

Forest-Front : חזית עירונית לטבע בחיפה*

עומרי זילכה

מבוא

חיפה סובלת בעשרות השנים האחרונות ממשבר עמוק המכרסם בה והיא מנסה למצוא דרך לממש את הפוטנציאל הרב שבה. הפרויקט מבקש להציע דרך להשתמש באחד ממוקדי הפוטנציאל הגדולים ביותר שיש לעיר - המערכות הטבעיות שבה, ובעזרתן להציע מתווה ליצירת עירוניות מתחדשת בעיר ולתרום ליציאתה מהמשבר. שאלת המחקר שליוותה את הפרויקט הינה: כיצד ניתן להשתמש במערכות הטבעיות בחיפה (הטופוגרפיה, המים והחי והצומח) על מנת להגדיר מחדש את המפגש בין העיר לבין השטח הפתוח שלה? הפרויקט מנסה להבין את הקשר הקיים כיום בין המרכיבים הטבעיים בחיפה לבין העירוניות שבה ועל בסיס זה להציע חשיבה תכנונית חדשה. בבסיס חשיבה זו יצירת חיבור בין המרחב הבנוי לבין המרחב הפתוח באמצעות מרחב ציבורי פעיל, העשיר במה שהעיר יודעת להעניק ובמה שהטבע יודע להעניק.

רקע

חיפה חווה בעשרות השנים האחרונות משבר גדול ועמוק המכרסם בה המאפיין ערים תעשיתיות אחרות בעולם בעידן הפוסט תעשייתי. למשבר זה ביטויים רבים אשר חלקם דמוגרפיים-כלכליים, חלקם תכנוניים וחלקם סביבתיים. כל אלו מצטרפים לתחושה שימיה הגדולים של העיר מאחוריה ושהיא נמצאת בדשדוש ללא יכולת להתחרות בערים חזקות אחרות. בניסיון לצאת מהמשבר ולהציע לעיר את מה שנכון לאופיה המיוחד, בשנתיים האחרונות (מאז נבחרה ראש עיר חדשה) נערכות בחינות והחלטות תכנוניות רבות אשר מעלות לדיון את השאלה כיצד עושים בחיפה התחדשות עירונית המתאימה לעיר. חיפה ברגע קריטי של קבלת החלטות והפרויקט מבקש להביא לדיון את הממשק שבין השכונות לבין השטח הפתוח כחלק הכרחי ומשלים לאותן החלטות שמתקבלות וזאת על מנת לממש את הפוטנציאל שבהתחדשות העירונית העתידית.

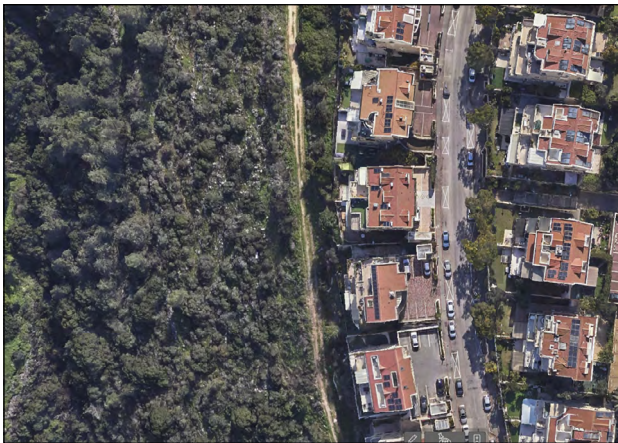
על מנת להבין את הקשר שבין המערכות הטבעיות לבין המערכות הבנויות בעיר יש לבחון את מדיניות התכנון העירונית אשר החלה בתכנית המתאר הראשונה לעיר, תכנית המתאר הבריטית משנת 1934 אשר הייתה התכנית הסטטוטורית של העיר עד לשנת 2019. תכנית זו קבעה מדיניות שלפיה העיר תתפתח על רכס הכרמל אך לא תותר בניה בואדיות. הדבר יצר על הרכס שכונות אשר בנויות על שלוחות ומקושרות במערכת תנועה העוברות בקו הרכס כאשר בין השכונות נותרו הוואדיות ללא פיתוח. התכנון הבריטי הוליד קו ממשק ארוך, עדין ומפותל בין הבנוי לבין הפתוח. הוא הוליד את הקשר החזק שבין המרחבים הפתוחים לבנויים, את היופי הקיים בעיר בחיבור שבין

