

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

בשימוש בהיקף נרחב, לעיתים כתחליף למסחר ה"ישן", כפי שהכרנו עד היום, בחנויות רחוב, בשוק, במרכזי קניות, בקניונים וכו', אך לא רק. בנוסף לאופן הצריכה, כמותה ואיכותה, גם קצב הצריכה משתנה. היום אנו מסוגלים בקלות רבה, ב"קליק" אחד בכל שעה ובכל מקום, מהסלון, מחדר השינה, מהמשרד או בזמן נסיעה בתחבי"צ, להשיג את כל אשר התאוותה לו נפשנו. וזאת בכמה דקות בודדות הכוללת חיפוש ותשלום, מכל מסך שברשותנו, מבלי לצאת מהבית. והאספקה, גם היא, נמצאת בתאוצה מתמדת. הסחורה מגיעה תוך פרק זמן שהולך ומתקצר, הישר לפתח ביתנו. שינויים אלו בצריכה נותנים את אותותיהם ומשליכים על המרחב בצורה ניכרת – גם על המרחב האורבני וגם על המרחב הפרי-אורבני. מרכזים לוגיסטיים מסדר גודל חדש ובעלי תכסית קרקע עצומה (ראה איור 1) נבנים לרוב בסמוך לצירי תנועה ראשיים, אך גם במרכזי הערים, במטרה לקצר את מרחקי השינוע ואת קצב אספקת הסחורות ללקוח, ונפח תנועת המשאיות בכבישים הולך וצומח בהתאם. הזמן ולא המרחק בקי"מ הוא הפרמטר החשוב ביותר בשרשרת האספקה. ולכך נדרש פיתוח תשתיות, המשפיעות על הנוף, האדריכלות ועל העירוניות בכלל.

איור 1: ה-Foot Print הלוגיסטי



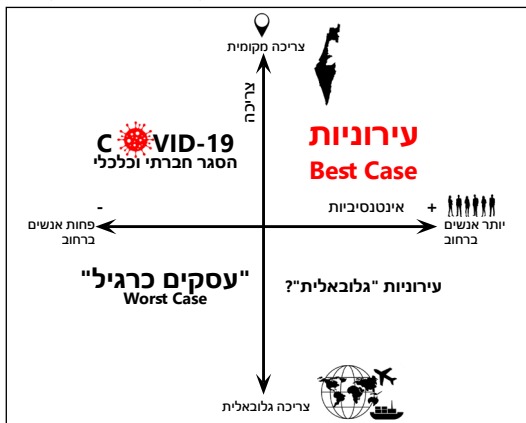
ובכלל, אנו חיים בתקופה שבה הערים הולכות ומצטופפות. דבר זה לכשעצמו דורש תשומת לב נוספת והתייחסות לחוליה האחרונה של שרשרת האספקה שנמצאת, כאמור, בקילומטר האחרון. ולכן העיסוק בנושא הלוגיסטי, מקבל משמעות חדשה בתקופתנו, הופך להיות רלוונטי מתמיד וחשוב לאין שיעור, ואף מהווה תנאי הכרחי להמשך קיומה של העיר.

התכנון העירוני ידע, עד כה, כיצד לנהל ולאזן בין ביקושים והיצע, כיצד לספק ולהגדיר שטחים שישמשו כמרחבים המיועדים לצריכה (קרי שטחי מסחר ו/ או חזיתות מסחריות), התכנון העירוני ידע למקמם במרחב האורבני ולאפשר

דרכי גישה והנגשה. ואילו היום, אין זה תחת ידיו של הממסד התכנוני. "הכוחות הפועלים" בעולם של הצריכה המקוונת הינם היצרנים, היבואנים, הספקים וחברות המשלוחים, כלומר המגזר העסקי, והם מתנהלים ישירות מול הצרכנים, התושבים, ללא תיווכו של הממסד. התנהלות זו מתרחשת, כאמור, בתוך העיר במרחב האורבני ובקילומטר האחרון, וכפי שנדמה, כללי המשחק הם כלכליים במהותם, ללא שיקולים נוספים - חברתיים, קהילתיים, סביבתיים ואחרים. הטרמינולוגיה הלוגיסטית, למרות חשיבותה בקיום החיים האורבניים, נעדרת מהשיח התכנוני.

