

הישיבה המאה-שלושים-ותשע של הכנסת העשירית

יום שלישי, ז' בכסליו התשמ"ג (23 בנובמבר 1982)

ירושלים, הכנסת, שעה 16:03

א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

הצעת חוק המועצה לענף הלול (יצור ושיזוק) (תיקון מס' 4), התשמ"ג-1982, שהחזירה ועדת הכלכלה.

היו"ר מ' סבידור: אני פותח את ישיבת הכנסת. הודעה למזכיר הכנסת.

משנה למזכיר הכנסת ש' יעקבסון:

ברשות יושב-ראש הכנסת הנני מתכבד להודיע, כי היום הונחה על שולחן הכנסת, לקריאה שנייה ולקריאה שלישית.

היו"ר מ' סבידור:

תודה למזכיר הכנסת.

ב. הצעה לסדר-היום

המאבק בקטל בדרכים

לברכה שנשא כאן יושב-ראש הכנסת ולכרך בהדגשה יתיקה את שלושת השושיבנים של המכצע החשוב הזה: את רשות השידור, ובמקרה זה במיוחד את "קול ישראל", את מנהלו, את עורכי התוכניות ואת מאות העיתונאים הפזורים עכשיו בכל קצות הארץ; את מינהל הבטיחות, את משטרת ישראל, ואת השוטרים והשוטרות העושים עכשיו במלאכה ואת משרד התקשורת, אשר העניק להם את הכלים המאפשרים להם להתפזר ברחבי הארץ ולשדר את שידוריהם. אני רוצה לומר: תבורכה הידיים העושות את המלאכה הזאת, ומי שמקיים נפש אחת בישראל, כאילו קיים עולם ומלואו.

אני מבקש את סליחתכם ואת מחילתכם על שבנושא, שלפי מיטב הערפתי הוא נושא לאומי, ובמובן מסוים הוא טרגדיה לאומית נמשכת, ברצוני לפתוח לפתוח ולספר על נסיוני האישי. כ-30 ביוני 1965 עשיתי את דרכי להרצאה במכון חינוך לקציני צה"ל. את הדרך מחיפה ליעד המקורי לא השלמתי. תחת זאת הוכהלתי באמבולנס לכית-חולים רמב"ם בחיפה. לימים כתבו רופאי ומנתחי, הפרופסור ארליך ומנתח נוסף, ד"ר אסא, אנשי המחלקה הכירורגית בכית-חולים רמב"ם בחיפה: "התקבל כמקרה דחוף לאחר שנחבל בתאונת דרכים, שבה נפגע בגפיו, בחזהו ובכבטו, (ראה סיכום מחלקה אורטופדית בנוגע לפגיעות בגפיים), ובחזה פרט לשברים בצלעות 8-9 מימין. זמן קצר לאחר קבלתו נכנס החולה להלם קשה והוכה לניחות דחוף..." יש גם סיכומי מחלה מן המחלקה האורטופדית. איני רוצה להלאות אתכם, אבל חשבתי לבוא ולומר לחברי בכנסת שמאותו רגע החלטתי: כשאטאושש, אשתתף בכל מבצע אפשרי כדי להקטין את הקטל הזה בדרכים, שהוא אסון לאומי במדינת ישראל.

אני מחזיק בידי ממצאים סטטיסטיים, שלפיהם, בתאונות הדרכים, צועדת ישראל בראש עקומת הדמים בעולם. דווקא ישראל, אשר בנסיבות היסטוריות, ביטחוניות וגיאוגרפיות משלמה מחיר דמים כה רב גם בתחומים אחרים, משלמת בתחום הזה את המחיר הגבוה ביותר בעולם. את הדבר הזה יש לשנות על-ידי מאבק קבוע לצמצום התופעה, אם לא לביטולה.

מאז קום המדינה, על-פי נתונים שטיפקה לי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה והואיל לספק לי ד"ר בקר, שהוא מומחה לעניין זה ויועץ למינהל הבטיחות, נהרגו תאונות דרכים במדינת ישראל 12,713 איש — זקנים וטף, נשים

היו"ר מ' סבידור: חברי הכנסת, אקדים מלים מספר או משפטים מספר לדיון האמור להיפתח עם העלאת הצעתו לסדר-היום של חבר הכנסת שבח וייס. אני מברך על היוזמה של חבר הכנסת שבח וייס להזעיק את העם על קציר הדמים בכבישים. הצעתו מועלית במסגרת השבוע למלחמה בתאונות הדרכים, ובהזדמנות זאת, אני שמח לשבח את יוזמי המבצע ואת מגשימיו.

עיתונאים מכל אמצעי התקשורת דומים למנתחים, שכן, בדרך כלל, אלה ואלה עושים את מלאכתם טוב יותר משהם מדברים על מקצועם. דוגמה בולטת לכך היא השתלבותם של העיתונאים בלהט ובמרץ הראויים לשבח כמבצע להפסקת הקטל בכבישים, המוכתמים בדמם של אלפי אזרחים שמספרם, בחללים ובנכים, עולה על כלל הנפגעים בכל מלחמת ישראל. זהו שבוע, שכל מי שאי-פעם היה מעורב בתאונה קטלנית חייב לשאת בו תפילה ולחור אחר תשובה מתוך חרטה, נוחם ומוסר כליות.

אם כדיון זה ובמבצע של השבוע הזה נשכיל לעורר צלילות דעת, טיבד ראשואחריות ציבורית אצל האזרחים בהגה, בצד פתיחה רבה יותר של ידה הקמוצה של הממשלה לשיפור המערכות על כל מרכיביהן, על אף המצוקה התקציבית, כי אז נבוא כולנו על שכרנו. רשות הדיבור לחבר הכנסת שבח וייס.

אורה נמיר (המעריך):

ארוני הישב-ראש, נדמה לי שבכל זאת מגיעה תורה מיוחדת ל"קול ישראל", וכדאי להזכיר זאת.

שבח וייס (המעריך):

זה מה שאני עומד לומר.

היו"ר מ' סבידור:

השאיירי משהו למציע ההצעה.

אורה נמיר (המעריך):

אבל היושב-ראש בדרך.

היו"ר מ' סבידור:

אבל אני שיבחתיו את העיתונאים מכל כלי התקשורת על מלאכתם.

שבח וייס (המעריך):

ארוני היושב-ראש, חברי הכנסת, אני רוצה להצטרף

או בבחינת מי שגורם לכך שהם יזפיעו כאן כאסופה, אני מקווה, שהכנסת תקיים דיון בנושא זה, ונעשה הכל כדי שתוצאות אותו דיון, אם לא כולן הרי רובן, תשתלבה בתהליך קביעת המדיניות בתחום קריטי זה.

והרי עיקר המלצותי ברמה של מבוא: א. להעניק למינהל הבטיחות סמכויות על בתחום תיאום הפעולות של כל משרדי הממשלה והרשויות המקומיות בעניין המאבק לצמצום התאונות. כמו בכל קטעי המינהל הציבורי בישראל, גם כאן נוצרים לעתים שטחי הפקר, בשל אותו סגנון של מינהל ציבורי שבו יש רחיעה מתיאום ואין סמכויות על שיוכלה לכפות מדיניות בתחום שהוא בעיקרו בין דיסציפלינרי, אפרים קישון נתן בזמנו ביטוי סטירי לתופעה של תעלה בלאומליך, ועד עצם היום הזה הסטירה היו משקפת קטעים במינהל הציבורי שלנו. במובן זה מינהל הבטיחות הוא ניסיון חשוב ונצחי, אשר כבר היום קוצר הצלחה, אני ממליץ מאוד לגרום לכך, שיהיו לו סמכויות לכפות על הרשויות השונות את ההסדרים הנחוצים לשם צמצום המפגעים בכבישים ובתחום ההתנייה.

ב. אני ממליץ לאפשר למרעצה הלאומית למינע תאונות דרכים לגייס כל מתנבז פוטנציאלי — זקן ונער, אשה ואיש, לפעילות בתחום זה. כאן תהיה חשיבות רבה מאוד ליצירת שיתוף פעולה עם מערכת החינוך. אני מקווה שוועדת החינוך והתרבות של הכנסת תשתלב בדרך כלשהי בתהליך שישכם את הדיון שלנו באופן סופי ויביא אותו לכלל מסקנות אופרטיביות.

ג. יש להפוך את הנהיגה ואת ההתנהגות התכונות בתנועה למקצוע הנלמד בכל מערכות החינוך הרגילות והמשלימות. עלינו לחתור לכך שלכל בוגר חינוך, מקצועי או עיוני, או לכל נער ונערה אשר מקבלים את השכלתם במסגרת משלימה כלשהי, אשר מבחינה בריאותית מסוגלים להגיע לכדי קבלת רשיון נהיגה — יועצק הרשיון הזה בתום החינוך הזה. עניין זה כרוך בעלויות והוא כרוך בהיערכות. זה עניין חשוב, כמעט לא מתקבל על הדעת, שבעירייה המהפכה הטכנולוגית לא נעשה את הדבר הזה. לבסוף, זה גם יחסון ממון רב, אותו ממון — דמים, כסף, אשר מתבטא במיליארדים שהוכרחו בראשית דבר, גם נחסוך דמים רבים. אני ממליץ, שוועדת החינוך והתרבות של הכנסת תיכנס לעובי הקורה של סוגיה זו, יושבת ראש ועדת החינוך והתרבות, חברת הכנסת אורה נמיר, ידשבת כאן אתנו ואני מפנה זאת אליה.

ד. יש להקדיש לנושא זה את התקציבים הדרושים. אמר לי מומחים לדבר, כי מדי שנה מדינת ישראל מוציאה כ־830 דולר לנפש לצורכי ביטחון, אך לצורכי הבטיחות בכבישים — רק כ־3 דולר לנפש בשנה. כמובן, איננו מעלה על דעתי, שתהיה סימטריה כלשהי בין שתי ההוצאות האלה, אבל לאסימטריה הזאת זועקת. היא מדגימה עד כמה השקעה בתחום הבטיחות בדרכים קטנה מדי.

ה. יש לחייב את מימוש החקיקה הנכונה בכבישים ובדרכים גם בתחום השיפוט של הרשויות המקומיות. אחד משירי התחבורה הקורמים, ידידי חבר הכנסת גר יעקבי, השקיע בעניין זה מאמץ רב וקצת הצלחה דווקא בדרכי נועם, בקיום הידיברות עם הרשויות המקומיות ובעידוד פעולתן. אני ממליץ להרחיב את הפעולה הזאת ואולי אפילו להעניק למינהל הבטיחות ולמשרד, התחבורה סמכות לבצע את החיקוקים האלה, גם אם רשות מקומית מסוימת מסרבת לבצעם, ולאחר מכן לפתור את הבטיות הכספיות הקשות בכך.

יש לנו דוגמה מצערת דרומית לטבריה, עלייד חמי טבריה, לסכסוך בין הרשויות הגורם לכך, שמטור — ואני מצטער אם אני משתמש כאן בשפה בוטה — שמטור אינפנטילי גורם כבר

וגברים, 12,713 זאת היא הסטטיסטיקה עד סוף אוקטובר, לדאבון הלב. לוא רציתי לעדכן את הרשימה הזאת הייתי צריך להוסיף לה עוד כמה עשרות קרובות. 475,000 איש נפצעו פצעים שונים, אם החזיון הזה יימשך באותה תכיפות — כל איש בישראל ייפגע פעם וחצי עד פעמיים בחייו בתאונת דרכים, איש איננו יכול לדעת אם תהיה זאת הפעיה קלה, קשה, או קטלנית, יש בארץ עשרות אלפי נכים לצמיתות, שהם אות חי להיקף האסון הזה הפוקד אותנו.

מלאך המוות משתולל בדרכים ואין מושיע. משפחות שלמות נקטלות; ילדינו נדרסים בדרכם לבתי הספר; סבים וסבתות נמנעים תחת גלגלי מכוניות; חיילים העושים דרכם מן החזית נפגעים בדרכם לעורף; חתן וכלה, הנאהבים והנעמים, במותם לא נפרדו; תינוקות של בתי רבן מוצאים את מותם תחת גלגלי מכונית הנהוגה כירי אביהם; מקרה טרגי מסוג זה קרה בעצם השבוע הזה. זהו חזיון החתור על עצמו ומרגיש ביתר חריפות את עוצמת האסון. פועלים מומתים בדרכם ליום עמל; ילדינו נקטלים בטויליהם, המוות שולט בכבישינו. אפשר כמעט לומר כפראפראזה על דברי המשורר: השמש זרחה והדורס דרס, ישראל, כאמור, צועדת בראש מצעד המוות העולמי בכבישים.

המוות בדרכים הוא גם מקור עיסוק לקהילה שלמה: שוטרים, שמאים, גורדים, נפחים, יבואנים, שופטים, פרקליטים, עובדות סוציאליות, רופאים ואחיות, בולם עצמים על תיקון הנזק הנורא הזה.

כבר עתה מחוללת בישראל מהפכה מוטורית. על כבישינו נעים כ־600,000 כלי רכב, כ־160 כלי רכב על כל אלק תושבים. על-פי הנתונים שקיבלתי מן המומחים, ובעיקר מד"ר בקר העוסק בעניין זה, ואני חושב שהוא אסמכתה חשובה לכל המידע הזה — עד סוף העשור, בעוד כ־8 שנים, נגיע למיליון כלי רכב ויותר. מדי חודש בחודש נוספת רכבה מוטורית חדשה. האם מישור נושא את הדעת על פוטנציאל המוות הטמון במהפכה טכנולוגית זו?

ב־1981 נגרם לישראל נזק כלכלי של כ־5.2 מיליארדי שקלים מן התאונות. אם לא יתרחש שינוי דרמטי, יגיעו נזקי התאונות בשנה זו לכדי 12 מיליארד שקל. האם מישור מעלה על דעתו מה אפשר לעשות בממון זה? הכול יורד לטמיון. נזקי דם ונזקי דמים חוברים והולמים בנו כמו אסון טבע, אך אין זה אסון טבע. האדם הוא הגורם העיקרי למכשלה הלאומית הזאת, ובכוותו לצמצום את ממדי האסון הלאומי הזה.

