

באר שבע והנגב: מפריפריה למטרופולין?

נורית אלפסי

למה מטרופולין?

אנו חיים בעולם עירוני. לפני כמאה שנים, היו בעולם פחות מעשרים ריכוזים עירוניים שאוכלוסייתם מונה מיליון תושבים ומעלה. כיום, מספרם מגיע לכמה מאות. מתחילת המאה העשרים נמצא קצב הגידול של הערים בעולם בתאוצה וגדלן של ערי המטרופולין מתרחב אף הוא. עשרה הריכוזים המטרופוליניים הגדולים בעולם מונים כיום 18 עד 38 מיליון בני אדם, בעוד בשנת 2000 היה היקפן של עשר ערי המטרופולין הגדולות 13-26 מיליון בלבד. קצב העיור משנה לחלוטין את אורח החיים: בשנת 1950 רק 29% מהאוכלוסייה בעולם חייתה בערים, וכיום, כ- 54% מהאוכלוסייה היא עירונית. קצב העיור העולמי עומד על 2% מהאוכלוסייה, והוא נמצא במגמת עלייה.

בעולם העירוני המשתנה במהירות, נקודת המבט מתרחבת ככל שהערים גדלות. היחידה התפקודית המשמעותית היא כבר לא רק העיר לבדה, אלא המרחב המטרופוליני כולו; אותו אזור בעל רצף עירוני צפוף, המאחד בין מספר ערים ויישובים, כאשר העיר הראשית ממוקמת בגלעין וסביבה ערים ויישובים (עירוניים וכפריים) בסדרי גודל קטנים יותר. כלל הישויות במטרופולין הינן בעלות קישוריות תחבורתית גבוהה, והמרחב עשוי להכיל שטחים פתוחים ואזורי פנאי ונופש, מוקדי מסחר ותעסוקה, המשמשים את כלל אוכלוסיית המטרופולין.

בניגוד לעיר, שיש לה גבול שיפוט פורמאלי, מנגנון אדמיניסטרטיבי (עירייה) וסמכויות ביצוע, מטרופולין היא ישות אמורפית ולא בהכרח מוגדרת. גם במקומות בהן יש רשות מטרופולינית מוכרת, ספק אם גבולותיה חופפים את גבולות המטרופולין מבחינה תפקודית, שכן אלה משתנים עם האפשרויות הטכנולוגיות והתחבורתיות ובהתאם לפיזור המגורים ומוקדי התעסוקה. גיאוגרפים ומתכנני ערים משתמשים בכותרת "מטרופולין" כמייצגת את מה שהם מכנים "מרחב בחירה"; כלומר, מקבץ של ערים ויישובים הסובבים עיר ראשית – גלעין, כאמור – שאנשים מתגוררים, עובדים, מבליים וצורכים בהם, באופן שמטשטש את הגבולות המוניציפליים וכמעט מייתר אותם. תושבים במטרופולין תל אביב למשל, יכולים לגור בפתח תקווה, לעבוד בהרצליה, לבקר במוזיאון בחולון ולעשות קניות בכפר סבא. מערכות הדרכים והתחבורה הציבורית מאפשרות זאת; הפיזור הגדול של מקומות עבודה, בילוי וצריכה מאפשר זאת; קיומם התיאורטי והממשי של יחסי גומלין מסחריים ותרבותיים בין החלקים השונים במרחב מאפשרים זאת. כך, המרחב המטרופוליני מציע לתושביו מגוון גדול מאד של אפשרויות לאורח חיים, מעצם הבחירה במקום המגורים ומאפייניו, סוגי התעסוקה, מרחבי החינוך, התרבות והפנאי. אורח החיים מזמן גם הזדמנויות למפגשים חברתיים ולהתפתחות אישית. כתוצאה מכך, אוכלוסיית המטרופולין מגוונת מאד, כוללת בעלי הון, רכוש וידע לצד עובדי כפיים, ומכלול נרחב של עובדים, תושבים ובעלי עסקים בין אלה לאלה.

