

חבר-כנסת נואם למען העיתונאים \* שר-הדתות גרם לתיגרת ידיים \* שר-המשפטים מתערב בעסקי הזולת \* שר-העבודה מצהיר הצהרות בלתי-מוסמכות באסיפות-עם

# כן, אני אנשים!

כתב הפרלמנטרי של מעריב, הכותב עלינו רק כשנדמה לו שתפס אותנו סוף-סוף בקלקלתו, האשים אותי בהאשמה נוראה: שאני יחד עם ח"כ שולמית אלוני, גרמתי להפסקת ישיבת הכנסת ביום השלג, לפני שבועיים. מול האשמה זו אני נאלץ להרים ידיים ולהודות: אני אשם. ומעשה שהיה, כך היה: באותו יום רביעי אחר-הצהריים, עמד להסתים ויכוח אחד ולהתחיל לרדת השלג — והח"כים הנוותרים נטשו במהרה את הבניין בדרכם הביתה. הם חששו, כנראה, כי השלג יגבר, ושהכנסת תנותק שוב מן הארץ, כמו לפני שבועיים. בהתקרב שעת נאומי, נותרו באולם המליאה 4 (א ר ב ע ה!) חברי-כנסת, מהם שניים שהת-

כוננו להסתלק אף הם. לא היה לי שום חשק לנאום בפני פרום כזה — מה גם שהתכונתי לנאום נואם של תוכחה חריפה נגד עסקני המפלגות הגדולות (ראה בשבוע הבא) ורציתי שיהיו נוכחים בעת הנאום. לכן, אחרי התייעצות עם שולמית אלוני, שהיתה צריכה לנאום בסוף הויכוח — העברתי פתק ליו"ר הישיבה, רות הקטין, והצעתי להפסיק ישיבה עלובה זו. הדבר הרגיו את תמיר, שנכנס באותו רגע לאולם יחד עם חברו, אליעזר שוסטק, ושהיה צריך לנאום. אמרתי לו שאין טעם לנאום באולם ריק, הוא, לעומת זאת, הצביע על כך שהעיתונאים ישנם — והם ידווחו על נאומו ארוכות בעיתונות, מכיוון שלא היה באותו יום בכנסת נושא אחר לדיווח. על כך השבתי כי אינני נואם בשביל עיתונאים — אלא בשביל הכנסת. (לאחר מכן נודע לי שאנשי המרכז החופשי דאגו כמה שעות לפני כן שהעיתונאים יישארו באולם וידווחו בהרחבה על נאומו של תמיר.)

אני עצמי כמעט שאיני מספיק להקשיב לדרי, אלא כשאני במכונית. במכונית — מקשיבים. אך הדרי אינו אומר לנו ולא כלום כשאנחנו נוהגים, פרט לסיסמות השיגרתיות, שאינן משפיעות על איש. היו ימי-שלג; היו כבישים חסומים. חיעתי שלושה-ארבע שעות בכבישים כדי להגיע לתל-אביב אחר הישיבה ההיא של הכנסת. הדרי לא עזר לי במאומה. הוא לא אמר לי היכן הכביש חסום. באיחור של שעתים אמר כי הכביש חסום, ובאיחור של שעתים אמר כי הכביש פתוח. לא היה קשר בין המשטרה והדרי, והדרי לא מצא לנכון לשדר הודעות כאלה באמצע התוכנית. אני זוכר שפעם נסעתי מניו-יורק לנמל-התעופה קנדי. בכל עשר דקות הפסיקו את השידורים והודיעו ברדיו שהמסוק, ההליקופטר של המשטרה, מודיע: כביש זה-זהוה יש עליו עומס, כדאי לעבור לכביש אחר; יש סיכויי בטיחות אלה או אחרים.

מיקרים, שכל אחד מהם בנפרד אינו מסוכן, אבל הצטברות עצמה היא המסוכנת, והיא אינה תלויה באדם. ניחא לדוגמה את האסון שפקד את הצוללת דקר. איננו יודעים מה קרה לה, מרוב זה קרה לה. אבל נראה שהיחה שם הצטברות של גורמים, שכל אחד מהם לבדו לא היה בו כדי להביא לטביעת הצוללת, אבל כאשר שורת מיקרים וגורמים מצטברים יחד, יכול לקרות אסון אפילו לצוללת אחרי שיפוץ, המאיישת בצוות מצויין, אחרי אימונים.

