

1265

פרוטוקול מס' 31

מישיבת ועדת הכלכלה שהתקיימה ביום ד',  
כ"ז בתמוז תשל"ד, 17.7.74, בשעה 08.40

נכחו:

חברי הועדה:

- ש. חמיר - היו"ר
- ח. זיידל
- י. יודין
- מ. זילברברג
- מ. דרובלס
- פ. גרוסר
- א. ליבני
- א. אבסבי
- נ. קצב
- ע. נוף
- ע. אמוראי

מוזמנים:

- ג. יעקובי - שר התחבורה
- השופט לובנברג - יו"ר המועצה למניעת תאונות דרכים
- ס"ג חורג"מן - משטרה
- תא"ל ורדי - משטרה צבאית, צה"ל
- ש. מרקוס
- א. בר-אורן - משרד התחבורה
- י. גור - משרד התחבורה
- ע. קמאי - משרד התחבורה
- מ. שיפמן - דובר "אגד"
- צ. רוזן - סגן ראש עיריית ירושלים
- ג. אורי - מנהל מחלקת הבטיחות הארצית של אגד
- ע. חייט - מנהל אגף החוץ, אגד
- י. הררי - יו"ר מוכירות "אגד"
- נ. בן-גור - המועצה הלאומית למניעת תאונות
- ש. קליוסקי - עיריית ת"א-יפו
- מ. שהמי - מ.ע.צ (משרד העבודה)
- מ. מובר - מועצת המשאיות
- צ. נדף - מועצת המשאיות
- נחום נבו - דובר משרד התחבורה
- א. כץ - המרכז לבטיחות בדרכים, טכניון
- ד"ר ש. הכרם - מרכז לבטיחות בדרכים, הטכניון
- ד. פכלאל - מרכז לבטיחות בדרכים, טכניון
- ק. נחמיאס - ממס"י
- ג. יעקובי - ממס"י
- ז. רבני - משרד התחבורה
- מ. לויזן - משרד התחבורה
- א. גרא - יועץ שר התחבורה
- י. תמר - קואפ"דן
- ב. אשלם - קנאפרייב "דן"
- ב. בורנשטיין - עוזר למנכ"ל משרד התחבורה
- י. מלכה - המפקח על התחבורה

מוכיר הועדה: היועץ הכלכלי לוועדה:

- י. פלקסר
- ד. לב

ש. תמיר - היו"ר:

אני מתכבד לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה בנושא תאונות הדרכים, ואני מקבל בברכה את שר התחבורה החדש גד יעקובי שהוא לא חדש בנושא ואח השופט לובנברג יו"ר המועצה למניעת תאונות דרכים. אני מקבל בברכה את נציגי כל המוסדות המוסמכים הנוגעים בנושא הזה ואנחנו מיד ניגש לפתיחת הדיון. אני רוצה לומר בפתח הדברים שהכנסת מזה שנים רבות שוב ושוב חוזרת לנושא שהמציאות כופה עליה, תמיד בתחושה של מועקה, אבל דומני שמעולם לא היה זמן שבו החרדה להשתוללות ההרג בדרכים מעיקה כל כך על האזרח הישראלי כפי שזה כיום. אנו עלולים להפוך לארץ אוכלת יושביה בנושא של הריגה עצמית שאנו מחוללים ע"י תאונות, אם אלה תאונות דרכים, אם אלה תאונות עבודה, אם אלה תאונות בצה"ל, כולן לא תמיד בלתי נמנעות, אם אלה תאונות לאורך החופים, כשכולן מצטברות בפגיעה חמורה בכוח האדם של העם, נוסף למחיר שהעם הזה צריך לשלם לקיומו והגנתו. השאלה הטכנה לשאלה לאומית ממדרגה ראשונה. היא גם נוגעת לתרבות הלאומית של עמנו. הנהג הישראלי איננו בעל מוניטין חיובי בחוצות ישראל וזרים מקסרגים עלינו גם כאשר הם ידידותיים אלינו בשטחים אחרים. הנושא מקיף מהמוסך דרך היצור, דרך הכבישים, אבל על הכל התרבות הפנימית שלנו. לפיכך אני מקוה לשיתוף פעולה מעמיק במיוחד דוקא בתקופה הנוכחית שאנו כל כך חרדים לחיי אדם מצד כל הגורמים, והועדה חדגיש את מלא הזמן ומלא חשומת הלב בנוסף לישיבת הפתיחה של היום, עד אשר תחוש שתרמה את מיטב תרומתה במערכה הזאת נגד ההרג בדרכים. אבקש את מגישי ההצעה לסדר היום, חברי הכנסת יודין וזיידל שהעלו את הנושא לאחרונה בפני מליאת הכנסת אשר מכוחה אנו פועלים עכשיו, לומר את דברם בטרם נעביר את רשות הדבור לאורחים.

י. יודין:

אני שותף לחרדה למצב בכבישי הארץ. אני רוצה לומר דבר פשוט מבחינה אנושית: אני נוהג זה שנים רבות ובשנים האחרונות כל יום שאני חוזר בשלום הביתה זה אצלי כמעט יום של נס. אני חושב שההאסמה העיקרית במצב הפרוע בדרכים הוא קודם כל ובראש וראשונה הטית הדגש לצדדים שהם עם כל חשיבותם לפי מיטב הכרתי אינם הצדדים הקובעים והמכריעים בבעיה. אני כבר בדברי הסבר להצעתי כמליאת הכנסת הקדשתי מספר מילים למצב הכבישים, לבעיות המכניות וחלילה לזלזל בבעיות אלה. אולם אני רואה את עיקרו של דבר בטפול לקוי בגורם האנושי. עוד הערה: אני מבקש לא לקבל את דברי כדברי קנסור, קסרוג או ביקורת. אני לא בא להתפלמס פה עם אף גורם ואני מעריך מאד את הפעולה של המועצה הלאומית למלחמה בתאונות דרכים, את הפעולות שהשקיעו הקוארטיב לתחבורה, אף כי החומר הוגש רק ברגע האחרון ולא הספקתי לעיין, וגופים ופרטים אחרים, אבל מדובר בכך שהתפיסה השלטת בארץ איננה רואה בגורם האנושי את עיקר הנושא באחריות למצב בדרכים. באופן בלתי פרופורציונלי היא מפזרת את המאמץ בכיוונים שונים, במקום לרכז אותו קודם כל בנקודה זו. אפילו סטטיסטיקה זו שמונחת לפני קובעת כי הנסיעה מסוכנת, פירוש הדבר נהיגה מסוכנת אחראית בעד למעלה מ-63% של כל התאונות. אני כאחד ממאות אלפים נהגים בארץ, משוכנע כי מצב זה יכול היה להוצר רק כתוצאה של אי חשבת הגורם האנושי בנושא באחריות זאת. פעם המשטרה ערכה מלחמה חשובה בחרקות. יום בבישי הארץ נעשות חרקות, לא פחות קטלניות. יום יום חוזרים נהגים הביתה עם מספר של כמעט תאונות שקרו ושברך נס נמנעו. אילו לקח אדם רובה ויצא לרח' דיזנגוף והיה מתחיל לירות באופן פרוץ לכל הכיוונים, היה מיד נעצר. יום יום מאות ואולי אלפים נהגים נוהגים בכלי רכב ככלי משחית והם חוזרים הביתה ושום דבר לא קורה להם, רק בקרבנותיהם אם צולת הנהיגה שלהם מביאה לאסון, ולעיתים קרובות היא מביאה לאסון. איך בארץ תודעת פשע שבנהיגה רשלנית או בנהיגה מסוכנת תוך כוונת תחילה. אין בארץ ביחס הציבור וביחס העתונות, ביחס מערכת שיפוטית אין הכרה לדעתי שהריגה בדרכים היא לא עבירה אלא לעתים קרובות רצח. אני חושב שהכנסת קודם כל חייבת לתרום ע"י פעולה שיטתית וחביעה פופנית מעל למת הבנסת אל כל הרשויות לתרום לשנוי האוירה מסביב לתאונות דרכים וגורמיהן. אני רואה במאמץ שיטתי בכיוון זה תנאי ראשון לשנוי המצב. מספיק עם חיובים סלחניים כלפי כל מיני "חברמנים" בדרכים, צריך להכריז על זה מלחמה ללא רחם. אני מציע גם שורת אמצעים. אני חושב שמערכת הבחינות לנהגים חדשים לא עומדת במבחן המציאות. נכון שרבים מן המועמדים לבחינות מתלוננים על גחם מחמיר מצד הבוחנים, אבל היחס הזה

חושב שצדק היו"ר כאשר אמר שצורת הנהיגה בדרכים שלנו זה חלק אינטגרלי של תרבות לאומית שלנו, אלא שאני חוש שמימדי הבעיה היגיעו לכך שצורת התנהגות של למעלה מ-600 אלף בעלי רשיון נהיגה היא אשר משפיעה על התרבות הלאומית. היחס לאמיתו ש דבר כמעט הפוך.

אני מציע החמרת הבחינות תוך התחשבות בכל המנסליות של נהג, לא רק בשליטתו הסכנית בכלי הרכב. אני לא בא לתת כאן תרשימים מפורטים, אבל יכולתי להשוות נהיגה בארצות אחרות לנהיגה אצלנו. אני קובע קריטריון זה ואולי אחדים נוספים כדבר חשוב ביותר. דבר שני, אני מציע כי כל נהג חדש גם לאחר שעובר בחינה הוא נהג על תנאי למשך שלוש שנים. נהג על תנאי פירוש הדבר שקיימת מערכת פיקוח ומעקב וב) ביחס לנהג על תנאי - הפעלת חוקים כשיפוט על עבירה הרבה יותר מחמירים. אני חושב כי נהג שהוא מעורב בעבירה רצינית בדרכים, חייב גם הוא לדחות במעקב במשך שנה לפחות. אני יודע שכל מה שאני אומר מעמיס עול נוסף על מערכת שיפוטית ועל משטרת ישראל, אבל אחת מן השתים, אנו רוצים להלחם בתאונות דרכים או שאיננו רוצים. אנחנו מקדישים אמצעים כבירים למערכת הבטחון. מישוהו כבר השווה את מספר הקרבנות בכל המלחמות שלנו עם החללים הנופלים במלחמות הדרכים. אני הייתי יכול לנסות לעשות השוואה, אבל אין לי נתונים, מה משקיעה המדינה למניעת פשע רגיל, מה היא משקיעה במניעת פשע בדרכים. היינו אולי מגיעים למסקנות מסמרות שער, שגם הן תוצאה של יחס של איפה ואיפה. הרג בדרכים זה חלק של התרבות הלאומית שלנו, זה משהו שלעדין אי אפשר להתקיים, ואילו גניבה, רצח, פגיעה גופנית ופריצה זה דברים שחברה תרבותית צריכה כמובן להלחם בהם. אני חושב שצריך להגביר במידה ניכרת את שלילת הרשיון במקרים של עבירות דרכים. אני מקבל את הערתו של היו"ר, אף כי זה נושא שאינני אדיש כלפיו, אני חושב שצריכה להיעשות בחינה יסודית של כוח משטרת המוצב בדרכים. אנו ירשנו איזה יחס לשוטט מחקופת המנדט. אני חייב לומר שעכשיו כשאני רואה שוטה בדרכים אני רואה אותו כמלאך מושיע, וכנהג שמבלה באופן יחסי די זמן בדרכים, אני רוצה לומר שברור שכאשר רואים מרחוק מכונית של המשטרה, מיד משתנה התנהגות הנהגים בדרכים, אם מאותחים ואם לא מאותחים, אבל מיד כל צורת הנהיגה והיחס משתנה. מזה מסקנה פשוטה אם כי היא נראית כפשטנית: אנחנו רוצים הרבה יותר שוטרים בדרכים. אני חושב שיש צמתים או קטעי כבישים ששם מוכרחה לדחות משמרת קבועה של משטרה. אני חושב כי חייבת להיות פעולה הרבה יותר רצינית לאיתור עבריינים בדרכים. אני חושב כי מוכרחה להיות התערבות פרבנטיווית של המשטרה, מה ז.א. המשטרה עכשיו מתערבת במקרה של עבירה מובהקת על אחת מתקנות הנהיגה, אבל אני חושב, ומשהו דומה היה בתקופת הבריטים, שוטר היה מתערב כאשר שם לב שנהג נוהג שלא כהלכה, אפילו לא עבר עבירה של ממש. אני חושב שמוכרחה להיות התמרה רצינית של עונשים בעד עקיפה שלא כחוק, כי עקיפה היא אחת הסיבות הראשיות לתאונות בדרכים, ואני חושב שצריך להרבות ולשנות את מערכת השילוס בקטעים שאסורים לעקיפה, כי פס לבן בלבד איננו מספיק.

