

רחוב בר-אילן, הקונפליקט ודרכים לפתור אותו

צבי צמרת

המאמר, עיקרו עדות מזווית אישית של יו"ר "ועדת-צמרת" שמונתה על-פי המלצת בית המשפט העליון לפסוק בעניין התחבורה בשבתות ברחוב בר-אילן בירושלים. יו"ר הוועדה מצביע על דרכי הקמת הוועדה, על מטלותיה הרבות, על דרכי עבודתה ועל קבלת המלצותיה.

בפתח פסק-הדין בפרשת רחוב בר-אילן בירושלים, שפורסם באפריל 1997, כתב נשיא בית-המשפט העליון, השופט אהרן ברק, את הדברים הבאים:

בשיח הציבורי בישראל, רחוב בר-אילן חדל להיות רחוב. הוא הפך להיות מושג חברתי. הוא משקף מחלוקת פוליטית עמוקה בין חרדים לחילונים. אין זו אך מחלוקת על חופש התנועה ביום ששי ובשבת ברחוב בר-אילן. זו בעיקר מחלוקת קשה על יחסי דת ומדינה בישראל; זו מחלוקת נוקבת על אופיה של ישראל כמדינה יהודית או כמדינה דמוקרטית; זו מחלוקת מרה על אופייה של ירושלים. מחלוקת זו נתגלגלה לפתחו של בית המשפט. עלינו להכריע בה חרף תוצאותיה הפוליטיות והחברתיות". [בג"צ 96/5016, בג"צ 96/5025, בג"צ 96/5090, בג"צ 96/5434, ליאור חורב ואח' נגד שר התחבורה ואח' (להלן: פסק הדין), ירושלים, 1997, עמ' 9].

בניסוח זה שיקף השופט ברק את התפתחותה של פרשת רחוב בר-אילן – תסלחו לי אם אומר זאת בביקורת-קשה, התפתחות בסיוע בית-המשפט העליון – לממדים שאינם מתקבלים על הדעת:
על סמך מה טען נשיא בית המשפט העליון, כי ההכרעה במחלוקת על סדרי הנסיעה ברחוב ירושלמי אחד הפכה להכרעה, אשר תקבע אם אנו מדינה יהודית או מדינה דמוקרטית? האם בכלל צריך להציב זאת כברירה של

"או-או"? מדוע סבור נשיא בית המשפט העליון, כי על בית המשפט להכריע בסוגיה זו "חרף תוצאותיה הפוליטיות והחברתיות"? יתר על כן, גם אם נכונים הדברים, שיש מחלוקת על אופייה העתידי של ירושלים, האם ההכרעה על עקרונות התנועה באותו רחוב היא זו שתקבע את אופייה של העיר? האם סדרי הנסיעה ברחוב אחד יקבעו את אופייה של בירתנו יותר, למשל, מהמדיניות הממשלתית כלפי ירושלים?

פרשת רחוב בר-אילן: הרקע העובדתי

איך הפך רחוב בר-אילן להיות רחוב המשקף את השסע הקשה ביותר שלנו? איך הפך רחוב אחד, שכל אורכו – יחד עם רחוב ירמיהו הממשיך אותו – כשני קילומטר, לרחוב מוכר כל-כך בארץ? איך הפך לרחוב, שהוא, כנראה, הרחוב הישראלי המפורסם בעולם? לרחוב שבעיני רבים בציבור הוא סמל "החומיניזם הישראלי" ובעיני אחרים סמל ל"חוצפה הציונית"? איך הפך לרחוב, אשר לדעת רבים מאיים על אושיות קיומנו? איך הפך לרחוב, שלעניות דגתי מן הראוי לכנותו "כביש חוצה ישראל"?

תחילה, לשם תזכורת, אסקור את הרקע העובדתי שהביא למחלוקת בעניין הנסיעה בשבתות ברחוב בר-אילן:

עד מלחמת ששת הימים היה רחוב בר-אילן רחוב צר שהוליך לשכונות הגבול הצפונית, בהן התגוררו חרדי ירושלים. החל משלהי שנות הששים התרחבה ירושלים צפונה, ונבנו שכונות יהודיות לא-חרדיות צפונה לאותו רחוב: מעלות דפנה, רמת אשכול, גבעת שפירא, נוה יעקב, פסגת זאב ועוד. הרחוב הקיצוני של האוכלוסייה הקיצונית הפך לרחוב מרכזי, שדרכו עוברות אוכלוסיות מגוונות.

החל מאותה העת, האוכלוסייה החרדית בסביבות הרחוב גדלה והתעצמה מאד. אזור שחיו בו עד 1967 כעשרים אלף איש, חלקם לא-חרדים, הפך לאזור שחיים בו כיום כ-100,000 נפש, רובם ככולם חרדים. שכונות שלמות, שלפני כשלושים שנה עדיין גרו בהן חובשי כיפות סרוגות, מסורתיים ואפילו חילוניים – הפכו לאזור חרדי הומוגני, שרחוב בר-אילן חוצה אותן לשניים.

הפגנות בודדות ראשונות של חרדים הגרים בסביבות הרחוב, שקראו לסגרו לתנועה בשבתות, החלו עוד בשנת 1988. אולם, התשוקה הגדולה שהרחוב ייסגר, התעוררה אצל החרדים לאחר החלטה על סגירה חד-פעמית של הרחוב ביוני 1991 בעת ביקור הרבי מסאטמר בארץ. כדאי להזכיר כי החלטת הסגירה התקבלה על ידי משטרת ישראל בהמלצת ראש העירייה דאז טדי קולק.

