

מסה

האם קולנו ייבלע ברעש? מאבק ציבורי סביבתי בפריפריה הצפונית – מבט מבפנים

מירב אהרון-גוטמן* ורואי גוטמן**

סגרנו 16 שנים במרכז, מתוכן שש שנים בתל אביב ועשור בהרצליה. ארזנו שלושה ילדים, כמה פריטי איקאה ואינספור ספרים וקלסרים ועברנו לצפון. לרואי הציעו משרה במכללה האקדמית תל-חי ובמיגל – מכון למחקר מדעי בגליל. ההצעה גררה שיחת מטבח לילית שדרשה החלטות. "הם אומרים שלא כדאי לי להתקדם בתהליך אם אין אוקיי משפחתי לעבור לצפון", אמר רואי. בבת אחת אמרנו כן. הוא בא איתי לאשדוד, לבוסטון, לניו יורק. בשיחות ארוכות רואי פרש את הנתיב: "זה לא בשבילי לגדל ילדים בהרצליה". חיכינו לרגע הזה והוא בא. זה לא אומר שהיינו מוכנים לו. לאן בצפון? יישובים קהילתיים היו מחוץ לתחום – שנה בקיבוץ ישראלי בניו יורק מילאה את מכסת הקהילתיות הנדרשת לנו לחיים שלמים ("לאן אתם נוסעים לחופשה? אתם לא עושים מינוי לקאנטרי?"). גם ערי הפיתוח או טבריה וצפת לא היו על מפת האפשרויות. בצער ראינו את אחרוני חברינו האידיאולוגים נוטשים את עיירות הפיתוח ומגישים שטר כניעה לאחר ניסיון ארוך שנים לחולל בהן שינוי. האנתרופולוגיה היא יועצת נאמנה בזיהוי של רומנטיקה ילידית. נזהרנו שלא לחזור לקריית שמונה, מולדתה האורבנית של מירב. על התגובות להחלטה זו אפשר לכתוב מאמר שלם. נשארו המושבות: יסוד המעלה (חס נורא) וראש פינה. החלטנו לטובת ראש פינה.

מרגע שגוועה הלמות פטישי השיפוץ נשמע רחש שהלך והתעצם. גילינו שאנחנו בבעיה. השכונה שלנו, שכונת הזיתים, שוכנת לצד כביש 90 – ציר התנועה המרכזי לאצבע הגליל – ומתכביש הזה עולה רעש רב של משאיות, כלי רכב צבאיים, אוטובוסים וכלי רכב פרטיים. רעש שמתחיל בשלוש לפנות בוקר. רעש בלתי פוסק, כי גם בסופי השבוע מגיעות שיירות הג'יפים והאופנועים. למעשה, שלישי מהישוב, ובו שכונת הזיתים, שכונת השלום והרחבה א', נפגע מהרעש. רעש הוא דבר מוזר. התמונה אינה נפגעת – הבית שלנו, הבוסתן המקיף אותו, הברושים היפהפיים של השכנים – אבל פס הקול לא מתאים.

התחושה הראשונה שלנו הייתה מבוכה. השקענו את כל משאבינו הרגשיים והחומריים בבית הזה. איך לא בדקנו יותר לעומק? איך לא שאלנו? את המבוכה החליף הכעס, כעס על עצמנו ואחר כך על השכנים. דיברנו איתם, איך הם לא התריעו? כעס על המדינה. כעס. ניסינו להתעלם. אבל מרעש אי אפשר להתעלם. הוא חוזר, הוא מתפזר, הוא בשלו. חשבנו למכור מהר, לפני שהבעיה תוצף, לפני שערך הבית ייפגע. ואולי זאת הייתה נקודת התפנית. הבית הזה, על כל מגרעותיו, הוא הבית שלנו. שער כחול, עץ זית יפהפה בכניסה מוקף באבן מקומית, עצי רימון

* הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל

** המכללה האקדמית תל חי ומיגל – מכון למחקר מדעי בגליל

ותפוז וקלמנטינה, שני עצי לימון, שקד, שני עצי תות. השכנים מקסימים. כשהילד חולה בבית אנחנו יכולים להרים טלפון לשכנה ולבקש שתקפוץ לראות שהכול בסדר. אנחנו חלק מכאן. את זה אנחנו לא גודעים. רואי הקיף את הבית בשבילי בטון ללא מדרגות, כי "מכאן אנחנו יוצאים רק עם קלנועית", ורגע לפני שהבטון יבש הוא צייר לב ומשני צדיו הטביע את כפות הידיים שלנו וסימן את התאריך. בית.

