



הטכניון

מכון טכנולוגי לישראל

רשות נחל הקישון
Kishon River Authority



מוסד שמואל נאמן

למחקר מדיניות לאומית

צרכים וסדרי עדיפויות לקראת פיתוח מאוזן ושגשוג במפרץ חיפה

אוגוסט 2011



אודות מוסד שמואל נאמן

מוסד שמואל נאמן שהוקם בטכניון בשנת 1978 ביוזמת מר שמואל (סם) נאמן הוא מכון למחקרי מדיניות לאומית במגוון רחב של נושאים בתחום הפיתוח הכלכלי, חברתי ומדעי-טכנולוגי של מדינת ישראל. פעילות המחקר בתחום המדיניות הלאומית מתרכזת בתשתיות הפיזיות, המדעיות-טכנולוגיות, תעשייתיות ותשתיות ההון האנושי הקובעות את חוסנה הלאומי של מדינת ישראל. במוסד מבוצעים מחקרי מדיניות וסקירות, שמסקנותיהם והמלצותיהם משמשים את מקבלי החלטות במשק על רבדיו השונים. מחקרי המדיניות נעשים בידי צוותים נבחרים מהאקדמיה, מהטכניון ומוסדות אחרים ומהתעשייה. לצוותים נבחרים האנשים המתאימים, בעלי כישורים והישגים מוכרים במקצועם. במקרים רבים העבודה נעשית תוך שיתוף פעולה עם משרדים ממשלתיים ובמקרים אחרים היוזמה באה ממוסד שמואל נאמן וללא שיתוף ישיר של משרד ממשלתי. בנושאי התוויית מדיניות לאומית שעניינה מדע, טכנולוגיה והשכלה גבוהה נחשב מוסד שמואל נאמן כמוסד למחקרי מדיניות המוביל בישראל.

עד כה ביצע מוסד שמואל נאמן מאות מחקרי מדיניות וסקירות המשמשים מקבלי החלטות ואנשי מקצוע במשק ובממשל. סקירת הפרויקטים השונים שבוצעו במוסד מוצגים באתר האינטרנט של המוסד. בנוסף מוסד שמואל נאמן מסייע בפרויקטים לאומיים דוגמת המאגדים של משרד התמ"ס - מגני"ט בתחומים: ננוטכנולוגיות, תקשורת, אופטיקה ותקשורת, כימיה, אנרגיה, איכות סביבה ופרויקטים אחרים בעלי חשיבות חברתית לאומית. מוסד שמואל נאמן מארגן גם ימי עיון מקיפים בתחומי העניין אותם הוא מוביל.

יו"ר מוסד שמואל נאמן הוא פרופ' זאב תדמור וכמנכ"ל מכהן פרופ' משה משה. המוסד פועל במסגרת תקציב של הקרן שהותיר שמואל נאמן להטמעת החזון לקידומה המדעי-טכנולוגי, כלכלי וחברתי של מדינת ישראל.

כתובת המוסד: מוסד שמואל נאמן, קרית הטכניון, חיפה 32000

טלפון: 04-8292329, פקס: 04-8120273

כתובת דוא"ל: info@neaman.org.il

כתובת אתר האינטרנט: www.neaman.org.il

צרכים וסדרי עדיפות לקראת פיתוח מאוזן ושגשוג במפרץ חיפה

פרופ' אופירה אילון

יעל רוזנפלד

טל גולדרט

אוגוסט 2011

אין לשכפל כל חלק מפרסום זה ללא רשות מראש ובכתב ממוסד שמואל נאמן מלבד לצורך ציטוט של קטעים קצרים במאמרי סקירה ופרסומים דומים תוך ציון מפורש של המקור.

הדעות והמסקנות המובאות בפרסום זה הן על דעת המחברים ואינן משקפות בהכרח את דעת מוסד שמואל נאמן.

תוכן עניינים

עמוד

| | |
|----|--|
| 3 | הקדמה - מטרות הסדנה ומטרות המסמך |
| 5 | עיקרי הממצאים |
| 8 | סיכום הסדנא - מושב פתיחה |
| 9 | התחום החברתי-קהילתי כחלק מרכזי בפיתוח מאוזן – פרופ' ארזה צ'רצ'מן |
| 12 | פיתוח נמל חיפה – פרופ' יהודה חיות |
| 15 | פיתוח כלכלי במפרץ חיפה- פרופ' דניאל צ'מנסקי |
| 16 | המערכת האקולוגית בנחל קישון – פרופ' אביטל גזית |
| 20 | מושבים מקבילים |
| 21 | סיכום מושב חברתי |
| 28 | סיכום מושב כלכלי |
| 35 | סיכום מושב סביבתי |
| 43 | מושב מסכם |
| 51 | נספח |

הקדמה מטרות הסדנה ומטרות המסמך

מפרץ חיפה הוא אזור צפוף בו חיים מאות אלפי אנשים, המועסקים במפעלי תעשייה, במסחר ובשירותים, הנהנים משירותי מסחר ופנאי במרכזי קניות ונשענים על תשתיות תחבורה. עם זאת, במרכזו של המפרץ, זורם נחל קישון, בתוואי שעבר שינויים בעשרות השנים האחרונות מפאת לחצי הפיתוח. זאת ועוד, האזור סובל ממחסור בקרקע בשל לחצי פיתוח ומאבקים סביב הקרקע. פועל יוצא של כל אלו הוא ירידה באיכות החיים.

לפיכך, באזור המפרץ נדרש פיתוח זהיר, המאזן בין צרכים כלכליים של התעשייה והמסחר לבין היצע של תעסוקה מספקת לתושבים, כמו גם צורכי חברה וקהילה של מגוון קבוצות אוכלוסייה, וצורכי המערכת האקולוגית, שסבלה מזיהומים כתוצאה מפיתוח מהיר באזור. **פיתוח מאוזן ואפקטיבי לאזור, יבטא חשיבה לטווח ארוך למען הדורות הבאים והתייחסות מכלילה למגוון התושבים וצרכיהם.**

בחודש פברואר השנה (7.2.11), קיים מוסד שמואל נאמן בטכניון סדנה, ביוזמה משותפת עם רשות נחל הקישון, שנועדה לזהות ולמקד נושאים חשובים לפיתוח ושגשוג של אזור, על מנת למצוא פתרונות ובעיקר איזון רצוי בין הגורמים השונים באזור. המטרה העיקרית של הסדנה היתה להוביל חשיבה ותכנון ארוכי טווח הכוללים אינטגרציה בין המערכות השונות בשטח. בסדנה הועלו נושאים אשר יכולים לשמש כסמנים (Markers) למגמות פיתוח - כלי שיצביע על צרכים ועל מגמות פיתוח נדרשות.

חשיבה אזורית היא הבסיס לסדנה: ניסיון למפות את סדרי העדיפות וצורכי הפיתוח לטובת כלל אזור המפרץ וזאת בהסתכלות ארוכת טווח ובאופן מכליל ורוחבי, המתחשב בכלל הגורמים השואפים להתקיים בו.

מגוון משתתפי הסדנה מעניקים תוקף חברתי ומוסרי לתוצריה ולשימוש שאנו מקווים שייעשה בהם בהליכי תכנון וקבלת החלטות הנוגעים למפרץ. הסכמה על הנושאים החשובים כמדדים לפיתוח ולזיהוי מגמות בתחום זה תורמת לשקיפות ולדמוקרטיזציה של הליכי התכנון וקבלת ההחלטות, באמצעות יצירת שפה משותפת למגוון בעלי עניין שירצו להיות שותפים בבניית עתיד ארוך טווח ושגשוג במפרץ.

דומה כי בקרב כל משתתפי הסדנה, אשר ייצגו גופים שונים ואינטרסים שונים בתעשייה ובאזור, הייתה זהות אינטרסים אחת: **ראייה מחודשת של המפרץ צריכה לכלול ראשית כל את צרכי האוכלוסייה - תעסוקה, בריאות ומקומות לבילוי ולפנאי וכן איתור ושימור ערכי הטבע והסביבה.**

נושא נוסף שזכה להסכמה מלאה הוא הצורך בהגברת השקיפות, הצגת מידע אמין וזמין ושותפות אמיתית של הציבור בהחלטות על פיתוח במפרץ. אחת הדרכים להגיע למטרה זו היא הידברות בין כל הגורמים.

תוצרי הסדנה "צרכים וסדרי עדיפות לקראת פיתוח מאוזן ושגשוג במפרץ חיפה"
מיועדים לשמש כלי בידי מתכננים ומקבלי החלטות בנושאי פיתוח ותפקידם להעשיר את מגבשי
התוכניות הסטטוטוריות ולא להחליפן.

אנו תקווה כי המסמך המובא להלן יהווה כלי לשיח התכנוני בפיתוח הכלכלי- חברתי- סביבתי
במפרץ חיפה וישמש בסיס להמשך ההידברות בין הגורמים השונים בו .

צוות מוסד נאמן מבקש להודות לרשות נחל הקישון ולד"ר אהובה גורן-וינדזור על העזרה הרבה
בייזום, ארגון והבניית המתודולוגיה לכנס וכן על העזרה והתרומה בעריכת מסמך זה.

כמו כן אנו מבקשים להודות לפרופ' ארזה צ'רצ'מן, לפרופ' יהודה חיות ולפרופ' אביטל גזית על
הרצאות הפתיחה, ולכל משתתפי הסדנה על הזמן והתרומה המשמעותית לדיון לאורך היום כולו.

עיקרי הממצאים

פיתוח בר קיימא נשען על שלושה יסודות: סביבתי, חברתי וכלכלי. מתוך כך, קיימות זוויות שונות של הגורמים השונים הרוצים לראות פיתוח ושגשוג במפרץ חיפה. מסיכומי הדיונים בצוותים השונים של הסדנה התברר כי למרות תחומי העיסוק השונים של שלושת הצוותים, ולמרות המיקוד, הנפרד והשונה לכאורה, בנושאי סביבה, חברה וכלכלה – המסקנות והנקודות המרכזיות לטיפול היו דומות, עם מגוון רחב של היבטים.

העיסוק בנמל חיפה ומיקומו לצד העיר והטבע, מוקדי העניין והתעסוקה לאוכלוסייה, ובפרט האוכלוסייה הצעירה, שיתוף הציבור והשקיפות וכן מעורבות הציבור בקבלת ההחלטות – עלו כולם כחלק מהנקודות החשובות ביותר, בכל קבוצות הדיון.

את הסדנה פתחו ארבע הרצאות אשר מהוות רקע ומסד של ידע אודות התחומים השונים הנוגעים למצב במפרץ ולפיתוחו. בנוסף, הן אפשרו מיקוד לקראת הדיונים בהמשך היום, ע"י העלאת מגוון הדעות של בעלי העניין בנוגע לתחומים ולמגמות הרצויות בהם וזאת על מנת להגיע לפיתוח מאוזן ולשגשוג במפרץ.

לאחר מכן, נחלקו המשתתפים לשלושה צוותים, בתחום הסביבתי החברתי והכלכלי ומטרתם היתה לאפיין את אותם פרמטרים הדומים, המשולבים וגם הנושאים עליהם יש מחלוקות ואי הסכמות.

סיכום המושב הסביבתי

הנושא, אשר נידון בהרחבה בקרב 18 משתתפי המושב, היה פיתוח נמל חיפה. פיתוח נמל חיפה העתידי מעורר ביקורת רבה וחשש אמיתי מפגיעה בשטחים הפתוחים, כתוצאה מהתרחבות שטחי הנמל. נושא החומרים המסוכנים במפרץ נמצא כמטריד מאוד, והתנהל לגביו דיון שעסק בדחיפות ובפתרונות לסילוק המפגעים הללו. בנוסף, שיקום נחל הקישון וחיבור העיר לים, הם שני אלמנטים שחשיבותם ברורה לכולם, אך מתקיים ויכוח על האופן שבו נכסי טבע אלה צריכים להתקיים לצד שימושי התעשייה, המסחר והנמל.

אחד הנושאים המשמעותיים בעניין זה שעלה הוא הצורך במציאת פתרונות טכנולוגיים שייצרו ממשק בין צרכי הפיתוח, הצרכים הכלכליים, התעשייתיים, הנמליים לבין הצורך בשמירה על הסביבה. כמו כן נידונה הטכנולוגיה כדרך לשמור על הסביבה.

הנושאים שקיבלו את מירב הדגשים הם:

1. שיקום נחל קישון
2. שיפור איכות האוויר עצירת התרחבות הנמל והמפעלים
3. פיתוח פארק אקולוגי
4. שמירת משאבי טבע וסביבה
5. טיפוח שטחים פתוחים
6. שיקום ומניעת מפגעים סביבתיים
7. הגברת השקיפות לציבור.

סיכום המושב החברתי

הנושא המרכזי, שהעסיק את 19 משתתפי המושב החברתי, הוא כיצד יכול מטרופולין חיפה לשאוב אליו חזרה אוכלוסייה צעירה וחזקה, לאור העובדה שאוכלוסיית האזור מזדקנת והצעירים עוזבים.

ההיבטים המרכזיים שעלו בהקשר זה:

- **תעסוקה**, לרבות הצורך להקים מרכזי תעסוקה מתקדמים, בעלי תדמית נקייה, סוגי התעסוקות הרצויות (תעשייה כבדה מול הייטק, תיירות מול נמל וכו').
 - חשיבותה של **התחבורה הציבורית**, כתחבורה המשרתת את הצרכים של תושבי העיר ומחברת אותם למרכזי התעסוקה.
 - הנתק בין העיר חיפה לקריות וחוסר תפקוד האזור כמטרופולין דורש חשיבה ושינוי מהותי.
 - **שירותים ציבוריים ברמה גבוהה ובנגישות גבוהה**, הכוונה לשירותי חינוך, תרבות ובריאות שכיום הנגישות אליהם מוגבלת ורמתם טעונה שיפור. המסקנה היא שיש צורך בהול באספקת שירותים אלו ברמה גבוהה.
 - נדרש **שינוי תדמית מפרץ חיפה כאזור מזוהם**. חיבור העיר חיפה אל חוף הים ואל נחל הקישון, פיתוח חזית מים (WATERFRONT) ומרכז כלכלי, יכול לתרום לשינוי התדמית של האזור ולמשוך אליו אוכלוסייה צעירה.
- הנושאים שקיבלו את מרב הנקודות:
1. תעסוקה נאותה ומהנה- במיוחד לצעירים.
 2. תנאי סביבה הולמים
 3. יצירת מרכז מטרופוליני לאוכלוסייה ולפעילויות מגוונות
 4. תחבורה ציבורית על חשבון התחבורה הפרטית וכן חינוך והשכלה
 5. שוויון הזדמנויות
 6. פיתוח אקסטנסיבי של שטחים פתוחים ונגישות לכל הציבור.

סיכום המושב הכלכלי

השאלה המרכזית, שנשאלו 21 משתתפי המושב היא מהו התחום או הענף הכלכלי שיתרום באופן הכי משמעותי לכלכלת האזור. אחד הנושאים שעלה לדיון הוא מה מקומם של אזור התעשייה הכבדה והנמל בכלכלת האזור. התנהל דיון סביב תרומתם של ענפים אלה לכלכלת המטרופולין והשפעתם על איכות החיים במטרופולין. נשאלה השאלה האם צריך לבחון את התעשייה והנמל ברמה האזורית או ברמה הלאומית, מה תהיה השפעתם של תכניות המתאר על האזור והצורך בראייה ארוכת טווח שנעדרת בתכנון.

דובר על הצורך במציאת נקודת השווי המשקל, כלומר, האיזון בין הצרכים הכלכליים לצרכים החברתיים והסביבתיים, כגון בריאות ורצון הציבור.

נושא מרכזי נוסף שעלה לדיון הוא ענף התיירות. זהו ענף כלכלי פוטנציאלי שיכול לתרום לכלכלת העיר. המשתתפים דנו בסיכוייו של ענף זה להוות תוספת משמעותית לחיזוק כלכלתה של העיר.

הנושאים שקיבלו את מרב הנקודות:

1. איזון בין שירותים כלכליים קהילתיים
2. שיווי משקל כלכלי בין טבע, סביבה ועסקים
3. רצון הציבור (למרות תועלות כלכליות לכאורה)
4. מיקומו של נמל חיפה בכלכלת העיר
5. דימוי סביבתי, מדדי נחלת הכלל

סיכום הרצאות הפתיחה צרכים וסדרי עדיפות לקראת פיתוח מאוזן ושגשוג במפרץ חיפה

הסדנא כללה **מושב פתיחה** ובו ארבע הרצאות הנוגעות בהיבטים של פתוח בר קיימא באזור-ההיבט החברתי, הכלכלי והסביבתי. בהמשך, התפצלו המשתתפים לשלושה מושבים מקבילים ודנו בהיבטים השונים של הפיתוח במפרץ. עם תום המושבים המקבילים התכנסו המשתתפים למושב מסכם בו הוצגו הממצאים.

הדברים המובאים להלן תומללו מתוך הישיבות השונות ואושרו ע"י הדוברים.

1. מושב פתיחה

דברי פתיחה, פרופ' אופירה אילון - מנחת הסדנא

הסדנא שכותרתה "צרכים וסדרי עדיפות לקראת פיתוח מאוזן ושגשוג במפרץ חיפה" היא מיזם משותף של רשות נחל הקישון ושל מוסד שמואל נאמן ומטרתה לסייע לתהליכי התכנון וקבלת החלטות באזור. בסדנא משתתפים אנשים רבים מתחומים רבים ומגוונים, וזאת על מנת שנוכל לראות את התמונה הרחבה ואת מכלול השיקולים ומשקלם כדי להגיע לפיתוח מאוזן במפרץ חיפה ולקדם חזון לפיתוח בר קיימא במפרץ. הסדנא אינה תחליף לתהליכי תכנון סטטוטוריים, והיא אינה תחרות לאף יוזמה או מיזם של גוף אחר. היום נתחיל בתהליך של גיבוש המדדים, באמצעות מיפוי של האינטרסים והצרכים על מנת להגיע לפיתוח מאוזן. המטרה היא שכל משתתף יביע את האינטרסים, יציף את הקונפליקטים ויביע דעה. אנו מקווים שתוצרי הסדנא, אשר יאוגדו במסמך, ישמשו את מובילי התהליכים הסטטוטוריים ואת מקבלי ההחלטות.

דברי פתיחה, מר שלמה כ"ץ - מנהל מחוז חיפה, המשרד להגנת הסביבה

כיום יש הסכמה נרחבת כי פתרונות סביבתיים ברוח של פיתוח בר קיימא מחייבים חשיבה ושיתופי פעולה חדשניים ויצירתיים. הבסיס להצלחה הוא שיתוף פעולה בין ארבעה גורמים מרכזיים, אשר יושבים כאן: נציגי התעשייה והמסחר, האקדמיה, הארגונים הסביבתיים והחברתיים ואנשי השלטון המרכזי והמקומי. אין ספק כי הולך וגובר הצורך בשמירה ושיפור תנאי הסביבה באזור מפרץ חיפה. אחת הדרכים להתמודד עם האתגרים הסביבתיים היא באמצעות פיתוח טכנולוגיות חדשניות שיהיו נגישות לתעשייה ולמקבלי ההחלטות, אך לא פחות חשוב - יש למדוד את ההצלחות על ידי מדדים כמותיים, אשר ניתן לבדוק אותם ולדעת אם אנו בדרך הנכונה, ולאן אנחנו מכוונים. בנושאי הסביבה, למשל, צריך לפתח מדדים רלוונטיים ברורים ונגישים לציבור הרחב, כמו כן יש לאפשר את פרסום המידע הסביבתי לציבור הרחב בצורה שתאפשר לתושבי האזור להיות חלק מתהליך קבלת ההחלטות בנושא הסביבה.

ביום העיון "חוק חופש המידע" שהתקיים לפני כשנה התחלנו לגבש את החזון לאזור: מפרץ חיפה כמטרופולין הצפוני של מדינת ישראל, אזור בעל חוסן כלכלי וכלכלה מקומית מגוונת, מקום שטוב לחיות בו ונעים להתארח בו, מיזוג של ים והר וסביבה עירונית ושטחים פתוחים, שימור של מגוון תרבויות ומורשת של אוכלוסיות שונות. בשנה וחצי האחרונות חל מהפך בנושא זיהום

האוויר, נפתחו מנהרות הכרמל ומהנתונים האחרונים שקיבלנו עוברים במנהרות הכרמל כ-20 אלף מכוניות בחודש הכוונה להעלות את מספר הרכבים ל-50 אלף לחודש. בנוסף, בשנה האחרונה הושגה הפחתה של כ-1000 טון חומרים אורגניים נדיפים, בעקבות פעילות משותפת של התעשייה יחד עם המשרד להגנת הסביבה. החומרים האורגניים הנדיפים נחשבים בין החומרים הבעייתיים ביותר במפרץ חיפה בשל היותם חומרים מסרטנים, והם מהווים כ-25% מכלל המזהמים שאנו יודעים לכמת. קיימת תכנית להפחתה של עוד כ-700 ק"ג עד שנת 2013. במקביל, אנו עומדים להפחית את כמות החומרים המסוכנים הנמצאים כיום במפרץ חיפה: הברוס, האמוניה והכלור יהיו ממוגנים נגד אירועי חומרים מסוכנים, נגד רעידות אדמה וגם נגד פעילות מלחמתית. אנו יוצאים לפעולה משותפת יחד עם רשות נחל הקישון ועם רשות הניקוז להוצאת הסדימנט המזוהם מהנחל. אנו נמצאים בנקודת צומת בין הפחתת הזיהום, הטיפול היומיומי לבין ראייה קדימה. הראייה קדימה היא תכליתו של יום זה.

לסיכום, הדרישה הציבורית והחמרת התקינה והאכיפה בנושאים סביבתיים, הן במישור הבינלאומי והן במישור המקומי מכתיבים סדר יום חדש במפרץ חיפה ומחייבים אותנו להכיר באזור כמשאב סביבתי. אין עוד עיר בארץ אשר בה מכל מקום ניתן לראות את הים. חייבים לדאוג לחיבור בין התושבים אל הים וראוי שהים יחזור להיות שייך לתושבים ולא נמל המנותק מהתושבים. הדבר דורש מבט רחב, חזון וניהול שונה.