האדם לבין הטבע אך יחד עם זאת הוא הוליד גם את הבעיות העירוניות איתן מנסה הפרויקט להתמודד. תפיסת התכנון הבריטית הייתה מודרניסטית בראייתה וחילקה את התכנון בצורה דיכטומית כאשר היא מתחייחת למרחבים הטבעיים כאנטי תזה לעיר. למול הדיכטומיה שבין הבנוי לפני שהעיר מתוכננת לפיה הפרויקט הנדון מציע שלושה עקרונות לחשיבה מחדשת:

1. להפסיק להסתכל על השכונות בתור יחידת הבסיס איתה מתכננים את העיר ובמקום זה להציע את הנוף כיחידת הבסיס, אשר בו קיימים חיבור, קשרים ורשת.
2. לנסות לחבר יותר בין הבנוי לבין הפתוח ברמת המבנה.
3. להבין שניתן להתערב בשוליו של השטח הפתוח ברגישות לאור העובדה ששטח זה הינו בתוך מרקם עירוני.

באקולוגיה, המקום בו שתי חבורות צומח נפגשות נקרא EcoTone. המונח מתאר איזור מעבר בו יש מאפיינים של שני האיזורים ולעיתים האיזורים האלה עשירים יותר במינים של בעלי חיים וצמחים מאשר בשתי המערכות שנפגשו. בהשאלה בחיפה ניתן למצוא את המקבילה בו המערכת העירונית הבנויה נפגשת במערכת הטבעית באותו קו ממשק (ראה למשל באיור 1) שנוצר בתכנית המתאר הבריטית.

איור 1: קו הממשק בין שכונת רמת חן לבין השטח הפתוח מסביבה.



מקור: אתר המיפוי simplex

התכנית הבריטית יצרה עיר ללא רצף עירוני, בעלת תכנון מבוזר, עם נתקים אורבניים ומוקדים מרובים המקושרים רק בתנועה מוטורית. תשתיות התנועה בעיר רחבות היקף ובהעדר תחבורה ציבורית יעילה תושבי העיר מסתמכים על הרכב הפרטי. כל אלו הולידו את מה שאני מכנה בפרויקט "עירוניות מאותגרת" – מצב בו הרכיבים הבסיסיים בעירוניות מקיימת

ובהם הליכה ברגל, קשר בין מוקדים שונים וחוויה אנושית לאורך הרחובות אינם קיימים. רחובות רבים בעיר מהווים כבישים מהירים, לצידם מדרכה צרה ללא בינוי וללא פעילות אנושית המלווה את הרחובות הללו.

הטענה המרכזית המלווה את הפרויקט נובעת מהביקורת על האופן שבו תוכננה העיר עד היום אשר השתמשה בכלים אדריכליים של ייעודי קרקע ומבנים, זכויות ותכניות ושימוש מאסיבי בפתרונות מתחום ההנדסה אזרחית, כלים אשר כשלו ביצירתם מרחב עירוני פעיל ומהווים חלק במשבר הפוקד את העיר. אולם משבר זה הוא גם הזדמנות לשנות את הדרך בה אנו תופסים את העיר ומתכננים אותה וזאת באמצעות שימוש בחיבור שבין הנוף לבין האורבניזם תחת המושג נוף אורבני (Landscape Urbanism) אשר הפך בעשרות השנים האחרונות תחום מחקר ופעולה רחב היקף. וולדהיים (Waldheim, 2002) טוען כי הנוף מחליף את התפקיד ההיסטורי של האדריכלות בתור אבן הבסיס של תכנון הערים והוא הופך בעצמו למודל לעירוניות. בקריאה החדשנית הזו, הקוראת תיגר על מאות שנים של הסתכלות על העיר דרך עיניים אדריכליות, יש יכולת להוליד כלים תכנוניים חדשים, אותם כלים הדרושים לעיר על מנת להתחדש. הנוף מציע צורה יצירתית, רדיקלית ומבטיחה של פרקטיקה יותר מאשר על ידי הדיסציפלינות הוותיקות ודרך להתמודד עם קנה מידה שונים ותחומים שונים (Corner, 2006).

