

"מספיק לנסוע בכביש 2 ולחלוף על פני יער המגדלים כדי להבין הכל. אלה שכונות שאי אפשר לחיות בהן בלי רכב"

**האדריכלית גנית מייזליץ-כסיף סבורה ששכונות המגורים
בישראל הן ברובן מוצר משוכפל ונטול חשיבה יצירתית
ואסתטיקה, ומפנה אצבע מאשימה כלפי המדינה –
שהפקירה את התכנון האיכותי לטובת שיקולי הרווח של
יזמי הנדל"ן**





כשהאדריכלית גנית מייליץ-כסיף ובעלה, האדריכל אודי כסיף, העתיקו את משרדם מנמל תל אביב לבניין בן שלוש קומות ברחוב הגר"א בשכונת נווה שאנן בעיר, הם ביקשו לחוש את המרחב המחוספס והאותנטי של העיר, אך לא העלו על דעתם עד כמה השינוי יהיה מורכב. "בשנים הראשונות היינו רואים ממרפסת הגג של הבניין מראות לא פשוטים של זנות וסמים, ואם היינו מסיימים לעבוד מאוחר סיירים של יחידת סל"ע העירונית היו מלווים את עובדות המשרד שלנו לרכב", נזכרת מייליץ-כסיף.

כשמתבוננים בסביבה, קשה להתעלם גם מניצני השינוי הנדל"ני והחברתי שפוקדים את האזור. "בניינים חדשים צצים פה כמו פטריות אחרי הגשם", מעידה מייליץ-כסיף. "כבר הקימו מלון אחד בשכונה וממש מולנו מקימים עכשיו עוד מלון. נוצרת כאן סצנה תיירותית, גם אם התיירים שמגיעים לכאן לא בטוח ידעו מראש באיזו שכונה מדובר. בשנים האחרונות האזור השתנה מאוד. חלק מהאירועים שהמשרד עושה הם קהילתיים, והיה לנו חשוב להיות חלק מהשכונה".

מייליץ-כסיף מובילה עם בעלה, המשמש יו"ר הוועדה לאיכות אדריכלית בהתאחדות האדריכלים, את האמנה לאיכות אדריכלית ותכנונית. האמנה מקודמת על ידי ההתאחדות ופורום ה-15 במטרה ליצור תוכנית עבודה לכל אחת מהעיריות בארץ, שבה יוטמעו סטנדרטים של איכות בתכנון ובאדריכלות. מכאן עולה השאלה: מדוע רוב בנייני המגורים בישראל, גם בשכונות המגורים החדשות שנבנות בימים אלה ברחבי הארץ, מאופיינים בפונקציונליזם שמחק כמעט לחלוטין את האסתטיקה?

גנית מייליץ-כסיף

- גיל: 58
- מגורים: בני ציון
- מצב משפחתי: נשואה + 3
- עיסוק: אדריכלית, שותפה ומייסדת של משרד מייליץ-כסיף-רויטמן ומרצה לאדריכלות ועיצוב אורבני בבצלאל
- השכלה: דיפלומה באדריכלות מאוניברסיטת Westminster בלונדון

במילים אחרות, מדוע כל כך מכוער כאן? ולמה הישראלי הממוצע כמעט תמיד נאנח מקנאה כשהוא פוסע ברחובות ערי אירופה?

"כשאדריכל מברצלונה סיפר לי שהוא מתכנן מגדל ושהוא חייב לעבור ועדת איכות — נדהמתי. איכות היא דבר שלא קיים בישראל. חקרנו וגילינו כי ברוב מדינות העולם המערבי יש מדיניות של איכות כאינטרס ציבורי, ולא כגחמה של אדריכל כזה או אחר. דווקא במדינה שלנו, שנבנית בקצב המהיר ביותר בעולם, לא רואים את זה. אנחנו עדיין מתנהלים בחירום, כאילו עוד שנייה יהרגו אותנו, או כדי שלעולים החדשים יהיה איפה לגור. איך זה שישיראל מובילה בכל תחום — ברפואה, בפיזיקה, בספרות, ואפילו בקולנוע — אבל לא באדריכלות? איזה אדריכל עשה כאן משהו פורץ דרך ב-50 השנים האחרונות, מאז הבאוהאוס, שבכלל לא הגיע מישראל? מזל שהיו כמה אדריכלים יצירתיים שהגיעו לישראל בשנות ה-30, ותל אביב היתה עבורם מעבדה".