אני רוצה להציע כמה דברים ממשיים בענין שיפוט מהיר. אני חושב שצריכים לשנות את שיטת הגיוס למשמרות מתנדבים בדרכים. אני חושב שצריכים לבחור את כל מערכת פיתוח כלי הרכב. אני חושב שצורה כפי שהיא עומדת היום, היא לא עונה לבעיה של תרומה למניעת תאונות דרכים. אני לא רוצה לפגוע במוסד ששמו האגודה של הנהג הזהיר, אבל אני מציע להרחיב את כל המערכת של שיתוף פעיל כולל פרסים ועוד על כל הנהגים שלא מעורבים בתאונות דרכים. אני מציע לא להגביל את המושג ששמו נהג זהיר רק למי שנרשם. אני מציע שהחלטה שהכנסת בשעתו קבלה או הרשות העליונה למלחמה בתאונות דרכים תמומש. אני לא נכנסתי פה לכל הצעד של אחזקת הכבישים, בעיות מכניות וכו' כי שמתי את הדגש על הצד האנושי.

ש. תמיר - היו"ר: תודה לח"כ יודין. נמצאים איתנו נוסף לשר החבורה וליו"ר הארגון למניעת תאונות דרכים גם נציגים נוספים של משרד התחבורה, נציגי משרד הבטחון, המשטרה, החינוך, התרבות והעבודה, נציגים של אגד ודן, נציגים של התאחדות בעלי מלאכה, של ארגון כתי ספר לנהיגה, של ארגון ההורים השכולים, המרכז לטפול בדרכים, מועצת מובילי המשאות, עיריית ירושלים, מרכז השלטון המקומי,

ה. זיידל:

כשהעליתי את הנושא הזה בכנסת אמרו לי כמעט כל חברי הכנסת שהנושא הזה כמעט שלא ירד מעל סדר יומה של הכנסת מאז יסודה. אני יכול רק להביע תקווה שמאחר ויש לנו יו"ר חדש לוועדת כלכלה ושר חדש למשרד התחבורה, יתכן שבכוחות חדשים ומשוחפים יחד עם הציבור שיושב כאן אפשר יהיה אולי להתגבר על הנושא. לפני זמן מה קבלתי עתון שנקרא בדרך היוצא לאור ע י קרן להנצחת זכרה של חיילת חי"א שמתה בתאונת דרכים - חנה לנדאו. אני מצאתי שם סיסמה האומרת שחיי העם, גבולות בטחון, חיי האזרח, בטיחות בדרכים. דומני שזו לא רק סיסמה, אלא זה הרבה יותר מהותי והרבה יותר מעמיק. אני הרי הגשתי הצעות מפורטות גם לשר וגם במליאת הכנסת ולא אחזור על דברים שנאמרו על ידי. אני הייתי רוצה לבקש שני דברים: דבר ראשון ביצוע המלצת ועדות כלכלה בעבר על הקמת רשות עליונה למלחמה בתאונות דרכים, דבר שני דאגה מיוחדת לשני סוגי נפגעים כתאונות דרכים, קשישים וצעירים. לצערי הרב דובר על הולכי רגל שאינם מסוגלים בעצמם להעזר ואחוז הנפגעים של הקשישים כערך 20% ונערים עוד יותר, ואלה הם הולכי רגל, ועד כה לא מצאתי בשום הצעות, לא בוועדת הכנסת ולא בהצעות אחרות, איך אפשר להתגבר על הדבר הזה שיתכן ואפשר להציע הצעות של ניהול הסברה במועדוני פנסיונרים ובבתי ספר. בכל אופן הייתי רוצה לבקש את הוועדה לדון בהצעות לנושא ספציפי זה. לגבי היתר אמתפק בדברים שיאמרו על ידי בויכוח.

אני מאד מודה לח"כ זיידל ואני מוסר את רשות הדבור לשר התחבורה ג. יעקובי.

ש. חמיר - היו"ר:

שר-התחבורה ג. יעקובי:  
אני אדבר ככל האפשר בסוף ענייני משום שעל חשיבות הנושא והגדרת התופעה וערכם של חיי אנוש אין צורך לא בפורום הזה, ודומני שלא בשום מקום בישראל לחזור ולומר, לחזור ולהדגיש חמיד וגם עתה, ואינני חושב שעתה יותר מתמיד, הנושא הזה היה בעל חשיבות אנושית ולאומית וכלכלית רבה מאד במיוחד בישראל. הייתי מעז לומר, ואולי זה יראה משום המעט המשקל של הנושא, בעולם כולו, במיוחד בישראל, אבל גם בעולם כולו. זוהי מחלה קבועה, אני מרשה לעצמי לומר לצרכי הדיון, מחלה כרונית של החברה המוסורית, אותה חברה ששפחה את כלי הרכב המוסורי ואשר משלמת חמורת הפיתוח הזה והשמוש הנרחב והולך כן מחיר אנושי כבד, כתוצאה ממנו גם מחיר חברתי וכלכלי כבדים ביותר. אני בדברי אינני מתכוון להסתפק בהגדרת התופעה וגם לא בהזדהות עם חומרתה, שכן בענין זה דומני שכולנו מאוחדים. אני סבור שאנחנו פועלים במסגרתם של מיגבלות חריפות מכל העולם קיימות מיגבלות חריפות מאד להמטת חייך ההיפגעות בתאונות דרכים, המיגבלות האלה חריפות במיוחד בישראל, בחלקן בגלל הסיבות שכבר הוזכרו כאן ע"י היו"ר וע"י חברי הכנסת יודין וזיידל, ובחלקן שלא הזכירו כאן במהלך הדיון. אנחנו נמצאים בצומה של היערכות מחדש של משרד התחבורה בנושא זה. במסגרת זאת לאחר כעשרה חודשים שלא פעל המטה למלחמה בתאונות דרכים, ואני מגיש השבוע את ההצעה למינוי מחדש של המטה לממשלה. המטה יהיה שונה במידה מסוימת גם בהרכבו ואני מקווה שגם בשיטות עבודתו, אם כי הוא עשה עבודה לא מבוטלת לפי דעתי גם בשלוש השנים שבהן הוא פעל. ב ראש המטה החדש שהוא מטה בין משרדי וציבורי יעמוד פרופ' משה ליבנה שהוא יו"ר המרכז לבטיחות דרכים בטכניון, מרכז שמשותף למשרד התחבורה ולטכניון, בין חבריו יהיו הגורמים שישתתפו בו גם בשנים האחרונות, ונוסף להם נציגי שלוש הערים הגדולות, שכן יש להן אחריות מיוחדת בענין זה. יש התמקדות רבה מאד של תאונות דרכים במרחבים המטרופוליטניים הצפופים של ירושלים, ת"א וחיספה. המטה קיים ישיבה אחת בהרכבו הקודם ודן על שיטות עבודתו, ועכשיו מוכנת והולכת תוכנית פעולה לשלוש השנים הקרובות. אני אינני סבור שניתן אמילו תאורטית להקים רשות עליונה למלחמה בתאונות דרכים, שכן פירוש הדבר ליטל מן המשרדים את סמכויותיהם בנושאים האלה, אלא אם כן הכוונה לרשות עליונה כרשות מתאמת, אם המדובר לרשות מתאמת, יש המטה למלחמה בתאונות דרכים שהוא בעצם המורום שבו מיוצגים כל הגורמים העוסקים בענין זה, וננסה לתאם את פעולותיהם. כאמירה כללית זה נשמע לא רע, רשות עליונה למלחמה בתאונות דרכים, בבחינה לא עשינו את הבחינה הזו היום וגם לא במהלך דבריו של ח"כ זיידל, הצעה זו חוזרת ועולה בכנסת מידי שלוש ארבע שנים, אם לא יותר. היא הצעה שאינה ניתנת לביצוע במסגרת של ממסל תקיף, שכן נושא המלחמה

בתאונות דרכים, כשם שהגורמים אשר הם בכללותם יוצרים את רמת הבטיחות בדרכים או באורח שלילי את רמת ההיפגעות בדרכים, הם גורמים משולבים. אין גורם אחד שהוא הגורם הקובע האחד הבלעדי הדומיננטי, אלא יש גורמים משולבים. כך גם האחריות למלחמה בתאונות דרכים מחולקת, אינני רוצה לומר מפוצלת, אלא מחולקת באורח הטבעי ביותר בין גורמים השונים העוסקים בתפקידיהם על פי חלוקת העבודה בממשלה ומחוצה לה. הרכב הרשימה של המשתתפים בישיבה זו מעיד על החלוקה הזו: משרת ישראל ממונה על אכיפת החוק בכל המישורים ובמסגרת זו גם על אכיפת החוק בכל התחומים. משרד החינוך ממונה על החינוך בכללו ובמסגרת זאת גם על החינוך בתחום זה. משרד העבודה לדאבונני עוסק בסלילת כבישים בין-עירוניים כחוצאה ממסורת ישראלית היסטורית, במסגרת זו אחראי גם על הסטנדרטים של הכבישים הבין-עירוניים לצרכי הבטחת רמת בטיחות גבוהה יותר וכו' וכו'. צה"ל, משרד הבריאות, משרד הפנים, משרד המשפטים כל אחד בתחומו הוא חלק אינטגרלי ומשולב בעבודתו הרגילה, על אחת כמה וכמה הגורמים הציבוריים, כגון המועצה הלאומית, כגון העיריות, כגון הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית ואחרים.

ואני אמתג את דבריהם האלה קודם כל כדי

להדגיש את החלוקה באחריות, שכן למרות העובדה שאני נתבע להשיב על השאלות ולהתייחס לנושא בכללותו, אין אחריות מיניסטריאלית חד משמעית בתחום זה. האחריות המיניסטריאלית מחולקת לפחות בין שבעה משרדי ממשלה ובצדק כך, שכן הנושא הוא אורגני בתהליך עבודתם ובאחריותם הפונקציונאלית של המשרדים השונים. על אחת כמה וכמה כשהנושא הוא בעל אופי חברתי-פסיכולוגי ואנושי משולבים בו גם גורמים ציבוריים ואחרים בתוקף פעילותם. אני רוצה להתייחס לכמה מהתהליכים וההופעות ואולי הסיבות שבחלקן אופייניות לישראל בהקשר זה. אחת מתאונות הדרכים או רמת הבטיחות היא תוצאה של כמה וכמה תחומים, הסתבכויות וגורמים. ראשית התהליכים התחבורתיים שהם מתאפיינים בגידול מהיר מאד במספר כלי הרכב ובהשקעות מוגבלות מאד בפיתוח אמצעי התחבורה. שנית, המצב הלאומי החברתי והאנושי, נורמות ההתנהגות שלנו הנובעות מהמבנה הסוציולוגי שלנו, מהעובדה שאנחנו חברה בהתהוות, שאנו חברה עליה וקליטה, רמת הפעילות הכלכלית המשתנה ומצב הרוח הלאומי שיושפע במידה רבה מאד מעליות ומורדות בתחום הבטחוני והאחר. לכל אלה השפעה ישירה מאד על רמת הבטיחות בדרכים. כמו כן מבנה התחבורה הספציפי בישראל. בתחום התהליכים התחבורתיים התופעה הברורה ביותר, הבולטת ביותר, זה הגידול הניכר במספר כלי הרכב. בסוף שנת 74 יגיע מספר כלי הרכב בישראל ללמעלה מ-400 אלף כלי רכב. בעשר שנים היה גידול ברמת תמינוע שלנו יותר מפי ארבעה. רמת המינוע זה מספר כלי הרכב לנפש. בשנה האחרונה גידול של 13%, בשנת 1973 למרות המלחמה 13% במספר כלי הרכב. השעור הגבוה ביותר הידוע בעולם המערבי המפוחח. ההשקעה בתשתית, מערכת הכבישים והצמתים, מתקני התחבורה, המערכת המתבקשת לכל כלי רכב נוסף בממוצע היא 15 אלף לירות. אדם הנכנס לסוכן מכירות רכב וקונה רכב, מכתוב בכך צורך בהשקעה לאומית במערכת כבישים וצמתים של 15 אלף לירות. אם הצורך הזה איננו נפגש בהשקעה כזאת כתוצאה ממיגבלות כספיות, נוצרת אי התאמה בין הגידול במספר כלי הרכב, לבין מערכת התשתית. יש כאן הסתירה הידועה מאד בעולם הדמוקרטי בין הבקוש הפרטי, בין הצריכה הפרטית לבין הצריכה הציבורית. הצריכה הציבורית היא תוצאה - תשלחו לי שאני מכניס נושא עקרוני אבל לפי דעתי חיוני להבנת התהליך - של הכרעות במישור המדינתי של הממשלה והכנסת. הם מחליטים על הקצאת התקציבים, הצריכה הפרטית היא הכרעה במישור של החלטתו של האדם עצמו לקבוע את סדר עדיפויות הצריכה שלו לרכישת כלי הרכב. אם נוצר אי מיתאם, אי המיתאם הזה מוכרח לבוא לידי ביטוי, א) בהאטת התנועה בדרכים. ב) ברמת הבטיחות. ג) הגידול במספר הנהגים בעלי רשיון הנהיגה. אנחנו הגענו ל-600 אלף בעלי רשיון נהיגה, גידול שוב ללא תקדים בעולם המפותח. תוך עשר שנים גידול פי שלושה וחצי.

