

שולחן הדיונים

רב־שיח על חזון הקיימות העירונית של ערים
ומטרופולינים בישראל ועל האתגרים למימוש

אופיר פז פינס, יונה יהב, טל אל־על, אריה קינג, ניסן בן חמו, ויצחק קשת

חזון קיימות עירונית ומטרופולינית כמפתח לשגשוג

אופיר פז פינס

המכון לשלטון מקומי, אוניברסיטת תל-אביב
pazophir@post.tau.ac.il

כל עיר שמכבדת את עצמה ואת תושביה חייבת לפתח חזון מקיים שמלווה בתכנית אסטרטגית, שעל בסיסה היא מפתחת תכניות עבודה שנתיות.

כל אלה צריכים להגדיר את אתגרי הקיימות שהעיר ניצבת בפניהם. משום שכל עיר שונה מרעותה בגודל, במיקום הגאוגרפי, בכמות התושבים, במדדים חברתיים-כלכליים, ביתרונות, בחסרונות ועוד ועוד, הרי שמטבע הדברים גם אתגרי הקיימות שונים מעיר לעיר. אין דומה עיר שיש לה חופי ים לעיר שאין לה. לא דומה עיר קטנה לגדולה; עיר במרכז לעיר בצפון, וגם זו אינה דומה לעיר בדרום (אף על פי ששתיהן ערי פריפריה).

כידוע, קיימות היא מקום המפגש המאזן בין צרכים סביבתיים, חברתיים וכלכליים. היא היכולת למצוא את נקודות האיזון שתאפשר לעיר פיתוח כלכלי, שהוא מנוע הצמיחה וההתחדשות שלה, תוך שמירה על אינטרסים חברתיים וסביבתיים. התפיסה הזו מחייבת יצירת מדיניות מורכבת, שמביאה בחשבון כל הזמן את כל הצרכים, בכל תחומי הפעילות. יתרה מכך, היא מחייבת שיתוף ציבור שכולל שיתוף מומחים מהאקדמיה, מהמגזר העסקי, מהמגזר השלישי וגם מהרביעי (עסקים חברתיים).

כאמור, קיימות עירונית נוגעת לכל פיסות חיינו העירוניים, ומחייבת גם שילוב טכנולוגיות חדשות שמאפשרות למקבלי ההחלטות לנהל עיר חכמה, במובן של יכולת שליטה על השירותים, שתאפשר ניהול יעיל, חסכוני ואפקטיבי.

קיימות עירונית, לפיכך, נוגעת בכל הפסיפס העירוני. החל במערכת החינוך, שצריכה לבסס את התשתיות הפיזיות שלה על תקני בנייה ירוקה, המבוססת על אנרגיות מתחדשות ועל חיסכון בחשמל, עבור במערכות התחבורה והתאורה, שגם הן צריכות להתייעל ולחסוך בחשמל בתאורה ולצמצם את הפקקים וזיהום האוויר מבלי לפגוע בתנועה ברחבי העיר, וכלה במערכת התברואה שצריכה לצמצם את ההטמנה, להגביר את המחזור על גווניו המרובים, ולהפיק אנרגיה חליפית מהפסולת.

לקיימות העירונית יש כמובן גם היבט מטרופוליני. לקיימות אין באמת גבולות, וודאי שאין לה גבולות מוניציפליים, שהם לא פעם שרירותיים להחריד. אתגרי הקיימות המטרופולינית מחייבים שיתופי פעולה וסנכרון בין תכניות עבודה ושיטות עבודה של ערים שונות באותו אזור גאוגרפי. לדוגמה, הקמת אזורי תעשייה נפרדים לכל עיר במקום הקמת אזורי תעשייה אזוריים גורמת לבזבז משאב הטבע היקר והחשוב ביותר – קרקעות המדינה. הדברים נכונים גם באשר למגרשי ספורט, לאולמות תרבות, לקניונים ועוד ועוד. ראייה מטרופולינית עשויה לתרום רבות למאמץ הקיימות העירוני.

ברב-השיח שלפניכם תוכלו לבחון את חזון הקיימות של מנהיגים עירוניים שונים ולהתרשם ממגוון האתגרים העומדים בדרך למימוש.



שיקום רבעים וחיי תרבות עשירים מתקיימים בצד חוסר ודאות הנוגע לאיכות האוויר בחיפה. בצילום: שוק תלפיות המתחדשת, במסגרת אירועי חמישי בערב | באדיבות עיריית חיפה

טיפוח קיימות עירונית בחיפה בצל חוסר ודאות

יונה יהב

ראש עיריית חיפה

mayor-hf@haifa.muni.il

בחודשים האחרונים תוגבר מערך הפיקוח, וברחבי העיר הוצבו תחנות ניטור המבצעות מעקב יום-יומי רציף, ומתריעות על רמות חריגות של זיהום אוויר. מדיניות נמרצת של העירייה בשיתוף איגוד ערים אזור מפרץ חיפה להגנת הסביבה, המשרד להגנת הסביבה וגורמים נוספים הביאה ליצירת תקנות מחמירות בכלים משפטיים ובהנחיות החוק לאוויר נקי, כאשר הפיקוח מתבצע באמצעות דרישה בלתי מתפשרת לעמידה בדרישות התקן.