אז מה עכשיו? נאבקים. נקודת המפתח במאבק הזה היא אברי רו, יו"ר הוועד של השכונה שלנו בעשרות השנים האחרונות. אנחנו לא יודעים אם היו אי פעם בחירות לוועד, וברוב השכונות של ראש פינה נראה שאין ועד. אבל לנו יש את אברי, שהוביל מאבקים מוצלחים, שחוכמת חיים לו רבה, שידוע לדבר עם כל אדם בגובה העיניים. דיברנו עם אברי. "וואי", הוא אומר, "הבעיה מוכרת. 12 שנה אנחנו נאבקים, אתם צריכים לראות את החומר. בואו ניפגש". דיברנו עם שמעון ביטון. שמעון גר באלכסון אלינו, הוא ואשתו עדי הם ילידי חצור. היא אשת חינוך והוא איש קבע לשעבר. גיששנו איתו בעדינות את הסוגיה – ושמעון בחיך אינסופי: "חיינוי לם. אנחנו נכשלנו, אבל בואו ננסה מחדש. אני כבר 12 שנה ישן בבית בראש פינה עם חלונות סגורים". רצינו לבכות. "בואו נקרא לעוד חברים", הציע אברי. כך גייסנו את עמית הרפז, איש סביבה ופעיל ציבור שגר בשכונה מעלינו, חבר מועצה שמעורה בענייני תחבורה, ועוד שכנים שלקחו חלק על פי יכולתם. באופן לא פורמלי גיבשנו מטה מאבק שכלל את אברי היו"ר, את שמעון, את עמית ואותנו.

התנאי ראשון ליציאה למאבק הסביבתי שלנו היה ההחלטה לראות בבית שלנו – בית. לא נדל"ן שערכו עלול לרדת אם נציף את בעיית הרעש, לא ירושה, לא פנסיה – בית. מרגע שהתחלנו לדבר עם השכנים, החשש מירידת ערך הבית הפסיק להיות מכשול. פתאום סדר העדיפויות הפך ברור: לישון טוב בלילה שווה יותר מערך הבית. ההווה הופך להיות חשוב יותר מהעתיד.

בישיבה הראשונה שערכנו בנושא העלינו שתי אסטרטגיות, וההתחבטות ביניהן מלווה אותנו במידה רבה עד היום. האסטרטגיה הראשונה הייתה להציג את שיעורי הרעש לחברת "נתיבי ישראל" (מע"צ לשעבר) ולדרוש פתרון. האסטרטגיה השנייה הייתה לפתוח במאבק ציבורי שיכלול פנייה לעיתונות, הפגנות והעלאת הנושא לתודעת הציבור. למדנו כי במהלך 14 השנים האחרונות לא הצליחו תושבי ראש פינה להוכיח שהרעש מגיע לסף הנדרש כדי שחברת נתיבי ישראל תיקח אחריות ותציע פתרונות אקוסטיים, ולכן חשבנו לפתוח במאבק ציבורי. מאבק שטענתו – אנחנו לא מודדים ולא יועצי אקוסטיקה ולא מהנדסי כבישים; אנחנו אנשים פשוטים ואנחנו לא ישנים בלילה. חשבנו שהאוריינות שלנו תפעל נגדנו. רצינו לשמור על קולנו כתושבים ולא כיועצים. הבנו ש"הון אנושי גבוה" הוא חרב פיפיות – מהר מאוד, מהר מדי, ההיגיון של המערכת יתש אותנו ואנחנו נסתובב כמוכי ירח עם מדי רעש ביד – ללא הועיל. חשבנו אילו עוד יישובים בנויים לאורך הכביש ורצינו לבדוק את חוויית החיים שלהם. לשדה אליעזר יש קיר אקוסטי. לחצור אין בעיה בזכות ה-zoning, האיזור – תפיסה תכנונית מודרניסטית הגורסת כי התכנון העירוני מחייב קיטוע של המרחב לאזורי תפקוד שונים. מטרתה של חלוקה זו להבטיח שמפגעים המאפיינים למשל אזורי תעשייה לא יפגעו בחיי היומיום של התושבים. בחצור, בין אזורי המגורים לכביש 90 עומד אזור התעשייה, והוא מגן על התושבים ממפגעי הכביש. נותרנו עם מושב אליפלט, הסמוך לראש פינה, ועם קיבוץ עמידה.

