

הישיבה השלושים וארבע של הכנסת השביעית

יום שני, כ"ו שבט תש"ל (2 פברואר 1970)

ירושלים, הכנסת, שעה 16.02

א. הספד לחברי הכנסת א. בן-אליעזר ז"ל

משחפת את עצמה באבלה הכבד של משפחתו ושו-
לחת לה את תנחומיה.
(הכנסת מכבדת את זכרו של המנוח
בקימה)
ביום שני הבא, לאחר תום ימי השבעה, תקיים
הכנסת ישיבת אבל.

היו"ר ר. ברקת:
אני מותח את ישיבת הכנסת.
חברי הכנסת. ביום ה' שעבר, כ"ב בשבט, הלך
לעולמו בטרם עת סגן יושב-ראש הכנסת, מחבריה
הראשונים, אריה בן-אליעזר זכורנו לברכה. הכנסת

ב. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

הסמכויות בעניין היבוא, היצוא והמכס (הגנה) (מס' 3),
תש"ל-1970 - שחזר מוועדת הכספים.
לדיון מוקדם - חוק מרשם האוכלוסין (תיקון),
תש"ל-1970 - הצעת חברי הכנסת שמואל תמיר.
כן הונחו - 1. פסק-דין בבית-המשפט העליון
בשבתו כבית-משפט גבוה לצדק; 2. טיעון היועץ
המשפטי לממשלה - מטעם משרד המשפטים.

היו"ר ר. ברקת:
ענה נשמע הודעת מזכיר הכנסת על המסמכים
שהונחו על שולחן הכנסת.

מזכיר הכנסת ח. ליאור:
ברשות יושב-ראש הכנסת, הנני מתכבד להודיע
כי הונחו היום על שולחן הכנסת:
לקריאה שנייה ושלישית - חוק לתיקון פקודת

ג. שאלות ותשובות

המדריכים והמומחים מבססים את ידיעותיהם על
מספר מקורות שהחשוב שבהם הוא המחקר החקלאי
הנערך על-ידי מכון וולקני לחקר החקלאות, על-ידי
הטכניון, על-ידי האוניברסיטה העברית ועל-ידי מוסדות
מחקר וחוקרים אחרים בארץ.

חלק ניכר מהמחקרים הללו נערך על-ידי גופים
ומוסדות השייכים למשרד החקלאות, או על-ידי גופים
ומוסדות הנעזרים במימון מחקריהם על-ידי משרד החק-
לאות, ואילו חלק קטן יותר של המחקרים מבוצע
במוסדות אחרים ללא מימון של משרד החקלאות,
אולם ממצאי המחקרים כולם מופצים ומובאים לידיעת
ציבור החקלאים הרחב.

3. משרד החקלאות הכין תכנית תלת-שנתית
כוללת של המחקר החקלאי. התכנית הוכנה תוך שיתוף-
פעולה הדוק בין מתכנני החקלאות לבין החוקרים ולבין
החקלאים, באופן שהמחקר החקלאי מופנה לפתרון
אותן הבעיות שצצו או אלה העשויות לצוץ לאור המ-
גמות בפיתוח החקלאות.

4. כאמור מתוכננים המחקרים בדרך כלל לתקופה
של שלוש שנים. מדי שנה נבחנים נושאי המחקרים
מחדש, ולפי מידת התקדמותם והצלחתם נקבע אם
להמשיך ולעסוק בהם או לשנותם.

היו"ר ר. ברקת:
אנו עוברים לסעיף א' בסדר-היום: שאלות
ותשובות.

1. תיבון מחקרים חקלאיים והפצת ממצאיהם

חברי הכנסת א. ורדיגר שאל את שר החקלאות ביום
כ"ט בכסלו תש"ל (9 בדצמבר 1969):

אודה לכבודו אם ישיבני:

- מה עושה משרדו להפצת ממצאי המחקרים
החקלאיים הנערכים בארץ?
- האם מפיק משרדו גם מחקרים הנערכים על-
ידי רשויות שאינן קשורות ישירות למשרד החקלאות?
- האם הכין משרד החקלאות תכנית למחקרים
שייערכו בשנים הקרובות?
- אם כן - לכמה שנים מראש מתוכננים
המחקרים?

שר-החקלאות ח. גנתי:

- משרד החקלאות, בעיקר באמצעות שירות
ההדרכה והמקצוע, מפיק את הידע החקלאי והנסיון
שהצטבר במוסדות המחקר החקלאי בארץ ובעולם על-
די הדרכה שוטפת לחקלאים.

שונה בהרבה מהמחיר שמקבלים החקלאים ברוב מדינות אירופה.

אין ספק שיהיה זול יותר למדינה לייבא את כל הסוכר הנחוץ לה ולהפסיק בכלל את הייצור המקומי, אולם ישנם שיקולים נוספים, כגון השיקול הבטחוני, המחייב ייצור מקומי חלקי של הסוכר, שהוא מוצר חיוני ושאינו אפשרות לבססו על יבוא בלבד. שיקול נוסף הוא, שסלק סוכר הוא אחד הגידולים החשובים במשק החק"ל, לאי, ובמיוחד במספר אזורים שבהם אין לו עד כה כמעט כל אלטרנטיבה.

4. אמצעים למניעת מחסור במים

חבר'ה הכנסת ד. ארזי שאל את שר החקלאות ביום כ"ב בטבת תש"ל (31 בדצמבר 1969):

נוכח החלטת ממשלת ארצות-הברית לדחות את ביצועה של התכנית המשותפת להמתקת מים, אבקש את כבודו להשיבני:

1. האם צפוי, ואם כן - מתי, מחסור במים בארץ, אם לא יקום המיתקן המתוכנן?
2. מהי תפוקת המים בארץ בשנה זו?
3. אם אמנם צפוי מחסור במים בארץ - מה הם הפתרונות האפשריים, פרט להקמת המיתקן המתוכנן להמתקת מים?

שר-החקלאות ת. גבתי:

1. גם אם לא יוקם בשנים הקרובות מיתקן להמתקת מים, לא צפוי מחסור במים בארץ. אולם עם הגברת צריכת המים ילכו הרזרבות התת-קרקעיות של המים ויתדלדלו, והנזקים שייגרמו כתוצאה משאיבת-יותר זר קשה מאוד יהיה לתקנם.

2. בשנת 1969/70 תגיע תפוקת המים המתוקים במדינה ל-1,425 מיליון ממ"ק מים; מזה כ-115 מיליון ממ"ק שאיבת-יותר.

3. פתרונות אלטרנטיביים אפשריים להקמת מיתקן להמתקת מים בשנים הקרובות הם: א. הסכנו על-ידי ייעול השימוש במים; ב. הקמת מיתקנים קטנים להמתקת מים או להורדת אחוז המליחות במים מלוחים (מים מלוחים שמליחותם נמוכה מזו של מים); ג. ניצול מי שטפונות על-ידי הקמת סכרים.

אולם עלי להדגיש שכל הפתרונות הללו הם פתרונות לטווח הקצר, וברור שבטווח הארוך לא יהיה מנוס מהקמת מיתקן גדול להמתקת מים.

5. מניעת הפסדים בייצור סוכר

חבר'ה הכנסת א. ורדיגר שאל את שר החקלאות ביום כ"ח בטבת תש"ל (6 בינואר 1970):

בדו"ח פנימי של משרד החקלאות, שחובר בידי מר א. זומר, נאמר כי ישראל הפסידה בשנה שעברה 21 מיליון לירות בייצור הסוכר.

אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם ידוע לו על כך?
2. אם כן - מה הסיבות להפסד זה?
3. מה עושה משרדו למניעת הפסד מעין זה בעתיד?

שר-החקלאות ת. גבתי:

ראה תשובתי שניתנה היום לשאלתה של חבר'ה הכנסת א. כץ בעניין זה.

2. דיון בהצעות לשינויים במדיניות של מכירת קרקעות המדינה

חבר'ה הכנסת י. תמיר שאל את שר החקלאות ביום ו' בטבת תש"ל (15 בדצמבר 1969):

מר עמינדב אשבל, יושב-ראש הדירקטוריון של חברת הכשרת הישוב, אמר אתמול במסיבת עיתונאים, כי "ריכוז יתר של מגרשים בידי גופים שאינם יכולים למכרם אינו לטובת הציבור". לדעת מר אשבל וכן לדעת מנהל החברה מר שלום דורון, על הממשלה לאפשר מכירת קרקע, "משום שהשיטה הקיימת דוחה אפשרויות השקעות הון מוחץ-לארץ".

בקשר לג"ל, אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם טענות מר אשבל ודורון מוצדקות?
2. אם כן - האם נדונו אפשרויות שינויים במדיניות של מכירת קרקעות המדינה לבינוי ועוד?
3. אם כן - מה מוצע על-ידי הממשלה בנידון?

שר-החקלאות ת. גבתי:

1. אינני סבור שהשיטה הנהוגה להחכרת קרקעות המדינה עיכבה פיתוח ומונעה השקעות הון מוחץ-לארץ.

2-3. לממשלה הוגשו הצעות לשינויים במדיניות של מכירת קרקעות המדינה. הצעות אלה נמצאות עתה בדיון.

3. המניעים למתן סובסידיות למגדלי סלק סוכר

חבר'ה הכנסת א. כץ שאל את שר החקלאות ביום י"ט בטבת תש"ל (28 בדצמבר 1969):

בעתון "הארץ" מיום 22 בדצמבר 1969 פורסמה כתבה לפיה הפסיד האוצר בשנת 1968/69 21 מיליון לירות מייצור סוכר מקומי, באשר מחיר טונה סוכר מיובא בגמל חיפה הוא 219 לירות בעוד שמחיר טונה סוכר מייצור מקומי הוא לפחות 1057 לירות.

אי לכך הגני מתכבד לשאול את כבודו:

1. האם הממצאים הנ"ל נכונים?
2. אם כן - האם ימשיך משרד החקלאות לתת סובסידיות בהיקף כה גדול למגדלי סלק סוכר?

שר-החקלאות ת. גבתי:

1. הממצאים שצוטטו בכתבה שהתפרסמה בעתון "הארץ" מיום 22 בדצמבר 1969 בעניין ייצור הסוכר הם נכונים.

2. אין זה נכון שההפסד הגדול בין הוצאות הייצור של סוכר מקומי לבין מחיר הסוכר המיובא מגיע לכיסם של מגדלי סלק הסוכר סובסידיה.

מחירי הסוכר המיובא הם מחירים קונוגטורליים, התלויים בתנודות שונות בשוק העולמי והם עשויים לעלות או לרדת.

מחיר הסוכר מהייצור המקומי נקבע על-ידי שני מרכיבים: א. המחיר לטונה סלק סוכר שמקבל החקלאי; ב. הוצאות עיבוד הסלק במפעלים המקומיים לייצור הסוכר.

אין בידי נתונים על הוצאות הייצור במפעלי הסוכר בארץ, ועל כן אתייחס רק למרכיב הראשון - מחיר הסלק שמקבל החקלאי - ואדגיש כי מחיר זה אינו

6. נתונים על יצוא תוצרת חקלאית דרך גשרי הירדן

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את שר החקלאות ביום כ"ט בטבת תש"ל (7 בינואר 1970):

בעקבות ידיעה שהתפרסמה בעתון "מעריב" מיום 29 בדצמבר 1969 על דיון בשאלת מדיניות הגשרים הפתוחים על הירדן, אבקש את כבודו להשיבני:

1. האם מייצאים תוצרת חקלאית דרך הגשרים הפתוחים לירדן?

2. אם כן, מהי כמות התוצרת החקלאית שיוצאה דרך הגשרים הפתוחים בשנת 1969?

3. איזה אחוז מהווה כמות התוצרת החקלאית שיוצאה דרך הגשרים הפתוחים לירדן מכמות התוצרת החקלאית הכוללת של המשק הישראלי?

שר-החקלאות ח. גבתי:

1. התשובה חיובית. קיים יצוא של תוצרת חקלאית מהשטחים המוחזקים דרך גשרי הירדן מזרחה.

2. בשנת 1969 הגיע יצוא התוצרת החקלאית דרך גשרי הירדן מזרחה לסכום של 56.4 מיליון ל"י. מזה 29.7 מיליון ל"י - תוצרת חקלאית טרייה; 26.7 מיליון ל"י - תוצרת חקלאית מעובדת, בעיקר שמן-זית.

3. כאמור, כל התוצרת החקלאית המיוצאת דרך גשרי הירדן מזרחה מקורה מהשטחים המוחזקים. הכמות המיוצאת מהווה כ-3% מכמות התוצרת החקלאית של המשק הישראלי, פרט לייצור החקלאי בגדה וברצועת עזה.

7. פרטים על הקמת היאחזויות בשטחים המוחזקים

חבר-הכנסת א. ורדיגר שאל את שר החקלאות ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):
אבקש לדעת:

1. כמה היאחזויות הוקמו בשטחים המשוחררים בשנה הראשונה לאחר המלחמה?

2. כמה בשנה השנייה שלאחר המלחמה ועד עתה?

3. האם נמצאות היאחזויות נוספות בתיכון, ואם כן - כמה?

שר-החקלאות ח. גבתי:

1. עד סוף שנת 1967 הוקמו בשטחים המוחזקים 6 היאחזויות.

2. בשנה השנייה לאחר מלחמת ששת הימים ועד עתה הוקמו עוד 14 היאחזויות בשטחים המוחזקים, ובסך-הכל 20 היאחזויות, מהן 10 ברמת-הגולן, 5 בבקעת-הירדן, 2 ביהודה ו-3 בסיני.

3. עוד 5 היאחזויות, שעליהן החליטה הממשלה, נמצאות עתה בשלבי תיכון והקמה. בנוסף לכך הוגשו לאחרונה לוועדה הבין-מוסדית להתיישבות חדשה הצעות להקמת שורה של היאחזויות נוספות, עליהן תצטרך הוועדה לדון ולהחליט.

8. שימוש בשיטת ההשקיה בטיפטוף

חבר-הכנסת א. ורדיגר שאל את שר החקלאות ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

לאחרונה הופיעו פירסומים שונים, לפיהם השקיה בטיפטוף חוסכת מים רבים.

אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם נכונים פירסומים אלה?

2. אם כן - מה עושה משרדו להרחבת ההשקיה בצורה זו?

3. האם מעניין משרדו הנחות מתאימות למפעלים המייצרים מערכות השקיה בטיפטוף?

שר-החקלאות ח. גבתי:

1. עיקר ההצלחה של ההשקיה בטיפטוף הושגה בערבה. באזור זה, שבו מליחות המים גבוהה יחסית וגם הטמפרטורות גבוהות, הוכחה שיטה זו כטובה ביותר מבחינה חקלאית ואף כחסכונית במים.

2. משרד החקלאות מעודד זה מספר שנים נסיונות ותצפיות בשימוש בשיטת ההשקיה בטיפטוף הן בערבה והן באזורי הארץ האחרים.

כאמור, ההצלחה הרבה ביותר הושגה בערבה ושם גם מומלצת השיטה לשימוש. בשאר אזורי הארץ נמצאת השיטה עד כה בשלבי בדיקה.

3. לפני כחודש הושג הסכם עם אחד המפעלים, המייצרים ציוד להשקיה בטיפטוף, על הוצלת מחירי מוצריו ב-13%. במקביל אנו מנהלים משא-ומתן עם המפעלים המייצרים ציגורות פלסטיים, להוצלת הציגורות המיועדים להשקיה בטיפטוף ב-20%. נציבות המים הבטיחה למפעלים אלה תנאי מימון נוחים, שיאפשרו להם הוצלת מחיר מוצריהם.

9. התנהגות התושבים כלפי עולים חדשים

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את השר לקליטת העלייה ביום ט"ז בכסלו תש"ל (26 בנובמבר 1969):

מר מתי גולן, עתונאי, שב לארץ בשלהי הקיץ עם עולים מצפון-אמריקה. בעתונו ("הארץ" מ-12 בספטמבר 1969) הוא מגולל סיפור זה:

"ליויתי עולה - אתו הגעתי לפני כמה ימים ליש-ראל - בסיירותי הראשונים. תחנונו הראשונה היתה בנק. העולה ביקש להמיר 26 דולרים ו-85 סנט במטבע ישראלי. הפקידה אמרה שאין בעיות לגבי השטרות, אולם אין ממירים מטבעות. לאחר שלחצתי, הלכה לבדוק אצל המנהל. הדלת היתה פתוחה. שמענו את הנחיותיו: 'אם ילחץ - תחליפי. העולה דובר עברית.

משם - למשרד האוצר, להשגת אישור מסוים. נכנסו אל הפקיד. לאחר שעניין בניירות שהוגשו לו, צילצל הטלפון. ב-20 הדקות הבאות למדנו כל מה שיש לדעת על בעיותיה של קבוצת הכדורגל בית"ר ירושלים. לאחר מכן כתב. הפקיד את האישור בכתב והודיע לנו שימסור אותו לחדר הכתבניות. הוא ביקש שנמתין בחוץ "שתי דקות". לאחר 20 דקות דפקנו על דלתו. הוא הלך לבדוק מה קרה. הוא חזר וביקשנו לחכות "שתי דקות". לאחר 20 דקות דפקנו על דלת חדרו. הוא יצא. נלווינו אליו לחדר הכתבניות. בדרך אמר לנו בנייפה: 'בעצם אני לא בסדר. הייתי צריך להגיד לך שתקבל את האישור בדואר.

משרד הרישוי. החלפת רשיון-חנין ברשיון-נהיגה ישראלי. תור שלוש שעות. נוגשים אל הפקידה ומס-בירים שזו פרוצדורה פשוטה ושעל העולה לחזור באותו יום לתל-אביב ואינו יכול לחכות. אמרה שזה לא מעניין אותה, היא מקבלת קהל רק כאשר הפקיד השני איננו.

שונים. באופן יסודי המצב הוא, שיש כאן שני משקים — משק הגדה ועזה ומשק ישראל, עם הבדלים עמו-קים באוריינטציות וברמות."

היו"ר ד. ברקת:

שאלה גוספת לחבר-הכנסת תמיר.

יוסף תמיר (גח"ל):

כיצד רואה השר את השילוב שעליו הוא מדבר?

השר לקליטת העלייה ש. פרס:

אני מודה שמסגרת תשובה לשאלה אינה מספיקה להתייחס לנושא זה. אני מניח שבעניין זה תהיה הודעה בכנסת, לאחר שהממשלה תקבע את מדיניותה בנושא זה.

12. קליטת סטודנטים מארצות-חוץ

חבר-הכנסת א. ורדיגר שאל את השר לקליטת העלייה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

1. כמה סטודנטים מארצות-חוץ לומדים במוסדות השכלה גבוהה בישראל?

2. כמה מהם יהודים?

3. מאילו ארצות באים הסטודנטים?

4. האם נעשה ניסיון מיוחד לשכנע את הסטו-

דנטים היהודים להשתקע בישראל?

5. אם כן — מה הן דרכי השיכנוע?

השר לקליטת העלייה ש. פרס:

1. 5,019 סטודנטים יהודים נמצאים בטיפול משרד הקליטה. מספר הסטודנטים היהודים הגוספים נאמד בין 2,000 ל-2,500.

2. אנו מעריכים כי מספר הסטודנטים הלא-יהודים מגיע למאה, לערך.

3. מ-63 ארצות, לפי החלוקה הבאה: מורח אַרְנוֹפָה 1,131; צרפת 620; אפריקה 573; אמריקה הצפונית 903; אמריקה הדרומית 634; מערב אירופה 524; אסיה 585; שוונות 49.

4-5. הסטודנטים שבטיפול המשרד הם עולים או עולים-בכוח, ונעשים מאמצים לקרבם לארץ כדי להביא טיח את התערותם בה. כלפי הסטודנטים שעדיין אינם עולים נעשים מאמצים בעזרת תכניות לימודיות מיוחדות, ובאמצעות פעולות חברתיות בקמפוסים של מוסדות ההשכלה הגבוהה. פעולות אלה עושה המשרד בעיקר באמצעות הסטודנטים הישראלים, שכן מאמינים אנו כי הקליטה הטובה ביותר של סטודנטים עולים יכולה להיעשות בעיקר על-ידי עמיתיהם הישראלים.

היו"ר ד. ברקת:

שאלה גוספת לחבר-הכנסת ורדיגר.

אברהם ורדיגר (פועלי אגודת ישראל):

האם חל שינוי במדיניות משרדך לגבי תשלום מילגות לסטודנטים שאינם עולים חדשים?

השר לקליטת העלייה ש. פרס:

אנחנו נמצאים עכשיו לא רק בזמן דיון על התקציב, אלא בדיון בקיצוץ התקציב. בעיית הסטודנטים היא אחת הבעיות השנויות במחלוקת בתוך הממשלה עצמה, שכן אנחנו משערים שהשנה יגדל מספרם ל-7,000. או שנצליח לקבל את מלוא התקציב, או שניאלץ להכניס שינויים בתכנונינו.

כאשר לחצנו, אמרה בחוסר סבלנות: 'איזה אנשים אתם? כשאני אומרת לאנשים אחרים להסתלק, הם מסתלקים'.

בדרכנו חזרה לתל-אביב אמר לי העולה: 'זה דבר משונה. כלפי כל פקיד שאליו נכנסנו היה לי פיק-ברכיים'. בקשר לכך הנני מבקש את כבודו להשיבני:

1. האם נחקר המקרה המובא לעיל?

2. מה היו המסקנות?

השר לקליטת העלייה ש. פרס:

1. המקרה נבדק.

