##### **הכנסת השבע-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב ראשון**

**פרוטוקול מס' 44**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

**שהתקיימה ביום רביעי, ט"ז בתמוז התשס"ו – 12 ביולי 2006 – בשעה 09:00**

**סדר היום**: **הצעה לסדר היום (דיון מהיר): בקשה לדיון מהיר בנושא שלטי חוצות לצד כבישים מהירים, של חברת הכנסת אורית נוקד**

**נכחו**:

**חברי הוועדה**: משה כחלון – היו"ר

אליהו גבאי

יצחק זיו

דב חנין

יורם מרציאנו

אורית נוקד

**מוזמנים**:

ראיק סאלם, מהנדס תנועה, מחוז ירושלים והדרום, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

דניאלה פילואקוב, קצינת מדור תביעות, המשרד לביטחון הפנים

ערן סדן, מהנדס באגף התנועה, המשרד לביטחון הפנים

יצחק בן-דוד, סמנכ"ל אכיפה, המשרד להגנת הסביבה

עו"ד בנימין חנוך, עוזר היועצת המשפטית, המשרד להגנת הסביבה

יהושע ג'וש פדרסון, לשכה משפטית, המשרד להגנת הסביבה

עוזי חזקיה, רכז משטרה ירוקה, המשרד להגנת הסביבה

עו"ד מיקה לוי, עוזרת היועצת המשפטית, המשרד להגנת הסביבה

אייל צדוק, מנהל תחום כלכלה ותמחור, מעצ – החברה הלאומית לדרכים

עו"ד יסמין פסטרנק, מעצ

בוריס רוזנברג, מנהל אגף אחזקה, מעצ

אהוד ענבר, נציג השלטון המקומי לתכנון ובנייה, מרכז השלטון המקומי

מאיר דורון, סגן ומ"מ ראש העיר רמת השרון

עו"ד יגאל כה-שור, מחלקה משפטית, חברת נתיבי אילון

משה נור, מנכ"ל נור סטאר מדיה

עו"ד גדיאל בלושטיין, יועץ משפטי, נור סטאר מדיה

עו"ד איתן ברקוביץ', יועץ משפטי, נור סטאר מדיה

יוני מבורך, מנהל מסחרי, ברעם פרסום מקורי

עו"ד עמי ורוד, ברעם פרסום מקורי

עו"ד עופר קוט, התוכנית לצדק סביבתי באוניברסיטת תל-אביב

אברהם לוי, מנכ"ל פעולה ירוקה

אחז בן-ארי, היועץ המשפטי, עיריית תל-אביב

**מנהלת הוועדה**:לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: הדס דויטש

**הצעה לסדר היום (דיון מהיר): בקשה לדיון מהיר בנושא שלטי חוצות לצד כבישים מהירים, של חברת הכנסת אורית נוקד**

היו"ר משה כחלון:

בוקר טוב, אני מתכבד לפתוח את הישיבה.

חברת הכנסת נוקד הגישה בקשה לדיון מהיר בנושא שלטי חוצות לצד כבישים מהירים, אני מבקש לאפשר לך לפתוח את הישיבה, תציגי את הדברים, לאחר מכן נאפשר לחברי הכנסת ולאורחים פה להתייחס.

אורית נוקד:

החוק אוסר להציג שלטים שאינם נחוצים למתן מידע לנהג, כמו תמרורים ושלטי מידע לאתרים לאומיים, כי השלטים ברמה הבטיחותית מסיחים את תשומת לב הנהגים שנוהגים במהירות גבוהה בדרך-כלל בכביש בין-עירוני, ופוגעים בבטיחות הנהיגה. חשבתי, לאחר שגם קראתי כתבה שהתפרסמה ב-The Marker, וגם אני כנהגת בעיקר בנתיבי אילון, שזרוע בשלטים שמסיחים את הדעת, וכשמדובר על כל-כך הרבה תאונות דרכים, אני חושבת שצריך לנהוג גם בהתאם לחוק. בדקתי ואני יודעת שסמכות האכיפה על הסרת השלטים והענישה נמצאת בידי המשרד לאיכות הסביבה, והוא לא בדיוק מבצע את תפקידו.

מנתונים שיש לי, בשנת 2005 הוסרו 2,571 שלטים ברחבי הארץ, נפתחו כ-13 חקירות בנושא, ובנתיבי אילון לא הוסר במהלך 2005 אפילו שלט אחד. המשרד לאיכות הסביבה גם נמנע מלהגיש כתבי אישום נגד מי שמפר את החוק.

לכן רציתי שיתקיים הדיון הזה, אני רוצה להבין בדיוק מה אומר החוק, איך אנו מתמודדים עם התופעה הזאת, שבעיניי, היא מסוכנת נוכח תאונות הדרכים שקורות מדי יום ביומו, ומה אנו ממליצים לעשות. אני חושבת שיש מקום לקרוא ליועץ המשפטי לממשלה שיפנה לרשויות המקומיות, שברובן פועלות בניגוד לחוק, ויבטלו את ההיתרים. אני יודעת שיש בעיה לבטל היתר שניתן, והיתה התקשרות, רטרואקטיבית. יכולים להיות כאן נזקים גדולים מאוד לרשויות. בוועדת הכספים שבה אני חברה מתקיים בשעה כזאת דיון בנושא הרשויות המקומיות, אבל לפחות בעתיד, אם מדובר בהתקשרות שהסתיימה, שצריכה להסתיים, והתקשרויות אחרות, שלא תעשינה, לא להאריך התקשרויות.

