



משכונת הרכבת לנווה שלום: תכנון, שונות והזכות לעיר

חיים יעקובי

מרצה, המחלקה לפוליטיקה וממשל
אוניברסיטת בן גוריון בנגב

שנוסף על התייחסות לצרכים תכנוניים אוניברסליים יובאו בחשבון צרכים תכנוניים הנגזרים ממאפייני השונות התרבותית של הקבוצות שבעבורן נועד התכנון. הזהות האתנית והזהות האזרחית ניצבות זו מול זו במתח מתמיד, בעיקר כאשר מדובר בהקשר לאומי שבו הזהות האתנית של קבוצת המיעוט "מסכנת" את ההומוגניות שאליה שואף הפרויקט הלאומי. עם זאת, יש שיטענו כי ההבחנה בין ההשתייכות האתנית לזו האזרחית בהקשר התכנוני היא מתנשאת, משום שהתייחסות לזהות האתנית אמורה להיות חלק בלתי נפרד מהגדרת זכויותיה של הקהילה. אלא שהמציאות בחברות רב-אתניות, וברוב מערכות התכנון הפועלות על פי עקרונות התכנון הכוללני, מוכיחה כי יש צורך בהבחנה זו, שהרי התכנון הכוללני מחזק מטבעו את צרכי המדינה תוך הגדרתם כ"צורכי הכלל" (public interest) ותוך התעלמות מצרכים הנובעים מזהויותיהן של קבוצות מיעוט (Sandercock, 1998).

במאמר זה אבקש להרחיב את הדיון בזכות לעיר מעבר לממד הפוליטי-הכלכלי. לשם כך, אציג פרויקט תכנוני ספציפי המספק דוגמה ליוזמה של הרשויות. בפרויקט זה פונו משפחות ערביות משכונת הרכבת לשכונת נווה שלום בעיר המעורבת לוד. המאמר מבוסס על עבודת שדה בעיר לוד, שבה ראיינתי תושבים, פעילי ארגונים ואנשי ממסד.

מרחבים עירוניים נחווים בידי אנשים רבים ושונים החיים בהם. "תרבות" בעבור חלקם עלולה להיות "דיכוי" בעבור אחרים...
(Zukin, 1995, 293-294).

הקדמה

הנרי לפבר פתח את הדיון במרחב העירוני להיבטים הקשורים בזהות, בתרבות, בשונות חברתית, במחאה ובהתנגדות (Lefebvre, 1996). לפבר ניסח את הזכות לעיר (the right to the city) וכלל בה לא רק שינוי במערך המעמדי, אלא גם רבדים אחרים המבטאים יחסי כוח חברתיים כגון אתניות והגירה. פרשנותי לדבריו של לפבר בנוגע לזכות לעיר נסמכת על הטענה כי ניתוחו של לפבר – הרואה בהתנסות המרחבית ביטוי ליחסי כוח ולהבניה של שונות – למרות היותו נטוע בחשיבה המרקסיסטית, פותח פתח להבנת הפוליטיקה של המרחב גם מתוך שדות ביקורת אחרים, כגון הפמיניסטי והפוסט-קולוניאלי (Deutsche, 1988, p. 29). לפבר מרחיב את הזכות לעיר מעבר להקצאת משאבים חומריים – גישה המעוגנת במחשבה המרקסיסטית שממנה צמחה כתיבתו. לדידו, הזכות לעיר משמעותה גם מתן חירות, הזכות לא להיות מודר, הזכות לקיים זהות ואורח חיים אינדיבידואליים וקולקטיביים והזכות להשתתף בקבלת ההחלטות.

על רקע זה אבקש לטעון כי תכנון מרחבי עשוי לשמש כלי יעיל למימוש הזכות לעיר, בתנאי



שכונת הרכבת

שכונת הרכבת בלוד הוקמה בתקופת המנדט הבריטי כשכונת מגורים לעובדי הרכבת הבריטים ובני משפחותיהם, ונבנתה כיחידה עירונית מבודדת על פי עקרונות שאפיינו את התכנון הקולוניאלי הבריטי (Yacobi, 2003). לאחר מלחמת 1948 שימש מאגר יחידות המגורים האיכותיות בשכונת הרכבת את המהגרים היהודים שיושבו בלוד.

בדו"ח שפורסם ב-1969 מטעם הרשות לבינוי ופינוי אזורי שיקום תוארו השינויים שחלו באזור הצפוני של לוד, הכולל את שכונת הרכבת (השמשוני, 1969). הדו"ח פירט את הידרדרות המבנים, התשתיות והשירותים העירוניים באזור. דו"ח נוסף שפרסמה הרשות ב-1972 פירט את התמורות שחלו בשכונת הרכבת: מתוך 243 משפחות שחיו באזור (1,206 נפשות), 176 היו משפחות ערביות (919 נפשות) שהתאפיינו בנחיתות כלכלית וחברתית. בדו"ח צוין עוד כי 70 אחוזים מהאוכלוסייה היהודית במקום הם מהגרים יהודים מזרחים, וכי גודלה הממוצע של משפחה יהודית הוא 4.3 נפשות לעומת 5.2 נפשות בקרב האוכלוסייה הערבית.

בשכונה, כך פורט בדו"ח, ניצבו 242 מבנים; 190 מהם, כ-79 אחוזים, שימשו למגורים. המסמך אף ציין כי בתוך השכונה עצמה התקיימה סגרגציה: האוכלוסייה הערבית, שמנתה אז כשני שלישים מתושבי השכונה, היתה מרוכזת בלב השכונה ובפרדס-שניר, ואילו התושבים היהודים, שמנו אז כשליש מהאוכלוסייה, התגוררו באזור הסמוך לכביש רמלה-לוד. בעת הכנת הדו"ח היו בשכונת הרכבת בתים בני קומה אחת בלבד, ורובם, כ-73 אחוז, היו בנויים מאבן והשאר מחומרים קלים כגון פח ועץ. אף על פי שרוב הבתים היו בנויים מחומרים קשיחים, הקפידו מחברי הדו"ח לציין כי "רק 19 משפחות גרות במבנים המוגדרים כטובים" (הרשות לבינוי ופינוי של אזורי שיקום, 1972, עמ' 1).

