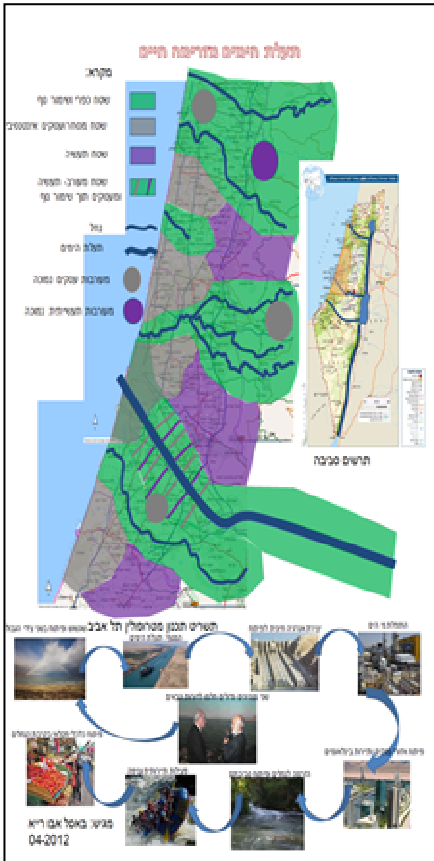




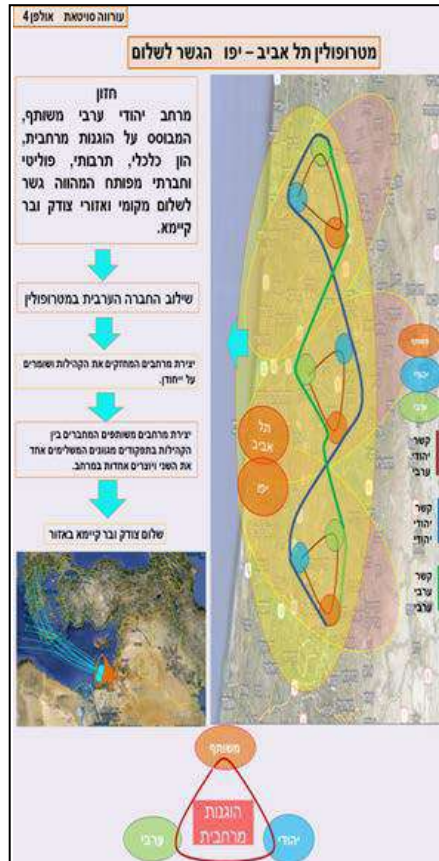
המטרופולין של כולנו

באסל אבו ריא, מוחמד אגבריה,
 עורוה סוויטאת, גבריאלה רובין



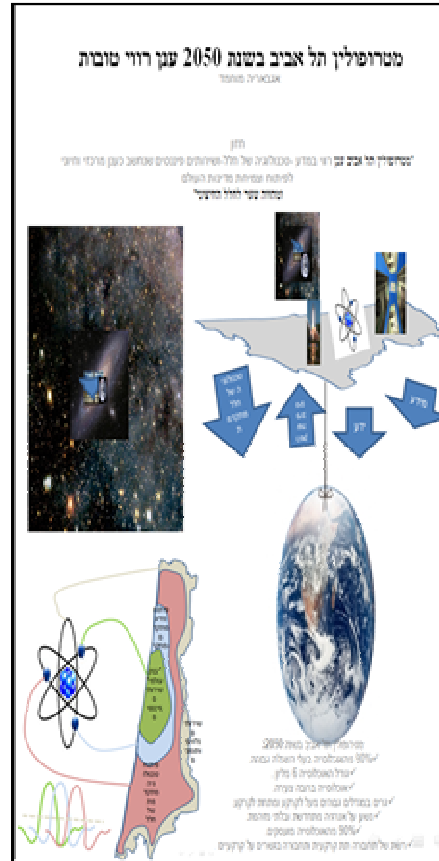
תעלת הימים מזרימה חיים באסל אבו ריא

מטרופולין המתבסס על מערך אנרגיה חדשני ומשותף למדינות האזור, דרך יצירת תעלת ימים המחברת ימי האזור ומזרימה חיים בנחלים ומשאבי המים והטבע. מה שיוצר שיתוף פעולה ושגשוג כלכלי סביבתי תירוטי עם מדינות האזור.



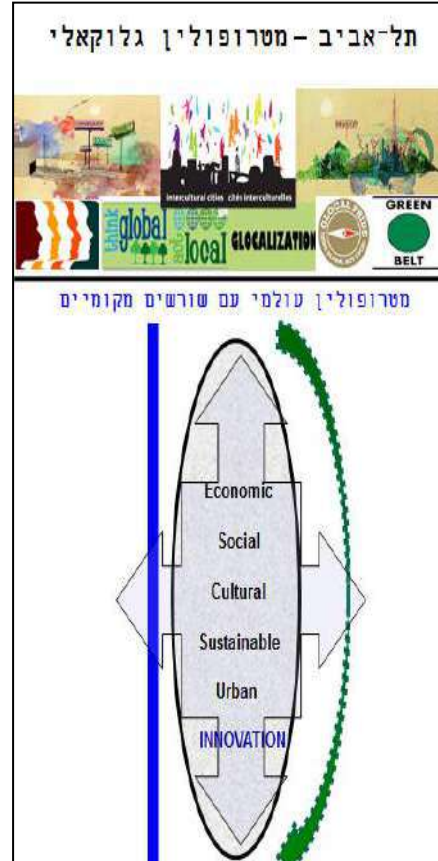
מטרופולין ת"א - יפו כגשר לשלום

עוורוה סויטאת עורוה סויטאת בשנת 2050 המטרופולין הוא מטרופולין ת"א - יפו. מטרופולין משותף וצודק שמחזק את האזרחים הערבים והיהודים, מחזק את השייכות ומייצר אימון. כי בלי שילוב החברה הערבית לא יהיה שלום וצדק במרחב.



מטרופולין מהווה ענן רווי טובות לעולם

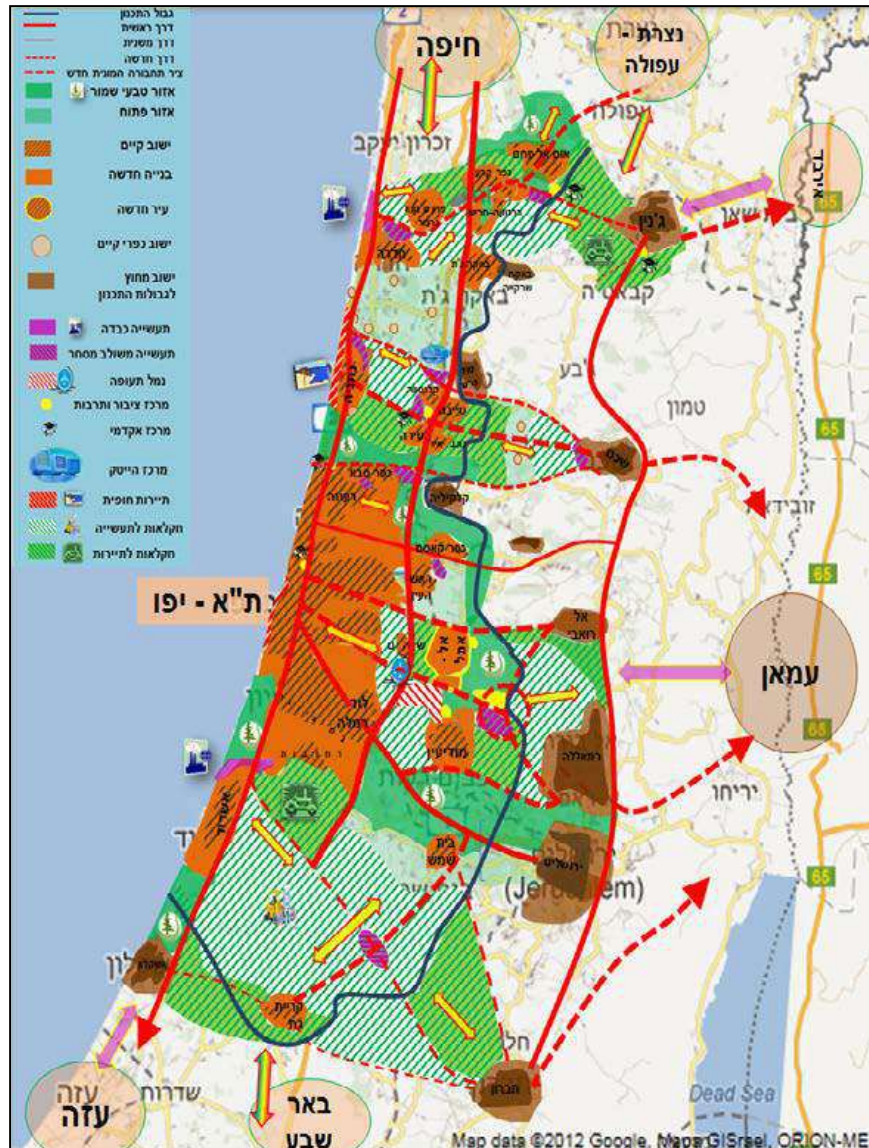
מוחמד אגבאריה מטרופולין תל אביב בשנת 2050: ענן רווי במדע, טכנולוגיה של חלל ושירותים פיננסיים שנחשב כענן מרכזי וחיוני לפיתוח וצמיחת מדינות העולם ומהווה שער לחלל החיצוני.



מטרופולין גלוקאלי גבריאלה רובין

במקור מבירות, הגיבורה האורבנית שלי בחרה להשתקע במטרופולין בגלל האפשרויות הרבות שבו: עם הפנים לעולם ושורשים במזרח-התיכון, אזור המאפשר סביבת חיים בין-תרבותית מגוונת ועשירה, חדשנות ויזמות טכנולוגית, חברתית וסביבתית.

המטרופולין של כולנו



...מארבע יוצא אחד

ההכרה בחשיבות ובפוטנציאל בחיבור בין מזרח למערב, בין ערבים ויהודים במטרופולין תל-אביב עובר כחוט השני בין התוכניות שלנו. הרציונאל המוביל הוא כי לא ניתן להפוך למטרופולין עולמי אמיתי מבלי לשלב ולהשתלב גם במרחב המזרח תיכוני. הרעיון של מטרופולין גלוקאלי מדגיש את החשיבות בשמירה על איכויות, ייחודיות וזהות מקומית אל מול הגלובליזציה. החזון של המטרופולין כגשר לשלום מאיר את הפוטנציאל הגלום בשילוב מלא של כלל תושבי המטרופולין, יהודים וערבים כאחד כמפתח לשלום בר-קיימא אזורי. הרעיון של ענן רווי טובות מוסיף ומחזק את הנדבך של מטרופולין מתקדם ומודרני כספק שירותים למדינות שונות ולבסוף הרעיון של תעלת הימים מזרימה חיים מדברת על חזון בו משאבי הטבע, בדגש על משאב המים מוביל לשת"פ אזורי המובסס על כלכלה ותיירות בת-קיימא.

גבריאלה רובין

gabrielle.rubin@gmail.com

באסל אבו רייה

bassil1971@gmail.com



מוחמד אגבריה

agba87@gmail.com

עורוה סוויטאת

orwa.switah@gmail.com

1. מבוא

המטרופולין של כולנו מהווה תכנית אב שיישומה יוביל לפיתוח מרחב יהודי ערבי משותף, המהווה גשר לשלום צודק ובר-קיימא הן ברמה המקומית והן ברמה האזורית, המבוסס על שוויון והוגנות מרחבית, תוך פיתוח משאבי הון כלכליים, תרבותיים, פוליטיים וחברתיים מתקדמים. הרעיון אותו גיבשנו עבור מטרופולין תל-אביב-יפו לשנת 2050 נובע במידה רבה מתוך תפיסת העולם שלנו – תפיסה שרואה חשיבות בצדק מרחבי וחלוקתי והיכולת של תכנון פיסי ועירוני לתת מענה לסוגיות אלו. התוכנית מכירה בתפקיד המרכזי שיש למטרופולין תל-אביב-יפו כיום בישראל מחד, ומאידך מזהה את ההזנחה וההדרה של חלקו המזרחי ותושבי המטרופולין הערבים. **המטרופולין של כולנו** בונה על החזקות הקיימות של המטרופולין ורואה פוטנציאל בחיזוק חלקו המזרחי תוך השקעה בחברה הערבית, דבר שבתורו יביא לשגשוג כלכלי, חברתי ותרבותי, כאשר מעגל ההשפעה מתרחב עוד יותר לנוכח האפשרות העתידית של תרחיש של שלום אזורי בו חלקו המזרחי של המטרופולין על תושביו הערבים מהווה חוליה המקשרת בין מטרופולין תל-אביב-יפו למדינה הפלסטינית ולכלל המזרח התיכון.

2. חזון התכנית

מרחב יהודי ערבי משותף, המהווה גשר לשלום צודק ובר-קיימא הן ברמה המקומית והן ברמה האזורית, המבוסס על שוויון והוגנות מרחבית, תוך פיתוח משאבי הון כלכליים, תרבותיים, פוליטיים וחברתיים מתקדמים.

3. מטרות

לתוכנית 3 מטרות עיקריות:

1. יצירת הוגנות ושוויון מרחבי במטרופולין תל-אביב-יפו ושיתוף הדדית בניהול המשאבים בין ערבים ליהודים.

2. חיזוק היישובים הערבים והיהודים בקשת המזרחית של המטרופולין.

3. יצירת מרחב אימון משותף ובסיס לשלום אזורי – בינלאומי.

4. יעדים

1. שילוב החברה הערבית במטרופולין תל-אביב-יפו.
2. יצירת כלכלה אזורית חזקה ומרחבי בחירה בקשת המזרחית.
3. הגברת רמת שיתוף הפעולה ומרחבי האמון בין הערבים והיהודים באזור.

5. רציונל התוכנית

המטרופולין של כולנו מצריך חשיבה שונה, שבירת מוסכמות, תרחיש גאו – פוליטי של שלום וצדק מרחבי – עקרונות השונים מהותית מהמציאות הקיימת כיום. תכנית **תל-אביב-יפו 2050** – **המטרופולין של כולנו** דורשת מנהיגות תכנונית שמאמינה שחיים משותפים בין ערבים ליהודים אפשריים, ושתוביל תהליך של שינוי: מזרות להידברות, מהפרדה לחיבור ושיתוף, מהדרה לשילוב, מקיפוח לצדק ושוויון.

אין ספק שכולנו רוצים שלום, אך אנו מודעים לכך שבמציאות העגומה של היום קשה לדמיין חזון שכזה. מסיבה זו יצרנו את **תכנית האב 2050 למטרופולין תל-אביב-יפו** – **המטרופולין של כולנו**, נסינו להוכיח שניתן לבסס זאת במציאות וניתן לתכנן זאת ברמה המרחבית, וישנם צעדים שניתן ליישם כבר ממחר בבוקר.

הרעיון המנחה של התכנית גורס כי מטרופולין תל-אביב-יפו אשר יתקיימו בו יחסים שוויוניים בין תושביו הערבים והיהודים, מטרופולין אשר יבטיח מגוון רחב של הזדמנויות שוות ומרחבי בחירה ואפשרויות

מגוונות בעצם יטיב עמו בפרט ובכלל בהקשר האזורי, הארצי והבינלאומי.

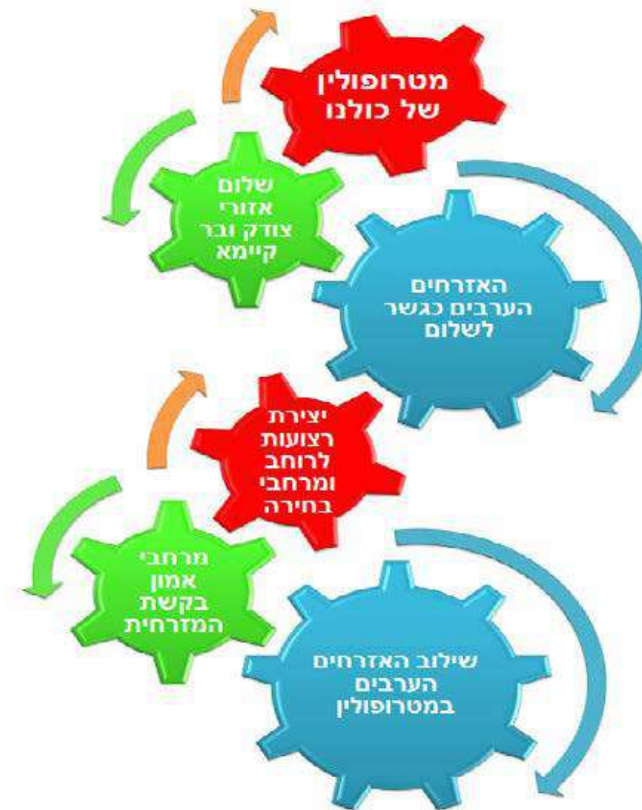
הרעיון העומד בבסיס התכנית **המטרופולין של כולנו** שואב את כוחו ברמה התיאורטית מהתאוריה של העיר הצודקת. היינו, מרחב עירוני שמבוסס על ערכים של דמוקרטיה, צדק, ורב-גוניות. כאשר הרעיון הוא שתכנון עירוני צריך לענות על הקריטריונים האלו וכי בכוחה של עיר לקדם ערכים אלו באמצעות התכנון המרחבי שלה. מעבר לכך, אנו גורסים כי שילוב מוצלח של תושבי המטרופולין הערבים יוביל לשגשוג כלכלי, חברתי ותרבותי שימנף את כלל המטרופולין והמדינה ובאפשרותו לייצר בסיס כובד בינלאומי כגשר כלכלי, תרבותי, פוליטי וחברתי בין מערב למזרח.

6. הצורך בתוכנית

מטרופולין ת"א-יפו כיום הינו מטרופולין תוסס וחזק ועיקר הפעילות הכלכלית, פוליטית, חברתית ותרבותית של מדינת ישראל מתרכזת בו. עם זאת, מטרופולין ת"א-יפו אינו מטרופולין שוויוני ואינו מייצג ומשתף את כלל תושביו, קיימים בו פערים גדולים בין תושביו הערבים והיהודים, פערים אשר מהווים מעין מיקרו-קוסמוס לחברה הישראלית בכלל. חלקו המזרחי של המטרופולין מוזנח ותושביו הערבים מודרים ולא זוכים ליהנות משלל האפשרויות שמטרופולין ת"א-יפו מציע. חלקו המזרחי של המטרופולין גובל עם שטחי הרשות הפלסטינית, אזור גבול וסכסוך אשר יש לו השפעה שלילית מכרעת על החלק המזרחי של המטרופולין ומהווה חסם מרכזי לפיתוחו.

יש לציין כי התכנית מתייחסת (באופן חלקי) לפיתוח העתידי בשטחי הרשות הפלסטינית, היות ותרחיש של שלום אזורי ימנף את התכנית ותרחיב את המרחבים שאנו מפתחים ליצירת מרחבים משותפים חוצי-גבולות, סחר חופשי ושיתוף פעולה עם המדינה הפלסטינית העתידית. ישנן דוגמאות רבות בעולם, ובעיקר באירופה של אזורים אורבניים חוצי-גבולות שעם הסדרים מדיניים הפכו למרחבים מטרופוליניים משותפים. באירופה הנושא של מרחבים עירוניים חוצי גבולות או ה- Euro Regions מפותח במיוחד, ומהווה מטריה למגוון של הסדרים והסכמים שונים בין ערים, עיירות ואזורים מטרופוליניים חוצי גבולות. יש לציין שמדובר בהסכמים ברמה מקומית ו/או אזורית תוך שיתוף פעולה וקידום אינטרסים משותפים בתחומים שונים כגון כלכלה, תרבות, תיירות ותחבורה.

אנו מאמינים ששילוב החברה הערבית במטרופולין ת"א-יפו מהווה תנאי הכרחי וחיוני לשלום אזורי, היות ושלום אזורי אמיתי מושתת על צדק מרחבי כולל, לא יחזיק מעמד ללא צדק מרחבי ברמה המקומית. בנוסף, בגלל האופי הספציפי של הקונפליקט בו אנו חיים האזרחים הערבים של מדינת ישראל בעלי פוטנציאל להיות החוליה המקשרת והמגשרת. יתר על כן, אנו גורסים כי מטרופולין ת"א-יפו, רק ירויח ויתפתח מתרחיש של הסכם שלום אזורי כולל מחד, ומאיך בעל המשאבים הנדרשים כדי להביא לשילוב מוצלח ושוויוני של תושביו הערבים.



יש להדגיש כי תכנית המטרופולין של כולנו עומדת בפני עצמה ואינה מסתמכת מהותית על תרחיש של הסדר שלום אזורי, אלא פועלת לקדם אותו באמצעות מנועי פיתוח מותאמים והקמת מוסדות ופרויקטים מרחביים שיובילו הלכה למעשה לתכנון מרחב מטרופוליני יהודי-ערבי משותף.

6.1 הפערים גדלים

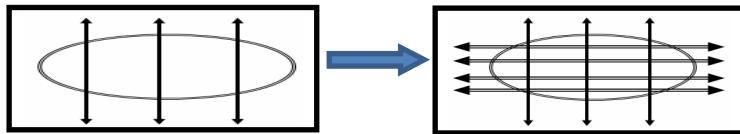
כפי שידוע קיימים פערים גדולים בין יהודים וערבים בישראל ובמטרופולין תל-אביב-יפו בפרט. דו"ח של ארגון ה-OECD משנת 2010 מצביע על העובדה כי מתוך 20% מהמשפחות החיות מתחת לקו העוני בישראל, (האחוז הגבוה ביותר מכלל מדינות ה-OECD), כ-60% מכלל המשפחות הללו הן משפחות ערביות. הדו"ח מצביע על בעיות וחסמים מבניים שמונעים את כניסתם של ערבים (וחרדים) לשוק העבודה, דבר המהווה נטל כבד מאוד על מערכות המדינה השונות. הדו"ח מוסיף וקובע כי כדי לתקוף את הבעיה של אחוזי העוני הגבוהים יש צורך בתוכנית כלל-מערכתית ולא צעדים נקודתיים, כשבראשון הצורך בשקעה מאסיבית בהון האנושי, חינוך, הכשרה, הנגשת שוק העבודה לנשים ערביות, השקעות בפריפריה החברתית-גיאוגרפית, והסדרת החינוך לגיל הרך. בנוסף לכך, דו"ח עדכני של בנק ישראל גורס כי המשק הישראלי מאבד כ-45 מיליון ש"ח מאי-תעסוקתם ושילובם של ערבים בחברה. בצפון אירלנד לדוגמא, השקעה מאסיבית של הממשלה במיעוט הקתולי העלה את אחוז השתתפותם בשוק התעסוקה מ-15% ל-45% - שמהווה את אחוזם היחסי מהאוכלוסייה. היינו אי-שילובם של מיעוטים בחברה בכלל ובכלכלה בפרט מהווה נטל כלכלי גבוה על המדינה, ועל כן השקעה מערכתית ולאורך זמן בקידום מיעוטים, ובמקרה שלנו האזרחים הערבים, כדאית בטווח הארוך, הן בחינת האחריות הכוללת של מדינה על מתן שירותים לאזרחיה, והן מבחינת שילובם המוצלח בחברה ותרומתם לכלכלה ולחברה.