##### דב חנין:

קודם כל, אני רוצה לברך את חברת הכנסת נוקד על היוזמה שלה לקיים את הדיון הזה. אני חושב שזאת סוגייה שיש לה הרבה משמעויות והרבה השלכות. אם לדבר לנושא לגופו, יש לנושא של שילוט בצדי הדרכים הרבה השלכות, גם סביבתיות כלליות, כאשר שלטי ענק נמצאים בכל מיני מקומות, לפעמים מקומות שממש לא מתאימים לשלטים כאלה, אנו מחסלים את המרחב הציבורי שלנו, ואת היכולת של אנשים ליהנות מירוק בעיניים, ואין כל-כך הרבה, לצערנו, לטובת שלטים שאפשר להתווכח על הערך האסתטי שלהם, אבל אי-אפשר להתווכח על זה שהם פוגעים במערכת הסביבתית שבהם הם ממוקמים. הדוגמאות הן רבות, איני רוצה להרחיב כרגע בעניין זה.

חברת הכנסת נוקד, במידה רבה של צדק, בהיבט הבטיחותי של השלטים האלה. הפגיעה של שלטי החוצות לנהוג באופן בטוח בכביש היא מאוד קשה, והולכת ומתגברת. במקרים רבים שלטי החוצות נושאים עליהם מסרים מאוד סקסיסטיים, בוטים, שגם עליהם, אגב, ראוי לקיים דיון באופן נפרד, מעבר לשאלה של שלטי חוצות, אלא בכלל, איך נראה המרחב הציבורי שלנו, ואיזה סוג דברים מותר ואסור לפרסם במרחב ציבורי שבכל זאת שייך לכולם. מניסיוני, כשאני נוסע בכביש, דווקא לא בכביש בין-עירוני במקרה הזה, הנהגים שעומדים לידי מסתכלים על שלטים שנמצאים מולם או לא רחוק בצד הדרך.

הבעיה השנייה שחברת הכנסת נוקד בצדק מבקשת להפנות את תשומת לבנו אליה היא הפרת החוק. קיים חוק שקובע באופן מפורש, אני מבין שחברות פרסום החוצות מתנגדות לחוק הזה, זכותן, וזכותן לבקש לשנות את החוק, אבל כל עוד קיים החוק, יש לכבדו ולקיימו. אנו נמצאים במציאות שבה הפרת חוק הפכה להיות נורמה, וזו נורמה שאי-אפשר להשלים אתה ואי-אפשר לקבל אותה.

לכן אני חושב שהפנייה מהוועדה הזאת לכל רשויות הממשל, אם מדובר ברשות הממשל המרכזית ואם מדובר ברשויות מקומיות, צריכה להיות מאוד ברורה וחדה. החוק צריך להיאכף. אין אפשרות לייצר סוגים שונים של תורות שבעל-פה שהופכות את החוק לאות מתה. יש לגרום לכך שהחוק יתבצע, על כל המשמעות וההשלכות שנוגעות לכך, כל ההסכמים וההסכמות שנעשו בניגוד לחוק, דינם להתבטל, אין זכות לאף רשות בישראל לחתום על הסכמים ולתת היתרים לבצע מעשים שהם בלתי-חוקיים. זה, לדעתי, אדוני היושב-ראש, צריך להיות המסר הברור שצריך לצאת מהדיון הזה בוועדה.

##### יצחק זיו:

אחלק את השאלה שלי לכמה חלקים; האם מדובר בכבישים בין-עירוניים בלבד?

שנית, האם יש התייחסות גם לאותם פרסומים על גדרות של מושבים, שזה בעצם אדמת מינהל? ואם אקח את הנושא של מבנים על כבישים בין-עירוניים, כגון אזור התעשייה של שפיים, אני לא רואה את ההבדל בין שלט חוצות לאותו מבנה שנמצא קרוב לכביש, שהוא, למעשה, גם שלט חוצות. איך ההתייחסות לגבי כל המקרים האלה יחד?

היו"ר משה כחלון:

נציג חברת נתיבי אילון, ההתייחסות שלך. כביש אילון נחשב לכביש בין-עירוני?

יגאל כהן-שור:

נתיבי אילון הוגדרה בתמ"א 3 כדרך פרברית מהירה, וזה לא דרך עירונית, לכן החוק חל על נתיבי אילון.

היו"ר משה כחלון:

כלומר הצבת שלטים זה בניגוד לחוק.

יגאל כהן-שור:

החוק לא מדבר על הצבת שלטים. אסור להציב שלטים שנצפים מדרך בין-עירונית. כל השלטים שנצפים מכביש נתיבי אילון הותקנו שלא כחוק.

היו"ר משה כחלון:

מי מספק את הרשיונות?

יגאל כהן-שור:

אם אפשר, קצת היסטוריה על נתיבי אילון; נתיבי אילון עד שנת 2004 היתה רשות תמרור מקומית לכביש אילון, בתוך כך היא ניסתה לאכוף את הסרת כל השלטים שנצפים מכביש אילון. היתה התנגדות גורפת של כל הרשויות המקומיות. נתיבי אילון הסכימה להיות רשות התמרור המקומית רק בתוך תחום הדרך, שזה קו שנמצא לאורך נתיבי אילון, אז פנינו למודד, בחנו 250 שלטים שנמצאים ממש על הכביש, מתוכם כ-50 שלטים היו בתחום הדרך. בחוק יש סייגים- -

לאה ורון:

מתי בחנתם את אותם 250 שלטים?

יגאל כהן-שור:

באוגוסט 2004. בחוק יש סייגים, 5 ו-6, שמתירים להציב שלטים. בכפוף לסייגים האלה יש 20 ומשהו שלטים שעדיין נשארו כמוצבים שלא כחוק. פנינו לכל בעלי השלטים, כולם הסירו או הגיעו להסכמה עם נתיבי אילון להסיר את השלטים. זה בתוך תחום הדרך, זה מה שהצלחנו לאכוף.

