

הישיבה הארבע-מאות-ושלושים-וארבע של הכנסת השביעית

יום שני, י"א סיון תשל"ג (11 יוני 1973)
ירושלים, הכנסת, שעה 16.00

א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

לקריאה שנייה ושלישית - 1. חוק נכי המלחמה
בנאצים (תיקון מס' 6), תשל"ג-1973; 2. חוק נכסי
נפקדים (פיצויים) תשל"ג-1973.

כן הונחו - 1. החלטה בדבר תיקון טעות בחוק
המכר (מכר טובין בין-לאומי), תשל"א-1971; 2. החל-
טה בדבר תיקון טעות בחוק הביטוח הלאומי (תיקון
מס' 10), תשל"ג-1973.

היו"ר מ. ביבי:
אני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת. ראשונה
נשמע על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.

מזכיר-הכנסת נ. לורר:
ברשות היושב-ראש, הנני מתכבד להודיע כי הונחו
היום על שולחן הכנסת:

לקריאה ראשונה, מטעם הממשלה - 1. חוק יסוד:
הממשלה (תיקון); 2. חוק לתיקון פקודת הבנקאות
(מס' 10), תשל"ג-1973.

ב. שאלות ותשובות

שר-החקלאות ת. גנתי:

1. הדברים אינם נכונים בעיקרם.

2-4. חברת "שיכון עובדים" קיבלה בדימונה
קרקע לבניית 208 דירות לזוגות צעירים בדימונה. הקרקע
נמסרה ללא מכרז על-פי המלצת משרד השיכון. מחיר
הקרקע לדירות הנ"ל (למעט 26 דירות בבנייה חד-
קומתית) הוא 1,400 ל"י ליחידת דיוור בהתאם לטבלת
מחירי הקרקע לשיכונים ציבוריים לשנת 1972/3. ל-26
הדירות האמורות ייקבע מחיר הקרקע על-ידי השמאי
הממשלתי. מחירי הדירות למשתכנים מתואמים ומבוקרים
על-ידי משרד השיכון.

5-7. על-פי המלצת משרד השיכון הוקצתה קר-
קע לבנייה לחברת "רסקו" ולקבלן פרטי מדימונה
בתנאים המקובלים במינהל, הוהים לתנאים שנקבעו
לחברת "שיכון עובדים".

8-11. ראה תשובה לשאלות 2-4. ברצוני להוסיף
כי לפני שלושה חודשים בקירוב קויימה פגישה בהשתת-
פות ראש העיר דימונה ונציגי מינהל מקרקעי ישראל
ומשרד השיכון. ראש העיר הציג רשימה של קבלנים
פרטיים המבקשים לבנות דירות לזוגות צעירים והוחלט
כי משרד השיכון יאתר שטחים שיוצעו על-ידי המינהל
להחכרה באמצעות מכרזים.

2. פיקוח על קיום ייעוד הבנייה של דירות
הנבנות על-ידי חברות ציבוריות

חברת-הכנסת ש. תמיר שאל את שר החקלאות ביום ב'
באדר א' תשל"ג (4 בפברואר 1973):

אבקש לדעת:

א. באילו מקומות בארץ בונה חברת "שיכון עוב-
דים" שיכונים על קרקע שהוקצתה על-ידי מינהל מקרקעי
ישראל?

היו"ר מ. ביבי:

אנו עוברים לשאלות ותשובות.

1. תנאי מסירת קרקע ל"שיכון עובדים" בדימונה

חברת-הכנסת ש. תמיר שאל את שר החקלאות ביום
ב' באדר א' תשל"ג (4 בפברואר 1973):

סופר "הארץ" מוסר בעתונו מיום 14 בינואר 1973
מפי ראש עיריית דימונה, מר יצחק פרץ, שגפגש עם
משלחת של הכנסת, כי חברת "שיכון עובדים" מקבלת
קרקעות לבנייה ללא מכרז וגובה מחירים גבוהים מאוד
בעד דירות שהיא בונה. עוד נמסר מפי ראש העיר, כי
קבלנים פרטיים אינם בונים בדימונה מאחר שאין מוכנים
למכור להם קרקע ללא מכרז. לעומתם מקבלת חברת
"שיכון עובדים" קרקעות ללא הגבלה וללא מכרז.

אבקש לדעת:

1. האם הדברים שנמסרו מפי ראש העיר נכונים?
2. האם קיבלה חברת "שיכון עובדים" קרקע
לבנייה ממנהל מקרקעי ישראל בעיר דימונה?
3. אם כן - אילו שטחים קיבלה?
4. באילו תנאי מחיר מדוייקים קיבלה חברת
"שיכון עובדים" את הקרקעות לבנייה בעיר דימונה?
5. האם קבלנים פרטיים או חברות בנייה אחרות
קיבלו אף הם קרקע לבנייה בעיר דימונה?
6. אם כן - באילו תנאים קיבלו את הקרקע?
7. אם לא - מדוע לא קיבלו?
8. האם הקצאת הקרקעות לחברת "שיכון עוב-
דים" נעשתה באמצעות מכרזים?
9. אם כן - מה היו תנאי המכרזים?
10. האם חברות בנייה נוספות הורשו להשתתף
במכרזים?
11. אם לא - מדוע?

2. האם הובאה בקיבוץ, בעת ההחלטה לסלול אותו, האפשרות כי במקום קו הפסקת-האש הנוכחי ייקבע בגדה המערבית קו גבול אחר?
3. האומנם תואם התוואי את קווי "תכנית אלון"?

ש"ה החקלאות ה. גבתי:

- 1-3 השאלתה מתייחסת כנראה לכביש גישה באורך של 6 קילומטר בקירוב, שנועד לשמש את הישובים מעלה-אפרים, גיתית ומכורה.
- סלילת הכביש היתה פועל-יוצא מההחלטה על הקמת הישובים הנ"ל.

4. רכישת קרקעות ביהודה ושומרון

חבר-הכנסת ג. פת שאל את שר החקלאות ביום כ"ו באדר א' תשל"ג (28 בפברואר 1973):

נודע לי כי לאחרונה נרכשו קרקעות ביהודה ושומרון על-ידי מוסדות ממלכתיים ושאינם ממלכתיים. כן נודע לי כי מספר מצומצם של אזרחים רכשו ורוכשים קרקעות באותם אזורים באמצעות יפוי-כוח בלתי-חוזרים, ללא רישום בטאבו, ובמקרים מיוחדים באישור הגורמים המוסמכים, הסומכים את ידיהם על רכישות פרטיות אלו?

אבקש לדעת:

1. האם רכשה ממשלת ישראל, במישרין או באמצע עות גורם שלישי, אדמות באזורי יהודה-ושומרון?
2. האם רכשו מוסדות ציבוריים לא-ממלכתיים אדמות באזורים אלו מאז יוני 1967?
3. האם רכשו אנשים פרטיים, אזרחי מדינת ישראל, יהודים או לא-יהודים, אדמות כל שהן באזורים הנ"ל?
4. אם התשובה לשאלה 3 היא חיובית — האם נעשה הדבר באישור הרשויות המוסמכות, ומה הם הקריטריונים לאישור עסקות שכאלה והפרוצדורה בנדון?
5. האם רשאים תושבי השטחים שאינם אזרחי מדינת ישראל לרכוש קרקעות בישראל?
6. אם התשובה לשאלה 5 היא חיובית — מה היא ההצדקה לכך שלאזרחי ישראל אין זכות לרכוש קרקעות באזורי יהודה ושומרון בעוד תושבי השטחים נהנים מזכות דומה בישראל?
7. מדוע לא יתיר כבוד השר לאזרחי מדינת ישראל לרכוש באופן חפשי קרקעות באזורי יהודה ושומרון?
8. האין כבוד השר סבור כי היתר כולל, כנוכח בשאלה 6, יבטיח זכות שווה לכל אזרח ויטלק לזכות שפתיים בעניין כה רגיש?

ש"ה החקלאות ה. גבתי:

1. כן.
2. כן.
- 3-4. לא ידוע על כך.
- 5-6. אינם רשאים.
- 7-8. ההחלטה בעניין זה נתונה בידי הממשלה ולא בידי שר החקלאות.

- ב. כמה דירות והיכן בונה חברת "שיכון עובדים" בכל אחד מן המקומות?
- ג. מה הם ייעודי הדירות בכל אחד מן המקומות הללו?

ד. באילו תנאים ניתנת קרקע על-ידי מינהל מקרקעי ישראל לחברת בנייה ציבורית לצורך פרויקט של בנייה לזוגות צעירים או בנייה לעולים?

ה. האם מינהל מקרקעי ישראל מקצה קרקע לחברות בנייה ציבוריות גם לצורך בנייה למכירה חפשית?

ו. אם כן — באילו תנאים?

ז. אילו אמצעי פיקוח מפעיל מינהל מקרקעי ישראל כדי להבטיח שהבנייה בקרקע תוגבל לייעוד שנקבע לה מראש?

ש"ה החקלאות ה. גבתי:

א. חברת "שיכון עובדים" בונה שיכונים על קרקע עות שהוקצו על-ידי מינהל מקרקעי ישראל בקירוב ב-40 ערים ומועצות מקומיות בכל רחבי הארץ.

ב-ג. על קרקעות אלו בונה חברת "שיכון עובדים" 9248 יחידות דיור, מהן 3,962 יחידות דיור לזוגות צעירים, 1,463 יחידות לשיכון מפונים וכדומה, 2,990 יחידות בהזמנת משרד השיכון לשיכון ציבורי, 8,331 יחידות במכירה חפשית.

ד. הקצאת קרקע לחברה ציבורית לצורך בנייה לזוגות צעירים או עולים נעשית על-פי המלצת משרד השיכון ובתנאים המקובלים בהקצאת קרקע לשיכון ציבורי.

ה. ברשות חברות בנייה ציבוריות מצויות קרקעות אשר היו של הקרן הקיימת לישראל והועברו לחזקתן עוד לפני הקמת מינהל מקרקעי ישראל. על קרקעות אלו זכאיות החברות לבנות גם דירות למכירה חפשית. כן מוסמך מינהל מקרקעי ישראל להקצות קרקע לחברות ציבוריות בעיירות פיתוח על סמך המלצות משרד השיכון. החברה זכאית לבנות עד שלש דירות מהנ"ל למכירה חפשית.

ו. במקרה של הקצאת קרקע לבניית דירות למכירה חפשית על החברה לשלם דמי חכירה ראשוניים בשיעור 80% מערך הקרקע, שנקבע על-פי הערכת השמאי הממשלתי, ודמי חכירה שנתיים בשיעור 1%.

החברה חותמת על התחייבות להשלים את הבנייה תוך זמן קצוב מראש. יתר התנאים הם תנאי החכירה המקובלים במינהל לגבי החכרת קרקעות לבנייה.

ז. בהתאם להסכמים הקיימים בין משרד השיכון ובין המינהל מפקח משרד השיכון על שמירת ייעוד הבניה (לזוגות צעירים, עולים וכו').

3. סלילת כביש חדש בגדה המערבית

חבר-הכנסת ש. כהן שאל את שר החקלאות ביום י"ח באדר א' תשל"ג (20 בפברואר 1973):

"גניוירק טיימס" מיום 19 בפברואר 1973 פירסם ידיעה, כי ישראל סוללת כביש חדש בגדה המערבית, במקביל לירדן, ומוסר שהתוואי של כביש זה תואם את קווי "תכנית אלון".

אבקש לדעת:

1. מי החליט על סלילת כביש זה, ואיזה חבל ארץ הוא נועד לשרת?

ב. הפסקת ההזרמה נמשכה חמישה ימים ולאחר מכן חודשה בהמשך לסידורים זמניים שנעשו.
ג. נעשים כל המאמצים לשקם קטע זה בתקופה הנוכחית.

7. מחיר הדבש והספקתו

חבר-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר החקלאות ביום י"א באדר ב' תשל"ג (15 במארס 1973):

"בדבר" מיום 9 במארס 1973 פורסם כי הנהלת "תנובה" מאיימת להפסיק את שיווק הדבש בארץ ולייצא את כל כמויות הדבש לחוץ-לארץ, בטענה שתביעתה להעלאת המחיר של מוצר זה לא נענתה.

אבקש לדעת:

אילו צעדים עומד כבוד השר לנקוט כדי להבטיח הספקה סדירה של הדבש לצרכנים במחיר הקיים, שאף הוא גבוה למדי?

שר-החקלאות ה. גבתי:

הכוונה לייצא את כל כמות הדבש באה משום מחיר הנמוך של הדבש בארץ, שלא כיסה את ההוצאות לייצור הדבש.

בינתיים הועלה המחיר והספקת הדבש לשוק המקומי מי מתנהלת כסדרה.

8. הסדרים לפינוי משכנות עוני בחיפה

חבר-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר החקלאות ביום י"א באדר ב' תשל"ג (15 במארס 1973):

"בדבר" מיום 8 במארס 1973 נמסר כי מינהל מקרקעי ישראל הודיע על ביטול שני הסדרים שנקבעו עם החברה העירונית-ממשלתית "שיקמונה" לפינוי משכנות העוני בחיפה. המדובר בשני ההסדרים הוא:

א. מתן פטור, מדי שנה, לחמישים משפחות — שנועדו לפינוי והן מקרים סוציאליים — מתשלום השליש של דמי-מפתח עם רכישת דירה בשבילן על-ידי החברה מיד שנייה.

ב. תשלום של 15% בלבד מדמי-המפתח, במקום שליש, מצד משפחה המפונה ממשכנות העוני על-ידי "שיקמונה" והרוכשת דירה מנכסי "עמידר".

ביטול שני ההסדרים האלה על-ידי מינהל מקרקעי ישראל עלול לצמצם במידה גדולה את האפשרויות למתן דיור למשפחות שהן מקרים סוציאליים.

אבקש לדעת:

המוכן כבוד השר לנקוט את הצעדים הדרושים כדי שמינהל מקרקעי ישראל יוסיף לכבד את שני ההסדרים עם חברת "שיקמונה"?

שר-החקלאות ה. גבתי:

מטרת מינהל מקרקעי ישראל בביטול ההסדרים היתה להשוות את הנוהלים לגבי המשפחות שבהן מטפלת "שיקמונה" לנוהלים הקיימים לגבי משפחות מסוג זה בכל הארץ.

בינתיים החליטו להשאיר את ההנחות שניתנו בעבר למשפחות שבהן מטפלת "שיקמונה" למשך שנה אחת נוספת.

5. תנאי החכרת קרקע לתנועה הרפורמית מארצות-הברית

חבר-הכנסת י. בן-מאיר שאל את שר החקלאות ביום ד' באדר ב' תשל"ג (8 במארס 1973):

נמסר לי שממשלת ישראל מסרה לתנועה הרפורמית מארצות-הברית מגרש של 13 דונם בלב ירושלים כדי לבנות מרכז רפורמי דתי גדול.

רצוני לדעת:

1. האם נכונה הידיעה?
2. באילו תנאים נמסר המגרש לתנועה הרפורמית?
3. על-פי איזה קריטריון הוחלט למסור את המגרש לתנועה הרפורמית?
4. האם מוכנה הממשלה למסור מגרשים דומים לקבוצות אחרות מארצות-הברית?

שר-החקלאות ה. גבתי:

1. על-פי המלצות משרד האוצר ומשרד החינוך והתרבות הוחקר "היבדו יוניון קולג" שטח של 6 דונם בקירוב באוגוסט 1972, להרחבת המוסד הקיים. כן הוקפא שטח נוסף של 6 דונם בקירוב לחמש שנים, אם יהיה צורך בהרחבה נוספת של המוסד.

2. השטח שהוחקר נמסר בתנאים המקובלים בהקצאת קרקע למוסדות ציבור, כלומר תשלום של 3.5 מיליון לירות בקירוב שנקבעו על-פי הערכת השמאי הממשלתי והם כוללים כ-1.7 מיליון לירות ששולמו על פינויים. כמו-כן — תשלום של דמי חכירה שנתיים כמקובל לגבי מוסדות ציבור. השטח שהוקפא יוחקר (אם יוחקר) על-פי התנאים שיהיו כאשר יוחלט על ההחכרה.

3. ראה תשובה לשאלה 1.

4. מינהל מקרקעי ישראל מקצה קרקעות למוסדות ציבור על-פי המלצת המשרד שבאחריותו נמצאות פעולות המשרד. הסדר זה חל גם לגבי קבוצות מארצות-הברית.

6. תיקון תקלה בהזרמת מי "המוביל המלוח" לים הכנרת

חבר-הכנסת א. שוסטק שאל את שר החקלאות ביום י"א באדר ב' תשל"ג (15 במארס 1973):

העתון "ידיעות אחרונות" מיום ה', 1 במארס 1973, מוסר כי מי השפכים של טבריה זמים מלוחים ממעינות ליד הכנרת וממרחצאות חמי טבריה זורמים החל מיום ב' ישר לכנרת, לאחר שנפגע "המוביל המלוח" שהזרים את המים הללו לירדן. כן נמסר כי התקלה עדיין לא תוקנה ומי השפכים ממשיכים לזרום את הכנרת.

אבקש לדעת:

- א. האם הידיעה נכונה?
- ב. אם כן — כיצד בדיוק אירעה התקלה שגרמה למפגע האמור?
- ג. אילו אמצעים ננקטים כדי למנוע תקלה כזו בעתיד?

שר-החקלאות ה. גבתי:

א. הידיעה נכונה. סוללת העפר שעליה עובר המו-ביל המלוח התמוטטה, וכתוצאה מכך היה הכרח להפסיק את הזרמת מי המוביל המלוח.

2. מה הם עקרונות השיטה שמשרד החקלאות עומד ליישם אותם?

שר החקלאות ח. גבתי :

1. המלצות ועדת גד יעקבי יושמו בצורת תקנות חדשות לקרן האיוון. תקנות אלו נכנסו לתקפן ביום 1 באפריל 1973.

2. עיקרון של תקנות אלו הוא :

א. במסגרת מכסת המים ייקבעו שני מחירים : ל-85% ראשונים של המכסה מחיר מוזל, ליתרה מחיר גבוה יותר. סך כל התשלום יהיה זהה לממוצע המחיר שנקבע לשנה זו. מטרת השיטה — המרצה לחסכון במים.

ב. למים שהשתמשו מעל למכסה יהיה מחיר גבוה שמטרתו להרתיע משימוש.

ג. התקנות מחייבות את נציב המים למעקב צמוד ושלוש פעמים בשנה בדיקת השימוש במים בהתאם לרישוי שניתן לצדכן.

12. תיקון ליקויים ברשומות מים של רשויות מקומיות

חבר הכנסת מ. אביזהר שאל את שר החקלאות ביום י"ח באדר ב' תשל"ג (22 במארס 1973):

הגיעו אלי ידיעות בדבר אבדן כמויות רבות של מים בגלל נזילות ברשתות של הרשויות המקומיות, שהיא בעיקרה תוצאה של קורוזיה. לפי ידיעות אלה יש ערים וישובים שבהם מגיעות כמויות המים המתבזבזות בגלל נזילות כאלה לכדי רבע ואף יותר מהכמות העומדת לרשותם.

אבקש לדעת :

1. האם ידיעות אלו נכונות, בעיקרן או מקצתן?

2. האם דואג נציב המים לקבל דיווחים על הפרשים בין כמויות המזורמות מתוך הרשתות לבין אלו המגיעות לצרכנים?

3. אם כן — מה הם הנתונים שבידו?

4. אם לא — האם יש בדעת המשרד לפעול לאיסוף קבוע של נתונים כאלה, במיוחד לגבי הערים הגדולות?

5. מה פועל המשרד למניעת ביובז כתוצאה מקורוזיה של הרשתות,

שר החקלאות ח. גבתי :

1. הידיעות נכונות בעיקרן.

2. בידי נציבות המים דיווח והערכות מפורטות לגבי הרשויות המקומיות על מצב הצנרת והדליפות וכן הערכה על הפסדי הדלק.

3. הנתונים מצביעים על אחוזי פחת גבוהים למדי במספר רשויות מקומיות.

4. משרדנו מקיים מעקב מתמיד אחר מצב רשתות המים ברשויות המקומיות.

5. משרדנו משתף פעולה עם משרד הפנים, שהנושא בתחום אחריותו, ובשנה האחרונה הוקמה קרן מיוחדת לחידוש הצנרת ברשויות המקומיות.

9. מיצוי נוקי חקלאים ערביים בשל הקרה והבצורת

חבר הכנסת ת. טובי שאל את שר החקלאות ביום י"א באדר ב' תשל"ג (15 במארס 1973):

בשירותי הטלויזיה הישראלית בסוף השבוע שעבר שודר ביקור לשדות כפר-מנדא, שאיכריו התמחו בגידולי סלק-סוכר. האיכרים התלוננו בשיחותיהם ששודרו על הנזק הגדול שנגרם להם כתוצאה מהבצורת השנה. הם טענו שכל יבולם הושמד.

אבקש לדעת :

א. מה עושה משרד החקלאות כדי לפצות איכרי כפר-מנדא על אבדן יבול סלק-הסוכר?

ב. מה עושה משרד החקלאות כדי לפצות את האיכרים הערביים על נוקי הקרה והבצורת, שהיו השנה כבדים במיוחד?

שר החקלאות ח. גבתי :

א-ב : משרד החקלאות מטפל עתה בכל עניין נוקי הקרה והבצורת. נוקי הבצורת בכפר מנדא ובכפרים אחרים שסבלו מנוקים בסלק-הסוכר נכללים במסגרת טיפול זה.

10. הסדרים למינוי משכנות עוני בחיפה

חבר הכנסת ש. תמיר שאל את שר החקלאות ביום י"א באדר ב' תשל"ג (15 במארס 1973):

סופר "דבר" מוסר בעתונו מיום ה', 9 במארס 1973, כי מינהל מקרקעי ישראל ביטל הסדר שהיה נהוג עם חברת "שיקמונה" לפנוי משכנות עוני בחיפה, לפיו שוחררו מפוני שכונות עוני בחיפה מהצורך בתשלום השליש של דמי-המפתח עם רכישת דירה למענם על-ידי החברה, מיד שנייה.

אבקש לדעת :

א. האם נכונות הידיעות שמסר סופר "דבר" בחיפה?

ב. אם כן — מה הסיבה לביטול ההסכמים הללו?

ג. האם נקבעו הסדרים אלטרנטיביים עם מינהל מקרקעי ישראל שמבטיחים סיוע מעשי למפוני שכונות עוני?

שר החקלאות ח. גבתי :

ראה תשובתי שנתתי היום לשאילתה של חבר הכנסת מיקוניס באותו עניין.

11. קביעת שיטה חדשה לחישוב מחירי מים בחקלאות

חבר הכנסת מ. אביזהר שאל את שר החקלאות ביום י"ח באדר ב' תשל"ג (22 במארס 1973)

בתשובה לשאילתה קודמת שלי, שניתנה על-ידי שר החקלאות ביום ה' 14 במארס 1973, קבע השר כי בין הפעולות העיקריות הנעשות לחסכון במים נכללת גם "קביעת שיטת מחירי מים חדשה בהתאם להמלצות ועדת יעקבי".

אבקש לדעת :

1. האם נקבע לוח זמנים להפעלת השיטה הנוכחית לעיל? אם כן — מה הוא? ואם לא — מתי ייקבע?

13. שיקום רשת המים במושב נחלה

חבר הכנסת י. מזרחי שאל את שר החקלאות ביום כ"ד באדר ב' תשל"ג (28 במארס 1973):

ב"מעריב" מיום י"ח באדר ב' תשל"ג (22 במארס 1973) מורסמה כתבה תחת הכותרת: "במושב נחלה אובדים המים".

בכתבה זו יש תיאור מפורט על הסבל הרב של התושבים בגלל רשת המים הרקובה כולה, וכתוצאה מכך זורמים המים ברחובות המושב ונוצרות "בריכות של מים דלוחים בהן שורצים צפרדעים ושאר זוחלים".

בהמשך הכתבה נאמר כי לחקלאים אין כסף להחלפת הצנרת ובינתיים מוסיפות הנוזלות לחסל את כל מכסות המים של המושב.

אבקש לדעת:

1. האם הדברים המתפרסמים באותה כתבה נכונים?

2. אם כן — אילו צעדים עומד כבוד השר לנקוט כדי לבוא לעזרתם של חקלאי מושב נחלה אשר אין ידם משגת להחליף את הצנרת הרקובה שבמושבם, וכדי למנוע את ביזבוז המים הזורמים לריק ברחובות המושב?

שר החקלאות ח. גבתי:

1. התיאור שפורסם היה נכון בכללו. מצב רשת המים הוא פגום ביותר.

2. בעקבות המצב יום משרד החקלאות הכנת תכנית להחלפת רשת המים במושב. התכנית הוכנה, אך ביצועה לא יצא לפועל בשנה שעברה בשל סירובו של המושב לחתום על קבלת הלוואה לצורך זה.

3. לאחר הפצרות מרובות ניאות המושב להירתם לעניין ולאחרונה הוחל בעבודת שיקום רשת המים. מצד משרדנו נעשה הכל כדי שעבודת השיקום תושלם במלואה בכל ההקדם.

14. נתונים על בריכות דגים

חבר הכנסת א. שוסטק שאל את שר החקלאות ביום כ"ד באדר ב' תשל"ג (28 במארס 1973):

נוכח מצוקת המים הגוברת והצורך בחסכון מירבי בשימוש במים, אבקש את כבודו להשיבני:

א. מה השטח הכולל של בריכות דגים במים מתוקים הנמצאות כיום בארץ?

ב. מה שיעור השימוש השנתי במים מתוקים בבריכות אלו?

ג. מה היא כמות הדגים מן הבריכות הנמכרת בשנה לשוק החפשי?

ד. מה שיעור כמות זו בכלל כמות הדגים הנמכרת בשנה בארץ?

ה. האם נשקלת אפשרות לחסל את ענף בריכות הדגים במים מתוקים נוכח מצוקת המים הגוברת?

שר החקלאות ח. גבתי:

א. כ-20,000 דונם.

ב. כ-40—35 מיליון מ"ק לשנה.

ג. כמות הדגים מבריכות ב-1972/73 היתה כ-13,370 טון.

ד. ב-50%.

ה. נשקלת אפשרות לצמצם במידה רבה את השימוש במים מתוקים לבריכות הדגים בדרכים הבאות: 1. חיסולן של בריכות דגים באזורים מסויימים; 2. שימוש בטכנולוגיות חדשות המאפשרות גידול כמות דגים בכמויות מים קטנות יותר.

15. העלאת מחירי המים בחקלאות

חבר הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר החקלאות ביום כ"ח באדר ב' תשל"ג (1 באפריל 1973):

בכנס ארצי של חקלאים, שנערך על-ידי אירגון עובדי המים שליד המרכז החקלאי ב-22 במארס 1973, הובעה התנגדות לקיצוץ מכסות המים ולהעלאת מחירי המים. נציגי החקלאים הביעו דעתם כי לנוכח השנה השחונה יש לדחות בשנה אחת את ביצוע המלצות ועדת יעקבי להעלאת מחירי המים.

אבקש לדעת:

האם מוכן כבוד השר להיענות לתביעות כנס החקלאים הנ"ל במגמה לא לפגוע בפרנסה של החקלאים?

שר החקלאות ח. גבתי:

מחירי המים החדשים שנקבעו על פי המלצות ועדת גדי יעקבי מיועדים, בין היתר, לחסכון במים. לכן דווקא בשנה שחונה חשוב להפעילם ואינני רואה צורך לדחות את הפעלתם.

16. פרטים על קרקעות ביהודה ושומרון בבעלותם של ישראלים

חבר הכנסת י. תמיר שאל את שר החקלאות ביום א' בניסן תשל"ג (3 באפריל 1973):

אבקש לדעת:

1. האם לאזרחים ישראלים (או גופים ישראלים) יש בעלות על קרקעות בשטחים?

2. אם כן — מה הוא השטח הנ"ל?

3. מה נעשה באדמות הנ"ל כיום?

שר החקלאות ח. גבתי:

1. לאזרחים וגופים ישראלים נרשמה בעלות על קרקעות ביהודה ושומרון בימי המנדט ועד מלחמת השיחור.

2. השטח הנ"ל מסתכם ב-30,000 דונם, מפורטים בכל אזור יהודה ושומרון.

3. האדמות הנ"ל מוחזקות כיום על-ידי הממונה על הרכוש הנטוש והממשלתי.

היו"ר מ. ביבי:

שאלה נוספת לחבר הכנסת יוסף תמיר.

יוסף תמיר (גח"ל):

האם ידוע מה היו הרכישות בעת האחרונה בתחום זה שהוזכרת, אם היו?

שר החקלאות ח. גבתי:
לא ידוע.

חוברת ל"ב, ישיבה תל"ד
— שאלות ותשובות (אבנרי, גבתי, מיקוניס) —

1973. בישיבה זו הוחלט להעביר את ההצעה לסדר היום לוועדת הכנסת וזו החליטה להעבירה לדיון בוועדת הכספים.

19. תנאי מכירת קרקעות מחנה שולר

חבר הכנסת א. אבנרי שאל את שר החקלאות ביום ח' בניסן תשל"ג (10 באפריל 1973):

ב"הארץ" של יום 5 באפריל 1973 טוען מר שמשון ארליך, כי מר אריה פלוך קיבל 35 דונם במחנה שולר ממנהל מקרקעי ישראל במחיר מוזל וללא מכרז.

לפי טענת מר ארליך, הרי לפי מדיניות המינהל מקובל במינהל להמתין לפיתוח אדמות ולעליית ערכן כתוצאה מהפיתוח, ואילו כאן מסרו את האדמות למר פלוך בטרם פיתחו את אזור המחנה ומבלי שנעשתה תכנית בנייה. הערכת המקרקעין אף היא נעשתה על סמך מצב ארעי זה.

לפי טענת "הארץ", במקום לקבוע קודם את אחוזי הבנייה הגבוהים ולפייהם את מחיר הקרקע, קבעו את ההערכה לפני שנתיים לפי הזכות לבנות 675 מ"ר על כל דונם.

כן טוען מר ארליך כי בדרך כלל חייבים קונו אדמות המינהל לעמוד בתנאי מכרז ולשלם מחיר מלא בעד הקרקע, בהתחשב כאמור בפיתוחה הצפוי. לטענת מר ארליך, הפרש המחיר הוא כ-15 מיליון לירות.

אבקש לדעת:

1. האם הידיעה הנ"ל נכונה?
2. אם אינה נכונה — מה אינו נכון בה?
3. מדוע ניתנו למר פלוך הנ"ל תנאים כאלו?
4. אם לא נערך מכרז, מדוע לא נערך?
5. מדוע לא קבעו את שווי המקרקעין בהתחשב בעליית הערך לאחר פיתוחם?

שר החקלאות ת. גבתי:

ראו תשובתי שניתנה זה עתה לשאלתה שלך באותו עניין.

20. ידיעות על רכישת קרקעות בשטחים המוחזקים

חבר הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר החקלאות ביום ב' באייר תשל"ג (4 במאי 1973):

ב"הארץ" מיום 8 באפריל 1973 פורסם כי הממשל הצבאי ביהודה ושומרון אישר באוקטובר 1972 למר יחזקאל סהר, מי שהיה המפקד הכללי של משטרת ישראל, קניית חלקת קרקע של 100 דונם בבני-סמואל, בתחומי הגדה המערבית.

בשבועות האחרונים נמסר בעתונות על כך, שב-ניגוד לחוק רכשו בעלי הון יהודיים רבבות דונמים בשטחים המוחזקים שבגדה המערבית.

אבקש לדעת:

1. האם יש יסוד לידיעות הללו?
2. אם כן — אילו צעדים, אם בכלל, נקטו השלטונות הנוגעים בדבר נגד האחראים להפרת החוק?

שר החקלאות ת. גבתי:

1-2. אין לי כל מידע על כך.

17. ידיעות על רכישת קרקעות בשטחים המוחזקים

חבר הכנסת א. אבנרי שאל את שר החקלאות ביום ח' בניסן תשל"ג (10 באפריל 1973):

נוכח הפירסומים הרבים בדבר רכישת קרקעות בשטחים המוחזקים, הנני מבקש לדעת:

1. האם יש לממשלה מידע על רכישת מקרקעין בשטחים המוחזקים שלא על-ידי תושבי השטחים?
2. אם קיים מידע, הנני מבקש לדעת:

- א. מי קנה קרקעות?
- ב. כמה שטחים נרכשו וכמה מהם בידי גורמים פרטיים?
- ג. אילו מכירות אושרו על-ידי שלטונות ישראל?

שר החקלאות ת. גבתי:

1-2. אין מידע כזה.

היו"ר מ. ביבי:

שאלה נוספת לחבר הכנסת אבנרי.

אודי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
כבוד השר, נמסר בידיעות שונות כי נקנו שטחים נרחבים בידי אנשים פרטיים בצורה של מסירת יפוי-כוח בלתי-חוזר לעורכי-דין. מה ידוע למשרד החקלאות בעניין זה?

שר החקלאות ת. גבתי:

אצלו לא מתרכז מידע על עסקאות כאלה הנעשות על-ידי פרטיים. יש לנו כל המידע על רכישות הנעשות על-ידי מינהל מקרקעי ישראל או על-ידי הקרן הקיימת לישראל.

18. תנאי מכירת קרקעות מחנה שולר שבירושלים

חבר הכנסת א. אבנרי שאל את שר האוצר ביום ח' בניסן תשל"ג (10 באפריל 1973):

ב"הארץ" של יום 5 באפריל 1973 נתפרסמה כתבה על מסירתם של 35 דונם במחנה שולר תמורת מיליון לירות במוזמן ועוד כ-4 מיליון לירות באשראי לאיש העסקים היהודי ממינכן אריה פלוך.

באותה כתבה נמסר כי לפי הערכות שוות האדמות פי ארבעה מהסכום הנ"ל, וכי מר פלוך קיבל את המקרקעין על-פי המלצתו של שר האוצר. עוד נמסר כי המקרקעין נמסרו למר פלוך שלא על-פי הנהגים המקובלים.

הנני מבקש לדעת:

1. האם הידיעה הנ"ל נכונה?
2. אם אינה נכונה — מה אינו נכון בה?
3. מדוע נתנו שר האוצר או משרד האוצר את המלצתם לביצוע העסקה הנדונה?

שר החקלאות ת. גבתי:

1-3. את כל הפרטים בעניין מכירת קרקעות "שולר" מסרתי במליאת הכנסת בתאריך 10 באפריל 1973 במסגרת תשובתי להצעה לסדר-היום שהוגשה על ידי חבר הכנסת זלמן שובל בתאריך 3 באפריל

21. רכישת קרקעות על-ידי קק"ל בגדה המערבית

חבר-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר החקלאות ביום ב' באייר תשל"ג (4 במאי 1973):

ב"דבר" מיום 8 באפריל 1973 נמסר כי "מנהל המחלקה לרכישת קרקע בקרן הקיימת לישראל, אברהם הללי, אישר בשיחה עם סופר העתון כי הקרן הקיימת לישראל רכשה מאז מלחמת ששת הימים אדמות ביהודה ובשומרון, אך לא בממדים שעליהם נמסר בכמה עתונים".
אבקש לדעת:

1. מה שטח הקרקע שנרכש על-ידי הקרן קיימת לישראל בגדה המערבית מאז מלחמת ששת הימים?
2. באילו תנאים כספיים נרכשו הקרקעות על-ידי הקרן הקיימת לישראל?
3. מה הוא מיקומם הגיאוגרפי של הקרקעות?
4. האם הוקמו על קרקעות אלו התנחלויות יהודיות?
5. אם כן — האם מוכן כבוד השר לפרטן?

שר-החקלאות ח. גבתי:

1—5. חברת "הימנותא", שהיא חברת-בת של הקרן הקיימת לישראל, רכשה כ-1,700 דונם קרקעות בגוש-עציון, עמק-איילון ומקומות אחרים, בעיקר לצורך התיישבות.

22. תנאי מכירת מגרש בתלפיות למר אסטרייכר

חבר-הכנסת א. אבנרי שאל את שר החקלאות ביום כ"א באייר תשל"ג (23 במאי 1973):

בעתונות פורסמו ידיעות על מסירת מגרש לאזרח ירושלמי, מר אסטרייכר, במחיר שהוא רק חלק קטן מערכו האמיתי, וזאת לאחר התערבותו של מר מרדכי גוית, כיום המנהל הכללי של משרד ראש הממשלה.

אבקש לדעת:

1. באיזה מחיר נמסר המגרש בתלפיות למר אסטרייכר, ועל סמך מה נקבע מחיר זה?
2. מה ערכן של קרקעות אלה כיום בשוק החפשי?
3. האם היתה התערבות מצד מר גוית, ובאיוו צורה?

שר-החקלאות ח. גבתי:

1. 40,000 ל"י, על-פי המחיר שנקבע בטבלאות לשנת 1969, שהשמאי הממשלתי היה שותף בעיבודן. אותה עת היתה קרקע לתעשייה נמסרת לפי הטבלאות הנ"ל.

2. כחצי מיליון לירות, על-פי קביעת השמאי הממשלתי, כערך נוכחי.
3. לא היתה כל התערבות במינהל מצד מר גוית ובכל צורה שהיא.

היו"ר מ. ביבי:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה — כוח חדש):

האם פירוש הדבר, כבוד השר, שנמסרה לאדם זה קרקע במחיר שווה 8% בערך ממחירה האמיתי היום?

שר-החקלאות ח. גבתי:

הקרקע נמסרה ב-1969, לפי המחיר שהיה אז. לעתים קרובות אנו נתקלים בתופעות שתוך שלוש-ארבע שנים עולה מחיר הקרקע פי כמה וכמה.

23. הקצאת שטח להקמת מרכז ספורט ונופש באר-שבע

חבר-הכנסת ג. פת שאל את שר החקלאות ביום כ"א באייר תשל"ג (23 במאי 1973):

בעתון "בנייה ומקרקעין" מיום 17 במאי 1973 נמסר כי מינהל מקרקעי ישראל מונע הקצאת קרקע ליום שהתכונן להקים "קאונטרי קלוב" בכניסה המערבית לבאר-שבע, בעוד בימים אלה דן המינהל על הקצאת שטח שגדלו פי שלושה מהשטח שביקש היום הראשון, להקמת "קאונטרי קלוב" דומה, באותו אזור, אולם היו מים הנוכחים הם נציגי הסתדרות העובדים בעיר.

אבקש לדעת:

1. האם האינפורמציה שנמסרה בכתבה הנ"ל אכן נכונה?
2. מדוע סירב המינהל להקצות ליום הראשון את הקרקע המבוקשת?
3. מה הן כוונות המינהל לגבי הבקשה להקצאת קרקע שהוגשה על-ידי ההסתדרות בבאר-שבע?
4. מה הם הקריטריונים שלפיהם פועל המינהל לגבי פניות מהסוג הנ"ל, והאם בכלל קיימים קריטריונים כאלה?
5. אם לא קיימים קריטריונים — מדוע לא יפעל כבוד השר לקביעתם?
6. מדוע לא יורה כבוד השר למינהל להקצות את 50 הדונמים ליום הראשון?

