

# תמונת השלום

התמונה אינה אמיתית



## סכנה: צפיפות

כדאי להקשיב לקריאת ההשכמה של איתן אטיה, מנכ"ל פורום 15 הערים הגדולות בישראל. כמי שמתעסק מדי יום ברמת השטח בבעיות התחבורה, הדיור והתשתיות - הוא מזהיר שעוד נתגעגע למציאות העגומה של 2022: "עד 2050 אוכלוסיית המדינה תוכפל, אם לא ניערך לאתגר, לא נוכל להכיל את כל האנשים ולהעניק להם איכות חיים סבירה"

אורי חודי, עמ' 4



אורי חודי || צילום: דנה קופל

# אי אפשר להמשיך לנהל את ישראל כאילו עדיין חיים בה רק 3 מיליון תושבים

איתן אטיה, מנכ"ל פורום ה-15 של הערים הגדולות, מזהיר מפני המחדל שאנחנו צועדים אליו: האוכלוסייה תכפיל את עצמה עד לחגיגות ה-100 לישראל אבל אף אחד במשרדי הממשלה לא באמת נערך לכך • עכשיו הוא מסביר למה לדעתו המדינה נכשלת בהתמודדות עם הכשלים בתחבורה, בדיור ובתשתיות, למה חייבים לתת לערים הגדולות לפתור בעצמן את הבעיות ולמה הרכבים החשמליים ובניית מגדלים הם לא חלק מהתשובות הנכונות



אנחנו עומדים בפני אתגר משמעותי - הדמוגרפי. עד 2050 אוכלוסיית ישראל תכפיל עצמה ואף יותר. יש נתונים שמעידים שישראל תהיה ככל הנראה המדינה היחידה בעולם שת- שלש את אוכלוסייתה במהלך המאה ה-21. זה אתגר בעל משמעות אדירה והשאלה הגדולה היא האם הממשלות בישראל יעשו משהו בנושא או שימשיכו עם עסקים כרגיל. זו קריאת ההשכמה של איתן אטיה, מנכ"ל פורום הערים העצמאיות, שמזהיר כי ישראל לא נערכת להתמודדות עם הקצב המטורף של גידול האוכלוסייה בעשורים הקרובים. לשאלה זו פן רחב מאוד של השלכות, אבל המרכזית שבהן קשורה לגדל, בנייה, שטחים פנויים ותכנון עתידי. בהקשר זה ממשיך אטיה ומעלה עוד נקודה משמעותית מאוד למחשבה. "אם מסתכלים מה יהיה השטח העירוני המבונה של ישראל עוד 30 שנה

**"אנחנו עושים סימולציות ומגלים משהו מאוד מטריד. נניח שכל התוכניות הגדולות למגורים מאושרות וממומשות ב-100%. גם זה לא ייתן מענה לקראת מה שאנחנו הולכים אליו, כי זה עתיד להוסיף רק כ-25% לשטח הבנוי הקיים"**

מהיום, ועושים כל מיני תרגילים וסימולציות מגלים משהו מאוד מטריד, הוא אומה. "נניח שכל התוכניות הגדולות למגורים מאושרות וממומשות. כל התוכניות בוועדות המחוזיות וגם בותמ"ל (הוועדה המיוחדת לאישור תוכניות בהליך מזורז. א"ח), ב-100% מימוש. גם זה לא יספיק לתת מענה לגידול האוכלוסייה, כי זה עתיד להוסיף רק כ-25% לשטח הבנוי הקיים. עכשיו, אנחנו מדברים על פי שניים

או פי שלושה בני אדם, וישראל הרבה יותר מעוירת מרוב מדינות העולם. בגלל זה כבר היום חייבים למצוא את הדרך איך להכיל על השטח הקיים הרבה יותר אנשים וגם להעניק להם איכות חיים עירונית סבירה, אני כבר לא מדבר על טובה".

