא גוקטת במערכות החוץ וזכה בהיקף של תמיכה לאומית שקשה למצוא דוגמתה במדינה חופשית המצטיינת בגיוון מרובה של השקפות וביצרי ויכוח מפותחים למדי. אכן, אחדות זו של רצון לאומי מלוכד ונחוש היא אחד הנכסים יקרי הערך שהמדינה נושאת לפניה במאבקה הנמשך על בטחון ושלום. הבה ננהג בנכס זה זהירות וכבוד. אל ניתן שייפגע.

כבר נזדמן לי להעיר על חובת הכנסת, תוך הקשבה ערה לקולות המושמעים מחוץ לכתליה, להקפיד על זכו-תה להיחשב כמקור סמכות עליון לקביעת המדיניות הלאומית ולהעביתה. ואכן הוויכוח המדיני בכנסת מאז ימי הקיץ הגדולים היה חופשי מאותם ספיחים של בהלנת-חינם ולחץ רועש, שהופיעו בכמה יזרות ויכוח אחרות, בעל-פה ובכתב.

המערכה המדינית תהיה ממושכת, ואין לחזות מראש את כל שלביה וגלגוליה. אך דבר אחד נעלה מכל ספק: היא תדרוש מאתנו חיזוק העצבים וחיזול הרצון.

לאחר שבעה חודשי מאבק סוער ומתוח יצאה ישראל בלתי-נפגעת במעמדה, בעמדתה ובעקרוניתה. אין לה שום סיבה להיתפס לבהלות תוצרת-בית או לפילוגים מלא-נותיים העלולים לטשטש את עובדת ליכודת.

על רקע זה אני בא להתייחס להצעה שהכנסת תקיים דיון מדיני לרגל מסעו הקרוב של ראש הממשלה. אמנם לא שמעתי שהוצעה הצעה כזאת, אולם היא משתמעת מעצם המעמד. אם כן, הצעה זו, אם הוצעה, אין לה לדעת טעם ואין לה הצדקה, והנימוקים שהובאו לביסוסה, יותר משהם מוסיפים למשקלה — הם גורעים ממנו. אף-שר היה לראות סבירות מסויימת בהצעה אילו חל בעמדת הממשלה והכנסת שינוי כלשהו מאז הדיון המדיני שהסתם כס ב-11 בדצמבר 1967. לא זו בלבד שלא חל שינוי כזה, אלא בבירורים המדיניים שקיימו הממשלה וועדותיה אף לא עלתה הצעה שיחול שינוי מעין זה. התברר לנו כי מדיניותנו המוצהרת עומדת היטב במבחן השעה הזאת. כוחה יפה להמשך מגעיו המדיניים בכל המישורים ובכל הזירות. עובדה זו משתמעת בבהירות מההודעה שפרסמה הממשלה ב-1 בינואר 1968. קבלת הצעתו של חבר-הכנסת תמיר היתה עלולה להתפרש מחוץ ומבית כסימן של רפיון מדיני או של התפרדות חבילת ליכודנו. הואיל ואין יסוד לפירושים אלה, אין טעם לטפחם, אפילו שלא ביד-עין.

מדיניות זו, שהממשלה שוקדת על ניהולה, מורכבת משני יסודות, המצטרפים למסכת מאוזנת אחת. נקיים במלואם את התנאים הנוכחיים הנחוצים לבטחוננו, תוך טיפוח זכרן החי והנמרץ של הסכנות המהירות שנוצצו-נו מהן לפני זמן מועט. בעת ובעונה אחת לא נחמיץ שום הזדמנות להביע להלכה את רצוננו להחליף מצב זה במצב של שלום איתן ויציב, אשר יושחת על גבולות

שר-החוץ א. אבן :

על רקע זה אני סבור שטוב תעשה הכנסת אם תסתפק בדיונים המקיפים והיסודיים שהיו ועם הסיכומים שנתקבלו על רוב בניינו ומניינו של הבית.

אשר לביקורו הקרוב של ראש ממשלת ישראל בקנדה, הרי גם כאן מדובר על מאמץ להדק יחסים עם ממשלה שגילתה יומה ותושיה בזירה הבין-לאומית למען שמירת השלום וקידומו. ממשלת קנדה עשתה מאמץ, מאמץ לשון שלא באשמתה, להזעיק את מוסדות האו"ם ערב הקרבות ולהעמיד את דעת הקהל בעולם על הסכנה והחומרה שבמעשי ההסגר, הכיתור והאיום שביצע אז שליט מצרים. מאז ועד עתה נמשך בריציפות דו-שיח בינינו ובין קנדה כחברת מועצת הבטחון, וגם דו-שיח זה מבליט את מידת הקרבה שבעמדותינו ובעקרונותינו. כן הודהה קנדה, בהופעתה במועצת הבטחון, עם הדוקטרינה שלפיה יש להתור לא לחידוש המצב הקודם, אלא להקמת מבנה יחסים חדש; לא אחורה, כי אם קדימה; לא חידושם של קווי התייחסות הקודמים, כי אם עיצובם של מפה חדשה, ומפת יחסים חדשה על יסוד של גבולות מוכרים ובטוחים.