1.1 התחום חברתי - קהילתי כחלק מהותי בפיתוח מאוזן

פרופ' ארזה צ'רצ'מן, הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, הטכניון

יש חשיבות בדיון בקשר החברתי - תכנוני בנושא הפיתוח המאוזן של מפרץ חיפה. אציג מספר מדדים:

- **מעורבות התושבים בתהליך קבלת החלטות** - לייצע את הציבור הוא דבר בסיסי, אך זה עדיין לא נחשב כמעורבות בתהליך קבלת החלטות. צריך ליצור תהליך מתמשך שמאפשר לתושבים לקחת חלק משמעותי בתהליך.
- **צדק חלוקתי חברתי סביבתי**
- **שביעות רצון של קבוצות שונות** - יש צורך לחלק את הציבור לקבוצות שונות, כיוון שלא ניתן להתייחס לציבור כמקשה אחת.
- **ביטוי של קיימות חברתית**

תכנון חברתי הוא תהליך השואף להתאים את החלטות המתקבלות לצרכים והמאויים של האוכלוסייה הרלוונטית למקום או לנושא. בכל מקום זו יכולה להיות אוכלוסייה שונה עם צרכים שונים, עם רצונות שונים. תכנון חברתי בוחן את ההשפעות האפשריות של החלטות תכנוניות, כלומר, מה עשויות להיות ההשפעות החיוביות ומה עלולות להיות ההשפעות השליליות של תכנית מסוימת במישור החברתי. הנחה בסיסית היא, כי תכנון מרחבי משפיע באופן משמעותי על איכות החיים של התושבים ועל כן יש לדעת כיצד משפיע התכנון על היבטים אלה. כיום, השיקולים החברתיים והבריאותיים אינם תופסים מקום ראוי בתכנון המרחבי בישראל. מהם הסוגים השונים של שיקולים חברתיים בתכנון מרחבי?

מטרות לאומיות - לדוגמא: פיזור אוכלוסייה, צדק חברתי וסביבתי, צמצום פערים, שוויון הזדמנויות והעדפה מתקנת. למטרות אלה יש לרוב גם היבטים סביבתיים וכלכליים, אך כאן אני מצביעה על חשיבות זיהוי ההיבטים החברתיים של המטרות.

הכרה במגוון חברתי שקיים בכל מקום - הכוללת מספר רב של קבוצות שונות ובמגוון הצרכים שלהן. קבוצות אלה יכולות להיות מובחנות על פי גיל, מגדר, דת, מעמד כלכלי, רקע לאומי ותרבותי, רמת השכלה, מצב בריאותי וכל משתנה אחר הרלוונטי למקום הספציפי. יש לתת תשומת לב מיוחדת לקבוצות מוגדרות, שמא צרכיהם לא יכללו בתכנון. כאן ניתן למנות במיוחד אנשים עם מוגבלויות, אנשים עניים, מיעוטים וכד'. כולנו מודעים למגוון החברתי בישראל, אולם גם במקום שנחשב הומוגני, למשל יישוב חרדי, יש לזכור שישנם סוגים שונים של חרדים: נשים וגברים, ילדים, נוער וקשישים, אנשים מרקע כלכלי שונה. גם ביישוב שהוא לכאורה הומוגני מאוד, יש מגוון של אנשים וקבוצות שצריך להתייחס אל הצרכים והרצונות שלהם.

ערכים חברתיים - אשר יכולים לבוא לידי ביטוי במרחב. קבוצות שונות משתמשות באותו מרחב ויש לחשוב האם הצרכים של האחד במרחב שונים מהצרכים של האחר, ואיך אנו מתכננים בהתחשב בשונות הזאת. ראוי שהתכנון יהיה תוך התייחסות לעקרונות של חוסן חברתי, סובלנות, שוויון, יחסי אמון וכבוד בין אנשים.

ההגדרה לצדק חברתי סביבתי מחלקת את המושג צדק לשני מרכיבים: **צדק חלוקתי וצדק הליכי**. **צדק חלוקתי** משמעו שצריכה להיות חלוקה הוגנת של משאבים, תועלות, עלויות ומטרדים מכל הסוגים: הפיזיים, החברתיים, הכלכליים, הפוליטיים. לדוגמא, לא יהיה מצב שבו כל החומרים המסוכנים והאשפה יתרכזו באזור באר שבע. זו אינה חלוקה הוגנת.

צדק הליכי מדבר על אופן תהליך קבלת ההחלטות והאם התהליך הוא הוגן. אחת הדרכים להבטיח הוגנות היא לשתף את הציבור בתהליך. מחקרים מצביעים על כך שאנשים מקבלים החלטה בצורה טובה יותר, אם הם חושבים שהחלטה התקבלה בצורה הוגנת.

צדק חלוקתי והליכי חשובים מאוד כאמצעי לצדק חברתי. ישנן זכויות שכבר מעוגנות בחוק הישראלי וישנן כאלה שעדיין לא:

- **זכות הגישה למידע**- קיימת בחוק. "חוק חופש המידע" עדיין לא מיושם בצורה מלאה. לעיתים קרובות נכתבים בישראל חוקים טובים, אך הם לא מיושמים בצורה שלמה.
- **זכות הגישה למשאבים ציבוריים**- לא קיימת בחוק. המשמעות היא שלכל תושב תהיה גישה לסוגים שונים של שירותים ציבוריים: חינוך, בריאות, רווחה, וכלל השירותים שלהם הוא נזקק. זכות זו עדיין לא מעוגנת בחוק.
- **זכות הגישה למקומות**- קיימת בחוק. הזכות מעוגנת ב"חוק שוויון לאנשים עם מוגבלות". זהו חוק נהדר, שייכנס לתוקף השנה.
- **זכות הגישה לתהליך קבלת החלטות בתכנון מרחבי** - הזכות קיימת בחוק באופן מוגבל מאוד. רק בשלב שבו מפקידים תכנית שכבר עבדו עליה 5-6 שנים, מאפשרים לציבור 60 יום להגיש התנגדות.

המטרה הבסיסית של תכנון מרחבי היא ליצור סביבה ותנאים, המאפשרים לכל אחת ואחד להשיג רמה מרבית של איכות חיים על פי ההגדרה האישית של כל פרט. אין הגדרה אחת לאיכות חיים. ההגדרה היא סובייקטיבית, שכל אחד מאתנו מגבש לעצמו, לא בהכרח באופן מודע. ההגדרה הסובייקטיבית של פרט לאיכות חיים צריכה להתחשב באילוצים אישיים, חברתיים, כלכליים

וסביבתיים קיימים ומניעת פגיעה באיכות החיים של אחרים בדור הזה ובדורות הבאים. מה שמטיב עם פרט מסוים אבל פוגע באחרים אינו צדק חלוקתי הוגן ואינו פיתוח בר קיימא.

ההגדרה למושג **איכות חיים**: ההערכה הסובייקטיבית של הפרט את המידה שבה הצרכים שלו בתחומי החיים השונים באים על סיפוקם. תחומי החיים שהם חלק מאיכות החיים: בריאות, משפחה, חברים, קהילה, תשתיות בסיסיות, מקום עבודה, שירותים, שוויון חברתי, איכות הסביבה, ביטחון אישי, ביטחון מדיני, וניתן להוסיף עוד.

אם איכות חיים היא הגדרה סובייקטיבית, יהיה זה בלתי אפשרי לתכנן עבור כל אחד בנפרד, אבל כן ניתן לחלק את האוכלוסייה לקבוצות שיש להן בסיס משותף ולתכנן עבורם, למשל, ילדים בקבוצת גיל מסוימת. ניתן להעריך מה ילדים צריכים בשביל ההתפתחות וההנאה שלהם ועל פי זה ניתן לתכנן בצורה שמתאימה לקבוצה זו. אנו בהחלט צריכים להתמודד עם מטרות ואינטרסים סותרים בין קבוצות, למשל, הסתירה בין האינטרסים של ילדים והולכי רגל לבין אלו של נהגי המכוניות.

במפרץ חיפה ישנם מספר בעלי עניין: תושבים קרובים ורחוקים, מושפעים ישירות ובעקיפין, רגישים פחות או יותר. ידוע שילדים וקשישים רגישים יותר לזיהום אוויר מאשר אנשים בגילאים אחרים, לכן, צריך לחשוב עליהם בנפרד. יש לנו מועסקים, מעסיקים, ארגונים אזרחיים, רשויות מקומיות, רשות נחל הקישון ומשרדי ממשלה. קיימות חברתית פירושה איכות החיים עבור כל אחת מהקבוצות, כולל שמירה על הבריאות הנפשית והפיזית שלהם ונגישות גבוהה לשירותים אשר להם זקוקים התושבים.

רשת הערים הבריאות של האו"ם הכינה רשימה של תכונות המאפיינות את העיר הבריאה. בארץ כ-36 ערים הצטרפו לרשת הזאת. עיר שמצטרפת, ולדוגמא חיפה, מתחייבת לפעול על מנת לקדם רשימה ארוכה מאוד של נושאים: סביבה פיזית, מערכת אקולוגית, קהילה מגובשת, מעורבות ופיקוח ציבוריים, סיפוק צרכים בסיסיים, גישה למגוון רחב של התנסויות במשאבים עם סיכוי למגוון רחב של קשרים, יחסי גומלין ותקשורת, כלכלה עירונית מגוונת, חיונית וחדשנית, עידוד הקשר לעבר, מבנה ארגוני הערוך להתמודד עם התכונות הקודמות ולפעול לשיפורן, רמה אופטימאלית של שירותי בריאות נגישים לכל, רמת בריאות גבוהה, שיעור גבוה של בריאות תקינה ותפוצה נמוכה של מחלות. ההתייחסות מאוד מגוונת ומבטאת את האיזון בין הנושאים החברתיים הכלכליים והסביבתיים. זו ההגדרה של עיר בריאה.

ארגון הבריאות העולמי כבר זמן רב, מגדיר בריאות לא רק בתור מצב שאין בו מחלות. הגדרה של בריאות כוללת איכות חיים מכלל ההיבטים השונים ומצב כלכלי סביר שבו לכולנו יהיה מקום לגור ולהתפרנס בכבוד.

1.2 פיתוח נמל חיפה

פרופ' יהודה חיות, מוסד שמואל נאמן, הטכניון

ברצוני להציג את נקודת המבט של הנמלים, הספנות ובמידה מסוימת את כלכלת ישראל. לאורך ההיסטוריה העיר והנמל גדלו והתפתחו זה בצד זה. בעשורים האחרונים חלו שני תהליכים מאוד משמעותיים בשני הצדדים שיצרו נקודות מבט שונות וגם קונפליקטים. מצד אחד, בנושא העירוני, חלה עליה במודעות לנושא איכות הסביבה בכלל, ולערכו של חוף היס לשימושים שונים, כגון תיירות ונופש, בפרט. מצד שני, הנמל הפך לחלק ממערכת הספנות העולמית אשר עברה מהפכה בתחומים רבים הבאים לידי ביטוי במערכת המרחבית, התפעולית והכלכלית. זהו מהפך היסטורי במערכת יחסי הגומלין בין הנמל והעיר אשר היו ממוקמים זה לצד זה בעבר, ועתה הולכים ונפרדים זה מזה.

מספר נקודות לגבי שינויים שחלים בתחום הספנות:

- מהפכת המכולות שינתה לחלוטין את שיטות הפריקה והטעינה, והתפעול הפך מעתיר עבודה לעתיר הון.
 - הגלובליזציה הביאה לגידול עצום בסחר הימי.
 - גידול בממדי האניות, והגדלת הביקוש לשטח תפעולי בנמלים עצמם בסדרי גודל משמעותיים מאוד.
 - הוצאת תפקודים שהיו באופן טבעי חלק מכל פעילות של נמל מעבר לגדר בגלל לחצים של מקום ופיתוח.
 - העורף הנמלי כחלק בלתי נפרד מהנמל הלך והתפתח.
 - נושא התובלה המשולבת והלוגיסטיקה הפכו לשיטה הדומיננטית בסחר הבינלאומי.
- הנושא שבתחום הדיון שלנו הוא השטח העורפי של הנמל. על מנת להבין את הצרכים יש לחלק את הנושא למקבצים של תפקודים ועל פיהם לבנות מדדים על בסיס ניסיון בינלאומי. חמשת המקבצים:
- **מקבץ מכס וביטחון**- כולל את כל פעילויות המכס, שירותי ביטחון ע"פ קוד ISPS, שערים וכניסות המהווים צרכן שטח גדול מאוד. מקבץ זה מתקיים ברובו הגדול מחוץ לשטח של הנמל או ממש על הגבול שלו.
 - **מקבץ המכולות**- מכולות ממוקמות לא רק בתוך הנמל אלא גם מחוץ לו, אתרים של ריכוז מכולות ריקות, ניקוי ותיקון מכולות, האחדה ופיצול מכולות, טיפול והשמשה של מכולות קירור, אחסון מכולות עם מטען מסוכן וכו'. כל הנושאים הללו היו בעבר בתוך שטח הנמל ובגלל אילוצי השטח יצאו עם הזמן אל מחוץ לנמל וחלקם חייבים להיות ממש לידו.
 - **מקבץ תחבורה ומשאיות**- חניוני משאיות, שירות ותיקונים של משאיות, תחנות דלק, כניסה של רכבות לנמלים.

- **מקבץ תפקודים לוגיסטיים** - אחסון לטווח ארוך ולטווח קצר, אריזה, ניהול מלאים, מחסני קירור, הפצה. לא כל התפקודים הללו חייבים להיות ממש ליד הנמל.
 - **מקבץ עסקים** - שלוחות של חברות ספנות, סוכנויות, עמילי מכס, סוכנויות ביטוח, בנקים, משרדים, כולם נמצאים היום מחוץ לנמל.
- קיימת כאן קשת מאוד רחבה של פונקציות, אשר עבור כל אחת מהן ניתן למדוד את הצרכים, ולהעריך את השטח הנדרש בהתאם לניסיון הבינלאומי בנמלים רבים.
- כיום, לצרכי העורף הידועים של נמל חיפה יש 800 דונם ברוטו של היצע שטחים עם פעילות לוגיסטית. 300 דונם מתוך השטח שייך לחברת נמלי ישראל, ו- 500 דונם בבעלות פרטית. ישנם עוד כ- 400 דונם זמינים אבל לפחות חצי מהם עם אילוצים רבים. יש מחסור בשטח בהשוואה למדדים הבינלאומיים וביחס לכמות המטען. חלק מהשימושים חייב להיות קרוב לנמלים, וחלק מהם יכול להיות רחוק יותר. חשוב להבין שפניונו שטח עם צרכים נמליים מקרבת הנמל לאזורים רחוקים יותר אינו בהכרח לטובת איכות הסביבה. לדוגמא: כ- 170 אלף מכולות ריקות עוברות בנמל חיפה בשנה. עלתה הצעה להעביר את המכולות האלה למרחק 20 ק"מ ולפנות את השטח ליד הנמל. צריך לקחת בחשבון, מה יקרה עם תנועת המכולות הריקות מהנמל לאזור האחסון החדש ובחזרה? זוהי תוספת פליטת גזי חממה, והגברת הצפיפות בכבישי האזור. צריך לבחון את הדברים בצורה עניינית וכוללת.
- יש עוד צרכים מדידים שצריך להשלים, וכמובן נעשו הערכות עד שנת 2030, שהרי נמל חיפה ימשיך לפעול גם אז, והשטחים הנדרשים יש לחפשם כבר היום. אני אומר בצורה מאוד אחראית ששימושים של עורף הנמל, שהם חלק בלתי נפרד מהנמל כיום, יצאו החוצה מתוך הנמל בגלל מגבלות שטח תפעולי בתוך הנמל.
- מסוף הכרמל החדש הוא דוגמא לכך שראייה ארוכת טווח חייבת להשתלב ולהיכנס בתכנון שלנו. זהו מסוף חדיש, מתקדם מאוד בנושאים של איכות הסביבה וחומרים מסוכנים. אז היכן הבעיה? בשלב התכנון היו המון התנגדויות, כאלו שהוזכרו גם כאן. התכנון המקורי כלל בניה על שטח כפול ולבסוף נבנה רציף ברוחב 300 מ'. היום המדד הבסיסי לבניית רציף מכולות מודרני הוא לא פחות מ- 450 מ' רוחב. זאת אומרת, שבנו רציף שמלכתחילה הוא צר, ומדוע? כי חסרה כאן חשיבה ארוכת טווח וזה דבר שצריך להתחשב בו בתכנון ברמה הלאומית.
- שתי אמירות חשובות יש להוסיף: תכניות הפיתוח של הנמל אינן עולות תמיד בקנה אחד עם מטרותיהן של תכניות אחרות במרחב. האיזון בין סך מטרות הפיתוח דורש פתיחות לפשרות מצד כל השחקנים במרחב. תכניות פיתוח הנמל צריכות לשאוף למקסם את התועלות לא רק בראיית יעילות הנמל, אלא לשלב ככל האפשר, ומבלי לפגוע ביעילות הפעילות הנמלית, גם את מטרות הפיתוח והשימור העירוני והמטרופוליני.
- הערה נוספת, בתחום הסחר הימי, ישראל היא "איי" לכל דבר ועניין, מעל 95% מהמטענים שעוברים בסחר החוץ הישראלי במונחי משקל עוברים דרך היס. גם נמל חיפה וגם נמל אשדוד סמוכים לגבולות ביטחוניים. לא ייתכן להזניח נמל אחד, ולקיים נמל אחד בלבד במדינת ישראל. בהיבט אסטרטגי, בטחוני ותפעולי, פיתוח נמל חיפה ועורף יבשתי לנמל הם הכרח אסטרטגי לאומי, מעבר לשיקולים המקומיים והאזוריים. הנמל הוא שער חיוני לכלכלת מדינת ישראל ואין לו תחליף.

ד"ר יהודה היימליך: נמל חיפה משתמש ב-800 דונם והוא מייצר תפוקה של 1.2 מיליון T.E.U¹ בשנה, אתה מעריך כי בעוד 20 שנה, נגיע ל-6 מיליון T.E.U בנמל חיפה - זה סביר בעיניך? יתרה מזאת, ההנחה שיש יחס לינארי ישר בין כמות השטחים לבין התפוקות שהנמל יכול לייצר היא כמובן לא הגיונית, הטכנולוגיות והרגולציה העתידיות יידרשו פחות שטח נמלי. להערכתי המספרים: 6 מיליון T.E.U ו-4,000 דונם כשטחים נדרשים הינם מספרים מוגזמים!

פרופ' יהודה חיות: קודם כל, לא אמרתי שבעוד 20 שנה יהיה צורך ב 4,000 דונם שטחים עורפיים ליד הנמל ולא ברור לי כיצד הגעת לחישוב כזה. שנית, גם אם טעו בתחזיות באיזשהו אחוז בצפי ל-20 השנים הבאות, מה עם הדורות הבאים? הנמל הזה יצטרך לשרת לא עוד 20 שנה, אלא הרבה יותר מזה, איפה יהיו השטחים שלו? איפה יהיו הדברים שהוא יוכל לתפעל? אם לא יתכנו זאת היום וישמרו שטחים לאופציה עתידית?

מיכה רטנר: נמל חיפה, כמתואר פה, כולל את הייבוש לתוך הים ולמעשה פוגע בהיבטים החיוניים ביותר של חיפה גם בהיבט המטרופוליני וגם בהיבט הישיר. דבר ראשון, הייבוש לתוך הים ישנה לחלוטין את הנוף הניבט מהעיר בצורה שקשה לתאר. זהו נזק, ושינוי מהותי מאוד בנוף של חיפה. תהיה היעלמות, למעשה, של כל מזרח המפרץ בגלל זוויות הנמכה. הדבר השני, הוא העובדה שאנחנו רואים שנוצר פער אדיר בין עיר ההר ועיר המפרץ וזה אומר שינוי או כמעט ביטול של האפשרות ליצור רצף מטרופוליני בין שני הרכיבים של מטרופולין חיפה. באזור של עיר הקריות והאזורים הערביים הסמוכים אליה יתגוררו למעלה מ-450 אלף תושבים. אנחנו נמצאים במצב שלמעשה נפרם לחלוטין ההיבט המטרופוליני. הדבר השלישי הוא השלכה של נמל בגודל הזה עם כוונות לשרת מזרחה את ירדן. ראינו מה שקרה בתורכיה, אנחנו יודעים מה קורה בשוויצריה. השוויצרים השקיעו רק כעת 10 מיליארד יורו, על מנת להעביר את נפח התנועה העצום אל מתחת לאדמה, למנהרות. אם מישהו חושב שאין השלכה לנמל כזה בכיוון מזרח על כל עמק יזרעאל ועמק בית שאן הוא פשוט שוגה. יש לי הרגשה שכל ההיבטים האלה למעשה לא נלקחו בחשבון, לא נוף המפרץ, לא ההיבט המטרופוליני והמחיר לעיר חיפה עשוי להיות קשה מנשוא. זה מביא אותי למסקנה שיתכן וצריך בטווח הארוך למקם נמל שלישי בחוף הים התיכון כדי להימנע מההרס של הרקמה החיפאית, זאת אומרת להתאים את יכולת הנשיאה של העיר למה שקורה, אחרת חיפה תישאר עם נמל ובלי עיר.

פרופ' יהודה חיות: ראשית, זו הערכה מוגזמת של ההשלכות של נמל המפרץ המתוכנן מצפון לנמל הקישון על הנוף והסביבה. אם כבר הבאת את הדוגמה של תורכיה, היום יש פיתוח גדול בנמלים בים מרמרה וליד איסטנבול. אשר להצעה להקים נמל שלישי בחוף הים התיכון של ישראל, אני מגיע עכשיו מהודו ממדינה בשם בוג'רט. יש במדינה 1,600 ק"מ של חוף, שם הם יכולים להרשות לעצמם לדבר על עוד נמל ואפילו על עוד אחד או שניים. היכן בדיוק ניתן להקים נמל נוסף עם שטח עורפי הנדרש לנמל מודרני לאורך חופי ישראל מבלי לפגוע בערכי נוף וחוף, והשלכות על תנועת החולות לאורך החוף?

¹ Twenty-foot Equivalent Unit - T.E.U יחידה למדידת תכולה של מכולות

1.3 פיתוח כלכלי במפרץ חיפה

פרופ' דניאל צ'מנסקי, הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, הטכניון

אציג בפניכם את נקודת מבטו של הכלכלן. כיצד עליו להתמודד עם הצורך בהתרחבות המערכות הכלכליות במפרץ? בחישוב כלכלי ובמונחים של התפתחות מרחבית עירונית, על המערכות המזהמות להכפיל את השטחים עליהם הן יושבות. מהו ערך הקרקעות האלה? מה היה קורה אילו לא התבצעה התרחבות? אזי התל"ג² לנפש היה נמוך מאוד.

