

פרוטוקול מס' 157

מישיבת ועדת הכלכלה  
יום ד', ה' בשבט, תשל"ו - 7.1.76  
שעה 8.30 בנזקר

נ כ ח ו :

חברי הוועדה: היו"ר י. הורביץ  
א. אבטבי  
פ. גרופר  
ה. זיידל  
א. זילברברג  
י. כהן  
א. לבני  
י. מודעי  
י. פרנק

מוזמנים: שר התחבורה סר ג. יעקובי  
א. בר-אורין - מנהל שרותי נהיגה ורכב  
משרד התחבורה  
גב' א. טולדו - עוזר לסמונה על הבטיחות  
ס. לויין - הסמונה על הסברה בטיחותית  
ס. ליבנה - יו"ר המטה למלחמה בתאונות  
דרכים  
י. מלכא - המפקח על התעבורה  
ג. נבו - משרד התחבורה  
ע. קמא - סגן היועץ המשפטי, תחבורה  
ניצב משנה א. תורג'מן - ראש מחלקת התנועה  
יו"ר המטה למלחמה  
בתאונות דרכים  
ג. תל-ניר - מזכ"ל מועצה למניעת תאונות

יועץ כלכלי: דוד לב

מזכיר הוועדה: י. פלכסר

רשמה: לאה צ'סנר

סדר-היום: סקירת שר התחבורה, סר ג. יעקובי, על פעולות  
המטה למלחמה בתאונות דרכים

היו"ר י. הרביץ: פותח את הישיבה.

בישיבה זו נשמע דיווח ספי שר התחבורה על המצב בתאונות הדרכים, לאחר הצעדים שנקטנו בהם במשך השנה, ביניהם החובה לחגור חגורות בטחון ועוד.

החלטנו בוועדה זו לעקוב אחרי הנעשה במלחמה בתאונות הדרכים על-ידי ועדת משנה קבועה, שבראשה עומד חה"כ הלל זיידל. אנחנו מודים לו על היוזמה הברוכה שנקט בזמנו בהעלאת הנושא בוועדה, ועל הטיפול בו.

השר ג. יעקובי: אני שמח מאד לאפשרות שתהיה לנו להתייעץ ולהסתייע בוועדת המשנה, בראשותו של חה"כ זיידל. אני מברך על כך מאד, בעיקר בגלל חשיבות הנושא, שאמנם בימים אלה נדחק לקרן זווית, כמו נושאים חשובים אחרים, מבחינת ההתעניינות הלאומית. אני מצטער לציין, כי מספר ההרוגים בתאונות הדרכים במשך השנה הוא גדול יותר מהמספרים המתפרסמים על-ידי אש"ף, כהישגים שלהם בפעולות החבלה במדינת-ישראל; על אחת כמה וכמה מסך-הכל נפגעי פעולות האיבה על-ידי ארגוני הטרור לסוגיהם, שבזמן האחרון הפכו לבעלי משקל לאומי בעיני חלק מהציבור הישראלי. עובדה היא, כי כל הנפגעים מפעולות האיבה על-ידי ארגוני הטרור במשך 10 השנים האחרונות, מספרם אינו מגיע למספר ההרוגים בשנה אחת בתאונות דרכים.

אני מציין דברים אלה בעיקר כדי לחדד את חוש הפרופורציה במיוחד בימים אלה, כאשר יש התעוררות פלשתינאית רצינית מאד בכנסת ובוועדותיה.

לציין חשיבות הנושא היא מעל ומעבר למשקל הכלכלי שלו, אבל כדאי גם את זה - שוב לשם הפרופורציה - ולהדגיש, כי מחירן הכלכלי והלאומי של תאונות הדרכים - אם לוקחים בחשבון את הנזק הישיר וגם הנזק העקיף: כלומר, גם הוצאות האישפוז; גם אבדן ימי עבודה; גם אבדן כושר העבודה; הן באופן מוחלט על-ידי מוות, והן באופן חלקי על ידי פציעה ונכות; ובוודאי הנזקים לרכוש, מעבר לסבל האנושי והחברתי הצובע מהם - יגיעו בשנה זו, במחירים השוטפים קרוב ל-2 מיליארד לירות. אבל כאמור, החשיבות של הנושא הזה, היא בעיקר בתחום החברתי-האנושי, ובתחום הזה המשקל שלהן רב ביותר, לא רק בישראל, אלא בכל הארצות המפותחות, שבהן רמת המינוע עולה והולכת בד בבד עם עליית רמת המחירים.

ישראל אינה המדינה שבה שיעור תאונות הדרכים הוא הגבוהה ביותר בעולם, למרות שיש סיתוס כזה, ומדי פעם אני קורא ושומע על-כך בשמו של אדם זה או אחר. מדינת ישראל ממוקמת במקום ה-15 בין הארצות המפותחות בעולם, והמיקום שלה פחות או יותר עולה בקנה אחד עם מיקומה בטבלת רמת המינוע. כלומר, מקומה במספר כלי הרכב לגולגולת אינו גבוה יותר וגם אינו גמוך יותר, מאשר ארצות שרמת המינוע בהן דומה לזו של ישראל. בדרך-כלל נוהגים לדבר על שיאים עולמיים; אין לנו שיא עולמי בענין זה.

בסוף דצמבר 1975 הגענו בערך ל-450,000 כלי רכב בישראל. זה פי שלושה ממספר כלי הרכב שהיו בישראל לפני 10 שנים. כלומר, גידול ב-300% תוך 10 שנים. הגענו בסוף דצמבר 1975 ל-670,000 גהגים, וזה גידול של קרוב לפי שלושה לעומת לפני 10 שנים. הגענו כמעט למכונית לכל פועל; אבל זה מאד לא מדויק, כי אם היה מדובר רק על מכוניות לכל פועל היו מספיקות 200,000 מכוניות; הצרה היא שזו מכונית לכל איש.

שר התחבורה ג. יעקובי:

הגידול הזה במספר כלי הרכב ובמספר הנהגים יוצר מצב חדש בעיקר כאשר קצב הפיתוח של הדרכים, הכבישים והצמתים הוא כה נמוך, כתוצאה מסדר העדיפויות הלאומי והתקציבים המצומצמים.

אביא כמה דברים להדגמה. אני מוצא לנכון לומר דברים אלה, משום שחברי ועדת הכלכלה אינם עוסקים יום-יום בתחום זה; גם ועדת המסגה ודאי לא תעסוק יום יום בנושא זה. כדאי מדי פעם בפעם לרענן את חוש הפרופורציה להבנת התהליכים.

שני הנתונים שאולי מדגימים זאת יותר מכל, שכל מכונית וכל כלי רכב הנוסע על כבישי הארץ מחייב סכום של 14,000-15,000 ל"י לפיתוח הכבישים, כדי לשמור על רמת השירות ורמת הבטיחות של מערכת הכבישים והדרכים, כפי שהיתה לפני שאותו מספר של כלי רכב נוסף התווסף. אני מדבר על הממוצע. ההשקעה בפועל היא 5000 ל"י על כל כלי רכב. כלומר, שלישי מהתקן הנורמלי מההשקעה בפיתוח כבישים ודרכים, וזה כתוצאה מהביקוש הגובר לכבישים ולדרכים חדשות.

היו"ר י. הרביץ: איפה נקבע התקן הזה?

השר ג. יעקובי: במרכז לבטיחות בטכניון, ובמשרד התחבורה יש אגף לתכנון וכלכלה, שעוסק במחקרים בתחום זה. אלה הקריטריונים המקובלים למדידה בכל ארץ, אנחנו התאמנו את הקריטריונים שלנו לדרישות האיזוריות.

כאשר מושקע רק שלישי ולא יותר לפיתוח הכבישים והדרכים בארץ, או שרמת הבטיחות יורדת, או רמת השירות, ורמת השירות כוללת גם את מחירי הנסיעה ותנאיה; ואז התוצאות הן, שעלולה להיות לפחות יחסית החמרה במצב הבטיחותי. אין פירוש הדבר ירידה במצב הבטיחותי האבסולוטי; ייתכן ששירותים אחרים יביאו לכך, שחזית זו תתקזז על-ידי שירותים אחרים במערכת, בין אם זו המערכת האנושית, מערכת התשתית ומערכות אחרות.

הנתון השני שיכול להדגים את הדברים, שסך כל ההשקעות בשנת 1975/76 בפיתוח הכבישים, הדרכים, הצמתים והסדר הבטיחות בישראל, הן בכבישים העירוניים והן בכבישים הבינ-עירוניים; כלומר, גם הכבישים שמע"צ מופקדת עליהם, מסתכם בסך 300 מליון ל"י עד 1.4.76. בו בזמן שסך כל ההכנסות במינהל ההכנסות במדינה סדלק, מחלפים, מסיסוי על כלי רכב וכו' יגיעו ל-4 מיליארד ל"י.

בשום מדינה מודרנית מפותחת אין זה מקובל, שהכנסות מאובייקט מיסוי מסויים צריכות להיות מוקצות לפיתוח תנאי הפעולה של אותו אובייקט, במיוחד לא במדינת-ישראל, וסדר העדיפות בהכנסה ממקורות מסויימים מוקצה על פי סדר עדיפויות לאומי, ואינו חייב להיות צמוד וקובע לסדר העדיפויות בתחום המיסוי. אבל זה מדגים את ההיקף של הענף והביקוש הכללי שלו לשירות בדרכים, במערכת הכבישים והצמתים, לעומת המצוקה - שאיני כופר בה ואיני מתקומם נגדה - משום שהיא נובעת משיקולים רחבים יותר, ומתחום ההקצאה של אמצעי הפיתוח של מערכת התנועה, שבה פועלים אותם כלי הרכב שעליהם מוטלים המסים הללו, הן בהוצאה השוטפת לדלק ולחלפים, והן בהוצאה לפי מיסוי הרבייטה.

בשנה הקרובה סדר העדיפויות בהקצאת האמצעים לפיתוח המערכת יהיה חריף עוד יותר, משום שהסכומים שעמדו לרשותנו לפיתוח הכבישים והדרכים, הצמתים והגשרים והמחליפים יהיה מצומצם עוד יותר. לכן נצטרך לקבוע סדר עדיפויות קשיח וחריף, ואנחנו

השר ג. יעקובי:

למעשה כבר גיבשנו אותו, והוא מעמיד בראש סולם העדיפויות שני אובייקטים. אני מדבר על התחבורה היבשתית.