אני בטוח איפוא כי האיחולים של הבית ואמונו ילוו את ראש הממשלה במסע הזה, מתוך תקווה שיעלה בידו לחזק עוד יותר את קשרי הידידות ההדוקים הקיימים בין ישראל ובין שתי המדינות שהוא עומד לבקר בהן. אני מציע איפוא, שהצעה זו תורד מסדר-יומה של הכנסת.

הרהרתי באפשרות של קיום דיון בוועדת החוץ והבטחון, אלא שכידוע לחברים רבים בכנסת, ועדת החוץ והבטחון כבר שרויה בדיון על גופו של הנושא המוגדר בהצעה שלפנינו. על כן אין שום צורך, ולדעתי יש אפילו פגם בכך, שיווצר הרושם כאילו ועדת החוץ והבטחון זקוקה להחלטה נוספת כדי לקיים דיון המתקיים בעצם הימים האלה. על כן אציע שלא תהיה החלטה להביא את העניין הזה לדיון בוועדת החוץ והבטחון.

הי"ר ד. נצר :

רשות הדיבור לחבר-הכנסת אבנרי, להצעה.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש) :

גברתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה. אף שאני מתנגד תכליתית התנגדות לדעותיו של מציע ההצעה, אני סבור — כמוהו — שיש מקום לדיון בנושא זה במליאת הכנסת. ואם הכנסת לא תסכים לכך, כי אז מן הראוי, לפחות, להעביר את הנושא במפורש לוועדת החוץ והבטחון.

אין זה סוד שחבר-הכנסת שמואל תמיר ואנוכי מייצגים הפכים בוויכוח הנטוש ברגע זה באומה כולה, מחוץ לממשלת ישראל. מכאן: חתירה לסיפוח, אימפריה, מלחמת אינ-סוף, עד להשמדה אטומית הדדית; ומכאן: פדריציה, שלום ושילוב ישראל כגורם מרכזי במרחב. אך שני הקצוות בוויכוח זה יש להם מכנה משותף אחד, וזה הוא: שיש צורך בהכרעה מהירה על מדיניות יומוה.

מה טעם רואה הממשלה בטשטוש העובדה, שהיו בה זעזועים, בימים האחרונים, על רקע נסיעתו של ראש הממשלה, ושהיו בה תובעים, מכאן ומכאן, לקבוע קו ברור? מה טעם בהכחשה רשמית של מזכירת הממשלה...

והבטחוניים, תגבש ותציג ממשלת ישראל, כמקובל בכל ההיסטוריה, ליד שולחן המשא-ומתן, ולא במעמד אחר.

ממשלת ארצות-הברית מגלה יותר הבנה להגיגה של עמדה זו משגילה חבר-הכנסת תמיר בדבריו המאלפים. לא נתקלתי בשום הבעת תמרון על שממשלת ישראל איננה מנהלת משא-ומתן עם עצמה לאור מצלמות הטלוויזיה, וגם לא עם מדינות אחרות שאין לנו גבול משותף אתן. על הגבול נדבר עם אותן מדינות שיש לנו גבול משותף אתן.

על גישתנו העקרונית כבר הבהרנו את דעתנו. הבעיה הטריטוריאלית היא בעיה למשא-ומתן במסגרת של מאמץ להגיע לחווי שלום.

אשר לעמדת ארצות-הברית, הרי עמדתה הוגדרה בגאומה של הנשיא ג'ונסון ב-19 ביוני ובנאום נציג ארצות-הברית ב-15 בנובמבר 1967. הנשיא הדגיש את הצורך להחליף את קווי שביתת הנשק הקודמים, השבירים והמפורים, בגבולות מוכרים ומוסכמים. פירוש מפורט למושג זה ניתן על-ידי נציג ארצות-הברית במועצת הבטחון ב-15 באוגוסט 1967, בזה הלשון: „כדי שמדינות האזור תהיינה חופשיות מן האיום והשימוש בכוח, הכרחי שייקבעו גבולות בטוחים ומוכרים. שני עקרונות אלה, השלום וקביעת הגבולות, תלויים זה בזה. מבחינה היסטורית מעולם לא היו גבולות בטוחים ומוסכמים באזור — המשיך נציג ארצות-הברית —, קווי שביתת הנשק מ-1949 וקווי הפסקת האש מ-1967 אינם הולמים הגדרה זו — גבולות בטוחים ומוסכמים. יוצא שטרם הוסכם מה הם הגבולות. הסכם על נושא זה הוא חיוני לשלום צודק ואי-תן. גבולות כאלה אין לכפות אותם או להכתיב אותם מבחוץ. על הצדדים לעבד אותם ולהכיר בהדדיות בהם כחלק ממחלף עשיית השלום.”

