

אילן גור-זאב על הכלכלה הרציונלית של תאונות הדרכים

שתיקה רועמת מלווה את הפולחן של העלאת הקורבנות על מזבח המולך הקרוי גם "תאונות דרכים". טכס קבוע מלווה את השתיקה הזו: התביעה ל"פעולה" למען צמצום מספר הקורבנות המועלים לעולה, הנשמעת מדי פעם, כתקליט שחוק, אחרי אסונות נוראיים במיוחד. לשם כך מזמנת הרטוריקה הרווחת "אמצעים טכניים" כגון "הגברת האכיפה של חוקי התעבורה", "השקעת כספים בתשתית" ואף תביעה ל"חינוך לזהירות בדרכים". סוגיות כגון מיסוד תאונות הדרכים והרציונליזציה של "הטעויות" שיוצרות אותן, כמו גם הכפיפות למיתולוגיזציה של "המכונית", "הנהיגה" ו"המהירות" כלל אינן עולות בשיח התחבורתי; הן מתפקדות באופן דיאלקטי גם כאידיאות רגולטיביות ("קסם", "כסף", "שחרור", "השתבצות בטוטאליות דינמית" ו"נהיגה יצירתית") וגם כמייצרות את הקורבן-עולה לקדמה הטכנולוגית – מס שהחברה משלמת עבור רמת החיים הקיימת, שתשלומיו הפכו תכלית לעצמה. וזאת, בניגוד לאופני הייצוג של קורבנות העימות בין החברה היהודית לבין החברה הערבית והתשוקות המשוקות למענם.

במקומותינו המוות ב"תאונות הדרכים" נתפס כביטוי של סתמיות. הוא מוצג כהכרחי מחד גיסא, וכחסר "משמעות" קולקטיבית וטרנסצנדנטית מאידך גיסא. ה"תאונות" הללו מוצגות גם כ"הכרחיות" וגם כ"מקריות", וככאלה הן מצטיירות כבעלות משמעות פרטית גרידא. מקריות זו היא הכרחית מהבחינה הציבורית, הרציונלית, ומיותרת מהבחינה האישית, הפסיכולוגית. בהקשר הציבורי אין הקורבן מקבל שם ואין הוא שייך למקום מסוים. מותו מהווה תרומה ציבורית בעיקר כנתון סטטיסטי, המאפשר להמשיך את שכפול הסדר הקיים ולשכללו. מבחינת הממסדים – הפוליטי, הצבאי והחינוכי – המבנים הביורוקרטיים והפוטנציאלים הטכנולוגיים חייבים להיות מגויסים בחשבון אחרון לפרויקט הציוני ולמאבק נגד העולם הערבי.

אבל המיתולוגיזציה של קורבנות האלימות הלאומית מערימה על טכנוקרטים ועל אידיאולוגים כאחד ומפרנסת בחשבון אחרון את כלכלת המוות של הקדמה הטכנולוגית, שהיא אנטי-אידיאליסטית במובהק. הקורבן "הקדוש" וה"גיבור" מתכיל למנגנוני התפעול שאותם משרת גם הקורבן של תאונות הדרכים, אלא שערכו הציבורי של זה האחרון מרודד בגלוי לכדי נתון סטטיסטי גרידא במשוואה של שגשוג המשק, של הוצאותיו ושל הכנסותיו. ברטוריקה הציבורית, הקורבנות הממשיים והפוטנציאליים אינם מופיעים כפי שהם נתפסים בחברה הקפיטליסטית. ראשית, ככוח עבודה שאבד, כפוטנציאל צריכה שבחובו ונתון נוסף בטור ההוצאות של הביטוח הלאומי והפרטי. שנית, כהון וכאנרגיה סימבוליים, הנצברים ומגויסים להנעה אידיאליסטית ופוליטית רצויה. בין צורות הייצוג של המוות מוצפן גם התפקוד של ההון הסימבולי, ובקורבנות של האלימות הלאומית טמונים כוחות ההנעה העצומים כחלק מכלכלת המוות המפרנסת את הכלכלה הקפיטליסטית ומותנית בהצלחותיה. הסתירה והמכנה המשותף, הדרים בכפיפה אחת בשתי הכלכלות ובשתי הרטוריקות, מוסוים, כמו גם התפקודים השונים, שיוקם וצריכתם, של המוות ושל מייצגיו. בסדר הקיים, המוות בתאונות הדרכים הוא אחת מצורות הנוכחות של הקיום. כך מראה את פניה

הנורמליות של התפקוד הטכנולוגי היעיל, שסטטיסטית אפשר לשלוט גם בו, כאשר שיקול רציונלי-כביכול קובע את שיווי המשקל שלו, בוחן ומאשר אותו מחדש בכל רגע נתון.

הרציונליות של המוות בתאונות הדרכים מתבררת כשמאתרים את הזיקה שבין הורדת המהירות של הנסיעה לבין ההפחתה האפשרית במספר התאונות ובמספר הנפגעים. "כל הנתונים האמפיריים מוכיחים כי בכל עת ובכל מקום שמורידים את מהירות הנסיעה יורד מספר תאונות הדרכים", טוען הנס גיאורג רטסקו (6, Retzko 1989). למעשה קיימים נתונים מדויקים המצביעים על הזיקה הדרמטית בין ירידה במספר התאונות, ובמיוחד במספר ההרוגים והנפגעים קשה, לבין האטה, ולו הקלה ביותר, של מהירות הנסיעה (73, Spolander 1989). קרסטר ספולנדר, דרך משל, עומד על כך שהפחתה במהירות הנסיעה, אפילו תהיה מינימלית, תקטין את מספר הנפגעים בתאונות הדרכים ביחס של 3:4 לעומת מספר הנפגעים בתאונות בכלל (שם).

גם אם כל המחקרים היו מוכיחים כי אין קורלציה בין מהירות הנסיעה לבין מספר הנפגעים בתאונות דרכים (ויש הטוענים כך) הייתי מציג את התיזה הזאת מכיוון שלדעתי יש להבין את התרחשותן של תאונות הדרכים מתוך בירור מהותה של התחבורה המוטורית; יש לנסות לרדת לשורש הזיקה שבין הטעות לבין התאונה, זו הפרטית וזו הציבורית; יש לעקוב אחר הדינמיקות, המאפיינות את בני-דורנו; יש לראות את מגוון האפשרויות של התקשורת, כפי שהוא בא לידי ביטוי בימים שבהם המרחב התחבורתי מהווה מרחב תקשורתי פרדיגמטי. במרחב התחבורתי בולטים במיוחד תהליכי הייצור, התפקוד, ההרס והצרכי-מחדש של האינדיבידואליות הכוזבת של האדם, כמשנתק תנועה תחבורתית ממונעת וכקורבן תנועת השעתוק הסימבולי של אופני איונו.

מדוע אין מאטים את מהירות הנסיעה ומשקיעים יותר בתשתית הכבישים, בשיפור מצב המכוניות ובתקנות שיבטיחו הורדה משמעותית של מספר הנפגעים? כדי לענות על השאלה הזאת יש לברר בראש ובראשונה מהי ההצדקה הרציונלית לשיעור הנפגעים הגבוה מנקודת המבט של הסדר הקיים, ולהסביר את האופי ואת הדגש המושם על חינוך לבטיחות בדרכים.

אליבא דאליהו ריכטר, חוקר תעבורה מנוסה, "המיתוס שיש להעמיק את מערך החינוך לבטיחות ולהכשרת הנהגים ולהקטין את הקטל בדרכים בעזרת מודעות מוגברת כבר הופרך פעמים רבות" (ריכטר 1993, 9). עירית הוכרמן, אף היא חוקרת תעבורה, מחזקת את הביקורת על החינוך לתעבורה בטוחה ומערערת על האופטימיות המלווה בדרך-כלל תפיסה חינוכית זו. היא מציינת כי למרות שמדי שנה מעביר המכון להכשרת נהגים בישראל קורסים לכ-90,000 נהגים, לא נבדקו עד כה (1990) תרומתם הממשית של הקורסים האלה והצלחתם למנוע תאונות ולשפר את איכות הנהיגה (הוכמן 1990, 21). סגן ראש המינהל לבטיחות, דן לינק, הצהיר כי "עיקרו של הקורס המוקדש לשינון תקנות התעבורה... הוא בבחינת בזבז זמן, ולמעשה אף בזבז משוע של כסף ואנרגיה" (Laster and Lave 1990, 89). יש לאתר היכן ההון מבזבז ולהבין את המשמעות החיובית של הבזבז הזה; חשוב יותר לאתר היכן נמנעת המערכת מבזבז ולברר מהו ההיגיון העומד מאחורי נקיטת מדיניות כזו.

הכלכלנים האמריקנים לסטר וצ'רלס לאו חישובו ומצאו כי העלות הנדרשת להצלת חייו של כל נפגע מתאונות דרכים "שווה ל-850,000 שעות של זמן נהיגה נוסף. כיוון שאורך חייו של אדם ממוצע בארצות-הברית הוא 600,000 שעות – נמצא שנדרשו יותר שעות נהיגה מאשר אורך חיים ממוצע של אדם כדי למנוע את מותו בטרם עת של אדם אחר. מתברר שזו עסקה גרועה למדי" (שם, 85). במקום אחר הם אומרים מפורשות כי "החברה אינה מוכנה להגביר את הבטיחות על-ידי הטלת הגבלות על הנהגים... הפחתה במוביליות ובנוחות נתפסת כגביית מחיר גבוה מדי תמורת הגברת הבטיחות. החברה מסרבת לשלול מאנשים עניים את האפשרות לנהוג במכוניות שאינן בטוחות, אם האלטרנטיבה היא שהם לא יוכלו לאפשר לעצמם להיות בעלי מכוניות" (Elias 1995, 8-9). לדעתם, גורם זה משמש עילה להעדר ההשקעות המתאימות לבניית תשתיות לכבישים, שהיו מאפשרות הקטנה דרסטית במספר הנפגעים. אני מסכים לרעיון שהמעטה משמעותית במספר הנפגעים היא אפשרית. במובן-מה אני אפילו מסכים כי "החברה" אינה מעוניינת בכך, ויתרה מזאת, במציאות הנתונה הדרישה והפעולה המיועדות להפחית את מספר הנפגעים הן בלתי-רציונליות במובהק. ברם, בניגוד לחוקרים אלה אין אני סבור שיש לראות בכך ביטוי לחופש הבחירה של החברה, קל וחומר אין לראות בכך ביטוי לקדמה חברתית ותרבותית.

נורברט אליאס הוא אחד מההוגים היחידים המקדישים לסוגיית התחבורה מקום מרכזי בביקורת החברתית-התרבותית. אצל אליאס, כמו אצל לסינג וקומט לפניו, התפתחות התרבות היא תהליך חינוכי מתמיד של האנושות. לפי תפיסתו של אליאס, אחד המנועים העיקריים של תהליך החינוך היא התקדמות בהתפתחות הטכנולוגית של המרחב האנושי של חברה נתונה, והוא מקדיש מקום מיוחד להתפתחות הטכנולוגית בתחום התחבורה. אליאס מאמין כי תרבות נבחרת ביכולתה להגיע לשליטה עצמית מרבית. עניין זה בא לידי ביטוי בסוגיית התחבורה בכלל ובגורמים לתאונות הדרכים בפרט, ומכאן, אין להפריד בין תאונות הדרכים לבין הידע והדינמיקות המעצבים את פני החברה (שם, 23-24).

לפי אליאס לא זו בלבד שקורבנות תאונות הדרכים בחברות המערביות הם בלתי-נמנעים, אלא הם מהווים ביטוי להתפתחותה של התרבות המערבית, שאחד מסממניה החשובים היא הרמה הטכנולוגית שלה. הוא קושר את שכלול הטכנולוגיה של התחבורה עם שליטה עצמית ורואה בהם מאפיינים של הקדמה התרבותית. מממצאיו עולה פער משמעותי בין המספר היחסי של תאונות הדרכים בחברות המערביות לבין זה שבחברות בלתי-מערביות (שם, 24-25). נתונים אלה מסייעים לבסס את הטענה בדבר הפער בין התרבות המערבית לבין תרבויות אחרות, שאינן מערביות, אשר מתגלה באפקטיביות של רגולציה עצמית ושל שליטה עצמית. הגורם הראשי לתאונות הדרכים, אליבא דאליאס, הוא הנהגה. השליטה העצמית של הנהג היא תוצר של התפתחות תרבותית, או במלים אחרות, רמה תרבותית ניכרת ביכולת השליטה העצמית של היחיד, המהווה גורם מכריע בתאונות הדרכים (שם, 24-25). הקדמה התרבותית של המערב משקפת בעיניו את ההתקדמות של הרציונליות ושל האינטגרציה החברתית. מבחינה זו, תאונות הדרכים מבטאות רציונליות מחד גיסא, ועונש (מרוצדק) שעל החברות הפחות מפותחות לשלם בשל הפיגור היחסי שלהן מאידך גיסא. אני חולק עליו בכמה עניינים אך דבריו חשובים בעיני כי הוא מציג (אמנם לא באופן מפורש) את הכביש כמרחב של ידע, שבו מתגלות השליטה של הנהגות על המכונית ואיכות התקשורת עם נהגות ונהגים אחרים: הם נבחרים לפי תגובותיהם לקודים מוסכמים, לפי הריסון העצמי שלהם ולפי מידת הציות שלהם לכללים מופשטים המופנים אליהם באופן אנונימי, ולמעשה, על הכביש ניכרת יכולתם לזהות את היחיד עם המכונית ואת החברה כולה עם מהות התחבורה.