כאשר שואלים כלכלן מה הוא חושב על סוגיות התפתחות כלכלית במפרץ, למשל, התרחבות השטחים הפתוחים על חשבון הפעילות המזהמת, ניתן לענות על כך במתן תשובות לשתי שאלות:

(1) מה היה מתרחש ללא התערבות ממשלתית?

(2) מה היה ניתן להשיג במקום?

אינטראקציה חופשית של כל בעלי העניין ללא מעורבות ממשלתית תאפשר הקצאה יעילה של קרקעות. הקצאה יעילה פירושה התחשבות באינטרסים של כלל הצדדים, גם של הגופים הכלכליים הגדולים (הנמל, חברת חשמל, בתי זיקוק) אבל גם באינטרסים של התושבים, בהנחה שמתמחרים את ההשפעות החיצוניות כראוי, כך שהתועלת השולית לחברה על לקיחת דונם מנמל חיפה והקצאתו לפעילות אחרת תשווה לעלות השולית החברתית.

התשובה השנייה מתייחסת להערכת העלות של הפעילות שבה בחרנו. לדוגמא: הרחבת פארק הקישון. עלינו לחשב לא רק את העלות הישירה של הרחבת פארק הקישון. ישנה עלות גדולה יותר שהיא העלות הכלכלית האמתית והיא העלות החלופית, האלטרנטיבית. מה היה ניתן להשיג באמצעות אותם שטחים לטובת כולנו. אם לא נאפשר לנמל חיפה להתרחב, צריך לשאול מה הערך שנוותר עליו במונחים של תל"ג לנפש על מנת להשיג את מה שאנו מעוניינים להשיג.

למרות שאני כלכלן, אינני מסכים שהכול הוא כמותי. ישנם נושאים שקשה לתמחר אותם: איכויות, נופים. למשל, אם אנו משמרים את הנוף של חיפה, על מה אנו מוותרים במונחים כמותיים? אם נדע להעריך זאת, ניתן יהיה לבצע את ההשוואה. הקצאה יעילה ועלות אלטרנטיבית הם סרגלים גסים שבאמצעותם ניתן לדון ולהחליט החלטות על בסיס מספרי ולא הצהרות.

באשר למטרופולין חיפה. יש כאן שתי ערים: עיר המפרץ, הקריות והעיר חיפה. ביניהן קיים חוצץ: אזור תעשייה מזהמת. כיצד העיר הייתה מתרחבת לו היינו מוציאים את אזור התעשייה כולו?

כיום, לפי חישובים שנעשו לפני 12 שנה, לכן הם לא בהכרח מדויקים, אזור התעשייה יושב על כ-10,000 דונם. לו יכולנו לפנות את אזור התעשייה ולבנות אותו מחדש על איים מלאכותיים, למשל, בהיקף של 20,000 דונם, היו מתפנים במפרץ כ-80,000 דונם אשר מושפעים מהפעילויות המזהמות ואינם מאפשרים פעילות אורבאנית מכל הסוגים: מגורים, פארקים, כל מה שניתן לדמיין על שטח של 80,000 אלף דונם. שטח כזה בצפיפות של חיפה מהווה תוספת של 250,000 תושבים. כעת, כדי לחשב את עלות השטח ניקח שני מקרי קצה, המספרים אינם בהכרח מדויקים. ערך מינימום: עלותה של קרקע חקלאית היא כ-10,000 דולר לדונם. ערך מקסימום: הרחבת העיר חיפה. כל דונם שווה כ-150,000 דולר. אם היינו מוציאים את הפעילויות המזהמות ומאפשרים לעיר

²תל"ג – תוצר לאומי גולמי

להתרחב ולהפוך לעיר הקריות, כל דונם היה הופך לכ- 150,000 דולר בערכו. על פי חשבון זה, יש לנו 2 נקודות התייחסות. אפשר להתווכח ואולי אפשר לעשות תחשיבים יותר טובים. עכשיו אנו צריכים לשאול את עצמנו האם אנו מבקשים לקבל או לוותר על כמות כסף כזאת לכל דונם. התשובה לשאלה האם זה כדאי, תלויה במה שאנו מתעתדים לעשות בשטח.

1.4 המערכת האקולוגית בנחל קישון

פרופ' אביטל גזית, המחלקה לזואולוגיה, אוניברסיטת תל אביב

בתחילה אציג שיקולים מנחים ואח"כ אתייחס למקרה הקישון. כיום, ישנה מגמה עולמית של גידול אוכלוסייה שמלווה בהתעצמות של המרחב והפעילות האורבאנית. נהירה של התושבים אל הערים מתרחשת מתוך רצון לרווחה כלכלית אבל גם מתוך כוונה לשיפור רמת חיים. בפועל, לא כך הוא המצב. במגלופוליס ובערים הצפופות, נשאלת השאלה האם הרווחה הכלכלית מלווה גם באיכות חיים? כולנו מכירים את המצב של התדלדלות המשאבים וצמצום המרחב הפתוח אשר מגבירים את התחרות על המשאבים בין בעלי העניין. לכן, גדל הסיכוי להפרת איזונים ופגיעה בסקטורים חלשים וטובת הכלל.

היחס לנחל הוא אמביוולנטי. מצד אחד הוא ספק מבוקש לשירותי מערכת (ecosystem services), אפשר להקים לאורכו פארקים, אפשר לטייל, אפשר לדוג בנחל נקי, וזה יתרון במיוחד כשהמים ליד העיר או בתוך העיר. כדי שהנחל יספק את השירותים הללו צריך שיתקיימו בו התנאים המתאימים. נחלים בכל העולם נתונים ללחצים רבים כתוצאה מפעילות אדם, והמושג השגור היום בהקשר הזה הוא MULTI PRESSURED ECO SYSTEMS או MULTI STRESSED - יש לחצים של זיהום, של תחרות על המים ע"י סקטורים שונים. מאידך, למרות הלחצים הללו אנו רוצים להפיק את המרב התועלות מהנחל וסביבתו, ליצור פארקים, לסלק מפגעים, לטפח את הנחל לטובת הציבור. נהוג להשתמש בהקשר זה במושג שיקום. למעשה, למושג שיקום יש שלוש דרגות אותם אני מכנה

The **Triple R**: Reclamation, Restoration, Rehabilitation

Reclamation - זהו למעשה טיפול אסתטי, לדוגמא, מחצבה שמכסים אותה בעפר, נוטעים כמה עצים, והמפגע סולק.

Restoration - החזרת המצב לקדמותו, לדוגמא, אם שמורת טבע נפגעה השיקול היחיד כיצד להשיב לה את מבנה ותפקודה המקוריים.

Rehabilitation - החלמה. זה המצב המעשי תחת אילוצים, בהקשר של הנחל אין את כל המים, אין את כל השטח אבל היינו רוצים לשמר את המבנה והתפקוד של המערכת על מנת שתספק לנו את מירב השירותים.

נבחן כעת מהם צורכי הנחל:

- שימושי קרקע טבעיים או ידידותיים לסביבה באגן ההיקוות שלו ובסמוך למסדרון הנחל- מסדרון הנחל הוא העמק בו זורם הנחל. אפשר להגביל את מסדרון הנחל רק לאזור ההצפה וניתן להרחיבו מעבר לאזור ההצפה. הגישה הנכונה היא לנסות להרחיב את מסדרון הנחל, על מנת לקבל ממנו את מירב התועלות. עמק הנחל מספק לנו אזורי

הצפה, אזורי חיץ, אזורי מעבר, מסתור ומחיה לבעלי חיים והוא גם מספק מזון לבעלי החיים שגרים במסדרון עצמו ולמאכלסי הנחל.

- **איכות מים מקיימת חיים** - איכות מים שמאפשרת למגוון רחב של בעלי חיים להתקיים. כאשר אנו מתייחסים לבעלי חיים אנו עושים זאת לא רק למען בעלי החיים עצמם, אלא גם למעננו, כי מגוון בעלי החיים אינו מטרה בפני עצמה, אלא אמצעי שמעיד על כך שהמערכת בריאה, בהקשר לנחל שהמים נקיים, שניתן להפיק מהם את מירב השירותים כדוגמת מקור מים, אתר שחייה, שייט ודייג.
 - **כמות מים מקיימת חיים במשטר הידרולוגי טבעי** - הכוונה היא להזרים את המים בספיקה המשחזרת את הספיקה הטבעית המאפיינת נחלים ים-תיכוניים כלומר, שפע יחסי של מים בחורף ומיעוט מים או חוסר מים בקיץ. זה המצב ההידרולוגי אליו מותאמת מערכת נחל ים תיכוני ולזה צריכים לכוון.
 - **קישוריות CONNECTIVITY** – רצף ערוץ ומים ממעלה הנחל למורדו. בנחלי חוף כדוגמת הקישון מדובר גם על שמירת הקשר הטבעי לים מפני שהקישוריות הזאת היא לא חד כיוונית, מהמעלה למורד; הביולוגיה נודדת גם מהמורד למעלה הנחל, מצב שיש לאפשר.
 - **מסדרון נחל רחב ולא מופרע** - בהקשרי פיתוח אורבאני המשאב המוגבל והרגיש ביותר לתחרות הוא בדרך כלל מסדרון הנחל. אני רוצה להתייחס לתחרות על מסדרון הנחל. ישנם ארבעה קטגוריות של שירותי המערכת שכל מערכת בריאה ובמקרה שלנו כל נחל בריא מספק:
 - **שירותי אספקה** - הנחל משמש כמקור מים גולמי למי שתייה ומי השקיה.
 - **שירותי תרבות** - אסתטיקה של נוף וערכי טבע. יש לכך חשיבות מעבר לתל"ג לנפש כתוצאה מפעילויות של תיירות, קיט ונופש. מדובר גם בערך הקיום שכלכלנים משתמשים בו שאומר, טוב לי לדעת שקיים אגם כינרת למרות שלא בהכרח אשתמש בשרותיו, או חשוב לי שקיים נחל קישון נקי ומשוקם גם מבלי שאנצל בפועל את שירותיו.
 - **שירותי בקרה ותחזוקה** - כדוגמת ניקוז והעברת שיטפונות, העשרת מי תהום, סינון ופירוק מזהמים.
 - **שירותי התמיכה** - שירותים התומכים בשאר שירותי המערכת, כדוגמת יצור חומר אורגאני בפוטוסינתזה, פירוק חומר אורגאני למרכיביו המינראליים, מיחזור מינראלי המזון התומכים ביצור מזון, שמירה על איכות מים ושירותי מגוון ביולוגי.
- מערכת נחל בריאה היא מערכת שביכולתה לספק את כלל השירותים הנ"ל. בנחלים שבהם החי והצומח מגוונים ואיכות המים גבוהה, כל שירותי המערכת שהזכרתי באים על סיפוקם. תכנון מאוזן של המפגש בין נחל למערכת אורבאנית מנצל יכולות של שיקום וטרנספורמציה, במטרה להפחית את הלחצים ולאפשר השתלבות, תוך שמירה על שירותי המערכת. שירותי המערכת הם למעשה תועלות מנקודת מבטו של האדם, קיומם מחייב שמירה על המערך הביולוגי והמערכת האקולוגית.

אתיחס לנחל הקישון במרחב מפרץ חיפה. על פי עקרון הקישוריות אין אפשרות לצמצם את ההתייחסות למורד או מעלה נחל משום שהאחד משפיע על השני. בדיון היום מתמקדים במורד הנחל, אבל חייבים לזכור שהמעלה הוא שותף נסתר לדיונים אלה. השיקולים בפיתוח מאוזן חייבים להתייחס לפרמטרים הבאים:

1. **מידת הפגיעה בשירותי מערכת הנחל והיכולת לשקם (שימוש במדדים)** - כלומר, תיתכן פעילות פיתוח שיש לה השפעה זמנית וניתן לאחר מכן לשקם ולהחזיר את המצב לקדמותו, או לחילופין פעילות פתוחה הקובעת עובדות ויצרת מצב שונה, בלתי הפיך. ניתן להשתמש במדד זה כדי לקבל החלטות ולאחר מכן לנטר את ההשפעה.

2. **הערכה של זרקות החופש בקבלת ההחלטות (רגישות, ייחודיות, נדירות, וכדומה)**

נושאי התחרות של בעלי עניין על משאבי הנחל ושירותיו הם:

- תחרות על שימושי קרקע באגן ההיקוות.
- ניצול שטחי מסדרון הנחל
- תחרות על המים
- ניקוז ובקרת שיטפונות
- סילוק שפכים

הקישון נפגע בכל ההיבטים הללו וחוסר ההתחשבות יצר מפגעים ומטרדים רבים. בשנות ה-90 ההתייחסות לקישון הייתה כאל תעלת ניקוז שפכים, לא מעבר לכך. הנחל סיפק שירות ניקוז והולכת שפכים בלבד. בשנות האלפיים, לאחר פעולות השיקום, החלה להתברר ההזדמנות של השבה של שירותי המערכת והנאות לציבור שלא בהכרח נמדדים במונחים כלכליים.

בין ייעודיו של הקישון הוא לשמש ציר שמתפקד כמסדרון אקולוגי למעבר בעלי חיים וצמחים, במקביל, הקישון אמור לשמש כציר תיירותי עבור הקהילה, בין הרי הגלבוע, עמק יזרעאל, רכס הכרמל, רמות מנשה ועד לים.

בסביבה אורבאנית נדרש שילוב בין שמירה, שיקום וטרנספורמציה (התאמת המערכת לפעילות אדם – כדוגמת פארק) של מערכת הנחל. בפארקים ציבוריים משולבי טבע קיים לכאורה קונפליקט מובנה: צרכי שמירת טבע דורשים לא לפגוע, לא לשנות לא להפר, מצד שני בטרנספורמציה לפארק ציבורי מתבצע שינוי פיזי ובולוגי (שתילת עצים מסוימים, דשא וכו'). לכן, בפארק ציבורי משולב טבע יש שני כיוונים מנוגדים: צרכי שמירת הטבע אל מול צרכי הפארק הציבורי. בין הצרכים המנוגדים הנ"ל קיים אזור חפיפת אינטרסים סביר שבו אפשר להקים פארק שנשען על אוצרות הטבע המקומיים ומאידך מאפשר פעילות אדם בשטח. יש במצב זה דמיון לגן לאומי הנשען על ערכי מורשת, ערכי טבע ומאפשר פעילות אדם בו. לכן בהקמת פארקים המבוססים על מערכות טבעיות, כדוגמת נחל, יש לתת את הדעת לשילוב ההיבטים הנ"ל. דוגמאות לפארקים ציבוריים משולבי טבע הם למשל פארק אירוס הארגמן בנתניה, בריכת דורה בנתניה, פארק הבאסה בהרצלייה.

אחת הטענות שנשמעות נגד הארגונים הירוקים, שחבל להשקיע בשמורות קטנות בגודל של חמישים או מאה דונם או אף פחות (בבחינת "שמורות עציץ"). אלא להשקיע ולפתח פארקים גדולים. דעתי, שהפריבילגיה לוותר על שטחי טבע קטנים לא קיימת יותר במציאות הישראלית. השטחים הפתוחים בישראל הולכים ומצטמצמים והאוכלוסייה הולכת וגדלה, הקיטוע של רצף

שטחי טבע מעצים. צריך לנצל כל הזדמנות לשמירה על כל חלקה ירוקה, על כל פיסת שטח פתוח למען הדורות הבאים.

הקישון זכה לקיתונות של גנאי כנחל המזוהם בישראל. כאשר החלו פעילות השיקום התברר כי במורדו שרד ערך טבע ייחודי שאין כמוהו באף לא אחד מנחלי ישראל - מליחת מורד הקישון. במליחה יש התפתחות של צומח מיוחד (בן מלח שיחני, מלוח רגלני). הצומח יוצר מורכבות מבנית באפיק הנחל המספק מיקרו-נישות למאכלסי נחל שונים. המלחה היא מקור משיכה לעופות מים (כדוגמת ליבניות, אנפה אפורה, לבן חזה, פרפור עקוד). המלחה התפתחה בערוץ ללא מוצא ("האפנדיקס") המסתעף מהאפיק הראשי באזור הנתון לגאות ושפל. על תנאים אלה יש לשמור. בסביבת המלחה יש גם ערכי טבע מוגנים אחרים, כמו למשל, צמח נדיר נעוצצית סבוכה. בפתוח מאוזן יש לשמור על ייחודיות "האפנדיקס", ולצורך זה יש לשמור גם על המסדרון המלווה את המלחה. במקום יש חלקה המכונה "חלקת תשעים הדונם" הייתה בעבר שדה נרקיסים גדול ועצום. היום הוא נכבש על ידי טרקטורים מתוך כוונה לספק שירותי נמל. לשמחתי, ואני מקווה שאכן כך, לאחר מאבק בהובלת רשות נחל קישון ובשיתוף הציבור הוסכם על הקמה של פארק מורד הקישון (פארק טבע משולב). שטח "90 הדונם" מועבר לרשות נחל קישון למען הפארק. בשטח זה כדאי לבצע שיקום עם טרנספורמציה. בנוסף לחלקה הנ"ל קיימת חלקה נוספת המכונה חלקת "תשעים וחמישה דונם". חלקה זו שנכבשה ונסללה נושקת לאפיק "האפנדיקס", כיום ללא מסדרון נחל ממשי שיכול לקיים את המליחה ולכן מחייב הרחקה של שטח פעילות נמל ויצירת תנאים שיאפשרו שמירת המלחה לאורך זמן, גם עבור הדורות הבאים.

מעבר לקונפליקט הנ"ל קיים קונפליקט בין הצרכים התיירותיים לצרכים האקולוגיים של הנחל ככל שמסדרון הנחל צר, כך ההתנגשות של האינטרסים הולכת וגדלה. בדרך כלל אין חפיפה בין שטח פעילות אדם כדוגמת שביל הליכה או נסיעה באופניים, לבין השטח הנדרש לפעילות בעלי חיים. לפיכך נדרש מסדרון נחל רחב שיאפשר קיום שתי הפעילויות הנ"ל. מעבר לכך, נדרשת יצירתיות, בחיבור בין העיר, בין התעשייה לבין ערך טבע. החיבור אינו יכול להיות דורסני (תרתני משמע), אלא חיבור השומר על צביון השטח ומספק הרגשה נעימה למבליים בו. צריך להימנע מניגודיות מתריסה באמתלה של הדגשת ניגודים. צריך לנצל הזדמנויות, כך למשל בריכות הבוצה ששימשו לאכסון בוצת הקישון נתפסו כשטח חסר כל תועלת, התברר שהן מתמלאות במים בחורף והופכות לתפקד כבריכת חורף. יער האשלים שהתפתח באזור מספק עורף חיוני לבעלי חיים, עופות ויונקים (נמיות, תנים) שהם חלק ממרכיבי פארק הטבע המשולב. לסיום, כמובן שאיננו יכולים להתעלם מנמל הדיג שיש בו פוטנציאל תיירותי גדול שיכול להשלים את פארק הטבע בשרותי מערכת לציבור. במורדו הקישון רחב ויכול לאפשר שייט (אולי אפילו ספורטיבי – תחרותי). מאידך יש למנוע שייט מוטורי שאינו הולם את מימדיו של הקישון ועומד בסתירה לריבוי המטרות והשירותים שהנחל אמור לספק.

2. מושבים מקבילים

מהלך הסדנה

לאחר הרצאות הפתיחה נערכו דיונים קבוצתיים :
פרופ' דברה שמואלי (אוני' חיפה), הנחתה את הדיון בנושאים חברתיים
ד"ר שחר דולב (אוני' תל אביב), הנחה את הדיון בנושאים כלכליים
פרופ' רפי סמיאט (הטכניון), הנחה את הדיון בנושאים הסביבתיים

שאלה מרכזית שהנחתה את הדיון במושבים היא :

"אילו נושאים או תחומים הם החשובים ביותר לפיתוח ארוך טווח בתחום חברתי/ הכלכלי/ הסביבתי במפרץ חיפה".

כל המשתתפים בקבוצה רשמו על כרטיס מספר רעיונות כתשובה לשאלת המנחה. בתחילה התבצע סבב ראשון של העלאת רעיונות לפי סדר הישיבה. כל המשתתפים התבקשו להציג עצמם וגם להציג רעיון אחד בתשובה לשאלת המנחה. הרעיונות שעלו בסבב נרשמו על הלוח. גיבוש סדר החשיבות של הרעיונות שעלו בקבוצה, נעשה בשיטה הבאה : על כל משתתף היה לבחור נושאים החשובים לו מבין אלו שנכתבו על הלוח ולחלק ביניהם 100 נקודות. הנושאים שקיבלו את מספר הנקודות המרבי, היו למעשה החשובים ביותר בעיני המשתתפים בקבוצת הדיון.

2.1 המושב החברתי

משתתפי המושב החברתי :

| | |
|------------------------|--|
| פרופ' דברה שמואלי | יו"ר המושב החברתי, אוניברסיטת חיפה |
| סטלה אבידן | יועצת שיתוף ציבור, רשות נחל הקישון |
| אלה אלכסנדר | מנהלת קהילת חיפה, החברה להגנת הטבע |
| ד"ר דורית באום | ממונה חינוך סביבתי, המשרד להגנת הסביבה |
| מוטי בליצבלאו | נציג התושבים |
| פרופ' דורון בלשה | הטכניון |
| ד"ר מיכל בן גל | אוניברסיטת חיפה |
| איריס גוראל | מתכנתת ערים, עיריית חיפה |
| אריאל וטרמן | מהנדס העיר חיפה |
| עו"ד משה יונאי | חבר מועצת עיריית ק. מוצקין |
| יעל לבנון | מודוס – הנחיית תהליכים שיתופיים |
| עו"ד, פרופ' ראובן לסטר | יועץ משפטי, רשות הניקוז קישון |
| דב סבידור | סמנכ"ל נכסים ומקרקעין- חנ"י |
| יוסי סורוגיון | מתכנן סביבתי, רשות נחל הקישון |
| שני עבאדי | רכז איכות אויר, הקואליציה לבריאות הציבור |
| דרור פבזנר | רכז מינהלת הנחלים, המשרד להגנת הסביבה |
| אבי פפרקורן | לשעבר מנכ"ל החברה הכלכלית חיפה |
| פרופ' ארזה צ'רצ'מן | הטכניון |
| טל רטנר | רשות הניקוז קישון |
| מיקי שרן | מנכ"ל ממגורות דגון, יו"ר התאחדות התעשיינים |

דברה שמואלי: השאלה שעלינו לדון בה היא אלו נושאים או תחומים הם החשובים ביותר לפיתוח ארוך טווח בתחום החברתי במפרץ חיפה. כל אחד מהמשתתפים ירשום לעצמו את הנושאים החשובים ביותר בעיניו. לאחר מכן, נעשה סבב וכל אחד יציג את הדבר החשוב ביותר בעיניו. את הנקודות שתעלו נרשום על הלוח, ואז נחליט על סדר עדיפויות.

