

הערות

1. התקציר הנוכחי הינו חלק ממחקר רחב במסגרת עבודת דוקטורט באוניברסיטת בן-גוריון בנגב בהנחיית פרופ' אבינועם מאיר ופרופ' נורית אלפסי.
2. לדוגמאות עדכניות, ראו למשל: יהל, 2017, מפרספקטיבה 'פרו-ממסדית'; לעומת Kedar et al., 2018, מפרספקטיבה ביקורתית 'פוסט-קולוניאליסטית'; מאיר וקרפלוס, 2015, מזווית 'פוסט-מודרניסטית'.



האם המרחב הימי יכול להוות עתודות קרקע עתידיות תוך כדי הגנה על רצועת קו החוף: אשקלון כמקרה מבחן

נימרוז דניאל רוזנפלד*

"הים הגדול הזה נחשב לתחום המערבי של ארצנו. זוהי טעות נפסדת, שעלינו לעקור משורשה מבחינה יישובית, כלכלית ופוליטית יש לראות בים התיכון לא את גבולה אלא את המשכה של ארצנו. על חוף הים לא מסתיימת הארץ אלה יבשתה בלבד. האפשרויות הכלכליות והיישוביות הצפונות בחובה של ארצנו מקומן לא רק ביבשה אלא גם בים" (בן-גוריון 1932).

בעבודתי בחרתי באשקלון כמקרה מבחן לעיר היושבת על קו החוף, עיר שהתפתחה עם הפנים מזרחה, עם הגב לים, עיר שעומדת להכפיל את האוכלוסייה שלה ב-50 שנים הקרובות, עיר שהולכת לשלש את שטחי הבניה שלה כל זאת תוך התעלמות מוחלטת בקו החוף, ברכסי הכורכר ההולכים וקורסים ללא הפסקה בעודם משמשים קרקע למלונאות שטחי ציבור ומרחב נופי חסר תקדים.

ישראל הינה מדינת חוף ואחת המדינות הצפופות ביותר בעולם (ראה מיפוי עתודות הקרקע שנותרו - איור 1). על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (2011), בסוף שנת 2010 הצפיפות בישראל הייתה 334.5 נפשות לקילומטר רבוע, והמגמה הולכת וגדלה עם השנים. לשם השוואה, בשנת 1948 היתה צפיפות האוכלוסייה 43.1 נפשות לקמ"ר, בשנת 1990 220.4 נפשות לקמ"ר.

גם פיזור האוכלוסייה בישראל הינו בעייתי. תוצאת ההתכנסות למרחב תל אביב היא כי ישראל מתקרבת מאוד לגבול כושר הנשיאה שלה. התופעה

בולטת בעיקר במישור החוף שמוקדו בעיר תל אביב-יפו. שני שלישים מאוכלוסיית ישראל מתגוררים על קו המים של הים התיכון! עבור חברה מערבית, הזוללת שטחים עד בלי די, זוהי נורת אזהרה. ללא מקום לתשתית לאומית ומרחבים פתוחים, הנחוצים לשם שמירה על איכות החיים של מדינה מערבית, ישראל שועטת בדהרה אל מדינות העולם השלישי.

איור 1: מיפוי עתודות הקרקע שנתרו



כדי לאפשר חיים במדינה מערבית כה צפופה הכרחי לתכנן לטווחים ארוכים. מתניה של ישראל צרים מכדי להכיל את לחצי הפיתוח והציפוף לאורך מישור החוף. חוף זה, שאמור להיות נכס ציבורי נגיש, הולך ומצטמק ומציב דילמות קשות לגורמי התכנון. כולם נושאים עיניהם אל הים. ישראל התברכה בכ-190 ק"מ של חוף ים, מהם 60 ק"מ של חופים אורבניים, 50 ק"מ נוספים סגורים ומנוצלים לתעשייה, נמלי ים וצבא, 15 ק"מ מתוכננים להקמת מרינות ו-15 ק"מ מתוכננים להקמת כפרי נופש. חשבון זה משאיר כ-50 ק"מ בלבד של חופים פתוחים וטבעיים. בנוסף, מגמות גלובאליות של עליית מפלס פני הים ותחזיות עתידיות, מחייבות מחשבה להתמודדות עם סוגיה זו לכלל מדינות החוף, ולישראל בפרט. היציאה אל הים טומנת בחובה פוטנציאל עצום הן לכריית אנרגיה מתחדשת במגוון אופנים נרחב ביותר שאינו מוגבל בשטח כמו ביבשה, והן להעברת תשתיות ומפגעים סביבתיים זוללי קרקע הרחק ממרכזי אוכלוסייה, ופינוי שטחי יבשה יקרים במקומם (ראה תכנון עתידי באיור 3).

