

10 כושים קטנים

הנה כמה מן ההצעות שהשמענו בדיון זה באוני שריתחבורה, משה כרמל ופקידיו הבכירים, שהקשיבו לדיון:

● **התחבורה העירונית:** איננו מקבלים תרומות מקואופרטיב דן, ולכן אנו יכולים להרשות לעצמנו לקבוע: דן היא שערוריה המתהלכת על ארבע, או על שמונה. תנאי-הנטייה הם בלתי-אנושיים: הדוחק, הליכוד, חוסר-האדיבות, חוסר-האוויר, התורים, בכל הקווים — וגייחוד בקווים הפחות-מיוחסים לשכונות.

תיכנון הקווים הוא היסטורי: רוב תושבי חולון עובד בתל-אביב, אך אין קשר ישיר בין חולון למרכז וצפון העיר. ליקויים כאלה יש גם בערים אחרות: בחיפה אי-אפשר להגיע ברוב שעות היום, בקו ישיר מהכרמל המערבי לסכנין. מחולון למתחגן אין בכלל קשר. שלא לדבר על קשר ישיר בין בתים והרצליה.

אין אפשר להתגבר על זה? קודם כל, יש לאחד את כל הקואופרטיבים לגוף אחד, כדי לאפשר תכנון והפעלה ארציים. אך בסופו של דבר אין מנוס מלהנהיג רכבת תחתית או מוגריל בגוש דן. אולי יש מקום לרכבת-פרברים.

אבסורד הוא להאריך את קווי הרכבת בשולי המדינה, הכרוכה בהוצאת מיליונים רבים, בעיקר מסעמים אידיאולוגיים, בשעה שיש כאן הונחה מחרידה לגבי מרכז האוכלוסיה. התחבורה צריכה לשרת את הצורך שישנו, ולא להיפך!

● **מנויות השרות:** כל עוד המצב הוא כפי שהוא, אין תחליף למנויות-שרות. ואם אין תחליף, אינו הצדקה יכולה להיות לפסול את המיניבוסים, שהם קצרים יותר, ופחות מסריחים, ממנויות-השרות מדגמי דה-סוטו וקריילור?

תחבורה ציבורית בשבת!

● **תחבורה בשבת:** כאן המקום להשמיע שוב את הדרישה האלמנטרית לתחבורה ציבורית מלאה בשבת. חוסר-התחבורה מסיל סבל בליישוער על מאות אלפים, שזה יומם היחיד לנופש, להכרת הארץ, לרחיצה בחופי-ים, לביקור קרובים. אין נגד בלי זה אומה המושרשת בנוף מזוהה, בעלת חזויות חיים. שלווה ורגיעה?

אין מבין אפילו את ההגיון הדתי שבמצב הקיים: האם אלוהים מעדיף בכביש בשבת קריילור מצותצח על אוטובוס מרופט? האם שייך אלוהים לעשירים?

דרושה תחבורה בשבת בכל הקווים. אנחנו מוכנים להתפשר ברוח טובה עם הדתיים לגבי קביעת נקודות-המוצא של הקווים בשבת, ואפילו לקחת בחשבון שינוי קווים, כדי להתחשב ברגשותיהם של תושבי אזורים דתיים. אך כאשר ראשי-העיר מרשה לעצמו לפעול אפילו נגד שכירת אוטובוסים בשבת, כמו חבר-הכנסת נמר — הרי זו התעללות.

● **רכב פרטי:** לאור המצב, אין פלא שהאזרח משתוקק לרכב פרטי. בארץ הוא דרוש יותר מאשר בארצות אירופה, שיש בהן תחבורה ציבורית מעולה ושאינן נהן שאבעס, אבל שם כבר עוברים המוני העובדים לרכב פרטי קטן. בארץ פועל משרד-התחבורה וכל הממשלה נגד רכב זה בכל הדרכים, כאילו היה אויב העם מס' 1.

יש לשנות זאת, מיסים על רכב יקר — בבקשה. כמה שתרצו. אבל מס על רכב קטן, נגיד עד 10 כוחות-סוס, הוא אנטי-סוציאלי ואנטי-סוציאליסטי, אלא אם כן הכחנה היא לסוציאליזם דינזאורי.

