

פרוטוקול מס' 3/32

מישיבת וועדת הפנים

ביום ה', י"ט בסיון תשי"ט - 25.6.1959 בשעה 9.00

י. ריפתיין - יו"ר	חברי הוועדה:	נ כ ח ו:
מ. אונא		
ע. דגני		
ר. הקטיין		
ח. לנדאו		

ב. אבניאל	סוזמנים:
מר סלע - מטעם המשטרה	
מר גיא - מטעם המשטרה	
מר מינץ - מטעם משרד התחבורה	
מר בר - מטעם משרד התחבורה	

הצעה לסדר היום של ח"כ אבניאל בדבר אמצעים למניעת תאונות דרכים.	סדר-היום:
--	-----------

אני פותח את הישיבה.	היו"ר י. ריפתיין:
---------------------	-------------------

דיון בשאלה זו כבר נתקיים פעם אחת, וצתקבלה נאז... מסקנת ביניים שהונחה על שולחן הכנסת: טוב שהופיע החוק והוועדה ממליצה על מציאת דרך מתאימה לביצועו. אף החליטה הוועדה לחזור ולדון בעניין לאחר שתסוכמנה מסקנות וועדת סלומון.

וועדת סלומון כבר סיימה את עבודתה. הממשלה אף דנה בשאלה זו, ואינני מציע לחקור פה את השאלה מחדש ולעשות עבודה מיותרת. אני מציע לקבל מסקנה פורמלית האומרת, כי אנו מצטרפים למסקנת הממשלה.

הכנתי סיוטת הצעה בעקבות שיחה שקיימתי עם שר התחבורה, ואני מציע לוועדה לקבל את המסקנה הבאה:

(1) הוועדה רשמה לפנייה את מסקנות הממשלה בעקבות דו"ח וועדת סלומון על הקמת וועדה ב"ן-משרדית קבועה למלחמה נגד תאונות דרכים.

(2) הוועדה פונה לכל הגורמים הממשלתיים והצבוריים ולכלל אזרחי ישראל להגיש את מלוא הסעד למלחמה נגד תאונות דרכים הן בדרכי הסברה, הן בדרכי השלטת חוקי התנועה והחמרת ענשים לעבריינים והן בדרך של שיפורים הנדסיים בדרכים.

כידוע יושבים פה חברי וועדת הפנים בלבד, אולם בהתאם לנוהל בכפף משתתף מציע ההצעה

הנידונה בדיוני הוועדה.

לצערני חייב אני לחלוק בכל ההחלטיות על דברי יו"ר וועדת הפנים, כי לדעתי הוא טועה בגישתו. אין וועדת כנסת יכולה שלא לעשות עבודה יסודית ולא נאה לוועדת כנסת להוריד מעליה עניין שהועבר אליה על ידי המליאה בדרך של החלטה כוללת מתחמקת.

על כן אני מציע לשמוע במפורט את מסקנות הוועדה, אף לקבלן לעיון, כי אולי לאורן אוכל להציע, שנוסף לוועדה הבין-משרדית שתוקם, נקבע גם אנו וועדה קבועה בכנסת לענין זה, כי הענין מאד חסור ויש למנוע סוואת מאזרחי ישראל. אולי גם אציע לשריין סכום ניכר, דבר שאין ביכולתה של וועדה בין-משרדית לעשותו. אולי גם אציע למנות נציב מיוחד למשך שנה עם סמכויות רחבות בענין זה.

אי אפשר להוריד הצעה זו מעל סדר היום.

איש מאתנו לא ראה את הדו"ח ואין אנו יודעים מה סוכם בו.

ס. אונא:

כל מה שייאמר בענין זה יהיה מעט מדי, אולם השאלה היא לא של נאומים, אלא של מעשה. הייתי רוצה לשמוע מנציגי הממשלה מה האמצעים שנקטו בהם על מנת לצמצם את מספר התאונות, אולי אף למנוען.

