

המפה העתידית של ישראל

אלישע אפרת

ישראל נמנית עם אותן מדינות, שעתידין שזור ומוטבע בכל מעשה של יצירה. במדינה זו, הדלה במשאבים הטבעיים ובשטח, תכנונו הפיסי של המרחב לקראת העתיד הינו בבחינת כורח. כ-56 שנים של פיתוח ובניין יצרו במדינת ישראל עובדות אין-ספור בערים, ביישובים כפריים, בחקלאות, בתעשייה, בנתיבי תחבורה, בריכוזי אוכלוסין, במרכז ובפריפריה. הנוף הטבעי והאנושי השתנה בה בהתמדה, ולא תמיד על פי הצפוי והנחזה מראש. והנה, בראשית שנות האלפיים עדים אנו ללחצים של גורמי פיתוח כלכליים, ציבוריים ופרטיים ההולכים וגוברים בהתמדה במאבק על שינויים בשימושי קרקע בערים ובמרחב הבין-עירוני, וכל זאת בהעדר מדיניות תכנון ברורה ומגובשת מצד הממשלה האמורה לכוון את הפיתוח בעתיד. מן הראוי, אפוא, לבחון מנקודת מבט גיאוגרפית ומרחבית לאן מועדות פניה של המדינה בתחומי הקו הירוק, כיצד עשויה היא לעצב את דמותה לקראת הבאות, אילו סדרי עדיפויות לבינוי ופיתוח יהיו קיימים בה, וכיצד תיראה בעשורי השנים הראשונים של המאה ה-21.

הרצון והצורך לדעת ולחזות את העתיד הם בבחינת נטייה אנושית מובנת, ואף תופעה כלל-עולמית, הטבועה בקרב בני האדם, וכן גם בקרב מנהלי ארגונים, מוסדות, חברות ומנהיגי מדינות. יש הטוענים, ש"העתיד כבר אינו כפי היה", אך בכל זאת מהווה הוא אתגר רוחני ומקצועי לרבים העוקבים אחר התרחשויות ההווה. העתיד מעורר דמיון אצל בני האדם לגבי אפשרויות האירועים השונים שיתחוללו וההתפתחויות שתתרחשנה בחברה האנושית. והנה נמצאים אנו כבר בראשיתו של האלף השלישי, כך שהאירועים בני זמננו מדביקים בקצב מהיר את העתיד, וכדברי אלברט איינשטיין: "איני חושב אף פעם על העתיד, כי הוא ממילא מגיע מהר מדי".

תחזית של טריטוריה ואוכלוסייה

אם בעבר נראתה ההתייחסות אל העתיד בבחינת נבואה או חזון, שניחנו בהם מתי-מעט, הרי כיום הפך העיסוק בו לנחלת רבים ברוב תחומי המדע והטכנולוגיה. ההתפתחות המדעית מאז אמצע המאה ה-20 ואילך והשיטות הרבות שהומצאו לשם חיוך תופעות טבע ואנוש הפכו להיות כה משוכללות, עד כי רוב תחומי המדע מדברים בסבירות די גבוהה ובביטחון רב על מצבים שעשויים להיווצר תוך פרק זמן מסוים ועל ההתגשמויות של תחזיות בטווחים בינוניים של חמש עד עשר שנים או אף ארוכים יותר בני 10-20 שנה. דומה, שמדינה וחברה מאורגנת אינה רשאית להתעלם מעתידה, ואף אינה יכולה להרשות לעצמה להיות אדישה לנוכח העשוי להתפתח בה בתחומיה בדרגות שונות של הסתברות.

אחד התחומים שבהם ניתן לחזות בסבירות טובה יחסית עתידה של מדינה, הוא התחום הפיסי-מרחבי, שעניינו נושאי תשתית בסיסיים ההולכים ומתפתחים בהדרגה, בין אם מתוך מערכת החלטות תכנוניות שיטתית ומסודרת, ובין אם מתוך התפתחות ספונטנית, שמקורה בהעדר הכוונה או כתוצאה של השפעת גומלין בין מרכיבים כלכליים, חברתיים ואנושיים הפועלים במרחב. אין כמדינת ישראל הזקוקה לתכנון עתידה על רקע מצבה

הגיאופוליטי המורכב באזורה והמשימות הלאומיות העומדות בפניה. לפיכך, ננסה בזהירות מרבית להתוות קווים לצביונה הפיסי-מרחבי של מדינת ישראל בעשורי השנים הבאים, תוך הישענות על תופעות העבר והעלאת השערות סבירות בנושאים המרחביים העיקריים העשויים להשפיע על עיצוב דמותה הפיסית, ולענות על השאלה הבסיסית: מה צופן בחובו עתידה של מדינת ישראל?

