

הפתרון הנכון בירושלים: הגדלת האוכלוסייה היהודית ולא צמצום האוכלוסייה הערבית

אהוד אולמרט*

נתון אחד בסיסי מכריע מייחד את ירושלים מכל מקום אחר במדינה והוא שבניגוד לכל ישוב אחר בישראל, מעמדה של ירושלים איננו דבר המובן מאליה. אמנם מעמדה של ירושלים כבירה המאוחדת של עם ישראל הוא מושכל ראשון, אבל הואיל וממשלת ישראל הסכימה, במסגרת הסכמי אוסלו, לנהל משא ומתן על מעמדה של ירושלים, והואיל והנושא הזה עומד על סדר היום, מטבע הדברים שזה מעורר שאלות שיש להן השלכה, בין היתר, על הנושאים הגורמים לירושלים להיות שונה מכל מקום ישוב אחר.

ירושלים היא עיר בירה ואנחנו רוצים שבכל תהליך פוליטי ובכל התפתחות בשנים הבאות תמשיך ירושלים להיות ישוב שהאוכלוסייה הדומיננטית בו היא האוכלוסייה היהודית. והאופי של החיים בעיר יושפע על-ידי האוכלוסייה הדומיננטית.

לכן, בירושלים, הבעיה איננה רק של גבולות פוליטיים. הבעיה של ירושלים במשא ומתן איננה עניין של שכונות שבהן אוכלוסייה ערבית צפופה. יש מי שטוען שאפשר לפתור חלק מהבעיות של ירושלים על-ידי כך שנקטין את האוכלוסייה הערבית ונוותר על כמה שכונות ערביות שמיושבות בצפיפות. טענה זו נשמעת מאוד מפתה כי בעצם אפשר לשאול, ובמידה מסוימת של צדק, מה כל כך קדוש בבית חנינא? האם בית חנינא היא נחלת אבות? האם בבית חנינא אתר מסוים שבלעדיו אי-אפשר לנו להתקיים, שהוא נוגע לשורשים היהודיים הכי עמוקים שלנו? לא. אין דבר כזה.

* הכותב הוא ראש עיריית ירושלים.



בניה לגובה – מגדל העיר על רקע נחלאות.



בתי שפפת על רקע רמת שלמה ורמות.

יתרה מזאת, יש כאלה בציבור הישראלי – ואצלנו, בתקשורת ובאקדמיה קיים לובי אדיר אנטי־ישראלי ופרו־פלשתיני – שמסביר לנו שבעצם אנחנו לא זקוקים לאוכלוסייה הערבית הזאת משום שהיא מגדילה את הפרופורציה של האוכלוסייה הלא יהודית ושנית, משום שהיא עולה לעם ישראל הרבה כסף וכי אם ניפטר מהאוכלוסייה הזאת נחסוך לעצמנו מאות מיליוני שקלים. על פניו, לכאורה, זה נשמע מאוד מפתה, במיוחד נוכח המצב החמור של קיצוצים במשק ושל צרכים חברתיים שלא באים על סיפוקם.

