

ה ר ט י כ ל חס. /

מ ל ש י ב ת ו ע י ד ת ה ח ס י ח
חל-אביב, יונה ב', כ"ד בטבת תשי"א
30.4.1951

חברי הוועדה הנוכחית:
ז. ורהמטיג - היו"ר
י. בן-צבי
י. ישעיהו
י. סהר
א. פראי.

מוזמנים:
ב. שיטרית - שר המשטרה
ה. סחר - מפקח המשטרה
י. שוחם - יועץ שר המשטרה
ה. בר - משרד החקלאות
ה. גיא - ראש מחלקת הנוקעה
ה. נמיר - משרד החקלאות
ה. פרנקל - מהנדס הנוקעה ראשי.

אלון מטנה י. טרסמן - מטרה בבאית
טרן י. חלק - מטרה בבאית.

הישיבה נפתחה בשעה 11.30.

היו"ר ז. ורהמטיג: אני פותח את הישיבה.

אני מצטער על מיעוט המשתתפים מחברי הוועדה. זוהי, כמובן, תוצאה של ימי הפגרא.

נרש לתיקון תקנות החקלאות, תשי"א - 1950.

יגן

היו"ר ז. ורהמטיג:

אני רוצה כי הכינוי לנו כמה דברים ללמוד; אולי נחזיל מזה, ונעבור אז"כ לבעיות.

ה' בר: בישיבה האחרונה סיכמה הוועדה בבקשה ריכוז אינפורמציה מהמשטרה. אני מקווה שהמשטרה תכינה את האינפורמציה הזאת, ונציג המשטרה בודאי ימסרו זאת. אני יכול לכתוב בכמה דברים כלליים. למי החלטתכם בקטנו גם מנציגי הצבא למסור מה המצב באבא בשטח החקלאות. הכנתי כמה הצעות שהייתי רוצה לקבל את תמיכת הוועדה בהן.

היו"ר ז. ורהמטיג: פנינו לשר האוצר בענין התקצבות.

ה' בר: גם אנחנו פנינו מאדנו, אך קדין לא קבלנו תשובה.

הזו"ר ז. ורהפטיג:

קבלנו ממר מינץ ממשרד התחבורה, מכתב מטורט בענין חוק זה, בו הוא מודיע לנו כי שר התחבורה בעצם חזר בו מהצעת החוק שהוכנסה לוועדה החוקה, חוק ומשפט; הוא הכניס הצעת חוק חדשה לממשלה, אבל היא עדין לא הגיעה לדיון בממשלה. בינתיים הוא מחזר את הבקשה כי ועדת החוקה, חוק ומשפט, תחדש את דיוניה בהצעת החוק הנמצאת בכניה. אבל שר התחבורה מוכן לבקש חידוש הדיון מתוך הנחה שיחול שינוי בעמדת הועדה בענין שליחת רשיונות הנהיגה. הוא עומד על כך שהדבר ייעשה בצורה אדמיניסטרטיבית ולא כפי שהוצע בזמנו ע"י ועדת החוקה, חוק ומשפט, המכתב בענין זה כבר נשלח לוועדת החוקה, אבל היא תתכנס, כנראה, רק אחרי הסגרא, כמובן, יש לדאוג לכך שועדת החוקה, חוק ומשפט תחדש את דיוניה בחוק, אם בינתיים לא תחליט הממשלה על הצעת חוק חדשה.

ה' בר:

אולי אמר לקיים בינתיים את ישיבת ועדת המסנה אשר עסקה בענין זה?

הזו"ר ז. ורהפטיג:

הדבר נמצא בידי מר ניר, אם משרד התחבורה מעוניין בכך, עליו להתקשר עם מר ניר.

צ. קיטרון:

הזו"ר הדגיש כי הצעת החוק החדשה טרם אושרה ע"י הממשלה, לדעתו המצב הוא כזה: באופן סורמאלי הצעת החוק הקודמת נמצאת בסדר-היגיון של ועדת החוקה, חוק ומשפט, אם הממשלה תחליט להציע שליחת רשיון בדרך מנהלית, היא חוכל לעטוף זאת ע"י הכנסת הצעה להיקון ההצעה הקודמת, אבל, לדעתי, אין מקום כיום לחדש את הדיונים של ועדת החוקה, חוק ומשפט, כל עוד משרד התחבורה אינו מעוניין בהצעה הקודמת ואין לו כל אסמכתא להציע הצעה אחרת כיון שהממשלה עדין לא הסכימה לכך.

ז. ורהפטיג; זו"ר:

ועדת הכנים אינה יכולה להתערב ולהחליט על צורת הממשלה, וכן אין היא יכולה להתערב בעבודת ועדת החוקה, חוק ומשפט. היחה בקשה שועדת החוקה תחדש את דיוניה, אם היא תעשה זאת, היא בודאי לא תקבל הוראות לגבי סעיף זה או אחר; לכך צריכה הממשלה לדאוג.

ה' בר:

נדאה לי כי הענין שסיך לדיון בוועדת הכנים הוא עצם היחס למצב שנוצר. חשוב שהיה על כך החלטה בוועדת הכנים, שואלים מה גורם להתאונות ומה גורם לכך שהפעילות למניעת התאונות אינן מספיקות, אנחנו אומרים כי נוצר מצב אבסורדי; קומפרומיטיציה מוחלטת של השלטון בעיני הנהגים, מאז אמר שר התחבורה הקודם כי יאחזו באמצעים לרסמים ביחס לנהגים העוברים על חוקי התנועה, כל הענין הזה חסך לצחוק בעיני הנהגים, הנהגים אינם יודעים על הדיון בוועדה של הממשלה ובוועדות אחרות המטפלות בענין זה; הם יודעים את המציאות: שהחוק לא שונה, שאין מביאים אותם לדיון, ואם הם מובאים לדיון כעבור חדשים, הם יוצאים בקנס של לירה, סירחתי לכם בישיבת הקודמת על אופן דוגמאות קלסיות שמכריחות אותנו להוריד נהג מן הכביש כשאנחנו יודעים שהוא מסכן את שלום הציבור אם הוא נמצא על הכביש, סירחתי לכם על מקרה של נהג שהרג את חברו בתאונה ראשונה, כעבור שבועיים שלושה קרחה לו האונה שניה שלא פגעה בנפש אדם, וכעבור חודש וחצי עוד לפני שהספיקו להעמידו בפני בית דין, הוא עצמו נהרג בתאונה שלישיית, אמנם אנשי החוק טוענים כל איך למסור לסמכות אדמיניסטרטיבית את האפשרות לסלול מאדם רשיון נהיגה, אבל אני גלול את אונתו אנשי החוק האנאליש, להמשיך במצב הקיים, כאשר אין שום אפשרות להוריד נהג מהכביש אם משוכנעים שהמציאות על הכביש מסכנת את

ועדת הכנייה
30.4.51
חוק להיקון תקנות החקיקה.

ה' בר:

שכאשר הם נוסעים ברכבות ומקבלים רכרות של המשטרה, יש אפשרות להכטיף את נסיעתם עד למטות ולא אחרי המשט. הנחנו רואים את הנקודה הזאת במסדר מחד.

ז. ורמט"ג: ה"ר:

זוהי אחת המסקנות שמסרד החקיקה מביא לקבל בישיבה זו. אני מאיץ שקודם לכן נקבל את התינוקורמניה, לאחר זאת נקיים דיון קצר ואז נטכס ונקבל מסקנות.

ה' בר:

ההצעות המובאות על ידנו אינן כל המסקנות אלא הדבריה היסודיים שאריך להחריכו.

סביבה.

1. עליה רשיונות נהיגה באורח אזמיניסטרטיבי על ידי הרשות למתן רשיונות, אשר תצטק לכי דרישה גיה המשט או, במקרה של צורך, לכי שיקול דעתה.
2. שינוי בפרוכורציה המשפטית ולירוק העומס הרובץ על גמי המשט: (א) גביית קנסות במקרה מהולכי רגל ורכבי אמנייה; (ב) להעביר למשרדים מיוחדים אשר יוקמו למטרה זו על ידי גמי המשט את גביית הקנסות לפי סולם קבוע. עבור עבירות טכניות, ללא פרואדורה משפטית, כגון: עבירות חניה, נסיעה ללא מספר, שלט שלא כחוק וכו'ומה. (ג) כיגוריה בחידושי רשיונות נהיגה יקנשו על ידי קנס אשר ישולם במשרדי הרישוי ויחושב באחוזיה בהתאם לתקנות הכיגור. סולם הקנסות יכורסם לליעת הקהל.
3. הכללת לימוד "זהירות בתנועה" כמקצוע חובה ותכנית הלימודים הכללית בבית הסור.
4. הקצבת מטבע זר לצרכי רכישת תומריה למרור, סימון על פני הכבישים, גידור וכו'.
5. אורחות לשליונות מקומיות בדבר חוגת הקטן מורכות בכל מקרה ומקרה שאין כאלה.
6. ישובי קוליות - קביעת אחריות לעניני תנועה וזהירות בכל מחנה ומחנה.

אינני נכנס לאינפורמציה ולמסירת מסמכים על התאנות או לאנליזה; הדברים ייקשו על ידי נציגות המשטרה מיד לאחר שאמסור לכם את הדבריה הכלליות. ברצוני לעמוד על כחו דבריה עקרוניים.

