

דפוס א.ג.

פרוטוקול מספר 13/ג'
מישיבת הוועדה לעניני פנים
שהתקיימה ביום ג' סיון בשנת תשי"ח - 4.2.58
בשעה 09.00

משתתפים:

- י. די פתאן - יו"ר
- מ. אדם
- ש. בן-נחום
- י. גדינג
- ע. דגני
- ד. הפהן
- י. כץ
- י. כהן
- ה. לנדאו
- א. עבאס
- ש. פולשטיין
- י. שופמן

מזמנים:

- ה"צ י. קרובין
 - מר בן-פורת - משרד ישראל
 - מר ציא - משרד ישראל
 - מר מ. גר - משרד התחבורה
 - מר פיצץ - משרד התחבורה
 - מר גלם - משרד המשפטים
- למעשה 4
בסה 2

סדר-היום:

- 1) סיכום הדיון בהצעה לסה"ס מדבר מאירי המים לבניה החדשה;
- 2) ש ו נ מ
- 3) הצעה לסה"ס בענין מפוני פלשתינה ערבים;
- 4) התקנת חוקים למעשה המעבר מארצות הערביות (הצעה א"צ קרובין).

אנשי מומחה עם הישענות

היו"ר י. די פתאן:

1) סיכום הדיון בהצעה לסה"ס המעבר מארצות הערביות לבניה החדשה

היו"ר י. די פתאן:

עלינו לפתור בעיה במהרה במהרה על ידי הקמת הוועדה לפה"ס של א"צ קרובין. המטרה היא שיהיה משרד הפנים ומינהל המים, וההצעה שיש בה על דעת הכל היא שישקמו

הוועדה שפנה את השמטה לב המשלה לענייני מחירי המים לבניה החדשה, הן בצורת אגרות ציבוריות והן בצורת אגרות.

הוועדה שפנה לפניה את הוועדה לציבור משרד הפנים ומינהל המים על כוונתם להקפיד בניצוח חוק פה"ס המים.

כן דפסה הוועדה לפניה את הוועדה משרד המים על פעולתו בצד קביעת אגרות בלתי מבוססות מבחינה אקדמית, ולבנות אגרות הנוגעות לענין המים.

כדאי להוסיף במסקנות את הקו הכללי
שהציעו נציגי הממשלה: שמסר המים יתנהל

1958-1-1958

שמעתי שיש לכך התנגדות מצד כמה עיריית
ולא הייתי רוצה להכניס פסקה כזאת מבלי
ששענו את נציגי העיריית.

אלא שהקו הכללי לא הפסידים
לעבור גם את הנוסעים
אפשר לראות היקפתו:
לנוסעים, דבר זה

החלטנו לאשר את הצעת המסקנות כפי שקרא הו"ר.

2) עיריית

לפני שנעבור לסעיף הבא בטה"י ברצוננו למסור
לחברים מספר הודעות:

הו"ר ע. ריפתין:

הפגישה עם עיריית ירושלים תתקיים בשבוע

הבא, בסוף ג' בשעה 7 בערב.

עד כה לא קיבלתי מחברי הוועדה הצעות בדבר
הביקור במקומות הקדושים. מספר חברים ביקשו לדחות זאת עד לפגרת הפסח,
וחברים אחרים הסכימו לקיים את הביקור לפני הפגרה, אך לצמצם אותו ליזם
אחד.

לדעתי חשוב לנו יותר לבקר במקומות של
פיעוטים, כי בעיית המיעוטים נתונה למסכנות
למשל, דורשים הקמת בתי-יתומים משלהם, ועוד
עניין זה.

ד. הנהן:

אני מוכן להתיסעך בשאלה זו עם הוועדה
לשירותים ציבוריים.

הו"ר ע. ריפתין:

אשר לחוק הקניית רכוש ציבורי, נציגי הממשלה
אמרו לשיבטאו היזם הצעת נוסח מתוקן.

מר גלמן:

הבאתי אתי את הנוסח המתוקן, ואנני מוכן לחלק
אותו בין חברי הוועדה.

הו"ר ע. ריפתין:

השך מבקש שנמשיך בהקדם בדיון בחוק זה, כי
העיריית לוחצות להסדר הבעיה בשבוע הבא
נמשיך אפוא בדיון בחוק הקניית רכוש ציבורי.