מחוץ לתחום הדרך, זה הנושא של הרשויות המקומיות. כמו שבעבר הרשויות המקומיות לא שיתפו פעולה - גם בנושא הזה, הם הסכימו לשתף פעולה בתוך תחום הדרך. תחום הדרך הוא קו שנמצא לאורך הדרך. יש מקומות שהוא צמוד במרחק מטר, יש מקומות שזה 10 מטרים. זה קו היסטורי.

היו"ר משה כחלון:

נציג איכות הסביבה, למה אתם לא אוכפים את החוק?

יהושע ג'וש פדרסון:

לעניין המצב המשפטי, החוק, בבסיסו, כפי שחבר הכנסת חנין ציין, שני רציונלים עיקריים; הבטיחות בדרכים וההיבטים של השמירה על הסביבה והמרחב הציבורי. החוק הוא בסמכות המשרד להגנת הסביבה ומשרד התחבורה ביחד. החוק מתייחס לשלט שנצפה בדרך בין-עירונית, גם אם הוא נמצא במרחק גדול. נתיבי אילון היא דרך בין-עירונית, החוק חל עליה.

החוק קובע שלא ניתן להציב שלט שנצפה מדרך בין-עירונית, אלא אם יש לו היתר. היתר יכול להינתן על-ידי פנייה לרשות המקומית שמקבלת אישור של ועדת משנה של הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה. יש פרוצדורה בחוק לקבלת היתר באישור ועדת משנה של הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה, בסייגים מסוימים. אני אומר בלי לפרט – ככלל, שלט שניצב על עסק מסוים, שמפרסם את העסק עצמו, בסייגים מסוימים של גודל וכו' – ניתן. שלטים מסוג אחר – לא ניתן.

לגבי אפשרויות אכיפה של המשרד לאיכות הסביבה, חוץ מזה שיש נתיבי אילון, שמוסמכת בתחום הדרך, מצב שבו ניתנים רשיונות, עם מרכאות או בלי מרכאות, בעיקר על-פי חוק העזר העירוני על-ידי הרשויות המקומיות, יוצרות מניעות לכאורה מפני אכיפה של המשרד לאיכות הסביבה. יש לי רשיון מהרשות המקומית, אם הרשיון ניתן בכפוף או לא בכפוף לחוק העזר העירוני, שזאת שאלה שצריך לבחון אותה, אבל במיוחד מבחינת האכיפה של המשרד לאיכות הסביבה, במיוחד אכיפה פלילית, זה יוצר מגבלה או מניעות אם מותר לו לפעול מול בעל רשיון.

##### דב חנין:

יש אפשרות לפעול מול הרשות המקומית שנותנת היתר שלא כדין.

יהושע ג'וש פדרסון:

אבל לא באמצעות אכיפה פלילית של המשרד לאיכות הסביבה.

##### דב חנין:

הייתי מציע לכם לחשוב על הכיוון הפלילי.

יהושע ג'וש פדרסון:

רשות מקומית אינה מוגדרת כבעל שלט בעניין החוק שאוכף משהו שקשור לשלט.

אורית נוקד:

לכן הצעתי לפנות ליועץ המשפטי לממשלה, כי זה נראה לי דבר הרבה יותר מורכב.

יצחק בן-דוד:

הבעיה שאנו נתקלים בה כמעט בכל הארץ זה הרשיונות שהרשויות המקומיות מנפקות לבעלי השלטים, וכמו שג'וש אמר, זה מונע מאתנו לבצע- -

היו"ר משה כחלון:

ניסיתם לשנות? פניתם לשר?

יצחק בן-דוד:

פנינו לרשויות המקומיות ולשלטון המקומי.

היו"ר משה כחלון:

לא, במשרד שלכם, באמצעות חקיקה, לחסום את הפרצה.

יצחק בן-דוד:

האמת היא שיש נושאים יותר חשובים.

יהושע ג'וש פדרסון:

אנו איננו סמכות ישירה.

היו"ר משה כחלון:

בכל זאת אתם ממונים על אכיפת חוק. אתם אומרים שהידיים שלכם כבולות בגלל איזו פרצה. אולי שהשר יפנה ליועץ המשפטי לממשלה, אם אתם רואים שאינכם יכולים למלא את תפקידכם.

יצחק בן-דוד:

נבדוק את זה. זאת בעיה שאנו נתקלים בה.

היו"ר משה כחלון:

אם אתה לא יכול לאכוף, אתה צריך לעשות הכל כדי לראות איך אתה אוכף.

יצחק בן-דוד:

המשרד לאיכות הסביבה מתעסק בהרבה מאוד נושאים. בעיית השילוט היא יותר בעיה בטיחותית מאשר בעיה סביבתית. אני לא אומר שהיא לא בעיה סביבתית. לכן הנושא של השילוט אינו על סדר היום העיקרי שלנו. אנו מתמודדים על בעיות של זיהום אוויר, עם בעיות של שטחי תעשייה, עם בעיות של זיהום מים, ויש לנו 37 פקחים. השאלה היא מה המשקל שאנו נותנים לכל נושא. השילוט אינו הנושא החשוב ביותר שאנו מטפלים בו. אנו הקצינו לנושא הזה אדם שעובד במשרה מלאה רק בנושא השילוט, רשמנו דוחות, פתחנו תיקי חקירה, אך זה לא הנושא העיקרי על סדר היום של המשרד לאיכות הסביבה, יש נושאים הרבה יותר חשובים.