6.2 מטרופולין מוביל שינוי

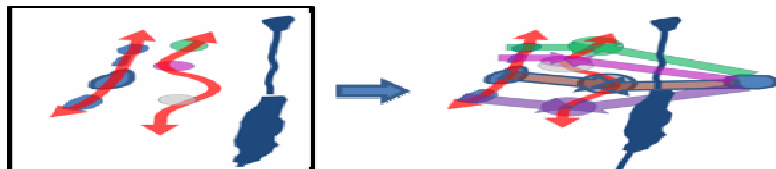
מטרופולין תל-אביב-יפו, כמטרופולין החזק במדינה, צריך ויכול להוביל את המהפך ביחסים ביום יהודים וערבים בישראל ובאזור, בגלל התשתיות הקיימות בו ותפיסתו כמטרופולין מתקדם, מבחינה חברתית, ותרבותית. הוא בעל המשאבים לשאת בנטל של פיתוח החברה הערבית מחד - ומצד שני ירוויח מההשקעה והפיתוח אשר יוביל לשגשוג רחב וגבוה יותר לאזור.

7. עקרונות התכנון

- **חיבורים אופקיים ואנכיים שמנגישים את המטרופולין לאורכו ולרוחבו:** הצירים האנכיים מחזקים את הזהות והקשרים בתוך הקהילות עצמן והצירים האופקיים מחזקים את הקשרים בין הזהויות והקהילות במרחב.



- **יצירת מרחבים אזוריים בקשת המזרחית של המטרופולין:** ארבעה מרחבים בהתמחויות שונות, שמשלימים אחד את השני ונותנים מענה ומנעד של אפשרויות דיור, תעסוקה, תעשייה ומוסדות תרבות, תוך חיזוק הקשת המזרחית ויצירת אחדות במרחב.



- **חיבור בין ירוק לבנוי:** שילוב בין שטחים מבונים לשטחים פתוחים, שימור ערכי טבע ואיכות הסביבה.

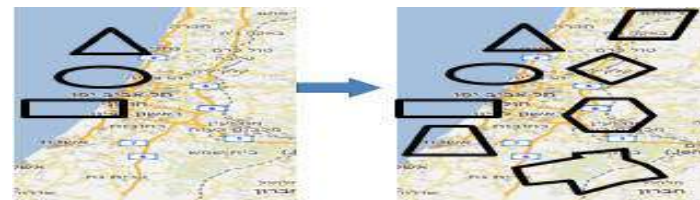
התוכנית מפתחת 4 מרחבים מרכזיים רוחביים לאורך הקשת המזרחית של המטרופולין. מרחבים אלו ילוו אותנו לאורך התכנון והביצוע. היעדים (שמופיעים בסעיף 4 לעיל) תורגמו למנועי פיתוח מרכזיים ליצירת אסטרטגיות ופרויקטים מרחביים שמתאמים למנועי הפיתוח השונים ושיפורטו להלן.



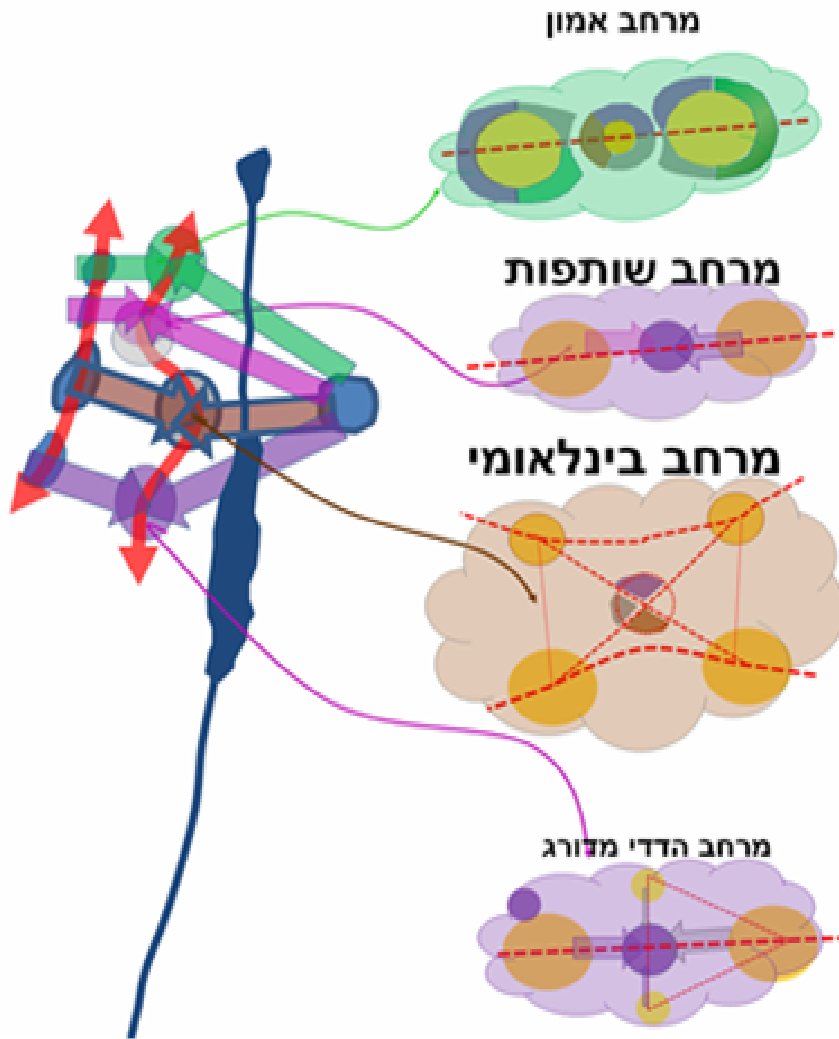
- **פיתוח והקמת מוסדות:** פיתוח והקמת מוסדות תרבות, קהילה, תעסוקה והשכלה כהשקעה בהון האנושי והחברתי. הקמת מנהלת משותפת לארגון, ביצוע ובקרת התוכנית.

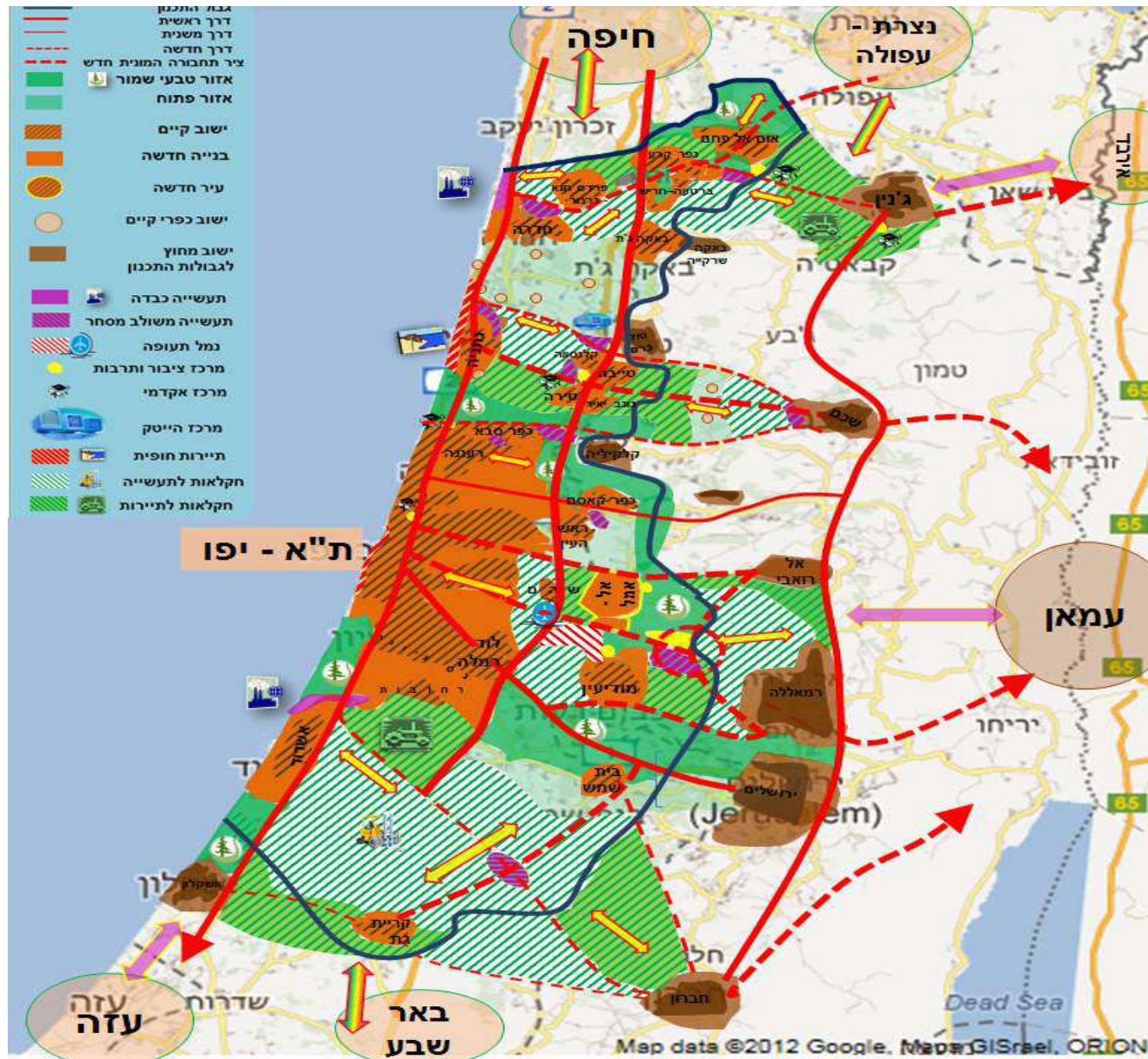


- **יצירת מנעד בחירה לצרכי מגורים, תרבות ותעסוקה:** יצירת אפשרויות ומנעד רחב של מרחבי בחירה למגורים, תרבות ותעסוקה לערבים ויהודים בקשת המזרחית של המטרופולין.



8. מדיניות התכנון

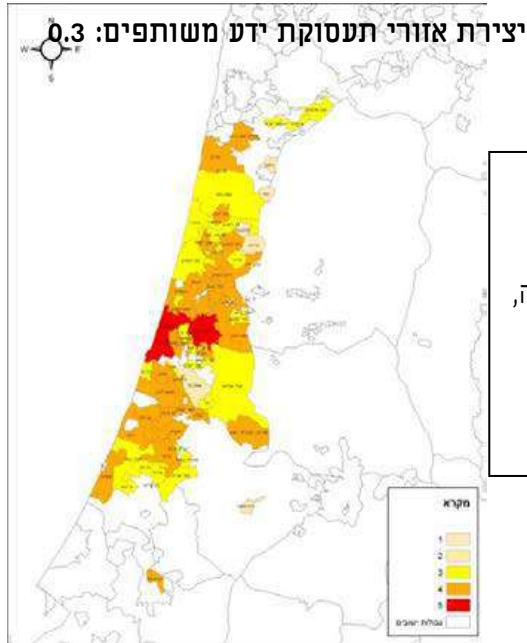




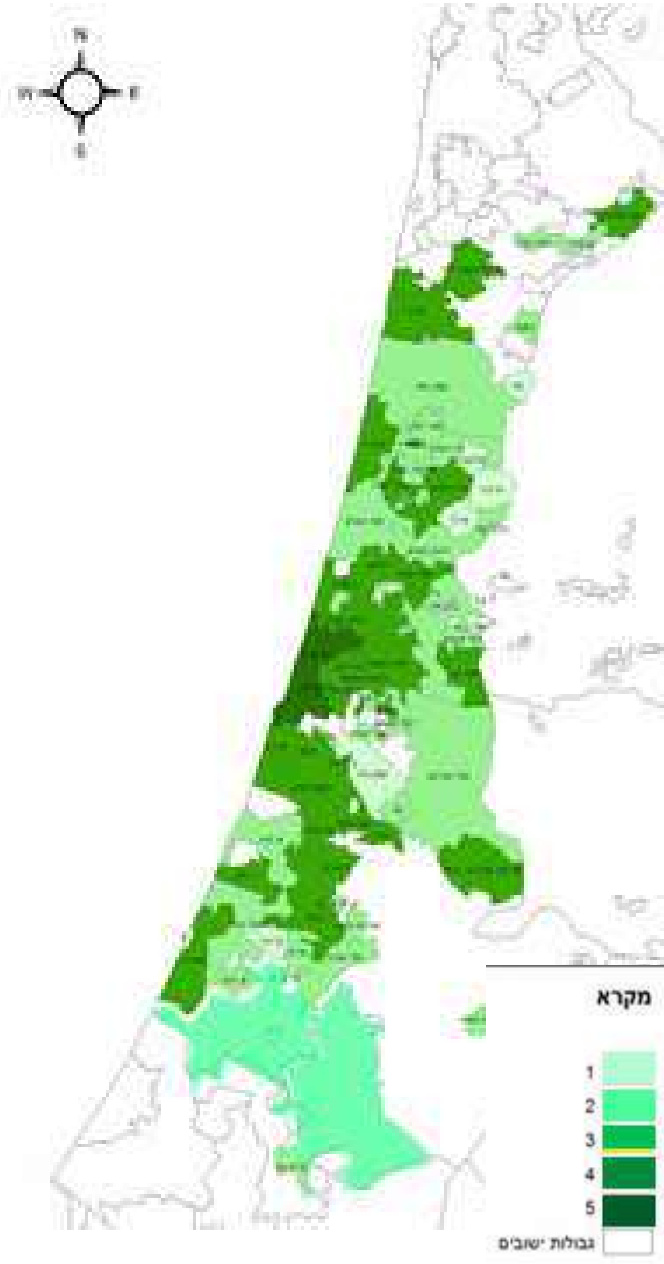
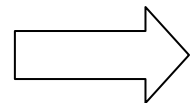
9. מיפוי היעדים עפ"י יעדים, מנועי פיתוח ומשאבי הון

9.1 יעד: שילוב החברה הערבית במטרופולין

מנוע פיתוח:

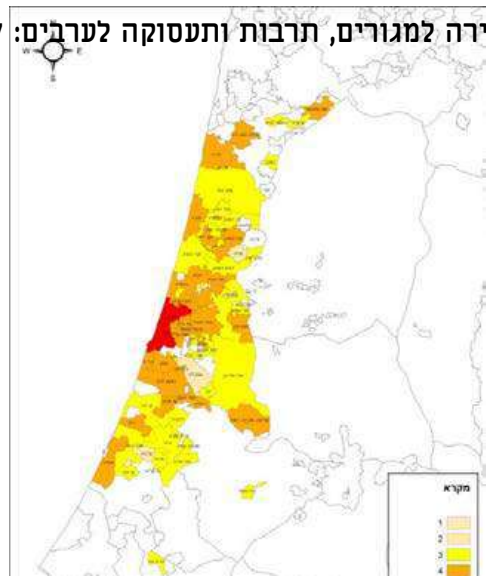


יישובים בעלי יכולת לשאת ביעד לפי מרחבים:
מרחב אימון: אום אלפחם, חדרה.
מרחב שותפות: הוד השרון, נתניה, כפר סבא, רעננה, ראש העין.
מרחב בינלאומי: מודיעין, רמלה, ת"א
מרחב הדדי מדורג: אשדוד



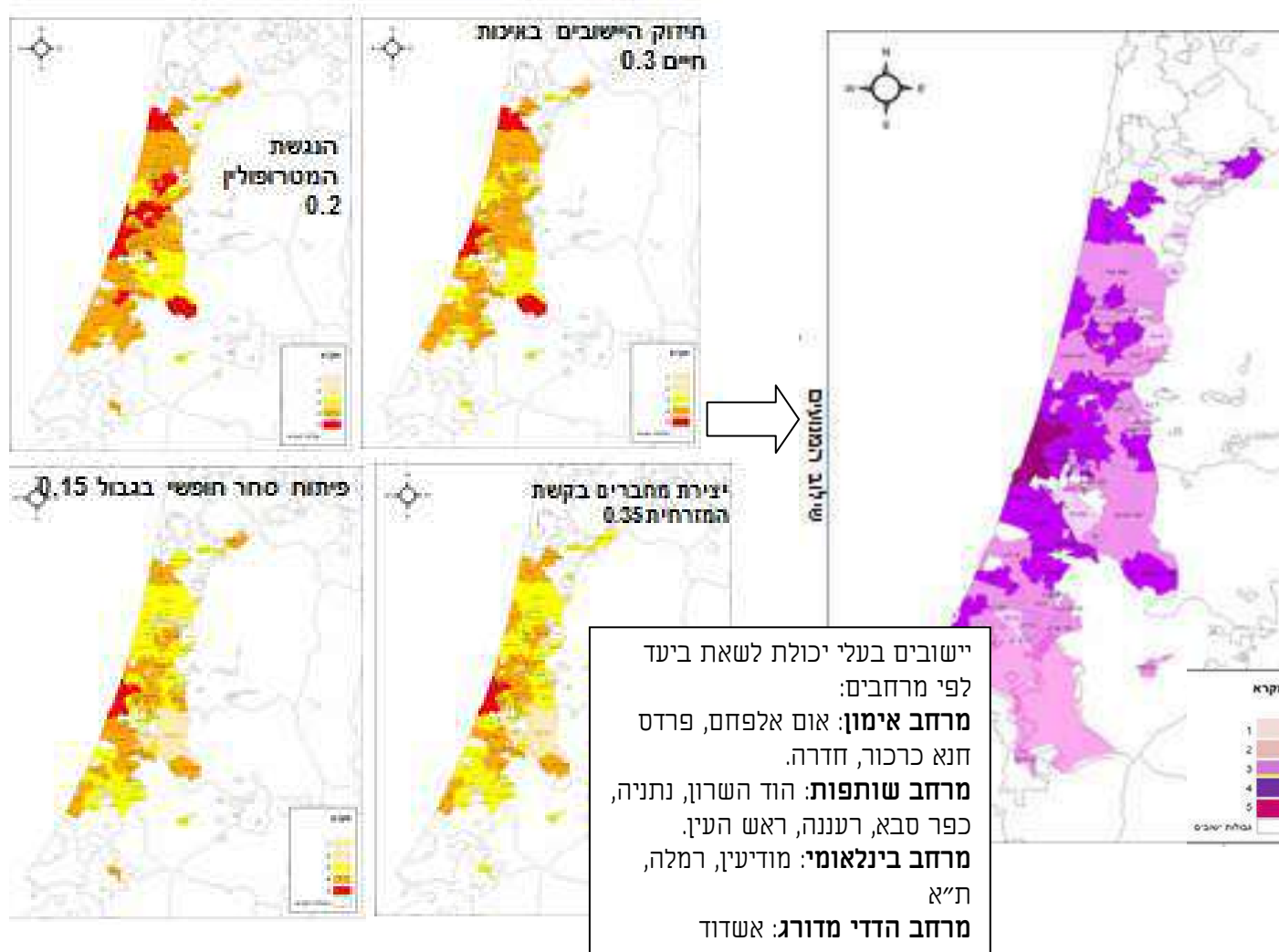
מנוע פיתוח:

יצירת מנעד מרחבי בחירה למגורים, תרבות ותעסוקה לערבים: 0.7



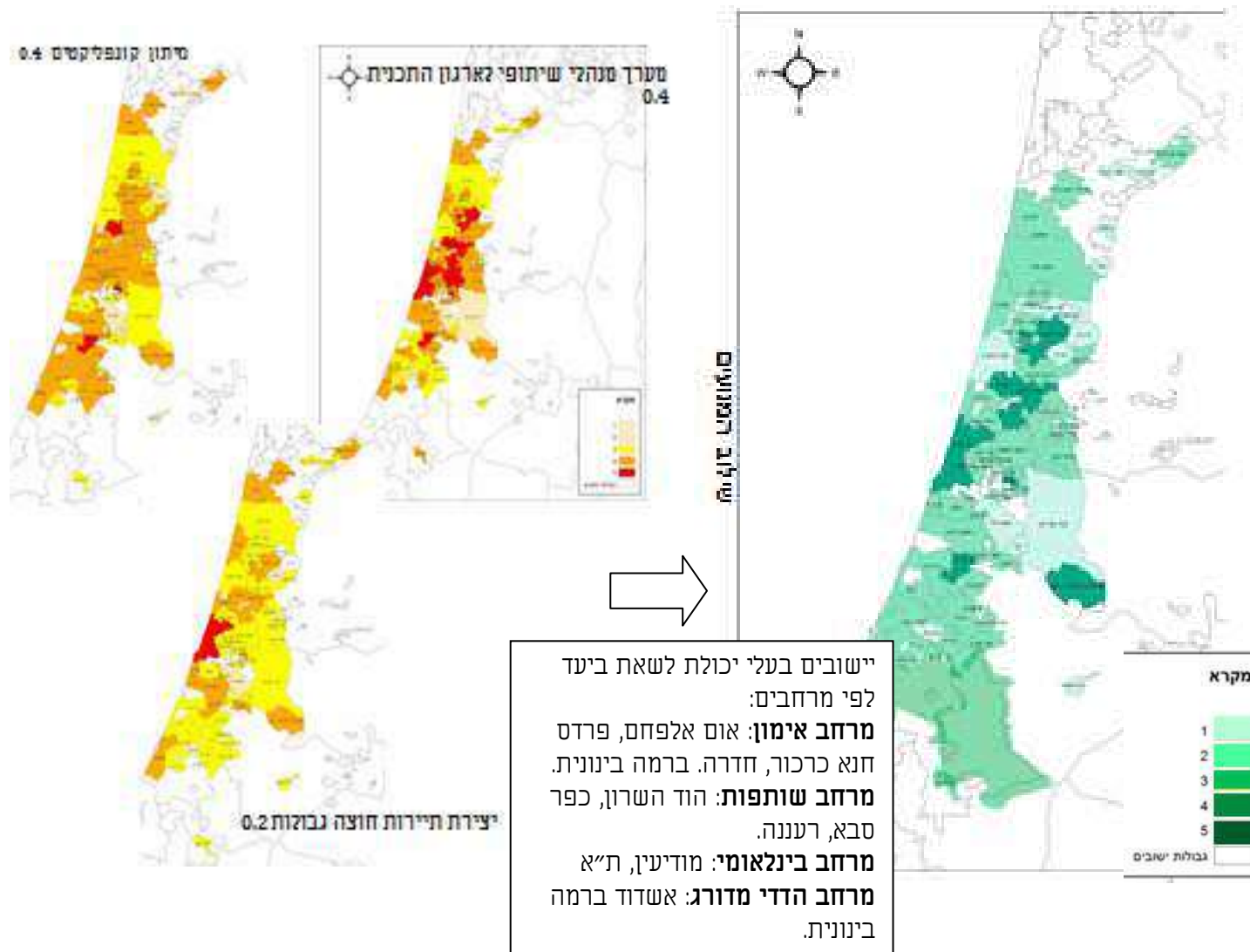
9.2 יעד: יצירת כלכלה אזורית חזקה ומרחבי בחירה בקשת

