

## הישיבה הארבעים וחמש של הכנסת השמינית

יום שלישי, כ"ב אייר תשל"ד (14 מאי 1974)  
ירושלים, הכנסת, שעה 16.00

### א. מסמכים שהונחו על שולחן הכנסת

חיו"ר ש. ז. אברמוב :  
אני מתכבד לפתוח את ישיבת הכנסת. ראשונה  
נשמע הודעה על המסמכים שהונחו על שולחן הכנסת.  
פגן מזכיר הכנסת ש. יעקבסון :  
ברשות היושב-ראש, הנני נתכבד להודיע כי הונחו  
על שולחן הכנסת מסקנות ועדת הפנים ואיכות הסביבה  
בעניין הפעלת בית-החרושת למלט בבית-שמש.

### ב. הודעת יושב-ראש ועדת הכנסת

חיו"ר ש. ז. אברמוב :  
רשות הדיבור ליושב-ראש ועדת הכנסת, להודעה.  
ארי אנקוריון (יו"ר ועדת הכנסת):  
אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הריני מתכבד  
למסור לכנסת את ההודעה הבאה :  
בישיבת הכנסת מיום ט"ז באייר תשל"ד — 8 במאי  
1974 הוחלט, בהתאם לסעיף 71כא של התקנון, להטיל

### ג. שאלות ותשובות

חיו"ר ש. ז. אברמוב :  
אנחנו עוברים לשמיעת תשובות לשאלות.  
3. מינהל הדלק פנה לחברת הגז להפסיק את  
גביית הסכומים הנ"ל עד לגמר בדיקת הנושא וקביעת  
שיעור המקדמה.

4. לפני שבועיים בקירוב הסתיימה בדיקת הנושא,  
ומינהל הדלק הודיע לחברות הגז כי הן זכאיות לגבות  
מקדמה מצרכני הגז המחזירים למרכזיות והמשלמים  
בעדו על סמך קריאת מונים סכום של 46.5 לירות לחווה.  
במקרים שבהם שילמו הצרכנים מעבר לסכום של  
46.5 לירות יוחזר ההפרש על-ידי החברות.

568. היתר עיסקא לתעודות מילווה

חבר-הכנסת י. מ. אברמוביץ שאל את שר האוצר ביום  
א' בניסן תשל"ד (24 במאס 1974):

הופנתה תשומת-לבי לעובדה שעל תעודות המילווה  
השונות, כגון מילווה בטחון, מילווה קליטה וכדומה,  
שהוצאו בשנים קודמות הופיעו בצדי התעודה האותיות  
"עצה"ע", כלומר ראשי התיבות של המלים "על צד  
היתר עיסקא", ואילו בתעודות המילווה שהופיעו בשנים  
האחרונות חסרים ראשי תיבות אלו.

אבקש לדעת :

1. האם סודר היתר עיסקא לגבי תעודות המילווה  
החדשות שראשי התיבות הנ"ל אינם מודפסים בהן ?

3. אם כן — מדוע לא הודפסו בהן ראשי התיבות  
הנ"ל ?

3. אם לא — האם מוכן כבוד השר לדאוג בדחיפות  
לסידור היתר עיסקא ולהדפסת ראשי התיבות הנ"ל  
בתעודות כדי שלא ייכשלו ההמונים באיסור החומר של  
ריבית ?

513. גביית מקדמה מצרכני גז על חשבון  
העלאת מחירים

חבר-הכנסת א. רונן שאל את שר האוצר ביום כ"ה  
באדר תשל"ד (19 במאס 1974):

צרכנים של חברת "פוגו" המקבלים אספקת גז  
ממיתקנים ביתיים משותפים נדרשו על-ידי החברה לשלם  
סכום של 40 לירות, נוסף למחירים החדשים, בעד  
כמויות הגז שנצרכו למעשה על-ידיהם.

התשלום הנדרש בסך 40 לירות מוגדר בחשבונות  
שנשלחו על-ידי החברה לצרכנים כ"הפרשים בפקדון  
ומקדמה על חשבון העלאת מחירים והפרשים לפי צו  
האוצר מיום 14 לינואר 1974 מס' 3115 ומס' 92.

רצוני לשאול :

1. האם בצו הנ"ל יש הוראה לקבל את הסכום  
הנ"ל ?

2. האם ועדת המחירים אישרה את העלאת המחיר-  
רים הנ"ל ?

3. אם התשובה לשאלה 2 היא שלילית — האם  
מוכן כבוד השר לתת הוראה לחברת "פוגו" להפסיק  
את גביית הסכומים הנ"ל ?

4. האם מוכן כבוד השר לדאוג לכך שהחברה  
תחזיר לצרכנים את הסכומים אשר נגבו שלא כדין ?

שר-האוצר פ. ספיר :

1. בצו האמור אין קביעה לגבי מקדמה.  
2. התשובה שלילית.

שר-האוצר פ. ספיר :

בנק ישראל סידר היתר עיסקא כללי החל על כל המילות המונפקים.

בתעודות מילווה קליטה 1963 שהופצו בשנת 1966/67 וכבר הגיעו לפדיון סופי, וכן בתעודות ממילות בטחון וחסכון 1970 שהופצו בשנת 1972/73, לא הודפסו האו-תיות "עצה"ע" (על צד היתר עיסקא) בגלל תקלות טכניות, אך, כאמור, "היתר עיסקא" מסודר לגביהם. על כל התעודות האחרות שהונפקו בעבר ועד היום, לרבות תעודות ממילות שהונפקו לאחר שני המילות הנזכרים לעיל, מודפסות האותיות "עצה"ע".

577. צימצום יכוא מותרות

חבר-הכנסת י. גולן שאל את שר האוצר ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במארס 1974):

אילו אמצעים עומד האוצר לנקוט כדי להפסיק יבוא מותרות ולצמצם את היבוא הבלתי-חיוני במגמה להג-ביר את הרורבות במטבע החוץ של המדינה ?

שר-האוצר פ. ספיר :

הבעיה של צריכת הראווה בכלל, והצריכה של מוצרי מותרות מיובאים בפרט, איננה בעיקרה בעיה של מאזן התשלומים אלא בעיה בעלת משמעות פסיכולוגית. על כן מוטלים על מוצרי מותרות מיובאים מכסים ומסים כבדים אשר אמנם גורמים לצימצום היקף יבואם. כך, למשל, מחיר הדולר, לרבות היטלים, מכס ומס קנייה, ליבוא של מכוניות פרטיות הוא בממוצע 11.5 לירות, מחיר הדולר ליבוא של יוסקי הוא 23 לירות, של סיגריות 21 לירות ושל רהיטים ונעליים 8.5 לירות.

לשם צימצום הגרעון השוטף במאזן התשלומים מתחייבת מדיניות הגורמת לצימצום ריבוי היבוא בכל-לותו, ולא דווקא היבוא של מוצרי מותרות, שכן מוצרי המותרות הם רק חלק קטן מכלל היבוא וצימצום יבואם יביא לחסכון קטן יחסית בכלל היבוא.

יתר על כן, המסים הם המרכיב העיקרי במחיר של מוצרי מותרות מיובאים, ומרכיב מטבע חוץ בהם הוא קטן יחסית. איסור מינהלי ליבוא מוצרי מותרות ישחר כוח קנייה רב. סביר להניח שכוח קנייה זה יופנה לרכישת מוצרים אחרים שיש להם מרכיב מטבע חוץ גבוה יותר, או למוצרים המיועדים ליצוא, ועל-ידי כך עלול הגרעון לגדול.

המדיניות מכוונת איפוא לצימצום הביקוש הכולל לצריכה פרטית מצד אחד, ולהעלאת מחיר הדולר של כלל היבוא מצד שני. במסגרת מדיניות זו הוטלו מילות מלחמה, הועלה ההיטל על היבוא ב-5%, הועלה מחיר הדלק, לא הוגדל תקציב הסובסידיות והועלה מס הקנייה. בעקבות כל אלה חווה התקציב הלאומי לשנת 1974 ירידה בצריכה לגפש ואי-גידול ריאלי של היבוא.

585. סיבת מעצרו של מר אפרים אברון ומר גדעון בן-צבי

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר האוצר ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במארס 1974):

ויאיל נא השר להשיבני :

1. מדוע נעצרו מר אפרים אברון ומר גדעון בן-צבי ?

2. מה העלו אנשי המכס והבלו במשרד האוצר בחקירה בעניין הפעולות של הנ"ל נגד אוצר המדינה ?
3. כיצד נתגלו הדברים ?
4. כמה זמן נמשך תהליך זה ?
5. באילו סכומים מדובר ?

שר-האוצר פ. ספיר :

1. מר אפרים אברון ומר גדעון בן-צבי נעצרו כחשודים בניצול לרעה של היתרים לייבא סחורות פטו-רות ממסים לצורך הקמת בתי-המלון "קלארידג" ו"פן-אמריקן".

2. מאחר שהחקירה טרם נסתיימה אין הזמן בשל למסור פרטים על הממצאים שנתגלו.

3. הדברים נתגלו במסגרת ביקורת השימוש בסחו-רות המשתחררות בפטור למפעלים מאושרים שהם בתי-מלון.

4. החקירה נעשתה במשך שנת הכספים 1973/74.

5. מדובר בסכומים של כמה מאות אלפי לירות לכל בית-מלון מהמלונות הבאים: "קלארידג", "פן-אמריקן", "ים המלח", "פן-אמריקן" בתיים.

586. סיוע להורי ילדים נכים הזקוקים לרכב

חבר-הכנסת נ. אליעד שאל את שר האוצר ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במארס 1974):

קיבלתי מכתב מאם של קטין נכה, מתחת לגיל חמש, כדלקמן: "כאם לארבעה ילדים ובעל שהוא עובד שכיך אנו חיים בצימצום מירבי על מנת להחזיק רכב כדי לאפשר לילדנו הנכה לקבל את הטיפול הדרוש לו. אינני מסוגלת לטטל ילד שרגליו משותקות באוטובו-סים מתל-אביב ל"אסוף הרופא", מה גם שעלי להחליף כמה אוטובוסים והילד כבד מאוד. האם אין הצדקה להקל על הורים שיליד שהרופאים קבעו בוודאות שס-פק אם יוכל להלך, שילד כזה זכאי לעזרת הממשלה כמו כל נכה אחר, בייחוד עכשיו שמחירי הדלק ואחזקת הרכב עלו כל-כך ? לפי מיטב ידיעתי נוגע הדבר למספר ניכר של ילדים קשי-גורל כאלה."

אבקש לדעת :

א. האם בעיה כאובה זו הועלתה לדיון במשרד האוצר ?

ב. אם כן — מה היו הסיכומים ?

ג. האם קיימת נכונות במשרד האוצר לסייע לנכים אומללים אלה ?

שר-האוצר פ. ספיר :

א—ב. בעיה זו נדונה לא מכבר בוועדה משותפת לוועדת הכספים ולוועדת השירותים של הכנסת ונקבע שיש להעניק הלוואה עומדת לרכישת רכב לילדים נכים מגיל חמש ומעלה.

ג. האוצר מוכן לדון במקרים חריגים בהתאם לנ-סיבות.

היו"ר ש. ז. אברמוב :

שאלה נוספת לחבר-הכנסת אליעד.

נסים אליעד (המפלגה הליברלית העצמאית):

האם הובא הדבר לידיעתם של הילדים האומללים האלה, והאם ניתנה להם כתובת לבירור משאלתם ?

שר-האוצר פ. ספיר :

אמנים, בוחנים, מרצים ומעניקי שירותי משרד; (4 עבו- דות בנייה; (5) הספקת שירותים או טובין למשרדי ממשלה ורשויות מקומיות ומוסדות ציבוריים.

חבר-הכנסת אליעד, אני מוכן לבדוק. שלח לי מכתב, או ארשום לי את הדבר.

588. מניעת השתמרותם של עצמאים מתשלומי מס הכנסה

בשנת 1973 הורחב הניכוי במקור והוחל גם לגבי התחומים הבאים: (1) עבודות הלבשה; (2) מחכת; (3) חשמל ואלקטרוניקה; (4) הובלה.

חברת-הכנסת ש. ארבל-אלמוזלינו שאלה את שר האוצר ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במארס 1974):

השנה התפרסם צו שהרחיב את הניכוי במקור והחילו אף על תשלומים לספקי שירותים וטובין ועל חברות שיש להן זכויות.

נוכח פירוטומים שונים על כך שחלק מהעצמאים אינם משלמים מס הכנסה כתוצאה מכך שאין להם תיקים כנישומים, רצוני לשאול את כבודו :

א. כמה עצמאים נוספו כמשלמי מס הכנסה בשנת 1972 ?

ב. כמה נוספו בשנת 1973 ?

ג. האם קיימת פעולה מתמדת להכללת עצמאים במסגרת משלמי מס הכנסה ?

ד. אם כן — על איון יחידה באגף מס הכנסה מוטל תפקיד זה ?

ה. מה ברעת שר האוצר לעשות כדי שכל העצמאים ישלמו מס הכנסה כמתחייב מהחוק ?

שר-האוצר פ. ספיר :

כן מוצע במסגרת הצעת תיקון מס' 21 לפקודת מס הכנסה להפעיל אמצעי הרתעה חתיקתיים נוספים: (1) הטלת קנסות על אי-ניהול חשבונות; (2) הטלת ריבית בשיעור של 15% על פיגור בתשלומי מס.

א. בשנת 1972 נוספו למצבת תיקי העצמאים שב- אגף מס הכנסה 15,388 תיקי עצמאים ו-2,651 תיקי חברות.

ב. בשנת 1973 נוספו למצבת תיקי העצמאים 15,163 תיקי עצמאים ו-2,818 תיקי חברות.

יש גם להדגיש כי באגף מס הכנסה קיימת עירונות לגבי ניצול פרוצדורות בחוק על-ידי הימנעות מחיוב במס על הכנסות למיניהן. לשם כך נעשים באופן מתמיד תיקונים בחוק מס הכנסה, כפי שמעידים התיקונים האחרונים שבחלקם נתקבלו ובחלקם נמצאים בדיון בכנסת. גם אחרי זה יש בוודאי פרוצדורות נוספים לעבור דרכן.

ג. קיימת פעילות מסועפת ומתמדת להגיע לכלל הנישומים בקרב העצמאים והחברות החדשות במשק. לדוגמה: על-פי הסדר קיים עם רשות החברות מתקבל באגף מידע שוטף על ייסוד חברות חדשות וזה מאפשר לפתוח מיד תיקים. אשר לעצמאים — קיימים הסדרים שוטפים וקבועים לקבלת מידע על פתיחת עסקים חדשים ממוקדי מידע מרכזיים של נותני רשיונות, כגון עיריות, רשויות מקומיות, מוסדות ממשלתיים ואחרים. כן קיימת פעילות לאסוף מידע ממוקדי מידע אחרים, קבועים או בלתי-קבועים, המאפשרים עידכון רשת משלמי המס, כגון רשת צרכני החשמל העסקיים המונה כ-200,000 צרכנים. בשנה השוטפת אנו מתעתדים, בין השאר, לס-רוק את אוכלוסיית המדינה על-פי פנקס הבוחרים ולוודא אם לכל נישום עצמאי קיים תיק באגף.

ד. מחלקת המודיעין היא היחידה העוסקת באיסוף אינפורמציה ויוזמת פעולות שתכליתן להבטיח שכלל הנישומים העצמאים יכללו ברשת משלמי המס. בפיקוחה של המחלקה המרכזית ובתיאום עמה פועלים 22 מדורים ליד כל אחת מיחידות מס הכנסה באגף.

בשנת 1973 נקטה המחלקה למעלה ממיליון פתקי מידע על הכנסות נישומים. פתקי מידע אלה משמשים, בין היתר, לאיתור נישומים חדשים.

ה. אגף מס הכנסה שוקד להגיע למיצוי מלאו הכנסה של כל החייבים במס הן על-ידי קיום רשת מלאה של כל חייבי המס והן על-ידי שיפור רמת השומות הנערכות לעצמאים ולחברות. אחד האמצעים לכך הוא ניכוי מס הכנסה במקור מתשלומים לחברות ולעצמאים. מאז שנת 1961 מופקד הניכוי במקור לגבי התשלום-מים (הבאים: (1) ריבית; (2) שכר סופרים; (3) שכר

612. פיצוי התייקרות למעוטי יכולת

חבר-הכנסת י. גולן שאל את שר האוצר ביום ה' בניסן תשל"ד (28 במארס 1974):

אבקש לדעת :

1. האם בדק משרד האוצר, בעקבות ביטול הסוב-סידיות למצרכי יסוד, אם הפיצוי הניתן למעוטי היכולת מכסה את סל המזונות של משפחות אלה כפי שצרכוהו לפני ביטול הסובסידיות ?

2. אם כן — מה העלתה הברדיקה ?

3. האם יפעל משרד האוצר להגדלת פיצוי ההת-ייקרות למעוטי יכולת אלה שנפגעו במיוחד לאחר ביטול הסובסידיות ?

שר-האוצר פ. ספיר :

לפי בדיקה שערכה הלשכה המרכזית לסטאטיסטיקה מוערכת ההתייקרות הישירה כתוצאה מאי-הגדלת הסוב-סידיות על מוצרי מזון והתחבורה הציבורית ב-64 ל"י לחדש בממוצע למשפחה. במטרה לפצות משפחות מעו-טות הכנסה ומרובות ילדים על התייקרות הנובעת מכך נקטה הממשלה את הצעדים הבאים: א. תשלום מקדמה על חשבון היוקר בשיעור של 6%; ב. הגדלה קיצבת הילדים באמצעות המוסד לביטוח לאומי; ג. הוג-דלה תמיכה הניתנת למשפחות מעוטות הכנסה המקב-לות תמיכות סעד ולקשישים הוכאים להטבה סוציאלית. אי-הגדלת הסובסידיות הביאה לייקור נוסף במוצרים

פים של הכנסת ואושר על-ידה. בגין תשלומים נדחים יהיה חייל המילואים חייב בתשלום ריבית בשיעור שנקבע בהסכם ההלוואה, אך לא יהיה חייב בקנס או בריבית פיגוריים.

#### 112. נקיטת אמצעים למניעת מכירתו של ציוד צבאי על-ידי חיילים

חבר-הכנסת ב. מואב שאל את שר הבטחון ביום י"ג שבט תשל"ד (5 בפברואר 1974):

נמסר לי על-ידי חיילים רבים על מחסור בבריטי ציוד צבאי ביחידות מסויימות בזמן המלחמה ולאחריה; לעומת זאת ידוע לי גם מאותם מקורות כי ציוד צבאי אישי (לרבות נשק) מוצא את דרכו לשוק האזרחי בכמויות גדולות, בעיקר בימים האחרונים. רק שמונה מתוך שלושים-וחמש משקפות הוחזרו ביחידה צבאית ששוחזרה לאחר פיגועי מסיני — השאר נמצא בידי החיילים. כן נמכרות בתחנה המרכזית כפפות של צה"ל באופן פומבי לכל דורש במחיר 10 לירות הווג.

אבקש לדעת:

1. מה עושה שר הבטחון כדי למנוע תופעות של מכירת ציוד על-ידי חיילים?
2. מה עושה שר הבטחון כדי למנוע זקיפת הציוד הנ"ל על חשבון אבדן ציוד בעת לחימה ולאחריה?
3. כיצד מתכוון שר הבטחון לטפל בחיילים שהש-תחררו ובידם ציוד צבאי חיוני?
4. האם נחקרים סוחרים בציוד צבאי בדבר מקור הציוד?

שר-הבטחון מ. דיין:

1-4. בימים אלה נפתחה פעולה מיוחדת בנושא: (א) צה"ל פנה בכל אמצעי התקשורת לכל אנשי המילואים שכבר השתחררו ולציבור האזרחים להחזיר לצה"ל עד ה-31 במאָרס 1974 את כל הציוד הצבאי הנמצא ברשותם, אף אם לא היו חתומים עליו — וזאת בלי שיינקטו נגדם צעדים משפטיים כלשהם.

(ב) ב-18 במאָרס החלה פעולת התראה הכוללת סיוּרִים משותפים של משטרת ישראל והמשטרה הצבאית. מטרת פעולה זו היא להסב את תשומת-לב הציבור הנוגע בדבר לצורך בהחזרת הציוד עד סוף מאָרס.

(ג) ב-1 באפריל 1974 יוחל בנקיטת צעדים משפ-טיים נגד אזרחים שברשותם יימצא ציוד צבאי שלא ברשות.

בנוסף לפעולה מיוחדת זו ניתנו בצה"ל הוראות: א. לקיים ביקורת ציוד אצל חיילים העומדים להשתחרר כדי לוודא שכל הציוד הנמצא ברשותם מופיע ברישומי האפסנאות; ב. להחתיים כל חייל מילואים המשתחרר משירות פעיל על הצהרה שלא נשאר ברשותו כל ציוד צבאי פרט לציוד שנקבע לו בתקן.

191. תקן ריהוט וציוד בלשכות הקצינים הבכירים

בצה"ל

חבר-הכנסת י. שריד שאל את שר הבטחון ביום כ' שבט תשל"ד (12 בפברואר 1974):

ב"מעריב" מיום ד' 6 בפברואר 1974 נתפרסמה כתבה המתארת סיוּר במפקדתו של אלוף-משנה חיים גולן, ממלא-מקום קצין אספקה ראשי. בין השאר כותבת

שבהם מצרכי היסוד הם אחד המרכיבים. כדי לפצות על ההתייקרות הנוספת הוגדלו בחודשים האחרונים מס-פר פעמים התשלומים הניתנים לשכבות מעוטות ההכנסה. הגדלת התשלומים היתה בשיעור מקביל להסדרי תוספת הייקר באותה תקופה. בחודש אפריל הוגדלו התשלומים שוב כדי לפצות שכבות אלו על ההתייקרות הנוספת. הגדלה זאת מיועדת לפצות את שכבות האוכ-לוסיה מעוטות ההכנסה בלבד, והיא מעל ומעבר לפיזיו הניתן לאוכלוסיה כולה באמצעות מנגנון תוספת הייקר.

55. הקירה בעניין תלונתו של האלוף ש. גונן

חבר-הכנסת י. שריד שאל את שר הבטחון ביום י"א שבט תשל"ד (3 בפברואר 1974):

בעקבות פרסומים סותרים בעתונות בדבר נכונותה של ועדת אגרנט וסמכותה לטפל בתלונתו של האלוף גונן נגד חבר-הכנסת אריאל שרון, ובדבר חוות-הדעת של היועץ המשפטי לממשלה בנושא זה, אבקש את כבודך להשיבני:

- א. האם כבר הודיעה ועדת אגרנט לממשלה אם טפלה בתלונת האלוף גונן או לא?
- ב. אם כן — התוכל הוועדה לטפל, במסגרת כתב המינוי המקורי שלה, בכל הנושאים שהועלו בתלונת האלוף גונן?
- ג. אם לא — העומדת הממשלה להרחיב את כתב המינוי המקורי של הוועדה?
- ד. אם לא — כיצד תבטיח הממשלה בדיקה כוללת של תלונת האלוף גונן במלוואה?
- ה. אם הודיעה ועדת אגרנט על סירובה לטפל בתלונת האלוף גונן — כיצד מתכוונת הממשלה להבטיח את בדיקתה המוסמכת של התלונה שהוגשה כבר לפני חודשיים וחצי?

שר-הבטחון מ. דיין:

לשאלות א—ה: אחרי קבלת חוות-דעתו של הפרק-ליט הצבאי הראשי ולאור האמור בה החליט הרמטכ"ל על מינוי ועדת חקירה לחקירת התלונה של האלוף ש. גונן.

61. הסדר תשלום הריבית על חובות של חיילים במילואים

חבר-הכנסת מ. שחל שאל את שר הבטחון ביום י"א שבט תשל"ד (3 בפברואר 1974):

כידוע החליטה הממשלה על דחיית מועדי פרעון ההלוואות של חיילי מילואים לתקופת שירותם הצבאי, עם זאת עדיין לא נמצא פתרון לתשלומי הריבית הנובעת מדחיית התשלום.

אבקש לדעת:

1. האם יש בדעת הממשלה להציע פתרון לבעיה זו?

2. האם נבדקה האפשרות להסדר עם הבנקים להק-פאת הריבית או הקטנת שיעור הריבית, תמורת הפחתת שיעורי הנזילות של הבנקים בסכום השווה לאותה ריבית?

שר-הבטחון מ. דיין:

1-2. הסדר תשלום הריבית על חובות שמועד פרעונם נדחה נדון בממשלה ואף הובא לפני ועדת הכס-

2. אם לא — כיצד הגיעו המטיילים האזרחיים הרבים לאזור החזית?
3. האם המטיילים במכוניות עברו בדרך מחסומי ביקורת?
4. אם כן — האם כל העוברים היו מצויידיים באישורים?
5. אם לא — כיצד עברו?
6. האם עברו כל המטיילים הללו את בדיקת "בטחון שדה"?
7. האם נמנעו טיסות של חיילים לחופשה וממנה עקב העמסת המטוסים במבוקרים ובמבוקרות אזרחיים לצרכי טיול?
8. מה נעשה שבעתיד לא יישנו תופעות כאלה?

שר-הבטחון מ. דיון:

הרמטכ"ל מודיעני:

- 1—2. על פי ההנחיות באותה עת הותרו ביקורים אזרחיים משני סוגים: (א) לבני משפחות שכולות — לבקר במקומות נפילת יקיריהן, ואלה הגיעו לאזור בעיקר בטיסה. (ב) לאורחי המדינה מחוץ-לארץ — לבקר במוצב אחד בסני, ואלה באו כמעט כולם ברכב. 3. כן.
- 4—5. כל מי שעבר היה צריך להיות מצוייד באי-שור מעבר.
6. אישור המעבר במחסומים כלל גם אישור בטחוני.
7. לפי מיטב ידיעתו של הרמטכ"ל הוסדרו טיסות במספר המספיק לצרכי החיילים והאזרחים שהוטסו באי-שור. ייתכן שהיו גם חריגים מהנהלים.
8. הבעיה אינה קיימת עוד.

היו"ר ש. ז. אברמוב:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת עקיבא נוף.

עקיבא נוף (הליכוד):

איך בכל זאת קרה שהיו שם כל כך הרבה מטיילים שאינם בני משפחות שכולות ולא אזרחים מחוץ-לארץ?

שר-הבטחון מ. דיון:

התשובה היא שאינני יודע.

357. איסור השימוש בכנדי צה"ל שלא בתפקיד

חברת-הכנסת ש. ארבלי-אלמוזלינו שאלה את שר הכט-חון ביום ו' באדר תשל"ד (28 בפברואר 1974):

בימים האחרונים פוגשים במקומות עבודה שונים פועלים הלוכשים מדי צה"ל בעבודתם.

נוכח העובדה שבתופעה זו יש מצד אחד שימוש ברכוש צה"ל ללא היתר ומצד שני הופעה בתלבושת צה"ל שלא בתפקיד, רצוני לשאול:

1. האם קיימת הוראה האוסרת על אזרחים שקיבלו בגדי צה"ל לבתיהם להשתמש בהם כאשר אינם בתפקיד?
2. האם קיים פיקוח על מילוי הוראה זו?

שר-הבטחון מ. דיון:

לשאלה 1: התשובה חיובית.

לשאלה 2: תשובתי לשאלתה 112 של חבר-הכנסת בועז מואב עונה גם על שאלתך.

הגברת פרידלנדר: "מה שקצת הפריע לנו היה העדר צניעות במפקדת קצין אספקה ראשי... במפקדת קצין אספקה ראשי מצופים הקירות בעץ יקר (טיק), והשולחן — כנ"ל, ראוי יותר לחדר ישיבות של מנהל מפעל אמריקני מאשר למפקד של צה"ל. יש בחדר, "כמובן", מזגן-אוויר... המאפרות עשויות ממתכת נוצצת וה-שטיחים אינם נראים זולים. הייתי צריכה כל פעם להזכיר לעצמי שאני יושבת מול אלוף-משנה בצה"ל ולא במשרדו של מנהל חברה ליבוא וליצוא."

על סמך תיאור זה אבקש את כבודו להשיבני:

1. האם הפריטים המוזכרים בכתבה שלעיל — ציפוי קיר ושולחן מעץ טיק, מזגן-אוויר ושטיחים אשר "אינם נראים זולים" — הם פריטי ציוד וריהוט מקובלים בלשכות של אלופי-משנה בצה"ל?
2. אם לא — היש לראות בריהוט לשכתו של ממלא-מקום קצין אספקה ראשי תופעה חריגה?
3. אם כן — היינקטו הצעדים המתאימים כדי שלשכתו של ממלא-מקום קצין אספקה ראשי לא תוסיף לצאת דופן?
4. אם אין זו תופעה חריגה — הסבור כבוד השר שהציוד והריהוט האמורים הם במסגרת האמצעים שצה"ל יכול וצריך להשקיע בלשכות של קצינים בכירים?
5. הואיל והכתבה שלעיל מצטרפת לכתבות אחרות שנתפרסמו בעת האחרונה בעתונים על ריהוטן יוצא הדופן וציודן "המגוון" של כמה מלשכות הקצינים הבכירים בצה"ל — המצא המטה הכללי לנכון לקבוע תקן ריהוט וציוד ללשכות אלה?
6. אם לא — היורה כבוד השר למטה הכללי לקבוע בדחיפות תקן כזה?

שר-הבטחון מ. דיון:

הרמטכ"ל מודיעני:

1—3. הפרט היחידי המדוייק בכתבה הנזכרת הוא שאכן יש בחדרו של קצין אספקה ראשי מזגן-אוויר, פריט שנקבע כתקני בכל משרדי סגל פיקוד כללי.

4—6. קיים סטאנדארט שנקבע על-ידי המטה הכל-לי לגבי ריהוט בלשכות הקצינים הבכירים.

244. ביקורי אזרחים במוצבים

חבר-הכנסת ע. נוף שאל את שר הבטחון ביום כ"ז בשבט תשל"ד (19 בפברואר 1974):

בשבט, 10 לחודש זה, ביקרתי ביחידות צה"ל על גדות התעלה. מוצבי צה"ל נראו הומים מרוב אזרחים. נשים, לרבות נשים בהריון, טיילו בין המוצבים. המטוס לרפיד ובחזרה המה מרוב אזרחים ואזרחיות. לחלק מן החיילים שהמתינו ליד המטוס, לרבות כאלה שאחזו בידם כרטיסים ירוקים המקנים להם זכות טיסה, לא ניתן לעלות אל המטוס שהמריא חזרה אל הבסיס או לחופשה במרכז הארץ, מכיוון שחלק ניכר מן המקומות במטוס תפוסים היו על-ידי מבקרות ומבקרים אזרחים. אוטו-בוסים, משאיות וטיוליות עמוסים מטיילים שוטטו בשטח בצד מכוניות פרטיות רבות.

אבקש לדעת:

1. האם הותרו ביקורי אזרחים במוצבי צה"ל בקו הקדמי של חזית הדרום?

## 381. נתונים על תאונות דרכים שבהן היה מעורב

רכב צבאי

חבר-הכנסת ע. נוף שאל את שר הבטחון ביום י"ב באדר תשל"ד (6 במארס 1974):

אבקש את כבוד השר להשיבני:

1. כמה חיילי צה"ל נהרגו מאז 24 באוקטובר 1973 כתוצאה מתאונות דרכים שבהן היה מעורב רכב צבאי?
2. כמה חיילי צה"ל נפצעו מאז 24 באוקטובר 1973 כתוצאה מתאונות דרכים שבהן היה מעורב רכב צבאי?
3. אילו אמצעים נוקטים שלטונות צה"ל להמעתתן של תאונות דרכים שבהן מעורב רכב צבאי?

שר-הבטחון מ. דיין:

1—2. בתקופה שבין 24 באוקטובר 1973 ועד 10 במארס 1974 נהרגו 39 חיילים ונפצעו 523 בתאונות דרכים שבהן היה מעורב רכב צבאי.

3. באמצעות מערכת הרתעה של פיקוח וענישה של עברייני תנועה ובאמצעות מערכת ההסברה ביחידות צה"ל הכוללת תחרויות נושאות פרסים לנהגים הזורמים, סרטי הדרכה והרצאות בנושא.

צה"ל הפיץ לאחרונה הוראות תמורות יותר מבעבר בנושא בטיחות בדרכים ומעצר רכב עברייני.

## 421. תשלומים לחיילים בחופשה

חבר-הכנסת מ. פעיל שאל את שר הבטחון ביום י"ג באדר תשל"ד (7 במארס 1974):

יחידת מילואים, ד.צ. 1217, השתחררה ב-28 בפב-רואר 1974 וחייליה קיבלו צווי גיוס מחודשים ל-24 במארס 1974.

ידוע לי כי תופעה זו של שיחרור יחידות מילואים לתקופה של מספר ימים מעל לעשרים-ואחד יום הולכת וגעשית שכיחה בתקופה זו.

רצוני לשאול:

א. האם אין בשיטה הנ"ל טעם לפגם בכך שהיא מנסה, כנראה, לקפח את חיילי המילואים ולמנוע מהם את המשכורת המגיעה לחיילי מילואים המשתחררים לעשרים-ואחד יום?