שר-החקלאות ח. גבתי:

1. לא.
2. המינהל אישר ליום הראשון הקצאת שטח של 18.5 דונם, תוך תיאום עם האדריכל המתכנן מטעמו את הפרויקט.
3. העירייה החדיעה למינהל על כוונתה להקים מרכז ספורט ונופש ציבורי בשיתוף ההסתדרות.
- טרם נקבעו הפרטים בדבר גודל השטח ותנאי ההקצאה.
- 4—5. המינהל מקצה שטחים למטרות תירות על-פי המלצת משרד התיירות ולמטרות ספורט על-פי המלצת משרד החינוך. אדריכלי המינהל מתאמים את נתוני הפרוגרמה לנתוני תצורות הקרקע.
6. היום הראשון לא עירער על החלטת המינהל בדבר הקצאת 18.5 דונם בלבד לביצוע הפרוגרמה שלו.

24. תנאי החכרת קרקע בתלפיות למר אסטרייכר

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את שר החקלאות ביום כ"א באייר תשל"ג (23 במאי 1973):

"הארץ" חושף בעתונו מיום ה', 17 במאי 1973, פרטים על החכרת שטח השייך למינהל מקרקעי ישראל, בן 4.5 דונם, לאזרח ירושלמי בתנאים מיוחדים.

אודה לכבוד השר אם ישיבני :

1. האם הפרטים הנ"ל נכונים ?
2. כמה שלטים כאלה קיימים בארץ ?
3. מדוע לא נעשתה פעולה נגד היצרנים והמתקני-נים ?
4. האם נכון הדבר שהסיבה לאי-נקיטת אמצעים נעוצה בוויכוח בין משרד הפיתוח, משרד העבודה וה-משטרה, מי מן המשרדים אחראי לטיפול בנושא ?
5. מה בדעת כבוד השר לעשות על מנת להבטיח תנאי בטיחות בשלטים הנ"ל ?

שר-הפיתוח ח. גבתי :

1. הפרטים המובאים בשאילתה נכונים בחלקם. באיזכור החיקוק שבשאילתה חל שיבוש, ומכל מקום אין לו קשר לעניין שלפנינו. השלטים שנבדקו היו מוארים על-ידי פלאורסצנט ולא על-ידי מנורות נאון, וממילא אין הדרישות הקיימות לגבי שלטי נאון חלות עליהם.

המגע שקויים עם המשטרה היה בבחינת בירור מוקדם ועקרוני, ואין לראות בו פנייה לשם פעולה. הנושא אינו טעון התערבות של המשטרה בשלב זה.

2. אין ביד משרדי נתונים בדוקים על מספר השלטים הנדונים הקיימים בארץ, אך לפי הערכת מינהל ענייני החשמל, המדובר הוא באלפים. אנו מקווים לצבור מידע בעניין זה כתוצאה מן הפעולות שאנו עומדים לפעול, כפי שיוסבר להלן.

3. משרדי לא היה מודע למצב הבלתי-תקין של לפחות חלק משלטי הפרסומות עד שהופנתה תשומת-לבנו לכך באחרונה. יש לציין שלפי ידיעתנו לא אירעה עד היום כל תאונה עקב מצב שלטים האמור. כן יש להדגיש: כאשר מותקן שלט יחד עם מיתקן חשמלי חדש, הוא עובר בדיקה על-ידי חברת החשמל. הבעיה היא בעיקר בשלטים שנוספו למיתקנים הקיימים ללא אישור מוקדם מטעם החברה.

4. אין זה נכון שקיים ויכוח בין הגורמים המוזכרים בשאילתה בדבר האחראיות לנושא זה. הטיפול בבטיחות מיתקני חשמל נמצא בתחום סמכויותיו של מינהל ענייני החשמל במשרד הפיתוח.

5. לאור המספר הרב של השלטים קשה מאוד לבדוק כל מיתקן קיים באופן שיטתי, כדי לעמוד על היקף התקלה ולנקוט צעדים מתאימים להפסקת הפעלתם של שלטים בלתי-תקינים. הבעיה היא בעיקר בחוסר כוח-אדם.

עם זאת פנינו לחברת החשמל בהצעה להעמיד לרשות מינהל ענייני החשמל מספר מסויים של עובדיה, אשר ימונו כמפקחים ויסיירו — לאחר שעות עבודתם הרגילות — באזורי בתי-עסק, ויבדקו בהם את תקינות שלטי הפרסומות. על-פי הדו"חות שיתקבלו יוציא מינהל ענייני החשמל במקרה הצורך צווים להפסקת הפעלתם של שלטים פגומים, אם לא יתקנו.

חברת החשמל הביעה נכונות לקיים את ההסדר האמור, ואני מקווה שהדבר יתרום לשיפור ניכר במצב.

לפי "הארץ" ניתן השטח למד אסטרייכר ללא מכרז וללא המלצה של משרד המסחר והתעשייה, וזאת כנראה לאחר שמספר אישים רמי מעלה התערבו למען חוכר המגרש, לרבות המנהל הכללי של משרד ראש הממשלה.

לפיכך אבקש לדעת :

א. מה הם הנהלים המקובלים להחכרת מגרש בשכונת תלפיות בירושלים על-ידי מינהל מקרקעי ישראל ?

ב. האם נשמרו כל ההליכים המקובלים במקרה הנוכחי ?

ג. אם לא — מדוע ?

ד. מה הסיבה שהמגרש הוחכר למד אסטרייכר ללא מכרז ובהעדר המלצה ממשרד המסחר והתעשייה ?

ה. האם היתה התערבות כל-שהיא מצד גורמים בכירים במינהל הממשלתי כדי לסייע לחוכר המגרש שלא כדין ?

ו. האם שמר מר אסטרייכר על ייעוד המגרש כפי שנקבע בתנאי הסכם הפיתוח בינו לבין החברה הכלכלית לירושלים ?

ז. אם לא — האם שינה את ייעודי המגרש, או העביר זכויות ממנו לגורמים מסחריים אחרים ?

ח. אם כן — למי ?

ט. האם עובדות אלה היו ידועות למינהל מקרקעי ישראל טרם חתימת החוזה עם מר אסטרייכר ?

י. אם כן — מדוע נחתם החוזה בנתונים אלה ?

שר-ההקלאות ח. גבתי :

א. המגרשים בתלפיות נמסרו בשנת 1968 לחברה הכלכלית לירושלים למטרות תיכנון ופיתוח וזו טיפלה בהקצאתם בזמנו. כיום מטפלת החברה בתיכנון ופיתוח ומינהל מקרקעי ישראל מטפל בהקצאת המגרשים.

ב-ד. ההקצאה היתה בהתאם לכל הנהלים שהיו קיימים בעת ההקצאה.

ה. לא היתה כל התערבות.

ו-ח. ייעוד המגרש נשמר בהתאם להסכם עם החברה הכלכלית, אולם חלקים מהמבנה הושכרו לאחרים (לגנריה, מחסן צבעים ובנק).

ט-י. העובדות היו ידועות ובהסכם התחייב מר אוסטרייכר כי יחזיר למינהל מקרקעי ישראל את השטח שהושכר לאחרים והמינהל ישכירו לגורמים הללו.

25. אי-שמירה על התקן המחייב

בהכנת שלטי נאון

חבר-הכנסת מ. שחל שאל את שר הפיתוח ביום ח' בשבט תשל"ג (11 בינואר 1973) :

תקנה 25 חלק א' לתוספת פקודת זכויות חשמל (ילקוט הפירסומים 1240 מיום 2 בדצמבר 1965), מתקנות החשמל (רשימות), 1965, קובעת תקן מחייב בהכנת שלטי נאון לפירסומות.

בעקבות תלונות וכתבות ב"ידיעות אחרונות" וב"ג'רוסלם פוסט" ביקר נציג משרד הפיתוח מר ויקטור זיס, בחיפה, ומצא שלטים רבים הותקנו ללא אמצעי בטיחות ויש בהם סכנה לציבור. בעקבות הביקור פנה למטה המשטרה לפעול נגד מתקני השלטים, אך מאז ועד היום לא נעשה דבר נגד יצרני השלטים ומתקניהם.

26. תשלום חדשי כולל ליושב-ראש הדיקטוריון של חברת החשמל

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את שר הפיתוח ביום כ"א שבט תשל"ג (24 בינואר 1973):

ביום 16 בינואר 1973 השיב לי כבוד השר על השאילתה שלי בדבר שכרו של יושב-ראש הדיקטוריון של חברת החשמל. בתשובה לסעיפים 1 ו-3 של השאילתה אמר כבוד השר:

"יושב-ראש הדיקטוריון של חברת החשמל לישראל, המכהן כיושב-ראש פעיל, מקבל סכום כולל של 2,000 לירות לחודש. לממלא התפקיד לא ניתנים תשלומי אש"ל או הטבות נוספות כל שהן, והסכום מכסה גם את הוצאות השימוש במכוניתו הפרטית ובטלפון הפרטי לצורך התפקיד. יושב-ראש הדיקטוריון משתמש כאמור במכוניתו הפרטית לצורך נסיעות בתפקיד, ובנסיעותיו לצורך זה מחוץ לירושלים נוהג במכוניתו נהג מטעם החברה".

אבקש את כבוד השר להשיבני:

1. כמה בדיוק, מן הסכום האמור, מקבל יושב-ראש הדיקטוריון של חברת החשמל כמשכורת?
2. כמה בדיוק, מן הסכום האמור, מקבל יושב-ראש הדיקטוריון של חברת החשמל כהוצאות שימוש במכונית ובטלפון?
3. על-פי איזה תחשיב ניתנת המשכורת ליושב-ראש הדיקטוריון של חברת החשמל?
4. על-פי איזה תחשיב ניתנות התוספות על אח-זקת רכב וטלפון?
5. על-פי איזה תקדים מקובל להעניק תשלום כולל בעד ההוצאות הכרוכות בתפקיד?
6. האם תשלומים אלה ניתנים בהתאם לתקנות החדשות בעניין תשלומי ההוצאות המקובלות במשרדי הממשלה?

שר-הפיתוח ח. גבתי:

אין כל יחסי עובד ומעביד בין יושב-ראש הדיקטוריון של חברת החשמל לבין החברה, ואין הוא מקבל משכורת מן החברה.

כפי שכבר הסברתי בתשובה שהשיבתי ביום 16 בינואר 1973 על שאילתה קודמת של חבר-הכנסת תמיר, מקבל יושב-ראש הדיקטוריון, המכהן כיושב-ראש פעיל ומקדיש לתפקיד זה כיומיים בשבוע, תשלום כולל בסך 2,000 לירות לחודש, ובסכום זה כלולות הוצאות האש"ל בארץ והוצאות השימוש במכוניתו ובטלפון הפרטיים, שהוא משתמש בהם לצרכי התפקיד.

27. הכפרים הערביים שיחוברו לרשת החשמל ב-1973 וב-1974

חבר-הכנסת ח. טובי שאל את שר הפיתוח ביום ט' באדר א' תשל"ג (11 בפברואר 1973):

בתשובה שניתנה ביום 16 בינואר 1973 לשאילתה שלי בדבר חיבור הכפר דיר-חנא לרשת החשמל הודיע כבוד השר שבשנתיים הקרובות יחוברו לרשת החשמל עשרה כפרים ערביים בכל שנה.

אבקש לדעת:

מה הם שמות הכפרים שיחוברו לרשת החשמל ב-1973 וב-1974?

שר-הפיתוח ח. גבתי:

על-פי הודעת חברת החשמל לישראל בע"מ, עד סוף שנת 1973 יחוברו לרשת החשמל הכפרים: בית-ג'ן, דבוריה, כיסרא, כפר קאנה, סכנין, עראבה, אל מכר וערה, - מלבד הכפרים ירחניה ואעבלין שכבר חוברו לרשת החשמל.

ב-1974 יחוברו הכפרים: ריינה, עילבון, מג'דל כרום, משהד, עין אל אסאד, ג'דידה, סג'ור.

28. שביתת עובדי הרשת של חברת החשמל באזור תל-אביב

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את שר הפיתוח ביום י"א באדר ב' תשל"ג (15 במארס 1973):

העתון "דבר" מיום 9 במארס 1973 מוסר כי עובדי הרשת בחברת החשמל השתלטו על המרכז הטכני של החברה, חסמו את הכניסה ומנעו מאות עובדים של החברה מלהכנס ולנהל עבודה תקינה.

אבקש את כבוד השר להשיבני:

א. מה העילה לשביתת עובדי הרשת של חברת החשמל?

ב. האם באמת חסמו עובדי הרשת את הכניסה למרכז הטכני וגרמו להשבחת מאות עובדים נוספים?

ג. מה מספר עובדי הרשת של חברת החשמל באזור תל-אביב?

ד. אילו אמצעים משמעתיים נקטה נגדם הנהלת החברה נוכח המעשים המיוחסים להם?

שר-הפיתוח ח. גבתי:

א. העילה לשביתת עובדי הרשת, בראשיתה, היתה תביעות כספיות, ולאחר מכן גם התנגדות לדרישת ההנהלה לפטר עובד מן הרשת ולהעביר שניים אחרים לעבודתם. השביתה לא אושרה על-ידי הוועד וגם לא על-ידי ההסתדרות.

ב. כן. עובדי הרשת חסמו את הכניסה למרכז הטכני ביום 7 במארס 1973 וגרמו להשבחת מאות עובדים אחרים.

ג. מספר עובדי הרשת של חברת החשמל באזור תל-אביב - כ-120.

ד. הנושא הועבר לטיפול המחלקה לאיגוד מקצועי שליד הוועד הפועל של ההסתדרות, אשר הסכימה להקים ועדה מטעם המחלקה שתבדוק את גורל שלושת העובדים רק לאחר שכל פועלי הרשת יחזרו לעבודה תקינה, ואמנם חזרו העובדים לעבודה תקינה ביום 11 במארס 1973, ובאותו היום ישבה הוועדה וקבעה מסקנותיה.

29. תיכנון הבנייה באופירה

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר הפיתוח ביום י"ח באדר ב' תשל"ג (22 במארס 1973):

ויאל נא כבוד השר להשיבני:

1. מי מתכנן ואחראי לביצוע הבנייה באופירה (שארם-א-שייך)?

חוברת ל"ב, ישיבה תל"ד
— שאלות ותשובות (גבתי, ביבי, יתמיר) —

30. הברייה והחיצוב בכרמל על-ידי חברת "מחצבי אבן"

חברת הכנסת י. תמיר שאל את שר הפיתוח ביום א' בניסן תשל"ג (3 באפריל 1973):

בעת סיור חברי ועדת הפנים של הכנסת בבית-החרושת "נשר" ובפארק הלאומי של הכרמל (הסיור נערך ביום 19 במארס 1973) ראו המשתתפים את ההרס שנגרם למורדות ההר על-ידי מחצבות "אבן" ("קב ונקי"). לא פחות חמורה היתה פליטת העשן השחור ממפעל הזפת שבמחצבה. העשן התעופף בקו ישר לעבר אוניברסיטת חיפה ובניינה.

ממדי החציבה במחצבה הנ"ל הדהימו את המבקרים, וזיהום האוויר הפגיע לא פחות מכן.

בקשר לכך אודה לכבוד השר אם ישיביני:

1. האם המחצבה הנ"ל פועלת כדיון?
2. מה תכניות משרד הפיתוח לגבי המשך הכרייה בכרמל על-ידי המפעל הנ"ל?
3. מדוע נמשך זיהום האוויר, והאם נעשו מאמצים לרסנו?

שר הפיתוח ח. גבתי:

1. המחצבה הנמצאת בבעלות חברת "מחצבי אבן" פועלת כדיון למעלה מעשר שנים, לפי רשיונות חיצוב. רשיון החיצוב השנתי האחרון היה בר-תוקף עד 31 במארס 1973.

2. חברת "מחצבי אבן" הגישה בקשה, כמנהגה מדי שנה בשנה, לחידוש רשיון החיצוב הנ"ל, ותכנית הכרייה והחיצוב הופקדה, לפי חוק התיכון והבנייה, במארס 1972 ופורסמה בלוקט הפירסומים 1808 מיום 3 במארס 1972.

הוועדה המחוזית לתיכון תערוך דיון בעניין התרת המשך הכרייה מבחינה תיכונית, ובהתאם למסקנותיה יוחלט על המשך הכרייה.

3. בבעיות זיהום האוויר כתוצאה מהפעלת מפעל הזפת אין משרדי מטפל, ויש להפנות את השאלה למשרד הבריאות ולמשרד הפנים.

31. חיבור אופירה לרשת החשמל

חברת הכנסת י. תמיר שאל את שר הפיתוח ביום כ"ד בניסן תשל"ג (26 באפריל 1973):

ויאל"א כבוד השר להשיביני:

1. מתי תחובר אופירה לרשת החשמל הישראלית?
2. כמה תעלה מתחת קו החשמל הזה מאילת לאופירה?
3. אילו מקומות יחובו אף הם לזרם החשמל בדרום מזרח סיני ובמרחב שלמה?

שר הפיתוח ח. גבתי:

1. אנו משערים שאופירה תחובר לרשת החשמל הישראלית בשנת 1975 או 1976. לאחר שתתגמרה המדידות הראשונות של התוואי, נוכל לקבוע תאריך מדויק יותר.

2. לפי הערכה ראשונית של חברת החשמל — כ-30 מיליון לירות.

2. האם אגף התיכון של משרד הפנים נותן דעתו על הנעשה באופירה מן הבחינה התיכונית?

3. באיזה מישור משרדי מתקבלות ההחלטות הסופיות לגבי התיכון של המקום וסביבתו?

4. האם הובאו בחשבון טעויות הבינוי של העבר לגבי התחבורה, התניה, שיפור רצועות חוף הים, הפרדת הרכב מהולכי רגל, וכו'?

5. במי נועצו מתכנני העיר החדשה מבין המומחים בעלי המוניטין?

6. מה דין הבנייה ותיכונה בנכיעות ובדי-זהב?

שר הפיתוח ח. גבתי:

1. האחראי לתכנית המיתאר של אופירה הוא המינהל לפיתוח מרחב שלמה. כל תכנית בנייה מובאת לדיון והחלטה של הוועדה לתיכון ולבנייה, כמקובל במדינת ישראל.

2. בוועדה לתיכון ולבנייה שני חברים קבועים המייצגים את אגף התיכון של משרד הפנים.

3. ההחלטות העקרוניות לגבי תיכון האזור נדונות בוועדה לתיאום הפיתוח במרחב שלמה ומובאות לאישור חוקי בוועדה לתיכון ולבנייה.

4. צוות התיכון אשר הכין את תכנית-האב לפי-תוח מרחב שלמה עשה כמיטב יכולתו בעת הכנת תכנית-האב, כדי שלא לחזור על טעויות שנעשו בתיכונים קודמים בנושאים השונים.

5. צוות התיכון כלל, בין היתר, כיושב-ראש את היועץ הכלכלי למשרד הבטחון הפרופ' זוסמן, מתכנני ערים — יהודה דרקסלר ואלי טאומן, ואדריכלים — הפרופ' דן איתן ורפי לרמן. הפרופ' עזרא זוהר ייעץ בנושא של התאמה אקלימית, הפרופ' רייכמן בנושאי תחבורה, וד"ר אריה איסר בענייני מים. מלבד זאת התייעץ צוות התיכון עם מומחים לענייני חשמל, מים וביוב.

6. תכניות הבנייה במושבים די-זהב ובנכיעות נערכות על-ידי ההסתדרות הציונית, חטיבת ההתיישבות, ובאות לדיון ולהחלטה בוועדה לתיכון ולבנייה, כמקובל.

היו"ר מ. ביבי:

שאלה נוספת לחברת הכנסת יוסף תמיר.

יוסף תמיר: (גח"ל)

כבוד השר, יש לי ידיעות מהימנות, בדקות, שעומדים לבנות בתים רבי-קומות, 14 קומות בכל בניין, במרחק של 80 מטר ממי המפץ. בשום מקום בעולם לא מקובל לבנות בניינים כאלה בשטח שגובל בחוף ים במרחק של 80 מטרים. כיום מדברים על 300 מטרים. בקליפורניה נתקבל חוק המרחיק את הבנייה, לאורך כל החוף, 300 מטרים. כיצד קורה, שאצלנו למעשה חוזרים על השגיאות של תל-אביב, נתניה ומקומות אחרים?

שר הפיתוח ח. גבתי:

קיבלתי את מכתבך לפני יומיים בנדון זה. ביקשתי את סגן השר לבדוק זאת.

יוסף תמיר: (גח"ל)

תודה רבה.

על-ידי אנשים פוליטיים, שאין להם מושג מה הן הדרכים הנכונות לפיתוח תעשייה?

ש"ר-הפיתוח ח. גבתי:

1-3. נושא הקמת תשלובת ערד נסקר במדוק דק על-ידי מבקר המדינה בדו"ח מס' 23, ואני מפנה את חברי-הכנסת המכובד לדו"ח זה.

34. אי-חיבורה של תחנת מגן דוד אדום באשדוד לרשת החשמל

חבר-הכנסת מ. אביזורה שאל את שר הפיתוח ביום י"ג באייר תשל"ג (15 במאי 1973):

ב"דבר" מיום ה-11 במאי 1973 נמסר ש"תחנת מגן דוד אדום באשדוד לא חוברת לרשת החשמל". לדברי מנהל הסניף, אין חברת החשמל מוכנה לומר לו מתי יחובר הבניין לרשת החשמל, ובאודות בלתי-רשמי נמסר לו שעליו להמתין לפחות עוד חצי שנה.

אודה לכבוד השר אם ישיביני:

א. האם נכונות הידיעות שנוכרו לעיל?

ב. האם ניתן להחיש את חיבורה של תחנת מגן דוד אדום באשדוד לרשת החשמל?

ש"ר-הפיתוח ח. גבתי:

א. תחנת מגן דוד אדום באשדוד טרם חוברת לרשת החשמל מפני שחברת "שיכון עובדים", הבונה שיכונים בין הרשת לבין בניין מגן דוד אדום, לא פיתתה את התוואי. מלבד זאת עלי לציין שביום פירסום הכ" תבה הנזכרת בשאלתה לא היתה תחנת מגן דוד אדום מוכנה להפעלה מחמת אי-השלמת מיתקן החשמל במקום ומסירתו לבדיקת חברת החשמל.

ב. חברת החשמל תוכל לספק את החשמל לתח" נת מגן דוד אדום עד ה-15 ביוני 1973, אם יסולקו העיכובים שמניתי לעיל.

35. אי-הפעלתה של תחנת מגן דוד אדום באשדוד בשל אי-חיבורה לרשת החשמל

חבר-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר הפיתוח ביום ט"ו באייר תשל"ג (17 במאי 1973):

ב"דבר" מיום 11 במאי 1973 נמסר שמגן דוד אדום אינו יכול להפעיל את תחנתו החדשה באשדוד, שבהק" מתה הושקע סך 800,000 לירות, ושבנייתה הושלמה בימים אלה, מחמת אי-חיבורה לרשת החשמל.

אבקש לדעת:

1. מדוע טרם חובר מוסד חיוני כתחנת מגן דוד אדום באשדוד לרשת החשמל?

2. האם מוכן כבוד השר להורות לחברת החשמל לתקן את המעוות בלי השהיות נוספות?

ש"ר-הפיתוח ח. גבתי:

1-2. בעניין זה השיבתי זה עתה על שאלתה דומה של חבר-הכנסת אביזורה.

36. שירות רפואי לתושבי קריית ארבע

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את שר הבריאות ביום י"א באדר ב' תשל"ג (15 במארס 1973):

סופר "מעריב" אהרון דולב מוסר בעתונו מיום 2 במארס 1973 שקריית ארבע בחברון משוללת כל ציוד

3. התוואי של קו החשמל יהיה בציר אילת-אופירה, ויחוברו אליו כל הישובים ומפעלי הפיתוח בציר הנ"ל, הקיימים כיום ואשר יקומו בעתיד.

32. חיבור הכפרים הערביים לרשת החשמל

חבר-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר הפיתוח ביום ב' באייר תשל"ג (4 במאי 1973):

ב"הארץ" מיום 2 באפריל 1973 פורסם מאמר של מר נחמן פביאן, ובו קובלנות של כפרי-מיעוטים רבים באזור הצפון על הסחבת בחיבורם לרשת החשמל. תו-שבי הכפרים רואים בהעדר החשמל סימן לאי-נכונות הממשלה לספק להם שירותים חיוניים. מלבד זאת, חוסר החשמל מוגע הקמת מפעלי תעשייה בחלק מן הכפרים הערביים.

אבקש לדעת:

1. מהו מספר הכפרים הערביים שחוברו לרשת החשמל מאז הקמת המדינה?

2. מהו מספר הכפרים הערביים שטרם חוברו לרשת החשמל הארצית?

3. מה הסיבות לאי-חיבור זה?

4. מתי יחוברו הכפרים הערביים באזורי הארץ השונים לרשת החשמל?

ש"ר-הפיתוח ח. גבתי:

1. חמישים ואחד כפרים, שאוכלוסייתם מהווה כ-70% מכלל האוכלוסייה הכפרית הערבית.

2. חמישים וארבעה.

3. עד שנת 1968 לא היתה נכונות רבה מצד הכפ"רים להתחבר לרשת החשמל, מכיוון שהעדיפו מפעלי שירות אחרים, כגון מערכות מים, כבישים, בתי-ספר ומרפאות. עם השינוי הכלכלי פנו כפרים רבים בבקשה לחברם לרשת החשמל, וכיום אין חברת החשמל לישראל מספקת לחבר את כל הפונים, ולפיכך קיים תור לחיבור הכפרים.

4. ראה תשובתי לשאלה 3.

33. משגים בהקמת תשלובת ערד

חבר-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר הפיתוח ביום ב' באייר תשל"ג (4 במאי 1973):

המנהל הכללי של ערד, המהנדס שמעון פרידמן, אמר בכינוס התשיעי של האגודה הישראלית להנדסה כימית שנערך ב-19 באפריל 1973 בקריית הטכניון, כי חברת "אליד" האמריקנית לא היתה בעלת נסיון בהקמת מפעלים כימיים ואף לא היה לה הידע הדרוש בטכנו-לוגיה של מיתקן המצט המרחף שהמליצה עליו.

אבקש לדעת:

1. מי הוא הגורם שהמליץ ועמד בתוקף על דעתו להתקשר עם חברת "אליד" להקמת תשלובת ערד?

2. האם היו נימוקים פוליטיים שדחפו להתקשרות עם החברה האמריקנית?

3. האם מוכן כבוד השר לבדוק אם יש יסוד לטענה שהעלה בכינוס הנ"ל נשיא הטכניון מר אלכסנדר גולד-ברג, כי "תשלובת ערד היא קטסטרופה, המהווה דוגמה מובהקת של התערבות פוליטית בתיכנון מפעלים כימיים

חוברת ל"ב, ישיבה תל"ד
- שאלות ותשובות (שם טוב, נריה, מיקוניס, ורדיגר) -

38. מצוקת האישופו באזור תל-אביב

חבר-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר הבריאות ביום כ"ח באדר ב' תשל"ג (1 באפריל 1973):

הפרופסור אריה הראל, מנהל המרכז הרפואי בתל-אביב, אמר במסיבת עיתונאים ביום 19 במארס 1973 שקיים צורך דחוף להוסיף 250 מיטות בבתי-החולים שבאזור תל-אביב, בעיקר במחלקות הפנימיות והטרא-מטולוגיות, כדי להקל על מצוקת האישופו המחרפה.

אבקש לדעת:

אילו צעדים נוקט משרד הבריאות כדי להוסיף בדחיות את 250 המיטות הדרושות באורח דחוף?

שר-הבריאות ו. שם טוב:

הנהלת משרד הבריאות ערה למצוקת האישופו הפוקדת כעת את אזור תל-אביב, והיא נוקטת באופן מתמיד אמצעים על מנת להוסיף מיטות בבתי-החולים בתל-אביב והסביבה.

בבית-החולים איכילוב התווספו בשנת 1972/73 65 מיטות, ולשנת התקציב 1973 מתוכננות לפתיחה 62 מיטות כלליות.

בפרדס כץ יופעלו בעתיד הקרוב 30 מיטות נוספות.

בבית החולים דונולו ביפו תופעלנה 20 מיטות.

בבית החולים שמואל דופא בבאר-יעקב מתוכננת הפעלת 20 מיטות לחולים קשישים תוך שנה זו.

גם בבית-החולים על שם שיבא בתל-השומר תופעלנה מיטות סיעודיות.

39. מיקוח על הכשרות בבית-החולים "רמות רמז"

חבר-הכנסת א. ורדיגר שאל את שר הבריאות ביום א' בניסן תשל"ג (3 באפריל 1973):

בית-החולים למחלות ממושכות ברמות רמז בחיפה אינו נתון לפיקוח כשרות. הנהלת בית-החולים טוענת שיש להסתפק במשגיח הכשרות הנמצא בבית-החולים "רוטשילד" בכרמל. ברם, מבחינה טכנית קשה הדבר, מאחר ששני בתי-החולים נמצאים בחלקים שונים של העיר.

אודה לכבוד השר אם ישיבני:

א. הידוע לכבוד השר מצב זה?

ב. מה בדעת משרד הבריאות לעשות לתיקון המצב?

שר-הבריאות ו. שם טוב:

"רמות רמז" הוא מבחינה פונקציונלית אגף של בית-החולים "רוטשילד", והניהול הוא ביד הנהלת בית-החולים "רוטשילד", בכלל זה הפיקוח על הכשרות.

קיימת תחבורה במכונית שכורה סדירה במוסד, המסייעה עובדים ומצרכים בין "רוטשילד" ל"רמות רמז" בכל שעות היום. המשגיח, כיתר בעלי התפקידים, יכול לבקר ללא כל קושי, בכל שעה שיראה צורך לעשות זאת.

גם במקומות אחרים, ששם המוסד מפוצל באגפים אחדים, יש רק משגיח אחד, כגון בצפת, שער-מנשה, בית-החולים יפו, וכו'.

ומיכשור רפואי יסודי, אין בה מרפאה מתאימה ותנאים לריפוי אוכלוסיית המקום.

אבקש את כבוד השר להשיבני:

א. מה הם התקנים המקובלים על משרד הבריאות לגבי הבטחת טיפול רפואי שוטף בישוב המונה כ-800 נפש?

ב. האם נוקט משרד הבריאות צעדים להחיל תקנים אלה גם על קריית ארבע בחברון?

ג. אילו אמצעים נוקט משרד הבריאות כדי להבטיח אפשרות לטיפול רפואי שוטף בתושבי קריית ארבע בחברון?

שר-הבריאות ו. שם טוב:

בקריית ארבע פועלת מרפאה של קופת החולים הכללית. לפי ההסכם הבין-מוסדי, שנערך בימות משרד הבריאות, מרפאה זו מספקת שירותים לכל התושבים, גם המבוטחים בקופות החולים האחרות, או שאינם מבוטחים כלל.

א-ב. במרפאה מועסקות רופאה ואחות במשרה מלאה, וכן מקיים משרד הבריאות שירות טיפת חלב. תקן זה של כוח-אדם מתאים למספר התושבים. אין בנמצא תקן כתוב לציון ולתרופות, אך מרפאה זו מקבלת מקופת החולים הכללית את כל הנדרש.

ג. בבירור שערכה לשכת הבריאות המחוזית (ירו') שלם) במקום הסתבר שרוב הפגמים המצויינים בכתבה בעתון, מקורם בעובדה שהרופאה, האחראית למרפאה והגרה במקום, היא עולה חדשה הנמצאת בקריית ארבע רק כמה שבועות. אין לנו ספק שתוך תקופה קצרה ביותר תקבל המרפאה את כל הדרוש לה לפעולה תקינה.

37. צעדים לעידוד הילודה

חבר-הכנסת מ. צ. נריה שאל את שר הבריאות ביום י"א באדר ב' תשל"ג (15 במארס 1973):

בעתונות נמסר שכבוד השר הביע דעתו השלילית על מיעוט הילודה בחלק ניכר של משפחות מבוססות.

אודה לכבוד השר אם ישיבני:

1. האם כבר פעל משרד הבריאות בדבר מציאת הדרכים לזירוז המשפחות הנ"ל להגדיל את הילודה?

2. מה בכוונתו של משרד הבריאות לעשות בנושא זה בעתיד, נושא שהוא חיוני למדינת ישראל?

שר-הבריאות ו. שם טוב:

הידיעה שנמסרה בעתונות לא היתה מדויקת.

א. הבעתי את דעתי האישית בעד תיכנון המשפחה בישראל, ובהקשר זה ציינתי שחלק גדול מן המשפחות ממוצא ערבי מסויים הן קטנות וחלק אחר, ממוצא ערבי אחר, מטופלות בילדים.

ב. נושא הילודה אינו נושא בריאותי טהור, אלא קשור בבעיות דמוגרפיות שעל הציבור כולו לתת דעתו עליהן.

ג. אנו עוסקים בשלב זה בלימוד הבעיה בלבד, ונפעל בהתאם לממצאים ולמסקנות שיוסקו.

40. מפגעי תברואה באזור קרית מלאכי

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר הבריאות ביום א' בניסן תשל"ג (3 באפריל 1973):

לפי הידיעות שבידי סובלת קרית מלאכי ממפגעי תברואה קשים, והם:

(א) שפכי המפעל לעיבוד עורות "פליציה" (לש-עבר "דרמה") וכן שאריות העורות של המפעל. השפכים זורמים לוואדי ללא שום פיקוח, מה גם שזה שנים אין למפעל רשיון; (ב) חלק משפכי "מרבק" זורמים לוואדי הסמוך לקרית-מלאכי; (ג) בישול נוצות וטחינתן - במפעל "מעוף".

נוכח הפעלתו הקרובה של מפעל "פקר-פלדה", אשר יגביר את הפצתם של ריחות רעים, אבקש לדעת:

אילו אמצעים נוקט משרד הבריאות כדי למנוע מפגעי תברואה, לבל יגרמו נזק לתושבי אזור קרית-מלאכי?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

ברצוני להביא לפני חברי הכנסת אינפורמציה על אודות המפגעים שמנה חבר-הכנסת תמיר בשאלתה הנ"ל.

א. (1) למפעל "פליציה" (לשעבר "דרמה") לא אושר רשיון לפי חוק רישוי עסקים מפאת העדר פתרון לבעיית השפכים של המפעל. בשנה האחרונה השקיע המפעל מאמצים בתיכנון ובביצוע של סידורים לטיפול בשפכים, שצריכים להסתיים תוך שנה זו, אך הובטח שה-סידורים הטכנולוגיים החדשים ימנעו לחלוטין ריחות משפכי המפעל בגלל הרכבם הכימי.

(2) בעניין שאריות העורות: רק לפני חודש ימים בערך חתם ראש המועצה של קדיית מלאכי על הסכם עם המועצה האזורית באר-טוביה לגבי השימוש בשטח המזבלה של המועצה האזורית באר-טוביה, המאושרת על-ידי משרדנו והנמצאת מרחק כ-6 קילומטרים מן המקום.

מפעל "פליציה" התחייב להעביר את שאריות העור רות לשטח הנ"ל.

ב. שפכי מרבק: הכוונה לשפכים של כל המפעלים הנמצאים באזור באר-טוביה והכוללים את מרבק בע"מ, מרבק תעשיות סע"מ, מעוף בע"מ, טנה נוגה, אד-ניר בע"מ. בעיית השפכים של המפעלים הנ"ל ידועה לנו היטב, והמלצנו על פתרון כולל לכל אזור התעשייה של המועצה האזורית באר-טוביה.

התכניות הוגשו באמצעות המועצה האזורית באר-טוביה, ולאחר דיונים ותיקונים לפי דרישות המשרדים הנוגעים בדבר, סוכם בתאריך 3 באפריל 1973 לאשר את התכניות ולהעבירן לוועדת הביוב העליונה, כדי שתוכל המועצה לקבל את המימון המתאים לביצוע המידי.

ג. לקונצרן "מרבק"-מעוף לא חידשנו את הרש-יון לבישול נוצות וטחינתן. דרשנו מן המפעל לעבוד בשעות מסוימות ביום, כשהרוחות הן מערביות בלבד, ותוך חודשים מספר יהיה על המפעל להגיש תכנית מפורטת של הקמת מיתקן חדש עם הסידורים הטכ-נולוגיים החדשים אשר לכל הדעות ימנעו את המטרדים הנזכרים בשאלתה.

ד. בעניין "פקר-פלדה": לא נראה לנו שתתהווה

בעיה של ריחות רעים, כי המפעל מלא אחר כל דרישות משרדנו.

התקלה היחידה העלולה להתהוות היא בסילוק סופי של מי הביוב של המועצה המקומית קרית מלאכי.

41. מידע בדמי "דבר" על פעילות ספורטיבית בשבתות

חבר-הכנסת א. ורדיגר שאל את שר הבריאות ביום א' בניסן תשל"ג (3 באפריל 1973):

מטה "צבר" לפעילות לשמירת הכושר הגופני והב-ריאות פירסם חוברת הסברה, ואליה מצורפים שני דפי מידע על פעילויות ספורטיביות המתקיימות לרוב בשב-תות.

אודה לכבוד השר אם ישיבני:

א. הידוע לכבוד השר על עובדה זו?

ב. מה בדעת משרד הבריאות לעשות כדי למנוע פירסום של פעילות ספורטיבית בשבתות מטעם גוף הממומן על-ידי תמיכה ממשלתית?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

א. נכון שבדפי המידע שמפרסם "צבר" כלולה גם אינפורמציה על פעילות ספורטיבית המתקיימת גם בשבתות.

ב. אין אנו מתכוונים לפעול שום פעולה למניעת פירסום הפעילות הספורטיבית. אין אנו מופקדים על שמירת השבת. אנו מופקדים על בריאות האוכלוסייה, ולטובת הבריאות סבורים אנו שטוב לעסוק בספורט; על כן מפרסמים אנו מידע על פעילות ספורטיבית המתק-יימת מטעם הדברים גם בשבתות (על-ידי אגודות ספורט ואירגונים אחרים שאינם ממשלתיים).

כל אדם יחליט בעצמו אם ומתי רצונו לעסוק בס-פורט.

42. פלואורידציה של מי שתייה בארץ

חבר-הכנסת מ. אביזור שאל את שר הבריאות ביום ח' בניסן תשל"ג (10 באפריל 1973):

האם קיימות, לידעת המשרד, תכניות לפלואורידציה של מי שתייה בארץ?