אברי התנדב להתחיל את המסע. הוא נסע לאליפלט ועבר מבית לבית בשורת הבתים הסמוכה

לכביש, הציג את עצמו, אסף טלפונים והעביר לנו את הרשימה. התקשרנו לתושבי אליפלט. "ודאי שאנחנו סובלים", אמר לנו התושב הראשון, "את הכסף שלי שמתי בבית הזה ולא ידעתי על הבעיה". לא נעים להגיד, אבל שמחנו. הסברנו לו שאנחנו רוצים לאחד כוחות ולצאת למאבק ציבורי בנושא. "תשמעי", אמר אחד התושבים למירב, "את באמת נשמעת נורא נחמדה ואין לי מושג מאיפה באת לי. אבל לך אין מושג איך המדינה הזאת זזה. זה רק כסף מדבר. יש לך כסף? תצליחי. אין לך? חבל להתחיל". אינספור פעמים התקשרנו, התחנונו לפגישה, אך לשווא. הייאוש הופנה כלפי הוועד של אליפלט – אמרו שהוועד לא יתמוך. התקשרנו לנציג הוועד של המושב והסברנו את העניין. "אתם יכולים לשים את השם שלנו על עצמות", הוא אמר, "אבל לפגישות לא נבוא". וכך היה: פגישה נקבעה בין אנשי ראש פינה ואנשי אליפלט, ניקינו את הבית, אפינו עוגה – ואף אחד לא בא.

היישוב השכן הנוסף שפנינו אליו היה קיבוץ עמיעד. הזמינו אותנו לכתוב טור לאתר הקיבוץ. הטור עורר תגובות ומתוכן איתרנו את חברי הקיבוץ הגרים בסמוך לכביש. גם הפעם ניקינו את הבית, קנינו עוגה וחיכינו. חברי עמיעד הגיעו. ישבנו כמו קבוצה של מכורים אנונימיים ותיארנו בזה אחר זה את הסבל: גרים בפריפריה, בבתים טובלים בירק, ולא יכולים לשבת בחוץ; לא פותחים חלון כבר שנים; ובעיקר לא חושבים שאפשר לעשות משהו ושמישהו יקשיב לנו. הצענו להיפגש עם מזכיר הקיבוץ. תיאום הפגישה לקח חודשים. כעבור חודשים נוספים נפגשנו עם מהנדס מועצת גליל עליון ועם ראש המועצה בפגישת חברים בקיבוץ שהוזמנו להצטרף אליה, ולפתע בעיית הרעש נראתה בעינינו מינורית – חברות הקיבוץ המבוגרות סיפרו על החשש שלהן לחצות את כביש 90 כשהן חוזרות בשעה מאוחרת מביקור אצל הנכדים במרכז הארץ. בצומת הכניסה לקיבוץ התרחשו תאונות רבות, אבל כשפנו למשרד התחבורה ענו להם "רק עוד הרגע אחד". ישבנו שם והרגשנו שהדם אוזל לנו מהראש. והתברר שהייתה עוד הרוגה אחת ועדיין דבר לא הועיל. כולם מחכים ליום – יום שקיבל את האפשרות לפתח אזור מסחרי בכניסה לקיבוץ, אולם טרם החל לפעול, ועליו תוטל האחריות להסדרת הצומת. קוראים לזה "עסקה תכנונית", וזהו אחד הביטויים החריפים ביותר של תכנון בעידן ניא-ליברלי – המדינה מתכננת, אבל לא עושה: היישום מוטל לפתחם של היוזמים והקבלנים. המדינה נותנת להם אחוזי בנייה, והם בתמורה מבצעים "מטלות ציבוריות". זהו המנגנון המגולם במושג "עסקה תכנונית". גם בעמיעד ממתנינים ליום, בעל הבית האמיתי במרחב הישראלי, ובינתיים סבתות מתקשרות לחבריהן בקיבוץ שיבואו לאסוף אותן מהצומת כדי שיוכלו להיכנס הביתה. המילים של תושב אליפלט היכו בנו: "אם יש לך כסף – יקשיבו לך".