בשלהי 1993 נערכו בכל הארץ בחירות לרשויות המקומיות. חה"כ אהוד אולמרט הביס את טדי קולק ונבחר לכהונת ראש עיריית ירושלים. הבחירה של אולמרט, שנבחר לתפקידו לא-במעט בזכות החרדים, הולידה בציבור החרדי ציפייה מוגברת לסגירת הכביש. מן הצד השני, הציבור הלא-דתי, ובעיקר הציבור המזוהה עם מפלגות שמאל, חש כי כוחם של החרדים אחרי אותן הבחירות עלה מדי, וכי סגירת הכביש עלולה להוסיף לעוצמתם. התבטאויות קיצוניות הן של מנהיגים חרדיים (הבולט: הרב מילר, סגן ראש

העירייה) והן של מנהיגים חילוניים (הבולט: נציג מר"צ בעירייה, אורנן יקותיאל), הוסיפו שמן רב למדורת השטע, אשר הלכה וגדלה. כדי לבדוק את שאלת התנועה בשבתות ברחוב בר-אילן (ורחובות נוספים), מינתה העירייה בשנת 1994 ועדה ציבורית בראשות אלעזר שטורם. הוועדה המליצה ביום 29.9.95 על סגירת רחוב בר-אילן בשעות התפילה בלבד. (המלצות ועדת שטורם מצויות בדו"ח "ועדת צמרת", עמ' 151-153). אחרי חודש לערך, ב-30 באוקטובר 1995, אומצו המלצות אלו ברוב גדול על ידי מועצת העיר ירושלים. כדאי להדגיש: ההמלצות מורות לסגור את רחוב בר-אילן לשעות בודדות בכל שבת, אך משאירות את הרחוב פתוח לתנועה בשבת, רוב השבת. במועצת העיר הצביעו 20 חברים, כולל כל נציגי החרדים, בעד אותן המלצות. רק שני נציגי סיעת מר"צ הצביעו נגד. ששה אנשי סיעת "ירושלים אחת", הרשימה שנתמכה על-ידי תנועת העבודה, נמנעו. (פרטים על החלטות מועצת העיר באותה ישיבה ראו: דו"ח "ועדת צמרת", עמ' 154-156).

בשלהי נובמבר 1994, כחודש אחרי החלטת מועצת העיר, סירב אלכס לנגר, המפקח הארצי על התעבורה במשרד התחבורה, שבראשו עמד אז שר התחבורה ישראל קיסר ממפלגת העבודה, לאשר המלצות אלה. הוא כתב לראש העירייה אהוד אולמרט: "משרד התחבורה רואה ברחוב בר-אילן עורק תנועה ראשי...לא יעלה על הדעת סגירתו של ציר זה לתנועה בשבתות" (ולו גם לשעות אחדות בכל שבת). (פסק הדין, עמ' 12. ההדגשה שלי – צ.צ). מכתב זה הביא את היועץ המשפטי של עיריית ירושלים לקבוע כי "אין מועצת עיריית ירושלים יכולה לסגור לתנועה בשבתות ובמועדי ישראל את רחוב בר-אילן". (פסק הדין, עמ' 13).

במאי 1996 נערכו בחירות כלליות לכנסת. אחרי הבחירות נתמנה הרב יצחק לוי מהמפד"ל לכהונת שר התחבורה. השר הדתי קיבל פניות חוזרות ונשנות מחוגים חרדיים לסגור את הרחוב. הוא לחץ על הפקיד הכפוף לו, אלכס לנגר, לשנות את עמדתו. ביום 10.7.96 החליט לנגר, בעידוד שר התחבורה, לסגור את רחוב בר-אילן בשעות התפילה לתקופת ניסיון של ארבעה חודשים.

החלטתו של משרד התחבורה לסגור את הרחוב לתקופת ניסיון הולידה שלוש עתירות של חילוניים לבג"צ, אשר הוגשו ימים אחדים לאחר אותה החלטה: אחת של תושב העיר, ליאור חורב, ושתיים של שני חברי-כנסת: אופיר פינס (העבודה) ויוסי שריד (מר"צ). חה"כ פינס טען כי סגירת הרחוב גורמת לנוסעים בשבת סטייה בת כתשעה ק"מ. (פסק הדין, עמ' 14). (בבדיקות חוזרות שהוריתי לערוך מטעם 'ועדת צמרת' נמצא, כי העקיפה גורמת לעוקף ברכב תוספת זמן הנעה בין מינימום של 50 שניות למכסימום של 1.55 דקות) (דו"ח "ועדת צמרת", עמ' 166). חה"כ יוסי שריד טען טיעונים מדויקים יותר. הוא קבע כי סגירת הרחוב פוגעת בזכויות האזרח וכי היא "נתקבלה בלחץ ההתפרעויות החוזרות והנשנות של הציבור החרדי באזור". לטענתו, יש בהחלטה "משום [מתן] לגיטימציה מסוכנת לאלימות, בבחינת 'כל דאלים גבר'". (פסק-הדין, עמ' 14-15).