המזרחית של המטרופולין



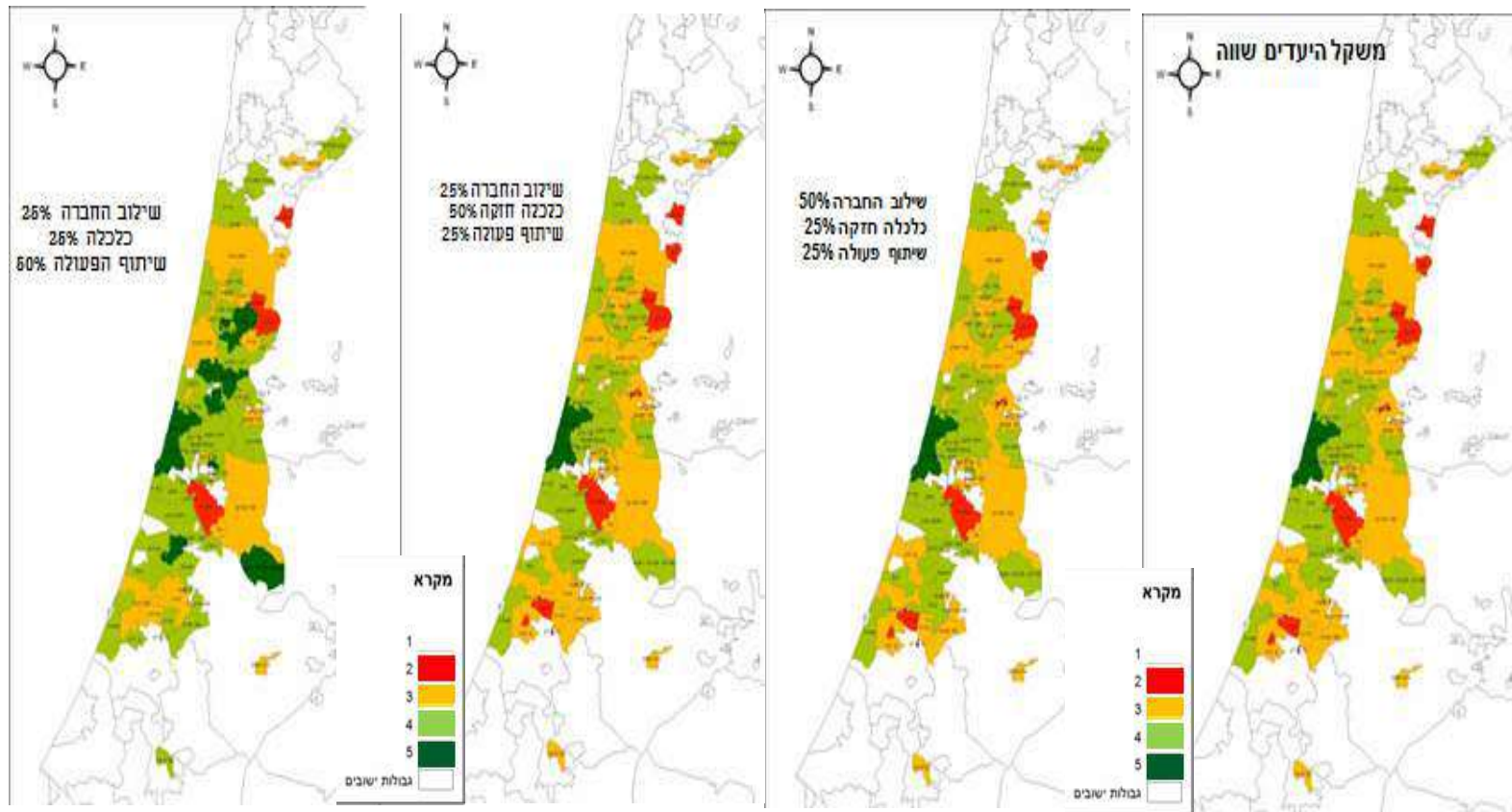
9.3 יעד: הגברת הגברת רמת שיתוף הפעולה ומרחבי האמון בין

הערבים והיהודים באזור



9.4 שילוב היעדים -4 אופציות לפי החוזק והמשקל של היעד

בדקנו מה משתנה אם נותנים משקל של 50% ליעד ושני רבעים לשני היעדים האחרים, ומצאנו שכאשר חיזקנו את משקל היעד של יצירת שיתוף פעולה, מודיעין, כפר סבא הוד השרון הראו חוזקה בקידום התוכנית.



- ארגנו את היישובים והרשויות לפי שני צירים ומיפנו 5 אסטרטגיות מרחביות לאורך המטרופולין:
- **ציר Y** : חזקות וחולשות (היכולת הקיימת היום) שמופו לפי מנועי הפיתוח בביצוע התכנית.
- **ציר X**: הזדמנויות ואיומים (התפקיד שהתוכנית נותנת לרשות)

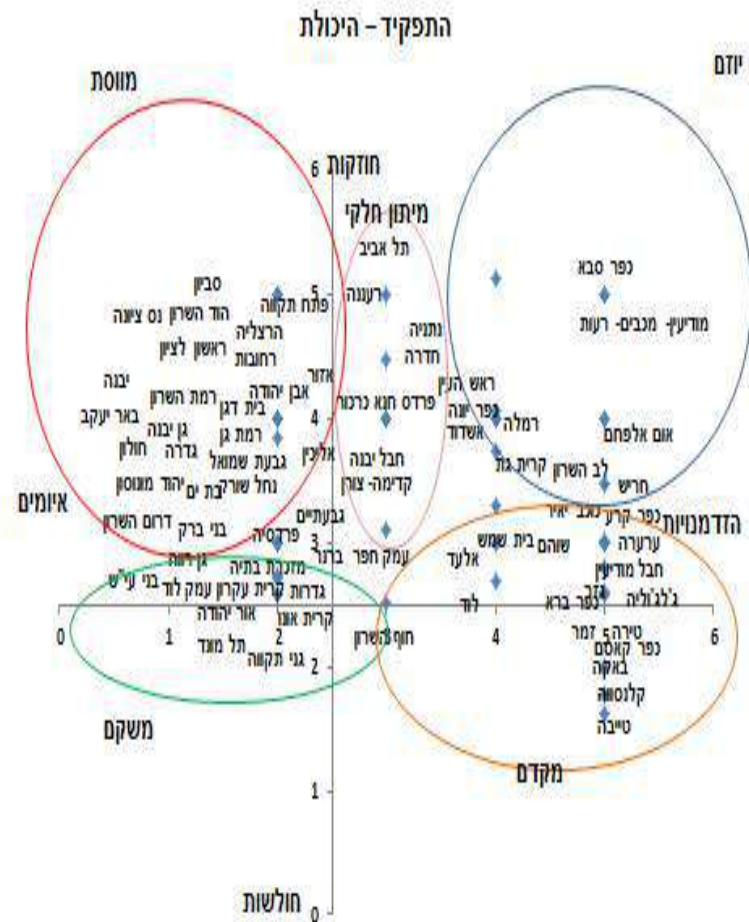
תכנון יוזם: יישובים ורשויות חזקות שהתוכנית מייעדת להם תפקיד מרכזי, וניתן להתחיל שם באסטרטגיית תכנון יוזם. היישובים הם: כפר סבא, מודיעין, אום אלפחם, רמלה, קריית גת, לב השרון, חריש, אשדוד.

תכנון מווסת: רשויות חזקות שמאיימות על התוכנית ויש להן תפקיד שלילי שצריך לווסת אותו, להגביל את הפיתוח (בנייה למגורים ותעסוקה). היישובים הם: ראשון לציון, הוד השרון, פתח תקווה, הרצליה, יבנה, חולון.

מיתון חלקי: רשויות חזקות שהתוכנית מייעדת להן תפקיד מסוים ונושאי ועל כן יש צורך לעשות בהן מיתון חלקי בהתאם לנושאים מסוימים (הגבלת הפיתוח והבניה למגורים ותעשייה ותעסוקת ידע) תוך פיתוח היבטים תכנוניים אחרים. לדוגמא, בעיר נתניה התוכנית מגבילה את פיתוח אזורי תעסוקת הידע, תעשייה ומסחר אך מפתחת בעיר ריוויירה ותיירות חוף ומלונאות. היישובים הם: ת"א יפו, רעננה, נתניה, חדרה, פרדס חנה.

תכנון מקדם: רשויות חלשות שהתוכנית מייעדת להן תפקיד מרכזי ויש צורך בהשקעה וחיזוק משאבי ההון השונים: הון החברתי, הפוליטי, הכלכלי, הרעיוני, התחבורתי והאנושי. היישובים הם: כפר קרע, ערערה, חבל מודיעין, גלגוליה, כפר ברא, כפר קאסם, טייבה, טירה, באקה, קלנסואה, לוד, בית שמש, שהם, עמק לוד.

תכנון משקם: רשויות חלשות שהתוכנית אינה מייעדת להן תפקיד מרכזי (עסקים כרגיל). היישובים הם: גני תקווה, קריית עקרון, קריית אונו, גדרה, תל מונד.



10. מנועי הפיתוח

1. יעד: שילוב החברה הערבית במטרופולין

מנוע פיתוח 1: פיתוח והרחבת אזורי תעסוקת ידע משותפים פיתוח, הקמה והרחבת אזורי תעסוקה ותעשייה עתירת ידע שמשותפים ליישובים ערבים ויהודים.

- **משקל המנוע ביעד: 30%**
- **משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:**
- **משקל גבוהה ביותר:** הון פוליטי, ההון הכלכלי של הרשויות, הון אנושי פוטנציאלי והון רעיוני שמתורגם כהשקעה בהייטק וסטארט-אפ.
- **משקל בינוני:** הון תכנון ופיתוח, הון תחבורתי והון חברתי.
- **משקל נמוך:** הון אנושי קיים.

מנוע פיתוח 2: יצירת מנעד של מרחבי בחירה למגורים תעסוקה ותרבות לערבים במטרופולין. פיתוח מנעד של מרחבי בחירה ואפשרויות למגורים, תעסוקה ותרבות לערבים.

- **משקל המנוע ביעד: 70%**
- **משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:**
- **משקל גבוהה ביותר:** הון פוליטי, ההון הכלכלי של הרשות, הון חברתי, הון תכנון ופיתוח, הון תחבורתי.
- **משקל בינוני:** הון אנושי פוטנציאלי והון סביבתי.
- **משקל נמוך:** הון אנושי קיים.

2. יעד: יצירת כלכלה אזורית חזקה ומרחבי בחירה בקשת המזרחית.

מנוע פיתוח 1: יצירת מרחבים מרכזיים לאורך הקשת המזרחית

- **משקל המנוע ביעד: 35%**
- **משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:**
- **משקל גבוהה ביותר:** הון פוליטי, הון אנושי פוטנציאלי, הון תכנון ופיתוח, הון תחבורתי.
- **משקל בינוני:** ההון הכלכלי של הרשות, הון סביבתי והון רעיוני.
- **משקל נמוך:** הון אנושי קיים, הון חברתי.

מנוע פיתוח 2: חיזוק היישובים הערבים במטרופולין והפיכתם לאטרקטיביים וברווחת חיים גבוהה

- **משקל המנוע ביעד: 30%**
- **משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:**
- **משקל גבוהה ביותר:** הון תחבורתי, הון פוליטי, ההון הכלכלי של הרשות, הון סביבתי והון תכנון ופיתוח.
- **משקל בינוני:** הון תחבורתי והון כלכלי של האוכלוסייה.
- **משקל נמוך:** הון אנושי פוטנציאלי.

מנוע פיתוח 3: הנגשת המטרופולין

- **משקל המנוע ביעד: 20%**
- **משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:**
- **משקל גבוהה ביותר:** הון תחבורתי, הון פוליטי, הון אנושי פוטנציאלי, הון חברתי.
- **משקל בינוני:** ההון הכלכלי של הרשות, הון אנושי קיים, הון תכנון ופיתוח.

- משקל נמוך: הון סביבתי.

מנוע פיתוח 4: פיתוח מרחבי סחר חופשי עם המדינה הפלסטינית

- משקל המנוע ביעד: 15%
- משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:
- משקל גבוהה: הון כלכלי של הרשות, הון פוליטי, הון תחבורתי והון רעיוני.
- משקל בינוני: הון חברתי.
- משקל נמוך: הון אנושי פוטנציאלי, הון תכנון ופיתוח.

3. יעד: הגברת רמת שיתוף הפעולה ומרחבי האמון בין הערבים והיהודים באזור.

מנוע פיתוח 1: מיתון קונפליקטים.

- משקל המנוע ביעד: 40%
- משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:
- משקל גבוהה: הון פוליטי.
- משקל בינוני: הון חברתי, הון אנושי קיים, הון אנושי פוטנציאלי, הון כלכלי של הרשות, הון תכנון ופיתוח.

מנוע פיתוח 2: פיתוח מערך מנהלי משותף לארגון ותפעול המבנה המטרופוליני השיתופי.

- משקל המנוע ביעד: 40%
- משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:

- משקל גבוהה: הון פוליטי.

- משקל בינוני: הון תכנון ופיתוח, הון כלכלי של הרשות, הון כלכלי אוכלוסייה, הון חברתי והון רעיוני.

- משקל נמוך: הון אנושי פוטנציאלי.

מנוע פיתוח 3: פיתוח תיירות בינלאומית חוצה גבולות

- משקל המנוע ביעד: 20%
- משאבי ההון הרלוונטיים לפי משקל המשאב ביעד:
- משקל גבוהה: הון סביבתי, הון פוליטי והון תחבורתי.
- משקל בינוני: הון חברתי, הון כלכלי של הרשות, הון אנושי פוטנציאלי.
- בעלי משקל נמוך: הון אנושי קיים, הון כלכלי אוכלוסייה.

11.1 פיתוח התוכנית – פירוט המרחבים

כפי שציון בסעיפים 7 ו-8 לעיל התוכנית מושתתת על פיתוח של 4 מרחבים: מרחב אמון, מרחב שותפות, מרחב בינלאומי ומרחב הדדי מדורג.

11.1 מרחב אמון

- אזור גיאוגרפי: אום אלפחם – ערערה – חריש – חדרה.
- התמחות מרחבית: תעשיית ידע ואנרגיה סביבתית מתקדמת, תוך שימוש בהשכלה, תעסוקה ומסחר, פיתוח הון אנושי ורעיוני

ישובים מרכזיים	אוכלוסייה קיימת			אוכלוסייה חזויה 2050			שוב פלסטיני משתתף		
	יהודים	ערבים	סה"כ	יהודים	ערבים	סה"כ	שם	אוכל'	
נתניה, טייב, הקלנסווה,	200	60	260	450	200	650	טולכרם	162	350
כפר סבא, רעננה, טירה	160	30	190	350	125	475	קלקיליה	95	210

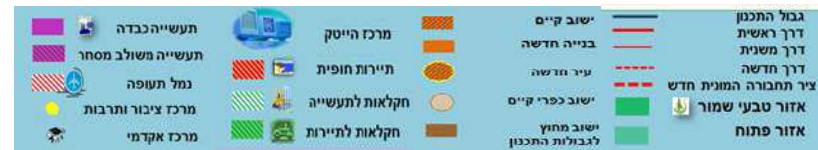
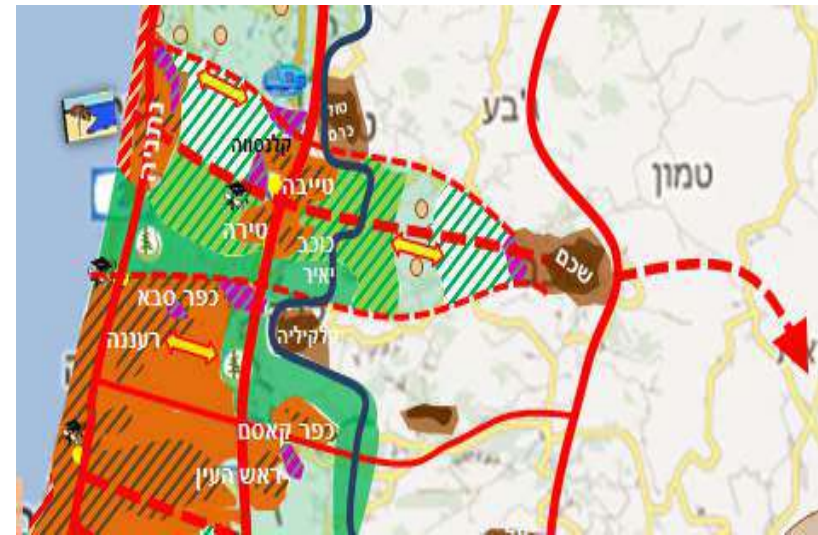
- **התמחות מרחבית:** תעשיית ידע וטכנולוגיה, יצירת אזורי השכלה, מסחר ותעסוקה משותפים, פיתוח טבע וחוף. ההתמחות נשאבת מנקודות הכוח של האזור כבעל פוטנציאל כלכלי אנושי ותיירותי.
- בתרחיש של הסכם שלום אזורי המרחב יתחבר לטול-כרם, קלקיליה ושכס.

פרוגרמה למועסקים, מסחר ותעשייה:

ישובים מרכזיים	2050			
	גודל אוכל' באלפים	מס' מועסקים באלפים	מס' המועסקים בתעשייה באלפים	סוג התעשייה לפי הצריכה לקרקע
נתניה, טייב, הקלנסווה,	650	420	294	צרכנית בינונית
כפר סבא, רעננה, טירה	475	310	217	צרכנית בינונית

אזור	אוכלוסיה	מקד'ם	שטח נטו במ"ר	אחוזי בניה	שטח ברוטו בד'
מחבר נתניה	650	1.2	780,000	100%	1560
מחבר כפר סבא	475	1.0	475,000	100%	950

ישובים מרכזיים	שטחים נדרשים להרחבה בדונם		
	יהודים	ערבים	סה"כ
נתניה, טייב, הקלנסווה,	18,165	9,479	27,644
כפר סבא, רעננה, טירה	13,910	6,279	20,189



תחזית אוכלוסייה:

11.3 מרחב בינלאומי

2050				מס' מועסקים באלפים	מס' מועסקים באלפים	גודל אוכל' באלפים	ישוים מרכזיים
שטח נדרש לתעשייה	סוג התעשייה לפי הצריכה לקרקע	מס' המועסקים בתעשייה באלפים	סוג התעשייה לפי הצריכה לקרקע				
18,000	צרכנית קטנה	322	460	700	שוהם, מודיעין, רמלה, לוד		

מועסקים כיום באלפים		מועסקים ב- 2050 באלפים			ישו פלסטיני משתתף	מועסקים 2050	מועסקים כיום	שם	סה"כ	מסחר שירותים	תעשייה	סה"כ	מועסקים כיום	שם	מועסקים 2050
תעשייה	מסחר שירותים	תעשייה	מסחר שירותים	סה"כ											
70	30	100	322	460	420	145	420	145	420	145	420	145	420	145	420

אזור	אוכלוסייה	מקדם	שטח נטו במ"ר	אחוזי בניה	שטח למסחר ברוטו בד'
מחבר מודיעין	700	1.2	840,000	100%	1680
מחוז תל אביב	2524	1.2	3,028,000	150%	4037
מחוז מרכז (ללא ערי המחברי)	2076	1.0	2,076,000	100%	4152

ישוים מרכזיים			שטחים נדרשים להרחבה בדונם	
שוהם, מודיעין, רמלה, לוד	יהודים	ערבים	סה"כ	סה"כ
21,255	10,725	31,980		

ישוים מרכזיים		שטחים נדרשים להרחבה בדונם	
תל אביב	מחוז מרכז (ללא ערי המחברים)	סה"כ	סה"כ
72,553	115,024	72,553	115,024

11.4 מרחב הדדי מדורג

- **אזור גיאוגרפי:** מודיעין, אל-אמל (עיר חדשה), שהם, רמלה-לוד.
- **התמחות מרחבית:** המרחב מתמחה בתחבורה בינלאומית (נמל תעופה), ממשל, תרבות, עסקים בינלאומי, השכלה.
- בתרחיש של הסדר שלום אזורי המרחב יתחבר לרמאללה, אל-רוואבי (עיר מתוכננת במדינה הפלסטינית), ויצור קשר בינלאומי בין ת"א יפו - רמאללה.
- ההתמחות נשאבת מהקרבה לת"א - יפו וירושלים בו זמנית, ההון התחבורתי הגבוהה ונמל התעופה ועתודות הקרקע לתכנון.