כמה שונים תושבי אליפלט מתושבי עמיעד, ובכל זאת כמה רב המשותף ביניהם: הייאוש, חוסר האונים. נזכרתי בריאיון שערכו, מירב וחברה ניר כהן עם עובד במפעל "פרי גליל" באחד מסבבי המאבק על עבודה במפעל: "אם תצעק בחצור", הוא שואל, "מי ישמע אותך?" המרחב הכריע את האתניות, הכריע את המעמד. תושבי אליפלט, כמו תושבי עמיעד וכמו רבים מתושבי ראש פינה, חשבו שאדם מן השורה אינו יכול לגרום למדינה לפעול למענו בקשת רחבה של סוגיות. הקולות נבלעים ברעש. הם צדקו.

אחת הפעולות הראשונות שלנו הייתה לפנות למחלקת פניות הציבור של חברת נתיבי ישראל. פנייה באמצעות האתר לימדה אותנו שחברת נתיבי ישראל הפריטה את הקשר עם הציבור ובעצם הפנייה שלנו לא הגיעה לנתיבי ישראל אלא לחברת "קשרי קהילה". כך מציגה את עצמה חברת קשרי קהילה:

התועלת המרכזית לארגון מעצם פעילותה של "קשרי קהילה" היא המשך תפקוד, במינימום הפרעות ובאפקטיביות מרבית, הודות לצמצום קונפליקטים עם הקהילה ומזעור התנגדויות ציבוריות. בה בעת, מהווה האינטראקציה החיובית ו"המרככת" שמנהלת "קשרי קהילה" עם הציבור הזדמנות ומנוף לשדרוג תדמית הארגון.¹

בתגובה לפנייתנו התקשרה אלינו נציגת החברה וביקשה פרטים נוספים. שלחנו לה את הפרטים שביקשה ומעולם לא שמענו ממנה שוב. אפילו לא היינו יעד ל"פעילות מרככת". כלומר, אחת החברות הציבוריות המרכזיות ניתקה קשר עם הציבור. במצב כזה אין ציבור: הוא מחוק, ולכן הוא גם לא מתנגד ואין צורך "לרכך" אותו. הוא פשוט לא קיים.

המאבק לימד אותנו כי יש תושבים שקופים יותר מאיתנו, ולעומת התושבים בשכונות החדשות של ראש פינה מצבנו טוב. התברר כי רק תושבי השכונות הוותיקות יכולים לדרוש את עריכת התסקירים הסביבתיים ולבקש הגנה מפני רעש. תושבי השכונה הדרומית של ראש פינה, וכמוהם גם תושבי ההרחבות במושבים ובקיבוצים, חתומים על חוזה עם רשות מקרקעי ישראל הקובע שאין להם ולא יהיו להם תלונות או בקשות בעניין הרעש שעולה מכביש 90. כלומר, המדינה – באמצעות הרשות – מודה כי קיימת בעיית רעש, אבל מסירה מעצמה אחריות. כיצד ניתן להעביר לאזרח אחריות על מפגע סביבתי כמו רעש? עובדה.

