

26.91x24.46	1/4	עמוד 88	TheMarker magazine - MARKER	09/05/2018	63450382-1
92300 - אח					

נדל"ן | תכנון עירוני



מסע בארץ ככה זה

כתבתנו התלוותה אל המתכנן הקנדי גיל פנלוסה, מייסד הארגון האורבני "80-8 ערים" לטיול בין ערי ישראל איזו מהן הותירה אותו ללא מילים?

מאת מירב מורן

הדממה שהשתררה לפתע בחלל המונית לאחר הכניסה למודיעין היתה מעיקה. שעתיים לפני כן יצאנו מחיפה בדרכנו לירושלים, גיל פנלוסה - מומחה בינלאומי לפיתוח אורבני, מרצה מבוקש ויועץ למתכנני ערים, אשתו קלאודיה, הנהג ואני בדרך סיפרו תי לאורחים על העיר החדשה, מהלך הפיתוח המשמעותי ביותר במרכז הארץ, בין כרך העסקים והסחר הגדול, תל אביב, לבירה ירושלים. ציינתי שבעיר שאליה פנינו מתגוררים כ-100 אלף איש, ושהיא תוכננה ונבנתה ב-20 השנים האחרונות. בעודנו ממתינים לאור הירוק ברמז, בצומת הכניסה מכביש 443, הוספתי את הפיקנטוריה: זה כמה שנים מובילה מודיעין בשיעור הגירושין בין כל ערי ישראל. אנחנו פונים ימינה, נכנסים, ולנהג אני

למטרופולין תל אביב. ואז הוא מציע הסבר משלו לשיעור הגירושין הגבוה: "התושבים עושים הכל כדי לא לחזור הביתה. הם נשארים לבלות בערים שבהן הם עובדים, או בערים האחרות שיש בהן ברים ומסעדות, אנשים וחיים ברחובות. שם הם פוגשים, מתאהבים ומוצאים פרטנרים חדשים".

פנלוסה הוא מייסד ומנהל הארגון הבינלאומי לפיתוח עירוני מתקדם "80-8 ערים", ובעבר היה יו"ר ארגון הפארקים העירוניים, כשם כולל לפיתוח מרחבים ציבוריים בסביבות אורבניות. הוא יליד בוגוטה, קולומביה, ומתגורר כיום במרכז טורונטו, קנדה. לאחרונה נבחר לאחד מ-100 הבוגרים מעוררי ההשראה של אוניברסיטת UCLA בקליפורניה.

פנלוסה מסביר את ההשראה לעקרונות

אומרת בעברית: "סע לאן שבא לך, נשוטט". אנחנו חולפים בין השכונות, ואז פנלוסה שואל אם כבר הגענו לעיר שדיברתי עליה קודם. כשאני מהנהנת, הוא שוקע במושבו והשיחה שקלחה עד כה נבלמת ומתחלפת בשתיקה ארוכה. לבסוף שוברת קלאודיה פנלוסה את המבוכה: "אני יודעת למה הם מתגרשים", היא אומרת. "אין מה לעשות כאן ולזוגות אין ברירה אלא לשבת בבית. הם הורגים זה את זה משעמום". אנחנו צוחקים, והנהג אומר: "אם הייתם יודעים איזו נהירה היתה לכאן לפני 15 שנה". היא שואלת איפה הרחובות, איפה עושים קניות ומדוע אין איש בחוץ, למרות מזג האוויר האביבי, ופנלוסה תוהה איפה התושבים עובדים. אני משיבה שהיוממות מכאן נחלקת פחות או יותר חצי בחצי בין ירושלים

17.43x14.2	2/4	עמוד 89	TheMarker magazine - MARKER	09/05/2018	63450399-9
92300 - אא					

גיל פנלוסה:
 "הציפייה שהרשות
 המקומית תספיק
 חניה בכל מקום היא
 מוזרה. אם מישוה
 קונה מכונית, הוא
 צריך לדאוג למקום
 לאחסן אותה.
 דרישה לחניה על
 חשבון מרחב ציבורי
 היא כמו לדרוש
 להגדיל את המטבח
 על חשבון הרחוב
 ששייך לכולם, רק כי
 קנינו לעצמנו מקרר
 גדול יותר"

צילום: 880 Cities



יגיעו אם נקרא להם. לא הם יעזרו לנו וכך גם
 פקה העירייה שעובר שם ומסביר בעברית
 שדין גישה חסומה לתחנת אוטובוס אינו כדין
 חסימת מדרכה להולכי רגל, ושמדיניות העיר
 רייה כעת היא לא להפריע לבעלי אופנועים
 שחוסמים תחנה, וגם לא להטיל עליהם קנס.

