

## בצ'יות הז'יור הזכ'ויות בשנת 2000

(על-פי שיחה מוקלטת ששודרה בשירותי השידור במסגרת התכנית "ישראל בשנת אלפיים")

### שאלות יסוד

- היכן יגורו שישה מיליון נפש בישראל בשנת 2000?
- מי יבנה את הבתים והיכן?
- איך ייראו הפרברים של הערים הגדולות?
- מי ישא בהוצאות החזקת התשתית באזורים דלילי-אוכלוסין בערים הגדולות?
- מה צריכה להיות המדיניות של פיזור האוכלוסייה?

על שאלות אלה ואחרות השיבו המשתתפים בתכנית:

- ח"כ יגאל כהן-אורגד, כלכלן אורבאני;
- מר זאב ברקאי, מנהל אגף התכנון במשרד הבינוי והשיכון;
- מר יגאל ויינשטיין, מנכ"ל חברת "רסקו" (בעת השידור);
- אדריכל רם כרמי, אדריכל ראשי במשרד הבינוי והשיכון;
- ד"ר דן סואן, סוציולוג אורבאני.

### עורכת ומנחה: מירה הלפרין

### יעדי התכנון

כפי שבית אינו רק גג וקירות. לדירור ולאכ-  
לוס יש גם משמעויות חברתיות, רגשיות ופ-  
סיכולוגיות חשובות.  
הואיל ולא נוכל לתת את הדעת על כל  
האספקטים הללו בדיון זה – נתרכז בעיקר  
בנושא התכנון לשנת אלפיים והשלכותיו  
לגבי ההווה.  
תכנון לטווח ארוך חייב להציג לעצמו  
יעדים. עליו לבהור מבין אלטרנטיבות קיימות  
את הכיוון הרצוי, שיתן תשובה מרבית במצב  
נתון, עם מגבלות ותנאים נתונים לצרכים  
ולשאיפות.  
בשראל של שנת 1978 יש לנקוט גם  
עמדה לגבי מדיניות פיזור האוכלוסין, שהצ-  
לחתה או אי-הצלחתה תקבע את צפיפות

מירה הלפרין: בתכנית קודמת, בסידרה  
שעסקה בדמוגרפיה, שמענו כי בתקופה עד  
שנת 2000 צפוי לנו גידול אוכלוסיה של 70  
אחוזים. פירושו של דבר, כי בשנת אלפיים  
נצטרך להבטיח קורת-גג ל-6 מיליון נפש,  
לעומת 3.6 מיליון היום. זוהי שאלה שנצטרך  
לתת הדעת עליה. היכן ייבנו הבתים שיאכלסו  
6 מיליון נפש? מי יבנה את הבתים הללו,  
ומה תהא ההשפעה של תוספת ניכרת זו של  
בנייה ואיכלוס על מרכזי האוכלוסיה הקיי-  
מים? ומה תהיה השפעת המרכזים החדשים על  
כלל המערכת?  
קיימת גם שאלת המימון והקצאת המשא-  
בים. יתר-על-כן, דירור אינו רק בנין פסי,

הדירור ואיכות החיים ברצועת החוף, הסובלת כבר היום ממעמסת-יתר.

כן עלינו להתכונן לקראת תוספת אוכלוסיה שתתרכז ברצועת-החוף, גם אם תצליח מדיניות פיזור האוכלוסין, וקל וחומר אם נקבל את אפשרות אי-הצלחתה, כפי שמנב-אים מומחים רבים לעניין זה.

אולם קודם שניכנס לעובי הקורה של מדינת ישראל בשנת אלפיים, נשמע את דברי מר זאב ברקאי על מגמות הדירור בעולם, ומה הוא הלקח שאנו יכולים ללמוד בנושא זה.

### מרכזי הערים יוסיפו לגדול

**זאב ברקאי:** על פי תחזיות שהוכנו באו"ם, מדובר על גידול אוכלוסיה של שני אחוזים בשנה ברחבי תבל. לצורך הדיון יש לחלק את העולם לשתי קבוצות: העולם המפותח והעולם המתפתח.

בעולם המפותח, כבר היום חיים כ-80% מאוכלוסיית העולם בריכוזים אורבאניים. ריכוזים אלה ילכו ויגדלו בקצב דומה לזה של היום.

המעניין הוא, שגם בעולם המפותח יהיה הגידול באותם המקומות שכבר היום הם די גדולים, אם כי לא בקצב החזוי בעולם המתפתח. בעולם המתפתח צפוי גידול מהיר של האוכלוסיה, ותוצאה נוספת – גידול משמעותי ביותר בריכוזים האורבאניים וגם גידול אבסולוטי באוכלוסיה הכפרית.

המעניין הוא שגם סדר הדירוג של הערים הגדולות בעולם ישתנה. למשל ניו-יורק, שכבר כיום נחשבת מרכז האוכלוסין הגדול בעולם, תרד למקום שלישי, ובמקום הראשון תהיה טוקיו.