נתיב הפתרון הזה הוא חזיון תעתועים הנושא בחובו סכנה גדולה. כדי להבין את גודל הסכנה אביא דוגמא אחת הקשורה בשכונות בצפון. במקביל לשכונות פסגת זאב ונווה יעקב, מהצד המערבי של הכביש החדש, כביש מספר 1 צפון, יושבות בית חנינא, שועפט, קלנדיה וארם, ישובים צפופים למדי של אוכלוסייה ערבית. במסגרת הדין הציבורי אצלנו יש האומרים: בואו נוותר על הישובים האלה. מה יקרה, באמת, אם נוותר. ברגע שנעביר את השכונות האלה לניהול של רשות פלשתינית – וכרגע אין זה רלוונטי אם מעמדה הפוליטי יהיה של מדינה, או של יישות – הרי אין חשש שבשוליים הדרומיים והמזרחיים של השכונות האלה תוקם "חומה סינית" כל כך גדולה שהיא תנתק אותן ניתוק מוחלט ממדינת ישראל. דבר כזה לא יקרה. מה שיהיה בסך הכל הוא גבול וירטואלי שכולם יידעו שהוא הקו המפריד בין השטחים שמנוהלים על־ידינו לבין השטחים המנוהלים על־ידם. בפועל תימשך הזרימה הבלתי פוסקת של אוכלוסייה מכאן לשם ומשם לכאן כחלק משגרת החיים היום יומית. הם יעברו אצלנו, אנחנו ניסע אליהם והם ייסעו אלינו והכל ימשיך להיראות כרצף אורבני אחד ללא כל שינוי. בהבדל אחד. בשטחים האלה ההחלטות לגבי בנייה יהיו בניהול הרשות הפלשתינית. זה ועוד. מן הצד המזרחי של פסגת זאב שוכנת חיזמה, מהצד הדרום־מזרחי מצויות ענתה ומחנה הפליטים שועפט. ברגע שכל השטחים, גם ממזרח וגם ממערב, יהיו בניהול פלשתיני, תוך תקופה לא ממושכת, להערכתו שלוש שנים ולא יותר, תיווצר טבעת הדוקה ביותר של ישוב ערבי שתקיף מכל העברים את פסגת זאב ואת נווה יעקב, ושכונות של שמונים אלף תושבים ישראליים שהן חלק אינטגרלי מירושלים, תהיינה בפועל במצב של מעין ניתוק מהעיר ירושלים.

מאמץ לשמור על האיזון הדמוגרפי

כל אחד יכול לשער לעצמו מה תהיינה ההשלכות של מצב מסוכן כזה. אבל אם זאת תהיה התוצאה – השכונות האלה תתרוקנה מיושביהן. זה מה שנקרא חלוקת העיר.

זו רק דוגמה אחת. אני יכול להציג דוגמה דומה גם לגבי שכונות אחרות ולהסביר מה המשמעות של התהליך המוצע הזה לגבי חלוקתה בפועל של ירושלים.

מן הטעם הזה לפחות, המשמעות היא שהפתרון של בעיית ירושלים איננו באמצעות צמצום האוכלוסייה הערבית. הפתרון האסטרטגי הנכון של ירושלים הוא על־ידי הגדלת האוכלוסייה היהודית.

כיוון שאלה פני הדברים בהקשר הזה, הרי נקודת המוצא של המדיניות שלנו היא מאמץ לשמור על האיזון הדמוגרפי שיבטיח רוב יהודי מסיבי בירושלים גם בעוד חמישים שנה, מבלי להיכנס

הפתרון הנכון בירושלים: הגדלת האוכלוסייה היהודית ולא צמצום האוכלוסייה הערבית

כרגע להרכב הפנימי של האוכלוסייה היהודית. התחזית שלנו, על בסיס הנתונים הקיימים, היא שהפרופורציות של מרכיבי האוכלוסייה לא תשתנה בעשרות השנים הקרובות. אני יודע שזה לא מתאים למה שקוראים בעיתונים, לא לאינטואיציות, לא להסתות ולא לדיבורים. זאת העובדה, על יסוד הנתונים כפי שהם מנותחים בידי מומחים אובייקטיביים, לא בידי ולא בידי גורמים פוליטיים. תחזית הרכב האוכלוסייה הירושלמית גם בעתיד היא שהאוכלוסייה החרדית לא תהיה יותר גדולה מאשר 29 אחוז מכלל האוכלוסייה היהודית והרוב המכריע של האוכלוסייה היהודית יהיה לא חרדי.

"הנאמץ האסטרטגי של ירושלים הוא לשמור על איזון דמוגרפי שיבטיח, גם בעוד 30 או 50 שנה, יחס של 70-30 בין אוכלוסייה יהודית לאוכלוסייה ערבית."

הבעיה האמיתית בירושלים היא היחס בין הרכב האוכלוסייה היהודית לאוכלוסייה הערבית. כבר היום האוכלוסייה הערבית בשטח השיפוט של ירושלים מגיעה לכדי 32 אחוז וזאת בהשוואה ל-22 אחוז שהיה בשנת 1967, והקצב הולך ומואץ משום שהריבוי הטבעי שלהם גדל והריבוי הטבעי שלנו קטן ובנוסף לכך קיימת גם הגירה שלילית של יהודים.

