

זה לא רק חול

החלטת בג"ץ לדחות את עבודות ההקמה של עיר הבה"דים היא אמירה חריפה על ההתנהלות השערורייתית של מערכת הביטחון

אביב לביא | 7/3/2008 1:44

48 שעות אחרי שקיבלו את עסקת הטיעון בפרשת קצב והמצלמות והעיתונאים כבר דהרו למקום אחר, הוציאו שופטי בג"ץ פסיקה חשובה נוספת: עבודות ההקמה של עיר הבה"דים, לפי שעה, לא ייצאו לדרך. הדחפורים מנועים מלעלות על השטח.

מנקודת מבט סביבתית זה רגע מעודד; אלא שכמעט באותה מידה זה מקומם. לא בגלל הכרעת השופטים אלא בגלל ההתנהלות של מערכת הביטחון וצה"ל, שהתעקשו לגרור את ארגוני הסביבה לבית המשפט, לבזבז זמן, כסף ועצבים, רק כדי לשמוע מהשופטים את מה שנאמר להם על ידי הירוקים שוב ושוב.

מי שעוקב אחרי הסאגה הזו יודע שהפערים בין ארגוני הסביבה למערכת הביטחון אינם כה גדולים: כולם מסכימים, שעיר הבה"דים צריכה לעבור לנגב; כולם תמימי דעים שאין מניעה להקים אותה במרחק תשעה קילומטרים מרמת חובב, ובלבד שהזיהום הסביבתי שיוצרים המפעלים יטופל.

וכל הצדדים - לפחות מהפה ולחוץ - גם מסכימים, שאסור לשכן במקום אפילו חייל אחד לפני שמבטיחים שהאוויר שהוא עומד לנשום אינו מסוכן.

הוויכוח הוא על סדר הפעולות: האם קודם מתחילים לבנות ואחר כך מטפלים במפגעים הסביבתיים, או להפך. הניסיון במדינת הקומבינה מלמד, שבסיס שנבנה במערכה הראשונה יאוכלס במערכה השלישית, ולעזאזל זיהום האוויר.

העובדה שהשופטים קיבלו את ההיגיון של הטענה הירוקה מוכיחה שלפחות בתחומים מסוימים בג"ץ עדיין משמש כקיר אחרון של צדק, אבל עוד יותר מזה היא טומנת אמירה חריפה על ההתנהלות של מערכת הביטחון.

ההתעקשות של צה"ל ללכת עם ארגוני הסביבה ראש בראש לוותה בדה-לגיטימציה של הירוקים. בחודשים האחרונים הציגו אותם כאנשי מרכז זחוחים שמתנגדים לפיתוח הנגב, כנודניקים שתוקעים מקלות בכל גלגל פיתוח אפשרי, וכעוכרי ישראל במשרה מלאה.

קשה להימנע מההשוואה בין קמפיין עיר הבה"דים למאבק סביב גדר ההפרדה, שבו מערכת הביטחון ניסתה לא פעם לתחמן ולהסיט את התואי בהתאם לאינטרסים שיש להם קשר קלוש לביטחון, ולאחר שנהדפה בבית המשפט האשימה את כולם בבזבז זמן וכסף ובסיוע לטרור. אין ספק: צה"ל היה שמח לחיות בעולם בלי בג"ץ ובלי אט"ד (אדם טבע ודין).

שופטי בג"ץ שלחו את הצבא לבצע את מה שמהווה שלב בלתי נפרד בכל הליך תכנון אזרחי מהסוג הזה-תסקיר סביבתי מקיף, שאחריו הציבור יוכל להציג את השגותיו. הם בעצם כפו על מערכת הביטחון אזרוח, לפחות חלקי, של התהליך התכנוני שישפיע על חייהם של כל כך הרבה אנשים.

רגע לפני פיזור ניסו נציגי הצבא להתגנב בדלת האחורית, וביקשו רשות להתחיל בכל זאת את עבודות העפר באופן מיידי. זה בסך הכל חול, אמרו, אם הדברים לא יסתיעו אפשר יהיה להחזיר את הגלעגל.