מהי הדוגמה האולטימטיבית מבחינתך לתכנון לא איכותי בישראל?

"לצערי לא חסרות דוגמאות. מספיק לנסוע בכביש 2 ולחלוף על פני יער המגדלים המשוכפלים בנתניה, בחדרה, בגבעת אולגה או באור עקיבא. מה תהיה איכות החיים בשכונות האלה בעוד כמה שנים, לאחר שהיזמים הלכו הביתה? איך אפשר, אחרי כל מה שלמדנו מהעולם, ליצור עוד פרברי שינה גנריים, שבהם דירות בנות 4-5 חדרים עם גירוי אפסי ליופי והשראה, שלא מספקות שום גיוון, חוויה של מקום או קהילה שדואגת גם לחלשים — כי בשביל זה ניסע לחו"ל? ברמה הטכנית, מדובר בשכונות שאי אפשר לעבוד ולחיות בהן בלי כלי רכב. הדבר הבולט ביותר מבחינתנו הוא השמות של חברות הבנייה שמתנוססות בראש כל מגדל. זאת התזכורת הטובה ביותר לכך שסדר היום התכנוני נמצא בידי היזמים — וזה ממש לא תפקידם. סדר היום צריך להיות מופקד בידי האדריכלים ואנשי המקצוע, שיש להם את ההכשרה והיצירתיות הנדרשת כדי לפתח את המודלים לעירוניות חדשה, שהיא האתגר הגדול ביותר של ישראל".



נתניה. "אין חשיבה מחדש ואין יצירה של בניינים שעושים צדק עם המרחב" צילום: תומר אפלבוים

"אין שום מחשבה על המורשת שבניין ישאיר אחריו"

מה עושים נכון במקומות אחרים, שלא עושים כאן?

"כל הידע הטכנולוגי בישראל מושקע בעיצוב שבבים, באפליקציות ובסנייבר, ודווקא בעיצוב בניינים, שנשארים למשך דורות, משקיעים הכי פחות. הגישה פה היא לקחת את האדריכל הזול ביותר"

"הולנד, למשל, השקיעה באדריכלות בשנות ה-90: היא נתנה תמריצים למשרדי אדריכלים, עודדה אדריכלים נועזים וצעירים בתערוכות והבינה שכך נכון לבנות מיליון דירות תוך 10 שנים. בישראל, מי שמחליט איך ייבנו מיליון דירות תוך 10 שנים הם שרים ופוליטיקאים שלא מבינים בתכנון. לכן, המפתח לשינוי הוא מדיניות ממשלתית או מוניציפלית. נדרשת רשות לחדשנות בתכנון, כמו לשכת המדען הראשי לעידוד מחקר ופיתוח (הרשות לחדשנות). המדינה עשתה את זה בין השאר בתחום הקולנוע. פעם היו רק סרטי בורקס, וכיום הקולנוע הישראלי נמצא על המפה העולמית. איך יכול להיות שכל הידע הטכנולוגי מושקע בעיצוב שבבים, באפליקציות ובסנייבר, אבל כשזה מגיע למדרכות, בניינים ואפילו תחבורה אין השקעה בעיצוב? את האפליקציה שפותחה כנראה יחליפו עוד חודש — אבל הבניינים נשארים למשך שנים ודורות, ודווקא בהם משקיעים הכי פחות. אין מחשבה על איך בניין ידבר עם הבניין שנבנה לידו ואיזה מורשת הוא ישאיר. הגישה בישראל היא לקחת את האדריכל הזול ביותר".