ואם יש מיסוי נורא כזה, מדוע אין משתמשים לפחות בחלק מהגון ממנו לשיפור תנאי התחבורה? המכוניות מכניסות לממשלה 500 מיליון ל"י לשנה — והשר אומר שהממשלה תוציא רק רבע מזה לשיפור הכבישים.

● **עורקי תחבורה:** קשה להפריד כאן בין משרד-התחבורה ומשרד-העבודה, ולא רק מעני שלפי החלוקה הפיאודלית המקובלת הם שייכים למפלגה אחת. אין תיאום, אין מדיניות, יתכן שיש צורך בשר שליש של אחדות-העבודה כדי לתאם ביניהם.

הוא הדין לגבי אוטוסטרדה עירונית. היא חוללה מהפכה בתחבורה העירונית של ברלין, למשל. בונים כזאת בפאריס. מה יהיה בתל-אביב המיסכנה?

● **חוק כנוביץ:** טוב שהכנסת נמצאת בירושלים, ורוב חבריה גרים בגוש דן — כי הן נתן לנו הזדמנות, לפחות פעם בשבוע, להריח את אי-הרעל של הדיזלים בכבישים, כולנו באים הנה עם כאב-ראש, מתי יושם קץ לזוועה הזאת?

יסעו החיילים בחינם!

● **טרמפ חיילים:** אנו חוזרים בכל תוקף על תביעתנו למלא חוב ראשוני כלפי חיילינו, ולהעניק לכולם הסעה חינם בכל התחבורה הציבורית. זה יכול להסתדר בנקל על-ידי תשלום גלובלי, לא גבוה ביותר, לקואופרטיבים. האם מדינה זאת דווקא צריכה לקמץ על חייליה?

● **בטיחות:** הסתננו ידיעות שכבוד השר עומד לקבל סוף-סוף את דרישתנו להנהיג חובת חגורות-בטיחות. אבל ישנו הרושם הכבד כי לא נעשה די בשטח זה. יותר מדי מדברים על הגורם האנושי, ומעט מדי על בטיחות הרכב.

בארצות-הברית מתחוללת ברגע זה מהפכה, הקשורה בשמו של ראליף נאדר. הוא הכריח את הקונגרס לפתוח בחקירה, ושם נתברר כי בשנים האחרונות הוחזרו לסנדא, בחשאי, כשישית מכל המכוניות הפרטיות שנמכרו באותה תקופה, בלי ידיעת הקונצות, כדי לתקן בהן ליקויים חמורים. אותן המכוניות נמכרו ללקוחות בארץ — מה נעשה לגביהן? האם תוקנו? האם יש ביקורת?

ה"ססס" השנתי אינו ערובה לבטיחות. בשכר מועט ניתן להכין כל מכונית למיבחן שנתי בלי תיקון אמיתי. טוב שהמיבחנים עוברים למוסכים פרטיים — אבל יש צורך לחזק לאין שיעור יותר את הפיקוח על עבודת המוסכים, עם סאנקציות חמורות ביותר, וגם את הפיקוח על תעשיית החלפים והמחיסור בהם.

● **תעופה:** הכניעה לאינטרסים הצרים של אל-על בעניין טיסות-השכר גורמת נזק רב לתירות. לא יתכן שישראל תהיה חברת-תעופה בעלת מדינה — במקום מדינה בעלת חברת-תעופה.

וזוהי אולי הסיכום לכל הפרק הזה: התחבורה היא בידי קבוצות-חץ פרוטקציוניסטיות, שכולן חביבות המישר, ומשרד-התחבורה הוא חסר-אונים לפעול למען אירגון תחבורה ראציונלי, לטובת האזרח. כל אשר הוא מסוגל לעשות הוא לווסת, איכשהו, את המלחמות בין קבוצות-החץ השונות, בעלות החזקה על כבישי הארץ.