הנושא האחד שיקבל עדיפות גבוהה זו התחבורה הציבורית לכל סוגיה: הרכבת והאוטובוסים, גם בגלל שיקולי בטיחות וגם בגלל שיקולים של כדאיות למשק הלאומי, כי התחבורה הציבורית בטוחה יותר לקילומטר לנוסע פי 10 מהתחבורה הפרטית; היא חסכונית יותר באנרגיה באוטובוסים פי 7 מהתחבורה הפרטית; והיא חסכונית יותר פי 11 בכבישים, בדרכים ובצמחים. כלומר, הצורך בהוצאה להכנה בכבישים, ההוצאה בדלק וההסתכנות בדרכים נמוכים בשיעור כה ניכר, שכאשר המדינה מגיעה לצורך בהכרעה בתחום סדר העדיפויות שלה בתחום כה חסור, צריך לראות את הדברים בצורה חד-משמעית.

לכן פיתוח התחבורה הציבורית וקידומה בתחום ההשקעות, בתחום הסדרי התנועה הן ברכבת והן באוטובוסים, יעמדו מצד אחד בסדר העדיפויות; ומצד שני, הסדרי הבטיחות למיניהם: הצמחים, הכבישים, התאורה, הרחבת הכבישים והדרכים המועדים לפורענויות - כל הנושאים שהתמורה שלהם היא בתחום הבטיחות חד-משמעית. מתברר שלגבי הבטיחות התשואה, הפירות הכלכליים מבחינה לאומית על השקעה באותם הפרוייקטים הבטיחותיים היא למעלה מ-50% בממוצע. אם משקיעים מליון ל"י בתאורה בקטע של כביש ראשי סוואן כבר בשנה הבאה הוא עשוי להניב פירות מבחינת המשק הלאומי ב-50% לעומת ההשקעה. התשואה של 50% היא על פי קריטריונים של הכלכלה הלאומית, כתוצאה מהעלאת הבטיחות, חסכון באנרגיה וכדומה. זו אחת התשואות שבה ההשקעה היא גבוהה ביותר והתשואה נמוכה יותר.

במשרדי נושא העדיפות הגבוה ביותר וחד-משמעי יותר הוא בתחום פיתוח התחבורה היבשתית. 70% עד 80% מהתקציב מושקעים בשני האלמנטים האלה יחד. יש כמובן שדות-תעופה ודברים אחרים שאי אפשר לכלול אותם בהקשר זה של התחבורה היבשתית.

בהקשר זה הייתי מסב את תשומת-לב הוועדה, למרות שאני יודע שזו היתה גם דעתה בדיונים הקודמים, שיש צורך אולי יותר מאשר תמיד, בקביעת מוקד אחד להכרעות על עדיפויות בתחום פיתוח התחבורה היבשתית. מוקד אחד שיקבע סדר העדיפויות; מוקד אחד שיתצנן; מוקד אחד שיתקצב, אבל לאו דוקא יבצע. אין שום צורך שכבישים נין-עירוניים וכבישים עירוניים ומסילות ברזל יבוצעו על-ידי גורם אחד. הייתי מאמץ לצורך ענין זה את השיטה הנקוטה בתחום בניית תי-חולים, כאשר התכנון, קביעת העדיפות והתקצוב הם בידי משרד הבריאות, והבנייה היא בידי מע"צ או גורמים אחרים, הכל לפי הענין.

המצב הזה של חלוקה לשתי מערכות מבחינת קביעת העדיפות, קביעת התכנון, קביעת התקצוב, כאשר בעיית התקציב הופכת להיות קריטית, והופכת להיות יותר ויותר כלתי-אפשרית...

י. מודעי: אולי תסביר לנו איפה טמון הקושי?

השר ג. יעקובי: הקושי הוא בזה, שדעתי בענין זה עדיין לא נתקבלה בממשלה. מאחר שזה נושא שהממשלה טרם היבלה בו החלטה, אני מרגיש את עצמי חופשי להתבטא. אם הממשלה לצד היתה מחליטה בו, היתה שאלה של האחרייות הקולקטיבית, שאני מנסה לחלוק על כך.

פניתי לראש הממשלה לפני כחודש ימים במכתב שעותקו בידי, ואני מוכן להביא אותו לידיעת הוועדה. במכתב זה ביקשתי שוב שידון בנושא זה לקראת הדיון על הרפורמה במבנה הממשלה, כאשר חשבת שהדיון אקטואלי.

השר ג. יעקובי:

אני מזכיר במכתב זה שהיתה כאן קבוצת מוסמים מארה"ב, שבדקה לפני כ-4 חדשים את הנושא והיא המליצה כל מיני המלצות. בין השאר היא המליצה, שיש להקנות לרשות אחת את הזכות להחלטה על פעולות תקציביות ותכנון בעיות התחבורה. החלטה זו נתקבלה פה אחד על-ידי המוסמים, שביקרה כאן בעקבות הסיכום שהיה לי עם שר התחבורה האמריקני.

י. מודעי: מה המצב במדינות אחרות מבחינת האחידות?

השר ג. יעקובי: בכל המדינות שאני מכיר, המצב הוא שרק במוקד אחד מתקבלות ההחלטות על הקצאת המקורות, על תכנון לאומי בתחום פיתוחם של כבישים, דרכים, מסילות ברזל, וכל תשתית התחבורה היבשתית. יש מדינות בהן תחום התעופה נתון בידי גורם אחר. יש מדינות שנושאים שנמצאים במדינת-ישראל במשרדים אחרים, ושם זה במשרד התחבורה. למשל נושא התיירות, יש מדינות, בעיקר המדינות המפותחות, שהתיירות היא בידי המשרד המופקד על התעופה. אני מכיר את המצב לפחות ב-12 או 13 מדינות מהמפותחות ביותר בעולם, ביניהן: ארה"ב, גרמניה, דנמרק, הולנד, שוודיה, נורבגיה, קנדה, שבהן מסילות הברזל אינן בידי אותו גורם שהוא אחראי לפיתוח המערכת המוטורית, או שמערכת התשתית של התחבורה המוטורית מחולקת לכבישים בין-עירוניים וכבישים עירוניים. אני מציע שיהיה כמו בארה"ב, שיש רשות ל- במשרד התחבורה האמריקני, כשם שהאחראי למערכות העירוניות והאחרי על ה- הם באותו משרד. הסחלקות הן שונות, אבל הכל תחת גג של משרד התחבורה האמריקני. אין תימה ששם מסילות הברזל הן אלטרנטיביות לדרכים ולכבישים אחרים.

אצלנו למשל בנוו כביש שעלה 50 מליון ל"י, הכביש מהור ההר לעין יוגב, והוא יעלה הרבה יותר ממסילת ברזל. אנחנו היינו מעדיפים להשקיע את הכסף במסילת הברזל, כי היא מקשרת את אילת למרכז הארץ. אבל ההחלטה בעניין זה היא בידי מע"צ, ואני צריך ללכת דרך שר האוצר שישכנע את מע"צ לא לעשות זאת, כי יש עדיפות אחרת. זה מצב אבסורדי. זה נובע מההיסטוריה כאשר הכבישים היו אובייקט של עבודות דחק, ולא חלק של פיתוח תחבורתי.

היו"ר י. הורביץ: זו היתה גם דעת הוועדה בזמנו.

השר ג. יעקובי: אולי ועדת הכלכלה של הכנסת תפנה בעניין זה לראש הממשלה ולשר האוצר, לשר העבודה ואלי בצורה יותר בוטה בנושא זה. אני אראה זאת לברכה.

מאחר שנושא זה לא התקבלה עליו עדיין החלטה, אני מרגיש את עצמי חופשי להתבטא פה. הנושא עומד על סדר-היום. אני חושב שבעניין זה יש ליקוי חמור.

נחזור לנתונים על תאונות הדרכים. בתחום תאונות הדרכים אני אף פעם איני מציע לאף אחד שביעית-רצון. גם אם יש תהליכים טובים יותר מאשר בעבר, איני מציע שאנחנו נהיה שבעי-רצון מהמצב; וכאן המצב בתחום זה שלעולם לא ישיע רצון. כל עוד תהיינה מכוניות, כל עוד יהיו כבישים, כל עוד יהיו בני אדם שילכו ויסעו בהם תהיינה תאונות דרכים. השאלה היא מה יהיה היקפן של תאונות הדרכים.

בשנת 1975 ככל הנראה יש שיפור ניכר ביותר במצב זה. זה לא בסיס לשביעות-רצון. אבל יש שיפור ניכר ביותר במצב מאז קום המדינה, דומני. כוונתי ל-11 החדשים של 1975, שלגביהם יש לי נתונים. בעוד כמה ימים יהיו לנו גם הנתונים לחודש דצמבר 1975, איני חושב שיש שינויים גדולים.

א. בר-אוריין: בשנת 1967 היתה ירידה של 17% בתאונות הדרכים.

השר ג. יעקובי: איני מדבר על שנה חריגה. שנת 1967 לא היתה שנה רגילה. אני סוכן לדבר על המספרים מ-1967 ועד עכשיו, על 7 - 8 השנים האחרונות שבהן גדל מספר כלי הרכב פי 2.5. באותן שנים היתה רמת מינוע נמוכה יחסית, ומאז חל אולי לראשונה שיפור משמעותי, שאיני יודע אם ייששך; אבל שינוי משמעותי בוודאי היה.

ב-11 החדשים הראשונים של שנת 1975 ירד מספר ההרוגים לעומת 11 החדשים המקבילים בשנת 1974, ב-11.5%. הדבר הזה הוא לעומת ירידה של רק 2% במספר התאונות עם נפגעים. מספר התאונות עם נפגעים ירד באותה תקופה ב-2%; מספר ההרוגים ירד באותה תקופה ב-11.5%.

אם לשפוט רק לפני שני בתונים אלה, ההערכה שלי - אני אומר זאת לפני שמוסדות המחקר חקרו את המגמות ואיתרו את הסיבות - שיש שלוש סיבות, לפי סדר החשיבות שאזכיר, שהיו גורם עיקרי לירידה זו: א) החובה לחגור חגורות בטיחות, שהשפיעה על ירידת מספר ההרוגים, כי חגורות הבטיחות מונעות את התרחשותן של תאונות; מפחיתות את חומרת תאונות הדרכים מבחינת מספר ההרוגים שבהן.