הפיתוח העירוני הנרחב מתרחש בהשפעתם של תהליכי גלובליזציה מואצים. ערים גדולות, המכונות "ערי עולם" (שחר, 2000; Sasssen, 2001), מהוות מוקדים ראשיים בכלכלה הגלובלית, מניעות את הסחר ומנתבות את ההשקעות והפיתוח. ייחודן של ערי העולם הוא בריכוז הגבוה של שירותים עסקיים בינלאומיים במרכז העסקים הראשי (המע"ר) שלהן, מה שמאפשר להן ולסביבתן הקרובה להשתלב בכלכלה הגלובלית ולזכות בנתח מהפיתוח. מטרופולינים שהן "ערי עולם" משמשות שער כלכלי אל העולם עבור אזורים נרחבים במדינותיהן; הן מהוות צינור חמצן כלכלי, מסחרי ותרבותי לסביבה הקרובה ומאפשרות את הצמיחה ואת הרישות הכלל-עולמי של חבלי ארץ נרחבים. אבל הצמיחה המהירה מייצרת גם פערים חברתיים וכלכליים גדולים, בין מדינות העולם וערי

המטרופולין הגלובליות ובתוכן. בנוסף, הניידות הגדולה של ההון והתלות הגוברת בשווקים בינלאומיים פוגעות ביכולתן של מדינות להבטיח רווחה ואיכות חיים לתושביהן. יתרה מכך, התחרות הגלובלית גורמת לכך שלמדינה ולשוק יש עניין להשקיע בפיתוח ולרכז את ההון בערי המטרופולין המחוברות אל הכלכלה הגלובלית, במידה רבה על חשבון אזורים אחרים, בהם לא הושקע הון לאומי ומטבע הדברים גם לא זורם אליהם הון בינלאומי.

מטרופולין באר שבע בראי התכנון

ימיו של חזון הקמת המטרופולין בנגב כימיה של מדינת ישראל. בתוכנית המרחבית הראשונה שנערכה ב-1951 על ידי האדריכל אריה שרון, מי שהיה ראש אגף התכנון במשרד ראש הממשלה, תוארה באר שבע כ"עיר בינונית" שאינה עומדת בשורה אחת עם שלוש הערים הגדולות (ירושלים, תל אביב וחיפה), ועם זאת מרכז עירוני לכל מרחב הנגב (איור מס' 1). חזון פיתוח הנגב של בן-גוריון הדגיש אף הוא את באר שבע כעיר המרכזית עליה נשען האזור כולו. ב-1980 התפרסם בכתב העת של איגוד המתכננים האמריקאי, במה אקדמית בולטת וחשובה, מאמרם של יהודה גרדוס ואלי שטרן, פרופסורים לגאוגרפיה, ובו הצעה לראות את המערכת העירונית בנגב כ"רגיופוליס", מרחב מטרופוליני שייחודו בכך שאין בו רצף התיישבותי (Gradus & Stern, 1980). למרות זאת, טענו הכותבים, בעזרת מערכת תחבורה משוכללת והגברת הקישוריות בין הערים והיישובים יכול הנגב כולו לתפקד כיישות מטרופולינית שלמה.

בשלושים השנים האחרונות, וביתר שאת מתחילת שנות התשעים, מככב היעד של הקמת מטרופולין בבאר שבע בתוכניות מיתאר ארציות ומחוזיות. בשנת 1993 אושרה תכנית המתאר הארצית מס' 31 (תמ"א 31), שחזונה העיקרי היה הרחבת הבסיס המרחבי של הפעילות הכלכלית של ישראל והעמדתו על ארבעה ריכוזים מטרופוליניים: מטרופולין ירושלים, שביחד עם מטרופולין תל אביב יהוו מעין מטרופולין-ליבה, וכן מטרופולין צפונית סביב העיר חיפה ומטרופולין דרומית סביב באר שבע (איור מס' 2). תכנית המתאר של מחוז הדרום, תמ"מ 14/4, שאושרה בתחילת שנות האלפיים, המשיכה ופירטה את החזון של הקמת מטרופולין שבאר שבע במרכזו, וכך גם תמ"א 35, שאושרה זמן קצר אחר כך. פרופ' אריה שחר, גאוגרף שהיה גם המתכנן והרוח החיה מאחורי תמ"א 35 טבע את המושג "מדינת ארבעה המטרופולינים" (שחר 2000ב) – בהתייחסו לתל אביב, ירושלים, חיפה ובאר שבע כערי המטרופולין סביבן מתארגן המרחב של מדינת ישראל. מטרופולין באר שבע היא הגדולה בשטחה גם אם המצומצמת באוכלוסייתה, בשלב זה.