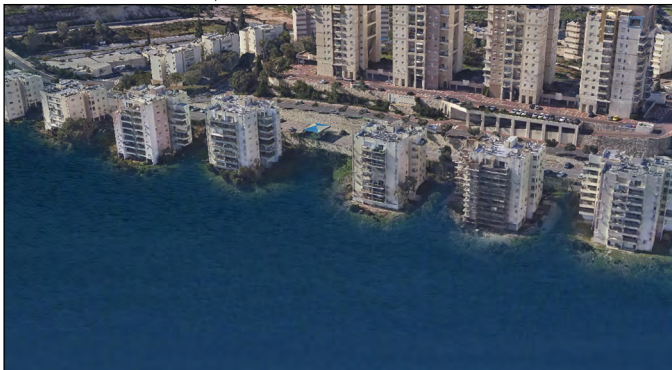
הפרויקט מנסה להציע הסתכלות אחרת על העיר דרך נקודת מבט וכלים נופיים כאלו אשר יקחו בחשבון את המשאב הגדול ביותר שיש לעיר וזה המרכיבים הטבעיים שבה. הטענה היא שחיפה יכולה להשתמש במרכיבים אלו על מנת להוליד מרחב עירוני חדש, צורות תנועה חדשות בעיר שאינן מתבססות על הרכב הפרטי, בינוי התואם למרכיבים הטבעיים, מרחבים ציבוריים איכותיים הנקשרים ליחודיות שבעיר ועוד. כך תוכל חיפה ליצור חוויה אורבנית ייחודית ובעלת אינטנסיביות המתאימה לה ובך לייצר חלק מהפתרון למשבר העירוני ותדמית חדשה המחליפה את התדמית התעשייתית המיושנת. בשל העובדה שהבעיות של חיפה משלבות סוגיות סביבתיות, חברתיות ותכנוניות, השימוש בנוף יכול להיות שדה בו אפשר לפעול מול כל אחת מהסוגיות האלו לעומת הכלים האדריכליים הסטנדרטיים אשר כשלו לעשות כן.

אתר הפרויקט

האתר הנבחר לפרויקט הוא נחל הגיבורים (ואדי רושמיה). האיזור הוא אחד מאפיקי הניקוז הגדולים והחשובים במזרחה של העיר אליו מתנקזים הנחלים ורדיה, תן, אבן, רמז וזיו. הנחלים המוזכרים ובהם גם נחל הגיבורים הינם נחלי אכזב ההופכים לאפיקי ניקוז פעילים עם רדת הגשמים ורובם מתנקזים אליו בחלקו הדרומי. ערוץ נחל הגיבורים יצר ואדי רחב ועמוק בין שני חלקיו ואפיקי הנחלים השונים הנשפכים אליו יצרו גם כן ואדיות בין השלוחות השונות בהם התחתרו. כתוצאה מכך איזור דרומו של הנחל הינו אוסף של שלוחות או כיפות טופוגרפיות המנותקות זו מזו וביניהן עוברים הנחלים.