חזרנו לזירה הביתית, ראש פינה. ראש המועצה, שתמך בנו, הבהיר לנו שיש שני נתיבים ברורים למאבק: הראשון – סבב נוסף והכרחי של בדיקות אקוסטיות שיספקו עדות למצוקתנו, והשני – הנתיב ה"פוליטי", דהיינו גיוס נבחרי ציבור לענייננו. המסע אחר תשומת לבם של נבחרי הציבור הוא מסע בעקבות קווי המתח של ההשפעה הפוליטית בישראל. אחרי קרוב לעשור של שלטון ליכוד, קווי המתח האלה אינם עוברים בקיבוצים ובמושבות אלא בעיירות הפיתוח ובמושבים. כך אנחנו מוצאים את עצמנו יושבים בראש פינה בפגישות ומנסים לראות מי ממכרינו בחצור יכול לסייע. כי בחצור יש חברי מרכז ליכוד, יש חברים של חברי כנסת וקרובי משפחה של חברי כנסת מהצפון, והם נכונים לסייע. למעשה, כל העת הם ממתנים לבקשות ולפניות ואז מגיע יומם הגדול, שעת הכושר להפעיל את הכוח הפוליטי שצברו. על הפרק עמדה השאלה מי יכול לסייע לנו להיפגש עם שר התחבורה ישראל כץ. מכתב רשמי ששלח ראש מועצת ראש פינה לשר קיבל את המענה הבא: נערכו בעבר מדידות, הרעש אינו עולה על הסף המותר, אין סעיף תקציבי לפרויקט הזה. אין מה לעשות. אישור נוסף לכך שללא רצון טוב ומשיכות חוט מאחורי הקלעים – לא נזכה ליחס משמעותי.

אספנו את המסמכים המתעדים את 14 שנות המאבק בנושא וניתחנו אותם. מצאנו כי לרשות מקומית יש כוח מול משרד התחבורה ומול הזרוע הביצועית שלו, נתיבי ישראל, רק אם הם צריכים אותה – כלומר, אם משרד התחבורה זקוק לאדמות שבתחום המוניציפלי. רק אז יש לרשות כוח לבוא בדרישות למשרד התחבורה ולהגן על תושביה. מכיוון שאפשרות זו אינה עומדת היום על הפרק הפכנו לנתיבי עריצותו של הקריטריון, או במילים פשוטות יותר – להגדרת סף הרעש המחייב את נתיבי ישראל לקחת אחריות ולמגן אותנו מפני בעיית הרעש. הלכנו ללמוד את חוק הרעש. למען האמת, בהתחלה הופתענו לטובה. מצאנו שני קובצי תקנות: תקנות למניעת מפגעים (רעש בלתי סביר), התש"ן-1990, ותקנות למניעת מפגעים (מניעת רעש), התשנ"ג-1992. שני הקבצים ארוכים ותקנותיהם המקיפות מגדירות מה מותר ומה אסור, מורות כיצד ומתי מודדים

רעש וקובעות שמפלס הרעש המקסימלי יהיה נמוך יותר בקרבת בית חולים, בית אבות, בית ספר ועוד. נקודה חשובה הייתה ההבחנה בין מפלס הרעש המקסימלי ביום ובלילה. שמחנו לגלות כי המחוקק הבין שמפלס הרעש המרבי צריך להיות נמוך יותר בלילה והדבר מוטמע בתקנות. אבל גילינו שיש בעיה קטנה: לקראת סוף קובץ התקנות משנת 1990 מצאנו סעיף הקובע כי תקנות החוק אינן חלות על מטוסים, רכבות ו... כלי רכב.