השופטת אילה פרוקצ'יה הרימה גבה: את העפר אפשר יהיה להחזיר, אמרה, אבל לא חבל על הכסף? נראה שלצה"ל לא. לנשום אגוז. צילום: פלאש 90



אגוז פלאש 90

2 נסיעה לא בטוחה

למי אכפת מפליטת האגוז

בהסעות הילדים

ההפקרות בהסעות הילדים פרנסה בשנים האחרונות לא מעט כותרות. התאונה המחרידה בקיץ 2004, שבה נהרגו הילד אביב כץ והאחיות דקל ולוטס רוזנפלד, התניעה דיון תקשורתי סוער, שהתמקד באופן טבעי בכשלים התחבורתיים - בראשם היעדרן של חגורות בטיחות מרכבי ההסעה.

על מה שנפלט מהאגזוז איש לא טרח להתעכב. הנזק הנגרם כשילדים נושמים אוויר מזהם אינו דרמטי כמו זה של אוטובוס מרוסק.

לפני כשנתיים הגישה קבוצת חוקרים ממוסד שמואל נאמן בטכניון מסמך המלצות לאיגוד ערים דן ובו דרכים לצמצם את זיהום האוויר הנפלט מרכבים. אחד הסעיפים התייחס להסעות ילדים. "יש כמה מרכיבים, שהופכים את זה לקריטי", אומרת ד"ר אופירה איילון. שריזה את המחקר.

"זה מתחיל בגובה - האגזוז קרוב למערכת הנשימה של הילדים - ועובר לגודל - תחשיב החשיפה למזהמים מתבסס על היחס בין כמות החומר הרעיל לקילוגרם גוף.

אצל ילדים, שגופם קטן יותר והריאות שלהם עדיין מתפתחות, החשיפה לריכוז גבוה של גזים רעילים הרבה יותר דרמטית. בנוסף, כשהילדים מחכים להסעה הם מתרוצצים ועסוקים בפעילות אירובית והנשימה שלהם מואצת, כך שהם מכניסים הרבה יותר אוויר".

החוקרים המליצו להחמיר משמעותית את התקנים במרכזי ההסעות ולהעביר את הרכבים בדיקות קבועות של פליטת מזהמים. ומה נעשה עם ההמלצות? מה שבדרך כלל עושים עם המלצות כאלה בישראל: הן נפלו בין הכיסאות.

מאיגוד ערים דן מוסרים שהאחריות להסעות ילדים במערכת החינוך מוטלת באופן בלעדי על משרד החינוך. ממשרד החינוך נמסר כי הנושא נמצא דווקא באחריות הרשויות המקומיות.

למרות זאת, סייע המשרד למועצות האזוריות (ולהן בלבד) לשרג את צי רכבי ההסעה שלהן. מתוך כ-400 אוטובוסים הותאמו 35 לתקן יורו 4, המתקדם ביותר על פי הקריטריון האירופי, וחלק נוסף לתקן יורו 3, אם כי לאנשי המשרד אין רישום בכמה אוטובוסים מדובר.

ברור שמדובר בחלק קטן מכלי הרכב שמסיעים ילדים למוסדות החינוך, מציאות שכנראה לא תשתנה עד שההורים יחליטו להפוך שולחן, או אולי מוטב אוטובוס. אוטובוס היברידי



אוטובוס היברידי ללא

3 אוטו-תדמית

המענק של פורד לירוקים שווה בקושי מכונית אחת

החל מהשבוע שעבר, הארגון הסביבתי הקטן שמנהל ג' קצת יותר עשיר. יחד עם עוד כמה עשרות נציגי ארגונים, קיבל ג' המחאה בטקס השנתי שעורכת ענקית המכוניות פורד, המפעילה בשמונה השנים האחרונות תוכנית מענקים לשימור הסביבה בישראל.

בין הזוכים השנה: פרויקט להקמת מיני תחנת כוח סולארית בבית ספר

תיכון בערבה, הפורום לשימור גבעות הכורכר של נס ציונה ועמותת "תל אביב בשביל אופניים".