בישיבה הקודמת נשאלנו האם אפשר לאמר כי יש סיבה מיוחדת להצונות שיש להקדיש לה השומת לב מיוחדת, או את המסר להחרכו סביב 2, 3 או 4 סיבות כאלה. השאלה השניה היחה את המסר לחשוב כי מקומות מסוימים בארץ הנו מקומות תורכס בתנועה והאם אין הנחנו יכולים להצביח את תיקון הדבר על ידי ריכוז העקולה של כל הנרגעים בדבר סביב מקומות אלה. חשמקו על כך אינפורמציה מהמשטרה, ואני מדגיש זאת מכני שאולי טוב לזכור את חלוקת החקידים בשטח זה בין המטרדים הנוגעים לדבר. המשטרה משמטת למרור החקיקה בעיניה וכידיה בענין זה. המשטרה היא אשר יוצאת למקומות התאנות, היא אשר חוקרת את התאנות, ורושמת אותן. מטבע הדברים המשטרה היא אשר מסנה את השומת לבנו למקומות תורכס במידה שהיא מגלה מקומות כאלה.

ה' בר :

לשאלה הראשונה : הייתי נזכר שהטיבה

העיקרית ברוב המכריע של התאונות היא

אי הזהירות. יש תחולת גדול של התאונות אשר אמר לנושאי דעתנו כהתאונות

שקטה היה למנוע אותן. שהן קורות מסיבה שהי אפשר היה לרתונת מראש או

בתנאים שהי אפשר היה לעשות משהו כדי למנוע את התאונה. ישנן גם התאונות

כאלה, אבל הן מעטות מאד. ישנן התאונות הנגזרות כתוצאה של אי-זהירות

ויש לזאת אלמנטים של לוי, גורמים נוספים. לדוגמא : את הנסיעה מהירה

נהג משודל לעבור מכונית הנוסעת לפניו ובה מכונית ממולו, הוא רוצה לעצור

ולחזור למסלול הנסיעה שלו ויש לו עוד אפשרות לעשות זאת, אבל המעצורים

אינם פועלים. אי-היכולת להפעיל את המעצורים או מצב אי-תקיין של המעצורים

מהווים גורם משני. הגורם הראשוני הוא אי-הזהירות בעקבותיה אבל ברור

שגם לאחר אי-הזהירות, לו היו המעצורים בסדר, אפשר היה למנוע את התאונה

ואולי גם אז אי אפשר היה למנועה. המצב בכבישי הארץ אינו מתאמר לאמר כי

הוא טוב מכיון שיש מחסור עצום בחלקיה ויש סיגור בתיקונים. בלי ספק

יש אזור רציני של מכוניות אשר נמצאות בכבישים, שאינן במצב תקין. אני

חוזר לסיבה העיקרית שבהגדרתנו, סיבת אי הזהירות. זוהי אי-הזהירות בעקבותיה,

אי זהירות כאשר מנסים לעקוף אותו בעיקר בטיבוב, אי-הזהירות כשמנסים

לעקוף אותו בעליה, אי זהירות בנסיעה מהירה בתוך קהל הולכי רגל או

כאשר נהג אינו מאים את הנסיעה בהתקרבו למקום בו משוקים ילדים, אי זהירות

של הולכי הרגל העוברים את הכביש מבלי להסתכל, אי שהירות של רוכב אופניים

הנוסע בליה דוקא בלי פנס ודוקא בדרך אשר אסור לו לנסוע. לפעמים קרובות

זאת פוגש בדרך רחוקה, מחוץ לעיר, עגלה רחומה לפנס חחוזרת לכפר, והיא

נוסעת בלי פנס. הם החתלאים כשהוא שואל מדוע נוסעים בלי פנס ומסבירים

שהם קרובים לבייתם, אבל נסיעתם בלי פנס עלולה לגרום לכך שמישהו יפגע בהם.

יש גם הנסיעה ל המבע. בגשם, ובעיקר אחרי הגשם הראשון, מסר התאונות גדל.

הכביש חלק, אבל הוא מספר התאונות מוכרח לגדול והאם הכביש החלק הוא גורם

שהי אפשר להתגבר עליו? אפשר היה להתגבר על זאת לו היחז קיימת הזהירות

בנסיעה. הוא הדין בנסיעה בהרים, למשל כשיש ערפל. אין צאלנו הארץ ימים י

רבים של ערפל, אבל ישנה ימים כאלה. וכאשר נהג אינו מדליק את הפנס במקרים

כאלה וממשיך לנסוע מטר ומשודל לעבור מכוניות שלפניו, הוא מגביר בהרבה

את האלמנט של אי-הזהירות. יש גם מקרים שהי קומץ מאומותם לפני שהאומותם

נעצרו. למרות החוק בענין סגירת הדלתות באוטובוסים שהכנסנו אותו לפעולה

ושהמטרה שומרת על הגשמתו, הנהג יכול להיות אחרתי על המקרים כשלפני

שהוא מגיע לחתנה, בתנועה סדוגת, בטיבוב, האיש פותח את הדלת וקומץ

מהאחמון זוהי אי זהירות. אי זהירות היא גם כאשר אדם נוסע על אותו מסא

עמוט מעל המשא, מעל ארגונים אשר מטלולים בטעה הנסיעה. קרו כמה מקרים

חמורים מאד בענין זה. למקרים אלה אין מקום קבע, ובכך גם החשובה לשאלה

השניה, ברוב המקרים - ואלה הם המקרים של אי זהירות - אין לתאונה מקום

קבע מפני שהיא קורה בכל מקום בכבישי הארץ. לעתים היא קורה במקום הסתום

מסוכן. מספר התאונות במקומות מסוכנים הוא הרבה יותר קטן מאשר במקומות

סנראים כבמרחים מפני שבמקומות מסוכנים חשומת לב הנהג מרוכזת יותר והוא

נזהר יותר ואילו במקומות שנראים בטוחים לגמרי הוא מרטה לעצמו דברים שהוא

אינו צריך להרשות לעצמו.

משום כך נראה לי שיש להתרכז ב-3 דברים :

פיתוח תוט הזהירות, נהיגה מתוך הבנה גם צאל הנהג גם צאל הולך הרגל

ויצירת תנאים אובליקטיביים על ידי השלמון בהם יהיו מוכרתים הנהג והולכי

הרגל להתחשב לא רק בהסברה כי את גם בחוק. על כן הרשיתי לעצמי להציע לועה

מספר טעיות : אינני אומר שבטעיות אלה אנתנו מותרים את כל הטעיות.

ראיתי בטעיות אלה רק התחלה, שאם נחרבו סביבם כצעד ראשון - נעשה הרבה

למניעת התאונות.

עוד מספר מלים לפעולה הנעשית על ידנו

בעת, בשיחוף הדוק בין משה המטרה ומשרד החבורה מתחללת עתה לפעולה בכל

המרכזים העירוניים בשיחוף עת ראשי הערים והמועצות המקומיות. הוקמו ועדות

מיוחדות ורוכז כוח אדם מתנדב לפעולת הסברה, בעיקר סביב הולכי הרגל. יחד

עם משרד הפנים מקיימים כעת פגישות של מועצות מקומיות ואת קובעים מסגרת

קבועה לשיחוף פעולה עם המועצות המקומיות ועם מקשרים קבועים בכל מקום

ומקום לביצוע הפעולות האלה. לשנה אלימודים הבאה נכנים לתוכנית אלימודים

את לימוד הזהירות בנושא מיוחד בתכנית בחי הספר. הדבר הובטח על ידי שר

החינוך לאחר שהמטקה הכללי של המשחרה אנוכי ביקרנו צאלו ודיברנו אתו

בענין זה. בחל אביב, למשל, מיד לאתר יום העצמאות יצאו לרחובות מדי יום

ה' בר'

ביום 50 איש להודיע את הולכי הרגל. אני מקווה כי פעולה דומה תיעשה במקומות אחרים. בתורה כבר עושים זאת. בירושלים הוחלט לעשות זאת באזורי העיר. מכינים נוסף על אמרונות של המסוק והאפירה או לכאורה המסוק והאפירה המטרידה באיזור העירונים בתל-אביב, בהמשך לפעולה שהוחלט בהיותה. הוכעלו הודע כל הודעות המכניות של העירונים, ויחד עם מחלקת העבודות הציבוריות, את זניה על תקציב להמטבת הטכנולוגיה המכנית והינדוסית במבני העיר והתחבורות. אנחנו מקווים כי התקדמות נוספת תהיה בקר במרכזים החשובים ביותר כמו תל-אביב, נוסף על אותן הפעולות שבוצעו כבר בתל-אביב ע"י הירוש.