התרחבות המטרופולינים יחד עם העצמת תהליכי הגלובליזציה, הגדילו לאורך השנים את הפערים החברתיים-כלכליים גם במדינת ישראל, בעיקר בין המטרופולין הראשית – מטרופולין הליבה הכוללת את ירושלים ותל אביב – לבין אזורים אחרים במדינה. על אף המרחק הקצר, כשעת נסיעה, נעשו האזורים שצפונית לחיפה ודרומית לבאר שבע לאזורי שוליים שהיקף ההשקעות והפיתוח בהן הוא מצומצם ביחס לכלל הפיתוח בישראל (חושן וחושן, 2003; Bar-El & Schwartz, 2006).



איור מס' 2: המרחב המטרופוליני של ישראל על פי תמ"א 31, 1993. על פי התוכנית בישראל יהיו ארבעה מוקדים מטרופוליניים, ששניים מהם מהווים ביחד את הליבה העירונית והשניים האחרים הם מוקדים אזוריים עצמאיים.

איור מס' 1: המרחב העירוני של ישראל על פי "תכנון פיסי לישראל" משנת 1951. התוכנית מיעדת לבאר שבע תפקיד של עיר בינונית, שתהווה מרכז אזורי לצפון הנגב.

חשוב לזכור כי כמו תופעות רבות במציאות החברתית והכלכלית, מטרופולינים אינם מיוצרות, הן נוצרות. מטרופולין תל אביב הוכרה על ידי מערכת התכנון הרבה אחרי שתפקדה ככזו, וגם המטרופולינים הגדולות בעולם כמו טוקיו-יוקוהמה, סיאול או ניו-יורק לא נולדו על שולחן השרטוטים אלא נבטו והתפתחו מתוך אינספור אינטרקציות חברתיות וכלכליות של תושביהן. בשיאן של הפעולות להעברת בסיסי צה"ל דרומה, ועם התקדמות הדיונים במועצה הארצית לתכנון ובנייה בעניין הקמת ישובים חדשים במרחב הנגב, מתוך ציפייה לחיזוק הממד העירוני של האזור, הגיעה העת לשאול: מטרופולין? האמנם?

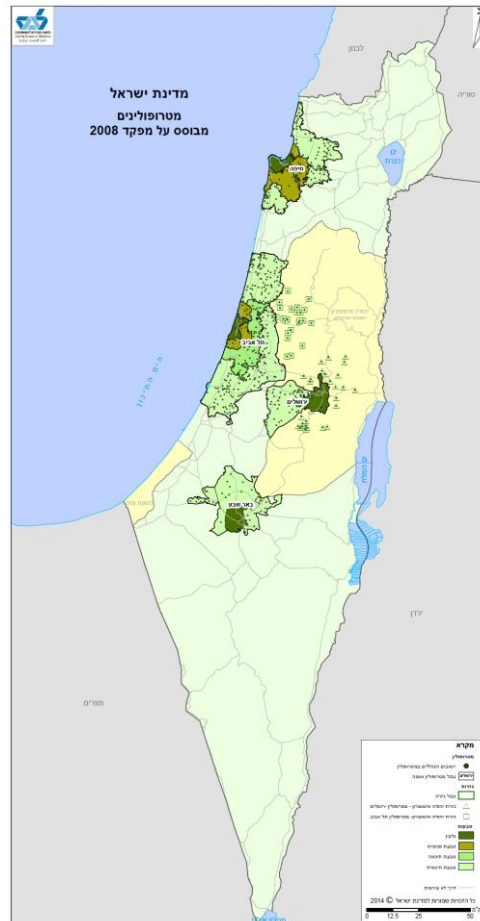
הטענה אותה אבסס כאן היא כי דווקא התפיסה לפיה עתידו של הנגב תלוי בהקמתה של מטרופולין היא בעייתית, ויש בה בכדי לפגוע באיכות החיים של תושבי מרחב באר שבע. אז למה לא תקום פה (עוד) מטרופולין, ומה כן אפשר לעשות?

מטרופולין באר שבע: המציאות

תחילה, צריך להבין עד כמה באר שבע והנגב כולו רחוקים מהמציאות המטרופולינית המדומיינת, של מרחב בחירה משותף וצומח.