אני מציעה שנתקדם כמה מאות מטרים עד
 לתחנת האוטובוס הבאה, בתקווה שאליה ניי
 תן יהיה להגיע. בעודנו חוצים את שדרות רו
 טשילד, מפתיעים אותנו רוכבי אופניים
 חשמליים החולפים על פנינו ביעף, וגם אופ
 נוע שנוסע קצת יותר לאט מהם, במרכז השד
 רה. אני מסבירה שהוסיפו ברוטשילד נתיב
 נסיעה, על חשבון מרחב ההליכה של הולכי
 הרגל, ושהוא מיועד לכלי הרכב הקלים
 והירוקים: קורקינטים, סגוויי ואופניים. כך
 אפשר להעביר הרבה יותר אנשים באותה
 דרך בבת אחת, אני אומרת.

"אופניים חשמליים די דומים לאופנוע",
 אומר פנלוסה. "הרחוב אינו דרך שהתכלית
 שלו להעביר ביעילות אנשים ממקום למקום.
 זו אולי המטרה של כביש. המדרכות הן סיפור
 לגמרי אחר. ראש העיר צריך להתייחס אל
 המדרכות כפי שהוא מתייחס לפארק, ולתכנן
 אותן לפי אותם קריטריונים: מקום שבו אני
 שים נמצאים, מכלים ונפגשים. צריך שיהיה
 מה לעשות במדרכה. הן צריכות להיות מע
 ניינות ובטוחות, ושיהיה בהן מקום לשבת
 לנוח. כשהרחוב הוא מסחר, חלונות הראווה
 צריכים להיות שקופים ולא אטומים. <<

מסמטאות דרום תל אביב, והולכים ברחוב אל
 נבי כשפנינו צפונה אל הנמל. פנלוסה מציין
 לטובה את הפיקוסים עבי הצמרת, המעניקים
 צל ומביאים ירק סופח עשן וזכר לטבע אל הר
 חוב המסחרי הסואן, שבו מתערבבים עסקים
 מתחומים שונים - אופנה, ספרים, כלי נגינה,
 כלי בית - ומדרכותיו המוות אדם.

פנלוסה נלהב מהרחוב השוקק, אך ליד
 תחנת האוטובוס אנחנו נתקלים בכעיה: על
 המדרכה חונים זה לצד זה אופנועים. כדי לה
 תיישב ולחכות בתחנה צריך להשתחל ביניהם
 ולהסתכן בהפלתם כאבני דומינו, או לרדת
 לכביש כדי לעקוף אותם וללכת תוך הסתכנות
 בפגיעה מכלי רכב. פנלוסה תוהה אם לקרוא
 לשוטר שיזיז את האופנועים המקיפים את
 התחנה, ואני אומרת בצער שהשוטרים לא

שמובילים את הארגון שייסד: "חשבו על בן
 השמונה שאתם קשורים אליו ועל בן ה-80
 שאתם אוהבים כל כך. האם הם עצמאיים או
 תלויים בכם כדי להשיג צרכים רגילים ולנוע
 ממקום למקום? אם הם עצמאיים בדרך כלל,
 סימן שאתם חיים בעיר טובה. אם התשובה
 שלילית, כנראה שיש בעיה."

של מי המדרכות האלה

הסידור בישראל מתחיל בבוקר יום חול בתל
 אביב, אליה הגיע פנלוסה אחרי שביקר ועבד
 ב-250 ערים ברחבי העולם. "עיר טובה היא עיר
 שבה אתה רוצה לישון בבית אך לחיות בחוץ",
 הוא אומר, ותל אביב בהחלט מצטיירת בעיניו
 כעיר כזו - מרתקת וחיונית. אנחנו יוצאים מה
 מלון שפעם שימש מטה מרכזי של בנק באחת

19.09x25.43	3/4	90	עמוד	TheMarker magazine - MARKER	09/05/2018	63450408-0
92300 - אא						