לאור מדיניות התכנון החיפאית הואדיות נותרו במקור כשטח פתוח ועל אותן השלוחות נבנו שכונות מגורים. שכונות אלו נבנו בתקופות שונות החל מתחילת המאה העשרים ועד לסופו, במרקמים שונים וכיום הן מאכלסות תושבים מרקעים שונים וממעמד סוציו-אקונומי שונה. ההבדל בין השכונות השונות ניכר ומורגש בחתך האוכלוסייה, במצבם התחזוקתי של המרחבים הציבוריים, בסוג הבינוי ועוד. מלבד קשרי מבט אין בין השכונות השונות קשרים אחרים זולת קשרי תחבורה אשר באים לידי ביטוי בתשתיות תנועה רחבות היקף. בשל מיקומו הגיאוגרפי של האתר עוברות בו גם תשתיות תנועה ברמה העירונית בהן מחלף נוה שאנן במנהרות הכרמל וכביש נחל הגיבורים. כך יוצא שהנקודה בה ממוקמות תשתיות התנועה הכבדות ביותר הינה בליבו של האתר, דבר העומד בניגוד גמור וחרף לנוף ולטבע שמסביב. ניתן לומר כי בשל תפיסת המרחבים הפתוחים כ"שארית" ללא בינוי יחד עם המעטת ערכו של המגוון הביולוגי שבהם, הותרה לאורך השנים בניית תשתיות אלו בליבם. חלקן של השכונות מסביב לוואדי מהוות דוגמה לשכונות רכס קלאסיות המכונות "שכונות בלון" עם כניסה ויציאה אחת, השענות על רכב פרטי ופרוגרמה כמעט מוחלטת למגורים. השכונות אינן יוצרת ממשק עם המרחבים הפתוחים מסביבן והרחובות בשכונה פוגשים בבתי מגורים אשר בתורם פוגשים בשטח בפתוח על ידי שימוש בקומות מסד, קירות תמך או קצות המגרשים של מבני המגורים. בשל כך יוצא שאיזור האתר מהווה מעין שארית לא מבונה בין אותן שכונות במקום להקרא כמרחב פתוח בו קיימים מוקדי בינוי שונים.

איור 2: דימוי תאורטי - מה היה קורה אם היה ים ולא שטח פתוח באתר הפרויקט?



הרעיון לפרויקט התהווה סביב המחשבה ההיפותטית האם היינו רואים את אותו חוסר הממשק בין השכונות לבין השטח הפתוח אם הרכיב הטבעי היה למשל ים (איור 2). סביר להניח שמול ים היינו מקבלים את חזית לים (WaterFront) שמתווך בין העיר לבין הים והמהווה מרחב ציבורי פעיל היודע להיות בית למגוון פעילויות. ההצעה התכנונית של הפרויקט (החזית העירונית

לטבע ה-Forest-Front) מגיעה מתוך הבנה כי ניתן להשתמש בעקרונות ה-Water-Front גם מול מופעים טבעיים אחרים. במקרה של חיפה גם מול השטחים הפתוחים הגובלים בשכונות העיר. ה-Forest-Front - חזית עירונית לטבע מנסה לקחת את "החסרונות" שיש בחיפה ולהפוך אותם ליתרון. בבסיס התכנון מדובר בתשתית מבוססת הולכי רגל ותחבורה ציבורית מותאמת לטופוגרפיה כאשר על בסיסה התערבויות נופיות ופרוגרמות ציבוריות. ההצעה כוללת פיתוח רגיש בשולי הטבע העירוני, שלטענתי יוביל למעורבות והכרה גדולה יותר של תושבי העיר בנפלאות הטבע העירוני.

עקרונות התכנון

הפרויקט מציג להעביר תוואי הליכה בתפר שבין השכונות לבין השטחים הפתוחים שמסביבם מסביב לנחל הגיבורים. סך הכל מוצעים תשעה קילומטרים של שביל. השיפוע המוצע יהיה כזה אשר יאפשר מעבר נוח של נכים, רוכבי אופניים והולכי רגל ובנקודות מסוימות בהן תדרש קפיצה בגובה יהיה שימוש באמצעים כגון גשרים, מדרגות נעות, מעליות וכו'. המערכת הינה מערכת פתוחת קצוות אשר יודעת להקשר אל השכונות מסביבה וכך להיות גורם המשפיע גם עליהן פנימה. המערכת מאפשרת תנועה רגלית באיזור זה בנוסף לאפשרויות התנועה הרגילות בכלי רכב. במקומות מסויימים נוצרות צמתים המאפשרות מעבר בין בין שני סוגי תנועות השונים. בתוספת רכבל המהווה פתרון תחבורה ציבורית תואם טופוגרפיה ושבילים היורדים אל תוואי הנחלים עצמם אנו מקבלים רשת של תנועות אפשריות המאפשרות לתושבי השכונה להגיע לאיזור אחר מסביב לואדי ללא שימוש ברכב. רשת תנועות במהירויות שונות ובאופי שונה. המערכת יוצרת גם גבול בינוי לשכונות ומבטיחה שהן לא יפותחו עוד על חשבון שטחים פתוחים ובנוסף היא יוצרת רצועת חיץ הן מאש והן מחיות בר - שני נושאים הדורשים טיפול ומהיום מטרד ואף סכנה.