יש להניח, שהשטח הריבוני של המדינה לא יהיה גדול הרבה מזה שבו היא מחזיקה כיום. עם תיקוני גבול קטנים ובתוספת שטחים באזורים מסוימים מתוך יהודה ושומרון, כתוצאה מנסיגה חד-צדדית או מהסדר קבע עם הרשות הפלשתינית, ואולי גם לאחר חילופי שטחים הכרחיים לא-גדולים עקב כך, תחלוש היא על לא-יותר מאשר 22-23 אלף קילומטרים רבועים. שטח כזה למדינה אינו גדול, אך בו תצטרך היא למצוא פתרונות לבעיות המרחביות של אוכלוסייתה, שתוסיף לגדול עקב ריבוי טבעי וקליטת עליה, עם דרישות לרמת מחיה מתקדמת, ותוך חתירה להידמות באורח חיי תושביה למדינה מפותחת של העולם המערבי.

שמונה מיליון בשנת 2020

אוכלוסיית ישראל, שמנתה בשנת 2003 כ-6.7 מיליון נפש, בהם 81% יהודים ו-19% לא-יהודים, עשויה למנות בשנת 2020 למעלה משמונה מיליון נפש. בשנת 2005 תימנה אוכלוסיית ישראל כ-7 מיליון נפש, שמתוכם יהיו כ-5.5 מיליון יהודים. בשנת 2010 היא תגיע, לפי תחזיות של דמוגרפים, ל-7.5 מיליון, ול-8.7 מיליון נפש, כאמור, בשנת 2020. לאור הריבוי הטבעי המהיר של האוכלוסייה הערבית צפוי, שבשנת 2020 יגיע שיעור האוכלוסייה היהודית בישראל, על אף עליה אופטימית ממוצעת ומתמשכת של כ-40,000 יהודים בשנה, ל-68% בלבד מכלל אוכלוסיית המדינה לעומת 81% כיום. המאזן הדמוגרפי היהודי עשוי להשתפר בעתיד דווקא בעקבות ריבוי האוכלוסייה החרדית. באמצע שנות ה-90 היוו החרדים כ-5% מכלל 5.4 מיליון הנפש בישראל. שיערום עשוי להגיע ב-2020 ליותר מ-12% מכלל האוכלוסייה, כלומר, למיליון נפש.

במישור החוף המרכזי תגדל האוכלוסייה היהודית בשיעור ניכר, ועל אף מגמות פיזור האוכלוסייה המסורתיות, לא יהיה מנוס מהיווצרות של מישור חוף צפוף, שישתרע מחדרה בצפון עד אשקלון בדרום. יש להניח, שכשליש מתושבי המדינה יתרכז בעתיד באזור המטרופוליטאני של תל אביב, שימנה כשניים וחצי מיליון נפש. צפיפות האוכלוסייה הממוצעת בישראל, שהייתה בשנת 2003 כ-310 נפש/קמ"ר, עשויה להגיע בשנת 2020 ל-400 נפש/קמ"ר. עם זאת יש לציין, שהצפיפות הממוצעת בקרב האוכלוסייה המתגוררת מבקעת באר שבע וצפונה היא כיום 625 נפש/קמ"ר, ושיעורה יהיה גבוה הרבה יותר מאשר הצפיפות הכללית. מדינת ישראל עם רמת פיתוח מודרנית ועם גידול אוכלוסייה שנתי של 1.7-2.2 אחוזים בשנה, עשויה להגיע לדרגות צפיפות גבוהות בדומה למדינות מפותחות בעולם המערבי, כבלגיה והולנד, למשל, שאף הצליחו ליישב אוכלוסייה רבה על טריטוריה קטנה יחסית.