מהם הגורמים שהובילו לשינוי בהרכב הדמוגרפי ולהידרדרות במצב המבנים וברמת השירותים באזור? את התשובה לשאלה זו יש למצוא לטענתי בקונפליקט התמידי המתקיים בעיר המעורבת. עוד בטרם אציג את פרויקט נווה שלום, שבו יתרכזו המאמר, אזכיר כי בשנות החמישים והשישים, כחלק ממדיניות הרשויות, היגרו לאזור משפחות בדויות מהנגב ומהשרון. חלק מן המשפחות, ובעיקר אלה שהגיעו מאזור שיח' מואניס ומהמשולש, קיבלו כפיצוי קרקעות חקלאיות בלוד, שגודלן בין עשרה ל-15 אחוזים משטח הקרקעות שהופקעו מהם.

צפיפות המגורים בשכונת הרכבת הלכה והחמירה כאשר שני תהליכים, שנצפו גם בערים מעורבות אחרות, התרחשו במקביל: האוכלוסייה היהודית שיפרה את תנאי מגוריה ועזבה לאזורי מגורים חדשים ומרווחים יותר, בעוד האוכלוסייה הערבית שהגיעה לעיר התיישבה בשכונה שצביונה הערבי הלך והתחזק. דרישותיה של האוכלוסייה הערבית שהגיעה אל העיר לפתרונות מגורים לא נענו, וכך החלו להיבנות בשכונת הרכבת מבנים ותוספות בנייה ללא היתר, לעתים תוך פלישה לאדמות מדינה. בעקבות זאת הובאה הסוגיה לדיון בכנסת. חבר הכנסת לשעבר רפאל סויסה (מערך), שהעלה בראשית שנות התשעים הצעה לסדר היום בנושא "טיפול בשכונות נחשלות ברמלה-לוד", אמר:

אם ברמלה ראיתי מאות עכברים וחולדות, הרי שבשכונות אלה בלוד אתה רואה להקות של אלפי חולדות בגודל חתול רגיל... לפני כשנה הגשתי שאילתה בעניין פיתוח שכונות אלה ונעניתה שהנושא נמצא בתכנון. מאז ועד היום לא השתנה דבר... תיירים ואורחים, כשהם מגיעים לשכונות הערביות, רואים עזובה, הזנחה, זוהמה, חוסר אסתטיקה וחוסר שוויון (אלגזי, 1991).

בראשית שנות השבעים הוקמה שכונת נווה ירק,



קהילה תקינים" (בארץ ישראל, 1983). אולם ב-1986 הודה לוי בכישלון תפיסתו וטען כי אין שליטה על גל האוכלוסייה הערבית המגיע אל העיר; צווי ההריסה שהוצאו וההריסות שבוצעו בפועל, כך אמר, אינם מסייעים לפתרון הבעיה: ... אלה אזורי המדינה. יש להם תעודת זהות. אבל משרד הפנים שנותן להם תעודת זהות, לא מוכן להכיר בהם כתושבים, בגלל שהם לא רשומים במפקד האוכלוסין. לעירייה אין תקציב לשכונה... אף גורם לא מכיר בהם, כאילו אלה סתם אנשים... באתי כגיבור גדול ואמרתי אני אהרוס בתים, אבל תכף ומיד ראיתי שאין מקום אחר לזרוק את האנשים. זו היתה טעות גדולה להרוס שם. צווי הריסה יש, אבל בפתרון אף אחד לא מתעניין. כולם משתמטים (קפרא, 1986).

בנובמבר 1983 העבירה הכנסת את הטיפול בשכונת הרכבת לוועדת הפנים ואיכות הסביבה, שטענה כי הטיפול בשכונה הוא מעבר ליכולתה הכספית של העירייה ולפיכך המליצה להעביר את האחריות למשרד הפנים, למשרד השיכון, למשרד החינוך ולמנהל מקרקעי ישראל (עיריית לוד, 2000, עמ' 19). אולם נראה שהשינויים הדמוגרפיים בלוד בכלל ובשכונת הרכבת בפרט המשיכו להתנהל ללא שליטה. בדו"ח שיזום עיריית לוד ומשרד הבינוי והשיכון ב-1987 נקבע כי האוכלוסייה הערבית בעיר הולכת וגדלה, וכי אף אחד מהגורמים הרשמיים אינו יודע במדויק מה חלקם של הערבים באוכלוסייה, משום שאינם מופיעים בסקרים הרשמיים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (עיריית לוד ומשרד הבינוי והשיכון, 1987, עמ' 2). כפי שעולה מדו"ח של עיריית לוד לשנת 2000, מצב זה לא השתנה כלל ועיקר:

תושבי שכונת הרכבת אינם יושבים על אדמתם, אלא על קרקע שפלטו אליה, השייכת לבעלים פרטיים ובחלקה שייכת למנהל מקרקעי ישראל והיא כולה שטח חקלאי מוכרז ולא ניתן להקים עליה

שנבנו בה כ-300 יחידות מגורים בעבור האוכלוסייה הערבית שחיתה אז בשכונת הרכבת על פי הרישומים. היתה זו אחת היוזמות הראשונות שביקשו לפתור את מצוקת המגורים של תושבי לוד הערבים, אולם פתרון זה לא ייחס חשיבות לצרכיה החברתיים והתרבותיים של האוכלוסייה, שמנתה בעיקר משפחות בדויות שהיגרו ללוד לאחר שאדמותיהן הופקעו. צרכים תכנוניים אלו כוללים, בין היתר, התחשבות במספר הנפשות במשפחה הגרעינית והעדפת מגורים בסמיכות למשפחה המורחבת. על כן, סירבו רבים מתושבי שכונת הרכבת לעבור לשכונה החדשה. יתרה מזו, היו אף משפחות שטענו כי פרויקט נווה ירק רק יחמיר את תחושת הגטואיזציה שלהן:

השכונה שם, היום יש לה שתי כניסות, שני פתחים, אבל לפני כן היה רק כניסה אחת, נכון שזה כביש יעני, וזה כאילו מסודר וזה, אבל רק מקום אתה נכנס בו מקום אחד אתה יוצא בו. כל הניידות פנימה זה כמו מלכוד, או קיי? אתה מכיר את הציורים האלה של מלכודת לעכברים? ככה זה היה (ראיון עם חנאן ט', 25.4.2001).