בעבודתי זו זיהיתי ארבעה תרחישים אפשריים: תרחיש "עסקים כרגיל", תרחיש COVID-19, תרחיש עירוניות גלובלית ותרחיש עירוניות אופטימלית. כאשר הפרמטרים של אי הוודאות הם מידת האינטנסיביות העירונית (ציר ה-X) ואופי הצריכה (ציר ה-Y). מיפוי התרחישים העתידיים איפשר התבוננות מעמיקה על משמעות הקילומטר האחרון בקונטקסט העירוני בסיטואציות השונות (ראה איור 2).

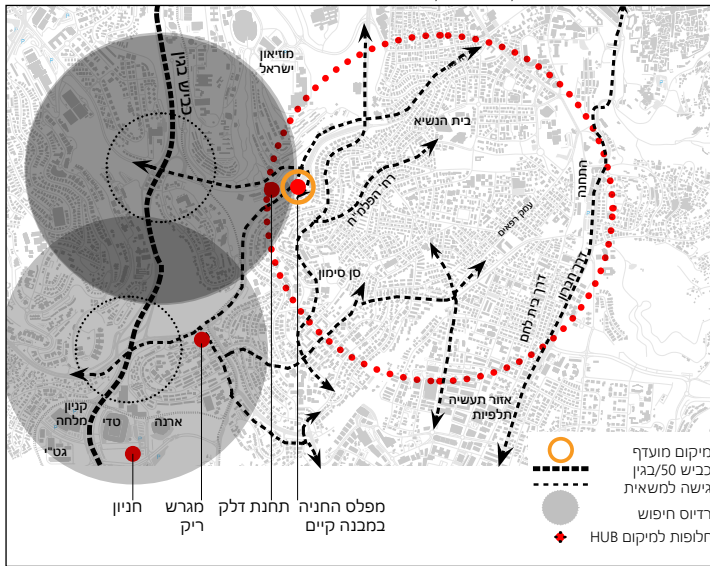
איור 2: תרחישים אפשריים בקילומטר האחרון



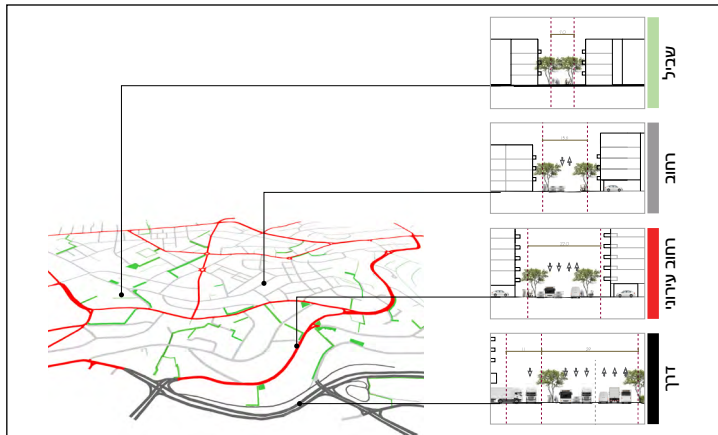
בנוסף למיפוי התרחישים העתידיים, הוצג מיפוי המתאר את היחסים המרחביים-ההיסטוריים-הפוליטיים בין עירוניות וצריכה, החל מהאגורה ביוון ועד לקניות ברשת בימינו, תרבות הצריכה במציאות העכשווית. זאת, במטרה לחשוף את הפוטנציאל הרב הגלום בקילומטר האחרון כמקום המפגש בין המגזר העסקי, הציבורי והתושבים, בין הגלובלי והלוקאלי, בין העירוני והאזורי, הווירטואלי והממשי, ולהציע כלים תכנוניים לעיצוב מחדש של מערכת היחסים בין עירוניות וצריכה בקילומטר האחרון. הצעת ההתערבות הראשונה כוללת הקמת מיקרו-מרלוג'ג במרחב האורבני שישמש כ"שער עיר", HUB-לוגיסטי שבו הסחורה עוצרת לפני הפצתה בשיטות שונות לרחבי השכונה (ראה איור 3). הפעולה השנייה היא הצבת הגבלות ברורות לתנועת כלי רכב ומשאיות בשכונות המגורים, תוך כדי חשיבה על איכות החיים העירונית גם מבחינה סביבתית וגם מבחינה חברתית (ראה איור 4).