אם כן -

1. לאלו רשתות מיועדת הפלואורידציה, ומהו לוח הזמנים שנקבע?

2. האם ידוע למשרד הבריאות שארצות רבות נמנעות מפלואורידציה, מטעמים של מניעת זיהום מי השתייה, ומעדיפות לטפל במניעת גיוון שנינים אצל ילדים? ואם כן - מדוע אין ישראל הולכת בעקבותיהן?

3. מה הוא היקף הבעיה של העדר פלואורידים בשיניים של ילדים בארץ, וכיצד טיפלו בה עד כה?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

1. משרד הבריאות מכין כעת תכניות לקראת פלואורידציה של מי שתייה באזורים שיש בהם חוסר בפלואור. הוועדה המייעצת בנוגע לאיכות המים דנה בנו-שא זה.

משרד הבריאות הזמין סקר הנדסי כלכלי לבדיקת האפשרויות של פלואורידציה של מי שתייה, והמלצה לאילו רשתות וכיצד יש להוסיף את הפלואור. טרם נקבע לוח זמנים.

2. בדרך כלל ניתן לטפל בארץ ברובם המכריע של החולים. אשר לחולים במחלות נדירות שאין אפשרות לטפל בהם בארץ, הרי הנוהל שלפיו אנו פועלים הוא: הבאת כל פנייה כזו לפני המנהל הכללי, שהוא בעצמו מומחה לרפואה פנימית. במידת הצורך מתייעץ המנהל הכללי עם המומחים הרפואיים הנוגעים לבעיה הספציפית.

מנסיונו למדנו שמספר חסרי-האמצעים הנשלחים מסיבה מוצדקת לטיפול בחוץ-לארץ הוא קטן מאוד, אחד או שניים בשנה לכל היותר. אנו תומכים בחולה כזה, ומעודדים אף עזרה מצד הציבור, כי סבורים אנו שטוב בהחלט לשחרר את הציבור בבעיות הומאניות מסוג זה.

44. תביעות הרופאים לשיפור שכרם

חברי-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר הבריאות ביום ב' באייר תשל"ג (4 במאי 1973):

ההסתדרות הרפואית בישראל מירסמה בחדש אפריל הודעה בעהונות, המפרטת את תביעות ציבור הרופאים ליצירת סולם חדש של שכר-יסוד, שישקף בצורה מתקבלת על הדעת את התנאים הכלכליים השוררים בישראל ב-1973, וכן לשיפור השירות הרפואי לחולים. בהחלטה מצינת ההסתדרות הרפואית, שצריך להגיע לבירור ולסיכומן של תביעותיה הצודקות. בלי הודקות להפעלת אמצעי מאבק חריפים.

אבקש לדעת:

המוכן כבוד השר להטיל את מלוא משקלו למען סיפוק התביעות העיקריות של ההסתדרות הרפואית, במגמה למנוע שיבושים כל שהם בהושטת עזרה רפואית לחולים?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

הממשלה מנהלת את המשא-ומתן עם ההסתדרות הרפואית במסגרת מדיניות השכר במשק. אין היא יכולה לחרוג ממה שניתן במקצועות אקדמיים אחרים.

תביעותיהם העיקריות של הרופאים (סולם חדש ושינויים בוותק - שהם 85%, מרכיבים אחרים = 96%, בנוסף על תוספת היוקר וקידום הוותק בסך 12% שכר קיבלו) עולות בהרבה על מה שניתן במקצועות אקדמיים אחרים.

משרדנו ער לבעיות שהעלו הרופאים, ועושה את הכל כדי שהמשא-ומתן יסתיים מיד.

ג. הודעת הממשלה על שביתת הרופאים*

1. תשובת שר הבריאות

שביתת הרופאים העקיים בכנסת דיון, וכמעט כל חברי הכנסת מכל הסיעות, פרט אולי לסייעת מק"י וסייעת רק"ח, מצאו לנכון - גם אם הצדיקו את תביעות הרופאים ומצאו ביניהן גם תביעות מוצדקות, וגם אני עשיתי זאת - מצאו לנכון לפנות לרופאים בתביעה מפורשת להפסיק מיד את השביתה ולחזור לעבודה ולשולחן המשא-ומתן.

2. ידוע לנו שביותר מ-35 ארצות מתקדמות בעולם יש פלואורידציה של מי שתייה, ושיש מעל ל-200 מיליון איש בעולם ששותים מי שתייה המכילים פלואור.

בכמה מקומות בעולם הצליחו קבוצות לחץ לדחות את הפלואורידציה.

אירגון הבריאות העולמי ממליץ על פלואורידציה של מי שתייה כדרך הטובה, היעילה, הזולה והבטוחה ביותר למניעת עששת השיניים.

פלואור נמצא באופן טבעי במי שתייה, ותוספת פלואור המבוקרת באמצעים מתאימים אינה מזהמת את המים. להיפך, מים טובים לשתיה כוללים פלואור.

3. בקרב הנוער בגיל 18 בארץ סובלים כ-80% מעששת רצינית בשיניים. המצב גרוע הרבה יותר ממה שקיים בעולם הרחב בגיל זה. בשירות לבריאות השן לתלמידים אנו רואים כבר בגיל 6 ילדים עם שבע-שמונה שיניים הרוסות לגמרי בגלל העששת. הפלואורידציה תקטין את ההרעה במצב ב-60% בערך.

עד כה ניסיונו לטפל במחלה באמצעים שונים דוגמת סתימות ועקירות. בלי פלואורידציה לא נתגבר על הבעיה מן הסיבות הבאות: חוסר זמן, מחסור בכוח-אדם, מחסור במרפאות, בציוד ובתקציב.

43. הטסת חולים מחוסרי-אמצעים לחוץ-לארץ,

כשאין אפשרות של ריפוי בארץ

חברי-הכנסת ש. מיקוניס שאל את שר הבריאות ביום ב' באייר תשל"ג (4 במאי 1973):

בקשר לבעיה שנתעוררה בעניין גיוס כספים למימון הניתוח של הילדה סימה שודריק ושהיה הילדה ואמה בארצות-הברית, לאחר שקבעו הרופאים שרק בחוץ-לארץ אפשר לטפל במחלתה, - אבקש לדעת:

1. מדוע לא נקט משרד הבריאות את הצעדים הדרושים למימון הטסתה של הילדה לארצות-הברית?
2. האם קיימות הנחיות כלשהן במשרד הבריאות לטיפול מהיר במקרים דחופים דומים; ואם כן - מה הן?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

1. משרד הבריאות לא נקט צעדים למימון הטסתה של הילדה לארצות-הברית, משום שסבר שאפשר לנתח גם בארץ. לא יצאנו בקול נגד הנסיעה, כי לא רצינו לפגוע ברוחה של הילדה לאחר שכבר הובטח לה כי תסע לטיפול בארצות-הברית.

הי"ר מ. ביבי:

חברי הכנסת, אנו עוברים עתה לסעיף הבא בסדר-היום: הודעת הממשלה על שביתת הרופאים. נשמע את תשובת שר הבריאות, ולאחר מכן הצעות סיכום.

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, אני מוצא לנכון להדגיש שבעקבות ההודעה שמסרתי בשם הממשלה על

סיקים ונציבות שירות המדינה פנו רשמית להסתדרות הרפואית שתגיש את תביעותיה, כדי שדון ונענה לה מה אנחנו רוצים לתת. הרופאים מגישים את תביעותיהם בשנה אחת של איחור, בפברואר 1973, והם אינם מסתירים שעשו זאת מתוך שיקולים תכסיסיים שלהם, רצו לנתק עצמם מכלל ציבור העובדים האחרים שחתמו על חווי ש.כר. הם נתנו לנו זמן של חודשיים. הם הגישו את התביעות שלהם באיחור של שנה. במשך חודשיים ניהלנו אתם משא-ומתן אינטנסיבי ביותר. הבאנו אותם ישר לוועדת השרים לענייני ש.כר. אחרי זה הקימונו ועדת ארבעה פריטטית, בהשתתפות שני נציגים מכל צד, והיא קיימה שורה ארוכה של ישיבות. כאשר ראינו שהרופאים אינם יורדים במידה מספקת אל הגבול הסבי, זימנו אותם פעם נוספת לוועדת השרים לענייני ש.כר.

רק כלילה האחרון, כאשר הם עמדו להכריז על שביתה, והשביתה עמדה להתחיל, אני עבדכם אמרתי להם: תנו לנו שעות של שלושה ימים, אני מבקש, לקרוא ביום שיש לישיבת ממשלה כדי לדון במצב שנוצר.

והנה קם כאן חבר-הכנסת בן-מאיר ואומר: מה פתאום ביום האחרון קראתם לישיבת ממשלה? איזו צורה של הצגת העניין? האם זה מוסיף ללחץ על הרופאים כדי לסיים את השביתה? כיצד אפשר להאשים אותנו שאנו גרמנו לסתבת, וזאת כאשר ניהלנו את המשא-ומתן במלוא האינטנסיביות והרצינות? והווי חבר כנסת שיש לו שלושה נציגים ליד שולחן הממשלה.

יעקב נחושתן (גח"ל):
הם בדוג.

שר-הבריאות ו. שם-טוב:
לא על חשבון החולים.

יצחק ה. קלינגהופר (גח"ל):
חוסר קומוניקציה בתוך סיעה, זה קורה.

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

חבר-הכנסת קשת בא אלי בטענה על שבדברי הח-רפתי את הטון כלפי הרופאים. אני דוחה את הטענה הזאת. חברי כנסת, נפגשתי בימים אלה עם עשרות רבות של רופאים, לרבות מנהלי מחלקות, לרבות מנהלי בתי-חולים. הם מצאו לנכון לציין כי בדברי מעל במת הכנסת ידעתי לאון את הערכתי לרופאים ואת טענתי המהותית על מה שנקרא שביתה של רופאים. לא אחת סיפרתי לכנסת שאני מיללת את הרופאים ושבתתי את הישגיו הרפואה הישראלית. הישגיה של הרפואה הישראלית הם הישגיו של הרופא הישראלי, הם לא יכולים להתקיים בלעדי.

אמרתי לפני שבוע, ואני חוזר ואומר עכשיו, שאינני מתיימר להטיף מוסר לרופאים בקשר לאתיקה רפואית. אבל נראה לנגד עינינו את חזרי המיון המלאים. אתמול היו בחדר המיון של בית-החולים רמב"ם שלוש חוליים, וצריכים הייתם לשמוע את הזעקות ואת הבכיות של הילדים, ואת הפחדים של האמהות. כך גם במרפאות קופת-החולים שאליהן באה האם עם ילדה ואיננה מוצאת את הרופא, ושולחת אותה לרופא לביתה, וכאשר היא באה לביתו של הרופא הוא טוען לעומתה: אינני מקבל אלא באמצעות המרפאה, תביאי לי פתק מהמוקד. ואז היא חוזרת למקום פעם שלישית, עם ילד שחזמו

רצוני למסור לכנסת היום שהממשלה קיימה ביום ראשון בבוקר דיון מיוחד על שביתת הרופאים, ובניגוד לפירסומים שראיתי היום בעתונות רצוני לציין, שהממשלה היתה מאוחדת בדעתה שאין כל אפשרות, במשא-ומתן שיתחיל הערב עם הרופאים, לחרוג מעבר למסגרת שנקבעה, לתוספת ש.כר והטבות לרופאים ב-45.6%.

אנחנו ניגשים הערב, המעסיקים, לפגישה נוספת עם נציגות הרופאים. אני יודע שקיים קושי בהתחלת המשא-ומתן מחדש. הקושי נובע מכך שהממשלה, לדעתי בצדק, קבעה את מסגרת המשא-ומתן. וכפי שהסברתי לכנסת הקושי נובע מכך שהפעם, אולי בניגוד למשא-ומתן עם ציבורי עובדים אחרים, מצאתי לנחוץ בשלב האחרון של הדיונים עם נציגות העובדים, כאשר עמדתי בראש הצוות שניהל את המשא-ומתן, להניח את כל הקלפים של המעסיקים על השולחן, ולנסות הפעם להציע לציבור של שובתים, לפני שביתה, את המקסימום שאפשר להציע להם אחרי שביתה.

בכל זאת, למרות קושי זה שאנחנו הצענו את המקסימום, אני סבור שיש סיכויים טובים, אם הצד השני יגלה רצון טוב, שנגיע הערב לסיום השביתה. ניתן במסגרת של 45.6% לספק תביעות חשובות, לא כל התביעות של העובדים. ואם הם יקחו בחשבון שבעצם אנחנו נמצאים רק שישה-שבעה חודשים לפני התחלת משא-ומתן על ש.כר והטבות של שנת 1974, משא-ומתן שיכול להתחיל בינואר — הם יכולים בהחלט להעלות אותן תביעות, שלגביהן לא יבואו על סיפוקם, לדיון בשנת 1974.

הפער שנוצר בין הצעת המעסיקים לבין תביעת העובדים הוא פער של 15%. אני חושב שעם רצון טוב, עם רצון לא להמשיך ולגרור סבל לחולים, יכולים הרופאים לקבל את ההצעה שהמעסיקים מציעים להם.

חברי הכנסת, אינני יכול להשתחרר מהדרוש שלפחות כמה מחברי הכנסת שהשתתפו בוויכוח לא מצאו אפשרות לטפל בנושא עדיו זה של שביתה רופאים בלי לשכוח את העובדה שבעוד שישה חודשים יהיו בחירות בישראל. לפחות כמה מחברי הכנסת דיברו אל הרופאים כאל בוחרים פוטנציאליים וכמצביעים, והתעלמו מסבל החולים. הם עסקו פה בתעמולה על חשבון החולים. צר לי לקבוע זאת.

קשה לי להבין, לאחר ההסברים שנתתי, כיצד יכול חברי הכנסת לבוא הפעם בטענות לממשלה על סחבת במשא-ומתן. אין לי הסבר אחר אלא איזו אינרציה של טענה שיכולים לטעון אותה בכל פעם, וטענו אותה גם עכשיו, בלי לראות את העובדות. צר לי לקבוע שהגדל לעשות בעניין זה דווקא חבר כנסת ששייך לקואליציה, חבר-הכנסת יהודה בן-מאיר, שחבריו בממשלה, אם מותר לי להדליף, רק ביום ראשון לא הסתייגו כלל וכלל מהתקרה שקבענו ולא מצורת ניהול המשא-ומתן. אין יכול היה חבר-הכנסת בן-מאיר לומר: "מה פירוש שלא היתה סחבת מצד המעסיקים? מה פירוש הדבר שבאו היום בשלוש או בארבע לפנות בוקר והציגו לדחות את השביתה עד יום ראשון? מדוע היום בשלוש בבוקר? איפה היו המעסיקים במשך חודשיים ושלושה חודשים? הרי לא היום נולד העניין."

איך אפשר בכלל להציג כך את העניין? רבותי חברי הכנסת, חוזה השכר שחתמו הרופאים הסתיים ב-1 באפריל 1972. חודש לפני זה, בפברואר 1972, המע-

שקורה עכשיו באנגליה? מר ידלין לא יכול היה לנבא שביום אחד, ביזמותי, נקרא שוב לרופאים בערב החג. הוא לא ידע ואני לא ידעתי על כך בעוד מועד. אמרתי שביום החג נעשה עוד נסיון ונקרא לרופאים. התקשרתי אליו לאילת בשעה 4 אחר-הצהריים ואמרתי לו שיש סיכוי כי גיפגוש שוב, בערב, עם הרופאים. תשובתו היתה: אני בא. אבל הוא לא השיג מקום במטוס. על כך מגיעה התקפה על יושב-ראש מרכז קופת-החולים, המעביד הגדול, שיצא לנופש והפקיד את השביתה. זוהי דמוגויה בלתי-נסבלת.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):
זה קצת מזוה.

שר-הבריאות ו. שם-טוב:
חבר-הכנסת אבנרי, לא עמדת במאמצים כאלה, במבחנים כאלה ובמתיחות כזו. אינך יודע מה זה לנהל משא-ומתן עם עובדים על נושא כזה שבוע, שבוע, לילה לילה, כאשר אתה כורע מעייפות בלתי-רגילה.

גם כאשר מתקיפים איש ציבור צריך לעשות זאת בקצת הגינות.

אינני מקבל את מה שאמר חבר-הכנסת קשת, שדיבר בנוסח: מישו סיפר לו שאחד השרים אמר, שלא איכפת מה יהיה עם החולים. אני חושב שזוהי עלילת-דם. שום שר לא אמר כדבר הזה. אינני יודע למי התכוון חבר-הכנסת קשת. הוא חייב היה לנקוב שם, ואם הוא היה עושה כן — הייתי מגיב. הוא לא הזכיר שם, ואינני יכול להתייחס לשום איש. הוא זרק לחלל האוויר האשמה כזו, ולמחרת זה הופיע בעתונות. זה נראה בלתי-הוגן. איש מאתנו לא יכול היה לומר דבר זוועה כזה, שלא איכפת מה קורה לחולים. זה איכפת לנו, זה איכפת לחולים.

מזוה שחבר-הכנסת שוסטק, שיש לו קופת-חולים משלו, בא לטעון נגד מעסיקים —

יונתן יפרה (המערך, עבודה—מפ"ם):
לא מהעשירות.

שר-הבריאות ו. שם-טוב:
דווקא לא הייתי אומר זאת לחובתו. זוהי קופת-חולים המשרתת אוכלוסיה פרולטרית בשכונות. גם לה יש גרעונות כמו לכל קופת-החולים. היא איננה קופת-חולים בזבזנית.

— חבר-הכנסת שוסטק בא בטענה אלינו וגם להסתדרות: למה אתם קושרים ציבור אחד לציבור שני מבחינת השכר, תנו עכשיו לרופאים 60%, למה אתם מאיימים שמדי יבואו בדרישות גם ציבורים אחרים — למה קושרים ומצמידים אותם לאחרים?

האם אנחנו קושרים ציבור אחד לציבור שני? הרי ביום שהסתיימה שביתת האחיות אמרו לנו האחיות: אמנם זה לא כתוב, אבל אם תיתנו יותר לרופאים, שאנחנו עובדות אתם בבתי-החולים, שדי נחשף את השביתה. והוא הדין בציבור המהנדסים ואקדמאים אחרים.

יצחק בן-אהרן (המערך, עבודה—מפ"ם):
גם חברי הכנסת צמודים.

גבוה. תראו גם את החולים אשר מתדפקים על דלתות חדרי המיון בבתי-החולים, ואומרים להם שהמקרה איננו דחוף, שילכו הביתה, אבל בינתיים כואב להם.

הרופאים טוענים שהשביתה עדיין אינה חריפה. אינני יודע מתי השביתה תהיה חריפה, האם כאשר מישו ימות בדרך מבית-החולים הביתה? קורים כדב-רים האלה בלי שביתה, אבל כאשר זה יקרה בזמן הש-ביתה — כל אחד יטען שהשובתים הם אשמים.

אינני בא לערער על הזכות הלגיטימית של הרופאים להגן על זכויותיהם ולנהל מאבק מקצועי. אני אומר דבר פשוט: כדי שרופא יסרב לקבל חולה, כל חולה, בכל מקום ובכל זמן — צריכה להיות סיבה שהיא מחוץ לכל ויכוח, שכל אדם אובייקטיבי ישים ידו על לבו ויאמר: במצב כזה זכאי גם הרופא להשבית. זוהי שגיאה שונה מכל שביתה אחרת. יש שביתה שבה נגפע המשק; יש שביתה שבה נגרם נזק להכנסות האוצר; יש שביתה שבה מתקלקלות סחורות; יש שביתה שבה נגרם סבל לאזרח, אשר צריך ללכת ברגל במקום לגסוע בתחבורה ציבורית; יש שביתה שבה סובלים הילדים, כי הם אינם יכולים לקנות שוקולדה בגלל שביתה בבית-חרושת "עלית", או הם אינם יכולים להשיג מצרך חיוני אחר. אבל שביתה שגורמת סבל לחלק החלש ביותר באוכלו-סיה, לחולה החזק לעזרה רפואית, היא שונה במהותה.

אני שואל מעל במה זו את הרופאים — ואני בטוח שרבים וטובים מהם חושבים כמוני: האם לאחר שנתנו תוספת של 45.6% לכל הרופאים, מהדרגה הנמוכה ועד הגבוהה ביותר, תוספת שנעה בין 750—850 לירות נטו לכל אחד מהרופאים, רטוראקטיבית משנת 1972; האם לאחר תוספת כזו ובגלל פער של 15% צריך לגרום סבל לכל החולים בארץ בכל מוסדות הרפואה? אינני אומר שאין להם תביעות צודקות. אבל האם ניתן בבת-אחת להיענות לכל התביעות הצודקות? איזה ציבור של שובתים קיבל בבת-אחת, במשא-ומתן אחד, סיפוק ב-100% של התביעות?

בא כאן חבר-הכנסת קשת ואומר: איזה שוק אתם עושים? למה, אזוני השר, נתתם ביום האחרון 45%, כאשר שבוע קודם עמדתם על 35%? אינני יודע מהו הנסיון של חבר-הכנסת קשת בניהול משא-ומתן. איך אפשר להתחיל מיד בראשית המשא-ומתן ב-45%? הרופאים התחילו בתביעה לתוספת של 193%. היה זה טבעי שהצענו להם קודם 35%, האחוזה הממוצע שקיבלו העובדים במשק. לאט לאט הלכנו לקראתם והגענו למקסימום של 45.6% — 0.8% יותר מאשר קיבל ציבור המורים — והמורים קיבלו את המקסימום, יותר מכל הסקטורים האחרים, מפני שהמורים סבלו מהצבר של קיפוח בהשוואה לדרגות של המהנדסים והטכנאים שא-ליהם הם צמודים. ביום האחרון נתנו את המקסימום. החלטנו לתת לפני השביתה מה שצריך היה לתת אחרי השביתה. האם גם על כך צריכה להיות ביקורת?

חבר-הכנסת קשת וגם חבר-הכנסת הורביץ מצאו לנכון מעל במה זו להתקין, שלא בצדק, את יושב-ראש מרכז קופת-החולים, אשר החליט, לאחר שהענין התפוצץ ביום ו', לאחר שישבנו לילות שלמים במשא-ומתן מייגע וכולנו התרשמנו שאין על מה לדבר — לקחת את אשתו וילדיו ולנסוע ליום של גופש באילת. אצלנו מבקרים גם את מי שנוסע לנופש עם אשתו. איוו השוואה עם מה

— הודעת הממשלה על שביתת הרופאים (שם-טוב, ביבי, ארזי, קלינגהופר, לבנבראון, אבנרי, מיקוניס) —

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

גם חברי הכנסת צמודים, אבל אלה שאליהם הם צמודים אינם שובתים.

ההיצמדות שייכת למערכת השכר כולה. אילו יכולתי לקבל שטר חתום עם כיסוי של חבר-הכנסת שוטק, שאם ניתן עכשיו לרופאים עוד 3% או 5% לא יבואו אחרים לתבוע, הייתי מיד מסכים, אפילו בלי לשאול את שר האוצר. האם צרה עיננו בתוספת של 50 לירות או 100 לירות לרופאים? יש בהחלט על מה לתת להם. אבל, רבותי, דעו שזה פתח לשביתות וסיכסוכים עם כל ציבורי האקדמאים והבלתי-אקדמאים, שאתם חתמנו כבר על חוזים. נתחיל הכל מחדש. הדבר אינו פשוט אם רוצים לראות אותו באחריות, ולא סתם בדמגוגיה לקראת בחי-רות.

אני פונה אל הבית, דווקא לקראת פגישתנו הערב

2. סיכום הדיון

היו"ר מ. ביבי:

חברי הכנסת, אנחנו נשמע עתה הצעות לסיכום הדיון. בשם סיעת מספר יביא הצעת סיכום חבר-הכנסת ארזי.

ראובן ארזי (המערך, עבודה מפ"ם):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, בשם הסיעות: המערך (עבודה-מפ"ם) מפד"ל, המפלגה הליברלית העצמאית, קידמה ופיתוח, שיתוף ואחווה, הנני מתכבד להביא לפני הכנסת הצעת סיכום לדיון על הודעת הממשלה בעניין שביתת הרופאים:

א. הכנסת פונה לרופאים לחסוך סבל מאלפי אזרחים, להפסיק את השביתה ולחדש מיד את המשא-ומתן עם המעסיקים.

ב. הכנסת רושמת לפנייה את הודעת שר הבריאות, שנמשלה ביום ז' בסיון תשל"ג — 7 ביוני 1973, ודברי התשובה שנמסרו לכנסת היום, י"א בסיון תשל"ג — 11 ביוני 1973.

היו"ר מ. ביבי:

בשם סיעת גח"ל יביא הצעת סיכום חבר-הכנסת קלינגהופר.

יצחק ה. קלינגהופר (גח"ל):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הנני להביא הצעת סיכום מטעם סיעת גח"ל לדיון על שביתת הרופאים.

1. הכנסת מגנה את הסחבת שבה נהגו הממשלה והרשויות הציבוריות המעסיקות את הרופאים לגבי תביעותיהם.

2. הכנסת קוראת לרופאים השובתים ולרשויות הציבוריות, המעסיקות אותם, למסור ללא דיחוי את התביעות השנויות במחלוקת להכרעת בורר.

3. הכנסת קוראת לרופאים לשוב לעבודתם למען לא יגרם סבל נוסף לזקוקים לטיפול.

4. הכנסת קובעת כי השבתה חוזרת ונשנית של שירותים חיוניים לציבור מחייבת הנהגת בוררות שיפוטית ממלכתית בשירותים אלה. בית-המשפט, המוסמך להוציא

עם הרופאים. אתם רואים שהממשלה לא שקלה שי-קולים של יוקרה. מישוהו אמר שלא לדבר עם הרופאים כל עוד הם שובתים, צריך להחזיר אותם קודם לעבודה, אבל לא קיבלתי גישה זו, גם הממשלה לא קיבלה גישה כזאת, צריך לדבר עם הרופאים בכל מצב. אנחנו גם לא ששים להביא רופאים בישראל לכך שיצטרפו לטפל בחו-לים בתוקף פסק-דין או בתוקף צו. אנחנו רוצים לנהל משא-ומתן סביר, כדי לסיים את השביתה הזאת.

אינני חושב שהכנסת צריכה להתערב בסיכסוכי עבודה, גם אם תתערב זה לא יועיל, יש לכך מוסדות מתאימים. אבל יש משקל לקריאה של הכנסת כולה אל ציבור הרופאים לחזור למשא-ומתן, לסיים את השביתה, לחסוך סבל מאנשים, ולהגיע להסדר במסגרת החלטת הממשלה מיום ראשון.

צו מגיעה, ימנה ועדת בוררים בראשותו של שופט, אשר תקיים דיון מהותי על התביעות ותכריע בהן.

היו"ר מ. ביבי:

בשם סיעת הרשימה הקומוניסטית החדשה יביא הצעת סיכום חבר-הכנסת לבנבראון.

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה): אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הצעה מטעם סיעת דק"ח לסיכום הדיון על שביתת הרופאים:

1. הכנסת מביעה את הערכתה לציבור הרופאים, המועסקים במוסדות ציבור ובמוסדות ממלכתיים, על עבודתם המסורה לטובת בריאות העם.

2. הכנסת מביעה את תמיכתה במאבק הרופאים לשיפור רמת שכרם ותנאי עבודתם.

3. הכנסת דוחה את האיומים בהפעלת צווי ריתוק נגד הרופאים השובתים וקובעת, שאת סיכסוך העבודה בין הרופאים והמעבידים יש לפתור במשא-ומתן בין נציגי הרופאים והמוסדות המעסיקים אותם.

היו"ר מ. ביבי:

בשם סיעת העולם הזה—כוח חדש יביא הצעת סיכום חבר-הכנסת אבנרי.

אורי אבנרי (העולם הזה—כוח חדש):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הצעת סיכום מטעם סיעת העולם הזה—כוח חדש לדיון שביתת הרופאים:

הכנסת קוראת לרופאים, למעסיקים ולממשלה לפ-תוח במשא-ומתן נמרץ לשם יישוב הסיכסוך ביניהם, תוך סיפוק הדרישות הצדקות של הרופאים, כדי להביא לסיום השביתה עוד היום.

היו"ר מ. ביבי:

בשם סיעת מק"י יביא הצעת סיכום חבר-הכנסת מיקוניס.

שמואל מיקוניס (מק"י):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הצעת סיכום מטעם סיעת מק"י לדיון על שביתת הרופאים.

ה צ ב ע

הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת ש. מיקוניס
לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת א. אבנרי
לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת א. לבנבראן
לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת י. ה. קלינגהופר
לא נתקבלה.

הצעת הסיכום שהביא חבר הכנסת ר. ארזי
נתקבלה.

א. הכנסת קובעת, כי שכר הרופא ותנאי עבודתו בבתי החולים ובמרפאות אינם מספקים את הצרכים האלמנטריים של הרופא כאיש מקצוע וכעובד ציבור.
ב. הכנסת קובעת, כי שכרו הנמוך של הרופא ותנאי עבודתו הקשים מתנקשים באינטרס החולים ומוסיפים להורדת תדמיתה של התורה הישראלית.

ג. הכנסת תובעת מן הממשלה ומהמעבידים האחרים להיענות לתביעות הצדקות של הרופאים ובכך להחזיר לתיקונן את השירות הרפואי - הממלכתי, הציבורי והעירוני כאחד.

היו"ר מ. ביבי:

חברי הכנסת, אנחנו ניוגשים להצבעה.

ד. סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו

ולספנות; והחלה הסדרת התנועה הציבורית והפרטית בשטחים החדשים. אולם בכל אלה אין עדיין להתמודד עם קצב המינוע, העיור והתיעוש, הגואה והולך במדינת ישראל.

אם אשתקד נרכשו כ-75 כלי רכב פרטיים בממוצע ליום, הרי שב-3 החודשים הראשונים של השנה הוכפל המספר ועכשיו נרכשים כ-150 כלי רכב ליום, ולקראת סוף העשור גגיע לכ-750,000 כלי רכב מכל הסוגים. 85% מתושבי המדינה גרים בערים; ו-50% מכלי הרכב שייכים לתושבי גוש דן.

הקילומטר השנתי הגיע השנה לכ-7,250 מיליון ק"מ. בתנועה האווירית הבין-לאומית חל גידול של 16.6% בנוסעים - קרוב ל-2 מיליון - ושל 15.4% במטענים - 41,000 טון - לעומת השנה הקודמת; כמות המטענים, בלי הדלק, שעברה בגמלי ישראל הגיעה השנה ל-8.5 מיליון טון, וזוהי הובילה הספנות הישראלית כ-60%.

גידול זה הוא הגורם העיקרי לתאונות הדרכים, לזיהום האוויר, להגברת הרעש, לניכור החברתי ולשינוי בוש הנוף. אין טעם להתעלם גם מהעובדה שהוא מסמל מגמת יסוד אופיינית לחברה בתימינו. בחברה חפשית, פתוחה ומתחרה, אין אפשרות לנקוט מדיניות של איפכא מסתברא. יש לחפש איזון אחראי בין התנועה לבין מחירה. כמעט בכל העולם, מנויורק ועד מוסקבה, מהונג-קונג ועד ונקובר, נקרעים הרקיעים על-ידי בתי קומות גבוהים ונחרשים הנופים על-ידי כבישים ומסילות. המחשבה שבכוחם של אמצעים אדמיניסטרטיביים לעצור זרם שהוא היסטורי היא מחשבת בוסר, אלא אם כן מדובר במשטר כפייה, וגם זה כוחו לדחות, לא למנוע. ניתן אולי לכוון את הזרם, לא ניתן לבטלו. האוהלים, העגלות והפרשים פינו את מקומם למגרדי שחקים, מכונות ומטוסים, שבתוכם חיה חברה הנעה בקצב של מאות ק"מ לשעה, בהשוואה לעשרות ק"מ ליממה קודם לכן. ומה שנכון לגבי העולם נכון גם לגבי עולמנו. יתר על כן, משפקדה אותנו רמה כלכלית חדשה, שוב אין דרך אלא להביא בחשבון גידול הקצב של המינוע, התיעוש והעיור ולתכנן את התשתית וליצור אופטימום אנושי מתקבל על הדעת.

מצבה התחבורתי הנוכחי של ישראל הוא פרי של

היו"ר מ. ביבי:

חברי הכנסת, אנו עוברים עתה לסעיף הבא בסדר-היום: סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו. רשות הדיבור לשר התחבורה.

שר התחבורה ש. פרס:

אדוני הישיבה-ראש, כנסת נכבדה, בסקירה המונחת לפניכם מפורטים נתונים רבים לגבי בעיות התחבורה והתפתחותה. מסקירה זו ניתן ללמוד שכמעט אין תחום אחד מתחומי התחבורה שלא ערכנו בו שינויים ושיפורים; לתחבורה הציבורית החלה להינתן עדיפות בדרכים; יותר מ-400 צמתים שופצו או הותקנו; כ-30 ק"מ של קטעי כביש ודרך עיקריים הוארו; בירושלים מסתיימים סלילת הטבעת החיצונית של העיר; בתל-אביב הוחל בביצוע גתבי איילון ומסתיימת סלילת דרכי הגישה לתחנה המרכזית; בחיפה החל הגישור בין הנמל לבין העיר; פעולות מוגזגות הוסיפו לבלמים העלליה בתאונות הדרכים, שהצטמצמה מ-52.5 תאונות לאלף כלי רכב ב-1971 ל-48.9 ב-1972; מערכת היחסים עם הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית הושתתה על חוזה כתוב; הוזמנו כ-600 אוטובוסים מדגמים חדשים ומתוכם כ-330 מוגמרים ו-260 שלדות, והחלה מערכת שיפוצים באוטובוסים הקיימים; ברישוי במוניות הוכנס סדר שיפוטי; ענף המשאיות נמצא בתהליך של מודרניזציה על-ידי הקטנת גיל הרכב, התמחותו והגדלת נפחו; הוקמה מועצת משאיות; במערכת הרישוי והבדיקה של הרכב הונהגים נערכה דה-ביורוקרטיזציה יסודית; לרכבת ישראל הוזמן ציוד חדש, וקו נהריה-חיפה-תל-אביב נמצא בתהליך של שיפוץ וקיצור משך הנסיעה; נמל התעופה בלוד צוייד במיכשור אלקטרוני, במסלולים ובמסופים נוספים, והוא החל לפעול כהלכה; המסלולים בשדות התעופה באילת והרצליה שופצו; בשדה בירושלים נבנה למעשה מסלול חדש; בשארם א-שייך נבנה מסוף נוסעים; ל"אל על" התווספו שני מטוסי ג'מבו; בגמלי הארץ הותקנה מערכת טיפול במכלולות; בעזה נבנו שני מחזים; צי הסוחר עובר לכלים חדשים ומתמחים; מספנות ישראל בנו בהצלחה ספינות טילים לחיל-הים; על שולחן הכנסת הונחו חוקים וחוקי-משנה בתחומי היבשה, הים והאוויר; הותקנו תקנות נגד זיהום האוויר, זיהום החופים ומניעת רעש; השירות המטיאורולוגי מספק עתה מפה יומית לקהל, לחקלאות

וירושלים, יוקמו כבישים לכניסה ויציאה מן הגמל וצומת דולפין תגושר. העיר התחתית תחובר עם העיר העלית באמצעות דרך מהירה שתעבור בנחל-גיבורים - מה שהיה פעם ואדי-רושמה - וכן יבנו שלושה חניונים לכלי רכב.

בכל הערים יבנו גשרים ומינהרות להולכי-רגל וצמתים עיקריים וגושר.

ב. התנועה בערים הגדולות תגוהל במדרכות על-ידי בקרה אלקטרונית ומערכת מחשבים. מערכת זו תכוון במדרכות, לפי קצב התנועה בפועל, את הרמזורים, והיא תעניק עדיפות לדרכי הציבורי. היא תאפשר למשרד התחבורה לפרסם מפה יומית, שבעותה יוכלו הנהגים לבחור לעצמם את הנתיבים הפנויים יותר. אם מערכות אלה תעלינה יפה, יש סיכוי שהן תאפשרנה הגברת זרם התנועה ב-30%.

ג. סדרי העבודה ומועדיה יעברו שינויים, כדי להקל את התנועה בשעות השיא. בוושינגטון, למשל, מתחילים עובדי הממשלה, זה עשר שנים, את עבודתם בהפרש של כרבע שעה בין מיניסטריון למיניסטריון, דבר שהביא להקלת הלחץ בשעות השיא. שעות השיא בישראל הן: 7.00-8.30 בבוקר; 12.30-14.00 בערבי שבתות וחגים; 15.00-18.00 אחרי-הצהריים. אנו ננסה להגיע להסכם עם המעסיקים העיקריים ועם בתי-הספר בדבר פיזור שעות ההתגות של העבודה ושל הלימודים, וכן נמליץ על הנהגת זמן ניד, כמקובל במפעלים רבים באירופה ובארצות-הברית. בעורקים הקריטיים ננהיג חד-סטיות משותגות, לפי זרימת התנועה. הובלה וטעינה של משאות יוגבלו לשעות שאינן שעות העומס. אנו מקווים שהסדרים אלה יעמידו לרשותנו, לפחות זמנית, רווח נוסף של 10% בלחץ התנועה.

ד. לגבי הרכב הפרטי אנו נוטים להעדיף את צימ-צום מספר הנסיעות של כל כלי רכב על פני צימ-צום מספרם של כלי הרכב עצמם. בהשוואה לארצות ממונעות מספר כלי הרכב בישראל למשה תושבים קטן יותר. אולם בהשוואה לשימוש הנעשה בכלי הרכב המצב הוא הפוך: בעל הרכב הישראלי מבצע, למשל, בממוצע, יותר נסיעות בכלי הרכב שלו מאשר בעל הרכב האמריקאי.

הדרך הנכונה להשיג שינוי כזה היא כמובן באמצעות המיסוי. אנו משערים שמתוך הכנסה כוללת צפויה ממסים ותשומות לרכב, בסך 1.35 מיליארד לירות, כ-650 מיליון לירות יבואו ממסים על דלק וכ-700 מיליון לירות ממסים על רכב וחלפים.

המיסוי הגבוה המוטל על הרכב גורם לכך שצי הרכב בישראל הוא מיושן, אינו מגורט בזמן ועל כן הוא גם גורם לאחוז גבוה יותר של תאונות דרכים, מגדיל את המטרד האקולוגי וגורם לקיומו של מערך תיקונים וטיפוליים גדול מהמקובל בארצות אחרות. אצלנו עובדים יותר מ-20,000 איש במוסכים, כלומר עובד אחד ל-15 כלי רכב.