לכן, מבחינתי, המאמץ האסטרטגי של ירושלים הוא לשמור על האיזון הדמוגרפי שיבטיח, גם בעוד 30 או 50 שנה יחס של 70-30 בין אוכלוסייה יהודית לאוכלוסייה ערבית או 72-28. משמעות האסטרטגיה הזו היא שאנחנו רוצים להגיע בירושלים, בשנת 2020, לאוכלוסייה שתתקרב לקצת יותר ממיליון נפש שמהן תגיע האוכלוסייה הערבית לסביבות 300 אלף והאוכלוסייה היהודית לסביבות 700 אלף.

כדי להגיע לתוצאה זאת אנחנו צריכים ליצור תנאים מתאימים בירושלים. כמוכן שזה כרוך במאמץ לאומי מקיף, שמתייחס להיבטים שונים של תחומי החיים והעשייה שלנו. זה לא עניין שאפשר לפתור אותו במאמץ נקודתי. זה מחייב תוכנית לאומית ויש לכך כמוכן השלכות גם על המדיניות התיכנונית והרקעית של ירושלים.

המשמעות המיידית היא שאנחנו צריכים להגדיל באופן דרמטי את היצע המגורים בירושלים. על פי הגישה האסטרטגית של עיריית ירושלים המדובר בתוספת של יותר ממאה אלף יחידות דיור עד שנת 2020. רק עשרים שנה מהיום. כדי להשיג יעד זה אנו זקוקים לבנייה של 5,000 יחידות דיור בשנה. למרבה הצער אנחנו רחוקים מאוד מהיעד הזה, וזה מתברר על פי הממוצע הרב-שנתי של חמש השנים האחרונות. במלים אחרות, אם נתקדם בקצב שבו התקדמנו עד עכשיו, אין כל סיכוי שנגיע אפילו למחצית מן הכמות הנדרשת בשנת 2020.

בנוסף לכך צריך לקחת בחשבון שאנחנו צריכים ליצור מקורות תעסוקה, אנחנו צריכים ליצור איכות חיים ותנאי חיים, אנחנו צריכים ליצור רזרבות למוסדות ציבור, למוסדות חינוך, למוסדות להשכלה גבוהה, למבני ציבור אחרים המאפיינים את הצרכים של האוכלוסייה המקומית, ואנחנו צריכים לעשות את זה תוך שמירה על איזון פנימי מסוים בריבוד החברתי של האוכלוסייה, כך

שכל האוכלוסיות שמרכיבות את ירושלים תוכלנה לחיות ביחד ולא במתח של התנגשות מתמדת. משמעות העניין היא כמובן הצורך למצוא עתודות קרקעיות שעליהן נוכל להעמיס את היקפי הבנייה הנדרשים לירושלים על פי האסטרטגיה שלנו.

ירושלים קיבלה תוספת שטחים במאי 1993 בעקבות החלטתה של ועדת קוברסקי. 15 אלף הדונם הללו שצורפו לירושלים נוספו מתוך כוונה ברורה שהם יהוו יעד לפיתוח, לא כדי שיהוו יעד לשטחים ירוקים בלבד, כפי שחושבים ארגוני הירוקים. שהרי כל בר דעת מבין שכדי להשאיר את השטחים האלה ירוקים אין צורך לספח אותם לירושלים. הרי השטחים עצמם לא הוזזו. הם נמצאים בדיוק באותו מקום שבו היו מאז ומתמיד. כל מה שהוזז היה איזשהו קו וירטואלי שנקרא תחום שיפוט. אבל אם הכוונה לא לעשות בשטחים דבר כלשהו, בשביל מה צריך לשנות את קו התיחום? הכוונה הייתה שיהיה בשטחים האלה פיתוח. שבע שנים חלפו מאז סופחו השטחים האלה לירושלים ורק בימים אלה ממש החליטה ועדת הבנייה המקומית לאשר בניית יחידות דיור במתחם מצפה נפתוח, שהוא הראשון מבין המתחמים המתוכננים. המדובר בקרוב אלפיים יחידות דיור. על פי התכנית שאושרה ברור כי אין כוונה לבנות על כל סנטימטר מרובע בשטחים הללו. בתוכניות שאנחנו מדברים עליהן, המתבססות על תפיסה תכנונית שעיצב האדריכל משה ספדי, יש כוונה ליצור איוון נכון בין שטחים ירוקים לבין שטחים מבונים – גם למגורים וגם למטרות אחרות כמו מוסדות ציבור או קיט ונופש – אבל בהחלט הכוונה היא לבנות גם באזור הזה של מצפה נפתוח וגם באתר הנקרא גבעת אלונה. וגם כאן, בגבעת אלונה, שוב אנו עוסקים ביעד שהוא גם אורבני וגם לאומי. דבר אחד צריך להיות ברור: אם אנחנו לא נבנה בגבעת אלונה, או אז הבנייה הבלתי חוקית שהולכת ומתפשטת באזור ההוא מכיוון בית איכסא תלך ותכבוש כל חלקה טובה.