נתחיל בבחינת הזיקה בין הישובים בנגב. ננסה, למשל, למצוא כאן "מרחב בחירה": נסו למצוא קו אוטובוס, מוניות שירות או רכבת, שיקשר בין ירוחם ומצפה רמון, אופקים ודימונה, ערד ונתיבות – שלא לומר בין הערים הללו לבין רהט או תל שבע. חבל על המאמץ: קו כזה לא קיים. הזיקה בין תושבים במרחב כולו מופנית כמעט לגמרי כלפי העיר הראשה, באר שבע, או ישירות לישובים במטרופולין תל אביב. כלומר, מערכת הקשרים ההדדית ההכרחית לקיומה של היישות המטרופולינית

לא התפתחה כאן. המשמעות היא שמי שגר בירוחם לא יכול ליהנות כדרך שבשגרה משחייה בבריכה של עומר, מקניות במקד המסחר של נתיבות או מצפייה בסרט בסינמטק של שדרות. התחבורה הציבורית לא משרתת תנועה כזו, ככל הנראה בגלל היעדר ביקוש והיעדר זיקה בפועל. מי שבכל זאת יחליט לחיות כאילו יש כאן מרחב בחירה, ייאלץ להסתמך על הרכב הפרטי, להשקיע זמן ומאמץ. אין תמה, על כן, שאזור שהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מסמנת כ"מטרופולין באר שבע" (איור מס' 3) הוא מצומצם ואינו כולל את ערי הנגב המזרחי.



איור מס' 3: מטרופולינים בישראל על פי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בהתבסס על מפקד 2008. המפה משקפת את הרצף המרחבי שיוצרים מטרופולין תל אביב וירושלים, ואת היקפם המצומצם של המטרופולינים המשניות, חיפה ובאר שבע. ירוחם, ערד ודימונה הן מחוץ למה שמכונה כאן "מטרופולין באר שבע".

מפות מפורטות של פריסת ערי מטרופולין אפשר למצוא ב: http://www.cbs.gov.il/ishuvim/ishuvim_tarpaulins.html

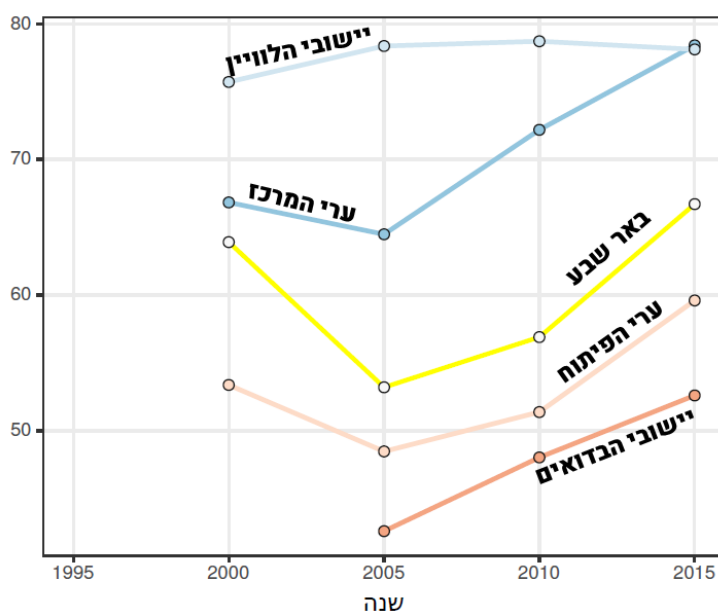
בנקודה זו, ראוי להזכיר כי רמת המינוע של מרבית תושבי הנגב נמוכה מזו של שאר תושבי ישראל. בשעה שבישראל כולה יש כ-300 רכבים לאלף נפש, בבאר שבע ובערים כירוחם, דימונה ואופקים יש רק כ-220, ובישובי הבדואים כ-150 רכבים לכל אלף נפש. רק ישובי הלווין (עומר, מיתר ולהבים) הם חריגים בהיבט הזה, עם כ-600 רכבים לאלף נפש. המשמעות היא שהיכולת של תושבי הנגב לנוע במרחביו – בין אם בתחבורה פרטית או ציבורית – היא נמוכה. בפועל, מרחב הבחירה של מרבית תושבי הנגב נמצא בישוב בו הם גרים, ולכל היותר בביקורים תקופתיים בעיר הראשה, באר שבע.

