

כביש 6 בדרום: חמולות מסוכסכות פיצלו את הדרך

הילדים הבדווים קיבלו גישה נוחה לבתי הספר – ואפילו שתי דרכים, כדי שחמולות מסוכסכות לא יפגשו. גופים ירוקים שחששו מהרס הופתעו לגלות שגם הטבע יכול להפיק רווח מהתשתית. איך צולחים עשרות קילומטרים נפיצים בלי להגיע אפילו פעם אחת לבית משפט

אלישיב רייכנר 12:26 nrg 26/2/2016 |

אחרי ארבע שעות של סיור, ורגע לפני שאנחנו מגיעים לקצה הקטע הדרומי של כביש חוצה ישראל הנסלל בימים אלו, אהוד רויטמן מציג לי את "גשר הבדווי המתקרה", כפי שהוא מכנה אותו. מדובר בעוד אחד מהגשרים הרבים שעליהם חולפים נוסעי הכביש המהיר, בזמן שחקלאים, מטיילים או תושבים מהאזור יכולים לעבור מתחת ליצור הבטון והאספלט שחדר למרחב המחיה שלהם.

הסיפור מאחורי הכינוי שהודבק לגשר הזה, מאפיין את האתגרים שאיתם מתמודד רויטמן בשנים האחרונות כמנהל פרויקט כביש 6 הדרומי, ואת הגישה שלו אליהם. סמוך לתוואי הכביש, בח'רבת רוש, מתגורר בדווי שהביע את מחאתו על הסלילה, ורויטמן ביקש להרגיע אותו. "שתינו אצלו הרבה מאוד כוסות תה", הוא מספר.

"שאלתי אותו למה הכביש מפריע לו, והוא אמר שלפעמים כשהוא רב עם אשתו ומתעצבן, הוא יוצא מהבית והולך להירגע ביער כרמית שנמצא ממול. עכשיו, הוא אמר, הכביש ימנע ממנו להגיע ליער. הרגעתי אותו ואמרתי לו שבדיוק בשבילו אנחנו בונים פה גשר, שתחתיו הוא יוכל לעבור". בקיץ הקרוב יסיים רויטמן, תושב קרני-שומרון, 11 שנים של ניהול פרויקטים לאומיים בנגב.

בקיץ 2005 הוא נשלח לאזור מטעם חברת "אחים מרגולין" כדי להוביל את סלילת הקטע הדרומי של כביש 6 - למעלה משישים קילומטרים – ומאז הספיק לנהל גם את הנחת המסילה של "רכבת הנגב", הקו מאשקלון לבאר-שבע. לפני שלוש שנים, בין מבצע עמוד ענן למבצע צוק איתן, סיירתי איתו בתוואי הקו החדש, בעיקר כדי לשמוע ולראות איך מניחים מסילת רכבת תחת איום תמידי של טילים. באותה הזדמנות קיבלתי ממנו שיעור גם בהיסטוריה, ידיעת הארץ, גיאוגרפיה, ארכיאולוגיה ולא מעט ציונות. כל אלו משתלבים בשיחה גם הפעם, כשאני מתלווה אליו לנסיעה בקטעי הכביש החדש.

הכביש, שנועד גם לקרב את הפריפריה למרכז וגם לעקוף את הפקקים של גוש דן, יצא לדרך לפני כמעט חצי יובל, במרץ 1993. ממשלת ישראל הקימה אז את חברת "כביש חוצה ישראל" - חברה ממשלתית שתקדם סלילת כביש מהיר מצומת הנגב בדרום לשלומי שבצפון. את הקטע המרכזי, ממחלף שורק עד למחלף עין-תות, הוחלט לסלול באמצעות גורם חיצוני שיממן, יקים, יתחזק ויתפעל את הכביש ככביש אגרה במשך שלושים שנה. חברת "דרך ארץ" זכתה במכרז, וחנכה את הכביש בשלבים החל משנת 2002.