ארגז הכלים

בניית ארגז הכלים להתערבות מתחילה מזהייה המקומות שהתוואי פוגש לאורך הדרך: תשתיות תנועה, מוקדי ציבור, קירות תמך, מופעי טבע עירוני ועוד. זיהויים אלו הובילו לשאלה מה הפוטנציאל שמתקבל במקומות אלו עם מעבר התוואי המוצע בצידם כמו למשל ממשק טוב יותר עם הטבע העירוני, שימוש בקירות התמך, יצירת רשת תנועה, שינוי אופי הרחובות וניצול של חללים סגורים או פתוחים. את הפעולה לאותם המקומות חילקתי לשלושה חלקים: עיצוב מחדש למרחב כמו למשל במקרה בו התוואי עובר בסמוך לכביש (ושם יכול להוצר רחוב בעל אופי ממותן תנועה), הכנסת פרוגרמה (למשל בקומות המסד) ויצירת חיבורים, בעיקר חיבור בין סוגי תנועות שונים על מנת שיצרו רשת של תנועה. לכל אחד מהמקרים הוצעה דוגמה להתערבות במקום. ארגז הכלים המוצע מדגים מה יכול להוצר מסביב לואדי: מעבר הדרגתי בין טבע ועיר, חוויות קהילתיות/אישיות, טיפולוגיית בינוי שונה, מעבר בין סוגי תנועות, תנועת אנשים, מרחב ציבור פעיל, מופעי טבע ואולי אף הנדסה אזרחית אחרת. בהסתכלות על העיר כולה, המשך פיתוחו של

ארגז הכלים בהתאם לנקודות הממשק השונות בין הבנוי לפתוח יכול להוליד את העירוניות האלטרנטיבית שחיפה יכולה להציע המהווה את התשובה לעירוניות המאותגרת.

תכנית האב

תכנית האב לאיזור הינה תכנית רב שלבית ליישום לאורך העשורים הקרובים. מטרת העל של התכנית הינה הפיכת האיזור כולו מאיזור שוליים (עורף השכונות) לליבה של התרחשות תוך יצירת התוואי שתואר, טיפול במוקדי הציבור הנקשרים אליו ועד לטיפול גם בפנים השכונות מסביב לואדי ובתשתיות בתוך הוואדי עצמו.

התכנית נועדה ליצור אופק תכנוני ולהראות אילו פרוגרמות וחוויות יודע האיזור כולו (על מרחבי הבנויים והפתוחים) להציע בשינוי קו החשיבה החיפאי הטיפוסי שהיה קיים עד היום. התכנית הינה פתוחת קצוות ורב שלבית והיא פועלת ללא קו כחול מוגדר וזאת על מנת שלאורך יישומה יהיה ניתן לבחון את השפעותיה, יתרונותיה ואת השלכותיה על המרחבים הפתוחים ועל המרחבים הבנויים וליצור התאמות ושינויים עם התקדמות הפרויקט.