סיבה שנייה, מודעות יותר גדולה בציבור לסכנות שבדרך לבעיית הבטיחות. הדבר נובע ממערכת הסברה יותר אגרסיבית שניהלנו, בעיקר מבחינת האמצעים שהשתמשו בהם, לא כל כך מבחינת ההיקף, בעיקר בשימוש בטלוויזיה. זה אמצעי בכל תחום האפקטיבי והמרשים ביותר. בעצם העברנו את כל מערכת ההסברה שלנו, פרט למגעים ישירים עם קהל, לטלוויזיה. נפרדנו מהמודעות בעתונות, ועברנו באופן מוחלט לטלוויזיה, פרט לרדיו בתחום הסיסמאות, ופרט למגעים ישירים עם ציבור, תחרויות בין-עירוניות; מגעים ישירים עם קהל בשיתוף עם המועצה למניעת תאונות, וכן על-ידי פעולות הסברה תוך מגע עם קהל על-ידי משרד התחבורה.

סיבה שלישית, אי-עלייה יחסית בקילומטרוז' כללי שעשו כלי רכב בישראל. אבל האפקט של אי-העלייה הזה מוגבל משום שבסופו של דבר המשקל העיקרי הוא, מאחר שמדובר בירידה של 11.5% במספר ההרוגים, ומאחר שהקילומטרוז' הכללי לא ירד, הוא נשאר בערך כפי שהיה, הרי שהירידה ב-11.5% במספר ההרוגים לא יכולה להיות מיוחסת כולה, בשום פנים ואופן לגורם זה. אבל אין שום ספק שגורם זה שבע מהתייקרות הדלק, היה לו משקל מסוים בהפחתת חומרת המצב בתחום תאונות הדרכים בישראל.

כל אלה השערות, אם כי לפי הערכת יתברר במחקרים שהשערות אלה מעוגנות בנתונים של ממש, ונדמה לי שיש יחסי גומלין בין המספרים האוסרים זאת בצורה חד-משמעית.

כל זה כמובן נוסף לכך, שבכנסנו במידה יותר גדולה השנה לפעולות אכיפה קצת יותר אינטנסיביות של המשטרה הן על-ידי המשטרה בעבודתה הרגילה, והן על-ידי משטרת התנועה, והן על-ידי סירת הבטיחות וסיירת החנייה.

ב-11 החדשים הראשונים של 1975 מספר ההרוגים היה 580 לעומת 655 בתקופה המקבילה אשתקד, וזו ירידה ב-75% הרוגים. זה מספר משמעותי ביותר.

בענין חגורות הבטיחות - על פי הצעת החוק שאושרה בימים אלה בוועדת החוקה, חוק ומשפט, שתונח בזמן הקרוב על שלחן הכנסת לקריאה שנייה ושלישית, יוסמכו שופטי התעבורה לדון בעבירה על פי חוק זה. היום רק שופט שלום מוסמך לדון בעבירה זו. על-ידי-כך תתייעל מערכת השפיטה על עבירות של אי-חגירת חגורות בטיחות, והמגמה היא לאפשר בענין זה ברירת קנס, באישור בית-המשפט.

השר ג. יעקובי:

אני מייחס לנושא זה של חגורות הבטיחות חשיבות רבה, כי כפי שחברי הוועדה יודעים, לא הכרנו אמצעי יחיד כל-כך רציני, יציב וזול יחסית בתחום הבטיחות כמו חגורות הבטיחות. הרבה ארצות אחרות לא הכירו אמצעי כזה ולמדנו מהן.

מאז אוגוסט 1975 ועד סוף דצמבר 1975 נפתחו 3000 תיקים על עבירות של אי-חגירת חגורות בטיחות. בדקנו את שיעור חגירת חגורות הבטיחות בדרכים הבין-עירוניות, שבהן חלה חובה לחגור אותן לאלה היושבים במושב הקדמי; במכוניות ששנת ייצורן שנת 1969 ואילך, ואחוז חגירת חגורות הבטיחות היה 85% ברכב פרטי. זה שיעור הענות גבוה מאד, מותר לאמור, גבוה יותר מאשר בכמה ארצות אחרות שהנהיגו דבר זה בתקופה האחרונה. זה מאד מעורר משתי סיבות. ראשית, זה מראה שמתייחסים להסברה המסיבית שעשינו בנושא זה, והחשש של הקנסות הגבוהים של אלף ל"י לעבירה על אי-חגירת חגורות בטיחות; וכן אכיפת התקנה והסברה שהיא גורם מרמיע.

העיקר הוא בתחום המודעות וההבנה שאמצעי זה עשוי להציל חיי הנהג ונוסעיו. יש בענין זה הכרה בציבור. במוניות אחוז חגירת חגורות הבטיחות הוא עוד יותר מעודד, 99% לפי הבדיקות שערך הסכון לבטיחות.

הגורם השני, בדיקת החלפים הבטיחותיים. אנחנו עדיין סבורים שיש סיבה, צורך והכרח לתבוע בעקבות הורדה במס המנייה על חלפים, שתחול מה-15 בפברואר בשיעור ניכר למדי. לאחר התמקחות רבות בין משרד התחבורה לבין משרד האוצר, ותוך ויתור על הכנסה של 25 מליון ל"י להכנסות המדינה, יש סיבה לתבוע מהיבואנים והמוסכים הפחתה במחיר של 15% בשורה ארוכה של חלפים בטיחותיים.

הנושא השלישי, הגברת המודעות לבטיחות הרכב, שתחסר בעתיד מבחינת הקריטריונים הן במוסכים בפיקוח משרד התחבורה, והן על-ידי המשטרה בדרכים. בתחום האסברה אנחנו התמקדנו השנה על חגורות הבטיחות והאסברה בבתי-הספר, בתנועות הנוער וכדומה, ובין השאר הוקמו עכשיו 5 מרכזי לימוד נהיגה לחלמירי בתי-הספר התיכוניים, ונתקבלה הסכמתם של 3 ראשי ערים להקצאת מגרשים למטרות זו; וכן הסברה בתחום התחבורה הבין-עירונית לשיפור מצב הבטיחות בכמה קבוצות: קבוצה אחת, בית שאן, עפולה, נצרה עילית ותחתית; וקבוצה שניה, לוד, רמלה ובית-שמש.

לפני זמן קצר מניתי ועדה בראשות שופט תעבורה, שתפקידה לבדוק מחדש ולהפליץ על מערכת קנסות בעבירות החבורה, ובעקבות המלצות הוועדה ייקבעו שיעורי קנס שונים. זה כתוצאה מכך, שעבירות הקנס הקיימות אינן מעודכנות הן מבחינת החומרה היחסית של העבירות; יש עבירות שמידת החומרה שלהם גבוהה והקנס יחסית נמוך; ויש עבירות שמידת החומרה פחותה יותר, והקנס גבוה יחסית. שנית, אין התאמה בקנסות לשינויים שחלו בערך המטבע.

לגבי כוונת הבטיחות - אני חושש מאד שעל רקע הצמצום במישרות, יחול צמצום ניכר במישרות במשרד התחבורה. משרד התחבורה הוא משרד קטן. יש אמנם מערכות חיצוניות גדולות כמו רשות הנמלים, שאינה פועלת במסגרת תקציב משרד התחבורה; מדובר על חברות ממלכתיות כגון: אל-על, נתיבי אילון, ארקיע. ויש שתי יחידות שירות גדולות מאד שהן חלק ממשרד התחבורה, יחידות אופרטיביות כמו הרכבת ונמל התעופה הבינלאומי. אלה שתי יחידות גדולות שמקיפות כ-2000 עובדים. אבל משרד התחבורה כמשרד קטן הוא משרד קטן, כאשר חלק גדול ממנו הם שירותי הרישוי, שהוא שירות אינטנסיבי ורחב ביותר; ובמידה מסוימת נושא סירת הבטיחות וסירת החגיגה.

השר ג. יעקובי:

אנחנו נתבקשנו לצמצם ב-190 איש את מספר עובדי משרד התחבורה מתוך סך-הכל העובדים, בלי הרכבת ונמל התעופה הבינלאומי, שזה בסך-הכל 1100 איש. זה כולל גם זאת, אבל שם יש פיתוח אדיר, וגם אם לא מגדילים את מספר העובדים סופגים את כוח-האדם על-ידי הפחתת הפעילות.

לגבי נמל התעופה בן-גוריון, מספר הנוסעים בשנה הקרובה יגדל ב-300,000 איש הלך וחזור. לכן, מתוך 190 איש אלה משרד התחבורה עצמו יצטרך לצמצם 110-120 עובדים, עם נוציא את הרכבת ואת נמל התעופה הבינלאומי מהשבון. המשמעות עלולה להיות צמצום יחסי בטיירת הבטיחות ובטיירת החנייה. היום יש 200 טיירות בטיחות ו-20 טיירות חנייה, שעושות עבודה רצינית ביותר באיזורים הקירטיים שקיימים בנושא התחבורה. הם כוח עזר רציני למשטרה בנושא התחבורה, בנושא התנועה. אלה לרוב סטודנטים שעובדים לפי שעות. יש ביניהם שעובדים שלישי משרה ויש עובדים 80% בשעות שנוחות להם חוץ התאמה עם מערכת הלימודים באוניברסיטה. אלה בדרך-כלל אנשים שהיו בצבא בתפקידים אחראיים ויש להם הכישרים לכך; בדרך-כלל כולם צעירים, זה גם כן יתרון בתפקיד הזה, אותו יש למלא בגשם, ברוח ובשמם הלוהטת.

לפי דעתי זו אחת התוצאות הלא-נעימות שתהיינה

לצמצום במנגנון המשרד.

בתחום התחבורה הציבורית - אמרתי קודם שהיקף הפעולה בתחבורה הציבורית הוא גורם מפתח במידת ההתרחבות בתאונות הדרכים, בגלל היותה יותר בטוחה לפי מספר הנוסעים ולפי היקף הקילומטרוז'. אנחנו נותנים לנושא זה עדיפות גבוהה ביותר בפעולות משרד התחבורה בכללותו, וכן בתקציב משרד התחבורה בתקופה זו ובתקופה הבאה.

החל מהשנה האחרונה בוצעה שורה ארוכה של הסדרי תנועה שכולם נוטים לתת עדיפות לתחבורה הציבורית על פני התחבורה הפרטית. בתחבורה הציבורית הכוונה בעיקר לאוטובוסים, ובמידה מסויימת חל שיפור מה בשירות של הרכבת. ברכבת נקבע לוח זמנים קצוב, כאשר בכל שעה מלאה יוצאת רכבת תל-אביב לחיפה ומהיפה לתל-אביב. נפתחה תחנת דכמ חדשה בבת-גלים בחיפה, ושופצו תחנות הרכבת הקרובות. נוספו 3 רכבות אכספרס בעיקר בקו תל-אביב-חיפה-נהריה.