העתירות הוגשו ב-18.7.96 ובעקבותיהן נתן בג"צ צו ביניים, שאסר באופן ברור לסגור את הכביש לתנועה, ולו גם סגירה לשעות יחידות בכל שבת.

לאחר צו הביניים הוגשה לבג"צ עתירה נוספת, הפעם של האגודה לשמירת זכויות הציבור הדתי והחרדי. החרדים טענו, כי כל האוכלוסייה משני צידי הרחוב היא דתית וחרדית בלבד, וכי השימוש ברחוב לתחבורה בשבתות "גורם לסבל בלתי נסבל לאוכלוסייה המתגוררת ברחוב ובסביבתו". (פסק הדין, עמ' 15). בבדיקה שעשינו ב"ועדת צמרת" – וערכנו בדיקה מדוקדקת במאות בתים – מצאנו כי לפחות החלק הראשון של הטענה מדוייק: כמעט שאין תושבים לא-דתיים ולא-חרדים באותן שכונות. מצאנו כי מספר מחללי השבת בשני עברי הרחוב אינו מגיע לאצבעות כף-יד אחת. בנוסף לכך טענו החרדים, כי לאוכלוסייה החילונית חלופות סבירות לתנועה בשבת. גם טענה זו נמצאה נכונה. כאמור, ניתן היה לנסוע בכביש עוקף שמשך הנסיעה בו הוא פחות משתי דקות. (אגב, היום, אחרי סלילת "דרך בגין", מצב הכבישים העוקפים משופר הרבה יותר).

בעת הדיונים המשפטיים נערכו כמעט בכל שבת, במשך שבועות רבים, הפגנות אלימות של חרדים, שתבעו את סגירת הכביש. במקביל, התארגנו גם חוגים חילוניים מיליטנטיים כדי לשמור את הכביש פתוח, ונסעו במכוון הלוך וחזור בכביש בשבתות. הכביש הפך לידיעה קבועה במהדורות החדשות בכל מוצאי-שבת.

בית המשפט העליון חש כי הבעיה מקבלת משמעות ציבורית מיוחדת. הוחלט על הרכב מיוחד של חמישה שופטים, שיכריע הכרעה סופית בעתירות. בראש ההרכב הועמד נשיא בית המשפט העליון, השופט אהרן ברק, ובהרכב נכללו השופטים לוי, אור, חשין וטל (רק האחרון שופט דתי).

מינוי הוועדה הציבורית

חמשת השופטים החלו בדיוניהם בראשית אוגוסט 1997. לאחר פרק-זמן קצר החליטו ברוב של ארבעה נגד השופט הדתי צבי טל החלטה יוצאת דופן, שלא היה לה עד כה תקדים במערכת המשפט הישראלית: להפסיק זמנית את דיוניהם ולהקים ועדה ציבורית שתמליץ הן לשר התחבורה והן לבית המשפט העליון כיצד להתייחס לעתירות. רק השופט צבי טל קבע, בדעת מיעוט, כי לדעתו בית המשפט העליון אינו צריך להתערב בפרשה, וכי יש לעשות ניסוי ולסגור את הרחוב בשעות התפילה לכמה חודשים (כפי שהמליצה מועצת העיר ירושלים וכפי שהמליץ השר יצחק לוי).

בהחלטת הביניים שלו תבע בית המשפט, שהוועדה הציבורית תהיה מאוזנת, וכי חבריה ישקפו "את מגוון הדעות וההשקפות ביחסי דתיים-חילוניים בירושלים ומחוצה לה". (פסק הדין, עמ' 19). אחרי כשבועיים, בסוף אוגוסט 1997, מינה שר התחבורה את הוועדה הציבורית.

הרכב הוועדה נקבע אחרי התלבטויות רבות וקשיים מרובים. אישים רבים סירבו ליטול על עצמם את ראשות הוועדה מסיבות שונות. ביניהן סיבות שכדאי להרהר בהן: חשש מאמצעי התקשורת; פחד מתגובות הציבור; אי-אמונה כי השסע בין חילוניים לדתיים הנו בר-גישור.

שורה של אישים דחו את הבקשות לעמוד בראש הוועדה. גם החלטתי לקבל עלי את ראשות הוועדה נתקבלה לאחר היסוסים רבים. קיבלתי זאת

עלי רק כששוכנעתי, כי בית המשפט העליון יבוזה, אם לא ימצא מי שיקפוץ בראש קר למים הרותחים. (כתב המינוי של הוועדה מצוי בדו"ח "ועדת צמרת", עמ' 8).

במקביל מונו לוועדה 6 אישים נוספים: 2 דתיים-לאומיים, 2 שניתן לכנותם חילוניים-אידיאולוגיים, מסורתי אחד וחרדי השייך ל"עדה החרדית" ושולל את קיומה של מדינת ישראל (ההגדרה ההולמת אותי הינה "לא-דתי ולא-חילוני"). סך הכל הפכנו לוועדה בת 8 חברים, שחציה אישים דתיים וחציה לא-דתיים. לצערי הרב, בשני אגפיה מונו אישים המקבלים הוראות: זה מ"מועצת גדולי-תורה" וזה מ"מועצת גדולי-מר"צ".