בדיעבד לא ממש הופתענו מכך שהמדינה הצליחה לפטור עצמה מהצורך להגן על האזרח מפני הרעש שרשויות התכנון שלה מביאות עליו. לעומת זאת, בתחום שבין אדם וחברו המדינה אכן יורדת לפרטים (וטוב שכך) וקובעת תקנות המצמצמות את הסיכוי לרעש שנגרם לאזרח כתוצאה מפעולותיו של אורח אחר (למשל כתוצאה ממוזיקה, שיפוצים, אזעקות, והתקנה אפילו קובעת כי "לא יחבוט אדם שטיח, מזון או חפצים כיוצא באלה, בין השעות 14:00 ל-16:00 ובין השעות 19:00 ל-07:00 למחרת"). הלכנו לחפש את התקנות הנוגעות לרעש מכלי תחבורה. מתברר שבנוגע לרעש הנובע מכלי תחבורה לא קיימות תקנות בחוק. קריטריון הרעש נקבע על ידי ועדה בין-משרדית ומעוגן במסמך ששמו "קריטריון לרעש מדרכים", מסמך משנת 1999 שעודכן בשנת 2011 ונקרא כיום "מתודולוגיה לתכנון אקוסטי של כבישים". המסמך הוא פרי יוזמה משותפת של החברה הלאומית לדרכים בע"מ, המשרד להגנת הסביבה והוועד לתשתיות לאומיות. על פי המסמך המעודכן סף הרעש המרבי במבני מגורים עומד על 64dBA, ועל 59dBA במבנים רגישים. אבל הוראות המסמך הזה אינן מבחינות בין יום ללילה, דהיינו נעלמה ההבנה כי בשעות השינה סביר לצפות למפלס רעש נמוך מזה שבשעות היום. בעיה קשה נוספת היא שהמסמך עוסק בתכנון כבישים עתידיים אבל אינו מתייחס למקרה של שינוי בכביש שכבר קיים, לדוגמה כאשר מרחיבים כבישים שמוזנים את הכביש הקיים או כאשר התנועה בו גוברת כתוצאה מגידול באוכלוסייה. המסמך גם קובע כי אם הרעש הקיים היום גבוה מ-70dBA אזי המדינה לא תפעל להפחתת הרעש ל-64dBA, שהוא סף הרעש המרבי במבני מגורים, אלא רק ל-67dBA (סעיף 2.5.4). אם התרגלת לרעש הנורא, אין סיבה לפעול להורדת סף הרעש לכזה המקובל עבור כולם. אבל הבעיה הקשה ביותר היא העובדה שסף הרעש הקיים הוא ממוצע משוקלל של מדידות רעש שנערכות במשך שעות אחדות. אף שמטרת הרעש נגרם מאירועי קיצון המתרחשים תדיר עם מעברן של אוטובוסים, משאיות ומובילים – מדד הרעש הוא ביטוי ממוצע, ולכן גם רחוק מלשקף את המטרד, כפי שאנחנו חווים אותו.

דבר מוזר הוא הקריטריון. התחלנו לדבר עם מומחים ובעלי ניסיון ולמדנו כי חברת "דרך ארץ", מפעילת כביש 6, הכירה בסף רעש מקסימלי של 59dBA ומיגנה נגד רעש את יישובי כביש 6 בטענה כי מדובר ביישוב כפרי. למדנו שמע"צ הבטיחה לראש פינה שעם כל שינוי שיחול בכביש היא תממן מודדים ותערוך תסקיר סביבה. 2.7 מיליארד שקל השקיעה המדינה בבנייה מחדש של תשתיות תחבורה בצפון. כביש בעל ארבעה מסלולים שאיכותו דומה לזו של כביש 6 מגיע היום עד צומת עמיד, אך הפיתוח הזה לא נתפס כשינוי במעמדו של כביש 90. מערכת הכבישים החדשה מבטיחה מסדרונות אקולוגיים להבטחת שלומם של בעלי החיים, גשרי ענק שמבטיחים את הזרימה של נחל עמוד לכנרת, עמדות תצפית ופיקניק לאורך הכביש. ואנחנו? בכל הפרויקט הזה לא נמצא כסף להגן על התושבים.

זה היה הביטוי החריף ביותר לבעיה שמירב עוסקת בה רבות בתוקף מקצועה: בעשורים האחרונים הצליחו ארגוני הסביבה בישראל לקדם את האג'נדה הסביבתית, להקים ארגון גג ולבסס את מעמדם בהליך התכנוני. ללא תסקיר השפעה על הסביבה – תכנית פיתוח אינה יכולה להיות

מופקדת. אך מה לגבי התכנון החברתי? לתסקיר החברתי אין מעמד מחייב. תכנית תופקד ותאושר גם ללא תסקיר חברתי. התכנון החברתי משמש עלה תאנה ולעתים קרובות נעדר מתהליכי התכנון, בייחוד כשמדובר בתכנון התחבורה. כך נוצר מצב שרווחת בעלי החיים ושאר המשתנים האקולוגיים מובטחת, ואילו התושבים חשופים לפגיעה – לפחות אלה שחסרים את הממון והקשרים במערכת הפוליטית. אנחנו.