דבר נוסף שעלול לקרות בעולם, בעיקר בעולם המתפתח, בארצות-הברית וגם בארצות אירופאיות, הוא התפתחות ארוכת-טווח שפירושה יציאה לפרברים של הערים הגדולות.

הבעיה העיקרית היא השגת רמת-חיים גבוהה, דירור יותר גזר ורמת שירותים יותר גבוהה תודות להתפתחות זו של הפרברים. תהליך זה נמצא כעת בתחילתו.

אני צופה, שתהליך זה של התפתחות מהירה של הפרברים לא יתפתח בישראל, אפילו לא בממדים יחסיים של הארצות המפותחות, שבהם הוא נמצא בעיצומו, וזאת מסיבות שונות.

במצב הקיים כיום בארה"ב, החזקת דירור וכל הקשור בכך, כשהמערכת עובדת על היענות גבוהה מאוד למקומות עבודה ולמרכזי עסקים, על שיעור גבוה של החזקת רכב פרטי וכל הכרוך בכך, מחייבת התפתחות הפרברים הן את הסקטור הציבורי והן את בעל הדירה עצמו לרמת השקעות גבוהה הן בהחזקה והן בהשקעה. גם בארצות-הברית העשירה הגיעו למסקנה שאי-אפשר להדביק את הצורך בהשקעות גדולות לפיתוח רשת כבישים חדשים.

אי לכך אני מניח, שבעתיד הנראה לעין, ב-25 השנים הבאות, התופעה הצפויה לישראל היא המשך הגידול של מרכזי הערים הקיימים היום עם תפרוסת מסויימת, פיתוח בפריפריה ובעיירות הפיתוח, אבל לא תופעת פירבור כזו הקיימת בארצות אחרות, אלא בקצב איטי מאד, כאשר יש לכך השלכות הן לגבי החזקת בית והן לרמת החיים הקשורה בנושא זה.

### המשתמשים בתשתית ישאו בנטל

מירה הלפרין:

אחת הסיבות הברורות של תהליך הפירבור היא כלכלית. איך יש לראות, מבחינה כלכלית, את העניין של יציאה לפרברים במציאות הישראלית? להלן חוות-דעתו בנושא זה מאת ח"כ יגאל כהן-אורגד מנקודת ראות של כלכלן אורבאני.

ח"כ יגאל כהן-אורגד: נושא זה עדיין תלוי, במידה רבה, במדיניות שאנחנו נפעיל

בשנים הקרובות. הדבר מתייחס לבעיית היציאה מהעיר ובעיית אי-היכולת של החברה לעמוד בנטל המתחייב ממערכת הצרכים והתשתית המתחייבת. אחת הדרכים, שלפי דעתי צריך לגשת אליהן מוקדם ככל האפשר (וככל שנקדים לגשת לנושא יהיה טוב יותר, ותהיה פחות סכנה לתופעות לא רצויות) – היא הקביעה שהמשתמשים בתשתית ישאו בנטל של ההשקעות והוצאות אחזקת התשתית. למשל, אם לאוכלוסיה נוח לגור באזורים דלילי-אוכלוסין במטרופולין, כגון תל-אביב או ירושלים וחיפה – אוכלוסיה כזו זקוקה לר-כב פרטי כדי להגיע העירה למרכזי הקניות ולמרכזי התעסוקה.

### אידיאולוגיה של הליכה לכפר במציאות עירונית

מירה הלפרין: הד"ר דן סואן, מנקודת ראות של גיאולוג אורבאני, האם אתה יכול לומר היכן יגור העם היושב בציון בשנת אלפים.

ד"ר דן סואן: מאז בואה של העליה הציונית לארץ-ישראל – היה סקטור הישוב היהודי סקטור עירוני בעיקרו. היתה לנו אידיאולוגיה של הליכה לכפר, והמציאות היתה תמיד מציאות עירונית. דבר זה קבע תמיד את הפער בין האידיאולוגיה לבין חיי יום-יום. מבחינת חיי יום – מה שהיה הוא שיהיה. היינו סקטור עירוני ונשארו סקטור עירוני ונהיה סקטור כזה גם בעתיד; ובכל זאת תהיה כאן תמורה אחת. וכאן אני מגיע לפ-רספקטיבה רחבה. אינני מתכוון למיסוי, לפ-רוטות ולכיסו של הפרט. מה שקורה בצור-רה דרסטית ורדיקלית – ולדעתי אין בידי מישור לשנות את המגמה הזאת – הוא התרבויות גדלה והולכת של האוכלוסיה ביש-אל בכיוון מרכז-המדינה, היינו רצוצת החוף.

זוהי מדינה קטנה, ללא עורף, ואם לא יינקטו אמצעים מתאימים בעוד מועד, אנו עלולים להגיע בשנת 2,000 לשואה אקולוגית. צפוי לנו אז כרך גדול אחד, לא מגלוי-פוליס, כיי-אם כמעט אקומנופוליס. מושג זה פירושו מגמה של כירוף, היינו ממה שאנחנו קראנו עיור – אל הכרכים. פירוש הדבר חגורת-כרכים שבהצטרפותם מהווים כרך אחד גדול של העולם.