לפיכך, העירייה פועלת בתקיפות ובנחישות ליישום מדיניות להפחתת זיהום האוויר – גם זה הנובע מהתעשייה הפטרוכימית עצומת הממדים במפרץ חיפה וגם זה המגיע מתחבורה. לאחרונה הוחלט על מניעת כניסת כלי רכב כבדים לעיר התחתית בשעות העומס, ומתקיימת אכיפה מוגברת. כמו כן, הוחלפו משאיות לפינוי אשפה במשאיות חדשות המונעות בגז טבעי. הוקמו מערכות כבישים, ומחלפים חדישים ונוספים נמצאים בהקמה. בשנים האחרונות נחנכו מנהרות הכרמל וה"מטרונית" המובילה עשרות אלפי אנשים ביום, שופרו שירותי 'הכרמלית' הוותיקה, ומתוכננת הקמת רכבל מצומת הצ'ק פוסט לטכניון ולאוניברסיטת חיפה, שעתידי להוביל אלפי סטודנטים לאזור הכרמל ולסייע בהפחתת תנועת המכוניות בתוך העיר.

הגנה על ערכי הקיימות בעיר מקודמת גם באמצעים יומיים כגון: ניקיון העיר, טיפוח שטחים פתוחים, שקיפות ציבורית, אירועי חינוך וקהילה, שיתוף ציבור וכדומה. פעילות העירייה באה לידי ביטוי גם בחיפוש ערוצים להתייעלות בצריכת האנרגיה והמים במבנים ובתשתיות ברחבי העיר. פעילות זו מיושמת כיום,

טיפוח ערכי הקיימות בחיפה הוא נדבך אחד בלבד במאבק בלתי מתפשר, שהנהגת העיר מקדמת מדי יום לשיפור איכות החיים של תושבי המטרופולין. המאבק העיקש במוסדות התכנון, בבתי המשפט ובזירה הציבורית והפוליטית הוא המשימה המרכזית העומדת כיום בפני גורמי המקצוע בעירייה. זאת, כדי להביא את נתוני האמת לתושבים, להחזיר את האמון במערכות הציבוריות ולבלום לחלוטין את גורמי הסיכון הפוגעים ישירות או בעקיפין באיכות החיים.

חיפה, המרכז המטרופוליני הגדול בצפונה של ישראל, מתמודדת בשנים האחרונות עם חוסר ודאות הנוגע לחייהם של כמיליון מתושבי מדינת ישראל. בצד תנופת פיתוח חסרת תקדים, השקעות עתק בשיקום רבעים, שכונות חדשות וחיי תרבות עשירים, קיים חוסר ודאות הנוגע לאוויר שאנו נושמים. פרסום נתונים סותרים, הקמת ועדות או קיום מחקרים המבוטלים זמן קצר אחרי שהחלו, כל אלה יוצרים בלבול, בהלה ותחושת חוסר יציבות אצל הציבור. משימתנו היא לשים לזה סוף.

בישראל. השטח הירוק הטבעי בעיר הוא כ-11% משטח העיר (כ-11,000 דונם), כ-40 מ"ר לתושב. הר הכרמל ורצועת החוף הם משאב המאפשר לתושביה לנהל אורח חיים בריא ומקיים, להכיר את הטבע וליהנות ממנו.

הפעילות העירונית בהיבטים החברתיים והקהילתיים מתבטאת גם בחינוך לקיימות. מערכת החינוך העירונית מסמיכה בתי ספר ירוקים, המקיימים אורח חיים בריא ומקיים. לצד זאת, אנו עוסקים בקיימות ימית, מפעילים תכנית לקידום בריאות במערכת החינוך העירונית שעתידה להתרחב בשנת הלימודים הנוכחית, ומגבשים מדיניות עירונית לשימוש מושכל בטכנולוגיות פולטות קרינה ובפרט בטלפונים ניידים.

אנו מאמינים כי תוך חמש שנים תהא חיפה העיר הגדולה הנקייה בישראל ובעלת ערכי קיימות מהמובילים במרחב.

למשל, בתאורת רחוב חסכונית באמצעות מעבר לנורות לד, במדיניות של מחזור והפחתת פסולת תוך רצון לשיפור מתמיד והצבה של יעדים מדידים, בחיסכון במים הן על-ידי הקטנת הצריכה הן באמצעות זיהוי הדליפות וטיפול בהן, ובמניעת זיהום מקורות המים העירוניים.

בחיפה, כמו בערים גדולות אחרות בעולם, רואים בשכונת המגורים ובקהילה כר לשינוי ולשיפור איכות החיים בעיר. משום כך, החליטה הנהלת העירייה ליישם את עקרונות הקיימות בתכנון ובפיתוח עירוני. חיפה אימצה את התפיסה המובילה בעולם בנושא ערים ושכונות עירוניות "קהילות של עולם אחד". על פי תפיסה זו ערים מקדמות שכונות שההון הקהילתי בהן תומך בהן הסביבתי, ויחד הם מייצרים הון כלכלי לרווחת התושבים (עוד בעמ' 217-218).