חזרנו לחפש מודדים. גילינו שגם זאת משימה מורכבת. איזה מודד ירצה לצאת נגד המעסיק המרכזי בתחומנו, משרד התחבורה, ולהביאו לכדי הוצאה לא רצויה? שוב ושוב נענינו בשלילה. ביקשנו להסתייע בעמותה שמייצעת לתושבים במאבקים בנושא מפגעי רעש. העמותה הציעה לסייע בכתיבת דוח, אבל סירבה לבוא לראש פינה לשם היכרות עם הבעיה: העמותה יושבת ברמת גן, וראש פינה רחוקה מאוד. נעלבנו, לא האמנו: עמותה ציבורית בעצם לא מוכנה לתת שירות לתושבי הפריפריה כי הם רחוקים מדי. חזרנו לשוק הפרטי, קיבלנו כמה הצעות ממודדים והעברנו למועצה.

במקביל פתחנו ערוץ פעילות נוסף. שמענו על קבוצת פעילים בצפון, שחברים בה תתי-אלופים ואנשי ציבור, והיא מהווה קבוצת לחץ לקידום האינטרסים האזוריים של הצפון. ביקשנו להיפגש עם חברי הקבוצה. בבית קפה בראש פינה ישבנו שכם אל שכם לוללים מהמושבים, ראשי קבוצות נוצריות מהצפון, ראשי קבוצות דרוזיות ותתי-אלופים במיל'. אחוות רעים הייתה שם. כמה מהנוכחים התפקדו למפלגה, חלקם ליותר מאחת. אידיאולוגיה? עמדות מדיניות? עמדות כלכליות? כל אלה אינן רלוונטיות בבואן להתפקד למפלגה. הקריטריון להתפקדות הוא המועמד שיש לו את הסיכוי הגדול ביותר לכבוש עמדות כוח. תמיכה במועמד כזה תאפשר לך ליהנות מהעוצמה שהוא עשוי להשיג. ביקשנו את עזרת הקבוצה וחבריה שמחו לעזור לנו.

בינתיים חבר מרכז ליכוד מעביר הודעה למטה המאבק שלנו: שר התחבורה ישראל כץ מגיע לסיור בצפון ובערב הוא מקיים כנס פעילים בצפת. אתם יכולים להגיע, תקבלו איתו כמה דקות. שמעון ומירב עולים לצפת. נכנסים לבית פרטי של פעיל מרכזי באזור. הוא המארח. זה היום שלו. בכיסאות פלסטיק ערוכים בשורות בסלון ביתו יושבים גברים רבים בשנות החמישים לחייהם, רובם הגדול מזרחים. שתי נשים בקהל ושני חרדים. ישראל כץ פורש את משנתו ומדבר הרבה על סוגיות מדיניות. חבר המרכז מאותת לנו ואנחנו יוצאים החוצה, למפגש מסדרון עם עוזר בכיר של השר. אנחנו שוטחים בפניו את הטענות שלנו. הוא מתקשר בו במקום לאנשים שרק חלמנו שנוכל להגיע אליהם. "תבדקו מה אפשר לעשות", הוא מפציר בהם, "התושבים האלה חיים לאורך הציר המרכזי של האזור". אנחנו מנסים להבין מרוח השיחה מה הם טוענים מולו בצד השני: "שטויות", הם אומרים, "אין שם תנועה. מה יש אחרי ראש פינה? קריית שמונה ומטולה. שלא יתבכיינו". ממה רעדנו יותר – מהקור הצפתי או מהעלבון? העוזר מבקש שנעביר לו את החומר ומאז אנחנו לא שומעים ממנו.

המאבק שלנו אינו עוסק בסביבה או בחברה. בטבורו הוא עוסק ביכולת של אנשים לחולל שינוי. מיד בתחילת הדרך הבנו שהאויב הגדול ביותר שלנו הוא ההרגל. בכל פעם שאמרנו לנו "תתרגלו" הרגשנו שמכווצים אותנו, דוחסים אותנו, מדכאים אותנו. בהתרגלות לדבר רע יש משום דיכוי. נשבענו לא להתרגל. ההפך מלהתרגל הוא לשנות. האמונה ביכולתנו לשנות עמדה בבסיס האינטראקציה שלנו עם שכנים, עם חברים, עם תושבי היישובים הסמוכים. למדנו כי לאוכלוסיות השונות בפריפריה הצפונית יש מכנה משותף נמוך ודכאני – מרבית האנשים שביקשנו לשתף איתם פעולה חושבים שאין לאדם הפשוט יכולת לחולל שינוי בסביבת חייו.