עמדה עקרונית זו של ממשלת ארצות-הברית איננה מצדיקה, לדעתי, את ההנחה שמתבקש דיון מבוהל בכנסת ערב צאתו של ראש הממשלה. יש כאן השתמעויות בלתי-מוצדקות או של שינוי בעמדת הממשלה לאחרונה או של חילוקי דעות עקרוניים בין ממשלת ישראל ואותן ממשלות שבמדינותיהן הוא עומד לבקר.

שמואל תמיר (המרכז החופשי) :

אמרתיו את ההיפך.

שמואל מיקוניס (מק"י) :

נדמה לי ששכחת את החלטת מועצת הבטחון. הבאת כל-כך הרבה ציטוטים, וזאת שכחת.

שר-החוץ א. אבן :

אותה החלטה כוללת גם את המושג של גבולות מוסכמים ובטוחים, ואלה שניסחו יזמו את הגשת ההצעה נתנו פירושים ההולמים לחלוטין את אשר ציטטתי מפי נציג ארצות-הברית. לאמור, שהגבול צריך להיקבע, והוא טרם נקבע, והשאלה מי יקבע אותו באה על תשובתה: רק ישראל ומדינות ערב מוסמכות לקבוע את הגבול במסגרת של חווי שלום.

אברהם טיאר (המרכז החופשי) :

אם הכל ידוע ומוסכם, מדוע דנה על זה הממשלה במשך שתיים-עשרה שעות?

חוברת י', ישיבה דל"ח

— הצעה לסדר-היום (סורקיס, דגני, אבנרי, נצר, טובי) —

ראל. אין צורך להקפיד על שניות בוויכוח זה. אני לא אגזול מזמנה של הכנסת.

אני מסיים ואומר: הבעיה איננה — האם נקיים את קו הפסקת האש? איש אינו מציע נסיגה של צה"ל מקו הפסקת האש. הבעיה היא: מה אנו עושים מאחורי קו הפסקת האש? הבעיה איננה: האם נשמור על שלמות ארץ-ישראל? כולנו דוגלים בשלמות ארץ-ישראל. הבעיה היא: איך נקיים את שלמות ארץ-ישראל — האם על-ידי אימפריה של עם אחד, או על-ידי פדרציה של שתי מדינות, המייצגות את שני העמים?

כל הדברים האלה ישתקפו בהכרח בוויכוחים שינהל ראש הממשלה עם ראשי מדינות אחרות. אין כל אפשרות להימנע מכך. הטענה כאילו הדבר יימנע אינה אלא העמדת-פנים, הבאה לשמור על השלמות הפנימית של הליכוד הלאומי, ששר החוץ העלה אותו על גס. אבל הוא שכח להזכיר שזה ליכוד לאומי בשביל לא לעשות שום דבר, בשביל לא להחליט. זהו ליכוד לאומי של מחדל. אין זה ליכוד לאומי של מעשה.

כבוד היושבת-ראש, אני מציע שעניין זה, אם לא יועלה במליאת הכנסת, יועבר לוועדה.

היו"ר ד. נצר:

לפנינו שלוש הצעות: הצעת חבר-הכנסת תמיר לדון בעניין במליאה; הצעת שר החוץ להסיר את העניין מסדר-היום, והצעת חבר-הכנסת אבנרי להעביר את העניין לוועדה. תחילה אעמיד להצבעה זו מול זו שתי ההצעות הראשונות.

הצבעה

בעד ההצעה לקיים דיון בעניין במליאה — מיעוט

בעד ההצעה להסיר את העניין מסדר-היום — רוב

ההצעה להסיר את העניין מסדר-היום נתקבלה.

היו"ר ד. נצר:

אני מעמידה עתה להצבעה הצעת חבר-הכנסת אבנרי להעביר את העניין לדיון בוועדה.

הצבעה

ההצעה להעביר את העניין לדיון בוועדה לא נתקבלה.

היו"ר ד. נצר:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת טובי, להודעה בשם הנמנעים.