3) בעיית פנוני שכונת עזרא (הצעה לטה"י)

אני מבקש שתוקם בעניין זה ועדת-משנה אשר
תוכל להביא למליאת הוועדה את מסקנותיה
לישיבה הבאה.

ה. ישעיהו:

העניין הזה הועבר אתמול לוועדת הפנים ע'
הפגסת פהצעה דחופה לטה"י. שאלתי את שר
הפנים את מי עלינו להזמין לדיון בשאלה זו, והוא אמר שצריך להזמין
לדיון את נציגי משרד הפנים ועיריית ת"א. אני מציע אפוא שקודם-כל
נשמע את אלה, ורק לאחר מכן נראה כיצד להמשיך לטפל בבעיה. אינני
מציע לקבל את הצעת ח"כ ישעיהו בדבר ועדת משנה, כי דבר זה יסדא
בקביעת עמדה מראש.

הו"ר ע. ריפתין:

הייתי מוכן לקבל את הצעת הו"ר אילון
לדעת שבינתיים נשאיר שם הסטטוס-קוו.

א. עבאס:

כוונת הצעת היתה לחסוך זמן בדיונייה של
מליאת הוועדה. אם הו"ר רואה בהקמת ועדת
משנה כזו משום נקיטת עמדה - אני מוכן לוותר על הצעת.

ה. ישעיהו:

יש כאן עניין של הקמת שכונה שלמה בניצוח
לחוק, ויש מישהו מעומד מאחורי כל זה, כפי
שהסביר אתמול בכנסת שר הפנים. יש בעיות רבות מסביב לשאלה זו הדורשות
בידור, ועניין זה יכול להתברר לפרטינו רק בדרך של ועדת משנה.

ה. בן:

התקיימה ישיבה ביום חמישי, כ"ב שבט תשנ"ח, בהשתתפות חברי ההנהלה ונכבדיה. הישיבה נפתחה בשירת שמונה עשרה וברישתו של הרב משה שניידר. הנושא לדיון היה על הצעת הממשלה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה דנו בהצעה זו וקבעו כי עליהם להצטרף להקמת המועצה הזו.

החלטות הישיבה

הישיבה החליטה להצטרף להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

החלטות הישיבה

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

החלטות הישיבה

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

החלטות הישיבה

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

החלטות הישיבה (4)

החלטות הישיבה

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

החלטות הישיבה

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

החלטות הישיבה

הישיבה החליטה להקמת מועצה לביטחון ובריאות המזון. חברי הישיבה יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה. כמו כן, יתאחדו עם חברי המועצה הזו וינסו להשפיע על עבודתה.

פר ג'א:

קיים למשל כבוד בארץ ששמו כביש אבא-הלל-סילבר, שהוא כביש הדצליה הישן. כביש זה עובר סביב עליה, עוקף את האינצטריון החדש בר'ג, עובר את צהלה ופגיע להדצליה. בתחילה הוחזק הכביש הזה ע"י מע"ץ. זה ארבע שנים שאתגהל ויכוח בין המחלקה ובין עיריית דמת-גן מי יתקן את הכביש. יש בכביש זה בורות גדולים אשר מתפללים מים בימי הגשמים. אני בטוח שתוך שבוע או שבועיים יהיו מספר נפגעים בכביש זה, בעקר רוכבי-אופנוע או אופניים, ובמשך ארבע שנים, בגלל חוסר תיאום, לא נעשה הדבר המינימלי ההכרחי ע"מ לשמור קץ לתאונות הדרכים במקומות בהם אפשר להגיש בוודאות שתאונות כאלו יקרו.

אם לדבר על פעילות המסדרה: ב-1957

רשמה המסדרה דוחות נגד 196,542 נהגים. על מהירות מופרזת בלבד - 15,948 מקרים. נכון שאפשר לומר כי בתי-המשפט לא היו מסוגלים לקלוט את המספר הגדול של תיקים, וכתוצאה מן העומס לא היו המשפטים נהגים והעצמים לא היו הולמים. בוועדת החוקה נעשה עכשיו מאמץ להביא לפחות את בתי-המשפט למצב שיענה על הבעיה מבחינתם הם, ע"י מינוי שופטים פירוטים שיובלו לשמוע 40-50 משפטים ביום, וגם ע"י החמרת העצמים וקביעת עונש-מינימום על עבירות הפורות.