לדעתי, החברה הנוכחית אינה מהווה מרחב רציונלי וחופשי להכרה בצרכים האמיתיים והמוסכמים של היחידים המרכיבים אותה. להפך, המציאות הנתונה, והתודעה הכובדת של הנורמליות שהיא מעצבת, מבטאים את חגיגת הניצחון המתמשכת של הרציונליות האינסטרומנטלית המשתלטת על האדם ועל העולם, והופכת למוכנת מאליה בחברה. הרציונליות האינסטרומנטלית מכוננת את "מרחב המוכן מאליו" שבו נתפסת תאונת דרכים כ"אסון" נורמלי. הנורמליות החברתית זקוקה ל"תאונות הדרכים" הן מבחינת הארגון של יחסי הכוחות ושל ייצור המשמעות והאמיתות, והן מבחינת ייצור האובייקטים לפרשנות ולטיפול. האובייקטים, הסובייקטים והאמיתות שהמוסדות והארגונים מטפלים בהם מעצימים את נוכחותם באמצעות כוח, שעה שהם משמרים את עצמם ומתפתחים כמנגנוני מדינה (משרד המשטרה, משרד התחבורה וכד') או כמנגנונים דיסציפלינריים של ידע (בית-חולים, ארגון הפסיכולוגים, ארגון הסטטיסטיקאים וכיו"ב).

גם ההיגיון של היעילות הכלכלית מחייב את המספר הגבוה של הנפגעים בתאונות הדרכים, על דרך ההימנעות מהשקעות "בלתי-פרודוקטיביות" כשמירת חייהם של בני אדם שבממוצע מייצרים צורכים בחייהם ערכים נמוכים מאלה הנחסכים אם שומרים על השיעור הנוכחי של תאונות הדרכים. קיימת גם הצדקה, שהיא לכאורה "סובייקטיבית", מבחינת הנהגים שטרם נפגעו. בעולם הטכנולוגי החדר-ממדי שבו שורר ההיצב בלשונו של היידגר (Ge-stell), טמונות האפשרויות לחלץ את הפוטנציאלים הבלתי-נשלטים בשקיקה להשתקע בתוך סדר קיים ולהתמרד נגדו כאחת. אבל במציאות אין למצוא רחניות וקולו של ההיגיון העומד מאחורי המחאה רפה (Tiles and Oberdiek, 1995, 130). האדם מתופעל, נשלט ומתוחשב בכל תחומי הקיום שלו, הפרטי והציבורי. הוויית השחרור היא בבחינת סחורה מבוקשת. איון האדם, כלומר, חיסול האוטונומיה שלו, הרס גופו ופירוק הפוטנציאל הרפלקטיבי שטמון בו, מוצגים בשתי דרכים, שלכאורה אינן עולות בקנה אחד: השתתפות בתחבורה ושאיבת הנאה, פרטית וציבורית, מפירותיה מזה, וההיפגעות מתאונות הדרכים עד כדי איום על השגשוג הציבורי וגרימת מוות פרטי מזה.

המימד ההרטי של הרובד הפרודוקטיבי של התחבורה, הרציונליות והפוריות הגדולה של הרס האדם/המכונה בתאונות הדרכים, הינם איברים שונים של מכלול אחד. בשלב ההיסטורי הנוכחי שבו מצוי מכלול זה מתחוללת אינטגרציה גדלה והולכת בין המרחב הפרטי והמרחב הציבורי, עד כדי חיסולו המוחלט של המרחב הפרטי כמרחב רוחני ורגשי אוטונומי (מרקוזה 1970, 131). בעיקרון, זה היה יכול להיות מרחב שבו באים לידי ביטוי ייחודיותו של האדם וכשרו לתת לעצמו דין וחשבון על הנסיבות המבנות את מהותו, מרחב המהווה צומת של חריגה מן המובן מאליו ומוקד של אלטרנטיבות מהותיות לסדר הקיים. אולם לא זו בלבד שאוטופיה זו לא התממשה, אלא שההתפתחויות ההיסטוריות הביאו לאיום על עצם אפשרותה של המחשבה האוטופיסטית והחתיכה לפיתוח האוטונומיה, הייחוד והסולידריות של הפרט. חיסול האינדיבידואליות בא לידי ביטוי בוירטואליזציה של המציאות, באוטומטיזציה המוחלטת של הפעילות האנושית, בשכלול הייצור, הבקרה והייצוג של הפעילות האנושית, ואף במרד נגד מגמה זו.

השיבה של המיתוס, במסגרת הרציונליזציה המוגברת של המרחב, מתחוללת תוך כדי פיתוח רטוריקה המהללת את המימד האינדיבידואלי ואת אפשרויות התחרות, הבחירה והשינוי העומדים בפני היחיד. המערה האפלטונית קורמת עור וגידים דווקא בעידן אנטי-אידיאליסטי, אנטי-קולקטיביסטי ואינסטרומנטלי זה: כלי הרכב הממונעים, במיוחד אלה המהירים, מאזירים את ערכי האינדיבידואליזם: מוביליות חסרת גבולות, פרטיות מוחלטת ושליטה (Virilio 1995, 131). אליאס מציג ברוחו של קאנט תפיסה מהותנית לפיה האנושיות מתגלמת ביכולת השליטה העצמית והרגולציה הפנימית. המהות האנושית מתקיימת במרחבי המציאות הנתונה, על המסורות, הכוחות והכללים המעצבים אותה, ואליאס מבחין בין שליטה וייסות עצמי לבין שליטה במכונית ותפקוד ברשת הכבישים: "שליטה במכונית (והדאגה לאחזקתה בכלל זה) אינה אלא הרחבה של השליטה העצמית ושל הרגולציה העצמית של [האדם]" (Elias 1995, 25).

על-פי תפיסה זו, תנאי החברה והתרבות ממוססים את דרכי הרפלקסיה העצמית, מקהים את ביקורת הסדר הקיים ומסכלים את אפשרות השינוי של תנאי הכלכלה, החברה והתרבות. כחלק מתהליך זה מעצבת המערכת תודעת שחרור כוזבת ואפשרויות אין-סופיות של שליטה וצלילות הדעת. המוטוריוזציה של הבריות גורמת להגברת השליטה בהן עד כדי כך ש"השליטה הופכת למרחב עצמו", כדברי פול וריליו (Virilio 1995, 131). בעולם זה "הכל איך-ך אל האדם, והאדם מטרה מותקף מכל עבר, ועתה גאולתנו היחידה עשויה להימצא באילוהיה, במנוס ממציאיותו של הרגע, בבריחה מאיבוד הרצון החופשי..." (שם, 132). תודעה כוזבת זו יונקת את כוחה מן התנועה המהירה בת-דורנו. חוסר הגבולות וחוסר המעצורים המאפיינים את התחבורה המוטורית מתבטאים במהירות וברדה-לוקליזציה של הלוקלי, הנובעות מן הביטחון שאפשר לנהוג ולהגיע לכל יעד, כמובן, במנותק משאלת התכלית.

במקום התנועה המסורתית שהתאפיינה בתכלית ובקשיים פסיים, במגבלות מעשיות ובקצב איטי, באה האפשרות להגיע לכל מקום. המוביליות המהירה בתימינו מיוצגת ונתפסת כביטוי של פרטיות; נהיגים הנוסעים בכלי רכבם מבטאים את "רצונם", ללא בקרה וללא הכוונה של איש זולתם. מימוש הרצון, ההכרעה והשינוי הם ביטוי לכוח המצוי בשליטתו הבלעדית של היחיד, כוח שעלול להתגלגל לעוצמה הרת אסון, או להיבלם בגבולות השליטה העצמית. תודעה זו מתבססת על תחליף הטרנסצנדנציה, החריגה אל הנשגב. היא אפיינה את המודעות למוגבלותם של האדם ושל בעלי החיים ששימשו את האדם בתחבורה המסורתית. הם נעו על ציר אופקי, מכירים במוגבלותם ומונעים על-ידי תשוקה ארוטית לתנועה השונה לחלוטין מזו המאפיינת את מעגלי התנועה היומיומית. התחבורה הבלתי-ממונעת הונעה מכוח ארוטי ששאף לחרוג מן היומיומי, מן הסופי ומן הלא-שלם אל הטוב, אל האמיתי, אל הממשי ואל הנצחי, אל "היפה" או "האחד". התחבורה הממונעת בתימינו שרויה בריק, ללא תכלית, והיא מתקיימת בתוך העדר המשכפל את "כל הזמן אותו הדבר" של המרחב המובן-מאליו הנוכחי, המגויס לתנועה אופקית. המהירות יורשת את האינ-סופיות שאפיינה את התשוקה לטרנסצנדנציה (תנועה אנכית) המסורתית; הנרקיסוס הכלוא במרחב הפנימי של המכונית, ואשליית השליטה על העולם החיצוני, הרכב כמוקד של רגעי "חוויה" ו"וקרה", מבודדים את התשוקה לנצחיות ואת המחויבות של הנאורות לאוטונומיה ולכושר רפלקטיבי ובאים במקומם.

אשליית השליטה מייצרת מכונית הנוסעת ללא גבולות וללא מטרה מוגדרת. היא יורשת את המחויבות לציבור חופשי, שלפיה על השיח התבוני להתממש לא רק כחלק מחזון החברה הנאורה אלא גם כאופן הכינן העצמי של האדם על-פי האידיאלים של הנאורות, אבל מסרסת אותה מבחינה טכנולוגית ומבחינת יכולת השכפול העצמי של המערכת. בעליהם של כלי הרכב הופכים לסחורה, כאילו היו אובייקטים ("פלא שוק" לגבי סוחר המכוניות, הפרסומאים וכו', או במובן של כוח עבודה שבו אין מפרידים בין הנהגות במשאית לבין כלי הרכב עצמו). כיום, התנועה הממונעת אינה כזו בכל תנאי: ייתכן כי במרחב אחר היתה התחבורה הממונעת מבטאת ומעצבת בדרך שונה את המציאות, את האפשרויות ואת המגבלות האנושיות. אלא שלמרחב אחר תהיה רלוונטית מערכת מיתוסית אחרת, בעלת מטאפיזיקה שונה, שבה התחבורה הממונעת עדיין בלתי-אפשרית או כבר בלתי-רצויה. בינתיים מבטיחה המציאות האנטי-מטאפיזית את הקדמה המדעית והטכנולוגית שבה המיתוס שב למשול בשם המדע, והרציונליות (האינסטרומנטלית) והקפיטליזם מבטיחים העלאה נוספת של רמת החיים (לאליטות השולטות). המיתוס החדש הוא "נכון" מדעית, הכרחי מבחינה חברתית, פורה מבחינה טכנולוגית, ובד בבד משקף את התמוססות המחויבות לקונסנוס הקיים בין סובייקטים אוטונומיים הרואים בזולת שותף לתנועה מאוחדת לקראת האוטופיה.

מיתוס הנהיגה יצר כיום את אשליית השחרור מכבלי המערכת. הנהג מתפקד כסריס השומר מפני התפרצות של מיתוסים חדשים. הצלחתו במשימה מלווה את סירוס התנועה הארוטית במרחב המודרני, שבו לא שלטה תחבורה ממונעת דוגמת זו הקיימת בימינו. באותו מרחב גם לא שלטה הרציונליות האינסטרומנטלית. הנהג הרגיל בן-ימינו, המזדהה עם מיתוס הנהיגה, מתיר לחברה לסרס אותו כפי שהיא עושה לנתיניה. אין מקום למאבק על חירות ועל טרנסצנדנציה במציאות שבה האדם רואה את עצמו כמרכיב בתנועה, כנהג, כמי ש"שולט בעניינים" וש"מגיב בצורה נכונה" לכללים שאין לסטות מהם אלא במחיר החיים, והם מבטאים רציונליזציה שעוקרת את המשמעות ואת התכלית מן החיים.

בתקופות שבהן לא שלטה הרציונליות האינסטרומנטלית שלטון בלעדי, נתפסה הנהיגה כהובלה וכנהגיה במציאות הנתונה או כאחיזה בטרנסצנדנטי. כך, דרך משל, בקהלת ב, 3: "ילבי נוהג בחכמה ולאחז בסכלות..." או באיכה ג, 2: "אותי נהג וילך חשך ולא-אור". התחבורה בעידן הנוכחי היא במהותה לא דיאלקטית ואנטי-מטאפיזית. היא מצטיירת כתנועה עצמית במציאות אין-סופית, חסרת תכלית כשלעצמה. את מקום הארוטיקה תופסת כיום התמצאות בקונבנציות ובסדר הניהול שנאכפים על התנועה האוטומטית. בנהיגה הממונעת, ובמיוחד בנהיגה המסוכנת, למשל באופנוע "רב-עצמה", יכול האדם לבסס את אשליית ריבונותו במרחב הציבורי. ההכרעות החשובות והשליטה על הנסיבות שבות אליו, כביכול. נוצר מיוזג בין "הנהיגה היצירתית" והנהיגה האוטומטית שאינה צריכה להבין או לפתור את הפרובלמטיקה של רשת הדרכים, את האפשרויות ואת הקודים. יש המכנים שילוב זה כ"חיפוש הסכנה" או כ"שחרור מתחים". אני רואה בכך סימן אונטולוגי להצלחת ההיצב, המצפין את הבלתי-נגלה והבלתי-שלט, שהאמנות המסורתית והטכנה (techne), במובן היווני המסורתי, העלהו מתוך המסתורין אל היומיומי כדיצג בעל מעמד אוטונומי ומיוחס במציאות ולא כחלק ממנה. הנהיגה כחוויה מיסטית, כפואסיס (poisis) במובן של חיפוש גבולות ולא כביטוי לעצמת התפעול או לחריגה ממשחקי הכוח, היא ביטוי של מרד ושל חירות שקרית בתוך טוטאליות שבה כבר אין מקום למושגי הניכור (בדריאר) והדיכוי (מרקוזה).