כדאי להקשיב לאטיה. הפורום שבראשו הוא עומד מאגד את 15 הערים העצמאיות בישראל, ערים שאינן מקבלות מענקים מהממשלה, כגון "מענקי איוון" או "מענקי פיתוח". אטיה היה ממקימי הפורום ומכהן כמנכ"ל מאז שנת 2002. הערים המייסדות של פורום ה-15 הן (לפי סדר הא"ב) אשדוד, באר-שבע, גבעתיים, הרצליה, חדרה, חולון, חיפה, כפר-סבא, נתניה, פתח-תקווה, רא-שון-לציון, רחובות, רמת-גן, רעננה, ותל-אביב-יפו. בשנת 2008 הצטרפה לפורום עיריית אשקלון, ובשנת 2016 הצטרפה גם עיריית רמת-השרון. בפורום מיוצגות מרבית הערים הגדולות בישראל, וכן מרבית המטרופולינים - מטרופולין חיפה, מטרופולין תל-אביב והמרכז, ומטרופולין באר-שבע והדרום. כשליש מאוכלוסיית ישראל (3.1 מיליון) מתגוררת בערים אלה, וכ-80% מאוכלוסיית המדינה מבקרת בהן באופן יומיומי.

או מה הפתרון לבעיה הקשה שאלה צועדת המדינה בעיניים פקוחות? איך מתמודדים עם התחזיות הקודרות לגבי איכות החיים בישראל בעתיד הלא רחוק? "לצערי", אומר אטיה, "כל בדיקה שלנו מעידה שהכלים הקיימים לא נותנים מענה - אנחנו רואים שזה בלתי אפשרי. אני מדבר על כלים משפטיים וכלים סטטוטוריים שפשוט לא מספקים. צריך סט כלים חדש לגמרי".

**באילו בלים מדובר?**  
"נניח בתחום המשפטי. רון חולדאי, ראש עיריית תל-אביב-יפו ויו"ר פורום

ה-15, אומר כבר שנים, מאז הוקם הפורום, שאם אנחנו רוצים להתמודד עם אתגרי העתיד, אנחנו חייבים לזרוק לפח הזבל של ההיסטוריה את פקודת העיריות וצריך לעשות חוק עיריות חדש. עשו את זה בלא מעט מקומות בחו"ל. בפולין למשל יש חוק עיריות חדש, מודרני ומצויץ. זה היה תנאי לכניסה שלהם לאיחוד האירופי. זה בא ממקום של לשחרר אפשרויות ביצוע ותכנון גם לרמה המקומית. אני רוצה לתת דוגמה מתחום התחבורה למשל. באף מדינה בעולם אין תחבורה סבירה שמנוהלת על ידי המדינה. במרבית המדינות יש רשות תחבורה מטרופולינית, לגוף הזה יש סמכות לתכנן את העתיד התחבורתי של האזור כולו ולהחליט איך תיראה בו התחבורה הציבורית. בין היתר הרשות הזו קובעת מה מעודדים, באילו כלים, מה עתיד הרכב הפרטי באותו האזור ועוד. בניו-יורק למשל זה עובד ככה. צריך להבין בצורה ברורה - אי אפשר להמשיך ולנהל את ישראל כמו שניהלו אותה עם 3-2 מיליון תושבים. זה לא עובד. חייבים חוק עיריות חדש ומודרני".

## להיכנס מהפרטי

בנקודה זו כדאי לציין כי ממש לאחרונה עלתה שוב הצעה לקדם הקמת רשות תחבורה מטרופולינית לאחר שהנושא הורד מהתקציב האחרון. עם זאת, הנושא של הרשות הזו עלה שוב בעיקר סביב השאלה אם מהלך כזה יאפשר תחבורה ציבורית בשבת. "אני מקווה ששר או שרת התחבורה הבאים יתעלו מעל לדיון שנוצר סביב השבת ויבינו שזה נושא חשוב מאוד גם בגלל כל שאר הסוגיות. אבל החשש הוא שאם זה השיח, ההחלטה החשובה הזו עשויה להתמוסס כי שר או שרת חדשים יגידו שהם

רוצים ללמוד את העניין, ייקחו עוד שנה, ואז יהיו אתגרים אחרים ואולי עוד בחירות זה ייתקע שוב. אגב, זו דוגמה מדהימה איך הבחירות החוזרות הורסות סיכוי לטפל באחד המשברים הגדולים שהתפוצצו לנו בפנים אחרי הקורונה - הפקקים הבלתי נסבלים וסוגיית התחבורה".