בקיץ הקרוב יסיים רויטמן, תושב קרני-שומרון, 11 שנים של ניהול פרויקטים לאומיים בנגב. בקיץ 2005 הוא נשלח לאזור מטעם חברת "אחים מרגולין" כדי להוביל את סלילת הקטע הדרומי של כביש 6 - למעלה משישים קילומטרים - ומאז הספיק לנהל גם את הנחת המסילה של "רכבת הנגב", הקו מאשקלון לבאר-שבע. לפני שלוש שנים, בין מבצע עמוד ענן למבצע צוק איתן, סיירתי איתו בתוואי הקו החדש, בעיקר כדי לשמוע ולראות איך מניחים מסילת רכבת תחת איום תמידי של טילים. באותה הזדמנות קיבלתי ממנו שיעור גם בהיסטוריה, ידיעת הארץ, גיאוגרפיה, ארכיאולוגיה ולא מעט ציונות. כל אלו משתלבים בשיחה גם הפעם, כשאני מתלווה אליו לנסיעה בקטעי הכביש החדש.

הכביש, שנועד גם לקרב את הפריפריה למרכז וגם לעקוף את הפקקים של גוש דן, יצא לדרך לפני כמעט חצי יובל, במרץ 1993. ממשלת ישראל הקימה אז את חברת "כביש חוצה ישראל" - חברה ממשלתית שתקדם סלילת כביש מהיר מצומת הנגב בדרום לשלומי שבצפון. את הקטע המרכזי, ממחלף שורק עד למחלף עין-תות, הוחלט לסלול באמצעות גורם חיצוני שיממן, יקים, יתחזק ויתפעל את הכביש ככביש אגרה במשך שלושים שנה. חברת "דרך ארץ" זכתה במכרז, וחנכה את הכביש בשלבים החל משנת 2002.

את גישת ההידברות והשיתוף אימץ רויטמן הן מול גופים לאומיים והן מול אזרחים פרטיים. כבר ביומו הראשון במשרדי מנהלת הכביש, שהוקמו במושב שדה-משה, המתינה לו על שולחנו ערמת ניירות שכללה מכתב בהול מעורך דין. השולחים היו הבעלים של "לולי אפרת", שמגדלים להקות אפרוחים לא הרחק מתוואי הכביש.

"אני קבעתי לי כלל פשוט", מספר רויטמן. "אם רוצים להיפגש עם עורכי דין, נוסעים למשרדים בתל-אביב; אבל אם רוצים לגמור עניינים, באים למשרד הקטן שלי בשטח. כשהזמנתי את אנשי 'לולי אפרת' הם הסבירו שהלולים שלהם ממוקמים באזור מבודד כדי שאף נוצה של תרנגול חולה לא תגיע אליהם. הם חששו שהעבודות על הכביש ימנעו מהם להכניס לשם משאיות של אוכל ולהוציא משאיות של אפרוחים, והעסק יגווע. אמרתי להם שאני מתחייב שאף משאית שלהם לא תתעכב. אחרי שלוש שנים השארנו להם את השטח עם הדרכים ללולים בדיוק כפי שהוא היה. מאז אותו מכתב מעורך דין ועד סיום הפרויקט לא שמעתי מהם.

"החוכמה היא לא להגיע לעימותים. בעבודות על קו הרכבת ועל כביש 6 חצינו מאה קילומטרים של שדות - שטחים של חקלאים, בדווים, מושבים וקיבוצים. עם אף אחד מהם לא ניהלנו משפט, וזה אומר שכנראה לא הכאבנו להם יותר מדי".



"כשרק התקרבונו לעצים שלהם, מיד קיבלנו טלפון מאנשי לשכת ראש הממשלה "צילום: משה מילנר לעמ

כך היה גם כשרויטמן ואנשיו נתקלו בדרך לא-חוקית לאולם שמחות שעברה על שטחו של מחלף שהקימו. "אנחנו לא משטרה, ולכן אנחנו לא מתעסקים עם החוקיות אלא פועלים לפתור כל בעיה בשטח. במקרה הזה, במשך תקופה העברנו את החוגגים של האולם דרך אתר הבנייה שלנו. בדרך לחתונה זה עוד היה סביר, אבל בחזור חלקם היו שיכורים, ולא היה פשוט להעביר אותם באתר."

אנחנו יוצאים לסיור על הכביש. הקטע הראשון שלו, 35 קילומטרים אורכו, נסלל ממחלף שורק הסמוך ליישוב יד-בנימין ועד למחלף מאחז, בואכה צומת בית-קמה. כדי להבין את גודל הפרויקט, מספיק להתוודע לכמויות העפר האדירות שהוצאו מהתוואי: 100 אלף משאיות פינו מהשטח 2 מיליון קוב של עפר.

