

נחמה וייס

מה באמת רוצה שר התחבורה?

על מאבק העובדים ברכבת ישראל

עובדי הרכבת נאבקים כבר זמן רב בניסיונות החוזרים להפרטת הרכבת, או לכל הפחות, להביא למיקור חוץ של חלק משירותיה. אחד ממוקדי המאבק הוא הבטיחות: הקיצוצים המתמשכים בתקציב הרכבת, שנעשים למרות מחאת העובדים, פוגעים בתנאי הבטיחות הבסיסיים ומביאים לתאונות, שבתורן משמשות עילה לדיון חוזר בהפרטה תוך האשמת העובדים ברשלנות. באביב האחרון הגיע נושא הבטיחות לנקודת הכרעה. העובדים יצאו במאבק לא רק כדי לשמור על מקום עבודתם אלא גם כמומחים בבטיחות רכבות

יצוין עוד, כי החברה הפרטית של הבריונים שהובאו לנתץ את אוהל המחאה, היא שנשלחה גם "לשמור" על ביתו של אורי יוגב, מפני מחאת עובדים שלא זכו להגיע לביתו. שתי הפעולות מומנו כמובן מכספי הרכבת - כספי ציבור.

השביתה

פעולות אלימות אלה של ההנהלה כנגד צעדי מחאה מינווריים יחסית של העובדים וחוסר האונים אל מול התנהגותו של השר, הביאו להחרפת הפעולה. השביתה הגדולה פרצה ערב מעצרו של העובדים, כמחאה על הפעולות כנגדם וההתעלמות מהם.

בית הדין נתן מידיית צו ארעי נגד השביתה והאריכו לאחר מכן בצו מניעה זמני. כארבעה ימים אחר כך, התכנסו הצדדים לדיון בבית הדין. לאחר שעות ארוכות ניתן פסק דין, בהסכמה, לפיו הצדדים יקיימו משא ומתן אינטנסיבי בנושא הבטיחות, במעורבות של ראשי משרד התחבורה וראשי ההסתדרות. רק השביתה והפעולה המשפטית הביאו את ההנהלה לתחילתו של משא ומתן עם העובדים, משא ומתן שהיה אמור להתחיל שבועות קודם לכן. בפועל, החל המשא והמתן לעלות על פסים של ממש רק שלושה שבועות לאחר מכן, לאחר שהעובדים מחו על המשך הקיפאון ובית הדין הורה על פיקוח הדוק על הדיונים.

בשעות הערב,

עת היה באוהל

המחאה עובד

אחד שנשאר

לשמור על

הציוד, הגיעו

למקום שומרים

מחברה פרטית

ששכרה

ההנהלה, ואלה

ניתצו את אוהל

המחאה שנשכר

על ידי נציגות

העובדים וזרקו

את חלקיו אל

מעבר לכביש

האילון

גבולות המחאה?

העובדים מצדם פתחו בסדרת צעדי מחאה. צעדים אלה, אף שהיו מתונים מאוד בתחילה, נתקלו בהתנגדות אלימה של הנהלת רכבת ישראל. כך למשל הקימו העובדים אוהל מחאה במתחם ההנהלה. האוהל הוקם במקום שאינו מפריע לציבור הנוסעים ופוגע במידה מזערית בעובדי ההנהלה. בשעות הערב, עת היה באוהל המחאה עובד אחד שנשאר לשמור על הציוד, הגיעו למקום שומרים מחברה פרטית ששכרה ההנהלה, ואלה ניתצו את אוהל המחאה שנשכר על ידי

נציגות העובדים וזרקו את חלקיו אל מעבר לכביש האילון. בצעד מחאה נוסף ומתוך ניסיון להידבר עם ההנהלה, שגם חברה נמנעו מלהיפגש עמם, החליטו העובדים על הפגנת מחאה מול ביתו של אורי יוגב, חבר דירקטוריון שכינה בפועל כבר מספר חודשים כ"יו"ר" הדירקטוריון, ללא מינוי של קבע. יוגב נחשב כרוח החיה מאחורי ניסיונות ההפרטה ברכבת. המחאה מול ביתו של יוגב, שנדחתה כמה פעמים, בין השאר מתוך כבוד לאבלו על מות אביו, הופסקה במהירות על ידי המשטרה. השוטרים טענו שהפגנה חורגת מההיתר שניתן ומיהרו לעצור עשרה מהמפגינים, חלק ניכר מהם (ארבעה מתוך עשרה בקהל של עשרות מפגינים) מראשי הוועד. דומה שהמשטרה "חיפשה" את ראשי הוועד והתעמרה דווקא בהם. טל חסין, עורכת דין מטעם האגודה לזכויות האזרח תיארה זאת כך: "מהתיעוד המצולם ניכר שההפגנה היתה קולנית אך לא אלימה ושהמפגינים לא איימו על הסדר הציבורי... לא היתה כל סיבה למעצרו של המפגינים שעה שאם התעורר חשד כלשהו נגדם ניתן היה להסתפק בעיכובם, ובוודאי שלא היתה כל סיבה להמשך מעצרו עד ליום המחרת..."