בתחום המצב הלאומי-חברתי לא רק שאנחנו

חברה בהתהוות, אלא שאנו מהווים הרכב

של תרבויות התנהגותיות שונות בכל תחום וגם בתחום הזה, אלא שאנחנו ברובנו כנהגים דור ראשון לנהיגה. 75% מנהגי ישראל הם בנים של הורים שלא נהגו רכב. תרבות הנהיגה היא למשל אחד הדברים שבהם מצטיינת ארה"ב, בגלל

ההתנהגות בדרך לא ע"י לימוד נהיגה בגיל 20-22, אלא ע"י צמיחה בתוך תרבות הנהיגה. כל המחקרים שנעשו בתחום זה מוכיחים עד כמה משקל יש לענין הזה של תרבות הנהיגה. 75% מהנהגים שלנו הם בעלי רשיונות נהיגה של פחות מעשר שנים ובחלקם הניכר למדו נהיגה בגיל מבוגר. אסורלי לפגוע באף אחד מאתנו שעבר אח גיל הנעורים, אבל כמו שללמוד סיס מסובך מאד בגיל מבוגר, קשה גם ללמוד נהיגה, אם כי הנהיגה איננה סיס, אבל אדם הלומד נהיגה מעבר לגיל מסוים רמת הנהיגה שלו יותר נמוכה מאשר אדם הלומד נהיגה בגיל ה-18/20. בענין זה יש מחקרים מגוונים ולא רק בארץ, המוכיחים את הקוראלציה בין הגיל ורמת הנהיגה, כלומר בין גיל לימוד הנהיגה לבין רמת הנהיגה.

ישנם בישראל מצבי מחח לאומיים, ויש

דברים מאד אופייניים: אחרי מלחמה יש

במידה רבה מאד אורה של התפרקות מאפשרות של משמעת נהיגה בדרכים, גם בתחום ההתנהגות של נהג וגם בתחום ההתנהגות של הולך הרגל. הגורם הרביעי הוא ענין מבנה התחבורה בישראל. מבנה מערכת התחבורה בישראל מתאפיינת - להכדיל ממדינות אחרות - בהד-מפלסיות ברובה, בהד-טכנולוגיות ברובה, כמעט כולה מושחתת על כבישים, מיעוטה על מסילות, כמעט כולה במפלס אחד, מיעוטה ברב-מפלסיות וכן מבנה אורבני צפוף אשר משתרע בעיקר על רצועת חוף צרה המהווה חלק קטן מאד משטחה של המדינה גם בגבולותיה הקודמים. בנוסף לכל סדר קדימות לאומי המעמיד את נושא הבטחון, החינוך, הקליטה, הסעד, הרווחה, הפיתוח התעשייתי והחקלאי בראש סדר העדיפויות, ורק באיזה שהוא מקום בסוף את הנושא של פיתוח התשתית התחבורתית. אינני מערער על סדר עדיפויות כזה, אלא אני מציין אותו כאחד מהמאפיינים את תהליך הפיתוח התחבורתי בישראל בשנות ממידה רבה מאד ממדינות מפותחות אחרות בתוקף התנאים המיוחדים שלנו. למרות זאת בשנים האחרונות נעשתה פעולה, ואח חלקה סקרת בקצנות לסדר היום בכנסת ולא אחזור עליה, פעולה נרחבת ומגוונת מאד ע"י כל הגורמים אשר באחריותם לפעל למלחמה בתאונות דרכים ואלה הם הגורמים המיוצגים בישיבה הזאת, החל מתחום פיתוח התשתית, סלילת כ-700 ק"מ כבישים והרחבת כ-500 ק"מ כבישים, שיפורם של למעלה ממאה צמתים קריטיים מבחינת מעורבותם בתאונות דרכים, הפעלת מערכת ה סברה, הדרכה וחינוך מגוונת ביותר באלפיים בתי ספר, באלפיים גני ילדים, ב-4000 בתי ספר יסודיים ו-600 בתי ספר על-תיכוניים, בשישים סמינרים למורים, בהפעלת משדרי שרות למבוגרים אחת לשבוע, בהפעלת משדרי חינוך במסגרת השלויזיה החינוכית, בהרחבת הפעילות ברדיו, מערכת הסברה אחרת - ע"י כל הגורמים הנושאים באחריות למכלול האמצעים האלה. ננקטו גם אמצעי מנע שונים כגון פינני נפגע תאונות דרכים, כגון אכיפה חריפה יותר, בעיקר במרכזים ה אורבניים ע"י המשטרה וסירת הבטיחות, כגון הנהגת חובת חבישת קסדות, וכגון הסברה מאסיבית כהכנה לקראת חובת חגירת חגורות בטיחות.

מאחר ואני סבור שהמוקד אכן הוא בתחום

האנושי, דברים אלה אמרתי בכנסת בתשובה

להצעות ל דר היום, דברים אלה הנחו את משרד התחבורה לפחות בארבע השנים האחרונות, דברים אלה נאמרו בכנסת ע"י שרי התחבורה הקודמים, וזה הנושא המרכזי בפעילותו של משרד התחבורה, בפעילות המועצה הלאומית, לפעילות משרד החינוך, לפעילות משטרת ישראל, נדמה לי שפעלנו בהתאם לעדיפות זו בכל המישורים, מבלי שאכנס כאן לפירוט אינפורמטיבית של כולם. אבל כדי שהועדה הנכבדה הזאת תוכל לדון על רקע של מידע מוסמך, אני סבור שעלי לציין את העובדות עצמן, שכן אולי מן הדברים שנשמעו, עלול היה לקבל רושם בדבר מגמות והתפתחויות שאינן מעוגנות באופן ישיר בקרקע העובדות עצמן. קודם כל לגבי המספרים הכוללים. אין ספק שהיקף תאונות הדרכים בישראל מחייב להדאיג כל אחד מאתנו ואת הרשויות המוסמכות בראש וראשונה. אבל ראוי לציין שבשנת 1973 ירד מספר תאונות עם נפגעים בכ-5%, באופן חלקי בגלל הירידה ברמת הפעילות במשק ובתברכה כתוצאה מהמלחמה והגיוס שלאחריה, אבל רק באופן חלקי כפי שיתברר מדברי. מספר ההרוגים עלה לדאבוני באותה שנה בכ-5%, שיעור שהוא נמוך מאד משעור העליה במספר כלי הרכב ומספר בעלי רשיון הנהיגה. ראוי גם לחזק את ההליכים ארוכי טווח ולראות שם-1967 ועד 1973 ולצורך זה אפשר גם לקחת את 1972, המספרים דומים, מספר התאונות לאלף כלי רכב ירד מ-58 ל-42. מספר הנפגעים לאלף כלי רכב ירד מ-80 ל-62.

אינני חושב שאנו יכולים להתנחם בכך מסיבה פשוטה: זהו תהליך כללי המרחש בכל מדינה בד בבד עם עליה רמת המינוע, רמת המינוע קרי מספר כלי רכב לאלף תושבים. כלומר, זהו איננו תהליך ספציפי לישראל, ואיננו יכולים להתברך בו, אבל הוא עולה בקנה אחד עם תהליכים דומים מארצות אחרות בהם מתרחשת אותה תופעה. בחודשים ינואר עד יוני 1974 לעומת החודשים ינואר עד יולי 1973 הייתה ירידה במספר ההרוגים ב-3½% ובמספר התאונות עם נפגעים ב-4%. כלומר, במחצית השנה האחרונה, לעומת מחצית השנה המקבילה בשנה שעברה הייתה ירידה במספר ההרוגים בארבעה אחוזים ובמספר התאונות עם נפגעים, חלק זעיר מכך, לפי דעתי חלק שולי ביותר ניתן ליחס לעובדה שבחודשים הראשונים של השנה הנוכחית רמת הפעילות המשקית הייתה עדיין נמוכה יחסית לעומת שנה שעברה.

למרות כל זאת מספר ההרוגים וכן היקף

ההיפגעות, וכן הנזק הנגרם הוא בישראל

גבוה ומחייב השקעות רבות יותר גם באמצעים שבתחום התשתית וגם באמצעים שבתחום השנוי בהתנהגות האנושית. לפי הערכות של כלכלנים של משרד התחבורה, הנזק הכלכלי הנובע מתאונות הדרכים, נזק ברכוש ונפש, נשק באישפוז, מגיע ל-1,4 מיליארד לירות ב-1973. אני חושב שהמספר הזה מחייב לפחות הרהור לגבי היקף המשאבים שאנחנו משקיעים במאבק במלחמה בתאונות דרכים. הרהור האם מערכת האמצעים מבחינת הקדימה שלה בהוצאה הלאומית מספיקה או לא, שכן, ואני שלם עם המדיניות הכלכלית עליה החליטו הממשלה והכנסת, אני סבור שזוהי מדיניות כלכלית נכוחה בשעה הזאת, ואני שלם עם הצמצום בהוצאה הציבורית והממשלתית, ואינני מערער עליה, שכן אני רואה בה כורח ממדרגה ראשונה מבחינת האינטרסים הכלכליים הלאומיים של ישראל, אבל אני חייב להביא לידיעת הועדה שבעוד שצרכי ההשקעה בפיתוח מערכות הכבישים והדרכים ומערכת הבטיחות היבשתית בישראל לפי אומדנים שלנו מגיעה בשנה זאת ל-175 מיליון לירות, החקציב בפועל הוא 79 מיליון לירות. הפער הזה מגיע כמעט ל-50% של אפשרויות מול השקעות וצרכים, אני מדבר על ההשקעות בערים הגדולות ובטיחות. אינני מדבר על כבישים בין-עירוניים, אלא רק על המערכת העירונית ואמצעי הבטיחות, הפער הזה המגיע ל-50% בין צרכים לבין השקעות, פער שצורח לתת אותותיו ברמת הבטיחות שלא לדבר על זרימת התנועה ועל אספקטים תחבורתיים אחרים. אנחנו מחפשים ונחפש מקורות השקעה אלטרנטיביים למקורות ההשקעה הממשלתיים הן ע"י מימון בדרכים של אגרות נוספות אשר תיועדנה אך ורק להשקעות תחבורתיות הן ע"י מקורות מימון בין-לאומיים והן ע"י נצול טוב יותר של שוק ההון הישראלי לצרכי תחבורה. אבל גם נתבע לקראת העתיד שהמצב הכלכלי יאפשר זאת, העלאה של הקדימה של ההשקעה התחבורתית בסדר העדיפות הלאומית.