למגמות פיזור האוכלוסייה שהיו מקובלות בעבר קשה יהיה להתחרות בהשפעתם הדומיננטית של ריכוזי האוכלוסייה העירונית הגדולים הקיימים במישור החוף. תהליכי הפיזור אל הפריפריה בצפון ובדרום ייעשו איטיים יותר, כי טבעם של אגדי ערים וערים גדולות הוא, שכוח משיכתם רב משום שהם מציעים לאוכלוסייה מגוון של שירותים,

מקומות תעסוקה ומבחר רחב של צורות מגורים. רובו של תהליך העיור בעתיד יתבטא בתוככי הערים, באגדי הערים ובשוליהן. בערים הגדולות והבינוניות יגדל שיעור האוכלוסייה ואף ירבה בהן לחץ ההתפרסות על פני סביבותיהן הקרובות באמצעות ייסוד פרוורים ברמות מגורים שונות. גם מושבות ותיקות ויישובים כפריים הנמצאים במרכז הארץ יעמדו תחת לחץ תהליכי העיור וימירו בהדרגה קרקע חקלאית לבניה. יגבר בהם אורח החיים העירוני, שיתבטא בבניה פרטית של בתים, בהקמת מוסדות חינוך ותרבות, תוך שינוי מבנה התעסוקה של יושביהם. בעתיד יוגבל מאוד המשך הבניה בצפיפות נמוכה וצמודת-קרקע בערים הגדולות הגוזלת קרקע יקרה.

שיפור הפרופיל העירוני של עיירות הפיתוח

גם עיירות הפיתוח תשפרנה את הפרופיל העירוני שלהן, הן תצופנה את מרכזיהן ותיבנינה לגובה על תשתית מפותחת תוך מתן שירותים ברמה גבוהה לתושביהן. עיירות אלה תזכינה ליותר מוסדות, שרותי מסחר, מפעלי תעשייה ותהיינה מחוברות אל עורקי התחבורה הראשים בארץ. ברוב הערים יתפוס את מקומו הממד השלישי בבניה למגורים, יותר בתים ייבנו כרבי-קומות, ומתקני הנדסה עירוניים חיוניים ייבנו מתחת לפני האדמה. החיים העירוניים יחייבו הרבה מעברים עיליים ותת-קרקעיים להולכי רגל, גשרים ומנהרות לתחבורה מוטורית ושילוב מודרני בין תחבורה פרטית והסעה המונית. מרכזי הערים ייסתמו בגלל עומס הרכב הממונע, והציבור יצטרך להשתמש יותר בתחבורה ציבורית, במיוחד ברכבת הפרוורית שתיבנה בגוש דן, ברכבת הקלה שתיסלל בירושלים, וגם במסילות ברזל חדשות שתתווספה על ידי רכבת ישראל במרכז הארץ ובין תל אביב לירושלים. בערים תוגבר המגמה של שיקום רבעים ישנים שנהרסו עם השנים. במיוחד ייעשה הדבר באותן שכונות ותיקות במרכזי הערים או ברבעים שנבנו בחיפזון בראשית שנות ה-50 עקב גלי העלייה הגדולים שהגיעו ארצה. השיקום והבינוי החדש ייעשה יותר מודרני ואף יותר תפקודי ויוביל, בסופו ל דבר, אל פיתוח צביון וסגנון בניה ישראלי מקורי שהיה חסר עד כה.

האוכלוסייה בישראל תזכה בעתיד לריבוי של זמן פנוי. המעבר התעסוקתי אל מגזר השירותים, העלייה ההדרגתית ברמת המחיה וכושר הניידות של אוכלוסיה עקב העלייה בדרגת המנוע יפחיתו את מספר ימי העבודה בשבוע, פחות מאותם חמשת ימי העבודה הנהוגים כיום, וזאת תוך הותרת זמן לסוף שבוע ארוך. מטעמים חברתיים, דתיים, בריאותיים וכלכליים יעברו יותר מוסדות ומפעלים למערכת עבודה חדשה שתותיר לאוכלוסייה יותר פנאי למנוחה ולנופש. הגדלת הפנאי תביא להגברת המגמה של הכשרת שטחי ציבור בעבור האוכלוסייה באמצעות גנים לאומיים, שמורות טבע, חופי רחצה, חניוני יער, וכן שיקום ושחזור אתרי עתיקות, אתרי ציונות ועוד, לביקורים ולהנאה. עודף הפנאי של האוכלוסייה גם ידרוש הנהגת ענפי ספורט חדשים, הכשרת מגרשי ספורט, חופי רחצה והגדלת כושר הקיבול של אתרי הנופש הקיימים לאוכלוסיה הפוטנציאלית.