כשניסיתי להחליף את שני הקיצוניים בוועדה בשניים מתונים יותר – נאמר לי על ידי שר התחבורה כי הדבר בלתי אפשרי. הוא טען כי הן ראשי החרדים והן ראשי מר"צ יתנגדו להחלפת נציגיהם. על פי בקשתי, ניאות השר לצרף לוועדה חרדי נוסף (אשר הכרתי מקודם והעליתי את שמו). סברתי כי אותו חרדי ישתף יותר פעולה. בדיעבד, לפחות באופן חלקי, אמנם כך היה. פסק דין זמני הגדיר את המשימות המוטלות על הוועדה, וכך נאמר בו:

הדרך הראויה לטפל בבעיה [של רחוב בר-אילן]... היא במציאת הסכמה בין חלקי הציבור השונים [בכל הארץ] בכל הנוגע לתחבורה בשבת. הסכמה זו תהא, מטבע הדברים, מבוססת על סבלנות וסובלנות הדדיים. היא תתבסס על תפיסה ארוכת טווח באשר למבנה האוכלוסיה בירושלים ומחוצה לה ודרכי התפתחותה. היא לא תתמקד אך בשאלה אם יש לסגור את רחוב בר-אילן לתנועה בשבת, אלא תעסוק גם בדינמיקה החברתית הצפויה ובהשפעתה על יחסי חילוניים-דתיים בירושלים בשנים הקרובות. מטרת הוועדה תהיה לגבש אמנה חברתית להסדרת יחסים [בין דתיים וחילוניים] בעתיד הנראה לעין. המלצותיה של הוועדה יישקלו על ידי רשויות השלטון, ויילקחו בחשבון גביבוס מדיניותן הכוללת בענייני תחבורה, לרבות מדיניותן באשר לסגירתו של רחוב בר-אילן בשבת. (פסק הדין, עמ' 18-19).

המשימות שהוטלו על הוועדה – אשר על פי בית המשפט היו אמורות להתבצע תוך חודשיים, והוועדה עמדה בלוח הזמנים בדייקנות מוחלטת - היו משימות בלתי אפשריות:

- לגבש אמנה-חברתית בין דתיים וחילוניים בירושלים ובכל הארץ.
- לנתח את מבנה האוכלוסייה בירושלים ולבדוק את הדינמיקה החברתית הצפויה בעיר.
- להציע הסדרים עקרוניים לסגירת כבישים בירושלים ובכל הארץ.
- להציע הצעות באשר לעתיד התחבורה ברחוב בר-אילן.

תבעו מאתנו לפתור את בעיות קיומנו על ידי פתרונות כוללים ומוחלטים תוך מספר שבועות.

סדרי עבודתה של הוועדה

כדי להצליח – ולו גם באופן חלקי – בביצוע המטלות שהוטלו עלינו, היה עלינו לתכנן היטב את סדרי עבודת הוועדה.

מלאכת גיבוש ההסדרים היתה כרוכה במאמץ עדין של הידברות עם חלק מחברי הוועדה. מהר מאד מצאנו, כי אין כל אפשרות של הידברות עם החרדי הקיצוני, אשר חזר ואמר החל מן היום הראשון לכל אמצעי התקשורת: "הוועדה היא כמו קיוסק. אני רוצה ממנה מוצר אחד בלבד: סגירת רחוב בר-אילן לתנועה בשבתות. כל השאר לא מעניין אותי". בכל ימי הדיונים של הוועדה חיפש דרכים מדרכים שונות כדי לטרפד את משימת ההתפשרות הכוללת שהוטלה עלינו.

עלי לקבוע בצער, כי מהר מאד הסתבר לנו כי הוא עושה זאת בתיאום ברור עם אחד הכתבים החשובים באחד העיתונים החילוניים הראשיים, אשר סיקרו את פעולתנו בכותרות יומיומיות גדולות. לעיתים, היה אותו חרדי יוצא מחדר הדיונים לדווח לו טלפונית. תחילה דיווח בהסתר – ולאחר ימים אחדים עשה זאת בגלוי, וכוונתי לדיווח חד-צדדי ומגמתי. כנראה ששניהם הרוויחו משיטוף הפעולה – איש לפי מטרותיו.

יתר על כן, לא תמיד שבענו נחת גם מן החרדי השני וגם משני הדתיים-לאומיים. במקרים רבים לא מצאנו אצלם את אומץ הלב הגדול הנחוץ כיום מאיש מימסד דתי כדי להגיע לפתרונות של הידברות ופשרה ולחיים בצוותא מתוך כבוד הדדי של אמת.

כך, למשל, החרדי השני ואחד הדתיים-לאומיים תבעו כבר בישיבה הראשונה של הוועדה, כי נלך לקראת הציבור החרדי ונכריז על סגירת רחוב בר-אילן בשבתות ובמועדים בכל תקופת חגי ראשית-השנה (שהיו סמוכים מאד לימי תחילת עבודתה של הוועדה). התביעה היתה כי נעשה מחווה לחרדים – ללא כל תנאי וללא כל תמורה מצידם. לולא תמיכתו של הדתי-הלאומי השני, אשר סייע לשני המסורתיים ולשני החילוניים לדחות את ההצעה, אין לי ספק כי כבר בישיבה הראשונה היינו עלולים לקבוע לשבט את כל גורלה של הוועדה.