ב-17 באפריל 2011, מעט אחרי תאונת הרכבת בנתניה וערב חג הפסח, יצא שר התחבורה, ישראל כץ מהליכוד, בהצהרה גורפת:

"הטלתי על הנהלת הרכבת לגבש תוכנית כוללת, מקיפה, מחייבת ומוסכמת עם העובדים שתוכל לתת מענה לכל נושא התחזוקה, ההפעלה והבטיחות בחברה. הודעתי שאם תוך ארבעה חודשים לא תוגש לי תוכנית מהסוג הזה, תיסגר פעילות חברת הרכבת. כאשר, כמו שאנחנו רואים לאחרונה ביותר מדי מקרים, על כף המאזניים מונחת בטיחות הנוסעים והחשש לחייהם מול הדברים האחרים, מבחינתי כשר שאחראי לנושא הזה, בטיחות הנוסעים גוברת."

עובדי הרכבת הרגישו מאוימים לנוכח לחץ הזמן והנטייה של הנהלת הרכבת ושל השר לפתרונות שמטרתם הפרטה. נסערים מההצהרה הדרמטית בערבו של חג הפסח, ללא הידברות עמם, הכריזו מידיית על סכסוך עבודה. חלק ניכר מעובדים אלה מיומנים במקצועות ייחודיים לרכבת ואינם יכולים למצוא את מטה לחמם בעיסוק אחר, ודאי לא בהתראה כה קצרה של ארבעה חודשים. חלק לא קטן מהם עובדים במקום עשרות שנים והם רואים במקום את ביתם וייעודם המקצועי, זאת בניגוד להנהלה שמתחלפת חדשות לבקרים. בשבועות הבאים, נמנע שר התחבורה מפגישה כלשהי עם נציגות העובדים וסירב להאזין לעמדותיהם בעניין הסיבות לבעיות הבטיחות ברכבת.

<<< מה שהניע את התהליך והביא להוראות חד-משמעיות של בית הדין בדבר הצורך הדחוף בקיומו של משא ומתן בין הצדדים, לרבות משרד התחבורה ומשרד האוצר, היה תצהיר של יו"ר ועד הנהגים (בצפון) אלון לוי, נהג ברכבת עשרים ושתיים שנים, מתוכן שש עשרה נהג רכבות נוסעים:

"בימים אלה פוחדים נהגי הקטרים לעלות על הרכבת ולנהוג. הם מרגישים מופקרים והם מרגישים שהפקרתם עלולה להביא, חס וחלילה, לפגיעה בחיי אדם, על כל המשתמע מכך ביחס לתאונות רכבת. בעיות רבות של בטיחות אותן מכירים הנהגים ועליהן אנו מתריעים אינן מטופלות. הנהגים מתריעים ואין אף אחד שמקשיב להם. הנהגים מרגישים לבד במאבקם לשמירה על הבטיחות ברכבת, באין אוזן קשבת ובאין רצון לפתור את הבעיות עליהן הם מתריעים..."

הנהג אמור להיות ערני לכמות עצומה של מכשירים שהונסו לקטר... הקושי עם כמות המכשירים מוציא מריכוז ומפריע להסתכל על המסילה. קושי זה מתגבר ללא עוזר הנהג שכאמור בוטלה משרתו...

סביבת העבודה של הנהגים היא קשה ביותר: הנהגים חשופים לרעש חזק ומחריש אוזניים (שהביא לפגיעות מוכרות על ידי המוסד לביטוח לאומי אצל חלק מהנהגים); חשופים לקרינה אלקטרומגנטית - ביחס לקרינה זו החברה לא עושה בדיקות תקופתיות בזמן ונמנעת מפרסום תוצאות; חשופים לקרינת שמש חזקה בשמשה פנוראמית...