בדרך כלל, מי שעוסקים בחקר התופעות האלה מביאים את יפן בתור דוגמה ליכולתו של האדם לשנות את פני הדברים. לפני שנים החליט הפרלמנט של יפן לשים קץ למכת המוות בכבישים. נחקק חוק המטיל על הממשלה ועל ראש הממשלה להציב נושא זה בראש סדר העדיפויות הלאומי, ראש ממשלה יפן חייב לדווח לפרלמנט, ובאמצעותו לאומי, על הוצאות המאמצים המשולבים לצמצום מכת התאונות. ביפן הוכפל מספר כלי הרכב בעשור האחרון. בין 1970 ל־1980 גדל מספר כלי הרכב מכ־17.5 מיליון ל־37 מיליון, אך מספר ההרוגים ירד מכ־17,500 בשנה ל־8,600. מספר כלל הנפגעים ירד שם מכ־970,000 ל־560,000. אני מציע, שנחתור לחיקוי המודל היפני — גם בסוג המאבק, גם בתוצאות, באופן יחסי כמובן, וגם בהעלאת הנושא לראש סדר העדיפויות הלאומי, בצד נושאים חשובים אחרים.

ברשותכם, חברי הכנסת ואדוני היושב ראש, בהצגת הצעתי לסדרהיום ברצוני להעלות כמה וכמה דעיונות. חלק מרעיונות אלה שרושעו פעמים אין ספור, ואני בבחינת מאזכר

חוברת ו' ישיבה קל"ט
— הצעה לסדר-היום —

יוסף רום (הליכוד):

אני מוכן להעמיד זאת להצבעה.

אורה נמיר (המערך):

אין הרבה חברי כנסת שיש להם וולכו.

שבח וייס (המערך):

על כל פנים, אני מבין שבעניין זה יש לנו הסכמה כללית של כל חלקי הכית. יש צורך בתוספת של מכוניות למשטרה, בהתארה ובהרחעתה של שוטרים ורכבים על אופנועים ובנוכחות של שוטרים. יש בכך חשיבות רבה. עובדה היא, שבימים האחרונים, כאשר "קול-ישראל", המינהל לבטיחות ומשטרת ישראל עושים את המבצע — וכבר יש חברי כנסת שהעירו לי שהמבצע הזה עמוס מדי ואינטנסיבי מדי — עובדה היא שיש תאונות. אינני חושב, שמותר למדוד הישגים לאחר יומיים-שלושה, ודאי שלא בימי גשם או בראשיתו של גשם. אבל כיומים אלה התמעטו מאוד התאונות בכבישים הראשיים. שם מורגשת מאוד הנוכחות המרגיעה או המרתיעה. לשם כך יש להקצות למשטרת ישראל את האמצעים הדרושים.

אעיר הערה אחת בתחום הענישה. בעניין זה, אבקש להביא בפניכם את הצעותי של שופט בית-המשפט העליון דב לרין, שהוא גם יושב-ראש המועצה הלאומית למניעת תאונות, וכמובן, באותה הזדמנות אני צריך להזכיר את שותפותה המלאה של המועצה במבצע המתנהל השבוע ובכל המבצעים שנערכו בתחום הבטיחות. השופט דב לרין, מניסיונו במועצה הלאומית למניעת תאונות וגם מניסיונו על כס המשפט, ממליץ שלאכורה הוא עדיין שלב אדמיניסטרטיבי. הוא ממליץ לאפשר לקציני משטרה לשלול רישיון לחקופה קצרה על כמה עבירות נוספות על אלה הקיימות כיום, עד לבידור העניין באינטנטיב משפטית. עם זאת, יש לשמור על זכותו של הנהג שרישיונו נשלל לכבד בו כיום או למחרת היום לפני בית-המשפט ולערער על ההחלטה האדמיניסטרטיבית. מניסיונו ומניסיונם המצטבר של חבריי מגיע השופט דב לרין למסקנה, שיש בכך הרחעה שאין כמותה, והוא מבין דוגמאות נוספות של שימוש בהרחעה, שגם אם היא חמורה היא מונעת אסונות כה כבדים, שאפשר להשתמש בה גם כחריג מסוים בגישתנו הליברלית מאוד והמתקדמת מאוד בתחום זכויותיו של הנאשם בכל מערכות המשפט.

חברי הכנסת, אני רוצה לפנות אליכם ואל שר התחבורה ולבקש לקיים דיון בנושא הזה. אני רוצה לומר, שהעליתי את הצעתי לפני שכוונת אחרים בלי כל קשר למבצע הזה, משום שאני חושב שהנושא הזה הוא נושא שעלינו לדון בו בקביעות. מובן שלא התנגדתי למיזוג בין השניים, ואני ממליץ שנקיים דיון כזה ונמשיך לעקוב אחר הנושא הזה דרך קבע. ולבסוף, לאחר הדיון הזה נאפשר לראש ועדת הכלכלה, שיש לו גם ניסיון עשיר בנושא זה, כמו שהיה בעבר שר התחבורה, לבוא בדברים עם כל הורגמים בכנסת עצמה, כדי להביא לידי ביצוע את ההחלטות שאותן נגשש. אני מודה לכם על הקשבתיכם.

היור' מ' שחל:

אני מודה לחבר הכנסת שבח וייס. ישיב על ההצעה שר התחבורה.

שר התחבורה ח' קרפוט:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, בתשעה החודשי הראשונים של שנת 1982 אירעו 9,472 תאונות דרכים, ובהן נפגעו 13,826 איש, אשה וילד. מתוכם נהרגו 271 איש ונפצעו קשה 2,407. הנוק הכלכלי למשק המדינה, כתוצאה מהתאונות, יגיע ל-11.3 מיליארדי שקלים. כל הדברים שאפשר לומר על

חודשים אחרים לקרבות. לכן אני ממליץ לעשות את מה שנעשה בתקופתו של השר גר עקבי — להעניק למשור התחבורה סמכות נוספת לכפות את הדרכים האלה. קודם כול יש לבצע אותם, אחר-כך להתחשבן. יש לשים לב למוקדי האסון ולנסות לצמצם אותם. הנה, אך השבוע נפגע קצין משטרה, אדם בתפקיד, בצומת דרכים ליד קיבוץ כברי בדרך המובילה ממעלות לנהרייה, באותו צומת דרכים שבה אנחנו הבית הזה, שיקלנו את אחד מחברי הכנסת שלנו ואת משפחתו וכן קורבן נוסף חושב נהרייה, שנקלע לאותה תאונה, ורבים אחרים. אני מודע לכך שקשה לרמוד צומת זאת, משום שזה כביש שאולי אפילו על-פי התקנה הבטוחה אינו צריך רמוד. אבל את השלטים אפשר היה להגדיל עוד ועוד, אפשר היה למצוא דרך כלשהי להזהיר. עובדה שיש כמה מוקדים, שהם מוקדי דמים קבועים.

יש לשקול בהירות, בלי לפגוע בחירויות האזרח, כיצד לווסת את הגידול המוטורי בד בבד עם פיתוח מערכת הכבישים והתחיה. לא הייתי רוצה להחמיר בעניין זה, כי אין זה הגון כל כך לבוא ולומר לאלה שטרם רכשו רכב: "אתם כבר לא תוכלו לרכוש רכב, משום שהגענו לאפשרות לרכוש רכב בדיוק בתקופה שבה אנחנו איננו יכולים להרחיב את מערכת הכבישים". לא הייתי רוצה להפריז בעניין הזה. אני חושב, שזוהי חירות שצריך להעניקה לכל אדם, וודאי שאין למנוע אותה מאדם שבשלב מאוחר כל כך בחייו הצליח לחסוך כסף לרכישת רכב. אבל עלינו לחפש דרך כלשהי, אולי של טיפול במערכות כבישים, ולהתרכז באותם התחומים ובאותם האזורים שבהם, על-פי הממצאים שיש בידיכם ובידינו, יש גידול רב במספר כלי הרכב.

יש לעשות מפנה, אדוני שר התחבורה, בכל הנוגע לרכישת חלקי חילוף בטיחותיים, ויש לכלול בכך גם את המוגנים. אני יודע שאתה מודע לכך. אבל הייתי רוצה לעודד אותך בעניין הזה ואפילו להאריך כך. אנחנו חיים באזור חם ולוהט, והמוגן יכול לסייע מאוד לנהגים שלא להיקלע למלכוד של החום. המחנק העצבים המרושים, במדינה כשלנו, באזור חם כשלנו מוגן איננו עוד בבחינת לוקסוס. אני יודע, שבעניין זה נעשו צעדים אחרים, אך לא די בהם.

יש לסייע למשטרת ישראל בעבודתה הקשה. כאן יש חשיבות רבה להתרעה. אני צריך לומר, שבעניין זה אני יכול להביא, ברשותכם, דוגמה מניסיוני האישי. באופן מקרי לגמרי אני מחזיק רכב מסוג "פורד פרמונט". זה בדיוק אותו סוג רכב שבו משתמש משטרת ישראל בתור רכב דאור. אלה הן מכונות הרדאר.

היור' מ' שחל:

קוראים להן "קוואק".

שבח וייס (המערך):

נכון. הנה עמית סגן יושב-ראש הכנסת משה שחל מוסיף על דברי. אני נוסע ב"קוואק". אני מרגיש שאני מרגיע את התנועה. הנהגים מתוודעים אלי כמו אל איזה שרף, כמו אל מי שמחזיק ברדאר. אני חושב שבעקיצין, באופן מקרי לחלוטין, אני תורם לצמצום כלשהו במספר התאונות באותה דרך שאני עושה מדי בוקר.

יוסף רום (הליכוד):

חבר הכנסת שבח וייס, אני מציע שהכנסת תציע לחלק מכונות כזאת לכל חברי הכנסת.

שבח וייס (המערך):

אינני בטוח, האם חברי הכנסת שיש להם "וולכו" או מכונות מסוג אחר יסכימו להצעתך, חבר הכנסת רום.

תחרות הבטיחות בין הערים שהחקיימה ומתקיימת בהצלחה ואיתור נקודות התורפה העירוניות והטיפול בהן הביאו לכך, שבתשע החודשים הראשונים של השנה אנו רואים ירידה של 5.1% בתאונות בערים, ירידה של 3.8% במספר הנפגעים וירידה בולטת יותר של 13.8% במספר הרוגים.

שיעור הנפגעים מקרב הולכי הרגל בישראל הוא גבוה מאוד. הטיפול הכוללי הרגל, הן מבחינת אכיפת החוק הן מבחינת פעולות חשית והסברה, היה בעבר מזוהז לעומת הטיפול בנהג. באירופה ובארצות-הברית שיעור ההרוגים מקרב הולכי הרגל נע בין 20% ל-30%, אולם בישראל היה השיעור בשנת 1981 42% מכלל הרוגי התאונות.

מאמץ אדיר הופנה השנה אל הולכי הרגל, ובעיקר אל הילדים. מאמץ זה נשא פרי, ואומנם לראשונה חלה השנה ירידה של 6.6% בשיעור הנפגעים הולכי הרגל, וירידה של 12.5% בהרוגים הולכי הרגל. בקרב הילדים היה הירידה בולט במיוחד — ירידה של 18.5% במספר ההרוגים.

במסגרת הטיפול הכולל איתר המינהל גם בעיות ספציפיות, כגון היפגעות הולכי רגל בחשיכה, כתוצאה מן העובדה שנהגים לא ראו אותם בזמן. מאמץ מיוחד הושקע בנושא זה על-ידי פעולות הסברה מיוחדות לנהגים, הפצת אמצעים וזהרים ללבוש עליון של ילדים והגברת מודעותם לחשיכה. במבצע "להיראות כדי לחיות", הותקנו ב-300 תמרורים מאירים במעברי חצייה מערים לתאונות בערים השונות, וזאת — בתקציב מיוחד שהעברנו לעיריות. ואומנם, כל אלה הביאו לירידה של 30% בהרוגים בתאונות לילה.

ברצוני לציין כמה מן הפעולות שנעשו השנה בתחומים העיקריים של העשייה והבטיחותיות. בתחומי החשית היה השנה גידול משמעותי בתקציבים שהועברו לעיריות לפעולות של חשית בטיחותיות. דגש מיוחד הושם השנה על מעברי חצייה, האחרים וצביעתם. לפעולה זו קיבלו העיריות תקציבים בהיקף גדול פי ארבעה מבשנה הקודמת. בימים אלה נמצאות בעיצומן עבודות חשית נוספות בערים, ובכללן שיפורים גיאומטריים בצמתים מסוכנים, הסדרת מפרצי פניות ותחנות אוטובוסים, השלמת מדרכות, התקנת תאורה בקטעי דרך חשוכים, בניית גדרות הפרדה והתקנת רמזורים וגשרים להולכי רגל. כל העבודות האלה קודמו בשיתוף פעולה עם הרשויות המקומיות.

הקצבותינו לפעולות אלה עלו על מאה מיליוני שקלים. זהו סכום כפול מהתקציב שהוקצב להן בשנה שעברה. לפיתוח חשית גויסו גם תקציבים שמחן לתקציב המדינה. כך יתחילו השנה בבניית שלושה גשרים להולכי רגל מתקציב משותף של המינהל ושל מפעל הפיס. ייחרון של הפעולות הללו השנה אינו רק בהיקפן הגדול, אלא גם בבחינת הפרויקטים הבטיחותיים, שאותם איתרו מומחי משרד התחבורה ומהנדסי העיריות, ובמאמץ המיוחד שהוקדש לסיומם במועד שנקבע.

התחום השני בחשיבותו במניעת תאונות דרכים הוא האכיפה. כאן יש לציין את המאמץ המיוחד שהשקיעה השנה משרת ישראל בתגבור כוחותיה בכבישים. מדיניות המשרת לא-דווקא שמה דגש על תוספת דוחות לעבריינים, אלא על תוספת נוכחות להרתעה. במבצעים משותפים יצאו השנה אלפי שוטרים באופנועים, ברכב משטרת גליו וסמור, במכוניות דאדא ואף בהליקופטר, כדי לשמור על השלום בכבישים. תוכנית המינהל לבטיחות בדרכים קבעה, כי אין יד במאמצים החד פועמים ויש להקים בישראל משרת תנועה, שכל יעודה יהיה שמירה על חוקי התנועה. כך הוקמו, בסיועם של

קציר הדמים ועל הסבל הזה כבר נאמר. ולכן אסתפק במשפט אחד קצר: תאונות דרכים אינן גזירה מן השמיים. אומנם אין אפשרות למנוע אותן כליל, אך אם נעשה את הדברים הנכונים, ניתן לצמצן במידה ניכרת. הניסיון של השנה האחרונה מלמדנו, כי בעשייה נכונה אפשר לצמצם קטל זה.