אני צריך לומר לועדה כי פעולות אלה נחלקות בקושי אחד: חוסר כספים, גם בעירונים וגם במחלקת העבודות הציבוריות. אבל ישנן תכניות אשר מוצאות לנצל. אנחנו מקווים כי כל הפעולות האלה יביאו לשיפור והטבת פני העירונים. אבל גם לא יורבחו ע"י חוסר האלמנט של המשמקת, ע"י הפעלת משמטיות בצורה אחרת מאשר זה שחללי ביום, ע"י הקלה על בחי-הודיע, והרדת המשמטיות השגרתיים והעברתם לקמגוריה של קנסות קבועות מראש לפי דרגות קבועות מראש; אם לא נגיע לאמשרות של הוועדות מידיה של הוועדות והשקעות על הולכי רגל ע"י קנס שמלי אבל מידי או ע"י יאא הפעלת בי"ד שייעמוד לפקודת המשטרה האזרחית ובאזרחי מקום שהפעולה נעשית - אני חושב שהטובים יסתכמו בתוצאות מתיקנות-למטה, אלא רק יתקדמו במטרה ברורה שכל פעולה שתעשה, פעולה אמורה, פעולה חינוך וכו', אין לבטלה בערפה; גם היא חייב בה. אבל הפעולות האלה אינן מספיקות.

שר המשטרה ב. שימריה: אני מציער מאוד שאניני יכול למסור לכך חברי הוועדה סטטיסטיקה של מה שהכנו.

הסיבה משונה: האמצעים אינם מספיקים לכך. אבל העברנו סטטיסטיקה שלמד ליו"ר הוועדה והוא יואיל בחובו, ע"י מנגנון המנסח, לחלק זאת לחברי הוועדה.

מר בר נגע בשאלות שגו-אנחנו רצינו לנ בהן. האמת היא שער הירוש אי-אפשר לקבוע בדיוק ובאופן מדעי ומחושב מתי מתרבות התאונות והיכן הם מקומות החורפה. את אחת הושג שהחורף גורם לריבוי התאונות מחמת הגשמים, הערפל וכו', אתה מוצא שהאדם שדוקא באוגוסט, כשאין גשמים ואין ערפל, יש מספר גדול של תאונות.

אבל מחוץ הסטטיסטיקה נוכל ללמוד שאפשר לחלק את הארץ לשני חלקים: מכלל מספר התאונות בכל הארץ, 50% הם בתל-אביב וסביבתה ו-50% ביהר חלקי הארץ. את ב-1949/50 היו בארץ 6406 תאונות, היו במחוז תל-אביב 3499 תאונות. אמנם, לגבי מקרי-מות האזרחי אינו מגיע ל-50%. 217 מקרי מות בתאונות באותה שנה, היו 83 בתל-אביב. נמסור לכם סטטיסטיקה אשר ממנה תוכלו לדעת את מספר התאונות מספר מקרי-המות, מספר התאונות החמורות, מספר המקרים הקלים ומספר המקרים של נזק למכוניות. ברור שבכל מקרה-התאונה יש נזק למכוניות, אבל יש מקרים שהתאונה מסתיימת בנזק למכונית בלבד. מחוץ 6406 המקרי הנ"ל היו 217 מקרי מות, 818 תאונות חמורות, 2097 מקרים קלים ו-3274 נזק למכוניות.

מחוז הסטטיסטיקה תדעו גם ש"לא כפלקחה" לפי המספרים אנחנו נוכחים שמספר הנפגעים לא עלה. הצטיינות גדלה. האוכלוסיה גדלה. קוראים בעתון או שומעים שהטנה היו 150 תאונות ובטנה טעברה. - 100 תאונות. אין עושים חשבון כי הדרכים נעשו יותר הומות מחנועה, אין עושים חשבון כי הולכי הרגל הבאים מארצות שונות לא כולם יודעים להלך בדרכים הומות. משום כך מתקבל הרושם כי מלאך הומות קוצר את קצירו בדרכים.

מחוז הסטטיסטיקה תלמדו גם כי חלקנו את המקרים לתאונות הקורות ביום ולתאונות הקורות בלילה. המספר המכריע של תאונות קורה ביום ולא בלילה.

חושבים להעמיה כי האוטובוסים הם הגורמים לתאונות. המצאו בטטיסטיקה שמבין 7272 תאונות בכלי רכב, היו 2186 מכוניות נוסעים, 2971 מכוניות משא, 613 אוטובוסים, 505

רל.

ועדת הפנים
30.4.51
חוק לחיקון מקודת התעבורה.

ב. שיטריט:

אוכפועים, 134 כלי רכב נגדרים ע"י בהמות, ו-544 אוטונים, שחושבים שהם המכה האיומה ביותר, 219 שונות. מזה אנחנו יכולים ללמוד כי ריבוי המכוניות המעורבות בהאונות בא בעיקר משני סקטורים של תנועה: מוניות, מכוניות נוטעיות ומכוניות מסע. (י. סמיר: אבל אם האוטובוס קורית האונה אחת, יש מספר רב יותר של נכסיהם.) אינני חולק על כך. אנחנו מוטרדים את המספרים למחלקת הסטטיסטיקה. עדין לא קבלנו את הסטטיסטיקה של המספרים שהגשנו. אנחנו דניה לסי הנחונים והמספרים שברשותנו.

על סוגי העבירות חשמעו פרטים מהקצין גיא. המצאו גם רשימה מה הם סוגי העבירות. מתוך 64784 חיקים של עבירות היו 3546 נסיעות בלתי זהירות, 3024 נסיעות מהירות, 5933 מקרים של אי-ציות לסימני דרך, רק 462 מקרים של נהיגה רשלנית, 5309 מקרים של עבירה בקטר להאזרחה כלי רכב. למעמים אומרים: הנהגיה אינם מכבים את האורות והמטרה אינה עושה פעולה. אין זה נכון. המטרה עושה פעולה. אם הבאנו 5309 עבירות מסוג זה, סימן שעסקנו בזאת. האוכלוסיה גדלה ומספר הלי הרכב גדל. הדרכים עדין לא חוקנו, אם כי עושים הכל בעיריות וברשויות המקומיות, מרחיבים דרכי, מגדילים את מספר התמרורים והסימונים. אב עדין לא הגיע לסוף. בכל זאת אנחנו רושמים עבירות נגד האנשים שאינם מכבים את האורות. אבל הצרה היא שיטנם דברים אשר אינם בידי הנהג. כל מי שיוצע לנהוג מכונית יודע שאחילו כשמעממים את האור, נשאר האור מסנוור. אין לנו עדין עימות כזה שאור יהיה באחלט בלתי מסנוור. זוה שאלה של כיוון קו האור.

אנחנו נביא לכם גם סטטיסטיקה כדי להראח לכם כי הקנסות לא עלו בממוצע. אם תשוו את הקנסות של לפני שנה לקנסות כיום ותבחנו כמה פעמים מובא נהג לביה"המטרה, המצאו שהממוצע הוא קנס עד 3 לירות על עבירה. כל נהג שמביאים אותו לדיון על עבירה כזאת סעף או פעמיים בשנה, אינו מתחשב כלל באותו קנס. עד היום לא שמענו על טלית רשיונות. לדעתי, ישנו סוגי עבירות שיש הכרח שהטומט ישלול את הרשיון.

ה' בר הזכיר כבר שכדי להקל על העומס של בתי-המשפט יש להרשות לשומר להחיל קנס על המקום בצורה שהשומר לא פעוק בכספיהם והמטרה לא תאמרן לנהל את החשובות האלו. חיה לחסלום צורה מיוחדת, לא דרך המטרה, אבל באופן שזה ייעשה על המקום.

נריך להנאיג קנסות גם על חולכי הרגל. לא חמיד הנהג אטם. רגיליה לתלות את הקולר על צוארו של הנהג. הרבה פעמים חולכי הרגל אטמים התאונה.

אני מעמיד את הדגש על מספר השיטריט. מספר שוטרי התנועה לא גדל. את נשווה את מספר העבירות בהן מטלנו בשנה זו עם מספר העבירות בהן מטלנו בשנה שעברה, נמצא שהוא הוכפל, וא לי שוחר מאשר הוכפל. בכל אופן, אותו המספר של שוטרים עוסק בהאונות, מנהל חקירה, חובע בביה"המטרה, מטגיה על הדרכים וכו'. המספר הוא קטן. את יש לנו רק 200 שוטרי תנועה, לדעתי, המינימום הדרוש הוא המלחת, וזה בטביל כל הארץ. אם לאו, הדבר יעלה לנו לא רק בנסט אלא שגם את התאונות לא ייגמרו במות, המדינה בודאי תמסיר מכך בממון.

את הועדה מעוניינת בהסברה נוספת, נמצא כאן קצין התנועה מר גיא.

ג. סחר:

אין לי הרבה להוסיף על אשר אמרתי בפעם הקודמת. הייתי מציע לוועדה להחרכו בדבר אחד: בנתינת המכשירים החוקיים למשרד התעבורה ולנו כדי להשתלט על הבעיה הזאת. עם כל הכבודליהודים היושבים כאן, אין יכולת ללמוד את הבעיה לכל עומקה במספר יטיבות. עליכם לאת מנקודת השקפה אחת: שהגורם העיקרי התנועה הוא האלמנט האנושי. אלמנטיה אחרים הם צדדיים. השאלה היא אם תוכלו לעזור לנו לקבל את המכשירים החוקיים כדי להתגבר על האלמנט הזה. אחמול היחה לי שיחה עם מרופ' הלפרין, המסיכיאטור מירושלם

י. סחר:

דברתי אחר על הגורם הטכניכולוגי בתאונות. הוא, למשל, סבור שהיום אסור לוח רשיון נהגות לאדם אלא אם עבר בחירה טכניכולוגית. המדע קבע היום דמוסטים שלייחם יכול טכניכולוגי לגלות לאיזה סוג של עבודה ולאיזה תפקיד מסוגל האיש, ואפשר לקבוע מראש אם מישהו אינו מסוגל להיות נהג. הבחינה איננה קשה. העברנו בחינה טכניכולוגית בקורס הקצינים הראשון שהיה לנו במטרה וראינו כמה זה טוב. טוב היה לו אפשר היה לקבוע זאת בחוק. הייתי מיעץ לכם להזמין את סרוף הלפרין לטווע את חוות דעתו בענין זה. נדמה לי שע"י כך היינו מסיגים הרבה. בדרך זאת אפשר היה לטטול מראש אנשים שהם מועדים לקצור נמסות בהיותם נהגים.