אינני רוצה שיתקבל הדושם כי השופטים

לא עשו את שלהם, הדבר בוצר במעגל-קסמים. היות והמשפטים היו רבים ונערכו תקופה ארוכה לאחר המקרה, והעדים לא זכרו את הפרטים - בוצר המצב שבוצר. אבל לא ע"י מינוי שופטים וקביעת עונשים חמורים בלבד בניע למצב שחיסל את בקטין את מספר התאונות.

אם בונים היום, למשל, בת"א סביב ככר-

דיזנברף תפסה בתי-קולנוע כשארין כל דאגה לחניית מכוניות בסביבתם; או אם בניש עיראק-סואידן-קסטובה ועיראק-סואידן-פאלוג'ה - מקומות בהם קרו עד עכשיו עשרות תאונות בהן נהרגו אנשים - הם בנישים צרים ואפילו שני כלי-רכב צרים אינם יכולים לעבור שם ליד זה; ואם בנישי המרכז אינם מסוגלים לקלוט את העומס ואפילו הגהג הזהיר נמשל - הדי תיקון החוק ותגבורת למסדרה בלבד לא יתקנו את המצב.

אנו יודעים שלכל תאונות-דרכים יש סיבה:

כשלונן של הנהג, של הולך-הרגל, הכביש גרוע, המפוגגות מקומות או הפיקוח הולש. ואין דרך אחת אלא שכל הגופים הנוגעים בדבר יעבדו תוך תיאום ואף יקציבו את הסכומים המתאימים.

נכון שלמעלה ממחצית מספר ההרוגים הם

הנלכס-הרגל, אבל לאו דווקא תוך העיר אלא על-יד קיבוץ או מעברה. היו הרוגים רבים דווקא משום שמוסדות הפיתוח קבעו את המעברות ליד כבישים ואנשים, בנחמנו גם לדעת שהפירות איננו מנחה לעצם סיבת התאונה. החשוב הוא גורם התאונה ולא התוצאה. לכן הסטטיסטיקה שהביא פר קורטמן איננה אומרת הכל. הניתוח אינו שלם אם עושים אותו לפי מספר ההרוגים ולא לפי סיבת התאונה.

ידוע לנו שבעיית התקציב היא הבעיה

המבדיעה, ואם מדברים על שיפור דרכים - אין כוונתנו להגיע לרשת כבישים כזו הקיימת בארה"ב. המדובר הוא בשיפור הודם של כבישים בצורה הפורמליטיבית ביותר: שהשוליים ושדה-הראיה יהיו בסדר, שבתכנון פואש לא קבעו את המעברות לצדי הדרכים הראשיות, וכו'.

פר ב'ב:

לאחר שנראה לנו כי אנו מתחילים להתקרב

לפתרון רצוי של הבעיות הקשורות במשפט ובהחלרת משפעת-יתר בנהיגת היסילים ברוב צבאי - ובוודאי שמעתם על השיפורים מרחיקי-הלכת שנעשו במסגרת צה"ל להפחתת תאונות הדרכים, ועל הוועדה הפיקוחית של אלופי-משנה שהתקיימה כבר מוצאת לפועל ופבר מודגשות בכבישים; ולאחר שבכל זאת נצתנה תגבורת כלשהי למסדרה, שאפנים איננה מספקת - יש בכל זאת מספר בעיות שעדיין אנו דחוקים מפתרונן:

ועדות עירוניות העוסקות בתכנון, אין לנו

עליהן השפעה ישירה. לעתים קרובות מעמידים אותנו בפני עובדות של חוסר תכנון בהגטחת מקומות הגיה לתנועה זורמת ליד בנינים ציבוריים לאחר שהצבין כבר עומד בבנינו ושבו אי-אפשר לשנות הדבה. פנייתו לשר

סדר בדי:

בענין התביעה בענין הסכמה בקונטרס. אנו
פונים להקשר דרך, ביחד עם העידינות, לתקון הפסוק, עם זאת חובה
עליון לדאוג למה שלפנינו. גם התפתחות המוג'לינות באמצ' נוכח התכונן
הקיים הייג המצב להחסיך עוד יותר אפסן העסן.