פרוגרמת אוכלוסייה ומועסקים:

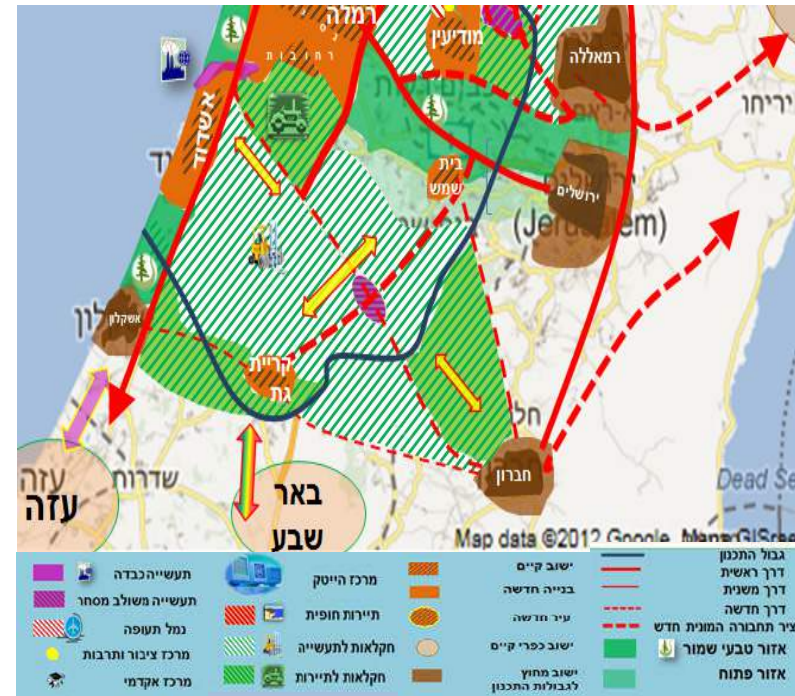
- **אזור גיאוגרפי:** אשדוד, קריית גת, בית שמש.
- **התמחות מרחבית:** תעשיית נמל, תעשייה כבדה, ותעשייה עתירת ידע. ההתמחות נשאבת מנקודות הכוח של האזור, הנמל, עתודות הקרקע והפוטנציאל הכלכלי – אנושי באזור.
- בתרחיש של הסכם שלום אזורי המרחב יתחבר אל חברון.

ישוב פלסטיני משנת 2050			אוכלוסייה חזויה 2050			אוכלוסייה קיימת			ישוים מרכזיים
שם	אוכל	2050	סה"כ	ערבים	יהודים	סה"כ	ערבים	יהודים	
חברון	170	340	762	50	712	475	---	475	אשדוד, אשקלון, בית שמש, קריית גת וקריית מלאכי

שטחים נדרשים להרחבה בדונם			ישוים מרכזיים
יהודים	ערבים	סה"כ	
16,945	1200	18145	אשדוד, אשקלון, בית שמש, קריית גת וקריית מלאכי

2050					ישוים מרכזיים
שטח נדרש לתעשייה	סוג התעשייה לפי הצריכה לקרקע	מס' המועסקים בתעשייה באלפים	מס' מועסקים באלפים	גודל אוכל"ם באלפים	
124,000	צרכנית גדולה	344	493	762	אשדוד, אשקלון, בית שמש, קריית גת וקריית מלאכי

אזור	אוכלוסייה	מקדם	שטח נטו במ"ר למסחר	אחוזי בניה	שטח ברוטו בד' למסחר
מחבר אשדוד	762	1.2	854,000	100%	1708



פרוגרמת אוכלוסייה ומועסקים:

12. פרוגרמה כוללת

12.1 אוכלוסייה

תחזית האוכלוסייה פותחה בהסתמך על תחזית האוכלוסייה הבינונית עפ"י הלמ"ס, שגורסת כי בשנת היעד 2050 אוכלוסיית ישראל תעמוד על כ- 13.8 מיליון נפש. מטרתנו היא שבשנת היעד מספר התושבים של מטרופולין ת"א יפוי יעמוד על כ- 7.6 מיליון תושבים ויהווה כ- 50% מכלל אוכלוסיית ישראל. אנו מדברים על תוספת של כמיליון תושבים מעבר לשיעור הגידול הטבעי החזוי. כיום גודל אוכלוסיית מחוז תל אביב עומדת על כ- 1.3 מיליון נפש. גודל האוכלוסייה של מחוז מרכז (אשר כולל בתוכו חלק מיישובי המרחבים) עומד על כ- 1.9 מיליון נפש אשר ביחד מהווים כ- 43% מאוכלוסיית ישראל. היות ואחת המטרות המרכזיות שלנו היא חיזוק הקשת המזרחית של המטרופולין, אנו נעודד הגירה פנימית ספציפית לאזור זה וכן לערים חדרה, נתניה ואשדוד.

הטבלה הנ"ל מסכמת את גודל האוכלוסייה באזורי המרחבים כיום ובעתיד:

אוכלוסייה קיימת		אוכלוסייה חזויה 2050			אוכלוסייה קיימת		
יהודים	ערבים	סה"כ	יהודים	ערבים	סה"כ	יהודים	ערבים
1135	214	1349	2252	780	3032	981	2040

12.2 פרוגרמה למגורים

באזורי המרחבים גודל משק הבית החזוי עומד על 3.5 נפשות למשק בית. הצפיפות הרצויה היא 12 יח' דיור /ד' נטו. הקצאת שטחי ציבור עומדת על 50%. (מקדם מעבר מצפיפות נטו לצפיפות שכונתי =2).

רווחת החיים הנוכחית היא 28.57 כאשר היא תעלה ב- 1% כל שנה, על כן רווחת החיים בשנת היעד 2050 תעמוד על 42.

שטחים נדרשים להרחבה בדונם		
יהודים	ערבים	סה"כ
80285	37,866	118,151

מחוז תל אביב, גודל משק הבית החזוי עומד על 3.0 נפשות למשק בית. הצפיפות הרצויה עומדת על 18 יח' דיור/דונם, כולל הקצאה של 50% שטחי ציבור.

מחוז	ישובים מרכזיים	שטחים נדרשים להרחבה בדונם
תל אביב	תל אביב-יפו, הרצליה, חולון, רמת גן, בני ברק, בת ים	72,553 סה"כ
מחוז מרכז ללא ערי המחברים	ראשון לציון, פתח תקווה, ראש העין	115,024

12.3 אומדן מועסקים

- כיום מספר המועסקים מתוך האוכלוסייה המקומית עומד על כ- 3.144 מיליון מועסקים. כאשר מספר זה מהווה כ- 80% מכלל המועסקים בתוך המטרופולין.
- בשנת היעד 2050 מספר המועסקים בתוך המטרופולין יעמוד על כ- 3.9 מיליון מועסקים כאשר בערי המרחב המועסקים המקומיים יהוו כ- 70% מכלל המועסקים.
- כלל המועסקים במרחבים יעמוד על כ- 1.5 מועסקים מתוכם 1.046 מיליון מועסקים מקומיים. אנו צופים כי בשנת היעד כ- 60% מהאוכלוסייה הערבית תשתתף בכוח העבודה (בהתאם לתחזיות).

- המועסקים בתוך מחוז זה הם: כ- 1.22 מיליון מועסקים כאשר מתוכם כ- 975 אלף מועסקים גרים בתוך המחוז.

- לעומת זאת שאר המקומות במחוז מרכז ללא ערי המרחבים כ- 872 אלף מועסקים. כאשר המגמה בחלק היוממות מחוצה לו כמעט אפסית, והעוסקים בתעשייה יהיו חלוקים : כ- 30% (261 אלף) מהמועסקים יעסקו בתעשייה שצורכת שטח בינוני, וכ- 40% (349 אלף) מהמועסקים יעסקו בתעשייה שצורכת שטחים גדולים. ההנחה שלנו היא שרוב האזורים האלה נמצאים בתווך בין שני מוקדי המשיכה בתכנית שאנחנו מציעים לכן היוממות לתוך האזור הזה כמעט אפסית.

12.4 פרוגרמה לשטחי מסחר

שטח ברוטו בדונם	שטח נטו במ"ר	מקדם	אוקלוסייה	מחוז תל אביב
4037	3,028	1.2	2524	
4152	2,076	1.0	2076	מחוז מרכז (ללא ערי המחברים)

שטח ברוטו בדונם	שטח נטו במ"ר	אוקלוסייה
13519	8623000	7.6 מיליון

13. יישום התוכנית - הלכה למעשה

13.1 התמודדות עם הקונפליקטים

אנו נוקטים באסטרטגיה שיטתית המבוססת על מחשבה וניתוח משותף לצורך שינוי הפרדיגמה השלטת.

מרכיבי האסטרטגיה:

מועסקים כיום באלפים		מועסקים ב-2050 באלפים			ישוב פלסטיני משותף	
תעשייה	מסחר שירותים	סה"כ	תעשייה	מסחר שירותים	סה"כ	מועסקים כיום
259	111	370	1394	460	1854	1080

- חישובנו את המועסקים בהתאם להתמחות המרחבים, לפי הפעילות התעשייתית ובהתאם לצריכת שטח לתעשייה מצריכה גדולה, בינונית וקטנה בהתאם לפירוט של המרחבים בהמשך.

2050			
גודל אוכל' באלפים	מס' מועסקים באלפים	מס' המועסקים בתעשייה באלפים	שטח נדרש לתעשייה
3062	1854	1394	300000

מחוז	ישובים מרכזיים	גודל אוכל' באלפים	מס' מועסקים באלפים	מס' המועסקים בתעשייה באלפים	סוג התעשייה לפי הצריכה לקרקע	שטח נדרש לתעשייה
מחוז תל אביב יפו	תל אביב, הרצלייה, רמת גן בני ברק אזור חולון, גבעתיים	2524	1220	854	צרכנית קטנה	22,000
מחוז מרכז	פתח תקווה, ראשון לציון, רחובות, נס ציונה(ללא ערי המחברים)	2076	872	610	צרכנית בינונית	18,000
					צרכנית גדולה	62,800

- מחוז תל אביב מתמחה בעסקים פיננסיים ותעשייה ידע שצורכות שטחים קטנים לתעשייה, גם המגמה של היוממות למחוז זה תמשיך אך תורגש האטה מסוימת ביוממות. כאשר לפי ההנחות שלנו כ- 20% מהמועסקים במחוז זה יהיו יוממים.



13.2 אסטרטגיות ופרויקטים

מרחב אמן

שלב א: 2012 – 2020

- **הקמת מנהלת** למרחב שמורכבת מראשי רשויות) אום אלפחם, חדרה, פרדס חנה כרכור, כפר קרע, חריש, באקה ג'ת, ערערה, ברטעה), נציגי חברה אזרחית, נציגי משרדי הממשלה, חברת החשמל ומועצה אזורית עמק חפר.
- **הרחבת היישובים:** אום אלפחם, כפר קרע, ערערה, חדרה, פרדס חנה כרכור, באקה, ג'ת, ברטעה.
- **שדרוג התשתית המקומית** בתוך היישובים עם מתן דגש על נגישות ובטיחות.
- **פיתוח תחבורה ציבורית** לאורך כביש 65 מחדרה לאום אלפחם.
- **מתן הקלות מעבר מהצירים האורכיים** הקיימים ליישובים המזרחיים (מדרך 6 4 1 2) באזור המרחב.
- **שמירת על קרקע** בעלת ערך סביבתי, נופי ותרבותי. ויצירת פארק מטרופולני.
- **הקמת מרכז לחקר הסביבה:** מוסדות להשכלה גבוהה ומחקר והכשרת הון אנושי בתחום החקלאות, האנרגיה והסביבה

- **זיהוי ושינוי גישות כלפי הקונפליקט:** יצירת מטרות משותפות, בניית אימון, שותפות וחזקת מערכות היחסים.
- **השתתפות הציבור בתכנון:** יצירת מערך להעצמה קהילתית ושיתוף הציבור בתהליכי התכנון.
- **העלאת מודעות וגיוס תמיכה:** גיוס שותפים מהקהילה ומוסדות התכנון, בניית קואליציות של ארגונים להפעלת לחץ על מקבלי ההחלטות.
- **סנגור:** פנייה ישירה למקבלי ההחלטות ולבעלי העניין השונים.
- **הסברה:** יצירת שיח תכנוני – מרחבי שונה בקרב הציבור הרחב אשר ייצור תמיכה ציבורית והפחתת התנגדויות, תוך שקיפות ובהירות.
- **גישור:** מציאת פתרונות תכנוניים מוסכמים המכירים בתפיסות ובייחוד של הקהילות השונות, ומבוסס עליהן.
- **בניית מוסדות:** בניית מוסדות להשכלה גבוהה ומחקר, מרכזי תרבות ומרכזים בינלאומיים לעסקים ושלוש, תוך הכשרת הון אנוש מקומי.
- **הקמת מנהלת ארצית ומנהלות מרחביות:** הקמת מנהלת ארצית משותפת בין מוסדות התכנון, משרדי הממשלה, ועדת המעקב העליונה לערביי ישראל, ארגוני חברה אזרחית, מומחים ואנשי מקצוע. המנהלת הארצית תקים מנהלת לכל מרחב לצורך הובלה וניהול תהליך התכנון בצורה אפקטיבית ויעילה, נגישה לציבור, ו"בגובה העיניים", שמבוססת על האינטרסים והמטרות המשותפות. המנהלת תכלול את כל ראשי הרשויות במטרופולין, תבצע בקרה ומעקב אחרי ביצוע שלבי התכנית, תגייס מקורות ממון מקומי, ממשלתי ובינלאומי. ובתרחיש של שלום אזורי תייצר שיתופי פעולה עם ערים פלסטיניות וערים נוספות במרחב.

- **הכשרת קרקעות** לבניה ביישובים הקיימים לקליטת אוכלוסייה חדשה.
- **בנייה ופיתוח של צירי רכבת** רוחבי שיחבר את אום אל פחם והאזור לכלל הארץ, גם לנוסעים ולמטענים.
- **הסדרת וסבסוד קווי תחבורה ציבורית** להנגשה לאוכלוסיות מוחלשות לאזורי מסחר, תעסוקה והשכלה גבוהה.

שלב ג: 2031 – 2040

- **משיכת אוכלוסייה ערבית** מהגליל ליישובים הערביים במרחב, תוך מתן מנעד בחירה רחב למגורים, תרבות ותעסוקה באזור.
- **יצירת שת"פ אזורי בנושאי תרבות**, ידע ומחקר בין היישובים.

שלב ד: 2041 – 2050

- **יצירת שת"פ עם מדינות האזור** ובעיקר הרשות הפלסטינית.
- **פיתוח סחר חופשי** בין שני צדי הגבול וחיבור עם ג'נין.

מרחב שותפות

שלב א: 2012 – 2020

- **הקמת מנהלת למרחב:** מורכבת מראשי הרשויות, נציגי חברה אזרחית, משרדי ממשלה ונציגי מועצה אזורית לב השרון, דרום השרון והוד השרון.
- **אישור תכניות והרחבת היישובים:** טייבה, טירה, קלנסואה, כפר קאסם, כפר סבא, ראש העין, גלגוליה.
- **מתן תמריצים למועצה האזורית לב השרון** ודרום השרון בתמורה

במיוחד הכשרת ועידוד תעסוקת נשים ערביות.

- **תכנון והכשרת קרקעות לתעשיית אנרגיה** ירוקה ואזורי תעסוקה ומסחר מתאימים המשרתים את האוכלוסייה.
- **עידוד משקיעים פוטנציאליים** להשקיע בנושא אנרגיה ירוקה וחקלאות.
- **הקמת ארגון לניהול תעשיית החקלאות** המודרנית ושיווקה ברמה בינלאומית.
- **מתן תמריצים לחדרה ופרס חנה- כרכור** כדי שישתפו פעולה עם אום- אלפחם ובאקה להקמת מרכז אנרגיה משותף.
- **תכנון מחדש של חריש** כעיר ערבית – יהודית משותפת.
- **מתן תמריצים ממשלתיים** להעסקת ערבים ואוכלוסיות חלשות אחרות.

שלב ב: 2021 – 2030

- **תכנון והכשרת קרקעות** לתעשיית אנרגיה ירוקה ואזורי תעסוקה ומסחר מתאימים המשרתים את האוכלוסייה.
- **מתן תמריצים לחדרה ופרס חנה-כרכור** כדי שישתפו פעולה עם אום אלפחם ובאקה ויקימו מרכז אנרגיה משותף.
- **עידוד משקיעים פוטנציאליים** להשקיע בנושא תעשיית אנרגיה וחקר הסביבה.
- **הכשרת ועידוד תעסוקת נשים** ערביות.
- **פיתוח פסטיבלים**, אירועים תרבותיים ואמנותיים משותפים.
- **שמירת על קרקע בעלת ערך סביבתי** ונופי.

לויתור על קרקעות למען אזורי תעשייה ותעסוקה עתירי ידע, והקמת מרכז אקדמי.

• **שדרוג תשתיות מקומיות** בתוך היישובים עם מתן דגש על נגישות ובטיחות.

• **הכשרת ופיתוח ציר רכבת רוחבי** שיחבר את נתניה לטייבה, ת"א לכפר סבא – כפר קאסם וראש העין.

• **מתן הקלות מעבר מהצירים האורכיים** הקיימים ליישובים המזרחיים (מדרך 6 1 4 21) באזור המרחב.

• **שמירת על קרקע** בעלת ערך סביבתי, נופי ותרבותי, ויצירת פארק מטרופוליני.

• **תכנון אוניברסיטה** למדע וטכנולוגיה: מוסדות להשכלה גבוהה, מחקר והכשרת הון אנושי בתחום ההייטק, טכנולוגיה ותעשייה עתירת ידע משולבת עם מסחר.

• **הכשרת ועידוד** תעסוקת נשים ערביות.

• **תכנון והכשרת קרקעות** לאזורי תעסוקה, מסחר ובית חולים, מותאמים לאוכלוסייה.

• **עידוד משקיעים פוטנציאליים** להשקיע בתעשיות עתירות ידע וחברות הזנק.

• **הקמת קרן להשקעה** ועידוד חברות הזנק בקרב צעירים באזור.

• **הגבלת פיתוח אזורי תעסוקה ותעשייה** בנתניה.

• **תכנון פארק מטרופוליני** ורביירה תיירותית לאורך חוף הים בנתניה.

• **מתן תמריצים ממשלתיים** להעסקת ערבים ואוכלוסיות מודרות נוספות.

• **תכנון והקמת רווירה בנתניה**, והכשרת קרקעות למלונאות.

שלב ב: 2021 – 2030

• **הקמת האוניברסיטה**

• **תכנון והכשרת קרקעות לאזורי תעשייה** ותעסוקה עתירת ידע משותפים משולבים עם מסחר ומשרדים.

• **עידוד משקיעים פוטנציאליים** להשקיע בתעשיות עתירות ידע וטכנולוגיה.

• **הכשרת ועידוד** תעסוקת נשים.

• **שמירת על קרקע** בעלת ערך סביבתי, נופי ולאומי .

• **הכשרת קרקעות לבניה** ביישובים הקיימים (ערבים ויהודים) לקליטת אוכלוסייה חדשה.

• **הסדרת וסבסוד קווי תחבורה** ציבוריים להנגשת אזורי מסחר, תעסוקה והשכלה גבוהה.

• **הקמת מרכז רפואי ולחקר תרופות** וביו-טכנולוגיה.

שלב ג: 2031 – 2040

• **עידוד אוכלוסייה ערבית** מהצפון והדרום לעבור ליישובים הערביים במרחב, תוך מתן מנעד מגורים רחב.

• **יצירת שיתוף פעולה** אזורי בנושאי טכנולוגיה ויזמות עסקית.

שלב ד: 2041 – 2050

- **הרחבת והנגשת נמל התעופה** בן גוריון לכיוון מזרח.
- **תכנון והכשרת קרקעות ליצירת האב תחבורתי בינלאומי** באזור מודיעין.
- **הקמת אזור תעסוקה** באזור רמלה לוד.
- **השקעה בהון החברתי והאנושי** ברמלה ולוד.
- **הגבלת הבנייה והפיתוח באזור המערבי של המטרופולין**, ויסות הפעילויות הכלכליות בתל אביב.
- **חיזוק יפו כמרכז ערבי תרבותי היסטורי** בעל ערך.
- **גיוס מימון** מחו"ל וגורמים בינלאומיים.

שלב ב: 2021 – 2030

- **שיווק העיר הערבית** החדשה "אל-אמל" והתחלת ביצוע.
- **תכנון והכשרת קרקעות לאזורי תעשייה** ותעסוקה עתירי ידע משותפים משולבים עם מסחר ומשרדים.
- **הקמת בית חולים אזורי**
- **הקמת האב תחבורתי בינלאומי** באזור עמק לוד ליד מודיעין.
- **שמירה על קרקעות** בעלות ערך סביבתי, נופי ותרבותי.
- **הכשרת קרקעות לבניה** ביישובים הקיימים (ערבים ויהודים) לקליטת אוכלוסייה חדשה.
- **הכשרת ופיתוח ציר רכבת** רוחבי שיחבר את נתניה לטייבה, ואת ת"א וכפר-סבא לכפר קאסם.
- **הסדרת וסבסוד קווי תחבורה** להנגשת אזורי מסחר, תעסוקה

- **פיתוח אזור סחר חופשי** ויצירת שת"פ חוצה-גבולות עם מדינות האזור ובעיקר הרשות הפלסטינית (טול כרם, קלקיליה ושכם).

מרחב בינלאומי

שלב א: 2012 – 2020

- **הקמת מנהלת למרחב** המורכבת מראשי הרשויות, נציגי המנהלת הארצית, נציגי OECD, חברה אזרחית, נציגי משרדי הממשלה, מועצה אזורית חבל מודיעין ועמק לוד.
- **אישור תכניות והרחבת היישובים**: מודיעין, שהם, רמלה, לוד.
- **מתן תמריצים כלכליים** למועצה האזורית חבל מודיעין כדי שיוותרו על קרקעות למען הקמת העיר הערבית החדשה "אל אמל, ופיתוח אינטנסיבי לצורך הקמת האב hub - כלכלי ותחבורתי בינלאומי.
- **תכנון הקמת העיר הערבית** החדשה "אל-אמל".
- **שדרוג התשתית המקומית** בתוך היישובים עם מתן דגש על תחבורה ובטיחות.
- **חיזוק צירי הרכבת** והתחבורה הציבורית למודיעין, יצירת צירי רכבת לאורך ולרוחב המטרופולין, חיבור לכפר קאסם, טייבה, באקה ואום אלפחם בהמשך לעפולה נצרת וחיפה.
- **שמירת על קרקעות** בעלות ערך סביבתי, נופי ותרבותי. ויצירת פארק מטרופולני.
- **הקמת אוניברסיטה** באזור מודיעין למשיכת צעירים לאזור.
- **תכנון והכשרת קרקעות לאזור עסקים** ומסחר בינלאומי.