בפגישה שקיימתי עם נציגי השכונות הערביות בלוד באפריל 2000, טענו נציגי שכונת נווה ירק כי גם המשפחות שעברו אל השכונה החדשה בראשית שנות השבעים נקלעו למצוקת דיור עקב הגידול הטבעי. רובן ניצלו כבר את זכויות הבנייה המותרות במקום, וכשאלו לא סיפקו את צורכיהן החלו לבנות במקום ללא היתר.

משנות השבעים ואילך הלכו וגברו תפיסה של אדמות מדינה בשכונת הרכבת ובנייה של מבני מגורים נוספים ללא היתר. מקסים לוי, שהיה אז ראש עיריית לוד, הוביל גישה חד משמעית של "מחיקת" האזורים הללו. הוא הצהיר על כך באומרו: "מחקתי במסגרת הפינויים המואצים שכונות שלמות, כאשר התושבים מועברים ומפוזרים בתוך שכונות חדשות ומשתלבים בחיי



מבנים, אלא למטרה חקלאית בלבד... תושבי השכונה סגורים מבחינה חברתית בתוך עצמם, אינם מבוססים מבחינה כלכלית ועוסקים בכל מיני עיסוקים מפוקפקים. מצב התברואה ואיכות הסביבה ירודים והמגורים בתנאים תת-אנושיים (עיריית לוד, 2000, עמ' 19).

ההשלכה המרחבית של תהליך זה היא התפתחותו של שוק מגורים בלתי פורמלי בשכונת הרכבת. במסגרת שוק זה, ניתן לשכור יחידות מגורים במבנים שנבנו ללא היתר; יתרה מזו, ניתן אף "לרכוש" זכויות בנייה מאנשים פרטיים שהשתלטו באופן בלתי חוקי על קרקעות מדינה ומוכרים אותן לאחרים. שוק מגורים זה מנוהל בידי בעלי עמדות כוח ברשתות החברתיות המקומיות, והיכרותי עמו הוגבלה תוך כדי עבודת השדה.

"ויפה שעה אחת קודם"

ב-1985 הוחלט לפנות לחלוטין את שכונת הרכבת. כל תושבי המתחם הרשומים התבקשו לנהל משא ומתן עם הרשויות לגבי פינוי ופיצוי. משא ומתן זה התיימר לשכנע משפחות לעקור מלוד ולעבור לערים ערביות אחרות כגון רהט וכפר קאסם (פגישה עם נציגי השכונות הערביות בלוד, 11.4.2000). משפחות שהסכימו להסדר זה קיבלו פיצוי גבוה יותר, וכך נעשה ניסיון לשלוט ב"מאזן הדמוגרפי", כפי שאף הצהיר אז ראש עיריית לוד מקסים לוי:

בהתחשב בנתונים הדמוגרפיים המיוחדים של העיר... ראוי לשקול גם פתרונות בלתי שגרתיים ולפעול בכיוון של פיזור קבוצות אוכלוסין מחוץ לעיר לוד ולמנוע כליל, המשך פלישה בלתי חוקית של תושבים לעיר בעתיד. בעיית האוכלוסייה הערבית בעיר הינה, כאמור, בעיה קשה ודחופה ודורשת פתרון כולל, יסודי ומיידי, על כגון זה נאמר "ויפה שעה אחת קודם" (עיריית לוד ומשרד הבינוי והשיכון, 1987).

מהו המנגנון המבצע מדיניות זו ובאילו אמצעים היא מיושמת? בניסיון לענות על שאלות אלה פניתי לחברת לור"ם - חברה לפיתוח אזור לוד ורמלה - וראיינתי כמה מעובדיה. לור"ם היא חברה ממשלתית המשותפת למשרד הבינוי והשיכון המחזיק ב-75% ממניותיה, למנהל מקרקעי ישראל המחזיק ב-20% מהמניות ולעיריית לוד המחזיקה בחמישה אחוזים מהמניות. החברה נוסדה ב-1964 לצורך תכנון תשתיות לבניית מגורים, פיתוחן וביצוען, ומדיניותה מעוצבת תוך "ראייה כוללת של צורכי הממשלה, התושבים והאזורים בהם היא פועלת"². חברת לור"ם מצהירה כי היא מווסתת את מחירי הדיור ובכך מאפשרת לזוגות צעירים לרכוש דירות באזורי פעילותה. החברה אף עוסקת בפינויים ובהריסות, בשיקום שכונות ובניהול ובפיקוח על עבודות הבנייה (לור"ם, 1995).