ביחס לפעולות העידינות, בדאוג להדבש:
פנפון-אנן הוא פנפן של "בונג' ענות". אין לי ספקה להעביר את דאש
עידינות ה'א או ח'פה לעשות שינויים בהצטרפות זו או אחרת ששם אנו
יודעים מתוך הנס'ין שנהרגים אנשים יותר מכל מקום אחד, אנו לראות
לתלות פנפים או רפזורים. אנו מנהלים פנ' עם עידינות ה'א זה זמן
ממושך בדבר מספר הצטרפויות שלש הוא כשארין נהרגים בהן. אפנ' חושב
שדבר זה פנפון בהוצאה כשפ'א רנה, ובכל זאת איננו ששגים את הסמנדריים
הליון, למרות פנייה הטענה ולצד פנייתנו. אילו היה כשה-אדם פנפי
הטענה שאפשר היה להעמידו בכל הצטרפות כנו - אילו היה הדבר מקל
לשנון. אבל כשארין לנו לא שוטרים ולא רפזורים - התוצאה היא פטאלית.

אשר לסיפון הכבישים לסיפונים למעבדים
להולכי-רגל: - אמנם יש התקדמות ניכרת בערים בשטח זה, אבל יש להמשיך
בעבודה זו. פנפן ההכנסה ציטה זו של סיפון מעבדים להולכי-רגל, יש
לציין שההצב מהחשב בהם, ופנפן זה הכביש שיפור בפנפן. יש גם חוסר
ידיעה במלגה מצד הולכי-הרגל כיצד להשתמש במעבדים אלה. אבל חובה
על העידינות להמשיך בדרך זו. אמנם הן טוענות שזאת הוצאה מקצובית,
אם כי ההוצאה איננה גדולה.

אשר לתקון כבישים: - איננו באים לתבוע
שינוי פנפים או שינוי אחרים במסלול. מר גיא נתן דוגמה קלאסית,
ואנו עומד בפני שאלה אם לא לאסור בכלל את התנועה בכביש אגא-הלל-
סילבר. אבל פה יהיה במקרה זה גודלם של אלפי האנשים הנוסעים באותה
מסלול? תקדון הכביש הזה צריך לעלות 10-11 אלף לירות, ועל זה יש
ויכוח זה אדבע שנים, ואיש לא לקח על עצמו את הדבר, והנביש טרם
תוקן. היה לנו מצב דומה גם במסדה שע' ח'פה. טיבה היא שוב בן
עשרות אלפים, והיה ויכוח טיבה בעל-הבית על הכביש שם, אם המועצה
האזרחית, המועצה המקומית או מע'ץ. הפתרון צמצא פאסן הפסקת את
המועצה האזרחית למקום, ולאחר הפגנות כח'פה. אולי תופל הנועדה
להטיל את כובד פסקלה לפתרון השאלה טיבה האחראי על הכביש במקום
כזה.

אשר לשבילי אופניים: - באזורים עמוסי-
אוכלוסיה אנו פונים את בלי-הרכב העממי הזה, אבל אסור לנו
להדבות בהם, בליון שבפני שים עמוסים כאלה שכנה היא לגסוע על
אופניים. ביקשנו אפוא שבצדי כבישים כאלה יהיה שביל-א פנפים בו
לא יסעו מכובדות. בינתים יש בארץ רק שביל אחד כזה, על-יד ראשון-
לציון. והסיבה לפנפון דרך להשפיע על העידינות שדבר זה ייעשה, ואין
צורך לשם כך בהוצאת כספים רבים.

אנו מדברים על חיזוק בנקטים במקומות
בהם הכבישים צרים. התוצאות החפירות ביותר קורות כשפנפן צינת-סמא
עמוסות פנפים יודדות פנפיקט והאנשים נשפכים החוצה. דעדיין ארן
אנו במצב שובל לאסור לחלוטין הרובת אנשים בפנפונות סמא.