במרחבי הציבור "טבעי" שהאדם יפעל במקביל בשתי חזיתות מתנגשות: ברובד הרציונלי יטול חלק בקביעת תקנות לגבי האטה של מהירות הנסיעה, איסור מוחלט על נהיגה לאחר שתיית אלכוהול, חבישת קסדה וכד'. באמצעות העבירה והביטול של טוטם הרציונליות האיר-רציונלית הוא יתבע ברובד הסובייקטיבי את החירות שנגזלה ממנו כאשר נהרסה הספונטניות, וימרד בשקריות של הרציונליות המגמדת את האדם. הוא יבקש להרוס את גולם הרציונליות באופן בלתי-תבוני: בעבירה על הטאבו שההיצב מחולל.

הנהג האידיאלי, על-פי קני-מידה שונים של שיאי הצלחה שפועלים בסדר הקיים, מבטא בנהיגתו במכונית "הצלחה" יחד עם ניסיון למרד בחירותו שטבעה בים הכללים, התקנות והסטטיסטיקות; מרד "מבחוץ" ייחשב כינהיגה מסוכנת" או "משוגעת". יש מחקרים על הפער הבלתי-ניתן לגישור

בין המימד הסובייקטיבי לבין המימד האובייקטיבי בנדיגה (Laster and Lave 1990, 78). אינני רואה בכך אי־קונסורביליות כי אם אחד מביטויה של השפיות השוררת בעולם המיתוסים החד־ממדי בן ימינו. המרד בנוי על תודעת האשמה המודחקת של היחיד ועל החטא הקדמון שחטא, כביכול (פרויד תשל"ל), ועל כן הוא כחוב. מרד זה מהווה את אחת הדרכים לביטוי תחכומה של הנורמליות בת־ימינו, המיוצרת והמשוכפלת בידי אלה המסתירים התכוונות לא שתלטנית, אנטי־אינסטרומנטלית, שהיתה עשויה להציג תנועה הכוללת הנעה עצמית ומפגש בינאישי שאין בו מקום ל"תאונות דרכים" ממוסדות, שהן בלתי־נמנעות לכאורה, השייכות להיגיון של הסדר התחבורתי ה"רציונלי". ההנעה העצמית והתנועה האוניברסלית האלטרנטיביות אינן בלתי־מסוכנות והן מהוות חלק ממאבק על הרוחניות לעומת היומיום שבו אנו לכודים.

הרקע להבנת התעבורה כ"בעיה בטיחותית" מבחינה ציבורית נעוץ בעמדה המודרנית האתנרצנטרית שבמרכזו דימוי של סובייקט רציונלי, הנתפס כממש את מהותו באופן תיאורי ומעשי במסגרת הקדמה ההומניסטית, שהיא גם פרטית וגם כללית. כפי שאפשר לראות בלשלוט הנצוץ של קאנט, "התבונה, המוכשרת באורח פרגמטי לביצוע אידיאות המשפט על־פי העיקר ההוא, גדלה עוד דרך קבע על־ידי תרבות המתקדמת תמיד" (קאנט תשל"ו, 81–82). אצל לסינג "אותו המסלול אשר על המין לעבור על מנת להגיע לשלמותו – כל אדם פרטי (במוקדם או במאוחר) חייב לעבור אותו תחילה" (לסינג 1967, 44). ההתפתחות והמהות האנושית של האדם לא נתפסו בעולם הנאור רק בהקשר של קדמה מדעית וטכנולוגית. אצל לסינג, קאנט, שילר ומרקס אין להפריד את קדמת הדעת מהקדמה הטכנולוגית ואת ההתפתחות הטכנולוגית־הכלכלית מזו האסתטית ואת ההתפתחות הפרטית מן האנושית־הכללית. בסוף המאה ה־18 התפתחה גם תפיסה חדשה של הגוף (Foucault 1979, 8), ששורשיה מצויים כבר בהגותם של ההומניסטים הגדולים מתקופת הרנסנס. ככל שהיה יותר רדיקלי כך גבר בהומניסטים של ההומניסטים הרנסנסיים היסוד הכפיתי. אפשר לראות זאת, דרך משל, בעיר השמש לקמפנלה, או באוטופיה לתומס מורוס (מורוס 1964, 164). אוטופיות אלה ורבות אחרות משקפות את הזיקה בין המאפיינים הללו. הקסם שבקדמה המדעית והחומרה המתמטית תבעו התמסרות מוחלטת של היחיד לפרויקט הקדמה האוניברסלית שהיה א־היסטורי, מופשט ורליגיזי ללא תקנה. התקופה הנאורה, שהפיקה פרויקטים של שחרור אנושי אוניברסלי, לא הצליחה לפתור את הריאלקטיקה הטמונה בהתניית השחרור האוניברסלי בשחרור (כפוי) של היחיד ובשעבודו לפריצת החומות העומדות בדרך הניצחון של הקדמה. בתקופה זו התעלמו מסבלו של היחיד, מתקוותיו, מנפשו, מגופו ומן הדינמיקות המתהוות במרחב החברתי. גילויי התייחסות בתחומים אלה היו נחלתם של המיסטיקנים ושל אחדים ממבקרי השמרנים של הזמן הנאור.

הוגי הדעות הנאורים ומפרשי רעיונותיהם פיתחו תפיסה עיונית חדשה של הגוף ושל חיי עלמא הדין אל מול השלילה המסורתית של אירופה הנוצרית את הגוף ואת חיי העולם הזה. התפיסה הזו התיישמה ביחסה של הרפואה החדשה אל הגוף המת ואל הגוף החי כאל אובייקט למחקר ולמניפולציה (Foucault 1976), בהתפתחות בתי־הסוהר ובתי־הספר החדשים ובמוקדי משמוע אחרים. אולם בבתי־החולים, בבתי־החרושת, בבתי־הספר ובבתי־הסוהר של המאה ה־19 עדיין לא הזכרו ההקשרים החברתיים הקונקרטיים של סבלותיו ושל האפשרויות של האדם הממשי, לצד ההכרות החזרות בדבר זכויותיו הטבעיות הנצחיות והמקורשות. המהפכה התעשייתית והתפתחות חברת ההמונים שחוללו צורות חדשות של סבל אנושי, של ניכור ושל אפשרויות, היוו את הרקע לראשית הדיון המדעי המודרני בבטיחות חיי האדם במקום העבודה, בדרכים ובמרחבים – הפרטי והציבורי, כפי שאפשר לראות במחקרו של פרידריך אנגלס על מצב הפועלים בבתי־החרושת באנגליה בראשית המאה ה־19 (Engels 1958). המהפכה התעשייתית הותנתה בשכלול התעבורה ובהגברת האינטנסיביות והיעילות שאותן היא העצימה ושכללה במסגרת המידוע, הרציונליוזיה והביורוקרטיזציה הכללית של הכוח בחיים הציבוריים (Weber 1991, 240). "רציונליות זאת", כפי שכותב יורגן הברמאס, "מתייחסת אך ורק ליחסים שמעניינה של שליטה טכנולוגית ועל כן קובעת צורת פעולה המניחה שליטה, בין זו שמושאה הטבע ובין זו שמושאה החברה" (Habermas 1971, 48). כבר בשנת 1843 מעיר באירוניה היינריך היינה כי "הרכבת מחסלת את המרחב, עתה כל מה שנתר לנו הוא הזמן. אילו רק עמד לרשותנו די הון – גם את הזמן נוכל להרוג בצורה נוחה ודיה" (Virilio 1995, 87). השינויים שניכרו במושגים הכרוכים בהתגבשות

המרחב המודרני השתקפו בהתפתחות הקפיטליסטית, שהותנתה בתמורה המהותית שחלה בתחום התחבורה. עתה, יותר מתמיד, היוותה התעבורה הממונעת בעיה קריטית במחקר, בייצור, בשיווק ובצריכה, אך בעיקר בתרבות ובפוליטיקה.

המהפכה בידע האנושי והמהפכה הטכנולוגית היוונו זו את זו, והכינן האנושי, על ביטוייו ועל מייצגיו, התאים את עצמו למציאות החדשה, שהתפתחות התחבורה הממונעת והניידות הגדלה של בני אדם וסחורות תפסה בה מקום חשוב. התחבורה התפתחה בעקבות המהפכה התעשייתית ושכללה היווה חלק מכלל הייצור הסדרתי ומהשיווק ההמוני של סחורות. זוהי נקודת ההתחלה של השימוש ההמוני בכלי רכב ברשת הכבישים המתפתחת, וראשיתה של המודעות לתאונות הדרכים בהקשר של הייצור ההמוני והקדמה הטכנולוגית. התמורה שחלה במשמעות של תאונת הדרכים היתה במעבר מאירוע פרטי או מטרנד אישית לאחד מביטוייה של הרציונליות האינסטרומנטלית המבטיחה ייצור המוני, קדמה טכנולוגית ורמת חיים גבוהה יותר. בד בבד עם התקדמות הטכנולוגיה חלה רדוקציה בצרכיו ובאפשרויותיו של הסובייקט האוטונומי, ההופכים לבלתי-רציונליים ולפחות ופחות רלוונטיים. הקדמה התחבורתית הביאה לשינוי במבנה התודעתי, במנגנון המושגי ובדרכי הייצוג והפעולה של האדם המודרני, על מנת שיתאים עצמו לדרישות הרציונליזציה ולהגברת היעילות של מיליוני כלי הרכב הנעים ברשת המסתעפת והולכת של הכבישים. הרציונליות האנושית של הנהגים ושל המערכת בכללה נבחנת וממומשת על הכבישים ורשת הכבישים עצמה הפכה למרחב של ידע. עצמאות יתרה, נוקונפורמיזם או חוסר ידע ואי-מיומנות נבחנים וזוכים לתגמולים ולסנקציות לא מידי שליט, מעמד או קבוצת אינטרסים, כפי שהמרקסיסטים האורתודוקסים אהבו לתאר, אלא מידי המערכת הרציונלית-אינסטרומנטלית, שהם עצמם משמשים סוכניה, מייצגיה וקורבנותיה.

הצלחתה של הרציונליות האינסטרומנטלית היא מוחלטת, אבל לא נטולת בעיות, כפי שאפשר לראות ברפואה, בתחבורה ובמרחבים אחרים. הרפואה הקונבנציונלית בתימינו הפכה לטכנולוגית-תכליתנית גרידא ואיבדה את הזיקה לאדם. הצלחתה מותנית בשימוש באמצעים המובילים להרס הגוף והנפש. מניעת המחלה הפכה לסוגיה צדדית בהשוואה להישגים כמו ניתוחים "שהצלחה", קרנות מחקר, סטטיסטיקות, בניינים ופציינטיים שהושגו. התרופות ואמצעי הטיפול מולידים תגובות נגד וחיסון של נגיפים, שהופכים את ההצלחות הרפואיות ליותר ויותר דרמטיות-הרסניות. הרציונליות האינסטרומנטלית נכשלת לכאורה גם במרחב התחבורתי, דווקא במקרים הקריטיים ביותר, כפי שאפשר לראות בערים הסתומות, בפקקי התנועה שבאוטוסטרדות ובמחיר הכלכלי שנתבעת החברה לגייס להסדרת התחבורה. אולם בתחבורה, כמו בתחבורה, אין מדובר בכשלונה של הרציונליות האינסטרומנטלית. זאת, כיוון ש"כישלון" אפשרי לאור אלטרנטיבה, או לאור ראייה אלטרנטיבית של המצב במסגרת מרחב המובן-מאליו השורר. על מרחב המובן-מאליו הנוכחי לא מאיימת התפרצות של רוחניות אלטרנטיבית, ומבחינה זו אין הוא עומד לקרוס. למרחב הנוכחי, שלא כמו במרחבי מובן-מאליו קודמים, לא קיימים יסודות אנטגוניסטיים, שלאורם אפשר לתבוע אותו לדין-וחשבון. הקשיים ההולכים וגדלים במציאות העכשווית, כפי שהם משתקפים בתחבורה המוטורית, נבחנים ומאוחרים על-ידי אלטרנטיבות שמעמידה הרציונליות האינסטרומנטלית. היא עצמה אינה מועמדת לדין. במובן זה, פקקי התנועה ושאר הביטויים של "כישלון" הרציונליות האינסטרומנטלית" מהווים חלק מרכזי בחגיגת נצחונה האירוני על האדם.