ראיק סאלם:

בדרכים בין-עירוניות, על-פי חוק, אסור להציב שלטי חוצות ושלטי פרסום. הבעיה, למשל, כמו הדוגמה של נתיבי אילון, שהדרך הבין-עירונית גובלת בשטח העירוני, ובשטח העירוני אין איסור על-פי חוק להציב שלטי חוצות. זה יוצר בעיה, כי זה גובל בכביש הבין-עירוני. לדעתי, יש לקדם חוק שיאסור גם את הצבת שלטי פרסום גם בשטח העירוני שגובל בכביש הבין-עירוני.

היו"ר משה כחלון:

מה הקריטריונים שעומדים בפני מקבלי החלטות, בעניין האם לתת רשיון או לא לתת רשיון? והאם האלמנט הבטיחותי נכנס? הכספי, אני מבין – זה מכניס כסף, וזה טוב.

אחז בן-ארי:

המטרה העיקרית של החוק הזה, כפי שהוזכר כאן, היא בטיחותית. כדי לשים את הדברים בפרופורציה צריך לומר שלא ידועה לנו שום תאונה מתועדת שבה היתה טענה שדעתו של הנהג הוסחה בגלל- -

אורית נוקד:

זה יחד עם הפלאפון, זה יכול...

##### דב חנין:

לא סביר שאדם יגיד: אני לא הסתכלתי בכביש כי הסתכלתי בשלט פרסומת.

אחז בן-ארי:

אמרתי שלא ידועה לנו טענה כזאת. אני לא יודע אם זה קרה או לא, לא ידוע לנו. בכלל, אני לא יודע שיש הרבה תאונות בנתיבי אילון.

הוראת החוק כתובה בצורה ברורה, שאסור לשים שילוט מסחרי, לצורך העניין, שנשקפת לנהגים בדרך בין-עירונית. מה הגבולות של הצבת השלטים, זה לא כל-כך ברור, האם זה מרחק הראייה, איפה זה נגמר, אך לא צריך להפליג לוויכוח משפטי, כי ברור ששלטים מוצבים ממש על אם הדרך או קרוב, זה נשקף אל הדרך.

בעבר היו תהיות לעיריית תל-אביב, האם הדרך של נתיבי אילון שחוצה את העיר היא דרך בין-עירונית. נדמה לי שהוויכוח הזה מאחורינו, ואי-אפשר לבסס עליו טיעון משפטי רציני, גם משרד התחבורה אומר את זה, גם מהירות הנסיעה אומרת את זה.

למה בכל זאת יש שלטים – כי בכל זאת היה ניסיון למצוא את ההבחנה בין דרך בין-עירונית שחוצה שטחים פתוחים לדרך שחוצה אזור מבונה. בכל זאת הגירויים שעומדים בפני הנהג שונים, שטח פתוח מפתיע יותר מהבחינה הזאת, כשאתה נוסע בעיר, זה ממילא חלק מהנוף האורבני.

בשנת 2000 הוגשה עתירה בידי חברת רפיד בתגובה, עד כמה שאני יודע, לניסיון של חברת נתיבי אילון להסיר שלטים. הפרקליטות הצהירה בבג"ץ, למיטב ידיעתי, שהמשרד יזום חקיקה, שעושה את ההבחנה הזאת בין אזור עירוני מבונה לשטחים פתוחים. באיזה משרד – יכול להיות שבגלל החלוקה בין משרד התחבורה למשרד לאיכות הסביבה ומעצ, יכול להיות שבגלל זה הדבר לא יצא אל הפועל. ההודעה הזאת לא הוכחשה מעולם. מאז שנת 2000, שהיה ניסיון אכיפתי של נתיבי אילון, וחברת נתיבי אילון חזרה בה מהניסיון הזה, אבל צריך לקשור אותו גם להודעה של הפרקליטות בבג"ץ, בעצם נוצר מצב ביניים לא ברור, שהמדינה בלי שתיזום חקיקה כנראה משקיפה על הקטעים האלה שחוצים אזור מבונה כקטעים שהחוק לא צריך לחול עליהם.

אורית נוקד:

לגבי צפון נתיבי אילון, אם איני טועה, שם אי-אפשר לומר שמדובר בשטח מבונה, השטח שקרוב יותר לגלילות.

גדיאל בלושטיין:

תוך שלוש שנים הוא יהיה מבונה, התוכניות אושרו.

אחז בן-ארי:

זה מסביר מדוע כאילו מזלזלים בחוק. נוצרה הבנה עם משרדי הממשלה, ואני שומע כאן גם את דעתו של נציג משרד התחבורה, שזאת גם השקפתו של המשרד, שכך צריך להיעשות, רק הדבר הזה לא קורה. יש הבנה שזה צריך להיות המצב. הסרה של השלטים האלה היא פגיעה בהכנסות של הרשויות המקומיות, זה מכניס לא מעט כסף, ונוצר מצב ביניים.

לאחרונה הוגשה עתירה מנהלית על-ידי עמותת פעולה ירוקה נגד הרשויות המקומיות הנוגעות בדבר הסמוכות לאילון, ואנו צריכים להשיב לעתירה הזאת. בעקבות זה חידשתי שוב את הפנייה למשרד התחבורה, כדי שיגידו איפה אנו עומדים בעניין הזה. אם תהיה דעה נחרצת של הממשלה שלא צריך לבטל את החוק, והוא צריך להיאכף כפי שהוא כתוב היום, נבלע את הצפרדע הזאת בקומה זקופה. אבל אם לא, צריך לראות איך אנו מתקדמים. לכן המצב הזה הוא מצב ביניים.