לצערי הרב קורים מדי פעם מקרים של אי-אדיבות כלפי תושבי המדינה כולם, אך כלפי העולים הדבר מדאיג במיוחד. אין למשרד הקליטה דרך אלא לפנות לכל התושבים, ובמיוחד לעובדי המדינה ולעובדי ציבור, לנהוג באדיבות ובהתחשבות כלפי כל עולה.

בכל הנוגע להמרת מטבע, אין כל מניעה לכך שה-בנקים ימירו מטבע-חוץ במטבע ישראלי. דבר זה אמור הן לגבי שטרות והן לגבי מעות זרים אם קיים לגביהם ביקוש גופף לארץ.

2. העולה עצמו נקלט בצורה משיבית-רצון.

10. פרטים על המניית עולים לאזורי פיתוח

וההתיישבות

חבר-הכנסת ש. רוזן שאל את השר לקליטת העלייה ביום י"ט בטבת תש"ל (28 בדצמבר 1969):

אודה לכבודו אם ישיב לשאלותי הבאות בדבר הפניית העלייה בשנת 1969:

1. מהו אחוז העולים שהופנו לאזורי הפיתוח?

2. איזה אחוז מהם — לירושלים?

3. מהו אחוז העולים שנקלטו בכפר — (א) בקי-בוצים; (ב) במושבים; (ג) בכפרים אחרים?

השר לקליטת העלייה ש. פרס:

1. באזורי פיתוח, לרבות ירושלים, כ-31%.

2. בירושלים כ-8%.

3. בקיבוצים כ-4.5%, במושבים כ-0.6%.

מספרים אלו מתייחסים לעולים שהשתכנו בדירות שהועמדו לרשותם על-ידי המשרד לקליטת העלייה או שרכשו דירות בעזרת משכנתאות והלוואות לדמי-מפתח בשנת 1969.

11. דברי השר ש. פרס בשידור "קול ישראל"

על התפקיד בממשלה

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את השר לקליטת העלייה ביום ח' בשבט תש"ל (12 בינואר 1970):

בראיון ששודר אמש ב"קול ישראל" אמרת, בין היתר, שתפקידך בממשלה הוא "לשלב ולתאם בין שני המשקים" (של ישראל והשטחים).

בקשר לכך אבקש את כבודו להשיבני:

האם הידיעה נכונה?

השר לקליטת העלייה ש. פרס:

הידיעה נכונה.

הציטוט המדויק מדברי ב"קול ישראל" הוא: "אני מצדד בשילוב כלכלי, אבל למלה 'שילוב' יש פירושים

13. הפניית עולים לעפולה

חברי הכנסת א. ורדיגר שאל את השר לקליטת העלייה
ביום י"ד בשבט תש"ל (21 בינואר 1970):

המועצה המקומית עפולה יצאה בקריאה לכל הגורמים המטפלים בקליטת העלייה לעשות להפניית עולים לעפולה, בה יש מקורות תעסוקה רבים ואפשרויות שיכון לא מעטות.

אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם ידוע לו על כך?
2. אם כן — מה עושה משרדו להפניית עולים לעפולה?

השר לקליטת העלייה ש. פרס:

1. ידוע לי על כך.
2. המשרד לקליטת העלייה היפנה לעפולה בשנת 1969 כ-40 משפחות עולים.

מהתקציב לשנת 1969/70 עומדים להפעיל בבנייה כ-100 דירות לעולים, ומהתקציב לשנת 1970/71 — 100 נוספות.

השנה נפתח בעפולה מרכז קליטה, המכיל 69 דירות עם 228 מיטות.

אבל אין עפולה בת יחידה. נערכים עתה דיונים היכן יש לרכז את עיקר יישוב העולים. אני רוצה לומר לחבר הכנסת הנכבד, שאינני בטוח שכל זה יהיה בעפולה.

14. נקיטת אמצעים למניעת תאונות דרכים

חברי הכנסת ש. ארבל-אלמוזינו שאלה את שר התחבורה ביום י"ט בטבת תש"ל (28 בדצמבר 1969):

נוכח העלייה התלולה של מספר תאונות הדרכים החמורות, שהסתיימו בקרבנות רבים, בחודשים האחרונים — רצוני לשאול את כבודו:

אילו אמצעים עומד כבוד השר לנקוט כדי להקטין את הקטל בדרכים?

שר התחבורה ע. וייצמן:

רצוני להודות כי השאלתה הראשונה שהופנתה אלי היא מחברת כנסת, כלומר — "ליידס פרסט".

נוכח חשיבות הנושא — "העלייה במספר תאונות הדרכים בישראל" — שהועלה כהצעה לסדר-היום, הצעתי לכנסת לקיים בה דיון. הצעתי התקבלה והכנסת מקיימת את הדיון בישיבתה היום.

דברי במליאה היום יוקדשו לנושא זה.

15. הגדלת מספר העובדים הישראלים בצי הסוחר

חברי הכנסת ש. ארבל-אלמוזינו שאלה את שר התחבורה ביום י"ט בטבת תש"ל (28 בדצמבר 1969):

בהתחשב במספרם ההולך וגדל של עובדים זרים המועסקים בצי הסוחר הישראלי, עקב מחסור בכות-אדם מקצועי, רצוני לשאול את כבודו:

1. מה מספר גומרי בתי-הספר הימיים בחמש השנים האחרונות 1964—1969?

2. כמה מהם התקבלו לעבודה בצי הסוחר הישראלי בתקופה זו?

3. כמה מהם מועסקים כיום?

4. מה הסיבות לנשירת חלק מהעובדים הישראלים בצי הסוחר הישראלי?

5. אילו אמצעים ינקוט כבוד השר כדי להגדיל את מספרם של העובדים הישראלים בצי הסוחר ולמנוע נשירה?

שר התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: 1,215.

לשאלה 2: כ-90 אחוז.

לשאלה 3: 240.

לשאלה 4: א. חלק מבוגרי בתי-הספר הימיים משרת בקבע בצה"ל, חלק אחר עוסק בתפקידים בעלי זיקה לים, כגון בגמלים ובקידוחי נפט.

ב. העבודה הקשה וההיעדרויות הממושכות מהבית. לשאלה 5: הנושא נמצא בדיון במשרד.

16. ידיעות בעתונות על משא-ומתן בין "מספנות ישראל" ו"החברה הימית להובלת פרי"

חברי הכנסת ש. רוזן שאל את שר התחבורה ביום י"ט בטבת תש"ל (28 בדצמבר 1969):

בעתונות התפרסמו ידיעות האומרות, כי "החברה הימית להובלת פרי" רכשה מניות ב"מספנות ישראל", או שמתנהל משא-ומתן בעניין זה.

בקשר לכך אבקש את כבודו להשיבני:

1. איזו משתי הגירסאות הנ"ל המתפרסמות בעתונות נכונה: האם נחתמה העסקה, או המשא-ומתן טרם נסתיים?

2. האם מדובר ברכישת כל מניות "מספנות ישראל" או בחלק מהן בלבד, ואיזה חלק?

3. האם תמורת המניות תשולם במטבע-חוץ באופן מלא או חלקי או בלירות ישראליות?

4. האם חברת "מספנות ישראל" היתה בשנה האחרונה רווחית?

שר התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: התנהלו רק גישושים ראשוניים לפני משא-ומתן.

לשאלה 2: טרם ידועה כוונת הפונים.

לשאלה 3: כנ"ל.

לשאלה 4: כן. המאזן הורה על רווח של 812,599 ל"י.

17. סידור נסיעה ישירה באוטובוס ממרכז ירושלים לבית-החולים "הדסה"

חברי הכנסת א. ורדיגר שאל את שר התחבורה ביום כ"ח בטבת תש"ל (6 בינואר 1970):

רבים מתושבי ירושלים מתאוננים בימים האחרונים על ביטול קו התחבורה ממרכז העיר לבית-החולים "הדסה" והחלפתו בקו אחר, ארוך, המצריך החלפת אוטו-בוסים במהלכו.

אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם ידוע לו על כך?

2. אם כן — מה עושה משרדו לשיפור המצב?

3. האם מוכן כבודו לבדוק את המצב והאם ימצא לנכון אף לתקן המעוות?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: כן.

לשאלה 2: ב-23 בדצמבר 1969 הוחלט לבטל את הסידור המצריך החלפת האוטובוס באמצע מהלכו ונקבע כי הנסיעה תהיה ישירה ממרכז העיר עד ל"הדסה", דרך קריית-יובל, עד לסיום עבודת השיפורים בכביש אבן-ספיר — "הדסה".

לשאלה 3: כן.

18. ידיעה בעניין הפעלת תחבורה ציבורית**בשבת בחיפה**

חבר-הכנסת ש. לורנץ שאל את שר התחבורה ביום כ"ח בטבת תש"ל (6 בינואר 1970):

ב"ידיעות אחרונות" מיום כ"ז בכסלו תש"ל (17 בדצמבר 1969) פורסם בשמו של ראש עיריית הרצליה, מר נבו, כי בדעתו להפעיל בעיר תחבורה ציבורית בשבת. רצוני לשאול:

האם הפעלת תחבורה ציבורית בשבת במקום שלא פעלה עד כה אינה פוגעת בסטטוס קוו בענייני דת, שנקבע בקווי היסוד של הממשלה?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

כל נסיעה של תחבורה ציבורית חייבת ברשיון המפקח על התעבורה. בקשה כזאת לא הוגשה למשרדי לא על-ידי העירייה ולא על-ידי "אגד".

היו"ר ר. ברקת:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת לורנץ.

שלמה לורנץ (אגודת ישראל):

האם יכול השר להשיב לי: במקרה שתוגש בקשה כזאת, האם היא תידחה?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

אם אתייחס לאותה תשובה, שנתתי בעניין "אל-על", אני חושב שהתשובה לשאלתך תהיה חיובית.

19. יחסי העבודה בנמלים

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר התחבורה ביום כ"ח בטבת תש"ל (6 בינואר 1970):

יואיל נא כבודו להשיבני:

1. כמה שביטות פרצו בנמלי חיפה ואשדוד בשנתיים האחרונות (1968 ו-1969)?

2. כמה שעות עבודה אבדו בהן?

3. מה ההפסדים למשק שנגרמו על-ידן?

4. האם היו נזקים ליצוא הישראלי, ואם כן — מה הם?

5. האם גרם הדבר לייקור ההובלה הימית, הביטוחים וכו', ואם כן — מה הם הפרטים?

6. מה עומד השר לעשות כדי לשנות את המצב ביחסי העבודה בנמלים?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: בחיפה 7, באשדוד 6.

לשאלה 2: בחיפה 2,900 ימי עבודה, באשדוד 1,200 ימי עבודה.

לשאלה 3: אין בידי משרדי נתונים על כך.

לשאלה 4: כן.

לשאלה 5: ההתייקרויות בהובלה הימית חלו לאו דווקא כתוצאה מהמצב בנמלים. תעריפי הנמלים נשאו ציבים.

לשאלה 6: משרדי בוחן את העניין.

היו"ר ר. ברקת:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת יוסף תמיר.

יוסף תמיר (גח"ל):

האם כבוד השר רואה את המצב בנמלים, כפי שהיה בשנים האחרונות, כמצב סביר?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

התשובה היא: לא. אבל אני רואה אותו בששת השבועות האחרונים כטוב יותר.

20. הקמת רמזורים בכביש אלוף שדה

חברת-הכנסת ש. ארבל-אלמוזלני שאלה את שר התחבורה ביום כ"ח בטבת תש"ל (6 בינואר 1970):

נוכח הקשיים והתקלות היומיומיות בהכוננת זרם התחבורה מהכבישים המצטלבים אל כביש אלוף שדה, כתוצאה מהעומס הרב והעדר רמזורים — דבר הגורם להיווצרות פקקי תנועה ולתאונות שגרמו לא פעם לאבדן חיי אדם — רצוני לשאול את כבודו:

1. הקיימת תכנית להקמת רמזורים בהצטלבויות של כביש אלוף שדה החל מההצטלבות שעל-יד קולנוע "שביט" שבגבעתיים ועד להתחברותו של כביש זה עם כביש גזה — בית-דגון?

2. אם כן — מתי יותקנו הרמזורים?

3. אם לא — מה הן הסיבות לכך?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: כן.

לשאלה 2: עם השלמת הרחבתו של הכביש, במימון תקציבי של משרד ועיריות רמת-גן וגבעתיים, כמשוער תוך תשעה חודשים.

21. מבחני נהיגה ברחובות האסורים לרכב לימוד

חבר-הכנסת א. ורדיגר שאל את שר התחבורה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

נבחנים רבים, המתעתדים להוציא רישיונות נהיגה במחוז ירושלים, מתאוננים כי הבוחנים מובילים אותם לתוך רחובות שהנהיגה בהם אסורה לרכב לימוד, וזאת למרות שלא עברו דרכם בעת הלימוד בשל היותם קשים במיוחד מבחינת תעבורתם.

אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם ידוע לו על כך?

2. אם כן — האם מוכן כבודו לבדוק את הדבר ולפעול לתיקון המצב?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: כן.

לשאלה 2: מבחן יכול להתבצע בכל מקום, להבדיל מלימוד. לכן מותר המבחן ברחובות האסורים לרכב לימוד, עם זאת קובעת הוראה מתודית של רשות הרישוי להימנע מכך, פרט למבחנים ברכב ציבורי.

24. הטיפול במטענים בנמל-התעופה לוד

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר התחבורה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

ביקורת קשה נגד המצב החמור השורר כיום בשי-רות המטענים בנמל-התעופה לוד הושמעה באחרונה בישיבת ועדת הספנות של המכון ליצוא הישראלי.

היצואנים טענו: השירותים הניתנים בלוד — מפג-רים, הסחורות — מונחות בשמש ובגשם. אמצעי שיכנוע אינם מתאימים. אין אפסנאים ומחסנים וכו'.

כל הנ"ל מסופר ב"שער" מיום 13 בינואר 1970.

בקשר לדברים אלו אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם הידיעות הנ"ל נכונות?

2. אם כן — מה עושה השר לתקן את הדרוש?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: הטיפול במטענים ובמחסנאות המטע-נים בנמל-התעופה לוד מצוי בתחום סמכות אגף המכס והבלו. נמל-התעופה לוד מגיש רק את שירותי הפריקה והטעינה.

לשאלה 2: משרדי בונה בנמל-התעופה לוד מסוף (טרמינל) מטענים בהשקעה של 15 מיליון ל"י בערך.

היו"ר ד. ברקת:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת יוסף תמיר.

יוסף תמיר (גח"ל):

אנחנו מתקרבים לעידן שבו יקבל "אל-על" את מטוס הענק בואינג 744. האם הדבר אינו מחייב את משרד התחבורה להתכונן לתקופה הזאת?

שר התחבורה ע. וייצמן:

בהחלט. משרד התחבורה מתכונן, בפרט בשני כיוו-נים: (1) בכיוון שציינתי — הקמת מסוף (טרמינל) בסדר גודל של 15 מיליון ל"י; (2) אולם לנוסעים, הידוע בלוד כאלום מס' 3, אשר צריך עלות 10 מיליון ל"י בקירוב. אני רוצה בהדמויות זו לציון, כי בגלל הקיצוצים התקציביים בתקציב משרד התחבורה יש קצת קשיים, אבל אני מקווה שנתגבר עליהם.

25. שילוט מספרי-הקווים ומירוט מסלול הנסיעה של אוטובוסים ציבוריים

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר התחבורה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

הסדר הקיים בתחנות העלאת נוסעים בקווי "אגד" ו"דן" מבלבל את הנוסע בחפשו אחרי האוטובוס המבוקש ומונע ממנו לדעת מסלול הנסיעה של האוטובוס ויעדיו.

השילוט של האוטובוסים אינו אחיד. לעתים הוא מוזנח ומטושטש. השילוט של התחנות אף הוא מקרי ואין כל מיפוי הקווים (כמקובל בארצות מתקונות).

בסימפוזיון שערכה "המועצה לארץ ישראל יפה" בירושלים, ב-31 בינואר 1970, הצינו המרצים שקפופות ובהן בלט האבסורד, שעל אוטובוס אחד הופיעו מספרים שונים במקומות שונים. השלט המיועד לסמן את יעד הנסיעה היה מוזנח במידה כזו שלא ניתן לקרוא בו. (רק שלט אחד בלט בבהירות בכל המקרים — שלט שם

22. ההשקעה הכוללת בהקמת הבניין המרכזי בנמל-התעופה לוד

חבר-הכנסת א. ורדיגר שאל את שר התחבורה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

מאחר ששיפוץ הבניין הראשי בנמל-התעופה לוד עומד לפני סיומו — אודה לכבודו אם ישיבני:

מה היתה ההשקעה הכספית הכוללת בבניין המרכזי בנמל-התעופה עד לשריפתו ולאחריה ועד לגמר עבודות הבנייה והשיפוץ?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

8.5 מיליון ל"י — עד השריפה; 18 מיליון ל"י — אחרי השריפה.

23. אמצעים לשיפור השירותים במוסכי מכוניות

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר התחבורה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

לאחרונה נתפרסמו בעיתונים נתונים על ריבוי תלונות לקוחות על שירותים לקויים במוסכי מכוניות. "הארץ" מיום 6 בינואר 1970 פירסם במדור "חדשות תחבורה" שני קטעים הדנים בנושא. ברשימה אחת נאמר: "אשר למוסכים, הרי לא בכל מוסך ישנם מומחים המסוגלים לטפל בתיקוני רכב. חלק מהמוסכים הם ללא כלים וללא הסמכה". בקטע שני נאמר בין היתר: "כמעט בכל יום מתקבלות במשרדי מחלקת המוסכים שבאגף הרישוי של משרד התחבורה תלונות בעלי רכב על שירות לקוי או הפקעת מחירים במוסכים".

בקשר לריבוי כלי הרכב בארץ, חוסר המומחים במוסכים וביצוע פגום של חלק מהתיקונים ומתן שירות לקוי — אבקש מכתבו להשיבני:

1. כמה מוסכים מורשים פועלים כיום בישראל?
2. כמה פועלים מקצועיים מועסקים בהם?
3. האם מספרים אלה עונים לצרכי הרכב הנע בארץ?
4. מה בדעת משרדו לעשות לשיפור השירות?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: 2,138.

לשאלה 2: 15,607.

לשאלה 3: (א) קיימים כיום 8,500 תאי עבודה במוסכים; (ב) סקר מומחים, שהוזמן על-ידנו במכון לפירוי העבודה, קובע כי לשנת 1970 יהיו דרושים 10,500 תאי עבודה במוסכים; (ג) כלומר, יש מחסור בתאי עבודה במוסכים ב-23%.

לשאלה 4: (א) משרד התחבורה מעודד הכשרה מקצועית, מקפיד על העמדת מנהל מקצועי בכל מוסך, עמידה בתקן הציוד והכלים ועמידה בתקן השטח והמבנה למוסך. יבוא רכב חדש מותנה בהקמת מוסך מרכזי גדול על-ידי היבואן ובהתקשרות עם מוסכי שירות ברחבי הארץ; (ב) המשרד פועל להכוונת המעווינים בפתיחת מוסכים חדשים — הגדלתם או העברתם — באמצעות הלוואות מקרן המוסכים והמלצות על הקצאת קרקע במקומות מתאימים.

חוברת י"ב, ישיבה ל"ד

— שאלות ותשובות (י. תמיר, וייצמן, לורנץ, ברקת, ארבל-אלמוזלנו); ריבוי הנפגעים בתאונות דרכים (דיון) (ברקת, אנקוריון) —

4. מה הנורמה המקובלת בארצות אחרות שבהן קיימים התנאים של נמל אשדוד?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: לא בדיוק. הנורמה היא 4,576 תיבות.

לשאלה 2: לאחר שביתה שפרצה בנמל אשדוד על

רקע זה בשנת 1966 נקבעה הנורמה ל-3,600 תיבות. הנורמה לא נקבעה לפי כללי הגדסת ייצור, אלא במשא ומתן בין יושב-ראש רשות הנמלים דאז לבין ועד העובדים, בשל אותה שביתה.

לשאלה 3: הנורמה הוגדלה מאז מספר פעמים והועמדה כיום על 4,576 תיבות.

לשאלה 4: לא ניתן לערוך השוואה עם ארצות אחרות, בשל תנאים פסיים שונים ובשל שיטות שר עידוד שונות, במידה שהן קיימות.

היו"ר ר. ברקת:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת לורנץ.

שלמה לורנץ (אגודת ישראל):

האם לדעת השר הנורמה של 4,576 היא סבירה או שבהשוואה לכך שיכלו להשיג נורמה של 16,000 תיבות, הנורמה הזאת היא בלתי-סבירה?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

בלי שננסה לבדיקה יסודית, תשובתי חיובית. הנורמה הזאת סבירה, אבל אני מוכן לבדוק זאת בצורה יסודית יותר.

28. הגדלת כמות המטענים המועברים בגשר

היבשתי מאילת לאשדוד

חברת-הכנסת ש. ארבל-אלמוזלנו שאלה את שר התחבורה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

אבקש מכבודו להשיבני:

1. כמה טונות של סחורה הועברו בשנת 1969 בגשר היבשתי מנמל אילת לנמל אשדוד?

2. כמה טונות של סחורות הועברו בשנת 1969 בגשר היבשתי מנמל אשדוד לנמל אילת?

3. הקיימת תכנית להגדלת כמות הסחורות שיועברו באמצעות הגשר היבשתי בשנת 1970?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: כ-4,500 טונות.

לשאלה 2: כ-2,000 טונות.

לשאלה 3: הביצוע הוטל על חברת צ"ם, הפועלת באמצעות חברת-בת, הקרויה "קדם", הגשר היבשתי בע"מ. אני מקווה שבעתיד ימשיך קצב הביצוע לגדול.