ב. האם מוכן שר הבטחון לבדוק סוגיה זו באורח יסודי בכיוון של הגדלת תקופת החופשה הזכאית בתשלום מעבר לעשרים-ואחד יום (אולי עד חודשיים)?

שר-הבטחון מ. דיין:

א—ב. מטכ"ל/אכ"א החליט שחייל ששוחרר לאחר סיום שירות רצוף או מפוצל של שבועים-וחמישה יום לפחות וגוייס תוך תקופה של ארבעים יום מתום השירות האחרון לתקופה העולה על ארבעה-עשר יום — יהיה זכאי לקבל על-פי בקשתו תשלום גם בעד הימים שבין שתי תקופות השירות, בתנאי שהחייל יביא לגבי תקופה זו ראיות שהוא לא השתכר כדי מחייתו.

## 424. יריעה על נטישת ציוד כיצורים בגדה

המערכתית של תעלת סואץ

חבר-הכנסת ג. פת שאל את שר הבטחון ביום י"ג באדר תשל"ד (7 במארס 1974):

בעתון "מעריב" מיום 3 במארס 1974, במדור "קור-אים כותבים", קראתי את מכתבו של מר ארנון זלמן

## 372. מעמד הרבנים הרפורמיים בצה"ל

חבר-הכנסת א. ורדיגר שאל את שר הבטחון ביום י"ב באדר תשל"ד (6 במארס 1974):

בעתון "מעריב" מיום א', ט' באדר תשל"ד (3 במארס 1974), נמסר על כינוס זוטא של רבני הקהילות הרפורמיות בישראל שהתקיים בימים אלה. בידיעה נמסר כי בכינוס הועלתה הטענה כי הרבנים הרפורמיים אינם מוכרים בצה"ל כרבנים ולפיכך יצאו המשתתפים בקרי-אה ש"רבניהם" ימונו כקציני חינוך. נמסר כי בקשר לפנייה זו נתקיים דיון במטה הכללי וכי ראשי התנועה הוזמנו לפגישה לצורך דיון בנושא.

אבקש לדעת:

האם ידוע לראש הממשלה על פנייה כזו והאם ראשי התנועה הרפורמית אמנם הוזמנו למטה הכללי לפגישה ולדיון בנושא זה?

שר-הבטחון מ. דיין:

בעקבות פנייה של התנועה ליהדות מתקדמת הוזמנו נציגיה לשיחה עם סגן הרב הראשי לצה"ל. בהמשך לפגישה הודיע מטכ"ל/אכ"א להנהלת התנועה שלא נמ-צאה אפשרות לשבץ רבניה במסגרת הרבנות הצבאית או מפקדת קצין חינוך ראשי.

## 380. חינוך וטיפוח יחסי אנוש בצה"ל

חבר-הכנסת מ. פעיל שאל את שר הבטחון ביום י"ב באדר תשל"ד (6 במארס 1974):

להלן קטע ממכתב שחייל שלח אלי לכנסת ובו הוא מוסר אינפורמציה חשובה על יחסי האנוש ההולכים ומשתררים בחלק ניכר מהיחידות הלא-קרביות של צה"ל:

"... מה שפעם נקרא אצלנו "שאלת הדיסטאנץ" היא עתה ביחידות הלא-קרביות שאלת קיומה של היירארכיה בחלוקת טובות-הנאה. מונח כמו "דוגמה אישית" אינו מוכר כלל. בדרג של סגן או סרן נהנים המפקדים מחופשות ארוכות פי כמה מן החיילים, עדיפו-יות בתחבורה, תוספת מזון (ממש), רכב (אזרחי מגוייס) לשירותם האישי. קבוצה שלימה של חיילים שטורה משמירות — הם היו למעין משרתים אישיים של הקצונה, כמו אצל הבריטים. חיילי מילואים זוכים לטובות-הנאה תמורת שירותים מיוחדים (הסעה ברכב פרטי וכו'). סמלים אינם שומרים ומקבלים יום חופשה נוסף (יותר מחיילים, פחות מקצינים), ובכך נעשים אינטרסנטים בשיטה. מובן שהשלמה מצד חיילים מוכה אותם בהעדפה מקרית, וכל סימן של התנגדות מסכן את הדבר החשוב מכל לאיש מילואים — החופשה הבאה".

אבקש לדעת:

א. מדוע לא ייערך בצה"ל חריש חינוכי עמוק כדי לרענן ולחדש את הרוח הישראלית ביחסי-אנוש, הראויה לצה"ל?

ב. אילו צעדים ממשיים ינקוט שר הבטחון כדי לשנות את פני הדברים?

שר-הבטחון מ. דיין:

הרמטכ"ל מודיעני:

חינוך הלוחמים הוא תהליך הנעשה באופן שיטתי ומתמיד. צה"ל מקיים את מערכת חינוך הלוחמים בהתאם לערכי המסורתיים הנוגדים את המתואר במכתבו הבודד של החייל אל השואל.

היתה בצהרי ה-9 באוקטובר, אחרי הפגזות הטילים הסוריים על ישובים בארץ.

לשאלה 6: לא.

469. חקירה בעניין שיחרור משירות מילואים או חופשות באמתלות רפואיות

חבר-הכנסת א. אבטבי שאל את שר הבטחון ביום כ' באדר תשל"ד (14 במאס 1974):

בידיעה שהתפרסמה בעתון "ידיעות אחרונות" מיום ט"ז באדר תשל"ד (10 במאס 1974) נמסר שמרפאה של יחידה צבאית עסקה בשיחרור חיילים משירות מילואים או מתן חופשות באמתלות רפואיות. הפרשה נחגלה תה על-ידי חיילת שמסרה את הדברים לידיעת המשטרה הצבאית וזו פתחה בחקירה.

רצוני לשאול:

1. האם הידיעה נכונה?
2. האם נחקר עניין זה על-ידי המשטרה הצבאית ומה העלתה החקירה?
3. מה עושה המשרד כדי להעמיד את הנאשמים לדין?
4. אילו צעדים ינקוט השר כדי למנוע הישנות מקרים כאלו בעתיד?
5. האם היו חיילים ששוחררו או קיבלו חופשות באמתלות שונות, ואילו סכומים שולמו כשוחד?

שר-הבטחון מ. דיין:

1—5. העניין נתון בחקירת הרשויות הצבאיות המת-אימות, וזו טרם נסתיימה.

470. תפקידי חיילות בצה"ל

חברת-הכנסת מ. פרידמן שאלה את שר הבטחון ביום כ' באדר תשל"ד (14 במאס 1974):

בהרצאה לטירוניות בבסיס הדרכה 12 נאמר במפורש כי 70% מהבנות תהיינה פקידות בצה"ל, משתמע מכך כי מדיניות צה"ל היא להשתמש ברובו של כוח עבודת הנשים בצה"ל בשירות סדיר למטרת פקידות.

שאלות הן:

- א. האין שר הבטחון סבור שמדיניות זו עומדת בסתירה למדיניות הממשלה ומשרד העבודה כי יש להכשיר נשים לעבודה בכל ענפי המשק, בכלל זה במק-צועות הנחשבים כ"גבריים"?
- ב. האם מתכוון שר הבטחון להמשיך במדיניות זו המבוססת על קביעת תפקידים בצה"ל על בסיס מין בלי להתחשב בכשרונות וברצון הפרט ובלי להתחשב בצרכי האזרחיים של המשק?
- ג. האם מוכן השר לדון מחדש בנושא תפקידי החיילות בצה"ל וכן למנות ועדה מיוחדת לבדיקת סוגיה זו?

שר-הבטחון מ. דיין:

א—ג. דווקא בצה"ל קיימים מקצועות שבהם מוע-סקות חיילות והנחשבים כ"גבריים" במשק האזרחי, כגון נהגות, אלחוטניות ועוד. מאידך גיסא, אינני רואה באי-הצבת חיילת ליחידת שריון או רגלים אי-התחשבות בצרכי האזרחיים של המשק או סתירה למדיניות משרד העבודה.

שבו הוא מוסר כי יחידתו השאירה אחריה במוצבי צה"ל באפריקה "ציוד ביצורים חדש וטוב", כגון אלפי שקים, גליונות פח גלי, יתדות וגדרות תיל. ציוד רב זה נשאר במקום משום שלצה"ל לא היה די רכב להעברתו.

אבקש לדעת:

1. האם נכונה ומדוייקת טענתו של מר ארנון זלמן?
2. איזה ציוד ביצורים השאיר צה"ל באפריקה?
3. מדוע לא נעשו מאמצים להחזרת הציוד הנ"ל או לפחות להשמדתו?
4. אילו הוראות נתן כבוד השר כדי שבעתיד, במקרה שינטוש צה"ל מוצב כל שהוא, לא ינהגו יחידות כפי שנהגה היחידה שבה שירת כותב המכתב הנ"ל?

שר-הבטחון מ. דיין:

לשאלות 1, 3, 4: טענת הכותב אינה מדוייקת. לשאלה 2: צה"ל השאיר בגדה המערבית של הת-עלה ציוד ביצורים משומש או בלתי-תקין.

466. פטרם על הפגזת ישובים בצפון הארץ בטילים מסוריה

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר הבטחון ביום כ' באדר תשל"ד (14 במאס 1974):

מר אליהו זרבי שידר הבוקר ברדיו במישורין מקו-פנהגן וסיפר ששופרות התעמולה של ברית-המועצות דוחים את הדברים שאמר שר הבטחון בפתיחת המכון ליחסים בין-לאומיים שלשום, לפיהם ידעה ברית-המוע-צות מראש על התקפת המצרים והסורים נגד ישראל ביום הכיפורים. תוך כדי התגובה הנ"ל האשימו את ישראל בתקיפה אווירית של דמשק בימיה הראשונים של המלחמה.

בקשר להודעה זו של ברית-המועצות אבקש לדעת:

1. כמה הפגזות על-ידי טילים הוטלו על ישובים בישראל?
2. מתי אירעו הפגזות טילים אלו?
3. האם היו פגיעות באזרחים ומה הן?
4. אילו סוגי טילים גורו מסוריה על צפון הארץ ומאיזו תוצרת?
5. האם הפצצת מטה הצבא הסורי בדמשק היתה אחרי הפגזות ישראל בטיילים או לפני שילוח הטילים מסוריה?
6. האם המשיכה סוריה להפגיו את ישראל בטיילים אחרי ההפצצה על הרובע הצבאי בדמשק?

שר-הבטחון מ. דיין:

התשובות שאני משיב מעודכנות לתאריך התשובה. 28 באפריל 1974.

לשאלה 1: הסורים הפגיו ארבע פעמים ברקטות ישובים בצפון הארץ.

לשאלה 2: ב-6, ב-8 וב-9 באוקטובר 1973.

לשאלה 3: נפצעו 17 אזרחים במגדל-העמק, ונפ-געו בתי ילדים וחדר אוכל בקיבוץ גבת.

לשאלה 4: הטילים שנורו מסוריה היו רקטות מסוג "פרוג 7" מתוצרת ברית-המועצות.

לשאלה 5: הפצצת מפקדת הצבא הסורי בדמשק

פרטיות כאשר הרכב נהוג בידי נהג צבאי מותר במקרים הבאים: (א) לצרכים רפואיים דחופים (לקופת-חולים, בית-חולים, רופא). (ב) להסעת המשפחה לאירועים צב-איים רשמיים. (ג) לצרכים דחופים מיוחדים, בתנאי שניתן לכך אישור של מפקד ממונה מדרגת סגן-אלוף ומעלה. (ד) לכל מטרה כאשר משרת הקבע אינו מסוגל לנהוג ברכב בעצמו מטעמים רפואיים, ובתנאי שניתן לכך אישור: (1) חד-פעמי על-ידי מפקד יחידה בדרגת סגן-אלוף ומעלה; (2) קבוע (לתקופה מוגדרת) על-ידי ראש מטכ"ל/אכ"א.

לשאלה 3: התשובה חיובית.

לשאלה 4: קיימת הוראה שאין להעסיק נהגים ב-שירות מילואים פעיל כנהגים צמודים לקצינים בשירות סדיר ביחידות סדירות. קיימת אפשרות שלקצין בכיר ביחידת מילואים יוקצה נהג, איש מילואים, כאשר היחידה מגויסת.

לשאלות 5—6. תקני הנהגים בצה"ל קוצצו לאחרונה וכל כוח-האדם העודף מוזרם ליחידות שדה ולהסבות.

492. חלוקת פרוספקטים בצה"ל

חבר-הכנסת ד. קורן שאל את שר הבטחון ביום כ"א באדר תשל"ד (15 במארס 1974):

בשבועון הבידור "להיטון" מס' 206 קראתי כי הנהג מר יאיר ביגלמן, אשר הטיע את חוליית הבידור שחב-ריה הם אפי נצר ושייקה אופיר, עבר וחילק בין החיילים את הפרוספקטים הפיקאנטים של הבוטיק שלו.

מר יאיר ביגלמן מנהל בימים כתיקונם את בוטיק המין "ארוס" בתל-אביב.

אבקש לדעת:

א. האם ידיעה זו נכונה?

ב. האם אין פעולה זו נוגדת את חוקי המשמעת בצה"ל?

ג. האם יש מקרים דומים של חלוקת פרוספקטים מסוג זה או מסוג אחר ביחידות צה"ל?

שר-הבטחון מ. דיין:

א. קצין חינוך ראשי לא הצליח בבדיקתו לקבל אישור לנכונות הידיעה.

ב. חלוקת פירומונים אורחיים בצה"ל מחייבת אישור מיוחד. עם זאת קשה לבדוק כל מקרה שאדם עוצר בדרך ומוסר חומר מסוג כלשהו לידיהם של חיילים העומדים במקום.

ג. לא מסוג זה. ניתן אישור מיוחד לחלוקת חומר כגון זה של המועצה לארץ-ישראל יפה, או של המועצה לבטיחות ולגהות.

493. פיקוח על נקיון וסדר במחנות הצבא

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר הבטחון ביום כ"א באדר תשל"ד (15 במארס 1974):

בישיבת הנהלת המועצה לארץ ישראל יפה מיום 13 במארס 1974 דיווחו חברי הנהלה על תופעות ליכלוך במחנות צה"ל, עוובה וליכלוך בכניסה למחנות וגילויי אחזקה ירודים ביותר בשטח הסובב קנטינות. יש לא-איכפתיות וחוסר סדר ודאגה לנקיון ולאחזקה. אין תשן-מת-לב למראה החזותי של שטחים שברשות הצבא.

ג. מערך המקצועות והתפקידים שבהם ניתן לשבץ חיילות נבדק באופן שוטף, ואינני רואה מקום לדון בנושא מחדש.

471. המיכה לאי-קיום מערכת לימודים בהשכלה יסודית לחיילות

חברת-הכנסת מ. פרידמן שאלה את שר הבטחון ביום כ' באדר תשל"ד (14 במארס 1974):

נמסר לי כי במחנה מרכוס נערכים קורסים בהשכלה יסודית לחיילים וכי אין מסגרת מקבילה לחיילות. המש-תמע מכך הוא שאין מגייסים נשים מתחת הרמת השכלה מסוימת, או שהן אכן מגויסות אך אין נותנים להן אפשרות והזדמנות להשלים את השכלתן.

שאלותי הן:

א. איוו מבין שתי האפשרויות הנ"ל נכונה?

ב. האין השר סבור שבכל אופן נוגדת מדיניות זו את השאיפה הלאומית לצמצום הפערים, ויוצרת פער נוסף בין גברים לנשים, פער שלא היה קיים עד כה?

ג. מדוע אין צה"ל רואה עצמו ככתובת הנכונה והיעילה לשיקום הנערה במצוקה באותה מידה שצה"ל משקם נערים במצוקה?

שר-הבטחון מ. דיין:

א—ב. מדיניות הגיוס מבוססת על צרכי צה"ל בכוח-אדם. חוסר האפשרות לשבץ בנות בעלות נתונים מתחת למינימום הדרוש בניגוד לאפשרויות הקיימות לגבי שיבוצם של בנים בעלי השכלה זהה הוא הגורם לאי-גיוסן של בנות מסוג זה לצה"ל. אי לכך אין צורך במסגרת להשכלה יסודית לחיילות אלה.

ג. צה"ל אינו הכתובת הנכונה לשיקום נערות במ-צוקה ואף אין לו הכלים הדרושים לכך.

490. הוראות ונוהל כעניין נהגים צמודים

לקצינים בכירים

חבר-הכנסת י. שערי שאל את שר הבטחון ביום כ"א באדר תשל"ד (15 במארס 1974):

נא להשיבני:

1. מאיוו דרגה זכאי קצין בצה"ל לנהג צמוד?
2. האם מותר לנהג הצמוד לקצין לבצע גם עבודות עזר שירותים לביתו ולבני משפחתו?
3. האם נשמר על תקן ומספרם של נהגים צמודים גם בימי המלחמה ולאחריה?
4. האם מגויסים גם אנשי מילואים כנהגים צמודים לקצינים?

5. האם היתה בדיקה כל שהיא בעניין עדיפות במילוי תפקיד של נהג צמוד לקצין לעומת תפקיד אחר שיכול היה לבצע אותו נהג?

6. האם יפעל משרד הבטחון לבדיקת עניין זה הן מבחינת חסכון כוח-אדם והן מבחינת ההיבט החברתי?

שר-הבטחון מ. דיין:

הרמטכ"ל מודיעני:

לשאלה 1: מדרגת אלוף-משנה.

לשאלה 2: הנוהל שנקבע לאחרונה ואשר בא להס-דיר את העניין קובע שהשימוש ברכב צבאי לנסיעות



בקשר לכך אבקש לדעת :

מה עושה המטה הכללי כדי להשליט משטר נקיין, תחזוקה וסדר במחנות ובמקומות אחרים שברשות צה"ל ?

שר-הבטחון מ. דיין :

הרמטכ"ל מודיעני :

"אמנם התופעה קיימת, אך קשה לומר שהיא כללית. ולעצם השאלה : קיימות פקודות והוראות בצבא המחייבות משטר נקיין וסדר במחנות צה"ל. לאחרונה אף הופץ בקרב הפיקודים והחילות חוזר מיוחד בנושא. כן נערכות ביקורות שוטפות במשך כל השנה בכל מחנות צה"ל לבדיקת המצב התברואי-היגייני."

494. הקריטריונים לחלוקת עתונים בצה"ל

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר הבטחון ביום כ"א באדר תשל"ד (15 במארס 1974):

אבקש לדעת :

1. על-פי אילו קריטריונים מחלקים עתונים בי-חידות צה"ל ומי קבע אותם ?

2. מדוע אין הספקת העתונים לחיילים נעשית לפי בחירתם ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1-2. בתשובתי לשאלתה 13 של חבר-הכנסת אהוד אולמרט הסברתי שאת הקריטריונים לחלוקת עתונים בצה"ל קובעת ועדת-משנה של ועדת הכספים של הכנסת.

506. הספקת מים למסעדת המתנחלים בקריית-ארבע

חבר-הכנסת ע. נוף שאל את שר הבטחון ביום כ"ה באדר תשל"ד (19 במארס 1974):

בעקבות מכתבי אל השר שצורף בזה אבקש את כבודו להשיבני :

1. האם קיימת תכנית-אב לפיתוחה של קריית-ארבע ?

2. אם כן —

א. מה הוא גודל השטח המתוכנן למגורים ?  
 ב. מה הוא גודל השטח המתוכנן לתעשייה ולמלאכה ?

ג. אילו ענפי פרנסה מומלצים לפי תכנית זו להיות מוקמים בקריה ?

ד. לכמה נפשות מיועדת הקריה בשלב התיכנון הראשון ?

ה. לכמה בשלב התיכנון השני ?

ו. מה הם מועדי הביצוע ?

3. האם כוללת תכנית-האב שטחים שנבנים בימים אלה על-ידי תושבי חברון ובנותיה ?

4. האם תוכננו רורבות קרקעיות לפיתוח הקריה בשטחים שהם עדיין ריקים ?

5. מה נעשה כדי לשמור על רורבות אלה ?

6. אם אין תכנית-אב — מדוע אין ?

7. מה הסיבה שלא לאפשר לתושבי הקריה הקמת מבני מלאכה, תעשייה ודויר בכספם שלהם ועל-פי יומתם?

8. האם הפעיל הממשל את השפעתו על העיריה כדי למנוע הפסקות תכופות של זרם המים למסעדת המתנחלים ?

9. אם כן — מה הסיבה להפסקות הרבות בהזרמה ?

10. אם לא — מדוע לא ?

11. מדוע מונע הממשל ממסעדת המתנחלים נטילת מים מברז ציבורי הפתוח לכל תושב חברוני ?

12. מדוע סולקה קונסטרוקציה של סוכה ממקומה בצד המסעדה, וזאת סמוך לחג הסוכות ?

שר-הבטחון מ. דיין :

שאלות 1-7 הועברו לתשובתו של שר השיכון.

לשאלה 8 : התשובה חיובית.

לשאלות 9-10 : קיימת בעיה חמורה של חוסר מים וחוסר לחץ בהספקת מים לכל אזור מרכז חברון, דבר המחייב את העיריה להזרים מים לסירוגין לאזורים השונים. בשעות ההורמה הקיימות, בייחוד בעונת הקיץ וכאשר המסעדה פועלת בהיקף מלא, קורה לעתים שכמות המים המוזרמת אינה מספיקה למלא את מיכלי האגירה של המסעדה. התערבות הממשל מסדירה — בכל מקרה של משבר — הורמה מיוחדת וחד-פעמית לכל אותו אזור במרכז העיר, דבר שכמובן אי-אפשר לעשותו דרך קבע מבלי לשבש באופן חמור את הספקת המים לכל העיר.

לשאלה 11 : מדובר בברז שירותים ציבורי שב-קרבת המסעדה הנוקק אף הוא למיכל אגירת מים בעל קיבולת מוגבלת. השומר במיתקן זה איפשר לאנשי המסעדה ליטול מים מן הברז בג'ריקן, כל עוד היו מים עודפים במיכל.

לשאלה 12 : סככה שמוקמה במקום חסמה את הכניסה לגן ציבורי שמאחורי מסעדת המתנחלים. לקראת חג הסוכות אישר הממשל הקמת סוכה לימי החג, בתנאי שזו תוסר מיד לאחר החג.

היו"ר ש. ז. אברמוב :

שאלה נוספת לחבר-הכנסת עקיבא נוף.

עקיבא נוף (הליכוד) :

כיוון שיש בחברון דירות ריקות ויש מי שרוצה לבוא ולהתיישב שם, מדוע מונע הממשל אפשרות של איכלוס דירות אלו ?

שר-הבטחון מ. דיין :

האם מדובר על קריית-ארבע או על חברון ?

עקיבא נוף (הליכוד) :

על קריית-ארבע שהיא חברון.

שר-הבטחון מ. דיין :

קריית-ארבע איננה חברון. אם מדובר על קריית-ארבע, הדירות שם הן בבעלות משרד השיכון, ואין לי שום ספק שהממשל אינו מונע משום אדם להתיישב בקריית-ארבע.

קריית-ארבע איננה חברון. חברון היא עיר עצמאית וקריית-ארבע היא עיר עצמאית. חברון היתה לפני כן קריית-ארבע ; חברון היא קריית-ארבע לפני כן.

שר-הבטחון מ. דיין :

לשאלה 1 : ביום 12 בפברואר 1974 היו 6,441 תל-מידי ישיבה במעמד של דחויי גיוס.

לשאלה 2 : ביום 31 במאָרס 1973 היו 6,288 תלמידי ישיבה במעמד זה.

לשאלה 3 : על דחיית גיוסם של תלמידי ישיבות, על מספר הדחיות ועל מספר הישיבות המוכרות החליטה הממשלה, ומשרד הבטחון מבצע את החלטותיה של הממשלה כלשונן.

569. מעבר חפשי למשקיפי או"ם בשטח ישראל

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את שר הבטחון ביום א' בניסן תשל"ד (24 במאָרס 1974):

בעקבות ידיעות על כוונה של מדינות מסוימות, החברות במועצת הבטחון של האו"ם, לעמוד על כך כי למשקיפי או"ם או לכות האו"ם החונה בין הכוחות הישראליים לכוחות המצריים יינתן מעבר חפשי אוטו-מאטי דרך שטחה של ישראל לקיום התחום בין הכוחות הישראליים לכוחות המצריים — אבקש לדעת :

1. האם האפשרות האמורה נדונה בין מפקד כוחות האו"ם לבינך או לבין הרמטכ"ל ?

2. אם כן — מה היתה העמדה שהבעתם ?

3. האם הגיעו הדברים לידי סיכום ?

4. האם עוברים כיום משקיפי או"ם מן הגיזרה הדרומית לצפונית דרך שטחה של ישראל ?

5. אם כן — האם הם מקבלים רשיון מיוחד לשם כך או שהם נעים באופן חפשי, בכל עת ובכל דרך הנראית להם ?

שר-הבטחון מ. דיין :

לשאלה 1 : התשובה חיובית.

לשאלה 2 : עניתי לו שיעביר בקשתו בכתב כדי שהממשלה תוכל לדון בה.

לשאלה 3 : התשובה שלילית.

לשאלות 4—5 : כן, רק משקיפים ממדינות שיש-ראל מקיימת אתן יחסים דיפלומטיים. המשקיפים מוג-בלים לתנועה בציר אחד — בשעות קבועות. הנוהל הוא שמטה המשקיפים מגיש בקשה לכל מקרה עם פירוט שמות המשקיפים לשם קבלת אישור מוקדם. המשקיפים נעים בלוויית קציני קישור ישראלים.

היו"ר ש. ז. אברמוב :

שאלה נוספת לחבר-הכנסת שמואל תמיר.

שמואל תמיר (הליכוד):

לגבי אותם אנשי או"ם שאנחנו נתקלים בהם מפעם לפעם בערים. אם בזמן חופשה ואם במסגרת אחרת — מה הסידורים הבטחוניים לגבי שהייתם באזורים הישר-לאיים המובהקים ?

שר-הבטחון מ. דיין :

אינני חושב שננקטים אמצעים מיוחדים לגבי משקי-פי או"ם בהשוואה לכל אזרח זר אחר. אם האיש חשוד באיזה נושא בטחוני ננקטים אמצעים מיוחדים. אם אינני טועה, בעבר באפילו נתבע מדי פעם משקיף מסויים שלא לשהות בארץ בגלל סיבות מיוחדות. אם אין סיבות כאלה דינו כדיון כל אזרח זר שנמצא כאן והוא רשאי להימצא בחופשתו בערים ובכל מקום אחר.

549. תשלום מוזנות לבת-זוגו של חייל במילואים

חבר-הכנסת ד. זכין שאל את שר הבטחון ביום כ"ז באדר תשל"ד (21 במאָרס 1974):

חייל מילואים החייב על-פי צו בית-משפט בתשלום מוזנות לבת-זוגו יכול כיום, על-פי ההוראות הקיימות בצה"ל, להורות שלא לשלוח אליה את התשלום המשפח-תי וכך להימנע מתשלום מוזנות. חוק הארכת מועדים אף מגן עליו מפני תביעה משפטית בנדון וסביר להניח כי בית-משפט לא יוציא צו עיקול על התשלום המשפח-תי. ואכן, כפי שנמסר, סירב שופט להוציא צו עיקול כאמור.

אבקש לדעת :

1. האם מוכן כבודו להוציא הוראה למינהל התש-לומים (מת"ש) של צה"ל שלפיה אם תציג אשה צו בית-משפט לתשלום מוזנות, יבוכה סכום המוזנות לז-כותה מתוך התשלום המשפחתי ?

2. אם כן, וגובה המצב החמור שבו נתונות חלק מנשים אלו שכל קיומן ומחיתן, וכן גם קיום ילדיהן, על דמי המוזנות — המוכן השר להודיעני על מועד מתן ההוראה למת"ש והפעלתו ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1—2. ביקשתי מהיועץ המשפטי למערכת הבטחון לבדוק את הנושא שהעלית בשאלתך ולהלן הערותיו :

לפי החוק משלם מת"ש רק מקדמה על חשבון התגמול המגיע למשרת במילואים. הזכאי לקבל את המקדמה כאמור הוא המשרת במילואים עצמו, אולם ניתן לשלמה שלא למשרת עצמו רק לפי הוראותיו בכתב או לפי צו עיקול של יושב-ראש ההוצאה לפועל.

מכוח חוק הארכת מועדים, תשי"ז—1957, נדחה גם מועד תשלום מוזנות, שהמשרת במילואים חייב בהם, עד ל-30 יום לאחר שיחרורו מהשירות. בהצעת החוק החדש להארכת מועדים, שמשרד המשפטים מכין אותה יחד עם משרד הבטחון, מוצע לקבוע כי הארכת מועדים לא תחול על פסקי-דין המחייבים בתשלום מוזנות.

אין כל מניעה לכך שאשה שנשפט לזכותה מוזנות ששל תשלומם חלה הארכת מועדים תקבל מוזנות מאת המוסד לביטוח לאומי בהתאם להוראות חוק המוזנות (הבטחת תשלום), תשל"ב—1972.

אי לכך התשובה לשאלותיך — שלילית.

551. פרטים על שיחרור תלמידי ישיבות

משירות צבאי

חבר-הכנסת י. שערי שאל את שר הבטחון ביום כ"ז באדר תשל"ד (21 במאָרס 1974):

אבקש לדעת :

1. כמה בחורי ישיבה משוחררים עתה משירות חובה בצה"ל ?

2. כמה בחורי ישיבה היו משוחררים משירות חובה בצה"ל אשתקד ?

3. האם מוכן משרד הבטחון לפעול לשינוי במדי-ניות השיחרור של בחורי ישיבה מגיוס חובה תוך מציאת דרך לאמנם בצבא במסגרת הולמת ובתנאים הולמים, כדי לחלק את נטל הבטחון בצורה צודקת יותר ?

## 606. חלוקת עומס השירות של רופאים במילואים

הכרת-הכנסת ש. ארבלי-אלמוזלינו שאלה את שר הבט-  
חון ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במאראס 1974):

פנו אלי מספר רופאים בתלונה על כך שהם משר-  
תים במילואים מיום הכיפורים. מקצתם שוחררו לפני  
חודש בקירוב וכבר קיבלו צווי גיוס לעוד חודשיים.  
טענתם היא שרק אחוז קטן מכלל הרופאים משרתים  
במילואים בו בזמן שהרבה רופאים, גם בגילאים צעירים,  
לא גוייסו בכלל, דבר המטיל עומס כבד של מעטים  
ופוגע בהתקדמותם במקצוע.

רצוני לשאול :

1. האם קיימת דאגה שגיוס רופאים למילואים  
יכלול את כל הרופאים המוכשרים לשרת בצה"ל ?
2. אם לא — מה הסיבה לכך ?
3. אילו אמצעים נוקט משרד הבטחון כדי שנטל  
השירות במילואים יתחלק בין כלל הרופאים החייבים  
לשרת במילואים ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1-3. שלטונות צה"ל עושים את כל האפשר כדי  
שעומס המילואים יוטל על מירב הרופאים. עם זאת,  
רופא יחידתי הוא חלק מהיחידה, וכאשר יחידתו מגויסת  
— הוא מגויס עמה. צה"ל מייחס חשיבות רבה לקשר  
ולהיכרות שבין הרופא לבין המפקד וחילי היחידה.

כן קיימת הגבלה לגיוס רופאים במקצועות קריטיים,  
המרותקים לבתי-חולים, כדי להבטיח תיפעול תקין של  
בתי-החולים וטיפול נאות בפצועי צה"ל והאוכלוסיה  
האזרחית. חלק מהם מגויסים בעת רגיעה, אך לתקופות  
צרות — כדי למנוע זעזועים במחלקות.

## 607. עירובן רשימת האזרחים החייבים לשרת

במילואים

הכרת-הכנסת ש. ארבלי-אלמוזלינו שאלה את שר הבט-  
חון ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במאראס 1974):

נוכח התלונות החוזרות ונשנות בכתב ובעל-פה, וכן  
על-ידי ראיונות בטלוויזיה וברדיו, מצד חיילים הממשי-  
כים לשרת במילואים מיום כיפור, תלונות שבהן הם  
מתלוננים על כך שצעירים רבים בגילם לא גוייסו עד כה  
למילואים — רצוני לשאול את כבודו :

1. האם קיימת רשימה מעודכנת של כל האזרחים  
החייבים לשרת במילואים ?
2. אם כן — מתי עודכנה הרשימה לאחרונה ?
3. האם נקראו למילואים עובדים שבזמן המלחמה  
שוחררו מגיוס בהיותם חיוניים למשק ?
4. אם לא — מה הסיבות שטרם גוייסו ?
5. האם נערכו בדיקות רפואיות מחודשות לאלה  
שוחררו בגלל פרופיל נמוך ?
6. אם לא — מה הסיבות לכך ?

שר-הבטחון מ. דיין :

לשאלות 1, 3 ו-4: התשובה שלילית.

לשאלה 2: הרשימה מתעדכנת באופן שוטף.

לשאלות 5-6: (א) נערכות בדיקות חוזרות לחיי-  
לים בשירות סדיר ומילואים בעלי פרופיל רפואי זמני,

לרבות אלה ששוחררו משירות פעיל מטעמים רפואיים.  
בגלל היקף האוכלוסיה טרם הקיפו הבדיקות את כל  
החיילים.