היעדר מרחב בחירה מגוון מהווה גורם עיקרי לסגרגציה המרחבית העיקשת של האזור. הביטוי במערכת החינוך: איור מס' 4 מציג את הפערים הגדולים בשיעור הזכאות לתעודת בגרות בין

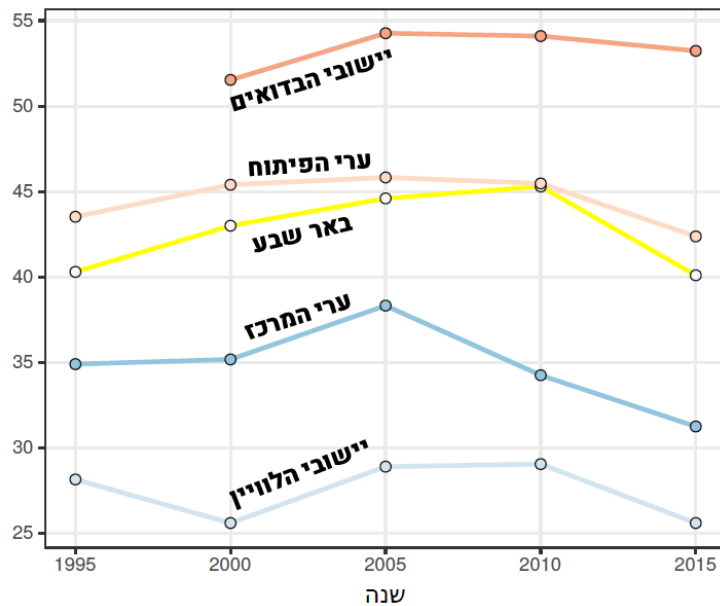
הקבוצות העיקריות של יישובים בנגב ובינם לבין ערי המרכז. העקביות בפערים הללו בולטת ומטרידה: פירושה, שמזה שנים רבות מתנהלות בנגב מערכות חינוך מופרדות ואופייניות, שאינן מפרות זו את זו. עכשיו, ראו את התוצאה התעסוקתית של הפער הזה באיור מס' 5, המציג את השכר הממוצע של תושבי הנגב, בחלוקה ל"סוגי" יישובים. הגרף העיתי מראה כי הפערים הם עקביים. איזו הדדיות חברתית, תרבותית או כלכלית מתקיימת בתוך מערכת יישובים מרובדת באופן כה חד?

זאת ועוד: הנגב שרוי היום בעיצומו של מאבק קרקעי מתמשך, שאינו מתקרב לכלל סיום. כמחצית ממאתיים ועשרים אלף תושבי הנגב הבדואים חיים ביישובים שאינם מוכרים על ידי המדינה. כמה עשרות יישובים כאלה – קטנים מאד, בנויים בצפיפות נמוכה ובאיכות ירודה – ממוקמים בצפון-מזרח הנגב, בליבו של המרחב המכונה "מטרופולין באר שבע". השטח בו הם מחזיקים, בהיקף של כשש מאות אלף דונמים, נמצא למעשה בקיפאון תשתיתי וכלכלי. זרועות המדינה הפורמאליות אינן פועלות בו והתוצאה היא עוני והזנחה של התושבים ופגיעה מתמשכת בנגב כולו. להוציא פעילות נרחבת של ארגוני אזרחים, חלקם באופן אבסורדי במימון המדינה ואחרים במימון קרנות בינלאומיות, כמעט ואין בכל המרחב פעילות רווחה משמעותית.

על אף העוני, הבדואים הם האוכלוסייה היחידה במרחב הנגב שעבורה באר שבע מהווה מוקד מטרופוליני ראשי. באר שבע היא מוקד הצריכה העיקרי של מרבית הבדואים וכן נקודת מפגש חשובה. בודדים, אם בכלל, מהגרים מהנגב אל אזורים אחרים בישראל וכולם מוצאים בו את פרנסתם. ועדיין, הסכסוך המתמשך של מחציתם האחת עם המדינה והעליבות בה מתנהלים יישוביה של המחצית השנייה הן מכשלות מהותיות בפני רעיון המטרופולין – בפני הרעיון של מרחב בחירה משותף שיש בו הפרייה הדדית ומגוון גדול של צורות חיים.