ע. זגני:

אני מביע את צערי על כך, שהדיון בשאלה זו מתקיים שעה שהכנסת כבר מתפזרת. הענין תובע דיון מעשי. אני מציע לקיים דיון בדו"ח של וועדת סלומון, היינו בחומר העניני ולא במסקנות הממשלה.

ח. לנראו:

יש שאלות חמורות שבהן דיון מרפרפ או למראית עין אינו מוטיף ואינו גורע.

היו"ר י. ריפתי:

מעשה טובה עשה חבר הכנסת אבניאל בהעמידו הצעה זו לסדר-היום. אולם חפיקדה של הצעה לסדר יום לשמש אזעקה, ואכן הביאה הצעה זו לכך, שהממשלה מינתה וועדה מיוחדת לחקור בענין זה באופן מסשי. אינני חושב שיש באפשרותה של וועדת פנים להיות וועדת חקירה. אינני רוצה לרכוש לוועדת הפנים פופולאריות מזוייפת. המדובר בנושא רציני שאי אפשר לעסוק בו לחצאין.

אינני חולק על כמה הצעות שנשמעו. הרעיון שהעלה חבר הכנסת אבניאל בדבר מינוי ועדה מיוחדת שתשמש כחובת פרלמנטרית קבועה הוא טוב ויפה. אולם אינני חושב שיש באפשרותנו לקבל החלטה מפורשת תקציבית. יש באפשרותנו לפנות במשאלה, יוגם שר התחבורה נטה לכך, שיועמדו לרשות פעולה זו כך וכך סכומים.

נשמע עתה מה כפי נציגי המסטרה.

קשה לדבר על מסקנות הוועדה מבלי להרחיב את הדבור על האינפורמציה שקיבלה וועדה זו. במלים ספורות אנסה להציג את הבעיה, כפי שאנו - המסטרה - רואים אותה.

מר סלע:

ענין תאונות הדרכים הוא מורכב. משפיעים על תאונות הדרכים 4 גורמים: (1) האדם - הגורם האנושי, שהוא דבר מורכב ביותר ואין עליו יכולת שליטה מלאה; (2) גורם הרכב - מצבו המיכני של הרכב; (3) הגורם ההנדסי - הדרך; (4) הפיקוח.

אנו עדים בתקופה זו לעליה מתמדת במספר כלי הרכב שאינה עומדת בכל פרופורציה עם שיפור הדרך והתפתחות הדרך, גם ללא פרופורציה עם החינוך הניתן לאדם וגם ללא כל יחס עם התפתחות הבנין שלנו.

60% מהתאונות הקטלניות ארעו בערים. אם ניקח בעשבון ש-60% מהתאונות ארעו בסביבות חל-אביב רבתי, נגיע למסקנה, שהצפיפות מהווה נוסף לגורם האנושי את הגורם השני. כל כלי רכב נוסף לתל-אביב מהווה גורם לצפיפות נוספת. בעיית החניה בתל-אביב אינה מתקדמת בעיית ההשקעה במעברים תת-קרקעיים, בתמרורים ורמזורים צועדת באופן אטי, ואין פלא כי הפיקוח בלבד אינו יכול להקיף את הבעיה עד כדי הפחתת התאונות באופן ניכר.

השנה נוסף גם ענין הקטנוע שהעלה עד מאד את

העקומה.

השאלה היא: כיצד לעשות ומה לעשות על מנת לרכז את מלוא האמצעים בכיוון הנכון? המשטרה עשתה כמיטב יכולתה, אולם יחד עם זאת לא נעשה דבר על מנת לחנך את הנהג והאזרח ולא הושקע מה שצריך היה להשקיע על מנת להפחית את הצפיפות בערים הגדולות.