עורקי תחבורה לא ידביקו עומסי התנועה

התפרסות הדרגתית של מערך היישובים במדינה תתאפשר בעיקר לעבר הנגב צפוני והאזורים ההרריים של הגליל. הנגב המרכזי והדרומי יישארו בינתיים דלילים ביישובים ובאוכלוסיה משום שההשקעה בתשתית של התיישבות במרחקים גדולים יחסית ממרכז הארץ עלותה יקרה מאוד, מה גם שתנאי האקלים, הקרקע ומקורות המים בחלקים אלה

של הנגב קשים בהשוואה לאזורים ההרריים של הגליל. במידה שיוקמו יישובים חקלאיים חדשים ברחבי הארץ יהיו אלה בעיקר כאלה שיתבססו על חקלאות מתוככמת, רוב היישובים החדשים יהיו לא-חקלאיים, כי אם כיישובים קהילתיים, יישובים כפריים שבהם תפקודי תעשייה, מלאכה ושירותים יתפסו מקום עיקרי, יישובים שיתבססו על ענף התיירות, יישובי גמלאים, יישובים ליוצאי צבא וכדומה. האוכלוסייה הכפרית תיעשה עירונית יותר באורח חייה ובצורתה ותבסס את תעסוקתה על יוממות אל הערים שבסביבתה. אין להניח, שתיבנינה בעתיד ערים חדשות משום שמספר הערים הקיים רב מאוד ביחס לגודל אוכלוסיית ישראל, ומשום שרובן טרם מיצה את קיבולת האכלוס הניתן להן על פי תוכניות המתאר.

הנגישות אל הערים הגדולות בכל אזורי הארץ תיעשה בעתיד הרבה יותר קשה. מספר עורקי התחבורה הראשיים שייסללו בעתיד יהיה מוגבל משום שבמרכז הארץ לא יישאר מקום רב לתוואי כבישים חדשים, ואילו הפריפריה של ישראל, שתישאר דלילה יחסית באוכלוסייה תוכל להסתפק, פחות או יותר, ברשת הקיימת. עורקי התחבורה הראשיים במרכז הארץ יורחבו בהתמדה. אך ללא יכולת להדביק את עומסי התנועה המוטורית. עורק התחבורה היחיד שיגיע לגמר סלילתו יהיה כביש חוצה ישראל, שיעבור בין באר שבע בדרום, דרך מזרחו של מישור החוף עד לעמק עירון, ומשם צפונה לגליל המערבי עם שלוחה לגליל המזרחי. עורקי התחבורה המטרופוליטאניים הרחביים לתל אביב יחבורו אל כביש חוצה ישראל ויפנו יותר פיתוח כלכלי ומסחרי אל מזרחו של מישור החוף. גם המחלפים בכבישי מרכז ארץ יעברו שיפור ניכר כדי להקל את המעברים בצמתים החשובים של מישור החוף. השילוב בין רכבת קלה, רכבת פרזורית ואוטובוסים ייעשה חיוני ביותר במטרופולינים של תל אביב וחיפה ויבוצע בהדרגה. חיבור מרכז תל אביב במסילת רכבת דרומה, קיצור תוואי המסילה בין תל אביב לאשדוד, הוספת מסילה בין תל אביב לחיפה, חידוש מסילת הרכבת בין ירושלים לתל אביב דרך בית שמש וסלילת מסילת ברזל חדשה בציר תל אביב – נתב"ג – ירושלים יקלו הרבה את בעיות התחבורה הבין-עירונית בעתיד.