באזור קריית-גת מצביע רויטמן על פרדסים בצד הדרך. "הפרדסנים כאן הם חברים של משפחת שרון", הוא מספר בחיוך. "כשרק התקרבונו לעצים שלהם, מיד קיבלנו טלפון מאנשי לשכת ראש הממשלה, שביקשו לברר מה אנחנו זוממים לעשות."

צפונית מעט למחלף קריית-גת עוצרים את הרכב בצד, ויורדים לראות גת עתיקה שהתגלתה במהלך העבודות. רויטמן, חובב ארכיאולוגיה, פותח בהסבר מקיף על הממצא ומציין את ההוכחות לכך שמדובר בגת של יהודים. בדרך חזרה הוא מספר על כעשרים מערות קבורה כלקוליתיות שנחשפו בצדי הכביש. "דאגנו לשמור עליהן, קראנו לרשות העתיקות, והם מצאו פה אוצר אדיר של כלים, פנינים וארונות קבורה."

לקראת מחלף מאחז אנחנו עוברים מההיסטוריה הרחוקה לזו הקרובה יותר. המחלף נקרא על שמו של משלט מאחז - אתר קרבות עקוב מדם בימי מלחמת השחרור. הלוחמים בקרב

ח'רבת מחאז השתייכו לחטיבת יפתח, שלחמה בדרום אך לא זכתה להנצחה ולהערכה כמו אלה שקיבלה חטיבת הנגב. גם שלט המתכת הצנוע שהוצב באזור לזכר הקרבות, נעקר בידי גנבי מתכות. כשהחלו העבודות להקמת המחלף, חששו ותיקי החטיבה שהאתר יימחק לחלוטין מהתודעה.

"עודד ברזילי, מלוחמי חטיבת יפתח, התקשר אליי והביע את דאגתו", מספר רויטמן. "הרגעתי אותו שנייצר בשבילם שלט חדש". ראובן לב-און, מנכ"ל חברת 'חוצה ישראל', הוא איש היסטוריה ומורשת קרב, וידעתי שהוא יירתם לעניין. לב-און שמע על כך וקבע שנקיים טקס להצבת השלט החדש יחד עם חנוכת המחלף. בקיץ 2008, כשהמחלף נחנך, הבאנו למקום ג'יפים של הפלמ"ח, וויתקי חטיבת יפתח גזרו את הסרט. לפני כן הם עמדו כאן והתווכחו איפה בדיוק כל אחד מהם שכב במהלך הקרב. הפדיחה היחידה הייתה כששר התחבורה באותה תקופה, שאול מופז, הזכיר בנאום שלו את חטיבת הנגב במקום את חטיבת יפתח."

רויטמן לא מסתפק בסיפור על חנוכת המחלף, ומרחיב בתיאור הקרבות שהתנהלו במקום באוקטובר '48, כשחיילי המדינה הצעירה נשלחו להגן על שדה תעופה זמני שפעל בסמוך לקיבוץ רוחמה. הוא אמנם נולד מעט מאוחר יותר, חמש שנים אחרי קום המדינה, אבל הקשר שלו למורשת מלחמת השחרור מגיע מהבית: אביו, המהנדס אריה רויטמן ז"ל, בנה סמוך לבאר-שבע את אנדרטת חטיבת הנגב שתוכננה על ידי הפסל דני קרוון, ומעל מחלף שורש הקים את אנדרטת פורצי הדרך לירושלים. רויטמן האב היה גם אחד מאנשי העסקים שתמכו מאחורי הקלעים בגוש אמונים בשנותיו הראשונות.

אהוד רויטמן (63), אב לשבעה וסב לנכדים "בלי עין הרע", גדל ברמת-גן. הוא ואשתו עפרה, אף היא רמת-גנית במקור, היו בין מייסדי היישוב קרני-שומרון, שם הם מתגוררים 38 שנים. אחרי שירות מילואים ממושך במלחמת יום הכיפורים הגיע רויטמן היישר ללימודי הנדסה אזרחית בטכניון. בתום לימודיו חזר למדים, והתגייס לשירות קבע כמהנדס בחיל ההנדסה. במסגרת תפקידו שם נטל חלק בהיערכות המחודשת של צה"ל בנגב לאחר פינוי חבל סיני.