הסוגיה הסביבתית מייצרת תנאים טובים יותר לשינוי. למרות העובדה שזיהום רעש הוא סובייקטיבי למדי ומשפיע על אנשים שונים באופן שונה (כמו זיהום ריח וכמו כל זיהום אחר), אנו חשים שסוגיה סביבתית מלכדת אנשים. היא נתפסת כא-פוליטית. היחסים שלנו עם הסביבה נהנים מכוחו של "טוב משותף". החתירה לטוב משותף עדיין מניעה אנשים מסוימים לפעולה. שינוי דורש הפעלת כוח. אך איזו צורה יש לו לכוח הזה? איך אוגרים אותו? איך מפעילים אותו? איך מעלימים אותו כשצריך? הרגשנו שהאוריינות שלנו פועלת נגדנו, שקל יותר להתיש ולגרוע מכוחנו בגלל הנכונות שלנו לקרוא את האותיות הקטנות, להתעמק בחוקים ובתקנות, להתקין אפליקציות שמודדות רעש, לארגן רישומים. באינספור פגישות דיברנו על כוח מסוג אחר. הבנו כי החוק והתקנות, כלומר בית המחוקקים והפקידות הבכירה, אינם מגנים עלינו. ההפך הוא הנכון – הם מפקירים אותנו: הקריטריון הקובע סף רעש של 64dBA בממוצע הוא הפקרה למעשה. חוסר ההבחנה בין יום ללילה בחוק הרעש הוא הפקרה למעשה. לציניות אין גבול. ההחתמה של רשות מקרקעי ישראל את תושבי ההרחבות על חווים המתנערים מאחריות על הרעש היא אם כל ההפקרות. פעולה כזאת מצד החוק ומצד השדרה המקצועית שחתמה על קריטריונים אלו היא פעולה אלימה. זוהי אלימות המופעלת על האזרח. שיא אחר של האלימות הוא המחיקה שלנו, חוסר ההיענות לפניות הציבור. שוב ושוב הבנו שצריך המון כוח מול האלימות המדינית. דיברנו הרבה על "הכוח להפוך שולחן", הכוח לעלות לכביש ולחסום צומת. חשבנו שזהו כוח אפקטיבי יותר, אבל דווקא אותו התקשינו לצבור. האפשרות "לחסום צומת ולזמן את התקשורת" עלתה וירדה, עולה ויורדת מדי מפגש. בשנתיים האחרונות לא הרהבנו עוז להפעיל אותה.

הסיפור שלנו מחזק את ההסבר הוותיק של הרברט גאנס על המעמד הבינוני המתגבש בפרוורים. המעמד הבינוני הפרוורי הרים ידיים בחזית המדינה. אנשי המעמד הבינוני מאמינים בכוחות עצמם כאינדיבידואלים ובכוח של אנשים הדומים להם להתארגן ולהגן על עצמם ועל אורח חייהם באמצעות כספם ופעולתו בשוק הפרטי. אם עליהם להתמודד עם פשע, הם ירכשו שירותי שמירה מחברה פרטית ויקימו סיירת שמירה. הם לא ימתינו לסיועה של המשטרה, בוודאי לא לסיועה של משטרת ישראל. אם עליהם להתמודד עם בעיות במערכת החינוך הם ייעזרו במורים פרטיים או יקימו "גן מעורבות הורים", אבל לא יחכו לסיועה של המדינה ולא יצפו ממנה לדבר. הסיפור שלנו מחזק את התזה הזאת כי השוק הפרטי מתגלה כפרטנר גמיש יותר מהמדינה, כפי שמוכיחה חברת דרך ארץ, שלקחה אחריות להגן על תושבי היישובים שלאורך כביש 6 מפני שיעור הרעש. מכאן שחיוויית המאבק שלנו תומכת בתזה של גאנס. המעמד הבינוני כורת ברית עם הקפיטליזם גם בגלל הגמישות של הקפיטליזם לזהות את עמדת הלקוח ולהגיב אליה. והמדינה? היא ממשיכה לספוק כפיים ולומר: זה לא אנחנו – זה הקריטריון.