בגלל קשיים בתחבורה יבשתית יש לצפות להגברת השימוש בתעופה פנימית, שתביא לגידול הביקוש של טיסות אף למרחקים קצרים. שדות תעופה ארציים ומנחתים בשדה בוקר, במצדה, בעין שמר, בבית שאן ועוד, ישרתו את התעופה האווירית הפנימית בארץ. בנבטים שליד באר שבע יהיה כנראה נמל תעופה הבין-לאומי השני והחלופי לנתב"ג, גם לאחר סיום פרויקט נתב"ג 2000.

בין הפרטת הקרקעות להתנגדות הירוקים

הקרקע החקלאית במישור החוף של ישראל תמשיך לעמוד בפני סכנת כליה. קצב הבניה למגורים והפיתוח האורבאני ידרוש המרת קרקע חקלאית לשימושים אחרים. הירידה במשקל החקלאות בכלכלת ישראל ובשיעור החקלאים בארץ ומדיניות הפרטת קרקעות תזרזנה את תהליך האיבוד של קרקע חקלאית על אף שיעשו ניסיונות רבים מצד הגופים הירוקים לבלום אותו או לפחות להאט אותו. המחסור הכללי בקרקע ומים יביא בקרב אותם יישובים, שימשיכו להתבסס על חקלאות, לשינויים בייצוא החקלאי, בשיטות ההשקיה, בהחדרת גידולים מבכירים שיצמחו על קרקע מיובאת ועל חולות, בהתאמת זנים חדשים להר ולתנאי אקלים מדברי ולהרחבת ההשקיה במי קולחין ובמים מליחים.

אף יימשך חיפוש מתמיד אחר גידולים חקלאיים חדשים המבוקשים בעונות מסוימות בשוקי העולם.

מדינת ישראל צורכת כיום יותר מים מכפי שיכולה להרשות לעצמה לאחר שנות הבצורת שפקדו אותה בשנים האחרונות ולאור מצבם הירוד של האקוויפרים במישור החוף ובהר. מאחר שהמים בארץ נמצאים בכמות מוגבלת, על אף שנה ברוכת גשמים שהייתה בחורף 2003, יידרשו בעתיד שינויים טכנולוגיים באופן הצריכה והשימוש בהם. יהיה צורך להגביר את המודעות לחיסכון במים בקרב הציבור, לקצץ ב-40% את מכסות המים המוקצית לחקלאות, לצמצם את כמות המים השפירים הניתנת להשקיית גידולים חקלאיים, לנצל מים מליחים לגידולים מסוימים, לעבור בהדרגה להפקת מים מותפלים בכמה מיתקנים במישור החוף, ואף להשלים את צורכי המים של ישראל ביבוא מים מטורקיה.

יש להניח, שהגישה אל הפיתוח הכלכלי תהיה בעתיד בלתי שגרתית. התעשייה תלך ותתרחב תוך שכלול מתמיד של אמצעי הייצור ורמת הייצור. העדר מקורות גלם בסיסיים יביא לידי פיתוח ענפים עתירי-ידע שמשקל חומר הגלם שבהם יהיה מועט. פיתוח ענפי האלקטרוניקה, ההי-טק והתקשורת יובילו בעתיד את התעשייה המתוחכמת, שבה תשמור ישראל על יתרון יחסי בהשוואה למדינות מפותחות אחרות בעולם. יימשך ניצול כישוריהם של עולי רוסיה וכושר ההמצאה של בעלי מקצוע שונים לשם עידוד התעשייה המתוחכמת בתחומי הטכנולוגיה, הרפואה, הביולוגיה והתעופה כענפי יסוד בכלכלת המדינה.