מהנדסת החברה, האדריכלית מיכל ברקוביץ, הדגישה בראיון שנערך ב-29.1.2000 כי מקבלי ההחלטות הם שקובעים את עקרונות התכנון וכי "החברה אחראית רק על ביצוען". האחריות על פינוי המשפחות הערביות משכונת הרכבת הועברה לידי "קבלן פינויים פרטי", המבצע בפועל את הליך המשא ומתן (ראיון עם מיכה אברהם, מנהל פרויקטים בחברת לור"ם, 29.1.2000). חנן שחר, קבלן הפינויים של חברת לור"ם, סיפר כי את שכרו הוא מקבל בהתאם למספר הפינויים שהוא מבצע, וכי תהליך זה מלווה לא אחת באלימות (ראיון שנערך ב-1.4.2001). מן הנתונים שהוצגו לפני עולה, כי רק 40 מתוך 200 המשפחות שעמן ניהל שחר משא ומתן ב-15 השנים האחרונות קיבלו פיצוי כספי ועזבו את העיר. בתי אב שאינם בעלי רכוש במקום אחר, שהסכימו להתפנות לפרויקט המגורים החדש נווה שלום, מקבלים פיצויים על פי קריטריונים מפורטים.

הבסיס למשא ומתן נקבע על פי מידע שאוסף קבלן הפינויים. המידע שנאסף בחברת לור"ם על



אודות הנכס המיועד לפינוי מוצלב עם המידע הקיים עליו בחברה המשכנת (בדרך כלל מדובר בחברת עמידר). חנן שחר ציין כי "ברוב המקרים אין התאמה של המבנה המיועד לפינוי מבחינת גודלו והשטח שעליו הוא בנוי למה שרשום בעמידר, מאחר שבהעדר חוק התושבים עשו לעצמם דין; בנו תוספות והשתלטו על שטח". הקריטריונים לפיצוי מתייחסים למציאות זו: נקבע כי כאשר מדובר בפינויה של משפחה מדירת מגורים, יקבלו המפונים פיצוי של 100% בעבור המבנה החוקי על פי רישומו בעמידר, בערך של 4,650 ש"ח למ"ר בנוי כחוק. בתמורה לתוספת שנבנתה ללא היתר יפוצו הדיירים ב-75% למ"ר. ואולם, נראה שהרצון לפנות את התושבים מן האזור הוא כה עז עד שלדברי שחר, במקרים שבהם יחידת המגורים, יחד עם החריגות, קטנה מ-50 מ"ר, יקבלו המפונים תוספת של 35%, כדי שיוכלו לרכוש דירה חלופית. זאת ועוד, משפחות מרובות ילדים יקבלו, על פי קריטריונים מסוימים, עוד תוספת על סך 25% מערך הנכס המפונה. מנתוני דו"ח מפונים לפי מועד הריסה בפועל, המתייחס לשכונת הרכבת, עולה כי 75 משפחות פונו מ-29 מגרשים ששימשו למגורים, וגובה הפיצויים הכולל הגיע לסכום של 28,421,386 ש"ח (ישראל היום השקעות ופיתוח בע"מ, 2001).

למרות המאמצים והמשאבים הרבים שהושקעו בפינוי המשפחות משכונת הרכבת, ישנן עדיין עשרות משפחות רשומות המסרבות להתפנות. יתרה מזאת, במקום מתגוררות עוד עשרות משפחות שאי-אפשר לאמוד את מספרן המדויק משום שאינן מתועדות; לדברי חנן שחר בראיון עמו, שנערך ב-1.4.2001, מדובר בכ-100 משפחות. למבנים אלו הוצאו צווי פינוי והריסה, אך לדברי האחראי על הפינויים, "ייתכן ששום גורם ממלכתי לא יוכל להוציא את צווי הפינוי לפועל. המשטרה חוששת להגביר את המתח והעירייה שיש לה נציגים ערבים לא מעוניינת להתעמת. אפילו פקידי

בית המשפט על פי עדויות ששמעתי מסרבים להוציא צווים". דברים דומים השמיע באוזני מהנדס עיריית לוד, עודד ארנון, שטען בראיון שנערך ב-13.12.2000 כי לאחר הריסת המבנים שפנו מיושביהם נתפס השטח הריק בידי תושבים אחרים הממשיכים לבנות בו את בתיהם. כדי למנוע השתלטות חוזרת ונשנית על מגרשים שפנו מיושביהם, החלה חברת לור"ם להציב בשטח סלעים לאחר פעולות ההריסה. כך, נמנעת פעולת הבנייה ללא היתר לאחר פינוי המשפחה [ראו תמונה 1].

צלאח אִדין פינת רבין

שאלתי את טלאל, אחד התושבים שעברו לשכונת נווה שלום, אם זו הפעם הראשונה שרחוב בלוד נקרא על שם דמות כמו צלאח אִדין. "נכון", הוא ענה בגאווה, "אבל אתה צריך לראות את השם של הרחוב הראשי בפניה, אתה רואה מה כתוב שם?" התקרבנו לקרן הרחוב וראיתי שאנחנו עומדים בפנית הרחובות צלאח אִדין ורבין (ראיון עם טלאל א',³ תושב שכונת נווה שלום, 10.5.2001).

מלבד ניסיון הפינוי של תושבי שכונת הרכבת לשכונת נווה ירק בראשית שנות השבעים, נבנתה בסוף שנות השמונים שכונת ורדה, ובה כ-80 יחידות דיור בארבעה שיכונים. על פי התכנון, תושבי שכונת הרכבת אמורים היו להתפנות אל שכונה חדשה זו, אלא שהיא הוקמה ללא שום התייעצות עם נציגי התושבים, והמשפחות הבדויות אכן סירבו לחיות בשיכונים שלא תאמו לטענתן לסגנון חייהן. לבסוף עברו להתגורר במתחם זה רק שמונה משפחות, ושאר הדירות הועברו למשפחות של "משתפי הפעולה" (פגישה עם נציגי השכונות הערבים בלוד, 11.4.2000; ראיון עם חנן שחר, 1.4.2001). בניסיון להפיק לקחים מכישלונם של פרויקט נווה ירק ושל שכונת ורדה ביקשו הרשויות להציע לתושבי שכונת הרכבת



יפו, רמלה ועכו, כל זאת בתנאי ש"התושבים ישתפו פעולה עם משרד הבינוי והשיכון, מתוך אמון ורצון טוב"⁵. שר השיכון אף הבטיח כי בקרוב ייבנו תחנה לבריאות המשפחה, בית ספר יסודי, גני ילדים, מעונות יום וגן ציבורי. הוא ציין כי רבים הטילו ספק בהצלחתו של פרויקט מסוג זה, "אך מי שניצח הם אלה המאמינים בדו קיום יהודי-ערבי במדינת ישראל". ואולם, מתצפיות ומסדרת פגישות שקיימתי עם קבוצות תושבים מנווה שלום ומשכונת הרכבת⁶ עולה תמונה שונה.