אכן, ארגונים ויזמות שראויים לסיוע, ובזכות התרומה של פורד יהיו להם קצת יותר אמצעים לממש את חזונם הסביבתי. אז אם הכל טוב, למה ג' חזר הביתה כל כך עצבני?

בעיקר כי הוא מרגיש שניצלו אותו. "זה המקרה הקלאסי של גרין ווש", הוא אומר, "חוסר פרופורציה מובהק בין התרומה האמיתית לסביבה ליחסי הציבור שעוטפים אותה, ואני כבר לא מדבר על האבסורד שחברות מכוניות מציגות את עצמן כמעודדות את הסביבה.

"זה מתחיל במיקום של הטקס - בבניין דלק מוטורוס, היבואנית של פורד, על הכביש לרמלה. זה אזור שאי אפשר להגיע אליו ברגל או באופניים, אין לשם תחבורה ציבורית ולא היו הסעות מאורגנות, אז לא פלא שכשהגעתי החניה היתה מפוצצת.

זה המשיך בכיבוד - כאילו מדובר באיזה כנס כלכלי יוקרתי, היו שם סושי, מוקפצים, כל מיני פירות טרופיים ומאכלים מיובאים, מאוד לא סביבתי. אני לא רוצה להתחסד, אבל האוכל פשוט נתקע לי בגרון.

"פורד מאוד מתגאה בטקס הזה", ממשיך ג', "אז באו כל מיני קודקודים מעונבים מפורד העולמית, שמן הסתם הגיעו בטיסות עסקים מאוד לא סביביות. הכל הריח מיחצנות ותדמית, כולל סרטון שצולם מהאוויר על כמה יוזמות שקיבלו מענקים.

"לא הייתי פוצה פה אם הפרסים שהם מחלקים היו מצדיקים את המהומה, אבל מדובר בסך הכל ב-67 אלף דולר שמחולקים לעשרות ארגונים.

"הם תורמים סכום שהוא שווה ערך למכונית אחת, ומקבלים המון פרסום ולגיטימציה ירוקה. נציגי הארגונים מגיעים לטקס כשאין להם מושג מה גובה הצ'ק שהם יקבלו, כשבחלק מהמקרים

מדובר ב- 1,000 - 2,000 דולר, משכורת מינימום של עובד לחודש אחד. זו בדיחה.

"במהלך האירוע חשבתי שכשאעלה לבמה אעשה סצנה, אבל התאפקתי כי מה לעשות, גם אם מדובר בכסף קטן אנחנו מאוד צריכים אותו. עם קרנות ותורמים אחרים שאנחנו עובדים מולם זה נראה אחרת, הכל קורה בצורה עניינית ושקטה.

"יש לי הרגשה שעלות האירוע היתה יותר גבוהה מסך התרומות. אני מרגיש רע לשתף פעולה עם המשחק הזה, אבל אין לי הרבה ברירה. היו שם כאלה, למשל חבר'ה מבית הספר דנציגר בקריית שמונה, שהגיעו באוטובוס וקיבלו אלף דולר.

"עם שער הדולר הנוכחי, מעניין מה נשאר להם אחרי ששילמו על האוטובוס. ומה שהכי עצוב זה שבשנה הבאה כולם יתייצבו עוד פעם".

בפורד קיבלו את הביקורת בתדהמה. הבניין והכיבוד, טוענים שם, נתרמו על ידי דלק מוטורוס, הסרט על הזוכים היה דל תקציב, ושישה מבכירי החברה שנכחו בטקס ממילא שהו בביקור עבודה בארץ.

"על מה הטענות", מתרעם אחד מנציגי החברה בישראל, "על זה שהתאמצנו להרים אירוע מכובד ויפה? כשבאים אליך אורחים אתה לא מגיש את הגבינות הכי טעימות?"

עוד נמסר ש"בשמונה שנותיה בישראל חילקה פורד, בשיתוף עם קרן של"י, מענקים ביותר מ- 2.25 מיליון שקל לכ- 120 ארגונים ובודדים הנאמנים לשימור הסביבה. הטקס הוא דרכה של פורד לומר להם תודה. החברה גאה בתוכניתה ומעודדת תאגידיים אחרים לבוא בעקבותיה".
החשמלי של פורד, שאיננו מיובא לישראל. למה?