אני רוצה עכשיו לגעת בקצור רב בשלושה-

ארבעה עניינים ספציפיים שמחייבים שוב

תשומת לב מיוחדת של הועדה למיטב הכרתי. האחד זה נושא האכיפה, שאני מקוה שנציגי משטרת ישראל ירחיבו עליה את הדבור. אין שום ספק שאחד המפתחות המרכזיים לשנוי ההתנהגות של הנהג, שהוא מפתח מרכזי ממדרגה ראשונה לשפור רמת הבטיחות, אבחנו ניסינו לתרום תרומה מסוימת בעניין זה ע"י הקמת סירת הבטיחות אשר ירדה בהיקף פעילותה כתוצאה מכך שהיא מושחתת על סטודנטים שכולם משרתים ביחידות קרביות וכולם שרתו במלחמה, ולכן בזמן מלחמה ובתקופת הגיוס שלאחריה פעילותה כמעט נפסקה, אבל עתה חזרה לפעילות וכבר עכשיו מפעילה 160 סירות ומכשירה 120 סירות נוספים. פניתי לשר המשפטים ובקשתי ממנו לחדש את השיפוט המהיר בדרכים כדי להרתיע באופן יותר מידי ומאסיבי נהגים עבריינים. המטה למלחמה בתאונות בישיבה הראשונה שקיים במתכונתו אמנם קודמת, אבל במהדורתו החדשה, דן באפשרות של הנהגת חובת חגירה של חגורות בטיחות לאחר שהעניין נדחה, והחליט שחובה זאת הונהג החל מראשית 1975 גם בדרכים עירוניות וגם בדרכים בין-עירוניות. עד כה הנהיגו חובת חגירה זאת באוסטרליה, ניו-זילנד, צרפת הנהיגה אותה בדרכים בין-עירוניות בקיץ 1973, גרמניה תנהיג אותה מיולי 1976, ארה"ב, שוודיה, דנמרק ובריטניה נמצאות בדיונים בשלים לקראת הכרעה של חובת חגירת חגורות. הסיבה לכך היא לא משום שאנו רוצים לרדת לחיי עצמנו ולחיי הציבור בארץ, אלא משום שלא ידוע לנו על כל אמצעי בודד אחר אשר יעילותו להמעטת ההיפגעות היא כה רבה. ההפחתה שחושבה לשנת 1971 ועכשיו מעריכים אותה ל-20% יותר מכך, היא של

זה עשוי להיות עוד יותר מכך, שכן עפ"י המחקרים שנערכו גם בארץ ע"י המרכז לבטיחות בטכניון וגם בחו"ל, עשויים 50% מן ההרוגים בתאונות דרכים מהנוסעים במושב הקדמי של רכב הנוסעים, להנצל ממות אילו חגרו חגורות בטיחות.

הנושא השלישי הוא הנושא של הסברה בחינוך.

משרד החינוך קיים פעילות רחבה מאד, ואני

מקוה שיחדש אותה, קצת רפתה לאחרונה כפי שכל הפעילות רפתה לאחר המלחמה, ואילו אנחנו יחד עם המועצה ועם רשות השדור ועם גורמים אחרים, מתכוונים להרחיב מאד את פעילות ההסברה וההדרכה למניעת תאונות דרכים בכיוונים שונים. בין השאר, סכמנו עם הנהלת רשות השאור על שידורם של תשדירים בטלוויזיה בין תוכנית לתוכנית כמקובל בארצות אחרות, בעיקר בבריטניה ובארה"ב. אני שמחתי מאד שיש הענות מצד הנהלת רשות השדור על שליב יותר את האלמנט הזה בתוכניות טלוויזיה ודדיו. סכמנו גם על הפעלת שדור מהליקופטר בשעות הבוקר של הדרכה לנהגים - בשעות השיא בחנועה. נרחיב את השידורים של הרדיו והטלוויזיה במסגרת תוכניות טלוויזיה חינוכית ותוכניות הרדיו לגילאים אלה. סוכם לערך חודש אדיבות בדרכים בהשתתפות הגורמים השונים אשר מעורבים בנושא זה. במגמה לשפר את איכות התיים בלל ואת תרבות הנהיגה בפרט בישראל, בעיקר בחודשי הקיץ. כאן הוזכרו גדברי הפתיחה שאלת הוראת הנהיגה, תרבות תנהיגה ומבחני הנהיגה. אנו מכינים עכשיו ספר תורתי מתייב להוראת הנהיגה ובו חנים מחדש את הכשירויות הנדרשות מבוחני נהיגה, תוך נסיון להעביר את הדגש מידע טכני, כפי שבצדק ציין ח"כ יודין, ידע מכני וטכני לידע פסיכולוגי, ידע של הכנת ההתנהגות האנושית נוסף על ידע נהיגתי. אנחנו גם נפעיל מרכז להכשרת נהגים, בעיקר לשעת חרום, אשר ירחיב את פעילותו גם לשעת שלום אשר יוקם באשדוד במשך השנה הקרובה.

נוסף על כל אלה, מאחר והוזכר הנושא

אני רוצה לומר שבשנים האחרונות הוחמרו

מאד ענשים על עבירות תנועה, הוחמרו במידה ניכרת מאד גם בעבירות אשר יש בהן ברירת קנס, גם בהחמרות בשיטת הניקוד, גם באפשרות של שלילת רשיון נהיגה וגם בהחמרה ניכרת או הרחבה ניכרת של זימונס של נהגים עברינים לקורסים לנהיגה מונעת כתוצאה מצבירת מספר נקודות מעבר לקריטי. אבל אני אשלה את עצמי ואתכם אם אומר שגם אם ננקוט בכל האמצעים המצב ישתנה תוך זמן קצר. תהליך ההשתנות בעיקרו נהוג בתחום ההתנהגות האנושית והחברתית, מאחר והנהגים הם חלק מהחברה האנושית-הישראלית כולה ומהתרבות הלאומית שלנו תהליך ההשתנות הוא תהליך איטי גם אם כל אמצעי החינוך, ההרתעה האכיפה, ההדרכה וההסברה ינקטו במלא היקפם. מה עוד שחלק מהפטרון, לא כולו, כי אם חלקו נעוץ גם בשאלת המבנה של ענף התחבורה בישראל. המבנה הזה הוא פונקציה של השקעות ניכרות מאד שדרושות כדי לשנות אותו בכיוון של מבנה גם יעיל יותר מבחינה תחבורתית וגם בטוח יותר מבחינה של רמת תאונות הדרכים. אני רק רוצה להזכיר בראשי פרקים את שאלות המבנה העיקריות הקיימות ושבהן יש בכוונתנו להחיש את הטפול או ליוזם טיפול. ראשית פיתוח נרחב מאד של הרכבת, ולא במקרה נתנו לרכבת, למרות מצוקת התקציב שלנו קדימה עליונה ביותר בהשקעות התחבורתיות בשנה הקרובה, שכן ההסתברות להיפגעות ברכבת לנוסע טר קילומטר היא אחד ל-300 לעומת רכב פרטי, כמו שנתחבורה הציבורית המוטורית או האוטובוסים היא אחד ל-23 לעומת רכב פרטי. לכן לא רק מבחינת מבנה התחבורה, לא רק מבחינת נצול יעיל יותר של מערכת הכבישים יש לתת קדימה לתחבורה הציבורית תרכבתית והמוטורית, דהיינו תרכבת והאוטובוסים, אלא גם מבחינה בטיחותית אלה הם אמצעי ההובלה היותר בטוחים. יש בכוונתנו לעשות זאת גם בהשקעות, וגם ע"י הקצאת נתיבים ומתן קדימה בחסדרי תנועה. התחלנו בכך ונמשיך בכך ואולי כאשר קואורטיבים אגד ודן יחליטו להתאחד יהיה יותר קל. שלישית, הוצאת רכב כבד ממרכזי הערים לא ע"י חקנות בלבד ולא ע"י אמצעים נגטיביים בלבד, אלא ע"י הקמת מתקנים שיאפשרו לענף המשאיות לפעל, למרות שהוא לא יכנס לתוך הערים, בעיקר הקמת מרכזי מטענים מחוץ לערים. הנושא הזה נמצא בתהליך מתקדם מאד של טפול, כולל הקצאת קרקע באיזור ת"א ודרומה לה. רביעית, המשכת הפיתוח הרב-מפלטי גם בערים כשם שמחוץ לערים, חמישית, ריכוז הפיתוח והתכנון של מערכת הדרכים והכבישים במוקד אחד ולא בפצול בין משרדים שונים אלא במוקד תכנוני ומקצועי אחד. שישי, הקמת רשות החבורה מטריפוליטנית לאיזור

המטרופוליין של ת"א הכולל בתוכו במונח המצומצם שש ערים ובמובן הרחב 13 ערים. לאחרונה, הגברה עוד יותר רבה של רתימת אמצעי התקשורת ההמונית מערכת החינוך ואמצעי המנע, כגון חגורות בטיחות ואמצעי חירום רפואיים להפחתת ההיפגעות גם כאשר התאונה מתרחשת, שכן רבותי, תאונות דרכים חמשכנה להתרחש כל עוד תהיינה מכוניות על הכבישים וכל עוד שהן תנהגנה ע"י בני אדם. אבל מגמתנו, תקותנו וחובתנו להמעיט את הפגע הזה בכל מערכת האמצעים שיכולים לעמוד לרשותנו.

ש. תמיר - היו"ר:

אני מודה לשר התחבורה על הרצאה המקיפה והמאלפת ואני באמת רוצה לקוות

שבהנהגתו המערכת תכנס להילוכים גבוהים ומעשיים. נמצא אתנו יו"ר המועצה למניעת תאונות דרכים השופט לובנברג, שבנוסף לפעילותו הדינמית מאד כשופט בית המשפט, הוא מקדיש כבר כמעט עשרים שנה למערכת הזאת ותרם רבות לפעילות ציבורית, נוסף למסגרת הממשלתית בנושא הזה, ואני אודה לו אם יביא לפנינו את חוות דעתו ואת מסקנותיו. אני אגב רוצה להעיר לפני כן, שבקשר לנושא שקשור בנו ובהחלטותינו על החגורה שעל פי המלצת שר התחבורה הקודם דחינו את אישור התקנות, הובטח לנו ע"י שר התחבורה הקודם א. יריב, שתוך ששה חודשים למן אותה החלטה הוא יזפיע בפני הועדה ויודיע לנו מתי לדעתו יהיה צורך להחיל את התקנה הזו על מנת שתופעל הלכה למעשה. אני יודע שיו"ר מועצה למניעת תאונות דרכים לא היה לגמרי שלם עם החלטת השר והועד האז, אני מביין שהודעתך היום באה למלא את ההבטחה ההיא, ואני מביין שהלכה למעשה עוד נקבל הודעה ממך ונשב בוועדה לצורך דיון.

שר-תחבורה ג. יעקבי:

אני מודיע שהצעתי, ואני שמח לומר שזה גם על דעת המטה שגם המועצה הלאומית למניעת תאונות שותפה בו וגורמים אחרים, הצעתנו היא שהתקנות תכנסנה לתוקפן בראשית 1975. לצורך זה אנו מכינים עכשיו תוכנית עבודה מפורטת על פי לוח זמנים וסדרת פעולות כדי שאמנם התקנה תכנס בשלה ואפשרית להפעלה. המועד המדויק יעשה בתאום ביין ועדת הכלכלה לביין משרד התחבורה.

ש. תמיר היו"ר:

אנחנו רק נבקש מכם לפני כן לדווח לנו מה התרופות שמצאתם לגבי אותן נקודות

תורפה שבגללן נתבקשנו לדחות, ומה יהיה ההיקף לגבי ילדים במושב הקדמי, אחת הבעיות שהיו לגבי מכוניות שאינן תקינות לכך, ויתר נקודות התורפה שבגללן נגרמה הדחיה וכדאי שעל זה נקבל בעוד מועד אינפורמציה.