“אם אנחנו לא נפתח מישהו אחר ישתלט על השטח”

ארגוני הירוקים ימשיכו לתקוף אותנו על כך שאנחנו רוצים לפתח את השטחים הללו ולא מתכוונים להשאיר אותם רק ירוקים. הם יבקרו ואנחנו נעשה את הנכון לירושלים. שהרי אם אנחנו לא נפתח מישהו אחר ישתלט על השטח ויפתח. והמישהו הזה הוא מי שבדרך כלל ארגוני הירוקים יותר סלחנים לגביהם, כי למישהו הזה יש מצוקה ו"צריך להבין אותו".

האסטרטגיה שלנו היא שצריך להרחיב את שטחי השיפוט של ירושלים כדי לתת תשובה להיקף הרחב של הבעיות. באופן טבעי הייתי רוצה להרחיב מזרחה את שטחי השיפוט של ירושלים. נראה לי שגם עליפי התפיסה הטבעית של הקצב וכיוון הזרימה של העיר, זה הדבר הנכון לעשותו. לדעה זו שותפים אנשים מכל גווי הקשת הציבורית, כאלה השותפים לדעותיי הפוליטיות וכאלה המנוגדים לדעותיי הפוליטיות. אבל כמעט כל המתכננים המרכזיים שדעתם נחשבת בנושאים של תכנון עיר, סבורים שהמזרח צריך להיות כיוון ההתפתחות הטבעי של ירושלים. אבל הכיוון הזה כפוף לתהליכים מדיניים שאינם בשליטתנו והצרכים של העיר אינם יכולים להמתין להחלטות פוליטיות. אם נמתין עד שיתקבלו החלטות פוליטיות כדי להחליט באיזה אתרים נבנה, אנחנו עלולים להימצא קרחים מכל הצדדים.

כדי לפתור את הבעיה החלה עיריית ירושלים, כבר לפני שנתיים, במאמץ אדיר שמטרתו להביא לסיפוח שטחים נוספים לירושלים מכיוון מערב. לא כאידיאל אלא כהשלמה עם מציאות מסוימת, וזאת מבלי לוותר על השאיפה הטבעית להתפשט גם מזרחה וליצור רצף אורבני בין ירושלים למעלה אדומים. את המעט שניתן בשלב זה אנו עושים על-ידי סלילת כביש הר הצופים שנמצא עכשיו בתהליך מואץ וסלילתו תסתיים תוך שנה וחצי. המדובר בכביש שמתחבר מצד אחד עם כביש 1 צפון, סמוך למטה הארצי, עובר בשיפולי הר הצופים, נכנס למנהרה של 600 מטר בארבעה נתיבים בשני מסלולים נפרדים, ויוצא בכיוון השיפולים המערביים או הצפון-מערביים של מעלה אדומים. כביש זה יקצר משמעותית את הדרך בין מעלה אדומים לבין ירושלים ויכול להיות שהוא גם יהיה "מתולל פיתוח" שייצור דינמיקה של בנייה. אני מקווה שזו תהיה בנייה יזומה על ידינו, מתוכננת על ידינו, שתיצור רצף אורבני בין ירושלים לבין מעלה אדומים.