תומיק טובי (הרשימה הקומוניסטית החדשה):

כנסת נכבדה. סיעתנו הקומוניסטית נמנעה מהצבעה על הצעתו של חבר-הכנסת תמיר ועל הצעתו של שר החוץ כדי להדגיש שלילתנו והתנגדותנו לתביעות ולמגמות הסיפוח והכיבושים שבאו לידי ביטוי הן בנוסח הצעתו ובהנמקתו של חבר-הכנסת תמיר והן בתשובתו של שר החוץ, המבטא עמדת הממשלה, ששללנו והגנו שוללים אותה.

מדיניות הסיפוח וכיבושים, אם היא מופיעה בתביעה הגלויה של סיפוח לאלתר, ואם היא מתעטפת בפורמולות

מרדכי סורקיס (רפ"י):

באיזה צד אתה תומך?

עמוס דגני (רפ"י):

הוא תומך בצד האחורי של „העולם הזה“.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

אתם חדלתם מזמן להיות מפלגה רצינית. את הצד האחורי של רפ"י אנו רואים בימים אלה. הצד הקדמי כבר איננו.

שר הבטחון אמר לפני שלושה שבועות, בניגוד לדעה שהביע שר החוץ כאן היום: הוויכוח על תוצאות המלחמה איננו יכוח על ענייני חוץ; הוא איננו יכוח על עמדה שנגזט כלפי גורמים זרים; זהו יכוח על מהות המדינה, על מבנה הפנים, על דמותה.

לכן מן הראוי שוויכוח זה יתנהל בכל הבהירות, גם בכנסת וגם בממשלה.

בשביל מה נוסע ראש הממשלה לארצות-הברית? ברור לכולנו שהמטרה העיקרית היא עזרה הדדית על רקע פנימי — שני האישים עומדים לפני מלחמת בחירות, האחד השנה והשני בשנה שלאחריה. אבל האם אפשר לנתק ביקור זה ממשמעות מדינית? האם לא ברור שארצות-הברית רוצה לפעול במרחב? ואם אנו לא נגלה יזמה מצדנו, ארצות-הברית תגלה יזמה מצדה. אם אנו משאירים חלל ריק מימיה ישראלית, תבוא ארצות-הברית ותמלא חלל זה ביזמה משלה, המוכתבת על-ידי אינטרסים שלה. אמנם, האינטרסים של ארצות-הברית אינם בהכרח מנוגדים לאינטרסים שלנו, בכל מקרה. אבל האינטרסים שלה הם שלה, ואילו אנו מצויים לפעול קודם כל לפי האינטרסים שלנו.

שר החוץ אמר היום — כפי שאמר לא פעם — שאנו מוכנים למשא-ומתן עם כל ממשלות ערב, עם כל עמי ערב. אבל, כבוד השר, יש עם אחד במרחב שעדיין אין לו ממשלה, ועם העם הזה אנו מצויים להידבר. עם העם הזה אנו יכולים להקים מבנה של שלום במרחב. עם זה אינו יושב מעבר לקו הפסקת האש. עם זה יושב, בעיקרו, בצד זה של קו הפסקת האש. ועל כך, כבוד השר, אין מלה ואין זכר בנאומך היום, ולא בכל נאום אחר שנאמת מאז המלחמה.

למה מחכה הממשלה בקביעת מדיניותה? האם היא מחכה לאחרית הימים, כאשר יגור זאב עם כבש, חירות עם מפ"ם? האם היא מחכה שאת החלל הריק, שאנו משאירים, יבואו למלא אנשי „אל-פתח"? האם היא מחכה להתדרדרות במצב-הרוח של מיליון ורבע הערבים הנמצאים אים מאחורי קו הפסקת האש? האם היא מחכה שבהעדר דיבור ומעשה מצדנו יבואו גורמים עוינים, אנשי „אל-פתח", ויציעו לעם הזה את הפתרון שלהם?

רבותי, אנו מחמיצים הזדמנות היסטורית, שלא תחזור במהרה.

היו"ר ד. נצר:

חבר-הכנסת אבנרי, עליך לסיים.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

כבוד היושבת-ראש נהגה בליברליות הראויה לשבח כאשר דיברנו על דברים שהיו אמנם חשובים, אבל היו, בכל זאת, בהרבה פחות חשובים מגורלה של מדינת יש-

כך לא יקודמו יחסיה של הממשלה עם העמים הערביים, אלא במדיניות של התחשבות בזכויות הזולת, במדיניות של חיפוש דרך ושותפות גורל ושותפות חיים באזור הזה, שיכול להיות בנוי אך ורק על כיבוד הדדי של זכויות. מתוך שלילת העמדה, שבאה לידי ביטוי בשתי ההצעות, נמנענו מהצבעה.

שמואל תמיר (המרכז החופשי) :

היתה הצבעה של הימנעות מהצעת חבר-הכנסת אבנ"ר, ואני מבקש להסביר אותה במשפט אחד.