השופט לובנברג:

אדוני היו"ר, אני מודה לך על ההזמנה לבוא היום ולדון בנושא הבעיה הזאת של

התאונות. אני ארצה את דברי ברגעים קצרים אחרי הסקירה המקיפה של שר התחבורה, אשר לרב דעותיו - אם לא לכולן - אני שותף. אני רוצה להגיד בראש וראשונה איפה אנו עומדים במדינת ישראל בעניין התאונות בדרכים. בהשוואה לעולם הגדול אנו עומדים באמצע. ז.א. מצבנו הוא רחוק מלהיות הטוב ביותר - שכן אז לא היינו נפגשים כל כך הרבה פעמים, אבל הוא גם לא הגרוע ביותר. הסטטיסטיקות של האוס למשל, ואני לא סומך בדרך כלל על האוס, אומרות שאנחנו איך שהוא בין המדינות המטופלות ביותר בעניין התנועה המוטורית ובתכיפות התאונות המופקרות ביותר, הפרועות ביותר. אבל, וכאן האבל הגדול, אצל אומות העולם האחרות רב התאונות, וזה נמדד על פי ההרוגים, הן לרב בשל שיכרות, דבר שהוא בכלל לא קיים אצלנו. אצלנו במקום השכרות קיימת הפזיזות וכפי שכבר נאמר ע"י קודמי, אצלנו חסרה התרבות היסודית בהרבה אספקטים של החיים, והיא מתבטאת על יד ההגה בפרוגרסיב גיאומטרית של כוחות סוס. אני שותף לדעה שהגורם המרכזי בכל בעיית תאונות הדרכים הוא הגורם האנושי. שר התחבורה כיד הטובה עליו פרט לנו הרבה על ההשקעות, הצורך והאפשרויות של הדברים האלה, והם כמו בן היסוד המוסד לתנועה מוטורית מסודרת. לא צריך להגיד שכאשר כביש מרכזי ביין ת"א לחיפה או ת"א לירושלים מחולק ע"י מרכז, אי אמצעי בשני כיוונים שונים, אזי תכיפות התאונות יורדת ב-40% מיד. זה נמדד בהרצליה, זה נמדד בכביש חיפה, זה נמדד בכביש ירושלים. לכן זה חשוב מאד ואיך בלעדי זה. אולם, אפילו אם נשקיע מיליארדים ולא רק מליונים, הגורם האנושי לא יתוקן ע"י כסף, הוא יתוקן ע"י חינוך, ע"י הסברה, ע"י הדרכה וע"י הקניית תרבות. אמת, רב הנהגים שלנו לא נולדו להורים נהגים, הם נהגים דור ראשון ואיך להם מסורת

משפחתית של נהיגה, של חיים עם המכונית. אין זה אומר שאנחנו רשאים להיות לא בסדר בענין זה. להפך, אני הייתי גורם שחידוש הנהיגה הוא המחייב והירות יתר. פה אני מדבר על ה גורם האנושי ואני רוצה להגיד שנים-שלושה דברים מעשיים:

ראשון הוא זה, שהחינוך וההדרכה וכל מה שקשור בגורם האנושי בנהיגה מותנים לדעתי קודם כל בדוגמא הטובה הניתנת מלמעלה. אני חוזר על ה דבר הזה כבר שנים חודשים לבקרים. רבותי, בכל חברה בה מתעוררת בעיה חברתית חינוכית, וזאת בעיה חברתית-חינוכית, ההתנהגות של הנהג, יש לך קנה מידה חברתי והוא בדרך כלל מוצג מלמעלה. הווה אומר שכולנו צריכים לנהוג נהיגה בכביש כהלכה. זה אמור בשר, בח"כ, בשופט ובשוטר ובקצין הצבא, בנהג המקצועי ובאחרים. אלה מוכרים, אותם מכירים, אותם יודעים ואם אלה נותנים דוגמא טובה - עמך ילך וינהג אחריהם, ינהג תרתי משמע. כשאני רואה את ההפך, אזי תקותי איננה גדולה. נאמר כאן שחסר פיקוח בדרכים. אמת, אין הרבה פיקוח, אין הרבה אכיפת חוק בדרכים, ואני יודע ממספרים וגם מהסתכלות, שהאכיפה שהיתה ירדה והתמעטה בשנים האחרונות. שטרים יש פחות ונהגים יש יותר. אל נשלה את עצמנו, עד כמה שאני יודע ועד כמה שאני שומע את צעקותיו האחרונות של שר המשטרה נוכח הקיצוצים בתקציב, שוטרים רבים לא יהיו לנו, יהיו לנו רק פחות. אלה שישנם יושבים במכוניות על הכבישים ואינם מסתכלים. אני גם לא צופה בכך שהתנועה בדרכים צריכה לעמוד תחת פיקוח של שוטרי הנגמר בהענשה ע"י שופט. אני מאמין שאצלנו צריך להיות כמו בחו"ל, שהתנועה המוטורית צריכה להיות נכונה להסדיר ולווסת את עצמה. כאן אני חוזר למה שאמרתי מקודם, בסופו של דבר נהג צריך לשמור על עצמו ונהג צריך לשמור על נהג. רק אם כולם יהיו בסדר זה בצד זה, אז התנועה תוכל להתנועע ואין זה ענין לשוטרים. לא יהיו די שוטרים. היום יש 600 אלף נהגים, בעוד כמה שנים יהיו מליון נהגים, כמה שטרים אתם רוצים? לכן הדבר צריך לחנך את עצמו, לווסת את עצמו ולהסדיר את עצמו בתוך עצמו, בתוך התנועה. בחו"ל הנהג המקצועי נותן את הדוגמא הטובה. אני לא רוצה להגיד היום איך המצב אצלנו, אחס יודעים בעצמכם, אבל אני רוצה להגיד איך צריך להיות.

נאמר כאן שצריך להחמיר בבחינות לנהיגה

במשדדי הרישוי. לא אני ממזנה על משרד

הרישוי וזה נאמת תפקידו של שר התחבורה, ואם אני מעז לחוות דעתי, אולי אני מדבר יותר בתור אזרח מאשר בתור איש אחראי לענין. קודם כל הספרות מלמדת אותנו שבארצות שבהן הבחינות הן חמורות יותר התאונות הן חמורות יותר. אין יחס ישיר בין החמרה בבחינות לבין ירידת התאונות. אם יש בכלל יחס הוא לא אומר לנו הרבה, הוא אומר לנו דבר שלילי. אני מכיר את הבעיה של בלגיה, גם הם הנהיגו עכשיו את הבחינות. אצלנו מחמירים מאד מאד בבחינות אני חושב שלא עושים טוב בבתי ספר לנהיגה. אני חושב ששם נעוץ הרע. אני חושב שבתיה"ם לנהיגה אצלנו אינם מכשירים את הנהגים לאותם הדברים הדרושים כדי למנוע תאונות, הם מכשירים אותם מבחינה טכנית כדי לנהג. גם לא כיצד להתנהג. על כן אני בא בהצעה שיש לה אספקטים כפולים: 1) מבחינת לימוד הנהיגה והשני מבחינת אספקט אחר שאסביר מיד לאחר שאומר את הצעתי: להוריד את גיל הנהיגה לנוער לרכב בעל ארבעה גלגלים מ-18 ל-17, ולהנהיג את לימודי הנהיגה בבתי"ס המקצועיים והתיכוניים. הדבר הזה יביא לכך שקודם כל הנוער ילמד נהיגה בבי"ס, בחוגי אמנס אבל בבי"ס. כאשר הוא מגיע לצבא ולבגרות המשפטית בגיל 18 הוא כבר יהיה נהג מאומן. הוא לא צריך להתחיל בגיל 18. שנית, יש לזה אספקט אחר. אצלנו בארץ יש כ-50 אלף קטנועים ואופנועים ותכיפות התאונות והפגיעות החמורה בהן היא גבוהה מאד. הנהגנו את הקסדות ואני חושב שהועלנו, אבל לא די בזה. אני רוצה להוציא מן הנוער בגיל 16-18 את התשוקה לרכב על רכב דו-גלגלי ע"י זה שנתיר להם בגיל 17 להיות נהג של המכונית הנורמלית ולא של הקטנוע הבלתי נורמלי והבלתי יציב. אם תתקבל הצעתי זאת, אזי לפחות בשטח זה אנחנו נקטין את מספר התאונות מיד, ונבטיח רמת נהיגה יותר טובה לנוער כאשר יתבגר ויהיה אחד מאתנו המבוגרים.

עוד שתיים שלוש הצעות: אני חושב שהרשויות המקומיות ומע"ץ יכולים לתרום תרומה גדולה

וחשובה לויסות הנהיגה בדרך, להזרמת התנועה ולמניעת הפרעות זה לזה, ע"י

צביעת הכבישים. אינני יודע למה אצלנו בארץ בענין צבע לבן וקו צהב בצד כל כך מקמצים. אומרים לנו בחורף יש גשם, בחו"ל יש גשם כל השנה. בסוף החורף כתבתי מכתבים למע"ץ ולכל העיריות וקבלתי תשובות, אבל מעשה כמעט ואין. צבע בכבישים מנחה את הנהג בשעת נהיגתו לנהוג במסלול מסוים, בנתיב מסוים, לעצור על יד קו עצירה מסוים, ללכת לפי חץ מסוים וכל שאר הדברים. אני עוד לא החכמתי מדוע הרשויות אינן משתמשות באמצעי הזול מאד, זה ענין של פרוטות יחסית, כדי להועיל תועלת כה רבה. אני מציע לוועדת הכלכלה בענין צביעת הכבישים וכל הדברים שהם מחויבים ומנחים את הנהג לתת המלצה מפורשת באחת ההחלטות שלה.

דבר אחרון: הרבה מן הפגיעות והתאונות נגרם ע"י מה שאנו קוראים מלכודות. אלה הם פכים קטנים המטעים, מסיחים ולוכדים את הנהג. אלה דברים שצריך וניתן לתקן בפרוטות ממש, בעשרות ובמאות לירות. הם קיימים בכל מקום ובכל אתר, וכאן חסרה העין הפקוחה של הרשויות וגם של הנהגים שיגידו וידרשו. יש כאלה מלסדות קטנות אלפים במדינה, שלט נסתר, שביל שאינו ישר, אלף אלפי דברים קטנים. זה ניתן לתקן ואם הועדה תמליץ בענין זה לפקוח את העיניים ולעשות, אזי אני משוכנע שהרבה מאד מן הדברים הקטנים הגורמים לתאונות יוסרו ויעלמו.

ש. המיר - היו"ר:  
אני מודה לשופט לבנברג על דבריו, לא רק שלא הרחבת את הדבור אלא גם החכמת אותנו ואנו נדרש ונזמין אותך להיות אתנו בעצות נוספות. אני אבקש עכשיו את נציג משטרת ישראל סגן ניצב תורג'מן לומר לנו את דעתו ואת ממצאיו ואח"כ נפתח בדיון חברי הועדה. לפני זה נבקש גם את נציג צה"ל בהשלמה לדברי דובר משרד המשטרה לומר את דברו ואז נפתח את הדיון. פנו אלי נציגי בתיה"ס לנהיגה בעקבות דבריו של יו"ר המועצה בבקשה להשתתף בדיון והדבר בהחלט יותן להם.

סנ"צ תורג'מן:  
אחרי הפירוט הממצה של כבוד שר התחבורה בענין התשתית במובן הרחב ביותר, כלומר, גם התשתית הפיזית של הנושא וגם התשתית האנושית החברתית, אתרכז רק במספר גורמים נוספים כמו פירוט פעולות משטרת ישראל בנושא זה. אני הייתי רוצה להוסיף לבעית התשתית את נושא החניה שלא הוזכר כאן ולהדגיש שבעית החניה בערים ובעיקר בערים הגדולות החריפה מאד. מצב זה גורם לחניה במקומות אסורים ובצמתים, דבר שיש בו לא רק כדי לגרום לקשיים וזרימה תקינה של התנועה, אלא גם להגביר את סכנת ההתנגשות בין כלי הרכב, וכמובן להגביר את סכנת ההיפגעות של הולכי הרגל המשתמשים בדרך. את זה הייתי רוצה להוסיף לגורמים הנוגעים לתשתית, נקודה שלא הוזכרה. אני רוצה להדגיש בתחילת דברי שהתשתית שבה אנו פועלים וכפי שתוארה כאן, אכיפה בלבד של חוקי התעבורה בכל התחומים, גם בתחומי התנועה הסטטית וגם בתחומי העבירות בתנועה, ככל שתהיה רצופה ואפקטיבית, בוזדאי שלא תצליח לפתור את כל הבעיה מיסודה. הקשיים של משטרת ישראל בתחום זה לפי דעתנו ילכו וירבו, בניגוד לרצון שלנו למנוע חיכוכים בינינו ובין הציבור. כסיבות עיקריות להיווצרות התאונות לפי הסטטיסטיקות שלנו, אנחנו בהחלט סוברים גם שהגורם האנושי הוא אחד הגורמים המכריעים בנושא זה. הסיבות כפי שהן מופיעות בסטטיסטיקות שלנו מתמקדות בעיקר באי-ציות בתמרורים ורמזורים, אי מתן זכות קדימה להולכי רגל, מהירות מופרזת ואי שמירת מרחק, התנהגות הולכי רגל, עקיפות, סטיות ופניות. כדי להמחיש את הנושא הזה, אביא באחוזים את המצב כפי שהוא בח"א שהיא עיר מטרופוליטנית ועיקר הבעיה מתמקד בה. מסה"כ התאונות שהיו במחוז ת"א ב-1973, היו 26% מהתאונות בגלל אי מתן זכות קדימה להולכי רגל, 23% מהירות מופרזת ואי שמירת מרחק, 20% התנהגות הולכי רגל ו-23% סטיות ופניות.