מה צריך לעשות כדי לפתור את בעיית הפקקים?

"יכול להיות שבמבט קדימה כמעט כל התחבורה צריכה להיות ציבורית. עם פי שניים תושבים לא נוכל לאפשר לרכב הפרטי להיות עבורנו נור הבריאה כמו היום. נהיה חייבים לקדם תחבורה ששמה את הרכב הפרטי בתחתית הרשימה: רכבת קלה או מטרו או אוטובוס - מה שיוחלט ברמה הלאומית. אין ברירה. חייבים להוציא את הרכב הפרטי מהמשוואה. אגב, גם רכב אוטונומי לא יפתור את הבעיה כי הוא לא יוריד את כמות המכוניות, אלא להפך. ילד עשיר יקבל מכונית בשבילו וגם קשיש שכבר לא נוהג יעדיף רכב כזה. אם כבר תחבורה אוטונומית, שזה יהיה לתועלת ציבורית במסגרת תחבורת המונים. זה הפתרון הנכון".

מה לגבי רכב חשמלי?

"צריך גם חשיבה על הרכב החשמלי כי הוא נכון אקלימית, וזה עוד משבר גדול שחייבים להתמודד איתו. אבל את העומס בכבישים הרכב החשמלי לא באמת פותר. תחבורה ציבורית לא רק תוריד מהעומס, היא גם תפנה שטח מהרחוב העירוני לטובת צרכים אחרים. וכאן שוב חוזרים לנקודת ההתחלה של הדיון שלנו. צריך את השטח הזה, כי לא יהיה לנו פי שניים או שלושה פארקים או מבני ציבור או שטחים ציבוריים במקביל לעלייה הדומה בשיעור האוכלוסייה. כבר היום חלק מהרשויות בוכות



## איתן אטיה: תעודת זהות

גיל: 54

מצב משפחתי: נשוי + 2

מקום מגורים: תל-אביב

תפקיד: מנכ"ל פורום ה-15

תפקידים קודמים: מתמחה

של היועץ המשפטי, אליקים רובינשטיין. יועץ מקצועי ל-3 שרי משפטים: הנגבי, ביילין ושטרית

שירות צבאי: טייס קרב, יחידת שלדג

תחביב: מנגן על סקסופון

השכלה: תואר ראשון במשפטים בהצטיינות מאונ' חיפה, תואר שני במינהל עסקים למנהלים בהצטיינות מאונ' ת"א

הישגים מרכזיים: קידום ואישור תמ"א 35, ייזום אמנת האקלים, קידום חוק עירויות איתנות וחוק האופניים



אטיה. "העיריות היום לא יכולות לשנות לבד"

צ'ים שונים, חברתיים, תחבורתיים ועוד, ואין פתרון אחר שיספק את קריית-גת, הרצליה וגם נתניה. המדינה חייבת להבין שהיא יכולה לקבוע מה חשוב לה, אבל לשחרר חלק אחר מהדברים. נניח, שהמדינה תקבע כמה יחידות דיוור ייבנו, איפה יהיו תשתיות, אבל את השאר? שהרשות המקומית תקבע לעצמה. צריך לחשוב שוב גם על מודל שכונות השינה בישראל. הדעה המקצועית שלי שצריך לבחון אפי-

שרויות נוספות. לא תמיד זו הדרך היחידה, לא בכל מקום זה מתאים, יש לשלב מסחר רחב בשכונות, עירוב שימושים, ויותר פריוקטים עם שילוב של תעסוקה ומסחר יחד. בעולם יש דוגמאות לכך: ניהה בצפיפות גדולה בלי בנייה במגרלים. מגרלים שוככים למשל. ואז מגיינים גם לפתרון לבעיה שעתידיה לצורך כאן בהמשך - תחזוקה."