הגענו למסקנה שטוב כי יקום גוף המורכב מנ"כ כל המשרדים הנוגעים בדבר ועליו יוטל הטיפול בעניין התאונות. כי עד כה, כל משרד ממשלתי, שרק אגב עסק בבעייה זו, העדיף להקדיש את הסכומים שבתקציבו למטרה אחרת: משרד ה עבודה למשל העדיף להפנות את הסכומים לבניית שיכון לעולים, כי הוא עסק בשיפור הדרכים רק אגב עבודתו. אולם כוחה ויכולתה של וועדה מורכבת זו תלוי יהיה באמצעים שהיא תצליח לרכז לצורך זה.

מקובלת הגירסה שאנו תופסים מקום ראשון, או בין הראשונים, בעולם מבחינת תאונות הדרכים. אני רוצה להזים גירסה זו. אין היא נכונה.

לא מכבר הייתי באנגליה. ראיתי מה עושה הממשלה על מנת להקטין את הצפיפות המביאה להגדלת מספר התאונות: היא מפקיעה בניינים, מרחיבה אותם, בונה כבישים רחבים וכו'. בחודש אפריל שנה זו נהרגו באנגליה 515 איש, והרי יש הבדל בין ארץ כשלנו, ארץ צפופה, לבין המרחבים העצומים שם. יש הבדל בינינו לבינם גם מבחינת ההומוגניות והמשמעת הצבורית שלהם. גם בגרמניה המערבית מספר התאונות הוא קטסטרופה.

שמעתי כי יש אומרים, שלא פשוט הוא להפנות תקציבים עצומים הדרושים לכך מאזורי הפיתוח למקומות כחל-אביב. אולם בלא אמצעים, לא תוכל לעבוד גם הוועדה הבין-משרדית הזאת. יתכן ויאפשרו למצוא סכומים אלה על ידי כך שהאינטרסטים למיניהם יסכימו להשקיע בכך סכומים.

דיוני וועדת סלומון נמשכו זמן רב, וכשהיא מדברת על המשטרה, הרי היא מדברת בשבחה, אם כי אין היא גורסת שהדברים נעשו בשלמות. לדעתה ניתן להגביר את הפיקוח על ידי הגדלת הכוח. אולם ברצוני לומר, שגם אם מנקשים אנו להגדיל את הכוח, הרי הגדלת הכוח בלבד לא תיתן דבר. כי המצב בכבישים הבין-עירוניים איננו בכי רע ועל ידי הגדלת מספר השוטרים לא נוכל למנוע תאונות בתוך העיר.

בראשית שנה זו ערכנו שינוי בשיטות העבודה שלנו מתוך מגמה להוציא שוטרים לרחוב - שיטת שוטרי המקוף, והם ב-3 הערים הגדולות. הקוצצו תשומת לב להכשרתם בשטח תזדמנת התנועה. לאחר מאמצים רבים נכנסו לעבודת הפיקוח על התנועה מאות אנשים נוספים.

**מר בר:** אני מצטרף לדברי מר סלע. לא מקרה הוא שאין בין האגף שלי לבין המשטרה, החיים את ענין התאונות יום יום, כל חילוקי דעות. יכולים להיווצר חילוקי דעות ביחס לביצוע, אך לא לגבי מהות העניין.

לעתים קרובות אנו אוהבים להלקות את עצמנו. מתהלכת השמועה, כי בשטח זה של תאונות אנו בין הגרועים ביותר. הנכון הוא, שאנו נמצאים בתנאים הגרועים ביותר ובכל זאת אין אנו הגרועים ביותר. טרם הצלחנו לחנך את האזרחים: כשיש אור אדום - העוברים ממשיכים ללכת. רבים לא מבינים שפה אחת. ההסברה מוכחה להינתן בשפות רבות. לרבים חוקי התנועה כלל לא ידועים, כי בארצם לא נפגשו בכך. נוסף על כך גם שאלת ביצוע עבודות שיכון גדולות שנעשו במהירות, ללא תכנון מספיק בשטח הדרכים, כך שאינם מבטיחים בטיחות לילדים. אני מוכרן להזמיןכם לביקור בשיכונים אחרים ותיווכחו בעצמכם, כי מגרש משחקים לילדים - אין, הכבישים - צרים.