איור מס' 4 (מתוך עבודת מחקר לתואר שני של יונתן יריחמוביץ, תלמיד במגמה לתכנון ערים, המחלקה לגיאוגרפיה ופיתוח סביבתי, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב): השוואה בין שיעור הזכאים לתעודת בגרות בקרב היישובים הבדואים (רהט, חורה ותל שבע), ערי הפיתוח בנגב (ירוחם, דימונה ואופקים), באר שבע, ערי המרכז (חולון, רמת גן וגבעתיים) ויישובי הלוויין בנגב (עומר, מיתר ולהבים).



איור מס' 5 (מתוך עבודת מחקר לתואר שני של יונתן יריחימוביץ): השוואה בין שיעור השכירים המשתכרים עד שכר מינימום בקרב תושבי היישובים הכדואים (רהט, חורה ותל שבע), ערי הפיתוח בנגב (ירוחם, דימונה ואופקים), באר שבע, ערי המרכז (חולון, רמת גן וגבעתיים) ויישובי הלווין בנגב (עומר, מיתר ולהבים).

מטרופולין באר שבע: למה אפשר לצפות?

אם יחיו בישראל 10 או 15 מיליון תושבים בשנת 2035, על פי התחזיות הגבוהות של הלמ"ס, האם ניתן לצפות כי חלקם יתגוררו במרכז מטרופוליני דרומי, במרחק של 100 ק"מ מתל אביב ובמרחק של כשעת נסיעה ממנה? מחקר שהתפרסם בשנת 2015 (של הגיאוגרפים ערן רזין ויגאל צ'רני) מעריך כי ישראל מתפתחת כמדינה שיש בה מטרופולין יחידה, מטרופולין תל אביב (או מטרופולין הליבה, תל אביב-ירושלים), וכי גם תושבי הדרום והצפון נשענים בפועל על מרכז הארץ. הממצאים דומים למידע המצטבר מהעולם, לפיו הריכוזים המטרופוליניים העולמיים נעשים גדולים וצפופים יותר ויותר. מטרופולין בת 2-3 מיליון תושבים אינה יכולה עוד לעמוד בפני עצמה; היא מתחברת למטרופולין גדולה יותר או הולכת ומידרדרת ברמת החיים ומאבדת את אוכלוסייתה. בעיקר, מאחר ותל אביב היא מוקד המחובר לרשת הגלובלית; היא מאפילה על ערים אחרות בישראל ונעשית למוקד העירוני הראשי של ישראל כולה.

מה ניתן ללמוד מההתפתחויות הנוכחיות במרחב הדרום? נתבונן למשל בטכנולוגיה הרכבתית ובמערכת הכבישים הנסללת כיום בדרום הארץ. ההשקעות הגדולות מכוונות לשפר את מערכת הדרכים הקיימת, המקשרת את באר-שבע למרכז הארץ ומחברת בין באר שבע ליישובי הנגב האחרים. כמעט ואין תכניות לחיזוק הזיקות בין יישובי הנגב לבין עצמם, במידה רבה בשל היעדר ביקוש לתנועה מסוג זה. עכשיו, חשבו על תושבי הנגב: בקלות רבה יחסית הם יוכלו גם בעתיד להגיע לבאר שבע או להמשיך ישירות אל יישובי מטרופולין המרכז, מה שמבטיח גם זיקה אל כל מרחב ההזדמנויות העשיר של תל אביב וסביבותיה. המוטיבציה שלהם להשקיע מאמץ רב על מנת לנוע בתוך מרחב הדרום תישאר על כן נמוכה מאד. כך גם לגבי הצד ההפוך: האפשרות להתגורר במטרופולין תל אביב ולעבוד בבאר שבע – באוניברסיטה או באחד מבסיסי הצבא – נעשית קלה וזמינה יותר. כך, כשהזיקות ביניהן חלשות, הערים בנגב נעשות תלויות בבאר שבע ובתל אביב, והסיכוי להתממשותו של מטרופולין באר שבע הולך ופוחת. יותר מאשר מגוון, הנגב היום הוא אזור מרובד: יש בו עשירים ועניים כמו במטרופולין המרכזית של ישראל, אבל בשונה ממנה, כל אחת מהקבוצות מרוכזת ביישובים מסוימים ומתנהלת במרחב בחירה עצמאי, שכמעט ואין בתוכו זיקות פנימיות.