אורה נמיר (המעורר):

אבקש לשאול את כבוד השר: לפני חצי שנה הועלו כמה הצעות לסדר-היום על הקטל בדרכים. ועדת הכלכלה קיימה דיונים בנושא והגיעה למסקנות. אני מבקשת מכבוד השר, אם אפשר, להתייחס בדברי תשובתו לשאלה מה קרה למסקנות אלה שהוגשו בשעתן והונחו על שולחן הכנסת.

שר התחבורה ח' קורפו:

דומני שהוועדה לא סיימה את עבודתה. היא מתכנסת ביום ד' להמשך הדיון. לפי הערכתי, הדבר חשוב שאירע בשנה האחרונה הוא הגברת המודעות בציבור לבעיית התאונות, הודות להיערכות הנכונה ולמאמץ הגדול שעשו כל הגופים העוסקים בכך. זה אחד ההישגים של השנה, ובעיקרין זו גם אחת התרומות החשובות במלחמה בתאונות. הנתונים שצינתי לעיל אומנם מראים על ירידה של 3.7% במספר התאונות ועל ירידה משמעותית יותר של 11% במספר ההרוגים, אך לא הייתי רוצה להיתפס לשאונות בשל מגמה זו, שעדיין לא עמדה במבחן ממושך יותר.

עם כניסתו לתפקיד שר התחבורה, שמתי לנגד עיני את בלימת תאונות הדרכים. כיעד מרכזי. ב-16 באוגוסט בשנה שעברה הכאתי בפני הממשלה הצעה לדרך חדשה לניהול המלחמה בתאונות, שעיקריה היו: 1. ריכוז מאמצים של כל הגופים במדינה, העוסקים במלחמה בתאונות, ותיאום ביניהם על-ידי הקמת המינהל לבטיחות בדרכים; 2. העלאת רמת האחריות הממלכתית על-ידי קביעת ועדת מנכ"לים של משרדי הממשלה הנוגעים לדבר; 3. הכפלת תקציבי הבטיחות לשנת 1982. אז הבטחתי, כי אם תקבל ההצעה נוכל בתוך זמן קצר לראות שינויים והישגים במלחמה בתאונות. ההצעה התקבלה על דעת הממשלה, והמינהל לבטיחות בדרכים החל בפעולתו. כראשו הוצב מר משה עמיר, איש מוכשר, יוזם ומבצע מעולה. שלוכותו יש לזקוף הרבה מן התנופה שניתנה לנושא.

צעדיו הראשונים של המינהל נועדו לרכז ולתאם את פעולות כל הגופים העוסקים בענייני הבטיחות במשרדי הממשלה, בעיריות, במשטרה, בצה"ל ובגופים הציבוריים, ולקבוע את סדר העדיפויות בפעולתם. תוכנית פעולה של המינהל כבר היתה מוכנה בינאר השנה, והיא התבססה על עבודה רבת היקף בתחום ניתוח התאונות ועל קביעת סולם העדיפויות לשנה זו. משרדי הממשלה השונים, ובעיקר משרדי החינוך, הפנים והמשטרה והבינו והשיכון, צה"ל, העיריות והמועצה הלאומית למניעת תאונות, נרתמו לפעילות אינטנסיבית תוכנית ממלכתית זו, שיעודה המוצהר הוא לבלום את גלי התאונות בשנת 1982 ולייצב את הנתונים הסטטיסטיים. היום אני יכול לומר, עוד בטרם נסתיימה השנה, כי הדרך החדשה והמאמץ האדיר מקריבים אותנו להשגת היעד החשוב הזה. יעד זה היה קשה פי כמה, לאור העובדה כי בשנת 1981 היו מגמות העלייה בתאונות חדות וברורות, ושנת 1982 החלה בסימן של גידול רב בכמות הנסיעות ברכישות רכב חדש.

בשני נושאים התרכזו המאמץ: בתאונות העירוניות ובתאונות הולכי הרגל. בשנת 1981 היה שיעור התאונות בערים 83% מכלל התאונות. ומת החשית העירונית, הידע של חלק גדול מן העיריות בנושא בטיחות המודעות שלהן לעניין היו ירודים. תקציבי העיריות היו דלים, ולכן עיקר המאמץ השנה הופנה לערים. ההשקעות המוגברות בתשתית ובהסברה,

התשתית והרכב. השנה שינה המינהל את מדיניות המחירים ושם את הדגש בעיקר על הגורם האנושי. הוא גם הרחיב את פעילות המחקר ופנה לאוניברסיטאות שונות בהצעות לערוך מחקרים יישומיים. כך מתנהלים השנה מחקרי בטיחות באוניברסיטאות של תל-אביב, חיפה, ירושלים ובאר-שבע.

השנה הוחל גם בעיבוד נתונים ובאספקתם למשתמשים, גכון העיריות והמשרטה. הדבר נעשה בצורת דוחות שיצאו מספר פעמים בשנה, וסייעו למשתמשים באיתור נקודות תחורה בתאונות. בימים אלה מסיים המינהל לבטיחות, בשיתוף עם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, הקמת מערכת לעיבוד נתונים, אשר תאפשר הפעלה קבועה של עיבוד נתוני תאונות והעברתם למשתמשים בסדירות.

אדוני התיכיר-ראש, חברי הכנסת, אי-אפשר שלא לציין לטובה את ההתעוררות שחלה בקרב הציבור עצמו, בנוכחותו לקום ולהתנדב לפעולות למען בטיחות שונות. חשיבות מיוחדת ראינו השנה בטיפול פעולתה של המועצה הלאומית למניעת תאונות ובהגברתה. המועצה, שהיא ארגון הגג של כל הגופים הציבוריים, היתה נתונה בשנים האחרונות במשברים ארגוניים וכספיים. כסיוענו קיבלה המועצה השנה לראשונה תקציב לפעולות ולחשלוש משכורות, שאפשר לה לפעול ללא זעזועים.

לאחרונה חלו במועצה חילופי גברי, ושוטט בית-המשפט העליון מר דב לוינ' ניאות לקבל על עצמו את תפקיד יושב-ראש המועצה. נבחרו הנהלה חדשה ומזכ"ל חדש, ובחודשים האחרונים ניכרו התעוררות בכל סניפי המועצה. פעולותיה בתחום ההסברה לבני נוער ולקשישים התרחבו. מערכת ההדרכה לנהיגה מונעת, שעליה מופקדת המועצה, הקיפה השנה למעלה מ-15,000 נהגים. אלפי משקיפי תנועה יצאו במשך השנה לפעולות ולמבצעים בכבישים. גופים ציבוריים, ובניהם ארגוני נשים ותנועות הנוער, חידשו את פעילותם במועצה. בימים אלה זימה המועצה הקמת דור צעיר של נהגים ופעילים חדשים, שיתגברו את הכוחות הוותיקים. שיתוף הפעולה והתיאום בין המינהל לבטיחות בדרכים, המכונן את הגופים הממשלתיים, לבין המועצה הלאומית למניעת תאונות, המכוונת את הגופים הציבוריים והממשלתיים נעשים ללא תיאום ובכפילות מיותרת.

מבצע מרשים בעת מלחמת "שלוש הגליל" היה המבצע "שלוש בכבישים", שאורגן בשיתוף צה"ל ומע"ץ. נערכה פעולת הדרכה מקיפה לחיילים נהגים בלבנון, בוצעו פעולות שיפור וסלילה מחדש של הכבישים בלבנון, חולקו אלפי "זהירונים" — רצועות הזוהרות בחשיכה — לחיילים במרמפידות, ובמשך 6 שבועות פעלו תחנות ריענון, שפתחו המינהל והעיריות לנהגים בכל רחבי הארץ.

מבצע אחר, המתנהל כבר כמעט שנה, הוא תחרות הבטיחות בין הערים. שאורגן בשיתוף עם מרכז השלטון המקומי. בתחרות משתתפות למעלה מ-70 עיריות ומועצות מקומיות, השולחות למינהל דוח תקופתי על פעילותן בתחומי ההסברה, ההדרכה, הפעילות ההנדסית בתשתית וכדומה. כל עיר מדרגת על-פי פעילותה, ובסוף השנה יוענק למצטיינת פרס של מיליון שקל. התחרות העלתה מאוד את מודעותם של אנשי העיריות לענייני הבטיחות השונים, בלמעלה משלושים עיריות מונו אחראים מיוחדים לבטיחות בערים. בערים רבות נרחמו ראשי העיר עצמם לקידום הבטיחות.

בסקרתי זו ציינתי בעיקר את הפעולות הכלל-ארציות, שיום המינהל לבטיחות בדרכים השנה. על עמדתו על עשרות ומאות פעולות השגרה של האגפים האחרים במשרד התחבורה, מע"ץ, המשטרה, משרד החינוך, משרד הבריאות, מגן-דוד

המשרטה ושל משרד האוצר, שלוש סגירות בטיחות שכבר כחודש הבא תופעלנה בירושלים, תל-אביב ובחיפה. החידוש בהפעלת הסגירות הוא בכך, שהן מופעלות על-ידי המשטרה נכוח משטרה לכל דבר, אך הן פועלות בענייני תנועה ובענייני בטיחות בדרכים בלבד.

תחום חיוני נוסף לבטיחות הוא תחום החינוך וההדרכה. בעניין זה עיבר השנה המינהל לבטיחות בדרכים, בשיתוף עם משרד החינוך, כמה תוכניות חדשות והרחיב תוכניות הקיימות זה כבר. במסגרות החינוכיות, רוב התוכניות הן מצומצמות בהיקפן וניסיוניות באופיין. למרות זאת, הורחב השנה מספר בתי-הספר שבהם מקבלות כיתות י"א-י"ב חינוך תעבורתי, משבעה בתי-ספר בשנה שעברה לחמישה-עשר השנה. היקפן של תוכניות כגון פרויקט "מדינת אל תאונה" לכיתות ב"ד, משמרות הזה"ב לכיתות ה' ותוכניות ניסיוניות לגנן ילדים הוכפל השנה ואף שולש. תוכניות אלה נעשות כולן במימון של המינהל, של המרכז לטכנולוגיה חינוכית ושל הטכניון, ובהכוונתם, תוכנית מיוחדת וחדשה בשם "ילדים בכביש" הופצה השנה ל-70,000 תלמידי כיתות א'. ייחודה הוא בכך, שלאשונה מתבקשים גם ההורים, ולא רק המורים, להיות שותפים להפעלתה.

במסגרת מדיניות זו נערך השנה פרויקט חדש משותף עם ועד ההורים המרכזי בשם "הדרך הבטוחה לבית-הספר". השנה הקיף הפרויקט את כיתות א"ב בערים ירושלים, תל-אביב וחיפה, ובשנה הבאה הוא יקיף את כל בתי-הספר בארץ. פעילות הסברתית חשובה לילדים נעשתה השנה בתחום התשדירים המיוחדים לנוער, במסגרת הטלוויזיה הלימודית. כדי להרחיב את פעולות ההדרכה וכדי להגיע לבתי-ספר שבהם אין אפשרות להשתמש בעזרי אימון מיוחדים, מימן המינהל נייחת הדרכה וצייד אותה במכוניות קטנות, ברמזורים ובתמרורים. הניידת מופעלת על-ידי מדריכי המועצה הלאומית למניעת תאונות בכל רחבי הארץ.

תנופה חדשה בתחום ההדרכה הביאה להקמתם של מגרשי הדרכה מיוחדים לבטיחות בדרכים ולהפעלתם. כיום יש בארץ 5 מגרשים כאלה, ובמסגרת תוכנית ל-3 שנים, יום המינהל את פתיחתם של תשעה מגרשים חדשים בתשע ערים שונות. השנה נפתח מגרש הדרכה בבתי-ים, בימים אלה עומד להיפתח מגרש נוסף באשדוד ועד סוף השנה ייפתח מגרש הדרכה מפואר בירושלים. בכל המגרשים הללו משתתף המינהל במימון ובכרישת הציוד, ואילו ההפעלה נעשית על-ידי משרד החינוך.

תחום חשוב ביותר בנושא הבטיחות הוא ההסברה כאמצעי התקשורת. השנה שונו שיטות ההסברה והותאמו למדיניות החדשה. שניקרה הוא פניה אל הנהג 'ברוח פוזיטיבית ואפילו בהומור. כמו כן הושם דגש מיוחד על פנייה להורג ההגל. חברות ההפקה הטובות בארץ גויסו להכנת תשדירי הדיו והטלוויזיה, וההשנה היתה הביקורת המקצועית על ההסברה טובה במיוחד.

בהסדר עם רשות השידור נקבעו זמני שידור מועדפים כרדיו ובטלוויזיה. השבוע מקיימת רשות השידור גם שידורים מיוחדים כרדיו ויום שידורים ארוך — "טלה-דיו" — בטלוויזיה, ועל כך יבורכו. כל פעולות ההסברה לוו בסקרי צפייה והאזנה ובמחקרים על עמדות הציבור. תוצאות המחקרים נתנו למעצבי מדיניות ההסברה היזון חזר על השפעתה של ההסברה, על נקודות התורפה ועל האפקטיביות שלה. דבר זה לא היה נהוג בעבר.

במשך שנים נעשו כל מחקרי הבטיחות על-ידי המרכז לבטיחות בדרכים שבטכניון, והם התמקדו, ברובם, בתחום

בהשקעות, ההולך ומצטמצם זה שנים מספר. גם תקציב השנה הוא עדיין כמחצית מכפי שהושקע בבטיחות בשנת 1970. כדי לסגור את הפער וכדי לעמוד באחרי השנה הבאה לא תהיה ברירה אלא להכפיל שוב את תקציבי הבטיחות בשנה הקרובה.

3. הגברת האכיפה בתחום חוקי התנועה וחוקינות הרכב: השנה הנחנו יסודות להקמת משטרת תנועה. אנו רוצים להגביר את הנוכחות המשטרתית, להפחית את מספר דוחות החנייה ולהרבות תפיסות עבריינים בנהיגה ממש. ייתכן שהחקיקה העומדת בימים אלה בפני הכנסת תאפשר להעביר בשנה הבאה את כל הטיפול בדוחות החנייה בערים מידי המשטרה לידי הפקחים העירוניים. הדבר יקל על המשטרה במילוי משימות התנועה. בימים האחרונים הגענו לסיכום עם משרדי המשפטים, האוצר והמשטרה על הפעלת שיפוט מהיר החל מ-1 בינואר 1983. בשנה הבאה יוכאו עברייני תנועה לדין בתוך שבוע ימים מיום ביצוע העבירה, שלא כפי שנהוג כיום. למשימה זו יופעלו מתקציבנו שבעה כתי-משפט בכל רחבי הארץ, אשר יישבו בשעות אחרי-הצהרים.