סכנה שמרחיקה את הולכי הרגל. אבן גבירול, תל אביב צילום: אייל סואג

"תכלית המדרכה היא לא להעביר ביעילות אנשים ממקום למקום, כמו כביש. ראש העירייה צריך להתייחס למדרכות כפי שהוא מתייחס לפארק, ולתכנן אותן לפי אותם קריטריונים: מקום שבו אנשים נמצאים מבליים ונפגשים"

פנלוסה הגיע לישראל כדי להרצות בטקס לרגל כריתת "ברית ערים מקיימות" שנערך בתל אביב בחודש שעבר בנוכחות השר להגנת הסביבה, זאב אלקין, וראשי הערים החברות בפורום ה-15, ארגון הערים החזקות בישראל. בלובי הכניסה באירוע שלכאורה מעלה על נס את הקיימות, הוצבה מכונת שיתופית מדגם "אוטותל" של עיריית תל אביב. פנלוסה סבר תחילה שמדובר ברכב שייטופי במודל המיועד לנסיעות ארוכות מחוץ לעיר; כשהבין שהמכונות משמשות דווקא לנסיעות קצרות בתוך העיר, כתחליף לנסיעה באופניים או בתחבורה ציבורית, או להליכה, הוא העדיף לשתוק ולא להגיב.

בתערוכה שליוותה את האירוע ניצב ביתן לשיווק מודל אופניים שיתופיים בלי תחנות עגינה, הדורשים אפס השקעה מצד הרשויות, בשלב ראשון. בהתחלה מפזרים אותם ברחובות, וזהו זה. המודל השיתופי הזה של האופניים מגיע אלינו בשנת הבחירות המוניציפליות, ואולי אין זה מקרה: "אופניים שיתופיים צבועים בצבעים זוהרים, בולטים בשטח ומשרתים היטב את יחסי הציבור בעו"רתם ראש העיר מראה שהוא בעד תחבורה מתקדמת", אומר פנלוסה. "זה כה אירוני: אופניים הם כלי זול. כל אהה, אפילו העני ביותר, יכול לקנות לעצמו זוג. אך מה שווים אופניים בלי תשתית בטוחה לנסיעה? שבילים קטועים אינם תשתית. ראשי הערים <<



הליכת מכושים צילום: מירב מודן

הקרקע - אולי היוזמים לא קיבלו תמיצים כדי לבנות מגורים ולעבות את המגרש העירוני המבוקש שיתרונותיו והאטרקטיביות שלו ניכרים. כשמתברר לו שהקרקע שייכת לעירייה, הוא אומר שזהו בוכו להקים מרכז מסחרי שמי תפקד רק בסופי שבוע, כלי יחידות מגורים ומוסדות ציבור. "אפשר לנצל חלק מהשטח לדיוור ברהשגה, שימומזן בדיוור היקר שהיה נמכר כאן", הוא אומר. "אם היו גרים כאן אנשים והיו מצופפים את האזור, גם המסחר היה רווחי יותר". לנמל יפו אנחנו מגיעים במגנית, עוברים בקניון שאין לו שוכרים. כאן הוא מציע לקשר את הבנייה שקיימת, להסיר את החומות ולחבר את המגורים לשטחי המסחר והתעסוקה, שרובם ריקים כי השוכרים עזבו ולא באו אחרים במקומם.

▶▶ מדרכות טובות ממקסמות את היתרון של העיר, כשהן בטוחות להליכה קורים בהן מפגשי שים אקראיים בין אנשים מכל הגילים - דבר שעיר נותנת ואין בכפרים. ארבעה נערים יילכו על מדרכה רחבה כחורה מתנועת נועה, ישחקו וישוחחו, אבל הם לא יילכו בה גם לכ"ם אם נשקפת להם סכנה. המדרכות הם מקום המפגש של כולם. אם בעיר שלנו הילדים יילכו ברגל לבית הספר בבטחה, ואם ההורים המבוגרים שלנו הולכים בקלות וברצון מהבית שלהם לגינה ולמכולת, המדרכות כנראה טובות גם לכל יתר התושבים, מתמ"צת פנלוסה את תורת ה-80'8.