בשנות השמונים חזר רויטמן לאזרחות והשתלב במערך חברות משפחתי שכלל בין השאר מפעל צינורות בשומרון, חברה למתכות יקרות וחברת בנייה, שהייתה מחלוצי אזור התעשייה ברקן והקימה מאות בתים באפרת. "עלינו לבנות בגבעת התמר של אפרת, וכשראש הממשלה רבין הוריד אותנו משם, עברנו לגבעת הזית ובנינו שם", מספר רויטמן. מאז קיץ 2005 הוא עוסק כאמור בניהול מגה-פרויקטים של תשתיות תחבורה לאומיות.

בניגוד לגישה של חלק מאנשי חברות התשתיות, שרואים בגורמים הירוקים אויב שכל מטרתו למרר את חייהם, רויטמן דוגל בשיתוף פעולה ורואה את שוחרי הסביבה כחלק מהצוות שלו. הוא מצדו שואף לצמצום הפגיעה שמסבים הפרויקטים האדירים לחי ולצומח שסביבם. בנסיעה מהירה אי אפשר להבחין בחשיבה הסביבתית שמושקעת בסלילת כביש או בהנחת מסילת רכבת; כשהנוסעים רואים עץ שקמה בצד הדרך, הם לא מעלים על דעתם שהוא הוזז לשם בשלמותו בעזרת מנופים, כדי שלא ייפגע מעבודות התשתית. וכשהם רואים גבעה ירוקה, הם לא יכולים לדעת שזו לא הייתה קיימת לפני שהחלו העבודות.

השם שניתן למכלול הפעולות שנעשות בצדי הכביש הוא שיקום נופי. "לא מדובר בגינון רגיל", מבהיר רויטמן. "השיקום הנופי פותח בחברת חוצה ישראל בעשרים השנים האחרונות, ואומץ על ידי כל חברות התשתיות. הרעיון שלו אומר בפשטות שהכביש צריך להפריע כמה שפחות לנוף, ולהפך כמה שפחות את הטבע שאליו הוא חדר. אם רצונת הדרך היא ברוחב מאה מטרים, יש לנו אחריות על כל מה שקורה בתוכה. כשאנחנו בונים מחלף, המטרה היא להכניס אותו לתוך הטבע ולהחזיר את הטבע אליו."

אחת הפעולות השכיחות במסגרת השיקום הנופי היא שתילה במדרונות שמצדי הכביש. אדמת החישוף – שכבת הקרקע העליונה, שנעקרה במהלך ההכנות לסלילה – חוזרת ומשמשת בסופו של התהליך ליצירת המדרונות הללו. "חשוב לנו לשמור את השכבה הזו, כי רק בה הזרעים מסוגלים לגדול, בניגוד לאדמת עומק", אומר רויטמן. "אני תמיד אומר לקבלנים שאחרי הגשמים אנחנו נגלה בעצמנו, לפי התוצאות, אם הם שמרו את אדמת החישוף או הביאו אדמה אחרת."

במקביל לפיזור אדמת החישוף בצדי הכביש, נאספים מהאזור זרעים ונשלחים למשתלה. שם הם מונבטים והופכים לשתילים, שלאחר הגשמים הראשונים ניטעים באופן ידני משני עברי הכביש. השיקום הנופי במקרה הזה לא נועד רק ליופי: השתילים גם מחזקים את המדרונות ומונעים מהם להיסחף בגשמים. פעולה אחרת שנעשית היא יצירת גבעות נופיות: האדמות העודפות שמפונות מתוואי הדרך נערמות לצד הכביש, צמחים ועצים נשתלים עליהן, וכעבור זמן הן משתלבות בטבע עד שלא ניתן להבחין בינן לבין גבעות ותיקות.

"בצוות שפיקח עלינו הייתה מפקחת שהתנגדה לאחת הגבעות החדשות שיצרנו, "מספר רויטמן. "אחרי שהיא עזבה את תפקידה, לקחתי אותה לאותו קטע כביש – וגם אחרי שלוש נסיעות היא לא הצליחה לזהות את הגבעה החדשה. הצלחנו לחקות את הטבע."