בתחום תקינות הרכב, בדענו להגביר בשנה הבאה את הביקורת על המוסכים, על מכוני הרישוי ועל הרכב הנע בכבישים. נפעל ליישום של החוק המחייב מינוי קציני בטיחות במפעלים שבהם יש יותר מ-20 כלי רכב, נפעל להרחבת הפטור ממסים ומכסים על חלקי חילוף כטיחותיים וניזום הוראה המחייבת התקנת מזגנים ברכב ציבורי, ברכב הובלה, במוניות וברכב גדול אחר. במשך הזמן, נתתור להחלת הוראה זו על כל רכב פרטי.

בנוגע להרחבת ההדרכה לנהגים, אנו מצווים להגביר את יכולתו של הנהג הישראלי ואח כישוריו. במשרדנו נבדקת עתה הצעה לשינוי בשיטת הוראת הנהיגה וכמסגרת הלימודים, שיושתתו על הרחבת הידע התאורטי ועל הניסיון המעשי של הנהג. אנו מקווים להתחיל בשיטה זו בשנה הקרובה ולתרום בכך לגורם החשוב ביותר לבטיחות — הנהג.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת הנכבדים, בימים אלה, שבהם מקריב עם ישראל בארצו קורבנות כה רבים ויקרים, במלחמתו למען הביטחון והשלום, עולות וגוברות פחיתו ותקותו, שלפחות במלחמה על החיים בכבישים יאמר כל אחד "די", בשל חשיבותו של הנושא, אני מסכים, אדוני היושב-ראש, לקיים עליו דיון במליאת הכנסת.

הי"ר מ' שחל:

אני מודה לשר התחבורה, חברי הכנסת, אני חושב שמעטים המקרים שבהם מתאחד הכית כפי שהוא מתאחד בנושא שלפנינו. אני רוצה לציין, שרוב מכריע של חברי הכנסת תיקן את חוק החנינות, כדי להחיל את חוקי התעבורה גם על חברי הכנסת. נכון יהיה לציין לא רק את דברי הביקורת על הכנסת ועל חבריה, אלא גם דברים שבהם פעלה הכנסת ונענתה לרצונה שלה, כדי לשמש דוגמה לכלל הציבור. מי ייתן והדיון הזה והמשאלות שהוכחו בו אכן יתגשמו. חברי הכנסת, לפנינו הצעה אחת — לכלול את הנושא שהעלה חבר הכנסת שבח וייס בסדר-יומה של הכנסת.

ה צ ב ע

ההצעה לכלול את הנושא בסדר-היום של הכנסת נתקבלה.

ג. שאלות ותשובות

תשובות. אני מזמין את סגנית שר החינוך והתרבות להשיב על שאלות.

אדום, צה"ל והמועצה הלאומית למניעת תאונות, שנרתמו השנה למאמץ המוגבר של המלחמה בתאונות. כולם הרחיבו את פעילותם במידה ניכרת ודומי שהתוצאות הסטטיסטיות שצייתו, ירידה בהרוגים ובפצועים השנה, הן השכר האמיתי לכל הפועלים בתחום זה.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, במלחמה בתאונות אין מנוחה ואין הפסקה. בתחום זה אנו שוחים נגד הזרם. כל רפיון בפעילות ימצא אותנו נסחפים לאחור. הזרם הוא הגידול הגואה במספר כלי הרכב הגעים על הכבישים. בשנה זו התוספו 67,000 כלי רכב חדשים ומספרם הכולל יגיע אפוא בסוף השנה ל-660,000 כלי רכב. גם בקילומטרו של הנסיעות חל השנה גידול של למעלה מ-800 קילומטרים, שהם למעלה מ-7% על רקע נתונים אלה בולטים עוד יותר הישגי השנה הזאת במיתון התאונות ובצמצומן.

ואולם, מחייבים נתונים אלה לעורר דאגה חמורה לעתיד. ההשקעות בתשתית התחבורה לא רק שאינן מדביקות את קצב המטוריוזיה, אלא שהפער הגובר והולך מתחיל להיות קריטי. בעשור האחרון, 1970-80, קטנה ההשקעה בתשתית התחבורה מתוך כלל תקציב הפיתוח ב-70%, ואילו במספר כלי הרכב חל גידול של 100%.

בצפיפות כלי הרכב לק"מ כביש נמצאת ישראל במקום השני בעולם אחרי הונג-קונג, למגמה זו יהיה בהכרח ביטוי בגידול מספר התאונות. באומדן זהיר, יהיו בישראל עד שנת 1990 מיליון כלי רכב. בשנה זו נגיע ל-21,000 תאונות, לעומת 12,800 בשנה הנוכחית. מספר הנפגעים בתאונות יהיה מעל ל-30,000, ומתוכם — קרוב ל-670 הרוגים. הנזק הכלכלי הצפוי למשך יסחכם ב-140 מיליארד שקל, במחירי 1982.

המשמעות של נתונים אלה, על אף הזהירות שבהערכה, חייבת להחריד כל אזהרה בישראל, אך גם לאור נתונים מדויקים אלה אני תוהר על ואומר, שהתאונות אינן גזירה משמים, ובאמצעים מתאימים ניתן לצמצמן במידה ניכרת. הפתרון הנכון להבטחת התחבורה בעומס הרב הזה הוא קביעת נתיבים מיוחדים לתחבורה ציבורית, הרחבת השימוש ברכבת בפרברים ובין הערים וסלילת דרכים העוקפות את המרכזים העירוניים.

אנו, מבחינתנו, נמשיך בדרך שבה התחלנו השנה ונתגבר את הפעולות שכבר עשינו. נשפר את הדרוש שיפור ונרחיב את העשייה בתחומים שבהם לא היו לנו היכולת והתקציבים לטפל השנה. אמנה את החשובים שבהם:

1. טיפול רחוק בכבישים הבין-עירוניים: זה כבר שנים רבות, שחלק מהכבישים הבין-עירוניים אינם יכולים לשאת עליהם בבטיחות את כמות כלי הרכב העוברים עליהם מדי יום. בשיטות עם מע"ץ, הכין המינהל לבטיחות בדרכים תוכנית חירום להעלאת רמתם של 13 כבישים ולהפיכתם מכבישים דו-מסלולים לכבישים בעלי ארבעה מסלולים. אני מאמין, שנמצא את המשאבים הדרושים לכך ובתוך שנתיים נוכל לבצע את התוכנית. אגב, אציין, כי בשל חוסר משאבים לא נעשתה השנה פעילות בטיחותית מיוחדת בכבישים הבין-עירוניים. בכבישים העירוניים, שבהם פעלנו רבות, יור שיעור התאונות ב-5.1%, ואילו בכבישים הבין-עירוניים הוא עלה השנה ב-4.6%.

2. הכפלה ריאלית של התקציבים לבטיחות: התקציבים השונים לבטיחות הוכפלו השנה והגיעו ל-400 מיליון שקל בקירוב. הכפלה זו היתה נחוצה כדי לסגור קמעה את הפער

הי"ר מ' שחל:

חברי הכנסת, אנחנו עוברים לסעיף הבא: שאלות

חוכרת ר' ישיבה קל"ט
— שאילתות וחשובות —

2. צוות עבודה מטעם משרדנו קיים דיונים עם עיריית נהריה והבעיות מוקדו. סוכם שהמשרד יישא בגירעון שנוצר בגין קליטת ילדי חוץ. הבאים מיישובים מוחזקים.

3 ו-4. משרדנו בודק אפשרות להקמת איגוד ערים לענייני חינוך. שיהיה משותף לנהריה, לשלומי, למעלות ולסביבה.

1617. סכסוך העבודה במשרד החינוך והתרבות
חברת הכנסת ש' אלוני שאלה את שר החינוך והתרבות ביום ט"ז
בחשוון התשמ"ב (02 בנובמבר 1982):

באחד מימי סכסוך העבודה במשרד החינוך והתרבות
ביקשה קבוצת נשים מבוגרות, עובדות וחוקות של המשרד,
להיפגש עם השר. משלא נענו ולא הסכימו להתפנות ממשרדו,
חתם השר על תלונה למשטרה והנשים פנו בכוח. מעדותיהן
של אחדות מהן התברר לי, כי הן נלקחו על-ידי שוטרים,
שכניניהם לא היתה ולו שוטרת אחת, ונגרדו בכוח על רצפת
המשרד. מידעיות נוספות שנמסרו לי התברר, כי כחבי הרדיו
והטלוויזיה נתבקשו לעזוב את המקום. ואכן, הדברים לא
פורסמו באמצעי התקשורת כפי שקרן.

לאור ידיעות אלו, שאלתי הן:

1. האם יש בהם אמת?
2. האם הצדיק איום השוכחות הזמנת משטרה אל בין כותלי
משרד ממשלתי?
3. האם חיייו של השר היו בסכנה והאם לא הגוימה
המשטרה, בהשתמשה בכוח מעבר לסביר?
4. האם נכונה הידיעה, שהשר הורה לאנשי התקשורת לעזוב
את המקום?
5. האם אין השר סבור, כי בשל היותו השר הממונה על
רשות השידור, עליו לנהוג ביתר זהירות, לכל יראה הדבר כלחץ
על הרשות?
6. האם נראה לשר כי בשביתה זו אין משום עניין לציבור?

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:
(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת א' נמיר)

1. לא.

2 ו-3. עובדי הגזברות, בתוכם גם גברים, התפרצו בכוח
ללשכת השר והתנהגו בצורה שאינה הולמת עובדי מדינה. ראשי
המשרד וכן יושבי ראש ועד עובדי הגזברות ביקשו מהם לפנות
את הלשכה על-ימנעו שהשר יקבל משלוח מטעמים. העובדים לא
נענו לבקשה והמשיכו להשתולל. שהייתם בלשכה היתה שלא
כדין. התנהגותם היתה בלתי אחראית ולכן לא היתה ברירה אלא
להזעיק את המשטרה. גם מפקד המשטרה ביקש מהם רכות
וארוכות לפנות את הלשכה, אך לשרוא. רק לאחר כמה שעות של
ניסיונות שכנוע שעלו בתהווה, החליטה המשטרה לפנותם בכוח.

4. לא.

5 ו-6. ראי תשובתי על שאלה 4.

הו"ד מ' שחל:

סגנית שר החינוך והתרבות תשיב על שאילתא מס' 1618
של חברת הכנסת אורה נמיר.

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:

חברת הכנסת אורה נמיר, התשובה על השאלתא ארוכה
מאוד ומלווה במספרים. האם אפשר להעביר את התשובה
לפרוטוקול?

1597. פרוסום קטע עויץ בבחינת בגרות בצרפתית

חבר הכנסת מ' רייסר שאל את שר החינוך והתרבות ביום א'
בחשוון התשמ"ב (19 באוקטובר 1982):

בעיתון "מעריב" ביום ו' באלול התשמ"ב, 26 באוגוסט
1982, פורסמה ידיעה, שלפיה הוטל על הנבחנים בבחינת
הבגרות בצרפתית לתרגם טקסט ובו קטעים כגון אלה: — —
— לפתע השתחלק התותח. סלים, עיניו אדומות מעייפות ומוזעם,
קילל את השמים האפלים אשר סגרו על האופק. בתוסר אונים
כיוון את הקלשניקוב אל עבר מטוס הכפיר הישראלי ובנימה של
ייאוש, כמעט של איום, שאל: "איזו ברירה נותרה לנו? למות
היום או למות מחר?" איש לא העז להשיב ללוחם פלשתינאי
צעיר זה — — — " — — — ימים נוראים. ביעילות
ברוטלית רמס צה"ל את הפלשתינאים — — — מה שהיה
אמור להיות לא יותר מטיול צבאי" כמו ב-1978, נהפך ביומו
השני של מבצע "שלום הגליל" למלחמה טוטלית, בלתי מאוזנת. —
— — — 800,000 תושבי בירות ושרידי הפליטים, שידעו
מחסור בחשמל, צמא למים ברבעים מסוימים, קיצוב בלחם,
בקפה ובכול, התבצרו במקלטים. כולם, כמוהם כמנהיגי
הפלשתינאים, נשבעו כפי שנשבע ג'ורג' חבש, המוכיר הכללי
של החזית העממית לשחרור פלשתיין: הקרב נמשך. בירות
המערבית תהיה לסלינגרד החדשה".

אודה לכבודו אם ישיב לי:

אילו אמצעים נוקט משרדו שלא יישנה מקרה כזה?

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:
(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת א' קולס)

הקטע שפורסם בעיתון "מעריב" לא הופיע בבחינות
הבגרות בצרפתית, אלא בבחינות של אוניברסיטת תל-אביב.

אוניברסיטת תל-אביב מתנצלת על בחירת הטקסט לתרגום
ומודיעה לנו, שכבר בחודש ספטמבר פורסם בעיתון "מעריב"
מכתבה של ראש היחידה להוראת שפות זרות באוניברסיטה ובו
התנצלות רשמית על תוכנו של המאמר, שאותו היו חייבים
לתרגם מצרפתית לעברית.

1616. שיתוף פעולה אוזרי בתחום החינוך

חבר הכנסת ש' וייס שאל את שר החינוך והתרבות ביום ט"ז
בחשוון התשמ"ב (02 בנובמבר 1982):

משבר הלימודים בבתי-הספר החינוך בנהריה, אשר בגינו
נמנעו לימודים סדירים מילדי מעלות ונוצר רושם קשה של ניכור
בין תושבי שתי הערים, עד כדי עוינות על רקע ערתי, עומד לבוא
על פתורו בתיווך בג"ץ, אך הפרשה הנאירה ורושם עגום על
החברה הישראלית.

שאלתי הן:

1. מה ניתן לעשות כדי למנוע חופעות כאלה בעתיד?
2. האם יש בדעת השר לארגן מחדש את שיתוף הפעולה
האוזרי בתחום החינוך?
3. האין זה אפשרי לכונן ביחסים ספר תיכון ראוי לשמו
במעלות עצמה?
4. האם יש אפשרות לשיתוף פעולה אוזרי בתחום החינוך
בין יישובים קרובים — ערים, מושבים וקיבוצים?

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:

1. צוות משותף של משרדנו והממונה על המחוז מטעם
משרד הפנים יקיים דיונים וינהל משא-ומתן על-מנת למנוע
תופעות של שילוח תלמידים ממעלות ומשאר יישובי הצפון
הלומדים בנהריה.