והשכלה גבוהה.

- **אישור תכניות והרחבת היישובים:** אשדוד, קריית גת ובית שמש.
- **מתן תמריצים כלכליים** למועצות האזוריות כדי שיוותרו על קרקעות למען הקמת אזור תעשייה כבדה, תעשייה עתירת ידע באזור קריית גת.

שלב ג: 2031 – 2040

- **שדרוג התשתית** המקומית בתוך היישובים עם מתן דגש על תחבורה ובטיחות.
- **הכשרת ופיתוח ציר רכבת** רוחבי שיחבר את אשדוד לקריית גת ובית שמש עד מודיעין.
- **שדרוג נמל ימי אשדוד** והרחבתו לקליטת סחורות ממנו ואליו שישרתו את המרחבים הבינלאומי והדרומי (הדדי מדורג) בעיקר.
- **שמירת על קרקעות** בעלות ערך סביבתי, נופי ותרבותי. ויצירת פארק מטרופולני.
- **הקמת מרכזי הכשרה** אקדמאיים באזור קריית גת להשקעה בהון אנושי.

- **תכנון והכשרת קרקעות** לאזור תעשייה כבדה, תעשייה עתירת ידע. באזור קריית גת.
- **שיקום בית שמש** והשקעה בהון החברתי והאנושי.

שלב ב: 2021 – 2030

- **תכנון והכשרת קרקעות** לאזורי תעשייה ותעסוקה עתירי ידע משולבים עם מסחר ומשרדים.
- **חיזוק צירי הרכבת** והתחבורה הציבורית לאשדוד – קריית גת – בית שמש שתתחבר עם מודיעין.
- **שמירה על קרקעות** בעלות ערך סביבתי, נופי ותרבותי.

- **הקמת עיר חדשה בשם אל-אמל** "התקווה", בקרבת מודיעין.
- **עידוד אוכלוסייה ערבית** מהצפון והדרום לעבור לעיר החדשה "אל-אמל" תוך מתן מנעד מגורים רחב.
- **יצירת פרויקטים תרבותיים**, עסקיים וחברתיים משותפים.
- **הקמת מרכז לתרבות** פלסטינית
- **הקמת מרכז בינלאומי** ללימודי שלום
- **הקמת מרכז לעסקים** בינלאומיים.

שלב ד: 2041 – 2050

- **פיתוח אזור סחר חופשי** ויצירת שת"פ חוצה-גבולות עם מדינות האזור ובעיקר הרשות הפלסטינית (רמאללה, אל-רוואבי)
- **עידוד אוכלוסייה ערבית** מהצפון והדרום לעבור לעיר החדשה "אל-אמל" תוך מתן מנעד מגורים רחב.
- **פיתוח צירי תחבורה ציבורית לכיוון רמאללה** ואל-רוואבי.

מרחב הודי מדורג

שלב א: 2012 – 2020

- **הקמת מנהלת למרחב** המורכבת מראשי הרשויות, נציגי משרדי הממשלה בעיקר משרד התמ"ת ומועצות אזוריות.

- **הכשרת קרקעות** לבניה ביישובים הקיימים לקליטת אוכלוסייה חדשה.
- **הסדרת וסבסוד קווי** תחבורה להנגשת אזורי מסחר, תעסוקה והשכלה גבוהה.

שלב ג: 2031 – 2040

- **העברת מפעלים** ותעשייה כבדים לאזור קריית גת.
- **הפיכת נמל אשדוד** לנמל החשוב ביותר בארץ.
- **עידוד אוכלוסייה ערבית מהדרום** לעבור לאשדוד וקריית גת כדי לעבוד בתעשייה כבדה, תעשייה עתירת ידע, תוך מתן מנעד מגורים רחב.

שלב ד: 2041 – 2050

- **פיתוח אזור סחר חופשי** ויצירת שת"פ חוצה-גבולות עם מדינות האזור ובעיקר הרשות הפלסטינית (חברון)

היעד	מנעמי הפיתוח	הפריקט	תקופת הביצוע			
			2012-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
הגברת דמות שיתוף הפעולה ומרחבי האמון בין הערבים והיהודים באזור.	פיתוח מערך מנחלי משותף לארגון ותפעול המבנה	הקמת מנהלות ארצית ומנהלות מחברות				
		גיוס סקוה ותמרון מקומי, מעשלי ומחוזי				
		בקרה ומעקב אחר ביצוע שלבי התכנית				
		הקמת רבייה בתחנה והקמת פארקים מטרופולי, שימור ערכי טבע ותרבות				
		עשיית יבשת איוון בין המנהלות הפוליטיות הערביות לבין המנהלות התכנית והמטענות				
שיתוף פעולה עם נדרים מהרשות הפלסטינית.		שיתוף פעולה עם נדרים מהרשות הפלסטינית.				

היעד	מנעמי הפיתוח	הפריקטים	זמן ביצוע			
			2020 - 2012	2031 - 2021	2040 - 2031	2050 - 2041
יצירת כלכלה אזורית חזקה ומרחבי ביטחון בקשת המזרחית	הנשגות תמטריסולין ותשתיות	עידוד התשתיות המקומיות בתוך היישובים עם מתן דגש על ירימת התמטענות והבטיחות				
		פיתוח תשתיות תחבורתיות רכביים בעיקר הצדדים הרחוביים ממזרח למערב				
		מתן הקלות מוגברת מהצדדים האזכיים הקיימים ליישובים המזרחיים (פרד 1 0 41)				
		הכשרת זפיתוח צדדי רכביים ורחביים לכל המזרחיים עם יאסמנים וגם להעברת מפתחים				
		השדרת תמכסוד קודי תחבורה ציבורית בתחנות המטעם על צדדי האזכוסיה המקומיות והאפשר העשה לאזכוסיות דלות יכולת לאזורי מסחר, תעסוקה והשכלה גבוהה.				
הרחבת נמל התעופה בן גוריון בכדי להקל על נאמנים ויזמנים מאזור זה והלך והמזרחית נאמנות מקלה מנעם זאלי.		הרחבת נמל התעופה בן גוריון בכדי להקל על נאמנים ויזמנים מאזור זה והלך והמזרחית נאמנות מקלה מנעם זאלי.				
		עידוד נמל ימי אשדוד וזרימתו לקליטת סחורות טמטע זאלי ושידרת אור התמכרבים המרכיב והדרומי בניקוד.				

היעד	מנעמי הפיתוח	הפריקטים	זמן ביצוע			
			2012-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
שילוב החברה הערבית במטרופולין	פיתוח והרחבת אזור תעסוקתי ידע פשוט/פנימי	הקמת מוסדות להשכלה והכשרת כוח אדם בתחום התעסוקה שגירות ידע				
		תכנון והכשרת קרעודת לאזור התעסוקה במתכבים				
		יתרת ממשלתית למתן תמריצים לתעסוקת ערבים ואזכוסיות חלשות אחרות במחבריים				
		עידוד מעקטיים פוטנציאליים להעקיע בהתעסוקה ותעשייה שגירת ידע				
		הכשרת ועידוד התעסוקת נשים				
יצירת מנעם של מחבבי בחירה למגורים תעסוקה במטרופולין		חידוש התרבות הערבית ומסודרת להשכלה גבוהה, יצירת מתקן רחב של פרויקטים תרבותיים וחברתיים להשכלת האזכוסיה הערבית למחבריים.				
		שמירת על קרקע בעלת ערך סביבתי, נופי ותרבותי.				
		הכשרת קרקעות לבניה ביישובים הקיימים לקליטת אזכוסיה עברית.				
		עידוד אזכוסיה ערבית מהגלי ומחורגים לגור במתכבים ויתן מנעם בחירת גם ליהודים.				
		יצירת שיתוף פעולה אזורי בנושאי תרבות ידע ומחקר				
הקמת אוניברסיטה משותפת באזור גזזיעין גם ישראלים וגם עורשות ילמדו בה.		הקמת אוניברסיטה משותפת באזור גזזיעין גם ישראלים וגם עורשות ילמדו בה.				
		הקמת עיר חזשה בעם אל-אמל "התקווה", ברמת מדינת				

היעד	מנעמי הפיתוח	הפריקט	תקופת הביצוע			
			2012-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
יצירת כלכלה אזורית חזקה ומרחבי ביטחון בקשת המזרחית		השקעה בהון אנושי				
		השקעה בהון חברתי				
		השקעה באיכות השירותים				
		הפיכתם לאטרקטיביים וברווחת חיים גבוהה				
		פיתוח סחר חופשי משני הצדדים				

14. הערכת התכנית

מטרתה העיקרית של פעולת ההערכה היא לתת משוב לבעלי עניין ומתכנני התוכנית. (ראו הרחבה על תהליך ההערכה הכולל בעמ' 229). תפקידה של ההערכה היא להעריך עד כמה משיגה התכנית את מטרתה, מה מושג, לא מושג ולמה ומהם תוצרי הלוואי של פעולתה.

תכנית "המטרופולין של כולנו" זכתה בציונים גבוהים בקריטריונים הבאים:

- עד כמה התוכנית ברת-קיימא – 8.8
- מידת השמירה על הסביבה – 8.7
- מידת הקומפקטיות – 8.1
- מידת היצירתיות והחדשנות – 8.1
- תפיסת הצדק המרחבי של התוכנית – 7.5

במשחק בעלי התפקידים זכתה התכנית להערות מצד הגורמים הבאים:

נציגת הארגונים הירוקים:

"המטרופולין של כולנו אינו הורס את רוב השטחים הפתוחים הקיימים היום אך מקים יישובים חדשים בהתאם לתוכנית וכן לא קיימת התייחסות כלל בתוכנית זו להנגשת השטחים הפתוחים לאדם".

במשחק בעלי התפקידים התוכנית לא זכתה לתמיכה מאף אחד מהגורמים הממסדיים, אפילו לא מצד נציג ה-OECD שכידוע מאז הצטרפות ישראל לשורותיו מדבר על הצורך בשיתוף והסרת החסמים

לצורך השתלבות מלאה של ערבים (וחרדים) בשוק העבודה בישראל. אנו תולים את הסיבה לכך בעובדה שהתכנית מקדמת חזון של צדק חברתי ומרחבי כולל תוך שינוי תפיסתי מהותי. לאור המצב הגיאוגרפי-פוליטי הקיים זהו חזון אשר נתפס בעיני רבים כחזון אוטופי אשר אינו בר השגה, למרות היותו רצוי.

הערכת התכניות

חלק ג'



החלק האחרון של האולפן כלל את הערכת התכניות שפיתחו הצוותים השונים למטרופולין תל-אביב לשנת 2050. הערכת תכנית הינו שלב לימודי חשוב, שכן הוא מאפשר משוב על התוכנית בכללותה, על מרכיביה השונים, מידת ישימותה ובהירותה. בניגוד לשאר המשימות באולפן, שלב ההערכה הסופי נערך על-ידינו, הסטודנטים, על-פי קריטריונים שאנו בחרנו ובחנו.

שלב הערכת התכניות כלל שני מרכיבים:

• הערכה על-פי קריטריונים

התוכניות הוערכו באמצעות סדרת קריטריונים שנבחרו על-ידי הסטודנטים בכיתה.

בשלב הראשון הועלו מספר רב של קריטריונים על-ידי הסטודנטים כאשר בסופו של דבר כל סטודנט נדרש לדרג את הקריטריונים המוצעים באמצעות 15 נקודות אותן ניתן היה לחלק בכל דרך. בסוף תהליך זה נבחרו אחד עשר קריטריונים (**ראה טבלה בעמוד הבא**).

לכל קריטריון פותחו מספר מדדים אשר באמצעותם הוערכו התוכניות של כלל הצוותים. כל תכנית קיבלה ציון סופי שהיווה שקלול של הציונים של כל קריטריון בעבור כל תכנית.

• הערכה באמצעות משחק-תפקידים

במשחק התפקידים קיבלו סטודנטים בכיתה תפקיד של נציג/ה של גורם ממסדי על האינטרסים השונים המניעים אותם. הגורמים הממסדיים כללו:

- מנהל מינהל התכנון

- נציג מתכנן מחוז תל אביב

- נציגת משרד האוצר

- נציג המשרד להגנת הסביבה
- נציגת המשרד לפיתוח הנגב והגליל
- נציג משרד התחבורה
- נציגת מינהל הקרקעי ישראל
- נציגת פורום 15 הערים הגדולות
- נציג השלטון המקומי
- נציגת הארגונים החברתיים
- נציגת הארגונים הירוקים
- נציג ארגון ה-OECD

כל משתתף נדרש להכין שני מסמכים:

1. **מסמך גלוי** אשר נכללו בו עקרונות המדיניות של הגוף אותו היא/הוא ייצגו תוך בחירת תכניות אשר ייצגו וקידמו עקרונות אלו.
2. **מסמך סמוי** אשר פורטו בו הנימוקים האמיתיים להעדפת תכנית כזאת או אחרת על-ידי גורם ממסדי כזה או אחר. מטרת מסמך זה הייתה לאפשר לנציג/ה הזדמנות לציין תוכניות ועקרונות שתאמו באופן מובהק את האינטרסים הממסדיים שלו או עקרונות ותכניות שהיוו "קו אדום" בשבילם.

בסופו של התהליך נעשה דיון בכיתה אשר בו בעלי התפקידים ניהלו דיון בו העלו את טענותיהם השונות, ניסו לשכנע את הגורמים השונים בצדקת דרכם ודבריהם ובסופו של דבר נערכה הצבעה בה נדרש כל נציג לבחור בתוכניות המועדפות עליו.

להלן חלק מהקריטריונים שהועלו בכיתה ודירוגם
(בכחול – אחד עשר הקריטריונים שנבחרו):

שירה	נעמי	אהרון	חן	נדב	יואב	נועם	פינחס	טליה	יונתן	מורן	נעמה	מיכל	שי	ציון משוקלל	קריטריון	סטודנט
	2	3	2	2	2			4	3			4	4	37	מידת היישומות של התוכנית	מושיקו
1				1	2	3		2		3	1			23	צמצום פערים בין ישובים	נדב
1	3	3	3	1	2			2	2				3	21	מידת שיפור הנגישות לתחבורה ציבורית במרחב	מורן
1			3		2	3	2		2			3		21	מידת הגמישות של התוכנית (גמישות זה טוב)	יואב
1				2	1	3	1			4		2		19	מידת השמירה על הסביבה	עורווה
		3	3	1							3	2		19	מידת היעילות בשימוש משאב הקרקע	אלכס
	5		2								3			17	עד כמה התוכנית ברת-קיימא	שי
	5												2	12	צמצום השימוש ברכב פרטי	אהרון
				2							3			11	מידת היצירתיות (חדשנות זה טוב)	באסל
		3					1							11	תרומת התוכנית לאושר של האוכלוסיה	תומר ד
1					2		2	2	3					11	מידת הקומפקטיות (קומפקטיות זה טוב)	מוחמד
										3		2		10	תפיסת הצדק המרחבי של התוכנית	מיכל
		3	2								2	3		10	מידת העצמת הכח של השלטון המקומי מול השלטון המרכזי (שלטון מקומי חזק זה טוב)	שירה
1					1	2			1				4	9	העלות הכלכלית הציבורית של יישום התוכנית	שי
														9	מידת ההתאמה של התוכנית לאנטרסים של הקקוחות שלה	תומר ד
							2	2				2		9	עד כמה התוכנית מובילה לכידות והות מטרופולינית	טליה
1						1			1					9	מידת הבציעות של התוכנית	נועם
1				2										7	מידת ההשפעה והתמורה של התוכנית לכלכלה המטרופולינית	מוחמד
				2	1									6	מידת האטרקטיביות התיירותית של התוכנית	נדב
1														6	מידת ההתאמה לשינויים גיא-פוליטיים	יואב
														5	יעילות המנגנון הניהולי	אלכס
				1					1					5	בהירות השפה התכנונית	מוחמד
1									1					5	מידת ההשפעה על עליה ברמת ההכנסה של משקי הבית בעתיד	תומר א
					1			3						5	קוהרנטיות עם מדיניות התכנון הארצי כיום	טליה
														5	מידת ההתאמה לתהליכים גלובאליים	תומר ד
							1		1					4	מידת התייחסות לקבוצות אוכלוסיה שונות	רותם
														4	מידת השת"פ הבינלאומי (בינלאומי זה טוב)	עורווה
1										3				4	מידת הרגולציה של התוכנית	מורן
				1			1							4	מידת התייחסות לשינויים טכנולוגיים צפויים	פינחס
													2	4	מידת השת"פ בין מגורים: עסקי, שלטוני ומגור שלישי	עורווה

הערכה על פי קריטריונים

להלן שתי דוגמאות לקריטריונים על פי הם הוערכו התכניות. לכל קריטריון מפורטים המדדים הבוחנים והמשקלות של כל מדד:

קריטריון – תפיסת הצדק המרחבי של התכנית (מיכל אריאל)

המדדים:

1. תפקוד (בחינת ה-TOWS) – חיפוש אחר הרשויות החלשות שקיבלו הזדמנות בעקבות התכנית
2. רב-מוקדיות במרחב
3. מדיניות דיור – היצע, דיור בר השגה
4. מדיניות תעסוקה – יצירת תמהיל, פיזור במרחב
5. נגישות במרחב – בתוך היישות ומ/ אל

מדר / תוכנית	אוטונומיית תל אביב	המטרופולין והים	המטרופולין של כולנו	מטרופולין קומפקטי	Med-Link	כל המטרופולין על המפה
הפקוד (5)	8	8	8	9	8	10
רב מוקדיות במרחב (4)	9	5	9	10	8	10
מדיניות דיור (2)	4	1	7	1	5	5
מדיניות תעסוקה (4)	6	10	9	8	7	7
נגישות (4)	9	10	9	9	9	9
ציון	7.58	7.47	8.53	8.16	7.89	8.63

קריטריון – מידת ישימות התכנית (מושיקו אמסלם)

המדדים:

1. רמת המתאם עם מגמות קיימות (כוחות השוק)
2. מידת ההתאמה למגמות בממסד התכנוני והפוליטי
3. מידת התלות בגורמים חיצוניים (שיתופי פעולה, טכנולוגיה, שלום וכו')
4. מידת המתאם בין הרכיבים השונים בתכנית לבין צרכי האוכלוסיה (התמחויות שונות, תשתיות, תעסוקה וכו')

מדר / תוכנית	אוטונומיית תל אביב	המטרופולין והים	המטרופולין של כולנו	מטרופולין קומפקטי	Med-Link	כל המטרופולין על המפה
מגמות קיימות (0.3)	7	9	2	7	6	7
מגמות בממסד התכנוני והפוליטי (0.25)	7	8	3	9	7	8
תלות גורמים חיצוניים (0.25)	6	7	2	9	7	10
מתאם בין התכנית לצרכי האוכלוסיה (0.2)	7	10	9	9	4	7
ציון	6.75	8.45	3.65	8.4	6.1	8

משחק תפקידים: ישיבת המועצה הארצית

מתכנן מחוז תל אביב

נועם אבירם

מסמך גלוי:

מנהל התכנון מחוז תל אביב הוא גוף מקצועי הבוחן תכניות, לרבות מטרופוליטיות לפי שיקולים מקצועיים תכנוניים בלבד. על כן כגוף תכנוני הציב לעצמו מנהל התכנון המחוזי (תל אביב) סדרה של קריטריונים שמטרתם לבחון את התכנית אשר נראית לו הטובה ביותר:

הקריטריונים לבחירת התכנית:

- חיזוק מרכזים קיימים כהצדקה כלכלית
- יצירת מוקדי בעלי צפיפות המספקת סף כניסה לקיומה למערכת תח"צ
- הכרה והבנה של מערכות תחבורה גמישות
- שימוש נכון בשטחים פתוחים כריאות ירוקות באזורים אורבאניים צפופים
- יצירת מגוון סוגי מגורים לאוכלוסיות השונות
- שימוש יעיל ונכון במשאב הקרקע כראייה ברת קיימא
- מבנה ארגוני המסוגל לקדם את הטוב הכללי

לפי הקריטריונים המוצגים לעיל התכנית שנבחרה היא "אוטונומיית תל אביב". תכנית זו מתמקדת בחיזוק המרכז הקיים. העובדה הפשוטה כי פיתוח "הקיים" הוא כלכלי יותר משתי סיבות. הראשון הוא עקב הביקוש הקיים כבר לפיתוח והשני הוא ההצדקה הקיימת לפיתוח

תשתיות באזור זה. יוצא בזאת שתכנית מסוג זה היא ישימה יותר שכן אינה נשענת כמו תכניות אחרות על הוצאה ציבורית נרחבת.

בנוסף התכנית מכירה בצורך בשטחים פתוחים שיהוו ריאות ירוקות באזורים צפופים. התכנית שרואה למגד עיניה כרך כדוגמת ניו-יורק או סינגפור, משתמשת נכון בשטחים אלו המהווים בסיס לאיכות החיים של תושבי המטרופולין.

החלוקה ל"בירה", אזור "הכפר" ו"השכונות" מכיר בהעדפות המגורים השונות הקיימות ומייצר מגוון מספק לכלל התושבים. זאת בשילוב ריכוז פיתוח כלכלי אינטנסיבי במרכז המטרופולין מחבר בין האינטרס לגור במרכז להעדפת המגורים בעיר. כמו כן אזורי הכפר מהווים את "הרבות" תכנוניות הרואות קדימה.

לסיכום, תכנית "אוטונומיית תל אביב" מייצרת מונוצנטרי אשר בד בבד מייצר גמישות תכנונית. הכוונה בכך היא בכל עת ניתן להרחיב את גבולות הרשות של "הבירה" ולשלוט במפל הצפיפויות במרחב. כל זאת מתיישב על תשתית ארגונית אשר בעל אינטרס אחד ויכול משילות אחידה במרחב. על כל ישימותה של תכנית זו ברמת ההוצאה לפועל הוא גבוה.

מסמך סמוי:

ליבו של מטרופולין תל אביב מצוי בגבולותיו של מחוז תל אביב הכולל את הרצליה, רמת השרון, רמת גן, בני ברק, גבעתיים, בת ים, חולון ואזור. במחוז זה מרוכז עיקר הכוח הכלכלי של מדינת ישראל כשערך הקרקע הוא הגבוה בישראל. על כן כוחו של מטרופולין תל אביב וגלעינו הוא גבוהה לאין שיעור ביחס למוקדים אורבאניים נוספים.