תכנית האב מבוססת על שלושה שלבים עיקריים בתוך שלושה עשורים:

שלב א' - ביסוס המערכת. שנים 2020-2030

השלב הראשון יוקדש בעיקר ליצירת תוואי השביל השלם מסביב לואדי. בתחילה יצירת השביל במקומות ללא שיפועים בעייתיים או בהיקף שכונות בהם יש שבילים כבר היום שאינם מסומנים או מתוחזקים (לדוגמה השביל הקיים כבר היום מסביב לרמת חן). בהמשך ביצוע השביל גם במקומות בעייתיים יותר הדורשים תכנון מורכב או עבודות עפר. בשלב האחרון טיפול במקומות בהם יש הפרשים תכנון מורכב או עבודות עפר. בשלב האחרון טיפול באמצעות השביל המוצע. במקומות אלו יוקמו גשרים, מעליות, מדרגות נעות ומערכת רכבלים אשר יהפכו את התוואי לנגיש עבור כולם. שלבים אלו יבוצעו במקביל לעבודה נופית ותשתיתית בפנים הוואדי: נטיעות, הסדרת אפיקי ניקוז, טיפול בבעיות ביוב ועוד. בתום שלב זה בנקודה הזו המערכת הושלמה ומאפשרת רציפות ומעבר מכלל השכונות מסביב לואדי אל האחרות ללא צורך ברכב פרטי.

שלב ב' - טיפול במוקדי הציבור. שנים 2030-2040

שלב הביניים יוקדש לטיפול במקומות בהם המערכת פוגשת פונקציות ציבוריות קיימות או מקומות עם פוטנציאל למוקדי ציבור. מוקדים אלו יקבלו עיבוי בינוי ותוספת פרוגרמה (בהם פנאי, בידור, מסחר, לימוד, תעסוקה חקר הטבע ועוד), טיפול מבונה-נופי אשר יחבר את המוקדים אל התוואי הסמוך אליהם ובנוסף ייבנו מוקדים חדשים במקומות פוטנציאליים אשר יציעו טיפולוגיה חדשה בכל הקשור לבינוי ולפתוח. מוקדים אלו יהוו מרחבים ציבוריים חדשים אשר ידעו לשרת את הציבור בשכונות הקיימות

ובנוסף להעניק את החוויה החיפאית הייחודית של חיים בצד הטבע. בתום שלב זה המערכת הופכת לליבת האיזור עם פרוגרמות מגוונות וחללים ציבוריים איכותיים בנויים ופתוחים.

שלב ג' - התחדשות כלל האיזור. שנים 2040-2050

השלב הסופי (איור 3) יוקדש לחיבור המערכת למוקדי נוף חשובים סמוכים (כמו גבעת השבשבת והמצודה הצלבנית ברוממה) ולעוד שבילים לאורך ואדיות המתחברות לנחל הגיבורים יחד עם פיתוח שבילי הליכה בתוך הואדיות עצמם. בנוסף תתרחש התחדשות עירונית באיזורים סמוכים בעיקר בפנים השכונות שהיו עד כה מנותקות מהשטח הפתוח שבואדי. התחדשות זו כמו יתר השינויים המוצעים בשלב זה מתבססת גם על התחזית לירידה דרסטית בכמות כלי הרכב הפרטיים באיזור, דבר שיוביל לאפשרות לשינוי מערכות התנועה הקיימות בו כיום.

בשלב זה נראה הפיכה של רחובות או צמתים לממותני תנועה, פינוי או עיבוי בינוי בחלקים מסויימים של השכונות, יצירת מרחבים ציבוריים חדשים ועוד. לבסוף יבוצע גם טיפול בתשתיות התנועה הגדולות וגם בגרנד קניון והפיכת חלק מהן למרחבי ציבור. במימוש הסופי של תכנית האב האיזור משנה את פניו לחלוטין ומחצר אחורית הופך להיות כזה היודע לקשור בין השכונות, להוות להן מוקד ולהציע עירונית חיפאית איכותית.

איור 3: תכנית האב בשלב הסופי שלה



מפגש המערכת עם מוקדי ציבור

המערכת פוגשת מוקדים ציבוריים קיימים ובנוסף גם מרחבים היכולים להיות מוקדים ציבוריים פוטנציאליים. מוקדי הציבור מהווים מעין שער

של כניסה ויציאת אנשים למערכת ובנוסף מוקד לפעילות אנושית. בחיבור בין מוקדי הציבור, המערכת והשטחים הפתוחים קיים הפוטנציאל להוליד מרחבים ציבוריים עשירים, מגוונים ויחודיים לעיר. מרחבים אלו מהווים את הנקודות הכי מהותיות במערכת. מקום בו חיפה חוגגת את שתי הצדדים שיש לה להציע: עיר וטבע.