הזכיר כבר מר סלע את רוכבי האופניים. כאן המדובר בגילים שונים, גם בילדים. להם ההדגשה, כי חוקי התנועה לא חלים עליהם וביכולתם לנסוע דרך התנועה.

קבלתי מספרים מאנגליה. מספרים אלה משנת 1958 אומרים, כי מספר הנהרגים הגיע ל-5970, היינו - 16 איש ביום. הבעיה איפוא היא עולמית. כל העולם מחפש דרך לפתרונה.

התאום בין המשרדים יכול להועיל בהרבה. ולמה? - זה 4 שנים למשל שמביאים אנו לפני משרד העבודה הצעה בדבר הקמת שבילים לנסיעה באופניים, במקומות שזה אפשרי. זה 4 פעמים שהובא הדבר לדיון וזה 4 פעמים שהדבר הורד ונדחה בגלל חוסר תקציב. לאחר פגייה של שר התחבורה, נתנה הממשלה זו הפעם הראשונה סכום כסף ניכר לפעולות הסברה וחינוך והתקציב שהיה אשתקד 5.000-10.000 ל"י הועמד השנה על 150 אלף לירות.

המועצה הלאומית למניעת תאונות הוציאה בימים אלה ספר הדרכה למורה ולמחנך. ספר זה יאפשר למורה ולמחנך לעשות פעולות בשטח זה. ספר זה הוא הראשון מסוגו בעולם.

אני רוצה להביא דוגמאות: היתה וועדה בענין בריאות הנהגים. היתה וועדה מיוחדת לתל-אביב. השתתפו בה מהנדס העיר, מהנדס התנועה של העיר, המהנדס שלנו ובאי-כוחנו. הוועדה קבועה, כי ב-48 מקומות בעיר הכרחי להכניס רמזורים. רמזור אחד עולה מ-10 אלפים עד 35 אלף ל"י. ההבדל בין רמזור ישן לבין חדיש הוא בכך, שאפשר לכוון את פעולתו של החדיש כך, שיותאם כל פעם לזרם התנועה. הוועדה המליצה איפוא על 48 רמזורים. בתקציב העיריה מופיע אחד בלבד.

בעזרת המשטרה אנו עוקבים אחרי נהגים עבריינים, ובמקום להכניסם לבית-סוהר, אנו כופים עליהם ימי עיון ומכניסים אותם בכוח צו ופקודה לבית ספר. שם במשך 5-6 שעות מרביצים בהם תורה.

נהג הצובר את הבחינה מקבל רק שיון זמני. בתום שבועים מזמינים את כל הנהגים החדשים ליום עיון וגם בהם מרביצים תורה.

בלא אמצעים לפעולות אלה - נמשיך לפגור. אי אפשר לעשות הרבה בשטח זה בלא אמצעים.

אני שמח כי בעיות התחיקה לא הועמדו במרכז הדיון, כי הדברים הקובעים אינם באספקט המשפטי.

מר מינץ:

הכנסת קיבלה במרס אשתקד חוק המכיל חומרות די הצורך, בעיקר בכל הנוגע לשלילת רשיונות. כן הכיל החוק רפורמות שיפוטיות חשובות. וועדת סלומון אף הביעה בדו"ח שלה את הערכתה לחוקים הללו, כי לדעתה הם עונים על הצרכים.

בעיה מרכזית בענין הביצוע היא בעיית השיפוט. גם היא נובעת מהעומס הרב, מההתפתחות הכמותית של מספר הנהגים ומעשרות אלפים, אף מאות אלפים, של עבירות שבתי המשפט צריכים לטפל בהם בצורה שוטפת ומהירה.

סוכם בינינו לבין הנהלת בית המשפט, כי יש צורך במינימום של שופטים. ושופטים פירושו גם עוזרים ועובדים טכניים, גם מקום חדש. לצערנו, כאשר הגיע הדבר לכלל מימוש, התברר, שגם בשטח זה מניעים תקציביים לא אפשרו מילוי המיכסה.