מנהל תכנון מחוז תל אביב מהווה מדרג תכנוני מחוזי הבוחן ומקדם את האינטרסים השונים של מחוז תל אביב כישות אחת. עם זאת, בתוך כך דאגתו העיקרית היא שמירת האינטרסים של המחוז עצמו וכיוצא בזאת הרשויות המקומיות המרכיבות אותו.

בתוך כך מצוי גלעין המטרופולין בלחץ הולך ומתמיד מבפנים ומבחוץ. מחד מהשלטון המרכזי המנסה "לפזר ולבזר את העושר" בפריפריה ומאידך מבפנים, מתוך הרשויות המקומיות המקדמות אינטרסים פרטיקולריים ומתעלמות מהצרכים הכוללניים של המחוז. התחרות שנוצרת בין הרשויות וקידום האינטרס הצר מביאה לבזבוז משאבים בדמות שטחי מסחר ריקים אשר אין להם ביקוש בשוק וכישלון מתמיד בקידום שינויים תחבורתיים הנדרשים לקדם את המטרופולין כלכלית. למשוואה זו נכנסת "הספירה הפוליטית", אשר מצויה במצב מתמיד של שרידות.

הקריטריונים לבחירת התכנית:

- שימורה הכוח בגלעין המטרופולין

- חיזוק המרכז הקיים – מטרופולין מונוצנטרי

- יצירת מבנה ארגוני בעל אינטרס אחד

אי לכך התכנית שנבחרה היא "אוטונומיית תל אביב". תכנית זו מבטאת הצורך האמיתי שהוא ריכוז הכוח והסמכות ברשות אחת על מנת לקדם פרויקטים תכנוניים רבי היקף. התכנית אשר מתייחסת למחוז תל אביב כ"בירה" מייצרת את התשתית הארגונית להמשיך ולהצעיד את המטרופולין בכלל ואת המחוז בפרט קדימה. כמו כן ריכוז האוכלוסייה במרכז המטרופולין מסוגל לייצר את נפח התנועה הנדרש לקידום מערכת תחבורה עתירת נוסעים באופן שיעביר חלק ניכר מן המשתמשים ברכב פרטי לתח"צ.

לסיכום, תכנית זו אם תיושם תביא להגדלת רווחת תושבי המטרופולין בכלל ולא רק הגלעין בפרט. ההתייחסות אל מחוץ לגלעין אינה רפוייה והעובדה כי ההישענות על הגלעין נמצאת ברמה הכלכלית מאפשרת הקלה בעומסי התנועה הקיימים כיום במרכז המטרופולין. השילוב עם תחבורה ציבורית נאותה מייצרים תכנית סינרגטית המטיבה על כלל המטרופולין. כל זה מסוגל להיות מיושם עם הגדלת כוחו של מנהל התכנון המחוזי של מחוז תל אביב.

המשרד להגנת הסביבה

תומר אביאור

מסמך גלוי:

רבותי, **אני תומך בתוכנית "כל המטרופולין על המפה"**, וכך כדאי גם לכם. מאחר ומשרדנו תומך בפיתוח מרחבי מקיים, הרי שתחומי הכלכלה, החברה והסביבה אמורים לבוא תחתיו בקשר בלתי נפרד. בכך, חוסר הקרקע במדינה אינו מעיב רק על התחום הסביבתי, אלא הוא משליך גם על תחומים אחרים כמו שתראו.

בנייה מתפרסת ובדילוגים, מביאה לכך שקיים צורך למשוך קווי תשתית לאורך מרחקים ארוכים ובכך עולה ההוצאה הציבורית. בכך, אזרחים שגרים בצפיפות מוצאים את עצמם מסבסדים בכספי הארנונה שלהם את אלו שבחרים לגור בשולי העיר ולבנות שלא בצמוד לדופן הקיימת. כמו כן, הבנייה בדפוס זה גורמת לכך ששטחים שבין המובלעות לערים לא יכולים להתפתח משום צורתם, גודלם והשפעות הפיתוח הגולשות לעברם. בנוסף, הפניית הפיתוח לפרברים, משפיעה לרעה על הביקושים בערים הגדולות ובכך גורמת לקיפאון בבנייה בתחומן. כזכור לכם, המחאה החברתית בקיץ האחרון נולדה בין השאר מיוקר הדירה. אתם יודעים כמה משכורות דרושות לקניית דירה ממוצעת בישראל? 127! כלומר, יותר מעשר שנים. והרי ידוע לכולי עלמא כי שיעורי העוני במדינתנו הם מחרידים וכי מעמד הביניים קטן בעשור האחרון ברובו אל המעמד הנמוך. לכן, סביר להניח שפרק הזמן המצוין מייצג מקרים גרועים פחות. מכאן, שפיתוח בדילוגים גורם להעלאת ההוצאה הציבורית, פוגע ביכולתן של ערים לצמוח בטווח הארוך וכן מפקיע מידי הרבים את השטחים הפתוחים הניתנים למעטים בעלי היכולת.

האמת היא שגם אם לא תסכימו איתי עכשיו, ודאי תסכימו איתי בעתיד כשלא תהיה ברירה. ורבותי, אין צורך לחכות לעתיד כי כבר עכשיו אין ברירה! אין ברירה משום שאין לנו שטחים רבים במדינה, אין לנו ברירה משום שעתודות הנפט נגמרות, מחירו עולה ולא נראית כרגע חלופה נוחה לתדלוקם של רכבים. אין לנו ברירה כי כרגע לכל אזרח יש 2.5 ס"מ של רצועת חוף ים, אין לנו ברירה משום שאיכות האקוויפרים בסכנה.

אם אלו ידהמו, נאלץ לייבא מים ובכך להכביד על הצרכן במסגרת מחיר המים או במס שנועד לסבסד אותם. אין לנו ברירה משום שלא ניתן לבנות ערים חדשות בנגב עקב התיישבות קודמת, קיום בסיסי צבא והפעלת שטחי אש וכן חשש לפגיעה בשטחים בעלי ערכיות נופית.

אז: מדוע להתכחש למצב? מדוע להוציא פעמיים מחר במקום להוציא פעם אחת היום? התשובה היא שלא חייבים להגיע לרע העתידי, אפשר לשנות כבר עכשיו.

פרויקט **"כל המטרופולין על המפה"** הוא התשובה למצב הנוכחי. דרושה מדיניות פיתוח ברת קיימא בשילוב של מדיניות חברתית רגישה והשקעה בשכבות החלשות. כי מי שלא ישקיע בשכבות החלשות, יביא אותן לצורך משאבים באופן לא מבוקר, אשר יביא את אותו משאב לכדי קריסה. הפרויקט משלב בין ראייה סביבתית-פיזית, לבין ראייה סביבתית-חברתית. התוכנית מתיימרת לשפר את מצבן של לוד ורמלה, נתניה ואשדוד. יוספו בתוכנית זו אזורי תעסוקה גדולים לערים אלה ובכך היא עתידה לשנות את מצבן. כמו כן, דפוס פיתוח התחבורה המוצע הוא לטובת תחבורה ציבורית. בכך, יונגשו חלקיו השונים של המטרופולין, ותרד התלות הקיימת ברכב הפרטי, אשר אינו נגיש לכל וגורם לעומסים המפקיעים את הנגישות למרחב מציבורים נוספים. כאמור, הראייה הסביבתית כוללת שימור שטחים פתוחים, מיתון פיתוח פרברי, שמירת חייצים ירוקים וחיבורם.

המסקנה היא **"כל המטרופולין על המפה"**, כי שווה לכולנו להשקיע היום את מה שיעלה כפליים מחר. וכדברי הלל הזקן: "...ואל תאמר לכשאִפְּנָה אשנה, שמא לא תפנה" (מסכת אבות, פרק ב').

מסמך סמוי:

ניתוח הפרויקטים השונים, יהיה לפי מידת התאמתם והתייחסותם ליעדי השנתיים והרב שנתיים, של המשרד להגנת הסביבה (אתר המשרד להגנת הסביבה, 2012).

1. "כל המטרופולין על המפה": מאפיינים תואמים: שמירה על שטחים פתוחים, פיתוח צמוד דופן, בנייה צפופה, מיקוד הפיתוח באתרים ספציפיים, השקעה בתחבורה ציבורית בין המוקדים, קישור בין נחלים, פארקים מטרופוליניים ופארקים עירוניים פתוחים.

חוסרים: חוסר התייחסות לצורך בתחבורה ציבורית בת קיימא ברמה השכונתית (שבילי אופניים, הליכה).

הערכה כללית: המשרד להגנת הסביבה התרשם מאוד מדפוס הפיתוח המוצע, הכולל מינון אידיאלי של פיתוח ושימור. קיימת התייחסות ברורה לחלקי המטרופולין השונים מבחינת עצימות הפיתוח והצורך לשמור על חייצים ירוקים פתוחים ומקושרים. **לכן, השר בוחר בפרויקט זה בעדיפות ראשונה.**

2. המטרופולין הקומפקטי: מאפיינים תואמים: פיתוח בר קיימא-בנייה צפופה וגבוהה, השקעה בתח"צ בכל הרמות, מיתון השימוש ברכב הפרטי, תח"צ שכונתית, שמירה על שטחים פתוחים, הגבלת פיתוח במרחב הכפרי, עירוב שימושי קרקע, שימוש בכלים רגולטורים להגברת האפקטיביות בפיתוח מקיים.

חוסרים בנוגע להתאמה ליעדי המשרד: אין התייחסות להשפעות האפשריות של הפיתוח המואץ בראש העין על מקורות הירקון, ההשפעות האפשריות על המרקם החופי באשדוד וכן השפעות הפיתוח על השטחים הפתוחים שסביב מודיעין.

הערכה כללית: צוות המשרד התרשם מהקשיחות שבמדיניות התוכנית אשר לדעתנו היא הכרחית לשם השפעה על דפוסי שוק וכוחות פוליטיים. כמו כן, קיימת התייחסות ברורה לגבי הצורך בדפוס פיתוח בר קיימא בכל הרמות, כולל ברמה השכונתית. כתוצאה, אמצעים אלו עשויים לתרום להורדה של רמת פליטות הפחמן הדו חמצני. **למרות זאת, השר בוחר בפרויקט זה בעדיפות שנייה, עקב העמימות שבהתייחסות להשפעת פיתוחה המואץ של אשדוד על המרקם החופי, השפעת פיתוחה המואץ של ראש העין על מקורות הירקון והשפעת פיתוחה של מודיעין על השטחים המקיפים בעמק איילון.**

3. ה- "metroPORT" מאפיינים תואמים: שמירה על השטחים הפתוחים, מיתון הפיתוח במרחב הכפרי הדרומי, ציפוף היישובים הפרבריים, בנייה צפופה בכל היישובים העירוניים.

חוסרים: אין התייחסות לתחבורה ציבורית בת קיימא ברמה השכונתית, אין עדות להשקעה בתח"צ ברמה העירונית.

הערכה כללית: אנשי המשרד מרוצים ממדיניות השמירה על השטחים הפתוחים, ממיתון הפיתוח במרחב הכפרי ומציפוף הבנייה המוצע. **עם זאת, השר בוחר בפרויקט זה בעדיפות שלישית משום שחוסרים אמצעי מדיניות קשיחים יותר למימוש הפיתוח בר קיימא ברמה העירונית וברמה השכונתית (אמצעי מדיניות להגבלת השימוש ברכב הפרטי, תחבורה ציבורית שכונתית-בת קיימא).**

מקרא:

1. "כל המטרופולין על המפה"

2. "המטרופולין הקומפקטי"

3. ה- "metroPORT"

המשרד לפיתוח הנגב והגליל

אביבה שמילה-ודעי

- מטרת המשרד הינם פיתוח הנגב והגליל והצבתם בראש סדר העדיפויות של מדינת ישראל. יעדיו הם חיזוק חיפה והצפון, העלאת רמת החיים וצמצום הפערים בין יישובי הנגב והגליל לבין יישובי מרכז הארץ, הבאת כ-300,000 נפש לעשור לכל חבל ארץ. האמצעים לצורך מימוש יעדים אלו: עידוד יזמים ומשקיעים לפעול בנגב ובגליל, יצירת מקורות תעסוקה, פיתוח חינוך תעשייה חברה ותרבות, פיתוח תיירות ואיכות חיים ירוקה, שילוב בני המיעוטים במרחבי התעסוקה והעסקים.

ישובים בעדיפות לאומית : אשקלון, עכו

קריטריונים שמייצגים את האינטרסים הסמויים של במשרד:

- התאמה ליעדי אוכלוסייה של המשרד.
- תכנית שמתייחסת בפיתוחה גם לגליל ולנגב ועשויה להיות בעלת השפעות חיוביות על הפיתוח של הפריפריה.
- תכנית חסכונית הנשענת על כוחות השוק ושומרת משאבים כלכליים לפיתוח הפריפריה.
- תכנית שלא מתחרה מבחינת אופי היצע המגורים.
- חיזוק האוכלוסייה ויצירת האפשרות למוביליות (מוביליות הינה זו – כיוונית).

שני הפרוייקטים שממש מתערבים באיזורי הפריפריה הם:

"Med-Link" -1 "metroPORT". הראשון לא קיבל בסופו של דבר ציון גבוה בגלל אי עמידה ביעדי האוכלוסייה של המשרד ואף תכנית זו עלולה לגרום להחמרת המצב יותר מכפי שהוא היום.

אינטרסים גלויים:

מנהל התכנון:

1. עתודות קרקע רבות בדרום המטרופולין וחיזוק.
2. הבאת אוכלוסייה גדולה ללא פגיעה באיכות החיים של האוכלוסייה החיה כרגע במטרופולין, באיזורי הביקוש הגדלת האוכלוסייה בעיקר ע"י עיבוי בינוי.
3. תכנון עירוני ותשתיתי, כפי שמציאה התכנית, ימנע פרבור.
4. חיזוק הערים החלשות במטרופולין יתרום לכולם וללכידותו של המטרופולין.

מחוז תל אביב:

1. התכנית אינה פוגעת במחוז תל אביב, להיפך, מייעדת לו תפקיד חשוב (כלכלי)
2. הורדת העומס מתל אביב
3. מהווה מעין תמיכה לתפקיד הגדול שיש לו
4. חיזוק הערים החלשות במטרופולין, בסופו של יום יתרום לכולם

נציג משרד האוצר:

1. על מנת לקדם תכנית זו העיריות צריכות להיות בשת"פ ולקבל סמכויות לתכנון המטרופולין מה שיוריד מהעומס הכלכלי על המשרד.
2. התכנית המוצעת נשענת על הקיים ומוסיפה עליו. במקומות בהן צריך התערבות מסיבית מציעה התכנית לעול בשיטת BOT.
3. נמלים מהווים הכנסה לאוצר המדינה.
4. הכנסות למדינה מהפשרת קרקעות.

מינהל מקרקעי ישראל:

1. הפשרת קרקעות
2. אינטנסיביות פיתוח
3. תרומה לפריפריה

לעיר חיפה שחברה בפורום ה-15 עלולה להיות בעיה עם התכנית הנבחרת בגלל התחרות בין נמל אשדוד לנמל חיפה. עדיין, במשרד חושבים שפיתוח הנגב באמצעות תכנית שמפתחת את המרכז יאפשר הקצאת משאבים רבים יותר לגליל בכלל ולחיפה בפרט ואף יש מחשבה לאמץ את תכנית ה-"Med-Link" לעכו ולחיפה- כאן יש יכולה להיות התאמה מצויינת לפרוייקט שהמשרד מוביל פיתוח קמפוס אוניברסיטאי בגליל.

האינטרסים הסמויים מיוצגים בטבלה הבאה:

סיכום	עידוד למובילות	מתייחסת לפריפריה	לא מתחרה בהיצע המגורים בפריפריה	אופן מימוש התכנית	יעדי אוכלוסייה	
2.7	3	3	4	4	1	med link
3.5	4	4	4	2	3	metroPORT
2.65	2	1	1	4	5	כל המטרופולין על המפה
3.375	2	1.5	4	4	5	מטרופולין קומפקטי
2.8	5	1	1	1	5	המטרופולין של כולנו
2.6	1	1	5	3	3	אוטונומיית תל אביב
3.3	1	1	4.5	5	5	המטרופולין והים
2.7	15%	25%	20%	10%	30%	משקלות

השר להגנת הסביבה:

1. ציפוף עירוניות ובכך שמירה על השטחים הפתוחים
2. בלימת פרבור
3. שימוש בתח"צ
4. שת"פ בין רשויות

ארגונים ירוקים:

1. צפיפויות עירוניות גבוהות ושמירה על שטחים פתוחים
2. עירוב שימושים
3. תחבורה מסילתית וציבורית
4. ריכוז אוכלוסייה יצרן פחות תשתיות

שר התחבורה:

1. תח"צ חשוב מאוד
2. תכנון עירוני מראש מוטה לתחבורה
3. הורדת העומס מתל אביב
4. אוכלוסייה גדולה המאפשרת פיתוח ספי כניסה לתח"צ
5. מניעת פרבור

שלטון מקומי:

1. מציאת ייחוד עירוני ותפקיד לכל עיר
2. ביזור סמכויות לרשויות מול השלטון המרכזי ליצירת איזורי פעולה משותפים

ארגונים חברתיים:

1. עזרה לאיזורים המוחלשים- המשולש ודרום המטרופולין, איזורים אחרים מסתדרים

פורום 15 הערים הגדולות:

1. חיזוק הערים החזקות
2. תל אביב והערים החזקות יכולות לרוץ קדימה אין עצירה של החזקים

מינהל מקרקעי ישראל

שירה ברטוב

מסמך גלוי:

מינהל מקרקעי ישראל הוא הגוף המנהל על פי חוק⁴⁶, את קרקעות בבעלות המדינה, קרן קיימת לישראל ורשות הפיתוח. קרקעות אלה מהוות ביחד כ- 93% משטח מדינת ישראל (כ- 22 מיליון דונם). ממ"י הינו הגוף הממונה על ניהול מלאי קרקעות אלה, שיווקם והקצאתם לצרכי דיור, תעסוקה, תעשייה מלאכה, לתירות, חקלאות בטחון, בריאות וכו'. בין תפקידי, מטרתיו וסמכויותו העיקריים הינם:

- ניהול מלאי המקרקעין שבאחריות המינהל
- יצירת עתודות לקרקע בבעלות ציבורית למטרות לאומיות
- שיווק קרקעות והקצאתן לייעודים שונים
- טיפול בחוכרים ובמשתכנים
- פיקוח על שימושי קרקע שונים
- מניעת פגיעה בעתודה קרקעית

ממ"י הינו גוף ביצועי אשר משקף את מדיניות הממשלה. ניהול המדיניות הקרקעית וקבלת ההחלטות נעשות בהתאם למדיניות הנקבעת על ידי מועצת מקרקעי ישראל, אשר בראשם עומד שר הפנים. הוא ממלא תפקיד מפתח בעיצוב המציאות התכנונית של ישראל. השיקולים המקצועיים והלאומיים המנחים אותו נועדו לשרת את תושבי המדינה. להחלטות התכנון שלו מימד ציבורי במספר מישורים: המנהל דואג לקבוע אזורי ויישובים בהם יינתנו תמריצים והטבות בתחום המקרקעין במגמה לחזק את הבסיס החברתי/כלכלי של יישובי העדיפות הלאומית, להקל על זוגות צעירים ועולים חדשים לרכוש דירה ולהשתקע ביישובי

העדיפות הלאומית ולקדם את מדיניות הממשלה בדבר חלוקה מתוכננת של האוכלוסייה על פני שטח המדינה.

מדיניות פיתוח הממשלה הבאות לידי ביטוי בהחלטות המינהל:

היום המדיניות פיתוח המובילה היא על פי יעדי תמ"א 35, שהינם: חיזוק הערים, מתן עדיפות בפיתוח הפריפריה, הנגב והגליל על מנת לממש יעדים לאומיים ולתרום לשימור השטחים הפתוחים.

חיזוק הפריפריה ומוקדים חלשים במרחב- חשוב לו לעמוד ביעדי פיזור האוכלוסייה, פיתוח קשר כלכלי - חברתי בין המרכז לפריפריה על מנת לחזקה ולהביא לפיתוח המטרופולינים האחרים. מגמות פיתוח באזורים חלשים יביאו לעליית ערכי הקרקע- מה שתורם לקופת המדינה וחוזר לאזרחיה ע"י מתן שירותים ציבוריים.

מדיניות משרד הבינוי והשיכון מכוונת היום למציאת פתרונות לזוגות צעירים ודיור בר השגה. על כן פועל ליצירת תנאים שיאפשרו לכלל האוכלוסייה למצוא פתרונות דיור הולמים, במחיר סביר, מתוך התמקדות בקבוצות האוכלוסייה החלשות יחסית.

אלמנט תזמון הפיתוח חשוב לו משיווק הקרקעות שברשותו המינהל מכניס לקופת האוצר כסף ציבורי, וכן תורם להכנסות הרשויות מקומיות מכספי הפיתוח. על כן יש לו עדיפות לפיתוח מהיר, זאת על מנת לעמוד במטרות לאומיות וביעדי הממשלה שהוקצו לו - מבחינת היקף הבניה, אזורי הפיתוח והכנסת כסף לקופת המדינה.

מסמך סמוי:

ממ"י הינו הגוף הממונה על ניהול מלאי הקרקעות בבעלות המדינה, שיווקם והקצאתם. מכיוון שהוא הבעלים, הוא בעל האינטרס הישיר בפיתוח הקרקע ועל כן הינו היזם הגדול במדינה. למינהל כוח מצד אחד: הוא חולש על 93% מקרקעות המדינה, מתווה את מהירות ומיקום

⁴⁶ בהתאם לחוק מינהל מקרקעי ישראל, 1960

תומך בפיתוח אינטנסיבי ומהיר, מה שיוצר תהליכי פירבור, ומתיישר עם לחצי פיתוח מהאוצר.

3. משרד הפנים – כגורם המקצועי שאמור לסייע לשר הפנים בהפעלת סמכויותיו, המינהל מושפע ממדיניות המשרד אשר מוכתבת לו. היום היעדים העיקריים שהמשרד מציג הינם לדאוג לדיוור בר השגה, במיוחד לזוגות צעירים. מבחינה פוליטית – ניתן לראות כי יש לשר הפנים, מר אריאל אטיאס, השפעה על המדיניות ע"י עיצוב הקריטריונים כך שיתעדפו זוגות של צעירים חרדים, מרובי ילדים. מה שמשרת את מדיניות מפלגתו באופן ישיר.