דירוג חדש במיסוי הרכב, וכדי לשמור על ההכנסה הכוללת של המדינה גם דירוג חדש של המיסוי על הדלק, יביאו להגברת השימוש בתחבורה הציבורית. גם לגבי המכוניות עצמן נצטרך להעדיף את המכונית הקטנה יותר על פני הגדולה מאוד. אמנם המכוניות הגדולות בטוחות מהקטנות, אבל הן בולעות כמות כפולה של דלק, וממילא פולטות כמות כפולה של עשן, ומי שרואה למול עיניו צי

מחשבה, מעשה ומחדל שהצטברו במשך שנים לא מעטות ומה שניתן לעשות באופן מידי הוא לחשוב מחדש ולתכנן מחדש, כאשר ברור מראש שהביצוע ידרוש שנים לא מעטות.

אקדיש איפוא את סקירתי לקראת העתיד - כלומר תכניות ומיבצעים שמשרד התחבורה ישקוד על ביצועם משנה זו ואילך.

ואלה הם הדברים העיקריים:

1. המגמה המרכזית, בתחום התחבורה היבשתית, תהיה להוסיף ממד נוסף לתנועה: בנוסף לכבישים ולרכב - מסילות ורכבות, ברשת שתפרש בסופו של דבר על פני הארץ כולה, לארכה ולרחבה; רשת מחושמלת, בטוחה, מהירה, ממוגנת אוויר, שנעה על פני השטח בקטעים הבין-עירוניים, ומתחת לאדמה בתוך הישוב העירוני עצמו. רשת זו תחבר את מקומות המגורים עם מקומות העבודה והלימודים ואת מרכזי הייצור עם מרכזי התיירות. לב הרשת וראשיתה יהיו באזור דן, היא תחדור להרצליה, פתח-תקווה, רמת-גן, תל-אביב, חולון, בת-ים, לוד ורמלה מתחת לקרקע ותחבר ביניהן על פני השטח.

כידוע אישרה כבר הממשלה הקצבה ראשונה לב-דיקות ותיכנון של מערכת הסעה זו, ואנו ניגשים עתה להתארגנות הדרושה.

2. עד אשר תקום מערכת מסילתית זו בדתנו להקל על זרימת התנועה על-ידי שילוב של אמצעים ושיטות ביניים.

ראשית, בדעתנו להנהיג משטר תנועה שיהיה מושתת על דירוג היידיים של מרכיבי התחבורה: הייררכיה של דרכים, הייררכיה של כלי רכב, הייררכיה של התנועה עצמה.

א. הדרכים, בעיקר העירוניות, יחולקו לשלושה דרגים: דרך מהירה ורבת-קיבולת ללא עיכובים והצטל-בויות; דרך עורקית מרומזת; כביש מקומי. בהתאם לכך יותאמו גם כלי הרכב: בעורקים המהירים יוכנסו אוטובוסים גדולים מאלה הקיימים, כגון אוטובוס של פרקים; בדרכים העורקיות יונעו אוטובוסים בסדר-הגודל הנוכחי; ובכבישים המקומיים - כלי רכב שהוא בין אוטובוס לבין מונית; בתנועה יינתן דירוג קדימה לתחבורה ציבורית, ואילו במרכזי הערים יוקצו קטעים שלמים להולכי-רגל - כגון רחוב בן-יהודה בירושלים; בדרכים הראשיות לא תורשה חנייה, ולבעלי הרכב הפרטי יוקמו חניונים בכני-סות וביציאות מן העיר.

בהתאם לכך ייסללו בתל-אביב שתי דרכים מהירות לרחבה: האחת מצפון העיר, כביש רוקח, והשנייה - בדרומה. ביניהן יעברו חמישה עורקים ראשיים לארכה של העיר ויקלו את זרימת התנועה מצפון לדרום. רחובות נוספים ייהפכו לחד-סטריים ומרומזרים וההצטל-בות שלהם עם העורקים הראשיים תיעשה בקומות שונות. בתל-אביב גם יבנו שישה חניונים לכלי רכב, וכאמור יפוננו קטעים להולכי-רגל.

בירושלים, בגלל השוני הטופוגרפי, תיסלל טבעת תנועה פנימית, בנוסף על הטבעת החיצונית הנמצאת בשלבי גמר. שתי הטבעות יחברו בכבישים מרומזרים נוסף על כך יבנו ארבעה חניונים לרכב.

בחפיפה, שבעיותיה שוב שונות מאלה של תל-אביב

למנוע היפגעות, גם בשעת תאונה, ולהציל חיי אדם גם לאחריה. בדעתנו להוסיף על מערכת הטיפולים להקטנת ההרג והנוק שבתאונות הדרכים שורה של אמצעים נוספים.

אנו שוקלים להנהיג חובה לחגור חגורות בטיחות החל מראשית השנה הבאה. חברי הכנסת, אני ממליץ, שבנושא זה תוסר גם חסינות מחברי הכנסת; אחרי הכל, לא צריך גם לחברי הכנסת לאפשר להיהרג ללא פיקוח. באנו למסקנה, שזוהו האמצעי הבודד האפקטיבי ביותר והוודאי ביותר להקטנת מספר ההרוגים והנפגעים. אנו משערים, שאילו כל הנהגים והנוסעים — לפחות אלה היושבים בשורה הקדמית של הרכב — היו חגורים בחגור רות, היה יורד מספר ההרוגים והנפגעים קשה לפחות ב-30% וייתכן אף יותר מזה.

החל ממחצית יולי השנה תתחיל לפעול, באופן נס"יוני, מערכת פינוי נפגעים, מתואמת עם מגן דוד אדום והמשטרה.

לקראת סוף השנה האזרחית יוחל בהתקנת מערכת תאי קריאה טלפונית — בקטעים עיקריים של כביש תל-אביב-חיפה — לבקשת עזרה דחופה.

סיירת הבטיחות תורחב. כן תקום סיירת חגייה. החל מאפריל 1974 יונהג בהדרגה תקן הבטיחות האירופי לגבי כל כלי הרכב.

שנית, המומחים מעריכים כי 50% מכלל זיהום האוויר הארצי בא מכלי הרכב. תנועת הרכב, בעיקר זה המרוכז בערים הגדולות על פני שטח קטן יחסית, מאיימת על בריאות הציבור ומהווה סכנה לחי, לצומח ולדומם.

גורמי הזיהום הם: הרכב עצמו, סוג המנוע, מבנהו, מצבו הטכני, תקינותו, גילו, תערובת עשירה מדי בתאי השריפה, ושיעורי הספק המנוע ביחס למשקלו הכללי.

הפעלת הרכב: נהיגה לקוייה, החלפת הילוכים בלתי-נכונה, תחילת נסיעה כשהמנוע אינו חם דיו, נהיגה בתאוצה שלא בהתאם לתנאי הדרך, כיוון בלתי-נכון של המנוע ועומס יתר.

וכמובן, הדלק עצמו. תכולת העופרת ותכולת הגופרית בבנוזל ובסולר קובעות בהרבה את מידת הזיהום.

ניתחנו בפרוטרוט את כל המרכיבים הללו, ובסקר שהוכן בנושא זה נמסרה גם שורה של המלצות: לאסור יבוא של רכב עם מנוע בבנוזל בעל שתי פעימות; לאסור יבוא רכב גטול מערכת אוויר לביית-הארכובה; לחייב בעל רכב ישן להסדיר העברה תקינה של גזי בית הארץ-כוכה לצילינדרים של המנוע; לאסור יבוא אוטובוסים ומשאיות, מעל למטען מורשה של 3 טון, אם הם ממו"נים במנוע בבנוזל; לעודד שימוש במקומות המתאימים במשאיות בעלות הנעה חשמלית; לאסור שימוש ברכב שגילו מעל ל-20 שנה; להנהיג שני סוגי בנוזל שונים, לחורף ולקיץ; למנוע הקמת תחנות דלק בקירבת בתי-חולים, בתי-ספר או אזורים מגורים צפופים; לחייב את בעלי התחנות באיזורים להקטנת הזיהום; לתכנן היטב את מקום המוסכים, וכמובן, לציד במכשירי מדידה, לערוך סקרים עונתיים, קורסים, השתלמויות והסברה למלחמה בזיהום. אחדות מההמלצות האלה כבר אימצנו לעצמנו — ואנו בודקים את כל היתר. הדבר מתבטא הן בתקנות שפורסמו כבר והן במדיניות חדשה של יבוא הרכב עצמו.

של 600 או 700 אלף כלי רכב פרטיים, חייב לשקול את האפקט שלהם על הסביבה. מובן שלדבר גם הגיון חברתי. ה. כדי למנוע בריחת נוסעים מהתחבורה הציבורית תועלה רמת השירות באוטובוסים. הם יצוידו — אחדים כבר צוידו בכך — במערכות אוויר מאולץ או ממוגן, דבר שיקל על הנוסעים בימי הקיץ החמים, ויאפשר גם לנסוע בתוך האוטובוס. האוטובוס ייבנה מחומר מבודד, כדי להקטין את הרעש. הוא יצויד במערכת קפיצים חדשה, בריהוט פנימי נאה יותר, במערכת רמקולים להודעה בדבר התחנות, במדרגות נוחות יותר, בשילוט חדש, בדלתות כפולות ובמערכת אוטומטית למכירת כרטיסים.

אולם, כאמור, יש לראות את המערכת כולה. דומה כי הגישה הנכונה כשלעצמה של צמיחה כלכלית מקסימלית בכל אתר ובכל הזדמנות, שהביאה להתפתחות חשובה בתחום המיקרו של ישראל — המפעל, השכונה, העיר הבודדת — חוזרת אלינו בבומרגה הרסני במישור המקרו, במישור איכות החיים והסביבה.

איכות החיים, על מרכיביהם השונים, מונחת היום לפנינו כאתגר מרכזי בסולם העדיפויות של פעולות המשרד.

ואמנה בקיצור את מערכת האיוונים שאנו עומדים רק בראשיתה:

דבר ראשון, כמובן, תאונות הדרכים. לכאורה, השוואת היקף התאונות לרמת המינוע בין ישראל לארצות אחרות דומות מצביעה על דמיון רב. בספרד נרשמו 0.20 הרוגים למיליון ק"מ; ביוגוסלביה — 0.23 הרוגים, בצ'כוסלובקיה — 0.15 הרוגים, ובישראל — 0.08 הרוגים למיליון ק"מ. אולם בסטטיסטיקה כזו אין כל נוחם. דמם של מאות ההרוגים ואלפי הנפגעים קשה — קרבנות תאונות הדרכים — זועק לפעולה מקסימלית בנושא זה. ומי שנוע בדרכי הארץ, דומה כאילו כל חוסר ההתחשבות וכל חוסר הנימוס הקיימים בקרבנו יצאו לדרך במהירות מופרזת.

המטה למלחמה בתאונות הדרכים עושה עבודה שיטתית להקטנת הנוק ולהגברת החוקים והנימוסים. מובן שלא מעט תלוי גם בתשתית. המרכז לבטיחות בדרכים בטכניון בדק את השפעתם של שיפורים הנדסיים על מידת התאונות והוא הגיש לנו שורה של מסקנות מעניינות. למשל: בניית דרך מהירה עשויה להפחית את שיעור התאונות באותו קטע ב-85%; הוספת מסלול והרחבת שוליים — ב-55%; שיפור עקומות, הרחבת השוליים וייצובם — ב-55%; הארת קטע של דרך — ב-260%; הסדר צומת מרומזר בתוספת תאורה — ב-60%. זוהי טעות אופטית לחשוב שרק בניית רכבת תחתית מחייבת השקעות של מאות מיליוני לירות. הכנת תשתית למאות אלפי כלי הרכב תחייב את המדינה להשקעות בסדר-גודל שלא היינו רגילים להם.

חינוכם של הנהג והנהלך-רגל — החל מבית-הספר וכלה בתכנית הטלוויזיה — הוא עניין שכל הציבור ומערכת כלי התקשורת חייבים ליטול בו חלק.

עמדתי כבר על המדיניות לגבי כלי הרכב עצמם. שיקולים טכנולוגיים, כגון הרכב, גדלו, תקני הבטיחות שלו הם כיום לא רק שיקולים כלכליים אלא שיקולים בתחום החיים והמוות.

אולם אין גם לדחות הקמת מערכת שלמה וחדשה

זיווט, קשר ובקרה. במסגרת פיתוח שדות התעופה כלולה גם בניית מסוף חדש בסנטה-קתרין, והשקעות ברחבות הנייה למטוסים בשדה אופיר.

לגבי חברות התעופה: "אל על" מתכננת להגדיל את צי המטוסים שלה בג'מבו אחד לשנה. הגידול שחל בחב"ר בחמש השנים האחרונות — 465,000 נוסעים ב-1968 לקרוב ל-700,000 נוסעים ב-1972/73, ומהכנסה של 272 מיליון ב-1968 ל-546 מיליון לירות ב-1972 — יוסיף לאפיין את קצב גידולה של החברה, באשר הבעיות העיקריות שלה הן פוליטיות — כלומר, השגת זכויות נחיתה והמראה בקווים חדשים וערנות בתחום הבטחוני — לשמור על שמה הטוב כחברה בטוחה במובן הכפול של המלה.

צוות עבודה שמיניתי מורה שעל חברת "ארקיע" לעבור ממטוסי טורבו-פרופ למטוסי סילון, בעלי תפוסה של 100 עד 120 מושבים, ב-1976. הסיבה לכך היא כפולה: מטוסי הטורבו-פרופ אינם מיוצרים עוד, ואילו תחשיב כלכלי מוכיח שבו בזמן שסך כל ההוצאה להפעלת מטוס סילוני גדולה יותר מהפעלת מטוס טורבו-פרופ, כמו וייקאונט, ב-24% — כושר הייצור של מטוס סילוני, בממוחי קילומטר לשעה, גבוה ב-220%. כלומר, ההפעלה יקרה ב-24%, התפוקה גבוהה ב-220%. אנו מציעים לרכוש, בשלב ראשון, שני מטוסי סילון בהשקעה של 3,5 מיליון דולר המטוס.

הצטיידותה של חברת "ארקיע" במטוסי סילון, ויציאתם הצפויה של מטוסי ה"הראלד", יחייבו להזמין גם מטוסים בעלי 20 מושבים, כגון מטוס ה"ערבה", לקווים שבהם יש ביקוש נמוך.

התעופה האזרחית איננה רק שדות ומטוסים; היא מחייבת הכשרת כוח-אדם, שיפור מתמיד בטכנולוגיה, ניסוח תקנות וחוקים, ניהול מדיניות תעופה שתעודד את התעופה המקצועית, כגון תעופה חקלאית או תעשייתית, ותאפשר, באורח הוגן ואחראי, את הפעלתן של יוזמות שאינן ממוסדות. כמעט בכל התחומים הללו הכינונו תכניות חדשות, שבגלל קוצר המצע לא אפרטן.

דב מילמן (גח"ל):

אדוני השר, האין סתירה בזה שמצד אחד אתה רוצה שהתעופה תעבור למטוסי סילון, ומצד שני אתה יורד ל"ערבות"? איזה הגיון יש בזה?

שר-התחבורה ש. פרס:

ההגיון הוא שיש מקומות שם הביקוש לטיסות נמוך ביותר, ואין בהם שדה. "ערבה" הוא מטוס שיכול להמריא ממסלול של 200 מטרים, בנוסף על הגמישות שאין למטוסי סילון קיים לעבור מצד אחד בקווים סדירים למטוסי סילון, ובקווים לא סדירים — למטוסי "ערבה". אגב, זהו ה"טרנד" בכל העולם.

דב מילמן (גח"ל):

לפתוח קווים למקומות לא סדירים?

שר-התחבורה ש. פרס:

למשל, תיירים שרוצים לבקר בקפיצה אחת בהרבה מקומות בארץ שבהם יש שדות גדולים או מסלולים או מסלולי עפר; הדרך הטובה לביקור היא במטוס "ערבה". או, למשל, אם רוצים לעשות מדידה באיזה מקום יש כל מיני שימושים, והמטוסים הם בהתאם לשימושים.

כדי להקטין את הרעש הגדלנו את הקנסות על צמירה בניגוד לחוק; החלטנו על שיפור בסדרי הבלמים של האוטובוסים, והחלטנו על מערכת בידור באוטובוסים עצמם. אנו עוסקים עתה במיפוי אזורי הרעש השונים והסקת מסקנות מתאימות.

חברי הכנסת, בדברנו על איכות הסביבה עלינו לזכור, שאנו לא רק הורסים נוף — אנו גם בונים נוף חדש. הכבישים, הדרךים, התעלות — אלה יהיו הנוף העתידי של רבים מבני הדור הצעיר בישראל. מוטלת עלינו חובה רצינית לדאוג שהנוף הנבנה על-ידינו לא יהא נעדר צדדים אסתטיים מבחינת הצורה, הצבע והשי-בוץ של הצמחייה. אם בעיר כמו תל-אביב ייבנו יותר משלושים גשרים — מן הדין שלגשרים תהא צורה נאה ושבטון עצמותיהם יהיה מלווה, עד כמה שאפשר, בירק. אם בירושלים מפנים את רחוב בן-יהודה להולכי-רגל — מן הדין שלרחוב יהיה רקע אמנותי שובה לב; אם סוללים מסלול חדש בהרצליה או באילת — מן הדין שהשדה עצמו יוגן כראוי. אינני יכול להתנאות בהישגים של ממש בתחום הזה, אבל מחובתי להדגיש שהחילון לשים לב לכל הצד הזה של גיוון, יופיו ואחריות לצורה. באנו בדברים עם הקרן הקיימת לישראל, שתיתן ידה לגיוון שדות התעופה בישראל — משאדם א-שייך ועד בצת — שם נפגשים לראשונה המבקרים בישראל עם הארץ עצמה, עם במותיה העיקריות ועם מראותיה מאחורי הקלעים.

באנו בדברים עם ראשי הערים עם שיתוף אמנים ובתי-ספר לאמנות לגבי הארכיטקטורה התחבורתית הח"דשה. לצערי, כל דבר לוקח זמן ודרוש כסף — אך הזמן והכסף לא יענו על צרכים חדשים אלה ללא גישה עקרונית הולמת.

ומכאן — כמה הערות לבעיות התחבורה האווירית. קודם כל, התעופה הבין-לאומית. לישראל, כידוע, שדה תעופה בין-לאומי אחד — בלוד. לגבינו הצטרכנו להשיב כשר עכשיו על שאלות מספר: למשך כמה זמן יוכל שדה בודד לספק את הצרכים ההולכים וגדלים של התעופה הבין-לאומית בנוסעים ובמטען, וכיצד לארגנו שיוכל להתמודד עם הצרכים האלה; ואם הגיעה השעה לתכנן שדה בין-לאומי נוסף — היכן ומתי.

הטלנו את בדיקת הנושאים הללו על קבוצת חברות ישראליות ובין-לאומיות, ולאחר בדיקה ממושכת הן הציעו לנו אלטרנטיבות מספר, שמהן בחרנו בחמש — כמדיניות לגבי התעופה הבין-לאומית:

1. יש לשער, שתוך 10-15 השנים הבאות תגיע התעופה הבין-לאומית ל-11 מיליון נוסעים, בהשוואה לשני מיליון השנה, ול-500,000 טון מטען, במקום 45,000 השנה. השדה בלוד יוכל להתמודד עם גידול זה בתנאי שיותאם לכך מחדש.

2. שדה עטרות יוכשר לקליטת טכנולוגיה סילונית וכן לאיכסון סניפים של התעשייה האווירית וחיל-האוויר. מסלול השדה יוארך ל-2,400 מטרים, דבר שיאפשר לו לקלוט טיסות בין-לאומיות לטווחים בינוניים. כן נצטרך להתקין בו מסוף נוסעים חדש ורחבות הנייה למטוסים.

3. השנה תושלם תכנית-האב לשדה-התעופה של באר-שבע, אשר ימוקם כ-15 ק"מ מזרחית לעיר, במרכז המשוש באר-שבע-ערד-דימונה. כל זאת כמובן בנוסף על טיפוחם והרחבתם של השדות הקיימים, ציודם בעזרי

דב מילמן (גח"ל):
 "ארקיע" תעסוק בזה?

שר-התחבורה ש. פרס:
 לא אמרתי "ארקיע".

דב מילמן (גח"ל):
 בדרך כלל?

שר-התחבורה ש. פרס:
 כן. גם "ארקיע", אבל לא רק "ארקיע".

בתחבורה הימית בדעתנו להתרכז בדברים הבאים:
 להגדיל את צי הסוחר מ-5 מיליון טון, כלומר הכמות בקיימת כבר בפועל או בהזמנה, ל-7 מיליון טון, הודענו לחברות ספנות מספר שהממשלה תסייע בידיהן לרכוש נפח של 2 מיליון טון באוניות בשנתיים הקרובות, וחברות אחדות כבר החלו להתקשר לביצוע הזמנה זו. אנו משערים שהתנועה הימית תלך ותגבר, ומן הדין שישראל תשמור על חלקה בה.

מספנות ישראל תחלנה לבנות אניות בסדר-גודל בינוני, והממשלה תתמוך בבניית אניות כאלה, כפי שתומכות ממשלות המעוניינות בפיתוח הספנות שלהן. אישרנו בניית שתי אניות מכולות כאלה, ראשונות, בסכום 60 מיליון לירות.

תימשך מערכת ההמכלה בנמלים, ואנו מקווים להגיע לכך ש-40% עד 50% מכמות המטענים הניתנת להמכלה יועברו במכולות. השנה הומכלו כ-1.1 מיליון טון, מתוך 4.8 מיליון טון שאפשר להמכיל. נעשה כמיטב יכולתנו שגם פרי ההדר יומכל או יועמס במשטחים. כן יקומו בנמלים מסופי נוסעים.

יקומו שני מרכזי מטען; האחד במרכז הארץ והשני במפרץ-חיפה. מרכזים אלה יקושרו לנמלים באמצעות רכבת.

הגשר היבשתי בין מפרץ-אילת לבין הים התיכון יתוגבר ברכב, ובעתיד אולי אף במסילה.

בעזה יש לנו כבר תכנית להקמת מעגן לניטול מטענים, בסיס לדיג ולספורט, ואנחנו מותכננים גם לתכנן שם נמל מים עמוקים.

ברור לי שההשקעות הדרושות לביצוע תכניות אלה ועד רבות אחרות לא יוכלו לבוא רק מתקציב המדינה, ודאי שיש לשאוף - כנהוג בעולם - לקצר עד כמה

שאפשר את משכי הביצוע ולהאריך עד כמה שאפשר את משכי המימון. נסיון ראשון בכיוון זה נעשה על-ידינו בהגשת חמישה פרויקטים לדיון בוועידה הכלכלית: הקמת מרכזי המטען, פיתוח הגשר היבשתי לאילת, הקמת חניונים במרכזי הערים, הקמת מרכזים מסחריים בנמלי התעופה בלוד ובאילת, והרחבת מספנות ישראל - תכניות בהיקף של יותר ממיליארד לירות. אני יכול לציין, בעידוד-מה שהתגלתה התעניינות מעשית בכל אחד מחמשת הפרוייקטים הללו, ואנו נמצאים בשלבים שונים של משא-ומתן ובידור.

גם הסיכוי לממן את מערכת ההסעה ההמונית בעזרת אשראי בין-לאומי ארוך-טווח נראה סביר ומתקבל על הדעת, כך שמשך התשלום של הקמת המערכת יהיה לפחות כפול ממשך הקמתה, ובחלקה תוכל לשלם המערכת מהכנסותיה שלה.

אין לי ספק שהגיעה השעה להקים בנק לפיתוח התחבורה, בדומה לבנק לפיתוח התעשייה, אשר יעודד את הקמתם ופיתוחם של מפעלי תחבורה חיוניים במדינה.

אדוני היושב-ראש, כמו כל משק מודרני, מותנה כיום המשק הישראלי בחזוקה של התפיסה הכללית וברמתה של התשתית כולה. משערים שהתחבורה מהווה מרכיב של 20% ברמתו הכלכלית של המשק בן ימינו. זוהי אגדת-שווא, כאילו ניתן לפתח בתי-חרושת ללא פיתוח מערכת תעשייתית שלמה, כלומר תשתית ראויה לשמה. שכן צפייה שכנה שגורויה בבתי-חרושת - נפסד בדרכים ובנמלים, אם אלה לא יוכשרו כהלכה; ומה שיתוסף לנו בתפוקה - ייאכל בפקקי תנועה.

הזדקקותו של האדם בן-דורו לתנועה לצרכי עבודתו, כיבוד זמנם החפשי של העובדים והלומדים, מחייבים מערכת תנועה יעילה שתשפר גם את יחס האדם לרעהו ויחס האזרח למקומו. ניתוקה של ישראל ממרכזי האספקה והשיווק מכתוב לנו צורך נוסף ביעילות תחבורתית מתוך הארץ ומעבר לה. הטכנולוגיה החדשה התגברה על המרחקים; היא מתמודדת עכשיו עם הזמן ועם הסביבה. בהתמודדות זו קובעת התשתית הכללית, תשתית שמבחינה טכנולוגית ניתן להשיגה - בתנאי שנקדיש לצריכה הציבורית לא פחות תשומת-לב מאשר לצריכה האינדיבידואלית.

ומבחינה זו אנו עומדים בראשיתה של דרך חדשה, כאשר הדרכים הקיימות כבר עמוסות לעייפה.

דיון

צינור-החיים של המשק, החל בהבאת עולים, חמרי-גלם, ציוד, נשק וכלה ביצוא, תיירות וכיצא באלה.

משום כך תופס ענף התחבורה מקום נכבד במשק הישראלי וחלקו בסך ההשקעות, במספר המועסקים ובתפוקה הוא רב.

הצלחה של המשרד לתכנן ולהפעיל מדיניות נכונה בתחומים השונים שהוא מטפל בהם יכולה לשמש מנוף לפעילות המשק כולו. ייכשל המשרד, תהיה לכך משמעות לגבי ענפי משק רבים אחרים והשפעה עליהם.

פעילות המשרד משתרעת על שטחים רבים ומגוונים. אין לעמוד על כולם בהרצאה אחת במסגרת הדיון בכנסת.

היו"ר מ. ביבי:

חברי הכנסת, אנו עוברים עתה לדיון, שיהיה סיעתי. רשות הדיבור לחבר-הכנסת שכטרמן, ואחריו לחבר-הכנסת דוד קורן.

אברהם שכטרמן (גח"ל):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, משרד התחבורה הוא משרד מרכזי וחשוב בכל משק, ובמשק הישראלי במיוחד. חשיבותו המיוחדת בישראל היא בכך שהמשרד נושא באחריות לתעופה ולספנות המהווים את גבולותיו הפתוחים היחידים של המשק הישראלי. הגבולות היבשתיים, כידוע, סגורים. קווי תחבורה אלו משמשים

למקום החדש. בהרבה מקרים נחשב פיזור כורכה, שצריך היה לשמש תשתית לכביש בעתיד, ככביש זמני מצויין. ולא רבים הם המקומות שזכו גם לזה עם ייסודם.

עם הזמן התארגנו קואופרטיבים, רבי-עוצמה, להוֹבֵל באוטובוסים, שמילאו את תפקידם גם בעתות סכנה, מתוך מסירות והקרבה ובתנאי נסיעה קשים. קואופרטיבים אלה, המספקים כיום תעבורה לכ-70%, לערך, מכלל התחבורה הפנימית, מעוניינים כמובן בחיזוק מעמדם ואינם מעוניינים בפיתוח אמצעי תחבורה יבשתיים אחרים, מתחרים. יש לראות בהם את אחת הסיבות לכך שהרכבת, שהיא אמצעי התחבורה המתבקש לפתרון בעיות תחבורה המונית, איננה מתפתחת. יש לזכור מעלות רבות, העושות אותה לאמצעי התחבורה שיש לתת לו דין קדימה על פני אמצעי תחבורה יבשתיים אחרים.

עם קום מדינת ישראל היתה הצדקה לפיתוח אינרטיבי של מסילת-הברזל. מסילת-הברזל משמשת עמוד שדרה בפיתוח האורבני והכפרי. היא מסמלת את הקבוע. היא הולמת את המדינה ושונה בכך מן האוטובוס, שסימל את תקופת "הישוב", את תקופת טרום-המדינה. באופן מפתיע נמצאת הרכבת עדיין בסדר עדיפות נחות.

המעלה הכוללת ביותר של הרכבת היא רמת הביטחון הגבוהה של הנוסעים בה. יכול להיות שהפעלת קו מסויים אינה נראית כדאית מבחינה כלכלית. השאלה היא, האם אין קו זה הופך לכדאי כאשר מוסיפים לחישוב את מספר התאונות שהוא יכול למנוע, את העומס שהוא מוריד מן הכבישים, ועוד.

למרות ממדיה המצומצמים יש מקום במדינת ישראל לרשת רכבות ענפה ומפותחת יותר הן לשם הסעת נוסעים והן להובלת משאות. הרכבת חוסכת גם בכוח-אדם הדרוש לנהיגה.

פיתוח הרכבת לרמה של מתחרה רציני באוטובוסים ובמוניות יהיה אפשרי במידה שתגבר תדירות הנסיעה, ונחיות הנסיעה, ישתפרו השירותים, הנקיון ועוד, והנוסע יעדיפנה על פני אמצעי תחבורה אחרים.

גם אם נפתח ונרחיב את השימוש ברכבת עד למקסימום יש לחשוב על תחבורה מעורבת של רכבת ואוטובוסים או מונית. מצב זה, גם אם יושם הדגש בפיתוח הרכבות בלבד, יימשך שנים רבות. יש ליצור מערך משולב בשיתוף עם הקואופרטיבים לתחבורה והמוניות למערך הסעה עירוני ובין-עירוני.

קו הרכבת יכול להיות ציר מרכזי להובלת משאות לאזורים מתפתחים. מדובר לאחרונה על קו רכבת לאילת. יש לזרז את תכנונו ואת ביצועו. אנו מדברים על "גשר יבשתי". התחלות מעשיות נעשו כבר. קו רכבת אילת-אשדוד יכול להיות עמוד התווך של גשר זה.

מדי פעם מצהירים על חשיבות הרכבת כאמצעי תחבורה הראוי לעידוד. אולם בפועל היתה חייבת ועדת הכלכלה להילחם על השארתו של קו הרכבת לנהריה. למרות החלטת משרד התחבורה להיענות לפניית ועדת הכלכלה, למרות הקצבת הסכום הדרוש בתקציב, ואף על-פי שהעבודה החלה, היא מתנהלת בעצלתיים ואין רואים את סופה. אני פונה מכאן לשר התחבורה בקריאה להחיש ולסיים את העבודה בקו הרכבת חיפה-נהריה בהקדם.

קברניטי משרד התחבורה מדברים רבות על בעיות תחבורה ועל פתרונות, אלא שביצוע בעין לא נראה.

אגע לכן בכמה נקודות, אשר לדעתי יש לתת עליהן את הדעת במיוחד או במידה רבה יותר מאשר הדבר נעשה עד כה.

ראשית הערה, אשר אמנם השמעתיה כבר בדיון על משרד אחר. בדיון על משרד התחבורה היא משמעותית עוד יותר. הדיון על פעולות המשרד מנותק מן הדיון בתקציב המשרד, כך שקשה לראות אם אמנם הוקצבו הסכומים המתאימים לפעולות שצוינו כחשובות, היינו, אם חלוקת תקציב המשרד תיעשה בהתאם לסדרי העדיפויות של הפעולות שהמשרד צריך לבצע. אין אפילו סיכוי תיאורטי כי אמנם ישפיע דיונו היום על מדיניות המשרד, למעשה, ועל פעולותיו.

יותר מזה, בדיון משולב על פעולות המשרד והתקציב יכול השר להצביע מפורשות באילו מקרים מיגבלת התקציב היא המפריעה לו לבצע פעולה חיונית. היינו יכולים לנסות לעזור לו, על-ידי המלצה, כי אמנם סעיף זה או זה יוגדל.

הפעילות התחבורתית במשק, למעשה, אינה תופסת כנראה את המקום שיש לתת לה בסולם העדיפויות של הפעילות המשקית. דברים חשובים הטומנים בחובם אפשרויות בלתי-מונצלות נדחים לקרן זווית. לדוגמה, הרכבת, מספנות ישראל ועוד.

קשה להסביר את הדבר. בתכנית, שפירסם שר האוצר זה עתה לקראת ה"חומש" הקרוב, או שמא... לקראת הבחירות המתקרבות, מוקצבים לענף התחבורה והתקשורת - והמספרים ניתנים יחד - כ-30% מכלל ההשקעות במשק, ויועסקו בו, בסוף החומש, בהתאם לתכנית, כ-7.5% מכלל המועסקים במשק.

מאידך גיסא, כשמוגיעים למספרים של ממש, הכלולים בתקציב המובא לאישור, שונים המספרים. מתקבל הרושם, כי תפיסתם של האנשים העוסקים בתחום זה, כשהם מגיעים לטיפול ממש, היא כזו. הייתי מבקש לראות כאן יותר חזון ויותר מעוף. לא תכניות דמיוניות - "עתידיות" - על רכבות-חלומות, כי אם שימוש נרחב באמצעים בדוקים ומוכרים, המקובלים בעולם. ארץ-ישראל היתה לאורך כל דברי ימייה ארץ מעבר, ארץ טרנויט בין-לאומי, ויש לתכנן לעתיד בהתאם לכך. לפחות - לא להתעלם מכך.

מטעמים שיש להם הסבר דמוגרפי, טכני וכלכלי, התפתחה בארץ התחבורה האוטומוטיבית, כשהרכבת נמצאת במצב של אטרופיה, למעשה. התחבורה לישובים יהודים חדשים, בימי המנדט, לא יכלה להיעשות באמצעות הרכבת. הישבוים קמו ללא תכנון מראש, כי הקרקע שעליה קמו נרכשה בדרך כלל במקרה ובהודמנות. המקום היה תלוי במוכר בלבד. הנחת מסילת-ברזל לא יכלה לבוא בחשבון, ראשית, משום ההשקעה הגבוהה שהדבר דרש, וברוב המקרים לא יכול היה להיות מוצדק כהשקעה שיש להחזירה; שנית, משום שהשלטון המנדטורי העניין לא רצה בגידול הישוב היהודי בארץ ובחיזוקו. ובודאי לא ראה הצדקה לעודד את ההתיישבות היהודית ולדאוג לנוחיותה.

האמצעי המודרני היחיד שיכול היה להתאים לצרכים היתה המכונית, שלא דרשה תשתית יקרה והיתה קלת תנועה ובעלת כושר התסגלות מצויין לתנאי המקום. אפשר היה, בהרבה מקרים, להגיע למקומות החדשים באוטובוסים או במכוניות-משא גם בלי שייסלל כביש

איננה מסוג הפרוייקטים שגומרים בשנה או אף בחמש שנים. הזמן דוחק, כי התמהמנו, ויש להביא זאת בחשבון. בהמשך לטיפול התנדבה הנהלת ה"מטרו" של פאריס לערוך תוכנון ראשוני (avant-projet) בלשונם) לעיריית תל-אביב-יפו, כמחווה של ידידות, ללא תשלום. הוגשה תכנית לעיריית תל-אביב ולפיה הוצע לבנות רכבת תחתית בעלת שני פסים מצטלבים, שיחפרו קרוב לפני הקרקע, מתחת לרחובות העיר, מתחת לכבישים. התנ-גדתי לתכנית זו, ואני שמח לשמוע כי הגישה הממנה את מתכנני ה"תחתית" עתה, אדוני השר, קרובה לתפיסתי מאז ומתמיד.

ברצוני לעמוד על עקרונות מספר שיש ליישם בפיתוח הרכבת התחתית.

יש לחפור את הרכבת התחתית מתחת לבתים ולא מתחת לרחובות, כמובן במרחק מספיק מתחת ליסודות, כדי שלא תשנות התחבורה כליל. מפאת עומקן תוכלנה המנהרות לשמש גם לצרכים בטחוניים - למקלטים ציבוריים - והלוואי ולא נצטרך להם.

עם הגיעה לגבולות העיר תל-אביב-יפו יש להעלות את מסילת הרכבת התחתית על פני הקרקע. המסילה תתחלק לשתי טבעות. האחת, שתצא מן הקצה הדרומי-מזרחי של ה"תחתית", תפנה מזרחה ואחר כך צפונה לעיר. היא תעבור דרך רמת-גן, בני-ברק, פתח תקווה, כפר-סבא, רעננה, הרצליה, תחזור לגבול תל-אביב מצפון, ותתחבר עם הקצה הצפוני-מזרחי של המנהרה השנייה. טבעת שנייה תצא מן הקצה הדרומי-מערבי של המנהרה השנייה, תפנה דרומה ותקיף את חולון, בת-ים, ראשון-לציון, נס-ציונה, רחובות, דמלה, אזור, ותחזור לתל-אביב.

לד וגמל התעופה בלוד יוכלו להתחבר לאחת משתי הטבעות.

אפשר כמובן להציע גם תוואי שונה למסילה שעל פני הקרקע. הדבר דורש לימוד מדוקדק ומעמיק. זהו פרויקט אדיר אפילו בממדים בין-לאומיים, ואין להזניח בו כל נקודה או הערה, כי שגיאה במחשבה, בגישה ובתיכנון עלולה לעלות ביוקר רב, יותר מכל כשלון אחר שידענו במשקנו, ויש לנו, לצערנו, מזה מבחר גדול. חשיבות הרעיון שביטאתי לעיל היא בזה שהעלאת הרכבת התחתית על פני הקרקע חוסכת את מחיר כריית המנהרה, שהוא חלק נכבד של ההוצאה הכללית ואין לכסותו מתיפעול הרכבת עצמה.

העיתוי של פרויקט זה הוא חשוב, ויש להזדרז כל זמן שאפשר להניח את המסילות על פני הקרקע בלי להיכנס לבעיות משפטיות של הפקעות. כי במידה שתהיה השתתפות בהתחלת העבודה הרי אין ספק, שחולק מן התוואי העל-קרקעי יקומו מבנים, תירכש בעלות, ומנסיונו נוו אנו יודעים עד כמה מסובך הדבר, כמה זמן הוא נמשך, כמה זה עולה ועד כמה קשה לבצע פיננסיים. יש לכן להניח את המסילות שעל פני הקרקע עוד לפני תחילת חפירתה של התחתית בתל-אביב, או לפחות בעת ובעונה אחת אתה.

הארכת פסי הרכבת התחתית והעלאתם על פני הקרקע יתרמו רבות להרפיית הלחץ של תביעות לשיכון במרכזי העיר ותפנה אותו כלפי הפריפריה. סביבות חולות ראשון-לציון תקבלנה על-ידי כך דחיפה להתפתחות מהירה, וכן חלקים אחרים במזרח העיר וצפונה ממנה.

