

פרק מס. 6

ארגז הכלים שלי

הלל שוקן

כל שרברב המתייחס למשלח ידו בכובד ראש מצטייד ביציאתו למשימה בארגז הכלים הנדרשים לביצוע מלאכתו. ארגז כליו של השרברב המקצועי הוא תיבה המכילה כלים מגוונים.

כאותו שרברב, גם על המתכנן, בבואו לבצע משימת תכנון, להצטייד בארגז כלים. שניהם, השרברב והמתכנן עוסקים בנושא דומה – זרימה. האחד עוסק בזרימה של נוזלים והאחר בזרימה של בני אדם. על מנת לאפשר זרימה טובה, על שניהם להבין היטב את טבעו של הזורם. השרברב חייב להבין בנוזלים והמתכנן, בבני אדם.

התיבה שלי היא "אנונימיות אינטימית", תיאוריה אורבנית המעסיקה אותי בשנים האחרונות. התיאוריה מבוססת על הטענה, שהאינסטינקט האנושי הבסיסי המעורב בכל פעולה אנושית הוא אינסטינקט ההישרדות. סיכויי ההישרדות של בן אנוש גוברים ככל שרבים קשריו עם אנשים אחרים. משחר ההיסטוריה ועד ימינו גדל בעקביות אחוז בני האדם החיים בעיר והשנה עבר לראשונה מעל 50%. האנושות "מצביעה ברגלים" ומאשרת את הנחת, שהעיר היא הסביבה היעילה ביותר להישרדותה של החיה האנושית. העיר משמשת מאגר גדול, ולעיתים כמעט אין סופי, של קשרים פוטנציאליים עם אחרים - ומכאן נובעים כל הכלים בארגז בו אני מצטייד בבואי לגשת לתכנון עירוני. להלן עיקר הכלים שבתביבתי:

1. הגדרת העיר: "העיר היא יישוב קבע של בני אדם המאפשר להם, בזמנית, לקיים מערכות יחסים עם אחרים ברמה מגוונת של אינטימיות, תוך שמירה על אנונימיות מוחלטת."

2. צפיפות, מספר אנשים לקמ"ר, ו"צפיפות ציבורית" הן תכונות הכרחיות לקיומה של עיר, ככל שגדלים מדדי הצפיפות הנ"ל גדל הפוטנציאל למפגש אקראי עם אנשים אחרים. יש צפיפויות מינימליות שמתחת להן לא תתקיים עיר. עד היום לא נראה שהגענו לגבולות הצפיפות המקסימלית ובינתיים המגבלה על הצפיפות היא טכנולוגית בלבד.

3. העיר עשויה שני סוגי מרחבים בלבד: מרחבים ציבוריים ומרחבים פרטיים. מרחב ציבורי יהיה תמיד בבעלות הציבור ויאפשר מעבר חופשי ולא מבוקר דרכו. מרחב פרטי הוא מרחב בבעלות פרטית, בין של בודדים או בשותפות של כמה פרטים או ארגונים, והכניסה אליו מבוקרת.

4. החיים העירוניים מתקיימים במכלול מרחביה הציבוריים של העיר. החיים במרחבים פרטיים בעיר אינם שונים מחיים במרחבים פרטיים ביישובים כפריים.

5. אדם היוצא ממרחב פרטי למרחב ציבורי יראה אנשים סביבו, יהיה בקרבתם ובעיקרון לא ידע עליהם דבר.

6. אין ליעד אזורים בעיר לשימושים אחדים כמו מגורים, מסחר, תעסוקה, חינוך או תרבות. בעיר מתוכננת כזאת יתערבבו השימושים באורח טבעי כמעט. לעיתים