חיפה היא העיר בעלת משאבי הטבע העירוני הגדולים



באר שבע - אתגרי מטרופולין גדול על סף מדבר

טל אל-על

מ"מ וסגן ראש עיריית באר שבע
מחזיק תיק ההנדסה ויו"ר ועדת התכנון והבנייה המקומית
tale@br7.org.il

האנושות מתכנסת אל הערים, ובמובן זה, מדינת ישראל היא אחת המדינות בעלות שיעורי האוכלוסייה העירונית הגבוהים ביותר. כ-92% מתושבי המדינה מתגוררים בערים, ועד שנת 2050 צפוי הנתון לגדול ל-94%. מציאות זו מחייבת אותנו להפסיק להתייחס אל ערינו כאל מרחב עירוני-פיזי בלבד, ולהפנים שכדי להימנע מהפיכת ערי ישראל לערי גיהנום ולסיוט עירוני, ולהפוך אותן למרחבים המתאימים לפעילות אנושית, מקומה של עירוניות מקיימת בתהליכי התכנון והתוויית המדיניות הוא הכרחי. במובן זה, באר שבע, עיר-האם של מטרופולין הדרום, אינה נפקדת מהצורך במתן התייחסות לעירוניות מקיימת.

תהא הסיבה המקומית לצמיחתן של ערים אשר תהא - הרי שברור מעל לכל ספק, כי הערים, בכל מקום על הגלובוס, שואפות שתושביהן יוכלו להשיג בהן את כל צרכי חייהם, ואין זה מן הנמנע שמרביתנו שוהים בהן לאורך הרוב המכריע של תקופת חייו. בערים אנו מקבלים את כל השירותים הבסיסיים הדרושים לנו: קורת גג, פרנסה, מזון, השכלה, בריאות וממשל. אך העיר



כחלק מהמאמץ לשוויון לבאר שבע תחושה של נווה מדבר, שולבו אלמנטים רבים של מים ברחבי העיר | באדיבות עיריית באר שבע

לצורך כך, ראשית טרחנו ועמלנו כבר לפני כשבע שנים על תכנית אסטרטגית לעיר, שהוגדרו בה יעדים מדידים ובורורים שעוסקים כולם בחיזוק המצב החברתי-כלכלי של העיר. נוסף על כך, כיום מתקיימים התכנון והאחזקה של המרחב הציבורי, לרבות השצ"פים העירוניים, לפי הנחיות התכנית הנופית לעיצוב המרחב הציבורי שהכנו. הטמענו בתכנית את הפיכת באר שבע לנווה מדבר, לרבות קביעת הנחיות ברורות לבחירה ולשתילה של צמחייה ועצים מותאמי אקלים ושילוב אינטנסיבי של אלמנטי מים ברחבי העיר. הוכן סקר טבע עירוני, בשיתוף המשרד לאיכות הסביבה והחברה להגנת הטבע, הכולל סקירה בוטנית ומגוון סקירות זואולוגיות ותיחום של לא פחות מ-58 אתרי טבע עירוני הן בשטחים הפתוחים הן בלב ליבו של המרקם העירוני הבנוי. הוכן מסמך מדיניות להחייאה עירונית, המקבע את מתחמי הפינוי-בנינו ותמ"א 38 הרצויים בעינינו, וזאת לצורך יצירת ליבה עירונית אינטנסיבית ורציפה. מיִתְנו את מגמת התרחבות שטחי המסחר בעיר (אם כי ראוי בעיני לציין, כי רבים טועים בחישוביהם באשר לכמות שטחי המסחר בעיר לנפש, שכן הם אינם מביאים בחשבון את כוח הקנייה המצוי בפועל במטרופולין באר שבע כולו, שבהתאם לו יש להתייחס לשטחי המסחר בעיר כמטרופוליניים ולא כעירוניים).

כל הדברים האמורים לעיל מתכנסים בסופו של דבר, ובאים לידי ביטוי בתכנית המתאר החדשה של העיר באר שבע 2030, שאנו עומלים עליה רבות, ושנמצאת כיום בשלביה הסופיים לפני הפקדתה בוועדה המחוזית.

מעניקה לנו הרבה יותר מאשר אותם שירותים בסיסיים; היא מעניקה לנו חיי תרבות, ספורט וקהילה עשירים ומגוונים, ואפילו את זמננו הפנוי מרביתנו בוחרים להעביר בעיר עצמה, בפעילויות נופש, פנאי, שעשוע, העשרה, יצירה ולימוד. לא יהיה זה מוגזם לומר כי באופן היסטורי, בעוד שהמאה ה-19 עמדה בסימן עוצמת האימפריות של העולם הראשון והשתלטותן הקולוניאלית על העולם השלישי, והמאה ה-20 אופיינה כעידן מדינות הלאום (והמלחמות עקובות הדם ביניהן) לצד שקיעתן של הערים, הולך ומסתמן כי המאה ה-21 תאופיין יותר מכל דווקא במרכזיותן של הערים ובהשפעתן על האנושות כולה.