(ב) נערכו לפני המלחמה ובעת המלחמה בדיקות  
מדגמיות לגבי אוכלוסיות שקיבלו שחרור ארעי משירות  
מסיבות בריאות. התוצאות לא הצדיקו עריכת מבצע  
בדיקות מקיף יותר.

(ג) כיום אין עורכים בדיקות מחודשות למי שקיבל  
שיחרור תמדי משירות מסיבות בריאות. הצעת חוק  
המאפשרת קריאתם לבדיקה חוזרת עברה בקריאה רא-  
שונה בכנסת ונמצאת בדיון בוועדת החוץ והבטחון.

614. ידיעה על קידום ארטיילריה מצרית מעבר  
לתחום שנקבע בהסכם הפרדת הכוחות

חבר-הכנסת ש. תמיר שאל את שר הבטחון ביום ה'  
בניסן תשל"ד (28 במאראס 1974):

ביום ו', 22 במאראס 1974, פורסם כי המצרים קידמו  
ארטיילריה מעבר לתחום שנקבע בהסכם הפרדת הכוחות.  
אבקש לדעת :

1. מתי קודמה הארטיילריה המצרית מעבר לתחום  
שנקבע ?
2. מתי נודע לכוחות הישראליים דבר קידום הכוח  
הארטיילרי ?
3. מה היקף הכוח הארטיילרי שקודם ?
4. אילו צעדים ננקטו על-ידי ממשלת ישראל או  
צה"ל בעקבות קידום הכוח הארטיילרי המצרי ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1-4. לא אוכל להוסיף לדברי במליאת הכנסת  
ביום 3 באפריל 1974 ולהסברים שמסרתי לוועדת החוץ  
והבטחון של הכנסת.

היו"ר ש. ז. אברמוב :

שאלה נוספת לחבר-הכנסת שמואל תמיר.

שמואל תמיר (הליכוד):

האם בתאריך הנוכחי מקיימים המצרים בקפדנות  
את תנאי הפרדת הכוחות במה שנוגע לארטיילריה ול-  
טאנקים ?

שר-הבטחון מ. דיין :

טאנקים — כן. ארטיילריה — פחות או יותר, אם  
אינני טועה, פרט לאותם תותחי-חוף בפורט-סעיד וב-  
פורט-פואד שהם לא בהתאם להסכם.

## 615. נתונים על חיל האוו"ם בסיני

חבר-הכנסת י. שערי שאל את שר הבטחון ביום ה'  
בניסן תשל"ד (28 במאראס 1974):

אבקש לדעת :

1. מה הוא מספר אנשי חיל האוו"ם הניצבים בסיני  
ברצועת ההפרדה בין צבא מצרים לבין צה"ל ?
2. כמה ארצות ואילו הן הארצות ששיגרו יחידות  
לחיל האוו"ם ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1. כוח האוו"ם בסיני כולל 6,976 חיילים. מספר  
החיילים השוהים ברצועת ההפרדה אינו ידוע.

5. האם מוכן כבוד השר לנקוט את הצעדים הדרו-  
שים כדי שתיפסק מיד חלוקת חומר מיסיונרי באמצעות  
הדואר הצבאי ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1. הצינור היחיד למשלוח דברי דואר לחיילים על-  
פי כתובתם הצבאית הוא אך ורק הדואר הצבאי.

2—5. יש חיילים שנענים למודעות פירסום המבטי-  
חות כתבי קודש ללא תמורה ומוסרים את מענם הצבאי  
למטרה זו. בחומר המופץ או בצורת משלוחו אין עבירה  
על פקודת מטכ"ל, ומכאן שאין בידי סמכות חוקית  
לנקוט צעדים כלשהם.

646. נתונים על פעוטי מלחמה שנתרפאו

חבר-הכנסת י. שערי שאל את שר הבטחון ביום י"ט  
בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

בתום מחצית השנה מאז פרוץ מלחמת יום הכיפו-  
רים אבקש לדעת :

1. כמה פעוטי צה"ל שנפצעו במלחמה זו עזבו את  
בתי-החולים בתקופה הנ"ל ?

2. כמה פעוטי צה"ל חזרו או מסוגלים לחזור  
לעבודתם התקינה מלפני המלחמה ?

3. כמה פעוטי צה"ל נותרו עדיין בבתי-חולים  
וכמה מהם עומדים לעזובם בעתיד הקרוב ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1. עד 1 במאי שנה זו — 5,231 פעועים עזבו את  
בתי-החולים וההבראה.

2. הנתונים שבידי צה"ל מתייחסים לשינוי הפרו-  
פיל של הפצועים והם נכונים ליום 1 במאי 1974:  
א. 46% מהפצועים לא שינו את הפרופיל לאחר פגיעתם ;  
ב. ל-24% מהפצועים הורד הפרופיל והם המשיכו לשרת  
בצה"ל ; ג. 30% מהפצועים שוחררו זמנית או לגמרי  
מצה"ל.

3. עד 1 במאי שנה זו נותרו 534 פעועים בבתי-  
החולים ובבתי-ההבראה הצבאיים. אין לנו הערכה מדויי-  
קת מהו המספר המדוייק של הפצועים העומדים לעזובם  
בעתיד הקרוב.

647. פעולות מחבלים בצפון הארץ

חבר-הכנסת י. שערי שאל את שר הבטחון ביום י"ט  
בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

אבקש לדעת :

1. האם יש הוכחות כל שהן כי שני התושבים הער-  
ביים מהכפר הערבי מעיליה, סאלים אל-עאבד ועיד  
נסראת, נחטפו ללבנון על-ידי מחבלים ?

2. האם נתאמתו הפירסומים בעתונות שלפיהם היו  
המחבלים לבושים מדי שוטרים צבאיים ענודי תגים  
ישראליים בנחנם הוראות בעברית לקבוצת מתנדבים  
שחזרה מטיוול דרך חלקת המטע של קיבוץ מצובה ?

שר-הבטחון מ. דיין :

לשאלות 1—2: התשובה חיובית.

2. 12 ארצות: קנדה, פינלנד, שבדיה, אוסטריה,  
פולין, אינדינזיה, גאנה, נפאל, פרו, פנמה, סנגאל  
ואירלנד.

616. הטיפול כחייל פצוע

חבר-הכנסת נ. אליעד שאל את שר הבטחון ביום ה'  
בניסן תשל"ד (28 במארס 1974):

אבקש לדעת :

1. האם נכונים הפרטים במכתבו של החייל הפצוע  
אריה צ'ורטיק שנתפרסמו ב"דיעות אחרונות" מיום 4  
למארס 1974 ?

2. אם כן — מה היתה תגובת הממונים על הרב-  
סרן כלפיו ?

3. האם יפעל משרד הבטחון למען מתן הוראות  
הולמות שלפיהן עם פניית חייל פצוע לשלבי הטיפול  
הרפואי השונים אין לדחותו או להריצו או להשהות את  
הטיפול הגדרש מחמת תקלה ביורוקראטית או אבדן  
תעודה בנסיבות בלתי-צפויות ?

שר-הבטחון מ. דיין :

לשאלה 1: נמסר לי שהמתלונן הגיע למרפאה בש-  
עת הפסקת צהריים. לאחר שהסביר כי הוא פצוע לא  
נאלץ להמתין עד פתיחת המשרד, אלא הועיקו את סמל  
המרפאה. בידי הקובל היה רשיון נהיגה, תעודת עתונאי,  
אולם לא מסמך צבאי רפואי.

נדרש מהמתלונן לגשת ליחידה ולהביא מסמך צבאי  
אשר יכלול את הפרטים הרפואיים הדרושים שיאפשרו  
הפנייתו לוועדה רפואית. יצוין שיחידת הקישור של  
החייל נמצאת באותו מחנה שבו שוכנת המרפאה הנזכ-  
רת במכתבו. לאחר דיו-ודברים ניגש ליחידת הקישור  
והביא למרפאה אישור שבעקבותיו מולא טופס ההפניה  
לוועדה הרפואית.

לשאלות 2—3: לאור תוצאות הברירור לא נמצא  
מקום לתגובה כלשהי מצד הממונים על מפקד המרפאה.

636. משלוח חומר מיסיונרי באמצעות הדואר הצבאי

חבר-הכנסת ש. לורנץ שאל את שר הבטחון ביום ה'  
בניסן תשל"ד (2 באפריל 1974):

חיילים רבים התלוננו בפני כי אירגונים מיסיונריים  
שולחים להם חומר תעמולה מיסיונרי באמצעות הדואר  
הצבאי, ועל העטיפה רשומים שמם, מספרם האישי ומספר  
הדואר הצבאי שלהם (צורפה לשאלתה זו דוגמה לכך).

רצוני לשאול :

1. האם ידוע לכבוד השר כי אירגוני המיסיון  
מנצלים את שירותי הדואר הצבאי להפצת תעמולה  
מיסיונרית ?

2. האם אין בניהול תעמולה להמרת דת ולירידה  
מן הארץ בקרב חיילי צה"ל ובניצול הדואר הצבאי  
לשם כך משום עבירה על החוק או על פקודות המטה  
הכללי ?

3. האם נערכה חקירה כיצד הגיעו לאירגונים מיס-  
יונריים מספריהם האישיים וכתובותיהם הצבאיות של  
החיילים ?

4. אם לא — האם מוכן כבוד השר ליוזם חקירה  
בנדון ?

בהתחייבויותיו על-פי הנסיון עמו, והשאיפה לחלוקה אופטימאלית של העבודות בין ציבור המתכננים.

2. לפי מיטב ידיעתנו מועסקים בחברה המדוברת שני אנשים שמילאו תפקידים בכירים במערכת הבטחון. האחד מהם פרש ממערכת הבטחון ב-1970, והאחר, שפרש באפריל 1971, הצטרף לחברה לאחר שעבד למעלה משנה בחברה אחרת.

היו"ר ש. ז. אברמוב :  
שאלה נוספת לחבר-הכנסת פלומין.

יחזקאל פלומין (הליכוד):  
האם הוצאו ובאיזו מידה נשמרות הוראות על תקופת צינון בין פרישה של נושאי תפקידים בכירים בצה"ל למילוי תפקיד הקשור קשר אינטגרלי לצה"ל ?

שר-הבטחון מ. דיין :  
לא ידוע לי על הוראות מיוחדות, פרט להוראות הכלליות בתקשי"ר בעניין זה החלות על כל עובדי המדינה. אם תגיש שאילתה או תכתוב מכתב, תקבל תשובה מפורטת.

651. פרטים על ההסדר בעניין שיחרור תלמידי ישיבות מגיוס לצבא

חבר-הכנסת י. הורביץ שאל את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

1. כמה ישיבות גבוהות כלולות בהסדר של פטור מגיוס לצבא ?

2. כמה תלמידים לומדים בישיבות אלו ?

3. מה המספר הכולל של תלמידי ישיבות שקיבלו פטור מגיוס בעשר השנים האחרונות ?

4. מה הוא המספר המשוער של תלמידי ישיבות שקיבלו פטור מגיוס לצה"ל בשנת 1974 ?

שר-הבטחון מ. דיין :  
לשאלה 1: 152 ישיבות, מהן 7 משולבות בשירות צבאי במסגרת הנח"ל, כלולות בהסדר המאפשר לתלמידיהן דיהן דחיית גיוס לצרכי לימודים.

לשאלה 2: 6,471.

לשאלות 3—4: בממוצע מצטרפים להסדר כל שנה 700—800 תלמידי ישיבות ועוזבים את ההסדר 400—500 תלמידים.

652. תנאים מיוחדים בשירותם הצבאי של ספורטאים מצטיינים

חבר-הכנסת י. הורביץ שאל את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

אודה לכבודו אם ישיבני:

1. האם ניתנת העדפה לספורטאים מגויסים בתנאי השירות הצבאי שלהם ?

2. אם כן — מה הסיבות להעדפה זו ומה הם הקריטריונים לכך ?

3. האם מוצדקת העדפה זו, לדעת השר ?

שר-הבטחון מ. דיין :  
לשאלות 1—3: נקבע הסדר שבא לשמור על כשרם המקצועי של הספורטאים המעולים ביותר, והוא כולל

649. הסיבה להארכת שירותו של סרן יצחק שביט במילואים

חבר-הכנסת י. בארי שאל את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

סרן (מיל.) יצחק שביט, מספר אישי 470538, ד. צ. 3361, גוייס לצה"ל במסגרת שירות חירום ביום 6 באוקטובר 1973. הוא לא שוחרר עד עצם היום הזה אף-על-פי שחייליה וקציניה האחרים של יחידתו כבר שוחררו או עומדים להשתחרר בעצם ימים אלה.

אבקש לדעת:

1. האם נכון כבוד השר לאשר את הידיעה המובאת לעיל ?

2. אם כן — מדוע אין צה"ל משחרר את סרן (מיל.) יצחק שביט הנ"ל ?

3. באיזה מועד ישוחרר סרן (מיל.) יצחק שביט משירותו הנוכחי בצה"ל ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1—3. בפועל הוטל על האוגדה שבה משרת סרן (מיל.) שביט האחריות לקו צבאי עד יום 17 באפריל 1974. עקב תפקידו המינהלתי נצרך המשך שירותו של הנ"ל עד יום 3 במאי 1974.

650. מסירת עבודות מטעם משרד הבטחון ללא מכרז

חבר-הכנסת י. פלומין שאל את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

בישיבה משותפת של ועדת הכספים וועדת החוץ והבטחון מיום 29 במארס 1974 נמסר על מסירת עבודות ציבוריות ללא מכרז לחברה מסוימת. עד כמה שידוע לשואל נתקיים בשעתו בירור לגבי עבודה שבוצעה על-ידי חברה זו במוצב החרמון, בירור שמסקנותיו היו חריפות ביותר.

אבקש לדעת:

1. מדוע ממש"ך משרד הבטחון, למרות מסקנות הברור, למסור עבודות לחברה הנ"ל ללא מכרז ?

2. מה מספר האנשים המועסקים בחברה האמורה אשר מילאו ערב התחלת עבודתם בחברה זו תפקידים בכירים בצה"ל ובמשרד הבטחון ?

שר-הבטחון מ. דיין :

1. בחקירה שקיימה בשנת 1971 בקשר לעבודה שעליה מדובר בשאילתה, והוסקו מסקנות בעניין הספ-ציפי שבו דובר, לא הומלץ לפסול את החברה לביצוע עבודות תיכנון נוספת בעד מערכת הבטחון, וגורמי המערכת אף הם לא ראו לנכון לעשות כן, בהתחשב במכלול עבודת החברה. אשר למסירת עבודות ללא מכרז — עבודות תיכנון של מערכת הבטחון נמסרות למתכננים, על-פי הוראות משרד הבטחון הקובעות גוה-לים בנדון, על-ידי ועדה הכוללת את קציני הבינוי של כל זרועות צה"ל, אגף בינוי ונכסים במשרד הבטחון, והיועץ הכלכלי למערכת הבטחון. בהחלטותיה מודרכת הוועדה, בין השאר, על-ידי שיקולים אלה: רמתו המקצועית של המתכנן ורמת השירות הניתנת על-ידי, התאמתו לנושא התיכנון המוצע, מידת תעסוקתו, כושר העבודה שלו (מספר עובדיו והרכבם המקצועי), עמידתו

חוברת ט"ו, ישיבה מ"ה  
— שאילתות ותשובות (דיין, אלוני, אולמרט, נוף, אברמוב) —

רוסיים וכמספר הזה גם בצד המצרי בדרום. אין לצה"ל שום מגע עם משקיפים אלה ואסורה עליהם הכניסה לשטחנו. משקיפים נוספים של מדינה שאינה מקיימת יחסים עם ישראל הם האירים המוצבים זה שנים משני צדי הקו. אין לאירלנד נציגות דיפלומטית בשום מדינה במזרח התיכון, לרבות סוריה.

655. הקצבת התקציב שנדרש למשרד הבטחון

הכר-הכנסת ע. נוף שאל את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

בדיון על תקציב המדינה בישיבה מיום 21 במארס 1974 אמר שר האוצר בקריאת-ביניים כי השנה הוקצב למשרד הבטחון הסכום המלא שדרש המשרד, בלא קיצוץ בדרישה זו. בתשובה להערה הוסיף שר האוצר כי בקשת שר הבטחון לסכום תקציב משרדו כפי שביקש היתה "לא על-פי פניית שר האוצר אלא על-פי יוזמתו של שר הבטחון".

אבקש לדעת:

1. האם מולאו בתקציב 1973/74 כל התביעות המ-קוריות של משרד הבטחון?
2. האם סכום התקציב למשרד הבטחון כפי שנקבע מספק את המשרד?

שר-הבטחון מ. דיין:

לשאלות 1—2: התשובה חיובית.

היו"ר ש. ז. אברמוב:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת נוף.

עקיבא נוף (הליכוד):

איך קורה שכל השאילתות שלי וגם של חברי נענות הרבה לאחר המועד הקובע בתקנון?

היו"ר ש. ז. אברמוב:

חבר-הכנסת נוף, בעצם זו איננה שאלה נוספת. לנושא שהיה התוכן העיקרי של השאילתה.

שר-הבטחון מ. דיין:

אני רוצה לדעת אם זאת טענה קולקטיבית, ואם כן — מי הם חבריך שאתה מדבר בשמם?

היו"ר ש. ז. אברמוב:

ברצוני להעיר בקשר להערתו של חבר-הכנסת נוף לגבי התקופה הממושכת שעברה מאז הוגשה השאילתה שלו: מוכרי הכנסת מפנה תשומת-לבי לכך שבין מועד הגשת השאילתה לבין מועד מתן התשובה היתה פגרה ולכן תקופת 21 הימים טרם חלפה.

עקיבא נוף (הליכוד):

סליחה, אדוני, יש לי פה שאילתה מה-19 בפברואר. דיברתי על כל השאילתות שלי שנענו היום.

שר-הבטחון מ. דיין:

אינני חושב שאני צריך לענות על כך במסגרת תשובה לשאילתות. אני רוצה לומר שהשאילתות נענות לפי הסדר שהן מוגשות, אחת לאחת, בין שהן של חבר-הכנסת נוף ובין שהן של חבר כנסת אחר. כל השאילתות נענות לפי סדר הגשתן.

על-פי רוב ספורטאים, שייצגו בעבר את מדינת ישראל בענפי הספורט השונים או שעתידים לייצגה, על-פי כישוריהם.

יש לזכור שגיל 18—21 הוא גיל קריטי אצל ספורט-אים.

קביעת הספורטאי המצטיין נעשית בתיאום בין צה"ל לבין רשות הספורט של משרד החינוך והתרבות. בהס-דר זה כלולים 60 ספורטאים מצטיינים — חיילים וחיילות.

653. הפעת חיילים בימי חופשתם

הכר-הכנסת ש. אלוני שאלה את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

מחיילי יחידה המשרתת בקו הקדמי ברמת-הגולן מאז יום הכיפורים נודע לי כי הסעת חיילים ליחידה וממנה הביתה שהיתה קיימת בשבתות לא התקיים עוד בגלל חילול שבת.

הדבר גורם לקיצוץ דראסטי במכסת החופשות המ-צומצמת של החיילים, מה עוד שנאסר עליהם על-ידי מפקדיהם לנסוע בטרמפים ואין כל תחבורה אחרת לאזור.

שאלותי הן:

- א. מדוע ובלחץ מי בוטלה ההסעה של חיילי הי-חידה?
- ב. מדוע לא ידאג שר הבטחון לביטול הוראה זו הפוגעת קשה בחיילים המשרתים בקו הקדמי זמן ממושך ביותר?

שר-הבטחון מ. דיין:

הרמטכ"ל מודיעני:

א—ב. ההסעות היחידתיות מתבצעות בהתאם לה-מנת היחידות באמצעות הפיקודים. הסעות אלה מתקיי-מות בכל ימות השבוע.

654. משקיפי או"ם ממדינות שאינן מקיימות יחסים עם ישראל

הכר-הכנסת א. אולמרט שאל את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

ידיעות בעתונים מוסרות על נוכחותם של קצינים סובייטיים באזור הפסקת-האש עם סוריה ועל תביעתה של ממשלת ברית-המועצות כי גם נציגי מדינות שאינן מקיימות יחסים דיפלומטיים עם ישראל יוצבו במסגרת כוח המשקיפים של האו"ם.

נוכח עמדתה המוצהרת של ממשלת ישראל בנושא זה אבקש לדעת:

1. האם מוצבים היום חיילים סובייטיים, או נציגי מדינה אחרת שאינה מקיימת יחסים דיפלומטיים עם ישראל, כמשקיפי או"ם באזור הפסקת-האש בצפון?
2. אם כן — האם משתפת ממשלת ישראל פעולה עם משקיפים אלה?
3. אם לא — האם היתה פנייה לממשלה להסכים להצבתם של משקיפים אלה?

שר-הבטחון מ. דיין:

1—3. בצד הישראלי של קו הפסקת-האש עם סוריה אין שום משקיף רוסי. בצד הסורי ישנם 18 משקיפים

## 656. הגדלת התגמולים לאלמנות מלחמה

חבר-הכנסת ה. זיידל שאל את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

אלמנת מלחמה מקבלת תגמול חודשי מאקסימאלי בסך 950 לירות לערך, וזאת מבלי להתחשב בכך שהכנסת המשפחה היתה גדולה בהרבה, אף פי שניים ויותר, לפני נפילתו של המפרנס, ראש המשפחה.

אבקש לדעת:

1. האם פועל משרד הבטחון לשינוי חוק התגמולים הנ"ל כדי להגדיל את משכורת אלמנת המלחמה לפחות לסכום של המשכורת הממוצעת בשנת 1974, כלומר ל-1,300 לירות בערך?

2. אם כן — אימתי יביא שר הבטחון הצעת תיקון לחוק התגמולים הנ"ל?

שר-הבטחון מ. דיין:

1. משרד הבטחון פועל לתיקון חוק משפחות חי-לים שנשפו במערכה, במגמה להעלות את שיעור התג-מולים המשתלמים לאלמנות.

2. הצעת תיקון החוק תוגש לאישור הממשלה וה-כנסת במרוצת חודש מאי.

## 701. תיקונים כרשימת חללי המלחמה

חבר-הכנסת ע. גוף שאל את שר הבטחון ביום י"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

לאחר שאולה המהדורה הראשונה של חוברת שמות הנופלים חלפו כשבועיים עד להוצאתה של מהדורה נוספת, אף-על-פי כן גם במהדורה הנוספת לא הוכנסו תיקוני השגיאות בגוף החוברת אלא בנספח.

אבקש לדעת:

מדוע לא תוקנו השגיאות בשמותיהם ובפרטיהם של הנופלים בגוף החוברת במהדורת השנייה?

שר-הבטחון מ. דיין:

עקב הביקוש הרב לחוברת שעלה על המשוער (350,000 חוברות חולקו תוך שני חצאי ימים) וכדי לחסוך בזמן ולספק את דרישת הציבור במהירות האפשר-רית הודפסה המהדורה השנייה של החוברת במתכונתה הראשונה. בכוונת המטה הכללי להוציא חוברת מתוקנת סמוך למועד העברתם של חללינו לקבורת קבע.

## 720. ידיעה על משלוחי נשק גרעיני

מברית-המועצות לסוריה ולמצרים

חבר-הכנסת ח. שמעוני שאל את שר הבטחון ביום ל' בניסן תשל"ד (22 באפריל 1974):

ב"דבר" מיום 4 באפריל 1974 התפרסמה ידיעה כי חוקרים במכון ברוקינגס בווישינגטון טוענים שייכתן שהסובייטים הביאו ראשי-חץ גרעיניים לסוריה לקראת הפסקת-האש. כן מוסרת הידיעה כי גם למצרים הובאו קודם ראשי-חץ גרעיניים אף שייכתן שבינתיים, לאחר המלחמה, הוחזרו ראשי-החץ לברית-המועצות.

שאלותי הן:

1. לפי המידע שבידי משרד הבטחון, מה אמת בידיעה הנ"ל?

2. האם הגיע, לפי הידיעות שבידכם, נשק גרעיני כל שהוא למצרים או לסוריה?

3. האם קיים עתה, לפי הידיעות שבידי משרד הבטחון, נשק גרעיני כל שהוא במצרים או בסוריה?

4. מה ההכנות שעושה משרד הבטחון למקרה שנשק כזה אכן יהיה קיים בידי אחת ממדינות ערב?

שר-הבטחון מ. דיין:

1—3. אין בידינו מידע העשוי לאשר קיומם (או קיומם בעבר) של ראשי-חץ גרעיניים ממקור סובייטי או אחר במצרים או בסוריה.

## 721. מספר תלמידי הישיבות הפטורים משירות צבאי

חבר-הכנסת ע. גוף שאל את שר הבטחון ביום ל' בניסן תשל"ד (22 באפריל 1974):

אבקש לדעת:

מה הוא מספר הבחורים הפטורים משירות צבאי בשל היותם תלמידי ישיבה?

שר-הבטחון מ. דיין:

תשובתי לשאלתה מס' 551 של חבר-הכנסת יהודו שערי עונה גם על שאלתך.

## 722. הטבות לחיילים משוחררים

חבר-הכנסת ע. גוף שאל את שר הבטחון ביום ל' בניסן תשל"ד (22 באפריל 1974):

אבקש לדעת:

1. האם קיימת הבחנה, בטולם ההקלות וההעדפות הניתנות לחיילים המשתחררים, בין חיילים ששירתו 75 יום לבין חיילים ששירתו תקופות ארוכות יותר?

2. אם לא קיימת הבחנה כזאת — האם שוקל המשרד אפשרות להציע הקלות נוספות למי ששירת מעל ל-120 יום, והקלות רבות יותר לחיילי מילואים ששירתו מעל ל-180 יום?

שר-הבטחון מ. דיין:

1—2: לשאלות 1—2: בחוק החיילים המשוחררים (הוראת שעה), תשל"ד—1973, אין הבחנה כזאת.

לעניין ההטבות המוענקות על-ידי הצבא — לגבי חייל מילואים עצמאי הונהג לאחרונה כי חייל כזה אשר שירת 180 יום ברציפות יהיה זכאי למענק כספי חד-פעמי בשיעור של תשלום משפחתי חודשי. מענק זה אינו כולל את ההשלמה מקרן ההשוואה לחיילי מילואים.

## 404. איחוד הקואופרטיבים "דן" ו"אגד"

חבר-הכנסת ז. שובל שאל את שר התחבורה ביום י"ב באדר תשל"ד (6 במאריס 1974):

לאחר שחברי "אגד" דחו במשאל חברים את מיוזג הקואופרטיב שלהם עם קואופרטיב "דן", אבקש לדעת:

1. האם משרד התחבורה עודנו סבור שמיוזג שני הקואופרטיבים הנ"ל הוא דבר רצוי מבחינה כלכלית ומבחינת תועלת הציבור?

2. אם כן — אילו צעדים עומד המשרד לנקוט כדי להביא לביצוע המיוזג חרף ההצבעה הנ"ל ב"אגד"?

## 520. תיכנון מערכת הכבישים בארץ

חבר-הכנסת א. כץ שאל את שר התחבורה ביום כ"ה באדר תשל"ד (19 במארס 1974):

אבקש לדעת:

1. מה המספר החזוי של כלי הרכב המוטוריים בישראל בשנת 1977 ובשנת 1980?
2. מה היחס הקיים בין כלי רכב אחד למ"ר כביש בארץ ומה יהא יחס זה ב-1977 וב-1980?
3. מה היחס המקובל בארצות מפותחות בעולם?
4. אילו גורמים מעורבים בנושא תיכנונה של מערכת הכבישים בארץ?
5. האם קיים ביניהם תיאום וכיצד?
6. מה ההשלכות לאי-איחוד הקואופראטיבים של "דן" ו"אגד"?
7. אילו צעדים ינקוט משרדך על-מנת להביא לאי-חוד דנן?

שר-התחבורה א. יריב:

1. תחזית כלי הרכב המנועיים לסוף 1977 היא 520,000, ולסוף 1980 התחזית היא 720,000.
2. בשנת 1973 היו 187 מ"ר כביש לכל כלי רכב. על-פי תחזית-הרכב ואומדן ההשקעות בכבישים יקטן יחס זה לכ-130 מ"ר, לערך, לכל כלי רכב ב-1977 וכ-110 מ"ר בשנת 1980.

3. שטח הכביש לכל כלי רכב אינו מאפיין חד-משמעי לצפיפות התנועה, מכיוון שקיימים הבדלים משמעותיים בין המדינות לגבי אופיין התחבורתי: מחד גיסא מדינות אורבאניות בעיקרן כדוגמת אנגליה, ומאידך גיסא מדינות פחות אורבאניות כדוגמת אוסטרליה.

4. אין בדינו מידע מדויק לגבי שטח הכביש לכל כלי רכב בארצות שונות, אך ערכנו אומדנים על-פי אינפורמציה אחרת וקיבלנו — איטליה — כ-176 מ"ר כביש לכל כלי רכב; ואנגליה — כ-170 מ"ר כביש לכל כלי רכב; וארצות-הברית — כ-550 מ"ר כביש לכל כלי רכב.

5. הגורמים המעורבים בתיכנון מערכת הכבישים בארץ הם: משרד הפנים, משרד העבודה (מע"ץ), משרד התחבורה והרשויות המקומיות.

קיים תיאום בין הגורמים השונים והוא נעשה במסגרות הבאות: 1. צוותי תיכנון משותפים; 2. ועדות היגוי לתיכנון; 3. ועדות מחוזיות; 4. צוותים למשימות תיכנון מיוחדות.

6. משרד התחבורה בודק מחדש מערך קווי ההול-כה באזור גוש "דן", אשר הוזלטות לגביהם עוכבו כתוצאה משיחות על האיחוד.

7. נושא איחוד הקואופראטיבים "אגד" ו"דן" נבחן מחדש במשרד התחבורה בעקבות ההכרעה השלילית שנתקבלה במשאל בין חברי "אגד".

אברהם כץ (הליכוד):

את השאלות 5 ו-6 לא שאלתי.

שר-התחבורה א. יריב:

כך כתוב בשאלתה.

שר-התחבורה א. יריב:

משרד התחבורה בודק מחדש את עמדתו לגבי איחוד הקואופראטיבים "אגד" ו"דן", והשיקול העיקרי כאן הוא טובת ציבור הנוסעים.

484. שיפור התחבורה הציבורית בערים הגדולות

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר התחבורה ביום כ"ה באדר תשל"ד (14 במארס 1974):

ויאיל נא השר להשיבני:

1. מה עושה משרדו כדי לשפר את התחבורה הציבורית בערים ירושלים, תל-אביב—יפו וחיפה, לאחר "דן" ו"אגד" לא הגיעו לכלל החלטה על איחוד?
2. מה עושה משרדו כדי להעדיף תחבורה ציבורית יעילה ומסודרת, נקייה ונוחה בערים במקום החנק התחבורתי הגובר והולך?

שר-התחבורה א. יריב:

משרד התחבורה, בתיאום עם הרשויות המקומיות והקואופראטיבים לתחבורה, פועל לשיפור רמת השירות בתחבורה הציבורית. במסגרת זו נבדקת מחדש מערכת ההסעה בגוש דן ובערים הגדולות.

בין השאר נבדקים עתה הנושאים הבאים:

1. שינויים בקווי נסיעה; 2. תוספת קווים; 3 פתיחת קווי ישיבים; 4. הכנסת אוטומטים למכירת כרטיסים; 5. הקמת תחנות וסככות; 6. שיפור הסדרי-התנועה.

485. ממצאי הסקר בדבר השפעת "נתיבי איילון"

על התנועה באזור תל-אביב

חבר-הכנסת א. אולמרט שאל את שר התחבורה ביום כ"ה באדר תשל"ד (14 במארס 1974):

"הארץ" מוסר בעתוננו מיום ג', 12 במארס 1974, פרטים על דו"ח חברת מומחי תנועה מארצות-הברית, שערכה סקר בדבר השפעת נתיבי איילון על התנועה בתל-אביב. על-פי מסקנות הסקר יש צורך חיוני בשינוי מערכת הרמזורים בעיר, שאם לא כן קיימת סכנה של שואה תחבורתית בתל-אביב.

אבקש לדעת:

1. האם ממצאי הסקר הנ"ל ידועים לכבוד השר?
2. אם כן — אילו צעדים ננקטים כדי להביא לביצוע מיידי של המסקנות?

שר-התחבורה א. יריב:

1. כן.

2. הסקר הנ"ל הוזמן ביזמת משרד התחבורה על-ידי חברת "נתיבי איילון" במטרה לקבוע את קווי הפעולה ומערכות הציוד שייכנסו בעתיד לשימוש בתחום בקרת התנועה באזור המטרופולין תל-אביב. כל זאת לאור ההכרה שהתגבשה במשרד כי מערכת הרמזורים הקיימת כיום באזור זה לא תתאם את הצרכים הציפויים בעתיד.

משרד התחבורה יבחן את האלטרנאטיבות השונות למערכות בקרת תנועה המוצעות בדו"ח הנ"ל, ולאחר בחירת המערכת המומלצת יגש המשרד, בשיתוף עם הרשויות המקומיות באזור, לתיכנונה והקמתה של מערכת בקרת תנועה חדשה לכל אזור מטרופולין.