ד. ריבוי הנפגעים בתאונות דרכים (*)

1. דיון (המשך)

ארי אנקוריון (המערך, עבודה-מפ"ם):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. במאי או ביוני של השנה שעברה, קרוב לגמר הקדנציה של הכנסת השישית, היתה לי הזכות להשתתף בוויכוח על תקציב משרד התחבורה ובין השאר להקדיש חלק מדברי

החברה, וזה הדבר הפחות חשוב, משום שלחברה אין כל מתחרה בקווי הנסיעה הללו.)

בקשר למצב זה, המקשה על ישראלי, אפילו ותיק, למצוא דרכו בתחנות האוטובוסים — הנני מבקש לדעת:

1. האם מצב דברים זה ידוע לו?

2. אם כן — מה עושה משרדו להנהיג סדרים נאותים במישור זה?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

לשאלה 1: כן.

לשאלה 2: א) קיימות הוראות ברורות לגבי שילוט מספר הקו ומהלכו; ב) מבקרי השירות במשרדי מפקחים על הפעלת השירותים כיאות ובין השאר עורכים גם בדיקות לגבי השילוט; ג) הוריתי להקפיד הקפדת-יותר בנושא זה, במגמה להקל על הזקוקים לשירותים ציבוריים.

26. נתונים על נפגעים בתאונות דרכים

חבר-הכנסת ש. לורנץ שאל את שר התחבורה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

נא להודיעני:

מה מספר הנפגעים בתאונות דרכים בשנים 1967, 1968, 1969?

כמה מהמספר הכללי נהרגו, כמה נפצעו קשה וכמה קל?

שר-התחבורה ע. וייצמן:

ב-1967 — 15,096 נפגעים; 379 הרוגים; 2,552 פצועים קשה; 12,165 פצועים קל.

ב-1968 — 15,818 נפגעים; 408 הרוגים; 2,624 פצועים קשה; 12,786 פצועים קל.

ב-1969 — 17,487 נפגעים; 442 הרוגים; 2,979 פצועים קשה; 14,066 פצועים קל.

27. הנורמה להטענת תיבות בנמל אשדוד

חבר-הכנסת ש. לורנץ שאל את שר התחבורה ביום ח' בשבט תש"ל (15 בינואר 1970):

ברדיו נמסר ביום 8 בינואר 1970, שקבוצה אחת בנמל אשדוד הספיקה להטעין 16,000 תיבות במקום הנורמה הרגילה של 4,500 תיבות בקירוב.

הנני מתכבד לשאול:

1. האם נכונה הידיעה הנ"ל?

2. מה ההסבר להפרש העצום בין הנורמה ובין ההישג של שיא?

3. האם לרגל הנ"ל אין הצדקה להגדיל את הנורמה?

היו"ר ר. ברקת:

אנחנו עוברים לסעיף ב' בסדר-היום: ריבוי הנפגעים בתאונות דרכים (בעקבות הצעה לסדר-היום של חבר-הכנסת זבולון המר), סיום הדיון. רשות הדיבור לחבר-הכנסת אנקוריון, ואחריו לחבר-הכנסת אבגורי.

(*) "דברי הכנסת", חוב' ט', עמ' 447.

בתל-אביב, מה שנקרא המשך רחוב קפלן, כדי שתוכל התנועה לזרום שם בשני מסלולים בכיוונים השונים, לא רק ביציאה מתל-אביב אלא גם בכניסה למרכז העיר? אם נכון הרעיון שפתרון ריקלי לתחבורה בתל-אביב יהיה רק בתכנית הרכבת התחתית - האם לא ייטיבו גורמי התחבורה לעשות אם יעבירו את המחשבה על התכנית הגרנדיוזית הזאת לפסי ביצוע בהקדם? הוא הדין בהחששתה של סלילת הכבישים הדו-מפלסיים בכמה הצטלבויות דרכים מסועפות שהתנועה שם רבה במיוחד.

הנה, המטרופולין של תל-אביב סובלת מסתמית עורקי התנועה בגלל הגידול הפנומנלי של התנועה. דיוע הדבר, שלפעמים היציאה ממרכז תל-אביב לכביש ירושלים נמשכת בין שליש לחצי הזמן הדרוש להגיע לירושלים עצמה. והרי דברים אלה הם הם שיוצרים את עצבנותו של הנהג וגורמים לתאונות. אם יוזמים פתיחת נתיב נחל אילון - למה לא יוחש ביצוע הפרויקט? אני מחשיב מאוד את הדרכים הקונסטרוקטיביות והפרבנטיות ומעדיף אותן על פעולות העונשין נגד הנהגים. לעתים קרובות הפרצה קוראת לגנב. חשובה איפוא הרחבת הכבישים; חשוב ריבוי המסלולים והנתיבים; חשוב הסימון הברור והבולט של הנתיבים והכיוונים; חשוב התימור והרימור שיישעה במידה מספקת.

מאידך גיסא, אין צורך להגיע לאבסורדים, כן, למשל, מגיעים להפרזה בדמוזורים במקומות ששם אינם דרושים כלל. וכי מה עושה הרמזור בקרן שדרות רוטשילד - בלפור בתל-אביב, אם לא מעכב את התנועה השוטפת והנוחה, שהיתה בשדרות רוטשילד בתקופה שלא היה כל חשש לתנועה המצטלבת בלפור? או מה עושה הרמזור החדש שהותקן לא מזמן בקרן דיזנגוף - שדרות חן בתל-אביב? מה שאני רוצה לומר בדוגמאות אלה הוא, שדרושה גמישות יתר בעניין זה, ולדעתי האחראים לכך צריכים לבדוק את העניינים האלה לעתים קרובות לאור הנסיגן.

בדו"ח משרד המטרה, בשנתון הממשלה האחרון, שקיבלנו לפני שבועות אחדים, נאמר בעמוד 217 (חלק מן הקטע כבר הוקרא מפי חבר-הכנסת גרוס): "רוב רובן של התאונות מקורן בהתנהגותו של האדם, ולכן יש לתלות את הקולר בו, ובראש וראשונה בהתנהגותו הבלתי-אדיבה בכביש, בנהיגתו הרשלנית והמסוכנת, ובאופן כללי באי-ציות לתקנות התעבורה. החקירה הוכיחה ש-47.2% מן התאונות נגרמו כתוצאה ישירה מהתנהגותו של הנהג, 20.9% בשל התנהגותם של הולכי-רגל ו-5.3% בשל רוכבי-אופניים. גם את רובה של השארית - 26.5% מן התאונות שאירעו מסיבות אחרות, כגון ליקויים מכניים, התנהגות נוסעים וכי' - אפשר לייחס לאדם. רק ב-68 מקרים הוכחה אי-תקינות הדרך כגורם ישיר לתאונה." יורשה נא לי לומר שאני כשעצמי הייתי חושב שאי-תקינות הדרך יש לה חלק הרבה יותר גדול בתאונות, בהן ביחס לתאונות הנוגעות לרכב עצמו והן ביחס לנזק לבני-אדם.

אולם הדברים האמורים לעיל ביחס להתנהגותו של האדם-הנהג ושל הולכי-הרגל הם חמורים מאוד. פירוש של דבר שכל כמה שגרבה בהסברה ובהדרכה, וגם בהענשה, לא נגזים.

ייתכן שיש גם לשים לב יותר לבריאות הנהגים ולא להסתפק בבדיקה החד-פעמית לפני קבלת הרשיון.

לנושא התאונות בדרכים. לא הייתי היחיד שדיבר על כך באותה הזדמנות. מובן, שבדיבור בכנסת בלבד על תאונות הדרכים לא נפתור את הבעיה. אף-על-פי-כן, טוב שמוזמן לזמן מאווררים אותה מעל במה זו. יש בכך כדי לרכז תשומת-הלב להריונות הבעיה ולהעמיד את תודעת הציבור על מה שצריך ואפשר לעשות. מבחינה זו תיתי לו לחבר-הכנסת המר, שהעלה עכשיו את העניין לדיון בכנסת וגם הזמין את שר התחבורה, שיש לו שם של אדם נמרץ, לתת דעתו לבעיות קשות אלה מיד עם תחילת כהונתו. אני שמח ששר התחבורה, שנעדר בתחילת הדיון, החלים ממחלתו ונמצא היום כאן.

אני רוצה לחזור על המספרים המחרידים שניתנו כאן ושחזר עליהם היום בצורה אוטוטיטביית שר התחבורה, בתשובה לשאלתה לפני כמה דקות. אולם, האם גזירה היא שבנוסף על קרבות בטחוננו מדי יום בימיו יקצור מלאך המוות בדרכים אנשים צעירים, זקנים וילדים, גברים ונשים שיעוררים מחרידים? או שהתאו-נות הקשות ירבו נכים ונפגעים בתוכנו?

שר התחבורה, בתשובתו להצעה לסדר-היום בנושא העומד היום לדיון, אמר שהבעיה מתרכזת בשלושה גורמים: הרב, הכביש והאדם. לי נראה, שאחת הבעיות המרכזיות היא מניעת פיצול הסמכויות וריכוזן ברשות אחת, כדי שזרוע אחת תשליט את השנייה ולא שיעקלו באופן מקביל ולפעמים לא יידע אחד על משנהו. בקשר לכך כבר העיר מבקר המדינה, שיש צורך באצילת סמכויות רבות יותר למינהל הבטיחות בדרכים, כדי שיוכל המינהל לתרום תרומה מרכזית להגברת הבטיחות בדרכים, שלמענה הוא קם.

שלושה משרדים לפחות שולטים אצלנו על שלושת הגורמים שהזכיר שר התחבורה: משרד התחבורה, משרד העבודה - על-ידי מחלקת עבודות ציבוריות - ומשרד המשטרה. אמרתי "לפחות", כי חשבתי גם על בתי-המשפט, שלפניהם מובאים עברייני התנועה. האם לא מתבקש יתר תיאום ביניהם והאם לא דרושה רשות אחת מרכזית שתכוון את כל הפעולה שיש לה קשר לתאונות בדרכים?

רצוני להתעכב על אספקט הכביש. דומני, הכל יסכימו ששיפור הדרכים יכול לתרום תרומה רבה להקטנת הרעה. ואמנם המדינה יכולה להתבדך ברשת כבישים שנסללו והורחבו בין הערים הראשיות ובמקומות אחרים. הרי רק לפני כמה שנים היו קוראים לכביש נתיבה - חדרה "כביש המוות", והנה נחבר שאין זו גזירה מן השמיים וכביש זה נהפך לכביש מצויין. יש להתפלל להחשת גמר הסלילה של הכביש הרחב והרב-מסלולי בין חדרה לחיפה. הוא הדין בכביש בין החוף לירושלים. ודאי שקטעי הכביש שהורחבו והמסלולים האחרים והנתיבים האחרים מוסיפים טיטות בדרכים, אם כי אני מסכים לדעתו של חבר-הכנסת עופר, שלא כל נהג יודע להשתמש כראוי במסלולים ויודע את כללי העקיפה הנכונה. למה איפוא לא יוחש ביצוע הפרויקטים הקיימים בתחום זה, כגון השלמת הכביש המהיר תל-אביב-ירושלים, שיעקוף את רמלה, את לוד וגם את אביר-גוש? או הרחבת הכביש לאשדוד? הנה ידוע הדבר כמה הקלו על התחבורה הגשרים על פני נחל אילון ופתיחת הגשרים בין תל-אביב לרמת-גן וגבעתיים. והרי אלה לא היו פרויקטים כה יקרים ומדוע זה משהים, למשל, את הרחבת כביש הקריה

בתאונות דרכים, וייערך על כך ויכוח בעל משמעות, הרי מסיבות טכניות ואחרות התנהל ויכוח בלי הקדמה של שר התחבורה. אנו מנהלים ויכוח בלי לדעת בכלל אם יש לו גישה חדשה, מהי גישתו, ואולי בתום הוויכוח, כשאמרו הכל מה שאמרו, נשמע מה דעתו של שר התחבורה.

במצב כזה אנו מנהלים ויכוח המזכיר לי ארבעה או חמישה ויכוחים קודמים על אותו נושא, שכבר הייתי עד להם בבית זה. אותם הנאמים אמרו אותם הדברים, כולם דגים בהרג בדרכים, כולם מדברים על מלאך המוות, כל אחד מזכיר גם את הרמזור על-יד ביתו בתאונה שהיה מעורב בה. אבל, עם כל הכבוד — האם זאת הצורה שבה צריכה הכנסת לטפל בנושא זה?

כל מה שאנו יודעים עד עכשיו על דעתו של שר התחבורה הוא הנאום הקצר מאוד שנשא בהשיבו על ההצעה המקורית לסדר-היום. שם דיבר על שלושה גורמים: רכב, כבישים ואדם, והוסיף שהוא שם את הדגש באדם. זוהי, עם כל הכבוד, הדרך הבטוחה לשלון המלחמה בתאונות דרכים, כשלון שהוכח בכל העולם, והוכח גם אצלנו.

הייתי אומר זאת בצורה חריפה יותר: זוהי הדרך הבטוחה להשתמטות מאחריות הממשלה למעשים שהממשלה חייבת לעשותם ויכולה לעשותם. במקום זה היא מגוללת את עיקר האחריות על הגורם האחד שלגביו הממשלה אינה יכולה לעשות כמעט שום דבר. הממשלה לא תיצור אדם חדש בישראל, והיא לא תיצור נהג חדש בישראל. כשהממשלה מצטרפת לקריאה "תיפסו את הנהג", הרי זה מזכיר במקצת את הקריאה המפורסמת "תיפסו את הנגב". על הנהג קל מאוד לדבר; את הנהג קל מאוד לגנוז; קל מאוד לדרוש נגד הנהג ענשים יותר ויותר חריפים. והרי הוכח בכל העולם שאלה דברים שאינם מובילים לשום דבר.

כבוד היושב-ראש, במשך חמש השנים אירעה בעולם מהפכה בגישה למלחמה בתאונות דרכים. אדם אחד ושמו רלף נדר ביצע בארצות-הברית בתחום זה מהפכה שאינה נופלת משל מארכס בתחום אחד ושמו פריוד בתחום אחר. הוא חולל מהפכה מוחלטת וגישה לתאונות דרכים. והגישה שלו מבוססת על ההנחה הבאה: תאונות דרכים אפשר לצמצם במקצת. צריך ללחוץ כדי לצמצם אותן. אבל אי-אפשר בסופו של דבר למנוע מספר ניכר של תאונות דרכים, באשר לעתים קרובות מאוד הסיבות הן צירוף של מקרים אובייקטיביים: טעות בשיקול, עצבנות, רגז, תנאים אקלימיים — גורמים רבים שהם נתונים ושאינם ניתנים כמעט למניעה. זאת אומרת שיש לקבל את העובדה שהיו תאונות דרכים במספר גובר והולך בחברה המודרנית. והשאלה היא — וזאת השאלה המרכזית: איך לדאוג שכאשר יש תאונה — לא יהיו הרוגים ולא יהיו פצועים קשה? ואז הגיע האיש נדר, ובעקבותיו מחנה שלם של אנשים העוסקים בתחום זה, לביקורת יסודית של המכוניות עצמה. והם גילו שהמכוניות, שכולנו נוסעים בהן, מכוניות זו היא במידה רבה מאוד מלכודת-מוות. זה עשרות בשנים מייצרים בעולם מכוניות כשהדגש והתיכנון הם בגירוי תיאבון הקונה, בריבוי המכירה, וכמעט לא היתה מחשבה איך להתקין מכוניות שיכולה למנוע תאונה, וכשיש תאונה — שיכולה למנוע פגיעה בנהג, בנוסעים ובעובדי-אורח.

אני שואל את עצמי: אי-אפשר להאשים את שר התחבורה, באשר הוא חדש לגמרי בתחום זה, אבל מה

בפעם הקודמת, כאשר עמדתי לדבר פה ולא הגעתי לרשות הדיבור, עיכב אותי אחר-כך, מחוץ למליאה, מזכיר אגודת האופטומטריסטים — אלה שדואגים לבריאות העיניים — והעמיד אותי על כך, שמסתפקים רק בזה, שבאופן שגרתי, מדי שנה, הנהג מודיע שלא חל אצלו כל שינוי. ייתכן שדרושה יתר זהירות בעניין זה.

לפני שנה בערך באה אלי, למשרדי, צעירה אחת, סטודנטית, מטעם מחקר שנעשה על התאונות בדרכים, עם שאלון מפורט. בין השאר נשאלתי מה היא לדעת — וזו היתה אחת השאלות לכל אחד מן הנשאלים — הסיבה העיקרית לתאונות? חשבתי על כך, — ואני חושב שכלל לא כל-כך קל לומר מה הסיבה העיקרית — והשיבתי. בנהג בעל 22 שנות ותק ליד ההגה — ואני עדיין סבור שתשובתי אינה רחוקה מן האמת — דעתי היא, שהסיבה העיקרית היא במהירות המופרזת וחסרת-הזהירות של הנהגים. אם המהירות אינה מופרזת, יש ברוב המקרים בידי הנהג בלבלום בעוד מועד ולמנוע תאונה או התנגשות. נדמה לי שהתרגל והחיווין בגדון זה כוחם גדול מן העונשין, ומשרד התחבורה ייטיב לעשות אם יתכנן פעולות הסברה והדרכה מתמידות ותוזרות — והעיקר, הייתי אומה, פעולות מאירות עיניים שמגיעות לתודעה — ויבטיח שפעולה זו תגיע לכל נהג. אני מחשיב, במבחינה זו, את חמש הדקות של הרדיו המוקדשות לנושא הנהיגה מדי בוקר — לעתים אני שומע את השידור הזה בבית, לעתים במשרד ולעתים בזמן הנהיגה עצמה, — ואני מצטרף לדעה שהובעה כאן, שכדאי לנצל גם את הטלוויזיה, זה המכשיר החדש והחדשני שלנו, לחיווין הנהג ולהדרכת הולך-הרגל.

אני מצטרף למה שאמר כאן חבר-הכנסת זר על הימנעות המשטרה מלפעול כשיש תאונות מכוניות אבל אין נפגעים. בעניין זה הייתי רוצה לסיים במקרה של נסיון אישי. לפני שלושה שבועות, על-יד ביתי, ביום שני בבוקר, נפגעה קשה מכונית, שהיתה בחנייה על-יד הבית, על-יד תאונה משולשת של מכונית אחת שנגחה למדי. שלוש המכוניות ניווקו קשה ובדרך נס — אני יכול לומר לגבי עצמי — לא נפגעתי אישית; זה קרה רגע לפני צאתי לירושלים, כאשר עליתי הביתה לקחת מעיל. כשהומנתי משטרה ובאו כמה סמלי משטרה מטעם משטרת התנועה, הם התרועעו על שהטרדו אותם, מפני שלא היו נפגעים בנפש. במקרה כזה, אמרו, די שתקחו את הפרטים של הביטוח, איש מדרה, ומה זה מעניין — אמרו — את המשטרה? נדמה לי שאם זוהי המדיניות של המשטרה, הרי דרושה רבייה לגבי מקרים של תאונות מכוניות, כשבמקרה אין בהן נפגעים בנפש.

היו"ר ר. ברקת:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת אבנרי, ואחריו לחבר-הכנסת שמואל תמיר.

אורי אבנרי (העולם הזה-כוח חדש):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה. הנושא שאנו דנים בו הוא בודאי נושא חשוב ביותר, כשיש הרוג אחד ביום ויותר מכן. אבל הצורה, שבה אורגן הוויכוח הזה, דנה אותו למעשה למה שהיה נקרא במקום הכהונה הקודם של שר התחבורה בשם "בבל-ת". במקום שיופיע שר התחבורה החדש, יציג לפני הכנסת את גישתו למלחמה

ידוע שמכוניות קטנות מזמינות תאונות קטלניות, כאשר אינן מקילות על הנהג ועל הנוסעים. מכונה כבדה יותר מגינה מפני תוצאות קטלניות כאשר יש תאונה. בארץ יש מדיניות של מיסוי המענישה אדם אם הוא קונה מכונית בטוחה יותר, ומעודדת את האדם לקנות מכונית פחות בטוחה, מכונית שאם בנסעו בה יש לו תאונה, יש סבירות הרבה יותר גדולה שהוא ימות והנוסעים ימותו. זו תוצאה ישירה של מדיניות המיסוי של הממשלה.

בארץ יש מסים על מיתקני בטיחות. אני חושב שהדבר הראשון, שהייב היה שר התחבורה לעשות, הוא לבקש מן הממשלה שמיתקני בטיחות יהיו פטורים ממסים. מה אפשר לדרוש יותר מהממשלה, מאשר לפטור ממסים מיתקנים הבאים לחסוך בחיי אדם? לא שמעתי שאי-פעם עשה שר תחבורה ישראלי כדבר הזה.

בנוסף על כך, מדיניות הפחת. הפחת בארץ מחושב לשבע שנים בערך. שבע שנים צריכה המכונה להחזיק מעמד, כאשר המכונה עצמה מיוצרת מתוך גישה בארצות-הברית שהיא בטוחה לשלוש שנים, ובאירופה - שהיא בטוחה לחמש שנים.

מדברים פה על הגבלת המהירות. יש מכונית חדשה, מצוידת כראוי, שהיא בטוחה לגמרי במהירות של 120 קילומטר לשעה, אם הכביש מתאים, בעוד שמכונית שהיא בת שבע שנים, מיוצרת מלפני המהפכה לגבי בטיחות, אינה בטוחה גם ב-50 קילומטר וגם לא ב-40 קילומטר לשעה.