מטוסו של אשכול וגירוש עוטמאן

● **שבוע עזיתי שוב:** חמש פעמים על דוכן-הנאומים. שני נאומים היו מוקדשים למשרד-ממשלה (משפטים ותחבורה), אחד להצעה לסדר-היום על חופי-הרחצה (ראה

"אני חייב לומר, גבירתי היושבת-ראש, שדיון זה מזכיר לי את סיפור-הילדים על עשרה כושים קטנים")

במילים אלה פתחתי השבוע את נאומי על משרד-התחבורה. באותן המילים יכולנו לפתוח גם את דברינו בדיונים על כל שאר משרדי-הממשלה. כי התופעה שווה בכלום:

"הוויכוח מתחיל בנוכחות חברים מעשר סיעות, הממתינים לתורם לקבלת רשות-הדיבור, לפי סדר גודל הסיעות. אחרי שנציג הסיעה הראשונה מסיים את דבריו — עוזבים חברי-הסיעה את האולם. כך עושים גם חברי הסיעה השנייה אחרי דברי נציגם. נשארים רק חברי הסיעות של חברי-הכנסת שעדיין לא נטלו חלק בוויכוח. וכך הלאה, עד ש — — —"

לא סיימתי את המשפט, אך הוא היה ברור לכל הנוכחים (פחות מתריסר במיספר), שנהררו באולם באותה שעה.

ביקורתנו הרצופה על חוסר-הנוכחות במליאה (ורשימות-הנוכחים המתפרסמת במדור זה) מרגיזת ח"כים נכבדים רבים. הם גם גרמו לתופעת-לחואי משעשעת: כשאני עצמי נעדר לשעה קלה מן האולם, הופך הדבר מייד נושאל-שיחה, וח"כים רבים טורחים להעיר לי על כך, כאילו נפסד אותנו בקלקלתנו.

השבוע, כאחת הישיבות, שלח לי הח"כ הסימפאטי של רפ"י, יצחק נבון, פתק היתולי בזה הלשון:

"המקום: כנסת. הנושא: דיון על משרד-המשפטים. הנואם: פנחס רוזן. מספר הנוכחים: 18. כלהלן: מערך 4, גח"ל 3, מפד"ל 2, רפ"י 3, לע" 3, אגו" 2, רק"ח 1, סיעת העולם הזה — אף אחד."

הסיבה להעדרותי היתה פשוטה ובלתי-ימנעת: אחרי נאום-הפתחה של שר-המשפטים, ירדתי עם אמנון וזכרוננו למרתף הבית, כדי להכין את ה

נאום שלנו, שאותו היתין צריך לשאת בעוד שעה וחצי. מובן שלא יכולנו להכין סופית את דברינו לפני ששמענו את דברי השר — שהרי כל נאום כזה הוא ויכוח עם השר ותגובה על דבריו. האלטרנטיבה — להכין את כל הנאום מראש, ולהתעלם לגמרי מדברי השר — בודאי אינה רצויה. מאז כינון הכנסת ועד היום לא נעדרנו אף מיישובה אחת של המליאה, ולא יצאנו מן האולם בעת ישיבה, אלא לצורך זה (חוץ מהפסקות של עד חמש דקות לשתיית קפה, בישיבות ארוכות).

כעבור שעה, בהמשך אותו דיון, בעת נאומי של שמואל מיקוניס, נכחו באולם, חוץ מן היו"ר (נצר) ואנוכי, רק 12 ח"כים:

אל-אבא, שרף, ישיעיהו, ארבל; גח"ל — 2 מתוך 26 (עוזי אל, סירא); מפד"ל — 1 מתוך 11 (זוארץ); רפ"י — 1 מתוך 10 (מחילה גז); מפ"ם — 1 מתוך 8 (פלד); פא"י — 1 מתוך 2 (כץ); רק"ח — 1 מתוך 3 (וילנר). נעדרו לגמרי: לע" ואגו" 3.

למחרת היום, באותו דיון על משרד-התחבורה, היו המספרים בדיוק זהים. בעת נאומי של הנואם הראשון, ד"ר בנימין אבניאל גח"ל, נכחו 20 ח"כים (חוץ מהנואם, היו"ר ואנוכי). באמצע הוויכוח, בשעה שנאם ח"כ שלמה לורנץ מאגו"י, נכחו 12. לקראת סוף הוויכוח ירד המספר אל מתחת ל-10.

"תהיינה לך עבירות כאלה..."