המעין בתקציב משרד התחבורה לשנת 1973/74, בסכומים שהוקצבו לפיתוח הרכבת, וקורא את הסקירה על פעולות משרד התחבורה לשנת הכספים 1973, מיוני שנה זו, אינו יכול ליישב את הסכומים הפעוטים שהוקצו עם ההצהרות על התכניות העצומות העומדות מאחורי הדלת. אין הוא יכול להסביר למה אין גידול ראוי לציון במערכת הרכבות, למה המצב הוא למעשה סטטי ויש בו אפילו נסיגה, כשיש הכרח בגישה ובטיפול דינמיים ונמרצים. כיצד ליישב את ההצהרות על כוונה להרחיב ולפתח לאור "הצרכים הבעורים" עם הכתוב בראש עמוד 55 של אותה סקירה: - "תקציב פיתוח הרכבת יסתכם ב-14 מיליון לירות" - המדובר ב-1973 - "חלק מהסכום יועד להשלמת והמשך עבודות פיתוח משנים קודמות וחלקו לפרוייקטים חדשים" ?

תיכנון מקיף הן מבחינת הזמן והן מבחינת ההיקף הפיסי יש להתחיל בעוד מועד, כי ביצועו של כל פרויקט נמשך זמן ממושך, ותקופת ההקמה גורמת בדרך כלל לחוסר נוחות בציבור.

שר התחבורה דיבר בנאומיו בשנים קודמות על צורך בשילוב של מערכות תחבורה שונות וכו'. הביצוע מפגר אחרי ההצהרות. יש לראות את פיתוח המערכת התחבורית בארץ בראיית העתיד, של מצב שבו תשמש ישראל שוב צומת דרכים ומרכז לתנועה עולמית של אנשים וסחורות.

במסגרת מציאת פתרונות לבעיות התחבורה מדובר על מה שיש לעשות במרחב של תל-אביב רבתי, שבה המצב הוא ללא נשוא. הולכת ומתגבשת הדעה כי הרכבת התחתית תהווה יסוד לפתרון הבעיה. היתה זו דעתי כבר באמצע שנות החמישים. ב-1956 יצאתי בשליחות עיריית תל-אביב-יפו על-מנת לבדוק כמה נושאים בפיתוח עירוני, וביניהם רעיון הרכבת התחתית בתל-אביב. הכוונה היתה לחפש פתרונות לבעיות התחבורה, שהחלו להחמיר כבר אז, אולם אין, כמובן, להשוותן עם המחקר של 1973.

רעיון הרכבת התחתית היה באותה עת כמעט פסול. בבירות העולם התייחסו אל הרכבת התחתית כאל נכס אנכרוניסטי הממלא את תפקידו במקומות שבהם הוא קיים, אולם אין לחשוב על הרחבתו, על הקמת מיתקן חדש, או על הנהגתו בערים נוספות. באותה תקופה שגו כולם בחלומות התחבורה העילית, שצריכה היתה לפתור את כל הבעיות ולהלך את כל הקשיים. דובר על "מונו-ריליים", מעברים על-ים וכו'. העיר היחידה שעסקה אז בבניית רכבת תחתית היתה מילנו, וגם לכך מצאו אז הסברים דווקא תחבורתיים. בפאריס, לונדון, וינה, ניו יורק, התייחסו בביטול לרכבת התחתית כמכשיר שיש להגדילו ולהרחיבו. כלומר, הסתפקו במה שיש ולא חשבו שיש להרחיבה. כולם חשבו, כאמור, על פתרונות ועל אמצעים אחרים.

אני מציע שנתרחק מן ה"חידושים" שלא נוסו, בלב נהפוך לשפני נסיון. אמצעים אלו אינם הולמים את צרכינו. כיום נשתנתה הגישה בעולם ל"רכבת התחתית" מן הקצה אל הקצה. אין עיר גדולה שאיננה מתכננת או נמצאת בשלבי ביצוע או גמר כריית "תחתית". יש צורך להתרכז גם אצלנו, ובמהירות, בבניין רכבת תחתית באזור תל-אביב, ובנושא זה יפה שעה קודם. רכבת תחתית

פרטי. נטייה זו היא מבורכת כשלעצמה, ויש לחשוב על אמצעים לעידודה.

יש לנסות ולהכניס לשירות התחבורה הציבורית מיניבוסים. שמחתי לשמוע משהו בדומה לזה בדברי השר. אומרים לי, כי הנהגת המיניבוסים, המכילים 12 מושבים, פתרה בעיות דומות לשלנו בערי אמריקה הלטינית. הדבר ראוי בודאי כי ייבדק ויחקר.

יש להגדיל את מספר המוניות, אשר חסרונן מורגש מאוד. הדבר ידרוש חריגה מן הנהלים וההרגלים הקיימים, אך זה יהיה לטובת הכלל. תופקע זכותם הבלעדית של מעטים לבעלות על שירות, שהוא חיוני לציבור. תיאור המצב בעמודים 38–41 בסקירה שהזכרתי מעמיד את הקורא על מצב הדברים ואין אתה פוסק מלמתה האם כך צריך להיות הדבר. גידול של 4% לשנה מאז 1965 במספר המוניות — ומספר זה אינו מדויק, ולפי חשבוני הוא קרוב יותר ל-3% — לעומת גידול של 14% במספרי הרכב קורא תגר על המדיניות הקיימת ותובע לשנותה. המדיניות, שמשרד התחבורה מבטיח לנקוט, לשם שינוי המצב, והמטרות שהוא מבטיח להשיג, ראויות עקרונית לתמיכה. השאלה היא, האם אמנם כך ייעשה, והאם אין בזה הבטחות בלבד, כי מדובר בסקירה על תוספת של 500 מוניות במשך השנים 1971–1973 כדי לספק את הצרכים. זהו מספר שיש להגדילו ללא היסוסים, כי הוא אינו תואם את הצרכים.

אדוני השר, יש מספר מועט מדי של מהנדסים במשרד התחבורה. עברתי לתווך את ספר התקציב של המשרד, ומרשימת המנגנון למדתי, כי בכל המשרד כולו יש 105 מהנדסים ומטיאורולוגים, מהם עובדים 51 בשרות המטיאורולוגי. בלשכה הראשית יש מהנדס אחד בלבד, לעומת 35 כלכלנים וסטטיסטיקאים, 12 משפטיים ו-2 מכונאים — במשרד, שרוב ענייני הם הנדסיים וטכניים, מכוניות ואוטובוסים, מטוסים, אניות, רכבות, נמלי תעופה וים, מספנות, רכבת תחתית ועוד ועוד.

הייתי סקרן וניסיתי לאתר את המהנדס. מטעמים מקצועיים כמעט, או מטעמים של אחווה מקצועית, טכניים: מכוניות ואוטובוסים, מטוסים, אניות, רכבות, כי לא הצלחתי. הייתי רוצה לדעת במה הוא עוסק ואודה לכבוד השר אם יואיל להאיר את עניינו, היכן המהנדס היחיד.

ברצוני להקשות ולשאל: האמנם ייתכן, כי בצמרת המשרד במטה, שבו מתקבלות החלטות והכרעות במילי-אדמים של לירות, אין אף מהנדס אחד ודג המקבל את ההחלטות? ידועות לנו התוצאות הטרגיות של בחירה לא נכונה של תהליך כימי בתשלובת ערד. ההחלטה לא נתקבלה על סמך שיקולים מקצועיים, וקיבלו אותה אנשים שלא היתה להם הכשרה בנושא. כדי למנוע שואות כאלו, גם בתחום התחבורה, יש לתגבר את כוח-האדם המקצועי-טכני, העוסק בתחום זה במשרד הראשי. יתירה מזו, אני חושב שיש להקים רשות עליונה לתיכנון תחבורה רתי ובה ישתתפו כל הגורמים המטפלים בתחבורה במישור הממשלתי, הציבורי והפרטי. יש לעשות זאת בהקדם, ולאחר תקופת הרצה מסויימת אף לעגן אותה בחוק.

המשרד אחראי לנמל התעופה לוד, זהו השער הראשי, למעשה, למדינת ישראל. אין ספק, שיש להגדיל, לשפר ולשכלל ולהפחית את הלחץ ואת הדוחק.

בפרויקט כזה צפה ועולה בעיית המימון. זהו מיבצע יקר ביותר. לא אכנס כאן לפרטים, אולם ברצוני להעלות רעיונות מספר.

אני חושב כי מימון העבודה וביצועה ורכישת הציוד הקבוע והנע של רכבת כזאת יושג בשווקים בין-לאומיים בצורות שונות של אשראי. ההפעלה השוטפת תתכסה ממחירי הנסיעה, אם ייקבע להם מחיר כלכלי ואם מסובסד. הבעיה היא בהחזרת ההוצאות לחפירת המגרות. הרכבת התחתית עצמה לא תוכל להחזיר השקעה כזאת, ויש לכן לחשוב על הגופים אשר כריית רכבת תחתית בתל-אביב עשויה לעזור להם בחסכון בתקציבי ההשקעות שלהם או בתקציביהם השוטפים. לדעתי אפשר לחשוב על כך שמשרד התחבורה, עיריית תל-אביב-יפו, העירייה הסמוכות לתל-אביב — מתוך תקציבי התחבורה שלהן — וכן משרד הבטחון יקבלו על עצמם את פרעון החוב. יש כמובן להקל עליהם את הדבר על-ידי סידור מילווה נוח, לשנים ארוכות ובריבית נמוכה ביותר.

יש לחשוב על הפרוצדורה הכספית, אולם ברור כי גופים אלו ואולי גם אחרים יצטרכו לשאת במימון. הממשלה תצטרך לספק את המילווה בתנאים הנוכחים. הארכ-התי בדברי בנושא זה, כי אני רואה ברכבת תחתית באזור תל-אביב רבתי את פתרון הבעיה התחבורתית שלה.

מדובר על כך, שהקמת רכבת תחתית תאריך כ-10 שנים. זהו זמן ממושך, ובינתיים התנועה במרחב זה קשה מנשוא. וכל שנת פיגור בתיכנון ובביצוע, משמעותה תוספת השקעות וקשיים טכניים. לכן יש לעשות זאת בהקדם.

בעיות התחבורה באזור זה נוגעות לאזרחי המדינה כולה. ראשית, מרוכזת כאן אוכלוסייה של קרוב למיליון נפש, ושנית, כל אזרחי המדינה נזקקים לאזור זה בתדירות זו או זו. ועל כן יש להתעלם משיקולים לוקליים ולראות את טובת הציבור כולו.

מדובר מזה שנים על "נתיבי איילון" ועל הפתרונות שבהם יטפלו. מתי אפשר יהיה לראות גם תוצאות של ממש לטיפול, מתי יגשו לפתרון צומת "מערבי" בתל-אביב? ולא אאריך בשאלות מסוג זה.

עד שתבוא הגאולה באמצעות הפתרונות הגדולים: פיתוח מרכז ומקיף של מערכת הרכבות, בניית הרכבת התחתית בתל-אביב, הקמת מערכת הדרכים החדשה הבין-עירונית והעירונית — מתרבה מספר המכוניות הפרטיות בעקומה העולה בזווית מואצת וגורמת לסתמימה מדאגה לתחבורה. יש לתת את הדעת על תניינים והפיכת השימוש בהם לנחלת הכלל, ויש לחשוב על הצורך להגביל את תנועת המכונית הפרטית, כדי שתהיה מטרד קטן והולך. לא יהיה מנוס מכך. אך אין לחשוב על כל אמצעי מגביל כל עוד אין תחבורה ציבורית הראויה לשמה, שתספק את הצרכים.

נסיעה באוטובוסים שלנו אינה מן התענוגות הגדולים. היא כרוכה בסבל דוחק, בעיקר בימי הקיץ החמים. יש לדאוג למיזוג אוויר בוקיים בין-עירוניים ובקווים עירוניים ארוכים יחסית, ואולי אף במוניות. יש, כמובן, לדאוג שיועמד מספר אוטובוסים מספיק לרשות הציבור ולמנוע את הצפיפות הרבה, המרתיעה, של היום. במידה שהנעיה בעיר, ברכב ציבורי, תהיה נוחה יותר, יש לשער כי תגבר הנטייה להשתמש ברכב הציבורי לעומת רכב

אברהם שכטרמן (גח"ל):

אם זו שגיאה, תואיל לתקן אותה. ניסיתי לבדוק את המספרים. במספרה 750 עובדים, פירושו של דבר כי יש פדיון של פחות מ-12,000 לירות לעובד. היכן החומה, היכן השכר והתנאים הסוציאליים, והיכן קבלני-המסנה המועסקים אף הם על-ידי הרשות? מדובר על 28 ימי אספנה בחודש. מספר זה נראה לי מוגזם. האם אין לחלקו על 2 מבדוקים? אודה לכבוד השר אם יואיל להעמידו על המספרים הנכונים.

נקודה נוספת שברצוני להעלות היא עניין ייצור הרכב. גם בנושא זה, כמו בנושאים אחרים שבטיפול, אין משרד התחבורה סולן, אינו בודד ויש לו שותפים. אולם אין ספק שיש למשרד ולמדיניות השפעה לא מבוטלת על הגעשה בענף.

ועדת הכלכלה, בטפלה בנושא "אוטוקרס" — "לילנד" ובגבולות סמכויותיה, מיצתה את הנושא עד תומו. במסגרת קנותיה עמדה על בעיות היסוד של הרכבת מכונות בארץ. אין ספק שבטיפול הממשלתי בנושא היו מחדלים מרובים ובחלקם אף אשם משרד התחבורה. לא אחזור כאן על מסקנות הוועדה, אולם אין ספק כי משרדי הממשלה המטפלים בנושא ייצור והרכבת רכב יצטרכו לשנות את גישתם לנושא אם הם באמת מעוניינים בפי-תוח הענף. משרדי הממשלה, ובכלל זה משרד התחבורה, יצטרכו להציג לעצמם מטרות ולגבש מדיניות ברורה.

בדיון שהיה בוועדה בנושא "אוטוקרס", ובמסקנות שהצטתי, ציינתי כי לענף הרכב בארץ יוכל להיות מקום רק במידה שהחלקים המיוצרים בארץ ייוצאו, בראש וראשונה, למפעלים של חברות-האם המקימות כאן את מפעלי ההרכבה. הגדי פורד השני, בנאומו לפני הוועדה הכלכלית, שהתכנסה לפני כמה ימים בארץ, אמר דברים דומים.

אדוני היושב-ראש, אני עובר כעת לפרשה כאובה מאוד. בשנת 1972 קרו בארץ 15,303 תאונות דרכים, ובהן נפגעו 22,662 אנשים, מהם 651 הרוגים. נתונים ראשונים של 1973 מלמדים כי בארבעת החודשים הראשונים של השנה אירעו 5,055 תאונות, ובהן נפגעו 7,463 אנשים, מהם 223 הרוגים. אם נשווה זאת לתקופה המקבילה אשתקד נמצא כי חל גידול של 5% בתאונות, 11% בנפגעים ו-10% בהרוגים.

מפעם לפעם אנו שומעים על חישובים סטטיסטיים שונים הבאים ללמד על שיפור מזערי. אולם העובדה המזעזעת בעיני עומדת, אנו מאבדים מדי שנה מאות אנשים, אלפים רבים נוספים הופכים לנכים. הנזק האנושי הנגרם לנפגעים ולמשפחותיהם אינו ניתן לאומדן. הנזק הכלכלי, ונתייחס אליו כאחרון בחשיבות, הוא כמיליארד לירות בשנה האחרונה.

אוסף ואציי, כי 5% מכלל הרכב מעורב בתאונות מדי שנה, וכי 7 אנשים מכל 1,000 נפגעים בצורה זו או זו בתאונות הדרכים. וזה בארץ שאין בה שיכורים ואשר אקלימה הוא מן הנוחים בעולם מבחינת שלגים, ערפלים וגשמים. אלה הם מספרים מזעזעים.

הכנסת שימשה לא אחת במה לדיון בנושא כאוב זה במלואה, שהקדישה לכך לפני כשנה דיון מיוחד, וגם בוועדת הכלכלה. הטענה הבסיסית הנשמעת היא, כי הטיפול בתאונות הדרכים אינו תופס את המקום הנכון ברישימת העדיפויות של המשק מבחינת הקצאת משאבים

בשנים האחרונות שמענו על תאונות וכמעט תאונות, שאירעו במרחב האווירי בתחום האחריות והבקרה של נמל התעופה לוד. לאחרונה אין שומעים על כך ואני מקווה, כי הדבר נובע משיפורים שנעשו. הייתי רוצה שהשר יואיל לאשר לנו, כי אמנם כך הדבר.

הייתי רוצה לראות התקדמות רבה יותר ב"עטרות" והחלטה על הפיכתה לנמל תעופה בין-לאומי, החלטה שאיננה משתמעת לשני פנים. הייתי מודה לשר אילו היה יכול לקבוע תאריך לפינוי שדה-דב.

ברצוני להעלות עכשיו נושא שהוא כאוב ביותר, וזה נושא רשות הנמלים. הנושא נמצא על סדר-היום של המדינה והכנסת כמעט מאז הוקמה הרשות. אין ספק שהרשות היא אחד ממוקדי הלחץ לתביעות שכר, שהש-פעתם הרסנית למשק כולו. השכר בנמלים הוא גבוה. אולם השיטה של הנהלת הרשות — ומשרד התחבורה אינו עומד בדרכה ואינו עוצר בעדה — של היענות וכניעה בלתי-פוסקים לתביעות אינה מונעת תביעות נוספות.

דרך נמלי הים של המדינה מיובא כל מה שקשור בציד ובחמרי-גלם. די לראות מה קורה היום בתחום המלט. המדינה תלויה ביבוא מלט ותהיה תלויה בו לפחות בשנתיים הקרובות. נוצרה סיטואציה שהנמלים מעכבים את הבנייה בארץ. ידוע המקרה במלט, שהגיע לנמל אילת והיה מוטל בו ימים ארוכים, אף שבארץ עובכה הבנייה באתרים רבים. מספרים לי כעת על אניית מלט העוגנת בנמל אשדוד, שמשלמים עליה דמי דמרי' 100,000 דולר, בקירוב, והיא מתעכבת בנמל יותר מחמישים יום.

אנו עובדים על גשר יבשתי — התשובה הישראלית לתעלת-סואץ. הבעיות בהפעלתו הן מרובות. כבר הזכרתי את חשיבותו. אבל אם משרד התחבורה והנהלת רשות הנמלים לא יוכלו להשתלט ולהכניס סדר, ייחרץ גם גורלו של הגשר.

יותר מזה, היצוא הישראלי נמצא בתחרות מתמדת בשוקי העולם. אחד הדברים החשובים הוא עמידה בלוח זמנים לא רק במקרה של סחורות מתקלקלות ומזון. שיבשים ביצוא עולים למדינה מיליוני דולרים בהווה ועלולים לעלות באבדן שווקים פוטנציאליים בעתיד. על משרד התחבורה ורשות הנמלים להיערך לפתרון הבעיה.

נושא אחר שברצוני לגעת בו הוא עתידן של מספנות ישראל. לאחרונה שמענו כי לבאי הוועדה הכלכלית הוצעה הרחבת המספנות. זהו רעיון מבורך. במספנות ישראל מרכז ידע מקצועי, שעל-ידי תנופה מתאימה יוכל להיות מנוצל כדי להעלות את ישראל על המפה העולמית של מספנות, כפי שהיא נמצאת בחלק מתחומי הספנות. אף כאן מה שדרוש הוא יזמה ומעוף. זה לא מכבר היינו עדים להשקתה של ספינת הטיילים הראשונה מתוצרת ישראל. בדיבד עם הגאווה הטבעית שחשנו כולנו, נשאלה גם השאלה: מדוע רק זה, ולא כלי שיט נוספים לשימוש אזרחי? המספנות, אדוני השר, צריכות לצאת מן ה"הילוך הנומך" שהן נמצאות בו.

בסקירה על פעולות משרד התחבורה מוזכרים כמה מספרים הנוגעים למספנה, ועליהן ברצוני להקשות. מדובר על פדיון לשנת 1973 של 8.9 מיליון לירות.

שר-התחבורה ש. פרס:

נראה זו שגיאת דפוס.

במלחמה בתאונות דרכים, ברור כי יש לעשותו ללא דיחוי נוסף. בדיון שהיה בנושא זה אמרתי, כי יש להתייחס למלחמה בתאונות דרכים כמו אל מלחמה ממש. במלחמה מתעלמים משיקולים ומאינטרסים צרים לטובת הכלל. דאיי שיש להתגבר על הרגלים שהשתרשו, על שיקולי אמביציה אישית ופרסטיז'ה של מוסדות.

העובדה כי יחידות שונות מטפלות במלחמה בתאונות, כל אחת במגזר שלה, מביאה לכך כי למלחמה בתאונות ניתנות עדיפויות שונות במשרדים השונים. לדוגמה, תיקון כביש מסוים, שיכול להיות דחוף, ממש "בוער", למשרד התחבורה או המשטרה, יכול להימצא נמוך בסולם העדיפויות של מחלקת עבודות ציבוריות, המהווה מחלקה במשרד העבודה.

אני חוזר וקורא להקים רשות עליונה למלחמה בתאונות דרכים, רשות בת סמכויות ותקציבים, רשות שתוכל לגבש לעצמה סדרי עדיפויות מבחינת המטרות ומבחינת האמצעים. רשות כזו, שתהיה מורכבת מנציגי מוסדות שונים, תחליט על העניינים שבטיפול. החלטתה צריכה להיות סופית. נקודות אחרות הנוגעות למלחמה בתאונות הן שיפורים בתשתית, בכל הקשור לצמתים ודרכים. דו"ח מבקר המדינה עומד על פיגורים בביצוע עבודות אלה.

לא אערך כאן חשבונות ומעקב, אילו כבישים ואילו צמתים צריך לשכלל ולתקן. אך ברור כי גשר מוצא, מרגע סלילתו, היה מקום מועד לפורענות. הוא הדין בכביש התלת-מסלולי שבין בית-דגון לרמלה. אינני רוצה להביא עוד דוגמאות, שמהן אפשר לראות ברורות כי התנאים האובייקטיביים, שאינם קשורים דווקא בנהג, גורמים לתאונה. אין בכוננו, כמובן, לשחרר את הנהגים מן האחריות המוטלת עליהם ולהרפות מן התביעות שיש להפנות כלפיהם, ועדת הכלכלה טיפלה רבות גם בעניין זה, בעיקר בתחיקה.

מלה על סירת הבטיחות. דובר על הרחבת מירי שלם לחיפה. אם כי נשמעות לאחרונה תלונות על יחס הסיירים כלפי האוחזים בהגה, יש להתייחס אליהם בחיוב ולהרחיב את הסיירות. ייתכן שיש לתת את הדעת על החלת מרות המשטרה עליהן.

יש נושאים נוספים בתחום המלחמה בתאונות דרכים שהייתי רוצה להעלותם.

דובר רבות על יעילותו המרתיעה של השיפוט המהיר בעבירות תנועה. משום-מה עדיין לא הונהג הדבר. יש לבצע את הרעיון ובהקדם.

נושא חשוב אחר הוא תחום ההסברה לציבור. ועדת הכלכלה קיבלה הבטחה מרשות השידור על הרחבת זמן השידורים שיוקדשו לנושא זה. יש להזכיר לרשות השידור את ההבטחה ולעמוד על קיומה.

נושא אחר הוא הפינוי המהיר של נפגעי תאונות, אשר יוכל להציל חיי אדם ולהקטין את חומרת הפגיעה בהם. אמנם הובטח לנו, גם בסקירת השר, כי ננקטים צעדים לקידום העניין. אך הדבר מתמשך והולך ויש לגמור את ההכנות ללא דיחוי נוסף.

ועדת הכלכלה עמדה בהמלצותיה למניעת תאונות דרכים על התפקיד החשוב שקצני הבטיחות ממלאים במסגרת השמירה על תקינות הרכב והקפדה על תקנים. על המשרד להקפיד על כך, כי מוסדות שבבעלותם כלי רכב מספר יעסיקו קצני בטיחות.

בכסף ובכוח-אדם. ועדת הכלכלה של הכנסת, הן זו של הכנסת השישית והן זו של הכנסת השביעית, דנה בנושא. ועדת הכלכלה של הכנסת השביעית אף הנהיגה חידוש, כאשר נוכח הרגשות הרבה והעניין שהציבור מרגיש בנושא פתחה את ישיבותיה לציבור הרחב. בישיבות אלו הופיעו כל הגורמים שיש להם עניין ונגיעה בנושא. אינני רוצה לחזור כאן על כל ההמלצות והמסקנות של הוועדה. אולם נוכח העובדה כי חלק מהן לא מומש, כנראה, יש לאזכר לפחות אותן המלצות אשר, אני מאמין, מימושן יהיה בו משום תרומה רצינית לטיפול בתאונות הדרכים.

ברצוני להקדים היריור אחד בקול רם. במדינת ישראל נותנים ערך עליון לחיי אדם במגזרי חיים שונים. בצה"ל יש ועדות חקירה בכל מקרה של אבדן חיי אדם. כשהעניין מגיע לתאונות הדרכים משתלטת על הציבור כולו קהות חושים. איך שהוא התרגלנו לחיות עם כ-600 הרוגים לשנה ומאות רבות של פצועים, ואין הציבור מתקומם ומתמרד.

שורש הרע במערכה נגד תאונות הדרכים הוא בביוור הבין-משרדי והמוסדי, הפוגע קשות בסיכויי הצליחה במלחמה קשה זו. משרד התחבורה, המשטרה ומשרד העבודה ועוד גופים ומוסדות פועלים בתחום המלחמה בתאונות הדרכים. כל אחד פועל במגזר אחר של הפעילות. אמנם קיימת מודעות לבעיית הביוור, וכבר ב-1959 הוקמה ועדה בין-משרדית לתיאום המלחמה בתאונות הדרכים. ועדת הכלכלה של הכנסת ציינה ב-1969, כי הוועדה הבין-משרדית לא היתה מצויידת בסמכויות מתאימות ולא הצליחה ליהפך לגוף החולש באופן ממשי על הפעולות ועל הרשויות השונות הפועלות בתחום המלחמה בתאונות הדרכים.

בסוף 1966 הקים שר התחבורה מינהל לבטיחות בדרכים. אך גם גוף זה היה נטול סמכויות. בתחילת 1970 הפסיקה הממשלה את פעילותו של גוף זה.

בדצמבר 1970 החליטה הממשלה להקים את המטה למלחמה בתאונות הדרכים. בין תפקידי המטה, כפי שהוגדרו, החובה לדון ולהמליץ בכל התחומים הנוגעים להגברת הבטיחות בדרכים, מתוך מגמה לגרום לתיאום מירבי בין המשרדים, המוסדות והגורמים האחרים העוסקים בתחום זה. יש עוד שורה שלמה של תפקידים, שלא אפשר אותם כאן.

המטה הראה פעילות מרובה מאז הוקם. אולם — ועומד על כך גם מבקר המדינה בדו"ח האחרון שלו — בדומה לגופים הבין-משרדיים הקודמים, שהוקמו לאותה מטרה, גם הוא עומד לפני הבעיה שהסמכויות הנוגעות במישרין, או בעקיפין, למניעת תאונות דרכים אינן מרוכזות בידי משרד התחבורה בלבד. הן מפוצלות בין גורמים ממלכתיים רבים: משטרת ישראל, מחלקת עבודות ציבוריות, משרד הפנים, משרד הבריאות, משרד החינוך והתרבות. מבקר המדינה ממשיך ואומר: "לדעת הביקורת יכול גוף בין-משרדי מתאים להצליח במשימה, אם סמכויותיו, הרכבו ודרכי פעולתו, ישקפו את הרצינות המיוחדת לנושא שבטיפולו". נקודה זו של ריכוז משמעותי של סמכויות בטיפול בנושא תאונות דרכים הועלתה אף על-ידי ועדת הכלכלה של הכנסת.

ברור כי ריכוז סמכויות בידי משרד אחד קשור בהעברות של אגפים ומחלקות ממשרד אחד לשני. זה ניתוח לא קל. אבל אם ניתוח כזה יכול אמנם להועיל

צעים שבדינו עד שתקום מערכת ההסעה ההמונית. ואז זה אומר אוטובוסים טובים יותר, פולטים פחות עשן, מקימים פחות רעש; אבל גם עדיפות בדרך לאוטובוסים כדי שיוכלו לנוע ביתר מהירות, כדי ששמונים איש ינועו ביתר מהירות מאשר איש אחד או שניים.

אנחנו צריכים להביא לידי פינוי עורקי תחבורה. לא ייתכן שיהיו תמרורים המורים על איסור חניית רכב ומתנים רכב ברחוב בן-יהודה ודיונוגוף. צריך לתת עדיפות למי שגנע ברחוב.

דב זכין (המערך, עבודה—מפ"ם):
צריך בכלל להוציא אותם.

דוד קורן (המערך, עבודה—מפ"ם):
אתה תנאם אחר כך ותציע להוציא אותם בכלל. אינני יודע מה אתה תעשה. אני חושב שפינוי העורקים איננו דבר שצריך להגשים אותו כשהוא לעצמו. מוכרחים לתת אלטרנטיבה לבעל המכונית, שיהיה לו מקום להחנות את המכונית. יש מגרשים פנויים, יש להקים עליהם חניונים.

אני רוצה גם לתמוך בכך שתהיה רשות להחנות רכב ברחובות צדדיים על המדרכות, ועל-ידי כך לחנות בשני צדי הרחוב. אני יודע שהצעה כזאת הוצעה על-ידי המשטרה. היא הופנתה למשרד התחבורה. אני יודע שדבר זה מחייב תקן של מדרכות ותקנות שונות, אבל מוכרחים לפתור את הבעיה. עד שמערכת ההסעה ההמונית תפעל, מספר כלי הרכב יוכפל. האם נחכה עד אז ולא נעשה שום דבר?

עניין החניונים במבואות הערים הוא דבר חיוני ממד-רגה, ראשונה, אבל לא רק במבואות הערים, אלא בלב הערים, ובעיקר בלב תל-אביב.

נדמה לי שחבר-הכנסת שכטרמן כבר העיר בעניין המוניות. אני סבור שיש להגדיל במידה ניכרת את מספר המוניות, כדי שהמוניות, במידה שתהיינה מרובות יותר ותהיינה בהישג ידו של אדם, יעדיפו אנשים לנסוע בהן מאשר לנסוע במכוניות הפרטיות ולחפש מקום חנייה, וללכת ברגל למקום שהם צריכים להגיע אליו. אם תהיינה יותר מוניות, אנשים רבים יעדיפו את המונית הנעה בכביש על פני המכונית שעומדת בצדי הכבישים ומפריעה לתנועה. נודמן לי להיות השנה בניו-יורק. זו ארץ ועיר שיש בה הרבה מאוד מכוניות פרטיות, ובכל זאת אנשים מעדיפים את הרכבת התחתית שמכניסה אותם ללב העיר, ובתוך העיר הם נוסעים במוניות, כי זו הדרך הנוחה ביותר להגיע ליעד. המונית מסיעה יותר אנשים, בין שהיא מונית שירות ובין שהיא מונית לפי הזמנה, מאשר מכונית פרטית שמסיעה אדם אחד בראשיתו של יום ומחזירה אותו בסופו של יום, ואולי נעה פעם נוספת באמצע היום.

אם אנחנו רוצים לפתור את בעיות התחבורה במדינה, אנחנו חייבים להשקיע יותר בפיתוח תשתית. אינני יודע באיזו מידה יש לכנסת השפעה מספקת על-מנת לתמוך בתביעה של משרד התחבורה ושל שר התחבורה, כדי להגדיל את הנחת המושקע בהשקעות תשתית, כגון כבישים, רמזורים, תאורה, מחלפים בצמתים קריטיים. אני מכיר שני צמתים שבהם המעבר קשה מאוד, והם צומת נתניה וצומת התחנה המטראורלוגית, ואילו היו שם מחלפים, היה זה מקל בהרבה על התנועה.

לא אמשך בפירוט מכלול הנושאים הקשורים במלחמה בתאונות הדרכים. ועדת הכלכלה של הכנסת הנוכחית, וזו שלפניה, הקדישו לנושא זמן רב, והמליצו על שורה של אמצעים למלחמה בתאונות הדרכים. אני קורא לשר התחבורה, כי יזרו את ביצוע ההמלצות, אשר ברובן אומצו על-ידי משרדו.

היו"ר מ. ביבי:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת דוד קורן, ואחריו לחבר-לכנסת פרידמן.

דוד קורן (המערך, עבודה—מפ"ם):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה. ראשית, אני רוצה להודות לשר התחבורה על הנאום התמציתי, הבהיר, והמשלים את החובת שהוגשה לנו על-ידי משרד התחבורה לפני שבוע. אני חושב שבהירות בהסברת הנושא היא דבר שמעודד להתייחס לעניינים שהועלו בצורה תמציתית יותר. ועכשיו אני רוצה להעיר הערות מספר. לא אוכל לדבר על כל הנושאים. משרד התחבורה הוא משרד שהווייתו בים, ביבשה ובאוויר. אסתפק בהערות שאני רואה לנכון להעיר בכנסת.

דבר ראשון — אני רוצה לברך את השר פרס על כך, שהממשלה אישרה את ההקצבה לתיכנון מערכת ההסעה ההמונית. בענה המקובלת בציבור הרחב אמרו שזה "הסוס של פרס". אני רוצה לאחל לו, שאפשר יהיה להגיד שזוהי "הרכבת של פרס"; זאת אומרת — שהדבר יתגשם במהרה.

מרדכי בן פורת (המערך, עבודה—מפ"ם):
אם יתגשם, אז לא יהיה של פרס.

דוד קורן (המערך, עבודה—מפ"ם):

אני מסכים אפילו למה שמרומז בדברייך. אני חושב שהדבר הכרחי זומן. הכורח יהיה דחוף יותר ויותר בעתיד, ככל שמספר כלי הרכב גדל. אנחנו מרגישים זאת יום יום כאשר אנחנו עוברים בתל-אביב. אינני תושב תל-אביב, אבל אני נזקק לעיר הזאת, אני עובר בה ואני יודע שהעיר הזאת נחנקת מתחבורה.

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):
גם מתחבורה.

דוד קורן (המערך, עבודה—מפ"ם):

גם מתחבורה. היא פולטת עשן, בעיקר במוצאי ובמבואותיה. אני מרגיש לפעמים שאני נתון בתוך "מגרש חנייה זוחל". התנועה קשה מאוד ויש להקדיש זמן נוסף על הצפוי לנסיעה כדי להגיע למחוז הפנץ. הנסיעה מחיפה לתל-אביב נמשכת שעה, שעה-ורבע, אבל הכניסה לתל-אביב נמשכת עוד כחצי שעה, בייחוד בשעות התנועה הכבדה. אם הממשלה אישרה את ההקצבה לתיכנון, היא עשתה דבר נכון, אולי קצת במאוחר.

שמחתי לשמוע בדברי הפתיחה של שר התחבורה על מתן עדיפות לתחבורה ציבורית. אני חושב שאנחנו, כחברי כנסת, כחברי בית-המוחקקים, כשליחי הציבור, צריכים לתמוך תמיכה מלאה בעניין של עדיפות לתחבורה ציבורית. איננו רוצים למנוע מאיש לרכוש לו רכב פרטי — ואני, עבדכם, משתמש ברכב פרטי — אבל העיקר הוא קודם כל לדאוג להמוני העם ולכן צריך לדאוג לתחבורה ציבורית. בכל זה צריך כבר היום לטפל באמ-

ובעיקר יחסוך הרבה זמן לאוכלוסיה. צירוף שלוש הדברים האלה הוא חיוב אחד גדול, וצריך לעודד את הגשמתו במהירות האפשרית.

הזדמן לי לבקר בשדה התעופה בלוד ולראות את השיפורים והשיכלולים שחלו בו. הוא השתכלל מאוד והשתפר מבחינת צורתו החיצונית, האווירה בו נינוחה, הסדרים — במידה שמבינים מה עובר דרך השדה הזה — משביעים רצון, ואני רוצה להעביר מכאן, באמצעות שר התחבורה, ברכת יישר כוח לעובדים בשדה ולעומד בראשם, אלוף-משנה (מיל.) כסלו.

ואם נגעתי בעניין נמלי אוויר, ועדת הכספים של הכנסת ביקרה לא מכבר באופירה וראתה את המסוף החדש. אני חושב שההבדל בין הביקור הזה של ועדת הכספים לבין הביקור הקודם שלה באופירה בולט מאוד, וצריך לברך את העושים במלאכה על מה שעשו ולשמוח על כך שיש דברים שמתגשמים בתנאים הקשים של אי-פירה. אין לי כל צל של ספק שבאופירה יש לשדה התעופה ולמסוף משקל רב בפיתוח התיירות ובפיתוח האזור כולו.

אם אנחנו בנושא תעופה — אני חושב, שצריך כבר היום, אדוני השר, לתכנן ולבצע הקמת נמל-תעופה בין-לאומי חדש נוסף בפיתחת-רפית, בעיר ימית. אני מקווה שתשומת-לב משרד התחבורה אמנם נתונה לנושא זה, כדי שלא נגיע לכך מאוחר מדי.

נגעתי בנושא יבשתי ובנושא אווירי. אולי משפט אחד לעניין הים. בשבילי היתה זו בשורה, כאשר שר התחבורה אמר לנו שבמספנות ישראל ייבנו מכולות ואניות. אני נזכר בביקור של ועדת הכספים במספנות ישראל כאשר ראינו כיצד בונים את הסטילים. יש שם כוח אידגוני, יומה, ידע וכושר ביצוע. בלבי אמרתי אז: מי יתן ויבוא היום ונבנה במספנות ישראל אניות לצרכים אזרחיים. שמחתי לשמוע מפי שר התחבורה שאמנם עומ"ד לבנות כבר בקרוב שתי מכולות, כהתחלה של שימוש במספנות ישראל לצרכים אזרחיים.

הי"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר הכנסת פרידמן, ואחריו לחבר הכנסת זכין.

שמחה פרידמן (מפד"ל):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, אומר את דברי בכיוון של ביקורת, אבל הם ייאמרו ברוח טובה, ובודאי לא לשם קינוור. אני מצטרף לשבחים שנאמרו. כל הראוי לשבח — ישובה. אולם קוצר הזמן מחייב אותי למקד את דברי לאחדות מנקודות התורפה שאני מוצא ראויות לתשומת-לב.

הסטטיסטיקה היא בעלת יתרונות גדולים, באשר היא מביאה את האדם לידי אובייקטיביות, אולם סכנה בה — מן האובייקטיביות המרחק לניכור איננו רב. סכנה זו באה לידי גילוי למקדא סקירת השר בפרק הדין במניעת תאונות דרכים. הסטטיסטיקה מלמדת אותנו שהעלייה באחוזים מתונה יותר, היינו בהשוואה לשנת 1970/71. זה מקור לעידוד. אם עוד מביאים בחשבון, לעומת זה, שהעלייה במספר כלי הרכב היתה גדולה, מהירה — משתמע מכאן שיפור יחסי נוסף.