הדבר מתייחס לבעיית היציאה מהעיר ובעיית אי-היכולת של החברה לעמוד בנטל המתחייב ממערכת הצרכים והתשתית המתחייבת.

אחת הדרכים, שלפי דעתי צריך לגשת אליהן מוקדם ככל האפשר (וככל שנקדים לגשת לנושא יהיה טוב יותר, ותהיה פחות סכנה לתופעות לא רצויות) – היא הקביעה שהמשתמשים בתשתית ישאו בנטל של ההשקעות והוצאות אחזקת התשתית. למשל, אם לאוכלוסיה נוח לגור באזורים דלילי-אוכלוסין במטרופולין, כגון תל-אביב או ירושלים וחיפה – אוכלוסיה כזו זקוקה לר-כב פרטי כדי להגיע העירה למרכזי הקניות ולמרכזי התעסוקה.

יש למצוא את הדרכים הטכניות המתאימות כדי להטיל על בעלי הרכב את מלוא העומס של הרחבת התשתית. הבעיה היא לא רק בהטלת מסים על רכב פרטי לעומת הרכב הציבורי, אלא איזה חלק של הנטל הנוסע נוטל עליו בנסיעה העירה. למשל, מי שעובר בגשר הירקון בתל-אביב, גם כש-הוא בא מכפר שמריהו, אזור מרוחק יותר, מעמיס על גשר הירקון בתל-אביב, גשר שהוא כולו בתחום המוניציפאלי של תל-אביב.

העומס נוצר בין השאר על-ידי תושבים הבאים הרחק מחוץ לעיר. במלים אחרות, גטיות התושבים לקבל שרותים נוחים הן בהחלט טבעיות. אבל כדי להבטיח שתושבים המשתמשים בשרותים אלה, שהם בעיקר בני המעמד הבינוני או הגבוה, ישתתפו בנטל שהם תורמים למערכת, יש לדאוג שמערכת המסים – מסים עירוניים ואחרים – יבטאו את התרומה לנטל.

נראה לי, שכיום המערכת היא כזו, שמתוך גישה הסבורה שהכביש הוא חופשי לכל, אין אנו מטילים את הנטל של יצירת התשתית על אנשים הנהנים ממנה.

דומה שענין המגורים בישראל הרבה תלוי

בישראל עלול האקומונופוליס להשתרע מאשקלון בדרום עד לנהריה בצפון, כשבתוך המרחב הזה, ללא עורף, כמובן, מתרכזות רוב אוכלוסית הארץ. זוהי הבעיה מבחינת הרווחה של החיים בשנת אלפיים.

מירה הלפרין: אנסה לפרט את הבעיות המתעוררות מדברי דן סואן.

אם מר יגאל כהן-אורגד דיבר על פרברים, השאלה שלו היא אם יהיה מקום לפרברים. האם הלחץ שתיצור אוכלוסיה גדולה ב-70% מהאוכלוסיה של היום על אותה רצו-עת אזור החוף, לא ידחוק את רג-ליהם של הפרברים. או האם זה יתבע מא-תנו שינוי כל צורת הבניה בריכוזי הערים. האם ישארו בכלל אזורים ירוקים, ריאות שגם היום אין אנו ברוכים בהם. מי מתכנן את זה? איך הדברים האלה ייראו בשנת אלפיים? אולי מר רם כרמי יתייחס לשאלות אלה?

## לפתח מערכות של תחבורה ציבורית

רם כרמי: אם מדברים על ישראל כיום, אין המדינה יכולה להקים מערכות עירוניות נאותות לערים כמו תל-אביב, ירושלים וחיפה במצב שלנו היום. כל המערכות העירוניות הקשורות בתחבורה, במים ובביוב, ובאיכות הסביבה – המערכות האלה כיום אינן בסטנדרט מתק-בל על הדעת. חלק גדול מן גהירת האנשים מהעיר אל הפריפריה גובע מכך, שהערים מתדרדרות מיום ליום, והאוכלוסיה בורחת מהן, מכיוון שאין להם אפשרות לחיות בהן חיים מסודרים.

לפי התרבות היהודית, היהודי הוא דווקא אדם עירוני, הרוצה לחיות בתוך העיר. לכן הבעיה שלנו היא ליצור, קודם כל, מערכת עירונית המתקבלת על דעתה של האוכלוסיה. ואם מדברים על מערכות עירוניות – הבעיה שלנו היא לשבור את התחבורה הפרטית ול-

פתח מערכות של תחבורה ציבורית, היינו פיתוח ערים ליניאריות ולא ערים קונצנט-ריות. לעת-עתה אינני מכיר שום פעילות תכנונית רצינית המתעסקת בנושאים אלה. אדרבה, עובדה היא, שרוב הכבישים שאנו מתכננים בארץ מתוכננים בתחילת התיפקוד שלהם בשביל המכונית הפרטית. אין אנו מתכננים שום מערכות ציבוריות הנחוצות לפיתוח התחבורה הציבורית, והפעולה לה-קל על עומס התחבורה הציבורית אצלנו הו-לכת ונחלשת, בו בזמן שחשיבותה של התח-בורה הפרפטית הולכת ועולה.