שלושה דברים ביחד יש לעשות בשטח זה:
פיקוח מצד המשטרה, פעולות ההגדפה, והפנפון והסינון. הבעיה האחרונה
קשה וסדורבמת אצלנו הרבה יותר בגלל העליה, חוסר הדגל מצד אנשים
הנאים ממקומות שונים לתנאי התנועה, ופנפונה. אמנם התוצאות פעולות
ההסברה אמרן להתנאות לפדיותה בשטח'פיקוח, אבל המועצה למנועת תאונות
הדרכים מתלבטת בשאלה של חוסר כסף. פדט ל-5,000 ל' בשנה בהם משתתפת
המשלה בפעולות ההסברה בעשרות פנפ'יה של המועצה, מביימת המועצה עוד
כ-70 אלף לירות ממקורות שונים, דחייבת לפנפוא מקור בלשה סמו מקבל
הפיכה דצינות ע'פ שתופל להרטיב את פעולתה, בכל השפעת ובכל המקומות
בהם יש לעשות פעולות.

לפי הסטטיסטיקה שהוגשה לנו, קרוב ל-80%
של התאונות קורות באשמת הנהג. קשה לדעת
כיצד נקבע דבר זה. בליחות, למשל, נוסעות עגלות בפנפים הדאשים ללא
אור, באופניים אין תאורה מתאימה. דברים כאלה כתוצ'ים בחוק, אבל שוטרי
יכול להקפיד עליהם. אני פנפן שאי-אפשר לאסור כליל נסיעת עגלות

ד. הכהן:

לא צריך להסתפש דוקא לענין הסהירות או לחניה במקום אסור, לא אלה הם הקובעים במספר התאונות.

רציתי לעודד כאן ענין נוסף. כשאני גוסס בכביש, אני נוהג להאיר את הפנס בכוביית כאלו להזהיר מכונית הבאה ממול שמסורה בדרך. דבר זה מביא לכך שנהגים הבאים ממול מאיטטים את הסהירות. נאמר לי: זה אסור, כיוון שאנו רוצים לתפוש את העבריינים, ואילו אני חושב שמוטב שאזהיר את הנהגים שמסורה בדרך ואזי יאיטו את מהירותם, ונה רצוי יותר מאשר לתפוש אותם בקלקלתם.

אפשר שלא להרחיב את הכבישים אם אין למדינה כסף. כביש בן 4-5 מטרים יכול להספיק, גם אם צריך לרדת קצת מהכביש בעת הצורך. אין זה אסון.

יש מקומות בעולם בהם אסור למכוניות-משא לצסוע בשעות מסוימות. הקפצה על דברים כאלה חשובה גם אצלנו, והיא כדאית יותר מאשר תפיסת עבריינים.

צריך גם להקפיד בענין הטרמפיסטים. אלה עולים עד חצי הכביש כדי לעצור מכונית. ואם נהג מחליט שלא להיעצר מסיבות כלשהן - הוא חייב לעקוף תוך כדי נסיעתו את הטרמפיסטים העומדים באמצע הכביש, כי אלה אינם זזים, ואזי הוא עלול להתנגש במכונית הבאה ממול.

אני חסיד גדול של אופניים, חייבים להקים שביל-אופניים בכביש כמו כביד ת"א-פ"ת או קרית-חיים-חיפה. כל אלה הם דברים חשובים הרבה יותר מהגבלת הסהירות או הצבת ילדי ביה"ס ברחובות העיר בתפקידי שוטרי-תנועה.

ד. בר-רב-האי:

לדין זה אורבת סכנה של הרחבתו המופרזת. ועדת החוקה, חוק ומשפט עשתה כל מה שניתן היה לעשות מבחינת החוק. למעשה כבר סיימה את דיוניה בהצעות התיקונים, והכניסה בחוק שני שינויים יסודיים: א) יצירת שופטי-תנועה מיוחדים; ב) הכנסת המושג של עונש-מינימום על עבירה חוזרת. כי הגענו שם למסקנה שהעונש החמור ביותר המשפיע במיוחד על עברייני התנועה איננו מאסר אלא שליטת רשיון הנהיגה.

לאחר שנסיימה העבודה בוועדה, עלתה השאלה של רביזיה של כל הקטלוג של עבירות תנועה כדי לקבוע את העבירות שעליהן יחול עונש המינימום, לשם כך נקבעה ועדת-משנה מיוחדת, וזהו העיכוב היחיד בהבאת החוק לפנסת.