יש נושאים המחייבים אותנו לתגובה עקרונית, כמו הנאום על משרד-המשפטים, כי הוא נוגע לאחד מעיקרי המצע שהביא לבחירתנו. אין זה מיקרה ששר-המשפטים, בנאום-תשובתו, הגיב עליו בחריפות שאינה רגילה לגביו. בין השאר:

יעקוב שמזון שפירא: לחבר-הכנסת אבנרי: אני מסכים להרבה דברים שהוא אומר, אני מסכים, למשל, שצריך להיות הוד והדר, והגנה על כל אזרח. אבל אולי צריך פעם להגן גם על הכנסת? אולי דרוש חוק להגנה על כבוד הכנסת? **אורי אבנרי:** אדרבא, תכניס את זה לחוקה!

שפירא: חבר-הכנסת אבנרי, מה שיהיה כתוב בחוקה, ותהיה ליברלית ככל שתהיה, הרי בפרק זה של יחס לכבוד הכנסת ולחבריה-הכנסת ולפרוצדורה של הכנסת, אני חושב שתהיינה לך עבירות שאפילו היועץ המשפטי הליברלי שלנו לא ירצה לעכב נגדך את ההליכים.

לא יכולתי אפילו לנחש למה התכוון השר. הנאום שלנו (ראה מיסגרת) בודאי היה במסגרת האדיבות הפרלמנטרית המכסימלית, בניגוד לכמה וכמה השמצות שהושמעו השבוע נגדנו מעל דוכן הכנסת מפי דוברים רשמיים.

שהשרים יסעו באוטובוס!

● **עומת נושא כזה,** שהוא בעל אופי עקרוני, יש נושאים הנוגעים לחיי היום-יום של האזרח. כזה היה הנושא שעמד על סדר-היום למחרת היום: הדיון על משרד-התחבורה. כאן דיברנו על דברים מעשיים ביותר. אחרי המשל של עשרת הכושים הקטנים, פתחנו בהצעה פשוטה:

"יתכן שיכולנו לוותר על כל ההצעות ודבריה-הביקורת, אילו היתה מתקבלת הצעה אחת שלנו: שיום אחד בשבוע, קבוע מראש — ולא יום-השבת — ישובת כל הרכב הממשלתי בישראל. כי אז היו כל השרים, הפקידים הבכירים ושאר בעלי הרכב הצמוד נאלצים לנוע כשאר בני-התמותה, בכלי הרכב של התחבורה הציבורית.

"אילו נתקבלה הצעה זו, אני בטוח שכמעט כל הליקויים היו נפתרים תוך זמן קצר ביותר. כי הם כל-כך משועמים, כל-כך פוגעים בכבוד האדם, כל-כך ממררים את החיים, ששום שר לא היה עומד בהם יותר מחודש."

את הצעותינו מסרנו באורח מיברקי, בראשי-פרקים. אבל הם הוכנו בהקפדה רבה, תוך שיתוף ממחים רבים, מחברי הכוח החדש ואוהדיו, שקיימו כמה וכמה ישיבות-דיון לניתוח בעיות התחבורה.

זוהי, אגב, התשובה לכל אלה התמהים כיצד אנחנו יכולים לקום בכנסת, יום אחרי יום, ולשאת נאומים מקצועיים ביותר על עשרות נושאים שונים. כל הנאומים שלנו כוללים הצעות מעשיות ומפורטות. ואילו סיעות גדולות בהרבה מאיתנו, שלרשותן עומדים הרבה יותר חברי-כנסת וגם הרבה יותר זמן בעת הוויכוח, מסתפקים לרוב בדיובורים כלליים ביותר, ללא שום הצעות מעשיות.

הדבר אפשרי מפני שכל נאום שלנו קודמת הכנה קפדנית — התייעצות עם מומחים, ישיבות של קבוצות-דיון. על עבודה זו מנצח, כידוע, אמנון זכרוננו. הנאום הסופי מתבסס על חומר זה, בתוספת אילתורים בעת הנאום עצמו, כתגובה על דברי השר, המתחכמים וקוראי-הביניים. בכל נאום כזה מושקעות, איפוא, הרבה עשרות שעות עבודה.



כרמל



שפירא