4. אם התשובה היא שלילית, מה בדעת השר לעשות כדי למנוע את הישנותה של שיטה זו?  
5. האם מוכן השר להודיע מה היה הממוצע החודשי של הכנסתו הכוללת של סוואר בנמל אשדוד בתשעת החודשים הראשונים של שנת 1973?

שר-התחבורה א. יריב:

1—4. ראה תשובתי מיום 1 באפריל 1974 לשאילתה מס' 521 של חבר-הכנסת גדעון פת.  
5. 1,930 לירות.

582. הנחות לפנסיונרים בתחבורה הציבורית

חבר-הכנסת א. אפרת שאל את שר התחבורה ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במארס 1974):

בעתון "דבר" מזה 20 במארס 1974 התפרסמה רשימה מצערת על שיעור ההנחה בדמי נסיעה לפנסיונרים שהוכרה להם על-ידי הממשלה בהסכם עם הקואופראט' טיבים לתחבורה. כידוע הוכרה לפנסיונרים הנחה של 35% מדמי הנסיעה, אך כפי שמתברר, קיימים פירושים להנחה זו שיש בהם כדי ליטול את כל הטעם בהסדר סוציאלי חיוני זה וגם לגרום להתמרמרות של המיועדים ליהנות מההסדר.

א. מתברר, כי ההנחה ניתנת רק לנסיעות שמחירן אינו עולה על 1.50 לירות. על כך מתאונן תושב רעננה ששכנו מהרצליה יכול ליהנות מההנחה כדי להגיע לתל-אביב, וממנו היא נשללת;

ב. פנסיונר שני מספר, שהוא הוציא כרטיסיה של 16.25 לירות, אבל כאשר ביקש לנקב את הכרטיס גם בשביל אשתו, הוא נדרש לקנות בשבילה כרטיסיה שמחירה 16.25 לירות, כיוון שלדברי הנהג הכרטיסיה כוחה יפה רק לנוסע אחד. קואופראטיב "דן" מוציא כרטיסיות של 50 נסיעות. יש כאן הכבדה על הפנסיונר וכנראה נוחות לקואופראטיב, שמחזיק בכספים של הכר-טות לתקופה ניכרת מראש.

אבקש לדעת:

1. מה הן המגבלות שהממשלה הסכימה להן בעת ההסדר עם הקואופראטיבים לתחבורה בדבר ההנחות לפנסיונרים?

2. האומנם אין בכך משום פגיעה בעצם ההנחה אם היא מוגבלת למחיר נסיעה קצוב, ואינה ניתנת לטווח סביר של נסיעות הפנסיונרים למרכזי ישוב קרו-בים וחיוניים לצרכיהם?

3. האם יש לחייב את הפנסיונרים לקנות מראש כרטיסיות ל-50 נסיעות ואין אפשרות לחייבם בכרטיסיה של 20 נסיעות בלבד?

שר-התחבורה א. יריב:

1. המגבלות שהממשלה הסכימה להן הן שלוש:  
א. ההנחה תינתן עד למחיר נסיעה של 1.50 לירות.  
ב. ההנחה תינתן לרוכשי כרטיסיות בלבד ולא לנסיעות בכרטיס בודד.

ג. ההנחה תינתן למשתמשים בתחבורה הציבורית מחוץ לשעות השיא בתנועה, שהן 7.00—9.30 בבוקר ו-13.30—18.00.

2. ההנחה נקבעה למחיר נסיעה עירוני ופרברי מתוך הנחה שאלה הן עיקר נסיעותיו של הקשיש.

557. חזרת שירותי התחבורה הציבורית להיקפם הרגיל

חבר-הכנסת י. שערי שאל את שר התחבורה ביום כ"ז באדר תשל"ד (21 במארס 1974):

נוכח קשיי התחבורה הציבורית העירונית והבין-עירונית על השלכותיהם השליליות בתחום המשק וה-חברה, רצוני לשאול:

1. אימתי תהיה אפשרית החזרתה של התחבורה הציבורית להיקפה ולתדירות תנועתה היחסית שלפני המלחמה?

2. האם בהתחשב במחסור בנהגי אוטובוסים ננקטו צעדים כל שהם להכשרת עבודה חדשה של נהגים כשי-רים לתחבורה ציבורית?

3. האם מתכנן משרד התחבורה תכניות אלטרנא-טיביות לשעת-חירום, כדי להבטיח תחבורה ציבורית ואמצעי הובלה הולמים בנסיבות כאלה?

4. האם יפעל שר התחבורה להקלת הלחץ על חברות התחבורה הציבורית על-ידי הפעלת המירבית של מוניות או מיניבוסים, בייחוד בערים הגדולות?

5. מה בדבר התכניות לפיתוח תחבורה ציבורית מטרופוליטאנית שתשלב את "אגד" ו"דן" גם אם הם לא יתאחדו?

שר-התחבורה א. יריב:

1. שירותי התחבורה הציבוריים חוזרים בהדרגה להיקפם הרגיל.

2. כן. באמצעות משרד העבודה העורך הסבה של נהגי משאיות לאוטובוסים ובאמצעות בתי-הספר של "אגד", "דן" ובתי-הספר הפרטיים. לאור המצב המיוחד הוקטנו הדרישות מנהגי האוטובוסים.

3. כן. לאור הלקחים מעבד משרד התחבורה תכ-ניות מעודכנות להפעלת שירותי תחבורה ציבורית והוב-לה בשעת-חירום.

4. לא. הנסיון הוכח כלא יעיל בגלל עומס היתר על הכבישים ובגלל נדידתם של המוניות והמיניבוסים לאזורים רווחים בלבד ופעולתם בשעות השיא בלבד.

5. לאור המידע על תוצאות המשאל ב"אגד" ישקול משרד התחבורה מחדש את התכניות לפיתוח התחבורה הציבורית באזור המטרופולין של תל-אביב.

566. שכרם של הסווארים בנמל אשדוד

חבר-הכנסת ש. ז. אברמוב שאל את שר התחבורה ביום כ"ז באדר תשל"ד (21 במארס 1974):

בעתון "הארץ" מיום 14 במארס 1974 נמסר, כי מר פנחס ברנשטיין מרשות הנמלים מסר בעדותו בבית-המשפט המחוזי בתל-אביב כי היו מקרים בנמל אשדוד שסוואר השתכר סך 1,500 לירות בעד עבודה של יום אחד בשבת.

אבקש לדעת:

1. האם נכון הדבר כי היו מקרים כנ"ל?

2. אם נכון הדבר — לפי איזה חישוב נקבע שכר של 1,500 לירות ליום עבודה אחד לשבת?

3. האם כבוד השר סבור כי קיימת הצדקה לתשלום הני"ל?

חברת ט"ז, ישיבה מ"ה  
— שאילתות ותשובות (יריב, שחל, גרופר) —

4. האם נבדקה הטענה הנ"ל ומה תוצאות הבדיקה?  
5. האם יש בדעת השר לתקן את שיעורי ההעלאה?

שר-התחבורה א. יריב:

1. שיעור העלאת התעריפים בקווים הבאים הוא כדלקמן: מקריית-שפרינצק להדר — מ-50 אגורות ל-75 אגורות; מרמות-רמזו להדר — מ-50 אגורות ל-75 אגורות; רות; מקריית-חיים לחיפה — מ-65 אגורות ל-110 אגורות.

2. בהעלאת התעריפים האחרונה נקבע מחיר אחיד לנסיעה בין הקריות — 50 אגורות. ההעלאה במחיר הנסיעה בין הקריות היא כדלקמן: מקריית חיים לקריית ים — מ-45 אגורות ל-50 אגורות; מקריית-ביאליק לקריית-ים — מ-45 אגורות ל-50 אגורות; מקריית-חיים לקריית-מוצקין — מ-30 אגורות ל-50 אגורות; מקריית-חיים לקריית-ביאליק — מ-30 אגורות ל-50 אגורות. ההעלאה הממוצעת היא של 50%, והיא מחירים שהועלו בשיעור של יותר מ-50% ומחירים שהועלו בפחות מ-50%.

3. שיעור ההעלאה הממוצע בכל הארץ ב"אגד" הוא של 50% ויש קווים שבהם שיעור ההעלאה גבוה יותר וקווים אחרים שבהם שיעור ההעלאה נמוך יותר.

4. המפקח על התעבורה במשרד התחבורה נפגש עם נציגי עיריית חיפה והמועצות האזוריות. החקיים דיון ונמסרו הסברים.

5. לא, לאור האמור לעיל.

#### 631. הפגם שנתגלה במרכזי אוטובוסים שנבנו בארץ

חבר-הכנסת פ. גרופר שאל את שר התחבורה ביום ה' בניסן תשל"ד (28 במאָרס 1974):

לפי מידע שקיבלתי נבנו מרכבים לעשרות אוטובו-סים בארץ כשיש בתיכונם פגם, המונע מאת הנהג שליטה בשדה הראייה לדלת האמצעית, שבה יורדים הנוסעים מהאוטובוס.

טעות זו בתיכונן עלולה לעלות בנפגעים רבים ואף בחיי אדם.

אבקש לדעת:

1. האם בדעת השר להורות לקואופרטיבים לת-בורה ציבורית לתקן את הפגם הנ"ל?  
2. אם כן — כמה יעלה התיקון?

שר-התחבורה א. יריב:

1. כדי להגביר את קצב קליטת הנוסעים באוטובו-סים העירוניים נבנה מרכב אוטובוס בעל דלת קידמית כפולה המאפשרת התקנת אוטומאטים למכירת כרטיסים וזרימה מהירה של נוסעים.

תוך כדי פיתוח הדגם התעוררה הבעיה של חסימת חלק משדה הראייה של הנהג בעת פתיחת הדלתות. הבעיה נפתרה על-ידי הארכת זרוע המראה החיצו-נית ב-11 ס"מ. ההארכה בוצעה על-ידי היצרן ועל חשבוננו.

אי לכך אין מקום להורות לקואופרטיבים לתחבורה לתקן את הפגם האמור.

2. הארכת זרוע המראה התבטאה בתוספת הוצאה של 9 לירות לאוטובוס.

3. משרד התחבורה בודק אפשרות הנפקת כרטי-סיות בנות 20 נסיעות. המטרה בהנפקת הכרטיסיות בנות 50 נסיעות היתה למנוע היוקקות לנקודות המכירה לעתים תכופות.

604. יבוא משאיות מחוץ-לארץ כשעת-חירום

חבר-הכנסת מ. שחל שאל את שר התחבורה ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במאָרס 1974):

אודה לכבודו אם ישיבני:

1. מה מספר מכוניות המשא שיובאו מאז המלחמה ועד 1 לאפריל 1974?

2. מה התוספת בטונאו' עומס של הרכב שיובא?

3. האם הוחזרו המכוניות ההולאנדיות שהועסקו על-פי חוזה מיוחד בתקופת החירום?

4. מה הסכום שהוצא עד כה לחברה ההולאנדית?

5. מדוע לא תופסק העסקת הרכב הנ"ל לאחר היבוא של הרכב שהוזמן על-ידי הממשלה?

שר-התחבורה א. יריב:

1. (א) מספר רישיונות היבוא למשאיות שהוצאו בתקופה 1 באוקטובר 1973—31 במאָרס 1974 הוא 4,336; (ב) מספר זה כולל: עיסקת-החירום — 2,500 משאיות, יבוא שוטף — 1,836 משאיות; (ג) מתוך עיסקת-החירום יותר מ-1,000 כלי רכב יימסרו לצה"ל; (ד) מתוך היבוא השוטף יבואו 1,044 שלדות מפורקות לבנייה בארץ; (ה) עד כה הגיעו לארץ (אם כי עדיין לא נמסרו כולן) 2,443 משאיות (לרבות משאיות לצה"ל); (ו) יתרת ההז-מנות תסופק לרוכשים עד לסוף השנה הנוכחית.

2. כ-37,000 טון מטען מורשה.

3. כן.

4. לחברה ההולאנדית שולמו עד כה כ-8.5 מיליון לירות. נוסף לסכום זה אומדן התשלום לגורמים אחרים בגין עיסקה זו הוא כ-2.8 מיליון לירות (לרבות תשלום מס הכנסה, מכס, עמלות למיניהן וכו').

5. העסקת הרכב ההולאנדי הופסקה בחודש פב-רואר.

#### 605. העלאת מחירי הנסיעה באוטובוסים באזור חיפה

חבר-הכנסת מ. שחל שאל את שר התחבורה ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במאָרס 1974):

בישיבת מועצת עיריית חיפה הועלתה טענה שמחירי הנסיעה באוטובוסים בקווים העירוניים הועלו בצורה ניכרת ובשיעור גבוה מההעלאות בערים אחרות.

אבקש לדעת:

1. מה שיעור ההעלאה בקווים העיקריים בחיפה, כגון חיפה—קריית-חיים, קריית שפרינצק, רמות-רמז וכו'?

2. מה שיעור ההעלאה בקריות הסמוכות, כמו קר-יית-מוצקין, קריית-ביאליק, קריית-אתא וכו'?

3. מה שיעור ההעלאה בערים אחרות בארץ?

632. פירוק החברה "צים" קווי נוספים

חבר-הכנסת ג. פת שאל את שר התחבורה ביום ה' בניסן תשל"ד (28 במארס 1974):

בזמנו החליטה הממשלה על הפסקת פעילותה של חברת "צים" קווי נוספים ועל מכירת האניות שהיו בשירות החברה — האניות "דן" ו"נילי".

אף-על-פי שמאז החלטת הממשלה בנדון עברו כ- חודשיים, לא נעשה דבר למכירת האניות הללו ולא פוזרה כליל חברת קווים.

אבקש לדעת:

1. באיזה תאריך החליטה הממשלה על חיסולה של חברת "צים" קווי נוספים?
2. מתי הפסיקו לפעול האניות שהן בבעלות החברה?
3. כמה עובדים היו לחברה זו, כמה מהם פוטרו וכמה עדיין מועסקים על-ידה?
4. כמה אנשי צוות, לרבות קצינים, היו מועסקים באניות "דן" ו"נילי", כמה מהם הועברו לעבודות אחרות בחברת "צים", כמה פוטרו וכמה עדיין מקבלים שכרם מחברת "צים" קווי נוספים או מכל גורם ממשלתי אחר?
5. כמה עולה כל יום שבו האניות ממשיכות לעגון בנמל בדמי אחזקה, בשמירה בריבית על ההשקעה ובדמי נמל ורציף?
6. מדוע לא הוצעו האניות "דן" ו"נילי" למכירה?
7. מתי, להערכת כבודו, ימכרו האניות הללו ותי-פסק כליל פעולת חברת "צים" קווי נוספים ותיפסקנה כליל ההוצאות הכרוכות בנ"ל?

שר-התחבורה א. יריב:

1. ההחלטה על הפסקת פעולת ופירוק חברת "צים" קווי נוספים התקבלה בוועדת השרים לענייני כלכלה מיום 20 בינואר 1974.
2. האניה "דן" הפסיקה לפעול ביום 7 בנובמבר 1973. האניה "נילי" הפסיקה לפעול ביום 23 בדצמבר 1973.
3. לחברה היו 58 עובדים, מהם 35 עובדים בארץ ו-23 עובדים בחוץ-לארץ. כל העובדים, למעט 10, פוטרו. העשרה ממשויכים בפעולות חיסול.
4. באניות "דן" ו"נילי" הועסקו כ-300—350 אנשי צוות (בהתאם לעונה). כולם פוטרו בהתאם לחוזה העבודה.

הניידות הגבוהה של הימאים הדירוגיים אינה מאפשרת לקבוע כמה מהם כבר השתלבו בעבודה. ל-180 עובדים, לערך, יש לפחות את בעיותיהם וחלקם מקבל עדיין שכרו מהמדינה.

5. ענינתן של האניות בנמל עולה כ-562,600 לירות לחודש, לפי הפירוט הבא: פחת וריבית — כ-378,000 לירות; ביטוח — כ-96,600 לירות; צוות (15 איש) — כ-58,000 לירות; שירות נמל — כ-30,000 לירות.
6. האניות "דן" ו"נילי" הוצעו למכירה.
7. אנו מקווים שתוך חודשיים אפשר יהיה למכור את האניות.

699. העלאת השיעורים של אגרות אחסנה בנמלים

חבר-הכנסת א. אולמרט שאל את שר התחבורה ביום ה"ט בניסן תשל"ד (11 באפריל 1974):

הובא לידיעתי כי כתוצאה מהעומס בנמלים בעקבות מלחמת יום-הכיפורים והעדר אמצעי תחבורה נאותים לפינויים גבתה רשות הנמלים אגרות תחבורה בשיעורים שגרמו להכבדה עצומה למשתמשים במחסני הנמלים. אמנם בחזור רשות הנמלים, נמל חיפה, מיום 29 בינואר 1974 ניתנה אפשרות להנחה מסויימת במחירי האגרות, אולם בהתחשב בעומס בנמלים ובחוסר האפשרות לפנותם לא היתה בה הקלה ממשית.

אבקש לדעת:

1. מה היתה ההכנסה הכוללת של רשות הנמלים מגביית אגרות אחסנה בנמלים בתקופה שבין 1 באוקטובר 1973 ו-31 במארס 1974?
2. מה היתה ההכנסה של רשות הנמלים מגביית אגרות אחסנה בחודשים המקבילים שנה קודם לכן?
3. האם נשקלה אפשרות להעניק הנחות נוספות למשתמשים במחסני הנמלים לגבי התקופה האמורה?

שר-התחבורה א. יריב:

1. בהתאם לנתונים שנמסרו לי על-ידי רשות הנמלים: ההכנסות מאחסנה בנמלים בתקופה שבין 1 באוקטובר 1973 לבין 28 בפברואר 1974 היו 17,205,000 לירות מיבוא ו-725,000 מיצוא.
2. ההכנסות מאחסנה בנמלים בתקופה המקבילה (בין 1 באוקטובר 1972 לבין 28 בפברואר 1973) בשנה הקודמת היו 6,421,000 לירות מיבוא ו-546,000 מיצוא. את עיקר העלייה בהכנסות ניתן להסביר על-ידי העלאת אגרות האחסנה אשר חלה בין שתי התקופות הנדונות — בדצמבר 1972 העלאה של 55% ובאוקטובר 1973 העלאה של 50% — ובגידול שחל בכמות הטעני היבוא.

3. בכל מקרה של פנייה מצד-לקוח לנמל דגים בבקשתו לגופה ולעתים ניתנת ההנחה המאקסימאלית המותרת על-פי התקנות, דהיינו 50% (ראה תקנה 243 לתקנות הנמלים, תשל"א—1971).
- לגבי מטעני עצים וברזל ניתנו הנחות בשיעור 50% לכל המטענים שיצאו את הנמל עד ל-31 בדצמבר 1973.

719. מניעת פליטת עשן מכלי רכב

חבר-הכנסת י. בארי שאל את שר התחבורה ביום כ"ב בניסן תשל"ד (14 באפריל 1974):

בדרכים עירוניות ובין-עירוניות נתקלים לעתים קרובות באוטובוסים ובמשאיות הפולטים עשן שחור.

אבקש לדעת:

1. האם נוקט משרד התחבורה (בנפרד ממשדך המשטרה) צעדים כדי למנוע את התופעה האמורה?
2. אם כן — מה הם צעדים אלה?

שר-התחבורה א. יריב:

1. כן.

## 746. שכר פועלי התיפעול בנמלים

חבר-הכנסת ע. נוף שאל את שר התחבורה ביום ו' באייר תשל"ד (28 באפריל 1974):

ב"הארץ" מיום 29 במאָרס 1974 נתפרסמה שיחה עם המנהל הכללי של רשות הנמלים, מר אהרן רמז. מר רמז מאשר באותו ראיון כי בשבת קודם לכן קיבלו פועלי התיפעול בנמל אשדוד 2,400 לירות למש-מרת ו-4,800 לירות לשתי משמרות בעד פריקת מטען. מר רמז מוסיף כי "שכר זה הוא לפי תחשיבי הנורמות אשר נקבעו בהסכם העבודה עם הפועלים עוד לפני שנים, וכל עוד הנורמות לא ישונו ימשיכו הפועלים לקבל את שכרם לפי התחשיבים שנקבעו".

אבקש לדעת:

1. האם נכון הדבר כי משולמות 2,400 לירות למש-מרת ו-4,800 לירות לשתי משמרות בנמל אשדוד לפועלי התיפעול העובדים בשבת בפריקה?
2. מה הם תחשיבי הנורמות שלפיהם נקבעו סכו-מים אלה?
3. האם ידע השר מראש על תחשיבי נורמות אלה ועל שיעור זה של השכר?
4. האם מאשר השר בדיעבד שיעור זה של התשלום?
5. האם בעקבות הגילויים בנושא זה עורכת רשות הנמלים תחשיבים חדשים של הנורמות והשכר?

שר-התחבורה א. יריב:

ראה תשובתי מיום 1 באפריל 1974 לשאלתה מס' 521 לחבר-הכנסת גדעון פת.

## 747. דחיית השינויים בסדרי התחבורה כירושלים

חבר-הכנסת א. כץ שאל את שר התחבורה ביום ו' באייר תשל"ד (28 באפריל 1974):

בעתונות פורסם בהרחבה, ערב חג הפסח, על שי-נויים בסדרי התחבורה וכיוונה ברחובות מרכז ירושלים. לאחר מכן הודיעו על דחייה בהפעלת שינויים אלה.

אבקש להשיבי לשאלות הבאות:

1. האם פירסום השינויים נעשה על דעת כל הגור-מים הקשורים בנושא, לרבות משרד התחבורה?
2. מה הסיבות לדחייה בהפעלת השינויים?
3. האם לא ניתן היה לחזות סיבות אלה מראש?
4. מתי יופעלו השינויים שהוכרו עליהם ברבים?

שר-התחבורה א. יריב:

1. ההחלטה בדבר שינוי הסדרי התנועה נתקבלה על דעת כל הגורמים. הפירסום היה מוקדם מדי.

2. השלמת הכנות מסויימות ועריכת ניסויים גוס-פים לפני הפעלת כל מערכת הסדרי התנועה המוצעת.
3. במקרה זה — לא.
4. בימים הקרובים ייקבע המועד החדש להפעלה שלא יאוחר משבועות מספר.

## 525, 177. עליית זיהום האוויר במרחב תל-אביב

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר הבריאות ביום י"ט בשבט תשל"ד (11 בפברואר 1974):

ממצאי מדידתם של מזהמי האוויר במרחב תל-אביב בחודש נובמבר 1973 (כמו ממצאי החודשים הקודמים

2. א) הוקמו 23 תחנות מורשות ברחבי הארץ לבדיקת פליטת עשן מרכב דיזל והוסמכו כ-80 בוחנים לעריכת מבחנים אלה.

ב) נקבע שיעור הספק מנוע ביחס מתאים למשקל הכללי של הרכב.

ג) המשרד יום התקנת תקנה אשר מטרתה למנוע שינוי במערכת הדיזל כדי להשיג הספק מנוע גבוה יותר, דבר הגורם, בין השאר, לפליטת עשן מוגברת.

ד) הונהגה מדיניות יבוא סלקטיבית במגמה למנוע יבוא רכב שאינו מתאים לתנאי הארץ והעלול לפלוט עשן.

ה) הונהגה מדיניות של הקטנה הדרגתית של עומס היתר במשאיות המביא לפליטת עשן מוגברת.

ו) המשרד יום התקנת תקנה המחייבת בעלי רכב דיזל ובנוזין משנת ייצור 1972 ואילך בבדיקה שני-תית של כמות המזהמים הנפלטת מהרכב. רכב שאינו עומד בגורמה נפסל לתנועה בדרכים.

ז) המשרד מעודד וממריץ תחלופה גבוהה יותר של משק הרכב הציבורי (מוניות, אוטובוסים ומשאיות).

ח) המשרד דואג להעמקת הידע המקצועי המיוחד והסמך מוסכים מיוחדים לטיפול במערכת הדיזל. כיום פועלים כבר 55 מכוני דיזל ברחבי הארץ.

ט) נציגי המשרד בוועדת התקינה לדלק תובעים שיפורים בתקנים הישראליים.

י) המשרד פועל עם הנהלות הקואופרטיבים לתח-בורה ציבורית להוריד את כמות פליטת העשן מאוטו-בוסים מתחת לנורמה ולהגדיל את תדירות הבדיקה ליותר מפעם אחת בשנה.

יא) הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית הומינו מנועי דיזל בעלי הספק גבוה יותר, העשויים להקטין באופן ניכר את מטרד העשן.

יב) המשרד יוזם מחקרים ובודק התאמת תקנות האו"ם בנושא זיהום האוויר לתנאי הארץ.

## 745. שעות העבודה בחול המועד פסח

במשרדי הרישוי

חבר-הכנסת י. בארי שאל את שר התחבורה ביום ו' באייר תשל"ד (28 באפריל 1974):

מי שפנה ביום 9 באפריל 1974, ב' בחול המועד פסח, סמוך לשעה 13.00, טלפונית אל משרד הרישוי, נענה על-ידי פועל גקיון. לדברי הלה, כבר לא נמצאו אותה שעה פקידי המחלקה במשרד, מאחר שהם סיימו את עבודתם ועזבו המקום בשעה 11.00.

אבקש לדעת:

1. עד איזו שעה אמורים היו הפקידים במשרדי הרישוי לעבוד בחול המועד פסח?
2. עד מתי אמורים היו אותם פקידים לקבל קהל בחול המועד פסח?

שר-התחבורה א. יריב:

1. בחול המועד פסח נקבעה שעת הסיום של עובדי משרד הרישוי בירושלים לשעה 13.00.
2. שעת הסיום של קבלת קהל נקבעה לשעה 11.00 (בהתאם לחוזר נציבות שירות המדינה).

2) ועדת השרים לבדיקה אוישור הצעות לשינויים בנוהל המעבר לשימוש בדלק דל-גופרית בתחנות רדינג ד' בתל-אביב הוסמכה ביום 25 לפברואר 1974 לפעול בשם הממשלה להכנת שינויים הדרושים בנוהל הבקרה המתוקן. הצעת נוהל מתוקן הוכנה על-ידי היחידה למניעת זיהום אוויר של משרד הבריאות והועברה לאישור ועדת השרים הנ"ל.

היו"ר ש. ז. אברמוב :

שאלה נוספת לחבר-הכנסת יוסף תמיר.

יוסף תמיר (הליכוד):

ועדת הכנסת לאקולוגיה, בקאדנציה הקודמת, קיבלה החלטה או המלצה להגדיל את התקציב ליחידה לביקורת זיהום וקרינה. דבר לא נתבצע. מדוע ?

שר-הבריאות ו. שם-טוב :

אני חושב שהשאלה הנוספת הזאת מתאימה יותר לשאלתה השנייה של חבר-הכנסת יוסף תמיר שאני עומד להשיב עליה.

לשאלתה מס 525 הנני להשיב: משרד הבריאות מארגן מחדש, במסגרת פעולות המחקר שלו, את כל מערך הטיפול בנושאי מניעתם של מפגעי זיהום אוויר, קרינות ורעש.

מסגרת זאת תחייב, כמובן, הגדלת התקציב וכוח-האדם בהתאם למסקנות והמלצות הוועדה לאיכות הסביבה והאקולוגיה. אני מקווה שאולי גם תוגש שאלה-תה מתאימה לשר האוצר בעניין זה.

258. הנהוג במקרים שמתגלה טעות באבחנה רפואית

חבר-הכנסת י. בארי שאל את שר הבריאות ביום כ"ז בשבט תשל"ד (19 בפברואר 1974):

במהלך משפט, שבו נדונה תביעה נגד המדינה בגין כריחת שד עקב טעות באבחנה רפואית, העלה חומר הראיות כי לאחר שזוהתה הטעות העלימו הרופאים את הדבר מידיעת התובעת.

אבקש לדעת :

1. האם קיימות הנחיות כיצד לנהוג במקרים כגון אלה ?  
 2. אם התשובה לשאלה 1 שלילית, האם בדעתו של משרד הבריאות להוציא הנחיות כיצד לנהוג במקרים דומים בעתיד ?

3. אם התשובה לשאלה 1 חיובית, מה הן הנחיות והאם בדעתו של משרד הבריאות לנקוט צעדים נגד הרופאים עקב העלמת הטעות מידיעת החולה ?

שר-הבריאות ו. שם-טוב :

1. הואיל והוגש עירעור לבית-המשפט העליון על פסק-הדין, ראוי יהיה שאמנע בשלב זה מלהשיב לגופו של עניין הנמצא עדיין "טוב-יודיציה".

2. למי שמתמצא בבעיות רפואיות-משפטיות ידוע, שאין בהן מכנה משותף והנחיות אחידות, מאחר שנהוג לנתח כל מקרה על-פי נסיבותיו המיוחדות, בכפוף לשיקולים רפואיים בלבד.

מיד לאחר מתן פסק-הדין בבית-המשפט המחוזי העביר היועץ המשפטי של המשרד למנהלי בת-החולים

שנתפרסמו על-ידי היחידה למניעת מפגעי זיהום האוויר והקרינה של משרד הבריאות) מצביעים על עליית הויהום.

הדו"ח מנובמבר מונה 77 מקרי זיהום מעל לסטאנ-דארטים המותרים.

אבקש לדעת :

1. מה נעשה בלכום החמרת זיהום האוויר באזור תל-אביב ?

2. מה עושה ועדת השרים לביקורת הזיהום מתחנת-הכוח רדינג ד ?

חבר-הכנסת י. תמיר שאל את שר הבריאות ביום כ"ה באדר תשל"ד (19 במארס 1974):

בישראל אין עדיין מעקב וניטור מלאים אחרי מזהמי האוויר והדבר נובע מהעדר תקציבים ליחידה הממונה על מניעת זיהום אוויר.

ועדת הכנסת לאיכות הסביבה והאקולוגיה המליצה במסקנותיה מיום 5 בדצמבר 1972 על הגדלת התקציב לצידוד היחידה והגדלת כוח-אדם.

אבקש לדעת :

מה מונע ממשרד הבריאות לארגן שירות בקרה חדיש כנ"ל ?

שר-הבריאות ו. שם-טוב :

1) א. מקורות זיהום האוויר העיקריים באזור תל-אביב הם: (1) פליטות מתחנת-הכוח; (2) פליטות מרכב מנועי; (3) פליטות מתעשייה; (4) פליטות מחימום בתים.

ב. 1. משרד הבריאות מפקח על פליטות מזהמי אוויר מתחנת רדינג, מפעיל מכוח החוק מערכת ניטור סביבתית המורכבת מ-13 תחנות; מדווח על ממצאי המדידות ומפעיל את נוהל המעבר לשימוש בדלק דל-גפרית בתחנת-הכוח רדינג ד' בהתאם לצורך; 2. הטי-פול בנושא של פליטת זיהום אוויר מרכב מנועי נמצא באחריות משרד התחבורה והמשטרה; 3. הטיפול בפ-ליטת מזהמי אוויר מה תעשייה מתבצע על-ידינו בכל מקרה לגופו של עניין ובהתאם לתקנים המקובלים; 4. הטיפול במפגעי זיהום אוויר כתוצאה מחימום בתים מתבצע בהתאם לתלונות. הנחיות כלליות לגבי גוהלי הפעלה רצויים הוצאו והופצו על-ידי משרד הבריאות בין הנוגעים בדבר; 5. כל הנושאים הנ"ל הנם בתחום האחריות הישירה של הרשויות המקומיות המצויות במ-חב גוש דן.

ג. 1. משרד הבריאות נוכח כי אמנם חלה עלייה הדרגתית בריכוזי מזהמים שונים במרחב תל-אביב, במ-יחד דרגת ההשחרה ופחמן חד-חמצני. 2. הפחמן החד-חמצני נגרם בעיקר עקב שריפת דלק ברכב בניין. העובדה שריכוזו עלה בשבעה מקרים על התקן הישראלי מראה שיש לנקוט פעולות מתאימות בתחום זה. כאמור, מופקדים משרד התחבורה והמשטרה על תחום זה. "אינדקס ההשחרה" מהווה מדד לכמות הפיח והאפר שבאוויר. ריכוזי מזהמים אלו עולים לעתים קרובות במידה ניכרת על התקן הישראלי. לא ברורה הסיבה המדויקת לעליית ריכוזי מזהמים אלו. מחקר בנושא זה מתבצע במשותף על-ידי משרד הבריאות והמעבדה הישראלית לפיסיקה זה כשנה, ועוד יעבור זמן ניכר להשלמתו והסקת מסקנות מעשיות בשטח זה.

**שר-הבריאות ו. שם-טוב :**

א) הפיקוח על בתי-החולים הוא רפואי ולא משטר-תי. עד היום התבססו כל ההאשמות על ניצול מיטות בבתי-חולים ציבוריים על שמועות בלבד. ללא הוכחות של ממש אין באפשרות המשרד להגיש תביעה משפטית. אם ישתף הציבור פעולה ויהיו הוכחות מרשיעות יועמדו האשמים לדין.

ב) בחדרי המיון של בתי-החולים עוברים יום יום מאות חולים. רק 25% מהם מתקבלים — כלומר כל מי שנתקבל הוא חולה קשה.