בעיניי, בפני העיר באר שבע ניצב אתגר ייחודי במדינת ישראל, המושפע משלושה מאפיינים בולטים: ראשית, העיר, המונה כ-220 אלף תושבים, מעניקה שירותים יום-יומיים לפי שלושה מסך כל תושביה (אם לא ליותר) וזאת בשל היותה העיר המרכזית במטרופולין מחוז הדרום; שנית, העיר ממוקמת על סף המדבר ומאופיינת באקלים צחיח למחצה; שלישית, לעיר יש עתודות קרקע מהגדולות ביותר במדינת ישראל – שטחה המוניציפלי הוא 117 אלף דונם (שנייה בלבד בגודלה לאחר ירושלים). שלושת המאפיינים הללו יחדיו, נוסף על הטעויות התכנוניות ההיסטוריות של העיר בדמות תפיסת "עיר הגנים", מציבים בפנינו אתגר תכנוני גדול מאוד: כיצד יוצרים תחושה עירונית אינטנסיבית בעיר שהיא כה מפוזרת במרחב? כיצד הופכים את המרחב העירוני בסביבת אקלים צחיח למחצה לנווה מדבר? וכיצד יוצרים בעיר עוגנים מטרופוליניים משמעותיים?



סדרה במתחם לב העיר בבאר שבע | צילום: Xiquinho Silva, פליקר CC BY 2.0



פארק המסילה - 5 ק"מ המשתרעים לאורך תוואי מסילת הרכבת הישנה בירושלים. בצילום: מקטע הפארק העובר בשכונת המושבה הגרמנית, משמש לפעילויות בילוי ופנאי | צילום: יעקב שקולניק ©

גורמים בעלי עוצמה, שלא רואים בהמשך קיום השטחים הפתוחים (כגון היערות הסובבים את העיר) דבר חשוב או מובן מאליו, ורוצים לקדם חלופות לשימוש בקרקעות אלה, ובין היווצרות תהליך של ניכור בין שטחי היערות לאדם. לכן, מעבר להגדרות סטטוטוריות, הדרך לגונן על השטחים הללו היא יצירת קשר רגשי בין התושבים לשטחים הללו והנגשת הערך המוסף שיש לאותם שטחים לתושבי השכונות הסמוכות. הדבר נכון גם לנחלים ולנוף הטרסות התנ"כי, שהם ערכי טבע ותרבות חשובים. בתוך העיר הגדירה העירייה 'אזורי טבע עירוניים', שכל תכנון או טיפול בהם מחייב התייחסות לחוות דעת של האקולוגית העירונית.

בנייה ירוקה

כדי לקדם בנייה ירוקה, קודם כול על העירייה לתת דוגמה. לכן, כל מבני העירייה החדשים נבנים בבנייה ירוקה במידת האפשר. כמו כן, כוסו בפאנלים סולאריים כל גגות בתי הספר ומוסדות החינוך, ויש כוונה להרחיב את הכיסוי לכל המבנים העירוניים. אל מול היזמים במגזר הפרטי התחלנו בצעדי הסברה, מתוך הנחה שאחרי שיהיו כמה מבנים ירוקים בעיר, ניתן יהיה לשכנע אותם בישימות של בנייה זו, ובשלב הבא יכללו קריטריונים של בנייה ירוקה בתנאי אישור תב"עות. לשם כך יש צורך בפעולות הסברה גם בקרב הגורמים המקצועיים בתוך העירייה.

הפחתת פליטות מזהמי אוויר

עיקר הפעילות מתמקדת בהפחתת פליטות מתחבורה במרכז העיר, בהתאם למודלים של משרד התחבורה. יש להקל על

קידום קיימות עירונית במטרופולין ירושלים, החצוי בין שתי אוכלוסיות לאומיות במאבק

אריה קינג

מחזיק תיק איכות הסביבה, מועצת עיריית ירושלים
arking@jerusalem.muni.il

חובתנו כמנהיגי העיר לדאוג שתושבי העיר כיום ובדורות הבאים יזכו לחיות בירושלים כעיר בריאה ובת-קיימא. לשם מימוש מטרה זו אנחנו פועלים במספר מישורים, והעיקריים שבהם מפורטים כאן.

שמירה על שטחים טבעיים

ירושלים היא העיר הגדולה בארץ ובעלת שיעור הילודה הגבוה ביותר מבין הערים הגדולות. את צורכי גידול האוכלוסייה יש לספק בתוך אזורי המגורים הקיימים. באזורים הללו ישנן די עתודות קרקע, שניתן לנצל למתן פתרונות לצורכי המגורים ב-20 השנים הקרובות, באמצעות מיזמי פינוי-בנייה, תמ"א 38 והתחדשות עירונית. הצרה שלנו היא שתהליך אישור התכניות של אותן תב"אות אורך זמן רב מדי, דבר היוצר לחץ על ועדת התכנון המקומית לאשר תכניות בניין עיר (תב"עות) באזורים לא בנויים. לשם מזעור הפגיעה בשטחים הפתוחים הגדירה העירייה שטחים, שלא יבוצע בהם פיתוח. הדבר חיוני בגלל השילוב בין