לגבי התקשרויות, כפי שהיתה פה התייחסות, גם של חברת הכנסת נוקד, הרשיונות שאנו נותנים, לפחות בעיריית תל-אביב, הם שנתיים, עד 31 בדצמבר כל שנה, כך שיש מספיק זמן כדי שאם תהיה התפתחות, הדבר הזה ייעשה כך או כך. הציפייה שלי, שאם חברי הכנסת שותפים לדעה שבכל זאת יש מקום להבחנה בין אזור מבונה לשטחים פתוחים, בשטחים פתוחים יש עניין לא רק של בטיחות, אלא גם של נוף שמתכער כתוצאה משלטים, במיוחד אם הם ענקיים, אם יש מקום להבחנה כזאת, באין יוזמה ממשלתית לחקיקה, אולי הוועדה בעצמה תעשה את הדבר הזה, ובכך תעשה סדר במצב.

##### יצחק זיו:

לגבי נושא הבטיחות; כשאני רואה פרסומת שיש מבצע על מוצר מסוים עד תאריך, ואני מאט את מהירות הנסיעה שלי כדי לקרוא את הפרסומת הזאת, זה נקודה שמתייחסת לנושא בטיחות בדרכים.

גדיאל בלושטיין:

אני רוצה להזכיר לנוכחים שאולי לא היו בכנסות הקודמות בוועדת הכלכלה, שהנושא הזה עלה בפני ועדת הכלכלה מספר רב של פעמים. יש לי חלק מהפרוטוקולים פה. העמדה של ועדת הכלכלה לאורך כל הדרך באופן עקבי היתה הנושא הבטיחותי; תביאו לי נתונים, ואם הם יצביעו על קשר בין תאונות דרכים לבין שילוט, אנו נפעל. אמרו את זה כל חברי הכנסת באופן עקבי לאורך השנים.

אורית נוקד:

אם יש ספק, אין ספק.

גדיאל בלושטיין:

אף אחד לא הביא שום חוות דעת או מחקר שמצביע על קשר בין תאונות דרכים לבין

שילוט. הכנסת עצמה יזמה את המחקר בסופו של יום. ב-8 בפברואר 2005 הגישו לכנסת מסמך שנמצא אצלכם בחוברת שעשה מר נור, שנקרא "מסמך מקדים לקראת דיון בנושא השפעת הפרסום בשלטי וידאו" - שזה עוד יותר חמור, גם בעיניי, בתור מי שמייצג חברות שילוט - "על בטיחות בנהיגה". אומר אותו חוקר בעמוד הראשון: אין ביסוס מדעי של ממש לקשר או להיעדר קשר בין הפרסום בשלטי וידאו לבין תאונות דרכים, המאפשר קבלות החלטות מושכלות- -

עוד אומר אותו חוקר: "נהוג לגרוס כי לשלטי הפרסום יש אפקט חיובי של שמירה על העירנות. עמוד לאחר מכן הוא אומר שהסחת הדעת היא קטנה יחסית, והמסקנה שעולה מאותו דוח שהוגש לוועדת הכלכלה של הכנסת ומצוי ברשותכם, כפי שאמרתי, שאין קשר בין תאונות דרכים- -

##### דב חנין:

אתה מצטט את המשפט: "נהוג לגרוס כי לשלטי הפרסום יש אפקט חיובי", אבל בסוף אותה פסקה אומר ההפך: "לכן סביר להניח ששלטי הפרסום אמנם מסיטים את תשומת הלב של הנהגים מהנהיגה".

אורית נוקד:

האם צריך בשביל זה חוות דעת? ברור שהשלטים האלה מסיחים את תשומת הלב של הנהג. זה מן המפורסמות, זה אפילו בגדר ידיעה שיפוטית.

גדיאל בלושטיין:

מה שברור לך, עובדה שלא ברור למחקרים.

לאה ורון:

מה שטענה מחלקת המחקר של הכנסת זה שלא נמצאו מחקרים רשמיים בנושא, והם סירבו מטעמים שונים לבצע את המחקר לוועדת הכלכלה, וזה מה שאומר המסמך.

גדיאל בלושטיין:

לא.

אורית נוקד:

הוא אומר: המחקרים היחידים שעוסקים בנושא הם סקירות ספרות שבהן ניסו החוקרים לגזור מסקנות בעניין שילוט וידאו. בדרך-כלל נמצא בשטח מבונה- -

גדיאל בלושטיין:

אחז בן-ארי אמר אמירה מאוד חכמה, וצריך לעשות את ההבחנה הזאת. אני מפנה לסעיף 3.

אורית נוקד:

אגב, רוב המחקרים משנות ה-50 וה-60 של המאה הקודמת. כמה מכוניות היו בשנות ה-50 בארץ? יש מציאות.

גדיאל בלושטיין:

המציאות היא שגברתי לא מסוגלת להביא ולו תאונה אחת שאירעה בגלל שלט.

אורית נוקד:

אמר דב חנין דבר נכון: מי יודה?

גדיאל בלושטיין:

כשקורית תאונה, שואלים את הנהג.

##### דב חנין:

יש עלייה עצומה בתאונות הדרכים בישראל.

עמי ורוד:

נכון, אבל מאז יש גם פלאפונים ועוד המון דברים שמסיחים את הדעת הרבה יותר.

היו"ר משה כחלון:

אני מציע להתמקד בעניין, כי בעניין של המחקרים, אתה לא יכול לדעת אם תאונה קרתה בגלל שלט או בגלל דבר אחר.

גדיאל בלושטיין:

לגבי חוק הדרכים; להשקפתנו, נתיבי אילון אינם דרך בין-עירונית. יתרה מזאת, על-פי תמ"א 3, חלקים מנתיבי אילון מוכרזים כדרך עירונית, בדיוק ההפך.