חשמל באוויר פורד איירסטרים קונספט

4 פחות מאפס

מה יש ומה אין במשקה החדש של קוקה קולה

רגע לפני שקוקה קולה תוקפת אותנו במסע פרסום קולני להחדרת המשקה החדש שלה (קוקה קולה זירו), הנה כמה הערות על הקשר בין קוקה קולה, סביבה ובריאות:

1. קוקה קולה ישראל היא מבעלות תאגיד המחזור אל"ה, שכידוע מתנגד להרחבת חוק הפיקדון לבקבוקי ליטר וחצי.
2. ב- 2006 התגלו בבריטניה ובארצות הברית שאריות בנזן, חומר מסרטן, במספר משקאות קלים, ביניהם פאנטה שוקטה ודיאט פאנטה אורנג' לבית קוקה קולה. החברה טענה כי ריכוז החומרים שהתגלה נמוך ואינו מסוכן.
3. ב- 2004 השיקה קוקה קולה את מותג המים דסאני בבריטניה. המשקה שווק כמים שעברו תהליכי טיהור בשיטות חדשניות שפותחו בנאס"א, אולם התגלה כמי ברז מבוקבקים ממאגר המים הציבורי של לונדון. קוקה קולה נאלצה להוריד את המוצר מהמדפים.
4. ב- '90 הצהירה קוקה קולה שהיא תגדיל את כמות הפלסטיק הממוחזר בבקבוקי השתייה שלה ל- 25 אחוז. 17 שנים לאחר מכן עמדה כמות הפלסטיק הממוחזר בבקבוקים על כחמישה אחוזים, והחברה הצהירה על יעד של עשרה אחוזים ב- 2010.
5. בקיץ 2006 הפעילה קוקה קולה את כפר המוזיקה בניצנים. החברה קיבלה היתר לשימוש חורג, סגרה את החוף למשך חודש, גבתה תשלום עבור הכניסה ועוררה את זעמם של ארגוני הסביבה.
6. דוח ארגון זכויות האדם "יומן רייטס ווטש" לשנת 2004 טען שקוקה קולה נהנית בעקיפין מניצול עבודת ילדים בשדות קנה סוכר באל סלודור. על פי הדוח, הועסקו בשדות אלפי ילדים, חלקם בני שמונה, בתנאים קשים, והחברה העלימה עין והמשיכה לקנות תוצרת מהמעסיקים שלהם.
7. במהלך 2005 החרימו עשרות אוניברסיטאות בארצות הברית ואירופה את קוקה קולה בגלל שורה של מקרים שבהם אנשי מיליציה חמושים רצחו חברי ועד עובדים במפעלי החברה בקולומביה. החברה הכחישה כל קשר למקרים.
8. בהודו התחוללה באותה שנה מחאה ציבורית נגד קוקה קולה, בטענה שמפעלי החברה גורמים למחסור חמור במים ולזיהום האדמה ומקורות המים. חלק מהמפעלים נסגרו. בבדיקות מעבדה התגלה כי המשקה שנמכר בהודו מכיל רמות גבוהות של שאריות חומרי הדברה רעילים.
9. בספרה המצוין "מה לאכול" (הוצאת כנרת), מסבירה פרופ' מריון נסל, מרצה לתזונה מאוניברסיטת ניו יורק, מה עומד מאחורי המשקה החדש שהושק בארצות הברית לפני שלוש שנים.

לדבריה, אנשים רבים נרתעים מהמילה "דיאט". כדי להפיג את הרתיעה, הגו מושג חדש-קוקה קולה זירו: "אפס קלוריות, אפס פחמימות, אפס סוכר, אפס צבע ואפס קפאין". לעומת זאת, הוא עתיר כימיקלים מלאכותיים המשמשים כממתקים.

10. על פי הספר "אומת המזון המהיר", בפחית אחת של קוקה קולה יש עשר כפיות סוכר. כפר המוסיקה של "קוקה קולה", קיץ 2004



כפר המוסיקה של קוקה קולה בניצנים יחצנות