

## מדיניות ותכנון ומדיניות קרקעית

### המטרה: צמצום התלות של העתיד הישראלי בקטר אחד, קטר תל אביב

פרופ' עמירם גונן

#### האוניברסיטה העברית, בעבר יו"ר מכון פלורסהיים למחקרי מדיניות

כל העוסקים במדיניות קרקעית לאומית מחמיצים נושא אחד עיקרי והוא: ההתייחסות של המדיניות הקרקעית לשאלת עיצוב המפה היישובית בישראל. גם קובעי מדיניות התכנון וגם מנהלי המדיניות הקרקעית, כל אחד במוסדותיו, עוסקים בניהול המצב הקיים. לאנשי התכנון יש גרסה אחת, והאחרים אוחזים ברעה שונה. אבל בסך הכול המשחק של כולם הוא אותו משחק. המדיניות הקרקעית שהתפתחה בישראל מאז שנות התשעים בעצם מפזרת את הפיתוח, כי הקרקע החקלאית היתה ועודנה מפוזרת על פני שטחה של המדינה. כתוצאה מכך, כל מה שקרה בעקבות שינויים במדיניות הקרקעית ביחס לקרקע הציבורית-לאומית שמינהל המקרקעין חולש עליה, מתמקד בעצם בהאצת הביזור, אבל לא מטפל כלל ועיקר בשינוי משמעותי של הרגם הראשי של המפה היישובית. במסגרת תוכנית המטרופולינים שהציגה תמ"א 35, נראה כי בישראל קיימים ארבעה מטרופולינים. בפועל האמת אחרת. כל כלי המדיניות שישראל מפעילה ממשיכים, פחות או יותר, לקיים את מטרופולין תל אביב כקטר הראשי של הכלכלה הישראלית וגם של החברה והתרבות הישראלים. כל שלושת המטרופולינים האחרים – חיפה, ירושלים ובאר שבע – נשרכים רחוק מאחורי תל אביב.

האם המדיניות הקרקעית, המדיניות התכנונית, עושה משהו לשנות את המצב הזה? האם היא עושה משהו לטובת הפריפריה? והעיקר, האם היא עושה משהו כדי לצמצם

את תלותו של העתיד הישראלי בקטר אחד, קטר תל אביב? המצב העובדתי בשטח מצביע על תשובה שלילית.

הבעיה החמורה במצב הקיים הזה היא, שככל שניצמד לקטר הראשי הזה, לתל אביב, וככל שנגדיל אותו, נרחיב אותו, נגיע איתו מחדרה עד גדרה ואשדוד וכן הלאה, המטרופולין הזה יהיה רק אחד. וכל מי שירצה לעשות משהו, להיות משהו, יגיע אל הקטר הראשי הזה ובו הוא ישחק את המשחק שלו. התוצאה הבלתי נמנעת של התהליך היא שכולם יתחרו על אותם משאבי קרקע. כידוע לכול, קרקע הוא משאב שאי אפשר להגדיל את אפשרויות השימוש בו אלא רק באמצעות הגדלת צפיפות האוכלוסייה. למרבה הצער, לצפיפות יתרה יש גבול שיבוא לידי ביטוי במחירי הקרקע שירקיעו שחקים. וכבר עתה מתחילה להתהוות בעיה חמורה. צעירים כמעט ואינם יכולים להגיע לתל אביב, בגלל המחירים הגבוהים. ואם אי אפשר להגיע לתל אביב, הם נאלצים להתרחק אל הפריפריה, שבה המחירים זולים יותר. אבל בפריפריה אי אפשר לקיים מפעלים שאמורים להיות קשורים לכלכלה העולמית.

מכל הטעמים האלה, ברור כי האתגר של המדיניות התכנונית והמדיניות הקרקעית בישראל הנו לחפש דרך ליצור עוד קטרים גדולים וחזקים במקומות נוספים בארץ. הצעד הראשון הדרוש הוא לקחת את שלושת הקטרים המטרופוליניים הצולעים שלנו ולהפית בהם רוח חיים. חייבים לעשות זאת כדי לצמצם מאוד את נזקי המאבק בין הקטרים ירושלים, חיפה ובאר שבע, כדי שלא יפסידו במלחמה הכוללת מול תל אביב.

במצב הדברים הנוכחי, היריבה הגדולה של ירושלים איננה "ירושלים האל-קודסית", אלא תל אביב. במאבק על מעמדו של הקטר, מתרחש דימום יום יום, כל יום ירושלים מפסידה אנשים, מפסידה עסקים. אם לא ייעשה מעשה בהקדם כדי לשנות את מפת הקטרים בישראל ממגה-קטר אחד ששוכן בלב מרכז הארץ למפה שבה מובילים עוד שלושה קטרים – אחד בצפון, אחד בדרום ואחד בלבנה ההיסטורית של המדינה, לא עשינו דבר לטובת קיומה של המדינה. ואם את זה לא נעשה – על מה נתקוטט? על בעלות כזו או אחרת על הקרקע? על אופן ניהול המקרקעין? את כל מה שנעשה עד היום ניתן להגדיר כעיסוק במסגרת ולא בתוכן המרכזי, המרחבי.

התוכן שאנו זקוקים לו יותר מכול הוא התוכן הגיאוגרפי, תוכן של תכנון מרחבי, שעליו תהיה אמונה מדיניות התכנון ועליו תהיה אמונה גם המדיניות הקרקעית הלאומית. זה היעד הגדול, אבל לא די בו. אנחנו צריכים גם לחלום על העתיד. אין כל סיבה שכרמיאל, למשל, לא תהיה עיר-קטר גדולה. אין כל סיבה שנצרת ונצרת עלית לא יהפכו לקטר נוסף, המהווה גם מגרש משמעותי לערכים, ואולי, גם אם כרגע זה נשמע כמו חלום, אפשר להציע כקטר-אזורי את רמת הנגב, קטר שאליו יבואו לגור אנשים רבים, לחלום בו את חלומם האישי. בדיוק כמו שקרה בארצות הברית, בפניקס אריזונה.

**”יש לשנות את  
מפת ישראל  
ממגה-קטר  
תל אביב אחד  
ששוכן בלב  
המרכז, למפה  
שבה מובילים עוד  
שלושה קטרים  
– חיפה בצפון,  
באר שבע בדרום  
וירושלים בלבה  
ההיסטורי של  
המדינה.”**