אין אנו פועלים בארץ נגד הפיתוח הליניארי לאורך החוף; במקום לפתח את הארץ בפיתוח ליניארי, צפון-דרום, היינו צריכים לפתח את הארץ בפיתוח מאסיווי-ליניארי מזרח-מערב. לא עושים שום דבר בנושא זה, נוסף לכך שלא מטפלים בו מב-חינה של מבנה עירוני ומבחינת מוביליות האנשים. אנו עדיין מתכננים ערים בשיטה של Zoning, היינו אזורים חד-תיפקודיים, ולא מתכננים ערים ושכונות שאנשים אוה-בים, כגון העיר ההיסטורית.

אנו מתכננים ערים הבנויות על מגורים לחוד ועל עבודה לחוד, בילוי לחוד וכו'. חלקי הערים שהם חד-פעמיים גוררים אליהם תחבורה עמוסה מאד, אשר נוסף לגורמים שליליים אחרים יוצרים מציאות של איכות חיים ירודה. כל אזור שהוא חד-תיפקודי משעמם מבחינה עירונית ויוצר חד-גוונות במקום רב-גוונות. נמצא, שבמצב זה התוכן האנושי התרבותי הולך ונעלם ממנו.

מירה הלפרין: לפי דברי מר רם כרמי, שורש הנטייה לפירבור נעוץ בערים שלנו כמות שהן ואיכות החיים שלהן. אנו עדים להזדקנות של מרכזי הערים תרתי-משמע, הזדקנות האוכלוסיה והידרדרות פיזית של המבנים. מה אפשר לעשות כדי לשנות מצב זה וכדי שמרכזי הערים יוסיפו לשמש פתרון לדיור לאוכלוסיה?

## הבעיה של תת-דיוור מעיקה קשה

**זאב ברקאי:** נדמה לי שאנו צריכים לשנות כיוון. במקום לדבר ולפעול בכיוון של תוספת יחידות דיוור, בנייה חדשה – יש לטפל בקיים. ישראל היא, יחסית, מדינה צעירה עם מרכזי מגורים צעירים, להוציא את אוכלוסית הערים הוותיקות תל-אביב, ירושלים וחיפה ואת הריכוזים הלא-גדולים יחסית כגון יפו, רמלה, עכו וכו'.

יחסית למדינות אחרות בעולם וגם לאירופה, יש לנו מלאי דירות חדש, יחסית, לעורם לגדול; דירות שבחלקן נבנו בתקופת שנות ה-50 עם סטנדרט בינוני גמור, בגלל המיגבלות שהיו לנו בעבר, ואינני רוצה לפרט עכשיו.

אם אנו רוצים לחיות בשנות 2000 בערים סבירות, עלינו כבר כיום להתחיל לטפל בריכוזי הערים ולשנותם. הבעיה היא שלא די במודעות לבעיה. המודעות קיימת, כי יש אספקטים לא רק אורבאניים, כי אם גם סוציאליים.

בערים אלה שיש בהן גם אספקטים סוציאליים, מעיקה קשה בעיקר הבעיה של תת-דיוור, הן בדיוור פגום והן מבחינת דיוור צפוף. הבעיה היא שנושא השיקום הינו יקר מאוד. הרבה יותר קל ויותר זול ופשוט להכשיר אדמת-בור לבנייה, וזה מה שעשינו כל הזמן. היום יותר ויותר ברור לכל יום, וגם מעבר לחוגים מצומצמים של הפקידים הממשלתיים ואנשי העיריות, שתפקידה של החברה הישראלית בדור הזה הוא להכשיר או לשפץ או לתקן את מרכזי הערים הקיימות ושל השכונות הוותיקות. שכן חלק מן הבתים שנבנו שם בשנות ה-50, נבנו בשיטה של משקיע-עור, לפי דגם של ערי גנים. בודאי שאפשר לצופף שם להוסיף דירות מגורים רבות וגם להכין תשתית בסיסית, כגון כבישים, חנויות וכו'.

ביחס לריכוזי הערים, שבהן, בדרך כלל, הבעלות על המגורים היא פרטית (בחלק

גדול מהם גרים דיירים מוגנים, דבר שמסבך את העניין הן מבחינת משאבים כספיים, הן מבחינת הקושי לעבוד באותם מקומות והן מבחינת בעיות תחיקתיות וטיפול תחיקתי), נדמה לי שעלינו להתחיל כבר היום לטפל בנושאים אלה בצורה הרבה יותר מאסיווית משנעשה עד כה. שכן האמת המצערת היא, שעד כה התחמקו מבעיות אלה.

אני סבור, שצריך לפעול בדרך של הכנסת שינויים תחיקתיים מסויימים; ויש כבר הצעות מעשיות לשינויים אלה. משרד השיכון כבר הכין הצעה בנושא זה והגיש אותה לפני מספר חדשים לוועדת השרים לענייני חקיקה. לדעתי הנושא הוא רציני מאוד. שכן אם רוצים בארץ קטנה כמו ישראל או בריכוזים הקיימים בה לטפל בתוספת אוכלוסיה – יש להביא בחשבון שהפתרונות שאפשר להציע נעשים מסובכים ומתוחכמים יותר; ומכאן גם יקרים יותר מאלה שהתרגלנו להם ב-30 השנים האחרונות.