לקראת הדיון הראשון ומשך ימי העבודה הראשונים גיבשנו את שלבי דיוניה של הוועדה:

ראשית, קבענו כי הנושא האחרון שנדון בו יהיה רחוב בר-אילן. שנית, בדקנו את ההיסטוריה של אמנות-חברתיות קודמות בין חילוניים לדתיים, והגענו למסקנה כי לא נצליח להסכים על אמנה כלשהי. לאחר התייעצויות אחדות עם פרופ' יחזקאל דרור, אחד המומחים החשובים בארץ למדע המדינה, גיבשנו את הרעיון של הקמת מועצת יח"ד, מועצה ליחסי חילוניים-דתיים, אשר תבנה אט-אט את האמנה המבוקשת.

שלישית, החלטנו ללמוד תקדימים בארץ ובעולם לגבי סדרי סגירת הכבישים ולזמן לעדות הן בעלי אינטרסים ופוליטיקאים והן מומחים. (לגבי ה"מומחים", עלי לציין כי לא-פעם ראינו עד כמה צדק השר זלמן ארן באמרו, כי בכל "מומחיות" יש "מום" של חד-צדדיות ו"חיות" שבידיעה).

רביעית, החלטנו לפתוח את כל דיונינו ולהתמקד בנושא עתידה של ירושלים. סיכמנו בראש וראשונה לזמן עדים מקצועיים: דמוגרפים,

מתכננים, מומחי-תחבורה, גיאוגרפים, סוציולוגים, אנתרופולוגים ועוד וללמוד את הנתונים מזוויות ראייה שונות. בנושא הנתונים על ירושלים עלי להעיר, כי באותה העת פורסמו באמצעי התקשורת נתונים רבים מוטים ומוטעים על אלפי חילוניים העוזבים את העיר. במהלך עבודתה של הוועדה הסתבר לנו, כי איש איננו יודע את מספרי המהגרים מעיר בירתנו ואת מספר הבאים אליה (כולל היעדר נתונים לגבי מספר הערבים). מצאנו בדאגה כי אין די מומחים הבודקים את עתידה הצפוי של ירושלים, וכי חסרה חשיבה אסטרטגית על עיצוב אופייה העתידי הציוני-יהודי של העיר.

גיבוש ההצעות בעניין ההסדרים לסגירת הכבישים

כפי שנדרשנו, קיימנו דיונים ממושכים בנושא סדרי סגירת הכבישים בכל רחבי הארץ. בסופם של דברים גובשו הצעות להסדרי סגירה בשבתות, במועדים ובימים אחרים מסיבות דתיות ומטעמים שאינם דתיים (אקולוגיים וחברתיים). חשוב להדגיש כי הצעות אלו הוסכמו על דעת שבעה משמונה חברי הוועדה, אם כי הרבנים בוועדה הדגישו, כי הם אינם חותמים על המלצות, שפירושן אישור נסיעה בשבת. (נוסח ה"צולם ביום חול", המעורר חיוך אצל רבים, שנפוץ לאחרונה במעוננו).

על פי ההצעות מוינו כל סוגי הכבישים בארץ על פי כמה קטגוריות: דרך מקומית, דרך מאספת (משני סוגים), דרך עורקית (משני סוגים) ודרך בין-עירונית. לכל דרך הצענו הצעות פרטניות אחרות (ד"ח "ועדת צמרת", עמ' 27-30).

ההצעות נבנו לאחר בדיקה מדוקדקת של צרכי אוכלוסיות שונות, אלו המתגוררות לצד הכבישים, ואלו העוברות באותם כבישים יום יום. על פי הצעתנו תכרענה הרשויות המקומיות, רק במקרים פשוטים יותר ובשכונות הומוגניות, ברוב מינימלי של 60 אחוז מחברי מועצת הרשות. במקרים מורכבים יותר חייבות הרשות המקומית ורשות התעבורה הממלכתית להכריע במשותף.

בכל מקרה הצענו להקים גוף-ערר קבוע, שיזמן בכל מקרה של ערעור מצידה של קבוצת אזרחים, שתחוש עצמה נפגעת מהחלטה או מאי-החלטה על סגירת כביש. המלצנו כי בראש הגוף ימונה שופט בדימוס, אשר ייקבע על ידי נשיא בית המשפט העליון.

ההצעות המפורטות נבנו לאחר התייעצות עם משפטנים, וביקשנו משר התחבורה להביאן לאישור בכנסת. לצערנו הרב, שרי התחבורה שכיהנו מאז, לא עשו כן עד היום.

ההצעות בעניין עתידה של ירושלים

רוב דיוני הוועדה עסקו בשאלות אופייה של ירושלים ובשאלות עתידה. קראנו מסמכים רלוונטיים רבים; נפגשנו עם עשרות מומחים, בעלי-