דרור פבזנר: כתבתי בראש הרשימה תנאי סביבה הולמים, איכות אויר, רעש, שטחים פתוחים.

ראובן לסטר: חסר אלמנט של ניהול. אנו זקוקים לפורום במפרץ אשר ידון בערכים לא כלכליים. פורום של בעלי עניין שמדבר על ערכים שחשובים לנו במפרץ חיפה, שיעסוק בקביעת ערכים ומדדים לפיתוח ארוך טווח בתחום החברתי. זה לא חוק התכנון והבנייה, זה לא מועצת העיר. זה משהו אחר.

מוטי בליצבלאו: שירותים פיזיים לקהילה, כלומר, איכות מגורים, צפיפות מגורים, תחבורה פרטית – ציבורית, מרכזי קניות, חנויות שכונתיות, תשתיות, שירותים פיזיים.

אלה אלכסנדר: מרחבי פעילות ציבוריים – חברתיים, מרחבים שבהם יכולה להתקיים פעילות כזאת.

דורית באום: פיתוח ארגונים וקהילות בעלי תודעה פוליטית.

יעל לבנון: בניית מערך יידוע ושיתוף אקטיבי של קבוצות שונות באוכלוסייה בתהליכי קבלת החלטות, בניגוד לריכוזיות שקיימת היום בתהליכי קבלת החלטות. שיתוף הציבור בתהליכי קבלת החלטות, ולא רק בתכנון.

שני עבאדי: אחוז בעלי תואר ראשון כמדד לפיתוח חברתי, השכלה, שוויון זכויות.

מיכל בן גל: שוויון זכויות זה משהו שונה מהשכלה.

מיקי שרן: לא ניתן להשיג דבר ללא תעסוקה נאותה.

טל רטנר: יצירת מרכז מטרופוליני שמאפשר נקודות מפגש רב תרבותיות, רב גילאיות, רב שימושיות.

איריס גוראל: יצירת מוקדים מההיבט הפיזי של פיתוח מסלול תצפית כלפי העיר וכלפי הפעילות של המפרץ. נוף קרוב, נוף רחוק. דברים שניתן להתחבר אליהם, להזדהות איתם ולהרגיש שייכות למקום. יש הרבה מטרות מעבר ליצירת מוקדי מפגש ורצף של מקומות שמתחברים אחד לשני כחלק משהות ארוכה במקום, גם היכולת להתחבר באופן אישי, ליצור זיכרונות טובים, ליצור היכרות עם המקום.

אבי פפרקורן: הבעיה הגדולה של חיפה היא שהעיר מאבדת את הצעירים. הצערת העיר.

דב סבידור: אצלי הדגש הוא על תעסוקה. תעסוקה שמגבה את הנמל. תעסוקה בהקשר הנמלי.

מיכל בן גל: כלומר פיתוח הנמל ליצירת מקורות תעסוקה.

דורון בלשה: הבעיה המרכזית היא עיר מזדקנת ובריחת הצעירים. זה יוצר בעיה כלכלית ודמוגרפית מאוד קשה. צריך לבחון את השימושים במפרץ. מה מביא הכי הרבה כוחות כלכליים לתעסוקה, בדגש על תעסוקה ברמה גבוהה. אינני בטוח אם הנמל נחשב כתעסוקה ברמה גבוהה או נמוכה.

מיכל בן גל: אתה מתכוון ליזום יותר מפעלי הייטק?

דורון בלשה: צריך מגוון. ליזום מקומות עבודה שמושכים את הדור הצעיר. זה יכול להיות מגוון של תחומים.

משה יונאי: אני מעוניין לדבר על הנושא התחבורתי. כקרייתי שעובד בחיפה אני מזדחל מידי יום לעבודה. בדקתי אם ילדי האם הם עברו לתל אביב רק בגלל ההיבט התעסוקתי. הם עוברים לתל

אביב כי העיר שואבת אותם גם בהיבט התרבותי, הבילוי, הסצנה. לא בהכרח התעסוקה תפתור את הבעיה. לכן נושא התחבורה הוא כל כך חשוב, כי לצערי הדבר היפה ביותר בחיפה הוא הכביש לתל אביב. צריך לפתח את התחבורה הציבורית על חשבון הפרטית. עשיתי לעצמי סטטיסטיקה קטנה של התנגדויות בנושאי חנייה ונגישות לכלי רכב. את הציבור לא מעניין לא נוף, לא אוויר, לא שמש, אלא איפה אני אחנה את האוטו.

יוסי סורוג'ון: רשמתי בראש הרשימה את נושא התחבורה הציבורית. היות ומדובר במפרץ חיפה שהוא מאוד מתועש, צריך ליצור את הציבור הנכון בין התעשייה לתושבים. תושבים נהנים מאזור תעשייה מצד אחד כמקור תעסוקה ומצד שני כולנו סובלים ממנו כמקור זיהום, כמקום לא אסתטי, כמקום שלא נעים להסתובב בו.

סטלה אבידן: במצב הקיים במפרץ חיפה אנו צריכים פיתוח אקסטנסיבי של השטחים הפתוחים תוך שמירה על ערכי טבע קיימים ונגישות לכלל הציבור.

אריאל וטרמן: ההסכמה וההכרעה על הגדרת החזון התכנוני והמלא על כל מרכיביו. אין דבר אחד שיכול לתת מענה, זה גם נמל וגם שטחים פתוחים כמו בתמ"א³. צריך שתינתן לנו אפשרות להתקדם בכל התחומים במקביל ולא להיכנס לאינסטנציה.

דברה שמואלי: סיימנו את הסבב הראשון וכעת נעשה סבב נוסף.

ראובן לסטר: ברצוני להתייחס לשאלה מהי עיר שואבת? במה ניו יורק, סן פרנסיסקו ותל אביב שואבות? יש ערים ששואבות אליהן ויש ערים שלא. מה ששואב צעירים זה תעסוקה מצד אחד וחינוך מצד שני. שני המדדים האלה שואבים אנשים למרכז בכל העולם: מקום עבודה, ומערכת חינוך טובה לילדים. מה שיוצא מכך הוא המושג איכות חיים.

מוטי בליצבלאו: אני לא רואה התייחסות לשירותים קהילתיים. אני מתכוון למבני ציבור, מתנ"סים, תחבורה, בתי חולים, נגישות למוסדות בריאות. לתושבים במפרץ חיפה אין בית חולים. הם צריכים לנסוע לרמב"ם או לנהריה. זה מתקשר לשוויון.

יעל לבנון: הייתי מדגישה את הפיזור הגיאוגרפי של כל שירותי התרבות, פנאי, קהילה. מרכז מטרופוליני זה דבר אחד אבל בתוך המרכז המטרופוליני, באזור המפרץ צריך להיות יותר פיזור גיאוגרפי. זה כמובן מותנה בנגישות של תחבורה ציבורית ואיכות של תחבורה ציבורית. לדוגמא: הצפיפות ביס פלנט גדולה מאוד. מדוע? כי אין בתי קולנוע בחיפה. מי שאין לו נגישות לרכב לא יכול לצאת לראות סרט. לבני נוער, אין נגישות לבתי קולנוע. זה לא צדק חלוקתי סביבתי.

דורית באום: קיימות מקומית מדברת על כך שיש בתי קולנוע במרחב שאפשר ללכת אליהם ברגל ואפילו בנעלי בית וזה לא מה שקורה.

יעל לבנון: זה נכון לגבי כל סוג אחר של שירותי תרבות ופנאי. צריך פיזור והנגשה שלהם.

משה יונאי: בנושא ההליכה ברגל, אני לא מבין מדוע הורים מסיעים את ילדיהם לגנים, כאשר המרחק מהבית לגן כל כך קצר. זה מפגע תעבורתי משמעותי.

³ תמ"א 30 – תכנית מתאר ארצית לדרום מפרץ חיפה

דורית באום: המענה לבעיה זו הוא חינוך. מחנכים את התלמידים להגיע לבית הספר בהליכה. זה שינוי הרגלים.

שני עבאדי: בסעיף התחבורה הציבורית צריך להוסיף גם את הולכי הרגל ורוכבי האופניים.

דורית באום: גם בטכניון סטודנטים מתלוננים על מחסור במתקני חניה לאופניים.

איריס גוראל: צריך לעודד תחבורה מסוגים שונים, ולא רק רכב.

טל רטנר: אני רוצה להוסיף שתי נקודות. ראשית, חיפה היא עיר שבתחומה שני משאבי טבע: הים ונחל קישון. נשאלת השאלה כיצד היא מתחברת לשני משאבי הטבע הנפלאים האלה. המציאות היום היא שאין חיבור אדריכלי, רעיוני או שימושי בין העיר לבין הים והקישון. חיפה אוהבת להסתכל על הים שלה מלמעלה, מגבוה והקישון הוא רצועה בתוך אזור מתועש ואינו חלק מתוך המרחב של העיר. שנית, שימור מורשת אדריכלית והיסטורית, שהוא חלק מתפיסת הקיימות, משמעותו להסתכל קדימה וגם לתת כבוד למה שקיים. בתור צופה מין החוץ, אני רואה מקומות היסטוריים אשר נמצאים במצב פגוע, וזה מבטא את היחס שלנו למה שהיה בעבר, למורשת.

איריס גוראל: אם לחזור לנושא של המפרץ אני חושבת שנחוץ שינוי של ההתייחסות. מתייחסים למפרץ כאל אזור חיץ ולא כאל אזור מחבר. אם רוצים את חזון המטרופולין צריך להדגיש את האלמנטים שמחברים וצריך למקם שם את השימושים הנכונים. לשם כך התכנסנו היום, למדדים, לתמהיל הנכון בין החינוך, תרבות, כלכלה, מוקדי עניין לנושאים שונים, אם ייושמו אלו באופן נכון, ברצף נכון ובפיזור נכון אזי הכול יעלה ויפרח.

אבי פפרקורן: חיפה היא עיר מיוחדת. אין לה מרכז מוגדר בגלל המבנה הטופוגרפי שלה. אבל אני חושב שצריך אנשים מיוחדים, איכותיים, צריך למשוך את הצעירים, להקים פאבים ומקומות בילוי. כשיהיו פה 50,000 צעירים בני 25, כולם יעבדו בהיי-טק, כולם ישתכרו טוב ויהיו להם את כל השירותים מסביבם. צריך למשוך הנה את האנשים הנכונים. ואז, אין מה לעשות, חוזרים עוד פעם לתעסוקה.

דובר: אם נספק תעשייה נקייה הם יגיעו.

דב סבידור: תל-אביב היא לא רק בעיה של חיפה, היא הבעיה של מרבית הערים החילוניות בארץ. היא מושכת צעירים. רואים את זה גם בבאר שבע. אני לא מתכוון לערי הלוויין של ת"א, ששם מתגוררים תל אביביים שלא יכלו לקנות דירה בצפון ת"א ולכן קנו דירה בראשון לציון או בכל עיר אחרת סביב ת"א. גם בירושלים, העיר מתחרדת והאוכלוסייה הערבית גדלה. לעניין התעסוקה, באזורי התעשייה קרה משהו, שהוא, לדעתי, לא נכון מבחינה תכנונית. מתחם אדמירליטי יועד להיות אזור תעשייה. בפועל, למנהל מקרקעי ישראל היה אינטרס לקדם שם שימושים אחרים, שהם רווחיים יותר. גם לעירייה היה אינטרס דומה, שכן שטח מסחרי מכניס גם תעסוקה וגם כסף. בפועל, מה שנעשה הוא שמצד אחד פגעו בנמל ובפוטנציאל שהיה עבורו בשטח זה. מצד שני, פגעו בעיר חיפה, כשהקימו מרכולים ענקיים ולמעשה גזלו פרנסתם של הסוחרים העירוניים. הייתי רוצה לראות באזור זה חזרה של מוקדי תעסוקה ולא דווקא תעשיות

מסורתיות. גם תעשיות שאינן בהכרח התעשיות הכי "נקיות" הן כוח, וצורך לצמיחה. מדברים על חומרים מסוכנים כעל הדבר המאיים ביותר. מישהו מכיר תעשייה בלי חומרים מסוכנים? מישהו מכיר תעשייה בלי צבע, שהוא חומר מסוכן? בלי חומרים שהם דליקים?

דובר: השאלה היא למה לרכז אותם ליד מגורים צפופים.

דב סבידור: באזור מגורים בהחלט לא, אבל בסך הכול זה היה נכון שתעשיות יתמקמו במתחם אדמירליטי ולא שימושי מסחר. ההשלכות על העיר ברורות. זה ייבש את העיר. במקום תעשייה פיתחו את מרכזי הקניות הגדולים ואת חנויות הענק.

מוטי בליצבלאו: מתחם הקניות באדמירלטי משרת את תושבי הקריות וגם אזור חוצות המפרץ משרת את תושבי הקריות. מה שמושך את תושבי חיפה מחוץ לעיר הם דווקא הקניונים, אשר הוציאו את כל החנויות מהעיר. החיפאים במרבית המקרים לא מגיעים לאדמירליטי, הם נעצרים בלב המפרץ.

סטלה אבידן: זו תופעה בעייתית בכל מדינת ישראל, המרחב הציבורי הצטמצם לקניון במקום לרחוב.

מוטי בליצבלאו: הקריון למשל, הוקם במקום מפעל האשפרה של קריית אתא, אחד הקניונים המצליחים בארץ, אשר משרת את כל אזור הקריות וגם את הכפרים הערביים, אבל זה לא שייך לחיפה עצמה.

דב סבידור: במקום שבו אני נמצא כיום אני צריך לדאוג לדורות הבאים. לא רק שאני משפר את השימושים, אני גם מפחית אותם. בהגדרת השימושים שלנו בחוק הספנות והנמלים אני מוגבל בהיקף השימושים או בטיב השימושים. יש צורך והכרח בפיתוח הנמל. זו לא בחירה. אני אומר שצריכים לשמור את השטחים הפנויים שנותרו באזורי התעשייה לצורכי תעשייה.

דורון בלשה: אני חושב שחיפה איבדה את מעמדה כבירת הצפון. נדמה לי שהתחבורה עשויה להיות אחד מהאמצעים אשר יחזירו את מעמדה של העיר. במקום לסלול את כביש 6 צפון נראה לי שיש לדאוג למספר כבישי רוחב שמחברים את הגליל למטרופולין חיפה. דבר נוסף הוא הנושא של תדמית המפרץ. כולם מדברים על כך שאיכות האוויר במפרץ השתפרה ואיכות המים השתפרה אבל אני חייב להגיד שדווקא הארגונים הירוקים, שצועקים שהאזור מזוהם, דואגים לכך שהתדמית של המפרץ תישאר מזוהמת.

דברה שמואלי: אני מבינה שמה שאתה רוצה לעשות זה לשפר את התדמית של המפרץ.

יוסי סורוג'ון: אני רוצה להתחבר לנושא התדמית של המפרץ. אזור המפרץ באמת מאוד מתועש ויש בו בעיות של זיהום, אבל מצד שני הוא מחבר פיזית, גיאוגרפית בין חיפה לקריות. על מנת ליצור שינוי תדמית, צריך לייצר ייחודיות למפרץ, על ידי פיתוח של הציר הירוק של הקישון בצורה נאותה, או לחילופין, למרות הדברים השליליים שנאמרו, למתג את אזור הקניונים ובתי הקולנוע. צריך להנגיש את האזור, אולי לאפשר לשם תחבורה ביום שישי. להכניס מוקדי בילוי ותרבות יותר איכותיים כמו אולמות קונצרטים. מיתוג ייחודי, עם הפיתוח הירוק של הנחל, ייצור תדמית אחרת ואיכותית לאזור ואולי יתרום למשיכה של אותם צעירים שבינתיים רק בורחים.

סטלה אבידן: כמי שמסתובבת בכל מיני קהילות, אני שומעת שהורים מפחדים לשלוח את ילדיהם לאזור המפרץ. הם לא יודעים עד כמה זה בריא. היום בעולם כולו מכניסים את הנושא של מדדים בריאותיים לשפה התכנונית. הייתי רוצה שיכניסו את מדדי הבריאות לפיתוח. אני חושבת שהכי חשוב כדי למשוך אנשים, מעבר לפאבים ותעסוקה, זה הנגשה של מידע על התנאים הסביבתיים במפרץ חיפה לכלל הציבור. מדדים של בריאות זה נושא מאוד מתפתח בתכנון של עיר, כמו למשל רמות תחלואה.

ארזה צ'רצ'מן: יש מידע זמין על רמת זיהום האוויר.

סטלה אבידן: יש מידע אבל התושבים לא חשופים אליו. כדי להנגיש את המידע צריך יותר מפרסום. צריך שהמידע יהיה בגובה העיניים.

ארזה צ'רצ'מן: אני חושבת שאנחנו צריכים לנצל את העובדה שחיפה היא עיר מאוד מגוונת מבחינת האוכלוסייה. לא הזכרנו את האוכלוסייה הערבית שמתגוררים בחיפה, ואינה מיוצגת כאן היום.

יש גם אוכלוסייה גדולה של יוצאי ברית המועצות. צריך לנצל את המגוון. אני לא יודעת בדיוק איך. אבל בשאלת החיבור בין הקריות לבין היישובים והכפרים בסביבה, צריך למשוך את הצעירים מהאזורים האלה לחיפה.

דברה שמואלי: ישנם על הלוח 33 נושאים אשר עלו בדיון. ברשותו של כל משתתף מאה נקודות, אותן הוא יכול לחלק בין הנושאים. כיצד כל אחד מכם היה מחלק אותם?

בעניין התעסוקה הדבר שזכה במקום הראשון הוא תעסוקה נקייה, לאחר מכן תיירות, תרבות ופנאי ונופש.

דורון בלשה: תעסוקה בתיירות, משמעותה תיירות של בתי מלון ואקשן. פארק לא יוצר תעסוקה.

סטלה אבידן: בפארק הירקון אין תעסוקה?.

דורון בלשה: כמה משרות לכל דונם פארק?.

דברה שמואלי: מספר המשרות לדונם יכול להוות מדד. בנושא של תעשיות סביבתיות, אנו לא מנצלים את היתרון שיש לנו בזה.

משה יונאי: מה היא תעשייה סביבתית?.

מיכל בן גל: תעשייה שאינה מייצרת זיהום.

דב סבידור: בהיבט התעסוקתי, משרדים ומסחר מביאים תעסוקה. האזור שמתחם בין מרכז אדמירליטי לחוף שמן, הוא המקום לתעשיות שהן לא בהכרח נקיות. זה המקום ללוגיסטיקה. משרדים וסחר אפשר לעשות בכל מקום אחר. גם פיתוח תעשייה נקייה אפשר לעשות בכל מקום אחר בארץ. התייחסו לנושא מעגן הדייג. אנחנו ביוזמה לפתח את מעגן הדייג, מעגן שביט לטובת הציבור. בתוך מעגן שביט, זה לא המקום להכניס מפעלים מזהמים או מכולות. הייתי אתמול

באשדוד ושוחחתי עם מנכ"ל אלתיא שביקש שנאתר עבורו בעורף הצפוני של הנמל 70 דונם, עבור מפעל שמעסיק 1,700 עובדים ושמפעלי הלוויין מסביבו מעסיקים עוד פי שלושה עובדים, כלומר סדר גודל של 5,000 מועסקים. זו תעסוקה! עם כל הכבוד לתעסוקות קטנות ואני לא שואל האם התעשייה הזאת היא נקייה או לא נקייה. הקמת מפעל כזה מחזקת את אשדוד ומביאה תושבים לאשדוד. זה לא מחזק את המפעל עצמו אלא את כל מה שמסביב.

ארזה צ'רצ'מן: מבחינת עורף הנמל יש לכם דרישה לתעשייה לא נקייה?.

מיקי שרן: אין מושג כזה תעשייה נקייה. תעשייה אמורה להיות לא מזהמת.

דב סבידור: המפעלים היום בהשוואה לעבר יותר ויותר נקיים. בשבוע שעבר ביקרתי במפעל אלקטרוכימי בעכו, שם נמצא בקרקע זיהום אדיר - דליפה של 7 טון כספית לאדמה. רק כוח כמו שלנו יכול ליצור מהלך לנקות את זה.

מוטי בליצבלאו: אתה שוכח דבר אחד, אנחנו נמצאים במפרץ וגבולות הקריות נושקות בתעשייה. אם תכניס גם באדמירליטי תעשייה כבדה כמו שאתה מציע ותכניס מכולות באזור חוות המכלים אף אחד לא יגור בקרית חיים, האוכלוסייה תברח משם.

דב סבידור: צריך רצועה באורך 200 מטר עם רוחב מסוים של עצים שתטופל. לא יהיה פתרון ראוי אחר.

דורון בלשה: אם יקימו אזור תעשייה כמו מת"ם⁴, ובו לא רק הייטק, גם ביוטכנולוגיה. זה לא יפריע לאף אחד ולא ירתיע אף אחד. אבל אם נביא מפעל, עם כל הטכנולוגיה הנקייה, זה עדיין ירתיע. צריך ליצור תדמית נקייה.

⁴ מת"ם – מרכז תעשיות מדע

2.2 המושב הכלכלי

משתתפי המושב הכלכלי:

| | | |
|-------|---------------|--|
| ד"ר | שחר דולב | יו"ר המושב הכלכלי, אוניברסיטת ת"א |
| | ניר אנגרט | רשות הטבע והגנים |
| פרופ' | שמאי אסיף | ארכיטקטורה, הטכניון |
| אדר' | שמואל גלבהרט | חבר מועצת עיריית חיפה, מפלגת הירוקים |
| פרופ' | אביטל גזית | המחלקה לאקולוגיה, אוניברסיטת ת"א |
| | רן גלעד | מנהל נכסים, הבטיחות והגנת הסביבה, מפעל הנסון |
| ד"ר | דלית גסול | החוג לגיאוגרפיה, אוניברסיטת חיפה |
| | שלומי דדון | אחראי תחום איכות הסביבה, רכבת ישראל |
| | חיים חמי | מנכ"ל רשות הניקוז קישון |
| | גיל יעקב | מנכ"ל מגמה ירוקה |
| ד"ר | טל כץ | אגף תכנון פיתוח וטכנולוגיה, חברת החשמל |
| ד"ר | דניאל מישורי | אוניברסיטת תל אביב |
| | רונית פיסו | מנכ"ל הקואליציה לבריאות הציבור |
| | רותי פרום | משרד החקלאות ופיתוח הכפר |
| | קובי צורי | סגן מהנדס עיריית קריית ביאליק |
| | משה צימרמן | משרד התיירות |
| פרופ' | דני צ'מנסקי | ארכיטקטורה, הטכניון |
| אדר' | מיכה רטנר | רשות ניקוז ונחלים קישון |
| | מתי שולימוביץ | מהנדסת כימיה, רשות נחל הקישון |
| | נורית שטורן | סגנית מנהל מחוז חיפה, המשרד להגנת הסביבה |
| ד"ר | שירי צמח שמיר | המרכז לחקר משאבי טבע וסביבה, אוניברסיטת חיפה |

שחר דולב: שמי שחר דולב ואני מנהל המחקר בפורום הישראלי לאנרגיה, פעיל בעמותה לכלכלה בת קיימא ומרצה באוניברסיטת ת"א. מטרת הסדנה היא להעלות את הנושאים החשובים ביותר לפיתוח ארוך טווח בתחום הכלכלי במפרץ חיפה.