בנוסף, אין בסידור העבודה של הנהגים הפסקות מספיקות בין נסיעות, וזאת עד כדי חוסר יכולת לבצע פעילות אלמנטרית כמו להתפנות. במקרים שיש איחורי רכבות, אין כלל הפסקה לעיתים...

מערכות הגנה אינן מותקנות ואינן מכוונות כראוי למניעת תאונות. הנהלת החברה העדיפה מהירות על בטיחות ולא בחנה כראוי את הסכנות הנוגעות בדבר. בנוסף, אין כיום ברכבות מכשיר לחיווי של אירועי חירום ברכבות - כמו במקרה השריפה - אותה גילה נהג של רכבת

"מהתיעוד המצולם ניכר שההפגנה היתה קולנית אך לא אלימה ושהמפגינים לא איימו על הסדר הציבורי... לא היתה כל סיבה למעצרים של המפגינים שעה שאם התעורר חשד כלשהו נגדם ניתן היה להסתפק בעיכובם, ובוודאי שלא היתה כל סיבה להמשך מעצרים עד ליום המחרת..."

שחלפה ממול! בעולם יש מכשירים לזיהוי מקרי שריפה על ידי חיישנים שנמצאים במסילה. אין את זה בישראל".

לאחר שדברים אלה הובאו בפני בית המשפט, הפכו הדיונים לאינטנסיביים יותר. אבל, מטרת הדיונים לא הייתה מוסכמת על הצדדים: העובדים סברו שמטרת הדיונים לשפר את הבטיחות ברכבת, נושא בו יש להם ידע רב ובו הם יכולים לתרום לגורמים האחרים; משרד התחבורה וההנהלה היו מוכנים לדבר רק על השלכות השינויים הנדרשים לדעתם על העובדים.

תכנית העובדים לבטיחות

העובדים טענו וטוענים כל העת, כי בהיותם בעלי ותק רב בנושאי תפעול בחברה ובנושאי בניית המסילה, תחזוקתה ותחזוקת הקרונות והקטרים, הם ברי הסמכה ובעלי הידע בנושאי בטיחות רבים הייחודיים לרכבת ברמה הלאומית. לפיכך, ראוי, שהחברה והמדינה ייוועצו בהם. בהקשר זה, פיתחו העובדים תוכנית בטיחות המציגה את מה שראוי, לדעתם, על מנת להעלות את רמת הבטיחות

ברכבת. תוכנית זו מוצגת באתר של ועד עובדי הרכבת. כך למשל:

הגורם העיקרי לאיחורים ברכבת הינו עיכובים בתחנות. עיכובים הנובעים מעומס נוסעים וזמן רב הלוקח לירידת נוסעים ועלייתם לרכבת. סיוע ובקרה בטיחותית על ירידה ועליית נוסעים לרכבת מבוצע על ידי "דיילי רציף". כיום מועסקים דיילי רציף בעבודה מזדמנת, באמצעות קבלן חיצוני וללא כל הכשרה בטיחותית ובתפעול רכבתי. יש לקלוט עובדים אלו במעמד עובדי חברה, להגביר המחויבות שלהם לתפעול ולבצע הכשרות מתאימות לתפקידם. יש להתבסס על אוכלוסייה זו כמדורג ראשון למקצועות התנועה ולקדם מהם בעתיד לתפקידי פקח ומנהלי תחנות.

התוכנית החשובה הזו בקושי זכתה להתייחסות מצד קברניטי החברה, שהדגישו השכם והערב שהם מדברים עם העובדים רק על "השלכות" תוכנית הבטיחות על העובדים, ונמנעו מלדבר על הפסקות ראויות לנהגים, שיפורים טכנולוגיים נדרשים, טיפול במחסור בכוח אדם, טיפוח כוח האדם בהתאם