קשה לעזור לסביבה בלי גיבוי מלמעלה

דוגמה לחוסר תשומת הלב מצד קובעי המדיניות של העיר לאיכות החיים והסביבה של תושביה היא המטמנה שהעירייה מקדמת ברום אגן הניקוז של נחל אוג. מדובר במקרה קיצון וחסר תקדים של הקמת מטמנת עפר וחומרי בניין, בהיקף שאין כדוגמתו, בתחומי שטח שיפוט של עיר בישראל. האתר המזהם מתוכנן לפעול 20 שנה, ויגרום זיהום אוויר רציני ומתמשך שיפגיע על כ-100,000 איש. הוא מוקף בשכונות מגורים (הגבעה הצרפתית, צמרת הברה, עיסאווייה, ענאתא, שכונת השלום ומחנה הפליטים שועפאט), ונמצא בקרבת בית החולים הדסה הר הצופים. מדובר גם במפגע נופי בכניסה המזרחית לעיר הברה, על כביש מספר 1, שם ייערם במשך עשרות שנים הר של טינופת ואבק שיקבל את פני העולים לעיר הקודש. הפגיעה הצפויה אינה רק בתושבים, בבעלי החיים ובצמחייה הייחודית לאזור גב ההר, אלא גם בנחל עצמו.

מהכוונה להקים מטמנה יצא דבר טוב אחד – הציבור הערבי והיהודי משתפים פעולה במאבק למען איכות חייהם ועתיד הדורות הבאים בעיר.

לצערי, 'רוח המפקד' בעיריית ירושלים אינה נושבת לכיוון של הצבת ערכי סביבה במקום גבוה בסדרי העדיפויות העירוניים. מהלכים שכן מבוצעים, נובעים ממניעים שטחיים ולא כתוצאה מהבנה מעמיקה של ערכי קיימות. כך נוצר מצב שחיסכון כלכלי הוא המניע העיקרי לשינויים סביבתיים בעיר, ומי שמוביל מהלכים סביבתיים בעיר הם לא דווקא אנשי הסביבה.

מקרה המטמנה הוא דוגמה טובה להמחשת סדר העדיפויות של קובעי המדיניות בעיר, סדר עדיפויות שבגללו אני נותר בקואליציית העירייה במטרה להשפיע מתוכה, כי אין כיום "חסידי איכות סביבה" שזו אחת מהמטרות שלהם ביום-יום בעבודת העירייה.

הציבור את השימוש בתחבורה ציבורית ולעודד ניידות עירונית לא מזהמת, כגון רכיבה באופניים, הליכה ברגל ואף נסיעה ברכבל. כמו כן, יש לצמצם זיהום אוויר מכלי תחבורה ציבורית ישנים ומזהמים, המשרתים בעיקר את המגזר החרדי והערבי.

הרכבת הקלה היא הצלחה אדירה מכל בחינה. בעקבות פעולתה נמצא מספר המשתמשים בתחבורה הציבורית בגידול מתמיד, והציר המרכזי של רחוב יפו, שזיהום האוויר בו היה החמור ביותר, נעשה הנקי ביותר. לאחרונה אישרה העירייה את הארכת הקו הקיים ובניית קווים נוספים. עם זאת, יש צורך באמצעים משלימים כדי לעשות את הרכבת הקלה ליעילה עוד יותר, כגון מתן אפשרות להעלות אופניים לרכבת והפעלת היסעים (שאטלים) מתחנות הרכבת לאזורי התעסוקה הגדולים.

מטרופולין חצוי בין שתי אוכלוסיות לאומיות הנמצאות

במאבק

מכיוון שמבחינה מטרופולינית ומבחינה סביבתית לא נכון לנתק בין מערב ירושלים למזרחה, נוצר אתגר שאנחנו לא מצליחים לתת לו מענה ראוי. סמלו של האתגר (וכישלוננו) הוא השפכים המוזרמים לנחל קדרון ומזהמים אותו. בגלל הסכסוך המדיני טרם נקבעו הישגות שתשלוט בטיפול בשפכים וזהות הנהנים מהמים המושבים. לדעתי, הטיפול צריך להתבצע על-ידי מנגנון מרכזי באחריות ישראל, שלאחריו יוזרמו מים מושבים אל הרשויות המקומיות ברשות הפלסטינית, בכמות זהה לכמות השפכים שלהן, לטובת השימוש המועדף עליהן.

הקשיים המדיניים מכשילים גם פתרון תחבורתי מקיף לנוסעים לערי הלוויין ביהודה ובשומרון. אילולא הייתה בעיית ביטחון אישי, לא היה מתקיים האבסורד של ערבים העולים על אוטובוס בשער שכם, ויהודים שעולים על אוטובוס אחר בתחנה המרכזית, וכולם נוסעים ליעדים צמודים (למשל, חברון וקרית ארבע, רמאללה ועפרה, או יריחו ומעלה אדומים).