לענין הכואב ביותר: הטוטריה. צריך להכפיל את מספר הטוטריים בארץ. לדעתי, צריך גם לשלט אותה. אני חושב שבכמות מ-600 איש אי-אפשר להתגבר על הבעיה. גם אם נקבל את התקציב, נהיה עדין רחוקים מלהטיג את המטרה. לדוגמא: מהתקציב החדש שקבלנו מטר האוצר החלטתי להקציב את מאה האנשים הראשונים לטוטרי-הנועה. נתתי תקודה לקבל 100 איש. עד היום הצלחנו לגייס לכך 18 איש בלבד. האלמנט האנושי המתגייס ביום למטרה, דרגתו, השכלתו והתפתחותו הם כאלה שאינם מתאימים לטרה בתפקיד זה. כאן דרושה דרגת אי-שכלגנציה יותר גבוהה. המטרה עוברת בקבוצות, ובכל קבוצה יש סמל. כאן אנחנו שולחים איש לבדו על אומנוע או ברגל, ועליו להשתמש בטיקול דעתו, בטבלו, וגם לדעת את החוק. לא הצלחנו למצוא אנשים. אני מספס גדול את נצליח למצוא 200 איש מתאימים בדרגת המטכורת שאנחנו מציעים. (ז. ורהטטיג: ולדרגת סמל?) אינני מוצא מועמדים לסמלים במטרה. אולי נשלח את האנשים שהם קצת למטה מהרמה לקורסים יותר ארוכים. אני בכל זאת מקוה שבמקד השנה נמלא את מאתים האיש הדרושים אבל את לא יינחנו למאתיים אלה המכסירים החוקיים - אין לזה ערך.

אם יש לכם ענין לטווע טרטים, אני מציע שתשאלו את מר גיא מה שמענין אתכם בטמח זה.

הינו"ר ז. ורהטטיג: נשמע קודם את אנשי הצבא ואח"כ נעבור לשאלות.

אלוף מטנח י. פרסמו: לא אוכל להכנס לפרטי הפרטים, אבל במי שנחקלנו בחומר של 1949/1950 אני רוצה להגיד כי הצבא, כחלק מהיטוב, מחלגם קשות גם הוא בשאלת התאונות בדרמים וכל הכרוך בה.

אמסור קודם כמה מספרים בקטר עם שתי הטנים שהזכרתי. בשנת 1949 היה מספר התאונות הדרמים שעברו דרכנו 2269. מזה, אנשי צבא (ז"א התנגשות של צבא בצבא) 409, צבא-אזרחים 1061, צבא בלבד (ז"א שהתאונה היא רק של צד אחד, ללא התנגשות, עם עמוד חשמל וכו') - 798. ב-1950 היה המספר הכללי 1869. מזה צבא בצבא 289 (בערך החצי ממה שהיה ב-1949), צבא-אזרחים - 1017 (כמעט שאין יריחה) וצבא בלבד 563. (ז. ורהטטיג: אבל נדמה לי שהיקף הצבא קטן בינתיים). ההיקף גדל מבחינה זאת. אני חושב שבערך 10% מתנועת מכוניות בארץ היא תנועת מכוניות צבאיות.

הצבא שט את הדגש על החוק, על הבאת העבריינים לדין. הוא עושה זאת בצורה דרמטית מאוד. אגיד תקי-סמל 12 עברייני תנועה ומכל שט התאונות דרכים נכנס אחד לביהמ"ד הצבאי עד 21 יום, ועל כל 44 עברייני תנועה נשלל רשיון נהיגה. ראינו = נעלי להגיד לכם כי אני עצמי מתנועת הרבה מאוד בכבישים - שבלי יד חזקה לא נתגבר על זאת. קשה לי לקרוא לזאת עבריות, אבל יש פסי-כוחה של ג'ייס דוהר בערבות הנגב, אשר בא כחוצאה מתקופת המלחמה וחושבים שאפשר לנהוג כך גם ברחוב אלנבי או במקום אחר. נוכחנו כי אי אפשר יהיה להתגבר בלי יד חזקה. המעלנו בחי דין ניידים הטופסטים במקום. המעלנו מלכודות בדרמיק אשר עוסקות במארב באופן חוקי - ואין זה דבר כה סימפטי - תופסות את הנחג בקלקלתו ושומטות אותו במקום. המעלנו בחי דין של דן-יחיד ובחי דין של שלושה עד לדרגות

די גבוהות, לדרגות יותר גבוהות יש שימוט אחר, דבר זה נתון תוצאת
 שאפשר לראותן גם לפני המספרים של שנת 1949 ו-1950, אין אנו אומרים
 שזה מספיק, לא אגלה עוד צבתי את הגיר כי אף אנו דלים באותה המכשירים
 המסויעים בפיקות על התנועה, ממני שהדלות היא כללית, אבל על ידי
 נסיונות ראינו כי מספיק להעמיד דחליל של אומנוע כדי שכל התנועה,
 בכל אופן התנועה הצבאית, תעבור יותר לאח.

אנחנו עובדים בש חוף מלא עם מספרת ישראל,
 אבל הברלי האו שריות של החוק מקשים עלינו. עשינו מלכודות משותפות
 עם שוטרים ממספרת ישראל, במקרה שהיה מלכודת שלנו הזמנו את המספרת
 מאותה סביבה לשחק איתנו פעולה. נוכחנו שאם, נאמר, מ-8 עד 11 היו
 הצלנו 7 דוח"ח, הרי השומר האזרחי גמר את פנקסו. אבל הוא אמר לי:
אחה הורדת אותם ליד, מן הכביש ואילו את הפנקס שלי פרסו ל-12 אלף תיקים
 המחכים לשיטוט. אצלנו הנוהג הוא כזה שאם נהג עבר עבירה ונשפט על
 כך ונמצא חייב הוא מטאיר את המכונית ומובל יטר לבית הסוהר; את
 המכונית באים לקחת מההיחידה שלו. העמדנו פעם מלכודת באחד המקומות
 המועדים לטורענות ביאזור, בשתמהירות המותרת בו היא 36 ק"מ לשעה.
 אינני חושב שהרגיש בנו. מכוניות הנוסעים והמכוניות הצבאיות נסעו
 במהירות המותרת, ואילו טנקרים המובילים נפט ואוטובילי מלא עברו
 במהירות איומה. שוחחתי עם נהג של אוטו משא והוא הזמר: אני עושה
 חשבון שאני יכול על ידי כך לעשות עוד נסיעה חייבת-תלגיב, ואח 5
 הלירות של הקנס או שאני אשלם או אפילו אשלם מישהו לשלם. זה מסחר
 בדם, הנהג עושה חשבון שהוא יכול להרוח מנסיעה נוספת יותר מאשר
 הקנס שישלם. יש לנו מחלקה לתנועה. אנחנו נכגשים עם מספרת התנועה
 ולומדים יחד את הבעיות. היה שיחוף פעולה מלא בכל המובנים, הן מאדנו
 והן מצדם.

בצבא כבר קיימת בדיקה פסיכוטכנית לגבי
 נהגים, עלינו לזכור כי חוך קיבוץ הגלויות באים אלינו אנשים בעלי
 עצבים מרוטים, אנשים שהיו במחנות. הם אולי היו נהגים ויכולים
 לעבור בקלות את הבחינה ולקבל רשיון. אבל ייתכן שלאחר בדיקה מצבם
 הנפשי מוצאים כי אין לאפשר להם לעבור בדרכים, גם לגורם הזה יש
 חלק גדול בהאונות הדרכים.

כידוע, פהוג בצבא ידם טיטול ויום
 שבתון הרכב, אלה הם שני דבריהם. בשבת יכולות להתנדע בדרכים רק
 מכוניות שיש להן רשיון מיוחד - ויש על כך הקטדה ומורה ביותר.
 נוסף לכך, כל מכונית צבאית יש עליה סימן של יום מסויים בטבוע.
 אותה מכונית אינה יכולה להתנועע בדרכים באותו יום; היא נמצאת בטיטול.
 יתו עם זאת ראינו לנכון להפעיל חוליות טכניות אשר בודקות ועוצרות
 את המכוניות יחד עם המספרת הצבאית במקומות שאין יודעים עליהם
 מראש, ובהנחות את המצב של המכוניות, נכון שחלק גדול מההאונות נגרם
 כתוצאה של נסיעה בלי בלמים מוכנים או דפקטים אחרים. כשמוצאים
 מכונית כזאת מורידים אותה מהכביש והמפקד מובא על כך לדין, ממני שהוציא
 לכביש מכונית בלתי מחוקנת.