4. קק"ל – חלק מהקרקות שברשותו הינן אדמות קק"ל. על פי הסכם מולם אסורה החזרת קרקעות ו/או בתי מגורים שהוקמו על אדמות הקק"ל לאנשי המגזר הערבי. האתוס של קק"ל – התיישבותי לאומי, ציוני – חלוצי: "להביא תועלת, במישרין ובעקיפין לבני דת, גזע או מוצא יהודי". ובאמנת היסוד שלה נקבע, בן השאר לרכוש קרקעות להתיישבות יהודים בארץ ישראל היא רואה זיקה חזקה בין העם היהודי בא"י ועל כן ראתה את עצמה כגוף שתפקידו לגאול את הקרקעות על מנת לעזור למפעל ההתיישבות הציונית. בנוסף ניתן לראות השפעה – התיישבות בודדים בחוות בנגב באזורים בהם אין תוכניות מתאר, או אף בניגוד להן כחלק ממדיניות הקצאת קרקעות בעל מדיניות פיתוח אתוס ציוני. על כן הוא מוטה באופן מובהק לצד שימור הבעלות היהודית על מקרקעי המדינה.

על פי נתוני המסמך הגלוי והסמוי, בתור נציגת ממ"י, בבחינת תוכניות הפיתוח למטרופולין ת"א 2050, אני בוחרת בשתי התוכניות: "metroPORT" ו-"Med-Link". על פי הקריטריונים המשרתים את מטרותיי, מצאתי כי בשתי תוכניות אלה קיימות מירב ההתייחסויות שבחנתי לאורם והם: קריטריונים חברתיים – פיתוח מוקדים חלשים במטרופולין, פיתוח הפריפריה, התייחסות למטרופולינים אחרים וחיזוקם ע"י הגברת הקשר למטרופולין ת"א, דיוור בר השגה. הפתרונות מוצעים ע"י פיתוח אינטנסיבי, מהיר ופיזור של אוכלוסייה נרחב. כל אלה תורמים לעליית מחירי הקרקע, שיווק קרקעות אינטנסיבי והכנסת כספים לקופת המדינה.

הפיתוח של קרקעות. בזכות העובדה כי הוא יכול להשפיע על ערכי הקרקע מבחינת תזמון הפיתוח ובחירת מיקומו, ויש לכך משמעות כלכלית מאוד חזקה, כך שניתן לקבוע כי הוא אחד מהגופים הפיננסיים החזקים במדינה, בזכות אפקט מצטבר של כוח בהחלטות משמעותיות בתחום התכנון. להחלטות אלה יכולת לשרת קבוצות שונות בעלי עניין בקרקע, דרגים פוליטיים ושל חוגים עסקיים. אלה דוחפים להגברת השימושים בקרקע למגורים, תעשייה, מסחר וכו'. דבר נוסף אשר גורם להפעלת לחץ הוא המבנה הארגוני שלו. הוא אמור לשרת מטרות לאומיות, כפי שנקבעו ע"י הממשלה, אך החלטותיו מתקבלות ע"י מועצת מינהל מקרקעי ישראל אשר נתונה ללחצים של קבוצות אינטרס שונות. ראשית כל יו"ר המועצה הינו שר הפנים, על כן יש להניח כי הוא מושפע ישירות מהפוליטיקה הפנימית של המשרד והממשלה, בהתאם למצו הפוליטי ולחצי מפלגתו. בנוסף המינהל מעדיף מערכת פוליטית מורכבת מרשויות מקומיות חלשות ביחס אליו, על מנת שיוכל לשלוט בהחלטות, במיקום וקצב הפיתוח.

בעלי עניין בקרקע להם השפעה על המינהל:

1. משרד האוצר – מעודד הפשרת קרקעות ובנייה מהירה לשם הגדלת הכנסותיו, על כן מופעל עליו לחצים מצד האוצר לפתח במהירות. המינהל מעוניין אומנם בחיזוק הפריפריה, כיעד לאומי, אך במקביל רוצה להגדיל את קופתו ע"י שיווק קרקעות באזורי ביקוש, כגון הקרקעות החקלאיות במרכז הארץ, אשר נתונות ללחצי פיתוח חזקים. בנוסף נראה כי השיח העוסק בפיתוח בר קיימא ע"י ציפוף מרכזי ערים, ושמירה של שטחים פתוחים כערך חברתי – סבבתי לא קיים במינהל. זאת בניגוד למדיניות התכנון של תמ"א 35. מגמות הפיתוח אנטנסיביות על מנת לעמוד ביעדי הפיתוח המוכתבים ע"י הממשלה, משרד האוצר והפנים, וכן על מנת להגדיל את הכנסות המדינה.

2. מגזר כפרי – במשך שנים לכוח הפוליטי של המגזר הכפרי היתה השפעה על החלטות המינהל (תנועה הקיבוצית ותנועת המושבים). כוח זה פעל למען שינוי יעודי הקרקע מחקלאי למסחרי, או ע"י מתן אישורים לשימושים חורגים. לכן ניתן להגיד כי המינהל מאוד

פורום 15 הערים הגדולות

טליה שלום

מסמך גלוי:

המסמך מנוסח כתזכיר לנציגים השונים.

הכוונה היא כי הנאמר בתזכיר הראשון יכלל בכל אחד מהתזכירים, אך לשם הקיצור, יירשמו מהתזכיר הראשון ואילך, רק ההערות הנוספות הייחודיות למכתב הנדון בלבד.

1. אל: ראש מינהל התכנון,

אנו מפנים תשומת ליבך לשלוש מכלל התכניות המוצעות: **"כל המטרופולין על המפה"**, **"המטרופולין והים"** ו**"המטרופולין הקומפקטי"** כתוכניות שיש להביאן בחשבון ולדון בהן כמועמדות לאישור.

המשותף לשלוש התכניות הללו הוא העובדה שהן ממשיכות מגמות ועקרונות שהנחילה התכנית הארצית תמ"א 35: הן מציגות כיצד ניתן להכפיל את האוכלוסייה הקיימת במטרופולין מבלי לפגוע בעקרונות הפיתוח המקיים שהותוו בתמ"א 35 בדבר בינוי צמוד דופן, שמירת שטחים פתוחים, יצירת חייצים ירוקים בין אזורים אורבניים צפופים.

יחד עם ההליכה במתווה תמ"א 35, כוללות התכניות פרויקטים חשובים, שיש בהם משום הצעדה של המטרופולין התל אביבי ושל ישראל כולה לעבר העתיד: אם זה בפרויקטי ההסעה ההמונית המשוכללים המוצעים בהן, ואם בפרויקטים העתידיים ביחס לנמל התעופה: על איים מלאכותיים מול חופי תל אביב או האירוטרופוליס הענק שישתרע מאזור צריפין עד לוד ויהווה מתחם תעסוקה ייחודי, המקושר אל המרחב הבינלאומי.

תכנית **"המטרופולין הקומפקטי"** ממשת הלכה למעשה את חזונה של תמ"א 35 ומציגה את השתלבות המטרופולין התל אביב במערך

המטרופולינים הכלל ארצי. לפיכך התכנית ישימה מאוד, ועושה שימוש בנורמות תכנוניות קיימות ולא תצריך מהפכות תכנוניות במרחב בנדון או במרחבים שסביבו.

ההשתלבות בנורמות קיימות, תייצר אפשרות להסתגלות מהירה של הציבור לתכנית ולמיעוט התנגדויות, הן מהציבור והן בקרב חברי המועצה הארצית.

התכנית **"כל המטרופולין על המפה"** מביאה ביחס לתפקוד המטרופוליני כחידה אחודה ומאוזנת עם פתרונות תעסוקתיים, תחבורתיים שיקבעו בו סטנדרטים של מטרופולין במדינות המפותחות במערב, בנוסף לכך יתרונה הבולט הוא בכך שהיא כוללת ביעדיה שינוי ביחסי השלטון המרכזי והמקומי ומעבר לשיטת ממשל אזורי. בכך היא מתיישבת עם המגמות אותן מוביל מינהל התכנון במסגרת הרפורמה בחו"ת ועם מגמות ביזור הסמכויות בכל הנוגע לרשויות שעצמאותן ואופן התנהלותן התקין, מוכחות, בדומה למגמות, כפי שמקובל במדינות המפותחות בעולם המערבי.

לכן, אנו חוזרים על המלצתינו היא לדון ולאשר אחת מתכניות אלה.

2. אל: מתכנן מחוז המרכז:

תכנית **"כל המטרופולין על המפה"** מאזנת את עוצמתה האורבנית של תל אביב ומטה את הכף לטובת מחוז מרכז, הן ברמת היקף האוכלוסייה והן ברמת התעסוקה ואיכות החיים. היא מהווה פיתרון אמיתי ל"איים" הנחשלים במחוז: רמלה לוד ויוצרת תנאים למימוש הפוטנציאל הטמון בהן.

מעבר להעצמת הכוח הכלכלי והאורבני של המחוז, התכנית תביא להעצמת הכוח הפוליטי במחוז המרכז, אשר נקבע כמקום מושבו של המינהל המטרופוליני.

תכנית **"המטרופולין והים"**, למרות מובהקות החיזוק שהיא מעניקה לתל אביב, מוקדי המשנה שלה ממוקמים במחוז המרכז. תכנית זו תאפשר לתושבי מחוז המרכז לשדרג את רמת החיים שלהם ולהנות בד

בבד מהקשרים מהמטרופוליניים עם עוצמתה של תל אביב. התכנית תאפשר לסלק ולהרחיק את המטרדים התשתיתיים ממחוז המרכז.

3. אל: מתכנן מחוז תל אביב:

תכנית **"כל המטרופולין על המפה"**, עושה סדר עבודת תל אביב, היא משחררת אותה מהצורך להתמודד עם ביקושי הפיתוח הגדולים, ומאפשרת לה להתרכז בשיפור רמת החיים ואיכותם בעיר, ועם פיתוח ההתמחויות שלה, כעיר הפיננסים, הבילוי והפנאי האולטימטיבית.

תכנית **"המטרופולין והים"** מצליחה למקם את תוספות האוכלוסייה בתל אביב וסביבתה תוך שמירתה במרכז המפה המטרופולינית והארצית, ומבלי לפגוע ברמת החיים של תושביה. על פי תכנית זו המטרופולין הוא תל אביב ותל אביב היא המטרופולין. תכנית המשתלבת עם מעמדה המונוצנטרי של תל אביב, וחזונה להשתלבות במערך הגלובאלי של "ערי העולם".

4. אל: נציג השלטון המקומי .

לתכנית **"כל המטרופולין על המפה"** היתרונות הבאים מבחינתו של השלטון המקומי:

- יוצרת איזון בין העוצמה התל אביבית לשאר ערי המטרופולין.
- יוצרת זהות מטרופולינית, ומקדמת את ערך השייכות והזהות העצמית של תושבי הפריפריה המטרופולינית, ל"זוהר התל-אביבי".
- יוצרת חלוקה מחדש של הון ומשאבים ומאפשרת לרשויות מקומיות חלשות, כמו רמלה לוד, "המשולש", לפרוח ולהתבסס.
- מקדמת שיטת ממשל אזורית שתגדיר מחדש את יחסי שלטון מרכזי ושלטון מקומי, באופן שיקנה עצמאות שלטונית לרשויות המקומיות, או יאפשר למוסדות הממשלה לרכז משאבים לשם הובלת הרשויות החלשות לכיוון קניית עצמאות שלטונית.

- אפקט השינוי ביחסי שלטון מרכזי- מקומי הנובע מתכנית זו, חוצה את שטח תחולת התכנית למישור הכלל ארצי.

תכנית **"המטרופולין הקומפקטי"**, יוצרת גם היא איזון מרחבי, ומגבירה את עוצמתם של היישובים הפריפריאליים. הצלחתה של תכנית זו עשויה להוציא ממעגל התלות והעוני מספר לא מבוטל של רשויות מקומיות, הנסמכות על צווארו של השלטון המקומי.

5. אל: שר האוצר

בתכניות **"כל המטרופולין על המפה"**, ותכנית **"המטרופולין והים"**, מוצעים פרויקטים גדולים אשר מהווים השקעות ענק ציבוריות, אך יש בהן פוטנציאל עצום כמנוע צמיחה כלכלי למשק הישראלי כולו. הפרויקטים האלה הם פרויקטים מניבים, הן ביצירת מקומות תעסוקה והן בהיקפי המסחר והעסקים שיתהוו בהם. למעשה, פרויקטים אלה הכרחיים, לשם התמודדות עם הקפי האוכלוסייה הצפויים ועם הסטנדרטיים של מדינה מפותחת אשר ישראל שואפת אליהם.

תכנית **"כל המטרופולין על המפה"**, מטפלת גם בנושא היישובים החלשים במטרופולין וביצירת הסדרים מודרניים של יחסי שלטון מרכזי ומקומי. הסדרים אלה יובילו את השלטון המקומי לעצמאות כלכלית, ויורידו את הנטל מהקופה הלאומית. בשלב הראשון, יאפשרו לשלטון המרכזי לרכז את המאמץ במקומות הנזקקים לכך, על מנת לקדם גם אותם לקראת עצמאות כלכלית.

שילוב זה, יקדם את המטרופולין ואת ישראל כולה לעמידה בקריטריונים הנדרשים לשם שמירת מקומה כחברה בארגונים כמו OECD.

6. אל: שר התחבורה:

שלוש התכניות הללו, ובמיוחד, **"כל המטרופולין על המפה"** ו**"המטרופולין והים"**, הן התכניות המציבות את הנושא התחבורתי כאחד הראשונים במעלה.

מסמך סמוי:

1. בפורום ה-15 חברות 15 רשויות מקומיות, רובן מאזור ת"א והמרכז, המספקות שירותים ל 40% מאוכלוסיית המדינה, ואשר המכנה המשותף ביניהן הוא עצמאותן הכלכלית, דהיינו, התנהלותן כמשק עצמאי סגור, ללא תמיכה תקציבית של המדינה בדמות מענקי איזון או מענקי פיתוח.

2. בראש מטרתיו של הפורום עומדות מטרות הנוגעות לביסוס עצמאותן השלטונית של הרשויות המקומיות החברות בו, בצד עצמאותן הכלכלית הנ"ל. ערים אלו חותרות לצמצום יכולת השפעתו של השלטון המרכזי על ניהולן והתנהלותן. עיקר פעילותן בתחום זה הוא קידום יוזמות לשינוי החקיקה המנדטורית הקיימת בתחום דיני השלטון המקומי בישראל, שנוצר על פי האינטרסים של השלטון המנדטורי כשלטון מרכזי, זר אימפריאליסטי וזמני, לכיוון הסדרי חקיקה מודרניים הקיימים בעולם המערבי, והמכירים בצורך לאפשר עצמאות שלטונית וסמכויות יתר לרשויות מקומיות המתנהלות באופן תקין ומקצועי ומוכיחות יכולת תפקוד גבוהה.

3. הפורום מקדם פרויקטים היוצרים רישות בין הרשויות החברות בו ובד בבד משפרים את איכות החיים של תושביהן.

4. מבחינה תכנונית/ מרחבית, הפורום רואה בתמ"א 35 ועקרונותיה, כתכנית הטובה ביותר מבחינתו ופועל, לשמירתם.

5. בהתאם למטרות אלה התכניות העדיפות מבחינתו הינן, לפי סדר חשיבות יורד: **"כל המטרופולין על המפה"**, **"המטרופולין והים"** ו**"המטרופולין הקומפקטי"**.

6. **"כל המטרופולין על המפה"**: התכנית היחידה המתייחסת מפורשות לקידום שיטת ממשל אזורית בישראל כיעד וכמנוע צמיחה וגם משלבת עקרונות פיתוח של תמ"א 35 כמו: פיתוח צמוד דופן, שמירה על חייצים ירוקים בין אזורים אורבניים ברמת ציפוף גבוהה, אשר יתפקדו כפארקים מטרופוליניים לטובת תושבי הערים וריסון הפיתוח במגזר הכפרי.

מדובר בפרויקטים תחבורתיים חדשניים ומורכבים, בכל תחומי התחבורה: יבשתית, אווירית וימית.

משרד התחבורה יקבל סוף סוף את המעמד הבכיר המגיע לו כמנוע הצמיחה העיקרי של ישראל.

7. אל: נציג ה- OECD :

התכנית **"כל המטרופולין על המפה"** קובעת כיעד וכאמצעי יצירת ממשל יעיל יותר ברמה הפוליטית והעסקית. היא מבססת מקורות מימון חסינים לכל מוקד מטרופוליני, ובמיוחד למוקדים החלשים יותר במטרופולין, אשר יאפשרו להם צמיחה כלכלית בת קיימא.

התכנית יוצרת ומעודדת מקורות חדשים לצמיחה באמצעות חדשנות, צמיחה ירוקה וידידותית לסביבה.

התכנית מייצרת הזדמנות לאנשים בכל הגילאים לפתח את הכישורים הנדרשים לעבוד בעילות ובסיפוק בעבודות ששוק העבודה הנוכחי והעתיד מספק להם.

כך, מהווה תכנית זו מענה מושלם למטרות ה OECD.

כל המוקדים במטרופולין הרב מוקדי על פי תכנית זו, למעט רמלה-לוד, הן ערים החברות בפורום. לפורום יהיה, איפוא, תפקיד מכריע בקידום התכנית ויישומה, הוא יהיה שותף טבעי והכרחי ויוכל להשפיע ולנתב את הביצוע לפי העדפותיו.

החיסרון הבולט בתכנית מבחינתו של הפורום הוא התפקיד החשוב שהיא מעניקה לרמלה – לוד, שאינה נמנית עם ערי הפורום ואשר לנוכח מצבה החלש, פיתוחה בהתאם ליעדי התכנית יצריך מעורבות ממשלתית רבה. מבחינת הפורום, מטריד במיוחד התפקיד שמקצה לה התכנית כבסיס הפעולה של הממשל האזורי. חיסרון נוסף בתכנית זו, הוא מדיניות הריסון המומלצת כנגד פיתוח בערים אחרות, פרט למוקדים, אשר הינן חברות בפורום.

ואולם, יש לשים לב לכך ששלב הפיתוח הראשון בתכנית הוא ביצוע רישות תחבורתי ורישות הנוגע לפארקים מטרופוליניים. רישות זה יעניק יתרונות רבים לערים החברות בפורום. מנגד, מדיניות ריסון הפיתוח, המוצעת בד בבד עם שלב זה קשה ליישום בכל מקרה, ובשל יתרון השפעת הפורום בתכנית זו, יוכל האחרון להביא למיתונה ואולי אף לביטולה.

התכנית של פיתוח נמל התעופה הענק באזור לוד, קשה ליישום ולכן ייתכן שחלק זה בתכנית לא יגיע כלל לידי ביצוע, מה שיקטין את ההצדקה למיקומו של מוקד הכוח הפוליטי ברמלה לוד. כך, יש סיכוי סביר שניתן יהיה לקבוע אותו באחת מערי הפורום, דבר שישתלב היטב עם מטרותיו של הפורום.

7. תכנית "המטרופולין והים" גם היא חלופה מתאימה למטרות הפורום. 8 מבין 10 מוקדי הפיתוח הן ערים חברות בפורום, בהתאם בנויה תכנית הרישות התחבורתי. הפיתוח צמוד דופן באופן העולה בקנה אחד עם עקרונות תמ"א 35 ושומר עתודות קרקע פתוחות רבות במזרח המטרופולין. אחת ממטרות התכנית היא ריסון הפיתוח במגזר החקלאי, תואמת במדויק את האג'נדה של הפורום. החיסרון הבולט בתכנית, הוא כי שמירת עתודות הקרקע מתאפשרת בעיקר הודות להקמת האיים המלאכותיים שעלותה גבוהה והסבירות לביצועם באופן

שיקדים את קצב הביקוש לקרקע, נמוך. חיסרון נוסף הוא העדר התייחסות להיבט של יחסי שלטון מרכזי- שלטון מקומי.

8. תכנית "המטרופולין הקומפקטי" יתרונה המרכזי מבחינת הפורום הוא בכך שהיא מקדמת ערכים ההולמים את עקרונות תמ"א 35, וכן מפני שהתכנית לוקחת בחשבון את השפעתה והתייחסותה אל המטרופולין פנימה ובה בעת את השפעתה כלפי חוץ, אל מטרופולינים אחרים. בחינה זו מתאימה לפורום הכולל חברות חשובות מחוץ למטרופולין כמו חיפה ובאר שבע. חיסרון התכנית, נובע מהיעדר התייחסות לנושא הממשל האזורי. חיסרון נוסף הוא היותה של התכנית שלדית מאוד וחסרת פירוט. חיסרון זה יוכל להוות יתרון מבחינת הפורום, אשר יהיה גם בה שותף מכריע ויוכל להוביל אותה לפי רצונו.

9. התכנית משרתת היטב אינטרסים הנוגעים לגופים אחרים המיוצגים במועצה ולכן יתרונה בכך שהיא בעלת סיכויים טובים לעבור במועצה: הירוקים מחוז המרכז, מינהל התכנון, השלטון המקומי ושר התחבורה. הנציגים הקשים יותר לשכנוע בהקשר זה הם נציג ממ"י, שממילא אינו כוס התה שלנו, ושר האוצר.

השלטון המקומי

חן נאור

מסמך גלוי:

השלטון המקומי הוא גוף המקדם את כלל הרשויות המקומיות והאזוריות לסוגיהן, אשר פזורות ברחבי המטרופולין. האינטרס המנחה את השלטון המקומי היא להבטיח את כי התועלת המקסימלית ברמה ואיכות החיים תתאפשר למספר הרב ביותר של התושבים במספר הרב ביותר של רשויות – בניהן עיריות, מועצות מקומיות ואזוריות, רשויות גדולות וקטנות, מבוססות וחלשות, יהודיות וערביות, חילוניות וחרדיות, מרכזיות ופריפריאליות וכדומה.