כבוד היושב-ראש, הנושא רחב ויש הרבה מה להגיד. התכוונתי בדברי אלה להעיר את חשומת-לב הכנסת ושר התחבורה לעניין היסודי שאין כל טעם לנהל כאן ייחוס כל כמה חודשים, ולהגיד שהנהגים רעים, שהנהגים אינם שמים לב, שהנהגים אינם אדיבים, כאשר לא נעשה הדבר העיקרי והפשוט ביותר שאפשר לעשותו על-ידי פעולה ממשלתית ישירה. אני מבקש את שר התחבורה למסור לנו בדברי התשובה שלו מידע, מה מתוכנן משרד לעשות כדי לשנות מן היסוד את גישתו לעניין הזה.

הו"ר ר. ברקת:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת שמואל תמיר, ואחריו לחבר-הכנסת סנא.

שמואל תמיר (המרכז התפשי):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. על אף כל מה ששמעתי בזה הרגע, צדק שר התחבורה כאשר אמר בדבריו הקצרים הראשונים שהמפתח - גם לנושא זה - הוא האדם.

קל מאוד לומר שניסע כולנו בקדילקים בטוחים בכבישי הארץ, עם כל מה שכוון בכך מבחינה כספית ומבחינה כבישים. קל מאוד לומר שהפחת יחושב לשלוש שנים במשק הישראלי, ושנחלל לסוע במכוניות קטנות, אירופיות, בנותנים שלנו, בשעה שבאירופה, במצב משקי שפיר משלנו, האירופים אינם מרשים לעצמם את המוות רות הלל. קל לומר זאת אם אין נשיאה באחריות. אולם במציאות לא בנקל ניתן יהיה בארץ הזאת לפטור מכונית אמריקנית כבדה ממיסוי פרופורציונלי, ולא בנקל ניתן יהיה לעבור לפחת של שנתיים, שלוש או ארבע.

המפתח הוא בכל זאת באדם. כל אורח מבחון, ידיד ואוהב ומכבד את ישראל ואת הישראלים, אומר

עשה משרד התחבורה במשך כל השנים הללו כדי להחליף בארץ את המהפכה שחלה בחוץ-לארץ? ואתעכב רק על כמה דברים בולטים לעין.

בארצות-הברית, בעקבות המהפכה של נדר, נקבעו סטנדרטים חמורים מאוד לגבי מכוניות. הורדו מן הכביש שים כמה מכוניות והוחזרו לבית-החרושת כדי שיכניסו בהן שינויים; נאסרו למכירה בארצות-הברית עשרות דגמים של מכוניות שיוצרו מחוץ לארצות-הברית; אסרו למכירה בארצות-הברית דגמים מקומיים שאינם מתאימים לסטנדרטים המקומיים.

מה נעשה בעניין זה בארץ? יש בידי רשימה (ואינני רוצה לקרוא אותה היום; אינני רוצה להזכיר פירמות מסחריות) רשימה של למעלה מעשרים דגמים של מכוניות שיבואם לארצות-הברית אסור -

שר-התחבורה ע. וייצמן:

תעביר לי אותה.

אורי אבנרי (העולם הזה- כוח חדש):

יש לך דרכים טובות יותר להשיגה, כך אני מקווה. אם לא - זה רע מאוד.

- יש לי רשימה, כאמור, של למעלה מעשרים דגמים של מכוניות שיבואם לארצות-הברית אסור, והם מיובאים לארץ יום יום - מכוניות אירופיות. לא עלה על דעתי של משרד התחבורה לעשות את הדבר הפשוט הזה: לבדוק מה עשו האמריקאים, עם שתדעתי המכונית חזקה מאוד בקרבן, כדי להעתיק בצורה פשוטה מה שנעשה שם, לגבי דגם מסויים של "פרינץ", דגם מסויים של "ג.ס.או", דגם מסויים של "רגו", דגם מסויים של "ווקסהול", שאסורים ליבוא בארצות-הברית והם מיובאים לארץ כדבר מובן מאליו. הם אסורים שם, באשר הם מסכנים חיי אדם; אין בהם תנאי בטיחות מינימליים; מבנה השלד אינו יכול לעמוד בתאונה פשוטה; הפנים של האדם נכנסים לראי, בתאונה הקטנה ביותר; ההגה נכנס לבטן הנהג ברגע ההיתקלות במכונית אחרת, ועשרות דברים דומים. והדברים הללו באים לארץ, ולמשרד התחבורה לא איכפת כלל.

דבר שני, בולט עוד יותר: מארצות-הברית באות לישראל מכוניות בארזים שעליהם כתוב "ליצוא בלבד". למה כתוב "דק ליצוא"? באשר המכוניות הללו מיוצרות בארצות-הברית, אבל אסור למכור אותן בארצות-הברית. באשר אותו דגם, כשהוא נמכר בארצות-הברית, היה מצויד במיתקני בטיחות. ואותן המכוניות המיובאות לארץ אין בהן אותם מיתקני בטיחות שהחוק האמריקני מחייב. למראית-עין משונה הדבר, אבל הוא פשוט מאוד. המומין הישראלי, הפטור מחוקי הבטיחות החלים בארצות-הברית, חוסך כמה מאות לירות על-ידי שהומין מראש בבית-החרושת את המכונית בלי מיתקני הבטיחות שהם חובה בארצות-הברית. וגם כאן יש לי רשימה, ארוכה למדי, אם כבוד השר מעוניין - אני יכול להראות לו פוטוסטאט של הזמנה של מומין ישראלי מבית-חרושת אמריקני: "נא בלי מיתקני הבטיחות הללו". הוא חסך בזה כמה מאות לירות. ומכיוון שהמכונית בארץ יקרה - הוא חשב שקל יותר למכור אותה אם תהיה קצת יותר זולה.

היכן הממשלה? האם אין זה תפקידה הראשוני של הממשלה לעסוק בדברים האלה? מה עושה הממשלה עצמה לגבי הבטיחות?

ציבור הנהגים, המקיף היום חלק נכבד מן האוכלוסיה, מאשר סרטון קטן בטלוויזיה, אכזר ככל שיהיה, על כל התוצאות של תאונה, או קטעי שידור קצרים ביותר ברדיו, שיינתנו כשירות חינוך של חברות מסחריות, או של המועצה למניעת תאונות. אם לאלה נצרך גם את הטלוויזיה הלימודית, את בתי-הספר, אם ייערך מסע חינוכי לדור הצעיר — לאלה שיאחזו בהגה בעוד שנים ספורות ביותר — אני חושב שניתן להתמודד בדרך זו עם חלק מן הבעיה, וזאת מכלי לזלזול בכל יתר הדברים שדובר עליהם כאן, בתחום הטכני, הטכנולוגי, ובתחום התחיקתי.

הי"ר ר. ברקת:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת סנה, ואחריו לחבר-הכנסת ירד.

משה סנה (מק"י):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, הנני מתייחס לדיון זה בחשש גדול, כמעט בחורדה, שמא יאכזב את הציבור הרגיש מאוד לעניין ריבוי תאונות הדרכים; שמא בסיכומי של דיון שהתנהל בשתי ישיבות הכנסת — אם לא נביא בחשבון את הדיון המוקדם —, תתקבל החלטה פה אחד שהכנסת היא נגד תאונות דרכים. הגישו לי — כלכל הסיעות — את הצעת הסיכום שיואיר תובא עוד מעט, ואני הסכמתי לה, כי גם אני נגד תאונות דרכים; כולנו נגד תאונות דרכים. לכן, מה תועיל הכנסת בדיון שלא יהיה בו ממש? הרי היה גם בכנסת הקודמת דיון, הוקמה ועדה, והוועדה הגישה דו"ח דציני מאוד. היא סיכמה את הדיון שלה בכך, שתוך שישה חודשים חייבים הגורמים המוסדות, השלטונות הנוגעים בדבר, להגיש דין-וחשבון. עדיין לא ראינו את הדין-וחשבון הזה, ואנו כבר דנים כאן שוב כדי לקבל החלטה שטחית, אולי רגשית, בלי ספק כנה, אבל בלתי-תכליתית.

הנושא, שאנו דנים בו, חמור מכדי שנצא ידי חובה בטיפול בביטוי מילוליים להודעות שלנו מריבוי תאונות הדרכים. נזכר כאן לא מיני נתונים סטטיסטיים שאינם מדגימים את היקף הבעיה. ניסיתי לפענח אותם ונחרדתי למשמעות הפשוטה של המספרים האלה. הממוצע במשך עשרים השנים מקום מדינת ישראל הוא עשרת אלפים נפגעים לשנה בתאונות דרכים. מדי שנה בשנה נפגעים עשרת אלפים איש, ומהם נהרגים בממוצע 250 איש לשנה. בתוך הסטטיסטיקה מצאתי באותיות קטנות מאוד מדור-משנה: "ילדים". ובכן, בעשר השנים האחרונות נזנחו כל שבוע חמישים ילדים ונהרג ילד אחד. איננו יכולים לעבור בנקל על ממצאים מחרידים כאלה.

קראתי את מסקנות הוועדה מספטמבר 1969. יש שם המלצות מתקבלות על הדעת, אבל עד כמה שראיתי, הן לא הוגשמו. לפיכך אינני מתכוון להוסיף מולצית על הדאגה והחרדה לנושא הזה, אלא אני חושב כי מחובת הכנסת לתבוע שינוי יסודי, בשיתוף הגורמים האחראים — שר התחבורה בשיתוף עם גורמים אחרים. דרושה תפנית חדה בגישה לבעיה זו. יש לשים קץ לשגרה של תכיבת המלצות ומסירת דיונים-וחשבונות, כפי שלפעמים נהוג, כדי שכעבור זמן-מה יתעורר שוב חבר כנסת ויעלה הצעה לסדר-היום על ריבוי תאונות הדרכים. הגידול בתאונות מחריד. דיברתי קודם על הסטטיסטיקה השנתית הממוצעת, אבל בשנה האחרונה היה הגידול בתאונות ב-9.3% לעומת השנה הקודמת, בעוד שבשנה

לך אחרי ימים ספורים של שהייה בישראל: "הנהיגה של הנהג הישראלי היא בלתי-נסבלת, היא חסרת-אחריות, היא בלתי-אדיבה, ואני חושש לקחת לידי הגה בארץ הזאת אף-על-פי שאני נהג מנוסה". זוהי עובדה, וצריך לעשות את חשבון-הנפש שלנו. וכאשר שר התחבורה נמנה עם הצוות שטבע בארץ הזאת את המטבע "אחרי", נראה לי שגם בנושא זה המפתח הוא ב"אחרי".

נסעתי השבוע מתל-אביב לירושלים, ולפתע, כשע-קפתי מכונית כדון, עקפה אותי ואת המכונית הנעקפת מכונית נוספת, הגיעה לשוליים השמאליים של הכביש, ובמהירות מטורפת עקפה את שנינו. הבטתי היטב: מכונית של שר בכיר מאוד בממשלה. לא רק שרים, אלא נהגי שרים, משוכנעים שעליהם הכללים אינם חלים. ויש אפילו התחרות בגבורה הזאת. ובכך ש"לנו מותר".

אני מציע לא לזלזל בנושא הזה. החלפתי דברים בקשר לכך עם אחד הפעילים המרכזיים במועצה למניעת תאונות דרכים, והוא אמר לי: העניין המרכזי בעינינו היום הוא המופת האישי של צמרת המדינה. שרים, קצונה בכירה, בקצרה — כל הדמויות שמחן לוקחים דוגמה. אני מציע, אף-על-פי שאין זה נוח ולא נעים ומדובר בחברים, להתחיל בבית, להתחיל למעלה. והממ-שלה, 24 השרים שלה ונהגים שלהם, צריכים לשמש מופת; אף-על-פי שהחליפו את המספר הכחול בכתום, עוד מבחינים במכוניות הממשלתיות, כי הן בולטות מאוד ותדישות מאוד. והדבר ניתן להיעשות.

שנית — צה"ל. שוב במקרה השבוע הצטלבו הדברים. אמרה לי חיילת שגויסה השבוע: נסעתי בכמו-נית לצריפין. אחר-כך פניתי למפקד ואמרתי: אינני מוכנה עוד לנסוע בתוך צריפין במהירות של למעלה מ-100 קילומטר לשעה למעשיית רושם. עובדה היא שגבוה אחוז התאונות שמעורבים בהן חיילים. הדבר טבעי, כי מדובר בגילאים צעירים מאוד, וכל חברת ביטוח תאמר לכם שאחוז התאונות, שמעורבים בהן בני 18 — 22, הוא גבוה ביותר. כל מה שנעשה בצה"ל — ואני ידע שנעשה הרבה — אינו עומד בשום יחס לצורך.

עניין התאונות האחרות בצה"ל איננו נושא לדיון היום. אבל רק בשבוע אחד היינו עדים לשתי תאונות מחרידות, האחת באילת ואחת אמש, על כל מה שכרוך בהן. הנושא לא הגיע לדיון במליאת הכנסת. אני מקווה שהוא יידון בוועדת החוץ והבטחון, כי הוא הגיע לממדים קשים. חלק גדול מן התאונות אינו מגיע לדיונת הציבור, אלא בצורה של מודעות אבל. תאונות הן בלתי-נמנעות, ובייחוד בימי מלחמה. אבל במצב-הרוח שבו לצה"ל יש בציבור חסינות מוסרית לכל דבר, בגלל המלחמה, במצב-רוח זה הכרחית הקפדה הרבה יותר מרחיקה לכת בתחום התאונות בכלל, ותאונות הדרכים בפרט.

ראיתי לנכון להעיר שתי הערות אלה כדי לא להכביר דברים על מה שכבר נאמר ועוד עתיד להיאמר. רצוני להעיר שתי הערות נוספות לגבי דרכי התיקון וההתמודדות עם נושא האדם.

מלבד המופת האישי, שהוא חיוני, אני מסב את תשומת-לבו של השר — אני מניח שהוא יקבל בכיוון זה עצות למכביר — לכך שלרשותנו עומדים שני מכשירים שאינם מנוצלים די הצורך למלחמה בתאונות: הטלוויזיה והרדיו. אין לך דבר משכנע יותר ומרשים יותר את

החוק מחייב בדיקה יסודית של הרכב אחת לשנה בעת חידוש הרשיון ובנוסף על כך בדיקות מיוחדות הנעשות לקראת החורף. גם בסוגיה זו ניתן עוד לשפר, ברם לגבי האדם אין כל התחשבות ותשומת לב מעשית.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת. היות ורוב התאונות הקטלניות מקורן, לפי דעת המומחים, בהנהיגה לא-זהירה, אין ספק שהגורם האנושי הוא גורם מכריע להתרחשותן של תאונות.

אדוני שר התחבורה, היות וגם אתה מחשיב את הגורם האנושי, אבקש את תשומת-לבך לבעיית האדם, וכמובן מבלי לזנוח את הדאגה לבטיחות הדרכים על-ידי הכביש ומצבו התקין של הרכב. אני בא להציע לך, כצעד ראשון, ליוזם ולהתקין תקנה המחייבת כל נהג להגיש כל שנתיים או שלוש שנים אישור מוסמך על טיב כושר ראייתו. לאחר צעד זה יש לצעוד צעד נוסף קדימה על-ידי חיפוש דרך נאותים ומתאימים, על מנת להגיע לכך שיוכל משרד הרישוי לעמוד על מצב בריאותם של כל האוחזים בהגה.

אין ספק שכיום נעים בכבישים אלפי אוחזי הגה אשר כושר בריאותם אינו ידוע, ויש חשש סביר שמספר לא-מבוטל של נהגים בריאותם לקויה ואינם עומדים בגורמות הדרושות. גראה לך, כי הכרחי לחשוב על בדיקות רפואיות לפני קבלת רשיון הנהיגה, ואולי יש מקום לתת את הדעת על בדיקות רפואיות תקופתיות בהתאם לנסיבות. הואיל והעניין מורכב, אני מציע ששר התחבורה ימנה צוות מומחים שיהיה מורכב מנציגי המרכז הרפואי לבטיחות בדרכים, קציני בטיחות ומינהל הבטיחות במשרד התחבורה לשם בדיקת סוגיה זו, ועליו להגיש את מסקנותיו בהקדם האפשרי לשר.

אמנם כך, יטען מי שיטען, כי משרד הרישוי דורש מן הנהג, המבקש לחדש את רשיונו, לחתום כל שנה על הצהרה שלא תל שינוי במצב בריאותו. אולם תסכים אתי, אדוני השר, כי לחתימה זו של הנהג עצמו אין כל חשיבות מעשית. שהרי ברוב המקרים אין האדם עצמו מתוך חיי השגרה מכיר או מרגיש שחל שינוי לרעה במצב בריאותו או בעיקר בכושר ראייתו. כן יש יסוד להניח שלא יהיה מוכן להודיע על כך, מחשש שמא יגרום דבר זה עיכובים בחידוש הרשיון או יביא להדי שלילתו המוחלטת. לאמיתו של דבר אין חשש זה מבוסס, כי לכל היותר יתבעו מן הנהג לדאוג לשיפור ראייתו על מנת שיוכל להמשיך ולנהוג בלי לסכן את עצמו ואת חיי הזולת. בכל זאת המציאות המצערת היא, שהנהגים חותמים על הצהרה זו בקלות-דעת כאשר לגד עיניהם הדאגה לפגנסת המשפחה, או כדי לקבל את הרשיון בכל מחיר, ולמרבית הצער לא מעטים אשר חתמו בזה על פסק-דין מוות נגד עצמם. הלא מדובר הוא בבעיה כאובה המפילה יום יום חללים ופוגעת בנו יותר מאשר כל מדינות ערב הלוחמות נגדנו. יש להדגיש, ובצער, כי מלבד אבדן חיי אדם נגרם גם נזק עצום למשק המדינה, המסתכם ברבבות מיליוני לירות.

חברי הכנסת, רופאי עיניים קובעים, כי עשויים לבוא שינויים בלתי-פוסקים בתחום הראייה, וכושר הראייה של האדם עשוי להשתנות לרעה משנה לשנה; ואילו אצלנו נבדק כושר ראייתו של הנהג על-ידי הרשות פעם אחת בלבד בחייו, ולהלכה יכול אדם לקבל את רשיונו בגיל 18 שנה ולהמשיך ולנהוג עד גיל השיבה בלי שיידרש להופיע לבדיקת עיניים חוזרת.

הקודמת היה הגידול ב-3.8% לעומת השנה שלפניה. כלומר, שיעור הגידול הוכפל פי שניים וחצי. לא ניוושה איפוא מן הגישות השגרתיות, ולאור הדברים ששמעתי מפי נואמים קודמים, רצוני גם להזהיר מפני חלוקה "מפלגות" לפי קריטריון חדש - מי בעד זה שהאדם אשם, מי בעד זה שהכביש אשם, ומי בעד זה שהרכב אשם. חושש אני שזוהי שוב גישה לא-נכונה, מכיוון שהצרה מורכבת מכל שלושת הגורמים. היה זמן שעיקר הבעיה היה הרחבת הכבישים, ובעניין זה נעשו דברים עצומים במדינת ישראל וגם הותקנו כל מיני מיתקנים של אוהרה כדי שלא יקרו וישנו מקרים מורמים. היה זמן שבהצטלבות כביש עם פסי רכבת לא היה מחסום, והדבר גרם תאונות חמורות - אתם ודאי זוכרים מה קרה בצפון. דברים אלה תוקנו, אמנם לא לגמרי. אבל כאשר אנו ניגשים לעניין הזה באופן יסודי ורוצים לדאוג מה הסיבות ומה הגורמים לתאונות, רואים אנו שהנהג הוא ב-47% הסיבה לתאונות, הולך הרגל - ב-21% ורכבי אופניים ב-5%. כלומר, בשלושה דברים מן המקרים הנהגים והולכי הרגל הם הסיבה, וברבע מן המקרים הסיבות הן מטריאליות - בכלל זה רק 3% מבין סיבות התאונות קשורות ברכב.

אינני מבטל את הסכנה שברכב בלתי-תקין או בכביש בלתי-תקין או בחוסר תמרוך; אבל הסטטיסטיקה אומרת שהם מהווים 27% בלבד מן הסיבות ולא 100%. לכן, אם מותר לי להמליץ, הגישה הנכונה צריכה להיות סינתטית. היא צריכה לדאוג את כל שלושת הגורמים ואת האדם שהוא הגורם העיקרי לתאונות, ב-75% מן המקרים. יש לטפל בו טיפול חינוכי - גם על-ידי הסברה וגם על-ידי ענישה. בלי עונש אי-אפשר יהיה למנוע זאת, אבל אין לדאוג את העונש כדרך יחידה. כלומר, הגישה צריכה להיות דב-צדדית, כל-צדדית, ואני מצפה ששר התחבורה החדש יכניס רוח חדשה לנושא הזה.

היו"ר ר. ברקת:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת ידד.

מנחם ידד (גח"ל):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה. במסגרת הזמן העומד לרשותי אין ביכולתי להקיף את מכלול הבעיות שיש להן השלכות לגבי מרכיבי תאונות הדרכים. לכן אגע בנקודות ספורות או נכון יותר: במרכיבי העיקרי - האדם-הנהג.

שר התחבורה, בדברי תשובתו להצעה לסדר-היום של חבר-הכנסת המר, קבע שאת הנושא יש לחלק לכמה נושאים: הכביש, הרכב והאדם. השר ציין, ובצדק, כי בתפקידו במשרד התחבורה רואה הוא, בין היתר, אתגר למלחמה בתאונות תוך שימת הדגש בשיפור האדם שבנהג, אם כי יש גם מה לעשות לגבי האדם על הכביש ובדרכים.