מטרדי זיהום ורעש – מודעות לאיכות הסביבה

המבנה הרגיונאלי של ישראל ילך וישתנה באיטיות, אולם לא במהלכים יוצאי-דופן. האזור המטרופוליטאני של תל אביב יתרחב במעגלים-מעגלים תוך כדי עיבוי וציפוף במגורים, בתעשייה, במוסדות ציבור ובמתקני תחבורה. טבעות אגד הערים תתמלאנה באוכלוסייה כתוצאה מהמשך של עליית יהודים לארץ, מהגירה פנימית של אוכלוסיה מקומית ומהמשך ריכוז התפקודים הכלכליים באזור זה. אוכלוסיית מטרופולין תל אביב עשויה להגיע בשנת 2020 ל-3.5 מיליון נפש. אשדוד בדרום, הערים לוד, רמלה ומודיעין במזרח ונתניה – בצפון, תהוונה גבולות של עיור זוחל ואינטנסיביות במישור החוף, שילך ויתעצם בעתיד. אוכלוסיית מטרופולין תל אביב תיאלץ להתגורר באיכות חיים לא הרבה יותר טובה מזו של היום, ואורח חייה ידמה לזה של אוכלוסיות הערים הגדולות והצפופות העולם. מטרדי זיהום ורעש יוסיפו לעמוד בעוכרי התושבים, המודעות לאיכות הסביבה תלך ותגדל במצעים הפוליטיים של המפלגות, ובעיית היוממות אל הערים הגדולות תחמיר ללא הרף. רמת המנוע של אוכלוסיית המטרופולין תגדל בהתמדה ותגיע לרמה אירופאית, כך שמערכות תקשורת חלופיות במקום תחבורה יבשתית תתפוסנה מקום חשוב. מחנות צה"ל יפוננו בהדרגה מאזור המרכז ומן הערים הגדולות, הן בגלל קשיי הנגישות ותפקודם בסביבתם האורבאנית, והן בגלל הערך הנדל"ני של הקרקעות שעליהם הם נמצאים, המאפשר את מכירתן ואת העברת המחנות אל הפריפריה ובנייתם מחדש ברמה טובה יותר.

ירושלים תהיה לעיר הגדולה ביותר בישראל על אף מצבה המדיני הבעייתי. היא תשאף לשמור על שלמות מוניציפאלית ותאמץ בוודאי צורת ניהול חדשה של בירת-על לשני

חלקיה, היהודי והערבי. גם מעמדה בקרב האוכלוסייה הערבית שביהודה ושומרון ילך ויעלה בחשיבות. האוכלוסייה הדתית והחרדית שבה תלך ותתרבה, מוסדות של חינוך ותרבות ילכו וייבנו בה ביתר-שאת ומעמדה כבירת העם היהודי ילך ויתחזק, הן כעיר של עולי רגל מכל הדתות, והן כעיר תיירות עולמית. מפאת קשייה הטופוגרפיים בתחומיה המוניציפאליים תוסיף היא להתרחב על חשבון שטחי פרוזדור ירושלים ממערב, בעוד שהאוכלוסייה הערבית ממזרח תוסיף לעבות את הפריפריה ותאכלס את הכפרים הערביים שמסביב בתושבים מהגרים ויוממים. מטרופולין ירושלים עשויה למנות בשנת 2015 כ-865 אלף נפש, ובשנת 2020 – כ-945 אלף נפש.

חיפה תוסיף לשאוף לשמור על מעמדה כעיר השלישית בגדולה במדינה, היא תעמוד בתחרות כלכלית וחברתית מתמדת עם ערי מרכז הארץ ועם נמל אשדוד, אך את עיקר צמיחתה תשאב מתוקף זיקתה אל הגליל שישמש לה עורף מרחבי, כלכלי ואוכלוסייתי. יישובי-הבת שבקרבתה ישתרעו בין קריית ים בצפון, קריית טבעון במזרח וטירת כרמל בדרום. קריות המפרץ תיהפכנה לאגלומראט עירוני גדול, שיהווה משקל-נגד כלכלי לעיר. אוכלוסיית מטרופולין חיפה תימנה בשנת 2020 כ-2.3 מיליון נפש.