ביחס לעצום האורות, אני יודע שבתקופת
 המנדט לא היו כוגשים בעגלה נוסעת בלי פנס, כי הרמל על כך קנס.
 לרכב אפנים היו מוציאים את האויר מהגלגלים והוא צריך היה לסחוב את
 האופנים. לילה אחד הייתי עד ל-3 האונות דרכים בכביש נתניה-חל אביב,
 באחת מההאונות האלה נמצע קשה יהודי זקן רק בגלל עגלה קטנה שנסעה בלי
 אור. אצלנו סוגי המכוניות שונות, הפנסים שונים ואין מקשידים על
 הורדת הפנס. אין זה מספיק את מורידים את האורות; צריך גם לכוונם.
 בענין זה המכוניות הגדולות, הטרכים והאוטובוסים, עוברים על כולם,
 כי מצבם נוח: האור של המכוניות הקטנות מגיע להן לחזה. אנחנו רודפים
 זאת קשה. עשינו בצבא מבצע עימות אורות דרסטי; לקחנו כמי זמתי; אומנוע
 נסע אחרי מכונית שלנו והמכונית עשתה סימן לעימות האור, את הנהג
 שבא ממול לא עימת את האור, היינו מחיזים לו זמתי על הפנסים, והייתה
 לו אחר כך עבודה.

ועדת הפנים
30.4.51
חוק להיקון קורות החבורה.

י. טרסמן :
אנחנו ממעילים גם מועצת הטברה. אנחנו
מנצלים את גלי צ.ה.ל., שולחים קצינים
מנמנים ולא מפזיזים כל הזמנות. הדבר מדאיג אותנו מאד ובכל מאורנו
אנו רוצים ללחום את המלחמה הזאת ולהחגבר עליה.

בענין הולכי הדרכים. מספיק לעמוד על
יד הרמזורים כדי לראות מה המצב. המכוניות עומדות, וכשמגיע האור
הירוק, אנשים מתחילים ללכת, גם את עומד שומר. אז הנהגים מתעצבנים,
נשמעים מעצורים, ולא לכל נהג יש מעצורים טובים. קודם כל צריך להיות
במקומות אלה שלט המחריע על כך מכיון שיטנם כאלה שאינם יודעים זאת.
השלט צריך להיות אמילי בכמה טבות. הייתי אומר שבמקרה זה לא הייתה
זה לבושחנו את השלט יהיה כחוב גם בבולגריה, בגרמניה, ברוסיה וכו'.
זה היה עוזר בהרבה.

הינ"ר ז. ורהמטיג :
אני סבור שנשלב את השאלות יחד עם הויכוח.

א. טראני :
האם עדיין קיימים הבדלים במהירות הנסיעה
המותרח למכוניות אזרחיות וצבאיות?

ה' זיא :
במוניות טקסי מותר לנסוע בטמח תחום
70 ק"מ לשעה. להלכה מותר להט לנסוע רק
60 ק"מ, אך אני בטוח שלא נמצא בארץ אף אחד שיסע במהירות זאת. החוק
מחייב כמכסימום למוניות 36 ק"מ בשעה בנוי ו-60 ק"מ בשעה חופשי;
למכוניות מ"א ואוטובוסים - 45 ק"מ. בזמנו הוגשה הצעה דרך מסתח
משרד החבורה לכי תיאום שנקטה בינינו ובין הצבא, ביחס להגדלת המהירויות.

ח' בר :
בשאלת מהירות הנסיעה ראינו את המצב הלא-
בריא מכמה בחינות : א) מהירות אחת מורשית
לצבא ומהירות אחרת - לאזרחים; ב) המהירות המותרת לפי החוק בנויה על
החוק שהוצע בשנת 1924 ולא שונה מאז. אותו חוק היה מבוסס על כלי הרכב
שהיו בנויים באותה תקופה וגם על הכבישים של אותה תקופה. היתה החיצות
של מטה המשטרה, משרד החבורה ונציגות הצבא והגענו לסקלה ממוחכמת של
מהירויות שהצענו לקבוע אותן כמהירויות מכסימאליות מותרות. העניין
הזה התעכב מפני שגם בוועדה המשפטית ועוד לפני כן אצל שר החבורה
התעוררה השאלה אם התקופה הזאת ומספר התאונות בה מצדיקה שינוי התחוקה
על ידי הגדלת המהירויות המותרות, מבחינה טכנולוגית. דעת כל הגורמים
היתה שמוכרחים לשנות זאת ולקבוע מהירות נורמאלית המוחאמת לכלי הרכב,
כדי שאפשר יהיה לשמור עליה בהחלט לחוק. העניין הזה עומד לבוא בכני
ועדת החחוקה, בין יתר ההצעות לשינוי החוק. פירוש ההצעה הוא להעלות
את המהירות המותרת ביחס לכתב בחוק, ולשמור על חרדתה ביחס למהירות
הקיימת במציאות.

י. סחר :
למעשה אין אנחנו מקפידים כל כך על 60 ק"מ
לשעה ומרשים לאדם לנסוע עד 70 ק"מ לשעה.
אנחנו מציעים לקבוע את המהירות של 70 ק"מ לשעה, המותרת למעשה, גם
בחוק. אני מאוד ממליץ על כך. טוב שהלחץ על שר החבורה **בנקודה זו**
יצנח מועדת הפנים. יש לזה ערך עצום. מהירות של 60 ק"מ במכונית
מודרנית זוהי גזירה שאי אפשר לן מוד בה. על ידי כך מתחנך הנהג לעבור
על החוק. דעתנו היחה שצריך לקבוע מהירות אוקסימלית אשר אפשר לשמור
עליה.

ה' בר :
ההצעה המשותפת הזאת : מכוניות נוסעים
פרט לאוטובוסים - 75 ק"מ"ט, אוטובוסים - 60
ק"מ"ט; אוטובוס - 60 ק"מ"ט; ג"י - 60 ק"מ"ט; מכונית מטה עד מון אחד -
60 ק"מ"ט; מכונית מטה למעלה ממון 50 ק"מ"ט; מכונית מטה עמ גור - 40 ק"מ"ט.
בטמח בנוי הצענו למכוניות נוסעים - 45 ק"מ"ט; לאוטובוסים אוטובוסים

ועדה הכנים

30.4.51

חוק להיקון מקודת התעבורה.

ה' בר:

רג'ומים - 35 קמ"ש; מכוניות מטא עד טון 1 - 35 קמ"ש וליותר מזה - 25 קמ"ש. הצעה זאת מוסכמת בין הצבא, מטה המשטרה והמפקח על התעבורה בדרכים, היא מחכה עכשיו לאישורו של שר התחבורה.

הינ"ר ז. ורחהטיג:

האם אפשר להבין כי אם הכנסת הקבל תיקון בחוק בפיוון של החמרה

הענשים, היא תוכל יחד עם זאת להוציא את התקנות הנלה ואז לא יהיה חשש לאמקט המטיכולוגי הגרוע?

ה' גיא:

ייתכן שיש כאן אי הבנה בחד להחמרה החוק. החוק הנוכחי נותן לבית

המשפט את כל האפשרות לשלוח אדם למאסר עד שנה על עבירה על תקנות התעבורה. למשל, לפי סעיף 18 (ב) הכולל נהיגה רשלנית, יכול השופט לשלוח אדם למאסר על עבירה רגילה (אינני מדבר על האוננות) ויכול לקנות אותו בקנס עד 100 ל"י ולשלול ממנו את הרשיון לחקוזה עד שנה. הבעיה אינה בכך שאין לבית המשפט סמכות אלא שבתי המשפט אינם משתמשים בסמכות הנתונה להם.

אני רוצה להוסיף לדבריו של אלוף משנה סרסמן מקטר למלכודות המסוכנות שהיו לנו. בגליל העליון, למשל, מחוץ 140 משמשים על מאירות מורחזת, אשר במקרים רבים הצטרף לזה אלמנט של חוסר רשיון נהגות וכדומה, הקנס הממוצע היה שתי וחצי לירות. היו ביניהם נהיגה עבריינית שכבר עמדו לדין והיחח זאת הסעם השניה, השלישית או הרביעית שהם עברו על אותה העבירה. ברור שאין לדבר על החמרה הקונסט בענין זה על ידי חוקים חדשים או תקנות חדשות, כי השאלה היא בכך שבתי המשפט אינם משתמשים בסמכויות הניתנות להם. אדם שעבר עבירה כזו שהמשטרה הצבאית חטילה עליו שבוע או שבועיים מאסר, קיבל במשפט אזרחי 2 1/2 ל"י קנס.

סמיר:

ביקשתי דו"ח סטטיסטי. לא התכוונתי שנשב בוועדה ונפענה את הדו"ח ונסיק מסקנות. ביקשתי זאת רק כדי לקבל תמונה. השבתי שלאור הסטטיסטיקה נכלו העוסקים בדבר למסור לנו כמה מסקנות הנובעות מן הסטטיסטיקה.

לאור התמונה שהצטיירה לפנינו אפשר לטאול כמה שאלות. ישנם כמה גורמים מוסמכים המסמלים בבעייה זו, ולא מחיזם. נראה לי כי הרבה דברים יכולים היו להסתדר גם בלעדנו כי הבעיה איננה החיקתית אלא סידורית.