**"גם בעתיד
האוכלוסייה
החרדית בירושלים
לא תגדל יותר
מאשר 29% והרוב
המכריע של
האוכלוסייה
היהודית יהיה לא
חרד".**

הסיפוח מערבה הוא סיפוח לא קל, מסובך, מורכב, שיש לו רגישויות שונות ואינטרסים שונים, אבל לפי דעתי הוא בלתי נמנע. התוכניות שהוכנו אצלנו לוקחות בחשבון אינטרסים שונים, גם אינטרסים לגיטימיים של שמירה על איכות הסביבה, על שטחים פתוחים, על שטחים ירוקים וגם על צרכים של פיתוח עירוני.

בתוך הראייה הכוללת הזאת, אינני נכנס בינתיים לשאלה של מבשרת. בעיני כרגע זו שאלה זניחה למרות שאיננה מבוטלת במהותה והיא מייצגת סוג של דילמה שלטווח ארוך אי אפשר יהיה להתעלם ממנה. אבל אנחנו בהחלט רואים את צור הדסה ואת מבוא ביתר כאזור פיתוח טבעי של ירושלים, שצריכה להיות בו בנייה בהיקף של עשרות אלפי יחידות דיור, שיהיה חלק בלתי נפרד מהמירקם האורבני של העיר ירושלים. כך גם אנו חושבים לגבי אזורים אחרים שנכללו במסגרת התוכנית שעליה דיבר משה ספדי, מקומות שבהם יש אפשרות לבנות אלפי יחידות דיור.

יחד עם זאת איננו מוותרים גם על שינוי סדרי עדיפויות פנימיים בתוך ירושלים במסגרת של מה שנקרא "גישה של התחדשות עירונית". כלומר: איננו רוצים להזניח אזורים מסוימים בעיר שבהם בהחלט יש מקום להתחדשות על-ידי בנייה מחודשת של שכונות מסוימות, בנייה רוויה, בהיקפים גדולים, תוך מתן פתרונות דיור הולמים — במסגרת של מנגנון מורכב ומפורט שאנחנו עובדים עליו גם בהיבט החברתי — לדיירים המתגוררים כרגע באזורים כאלה. זה יכול להיות באזור הקטמונים, זה יכול להיות באזור מה שנקרא ברזיל-אולסטונגר, ועוד. בסך הכל הכוונה להוסיף קרוב ליותר מעשרים אלף יחידות דיור בתוך השטחים הקיימים בירושלים. זו הכוונה. אבל צריך להבין שהתהליך הזה של תהליך התחדשות עירונית הוא מורכב וממושך. זה אינו תהליך שימשך שנה-שנתיים וש אפשר יהיה

דרוש: מעמד מועדף לירושלים

בשנים האחרונות מדברים הרבה על השינוי במאזן הדמוגרפי היהודי בירושלים. מספרים על כך שהרבה חילונים עוזבים את העיר וכי החרדים "משתלטים" על העיר.

אני רוצה לחלוק על התיאוריה הזו, לפחות מנקודת הראות של סדר העדיפות הלאומי ומנקודת הראות הכלכלית. אם ממשלת ישראל היתה מציבה את ירושלים בראש סדר היום הלאומי והייתה מודיעה שמהיום ואילך כל זכאי לסבסוד ממשלתי, ולא חשוב איך מגדירים אותו, כל מי שיהיה בחזקת זכאי על-פי קטיגוריות שייקבעו על-ידי הממשלה, יקבל הלוואה עומדת של מאה אלף דולר לרכישת דירת מגורים בירושלים, וזאת לפי פרמטרים של גודל, מספר הנפשות במשפחה וכדומה. מה יקרה? האם זה ישפיע על היקף רכישת הדירות בירושלים? אני משוכנע כי הצעה כזו תיצור ביקוש ואם יהיה ביקוש יהיה היצע.

תושבים באים לירושלים או עוזבים אותה לא מחשש, מוצדק או לא, של "התחרדות". באים או מהגרים על פי רמת מחירי הדיור. זה המצב. אין מה לעשות.

