

מטרופולין ארצי מנהריה עד באר שבע או המשך התרחבות "מדינת תל אביב"? [1]

בעשורים הראשונים למדינה נתפשה הקרקע כמטרה בפני עצמה, כחלק מהשליטה במרחב. קרקע מדינה הוקצתה למוסדות ולפרטים בתהליך שהעביר להם זכויות בקרקע בסטטוס דומה לבעלות פרטית. קרקע הופקעה ע"י המדינה למטרות שונות תחת הכובע של "עוד ציבורי". כיום, לאחר שינוי מרחיק לכת בערכי החברה הישראלית המדגישה את ה"אני" על פני ה"אנחנו", השתנה מעמד הקרקע ממטרה לאומית לאמצעי ייצור בחקלאות, בכלכלה, בבנייה, ולמשאב המשרת מטרות חברתיות וסביבתיות. כיום, כדוגמא, נמנעת המדינה מהפקעה ומבצעת אותה באופן מצומצם, רק למטרות ציבוריות מובהקות – בעיקר לתשתיות.

עם זאת, מחירי הקרקע אינם מגלמים, לרוב, את מלוא עלותם, כמו תשלום עבור תשתיות ארציות או על נזקים סביבתיים. היעדר תמחור מלא מסייע למגמת התרחבות השטח הבנוי אל השטחים הפתוחים, ופוגע באפשרויות של התחדשות הרקמות העירוניות.

אם ימשיכו המגמות כפי שהן כיום (לפי תסריט "עסקים כרגיל"), תמשיך הקרקע לשמש מכשיר המאפשר פתרון בעיות חברתיות וכלכליות לטווח קצר בלבד. צפוי המשך התרחבות של השטח הבנוי, התחדשות עירונית תתקיים רק כאשר היא מוערכת כ"כלכלית", מגורים ופעילות מסחרית ותעשייתית ימשיכו לעבור למרחב מחוץ לערים, הבנייה הכפרית והבנייה הפרברית יתרחבו בקצב מואץ.

כדי לרכז את שימושי הקרקע והבנייה, וכדי למנוע את התפרסותם אל השטחים הפתוחים, יש ליצור את כוחות המשיכה שיגרמו למגורים ולעסקים להתרכז במוקדים העירוניים ובסביבתם, ויתגברו על הכוחות שפועלים לבזר את שימושי הקרקע. הבסיס ליצירת כוחות אלה (וע"י כך לשינוי מגמה ולתסריט חלופי) צריך להיות גיבוש של מערכת ארצית ומטרופולינית של נגישות, במרב אמצעי תחבורה, ובמיוחד אמצעי הסעה ציבוריים-מסילתיים רבי קיבולת, כשהיא משולבת במוקדי העסקים והתעסוקה. רמת נגישות גבוהה, משולבת ברמת שירותים גבוהה ובמאפייני סביבה ורווחה נאותים, תהיה אטרקטיבית מאד לעסקים, למסחר ולחלק גדול מהתעסוקה, ותגבר על הפיתוי להמשיך ולפתח את מה שמכונה "נדל"ן מניב" בשולי המרחב העירוני ובמרחב הפתוח. יחד איתם יוצרו הכוחות שימשכו גם את המגורים לקרבת מערכת הנגישות והתעסוקה, אם וכאשר רמת השירותים ורווחת המרחב הציבורי יפותחו ויתפתחו בהתאם.

המימדים הקטנים של הארץ (במונחים בין-לאומיים - אלה מימדים של מטרופולין אחד) הם הגורם שישראל היא מהצפופות בארצות העולם, והם שמגבירים את החיוניות של השמירה על השטחים הפתוחים. מימדים אלה הם שיוצרים גם, יחד עם המבנה הלינארי של התפרסות האוכלוסייה, את ההזדמנות להתגבשות שדרה עירונית ארצית: מערכת יעילה ומשולבת של נגישות ושימושי קרקע שתשמש בסיס לכלכלה בעלת כושר תחרות, לרקמה עירונית בת קיימא, ולהפחתת הלחץ על המרחב הפתוח.

מאפייניו ומרכיביו של תסריט חדש הם: התעצמות ופיתוח של מערכת הסעה מסילתית מחושמלת הקושרת את מרבית מרכזי התעסוקה והעסקים בישראל, מנהרייה עד באר שבע, מערכת דרכים משלימה הקושרת את אותם מרכזי עסקים ותעסוקה, מרכזי תחבורה משולבים (מתח"ם) במרבית מרכזי העסקים והתעסוקה, מבוססים על תחנות הרכבת ומשלבים מרכז תחבורה מקומי/עירוני, שילוב מגורים, מסחר, תעסוקה, תירות, מוסדות שלטון ומוסדות תרבות, בעוצמה גבוהה יחסית, בסביבה הקרובה של מרכזים אלה.

צמצום ההתפשטות של הבינוי כרוך בחיזוק הערים והעירוניות, ביישום פרויקט התחדשות עירונית במבט כלל ארצי, ובהפעלת אמצעים המגבילים פרבור. מאפיינים נוספים של תסריט זה הם היערכות לאפשרות של קליטת אוכלוסייה נוספת אם כתוצאה מגל עלייה או מסיבה אחרת, בדגש על קליטה בערים; הגברת השימוש בתת-הקרקע (בין היתר על ידי שינוי בחוק ביחס לבעלות בתת הקרקע).

תסריט זה יכול להשתלב עם תסריט של חיסכון בקרקע בהקצאה לתשתיות, שלפיו התשתיות ישלמו בגין צריכת הקרקע שלהן, ויתומרץ שילוב תשתיות, בכלל זה במנהרות בתחומי הערים ובפרוודורים בין-עירוניים.

---

[1] המאמר שנכתב על-ידי אדר' דן סתיו, מבוסס על חוות הדעת בנושא "קרקע ומרחב" שכתב במסגרת פרויקט "תחזית קיימות לישראל 2030". חוות הדעת המלאה מופיעה באתר: [כאן](#)