אטיה מתייחס לסוגיה החשובה של התחזוקה שרק הולכת ומתייקרת במגרלי המגורים שנב-

נים. "אפשר היום לבנות בצפיפות אדירה ברוטו, בלי מגרלים. יש דוגמאות בהולנד שהבנייה משתלבת עם המרחב הציבורי, ואיפה שהבניין נגמר השטח הפתוח מתחיל. דוגמאות מהעולם יכולות לפתוח את הראש. בשורה התחתונה - הממשלה צריכה לשחרר לנו את האפשרות לתכנן את העיר יותר בחופשיות. אנחנו נוכל לייצר טוב יותר פתרונות שמתאימים לאתגר העתידי שלנו."

רשם שכירות ארצי או אזורי. אנחנו לא משקיעים בפיקוח ובקרה מספיק כמדינה. רואים את זה למשל במטרה, קח את כמות השוטרים פר אדם, אנחנו רחוקים מכל מדינה אחרת. למדינת ישראל יש ספר חוקים ענק, מעתיקים מאיתנו בעולם, אבל לא מפקחים ואין בקרה. וזו הבעיה המשמעותית. את שוק ההשכרה או את שוק הדיוור ברהשגה אי-אפשר לקדם בלי לעשות סדר בג'ונגל. לקבוע שאדם למשל לא יכול להעלות שכר דירה כל שנה, או לקבוע העלאה בשיעור מסוים, וזו רק דוגמה. יש המון שיטות שאפשר ללמוד מהעולם. זה הרבה יותר פשוט מהגדלת ההיצע או קצב הבנייה. המדינה לא תפשוט את הרגל וגם הקבלנים לא יפשוטו את הרגל. שהממשלה תחליט ש-50% מכל בנייה זה דיוור ברהשגה, ותיתן לנו כלים. העיריות היום לא יכולות לעשות את זה לבד."

מה הרשויות המקומיות יכולות לעשות? "אנחנו מכירים את צורכי העיר, תנו לנו לנהל. מירושלים לא יודעים לנהל את מה שקורה באשרור או בחדרה או בהרצליה או בתל-אביב. ויש המון כלים - משכנתה רוכשת, תמריצי מסים, קרייטריונים יותר הגיוניים. עיריית תל-אביב, למשל, הכינה אחרי מחקר הצעת חוק לפיקוח על שכירות. הצענו שיוקם מנגנון לפיקוח על המחירים, והיו כל מיני פתרונות נוספים שעלו בחוק שכירות הוגנת. אבל כדי שזה יקרה צריך לתת כלים משפטיים לרשויות המקומיות."

### לא רק שכונות שינה

במקביל, אטיה מאמין שצריך לאפשר לרשויות המקומיות סמכויות נרחבות יותר גם בתכנון. "בכל עירייה יש אילור

מקצצים בשטח הכביש לטובת הולכי רגל. צריך לייצר אלטרנטיבה של תחבורה ציבורית ולעשות ניסויים קטנים בכל מיני מקומות. לחודש, לשבועיים, לראות איך עובד. לא הולך - מבטלים. הקורונה גם נתנה לזה דחיפה. ערים בעולם שפעלו כך צלחו את הקורונה טוב יותר."