חברי הכנסת, אמנם בעיית הכביש היא גורם ומרכיב חשוב בתאונות בדרכים. הדרכים והכבישים שלנו אינם כפי שצריכים להיות, ומדי פעם ניכרת התקדמות מה בבעיה זו על-ידי הרחבה, חיקוק והתאמת מערכת הכבישים, רימזור, שילוט, וכדומה. הכוונה היא שתהא מערכת הכבישים הולמת פחות או יותר את תקני הבטיחות, אם כי יש עוד הרבה לעשות ולשפר גם בשטח זה.

הוא הדין למצב תקינותו והחזקתו של הרכב, כאשר

מכיוון תל-אביב, פגעה בסמל המשטרה והוא נהרג במקום."

אנו משתתפים בצער משטרת ישראל ובאבלה של המשפחה על מותו הטראגי של הסמל במילוי תפקידו.

נשאלת השאלה: האם אין מציאות כאובה זו מחייבת תשומת-לבנו לבעיה בכללותה ולמרכיבי האנושי בעיקר?

כדי להבין את היקפה החמור והגדול של הבעיה, אזכיר, כי מאז קום המדינה נפגעו למעלה מן 40,000 מתושביה בתאונות דרכים. מצב זה הביא בהכרח לידי הקמת ארגון מיוחד למען נפגעי תאונות דרכים בישראל, והוא שם לו למטרה להגיש עזרה ולסייע לנפגעי התאונה, אשר חלק מכדיע מהם נשארו נכים לכל ימי חייהם ומהם נשארו ללא מקורות קיום.

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת. במדינת ישראל מטפלים ארבעה גורמים בנושא התאונות, והם: משטרת ישראל, אגף הרישוי, מינהל הבטיחות ומע"ץ. כל גורם מטפל בנושא מבחינתו ומנקודת-ראות תפקידו, ואין מוסד אחד אשר ירכז את כל הנתונים בסוגיה זו. לפי עניות דעתי, הפיצול אין בו ברכה לעצם הנושא. אני סבור כי הטיב לעשות, אדוני השר, אם בתחום משרד תקבע צוות מומחים, שירכו את כל הנתונים ויערוך מחקר יסודי לבדיקת מגיעי התאונות. על-ידי ריכוז ממצאי כל הגורמים ניתן יהיה להסיק מסקנות מתאימות, אם על-ידי חקיקה ואם בדרך של הסברה חינוכית למניעת המצב הפרוע בכבישים.

חברי הכנסת, עצם העובדה שנושא התאונות בדרג כיום הגורם לקיפוח חיי אדם ולנזק ברכוש, אינו יורד מסדר-יומה של הכנסת, — עצם עובדה זו מעידה על חשיבות העניין שיש בו כאב וצער. ומן הדין שנשב תשומת-לבנו ונחפש דרכים ופתרונות, כי כל מאמץ בנושא חשוב וחיוני זה מחייב-המציאות הוא.

לכן על מינהל הבטיחות במשרד התחבורה, בשיתוף גורמים שונים, להגיע למסקנות ולפעולות מעשיות שיביאו לידי שיפור המצב הקיים. דרושה גישה בלתי-שרדנית לנושא. לא די בדיבורים. הגיע הזמן לעשות ולבצע פעולות מנע.

אדוני היושב-ראש, בלימוד הבעיה בכל היקפה ניתן במידת האפשר לצמצם את ממדיה. ואם דבר זה יביא לידי הצלת חיי אדם ורכוש, אפשר יהיה לומר שהדין היה מעשי וחיוני. ועל כך יבורכו יוזמיו.

2. תשובת שר התחבורה

במפתח זה ולא במפתח אחר. אני עוסק בצרור מפתחות. אני עוסק במפתח הרכב, במפתח האדם, במפתח הכביש, ובכל מפתח אחר שאמצא. איני מצטער שאני עומד לחזור על כמה מן הדברים שנאמרו. תבוא ברכה על כל אחד שבמרוצת הזמן יוכל לעזור למשרד התחבורה בעצה ובמלה טובה.

דבר אחד ברור — יש תמימות-דעים בנושא זה, שהמצב אינו טוב. אף אני אינני רוצה להיגרר אחר סיסמאות. כבר נאמר, אם אינני טועה, מפי חברי-הכנסת עופר ומפי חברי כנסת אחרים, שדי לנו בסיסמאות. יכול הייתי להתחיל במה שרציתי לומר בסוף דברי, באותם

כבוד היושב-ראש, חברי הכנסת. בכמה מדינות בארצות-הברית, לאחר תקירה יסודית וקביעת חלקו של הגורם האנושי בתאונות הדרכים, באו לידי המסקנה וקבעו בחוק הרישוי חובה לעשות בדיקת עיניים תוזרת כל שנתיים או שלוש. מן הנסיון שנרכש בעולם אנו למדים את חשיבות העניין. לכן אני בא להציע להתקין תקנות מתאימות למשרד הרישוי, ולתבוע מכל הנהגים פעם בשלוש שנים להופיע לבדיקת כושר הראייה או להגיש אישור מוסמך בגדון ראייתם התקינה.

אדוני היושב-ראש. מדינת ישראל, הנושאת בנטל בטחוני עצום, אינה יכולה להתעלם מן המצב החמור הקשור באבדן חיי אדם ובהפסד כספי גדול, הנובע מן הריבוי והעלייה המתמדת במספר התאונות בדרכים, אשר למרבה הצער והכאב מגיע לקצב מסחרר: בכל מחצית השעה נפגע אדם אחד בתאונה.

אין רצוני הפעם להסתמך על מספרים ולערוך השוואות אם בשנת 1969 חלה עלייה במספר התאונות לעומת 1968. אמנם יבואו המומחים ויוכיחו לנו במספרים, כי בעצם לא היתה עלייה במספר התאונות אם נביא בחשבון את התוספת הנכבדה של מספר כלי-הרכב שנוספו בכבישי הארץ בשנת 1969. ברם אין להתעלם גם לא להשלים עם המציאות המצערת, שמספר הנפגעים בתאונות הדרכים בשנת 1969 הגיע ל-17,500 בקירוב, מהם כ-450 הרוגים והיתר פצועים — חלקם קל וכ-3,000 פצועים קשה — ומי יודע כמה מהם יישארו נכים לכל ימי חייהם? לכן מחובת משרד התחבורה לחפש דרכים ופתרונות שיביאו לידי צימצום ממדי התאונות והצלת חיי אדם.

בעולם הגדול נערכו סקרים ונחקרה הבעיה בכל היקפה. הבה נצל את הלקחים מכך למלחמתנו בתאונות בדרכים. יש לאתר את הגורמים לתאונות, ובטיפול נגדי אפשר יהיה להתגבר על הבעיה ולהקטין במידת האפשר את מספר תאונות הדרכים.

חברי הכנסת, רצוני להסב את תשומת-לבכם למקרה מעצב ואולי אופייני למצב התאונות בדרכים וחלקו של האדם-הנהג במרכיב זה. בעתון "מעריב" מיום 11 בינואר 1970 נתפרסמה ידיעה ובה נאמר בין היתר: "סמל המשטרה, סימון מואל, חושב אשדוד, בן 33, מתחנת נס ציונה, עמד אמש, בשעה 9.30, בכביש הראשי מול ההסתעפות לכביש באר-יעקב עם פנס מחויר אור, וכיוון את התנועה במקום זה. לאחר שאוטובוס דרס פרד שהיה מוטל באמצע הכביש והפריע לתנועה. מונית, שבאה

הי"ר ל. ברקת:

רשות הדיבור לשר התחבורה, לתשובה.

שר-התחבורה ע. וייצמן:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. ראשית, אני חייב התנצלות על כך שברגע שהסירותי את המדים — או לפחות שבועיים שלושה לאחר שהסירותי את המדים — חדרו החיידקים, חיידקי השפעת, ואני מצטער צער רב שלא יכולתי להשתתף בדיון. אבל קראתי את הדברים שנאמרו מפי חברי הכנסת. ולאחר קראי את הדברים, ובשמעי את הדברים שנאמרו היום, אני מוכן לומר: אני מקבל כל מלה שנאמרה מפי כולם. כי אינני עוסק לא

לנושא הגדון. בחטיבת היבשה אני מוסיף אגף על אגף הרישוי ועל המפקח על התעבורה; אני מוסיף אגף טכני, שבעיקרו בא לתת תשובה לאותה בעיה שהועלתה בצורה נכונה על ידי חברי הכנסת אבנרי. אין אני מקבל שהיא הפתרון הבלעדי. אני חוזר: היא אחד המפתחות הנכונים כיצד מטפלים ברכב, שאם ייתקל בבעיה העלולה לגרום תאונה, יוכל להגן על יושביו בצורה הטובה ביותר. וזה כולל מכלול ארוך של דברים שאינני רוצה לגעת בהם עתה. בין השאר יהיה מתפקידו של אגף זה לעמוד על המשמר ולענות הן או לאו לגבי יבוא של רכב מסוג זה. ואני הייתי מבקש רשימה זו של הרכב. בכל אופן יאורגן משרדי בצורה זו: מינהל הבטיחות - ייקרא כך או אחרת - יהיה יותר בבחינת גורם המיועד לעזור לי ולמנהל הכללי בכל סוגיה שנחלש "לעלות" עליה. והאחריות, כפי שאמרתי בפתיחת דברי, היא בסופו של דבר עלי, ולא על שום אדם אחר.

במשרד התחבורה מתנהלת זה כמה זמן עבודת תיכנון - ועכשיו ביקשתי לזרזה -, שכמה מן ההצעות שהועלו כאן כלולות בה.

בסיכומי של דבר, אינני חוזר בי ממה שאמרתי בפעם האחרונה שאני בכל אופן חושב שהנושא מורכב מהאדם, מהרכב ומהכביש. כל אחד יכול לייחס משקל רב יותר לכל אחד ממרכיבים אלה. באדם אני כולל את הנהג. ואת הולך הרגל. ואינני נכנס לסטטיסטיקה. אני חושב שכולנו בקיאים במספרים. אני חושב שהלעטנו את עצמנו די במספרים לא-סימפאטיים.

וכמה מלים בנושא הנהג. אינני יודע אם יש להצטער או לא, אבל עובדה היא שאלה הם נהיגיו. אמר ידידי חברי הכנסת תמיר, שחברים הבאים לישראל מחוץ לארץ מזדעזעים למראה צורת הנהיגה בארץ. אינני חושב שבמקומות אחרים בעולם אי-אפשר להדועע מצורת הנהיגה. אבל אני מוכן לקבוע תוך אחריות שכאלה הם מרבית הנהגים בארץ - ואנו מבורכים ב-400,000 נהגים במדינת ישראל, ובשנה האחרונה בלבד עלה מספר הנהגים ב-60,000. ועוד אעמוד על משמעותה של עובדה זו במדינה קטנה כשלנו עם מספר כולל כזה של תושבים, כאשר מרבית הנהגים, היות והם חדשים, יש להם ידע מינימלי של בעלי רישיונות נהיגה. אגע גם בהצעה של חברי הכנסת עופר להעניק רישיון לנסיון לשנה אחת. אני מקבל את ההצעה ומקווה גם לבצע אותה. בכל אופן עומד אני על דעתי שאנו סובלים מנהגים שהם בראש וראשונה חסרי ידע. מה פירוש של ידע זה, לא אבוא לתת ענשין; האם נהג, בבואו לעקוף מכונית, מבצע את העקיפה כתוצאה משיקול לא-נכון, או כתוצאה ממזג חם, או בגלל חוסר נסיון. אני משוכנע שהדבר מורכב מהרבה גורמים אנושיים שחברו יחד.

על כל פנים תקוותי היא שבמרוצת הזמן אשכנע גם את חברי הכנסת אבנרי, שאפשר להשפיע על בני אדם. למטרה זו אשתמש בכל האמצעים - בטלוויזיה, ברדיו, גם בעתונות, ובכל העתונות. אני מאמין שניתן להשפיע על בני אדם ולשנות את אופיים.

בכל אופן, הנהג שלנו סובל מחוסר ידע ומחוסר התמצאות. לכן אחד הדברים הראשונים שאני עומד לעשות - ואחר-כך אגע ברשימה של דברים שאני עומד לבצע כדי שהם לא יהיו בבחינת סיסמאות - מנתבטא במגע ובסיכום עם משרד החינוך על הקניית ידע רב יותר,

גושאים שבהם אני עומד לבצע. יכול הייתי לקרוא רשימת גושאים - ואולי כמה מהם בלי לנתח אותם - ולומר: חברי כנסת, חברים נכבדים, זה מה שאני עומד לעשות: קביעת מטה מיוחד במשרד התחבורה שאני אמור לעמוד בראשו; פעולת הדרכה; בתי-משפט שדה לזירוז השפיטה, כי אני בעד החמרה; בחינה שנתית לחידוש רישיון הנהיגה וכו'. במרוצת דברי אגע בכל אחת מן הנקודות. אולם אף אני אינני רוצה להיגרר אחר סיסמאות. דבר אחד אני מבקש - וזה אפשר שאני מכניס ראשי לגוב האריות, ולא רק אפשר אלא ודאי - שלהבא יבואו בטענות אך ורק אלי. לא למינהל הבטיחות, לא למועצה הלאומית למניעת תאונות, אלא אך ורק אלי. כי בסופו של דבר, בהיני את חומדת המצב, אני נוטל עלי את מלוא האחריות לביצוע או אי-ביצוע של הדברים. ואינני מסייג את עצמי, אלא מתרה בי עצמי לפחות, שכל מי שחושב שאפשר בן-לילה, או בן-יום, או בזמן קצר, לשנות, ולשנות דראסטית - אינו אלא טועה. אף אני מחפש דרך בלתי-שגרתית. האמינו לי כי הייתי עליו ושמח יותר אילו באתי היום ואמרתי לכנסת: יש לי דרך בלתי-שגרתית, לסגור את כביש תל-אביב-ירושלים לשלושה ימים ויסעו כולם ברכבת. הייתי רוצה לראות את האפקט של דרך בלתי-שגרתית זו. אבל כאמור גם אני מחפש דרכים בלתי-שגרתיות.

צדק חברי הכנסת אבנרי שבאמריקה עורכים על נושא זה מחקרים יסודיים. גם אצלנו עורכים מחקרים. אבל גם באמריקה לא שפרה עליהם נחלתם. גם באמריקה מבכים את הנספים בתאונות. ובסוף השבוע, כאשר אתה נוסע באמריקה במכונית, אתה שומע: "השעה היא 23.30, עד עכשיו נהרגו 374, יש בדרך עוד 120, היתה, אולי זה אתה".

(חברי הכנסת מ. סורקיס קורא קריאת-ביניים)

יכול להיות.

בנושא עמוק כל-כך, יסודי כל-כך, שהוא נגע את תופעה של המאה העשרים - תופעה של החיים המודרניים -, אני חושב שרצוי שנחפש את הדרך הארוכה, היסודית, שאולי אינה מראה תוצאות היום-מחר ואיננה בלתי-שגרתית כל-כך, ואולי אף לא תיאטרלית כל-כך, שממחר קורה משהו שאולי יפסיק דבר כזה או אחר. אולי זה מאכזב; כי קראתי כל מה שנאמר עלי, דברים בלתי-רגילים. אבל האמינו לי, שבהרבה דברים קל יותר לעסוק באויב של מדינת ישראל מאשר בנושא שאנו עוסקים בו. האמינו לי שאני מעדיף את הדרך של בחינת כל שעל וכל צעד, וחיופוש פתרון לכל אחת מן הבעיות הללו.

בראש וראשונה - ואולי אאריך בדברי היום - כיצד אני מתארגן במשרדי. אני לא אכנס לפרטים ולניתוח המשרד. אני אלא בתחילת עבודתי, ואין זה מתפקידי לתת הערכות על מה שהיה בעבר. אינני מוכן לקבל שלא נעשה או לא כלום בעבר בשירות דברים; החל בכך שבשנה או בשנתיים האחרונות אין רוכב קטנוע נוסע בלי קסדה. אינני יודע איזה מחקר גילה זאת. אבל זו עובדה. ועוד כמה דברים שאעמוד עליהם בהמשך דברי, וכבישים בכלל זה.

אשר למשרד, בראש וראשונה אני משנה את מבנה המשרד ומארגן אותו על יסוד שלוש חטיבות עיקריות: ים, אוויר ויבשה. חטיבות הים והאוויר אינן נוגעות

בסכום של 25 מיליון לירות, כדי לבצע את התכניות שרצוני להגשימן. בכל אופן, גם במערכת של ההשפעה על האדם והנסיון לכוונו לערוץ הנכון, החל ב-1 ביולי תוצב מערכת תמרוזים משופרת, שתקל על הנהגה להתמצא במצבים כאלה.

בנושא של האדם קיימת שאלה עמוקה ויסודית שנגעו בה, וזו השאלה של ענישה לשמה או ענישה לחינוך והדרכה. איש מאתנו איננו אוהב לא לענוש ולא להיות נענש. חושבני שתהא זו טעות לחשוב אם במצב שאנו נהנים בו בתחום תאונות הדרכים, אבוא אני להמליץ על הקלה בעונשים. אינני מתכוון לעשות זאת.

ובקשר לזירוז ההליכים המשפטיים, כפי שגם אמר אחד מחברי הכנסת, אני חייב לציין שבדקתי את הנושא ונתברר לי שהקצב איננו איטי כל-כך. בדרך כלל הליך משפטי כזה נמשך חודש או חודשיים. אבל אני אומר להציע הצעות להחמרה בעבירות המביאות או העוללות להביא לידי תאונות. או אגות נוסח שלילי: אינני מתכוון להציע הצעות להחמרה בעונשים על התניה לא-מסודרת של רכב, ולא מפני שרובנו סובלים מכך, כגון על התניה במקום לא-מתאים. אפשר כמובן להקיש מכל דבר ולומר שכתוצאה מהתניה כזו אפשר להגיע לתאונה. אבל זו איננה עבירה שטמון בה בצורה ברורה היסוד של התאונה כמו בעבירה של עקיפה מסוכנת, או יציאה מכביש צדדי לכביש ראשי ללא עזירה במקום שיש תמרור "עצור". בנושא זה עומדים להגיש הצעה להחמרה בעונשים על עבירות העוללות להביא בעקבותיהן תאונה, ובפרט תאונה קטלנית.

אני שוקל בריצות — ונפגשתי עם שר המשטרה ועם המפקח הכללי לשיטתו על שורה של נושאים שאגע בהם — הפעלת בית-דין שדה. יכול להיות שהעניין יש לו צליל צבאי, אבל בכל אופן איננו שגרתי. אנו שוקלים — ואינני יודע ברע זה אם הדבר ניתן מבחינת החוק — את ההצעה להעמיד בית-דין שדה בכביש זה או זה, כדי שאפשר יהיה בו במקום, תוך שפיטה מיידית, לטפל בעבדיין. הדבר נעשה בעבר בצה"ל, ודומני שעדיין נעשה שם לעתים. לפי הרגשתי והערכת, הדבר יכול להביא לידי תוצאות. אינני יכול להציג זאת כדבר מסוים, כפי העניין טרם סוכם עם כל הגורמים. אגע עוד בבעיה של כל הגורמים, וצדקו האומרים שיש כאן כמה גורמים.

דב מילמן (גח"ל):

יסעו עם עורכי-דין.

שר-התחבורה ע. וייצמן:

יכול להיות, חבר-הכנסת מילמן. אתה עורך-דין — אני אינני עורך-דין. יכול להיות שאם נביא לידי כך שיסעו עם עורכי-דין, בין השאר — כדי שיינו עליהם, יהיה זול יותר להשאיר את עורך-הדין בבית ולנסוע כבני-אדם.

אני עובר הלאה. אני מנסה בכל אופן לענות על השאלות שהועלו בדיון, כדי שהדיון לא יהיה עקר.

הועלתה שאלת הניקוד. אינני נחפו לבטל אותו, אם בכלל. מה שאני שוקל הוא — אולי יש להשתמש בשיטת הניקוד לחיוב. כלומר, אותו נהג שלא "השיג", מבחינת הישג מופקפק, נקודות לרעתו, ויוקף הדבר לזכותו בצורה מן הצורות.

בראש וראשונה בבתי-הספר. בבתי-הספר ברחבי הארץ מתנהלת כיום עבודה ענפה, באמצעות המשטרה ודרך משרד החינוך, להקניית ידע לתלמידים. כוונתי היא — ואני מקווה שאצליח בכך, מכל מקום אנסה זאת — לכולל במסגרת תכנית הלימודים ידע רב יותר בנושאים של תחבורה. אני מוכן לתת דוגמה על נושא שיש לי נסיון בו ושלמדתי עליו מילדי. אחד הדברים המפליאים אותי הוא, שבבית-הספר התיכון, בו לומדת בתי, היא מקבלת שיעורים בנושא הימאות. אני מרשה לעצמי להעלות זאת כאן, כי אני אחראי בתוקף תפקידי לנושא הזה. אני מתחבט בבעיה, שאיננה שייכת לנושא הדיון: כיצד מחנכים ימאים במדינת ישראל? אנו סובלים ממחסור בימאים ישראלים. אם אפשר לקחת את ילדי בית-הספר פעם, פעמיים או שלוש פעמים בחודש לירדון כדי לחתור בסירות — וכל הכבוד לבעיית הימאות —, אני מניח שאפשר למצוא שעה או שתיים כדי ללמד את הילדים עשרות דברים, כגון — כיצד חוצים כביש, כיצד מהלכים בלילה, כיצד נוהרים פה ושם; ובגילים מאוחרים יותר — אפשר גם להקנות להם ידע תחבורתי כדי שהנוער שלנו יהיה ברמה טכנולוגית גבוהה יותר, ובבוא העת, כאשר הוא מחזיק בהגה, לא יהיה הנושא הזה זר לו. דומני שהדבר נעשה בארצות-הברית. אני מתכוון לטפל בנושא זה ולהגיע לכלל סיכום עם משרד החינוך, ואני תקווה שאזכה לאופן קשבת מצדו.