גם קו של מי קולחין שמוזרמים מאזור ירושלים למאגר לכיש, המחיש את האפשרות לשלב בין סלילת הכביש לשמירת ערכי הטבע. "האחראים ביקשו להעביר את צינור המים בתוך התוואי שלנו, ובתמורה הבטיחו לנו מי קולחין במחיר אטרקטיבי לצורך השיקום הנופי בצדי הכביש. קרוב למחלף קריית-גת הקבלן שלהם ביקש שאוריד כמה עצים מהיער הסמוך, כדי להניח שם את הצינור. אני סירבתי ודרשתי ממנו שיעביר את קו המים בין העצים בלי לעקור עץ אחד. קק"ל לא האמינו שנצליח לכופף את האנשים של מי הקולחין, אבל הצלחנו, ועכשיו אפשר לראות מהכביש את צינור הבטון שעובר בין העצים."

"סיפור כזה מבהיר לקק"ל שהכביש הוא ידיד שלהם ולא אויב, וכך השיח מולם משתנה בהתאם. באזור יער להב, כשנדרשנו להזיז קו מים לתוך היער, הצעתי לאנשי קק"ל להכניס בקו ברזים לשימושם, וכך הם הסכימו בשמחה להזהה. כששני הצדדים נהנים, כל הבעיות נפתרות."

את הנחת המסילה בין אשקלון לבאר-שבע ביצע רויטמן כאמור תחת טפטופי קסאמים ופצמ"רים, שלא גרמו לו לעצור לרגע את הפרויקט. גם בכביש 6 הדרומי, כשאנשי חברת החשמל ביקשו להפסיק את עבודתם על קווי המתח בימי צוק איתן, רויטמן התנגד. "אמרתי

דרומה משם אנחנו מגיעים לשתי נקודות בדוויות נוספות שהציבו בפני רויטמן משוכה ייחודית משלהן. מדובר בשתי משפחות – מוחמד וסלאמה – המשתייכות לאותו שבט ומתגוררות במרחק עשרות מטרים זו מזו, אך מסוכסכות ביניהן, מה שמונע מהן לשלוח את ילדיהן באותה הסעה לבית הספר. רויטמן ואנשיו דאגו ליצור למענן שתי דרכים נפרדות: משפחת מוחמד קיבלה דרך שמתחברת למחלף רהט, ובני סלאמה קיבלו דרך המובילה למחלף דבירה, שטרם נחנך. תוך כדי הסיור מתקשרים לרויטמן אנשיו בשטח, כדי לדווח שאחת המשפחות מתלוננת כי הדרך שקיבלה איכותית פחות מזו שניתנה למשפחה האחרת. רויטמן מבטיח לתקן את האפליה.

הלאה דרומה, ליד יער לקיה, נאלצו אנשי הפרויקט להתמודד עם בדווי שביקש להגן על חיבורים פיראטיים של מים וחשמל לביתו. רויטמן ואנשיו לא יכלו ליצור עבורו חיבורים פיראטיים חדשים, אבל הצליחו למצוא פתרון יצירתי שישמור על שלמותם של צינור המים וקו החשמל. לא הרחק משם מתגאה רויטמן בכביש גישה שיצר בשביל החיילים שמנווטים באזור, כי "הנהגים היו מורידים אותם בשוליים, בצורה לא מסודרת ולא בטיחותית".

מעט לפני מחלף שוקת אנחנו מגיעים לריכוז הבדווי האחרון בקטע הזה של הכביש. הפעם מדובר בשתי משפחות המקורבות לח"כ לשעבר טאלב א-סאנע, תושב העיירה הסמוכה לקיה. רויטמן הודיע לבדווי שמתגורר ליד התוואי כי גדר תוצב בין המאהל לבין הכביש, כדי למנוע תאונות. הבדווי הגיב בדרישה לקבל תשלום תמורת שמירה על הגדר, אך רויטמן סירב. "אמרתי לו שאני מציב גדר רק פעם אחת. כנראה הוא הבין ממני שהגדר הזאת תסמן בעתיד את גבול החלקה שלו. גדרות שהצבנו במקומות אחרים נעלמו תוך כמה ימים, אבל על הגדר הזו הוא שומר כבר שנתיים".