ג) אין למשרד הבריאות ידיעות בדוקות על עיסק-אות "מתחת לשולחן" וממילא אין לו ממה להעלים עין.

ד) למשרד הבריאות יש סמכויות של ממש ביחס לבתי-החולים הפרטיים, אולם רק על בסיס רפואי (רשל-נות רפואית, טיפול כושל וכד'). המשרד התערב ואף סגר בעבר בתי-חולים פרטיים ולא יהסס לעשות זאת בעתיד, אם יתעורר צורך רפואי בכך.

ה) המוסדות ציבוריים (בתי-חולים של משרד הבריאות וקופת-החולים) חל איסור וחלט על הרופאים לנצל מיטות לצורך אישפוז חולים פרטיים, על כל הנובע מכך.

**366. קביעת תקני פליטה של מזהמים**

**חבר-הכנסת י. בארי שאל את שר הבריאות ביום ו' באדר תשל"ד (28 בפברואר 1974):**

בתקנות למניעת מפגעים (פליטת חומר חלקיקי לאוויר), תשל"ג—1972, שפורסמו בקובץ התקנות 2938 מיום 30 בנובמבר 1972, נקבע תקן פליטה מחייב לגבי חומר חלקיקי בלבד. עד עצם היום הזה טרם נקבעו תקני פליטה לגבי מזהמים אחרים.

**אבקש לדעת :**

1. מתי ייקבעו תקנים מחייבים לפליטת מזהמים אחרים?
2. האם בוצעו עד כה מדידות מטעם משרד הבריאות במסגרת הפיקוח על פליטת חומר חלקיקי ממקורות זיהום שונים?
3. אם לאו — האם נמצאים בידי משרד הבריאות המכשירים הדרושים והאם עומד לרשותו כוח-אדם הדרוש לביצוע מדידות כאמור?
4. מה הוא היקף הפיקוח המופעל למעשה על פליטת חומר חלקיקי?

**שר-הבריאות ו. שם-טוב :**

משרד הבריאות בדק לאחרונה את כל המערך התי-חוקתי בשטח זיהום האוויר בישראל. סיכום בדיקה זו נתפרסם בחודש דצמבר 1973 על-ידי היחידה למניעת זיהום אוויר של המשרד.

1. הנושא של הוצאת תקני פליטה של מזהמים מסובך, מורכב ומחייב בדיקה מעמיקה וסקר השוואתי לתקנים דומים בארצות אחרות.
2. מדידות אלו בוצעו מטעם משרד הבריאות באמצעות מוסד מדעי מתאים שהוסמך על-ידינו לצורך זה.
3. משרד הבריאות פועל בנושא זה בהתאם למשא-ביים העומדים לרשותו והוא יוון בין השאר הקמת שתי ועדות תקינה בנושא זה, הפועלות ליד מכוני החקנים, והזמנת מומחה בין-לאומי שיעץ למשרד בנושא זה.

חוות-דעת מנחה בלבד, שהובאה אף לידיעתם של מנהלי המחלקות וכל צוות רפואי הפועל בהם.

3. אם יתברר בבית-המשפט שהיתה רשלנות רפואית, נגהג אנו על-פי פסק-הדין ומסקנות בית-המשפט.

**358, 382. ניצול בתי-החולים הציבוריים****לפראקטיקה פרטית על-ידי רופאים**

**חברת-הכנסת ש. ארבלי-אלמוזלינו שאלה את שר הבריאות ביום ו' באדר תשל"ד (28 בפברואר 1974):**

בעתון "מעריב" מ-21 בפברואר 1974 פורסם בשמו של ד"ר רפפורט כי רופאים רבים מנצלים את בתי-החולים הציבוריים לפראקטיקה פרטית ועל-ידי כך נת-פסות מיטות. הרופא מציין שכתמורה על כך משלמים לרופאים מתחת לשולחן ודבר זה גורם לכך שחולים הזקוקים לאישפוז אינם יכולים להתקבל בבתי-חולים. רצוני לשאול :

1. האם הפירסום בעתון תואם את המציאות?
2. האם קיימת הוראה האוסרת העמדת מיטות בבתי-חולים לרשות רופאים בשביל פאצינטיים פרטיים שלהם?
3. מי מקבל את התשלום בעד האישפוז מחולים אלה?
4. האם נוהג זה תואם את האתיקה הרפואית?
5. אם לא — אילו אמצעים נקט או עומד לנקוט משרד הבריאות כדי לעקור תופעות אלו?

**חבר-הכנסת מ. פעיל שאל את שר הבריאות ביום ו"ב באדר תשל"ד (6 במאריס 1974):**

"מעריב" מ-21 בפברואר 1974 נתפרסמה כתבה ובה מאשים מנהל בית-החולים "אסותא" כי רופאים רבים מנצלים את בתי-החולים הציבוריים לעשיית פראקטיקה פרטית, וכי כ-10%—15% מהמיטות תפוסים על-ידי שכבה של עשירים שמשלמים "מתחת לשולחן". הכל יודעים זאת. מוסר ד"ר רפפורט, מנהל "אסותא", גם משרד הבריאות יודע, אך איש אינו נלחם בזה.

**הנני מבקש לדעת :**

- א. מדוע אין משרד הבריאות מגביר את הפיקוח על בתי-החולים הציבוריים כדי שלא ינוצלו לפראקטיקה פרטית?
- ב. האם נכון הדבר, שכ-10%—15% מהמיטות תפוסים על-ידי שכבה שאינה זקוקה להם, בעוד קיים לחץ עצום על מקומות אישפוז?
- ג. האם נכון שנעשות בבתי-החולים עיסקות שיו-לומים "מתחת לשולחן" ומשרד הבריאות מעלים עין מכך?
- ד. אם כן — מדוע לא מינה שר הבריאות ועדת חקירה שתחקור את עניין התשלומים הנ"ל, שהם בניגוד לחוק, וכן את עניין ניצול בתי-החולים הציבוריים לפראקטיקה פרטית?

ה. ולבסוף, האם סירובו של מנהל בית-חולים "אסותא" להקצות אפילו 25 מיטות לצרכי הרפואה וה-אישפוז הציבורי, אינו ראיה כי הגיע הזמן שהמדינה תיטול לעצמה סמכויות של ממש ביחס לבתי-החולים הפרטיים?

— שאלות ותשובות (שם טוב, אברמוב, בארי, שמיר, אולמרט, ידיד) —

3. אם כן — אילו ?

4. אם לא — מדוע ?

הכר-הכנסת מ. ידיד שאל את שר הבריאות ביום כ' באדר תשל"ד (24 במארס 1974):

בעתון "מעריב" מתאריך י"ג באדר תשל"ד (7 במארס 1974) התפרסמה ידיעה תחת הכותרת: "ציוד שנתרם לבית-החולים תל-השומר מתעכב בנמלים — מחוסר תקציב".

כן נאמר בכתבה כי ציוד רפואי, שנתרם למחלקת העור בבית-החולים הממשלתי תל-השומר, הגיע לפני כשלושה שבועות לישראל, אך מתעכב בנמלי חיפה ואילת כיוון שחל עליו היטל יבוא בשיעור של 25% ואין הנהלת בית-החולים יכולה לעמוד בזה מחוסר תקציב.

כן נמסר מחוגי בית-החולים, כי מחלקת העור סובלת ממחסור בציוד ובמיוחד ממעבדה אשר תשרת את החולים מפרחים, אלרגיות, יבלות, מחלות מין, גידולים סרטניים ועוד.

אבקש לדעת:

1. האם העניין הובא לידיעת משרד הבריאות ?
2. האם לא קיים הסדר בין משרדי האוצר והבריאות לשרר תרופות וציוד רפואי בטרם שולם המס ?
3. אם אין הסדר כזה — האם לא חושב השר שיש לעשות הסדר כזה ?

4. האם אין תיאום בין בתי-חולים ומשרד הבריאות בהזמנת ציוד רפואי בהתאם לתקציב המאושר ?

5. מה בדעת השר לעשות כדי שציוד רפואי לא יעוכב בנמלים ויגיע לייעודו ?

שר-הבריאות ז. שם טוב:

(1) לבית-החולים תל-השומר יש יחידה עצמאית לשיחרור טובין ממכס.

(2) תשלום המכס וההיטלים מובא בחשבון ההקצבות לתרופות וציוד.

(3) במקרים של תרופות נדירות, שהזמננו במיוחד, עוקפים את כל הסייגים ומקבלים את התרופה מיד עם הגיעה. אין הסדר בין משרדי הבריאות והאוצר על שיחרור בטרם שולם המס. דובר בכך רבות בעבר.

(4) בית-החולים הוא עצמאי במסגרת התקציב המ-אפשר. מטבע הדברים רוצה כל רופא דברים מיוחדים, שלעתים הם מעל ומעבר לתקציב המאושר, והוא מנצל לשם קבלתם, את קשריו עם ידידים בחוץ-לארץ המוכ-נים לתרום ציוד או תרופה אלה. משרד הבריאות אינו מעודד זאת, ובכל מקרה חורג נערך בירור יחד עם מנהל בית-החולים ועם מתן האישור ניתן גם התקציב הנוסף.

(5) כללית אפשר לומר כי אין צורך בפעולות מיוחדות. במקרה המדובר הציוד לא שוחרר על-ידי הנהלת בית-החולים לא בשל העדר תקציב, אלא מאחר שהציוד נשלח כתרומה בלי תיאום מראש עם הנהלת בית-החולים. לאחר בירור סוכם כי הציוד ישוחרר מתקציב בית-החולים כמקובל.

4. הפיקוח על פליטת חומר חלקיקי מתעשייה מבו-צע על-ידי מהנדסי התברואה המחוזיים של המשרד, המחייבים מפעלי תעשייה לבצע מדידות אבק בארובה בהתאם לצורך. ביצוע המדידות נעשה כנזכר בסעיף 2 לעיל על-ידי גוף שהוסמך לצורך זה על-ידי משרד הבריאות.

היו"ר ז. אברמוב:

שאלה נוספת לחבר-הכנסת בארי.

יודיה בארי (הליכוד):

כבוד השר, מאחר שכבר חלפו כ-13 שנה מאז קבלתו של החוק למניעת מפגעים שמכווח הותקנו התק-נות, מתי סוף נוכח לתקני תקינה, למרות הסיבוכים והקשיים ולמרות הנסיון להשוות את המצב עם מדינות אחרות ?

שר-הבריאות ז. שם טוב:

כפי שניסיתי להסביר בתשובה לשאלתה, הבעיות של תקני פליטה הן מסובכות לא רק אצלנו, אלא בעולם כולו. והא ראה שמדינות שעוסקות בעניין האקולוגי והמטריים הרבה יותר זמן מאתנו טרם הגיעו לתקינה מסודרת כזאת. הבעיה באמת מסובכת.

בינתיים אנחנו מוציאים מדי פעם תקנים זמניים, ובהתאם להם אנחנו פועלים.

472, 473, 474. עיכובו בנמל חיפה של ציוד רפואי שנתרם כשביל בית-החולים תל-השומר

הכר-הכנסת י. שמיר שאל את שר הבריאות ביום כ' באדר תשל"ד (14 במארס 1974):

בעתון "מעריב" מיום 7 במארס 1974 נמסר על ציוד רפואי חיוני שנשלח מחוץ-לארץ בשביל מחלקת העור של בית-החולים תל-השומר, ועל העיכוב בהוצאת הציוד הנ"ל מנמלי חיפה ואילת עקב הדרישות של שלטונות המכס.

רצוני לשאול:

1. האם מורגש מחסור בציוד הנ"ל בבית-החולים תל-השומר, ומדוע ?

2. מה היא הסיבה לכך שבית-החולים תל-השומר נזקק לתרומות ולתורמים ?

3. מה הם הצעדים שהגך נוקט כדי שהציוד הנ"ל יגיע בהקדם לבית-החולים ?

הכר-הכנסת א. אולמרט שאל את שר הבריאות ביום כ' באדר תשל"ד (14 במארס 1974):

"מעריב" כותב בעתוננו מיום ה' 7 במארס 1974, כי ציוד רפואי שנתרם לבית-החולים תל-השומר מתעכב בנמלי חיפה ואילת בגלל העדר תקציב מתאים לתשלום בעד היטל היבוא.

סופר העתון מוסיף כי מחלקת העור בבית-החולים תל-השומר סובלת ממחסור בציוד.

אבקש לדעת:

1. מה הוא הסכום המדויק הנדרש לתשלום בעד היטל היבוא בגין הציוד הרפואי האמור ?

2. האם נוקט משרד הבריאות צעדים להבטיח גיוס הסכום האמור לצורך שיחרור הציוד הנ"ל ?

## 533. אחוז מעשני סיגריות

חבר-הכנסת ה. זיידל שאל את שר הבריאות ביום כ"ו באדר תשל"ד (20 במארס 1974):

אבקש לדעת:

1. האם גדל השנה אחוז מעשני הסיגריות בישראל?
2. כמה מקרי סרטן ריאות נתגלו השנה בישראל?
3. מה הוא אחוז המעשנים מתחת לגיל של 18 שנה?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

1. אחוז המעשנים בישראל גדל, לצערי, בשנה האחרונה והגיע ל-40%, לעומת 35% בשנת 1972.
2. אין עדיין נתונים מעודכנים על מקרי סרטן ריאות שהתגלו השנה בישראל.
3. אין לנו נתונים מוסמכים על אחוז המעשנים מתחת לגיל 18 שנה בארץ. הסקרים הארציים שנעשים בשבילנו על-ידי מכוני המחקר המוסמכים סוקרים את אוכלוסיית הארץ שמעל לגיל 18.

## 534. בניית מרפאות וחדרי מיון בבית-החולים בנהריה

חבר-הכנסת ד. קורן שאל את שר הבריאות ביום כ"ו באדר תשל"ד (20 במארס 1974):

משרד הבריאות הבטיח להקים בבית-החולים בנהריה מרפאות-חוץ על שטח של 1,000 מ"ר. עד כמה שידוע לי התיכנון קיים, אך עד כה לא התחילו לבנותו.

אבקש לדעת:

1. מדוע מתעכבת התחלת הבנייה ומה יש בדעת השר לעשות כדי לזרז אותה?
2. הובטח לבית-החולים בנהריה לבנות חדרי מיון חדשים:

  - א. האם הוכנה כבר תכנית?
  - ב. מתי יש בדעת השר להביא לידי תיכנון חדרי המיון לבית-החולים וביצוע בנייתם?
  3. היש לבית-החולים בנהריה תכנית-אב?
  4. אם כן — איווה חלק ממנה יוגשם בשנת הכס-פס 1974?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

1. הבנייה מתעכבת בשל מחלקת עבודות ציבוריות האחריות על ביצוע הבנייה בשביל משרד הבריאות. חלק מהעיכוב נובע מהודעת מע"ץ כי דרושים להם תכודשיים למכרז, שהסתיים בסוף נובמבר 1973, וחלק נובע מהמלחמה והגיוס שנמשך אחריה. מזה חודשים אחדים לא קיבלנו תשובה סבירה ממע"ץ בנדון.

2. חדר המיון סמוך למרפאות. ניתן לעבור מיד לתיכנון מפורט, אך אין טעם להטיל זאת על המתכנן עד שהוא לא יגמור את נושא המרפאות.

3. ביום 15 ביוני 1973 הוסכם על סכימה לתכנית-אב לבית-החולים בנהריה.

4. בשנת התקציב השוטפת ישקעו בבית-החולים בנהריה כ-3 מיליון לירות לביצוע התכנית ה"ל".

## 560. מניעת עליית הצחנה מחירקון

חבר-הכנסת י. בארי שאל את שר הבריאות ביום כ"ז באדר תשל"ד (21 במארס 1974):

נחל הירקון מעלה בעת האחרונה צחנה המטרדה ביותר את תושביהם של צפון-תל-אביב, רמת-גן, בני-ברק ודרום-פתח-תקוה.

אבקש לדעת:

1. האם ידועים למשרד הבריאות מהם הגאזים העולים מן הירקון?
2. אם כן — מה הם?
3. האם נמדדו ריכוזי הגאזים העולים מן הירקון?
4. אם כן — מה העלו המדידות?
5. כלום עם הגאזים העולים מן הירקון נמנה מימן גפריתי?
6. מה הם הצעדים שמשרד הבריאות נוקט כדי למנוע שהצחנה מהברזים תגיע אל תושבי האזורים הנ"ל?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

1—2. מטרדי הריח הקשים, הדומים לאלה שאירעו בירקון, הם תופעה מוכרת. הגאזים הנפלטים הינם תמיד תערובת מסובכת של מרכיבים שונים. מטרדי הריח הקשים ביותר נגרמים בעיקר על-ידי מימן גפריתי ותרבויות מקבוצת המרקפטנים.

3—5. נערכו מדידות למציאות מימן גפריתי במוקד-די הצחנה העיקריים. עם תחילת המדידות נרשמה מצי-אות מימן גפריתי בכמות המהווה מטרד לתושבים. השיפור הכללי במצב נרשם במקביל, גם במכשיר המ-יידה.

6. רק תכנית מקיפה שתמנע הזרמת מי ביוב ליר-קון מעבר ליכולת קיבולו של הנחל תבטיח מניעת מטרדי צחנה בעתיד. מומחי משרד הבריאות הציעו כמה אמצעי-ביניים, ותכניות כאלה נמצאות בשלבים שונים של הכנה וביצוע על-ידי גופים כגון: איגוד ערים גוש דן, נציבות המים, הרשויות המקומיות הנוגעות בדבר ומשרד הבריאות.

## 589. מתן תעודת נכות לנפגעת כתאונת דרכים בחוץ-לארץ

חבר-הכנסת מ. שחל שאל את שר הבריאות ביום ג' בניסן תשל"ד (26 במארס 1974):

הגברת שרה לוי נפצעה לפני כשנה וחצי בתאונת דרכים בעת ביקור בצרפת. כתוצאה מהתאונה נשארה נכה לכל חייה.

לאחר שאושפזה בצרפת חצי שנה הועברה לבית-החולים תל-השומר, שם היתה בטיפול עד לתחילת המלחמה.

כדי להגיש תביעת נזיקין בחוץ-לארץ עליה להוכיח לבית-המשפט בצרפת את נכותה.

מפניויה למשרד הממשלה לקבלת אישור מועדה רפואית מוסמכת התברר שבמטרדי המכס, הביטוח הלאומי ומס הכנסה גישות ועדות המוציאות תעודות אלה, אולם:

א. מס הכנסה — מאחר שאין האשה עובדת — אין



— שאילתות ותשובות (שחל, שם-טוב, אברמוב); העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון) (אברמוב, זיידל, אבוחצירא) —

2. מספר המקרים שבהם נפגעו אזרחי ישראל ב-  
חוץ-לארץ אינו ידוע במדויק, אולם אני יכול להגיד  
שהוא קטן ביותר.

3-4. הגברת שרה לוי צויידה בתעודה רפואית  
המעידה על נכותה, תעודה זו נחתמה על-ידי שלושה  
רופאים מתל-השומר, שם אושפזה במשך כחצי שנה.

היו"ר ש. ז. אברמוב:  
שאלה נוספת לחבר-הכנסת שחל.

משה שחל (המערך):  
אדוני השר, אני רצייתי לשבח ולהודות למשרד  
הבריאות על טיפולו אחרי הגשת השאלתה. אבל ההערה  
שהנתונים לא היו נכונים — האם היא מתייחסת לעוב-  
דות כפי שהוצגו בעת שהשאלתה הוגשה או לאחר  
שמשרד הבריאות קיבל את השאלתה ונתן את האישור?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:  
אינני מתבייש בכך שכשאני מקבל שאלתה ויש  
צורך לטפל בעניין, אנחנו מטפלים בו. אינני יכול  
לקבוע מתי בדיוק ניתנה התעודה, לפני הגשת השאלתה  
או לאחריה. אינני חושב שעניין זה הוא בעל חשיבות  
ראשונה. אבל נדמה לי שזה אחד המקרים הקלאסיים  
שיש מקום ליזומה תחקיקתית של חברי הכנסת. אני מכיר  
את חבר-הכנסת שחל, הוא פעיל בשטח זה, ואני פונה  
אליו שיוס, אולי, תחיקה בעניין זה.

משה שחל (המערך):  
הצעת חוק הוגשה כבר.

הוא יכול להוציא תעודה כזו כי התעודה נועדה לפטור  
ממס;

ב. הביטוח הלאומי — אין זה מסמכותו מאחר  
שאינו זו תאגודת עבודה;

ג. המכס הודיע שתעודה כזו יוכל להוציא רק אם  
תזמין מכונית;

ד. ממשרד מקר המדינה נאמר על-ידי העובדת  
הסוציאלית כי מאחר שאין חוק נכות אין אפשרות  
להוציא תעודה כזאת;

ה. משרד הבריאות ענה שאין אפשרות להוציא  
תעודה כזאת.

אבקש לדעת:

1. האם הפרטים הנ"ל נכונים?  
2. מה מספר המקרים שבהם נפגעו אזרחי ישראל  
בחוץ-לארץ?

3. אם התשובה שנתקבלה ממשרד הבריאות נכו-  
נה — מה הסיבות לאי-מתן אישורים כאלה?

4. מה בדעת השר לעשות כדי למנוע סבל מאנשים  
מסוגה של הגברת שרה לוי — והאם ניתן לעזור לה  
בבעייתה?

שר-הבריאות ו. שם-טוב:

1. הפרטים המוזכרים בנוגע למשרד הבריאות אינם  
נכונים. אין ביכולתנו להשיב במה שנוגע למוסדות  
אחרים.

## ד. העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית

### \* בתקופת חירום \*

#### דיון

איננו נוכח כאן. דומני שזה דיון עם שר התחבורה על  
משרד התחבורה. אשמע מה יגיד היושב-ראש.

היו"ר ש. ז. אברמוב:  
חבר-הכנסת זיידל, אתה מעלה תמיהה, ואני מניח  
שהתמיהה הזאת משותפת לכולנו.

אהרן אבוחצירא (חזית דתית לאומית):  
איני יודע אם יש טעם שתמשיך. אותנו, את הכנסת,  
לא צריך לשכנע.

היו"ר ש. ז. אברמוב:  
תואיל בבקשה להמשיך.

הלל זיידל (המפלגה הליברלית העצמאית):  
בהסבירו את ההכרח בהעלאת התעריפים אמר שר  
התחבורה דאז, מר שמעון פרס, בין השאר: "בשנים  
האחרונות הוכנסו שינויים רציניים במערכת היחסים בין  
הממשלה לבין הקואופראטיבים, מערכת המושתתת לא  
על קאפריזות, לא על מיקוח, אלא על בסיס של נתונים  
אובייקטיביים, קריטריונים מתקבלים על הדעת ועקרונות  
הוגן שאפשר להסבירו לציבור, שהוא משקי וחברתי".  
כך הסביר השר פרס את העלאת מחירי התחבורה.

היו"ר ש. ז. אברמוב:

אנחנו עוברים לסעיפים ל"ג ו-ל"ד בסדר-היום.  
בשעתה החליטה הכנסת לקיים דיון במליאה בשתי  
הצעות לסדר-היום, האחת — של חברי-הכנסת לבני-  
בראון וזיידל, בנושא: העלאת מחירי התחבורה הצי-  
בורית; השנייה — של חבר-הכנסת דרניצקי (יודין)  
בנושא: מצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום. שני  
הנושאים האלה יידונו עכשיו במשותף. ועדת הכנסת  
הקציבה שלוש שעות לדיון משותף בשני הנושאים.  
רשות הדיבור לחבר-הכנסת זיידל, להנמקת ההצעה  
הראשונה. את ההצעה השנייה ינמק חבר-הכנסת דרניצקי  
(יודין).

הלל זיידל (המפלגה הליברלית העצמאית):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, עברו כשלושה  
חודשים מאז נתקיים דיון דחוף במליאת הכנסת בהצעת  
לבחון מחדש את החלטת משרד התחבורה להעלות את  
התעריפים בתחבורה הציבורית ב-50%. אולם, לצערי,  
התעריפים הועלו. אך העלאה זו לא פתרה את הבעיות  
המעיקות על הקואופראטיבים ועל ציבור הנוסעים.

אני יכול רק להצטער עכשיו על ששר התחבורה

חוברת ט"ו, ישיבה מ"ה

— העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון) —  
(זיידל, אברמוב, דרניצקי) —

מלבד ההכרח בשיפור מינהל החברה על חברת "אגד" לבחון מחדש את האפשרויות של איחוד בין "אגד" ו"דן". בני-סמכא סבורים שהאיחוד של שני הקאופרא-טיבים היה מביא לאחסון הוצאות בתחום הניהול, ברכש, שלשירותים, ככות-אדם ועוד. המחזור השנתי של "אגד" ו"דן" — מעריכים מומחים — נע בין 500 ל-600 מיליון לירות. אף לדעת הפסימיסטים אפשר היה לחסוך, עם כינון האיחוד של שתי החברות, לפחות 8% מכלל המחזור, כלומר מינימום של 40 ואף 50 מיליון לירות בשנה, ואינני מדבר כבר על שיפור השירות לקהל הנוסעים.

על "אגד" להבין שהוא חברה הנותנת שירות חיוני למאות אלפי נוסעים יום יום. עליו גם להיות מודע לעובדה שהוא חברה מונופוליסטית על כל השלכותיה של מציאות זו לטובה ולרעה. על חברת "אגד" להוכיח לציבור הרחב שנעשה מצדה מאמץ עליון בכל המישור-רים שהזכרנו אותם כאן. על חברת "אגד" לא רק להיות צודקת בעיניה אלא גם בעיני העם.

היו"ר ש. ז. אברמוב :

רשות הדיבור לחבר-הכנסת דרניצקי (יודין), ואח-ריו לחבר-הכנסת מודיע.

יהודה דרניצקי (יודין) (המערך):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, סבל האוכלוסיה בתקופת החירום בעקבות המלחמה והגיוס ההמוני הניעו אותי לפנות אל הכנסת ולהציע לקיים דיון במצב התחבורה הציבורית בשעת-חירום. בינתיים חלפו כשלושה חודשים ושעת-החירום בהרפתה, כפי שהיתה אז, חל-פה ואנו מקווים כי לא תתחדש. אף-על-פי-כן, גם אם חלפה שעת-החירום, חייבים ומצווים אנו לנסות להסיק לקחים מן המצב שהתהווה בתחבורה הציבורית, על-מנת להיות מוכנים לקראת כל הפתעה בלתי-נעימה ובלתי-רצויה העלולה לבוא.

המשרדים האחרים, האחרים לניהול חיי מדינה תקינים אם בשטח המשק ואם במסגרות החברה, מנסים או ניסו לתכנן את הפעילות הכלכלית לקראת זמנ-עים אפשריים. ידוע על תכנית של גיוס רכב להובלת משא, ידוע על תכנית לגיוס או לריתוק כוח-אדם בתעשייה או בענפי משק אחרים. לעומת זאת, באופן מפתיע ביותר, החברות כי לא הוכנה למעשה תכנית ראויה לשמה כדי לקדם את המצב המורכב והמסובך בתחבורה הציבורית עם המלחמה שפרצה. אני חושב כי היתה זו הזנחה רצינית, והממשלה בכללה ומשרד התחבורה במיוחד חייבים, ללא דיחוי, לתת את דעתם על מה שצפוי למשק ולחברה אם תבוא שעת-חירום נוספת וזה מתוך טעמים שפוטם. קודם כל, כמובן, קיימת בעיית סבל האוכלוסיה, בממדים החמורים ביותר. סטור אני מלהזכיר לחברי הכנסת את התמונות אשר כל אחד מאתנו היה עד להן — תורים עצומים, נסיונות נואשים למצוא "טרמפים" בכלי רכב פרטיים, היעדרות ממקו-מות העבודה ובתי-ספר, בקיצור: היה עירעור חיים ציבורית, שבתנאי גיוס ושעת-חירום לא יכלה למלא את תפקידה.

אולם מדובר לא רק בסבל האוכלוסיה. התחבורה האזרחית היא גורם כלכלי ובטחוני שאיננו פחות-ערך מכל גורם אחר, מאותם גורמים שהממשלה בכל זאת

היום, אחרי שלושה חודשים, אני שואל את השר החדש, שאיננו כאן, מר יריב: מה קרה את מערכת היחסים בין הממשלה לבין קאופראטיב "אגד"? אינני תובע מהשר יריב אחריות מיניסטרילית, אבל קיימת אחריות פארלאמנטארית, ואני קורא היום בעתון את דברי השר יריב "כי אינו יכול לחוות דעה על המצב ב"אגד" מפני שמאז 1971 אין מגישים לממשלה דיונים-וחשבונות כספיים רשמיים של הקאופראטיב". שר-האוצר מר פנחס ספיר אמר "כי אינו מבין מדוע הגיע "אגד" לגרעון של 15 מיליון לירות לחודש לאחר העלאת התעריפים ב-50%".

אני מבקש תשובה ברורה משר התחבורה הנוכחי: מה היו הנתונים האובייקטיביים והקריטריונים המתקב-לים על הדעת והעקרון ההוגן בעת קביעת העלאת הת-עריפים ב-50%? מה קרה את הקריטריונים האלה ב"אגד"? מה על מערכת היחסים בין הממשלה ובין "אגד" כאשר משנת 1971 אין דיונים-וחשבונות של "אגד"? האם אמנם נבדק מצב גרעוני חדש זה על-ידי גורמים מוסמכים ואובייקטיביים? כיצד אפשר יהיה לגשר בעתיד על גרעון חודשי מעין זה מלבד הגרעון המצטבר של החברה המגיע ל-120 מיליון לירות?

אם הודעתו של השר יריב היא נכונה, שדיונים-וחשבונות שוטפים של "אגד" לא הוגשו, הרי הנני רואה בכך מחלל חמור ביותר, כי במקום שמשדר התחבורה ימלא את תפקידיו הבסיסיים המוטלים עליו — לבדוק את הנעשה בקאופראטיבים באופן מתמיד, לדרוש מאז-נים מאוחדים גם מחברות-בת — הולכים בדרך הקלה ביותר ומטילים מעמסה נוספת על ציבור הנוסעים. אין לי של ספק שאילו בדקו את המצב ב"אגד" לפני ההחלטה על העלאת התעריפים לא היינו מגיעים למצב כה קשה ב"אגד".

דרושה לפי דעתי ריאורגאניזאציה בתחבורה הציבורית. אם "אגד" רוצה לקבל עזרת הממשלה, עליו להגיע לידי ניהול יעיל ולהתאחד עם הקאופראטיב "דן". אני רוצה לציין בסיפוק כי אף שהשר יריב, שנכנס עכשיו, לא היה בראשית הדיון, הרי חברי הנהלת "אגד" מצויים כאן באולם, וחשוב מאוד שישמעו גם הם את הדיון. הציבור אינו חייב להשלים עם העובדה שהוע-זים הפנימיים בצמרת "אגד" ישפיעו על המצב הפינאנ-סי של הקאופראטיב. יש לבדוק את הטענות על ביובו ויש לבחון את צורת ניהול החברה, משקה, על ענפיו ושלוחותיו השונים. בכל אופן אסור שהאדישות הקיימת ביחסים בין הממשלה לבין הקאופראטיב תימשך.

רבים המפעלים המשקיים והחברות המשלתיות המ-עדיפים תמיד להיזקק לפתרון הקל: יש גרעונות, הציבור או הממשלה כבר ידאגו לכסותם, ולא — נפעל נשק השביחה, פיטורי עובדים. לשון אחרת: הציבור לא ייענה לנו, אנו נעניש אותו עד שיאמר "הן". נכון הדבר שחברת "אגד" נותנת שירותים לציבור בכל פינה נידחת רית היא שירות חיוני שנוקטים לו דווקא ציבור העובדים והשכירים. לכן תמוהה העובדה שמשנת 1971 טרם הוגשו המאזנים של החברה. קשה להשלים עם ההסבר הרשמי כי קודם מגישים את המאזנים למרכז הקאופראציה של ההסתדרות ולאחר מכן לאוצר. פיגור של שנתיים בהג-שת המאזנים אינו מתקבל על הדעת ועומד בסתירה לסדר הטוב ולניהול התקין.

— העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון) —  
 (דרניצקי, יריב) —

אני מניח כי משרד התחבורה נאמן עדיין לעקרון שלו, כי ההעדפה ניתנת לתחבורה הציבורית כאמצעי להובלת נוסעים בישראל. למרות ריבוי כלי הרכב הפרטיים והמוניות רואים קודם כל בתחבורת האוטובוסים סיום את הקשר החיצוני והחשוב גם בקווים בין-עירוניים וגם בתוך הערים. אולם, אם זאת היא הגישה, כי-אז חייב משרד התחבורה לפעול בכמה כיוונים. אני רוצה לעמוד עליהם במשך דקות ספורות.