נעשו הסדרי שיאפשרו נסיעה מהירה יותר באוטובוסים בעיקר ברחובות הראשיים של תל-אביב, כמו רחוב ארלוזורוב ורחוב אלנבי. הופעל נתיב בלעדי לאוטובוסים בשדרות ירושלים ניפו; ולא מכבר החל להתבצע שביל מוביל לאוטובוסים בקומפלקס הרחובות אלנבי ונחלת בנימין והרחובות הסתעפים מהם. ההסדרי ההלו בקומפלקס הזה ימשיכו בתקופה הקרובה, כאשר כל מרכז תל-אביב יהיה איזור העדפה לתחבורה הציבורית על פני התחבורה הפרטית; והתחבורה הציבורית תוכל לנוע בצירים בלעדיים שתהיה להם עדיפות בתנועה.

בצפון תל-אביב מעבר לירקון נמלל טרמינל חדש לאוטובוסים שיופעל בזמן הקרוב בחניון של "חנה וטע". בדרך פתח-תקוה ותל-אביב הסורחבת שהולכת ומתרחבת, יותקן בזמן הקרוב מעבר עלי בצומת של בית-מעריב, שהיא הצומת הסואנת ביותר במדינה.

בירושלים בוצעו הסדרי של העדפת התחבורה הציבורית ברחוב יפו ובשדרות הרצל, שפירותיהם חיוביים ביותר, על פני כל הבדיקות שנעשו על-ידי המפקח על התחבורה. הרחבת שדרות הרצל מתוכננת ונמצאת בבנייה, כדי להנהיג גם בהן מסלול בלעדי לתחבורה הציבורית.

השר ג. יעקובי:

בחיפה נפתחה תחנת אגד החדשה וכן נתיב משוכלל ובלעדי לאוטובוסים, ושני הדברים האלה הפכו לקומפלקס משולב של התחבורה הציבורית.

לא מציתי בדברי את כל הפעולות שנעשו. יושבים כאן אנשים שמופקדים על הנושאים השונים: מר לויין שהוא ממונה על ההסברה הבטיחותית; מר הל-ניר, מזכ"ל המועצה למניעת תאונות; מר מלכא המפקח על התעבורה, וניצב משנה א. חורג'מן, שהוא ראש מחלקת התנועה ויו"ר המטה למלחמה תאונות הדרכים במשטרה, ואני בטוח שכולם יוכלו למסור לכם אינפורמציה בנושאים היוותר ספציפיים, בהם הם מטפלים.

אני מודה מאד לשר התחבורה על סקירתו המקיפה ושמאלפת והמעניינת. גיו"ר י. הרביץ:

יצחק מודעי: אני מודאג לגבי המצב בתאונות הדרכים, מפני שהוא לא השתפר בצורה ממשית, ולא רק במספרים האבסולוטיים. הגסיון הציבורי מראה, כי כאשר יש הטבה יש רגיעה בטיפול, בעוד שההגיון הענייני אומר, שצריך לנצל את ההטבה במצב כדי להגביר את הטיפול. ברצוני להזהיר מפני רגיעה בטיפול בכל האמצעים האפשריים למניעת תאונות דרכים.

לדעתי ישנן ארבע סיבות עיקריות לתאונות הדרכים. הסיבה הראשונה קשורה בעצם בנו, במוסד החוקק, בשר התחבורה המתקין תקנות, ובמשטרה שתפקידה לפקח על ביצוע תקנות אלה. 90% מהתאונות נגרמות עקב נסיעה במהירות מופרזת, עקיפה מסוכנת, אי-ציות לתמרורים ולרמזורים, ואי-מתן עדיפות וזכות קדימה להולכי רגל. יש הרבה תקנות, אבל רק חלק קטן מתייחס לעבירות הללו.

דיברנו על זה לפני שנה, ואני חושש שנמשיך לדבר על זה בעוד 5 שנים, וכוונתי לנושא של מיקוד עבירות התנועה. לדעתי יש להניח לכל היתר ולהתרכז בארבע הסיבות העיקריות, ובהן להגביר את הפיקוח ולרכז את הענישה. ההגיון הפשוט אומר, שאם נצליח בארבע סיבות אלה להקטין את העבירות נוכל להקטין את תאונות הדרכים במספרים ניכרים מאוד. צר לי לומר, כי לא פעם ראיתי מכונניות של המשטרה נוסעות במסלול השמאלי, כאשר התקנות קובעות שיש לנסוע במסלול הימני, ולהשתמש במסלול השמאלי רק לעקיפה בטוחה. הרחבת הכבישים והוספת כבישים לא תועיל בנושא זה, שאני רואה בו את הנושא המרכזי.

בדו"ח המפורט של המשטרה שקיבלנו כאן, אני רואה שהשיפור היחיד חל במרכז הל-אביב; לא חל שיפור לא בצפון ולא בדרום, שם יש עליה במספר התאונות, גם במספר הקרבנות של חיי אדם וגם בפציעות חסרות. האם נעשה סקר כדי לדעת מה קורה במחוז הל-אביב, מה עשו ומה צריך לעשות כדי למנוע תאונות בצפון ודרום. כאן היה גידול רב במספר המכונניות וגם במספר התאונות, לעומת השנים הקודמות. פירוש הדבר שהמחוז הל-אביב הירידה היא עוד יותר גדולה מאשר הממוצע הארצי. כדאי להשקיע מאמץ בניתוח מדויק של הגורמים, כי יכול להיות שכאן המפתח. אני מתייחס לדרכים עירוניות ובינ-עירוניות לאורך כל הקו במחוז הל-אביב.

לגבי שיפור המצב בתחבורה הציבורית. אני יודע שיכולת השר בשטח זה היא מוגבלת, והדבר אינו תלוי רק בשיפור סדרי התנועה לתחבורה הציבורית. זה תלוי גם במצב של הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית, ולא רק במצב הנהגים. קשה לי להניח שהבעיה העיקרית שם היא דווקא בעליה של עוד מסלול. לא פעם אנחנו רואים שני אוטובוסים רודפים אחד אתרי השני כדי להגיע קודם לתחנה, ובזה מפריעים לכל התנועה. זה קורה גם בדרכים עירוניות ולא רק בדרכים בין-עירוניות. דבר זה קשור במשמעת הפנימית של אנשי הקואופרטיבים עצמם. כאן דורש טיפול שורש עמוק ביותר.

יצחק מודעי:

השר לא עמד בסקירתו על אחד הגורמים הקשים בשנה האחרונה לתאונות קטלניות, וכוונתי להתנגשויות בין רכבות לבין רכב. השנה היו שלושה מקרים חמורים זה אחר זה, ואני רוצה לקוות שהיה טיפול נמרץ בנושא זה.

חבורה

לדעתי תהיה זו שגיאה לצמצם דוקא במספר האנשים בסיירת הבטיחות ובסיירת החנייה. אם הכרחי לבצע צמצומים בכוח אדם, מוטב לעשות זאת בחלק המינהלי, ולא לקצץ בעובדים בחלק הבטיחותי. איני רוצה לפגוע באף אחת מהפונקציות החשובות של משרד התחבורה, יש ודאי מחלקות שמתכננות ומפקחות, אבל יהיה זה מישה קשה לקצץ דוקא באחת הפונקציות המרכזיות של שמירה על הבטיחות.

יש לי כמה רעיונות להפעלה, ומאחר שאני חבר ועדת המסנה לטיפול בתאונות הדרכים, אביא אותן שם.

י. פרנק:

הריני מצטרף להערכת היו"ר על ההרצאה המאלפת של שר התחבורה. איני חושב שאפשר תוך זמן קצר שעומד לרשותנו לערוך דיון יסודי בנושא של תאונות הדרכים.

שמענו כאן שמחירי חלקי החילוף הם גורם רציני. יש לעשות הכל להורדת המחירים כדי למנוע תאונות דרכים. אבל אני חושש שגם ההורדה במס הקנייה תשאר בכיסו של היבואן או הסוחר. המציאות היא שאין פיקוח על מחירי חלקי החילוף, שהם מופרזים ביותר. חלק מחלקי החילוף החיוניים יורדים לשוק השחור ואין להשיג אותם אצל הסוחרים. לדעתי צריך משרד התחבורה לחייב את היבואנים להביא את חלקי החילוף החיוניים ולמכור אותם במחירים סבירים, ולהטיל על כך פיקוח חמור. דבר זה הוא חיוני למניעת תאונות דרכים ויש לשים על כך את הדגש.

לדעתי יש לדאוג למשמעת רבה יותר בתחבורה הציבורית. כדי שאפשר יהיה לצמצם את התחבורה הפרטית במרכזי הערים, חייבים לפקח היטב על השירותים וזמני הנסיעה של האוטובוסים, כדי שהציבור הנזקק להם יוכל להיות בטוח שיגיע למקום העבודה בזמן. לא ייתכן שאדם הזקוק לתחבורה הציבורית יצטרך לעמוד שעות בתור בשעות השיא, ויצטרך לנסוע באוטובוסים מוזנחים מבהיגת התקינות והנקיון.

אני יודע שאין מספיק כוח-אדם לפיקוח, אבל גם הענישה אינה גורם מרתיע, כי כעבור שנה או שנה וחצי שופהים מזה. בין אם העונש הוא קל או חמור יותר, הדיון בעבירה עצמה צריך להיות בזמן קרוב ככל האפשר שבו בעברה העבירה, ואז יהיה לזה אפקט רב יותר.

אני מבין שוועדת הכלכלה של הכנסת יכולה לתת יד להגברת האמצעים למניעת תאונות דרכים על-ידי משרד התחבורה. ייתכן שלא מצוינו מספיק גם את מוקדי הביקורת וגם את מוקדי הענישה והפיקוח, כי במקרים רבים אנשים עוברים עבירות ומצליחים לעבור מבלי להתפס. בשטח זה שדרת הפקדות, ויש להגביר את הפיקוח והענישה.

א. לבני:

אחרי מלחמת יום הכיפורים נקבע לוח זמנים שבהם מותר למשאיות גדולות עם פלספורמות לנסוע בכבישים בין-עירוניים. הכוונה הייתה גם למשאיות צבאיות וגם אזרחיות. עובדה היא שלוח זמנים זה לא נשמר ולא פעם אפשר לראות משאיות כבדות בכבישים בשעות העומס, כאשר הן מכבידות מאוד על התנועה השוטפת והסדירה, וזאת גם בכבישים שבהם הצפיפות היא רבה. ארצות רבות בעולם מחייבות רכב מסוג זה לנוע בכבישים רק בלילות, ובפיקר בגלל בעיות הבטיחות.