תכנון, צרכים אתניים וצרכים אזרחיים

ב-11.4.2000, זמן קצר לאחר אכלוסן של 50 המשפחות הראשונות בנווה שלום, ביקרתי לראשונה בשכונה. כבר אז ניתן היה להבחין בפער בין האופן שבו תפסו הרשויות – עיריית לוד ומשרד הבינוי והשיכון – את פרויקט נווה שלום לבין השימוש התרבותי במרחב, שבו אמורים היו התושבים לזכות ב"חיי רווחה וכבוד".

על הזיקה בין הגדרת צרכים תכנוניים לבין זכויותיהן של קהילות ניתן ללמוד מעבודתה של טובי פנסטר (Fenster, 1996). הגורסת כי כלים אנליטיים מתחום המחקר המגדרי עשויים לסייע ביצירת פרמטרים להערכת תוכניות תכנון ופיתוח בעבור קהילות אתניות. ההיגיון העומד מאחורי השימוש במתודולוגיה זו נובע מהדמיון בין יחסים מגדריים ליחסי רוב-מיעוט. כשם שביחסים מגדריים הנחות יסוד המוטות על ידי תפיסת העולם הגברית גורמות להדרתן של נשים, במקרה שבו אדון, הדומיננטיות של קבוצת הרוב גורמת להתעלמות מן הצרכים התכנוניים הייחודיים של ה"אחר". על בסיס זה מוגדרות שתי קטגוריות: צרכים תכנוניים-אזרחיים, המקבלים מענה כאשר קבוצות שונות, אתניות או מגדריות, זוכות ליחס זהה במצבים דומים ולכן עקרון השוויון ממומש בתחומי התשתיות, התעסוקה, השירותים העירוניים וכדומה; וצרכים תכנוניים-אתניים,

חלופה אטרקטיבית בדמות פרויקט נווה שלום, שעלותו מוערכת ב-110 מיליון ש"ח והוא אמור לאכלס כ-200 משפחות. עד כה נבנו רק חלק מהיחידות המתוכננות.

כבר ממרחק ניתן להבחין בהבדל בין שכונת הרכבת לבין שכונת נווה שלום. המתחם בנוי ממערך רחובות אורתוגונלי שלאורכו מבנים קובייתיים המכוסים בטיח צבעוני. בתי השכונה צמודי הקרקע הם בני קומה אחת או שתיים ומוקפים גדר בנויה; הדרכים בשכונה סלולות והמדרכות מרוצפות באבן משתלבת; לאורך הרחובות הותקנו פנסי תאורה וכל הבתים מחוברים למערכות התשתית העירוניות. המפתח לחלוקת יחידות הדיור למשפחות המפונות משכונת הרכבת נקבע על פי גודלה של המשפחה הגרעינית: משפחות המונות עד ארבע נפשות יקבלו יחידת מגורים שגודלה 80 מ"ר, משפחות המונות עד שבע נפשות יקבלו יחידה בגודל של 100 מ"ר ומשפחות המונות מעל שמונה נפשות יקבלו יחידה שגודלה 130 מ"ר; חשוב לציין כי כל היחידות תוכננו כך שניתן יהיה להרחיבן בעתיד. בדו"ח שהגישה מדינת ישראל לכנס של האו"ם הוזכר פרויקט נווה שלום כהישג חיובי (Ministry of Construction and Housing, 2000). בטקס חנוכת המתחם, שנערך ב-17.9.2000, שיבח שר הבינוי והשיכון אז, בנימין בן אליעזר, את הפרויקט:

בימים אלה בהם מנסים חוגים קיצוניים במגזר הערבי ללבות עוינות כלפי המדינה ומוסדותיה, אני שמח לחנוך את שכונת נווה שלום בלוד, שנבנתה במקום שכונת הרכבת המפורסמת במשך שנים רבות כמרכז פשע וסמים. במקום הפחונים המתפוררים מקבלים היום התושבים בתים חד קומתיים יפים, ובמקום עזובה וזוהמה יזכו עתה לחיי רווחה וכבוד⁷.

לדברי בן אליעזר, פרויקט זה הוא דוגמה למה שניתן יהיה לבצע גם בערים מעורבות אחרות כגון



1. שכונת הרכבת - סלעים שהונחו למניעת בנייה



2. שכונת נווה שלום - מכולת



3. שכונת נווה שלום - שיק שנבנה בחזית הבית



4. שכונת נווה שלום - תוספות בנייה על גבי גדרות ומדרגות



הזוכים למענה הולם כאשר קבוצות אתניות נבדלות מקבלות יחס שונה במצבים שונים הנובעים ממארג תכונותיהן התרבותיות-החברתיות, כגון מערכות יחסים פנים-קהילתיות, יחסים מגדריים או בין-דוריים ותבניות מסורתיות של בעלות על קרקע.

נשאלת השאלה, כיצד ניתן לתרגם היבטים תרבותיים לצרכים תכנוניים-אתניים? על פי אחת ההגדרות (Duncan, 1985), תרבות פירושה אורח חיים של קבוצה מובחנת, החולקת תפיסת עולם משותפת הבאה לידי ביטוי בסגנון חיים ובאופני ההקצאה של משאבים כלכליים וסמליים. לטענתי, בהתייחס למשמעותו של המושג תרבות בתהליכי פיתוח ותכנון, אין לבחון סוגיה זו ממבט אנתרופולוגי גרידא, שהרי תרבות היא גורם סוציו-פוליטי המשלב בתוכו הדרה ושינוי חברתי (Zukin, 1995).