לאור אינטרס זה, אבטחת איכות ורמת חיים מקסימלית, מבקש השלטון המקומי לתמוך בתכניות אשר תביא לפיתוח ולתפקוד היעיל ביותר מבחינה כלכלית, חברתית וסביבתית. לאחר קריאה וניתוח מעמיק של כל אחת מהתכניות, נמצא כי שתי תכניות – "כל המטרופולין על המפה" וה- "metroPORT", בולטות במקסומן בכל התחומים. לאחריהם בסדר העדפויות יהיה מטרופולין "Med-Link". להלן יוסברו סיבות הבחירה לפי התחומים שנבחנו:

ההיבט הכלכלי – היבט זה מתחלק לשניים: (1) פוטנציאל כלכלי מבחינה תפקודית (2-1) העלות הציבורית הנדרשת למימוש. הפוטנציאל הכלכלי תפקודי של שני התכניות נמצא כמשמעותי ביותר, זאת משום שמעצים את הצימחה ברשויות חלשות ומעודד צמיחה מקומית. עם זאת, התכניות ממשיכה ומחזקת את המוקדים החזקים הקיימים היות ומפנים את הפיתוח גם אליהם או בסמיכות להם. גם העלות הציבורית של התכניות נמצאה זניחה יחסית לתכניות האחרות, ואיננה באה על חשבון רשויות חזקות, נהפוך הוא, שתי התכניות מחזקות את הרשויות החזקות בכך שמפתחות רשויות בינוניות הסמוות אליהן (אשדוד נתב"ג אזור רמלוד, השווה גם בנתניה ות"א), תוך הישענות עליהן ובהתאם להיקפי הפיתוח המאפיינים את המגמות הקיימות.

ההיבט החברתי – בדומה לפוטנציאל הכלכלי-תפקודי, התכניות הללו הם המעצימות ביותר מבחינה חברתית, הן ברשויות חלשות, והן בחזקות, ביהודיות ובערביות, בחילוניות ובדתיות ובמרכזיות ופריפריאליות. גם רווחת החיים ואיכותה צפויה לגבור בכלל הרשויות שבמטרופולין, וזאת על אף תדמיתן כמעצימות בעיקר אזורי שוליים.

ההיבט הסביבתי – "כל המטרופולין על המפה" שם דגש ברור על פיתוח במוקדים צפופים, תוך שמירה על שטחים פתוחים, הקשרים בניהם ושילובם של שטחים אקסטנסיביים לאינטנסיביים (רלוונטי במיוחד לעוש ומגוון המינים).

היבט נוסף ודומינני הוא ההיבט התחבורתי – שני התכניות, "כל המטרופולין על המפה" במיוחד, מיחסים להיבט התחבורתי תפקיד מרכזי וראשוני בתכנית, ובכך מאפשרת את יישום של שאר שלבי הפיתוח. כמו כן התכנית שמה דגש על תח"צ ומפרטת מגוון רחב של היררכיות ותפקודים של התשתיות התחבורתיות.

אנקדוטות להרחבה ולשכנוע הנציגים האחרים:

יתרונות ה-"metroPORT" – תחבורה: מרכזים עם סף כניסה גדול, קידום קו רכבת אילת אשדוד (ארצי) ומטרופולינים (אשדוד ת"א) – כולל בתוכו מוקדי תעסוקה עתירת ידע – כל זה מחזק את כל הרשויות העירוניות בדרום המטרופולין. סביבה – פיתוח במוקדים, התבססות על תח"צ, שמירה ממעותית של שטחים בצפון המטרופולין. מבחינת משרד האוצר – התכנית מבוססת על מנוע כלכלי המגיע משני מקורות מרכזיים: תואי הרכבת ואזור התעסוקה על בסיסו בדרום, וחיזוק אזור רמלוד רחובות כמוקד תעסוקת ידע הנסמך על ת"א ונתב"ג.

יתרונות "כל המטרופולין על המפה" – תחבורה: תשתית רבת קיבולת וטכנולוגית מסועפת עם מיעוט בתשומות כוח אדם + איגום משאבים (אותם תשתיות לכמה אופציות תחבורה – כביש שהוא גם רכבת, גם BRT גם קלה) – גם סביבתי וגם רלוונטי למשרד האוצר (אומנם השקעה גדוה אבל חד פעמית). כל זה גם רלוונטי כמובן לחבר (תח"צ זול,

פריפריה, ישובים ערבים). חברתי – לאן התחבורה, למי פנה/את מי משרתת, כמה (עולה).

למה לא "המטרופולין הקומפקטי" – מחליש מאוד מוקדים חזקים קיימים, מזניח לחלוטין רשויות חלשות, קטנות, פריפריאליות ואחרות, דורש השקעת משאבים מהותית בישובים שאינם במוקד הפיתוח כיום.

מסמך סמוי:

תפקידו העיקרי של השלטון המקומי (הכולל את הרשויות המקומיות והמועצות האזוריות) הוא לייצג את הרשויות השונות ולקדם את ענייניהן בפני הכנסת, מול גורמי ממשלה ובפני מוסדות וארגונים ממלכתיים וארציים, בניהם גם מוסדות התכנון. בעוד השלטון המקומי ה"עירוני" מתמודד עם שמירה וקידום האינטרסים של רשויות מגוונות (בגודל, מיקום, רמ כלכלית ומאפיינים חברתיים ואחרים), השלטון המקומי ה"כפרי", המועצות האזוריות, מתמודד עם ניהול שטחים נרחבים, שימור שטחים פתוחים ו/או חקלאיים, וזאת לצד הצורך המתמיד בהבטחת שירותים מוניציפליים ברמה נאותה לתושבים, הפזורים בדלילות במרחב.

השלטון המקומי נאלץ, למרות היותו גוף המייצג של ישויות שלטוניות, להשקיע חלק ניכר מפעילותו במאבק בשלטון המרכזי כדי שיקצה נכון את משאבים בין הרשויות המקומיות, הן בתחום הניהול והרגולציה והן תקציבים ישירים. זאת בכדי כדי שהרשויות יוכלו להעניק לתושביהן רמת שירותים נאותה בכל הרשויות לסוגיהן.

לאור תפקידו, תפיסתו והאינטרסים אותם מקדם השלטון המקומי, יבחנו התוכניות למטרופולין ת"א 2050 המועלות על סדר היום, זאת ע"פ שתי אמות מידה מרכזיות: **ביזור שלטוני והקצאת משאבים מטיבה**. התכנית שבהן תשתקף רמת הביזור השלטונית המקסימאלית של הרשויות ביחס לשלטון המרכזי, הם התכניות שבהם יתמוך השלטון המקומי. כמו כן, יתמוך השלטון המקומי בתכניות המאפשרות שמירה על אינטרסים מגוונים, ובניהם בעיקר **שמירה על עצמאות הרשות, יתרונויותיה**

הייחודיים של הרשות, העצמת הפוטנציאל הכלכלי שבה ושמירה על עתודות קרקע ושטחים פתוחים באזורה (משאב חשוב ב-2050).

לאחר בחינה של כל שבע התכניות, **נמצא כי התכנית המועדפת ביותר "כל המטרופולין על המפה"**, וזאת, כמשתמע, מהשוויון בפיתוח ובהקצאת המשאבים המסתמנת בה. התכנית השניה המועדפת על השלטון המקומי היא ה- **"metroPORT"** הנוטה לפתח אזורי וישובי שוליים לא מעטים. התכנית השלישית המועדפת היא **"Med-Link"** וזאת בשל הפניית הפיתוח לרשויות מגוונות והטבתה המשמעותית עם המועצות האזוריות המתבטא באופי הפיתוח ובהעצמה תיירותית.

בכל אופן, **לא יתמוך השלטון המקומי בשלושת התכניות הבאות: "אוטונומיית ת"א", "המטרופולין והים" ו"המטרופולין הקומפקטי".**

ארגונים ירוקים

נעמי כהן

מסמך גלוי:

הגופים הירוקים כיום תומכים בתוכניות אשר מגינות על ערכי טבע נוף ומורשת וכן מעודדים תוכניות אשר מקדמות את הטבע העירוני והנגשת הטבע לאדם. מתוך כך אנו החברה להגנת הטבע, כנציגי הארגונים הירוקים בארץ, בחרנו לדרג את התוכניות ולהעריך על בסיס פרמטרים אלו כפי שניתן לראות בטבלה מטה. סולם הערכים של כל קטגוריה מפורט כך:

סולם דירוג שימור סביבתי: 1-הרס 5- דגש על שימור.

בין לבין- באיזה מידה מתייחסים למרכיבים השונים של- שטחים פתוחים, רצף שטחים פתוחים, ציפוף הגנה על מרחב החוף וכו'.

סולם דירוג הנגשה לטבע: 1- אין הנגשה 5- הנגשה גבוהה.

בין לבין- הנגשה חלקית- הכנסת השטחים הפתוחים לערים, תחבורה בת קיימא, יצירת פארקים עירוניים, ציפוף, מרחב כפרי, תירות לטבע ולחופים וכו'

עפ"י ההערכה אנו רואים בתוכנית של מטרופולין "Med-Link" כתוכנית הטובה ביותר. תוכנית זו מתייחסת לשני הפרמטרים שנבחנו על הצד הטוב וכן כוללת בתוכה התייחסות לערכים חברתיים, תחבורתיים וכלכליים אשר להם חשיבות רבה ביצירת עתיד טוב יותר למרחב המדובר. יחד עם זאת התוכנית של "מטרופולין קומפקטי" אינה נופלת מאיכותה וייתרונותיה של המטרופולין "Med-Link". **"המטרופולין הקומפקטי"** גם הוא מתייחס לרוב הפרמטרים שנלקחו בחשבון הן בשימור הסביבה הטבעית והן בהנגשת הטבע לאדם. תוכנית זו מתייחסת גם היא לפן החברתי והתחבורתי אך פחות לתחום הכלכלי.

התוכניות שהכי לא מתקבלות על הדעת מבחינתנו והוגשו התנגדויות אליהן מבעוד מועד, אלו התוכניות של "מטרופולין והים" ו"המטרופולין של כולנו". שתי התוכניות הללו לא רק שאינן שומרות על הסביבה אלא שהן גם הורסות שטחים בנויים ומשאבי טבע בעלי ערך רב.

מבחינתנו אין זה מספיק להתייחס ולעודד רק אחד מהפרמטרים ויש לבנות תוכנית אשר תאגד בתוכה את כלל המרכיבים שהוזכרו בתחילה. רק כך תתאפשר איכות חיים טובה במרחב, בתנאים הצפויים בעתיד. לסיכום כל אחת מהתוכניות, מטרופולין "Med-Link" או "קומפקטי", תיצור את הסביבה המיטבית מכל הבחינות לכלל האוכלוסייה ב- 2050 ויש לאמץ אחת מהן מיידית.

מסמך סמוי:

הגופים הירוקים כיום תומכים בתוכניות אשר מגינות על ערכי טבע נוף ומורשת וכן מעודדים תוכניות אשר מקדמות את הטבע העירוני והנגשת הטבע לאדם. מתוך כך אנו החברה להגנת הטבע, כנציגי הארגונים הירוקים בארץ, בחרנו לדרג את התוכניות ולהעריך על בסיס פרמטרים אלו כפי שניתן לראות בטבלה מטה. סולם הערכים של כל קטגוריה מפורט כך:

סולם דירוג שימור סביבתי: 1-הרס 5- דגש על שימור.

בין לבין- באיזה מידה מתייחסים למרכיבים השונים של- שטחים פתוחים, רצף שטחים פתוחים, ציפוף הגנה על מרחב החוף וכו'

סולם דירוג הנגשה לטבע: 1- אין הנגשה 5- הנגשה גבוהה.

בין לבין- הנגשה חלקית- הכנסת השטחים הפתוחים לערים, תחבורה בת קיימא, יצירת פארקים עירוניים, ציפוף, מרחב כפרי, תירות לטבע ולחופים וכו'

עפ"י הערכה זו אנו רואים בתוכנית של מטרופולין "Med-Link"

כתוכנית הירוקה ביותר. תוכנית זו מתייחסת לשני הפרמטרים שנבחנו על הצד הטוב. יחד עם זאת התוכנית של **"מטרופולין קומפקטי"** אינה רחוקה בציונה מה- **"Med-Link"** וגם היא מתייחסת לרוב הפרמטרים שנלקחו בחשבון.

בנוסף התוכניות שהכי לא מתקבלות על הדעת מבחינתנו והוגשו התנגדויות אליהן כבר בעבר, אלו התוכניות של **"מטרופולין והים"** ו**"המטרופולין של כולנו"**. שתי התוכניות הללו לא רק שכמעט ואינן שומרות על הסביבה אלא שהן גם מוסיפות שטחים בנויים בשטחים פתוחים ובכך הורסות חלק ממשאבי הטבע.

"המטרופולין והים" אמנם יוצר נגישות רבה יותר בין הטבע לאדם אך הוא הורס את הסביבה הימית לאורך חופי הארץ במרכז.

"המטרופולין של כולנו" אינו הורס את רוב השטחים הפתוחים הקיימים היום אך מקים יישובים חדשים בהתאם לתוכנית וכן לא קיימת התייחסות כלל בתוכנית זו להנגשת השטחים הפתוחים לאדם.

מתוך כך התוכניות הנבחרות שאנו נצביע בעדם הן **"Med-Link"** ו**"המטרופולין הקומפקטי"**.

מדר	metroPORT	Med-Link	מטרופולין ימי	המטרופולין של כולנו	מטרופולין קומפקטי	כל המטרופולין על המפה	אוטונומיית תל אביב
הערכת שימור סביבה	4	5	2	2	5	4	3
הערכת הנגשת הטבע לאדם	2	5	4	1	3	3	2
הערכה מסכמת	$0.4 \cdot 2 + 4 \cdot 0.6 = 3.2$	$5 \cdot 5 \cdot 0.6 = 0.4$ 5	$2 \cdot 2 \cdot 0.6 = 0.4$ 2	$0.4 \cdot 1 + 2 \cdot 0.6 = 1.6$	$3 \cdot 5 \cdot 0.6 = 0.4$ 4.6	$3 \cdot 4 \cdot 0.6 = 0.4$ 3.6	$0.4 \cdot 2 + 3 \cdot 0.6 = 2.6$

reforms... Furthermore, cutbacks in tax exemptions and a modest hike in the rate of VAT should be considered to help square deficit consolidation with spending requirements.

Overall, the OECD is interested in the plan for the Tel Aviv Metropolitan Area and Israel's center that while promoting economic activity for the region and the country, will also stand vigilant to the clear social and environmental concerns that stand in the way of true economic excellence.

Therefore, the OECD supports the "metroPORT" and "כל המטרופולין על המפה" Plans.

They both provide a much needed backbone for the overall economic vitality for the Tel Aviv metropolis and the country at large. As Israel's strongest metropolitan region, simply relying on hi-tech development and hi-end financial services is not a sustainable model moving forward. These plans focus on providing economic opportunities for all residents of the metropolitan area, and perhaps a combination of the two would best suit the country's needs.

It is important to state that development is not rampant in these two plans. With Israel's limited land and natural resources, she must constantly be aware of the environmental impacts of her actions, and particularly with regards to new development. After thorough review, these two plans attempt to maximize land use while developing the region to better suit its residents.

OECD

אהרון כהן

(הערה – יש לקרוא מהטור הימני לשמאל)

מסמך גלוי:

The mission of the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) is to "promote policies that will improve the economic and social well-being of people around the world." These policies include a range of economic, social and environmental concerns, focusing on a government's ability to bring about the change that will best improve the lives of its citizens. While the OECD is primarily associated with economic development, civil society and the transparency of government action (or inaction) is equally as important.

Recent events, including 2011 protests for a social democratic state, demands for government, tax and economic reform, and other serious environmental challenges, all require Israel's planning efforts to pursue greater social justice across the country, particularly in its economic center, Tel Aviv.

Throughout the recent global recession, economic activity in Israel has remained strong, but it is still at risk. A recent OECD report on Israel's economic vitality identifies key challenges for Israel's future:

Economic activity has been slowing in line with export market developments but is expected to pick up on the back of stronger external demand...The authorities need to avoid substantial overshoots of deficit targets while remaining committed to the additional outlays and tax expenditures associated with positive structural

In choosing a plan for the Tel Aviv Metropolitan area, we are looking for the plan that most holistically addresses the major challenges outlined above, in line with our organization's mission. 2 plans have been identified that suit our purposes:

"metroPORT"

- Our first choice identifies and effectively addresses the need for serious economic activity in the southern portion of the metropolitan area. The plan sees structural investments in port activity, heavy industry and the movement of goods on an international level as potential economic stimulators for the region. Overall, metroPORT provides the spine needed to redistribute investment from the Tel Aviv centric financial center that exists today.

"כל המטרופולין על המפה"

- This plan focuses on education and physical/economic investment in the metropolis' outer-ring – which has been largely ignored for decades. Potential centers include Petach Tikva and Ramle/Lod with crucial investments in transit access, new centers for employment and economic activity and the overall reincorporation of these areas into the greater metropolitan network.

As discussed above, the OECD is most interested in Israel's economic wellbeing in the most efficient and sustainable way. According to recent OECD statistics, there are a number of alarming indicators across Israel today:

- In 2010, Israel had the highest relative gross expenditure of R&D across all OECD countries, where 4.4% of GDP was spent on R&D, significantly higher than the second highest spender, Finland, with 3.87%.
- At the same time, Israel had the 3rd highest GINI coefficient for income inequality out of 27 OECD nations in 2008, coming in just after Mexico and Turkey.
- The OECD Program for International Student Achievement (PISA) measures key reading, mathematics and science indicators for secondary school students. According to the 2009 PISA study, Israeli high school students are not adequately prepared to join tomorrow's workforce. Israeli high school students were far below the OECD average in all three categories in 2009, particularly in mathematics and the sciences – fields in which our GDP is thriving and the national identity as a 'start-up' nation thrives upon.

These alarming statistics reveal that overall, while Israel's economic vitality is strong **today**, it is not sustainable **moving forward**. While R&D investments are strong today, Israel's future generations are not adequately prepared and economic inequality is rampant.

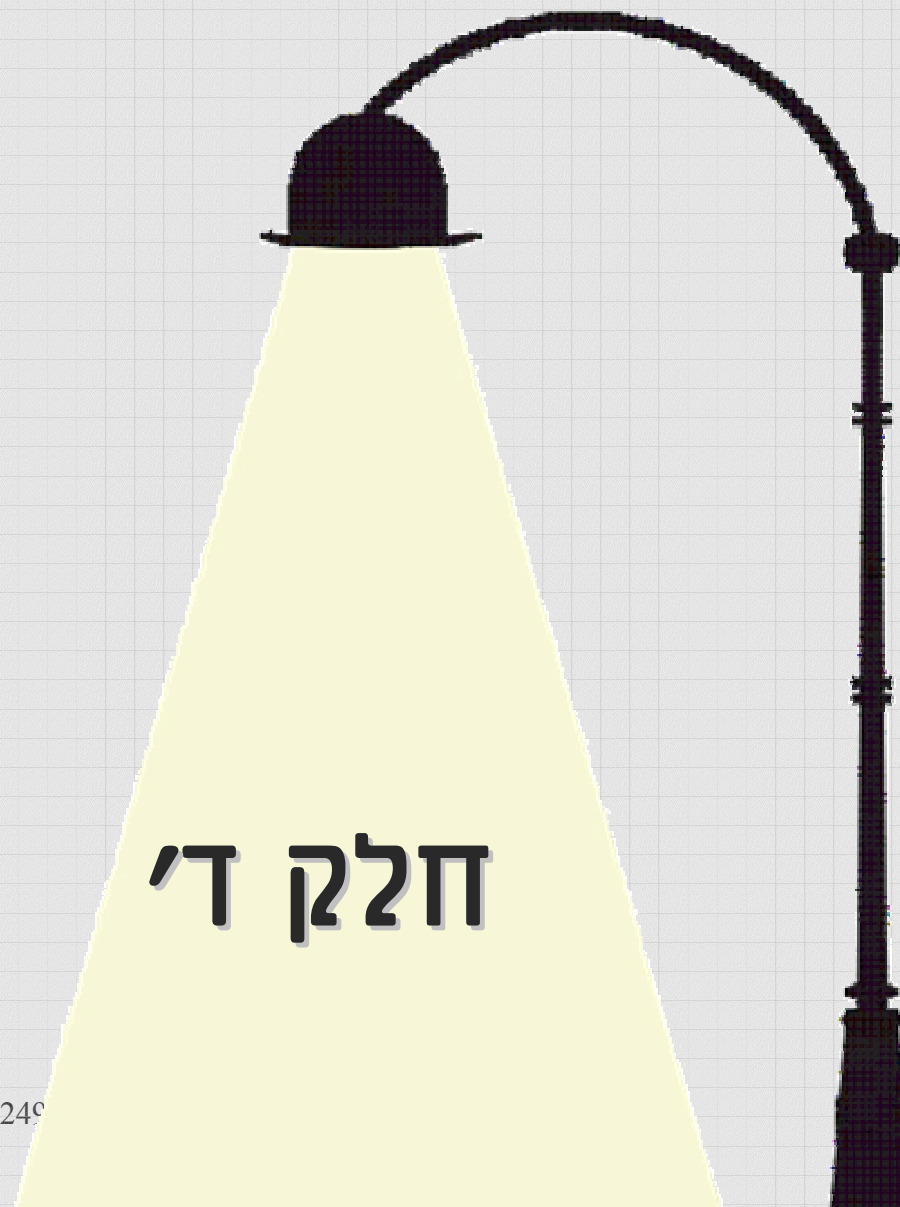
בתום הדיונים נתבקשו חברי המועצה הארצית להצביע עבור התכנית

בה הם תומכים:

מטרופ קומפנ	המטרופולין והים	המטרופולין של כולנו	סטודנט מייצג	בעלי תפקידים
7	3		תומר דקל	מנהל מינהל התכנון
			נועם אבירם	מתכנן מחוז תל אביב
			נעמה שחם	משרד האוצר
3			תומר אביאור	המשרד להגנת הסביבה
3			אביבה שמילה ודעי	המשרד לפיתוח הנגב והגליל
3	7		שי קדם	משרד התחבורה
			שירה ברטוב	מינהל מקרקעי ישראל
	3		טליה שלום	פורום 15 הערים הגדולות
			חן נאור	השלטון המקומי
7			מאיה ברעם	ארגונים חברתיים
3			נעמי כהן	ארגונים ירוקים
			אהרון כהן	OECD
26	13	0		סה"כ
2	1	0	7	עדיפות ראשונה
4	2	0	3	עדיפות שנייה

מהווי אולפן 4

חלק ד'





העבודה הקשה והבלתי פוסקת





השעות הארוכות ועייפות החומר



השיעורים בכיתה





הדיונים הסוערים





התוצרים והמצגות





הטכניון - מכון טכנולוגי לישראל
הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים
המסלול לתכנון ערים ואזורים