## אין מנצלים את התשתית

**ח"כ יגאל כהן-אורגד:** אני מסכים עם זאב ברקאי. כפי שאני מכיר את התכנית הקיימות בארץ-ישראל לגבי אוכלוסיה של כ-5 מיליון תושבים, עדיין יש מקום לכריז-ירק ליד שכונות מגורים. בתכנית המיתאר למחוז תל-אביב יש שטחים המסומנים כשטחים ירוקים כחלק משכונות המגורים בשביל האוכלוסיה הצפויה. במחוז המרכז מיועד שטח לפארקים שיענה על הצרכים.

אני מסכים עם רם כרמי, שבהחלט יש לגשת לניצול אורבאני בצורה נכונה בריכוזי אוכלוסיה של השדרה המזרחית; ואני רוצה לחזור למקום, שבו אני כן רואה את הבעיה כחמורה. זוהי הבעיה של הגדלת הקיטוב, או הדיפרנציאציה בתוך הערים הקיימות, אשר רק השיכון הוא הפתרון להן. כבר הזכירו את הנטיה ההולכת וגוברת לא לטפל בקיים גם כשניתן להציף אותו על-ידי תוספת הש-

מלאות תכניות, אלא בהפעלה עקבית של כל המתחייב בתחום הביצוע.

מידה הלפרין: איך הבניה הפרטית משתלבת במקומות ששמענו עליהם עד כה?

### גורם מעכב שיקום ערים

יגאל ויינשטיין: לא הייתי מדבר על הבניה הפרטית, כי הבניה הפרטית אף היא במידה מרובה ציבורית. עם זאת רצוני להאיר את הבעיה הזאת מכמה אספקטים. קודם כל יש להביא בחשבון כי אותה תשתית הנמצאת במרכזי הערים היא תשתית מבוזבזת, ומבחינה כספית היא מסתכמת בשיעור של 30—40 אחוז מעלות הבניה. הכוונה לאותה תשתית המושקעת כיום בדירות, בבתי-ספר, בחנויות, בביוב, בחשמל, בטלפונים.

הערים המודקנות הופכות לאזורי משרדים המתרוקנים בלילה, ואחת הבעיות היא איך לנצל את התשתית הזאת, במקום להשקיע משאבי מדינה יקרים באזורים חדשים, בשכונות ההיקפיות של הערים. בעיות של תחיקה וחוסר משאבים מהווים גורם מעכב בשיקום הערים. שהרי אם רוצים לפנות משפחה מבית באזור המיועד לשיקום, היא דורשת פיצוי פי שניים ושלוש מעבר לכל חישוב כלכלי.

פתרון הבעיה דורש משאבים ענקיים. אני מסופק אם המדינה תוכל להקצות היום משאבים גם אם תהיה תחיקה מסודרת לצורך שיקום מרכזי הערים. נבחון, למשל, את מרכזי תל-אביב. שיקום משמעו יצירת שטחי חניה חסרים; שיקום משמעו הקמת מקלטים חסרים כיום, או לבנות דירות לזוגות צעירים באזורים שאין בהם עוד ילדים וצריך היה להרוס בתי ספר. עלות הבניה לזוגות צעירים תרד בגלל שאפשר יהיה להשתמש בתשתית הקיימת באזור זה.

הבעיה הבסיסית של שיקום מרכזים עירוניים היא לנסות ליצור מוטיבציה עסקית כלכלית לחברות ולגופים, אשר יכלו למצוא

קעה; לא לטפל אלא לזנוח ולהתעלם מהמצב הקיים. בתל-אביב מקובל תמיד להתפשט צפונה, בערים אחרות — להתפשט מערבה או צפונה; כל עיר עם כיוונים שלה. בדרך כלל משקיעים הרבה מאמצים בפיתוח שטחים חדשים, תוך אי-ניצול התשתית והפוטנציאל הקיימים. אין זו רק בעיה של משאבים כספיים, כי-אם גם בעיה של אי-נכונות ללכת במסלול לא נוח.

להלן מספר דוגמאות מהעיר תל-אביב: אילו בזמנו היתה מוקמת אוניברסיטת תל-אביב במקום שבו החלו להקימה, היינו באזור אבו כביר, היה היום המקום החלק הדרום-מזרחי של תל-אביב לעומת רמת-אביב שונה לחלוטין.

אני רוצה להזכיר למי שאינו זוכר, שרמת-אביב החלה להתפתח כשכונת מפונים, עם דירות בסטנדרט נמוך, לאוכלוסייה מפונה ברמה נמוכה מאוד, אבל היא זכתה ביוקרה בזכות אוניברסיטת תל-אביב.