ערד – קיימות עירונית בפריפריה המדברית

ניסן בן חמו

ראש עיריית ערד
nisan@arad.muni.il

"כאן תוקם עיר" אמרנו זה לזה ממרומי כידוד... היינו שיכורים מהנוף, מהאוויר היבש והצלול ומהרגשת הבראשיות והראשוניות של הסביבה... (לובה אליאב, 1990^[1]). האהבה ממבט ראשון של לובה אליאב וצוות ההקמה של ערד המשיכה בתכנון מדוקדק של עיר ובאכלוסה בתושבים המתאימים לביסוסה החברתי-כלכלי.

העיר ערד נוסדה בשנת 1962 על-ידי גרעין זוגות צעירים שנשבו בקסמי האזור והאתגרים הקשורים להקמת דגם התיישבותי חדש, מתוכנן ומנוהל כהלכה באזור בעל יתרונות אקולוגיים. השכונות הוותיקות בעיר תוכננו כשהן כוללות נתיבי

האנרגיה. כל הפרויקטים השונים מלווים בתכניות חינוך וקהילה ייחודיות ואינטנסיביות כחלק מתפיסה לחשיבה מקיימת ולחיזוק המעורבות הסביבתית-חברתית.

הזנחת אזור הנגב המזרחי בעשורים האחרונים על-ידי המדינה, חוסר המדיניות כלפי האזור והאימים הסביבתיים שהוצבו בפני העיר בעקבות זאת ובכלל, הובילו להתפתחות קבוצות אקטיביסטיות בגיבוי הרשות המקומית, כגון: 'רוצים לחיות בלי מכרות' הנאבקת על בריאות, סביבה ותדמית מקומית, 'הקש"ת בערד' לשימור קהילתיות רב-תרבותית במקום, 'מצילים את טיילת מואב' לשימור רצועת התיירות בעיר, קבוצת 'הרוב מחליט' לשימור העיר כעיר חילונית ושימור הסטטוס קוו, 'קבוצת קשר מדבר יהודה' לחיזוק הקשר לסביבה המדברית ועוד. מאבקים אלה הם ביטוי לרצון העז של קהילת התושבים לבנות חיים טובים במקום טוב.

ההצלחות של ערד נבעו ונובעות מהון חברתי חזק ומגוון. כדי להמשיך ולחזק הון זה, חשוב שהמדינה תמקד מאמץ באזור הנגב המזרחי (כמו שנעשה בתחום חיבור העיר למטרופולין באר שבע על-ידי הרחבת כביש 31, סיום סלילת כביש 6 ותכנון רכבת ערד-באר שבע) גם בתחומי הכלכלה והתעסוקה, שכן כל מגמות הפיתוח באזור, וכן המצב כיום בשטח, מצביעים על כך שערד מהווה וחיבת להמשיך להוות עוגן עם אוכלוסייה חזקה ואיכותית באזור הנגב המזרחי.

מקורות

- [1] אליאב ל. 1990. עיר עולה מן המדבר - ימים ראשונים בערד. בתוך: נאור מ (עורך). ים המלח ומדבר יהודה: 1967-1990: מקורות, סיכומים, פרשיות נבחרות וחומר עזר. ירושלים: יד יצחק בן-צבי.



טיילת מצפה מואב, כק"מ ממזרח לבתי ערד, נמצאת בתחום הביניים המיועד לפיתוח מתון, ואילו הנוף הנשקף ממנה הוא חלק מהמעטפת החיצונית המהווה את האזור השמור | צילום: טל קציר

הליכה ראשיים, מוצללים, מותאמים לאקלים המדברי, שמחברים את המרכז העירוני עם רצועת מוסדות החינוך והתרבות. צירים אלה משמשים את העיר עד היום.

גם עבור תושבי ערד כיום נודעת חשיבות למיקומה על רכס כידוד, מעל הנוף המשתפל למדבר יהודה. תכנית המתאר החדשה של ערד, שתכנן האדריכל מנדי רוזנפלד, רואה את העיר כעיר מדברית, רב-תרבותית, המתמחה בתיירות. העיר מדגישה את הדופן הבנוי שלה על-ידי פיתוח אינטנסיבי, ושואפת להעצים את החוויה העירונית בתוך העיר ולשמר את החוויה המדברית מחוץ לגבולותיה.

בזכות המדיניות התכנונית, הפעילות החינוכית והסביבתית הענפה והאוכלוסייה הייחודית והאקטיביסטית נשמרים הנכסים הטבעיים של העיר, ואת השילוב בין העיר למרחב המדברי אנו רותמים לטובת חיזוק העיר.

תכנית המתאר החדשה של ערד מחלקת אותה לשלושה אזורים עיקריים, בדומה לתפיסה הביוספרית: גרעין עירוני לפיתוח אינטנסיבי, שטח לפיתוח מתון, ומעטפת חיצונית המהווה את האזור השמור. המבנה הטופוגרפי, שדרת רכסים המבותרים על-ידי נחלים, יוצר מארג דמוי אצבעות בין השטח הבנוי לשטחים הסובבים שהם חלק בלתי נפרד ממנו. ממשק בין שטחי הנחלים הטבעיים לעיר הבנויה משמש פלטפורמה לפרויקטים תכנוניים, קהילתיים, חינוכיים ותיירותיים רבים, כגון תכנית-אב לנחלי ערד - שבמסגרתה בוצעו ומתוכננים פרויקטים, בשיתוף רשות ניקוז ים המלח, לשיקום נחלים ולשילובם במרקם העירוני. במסגרת תכנית חינוכית מסיירים בנחלים כל תלמידי העיר, ולומדים את ערכי הטבע והנוף והחשיבות שלהם. תכנית חינוכית ייחודית זו הועתקה ליישובים נוספים בארץ. כמו כן, בוצעו פרויקטי תיירות, כגון סימון שבילים ושבילי אופניים. בימים אלה אנו עומלים על כתיבת תכנית-האב על-ידי אדריכל הנוף רם אייזנברג, שבמסגרתה ייקבעו פרויקטים רבים נוספים בתחומים השונים.