בארצות המערב התחבורה הממונעת זמינה מאז מחצית המאה ה-20 לכל האוכלוסיה הבוגרת, ובשל כך נשטטשו הברלים בין מעמדות. תרמו לכך גם המוות בתאונות הדרכים שהפך לדררשה רציונלית של השוק, הקדמה הטכנולוגית וההתמדה ב"העלאת רמת המחיה", שאת מחירה משלמים בני כל השכבות בחברה. במצב הפוסטמודרני התפור המרחב הציבורי ושכביו השתבצו ברשתות רבות המפוררות על פני אתרים קניונים, כאינטרנט וכדומה. בה בעת הצליחה הרציונליות האינסטרומנטלית לבסס את הפלורליזם הנוכחי באוניברסליזם, שהלוגיקה שלו חרממדיית, שולטת בכל וקובעת את אופק האפשרויות של המציאות הנתונה. הרשתות השונות פועלות לפי לוגיקה אחת, אך הן מקושרות ומותנות בדרכים שונות. מערכת הכבישים מהווה את מקום המפגש העיקרי בין הרשתות והיא מזינה את אשליית התכליות, את אמות-המידה, את התגמולים ואת הסנקציות של הרציונליות האינסטרומנטלית. התחבורה המוטורית שנעה ברשת הכבישים מבטאת באופן

מובהק את התקפות ואת האוניברסליות הכמעט מוחלטות של הקודים של סוכני המערכות ושל מייצגי הרשתות למיניהם. אפשרויות התחבורה, הנגישות לכל, מטפחות לכאורה פלורליזם, אך לאמיתו של דבר הן פועלות על-פי לוגיקה אוניברסלית אחת, שכל המנסה להתעלם ממנה או להתקומם נגדה נידון להיענש. העונש נגזר מלמעלה, והמוציא אותו לפועל הוא הנהג הרשלן הנוסע בנתיב הנגדי, "המקרה העיוור" וכד'.

בניגוד לתיוזה של פוקו בדבר מעמד הקליניקה או בית-הסוהר, אני סבור כי רשת הכבישים היא הנציג הבכיר של אתרי המשמוע במאה ה-20. אין היא קובעת את גבולות השפיות, אלא מחברת בין הרשתות לבין האתרים השונים ומסמנת את גבולותיהם. רשת הכבישים אינה יוצרת סגירות מרחבית ואף לא דיסציפלינרית, כפי שפוקו מתאר, כי אם מהווה מרחב הקובע את מידת הפתיחות, את הפלורליזם ואת השונות, כמו גם את אפשרויות העיצוב והפירוק של כללים ואמיתות. ההיגיון של התנועה המוטורית ברשת הכבישים מראה שאין בנמצא יסוד או אידיאל אלטרנטיבי לסדר הקיים, ומכאן שהביקורת על מציאות סגורה זו הפכה לבלתי-רלוונטית.

הרציונליות של הייצור הקפיטליסטי, שהתגבשה מאז המהפכה התעשייתית, תובעת מקסימיזציה של הרווח באמצעות הגברה של יעילות הייצור, הכוללת ניצול מירבי של אמצעי ייצור ושליטה על היחסים של מרכיביו השונים. המחויבות להקטנה של הוצאות הייצור כללה בעבר את האיוון האופטימלי בין יעילות התעבורה של חומרי גלם, סחורות ושירותים לבין הוצאות הנובעות ממזעור ההשקעה בבטיחות התעבורה. הקפיטליזם אינו אדיש להקשרים המוסריים של התעבורה. ביטוח של נהג משאית, למשל, מהווה בעיניו ביטוי מצער של סכנת הנוק שייגרם למשאית בשעת התאונה, הוצאות תיקונה דמי הנוזיקין שיידרשו לצד שלישי ולנהג החברה שייפגע. האתיקה שנוסבות אלה ייצרו משקפת מציאות זו ואף מצדיקה אותה. היא מעצבת נורמות וציוויים המחייבים משמעת, חריצות, צייתנות ודייקנות, ההכרחיים לקדמה הטכנולוגית ולשכלול יעילות הייצור. יש לזכור כי מתקופת הרנסנס ועד סוף המאה ה-19 התקיימו ברובד התרבותי ציוויים מוסריים שלא היו כפופים לכוח ולאינטרסים, ויכלו לתבוע דין-וחשבון מן המציאות, בשונה מהתפיסה הרדוקציוניסטית של ביקורת האידיאולוגיה המרקסיסטית. ברם, האוטונומיה היחסית של התרבות ושל מעמדה מתקיימת במערכות חברתיות והיסטוריות המשתנות תדיר. המגמות החברתיות, שפעלו להקטנת ההוצאות על הגנת האדם ולהגדלת היעילות של התעבורה כחלק מקדמה כלכלית וכתנאי לקדמה תרבותית, לא נקטו מאמצע המאה ה-19 אמצעי הסוואה. מערכות אלה מפעילות מנגנון של שכחה עצמית ושל שכחת הישות התובעת את קורבנותיה על מזבח הסתמיות היומיומית. במקום לעורר מודעות להתנהגות האנושית היומיומית מעוררים האתגרים והפיתויים הפרודוקטיביים את השאיפה להשתלטות ולהצלחה. תודעת הקדמה והאתגרים שהעמידו הנרטיבים הגדולים של הבורגנות ושל הפרולטריון הציגו את בעיית התחבורה כסוגיה קטנה ביחס לתפקיד הטכנולוגיה הן בייצור והן בשכפול של החברה, של סחורותיה ושל אמיתותיה, והן במסגרת המאבק על הסדר הקיים וביחס לאפשרות קיומה של חברה אלטרנטיבית.

מן המאה ה-19 לא הושם דגש על המרכזיות של התחבורה בכבישים בשל דלילות יחסית של מכוניות בכבישים (בניגוד לרכבות ולאוניות), ובשל הירידה העקבית באחוז הנהגים שנפגעו בתאונות דרכים במדינות המערב במהלך ההיסטוריה של התחבורה הממונעת. חשוב להטעים סוגיה זו גם לנוכח ההתפתחות שחלה ביעילותה של התחבורה הציבורית. מבקרי החברה, שהיו רגישים למצב הפועלים, גילו יחס מיוחד לפרולטריון ולמצוקותיו ופחות רגישות לבעלי המכוניות הפרטיות (הבורגנים והזעיר-בורגנים). הנהגים המקצועיים לא זהו כחלק אינטגרלי מציבור הפועלים, והנהגים שבשולי החברה הזעיר-בורגנית שימשו לעתים כאחד ממקורות הערצמה הראשונים של התנועה הפשיסטית (נהגי מוניות, למשל). אך יש לזקוף זאת בעיקר לראיית העובר כאילו הוא בורג במכונה. במשך הזמן התפתחה התפיסה שראתה בנהג אדם ממושע ומעוצב לפי הכללים והמנגנונים של רשת הכוחות החברתיים ולוותר בהתעוררות לגבי תאונות הדרכים ובהתייחסות אליהן כאל בעיה מרכזית. מרקס ראה בשימוש שעושה הקפיטליזם בטכנולוגיה את שורש הבעיה, ולא במהותה של הטכנולוגיה עצמה, והיה אופטימי באשר לאפשרויות של הדיכוי הטכנולוגי היעיל של הטבע בהקשרים חברתיים עתידיים (Horkheimer 1985, 420–421). מציאות תרבותית זו הלכה ונשתנתה בד בבד עם הטנספורמציה שהתרחשה בקפיטליזם ועם הקמת מדינת הרווחה. הגיון

השליטה שעיצב אותה אפשר להגדיל את ההשקעה באמצעי מניעה ובטיחות ובהגנה על הצרכנים- יצרנים הממשיכים את השכפול העצמי של הסדר הקיים ומגבירים את קצב הקדמה הטכנולוגית.

הטרנספורמציה של הקפיטלים שיקפה את השינוי שחל במעמדו של האדם שלא היה עוד בחזקת אמצעי ייצור גרידא. אבל בה בעת הביאה טרנספורמציה זו גם להתפוגגות של האוטונומיה של התרבות והקטינה את אפשרויותיה לשפוט את המציאות החברתית ממקום שאינו מותנה במשחקי כוח ובמנגנוני עיצוב, סיווג ופרשנות. המחצית השנייה של המאה ה-20 מתאפיינת במוטוריזציה של האדם ובהתגבשות המהירות והאוטומציה של התגובות האנושיות למצבים שונים. האדם החדש הוא צרכן-יצרן ובתור שכזה הוא מהווה גורם מרכזי בשכפול העצמי של החברה הבת-ר-תעשייתית ובכלכל עולמה הסימבולי של התרבות הפוסטמודרנית. תמורה זו שחלה בתפיסת האדם המודרני הולידה את האינטרס של שמירת חיי אדם, הגבירה את העירנות להיקף הקטלני של תאונות הדרכים וראתה בהן סוגיה אתית וחינוכית. הבסיס הממשי לעירנות זו נבנה על הנוק שגורם לכלכלת המיתוסים של הקפיטליזם המפותח את המרחב הפוסטמודרני. הייצור ההמוני של המוצרים מחויב לוויטואליות ולאוטומטיזציה מלאה של תחלופה והתבלות מהירות ולהרס של יצרני סחורות בלתי-אפקטיביים ושל צרכני סחורות שמרנים ומוגבלים. הרס אוטומטי זה מבטיח את המשך הייצור של אופנות חדשות המגביר את ייצור הסחורות ואת המשיכה לחידושים המוצעים. עם זאת, יש בו כדי להבטיח שמירה על מקומות העבודה של העובדים (ולאו דווקא על העובדים עצמם), שהפכו לבעלי מכוניות ולצרכנים, המודרכים על-ידי המכונית כאמצעי תחבורה וכאידיאל.

בעולם כזה לא משתלם כלכלית לייצר מכוניות שיאריכו ימים. בעולם שבו התחלופה והאופנה אינן כפופות לאמת-מידה או לתכלית כלשהי, התבלות מהירה והרס האופנות הישנות הם בבחינת כורח כלכלי, חברתי ולוגי. מנקודת מבט זו, תאונות הדרכים הן הכרח כלכלי וחוויה המפיגה את תחושת הסתמיות, ושני אלה הם עניין של חיים ומוות לחברה.

הרטוריקה הנוכחית ביחס ל"תאונות הדרכים" מציגה חלק מהפרקטיקה התעבורתית כ"תאונות", ומאפיינים אותה ההיבטים הפרטי והכללי שלכאורה מנוגדים זה לזה. ההיבט הפרטי מציג את "תאונת הדרכים" מנקודת מבט אישית ואת הדרך להימנע ממנה כעניין אגואיסטי גרידא. להשתקפות הפסיכולוגית הזו של הרציונליות האינסטרומנטלית חשובים ההכרה והמימוש של אמות-המידה התכליתיות במרחב הציבורי. מנקודת המבט הממסדית, ברטוריקה ההגמונית נחשפת "תאונת הדרכים" כשהיא מטוהרת מכל היבט אישי, וגם כאן אמות-המידה להתנהגות הציבורית הן יותר תכליתיות, פחות אידיאליסטיות ופחות לאומיות. הסתירה בין שתי המגמות עדיין לא הותרה והן שזורות זו בזו. אבל בה בעת משתקף בהן הסובייקט המופשט כמוצר הנצרך על-ידי הצופים לשם מימוש של חוויה קואזי-אקזוטית על המסך. ברגע זה הופך "הקורבן" לאדם בעל שם, במידה שמהותו מהווה ערך סטטיסטי של מקריות ("תאונה"), הוא זוכה להיות גורם בציבור ומאפשר עלייה ברייטינג ובהכנסותיה של תחנת השידור. לעתים אפילו מראיינים את קרובי הקורבנות, אבל מקפידים לא לאפשר להם להציג את "הקורבן" כנכס לאומי, בדומה לזכות המוענקת לקרובי הקורבנות של המאבק הלאומי. שיח המומחים תופס יותר ויותר מקום, ובו מתגלות אמות-המידה שלהם כתכליתיות לעילא. "התאונה" חיונית לתעשייה העצומה הכוללת מומחי משטרה, מומחי רכב, מהנדסי כבישים, רמזור, סטטיסטיקאים, מומחים להנדסת אנוש וגדודים של מומחים נוספים המתפרנסים מ"תאונות הדרכים". כל אלה משקפים את עוצמתה של הרטוריקה האינסטרומנטלית, האנטי-אידיאליסטית.