תפקידים, אזרחים ופוליטיקאיים; למדנו על כמה ועדות קודמות (למשל, ועדה משנות החמישים בראשות השופט מאני שבדקה את הפגנות השבת בירושלים, או "ועדת קוברסקי" מראשית שנות התשעים שעסקה בגבולות ירושלים); קראנו פסקי דין בעניינה של ירושלים (למשל, הפסיקה בעניין הנסיעה בשבת ברחוב המלך ג'ורג' או הפסיקה על הקרנת סרטים בלילות-שבת בירושלים); סיירו בחלקים שונים של ירושלים (למשל, סיור שהדאיג מאד חלק מאתנו בשכונה החדשה רמות-שלמה [רמות שועפט]. באותו סיור התברר כי באזורים בירושלים מסויימים יכולים דתיים וחרדים לקנות דירות במחצית המחיר לעומת אחרים). על סמך כל אלה – וכמובן, על-סמך העמדות המוקדמות שכל אחד ואחד מאתנו בא עמן – ביססנו את הצעותינו. הגענו להסכמה בנושאים רבים – כולל הסכמה ברוב של שבעה קולות נגד אחד – על ניסוח ההחלטה המרכזית בעניין ירושלים: "יש לעשות מאמץ לשמור על צביונה של העיר ועל האיזון הדמוגרפי הקיים כיום בתוכה בין סוגי האוכלוסיות השונות". (ד"ח "ועדת צמרת", עמ' 23). זה ניסוח זהיר, הקובע כי אם לא תהיה מדיניות ממשלתית אקטיבית, אשר תשנה את כיוון התפתחותה הדמוגרפית הנוכחית של ירושלים, עלולה העיר לשנות את אופייה היהודי-ציוני הנוכחי תוך שנים אחדות. רובנו הסכמנו כי שינוי האופי עלול לגבות מחיר כבד של התרחקות יהודים מירושלים; בעיות כלכליות וחברתיות קשות; ואיום על מעמדם של מוסדות ציוניים מרכזיים בעיר. אפילו אחד הנציגים החרדים בוועדה אמר בחצי-פה, ולא לפרוטוקול, כי הוא אינו רוצה שגורלה של ירושלים יהיה כגורל בני-ברק.

כראש הוועדה היתה לי פריורגיטיבה להקדים לניסוחים הזהירים של הוועדה ניסוח אישי וחד יותר משלי. שם ניסחתי את אותם דברים בלשון שאינה משתמעת לשתי פנים. כתבתי לשר התחבורה: "אם תימשך המגמה שלפיה רוב השכונות החדשות בירושלים תיועדנה לבנייה מיוחדת ומסובסדת לציבור החרדי, ואם לא יוליכו לכך שתהיינה גם שכונות בתנאים שווים לחילוניים, מסורתיים ודתיים-לאומיים (כולל שכונות מעורבות לשלושה סוגי האוכלוסיה הללו, כפי שהתבררה בהן ירושלים בעבר), העיר עלולה לאבד את איזונה החברתי העדין". הזהרתי מפני האפשרות כי תוך שנים אחדות עלולה העיר לאבד את הרוב הציוני שבה, ורוב תושביה עלולים להיות ערבים ו/או, להבדיל, חרדים. הצגתי בפניו תחזית דמוגרפית קשה, אליה הגענו לאחר ניתוחים רבים, ולפיה אם לא יחול שינוי במדיניות, יהיו בירושלים בשנת 2010 800,000 תושבים, מהם חצי מיליון לא ציונים – מחציתם חרדים והמחצית האחרת, להבדיל, ערבים. באותה שנה צפויים להתגורר בעיר רק 300,000 חילוניים, מסורתיים ודתיים-לאומיים.

להמלצה מרכזית זו של הוועדה הוספנו המלצות פרטניות רבות בתחומים שונים. אמנה רק כמה מהן: הצענו לדון מחדש בגבולות ירושלים (ומאז, כידוע, עוסקים בכך לא מעט); ביקשנו כי יבדקו מחדש את ההשלכות של בניית עיר חדשה בצור-הדסה על עתיד ירושלים (נושא זה, לצערי הרב, לא טופל ברצינות הראויה); המלצנו על תכנון פתרונות דיור מוזלים לאוכלוסייה הירושלמית הנזקקת – צעירים, עולים, חרדים ואחרים – באזור המטרופוליטני של ירושלים (בישובים כגון, מעלה אדומים, בית-שמש, ביתר עלית ועוד); המלצנו לממשלה לתת דוגמא ולהעביר לירושלים את משרדי הממשלה הפועלים מחוץ לבירה ולעודד מוסדות מרכזיים להעתיק את

פעילותם לירושלים (בינתיים ההסתדרות חזרה מירושלים לתל-אביב); המלצנו להפנות משאבים ניכרים ומיוחדים לצורך פיתוח מערכת הכבישים בירושלים ואליה (בנושא זה נעשה רבות בשנים האחרונות); המלצנו לתת לחילוניים אופציות של בילוי תרבותי בירושלים (בתוך הוועדה דיברנו, למשל, על פתיחת תיאטרון ירושלים בלילות שבת. אולם, ההחלטה שהתקבלה היתה "לטפח פעילות תרבותית שלא תהא כרוכה בחילול שבת בפרהסייה". בוועדה נותרו חילוקי דעות לגבי השאלה אם מופע בתוך התיאטרון, או רק מופע ברחוב, הוא חילול שבת בפרהסייה").

ההמלצות בעניין רחוב בר-אילן

הגענו לדיון על סדרי התנועה ברוב בר-אילן בשעות האחרונות של פעילות הוועדה (ערב נסיעה לחו"ל של כמה מחבריה וימים אחדים לפני המועד שנקבע כמועד מסיבת-העיתונאים המסכמת ומסירת הדו"ח הסופי לשר התחבורה). היו אלו שעות קריטיות, והשאלה היתה אם אכן נצליח להגיע להמלצות.