### קרקעות בזול

לצד ההתייחסות של אטיה למה שיקרה בישראל בעוד מספר עשורים אי-אפשר להתעלם משוק הנדל"ן שבוער כבר היום. "צריך להבין שהדיוור זה נושא חברתי, לא מוצר כלכלי", הוא אומר. "זה לא גביע של יוגורט או נעל או חולצה בחנות. המדינה צריכה להגדיר שקורת גג זו וכות שמוקנית לאדם ולתרגם את זה לשטח. איך לקצר למשל את משך הבנייה, לשחרר קרקעות בצורה מהירה יותר ולהיזכר למה הוקמה במקור רמ"י (רשות מקרקעי ישראל) - למטרות חברתיות יותר מאשר כלכליות. צריך לקבוע שהמטרה היסודית של רמ"י היא להגביר את הנגישות לדיוור - בקידום דיוור ברהשגה או על ידי הקצאת קרקעות בזול, השכרה ארוכת טווח וגם קידום של פריוקטים על ידי רמ"י עצמה. יש מנגנונים כאלה בעולם. איפה כתוב שרמ"י לא יכולה להתעסק בדיוור ברהשגה. לדעתי, שתתעסק רק בזה. במקביל, ראשי הערים צריכים לקבל את הסמכות לעשות דיוור ברהשגה אמיתי ולא רק על קרקע של הרשות המקומית כמו היום. למעטות יש קרקע בבעלותן. מה זה עוזר לי כעירייה שאני יכול לעשות דיוור ברהשגה על קרקע שלי אם אין לי קרקע?"

איך לדעתך צריך לטפל במחירי השכירות?  
"צריך לפקח על שכירות, יש להקים

שאינו להן מספיק שטחי ציבור. נהיה חייבים לשכלל, לרבע, לחמש או לתמן את מספר השימושים שאנחנו עושים במרחבים הציבוריים הקיימים ובמבני הציבורי הקיימים."

איך אפשר לעשות את זה?

"יכול להיות שצריך לעבור לשימוש יעיל של 24 שעות במבנים שהיום עומדים ריקים חלק גדול מהזמן. יש בעולם לא מעט דוגמאות לכך ואפשר לראות ניצנים לזה גם בארץ. היכלי תרבות למשל. הרי משתמשים בהם רק חלק קטן מאוד מהיממה, למה בעצם? יש דוגמה מלונדון עם מה שעשו בתיאטרון הלאומי ובמבנה סמוך שהיה אולם קונצרטים, ממש ליד ה'לונדון איי' (London eye), לגלגל ענק מהגדולים באירופה הממוקם בגדה הדרומית של נהר התמזה - א"ח. על פי הסיפור, לפני כמה שנים הסתובבו שם אשתו של חבר מועצה בלונדון ואמא שלה. הן חיפשו שירותים, והיו ליד היכל התרבות ואולם קונצרטים שהיה סגור באמצע היום. היא שאלה את בעלה למה הכל שם סגור ביום - וזה הניע תהליך. בהתחלה החליטו לעשות שם חללי עבודה בתשלום סמלי, ופתחו את המקום שעות נוספות. זה הצליח, ואז הגיעו גם בתי קפה, ואחר כך גם הפכו את הגג לפארק עירוני. בהמשך ביטלו אפילו את מגרש החניה כי יש באזור תחבורה ציבורית טובה, וכמה פעמים בשבוע עושים שוק בחניון. ממקום שהיה פתוח שעות ספורות ביממה, זה הפך למקום שעובד 24/7."

"היום אנחנו מתחילים לראות דברים כאלו גם בארץ. זה נחשב עכשיו ליוזמות מגניבות, אבל בעתיד לא יהיה לנו את הלוקוס הזה של מבנים שפועלים רק חלק מהזמן. אנחנו אומרים את זה בהרצאות ובהדרכות. זה יהיה חלק מהחיים. אין ברירה. יותר ויותר מרכזי ערים בעולם

"יותר ויותר מרכזי ערים בעולם מקצצים בשטח הכביש לטובת הולכי רגל. צריך לייצר אלטרנטיבה של תחבורה ציבורית ולעשות ניסויים קטנים בכל מיני מקומות. לחודש, לשבועיים, לראות איך עובד. לא הולך - מבטלים"