עוד שני מספרים שהם מרגיעים לכאורה. מספר הנפגעים ל-1,000, תושבים נשאר כמו אשתקד. מספר

אני משער שהבדיקות ההנדסיות תקבענה מה עדיף יותר ומה עדיף פחות בעניין המחלפים.

כל ענף התחבורה, כלומר המיסוי על מכוניות, דלק, אגרות רישוי, מכניס לאוצר המדינה סכום של 1.3 מיליארד לירות בשנה, ואילו מה שאנחנו משקיעים בשנה בעניין זה הוא 300 מיליון לירות, וזה חלק קטן. אני מבין שאוצר המדינה זקוק לממון לדברים אחרים ולא רק לתחבורה. אבל נראה לי שיש להגדיל את הנחת הנלקח מתוך הממון הזה שהציבור משלם לקופת המדינה בעטייה ובגינה של התחבורה. אם כסף זה יושקע בבטיחות, נוכח לכך שהחיים שלנו יהיו בטוחים יותר.

אני רוצה לברך על התופעה הקיימת זה כבר שנתיים — וזו סירת הבטיחות. אינני יודע באיזו מידה ובאילו אחוזים — לא עשיתי סטטיסטיקה ולא קראתי מאמר משכנע על כך — השפיעה סירת הבטיחות על מספר התאונות שנמנעו. אבל אין לי צל של ספק שסירת הבטיחות משפיעה השפעה ניכרת, יחד עם המשטרה, בעצם נוכחותה במקום. עצם הנוכחות של המשטרה ושל סירת הבטיחות בכבישים, בדרכים וברחובות, משפיעה השפעה פסיכולוגית ממתנת על הנהגים ומזכירה להם את נושא הבטיחות הלכה למעשה. אני עצמי נוהג בכביש ימים ואני מודה בהשפעה זו, ואינני חושב שאני שונה מאחרים. בסירת זו יש כדי להרתיע נהגים מפני מעשים בלתי-אחראיים, מנהיגה שאיננה לפי התקן וגורמת לכך שהנהיגה זהירה יותר. אין לי ספק שהיא מונעת תאונות ופגיעות בחיי אדם.

שמחתי לשמוע את דברי שר התחבורה בקשר לתקנה לא לחוק של תגורות הבטיחות, וכי גם חברי הכנסת לא יהיו פטורים ממנה.

שר התחבורה ש. פרס:

אני מציע זאת לכנסת. אני לא מחייב זאת.

דוד קורן (המערך, עבודה-מפ"ם):

אני רוצה לומר כי אצלי מצטיירת העובדה שחברי הכנסת הם נבחרים העם גם בחובה להוות דוגמה אישית. אני חושב שאם יש תקנה, חוק או כלל המחייבים לחגור חגורת בטיחות, אנחנו צריכים להיות הראשונים. יתר על כן, צריך לצרף לזה את כל צבא הנהגים ברכב הממשלתי וברכב של רשויות מקומיות. זו כמות שהופכת את העניין גם לאיכות, ואיכות שהופכת את העניין גם לכמות. מספר הנהגים הנהגים ברכב שנקנה מכספי הציבור הוא גדול מאוד, ועובדה זו מחייבת אותם לציית לחוקי ולהחלטה תיו של הציבור. אני מציע להוסיף לכך, שיש צורך שחברי הכנסת יהיו הראשונים — ויתכן מאוד שחברי הכנסת צריכים לקבל החלטה, אם בדרך של חקיקה ואם בדרך אחרת, באקט בולט ומתנן — לבטל את חסינות לגבי עבירות תנועה.

בקשר לרכבת: אני תושב הגליל המערבי וקודם כל אני רוצה לברך את שר התחבורה על כך שקיבל החלטה שלא לבטל את רכבת נהריה-חיפה, אלא לשפר אותה, לשפר את הפסים ואת הקרונוות. אני מקווה שהעבודה לא תתנהל בעצלתיים ועם שיפור הקווים והקרונוות יהיה משך הנסיעה מנהריה לחיפה מחצית השעה במקום יותר משעה עתה, ועל-ידי כך יעדיפו המוני אדם לנסוע ברכבת, ולא רק מנהריה לחיפה, אלא גם מחיפה לתל-אביב וירי-שלים, דבר שיחסוך מכוניות פרטיות אשר לא תיסענה בכביש, יתרום ליתר בטיחות, יחסוך זיהום אוויר —

בשעות חירום ונותנים גם בכך שהם מגיעים לכל מקום ומקום בארץ, דבר שנדמה לי אין לו הרבה דוגמאות בעולם כולו. אבל עם זאת, כשאנחנו רוצים לקיים פיקוח יעיל על טיב השירות, על דמתו, אני חייב להעלות כאן משהו מגיוני, כמי שחי כבר עשרות שנים בטירת צבי וכמי שנוקק לקו דרך הבקעה. בוודאי אני צריך מלים רבות כדי לומר שעצם השימוש הרב, התדיר, בקו זה הוא בשבילנו לא רק הקלה תחבורתית, אלא יש לנו גם עניין בכך שהקו הזה יהיה חי ביום ואף בשעות הלילה. אולם כיצד אפשר להסביר שעדיין אותה אוכלוסייה, ענייה יחסית, הנוסעת בין טבריה או קריית שמונה לבין ירושלים, ואשר מאות משפחות מתוכה קשורות קשרי משפחה בין-עירוניים — כיצד אפשר להסביר שאף בימי הקיץ הלוהטים — ואני יכול לומר לכם: אתמול נסעתי בבקעה בשעות הצהריים בטמפרטורה של ארבעים-פלוס מעלות — נוסעת שם באוטובוסים ללא מיוג —

דוד קורן (המערך, עבודה-מפ"ם):

זה ארבעים-פלוס צל, ואתה נסעת בשמש.

שמחה פרידמן (מפד"ל):

בצל, כן, כמובן, אנחנו מודדים תמיד בצל. כיצד אפשר להסביר שנוסעים שם אנשים, לא מן החוקים ביותר, יש ביניהם זקנים, יש ביניהם ילדים, ללא מיוג אוויר, ללא מים לשתייה באוטובוס, ולעתים קרובות גם ללא ציוד מסודר של עזרה ראשונה? ואני אומר את הדברים במלוא האחריות. לפני שנה הערתי על הנושא הזה, ושמעתי לפני זמן קצר מיושב-ראש המועצה האזורית שלנו שהדברים נמצאים עדיין בראשיתם. והרי אנחנו קוראים בסקירה על אותה קרן אשר משריינת השנה 4 מיליון לירות לכך.

שר-התחבורה ש. פרס:

זה צריך לעלות כ-20 מיליון לירות, להכניס מיוג אוויר בקווים באזורים הללו, כמו ים-המלח — —

שמחה פרידמן (מפד"ל):

מיד אגיד משהו בעניין זה. אני, כמובן, יודע שאי אפשר לדרוש מיוג אוויר בלי לשלם בעד זה. הדברים קשורים זה בזה, ואיני רוצה שמישהו יראה את הדברים כאילו אנחנו חיים בארץ של אגדות. אבל אני שואל: האם אנחנו יכולים לדבר על רמת שירות מניחה את הדעת, כל עוד אין אנו מכניסים את ההוצאות הללו בהוצאות-חינוך בתוך כלל התשכונ? ואיני רוצה לומר שאפשר לקבל מיוג אוויר בחינם וזה לא צריך לעלות גרוש. ודאי שזה צריך לעלות כסף. אבל לא ייתכן שיאמרו, דבר ששמעתי אותו לעתים מצד אנשי "אגד" — ואיני רוצה לחייב בזה את המשרד, אבל זה מעניין לפי עמית מבהינות איפיון המצב: בבקשה, שאנשי הבקעה ישלמו תוספת למחיר. אני בטוח שלא זה יכול להיות הפתרון כדי להתגבר על הבעיה.

אני רוצה להדגיש שאם אני לוקח לעצמי את הזכות להבליט בעיה אחת, לכאורה קטנת-היקף, לא כל כך ממלכתית, לא כל כך רחבה — הרי אני רואה את עצמי במידה מסוימת נציג של התושבים באותו אזור, ונדמה לי שזה מצדיק להעלות את הדבר ולהצביע על דחיפותו. נשמח מאוד מאוד, אנשי הבקעה, כשנניע שלפחות בשעות הצהריים יהיו כמה אוטובוסים —

התאונות ל-1,000 כלי רכב ירד לעומת אשתקד. אולם מאזן הדמים לשנת 1972 הוא כשני הרוגים ליום, אם אנחנו מחלקים על פני 365 ימים בשנה את מספר ההרוגים של כל השנה; כ-12 פצועים קשה כל יום וכ-50 פצועים קל כל יום. המספרים הללו מצטרפים לאלפי טרגדיות במשך שנה אחת ואלה באות ומיתוספות לטרגדיות מן השנים שקדמו.

הי"ר י. גבון:

50 פצועים?

שמחה פרידמן (מפד"ל):

קרוב ל-50 פצועים.

בנוסף על כל זה — זאת למדתי מדבריו של סגן שר התחבורה וקראתי ב"הארץ", בראשית פברואר — הנוק החמרי למשק המדינה, הנגרם על-ידי תאונות דרכים אלה, הוא כ-600 מיליון לירות לשנה.

המשנה ב"סנהדרין" מלמדת אותנו, שכל הממיקים נפש אחת כאילו קיים עולם מלא, וכן כל המאבד נפש אחת כאילו איבד עולם מלא. בשבילי המספרים אומרים הרבה יותר מתכנם האריתמטי. פעולותיו ותקציביו של המשרד מרשימים מאוד. שאלה היא: האם רשאים אנחנו להסתפק בהם, כאשר — אני מצטט מדברי השר בגאומה היום, — דמם של מאות הרוגים ואלפי פצועים קשה, קרובות תאונות דרכים, זועק לפעולה מקסימלית בנושא זה."

אני יודע שאין תרופות פלא, לא לתאונות דרכים אף לא לשיפורים בדרכים, בכלי תחבורה וכיוצא באלה. ייתכן מאוד, שאילו היו הרווח והמקום הפנוי בכבישים דומים בפרופורציה שלהם לזמורהים כעת בזמן הדיון כאן בכנסת, בוודאי ובוודאי היינו יכולים להתבכר בהרבה פחות תאונות דרכים. אבל המציאות שם היא של ריצה מהירות פרדית, עקיפה בלתי-מתחשבת בזולת, תחרות איטית בין משאיות החוסמות את ההתקדמות לפני המכוניות — גם בכבישים רבי-מסלולים — וכל זה מביא לידי הצפיפות המסתיימת לעתים בתאונות קטלניות.

אני שואל: לא אחרי ששמענו לפני זמן-מה, מפיו של שר העבודה, שכדי להתגבר על הצרה הצדורה של גשר-מוצא, יש צורך — ואכן יעשו זאת — להשקיע סכום של כ-20 מיליון לירות, אך ורק כדי לתקן את הטעון תיקון שם, האם אין אנחנו מצויים, במקרה זה כמו במקרים אחרים, לשנות את סדרי הקדימות שקבענו, אולי תוספת מכוניות שיטור, תוספת כוח-אדם? ואני יודע שאין זו בעיה קלה. אולי אפשר במחיר זה להגביר את אמצעי ההרתעה על-ידי כוחות שיטור נוספים או על-ידי מיתקני רדאר, שמצלמים ומודיעים גם לנהג שעבר את המהירות המותרת. אולי אמצעים אלה קודמים לתקינות היסודיים, שאני לא מזלזל כלל וכלל בחשיבותם, אבל אולי הם קודמים, בשל המשמעות המחרידה של הרוגים ופצועים, כפי שהיא משתקפת בצורה כל כך אובייקטיבית בסטטיסטיקה.

אנחנו קוראים — ואני עובר לנקודה השנייה שעליה אני רוצה לדבר — אנחנו קוראים בסקירה על פיקוח כלכלי, פיקוח על טיב השירות ורמתו באשר לשירות הניתן על-ידי הקואופרטיבים לתחבורה. אני חוזר ומדגיש השנה מה שאמרתי גם אשתקד: אין אני מזלזל כהוא-זה בשירות החשוב והעצום שנתנו הקואופרטיבים לתחבורה

הי"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר הכנסת זכין.

דב זכין (המערך, עבודה—מ"פ):

כבוד היושב-ראש, כנסת וכבדה, אתרכו בנושא אחד ובקיצור — התחבורה היבשתית, או ליתר דיוק התחבורה המוטורית, אשר הגיעה לכ-90% מכלל התחבורה הפנים-ארצית בישראל. הגידול במערך הזה הוא ללא תקדים. דרגת המינוע בישראל, מספר כלי הרכב לכל אלף איש, התקדמו בקצב משחרר, וכדי לא להלאותכם במספרים ובנתונים אקצר: אם ב-1951 על אוכלוסיה של 1.4 מיליון תושבים היו 34,000 כלי רכב, כלומר דרגת מינוע של 24.2%, הרי דרגת המינוע ב-1960 על 2 מיליון תושבים הייתה 36%, והיו 226,000 כלי רכב פרטיים. עתה מגיע מספר כלי הרכב הפרטיים ל-350,000, ודרגת המינוע היא למעלה מ-100%. תחזית המצבת של כלי הרכב ל-1975 היא כ-450,000, מתוך זה כ-275,000 כלי רכב פרטיים. ב-1980 צפויים כ-800,000 כלי רכב, מהם כ-575,000 פרטיים. המבוי הסתום במערכת הזאת הוא לנגד עינינו. האם מצויים פתרונות רדיקליים לטווח קצר ולטווח ארוך כאחד? האם נוכל להגדיל את ההשקעות בתחבורה בצורה מהפכנית ביחס לכלל ההשקעות במשק? האם נקודות התורפה של היום גובעות מהזנחה בעבר? העובדות אינן מצביעות על פתרונות קלים.

עובדה היא כי מ-1955 ועד 1971 גדל בהתמדה חלקו היחסי של ענף התחבורה, בסך כל ההשקעה במשק, מ-11% ל-24%, ואילו חלקו היחסי בתפוקה הלאומית הגלמית גדל באותן שנים מ-7% ל-9%, וזה הרבה. אין לבוא בטענות על העבר. המרכז לתיכנון כלכלי חוזה המשך מגמה זו. לעומת השקעה של כ-3.3 מיליארד לירות בענף התחבורה בשנים 1966 עד 1970, צופה הירוש בענף בשנים 1972 עד 1976 השקעה של 5.6 מיליארד לירות. זהו סכום אדיר. אני אומר את הדברים לכתובת הזאת — האופוזיציה — כי מי שזרק לחלל פתרונות קלים, או מדבר על סכומי עתק מרובים יותר להשקעות בתשתית ושלוחותיה, זורה חול בעיניים. אחדים מאתנו מתמחים בואת בעיקר בתקופה האחרונה. העונה המתקדמת — מחייבת. את המשמעת החמורה בראיית העובדות והאפשרויות משאירים לאנשי הקואליציה כיאה לאופוזיציה ממלכתית ואחראית למופת!

אינני רוצה להלאותכם במספרים. אני רואה בנתונים קשוחים אלה שלוש שאלות חשובות, שהן תהייה המכריעות בעתיד: א. האם הכין המשרד תיכנון לטווח ארוך, מקורי וברוק? ב. האם נפלה בממשלה הכרעה חדשה במדיניות התחבורה? ג. מה הן ההצעות השיפורים ולוויסות לטווח קצר?

אינני יכול לקבל על העדר מודעות אצל השר ומשרדו לנושאים שהוזכרו. יכולתי להפליג בשבחים על התמודדות השר בבעיות אלה, תוך התקדמות איטית ושיטתית, כדי למצוא את הדרכים המתאימות לתיכנון. לשם קיצור, לא אפליג בסופרלטיבים אלא אומר, כי האגף לתיכנון וכלכלה של משרד התחבורה, בראשותו של מר אורי בן-אפרים, הכין פרויקט גדול לעשור הבא. זוהי התמודדות מדעית ראשונה עם הבעיות של הטווח הארוך. זהו פרויקט מקיף ומדויק מכל מה שהכרתי עד כה. העובדה היא, שהפרויקט נבחן על-ידי 14 מכוני ביקור לאומיים, לרבות ה-אם.א.י., וזה בודאי אינו מפחית

וגדמה לי שמדובר כאן בסך-הכל בשישה או שמונה אוטובוסים — שנוסעים בשעות הקריטיות הלך וחזור לפחות אלה יהיו מצויידים במיוג אוויר.

הדבר השלישי שאני רוצה לומר מורכב משתיים שלוש הערות משנה.

כבוד השר, קראתי במכתבו של אחד מחברי הכנסת שעדיין יש פעלים בלוד, מן הסבלים, המתלוננים על כך שתנאי בשבילים להישאר בעבודתם הוא שיסכימו לעבוד בשבת. אינני יכול לומר שבדקתי את הדבר אישית. אבל שוחחתי על הנושא הזה פה בכנסת פעמים מספר. וללא קשר לאספקטים השונים, שגם אני יודע עליהם, שהשאלה הזאת כרוכה בהם — במדינת ישראל, מדינה מודרנית, מדינה שבה גם זכויותיו של הפרט חשובות, נדמה לי שדבר זה דורש תיקון.

כמו כן חייבים אנו למצוא תיקון שלא יחזור עוד תופעות שנתלוצצו בלואה של האניה "קוין אליזבט". מי ידע על בואה בשבת — לא נתחוו. מי אירגן את התחרות — נתחוו למחצה. אבל אין זה לכבדנו. זה מזכיר לי במקצת את הסיטואציה שנמצאנו בה לפני כמעט שלוש שנים כשנבטל המרוץ באשקלון. גם אז לא ידעו כל כך, ובכל זאת, מסיבות כלשהן, לא ברורות, נודמו כל הגורמים, עד שהמרוץ עמד לצאת לפועל, ואם אמשיך קצת ברוח הקלילה, אין זה מפני שאין הדבר כואב לי. כי לעתים גם בשחוק יכאב לב — אומר לנו ספר משלי. וראו זה פלא: אני קורא לפני זמן קצר בפירסום של האזור שלנו, הנקרא "בבקעה", את המודעה הבאה: "הנהלת 'אגד' בצפון מודיעה שמעתה ואילך ייצא אוטובוס מקריית-שמונה לירושלים במוצאי-שבת. זמני היציאה: קריית-שמונה — שלוש-יחצי, מבית-שאן — חמש-יחצי". ואני עומד ותוהה...

דב זכין (המערך, עבודה—מ"פ):

זה רק כתוב בעתון. לא נוסעים.

שמחה פרידמן (מפד"ל):

האם זהו אותו נס שבאנקדוטה, ששבת מימין ושבת משמאל, ובכביש שעליו נוסע האוטובוס — אין שבת? להנהלת "אגד" פתרונים.

דב זכין (המערך, עבודה—מ"פ):

לא. יש שבת, ואין אוטובוס.

שמחה פרידמן (מפד"ל):

אינני מתאר לעצמי שהדברים הללו הם חיוניים למדינת ישראל עד כדי כך שאנחנו חייבים לקיים קו זה בשבת אחרי-הצהריים, ולתאר את העניין כאילו שבת היא מוצאי-שבת.

אסיים בהערה שאני מוצא צורך להביע לא רק כדי לסיים בכי-טוב, אלא מפני שלא נתנו דעתנו על כך. אני מזכיר לחברי הכנסת את המעקה שבה ניהלנו את הדיון לפני שנה על משרד התחבורה, כאשר עמדנו אחרי המאו"ר רעות המחודדים של טבה לוד ואחרי פרשת מטוס "סבנה". תודה לאל — ואדם חייב לברך על הטובה כשם שהוא מתריע על הרעה — תודה לאל שהשנה איננו מנהלים את הדיון הזה בצלם המעיב של מאורעות כאלה, ויש בכך בוודאי, חוץ מעזרת השם, גם ידם של שר התחבורה ועוזריו, שתוך כדי החיפוש אחר דרכי הגנה ושמירה טובים עזרו גם בכך שלא התרחשו מאורעות כאלה השנה.

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):
למה רק יום אחד?

דב זכין (המערך, עבודה-מפ"ם):
אני מתחיל בצניעות.

מרדכי בן-פורת (המערך, עבודה-מפ"ם):
בשביל מה ההפגנה הזאת של יום אחד?

דב זכין (המערך, עבודה-מפ"ם):

כי אני חושב שאפשר לבצע את זה, זה ריאלי, זה יפחית את נפח התנועה בשישית, ויתן לנו שהות להדביק את הפיגור בעבודות התשתית. זו אחת ההצעות. יש לי עשר. אני בעד זה.

אני רוצה לומר במאמר מוסגר: כבוד השר, גם ההצעה שלך לעשות את זה בדרך של מיסוי איננה פשוטה כל כך, ואינני יודע אם היא תשיג את היעדים. על כל פנים מוכרחים להשתמש באחת הדרכים כדי להקטין את הנפח. כי לא נעצור את גידול מספר כלי הרכב, לזה איש לא ילך. זה היה אמצעי רדיקלי, אבל איש לא יציע להגביל את רכישת כלי הרכב.

2. מועדי הנסיעות. השר כבר דיבר על זה, ואנחנו מדברים על כך כבר שנתיים, להפריד את מועדי התחלת הלימודים בבתי-הספר ממועדי התחלת העבודה במשרדים. זה ייתן לביצוע.

בארצות רבות קיים הסדר המחייב הובלת מטענים לערים במשאיות הגדולות אך ורק בשעות הלילה. אצלנו לא התחלנו בכלל לווסת את כל העניין הזה, ויש עוד המון פרדוקסים. לדוגמה רק דבר קטן: בין השעות שבע ושמונה נעים בתל-אביב 12% מכלל התנועה של היממה. דווקא בשעות אלה מכוניות ללימוד נהיגה, המתלמידים, נעים בדיוק בעורקים הסואנים ביותר. זו סכנה בטיחותית ממדרגה ראשונה.

שמחה פרידמן (מפד"ל):
הם צריכים לתרגל נסיעה בתנאי צפיפות.

דב זכין (המערך, עבודה-מפ"ם):
שיתרגלו במקום אחר. יש לי עוד הצעה, של מגבלות נוספות על אלה.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):
גם את המבחנים של משרד הרישוי הם מכוונים דווקא לשעות השיא.

דב זכין (המערך, עבודה-מפ"ם):
אפשר לסלק את זה, לא לעשות זאת בשעות הקרי-טיות דווקא, בין שבע לשמונה, או בשעות הצהריים.

3. זה הדבר הריאלי ביותר, כבוד השר דיבר על זה, מערכת רחובות ללא רכב פרטי ומסלול מיוחד לרכב הציבורי. אני יודע שבארצות רבות זה בוצע, כמו למשל בשטוקהולם ובמינכן. הכוונה לניקוי עורקים ראשיים. קביעת רחובות חד-צדדיים בארץ מצריכה מאבק מייגע עם הרשויות ועם שליטים מקומיים. אינני יודע מדוע אי-אפשר להכניס פה את המשטרה וכן אכיפה רצינית. זה אחד הדברים הריאליים ביותר, בעיקר לאזורים המט-רופוליטיים. דוגמה אילוסטרטיבית פשוטה: יציאה לירושלים מצפון-תל-אביב עד לערוק הראשי נמשכת בדיוק אותו זמן כמו מהערוק הראשי לירושלים. וכך בכל הערים

מאמינות. מערכת הסעה זו, הכוללת תחבורה מוטורית ומערכת רכבתית עילית ותחתית, ערוכה בשני שלבים: שלב ראשון - אוורד; שלב שני - כיסוי האזור האורבני של ישראל: קו ירושלים-אשדוד, תל-אביב-חיפה, ובעתיד גם באר-שבע. אני חושב שהחלטת הממשלה לגשת לביצוע ולהקצות הסכומים הראשונים, היא אחת ההחלטות החשובות של הממשלה, ואני רואה בכך פתרון ממלכתי לטווח ארוך יותר מאשר בהתחפרויות של רכבת תחתית בתל-אביב.

גם בקשר למדיניות התחבורה נפלה הכרעה ברורה לטובת התחבורה הציבורית. אנו לא מקוריים בעניין זה. בעולם כולו, הקפיטליסטי והסוציאליסטי ללא הבדל, ניוונה כיום מדיניות התחבורה מן החוקיות האיתנה של העיור. במה זה מתבטא? בהכרח לתת עדיפות - בין שאוהבים זאת ובין שלא אוהבים - לתחבורה הציבורית. העיור מתפתח כיום בכמויות עצומות. לפנינו רצינו לפזר את אוכלוסייתנו על פני נופים מרהיבים, אך לא הצלחנו בכך. אנו צריכים לעצור את התהליך הזה. אני מדבר על מתן עדיפות לתחבורה הציבורית לא במושגים ערטילאיים, אלא באמצעות סובסידיה, תמיכה, הבטחת מחיר זול, נקיון וכי'. בקיצור: יש לראות בזה שירות, כמו שירות בריאות ושירות חינוך.

לא אטפל בהקשר זה בבעיות הקואופרטיבים. אני משאיר לשר את הסדרת הקווים. אך יש לי הירורים משלי על בעיית האיחוד של הקואופרטיבים. אני נוכח בהקשר זה בשיחות שניהלתי בשעתו עם חברי וידידי עופר ז"ל. הוא היה אינטרסנט, אך היה לו גם מבט עם פרימט ממלכתי מווקק. לא הייתי רוצה שיהיה לנו גיגנט, ענק, אחד. אני חושב שגם בתנאים של היום חייב המשרד לנקוט אמצעים חריפים כדי להבטיח את הנקיון, התדירות, התחנות ומסלולים פנויים ומיוחדים לרכב ציבורי, בעיקר בתוך ריכוזים עירוניים, עד אשר נגיע לגאולה לטווח ארוך. אני משער כי רק בפרויקט הגדול גלום הפתרון, אך עד אשר תבוא הגאולה מהתכנון לטווח ארוך השאלה היא, מה ניתן לעשות לטווח קצר, ממש מהיום למחר. אני מדבר על אמצעים רדיקליים למדי, אפילו לא פופולריים. לדעתי אין מנוס מהם, ואמנה אחדים. השר דיבר על כמה אמצעים, וברצוני למנות בקצרה עשרה אמצעים, ובכך אסיים.

1. אני בעד ההצעה לקרקע את הרכב הפרטי יום אחד בשבוע. אני יודע שזוהי הצעה מסובכת מאוד, אך מוטב להתחיל בכך, עתה, כי עד אשר יבצעו את התכנית המוצעת, במקרה האופטימלי, תעבורנה שבע עד שמונה שנים, ועד אז נגיע לקרוב למיליון כלי רכב. אפילו לא יעמדו לרשותנו סכומי עתק, יפגור הביצוע של כל עבודות התשתית אחרי הגידול המסחרר במספר כלי הרכב. במקום או במאוחר נצטרך לנקוט אמצעים רדי-קליים. לכן מוטב לעשות זאת היום. זה יוריד שישית מהנפח, ואפשר לבצע זאת. פה אני בעד, החל מן השרים, הפקידות הבכירה ועד האיש הפשוט, בהקפדה. יום אחד הרכב יעמוד. אפשר לבצע זאת על-ידי אכיפה נכונה מצד המשטרה, שצריכה בכלל לגדול.

(שר התחבורה ש. פרס קורא קרי-את-ביניים)

לא יקרה שום אסון לממשלה אם יום אחד בשבוע השרים יסעו ברכב ציבורי. זאת תהיה דוגמה.

דב זכין (המערך, עבודה-מפ"ם):
אבל לא על כל המערכת. על מערכת מושלמת, על התכנית של פרופסור שיבא ז"ל, דיברנו לפני שנה. אדלג על הפירוט. אני מדבר על מערכת מיוחדת בין המשטרה, העזרה הראשונה ובתי-חולים. זה לא הושלם עדיין, בדקתי זאת, וזה דבר מהיום למחר. בנוסף על הצעות שהצעת ושאיני רואה בהן ערך. אינני יודע אם אנחנו צריכים להיכנס לפרשת חסינות או לא חסינות בעניין התחורה דווקא. אפשר למצוא צורות אחרות. אבל אני בעד הכנסת חגורה בכל מה שאתה הצעת.

10. לבסוף, דבר של-מה-בכך כדבר עשירי בהצ' עותי הוא עניין הנקיין בכבישים ובשוליהם. כ"ה למדינה זו הזדמנות נאותה לכך. מה שנעשה במדינה מבחינה זו גובל עם שערוריה. אני יודע שבמשרד שלך לפחות מדבר רים הרבה על אקולוגיה, יש מודעות, וזאת מן המפורסמות. אבל יש לבצע מעשים. אני מדבר קודם כל על תחיקה, על קנסות גבוהים, על מניעת השלכת פסולת על הכבישים, בשוליים. אחר כך — שתילת דשא בין המפלים הבין-עירוניים. זה דבר מינימלי. אתם צריכים להיות היוזמים. סוה איננו כרוך בהוצאות גדולות. זה יתחיל להכניס תרבות של נקיין בארץ.

כל מה שהצעת אינו גורע מההישגים של המשרד, שאני מעריך אותם, ואני מאחל לך, כבוד השר, לסגן ולצוות הדינמי שלך הצלחות רבות בעתיד.

ה"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת מורחני, ואחריו לחבר-הכנסת שערי.

יעקב מורחני (אגודת ישראל):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, שמענו היום דין-וחשבון מאלף מפי שר התחבורה על בעיות התחבורה בכללן, תחבורה יבשתית, ימית ואווירית. שמענו גם מפיו בשורות משמחות על התפתחות מפליאה ומרשימה מאוד. אנו עדים בעיקר בשנים האחרונות להתפתחות בלתי-רגילה בכל שטחי התחבורה, אם זה בים, באוויר או ביבשה, ועל כך לבדך.

אני רוצה להתייחס בדברי בעיקר לשטח שהוא קרוב לנו, כלומר — לשטח של התחבורה היבשתית. כבר עמדו קדמי על המצב בשטח זה, שהוא ממש ללא נשוא. המצב הוא בלתי-נסבל. ייתכן מאוד שהתכנית לפיתוח רשת הכבישים בארץ תשפר את המצב. אבל עלי לומר שהמור-חק בין ההלכה לבין המעשה הוא רב מאוד.

לדוגמה: אני גר ברחובות. אני יודע שזה שנים רבות תוכננו את הרחבת הכביש מרחובות לראשון-לציון. עקרו את הפרדסים משני צדי הכביש, הכשירו את הקרקע להרחבת הכביש, אבל מלאכת ההרחבה לא נעשתה. ייתכן, שמכונני המים הם אשר מהווים את אבן הגוף לסלילת הכביש. אבל הפרעה זו לא יכולה להימשך שנים רבות. סוף סוף יצטרכו לפצות פעם אותם בעלי הבתים. כל שנה של דחייה רק מייקרת את ההוצאות שבהן הצטרך לשאת המדינה. גם במסגרת הכביש הקיים יש עדיין מרחב להרחבה. אפשר להרחיב את צדי הכביש הקיים בעד עשרים מטר. בקטע הזה היו כמה תאונות שנסתיימו באסונות רחמנא לצלל.

אוכיז עוד כמה נקודות תורפה. קיים הכביש העובר את ישובי עמק-איילון ואשר מתחבר עם גשר זמני. שם

ובריכוזים העירוניים. דבר זה מחריף מחודש לחודש, לא משנה לשנה. יש לנקות את הכניסות והיציאות. זה הכרחי מהיום למחר.

4. בטיחות הרכב ורמת השירותים במוסכים. אני מבין על התיכונן לחייב את מערכת הבלמים הכפולה. אני רואה בזה דבר גדול. אני מקווה שזה יוגשם בעתיד הקרוב. אני רוצה להניח ששר התחבורה כבר נתן הוראות להפסיק לייבא לארץ רכב האסור לשימוש בארץ הייצור מטעמי בטיחות. אני יודע שעד הזמן האחרון רכב כזה פעל בארץ.

אני גם מבקש פיקוח חריף על המוסכים. 25,000 עובדים שולטים על אוכלוסיה עצומה. למרות המאמצים שלכם אין הקורסים מספיקים, רמת השירותים איננה אמינה, וזה פוגע גם בבטיחות.

5. בדיקות רפואיות לכל הנהגים. עשיתם כמה דברים חשובים מאוד לגבי הנהגים של השירות הציבורי, אבל אני מדבר על כל אוכלוסיית הנהגים. יש היום שיטות חדישות, לא רק בדיקת הראייה, אלא גם רפלקסים. אני יודע שהמספר בארץ מגיע כנראה לעשרות אלפי נהגים שלא עברו בדיקה רצינית מזה 25 שנים, 20 שנה, 15 שנה. זה הסיכון הגדול ביותר. אפשר לבצע את זה, עם קושי עצום, אחת לשנתיים, או לפחות אחת לשלוש שנים, אבל זה הכרחי.

6. מגבלות לנהגים החדשים. הוותק הממוצע של הנהגים בארץ הוא 3.2 בסך-הכל. זה אחד הדברים הנו-ראים, שהוא כמובן פרי של דבר קונסטרוקטיבי וחיוני, שאני מחייב אותו, והוא — גידול מהיר. 50,000 נהגים מיתוספים בכל שנה על הכבישים. אין מנוס אלא להטיל עליהם הגבלות. הגשימו את זה בהצלחה רבה באוס-טרליה. למשל: שלט מיוחד לנהג לשנה הראשונה, איסור נסיעות בשנה הראשונה בצמתים ובעורקים הסואנים ביותר — ואפשר לאתר אותם — ואיסור נסיעות בלילה. שלוש הדברים האלה הוגשמו באוסטרליה. אנחנו יכולים לפחות את זה להנהיג בארץ.

7. מעברים זמניים בצמתים. אני יודע שפעלתם בזה רבות. אותרו כ-300 צמתים מסוכנים; 180-190 זכו לטיפול. אבל נותרו כמה צמתים שהבעיה המכרעת בהם היא מעברים, לא רק דימוזר ואורות, שבהם התק-דמתם יפה, אלא המעברים. הזכירו זאת פה. אני יודע שמעבר רציני זה לא רק סכום עצום, אלא ההתקנה היא עניין של שנים, ואני מדבר על פעולה מהיום למחר. לפני שנתיים דיברו על התקנת מעברים זמניים נוסח גשרי ביילי. כבוד השר, אני יודע מה זה סידור זמני. אין דבר קבוע מזה. אבל אני חושב שאין לנו מנוס אלא לשקול להקטין בכמה צמתים דברים מסוג ארעי כדי לפתור את הבעיות.

8. הגדלת סיירות הבטיחות. אינני רוצה להתחרות על השבחים. אני חושב שזה עומד במבחן, וההישגים הם מרשימים. אני מציע להגדיל את זה ולפרוש את זה על פני כל הריכוזים העירוניים. זה לא רק עניין של אכיפה, אלא בעיקר תידרוך וויסות התנועה בזמני השיא.

הם עושים זאת בהצלחה בשעות עומס.

9. פינוי פצועים. השר דיבר על סוף השנה. אני הייתי רוצה שנקדים את זה.

שר התחבורה ש. פרס:
דיברתי על יולי.

שירות המוניות פועל כל השבת בכל הארץ, ללא הבדל ישוב. בכל עיר ועיירה קיים שירות מוניות בשבת ואין פוצה פה. אומרים שקואופרטיב "אגד" הוא שירות ציבורי, המקבל סובסידיה מהממשלה, ולכן אפשר ללחוץ עליו ולומר: עד כאן ותו לא. למרות זאת הם מפירים את כל הכללים והחוקים שהתחייבו בהם.

אני רוצה להזכיר שני מקרים מצערים שאירעו לאחרונה. האניה "קווין אליזבת" הגיעה לנמל אשדוד בעיצומה של השבת, ועם בואה החל חילול שבת פומבי. הסינו מאות יהודים באוטובוסים לנמל אשדוד, ואפילו נציגי הממשלה היו שם. בואה של האניה בשבת זה לא עניין מקרי, אף-על-פי שטוענים כי זה היה מקרה. האם לא יכלו למנוע את בואה של האניה בשבת? האניה הפליגה בים במשך שבועות, האם לא יכלו לתאם את מועד בואה לפני בוא השבת, או לעכב אותה עד לאחר השבת? מדוע היתה צריכה להגיע דווקא בשבת?

כך קרה כאשר באה האניה "פרנס" לנמל חיפה. גם היא הגיעה בעיצומה של השבת. מאות יהודים הפגינו והתפללו ליד שער הנמל וניסו למנוע את הורדת הנוסעים בשבת, עד שהובטח להם על-ידי מנהל הנמל קצין המשטרה, אחרי הפגנה, שהדבר הוא מקרה ולא יישנה. לצערנו הגדול, זו פירצה גדולה בחומת השבת. אמנם יש בנמל פריקה וטעינה של סחורות בשבת, אבל הורדת נוסעים היא דבר שאין לו תקדים. מקרה ועוד מקרה, עד שלאט לאט יהיה הדבר לנוהג, חס ושלום.

ועד עניין כאוב: תוצרת חקלאית מובאת במשאיות גדולות ובינוניות לכל שוקי הארץ בעיצומה של השבת. נכון אמנם שהשווקים סגורים, לא מקבלים את הסחורה אלא במוצאי השבת. אבל עצם הדבר שמביאים את הסחורות בעיצומה של השבת, וכל רחובות הערים מוצפים במכוניות - זה מחוזה מזעזע מאוד ומרגיז עד עומק הלב. כאשר "פרייווט" נוסע בשבת אומרים שזה מומר-לתיאבון, לא מומר-להכעיס. אבל משאיות הנוסעות בלב העיר לכל שוקי הארץ, הרי אסור לנו להחשות. מוכרחים לבטל את זה.