באותה נשימה: האם העברת בסיסי הצבא לנגב עתידה לזרז את הקמתו של המטרופולין? בנגב משרתים כבר עתה כשלושים אלף חיילים, והמעבר הצפוי של בסיסי המודיעין והתקשוב, המצטרף לעיר הבה"דים שהוקמה בשטח המועצה האזורית רמת נגב, ליד ירוחם, עתיד להוסיף לאזור עוד כשלושים וחמישה אלף משרתי חובה וקבע. בשונה מעיר הבה"דים, מדובר בחיילים שיגיעו לנגב לתקופות שירות ארוכות. בדומה להם, מדובר בחיילים שיסתגרו בבסיסים מוקפי גדר וחומה, שיקבלו את מרבית השירותים הנלווים בתוך שטח הבסיס ובעיקר, ייהנו משירותי תחבורה ישירים ממרכז הארץ אל פתח הבסיס. גם אם מספר גדול מתוכם – נאמר, כרבע – יעברו לגור בדרום, ההשפעה שתהיה לכך על הנגב כולו היא זניחה. מרביתם יגורו סמוך לבסיסים, באזור צפון הנגב, ויתרמו מעט מאד לזיקות הפנימיות באזור. התקווה לשינוי איכותי, שינוי במהות, נדמית חסרת בסיס.

מה אפשר לעשות?

מטרופולין הליבה של ישראל כמו "בולעת" לתוכה את הפעילות העסקית והתרבותית המשמעותית במדינה ולא מאפשרת את היווצרותה של מטרופולין נוספת בסביבתה הקרובה. עיר העולם הדו-קוטבית, מה שהלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מזהה כמטרופולין תל אביב ומטרופולין ירושלים, דנה את סביבותיה לתפקיד של פריפריה. אם נוסיף לכך את חולשתו הפנימית של הנגב, בשל המרחב המרובד והסגרגטיבי שבליבו סכסוך אתני וקרקעי, נסיק, שחזון המטרופולין הדרומית, כמוקד עצמאי וכאלטרנטיבה למטרופולין הליבה, הוא חסר תוחלת. עם זאת, יש בהחלט מקום לפיתוח מוקדים עירוניים משמעותיים בבאר שבע ובערי הדרום. המנהיגות הנוכחית של באר שבע מוכיחה את יכולתה לייצר בעיר מגוון של אפשרויות מגורים, תעסוקה, פנאי וצריכה – קודם כל עבור תושביה, וגם עבור תושבי הנגב, שעבורם היא מהווה מרכז חשוב. נדמה שדווקא המדינה מסכלת בפעולתה את שיפור איכות החיים בפריפריה הדרומית שלה. כמה נקודות למחשבה:

- האוכלוסייה הבדואית: המדינה כמו נסוגה ממחויבותה ואיבדה את כוחה לפעול בנושא, משאירה את הבמה לארגוני אזרחים מימין ומשמאל ומביטה מהצד בהפיכתו של חבל ארץ רחב ידיים לרצף התיישבותי ירוד ונטול תשתיות. הגם שהמדינה והבדואים אינם מגיעים לעמק השווה בנוגע לשאלות של בעלות על הקרקע, צורת ההתיישבות המפוזרת, העוני המחפיר והיעדרן של מערכות חינוך ובריאות אינם גזירת גורל. רמות ההשכלה והשכר של הבדואים שהוצגו באיורים 4 ו-5 מהווים איום ומכשול לא רק עבורם אלא גם בפני המערכת העירונית בנגב כולו. שומה על המדינה לנהוג כריבון. סלילת דרכים, פיתוח קווי חשמל, תקשורת ומים והענקת שירותים אזרחיים, לצד יוזמה לפתרון הסכסוך הקרקעי הם צעד ראשון לשיפור איכות החיים במרחב הדרום כולו.

- עצירת ההקמה של יישובים חדשים: מערכת התכנון, הכוללת את משרדי האוצר והשיכון לצד רשות מקרקעי ישראל, לוקה עדיין במה שנראה כמו "רפלקס ההתיישבות" (ביטוי שטבע הגיאוגרף אורן יפתחאל). רבות נכתב על הנזקים הצפויים מהקמת יישובים חדשים במרחב הנגב, שמסכלת את גיבושן של הערים הקיימות והתחזקותן. הסכומים האדירים המוקצים להקמת היישובים, חלקם מוקמים בשל היעדר פתרון לסכסוך הקרקעות עם תושבי הנגב הבדואים, יכולים היו לשפר את איכות החיים והמגורים בערים כירוחם, ערד ואופקים, במקום לדללן ולמשוך מהן תושבים צעירים. לכן, על המדינה להפנות את המשאבים המיועדים להקמה של יישובים קטנים ומפוזרים לטובת שיפור איכות החיים בערים הקיימות, העלאת רמת הדיור והשירותים שבהן ושימור של תושביהן לאורך זמן.