קובי צורי: עיר הקריות תגיע בעוד מספר שנים ל-240,000 תושבים. שני דברים שיכולים לתרום לקריות הם אזורי מסחר, שיחסכו מתושבי הקריות את הנסיעה לחיפה, ושטחים פתוחים שחסרים מאוד לקריות.

שחר דולב: שטחי מסחר הם בהחלט עניין כלכלי, אבל כיצד אתה רואה את השטחים הפתוחים כעניין כלכלי?

קובי צורי: ברגע שיהיו יותר שטחים פתוחים יבואו יותר תושבים לאזור והדבר יעלה את ערך הנדל"ן באזור. שטחים פתוחים אינם מנותקים מהכלכלה כי הם גורמים לפיתוח נרחב יותר של האזור.

גיל יעקב: ברצוני להתייחס לפיתוח העיתידי של מפרץ חיפה. מדובר על רצונם של מפעלים רבים להתרחב, למשל בתי הזיקוק, או שדרוג מתקני הנמל. התחושה היא שהכף נוטה לכיוון של פיתוח נמל ואזור תעשייה בעוד שהעיר חיפה מתייבשת ומתדלדלת. אחת ההשלכות החמורות לכך היא פגיעה בבריאות הציבור ולמרות שמנסים היום לצמצם את ההשפעה, יהיה קשה לעשות זאת בטווח הארוך. השאלה הנשאלת היא מה היקף התעשייה הרצוי למדינת ישראל ולחיפה ולא רק מה רצוי לסקטורים צרים, ומה הכיוון האלטרנטיבי האפשרי? האם האלטרנטיבות הן מה שאנו רואים במת"ם או אולי תיירות? מבחינת מדדים, צריך לפתח את הנושא של שיקולי בריאות הציבור. ההשפעה הכלכלית של בריאות הציבור אינה רק בדברים הברורים והמידיים כמו ימי אשפוז וכו', אלא גם בעובדה שיש 10,000 דירות ריקות בחיפה למרות שבכל הארץ יש ביקוש גדול מאוד לדור.

דני צ'מנסקי: אני חושב שהרבה פחות.

גיל יעקב: הנושא הוא איזה סוג של פיתוח רצוי פה ואיך מכמתים אותו. כיום מכמתים בעיקר את הפיתוח התעשייתי ואין מענה לפיתוח מסוגים אחרים.

דלית גסול: אני אציג את דעתי מראייה תיירותית. המשאב העיקרי של חיפה הוא ללא ספק הים. מצד אחד זה משאב שנמצא במחסור ונתון ללחצים משמעותיים, מצד שני זהו משאב שיש לו כוח משיכה גדול מאוד. כיום, הים הוא משאב מפוספס. אם היינו מתעדפים אחרת את חוף הים ומפנים אותו יותר לתכליות של פנאי ונופש, אז המשיכה של עסקים קטנים היא ללא ספק כוח כלכלי משמעותי מאוד למרקם העירוני, כולל כמובן מכפילים כלכליים. ישנו גם את כוח המשיכה של גני הבהאיים ברמה העולמית. לכן אני חושבת שמבחינה כלכלית, לתיירות יש תרומה למשאבים הציבוריים ולתושבים המקומיים אבל גם לפיתוחה של חיפה כמשאב תיירותי ברמה הארצית, ולזה כמובן יש כוח כלכלי.

משה צימרמן: ברצוני להעלות את נושא הנגישות לים משני היבטים. ההיבט הראשון, הוא החיבור של הנמל לעיר. כיום הגנים הבהאיים והמושבה הגרמנית נחשמים ע"י הרכבת והנמל. צריך לייצר חזית ים עירונית שנגישה לתושבים. היבט שני הוא החציצה של העיר מהים ע"י פסי הרכבת. צריך לבדוק מה זה עושה לעיר, איך ניתן לטפל בזה ומה התועלת הכלכלית שניתן לייצר מכך. אני מציע לבחון את הסגירות מול הפתיחות של הנמל לעיר, וכיצד ניתן לכמת את זה בהיבטים כלכליים.

מתי שולימוביץ': נחל קישון הוא הציר הירוק שמקשר את מטרופולין חיפה. שיקום של הנחל משמעותו יצירת מערכת אקולוגית בת קיימא, שילוב של הנחל עם הסביבה, פיתוח הפארק המטרופוליני בשיקולי עלות מול תועלת. כל אלו ייתנו ערך נדל"ן גבוה מאוד. הציבור הרחב יבוא לבלות ולנופש ולכך יש גם פוטנציאל תיירותי. בעצם למדדים האקולוגיים של שיקום הנחל יש השפעה כלכלית.

רות פרום: הייתי רוצה להתייחס לנושא החקלאות והכפר שסובבים את חיפה. היתרון הגדול של חיפה יהיה ביכולת לשמור על ריאה ירוקה שתתרום לכל חלקי העיר. אקרא לזה שירותי מערכת. יש כאן הזדמנות נהדרת לקחת שטחים חקלאיים ולא לראות בהם רק 10,000 דולר לדונם, אלא

לראות בהם שטח אשר נותן תמורות שניתן לכמתן בצורה כלכלית. מצד אחד זהו פתרון לסילוק שפכים ולקליטתם. מין הצד השני, הם יכולים להוות שטחים לפנאי, תיירות ונופש. צריך להכיר בשטחים החקלאיים כנכס של המטרופולין. הנכס הזה יתקיים רק אם נדע לשמור על הערכים המתקיימים בו: אקולוגיה, מורשת, חקלאות. זהו שטח פתוח אשר למעשה נותן את כל התמורות הנקראות "שירותי מערכת אקולוגית". יש לפתח ממשק נכון בין השטחים החקלאיים לבין התעשייה ובין השטח העירוני. המדד הוא שירותי המערכת האקולוגית.

נורית שטורץ: אני ליוויתי את תמ"א 30, וזוהי מבחינתי תמונה עתידית של המפרץ. מבחינתי חלק מהמדדים יכולים להיות יישום של תמ"א 30. ההיבט השני עוסק בנושאים יותר ספציפיים, לדוגמא: איכות האוויר, בעיית הריחות, חומרים מסוכנים, קולחין. עיסוק במדדים הסביבתיים האלה ישליך על כל המצב במפרץ, גם בהיבט של תעשייה חדשה, גם בהיבט של תיירות ובילוי. צריך להכיר במציאות הקיימת ולבצע תהליכים שיכולים לשפר משמעותית את המצב.

שלומי דדון: אם נחבר את לב המפרץ לכל תחנה בארץ זה ישמש זרז לתיירות, אנשים יעברו לכאן. המדד מבחינתי הוא מדד תחבורתי.

רן גלעד: הראייה צריכה להיות לאומית ולא אזורית. מעלים הרבה את נושא האיומים הביטחוניים והסביבתיים כתוצאה מהמפעלים. אחד המדדים יכול להיות יכולתה של התעשייה הספציפית להתמקם במרחב. ישנם מפעלים שאינם מושפעים מהמרחק, ואותם ניתן למקם באזורים מרוחקים. אורך חיי המוצר של בטון הוא שעה וחצי כך שצריך לפזר מפעלי בטון ברחבי הארץ. אם הם מתפקדים היטב מבחינה סביבתית אפשר למקם מפעל כזה בלב אזור משרדי היי-טק, כפי שרואים בהרצלייה. הסוגיה לדעתי היא רגישות המפעל למרחקים.

שירי צמח שמיר: אתייחס לשני דברים. נקודה ראשונה להתייחסות היא מהי ההתערבות הממשלתית בכל מה שקשור בהפנמת ההשפעות החיצוניות, לדוגמא, סובסידיות לפירמות מזהמות להתקנת מסננים, רמות זיהום מותרות, הטלת מיסים וקנסות. הנקודה השנייה, היא מדד שישמש כלי לקבלת החלטות והוא לדעת באמת מהן התועלות שאנו מקבלים, למשל מהקישון. בכלכלה יש כמה ערכים שבודקים את זה: ערך הקיום, ערך השימוש, ערך העיזבון. צריך למצוא את נקודת שיווי המשקל כדי שכולם ימקסמו תועלות ושהעסקים ימקסמו רווחים.

אביטל גזית: דווקא בסקטור האקולוגי אנו משתמשים בכלים הבאים מהגישה הכלכלית. אם ברצוננו לבחון למשל את מידת הבריאות של נחל מסוים, ניתן לקבל ציון שמלווה בערך: טוב מאוד, טוב, בינוני, גרוע. הקישון קיבל ציון גרוע ברוב המקרים. כלומר, יש לנו כלים, יש לנו מדדים מאוד ברורים איך אנחנו בוחנים את טיב המערכת האקולוגית. השאלה שאני רוצה להדגיש היא כיצד אנחנו מאזנים בין הצרכים הכלכליים לבין צרכי השירותים הקהילתיים, ובשירותים הקהילתיים אני כולל גם את החלק הבריאותי, התרבותי. במילים אחרות, איך נשמור על שירותי המערכת במסגרת הפיתוח מתוך הנחה שאיננו רוצים לעצור את הפיתוח.

חיים חמי: הבעיה המרכזית היא פיתוח מואץ של כל הגורמים הקיימים בשטח. מצד אחד הנמל, מצד שני התפתחות האוכלוסייה בקריות, פיתוח התשתיות, פיתוח התעשייה והמפעלים. זה יוצר לחץ על השטח וכל אחד צריך לשמור על מה שהוא מופקד עליו. שמתני לב שמפגעי הריח באזור

הקישון הם בעיה רצינית. לדעתי, צריך להתחיל בתהליך של הזזת חלק מהמפעלים מחוץ לעיר בגלל הפיתוח האורבאני.

דני צ'מנסקי: הזמן האופייני של המערכות שאנחנו מדברים עליהן אינו זמן החיים שלנו, אלא זמן הרבה יותר ארוך. אם אנו רוצים להגיד משהו משמעותי על המערכות הללו, ראשית יש להתבונן עליהן כמערכות דינמיות שכל הזמן משתנות. בראיה הזו אנו צריכים לחשוב על מדינת ישראל, שאוכלוסייתה תמנה 12 מיליון תושבים. אנחנו רוצים שטחים פתוחים, אנחנו רוצים מערכות אקולוגיות, אך איפה זה יתמקם? איפה תהיה הפעילות התעשייתית שממנה אנחנו מתפרנסים? איפה אנחנו נגור? בואו נדבר על ישראל של שנת 2050, או אולי יותר מאוחר. בואו נדבר על הצרכים של אוכלוסייה בת 12 מיליון תושבים. אם אנחנו נעסוק בסכסוכים קטנים במקום לפתור את הבעיות המשמעותיות ביותר, מתוך הבנה עמוקה של דינאמיקה של המערכות האקולוגיות והמערכות העירוניות, בסופו של דבר, מקבלי החלטות יקבלו את ההחלטות במועצה הארצית או המחוזית, באמצעות כיפוף ידיים, והמערכת היותר חזקה תנצח. כל עוד לא נקבל החלטות משותפות משמעותיות, תמשיך התעשייה להתרחב, החיץ בין הקריות והעיר ימשיך להתקיים והמערכות האקולוגיות יקרעו. צריך לדבר במונחים של טווח זמן ארוך, דינאמיקה מרחבית, זמן אופייני. בקנה מידה של עשרות שנים קדימה המדדים הכלכליים הם טובים מספיק.

רונית פיסו: בשיח הכלכלי, על מנת לאזן את צרכי הבריאות והכלכלה, צריך לבצע שיקולים של עלות תועלת. צריך לבחון כל תעשייה, כל מפעל וכל מצבור חומרים מסוכנים במפרץ לאור עלות-תועלת. אפרט את המדדים אשר בוחנים מהי בריאות הציבור. המשמעות היא הפחתת התחלואה העודפת במפרץ חיפה. אנחנו מדברים על פי 2.5 ילדים אסתמטיים מהממוצע הארצי, סוגים שונים של סרטן, ברמה של 16 אחוזים יותר. מבחינתנו, תחלואה עודפת היא מדד שמעיד על בריאות הציבור, במחלות שמזוהות עם זיהום סביבתי. מדד נוסף הוא כמות זיהום האוויר, ומדד אחד אחרון זה הנושא של ה-B.A.T.⁵ יש לבחון כל תעשייה ותעשייה האם היא משתמשת ומיישמת B.A.T.

מיכה רטנר: אני אתחיל בשאלה. האם המונח מטרופולין חיפה הוא בכלל חיוני ומוחשי, האם הוא סיסמה ריקה או הוא משהו אמיתי? כי צריך להבין שמדינת ת"א מגיעה כעת עד קיסריה, זו עובדה. חדרה נחשבת כחלק ממחוז חיפה, אבל למעשה היא חלק ממחוז מרכז. זאת אומרת יש לנו התרחבות של מטרופולין ת"א כ- 35-40 ק"מ מחיפה. קיימת בחיפה מציאות של שתי ערים נפרדות שלמעשה לא סובלות אחת את השנייה. כשחיפאי נוסע לכיוון הקריות הוא יגיע בד"כ עד חוצות המפרץ. אנשי הקריות שונאים את חיפה, היא נותנת להם שירותים גרועים, אין לה מרכז, אין לה מה להציע להם. יש כאן בעיה מטרופולינית. ברצוני להתייחס לעתיד המפרץ. ע"פ תמ"א 13⁶, שהיא תכנית הפיתוח של נמל חיפה, אנו מקבלים כניסה של הנמל לתוך המפרץ. מהלך כזה ישבש את הנוף מהטיילת. האנשים שגרים על קו החוף מהצד השני יראו עיר דרך מנופים של נמל, דרך אניות באורך 60 מטר, דרך מכולות וכן הלאה. הצרה האמיתית של מפרץ חיפה היא שדה התעופה. יש כאן מגבלות גישה ונחיתה שגורמות לעיוות של כל מערכת הנמל. כפי שכבר אמרתי,

⁵Best Available Technology-B.A.T.
⁶תמ"א 13 - חוף ים תיכון

החדירה לים היא דרמטית, אך החדירה ליבשה היא לא פחות דרמטית. היא גוזלת רזרבה לשכונת מגורים ל- 25,000 תושבים בקריית חיים על שטחה של חוות המכלים. הדבר היחידי הסביר בתכנית הוא הרעיון להשתמש בקרקעות רמת יוחנן כשטח עורפי לנמל, אבל ניתן לראות את הפצע העצום שהדבר גורם למרקם העירוני. אני לא מצטרף לשבחים על תמ"א 30. החסימה של בתי הזיקוק משאירה את האזור שיכול להיות בו רצף אורבני בין עיר הקריות לעיר הכרמל. הטענה שלי היא שקיימת אפשרות לתכנן את הנמל באופן אחר, ברגע ששדה התעופה יוצא מהתכנית. תכנון הנמל ללא שדה התעופה יאפשר ביצועים זהים מבחינת הצרכים של רשות הנמלים ועדיין יתאפשר יצירת רצף בין אזור חוות המכלים דרך הקישון אל חיפה. נקודה אחרונה, הנמל המתוכנן אמור להיות גדול בהיקפו מנמל אשדוד. עדיף לתת לנמל אשדוד להתפתח ובחיפה צריך לשמור על איזון. ע"פ תמ"א 13 אנחנו הורסים את המערכת המטרופולינית ואת המערכת התיירותית והנופית. המקום הנוכחי של נמל התעופה הוא בלתי אפשרי וגורם לנוק כלכלי בהיקפים עצומים.

שמואל גלבהרט: לדעתי, תהיה זו טעות לקחת את הדרישות של חנ"י כנקודת מוצא מחייבת כי הדרישות האלה נועדו ליצור באופן מאולץ איזו שהיא תחושת חירום שאמורה לגמד את כל הדרישות האחרות, הסביבתיות והערכיות. באשר למדדים, אנחנו עוסקים בתכנון מרחבי ולכן השאלה המרכזית היא מה ייעוד השטחים, לדוגמא, מה הייעוד לחוף הים הטוב ביותר שאפשר להציע. מדד אחד יכול להיות מקומות עבודה. לא רק באופן כמותי אלא גם באופן איכותי. האם חוף הים יספק את מירב מקומות העבודה הטובים לתעשייה או שאולי לשימושים של תיירות? האם במטענים או בשימושים של פנאי ונופש? מדד שני, באיזה אופן השטחים הללו יניבו הכי הרבה תקבולים, גם למגזר הפרטי וגם למגזר הציבורי. מדד שלישי, אלו שימושים יתרמו לאיכויות הסביבתיות והערכיות שאנו מייחסים לשטח הזה. זה כבר קשה לכימות. ולכן, אוסיף שלושה מדדים נוספים:

- אילו שימושים יגרמו הכי מעט נזק מכומת, במונחים של מטרדי סביבה, תחלואה, תמותה, סבירות לאסון.
- אילו מהם יפגעו הכי מעט בדימוי של הסביבה. לדימוי הסביבה יש משמעות מבחינת משיכת תיירים, משקיעים, משפחות צעירות.
- איזה מהן מפיל עלינו נטל תחזוקתי נמוך ביותר, כי צריך גם לתחזק את המערכת הזאת, הכבישים שלה, הבלאי, ועוד.

לסיכום, יש עוד מדד שאותו איננו יודעים לכמת וזה רצון הציבור. רצון ציבורי זה דבר שלפעמים חשוב יותר מכל השאר. ציבור רשאי להגיד שאנחנו יודעים שפה אנחנו מפסידים אבל אנחנו מעדיפים להפסיד ולקבל את הסביבה שאותה אנחנו רוצים.

טל כץ: חברת החשמל פועלת לשלב שיקולים סביבתיים בכל תחומי פעילותה. התחומים החשובים לחברה הם תכנון ופיתוח בר קיימא, ייצור ואספקת חשמל אמין ואיכותי לטווח קצר ולטווח ארוך תוך הסתמכות על סל הדלקים שקיים בשטח, המלווים בהשפעות מינימאליות על הסביבה. בנוסף, מודגשים בקרב החברה והקהילה נושאי החיסכון בחשמל, העלאת מודעות להתייעלות אנרגטית ושימוש מושכל בחשמל. הדרישה לאספקת חשמל מהמגזרים, הן הביתיים והן העסקיים, הולכת וגדלה עם השנים ובהתאם לכך אנו נדרשים לייצר את היקף החשמל הדרוש. בחברת החשמל מסתמכים על ייצור חשמל באופן אמין, יעיל ונקי, תוך ניסיון מתמיד

לשלב מקורות אנרגיה 'ירוקות' יותר בפעילויות השונות של החברה. מבחינת המדדים: אלה תלויים בביקוש והיצע תוך התחשבות בהשפעות על הסביבה.

ניר אנגרט: כאשר מתכננים כבישים, לא נותנים רק לחברות הביצוע (חוצה ישראל או מע"צ) לתכנן, אלא בוחנים את התכנון בראייה כוללת. חברת נמלי ישראל עשתה עבודה תכנונית מצוינת אך יש לראותה בראייה הכוללת, המתייחסת לצרכים הכלכליים והתיירותיים של מדינת ישראל. ייתכן שהפתרון לחיפה הוא ביצירת מצב של נמל מתמחה. יכול להיות שלחיפה לא יגיעו אותן אניות עצומות כפי שמתוכנן ולעומת ייתכן שחיבורה של חיפה לרכבת העמק לכיוון ירדן ובהמשך גשר שיח' חוסיין, יהווה זרוע לשינוע סחורות לשני הכיוונים בציר זה. יכולה להיות פה התמחות אזורית. יש לראות את הדברים בראייה כוללת, ואני חושב שבמערכה הזאת הפסדנו. אני חושב שעיריית חיפה צריכה להגדיר מה חשיבותו של הנמל בכלכלת העיר לטווח הארוך. חסרה ראייה ארוכת הטווח לגבי חלקו של נמל חיפה מבחינת כלכלת העיר חיפה, ולא הכלכלה הלאומית של מדינת ישראל.

דניאל מישורי: שיקולי עלות-תועלת הם שיטת אומדן תועלתנית. במקומות בהם איננו רוצים לכמת בכסף, אנו לא יכולים ליישם שיטה זו. לכן לטעמי רצון התושבים הוא מדד נכון מאוד. אני רוצה לתת דוגמה למאבק על חוף בת גלים, סביב פיתוח מרינה לעומת השארת החוף כפי שהוא לתועלת הציבור הרחב. דומני שבמדד כלכלי צר אפשר היה להראות שהמרינה חשובה יותר, ועדיין, בתפיסה של רצון הציבור ורווחת הציבור הועדף חוף פתוח, וטוב שכך הוחלט. אנו רוצים לפתח מדדים, אשר מכונים בדיון הסביבתי "נחלת הכלל", דברים השייכים לכולם. אין היום מדדים טובים אבל אפשר להתחיל להתייחס אליהם. הדברים שהופכים את הנדל"ן שלי לחשוב יותר עבורי הם השטח הפתוח, הרחוב, הפארק הקרוב, אבל לא פחות מזה הנגישות לכל אותם שטחים והרציפות ביניהם. רציפות בין שטחים פתוחים חשובה מאוד, לדוגמה, לרוכבי אופניים. רציפות היא דוגמה לממד שאנחנו מנסים לממש לטובת הכלל באופן הכי רחב שאפשר.