הפחתה משמעותית של תאונות הדרכים והקטנת מספר הנפגעים יכולות להוות איום משמעותי על העולם הסימבולי, על המנגנון המושגי ועל המבנה הנפשי של הנהגים, כאשר יתקיימו התנאים הבאים: א. אם יידרשו הנהגים להאט את מהירות הנסיעה עלול התפקוד הסימבולי של הנהיגה להשתבש לחלוטין (בהתייחס לאירוניה של היינה ולעולם שבו המושג "להרוג את הזמן" הפך לעסק משגשג, והדינמיקה המופשטת וההנעה העצמית המכוונת מבוהך נתפסות כאידיאל מרכזי). ב. אם יוכנסו שינויים משמעותיים בסדרי הנסיעה, במבנה המכוניות ובמיוחד בדרכים שבהן נתפסים האדם-המכונית והמכונית, עלול היחס האינטימי שבין הנהג לכלי רכבו להשתבש ובמקומו תופיע תביעה לכינון נסיבות חברתיות שבהן יתקיימו יחסים ארוטיים חלופיים בין בני אדם, ואולי תתאפשר הארת מגמתה של האינטימיות המזויפת, המשוקת עם כלי התחבורה, הארה שעלולה

לחשוף את התפקיד שממלאת הנהיגה הפוסטמודרנית בתהליך השכחה העצמית של האדם, המהווה חלק מן הוויתור על שליחותו. ג. לסכנה בכבישים, המהווה מוקד של חילופי ידע ושל מימוש עצמי יש תפקיד יצרני חשוב. ההקטנה של הסכנה המלווה את הנהיגה ושינוי מהותי בדרכי הייצוג של הסכנה הטמונה בשימוש בכלי הרכב עלולים לפגום בתוצריה התרבותיים-הכלכליים. הסכנה הכרוכה בנהיגה נתפסת כדו-ערכית: כאויב וכמושא לתשוקות, כעניין שיש להתגבר עליו וכמימד של "אחרות" בלב העולם החד-ממדי, שתובע מוצא לעודפי אנרגיה ותסכול, ושיאפשר בחשבון אחרון את הנורמליות של השיטה הקפיטליסטית ואת הביטחון שהיא מתיימרת להעניק. ד. האפשרות לממש חירות אנושית והבנה בינאישית בחברה מהווה איום. השימוש בתחבורה נתפס כמבחן לתקשורת לא-תכליתנית, שיש בה מרחב לפעילות פרשנית ולביטויי סולידריות והיא מציבה חלופה לאינטראקציה הבינאישית, האנטי-אנושית בתימינו. מערכת הכבישים היא הביטוי המזוקק ביותר של הרציונליות: תחרות "הבריאה" ושיתוף הפעולה בין הבריות כמימד של ציבוריות חופשית-לכאורה. שינויים רדיקליים בתפקידים הסימבוליים של התחבורה עלולים לחשוף את הכשל של הרציונליות האינסטרומנטלית ואת הסילוף של התודעה העצמית המאפשרת את הסדר הקיים ברובד התחבורתי שלו בפרט, וברבדים אחרים של היחס לאחרים בתיווך הדברים בכלל. אם יש ממש ברעיון זה אזי האיום על הסדר התחבורתי הקיים מהווה ביטוי לסכנה האורבת לסדר הקיים כולו ולמנגנון המושגי, לתודעה ולמבנה המנטלי הנורמלי בכלל זה. כללי הבנה תחבורתית חלופיים, הרגלי נהיגה אחרים ואפשרויות תעבורתיות חדשות יוצרים מעבר למצב אנושי שונה באופן מהותי מן המצב המוכר. סדר אלטרנטיבי זה יבטא דקדוק בינאישית שונה ופרגמטיקה אחרת לזיקה שבין האדם לבין הטכנולוגיה והטבע. נושא שיחולל תמורה מעין זו אינו מצוי בין אופקיה של המציאות הנתונה ועל כן נגזר על התביעה לשינוי להיות אוטופיסטית.

במקביל להתפתחות המציאות התחבורתית בפרט ולהתפתחות הקפיטליזם בכלל, כביטוי לקדמה של הרציונליות האינסטרומנטלית, התפתחו אינטרסים מנוגדים המחויבים לשמירה על חיי האדם ולמאבק בתאונות הדרכים המהוות כוח עבודה מבוזבז, השחתה של כוח קנייה פוטנציאלי, הרס של הון לאומי, הרצאות מיותרות על ביטוח רכב, מימון של שיקום רפואי של הנפגעים, מתן פיצויים לנפגעים ולקרוביהם וכד'. מגמה זו תובעת השקעה גדולה במחקר לצמצום הנזקים של תאונות הדרכים, בשיפור תשתית הכבישים, בצמצום המסים על אביזרי בטיחות, בהרחבת החינוך לזהירות בכבישים ובהגברת יעילות הפיקוח המשטרתית בדרכים. חברות הביטוח הגרמניות החלו לדגול בססמה "בטיחות בכל עת" כשהתברר כי התאונות הן עניין יקר מדי (Schork 1989, 23).

הרטוריקה החינוכית של מגמה זו תעלה על נס את הערך של חיי האדם ואת הצורך להיאבק בתאונות הדרכים. האינטרסים של חברות הביטוח מנוגדים לכאורה לאלה של חברות הרכב והתעשייה בכללה, ובהקשר זה יש לנתח את האינטרסים של ההון הגדול. אך בין כך ובין כך, המגמה של "בטיחות בכל עת" אינה אלא איבר מאבריה של המגמה שנגדה היא יוצאת: גם כאן מושלת בכיפה הרציונליות האינסטרומנטלית המרדדת את האדם לכלל פונקציה כלכלית וחברתית, לנתון סטטיסטי גרידא, גם כאשר היא תובעת שמירה על חיי "המקדשים" כביכול, שלערכם יש מחיר מדויק בכל פוליסה. במרחב המערבי המודרני מקבלת רציונליות זו ביטוי מובהק במסגרת החברתית והתרבותית של הקפיטליזם.

שתי המגמות האלה משלימות זו את זו. הרציונליות האינסטרומנטלית מתייחסת אל היש רק כאשר הוא משרת תכלית, שהיא כשלעצמה חסרת עיגון. בגרסתה הפוזיטיביסטית היא רואה את היש כממשי רק כאשר הוא ניתן להיסק לוגי או להוכחה אמפירית במרחב חברתי-כלכלי-תרבותי שבו משתכפל הסדר הקיים. כלומר, היש נתפס כממשי בהיותו ניתן למדידה ונתם לתכלית "מעשית". רציונליות זו, שליוותה את התפתחות התבונה האובייקטיבית משחר ימיה של התרבות המערבית, הגיעה במחצית השנייה של המאה ה-20 לשלטון איך-מצרים והיא מהווה אחד מן הכוחות המחוללים את המרחב שבו נשלטת גם הנפש הפרטית, על תקוותיה ועל סבלותיה. בעולם כזה אין בסיס לערכים, לאידיאלים או לכל ביטוי טרנסצנדנטי, "המושגים צומצמו לכדי הכללה של סימנים משותפים לפריטים שונים. בעינים דמיון זה הם חוסכים מאמץ למנות את האיכויות ומשמשים אך לארגון טוב יותר של חומר ההכרה... כל שימוש החורג מהכללה טכנית זאת של נתונים עובדתיים סולק כשריד אחרון של אמונה תפלה... דומה כאילו החשיבה עצמה הורדה

לדרגת התהליך התעשייתי לפי תוכנית מדויקת, בקיצור: למרכיב קבוע של הייצור" (Horkheimer, 1967, 171). לאור זה איבדה גם התביעה לשמור על חיי האדם ולמנוע תאונות דרכים את הבסיס המוסרי והתבוני שלה.

כשלא נותר לאדם ייעוד, ובהעדר "ערך" לחייו – ערך שיש להיאבק עליו בכל מחיר – אובדת הדרך לשליחות האנושית. על-פי התפיסה ההגמונית של הידע, כאשר מתגבשת מדיניות למניעת התאונות בדרכים ולחינוך לזהירות בתעבורה, מסתכמים אדם ומותו בחשבון אחרון כנתון כלכלי או כאיבר סטטיסטי. הגרסה הרציונלית-האינסטרומנטלית החדשה רואה את הרלוונטיות בידע של האדם תחילה כיצד-צרכן ורק לאחר מכן כסימן, אך לא כמסמן וכמפרש. ממילא נמנעת ממנו האפשרות לברר את שאלת מהותו מזה, ואת משמעות אינותו מזה. סוגיות התחבורה והבטיחות התעבורתית מהוות חריגה מנסיבות הטכנולוגיה המודרנית ומהאפשרויות האנושיות שהיא כוללת. אין להפריד כיום בין אוטוסטרדות המידע באינטרנט לבין אוטוסטרדות וכבישים שבהם נוהגים משתמשי האינטרנט ושבויה המציאות המדומה. המערכת הכלכלית תובעת מן הצרכנים-יצרנים הצטיינות ב"יכולת הידברות, ניידות, יכולת המרה, יכולת התקשרות, הימצאות בכל מקום", כותב אלווין טופלר. "מטרת המפתח של אלה הרוצים במערכת כלכלית מתקדמת צריכה להיות, אפוא, האצת פעולתו של "חוק ההימצאות בכל מקום" (טופלר, 1992, 380). לעומתו מציג איוון איליץ את המציאות המודרנית כ"רידה סוציאלית על-ידי כמויות אנרגיה גבוהות" אשר אילצו את בני האדם "להפוך לצרכנים שבוים של אמצעי ההובלה", והוא יוצא נגד ההשפעה החברתית של התנועה המוטורית המהירה על האוטונומיה של בני האדם (איליץ, 1974, 22).

איליץ מראה כיצד התחבורה הממונעת המודרנית מעוותת את תפיסת המרחב, הזמן והעוצמה האישית של בני האדם. הצגתו מתיישבת בחלקה עם הביקורת של הוגי אסכולת פרנקפורט על חרושת התרבות בחברה הבתר-תעשייתית. התפוגגות האוטונומיה הרוחנית שעליה הצביעו הורקהיימר ואדורנו מתאימה לתיאורו של איליץ בדבר היווצרותו של אדם חדש על-ידי תעשיית התחבורה (שם, 31), שאחד ממוצריה הוא הנוסע הרגיל. כמוצר של חרושת התעבורה אין הוא מבקש חירות כאזרח אלא שירות טוב יותר כלקוח. הוא רוצה מוצר טוב יותר במקום חירות משעבוד אליו. אדם זה, שבמרכזי הערים צורך יותר זמן מקודמיו כדי לעבור מרחק הליכה של כעשרים ק"מ ומבזבוז הון עתק כדי לממן את תנועתו הממונעת-המסוכנת, הוא גם זה ש"אינו עומד על כך שחירותו תנוע ותדבר אל הבריות אלא על דרישתו שיסיעוהו וימסרו לו מידע על-ידי אמצעי התקשורת" המבנים את זהותו, את הפרשנות שלו ואת תכלית הפרודוקטיביות שלו. ברם התיזה של איליץ חסרה את המימד ההיסטורי ואת המימד האונטולוגי. איליץ מתייחס בנאיביות אל אפשרות ההכרעה החופשית של האדם לכונן מציאות תחבורתית וחברתית אלטרנטיבית. הניתוח שלו מנותק מביקורת על מנגנוני התפעול ועל אמצעי העיצוב של התודעה הפועלים לשינוקתה של המערכת הקיימת שבה האדם הנורמלי הוא סוכן גרידא, כלוא בתוך ההוויה הסגורה של המרחב. חסרונות אלה מגבילים את אפשרויות הביקורת של איליץ על התחבורה בתימינו. עם זאת מהווה ביקורתו תרומה חשובה לניסוח תודעה המבטאת אי-נחת וחוסר השלמה עם המציאות החדשה.

ענייני בסוגיה מתמקד בתפיסת רשת הכבישים והתנועה התחבורתית כמרחב של ידע וכאינטראקציה בינאישית, וכשיקוף של בעיית התקשורת בין בני האדם לבין האמצעים הטכנולוגיים העומדים לרשותם ומכוננים את זהותם. בעיית הבטיחות בתעבורה הממונעת והחינוך לזהירות בדרכים חושפים את התנגשות העצמאות והשירותיות של האמצעים הטכנולוגיים כתכלית לעצמם, את ניתוקם מן התכליות האנושיות שהם אמורים לשרת, ואת הפיכתם של אלה ואלה לסימנים מלאכותיים אך מחייבים, שעליהם פועלת דינמיקה רציונלית אך בלתי-נשלטת.

בתחום התחבורה בתימינו נפגש האדם עם הידע והטכנולוגיה ויחד הם בוראים-משקפים מצפניים-הורסים את המהות האנושית ואת האפשרויות הגלומות בה. במפגש זה נטוים הממדים המקוריים והעכשוויים ביותר של המהות האנושית, הידע והטכנולוגיה למרקם של מציאות מדומה אך ישירה ויומיומית. זוהי ההכחשה המעודכנת ביותר של הרס האידיאלים המסורתיים של הטבע "החיצוני" ו"הפנימי". במרחב התחבורתי מתפקד האדם כגן-ערץ על-אדמות תוך התרחקות, ובר בזמן גם תוך חשיפה מקסימלית של הפרובלמטיקה של ההכחשה האנושית, על הווייתה ועל תכליתה. במרחב זה, כבמרחבים הפיננסיים והמיניניים, עומד האדם פנים-אל-פנים מול השאלות

הקיומיות הבסיסיות. הוא חי בעולם פונקציונליסטי מושלם, המצפין את מהות הפרובלמטיקה ומאפשר לשגות באשליות עשירות ומרצקות במיוחד, ואשליית המרד בכלל זה. במונחים היידגריאניים, זהו מרחב שבו שכחת ההשכחה של הישות מגיעה לשיא (Heidegger 1965, 15). הטכנה לא נתפסה על-ידי היוונים רק כתוצר של מלאכת היד ושל אפשרויותיה; היא שייכת לתהליך יצירתי ש"מביא לידי קיום" והיא עניין פואטי (שם, 12). "טכניקה" היא מעין ידיעה המחוללת אובייקטים כחלק מהבנת בכורתן של הצורות הטבעיות, והיענות לשליחות האנושית ולסכנותיה. בהביאה את מה שכבר טבוע בפיסיס למואר ומוחשי מונעת הטכנה את השכחה של הישות. זהו חלק מנתינה ולקיחה מן הטבע, שעוד לא הפך לאובייקט של חישוב, שכמוהו כחקלאות שטרם תועשה לחלוטין. אפשר להשוות אוטופיה קונקרטיית זו ליחסי מין בין בני זוג שאינם מבוססים על דיכוי, ושבהם הארוטיקה של עולם החיים והאהבה באה במקום "הבעילה" הממחישה את עקרון התכליתנות גם ביחסי המין הנורמליים. מרקס מציג את הרעיון הזה כקנה-מידה עליון למימוש הקומוניזם ולא דווקא את ההלאמה של אמצעי הייצור (מרקס 1977, 143).