ניסיתי פעם, בענין אחר, להסביר לשר המשפטים כי השופטים שלנו מקלקלים את הכל. הוא חטיב כי אסור להתערב ואסור להביע דעה שיש בה מטוט הדרכה לשופט. כך היה גם ביחס לחוקי הבנין.

אני יוצא מנקודת השקפה שאם לא נרצה לבטל את זמננו, לא ייתכן שנחזור ונדוש בכל מיני הלכות ולא נגיע למסקנות. הענין נראה לי קצת יותר דחוף. אני רוצה להציע כמה מסקנות.

קודם כל אני רוצה לטאול אם בידי הגורמים המסמלים בדבר כיום ישנן הצעות מעשיות אשר יש בהן כדי לפתור באופן מעשי, מהירות למחר, כמה בעיות אשר תלקן דורש החייעצות עם הועדה שלנו או חתיקה נוספת שהועדה הזאת, לדעתי, יכולה לתבוע אותה מועדה החוקה או מועדה אחרת מכיון שאין זה ענין כוליסטי אלא ענין של חיים. נראה לי שועדה חייבת לשאוף לבוא ולתמר לוועדה אחרת, ליו"ר הכנסת ואולי גם לבית המשפט כי בנקודות אלו ואלו אין צורך להשהות את הדבר ויש לעשות מייד. אך הרושם שנחוקרר אצלי הוא כי אין זאת

ועדת המניין

30.4.51

חוק לתיקון סקודת החבורה.

י. ספיר:

(י. ספיר: הבעיה היא כן (חוקהית). בכל אופן, לא עדי כדי כך שאי אפשר היה להוריד את המחת לל המצב הנוכחי ללא תיקונים יסודיים אחרים. (י. ספיר: לא נוכל לעשות זאת). ייתכן מאד שיש לחקן כמה מהסידורים האדמיניסטרטיביים שאחה חובעים, למשל, ששטר יוכל לעשות את הרפורם מבלי להביא את העניין לבית משפט. נראה לי שדבר זה היה מסתמך את העומט הגדול מעל השופטים. (י. ספיר: אבל לטוב כך דרושה החיקה). החיקה כזאת איננה מהפכה גדולה מבחינה משפטית. קיים משרד החבורה ומשרד המשטרה, ושניהם רשמיים לפנות למשטרה ולמשרד המשפטים ולאמר כי השהיה בעניין זה היא ענין קרימינאלי-פלילי. לדעתי, השהיית הבית הדבר לאישורה של הכנסה היא מעשה פלילי. אינני חושב שאנו זקוקים לתיקונים מרובים בעניין זה. יש כמה פעמים להיסוס בקשר עם מסירת סמכויות רבות לדיסקרציה של השוטר. אבל אם דבר זה יהיה מסודר וסטבילי, אפשר יהיה להתגבר על הקשיים האלה.

אני שואל האם אי אפשר כבר עכשיו לפכם ולחלק את הבעיה למחלקות. יש עניין הקשור עם החיקה; יש ענינים סידוריים; ויש ענינים הקשורים עם גורמי חוק. לדעתי, היה זה תפקידם של המשרדים המעונינים להביא לנו הצעות לסיכום. האם אתם חושבים כי בקבלת ההצעות שהצעתם יהיה משום פתרון מידי ורציני? את כן - הייתי מציע שלא נחכש על טחנים אחרים אלא נעבור על ההצעות האלה וננסה להביאן לביצוע מידי.

י. בן-צבי:

שאלתו של מר ספיר נכונה. עלינו לחשב מה יכולים אנו לתרום כדי לשפר

את המצב.

קודם כל, בבעיה המנגנון של משטרה הדרכים, גם בישיבה זאת וגם בישיבה הקודמת הדגישו של המראים שיש מחסור ושקשה למצוא את השוטרים לא מכני שבעה ישראל אין אנשים המסוגלים לתפקיד זה אלא מפני התנאים של עבודה זו. הבעיה היא תקציבית. אינני יודע אם היקון הדבר חורג ממסגרת התקציב, אבל את כן יש לקבל המלצה בעניין התקציב כדי לאפשר לקבל עוד 200 שוטרי חנועה.

מאחר שצויין כי קשה להשיג את השוטרים וכי האנשים אינם הולכים לתפקיד זה בתנאי המשכורת הרגילה, ייתכן כי מן האורך לבוא בהמלצה לשר האוצר או למי שקובע בעניין זה, כדי למצוא דרך לתיקון הדבר.

לשאלת הזריזות בטיפול בעבירות: לדעתי אף זו שאלה תקציבית. ייתכן שזה שייך למחלקת המשפטים. בכל אופן יש למצוא דרך ולהציע הצעה. טיפלנו בדברים אלה וכולנו מרגישים שהם דחוכים.

בשתי נקודות אלה נראה לי שאנחנו יכולים לעזור. אינני רואה במה אנחנו יכולים לעזור בדברים אחרים: אינני יודע, למשל, אם ה"רחמנות" של שוכטי בתי הדין היא רק בעניין זה או גם בענינים אחרים. אינני חושב שאנחנו יכולים להיכנס לבעיה זאת.

א. ספיר:

נשמעו כבר הצעות מצד נציגי המשטרה ומשרד החבורה בעין הצפירות בעיר ובענין עימות האורות. שמענו ממי אלוף משנה פרסמן כי הפנסים אינם מכונים כהלכה. אני יודע שנהגים מתאוננים ביותר על כך שדוקא במכוניות הגבוהות הפנסים מוחקנים במקום גבוה והעימות שלהם אינו מועיל. האם אי אפשר לחקן את המצב על ידי החלטה שהפנסים בכל המכוניות יהיו בגובה מסויים מעל פני הכביש? נשמעו מה גם הצעות נכונות בקשר

ועדת המניין
15.5.51
חוק לתיקון תקודת התעבורה.

א. סרי:

עם עבירות הנוגעות לתאורה - לא להשאיר עגלה בלתי מואר בכבישים, להחמיר לגבי כלי רכב הנוסעים בלי אור וכו'. אני חושב שהצעות מעין אלה ימצאו הסכמה בחוכנו.

ביחס להגדלת מהירות הנסיעה המותרת, שמענו גם מסי הנהגים כי המצב הקיים, יותר מאשר הוא מביא להסעה הוא מביא לדימוראליזציה משום שהמהירות המותרת היא בלתי אפשרית, הקארק מגדילה את הצמיכות וזינה מונעת תאונות. אני חושב שגם את זאת כדאי לחקן במהירות האפשרית.

ביחס לתחיקה אני מקבל את ההצעה שיש להקל על בתי המשפט ולהעניק למשטרה את הסמכות להטיל קנסות במקום. (ה' בר: רק על עבירות מסוימות ומוגדרות, ולפי טבלת קנסות קבועה.) אני מקבל זאת לעומת זאת אינה נראית לי ההצעה בענין שלילת הרטיונות, ולו גם עד למשפט בלבד. שמענו כי משפטים מתעכבים במשך חדשים רבים, ולמעמים גם במשך שנים. נטילת רשיון הנסיעה עד למשפט היא עונש חמור מאד. אם נהג אשר ניטל ממנו רשיונו יצטרך לחכות למעלה משנה עד לבירור משפטו -

ה' בר:

לא לזאת הכוונה. הכוונה היא שבמקרים מסוימים מיוחדים במינם, אם מסתק המשטרה האחראי מעביר למספק על התעבורה הודעה כי נהג מסויים מסכן את שלום הציבור בהיותו בכביש ולאוחו נהג היחה תאונה אשר גרמה למות, הצעתנו היא לאכשר להוריק את אוחו נהג מהכביש. מקרה כזה יכול להיות אחד מבין 12 אלה.

א. סרי:

אף על פי כן אני אומר כי לא ייתכן להשאיר את הדבר הזה בידי השלטונות האדמיניסטרטיביים. אני מוכן לקבל את הדבר אם הוא ייעשה על פי דרישת בית המשפט. אבל גם במקרים כה חמורים אינני יכול להשאיר את השיכרות לשלטונות האדמיניסטרטיביים. ביוחד כשעובר זמן לא קצר עד לבירור המשפט. (ה' בר: למעמים ואלטרנטיבה היא ספק דין מות. הבאתי לך דוגמה של נהג אשר לא הורדנו אוחו מהכביש והוא נהרג לפני בירור משפטו. במקרה אחר הוא יכול להרוג 20 איש אחרים. היה לנו גם מקרה ע' נהג אומבוס אשר בתאונה ה-5 שקרתה לו הוא הרג מספר רציני של אנשים.) ההצעה אינה נראית לי בצורה שאי מוצעת על ידכם, ואני רואה אותה כחמורה מאד. ייתכן כי אפשר יהיה למצוא הצעה אחרת בענין זה. (י. שוחט: אולי אפשר לקבל זאת בהגבלה שבמקרים אלה יהיה צורך לקיים את המשפט תוך 4 חדשים.) על כל פנים, אין לקבל זאת בצורה המוצעת.