הוברר, כי יש צורך דחוק בתיכנון אורבאני-מוניציפאלי כולל תוך התחשבות מירבית בבעיות התחבורה. לצערי, קיים היום מצב בלתי-נסבל בתחום זה. בערים מקימים בנייני ציבור, בנייני בידור, עסקים ומגורים ללא כל מחשבה בדבר המצב ומגמות ההתפתחות של התחבורה העירונית. המצב הבלתי-נסבל בתחום התחבורה הציבורית מקבל מפנה חריף לרעה כאשר צץ בניין שבו עשרות עסקים או מבנה של מפעלים משקים, או קולנוע, תיאטרון, או בניין מגורים גדול. לפתע כל מה שתוכנן בתחום התחבורה הציבורית איננו עומד עוד במבחן צרכים חדשים, כי איש לא חשב עליהם ואיש לא התחשב בהם בשעה שנתן רשות להקים את המבנה.

לא מוזמן קראתי בעתונות על תכנית להקים מבנה ענק לעסקים ולמשרדים בשדרות רוטשילד, לא רחוק מרחוב אלנבי. כל אחד המכיר והיודע את מצב התחבורה העירונית במרכז תל-אביב יכול לתאר לעצמו מה יתרחש אם יגשו להקמת מבנה כזה במרכז העיר, מה יתרחש במשך שנים אחדות של משך הבנייה, ומה יתרחש אחר כך, מה תהיה התרומה של מבנה חדש כזה למצב התחבורה בתל-אביב — ותל-אביב איננה העיר היחידה שבה אנו עומדים בפני עובדות כאלה.

וגשאלת השאלה: האם אין צורך בתיכנון אורבאני כולל בהתחשב בצרכי התחבורה? האם אין צורך להפנות מטרות מסוימות וכן מטעמים אחרים את הקמת המבנים החדשים לעסקים ולבידור ומרכזי הערים לשטחים אחרים של הערים הגדולות?

כל אחד מכיר את מצוקת מגרשי חנייה ואת בעיית סתימת הרחובות על-ידי כלי רכב החונים בהם. עתה הם חונים ברחובות המרכזיים כבר בשתי שורות מבלי שהמשרטה תשים לב לכך ומבלי שמשדר התחבורה יתריע על תקלה זו. כלי רכב חונים על מדרכות וחסרים מגרשי חנייה. אבל בהודמנות זו רוצה אני לומר כי אני מתנגד למדיניות הנהוגה בתל-אביב: הפיכת שטחי עיר רפרונטאטיביים ביותר למגרשי חנייה. אינני מכיר עיר גדולה שבה מגרש כמו השטח שלפני היכל התרבות ישמש כמגרש חנייה. זהו בזיון לעיר תל-אביב. אני חושב שצריך לשקול היטב מה יהיה עתידן של כיכר היכל התרבות או כיכר המדינה בתל-אביב במסגרת תכניות הפיתוח המוניציפאלי שלה.

אני ווושב שכל הדברים האלה משמשים הוכחה רצינית לצורך בתיכנון יסודי של צרכי התחבורה ואמצעי התחבורה לעתיד.

משרד התחבורה חייב ללחוץ למען פיתוח יומות רבות יותר לשימוש טוב יותר בדרכים המקובלות, בר-חובות הקיימים, תוך הפיכת רחובות החד-סטייפים. אני חושב שצריך אולי לומר לראשי הערים שניחוח לתכנית הענק לעתיד, שנכבאה עוד הרבה שנים לא יהיה בכוחם להרים אותן, גם אם הם נחשבות על-ידי מישהו

הביאה בחשבון, השקיעה מאמץ וערכה הכנות בתחומיהם. הנני להזכיר לחברי הכנסת כי דיברנו בשעת ההצעה לסדר-היום בדבר הצורך להבטיח רורבה של אוטו-בוסים לשעת-חירום ובדבר תכניות רציניות להכנת רור-בה של נהגים לאוטובוסים. בשעה שהבאתי את ההצעה לסדר-היום העליתי גם הצעה באיזון דרך, לדעתי, אפשר לעשות זאת. אינני אומר כי הצעתי היתה היחידה הבאה בחשבון. אני בטוח כי מומחי משרד התחבורה או בעלי מקצוע אחרים בעת התחבורה בוודאי יתרמו מנסיונם ודעתם כדי לגבש הצעות נאותות; אבל אני בא להזכיר את הדברים שהעליתי או בדבריי בכנסת.

דיברתי על הצורך הדחוף בתכנית להכנת אמצעי תחבורה אלטרנאטיביים במקרה גגיוס רכב ואוטובוסים יגיע לממדים כאלה שלא תהיה אפשרות בידי הקואופראטיבים לתחבורה והרכבות להבטיח את הקשר ההכרחי בין המרכזים העירוניים, בתוך המרכזים העירוניים, ובין מרכזי חיים של האוכלוסיה למפעלים משקים. העליתי הצעה בדבר הכנסת קווי שירות במוניות, בדבר גיוס מכוניות פרטיות לאבטחת קווי שירות בתשלום ולא בטרמפים.

ש-התחבורה א. יריב :  
 מי ינהג אותם ?

יהודה דרניצקי (יודין) (המערך):

אותם נהגים אשר הם בעלי רכב, בהתנדבות. אותם נהגים שלא יגויסו מסיבה זו או זו לשירות פעיל ויישארו בעורף במסגרת כוח-אדם מרותק למשק לשעת-חירום.

אני מעלה הצעות אשר אולי מפתיעות את שר התחבורה, אף כי נדמה לי שהוא נכח באותו דיון בו פירטתי את דברי. אני חוזר ואומר שכל ההצעות האלה, לדעתי, ראויות לתשומת-לב והן בהחלט ניתנות לביצוע, אם אמנם מדובר בשעת-חירום. בשעת-חירום לא קיימת רק אנוכיות, בשעת-חירום אין פועלים רק באמצעות דרכים מקובלות. אני מדבר על אמצעים מיוחדים שכדי שהם יהיו יעילים נחוץ כמובן לתכננם ולהפעילם בעוד מועד.

כל זה ביחס לצרכי שעת-חירום. אולם עכשיו, עם חלוף שעת-החירום, מגיב אני כאנשים רבים אחרים צורך לומר: מצבה של התחבורה הציבורית בכמה וכמה מרכזים עירוניים במיוחד, וגם בקווים בין-עירוניים מסוימים, בימים חקנמם אינו רחוק מהמצב שהיה בשעת-החירום. אנחנו עומדים בפני עירעור רציני של התחבורה האורחית, עם כל המסקנות לגבי המצב הכלכלי-חברתי שמתלוות לתופעה הזאת.

אני מבקש מאת שר התחבורה ומאת הכנסת לנצל הודמנות זו של הדיון כדי לתת את דעתם למצב התחבורה האורחית בכללותו: סתימת רחובות, צפיפות בדר-כים, צפיפות בכלי התחבורה עצמם, משך זמן נסיעה המורט עצבים, במיוחד לגבי אנשים שצריכים להגיע ליעדם, לעבודה, או כאשר נוסעים במילוי תפקידים; המחירים; היחס של מובילי האוטובוסים ושל הכרטיסים גים להקהל, אשר במקרים רבים מזוי, לצערי, מעורר התקוממות מוצדקת של הנוסעים. כל הדברים האלה בתחבורת יחד מעוררים דאגה רצינית למצבה ולמגמת התפתחותה של התחבורה הציבורית שלנו.

חברת ט"ו, ישיבה מ"ה

— העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חייו (דיון)  
— (דרג'צקי, אברמוב, מודעי) —

של אורחי ישראל, בעלי הכנסות נמוכות דווקא, למהירות, לבטחון ולנוחות תנועתם, ולפיכך לאורח חייהם הבסיסי. מצד שני הוא נוגע לקיומם של אלפי משפחות חברי הקואופראטיבים, שכרייהם ועובדיהם, שהם עתירי זכויות כמפלסי דרך במסע פיתוחה של המדינה ופורצי דרך במלחמתיה. מצד שלישי — המדינה הנותנת מונופולין על כבישה ועל שירות ההסעה לאזרחיה, ובנוסף לכך — סובסידיות מתקציבה.

בטרם נבחן את היחסים בין הגורמים הללו כדאי כי נקבע תחילה את הערכתנו לגבי טיבה של התחבורה הציבורית בישראל, למען האמת, היא איננה מהמתוקנות בעולם, אבל גם לא מהמפגרות שבהן. כמקובל בעולם, היא איננה מגיעה לכל המקומות, לא בתדירות הרצויה ולא במהירות האפשרית — ואין זה באשמתה. המדרגות, הכניסות והיציאות באוטובוסים אינן מהנהונות ביותר, אין בהם המיווג והאיורור האידאליים; לא הנקיון המלא, לא ואולי גם לא הנימוס והיחס הנכספים. ולבסוף, מחירי ריה אינם מהנמוכים בעולם. בניגוד למה שהודיע פה שר התחבורה הקודם בדיון ב־20 בפברואר 1974, מחיריה אינם מהנמוכים בעולם, לא בתחבורה הבינ־עירונית ולא בתח־ בורה העירונית.

נוסף על כך מן הראוי לזכור כי בניגוד למצב ברוב הארצות המפותחות אין לתחבורה הציבורית הקואופרא־ טיבית בישראל מתחרה ראוי לשמו, ואני מתכוון לרכבת בין־עירונית יעילה ורכבת תחתית עירונית יעילה, שית־ רונותיהן ברורים גם במהירות, גם בבטיחות, גם בצריכת דלק וגם במניעת זיהום ורעש.

אחרי שאמרתי מה שאמרתי, נפנה לצד המשק, הכלכלי, שהוא הנושא שלנו היום. אם מצבם של הקואו־ פראטיבים לתחבורה ציבורית היום איננו טוב — והראיה הם נזקקים לעזרה ממשלתית, וזאת למרות המונופולין, למרות הנסיון הוותק, למרות עצמאות התיפעול ולמרות הסובסידיות הממשלתיות — חייבות להיות לכך סיבות רציניות. את הסיבות הללו אנחנו חייבים להבין, מפני שאחרת הדיבורים על מחיר נסיעה גבוה או נמוך הם לא דיבורים ראויים לבית הזה. אשחזל, לפי מיטב הבנתי, ננתח מה יכולות להיות הסיבות למצב כזה, אחת לאחת וכל אחת ומשקלה.

ראשון, שירותי חירום ובטחון וקיום קווים בלתי־ רווחיים שהאינטרס הציבורי מחייבם. זה איננו נטל שהקו־ אופראטיבים, כעסקים, חייבים לשאת בו, ופירוש הדבר שיש לחשב את ההוצאה היותרת הזאת ולפצותם בסכום ההוצאה הזו. לא יכול להיות חשבון פתוח "אתה תן לי ואני אתן לך", כשמדובר בכסף. צריך למדוד מה אתה נותן לי ובמה אני מפצה אותך. ועוד נראה כמה החשבון פתוח. הוא לא רק פתוח — הוא פרוץ.

סיבה שנייה יכולה להיות הכנסה קטנה מדי, קרי מחירי נסיעה לא כדאיים המוכתבים על־ידי הממשלה. בעניין זה אני רוצה להעיר הערה אישית. וזכרה לי יל־ דותם של הקואופראטיבים, שפחות או יותר תואמת את ילדותי שלי, וזכור לי שתברי הקואופראטיבים עבדו יותר והשתכרו יחסית פחות, והעסק היה או רנטאבילי בלי פיצוי על שירות בלתי־עסקי, כמוסבר, ובלי כל סוב־ סידיה ממשלתית. מאז שולשו וחומשו מחירי הנסיעה, ואיש עדיין לא חישב ומצא כי גם ההוצאה של תחזוקת הקואופראטיבים שולשה וחומשה. דרוש חשבון בעניין.

לחכניות יעילות, כגון רכבת תחתית. מוטב לחפש פת־ רונות מעשיים יותר וזולים יותר — ופתרונות כאלה מצויים.

צריך לפעול במרץ לחיסול צווארי־הבקבוק בכניסה לערים. אי־אפשר לצאת מתל־אביב או להיכנס אליה בשעות מסוימות, לא מהדרום, לא מהצפון, לא מכיוון ירושלים. אני חושב שאפשר להאריך את רחוב אבן־ גבירול עד הרצליה־פיתוח, אולי, או נוף־ים, למען יצירת דרך אלטרנטיבית בחיבור לחיפה. אפשר לעשות משהו ליצירת כביש אלטרנטיבי עד אחרי רמלה להתחברות עם ירושלים, או עד הצטלבות בית־דגון בכיוון דרום.

רצוני לומר עוד דבר, שאולי יהיה בלתי־פופולארי. אני חושב שאין מנוס, נוכח מצב התחבורה וסתימת דרכים עירוניות ובין־עירוניות, מלחזור ולהנהיג מה שקיימים בארץ בעקבות שעת־החירום והמחסור בדלק במ־ שך חודשים אחדים, והוא איסור תנועת מכוניות פרטיות במשך יום אחד, לפחות, בשבוע. וזאת ללא קשר למצב של מלאי הדלק, אלא נוכח הצורך להקל את התנועה. הנסיון הקצר הוכיח כי הורדת 15% מכלי הרכב הפר־ טיים, שמספרם הולך וגדל בלי הרף במהירות מסחררת, מהכבישים תהיה תרומה של ממש לשיפור מצב התח־ בורה ולהקלת מצב התחבורה הציבורית. וכפי שאמרתי, ראשית דאגתנו למצב של התחבורה הציבורית, המשרתת את רוב האזרחים, ובראש ובראשונה את האזרחים חסרי האמצעים.

היו"ר ש. ז. אברמוב :

רשות היבור לחבר־הכנסת מודעי, ואחריו לחבר־ הכנסת אפרת.

יצחק מודעי (הליכוד) :

אדוני היושבי־ראש, חברי כנסת מעטים, הדיון הרא־ שון הוא במחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית, אך אי־ אפשר לבחון נושא זה בתלום מהסוגיה כולה. יש תחילה להבין לאשורו את נושא התחבורה הציבורית הקואופ־ ראטיבית. מידת העירפול בסוגיה זו קיבלה במקרה ביטוי ויוואלי מעניין מאוד בעתונות של היום־מים האחרונים. אני מחזיק ביד קטע מעתון "מעריב" מיום ב', שהכתורת שלו: "אגד — גיאץל לפטר מאות עובדים". בעתון "ידיעות אחרונות" באותו יום מופיעה ידיעה שהכתורת שלה: "אגד רכשה את שני"ם כדי ש'גריי ליינ' לא תפעל בארץ". בעתון "הארץ" מהיום מופיעה קאריקאטורה בנוסח: האוצר בערבון מוגבל גורר אוטובוס "אגד", כלומר — גרעונות. בעתון "מעריב" מהיום מופיעה ידיעה: משכורתו של חבר "אגד" — 4,700 לירות לחודש בממוצע. אילו היתה דרושה אילוסטראציה חריפה יותר לביבלול ולחוסר ההבנה של סוגיה זו ששמה: התחבורה הציבורית הקואופראטיבית, הרי זימנו לנו היום־מים האת־ רונים את העדות הברורה לכך.

העובדה שבנוסף להיבט המשקי יש לסוגיה זו היבטים חברתיים־סוציאליים, ואולי גם מוסריים, מחייבת יתר הבנה של היבט המשקי של הסוגיה, תוך התחשבות בהי־ בטים האחרים.

ברור לכל כי אפילו מבחינתו המשקית גרידא הנושא הוא מורכב ואני מתכוון לעמוד עליו בכל מלוא הזמן הארוך שהועמד לרשותי, כי הוא נוגע בגורמים שונים: מצד אחד — לחופש־התנועה־למעשה של הרוב המכריע

— העלאת מזיירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון) (מודעי) —

סיבה שלישית יכולה להיות התייקרויות מיוחדות המחייבות כיסוי מיוחד, כמו האמרת מחירי דלק, רכב, חלפים, שכר עבודה וניהול, אם הן חורגות מהפיצוי שניתן בהעלאות מחירי הנסיעות שחלו במרוצת השנים. אבל גם בעניין זה, כמו שזעזעת המחירים מתירה העלאת מחירי סחורות ושירותים מסטיין על התייקרויות מיוחדות, כן יש להתייר העלאת מחירי נסיעה או לשלם סובסידיה מחושבת תמורתם — אבל מחושבת.

סיבה רביעית עשויה להיות ירידת היעילות עקב העומס על התשתית התחבורתית. אבל גם גורם זה ניתן למדידה ולחישוב, ולדעתי יש להכניסו בתמחיר ולהתייר העלאת מחירים בהתאם לכך או לשלם סובסידיה תמורתו, כיון זהו גורם שאין לקואופראטיבים לשיטה עליו. אם אפשר להתבטא כך, זהו גורם שב"אשמח" הממשל או המדינה, ואין להטיל על הקואופראטיבים נטל שלא הם הגורמים לו.

אבל בסוגיה זאת, אם תרשו לי, אני מבקש להרחיב. הסוגיה היא קצב הזרמה בתשתית התחבורתית. על-פי המדיניות והמעשים של משרד התחבורה עד היום נראה, שמשרד התחבורה סבור כי התחבורה ותובלה פנים-ארצית מתחילות ומסתיימות בכלי רכב וברשת כבישים. ואם בעקבות צרכי המשק עלה מספר כלי הרכב, הרי, לפי חשיבה זו, יש להרחיב את רשת הכבישים. ולעניין זה אין נפקא מינה אם מדובר במשאות או בנוסעים כי הכבדה באחד מהם תגדיל את העומס בדרכים וממילא תכביד על השני. משרד התחבורה, אם יורשה לי ביטוי חריף, הוניה באורח נפשע — והוא מודה בכך היום, אם לדון על-פי תכניותיו לעתיד — את התובלה ברכבת. ראיתי את החוברת של תכניות הרכבת. זאת חוברת שהוכנה בשנה האחרונה, והיא רכת עדות והודאה שהיתה הונחה בפנינו בפתוח ברכבת. כי אם לא כן, מה פתאום זינוק כזה לקראת נושא הרכבת? הרכבת לא הומצאה בשנה שעברה והמדינה בוודאי לא.

אבל, כמוכן, לא זה הנושא שלנו ולנושא זה יש צורך במומחים. אני בטוח שהעובדות ידועות לכל. הפתרונות לא כל כך קלים.

עד כאן ליירדת היעילות של התחבורה הציבורית עקב העומס בכבישים. סיבה נוספת למצבם הכספי של הקואופראטיבים היום עשויה להיות שהרווחיות של חבריהם, הגלויה והסמויה, גבוהה מדי, וזאת לא כתוצאה מעמלם ויעילותם, אלא על חשבון הציבור. סיבה אפשרית זו ניתן לבדוק רק אם המרכיבים הבלתי-עסקיים שמגדלים יחושבו במדויק והקואופראטיבים יפוצו בדרך חשבונאית בהיתר להעלות מחירי הנסיעה או בדרך של סובסידיה ממשלתית או בשניהם גם יחד. אחרת איש לא ימצא את ידיו וגלגליו, אפילו לא אנשי משרד התחבורה, בתוך כל החשבון של ה"קח ותן" האמורפי הזה.

השיטה של חברות ממשלתיות, אשר השר הממונה מפעילן לעתים שלא באורח עסקי לתכלית ציבורית, פסולה, לדעתי, גם בחברות הממשלתיות, אבל של פסחות הרווח או הפסד — המשמש עקיפה של תקציב המשרד — נשארם "במשפחה", דהיינו גופת המדינה. ואילו כאן, במקרה של הקואופראטיבים לתחבורה, הפסד הוא על חשבון המדינה ואילו רווח-היתר מתקציב המדינה וזרם בדרך ישירה או עקיפה לכיסם של חברי הקואופראטיבים.

רק אמש קראתי, והיום קראתי זאת באוניכם, שקוראופראטיב עם נטל הפסדים כזה קונה את שני"מ במסגרת עיסקה לחיסול ה"גריי-ליין" שעלול אולי להיות מתחרה פוטנציאלי. אני שואל את עצמי, איך ייתכן שקואופראטיב עם נטל הפסדים כזה, שמושיט יד לקופת המדינה, לקבלת הלוואות, שיחרור מהלוואות וסובסידיות, מסוגל לעשות עיסקה כזאת היום, מתוך שיקולים כאלה. מניין? בכספי מי? לאינטרס של מי?

נראה לי שצורת החשיבה והחישוב שהצעתי, לא

סיבה שלישית יכולה להיות התייקרויות מיוחדות המחייבות כיסוי מיוחד, כמו האמרת מחירי דלק, רכב, חלפים, שכר עבודה וניהול, אם הן חורגות מהפיצוי שניתן בהעלאות מחירי הנסיעות שחלו במרוצת השנים. אבל גם בעניין זה, כמו שזעזעת המחירים מתירה העלאת מחירי סחורות ושירותים מסטיין על התייקרויות מיוחדות, כן יש להתייר העלאת מחירי נסיעה או לשלם סובסידיה מחושבת תמורתם — אבל מחושבת.

סיבה רביעית עשויה להיות ירידת היעילות עקב העומס על התשתית התחבורתית. אבל גם גורם זה ניתן למדידה ולחישוב, ולדעתי יש להכניסו בתמחיר ולהתייר העלאת מחירים בהתאם לכך או לשלם סובסידיה תמורתו, כיון זהו גורם שאין לקואופראטיבים לשיטה עליו. אם אפשר להתבטא כך, זהו גורם שב"אשמח" הממשל או המדינה, ואין להטיל על הקואופראטיבים נטל שלא הם הגורמים לו.

אבל בסוגיה זאת, אם תרשו לי, אני מבקש להרחיב. הסוגיה היא קצב הזרמה בתשתית התחבורתית. על-פי המדיניות והמעשים של משרד התחבורה עד היום נראה, שמשרד התחבורה סבור כי התחבורה ותובלה פנים-ארצית מתחילות ומסתיימות בכלי רכב וברשת כבישים. ואם בעקבות צרכי המשק עלה מספר כלי הרכב, הרי, לפי חשיבה זו, יש להרחיב את רשת הכבישים. ולעניין זה אין נפקא מינה אם מדובר במשאות או בנוסעים כי הכבדה באחד מהם תגדיל את העומס בדרכים וממילא תכביד על השני. משרד התחבורה, אם יורשה לי ביטוי חריף, הוניה באורח נפשע — והוא מודה בכך היום, אם לדון על-פי תכניותיו לעתיד — את התובלה ברכבת. ראיתי את החוברת של תכניות הרכבת. זאת חוברת שהוכנה בשנה האחרונה, והיא רכת עדות והודאה שהיתה הונחה בפנינו בפתוח ברכבת. כי אם לא כן, מה פתאום זינוק כזה לקראת נושא הרכבת? הרכבת לא הומצאה בשנה שעברה והמדינה בוודאי לא.

אינני מדבר רק על העדר רשת מסילות ארצית, אלא גם על העדר הסתעפויות משניות לישובים ושלוות חות לאזורי אחסנה ותעשייה. בהתאם לכך, כמוכן, אף לא הוכנו קטרים, אלא קרונות למיניהם, לא קרקע לנתיבי מסילות, ואף לא אמצעי ויסות ובקרה מודרניים. כל זה באשר לרכבת בין-עירונית, ויכולתי לומר אותם דברים על רכבת תחתית או עילית באזורים המטרופוליטאניים.

תובלת חופים שמתבקשת מהגיאוגרפיה של מדינת ישראל היא, כנראה, נושא בלתי-מוכר כלל במשרד התחבורה. כך קורה שאלפי טונות שנפרקות בנמל חיפה מושאות ברשת התחבורה העירונית היבשתית דרומה, ואלפי טונות אחרות שנפרקות באשדוד מושאות ברשת התחבורה היבשתית צפונית, וכדי בזיון וקצף, ואחר כך אומרים שהכבישים עמוסים. אין פה שאלה של שלומי-אליות בוויסות הנמלים, כי גם התיכנון האידיאלי ביותר של פריקות בנמלים עדיין אינו מבטיח תוצאה אידיאלית בפריקה, לפי הגיאוגרפיה שלה, וזאת עקב עומס יתר, עקב מזג האוויר וגם מפני שאמצעי הפריקה והאחסנה בנמלים הם לא גמישים אלא גורם נתון.

אבל נחזור לרשת הכבישים ולכמות התובלה ברשת הכבישים. אמרתי שעל גורם זה צריך להפנות את הקואופראטיבים, אבל אין זה אומר שבין להנזיח אותו

חברת ט"ו, ישיבה מ"ה

— העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון) (מרדכי שינמן, אפרת) —

2) מבחינה טכנית — הגברת קצב הזרימה בתשתית הנתונה — ואיני מדבר על בניית התשתית ועל כל הגדולות והנצורות בתיכנון — זהו רווח נקי שהכל נהנים ממנו, איש לא חסר, וזה יבטיח הגדלת היעילות והולדת מחירי הנסיעה.

3) ומבחינה סוציאלית — אני סבור שיש לשמור על מחירי נסיעה עממיים. מצרך זה חשוב לא פחות, ואולי יותר, ממחרים של מצרכים חיוניים אחרים.

הצעתי איפוא לבית, כי יטיל על שר התחבורה ועל הממשלה כולה לשנות את ההסדרים הנוכחיים שלהם עם הקואופרטיבים לתחבורה, יזכו אותם תמורת שירותים ממלכתיים, יתירו העלאת מחירים על בסיס תחשיב מפורט בלבד, ויימנעו מהענקת סובסידיות או הקלות פיסקאליות כלשהן, אלא בויקה ישירה וחשבונאית, על בסיס חשבון להורדת או מניעת העלאת מחירי הנסיעה.

אדוני היושב-ראש, לא אחיחש לנושא התחבורה בעתות חירום. התיכנון שקדם למלחמת יום-הכיפורים התבסס על הנחה טראגית מוטעית של מלחמה קצרת-ימים שלא חייבה אמצעים אזרחיים במקביל לאמצעים מלחמתיים בשטח זה. תחבורה במלחמת-בוק של שישה ימים אינה מצדיקה צי אזרחי לנוסעים ולתובלה בנפרד, נוכח ההשקעה הענקית. אבל, כמובן, המציאות לימדה אותנו והלקחים מופקים. אני יודע שוועדה ממשלתית בודקת עתה את הנושא מתוך מגמה להבטיח תחבורה ותובלה אזרחית מאקסימאלית גם בעתות מלחמה, ולא מתוך אמצעי הלחמה. כאשר נקבל את המלצות הוועדה נתייחס אל נושא חשוב ונכבד זה.

היר"ר פ. שינמן :

רשות הדיבור לחבר-הכנסת אפרת, ואחריו לחבר-הכנסת אבוחצירא.

אהרן אפרת (המערך) :

כבוד היושב-ראש, כבוד השר וחברי הכנסת, הע' לאת נושא התחבורה הציבורית לדיון בכנסת היא דבר בעתו. הועלו כאן כמה אספקטים חשובים לטיפול בנושא זה. אני חושב שמיותר לגלות לשר הוועדה החדש, כי זה שנים מספר כל מי שנוגע בנושא זה עובר התלבטויות קשות וחייבוטי-קבר מכמה וכמה בחינות. האספקט הכל-כלי הטהור איננו העיקרי בנושא זה. יותר ויותר מתברר שזה אחד השטחים המורכבים ביותר של החברה המודרנית. הקומוניקציה החברתית-חינוכית של הציבור, הניידות בעבודה, המודרניזציה של המשק וכל נסיון לשפר את דרכי המשק והייצור שלובים וקשורים ביכולת להביא את האדם כעובד למקום הייצור, למקום ההש-תלמות, למקום השינוק ולמקום המגורים.

למרות הבעייתיות שמלווה את התחבורה הציבורית שלנו כמפעל קואופרטיבי הרי בימי שלום, כבימי מלחמה, אנו יכולים לציין בכנות וללא נסיון לטשטש את הביקורת, כי חסד נעשה עמנו שהתחבורה הציבורית בכלי חלקי הארץ נמצאת בידי חברה ציבורית על בסיס ציבורי ושותיפי. אפשר לקבוע בוודאות, כי פקודת התעבורה המהווה את המסגרת החוקית של הפיקוח הממשלתי על התחבורה הציבורית וכן רשות התעריפים והפיקוח על התחבורה יכולות למלא את תפקידן ביתר יעילות כאשר הן מקיימות מערכת יחסים מרוכזת עם הגורם המרכזי בתחבורה הציבורית, והוא הקואופרטיבים.

יוכל איש לקרוע, לא מבחינת התפיסה הציבורית, לא מבחינת צידקתה, לא מבחינת יעילותה וגם לא מחוסר אפשרות ליישמה. אצלנו זה מפלט רגיל, כאשר אומרים: אי-אפשר ליישם. אפשר לחשב כל פרט, ואם החסרת, אפשר גם את החסר לחשב ולפרוץ חשבון, לקיים הנהלת חשבונות מדויקת לגבי הקואופרטיבים.

מספר רב של עסקים מונופוליסטיים, שרוב הציבור נזקק לשירותם ולתוצרתם, מתנהלים על בסיס עסקי טהור, ואין כל סיבה, פרט אולי לסיבה ההיסטורית, פרט אולי לשיקולים זרים, ייתכן פוליטיים, שהקואופרטיבים לתחבורה יהיו יוצאי דופן, כשם שלפי עניות דעתי אין סיבה שקופות-החולים תהיינה יוצאות דופן מבחינה זו.

אין חשבון, נותנים כספי ציבור שוב ושוב בלי חשבון. זה נקרא סובסידיה, והכיסוי הוא לשמור על המחירים. אבל כמה מזה זורם לכיסים — איש אינו מסוגל לחשב. גם אם זה זורם לקופות אחרות, למשל, מפלגתיות, זה איננו יותר טוב.

אם מישהו חושש מהצעותי, ואולי במידה מסוימת של הצדקה, מחמת פגיעה בטיב השירות הציבורי במקרה שיערכו תחשיב עסקי מדויק, גם לכך יש לי פתרון. הסיבה לחשש ברורה. כאשר זה על חשבון הציבור, אפשר להכניס לשירות אוטובוסים מאוררים וממוזגים. כשזה יהיה על חשבון יעילות העסק, יכול להיות שייוצר מצב שהציבור יסבול. אבל לזה, כאמור, יש פתרון. מתן הזכיון הבלעדי צריך להיות מותנה — ובדין שיהיה כך — בתקנים של כלי רכב וטיב השירות. זה נעשה בכל מקרה של מתן זכיון בלעדי, נוסף על הפיקוח על המחירים. צריך יהיה לבחון מחדש את התקנים מפקידה לפקידה ולהתאים אותם לצרכים ולאפשרויות.

חברי הבית, דיון סתמי במחירי הנסיעה או בהעלאת מחירי הנסיעה, תלוש מן הגורמים הבסיסיים שניתחתי באריכות כה רבה, דומה בעיני לדיון בכמות הבד הדרושה כדי לתפור חליפה ליתום. כל עוד אין נתונים על מידות גופו של אותו יתום, לא יוכל איש לדעת כמה בד דרוש כדי לתפור לו חליפה. עד שלא נדע את התחשיב, את ההכנסות וההוצאות העסקיות, את ההוצאות הבלתי-עסקיות, לא ניתן יהיה לחשב את מחירי הנסיעה הצדקיים. זהו משא-ומתן בחלל הריק, זו הטעיה, זו זריית אבק בעיניים. באין תחשיב אפשר להצדיק סובסידיה של 100 מיליון לירות ואי-אפשר להצדיק סובסידיה של 10 מיליון לירות, אם בכלל, באותה מידה, ואני לא מתכוון למאזן של הקואופרטיבים שעדיין לא נסמר לשנת 1971. אני מדבר על דרך עריכתו של המאזן. שאלה אחת, למשל, מה חשבון הוצאות הקואופרטיב בהקופת מלחמת יום-הכיפורים, מה חשבון ההוצאות של הקואופרטיב כתוצאה מהחוקת קו לאזור בלתי-משתלם שיש בו אינטרס ציבורי. מול סעיפים כאלה צריכים לעמוד סכומים אלה, ואלה בלבד, שישולמו מאוצר המדינה לקואופרטיבים.

מעבר לתחשיבים אני תובע שיש להבטיח: 1) מב-חינה עקרונית — אמצעי תחבורה ציבורית אלטרנא-טיביים. אלה יווסחו מעצמם גם את מחירי התחבורה וגם את טיב השירות, ובסופו של דבר איש לא יינזק, גם הקואופרטיבים ייהנו מהם. תחרות בריאה היא העידוד הכי טוב לעסק.

שהיתה בהורדת עשרות אלפי כלי רכב מהכבישים ליום בשבוע. גם עתה, בעקבות קודמי, אני מציע לשר התחבורה לחזור ולשקול האם אין לחזור להגבלת תנועת הרכב ליום אחד בשבוע, ועל ידי זה להקל במידה ניכרת את תנועתה של התחבורה הציבורית המסיעה המונים.

למיבצע צימצום הסובסידיות והעלאת התעריפים נתלווה הישג אחד בעל משמעות מיוחדת במינה בריקמה הסוציאלית שלנו. משרד האוצר נענה ליוזמת ההסתרת להעניק הנחות בתעריפים לחלק מכובד של האוכלוסיה — לקשישים ולבני-נוער.

חברי הכנסת, בכל הארצות בעלות מערכת מתקדמת של בטחון סוציאלי הפך נושא התחבורה לבעיה סוציאלית כאובה לשכבות אוכלוסין רחבות. האורבאניזציה, התרחקות השכונות ממרכזי המסחר והבידור, יציאת הצעירים ממרכזי הערים לפריכים כאשר הקשישים נשארים במקום מגוריהם הישן — כל אלה יצרו מתחים חברתיים שניתן להתגבר עליהם רק על-ידי יצירת תנאי קומוניקציה נוחים יותר, זולים יותר ואנושיים יותר לקבוצות החלשות התלויות או בהכרה או בזולת.