שמאי אסיף: יש ערך רב לעצם העובדה שאנשים מעלים רעיונות לגבי מדדים שונים. מדובר בנושאים שונים שיש לקחת בחשבון ולכן זה חיובי ונכון להעלות את הדברים כאן. הממד השלילי של התהליך עלול להיות שכל גורם מנסה להעצים את האינטרסים שלו מתוך נקודת המבט שלו. מי שמנמק את צרכיו באופן טוב יוצר סיכוי רב יותר שצרכיו יקבלו חשיבות גבוהה יותר. אני רוצה לשים את הדגש על הצורך באיזון. האיזון הוא לב העניין. בסופו של דבר, כאשר כל אחד מקדש את מקומו בתוך הקונפליקט, הקונפליקט מתעצם. אני חושב שקידושו של הקונפליקט דרך דיון מהסוג הזה עלול להביא לכך שיהיה לנו בסוף תוצר תכנוני או מרחבי אשר דומה יותר לשדה קרב אחרי הקרב מאשר משהו שאנו שואפים לו. לכן אני אומר שהאיזון איננו דבר אוטומטי, התכנון הוא סינרגטי, וצריך להביא ערכים מוספים וזו הנקודה המרכזית. התכנון אינו איזון חשבונאי כזה או אחר אלא ישיבה סביב שולחן, עם אנשים שזאת מלאכתם, תכנון, העלאת רעיונות, הבאה של ערכים מוספים ובסופו של דבר יתגבש התכנון. כל הדיון הזה נמצא על סדר היום של שולחנות התכנון במשך מספר שנים, לצערי, בגלל קידוש הקונפליקטים. חלק גדול מהתוכניות שיש בהם איזונים מצוינים לא מגיעים לידי החלטה וסיכום בגלל שיש קידוש של הקונפליקטים. אם נניח את המדדים הטובים הללו על שולחן התכנון, נביא בסופו של דבר לכך שאפשר יהיה לאשר את התוכניות ולהביא, אפילו אם בעיני חלק מהאנשים הן לא התוכניות האידיאליות, את הטוב ביותר

שהמוח האנושי והמנגנון הקיים יכול להביא. אני מעיד בתור מי שעוסק בעניין הזה במשך עשרות שנים, רוב המאמצים לעשות את זה עד היום היו בעייתיים וברוב המקרים גם נכשלו. הניסיון לכמת את הדברים בסופו של דבר שם שיקולים מסוימים בעמדה הרבה יותר נחותה מהעמדה האמתית שהיו צריכים לתפוס. אני חושב שאסור לנו להרים ידיים. צריך לעשות ניסיון בכל זאת לבדוק ולבחון האם יש לנו מדדים כלכליים במונחים הכי כמיתים, אשר יודעים למדוד נכונה. אני חושב שכדאי להשקיע בזה מאמץ, על מנת שנוכל לראות אותם ולכמת באמת את הנוף של מפרץ חיפה, את המגוון הביולוגי ומדדים נוספים, אשר יש דרכים לתכלול בתהליך התכנון.

שחר דולב: למרות שציינת לפני רגע שהניסיון שלך מראה שהניסיון לכמת את הדברים לא עבד.

שמאי אסיף: נכון. בכל מקום שזה נעשה, זה העמיד את הנושאים הסביבתיים, האקולוגיים, הטבע והנוף במקום נמוך למדי. נמוך ממה שאני חושב שהיו צריכים לקבל.

אביטל גזית: אם הבנתי את דבריך נכון בעצם אמרת ששולחן מתכננים יכול לעשות עבודה יותר טובה מהשולחן הזה.

שמאי אסיף: בסופו של דבר התהליך צריך להביא לכך שבסוף גם מוצגת איזושהי תכנית, לא בהכרח תכנית פיזית כזאת או אחרת אלא משהו שמתגבש לכדי תכנית. את זה צריך לשים על השולחן ואז אפשר לבקר ולמדוד ולבדוק אם היו לנו פרמטרים כמותיים או אחרים טובים מספיק על מנת להעריך את מרכיבי התכנית.

אביטל גזית: זה בדיוק מה שאנחנו עושים. אנו מקיימים דיון מוקדם, אשר יביא הערכות של אוסף אנשים אולי מקרי, אולי לא מקרי. התכנון יתבצע על ידי מתכננים. הפורום הזה לא בא להחליף תכנון, הוא רק בא להעלות שאלות למתכננים: האם חשבת? האם לקחת בחשבון? אם כל השאלות שהעלינו נלקחו בחשבון - אזי המתכננים יעשו את התכנון הטוב ביותר האפשרי.

שמאי אסיף: אם אתה הבנת את זה אז אני מקווה שגם האחרים הבינו.

2.3 המושב הסביבתי

משתתפי המושב הסביבתי:

| | | |
|-------|---------------------|---|
| פרופ' | רפי סמיאט | יו"ר מושב סביבתי |
| | נורית אפשטיין | מתכנתת |
| ד"ר | אהובה גורן-ווינדזור | פסיכולוגית סביבתית ויועצת לשיתוף הציבור בתכנון, רשות נחל הקישון |
| | הלל גלזמן | מנהל מדור ניטור נחלים, רשות הטבע והגנים |
| | יעל דורי | מתכנתת, אדם טבע ודין |
| | אלי דליצקי | מנכ"ל חברת תחנות ייצור חשמל חדשות לישראל |
| ד"ר | יהודה היימליך | סמנכ"ל חברת נמל אשדוד |
| | יעקב זהר | חברת חשמל |
| | סולימאן זועאבי | משרד החקלאות |
| פרופ' | יהודה חיות | מוסד שמואל נאמן, הטכניון |
| | מיכל טוכלר | מתכנתת, חברת נמלי ישראל |
| | דוד ירוסלביץ' | משרד החקלאות |
| | משה כהן | מנהל אגף מפעלי פיתוח, קק"ל |
| | שרון נסים | מנכ"לית רשות נחל הקישון |
| | יוסי סיקולר | מנהל טכנולוגיה ומו"פ מפעל הנסון בע"מ, חבר ברוטרי כרמל. |
| אינג' | צבי רבהון | סגן מנהל אגף שימור קרקע וניקוז, משרד החקלאות |
| | אלון רוטשילד | החברה להגנת הטבע |
| | שירה שפירא | מרכזת נמלי הים, מרכזת את ולחו"פ, מנהל התכנון |
| | נפתלי בלבן | איגוד העיתונאים |

רפי סמיאט: השאלה שתנחה את הישיבה היא אלו נושאים או תחומים הם החשובים ביותר לפיתוח ארוך טווח בתחום הסביבתי.

נפתלי בלבן: התחום החשוב ביותר הוא לעצור את הפיתוח של הנמל. צריך להשאיר אותו בממדים הנוכחיים. אם מפתחים, אז לפתח אותו בעזרת טכנולוגיות חדשות, טכנולוגיות שאולי מוסד הטכניון יכול לפתח. צריך להפסיק את הזיהום, צריך להפסיק לקחת שטחים קיימים ולהפוך אותם למחסנים של מכולות ריקות. צריך להביא כלכלה נקייה.

הלל גלזמן: שמענו קודם על הלחצים ההולכים וגדלים מצד העיר להתפתח. בטווח הארוך חייבים לטפל בשטחים הפתוחים. הנושא הנופי חשוב כערך תרבותי וגם חברתי. מדובר כמובן בנצפות מהכרמל של המפרץ וגם הקישון כעורק מרכזי שישמש כריאה ירוקה וכמסדרון שיחבר בין עמק יזרעאל ועד המפרץ. במדינה שלנו בתי גידול הפכו למצרך נדיר ואנחנו כחברה מערבית מתוקנת מחויבים לשמור על בתי גידול ועל המגוון הביולוגי שבתוכם.

דוד ירוסלביץ: אתייחס לשני דברים :

1. שיקום נחל הקישון כולל פיתוח פארקים המבוססים על שיקום הנחל, שמירת בתי גידול והמגוון הביולוגי.
2. מקום אלטרנטיבי למתחם המכולות. אני לא יודע אם אפשר לעצור את הפיתוח של הנמל, אבל צריך לנסות למצוא פתרונות אלטרנטיביים.

יעקב זהר: הנושא העיקרי בעיניי הוא הסביבה הימית והחופית, איכות המגוון הביולוגי לאורך המפרץ. זהו חלק מרכזי בפעילות האזור וזה משפיע על נושא התיירות ונגישות הציבור לסביבה ימית וחופית סבירה.

שירה שפירא: ברצוני להזכיר את תמ"א /13 /3 /א- חזית ים עירונית, המקודמת על ידי מינהל התכנון ותואמת את מגמות התכנון של עיריית חיפה. תכנית זו חשובה מאוד, במקביל לפיתוח הנמל וצרכיו התפעוליים. חשיבותה של תכנית זו היא בפינוי מערב הנמל וביצירת קשר תיירותי בין העיר חיפה לחוף.

צבי רבהון: עלינו להתייחס למערכת האגן בראייה מרחבית רחבה יותר, ברמה של כל האגן. צריך יכולת לנהל את האגן באופן רחב יותר מאשר הראייה האזורית. לטפל בריסון / ניהול הנגר וכן בנושאים כמו סחף והדברה כדי ליצור מערכת אקולוגית בריאה יותר של הנחל.

יוסי סיקולר: ברצוני להתייחס למילה איזון. אתן שתי דוגמאות כחומר למחשבה. את הר הזבל שבעבר נראה מאוד רע הצליחו לשקם. גם דבר שבמקור היה לא יפה הצליחו לשקם, וזה חלק מהאיזון. דוגמא שנייה היא כביש 6. הכביש עובר במקום יפיפה והצליחו לבנות כביש בלי לפגוע יותר מידי בסביבה וזה האיזון. זה אומנם לא שייך לחיפה אבל מה שנדרש הוא האיזון בין הצרכים האורבניים של העיר והתעשייה החיפאית לבין הנוף הסביבתי הנשקף לאלה שגרים במורדות הצפוניים של הכרמל.

שרון נסים: הנושא הראשון הוא איכות אוויר, הזכות לאיכות אוויר טובה ובריאה, בפרט על רקע זיהום מפרץ חיפה, תרומת התעשייה ומפגעי הריח. נושא שני, שמירה על משאבי טבע וסביבה ובפרט על מסדרון נחל הקישון ובתי הגידול הלחים לאורכו, לדוגמא מלחת הקישון. נחלים איתנים הם נוף נדיר יחסית בארצנו, לכן צריך לשמור על נחל קישון וסביבתו. הנושא השלישי הוא הים. חיפה היא עיר של ים ולציבור אין כמעט שטחים של חוף ים לנפוש וליהנות ממנו. ולבסוף - הוצאת המפגעים ממפרץ חיפה. צריך להקצות משאבים כלכליים וחברתיים, על מנת לשמור על הטבע ועל איכות החיים.

סולימאן זועאבי: אני חושב שניתן לפתח עוגן כלכלי ותיירותי אשר נשען על רצועת החוף. ניתן ליצור תדמית של תיירות ימית או תיירות של נחל. לכן צריך לפעול לשיקום הנחל והחוף. הנושאים הכלכליים והתיירותיים יניעו את המערכות הללו.

יהודה חיות: שני הנושאים החשובים הם חומרים מסוכנים וזיהום אוויר. אלו שני נושאים שמפרץ חיפה סובל מהם וצריך להתייחס לנושאים הללו בתכנון ארוך טווח.

אלון רוטשילד: מה שהוזכר פה עד כה דיבר בעיקר על נושאים של איכות וויסות מים, תיירות, איכות אוויר וערך הקיום של צמחים ובעלי חיים מקומיים. הסביבה האורבנית במפרץ חיפה לוחצת את המערכת הטבעית ואת השירותים שהיא מעניקה, וזו הזדמנות לתרום את הידע המדעי, וזה מתקשר לטכניון, לטובת פתרונות יצירתיים שבעצם יפחיתו את הלחץ על הסביבה הטבעית. במילים אחרות, צריכה קטנה יותר של משאבי שטח ומים ע"י פתרונות טכנולוגיים.

יעל דורי: הייתי רוצה להדגיש את הפן של המרחב כמרחב מטרופוליני. כיום אין שום פארק שמשרת את מטרופולין חיפה. המטרופולין הולך וגדל ואף מיועד להכפיל את עצמו. הקישון הוא אחת ההזדמנויות ליצור פארק לא רק לסביבה ולערכים האקולוגיים שבתוכו אלא שישמש פארק נופשי במהותו למטרופולין כולו.

נערך דיון בניסיון לקבץ את הדברים שנאמרו למספר מצומצם של נושאים.

רפי סמיאט: כרגע מתגבשים שלושה נושאים: שמירה על משאבי טבע וסביבה, פיתוח שטחים פתוחים במפרץ, שיקום תנאים סביבתיים.

מיכל טוכלר: את שיקום התנאים סביבתיים צריך לפצל לחומרים מסוכנים ולאיכות האוויר.

רפי סמיאט: השאלה היא האם אנחנו רוצים לסלק בכלל את החומרים המסוכנים מהמפרץ.

מיכל טוכלר: לאו דווקא לסלק, אלא לטפל. חלק מהטיפול היא היכולת להפחית כמויות, המאפשרת את יכולת ההגנה וגם את השינוע.

רפי סמיאט: אז הנקודה היא צמצום מפגעים סביבתיים כתוצאה מהתעשייה הכבדה.

משה כהן: למה להתפשר? האמוניה מסוכנת. על זה כולם מסכימים. צריך לסלק אותה מהמפרץ אחת ולתמיד. יש לי הרגשה שאנחנו מוותרים מראש, כולל אנשי הטבע והסביבה. 20 שנה אנחנו רוצים לנקות את הקישון ודווקא אנשי הסביבה מגנים על התעשיינים.

אלי דליצקי: השאלה המרכזית בדיון היא כיצד מחלקים את משאבי הקרקע הקיימים בין צרכי הפיתוח הכלכלי והשמירה על הטבע. לדוגמא, יש תעשיות במפרץ שאינן דורשות סמיכות לקו המים. אותן יש לדלל. לעומת זאת, יש תעשיות שעבורן הסמיכות לקו המים משמעותית לתפקודן. יש לפצל בין פיתוח משאבי הטבע ושמירה עליהם לבין ניצול יעיל וקפדני של הקרקעות שנשאר לטובת צרכים כלכליים.

רפי סמיאט: רוב המפעלים בנמל זקוקים למפרץ לייבוא וייצוא. לכל מקום שאליו תעביר את המפעל, יתקיים הצורך של מעבר התוצרת לנמל.

אלי דליצקי: בחלק גדול מהמפעלים ניתן להעביר את התוצרת בצנרת. אפשר למקם אותם במקום אחר ולא דווקא בלב המפרץ. צריך לדרג את הפתרונות בהתאם לנחיצות שלהם במפרץ. אם המפעל לא נחוץ במפרץ צריך לחשוב על פתרון אחר עבורו. אם המפעל נחוץ במפרץ, צריך למצוא פתרון במסגרת המפרץ.

רפי סמיאט: אם נסכם עד כה, הנושאים החשובים הם שמירה על ערכי טבע, צמצום בעיות זיהום אויר. אבל יש כאן בעיות נוספות שכלל לא העלו. מה לגבי שדה התעופה במפרץ חיפה?

נפתלי בלבן: את נמל התעופה יש, לדעתי, לסלק. אפשר להסתפק בנמל קטן, אבל אין צורך בנמל בינלאומי, עם מסלול נחיתה של שישה קילומטרים בסמיכות למפעלים. יש רכבת לנתב"ג. הרעש הנובע מנמל התעופה מהווה מטרד ממשי.

אהובה גורן-ווינדזור: מדובר פה הרבה על סילוק מטרדים למיניהם. המשמעות היא שהם יועברו למקום אחר ושם הבעיה תחזור על עצמה. תפקידנו פה הוא ליצור פתרונות ולא לסלק מטרדים.

משה כהן: כשמדובר על מיכל האמוניה מדובר על סכנה לאזרחים. אם המכל יתפוצץ מדובר על 100,000 הרוגים באזור הקריות. זו בעיה גם בהיבט חברתי והצדק החלוקתי. האזרחים לא מסוגלים לסלק את המכל כי מאחוריו עומדים גופים בעלי הון וכוח, וסילוק המכל משמעותו פגיעה בכיס שלהם.

רפי סמיאט: הסיבה שיש כאן מיכל אמוניה היא סיבה כספית. בעבר מפעל הדשנים היה מייצר אמוניה בעצמו. עם הזמן חיפה כימיקלים העבירו את הייצור שלהם לדרום. ממילא עיקר הצריכה של האמוניה היא בדרום ולא הגיוני לשנע את החומר מהמפרץ. בשלב מסוים הפסיקו לייצר אמוניה בארץ כיוון שייבוא אמוניה שמייצרים בעזרת גז טבעי במדינות הגוש הסובייטי זול יותר. היום יש לנו גז טבעי בכמויות בלתי מוגבלות. צריך לבדוק בניית מתקן ייצור אמוניה חדש שאליו יגיע הגז הטבעי. המתקן שימוקם בדרום יהיה מבודד יותר וקרוב לצרכן המרכזי ואני מאמין שזה יפתור את הבעיה.

שרון נסים: אני מעוניינת להתייחס שוב לנושא של התייעלות טכנולוגית. עלינו להמשיך לפתח ידע ובמקביל לנצל את הידע הקיים בצורה מיטבית, למשל להוסיף מסננים ופילטרים לארובות, לעבור לייצור חשמל באמצעות גז ופתרונות נוספים. נכון להיום, פשוט לא משקיעים בהם. כיום אנחנו מתמודדים עם מה שהשאירו לנו בעבר. לכן, אם לא נטפל ונשקם את מפגעי העבר לא נוכל להתקדם קדימה. עלינו להטיל על עצמנו מגבלות בכל תכנית פיתוח, כך ששום תכנית לא תעבור אם לא יהיה בה אלמנט סביבתי.

רפי סמיאט: את מדברת על הגברת המודעות הסביבתית. הגברת המודעות היא הגברת הלחץ מצד אנשים שמבינים את הצרכים הסביבתיים כדי ליצור איזון מול הצרכים של התעשייה והיזמים ובאשר לאחריות של ההשכלה הגבוהה לייצר פתרונות טכנולוגיים לבעיות סביבתיות. היום, על מנת לפתח טכנולוגיה חדשה צריך שכר לסטודנטים, מלגות, ציוד יקר. התקציב בארץ לדברים מהסוג הזה הוא מצומצם ביותר. לדוגמא: היה רעיון לסלק את ה-SO₂ מארובות חברת החשמל ע"י הפיכתו ל-SO₃. הפיכת מוצר מזהם למוצר בעל ערך. לצערי הפיתוח לא עלה מדרגה.

יעל דורי: הנושא של תמלוגי הגז ממחיש עד כמה עיקרון כמו "המזהם משלם" שמיושם במשך שנים במדינות אחרות אינו מיושם בארץ. אנו צריכים לשאוף להעלאת המודעות והרגולציה. הרגולציה עדיין לא מקיימת את העיקרון הזה. כשנוכל לקיים את זה נוכל ליישם רעיונות כגון הקצאה של משאבים לפיתוח ושימור טבע וגם פיתוח פתרונות טכנולוגיים.

רפי סמיאט: הרגולציה חלשה מידי. כיום מתנהל ויכוח האם לוותר על פארק הקישון לטובת נמל, אשר לא ברור אם התחזיות המוצגות אינן גבוהות משמעותית מהצרכים האמתיים.

שרון נסים: חברת נמלי ישראל מראה על גידול בצרכים, אולם אף אחד לא בחן אותם לעומק. חברה אשר יש לה אינטרס מובנה לפתח נמל ובהכרח זקוקה לכמה שיותר שטחים, ובוודאי צריכה להציג גם רווחיות. לצערי, אין בדיקה מושכלת של הנתונים. אין דיון בשאלה האם יש מגמה עולמית של הצטמצמות הצריכה. חלה מגמה כזאת והשאלה איך המגמה תתפתח. קיימת ההבנה שהמשאבים מוגבלים.

יהודה חיות: זה תפקידה של חנ"י. ואחרי שחנ"י מגישה את התכניות יש צורך לעבור החלטה של הממשלה שם יושבים נציגים מכל הצדדים, גם מצד המשרד להגנת הסביבה.

שרון נסים: החלטת הממשלה עברה ללא בחינה מעמיקה ואף שר לא התייחס לעובדה שהתכנית עולה בסתירה לתכניות אחרות.

יהודה חיות: יש נתונים מדויקים לגבי ירידה בכמות המסחר בעקבות המשבר וכמה הוא עלה ב-2010. התכניות מבוססות על נתונים אלו. התכניות באות לתת מענה גם לדורות הבאים, בדיוק כמו בטבע. ברור כי אם לא בעוד 20 שנה, נזדקק לנמל בסדר גודל כזה עוד 30-40 שנה.

יהודה היימליך: אכן על היקף הביקוש לשירותי נמל כפי שהציגה חנ"י לא נערכה בחינה מעמיקה חיצונית נטולת אינטרסים. חברת נמל אשדוד הציגה בעבר חישובים המראים כי הערכותיה של חנ"י לכמות רציפים ושטחי עורף שידרשו במדינה בשנים הבאות מוטים כלפי מעלה ואינם לוקחים בחשבון מיצוי מקסימאלי של יכולות הפיתוח בנמלים הקיימים.

בהתייחס לפיתוח הספציפי בנמל חיפה ישנן שתי בעיות סביבתיות עליהן תתקשה חנ"י להתגבר. חומרים מסוכנים וזיהום אוויר. על אף הדרישות הסביבתיות, רציף חדש בנמל חיפה יביא להגדלה ניכרת בכמות החומרים המסוכנים ולעומס זיהום אוויר מיותר - במקום אשר כבר עכשיו רווי בחומרים מסוכנים וזיהום אוויר.

אין ספק כי בראייה סביבתית כאשר דנים בצורך להוסיף רציפים חדשים כצורך לאומי, כמות הקונפליקטים הסביבתיים בנמל חיפה גדולה מכמות הקונפליקטים הסביבתיים בנמל אשדוד.

מיכל טוכלר: החוכמה בראייה מחודשת במפרץ צריכה מצד אחד לאתר את כל ערכי הטבע ולשמור עליהם, לדאוג לבריאות הציבור וגם לפרנסתם של תושבי המקום. אפשר וגם צריך לחלק את המפרץ מחדש. הרעיון הוא איך עושים גם וגם, ולא אחד על חשבון השני. נכון שהמפרץ קטן ויש תחרות גדולה על הקרקע, אבל יש מספיק מרחב כדי לארגן אותו אחרת בצורה יעילה. יש מגוון של פתרונות. אפשר למצוא שטחים שהם פחות רגישים, כמו השטחים באזור בתי הזיקוק, אשר יכולים לשמש לאחסון מכולות. צריך לזכור שרוב הכלכלה שלנו מבוססת על ייבוא, אנחנו מדינת ייבוא ותנועת המכולות כאן היא משמעותית.