ומכאן לנושא של בחינות שנתיים חוזרות. הנושא בהחלט נראה לי, הוא נמצא בשלב של בדיקה — והבדיקה תסתיים תוך זמן קצר בהחלטה לחיוב או לשלילה. עניין הבחינות החוזרות בהחלט נראה לי, והוא הדין למתן רשיון לשנה, לנסיון. אני גם מקבל את ההצעה, שחזרו עליה היום, בדבר מבחנים רפואיים חוזרים, כאשר נצליח להשתלט על הבעיה האירגונית.

אבל בשלב זה עוד הערה אחת בנושא האדם. אני מתכוון לדבר על מערכות הטלוויזיה, העתונות והרדיו, כל אותם אמצעים שיש בהם כדי להשפיע על האדם השפעה פסיכולוגית וחינוכית. אינני יכול לומר שמשבוע זה יוצג סרטון אחד, ומן החדש הבא סרטון אחר. אני מצפה שחוק החודשיים הבאים נעלם בתחום זה, ואני משוכנע שזוכה למלוא הסיוע של הטלוויזיה הישראלית, של "קול ישראל", ואני מקווה — גם של העתונות, בהצגת סדרה של סרטונים, סרטים והופעות. שמחתי לשמוע שאותה תכנית בת חמש דקות המשודרת ב"קול ישראל" כל בוקר, התכנית "אור ירוק", היא חיונית וחשובה. אני מקווה שנצליח לשדר תכניות חינוכיות מעל מסך הטלוויזיה.

אני רוצה לציין דבר נוסף, שהתכונתי למעשה להעלות אותו בסוף דברי, אבל הוא יפה לכל אורך הצגת הדברים, וכוונתי לבעיית התקציב. אמנם נמצאים אנו בשלבי הגמר של הכנת התקציב לשנה הבאה, ובקרב יונח התקציב על שולחן הכנסת. אינני בא לתנות את צרותי על הקיצוצים בתקציב בהזדמנות זו. שר שר ובעיותיו. אבל רצוני להביא לידיעת חברי הכנסת הנכבדים, שהתקציב לכל הנושא של מניעת תאונות דרכים, בין לרכב באמצעי זה או זה, בין לאותם נושאים שאני מתכוון להעלותם בטלוויזיה, ברדיו ובעתונות, ובין לאמ"צני וזירות אחרים כגון תמרוזים לאורך הדרכים — תקציב זה עדיין איננו סגור ועדיין איננו מסוכס. אני מקווה שאקבל סיוע בנושא זה כאשר ההצעה שאני עומד להציע, מפורטת לסעיפיה ולנושאיה, תסתכם

רשיון על תנאי לבן 17, בתנאי שנהג ותיק יישב לידו. המחשבה שמאחורי זה היא: אינך יכול להתחמק מן העובדה שמשק הרכב גדל; אינך יכול להתחמק מן העובדה שאנחנו חיים בחברה מודרנית, שבה תופס הרכב את המקום שהוא תופס; אינך יכול להתחמק מן העובדה שגנר בן 18, 18½, 19 רוצה לנהוג ואי אפשר לעצור בעדו. מוטב שגנר כזה ילמד בצורה יסודית, מוטב שינהג ועם זה יהיה עליו פיקוח, משיתפוס את ההגה בלי רשות, או לאחר שהשיג רשיון בצורה פחות יסודית.

בנושא הרשיונות דבר נוסף: אנחנו מתכוונים להעלות את גיל הרשיון לקטנוע מ-16 ל-17. הואיל ואין אפשרות שהגנר ירכב על קטנוע ביחד עם מפקח, ולא חשוב כמה מגילאי 16 מעורבים או אינם מעורבים בתאונות, לפחות דבר אחד נשיג - נוריד גיל מסוים מן הקטנועים הנעים בכביש. הגנר יקבל את הקטנוע בגיל 17 - וזאת אני מתכוון לבצע. אינני יודע אם זה שגרתי או לא-שגרתי. אני רק יודע שהדבר לא ימצא חן בעיני בני ה-16.

בנושא הפיקוח הרפואי כבר אמרתי, בין השאר, שאנחנו עורכים בדיקה רפואית חוזרת יסודית יותר, בפרט בגילים גבוהים יותר.

בקשר להולכי רגל אנחנו מתכוונים להעלות את הקנס מ-5 ל-15 ל"י על חצייה באור אדום, ואיני מתכוון לחצייה באור אדום של נהגים, אלא של הולכי רגל, והנהגים היושבים כאן יודעים כמה פעמים זה קורה. לפי מיטב ידיעתי, עשרות תאונות ועשרות קט"י לות אירעו כתוצאה מחציית כבישים בלתי-מסודרת, בפרט במעברים שיש בהם דמוזורים ואין מחכים לאור הירוק, אלא חוצים את הכביש באור אדום. כפי שאמרתי, אנחנו מתכוונים להעלות את הקנס על עבירה זו. זה יותר לשם הענשה ופחות מבחינת החינוך והמשמעת. לגבי הולכי רגל ניסה צה"ל - ואני הייתי שותף לנסיון זה - לצייד במחזירי אור את הולכי הרגל בלילה, אך הנסיון לא הצליח, ואינני יודע אם משרד התחבורה יצליח. הנושא של הולכי הרגל בלילה, בפרט בדרכים לא מוארות, הוא נושא כאוב. רק בשלושת החודשים האחרונים היו כמה אסונות בכביש גתה, ובכלל זה חיילי צה"ל שהלכו בחשיכה ונדרסו, ולא חשוב מי האדם הכוונה היא לחייב את הולכי הרגל בלילה להצטייד במחזירי אור. בצה"ל נעשה נסיון לחייב כל איש ההולך בלילה בכבישים להחזיק על שרוולו מחזיר אור כמו שוטר.

(קריאה: גם ב"וינקרים".)

זה היה דווקא לא-רע. יש הולכי רגל רבים שאינם יודעים לאן הם הולכים. אילו היו להם "וינקרים", אולי היו יודעים לאן הם הולכים.

בכל אופן, הנושא של הולכי רגל בדרכים צדדיות בחושך הוא נושא כאוב שאני מעלה אותו כאן. יכול להיות שנחייב קבוצות אנשים להצטייד בלילה בפנס או באיזה אמצעי של תאורה, כי ידוע כמה אסונות אירעו בנושא זה.

מרדכי סורקיס (המערך, עבודה-מפ"ם): מה על העגלות?

שר התחבורה ע. וייצמן:

נטפל גם בעגלות ובחמורים.

אשר לרכב, היתה התפתחות עצומה של הרכב

אני עובר לנושא המשטרה. כפי שאמרתי, נפגשת עם שר המשטרה, עם המפקח הכללי ועם עוזריהם. בכל אופן, ברורים כמה דברים: בלי המשטרה אי-אפשר לבצע הרבה דברים, אבל אני לא מקבל שהמשטרה היא מאותם הגורמים שמוכרחים להיות מאוחדים בגוף מיוחד, ובמידה שיש גוף מיוחד - ועוד אגיע לכך -, הרי בגוף מיוחד זה משרד המשטרה הוא היחיד שצריך לענות על השאלה, כי המשטרה היא בסופו של דבר זרוע הביצוע של אותן ההחלטות שיקבל משרד התחבורה.

אחד הדברים שאנחנו שוקלים - ייתכן שנגיע תוך חודש לביצוע - זו הקמת משטרת עור.

(קריאה: יקראו לה משטרת עזר וייצמן.)

אני מוכן שיקראו לה משטרת בית הלל. משטרת עזר זו צריכה להיות משהו המורכב גם מהתנדבות, אבל לא רק מהתנדבות. לדעתי, האלוף יפה הצליח בשנים האחרונות להכניס לציבור את תודעת השמירה על הטבע בארץ.

(קריאה: שם זה קשור בציפורים, לא בבני-אדם.)

יש לי "פייגלך" משלי.

אני מביא זאת כדוגמה. הרדיו והטלוויזיה מרבים לדבר בעניין זה, שכן קוטפים פרחים ולא קוטפים פרחים, שכן יורים ולא יורים, שכן מטפסים על עצים ולא מטפסים על עצים, שכן צדים איילות ולא צדים איילות. לדעתי, האלוף יפה עשה זאת בצורה יוצאת מן הכלל. אמנם, הנושא קל יותר ואף חביב יותר, אבל תראו כמה מתנדבים באו בעניין זה.

אני משוכנע, בראש וראשונה, שהמשטרה חייבת להיות גורם מבצע, גורם מפקח, גורם עוזר, אבל אני גם משוכנע שלמשטרה אין כוח-אדם מספיק, ולכן ישבנו הבוקר בנושא זה: כיצד מקימים משטרת עזר, חלקה בהתנדבות - או בתשלום - של שוטרים לשעבר, ולא רק של שוטרים לשעבר. אם נסכם אפשרות כזאת, יהיה האזור הראשון אזור תל-אביב דווקא, ואם נצליח, כוונתנו לא לזנק לכל הארץ בבת-אחת, אלא לקחת מידגם ולראות כיצד נושא זה יכול להיות מופעל. אני מקווה שתוך חודש תוכלו לראות תוצאות, אם כי אינני יודע איזה מין כובעים יחבשו אנשי משטרת העזר.

בנושא המשטרה יש אמצעים שונים: יש אמצעים טכניים, יש מכ"מים, שאף הם נמצאים בשיקול, אך הם בדרך כלל פועל-יוצא ישיר של תקציב. אם יש תקציב - שמים מכ"ם. זה הרבה יותר טוב כאשר הנהג יודע שבמקום מסוים יש בדיקה ראדארית, בדיקה מכ"מית.

כבר אמרתי שאני מתכוון לעבור לתכנית של מב-חנים מחייבים לנהגים ותיקים יותר. אנחנו מתכוונים גם לבדוק - ובמידת הצורך לשנות את שיטת הלימוד - את נושאי הלימוד בבתי-הספר לנהגות. אני מקווה שמנהלי בתי-הספר לנהגות לא יבואו אלי בטענות; לדעתי, יש כמה דברים יסודיים הגלמים בבתי-הספר לנהגות בצורה פחות טובה משאפשר, בצורה לא-טובה. לפיכך רצוי היה לתדרך גם אותם, ולפי דעתי, בהחלט אפשרי הדבר.

בנושא הרשיונות אמרתי, ואני חוזר: גלך בכיוון של רשיון זמני על תנאי, כפי שהציע חבר-הכנסת עופר. אולי ייראה הדבר משונה, אולם אני בעד מתן

בכמה ארצות אירופיות, ואיני מתכוון לארצות נחש-לות, והוא הולך ומשתפר. אמנם נעשו בכבישים האלה גם כמה טעויות או שאפשר היה לבצע את הדברים טוב יותר.

כבר היתה לי שיחה אחת עם שר העבודה, ואני מניח שנמצא את הדרך לכך שאותם האנשים האחראים במשרד התחבורה לנושא הבטיחות בכבישים - לפי כללים ייבנו הכבישים, והם יקבעו גם את אופן הביצוע.

הייתי רוצה לגעת בנקודה שהיתה רשומה אצלי, ושהעלוה גם כמה חברים. זו הדוגמה האישית של כמה מאתנו. אני יודע שנושא זה חביב על הכל, בפרט בצבא. לא תמיד מצליח הדבר. תמיד אומרים: דוגמה אישית, דוגמה אישית, ובסופו של דבר לא תמיד מקיימים זאת. אני מוכן אפילו להסתכן ולהציע לבתי - נקווה שאיש מן החברים לא יתנסה בכך - שמראש ייקבע בבית הזה שלחבר כנסת אין חסינות בתאונות דרכים. עלינו לקבוע זאת מראש ולא לחכות, חס וחלילה, עד אשר יקרה הדבר. אני זוכר שכבר קרה מקרה כזה. מראש נודע: יישובי בית זה - ככל האדם בנושא הבטיחות בדרכים.

(ק ר י א ה : גם השרים ?)

גם השרים שאינם חברי כנסת.

בכל אופן אני מקבל ובהחלט עומד על כך, שיהיה לזה אפקט והשפעה בלתי-רגילה על כולנו ועל הדומים לנו הרצים בכבישים.

הייתי רוצה לומר מלה גוספת בעניין הגופים העוסקים בנושא זה. המועצה הלאומית לבטיחות, בנשיאותו של השופט לובנברג, תוסיף לפעול בהכוונה, בשיתוף ובאותה חלוקת תפקידים שנחלית עליה, בין האחראים לנושא במשרד התחבורה לבין העוסקים במלאכה במועצה הלאומית. אני חייב לציין - ובניתיים נשמעה ביקורת שלא ארצה לעסוק בה - שהמועצה הלאומית יכולה להראות על הרבה דברים חיוביים שביצעו, בכל אופן היא יכולה להראות על תוצרת רבה מן השנים שחלפו.

לכל אשאר כדובר פראונות, אני חוזר ואומר: יהיה זה-אירגון אצלי במשרד. אעמוד, עד אשר יוחלט אחרת, בראש הפעילות. תהיה פעולת הדרכה לנהיגים ולנהיגים ותיקים. איני רוצה להיכנס לבעיות של שינויים בשיטת התימור. דבר זה ייכנס לתוקף ב-1 ביולי. תהיה תכנית לימודית בבתי-הספר לנהיגה, בחינה שנתית עם חידוש רשיון נהיגה, החמרה לגבי עבירה על חוקים מסויימים, החלטה חיובית או שלילית על בתי-הדין לשפיטה מהירה.

לנושא הנקודות - יכול להיות שאהפוך אותו ואעסוק רק באלה שמתברכים במעט נקודות.

יוסף תמיר (גח"ל):

זאת תהיה ביורוקרטיה חדשה שעדיין לא היתה דוגמתה במדינה.

שר-התחבורה ע. וייצמן:

אתם רוצים פעולה בלתי-שגרתית, זאת תהיה פעולה בלתי-שגרתית.

מרדכי סורקיס (המערך, עבודה-מפ"ם):
האם כל נהג ותיק צריך ללכת לבחינה כל שנה?

בשבע השנים האחרונות בארץ. איני רוצה להיכנס שוב למספרים, כמה עלה משק הרכב בשבע השנים האחרונות. יש כיום על פני הכבישים למעלה מ-220,000 כלי-רכב מכל הסוגים ומכל המינים. אני מקבל, שאחת הבעיות במדינה זהו סוג הרכב. אין אני מקבל - חבר-הכנסת תמיר ענה על כך ולא אחזור על דבריו, אקבל מה שאמר בקשר למיסוי - איני חושב שאנחנו מסוגלים כיום (ואני הייתי מעדיף לנסוע במכונית אמריקנית גדולה שאני יודע שאם אתהפך אתה, יש לי יותר סיכוי שלא יקרה לי דבר, אבל אין זו הסיבה היחידה שהייתי מעדיף לנסוע במכונית גדולה; אני מתכוון לנסוע במכונית קטנה דווקא) לעשות שיטת מיסוי כזאת שכולנו ניסע ברכב גדול. אין זה חייב להיות קדילק, זה יכול להיות שברולט, דהיינו או פלמיטוסים גדולים. מאידך גיסא, אנחנו חייבים למצוא את השיטה להוריד מן הכביש רכב מיושן בעל רמה טכנית לקויה ומיושנת. אפשר שיעשה הדבר בדרך מיסוי וגם בדרכים אחרות. בכל אופן, אעשה כמיטב יכולתי כדי שרכב מיושן יסולק מן הכבישים.

דרך אגב, גם כאן אני חייב להעיר, שבחמש שש השנים האחרונות יש הרבה פחות רכב מיושן על פני הכבישים. הסיבה נעוצה לא במדיניות זו בלבד, אולי במדיניות אחרת. בכל אופן, אם אפשר להוריד - ואני מתכוון למצוא את הדרך להוריד את הרכב המיושן מן הכבישים - נעשה זאת.

בהזדמנות זאת רצוני לומר - וזה קשור קצת למשטרה - שאחד הקשיים שגורם הרכב המיושן, ולא רק הרכב המיושן, הוא: פקקים בכבישים, כולנו, בפרט אלה שנוסעים בקו ירושלים-תל-אביב, יודעים מה קורה בנקודות-תורפה מסויימות לאורך הדרך לירושלים, בעיקר בין שער הגיא לקריית ענבים. אחד הדברים שאולי ייצמצמו את הפקקים, הרי זה רכב זורם יותר, רכב חדיש יותר. לא מוכרחים להוריד את המהירות. לפעמים רכב ישן נוסע ועוצר את כל הזרימה. אחד הדברים ששוחחתי עליהם עם אנשי המשטרה - ואני מקווה שנכניס זאת להסדר מתקדם יותר - הרי זה, לדוגמה: כאשר על כביש ירושלים-תל-אביב, בסביבות שער הגיא, נוסע רכב-משא גדול בשעה שמונה בבוקר, נוסע ונוסע, ואחריו 120-130 מכוניות - יבוא אחד ממשטרת עזר ויעצור את מכונית-המשא לרבע שעה כדי לאפשר למכוניות לזרום קדימה. דרך אגב, דבר זה כבר מתבצע על-ידי המשטרה בקטע זה, אבל מחמת מחסור בכוח-אדם אין זה מתבצע בצורה בולטת כל צרכה, אני לפחות, לא נתקלתי בזה אישית בחודש האחרון בנסיעותי התכופות לירושלים והסביבה.

בנושא הכבישים: בהחלט מקבל אני כל מה שנאמר כאן. אילו לא נאמרו הדברים, הייתי אני אומר זאת. פה חייב להיעשות צעד, שלפיו תהיה אחריות אחת בנושא הכבישים, לפחות בתיכנון. איני רוצה להיכנס ברגע זה לזוויות עם עמיתי שר העבודה כיצד מגיעים להסדר כזה שעל-פי משרד התחבורה ישק דבר - כיצד ייסלל כביש, כיצד יהיה הגתבי, מה תהיה זווית הסיבוב במסעף זה או זה, כיצד יהיו המסעפים השונים. אני מסכים בהחלט שבנושא זה יש דרך ארוכה לשיפור. נכון שבחמש שש השנים האחרונות שופר מצב הכבישים בארץ בצורה בלתי-רגילה. בהרבה דברים אני מוכן להסתכן ולומר, שמצב הכבישים שלנו טוב יותר מאשר

— ריבוי הנפגעים בתאונות דרכים (תשובת שר התחבורה) (וייצמן); (תשובת חבר הכנסת ז. המר) (ברקת, המר, סורקיס) —

שר התחבורה ע. וייצמן:

יכול להיות שכן. יכול להיות שיקבל רק שאלון הביתה ובו יצטרך להוכיח שידוע שניים—שלושה דברים. אני מבטיח לכם שאשדל לא להיות בירוקרטי, אבל אעשה כל מה שאוכל כדי להרחיק את מלאך המוות מן הכבישים.

לאותם גילאי 17 — יהיה מתן רשיון זמני לשנה אחת. יהיה נסיון לסילוק רכב ישן מן הכבישים. תופעל מש"טרה מיוחדת. נפעל באמצעות הטלוויזיה, הרדיו והעתונות, ואינני רוצה לחזור על עשרות דברים אחרים שאמרת.

אחרון אחרון חביב, אין לצפות — סלחו נא לי על

הביטוי — לרצפים מידיים. עובדה, כאשר רצפט בלתי-שגרתי במקצת עולה כאן, בצורה מאוד שגרתי, כבר מטפלים בו.

שנית, לכל הסדרה הארוכה של תרופות שאני ממליץ עליהן, בין שהן מוצאות חן בין לאו, הבעיה התקציבית עדיין לא נפתרה. הבעיה התקציבית עודנה בעיה קשה, ויכול להיות שאבקש את עזרת הבית לשם השגת הסכום של 25 מיליון לירות, שיאפשר לנו לטפל בנושא של תאונות הדרכים.

סך הכל שאני מביא לפני הבית אולי אין בו הצעות כל-כך דרסטיות, אבל לדבר אחד אני מוכן, אם זה יועיל לכל — האחריות היא רק עלי.

3. תשובת חבר הכנסת ז. המר

החזיתות הקשות שלנו. כל הדרך, חברי שנסע עמי ואני, שמונו לבנו לדרך, כהכנה שלי לדיון שלנו. שמונו לב לתאורי, לסימוני דרך, לשולי הכביש, למפגעים שונים, ועוד. הקצין שישב מאחורינו לא התערב בשיחתנו. חשבתי שיש לו חזית אחרת, קשה יותר, אשר בה הוא מהרהר. כאשר ירד בדרך, אמר קודם שהלך: אם תעשו בכנסת משהו בעניין זה של תאונות הדרכים — דבר גדול תעשו, כך בפשטות. הבינוני או כמה מטריד אסון זה את העם כולו, וכמה איכפת לו חזית זאת, ולמה הוא מצפה מאתנו, מנבחריו העם. הוא מצפה שנפעל בעניין במסירות, בכשרון, בתיכונן ובאמצעים — וללא דיחוי.