היו"ר ד. נצר :

כל ההצבעות היו בקשר להצעת חבר-הכנסת תמיר, והוא לא יכול להימנע מהצבעה, כי היתה לו הצעה אחרת.

שמואל תמיר (המרכז החופשי) :

התקנון אומר זאת.

היו"ר ד. נצר :

הדיון היה סביב הנושא שהעלה חבר-הכנסת תמיר.

הישיבה הבאה של הכנסת ביום שני הבא, בשעה ארבע אחר-הצהריים, והיא תיפתח באזכרה לחבר-הכנסת יעקב כץ ז"ל.

ישיבה זו נעולה.

הקסם של החלטת הממשלה, שתמשיך לקיים את המפה הנוכחית ותבצר אותה בהתיישבות, בהיאחזות ובצעדים אחרים, כדי להגיע להסדר מוסכם — זוהי מדיניות הנוגדת את אינטרס השלום ואינטרס עם ישראל ועמי האזור. אינטרס השלום, שהוא אינטרס עליון של עם ישראל ושל כל עמי האזור, מחייב תמיכה ברורה כוללת בהחלטת מועצת הבטחון ופעולה לביצועה; וכן תמיכה בדעת הקהל הבין-לאומית, שהנסיגה מהשטחים שנרכשו במלחמת יוני האחרונה ושלילת רווחים טריטוריאליים כתוצאה מפעולה צבאית הן הצעד הראשון וההכרחי למען הסדר שלום צודק —

יוסף פישר (המערך) :

אתה יודע מה זה "בוקרה פיל-מישמיש"?

תנזיק טובי (הרשימה הקומוניסטית החדשה) :

— שיכבד את זכויותיהן הצודקות של כל מדינות האזור, ובכלל זה התוויית גבולות בטוחים ומוסכמים והבטחת זכויות צודקות של העם הערבי הפלשתינאי, ובראשן זכות הפליטים וכן זכות חופש השיט.

אך ממשלת ישראל לא רק מתחמקת מביצוע החלטת זו, אלא אף פועלת להכשלתה, בניגוד לאינטרס השלום. הממשלה לא תקדם את השלום במדיניות ההיבנות על הכוח ועל תמיכת המעצמות האימפריאליסטיות. על-ידי

נספחות

א. סדר-היום לישיבות רל"ו – רל"ח

- א. שאלות. ח. חוק מס רכוש וקרן פיצויים (הוראת שעה), תשכ"ח–1967 (קריאה ראשונה).
- ב. חוק ועדות חקירה, תשכ"ח–1967 (קריאה ראשונה).
- ג. חוק גנים לאומיים ושמורות טבע (תיקון מס' 2), תשכ"ח–1967 (קריאה ראשונה).
- ד. חוק התקציב לשנת 1968/69, תשכ"ח–1968 (קריאה ראשונה).
- ה. החלטה בדבר הסמכת ועדת הכספים לפתוח בדיוניה על התקציב.
- ו. הצעות לסדר-היום.
- ז. מהות תרבות החיים בדמוקרטיה פעילה (הצעות חברי-הכנסת צ. צימרמן וש. אלוני).
- ח. חוק מס רכוש וקרן פיצויים (הוראת שעה), תשכ"ח–1967 (קריאה ראשונה).
- ט. חוק החסינויות וחכיות היתר הדיפלומטיות והקונסוליות, תשכ"ח–1967 (קריאה ראשונה).
- י. חוק שירות הקבע בצבא-ההגנה לישראל (גימלאות) (תיקון מס' 5), תשכ"ח–1967 (קריאה ראשונה).
- יא. חוק שעות עבודה ומנוחה (תיקון), תשכ"ז–1967 (קריאה ראשונה).
- יב. חוק למניעת הונאה בכשרות, תשכ"ו–1966 (קריאה ראשונה).
- יג. חוק לתיקון פקודת החוק הפלילי (מס' 26), (קריאה ראשונה).
- יד. בעיית צווי ריתוק (הצעת חברי-הכנסת ת. טובי).

ב. הצעות לסדר-היום לישיבות רל"ו – רל"ח

555. ט. סנהדראי (מפד"ל): הרג בדרכים.
559. א. שוסטק (המרכז החופשי): עמדתה של ממשלת ישראל בשאלת השטחים המשוחררים.

ג. החלטה בדבר הסמכת ועדת הכספים לפתוח בדיוניה על התקציב

- בהתאם לסעיף 2 של החלטת ועדת הכנסת בענייני נוהל, "תקציב – סדרי דיון" (תקנון הכנסת, עמ' 56), מחליטה בזה הכנסת להסמיך את ועדת הכספים לפתוח בדיוניה להכנת התקציב לשנת 1968/69 לקריאה שניה ושלישית מיד לאחר הרצאת שר האוצר.