התחבורה בתיימינו מבטאת את ההינתקות של האדם מן המוחלט, ומונעת את הזיקה הבלתי-אינסטרומנטלית לטבע וליצירת מרקם של יחסים בינאישיים שבהם הזולת אינו משמש כאמצעי בלבד. בתחבורה המודרנית, שבה מושם דגש על הסכנות הטמונות בתאונות הדרכים, משתקפת ההצלחה של שכחת "האהר לחלוטין" והרחקתו מן המציאות הנתונה. צפון בה כושר השכחה העצמית של האדם המשוקע במרחב המובן-מאליו הטכנולוגי בתיימינו. השימור העצמי של האני חסר העצמיות הופך למטרה עליונה.

הסכנה האורבת בתאונות הדרכים וקסם היעילות והיופי של התנועה הממונעת הם מביטוייו של הרצון לעוצמה. הם מסתירים מן האדם את הסתמיות של הטכנולוגיה המבטאת את המבט האינסטרומנטלי הסותר את המשמעות המקורית של המושג טכנה, את תפיסת הידע ואת זיקת האדם לטבע ולמעשה ידיו המתבטאת במרחב זה.

רציונליות זו עומדת ביסוד הדמוקרטיה בתיימינו, שבבסיסה אין קיום לציבוריות חופשית. אין היא פתוחה לשיח שקול, שבו משתתפים ללא הפרעות חיצוניות סובייקטים חופשיים החותרים להסכמה על בסיס נימוקים, מצב שיורגן הברמאס מכנה בשם "מצב-שיח אידיאלי". תקשורת כזו אמורה להיבנות על התבוננות עצמית שבה חוברים הכרה ואינטרס (Habermas 1972, 314). אבל חדר-ממדיותו של הקונסנזוס בעולמנו אינה נבנית על אינטראקציה סימבולית בין סובייקטים אוטונומיים, הפועלים לפי נורמות שההסכמה עליהן הושגה בשיח ציבורי, חופשי ותבוני, אלא להפך: הפעולה הרציונלית-תכליתנית שמפיקה הרציונליות האינסטרומנטלית מעצבת את המרחב ואת המבט על הידע, המתמשש, נבחן ומשוכפל, בין השאר, גם במפגש בין הנהגים בכבישים. במפגש זה משתקפים ביטויי השיא של חברת ההמונים ויעילות ה"תקשורת" האפשרית במגע אנושי-טכנולוגי מוצלח, כגון היכולת להגיע ביעילות למקום העבודה, שיווק מאורגן של הסחורות ומפגש סטרילי מתצלח (כלומר העדר תאונות או רציונליוצייה ומיסוד של "התאונות") בין הפרטים שהם הצרכנים והיצרנים. אין להפריד בין האטומים המתואמים הללו לבין מכוניותיהם, בין מציאות חייהם לבין חלומותיהם הנתונים ביותר שמקורם באידיאלים אופנתיים ששווקו להם באמצעות הטלוויזיה והמחשב. "הצלחה" זו יוצרת אינטימיות מזויפת ושאננות הנובעת מהעדרה של תודעה מנוכרת. בכביש עלול הנהג לחוש כי הוא שולט על רכבו, על יחסיו עם הזולת ועל גורלו. לדעתו, תודעה אשלייתית זו מבטאת את עוצמת השליטה של הכללים השרירותיים, האופנות ומנגנוני התפעול, על תודעתם של גברים ונשים, על "הספונטניות", על "הספורטיביות" ועל הפנטזיות שלהם. זה הבסיס ל"רצון הציבור" המתבטא בסקרי דעת קהל, בפרסומות, בשלטי חצות, ברטוריקה האלקטרונית ובביטויים אופנתיים וסטטיסטיים אחרים.

הקושי האלמנטרי העומד בפני החינוך לציבוריות אלטרנטיבית ולתעבורה בעלת מהות חדשה מקורו בהיותם משוקעים במרחב פעולה רציונלית-תכליתני, הנשען על סימנים מלאכותיים שהפכו להכרחיים, על כללים טכניים המבוססים על ידע אמפירי ולא על נורמות שבקונסנזוס שמגיעים אליהן ב"סיטואציית התקשורת האידיאלית" שאליה מכון הברמאס. המפגש האינסטרומנטלי בין הנהגים, שהפכו לסימנים גרידא בעולם של מוצרים ושל אופנות, נעדר קוטב אוטופי ואמת-מידה תבונית; אין הוא מחויב לרפלקסיה ולפעולה תבונית, לשליחות, לערכים ולנורמות המשקפים

אחריות בינאישית הומניסטית, אלא להפך, הוא אינו אלא גורם בשגרת הפעילות הסתמית של המערכות החברתיות, שתאונות הדרכים הן אחד מביטוייה ההכרחיים, בשר מברשה. המפגש האינסטרומנטלי בין הנהגים הוא חסר עצמיות. הוא קיים רק כיחס בתנועה של אובייקטים, מכוניות-נהגים.

בחינת מהותה של התחבורה הממונעת, שחזור מעמדן של תאונות הדרכים והחינוך לתעבורה בטוחה מחויב לביקורת הרציונליות האינסטרומנטלית שאלה הם סוכניה וביטוייה. אולם ביסודו של דבר לא הקפיטליזם ולא הרציונליות האינסטרומנטלית לברם קובעים את מרחב המובן-מאליו. את סוגיית התחבורה אי-אפשר להעמיד על משתנים כלכליים ויש ליצור לה מילון אונטולוגי משלה, שיעניק משמעות לארכיאולוגיה ולהיסטוריה של התחבורה ושל השיח התחבורתי. יש להתייחס אל התחבורה הממונעת ולתאונות הדרכים כאל פן נוסף של משחקי ההיחשפות וההצפנה של הישות, שדרכם להתל באדם ולממשו כ"היות לקראת המוות" (Heidegger 1957, 265-266). במסגרת זו אני סבור שיש להבין את הקדמה הטכנולוגית והתחבורתית. הניתוח האונטולוגי של היידגר וביורר אופני הייצור של הגוף, הנפש והאמת האנושיים על-פי פוקו, אינם מוציאים את הרקונסטרוקציה ההברמאטיאנית והביקורת האדורנית של הרציונליות האינסטרומנטלית בחברה המערבית בת-ימינו. הם מהווים חלק מהמבט שאני מציע. מבט זה פסימי בעיקרו, אך בה בעת הוא גם אוטופיסטי. הוא מבין את שכלול התחבורה והחינוך לתעבורה בטוחה כביטוי מביטוייו של האין. עם זאת מתייחס המבט הזה אל המציאות ההיסטורית הקונטינגנטית של המערכת המקומית כאל עולם ממשי שיש בו אושר, כוב, תקווה ואפשרויות קונקרטיות שיש להיאבק על שכלולן ועל מימושן.

מבחינה זו אפשר לומר כי למרות הכל עשוי החינוך לתעבורה בטוחה ולזהירות בדרכים להיות חלק ממגמה הפועלת כנגד הכוחות האחראיים לקטל בכבישים וכנגד הלוגיקה של מרחב המובן-מאליו השורר בעידן זה בתרבות המערבית. גם בתנאים הנוכחיים עשוי חינוך מעין זה להיעזר ביסודות אנטוגוניסטיים שונים שעדיין קיימים. באופן מיוחד אני מכוון לפוטנציאל החתרני של מסורת הציבוריות ושל החינוך לציבוריות בתרבות המערבית המודרנית.

למסורת זו מהותית התפיסה העצמית השמרנית. אבל לעניינו מרכזי הוא עצם התיחום בין המרחב הפרטי לבין המרחב הציבורי. מסורת עשירה יוצרת את הכללים והקודים הגלויים והנסתרים, המוצהרים והמוצפנים, המנתבים את כללי ההתנהגות הפרטית במרחב הציבורי ומחוללת אפשרויות וגבולות לפרט. זהו הבסיס לשליטה על הסובייקט ולייצורו בהתאם לצרכים החברתיים של מרחב המובן-מאליו הנתון. ברם, בד בבד הוא עשוי להיות גם תמורה של ממש בספירה הציבורית, שינוי שיאפשר לעצב סובייקט אוטונומי יותר גם ביחס לרציונליות האינסטרומנטלית ולתהליך התקדמותה. שינוי זה יכול לפתוח את השער לתפיסות חדשות ולתובנות השונות באופן מהותי מאלה שמתאפשרות במרחב המובן-מאליו הנוכחי; חיי האדם ותכליתו עשויים לקבל משמעות החורגת ממעמדו של היחיד כאובייקט למניפולציה וכסוכן של השכפול העצמי של המערכת שבה הוא שבו. הגנה על חיים אלה ושכלולם עשויים להיות חלק מפרויקט בעל אופקים חדשים.

המאמצים לצמצום תאונות הדרכים, דרכי הייצור, השיח והצריכה של "הבעיה" ופתרונותיה עשויים להיות חלק ממאבק אוטופי זה, שהוא עניין פילוסופי ופוליטי מובהק. כאן אני רוצה להעלות יסודות שמרניים לעילא ולהצביע על אפשרויות הטרנספורמציה שלהם במסגרת מאבק אוטופי זה, שהחינוך לתעבורה בטוחה עשוי להיות מומנט חי שלו. במיוחד אני מתכוון לביטוי בגרות כגון שיח תבוני בלתי-תכליתי, ריסון עצמי והתגברות על אגרסיביות ואגואיזם, ולמקומו של הנימוס במרחב הציבורי. חינוך לתעבורה בטוחה אינו אפשרי בהעדרם של אלה. ברם, אלה לא יימצאו בלא שינוי של ממש בתנאים החברתיים והתרבותיים הקונקרטיים. אין אני שותף לאופטימיות של הברמאס ביחס לאפשרויות הפעולה הקומוניקטיבית ולהתקרבות לסיטואציית שיח אידיאלי שתפיך את הנורמות שבקונסנוס "האחר", שאינו כוב. בעניין זה אני מקבל את תפיסת התקשורת של ז'ן בודריאר, שאינו מצא בסיס לאופטימיות ביחס לאפשרויות השיח בן-ימינו. לפיכך החינוך לתעבורה בטוחה והנחלת דפוסי נהיגה, שמבטאים תקשורת תבונית וסולידרית, מותנים בהתפרצות למרחב המובן-מאליו הנוכחי ולא בהיות צורות של רחניות חדשה מתוכה.

לתיבה "דרך-ארץ" יש משמעות מכרעת בכל חינוך לתעבורה בטוחה ובכל פרקטיקה תעבורתית, והיא חורגת מעניין הזהירות בדרכים ומשלימה אותו. ייאמר מיד שאין לנתק יסודות אלה מיסודות אחרים כגון מצב הכבישים, תקינות כלי הרכב, תנאים אקלימיים וגיאוגרפיים וכיו"ב. למושג דרך-ארץ בדרכים יש שני יסודות: ידיעה ופעולה, וכל אחד מהם נתון בשני הקשרים, הפרטי והכללי. דרך-ארץ במרחב הציבורי מותנית בידע טכני ונורמטיבי על הנהיגה וכלליה ובכושר להפיק ידע לגבי הקודים והנורמות הרלוונטיים במרחב הציבורי הנתון.

להבדיל מנימוס גרידא מותנית ההתנהגות המבטאת דרך-ארץ לא רק במחוות התנהגות ה"מנומסות", שניתן לאלף בני אדם כדי לרכוש אותן ואת המיומנות להפעילן בזמן הנכון ובמקום הנכון, אלא מותנית היא בידיעה; לפיכך עניין חינוכי היא. אבל דרך-ארץ אינה רק עניין הכרתי גרידא ואין היא יכולה להתחולל אלא כפעולה קונקרטית בעלת מחויבות מוסרית. כלומר, דרך-ארץ אינה פרקטיקה המותנית בידיעה סתם, אלא בידיעה שיש לה מימד מוסרי; מובלעת בה ומשתמעת ממנה הכרה בזולת, בצרכיו, בזכויותיו, בתקוותיו ובגבולותיו. מבחינה זו אין החינוך לדרך-ארץ בדרכים יכול להתממש אלא כפרקטיקה פוליטית של התגברות על עקרון התכליתנות, המהווה את הליבה של הרציונליות האינסטרומנטלית ושל הפרקטיקה הקפיטליסטית (מרקס 1977, 59). החינוך לדרך-ארץ בכבישים שאני מציע אינו אלא מרד בטוטאליות של המציאות הנוכחית. זוהי התכוונות להתגבר על הפרטי, שהוא אגו חסר מהות עצמית, המבטא את עצמו בשלילת האגואיזם של האחר. זוהי ההתכוונות להתגבר על הסדר החברתי ועל המרחב הרוחני בן הזמן הזה. לחינוך מעין זה יש קוטב אוטופי: בהכרח מחויב הוא לישועת האידיאל של האדם כמוקד תבוני, אוטונומי וסולידרי. הרנסנס ההומניסטי הזה אינו עוד ביטוי לכוח הנרקיסיוס שמייצרת חרושת התרבות הנוכחית. אידיאל האדם של אוטופיה זו שב וקושר את האדם הפרטי לציבוריות תבונית, המתממשת במחויבות סולידרית ממשית; האדם שב והופך לאדם חברתי, כלומר לאדם ממש, לאינדיבידואל.