בחינה של פרויקט נווה שלום בהשוואה לצרכיה התכנוניים-האזרחיים ולצרכיה התכנוניים-האתניים של האוכלוסייה המקומית מחדדת את סוגיית הזכות לעיר. מתחם מתוכנן זה אכן מציע לדייריו שיפור ניכר בתנאים הסביבתיים לעומת אלו שבשכונת הרכבת שממנה הגיעו, שיפור העונה על צרכים תכנוניים-אזרחיים בתחום התשתיות כגון חשמל, ביוב, מים ודרכים. אולם בחינה מדוקדקת של רמת התשתיות, של איכות הבנייה של יחידות המגורים ושל הפיתוח הסביבתי מגלה אפליה ברורה ברמה האזרחית, בעיקר בהשוואה לשכונות היהודיות שנבנו בעיר באותה תקופה. כך לדוגמה, בנווה שלום לא הושלמו סלילת הדרכים ועבודות הפיתוח, ולכן בעונת החורף נקווים מי הגשם ויוצרים מפגע בטיחותי וסביבתי. איכות הבנייה הירודה של הבתים באה לידי ביטוי לא רק בסדקים הנפערים בקירות הבתים ובגדרות זמן קצר לאחר תום הבנייה, אלא אף במי הגשם המחלחלים אל הבתים.

גם הבטחתו של בנימין בן אליעזר, כי בשכונה יסופקו שירותים עירוניים כגון "בית ספר יסודי, גני ילדים ומעונות יום, וגן ציבורי שיכלול מתקני משחקים"⁷, לא נתקיימה, ומלבד גן ילדים ומרכז בריאות לאשה, שהקמתם הושלמה בפברואר 2002, אין במקום שירותים עירוניים אחרים. רק ב-2004 נפתחו במקום כיתות גן נוספות ובית ספר יסודי; הגישה אל חלקם היא בשבילי עפר. היעדרם של שירותים עירוניים מסחריים בקנה מידה שכונתי הביא את אחת המשפחות לפתוח בקומת הקרקע של ביתה מכולת המשרתת את תושבי נווה שלום, [ראו תמונה 2]. פעולה זו, שנעשתה ללא היתר, מנוגדת לתקנון התכנוני והיא מדגימה כיצד נאלצים תושבי השכונה למצוא פתרונות בלתי פורמליים לצורכיהם האזרחיים.

בתגובה על המענה החלקי שניתן לצורכיהם התכנוניים-האזרחיים, נוקטים תושבי השכונה החדשה פעולות נקודתיות הקשורות בצרכים יומיומיים. לעומת זאת, תגובתם על ההתעלמות מצורכיהם התרבותיים מאופיינת בפעילות אינטנסיבית יותר, המצביעה על הפער שבין כוונת המתכננים לבין השימוש היומיומי במרחב. בניגוד לתקנון המוכתב "מלמעלה", מפירים התושבים את הסדר האדריכלי המתוכנן של השכונה על ידי תוספות בנייה ללא היתר. לטענתי, פעולות אדריכליות אלה, הבאות "מלמטה", אינן אלא ביטוי נוסף למאבקם של תושבי השכונה החדשה על הזכות לעיר. פעולות אלה מקפלות בתוכן לא רק את המאבק על הזכות החומרית לקורת גג, אלא גם את המאבק להכרה בשונת תרבותית כמרכיב מרכזי בחיי היומיום במרחב.

ניתן לזהות שני תחומים מרכזיים שבהם לא ניתן מענה – או שניתן מענה חלקי בלבד – לצרכים התרבותיים של המשפחות הבדוויות הגרות בנווה שלום. התחום הראשון קשור בהיבטים הסמליים של התרבות הבדווית. הדוגמה הבולטת ביותר היא בניית ה"שיק אל מקעד" –



שטחים אלו משמשים את הנשים לפעילות משק הבית, כגון בישול או גידול בעלי חיים, ומכאן הצורך לגדרם ולספחם למרחב הפרטי.

“מבוכ של פעולות אוטונומיות”

במסגרת עבודת השדה ראינו תושבים רבים בלוד. אחד מהם הוא תאמר אל נפאר הגר בשכונת רמת-אשכול, אחת השכונות שתהליך ה“ערביזציה” ניכר בה מאז נבנתה בשנות השבעים. נפגשנו במכולת השכונתית, צריף פח הבנוי ללא היתר על שפת הרחוב הראשי. תאמר הופיע בבגדי ראפר והוביל אותי אל בית הוריו – דירת שיכון טיפוסית ומטופחת, הניצבת בניגוד בולט להזנחה של חדר המדרגות ושל הרחוב. בראיון סיפר תאמר על תחושותיו, שמהן ניתן ללמוד רבות על משמעות התהליכים המרחביים בלוד:

בוא תשווה בין שכונה טוטלית של יהודים; איך גני אביב מבחינת הלוק? איך בנה-ביתך? תן לי עכשיו שתי שכונות ערביות... הרכבת, אז מצא את ההבדלים. על הפנים! נכנסת שם?... איך שאתה נכנס לגני אביב, ראית את הגשר? יפה אה?... איך שאתה נכנס לרכבת, ראית תחנה פה, תחנה שם [הכוונה לתחנות סמים]. עכשיו אם אתה ילד, אתה מסתכל איפה אתה גר; בוא הנה כולם יהודים ואיזה יופי הם נראים. לידם הרכבת, אנשים מכוערים שם (ראיון עם תאמר אל נפאר, 22.1.2001).