חשבתי אז: כמה אנשים ליום צריכים אנו שיהרגו בתאונות הדרכים כדי שתהא פעולתנו דחופה, אפקטיבית ומאסיבית? הרג יום-יומי של אחד-שניים, ושש עד שתיים-עשרה פציעות קשות ליום בכבישי ארצנו, זהו, לדעתי, מצר עצום ומספיק כדי שלא נניח לתאונות אלו לקרות שבוע אחד שבוע במשך שנים. הקרבן הלאומי השנתי, שהוא כ-500 ילדים, אנשים ונשים, הוא מחיר יקר לשלמנו בעד הזנחה זו, מה גם שכל אחד מאתנו צפוי להיות, חס וחלילה, הקרבן הבא.

אמת, נעשו מאמצים שונים על-ידי משרד התחבורה, המועצה הלאומית למניעת תאונות והמשטרה, אך הנסיגה לא נעשתה בטווח יותר. ומאחר שלדעתי אין לקבל את הטענה שאין פתרון לבעיה, הרי מסקנתי היא שלא עשינו את המאמצים הלימודיים, החינוכיים, הפיקוחיים, החוקיים, הבטיחותיים, הכספיים והאחרים במידה מספקת. אכן, "עריפה נפשנו להורגים", ועלינו לעשות הכל על מנת להצליח במלחמה זאת. וכפי שקבענו בצדק, שאין דבר העומד בפני הבטחון, כך לא צריך לעמוד דבר של יוקרה, מאמצים ואמצעים בפני הבטחון בדרכים, אשר לו השלכות מורליות, בטחוניות וכלכליות, על משקנו, מדינתנו וחברתנו.

חברי הכנסת ניתחו בדיון את הגורמים לתאונות והשמו את נקודות-התורפה בכביש, ברכב ובאדם, והציעו דרכים משולבות לטיפול בבעיה, שיביאו לידי תמורה. אני שמח על הודעת שר התחבורה שנושא הבטיחות בדרכים עומד אצלו בשלב עדיפות גבוה, ושהוא עצמו יתייבץ בראש המטה למלחמה בתאונות, ואני מקבל כסיפוק את תכניתו המעשית למלחמה בתאונות. אני בטוח — כפי שבטוח הייתי כאשר העליתי את הנושא לפני שלושה שבועות — שיומיותי ופתרונותי המקוריים

ה"ר ר. ברקת:

רשות הדיבור לבעל ההצעה, חבר הכנסת המר, לדברי סיכום.

זבולון המר (מפד"ל):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. כאשר העליתי את ההצעה לפני כמה שבועות, הארכתני בהצגת הבעיה, והשר קיצר. הפעם האריך השר יותר — ואני אקצר; לא כמוהו, אבל אקצר.

התורה בספר דברים מצווה אותנו "כי תבנה בית חדש — ועשית מעקה לגגך, ולא תשים דמים בביתך כי יפול הנופל ממנו". המשמעות העמוקה והרחבה של צו זה היא, שעלינו לוודא תקינות רכושנו לבל יגרם לשפיכות-דמים. כפי שמביא הרמב"ם: "כל מכשול שיש בו סכנת נפשות, מצוה להסירו ולהישמר ממנו".

מרדכי סורקיס (המערך, עבודה-מפ"ם):

הרמב"ם לא נסע במכונית.

זבולון המר (מפד"ל):

גם לא כל המחוקקים נוהגים במכוניות, אבל אנחנו מחוקקים.

עלינו גם להיזהר ולהישמר ממעשים ומפעולות הגורמים נזק, מפני שאלמנטים פעוטים וחסידי-ערך עלולים להביא לידי תוצאות חמורות, ועלינו לחזות זאת מראש, כי "אדם מועד לעולם — בין שוגג ובין מזיד, בין ער ובין ישן".

היטיבה איפוא לעשות, לדעתי, הכנסת השביעית, שמיד בהתחדשותה ובראשית עבודתה, ובראשית כהונתו של שר התחבורה החדש, דנה בפרוטרוט וברצינות בתאונות הדרכים: יצקה מעקה, העמידה תמזרי אועקה והתריעה על הסכנה.

שפע הרעיונות שהובאו על-ידי חברי הכנסת בכלל ועל-ידי שר התחבורה בפרט, שהתייחסו לתיקון המצב, ואשר דנו במכלול הבעיות הנוגעות לצירוף: אדם פלוס רכב פלוס דרך — יוכלו להביא תועלת רבה אם אמנם ייושמו ויומושו. כי רק מי ש"מעשיו מרובים מחכמתו, חכמתו מתקיימת".

לפני שבועיים בערך, בשובי מירושלים לתל-אביב, אספתי קצין צעיר, מאובק, שקלאשניקוב תלוי על כתפו. אני מתאר לי שיצא לחופשה קצרה מאחת

חוברת י"ב, ישיבה ל"ד

— ריבוי הנפגעים בתאונות דרכים (תשובת חברי הכנסת ז. המר) (המר); (סיכום הדיון) (ברקת, מ. עופר, אבנרי); חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 5) (רוזן, ורדיגר) —

בנושא זאת המאמץ שיושקע במימושו בעתיד. מפני ש"כל המקיים נפש מיישראל, כאילו קיים עולם מלא".

אני מאחל לעצמנו שכאשר תשוב הכנסת לדון בפעם הבאה, בפעם העשירית, בבעיה הזאת, לא תכונה ככל קודמותיה, אלא כך יהיה שמה זכרה: "הסיפוק שבצימצום הדרסטי בתאונות הדרכים".

יעמדו לו ויסייעו להצלחתו במלחמה זאת. אני מציע שהכנסת תאמץ את התכנית וגם תלווה פעולה זאת בהקמת ועדה מיוחדת.

כל אדם, שתוצאות דיון זה יצילו אותו ממוות ומפציעה — ואני בטוח שבפעילות מתוכננת אפשר להציל רבים —, מצדיק בהחלט את הזמן שהשקיעה הכנסת

4. סיכום הדיון

היו"ר ז. ברקת:

רשות הדיבור לחברי הכנסת אבנרי, להצעת, סיכום בשם סיעת העולם הזה — כוח חדש.

אודי אבנרי (העולם הזה — כוח חדש):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה. אנו נצביע בעד ההצעה הכללית, ומציעים הצעה משלנו בנוסף עליה:

1. הכנסת קובעת, כי במערכה נגד תאונות הדרכים וריבוי הנפגעים בהן יש להתייחס ביתר חומרה לגורם בטיחות הרכב, בצד הגורם האנושי.

2. הכנסת מטילה על משרד התחבורה לקבוע תקנים חמורים ומחייבים לגבי הרכב המותר ליבוא ולמכירה בארץ, בדומה לתקנים שהונהגו במדינות ארצות הברית ובארצות אחרות.

3. הכנסת קוראת להתאים את מדיניות המיסוי לצרכי הגברת הבטיחות, ובין השאר לפטור לחלוטין ממסים את כל אביזרי הבטיחות.

4. הכנסת מטילה על שר התחבורה לדווח לה תוך שישה חודשים על צעדיו המעשיים לביצוע האמור לעיל.

היו"ר ז. ברקת:

אני מעמיד תחילה להצבעה את הצעת הסיכום שהביא חברי הכנסת עופר בשם הסיעות שהוזכרו.

הצבעה

הצעת הסיכום שהובאה על-ידי חברי הכנסת מ. עופר נתקבלה.

היו"ר ז. ברקת:

נצביע עתה על הצעת הסיכום הנוספת שהביא חברי הכנסת אבנרי בשם סיעת העולם הזה — כוח חדש.

הצבעה

הצעת הסיכום הנוספת שהביא חברי הכנסת א. אבנרי לא נתקבלה.

ה. חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 5), תשכ"ט—1969 (*) (קריאה ראשונה)

אברהם ורדיגר (פועלי אגודת ישראל):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. הצעת חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 5), תשכ"ט—1969, אשר מטפלת ביצירת מוסד נציב התלונות ("אומבדסמן" בלעז), הוגשה לנו ביום חגה של הכנסת, במלאת לה עשרים

היו"ר ש. רוזן:

אנו עוברים לסעיף ו' בסדר-היום: חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 5), תשכ"ט—1969, קריאה ראשונה. רשות הדיבור לחברי הכנסת ורדיגר, ואחריו לחברי הכנסת אביזוהר.

התלונות לאומבדוסמן לאלפיים בשנה האחרונה, ולפחות מכך בשנים שלפני כן.

גרמה לי שבתקופה הראשונה לקיומו של הנציב ולשכתו נהיה חייבים לצאת בהסברה שתמנע התלונות בלי ביקורת עצמית מוקדמת מצד האזרח. נסמך נא על שיקול-דעתו, שאם החליט כי עליו לפנות - יפנה נא, אך כדאי שנבקשו לשקול זאת מתוך ידיעה שכל תלונה גוזלת זמן רב ומאמצים.

וכדי שיצליח הנציב, חייב חוק זה לחול על כל אדם או מוסד הנותנים שירות לאחרים, ולא ייתכן שנוציא מכך מישוהו. יש לתת לנציב את מלוא הסמכויות, שיוכל לחקור בכל תלונה עד למיצויה המקסימלי של הבעיה, ובתום התקירה לא ייתכן להשאירו חסרי יכולת להכריע הכרעה ממשית, כמוצע.

אמנם, יש מקומות שעצם הקביעה של הנציב, שהיה במעשה מחדל, יש בה כדי להביא לידי תיקון הדבר. אך יש גם מקומות שלא יירחצו נוכח הקביעה. לאלה דרוש שיהא ביד הנציב שוט כלשהו, ועל מהותו יוכל המחוקק להחליט.

אדוני היושב-ראש, מאז ימי קרל השנים-עשר מלך שבדיה, שבימי הוניה האומבדוסמן, נצטבר נסיון מעשי רב בכמה ארצות בעולם, אבל אל לנו להיות מעתיקים גרידא. יש לדלות מנסיון את הטוב והמתאים לנו ולארגנו, כי לא כל מה שטוב בניו-זילנד מתאים לישראל. וברור כי התקופה הראשונה תהיה בחוקת תקופת לימוד, וכי דק בבוא הזמן יתבסס המוסד וישתפרו ארחותיו.

עליו לדעת כי מוסד זה אינו רק שלוחה של הכנסת, אלא מוסד החייב להגן על זכויות הפרט, תוך שהוא עורך ביקורת מתמדת ומעיר ביקורתו על פעילות המנהל. מחובתנו לקבוע כי כל מה שנאמר מפי המתלונן לא ישמש אחר-כך כנושא לתביעה נגדו בגין הוצאת שם רע.

מלאכתו של הנציב לא תהא קלה. אסור לנו להצטמצם בהוראה שהנציב יחקור רק תלונות המגיעות אליו במישרים. על הנציב ליוזם בעצמו חקירות, לאור פירסומים שונים בעיתונות וידיעות המגיעות אליו שלא באמצעות תלונה ישירה של האזרח. במקרים כאלה כבאחרים ייטיב המבקר לעשות אם יבקרו ויסייר בגופים המבוקרים, כי לעתים טובה ראייה זו משמיעת עדים.

חברי הכנסת, לנציב התלונות אנו מוסרים סמכויות שמירה על חופש חיי האזרח בארץ. על מוסד זה להיות יעיל ומהיר בעבודתו, בלתי-מפלגתי בהשפעתו, מוסד שאנשיו ישרים ונקיי-כפיים, נוטל תלונות מכל אזור ובכל נושא ובדקן לגופם של דברים, ולאחר עיון מדויק מוציא את מסקנותיו.

לפי דעתי מביא לנו החוק המוצע, בתוספת תיקונים, גורם מבורך אשר יקרב את האזרח למדינה ולמוסדותיה המבצעים, המבוקרים על-ידו.

סיעתנו תתמוך בהצעת החוק ובהעברתה לוועדה.

הי"ר ש. רוזן:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת אביזוהר, ואחריו לחבר-הכנסת שוסטק.

מאיר אביזוהר (הרשימה הממלכתית):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. בדיון הועלו לפנינו כמה גישות: הגישה הבדיקה, הגישה הבריטית, והגישה הישראלית הגוזרת את נציב התלונות במתכונת מבקר המדינה, ומאחדת אותו ב"אוגיה פרסונלית" עמו.

ואחת שנה. יפה נהגה נשיאות הכנסת בבחירה את היום הזה כפתחה להצעת חוק זו, וראוי הוא משרד מבקר המדינה, והעומד בראשו הד"ר בנצאל הכוכב, שבהזדמנות זו יועלו על נס פעלם הרב במשך כל ימות השנה האחרים, ואמנם של אזרחי ישראל במוסד המבקר והעומדים בראשו.

עצם ההצעה להעביר את הטיפול של נציב התלונות לרשות משרד מבקר המדינה היא ביטוי נאמן להערכת הבית כולו לטוהר-כפיו ולהצלחתו לעמוד במשימה עד כה.

חברי הכנסת, החוק הזה הוא אחד החוקים רבי-הנחיצות לאזרח העומד מול מערכת המוסדות והאנשים המרכיבים אותם. מאחורי כל תלונה עומד אדם חי, אדם החש שנפגעו זכויותיו והוא מחפש סעד להבטחת הזכויות; ייתכן אורה אשר נגבו ממנו כספים מעל למגיע ממנו, אורה אשר ביקש פטור או הנחה במסים ובקשתו לא נדונה כלל; המקרה הסוציאלי שתיקו התגלגל בין מוסד למוסד בלי שנמצא פתרון לבנייתו, וכדומה. אין להטיל חס ושלום דופי ברשויות הממשלתיות המשרתות את הציבור בדרך ובצורה שאינן נופלות משירותים דומים במדינה דמוקרטית אחרת. בכל זאת בישראל, כמדינה קולטת עלייה ובבעלת שכבות בלתי-הומוגניות רבות, עקב קיבוץ הגלויות, הבעיה חמורה יותר.

עתה אנו מקווים להניח יסודות למוסד של קבע, שלפניו יוכל האזרח להגיש תלונתו. לא עוד בטחון אישי של הפקיד המחליט והבטוח בעצמו ללא כל עירעור, ולא עוד מוסדות שאין הם נענים למכתבי תלונה.

באשרנו חוק זה נשענים אנו על ההנחה שהמחוקק קבע מושג חדש בחינו - "נציב התלונות" - ובשם עביר זה הוא חייב להיות מצוין בכל דרכו בהתכתבויות ובפניות, וטוב אם יעשה הדבר למן הרגע הראשון.

חברי הכנסת, המוסד המוצע דרוש לנו לכל הדעות, ואין על כך עוררין. דבר שאכן יש עוררין עליו הרי זו הצמדת סמכויות הטיפול של מבקר המדינה והאומבדוסמן ושמה לי להפריד ביניהן; יפה מנתה את הבעיה ה"אומבדוסמן" היחיד הקיים בישראל, מר קדר מעיריית ירושלים, אשר שולל את ההצמדה של שני הגופים יחד. לי נראה שהדבר אפשרי, ובראש שני התפקידים יכול לעמוד מבקר המדינה, כמובן עם מנגנון מיוחד ונפרד למטרה זו.

מה שמדאיג אותי הוא, שחלק מאזרחי המדינה הרואים את עצמם נפגעים יהיו משום-מה חפוזים במש"לוח תלונותיהם, כפי שהגדיר זאת יפה שר המשפטים בפתיחת הדיון, כי הפזיות היא תכונה לאומית יהודית שלנו. חוששני שמן השנה הראשונה יוצף נציב התלונות באלפי מכתבי תלונות, וישמש כתובת לכל שבריר של תלונה. אף-על-פי שאינו מסופק כלל שכל מכתב תלונה יש בו מן הביטוי לכאב העצור בלבו של הכותב, בכל זאת יש לי ספקות רבים אם ציבור אזרחינו אכן ישקול היטב תחילה בעצמו, לפני שיהליל לשלוח את המכתב. והוכחה לכך, מספר התלונות שלשכת מבקר המדינה קיבלה בשנים האחרונות, וזאת מבלי כי הסמכה רשמית חוקית לטפל בתלונות במסגרת נציבות, כפי שאנו עתידים להטיל על המשרד בתום הקריאה השלישית של חוק זה.

מספר התלונות בשנת 1968 הגיע ל-3,000; בשנת 1969 - התקרב ל-4,000. ושוב, נזכור שזאת בלי כתובת וכלי קביעה שהוא משרד לתלונות. וזאת לעומת שבדיה, הגדולה במספר תושביה פי כמה, שבה הגיע מספר

שירות הציבור שלנו הוא מן המעולים שבעולם. אינני רוצה לקטרג קיטרוג כללי. יש פקידים מצוינים. אך בדרך כלל, אם אתה עורך השוואה עם ארצות מתקונות, הרי המצב אצלנו רחוק מלהשביע רצון. הרבה מן הדעות החולות על חברתנו מצויות בתחום הזה: התנשאות, שרירות, התנכרות, עצלות, שבהן אתה נתקל במשרדי מוסדות המדינה והציבור בארץ. אבל החטא הקדמון, המוסיף להשחית חלקות טובות, הוא הפרוטקציוניזם המפלגתי, אותו פתק ממליץ שהאזרח בישראל מאמין באמונה שלמה שרק הוא עשוי לפתוח את הדלתות, אותה הרגשה של ודאות שכל שאר הפונים אל שולחנו של הפקיד מצויידיים בפתקים כאלה; ואם הוא, האזרח חסר-הקשרים, לא ישיג פתק, אם אפשר — ממפלגה גדולה, ואם אי-אפשר — לפחות ממפלגה קטנה, הרי כאילו אין פנייתו פנייה, והיא חשובה כמתה.

ניקח את הדוגמה הבאה, ואני קורא ציטטה: "אם אין האזרח נענה בחיוב לבקשתו להתקין טלפון, אין הוא יכול לפנות לשם כך לשום גורם אחד מאשר הממשלה, אשר בידה מצוי בתחום חשוב זה מונופולין מוחלט. ברור שאם היצע הטלפונים הוא מוגבל, הרי שומה על הממשלה לקבוע בסיס להקצאה המוגבלת, יחד עם זאת יש בהחלט מקום להפניית תלונה לנציב, אם מגיש בקשה מסויים סבור שהופלה לדעה. בדוב המקרים, בלא ספק, תוכיח הבדיקה שההחלטה של מדור הטלפונים היתה צודקת, והמתלונן, לאחר שהעניין יוסבר לו בדרך נאותה — במקום שיקבל רק פתק לקוני שאין קו פנוי בשבילו — ייתכן ויקבל ברוח קצת יותר טובה את הסירוב".

אדוני היושב-ראש, אני מתנצל על אורך הציטטה. איננה לקוחה מישראל, אלא מן הדיון באנגליה על "הנציב הפרלמנטרי" שלהם, כלומר על האומבוסמן הבריטי. אין לי אותו בטחון שיש לעמית הבריטי, כי ברוב המקרים אפשר יהיה להוכיח למעלה מכל ספק כי הפקיד או השגר, שרואותיו ענינו במסרה ההחלטת, נהג בלי משוא-פנים. המעט שנתקלתי בו אישית הוליד בי ספקות. על-כן אני נאחו בהתלהבות באפשרות החדשה, לפטור — ולוא במידת-מה — את האזרח הישראלי מאותה הרגשה של חוסר-אונים כלפי הרשות, הרגשה שהיא אחת מנקודות החולשה המרכזיות של התחביר הישראלי.

אם באמת אנו רוצים להכשיר את עצמנו לקליטת עלייה מארצות הרווחה — ולהכשיר את עצמנו, פירושו של דבר לעניינים שתלויים בנו — אנו חייבים לחולל תמורה יסודית בהרגשה זו של חוסר-האונים של האזרח בבואו לדון ולהתדיין עם המנגנון, ובראש וראשונה לעקור את געג הפוליטיזציה המופרזת של השירות הציבורי בישראל, אותה פוליטיזציה שבבשון העם קוראים לה "ויטמין פ".

עברה התקופה כאשר עלו לארץ הזאת, לפי מסגרות מפלגתיות או מפלגתיות-למחצה. עברה התקופה כאשר נולדו ילדים בארץ הזאת להתחנך בתנועות נוער מפלגתיות ובזרמי חינוך מפלגתיים. התקופה עברה, אבל האחוזות המפלגתיות עדיין קיימות: בנקים מפלגתיים, שיכונים מפלגתיים, קופות-חולים מפלגתיות, משרדים ממשלתיים מחולקים לפי מפתח קואליציוני, מהם שמורים מנסת לכנסת לאותה מפלגה, ומהם עובדים מיד ליד, ואתה מכיר במבנה המשרד את השכבות הארכיאולוגיות של התקופות המפלגתיות השונות שעברו על המשרד המפלגתי. תי. בקיצור, אם תקבל את ההדרכה הנוכחית, את התדריך

בצדק אמר חבר-הכנסת בדר שאין לחלוש את המוסד מן ההקשר החוקתי שלו, להעביר אותו מארץ אחת ולשתול אותו בארץ אחרת. אבל מה שאמר על שבדיה נכון גם לגבי המלצתו על הדפוס הבריטי, הבריטים קבעו למוסד אפיק פרלמנטרי, כלומר שיש להעביר את התלונות דרך חבר הפרלמנט. הם חששו ממבול של תלונות, בארץ של 50 מיליון תושבים. יכול להיות שגם אנחנו צריכים לחשוש ממבול של תלונות, שכן ייתכן שישראל אחד שקול בתלונותיו כנגד 20 בריטים. אבל דומי שהצעת המסגרת הזאת מתעלמת מכך שאין בישראל חבר כנסת של הבוחר המסויים, כשם שיש לבריטי חבר פרלמנט שלו.