אילו, לדוגמה, היו מחליטים בזמנו להקים את עיריית תל-אביב ואזור בתי המשפט בחלק הדרומי-מערבי עד מגשיה — כי אז כל מפת העיר היתה שונה, והצורך במשאבים לשיכון היה הרבה יותר קטן, ויצירת מוקדי משיכה וסטאטוס היתה לגמרי שונה במסגרת המערך העירוני. כמובן, זה היה מחייב להשקיע יותר בדרכים.

מעבר לבעיית המשאבים, היתה בעבר הליכה בדרך ההתנגדות הקלה ביותר בנושא זה. בנוסף להקצאת משאבים בעתיד, יהיה צורך ללכת בדרך התנגדות קשה יותר עם שינויים תחיקתיים המתחייבים, לא אפרט אותם כעת. לדעתי, ניתן בהחלט להגיע למירקם עירוני הרבה יותר מגוון, הרבה פחות קוטבי, אשר אין בו חלוקה אזורית בולטת בין שכונות מגורים לעשירים ולעניים, לבעלי השכלה גבוהה ובעלי השכלה נמוכה. בפעולה מתואמת אפשר להשיג תוצאות טובות. והבעיה שוב לא בהעדר תכניות, שכן המגירות

פיצוי מסחרי לפעולת השיקום. זה לא דבר קל. זה יכול להתבצע רק בדרך תחיקה, שת־היה מסגרת לפעילות על בסיס עסקי. אני מאמין הרבה ביוזמת הסקטור הפרטי לפתרון בעיית שיקום המרכזים העירוניים.

אנו צריכים להיות ערים לכך, שעם ההתפתחות התעשייתית אנו זקוקים לעורף תעשייתי נכבד. לשם כך אנחנו עומדים לפתח אזורים מחוץ לרצועת החוף, ואנחנו לא יכולים להעמיד את רצועת החוף בתור אזור שבו חגור האינטליגנציה וכל האוניברסיטאות ימוקמו שם: ואזור רמת־חובב מבאר־שבע ועד הגליל זה אזור שהיום רואים אותו כשני במעלה. ברור, שהתעשיות יתפתחו לא בגליל ולא ברמת חובב בבאר־שבע.

יש טוענים, שכל עוד אין מקימים תעשיות רציניות במקומות אלה, האנשים לא ירצו לגור שם.

התשובה היא, שאנו חייבים להגיע לאיזון שהו תכנון כולל לשנת 2000, ובו בזמן לפתח תעשיות ברמת חובב, וכן לפתח את כל התשתית החברתית ותשתית מגורים נכונה באותם האזורים.

אני מסכים שיש מוקדם ומאוחר בדברים האלה. אבל אני חושב שהבסיס לפיתוח הארץ אינו באזור החוף, אלא חובה לראות איך בשנות ה־2000 הדיור יתפרס סביב מקומות התעסוקה והמקביל לו.

## רצועת החוף תוסיף למשוך אוכלוסיה

דן סראן: בנקודה זאת הייתי מוסיף כמה משפטים. אני סבור, שדברי יגאל ויינשטיין אינם סותרים את דברי שאמרתי קודם לכן. ננסה להיזכר מה קרה בדור הקודם, ומה הייתה אז רמת הבניה העירונית. אני גדלתי בתל־אביב, באזור בית "הבימה". בשנים ההן, בשנות ילדותי, היה זה אזור מגורים מובהק עם עצי שיקמים. היום אזור זה הולך ומתמסחר, ואותן דירות מגורים שנשארו, אי-

כותן וגם מעמדם של המתגוררים בהם ירדו פלאים, אבל אין בכך שום דבר יוצא דופן.

וכשמדברים על קצב התפתחות עירונית, גם בארץ וגם בחו"ל, צריך להביא בחשבון, שסדרי הגודל של גיבוש פני המירקם העירוני הם בערך אחת לדור, אחת ל־25–30 שנה. צריך לעשות אותם הדברים שיגאל ויינשטיין דיבר עליהם קודם. וכאן אני חולק על האופי טימיות של יגאל ויינשטיין. זו אינה בעיה ספציפית ישראלית. השאלה המרכזית היא, שבכל העולם מתמודדים בצורה לא כל כך מוצלחת עם חידוש המירקם הזה, בין אם הדיבר נעשה בידי הסקטור הציבורי ובין אם הוא נעשה בידי הסקטור הפרטי. אני מסופק אם אפשר להתמודד עם בעיה זו.

הבעיה השניה היא של ריכוז האוכלוסיה ברצועת החוף מול אותם היקפים פוטנציאליים לפיתוח: רמת חובב מצד אחד ושל אזור תפן מהצד האחר והפוטנציאל הגלום בהם. גם אם יפתרו בעיות הפארקים ברצועת החוף, זה לא יפתור את הבעיות האורבניות המאסיביות. דובר כאן בכך שמתפתחים שני אזורים פוטנציאליים נוספים להתיישבות, אחד באזור באר־שבע ואחד בגליל. אינני מודאג כל כך מבאר־שבע, כי היא עברה את מבחן ההמראה; לבאר־שבע יש כוח משיכה משלה, ונוצר שם מרכז. ההצלחה הגדולה ביותר של פיזור האוכלוסיה בארץ ושל ההתיישבות החדשה מחוץ לגבולות של רצועת החוף, היא באר־שבע. זוהי הצלחה בקנה־מידה בינלאומי מי שאנו יכולים להצביע עליו. לגבי תפן זו שאלה אחרת. כי האזור יותר מדי קרוב לאזור חיפה. יכול להיות שאנשים יגורו ברצועת החוף ייעבדו באזור תפן.