אני ממליץ שמשרד התחבורה יטיל פיקוח חמור על תנועת המשאיות הכבדות בכבישים הבין-עירוניים, כדי למנוע צפיפות שלא פעם גורמת לתאונות דרכים. כוונתי גם לצירוד סיכני ביבוצי גם של חקלאים וגם של קבלני מישנה.

ה. גרונפור:

האם נבדקה האפשרות לעשות תיקונים בכרישים, בעיקר בכרישים כואבים ובצמחות בשעות הלילה, כי לא פעם תיקוני הכרישים בשעות היום גורמים לתאונות דרכים.

מה עם הכביש החדש רמלה-שער-הגיא? השקיעו שם מליונים בעבודת התשתית, וקשה להבין את העובדה שאין ממשיכים בסלילת הכביש הזה, כך ומתכוזת על עבודת התשתית שהושקעה, וזה שוב יעלה מליונים עד שיגיעו להשלמת הכביש הזה.

לגבי הרכבת - האם זה נכון שהשקיעו כמפיים רבים בקניית מערכות לרכבת באיטליה והן לא הגיעו משום מה?

בקשר לצמצומים במנגנון משרד התחבורה - לדעתי דווקא מיידת הבטיחות וסיירת החנייה צריכות לקבל עדיפות; הצמצום צריך להיות בשטח הפקידותי ולא בשטח הבטיחותי. אמור להחליט בעניין זה סגלי להקדיש לזה מהשבה נוספת, כי שמענו כאן מהשר שתאונות הדרכים גרמו לבזק של שני מיליארד ל"י; לעומת זאת ההכנסות מרישוי ונושאי התחבורה האחרים מגיעה לארבעה מיליארד ל"י. כאן יש להשקיע יותר עבודה ותפקידים ולדאוג שישאר דומה זמן, ולא לחתוך במנגנון באופן סתמי.

ועדת הכלכלה צריכה לעשות הכל כדי לעזור בידי משרד התחבורה בבניין תאונות הדרכים. לא מספיק לשבת בוועדה ולהסיק מסקנות, אלא צריך לדאוג לקבל תקנות מתייבות. לדעתי זה אחד הפגמים במערכת העבודה של ועדה הכלכלה.

בעניין חלקי חילוף - אני מסכים לדברי חת"ב צריך לנסות לומר המיקוח, אבל אינני רואה אפשרות לפיקוח. יש הבדלים גדולים בינינו וביניהם, וצריך להיות פיקוח על כך.

ג. גרונפור:

אין לי כל ספק, שהפעולות שנעשו בשנה האחרונה הביאו לידידה במספר תאונות הדרכים, וזה מוכיח אתם המצפירים את ערנות המינור מגיעים לתוצאות טובות.

ברצוני לציין שיש כמה מקומות שבהם השלטים "עצור" כמעט ואי-אפשר לראות אותם. לדעתי יש להגדיל את ממדי השלטים "עצור" וגם להגדיל את מספרם בטקסות השוכים, ושיהיו גם פחזרים אור ובולטים יותר. תכניוני אני יודע שבכביש יחיני-שרות היו מספר תאונות ומקום שבו השלט "עצור" לא היה בולט דיו. לדעתי יש להתקין הסודר נוסף שיזהיר על התקרבות לשלט "עצור".

הנושא של נהיגה מונעת הוא דבר חיוני מאד וגם הוכיח את עצמו. הרבה נהגים הודו שאחרי שהם עברו קורס של נהיגה מונעת הם היו לנהגים טובים משהיו קודם לכן. יש להגביר את הפעולה הזאת של הקורסים לנהיגה מונעת בכל רחבי הארץ, ולחייב נהגים לעבור קורסים אלה.

ה. גרונפור:

אנחנו גולשים בדיון הזה להל-מיני נושאים שנוגעים למשרד התחבורה, אבל הייתי רוצה שנחרטו היום רק בנושא זה של תאונות הדרכים, והבטיחות בדרכים.

בזמנו הבטיחו להביא לוועדה זו את ההמלצות של ועדת גולדמט לגבי התחבורה הציבורית. הייתי מבקש שנקבל אותן, ללא כל קשר להקצבות שיקבלות התכרות לתחבורה הציבורית.

ניצב משנה א. תורג'מן: לדברי חה"כ מודעי על הסיבות לתאונות - נכון, כפי שהוא אמר, שמהסטטיסטיקה של התאונות מתברר, שיש ארבע סיבות דומיננטיות לתאונות, לפחות מבחינה סטטיסטית, כאשר מדובר בנטיעה במהירות, בעקיפות וסטיות, במתן עדיפות וזכות קדימה וכו'. אין לנו היום מחקר אמין ובטוח שלפיו יכולים לקבוע באיזה מקום צריך להציב שוטרים כדי למנוע תאונות. התיזה המקובלת על המשטרה בעולם היא, שמציבים שוטרים ומחזקים את האמצעים לפיקוח בקטע מסויים בהתאם להיקף התאונות באותו קטע, ובהתאם להסתברות, לא רק האינטואיטיבית, אלא גם לפי הסטטיסטיקה, ששם יש סיבות לתאונות באותו קטע, אם בגלל עקומה מסוכנת ואם בגלל תמרור לא ברור. בצד השיפורים ההנדסיים שיש להכניס, יש להקפיד על פיקוח משטרתי והקפדה על שמירה על התמרורים.

לפי הסטטיסטיקה שבידי היתה עליה בתאונות במחצית הראשונה של שנת 1975 לעומת אותה תקופה בשנת 1974. רק במחצית השנייה של שנת 1975 יחד עם זאת היתה עליה במספר העבריינים שנתפסו על עבירות חעבורה.

י. מודעי: אתה מאשר שהיתה עליה בעבירות שנתפסו, סימן שמנעו עבירות כאלה.

ניצב משנה א. תורג'מן: פעולות האכיפה של משטרת ישראל כוננו לאותן העבירות, שגם מבחינה כמותית עלתה האכיפה באותן העבירות.

יש לי נתון היכום סטטיסטי של מרחק הייתה. בשנת 1974 נרשמו 33,195 עבירות חנועה, ובאותה תקופה בשנת 1975 נרשמו 49,314 עבירות חנועה. כאן מסה ניצב משנה תורג'מן לוח אחוזי העליה בעבירות חנועה השונות באיזורי הארץ השונים). (ראה עמוד 20).

אם בשנת 1974 רשמה משטרת ישראל בערך קרוב ל-700,000 דוחות על עבירות חנועה; להערכתך בסוף 1976 נגיע ללמעלה ממיליון דוחות; מה שמעיד יותר הוא העליה המשמעותית בהיקף הדוחות על עבירות עקיפה ועבירות חנועה שהן באותה קבוצת העבירות שאנחנו רואים אותן כדומיננטיות יותר בסיבות לתאונות.

ההערכות בשנת 1974 היתה גדולה. משטרת ישראל ערכה רביזיה בנושא הפיקוח וברשת הפיקוח, במובן זה שקטעי הפיקוח האורך האופטימלי הוא בהתחשב בהיקף התאונות באותו קטע, ובהתחשב בהיקף התאונות, וברציפותן.

א. ליבני: בקטע שעלה מספר הדוחות ירד מספר התאונות?

ניצב משנה א. תורג'מן: מספר התאונות באותו קטע בשנת 1975 ירד.

כאן ברצוני לתקן את הסטטיסטיקה שהביא חה"כ מודעי לגבי מחוז חל-אביב. נכון שבמרכז חל-אביב סך-הכל התאונות היה בירידה, לעומת זאת בתאונות בצפון ובדרום חל-אביב לא היתה ירידה. שר התחבורה אמר בסקירתו, שהירידה המשמעותית היתה לא בהיקף התאונות; הירידה המשמעותית היתה בלמעלה מ-2% במספר ההרוגים והפצועים. אין מרחב שבו לא היתה ירידה משמעותית במספר ההרוגים או הנפגעים קשה. חה"כ מודעי ציטט כאן את הסטטיסטיקה הכללית של התאונות.

י. מודעי: הייתי מבקש להמציא לנו אם יש לכם נתון סטטיסטי של הדוחות שנרשמו, וכמה מהם לנושאים האלה שצינתי בראשית דברי.

ניצב משנה א. תורג'מן: הדוח השנתי של המשטרה יתפרסם עוד החודש, ובו יהיה פירוט מלא. נשתדל להמציא לכם את הדוח.

ניצב משנה א. חורג'מן:

ההערכות של משטרת ישראל בנושא הפיקוח מבחינת דוח"ות המשטרה נתנה יותר בטיחות, לפי הערכתי, והעליה במספר הדו"חות מראה שההסתברות שנהג עברייני ייתפס על עבירות אלה עלתה. העבירות האלה ברשות לא רק על-ידי שוטרים אלא גם על-ידי מיכשור. יש לנו מיכשור אלקטרוני שמודד את מד המהירות וגם את הרציפות של העבירות בקטע מסויים. אם ישאר לנו זמן אני מוכן לפרט מה אנחנו עומדים להרחיב בשטח זה של המיכשור האלקטרוני, ומה הן תכניות הפיתוח בשטח זה.

להצעה של חה"כ מודעי להתרכז בארבע עבירות העיקריות שהן גורם לתאונות, -אנחנו מודעים לבעיה זו, אבל מבחינה אופרטיבית מאד קשה לעקוב אחרי זה בכביש בין-עירוני. כאשר מדובר על תנועה בתוך הערים, אי-אפשר להתעלם מהנושא של הסדר הציבורי, שחלק גדול ממנו זו בעייה החנייה. גם לחנייה נכונה יש היבט בטיחותי. הבעיה הבטיחותית בצומת לא רק מפריעה לתנועה, אלא היא גורם מפתח לבעיה הבטיחותית בכל הדרכים המסתעפות מהצומת. שלא לדבר על זה שעיקר הדאגה בערים היא להבטיח זרימה תקינה של התנועה. החנייה במוגן של קיום סדרי תנועה נאותים בתוך הערים, היא גורם חשוב, בעיקר במרכזי הערים: ירושלים, תל-אביב וחיפה. קיומם או אי-קיומם של סדרי תנועה תקינים מסתמכים במידה רבה על העובדה, אם משטרת ישראל תהיה מסוגלת לקיים אכיפה קפדנית של החוק בנושא החנייה.

אנחנו מודעים למצוקת החנייה בערים, אבל אין פירוש הדבר שמשטרת ישראל צריכה גם בתוך הערים לתת את דעתה ולגלות יוזמה לענין התנועה ולהזניח את ענין החנייה. האזרח יכול בצדק לטעון: למה משטרת ישראל עוסקת בענייני החנייה ומזניחה את העבירות היותר חמורות? אנחנו יודעים שקיום הסדר בתוך הערים להבטחת תנועה סדירה, דורש אכיפה קפדנית בנושא החנייה לצד הענישה.