תעשייה קלה – לגליל; מפעלים עתירי שטח - לנגב

הגליל והנגב הצפוני הם, כאמור, שתי עתודות הפיתוח המרחביות העיקריות של ישראל לקראת הבאות. שני אזורים אלה יתחרו על מעמדם הארצי במשיכת השקעות לפיתוח, כאשר לכל אחד מהם יתרונות וחסרונות. יתרונו של הגליל הוא באוכלוסייתו הרבה יחסית, בכוח העבודה המצוי בו, באקלימו הנוח ברוב עונות השנה, בנופים, במקורות המים ובקרבתו היחסית אל העיר הגדולה חיפה. חסרונו הוא בריבוי אוכלוסיית המיעוטים שבו ובטופוגרפיה ההררית הקשה לפיתוח. הגליל יוסיף לשמש כזירת מאבק דמוגרפית בין האוכלוסייה היהודית והערבית הנמצאת בו כיום בשיעורים שווים, אך ספק רב אם מאזן זה יטה לטובת היהודים. המצפים החדשים יוסיפו להתפתח, אולם בקצב שאינו עשוי לחולל תמורה דמוגרפית וכלכלית משמעותית באזור. תופעה נוספת שנהיה עדים לה היא הזחילה היישובית של אוכלוסיית הבדווים בגליל, ההיווצרות של כפרי-בת למיניהם והיהפכותם ליישובים שיקבלו בהדרגה מעמד רשמי מוכר.

יתרונו של הנגב הוא במרחביו הפתוחים ובאי-ניצולם המלא עד כה, אך חסרונו הגדול הוא בריחוקו היחסי ממרכז הארץ, בדלילות אוכלוסייתו, באקלימו המדברי, ובהעדר מקורות מים. בנגב קיימת, כידוע, בעיה של כ-140 אלף בדווים המתפרסים על פני שטח של כמיליון וחצי דונמים באזור הסייג, שבו נמצאים שבע עיירות ועשרות כפרים פזורים ובלתי מוכרים על ידי השלטונות. יהיה צורך לקבע את התיישבות הבדווית בנגב הצפוני בצורה מתוכננת על מנת לשפר את תהליך ההתיישבות באזור ולעודד בכך התיישבות יהודית נוספת בנגב. ניתן להניח, שכתוצאה ממאזן נתונים זה יקבל הגליל בעתיד יותר השקעות בתעשייה קלה ובתשתית, שתאפשר קיומם של יישובים בהר, ואילו הנגב יזכה בעתיד בהשקעות במפעלים עתירי-שטח ובנושאים הקשורים בביטחון, בתעשייה כימית ובמפעלים יוצרי-מטרדים סביבתיים אשר להם נחוצים מרחבים פתוחים. אולם עיקר הפיתוח ייעשה בנגב הצפוני בסביבות באר שבע, שתמנה עם סביבתה הקרובה בבקעת באר שבע בשנת 2020 יותר ממיליון נפש. תוגשם עד אז סלילת מסילת רכבת לאילת,

הקמת של נמל תעופה בין-לאומי שני באזור זה, וכן הפיכתה של אילת כעיר תיירות גדולה בשילוב עם עקבה הירדנית.

מגבלות התכנון בביטחון ללא שלום

הנושאים הפיסיים והמרחביים שתוארו לעיל, תכנונם וביצועם ניתנים להיעשות בעתיד תוך הפעלת קבלת מערכת החלטות שקולה, דרכי תכנון מסודרים, גיוס הון וכן קביעת סדרי עדיפויות לפיתוח, שרובם נתונים בידי גורמים פוליטיים וממסדיים. שלטון אשר מעיינו הם דאגה לחברה, ביסוס כלכלי, קידום טכנולוגי ושיפור איכות החיים והסביבה לאוכלוסיית המדינה ימצא אתגר בכל האמור לעיל. שלטון אשר יאלץ לעסוק ללא הרף בנושאי ביטחון פנים וחוץ כתוצאה של אירועים פוליטיים מדיניים, לא יוכל לקיים סדרי עדיפויות ראויים לכל הנושאים המתבקשים. מכאן, שמצב של ביטחון ללא שלום ימנע קיום סדרי עדיפויות אופטימאליים לפיתוח מדינת ישראל בעתיד. ככל שהמדינה תשתחרר מוקדם יותר מאילוצים אלה, כן תוכל להפנות את משאביה לנושאי הפיתוח החשובים העשויים להיטיב את חיי תושביה. ההשתחררות מן העדיפות שניתנה עד כה לאירועי המלחמה והביטחון והמעבר אל מתן עדיפות לחזון ולמרחב, הם אלה שיעצבו כהלכה את מפת מדינת ישראל העתידה במאה ה-21.