אם לסכם את הנקודה הזאת, הבעיה שלנו לגבי ריכוז האוכלוסיה בשנת 2000 תישאר רצועת החוף.

ח"כ יגאל כהן־אורגד: אני חושב, שאנחנו מדברים על שנת 2000 כאילו מועד זה הוא רחוק מאוד מאתנו, ואנו שוכחים, ששנת

2000 אינה רחוקה יותר מאשר שנת 1954 לאחור.

שנת אלפיים היא פחות מדור מהיום. דברים שייעשו או לא ייעשו ב-10—15 השנים הבאות וכן כל מה שנעשה עד היום — יהיו הדברים הדומיננטיים של העולם שבו נחיה בשנת 2000.

נזכור, שבמדינת ישראל היום, שבה יש 900 אלף יחידות דיור, מדברים על שנת 2000, כאשר עד לאותה שנה יתווספו כמיליון יחידות דיור בשכונות ובערים באופן רצוף, בעוד שנה ובעוד שנתיים ובעוד 10 שנים, במרוצת 15 השנים הבאות. החומר הקרוב, כבר מתוכנן, ממש תכניות עבודה. אני רוצה להבהיר בכך את המימד המציאותי מה זה שנת 2000.

לכן אני חושב, שכל תיאור של שנת 2000 כתקופה של מהפכה לעומת היום, יש בכך, אֶלֶמֶנט של הגומה. אני מבקש מכל העוסקים בתכנון, שנוכח שהתמונה — אם מפעילים את האמצעים שבהישג ידינו — רחוקה מלהיות פסימית, כפי שיגאל ויינשטיין תיאר אותה.

אני רוצה להתייחס לדוגמה, שנתתי מבראשית שבע. מי שבשנת 1954 היה יושב סביב השולחן הזה והיה מתאר את הקומפלקס של באר-שבע המטרופוליטן, הכוללת מצד אחד את ים המלח ומצד שני את פיתחת-רפיח בתכנית 2000 — היה נחשב כהוזה החושב שאפשר להוציא את המרכז לחקר הגרעין מתל-אביב ומחיפה.

גם אזור באר-שבע היה מקום שבו הדברים לא היו מתוכננים ומתואמים עד הסוף. אבל הושקעו בו מאמצים ויש תוצאות. באר-שבע יכולה לשמש אינדיקציה ברורה, שכאשר יש תיאום — אפשר להגיע לשינוי המהפה הגיאוגרפית והאוקלוסייתית. אני נותן דוגמה נוספת מאזור שבו התיאום היה מצומצם ביותר — פיתוח ירושלים.

פיתוח ירושלים מאז 1967, כשמדובר היום אמנם, שירושלים היא העיר הגדולה ביותר,

זה דבר שלא נתפס בכל התכניות שבהן עסקנו מאז 1967, גם כשרואים את זה על הנייר. ירושלים היא דוגמה של עיר, שבה יש פיגור עצום בתיאום למען הפניית מקור רות תעסוקה אליה אחר פיתוח מגורים.

בעיות של חוסר תיאום מתעוררות כשצריך לקבל החלטות היכן לבנות משרדי ממשלה, היכן בתי-חולים והיכן תוספת בנינים לאוניברסיטה.

לדעתי, גם בתחום הפיתוח האזורי חשוב מאד גורם התיאום במובן של קביעת סדרי עדיפויות, לא על הנייר בלבד, אלא סדרי עדיפויות המחייבים מיגורים שונים של הפעילויות הציבוריות לתאם את עצמם ליעדים מוסכמים, עד שאפשר להפעיל את היוזמה הפרטית. אפשר לתת דוגמאות גם מתל-אביב ומחיפה. הכוונה לסדרי עדיפות כמערכת עיקבית: בתחום השיכון מערכת עדיפויות זו, בתחום תעסוקה מערכת עדיפויות זו, ובתחום השרותים מערכת עדיפויות זו.

מנהל "חלמיש", החברה לשיכון של עיריית תל-אביב, אומר, שעם כל המאמצים לשיכון הדיור אין מצליחים ליצור מצב, שבו השרותים המינימליים השכונתיים מתפתחים בצורה גאונית ליד הבתים הנבנים לשיכון. אנחנו מכשילים את עצמנו. בונים דירות סבירות פחות או יותר, אבל חורגות מן הסטנדרט, אולם אין מצליחים להקים חנות שכונתית, גן שכונתי ושרותים אחרים. שוב זה ענין של חוסר תיאום, שאינו מאפשר להגיע להישגים.