כאן מתקשרים דברי לדברי חה"כ פרנק בענין הענישה. נכון שיש מוגים מסויים של עבירות תעבורה כיום שהעברייני נתבע עליהן למשפט, אם הוא לא בחר בכריזה של תשלום קנס, גם אם המשפט נדחה לתקופה הרבה יותר ארוכה, וזה מפתית את ערך הענישה.

לצערי החומרה אינה פחותה בעיני תנועה, ולגבי עבירות המורות של עקיפות ומהירות, אשר מצלמים בעין אלקטרונית. משטרת ישראל היתה היוזמת בענין זה של זירוז הענישה והשפיטה. דרשנו שלחלק גדול של עבירות התעבורה ייקבעו מועדי משפט מסוכים ככל האפשר ליום ביצוע העבירה. ויותר מזה, דרשנו קביעת גורמים יותר אפקטיביים ויותר מהירים מבחינת הטיעון בבתי-המשפט לעבירות תנועה, כדי להשיג ענישה אפקטיבית יותר. לנושא זה מונה צוות משותף למשרד ההתבורה, משרד המשפטים ומשרד המשטרה, והצוות הזה הגיש מסקנות אשר נדונו בוועדה בדאשותו של השופט לנדאו, לסדר הדין הפלילי. רוב מסקנות הצוות נתקבלו פה אחד בוועדה של השופט לנדאו, ואני מקווה שהן תגענה לשלחן החקיקה בהקדם האפשרי.

מסקנות אלה עשויות לתת פתרון לבעיה של עיכוב הדיינים בבתי-המשפט לתעבורה במשך זמן רב. לפי ההצעות האלה לא יצטרכו אנשים לבלות הרבה זמן בבתי-המשפט ולא יצטרכו למסור עדות, אלא תהיה מסכות לשוטרי להטיל את הקנס במקום.

לגבי ביצוע עבודות תיקונים בכבישים בשעות הלילה, כהצעתו של חה"כ גרופר - בדרך-כלל אנחנו משתדלים לבצע תיקונים כאלה רק בשעות הלילה, בעיקר בתוך הערים הגדולות, אבל לא תמיד היקף העבודה הוא כזה שאפשר לסיים אותה תוך לילה אחד. יש עבודות שאין ברירה אלא להמשיך אותן גם ביום, אם זה קשור לסלילה, הרחבת מערכת החשמל, או הנחת צינורות מים או כבלים של הדואר. אז אנחנו משתדלים להקפיד על קביעת סדרי תנועה כאלה, שמה שפחות קונפליקטים ייווצרו באותו מקום, שבו

ניצב משנה א. תורג'מן:

מתבצעת העבודה, ורמת הבטיחות הנדרשת לא תיפגע. זאת אנו עושים על פי החוק הכללי גם בהתחשב עם חוק שעות העבודה והמנוחה; החוק למניעת רעש וכדומה.

לדברי חה"כ אבטבי לגבי השלט "עצור" - זו בעיה שקשור גם בחקיקה ובנוהל של הצבת תמרימים. צודק חה"כ אבטבי לגבי הצומת של ניר-עם שהפכה להיות לצומת מסוכנת. רק לפני שבועיים בדקנו את השטח וקיימנו ישיבה בענין זה בהשתתפות נציג משרד התחבורה ונציגי מע"צ, והמלצנו על שורה של דברים שיש לעשות באופן מיידי בצומת מבחינת התאורה, התמרימים והשלטים, ומע"צ מגלה נכונות להסדיר את הנובר בהקדם האפשרי. אני מקווה שזה ייעשה בשבועות הקרובים, ותוך כמה חדשים זה יוסדר סופית.

מ. לינגה:

ברצוני לציין את הפעילות של המטה למלחמה בתאונות דרכים בשנה האחרונה. המטה החדש הוקם בספטמבר 1974 והוא פועל מאז בהרכב חדש, ובדצמבר 1975 הוצאנו דו"ח פעילות שנתי, והתרכזנו בו בעבודת המטה במשך השנה ופעולתו בהגברת הבטיחות בדרכים יחד עם משרדי הממשלה, הרשויות המקומיות והגופים הציבוריים הנוגעים לנושא, לגבי התקנת שלטים, תמרימים, שיפוץ דרכים וכו'.

בכל נושא הרחבנו את קבוצת העבודה, שטיפלו בנושאים אלה והמליצו המלצות משמעותיות, שמצאו ביטוי במספרים האופרטיביים הממשלתיים והציבוריים. הוקמה ועדה לתאום בינמשרדי למניעת תאונות דרכים; ועדה לתאונות באיזוריב עירוניים; ועדה להרתעה, אכיפה ושיפוט; ועדה לטיפול בנהג הצעיר ובנהג המקצועי; התרת חניה על מדרכות וכדומה.

בוועדה להרתעה, אכיפה ושיפוט, למשל, הוצעו מספר הצעות שהוכנסו לפעולה בתהליכים המקובלים. אחת ההצעות היא להפוך את ברירת הקנס לברירת משפט, והוצעו דרכים לטיפול בדבר.

בקבוצת העבודה לנושא הרכב הוצאנו מספר המלצות שבאו לביטויין בפעולת משרד התחבורה בדברים שנעשו ונעשים גם עכשיו, בין היתר בענין סחירי החלפים. בענין זה המלצנו על הקמת רשות והצעה זו התקבלה. בנושא זה קידמנו הרבה דברים.

בנושא של הרשויות המקומיות, שבו מצאנו לנכון לבדוק את הדברים לעומק, ראינו שזה מחייב מפנה מסויים בגישת הרשויות המקומיות, ובאמצעים שעומדים לרשותם לנושא זה, וזה נמצא עדיין בטיפול.

עוד נושא שטיפלנו בו, הוא הנושא של התרבות בדרכים. הפעולה של התרבות בדרכים הפכה להיות תכנית של הנהג הצעיר, שכל בוגר בית-הספר חייב יגמור את בית-הספר עם מעודת נהיגה, שבה יוכל לצאת לכבישים. דבר זה נמצא בטיפול בהסדר עם משרד התחבורה.

ברצוני לציין שקבוצת העבודה הביאו המלצות משלהן, ובזה אנו רואים התקדמות גדולה מאד.

ג. תל-ניר:

לגבי הקורסים לנהיגה מונעת שדובר עליהם כאן. דבר זה נמצא בביצוע ובמשך שנה זה קיימנו 600 קורסים לנהיגה מונעת, מהם 100 קורסים בצה"ל. במשך 9 שנים קיימנו 2350 קורסים; במשך שנה זו הודרכו כ-75,000 נהגים בקורסים שקיימנו.

יש כרגע בעיה של ירידה הנובעת מכך שהמועצה אינה יכולה לסבסד את הקורסים האלה כפי שנהגה לעשות בעבר.

נ. תל-ניר:

המועצה הכשירה כ-10 מורים לשעבר כדי להדריך בנושא של בטיחות בדרכים בכיתות א' ו-ב' במחוז תל-אביב, והשנה הודרכו כ-1100 כיתות. הלוואי ונוכל להרבות בזה.

כן קיימנו 750 כנסי הסברה לנהגים חד-פעמיים, תוך מתן עדיפות לנהגים ציבוריים, והקפנו כ-60,000 נהגים בשנה זו.

ברצוני לעמוד על בעיית חקציבים. בשנת 1970 מינה שר התחבורה צוות לבדיקת עניין ההדרכה לזהירות בדרכים בנתי-הספר. הצוות הזה המליץ לפני 5 שנים ומעלה על הקמת 50 מרכזי למידה. ההמלצה הזאת אושרה על-ידי המטה למלחמה בתאונות דרכים, אולם במשך כל הזמן הזה לא הוקם אף מרכז ולא נעשה דבר.

לפני שנה הבטיח שר החינוך והתרבות למצוא תקציב ל-5 מרכזים כאלה. שר התחבורה הזכיר כאן שיש 5 ראשי ערים שמוכנים להקציב לזה אמצעים, אולם למשרד החינוך והתרבות יש היום תקציב למחצית המספר של מרכזים כאלה, וגם זה לפי המחירים של שנת 1974, שאפשר להגיד שהם מחירים היסטוריים.

ברור שבקצב זה אי-אפשר לקדם את הנושא, שהוא נושא מרכזי. משרד החינוך עומד על כך שההדרכה הטכנית כיצד להתנהג בדרכים תנתן לילדי בתי-הספר היסודיים במרכזים, ואילו בנתי-הספר תנתן רק הסברה כללית, כדי להחדיר את ההכרה בחשיבות הנושא.

א. בר-אורי: לשאלתו של חה"כ מודעי, ברצוני להאיר את שאלת הסטטיסטיקה שקשורה לסיבות העיקריות הגורמות לתאונות. הוא הזכיר כאן ארבעה גורמים עיקריים, שהם מתבטאים גם בשיטת הניקוד שהונהגה אצלנו לגבי עבירות חמורות, מאז אפריל 1974.

השנה מספר העבירות בשיטת הניקוד הגיעו ל-1800 לחודש, לעומת 600 או 700 שהיו לפני מלחמת יום הכיפורים. במסגרת ההשתלמויות שהעבריינים האלה חייבים לעבור שמים את הדגש על אותם הדברים העיקריים שציינ כאן חה"כ מודעי. ההשתלמויות בקורסים עונות על הבעיה של ההתנהגות בדרכים, והכלל היסודי לתרבות ההתנהגות בדרכים; הקורסים גם מיועדים לשיפור רמת הנהיגה ולא רק למידה ראשונית.

מכלל המשתלמים העבריינים בעבירות תנועה שחוזרים פעם נוספת להשתלמויות הגענו ל-4% עד 5% בלבד. אין שום ספק שההשתלמויות בקורסים לנהיגה טובעת הן אפקטיביות בהחלט.

שיטת הניקוד כמסגרת כוללת היא בשלב של הרחבה, אם כי איננו יכולים להתקדם בזה בגלל צמצום והקפאת המישרות, אבל יש גם אמצעים אחרים. תוך פרק זמן קצר אנחנו עומדים למנות שני מפקחים מחוזיים לפיקוח על שיטת הניקוד, האחד בצפון והשני במרכז, שיתנו תנופה נוספת לענין המאמץ למנוע תאונות דרכים ואשר יביאו לידידת מספר העבירות מהסוג שציינ חה"כ מודעי.