נפתלי בלבן: ומה אם בנמל יתייעלו וכבר לא יהיה צורך בשטחים הנרחבים הללו?

מיכל טוכלר: לכן חנ"י היא חברה של המדינה ושייכת לציבור. אי אפשר להפריט אותה. הקרקעות של הנמלים הן מולאמות. למדינה יש מנגנונים להחלפת שימושי קרקע. בעבר, קרקע של רשות הנמלים הייתה רשומה בטאבו וכך היא הייתה נשארת. כיום, אם רוצים להקים פארק, אפשר להחליף את הקרקע. היום חנ"י מנסה לקנות שטחים לא בשביל נדל"ן, אלא על מנת להוריד את עלויות הייבוא והייצוא וזה תפקידה של חנ"י.

שרון נסים: הבעיה היא שיש אי אחידות במספרים בכל הנוגע לשטח הנדרש לעורף הנמל. חנ"י אמרה שהיא זקוקה ל-4,260 דונם. אחרים אומרים 3,700 דונם. 500 הדונמים האלו משמעותיים לצרכים אחרים.

מיכל טוכלר: כשאנו עושים תכנון עבור המדינה אנו צריכים להסתכל על הסך הכול, על המערכת השלמה. המערכת כוללת מספר רב של שחקנים פרטיים וציבוריים. בחיפה יש מעט מאוד שטח, ובאמת אנו רואים קרוב ל-20 מתחמי עורף נמל המפוזרים ברחבי מפרץ וזה לא טוב מכל הבחינות.

שרון נסים: מדוע לא הטמיעו בתכנית תמ"א 13 ב' (1)⁷ רציפות רצועת החוף והים? הכוונה לא רק לחזית חוף עירונית, אלא להחלטה עקרונית שהחיפאי יוכל ללכת מדרום חיפה לקריות, למשל, על החוף באופן רציף. כדאי היה לספק בתכנית שטחים שבהם יוכל הציבור לעבור באופן חופשי ובאין מפריע.

יהודה חיות: אני חושב שאחד הנושאים שעולים מהשיחה הוא היעדר שקיפות. יכול להיות שעם הרבה יותר שקיפות ונתונים גלויים לציבור, הציבור היה יכול לעיין בהם והחשדנות הייתה מתמעטת.

רפי סמיאט: זו נקודה שאנחנו צריכים להוסיף. הנושא הוא רחב. הוא נושא של כל מדינת ישראל ולא רק של הצפון. אם מדינת ישראל היא מדינה צרכנית שמקבלת סחורות רק דרך הים, אני לא רואה סיבה מדוע לא לנתב חלק גדול מהסחורות דווקא דרך אשדוד.

מיכל טוכלר: יש מהלכים שאתה יכול לשלוט בהם ויש מהלכים שלא ניתן לשלוט בהם. מהלכים כמו ריכוז הפיננסיים בת"א, המשיכה, הכוח המגנטי של ת"א שהוא כל כך גדול עד שקשה לחיפה להתחרות בו. לחיפה יש כמה יתרונות בנושאים אחרים, ואחד הנושאים הוא פיתוח הנמל. יש שני מסופים מתוכננים, אחד בחיפה ואחד באשדוד ומישהו צריך להחליט היכן הם יבנו. שניהם יבנו בסוף, השאלה מי הראשון. העיר חיפה מאוד מעוניינת לקדם את הרחבת הנמל בעיר. השרים הם שצריכים להחליט.

יהודה חיות: עבור חנ"י אין עדיפות אם המסוף יבנה כאן או שם. אתם צריכים לדאוג לכל ישראל. קל לראות שהקשיים גדולים יותר באזור הצפון.

מיכל טוכלר: נכון שבצפון יותר קשה אבל העיר חיפה רואה בנמל גנראטור, אשר מושך עמו השקעות אדירות. למשך לכאן הרבה מאוד כסף, הרבה מאוד השקעות בתשתיות, הרבה מאוד לוגיסטיקה, כל מה שקשור לפעילויות עורף נמל. העיר רוצה את זה מאוד מבחינה כלכלית.

⁷תמ"א 13 ב' (1) – תכנית מתאר ארצית, נמל חיפה

יעל דורי: אנחנו במושב הסביבתי. אנחנו צריכים לחזור לנושא הסביבתי. באותה מידה שמדובר על כמות השטחים שהנמל זקוק לו בשנת יעד מסוימת, כך צריך לספק מידע סביבתי מבחינת צרכי המטרופולין. מכיוון שאין מידע כזה, זה לא מקבל את אותו משקל מול מקבלי ההחלטות כמו הצרכים של הנמל.

שרון נסים: בתמ"א 13 ב' (1) לא עשו תסקיר השפעה על הסביבה. עשו בדיקה סביבתית ונבחנו רק פרקים א ו-ב בתסקיר.

מיכל טוכלר: הנורמות הקיימות היום הן שכל פרויקט שמתוכנן בשטח בנמל חיפה או באילת, מרבית המסמכים הנדרשים הם בנושאים סביבתיים. הנושא הסביבתי הוא נושא מוביל בתכנון. נכון שעדיין יש ירושות מהעבר אבל ההסתכלות קדימה על כל פרויקט חדש היא כבר אחרת לגמרי.

שרון נסים: אז למה אין תסקיר השפעה על הסביבה לגבי תמ"א 13 ב' (1)?

מיכל טוכלר: למפת התוכניות הארציות אין תסקיר כי אין כאן ויכוח אם נמל הכרמל הוא כן נמל או לא נמל.

רפי סמיאט: בארץ קורים מקרים כמו הולילנד שהתחיל כתכנון קטן יחסית של כמה בתים והפך למפלצת. לכן, יש חשדנות רבה כיון שכולם בטוחים שבכל מקום הולכים להקים הולילנד חדש. אני חושב שאחת האמירות המשמעותיות שצריכה לצאת מכאן היא שחייבת להיות הידברות. קודם כל, הגדרת הצרכים האמיתיים מכל הצדדים: צורכי הנמל, התעשייה, צורכי התרחבות העיר והערים מסביב, לא רק העיר חיפה, צורכי הטבע, הנחל והשטחים הפתוחים.

משה כהן: בשל קשרי הון ושלטון, אם לא נילחם, לא נצליח לשנות דבר. מדברים על התייחסותם של הנמלים לטבע ולסביבה, אבל תראו מה קורה באילת עם כל בעיית הנפט. הנמלים הם המזהמים הכי גדולים.

יהודה חיות: דווקא הרגולציה שמופעלת על האניות היא מאוד חזקה. בעיה אמיתית אחרת היא בעיית המשאיות שמגיעות בהיקפים גדולים. יכול להיות שהפתרון הוא רכבת.

משה כהן: אבל אם הרכבת תעבור דרך מרכז העיר חיפה אנחנו לא נפתור את הבעיה.

מיכל טוכלר: הרכבת צריכה לבוא ממזרח. יש חיבור של המסילה המזרחית עם העמק דרך ואדי ערה. כל רשת המסילות הארציות מתוכננת כך שהיא תגיע לחיפה מכיוון מזרח כדי לא להיכנס דרך העיר. מסילת החוף צריכה להיות בעיקר מסילת נוסעים ופעילות המטענים צריכה להגיע מכיוון מזרח.

שרון נסים: אם תמצא אלטרנטיבה נוספת לשטח, אם על ידי התייעלות, או במידה ותינתן לכם קרקע חלופית, האם שטח פארק הקישון יגדל? האם חניי תיתן או תוותר על השטח של כ-1,400 דונם לטובת הציבור?

מיכל טוכלר: אני חושבת שמה שנעשה בתוכנית המתאר הארצית והמנגנון שהוצע הגיע מאנשים שיש להם חשיבה סביבתית. צריך להסתכל קדימה, ללמוד מהעבר, מהדברים הטובים שנעשו בעבר ומהשגיאות שנעשו בעבר. למזלנו יש הרבה שגיאות שעוד לא נעשו. לתמ"א יש מנגנון החלפת שטחים. צריך פשוט לקחת את המרחב, לראות איך מסדרים את הפאזל מחדש. לקחת את כל בעלי העניין, לשבת ולהחליט מה לעשות. אין צורך לריב, יש מספיק שטח.

3. מושב מסכם

סיכום מושב חברתי

הנושא המרכזי שהעסיק את 19 משתתפי המושב החברתי הוא כיצד יכול מטרופולין חיפה לשאוב אליו חזרה אוכלוסייה צעירה וחזקה, לאור העובדה שאוכלוסיית האזור מזדקנת והצעירים עוזבים.

אחד ההיבטים המרכזיים שעלו בהקשר זה הוא נושא התעסוקה. נושא זה גם זכה למרבית הנקודות בשקלול הנקודות הסופי. דובר על הצורך להקים מרכזי תעסוקה מתקדמים, בעלי תדמית נקייה. התנהל דיון לגבי סוגי התעסוקות הרצויות (תעשייה כבדה מול הייטק, תיירות מול נמל וכו'). הושם דגש על חשיבותה של התחבורה הציבורית, כתחבורה המשרתת את הצרכים של תושבי העיר ומחברת אותם למרכזי התעסוקה.

דובר רבות על הנתק בין העיר חיפה לקריות, ועד כמה האזור לא מתפקד כמטרופולין. היבט נוסף שהוזכר והוסכם ע"י מרבית המשתתפים הוא הצורך לספק שירותים ציבוריים ברמה גבוהה ובנגישות גבוהה. הכוונה לשירותי חינוך, תרבות ובריאות שכיום הנגישות אליהם מוגבלת ורמתם טעונה שיפור.

עלה לדיון נושא תדמית מפרץ חיפה כאזור מזוהם וכיצד ניתן לשנותה. חיבור העיר חיפה אל חוף הים ואל נחל קישון יכול לתרום לשינוי התדמית של האזור ולמשוך אליו אוכלוסייה צעירה.

חמשת הנושאים שקיבלו את מרב הנקודות (בסוגריים):

1. תעסוקה נאותה ומהנה, במיוחד לצעירים (300)
2. תנאי סביבה הולמים (180)
3. מרכז מטרופוליני לאוכלוסייה ולפעילויות מגוונות (140)
4. תחבורה ציבורית על חשבון התחבורה הפרטית (120)
5. חינוך והשכלה, שוויון הזדמנויות, פיתוח אקסטנסיבי, שטחים פתוחים ונגישות לכל הציבור (115)

סיכום מושב כלכלי

השאלה המרכזית שנשאלו 21 משתתפי המושב היא מהו התחום או הענף הכלכלי שיתרום באופן הכי משמעותי לכלכלת האזור. אחד הנושאים שעלה לדיון הוא מה מקומם של אזור התעשייה הכבדה והנמל בכלכלת האזור. התנהל דיון סביב תרומתם של ענפים אלה לכלכלת המטרופולין והשפעתם על איכות החיים במטרופולין. נשאלה השאלה האם צריך לבחון את התעשייה והנמל ברמה האזורית או ברמה הלאומית, מה תהיה השפעתם של תכניות המתאר על האזור והצורך בראייה ארוכת טווח שנעדרת בתכנון.

דובר על הצורך במציאת נקודת השווי המשקל, כלומר, האיזון בין הצרכים הכלכליים לצרכים החברתיים והסביבתיים כגון בריאות ורצון הציבור.

נושא משמעותי אחר שעלה לדיון הוא ענף התיירות. זהו ענף כלכלי פוטנציאלי שיכול לתרום לכלכלת העיר. המשתתפים דנו בסיכוייו של ענף זה להוות תוספת משמעותית לחיזוק כלכלתה של העיר.

חמשת הנושאים שקיבלו את מרב הנקודות (בסוגריים):

1. איזון בין שירותים כלכליים קהילתיים (150)
2. שיווי משקל כלכלי בין טבע, סביבה ועסקים (154)
3. רצון הציבור (למרות תועלות כלכליות לכאורה) (125)
4. מיקומו של נמל חיפה בכלכלת העיר (110)
5. דימוי סביבתי, מדדי נחלת הכלל (95)

סיכום מושב סביבתי

הנושא אשר נידון בהרחבה בקרב 18 משתתפי המושב, היה פיתוח נמל חיפה. פיתוח נמל חיפה העתידי מעורר ביקורת רבה וחשש אמיתי מפגיעה בשטחים הפתוחים כתוצאה מהתרחבות שטחי הנמל. נושא החומרים המסוכנים במפרץ נמצא כמטריד מאוד, והתנהל דיון שעסק בדחיפות ובפתרונות לסילוק המפגעים הללו. בנוסף, שיקום נחל הקישון וחיבור העיר לים הם שני אלמנטים שחשיבותם ברורה לכולם, אך מתקיים ויכוח על האופן שבו נכסי טבע אלה צריכים להתקיים לצד שימושי התעשייה, המסחר והנמל. עלה הצורך במציאת פתרונות טכנולוגיים שייצרו ממשק בין צרכי הפיתוח, הצרכים הכלכליים, התעשייתיים, הנמליים ובין הצורך לשמירה על הסביבה. כמו כן נידונה הטכנולוגיה כדרך לשמור על הסביבה.

חמשת הנושאים שקיבלו את מרב הנקודות (בסוגריים):

1. שיקום הנחל (135)
2. שיפור איכות האוויר (95)
3. עצירת התרחבות הנמל ומפעלים (90)
4. פיתוח פארק אקולוגי (75)
5. שמירת משאבי טבע וסביבה, טיפוח שטחים פתוחים, שיקום ומניעת מפגעים סביבתיים, הגברת השקיפות לציבור (50)

הערות והארות מהמשתתפים

שירי צמח שמיר: איזון בין שירותים כלכליים וקהילתיים פירושו שירותים אקולוגיים שניתן לתרגם לשירותים כלכליים וקהילתיים. שירותים אקולוגיים או שירותי המערכת מדברים על הערכה כלכלית ובדיקת עלות מול תועלת עבור מפרץ חיפה בכלל ונחל הקישון בפרט. שאלת שיווי המשקל בין הטבע לעסקים מחפש את נקודת המפגש שבה המפעלים ממקסמים את רווחיהם והתועלות של הצרכנים מרביות גם הן. תפקידם של המתכננים, המשרד להגנת הסביבה או רשות נחל הקישון, למצוא את הנקודה הזאת.

שחר דולב: במושב הכלכלי עלה הנושא של רצון הציבור לצד הנושא של הערכות כלכליות. כאשר מבצעים הערכות כלכליות ופונים לציבור ושואלים מה הוא מעדיף, הציבור לא תמיד בוחר באופציה הכלכלית. הדוגמה שניתנה לכך היא המרינה בבת גלים שעל פי החישובים הכלכליים וכלל התועלות נראה שהיה כדאי לבנותה, אבל בסופו של דבר הציבור התנגד למרינה. גם

כשמבצעים את כל החישובים הכלכליים על מנת להעריך את התועלות של הטבע והסביבה, התועלת לציבור לא תמיד נכללת, לכן תמיד כדאי לפנות אל הציבור.

אופירה אילון: רצון הציבור משתייך לנושא הגברת השקיפות, אשר עלה בדיון הסביבתי. קיים צורך לא רק במידע, אלא בשותפות אמיתית ושקיפות אמיתית אשר עשויה, בסופו של דבר, לשנות את רצון הציבור.

נושאים נוספים שעלו במושב הכלכלי הם מקומו של נמל חיפה בכלכלת העיר. הנושא לא משמש כמדד כי לא הוחלט אם יש לנמל חיפה מקום או אין לו, מה גודלו האופטימלי של הנמל, על מנת שישרת את הכלכלה, החברה והסביבה.

במושב החברתי המדד שזכה למרב הקולות בהפרש עצום מעל המדדים האחרים הוא נושא התעסוקה שצריכה להיות נאותה, מהנה ומתאימה לצעירים. תעסוקה הוא בהחלט נושא חברתי. מיד אחריו דורגו הנושאים הבאים: תנאי סביבה הולמים, מרכז מטרופוליני לאוכלוסייה מגוונת, ופעילויות תרבותיות וחברתיות אשר מתקשרות למורשת. תחבורה ציבורית על חשבון תחבורה פרטית הוזכר במושב החברתי וגם במושב הכלכלי אך שם הנושא לא זכה לדירוג גבוה. הנושאים הבאים שהוזכרו במושב החברתי הם פיתוח אקסטנסיבי, שמירה על שטחים פתוחים ונגישים לכל, חינוך, השכלה ושוויון הזדמנויות.

כשבאים לבחון מה דומה ומה שונה בין המושבים, הנושא של טיפוח ונגישות לשטחים פתוחים הוא נושא שחוצה סקטורים. נושא זה הוזכר על ידי כולם, דורג במקומות גבוהים ונראה שהוא חשוב לכולם. כמו כן, נושא הגודל הרצוי לנמל הוא נושא מרכזי שיצטרך להימדד ולהישקל.

מיקי שרון: דבר בולט שמאוד מפריע לי הוא שמוצגים 15 נושאים/תחומים/רעיונות כש-14 מהם מוצגים בצורה חיובית ונושא אחד מוצג בצורה שלילית והוא עצירת הנמל. היה ניתן להציג את הנושא כך: כיצד לפתח את הנמל, כיצד לפתח מפעלים תעשייתיים. ההצגה השלילית אינה במקום ומותירה טעם תפל ולא מקצועי. אנו לא באים לראות דברים באור שלילי. המטרה צריכה להיות מה כדאי לקדם, על חשבון מה.

רפי סמיאט: הכוונה היא לא לעצור את הפיתוח של הנמל אלא לעצור את תהליך הפיתוח שכיום מבוצע בצורה של קביעת עובדות בשטח. במקום עובדות בשטח צריך להידבר. זה הרעיון.

מיקי שרון: נושא חשוב שלא בא לידי ביטוי הוא ההידברות בין כל הגורמים: בין הסביבה, התעשייה, הנמל.

ארזה צ'רצ'מן: כתגובה למיקי, ברצוני להעריך שהעיקרון של השיטה הזאת הוא שכל אחד יכול להגיד מה שהוא רוצה. יכול להיות שזה לא מוצא חן בעיני חלק מהאנשים, אבל זכותם להביע את דעותיהם באופן שבו מצאו לנכון. הרעיון הוא פתיחות לקבל רעיונות שונים.

אופירה אילון: השאלה היא האם המשפט "עצירת התרחבות הנמל" הוא משפט נכון.

רפי סמיאט: נאמר במושב בפירוש עצירת התרחבות הנמל.

שמוליק גלבהרט: בדיון מסוג כזה הוא סוג של סיעור מוחות שבו מועלים גם חלופות קיצון, שיתכן שחלק גדול מהאנשים לא מקבל אותם אבל כדאי שהן יועלו על מנת לייצג קצה של סקלה.

אני לא תומך בעצירת הנמל או בעצירת התעשיות, אבל אני תומך בזכותם של המשתתפים להביע דעות מהסוג הזה.

נפתלי בלבן: הכוונה בעצירת התרחבות הנמל הייתה שהנמל ינסה להסתפק בשטחים הקיימים, ולא יתרחב לשטחים נוספים ויהפוך את מפרץ חיפה לחצר אחורית שלו. הנמל צריך להתייעל. ברור שהנמל לא יפסיק לפעול, ישראל זקוקה לנמל הזה. אני חושב שטכנולוגיות חדשות יביאו לנו פתרונות. נמל חיפה צריך להמשיך לעבוד ולהצליח אבל עליו להשאיר לנו את "כבשת הרש" וזה הקישון והסביבה הירוקה שסביבו. לשם הנמל לא צריך לפלוש. התעשיות מרעילות את הציבור, מייבאות סחורות, משנעות סחורות ומספקות רווח ליזמים מבלי לתת שום רווח לתושבי חיפה. אינני בטוח שאנו זקוקים לתעשיות כאלה רעילות. יש לנו תעשיית היי-טק מצוינת שנותנת למדינה ערך מוסף אדיר מבלי לזהם. אנו לא צריכים להפוך לנמל שמלכלך את כל המזרח התיכון.

דניאל מישורי: לקחתי חלק במושב הכלכלי. ביצענו סבב אחד של רעיונות שהיה מרתק לטעמי. זוהי חוויה לימודית שדרכה ניתן לשמוע קשת מגוונת של אנשים ממגוון תחומים. אני חושב שבדיון המשך, צריך לבחון את כל אותם רעיונות שלא זכו לדירוג גבוה. אני חושב שיש פוטנציאל לפעולה משותפת. אוקסימורון ידוע בדיון הסביבתי הוא המושג "פיתוח בר קיימא". אפשר לקחת את המושג פיתוח ולהוציא אותו מההקשר הכלכלי, מהתמ"ג, ולהגיד שפיתוח מתייחס לדברים רחבים יותר וזה יכול עמוד בקנה מידה אחד עם סדר יום סביבתי וסדר יום חברתי. הסיכומים המלאים של המושבים יתנו נקודת פתיחה טובה יותר להמשך דיון.

משה כהן: לקחתי חלק במושב הסביבתי. לטעמי ניתן להגיע להסכמות גם על פיתוח הנמל וגם על פיתוח הפארק. מה שלא הוזכר הוא מה שאני מכנה "משולש ברמודה של חיפה". משולש ברמודה הוא השטח המתוחם בין נחל הקישון, נחל גדורה ונחל ציפורי. בתוך השטח הזה יש מזהמים שצריך לסלק אותם אחת ולתמיד ממפרץ חיפה. לסלק את הברוס, האמוניה, וגם את בתי הזיקוק. למרות שאלת התעסוקה, אם היו שואלים את הציבור היינו רואים מחאה נגד המזהמים הללו. אסור לתת לזה יד וצריך לצאת בקריאה לסלק את המזהמים המסכנים את אזרחי המפרץ.

דורון בלשה: לעצור את פיתוח התעשייה ופיתוח הנמל זה וטו. צריך יותר פארקים, יותר מהקישון, זה ברור. השאלה היא מהם הצעדים שצריכים להתבצע על מנת לשפר את מטרופולין חיפה. במושב החברתי שהייתי שותף לו סוכם שהבעיה המרכזית של המטרופולין, ויודעים זאת כל המבוגרים בינינו שילדיהם עזבו את חיפה, היא תעסוקה נאותה, הולמת, ומהנה לצעירים. השאלה מה עושים? משקמים נחל? בונים נמל? בונים מפעלים? יוזמים הייטק?