בכל השעות האחרונות ניסו שני הצדדים הקיצוניים לטרפד את האפשרות להגיע לפשרה. שני החילוניים תבעו בתוקף "תמורה" להצעה האחת שנראתה להם נכונה: סגירה מוחלטת של רחוב בר-אילן לתנועה בשבתות. התמורה שדרשו היתה הפעלת תחבורה ציבורית בשבתות בכל רחבי ירושלים. שני המסורתיים (ואני אחד מהם), שללו עקרונית הפעלת אוטובוסים בשבתות בירושלים (ובכל הארץ).

החרדי הקיצוני עלה על כולנו: כשראה שאנו דנים על תחבורה ציבורית בירושלים, עשה כל מאמץ כדי להכשיל את דיונינו ואת סיכומינו. בשלב מסוים יזם 'תרגיל' משפטי מסוים, שיקשה לפרטו, שקרקע את כל עבודתנו.

הוועדה התנפצה – ואני פרשתי לחדרי.

לאחר מספר דקות הצטרפו אלי כל חברי הוועדה האחרים – לבד משני החרדים. גם כל העוזרים ורושמי הפרוטוקול נשארו בחוץ. נעלתי את הדלת. הסברתי אילו השלכות ציבוריות תהיינה ל"פיצוץ" בתוכנו, ותבעתי כי נצא מן החדר רק עם נוסח פשרה מוסכם.

אחרי דיון לא ארוך הציע אחד החברים הדתיים פתרון, שהוסכם על כולנו, כנוסח שנמליץ לשר התחבורה בשם רוב חברי הוועדה: "מתוך התחשבות בצרכי הישוב החרדי מומלץ בזאת לאמץ את החלטות ועדת שטורם ולסגור את רחוב בר-אילן לתנועה בשבתות ובמועדים בשעות התפילה, בתנאי שיובטחו הסדרי ניידות של הציבור החילוני בהתאם לצרכיו במסגרת הסטטוס-קוו הקיים".

אבהיר תחילה את החלק השני של ההמלצה המורכבת: דיברנו על "הסדרי ניידות" – כי לא הסכמנו על הביטוי "תחבורה ציבורית". בפועל, כולנו ידענו כי הכוונה אך ורק להסדר מוניות בירושלים בקווי-תחבורה מוסכמים מראש. הסדר זה סוכם על-ידי מראש עם שר התחבורה. בהמלצתנו הדגשנו את "הסטטוס-קוו הקיים" – כיוון שאין בכך שינוי בהסדרי הסטטוס-

קו, ולפיהם תחבורת אוטובוסים בשבתות – אסורה; תחבורת מוניות – מותרת.

באשר לחלק הראשון: כל חברי הוועדה היו סבורים, כי יש לסגור לחלוטין את רחוב בר-אילן לתנועה בשבתות. אני לא קיבלתי זאת. ביקשתי לאמץ לשנתיים הראשונות את המלצות ועדת שטורם, ורק אחר-כך להרהר בסגירת הרחוב. בסופו של דבר שיכנעתי את כל החברים והמלצתי היא שהתקבלה.

ואלו נימוקי נגד סגירה מוחלטת של רחוב בר-אילן לתנועה בשבתות: ראשית, הבעתי חשש כי ההמלצות על "הסדרי ניידות" לחילוניים לא תיתממשנה בקלות. חששתי כי ללא תמורה כלשהי לחילוניים תביא סגירת הרחוב להגברת התיסכול והאלימות.

שנית, טענתי כי החרדים באיזור רחוב בר-אילן אינם צריכים לקבל פרס על אלימותם. יתר על כן, הזהרתי כי הרחוב שהם מציעים עתה כרחוב חלופי הוא "כביש רמות", שרק לפני כמה שנים נזרקו בו אבנים רבות. ביקשתי כי הרחוב ייסגר לתנועה, רק לאחר שנדע תקופה ארוכה ללא אלימות.

שלישית, טענתי כי הסגירה בשעות התפילה הוסכמה כבר על רוב מוחלט של חברי מועצת העיר בירושלים – וכי עלינו לשוב לאותן החלטות, אשר לא היו משתנות לולא היו יסודות מיליטנטיים בשני הציבורים.

רביעית, קבעתי כי ליד בתי כנסת רבים בעולם הגדול (מניו-יורק עד מוסקבה) מקובל לסגור כבישים בשעות התפילה. יתר על כן, כך מקובל במקומות אחרים בארץ (בחיפה, בתל-אביב ועוד) וכך היה מקובל ברחוב המלך ג'ורג' בירושלים.

חמישית, אמרתי כי יש להמתין לסלילת דרכים אלטרנטיביות, מהירות יותר ונוחות יותר.

אחרי שהגענו להסכמה על המלצתנו, חזרנו לפורום הכללי של הוועדה – והצבענו. להפתעתנו, אחד הדתיים, שהיה ממנסחי ההמלצה הסופית, נמנע. כל חמישה החברים האחרים הצביעו בעד הנוסח שהוסכם בחדר הנעול. הכרענו, אפוא, ברוב של 5 חברי וועדה נגד 2 עם נמנע אחד.

מה אירע לאחר הסיכומים? כאן עדיין גזרתי על עצמי שלא לספר הכל. לא לדווח במדוייק על נוסח תגובת נשיא המדינה, שדחה את בקשתנו להקים את מועצת יח"ד ולתת לה חסות; לא לפרט את תגובות פוליטיקאים שאמרו לי באופן אישי דברים מסויימים, ובציבור טענו את ההפך; לא לחשוף את ההטעיות שהוטעיתי על-ידי חברים מכובדים בוועדה; לא לחזור על הביטויים והגידופים שהושמעו בכמה אמצעי-התקשורת עם סיום עבודת הוועדה.