גדיאל בלושטיין:

הפתרון האמיתי, ואמר את זה מר אחז בן-ארי, ואני חושב שיש להסכים אתו, שאותן דרכים פרבריות, בין-עירוניות, לא משנה להיבטים משפטיים, כיצד נגדיר אותן, שמצויים בתוך ערים ובתוך נוף עירוני, יהיה ברור, שיהיה אפשר לשים שלטים. דרכים שהן בין-עירוניות או דרכי נוף, למשל, לא יהיה אפשר לשים שלטים. אז ישיגו את כל המטרות. הרי הדרכים הבין-עירוניות, לדוגמה, ניקח את הדרך למכתש רמון שהיא גם דרך נוף וגם דרך בין-עירונית, שם יש גם אינטרס בטיחותי וגם אינטרס סביבתי שלא יהיו שלטים. זאת ההבחנה הנדרשת, שמבוקש לשנות את החוק, שכולם יבינו מה מותר ומה אסור, שכללי המשחק יהיו מובנים לכולם.

משה נור:

היסטורית, מי שיזם את החוק הוא אברהם יופה, תיקון לחוק, אז היה מותר עד 100 מטר מציר הכביש, ואברהם יופה יזם חוק, שזה מפריע לנהגים. לא היה ייצוג הולם של הצד שלנו, ויצא חוק בלי שום סימוך של שום דבר. היו לו קשרים טובים, הרימו ידיים, וזה החוק, שהוא חסר-היגיון, פתוח לגמרי, נותן לכל אחד מאיכות הסביבה, וזאת העבודה שלהם, להסתכל עליו איך שהוא רוצה. הגיע הזמן שיתקנו את החוק הזה, זה לא הגיוני.

החברה שלנו קרסה בקטע הזה בשנת 80' וקרסה פעם שנייה מהטלוויזיה ב-97'. חברות שילוט החוצות, אני מייצג חלק מהן, לא מלקקות דבש. טוב שזה ועדת הכלכלה. שילוט חוצות בכל העולם, אנו עובדים בכל העולם, וכדאי לקרוא את שני העמודים שנתתי – מדינת ישראל היא הייצואנית מספר 1 בעולם של המדפסות שהמציאו את הבניינים בעולם. כל מה שרואים בניו-יורק ובבניינים ולאורך הדרכים הבין-עירוניות בעולם זה מדפסות שפותחו בארץ. ישראל היום היא יצואנית מספר 1 של מדפסות כאלה. במרבית העולם מותר לשים שלטים בדרכים בין-עירוניות. במדינות נאורות, כולל ארצות הברית, נתתי את הדוגמה של אוהיו, היה מחקר רציני ביותר שקבע בדיוק הפוך, ששלטים מונעים היפנוזה מהנהג.

הרי מה קורה בדרכים בין-עירוניות - גם בארץ עשו מחקרים בערבה ובכביש חיפה. בסוף הדרך אנשים נמצאים חצי ישנים. אלה לא שלטים שמעבירים מסרים ארוכים – שלט חוצות זה תמונה עם שתי מילים. לא מספרים שם סיפורים ומושכים תשומת לב. תפקיד השלט בדרכים בין-עירוניות, וזה נקבע בהרבה מדינות בעולם, זה מונע היפנוזה, כי השלטים משתנים כל שבועיים, הנוף לא נשאר מונוטוני, למה בארץ זה צריך להיות הפוך?

נכון שיש נוף, צריך לחיות עם שני הדברים. שלטי החוצות זה המוצר הזול ביותר שניתן להחדיר מוצרים קטנים לחברות קטנות ובינוניות. זה יסודי בכלכלה, בלי קשר לכך שזה מפרנס עשרות-אלפי עובדים, מפרנס את הרשויות ומה שמסביב. זה המוצר מספר 1 לקידום הכלכלה בכל מדינה. מעודדים אותו ולא הפוך.

היו"ר משה כחלון:

אני לא מניח שחברת הכנסת נוקד מתכוונת לפגוע בעסק של מישהו. צריך למצוא את האיזון. נציג המשטרה, האם אתם יודעים נתונים על כך שהיו תאונות בעקבות השלטים?

ערן סדן:

אחת הבעיות, לפחות בצירים עירוניים, זה מגבלה מחקרית קשה בנושא של איסוף נתונים על תאונות דרכים שנובעות עקב ריבוי מסרים של שילוט, רוב התאונות האלה הן תאונות של חזית-אחור, כשיש היסח דעת באזור צפוף. אחד הדברים הראשונים שיקרו הוא תאונת חזית-אחור, מכיוון שיש מצב די ברור של אשמה ומצב די דל של תאונות קשות. במהלך הרישום אנו עוסקים יותר בתאונות הבעייתיות, התאונות שבהן אנו יוצאים לבחון, התאונות שבהן יש פצועים. אלה תאונות שבדרך-כלל נגרמות בנזק בלבד, חזית-אחור, מעט מאוד מהתאונות האלה מקבלות התייחסות משטרתית ורישום משטרתי כמו שצריך. בגלל בעיות של כוח אדם אנו צריכים לעסוק בעיקר ולא בבעיות שהן יותר קלות לתרגום.

היו"ר משה כחלון:

כלומר יש תאונות עם נזק ברכוש, לא בנפש?

ערן סדן:

יש בעיה של רישום בשטח מבונה בעיקר, שיוצרת מגבלה מחקרית קשה בעניין זה. לכן אנו לא יכולים להצביע באופן חד-משמעי. אגב, הבעיה הזאת מוכרת ברוב העולם בנושא של רישום תאונות.

הנדסת תנועה היא במידה רבה גם הנדסת אנוש. אנו כמהנדסי תנועה מייצרים מוצר שבו צריך לנסוע אדם, להבין את המסר כדי לנהוג נכון, ואנו באמצעות המסרים משתדלים לתעל אותו שלא לעשות תאונות וטעויות. אנו יודעים, ויש מחקרים מהעולם בעיקר, ה-HCM, High way Capacity Manual, שהוא התורה הכתובה לכבישים הבין-עירוניים, מציין את צמצום גזרת הראייה ככל שהמהירות עולה, ואציין שכאשר אנו עוברים קילומטר במהירות של 100 קמ"ש, 28 שניות, ואם לאורך ה-28 שניות האלה יהיו מסרים, אנו צריכים לקלוט אותם. בהנדסת אנוש יש מושג שנקרא רעשים ומסרים. אנו צריכים לקלוט את המסרים שהם התיעול שלנו למניעת טעויות.