לשאלתו של חה"כ ליבני - כלי הרכב הבלתי-תקינים שהורדו מהכביש במסגרת מבצע החורף ובדיקת בטיחותם יחסית לא היו רבים מדי. היה פיקוח על כך שכלי רכב עם חלפים פגועים יחוייבו לעשות את השינוי הדרוש ברכב לפני שהורשו לעלות שוב על הכביש. יש מקרים שמחייבים שפול מתמשך בכלי הרכב. רוב הבעיות מסוג זה נפתרו.

מאז ה-1 לינואר - זה כשבוע - מצויה בתוקף תקנה שקובעת סייג לאיזה סוגי רכב מותר לנוע בכבישים עם מחולה ובאילו שעות. הכוונה למשאיות כבדות שבדרך-כלל מוגבלות לשעות הלילה או לשעות שאין בהן צפיפות בדרכים.

א. בר-אוריין:

זהו הסדר שעבדנו עליו זמן רב, קיימנו השתלמויות רבות לנהגי משאיות מסוגים שונים. ההסדר הזה שנכנס לתוקף לפני שבוע, כפי שאמרת, אמור להבטיח הובלת מחולות דק על-ידי רכב שעומד בקריטריונים הטכניים המתאימים.

גם בענין המכוניות הניידות, גם פה קבענו הסדר וסיווגנו את המכוניות שמהירותן היא פחות מ-30 ק"מ לשעה, וקבענו להן דרכים מקבילות כדי לא להפריע לתנועה בדרך ציבורית. לגבי משאיות שמהירותן עולה על 30 ק"מ - וזה בכפיפות לתקנות המפקח על התעבורה - קבענו מתי מותר להן ומתי אסור להן לנוע בדרכים הראשיות.

אנחנו עוסקים עכשיו בהחלת התקנות האלה לגבי כל סוגי המכוניות, והכבישים המקבילים, ואני מניח שתוך זמן קצר נגמור את ההסדר עם מע"צ והרשויות הנוגעות בדבר, ביניהן הרשות הרושמת של המכוניות הניידות.

בענין חלקי החילוף, שזו פרובלימה לא קלה - הבעיה מתמציאת קודם-כל בכך שהמיגוון של חלקי החילוף הוא גדול מאד. יש עשרות יוצרים ומאות דגמים ואלפי חלקי חילוף, ולכל דגם כל אחד בפני עצמו כאשר הוא נדרש הוא עומד בסדר עדיפות. הנושא בשטח זה שעליו צריך לפקח הוא גדול מאד מבחינת הכמות. פה קיים קושי אובייקטיבי לפיקוח.

בעיה שניה שקיימת, היא שיטת רכישת החלפים על-ידי צרכנים, שבמקרה זה הם יוצאי דופן, כי המדובר בבעלי המוסכים. לא בעל הרכב רוכש את החלף, אלא ברוב המקרים בעל המוסך רוכש את החלקים עבורו. נסינו לסגור את הענין הזה בכמה תחומים, אבל בעיקר הגענו להסדר עם איגוד בעלי המוסכים על צורת תיקון אחידה שהם התחייבו לבצע. לבעלי המוסכים אין חלפים, אבל הם יודעים איפה החלף נרכש ומה מחירו. זה נותן בסיס לבעל הרכב לקיים פיקוח עצמי. בנושא זה אנחנו תלויים במידה רבה בתלונות הציבור. כל תלונה שמגיעה אלינו נבדקת. זו הדרך היעילה וההמונית לטפל בענין, וחבל שלא כל המקרים מובאים לידיעתנו.

אנחנו מתכוונים לחייב את יבואני חלקי החילוף להוזיל את המחיר של חלקי החילוף ב-17% החל מה-15 בפברואר, כאשר יסיימו את הפעולה של ספח המלאי. המדובר בקביעת שלושה סקוסות מרכזיים למכירת חלקי חילוף, כאשר לכל דגם וסוג יש מחיר שלו.

ישנה קבוצה שניה של חלקי חילוף שלפעמים הם מיוצרים על-ידי אותו יצרן לחלקי חילוף, אבל אינם משווקים על-ידי יצרן הרכב, ואינם נושאים את המוציין של היצרן. אלה בדרך-כלל בקבוצה נפרדת מבחינת המחיר וההתייחסות.

קבוצה שלישית, חלקי חילוף של כל-מיני מפעלים קטנים שיוצרים אותם לרוב לתחלופה, גם מתוצרת הארץ וגם מתוצרת חוץ. כל אחד מיבואני חלקי החילוף האלה מקיים התייחסות שונה עם שיעורים שונים של מחיר. בעקרון יש מחיר קטלוגי לכל חלק חילוף כזה וניתן בהחלט להגיע למחיר אחיד. זאת אם נדע במה מדובר.

ע. קמא: לגבי שעות העבודה של הנהגים - התקנה הקיימת קובעת שעות עבודה בלילה של נהג.

א. לבני: לא דיברתי על שעות עבודה, אלא על זמני נהיגה של משאיות.

ע. קמא: להערתו של חה"כ אבטבי בענין התמרוזים - אנחנו חברים באגודה בינלאומית שקובעת את גודל התמרוזים וצורתם. ארה"ב היא הארץ היחידה שעדיין לא התאימה את עצמה לנוהלי האסנה הבינלאומית. אבל אין ספק שגם היא תעשה זאת תוך כמה שנים. גם לגודל של התמרוז יש תקן בינלאומי.

חה"כ אבטבי צודק בדברים אחרים, שהתמרוז "עצור" צריך להיות בולט, ואף הוספנו תמרוז נוסף של משולש שבתוכו התמרוז "עצור" הסורה התקרבות לצומת או כביש ראשי. אנחנו צריכים לבדוק כל מקרה לגופו. אנחנו עושים זאת במיוחד בדרכים בין-עירוניות. רשמתי לפני את הערתך לגבי התמרוז ונבדוק את הדבר במקום.

י. מלכא: לשאלתו של חה"כ גרופר על קטע הכביש בין שער-הגיא לרמלה - מתקבל הרושם כאילו נעשתה שם השקעה שאינה מנוצלת, או הולכת לאיבוד. אין זה כך, זה תלוי בסדרי העדיפות שיכתבו את קצב העבודה. זה ענין של מע"צ. הם סללו את התשתית והעבודה אינה מתקדמת.

לגבי המשמעת הפנימית של נהגי האוטובוסים והשפעתם על הבטיחות - גם חברת אגד וגם חברת דן שמים דגש מיוחד על נושא הבטיחות. יש להן מחלקות מיוחדות שעוסקות בנושא הבטיחות ועורכות תחרויות בין הנהגים על נהיגה זהירה.

במסגרת חודש הבטיחות שהיה בנובמבר ואחרון קבענו בנושא מרכזי את הבטיחות של הנהג המקצועי. נעשו פעולות הסברה והדרכה במיוחד בין נהגי אוטובוסים ונהגי מוניות.

לגבי הפיקוח על התחבורה הציבורית - יש לנו 12 מרכזים במערכת הפיקוח על התחבורה הציבורית בארץ. התפקידים של 12 מרכזי השירותים במרכזים האלה הם פגיונים מאד: טיפול בקרנות ציבוריות; בדיקת התדירות של תאונות במקומות מסוימים, הדרכה בהתנהגות בדרכים וכדומה. אין זה מספיק על מנת לקיים ביקורת מלאה על רמת השירותים בתחבורה הציבורית.

במסגרת ועדה בראשותו של שופט תעבורה אנחנו בודקים אפשרות להחיל חלק מהעבירות שנוגעות לרמת השירות בתחבורה הציבורית כעבירות קנס, שהמרכזים והמבקרים בשירותים בתחבורה הציבורית יאפשרו להם להגיש דוחות על עבירות של רמת השירות.

לא הייתי רוצה שנתעלם מההשפעות של המצב הקיים בחברות התחבורה, ובאגד במיוחד, על רמת השירות. בירושלים יש היום 600 אוטובוסים שעוסדים לרשות הציבור, ומהם 140 עוסדים במוסכים ללא חלפים מחוסר אמצעים כספיים לשחרר את החלקים הדרושים. זה 30% ממספר האוטובוסים בירושלים, ודבר זה משפיע גם על טיב השירות. אנחנו מנסים ככל האפשר להקל על המצב.

ה. זיידל: ברצוני לציין שיש בהחלט התקדמות רבה במלחמה בתאונות הדרכים. במשך השנה שעברה מאז יזמתי את הדיון בנושא זה, והמסקנות שהגשנו לכנסת ב/17.12.74, עלי לציין במסיפוק שחלק מהמסקנות שלנו בוצעו, אבל לדאבוני בצורה בלתי מספקת. אני מקווה שצמצום המנגנון לא ישפיע על ההיקף והמהות של המלחמה בתאונות דרכים.

השר ג. יעקובי: זה כן ישפיע, ולא לטובה.

ה. זיידל: זו אחת ההמלצות שעלינו להמליץ, שלא יקצו במנגנון הקשור לשמירה על הבטיחות בדרכים. השר הדגיש בצדק, שאם לוקחים את הסטטיסטיקה של תאונות הדרכים ומספר ההרוגים לעומת מה שהיה אשתקד, יש ירידה, אבל הציבור והנהגים אינם מודעים מספיק לחומרת המצב בתאונות הדרכים, גם כאשר חלה ירידה.

ועדת המסנה לנושא זה שאני עומד בראשה תעקוב אחרי ביצוע ההמלצות וההחלטות שנתקבלו. ארבעת חברי ועדת המסנה יקיימו פגישות קבועות עם ה"ה קמא, תל-ניר, ליבנה וניצב משנה תורג'מן, ואני מקווה שיחד נוכל לעשות את העבודה. אני מקווה שמדי פעם נקבל דו"ח חודשי כדי שנוכל לעמוד על מוקדי התאונות וגורמיהן.

בהמלצות שלנו מדצמבר 1974 הצענו בין השאר להעביר את תכנון התשתית התחבורתית ממע"צ למשרד התחבורה, אני מציע שוועדת הכלכלה תשוב ותפנה לראש הממשלה ולמשרדים הנוגעים בדבר ותדרוש ביצוע דחוף של ההחלטות שנתקבלו בכנסת באוגוסט 1974 ולאחר מכן בדצמבר, ובמיוחד ההמלצה בענין העברת תכנון התשתית התחבורתית למשרד התחבורה.