בגלל הפיגורים בעבודת בתי המשפט רק עכשיו התחילו מגיעים התיקים מהעבירות שנעברו החל מ-18 ביוני, היינו מאז היכנס החוקים החדשים לתקפם. במרוצת חדשים אלה רישום הדבר יהיה ניכר יותר.

עדיין יש צורך בפנייה אל הגורמים השיפוטיים שיסכו תשומת לבם לחומרת הענין. ואם תבוא פנייה מצד וועדת כנסת לחוש הציבורי של השופטים, יתכן וזה גם יכוון וידריך את השופטים במילוי תפקידם.

אשר להמלצות דו"ח סלומון. אחת ההמלצות היתה - הטלת קנסות במקום על שולכי רגל. אחרת היתה - בקשר עם הקצאת כספים לרשויות המקומיות המתקבלים על ידן מן הממשלה תמורת רשיונות מכלי רכב ואופניים. גם לנו יש הצעה אחת בקשר עם אמצעי הענישה ואתה אנו חושבים להביא בפני הכנסת.

אחת

אני רוצה לציין תזוזה/שחלה בקרב הציבור, והיא: גם הציבור התחיל לדעת, כי בעיית התאונות היא בעייה מורכבת.

מר גיא:

היו"ר י. ריפתין:

להצעה שהצעתיה בראשית הישיבה אני מוסיף המלצה בנוסח שהוצע על ידי חבר הכנסת אבניאל: יבחר וועדת משנה לא לצורך עיבוד מסקנות אלה, אלא על מנת לשמוע מדי גם בפעם אינפורמציה, לעתים אף לבוא בדברים עם הנוגעים בדבר, למען הביא לקידום הענין.

ב. אבניאל:  
 הקשנתי קשב רב לדברי המסבירים. נדמה, כי אנו דורכים במקום. עם כל האמירה, שאנו מעריכים את חשיבות העניין, נדמה לי, כי אין אצלנו תחושת החרדה. הצעתי היא - לא להסתפק בהמלצות גרידא. אני מבקש שכל אחד מחברי הוועדה יקבל את דו"ח וועדת סלומון ומסקנות הממשלה, ואז יציע כל אחד ואחד את הצעותיו הוא.

ג. הקטין:  
 לאור הסיקרה שנשמעה אני מבינה, כי חלה תזוזה רצינית בהכרת המוסדות - מוסדות הממשלה - שאכן צריך לשנות את פני הדברים.

לנו בדור היה שבדי לשנות באופן יסודי את התנאים הגורמים לתאונות נחוצים אמצעים רבים. בלא תקציב גדול לא נעשה פעולה רדיקאלית.

האם לא מיותר כשמקדישה עידיה תל-אביב מתקציבה העצום מכום כה פעוט להתקנת רמזורים? נדמה לי, כי אילו הייתה מוציאה את הכספים על התקנת 8 רמזורים במקום על חגיגות היובל - הייתה מגישה שי חשוב ורציני לאוכלוסייה.

אגב, ברצוני להעיר, כי כדאי היה, לפחות למשך שנה אחת, להעמיד שוטר על יד כל רמזור, וזאת - על מנת לחנך את הציבור.

אמרו כאן, כי לא כל הציבור שלנו יודע קרא עברית. אולם קולנוע ישנו גם בישובי העולים ואפשר להשתמש בו כדי להראות איך יש להתנהג בכבישים.

אשר לבתי הספר. אני מבינה כי יצא ספר חשוב. כדאי אולי לפנות אל משרד החינוך בבקשה להכניס למערכת השעות שיעור לענייני זהירות בכבישים.

ד. אונא:  
 אני סבור כי יש להמציא את דו"ח וועדת סלומון, אך יחד עם זאת אין, לפי דעתי, מקום, במסגרת זו, להיכנס לדיון מעמיק.