אני חושב שבזמן האחרון נוצרה אווירה, הייתי אומר, שיש בה במקצת הסתה נגד נהגים. צריך להעמיד את הדברים על דיוקם ועל נכונותם. עלינו להזהר מלהסיק מסקנות נחסנות בענינים אלה, גם שר המשטרה וגם מספק המשטרה ציינו כי לא חמיר הנהג אשם, יש והולכי הרגל אשמים. אני שואל את הרצון להחמיר לגבי מתן רשיונות נהיגה ולהנהיג בדיקות רחואיות, מסיבות כאלה לפני מתן הרשיון, אינו שייך לחומרות שבתחזוננו אנחנו עלולים להחריז בהן? אם ינתנו סמכויות כאלה לרופאים אני חושש שאנחנו עלולים להגיע למצב שיינקטו בענין זה אמצעים שלא חמיר יהיו מוצדקים. עלינו לבחון זאת היטב. הדברים צריכים להיות מוגדרים היטב.

הינ"ר ז. ורהמטיג:

השתדלתי לנסח את ההצעות שהוצעו מה כדי שאפשר יהי להגיע לסיכום אולי כבר היום. אני רוצה לקרוא את ההצעות כדי ששר המשטרה הנציגי המשרדים יוכלו להתיחס להן. לקחת כבמים את הצעת המסקנות שקיבלנו ממשרד התעבורה, שעובדו יחד עם משרד המשטרה.

אין אנחנו יכולים להיכנס לבעיות אופן ביצוע החוק על ידי בתי המשפט. זהו ענין לשיחה רצינית עם שר המשפטים ואם תהיה מה יעשה כזאת, אפשר יהיה לקיים מגישה של יו"ר הועדה, יו"ר

החלטה חכמית
30.4.51
חוק לתיקון תקנות התעבורה.

ז' ורהכתיב:

ועדה החוקה; שר המשפטים והיועץ המשפטי כדי להגיש את חוק זה
דעה בכני השוכנת. סוף דף אין זה ענין של הוראות אלה על הורח דעה
האיבור.

התקנות שסיכמתי הן :

א) הועדה רואה צורך ביוזמה תיקון חוק התעבורה בכיוון של (1) הנהגה
או הקלה שלילת רשיונות נסיעה בצורך אדמיניסטרטיבי עד גירור המשפט
אם יהיה צורך בכך.

ב' עיטור:

החוק הקיים מאפשר להוציא מן הכביש מייד כל
מכונית שנמצאה במצב שגוינה ראוייה להיות
על הכביש אבל הוא אינו מאפשר להוריד את הנהג מהכביש. את האפשרות להוריד
את הנהג מן הכביש מוסר החוק רק לבתי המשפט. לכי הצעה שהוכנסה לכני שנה
על ידי הממשלה, אשר היה לשלול את הרשיון עד לגירור המשפט.

הי"ו ורהכתיב:

אני מאין שבנוגע לטעיף הראשון תהיה הסכמה
בועדה את נשמים את המליות : "באורח אדמיני-
סטרטיבי" כלומר, נשאר זאת להצעת החוק.

י' ספיר:

אני יכול להניח שבמקרים כאלה השלטונות המוסמכים
יכולים לחנות לבית המשפט. זאת היו מקרים
שהמטרה כנחה לבית המשפט והסודות סירב להענות לה. זאת יש בידי החביעה
לדרוש לעצור את הנהג לפני המשפט לאורך הקירה ולבקש לשלול ממנו את הרשיון.

ה' גיא:

לא, אין זמנות כזאת.

הטעיף הראשון בהשמת המליות "באורח אדמיניסטרטיבי" =

מ ו ט כ ה

הי"ו ורהכתיב:

- (2) חוקן בכרוצדורה המשפטית לגבי עבירות הנועה בדרכים, כדי לעשותה יותר
פשוטה ובמסמח לירוק העומס הרובץ על בתי המשפט.
- (3) לאפשר גביית קנסות על המקום לגבי עבירות ש גרתינות בעלות אופי טכני,
מנהגים, הולכי רגל ורכיבי אופניים, עם מתן הזכות לדרושהעברת הענין
לבית המשפט.

גלוף משנה י' כרמון:

אני לא יחיה זה להועלת הענין שיוקמו בתי דין
ניידים מיוחדים לחקוקה מטויימת שיוכלו לעשות
את הדבר מייד, על המקום. זאת בוחתה שיהיה שקומדת לחקיקים עם שר המשפטים
הי אפשר להציע, אולי כמעולה חדייקמית לחקוקה מטויימת שבאותם בתי דין
צבאיים בדרכים, בשיתוף עם האבא, יהיה גם שמת אזורתי שישמרו מיד על המקום.

הי"ו ורהכתיב:

אולי נוסף את המלה "ומחירה" אחרי המליות
"יותר פשוטה", ולא ניכנס לפרטים.

- (4) הועדה רואה צורך בהגברת המעמית תיקון הכבישים, וקמת מדרכות, תמרורים
וסימוני הכבישים.

מ ו ט כ ה

רל

ועדת הכנסת
30.2.51
חוק לתקון סקודה התעבורה

ז. ורומניא:

(ב) הועדה רואה צורך בהגברת ההסברה הצבורית ורך כווי שתוף פעולה עם העיריות והמוקצות המקומיות וכן הנהלת למוד זה ועדה התנועה בבתי הספר.

(ג) הועדה רואה צורך בהגברת הבליקה על מחן רטיונות נתיגה והנהגת סקודת מחמיד על יד כושר הנהג וכלי הרכב.

ה' בר:
זוהי ועדת הכנסת ריש לה השמעה על השלמות המקומיות. עובדה היא שיש הזמחה בכמה במה מקומות. אין זה גו ענין של ספק ממני שבעלי הגתי. גו בעלי המגרסות צריכים לשל זאת, אבל כאשר אין מדרבה הדו הולך בכביש ואז יש סכוי יותר גדול ליהרג. אזלי אפשר ללחוק על המוסדות המוניציפליים כדי להבטיח שייבנו מדרכות במקומות שהדבר הכרחי.

שר המשטרה ב. סורתי:
בישיבה הקודמת הייתי נגד הוועדות שהציע משרד התעבורה. אני מסכים בכל להי לחבריו של חבר הכנסת מרי. אני נגד מחן סמכות אדמיניסטרטיבית לשלילת רשיון נתיגה. אנחנו מרגישים בעבירות ומאפשרים לבני אדם להיות עבריינים. במקרים רבים החבר של הנהג וזה האשט ונמצא שאנחנו מעוררים מרירות ומקמתים פרנסה בני אדם על ידי מסירת הדבר לסמכות אדמיניסטרטיבית, ותהא זאת גו המשטרה. דעתי כמי שהיה שופט ואולי יהיה שופט - אינני יודע - מחקומת בכל כוח לאסטרות של שלילת רשיון מאדם לפני שמיעה העובדות בפני בית משפט, כי בפני בית המשפט הוברית מקבלים לפעמים צורה שונה לגמרי מאשר הם מקבלים במשטרה ובכל רשות אדמיניסטרטיבית. אל נלך בדרך זאת. יש לה לי מר בר, יש לי כל האמון בו, אבל מחר יכול להיות במקומו אחר. אין ספק שיש לי אמון בשוטרים, אבל אינני רוצה להעמידם במצב שיוכל לעשות לשרירותייר.

ישנה דרך להשיע על השופטים מגלי לדבר עם שר המשטרה ומבלי לבקש ממנו לדבר עם השופטים - זוהי הרך הנוחיקה. זה אנחנו מוסרים לשופטים סמכות לקנות על המקום, אנחנו מורידים/אלף מגלי המשפט עומס עצום. ישנן ארבעה עשר אלף עבירות חניה חון 61/עבירות בכלל. ישנן למעלה מאלפיים עבירות של אי מסירת הודעה על תאונה שגח חון אפשר להוריד מהעומס המוטל על בית המשפט. (על התאונה עצמה חון יועמדו למשפט, אבל אי מסירת הודעה על תאונה נחשבת לעבירה נוספת). חון חדין לגבי עבירות שלמי המספרים שמספרן היה 2,500. בדרך זאת אפשר לגמור עם 54 מתוך 64 אלף עבירות, אז נשאר בידי בית המשפט חון 10,000 חוקים לשנע. השופט יכול לדון בכבוד ראש ולהוציא ספק חון בהנאה למניאות.

מה שנוגע לשופט, אין זה טוב להשמיע על השופט. השופט נכגע. לפעמים השופט רואה את הדברים בצדד לגמרי אחר מאשר רואים אותם אנשים אחרים. יש לתת לשופט לטווק לפי מאורו. אלא שיש לנו אפשרות להחמיר על ידי קביעה מינימום של עונש בחוק לסוגי עבירות מסויימים. (י. ספיר: אז יש סכנה שיזכו לגמרי את הנאשמים) יש למיין את העבירות, לקבוע מינימום ולאפשר לשופט לשכוח לפי מאורו.

כל רשות מקומית צריכה לקבוע מקומות תציה וכן יש להרגיל את הציבור לתצות את הרחוב במקומות הנכונים.

יש צורך בהגבלת משטרת התנועה. כשר משטרה אני יודע את המלחמה הקשה שהיתה לנו ואני מודה לכנסת שהייתה חנו בענין

ועדת הפנים
30.4.51
חוק להיקון מקודת התעבורה.

ב. שיטתית:

זה. ביחס לצורך להגדיל את מספר הסוררים ולהקלות את משכורתם.

צריכה להיות הקודה להדיקת הנחג. צריכה להיות הסברה וצריכה להיות חזיקה גם ביחס לפנישת הולמי רגלי.