מדבריו של תאמר אל נפאר, כמו מדברי מרואיינים אחרים,⁸ עולה בבירור כי ההיבט המרחבי מייצג את יחסי הכוחות בעיר. הדבר בא לידי ביטוי בדימויים המתארים את השכונות הערביות בעיר ובמשמעותם החברתית. לוד מתוארת כעיר של חומות וגטאות, של סדר ואי-סדר, של מקומות מלוכלכים ומקומות נקיים היוצרים הבחנה בין “המקום המותר” לבין “המקום האסור”; “המקום הערבי” ו“המקום היהודי” בהתאמה. הגבולות בין המקומות הללו, גבולות סמליים הנקשרים

אוהל מאסף מסורתי של גברים. בשכונה החדשה הפך השיק המסורתי למבנה הבנוי מחומרים קשיחים כגון קורות עץ, לבנים ומחצלות, ובדומה לשיק המסורתי הוא מקבל את פני הבאים ובכך אף שולט על התנועה מהמרחב הציבורי (הרחוב במקרה זה) אל המרחב הפרטי (הבית). השיק של משפחת אבו-עודא, לדוגמה, נבנה בתוך שטח המגרש כשהוא נשען על קירות הבית ומשמש מקום אירוח ומפגש לגברים מחוג המשפחה המורחבת ולאורחים. בתקופת עבודת השדה והתצפיות הלכו ונבנו מבני אירוח דומים רבים, רובם פונים אל חזית הרחוב [ראו תמונה 3]. חשוב לציין כי תופעה זו, של הקמת מבנה שיק קבוע ובניגוד לתקנון התכנוני, מוכרת גם ביישובים הברודיים המתוכננים בנגב (Yacobi, 2004).

התחום השני קשור לחלוקת התפקידים בין גברים לנשים בחברה המסורתית. החברה המסורתית מתאפיינת בחלוקה מגדרית של המרחב היומיומי ובקיומם של מרחבים “אסורים” לנשים (Fenster, 1999, 235-239) – עובדה המסבירה את היעדרן הבולט מהמרחב הציבורי בשכונת נווה שלום. על התעלמות המתכננים ממרחב זה ניתן ללמוד מכמה שינויים אדריכליים שביצעו התושבים מיד עם המעבר לשכונה החדשה. בתמונה 4 ניתן לראות כי על רוב הגדרות המקיפות את הבתים נבנו תוספות שונות כדי להגביהן וליצור הפרדה ברורה בין המרחב הציבורי (מערך הרחובות) לבין המרחב הפרטי (חצרות הבתים). בתמונה 4 ניתן להבחין גם כי גרמי המדרגות החיצוניים, שנבנו בחלק מיחידות המגורים, כוסו במשטחי פח ופלסטיק – חומרים קשיחים שנועדו למנוע חשיפה של הנשים העולות ויורדות. שינוי אדריכלי נוסף נראה בבתים הנמצאים בשולי המתחם: השטחים שמחוץ לגבולות המגרשים של בתים אלו גודרו בידי התושבים וסופחו לשטחיהם. על פי התכנון המקורי, החצרות ממוקמות על שפת הרחוב, במגע ישיר עם המרחב הציבורי. ואולם,



להשתייכות האתנית-הלאומית בעיר, מוכנים על ידי המאבק על זהותה של העיר, אך גם מייצרים את המתח והסגרגציה במובנם הסמלי. אחד ההיבטים שעלו בבירור בכל הראיונות הוא השימוש במקומות שונים בעיר כ"מרחבים מייצגים", בלשונו של לפבר, המובחנים על ידי שימוש במטפורות, בתיאורים ובסמלים וביצירת זיקה בין ה"אתני-הלאומי" ל"מקום".

אולם ברצוני להציע פרשנות מרחבית שונה, פחות בינארית. המרחב הפיזי בשכונות הערביות בלוד, כגון פרדס-שניר ונווה שלום, מספק את הביטוי הבולט ביותר למחאתם של תושבי לוד הערבים. תופעת הבנייה ללא היתר באה אמנם כתגובה פרטנית על העדר המענה לצורך הבסיסי לקורת גג, אולם נראותה, היקפה הרחב וחוסר היכולת של הרשויות בעיר להתמודד עמה פותחים פתח להתבוננות אחרת בתופעה. ניתן לראות בבנייה ללא היתר לא רק פתרון מגורים, אלא גם ביטוי מחאתי החורג מן ההגדרה הבינארית של התנגדות ואי-התנגדות כשני קצוות – האחד מבטא התארגנות קולקטיבית ומודעת והאחר מצביע על פסיביות. תחת זאת, אני מציע להכיר במארג הפעולות האישיות, הנערכות לרוב ללא תיאום, ובעוצמתן המערערת את האינטרס ההגמוני.

אינני טוען כמובן שזוהי עשייה מודעת. ואולם, סימונם של אזורים שלמים בלוד כאזורים ערביים נעשה מתוקף נוכחותה ונראותה של עשייה זו, ה"מסכנת" את הנוף העירוני המבקש להיות יהודי, מערבי ומודרני. יש להימנע אמנם מאידיאליזציה של הבנייה ללא היתר, שהרי זו מסכנת את הונום של תושבי העיר ואינה מאפשרת הספקת שירותים ותשתיות ברמה סבירה. עם זאת, באמצעות פעולות אלו מועצמת נוכחותם של האזרחים הערבים בלוד והופכת להצהרה מרחבית ומחאתית, המצטיירת כמעשה חתרני מול ניסיונות ייחודה של העיר.