מתן הנחות בתחבורה הציבורית, באגרות טלוויזיה וראדיו ואפילו בקולנוע ומקומות בידור לקשישים הפך לחלק בלתי-נפרד ממערכת הבטחון הסוציאלי. על כן, כאשר השגנו הנחה של 35% ממחירי הנסיעה לקשישים, היה בזה משום בשורה לציבור הקשישים המונה בישראל כיום יותר מרבע מיליון נפש. מיליון ויותר ילדי בתי-הספר וילדים עובדים נכנסו לקאטגוריה זו של מקבלי הנחה בתחבורה. אך לא עבר זמן רב והתברר שאין מלאכתנו שלמה. "הקשישים ציפו להנחה של 35% כאשר צריך להגיע לביקור לבנים ולנכדים, לביקור חולים ולמרפאה האזורית, ואולי לביקור הבן או הבת בישווי ספר, לביקור פצונוי-מלחמה והמחלימים" — כך כותב לי אחד מוותיקי ההתיישבות בעמק, שלמה תמיר מתל-יוסף. והנה התברר כי בצד ההנחה יש גזירות.

דבר ראשון: ההנחה ניתנה רק בשעות 9.30 בבוקר ועד ל-3.30 אחר-הצהריים. משמע: אם קשיש רוצה לבקר את המשפחה דווקא לאחר שעות העבודה, כשהמשפחה בבית, אין הוא מקבל את ההנחה. הנימוק של עומס נוסעים בשעות מסוימות אין בכוחו לשכנע, כי מולו ניצבים מאות נימוקים חברתיים סוציאליים כבדי-משקל אחרים. לא עושים את החשבון של עומס בדרכים עם בעלי הרכב הפרטי שממלא את הכבישים וחונק את התחבורה.

דבר שני: ההנחה הוגבלה לכרטיס שמחירו מגיע עד לירה-יוצאי. מתל-יוסף לעפולה וזכה בהנחה; לעומת זאת מבית-שאן או משדה-נחום לעפולה — אינו זוכה בה. וזאת הבשורה שאנחנו מקבלים מן העמק. הדבר הזה נוגע גם לשכונות בתל-אביב, רמת-גן וירושלים לא פחות. ההנחה מצמצמת בהתאם למחיר הכרטיס, דבר שגורם לבוכהאלטרית מסובכת נהג ולנוסעים.

הגזירה השלישית: החובה לקנות כרטיס של חמי-שים כרטיסים בידה, והיה, אם באים בעל ואשתו יחד פנסו — עליהם לקנות שני פנסקים. אם כן, למה לא פנסקים בני 10-20 כרטיסים כל אחד? למה על הקשיש להשקיע מראש בקופת "אגד" או "דן" עשרות לירות ועל-ידי כך משיגה החברה אלפי לירות כמיקדמות, בלי

אי-אפשר, כמובן, להתעלם ממשברים שפקדו את המערכת הזאת עקב בעיות פנימיות, כגון: היחסים בין הקואופרטיב לבין עובדים שכירים וכן העובדה שעד היום לא הצליחו לאחד את שני הקואופרטיבים "אגד" ו"דן" ליחידה מינהלית-כלכלית אחת. אך עם זאת אין ספק כי שר התחבורה, במציאות הזאת, יכול להתפנות למחשבה מקיפה יותר על בעיות התיכנון הכולל ופיתוח התשתית כאשר מבחינה חברתית קיים הנושא האנושי המבטיח, בדרך טובה יותר מכל שיטה אחרת, את האחריות המשותפת של העובדים לרכוש, לניהול, לכוף האדם, לפיתוח ולדאגה לעתיד הענף. זאת, כמובן, נוסף על העובדה כי 3,000 ויותר אוטובוסים הנמצאים בידיים מרוכזות מהווים חלק חשוב וחיוני של מערכת הבטחון הלאומי. עליו גורם חשוב ביותר, אך ככל העולם המודרני, כופה עליו הנושא המציאות בעיות שלא ידענו תמול-שלוש.

לפיתוח התחבורה היבשתית הוקצבו השנה 95 מיליון לירות, כמעט 40 מיליון לירות יותר מאשר בשנה שעברה. אמנם ידוע לכל כי בנושא זה התחבורה האווירית, פיתוח שדות תעופה והצי הימי, להגברת הקשר עם העולם, מעסיק את מיטב המוחות. אך מתברר יותר ויותר כי אם לא ניתן את תשומת-הלב המתאימה לתחבורה היבש-תית, עלולה היא לשים לאל את כל המאמצים שיושקעו בפיתוח המשק וענפי התחבורה האחרים.

יש מי שמצביע על הריכוז הקיים של התחבורה בידי גורם אחד כעל מנופול, אך אין שירות ציבורי הנמצא בפיקוח ממשלתי יכול למצות זכויות-יתר של מנופול. לעומת זאת היתרונות של תיכנון, אירגון מרכזי, ייעול וניהול מרכזי — יש בהם כדי לחסוך לא רק דאגה ומכשולים הטמונים בפיצול; יש בהם גם חסכון כלכלי מרחיק לכת. הציבור רוצה שהממשלה תבטיח את מלוא התועלת מהמבנה הקיים על-ידי פיקוח מרחיק לכת על שירותי התחבורה ודרכי ניהולם על-ידי הקרי-אופרטיבים.

רבותי, למעשה נטלתי את רשות הדיבור כדי להדגיש אספקט חברתי-סוציאלי אחד שהתעורר לאחרונה, אשר אולי רק במקרה נפל בידי שר התחבורה, ויפה יעשה השר אם יכבד אותו ויקדיש לו, בין היתר, מחשבה ראויה לו. זה עניין ההנחות בתחבורה לקשישים וילידים. אני חוזר לוויכוח שפקד אותנו בראשית 1974, עם הצימצום הדראסטי של הסובסידיות למצרכים הבסיסיים סיים בתוך זה לתחבורה הציבורית.

עד היום לא השלים הציבור עם עליית המחירים ב-30%-60% בכל חלקי הארץ, כאשר השיפור בשירות אינו מתלווה לעליית התעריפים. המלחמה, המחסור באוטובוסים, הרחובות הצרים של הערים המרכזיות, גיוס כוח-האדם, המתח החברתי שמלווה אותנו, ריבוי כלי הרכב הפרטיים ככבישים ונוסף על כל אלה העלאת התעריפים שבאה בעקבותיה, בלי ספק גרמו לכך שיהיה צפוי גל של התמרמרות גוברת על חוסר הפרופורציה בין טיב השירות לבין המחיר שעל הציבור לשלם בעדו.

גם עתה נראה לי שנעשתה שגיאה כאשר ויתרו על הגבלת תנועת הרכב הפרטי יום בשבוע. זהו שראו רק את האספקט המוגבל של חסכון בדלק. היו שראו בכך אקט חינוכי לצנע, אך מי שראה את השינוי שתל בכבישים יום-יומיים אחרי ביטול ההגבלות יכול היה להבין את המשמעות הטכנית והכלכלית רבת-המשקל

— העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון) (אפרת, שינמן, אבוחצירא) —

כל הבעיות הללו בשעת-חירום? — לא רבות. אבל חלב לא היה, על הביצים לא נדבר, והגבינה גם היא לא הגיעה, אלא אם כן היתה יזמה מקומית כדי לפתור את הבעיה.

או דוגמה שנייה שאני מביא: מאפייה הבנויה במיוחד לשעת-חירום. עובדיה מרותקים לשעת-חירום; היא צריכה לספק לחם לכל הסביבה בשעת-חירום. היא צריכה רכב. מגייסים ומרתקים את הרכב שלה ליחידת התובלה המקומית. ואם היא רוצה את המשאית שלה, היא צריכה לקבל אותה תמורת תשלום שהוא הרבה מעבר לתשלום שהנהג ומשאיתו קיבלו מן המאפייה. כלומר, אם היה להם הסכם שהנהג עובד במאה לירות ליום, הרי כשהמכוונה גויסה והוא מקבל אותה בחזרה דרך משרד התחבורה בשעת-חירום צריך בעל המאפייה לשלם עוד 60–70 לירות, ואז הוא אומר: על חשבון מי? על חשבון העלאת מחירי הלחם, או על חשבון סעיף אחר? אבל הכי טוב לא לקחת את המכוונה. לא מחזירים את המכוונה אליהם; הם עובדים בפחות מכוונה, פחות כוח-אדם, ואז הלחם מגיע ארבע, חמש, שש שעות מאוחר יותר לחנויות. זאת דוגמה.

לקחתי שתי דוגמאות. יכולתי להציג לפניכם עוד עשרות דוגמאות. אבל כשצריך לרתק רכב, וזה חשוב — הרבה פעמים חייבים — השאלה היא אם הרכב הזה המרותק צריך להיות דווקא של מפעל חיוני שגם הוא מרותק. אם המפעל הזה הוא חיוני בשעת-חירום, מדוע צריך לרתק את הרכב שלו למפעל אחר ולהביא לו רכב של מישהו אחר? הבה נרתק למפעל את המכוניות העובדות בו כל השנה.

יש דבר יותר חמור, והוא נוגע לסיטונאים שתפקידם לספק מצרכים בשעת-חירום. הם מוגדרים בחוק לשעת-חירום כסיטונאים המספקים לעיר את כל צרכי המכולת. הרכב שלהם נלקח ורוחק על-ידי משרד התחבורה. כשהם זקוקים לאמצעי הובלה, המחיר שנדרש מהם היה פי שניים מהמחיר הרגיל. היה מחזירון של משרד התחבורה שהמחירים בו גבוהים מאוד. ברגע שאותו סיטונאי קיבל את המכונית ממשרד התחבורה, מכונית מרותקת שנמסרה לו להובלה — מחירי הובלה התייקר, מחירי המצרכים התייקרו, והסיטונאי העלה את המחיר כבר במכולת. הוא דרש מבעל המכולת השתתפות בתור ספת המחיר. התוצאה היתה שבעל המכולת הפקיע את המחירים לצרכן.

ועוד דבר. אני חושש לומר שאנשים שהיו ממונים על הנושא הזה מטעם משרד התחבורה כיהדות תובלה וקיבלו את הרכב המרותק לרשותם — ומזוהר ברכב במספרים גדולים למדי — והם היו צריכים אחר כך להשכיר את הרכב לתברות שונות, הם הפקיעו מחירים מעבר למחיר שנקבע אפילו על-ידי משרד התחבורה. לי ידוע שגם נעשו עסקים "שחורים" בנושא זה תוך ניצול העובדה שהציבור, חברות או רשויות שונות היו זקוקים לרכב. הובר דורש בדיקה. אנשים ניצלו את המלחמה, את תקופת החירום, בתוקף תפקידיהם כמנהלי חברות תובלה, לשם התעשרות. וזאת דווקא בתקופה הקשה שהיתה לנו ובגיבוי ממשלתי, במקרה זה-משרד ממשלתי מכוונו.

שר-התחבורה א. יריב:

מה זאת אומרת גיבוי ממשלתי?

יריבית? מימון בהחלט נוח. השאלה היא על חשבון מי? ובאים פנסיונרים ומספרים על הטרדות הפוקדות אותם כשהם צריכים לעבור בשתי תחנות אוטובוסים למחוז תפצם. בקטע אחד הם זוכים להנחה ובקטע השני היא נשללת מהם.

הסדרי ההנחה הפכו לנושא של תלונות. עשרות מכתבים אני מקבל, כאחד האנשים שיזמו את העניין כשהייתי עדיין בהסדרות. זה עושה רושם כאילו כל ההסדר הזה נעשה באונס ולא מתוך חישוב חברתי. לא השקיעו מחשבה מספיקה לסידור גאות של הישג סוציאלי שיכול להיות למופת של קידמה, של דאגה לחלק החלש של החברה.

אני פונה למשרד התחבורה להעמיד צוות אנשים, ולו מצומצם, שיבדוק את הנושא באורח יסודי, גם את הצד החברתי-פסיכולוגי וגם את הצד השירותי-כלכלי, ולהוכיח לציבור שמה שניתן לו הפעם לא היה בבחינת חסד של פילאנתרופים אלא הסדר ממלכתי הנאה לחברה מודרנית.

הי"ר פ. שינמן:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת אבוחצירא, ואחריי לחבר-הכנסת ארנס.

אהרן אבוחצירא (חזית דתית לאומית):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, במסגרת שני הנושאים העומדים על סדר-היום הייתי רוצה להתעכב על נושא אחד, ולמעשה רק על חלקו של הנושא האחד, והוא מצב התחבורה הציבורית והלא-ציבורית בשעת-חירום.

המלחמה האחרונה, לצערנו, גילתה כמה מחדלים, אבל יש מחדלים שאינם יכולים להגיע לידיעת הציבור משום שלא כל הציבור יכול להיתקל בהם. המחדל הגדול ביותר, הבולט ביותר, היה בתקופת החירום בנושא של התחבורה כולה בתקופת חירום, בתקופת המלחמה. הזמנת המשאיות ונהגיהן בזמנם פתחה רק חלק מן האשנב לנושא החמור הזה. אבל זהו נושא שבודאי עלינו להפנות אליו את תשומת-לבנו, תשומת-לב משרד התחבורה והנוגעים בדבר, מפני שאולי יש צורך דחוף ביותר להגיע להסדר מסודר של הנושא. ואפרט כמה מדובר.

כידוע לחברי הכנסת, בתקופת המלחמה, בתקופת החירום, רכב ציבורי הכולל משאיות, טנדרים או כל רכב אחר פרטי, נתפס או, נגיד בסגנון אחר, "רותק" לרשות מל"ח, אם על-ידי משרד התחבורה ואם לרשות מל"ח ברשות מקומית. וכאן התגלה לנו שלמשרד התחבורה עד התקופה שהמלחמה גילתה זאת לא היתה כל תכנית מאורגנת בנושא הנ"ל. משאיות, טנדרים — רותקו, אבל ללא כל חשבון נכון אם הם נלקחו מהמקום הנכון.

למשל: הכל יודעים ש"תנובה" מחלקת מוצרי חלב. "תנובה" בשעת-חירום איננה יכולה לסגור את מפעליה. אבל משאיות "תנובה" בשעת-חירום גויסו, ונשאלה השאלה: כיצד יגיע חלב או גבינה לחנויות בערים? "תנובה" אמרה: רכב אין לי; לחושבים אין חלב; רשות מקומית — בבקשה, נטו להשיג משאיות, והיא תחלק חלב. כמה רשויות מקומיות מסוגלות לפתור בעצמן את



אהרן אבוחצירא (חזית דתית לאומית):

כשאני אומר גיבוי, הכוונה היא שהם היו ממונים רשמית. וכאשר אי-אפשר לפקח על צליח מחוסר אירגון נכון, הרי זה גיבוי בדיעבד. ודאי שהממשלה לא אמרה להם לנצל את ההזדמנות ולהרוויח לכיסם הפרטי. אבל הפרצה הקיימת בכל האירגון הזה איפשרה להם זאת. זה דבר חמור.

שר-התחבורה א. יריב:

יש הבדל בין זה ובין גיבוי.

אהרן אבוחצירא (חזית דתית לאומית)

ברור שיש הבדל. לכן הדגשתי את ההבדל הזה, אדוני השר.

דבר אחד ברור, שכתוצאה מחוסר האירגון של הנושא הזה בתקופת החירום נוצרו מצבים שהאזרח הפשוט, בעיקר האזרחיות של היום מגוייסות, היה הסובל העיקרי. אזרחיות אלה כוחן קטן מאוד בימים קשים מסוג זה מכדי ללכת ולהיאבק על זכויותיהן.

אומר עוד דבר. נוהגים למסור לעיריות ולרשויות מקומיות מספר מסויים של כלי רכב בלתי-תקניים. הנהגים מקבלים תשלום יומי בעד יום הגיוס הזה. אני מודה ומתודה שאני, למשל, יכולתי לנצל את הרכב הזה שעמד לרשותי אולי ב-20%. כי זה איננו רכב שיכול לספק את הדרישות. אלה בסך הכל טנדרים קטנים או מכוניות פרטיות, לא משאיות ולא מכוניות גדולות להובלת דברים רציניים. התוצאה היתה ש-10—15 מכוניות עמדו יום יום, בתשלום מלא ובטלה מלאה. ברוב המקרים היה כך. בתקופה זו הכרתי את כל מחוז המרכז בקשר עם נושא זה.

אני שמח שהיום נלמדו קצת לקחים בנושא זה. השאלה היא אם כל הלקחים יילמדו לקראת הבאות.

אני חייב להזכיר דבר נוסף, והוא בקשר לבזק הכבד שנגרם לרכב מגוייס בשעת-חירום. זהו רכב של אזרחים שגוייס על-ידי משרד התחבורה או צה"ל.

שר-התחבורה א. יריב:

אני רוצה להבהיר שמשרד התחבורה אינו מגייס רכב. משרד הבטחון מגייס את הרכב.

אהרן אבוחצירא (חזית דתית לאומית):

השר צודק. משרד התחבורה אינו מגייס רכב, הוא מרתק אותו.

אני מציע שכל הנושא של מצב התחבורה בשעת-חירום יועבר לטיפול הדחוף ביותר של משרד התחבורה. יש צורך לדון בכל הנושא של אירגון התחבורה ברשר-יות מל"ח. אני יודע שחומר רב נשלח מטעם אלה שטיפלו בנושא זה בתקופת המלחמה לרשויות הנוגעות בדבר והאחריות לנושא. אני מציע שזו תהיה אחת היממות של השר החדש ושל משרד התחבורה, ויש לטפל בזה בצורה הרצינית ביותר. יש להכין תכנית מסודרת ומאורגנת, על-מנת לחסוך הרבה אמצעים, הרבה הוצאות והרבה כוח-אדם, שלעתים אינו מנוצל כראוי.

היו"ר פ. שינמן:

רשות הדיבור לתבר-הכנסת ארנס, ואחריו לחבר-הכנסת פרוש.

משה ארנס (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, לפי הערכת שני הנושאים שהועלו פה לסדר-היום, הליקויים שנתגלו במערכת התחבורה הציבורית בשעת-חירום והעלאת תעריפי התחבורה הציבורית — ורק היום נודע לנו מהעתונות שאחד הקואופרטיבים סובל מגרעון מצטבר של 15 מיליון לירות בכל חודש — לדעתי ליקויים אלה הם רק סימפטומים של המצב העגום שבו נמצאת מערכת התחבורה הציבורית הישראלית.

אני שותף לדעתו של חבר-הכנסת דרניצקי. אני מצטער שהוא איננו נוכח כאן. הייתי מצפה שלפחות אותם חברי כנסת שמעלים הצעות לסדר-היום ודורשים דיון במליאה יהיו נוכחים בזמן הדיון.

היו"ר פ. שינמן:

הוא משתתף בישיבה כל הזמן. הוא יצא לרגע.

משה ארנס (הליכוד):

על כל פנים אני שותף לדעתו של חבר-הכנסת דרניצקי שהליקויים במערכת התחבורה הציבורית הישראלית הם פרי של חוסר תיכנון כולל, חוסר ראיית הנגר, לד, חוסר החלטיות, חוסר תקיפות בהשגת יעדים מוסכמים, המאפיינים את פעולת הממשלה במישור הזה. אינני יודע אם חבר-הכנסת דרניצקי שותף לחשש שלי שתכונות אלה מאפיינות את פעולת הממשלה גם במישור רים אחרים — חברתיים, מדיניים ואף בטחוניים. על כל פנים מערכת התחבורה היא אחת המערכות החשובות ביותר במדינה ולה השלכות רבות וענפות על כל פעילות במדינה.

כל הפונקציות הכלכליות והחברתיות המאפיינות את החברה והמשק המודרני תלויות באפשרות ליצור קשר בין הגורמים השונים המהווים את המשק והחברה. עליפי רוב חייב קשר זה להיות בלתי-אמצעי ולכן מצריך העברת ביטוי של סחורות ואנשים ממקום למקום. לכן גם מעברת היעילות של רוב התהליכים המתקיימים במדינה מודרנית ביעילות מערכת התחבורה שלה. אין לצפות שתיווצר מערכת תחבורה יעילה על מרכיביה — התחבורה הפרטית והציבורית — מעצמה, כתוצאה מהחלטות יחידים המנסים לפתור את בעיותיהם האישיות על רקע התנאים הסובבים אותם. הנסיון של כל אחד בנפרד להשיג את התנאים האופטימאליים לעצמו ללא תיכנון והכוונה מרכזיים על-ידי הממשל מביא בסופו של דבר לאנארכיה — סתימת עורקים, זיהום הסביבה, קטל בדרכים, כל אותן תופעות שכבר הורגלנו להן במדינה, מבלי לפתור בצורה סבירה את דרישות התחבורה של אזרחי המדינה. העדר תיכנון ותיאום מרכזיים בשטח זה הוא מחלל הפוגע בסופו של דבר ביעילות כל התהליכים הכלכליים והחברתיים במדינה ומשחית את איכות החיים בה.

פתרון יעיל של בעיית התחבורה במדינה חייב להתבסס על מודעות לארבעת ההיבטים העיקריים וקשורים בבעיה זו: 1) אנרגיה — כדי לעבור ממקום למקום דרושה השקעת אנרגיה. לאחרונה הוברר לעולם כולו, ולמדינת ישראל במיוחד, שמקורות האנרגיה בעולם מוגבלים. אמצעי התחבורה המינימים צורכים כשליש מכלל הציורכה באנרגיה, ואי-התחשבות בגורם זה בתיכנון מערכת התחבורה יביא בסופו של דבר לעצירת גלגלי התח-

חוברת ט"ו, ישיבה מ"ה  
 (דיון)  
 (ארנס, שיגמן, פרוש) —

טיבים לתחבורה. המשך תהליך זה פירושו גידול מזורז של כל מטרדי התחבורה יחד עם עצירת גלגלי התחבורה. היעד המרכזי של מדיניות התחבורה שלנו חייב להיות פיתוח התחבורה הציבורית וריסון התחבורה הפרטית. המדיניות צריכה להתבסס על עבודות תיכנון ארוכות טווח המתואמות עם התיכנון הכלכלי והפיסי של המשק. אכיפת מדיניות זו פירושה חיטול הסיכסוכים המתמידים בין "אגד" ו"דן" ובין שניהם לבין הרכבת, וביטול כפילות האחריות מערכת התחבורה בין משרד התחבורה ובין משרד העבודה. העדר ניהול יעיל של מערכת התחבורה לא רק גורם לריבוי מטרדים אלא גם מלווה בקנס כלכלי גדול. דרושה תכנית ויד חזקה בביצועה.

היו"ר ש. שיגמן :

רשות הדיבור לחבר-הכנסת פרוש, ואחריו לחבר-הכנסת גולן.

מנחם פרוש (חזית דתית תורתית):

כבוד היושב-ראש, כנסת נכבדה, שני הנושאים האלה — העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום — הועלו בכנסת עוד לפני כשלושה חודשים, כאשר שני הנושאים היו בשעתם אקטואליים מאוד. הערכנו את ההחלטה להקדיש לכך דיון. אולם, כאשר מביאים זאת רק היום לדיון פגה במידה רבה האקטואליות שהיתה אז, כאשר הובאו לכנסת הצעות אלה כהצעות לסדר-היום. בכל זאת עדיין יש מקום די נרחב לדון בשני נושאים אלה.

אמנם העלאת המחירים בתחבורה הציבורית, שהינה אה להעלאת הצעות אלו לסדר-היום, היא כבר כיתום עובדה קיימת. ודווקא אתמול התפרסמה ידיעה בעיתון נות תחת הכותרת: "אגד לפני התמוטטות" ובידיעה נאמר כי "אגד" מבקשת מהממשלה עזרה דחופה והלוואה של לא פחות מאשר 25 מיליון לירות בגלל משבר הפוקד את החברה עקב ירידה דראסטית בנסיעות מאז תום המלחמה. דרישה זו של "אגד" תגרום בוודאי לאהרן מכן שוב בדיקה להעלאת המחירים, מפני שהממשלה עלולה שוב לגלגל את כיסוי הפסדי "אגד" על הציבור על-ידי העלאה חדשה של מחירי הנסיעה.

מצב זה מחייב אותנו לומר את דברינו ולדרוש מהממשלה לא להעלות בשום פנים ואופן את מחירי הנסיעה. עליה למצוא מקורות אחרים ודרכים אחרות לכיסוי הפסדיה של "אגד". כאשר "אגד" היא חברה מונופוליסטית לתחבורה ציבורית, על הציבור לדרוש בדיקת מערכת השכר של עובדי "אגד" ורווחיהם של חבריה — אלה הם רווחים אסטרונומיים עד מאוד. שמענו על משכורת של 4,000 לירות לחודש. אם כך, כיצד אומרים: "דארף מען ניט זאגען מיט זיי עננו". כלומר, אם מקבלים שכר ורווח כזה אין לומר עמיהם את התפילה הנאמרת בצום, שזו תפילת "ענגו". אם "אגד" מטילה את חובותיה על הציבור, או על הממשלה, ואלה הם גם כספי ציבור, לא ייתכן שהציבור לא יידע אם יש הפרזות בשכרם ורווחיהם של אנשי "אגד". לא אחת חושב אני מתי יבוא הסינדיקאליסם שישחררנו מת-עשרותם של הדוגלים בדגל סוציאליסטי.

כיום מדברים על ירידה דראסטית במספר הנוסעים ב"אגד". עלינו לתת את דעתנו על גורמי ירידה זו. מי הם הנפגעים? עלינו לדעת שהנפגעים הם המוגי

בורה; 2) תנאי הסביבה או אקולוגיה — מקור האנרגיה המקובל לכלי תחבורה הוא הנפט, שהפיכתו לאנרגיה המכאנית של תנועה מלווה בפליטת תוצרי שריפה — חלקם חמרים מזהמים — לאטמוספירה. פליטה זו קשורה גם ביצירת רעש בסביבה. כשליש מהמוזמים באוויר נובעים מכלי התחבורה, כאשר באזורים עירוניים מהווה התחבורה הגורם העיקרי לזיהום האוויר ולרעש. ללא ריסון מספר כלי הרכב הנעים בערים נגרם להרעה אישית של האוכלוסיה העירונית; 3) תאונות דרכים — כתוצאה מתאונות דרכים בישראל נהרגים מאות ונפצעים אלפים מדי שנה בשנה. הריבוי המתמיד במספר המכריניות גורם לעלייה מתמדת במספר נפגעי תאונות הדרכים. עלינו לתת את הדעת אם אנו מוכנים להרשות לתהליך זה להמשיך ולהתפתח; 4) כושר התנועה — מטרת המערכת התחבורתית היא לשפר את כושר התנועה של האוכלוסיה, אך גידול האוכלוסיה וצפיפות הבנייה יחד עם העדר פיתוח מקביל של מערכת התחבורה, מביא לכך שאמצעי התחבורה הם שסותמים את עורקי התנועה ומביאים להאטה מתמדת בכושר התנועה. האטת מהירות הנסיעה הממוצעת ל-3—4 קילומטר לשעה במרכזים העירוניים גורמת להצטברות ריכוזים מסוכנים של חמרים מזהמים.

בחינה של ההיבטים שהזכרתי מראה ברורות שהרוב כב הפרטי מהווה אמצעי תחבורתי בלתי-יעיל שאין ביכולתו לפתור את בעיית התחבורה, אך יש ביכולתו לבזבז אנרגיה, לזהם את האוויר ולסתום את עורקי התחבורה. הרכב הפרטי שתפוסתו הממוצעת היא נוסע ורבע או נוסע וחצי למכונית הוא האמצעי הבזבזני ביותר מבחינת המדדים של אנרגיה לנוסע-קילומטר, זיהום לנוסע-קילומטר, תאונות לנוסע-קילומטר והשטח התפוס, בנסיעה או בחנייה לנוסע. בורר מעל לכל ספק שניתן לספק את דרישות המשק והחברה לתנועה, במגבלות המרחב והמשאבים העומדים לרשותנו, רק באמצעות התחבורה הציבורית. אך חשוב לזכור שלא מערכת התחבורה ציבורית כל שהיא תפתור את הבעיה. עליה לתאם את הדרישות לנחיתות, חזירות ומהירות הנסיעה, גישות למקורות ויעדי הנסיעות, ולמחירי נסיעה סבירים. אך מסתבר מנסיון אחרים שגם כאשר מערכת התחבורה הציבורית הולמת דרישות אלה, דרושות פעולות הכוונה מרכזיות בפיתוח התשתית התחבורתית, באיסורי כניסה לאזורים צפופים ובאמצעים פיסקאליים כדי לגרום לכך שהנוסעים ברכב פרטי ינטשו את רכבם ויעברו לתחבורה הציבורית.

כאשר אנו בוחנים את מערכת התחבורה הישראלית אנו רואים את תהליך ניוון המערכת מתפתח במלוא העוצמה. אי הרכב הפרטי גדל בשיעור 14% לשנה, הערים מזדהמות, קטל בדרכים, והתחבורה הציבורית — האוטובוסים והרכבות — מיושנת, מלוכלכת ואיננה הולמת את דרישות הציבור. בו בזמן שבכל העולם נעשים מאמצים להגדיל את חלקה של התחבורה הציבורית בסך כל הנסיעות והתבצעות, קיימת אצלנו נשירה ואף בריחה הולכת וגדלה מהתחבורה הציבורית אל הרכב הפרטי — תהליך שקשה יהיה להסב אותו בעתיד. אין להתפלא מתופעה זו בהתחשב באיכות כלי הרכב הציבוריים ובחוסר התאום בין "אגד ו"דן" ובין שניהם לבין רכבת ישראל. משרד התחבורה הדגים אזלת-יד מוחלטת בנסיונו לשלוט על פעולות הקואופר-

— העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון) — (פרוש) —

ירד בצורה דראסטית מאז הועברה תחנת הרכבת בתל-אביב מבית-הדר שבמרכז העיר למקומה החדש ליד מקווה-ישראל, שזה מרחק רב ממרכז העיר.

הדעה נותנת שבמצב זה לא היה צריך להעלות את מחירי הנסיעה ברכבת לירושלים. אין כמעט כל הפרש במחיר הנסיעה בקו ירושלים-תל-אביב בין האו-טובוס לרכבת. ברור הוא שבתנאים אלה מספר הנוסעים ברכבת בקו זה הוא קטן ביותר. על משרד התחבורה לתת את דעתו לשאלה זו. לדעתי, יש מקום להוריד את מחיר הנסיעה ברכבת בקו זה, או לפחות למצוא סידור הנוסעים יוכלו להגיע מתחנת הרכבת למרכז העיר ללא כל תוספת במחיר, כדוגמת "אגד" אשר גם הוא מצא הסדר לכך.

אשר למצב התחבורה הציבורית בתקופת החירום — כאמור, ברוך השם, השתחררו כבר רוב רובם של הנגה-גים שהיו מגויסים בעת המלחמה וחודשים מספר לאח-ריה. אף-על-פי-כן לא חזרו עדיין שירותי התחבורה להיקפם מלפני המלחמה. צימצום התחבורה הציבורית הוסבר בשעתו במחסור בנהגים עקב גיוסם. אני חושב שעל משרד התחבורה להקים צוות שיבדוק את כל נושא הצימצום בתחבורה הציבורית בשעת-חירום. ייתכן מאוד שלא אחת התפקיד של קיום קשר בין שכונות מרוחקות עם העיר הוא חשוב במצב חירום לא פחות מאשר החזקת מגויסים לתפקידים שונים בשעת-חירום שלא עולים בחשיבותם של קיום התחבורה הציבורית, ובמיוחד על הקשר עם שכונות מרוחקות מן הערים. אבל נשאלת השאלה: מדוע לא חזרו השירותים להיקפם המלא עד היום? קיבלתי במשך הזמן מכתבים מתושבים שונים שבהם הם מתריעים על הליקויים בשירותי "אגד". ארשה לעצמי להביא כמה דוגמאות.

בקווים בין-עירוניים, כמו בקו ירושלים-תל-אביב, פעלו האוטובוסים לפני המלחמה עד השעה 11.30 בלילה, ואילו כעת הם פועלים רק עד לשעה 10.30 בלילה. מדוע הצימצום בשעה הזאת? יש בכך עניין רב, כפי שיכולנו להיווכח בעבר מה היתה החשיבות של אותה שעה נוספת לציבור הנוסעים.

גם בשירות העירוניים בירושלים מסיימים האוטובו-סים את השירות בשעה הרבה יותר מוקדמת מאשר לפני המלחמה. רק במספר קטן של קווים פועל השירות עד הצות.

אסתפק בדוגמה אחת: קו מס' 15, המשרת שכונות כמו מקור-ברוך וגאולה בצד אחד של העיר, וטלביה, קריית-שמאל וקטמון מצדה השני של העיר, פועל עד שעה 10.00 בלילה בלבד, ואילו לפני המלחמה הוא פעל עד שעה 11.30 בלילה. יש לציין כי לפני זמן-מה הוארך השירות של קו זה עד לשעה 11.00 בלילה, אך לאחרונה שוב קיצרו את זמן שירותו בשעה אחת. בחלק גדול של השכונות שקו זה משרת אין קווים מקבילים. יוצא איפוא שלתושבי אותן שכונות אין תחבורה ציבורית אחרי שעה 10.00 בערב.