ובנוסף, הצעתי כוללת קביעת Access Points (נקודות גישה, מיקומי מסירה חלופיים, נוחים ונגישים הפזורים במרחב האורבני, כדוגמת חנות המכולת השכונתית) במיקומים אסטרטגיים במרחב האורבני ו/או במרחב הציבורי (ראה איור 5).

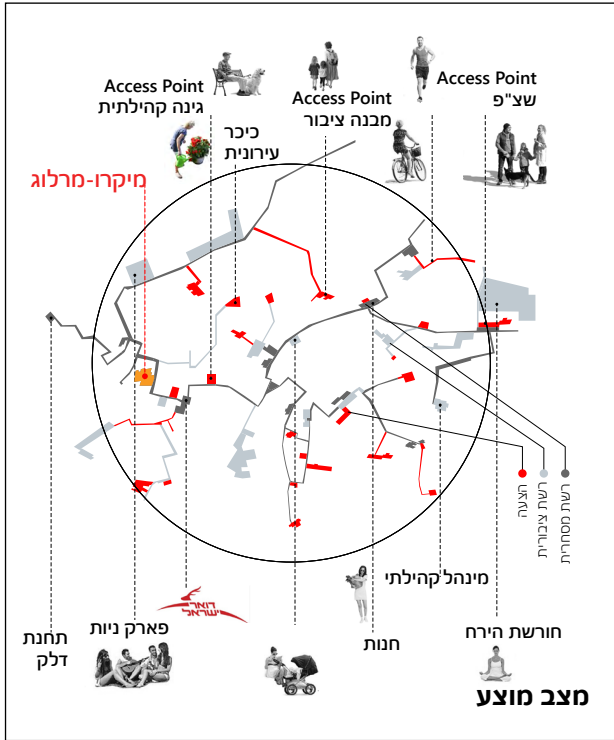
איור 3: הקמת מיקרו-מרל"ג / HUB-לוגיסטי אורבני



איור 4: קביעת היררכיית דרכים והצבת הגבלות על תנועת כלי רכב במרחב האורבני



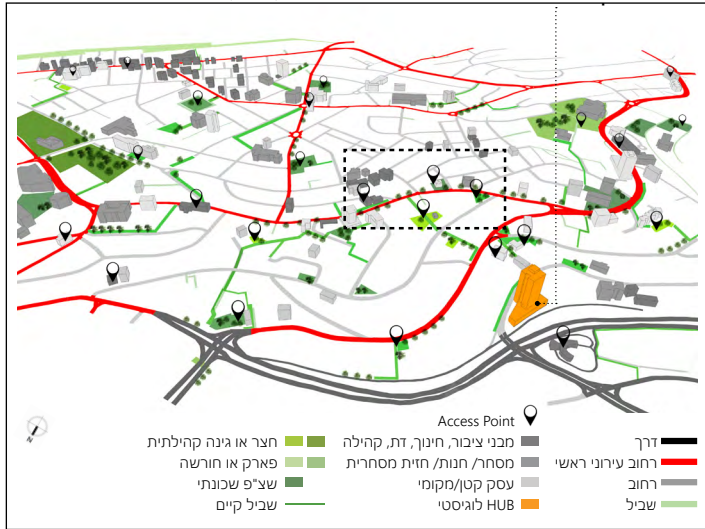
איור 5: הוספת Access Points למרחב הציבורי