נקודה אחת אותה בחרתי לבחון יותר לעומק היא החיבור בין המערכת לבין שכונת רמת חן. האתר הזה בו יש הפרש של 20 מ' גובה אמור להיות מבנה ציבור לפי תכנית השכונה. אני ראיתי אותו כנקודה בה המערכת יכולה לפגוש את השכונה ועל גבי החיבור הזה להצמיד פונקציות ציבוריות (איור 4).

איור 4: המחשה של מבנה הציבור המוצע ברמת חן



ההצעה למקום מדברת על תוואי תנועה מהיר (מדרגות נעות) ותוואי תנועה איטי במדרגות רגילות המחוברות בין השכונה לבין השביל. בין הרחוב לבין השטח הפתוח מוצעת מערכת של חללים פתוחים וסגורים המשתלבים במערכות התנועה ובהם פרוגרמות שונות כגון חקר הטבע וטיפול בבעלי חיים, פונקציות מסחריות שכונתיות, פינות משחק, פינות התכנסות, חוגים וקורסים ועוד. הצעה הזו מבקשת להראות כיצד ניתן ליצור מבנה ציבור המתאים יותר לחיפה מאשר מבנה ציבור 'רגיל' שאינו מתממשק עם השטח הפתוח.

הערה

* תקציר פרויקט גמר במסלול לתואר שני בעיצוב אורבני בהנחיית אדרי' פרופ' אלס ורבקל. אדרי' נוף פרופ' אליסה רוזנברג, בצלאל.

מקורות

Corner, J. (2006). Terra Fluxus. The landscape urbanism reader. New York: Princeton Architectural Press.

Waldheim C. (2002). Landscape urbanism a genealogy. Praxis : journal of writing + building, vol. 4.



עירוניות וצריכה בקילומטר האחרון*

עדי קמלגרן

רקע

מחקר זה, עוסק בקשר שבין השינוי באופן שבו אנחנו צורכים לבין המרחב האורבני דרך התבוננות על "הקילומטר האחרון". הקילומטר האחרון הוא מקום המפגש בין האדם לאותה התשתית שמאפשרת את הצריכה, וככזה הוא מבטא ומשקף גם יחד הן את השינויים שחלים בצריכה והן את ההשפעות על המרחב האורבני. "עולם המסחר" כפי שהכרנו אותו עד היום, עובר תהליך שינוי מהיר, קיצוני ועוצמתי. קצב השינוי הוא אקספוננציאלי ובעל השלכות מרחביות משמעותיות ונדמה כי העיר ומוסדות התכנון אובדי-עצות אל מול המצב. "עולם המסחר" הינו חלק מרשת כלכלית גלובאלית רחבה שהולכת ומשתנה, שינויים אלו מתווים קשרים גלובליים מסוגים חדשים, מגדירים מחדש מושגים של זמן ומרחב, ובכך מערערים את כל המוסכמות והפרדיגמות הלוקאליות. מאזן הסחר העולמי משתנה ומשפיע על עולם המסחר המקומי, הקצב והמהירות החדשים משפיעים על רשתות לוגיסטיות גלובליות ואזוריות, על מערכת התשתיות, על מבנה העיר ועל חיי היום-יום בכלל עם השינוי האמור בעולם המסחר, האופן שבו אנו צורכים משתנה גם הוא. הצריכה הפכה ל"היפר-צריכה" הן מבחינת הכמות והן מבחינת המהירות. ההאצה חלה בכל ההיבטים - החל מקצב הייצור עצמו, דרך מהירות השינוע והאספקה וכלה בזמן השימוש במוצר הצריכה, שאף הוא הולך ומתקצר.

ממצאים

בתקופה הנוכחית, בפרט עם התפרצות ה-COVID19, אך גם לפני, אנו עדים לכך שהמסחר המקוון (הקניות באינטרנט) הולך וצובר פופולאריות ונמצא