ירמיהו הנביא הזהיר את עם ישראל בפרק י"ז: "כה אמר ה', הישמרו בנפשותיכם ואל תשאו משא ביום השבת והבאתם בשערי ירושלים... והיה אם שמעו תשמעון אלי... ולקדש את יום השבת לבלתי עשות בה כל מלאכה"... אז חס וחלילה, אינני רוצה כאן לאמור מה היו התוצאות. ידוע לכולנו, לצערנו הגדול, שבזמנו של נחמיה, בימי בית שני, כאשר עם ישראל חזר מגלות בבל, מובא בספר נחמיה י"ג: "בימים ההם ראיתי ביחודה דורכים גיתות בשבת ומביאים הערמות ועומסים על ההמורים ואף יין ענבים ותאנים וכל משא ומביאים ירושלים ביום השבת, ואעיד ביום מכרם ציד. והצורים ישבו בה מביאים דאג וכל מכר ומוכרים בשבת לבני יהודה ובירושלים. ואריבה את חורי יהודה" - הוא לא רב עם אותם סוחרים, אלא עם החורים, עם השרים, שרי יהודה שבהם תלוי הדבר - "ואריבה את חורי יהודה ואומרה להם, מה הדבר הרע הזה אשר אתם עושים ומחללים את יום השבת. הלוא כה עשו אבותיכם ויבא אלוהינו עלינו את כל הרעה הזאת ועל העיר הזאת, ואתם מוסיפים חרון על ישראל לחלל את השבת". סגר את שערי ירושלים והעמיד שוערים, ואותם רוכלים לנו אצל החומה, כדי שיבואו יהודים לקנות מהם. והוהיר אותם שאם יוסיפו לבוא בשבת

יש עיקול רציני ביותר, ולפניו - מורד תלול, אשר מסכן חיי אדם. בנס לא אידעו שם אסונות עד היום. חייבים למצוא פתרון לאותו כביש. אינני מהנדס כבישים ואינני מומחה לנושא, אבל אני יודע שהפתרון חייב להיות מידי.

שר התחבורה ש. פרס:

על איזה כביש אתה מדבר?

יעקב מזרחי (אגודת ישראל):

אינני מתייחס לכביש העובר את יושובי עמק-איילון, מרמלה בואכה לטרון. שם יש עיקול כפול של 200 מטר בערך מכל צד. יש שם גם גשר זמני. אמנם סללו כביש מקביל, מהיר, אשר מתחבר עם נמל התעופה לח, ואותו כביש יגיע עד סמוך לשער-הגיא ויתחבר עם כביש ירושלים, והוא יחסוך מרחק של עשרה ק"מ. אבל הוא לא יפתור את הבעיה של כביש רמלה-לטרון, אשר משמש את דרום הארץ.

נקודת תורפה נוספת היא כביש פתח-תקוה - בית-ליד. אני נוהג בכבישים, ולעתים אני בוחר לנסוע בכביש זה. בשבתיים האחרונות ממש אי-אפשר לנסוע שם. משאית אחת חוסמת את הכביש וגורמת לשרשרת של מכוניות, ואם נהג רוצה לעקוף, קורית תאונה. על הכביש הזה נוסעים אולי אלפי כלי רכב ביום. חייבים לגשת מיד לסלילת כביש דו-מסלולי, אפילו רק בשביל תושבי הישובים מפתח-תקוה ועד בית-ליד. וכל שכן שזה עורק תחבורה ארצי.

הכביש המהיר, כביש גהה, המוביל לנמל התעופה לוד אינו מספיק. הכביש הישן חוצה את יהוד. כביש זה מהווה ממש סכנת נפשות לתושבי המקום. צריך לסלול כביש מקביל שיעקוף את יהוד כך שהכביש הנוכחי ישמש לתחבורה פנימית.

הכביש ממשמר-הנגב עד באר-שבע, באורך של 15 ק"מ, גם הוא מסוכן. לאחרונה שיפצו את הכביש בחלקו, אבל בקטע של 15 הק"מ האחרונים ממשמר-הנגב עד באר-שבע הכביש הוא עמוס לעיפה ביום ובלילה. וכן הכביש הפתלתל טבריה-ראש-פינה. כל העיקולים הרבים והתלולים מהווים סכנה. יש לשפר את הדרך הזאת בהקדם.

כבוד השר, שירות התחבורה באוטובוסים הציבוריים הוא לקוי מבחינת הנקיון והסדר. משרד התחבורה הקדיש תשומת-לב. מיוחדת לכך, אבל בכל זאת הליקוי עדיין קיים. לעתים הנסיעה באוטובוס ממש מעוררת בחילה. שירי פסולת נזרקת בלי לשים לב. האוטובוס הפך ממש לפח אשפה אחד גדול.

אני רוצה להתעכב במיוחד על בעיה אחת הקשורה בתחבורה הציבורית של "אגד", ואינני פוסח גם על שירות המוניות. קואופרטיב "אגד" הרשה לעצמו, תוך גניבת דעת, לחלל את השבת, אמנם לא באופן פומבי. שעה ארוכה לאחר כניסת השבת עדיין פועל השירות של "אגד", והוא הדין כמה שעות לפני צאת השבת, אז מתחילים שירותי התחבורה לפעול בכל הקווים ולכל הכיוונים, לרבות הקווים לתל-אביב, באר-שבע, אשקלון וכדומה. למותר להזכיר כאן את חיפה, שם השבת נרמסת ברגל גאוה. הנמצא בעיר חיפה בשבת איננו מרגיש את השבת לגמרי. אמנם עד שעה תשע בבוקר אין תחבורה, אבל משעה תשע ואילך מזדבנים תורים ארוכים ליד תחנות האוטובוסים כדי לנסוע לכיוונים שונים.

שר התחבורה וסגנו מודעים מאוד לבעיית התיכון. המצב הקשה שלתוכו נקלענו בתחום התחבורה הוא בראש וראשונה תוצאה של מחדלים בתחום התיכון, שאמנם לא השר הנוכחי וסגנו אחראים למחדלים אלה, אלא שכעת אנחנו רואים את התוצאות של קפאון מחשבתית ושמרנות מחשבתית ששררו זמן רב במשרד התחבורה, ואולי בכלל בתחומים שונים של הממשל.

שר התחבורה עמד בדבריו על שיפורים רבים שהג' משרדו ועומד להנהיג. אני חושב שבראש וראשונה יש להתרכז בתיכון פסי טוב יותר של הארץ, בהקפדה על כך שהבינו החדש בערים יהיה מתואם לחיים המודרניים ולצרכי המשק שלנו. לא ייתכן שבתקופת האוטו-מוביל בונים ערים חדשות כמו בתקופת החמור. אנחנו רואים זאת אפילו בחלקים החדשים של תל-אביב ושל ערים אחרות, רואים את הרחובות הצרים ואת כל הסי-דורים, ואנחנו צריכים לשאול את עצמנו אם איננו יוצרים במו ידינו את החנק בדרכים. אנחנו בעצמנו, כמעט באופן מודע, גורמים הסתיידות עורקים שעלולה להביא לעיון העיר. יש צורך במערכה גדולה לשינוי התיכון. אני גם חושב שיש צורך לאחד במשרד התחבורה את האחריות לתחבורה ולסלילת הכבישים. אחד מהגורמים למחנק שאנחנו נתונים בו בתחום התחבורה הוא רשת הכבישים, רשת שאיננה מספקת, והעובדה שלפעמים סוללים כבישים ומקימים מיתקני תחבורה לא לפי הסטנדרטים הדרושים. אינני מבין מה ההיגיון שמחלקת עבודות ציבוריות נמצאת במשרד התחבורה. האם רק בגלל זה שעובדים? עובדים בהרבה תחומים. ואז המשרד האחראי לתחבורה צריך להיות אחראי גם לסלילת כבישים וגם להתאמתם לצרכי התחבורה.

אבל, חברי הכנסת, לא רק שצריך לשפר את התשתית כדי לצמצם את קרבות האדם ולהפוך את הנסיעה מעיינית, אלא לתנוע, בכל אופן לדבר שאפשר לחיות איתו. צריך לפתח דרכי הסעה אלטרנטיבית, בעיקר המוניות, ולנצל אותן בצורה יעילה יותר. ניקח, למשל, את עניין הרכבת. הרכבת לא מתקדמת במידה מספקת. בתחום אחד של הובלת משאות ברכבת יש אף ירידה ואין הצדקה לדבר הזה. הרבה מדינות נתונות כעת במבון הזה. יש "תכנית לבר" בגרמניה, ואחד הנתונים היסודיים של התכנית הזאת הוא איסור הובלת מטענים מסוימים בכבישים. אני חושב שאפשר בהחלט להגיע לכך שחלק גדול יותר של המשאות יובלו ברכבת ולא במכוניות. (קריאה: שם הרכבת מגיעה לכל מקום.)

אני מתכוון לאותם קווים שבהם יש לנו רכבות. יתר על כן, גם את המשאיות איננו מנצלים בצורה מספקת. נדמה לי ששיעור הניצול שלהן הוא רק 55%. יש הרבה מקרים שמשאית נוסעת בכיוון אחד מלאה ובכיוון שני ריקה. פירושו של דבר שהיא תופסת מקום בכביש, חוסמת את התנועה, אבל גם נוסעת ריקה. גם את המשאיות יש לנצל בצורה יותר רציונלית ועל-ידי כך להפחית את העומס בכבישים. אבל לא רק זה. יש לפעמים שלא דואגים לסידורים מתאימים כדי שהאזרח יוכל לנצל את הרכבת. אם יש לנו תחנת רכבת חדשה בתל-אביב, יוצאת רכבת לירושלים ולעתים קרובות היא חצי תפוסה ואף פחות מזה. אחת הסיבות היא שאין תחבורת אוטובוסים תקינה מסודרת וטובה ממרכז העיר לתחנת הדרום. אני שים אז מעדיפים לנסוע באוטובוסים במקום הטילטול

יעניש אותם עונש חמור, ומאותו יום והלאה לא באו אפילו עד החומה.

כבוד השר, אני מסיים ואומר — — —

הי"ר י. נבון:

לא אומר, רק מסיים.

יעקב מזרחי (אגודת ישראל):

הואיל ואנו, עם ישראל, זכינו בעזרת השם בהתפתחות כה מופלאה, שאין לה דוגמה בשום מדינה בעולם, אנחנו מוכרחים להדות שיד השם עשתה זאת, לא כוחי ועוצם ידי, אלא זכרת את ה' כי הוא הנותן לך כוח לעשות חיל למען הקים את בריתו את אברהם, יצחק ויעקב. ואם אנו יודעים שעם ישראל ללא שבת לא יכול להתקיים, הרי עם כל ההתפתחות הזאת עלינו לשמור את היום הקדוש הזה, והוא הדין, כמובן, לגבי מועדי ישראל בכלל.

אין לי זמן לדבר על תאונות דרכים. אסור לנו לזלזל בעניין תאונות הדרכים. כבוד השר, חברי הכנסת, העולם אינו הפקר, יש בעל-בית לעולם. אני מקווה שבעזרת השם נדע לשמור על הקדוש לנו, כדי שהקדוש ברוך הוא ישמור אותנו, וממילא זה גם ימנע את תאונות הדרכים ויצמצם אותן במידה גדולה.

הי"ר י. נבון:

עברת 5 דקות על הזמן שהוקצב לך, במקום 10 דקות דיברת 16 דקות. אודה לחברי הכנסת אם יקפידו על הזמן.

רשות הדיבור לחברי הכנסת שערי, ואחריו לחברי הכנסת הורביץ.

יהודה שערי (המפלגה הליברלית העצמאית):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, תרשו לי במסגרת האינטימית והנעימה הזאת להסתפק בכמה הערות.

ידוע כי המאה הקודמת עמדה בסימן המהפכה התעשייתית, והמאה הזאת עומדת בעיקר בסימן המהפכה התחבורתית. המהפכה התחבורתית הגיעה כעת גם למדינת ישראל, והתוצאות הן לא משמחות: דרכי ציון אכלות, בגלל תאונות; יש חנק בדרכים, יותר מכוניות, פחות תנועה; לפעמים נוצר ג'ונגל.

אכן ההתקדמות בתחום זה בעולם היא עצומה. כאשר אדם סמית כתב את ספרו על עושר העמים היה צורך בשני אנשים, שמונה סוסים ושלושה שבועות כדי להוביל ארבעה טון מאדינבורו ללונדון. כיום נעשה הדבר במהירות גדולה הרבה יותר. רמת התחבורה הפכה לחלק מרמת החיים, והיא יסוד ותנאי לפיתוח המשק.

לכן, חברי הכנסת, אינני יכול לקבל כל מיני הצעות שהושמעו כאן בדיון, על איסורים שונים הבאים להחזיר את הגלגל אחורנית. לא נוכל להחזיר את הגלגל אחורנית. אני גם אינני מאמין שאפשר להתגבר על הרצון שיש לאזרחי מדינת ישראל, כמו לאזרחי כל מדינה מתפתחת ומתקדמת, לרכוש מכוניות. המסים לא יועילו בעניין זה, שום דבר לא יועיל. אנחנו צריכים למצוא את הפתרון לא בשיבה ליער, שיבה לחיים פרימיטיביים יותר, שאולי הם נראים רומנטיים יותר, אידיליים יותר. לא נוכל לשוב לחיים כאלה. הפתרון צריך להימצא ביצירת מסגרת חיים שתאפשר לנו ליהנות מההתקדמות הטכנולוגית.

אני רוצה לקוות שהשר יצליח להגשים את התכניות שהביא היום לפנינו.

הי"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת הורביץ, ואחריו לחבר-הכנסת לבנבראון.

יגאל הורביץ (הרשימה הממלכתית):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הבעיות שהעלה השר בסקירתו הן רבות ומגוונות. אולם מפאת קוצר הזמן אצטמצם בדברי ואעסוק בבעיה הדוחקת של התעבורה היבשתית בישראל ובעיקר בדרכי התעבורה בתל-אביב. אדלג עכשיו על בעיות שהייתי רוצה לעסוק בהן — בעיות תאונות הדרכים, הנמלים, צמתי הדרכים, השקעות התשתית — ואנסה לעסוק בעניין שהוא בגדרה שלו הפרובלמטי ביותר.

להגיד שהעיר תל-אביב נחנקת, זה כבר ביטוי משופשף ובנלי, אבל מי שצריך לנסוע מדי יום ביומו מפרברי העיר למרכז, או גרוע יותר, מפרבר צפוני, למשל, לפרבר דרומי — מרגיש את מלוא משמעותו של הביטוי הזה על בשרו.

ברור לכולם שיש צורך בפתרון דרסטי של הבעיה. נכון שלעיתים עולים פתרונות חלקיים, שאין להם כל סיכוי לא להתקבל ולא להצליח. למשל, הרעיון להשביט את תנועת הרכב הפרטי יום בשבוע. עלינו להכיר בכך שאין לנו זכות ואין גם אפשרות לעכב את צמיחתו של צי הרכב הפרטי. במדינה שבה התחבורה הציבורית מושבתת ברוב חלקי הארץ בשבת, ובה תנועה ציבורית בכל ימי החול מתנהלת באיטיות מרגיזה, תוך צפיפות באוטובוסים לא ממוזגים, לא ניתן לבלום את השאיפה למכוניות, לא כמצרך של סטטוס, אלא כמצרך חיוני ביותר. סוף סוף זכותו של אדם חילוני לצאת בשבת מביתו לטיול, לחוף הים או לביקור, היא זכות אלמנטרית שאי-אפשר למנועה.

בסופו של דבר כולנו מכירים בכך, כי לפחות גוש דן נזקק לפתרון דרסטי ומהפכני ומהי לתנועה עילית או לתנועה תחתית, והרעיון המתקבל ביותר על הדעת, שכבר עבר תהליך לא קצר של דיון ושיקול-דעת מקצועי, הוא הרעיון של רכבת תחתית.

שר האוצר אינו נלהב לרעיון זה. התכנית גראית לה, כנראה, פנטסטית מדי ומחייבת השקעות כספיות עצומות, ושר האוצר הרי רגיל כידוע להשקעות כסדרי גודל ענקיים, ודווקא מעניין חיוני, שאין ממנו מנוס, הוא נרתע, עובדה, בוועידה הכלכלית, שכל כך עסקו בה וקראו לה "הוועידה הגדולה", — ודובר בה ללא מידה — לא הועלה אפילו רמו של נסיון לעניין קבוצה גדולה ונכבדה של משקיעים להשתתף בהקמת רכבת תחתית בתל-אביב.

אבל אינני בטוח שרק חוסר החזון עומד בעוכרי הרכבת התחתית; או כל פתרון מהפכני אחר. יש מקום להשערה שגם ידם של גופים אינטרסנטיים בדבר.

הקוואופרטיבים לתחבורה מהווים מכשול רציני בדרך לשיפור התעבורה בישראל. הם אמנם משקיעים כסף רב במודעות של יחסי ציבור, אבל החישוב שלהם הוא חישוב מונופוליסטי קר. ברור שרכבת תחתית תהווה מתחרה רציני לאוטובוסים במרכז התחבורתי העיקרי בארץ,

בכמה אוטובוסים כדי להגיע לתחנת הרכבת ואחר כך להגיע לירושלים.

אני חושב, לכן, שיש צורך לדאוג לשיפור השירות הציבורי — על כך דובר הרבה ואינני רוצה לחזור — תוך תשומת-לב רבה יותר לכניסות לתוך הערים. הגענו למצב שהנסיעה מירושלים לתל-אביב שווה לזמן הדרוש לך כדי להיכנס לתוך תל-אביב ולהגיע למקום שאתה רוצה להגיע אליו. לכן אני מגיע למסקנה, חברי הכנסת, שיש צורך להשקיע יותר בתשתית התחבורתית אם אנחנו לוקחים את ההכנסה של אוצר המדינה מהתחבורה היבשתית — ושמענו היום מפי שר התחבורה שהאוצר מקבל במסים על בנזין ועל מכוניות 1 מיליארד ו-300 מיליון לירות — ומשווים עם ההוצאה לצרכי תחבורה יבשתית, אשר מגיעה בערך ל-300 מיליון לירות, ואולי פחות מ-300 מיליון לירות. אנחנו רואים את הדיספר-פורציה המשוועת בין ההכנסות שהאוצר מקבל מהתח-בורה היבשתית ובין הסכומים שהוא מוציא למטרה זאת. אני חושב שיש צורך להתגבר על האינרציה הקיימת בתחום זה.

יש רבים הסבורים שהעיקר הוא הייצור ושוכחים שבימינו שלנו ייצור בלי תחבורה מתאימה לא שווה כלום. אתה יכול להפסיד בתחבורה גרועה כל מה שאתה יכול להרוויח בייצור טוב. כל ההבחנה שהייתה אי פעם קיימת בין ייצור ושירותים היא אנרכוויסטים. מיושנת השיר-תים הם חלק מהוצאות המוצר, כמו שהייצור הוא חלק מהוצאות המוצר. אין כל טעם להגיע ליעילות בתחום הייצור כאשר אין לך שירותי אספקה מתאימים.

גם פיתוח התעופה הפנימית יכול לעזור בתחום הזה. אולי הגיע הזמן ש"ארקיע" תקבל מעמד של מפעל מאושר בקווים מסויימים כמו בדרום, מתל-אביב לאילת, שהוא משרת הרבה יתירים.

לבסוף, חברי הכנסת, אני רוצה להגיד כמה מלים על המצב בנמלים ובספנות. אני רוצה להביע את דעתי על המצב בנמלים, על הצפיפות וסתימת הנמלים שנהפכה לתופעת קבע. נדמה לי שיש צורך לגשת מיד לביצוע שלב ב' בנמל אשדוד. טוב שעשינו משהו בעזה, צריך להאזין לאהוד אולן. יש צורך לטפל בתופעה המדאיגה של ירידת פריון העבודה בנמלים, אך לא אוכל להרחיב את הדיבור על הדבר הזה.

שר התחבורה הביא לנו היום את הבשורה של הגידול הניכר בצי המסחרי שלנו, מ-3.5 מיליון טון ל-5 מיליון טון. יפה, אבל יש להצטער שהגידול הזה מלווה בירידת מספר האניות הנסועות תחת דגל ישראל. יש צורך להק-דש גם לזה תשומת-לב. נוסף על כך יש לקחת בחשבון עוד תופעה אחת חשובה: בתחום הספנות ההשקעה היא גדולה, הערך המוסף קטן והרווח לא כל כך גדול מבחינת המשק הלאומי, לא מבחינת הרווחים של החברות השונות. יש צורך להתאים את הפיתוח הכלכלי של צי הסוחר שלנו לצרכי המשק ולא לקווים שונים שאנחנו מפתחים לאזורים מרוחקים ולעתים לא תחת דגל ישראל.

אני רוצה לסיים ולהגיד: אני מקבל בהחלט את הגישה שהביא לפנינו שר התחבורה בעניין פיתוח התח-בורה. היעד והייעוד הם גדולים, והם — להוציא אותנו מהתווה-ובוהו התחבורתי, שאנחנו יכולים להיקלע לתו-כו אם לא ננקוט בעוד מועד את הצעדים המתאימים.

הדרכים. הבעיה אינה במחסור בתכניות, אלא הבעיה היא הביצוע.

תכניות היו גם לפני השנה, והמצב לא שופר. על כן השאלה היא לא בסקירה מעניינת ותכניות יפות, השאלה היא בביצוע התכניות. השאלה היא הקצאת תקציב מתאים לביצוע התכניות. ובחברת שהוגשה על-ידי משרד התחבורה בפרק "אמצעי תשתית", דפים 5-6, אפשר לקרוא: "כבשנים קודמות אין קצב גידול המשא" בים תואם את קצב גידול מצבת כלי הרכב וכמות התנועה, ובמידה חשובה איוון זה יימשך, נהיה עדים גם בשנים הקרובות להגדלת הפער בין ביצוע השירותים של מערכת התחבורה ובין הביקוש הגואה והולך. תוצאותיו של פער זה ניכרות כבר כיום, הן בשיעור תאונות הדרכים והן בתנאי הסביבה שהולכים ומחמירים, בכל הנוגע לרעש, זיהום אוויר, מטרדים והפסדי זמן ונוחות. קצב גידול התפוקה הלאומית בהכנסה לנפש מחייב הפניית מקורות נוספים מתוך העוגה הלאומית לפתרון בעיית התחבורה. במלים אחרות, העלאת ההשקעות בתחבורה בסדר העדיפויות הלאומי."

חברי הכנסת, זאת היא הבעיה העיקרית, באיון מידה מתייחסות הכנסת והממשלה ברצינות לבעיית התחבורה ומחליטות על הקצבת הסכומים הדרושים לביצוע התכניות האלה. אבל כל זמן שסדר העדיפויות ייקבע לפי המדיניות הנוכחית של הממשלה, אין כל סיכויים שהתכניות, שעליהן שמענו היום מפי שר התחבורה יעברו לשלב של ביצוע. יש כל הסיכויים שהן יישארו על הגייר בלבד, ובשנה הבאה נשמע עוד סקירה רחבה ומעניינת ומקיפה על הצורך בביצוע התכניות. בזמן המוקצב לי לדיון אני רוצה להתעכב רק על שתי בעיות - התחבורה הציבורית ותאונות הדרכים. שאלת התחבורה הציבורית עולה על שולחן הכנסת לא רק בזמן הדיון על פעולות משרד התחבורה, אלא פעמים מספר במשך השנה, כי בעיה זו מטרידה ומעסיקה מיליוני נוסעים.

שתיים הן הבעיות המעסיקות את נוסעי האוטובוסים: טיב השירות - הנוחות, תדירות הנסיעות, ומשך הנסיעות - ותעריפי הנסיעה. ענף האוטובוסים ממשיך להיות מרוכז בידי שני הקואופרטיבים - "אגד" ו-"דן". יש אמנם הצעה למיזוג שני הקואופרטיבים. אינני חושב שזה הפתרון, כאשר המטרה של המיזוג איננה חסכון והוזלת הנסיעה אלא, בעיקר, רצון המונופול של שני הקואופרטיבים האלה על התחבורה היבשתית. לפיכך אינני חושב שזה הפתרון.

יש שאלה הנוגעת ישירות לבעלי הקואופרטיבים, זו שאלת הקניין באוטובוסים. שמעתי פעם טענה, שהאשמה של חוסר נקיון היא בעיקר בנוסעים. אני יכול להעיד, שלא פעם בבוקר - זאת אומרת, בנסיעה ראשונה של האוטובוס - האוטובוס היה במצב כזה שלא היה אפה לשבת. קשה לתאר את הליכלוך שהיה. זה בהחלט, קודם כל, באשמת הקואופרטיבים.

יש גם שאלה של אדיבות הנהגים, תדירות הנסיעה, הקפדה על לוח זמנים, אבל יש גם דברים שהקואופרטיבים אינם יכולים לעמוד בהם. הממשלה חייבת לתת את עזרתה - גם ברכישת אוטובוסים חדשים וגם בהתקנת השיכלולים הדרושים ללוחות הנוסעים, לרבות מיזוג אוויר. במיוחד חייבת הממשלה להקפיד על תעריפי

ותפגע בקווים הרנטביליים ביותר של "אגד" ו-"דן". הקואופרטיבים מתנגדים אפוא להקמת רכבת תחתית והממשלה, היודעת יפה מאוד את כוחם הכלכלי, נרתעת מפני החלטה, אפילו מפני שתיונת לקואופרטיבים שותפות, אולי שותפות מלאה, אולי בעלות מלאה או חלק בזכוין של רכבת תחתית.

אדוני שר התחבורה, אני משוכנע שאתה יודע כי הפתרונות האחרים הם פתרונות סרק, וכי כל שנה שעוברת היא שנה המאימת על עורקי התחבורה המרכזיים של המדינה. אני סבור שעליך לצאת למערכה ציבורית, למרות אי-הנוחות שבדבר, לקבלת החלטה חיונית ובהקדם, בעניין רכבת תחתית בתל-אביב. אינטרס כלכלי של גוף מונופוליסטי אינו יכול לעכב לאורך זמן את יכלתו של אדם לנסוע ממקום למקום במהירות ובנוחות האפשרית, ועל זה כמובן יש אפשרות להתווכח, מה היא הנוחות האפשרית, אבל המהירות הנוכחית היא בלתי-אפשרית, והיא תלך ותחמיר עם הזמן.

הקואופרטיבים לתחבורה תובעים מענק בן 160 מיליון לירות תמורת איחודם של "אגד" ו-"דן", ולא זו בלבד - הם תובעים לסלק מן הכבישים כל גורם מתחרה, חברות ערביות, טיוליות וכדומה. הקואופרטיבים לתחבורה הפכו למעצמה כלכלית בעלת הון עצום של נכסי דלא-נייד, מגרשים, מוסכים, בתים, בתי-מלון, מסעדות, חנויות ועוד. כל אלה מכניסים רווחים, רווחים ניכרים. בלי להיכנס לחשבון כולל, קווי התחבורה מפסידים לפעמים, אבל מה בדבר הרווחיות של הנכסים האחרים? האם הנוסע הפשוט חייב לממן מכיסו באמצעות סובסידיות את הפיכת "אגד" ו-"דן" לחברות ענקיות, כשיש להן חברות-בת גדולות?

תביעתה לזכוין גם על רכבת תחתית היא תביעה של מונופולין, שגילתה עד כמה הם שליטים על התחבורה היבשתית במדינת ישראל. לא זו בלבד שהם דורשים משלם המסים יממן את גרעונם ויסייע בחזקת נכסיהם שאין להם קשר לתחבורה; הם עוד דורשים שפיתוח התחבורה היבשתית בגוש דן ובחיפה יימסר לידיהם. נדמה לי שבמצב עניינים זה כל כניעה לקואופרטיבים, בעניין המיזוג ובעניין האינטרס הנוגד שלהם להקמת הרכבת התחתית, תביא אסון על התחבורה העירונית בתל-אביב ובת"י.

אדוני היושב-ראש, אדוני שר התחבורה, הבעיות שלא עסקתי בהן, בעיית הנמלים, נמלי הים ונמלי האוויר, בעיות שהיו מצריכות הרבה יותר מעשר דקות העומדות לרשותי, גם הן מצריכות תשומת-לב. אבל מצאתי לנכון לעסוק בעניין הרכבת התחתית בגוש דן כעניין בוער מאוד כמאז, ואני רוצה לחזק את דגש שתעשה כל מה שתוכל, ונדמה לי שכוחך רב, כדי להפוך את הדמיון למעשה.

היו"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר הכנסת לבנבראון, ואחריו לחבר הכנסת כהנא.

אברהם לבנבראון (הרשימה הקומוניסטית החדשה):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, גם השנה שמענו מפי שר התחבורה סקירה מקיפה על פעולות משרדו. שמענו על תכנית למערכת הסעה המונית באזור המטרופולין של תל-אביב, ועוד על תכניות ביבשה, בים ובאוויר. שמענו גם על הרחבת הפעולות למניעת ריבוי תאונות

חבורת ל"ב, ושיבה תל"ד
— סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו (דיון) (לבנדראון, נבון, כהנא) —

הלכה למעשה את התכניות היפות שהביא שר התחבורה בסקירתו וכדי שאפשר יהיה לשפר ולהרחיב את שירותי התחבורה, לטובת המשק ולנוחות הנוסעים.

היו"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר הכנסת כהנא, ואחריו לחבר הכנסת מועדי, סגן שר התקשורת.

קלמן כהנא (פועלי אגודת ישראל):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, "למשרד התחבורה מטרה כלכלית ותפקיד חברתי" — במלים אלה פתח שר התחבורה בדיון לפני שנה, ביום כ"א בתמוז תשל"ב, את סקירתו.

תרשו לי לעמוד על כמה השלכות של התפקיד החברתי שאימץ לו מרצון או שלא מרצון, בכוונה או שלא בכוונה בידיעה מראש ומה הוא עושה או מתוך אי-ידיעה — משרד התחבורה. אני מתכוון למכלול הפעולות של משרד התחבורה, אשר הרסו בשנים האחרונות את השבת, באו לא לחללה פה ושם אלא לבטלה חלילה וחס במדינת ישראל.

לא אוכל שלא להתחיל בחילולי השבת שנגרמו לאחרונה בנמלי אשדוד וחופה, כאשר הגיעו אליהם האניות "קווין אליזבת" ו"פראנס", אניות סויר, דווקא בשבת. חילול השבת הזה באשדוד, המופגן בפרהסיא, ללא דוגמה, בתזמורת וברעשנות, שכאילו באו לומר כי אין חלילה שבת בישראל, אף לא אחד מהשרים היה מוכן להודות כי הוא אחראי לו, אבל את העובדה אי-אפשר לבטל. אם כי נשמעה נימת הצטדקות מסויימת כשהגיעה "קווין אליזבת" לאשדוד, מיד אחרי כן שמו לאל כל דברי הסבר, שמדובר כאן במקרה חד-פעמי, והביאו את האניה "פראנס" בשבת קודש לחופה. כאן התבררה האמת המרה, כי לחיפה מגיעות אניות סויר בקביעות בשבתות. במשך 12 החודשים האחרונים הגיעו לנמל חיפה 50,000 תיירים ולפחות רבע מהם קיבלו שירותים בנמל חיפה בשבת ובמועד. זה צד אחד של התמונה. אבל יש לה, לצערי, עוד צדדים נוספים.

היה קיים סטטוס-קוו בנמל התעופה לוד. פעם, ועוד לפני זמן לא רב, היה שדה התעופה בלוד כמעט מושבת בשבתות. היו פרצות, הדברים ידועים; התרענו מפעם לפעם; היו שם חילולי שבת. רשמית לא הענו "אל על" לצאת בשבתות מנמל תעופה ישראלי או לנחות בשבת בנמל תעופה זו. כעת אין חילול שבת עוד; יש שם לצערנו ביטול שבת גמור.

קחו את לוח הטיסות בשבתות ובמועדים. לא פחות אווירונים מאשר ביום רגיל, אולי אף יותר. ושירותים מלאים, עם חנויות פתוחות לראווה ולרוחב ביום שבת קודש. ענפים שלמים של תעסוקה ותחבורה סגורים לפני יהודי שומר שבת על-ידי כך. וזה בזמן שיש בעיות למכביר לתחבורה ולמשרד. יש בעיות של תחבורה להמונים בפנים הארץ, בעיות כבישים, הסדר בעיות תחבורה של רבבות. אותן לא מסיקים להסדיר, ונותנים עדיפות להסדר בעיה הנקראת בשם מפוצץ. אי-אפשר לנתק שדה תעופה בין-לאומי מתחבורה ליום שלם, כך טוענים. מדוע אי-אפשר? מדוע היה הדבר אפשרי במשך שנים רבות, רוב שנות קיומה של המדינה עד כה, ולמה לפתע כעת הדבר בלתי-אפשרי? השקיעו כוח ומרץ ויוזמה בשינוי סדרי עבודה, והכריחו עובדים, שאינם רוצים בכך,

הנסיעה. במידה שיש הצדקה להעלאת תעריפי הנסיעה, ייעשה הדבר על-ידי מתן סובסידיות לקואופרטיבים למטרה זו, כדי שעליית תעריפי הנסיעה לא תיפול בחלקם של הנוסעים, אשר ברובם המכריע הם אנשי עמל. רק בשנתיים האחרונות עלו תעריפי הנסיעה ב"אגד" ב-25% וב"דן" ב-40%. קביעת תעריפים בשירותי התחבורה הציבורית היא מתפקיד משרד התחבורה. כל שינוי בתעריפי הנסיעה מצריך אישור של משרד התחבורה. גם הכנסת חייבת ויכולה להביע את דעתה בנושא זה.

ב-18 באוקטובר החליטה הכנסת לקיים דיון בנושא זה, על-פי הצעה דחופה של סיעת רק"ח בכנסת, בהסכמת שר התחבורה, ולפי דרישות רוב הסיעות בכנסת. הממשלה לא התחשבה בדיון זה. אף שידעה שעל סדרי-יומה של הכנסת עומד נושא זה לדיון, החליטה הממשלה על העלאת תעריפי הנסיעה. אמנם דיון זה התקיים, אבל סיכום הדיון לא נתקיים עד היום. אנחנו עומדים בפני תביעות של הקואופרטיבים להעלאת נוספת של תעריפי הנסיעה. אכן אני חושב, שיש עוד מקום לסיכום הדיון ולהחלטה על מניעת העלאתם של תעריפי הנסיעה על חשבון הנוסעים.

שאלה שנייה היא שאלת תאונות הדרכים. המצב נשאר מדאיג. בשנת 1972 אירעו בישראל 15,303 תאונות דרכים. בתאונות אלה נהרגו 651 איש וגופעו קשות 31,808. בדיון-חשבון מתחם משרד התחבורה בזה, שהעליה היתה מתונה: עלייה בתאונות ב-3.7%, במספר הנפגעים — ב-4.78% ובמספר ההרוגים — ב-4.49%. במקום להתפאר בירידה במספר התאונות והנפגעים מתחמים בעלייה מתונה, ובעתון "מעריב" מ-25 במאי 1973 פורסמה ידיעה ובה נאמר, כי ב-4 החודשים של השנה הזאת היתה עלייה בשיעור של 61% במספר ההרוגים בתאונות דרכים במחוז הצפון וב-10% במספר הנפגעים. אכן, בעיית תאונות הדרכים נשארה חמורה מאוד. אמנם קיים מטה למלחמה בתאונות דרכים, אבל לפי המצב מתברר שהגוף הזה לא הצליח לצמצם את מספר תאונות הדרכים. לפי דו"ח מבקר המדינה והדיונים והחשיבות של ועדת הכספים וועדת הכלכלה של הכנסת לא הצליחה הוועדה הבין-משרדית לתיאום המלחמה בתאונות הדרכים. להיפך, לגוף החולש באופן ממשי על הפעולות ועל הרשויות השונות הפועלות בתחום המלחמה בתאונות הדרכים הוקצב סכום מסויים למלחמה בתאונות דרכים. התברר, שאף הסכום שהוקצב הוא מצומצם בהשוואה לצרכים, גם סכום זה לא נוצל במלואו. כך, למשל, מהסכום שהוקצב בשנת 1971/72, שהיה 47.8 מיליון לירות, הוצאו רק 40 מיליון לירות.

נוסף על הצורך בהגברת הפעולות למניעת תאונות דרכים, כמו שיפורים הנדסיים, הסדר צמתים עירוניים, תאורה, פעולות הסברה לנהגים והולכי-רגל, יש צורך להכניס ולבצע פרויקטים בתחום התשתית לתחבורה הציבורית. חברי הכנסת, גם כאן מתברר שהשאלה קשורה במדיניות הכלכלית של הממשלה. כל זמן שהמדינה גוזה תאונות תימשך, סדר העדיפויות והקצבת תקציבים יהיה כזה, שקודם כל יקציבו למשרד הבטחון, להוצאות הצבאיות. על כן לא יישארו סכומים מספיקים לתיקון המצב בשטח התחבורה. לפיכך יש צורך בשינוי המדיניות באופן שתבטיח הקטנת ההוצאות הצבאיות והגדלת התקציבים למשרד התחבורה, כדי שאפשר יהיה לבצע

על הבטיחות בדרכים." והוא מסיים את סקירתו המקיפה והמאלפת בבקשה זו באמרו: "יש להתייחס בחומרה לעובדה שבעניין חשוב זה לא הביא טיפולו של משרד התחבורה במשך עשר שנים לתוצאות של ממש, ושהוא השלים עקב לחץ של הנוגעים בדבר עם אי-קיום בולט של הוראות חשובות מאוד."

בהערות שר האוצר נאמר כי שר התחבורה הודיע, עד כמה שהבנתי בפברואר 1972, למבקר המדינה כי משרדו נוטה לפעול להסדרת ההובלה במשאיות על בסיס התקנות המקובלות באירופה. אותנו עניין מאוד לשמוע מה נעשה למעשה בשטח זה, שהיבטינו אינם רק כלכליים אלא יש להם השפעה שלילית על הבטיחות בדרכים. ומה שגרוע גם כן - יש בו קריאה לאנשים לנהוג שלא לפי החוק ולהתעלם ממנו, וכך מחנכים את הנוסע בדרכים לזלזול בחוק.

אנו משקיעים הון עצום לצרכי בטחון, לבטחון המדינה, אך גם לבטחוננו של כל פרט ופרט במדינה. וגדמה לי כי עדיין אין אנו ערים למדי למלחמה באויב האיום הזה של המדינה ושל העם - הקטל בדרכים. אני יודע שלא הכסף יענה את הכל בשטח זה. חינוך, הסברה, או עונשים מתאימים ושיפוט מהיר של עבריינים - הם גורם נכבד. אבל גם השקעות ושיפור תנאי התחבורה, בוודאי חלק נכבד להם בהקטנת הקטל, ויש לעשות הכל ולהפנות תשומת-לב יותר ויותר לבעיה. אין להתנחם בכך שזה המצב בכל ארצות העולם. אנחנו צריכים להיות רגישים יותר לקיומה של כל נפש ונפש, ולעשות יותר מאמצים לבלימת נגע איום זה.

היו"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר הכנסת מועדי, ואחריו לחבר הכנסת שוסטק.

ג'בר מועדי (קידמה ופיתוח):

אדוני היושב-ראש, חברי כנסת נכבדים, האזנתי לנאום של שר התחבורה והתקשורת מר פרס, שעמד בראשית דבריו על בעיית עומס התחבורה בכבישים, ובמיוחד בערים הראשיות, הנובע מהגידול המתמיד במספר התושבים ומספר כלי הרכב.