### להפוך מוביליות שלילית לחיובית

רם כרמי: אנו מנסים לעשות הרבה פרוייקטים נסיוניים מתוך מגמה להבטיח איכות חיים יותר טובה לאזורי מגורים.

עובדה היא, שהצלחנו בפעולות אורגניות שעשינו במדינה להיות ביח"ר של "סלאמס". לא הצלחנו ליצור רקמות עירוניות המתרכזות את חיי האנשים, אנשים נעים ממקום

למקום ותהליך זה אינו גורם עליה ברמת- החיים ובאיכות-החיים, אלא לירידה בהן. כשאנו טוענים כי יש להפוך את המור- בליות השלילית של תנועת-האנשים ממקום-למקום — למובילות חיובית; שאנשים יחזרו לגור בתוך הערים, עלינו לדר- עת שתכנון עיר זה לא רק תכנון התלוי בני- הול-אינטליגנטי; זה לא תלוי רק באכיפת חוקים ממשלתיים ובמניפולציות כלכליות. תכנון עיר הוא תכנון של תרבות חיים; כי עיר היא בכל זאת קבוצה של אנשים שטוב להם לגור בה; וכי עיר מתרבתת את היחסים בין בני-אדם. אולם אם בא יום שבו בן-אדם מפנה את הגב שלו לעיר שלו ובורח ממנה ורוצה פרטיות — סימן שהיא הפסיקה להיות עיר, הפסיקה לתרבת ולהיות מקום שאנשים אוהבים לגור בו. תכנון עיר פירושו לתכנן יחסים בין בני אדם ולהעמיד אותם על רמה גבוהה ביותר.

## דרושה מערכת יציבה ביחס לעדיפויות

**ואב ברקאי:** מה שאמר יגאל כהן-אורגד הוא חשוב ביותר. אני חושב, שאפשר מחר בבוקר לתאם יותר טוב בין כל הרשויות הציבוריות. מלבד משרדי הממשלה יש עוד רשויות ציבוריות, כגון הרשויות המקומיות, וכן גופים אחרים שאינם וולנטריים, כי אם גופים ציבוריים הניתנים להכוונה מרכזית. ברם, במצב הקיים היום, התיאום אינו נעשה במידה מספקת, במסגרת המינהל הדמוקרטי. דבר נוסף: קבענו עד היום יחסי מחירים לא נכונים לצרכנים. אם בנינו ובונים באזורי פיתוח בקנה מידה לא נכון ובהשקעות עצור- מות ומזניחים חלקים אחרים של אותם כספי ציבור, כלומר יוצרים מערכת המעודדת בו- בו במרכאות במונח כלכלי. שכן אם יוצרים מערכות כבישים חדשות של שישה נתיבים בשכונות חדשות בתוך תנועה עירונית —

זה ביזבוז, ואין זה מוסיף לתרבות הדיור שדיבר עליה רמי (כרמי) ולא לאספקטים אחרים.

אם נבדוק את עצמנו ונציג מחירים נכונים לפני מקבלי החלטות ולפני הציבור, אני חושב שיהיו לנו גם משאבים פנויים לדברים יותר נכונים.

מה שעשינו היום, בעיקר בשיכון הציבורי, היה השלמת פיתוח 100% בסטנדרטים שאפ- שר לקרוא להם "משוגעים" מבחינת כושר הכספי של ישראל, ולעומת זה חסכנו בדירה ובמיתקנים אחרים, כיוון שזה נהפך לכורח המציאות, כי רק התכנון קובע ורק הסטנדר- טים קובעים. לכן אם נעמיד יחסי מחירים נכונים לפני כל המערכת נקבל הקצאה יותר נכונה של משאבים, ואז גם שאלת הפירבור תהיה רצינית.

דומני שאילו המערכת היתה יציבה וחד- משמעית ביחס לעדיפויות, ותקציב המדינה והמוסדות היה יותר מכוון לאותן מטרות לאומיות — היינו מצליחים להגיע ליותר הישגים בערי הפיתוח ובאזור החוף, והיינו יוצרים רוויה תרבותית שרמי דיבר עליה. אני לא חושב שאיכות החיים ואיכות הבניה כל כך תלויות בצורה של בית זה או אחר וברמת הבנין או גודל הדירה או כיוון הרוח. יותר חשוב אם כל המערכת מסתדרת עם עצמה.

**יגאל ויינשטיין:** האפשרות שהסקטור הפ- רטי ישתלב באיזה שהן פעולות היא דווקא לא לטובת הסקטור הפרטי. הבעיה היא, איך סקטור פרטי יכול להשתלב כמנוף לפעילות ציבורית, לא רק לתועלתו של הסקטור הפ- רטי וליצור איכויות חיים ודיור יותר טובים לאנשים המחפשים רווחים באמצעות השי- כון. המפתח הוא, איך הון פרטי יכול, בגישה נכונה, ליצור אקלים נכון להשקעות, להחליף כספים ציבוריים ולשחרר את המדינה מנטל של-הקצאת סכומים כבדים מאד כדי לפתור בעיות שרק המדינה יכולה לפתור אותן.