בוועדת הפנים טוב נעשה אם נצמצם את הדיון לאותם האמצעים בהם יש לאחוז פחוץ לשטח התחוקתי. ונשאלת השאלה: מה עוד אפשר לעשות לאחר שהגורמים הנוגעים בדבר יודעים היטב מה הן הבעיות? יותר משאמרו כאן מר גיא ומר בר אין איש מאתנו יכול לומר, הדברים נוגעים לעיריות, לתכנון ערים, למשרד התחבורה ולסטטוס שלו בעניינים אלה. האם ועדות בנין ערים הנותנות רשות להקים חמשה בתי-קולנוע במרכז העיר מביאות בחשבון, בין יתר הגורמים הקובעים במתן הרשיון, גם את האפשרות של מקום חניה וכדומה?

אשר להחזקת כבישים, גם ענין זה צריך לבוא לידי ביטוי במסקנות ועדת הפנים, שאותן יש להפנות לוועדת העבודה. הוא הדין בסימני הכביש והעבודות הנושאות ע"י מע"ץ. עלינו להמליץ אפוא על כך שתיונתן למשרד התחבורה יתר השפעה הן בערים ביחס לרשויות המקומיות והן בדרכים ביחס למשרד העבודה. נוסף לכך עלינו להמליץ על יתר השגחה בכבישים מצד המסורה.

י. ישעיהו:

כבר מהדברים שנאמרו עד כה אנו רואים כי דיון זה איננו מיותר ואינו כפול.

בענין הכבישים ומקומות החניה יש תביעה חזקה מאד לאחראים על התחבורה. הוועדה חייבת לכלול ענין זה בשקנותיה ולרתום לענין את כל הנוגעים בדבר: הוועדות לבנין ערים, משרד הפנים, העיריות ומע"ץ.

הייתי מבקש לשמוע מפי האחראים על התחבורה אם יש הקפדה על טיב כלי-הרכב הנועים בדרכים, או שיש כלי-רכב שעצם

י. ישעיהו:

האם יש הקפדה מספקת בהכשרת האנשים לנהיגה? או לי צריך להחמיר בענין ולדרוש הכשרה רבה יותר לנהגים?

בוודאי אעזוב את השאלה של הרחבת רשת הפיקוח של המשטרה בדרוכים, והוועדה חייבת לחוות את דעתה בענין הגדלת יכולתה של המשטרה בשטח זה.

אשר למעבירים של הולכי-רגל: אלה אינם מספיקים. אני רואה יום-יום שמצד הנהגים אין כל התחשבות בהולכי-רגל, אלה עומדים בצדי הדרכים זמן ממושך אחד שאחד הנהגים מואיל לעצור את מכוניתו לפני המעבר. בחו"ל ראיתי נהגים שכאשר רואים עובר-רגל המתכוונן לחצות את הכביש - הם עומדים ומחכים לו שיעבור, ולא ילכי-הרגל הם שמחכים למכונית.

ה. לצדאון:

ראשית כל עלינו לבחון מה הם המקומות בהם קורות רוב התאונות. רוב תאונות הדרכים הן בהצטלבויות בכבישים עראשיים ובהצטלבויות בערים. קטיגוריה שניה - בכבישים צרים, בפרט לאחורונה כשהוכנסו האוטובוסים הרחבים. קטיגוריה נוספת: בסיבובים, בפקומות בהם הראיה אינה טובה, בעליה ובסרידה.

רוב התאונות קורות בערים ולא בכבישים הראשיים - 70% בעיר ו-30% בכבישים הראשיים. יש לי הרשם שהגורם המכריע לתאונות הוא עצבנות בארץ, הן מצד הנהגים והן מצד הולכי-הרגל והגורם המכריע אצל הנהגים מבחינת עצבנותם הוא החורים שבכבישים. בשטח זה להפקרות בארץ אין תקדים בפדינה הפרטימטיבית ביותר בעולם. פותחים כביש להעברת ציבור - ופסאירים אותו פתוח ביום, ואין נעצרת התנועה כולה. בעולם כולו נוהגים לעשות דברים אלה בלילה, ואין די לכסות את הבור בעפר, דבר הגורם לכך שהקרקע נדחסת ונצור בור של שני מטרים. אם נהג צריך לנסוע במהירות של 20 ק"מ לשעה משום שבכל מאה מטרים יש בור כזה - ברור שזהו גורם לעצבנות.