### עניין של גיל

יש רק תרופה מוטלית אחת למניעת תארי נות'ה-רבים — לחזור לתקופת הדיילי'נס. כי דבריהם של כמה מן הנואמים בוויכוח זה הבחנתי בנימה של נענועים לעיירה היהודית. לתקופת הדיילי'נסים, לתקופת העגלה והחמור, לתקופה בה היה כליכך נעים ונוח לחיות, בלי מכוניות. אולי זה עניין של גיל.

להלן נאומו של ח"כ אורי אבנרי, בוויכוח הכללי על התאונות בדרכים: גבירתי היושבת-ראש, כנסת נכבדה. ציפיתי לוויכוח זה מתוך חשש מסויים. ויכוח על נושא זה נוטה תמיד להיות אמוציונלי וריגשי, ואפילו דמגוגי במידה מסוימת. אך אין נושא המתאים פחות מאשר נושא זה להתבטאות אמוציונלית וריגשית. אני רוצה לציין שיש סתירה בולטת מאד בין העימק האמוציונלי של רוב הנואמים

# חזרה להחמור?

שהשתתפו בוויכוח הזה, לבין העובדה שפחות מ-15 חברי-כנסת נוכחים בעת באולם כדי להאזין לו. לי, אולי, סיבה רבה יותר מאשר לאחרים להיות אמוציונלי בנושא זה, כי שיכלתי את אבי כתוצאה מתאונות דרכים. אבל אני מאמין באמת ובהמים שבעניין תאונות דרכים, ככל שנתרחק מדין אמוציונלי ונשקול את הבעיות המעשיות והטכניות לגופן, כך ייטב. משום-מה הוויכוח הזה הוא סיעתי. לא הבנתי מדוע. אינני יודע אם אנשים גורמים לתאונות דרכים לפי סיעות, או שמא הם נופי לים קרובן לתאונות-דרכים לפי סיעות.

### עונש מוות + שלילת רישיון

אך בתוכן הויכוח עצמו היתה חלוקה אחרת — מעין מלחמת-מעמדות בין הולכי רגל לבין נוהגים. העובדה שמיס פר-הנהגים בכנסת הוא קטן — ערכתי מחקר פרטי משלי, ונוכחתי לדעת כי רק 43 מחברי-הכנסת הם נוהגים — עובדה זו הורגשה היטב בוויכוח היום. והבל מאד. שהרי מלחמת המעמדות על הכבישים היא עצמה אחד מגורמי-התאונות העיקריים. השינאה של הולכי-הרגל לבעלי-המכוניות, הרצון להתנקם בבעלי-המכוניות, הגיעו לממדים קיצוניים. המאבק בין מכוניות גדולות לבין מכוניות קטנות, שאיפת רבים מבעלי המכוניות הקטנות לסחום את המעבר לבעלי מכוניות גדולות יותר — גם זו תופעה התורמת במידה רבה לריבוי תאונות. יש להימנע מהסתה נגד ציבור זה או אחר בוויכוח הזה, כליכך קל להסת נגד הנהגים! זה כליכך פשוט! זה כליכך מפתה! יש פתרון כליכך פשוט! בכל פעם שמוניע הוויכוח לשיא של התרגשות, מעלים את ההצעה לשלול את רישיונות הנהגים כאופן סיטוני. זה דבר בלתי-הגיוני לחלוטין. תאונות-הדרכים היא עצמה עונש שאין למעלה ממנו. כל אדם המעורב בתאונה, מסתכן במחאת. האם יכולה להיות הרתעה גדולה יותר? האם אדם, הגורם לתאונה ויודע שהוא עצמו עלול לקפח את חייו, את רכושו, את מכוניתו — האם הוא יירתע מתוצאת-הזלואי של שלי-לת רישיון? אני סבור שכל המחשבה של ענישה זאת היא מאד בלתי-מעשית. יש להשלים עם העובדה שמיספר מסויים של תאונות הוא בלתי-ימנעי. יש תאונות שהן תוצאה מהצטברות של