את התקווה לחינוך כזה יש לראות בהקשר אוטופי, אולם אין זו אוטופיה חיובית ואופטימית. חינוך מעין זה נושא אופי פרדוקסלי המתבטא בקדמה הטכנולוגית ובהעלאת רמת הצריכה, שהנהיגה במכוניות פרטיות היא חלק ממנה, והן מהוות אחד הביטויים של התפתחות הרציונליות האינסטרומנטלית; התפתחות זו, שבה הופך האדם לנתון סטטיסטי, מופשט וחסר ערך, חותרת אל האין; החיים לקראת המוות בתאונות הדרכים, כמו גם "הזהירות" מפנינה, הופכים מציאות זו להכרחית. חרושת התרבות בתימינו מחייבת לפעול גם למאבק בתאונות הדרכים ובמיוחד לייצג את הפן הציבורי והפרטי של המאבק. זהו אחד הכלים להבטחת ההזדהות עם ההקרבה העצמית עוד טרם "התאונה" בדמות האימפוטנציה האינטלקטואלית וריקון האפשרויות לחיים אוטנטיים. כך מובטחת הקונפורמיות של האדם החדש כפרט צייתן וממושע במערכת המבטיחה את הסיכוי הסטטיסטי שלו ליהפך לקורבן של תאונות הדרכים. לכאורה, עצם האפשרות לחנך כיום נגד מגמה זו מותנית בעוצמה וביעילות של הרציונליות האינסטרומנטלית. לעומת זאת, אני אומר כי חינוך לדרך-ארץ בדרכים מחזיר בראש ובראשונה את האדם לעצמו ומפקיע אותו מן המערכת שבה הוא משמש כנתון סטטיסטי וכפונקציה תרבותית וכלכלית. חינוך לדרך-ארץ בדרכים משנה את הסוגיה ה"בטיחותית", הפרטית והכלכלית, למוסרית ולפוליטית, לאקזיסטנציאלית ולפילוסופית, בהסתייעו במסורת שיצרה נימוס ואפשרה תביעה לדרך-ארץ. עם זאת, נוצלה המסורת בדרך-כלל להקשרים, שהגבירו ושכללו את שיטות הדיכוי של יחידים ושל קולקטיבים, והפנימו אותן בהם על-ידי יצירת הזדהות עם המנגנונים המדכאים.

לדיון בסוגיית החינוך לתעבורה בטוחה ולזהירות בכבישים יש כמה וכמה אפיונים ייחודיים. האליטות השולטות במוקדי הכוח הפוליטי והצבאי משקפות ומבטאות אינטרס מוסדי חזק לקיים את מיתוס "החברה הישראלית" ולהציג את בעיית הבטיחות בתעבורה והזהירות בדרכים כחלק מהעניין החברתי הזה. התפתחות התחבורה נחשבת כהצלחה ציונית, ותאונות הדרכים מצטיירות כהטרדה לאומית או כגזומה רטורית, שהשימוש בה הכרחי במסגרת ההגנה על המשך הקדמה הציונית. במקום אידיאל הצבר, בדמות השומר עטוי הכפייה הרוכב על סוסתו הערבית האצילה, בא אידיאל היאפי הישראלי, הנוסק במכוניתו כדי להוכיח שהוא איננו "פרייר" של אף אחד. אידיאלי החברמן והצבר שכפלו מימד מהותי של היהודי הגלותי: סירוב לציבוריות הכללית. אלא שליהודי הגלותי היתה קהילת-שיח שבאופן אידיאלי היה סולידרי כלפיה ובאופן מעשי נתמך על-

ידיה, ואילו היהודי החדש נקי מכל אלה. האידיאל שלו הוא אחד: לחיות כאגואיסט יעיל ופרודוקטיבי. זוהי תמצית הישראלי כלא-פרייר" (פיגה ורוניגר 1993). בתפקודיו, באורח-חיו, ובנהיגתו בכבישים בכלל זה. מערכת הכבישים הופכת למרחב של טבע חדש, שבו מורד הישראלי בדיכוי האידיאולוגי ובחובותיו שהפכו למוזיפות. הוא מתקומם כנגד הלוגיקה המעצבת את המרחב שלו ומממש את סודה: לפעול בהתאמה מלאה עם הצו הקטגורי של מרחב המוכן-מאליו באופן תכליתני-רציונלי וללא כל שיקול אוטונומי. מכאן מתפרצת הפעולה האינסטרומנטלית האלימה ללא חובה מוסרית, ללא ריסון ממשי וללא דרך-ארץ. הוא רואה בזולת את ה"אחר", אובייקט למניפולציה, דמות המשמשת יעד להשתלטות ולהפקת הנאה סובייקטיבית מן השימוש בכוח עליה, אבל בכל אלה הוא חושף את עצמו כקורבן. נהיגה מעין זו אינה יכולה שלא להפיל חללים. אולם השיח ההגמוני עדיין אינו יכול להרשות לעצמו להכיר במהותה של הנהיגה בעיין זה. בהקשר זה יש תרומה מיוחדת למערכת הישראלית הרותמת את המציאות הזאת לרטוריקה הציונית המסורתית ולאינטרסים הקפיטליסטיים החדשים.

בחוגים רחבים של החברה הישראלית תופסים את המאבק הישראלי-ערבי כנצחי וכהכרחי להבטחת "נצח ישראל" ושליחותו. בתחום זה תפיסת המוות וסמליו התרבותיים שונה מראיית הקורבנות של תאונות הדרכים כ"מיותרים" אך "הכרחיים"; וזאת, אף כי בשני המקרים מדובר בניכוס אשליית הקורבן הפרטי למען הייעוד הקולקטיבי. המקרה הישראלי סימפטומטי הוא, ואף על-פי-כן אין להתעלם מייחודו. כך, דרך משל, המספר הכולל של נפגעי צבא ארצות-הברית במלחמת וייטנאם השתווה לטף השנתי של הקורבנות של תאונות הדרכים באותן שנים; הציבור הישראלי השלים עם הקטל בדרכים ואילו הציבור האמריקני סירב לקבל את הקטל בוויטנאם. בניגוד לדוגמה האמריקנית, לא היתה החברה הישראלית מוכנה לוותר עד ימינו על ההכרחיות בקורבנות של ההתנגשות הלאומית. והיא לופתת אותם בחזקת "מגש הכסף", שעליו מוגשת המדינה מחדש עם כל קורבן נוסף, בדרך אל "ייעודה".

קורבן ישראלי (יהודי) של אלימות ערבית הוא מושא לגלורפיקציה, עד כדי הכרזה עליו כעל "גיבור". מנציחים אותו בימי זיכרון קולקטיביים, באנדרטאות ההופכות לאתר עלייה לרגל ולרוכלות ובסיפורים עממיים. הוא מהווה מקור ליצירת אנרגיה ריגונית קולקטיבית, לזעם הניתן להסבה קונסטרוקטיבית ורציונלית למען המשך ייחוד הארץ, ולהצדקת "אלימות מונעת", "אלימות שכנגד" וכיו"ב ביטויים של החינוך הציוני.

ביצוג הקורבנות של תאונות הדרכים בישראל נעדר הקוטב האוטופי-הקולקטיבי, והערגה לנשגב – המאפיינת את המסחור בסמלים הלאומיים של המוות – אינה מודגשת. את מקום ההרואיות והטרגיות, המלוות את המוות הפרטי בהקשריו הלאומניים – מוות שהאופק שלו אוטופי וטרנסצנדנטי – תופסת הסתמיות של מוות הנולד בתאונת דרכים. אופקיה של זו תחומים ביומיומיות והקשרה הוא הפרטי-המופשט. במרחב החילוני-הישראלי הגלורפיקציה של המוות היא נחלתו הבלעדית של ההקשר הלוחמני-הלאומי. בהקשר התעבורתי המוות נשאב אל הסתמיות. חיי המכונית וייצוגיה המיתולוגיים הם הזוכים לתפארה, ובשנים האחרונות גדלה חשיבותה על חשבון מיתוס הגבורה בהקשר הלאומי. כלי הרכב מצג כ"חזק", כ"נאמן", כ"מקסים", כ"נאהב", כ"מושא כל תשוקותיך", כ"אידיאלי" ואף כ"אלוהי", מטאפורות שיש בהן ביטוי לדחף המוות. ארוס נרתם לשירותו של תנטוס: "המהירות", "הביצועים", "והקסם" של כלי התעבורה ממיתים את הקשב לבלתי-נשלט, לתשוקה לטרנסצנדנטיות ולאונטיות של האדם. הם משעבדים את האדם והוא מנציח אותם, מעריץ אותם וחומד אותם.

הדרכים שבהן מייצגים את נפגעי תאונות הדרכים שונות במהותן מאלה שבהן מציגים את הקורבנות של הקרבות האחרים של הציונות. כך, למשל, המדינה מעניקה זכויות שונות לנכים שנפצעו בשדות הקרב מן הזכויות שמקבלים נפגעי התאונות בכבישים; ארגוני נכים שונים לוחמים על הזכויות של חברי הקבוצות הללו; לכל ארגון יש תודעה קבוצתית ייחודית וסטטוס חברתי משלו. מדובר בניסיון למחזור מיתוסים העוסקים בסולידריות ובאחריות הדדית. הרטוריקה המשקפת את האינטרסים של האליטות הללו רוויה במודעות לעימות בין פלסטינים ליהודים במרחב שאינו מרחב חברתי משותף. כאלה הם פני הדברים גם לגבי ההכרה בקבוצות רחבות החשופות למנגנוני עיצוב ייחודיים, לתרבות שונה ולמסורת, בלי שתתקיים שום זיקה אינטרסנטית ואידיאית בין

המרחב שלהן לבין זה המשתקף ברטוריקה של האליטות הפוליטית והצבאית (חרדים, פלסטינים אזרחי ישראל, עולים מברית-המועצות לשעבר, ולאחרונה הפועלים הזרים). במקביל, קיימת מגמה של ניתוק הזיקה המקשרת בין האליטות הכלכליות, הטכנולוגיות והתרבותיות הדומיננטיות, לבין הקבוצות המרכיבות את המסד הפוליטי. האליטות החדשות אינן זקוקות עוד לרטוריקה הציונית האידיאליסטית. ברקע מתגבש מרחב מובן-מאליו חדש, שמבטאים אותו תעשיות הפרסום, תדמיתנים, אנשי האינפורמטיקה האלקטרונית והאידיאולוגים של האמנות העכשווית, המציגה מיוזג חדש של אליטיות ושל פופולריות. השיח הפוסטמודרניסטי המתגבש מתוך מתאר זה מציג באור חדש את האפשרויות ואת המגבלות של החינוך לתעבורה בטוחה ולזהירות בדרכים. המגמות הראשיות שיש להביא בחשבון הן הלגיטימציה של התפוררות "החברה" לאין ספור קבוצות (שהשיח הרב-תרבותי נותן להן לגיטימציה ומצפין את מהותן האמיתית); העדר ספירה ציבורית הן במובנה כמרחב משותף והן במובנה כשיח שבו יש מקום לסולידריות, לדיון רציונלי פתוח לכל; מרחב חופשי ממניפולציות, שהסובייקט האוטונומי יכול לממש בו את מהותו כחבר פעיל בחברה בעלת מחויבות הומניסטית. אידיאה של חברה, החובקת את הקבוצות הנבדלות בה ומאפשרת את קיומן בספירה ציבורית-הומניסטית הם תנאים הכרחיים להצלחת החינוך לתעבורה בטוחה.

חשיבותה של מסורת משותפת לעיצוב של ציבוריות, שבה יש מקום לחינוך לתעבורה בטוחה, ניכרת בחמישה תנאים בסיסיים: א. הכרת הקודים המשותפים, במיוחד אלה הבלתי-רשמיים של התנהגות נאותה בכביש. נראה לי שהכרה זו היא אחד המפתחות הראשיים לתפיסה שונה של הנהיגה, שרק במסגרתה אפשר לצפות לצמצום של תאונות הדרכים. הכבישים הרחבים ביותר, מילוי ההוראות המדויק ביותר של חוקי התנועה ושל הפיקוח המשטרתי לא יועילו אם ינהגו בכבישים נהגים המקיימים אך ורק את החוקים הרשמיים של התנועה בדרכים. ככל שמילוי ההוראות של חוקי התנועה הוא חלקי ומותנה, כך גדל משקלה של הכרת הקודים הבלתי-רשמיים של הנהגים באזור מסוים. אם יש ממש בדבריי על העדר מסורת משותפת לציבוריות הישראלית ואי-הכרה בחשיבותו של החוק גם בהעדר גורם הרתעה (כמו משטרה, או סיכוי ממשי להיפגע), אזי דווקא בישראל של ימינו גדל המשקל היחסי של הכרת הקודים הבלתי-רשמיים. ב. התחשבות מוסרית בצורכי הזולת (להבדיל מהתחשבות אינטרסנטית-אגואיסטית בצרכים אלה). ג. אמות-מידה בלתי-תכליתיות המקובלות על השותפים למסורת. הכרה ומימוש של אמות-מידה כאלה המהוות תנאי להיבט המוסרי של הכרת הכללים הרשמיים והקודים הבלתי-רשמיים. ד. סולידריות עם חברים אחרים לקהילת השיח, השותפים למסורת המתממשת בציבוריות. החינוך התעבורתי במקומוֹתינו הוא חלק מהמגמה האנטי-סולידרית, המתחייבת מקדמת הרציונליות האינסטרומנטלית, שתאונות הדרכים והמאבק בהן הם בשר מבשרה. התפתחות זו מפוררת את המסורת ההומניסטית-הכללית ואת ערכי היהדות בחברה היהודית החילונית. ה. אוטופיה, אשר שותפיה היחידים לכודים בחברה שבה אין ציבוריות. המימד האוטופי מסייע לפייס (לא לחסל) בין הניגודים הקיימים בין פרטים שונים, ובין הפרטי לבין הכללי. החברה הישראלית מתרחקת ממימוש חמשת הסעיפים הללו ומן האפשרות לקיים בתוכה ציבוריות מעין זו, שרק בה יכולה להתהוות ולשגשג מסורת שכמוה כחגורת ביטחון ברגעי המשבר של ההתנהגות התעבורתית. בה בלבד יש יעד ל"נהיגה" שאינה מרחיקה את האדם ממהותו. היא מאפשרת לו לממש את אפשרויות הכינון העצמי שלו, לעצב את סגנון חייו, לצייר אופקים חדשים של הבנה עם הזולת ולהשתית את מערכת היחסים הבינאישיים שלו על בסיס חדש. השיקולים, האפשרויות והפרקטיקה התעבורתית של הנהגים בדרך זו מותנים בחגורת הביטחון, שהיתה לחלק מן הכיוון ומן האופי של מסעם.