מה שווים אופניים שיתופיים

את תדהמתו ממצב המדרכות בתל אביב כבר הביע פנלוסה בפורומים מקצועיים שאליהם הוזמן בעירייתו. בהרצאתו בכנס בבית הספר פורטר ללימודי סביבה באוניברסיטת תל אביב, הוא הציג תמונות מרחובות ערים בכל העולם, שבאחת מהן, מפרבר טיפוסי בארצות הברית, נראה תמרור המכוון תנועה למכוניות אך ניצב במרכז של מדרכה וחוסם את הדרך להולכי הרגל. הקהל צחק, אך הציחק גווע למראה שקופיות אחרות ובהן תמונות דומות מישראל: מכונות פרטיות שעומדות עם ארבעה גלגלים על המדרכה ומו"תירות מעבר צר להולכי רגל שצריכים לצעוד זה מאחורי זה. מהעיר התחתית בחיפה הראה פנלוסה תמונות של מדרכות שבהן לא נשאר אפילו חרך צר להולכי הרגל - המכוניות ח"נות בניצב על המדרכה וחוסמות את כולה - וכן צילומים של עמודי חשמל וארגוני ברזל של תשתיות על מדרכות צרות, ושאותם אפילו שוטר חרוץ לא יכול להזיז.

"אני המום", אומר פנלוסה. "ככה נראים הרחובות באומת הסטארטאפ? כולם מעריצים אתכם בחוץ, איך זה יכול להיות? המגור הפרטי - מכונות פרטיות - זה עבריינות, אבל איך קורה הדבר עם תשתיות עירוניות כמו עמודי חשמל מל וארונות תקשורת? זו מדיניות של מגור ציבורי שמתעלם מהדרך וחוסם אותה לצמ"תות. זה לא דמוקרטי, זו פגיעה בכלום ובעיקר בחלשים: ילדים, קשישים ועניים, משתמשי המדרכות שאין להם ברירה אחרת".

ככניסה לנמל תל אביב, פנלוסה מושכנע שהבאתי אותו לשם כי האזור המתקדם לקראת מהלך גדול של תכנון ובנייה. אנחנו מסתובבים רגלית בין מגרשי החניה המקיפים את שדרת החנויות שאין בהן קונים, מבחינים שוב באופנועים שנעים בלי חשש על מדרכות ריקות. הקרבה לים מצד אחד ולשכונות העיר מצד שני מעוררת את תמיחתו מדוע האזור "אינו מפותח". הוא שואל מי הבעלים של

18.11x25.22	4/4	עמוד 92	TheMarker magazine - MARKER	09/05/2018	63450434-9
92300 - פא					



"תושבי מודיעין עושים הכל כדי לא לחזור הביתה. הם נשארים לבלות בערים שבהן הם עובדים, או בערים שיש בהן מקומות בילוי, אנשים וחיים ברחובות. לכל מי שהיה מעורב בתכנון העיר הזו אסור לעסוק בכל דבר שיעשו בישראל ב־30 השנים הבאות"

נדל"ן | תכנון עירוני

מודיעין. בערים אחרות יש חיים בחוצות צילום: גיל כהן-מגן



שוק תלפיות, חיפה. שוק נקי הוא שוק שלא עובד צילום: דמי שלוש

► משקיעים עשרות אלפי דולרים בקנייה ותחזוקה של כלי תחבורה סקסי שתואם לרוח השעה, אבל זונחים את מה שצריך כדי להשיג תמש בו ואפילו אינו עולה כסף. כבישים יש בכל העיר - רשת מסודרת ומקושרת. ברחובות הרחבים אפשר לסמן באמצעים זולים נתיבי לאופניים, במקרה שצריך להפריד בין כלי הרכב. ברחובות הצרים צריך רק להוריד את קצב התנועה למינימום וכך האופניים יכולים לנסוע בבטחה עם יתר כלי הרכב."

הפתרון: לצופף

את חיפה אנחנו לומדים להכיר מלמטה: הנמל, העיר התחתית, החיבור לשכונת הדר ורחוב העצמאות הרחב שמנתק כל מה שנמצא מעברו הצפוני והבלתי מתפקד, למרות ההשקע עות במיתוג. פנלוסה מבחין בכרונות ישנות המ" בשרות על אירועים שארגנה העירייה באזור לפני שנה או שנתיים, ונתרתו דהויות בפתחי חנויות נטושות. "פסטיבלים, אה? זה לא עוזה רק פעילות שגרתית ויומיומית תשקם אזור בעיר ותחזיר אליו תושבים". על גדת כביש הע" צמאות אנחנו מתבדחים: פעם נהרות עצרו הת" פשטות של ערים, והתגברו עליהם באמצעות גשרים. כיום, כביש רחב הוא גבול בלתי עביר, "על יד נהר לפחות נעים", הוא אומר "הגבול העירוני המודרני מזהם, מרעיש ומסוכן".