זכורה לכולנו תקופת שנות ה-70 כאשר מדינת ישראל רצתה שעובדי המדינה יעברו מתל-אביב לירושלים ועודדה את המעבר בתנאים כלכליים מועדפים. כל רמת אשכול הייתה באותם ימים שכונה של מהגרים מתל-אביב – עובדי משרדי ממשלה, המטה הארצי של המשטרה, רשות שידור, חברות ממשלתיות – שקיבלו הלוואות עומדות כדי לקנות דירות בירושלים. הם עזבו את מקומות מגוריהם בשפלה ובאו לחיות בירושלים. הם לא באו כי לפתע שאלו את שלום ציון. הם באו כי קיבלו את הדירות בתנאים מיוחדים, מועדפים, כי היה להם כדאי לעבור לירושלים.

גם היום אפשר לעשות זאת. זו רק שאלה של קביעת סדר עדיפויות לאומי. אין דרך אחרת.

בקלות יתרה להשלים אותו. ולכן נתיב הפתרון הזה שאותו אנו מפתחים, אינו יכול להיות אלטרנטיבה אלא רק השלמה לתהליך של הבנייה היותר פריפריאלית במסגרת של סיפוח השטחים.

כמובן, שכאשר מדברים על בנייה בהיקפים כאלה, ועל תוספת של יותר ממאה אלף יחידות דיור, חובתנו לתת תשובות גם בתחום של חיבור השכונות הללו למירקם החיים העירוני ופיתוח מדיניות תחבורה נכונה שעונה על מספר קריטריונים, כמו: חיבור השכונות למרכז העיר, חיבור העיר ירושלים לריכוזי אוכלוסייה אחרים במדינה, וגם על חיבור ירושלים עם הפריפריה הלא עירונית שלה היונקת מירושלים ונשענת על התשתיות שלה.

קישור ירושלים לריכוזי אוכלוסייה, בעיקר לשפלה, באמצעות כבישים ראשיים

בתחום הזה אנחנו עושים לא מעט. ניתן לראות זאת גם בכל מה שקשור לקישור ירושלים לריכוזי אוכלוסייה אחרים, בעיקר לשפלה, באמצעות כבישים ראשיים. כביש 443, כרגע זה יותר 443 מאשר 45, כי בחלקו הגדול זה בתוואי 443 מורחב, חלקו בתוואי 45 שיתחבר מצפון באזור עטרות עם כביש 4 או שדרות מנחם בגין. העבודות האלה יסתיימו תוך שנה וחצי ויביאו לכך שהתנועה שתגיע מצפון, מאזור השפלה, בן-שמן, מכבים, רעות, מעלה בית חורון – תתחבר עם הכביש המהיר, שדרות מנחם בגין באזור עטרות, ומשם תוכל להגיע לדרום העיר תוך שבע דקות בזמן נסיעה ממוצע או תשע דקות, מבלי שיהיו בעיות בדרך. וכל זה יהיה בתנועה רצופה, ללא רמזורים במחלפים ובתוואי מהיר ביותר. אנחנו גם מקווים – אם כי זאת תוכנית יותר רחוקה – שכביש 39 מדרום ייסלל, ובעצם יצור חיבור מאזור אשדוד לכיוון ירושלים ויגיע לירושלים באזור יותר דרומי שלה. כך שיהיו לירושלים שלושה צירי כניסה עיקריים. כביש אחד, הנוכחי. כביש 443 ו-45 מצפון וכביש 39 מדרום.

"הפתרון של בעיית ירושלים אינו באמצעות צמצום האוכלוסייה הערבית; הפתרון האסטרטגי הנכון של ירושלים הוא עלידי הגדלת האוכלוסייה היהודית".