יורם מרציאנו:

אני מקווה שבמשטרת ישראל מדברים בפה אחד. אני מקבל לידיי פרוטוקול מישיבה שהתקיימה פה לפני שנה בראשותו של אמנון כהן, היה פה איש משטרה שדיבר דברים אחרים, הנה הפרוטוקול. גם אני בעד איכות סביבה, אך לא צריך לשפוך את התינוק עם המים. היה פה קצין משטרה שדיבר הפוך ממה שהוא מדבר.

אורית נוקד:

יכול להיות שיש מחקר חדש.

ראיק סאלם:

לדעתי, גם משרד התחבורה תומך במה שאומר ערן באופן חד-משמעי.

ערן סדן:

המשטרה גם בעבר וגם היום נגד מסיחי דעת, ומסיחי הדעת שאנו מדברים עליהם כרגע הם שילוט הפרסום בתחום הבין-עירוני. אנו מתמודדים עם התמרור הקטן שיש לו מסר של הנדסת תנועה, מסר לנהג. השלט הקטן של הנדסת התנועה שמיועד לנהג למנוע את התאונות מתמודד לא פעם עם שלט ענק, עם מסרים בוטים, פרובוקטיביים, שהקופי-רייטרים עשו הכל כדי למשוך את תשומת הלב של אותו נהג עם השלט הענק שלהם, לעומת השלט הקטן והסולידי שמיועד לנהג כדי למנוע את התאונה, וכל זה כשהוא על פני 28 שניות שבהן הוא עובר את הקילומטר, צריך לקלוט די הרבה מסרים. אנו גורסים שהמסר שלא קשור לנהיגה הוא הסחת דעת, ובמילה המקצועית – הרעש.

הייתי בזמנו בהרצאה של מהנדס תנועה מקביל לי באנגליה, והוא הציג תמונה של שלט חוצות שהיה בדרך בין-עירונית. על השלט השתמשו בצורת התמרור - אמנם גדול מאוד ומאיר - של פנייה ימינה. זה יצר מצב שמישהו נסע ימינה בניגוד לכיוון, גרם לתאונה, יכול להיות שאוכל להשיג את זה ולהעביר לפה.

יורם מרציאנו:

הערה לגבי חברתי הטובה אורית נוקד; אני חושב שיש לעשות הכל כדי למנוע תאונות דרכים. שאלה; אני חוזר הביתה כל ערב, מולי יש מפעל לייצור מלט, הוא תמיד מסיח את דעתי, הוא מלא תאורה, אז אם בעוד שבוע אעשה שם תאונת דרכים, יסגרו את המפעל? זה הפתרון? הבעיה לתאונות הדרכים זה הסבלנות של הנהג הישראלי.

עופר קוט:

אני שמח לציין שנראה שכולם בעדנו, בעד העתירה שלנו ונגד השלטים, כל חברי הכנסת, אם זה משיקול של בטיחות, אם זה משיקול של איכות סביבה.

יורם מרציאנו:

לא כולם.

עופר קוט:

נציג המשטרה אמר דברים מאוד ברורים שאי-אפשר להתווכח אתם. גם נציג משרד התחבורה, מה שהוא אמר, בניגוד למה שעו"ד בן-ארי אמר, זה שלדעתו, צריך לשלול את הפרסום גם בתחום העירוני, כאשר הוא נשקף בדרך הבין-עירונית. עו"ד בן-ארי לא דייק בדבריו. גם מר נור לא מדייק בדבריו, כי באנגליה אסור שילוט בין-עירוני, אלא אחד בכל עשרה מייל. אני יודע את זה, כי דיברתי עם נציג המשרד לאיכות הסביבה הבריטי בעניין הזה.

אנו שוכחים, שהעיקר שמרוויח פה הוא מגזר עסקי מצומצם של חברות פרסום. הם רבים על הלחם שלהם, ואני מבין את זה. גם לעיריות נוגעים בכיס. מי שמפסיד זה כולנו, כל אזרחי המדינה, אם זה בגלל שהם חשופים לפוטנציאל של תאונת דרכים, ואני בטוח שאף אחד מאתנו לא רוצה ולו את הקורבן היחיד הבא. גם חברי הכנסת שבזמנו חוקקו את החוק לא רצו תאונות דרכים או פגיעה בנוף. יהיה לכולנו קצת יותר טוב, אם כשאנו נוסעים בדרך בין-עירונית, שהיא משהו שנקרא נחלת הכלל, לא ניאלץ להיות חשופים לפרסומות שלא ביקשנו.

מאיר דורון:

מסיח הדעת הגדול ביותר זה הטלפון הסלולרי. המשתמשים הכי גדולים במכשירי הקשר הם משטרת ישראל. כל מי שחושב אחרת, נכדי נכנס פעם באוטו משטרה שהיה עסוק במכשיר קשר. כשרוצים להסתכל מי מחייג אליך, מסתכלים למטה. אנו נוסעים היום בכביש נתיבי אילון. עיריית תל-אביב היתה שותפה להקמת נתיבי אילון, היא עדיין שותפה בחברת נתיבי אילון. בכביש הזה הוא לכל דבר כביש עירוני. הכבישים 4, 2 – 2 הוא הכביש הכי בולט אחרי 1, ירושלים, כביש 2 זה תל-אביב-חיפה. עד הקאנטרי והקאנטרי בכלל, הוא עובר בתוך תל-אביב, בשטח בנוי, אנשים גרים 50 מטר מהכביש. זה כביש עירוני לכל דבר. צריך לומר: מ-500 מטר מתחום הישוב יהפוך להיות כביש בין-עירוני. אפשר גם להגדיר את זה. לא ייתכן שכביש 4 עובר בתוך פתח תקווה, בתוך אזור התעשייה על כל הבתים יש פרסום, בבני ברק אין פרסום, ואורית נוקד משפיים – כל הדרך עד שפיים יש שלטים: "שפיים ונהנים".