משטרת ישראל במשך כל השנים שקדה על הגברת המאמץ לצרכי האכיפה של דיני התעבורה ומוקצים לזה גם כוח אדם וגם משאבים לפי דעתי אופטימליים בהתחשב ביתר התפקידים שמוטלים על משטרת ישראל ובמצב שבו היא נתונה כיום. אביא לדוגמא את המשפרים שמסכמים את האכיפה במספרים אבסולוטיים והמראים מידי שנה עליה בכמות האכיפה ולא בעוצמה שלה. ב-1971 נרשמו 500.053 דוחות

ב-1972 570.236 דוחות וב-1973 583.774 דוחות. מתוך סה"כ הדוחות האלה שנרשמו ב-1973 היו 176.818 על עבירות של נהגים בתנועה. כלומר, היתר מתחלק לעבירות שונות אחרות שהן עבירות סטטיות וזה כמובן כולל עבירות חניה. כמדיניות של משטרת ישראל באכיפת דיני התעבורה בשים לב לכך שהגורם האנושי הוא אחד הגורמים הדומיננטים בין גורמי התאונה, ניתנת שימת לב מיוחדת לעבירות חמורות, ואנחנו בשנים האחרונות, ובעיקר בשנה שחלפה, הכנסנו יותר לשמוש מכשירים אלקטרוניים ואופטיים לאכיפת דיני התעבורה, מכשירים שיש להם אמינות גבוהה מאד גם בנושא ההרתעה וגם אמינות משפטית בבית המשפט. אנו מפעילים בצמתים מרומזרים מצלמות אלקטרוניות, אנחנו בשלבים של רכישה מצלמות נוספות ואני מקוה שעד סוף השנה נתקין מצלמות נוספות בעיקר בערים הגדולות, כי שם אחד הגורמים הדומיננטים בתאונות הוא ענין העבירות בצמתים וברמזורים. בשנת 1973 נרשמו 3522 דוחות ע"י המצלמות על עבירות ברמזורים. אנחנו מפעילים בפיקוח על הכבישים הבין-עירוניים, בין יתר הפיקוח שלנו ברכב ובכוח אדם, אנחנו מפעילים את מד המהירות האלקטרוני שהוא מודד מהירות, אנחנו מכניסים השנה תוספת נכבדה מאד של מדי מהירות אלקטרוניים, גם כאלה שקיימים כבר, כלומר, אלה מהתוצרת שאנו מפעילים כיום. אנחנו בעתיד הקרוב ביותר, המכשיר הזה כבר נרכש ויופעל לאחר התקנות מסוימות שאנו עושים בו, מד מהירות אלקטרו-אופטי שהוא מימד של צילום למדידת המהירות, בדרך כלל ניתן לאכף גם עבירות אחרות בתנועה אגב בדיקת המהירות. ניתן כמובן גם להפעיל אותו בדרך שלא ניתן היה להפעיל את מד המהירות הקיים. אנו גם קבלנו שני מדי מהירות חדישים ביותר, לא אותה תוצרת שאנו מפעילים אלקטרוניים עם מצלמות, ואם הנסיון יצליח אנו נרכיב מצלמות גם למדי המהירות הקיימים.

אנחנו מנסים, ורק השבוע התחלנו בניסוי

של רשם תמונות נייד, הידרוטייפ

להפעלה מתוך מכונית המשטרה שנמצאת בפיקוח על הכביש, כאשר הכוונה שלנו היא לצייד את מכוניות הפיקוח ברשמי תמונות ניידים אשר תוך כדי נסיעה מצלמים את התנועה ומגלים את העבירות שנעשות בתנועה. יש לזה גם אפקט מרתיע ממדרגה ראשונה, אנו סוברים שהכנסת מכשיר כזה בנוסף להדרכה והסברה, יש לו אפקט מרתיע וגם אמינות לבית המשפט מבחינת הוכחת העבירות. אנחנו מפעילים את המסוק לפיקוח על התנועה, בעיקר במרכזים העירוניים, כאשר אחוז ניכר משעות ההפעלה מוקצה לח"א בגלל בעיות התעבורה שיש לה ובשל מיקוד הבעיה באיזור זה. ב-1973 ממסוק נרשמו 2543 דוחות, אנו משלבים את המסוק עם צוותי פיקוח על הקרקע ויש לנו צופי אוויר במסוק, כאשר צופה האוויר מדווח למכונית הפיקוח ובדרך זאת אנו מוסיפים מימד שיש לו גם אפקט של הרתעה. ב-1973 הורדו מהכביש ע"י בוחני המשטרה 983 כלי רכב לאחר שנחגלו בהם ליקויים מכניים, זאת פעולה עצמית של ממשלת ישראל, וזאת בנוסף לפעולה שלנו המשותפת עם הבוחנים של משרד התחבורה בעיקר בחודשי החורף, כאשר אנחנו בתקופה מסוימת לקראת החורף מפעילים צוותים משותפים למשטרת ישראל ולמשרד התחבורה בבדיקת הרכב, כאשר הכוונה היא לבדק את הרכב מבחינה מיכנית, כל מיפרטי הבטיחות של הרכב ואחוז ניכר של הרכב הזה שלא נמצא תקין מורד מהכביש. המספר אותו צינתי קודם נוגע רק לפעולה העצמית של משטרת ישראל.

בהקשר לפיקוח המשטרה בכבישים, המשטרה

באמצעות יחידות הסיור ויחידות הפיקוח

הסלקטיבי הבין-עירוני עוסקות בפיקוח על התנועה בכבישים הבין-

עירוניים, בתוך הערים ובהסדרת התנועה, הזרמתה והכוונתה. אלמנט הפיקוח

בצד האכיפה ובצד הפעלת מיכשור יש בו אפקט של הרתעה ומניעה, ולדעתנו

יש בו כדי להוריד ולהפחית מכמות התאונות בדרכים ולחנך לנהיגה זהירה

ואדיבה. אנחנו בשלב זה התחלנו במחקר אשר חכליתו לבדוק מחדש את כל

קטעי הפיקוח שלנו וליצר רשת פיקוח לוגית יותר אשר תתחשב בחודשי השנה

בשעות עומס, בתנועה בקטעים מסוימים, ולפי זה כמובן אנו מנסים להגיע

לאיזה שהוא מודל שיקבע את עוצמות הפיקוח בקטעים מסוימים בשים לב לכוח

האדם והאמצעים, וכמובן השתנות מצבי התנועה מעת לעת באותו קטע בשעות

היממה. במסגרת ההדרכה והכוונה המשטרה עוסקת בהסברה ובהדרכה בבתי הספר

בשיתוף משרד החינוך והמועצה הלאומית למניעת תאונות, אנחנו מארגנים את

משמרות הבטיחות בבתי"ס, אנחנו השנה הולכים לקראת הגברת מספר המדריכים

בבתי"ס וכבר נעשית פעולה בשיתוף עם משרד החינוך והמועצה הלאומית

למניעת תאונות, לפיה אנחנו אולי בגלל המחסור בכוח אדם, בגלל זה שאנו לא מפרישים עוצמה מספקת לנושא הזה בבתי"ס, לנסות לגייס מורות לשנה הבאה, אשר מטעמים שונים הפסיקו להורות בבתי"ס, לגייס אותן למשטרה ישראלי כשוטרות מיוחדות אשר תעסוקנה בהדרכה. כלומר, תעבורנה קודם הכשרה מיוחדת ואח"כ נעסיק אותן בהדרכה בבתי"ס. אני מאמין שאם נעשה זאת במבצע עד שנת הלימודים תשל"ה, אנחנו נוכל למלא, אני לא רוצה לומר להוסיף על מה שהתחלנו לעשות, אבל לפחות למלא במאה אחוז את מספר בתי"ס שאותם צריכים להדריך מידי שנה.

משטרת ישראל בנושא התנועה והתחבורה  
משתפת פעולה עם מוסדות שיש להם נגיעה

בנושא הזה. אנחנו מיוצגים במטה למלחמה בתאונות שאנחנו רואים אותו כפורום מאד מאד חשוב להעלאת רעיונות, להעלאת יוזמות, לתאומים בין-משרדיים, וגם כאשר במשרד כזה יש נציגות ציבורית, אנחנו נמצאים בועדה לתאום לענייני חקיקה במשרד התחבורה שבה מיוצגת משטרת ישראל ומשרד התחבורה. אנו מובן נמצאים במועצה הלאומית למניעת תאונות, אנחנו נמצאים במוסד לבטיחות של הטכניון, וכמובן שאנו מיוצגים בועדות התנועה ובעדות לבנין ערים העירוניות והמחוזיות אשר עוסקות בנושא זה.

אני הייתי רוצה לסיכום להביא את עמדת המשטרה בנושא זה. כמובן שבצד הגורם

האנושי למרות שהוא דומיננטי, לא צריך להתעלם מיתר הדברים שגם הם לא פחות מכריעים בעניין זה של תאונות דרכים. עמדתנו היא שיש לשנות כמובן ולהרחיב ולשפר את התשתית הקיימת. אנחנו כמובן תומכים בפיתוח הנושא שנקרא הסעה המונית, אנו גם בעד העדפה של התחבורה הציבורית בקביעת סדרי התנועה, ואם כיום יושבת ועדה שדנה בנושא של ניהול התנועה בתוך העיר ת"א, אנו מאלה שתומכים בועדה לתת עדיפות בכל מקום לתחבורה הציבורית על פני יתר כלי הרכב, כאשר זה תורם לדעתנו לא רק להעלאת רמת ההסעה של הציבור, אלא לדעתנו זה גם יכול לתרום לנושא הזה של תאונות דרכים. אנחנו כמובן שותפים ונשתתף בהכנת מערכת הנחיות חדשה שתעבור רביזיה בנושא של תקנים למפרטי רכב כדי להעלות את האמינות של כלי הרכב. ברור שגם אנחנו לא שבעי רצון מהנושא של ההדרכה של תהיגה ונושא זה חייב לעבור רביזיה. אנחנו בודקים ונבדוק בשיחוף עם משרד התחבורה והרשויות המקומיות את כל הנושא של ארגון התנועה מבחינת סדרי תנועה יעילים, כאשר על הפרק היום זה ת"א וגם ירושלים. אנו כמובן דורשים בצד כל השיפורים ושנוי התשתית גם עניין של מקומות חניה. הסיירת אשר תרמה ותורמת תרומה נכבדה בת"א ומופעלת בפועל ומודרכת ע"י משטרת ישראל, לצערי בגלל סיבות שהזמן גרמן כפי שהשר ציין, התרומה של הסיירת לא מספקת. אנו הקמנו סיירת בחיפה והיא לא בלעדית רק לתנועה, היא עוסקת גם ביתר תפקידי השיטור, אבל היא מקצה מזמנה גם לנושא התנועה, גם סיירת זו מורכבת מסטודנטים והיא שייכת למשטרת חיפה. אנחנו כמובן בעד הפעלת הסיירות - אם לא הקמתן בלעדית - ע"י משטרת ישראל, אך חשוב שלפחות הפעלתן, הפיקוח, ההנחיות וקביעת סדרי העדיפויות שיקבעו לסיירות יעשו ע"י משטרת ישראל ולא ע"י גורם אחר. כמובן יש להגביר את נושא ההסברה להינוך וזהירות בדרכים, תוך שילוב כל אמצעי התקשורת. לבסוף אסכם במה שהתחלתי ומה שהדגשתי קודם, שכל שתהיה האכיפה אפקטיבית היא פועלת על תשתית שהיא הבסיס לפעולה, וכמובן עוצמתה והרמה שלה יהיו מטבע הדברים חמיד מושפעים ע"י התשתית.

אנו מודים לסנצ'ורג'מן, וכמובן נבקש  
לשתף בדיונים שלנו. אנו מבקשים מתא"ל  
ורדי, מפקד המשטרה הצבאית, קצין מ.צ. ראשי לומר לנו את חוות דעתו.

ש. תמיר - היו"ר:

במסגרת הפעולות שפעלנו בעניין תאונות  
הדרכים ואשר בהן משותפים מספר חילות:

תא"ל ורדי:

אכ"א, חיל החימוש הדואג לתקינות הרכב והטפול המונע. חיל האספקה  
הדואג להכשרת חניכים והמשטרה הצבאית לפעולות ההרתעה והמניעה. אני  
אתיחס בעיקר בתמציתיות רבה לנושא ההרתעה והמניעה.

ש. תמיר היו"ר:

אולי בהודמנות זו תאמר לנו אם רידיעה  
שפורסמה אתמול ב"ידיעות אחרונות"

שחלה עליה של 60% בתאונות הדרכים בצה"ל היא נכונה.