- נדרש תכנון מרכזי בכדי לתקן עיוותים הנובעים מכלכלת השוק. תמיד יתוכננו קומות הקרקע בבניינים באופן המאפשר למקם בהן מסחר הפונה אל הרחוב.
7. על כל המרחבים הציבוריים בעיר להיות מחוברים כרשת. רחוב "ללא מוצא" אינו רצוי. לא בכדי אנו מוצאים את הרשת ("גריד") האורתוגונאלית בערי יוון העתיקה כמו גם בברצלונה או ניו יורק.
8. מרחב ציבורי ישמש תמיד למעבר מקרי של אנשים דרכו; "רישתיות" המרחבים הציבוריים מבטיחה זאת.
9. על המרחב הציבורי בעיר להיות מוגדר ע"י בניינים, והגדרה זו היא תפקידם העיקרי בהקשר העירוני. אין להתיר חזית רחוב אטומה בקומת הקרקע של בניין כל שהוא.
10. תפקידם המשני של בניינים הוא "אחסון" של בני אדם ופעילויות אנושיות.
11. ממדיו של המרחב העירוני נגזרים מכמות האנשים הצפויים לעבור בו באורח מקרי. כמות גדולה – פארק, ככר, שדרה; כמות בינונית – רחוב; כמות קטנה – סמטה.
12. שילובם של שטחים ירוקים פתוחים הכרחי לתושבי העיר. גינות ופארקים יתוכננו כמרחבים ציבוריים לכל דבר, ישתלבו ברצף המרחבים הציבוריים הכללי, יהיו חשופים למראה בכל היקפם, יוקפו ברחובות, יסתמכו על מסה קריטית של אוכלוסייה שיכולה להגיע אליהם ברגל, ויפוזרו בהתאם לכך בתכנית העיר. ממדיהם ייגזרו מהיקף אוכלוסייה זו. פארקים גדולים יתוכננו בשולי העיר וישמשו גבול להתפשטותה, מחד, ומאידך, הם ישמשו חללים ירוקים משותפים ליישובי הסביבה.
13. המכונית הפרטית איננה אויבתה של העיר. היא נתפסת כזאת בשל הבכורה שהוענקה לה ע"י מתכננים, תעשייני רכב ופוליטיקאים. יש להתייחס אליה כחלק ממגוון אמצעי התחבורה העירוניים, החל בהליכה רגלית ורכיבה על אופניים, עבור דרך כלי תחבורה ממונעים אישיים (קורקינט ממונע, קטנוע ואופנוע) וכלי תחבורה ציבוריים (מוניות ואוטובוסים), וכלה באמצעי תחבורה המוניים (רכבת קלה, תחתית ורכבת ארצית). שילוב מודע של כל אלו יבטיח נייחות מרבית ועירוניות איכותית. יש לזכור: בכל מכונית יושב הולך רגל.
14. רחובות העיר יתוכננו באופן שרוחבם יאפשר נסיעה רק במהירות מוגבלת. לא רצוי לתכנן "פסי האטה". חנייה משני צידי הרחוב, ריבוי צמתים, מעגלי תנועה, מדרכות רחבות ומסעה צרה – כל אלה יגבילו את מהירות הנסיעה באורח טבעי.
15. חניות פרטיות יתוכננו בעיר לסיפוק צרכי המגורים בלבד. מרבית החניות האלו יתוכננו בצדי הרחובות, ועודף בגין צפיפות גבוהה במיוחד יתוכנן בחניות תת קרקעיות מתחת לבנייני המגורים. מסחר, בידור ותעסוקה יעשו שימוש בתחבורה ציבורית לסוגיה.
16. קשה להפריז בחשיבותם של עצים בעיר. הם משמשים כאמצעי נוסף להגדרת המרחב הציבורי ולכן יינטעו בצידי כל רחובות העיר ולאורכם, במרחקים שיאפשרו מגע בין עלוותיהם, בהתאם לסוג העץ ובסמוך ככל האפשר לאבני השפה של הרחובות. יש להעדיף עצים בעלי גזע גבוה ועלווה רחבה. בערים צפוניות יהיו אלו עצים נשירים, ובערים שטופות שמש כמו אלו שלנו – ירוקי-עד המצלים על ההולכים ברגל לאורך המדרכות. מעבר לתרומתם האקולוגית, עצים תורמים להגדרת המרחב הציבורי, לעיתים ביתר יעילות מבניינים.

17. ריהוט רחוב – ספסלים ומיני מושבים יתוכננו באופן שיאפשר למשתמשיהם סקירה של העוברים ושבים ושיחה וולונטרית ומקרית. אין למקם ספסלים במקום בו הראות מוגבלת והיושב נמצא בגבו אל העוברים ושבים בקרבתו. מזרקות ופסלי חוצות ימוקמו במקומות חשופים ונראים, המאפשרים התקהלות סביבם.

18. הארת מרחבי העיר הציבוריים מתבצעת ע"י עמודי תאורה, אך למערכת זו תפקידים נוספים. כמו עצים, גם עמודי וגופי תאורה יכולים לשמש כמגדירי מרחב. לכן אין לעשות שימוש בעמודי תאורה גבוהים המספקים תאורת שטיפה לאזורים נרחבים באמצעות פנס יחיד. יש להעדיף עמודים נמוכים ורבים: רצף של אלה והפנסים שבראשם עושה פלאים בהגדרת החלל העירוני. בנייני ציבור יוארו בתאורה מיוחדת, המדגישה את אופיים האדריכלי. יש להימנע מ"תאורת שטיפה" המאירה את הבניינים באור שטוח בדומה לאור השמש. תאורת אלמנטים בניינים מאפשרת הדגשת מראה לילי מיוחד.

19. העיר איננה פסל. העיר היא אירוע אנושי!