ואם הצעתו של חבר-הכנסת בדר מעידה שהוא מתקרב לדגם הבריטי מבחינת שיטת הבחירות, אני ודאי אברך על כך, אבל יש להפוך את הסדר. אני ידוע בתמי-כתי בשיטה הבריטית, שהיא שיטה אזורית אישית. אבל רק לאחר שתונהג אצלנו אפשר יהיה לקבוע, לדעתי, אם יציעו זאת, את חברי הכנסת כצינור בלעדי למתלוננים. ייתכן שגם במצב הקיים חברי הכנסת יכולים להיות לפה, כלפי נציב התלונות, לאזרחים שלא יידעו לנסח את התלונתם. אבל כצינור נוסף, ובשום פנים ואופן, לדעתי, לא כצינור בלעדי.

אדוני היושב-ראש, בעקבות השיטה השבדית הועל-תה כאן הבעיה של מתן שיניים לנציב התלונות, כלומר תוקף מחייב-ביצוע למסקנותיה. אבל לדעתי, יפה עשה יום התחיקה שלא הלך בדרך זו, והשאיר את נציב התלונות הישראלי באותה מסגרת של חקירה ודרישה, ממצאים והמלצות, הנהוגה לגבי מבקר המדינה.

אך מי זה אומר שמבקר המדינה בארץ הוא געדר שיניים? אין לדעתי שיניים, נושכות בעת הצורך, טובות יותר מאלה שיש לפירסום פומבי של ממצאים המגלים מעשה שהוא "בניגוד לחוק, או ללא סמכות חוקית, או בניגוד למנהל תקין או מעשה שרירותי". השיניים מצויות איפוא במידה רבה בסעיף קטן 46(ג), המסמך את הנציב לפרסם בציבור את ממצאיו. כי בהרבה מקרים אין לנושא משרה ציבורית הרתעה גדולה יותר מאשר הוקעה מעל דפי העתון.

מכאן שיש לדאוג את העתונות הבלתי-תלויה כחלק חיובי בלתי-נפרד מן המבנה החוקתי של מדינת חוק. ואם יש לעתים ספקות לגבי שימוש בלתי-אחראי בכוח העצום שנמסר לעתונות על-ידי עצם תפוצתה, ועל-ידי כוחה המגי של המלה הכתובה (ועל כן אני נגמה עם תומכי חוק לשון הרע), הרי במקרה שלפנינו יש אפשרות לשמור את כל הטוב שבחקיקת הפומביות, כאשר הפירסום נעשה דרך המסגרת של מיטב הליכי האימות והבירור האחראיים.

אך, דבותי, באותה מידה שאנו שבעי-רצון מן הנסיון, מן היוקרה ומן הסמכות שקה לו מבקר המדינה, אין אנחנו צריכים להיתפס לשביעות-רצון לגבי מכלול היחסים שבין האזרח לרשות. כי הרי אי-שביעות-הרצון ממכלול יחסים זה היא שהולידה את הצעת החוק.

רבתי חברי הכנסת, מאז הנצחון במלחמת ששת הימים, ובמידה רבה עוד לפני כן, אנו אחוזים מידה מופרזת של טפיחה עצמית על השכם, כאילו אנו המדינה המתוקנת שבעולם. אשר לי, די אם נרצה באמת להיות כזאת. נכון שיש לנו צבא מעולה, אבל, אדוני היושב-ראש, אי-אפשר לצערנו ללמוד גזירה שווה ולומר שמנגנון

נגד המינהל או נגד האדמיניסטרציה. כאשר הם עוברים על החוק - אפשר להתלונן, בדרכים רבות. ואפשר למצות את הצדק.

הדבר שהאזרח רוצה בו - וזהו המצב שעליו חשבו בשבדיה ובמדינות אחרות - איננו מוסד התלונות האזרח על הפקד או מינהל במקרה של עבירה על החוק או פגיעה בחוק, אלא דווקא לאותם מקרים שאי-אפשר לתפוס את הפקיד בעבירה על החוק.

מדינת ישראל ידועה בכל העולם כמדינה של פרוטקציוניזם, של מפלגות, שהכל מקבלים על-ידי המפלגה דרך המפלגה. במדינה זו שלנו צריך היה לקום - והכל ייחלו וקיוו לכן, וגם אלה שהציעו הצעת החוק בכנסת השישית ובכנסת התשיעית חלמו על כך - מוסד או נציב שיש לו הסמכות והכוח לברר עד היסוד ולהסיק מסקנות בעיקר במקרים כאלה.

יש לי כל הכבוד למוסד מבקר המדינה. האם עד היום לא קיבל מבקר המדינה תלונות ולא טיפל בתלונות, שהוא ראה בהן עניין ציבורי או פגיעה בצדק, או בניהול התקין? גם היום הוא עושה זאת. וברבים מן המקרים הוא בודאי מונע עוול. לכן אין בכך משום חידוש, שמקימים אף מיוחד שיהיה ממונה על בירור תלונות על דברים שיש עמם עבירה על החוק ופגיעה בו. נציב התלונות, כמוצב בחוק זה, יגיש מסקנות, כפי שעושה זאת מבקר המדינה. הדין-וחשבון של מבקר המדינה מוגש לוועדת הכספים. ועדת הכספים דנה בו ומפרסמת מסקנותיה והצעותיה.

אני חושב שלא זו היתה הכוונה, וזה איננו התוכן של מוסד ה"אומבדסמן" בשום מקום בעולם. נציב התלונות אמנם איננו "נאציאליטיק". אבל זהו נציב שיש לו כוח לתת זיפיה, לתת התראה, להעניש, להסיק מסקנות אם מצא שנעשה עוול. אך דווקא סמכות זו אינה ניתנת, על-פי החוק המוצע, לנציב התלונות במדינתנו.

אולי בתורת התחלה אפשר לברר על הצעת חוק זו, ולו רק בתורת צעד ראשון. אפשר לראות בה את הרע במיעוטו, או הטוב במיעוטו. אבל להתרגש מן העובדה שהגענו לחקיקת חוק שעל-פי יוקם מוסד האומבדסמן ביום הולדתה העשרים ואחד של הכנסת? - זה לא. הצעת חוק זו אין בה כדי לפתור אותה בעיה שצריך לפתור במדינת ישראל. בודאי, כאשר יקום מוסד זה לא תחסנה תלונות. ולאותו איש, שיעמוד בראש האגף, רוצה אני לאחל שמכוחו שלו יוכל לתרום יותר מכפי שהחוק מעניק לו.

ועכשיו, כמה הערות לסעיפי החוק. כשם שנאמר בסעיף 38 שלא יהיה בירור בתלונה על הממשלה או על ועדה מוועדותיה, על שר בפעולתו כחבר הממשלה או כחבר ועדה מוועדותיה, כך צריך לומר זאת לגבי הכנסת, ועדה מוועדותיה או חבר כנסת.

סעיף 39 קובע שבתלונות המפורטות בסעיף 38 לא יהיה בירור אם אפשר לערור או לערער על-פי דין. המושג "על-פי דין" כולל גם פנייה לבג"ץ ולא רק לבתי-המשפט הרגילים. אני מציע שמתלונן יוכל להגיש תלונה ושהנציב יוכל לדון בה, גם אם פנה בעל התלונה לבית-הדין הגבוה לצדק, ולא יהיה צריך לתת סיבה מיוחדת לכך.

סעיף 42 אומר: "נציב התלונות רשאי להפסיק את בירור התלונה, אם נוכח שהמתלונן בא על סיפוקו או אם מצא שהתלונה היתה קנטרנית". אני חושב שיש להוסיף

המקוצר למשרדי הממשלה, תדע למצוא את האיש הנכון לפי הפתק הנכון.

המצאותיות הזאת עומדת בניגוד משווע לעלייה החדשה ולדור החדש הגדל ומתבגר בארץ. הדפולטיזציה של החברה הולכת ומתחוללת לנגד עינינו. ומה שנדרש הוא דפולטיזציה של המנגנון, כדי לצמצם את הפער בין מושגי החברה למושגי שליטיה, לצמצם את הפער בין העבר, הבנוי לפי מפתח, לבין העתיד שהוא עתידם של עולים מאמריקה ומברית-המועצות, ושל ילידי הארץ, בני יוצאי אסיה ואפריקה ויוצאי אירופה ואמריקה. לצמצום הפער הזה עשוי מוסד חשוב זה לתרום תרומה רבה.

אולם כאן אני מגיע, אדוני היושב-ראש, לאחת הבעיות הקשות הנדונות בסעיף 38 של הצעת החוק. סעיף זה מגדיר תלונות שאין כלל לברר אותן; סוג של תלונות שהן חסינות בפני חקירתו של האומבדסמן הישראלי. עם כל הלהט האופוזיציוני, שאני חייב בו מעצם לידתה של סיעתי, אני חולק רק על חלק מן הסוגים הללו, ומגן על אחדים מהם. וברשות היושב-ראש, אגע רק באחד שאני בא להגן עליו. כוונתי לקביעה שהאומבדסמן לא יהיה מוסד המברר תלונות כלפי שר. השרים אחראים, כל אחד לחוד וכולם יחד קולקטיבית, חברי הכנסת הנכבדים, בפנינו, בפני הכנסת, ולא בפני נציב התלונות. ואין ליצור דפוס מקביל של אחריות השלטון המבצע.

לשם הקיצור, אדוני היושב-ראש, אודה שלדעתי הפתרון לבעיה זו - שהיא בעיה לא קלה, כי בירור תלונה עלול להוביל מממנה לממונה, ומפקיד לפקיד עד לשר - הפתרון לבעיה זו הוא בכך, שנקים בכנסת זו ועדה: ועדת המבקר או ועדה מיוחדת אחרת, שבנוכחות נציב התלונות ובהשתתפותו, לברר אותן תלונות שיחייבו בירור עם השר.

יש לי הערות נוספות, שאני שומר אותן לדיון בשלב הבא - בשלב הוועדה.

בדרך כלל אני מברך על הצעת החוק; מקבל את העקרונות שהנחו אותה; מסכים כמעט לכל סעיפיה; ומצטרף למציעים להעבירה לוועדה.

הי"ר ש. רוזן:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת שוסטק, ואחריו לחבר-הכנסת ביבי.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. רבים מבין חברי הכנסת בירכו על החוק ועל מועד הבאתו לכנסת. אני מוכן להודות, שאינני מתרגש כל-כך מהצעת החוק שאני רואה מקום לברכות רבות כל-כך, אף-על-פי שאינני מצטער על הבאתו, ואינני רואה צורך לגנותו או להתנגד לו. אין זה החוק שייחלנו לו. כבר אמר חבר-הכנסת אביווהר לפני, שבמדינת ישראל האזרח הוא חסר-אונים, יותר מאשר בכל מדינה בעולם, מול השלטון. בכל העולם השלטון חושש ומפחד תמיד מפני האזרח. במדינתנו, לצערי הרב, האזרח תמיד חושש מפני השלטון. אמנם לא הגענו למצבן של המדינות ה"דמוקרטיות", מדינות הדמוקרטיה העממית, בהן פוחד האזרח מפני השלטון. אבל במדינתנו האזרח הוא חסר-אונים מול השלטון. כשפקיד הממשלה פועל אך ורק לפי החוק, הרי אין בעיה ואפשר להגיש תלונה נגד מוסד ממשלתי,

ממבקר המדינה על-פי החוק המוצע, ההבחנה והשוני חייבים להיות גדולים, שאם לא כן, לא נהא נשכרים מן החוק הזה.

ואני מצטט מתוך דו"ח המבקר מס' 10, עמוד 27: "יש הבדל מסוים בין הטיפול בתוצאות הבדיקה במסגרת הביקורת הכללית לבין הטיפול בתוצאות הבדיקה של נושא תלונה. בעוד שהמשרד נוהג להודיע לגוף המבוקר את כל ממצאי הביקורת החשובים, הרי צורת הסיום של הטיפול בתלונה דורשת שיקול מיוחד: יש לבדוק, אם ובאילו צורה ניתן להודיע למתלונן את התוצאות הענייניות מן הטיפול; ובהקשר זה יש להתחשב בסודיות, שעבודת המבקר דורשת אותה לפי טבעה. לכן יש שוני בצורת הסיום של הטיפול בתלונות. במספר לא קטן של מקרים על המשרד לתת למתלונן תשובה שלילית, תוך הסבר משפטי או ענייני, המעיד על צדקת הגוף המבוקר, או על שיקול הגוף, שאין מבקר המדינה מתערב בו. יש מקרים, שהמתלונן מקבל תשובה רצויה לו על הטיפול בתלונה, תוך הסבר המצב המשפטי או העובדתי. יש מקרים אחרים, שהמשרד מודיע אך ורק את החלטת הגוף המבוקר שנתקבלה. אחרי שהביקורת טיפלה בתלונה. לעתים צריך המשרד להסתפק בהודעה, שאינה עונה על המקרה האינדיווידואלי, אלא רק מציינת שבגלל חשיבותו הכללית או העקרונית ישמש העניין חומר לביקורת בגוף, שעליו היתה התלונה".

ברור שהטיפול בתלונה, כפי שהיה קיים עד כה, אינו משביע רצון, והייתי אומר שהיה בה על חשיבות שנייה-במעלה לעומת תפקידו של המבקר כמבקר המדינה, שהיה בעל החשיבות העיקרית. כעת תעמוד לפני המבקר הבעיה, כיצד ייצור הוא את האזיון בין תפקידו כמבקר המדינה לבין תפקידו כאומבדוסמן, אשר בא להגן על זכויות הפרט. איני מקל ראש בקושי של התפקיד הזה והייתי מאחל למבקר שיעמוד בקושי זה.

רצוני לתת דוגמה לעניין כזה, לא מוחשית, אבל נניח שבמקרה מסוים יכול להיות קונפליקט בין זכויות האזרח לבין זכויות הרשות; והקונפליקט הזה, אם יעמוד במבחן נים של ביקורת המדינה — יהיה האזרח נפגע ממנו; ואם לא נפגע באזרח, נפגע בניהול התקין של הגוף המבוקר. נקח, לדוגמה, מפעל המספק חומרים לרשות מקומית או לרשות ממשלתית, והרשות הזאת חייבת לשלם לאזרח בחדש פברואר את החוב שהיא חבה לו. והנה, רשות זו אינה משלמת לאזרח את החוב, לא בפברואר, לא במארס ולא באפריל, אלא ביולי. כלומר, הפרה ברורה של זכות האזרח הזה מבחינת ההתחייבות ביניהם. אבל כאשר באה הרשות לשלם לאזרח את אשר מגיע לו ממנה היא מנכה את המסים המגיעים לה מאותו אזור מאותם תשלומים שהיא חייבת לשלם לאזרח, ולא עוד אלא שהיא מתעלמת מזכותו של האזרח להנחה בשיעור מסוים מן המס שהאזרח נהנה ממנה כשהוא מקדים תשלומיו. זוהי אותה הנחה שזכאי לה האזרח כאשר הוא משלם את המסים המגיעים ממנו בראשית השנה לרשות המקומית. אם תחזיר הרשות המקומית לאזרח את החוב בחדש יולי, לא תאפשר לו ליהנות מן ההנחה במס; אם תתן לו את ההנחה במס, תעבור על סדרי הניהול התקין, כי היא רשאית לתת את ההנחה רק בחדש אפריל. אך אם לא תתן את ההנחה הזאת, הרי למעשה תפגע בזכות האזרח, וזאת שהיה זכאי לה, משום שהכסף היה מונח בקופת העירייה והוא היה זכאי לקבלו עוד בחדש פברואר.

פיסקה האומרת, שאם מצא נציב התלונות שהתלונה היתה קנטרנית וחדונית, לא רק יפסיק את הבירור אלא יוכל גם להסיק מסקנות לגבי מגיש התלונה הקנטרנית החדונית.

כן חושב אני שבכנסת צריכה להיות ועדה מיוחדת לדין-וחשבון מטעם נציב התלונות, כי מסקנותיו והדין-וחשבון שלו אינם דומים לשל מבקר המדינה. נחוצה ועדה מיוחדת, כי אין זה נוגע לניהול התקין של משק הכספים, של רכוש המדינה, אלא לתלונות של אנשים אשר צריך לטפל בהן ביתר מהירות וביתר זריזות.

לדעתי, יש מקום לתיקון שכבר הציעו כמה חברי כנסת, שאם נציב התלונות קורא בעתונות, ויודע שיש איזה עניין שאפשר להיאחז בו ולחקור אותו — יהיה רשאי ביזמתו שלו לטפל בו, ולא רק במקרה שהוגשה לו תלונה ישירה.

יש לנו בארץ בעיות של מכרזים, בעיות של עקיפה, שבעצם מבחינת החוק דברים אלה הם אולי כשורה. אני מתכוון לא למכרזים של מוסדות שהם פומביים. יש עקיפות כאלה הבאות לידי ביטוי בעתונות, אבל למבקר המדינה הדברים האלה מגיעים בדרך אחרת ולנציב התלונות הם צריכים להגיע בדרך אחרת.

אלה הם, כמובן, דברים לוועדה. לכן אני אומר — בתורת התחלה אין אני מתנגד להעברה לוועדה, אבל עלינו לא להתנחם, לא להתברך ולא להתפאר כל-כך שזהו המוסד שציפינו לו במדינה. נקווה רק שאנו נלמד מן הנסיון, ואולי יקום בעתיד המוסד הבלתי-תלוי והעצמאי כפי שהוא נהוג במדינות אחרות.

היו"ר ש. דוון:

רשות הדיבור לחברי-הכנסת ביבי.

מדרכי ביבי (המערך, עבודה-מפ"ם):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. אין לי ספק לגבי חשיבותה של הצעת החוק המונחת לפנינו, וסבורני שבמדינה מסוימת של איחור היא באה אלינו ואף-על-פי-כן בתור.

רבותי, חברי הכנסת. הצעת החוק באה ליצור מכשיר חדש אשר יטה אוון קשובה לאזרח שיוכל להשיח את מרי לבו ולהביא את תלונתו, אם יש לו כזה, כמובן. עם זאת יש בהצעת החוק הרבה כדי לחנך ולעמד אומץ-לב אזרחי, וגם כדי לפתח תודעת השמירה על זכויות הפרט. מבקר המדינה, באמצעות החוק, יהיה חייב למנוע הפרת האזיון בין מינהל תקין ואחראי, בעל רמת אחריות מוסרית גבוהה, לבין השמירה על זכויות הפרט. המבקר, בתפקידו לפי חוק מבקר המדינה, צריך לשמור על ניהול תקין, על טוהר מידות, על ביקורת נאותה לפי החוק, של משק הכספים של המדינה ושל הגופים המבוקרים; ואילו בהיותו אומבדוסמן יצטרך לדאוג לעשיית צדק לפרט הנפגע, המוצא עצמו חסד-אונים מול המכונה של המנגנון, ויש לעתים שדברים אלה אינם מתיישבים.

ברשותכם, חברי הכנסת, אצטט מדו"ח מבקר המדינה מס' 10, אשר נכתב על-ידי מבקר המדינה ד"ר מוזס, ואשר בסעיף 27 הוא מנסה להבחין בין תפקידו של המבקר כמבקר המדינה לבין צורת הטיפול בתלונות האזרח. ארשה לעצמי לקרוא כאן קטע מן הדו"ח, כדי להראות את ההבדל שהיה קיים בטיפול בתלונות האזרח עד כה, — ואני מבקש שגם חברי-הכנסת שוסטק, אשר טען על כך, יקשיב לקטע זה — לבין מה שמצופה

המונחת לפנינו אסור שתשאר חלל ריק, שכתוצאה ממנו עלול האזרח לא למצוא כתובת לתלונתו. אם האזרח, מחוסר ידיעה, פונה אל המבקר כנציב התלונות, והכתובת לתלונתו איננה הכתובת של הנציב - כל יענה האזרח בתשובה סתמית, שאין זה מתפקידו של נציב התלונות לטפל בתלונה כזו. הנציב יצטרך למצוא את המענה, אולי לא המהותי אבל לפחות הפרוצדורלי, כדי להפנות את האזרח לכתובת הנכונה שיוכל למצוא את זכותו.

אני מצטרף להצעת קודמי להעביר את הצעת החוק לוועדה, בהנחה שיוכנסו בה השינויים המתאימים.

היו"ר ש. רוזן:

בכך תם הדיון על הצעת חוק מבקר המדינה (תיקון מס' 5), תשכ"ט-1969. תשובת השר תינתן באחת הישיבות הבאות.

הישיבה הבאה מחר בשעה 16.00. ישיבה זו נעולה.

מסתבר איפוא, אדוני היושב-ראש, שבמקרים מסוימים יש התנגשות בין זכות האזרח ובין ניהול תקין של רשות ציבורית פלונית או אלמונית. מבקר המדינה, בבואו להכריע בעניין זה, יצטרך לדעתי לתת עדיפות לזכות הפרט, שאם לא כן, לא ימלא את חובותיו לפי חוק זה. הבאתי דוגמה זו כדי להמחיש את הצורך בהגנה על זכויות הפרט, הגנה שצריכה לעמוד בראש מעייניו של מבקר המדינה. הוא צריך אפילו להעדיף את זכות הפרט על פני זכויות הכלל, כדי לתת את האיוון ואת הסיפוק המלא, לפי הדין והיושר, לאזרח.

אני מייחס חשיבות נוספת לחוק, כי לעתים יש אנשים המתלוננים על פקידים והתלונות אינן בדוקות, הן יותר בבחינת הוצאת לעו מאשר תלונה ממשית. הפרכת תלונתו של המתלונן יש בה משום עשיית צדק לעובד ציבור, ובכך יביא החוק תועלת נוספת, גם אם צדדית.

בסיכומו של דבר, רצוני לומר שהצעת החוק

הישיבה נעלה בשעה 19.10.