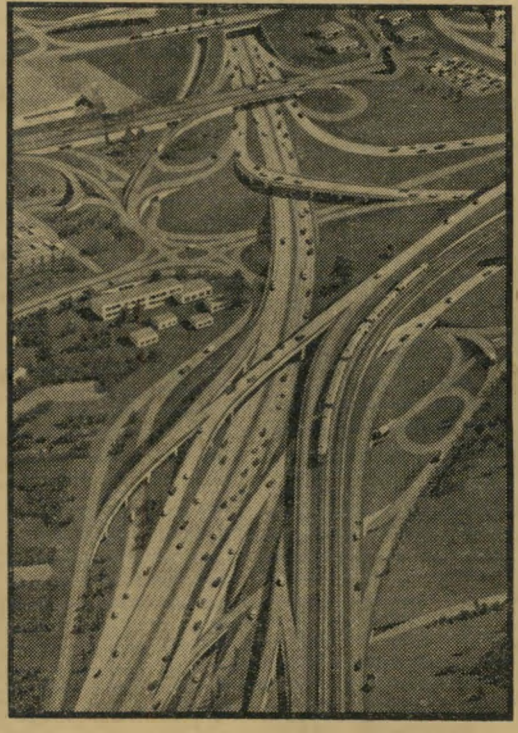
אפילו בוויחירות זה לא נעשה אצלנו, ועל אחת כמה וכמה לא בימים בתיקונם. הרדיו יוכל לעזור הרבה יותר, אם יהיה קשר ישיר בין מוסד רב-תנופה למניעת תאונות, ובין המכשיר הממלכתי

### רחוב דיזנגוף ורחוב בן-יהודה

נושא שני הכבישים. על זה כבר דובר הרבה. אבל צריך לומר פעם בפה מלא: הכבישים שלנו מפגרים בעשרים שנה ויותר, ללא שום הצרקה, אלא בגלל הזנחה ממשלתית בתקופות קודמות. אני זוכר שהשר מרדכי בנטוב, בתקופה הראשונה אחרי קום המדינה, הפריח את הרעיון של אוטוסטראדה. כולם צדו קו אז. היום כבר לא צוחקים. הלואי והקמנו אותה אז. כיום הכבישים מיושנים עוד לפני שגומרים לסללם. כביש גהה מיושן עוד לפני שהשלימו אותו, מפני שאין בו מעבר-יחיד להולכי-רגל ואין כל שאר האמצעים. בערים אנו מפגרים מאד בהנהגת כבישים חד-סיטריים. אי אפשר להבין למה רחוב דיזנגוף ורחוב בן-יהודה בתל-אביב אינם חד-סיטריים. ניו-יורק היא עיר מסודרת הרבה יותר מכל עיר בארץ. היא תוכננה כהלכה, כל הרחובות והשדרות בה ישרים. אך אין בה כמעט רחוב אחד שאיננו חד-סיטרי. בניו-יורק, בפאריס, בלונדון, אין רחובות מסוגם של רחוב דיזנגוף ובן-יהודה בתל-אביב, שאינם חד-סיטריים. יש רחוב דיזנגוף, ויש רחוב בן-יהודה, ואין דבר הגיוני יותר מאשר ליצור שם מעגל של נסיעה. יש שיגרה נוראה בעניין זה.

### האיטיות אינה גבורה

ברצוני לבטא דבר עקרוני מאד. הפעולה למען הבטיחות בדרכים היא חשובה מאד-מאד, אבל זהו רק חלק מקומפלקס הרבה יותר חשוב. זרם התנועה הוא הדבר הראשי. במדינה מודרנית — זרם התנועה המהירה, היעילה, הוא הדבר הקודם לכל. ואני חושש מאד שהתעמולה של הבטיחות בדרכים, המת-נהלת כפי שהיא מתנהלת, בצורה חובבנית, על-ידי חובבנים, יותר משהיא עוזרת למנוע תאונות (ואני חושש שהיא עוזרת מעט מאד למנוע תאונות) — היא עוצרת את התנועה, ובצורה זאת, אולי בעקיפין, היא יוצרת רקע פסיכולוגי לריבוי תאונות-דרכים. מהירות גדולה אינה, כהכרה, גורם לתארי נות. יכול להיות שדווקא המהירות האיטיות גורמת לתאונות.



הכבישים של ההווה

(המסך בעמוד 26)