1. התקציב — 497,000 דולר. משרד החינוך לא תקצב.
2. שלמה להט, עדי סמל ותנן בן-יהודה. נעורו בקרן חל-אביב לספרות ולאמנות, והאנשים העומדים בראשה הם מתחיהו קליר ודוד אלכסנדר.
3. אין בדינו דיווח סופי.
6. כ" 97,000 דולר.
7. עיריית תל-אביב.
- ג. כינוס לתיאטרון יהודי:

1. התקציב — כ" 4,395,000 שקל, הקצבת המשרד — 450,000 שקל. כ" 10%.
2. גדעון ריבלין, משה בן-אפרים, דני לבנון, חנו מלצר, יעקב רח, עודד קוטלר, דני הורביץ, אבנר שלו.
3. עדיין אין דיווח סופי.
6. עדיין לא נתקבל דיווח סופי, אולם ככל הנראה יגיע הגירעון לכ" 3 מיליוני שקל.
- ד. פסטיבל המוסיקה שפיים (חדל לפעול):
1. התקציב — כ" 470,000 שקל, הקצבת המשרד — 60,000 שקל. כ" 13%.
2. חברי התזמורת הקמרית הקיבוצית.
3. אין נתונים.
6. 60,000 שקל.
7. ברית התנועה הקיבוצית.
- ה. פסטיבל עין-גב:

1. התקציב — 920,000 שקל, הקצבת המשרד — 400,000 שקל. כ" 43%.
2. אבנר שלו, יעקב שטיינברגר, גדעון פז, דניאל בנימיני, ישי עמרמי.
3. אין נתונים.
6. 75,000 שקל.
- ו. פסטיבל עכו לתיאטרון אחר:
1. התקציב — כ" 3 מיליוני שקל, הקצבת המשרד — כ" 800,000 שקל. 27%.
2. עודד קוטלר, מיקי גורביץ, עירן בניאל, גרשון בילו, חיים שירן, פנינה גרי, אבנר שלו, יוסי פרוסט, ארנון פורת.
3. אין לנו נתונים.
6. צפוי גירעון של כ" 200,000 שקל.

1. התקציב — 1,948,500 דולר, הקצבת המשרד — 420,000 דולר — כ" 21%.
2. ארנון גפני, אבנר שלו, אהרן דישון, אמנון אלטמן, גדעון פז, אלי לחובסקי, רות חשין, יעקב בסטריצקי, מיכל זמורה-כהן, גיטה שרובר, שמחה ארום, משה פורת, יוסף עוזיאל, ישי עמרמי, אהרן מאיר, דניאל בנימיני, יעקב אורלנד, עמרי ניצן.
3. עדיין אין לנו דיווח.
4. 5. לא.
6. עדיין אין סכום סופי, אולם ככל הנראה יגיע הגירעון לכ" 18 מיליון שקל.
7. יכוסה על-ידי משרד האוצר, עיריית ירושלים ותקציבי הפסטיבל בשנים הבאות.
- ב. פסטיבל תל-אביב:

1619. ליקויים בבית-הספר המקיף-הכללי באופקים
- חבר הכנסה צ' ביטון שאל את שר החינוך והתרבות ביום ט"ז בחשוון התשמ"ב (2 בנובמבר 1982):
- בבית-הספר המקיף-הכללי שבאופקים המנהל הוא תושב באר-שבע והמורים גם הם תושבי חוץ. הספרים וכלי ההמחשה בבית-הספר מוזנחים ואין ביקורת נאותה על המתרחש במוסד. הורים של תלמידים הלומדים בבית-הספר הגיל פנו אלי בתלונה על הזנחה ועל ניהול לא תקין של בית-ספר זה, וכמו כן התלוננו על מורים חסרי כישורים העובדים בו.

אורה נמיר (המערך):
אני מוכנה, אני רק מבקשת תשובה מעל כמת הכנסת על שאלה 7.

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:
אין לי תשובה על שאלה 7.

אורה נמיר (המערך):
בהודמנות אבקש להמציא לי תשובה על שאלה 7.

1618. תקציבי הפסטיבלים

הברת הכנסת א' נמיר שאלה את שר החינוך והתרבות ביום ט"ז בחשוון התשמ"ב (2 בנובמבר 1982):
אודה לשר אם ישיב לי:

1. מה הוא סך כל התקציב, מה הוא גודל ההקצבה של משרד החינוך והתרבות ואיזה אחוז הוא מהווה בכלל התקציב של כל אחד מהפסטיבלים האלה:

- א. פסטיבל ישראל
- ב. פסטיבל תל-אביב
- ג. הפסטיבל לתיאטרון יהודי
- ד. פסטיבל המוסיקה — שפיים
- ה. פסטיבל עין-גב
- ו. פסטיבל עכו לתיאטרון אחר
2. מי היו ההנהלות הציבוריות של כל אחד מהפסטיבלים הנ"ל ומי עמד בראשן?
3. כמה אנשים ביקרו בכל אחד מהפסטיבלים וכמה כרטיסים נמכרו לכל אחד מהם?
4. האם התקיימו פסטיבלים נוספים על אלה שצינתי לעיל?
5. אם כן — אילו הם, ומהם הנתונים, על-פי הנתונים שביקשתי לעיל, לגבי פסטיבלים אלה?
6. מה היה שיעור הגירעון של כל אחד מהפסטיבלים הנ"ל, בכסף ובאחוזים?
7. מי כיסה גירעונות אלו?

תשובת סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

- א. פסטיבל ישראל:
1. התקציב — 1,948,500 דולר, הקצבת המשרד — 420,000 דולר — כ" 21%.
2. ארנון גפני, אבנר שלו, אהרן דישון, אמנון אלטמן, גדעון פז, אלי לחובסקי, רות חשין, יעקב בסטריצקי, מיכל זמורה-כהן, גיטה שרובר, שמחה ארום, משה פורת, יוסף עוזיאל, ישי עמרמי, אהרן מאיר, דניאל בנימיני, יעקב אורלנד, עמרי ניצן.
3. עדיין אין לנו דיווח.
4. 5. לא.
6. עדיין אין סכום סופי, אולם ככל הנראה יגיע הגירעון לכ" 18 מיליון שקל.
7. יכוסה על-ידי משרד האוצר, עיריית ירושלים ותקציבי הפסטיבל בשנים הבאות.
- ב. פסטיבל תל-אביב:

3. מר גדעון פז, מנכ"ל פסטיבל ישראל, הופקד על הארגון ועל בחירת המופעים. הפסטיבל הוא גוף סטטוטורי. המועצה וההנהלה הציבורית הם גוף הבקרה והמעקב. לרשות ההנהלה עומדת ועדת כספים בראשות מר יוסף עזיאל וועדת ביקורת בראשות מר אבידום. משרד החינוך והתרבות מאשר את הצעת התקציב.

4. לאחר סיום הפסטיבל נערכה ההנהלה לבדוק את הביצוע בפירוט ולהפיק לקחים. הופעל צוות, שכלל חברי הנהלה וחברים מחוץ להנהלה, כדי להפיק לקחים טכניים וארגוניים. הלקחים העיקריים הם: א. לקיים את הפסטיבל בעיקר בירושלים; ב. לשנות את מועד הפסטיבל מחודש ספטמבר לחודשים יולי-אוגוסט; ג. לצמצם את היקף הפסטיבל, כדי להבטיח אירועים מעולים בלבד; ד. לכלול בתוכנית רק מופעים שנבדקו באמצעות צפייה מדווקדת; ה. לרכז את המאמץ העיקרי בתחום המוסיקה. בתחום זה יש לישראל יתרון יחסי; ו. לשלב בתוכנית מופעים שאינם מגיעים לישראל בדרך אחרת בעונה הרגילה; ז. להשעין את ארגון הפסטיבל על גוף קיים, כתיאטרון ירושלים.

1653. מגורי מורים בערייהפיתוח

חבר הכנסת ד' מגן שאל את שר החינוך והתרבות ביום כ"א בחשוון התשמ"ב (7 בנובמבר 1982):

הגני מבקש לדעת מה הוא היחס, במספרים ובאחוזים, ככל ציר פיתוח, בין מורים תושבי המקום לבין מורים שאינם תושבי המקום.

אודה לכבודו אם יואיל לפרט בתשובתו נתונים השוואתיים בין המצב בשנת הלימודים התשמ"ב לבין שנת הלימודים התשמ"ג.

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:

(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת א' נטראלדין)

בשנת הלימודים התשמ"ג מלמדים 8,183 מורים כ"ב יישובי פיתוח. מהם 6,279 מורים תושבי ערי הפיתוח, שהם 76.7%.

בהשוואה לשנת הלימודים התשמ"ב, לא חל שינוי.

1672. תמיכה ציבורית לתיאטרון "נווה-צדק"

חבר הכנסת ח' דרוקמן שאל את שר החינוך והתרבות ביום כ"ב בחשוון התשמ"ב (8 בנובמבר 1982):

בדברים כנסת ביום "מרחשוון התשמ"ג (27 באוקטובר 1982) אמרה חברת הכנסת שולמית אלוני מעל דוכן הכנסת, כי תיאטרון "נווה-צדק" איננו מקבל תמיכה ציבורית.

אודה לכבודו אם ישיב לי:

1. האם נכונה ידיעה זו?

2. אם לא — מה הוא גודל התמיכה הציבורית שמקבל תיאטרון "נווה-צדק"?

3. האם תיאטרון שרומס את החוק, מרעיל את הציבור ואח נוער בשנאה עצמית ופוגע בערכי היסוד של היהודים, העם והמדינה ראוי לתמיכה ציבורית?

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:

(התשובה נקראה לבקשת חברת הכנסת א' נמיר)

תיאטרון "נווה-צדק" איננו מקבל ממשרדו תמיכה שוטפת לקיום התיאטרון. התיאטרון קיבל תמיכה לפרויקטים מסוימים שנכתבו לגופם.

רצוני לשאול את כבודו:

1. האם ידוע לכבודו על המצב השורר בבית הספר הנ"ל?

2. אם כן — מדוע נמשך מצב בלתי הגיוני זה. הפוגע ברמת הלימודים ובמורל התלמידים?

3. האם מוכן לכבודו לפעול לכיור המצב ולהגברת הפיקוח על בית-ספר זה, כמשמעת מתוכן השאלתה?

תשובת סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

מנהל בית-הספר המקיף הכללי באופקים אומנם גר בבאר-שבע, אולם הוא מנהל את המוסד מיום היווסדו ב-1971. במשך כל שנות עבודתו הוא מילא את תפקידו במסירות ובנאמנות. בשנת הלימודים התשמ"ב יצא לחופשה ונוצרו בעיות בבית-הספר, אולם לקראת שנת הלימודים התשמ"ג הוא חזר לתפקידו.

מתוך 47 המורים במוסד 13 הם מקומיים ו-34 באים בבאר-שבע; 11 עדיין אינם מוסמכים. מהם חמישה הם בני המקום. חלקם הגדול של אלה שאינם מוסמכים הם סטודנטים המשלמים את השכלתם לקראת תעודת הוראה. אחדים מהם מועסקים במילוי מקום לתקופות קצרות במקום מורות בחופשה.

לקראת שנת הלימודים התשמ"ג תוגבר תקן בית-הספר להשלמת הפערים בלימודים. המועצה המקומית מספקת את השירותים הדרושים ונערכו שינויים בפיקוח, במסגרת ההיערכות הרגילה של אזורי הפיקוח במחוז.

בית-הספר פועל ומתנהל כראוי והמנהל, בסיועם של כל הגורמים, מטפל בכל הבעיות שנוצרו אשתקד.

גם מצב ספרי הלימוד השתפר, שכן ההזמנות מסופקות הספרים מגיעים לבית-הספר ומחולקים לתלמידים. הספרים החסרים הוזמנו בתחילת השנה ונעשים מאמצים להחיש את הספקתם.

1652. עלות של פסטיבל ישראל

חבר הכנסת י' גיל שאל את שר החינוך והתרבות ביום כ"א בחשוון התשמ"ב (7 בנובמבר 1982):

זה לא כבר הסתיימו אירועי הפסטיבל הישראלי. דברים יבים מאוד נאמרו ונכתבו עליו, אך מי שעקבו אחר אירועיו לא הגיעו לתמימות דעים באשר לרמתו ולהצלחתו.

לפיכך, אני מבקש לשאול:

1. האם כבר ידוע מה היתה עלותו של הפסטיבל?

2. מה הוא תקציב הפסטיבל ומה חלקו של משרד החינוך והתרבות בו?

3. מי הם המופקדים על ארגונו של הפסטיבל ועל תוכנו ומה הם אמצעי הבקרה שהפעיל משרד החינוך והתרבות למעקב אחר ביצועו?

4. האם הופקו הלקחים ואם כן מה הם עיקריהם?

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:
(התשובה נקראה לבקשת חבר הכנסת ד' בן-מאיר)

1. כן. כ-2,098,339 דולר.

2. התקציב — 1,948,500 דולר, חלקו של המשרד — 420,000 דולר.

המיועד ל-1983. במלים אחרות, פרט להקצבה לשנת הכספים שלנו 1982/1983, הוקצבו 1.5 מיליון שקלים להכנות לאולימפיאדה, עזרה מסיבית יותר ותוכנה לשתי שנות הכספים 1983 ו-1984.

2. כיוון שהדיונים עם האוצר טרם נסתיימו, עדיין איננו יכולים לנקוב בסכומים שיוקצו לעניין זה. דרישתנו לשנת הכספים (שלנו) 1983 היתה חמישה מיליון שקלים, במנחים: של אפריל 1982 (שהם לפחות פי שניים מסכום זה במנחי אפריל 1983). הנחתנו היא שלשנת הכספים 1984 שוב נקצה סכום בסדר גודל דומה.

3. אם אכן תצא תוכניתנו זו לפועל, היא תענה על צורכי ההכנות המתוכננות למשחקים האולימפיים.

1674. חוסר איזון בשידורי חדשות בענייני דהות
חבר הכנסת ח' דרוקמן שאל את שר החינוך והתרבות כיום כ"ב בחשוון התשמ"ב (א בנובמבר 1982):
ביום ראשון ז' מרחשוון התשמ"ג (24 באוקטובר 1982) אחר-הצהריים שודרה ברדיו כרגיל מהדורת חדשות בענייני דתות, תמתי לשמוע שכתבהדורה כולה, שעורכה היה דוד מרכוס, היו ידיעות על ענייני נוצרים בלבד, לצער, לעתים קרובות חסר איזון בין ידיעות על עניינים זרים לבין ידיעות על עניינים שלנו.