- התחדשות הדיור הוותיק: הפיתוח הנוכחי בנגב, בבאר שבע ובערים האחרות, מדגיש מאד הקמה של שכונות חדשות בשולי היישובים הקיימים, תוך הזנחה של שכונות המגורים הוותיקות במרכזי היישובים. צורת הפיתוח הזו משאירה יישובים מפוררים, חלשים, שאוכלוסייתם מקוטבת ושטחם גדול מכדי שהרשויות תוכלנה לתחזק אותו כהלכה. דווקא בדרום, בו אין כדאיות כלכלית לתהליכי התחדשות עירונית, נדרשת התערבותה של המדינה על מנת לחדש את המגורים הוותיקים ולהפיח בהם חיים. גם כאן, המשאבים המושקעים

ביצירת שכונות חדשות צריכים לשמש להתחדשות הדיור, המרחב הציבורי והשירותים בשכונות הוותיקות. כדאי לזכור כי מרבית השכונות הוותיקות הוקמו על ידי המדינה בשנות החמישים והשישים בצפיפות נמוכה במיוחד.

- הקמת מוקד כוח פוליטי: ישנם קולות הקוראים להקים בישראל רשות מטרופולינית, שתתאם בין הרשויות המקומיות המשתייכות למטרופולין ותדאג לנושאים פרזאיים כמו תחבורה, איכות סביבה ומשק המים לצד נושאים פוליטיים כמו הקצאת תקציבי תשתית לאומיים. מאחר ובפועל ישראל מתנהלת כמו מדינה שיש בה מטרופולין אחת, הסיכוי שאכן תוקם רשות כזו – שתתחרה למעשה בממשלת ישראל – הוא נמוך מאד. עם זאת, גוף אזורי וולונטרי בנגב עשוי למלא את החסר, לסייע במיתון התחרות על משאבים בין יישובי הנגב, בחיזוק כוחו של האזור כולו בהתמודדות על תקציבים לאומיים ובשמירה על אינטרסים אזוריים. מועצת הנגב שהוקמה לאחרונה היא צעד חשוב בכיוון הנכון. עדיין, נותרה עבודה רבה על מנת להתגבר על החשדנות הטבעית בין ראשי היישובים, המייצגים מגזרי אוכלוסייה וכלכלה שונים, ולשלב ידיים לטובת תכנון מושכל ופיתוח מתואם. האזור כולו ירוויח מכך, וגם כל אחד מהמעורבים בפני עצמו.

מטרופולין בארבע שבע תישאר ככל הנראה על הנייר. אין סיבה, עם זאת, שמרחב הדרום יהיה פריפריה זנוחה. בעזרת תכנון נכון אפשר וניתן להשוות את תנאי החיים באזור בארבע שבע לאלה של מרכז הארץ, לרווחת תושביו ולמען איכות החיים של כולנו.

ביבליוגרפיה

א' שחר, 2000, כפר גלובלי? עיר גלובלית!, פנים, 12. לקריאה:
<https://www.itu.org.il/?CategoryId=549&ArticleID=1745>

א' שחר, 2000, מדינת ארבעת המטרופולינים, פנים, 13. לקריאה:
<https://www.itu.org.il/?CategoryId=550&ArticleID=1832>

ש' חסון ומ' חושן, 2003, המבנה החברתי-המרחבי של מטרופולין תל אביב. ירושלים: מכון פלורסהיימר למחקרי מדיניות.

Bar-El, R., & Schwartz, D. (2006). "Regional development as a policy for growth with equity: The State of Ceara (Brazil) as a model". *Progress in Planning*, 65(3), 131-199

Gradus, Y., & Stern, E. 1980, "Changing strategies of development: toward a regiopolis in the Negev desert, *Journal of the American Planning Association*, 46(4), 410-423.

Sassen, S. (2001). *The global city: New york, london, tokyo*. Princeton University Press.