בנוסף לכל אלה אנחנו לוחצים להאצת הפעולות הנדרשות להפעלה מחודשת של קו מסילת הברזל תל-אביב-ירושלים, כשהתוכנית האופטימלית המועדפת על-ידי עיריית ירושלים היא חידוש קו הרכבת הנוכחי. הליכי התכנון לקו רכבת אחר, הם עניין של 10 עד 15 שנים ויותר קרוב ל-15 שנים. אינני שולל פתרון כזה לטווח ארוך, אבל אינני רואה בו אלטרנטיבה לקו הקיים. לקו הקיים דרוש רק שידרוג. ההשקעה הכספית הנדרשת אינה גדולה יחסית וניתן לעשות אותה בתקציבים לא ציבוריים, אלא באמצעות מה שנקרא B.O.T (Build, Operate, Transfer) מכרז שעל פיו היזם מקים את הפרוייקט על חשבוננו, מקבל זכיון רב שנים להפעלתו ולאחר תום הזיכיון מעביר את הבעלות בחזרה למדינה. השידרוג דורש שיפורים מסוימים בתוואי, עם מספר מנהרות, ובעיקרון מדובר ברכבת חשמלית, שתוכל לנוע במהירות של 140 קילומטר לשעה ותגיע ממרכז תל-אביב עד למלחה תוך 40 דקות. יתרון נילווי שיהיה בהפעלת קו הרכבת: הוא יסיט מהכביש חלק ניכר מהתנועה של העברת המטענים לירושלים, שהיום תופס נתח רציני ביותר בעומס התנועה לירושלים, ובכך יגרום להקלה משמעותית בתנועה לירושלים, הן מבחינת הלחצים הן מבחינת משך הזמן.

על פי התכנון, מתחנת מלחה הרכבת תהפוך לתחתית, תגיע עד למרכז ירושלים ותיעצר במתחם גן העצמאות. המשמעות המעשית: זמן ההגעה ממרכז ירושלים למרכז תל-אביב יגיע לממוצע של 48 דקות. מצב חדש כזה יכול לתרום תרומה מכרעת לא רק לקיצור הדרכים לירושלים, אלא גם יסייע לירושלים להיות חלק חשוב מהקצב הדינמי של הפעילות הכלכלית והחברתית והתרבותית של מדינת ישראל.

במסגרת התכנון הפנים עירוני בירושלים מרבים לדבר על נושא הבנייה לגובה שמשמעותו, בעצם, הגדלת צפיפות הבנייה. נקודת המוצא לדיון אמיתי בנושא זה טמונה בשאלה האם אנחנו רוצים שירושלים תגדל. התשובה לשאלה זו איננה מובנת מאליה. יכול להיות שכל עיר רוצה לגדול, אבל האמת היא שלא כל עיר צריכה לגדול. יש בהחלט היגיון באמירה – אם אביא דוגמא מחו"ל – שאמסטרדם איננה חייבת לגדול. שום דבר רע לא יקרה לאמסטרדם אם במשך עוד 400 שנה היא תישאר בגודלה המוניציפאלי הנוכחי ועם מספר התושבים הנוכחי. לומר דבר כזה על ירושלים זה אבסורד ולא רק בגלל הדינמיקה של הדמוגרפיה בעיר המאיימת עלינו, אלא גם משום שבעיר שבמשך אלפיים שנה יהודים ייחלו והתפללו לעלות אליה, אי אפשר לומר: סטופ. עכשיו אנחנו מציבים נקודת חסימה ואומרים אין יותר מקום אצלנו, אם אתם רוצים, תעברו לרעננה או לכאר-שבע או למקום אחר. העם היהודי לא התפלל אלפיים שנה בתקווה לחזור לעיר הזאת כדי שאנחנו, היום, נאמר לכל המייחלים האלה שאנחנו פה אבל הם כבר לא.