ד. מסקנות ועדת העבודה בעניין בתי אכסון לפועלים ערביים העובדים

מחוץ למקום מגוריהם

- א. בשיבת הכנסת ביום י"ט בכסלו תשכ"ו (13 בדצמבר 1965) העלה חברי-הכנסת ש. מיקוניס את ההצעה דלעיל על סדרי-היום. הכנסת החליטה להעביר את ההצעה לוועדת העבודה.
- ב. ועדת העבודה דנה בעניין ושמעה את נציגי משרד העבודה בגדון. בסיום הדיון באה הוועדה לידי המסקנות הבאות:
- א. הוועדה מקדמת בברכה את הודעת שר העבודה על תכנית הממשלה לעזור באכסונם של הפועלים הערביים – באזור התעסוקה שלהם.
- ב. הוועדה רשמה לפנייה את הודעת נציגי משרד העבודה, כי הסקר שנערך לבירור מספר הפועלים המוכנים לקבל אכסון במקום התעסוקה, בשכר
- א. דיור זול, לא העלה מועמדים רבים.
- ב. עם זאת אין העניין יורד מעל הפרק, כיוון שקיימת גם היום, לאחר הפסקה בתקופת המתחוות הבטחוניות והמלחמה, תעסוקה ניכרת של פועלים ערביים מחוץ לתחומי ישוביהם.
- ג. הוועדה מחייבת הפעלת התכנית להקמת בתי אכסון לעובדים ערביים, שיענו לכללי דיור מניחים את הדעת ויאפשרו פעולה תרבותית.
- ד. לעובדים הערביים, החוזרים למקום מגוריהם יום יום אחרי העבודה, יש להבטיח תנאי הסעה נוחים, בזמן המינימלי ביותר ובהוצאות כספיות שלא יעלו על 10%–12% מן השכר היומי של העובד.

הצעת מיעוט

- ש. כהן-צידון מציע:
סעיף ד יסתיים במלים: "מניחים את הדעת".

ה. מסקנות ועדת הפנים בדבר המשבר הפוקד את עיריית הרצליה והמצב ברשויות המקומיות בישראל

מר י. ש. בן-מאיר סגן שר הפנים ואת נציגי משרדו. לאחר ששמעה הוועדה מפי סגן השר ומפי המנהל הכללי של משרד הפנים על החלטת שר הפנים לפזר את מועצת עיריית הרצליה ולמנות ועדה קרואה, באה הוועדה לכלל מסקנה כי בזה תם תפקידה בנושא זה.

בישיבת הכנסת ביום כ"ח בטבת תשכ"ז (10 בינואר 1967) העלה חבר הכנסת י. תמיר הצעה לסדר-היום בדבר המשבר הפוקד את עיריית הרצליה והמצב ברשויות המקומיות בישראל. הכנסת החליטה על העברת הנושא לטיפול של ועדת הפנים.