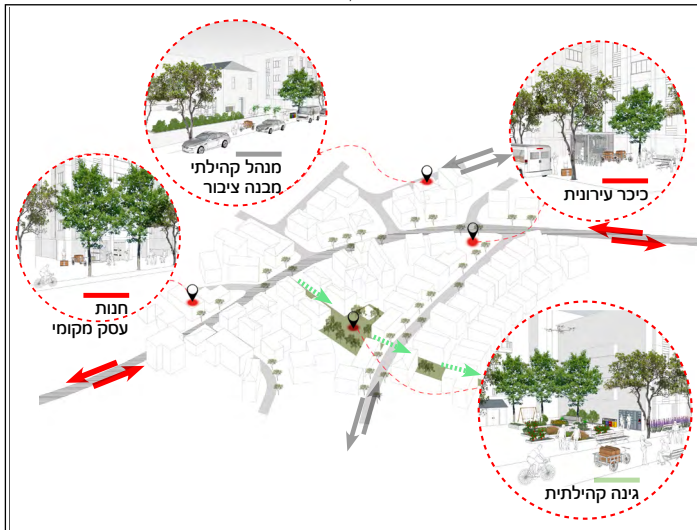
מסקנות

השינוי באופני הצריכה צריך להילקח בחשבון ויש לתת את הדעת לתשתית הלוגיסטית הנדרשת לכך, כחלק אינטגרלי מהפרוגרמה העירונית ובדומה להקצאת שטחי ציבור ו/או שטחים פתוחים לנפש (ראה איור 6, וראה אזור מוגדל באיור 7). אך בנוסף לחשיבה העירונית, הצעתי היא לגיבוש ראייה מערכתית נרחבת (כדוגמת תכנית אב לוגיסטית או תת"ל לענייני לוגיסטיקה), שהרי שרשרת האספקה בישראל היא רשת ארצית שצמתיה קשורים זה בזה ובעלי השפעה מרחבית עצומה. ולכן, לא די לטפל בקילומטר האחרון, במרחב האורבני בלבד, אלא יש להתבונן במערכת השלמה החל מקילומטר הראשון (כדוגמת נמל אשדוד) דרך צמתי הביניים (כדוגמת אזור התעשייה בראש העין שהפך למרכז לוגיסטי) ועד לקילומטר האחרון (כדוגמת שכי' קטמון הישנה בירושלים), זאת על מנת להגיע לתרחיש האופטימלי, הכולל צריכה המבוססת על תוצרת מקומית לצד קיומה של עירוניות איכותית עם מרחב ציבורי פעיל ומשמעותי בחיי היום-יום.

איור 6: הצעה לפרוגרמה עירונית - שכי' קטמון הישנה בירושלים



איור 7: מקטע מוגדל



הערה

* "פרי הילולים" זה הינו תקציר פרויקט הגמר בתכנית התואר השני בעיצוב אורבני, בצלאל אקדמיה לאמנות ועיצוב, בהנחיית אדרי' דניאלה פוסק ופרופי' אדרי' נוף אליסה רוזנברג.

מקורות

Hesse M.S. (2016) *The City as a Terminal, The Urban Context of Logistics and Freight Transport*, University of Luxembourg, Routledge, New-York.

Jayne M. (2006) *Cities and Consumption*, Routledge Critical Introduction to Urbanism and the City, Routledge, New-York.

Lyster C. (2016) *Learning from Logistics – How Networks Change Our City*, Birkhauser, Basel.

Schröder J. et al (2018) *Fast forwarding Last-Mile Delivery – Implications for the Ecosystem, Travel, Transport, and Logistics and Advanced Industries*, McKinsey&Company.

Waldheim C., Berger A. (2008). *Logistic Landscape*, *Landscape Journal*, 27,(2): 219-246.

דויד א., (עורך) (2004) *אנטי-גלובליזציה – ביקורת הקפיטליזם העכשווי*, תל אביב: רסלינג.

קזין א. (2005) *במרחק הליכה*, חיבור על תרבות הצריכה, הוצאת בבל.
גר מ. (2006) *לקראת כלכלה צרכנית פחות*, בתוך: פרומקין, חנין ואידלמן (עורכים), *צרכים עולם*, תרבות הצריכה – הערכת מצב, הוצאת בבל.

