# המילה האחרונה

## אלוהים נמצא בפרטים הקטנים

**ריאיון עם רחל רמתי**
האדריכלית הראשית של העיר ניו־יורק (לשעבר)

ראיון ועריכה: שחר בוקמן ושרון מרק

רחל רמתי זכתה למוניטין בין־לאומי כמתכננת ערים, בעיקר בזכות השפעתה על העיצוב העירוני של ניו־יורק, בין השאר בֵּתחומים: שטחים פתוחים, מרחבים עירוניים איכותיים והתחדשות עירונית, במטרה להחזיר בחזרה את השליטה על השטח. רמתי, תושבת ישראל לשעבר, היא כיום המנהלת והבעלים של חברת Ramati Associates Inc. ומלמדת עיצוב ואדריכלות באוניברסיטאות ניו־יורק וקולומביה.

בריאיון ניסינו לברר כיצד פעלה רמתי להטמיע תפיסה סביבתית־חברתית בתכנון העירוני של מנהטן, וכן להבין את חשיבותו של שיתוף הציבור בתהליכי תכנון ואת משמעותם של שטחים ציבוריים לתושבי העיר ולמבקרים בה.

**ש: מנהטן הוא הצפוף ברובעי העיר ניו־יורק, והמחוז הוא מהצפופים בארצות הברית (27,485 תושבים לקמ"ר, נכון לשנת 2010). באילו בעיות סביבתיות נתקלת כתוצאה מצפיפות זו, וכיצד קידמת בעיות סביבתיות הנובעות מצפיפות זו?**

צפיפות היא דבר טוב. צפיפות מפחיתה את התלות ברכב פרטי, וכך מסייעת לשמירה על איכות הסביבה. את כיכר טיימס סגרו כמעט לגמרי לתנועת מכוניות, דבר שהפחית ב־35% את התאונות שהולכי רגל מעורבים בהן. תנועת האנשים באזור גדלה, ולכן בעלי החנויות באזור הכיכר מרוצים אף הם. לאחר שלוש שנות ניסיון הפך ההסדר לקבוע, לשמחת כל המעורבים.

עיר צפופה נתפסת כרועשת, אך אני גרה בבניין גבוה בניו־יורק ולא שומעת דבר מהרחוב, וזאת בזכות החוק הקובע שחלונות בבתים צריכים להיות בעלי זכוכית כפולה. כמו כן, מכיוון שכ־60% מהאנרגיה נצרכת במבנים ולא על־ידי מכוניות, העירייה מעודדת התייעלות בצריכת אנרגיה במבנים: יש חוק המאפשר ליזם לקבל אחוזי בנייה נוספים לצורך בניית קירות רחבים יותר, שיעילים יותר בשימור האנרגיה.

על אף כל הדברים הללו, כדי ליצור עיר שנותנת תחושת שייכות למקום אפילו בלִבָּם של גורדי השחקים, חשוב ליצור מרחבים פתוחים.

פארק ברייאנט - ממקום משכן לסוחרי סמים ומחוסרי בית לאחד הפארקים הפופולריים במנהטן. פיתוח מחודש של הפארק, שמומן על־ידי בעלי הקרקעות הפרטיים שסביבו, כלל בין השאר את הנמכת הפארק (שלפני כן היה מוגבה כמטר מעל המדרכות הצמודות), פתיחתו לרחובות הסובבים ויצירת כיכר דשא מרכזית לשימוש חופשי | צילום: Brian Fountain ©

**ש: כאדריכלית הראשית של העיר ניו־יורק פעלת להגדיל את כמות השטחים הפתוחים. איך עושים זאת בעיר צפופה כמו ניו־יורק?**

במנהטן יש כ־500 שטחים פתוחים שנוצרו כתוצאה משיתוף פעולה בין יזמים פרטיים לבין העירייה, אבל לניו־יורק אין תכנית־אב. בניו־יורק **החלוקה לאזורים היא הכלי לתכנון העיר**. חוקי הבנייה מבוססים על תכניות משנה המותאמות לצורכי כל אזור קטן בהתאם לאופיו הייחודי. נוסף על כך, חוק השטחים הפתוחים מפורט מאוד, ונוסח תוך הבנה של צורכי הציבור וחשיבות הרחוב העירוני התוסס. לדוגמה, החוק מתייחס אפילו לאופי הצללת השטח, למספר מקומות הישיבה הנדרש ולאי־עיגון כיסאות לקרקע כך שניתן להזיזם לפי הצרכים בכל רגע. אם הם נגנבים, אזי על היזם, שבנה את המרחב הפתוח עבור הציבור, לדאוג להצבת כיסאות חדשים.