אל מול הפוטנציאל הגדול עומדת גם שאלת ההיתכנות והכדאיות של פעולה שכזו. ההיתכנות במקרה של מדינת ישראל, מעודדת במובנים מסוימים אך בעייתית במובנים אחרים. תחום המחקר והפיתוח של איים מלאכותיים בכלל וצפים בפרט הינו חדש יחסית שאינו נחקר דיו. כמו כן ישנן מספר מועט יחסית של דוגמאות שמהן ניתן ללמוד וגם הן נמצאות בעיקר ביפן, הולנד

ובלגיה, שלהן תנאי כלכליים, גיאוגרפים פוליטיים וחברתיים שונים מאוד מישראל.

ראה מיפוי מרחב מדינת ישראל בקונטקסט כלל המזרח התיכון (איור 2).

איור 2: מיפוי מרחב מדינת ישראל בקונטקסט המזרח התיכון



רובן המכריע של עבודות הבדיקה לכדאיותם והיתכנותם של איים מלאכותיים בחופי ישראל נעשו על בסיס ההנחה שהפלטפורמה הטכנולוגית לביסוסם של איים אלו היא על גבי מצע של מילוי. הנחת מוצא זו מהווה מכשלה אמיתית ומכרעת לאור העובדה שאין בישראל חומרי מילוי בכמות מספקת ליצירת איים משמעותיים, וגם לאור הנזק האקולוגי הצפוי מהקמתם בשיטת ביסוס זו. כל אלו מגבילים את אפשרויות התכנון ומקרבים את קובעי המדיניות להתרכז במקטעים קטנים בעיקר לשם הוצאת תשתיות ומפגעים ללב ים. איש לא מדבר כרגע על התיישבות עירונית אנושית בים כמענה אפשרי לבעיית הצפיפות ולחצי הפיתוח על המערכת היבשתית.

המחקר האמור מבקש לבדוק את שאלת הכדאיות וההתכנות של יציאה אל הים לאור הפיתוחים הטכנולוגיים השונים בתחום האיים הצפים אשר מהווים אופציה אמיתית בשל ההשפעה הסביבתית המועטה שלהם (הסעת חולות ואירוזה, צל ושינויים בבתי בגידול ועוד). כיוון שהפיתוח של הסביבה הימית נתפס כחלק של הפיתוח האורבאני היבשתי, מטרת המחקר היא לבדוק באיזו מידה עונה פיתוח אורבני ימי למגמות המסתמנות של פיתוח אורבני בארץ ובעולם תוך התמקדות במקרה מבחן של תרחיש עתידי בסביבת הים שבסמוך לאזורי הביקוש בישראל לאורך מישור החוף. (וראה את מיפוי עתודות הקרקע שנתרו מול עתודות קרקע אופציונליות במרחב הימי כמוצג באיור 4). המחקר מבקש למפות עקרונות ומדיניות תכנונית כוללת שתוכל לתת מענה למצוקות ולצרכים הגוברים של לחצי הפיתוח ביבשה.