הוועדה דנה בעניין בשתי ישיבות שבהן שמעה את

סיכום הישיבות

- ישיבה רל"ו (ל' בכסלו תשכ"ח – 1 בינואר 1968)**
היו"ר – ק. לוז ; ט. סנהדראי.
- א.** מ"מ מזכיר הכנסת ח. ליאור הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.
- ב.** השר י. גלילי השיב על 15 שאילתות של חברי הכנסת : ת. טובי, ש. כהן-צידון, ש. מיקוניס, מ. ארם, ג'. מועדי, ר. ארזי, ש. תמיר, י. תמיר, א. שוסטק, ד. נצר, ב. עזיאל.
- ג.** שר-החוז' א. אבן השיב על 8 שאילתות של חברי הכנסת : א. אבנרי, א. טיאר, ש. תמיר, ט. סנהדראי, ש. מיקוניס, א. רזיאל-נאור.
- ד.** שר-המשפטים י. ש. שפירא השיב על 6 שאילתות של חברי הכנסת : י. שופמן, ש. תמיר, ר. ארזי, א. טיאר, מ. ידיד, ע. דגני.
- ה.** שר-הבריאות י. ברזילי השיב על 6 שאילתות של חברי הכנסת : מ. פרוש, י. תמיר, א. טיאר, מ. בן-פורת, ר. ארזי, א. שוסטק.
- ו.** שר-השיכון מ. בנטוב השיב על 4 שאילתות של חברי הכנסת : ש. ארבל-אלמוזלינו, א. אבנרי, ר. ארזי, א. טיאר.
- ז.** בהמשך הדיון על חוק ועדות חקירה, תשכ"ח-1967 (קריאה ראשונה), השתתפו : מ. אונא, י. נבון, ב. אוניה, ר. ארזי, ג. האוזנר, ש. תמיר, ת. טובי, א. אבנרי, ש. מיקוניס, ח. צדוק, י. שופמן.
- ישיבה רל"ז (א' בטבת תשכ"ח – 2 בינואר 1968)**
היו"ר – ק. לוז.
- א.** מ"מ מזכיר הכנסת ח. ליאור הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.
- ב.** שר האוצר פ. ספיר הביא לקריאה ראשונה חוק התקציב לשנת 1968/69, תשכ"ח-1968.
- ג.** יושב-ראש הכנסת ק. לוז הביא הצעת החלטה בדבר הסמכת ועדת הכספים לפתוח בדיוניה על התקציב. הוחלט : לקבל את ההחלטה.
- ישיבה רל"ח (ב' בטבת תשכ"ח – 3 בינואר 1968)**
היו"ר – ד. נצר.
- א.** מ"מ מזכיר הכנסת ח. ליאור הודיע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.
- ב.** ט. סנהדראי הגישה הצעה לסדר-היום בדבר הרג בדרכים. שר-התחבורה מ. כדמל השיב להצעה. הוחלט : לקיים דיון על העניין במליאת הכנסת.
- ג.** סגן שר הפנים י. ש. בן-מאיר השיב על 3 שאילתות של חברי הכנסת : י. תמיר, ש. מיקוניס, א. שוסטק.
- ד.** ש. תמיר הגיש הצעה לסדר-היום בדבר עמדתה של ממשלת ישראל בשאלת השטחים המשוחררים לפי פתיחת דיונים בשאלה זו עם ממשלת ארצות-הברית. שר-החוז' א. אבן השיב להצעה. א. אבנרי הציע להעביר העניין לוועדה.
- הוחלט : להסיר את העניין מסדר-היום.
- ת. טובי הודיע על הימנעות סיעתו מהצבעה.

תוכן הענינים

עמוד

הישיבה המאתיים ושלשים ותשע של הכנסת השישית (ז' טבת תשכ"ח – 8 ינואר 1968)

- א. דברי הספד לחבר הכנסת יעקב כץ ז"ל 625
- ב. שאלות ותשובות
1. הפסקת הייצור ואיחור בתשלומים הסוציאליים ב"חרסית וחול זך" 626
 2. נתונים על נסיעותיהם של עובדי משרד התיירות לחוץ-לארץ 626
 3. תוצאות הסקר הגיאופיסי התת-ימי למטרות נפט 627
 4. מודעה מטעם חברת "שרון" על תלונות התיירים 627
 5. הזכיון לחיפושי נפט של חברת "בלקו פטרוליאום אוף ישראל" 627
 6. מיוקמן הבלתי-מתאים של בריכות החימצון באילת 628
 7. הנחת צינור הנפט מאילת לאשקלון ושמידת החוף באשקלון 628
 8. אמצעים לשיפור אירוח התיירים בבתי-המלון 628
 9. פיתוח צפת כאתר תיירות 629
 10. אמצעים למניעת זיהומו של חוף אשקלון 630
 11. כתבה בשבועון האמריקני "לייף" על השקעת כספי ה"מאפיה" בישראל 630
 12. סיבת מעצרו של ארבעה תושבים בכפר טייבה 630
 - 13-14. תקיפת רופאים בבית-החולים תל-השומר עקב חשד של ניתוח גופה 631
 15. קצב בדיקת הדרכונים בשדה-התעופה בלוד 631
 16. מעצר מר שמחה הולצברג ובנו בעת ביקורי גרמנים בארץ 632
 17. מניעת שיווקם של ירקות שגודלו בלי היתר המועצה לייצור ירקות 632
 18. שיווק פרי הדר מפרדסי שפלת עזה 633
 19. יכול הפירות והירקות בשטחי הגדה המערבית 633
 20. עבודות ייעור ואפשרויות רעיה באזור אוס-אל-פחם 633
 21. שיווק הפירות מרמת הגולן 633
 22. נתונים על השמדת פירות וירקות 634
 23. חלוקת האדמות בעמק אילון 634
 24. שינויים בסדרי הצמדת המשכנתאות 634
 25. ידיעה על הסכם בין מר יצחק פולאק ושלטונות מס ההכנסה 635
 26. מס על ההכנסה מן הדירה המושכרת וניידות של עובדים 635
 27. כושר ההזרמה בצינור הנפט מאילת לצפון הארץ 636
 28. ידיעה על הזרמת דולרים למכירה חופשית על-ידי סוכני חברות ממשלתיות 636
 29. שיעור מס הרכוש על כלי-הרכב ששנת ייצורם 1964 או 1965 636
 30. הפסדי הממשלה בשל הגרעונות של מלון "הילטון" 636
 31. סחר בלתי-הוגן באיגרות מילווה בטחון 637
 32. הישגי התלמידים בבית-הספר "המאירי" בירושלים 637
 33. רמת הלימודים בבית-הספר "המאירי" בירושלים 637
 34. גילאי חינוך חובה בשטחים המוחזקים שאינם מבקרים בבתי-ספר 638
 35. משחק הגמר על גביע המדינה בכדורגל מחוץ לירושלים 638
 36. נתונים על בתי-הספר היסודיים בבית-שאן 638
 37. קיצוץ הסיוע התקציבי לטיפול בנוער מובטל במסגרת תנועות הנוער 639
 - 38-39. צמצום לימודי הערב באוניברסיטת תל-אביב 639
 40. הכנות לקראת הופעת ספורטאי ישראל באולימפיאדה במקסיקו 639
 41. תכניות משרד החינוך לטיפול בנוער מובטל 640
 42. פעולות הסברה בבתי-הספר למניעת התעסקות בחפצים חשודים 640
- ג. חוק התקציב לשנת 1968/69, תשכ"ח-1968 (קריאה ראשונה) 641