פעילות הקיימות בערד באה לידי ביטוי בכיוונים נוספים: כך למשל, בערד מגבשים מדיניות עירונית בתחום המגוון הביולוגי. השלב הראשון, שהוא ביצוע סקר טבע עירוני, שמיפה ערכי טבע בתחום הבנוי ובשטחים הפתוחים הסובבים את העיר - כבר הסתיים; בדומה לרשויות חזקות בארץ, גם ערד הצטרפה כחלוצה לתכניות של המשרד להגנת הסביבה, כגון 'תג הסביבה' והיא נכללת בתכנית החלוץ של המשרד להגנת הסביבה להפרדת פסולת במקור; הוצבו תשתיות עירוניות להפרדה לשבעה זרמים, ונמצא כי אחוזי ההפרדה בעיר גבוהים ביחס לערים אחרות בארץ; יושמו עקרונות להתייעלות בצריכת האנרגיה בכל בתי הספר, והשאיפה היא לקדם פרויקטים נוספים שיקרבו את העיר לעצמאות בתחום



בניית שכונות חדשות בחריש, ספטמבר 2016 | צילום: שחר בוקמן

סוף מעשה במחשבה תחילה - הקמת עיר כהזדמנות ליישום עקרונות הקיימות העירונית

יצחק קשת

ראש המועצה המקומית חריש
keshet@harish.muni.il

קיימות עירונית היא תפיסה של עירוניות שהיא עולם ומלואו – מכלול הוליסטי של סביבה, כלכלה וחברה. נחשפתי לתפיסות הללו רק בשנים האחרונות, בעקבות היכרות עם קבוצת תושבים לעתיד בחריש, אקטיביסטים, שהקימו את עמותת "עיר סביבה". החלטתי לפתוח בפניהם את דלתות המועצה ולשתף עמם פעולה באופן מלא. הצוות הבכיר של הנהלת העירייה מקיים איתם ישיבות תקופתיות להעמקה בסוגיות של קיימות עירונית ולבחינת הנושאים שניתן לקדם יחדיו בחריש.

כשמקימים עיר חדשה, קל יותר ליישם רעיונות מתקדמים, למשל מתחומי התכנון והתשתיות. אבל חשוב מכך, אצל אדם העובר למקום מגורים חדש יש יותר פתיחות לשינויים, ואנו מנצלים את ההזדמנות לעצב מחדש את יחס האנשים לתושבים האחרים ולרשות המקומית, וכך מעצבים את החברה בחריש כקהילה. לטעמי, הצבת הקהילה בראש מעיינינו היא הדבר החשוב ביותר במכלול של קיימות עירונית.

לכל אדם יש כישרון, וייעודו בחיים הוא להוציא את הכישרון מהכוח אל הפועל. מכורח המציאות המערבית הנוכחית, כדי

לשרוד ולהתפרנס נאלץ האדם להשתעבד לעבודתו, וכך אין לו זמן פנוי לתרום לסביבתו מכישרונו הייחודי. התוצאה היא מערכת עירונית שהנורמה בה היא שהאדם העובד מצפה מהעירייה לספק לו שירותים על בסיס יחסי נותן שירות-לקוח, ואילו המתנדבים למען הזולת והחברה הם החריגים. אבל מטבעו, האדם הוא יצור חברתי, שפורח כאשר הוא תורם, מתחבר לאחרים, וחש משמעותי ושייך. לכן, אנו פועלים לשינוי תפיסת 'אני לעצמי'.

המהלך החברתי של הקיימות הוא לבנות קהילה שיוזמת ופועלת בתוך המרחב החברתי, תוך עידוד ותמיכה של הרשות המקומית – קהילה החוגגת את הקשר בין האנשים, החברתיות, ההדדיות, והרב-גוניות של האוכלוסייה ההטרוגנית. "קהילה" היא מושג אופנתי, אבל ליישם אותו ולחיות לפיו זו משימה קשה ביותר. בתחומים רבים אנו בחריש עושים מהפכה, השמה את האנשים והקהילה במרכז, ולכן יש ביטויים משמעותיים גם בתחומי הסביבה והכלכלה.

תפיסת העירוניות החדשה היא החייאת הרחוב – הפיכתו למרחב חי, תוסס ונושם. באמצעות עירוב שימושים חוזר המסחר לרחוב (ולא לקניונים שהרגו את מרכזי הערים ורוקנו אותם). השדרה המרכזית של חריש תורכב מקומת רחוב מקורה, ומעליה דירות למגורים. רוחבה הגדול של השדרה (58 מטרים) מאפשר מדרכות רחבות, מקומות ישיבה ושביל אופניים, ובמרכזה משוריין מקום לנתיב תחבורה ציבורית (נת"צ), שיעשה בו שימוש עתידי כאשר קיבולת הנסיעה תצדיק זאת).