יש ועדות מקומיות שכן מתייחסות לאיכות ולעיצוב, ומתערבות אפילו בחומרי הבנייה.

"אלמנט האיכות קיים במידה מוגבלת, אבל בסופו של דבר התכנון והבנייה בשטח הם שכפול של הקיים. אין חשיבה מחדש, אין יצירה של משהו שעושה צדק עם המרחב ואין חשיבה על איך יוצרים קרבה לטבע בתוך המולת העיר, או איזה קשר מתקיים בין הבית שאני גר בו לבין מרחב הציבורי".



בניין בסגנון באוהאוס בתל אביב. "היו כמה אדריכלים יצירתיים שהגיעו לישראל בשנות ה-30, ותל אביב היתה עבורם מעבדה" צילום: יעל שמידט

**התגובות בשוק הנדל"ן לדרישות שאתם מציגים ביחס לאיכות צפויות למדי:
"עוד ועדה? עוד ביורוקרטיה? מחירי הדירות ממילא גבוהים, ואת מבקשת
ליצור עוד תחנות בדרך?"**

"איכות אדריכלית היא אינטרס ציבורי, ואם עושים אותה כמו שצריך היא מניבה בסוף רווח — מכיוון שהיא יוצרת איכות חיים, כלומר אנשים ירצו לגור ולעבוד במקומות כאלה. אפילו כביש 6, למשל, יצר שינוי באופן שבו אנחנו מסתכלים על כבישים. העיר והמרחב הם דבר מורכב מאוד, ובלי חשיבה ארוכת טווח אנחנו כורתים את המרחב שאנחנו נמצאים בו. בנוסף, ההשקעה בתכנון היא מזערית לעומת התקציב הלאומי. כך למשל, ב-1977 כבר נחקק בצרפת חוק לפיו איכות אדריכלית היא אינטרס ציבורי, והממשלה החליטה להעביר את זה לטיפול ברמה המוניציפלית. כך, בכל מחוז יש לשכת איכות אדריכלית ואחוז מסויים מתשלום הארנונה הולך אליה, מתוך הבנה שתכנון איכותי מניב הצלחה כלכלית, תרבותית וחינוכית".

"נקודת המבט של היזמים תביא לאיכות חיים ירודה"

**"איך אפשר, אחרי כל מה שלמדנו מהעולם,
לבנות עוד פרברים גנריים עם גירוי אפסי ליופי
והשראה, שלא מספקים שום גיוון או חוויה של
מקום? לאדריכלים יש את ההכשרה והיצירתיות
הנדרשת כדי לפתח מודלים לעירוניות חדשה"**

משרד מיזליץ־כסיף תיכנן את המרחב הציבורי בנמל תל אביב, מה שזיכה אותו בפרס רכטר, והוא היה אחראי גם על התכנון המחודש של ספריית בית אריאלה בעיר. "נמל תל אביב היה סגור במשך 50 שנה, והרעיון היה להפוך אותו לסלון של הציבור", מסבירה מיזליץ־כסיף. "כיום אנשים מגיעים בבוקר לעשות יוגה בשטחים הפתוחים בנמל, וזאת היתה בדיוק הכוונה". ואולם דווקא פרויקט הנמל, שבו היא מתגאה, קם במידה מסוימת על יוצרו. משרד האדריכלים, ששכן בנמל בעיצומן של העבודות, מצא את עצמו תוך זמן קצר במרכז של דרמה נדל"נית שהתרחשה במקום: "המחירים קפצו מ-40 שקל למ"ר ל-160 שקל למ"ר, ובסופו של יום החלטנו לחפש את האתגר הבא ועברנו לשכונת נווה שאנן.