אודה לכבודו אם יואיל להשיב:

1. ההיו בפני עורך מהדורה זו גם ידיעות אחרות בתחום הרחבות, הקשורות לדת היהודית?
2. אם כן — מה היו השיקולים שמנעו שידורי ידיעות בענייני יהדות במהדורה זו ובמהדורות דומות לה?
3. מה בדעתך לעשות, כדי שעורך מהדורה זו יהיה מי שיש לו ידע וגיישה חיובית ואוהרת ליהדות?

תשובת שר החינוך והתרבות ז' המר:
(לא נקראה נמסרה לפרוטוקול)

1 ו-2. לפני עורך מהדורה היו גם נושאים הקשורים לדת היהודית, אך במקרה דנן הן היו אקטואליות פחות מהידיעות האחרות.

3. עורך המהדורה מצוי בנושאים יהודיים, כפי שמצויים עורכים של תוכניות אחרות הקשורות ליהדות, כמו מהדורת החדשות המיוחדת המוקדשת לעולם היהודי והיומן "מבט לדת". מטבע הדברים, הרוב המכריע של הידיעות בענייני דתות נוגעות ליהדות, אך כי ייתכן שמהדורה מסוימת תכלול חומרי אחרות על דתות אחרות — הכול לפי חשיבות האירועים ודחיפותם.

1690. האפליה לרעת הערבים והדרוזים בפיקוח על הביקור הסדיר בבתי הספר ובחינוך המיוחד

חבר הכנסת ש' וייס שאל את שר החינוך והתרבות כיום כ"ד בחשוון התשמ"ב (10 בנובמבר 1982):

כותב עיתונאי (שמו צורף במקור) בעיתון "דבר" מיום 14 בספטמבר 1982 כי: "העבריות החברתית מתחילה לעתים קרובות בבית הספר. נדע נושר מהלימודים ומתגלגל למצב של העדר פיקוח ובקרה. בישראל 120 קב"סים (קצין הביקור הסדיר), מהם 114 יהודים ושישה ערבים או דרוזים. כלומר, חמישה אחוזים של הקב"סים הם לא יהודים. חלקם של הלא-יהודים בקרב החלמידים מגיע לעשרים ושלושה — קב"ם ערבי או דרוזי אחד על 21,000 חלמידים. זו אפליה חמורה. מספר

ער כה הוא קיבל תמיכה לשני פרויקטים: "מסיבת הפורים של אדם בן-כלב" — המחזה על פרק מספרו של יורם קניוק, ו"הנקודה" — של יוסף בר-יוסף.

עקב התנהגות הנהלת התיאטרון לאחרונה בעניין כיבוד החוק קיימת הצעה, שהתמיכה לתיאטרון זה תידון בהנהלת המשרד גם בנוגע לפרויקטים בודדים.

אורה נמיר (המערך):

יש לי שאלה אל יושב-ראש הישיבה.

הי"ר מ' שחל:
בבקשה.

אורה נמיר (המערך):

אני רואה בנוסח שאלה 3 של חבר הכנסת דרוקמן קביעת עובדות: "רומס את החוק ומרעיל את הציבור ואת הנוער בשנאה עצמית". כמה שאלות שלי נפסלו עלידי יושב-ראש הכנסת משום שבשאלות היתה קביעת עובדות. אני מבקשת להעביר ליושב-ראש הכנסת את שאלתי: האם בעניין זה נוהגים איפה ואיפה? יש חברי הכנסת שאת שאלותיהם פוסלים, ויש חברי הכנסת שלהם אין פוסלים את השאלות.

הי"ר מ' שחל:

אני חושב שהפנייה של חברת הכנסת אורה נמיר היא בהחלט במקומה. אין ספק שיש מקום לבדוק האם השאלה הזו אינה חורגת מהגדרות התקנון. אני מבקש להעביר את ההערה של חברת הכנסת אורה נמיר ליושב-ראש הכנסת ולסגנים.

שבת וייס (המערך):

אני רוצה לחזק את הערתה של חברת הכנסת נמיר, משום שלי נפסלו השבוע שתי שאלות, שבהן הייתי עדיין הרבה יותר. על כן ברצוני לחזק את בקשתה של חברת הכנסת אורה נמיר לבירור העניין.

הי"ר מ' שחל:

אינני יכול לענות. אינני מוסד לערעורים. אני יכול בהחלט להפנות את השאלה ליושב-ראש הכנסת, וגם אבקש שתיתן תשובה לשאלים.

1673. עזרה כספית להכנת ספורטאים לקראת האולימפיאדה
חברת הכנסת ש' ארכיליאלמוזילני שאלה את שר החינוך והתרבות כיום כ"ב בחשוון התשמ"ב (8 בנובמבר 1982):

בעיתון "דבר" מ-29 באוקטובר 1982 פורסם שיושב-ראש הוועד האולימפי בישראל מר אופק אמר: "עזרתה הכספית של מדינת ישראל להכנת הספורטאים לקראת האולימפיאדה שתתקיים בלוס-אנג'לס ב-1984 היא כמעט אפסית".

נוכח החשיבות של השתתפות ישראל באולימפיאדה והצורך בהכנת ספורטאי ישראל לקראת אירוע עולמי זה, רצוני לשאול:

1. בכמה מסתכמת הקצבת משרדך בשנת 1982/1983 להכנת ספורטאי ישראל לאולימפיאדה?

2. האם הסכום שהוקצב למטרה זו עונה על הצרכים?

3. אם לא — אילו אמצעים עומד לנזקט השר להגדלת התקציב, כדי לאפשר את הכנת ספורטאי ישראל לאולימפיאדה?

תשובת סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:
(לא נקראה, נמסרה לפרוטוקול)

1. כיוון שיש שוני בין שנת הממשלה לבין שנה הכספית של הוועד האולימפי ושל יתר התאחדויות הספורט, ההקצבה לשנת 1982/1983 כוללת גם את תקציב משרדנו

חוברת ר', ישיבה קל"ט

— שאלות ותשובות: הכורח בפיתוח, בנינו ובאכלוס נרחב של הגליל (סיכום דיון) —

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:
(קוראת את התשובה, ראה עמ' 359).

1691. דיוור לסטודנט ערבי במעונות הסטודנטים של מכון וינגייט
חבר הכנסת א' רון שאל את שר החינוך והתרבות ביום כ"ד
בחשוון התשמ"ב (10 בנובמבר 1982):
כ"ד בנובמבר 1982 הגיע אלי מכתבו של סטודנט ערבי
(שמו ופרטיו צוינו במקור), המתלונן על שלא קיבל דיוור
במעונות הסטודנטים במכון וינגייט, אף-על-פי שלפי
הקריטריונים מגיע לו מעון. בין היתר הוא מצייץ את העובדות
הכמות:

א. הוא בן למשפחה בת 12 נפשות. המפרנס היחיד הוא
האב. פועל בניין במקצועו. ששכרו נטו הוא 13,000 שקל
לחודש.

ב. הנ"ל מתגורר בנצרת, ובלי מעון במכון אין באפשרותו
לשכור דירה חלופית. מדי יום הוא נאלץ לנסוע מנצרת, שעה
ומחצה בכל כיוון, על-מנת להגיע למכון ועל-מנת לחזור לביתו.

ג. עקב יוקר מחירי הנסיעה והקשיים הכרוכים בה שוקל
הנ"ל להפסיק את לימודיו.

לאור האמור לעיל אבקשך להשיב לי:

1. האם כל הידיעות הללו נכונות?

2. מה הם הקריטריונים לקבלת מעון במכון וינגייט?

3. האם הסטודנט הנ"ל אכן עומד בקריטריונים אלו?

4. האם היו שיקולים נוספים, מלבד השיקולים של מצב
כלכלי ומשפחתי (המקובלים בכל מוסד גבוה) שהשפיעו במקרה
זה? אם כן, מה הם?

5. האם לאור כל האמור לעיל אין מקום לשקול מחדש את
ההחלטה ולמנוע רגשות קיפוח אצל הסטודנט הנ"ל?

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:

1. לפי המידע שבדיוור, הידיעות הנזכרות בפתיחה נכונות.
הבעיה שבה נתקל הפונה, ונתקלו בה רבים אחרים, נובעת
ממחסור חמור במעונות לסטודנטים במכון וינגייט. למחסור זה
יימצא פתרון חלקי בתוך שנה.

2. מצב משפחתי-כלכלי, הקרבה לבית ושירות צבאי.

3. עניינו של הסטודנט הובא לדיון בוועדה למגורים, וכן
ערעורו. נמצא שאלה שקיבלו מגורים לא הועדפו על פניו מכל
אותן בחינות המובאות בחשבון בקריטריונים.

4. שיקול נוסף ומשמעותי למדי הוא שיקול פדגוגי, שלפיו
ניתנת העדפה ניכרת לתלמידי שנה א' על פני תלמידי השנים ב'
וג'. מסיבה זאת זכה הנ"ל למגורים אשתדך, בהיותו תלמיד שנה
א'.

5. הסטודנט הנ"ל נמצא ברשימת הממתינים כעדיפות
גבוהה, ולפי ניסיון העבר יש לו סיכוי להתקבל למגורים בתוך
פרק זמן לא ארוך. הוא קיבל הודעה על כך.

היו"ר מ' שחל:

אני מודה לסגנית שר החינוך והתרבות על התשובות.

ד. הכורח בפיתוח, בנינו ובאכלוס נרחב של הגליל

(סיכום הדיון)

ואכלוס נרחב של הגליל". יסכם את הדיון חבר הכנסת גד
יעקבי.

הקב"סים בקרב הלא-יהודים מן הדין שיהיה גדול פי חמישה
משהוא כיום.

דומה ואף גרוע יותר הוא המצב בחינוך המיוחד, המטפל
בילדים מפגרים, מופרעים, עיוורים וכדומה. התלמידים הערבים
והדרוזים הם 23% מכל תלמידי רשת החינוך היסודי. חלקם
בחינוך המיוחד מגיע ל-0.6% בלבד, כי החינוך המיוחד עולה
הרבה כסף.

אודה לכבודו אם ישיב לי:

1. האם ידיעות אלה נכונות?

2. אם כן — מה בדעת המשרד לעשות לשינוי המצב?

סגנית שר החינוך והתרבות מ' גלזר-תעסה:

קציני הביקור הסדיר הם עובדי הרשויות המקומיות.
הרשויות בוחרות אותם, משלמות את משכורותיהם ומפקחות
על עבודתם.

משרדנו משתתף במימון 75% משכרם של הקב"סים (קציני
הביקור הסדיר). מאמצים הושקעו לשכנע את המועצות
הערביות לשכור קב"סים, אולם רק מעט מועצות נעתרו
לבקשתנו. כיום אין מקום להוסיף ולשכנע רשויות לקבל
קב"סים, משום שמספר המשרות של ממלאי תפקיד זה מוקפא.
למרות זאת, רשות חינוך ערבית שתבקש לשכור קב"ס —
בקשתה תובא בחשבון בסדר עדיפות גבוה, מייד כשיאפשר
התקציב להיענות לבקשה.

החינוך המיוחד בסטודנט הערבי התחיל להתפתח רק לפני
כשש שנים והתפתחותו הוקפאה לפני כשנתיים, כאשר בוטלה
משרתו של המפקח על החינוך המיוחד, בשל הקיצוצים בשירות
המדינה.

בראשית שנה זו אושרה עבודתו של מדרין ואנו מקווים
שבכך תינתן תגובה חדשה לטיפול בנושא.

במקביל עושה משרדנו מאמצים שיטתיים להכשרת מורים
מוסמכים לחינוך מיוחד. השנה פועלות כיתות לחינוך מיוחד.
בשני סמינרים (בחיפה ובירושלים) ולקראת שנת הלימודים
התשמ"ד כבר אושרה פתיחת מגמה כזו גם בסמינר בית-כלר.

היו"ר מ' שחל:

רשות לשאלה נוספת לחבר הכנסת וייס.

שכח וייס (המעריך):

רציתי לשאול שאלה אחרת, ברשותך, אדוני היושב-ראש.
אולי אין לזה חקרים, אך אשמח אם תשקול זאת. אני מעוניין
מאוד לשמוע את תשובתה של סגנית שר החינוך והתרבות על
השאלת הקודמת של חבר הכנסת דרוקמן שנמסרה
לפרוטוקול, אם, ברשותכם, אפשרי הדבר.

היו"ר מ' שחל:

בבקשה. נחזור לתשובה על שאלתך מס' 1674 של חבר
הכנסת חיים דרוקמן. חבר הכנסת דרוקמן זוכה להתעניינות רבה
יותר כשהוא אינו באולם, משהוא זוכה כאשר הוא נמצא באולם.

אורה נמיר (המעריך):

חברי הכנסת ממעניינים בתשובות על השאלות שלו יותר
ממנו עצמו.

משה שחל (המעריך):

אנו עוברים לסעיף הבא בסדר-היום: סיכום הדיון על
הצעתו של חבר הכנסת גד יעקבי: "הכורח בפיתוח, בנינו

גד יעקבי (המערך):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, שמחתי לשמוע את דבריהם של רוב המשתתפים בדיון שנערך בשבוע שעבר, אשר הכירו בכך שפיתוח הגליל הוא משימה לאומית מועדפת החייבת לעמוד לנגד עינינו בשנים הבאות. יש הכרח בתוכנית פיתוח כוללת לגליל, אשר תעסוק במשולב בפיתוחם של היישובים היהודיים, הערביים והדרוזיים, ותאזן את צורכיהם. נדמה לי שגם על כך אין מחלוקת בכנסת.

המפתח לשיפור המצב הוא בקידום התעשייה והחינוך יותר מבפיתוח השיכון. התעשייה היא אשר חייבת לספק את עיקר התעסוקה הנוספת באזור הזה, כמו ברחבי הארץ כולה, ואילו החינוך, ובמיוחד החינוך התיכוני והעל-תיכוני, הם אשר יכולים להביא לעליית האיכות האנושית, לקליטת בני הדור השני באזור עצמו ולמשיכת כוחות בעלי איכות גבוהה. פיתוח התעשייה והחינוך עשוי להפוך למנוף ממדרגה ראשונה לקידומו של האזור מבחינה כלכלית, חברתית, מוניציפלית ואנושית.