בחריש הולך הרגל נמצא במרכז. מִעָבָר לתכנון תשתיות, כגון מדרכות רחבות, ספסלים, מתקני מים, הצללות ופחים, כלי הרכב הם בעדיפות המשנית, והם אלה שייאלצו לחצות את תוואי

מעמדים בתוך הפנסים כדי לשלוט בשעות הפעלתם. קיימות עירונית היא גם כלכלה. אנו פועלים לחיזוק הכלכלה המקומית ולעידוד עסקים מקומיים, במגבלות השוק החופשי. כך, למשל, יושק בחריש מטבע מקומי, יפעלו מיזם לסחר חליפין (בארטר), חנויות יד שנייה ובנק זמן, ונבחן מיזם לשיתוף משרדים. מעבר לכל זאת, אין ספק שיש לשנות את התמהיל העירוני – פחות מגורים ויותר תעסוקה. בתכנית המתאר החדשה של העיר, הנמצאת בהכנה, מושם דגש מרכזי על תעסוקה, על תעשייה ועל מסחר.



בחריש מאמצים גישה של גינון בר-קיימא. בצילום: יצחק קשת, ראש המועצה המקומית | באדיבות מ.מ. חריש

ההליכה של הולך הרגל. למשל, בעת חציית כביש (או כשכניסה לחניה חוצה מדרכה) במקום שירד הולך הרגל למפלס הכביש, על נהג הרכב להאט ולעלות למפלס המדרכה. אנו שמים דגש עיקרי על נגישות מלאה של כל המרחב הציבורי לקשישים, לנכים ולהורים עם עגלות. כשעושים הכול מההתחלה כמו שצריך, וישנה המודעות לכך, תוספת העלות בבנייה זניחה. ערים אחרות לא עושות זאת בגלל העלות של החלפת תשתיות קיימות (עלות ההתאמות הנדרשות מכלל הרשויות המקומיות בהתאם לחוק הנגישות נאמדה על-ידם בכ-2.4 מיליארד ש"ח).

במטרה לצמצם את התלות ברכב הפרטי, אנחנו בדרך לעשות מהפכה תחבורתית, בשיתוף עם משרד התחבורה. שילשנו (החל בספטמבר 2016) את כמות התחבורה הציבורית. אמנם כרגע האוטובוסים כמעט ריקים, אך המסר לציבור הוא שפועלת תחבורה ציבורית איכותית, ולא חייבים מכוניות. נוסף על כך, מערך היסעים ("שאטלים") עובר בין השכונות ומגיע לחדרה – לתחנת הרכבת ולתחנה המרכזית (יותר מ-200 נסיעות בשבוע, בשעות 05:00 עד 22:00). בעתיד נבחן מיזמים מקומיים של שיתוף ברכב ושיתוף בנסיעות (carpool).

התפיסה לגבי השטחים העירוניים הירוקים (הפארקים, הגינות והגינות) שונה מהמקובל ברוב הערים. אימצנו גישות של גינון בר-קיימא. אנו שותלים עצי מאכל כך שהתושבים יוכלו ללקט פירות בעודם יוצאים להליכה ברחובות. בחריש עליהם לא לכלוך, ההשקיה חסכונית, לא גוזמים שיחים למיני צורות גאומטריות, לא מרססים, מכסים קרקע ברסק גזם, ושואפים להרבות בצל. גינון קהילתי יתקיים במתחמים בשולי העיר שניתן לחכור בהם, באופן אישי, שטחים בגודל 50 מ"ר. נעודד את קהילת המגדלים להחליף ביניהם מהתוצרת על פי מודל של משק אוטרקי, במטרה לפתח קהילה דינמית. בתוך העיר, בפארקים, יהיו אזורים של גינות קהילתיות קבוצתיות.

חריש היא עיר בבנייה, אך למרות הבנת התועלת בבנייה ירוקה, לצערי זה אינו דפוס הבנייה הרווח. למרות זאת, הטמענו אלמנטים מסוימים של בנייה ירוקה, שאינם מצריכים השקעה כספית, אלא תכנון נכון בלבד, כגון התחשבות במפתחים, הצללות וכיווני בניין. עם זאת, נענתה בחיוב דרישתנו מהממשלה לבנות את כל מוסדות החינוך בבנייה ירוקה.

המשקיף על חריש בשעת לילה ייווכח בהבדל ניכר בכמות תאורת הרחובות בין חריש הוותיקה לבין השכונות החדשות. שימוש בפנסים מלוטשים שאורם ממוקד כלפי מטה צמצם משמעותית את זיהום האור, ומכך נהנים גם התושבים שאל בתייהם לא חודרת תאורת הרחוב. התאורה כולה היא בטכנולוגיית LED, שעלותה כ-10% מהעלות הרגילה, ובהמשך ככוונתנו לשלב