התביעה הראשונה מופנית אפוא למשרדי התחבורה והעבודה: כלל ראשון - תיקון כביש בלילה ולא ביום, וכלל שני - סתימת הבורות באספלט ולא בעפר.

הכרחיים ומזוררים בהצטלבויות, גם אם כל רמזור עולה 30-40 אלף ל"י. בת"א יש בסה"כ שלושה רמזורים, וזה מגוחך. אם דרושים בערים 30-40 רמזורים - צריך למצוא לכך את הכסף.

במקומות בהם יש הצטלבות רחובות לא מרכזית ואין בהם רמזורים - אחד הרחובות חייב תמיד להיות "סטופ-סטריט" והנהג חייב להיעצר לפני ההצטלבות. כי רוב התאונות קורות דווקא בהצטלבויות הקצרות בהן חושבים הנהגים שהכביש פתוח לפניהם. ה"סטופ-סטריט" צריך להיות עקרון, גם אם הדבר גורם לעיכובים קלים.

גם בהצטלבויות ראשיות בין-עירוניות, במקומות בהם לא צהובים רמזורים, צריך שיהיה "סטופ-סטריט", והנהג הבא מן הכביש הצד יותר יעצור ויחכה. הראיה בכבישים ראשיים חייבת להיות טובה, גם אם הדבר יביא לכך שצריך יהיה לעקור כמה עצים פסביב.

דומני שגורם רציני לתקלות הוא חנצית אוטובוסים בכבישים הבין-עירוניים. אני מציע שבכל מקום שיש תחנת אוטובוסים בכבישים אלה - תהיה רחבה, ולו מעפר בלבד.

בנקט פירושו החזקה, לא רק חקנה חד-פעמית, וזוהי הוצאה גדולה. שפות הכבישים שלנו הרוסות בדרך-כלל, ואין טעם בהתקנת בנקט אם שפת המדרכה איננה טובה, כי זה לא ירד לעולם מן הכביש במצב כזה. צריך לדאוג גם לכך.

אני חושב שסך-הכל של התאונות בדרוכים בלילה הוא כ-18-20% מכלל התאונות. הגורמים לתאונות בלילה הם בדרך כלל מהירות מופרזת. אבל יש גם גורמים נוספים שעליהם אפשר להתגבר: ראשית - כשכלי-רכב עומד בכביש בלילה, הוא חייב להיות מואר. לפעמים חוסמים כביש בלילה להאטציים. ועל החבירות איו פגם. ולא תמיד מצליחים לעצור את המכונית

ח. לנדאו:

הייתי אפילו מעלה אותה, כי לא זו הסיבה לתאונות. בארצות רבות יש
בבנישים בין-עירוניים מהירות-מניפולום ולא מהירות-מכניסום.

אשר לסינוור - נטינו להתגבר על בעיה זו.
אבל היא בכל זאת קיימת. בענין זה הייתי מציע את הענשים החמורים ביותר.
גם בשטח התחיקה הייתי מציע החמרה מכסימלית, כולל עונשי-מניפולום.

י. קרנצמן:

בכל הויכוח כאן היתה התעלמות מן העיקר:
75% של התאונות הן תוצאה של התנגשות בין
מכונית אחת לשניה, ולא בין מכונית ועגלה או חבית או הולכי-רגל. העיקר
הוא הנהג, פזיזותו ומהירותו. לאור כל מה שנאמר כאן על העומס וכד',
המסקנה צריכה להיות שעלינו להקפיד יותר על הזהירות, אצלנו יותר מאשר
בארצות אחרות. תאונות קרו בכבישים טובים וישרים, ובאמצע היום, בגלל
הפזיזות והמהירות של הנהג. גם הסטטיסטיקות השונות המתפרסמות מטעם
המשטרה ומטעם משרד התחבורה מדגישות במיוחד את הנהגים, ולכן עלינו
לשים-לב במיוחד.

הי"ר י. ריפתין:

פאחד שהועלתה כאן שאלת העיריות ומשרד
הפנים - איננו יכולים להמשיך בבירור לפני
שנזמין את נציגי משרד הפנים והעבודה.