יש אמנם צד תקציבי שהוא קובע, אולם גם בעניין זה אין אנו יכולים אלא לומר דבר כללי ביותר, כי אין מתפקיד הוועדה שלנו להיכנס לבעיות תקציביות.

ה. לנדו:  
 אין לבעיה זו כל קשר עם בעיות אופוזיציה וקואליציה. איני יכול לסמוך ידי על מסקנות שלא ראיתי אותם מאודי. אינני יודע אם הציעה הוועדה פתרון בהשקיפה מבחינת זמן קצר מועד או ארוך מועד. בעוד שלש שנים אי אפשר יהיה לנו בתל-אביב: לצאת קמנה ולהיכנס לתנובה. הדברים מחייבים פתרון רציני. הכרחי כנראה לחשוב על רכבת תחתית. אם לא תותן הדעת על מקורות המימון והגורמים המבצעים כיום - מה הועילו חכמים בתקנתם? זה לגבי בעייה שאיננה קצרת מועד.

ועתה לבעיות קצרות-מועד - מה נעשה כדי להקל כבר היום ומה צריך להיעשות? האם נמצא כבר פתרון לבעיית ההצטלבות אם לא? מה בקשר למקומות חניה? - בעולם הרחב כבר פתרו את העניין לא בעזרת אמצעים ממלכתיים, אלא על ידי ממנים פרטיים: בנייני חנייה.

בזמנו הובטח לנוועדה לקבל את הדו"ח. אני מציעו שנקבל אותו, בעיין בו ונקבע ישיבה שניה לצורך עניין זה.

היו"ר י. ריפתין:  
 הערה לאותם החברים שאמרו, שהם לא שאננים ואילו האחרים הם שאננים: הזהירו בדבריהם. לא כל אחד שמכריז על אי-שקט שלו הוא באמת מזועזע ולא כל אדם הגדאה שקט הוא לא מזועזע.  
 אנו חברי כנסת ולא אנשי מקצוע. אין אנו יכולים להיכנס לתחומים טכניים.

יש פה טענה אחת, שהיא אולי נכונה. נכון כי הבטחתי לוועדה להמציא את דו"ח וועדת סלומון. ביקשתי זאת. אינני מבין מה היתה סיבת אי-ההיענות, אולם בהמלצותי הצעתי לאשר את מסקנות הממשלה ולא את מסקנות הוועדה. קריאתי הדו"ח, לפי דעתי, לא תוסיף ולא תגדע, אולם בכל זאת מבקש אני מכם בר להמציא לידינו את דו"ח וועדת סלומון.

מר בר: אפנה עוד היום לכתריאל כך בדבר הדו"ח.

היו"ר י. ריפתין: להצעותי שקראתיך בתחילת הישיבה אני מוסיף את ההמלצה הבאה: הוועדה בוחרת בוועדת משנה לפעולות נגד תאונות דרכים בהרכב: ע. דגני - יו"ר, ר. הקסין וא. לנדאו. הישיבה הבאה תחייט ב-9 ביולי.

ע. דגני: אני רוצה לשאול את נציגי המשטרה כמה שאלות טכניות: האם יש משהו המחייב את רוכבי האופנוע בענין האור האחורי? מה המצב התחוקתי לבני הולכי רגל שאינם בסדר?

מר סלע: ברצוני להשיב על כמה מההשגות שנשמעו כאן. צדק חבר הכנסת אבניאל בכמה מהנחותיו: נכון, שאם לא ייעשה דבר - לא תהיה גם הטבה. בדרך של התרעה בלבד - לא נשיג מאומה. אינני מאמין באפשרות חיסולה של הבעיה, אולם גם להקטנתה ולהפחתתה דרושים אמצעים רבים. לא הבינתי כל כך את האימרה, שאין חרדה. אני למשל גורס, שאין חרדה מספקת. אילו היתה - היה נעשה יותר.