יש עוד דוגמאות דומות לאלה. יש אף קווים שלא חודשו כלל מאז תום המלחמה, כמו קו מס' 3 אשר קישר בין השכונות קריית-צאנז, שיכון חב"ד, תל-ארוה ועד למרכז העיר ולשער-שכם.

כפי הנראה נבע הצימצום בשירות לא מתקופת החירום, אלא מהירידה במספר הנוסעים; ואילו הירידה

העם, השכבות העניות שאין להן רכב פרטי. ייתכן מאוד שחלק גדול מהירידה במספר הנוסעים הוא בגלל ריבוי הרכב הפרטי; אבל אין גם כל ספק שסיבה חשובה לירידת מספר הנוסעים היא ההעלאה הגדולה במחירי הנסיעה שהיתה, כאמור, לפני חודשים מספר. העלאה זו הגיעה לכדי 55%, ואפשר אף ליותר מזה. יש קווים אשר ההעלאה בהם היא יותר מזה. בירושלים, לדוגמה, עלו מחירי הנסיעות העירוניות מ-30 אגורות ל-50 אגו-רות. זוהי העלאה של 66%. היה רצוי להזמין סקר ואז ייתכן מאוד שיווכחו לדעת כי יצא שרובם של הקואופרא-טיבים לתחבורה בהעלאת מחירים גדולה זו בהפסדם, על-ידי ירידה דראסטית במספר הנוסעים. אם אומרים אנחנו שחלה ירידה בנסיעות של המוני העם — סימן שהם נפגעים ולא יכולים לעמוד בעלויות מחירי הנסיעות.

ברור שבתקופה זו של אינפלציה והעלאת מחירים של מצריכים בסיסיים וחיוניים ביותר כמו חלב, לחם, ביצים, סוכר ועוד, דברים שאי-אפשר להתקיים בלע-דיהם, הרי כל משפחה תחשוב פעמיים ושלוש פעמים לפני שתיסע לטיול, לביקור וכדומה. אל נשכח שאחוז די גבוה של הנסיעות הוא למטרות אלו. כאשר התקציב מספיק בקושי כדי לקנות מצרכי מזון בסיסיים, ברור שרבים מאוד מוותרים על נסיעה שאיננה חיונית. על הממשלה ועל הקואופראטיבים לתחבורה לחשוב היטב בנקודה זו אם יעמדו בעתיד שוב בפני בעיה של העלאת מחירים.

בהודמנות זו, כאשר אנחנו דנים בהעלאת מחירי התחבורה, אין למנוע גם דברי שבת מאלה שעסקו בנושא, ואני לא רוצה לקפח אותם. כוונתי היא שזו הפעם הראשונה שניתנה הנחה ניכרת במחירי הנסיעה לילדים ולבני-נוער, כאשר אלה יכולים לרכוש כרטיסיות מיוחדות, שמחיר כל נסיעה הוא מחצית ממחיר הנסיעה הרגיל, דבר שיש בו הקלה ניכרת למשפחות ברוכות ילדים. יש לקוות שמדיניות זו תתגשם גם בתחומים אחרים ומשפחות ברוכות ילדים, הנתונות בקשיים גדו-לים עקב עליית המחירים התלולה, תוכינה בהנחות ניכרות במחירים של מצרכי מזון ושרותים נוספים.

יש לשבת גם את ההנחה הניכרת שניתנה לפנסיונרים ולקשישים, כאשר אלה יכולים לרכוש כרטיסיות מיוחדות בהנחה של 33%.

בקשר להעלאת מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית יש להתריע על הנהג שהשתרש במשרד התחבורה, שעם כל העלאה במחירי הנסיעה באוטובוסים מעלים מיד לאחר מכן גם את מחיר הנסיעה ברכבת. חברי סיעתנו, וגם חברי הכנסת מסיעות אחרות, העלו שאלה זו בהודמ-נות רבות, ואלו הממשלה בשלה — היא מעלה באופן עקבי את מחירי הנסיעה ברכבת באותם אחוזים שבהם מועלים מחירי הנסיעה באוטובוס, וכתוצאה מכך הפער במחירי הנסיעה בין שני כלי התחבורה אלה הולך וקטן. אין פלא איפוא שמספר הנוסעים ברכבת הולך ויורד.

לא כאן המקום ולא כעת הזמן לדון בפיגור הרב בפיתוח הרכבת, דבר שמונע קיום אמצעי תחבורה המוני נוח וזול, ואף מנע הקטנת מספר כלי הרכב בכבישים. אחד הדברים המושכים את הציבור לנסיעה ברכבת הוא ההבדל במחיר בין נסיעה באוטובוס ובין נסיעה ברכבת. כאשר הבדל זה הולך ומתגדל, ברור שמספר הנוסעים ברכבת הולך וקטן. במיוחד אמורים הדברים בו בקו הרכבת ירושלים-תל-אביב, שמספר הנוסעים בו

חברת ט"ו, ישיבה מ"ה  
— העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון)  
(פרוש, שינמן, גולן) —

לא היינו רגילים לעלייה כה גבוהה. דומני שהם היו צריכים לחזות מראש שמכה כזו בבת-אחת תגרום לירידה תלולה במספר הנוסעים, כפי הנזקקים לתחבורה הציבורית אינם העשירים ביותר, כמי ששמים בה המוני העם ומעוטי יכולת, ועלייה של 50% היא סיבה מספקת לירידה במספר הנוסעים. וכך יצא שכר העלייה בהפסד. ייתכן מאוד — ואינני רוצה לפסוק — שאילו היתה העלאת מתונה יותר — גם אם על-פי החשבון שהיתה הצדקה להעלאת התעריפים ב-50% — ייתכן שהירידה במספר הנוסעים לא היתה כה ניכרת, והקואופראטיבים לא היו סובלים מההפסד כפי שהם טוענים.

שנית, שר התחבורה הקודם, השר שמעון פרס, אמר שנקבעה מערכת יחסים בין הקואופראטיבים לבין משרד התחבורה, ואמנם נכון הדבר. מזה שנים היינו עדים מדי פעם למשא-ומתן לא כל כך סימפאטי בין הממשלה לבין הקואופראטיבים על גובה התעריפים. נתמנתה איפוא ועדה בראשותו של מר קשת ז"ל, שקבעה קריטריונים מסוימים ומפתח לקביעת התעריפים. אולם ועדת-קשתי לא סיימה את עבודתה. היא, למשל, לא דנה בסעיף חשוב אחד והוא — יחסי הגומלין בין חברת-האם לבין חברות-הבת ב"אגד". כאשר לוועדת הכספים של הכנסת הוגשו חשבונות שלפיהם צריך היה לאשר תעריפים, טענו כל הזמן שאיננו יודעים מה זה "אגד". השאלה היא: האם החשבונות הפסדיים גדולים נקבעים לפי מאזן מאוחד או לפי מאזן חברת-האם בלבד, ומה הם הרווחים וההכנסות שהעבירה חברת-האם לחברות-הבת? את השפעת הגומלין בין חברת-האם וחברת-הבת ועדת-קשתי ז"ל לא הספיקה לבחון, ואני טוען שכל עוד סוגיה זו לא נידונה קשה לקבוע תחשי-בים סופיים ואובייקטיביים אשר מהם אפשר יהיה לקבל מושג על המצב הכלכלי והפינאנסי של החברה כולה. לצערי הרב, יושב-ראש הוועדה כבר אינו בחיים, לפיכך סובר אני שמשרד התחבורה צריך לנמנות יושב-ראש אחר, ואולי גם לשנות את הרכב הוועדה הזאת, כדי שהיא תוכל להשלים את עבודתה, שאם לא כן, לא תוכל להסתיים השקלא וטריא בין הממשלה לבין הקואופרא-טיבים בענייני התעריפים.

נראה לי אפוא שמערכת היחסים בין הקואופרא-טיבים ובין הממשלה עדיין לא נקבעה. כי אינני חושב שסל התחבורה שנקבע הוא הנכון. אלה ההערות שרציתי להעיר בנושא זה.

ועתה לנושא השלישי. רבותי חברי הכנסת, שורש קשיי התחבורה נעוץ בכך שבשעה שהתחבורה צריכה בדרך כלל לקדים את פיתוח המשק, אצלנו היא מפ-גרת מאוד אחרי הצמיחה המואצת של המשק ואחרי גידול האוכלוסיה, ונוצר צוואר-בקבוק אשר הולך ומח-מיר.

מה שקרה בשעת-חירום אמנם נגרם עקב הפתאו-מיות של פרוץ המלחמה, אבל עובדה היא שהאוכלוסיה בעורף נעובה לנפשה והסבל שנגרם לה היה רב. אפשר לומר שברוך כלל הצמיחה המואצת קיבל זאת באהבה, וסבל בשתיקה, כי בדרך כלל היתה הבנה. בימי הקרבות לא שמענו טרוניות. אבל עם שוך הקרבות היו תופעות שלא היתה להן הצדקה. אילו הכינו משרד התחבורה והקואופראטיבים תכנית כלשהי לשעת-חירום — והי אנחנו נתונים במלחמה כל הזמן, המלחמה עלולה לפרוץ בכל יום — תכנית כזאת צריכה היתה להימצא

במספר הנוסעים נובעת, כפי שכבר ציינתי, מההעלאה במחירי הנסיעה.

על משרד התחבורה לתת את הדעת למכלול בעיות אלה ולמצוא את הדרך הנאותה לתת לציבור שירות ראוי לשמו.

לא אוכל לסיים את דברי בלי להתריע על חילולי השבת הנגרמים על-ידי התחבורה הציבורית. אנו חוזרים ומתריעים על כך בכל הזדמנות, ולא נחזל מכך עד שייפסקו חילולי השבת לגמרי. המדובר לא רק בחיפה ובאותם מקומות שבהם פועלת תחבורה ציבורית סדירה בימי השבת, אלא גם במקומות אחרים, ואפילו בירוש-לים פועלים אוטובוסים לטיולים, לנסיעות תיירים, לסו-רים וכדומה. על אנשי "אגד" להבין לרוחם של אותם רבבות רבבות יהודים שמוריי-שבת, שרואים בחילולי שבת פגיעה בציבור נפשו.

ובבואנו לדון במצב התחבורה בתקופת חירום — אם אמנם הכוונה היא לצימצום התחבורה הציבורית בתקופת חירום — אני רוצה להתעכב גם על עניין החדרת התחבורה הציבורית בתקופת החירום גם בשבת. תחת. היינו עדים לתופעה שתחת מסווה של שעת-חירום הפעילו קווים רבים בתחבורה הציבורית בשבתות. ברור שאינני מתכוון להפעלת תחבורה מחמת פיקוח נפש, ואף ספק פיקוח נפש; אני מדבר על הפעלת תחבורה ציבורית שלא היה לה כל קשר למצב החירום, אלא השתמשו באמתלה של מצב החירום כדי להפעיל את התחבורה וחשבו שבמצב של שעת-חירום אפשר להתיר את הרצועה. חשבו שבמצב חירום אפשר להתעלם מה-הגבלות. ומה מכאיב היה באותם ימים קשים עד מאוד, בימי המלחמה, לראות כיצד התחילו להפעיל תחבורה בתוככי הערים ובין הערים, ללא כל קשר למצב החירום. בקשיים רבים, אחרי מאמצים רבים, בלמו את הפרצה. אני מוצא לחובה לומר באזני ראשי חברת "אגד" כי יידעו שרבבות היהודים, ששמירת השבת היא ציפור נפשם, לא ירשו זאת. אם יעלה על דעת מישהו בהנהלת "אגד" או במשרד התחבורה לא במקום אחר להתעלם מהרגישות הציבורית לפגיעה בשמירת קדושת השבת — יידע כי הדבר לא יינתן. לחמנו על שמירת קדושת השבת ונילחם עליה, כי זה יסוד היסודות של עמנו.

היו"ר פ. שינמן:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת גולן.

יצחק גולן (המפלגה הליברלית העצמאית):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, נושא התחבורה הוא נושא רחב מאוד ומורכב מאוד. אינני יודע אם אפשר לפתח אותו בהזדמנות זו. ייתכן שניטיב לעשות זאת כאשר שר התחבורה החדש יסקור את פעולות משרדו. אז נוכל לבחון את כל בעיות התחבורה הסבוכות בהיקפן המלא.

בעקבות ההצעות לסדר-היום אני מבקש להעיר כמה הערות קצרות, וקודם כל בשאלת העלאת התעריפים. ראשית, אין לי כל ספק שהיה מקום להעלות מחירי הנסיעה, שכן אין כלל להעלות על הדעת שנוכח עלייה כה גבוהה במחירי הדלק לא יעלו מחירי הנסיעה. אולם בקשר לכך ברצוני להעיר שתי הערות: (א) הקואו-פראטיבים היו צריכים לפעול לעצמם שחובן האם כדאי היה להעלות את התעריפים בבת-אחת ב-50%. עד עכשיו

לשרת את הציבור איננה מוכנה לקבל נוסעים לנסיעות קצרות. אם אתה מודיע שאתה רוצה לנסוע לרחוב אלנבי, הנהג אינו מוכן לנסוע, הוא מוכן לנסוע לרחובות, או לפתח-תקוה, או שהוא מחכה לשבעה נוס-עים ב"ספיישלי", כשכל אחד ישלם את מלוא המחיר. מי מפקח על תחנות אלה? אני עד לתופעה זו שנים, אין איש מפקח, והניצול לרעה נמשך. מי שיש לו רשיון מונית רואה את עצמו בעל-בית על רשיונו ועושה ככל העולה על דעתו. כאשר יורדים מהאוטובוסים בתחנת האוטובוסים בירושלים, אפשר לקבל מונית ליריחו, אבל קשה מאוד להשיג מונית לכנסת.

רבותי, אם אין לאל ידינו לפתור את הבעיות הגדור-לות, נשים לפחות לב לפכים הקטנים כדי להקל על הציבור. חבר-הכנסת אפרת דיבר על בעיית הקשישים, ותבע הוולת מחיר הנסיעה בשבילים. אבל אני יודע על קושי אחר: איש זקן ותשוש אינו יכול לעלות היום לאוטובוס; כי האוטובוסים אינם מותאמים. המדרגות כל כך גבוהות שקשיש קשה לו לעלות על מדרגות כאלה, מה עוד שהנהג הוא חסר סבלנות וסוגר את הדלת האוטומאטית תוך כדי הימצאו על המדרגות. אלה פכים קטנים. בהעדר פתרון יסודי יש בהם כדי להקל על הציבור. הנה נשים לב לכך ואולי נקל בכך על הנוקמים לתחבורה הציבורית.

הי"ר פ. שינמן:

רשות הדיבור לחבר-הכנסת פרץ, ואחריו לחבר-הכנסת פעיל, אחרון הנואמים.

יצחק פרין (הליכוד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, הנושאים העומ-דים היום על סדר-היום, העלאת מחירי התחבורה הצי-בורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום, אפשר לדבר על שניהם יחד ואפשר לדבר על כל אחד מהם לחוד. אתחיל בסעיף הראשון של העלאת מחירי התח-בורה הציבורית, העלאה שאושרה לאחרונה על-ידי המ-שלה, וכפי שהבטנאו חברי הקודמים פגעה בעיקר בשכ-בות הנחשלות, אותן שכבות הנוקקות לתחבורה הזאת. שהרי ידוע לכולם שהפקדות הבכירה איננה נזקקת לתחבורה זאת, וכן לא אלה המקבלים תשלום בעד החזקת רכב, אלא דווקא אותם אנשים המשתייכים למשפ-חות מעוטות יכולת, משפחות ברוכות ילדים, ודווקא אלה נפגעה מהעלאה זו. לא לפחות היתה העלאה זו מלווה בשיירותים נאותים, כפי שהתחבורה הזאת צריכה לתת. אבל גם זה איננו קיים. אני מסתמך על תזכיר של הנהלת "אגד" ו"דן", שהן עצמן מתריעות על העדר שירות ציבורי נאות, מסיבות שונות, בין שזה בעיר הגדולה ובין שזה בערים אחרות.

אנחנו, הגרים בדרום הארץ — ואני בטוח שגם אלה הגרים בצפון הארץ — יודעים היטב עד כמה קשים הם תנאי התחבורה בשבילנו. המרחק בין הריכוז העירוני הגדול לבין העיר הקטנה הוא גדול. לא די שלא כל ספקי צריכה של האנשים נמצאים במקום מגוריהם, אלא גם התחבורה ציבורית מסודרת, שיכולה לסייע להם בפתרון חלק מהבעיה, איננה בנמצא, וזאת לאו דווקא בשעת-חירום אלא גם בימים רגילים.

התחבורה הציבורית סובלת היום, לא רק בעבר, בגלל העובדה שהיא מונופוליסטית, והדבר מאפשר גיהול כושל, חוסר תיכנון והרחבת התשתית הכלכלית. לא די

במגירה כלשהי, שבשעת הצורך אפשר להוציאה, לעד-כנה ולהפעילה. אני יודע שלא תיתכן תכנית שיש בה כדי לפתור את כל הבעיות, אבל חייבת להיות תכנית שיש בה כדי להקל על הציבור וכדי לאפשר גם בומן מלחמה להפעיל את המפקח. לצערי לא היתה תכנית כזאת והעדרה הכביד מאוד.

התחבורה אצלנו היא במצב חירום מתמיד, ולא רק בשל סיבות בטחוניות. שיפורה מחייב השקעות של מיל-יארדים, והבעיה תמיד היא: הואיל והשיפור דורש השקעות של מיליארדים והם אינם, אין מה לעשות. ובינתיים המצב מתדרדר.

לעניות דעתי, יש אמנם להיכן את התכניות הגדולות ולהשווה מניין ואיך לגייס את האמצעים הגדולים, כי לא נוכל לפתח את המשק אם לא תפתח התחבורה במקביל. אבל אם אין הדבר ניתן לביצוע בקצב הדרוש, מן הדין שיעשו לפחות סידורי-ביניים.

רבותי, אני חייב להודות שהקואופראטיבים לתת-בורה הם די יעילים, אבל הם מונופוליסטיים. הם צפויים לסכנות הסתאבות. אני חושש שבקואופראטיבים שלנו לתחבורה מתגלים סימנים של הסתאבות המאפיינים מו-נופול בהעדר ביקורת יעילה.

בעת מצוקה הקואופראטיבים לתחבורה פונים לכתו-רת היחידה — הממשלה: "ירד מספר הנוסעים, יש גרעונות, אנא הושיטו עזרה". הממשלה איננה יכולה להתחמק מתשובה, באשר התמוטטות הקואופראטיבים פירושה התמוטטות התחבורה הציבורית בארץ. אבל הדרך איננה יכולה להיות חד-סטרית בלבד. אי-אפשר רק לבקש עזרה ולא להיענות לתביעות הממשלה לשיפור התחבורה.

האם זה באמת הכרח, שבתקופת חירום תיכנון התנועה יהיה כפי שהיה בימי מלחמת יום-הכיפורים? שפועלים מפרברים שאצו לעבודה בכל בוקר יועמו, יהיו מלאי כעס, ובצדק? האם אי-אפשר לגייס מהאוטו-בוסים המעטים מספר מירבי לשעות השיא בבוקר ולש-עות אחר-צהריים ולעומת זאת לדלל את הנסיעות בשעות אחרות? דרוש קצת מאמץ מחשבתי לתיכנון. האם באמת אי-אפשר לפתור את בעיית התחנות כדי שהנוסעים לא יירטבו בגשמים בחורף ולא יסבלו בלהט השמש בקיץ? האם אלה דברים בלתי-אפשריים?

מתאוננים על העומס בכבישים. ובכן, צריך להוריד מספר נוסעים מהכבישים באמצעות הרכבת. ציפינו ל-שיכלול-מה של הרכבת. ומה קורה? יש רכבת אחת מהירה מחיפה לתל-אביב ומשך נסיעתה שעה וחמש דקות. קורה לפעמים שהיא מגיעה בזמן, אמנם לעתים רחוקות. אבל גם אם היא מגיעה בזמן, הרי אדם שנוסע לתל-אביב לצורך עבודתו — עורך-דין לבית-המשפט, איש עסקים לפגישה חשובה — מאחר חרף מהי-רות הרכבת. מפני שבהגיעו לתל-אביב האוטובוס שצריך להובילו העירה אינו מחכה לו כי אין תיאום בין "דן" ובין הרכבת. אם הרכבת מגיעה ב-8.15, מדוע לא יחכו שלושה אוטובוסים לבאים? מדוע צריך להודגב תור ארוך ולחכות עשרים דקות לאוטובוס המוביל העירה? אם זהו המצב, כי-אז מה תועלת ברכבת המהירה? ואם יש מישהו שמוכן להרשות לעצמו לנסוע במונית — האם אתם יודעים, חברי הכנסת, שבתחנת הרכבת בתל-אביב אי-אפשר להשיג מונית? תחנת המונית שחייבת

בורה, המשק לשעת-חירום, חייבים להיות ערוכים ומוכ-  
נים לכל דבר. העדר התיכנון בשטח התחבורה הציבורית,  
או תיכנון שלא התבסס על התחשבות בתנאים הגיאוגרפי-  
פיים שנוצרו אחרי 1967 וכתוצאה ממלחמת יום-הכיפור  
רים, מביאים תקלות רבות. לדעתי יש להבדיל הבדלה  
גמורה בין הרכב הצבאי, לרבות רכב להובלת נוסעים או  
משאות ובין הרכב הציבורי והפרטי, כאשר הפרדה זו  
תתייחס לפחות לשלב הראשוני של הגיוס. אסור שזה  
יהיה תלוי ברכב פרטי או ציבורי. יש לתכנן זאת בצורה  
מסודרת. אני מקווה שמשדר התחבורה והגורמים הבט-  
חוניים יקחו זאת לתשומת-לבם.

היו"ר פ. שינמן :

רשות הדיבור לאחרון המשתתפים בדיון זה, חבר-  
הכנסת פעיל.

מאיר פעיל (מוקד):

אדוני היושב-ראש, כנסת נכבדה, נשארתי עד הסוף  
בתקווה שאולי יימצא לי משהו לחדש. נותרו שני  
סעיפים שעדיין לא הועלו בנושא הגדון. הנושא הראשון  
נוגע בפרשת גיוס הרכב ובמשק הרכב האזרחי במצב  
מלחמה. עלינו לבקש ולדרוש מהממשלה שלא תיכנס  
לפאניקה מיותרת. אני אומר זאת על סמך מה שאנחנו  
שומעים לאחרונה גם כאן וגם ברחוב. כאשר גלחמים  
בחזיתות וכאשר המלחמה לא עולה כל כך יפה — אין  
אסון גדול אם גם בעורף יש מעמסה. אני חרד שחלק  
מן המהומה והמבוכה שפוקדות אותנו לאחרונה בנושא  
זה נובע מכך שיש כנראה אנשים במדינת ישראל החוש-  
בים שכאשר מתנהלים קרבות הן בסיני והן ברמת-  
הגולן — וזה יכול להיות גם במקומות אחרים, על כך  
נדבר בהזדמנויות אחרות — העורף צריך להתנהל כאילו  
לא קרה דבר. יש לקחת בחשבון בכל תיכנון שבמצבי  
מלחמה, ובעיקר אם הדברים לא עולים יפה, קורה  
שצריך לסבול בעורף. אני משוכנע שבעורף סבלו, גם  
במלחמת יום-הכיפורים, פחות ממה שסבלו בחזית.

מסקנה : היתה כנראה שגיאה בכך שצה"ל בנה את  
מערכת התחזוקה שלו לשעת-חירום על גיוס 80%—90%  
מקיבולת כלי הרכב האזרחי במדינה. אבל תהיה זו  
שגיאה כפולה ומכופלת אם נקבע במפורש שכל תחזוקת  
צה"ל תתבסס על רכב צבאי שייקנה במיוחד, בתק-  
ציבי עתק של מיליארדי לירות, רק כדי שהשוק האזרחי  
ימשיך להתנהל כתיקנו בזמן מלחמה. הוא ממילא לא  
יתנהל כתיקנו. צריך למצוא שבייל-זהב, אבל בודאי  
לא לגרום לכך שכל הרכב של צה"ל ייקנה ויעמוד במח-  
טני חירום כדי שהאזרח ירגיש טוב.

בקשר לנושא השני העוסק בתעריפי הנסיעות —  
מה עוד יהודי יכול לחדש על מה שנאמר ? אני רוצה  
להצטרף, בנושא זה, לחברים מהליכוד. אני במחלוקת  
עם חברים ממפ"ם בנושא זה. איננו חייבים להעניק  
צידוק גדול מדי לחברים של הקואופרטיבים. הקואו-  
פראטיבים הפכו, לצערי, לחברות מונופוליסטיות אשר  
מוזמן אינן דוגלות ברעיון הקואופרטיבי. יש בהם אלפי  
שכירים שאינם יכולים להתקבל כחברים. ממש אתמול —  
שלוש שבענו שמאיימים אף לפטר אותם. הם מנהלים  
משא-ומתן עם הממשלה — המייצגת במשא-ומתן זה את  
הציבור — מתוך שיקולים אינטרסאנטיים ולא-דווקא  
כאשר טובת הציבור היא נר לרגליהם.

בוה. הרי הקואופרטיבים לתחבורה מאיימים מדי פעם  
בשביתה, באים בתביעות לסובסידיות מהאוצר וממשרד  
התחבורה. רק היום פורסם בעתון שגם האיצר וגם משרד  
התחבורה אינם מצליחים לעקוב אחרי התחשיבים של  
הקואופרטיבים ואינם מסוגלים לעמוד על המצב הכספי  
האמיתי שלהם. ולכן אי-אפשר להיענות לדרישות כל  
זמן שלא יודעים בכלל במה מדובר. על האוצר ומשרד  
התחבורה להתנות כל סיוע בבדיקת המערכת המשקית  
הכוללת של הקואופרטיבים, ובעיקר באיחוד הקואופ-  
רטטיבים "אגד" ו"דו". כאשר המדובר במונופול המ-  
סובסד על-ידי הציבור, לא ייתכן שמשאל חברים הוא  
שיקבע אם הקואופרטיבים האלה יתאחדו או לא. אני  
חושב שלציבור יש מה להגיד, ובמיוחד נוכח כל מה  
שמענו כאן על המשכורות המגופחות וכן הלאה.

למעשה, אם נבדוק את הדברים, הרי "אגד" ו"דו"  
חדלו מזמן להיות קואופרטיבים המתבססים על רעיון  
הקואופרציה. למעשה זו חברה כלכלית הנוהגת כקבו-  
צת לחץ ממדרגה ראשונה. מפתיע שיוקא מפלגת העברי  
דה ודובריה יודעים להזיר מפני מונופוליסט פרטיים,  
שאינם קיימים או שקיימים בשטחים לא חיוניים, ומוכנים  
בדרך כלל לקבל תכתיבים של מונופול תחבורתי המקיים  
רמת שכר גבוהה מן הממוצע. המעסיק שכירים רבים  
ומצצל את המונופולין שלו לתביעה להעלות המחירים  
על חשבון הציבור. ואנו עדים להעדפה של הסעת עובדים  
למקומות עבודה, ולא דווקא בשעות העבודה, בעוד  
שהציבור הזקוק לתחבורה במקומות מרוחקים אינו זוכה  
לה בגלל אותם הסדרי הסעת עובדים, משום הטעם  
הפשוט שהסדרים אלה מביאים אתם רווחים גבוהים  
יותר מאשר השירות בין דימונה ובאר-שבע, למשל,  
בשעות הקריטיות.

אני רוצה לעבור לתחבורה בשעת-חירום. במלחמת  
יום-הכיפורים נודמן לי, לצערי, לשמש כיושב-ראש ועדת  
מל"ח מקומית. בין היתר טיפלתי בשירותי התחבורה  
בשעת-חירום. לא אפרט כל מה שהיה. חלק מן הדברים  
נאמרו על-ידי חבר-הכנסת אבוהצירא, שגם הוא שימש  
בתפקיד דומה. באזור הדרום עמדו די משאיות ללא כל  
תנועה, בגלל העדר תיכנון, בגלל העדר תשומת-לב מצד  
אותם אנשים שהיו צריכים להפעיל אותן. לא אחת  
נסעו משאיות מדימונה לתל-אביב, הלך ושוב, כשהן  
ריקות. לא ייתכן להקים יחידות תובלה שצריך להפעיל  
אותן מירושלים, מתל-אביב ולא דווקא מהמחוז. הרבה  
משאיות כאלה עמדו, בעוד שאני יודע שבמקומות אחר-  
רים הן חסרו. לא שלמשאיות לא היה מה לעשות באזור  
הדרום, בעיקר בשטח התעשייה, הובלת חלב, ועוד, אלא  
שהתיכנון היה לקוי.

אינני יודע אם כאן המקום לדבר על כך, אבל רצוי  
שניקח לתשומת-לבנו את בעיית הציוד המכאני הכבד  
שגויים בזמן חירום, טנדרים שבעליהם נשארו בבית  
בעוד זה מקור פרנסתם. הטנדרים חזרו אמנם משירות  
מילואים, אלא שהיו צריכים להיכנס ישר למוסד, ואותו  
כעל משפחה שהטנדר שייך לו נשאר במשך חודשים  
אזורים ללא פרנסה. מי דואג לאנשים כאלה? האם זי  
בכך שאיש כזה קיבל כמה לירות בעד העסקת הטנדר?  
האם משהו משלם לו את הוצאות של אותו טנדר או  
ציוד מכאני כבד ?

לדעתי יש לבדוק את הדברים האלה היטב. אינני  
יודע מה יהיה המצב מחר. אני חושב שמשדר התח-

— העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום (דיון) —  
 (פעיל, שינמן) —

הרשויות הציבוריות הללו — המוניציפאליות וה-ממשלתיות — צריכות להיות בפיקוח כולל של משרד התחבורה באותה שיטה שבה אותו משרד מפקח, לדוגמה, על רכבת ישראל. אני מאמין שאם לא יחולו שינויים דראסטיים באירגון התחבורה הציבורית שלנו, אם נמשיך בשיטה שבכל פעם נתמודד רק עם תעריפים, עם משב-רים מזדמנים, ונקבל את העובדות הקיימות במדינת ישראל כדבר שנגזר עליו להתקיים לנצח, ובכל פעם שנדבר על הקואופראטיבים נתחיל להזכיר את הימים הטובים של מאורעות 1936 ומלחמת העצמאות, הימים הטובים שבהם תרמו תרומה חשובה, ונשכח שעברו כמעט שני דורות ושהם התפתחו בכיוונים לגמרי אחרים, אם לא ננסה לארגן את התחבורה הציבורית מחדש באורח טוטאלי, נעמוד בפני אותה בעיה בכל כמה חודשים.

היו"ר פ. שינמן :

הדיון בשני הנושאים שהועלו היום בישיבת הכנסת, והם: העלאת מחירי התחבורה הציבורית ומצב התחבורה הציבורית בתקופת חירום — תם. דברי תשובה של שר התחבורה ושל המציעים באחת הישיבות הקרו-בות. הישיבה הבאה של הכנסת — מוזר בשעה 11.00 לפני-הצהריים. הישיבה נעולה.

הגיע הזמן לבדוק את כל בעיית התחבורה הציבורית בכיוון חדש של הקמת רשויות ממשלתיות, מחוזיות ומקו-ר מיות, של התחבורה הציבורית, למשל בנוסח של בעלות ציבורית מוחלטת — מטעם רשויות ציבוריות או מטעם המדינה ממש — על האוטובוסים, בנוסח באר-שבע. שמעתי היום שגם בלונדון חברת האוטובוסים שייכת לעיריה, ואינני חושב שבריטניה היא מדינה סוציאליס-טית. הגיע הזמן לבדוק את הבעיה בכיוון זה. יכול להיות כיוון אחר — של רשויות תיפעול ותיכנון ממלכ-תיות הממונות על הפעלת התחבורה הציבורית, בין באורח כולל ובין באורח מחוזי ועירוני, כאשר חלק מן האוטו-בוסים מופעלים בבעלותה המלאה של הרשות, וחלק אחר שוכרת הרשות מחברות שונות הנמצאות בשוק, בין קואופראטיביות, בין ציבוריות ובין פרטיות. הרשויות הללו הן שצריכות להפעיל את התחבורה ולא דווקא ה"בעלי-בתיים" של המפעלים המונופוליסטיים.

הגיע אולי גם הזמן לבדוק אפשרות של הקמת חברות תחבורה ממשלתיות-ציבוריות במתכונת חדשה. זה לגיטי-מי בדיקו כמו הרעיון של החזקת רכבת ישראל בבעלות ממשלתית. אין הכרח שמדינה כמדינתנו תבנה את כל מערכת התובלה שלה רק על העובדה שרכב משאי יהיה או בבעלות קואופראטיבית או בבעלות פרטית. בהחלט אפשר להתחיל לעודד גם חברות תובלה בבעלות ממלכ-תית.

הישיבה נעולה בשעה 19.49.