שרון נסים: אנשי הסביבה, אשר יושבים פה לאורך כל היום, משקיעים מזמנם ומנסים לשנות, סובלים בדרך כלל ממיעוט ייצוג בוועדות התכנון ומסירוס אשר מתרחש בהן. בסדנה היום ניתן דרוור לביטוי לנושאים אשר באמת מפריעים. הנושאים של שימור משאבי טבע, צדק סביבתי וכלכלי והרצון שהציבור יהיה מעורב בתהליכי קבלת החלטות עלו באופן מובהק בסדנה זאת. זה מגיע מהרגשה של חסר שלטוני בקרב אנשי הסביבה לעומת אנשי השלטון המקומי ואנשי התעשייה.

שמואל גלבהרט: אני לומד בימים אלה בקורס לגישור וכבר למדתי מספר דברים. תעשייה זהו אוויר אינם שני דברים שחייבים ללכת ביחד. אנחנו לא נגד תעשייה, אנחנו נגד זהו אוויר ואם נדע להפריד ביניהם, להשאיר תעשיות ולהיפרד מזיהום האוויר אז כולם יהיו מרוצים. המפעלים אשר לא יוכלו לעמוד בכך, מהם נצטרך להיפרד. ניתן להגיע להסכמה סביב ההחלטה שכללי שמירת הסביבה יוחמרו לרמות הגבוהות ביותר המקובלות באירופה. מפעלים שיוכלו לעמוד בזה, נהדר. מפעלים שלא יוכלו לעמוד בכך יצטרכו למצוא מקום אחר. תעשייה אינה מלה גסה. למען גילוי נאות, אני תכנתי כמה מהמפעלים הגרועים במפרץ חיפה. מאז חזרתי בתשובה. למדתי שאם התעשיינים מוכנים להשקיע השקעה כלכלית משמעותית ניתן להגיע להישגים מרשימים. אזורים שלמים באירופה, גרועים הרבה יותר ממפרץ חיפה, הוכיחו שהדבר אפשרי. אנחנו צריכים לפתח תעשיות. זה מספק תעסוקה, הכנסה לאזור, גם למגזר הפרטי, גם למגזר הציבורי, ומניב תקבולים שאח"כ מופנים לחינוך ותרבות. מצד שני, אי אפשר להרעיל את הסביבה. ישנה נקודה שבה אנו מקבלים את המיטב מהתעשיות עם זיהום אוויר מינימאלי. הבשורה מהסדנה שהתקיימה היום צריכה להיות בכיוון הזה.

יהודה היימליך: עצירת פיתוח נמל חיפה איננה אינטרס של אף אחד. יש מחלוקת סביב היקף הפיתוח. על היקף הפיתוח ניתן להתווכח.

רפי סמיאט: אני מגיע מהפקולטה להנדסה כימית. בפקולטה שלנו מנסים לפתח פתרונות שהם ידידותיים לסביבה. הבעיה מתחילה כשהכסף הופך לשיקול מכריע. אין לי ספק שאנו זקוקים לבתי זיקוק, למפעלים שמייצרים חומרים שונים ולחיפה כימיקלים כי אחרת לא יהיה לנו דלק לנסוע הביתה. קל מאוד ליהנות מהפירות של הקידום ובמקביל להתלונן על הזיהום שמגיע משם. יש פתרונות לרוב הדברים. אני העליתי פתרון לבעיית האמוניה. היום מייבאים את האמוניה מחו"ל כי מייצרים אמוניה בגז טבעי ובזול. כיום, שנמצא בארצנו גז טבעי, אנו לא זקוקים למיכל אמוניה כה גדול. אפשר לייצר את האמוניה בארץ בעזרת גז טבעי סמוך לצרכן האמוניה הגדול ביותר בארץ שנמצא באזור התעשייה מישור רותם. זה אחד הפתרונות, וישנם עוד פתרונות רבים, אבל מכיוון שסוגיות מהסוג הזה אינן מובאות לציבור ולאקדמיה, פתרונות לא מגיעים לידיעת הציבור. לכן צריך להגביר את השקיפות לציבור.

אופירה אילון: מה שעולה מהדברים הוא נושא של דינמיות. דינמיות בתקנים, דינמיות ב-B.A.T.⁸ אנחנו נמצאים בדינמיקה של צרכים משתנים, אוכלוסייה שהולכת וגדלה שיש לה צרכים סביבתיים ברורים מאוד. שום דבר לא יכול להיות מקובע. הדברים צריכים להיות דינמיים כדי לאפשר לבצע התאמות לתעשייה, התאמות לצרכים של הציבור וגם לצרכים של הנעוצות הסבוכה.⁹

אהובה גורן-ווינדזור: אחד הרעיונות שהעליתי, על מנת שליוס הזה יהיה המשך, הוא קיום של מפגשים תקופתיים, לא בהכרח בהיקף כזה, של נציגויות ממגזרים שונים שיוכלו לשבת ולחשוב יחד ולהפיץ את הידע למעגלים יותר רחבים. גרעין שיוכל להתפתח לחשיבה משותפת על העתיד של המפרץ.

⁸ B.A.T—Best Available Technology

⁹ נעוצות סבוכה— צמח קוצני הגדל במליחה של נחל הקישון.

מיקי שרון: בפעמים הבאות ניתן לחלק את המשתתפים לשלוש קבוצות, אבל לא שכל קבוצה תדון בנושא אחר, כי מן הסתם כל קבוצה מדגישה אספקטים שקשורים לנושא שלה, אלא שכל שלושת הקבוצות ידונו באותה שאלה ובסוף יעשו סינתזה של הנושאים שעלו בשלושת הקבוצות.

דורון בלשה: השאלה צריכה להיות איזה נושא הוא החשוב ביותר למפרץ חיפה, אשר ניתן להשגה דרך תכנון.

פרופ' ארזה צ'רצ'מן: אני חושבת שאחד הדברים שלא היו כל כך ברורים הוא מהי הגדרת המפרץ. צריך להגדיר האם אנו מדברים על מטרופולין חיפה, על העיר חיפה, על המפרץ ומהם גבולותיו.

דרור פבזנר: אני מציע למצוא דרך שהציבור ידע מה נאמר כאן הסדנה, ליצור שקיפות. כך הציבור יוכל להביע את עמדתו בנושאים שעלו.

אופירה אילון: הסדנה הספציפית הזו הייתה פתוחה רק למוזמנים שתחומי העיסוק שלהם רלוונטיים לנושא הסדנה. כמובן שהמצגות והתוצרים מהסדנה יפורסמו באתר, אבל בשלב זה לא ברור כיצד לחשוף את הציבור למה שנאמר כאן.

אביטל גזית: מי שקובע בסופו של דבר אלו הם המתכננים. לדעתי צריך להביא להם מוצר שדרכו המתכננים יוכלו להגיד: על הנקודה הזאת לא חשבנו וצריכים לתת לה מענה. המתכננים יודעים לתכנן מצוין, אבל אני לא בטוח שהם חשופים לכל העמדות והם בטוח לא מייצגים את הערכיות השונה שהפורום הזה מייצג. כל אחד מהמשתתפים בא מזווית שונה, עם ערכיות קצת שונה ולכן חשוב שהמגוון הזה יבוא לידי ביטוי.

רן גלעד: אני בזמנו התנגדתי להכתבה של B.A.T. אמרתי שעדיף שהמשרד להגנת הסביבה יגדיר תוצאות שאליהם הם מעוניינים שנגיע ואנחנו כבר נגיע אליהם. יש תחומים שבהם התעשיינים עצמם אינם חשופים מספיק לחידושים. האינטראקציה עם האקדמיה היא מחויבת המציאות. המשרד להגנת הסביבה, לפני שהוא מוציא את התנאים לרישיון עסק יביא אותם דרך האקדמיה. לגבי שיתוף הציבור, אפשר לבדוק בקלות כניסות של אזרחים למערכות G.I.S.¹⁰ בעיריות שונות בארץ, ותגלו שהציבור מתעניין כאשר יש נושא שקרוב אליו מאוד, מפגע פוטנציאלי, או שהתקשורת יצרה גירוי להתעניינות. אני גר בהרצליה, עיר שבה לרוב המוחלט של האוכלוסייה יש מחשבים, אין הרבה כניסות למערכת G.I.S של העירייה. בהכנת תמ"א 14 (ב)¹¹, שזה נושא שמעניין לכאורה אנשים רבים, לא הגיעו הרבה משתתפים למפגשים עם הציבור. כלומר, נושא הציבור זה דבר ערטילאי בשבילי.

איריס גוראל: במסגרת תכנית מתאר מחוזית לחיפה נערך שיתוף ציבור מאוד נרחב כשהתכנית הייתה בשלבי תכנון. הוגדרו מספר מדדים אשר הופצו לכלל תושבי העיר וכל בתי העסקים בדיוור ישיר לתיבות הדואר, וגם באתר העירייה. מתוך 260 אלף תושבים, רק 4,000 תושבים ענו.

אופירה אילון: האם ניתן לקרוא לזה שיתוף ציבור?

¹⁰ Geographical Information System – G.I.S, מערכת מידע גיאוגרפי
¹¹ תמ"א 14 (ב) - תכנית מתאר ארצית לכרייה וחציבה לחומרי גלם למשק הבנייה והסלילה.

איריס גוראל: מה שאני רוצה להדגיש, שהנושא שהגיע למקום הראשון מבחינת חשיבות לציבור היה מפרץ חיפה מטוהר ומשוקם. משתתפים בסדנה הציעו להפיץ את התוצרים לכמה שיותר תושבים. הנושאים כבר עלו בפני הציבור. אין ספק שכולם רוצים לראות את מפרץ חיפה משודרג עם פנים אחרות. השלב הבא הוא מה אנחנו כקבוצה עושים לטובת הנושא.

שירי צמח שמיר: הנמל והמפעלים שבמפרץ הם עובדה קיימת. השאלה היא מה עושים הלאה. לדעתי, צריך לעשות התאמה ברמה התכנונית וברמה האקולוגית. גם המשרד להגנת הסביבה צריך לשנות את התקנות שהוא קובע, ו לאו דווקא לקבוע טכנולוגיה מסוימת, אולי כדאי לסבסד טכנולוגיות שהן לא מזהמות.

דבר נוסף, לגבי המשך הסדנה הזאת. צריכה להתגבש קבוצה של אנשים שכוללת את האקדמיה, את בעלי העסקים, את האקולוגים, המומחים לנמלים, אשר תכתוב תכנית, אולי תכנית לאומית שמתייחסת לנחל הקישון, לנמל חיפה, לגבי המפעלים במפרץ. התכנית תהיה מעוגנת תחת גוף של המשרד להגנת הסביבה, כלומר, תרכזו שתי התכניות למסמך עמדה, על מנת לקדם את הדברים למען הדורות הבאים.

גיל יעקב: אפשר להפיק משהו נחמד מהידברות משותפת, אבל בסופו של דבר השולחן שסביבו מתקבלות החלטות איננו השולחן הזה. זה השולחן של המתכננים והפוליטיקאים. אני חושב שהמשימה היא להביא את התוצרים שלנו אל השולחנות האלה. זה התפקיד שלנו בתור ציבור, בתור אקדמיה.

מיכה רטנר: צריך להבין ששיטת התמ"אות היא כמעט ההפך הגמור משקיפות הציבור. זו תכנית שמובלת ע"י מנהל התכנון. המנהל בוחר ועדת היגוי. לוועדת ההיגוי נבחרים נציגים של משרדי ממשלה שמקיימים ביניהם משא ומתן בין משרדי הממשלה. במציאות המערכת הזאת בלתי שקופה ופעמים רבות קיימות בה סתירות. למשל, התכנית של חזית הים בחיפה סותרת את תכנית המתאר של חיפה. אם התכנית של חזית ים עירונית בחיפה תוטמע בתכנית המתאר, נקבל למעשה כפייה על תכנית המתאר ולא להיפך. אין כאן דיאלוג. כאשר נוצרת מערכת סגורה של מספר מתכננים, שבה מתכנן אחד עובד בכמה רמות: הארצית, המחוזית והעירונית, אנחנו מקבלים שדרת תכנון אנכית שמקבלת גיבוי ממערכת לא שקופה. לא ניתן להעביר ביקורת, כיוון שכל תכנון תומך בשני, וכל החלטה מטמיעה את עצמה בתכניות אחרות, לכן כשאדם בא להתנגד הוא צריך "לטפס במעלה ההר" וזה קשה כי רוב התכניות מקבלות את התמיכה האוטומטית של המועצה הארצית לתכנון ובנייה.

אלה אלכסנדרוי: אני רוצה לחזק את מה שנאמר כאן קודם, שבזמן שאנו יושבים פה מתקבלות החלטות במקומות אחרים, בינתיים מריצים תכניות ומאשרים אותם. בסדנה הזאת חסרים לי ארגונים חברתיים. השתתפו בסדנה אנשי סביבה, אנשי כלכלה אבל אין פה אנשי חברה מתוך הארגונים החברתיים.

אהובה גורן-ווינדזור: הוזמנו אנשי חברה. הם פשוט לא הגיעו.

אלה אלכסנדרוי: זה עצוב. זה מראה שאנשים לא רואים את הקשר בין ההשלכות של הכלכלה והסביבה על ההיבטים החברתיים. זה מכוון אותי לגבי מה שאני צריכה לעשות בחברה להגנת

הטבע - לדבר עם אנשי הארגונים החברתיים ולהסביר להם איך הם קשורים לנושאי הסביבה והכלכלה. עניין נוסף שברצוני להעלות הוא שבמפרץ חיפה ממוקמות תשתיות לאומיות, לא רק חיפאיות, ולכן יש כאן קרב לא הוגן בין מטרופולין חיפה והצרכים שלו לבין הצרכים הלאומיים. ברור שמדינת ישראל לא יכולה לוותר על הנמל. השאלה שצריכה להישאל היא מהו המחיר החברתי והסביבתי שמשלמת האוכלוסייה בשם קידוש צרכים לאומיים.

דניאל מישורי: אני הייתי פעיל בארגון סביבתי שנקרא "ישראל בשביל אופניים". הארגון פעל להכניס את האופניים ככלי תחבורה כשבשיא הפעילות של הארגון מנינו לא יותר מכמה מאות פעילים ולא יותר מ- 10 אנשים שנכנסו פנימה לתוך ועדות ההיגוי וקידמו את נושא האופניים בת"א. היה פה לכאורה תהליך לא דמוקרטי כי נתנו לנו קול למרות שהיינו מספר קטן של אנשים לעומת מספר הנהגים שנכנסים מידי יום לתל אביב. ובכל זאת, נתנו לנו קול, כלומר, שיתוף ציבור הוא היכולת לתת קול למי שבאופן רגיל לא מסוגל להגיע למערכת קבלת ההחלטות. זה לא עניין מספרי.

לגבי הנושא של תשתיות לאומיות לעומת תשתיות אזוריות, בתועלתנות יש תמיד את הדילמה שבין טובת הכלל לבין זכויות המיעוט. אם סוכמים את התועלות, טובת הכלל גוברת על טובת הפרט. לכן שיח הזכויות מציב גבול מסוים. כאשר מדברים על תשתיות לאומיות חייבים לכלול את האפשרות שבנושאים מסוימים טובת הרוב לא תקבע, לדוגמה כאשר מדובר בתשתיות אקולוגיות רגישות ובדיני בריאות הציבור.

אופירה אילון: אנו נסיים את הדיון בנקודה הזאת. אנחנו נתייעץ אתכם בכל הנושא של המשך היישום ואיך ניתן להגיע למתכננים. הסדנה הזו היא רק פתיחה של דיון ובחינה משותפת שבסופו של דבר יביאו לפיתוח מדדים לפיתוח בר קיימא במפרץ חיפה. הרשו לי להודות לכם על שיתוף הפעולה ועל הצעד המשותף שעשינו היום.

נספח

כלל הנושאים שעלו בדיון מושב חברתי:

1. תעסוקה נאותה ומהנה, במיוחד לצעירים
2. תנאי סביבה הולמים
3. מרכז מטרופוליני לאוכלוסייה ולפעילות מגוונות
4. התחבורה הציבורית על חשבון התחבורה הפרטית
5. חינוך והשכלה, שוויון הזדמנויות
6. פיתוח אקסטנסיבי, שטחים פתוחים ונגישות לכל הציבור
7. יצירת ייחודיות למפרץ. "מיתוג" כמרכז בילוי / תרבות ירוק
8. מערך ידוע ושיתוף אקטיבי
9. חיבור לים, לנמל, לקישון. חלק ממרחב
10. התייחסות למפרץ כמחבר ולא כאזור חיץ
11. שינוי תדמית המפרץ כ"מזוהם"
12. מדדי בריאות / בטיחות. הנגשת מידע בריאותי
13. מרחבים לפעילות חברתית
14. איכות חיים (שכנים, שכונה)
15. פיזור והנגשה גיאוגרפית של פעילות חברתית ותרבותית
16. הסכמה והכרעה על החזון
17. שמירת שטחים פנויים לצרכי תעסוקה
18. תעסוקה בהקשר לנמל
19. הבאת כוחות כלכליים למשיכת הדור הצעיר
20. ניצול מגוון האוכלוסייה בחיפה לחיבור בין הקריות ליישובי הסביבה ומשיכת אנשים שונים
21. חיבור נכון בין האזור המתועש לבין התושבים
22. שירותים קהילתיים
23. שירותים פיזיים לקהילה ולתושבים
24. הולכי רגל ורוכבי אופניים
25. מסלול תצפיות לנוף כלפי העיר, מוקדי מפגש ויכולת להתחבר עם המקום
26. כבישי רוחב לחיבור אזורי
27. למשוך אנשים נכונים
28. ביטחון אישי
29. פורום בעלי עניין לקביעת ערכים ומדדים
30. פיתוח ארגונים וקהילות בעלי תודעה פוליטית
31. מורשת אדריכלית / היסטורית

32. מתני"ס שלא בקניון

מיקוד לנושא התעסוקה :

- תעשייה נקיה – כל תעשייה אמורה לא לזהם.
- תיירות
- תרבות נופש ופנאי
- פיתוח התעשייה הפטרוכימית
- התמחות בתעשיות סביבתיות (טכנולוגיה סביבתית)
- משרדים ומסחר
- תדמית נקייה
- מדד- תעסוקה לדונם.

כלל הנושאים שעלו בדיון מושב כלכלי :

1. עיר מפרץ- חיבור בין הקריות לחיפה. מטרתה לפצות על :
2. מחסור בשטחי מגורים ומסחר בקריות
3. מחסור בשטחים ירוקים.
4. בריאות הציבור
5. אימפקט כלכלי של זיהום : דיוור פנוי, מחירי אשפוז
6. תיירות בת קיימא, הים כמשאב מפוספס
7. עסקים קטנים ליד הים כמדד ונראות של אתרים מרכזיים.
8. נגישות לים
9. פוטנציאל כלכלי של הקישון- הגעת תיירות מקומית/ארצית.
10. ערך כלכלי של הראה הירוקה- שירותי המערכת : טיפול בשפכים, מגוון ביולוגי, תיירות ונופש, מורשת אזורת
11. ממשק נכון בין שטחי חקלאות ותעשייה ופיתוח עירוני
12. אישור ויישום תמ"א 30
13. מדדים סביבתיים : איכות אויר, ריח, חומ"ס, קולחין.
14. נגישות לתחבורה ציבורית.
15. מיקום תעשייה, רגישות למרחק.
16. נקודת שיווי משקל כלכלית בין טבע/ סביבה/ עסקים. רמת התערבות ממשלתית להפנמת עלויות חיצוניות.
17. מקומות עבודה- כמות ואיכות
18. תקבולים למגזר הפרטי והציבורי.
19. איכות סביבתית וערכית. תחלואה, תמותה, סבירות לאסון.
20. שינוי סביבתי

21. נטל תחזוקתי
22. רצון הציבור
23. פיתוח בר קיימא
24. פליטות למים ולקרקע, סל דלקים מאוזן. אספקת חשמל לטווח קצר וארוך.
25. נמל מתמחה. יחס פיתוח שטחי ים, שטחי עורף.
26. מקומו של נמל חיפה בכלכלת חיפה.
27. שצ"פ- כמות, איכות, נגישות, רציפות. מדד שיגשר בין גידור לגידול בתועלת.
28. מדדי בריאות הנחל. מדדים להערכה כלכלית. דילמה: איזון בין שירותים כלכליים/ שירותים קהילתיים (בריאות, שירותי מערכת). יחסי נחל ים, זיהום נחל הוא זיהום הים במצב הנוכחי.
29. שדה תעופה, לצאת מהעיר.
30. הפחתת תחלואה עודפת באזור חיפה.
31. בא"ת – יישום.
32. טווח זמן ארוך, מערכת דינמית מדדים כלכליים. עשרות שנים קדימה.

כלל הנושאים שעלו בדיון הסביבתי

1. עצירת פיתוח הנמל. אם לפתח בטכנולוגיות חדישות. לעצור את ההשתלטות על שטחים פתוחים.
2. פיתוח ערים מול הנושא הנופי. הערך של השטחים הפתוחים כדוגמת נחל הקישון כריאה ירוקה בלב אזור עירוני.
3. שיקום נחל הקישון – השבת מינים
4. מקום אלטרנטיבי לאכסון המכולות. פתרונות חלופיים
5. פיתוח פארקים. שימור האקולוגיה.
6. מגוון ביולוגי
7. תיירות באזור המפרץ- תכנית חזית ים עירונית.
8. פעילות בנחל קישון, בראייה מרחבית- מערכת אקולוגית.
9. איזון – שיקום וחשיבה סביבתית
10. איכות אויר טובה ובריאה.
11. שמירה על משאבי הטבע והסביבה. שמירה על מסדרון נחל קישון ובתי הגידול הלחים בו.
12. שמירה על רציפות שטחים פתוחים. לציבור אין מספיק שטחים לנפוש.
13. הוצאת מפגעים ממפרץ חיפה.
14. הקצאת משאבים כלכליים וחברתיים לשימור הטבע.
15. פעילות ימית – ידרבן את המערכות לפעול לשיקום.
16. חומרים מסוכנים

17. שירותים סביבתיים- דגה, איכות אויר, איכות מים. רתימת הידע המדעי לנושאים אלו- פתרונות טכנולוגיים
18. היערכות לרעידות אדמה בהקשר לפיתוח ארוך טווח.
19. צרכים לטובת המטרופולין במפרץ. כדוגמת פארק מטרופוליני.
20. הוצאת המפעלים הפטרוכימיים
21. חינוך למודעות סביבתית
22. טיפוח שטחים פתוחים במפרץ.
23. שיקום ומניעת מפגעים סביבתיים
24. הגברת השקיפות לציבור.



מוסד שמואל נאמן למחקר מדיניות לאומית
הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל
טל. 04-8292329, פקס 04-8231889
קרית הטכניון, חיפה 32000
www.neaman.org.il