איור 3: תכנון עתידי ע"ג תכניתו של אריה שרון (אגף התכנון), 1950



בסוף שנת 2015 חתמו משרד האוצר, רשות מקרקעי ישראל ועיריית אשקלון על הסכם הגג הגדול ביותר שנחתם עד כה, במסגרתו נקבע כי במהלך העשור הקרוב ייבנו באשקלון 31 אלף דירות חדשות. כיצד ישפיע ההסכם על העיר? בבדיקה שערך עבור ynet אתר מדלן, נבחנה ההשפעה הצפויה של הסכם הגג על העיר. הסכם הגג באשקלון כולל בניית שכונות מגורים חדשות בכל חלקי העיר בשני שלבים. בשלב הראשון יבנו כ-18 אלף דירות בחמש שכונות חדשות, בהן עיר היין בצפון מערב העיר, שכונת האגמים, הבלוט, הרצוג ומתחם המתחילים. בשלב השני יבנו כ-13 אלף דירות נוספות בשתי שכונות חדשות - אשקלון מזרח ומ-7 דרום (אבן עזרא). (ראה בניה על פי הסכמי הגג אשקלון באיור 5).

האם נכון להרחיב את העיר מזרחה במקום לצופף אותה ולחבר אותה מבפנים? (ראה ציפוף העיר מבפנים איור 6). רכסי הכורכר קורסים החופים נעלמים 70% משטחי המלונות על רכס הכורכר נטושים, צפיפות של 2-4 יח"ד חייבת להיות חשיבה מחודשת וסדר עדיפויות הגיוני לפני שמתרחבים מזרחה על חשבון שטחים פתוחים וחקלאות נטושה. יש לתכנן היום את עתיד הדורות הבאים תוך שמירה על עתודות הקרקע והגנה על נכסי הטבע - איזון בין הלחצים הכלכליים האקולוגיים והדורות הבאים. כפי שנאמר, "על כל אחד מאתנו, שומה בימים אלה רק אחת: לבנות באהבה ובאמונה, מתוך

אחוה יהודית, את מדינת ישראל ולהגן עליה בנפשו ובמאודו. " מדברי דוד בן גוריון למחרת יום הכרזת המדינה ו' באייר תש"ח 15 במאי 1948.

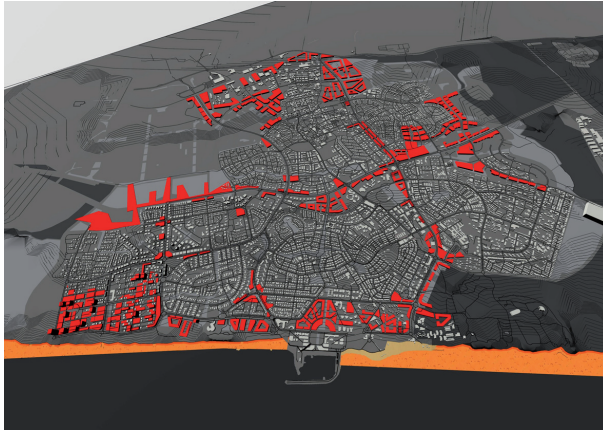
איור 4: מיפוי עתודות הקרקע שנתרו מול עתודות קרקע אופציונליות במרחב הימי



איור 5: בניה על פי הסכמי הגג אשקלון



איור 6: ציפוף העיר אשקלון מבפנים



הערה

* נימרוד דניאל רוזנפלד סיים את לימודי התואר השני בעיצוב עירוני (בהנחיית אדר' ד"ר אלס ורבקל) בבצלאל, ירושלים. "פרי הילולים" הנוכחי הוא תקציר של עבודת הגמר לתואר.



ממשולה של ירושלים המזרחית בתקופת פוסט אוסלו: תכנון, ניהול ושליטה בשלוש מערכות שירותים עירוניים

אורן שלמה*

במחקר נבחנו שינויים ביחסי הממשל בין ישראל לפלסטינים בירושלים בתקופת פוסט-אוסלו, כפי שבאים לידי ביטוי בהסדרי תכנון ניהול ושליטה במערכות תשתיות ושירותים עירוניים. חלק גדול ממערכות אלו כגון החינוך, הבריאות, התחבורה הציבורית, המשפט השרעי, ועוד, שימרו מאז 1967 מידה רבה של עצמאות תפקודית ולעומתית כלפי מנגנוני המדינה – כביטוי לאי הכרה בסיפוח ובשלטון הישראלי. הגילוי, והטיעון הראשי המובא במחקר הוא שהחל משנות ה-2000 לערך ניכרת התחזקות בזיקות תכנוניות, תפקודיות, מנהליות ותקציביות בין שירותים ומערכות תשתיות