"בבית אריאלה הרסנו את הקירות החיצוניים של המבנה — ואולמות סגורים הפכו לסלון עירוני. אנשים מגיעים לספרייה לא רק כדי לקרוא ספר, אלא גם כדי להיפגש. אותו דבר צריך לקרות בהתחדשות העירונית, שהיא האתגר החשוב ביותר. צריך להפסיק לתכנן מרכזי ערים על סמך שיקולים נקודתיים וחייבים להמציא מחדש את ההתייחסות לרווח היזמי. לא ייתכן שהרווח של היזמים מוביל את התכנון, למשל ארבע דירות חדשות על כל דירה ישנה. זאת הסתכלות שתביא לאיכות חיים ירודה, ולא צריך ללכת רחוק כדי לראות את מה שקורה בסין, למשל. גם פה משכפלים מבנים שהיו פעם בני ארבע קומות והופכים אותם למבנים בני 30 קומות, בשעה שאנחנו צריכים טיפוסי בנייה שונים לגמרי".



נמל תל אביב. "הרעיון היה להפוך אותו לסלון של הציבור" צילום: גליה קורנפלד

כמו מה למשל?

"למשל בניין שיש בו מגוון של סוגי דירות, למשפחות, לקשישים ולסטודנטים, שיוצר מפגש עם הרחוב והאנשים. אנחנו לא יכולים להרשות לעצמנו לתכנן שום בניין בלי להתייחס לממשק עם קומת הקרקע. אם קודם גרו 20 איש בפיסת הקרקע, וכעת יגורו בה 60, צריך התייחסות מיוחדת לקומת הקרקע והרחוב. למה לא מתכננים מרחב מגורים שמשלב בין קשישים לילדים? יש מגדלים בני 30 קומות במרכז נתניה, בני 10 שנים, שערך הדירות בהם ירד או לא עלה מ-2015, בניגוד לבניינים בני תשע או 10 קומות. כבר 30 שנה טוענים בטכניון שמגדלים לא מתאימים לאוכלוסייה לא עשירה כי הם נבנים בשכונות מנותקות שמחייבות רכב פרטי. גם בפרויקטים של התחדשות עירונית המגרשים הפרטיים צריכים להיות מתוכננים כמרחב ציבורי, במקום רק 30 קומות ולובי לעגלות".

מה הכוונה?

"כל קומת הקרקע וקומות המסד צריכות להיות חלק מהפעילות הקהילתית. רואים את זה קצת בפרויקט של שוק בצלאל בתל אביב, שבו לבניין המגורים ולרחוב יש מרחב משותף והם 'מדברים' אחד עם השני. כך למשל, בשכונת רמת ורבר בפתח תקוה יזמים פרטיים הגישו לעירייה תוכניות פינוי-בינוי למגדלים תלולים שמוקפים בחניה ובגדרות. בעקבות תוכנית המתאר שתוכננה לשכונה, הכוללת מבנים עם חיים עירוניים וקומות קרקע פעילות, דרשו מהיזמים לערוך שינויים וכיום יש הזדמנות ליצור שם שכונת מגורים שתהיה אלטרנטיבה לשכונה הקיימת. במקום שכונות מגדלים הומוגניות, עם אספלט או דשא מגודר, אני מדמינת בקלות בית קפה שכונתי ליד חדר כושר וגן ילדים, חללי עבודה שיתופיים או חדרי חוגים. כשיש תוכנית טובה ותשתית של תחבורה ציבורית, כמו שיש בשכונה, נראה כי כולנו מבינים שאי אפשר להתייחס למגדלים רק כנדל"ן".



מגדלי מגורים בקריות. "מגדלים לא מתאימים לאוכלוסייה לא עשירה כי הם נבנים בשכונות מנותקות שמחייבות רכב פרטי" צילום: רמי שלוש

"רק בתל אביב בונים שכונות הטרוגניות — בזכות כוח האדם"

במינהל התכנון יגידו לך שכל שכונות השכונה שאת מדברת עליהן שייכות לתוכניות ישנות, ובתוכניות החדשות יש עירוב שימושים ומסחר ברחוב, בדגש על צירי תחבורה ציבורית. בנוסף, משרד התחבורה מתנה קיום של תחבורה ציבורית במספר התושבים. ערד, למשל, תמשיך לחכות לתחנת רכבת כי מבחינת המדינה היקף האוכלוסייה שם לא מצדיק תחנה חדשה.