אין ספק שחיוני למצוא פתרון לבעיה מחניקה זו על-ידי בניית גשרים, בדומה לנעשה במדינות מתקדמות אחרות, ואמנם תכנית משרד התחבורה להקים גשרים בצמתים היא לדעתי תכנית טובה, שהכל היו מצפים לה. בנדון זה אני קורא למשרד התחבורה לבצע את התכנית הזאת במהירות האפשרית.

שמחנו לשמוע כי משרד התחבורה החליט להשתתף עם עיריית נצרת, בסכום של 750,000 לירות בתיכנון הכבישים בנצרת, ואכן צעדו של משרד התחבורה נתקבל יפה גם על-ידי תושבי העיר. אני מקווה כי בעקבות צעד זה יבואו צעדים דומים בשאר הערים והכפרים העריבים הגדולים.

ומכאן לבעיית הנמלים. מאות פועלים ערבים, שרובם המכריע מורכב מחיילים דרוזים משוחררים, עובדים בנמלי ישראל. פועלים אלה עובדים בכל אונס וכוחם, לכן אני מבקש מהאחרים לקלוט פועלים כאלה במספר גדול יותר, ולתת קביעות לאלה שעובדים תקופה ארוכה, אך עדיין מועסקים על בסיס זמני.

לעבוד בשבתות, מפני שבפרוטוקול בין-לאומי כלשהו נאמר שכאילו אי-אפשר לשתק נמל תעופה בין-לאומי ליום שלם. אבל להשבתו בשבתות ימים שלמים זה אחר זה - אכן, זה אפשרי.

אבל בזה לא די. השנה כבר אי-אפשר גם להשבת שדה תעופה ארצי. לא בשביל תחבורה שהמונים נזקקים לה, אלא בשביל מספר מטוסים פרטיים שמנצלים את השבת לחילולה, לספורט, לבידור, לנופש, לתרבות אנשים חטאים של חילול שבת בתעופה. הממשלה הפועלית מעמידה כוח-אדם ביום המנוחה השבועי ביעילות מקסימלית, בשדות תעופה בשביל ה"נובורישים", אנשי המאה החדשים, שאינם יודעים מה לעשות בכסף, שרכשו להם אווירונים פרטיים וזהו הספורט החדש שלהם. להנאתם, לסנוביות שלהם, לרצון הראווה שלהם שיעבדו את יום המנוחה נציגי הפועלים במדינה הזאת וביטלו את השבת ממאות משפחות בישראל. וכאן זאת גם בכספי משלם המסים הישראלי, מפני שהפעלת אותם שבעה שדות תעופה ארציים ביום שבת עולה הון, ואיברי הטיס שלנו רחוקים מלשלם ולכסות את הוצאותיה.

מבחינה חברתית שגה משרד התחבורה שגיאה חמורה, שגיאה שעלולה להתנתקם בנו קשות.

והרשו לי לעבור לבעיה חברתית אחרת, בעיית הבטיחות בדרכים. בסקירה בכתב, שמסר שר התחבורה, קוראים אנו על 15,303 תאונות דרכים עם נפגעים. יש כאן כאילו נחמה פורתא, שבשנה זו היתה העלייה במספר התאונות, בהשוואה לשנה הקודמת, מתונה יותר, ויש לציין שהיא חלה בעת ובעונה אחת עם עלייה גבוהה, של 14%, במספר כלי הרכב. מובן שזה איננו מנחם, לא אותנו ואף לא את משרד התחבורה. ושר התחבורה בסקירתו ער לבעיה זו. אך נדמה לנו כי אחרי ההתראות המרובות בעניין זה, אחרי הפניית תשומת-לב מתמדת לבעיה, לא נעשה בשום אופן די הצורך. ואציין דוגמה אחת:

יש מקומות מסויימים בכבישים שהם מוקדי תאונות קבועים, התובעים את קרבותיהם בקביעות איומה. הדוגמה הבולטת היא גשר-מוצא. בדיון על התאונות בגשר זה התכשרנו כי בשנה הבאה יטפלו בו. אבל בעניין הגשר הזה אמר שר התחבורה ביום י"ב באב תשל"ב, כלומר לפני כשנה: "עניין גשר-מוצא מדאיג אותנו מאוד; אנחנו נמצאים במשא-ומתן מתמיד עם מע"ץ; עכשיו מבצע מע"ץ בדיקה של האלטרנטיבות השונות כדי לחסל את המפגע החמור הזה בקטע הכביש שבין ירושלים ובין החוף". נראה לי כי בקביעת חשיבות הטיפול יש רגישות מיוחדת לבעיה זו ולצמתים המועדים כעין אלה והם הראשונים במעלה בטיפול מידי, ללא השהיה וללא התחשבות בשום גורם אחר.

לבעיית הבטיחות בדרכים שייכת גם הבעיה של ההו"ב במשאיות ועומס יתר. על בעיית עומס יתר בכבי-שים דן בענה שעברה שר התחבורה, והתייחס לבעיה זו כלבעיה כלכלית גרידא. לדבריו היה צורך בהשקעה של 200 מיליון לירות לשנה כדי לחייב את בעלי המשאיות להעמיס רק את העומס המוצע בחוק. ולדבריו אז נראה שאין להעמיס על המשק, כלומר על משלמי המסים, סכום גדול זה. אך לפי דו"ח מבקר המדינה לשנת 1972 יש להובלה בעומס היבט שלילי לא רק כלכלי אלא נוסף, והוא פגיעה בבטיחות של התעבורה בדרכים. מבקר המ"ד דינה קובע: "אין ספק שיש להעמסת יתר השפעה ניכרת

להצטיינות בשעות מסוימות של היום. אני חושב שבר-חובות שבהם אפשר להתיר חנייה צריך להתייחס. החניונים הם דבר חשוב, אך גם הם לא יפתרו את כל הבעיה, ויהיה צורך בהשקעות עצומות. ביתתי, לדעתי, צריך לבטל את התשלום בעד חנייה, להתיר חנייה במקום שהדבר אפשרי, ולאסור אותה באותם רחובות שהחנייה בהם מסוכנת.

דבר שני — לסגור ככל האפשר יותר רחובות לתנועה דו-סיטרית. זה יקשה קצת בהתחלה, אבל זה יקל מאוד בטווח קצת יותר רחוק. יש לסגור ככל האפשר יותר רחובות ולהפוך אותם לחד-סיטריים, אף נגר רצון העדיפות ובלי להתחשב באינטרסים אחרים. אינני חושב שהתחבולה החדשה של הגדלת הקנס 20 או 30 לירות על חנייה אסורה תפתור את הבעיה. זה שוב אמצעי לסחיית כספים נוספים מעבריינים כביכול. מוטב שבאמת תהיה אסורה חנייה בהרבה מאוד רחובות, באופן מוחלט, ושתהיה מותרת חנייה באותם מקומות שבהם היא אפשרית.

אינני חושב את ההצעה לקירקוע מכוניות יום אחד בשבוע לאמצעי רציני. חברי הכנסת זכין כנראה שכח שכבר היה פעם קירקוע כזה במדינה, להגל סיבות אחרות, להגל חלוקת דלק. אנחנו זוכרים את ה"שחיתות" שנוצרה כתוצאה מהקירקוע של המכוניות ליום אחד. וזה חוץ מהדברים האחרים שמדברים עליהם פה, על גידול המס פר של המכוניות הפרטיות. אני נוסע במכונית פרטית, רבים מאתנו נוסעים במכוניות פרטיות. וזה קל מאוד וטוב מאוד להגיד לנסוע באוטובוסים. אבל מי שמשווה את הנסיעה באוטובוס בארצנו לעומת כל ארץ שהיא, חוץ מכמה ארצות באמת מפגרות ביותר, הרי אצלנו נסיעה באוטובוס היא ממש גיהנום. אין מיוג אוויר, יש מתקן וליכולך. בארץ חמה כשלו זה גיהנום ממש. לכן צריך להשלים עם העובדה הזאת שאנשים מעדיפים לנסוע במכוניות פרטיות, ולא רק משום שבארץ כבר נוצר הלך-רוח שמכונית זה מעמד בחברה. צריך לקחת את זה בחשבון, וזה בדינו.

יש עוד דבר שהוא בדינו. מר פילץ הכריז לפני כמה שנים שהתחנה המרכזית לאוטובוסים בתל-אביב תושלם ותופעל בשנת 1972. אנחנו כבר באמצע 1973, והלוואי ונוכה להפעלת התחנה ב-1974.

אותו דבר לגבי תחנות המוניות, שתופסות את הרחובות החשובים ביותר והדחוסים ביותר בערים. אלה הם שני דברים שהם בכל זאת בדינו. מדברים על זה ומוציאים הוצאות, אך זה לא זו. מי שמכיר אותם מקומות יודע עד כמה זה מחניק.

זה באשר לנעשה בתוך הערים.

מחוץ לערים אני יודע שעשו גדולות בקשר להרחבת כבישים, לקביעת נתיבים חדשים ומחלפים. אבל עובדה היא שבמשך 30-40 שנה לא נסללו דרכים חדשות, כלומר דרכים מקבילות. הדבר הזה נובע אולי מאיזה שהוא ליקוי אורגני, מכך שכל עניין סלילת הכבישים בארץ, הנמצא בידי מע"ץ, אינו קשור עם משרד התחבורה. ייתכן מאוד שאילו הדבר היה בתחומי של משרד התחבורה, ואילו הוא היה צריך לפתור גם את בעיות הכבישים, היו סוללים גם דרכים חדשות, מקבילות, ולא רק מרחיבים נתיבים.

לכן אני אומר שזה בדינו. לדעתי יש צורך שמע"ץ

לבסוף רצוני לנגוע בעניין רגיש, הוא עניין "המס-פרים הירוקים" למוניות. משרד התחבורה חילק במשך עשרים וחמש השנים החולפות מספר ניכר של "מספרים ירוקים". אולם בני עדתי קופחו בעניין זה. אם ניקח בחשבון את מספרם ואת שנות שירותם בצבא חובה, ובנוסף על כך את כל החובות המוטלות עליהם, הרי שהחיליים הדרושים מקופחים, משום שמדיניות משרד התחבורה היא להעניק "מספר ירוק" לכל אדם שעבד שמונה שנים רצופות כנהג מונית.

שמענו בעבר כי משרד התחבורה מבקש להסיר ההגבלות ולמכור באופן חפשי "מספרים ירוקים" במחיר ממשלתי קבוע לכל בעל מונית. דבר זה הוא סביר, לדעתי, וכל הוואזרחים רוצים בו. מכל מקום, אני מבקש ממשרד התחבורה להתחשב בזכויות החיליים הדרושים המשוער-רים, ובמיוחד בנכי המלחמה שבהם, בכך שכל שנה של שירות בתחום הבטחון תיחשב כשנת עבודה במונית, וכי כל 5% של נכות ייחשבו אף הם כשנת עבודה במונית. על-ידי הענקת זכויות אלה ימלא משרד התחבורה את חובתו כלפי הנכים מקרב החיליים הדרושים המשוער-רים, מה גם שהמדובר במספר לא גדול של אנשים, אשר ללא ספק אינו מהווה מכשול בדרך ביצוע מדיניותו של משרד התחבורה.

היו"ר ינבון:

רשות הדיבור לחבר הכנסת שוסטק, ואחריו לחבר הכנסת אבנרי.

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

אדוני היש-ראש, חברי כנסת, הדיון שלנו חייב להביא בחשבון שני נתונים חשובים וקובעים, והם כלי הרכב והוואזרחים במדינה. מספר כלי הרכב במדינה גדל מדי שנה ב-30,000, וזהו הנתון הראשון שאנו צריכים להתחשב בו. הנתון השני הוא שמדי שנה מיתוספים כ-50,000 נהגים חדשים, ובשנה אחת ניתוספו אף 60,000 נהגים. אין פלא שבעיה זו מחמירה ומחריפה בארץ שיש בה כבישים ורחובות צרים כמו אצלנו. הפלא הוא שלמרות כל זאת חל אפילו מיתון מסוים בעליית שיעור התאונות. אף-על-פי שלא צריך לשכוח — וגדמה לי כי גם השר עמד על כך — ש-50% מהנפגעים בתאונות הדרכים הם הולכי-רגל, כש יש חשיבות גם לחינוך האזרחים לצורה נכונה של הליכה בכביש.

ברגעם אלה אני יכול להתרכז רק בנקודה אחת, והיא אינה בשמיים אלא תלויה בנו. מובן שהתכנית הגדולה של הקמת רכבת תחתית היא טובה מאוד, ואם נגיע למימושה. ודאי נשמח. אך איני יודע אם, עד אשר נגיע לכך, לא תימשכנה אותן בעיות הקיימות עתה. אני יודע לדבר על בעיות דרכים שאינם בשמיים, ואין ביצועם תלוי בתכניות גדולות. אני יודע כי אני עומד לומר כמה דברים שהם אולי אפיקורסיים ובלתי-מקובלים. אני רוצה להציע לשר התחבורה שני דברים: דבר אחד — לבטל את התשלומים בעד חנייה, בין אם הם נעשים באמצעות מוניתם ובין באמצעות כרטיסים. אחת מהשתיים: או שהחנייה ברחובות הצרים היא מסוכנת ומפריעה לזרימת התנועה הציבורית וכלל התנועה, ואז תשלום בעד חנייה ברחובות אלה אינו פותר את הבעיה, ואיננו צריכים להתיר את החנייה שם; או שאפשר לחנות ברחובות האלה ואין צורך בתשלום. הפכו זאת למקור הכנסה ובשביל פקחים אחדים זהו נושא

— סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו (דיון) (אנקוריון, שוסטק, נבון, אבנרי, פרס) —

להשביט את המכוניות יום אחד בשבוע — אז ההתקדמות איננה גדולה כל כך.

אינני רוצה לומר זאת בנימה של קינטור. קל מאוד לקנטר בשטח התחבורה. המציאות אוחזת בגרונו וחורקת אותנו יותר ויותר מיום ליום. אבל אני הייתי מבקש שלא נימלט מהמציאות לקראת עתיד רחוק. השאלה היא, מה אפשר לעשות היום ומחר בקצת דמיון, בקצת כוח ביצוע, בקצת ריכוז של סמכויות התחבורה ביד אחת.

כבר הוזכר קודם נושא שהתכוונתי לדבר עליו בהרחבה היום, וזהו הנושא של מדיניות המכס לגבי מכוניות. מה הטעם, כבוד השר, שאתה רוצה למשוך את בעלי המכוניות לתוך האוטובוסים וחולם על עתיד רחוק של תשתית מאווררת וממוזגת, אם נהג מוניות היום איננו יכול להתקין מזגן אוויר במכוניתו?

שר התחבורה ש. פרס:

לדעתי יש לאפשר לבעלי מוניות לרכוש מזגנים במינימום של מכס. מוניות הן שירות לציבור, והגיעה השעה לאפשר לציבור לנסוע בתנאים נוחים.

אורי אבנרי (העולם הזה — כוח חדש):

אני שמח לשמוע זאת. רק השבוע בירדתי את הברזל לקראת הוויכוח של היום.

שר התחבורה ש. פרס:

עמדת המפורשת היא שגם מוניות וגם אוטובוס צריכים להיות ממוזגים אוויר. יש לנו יכוחים, לא בתוך משרד התחבורה...

אורי אבנרי (העולם הזה — כוח חדש):

אני מבין שיש לך יכוח עם שר האוצר. לא ייתכן אוטובוס בלי מיוזג אוויר.

שר התחבורה ש. פרס:

לגבי אוטובוסים הודענו שלא נרשה להביא אוטובוסים ללא מיוזג אוויר.

אורי אבנרי (העולם הזה — כוח חדש):

אני שמח שחלה התקדמות בכיוון הנכון, המיידית אין ספק שמה שאנו עושים מחר חשוב יותר ממה שגשה בעוד חמש שנים.

רצוני לומר שיש ללכת צעד קדימה גם בעניין הצמיגים. אין גורם חשוב יותר לבטיחות מאשר צמיג במצב תקין. היום עולה צמיג 150 לירות. אנשים אינם מחליפים צמיגים בגלל היוקר. צמיג ישן הוא גורם ראשון במעלה, כפי שכולנו יודעים, לתאונות, להחלקה, להתהפכות של מכוניות.

ניקח לדוגמה מיתקני בטיחות יסודיים כמו מגבים. כל האביזרים הללו עולים בארץ במחירים שאין כלל להשוות אותם למחירים האמיתיים, וזאת דומני בשל מדיניות המכס והמיסוי.

יש לדרוש מהממשלה — ואיננו עוסקים בשר התחבורה אלא, בממשלה — שבעניינים אלה תהיה מונחית על-ידי אדם האחראי לשטח זה. אני חושב שלא בפעם הראשונה אנו מעוררים את השאלה הזאת. לא ייתכן שמשרד ממשלתי, שאין לו נגיעה לענייני תחבורה, שעוסק רק בכסף, הוא שיקבע את העניינים. בעניינים אלה אין להתעלם מהדרישות של התחבורה.

יעבור למשרד התחבורה, לקשור את זה עם משרד התחבורה ולחשוב על דרכים מקבילות לפחות בשניים — שלושה עורקים חשובים מאוד של המדינה. עד היום לא נעשה בעניין זה שום דבר.

דבר שלישי — אני מברך את השר על כך שהוא עומד על הרחבת סיירת הבטיחות. היא מונעת הרבה מאוד תקלות. אני עובר בהרבה מאוד מקומות, וכשאני יודע שבפינה מסוימת עומדת הסיירת, אני מתחשב בזה ועוצר. צריך להמשיך בזה. זה יעלה יותר בזול מאשר הוצאות אחרות.

אורי אנקוריון (המערכ, עבודה — מפ"ם):
לולא הסיירת לא היית עוצר?

אליעזר שוסטק (המרכז החפשי):

בעבר לא עצרתי. כשאני נוסע מהמקום שבו אני גר לתל-אביב ומגיע לנחלת-יצחק, יש שם פנייה ימנית ושמאלה. כשהייתי צריך לפנות ימנית, לא הייתי עוצר. היום אני יודע ששם יכול לעמוד איש סיירת הבטיחות, אני נזכר בו ואני באמת עוצר. זאת לא בושלה.

אבל לא רק זה. אדוני השר, תטילו מכס גבוה יותר על המכונית עצמה, אבל תפטרנו ממכס כליל את אביזרי הבטיחות. הרבה מאוד דברים לא נעשים במכוניות רק משום שאביזרים אלה עולים הרבה כסף. בעל הדרכה חושב: אעשה זאת יותר מאוחר, זה לא כל כך נורא. אינני צריך לתת עצות, אבל אם צריך אפילו לאזן את ההפסד של המכס כתוצאה מפטור אביזרים אלה ממכס, תטילו את זה על המכונית עצמה. יש לפטור אביזרים אלה ממכס כדי שיהיו זולים, כמו בחוץ-לארץ. שום אדם אינו מתקן חלקים במכונית; הוא נכנס ומחליף חלק. זה לוקח פחות זמן ועלה פחות כסף. אדם רוצה שהרכב שלו יהיה תמיד במצב תקין. ואם הוא יכול להחליף חלק, זה רצוי ויש לאפשר לו זאת. פיטרו ממכס אותם חלקים שנוגעים לבטיחות. אלה דברים שאינם בשמיים, לא תכניות של חזון. לדעתי אלה דברים שאנחנו יכולים לעשותם, ונראה ברכה בקרוב מאוד בעניין זה.

הי"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר הכנסת אבנרי, ואחריו לחבר הכנסת מיקוניס.

אורי אבנרי (העולם הזה — כוח חדש):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הקשבתי בהנאה אסתטית רבה לנאומיך של השר שמעון פרס. בהנאה אסתטית — מפני שהשר פרס, כדרכו, מבטא ומגלגל את כל הרעיונות הקיימים בעולם התחבורה ומצרף אותם יחד בצורה מעניינת ומרתקת, ויוצר תמונה מרהיבת-עין של עתיד שכולו יפה. ולפעמים יש לי הרגשה שאני חווה בלה-טוט של אמון, שיש לי 5-4 כדורים צבעוניים והוא מגלגל אותם באוויר. זה מרתק את העין. השאלה היא מה הקשר בין המציאות שכולה עגומה ובין העתיד שכולו זוהר.

אינני רוצה לתפוס את השר במלים שאמר בעבר. אבל אני בכל זאת צריך לשאול את עצמי מה הקשר בין הסיקמה מימי רפ"י, מכונית לכל פועל, ובין החזון של סגן השר גד יעקבי להשביט את המכוניות יום אחד בשבוע. אם מכל העתידות יצא רעיון, שנדמה לי כי ניסה אותו שר התחבורה פנקס ב-1952 או ב-1953,

בחוק לארץ לפירסומת, אפשר היה להקדין חומר הסברה בנושאים המעניינים כל אדם, שהרי כל אחד מאתנו הוא הולך-רגל או נהג, או שניהם כאחד. מעניין לראות איך להתנהג בכביש, מהי הליכה נכונה. רוב הולכי-הרגל מתנהגים כפי שמתנהגים בכבישים כיוון שאינם מבינים מהו כוח תאוצה של מכונית. נדמה להם שהנהג יכול לעצור כל רגע, והם אינם מבינים שהעצירה מוגבלת על-ידי הרבה גורמים. זה דבר שמדמים בטלוויזיה, ומיד משפרים את רמת ההתנהגות.

שמעתי פה תשבחות לסיירת הבטיחות. אני מוכרח לומר שאני מסופק מאוד ביעילות המכשיר הזה. משי קיעים בזה הרבה מאוד כסף, זה ממלא פונקציה חיונית בתעסוקה ובפרנסה לסטודנטים, שבודאי ראויים לכך, אבל אם זה מועיל גם להסדרת התנועה - אני מסופק. אינני מאשים אותם, חלילה. אני זוכר שבימי המנדט, כשהיה מעמד מיוחד של שוטרי תנועה, טרפיקים, הם למדו הסדרת תנועה במשך שנים. זה תפקיד קשה מאוד, להסדיר תנועה. כשאתה רואה היום את הבחורים הטובים האלה של סיירת הבטיחות עומדים חסרי אונים בפינות דרכים כשיש בעיה קשה של פקקים והכונות תנועה, אתה מבין שדרושה כאן מומחיות, שאי-אפשר להגיע אליה בקורס מזורז מסוג זה שהם מקבלים.

אדוני היושב-ראש, בכוונה דיברתי על בעיות של היום ודברים שצריכים להתבצע היום, מפני שאני מסור פק אם התכניות הגדולות יוצאו לפועל בעוד מועד. אני חושש מאוד שכאשר נתקרב להתגשמות אפילו חלק מהחזון שכבד השר העלה היום, המציאות תהיה כבר כל כך גוראה, שגם החזון הזה יהיה בעינינו רק פתרון קטן או חלקי של הבעיה אשר תעמוד לפנינו.

ה"ר י. נבון:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת מיקוניס.

שמואל מיקוניס (מק"י):

כבוד היושב-ראש, חברי הכנסת, מאחר שראש ממשלת גרמניה המערבית מר וילי בראנדט עזב היום את ישראל, הרי הרבה כבישים השתחררו ממאות כלי הרכב שגויסו על-ידי המשטרה ושירותי הבטחון. אם כל המסובב את ביקורו לא הרבה את הכבוד הלאומי של החוגים השליטים בארצנו, הרי עזיבתו תקל, במידה מסוימת על פנים, גם על משרד התחבורה. יש בזה איוה "יתרון".

האופטימיסם הרשמי והסטיסטי של שר התחבורה אין בכוחו לטשטש את הליקויים החמורים, בעיקר בתחבורה היבשתית. שר התחבורה הציג לפנינו תמונה חזונית של העתיד. אבל אין בזה תשובה לבעיות הבעורות היומיומיות, זה למעשה חזון לעתיד לבוא, בלתי-מחייב.

שר-התחבורה ש. פרס:

בחלק הראשון של הסקירה אמרתי מה נעשה.

שמואל מיקוניס (מק"י):

אני לא כופר במה שנעשה, אבל נראה שזה לא פותר את הבעיות. בארץ שבה רוב הקרקעות הן בידי מינהל מקרקעי ישראל לא צריכים להיות כבישים צרים כאלה ורחובות צרים כאלה, החונקים את התחבורה. אפשר היה לבנות הכל בהרחבה, ולא במקרה זה לא נעשה.

ואעבור עתה לנושא של מיתקני חנייה. בשטח זה אנו מפגרים מאוד. הקנס המוטל על חנייה, על כל אלה שאינם חברי כנסת, מהווה תמריץ לרשויות המ- קומיות שלא להתקין מקומות חנייה. הם פשוט מרווי- חים כאשר מכונית חונה במקום אסור. אם אתה בא לעיר כמו פאריס, אתה רואה שבאופן שיטתי חופרים שם מתחת לפני הכביש, בכל צומת, כדי להקים מרכזי חנייה מתחת לכבישים. דומני שזוהי השקעה כספית כדאית כשלעצמה. מקומות החנייה מכניסים גם כסף. אתה רואה שהעיר יודת אל מתחת לפני הקרקע, ויש שם גם מרכזי חנייה וגם מרכזי קנייה. הייתי כמה שב- עות בבלוגיה, זוהי עיר שנשמדה מאין כמוה ביופיה החיצונית. יש עיר שנייה מתחת לעיר, פשוט מתחת למר- כוזם העתיקים שלה יש מרכזי קנייה, מעבירים תת- קרקעים, מקומות חנייה וכדומה. מדוע אצלנו כל זה הוא חזון לעתיד, כאשר במקומות רבים בעולם אפשר לראות זאת על כל צעד ושעל?

יש עניין פשוט יותר, שאני רוגז עליו, והוא חוסר הפס הלבן בשביל חיילים העומדים בצדי הכביש. עורר- תי את הבעיה לפני שנה. יושב כאן חבר-הכנסת שחל, שאף הוא הצטרף לדרישה הזאת. קראתי שהעניין מתגשם, אבל עדיין אין לכך תוצאות. אני מתכוון לפסים לבנים בשביל חיילים אשר מחכים להסעה בצדי הכביש בלילה. יש כאן ממש אבסורד יסודי. החייל לובש מדים בצבע חאקי. מדוע? צבע החאקי נועד להסוואה בלילה. והנה עומד חייל בשולי הכביש וכאשר השעה מאוחרת ושום נהג איננו אוסף חנייה, הוא מתיימש הוא מתקרב למרכז הכביש. כל אחד מאתנו נתקל בכך עשרות פע- מים ואומר לעצמו: ברוך השם, לא דרסתי אותו, וזה במקרה. זהו עניין כל כך פשוט וזול, כמו אותו עניין פשוט של פסים אדומים מאחורי משאיות. כלולו יודעים כמה תאונות דרכים חסכו הפסים הללו. זו היתה הצעה פשוטה, פס אדום זוהר, ובכך חוסלה סיבה אחת מר- כזית לתאונות. והנה עניין הפסים הלבנים לחיילים לא מתגשם.

אני תוקף את השר בעניינים שאחרים צריכים לבצע, אבל אני חייב לתקוף אותו, כי הוא חייב לדאוג להגשמת הדברים הללו, ואם הוא איננו יכול לעשות זאת כיוון שמשרדי הממשלה האחרים אינם נענים לפניותיו, הוא חייב לפנות לציבור, וקודם כל לכנסת, ולומר: אני דורש זאת, אבל זה לא ניתן לי.

וכאן אני רוצה לעמוד על עניין הטלוויזיה. אין לי ספק שזוהי מכשיר מרכזי לחינוך הקהל בנושאי תחבורה. אני כופר בדעה שבארץ יש נהגים קלי-דעת, או פושעים. יש בארץ נהגים שלא יודעים לנהוג - זוהי האמות הפשוטה. חלק גדול מהנהגים למדו לנהוג 'בזל מאוחר, בשלב מאוחר של חייהם, הם לא רכשו את הרגלי ה- היגה, שבאמריקה אדם כמעט נולד אתם. הטלוויזיה מלמדת הרבה דברים שהנהגים לא יודעים אותם. רוב הנהגים שמהווים מטרד בכך שהם נוסעים בצד שמאל של הכביש באיטיות, עושים זאת לא על-מנת להכניס דווקא, אלא כיוון שהם פשוט לא מבינים מה משמעותם של המסלולים. נדמה להם שהם צריכים לנסוע במסלול הזה. מדוע שר התחבורה איננו יכול לגרום לכך שה- לוויה תנוצל להסברה בנושאי תחבורה? במקום להשמיע הרבה שירים אידיוטיים, שהטלוויזיה ממלאה בהם חללים של שלוש-ארבע דקות, באותן דקות המוקדשות

את העם נלקיון, צריך לתת לו אוויר, לתת לו מיווג אוויר בחורף ובקיץ.

לשם כל זה צריך לעשות איזו שהיא פעולה יסודית לגבי המכוניות הפרטיות. לא ייתכן מצב כזה. איני יודע מאין לוקחים את זה, אבל יש אנשים שמרוויחים 800 לירות לחודש נטו, ויש שתי מכוניות פרטיות במשפחה. קורים "נסיים", זאת היא ארץ של נסים...

יש יותר מדי רכב פרטי בארץ. אומרים שרפ"י פעם הבטיחה מכונית לכל פועל. את הגשמת החזון הזה הייתי רואה כאסון לארץ, אסון לריאות של העם שלנו.

שר-התחבורה ש. פרס:
רכב רק לבורגנים?

שמואל מיקוניס (מק"י):

גם לא לבורגנים. הייתי משאיר את הרכב הפרטי בשביל מכבי אש, מגן דוד אדום, בשביל רופאים, בשביל מי שתחילת עליו ועדה מחוזית או ועדה מרכזית. צריך לדעת שהארץ שלנו איננה יכולה לעמוד בנטל הזה של הבעירה הזאת, של הדיולים האלה, של הריחות האלה שהם מרעילים את הבריאות שלנו וגורמים קטל בדרכים.

הנה היו שלוש מלחמות מאז 1948 ועד מלחמת ששת-הימים. במלחמות לא נפלו כל כך הרבה קרבנות כפי שנופלים שנה-שנה בתאונות דרכים. כאשר אומרים שיש 50% פצועים קשה — הרי אלה נכים לכל ימי חייהם והם עולים מיליארדים למדינה, פרט להרוגים, מי שנהרג — נהרג, אבל מי שגשאר נכה ב-80% — אוי ואבוי לחברה ואוי ואבוי לנכה!

צריך להקל את העומס הזה. בכספים הדלים שעומ-דים לרשות משרד התחבורה לא תוכלו להקל את הבעיות הנידונות. הנה קואופרטיב "דן" אומר שיתחיל לשבות בתל-אביב, כיוון שאינו יכול עוד לנוע ברחובותיה. עדיין לא נמצא ראש עירייה בתל-אביב אשר יחשוב, כאשר הוא נבחר, על רכבת תחתית או עילית, כדי לשחרר קצת את הכבישים מהעומס הזה של התחבורה. העומס הזה הולך וגדל. כך וכך אלפי כלי רכב מיתוספים כל שנה. כל שנה מיתוספים קרובות בולגל תוספת כלי הרכב האלה. מדוע צריך היה לבוא, לפני כשנה, פרופסור מומחה לבעיות תחבורה מניו-יורק, להרצות באוניבר-סיטת תל-אביב ולומר: צריך להוריד את הרכב הפרטי מהכבישים? הוא אמר זאת, יבדוק-נא, בבקשה, שר התחבורה, אם אמר כך. אחרת, נעמוד לפני אותם אסו-נות שאנחנו עומדים בהם עד היום.

ארי אנקוריון (המערך, עבודה-מפ"ם):
מי יתן לך "טרמפ" לתל-אביב?

שמואל מיקוניס (מק"י):

אני אקח "טרמפ" באוטובוס של "אגד". צריך לד-אוג לך, שהאוטובוס יהיה טוב, ממוגן ומהיר.

אני לא מטיל ספק בכך, אני מכיר את החומר, קראתי את הדו"ח הארוך על פעולות משרד התחבורה. אני יודע שאנשים במשרד עובדים, עובדים קשה עד כדי כך שנאלצים מזמן לזמן להכריז שבתות, שבתות מוצ-דקות. הדוורים, הטלפוגרפים, המהנדסים — מה הם מקבלים? שכן של דלות, אבל הם עובדים. אנחנו צע-רים עדיין בכל מיני ענפים של תחבורה. יש תחבורה ימית — אנחנו יודעים מה נעשה בתחבורה הימית,

זה מזכיר לי, שכאשר אשכול המנות היה עוד שר קאוצר, הוא הבטיח שורה שלמה של דברים. איני זוכר אם זה היה בשנת בחירות או לא בשנת בחירות. כשבאו אליו בטענות, שההבטחות שלו לא קוימו, תשובתו היתה בנוסח הידוע של אשכול המנות: "גם להבטיח כבר אסור במדינת ישראל?"

ובכן, יש הרבה הבטחות, יש הרבה תכניות, נכון אמר חבר-הכנסת אבנרי, כי כל הדברים החדשים שיש בעולם — שר התחבורה מר פרס הביא אותם במרוכז והציגם ב"תור חזון. אבל מה יהיה, איך זה יתפתח? בינתיים יש קטל בדרכים, בינתיים יש תאונות מחרדות, בינתיים יש כל מיני ליקויים, והתקציב הזעום הקיים במשרד התחבורה אינו יכול לפתור בעיות כאלה.

בזמנו אמרו שאני תמהוני, כאשר הצעתי לפני שנים לשחרר את כבישי הארץ מרכב פרטי. אני חושב שהצעת סגן שר התחבורה, מר גדי יעקבי, להקפיא יום אחד בשבוע את התחבורה הפרטית רק מאשרת כי משרד התחבורה מתחיל להתקרב לדרישתו לשחרר את כבישי הקטל של ארצנו מהרכב הפרטי ולהמירו בתחבורה ציבורית, שחייבת להיות חדישה ויעילה.

אני יודע שהאוצר מרוויח הרבה מאוד על מכירת הרכב הפרטי. ידוע כמה עולה בארץ מכונית. אפשר גם לעשות סטטיסטיקה, לא קשה לעשות זאת, שתוכיח שיש משפחה בת שלוש נפשות ולה שלוש מכוניות. כולם גוסעים, אם כי הכבישים אינם מספיקים לכך. פרט לכך נותן הרכב הזה גם ריחות מסוימים, הוא יוצר בעיות אקולוגיות. התחבורה המונית נותנת שני שלישים מבעיות אלה. שליש אחד של הרעלת הסביבה יוצרים תחנת דרינג, תחנות-הכוח, ארובות העשן של בתי-החרושת וכד', ושני שלישים באים מהתחבורה. את כל זה צריך להביא בחשבון, אם מביאים בחשבון את בריאות העם, אם מביאים בחשבון שאין לנו די כסף בשביל לבנות כל כך הרבה כבישים, וכבישים מקבילים. הבעיות שאנחנו עומדים לפנין הן כאלה, שבתקציב המצוי בידי שר התחבורה הוא לא יוכל לפתור אותן.

הגיע הזמן לחשוב על דרכים אחרות. גם לנוי-יורק לא נותנים עכשיו להכניס רכב פרטי, אפשר להגיע עד ניו-יורק ומשם צריך לנסוע בתחתית, באוטובוס, במה שלא יהיה. לשם כך דרושים חינוכים מסביב לעיר.

אצלנו קיימת תחבורה מוטורית מפותחת מאוד. יש קואופרטיבים גדולים וחשובים. אבל הם אינם עובדים כפי שצריך לעבוד. חבר-הכנסת שוסטק דיבר על כך, איך נראה אצלנו אוטובוס. רוב חברי הכנסת אינם יודעים איך נראה אוטובוס. אני יודע את זה, נראה, אני נוסע באוטובוס. האוטובוס נראה הרבה יותר טוב מכפי שהוא נראה לפני שנים, אבל כשאני משווה אותו עם אוטובוס בשווייץ או בצרפת, הרי האוטובוס אצלנו מלוכלך, בלי מיווג אוויר וכד'... לא ראוי כיום להעליב את הטרנספורט הישראלי על-ידי תיאורו המדויק, אבל יש לעשות בנידון, וקודם כל יש לעשות לשיפור המצב בשעות החמות בתחבורה. כאשר מן השכונות ואל השכונות גוסעים פועלים, עובדים; כאשר תלמידים גוסעים אל בית-הספר ומבית-הספר הביתה. לשם כך דרושה תחבורה ציבורית סדירה, יעילה, חדישה, נקייה. באוטובוסים צריך לחנך את הציבור, שם נוסע העם שלנו, העם שהתקבץ ממאה ארצות, שם צריך לחנך

חוברת ל"ב, ישיבה תל"ד י"א סיון תשל"ג (11 יוני 1973)
 - סקירת שר התחבורה על פעולות משרדו (דיון) (נבון) -

הרבה עבודה והרבה השקעה. אם רוצים לעשות כל זאת, צריך לאחוז את השור בקרניים. יש לשחרר את הכבישים מרכב פרטי; יש להבטיח תחבורה ציבורית באוטובוסים נקיים, ממוזגים. יש לחנך את העם ולחנך את הנהגים לנסיעה באוטובוסים, עם רדיו חרישי ולא צעקני. אם כך נעשה, שירתנו את שכונות העוני, שירתנו את הפועלים, שירתנו את העובדים, את אלה הנוסעים לעבודה, את אלה החוזרים מהעבודה, את תלמידי בתי-הספר. עשינו או פעולה מבורכת לטובת העם ולהקטנת הקטל בדרכים.

היו"ר י. נבון:

חברי הכנסת, תם הדיון. תשובת השר תינתן באחת הישיבות הבאות. הישיבה הבאה מחר בשעה 3.00 אחר-הצהריים. ישיבה זו נעולה.

כיוון שבועדת העבודה של הכנסת אנחנו דנים שם על חוק הספנים. אבל בעיקר מעניינת אותי התחבורה היבשתית, שהיא הגורמת לקטל בדרכים. יש להיאבק בשטח זה באופן מיוחד. לא הייתי רוצה שישאל תוכל להתפאר בכך שיש לה הרבה הרבה מכוניות בכבישים, האם זהו סימן של גדלות? האם זהו סימן של עשירות? לא בזה נמדדת עשירות. מרבה נכסים מרבה דאגה: לא רק לפרט. מרבה נכסים, הכרוכים בקטל איום בדרכים, מרבה דאגות; יש לנו די דאגות אחרות.

התקציב של משרד התחבורה איננו דל בשביל ארץ גורמלית, אבל הוא דל בשביל ארץ החסרה כבי-שים רבים. הרי אפשר לקצר את הדרך לירושלים ברבע שעה, אם לא יותר מזה, אם יקימו כמה גשרים, אם ימנעו סיבובים בלתי-נחוצים ומסוכנים. דבר זה דורש

הישיבה נעלה בשעה 21.18