לקראת המסך הדיון הייתי מבקש אפוא את נציגי
הממשלה למסור לנו ראשית את רשימת הכבישים המסוכנים ביותר, למ שנוכל
לגייס את הגורמים השונים לפעולת תיאום אם יהיה צורך בכך. שנית - אם
יש תביעות לרשויות המקומיות, הייתי מבקש הצעה יותר מגובשת, דברים שעד
עכשיו אין להם אסמכתא חוקית.

ע. דגני:

בעת הדיון בדאי שיהיה לפנינו החוק שבו
מטפלת ועדת החוקה, וכן שיו"ר ועדה זו
ימסור לנו על עבודתה של ועדת החוקה חוק ומשפט בענין זה.

א. עבאס:

עד כה הגורם החמור ביותר בתאונות בדרוכים
היה הצבא. כיום יש החמרה רבה לפני הנהגים
הצבאיים, ומקוויים שהדבר יעזור. נדהמת כששמעתי שהממשלה מקציבה 5,000
לירות בלבד להסברה בשטח זה. אין ספק שהסברה כזו מקטינה את מספר
תאונות הדרוכים, וחייבים למצוא דרך להגדיל את ההקצבה.

אינני מקבל את דבריו של ח"כ דוד הכהן על
הילדים המשמשים בערים בתפקידים של שוטרי-תנועה. זהו חינוך טוב
לאזרחות ומרגיל את הילדים למסורת של אהבה וזהירות בדרוכים.

אני יודע שיש עומס בכבישים. אבל לא יתכן
שאוטובוסים יסעו דחוסים ואנשים יצטוו לחוצים לנהג ויפריעו לו
בנהיגה. יש להקפיד על מספר מכסימלי של נוסעים שאוטובוס יכול לקחת
בעמידה, ואני מתכוון גם לנטיעה בתוך העיר וגם לנטיעות בין-עירוניות.

אני מבקש להציע שתוגבל מהירות הנטיעה של
האוטובוסים בתוך העיר.

אשר לקטעי הכבישים שלבטיהם חלוקות הדעות
בין העיריות ומע"ץ - אני חושב שראויים מוסדות אלה לנזיפה חמורה, ואני
מציע שמשרד הפנים יוציא הוראה חמורה שיש לתקן פיד קטעי כביש אלה. אני
מציע שמשרד הפנים יוכל להסיב ולהכריח לתקן זאת.

י. גרינברג:

הסטטיסטיקה ממש פחדידה. כי האמת היא שגם
מי שהורג בשוגג נהוג לרוצח. אנו חייבים
לתקן כל שגיאה שהועלתה כאן, אבל למרות הכל התקנה העיקרית היא
במהירות המופרזת. ואני מציע להקטין את המהירות המכסימלית המותרת
בשליש - 40 ק"מ לשעה במקום 60, וכו' - ואז לא תהיה עצבנות רבה כל-
כך בכבישים. ועדיין אין לנו סטטיסטיקות על גודל הנזקים ברכוש, נוסף
על אבדן הנפש. במצב כזה אין לחסוך כסף בתיקון קטעי הכבישים, ואם
גיבתיים אי-אפשר להשתמש בכביש כלשהו עד לאחר התיקון - צריך לסגור
אותו לתנועה, או לקבוע לפחות שבמשך זמן התיקון אסור יהיה לעבוד על
מהירות של 20 ק"מ לשעה.

ועדת הפנים - 4.2.58

י. גרינברג:

גם הקהל אשם במהירות המופרזת של הנהגים.
אם קהל הנוסעים רואה כי צד נוסע הנהג והוא אינו מגיב - צריך לפעמים לענוש גם את הנוסעים, גם על כך שהם מדברים עם הנהג בשעת הנסיעה. אולי כדאי שבנסה תקופת נסיון שבה תופחת המהירות המכסימלית המותרת לנסיעה, ונראה לאילו תוצאות יביא הדבר.

הינ'ר י. ריפתיין:

נמשיך אפוא בדיון בבעיה זו בישיבתנו בעוד שבועיים, ולהמשיך הדיון בזמין את נציגי משרד הפנים ומשרד העבודה.
בשבוע הבא נשמע את הצדדים בעניין מפוני שכונת עזרא, וכן נתחיל בדיון על הנוסח החדש של חוק הקביעת רכוש ציבורי.

(הישיבה נועלה ב-11.15)