מסקנתי זו היא צעד ראשון בניסיון להאיר את עוצמת הפרקטיקות של היומיום. בהתייחס לדבריו של מישל דה סרטו (1997), זהו ניסיון לאתגר את התפיסה הרואה את אופני העשייה היומיומיים כ"רקע חשוך של הפעילות החברתית" (שם, עמ' 15). עמדה זו זוכה למשנה תוקף ממחקרה של אדריאנה קמפ (2002, עמ' 42). הגורסת כי ההבחנה הבינארית בין ההתנגדות ה"קטנה" והיומיומית לבין המחאה המודעת וה"פוליטית" מחמיצה את העיקר; לדבריה, פרקטיקות ההתנגדות היומיומיות נעות תמיד בין הסמוי למודע, בין הישיר לבלתי ישיר. דברים אלה, הנשענים על גישתו של דה סרטו, מעלים את חשיבות המחקר העוסק ב"פעולות המשתמשים, אלה שנהוג ליחס להם פסיביות ומשמעת" (דה סרטו, 1997, עמ' 15). זאת ועוד, עוצמתן של פעולות אלה על פי דה סרטו חורגת מן החלוקה הדיכוטומית בין התנגדות לאי-התנגדות ומבטאת "מבוך של פעולות אוטונומיות", שבכוון לסתור ולהטות את העובדות הגלויות לעין של שליטה כוללת.

על בסיס דיון זה ברצוני להאיר את משמעותה הסמלית של המחאה ה"קטנה" ולטעון שלמרות עוצמתו הרבה של המרחב המקצועי, המתרגם את יחסי הכוח לתוצר מרחבי, הסביבה הבנויה בלוד מאופיינת לא רק בארכיטקטורה ובתכנון של שליטה. אחת מתבניות הנוף הדומיננטיות בלוד היא הבנייה הבלתי פורמלית, שנועדה אמנם לספק צרכים בסיסיים, אך בו בזמן היא מאיימת על הווייתה התרבותית של העיר ועל דימוייה. כך מערער המעשה האוטונומי, שבבסיסו המאבק לזכות לעיר, גם על הישגיו של המרחב המקצועי, הסגור בפני מי שאינו חלק מהקהילה המקצועית. אל מול המאמצים והמשאבים הרבים שהפעילו מתכנניה של לוד, הופכת זו לעיר "ערבית".



- Ministry of Construction and Housing. *Preliminary National Report Habitat*. Jerusalem, 2000.
- Sandercock, Leonie. *Towards Cosmopolis: Planning for Multicultural Cities*. Chichester: Wiley, 1998.
- Yacobi, Haim. "The Architecture of Ethnic Logic: Exploring the Meaning of the Built Environment in the 'Mixed' City of Lod - Israel." *Geografiska Annaler* 84, no. 3-4 (2003): 171-187.
- Yacobi, Haim. "Social Exclusion, Housing Environment and Tolerant Planning: The Case of the Jahelin Bedouin Tribe." *Hagar - International Social Science Review* 5, no. 1 (2004): 69-84.
- Zukin, Sharon. *The Cultures of Cities*. Oxford: Blackwell, 1995.

הערות

- 1 שם בדוי.
- 2 ראו אתר חברת לור"ם: www.loram.co.il
- 3 שם בדוי.
- 4 לשכת דובר משרד הבינוי והשיכון, 17.9.2000.
- 5 שם.
- 6 פגישות עם תושבי שכונת הרכבת ושכונת נווה שלום; 11.4.2000; 19.2.2002; 8.11.2001; 10.5.2001.
- 7 לשכת דובר משרד הבינוי והשיכון, 17.9.2000.
- 8 לניתוח נרטיבי נרחב של ראיונות שקיימתי עם תושבי לוד, ראו יעקובי, 2003.

מקורות

- אלגזי, יוסף, 7.7.1991. "מתחת לפנסים הכבויים", הארץ.
- בארץ ישראל (מקומון), 1983, ראיון עם מקסים לוי, מראיין: חנן שחר.
- דה סרטו, מישל, 1997. "המצאת היוםיום", תיאוריה וביקורת, 10: עמ' 24-25.
- הרשות לבינוי ופינוי של אזורי שיקום, 1972. **שכונת הרכבת בלוד: סקר כלכלי חברתי**.
- השמשוני, צבי, 1969. לוד: סקר איזור בצפון העיר הישנה, הרשות לבינוי ופינוי אזורי שיקום.
- יעקובי, חיים, 2003. "על חיי השגרה בעיר המעורבת לוד", ג'מעא, י: עמ' 69-109.
- ישראל היום השקעות ופיתוח בע"מ, 2001. "דו"ח מפונים לפי מועד הריסה בפועל".
- לור"ם, חברה לפיתוח אזור לוד ורמלה בע"מ, 1995. **תוכנית עבודה 1995-1997**.
- עיריית לוד, 2000. ועדת היגוי עירונית לטופול נקודתי, לוד.
- עיריית לוד ומשרד הבינוי והשיכון, 1987. **האוכלוסייה הערבית בלוד**.
- קמפ, אדריאנה, 2002. "נדידת העמים או הבערה הגדולה: שליטה מדינתית והתנגדות בספר הישראלי", בתוך **מזרחים בישראל**, ערכו חנן חבר, יהודה שנהב ופנינה מוצפי-האלר, מכון ון ליר בירושלים והקיבוץ המאוחד, ירושלים ותל-אביב, עמ' 36-67.
- קפרא, מ', 17.11.1986. "מקסים לוי איש חזק", מעריב סופשבוע.
- Deutsche, Rosalyn. "Uneven Development: Public Art in New York City." *October* 47 (1998): 3-52.
- Duncan, James. "The House as Symbol of Social Structure: Notes on the Language of Objectives among Collectivist Groups." In *Home Environments*, vol. 8, edited by I. Altman and C.M. Werner. New York: Plenum Press, 1985.
- Fenster, Tovi. "Ethnicity and Citizen Identity in Planning and Development for Minority Groups." *Political Geography* 15, no. 5 (1996): 405-418.
- Fenster, Tovi. "Space for Gender: Cultural Roles of the Forbidden and the Permitted." *Environment and Planning D: Society and Space* 17 (1999): 227-246.
- Lefebvre, Henri. *Writings on Cities*. Cambridge, MA: Blackwell, 1996.