**ש: בישראל נדמה לעתים שהליך שיתוף הציבור בנושאי תכנון עירוניים אינו ממצה את הפוטנציאל שלו (וזאת במילים עדינות). בניו־יורק פועלים אחרת? מה עיר יכולה להרוויח משיתוף הציבור?**

בניו־יורק השיטה שונה לחלוטין. התכנון העירוני מבוסס על שלושה כוחות מרכזיים: העירייה, היזמים הפרטיים וקהילת התושבים. התושבים מיוצגים על־ידי ועדי תכנון קהילתיים (community planning boards), שקיימים עבור כל אחד מ־59 חלקי העיר. בכל ועד כ־50 חברים הממונים על־ידי העירייה. הם אמנם אינם בהכרח אנשי מקצוע בתחומים הרלוונטיים, אך הם כלבי השמירה המקומיים בכל הנוגע לשימוש באדמה ולחלוקה אזורית, כל אחד במתחמו הוא. מכיוון שמדובר באזורים קטנים, אזי לאנשים יש עניין אמִתי שאזור המחיה שלהם ישתפר. באזור כמו מרכז מנהטן (midtown), שאופיו המסחרי דומה למתחם הבורסה ברמת־גן, לעובדים (שאינם תושבי המקום) יש ייצוג בוועד התכנון הקהילתי.

לפי חוק הבנייה, כל מי שרוצה לשנות תכנית בנייה (גם כאשר השינוי נוגע לפרטים קטנים מאוד) חייב להגיש תכנית לא רק לעירייה, אלא גם לאותו ועד, ופעיליו מחויבים להגיב לתכנית תוך זמן מסוים. הדעה המגובשת בוועדים מתקבלת פעמים רבות על־ידי העירייה בזכות ההתייחסות הרצינית והמעמיקה שלהם לכל סוגיה ומשום הכוח הפוליטי של הוועדים אל מול ראש העיר, שמעוניין שהציבור יבחר בו שוב.

**ש: איך ניתן לגרום ליזמים להטמיע עקרונות סביבתיים בתכנון ובבנייה?**

הם מבינים היטב את התועלת לציבור, לסביבה ולערך הנדל"ן שלהם. תכנית בניין העיר של ניו־יורק מתבססת על זכויות. ניתן

לפתח כל אתר מבלי ללכת לבקש אישור חלוקה אזורי, בתנאי שהתכנית לבניין החדש אינה סותרת את החלוקה האזורית הכתובה. יש תמריצים לחלוקה אזורית, שנעשו כלי משמעותי לשיתופים ציבוריים או פרטיים. תמריצים אלה מאפשרים יצירת שירותים ציבוריים המיטיבים עם העיר ומשולמים על־ידי המפתחים, בתמורה לתוספת אחוזי בנייה. זהו כלי חשוב בשיפור החיים בעיר, בפרט כשמתייחסים למצב הערים ברחבי העולם, שתושביהן נאבקים לשפר את איכות חייהם בתקציב מאוד מוגבל.

בהרצאה שערכתי השנה בוועידה השנתית של אלפרסקו (קהילה עסקית שהוקמה בישראל כדי לחבר בין בתי עסק בענף עיצוב החוץ, במטרה להטמיע את תרבות התכנון ועיצוב החוץ כפי שמקובל ברחבי העולם – ש.ב.) עסקתי רבות במרחבים ציבוריים – כמחברים בין בניינים ורחובות, וכיוצרים של תכונות החיות יוצאות הדופן של ניו־יורק. ההתמקדות התכנונית בתחום הציבורי נותנת לעיר את אופייה המגוון והמרגש – עבור מבקרים ודיירים יחדיו – קרקע פורייה ומושכת לכולם.

**ש: טיפ מוכר הניתן לתיירים הבאים לבקר בניו־יורק הוא שכדי לחוות את העיר הזאת צריך ללכת בה ברגל. למה?**

במנהטן למדרכות יש חשיבות רבה. אנשים שמבקרים במנהטן אומרים "כל כך כיף ללכת פה ברחוב", אך לא מבינים שזה לא מקרי, אלא מבוסס על תכנון קפדני. עקרונות תכנון אלה מבוססים על ממצאיו של החוקר וויליאם הולי וויט, שביצע מחקר רציני מאוד בתחום הולכי הרגל. **אלוהים נמצא בפרטים הקטנים, והרחוב עשוי ממקומות קטנים.**