היו"ר י. הרבניץ: אני מודה לכה"כ זיידל ולחברי ועדת המסנה על הפעילות, ואני מקווה שמדי פעם ימסרו דו"ח למליאת הוועדה על ההתקדמות. אני מצטרף לדעה שהכרחי להעביר את תכנון התשתית התחבורתית ממע"צ למשרד התחבורה, כי אין לי ספק שביצוע הדבר הזה על-ידי שני המשרדים גורם להפסדים עצומים, ואנחנו מדברים עכשיו על קימוצים. אחת הדוגמאות לכך זהו סלילת הכביש בין שער הגיא לרמלה, שם הושקעו מליונים בעבודת התשתית, שהגשם שוטף והורס אותה, ובעוד שנה או שנתיים יצטרכו להתחיל הכל מחדש. איני יודע באיזה סולם עדיפות זה עומד במע"צ ובמשרד העבודה. לו זה היה בידי משרד התחבורה, אני מתאר לעצמי, שהוא לא היה משאיר את התשתית של העבודה בכביש שער-הגיא-רמלה כפי שהיא, או שאולי לא היו ניגשים לזה עכשיו, אלא בזמן שהיו בטוחים שאפשר גם להשלים את העבודה, מבלי להפסיד מליונים על עבודת תשתית ללא המסן. דבר זה דרוש לא רק מבחינת הבטיחות.

ללא קשר לעמדת משרד התחבורה או משרד העבודה, ועדת הכלכלה של הכנסת צריכה להביע את דעתה בצורה הנמרצת ביותר בענין הכביש הזה של שער-הגיא-רמלה.

אנחנו נקיים ישיבה נפרדת לדיון בבעיה של התחבורה הציבורית, לא רק מבחינה בטיחותית, אלא מפני שזו בעיה מסובכת ביותר. שמענו אתמול הצעה איך לפתור את הקשיים הכספיים, אבל עלינו לדון על מכלול הבעיה גם מבחינת השירות, טיבו ורמתו. כאשר דנים בתחבורה הציבורית יש לדון גם בשאלת הרכבת, שלדעתי היא הקשר הזול והטוב ביותר עם דרום הארץ ובעיקר עם אילת. ברצוני לתמוך בעמדתו של משרד התחבורה בענין זה, כדי לתמוך בפתרון הבעיות באילת, שהן חלק מהאינטרסים הלאומיים העליונים של מדינת-ישראל, כי חשוב מאד שאילת תהיה חי הנושא את עצמו. אני מציע לזרז את הדבר הזה עד כמה שאפשר.

השר ג. יעקובי: מאחר והוועדה תדון בעניני התחבורה הציבורית שלא בהקשר הבטיחותי, אלא תדון לנושא כשלעצמו, איני מוצא לנכון להעיר בענין זה עכשיו.

בנושא החלפים שהועלה כאן - אנחנו מתכוונים לפרסם צו מיוחד שיחייב את היבואנים והקמעונאים להוריד את המחיר בפועל לצרכן, בעקבות ההוזלה של מסי הקנייה והמכס. כאן עלי לומר, שהפיקוח על דבר זה יכול להיות אך ורק על-ידי הערנות של הציבור, שיגיש תלונות בכל מקרה של הפקעה. לא נוכל בלי עזרת הציבור לפקח על כל המערכת של המכירה או השימוש בחלף על כל אחד מ-3000 המוסכים הקיימים בישראל.

לנושא מערכת הכבישים העירוניים והבין-עירוניים - אני מציע שהביצוע של הכבישים יהיה במשרד התחבורה. אין שום הגיון בכך, למרות שלכאורה חושבים שהשר צריך להיות מעוניין שהאימפריה שלו תגדל, כאן נכונה האימרה: מרבה נכסים מרבה דאגה. - אין שום הגיון בכך שענין זה יהיה בידי מע"צ. האמת היא שגם אין צורך בהעברת הביצוע. מבחינת כל הביצוע יכול להיות בידי קבלנים ציבוריים או פרטיים. איני חושב שהבעיה היא הביצוע, אבל משרד מסלתי אינו צריך לבצע את הכבישים, כמו שאינו מולל דרכים בנמל התעופה הבינלאומי; אנחנו מוסרים דבר זה לקבלן באמצעות מיכרו.

הבעיה המרכזית היא יצירתו של מוקד אחד לתכנון ולתקצוב; מוקד הרואה את המערכת כולה; הרואה את המערכת האלקטרונית בתוך המערכת שבין הכבישים, הדרכים והמסילות; והמוקד הוא שקובע את סדר הקדימויות, והדבר בא לידי ביטוי בתקציב. כל זה חייב להיות במוקד אחד. כל השאר יכול להיות מפורז למוקדי ביצוע נפרדים: הרשות המקומית מבצעת את הכבישים העירוניים; רכבת ישראל מבצעת את המסילות; הקבלנים באמצעות משרד הבינוי - אם יקום - או מע"צ ימסור את העבודות כפי שהוא מוסר עבודות לבניית בתי-חולים או מרכז תחבורתי.

ברצוני לסווג ולסיע את הענין, כי אני לא בטוח שזה יחסוך מליוני לירות, אבל ברור לי שהפיתוח יהיה יותר גבוה תוך הקפדה יותר גדולה על הקדימויות הנובעות מהצרכים האמיתיים של המערכת התחבורתית.

בענין אילת, מאחר שהיו"ר העלה את הנושא - אני בהחלט מברך את הוועדה ומודה לוועדה על ההחלטות שהיא קיבלה אתמול, לפחות באשר לשני מפעלים תחבורתיים שאינם בגדר של עבודות דחק, ושלא נולדו על הרקע של המסגר בתמנע במכרות הנחשות. מפעלים אלה תוכננו זה מכבר, ונמצאים בעדיפות עליונה במשרד התחבורה זה מכבר, אלא מטעמים, שאיני רוצה כרגע לעמוד עליהם, הביצוע שלהם נדחה מעט יותר מדי. גם כאן נדמה לי שיש מידה לא מבוטלת של אי-ידיעה. מסילת הרכבת נמצאת בניצוע. אם חברי הוועדה מעוניינים, אני מזמין אותם לראות את הביצוע בהור-ההר, שהוא הקטע הקריטי והמסובך ביותר, וגם היפה ביותר מבחינת הנוף. הביצוע הוא בעיצומו, והשנה ישקיעו בקטע זה 50 מליון ל"י בהשתתפות הממשלה ובהשתתפות החברה לכימיקלים לישראל. אלא שאנחנו מבקשים - ואני העליתי זאת על סדר-יומה של הממשלה; עוד לפני המסגר של תמנע הגשתי תצהיר מפורט ומנומק בנושא זה - אנחנו מבקשים שהממשלה תאשר את התכנון הכולל ותאשר את הפרויאקט כולו, כדי שנוכל לעשות שני דברים: א) לסיים את התכנון עד אילת; ב) לברר את האפשרויות לגיוס מקורות הון בינלאומי לביצוע המפעל הזה.

כל עוד אין אישור של הממשלה למפעל כולו אנחנו מתקשים ללכת לגיוס מקורות הון בינלאומיים, כדי שהביצוע יהיה מהיר יותר. כי מתקציב הממשלה לא ניתן יהיה לעשות זאת בזמן הקריטי, שהוא 3 או השנים הקרובות. כל התכנון הוא 15 מליון ל"י.

השר ג. יעקובי:

לענין נמל התעופה - תכנונו המפורט של נמל התעופה מבחינת מסלולו ורחבות החנייה מוסכם; אפשר לגשת לביצוע אם יהיה תקציב. הטרימינל נמצא עכשיו בתכנון מפורט בידי מינהל התחבורה האזרחית כפרוייקט משותף, ואנחנו מקווים שעד סוף פברואר או ראשית מרץ, גם התכנון המפורט של בית הנתיבות יושלם, ואפשר יהיה לגשת לביצוע נמל תעופה חדש באילת, שחיוניותו ידועה לכם ואיני צריך להסביר אותה. אני מקווה שיימצא התקציב הדרוש לכן. אני אומר שאני מקווה, כי עד הרגע הזה הדברים אינם סופיים.

אנחנו כללנו בתקציב משרד התחבורה בשנה הבאה סכום מסויים למטרה זו. יש החלטה של ועדת השרים לענייני כלכלה (א) לאשר התחלת הקמה לאלתר של נמל התעופה באילת; (ב) להגיע לסיכום ביני ובין הממונה על התקציבים באוצר, ולברר תוך זמן קצר, את האפשרות להקצאת הסכום המלא, עד 25 מליון ל"י לשנה הקרובה, כדי שהחלטה בדבר הקמה מיידית של נמל התעופה החדש באילת תוכל להתגשם.

אני מניח שעד ראשית השבוע הבא הסיכום הזה יושלם; כך אני מקווה. נדמה לי שיש בסיס לתקווה זו, שהסיכום יהיה חיובי, ויימצא הסכום והעבודות יחלו במרץ הקרוב למעשה בשטח, בשיתוף הצוות הטכני והציוד המיכני של תמנע, אשר יבצע את המחצבים. הצוות הזה אינו יכול לבצע את כל העבודות, הוא יכול לבצע את עבודות העפר, אבל לא את עבודות האספלט. אני מניח שזה יספיק לאילת כולה כ-100 מקומות עבודה לשנתיים. ההקמה עצמה תעסיק 50 עד 60 אנשים מתמנע.

היו"ר י. הורביץ: אני מודה מאוד לשר התחבורה. אני חושב שנסכם את הדיון הזה בהסלצה חוזרת שיש להעביר את תכנון התשתית התחבורתית ממע"צ למשרד התחבורה.

השר ג. יעקובי: המלצה זו נתקבלה בוועדה זו לפני שנה, וזו בעצם חזרה על המלצה.

היו"ר י. הורביץ: כולנו ערים לעובדה שיש טיפול בבעיה של תאונות הדרכים, ואנחנו מודים לצוות שעסק בענין זה. היתה התקדמות ניכרת בשטח זה, ואנחנו מקווים שלא יקצו במנגנון שעוסק בבטיחות בדרכים, אלא להיפך, יגדילו את האמצעים למטרה זו.

נספח לדברי ניצב משנה תורג'מן (ר' ע' 12)

במחוז הצפוני היתה עליה בתאונות עם נפגעים מ-25.2% בשנת 1974, ל-28.5% בשנת 1975; במחוז תל-אביב היתה ירידה מ-45.4% בשנת 1974 ל-38.1% בשנת 1975; במחוז הדרומי עליה מ-29.3% בשנת 1974 ל-33.4% בשנת 1975. תאונות אלה קשורות בכל הנוגע לעבירות שהוזכרו כאן, של מהירות מופרזת; אי-מתן זכות קדימה להולכי רגל; עקיפות במקומות מסוכנים, סינוור בלילה, חוסר איתות וכדומה.

הישיבה ננעלה בשעה 11.00