ועתה להצעתו של ח"כ לנדאו. וועדת סלומון לא נכנסה לפרטי פרטים. היא לא בדקה כל ענין לוקאלי. היא בדקה את כלל הבעיו ולגבי בעיות עקרוניות קבעה את אשר צריך להיעשות. יש איפוא להקים גוף שיב את כל ההמלצות האלה, ואנו רואים בוועדה הבין-משרדית הקבועה את הכתובת המתאימה. וועדה זו תשב בקביעות ותעסוק בפתרונות מעשיים: אם זה ענין של חינוך - הרי ב"כ של משרד החינוך יישב בקביעות בחוכה, אם זה ענין של רדי ב"כ של משרד ראש הממשלה וכו'.

ושוב להשוואה שבינינו לבין אומות העולם. בין האומות המפותחות איננו מן הגרועים, גם לא מן הטובים. בין המפגרות - אנו מן הטובים. אנו יותר גרועים מחבש, כי שם בכלל אין רכב.

אומרת חברת הכנסת הקסין, כי יש להעמיד שוטר על יד כל רמזור. נכון שבסביבת הרמזורים צריכים להיות שוטרים, אולם לא רק כ לפקח על הולכי רגל, אלא גם כדי לכוון את הרמזור.

אין גבול ליכולת הפיקוח. במקום שיש רמזור כמע ואין תאונות. לא כן במקומות בהם אין רמזורים. אולי לא עשינו די בענין התעמולה, אולם שורה אחת ברדיו עולה 10 ל"י.

ענישה במקום זה חרב פיפיות. אין אנו רוצים להיות שופטים. ניתן למצוא פתרון יותר קל, והוא - שאנשים ישפסו תוך 24 שעות על ידי שופט שתפקידו בכך. כבר קיימת החלטה על תוספת שופטים, אולם חסרים האמצעים למינויים. תשעה השופטים שמונו בוודאי יתרמו רבות, אך גם בזה לא די.

מתנגד אני לדברי מר מינץ בקשר לפנייה אל השופ לא מתקבל על הדעת לפנות לשופטים ולבקשם לנהוג בחומרת הדין. יש בזה קורט של השפעה.

השאלה היא: מה נעשה בינתיים? אני מזהיר, שית ולא בעוד שלש שנים, אלא אפילו קודם לכן, לא נוכל לנוע בתל-אביב.

מר בר: לא סקרה הוא, שדברים שהוזכרו על ידי חברי הוועדה כלולים אם בדו"ח זה או בדו"ח אחר. אפילו ענין התחתית בתל-אביב הוזכר באחד הדו"חים.

ביני ובין חברי במשטרה יש ויכוח בנקודה אחת.  
אינני מסכים אתם בענין רוכבי האופניים, אינני מסכים שאי אפשר לקנסם במקום.  
אנו הצענו לאפשר לשוטק, מבחינת החוק, להוציא אויר מצמיגים כפעולה מונעת.  
אנו תומכים בגביית קנס במקום; כי אם אין אפשרות להביא את הילד מיד לשופט,  
הרי אי אפשר לתפסו אחרי-כן, כי אין הוא מוסר את שמו הנכון וכתובתו הנכונה.  
מאחר, שאין המשטרה נוטה לקבל עליה אחריות זו, הצענו - הוצאת אויר ואפילו  
החרטת האופנים לתקופה של יומיים, אפילו שבוע, כך שההורים יצטרכו לקבל  
את האופנים חזרה ועבור ההחסנה ישלמו חמש ל"י.

אשר לרמזורים. נכון, כי חצי מיליון ל"י יפתור  
את הבעיה. אולם התוכנית הכוללת של שר התחבורה, אותה הביא בפני הממשלה,  
הסתכמה במאה מיליון ל"י. תפקיד הוועדה איפוא יהיה לקבוע את סדר  
העדיפויות.

בענין האופנים והולכי רגל יש הוראות מפורטות.

היו"ר י. ריפתין: הישיבה נעולה. הישיבה הבאה בענין זה תתקיים  
ביום ה', בעוד שבועים, ב-9 ביולי.

הישיבה ננעלה בשעה 11.00