אנחנו מגיעים לצומת שוקת, שאליה יתחבר כביש 6 בקיץ הקרוב. מבט מקיף על האזור מבהיר את המהפך הגדול שעומד להתרחש כאן. מצפון לצומת נבנים בימים אלו עשרות הבתים של היישוב החדש כרמית. מדרום תוקם בשנים הקרובות קריית המודיעין החדשה של צה"ל. שלושה מחלפים עומדים להיבנות במרחב שוקת, בהם מחלף מיתר - שיחבר בין כביש 6 לכביש 31, ויקצר באופן משמעותי את הנסיעה מהעיר ערד למרכז הארץ.

כביש חוצה ישראל אינו אמור להסתיים כאן אלא להמשיך עד צומת הנגב, הסמוך לקריית ההדרכה של צה"ל. הקטע שבין שוקת לנבטים נמצא כבר בשלבי תכנון מתקדמים, אך מבצעיו ייתקלו בבעיה לא פשוטה: בתחילת התוואי ניצבים בתי הכפר הבדווי אום-בטין, וגם על המשכו, באזור נבטים, קיימת התיישבות בדווית נרחבת. מנכ"ל חברת חוצה ישראל, ראובן לב-און, מסביר שלא ניתן לטפל בסוגיה כל עוד קטע הכביש אינו מתוקצב.

"לחוליה הבאה של כביש 6 יש חשיבות קריטית מבחינת חיבור הנגב למרכז הארץ", אומר לב-און. "התוכנית של הקטע בין שוקת לנבטים מאושרת סטטוטורית והתוכנית המפורטת כמעט גמורה, אבל עד לרגע זה, למרות כל האישורים וכל הכוונות, הקטע לא נכנס לתוכנית עבודה לביצוע. אנחנו פועלים יחד עם 'מנהלת הבדווים' בבאר-שבע למציאת פתרונות עבור הפזורה שיושבת על התוואי המתוכנן, אבל אין לנו יכולת לממש אותם כל עוד אין החלטה מעשית על סלילת הכביש".

הנסיעה בכביש 6 במרכז הארץ מחויבת כידוע באגרה, שאותה גובה הזכיין שהקים את הכביש; בקטע הדרומי הנסיעה היא חינם, אך עד כמה שזה יישמע מוזר, במהלך העבודות דרשו ראשי רשויות בדרום שגם הקטע הזה יהיה כביש אגרה באחריות זכיין. באופן זה, טענו, יובטח תקציב לתחזוקת הכביש ברמה זהה לתחזוקת הקטעים שבמרכז הארץ, והוא לא יהפוך ל"כביש 6 סוג ב'". סילבן שלום, שהיה באותה תקופה השר לפיתוח הנגב והגליל, התנגד לדרישה, ובסופו של דבר הוחלט שלא לגבות אגרת נסיעה בדרום.

בחברת חוצה ישראל דווקא מזדהים עם החשש של ראשי הרשויות, וסבורים שהטיפול השוטף בכביש צריך להיעשות על ידי זכיין ולא על ידי "נתיבי ישראל", שאחראית לתחזוקת כל הכבישים בארץ. "מכיוון שמדובר בשדרה תחבורתית מרכזית של המדינה, היא אמורה לזכות להתייחסות הטובה ביותר בשלושה רכיבים – אחזקה, תפעול ושירות", אומר לב-און. "דרשנו שהכביש יהיה בטיפולו של זכיין, כי אין סיבה שאדם שגר באזור השרון יקבל את כל השירותים המלאים בכביש, ותושב הדרום יופלה לרעה. לא קיבלו את עמדתנו, אבל אני מקווה שזה ישתנה בעתיד."

עם תום סלילת הכביש בקיץ הקרוב, יסיים רויטמן את פרק עבודתו בדרום, 11 שנים שבהן היה שותף לשינוי פני הנגב. אם לא ייקרא למשימה תשתית חדשה, הוא מתכנן לחזור ללימודי תואר שני בארכיאולוגיה, חלום ישן שהוא רוצה להגשים. גיליתי שהדרומים הם אנשים נהדרים, אבל חשוב להם לשמר רגשי קיפוח מהתל-אביבים", הוא מסכם. "את שתי התכונות הללו ניצלתי כדי לרתום לטובת הכביש את כל הגורמים באזור. **שידירתי לכולם – רשות העתיקות, קק"ל, המשטרה, מקורות, רשות הטבע והגנים – שאנחנו בונים את הכביש הזה ביחד. כאשר זו האווירה, אם נוצרת בעיה לא מנסים לתקוע אותך, אלא עוזרים.**"