בתחום התעשייה יש הכרח להגשים את המלצתם של הפרופסור אפרים קציר וועדתו להקים באזור שבין כרמיאל למעלות, באזורי תפן ושגב, חבל תעשייה עתידית-ידע. חבל זה אמור להיות אזור דגם לתעשיות עתידות-ידע וטכנולוגיה, אשר תאפשרנה את קליטתם של יהודים נוספים באזור, ובעיקר את קליטתם של בעלי מקצוע מיומנים.

בתחום החינוך יש לגשת לתכנונה ולהקמתה של אוניברסיטה או מכללה באזור צפת, אשר תהיה מוקד משיכה לכוחות אקדמיים מן הארץ ומחוצות-לארץ ואשר תאפשר לבני הגליל להישאר באזור גם לאחר שירותם הצבאי.

חבר הכנסת דב כרמיאל מס' 1, כי אנשי משרד הבריאות הודיעו לו שהם יזו מוכנים לסייע בהקמתה של פקולטה לרפואה במסגרת אוניברסיטה זו, ואני שמח להביא זאת לידיעת הכנסת.

כיישיבה הקדמת שעסקה בנושא כבר הדגשתי את היתרונות החסיים המיוחדים במינם של הגליל בתחום פיתוח התיירות. השילוב הנדיר של הכינרת, על מה שהיא מייצגת מבחינת הזיכרון ההיסטורי והדת, של נצרת הקדושה לדת הנוצרית, של האתרים היהודיים העתיקים שברחבי הגליל ושל הנפים והמראות יכול להפוך את הגליל לאחד ממוקדי התיירות המבוקשים, גם של תיירות חוץ וגם של תיירות פנים רחבה יותר. אולם לשם כך יש צורך בפיתוח תשתית על בסיס של חכנון משולב, ואין די בפיתוח חלקי ומוגבל של כל אחד מן המקומות בפני עצמם.

אני חושב שכולנו התרשמנו, שהדאגה לצורך בפיתוח הגליל, באכלוסו, כבינוי ובתייעושו איננה חוצה את הבית הזה בין מפלגות ובין סיעות. יש דאגה משותפת, גם אם לחברי כנסת שונים יש סדר עדיפויות כשאר באזורים ולחברי-ארץ שונים. אבל הדאגה היא משותפת. אין הסונה להביא לפיתוח האכלוס והבינוי היהודי על חשבון הלא-יהודי, אך הפיתוח של היישובים היהודיים, הפיתוח הכלכלי כולו וקידומה של התשתית ושכלולה יביאו בעתיד — כפי שהביאו בעבר — לקידומו של הכפר הערבי והדרוזי. לכן אני מדגיש שוב את הצורך בתוכנית פיתוח כוללת לגליל ואת הצורך ברשות פיתוח, אשר תהיה מפקדת על הרצאת התוכנית לפועל.

אני מקווה שהכנסת תוכל להתאחד גם בהחלטותיה, כדי להביא לכלל ביטוי את ראייתה, את דאגתה ואת העדיפות שהיא מבקשת להקנות לפיתוחו של הגליל בתקופה הבאה.

היו"ר מ' שחל:

אני מודה לחבר הכנסת גד יעקבי. אבקש משר הכלכלה, מר יעקב מרדור, לסכם את הדיון.

שר הכלכלה והתאום הבין-משרדי י' מרדור:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, בשבוע שעבר התחלנו את הדיון על הכורח בפיתוח, הגליל, כבינוי ובאכלוסו. הצורך הזה קיים כבר שנים רבות, אולם עתה הוא בולט במיוחד לאחר מבצע "שלום הגליל", שיצר תנאים טובים יותר לפיתוח נרחב של חבל ארץ זה.

כשאנחנו באים לדבר על תוכנית כלשהי הקשורה לגליל ולפיתוחו, קודם כול עלינו להביא בחשבון שדבר זה אפשרי הודות למלחמת "שלום הגליל". לכל הדעות, מלחמת "שלום הגליל" השיגה דבר אחד חשוב והוא שלום האוכלוסייה בגליל: השוואת התנאים הביטחוניים של אוכלוסיית הגליל לאלה השוררים במרכז הארץ וחוסר הדאגה והפחד מקטיושות מתעופפות ומפגזים, העלולים לפגוע באוכלוסייה שלוהה, בבתי-ספר, במסגרות תרבות ובריכוזי אוכלוסייה. אין לתאר כלל תוכנית פיתוח של הגליל בקנה מידה רציני בתקופה שקדמה למלחמת "שלום הגליל", ואין לתאר פיתוח כזה אילו האגרוף המאיים של אשף — עם כל מחסני הנשק שלהם, עם כל האכזריות שבהם ועם כל הסכנות שהם מייצגים בשביל האוכלוסייה — היה קיים עד היום.

מלחמת "שלום הגליל" והקרבנות הם מאחורינו, אם כי עדיין לא נחתמו כל ההסכמים, אבל הם יחתמו, ובלעדיהם — דיאג צבא ישראל לביטחונה של מדינת ישראל. אבל המלחמה והקרבנות הם מאחורינו, והגיע תור העבודה, היצירה והפיתוח.

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, בעקבות הדיון בשבוע שעבר דומני שיש צורך להבהיר מה הם תחומי הגליל, תחומים שמהוקם גיאוגרפית, שקיבלו את ביטויים בחלוקה ארמיניסטריטית של ממשלת המנדט וגם של ממשלת ישראל בשנות השישים. גם אם מעוניינים להפחיד את הציבור היהודי, כלשונו של חבר הכנסת ותד, אין שום סיבה לשנות את החלוקה הגיאוגרפית, גם אם זה מתאים לצורך השעה או לצורך הנאום. כפי שצפה חבר הכנסת יעקבי.

נאמר שבגליל היהודים הם עתה 40% מהאוכלוסייה. לצערי, אלה הן כותרות העיתונים של יום המחרת.

אהרן נחמיאס (המערך):

הוא אמר: בגליל המרכזי.

שר הכלכלה והתאום הבין-משרדי י' מרדור:

זה לא היה בפרוטוקול, זה שונה אחר-כך. לשמחתי התונים אינם נכונים. היהודים הם כ-52% מן האוכלוסייה.

גד יעקבי (המערך):

כולל העמקים.

שר הכלכלה והתאום הבין-משרדי י' מרדור:

גם אם לא נביא את העמקים במניין, כפי שהציע חבר הכנסת יעקבי, עדיין קיים רוב יהודי.

גד יעקבי (המערך):

הנתונים שלי מוזיקים לחלוטין.

שר הכלכלה והתאום הבין-משרדי י' מרדור:

יורי.

מיכאל בייזר (המערך):

האם פירוש המלה "יורי" הוא שאתה מקבל את הנתונים שלו?

עזבו ב־1980 907 אנשים; ב־1981 — 925. את קריית־שמונה עזבו ב־1981 920 אנשים; ב־1980 — 705. כך גם בבית־שאן, בבולן יש מאזן הגירה שלילי גדול.

סגן שר האוצר ח' קופמן:
חבר הכנסת ז'אק אמיר, בדוק את שנת 1982 בעפולה ובקריית־שמונה.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
אין זה אומר הכול.

סגן שר האוצר ח' קופמן:
בדוק מה המצב עכשיו.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
לא הכנתי את זה, זה אצלי בתיק.

שר הכלכלה והתיאום בין־משרדי י' מרידור:
אינני יודע מה יש בתיק שלך, אבל אני יודע מה כתב מבקר המדינה ואני מצטט את הדברים שכתב בדו"ח־שכונן מס' 31, שבו הוא אומר במפורש שבשנת 1979 היה מאזן ההגירה חיובי.

אהרן הראל (המערך):
זה ב־1979, אבל הוא איננו מדבר על 1980 ועל 1981.

מיכאל בריזר (המערך):
מה עם 1980, מה עם 1981? הרי זה איננו דיון היסטורי.

היו"ר מ' שחל:
חבר הכנסת מיכאל בריזר, עם כל הכבוד, השר ציטט נתונים לגבי שנת 1979.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
ברשותך, עוד נתון אחד ואפסיק.

שר הכלכלה והתיאום בין־משרדי י' מרידור:
אני מוכן לשמוע כל דבר, אני מוכן להיות ילד טוב.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
אתה דיברת על 1979, והנה ככל ערי הפיתוח עזבו 14,295 אנשים. הנה מאזן ההגירה בערי הפיתוח בשנים 1979-1980.

שר הכלכלה והתיאום בין־משרדי י' מרידור:
מה, אתה חולק על דעתי של מבקר המדינה?

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
לא, הנתונים נמסרו עליידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

שר הכלכלה והתיאום בין־משרדי י' מרידור:
אז אולי נכנסו יותר?

מיכאל בריזר (המערך):
אולי נכנסו יותר.

מרדכי גור (המערך):
מבקר המדינה מותח ביקורת, אבל את הנתונים מספק מישור אחר.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
הצרה היא, שהעובדים הם החזקים. זה מה שחשוב, זה העיקר.

סגן שר האוצר ח' קופמן:
עכשיו בונים בנהריה 800 דירות.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
אני יודע שאתם נותנים ליישובים שלכם יותר משאתם

שר הכלכלה והתיאום בין־משרדי י' מרידור:
כל עוד לא נבדר זאת — אני מקבל כל דבר. אני מקבל — כל זמן שלא נבדר את זה. זה הכול. יש חילוקי דעות על מספר, זו איננה אמת שאפשר לכופף אותה לכיוון כלשהו.

מיכאל בריזר (המערך):
זה נכון.

שר הכלכלה והתיאום בין־משרדי י' מרידור:
יופי, עוד פעם יופי. חוסר האזיון הדמוגרפי חייב להדאיג את כל התושבים ללא הבדל. הציונות ראתה תמיד ביישוב יהודים בארץ תרומה גם לאוכלוסייה הלא־יהודית, וודאי שפיתוח אזורי, כמו זה שנעשה וייעשה בגליל, יתרום לרווחת הכול. וכאן המקום להזכיר, במיוחד לחבר הכנסת תופיק טובי, קטע משירו של זאב ז'בוטינסקי — — —

קריאות:
אוהה.

שר הכלכלה והתיאום בין־משרדי י' מרידור:
" — — שם ירוה לו משפע ואושר בן ערב, בן נצרת ובני", וזו הכוונה: גם בן נצרת, גם בן ערב. ודאי שהדברים נכונים אם בן נצרת הוא גם בן ערב.

יש לשים לב, כי התעמולה העוינת מנצלת את המצב הדמוגרפי לליכוי לאומנות אנטי־יהודית. מצב זה מסכן מהלך חיים תקין ויש עניין משותף — הן ליהודים, הן לערבים — לא אפשר לו להתפתח.

נושא נוסף שעלה במהלך הדיון הוא פיתוח יהודה ושומרון. מאז קום המדינה היה פיזור האוכלוסייה יעד מנחה במדיניות הממשלה, והממשלה תעשה למימוש יעד זה ביהודה ובשומרון ובגליל כאחד. איננו רואים שום סתירה בין פיתוח אזורי הפיתוח השונים בארץ, ועל־כן יש לעשות מאמץ משולב גם בגליל, גם ביהודה ובשומרון וגם בנגב. לפני זמן מה ראיתי באחד העיתונים ריאיון עם אחד מהטובים והמוכשרים שבין ראשי ערי הפיתוח, כוונתי היא לראש העיר עפולה עובדיה אלי. אתה השאלת בריאיון זה היתה: "הנושא של פיתוח ואכלוס יהודה ושומרון מעסיק את הציבור זמן רב, ובעיקר את ראשי ערי הפיתוח החוששים שהמדיניות לגבי יהודה ושומרון פוגעת בערי הפיתוח. האם גם לדעתך יש פגיעה בערי הפיתוח בגלל מדיניות זו?" תשובתו של עובדיה אלי היתה: "מי שיוצא נגד פיתוח יהודה ושומרון יוצא נגד הבסיס הרעיוני, שעליו מושתתת דרישתנו לפתח את ערי הפיתוח". כמובן, הוא מנמק את תביעתו זו.

במהלך הדיון חזר ועלה המושג "מאזן הגירה", והתנהל ויכוח בין חברי הכנסת האם מאזן ההגירה של היהודים לגליל הוא חיובי או שלילי, האם חל שינוי לאחר שנת 1977, ואם כן — אהה שנוי. את התשובה על השאלה מצאתי בדוח מבקר המדינה מס' 31, בפרק שכותרתו: "הגליל, פעולות אכלוס ופיתוח". הוא קובע, ואני מצטט: "לראשונה זה שנים היה בשנת 1979 מאזן ההגירה של היהודים למתח חיובי".

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
אדוני היושב־ראש, אפשר לשאול את השר שאלה?

היו"ר מ' שחל:
אם השר יסכים.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):
אתה דיברת על מאזן הגירה. אני רואה, למשל: ב־1981 עזבו 910 אנשים את עפולה; ב־1980 — 758. את נצרת עילית

לעשות זאת, ואם הם לא יעמדו בהתחייבותם — יעשה זאת. מישור אחר.

אהרן נחמיאס (המערך):
הלואי.

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:
משה-התעופה יוסעו האנשים במיניבוסים למחוז חפצם. את כל עיר הגליל, היישובים והקיבוצים נקשר בקשר זה. אנשים יוכלו לשהות בתל-אביב ולחזור לגליל בחצות, והמרחק שבין הגליל לשפלה לא יהיה כה גדול כפי שהוא נראה כיום. הבעיה היא בעיה תחבורתית.

בני שליטא (הליכוד):
אמת, ניתן לעשות זאת.

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:
בהחלט, ואנו נתמסר לזה. אני מקווה שהדבר ימצא חן בעיני החלק הזה של הבית, שמעוניין מאוד בגליל.

מיכאל בריזר (המערך):
אולי במקום להביא את תושבי הגליל לתל-אביב, אפשר להביא לגליל את כל הדברים שבשביבים נוסעים לתל-אביב. אז לא יהיה צורך לנסוע בלילה במיניבוסים.

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:
בלי קשר תחבורתי, זה לא יילך. מוכרח להיות קשר מתמיד. צריך להיות ביטחון. צריכה להיות ודאות שהקשר הזה קיים, והודאות נותנת את הביטחון.

בני שליטא (הליכוד):
אבל, אדוני השר, יש צורך גם בקשר טלפוני. שר התקשורת יושב פה.