שמעתי רק את עופר קוט אומר: הרשויות רוצות לכיס שלהן. מה זה? זה הולך למשכורת שלנו? זה הולך לשיפורים. תל-אביב, למשל, פיתחה בצורה בלתי-רגילה את השירותים. צריך להבדיל בין כביש בין-עירוני שעובר בתוך ישוב, והופך להיות כביש עירוני לכל דבר ועניין.

עמי ורוד:

ברעם מפרסמים על-פי היתרים, ורק באזור שנמצא בתחום נתיבי אילון בדרך שנמצאת בתחום עיריית תל-אביב על גבי בניינים, לא התקנת מתקנים ולא שום דבר.

החוק שמדובר עליו, שלא ייצפה שום שלט מכביש בין-עירוני, נחקק ב-1966. מאז חלו הרבה תמורות בהתפתחות התחבורה בארץ, והן באו בעיקר לידי ביטוי בשינויים, ודיבר על זה גם קודם חברי גדי בלושטיין, בדיני התכנון והבנייה. תמ"א 3 שמגדירה תוכנית מתאר ארצית לגבי כבישים מבחינה בין שתי הגדרות: דרך מהירה, שהיא דרך שמקשרת בין מוקדי פעילות ואוספת תנועה מדרכים ראשיות ואזוריות, ודרך פרברית מהירה, שהיא דרך שעוברת בתוך אזורים מטרופוליטניים, מחלקת את התנועה בתוך מטרופוליטין, ומתחברת לפרק הכבישים הארצי.

מכוח הוראות תמ"א 3 יצאה תמ"מ 5, תוכנית מתאר מחוזית למחוז תל-אביב, ושם מצורף תסריט התחבורה. אפשר לראות בו, כביש מהיר מוגדר, למשל, כביש גהה, למשל כביש 5, למשל הקטע של אילון מכיוון גלילות לכיוון הרצליה. כביש אילון פה מוגדר כדרך פרברית מהירה.

כשב-1966 נחקק החוק ודיבר על דרך עירונית ודרך בין-עירונית, דובר על התנועה של אז. היום אנו במצב שכביש אילון עוד לא היה בדמיון של אף אחד. אי-אפשר להשוות בין כביש אילון, שעובר בתוך מתחם עירוני לכל דבר, הבתים נמצאים עליו, אי-אפשר להשוות אותו לכביש תל-אביב-חיפה, צריך לעשות את ההבחנה הזאת. גם העניין של "לא ייצפה לעיני מי שנוהג", קשה לי לראות איך אפשר לא לראות מכביש אילון שלטים שנמצאים בתל-אביב וברמת גן. החוק צריך פירוש ענייני.

אני מצאתי את זה באינטרנט, סקירה משווה בנושא הצבת שלטים פרטיים לדרכים בין-עירוניות, הוגש לחברת הכנסת רוחמה אברהם.

לאה ורון:

הסקירה הועברה לחברי הוועדה.

עמי ורוד:

במישיגן נדרש היתר להצבת שלט פרסומת סמוך לדרך בין-עירונית, כלומר אין איסור גורף.

לגבי הולנד, למשל, שזאת גם מדינה מערבית מתוקנת, הצבת שלטים ופרסומות אסורה רק בדרכים מהירות שאינן עירוניות.

יגאל כהן-שור:

דרך נתיבי אילון היא דרך פרברית מהירה, זאת אומרת שהיא לא דרך עירונית, וזה אומר שהחוק חל על נתיבי אילון.

ראיק סאלם:

אני גם נציג משרד התחבורה, אני גם מהנדס תנועה שעובד בתנועה בבטיחות. אני אומר חד-משמעית: שלטי הדרכה בכבישים בין-עירוניים הם מפגע בטיחותי לכל דבר, כי גורמים להסטה של ריכוז הנהג בנהיגה. לא הוכח חד-משמעית שזה גורם לתאונות דרכים- -

היו"ר משה כחלון:

אני מניח שזה מה שרוצה המפרסם, שיסתכלו על זה.

עמי ורוד:

אם התוצאות איומות כל-כך, למה בתוך העיר מותר שלטים?

היו"ר משה כחלון:

קיבלתי פרוטוקול של הדיון הקודם, וחברת הכנסת נוקד, אני חושב שאם היית מקבלת את הפרוטוקול הזה, לא היית מזמנת את הדיון הזה. הרוח אותה רוח, אני לא השתכנעתי בסטטוס החוקי של נתיבי אילון. אני חושב שעו"ד בן-ארי הגדיר את זה נכון, הדברים לא ברורים, ולצורך האכיפה תצטרך להיעשות הבחנה ברורה, הוועדה תדרוש את זה ממשרד התחבורה בשיתוף עם המשרד להגנת הסביבה, משרד הפנים, משרד המשפטים, למסור לוועדה את עמדתם לגבי החלוקה בכבישים – מה זה עירוני, איפה עירוני. עו"ד ורוד, אמרת שמה שנכון ל-66' לא נכון להיום, לכן שיבהיר את המצב המשפטי ואת הצעדים שיש לנקוט כדי שיורו לאנשים כיצד לפעול.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 10:10.