יזו ביצה ותרנגולת שהיא מחשבה שגויה. אם עיירות הפיתוח היו נבנות לאורך קו הרכבת, אז הן לא היו עיירות פיתוח — אבל האינטרס בזמנו היה ליישב שממה, ולא ליצור ערים שוקקות חיים. ההבנה מתחילה לחלחל, אבל השינוי לא יצירתי והוא קורה לאט מדי. אין מחשבה על בינוי אחר, המגלם בתוכו את העובדה שהישראלים אוהבים לשהות בחוץ, שחיי קהילה הם ערך שכולם רוצים כיום ושצריך לספק טבע עירוני לצורך הפוגה מהמולת עיר. כל אלה עדיין לא מקבלים ביטוי כי בסופו של דבר נבנים פה בניינים על ידי יזמים שבאים לאדריכלים עם תוכניות מיושנות — והם רוצים לבנות מהר ובזול".

זה מוביל לרפורמה ברישוי העצמי, שמסירה עוד אחריות מהשלטון ומעבירה אותו לשוק הפרטי.

"אנחנו סובלים ממחסור קיצוני במשאבים בהליכי התכנון והרישוי. כל הזמן מציעים פתרונות כמו רפורמות, רישוי עצמי או ועדה לתכנון מהיר (ותמ"ל) — אבל זה 'פלסטר'. בסופו של יום, האתגר הוא להכפיל את האוכלוסייה, ומספר האנשים שעוסקים במימוש לא פרופורציונלי ביחס לאתגר. מבחינת מספר העובדים, מינהל התכנון צריך להיות לפחות חצי ממשד האוצר כדי לעשות את העבודה שלו. המדינה עוד לא לקחה על עצמה את פיצוח סוגיית צורות המגורים שבאמת נדרשות, היא צריכה להציע מחשבה חדשה שמתאימה גם לעוד 50 שנה, אבל עדיין פועלים מול

לחצים ישנים. השוק הפרטי עושה את מה שהוא יודע, כלומר שורת הרווח, ודאגה לאינטרס הציבורי היא לא תפקידו. מינהל התכנון ואגפי ההנדסה צריכים לדאוג לאינטרס ציבורי. יש רצון טוב, אבל המשאבים מצומצמים ונוצרת ביורוקרטיה כי אין כוח אדם. האם מהנדס עיר ושני אנשי צוות יכולים לפתח עיר של 70 אלף איש או לדאוג שבונים שכונות הטרנגניות? תל אביב היא העיר היחידה שעושה את זה, מכיוון שיש בה השקעה גדולה בכוח אדם רציני שמתעמק בדברים".

מה את עונה לטענה שכאן זה לא שווייץ, ורישוי עצמי הוא כר פורה לשחיתות?

"אנחנו לא פחות ישרים מאומות אחרות".

לחצים ישנים. השוק הפרטי עושה את מה שהוא יודע, כלומר שורת הרווח, ודאגה לאינטרס הציבורי היא לא תפקידו. מינהל התכנון ואגפי ההנדסה צריכים לדאוג לאינטרס ציבורי. יש רצון טוב, אבל המשאבים מצומצמים ונוצרת ביורוקרטיה כי אין כוח אדם. האם מהנדס עיר ושני אנשי צוות יכולים לפתח עיר של 70 אלף איש או לדאוג שבונים שכונות הטרנגניות? תל אביב היא העיר היחידה שעושה את זה, מכיוון שיש בה השקעה גדולה בכוח אדם רציני שמתעמק בדברים".

מה את עונה לטענה שכאן זה לא שווייץ, ורישוי עצמי הוא כר פורה לשחיתות?

"אנחנו לא פחות ישרים מאומות אחרות".