עוד על הפרטת רכבות

בהתאם למחקרים לא מעטים שקיימים בנושא זה בארץ ובעולם (ראו, בין היתר: אמנון פורטוגלי, "מדיניות הפרטת הרכבת בישראל ומה ניתן ללמוד מהניסיון בעולם", נייר עמדה שהוכן עבור המרכז לצדק חברתי ע"ש יעקב חזן במכון ון ליר בירושלים, 2011; ערן בן-ימיני, "בין בריטיש-רייל לחוצה ישראל", ארץ אחרת, 2002) והוכיחו את הבעיות שיוצרת הפרטת רכבות, נראה כי כדאי להיערך נגד כוונות האוצר ומשרד התחבורה להפריט את הרכבת או לפחות למקר החוצה חלקים נרחבים ממנה. המדובר בכוונה הנתמכת באידיאולוגיה שעניינה העיקרי הוא פגיעה בעבודה המאורגנת. ראשי האוצר ובעיקר פקידי האוצר לא זקוקים לתמיכה או לרצינון לציה מעבר לכך, והם ששים למהלכי הפרטה גם ביחס לרכבת. יש לזכור כי הרכבת היא למעשה "מונופול טבעי", שהפרטתו, כפי שהוכח בניסיונות קודמים ברחבי העולם, לא תביא לשיפור השירות או לירידה במחירים לציבור. מדובר במשאב ציבורי, שהניסיון הבינלאומי מלמד על ירידה ברמת הבטיחות והשירות בעקבות הפרטתו. יש עוד לזכור כי ביחס לחלק מרכיבי הרכבת, כגון הכוונה העכשווית להקמת "חברת בת מטענים", מדובר כפי הנראה במכירה של נכס ציבורי במחירי הפסד, וזאת ערב בניית המסילה לאילת בכספי ציבור, בנייה שתעלה ללא ספק את שוויה של חטיבת המטענים. שיטת השקשוקה כבר אמרנו?



צילום: נעמן סער סתוי

זאת, המנכ"ל נתן ליושבת ראש הוועד הארצי מכתב בחתימתו המבטיח כי תוקם ועדה שתבחן נושאים אלה. הוועדה אכן הוקמה סמוך לאחר סיום המשא והמתן והחתימה על ההסכם. הצלחה הושגה במישור ההגנה על עובדי תפעול קיימים - מתוך מגמה למנוע פגיעה בפרנסתם של עובדים ותיקים ומיומנים, שהוכחו עצמם עשרות שנים במקצוע. הצלחה נוספת הושגה בצמצום של מיקורי החוץ וההפרטה. הצלחה זו יש לזקוף לטובת אנשי הוועד שעמדו על המשמר לבל יוכנס להסכם סעיף המכשיר איזה מאלה במסווה של "בטיחות".

יש לקוות, כי, מעבר לוועדה שהוקמה, ימצא בעתיד הקרוב מישהו בהנהלת הרכבת או במשרד התחבורה, שישכיל להפיק פנינים מתוכנית הבטיחות שהציעו עובדי החברה. ///

לתקנים הקיימים באירופה ועוד. דומה כי לא בטיחות העסיקה את מנהלי המו"מ מצד החברה, אלא רצונם העיקש "להגדיר לעובדים את מקומם".

הפעור בין עמדת העובדים לבין עמדת ההנהלה ומשרד התחבורה היווה מקור לתסכול רב, כשהצדדים האחרים מטעים את נציגות העובדים לחשוב שעוד יאזינו לדרישותיהם בעניין הבטיחות "בהמשך". ההמשך לא הגיע. יושבת ראש הוועד הארצי, גילה אדרעי, שני סגניה ועובדים נוספים שקדו על הניסיון להבהיר לחברה את חשיבות הדברים, אבל נתקלו, במקרה הטוב, בקיר אטום, ובמקרה הרע - בניסיונות להלביש על תוכנית הבטיחות את הטרנד הכללי - מיקורי חוץ והפרטות.

אז מה יצא לנו מזה?

עד בוקרו של המו"מ האחרון, שנוהל כמעט שלושה ימים ברציפות, לחמה יו"ר הוועד הארצי למען הבטיחות ברכבת, בהדגישה היבטים של תוכנית שפיתחו העובדים. במישור זה, לא הושגה הצלחה של ממש. חרף נחישותה, לא הוכנס להסכם הבטיחות ולו סעיף אחד הנוגע לנושאים הטכנולוגיים שהוארו והודגשו בתוכנית הבטיחות של העובדים. יחד עם

"בעיות רבות של בטיחות אותן מכירים הנהגים ועליהם אנו מתריעים אינן מטופלות. הנהגים מתריעים ואין אף אחד שמקשיב להם. הנהגים מרגישים לבד במאבקם לשמירה על הבטיחות ברכבת"