הישיבה המאתיים וארבעים של הכנסת השישית (ח' טבת תשכ"ח – 9 ינואר 1968)

- א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת 659
- ב. הצהרת אמונים של חבר הכנסת א. ורדיגר 659
- ג. חוק התקציב לשנת 1968/69, תשכ"ח-1968 – המשך הדיון 659
- ד. חילופי גברי בוועדות הכנסת 679
- ה. חוק מרשם האוכלוסין (תיקון מס' 2), תשכ"ח-1968 (קריאה ראשונה) 680

הישיבה המאתיים-וארבעים ואחת של הכנסת השישית (ט' טבת תשכ"ח – 10 ינואר 1968)

683 א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

ב. שאלות ותשובות

- 683 1. נתונים על צווי הריתוק
- 683 2. הצהרה עויינת לישראל מפי ראש עיריית רמאללה
- 684 3. תגומלים לאלמוניהם של אנשי צבא שנספו במערכה
- 684 4. החרמות כתב-העת „סאות-איל-שעב“ על-ידי הממשל הצבאי ביריחו
- 684 5. תנאי מגורים במחנות הצבא
- 685 6. אי-הענקת אות מלחמת ששת הימים לרב-אלוף לסקוב
- 685 7. שיקולי בטחון בעניין הקמת תחנת-הכוח רדינג ד' בתל-אביב
- 685 8. טענה על גירוש בני שבט נוסייראט
- 685 9. הריסת כפרים באזור הג'פטיק
- 685 10. ביטול מופעי תרבות בלילי שבת באולם שנשכר בנתניה מן הוועד למען החייל
- 686 11. טיפול בהורי החללים שנפלו במסגרת ה-RASC
- 686 12. סודיותו של תקציב הבטחון
- 686 13. עזרה למשפחת החייל הגעדר נסים אפריאט
- 686 14. פעולת משרד הבטחון לשם גילוי עקבותיו של איש מילואים נעדר ועזרה למשפחתו
- 687 15. נתונים על קרן ההלוואות לסטודנטים
- 687 16. חלקן של נשים במערכת החינוך ובפקידות הבכירה במשרד החינוך
- 688 17. פעולת משרד החינוך והתרבות למען בתי הנוער
- 688 18. שיעור הסטיפנדיה המוענקת לעומדים במבחן הסקר בכפר יסיף
- 688 19. השתתפות משרד החינוך והתרבות בתקציב תיאטרון „הבימה“
- 689 20. העסקת המורים של בתי-הספר הממלכתיים בעיר העתיקה בירושלים
- 689 21. פיטורי מורים בירושלים המזרחית

ג. הצעה לסדר-היום

689 דרכים לעידוד העליה

695 ד. הודעת יושב-ראש ועדת הכנסת

ה. הצעות חוק של חברי כנסת

- 695 1. חוק העובדים החודשיים, תשכ"ו-1966
- 698 2. חוק הגנת הדייר (מושכרים פנויים ומתפנים) (תיקון), תשכ"ז-1967

נספחות

703 א. סדר-היום לישיבות רל"ט-רמ"א

703 ב. הצעה לסדר-היום לישיבה רמ"א

703 ג. הצעת חוק העובדים החודשיים, תשכ"ו – 1966 (הוגשה על-ידי חבר-הכנסת ש. מיקוניס)

704 ד. הצעת חוק הגנת הדייר (מושכרים פנויים ומתפנים) (תיקון), תשכ"ז-1967 (הוגשה על-ידי חבר-הכנסת ח. לנדאו)

705 ה. מסקנות ועדת החוץ והבטחון בעניין הכנת תכנית שלום

706 **סיכום הישיבות**