יש לכך דוגמאות רבות מספור: אם בית קפה מציב שולחנות ברחוב, עליו להשאיר מעבר ברוחב שלושה מטר להולכי רגל ולעגלות תינוקות; בבניית בניין באזורים מסוימים במנהטן יש לדאוג שלפחות חצי מהחזית שלו תהיה שקופה, כך שניתן יהיה לראות דרכו את חזית הרחוב, ולא קיר אטום או כניסה לחניה; בחזית הרחוב חייב היזם של הבניין לנטוע עץ (באדמה לא בעציצים) כל שבעה מטר; יזם שבונה במרחק 30 מטר מתחנת תחבורה ציבורית (רכבת תחתית או אוטובוס) חייב להעביר את התחנה אל תוך אזור הבניין, כדי שהמדרכה תישאר חופשית למעבר.

**ש: באילו תחומים את רואה שתל־אביב או ערים גדולות אחרות בישראל מצליחות לחקות את ניו־יורק טוב יותר או פחות?**

אני לא מכירה מספיק את חוקי התכנון והבניה הישראליים, אבל הרושם שלי הוא שהתכנון נקודתי, ולכל בניין נקבעים חוקים משלו. ראיתי בניין חדש שהקצו בתחומו שטח ציבורי פתוח, המורם מעל למפלס הרחוב. זה לא היה קורה בניו־יורק.

תל־אביב היא עיר מהממת, אבל אי־אפשר ללכת ברחובות שלה. המכוניות חונות על המדרכות ונדהמתי לראות את רוכבי האופניים על המדרכות. זה נורא ומסוכן. גם זה לא היה קורה בניו־יורק, בשום פנים ואופן. לדעתי יש הזדמנות לשפר את הרחוב העירוני התל־אביבי. למשל, אפשר לבנות ברחוב אלנבי, שלא התפתח עדיין, תודה לאל, ולעשות בו משהו מאוד מיוחד. יש עוד רחובות רבים כאלה, אבל התכניות צריכות לראות את התמונה הכללית ולהיעשות תוך שיתוף הציבור הגר ברחוב. היזמים צריכים להבין שטובת הציבור היא בראש ובראשונה טובתם שלהם.

**ש: מה צופן העתיד בתחום תכנון הסביבה? האם הטכנולוגיה תוביל את השיח האדריכלי העירוני (למשל על־ידי שימוש נרחב יותר בחומרי בנייה ירוקים) או שדווקא הפן החברתי הוא שיוביל?**

שלושה דברים גם יחד: טכנולוגיה, דמוגרפיה ומגוון. אנחנו צפויים לראות יותר עירוב שימושים, שימנע מראות כמו מתחם הבורסה ברמת־גן שעומד נטוש בלילה. לא מתכננים כך כיום. תחבורה ציבורית יעילה היא הכרח לחלק רב מהדברים שדיברתי עליהם, ולפיכך חייבים למצוא פתרון תחבורתי לתל־אביב ולערים גדולות אחרות.

כפי שאמר תומס פרידמן, העולם הוא שטוח. ניתן להטמיע תובנות ממקום אחד לשני, למשל שתכנון אדריכלי אינו מספק – האזורים בין הבניינים חשובים לפחות כמו הבניינים עצמם.

עיר איכותית היא כמו שרשרת פנינים יקרה – הפנינים חשובות מאוד, אבל ללא החוט המחבר אותן תתפרק השרשרת. אני מתרשמת שבהרבה מובנים ישראל כן לומדת ממקומות אחרים, ולכן אני אופטימית.

**על הכריכה האחורית:** עוד יום קיץ חם במשרד אדריכלים שבקומה השלישית, ובמהלכו מובעת המשאלה: "הלוואי שהייתי יכול לצאת לטיול". אלא שבאותו יום סיפקה המשאלה השראה לתכנון 'שביל־מרפסת': הבידוד מהטבע, מאור השמש ומהאוויר הצח יכולים לעשות את העבודה המשרדית בבנייני קומות מדכאת ומעייפת. קבוצת האדריכלים Zalewski מפולין מציעה קונספט מיוחד המתמודד עם הבעיות הללו - שביל צר, תלוי באוויר, מכוסה דשא ירוק, המאפשר לעובדים הפוגה קצרה - יצאה להליכה קצרה מפתח המשרד. הנתיב מפותל, וההליכה בו אינה מובילה ליעד כלשהו. הוא טומן בחובו הפתעות, מאפשר מגע עם הטבע, ומספק רגע של רענון במהלך טיול "ממשרד למשרד".