תא"ל ורדי:

במסגרת פעולות ההרתעה אנו מפעילים  
דרך קבע כארבעים יחידות סיור אשר

פועלות ברחבי המדינה משך 16 שעות ביממה. נכון שמידי פעם הפעילות הזו  
נפגמת עקב צרכי השעה. אנחנו בעיקר מורידים את הפיקוח לצירים בהם נע  
כלי רכב צבאי וממעטים לפקח בעורקים הראשיים. אנחנו מפעילים מכשירים  
אלקטרוניים ביום ובלילה, היות ותכונתו של המכשיר שאנחנו מפעילים אותו  
שהוא גם מצלם. אנו מפעילים בתי דין שדה בשיתוף עם מלכודות לאורך צירים  
ואנחנו שמים שתיים שלוש מלכודות ויושב בית דין שדה, נהג אשר עובר  
עבירה והורשע נידון למאסר, נלקח ישר מעל הכביש לבית הסוהר. אתם יודעים  
וודאי שאנחנו לא מהמקלים בנושא של פסקי דין. לא לשם התפארות, אבל  
כיום יושבים כ-35 אנשים שנידונו למאסר עקב עבירות התנועה. בתוך  
בית הסוהר הם מועברים קורסים של נהיגה מונעת ע"י המועצה למניעת  
תאונות. במסגרת הפעולות הלכנו גם לדברים שאולי אפשר לבחן אותם  
במבחן ההגיון, וזה להטיל עונש על הרכב. כיום רכב אשר מעורב במספר  
עבירות שזה מהירות מעל לעשרים ק"מ, אי עצירה בשלט עצור, עקיפה,  
נוסעים מעל המותר, הרכב מופקע לטובעים. פשוט נעצר, לא מתחשבים בצרכי  
היחידה. זה נעשה במגמה אחת, כדי שמפקד היחידה יאחז בכל האמצעים אשר  
נראים לו ויגיד לאותם הנהגים מה חוות דעתו בנושא זה. אני רוצה להגיד  
לכם שסטטיסטיקות אין לנו, אבל התהודה היא רבה ואני חושב שגם זה עשוי  
לעזור. כל רכב מעורב בעבירה נעצר, במקום נעצר עד רב-סרן כולל. כך  
לגבי רכב ואותו הדבר לגבי שיפוט שאנו שופטים עד סרן כולל. את השיפוט  
הרחבנו לא רק למבצעים מיוחדים, אלא יש לנו איזורים שבהם דרך קבע  
ובלי שום הכנות מיוחדות יושב שופט אשר לכאורה ממשיך את עבודת היום  
יום שלו, אבל ברגע שיש "קלינט" הוא מורד מהכביש ישר למשפט אליו. כאשר  
לפעילות המונעת באיזורים שבהם נערכים תרגילים ועוברים גייסות, כלי רכב  
בשירות, בודקים בדרכים את תקינות הרכב הצבאי בשיתוף ובשילוב עם חיל  
החימוש, אנחנו גם גורסים שעצם הפעילות המונעת, עצם הופעתו של השוטר הצבאי  
בנקודות תורפה תורמת הרבה למניעת העבירה, ואני גורס יותר למנע מאשר אח"כ  
לשפט אותו. במסגרת זאת באיזורים שבהם נערכות מלכודות, ישנם שלטים אשר  
אומרים: נהג, בקטע כביש זה מופעלת מלכודת מהירות. נהג שעובר בקטע הזה  
נכנס למלכודת - פסק דינו מוחמר. אין שום ספק שאנו שמים את השלטים האלה  
בקטעים שלא נראית מלכודת.

בנושא של הסברה ופעולות עידוד, דרך

קבע מקיימים כנסים של נהגים במסגרת

הפיקודית ובמסגרת היחידתית. כנס הנהגים הזה הוא למעשה של אנשי מקצוע,  
מרצים של המועצה הלאומית, קציני משטרה צבאית נותנים את החלק המקצועי,  
ומפקד היחידה שמשתתף בזה, כולל אלופי פיקוד המשתתפים בזה אישית, נותנים  
לזה למעשה את המשקל האישי. נהג אשר מסיים שנה ללא עבירה מקבל פרס של  
מאה לירות. מחלקים פרסים בכבישים וכיו"ב. הסה"כ, לולא המלחמה, מצבנו היה  
טוב. אם אתיחס לכתבה שפורסמה הרי שזה נכון. בחודשים מרץ-אפריל 73  
ומרץ 74 אחוז התאונות בצבא עלה ב-60%, אבל אוסיף עוד כמה מספרים. מספר  
כלי הרכב גדל ב-460%. אין בכלל מה להשוות לא את הקילומטרו' - ואני  
מדבר על הרכב הגלגלי ולא על הרכב הזחלמי אשר מילא צירים, חנה ונסע,  
ואין שום ספק שהיווה פאקטור לגבי גידול התאונות. אין שום ספק שמספר  
הקילומטרו' של כל כלי הרכב גדל בהרבה. אני רוצה לציין משהו נוסף, בתקופת  
המלחמה למעלה ממחצית התאונות נגרמו ע"י נהגים שהם אנשי מילואים. אם  
אני משווה לעומת זאת את המספר של ינואר-ספטמבר 73 בהשוואה ל-72 הרי  
שסה"כ היתה ירידה ב-13%. אין להתימר שהמצב הוא טוב, המצב הוא לא טוב.  
אנחנו לא שונים ולא רוצים להיות שונים יותר מאשר העולם שבו אנו חיים.  
אין כל ספק שהאמצעים שניתנים לנו והסמכויות שניתנות לנו מקלות במקצת  
את העשייה, אבל פשוט כל אותם הגורמים למיניהם של חוסר אפשרויות ותקציבים  
וכו' מפריע.

ש. תמיר היו"ר:

תודה רבה לתא"ל ורדי. אנחנו נפתח  
בשאלות של חברי הועדה לכל המרצים.

אח"כ נקבע את סדרי הדיון.

ח"כ \_\_\_\_\_ :

יש לי שתי שאלות. הראשונה איננה בדיוק לגבי הצד האקטיבי של התאונות אלא לגבי

נפגעי תאונות בצה"ל בתוקף שרוחם. המקרה הקיצוני ביותר שראיתי באחרונה של חיילים בסכנה של היפגעות היה כאשר נסעתי מירושלים לח"א במכונית ובשליש הכביש ראיתי שלושה חיילים שוכבים תחתם ב-11 בלילה, שוכבים על הכביש במדי חאקי בלילה אפל, כשעוד שנים רצים באמצע הכביש ומנפנפים לעצור. מניחים כי צורה זו בוודאי תכלוס את הנהג. על אף אחד מהם לא ראיתי את סימני הזרחה שבשעתו דובר שהם יבואו כדי למנוע פגיעה בחיילים ע"י כלי רכב. העובדה של חייל המזנק לאמצע הכביש בלילות, עיף, בא מהצפון או מהדרום הרחוק ורוצה להגיע מהר, כשאין עליו סימן מאיר - אינני יודע את המספרים, אבל זה עד היום תופעה מדכאת מאד. מה שחמור יותר, מביאה לתוצאות קטלניות. אולי אתה יכול לדווח לנו מה נעשה בתחום הזה. שאלה שניה שלי היא, אחת הסיבות שהנהיגה בצה"ל מטבע הדברים חריפה יותר נובעת משני דברים (א) גיל, זה מתאים לנהג צעיר ומתחיל. (ב) נוהג לא על רכב שלו או של משפחתו, ואז מטבע הדברים ההתייחסות לרכב אישיה יותר. מה נעשה אם נעשה בתחום של אחריות אישית לרכב נפגע מבחינת הרכוש והנזקים לגבי אחריות החייל, על מנת ליצר זיקה גט של ממוץ בין הנהג ובין הרכוש המופקד בידו.

פ. גרופר :

מכל מה ששמענו, ואני מצטרף לענין של

חינוך והסברה - אני שואל את שר התחבורה,

עם כל הדבורים היפים, אני חושב שרוב התאונות קורות בקטעים מאד מאד מסוכנים ובמשך שנים מדברים על שנוי ועד היום לא שינו. הכביש מצומת בית דגן עד רמלה-לוד, כל הכביש התלת-מסלולי הזה הוא דבר איום ונורא. הקטע הזה עד באב אל וואד. נכון שסוללים כביש חדש וכו', אבל יש עוד הרבה קטעים כאלה במדינה, אנו מדברים תמיד יפה מ-48 מביאים את זה לכנסת, אבל פה אמרו דבר יפה מאד, אם רוצים בטחון בגבולות מוציאים מיליארדים ובצדק. אם רוצים בטחון בכבישים מחוץ לכל הדברים היפים האלה, האם ניקח בחשבון שצריכים להשקיע גם כן מיליארדים? אם רוצים למנוע את זה אחת ולתמיד. אני חושב שהקטע בין חיפה ובין חדרה הוא הקטע הכי בטוח היום ונוסעים שם יותר מהר ממה שרוצים, אבל שם לפחות הכל סגור בצדדים ובקטע הזה ממש תענוג לנסוע. שאלה שניה בעניני הצבא. פה נאמר במפורש וזה מאד מצער עד סרן. מה לגבי סרן ומעלה? אני נוסע 5000-4000 ק"מ לחודש, אין מכונית אחת של דרגות גבוהות של צה"ל שלא נוסעת פחות מ-120 ק"מ. אין. להם מותר? אתם נקטתם את כל האמצעים עליהם מסרת עד לדרגה מסוימת. מה מהדרגה הזו ומעלה וזוהי הדוגמא וזהו החינוך. אם לו מותר אז למי לא?! למשטרה: ליבי איתם, אנו יושבים בכנסת ומדברים על כינוסים וכו'. אבל מה המציאות? השוטרים האלה המסתובבים בכבישים זה פסיק ממה שצריך להיות. אין לי טענות לנציג המשטרה, אני רק מוטר את העובדות. מצד אחד אותם האנשים שצריכים להחליט על התקציבים מדברים על קיצוצים וזה לא ענין פוליטי בכלל, ומצד שני יש כבישים שאתה נוסע עשרות קילומטרים ואתה לא רואה שוטר. זה חוסר כוח אדם. האם נלקח בחשבון שפעם אחת ולתמיד יתנו תקציבים למשטרה? אם אתם תובעים ולא נותנים לכם - בבקשה, תגדירו את זה כאן. רוצים למנוע תאונות עם כל הדיבורים היפים, אם לא ישקיעו מאות מליונים כספים בנושא הזה, ומה ששר התחבורה אמר לנו שזה הולך וגדל ובעוד כמה שנים יהיו על הכבישים 800 אלף מכוניות, כיצד נמנע אתזה? ע"י הדיבורים היפים? נשכ פה ונדבר? משנת 48 אני שומע שיושבים ומדברים על הנושא הזה ולא מנענו את התופעה. הייתי אומר לכולנו: פעם אחת ולתמיד צריך להחליט: יש אפשרות למנע יש להשקיע ולעשות. אין אפשרות - נמשיך לבכות. זה הכל מחוץ לחינוך, ההסברה שאותם אני כמובן מחייב.

א. ליבני :

שאלותי מופנות לשר התחבורה. הבעיות

הן בעיות של מודעות ושל שנויי שיטה.

מכל מה ששמעתי כאן, כל האשמות נופלות על הנהג ועל החינוך בכל הדרגים. אני עצמי נוהג שלושים שנה ואני תמיד שם לב שבכל תאונה חוץ מהנהג מעורבים גם כלי רכב. לא נהג אחד מתנגש בשני, רכב אחד מתנגש בשני. פה ישנה תפישה שאני מכיר אותה מראשית המדינה, שהמקרה במדינה חמה הוא לוקוסוס ועושה הכל בכדי שאנשים לא יוכלו לרכש כלי רכב מתוך גישה סוציאליסטית מסוימת, אבל צריכה להיות מודעות היום שאדם רוכש את כלי הרכב בכל מחיר. או שזה טרנסה ב-3000 לירות או שהוא נכנס לחובות ורוכש אוטו חדש. פה אנו מגיעים לבעיה.