שר התקשורת מ' צפורי:
אם הבעיה תהיה טלפונים — — —

מיכאל בריזר (המערך):
— — —

הי"ר מ' שחל:
באמת כבר אינני מכין את צורת הדיון הזאת. שואלים את השר שאלות, והשר משיב. עכשיו מתפתח דיון כללי. אדוני שר התקשורת, אני מבין שלך ולחבר הכנסת שליטא אין הודמנויות רבות להיפגש. אני מוכן לתאם פגישה ביניכם.

שר התקשורת מ' צפורי:
תודה.

מיכאל בריזר (המערך):
אני שואל שאלה פשוטה: המרחקים במדינת ישראל קצרים. נסיעה במכונית מתל-אביב לגליל אורכת כשעתיים, שתיים וחצי. לכן אינני חושב שהבעיה הדרמטית של הגליל היא דווקא כיצד לקצר את הזמן הזה משעתיים וחצי לשעה וחמישים דקות. לא זו הבעיה. אולי במקום להביא כל מיני הצעות כאלה, תחשבו על משהו רציני יותר. כפי שאמרתי, יש להביא לתושבי הגליל את מה שחל-אביב יכולה להציע להם, אם בתחום התרבות, אם בתחום העסקים. אם אין כוונה כזאת, כל הסיפור הזה נראה לי מיותר. אני מצטער שאני משבית שמחת רבים, כי היי פה ששון ושמחה, אבל באמת אינני מבין מה התרומה העצומה שתהיה בכך לפיתוח הגליל.

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:
אין כל ניגוד בין מה שאתה מציע לבין מה שאנו מתכננים לבצע. הקשר התחבורתי הוא חיוני, והרגשתי הניתוק מעיקה מאוד על האוכלוסייה שאיננה מתווכמת כמו אוכלוסייה שאתה מייצג.

נותנים ליישובים שלנו. זו הפעם הראשונה שממשלה בישראל מפלה בין אוכלוסייה לאוכלוסייה.

הי"ר מ' שחל:
אדוני סגן שר האוצר, על-פי התקנון אתה רשאי להעמיד עובדות על דיוקן בכל שלב משלבי הדיון. אם תרצה, אתן לך לעשות זאת, אבל יהיה לי קשה להתמודד עם קולותיהם של חבר הכנסת זאק אמיר ושל סגן שר האוצר, רבנות, שאלתם שאלה, התשובה ניתנה. אני מציע שנמשיך.

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:
אם כן, ברור מה היה עד אז, וברור מתי חל השינוי. אנו עושים ונועשה להמשיך מגמה חיובית זו. בין השנים 1972-1978 ירד אחוז היהודים בגליל ל-9.4% של האוכלוסייה היהודית. מאז 1978 חלה עלייה והיום יושבים בגליל 9.7% מכלל האוכלוסייה היהודית בארץ. לחיזוק מגמה זו התקבלו בשבוע שעבר שתי החלטות חשובות במינהל מקרקעי ישראל: ההחלטה הראשונה קשורה לאכלוס המצפים, על-מנת לעודד משפחות רבות להתגורר ביישובים האלה, הוחלט לפטור את מאה המשפחות הראשונות בכל יישוב מרמי תכניה ראשונים. ההחלטה השנייה היא מתן הנחה של 40% מרמי התכניה לתוכנית "בנה ביתך" ביישובי הפיתוח, וביניהם בית-שאן, קריית-שמונה, חצור הגלילית, כרמיאל, ראש-פינה, מטולה, נצרת עילית, מעלות, צפת ועוד יישובים. בטוחני כי יוזמה כרוכה זו של סגן ראש הממשלה ושל שר החקלאות שמחה ארליך תתרומם רבות לאכלוס הגליל.

פיתוח הגליל הוא בראש וראשונה פיתוח תעשייתי. ובה צדק חבר הכנסת גד יעקבי. בשנת 1981 הגיע היקף ההשקעות בתעשייה באזורי הפיתוח בגליל ל-2.5 מיליארדי שקלים, ומספר המועסקים בתעשייה גדל בשנים 1977-1981 ב-46%, מ-29,000 ל-42,000. גאוותנו על עובדה זו, שהרי היצוא התעשייתי, שמקורו בגליל, גדל בתקופה זו ב-115% והגיע לסך כולל של 442 מיליון דולר. תשומת לב מיוחדת ניתנה לתעשייה המתוכנמת, ובחמש השנים האחרונות חל גידול של 38.5% בהיקפה.

בחמש השנים האחרונות הוקמו בגליל 155 מפעלים, שבהם עובדים כ-6000 עובדים, ובתוכנית להקים עוד 123 מפעלים לעוד כ-6000 עובדים. תעשייה מיוחדת היא תעשיית המושים, שבה מאוגדים 38 מושים. אנו שמים דגש על פיתוח תשתית תעשייתית כמושב, על-מנת לאפשר את קליטת הבנים השבים מהשירות הצבאי, שעדיין אין להם מקומות קליטה בתוך המושבים. לתיעוש המצפים בגליל יש חשיבות מיוחדת, וגם כאן מושם דגש על התעשייה האלקטרונית-ההגדרה.

בגליל יש ירידה מתמדת ומשמעותית במספר המוכטלים. די אם אציין, כי אחוז האבטלה בקריית-שמונה הוא אפס, וזה בעיקר הודות לתעשייה האבטלה והביטחונות.

הממשלה פועלת ליצירת תשתית תחבורתית נאותה, לפתיחת צירי תנועה וכן לפעילות בתחום הקשר התעופתי — אם על-ידי הוספת שדות תעופה ואם על-ידי הגדלת שעות הטיסה בפעילות הלילית, כלומר שתהיה גם תחבורה לילה.

אהרן נחמיאס (המערך):
מפך לאחוזי היישוב במרומים.

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:
שרה-התעופה במחניים, למשל, כבר מותקן לנחיתת לילה, כלומר, מטוסים אורחים, למשל של חברת "אריק", יוכלו להמשיך את קשרי התעופה גם בשעות הלילה. הם התחייבו

שבשנים הקרובות נזכה לראות בגליל אזור משגשג עם תושבים רבים, עם תעשיות מצליחות, עם איכות חיים גבוהה — אזור שכולנו נוכל להתגאות בו.

משה שחל (המערך):

אני מודה לשר הכלכלה, חבר הכנסת, אנו מגיעים לשלב הצעות הסיכום, אני מבקש מחבר הכנסת אהרן נחמיאס להביא הצעת סיכום מטעם סיעות הליכוד, המערך — מפלגת העבודה-מפ"ם — ר"צ ושינוי.

אהרן נחמיאס (המערך):

ברשות אדוני היושב-ראש, חברי כנסת נכבדים, זכות גדולה נפלה בחלקי להביא בפניכם הצעה לסיכום הדיון בכנסת בנושא: "הכוונה בפיתוח, בנינו ואכלוס נרחב של הגליל", מטעם סיעות הליכוד, המערך — מפלגת העבודה-מפ"ם — ר"צ ושינוי.

א. הכנסת קוראת לממשלה להגביר את פיתוח התעשייה והתיירות, להרחיב את התשתית ואת הבנייה לדירור בגליל ולשפר את מערכת החינוך ואת השירותים המסחריים — כמשימה לאומית מועדפת.

ב. הכנסת מביעה את דאגתה העמוקה מהמצב הדמוגרפי בגליל וקוראת לממשלה לפעול להגדלה משמעותית של האוכלוסייה היהודית בגליל.

ג. הכנסת בדעה כי יש לקבוע תנאים מועדפים יותר מאלה הקיימים עתה לאזורי הפיתוח, ובראשונה לגליל. העדפה זו תינתן בתחומי התיעוש, הבינוי והמסור.

ד. הכנסת סבורה כי יש להקים בגליל מרכז לחינוך גבוה, שיהיה מקור משיכה לצעירי הגליל ולסטודנטים מן הארץ ומחוצות לארץ, שישתלבו במערכת הכלכלית והחברתית בחבל חיוני זה.

ה. הכנסת קוראת להכין תוכנית פיתוח כוללת ליישובים הערבים והדרוזים, למען שילובם ההוגן בקידומו של הגליל.

ו. הכנסת פונה לוועדת הכספים להשלים את הדיון בחוק הגליל, אשר ישמש מנוף להגשמת יעדי האכלוס והפיתוח של הגליל.

היורד מ' שחל:

תודה. אני מודה לחבר הכנסת אהרן נחמיאס, את הצעת סיכום של החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון יביא חבר הכנסת תופיק טובי.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, הצעת הסיכום של סיעת החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון לסיכום הדיון בנושא: "הכוונה בפיתוח, בנינו ואכלוס נרחב של הגליל".

1. הכנסת קוראת לממשלה להכין תוכנית חומש לפיתוח התעשייה, התיירות והבנייה המגורים בגליל לטובת כל תושבי הגליל, ערבים ויהודים כאחד.

2. הכנסת קובעת שתוכניות הנקראות "תוכניות פיתוח ואכלוס הגליל", שביצעו מאז קום המדינה, היו מבוססות על תפיסה ועל מדיניות גזעניות, המשתקפות בהפקעת קרקע, בנישול האוכלוסייה הערבית מאדמותיה ובהתעלמות מהצורך בפיתוח כלכלי וחברתי של האוכלוסייה הערבית.

3. הכנסת קוראת לממשלה לעבד תוכנית לפיתוח הכפר הערבי, לפיתוח החקלאות ולהקצאת קרקע ליישובים הערביים להקמת מפעלי תעשייה, לפיתוח החקלאות והשירותים המוניציפליים, לחיסול המחסור במבני בתי-ספר, לזירוז הכנת

מיכאל בריזר (המערך):

ואוכלוסייה זו חטוס במטוסים? האם במחירים הנוכחיים של טיסה במדינת ישראל יהיה לה כסף לזה?

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:

בהחלט. מדוע מותר לסבסד נסיעה באוטובוס ואסור לסבסד טיסה במטוס? די אם אציין שבחקציב של 1982 הוקצה סכום של 244 מיליון שקל לפיתוח כבישים בגליל, לעומת 60 מיליון שקל שהוקצו לאזור המרכז. במסגרת המדיניות לפיזור האוכלוסין, הרחיב משרד הבינוי והשיכון את פעולותיו לשיפור התשתית והדירור ביישובי הגליל, וכיום יש מלא מספיק של דירות לקליטת אוכלוסין. כאשר לעתיד — — —

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

איפה? איפה? אינך אומר דבר לגבי האוכלוסייה הערבית בגליל.

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:

אני מדבר על האוכלוסייה בכללותה, על הגליל בכללותו.

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

אתה מתעלם מן העובדה שקיימת שם אוכלוסייה גדולה עם צרכים גדולים. אתה מתעלם מהמחסור בדירות, מהמחסור בבתי-ספר ומהמחסור בכבישים.

יאיר צבן (המערך):

המטוסים ישמשו גם אותם.

גד יעקבי (המערך):

מערכת הכבישים — — —

תופיק טובי (החזית הדמוקרטית לשלום ולשוויון):

אולי פשוט תגרש אותם?

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:

לאחרונה הופעלה ועדה בין-משרדית לענייני הגליל, ואני מאמין שבמסגרת זו יבואו על פתרון חלק גדול מהבעיות, שחברי הכנסת ציינו שמקורן בחוסר תיאום.

לפנינו מונחות הצעות ותוכניות פעולה, וביניהן יוזמות של ראשי היישובים בגליל והצעות של משרדי התעשייה והמסחר, השיכון, העבודה והרווחה לחיפוש האזור, לאכלוס ולפיתוח. קיימות גם ההצעות של משרד התיירות ושל החברה הממשלתית לתיירות. והצעת הוועדה שבראשה עומד הנשיא הקודם, הפרופסור קציר, להקים בגליל חבל מדע וטכנולוגיה מתקדמת.

בשנים הקרובות משרד התעשייה והמסחר ישים דגש על פיתוח מבני תעשייה ומרכזי תעשייה בין-עירוניים בגוש שגב, בראש פינה, בצומת גולני ובאלון כבור. נפעל לפיתוח התיירות באזור. יזמים פרטיים בודקים בין השאר אפשרות להקמת רכבל באזור. נעשה למשימת מוסדות להכשרה מקצועית לאזור וכמו כן שלוחות של המוסדות להשכלה גבוהה ובמיוחד להשכלה טכנולוגית. וכאן אני מסכים עם חבר הכנסת גד יעקבי, שאמר שצפת צריכה להיחפץ למרכז של לימודים גבוהים בגליל. היא נוצרה לזה, יש לה מסורת מתאימה לכך, גם יש לה אקלים מתאים לכך.

יעקב ז'אק אמיר (המערך):

צפת יכולה באמת להיות הכתובת.

שר הכלכלה והתיאום הבין-משרדי י' מרדור:

מסיכום. לסיכום, הממשלה רואה את הצורך בפיתוח הגליל ובאכלוס ומכירה בו. היא פועלת במלוא המרץ בכיוון זה, ויש שיתוף פעולה מלא בין משרדי הממשלה, לסוכנות היהודית לארץ-ישראל ולשלטון המקומי באזור. בטוחני

ה צ ב ע ה

הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת ח' טובי לא
נתקבלה.

היו"ר מ' שחל:

ברוב קולות הצעת הסיכום לא נתקבלה. אנו מצביעים על
הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת אהרן נחמיאס בשם סיעות
שהוא נקב בשמן.

ה צ ב ע ה

הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת א' נחמיאס
נתקבלה.

היו"ר מ' שחל:

ברוב קולות נתקבלה הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת
אהרן נחמיאס. חברי הכנסת, סיימנו ישיבה זו. הישיבה הבאה
של הכנסת מחר, בשעה 11.00. ישיבה זו נעולה.

תוכניות המתאר, להקמת מפעלי בנייה לשיכון ולחיסול הפער
והאפליה הקיימים ביחס לכפר הערבי.

היו"ר מ' שחל:

תודה לחבר הכנסת תופיק טובי. חברי הכנסת, אנו ניגשים
להצבעה. תחילה נצביע על הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת
תופיק טובי.

חברי הכנסת, אנו ניגשים להצבעה. חבר הכנסת רוני
מילוא, אני פשוט נוהר שלא להעיר לך, שמא הדבר יתפרש
שלא כשורה.

שרה דורון (הליכוד):

אני אשמה. הנזיפה צריכה להיות מופנית אלי. אני שוחחתי
אתו.

היו"ר מ' שחל:

חברי הכנסת, אנחנו ניגשים להצבעה. מי בעד הצעת
הסיכום שהביא חבר הכנסת תופיק טובי?

הישיבה ננעלה בשעה 17:48.)