מאחר שתנאים אלה אינם ממומשים, הנהיגה בדרכים מסתמכת על "הבטיחות" המזויפת, כלומר, היא משתמשת בהרתעה, בענישה ובפיתוי לקונפורמיות ופחות מסתייעת בדיעה עצמית וציבורית, בסולידריות של היחיד עם הזולת ובאוטופיה המשותפת לקהילת השיח שלו. חינוך לתעבורה בטוחה לא יועיל בתנאים כאלה. מרחב המובן-מאליו הנוכחי, המגמד את האוטונומיה האנושית, והברוטליות המוגברת של כוח הענישה לא ישנו את המציאות בכבישים. כאשר הזולת אינו אובייקט להזדהות ואינו תכלית לעצמו, ואין הוא מהווה מושא למימוש החובה של הידיעה המוסרית, אלא "אחר", שנתפס כאמצעי לתכליותיו של כל סובייקט, אזי "התאונות" ו"החינוך לזהירות בדרכים" מהווים שני פנים לאותה מגמה עצמה: איבר מאיבריה של חרושת המוות הנקראת גם קדמה טכנולוגית או התפתחות כלכלית. החינוך שאני תובע חייב להצביע על הלוגיקה

הפנימית של מרחב המובן-מאליו היוצר את החברה האנטי-אנושית, את הרציונליות האי-רציונלית ואת תאונות הדרכים כ"תאונה", כמקרה סטטיסטי וכמצרך הכרחי לשכפולו העצמי של אותו מרחב.

עלי-מנת לחשוף את מהות "התאונה" עליה להתעמת עם הדרך המקרית שבה התגבשו מרחבי מובן-מאליו מעין זה שהפיקה המודרניות. מרחב המובן-מאליו מחולל מערכות חברתיות-תרבותיות מקומיות, אלימות מטבען, הנאבקות אלה באלה. בעידן הנוכחי מחייבת הלוגיקה הפנימית שלהן להפנים את האלימות עד כדי חיסול הסובייקט והעלמת האופק האוטופי של החברה יחד עם סילוק המסורת המערבית. במסורת זו היו אלמנטים אמנציפטוריים שיכלו לשמש כבסיס לדין-וחשבון ביקורתי על המציאות החברתית הקיימת וכטיעונים למאבק כנגדה. טשטוש המסורת והצגת המייד, "הפרטי" (הכוזב והמנוכר) ו"המעשי" כממשות, מאפשרת את התגבשות האדם החד-ממדי, שאליו כיוון הרברט מרקוזה כבר בשנות הששים. במציאות זו הנהג הוא גם צרכן המכונית וגם סחורה, איבר של מיתוס ו"קורבן של תאונת דרכים". האדם הוא קורבנה של תאונת הדרכים ההיסטורית, או במלים אחרות של המהלך ההיסטורי שיצר את מרחב המובן-מאליו, שבו התאונות הן הכרח ומקרה שרירותי כאחד. התגבשותו של מרחב זה היא מקרית, חסרת "משמעות" ו"תכלית". היא-היא המחוללת בחשבון אחרון את הפרודוקטיביות המאפשרת ומממשת את הקדמה הטכנולוגית והתעבורתית שתאונות הדרכים הן ממאפייניה ההכרחיים.

יש ומרחב המובן-מאליו פוגש יסוד אחר לחלוטין, אשר מאפשר את קיום הארוטיקה האוטופית ועשוי להזין את המחויבות לשינוי איכותי של המציאות. שינוי כזה אינו בחזקת מהפכה, אבל דווקא הכמיהה למהפכה, שהיא כשלעצמה חסרת כוח ואינה מסוגלת להכיל התפתחות טרנספורמטיבית, ניזונה ממנו. כיוון שכך, קל להשתמש בתשוקה זו לחיזוק דיכויים של בני האדם ולשכלול מרחב המובן-מאליו ושל מנגנוני הייצור, השליטה והייצוג של האדם בכל אחת מהמערכות המאכלסות אותו. התקווה אינה יכולה להתנגד לרידודה לכלל אופטימיות, המהווה תמיד חלק ממרחב המובן-מאליו, גם כאשר יש תביעה לשנותו, אם בדרך הרפורמה, או באמצעות מהפכה. נוכחותה של תקווה במרחב המובן-מאליו מתנגדת במהותה למציאות בשם הממשות הנעדרת. אולם ייתכן שיהיה לה במרחב זה, ובמערכות המאכלסות אותו, בסיס חומרי, פסיכולוגי ופוליטי. כך גם במערכת הישראלית, המאכלסת את מרחב המובן-מאליו של המודרניות, וכך גם בסוגיית התעבורה הבטוחה והחינוך התעבורתי, חינוך לדרך-ארץ, לשימושים שונים בטכנולוגיה, לציבוריות אחרת ולהולדתו של סובייקט בעל דרך-ארץ גם בדרכים.

האוטופיה של ההתגברות על מרחב המובן-מאליו, על המערכת המקומית הישראלית ועל מאפייניה התעבורתיים, נסמכת על עקרונות התקווה. אולם אוטופיה קונקרטיה זו נתמכת על-ידי המציאות הקפיטליסטית והלאומנות הישראלית כדי לחנך כנגדה, למען תעבורה אחרת ולמען דרכים חדשות. לא מדובר כאן בזהירות של הפרט המופשט והנרקסיסטי כמידה עליונה אלא בעלייתם של ערכים ומיתוסים חדשים והקרבה למען האחר לחלוטין. חינוך זה מהווה ניגוד ל"חינוך לזהירות בדרכים". אין הוא בלתי-הומניסטי, אבל הוא מעלה את ההומניזם למעלה חדשה מבלי להתעלם מהמציאות שהוא מבקש להבקיע. נחישותו מחייבת לנקוט זהירות פילוסופית ופדגוגית ביחס לדרכים שבהן הרציונליות האינסטרומנטלית בת-ימינו מממשת את עצמה במערכת הישראלית, ולהתחשב ב"תאונות" היוזמות ובמנגנוני הייצור והפיקוח, גם בתחום התעבורתי.

על החינוך-שכנגד להתבסס על הכרה ועל ניצול של אינטרסים ושל כוחות המעצבים את המערכת הישראלית. בין אלה ניתן להצביע על חברות הביטוח, שהאינטרסים שלהן מנוגדים במובן מסוים לאינטרסים של חברות הייצור והשיווק של המכוניות. את שברי האונות של מיתוס יצירת האומה הישראלית ואת רסיסי המוסר הקאנטיאני בהקשרים אנטי-שמרניים, ניתן לכוון לפעולה מעשית כנגד תעשיית המוות. פירווי הלכידות החברתית והפנטיות הלאומנית עשויים גם הם לסייע לפעולה חינוכית ומעשית כנגד "תאונות הדרכים".

פעילות מעין זו משתמשת בתקווה כנגד הסירוב למובן-מאליו וכנגד המרד במגמות ההגמוניות של המערכת הישראלית. חינוך מעין זה עשוי להפחית את מספר הנפגעים ב"תאונות הדרכים" במחיר המשולש של שכלול המערכת שבה מתפקדת הקדמה הטכנולוגית, של יעילות התעבורה וה"תאונות" ושל ייצוג "הקורבנות" כסחורה בין שאר הסחורות. החינוך-שכנגד ניוון מעקרונות התקווה ומהטרנסצנדנטי חסר הכוח ההיסטורי, שהוא במהותו אימפוטנטי במציאות, ואינו יכול להפחית את

מספר תאונות הדרכים. כלומר, אין הוא יכול "להצליח" בנסיבות הנתונות, אלא רק להופיע כסירוב להן, כשלילת האין, שאותו מלאה המציאות בתימינו.

ואף-על-פי-כן, עלינו לחנך לשלילת דרכה של המערכת הישראלית ולסירוב מוחלט למרחב המובן מאליו הנוכחי. חינוך זה יכלול את הפוטנציאלים המשחררים מבחינה אינטלקטואלית, פסיכולוגית וכלכלית. התנאי למימושה של דרך חינוך כזו הוא שינוי של האופק החברתי כולו והתכונות של ציבוריות חיה. במציאות אוטופית זו יהיה מקום לתפיסה חדשה של הטכנולוגיה ושל התעבורה בידי האדם החדש. שם תתאפשר תעבורה בעלת מהות וטלוס שונים מאלה העכשוויים. שם, ורק שם, יהיה מעמד שונה לנפגעי התעבורה. את דמותה של האלטרנטיבה אין אנו יכולים לתאר באופן חיובי; אנו מסוגלים רק לשלול את הנגטיב שלה, למרוד באין הממלא את החדר ממדיות שבמציאות הנוכחית, נעדרת הממשות, רווית הקורבנות של הנדיגה בדרך שבמרחבי האין.

החוג לחינוך, אוניברסיטת חיפה

ביבליוגרפיה

- הוכרמן, עירית, 1990. "גישה רציונלית לבעיית תאונות הדרכים", תנועה וחבורה 27: 21-23.
איליץ, איוון, 1974. מוסר ואנוגיה, אור-עם, תל אביב.
טופלר, אלווין, 1992. מהפך העצמה, תרגם יוסף אשכול, ספרית מעריב, תל-אביב.
לסינג, גוטהולד אפרים, 1967. חינוך המין האנושי, תרגם יצחק קליין, האוניברסיטה העברית בירושלים, ירושלים.
- מוריס, תומס, 1964. אוטופיה, תרגם אפרים שמואלי, ספרית פועלים, מרחביה.
מרקוזה, הרברט, 1970. האדם החד-ממדי, מרחביה, ספרית פועלים, תל-אביב.
מרקס, קרל, 1977. כתיב שחרות, תרגם שלמה אבינרי, ספרית פועלים, תל-אביב.
פיגה, מיכאל, ולואיס רוניגר, 1993. "תרבות הפראייר והזהות הישראלית", אלפיים 7: 118-136.
פרויד, זיגמונד, תשל"ג. מסות נבחרות ג', תרגם חיים איזק, דביר, תל-אביב.
קאנט עמנואל, תשל"ו. לשלום הנצח, תרגמו ש"ה ברגמן ונתן רטנשטרייך, מאגנס, ירושלים.
ריכטר, אליהו, 1993. "מחדל לאומי או כשלון מדעי", האוניברסיטה, האוניברסיטה העברית בירושלים, ירושלים.
- Elias, Norbert, 1995. "Technization and Civilization," *Theory, Culture and Society* 12: 3, 23-24.
Engels, Friedrich, 1958. *The Condition of the Working Class in England*, trans. W.O. Anderson and W. H. Chalonder. Oxford: Blackwell.
Foucault, Michel, 1976. *The Birth of the Clinic*. London: Tavistock.
—, 1979. *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*, trans. Alan Sheridan. New York: Pantheon Books.
Habermas, Jürgen, 1972. *Knowledge and Human Interests*, trans. Jeremy Shapiro. London: Heinemann.
—, 1989. "Culture and Technology as Ideology," in *Jürgen Habermas on Society and Politics*, ed. Steven Seidman. Boston: Beacon Press, pp. 237-265.
Heidegger, Martin, 1957. *Sein Und Zeit*. Tuebingen: Klostermann.
—, 1966. "Die Grundfrage der Metaphysik," *Einführung in die Metaphysik*. Tuebingen: Max Niemeyer, pp. 1-39.
—, 1967. "Die Frage nach der Technik," *Vorträge und Aufsätze*. I. Tuebingen: Neske.
Horkheimer, Max, 1967. *Zur Kritik der Instrumentellen Vernunft*. Frankfurt a. Main: Fischer.
—, 1985. "Zur Kritik der Kritische Theorie," *Gesammelte Schriften* II. Frankfurt a. Main: Suhrkamp.
Laster B., and Charles A. Lave, 1990. eds. "Barriers to Increasing Highway Safety," in *Challenging the Old Order*, ed. Peter Rothe. New Brunswick and London: Transactions Publishers.
Retzko, Hans-George, 1989. "Speed and Accidents in German Motorways," in *Proceedings of the International Conference on New Ways and Means for Improved Safety*. Tel-Aviv.
Schork, Gerhard, 1989. "Undivided Safety," *Proceedings of the International Conference on New Means for Improved Safety*. Tel-Aviv.
Spolander, Krister, 1989. "How to Reduce Speeding," *Proceedings of the International Conference on New Ways and Means for Improved Safety*. Tel-Aviv.
Tiles, Mary, and Hans Oberdiek, 1995. *Living in a Technological Culture*. London and New York: Routledge.
Virilio, Paul, 1995. *The Art of the Motor*, trans. Julie Rose. Minneapolis and London: University of Minneapolis Press, p. 132.
Weber, Max, 1991. *Essays in Sociology*, trans. H. Gerth, and C. Wright. London: Routledge.