בדרך לשוק תלפיות מזהיר רוני דניאל, המ" נהל המקצועי של המועצה לכנייה ירוקה: "השוק מולכלך". פנלוסה שומע את אזהרת המארח ומסביר לאט ובסבלנות: "שוק הוא מקום שבו מוכרים אוכל טרי. אם הוא נקי מד, הייתי ממליץ לנסות ולברר מה מפרע לו לע" בוד כמו שצריך". אנחנו עוברים דרך גינת שע" שועים המשקיפה למפרץ, ומוקפת גדר בגובה מטה הוא יורד על ברכיו, ומציע גם לנו לעשות כך. "כדי שילד לא ירוץ לכביש, די בסימון גבול בגובה 40 סנטימטרים. הקמת גדר בגובה מטר היא דוגמה אופיינית של מתכנן שלא התבונן על העיר מגובה ממוצע של ילד, שכעת משחק בגינה ומרגיש שהוא בתוך בית סוהר".

בסוף הסיוור במודיעין פנלוסה מבקש לדעת מה כתוב בשלט גדול שמזהיר (במלים) מפני נסיעה מהירה ליד מקבץ גני ילדים, ומוכיר את התלות המחולטת של תושבי העיר ברכב פרטי: "אם רוצים להגן על ילדים מפני מכונות, הג" נים צריכים להיות מפוזרים בין בתי המגורים. כך אפשר להגיע אליהם ברגל ברחובות צרים שמראש מכתבים תנועה אטיית לכלי הרכב".

הנהג מסיע אותנו לתחנת הרכבת. לפני שאנו נפרדים, פנלוסה ואשתו שואלים מי תכנן את מודיעין. אני מספרת על האדריכל הישרא" לייקנדי, משה ספדי, שקנה שם עולמי וזכויות מקצועיות בגין תכנון מבנה המגורים "הביטאט" במונטריאול, קנדה. "לבנות בית לא דומה לתכנון עיר", אומר פנלוסה, ואני מוסיפה שאמנם את תוכנית המתאר למודיעין הכין ספדי, אך כל שכונה ושכונה כאן תוכננה על ידי אדריכל שונה. "לכל מי שהיה מעורב ביי" נון העיר הוא אסור לעסוק בכל דבר שיעשו ביי" שראל ב־30 השנים הבאות", הוא אומר, ועולה על הרכבת לירושלים. ■

בשכונת הדר פנלוסה נפעם מהארכיטקטורה, מסידור הבתים לאורך הר" חובות הצרים המפותלים המשקיפים למפרץ, ומכך שרוב הבניינים באזור נטושים. למוזד ניי" סיון הוא מייעץ "להפסיק מיד לבנות שכונות חדשות בשולי הערים, ולהשקיע כסף ציבורי בהתחדשות עירונית באזור הזה. הצפיפות אינה מספקת, זה ברור".

ומה עם תלונות התושבים בישראל על מצוקת חניה ופקקים בשל צפיפות?

"הצפייה שהרשות המקומית תספק חניה בכל מקום היא מוודה. אם תושב קונה מכונית עליו לדאוג למקום לאחסן אותה. דרישה לחניה על חשבון מרחב ציבורי, היא כמו דרישה להג" דלת המטבח הפרטי על חשבון הרחוב ששייך לכולם, רק כי קנינו מקרר גדול יותר שאין לו מקום במטבח הישן. ערים יכולות להחליט באיזה אופן הן גדלות: כבישים רחבים ומחסנים למכוניות בחניוני ענק - ליד המשרד, ליד המ" קום שעושים בו קניות וליד המקום שמבלים בו; או ערים עם רחובות בטוחים שבהם נוסעת תח" בורה קלה, תחבורה ציבורית שמזינה פעילות מסחר, וגינות במקום מגרשי חניה".