מתוך הספיסיטיקה שבידנו, מר ספיר, לא יכולנו לקבוע מקומו חורג לא בטוח ולא בזמן ואף לא לפי מזג האוויר.

אנחנו עכשיו שאין לנו קושיים שום דבר כדי להקל על צרכי הנוסעים. כמו ידנו הכנסנו חוק אשר לרעתי הוא אבסורדי : חוק הגבלת הנסיעות. הדבר הזה אינו תוסף לא בכסף ולא בחלק. את אדם צריך לנסוע, הוא לוקח טקסי. הדבר הזה מביא רק ליצירת קבריינים. אלף המכוניות העומדות כאבן שאין לה תוכיין יכולות להסיק עשרות אלפי נוסעים ולהקל על התור ועל הנוסעים.

הי"ר ז. ורהמטיג:
אבל אנחנו דנים בהחמרה ולא בהקלה. נדמה לי שהבעיה נהבירה די ארכה והני מקודה שנציגי המשרדים אשר ביקשו רשות הדיבור יטלו לנו את לא ניכנס לבירור נוסף.

ה' גינ:
אני רוצה רק להעיר לנקודה שעורר טר המשמחה : הבעיה הזאת שבמקרה להשתמש במספר המצומצם של הסוררים כדי לשמור מהני נסיעה רשלנית וכו', אנחנו צריכים להשתמש בחלק מהם כדי לבדוק את תווייהרשיון.

הי"ר ז. ורהמטיג:
יש להגבילה זו גם נימוקיה אחרים. את נרצה לדבר זאת, נצטרך להזמין את כל הגורמים הנוגעים בדבר, חבריו זאת בממשלה. הבעיה הזאת נוגעת חולי בחלקה בעניין הנידון, אבל עיקרה אינו שייך לכאן.

הצעת טר המשמחה תוכנס להצעה נוספת מצדו ואת יהיו חברי ועדה שירצו לחמוץ בה, נדבר על כך גישיבה הבאה.

ג. סיטרוו:
אני מבקש שיהיה ברור כי ההצעות שהועדה נימחה צוותן עכשיו הן הצעות שנוחתו על ידי הועדה ביוזמתה היא, אני יצאתי מהנחה שכליגי הממשלה מדברים על דעת הממשלה, או דברים שהם יודעים כי הממשלה הסכימה להם או שיש להם יסוד להניח כי הממשלה מסכימה להם. כאן הוצגו לפני הועדה הצעות אשר הממשלה לא רק שלא הסכימה להן אלא שלמגיטי ההצעות יש כל הידיעות כי קיימים חילוקי דיעות בעניינים אלה. אני חושב שזה הקדים משוכן מאד ובלתי רצוי לגמרי. יוצא שיהיה ברור כי ההצעות המוצעות הן ביוזמת הממשלה והיננו יושבים על סמך הצעות שהוצגו על ידי הממשלה.

הי"ר ז. ורהמטיג:
אין הועדה ואף לא י"ר הועדה מתוויבים לשמור על קנייני הממשלה. אנחנו מלניטים למרוטוקול את ההצעות שקיבלנו מסר בר בשט מטרזי ההתבורה ואת הצעת טר המשמחה בשט משרד המשרד. את נציגי משרדים אחרים רוצים לחלוק על הצעות אלו - יעשו זאת בממשלה.

א. פרי:
אני מציע לדחות את הסיכוח לישיבה הבאה ולקבל את ההצעות בכתב. אל נקשה את הדבר בחופזה.

י. גוראבי:
אני מציע שהצעות השלוחה לנו לפני הישיבה הבאה.

ועדת הפנים
30.4.51
חוק לתיקון סקורת החתבורה.

הכנס טרם המיועד למניקוט והאונות דרכים, אם
חברי הוועדה יהיו מעוניינים לרצות זאת בסיוע

ה' בר:

הישיבה.

אנחנו מודים לשר המשטרה, לנציגי הצבא, המשטרה
ומשרד החתבורה והמטפלים.

היו"ר ז. ברהמטיג:

(שר המשטרה, נציגי הצבא, המשטרה, משרד החתבורה
ומשרד המטפלים עוזבים את הישיבה).

י. סכיר:

לכני כמה זמן הבאתי ביני הועדה את ענין מגדל-גד.
 ע. דעה חברי הועדה סוכה אז לי יש צורך להביא
 את הענין לדיון במהירות האפשרית. לצערי אני צריך להודיע כי בבית שני
 הכריעו ו"פוצצו" אטימה ליגטימית וחוקית. עשו זאת בצורה די ברורה.
 יש גם אחראיים לכך, נציגי מלגה מסוימת. יש גם האשמה ברורה
 במידה שהענין הזה יועבר למשמרה - הוא יעבור למשמרה אבל הרי לא
 ייתכן בדבר הזה. אני חושב שהועדה הזאת היא הכתובה הקרובה ביותר אשר
 אריכה למעול ולא להסתפק ברישום הדברים בפרוטוקול. אנחנו נכנסים
 לחקירה טאטימית תהיינה עניין של יום יום. לא לכל אטימה אפשר להביא
 בעלי אגרוטיים. האם זהו צורה של ויכוח פוליטי וימוקרטי אצלנו?
 אני חובע פעילות מצד הועדה בענין זה. אני מציע שהיו"ר יחקר עם משרד
 הכניס ויברר מה יש לעשות באופן הראוי ביותר כדי להחטיק את הדבר. ייתכן
 שצריך לכנס את באי כוח המפלגות כדי להגיע, לא הייתי תומר לידי הסכם,
 אבל לא יזו הבנה הדדית כדי שלא תהיינה הכרעות. מה יש האשמות נגד מזכיר
 של אירגון מסויים, של מלגה מסוימת, שאירגנה את הדבר. הדברים נעשו
 לאור השמט. כמובן, אין עושים זאת בחל אביב; בחל אביב זה קשה. אבל
 במקומות אחרים, רחוקים, עושים זאת. האם נחלק את הארץ לשתי טריטוריות,
 טריטוריה המותרת לכל המפלגות וטריטוריה המותרת רק למלגה אחת לקיום
 אטימות?

י. בו-אבי:

אני אשמע זאת בפעם הראשונה ואין לי מושג מי
 הכריע ולמי הכריע. אבל נראה לי שמתקידנו לסמור
 על הדבר הזה כדי שלא יתחמו. בראש וראשונה הייתי תומך באשמתו השניה
 של מר סכיר: לכנס פורום מצומצם, לבדור את הבעייה הלא-שמיץ באופן מוסרי
 כי זה חשוב יותר מכל אמצעי משמרה.

א. כרי:

לא נוכל לדון עכשיו בענין זה. נצטרך לעסוק בבעיה
 עם חידוש עבודת הכנסת. אבל ני זוכר שבבתי-הכנסת
 לכנסת המצטונה היה הסכם בין המפלגות שנעשה בתיווכה של ועדת הבחירות
 המרכזית. אולי נבקש עומיד"ר הועדה להחקיר עם יו"ר ועדת הבחירות
 המרכזית ואולי גם להזמין את נציגי כל המפלגות כדי להגיע להסכם שהושג
 בבחירות הקודמות. את הדבר הזה אפשר לעשות בינתיים בדבר דחוף.

י. ישעיהו:

אין כל טק שיש לאחוז באמצעים לעקירת הבריכות
 הזאת של הרעה אטימות. השאלה היא מה הן הדבקים
 וחקור כל מקרה כדי לדעת איך היה כל דבר ומי היה האשם. הצעת מר סכיר
 נראית כעיקרית. חשוב לקרוא לראשי המפלגות ולהגיע לסיכום על סיו תיכונה
 וזראות לכל הסניפים כיצד להתנהג לפני הבחירות.

היו"ר ז. ורהטמיג:

אני יכול למלא אחרי דברי מר סכיר בענין זה.
 אמנט לי ידע על מעשי בריונות עם מקלות וכדומה
 טרה לאטימות. אם לא נאחו באמצעים, יהיה חלק מהישוב שלנו באמת חסר.
 יש אלמנט שהוא קל מאד לטיסוי הזה.

הסיונים אצלנו ארוכים והדברים נמשכים זמן רב.
 היו"ר משתדל לקצר ועושה ככל האפשר. אני מקבל את הצעת סכיר הבן צבי.
 אני אחקיר עם מר אולטן ואמנה את השומח לבו לכך. הציע לו שיעשה זאת
 בוועדת הבחירות המרכזית או שנוזמין יחזיק עם ועדת הכניס את נציגי המפלגות
 כדי לדון על זאת ולנקוט במקולה ציבורית עוד לפני כינוסה של הכנסת.
 אם לא נצליח בזאת, נעמיד זאת לדיון בישיבה הראשונה של הועדה, עם כינוס
 הכנסת.

החלטת הוועדה: ועדת הכניס מסילה על יו"ר הועדה לגרר בדברים עם יו"ר
 ועדת הבחירות מרכזית על דבר כינוס נציגי מרכזי המפלגות
 בכליון השמעה על יחסים הוגנים באחונה לבחירות ומניעת
 הרעות לקיום אטימות.
 ועדת הכניס מווליתה לתעמיד על טדר הירוח בטעיה שני
 בישיבתה הקרובה את ענין האטימות המומביות ומניעת
 הרעות.