אנו נמצאים במצב של פירמידה הפוכה שאינה קיימת בכל העולם אם מדברים כבר על עידן מוטורי. ישנה עקומה מסוימת, במדינת ישראל אנו עדיין לא נחלקים בבתי קברות לרכב, אבל יש הרבה מקום לבתי קברות לנפגעי התאונות. אני יודע שבמידה ויעלה מספר בתי הקברות לרכב, באותה מידה תרד העקומה של מספר בתי הקברות לנפגעי תאונות. השאלה היא אם לא היגיע הזמן לשנות גישה זאת. פה כבר נאמר ע"י כבוד השופט לבנברג או ע"י השר, אדם בגיל מבוגר גומר ללמוד שעורי נהיגה, ושיהיה הגאון הגדול ביותר, אם הוא מתישב בדופיין שכבר מזמן היה צריך לצאת לפנסיה - ופה אף רכב לא יוצא לפנסיה, אז מה יעזור לו אם הוא לוחץ על הדוושה של הבלם והבלם לא עוצר. זה מזכיר לי מאד את קונגו. שם בקרתי ושם הרכב זה אחד לעשרת אלפים פר-קפיטה והיו כמה תאונות לא נורמליות. שם רב הרכב הוא של נאט"ו והוא סטודיביקר. הרבה כבר לא זוכרים שהו פירמות כאלה, ובכל זאת הם מחזיקים מכוניות כאלה, ברור שזה לא עוצר, זה לא מסתובב, ההגה באיזה מקום מפטיק את החיבור וכו'. אחת האפשרויות למניעת תאונות זה ככל שהרכב הוא חדש יותר, הוא גם יותר משוכלל מבחינת מניעת תאונות. ככל שהרכב טוב יותר, כל נהג גם אם אינו גאון יכול להשתלט עליו ואז יש פחות תאונות. בתור תשובה לא הייתי רוצה לשמוע שיש בעיות מטבע זר ורכב יבוא. גם ברכב הישן משתמשים בחלפים שרובם הם יבוא, האם לא היגיע הזמן להגיע למסקנה שרכב במדינה מודרנית צריך להיות במחיר שווה לכל נפש. האוצר לעולם לא יסבל, אני מחליף את הרכב שלי פעם ב-12 שנה בגלל האפשרויות. אבל בשנה החמישית, השישית והשביעית אני כבר יודע מה הוא יכול לשאת ואני לא מתפלא מדוע השר לא מודע לנושא זה, והאם הוא מוכן להכנס לשאלה של תפישה חדשה, שמותר להגיע למצב שהרכב לא יעלה פי שלוש או פי ארבע מאשר בכל מקום אחר בעולם. ממילא אם יחליפו את הרכב לעתים קרובות יותר האוצר את שלו יקבל כך שמצב של אבדן מטבע זר איננו פה, מפני שפחות ישתמשו ביבוא לתקונים שלא הכרחיים.

א. אבטבי: אחד הדברים שלא שמענו עליהם הוא עיפות

הנהג. הנהג הישראלי עיף, פשוטו כמשמעו.

אני עשיתי סקר, בערך מתוך 150 נהגי משאיות ולמעלה מ-90 נהגי מוניות. אני עשיתי את הדבר הזה מפני שרציתי לדעת האם הנהג לאחר 15 שנה היה פעם אחת בחופש. היו נהגים שאמרו לי כי כבר עשרים שנה לא היו בחופש. יש לי משאלה ולא שאלה. אני יודע ששר התחבורה אהוד ומקובל על החברה הישראלית ובתוכה גם הנהגים. לדעתי חוזר שלך לקוארטיבים לתחבורה בדבר הצורך בחופשה שנתית, לפסיק שבוע ימים בשנה לנהוג, זה יסייע הרבה.

ע. אמוראי: אני רציתי לשאל את שר התחבורה מה היחס

הנוכחי בהשוואה למה שהיה לפני עשר שנים

בין מספר כלי הרכב למספר המ"ר של כבישים באותם המקומות בארץ כולה ובאיזור המטרופ ליין במובן הרחב, מה שאתה קורא 13 הערים. האם יש הרעה משמעותית?

ג. קצב: יש לי שאלת הבהרה קצרה לשופט לובנברג

שאמר כי הוא מעוניין בהחדרת הנושא

המוטורי בבתי הספר בגיל צעיר יותר. השאלה האם נושא זה נבדק מבחינה פסיכולוגית, האם זה לא מעורר את הרצון בקרב צעירים אלה ללכת ולרכש את כלי הרכב בבוא הזמן, כאשר המכה שלנו כפי שכולם מצביעים עליה, היא מכת גידול כלי הרכב. לפי נתונים שהיו בידינו מסתבר שבשנת 73 לעומת 72 ירדו התאונות ב-3.6% לעומת הגידול בכלי הרכב שעלו ב-11%. האם השאלה הזו נבדקה מבחינה פסיכולוגית והאם אין היא עלולה להגדיל את צי כלי הרכב ואז נגיע לבעיה יותר מורכבת.

ד. נוף: שאלתי הראשונה אל כבוד השר. קיימת

אפשרות גדולה מאד להרחיב את נפח

הכבישים ע"י כך שלפחות באיזורים מסוימים של הערים מכוניות החונות בצידו הכביש תוכלנה לחנות על המדרכות. מה נעשה מבחינת החוק בעניין זה, ומדוע לא נעשה עד עכשיו. בהקשר זה, לנו יש הרגשה שיחס כוח האדם במשטרה מופנה במידה שנראית על כל פנים לציבור כמופרזת לעניין דוחות חניה. מה נעשה בהקשר זה. אני שואל את כל שאלותי מתוך גישה שאינני כל כך מקבל את הגישה של האשמת הנוהג דוקא ואני לא רואה בזה שיש צי מכוניות גדול מכה. צריך להפנות תשומת הלב להרחבת נפח הכבישים ולא לצמצום מספר כלי הרכב.

בהקשר זה אני מבקש תשובה מהשופט לבנברג על מה שנראה לי כפגם משפטי על חוסר אפשרותו של נוהג להתגונן בפני האמצעים הטכניים כגון מצלמה, שנוהג מקבל חודשים אחר העבירה שביום מסוים עבר באור אדום ואין לו כל אפשרות לדעת מה קרה באותו יום, האם באמת עבר והמשפט הופך ע"י כך למשפט של הוראה אדמיניסטרטיבית טכנית של הטלת עונש בכל מקרה, כי האיש אפילו לא זוכר ולא יודע מה קרה באותו יום. שאלתי השלישית היא אל קצין המשטרה. אחד הגורמים לתאונות זה כמובן אי כשירותם של מכוניות ואחת הדרכים להביא לכך שמכוניות אינן כשירות זה כאשר מכונית אינה יכולה לעבור את הססט ע"י בעליה, מצליחה איך שוא לעבור את הססט ע"י "המכרים". הייתי מבקש לדעת מה עושה המשטרה בענין זה.

מ. דרובלס:

שר התחבורה אמר שכל הרוכש מכונית באופן מעשי מצריך הוצאה של 15 אלף לירות לכבישים. שאלתי היא כמה אנו משקיעים באמת. שאלה שניה, האם קיים רישום במועצות וברשויות המקומיות הקובעת היתר לפתיחת חלולות וכדומה. אנו יודעים שקיימות כל מיני עבודות אם זה סלפונים, כבישים, מים, חשמל וכו'. כל רשות פותחת תעלה, ואנו עדים לכך שבהרכה מקומות פותחים תעלה מסוימת, אחרי חודש היא נסגרת וכבר נפתחה תעלה חדשה. האם תעלה שנפתחה ברשויות מקומיות מקבלים זמן מסוים לסיום העבודה? האם יש הוראות לעבודות מסוימות שיעשו בשעות מסוימות ולא בשעות אחרות? שאלה שלישית בקשר לבעיית הרמזורים. אנחנו עדים? נכנסים הרבה פעמים לכבישים בגל הירוק, השלט מצביע על כך שניתן לנסוע 70 ק"מ, אנחנו מגיעים לרמזור והרמזור מתחלף. האם מערכת הרמזור לא מיושנת? האם ניקן משהו לעשות? האם גם זה גורם לתאונות? שאלה אחרונה שכבר נשאלה ע"י היו"ר בקשר לטרמפים. אנחנו עדים למה שנעשה בימי שישי וראשון, שהחיליים מתחילים לעמוד מהרמזור ועד מאה מטר לאחריהם. לא תמיד הם עומדים בשולי הכביש, חייל אחד מתקדם חצי מטר, שני מתקדם עשרים מטר. רכב עוצר בפחאומיות ונהג שנוסע אחריו נכנס בו. אני עצמי הייתי עד לכמה תאונות כאלה. אני יודע שיש בעיות של כוח אדם של המשטרה, אבל בשעות העומס של ימי שישי וראשון שאז מתרחשות עיקר התאונות, האם לא ניתן להתגבר על הבעיות האלה על מנת להקטין במקצת את הסכון.

ח"כ זילברברג:

אני יוצא מהנחה שאלה שעוסקים בענין ותפקידם לספל בנושא ערים מאד וכל תלונה יש לה הסיבות שלה. אינני יודע אם הרכב הישן גורם לזה או הרכב החדש ביותר הוא הגורם לתאונות. אנו עדים לנעשה בכבישים, שדוקא הרכב החדש המהיר מהווה גורם רציני מאד בתאונות. אבל נצא מהנחה שאלה שעוסקים בזה יודעים את הענין. אנו בדרך כלל רואים את התאונה שהסתיימה ולא רואים את התאונה שנמנעת. אני מתאר לי שאלה שעוסקים בזה מונעים הרבה תאונות בדרכים שאם לא היו עושים את זה היינו עדים להרבה יותר תאונות. שאלתי היא ואני חושב שהגורם החשוב כאן אינו רק הנהג, יש הולכי רגל וכל אלה שמסביב לנהג ומהווים גם הם גורם רציני מאד. אני חושב שהצד ההסברתי לכל הכיוונים חשוב מאד. למשל אנו שומעים פעם ברדיו ובכלי התקשורת שמישהו נפגע מסביר בביתה"ח כיצד היגיע לזה, באיזה מצב הוא נמצא. זה משפיע מאד מאד על הנהגים. גם עלי חוך כדי נסיעה כשאני שומע זאת ברדיו ואני מתחיל לנסוע אחרת. האם לא ניתן להרחיב יותר את ההסברה? אני לא חושב שבכדי לגיע לציבור אנו צריכים להגיע להצעה לסדר היום ולהגיע לישיבה של ועדת הכלכלה. גם זה חשוב מאד כדי לעורר את תשומת הלב של הציבור, אבל היחס להסברה צריך להיות יותר חזק וזה לא קשור בכל כך הרבה אמצעים לענין זה. מה עושים בשטח זה ומה עוד ניתן לעשייה כדי לפתור במקצת את הבעיה

ש. חמיר - היו"ר:

עוד שאלה אחת לשר התחבורה ממני: מתי לפי התוכנית הנוכחית יסתיים כביש באב-אל-וואד או כביש רמלה? לא נותר לנו זמן לתשובות, אבל כיון שהשופט לובנברג לא יהיה בארץ כאשר נקיים את הישיבה הבאה בעוד שבועים, על השאלה שהופנתה אליו אני מבקש אותו להשיב עכשיו.

השופט לובנברג:

בנוגע להצעתי להוריד את הגיל לקבלת רשיון מ-18 ל-17, אם הבנתי את השאלה נכונה, אני רוצה להגיד שהנוער הזה בלאו הכי משתוקק לנסוע ברכב, זה לא

יגביר את קניית הרכב, אלא זה יקטין את גניבת הרכב של אבא כדי לעשות סיבובים. התופעה הזו היא שילד בגיל 14-15 יודע לנהוג כמו אבא שלו, אלא שאסור לו, אזי סי לתת הכשר לדבר שהוא בוודאי ניתן, אני הייתי מציע להוריד את זה לגיל 17. זה לא יגביר את רכישת הרכב אלא זה יעשה לכשר את מה שהיום נעשה בסתר. יש גזירות שאין הציבור יכול לעמוד בהן ואז אין גוזרים אותן. לענין המצלמה, זו באמת בעיה רצינית מאד ואני יודע שהרבה נהגים לא זוכרים שצולמו לפני כך וכך זמן ולא יודעים איך להתגונן. כמובן במקרה זה היד התביעה היא על העליונה, אבל מה שקורה בדרך כלל הוא שהנהג מכחיש בלאו הכי.

ש. תמיר - היו"ר: תודה לכל המוזמנים. אנחנו נקיים את

הישיבה הבאה ביום הרביעי הבא בשעה

08.30 וכל המוזמנים שהופיעו וגם אלה שלא הופיעו, אני מבקש להיות נוכחים. נציגי יתר הגופים שהוזמנו, יאופשר להם בפעם הבאה לומר דברים לועדה ואני מבקש להכין את הדברים באופן חמצייתי כמובן, ואז נקבל בראשית הישיבה את התשובות משר החבורה, נציג המשטרה ונציג צה"ל, לאחר מכן נשמע את נציגי הגופים המוסמכים ונפתח בדיון כללי ולא רק בשאלות של ועדת הכלכלה, על מנת להתקדם לקראת המלצות. אני מודה לכולכם, הישיבה סגורה.

הישיבה ננעלה בשעה 1100