אומר רק בנושא אחד: היו שנאחזו בנוסח המורכב שלנו "הסדרי ניידות... במסגרת הסטטוס קוו הקיים" – ופירשו זאת כאילו שלא התכוונו לשנות דבר בנושא התחבורה הציבורית בירושלים. פירוש זה אינו נכון. פרופ' אליעזר שביד, שהיה אחד מחברי הוועדה, הבהיר זאת בפתח הדו"ח, וקבע כי היתה הבנה ש"תנאי ההסדרה של סדרי ניידות לציבור החילוני לשבתות בהתאם לסטטוס-קוו הקיים, עניינו ההסכם הקיים [הסכם הסטטוס קוו]' שלפיו הורשתה בעבר תחבורה במוניות ובקווים קבועים בירושלים, ולא למצב הקיים. שאם לא כן, אין לתנאי זה שום משמעות". הבהרתו מדוייקת.

סיכום: מסקנות עקרוניות על אפשרויות פשרה בעקבות פרשת רחוב בר-אילן

פרשת רחוב בר-אילן הולידה אצלי שורה של לקחים. נדמה לי כי הלקחים נכונים גם מעבר לאותה פרשה.

ראשית, למדתי כי עדיף כי הן בית המשפט והן הרבנים יפסקו כמה שפחות בשאלות היחסים העדינים בין חילוניים, מסורתיים, דתיים וחרדיים. בתי משפט ורבנים, מטבעם, פוסקים פסיקות-גיליוטינה: הכרעות של "אשם" או "זכאי", של "טרף" או "כשר". רקמת היחסים הנדרשת בעם-ישראל ובמדינת-ישראל מורכבת הרבה יותר.

חישבו, למשל, על הסדרי התחבורה בשבת שנקבעו בימי ראשית המדינה בהשפעתו הגדולה של בן-גוריון. לפי הסדרים אלה מותרת תחבורה פרטית ותחבורת מוניות בשבתות – אך אסורה תחבורת אוטובוסים. מותרת באזור חיפה – אך אסורה בשאר חלקי-הארץ. איזה בית משפט יכול לאשר הסדר שכזה? איזו רבנות יכולה לאשר זאת? לעניות דעתי, הסדרים אלו הם תמצית קיומנו כמדינה יהודית-דמוקרטית. הם שומרים במידה מסויימת על הפרהסיה השבתית שלנו, אך לוקחים בחשבון כי מדובר בתקופה מודרנית וליברלית. הם מבליטים את המתח השורר במדינה, ואת המצב שבו כל חלקי האוכלוסיה לעולם אינם שבעי-רצון. יש כלל ברזל שעלינו לשננו היטב. כאשר צד אחד בתוכנו יחוש מנצח והצד השני יחוש מנוצח, עלינו לחשוש מאד.

שנית, למדתי להיזהר מוועדות הלוקחות בחשבון את כל הקצוות בתוכנו. יותר ויותר נראה לי, כי הקיצוניים הקיימים בתוכנו מנטרלים את אפשרות הקיום-יחד של רוב מוחלט בחברה הישראלית. על פי מחקרים שונים נראה, כי רובה המוחלט של החברה היהודית בישראל מחפשים דרכים לחיות יחד. אולם, מתוך הקשבה-יתירה לפחות מעשירית של אוכלוסייתנו, אנו הורסים לא-פעם את תשתיות הקיום המשותפות לנו: מפתחים חינוך מפלג; טלוויזיה משסעת; עיתונות שכל-כולה הבלטת המיעוט האגרסיבי, הלוחם ביסודות מגילת-העצמאות שלנו; תרבות שרוב אזרחי המדינה חשים כי היא אינה משקפת אותם ואינה דוברת אליהם. עלינו לקחת ברצינות את ה"דמוס" – את העם – ולא להקשיב רק לחריגים בתוכנו. אלו זכאים להתחשבות, אך לא לזכות ההכרעה או לזכות לנטרל כל הכרעה.

שלישית, למדתי להיזהר הן מפוליטיקאים והן מדיווחי עיתונות. כאן, לצערי הרב, הדברים מוסכמים מדי והפירוט מיותר. ובכל אופן אוסיף: במדינות מתוקנות פוליטיקאי המשקר בנושאי-יסוד ועיתונאי שרלטן (כולל עיתונאי שהוא חתן פרס פוליצר) המדווח דיווחים מעוותים – משלמים את המחיר. אצלנו, אנו רחוקים מכך מאד. כדי להעמיד דברים על דיוקם עלי להדגיש, כי כוונתי לפוליטיקאים ולעיתונאים השייכים לכל החוגים ולכל הזרמים.

רביעית, למדתי, כי בסופו של דבר, הקיצוניות סופה כישלון. הרוב מחפש את הפשרה, את ההסדר ההוגן, ואת המציאות הייחודית שלנו, שבה חיים יחד אנשים כה רבים, שאינם מסכימים זה עם זה.

מסקנתנו האחת חייבת להיות: עלינו ללמוד לחיות יחד. נרצה – נהיה עזר זה לזה. לא נרצה ונקשיב לקיצוניות – יתחזק המצב שנהיה "כנגדו" ונערער, חלילה, את אושיות קיומנו.