השאלה האמיתית היא איך מוצאים את האיוון הנכון. מדינת ישראל הולכת להיות, כפי שידוע לכל, המדינה הצפופה ביותר בעולם מבחינת צפיפות אוכלוסין בשטחי מגורים עירוניים. עובדה זו מחייבת מספר מסקנות אסטרטגיות. אפשר לומר שאנחנו רוצים הרבה מאוד שטחים פתוחים, אפשר לומר שאנחנו רוצים בנייה נמוכה, אפשר לומר שאנחנו רוצים הרבה מאוד פארקים, אפשר לומר שאנחנו לא רוצים לסטות מכל מיני נורמות המאפיינות את החיים בעיר הזאת ואת הארכיטקטורה של העיר הזאת כפי שעוצבו במשך מאות בשנים. אבל מה שאנחנו לא יכולים זה לומר את כל הדברים האלה גם יחד ולרצות שהעיר הזאת תישאר עם רוב יהודי ולרצות שהיא תוכל גם לגדול. זה בלתי אפשרי. במקום כלשהו חובה למצוא נקודת איוון נכונה. אם רוצים יותר שטחים פתוחים – דרושים לנו יותר בניינים גבוהים. אם רוצים יותר שטחים ירוקים – צריך לבנות יותר לגובה, משום שאי-אפשר גם וגם וגם. גם שלא יהיה בטון בכל פינה, גם שיהיו פארקים בכל מקום, גם שלא תהיה בנייה גבוהה, וגם שיחיו בעיר יותר אנשים. את כל הדברים האלה יחד אי-אפשר לקבל. ולכן הכרח למצוא נקודת איוון.

לגבי נושא הבניה לגובה הציבה עיריית ירושלים אסטרטגיה עירונית, לא ברמה סטטוטורית אלא ברמה של קווי מדיניות מנחים. לפי דעתי זו מדיניות סבירה, נכונה, וגם אינה עומדת בסתירה לעקרונות של שמירת הערכים ההיסטוריים, הארכיאולוגיים והנופיים המיוחדים של ירושלים. בצורה מאוד תמציתית המדובר בבניה עד כ־24 קומות באזורים מסוימים במרכז העיר וכ־30 קומות באזורים כפריפריה של העיר. יש כאלה הרואים מדיניות זו אסון. אחרים – שהם לא פחות אינטליגנטים, לא פחות נאורים, לא פחות מתמצאים ולא פחות חשובים בניסונם בתכנוני עיר או בעולם האדריכלות – חושבים שהגובה שקבענו נמוך מדי, שאפשר לבנות עוד יותר גבוה.

בשעתו הוגשה לעירייה הצעה של וועדה מקצועית שמונתה על-ידי העירייה במטרה לבחון את נושא בניית מגדלי מגורים בירושלים באזורים שונים עד לגובה של ארבעים ואף חמישים קומות. הדברים לא היו ברמה התיאורטית בלבד. הוגשה לעירייה הצעה קונקרטית. ישבתי לא מעט בדיונים עם אדריכלים מהמובילים בעולם. היו כאלה שאמרו: אל תבנה יותר מ־12 קומות. אבל היו רבים שאמרו למה לא 24 ולמה לא 30 קומות? מה קרה, איזה אסון יקרה מבניה

**"שידרוג מסילת
הברזל לירושלים
והפעלת רכבת
חשמלית שתנוע
במהירות של 140
קמ"ש יאפשרו
להגיע מת"א
למלחה תוך 40
דקות."**

כבירה מאוחדת של עם ישראל,

לגובה? לא מדובר על בניה לגובה העיר העתיקה, לא מדובר על בניה לגובה מסביב לחומות. מדובר על בניה לגובה בהרבה מקומות בירושלים, כולל באזורים סמוכים למרכז העיר, שבהם בניה לגובה אפשרית ותועלתית מהרבה בחינות. מהנדס העיר וצוותו המקצועי הגישו תוכנית סבירה ומתקבלת על הדעת, ואנחנו, הדרג המחליט, בהחלט מאמצים אותה ועיקריה יהיו גם הקווים המנחים בשנים הקרובות.

יש כאלה המערערים על ההחלטה. זה לגיטימי. הוויכוח הציבורי לגיטימי וכל אחד יכול להשתתף בו. אנחנו, מצידנו, נשתמש בסמכות וביכולות שניתנו לנו כדי להכריע בכיוון שאנחנו מוצאים שהוא נכון, משום שאנחנו משוכנעים שאין דרך אחרת זולת הבניה לגובה, כדי לשמור על האיזונים שאנחנו רוצים להשיג בירושלים, כאשר באיזונים הללו נלקח בחשבון גם הצורך לשמור את המאוזן הדמוגרפי של ירושלים. דבר שבלעדיו אין טעם לכל היתר.