

תא עיר / מדינה
CITY / STATE
RESEARCH + DESIGN UNIT

40 ארטיום צרנקוב
Artyom Tsarenkov
+
מור קרטס
Mor Kertes

46 אוהד שפירא
Ohad Shapiro

24 רוני מאיר
Roni Meir
+
עדי מנשהפור
Adi Menashepour

עומר פרנק
Omer Frank
+
איל רוזן
Eyal Rozen

34 מעין פירשט
Maayan First
+
קורן שחר
Koren Shachar

06 יקטרינה אלכסנדרוב
Ekaterina Alexandrov

08 אליסה בבקוב
Alice Babkov

10 אסף ביבס
Asaf Bivas
+
עדי יחזקאלי
Adi Yehezkeli

18 תומר ברוורמן
Tomer Braverman
+
מתן ליפמן
Matan Lippmann

מנחים
Advisors

אדר' יובל יסקי, אדר' מתניה ז"ק, אדר' עידו גינת
מנחה אורח: ד"ר יובל קרפלוס, החוג לגיאוגרפיה וסביבת האדם - אוניברסיטת בן-גוריון בנגב
Arch. Yuval Yasky, Arch. Matanya Sack, Arch. Iddo Ginat
Guest advisor: Dr. Yuval Karplus, The Department of Geography and Environmental
Development, Ben-Gurion University of the Negev



ירושלים
לאמנות ועיצוב
אקדמיה
בצלאל

Bezalel
Academy of
Arts and Design
Jerusalem

תא עיר / מדינה

יחידת המחקר "עיר/מדינה" שואפת לבנות מערכת מושגים חדשה לתיאור וניתוח הסדר המרחבי המתהווה בין מרכזי הערים לשטחים הפתוחים. היחידה כופרת בהבחנות המסורתיות החדות בין מרחב אורבני, פרברי, כפרי-חקלאי ושטחי טבע. קטגוריות אלה סטטיות מדי ביחס למציאות המשתנה תדירות אותה הן אמורות לתאר. אנו מציעים מתודה אינטר-דיסציפלינרית, העוסקת בקשרים בין אורבניזם וארכיטקטורה, אדריכלות נוף ותשתיות, תכנון אזורי ואיכות הסביבה, לקריאה מורכבת ובהירה יותר של המרחב.

"היי דרומה..."

"המבחן העליון של ישראל הוא לא במאבקו עם כוחות עוינים מבחוץ, אלא בהשתלטותו, בכוח המדע והחלוציות, על שממת ארצו במרחבי הדרום והנגב."

– דוד בן גוריון, "דרומה"

סטודיו "הי דרומה..." החל לפני כארבע שנים מתוך כוונה להפנות את המבט למרחבי הדרומיים של מדינת ישראל, שעדיין נתפשים אצל רבים כעתודות קרקע פנויות. 'הדרום' משמש מאז ומתמיד מטרה לחזונות וחזיונות מונומנטליים, לאינספור תכניות ולמעמד פוליטי ותקציבי מיוחד. על אף אלו, המציאות בדרום היא של קונפליקטים מרחביים בין גופים ומגזרים בחברה הישראלית: בין ערי הפיתוח לבין המועצות האזוריות, בין אוכלוסיית הבדואים לבין שכניהם היהודים והשלטונות, בין הצבא לבין גופים אזרחיים, בין מפעלי התעשייה המזהמים לבין שוחרי המדבר ואיכות הסביבה.

מתווה לאורבניזם אזורי: בין באר-שבע לשדה תעופה נבטים
בשנת הלימודים האחרונה התמקדנו במרחב שבין באר-שבע לבסיס חיל האוויר נבטים, לאורך כביש 25 וסביבתו, לאור המלצת שר התחבורה להקים שדה תעופה משלים לנתב"ג בנבטים שבנגב. פרויקט בסדר גודל כזה מבטיח הזרמה של תקציבי ענק לפיתוח ולתשתיות, ובמידה ותקודם, תעמיד התכנית סדר יום חדש בדרום. ראינו בתרחיש זה הזדמנות לשאול שאלות לגבי עתידו של המרחב בדגש על האוכלוסייה הבדואית; הסדרת קרקעות וחלוקת משאבים ופריסת תשתיות מקומיות וארציות. הפרויקטים בסטודיו מבוססים על עבודת לימוד ומיפוי מקיפה וממשיכים בפיתוח תכנון ארוך טווח, שמייצר הזדמנויות להתהוותו של אורבניזם אזורי, המתייחס להיבטים הסטוריים, תרבותיים, חברתיים וכלכליים ומשלב פרמטרים סביבתיים ומורפולוגיים של הנוף המדברי. גוף העבודה המוצג בקטלוג מהווה מסה מחקרית המעלה אל פני השטח הזדמנויות חדשות לפיתוח האזור שהן מעבר ל-"הצגת פתרון" עבור מה שנהוג לכנות "בעיית הבדואים".

CITY / STATE RESEARCH + DESIGN UNIT

City/State Research + Design Unit, strives to formulate a new conceptual framework for describing and analyzing the spatial arrangements taking shape between city centers and open spaces. The Unit addresses the connection between urbanism and architecture, landscape architecture and infrastructure, regional planning and environmental strategizing, in order to devise multifaceted and nuanced readings of space. The Unit has been involved over the years in numerous international initiatives, including workshops, exhibitions and symposia.

Southbound...

"Israel's most challenging ordeal is not in its struggle with foreign hostile forces, but rather in conquering, with the power of science and pioneering spirit, the wastelands and wilderness of its southern expanses and the Negev"
— DAVID BEN-GURION, "DAROMA" (SOUTHBOUND)

City/State Unit launched the "Southbound" Studio four years ago aiming at exploring Israel's southern desert areas, which are mistakenly conceived by many as vast reserves of land waiting for development. Israel's south has always been the target of monumental visions and dreams, countless plans and an exclusive political and budgetary status. However, despite these the reality of the south is one of spatial conflicts between institutions and sectors in the Israeli society: between development towns and the regional councils, the Bedouin population and their Jewish neighbors and authorities, between military and civil institutions, between polluting industries and desert environmentalists.

An Outline for Regional Urbanism: Between Beersheba and the Nevatim Airport

Our studio has focused over the past year on the region spanning between Beersheba and the Nevatim Air-Force base, along route 25 and its surroundings – in view of the Minister of Transportation's vision of turning the base into an international airport that would complement the existing Ben-Gurion airport near Tel Aviv. A project of this magnitude is bound to rain down significant and substantial budgets for infrastructure and development, steamrolling a new agenda over the southern region of Israel.

We used that scenario in order to surface some dormant challenges that the region is facing, especially regarding its Bedouin population – questions about the settlement of land-disputes, the availability and appropriation of resources, infrastructures, and services.

The students started their projects with in-depth research and analysis of the region, and went on to propose long-term planning and development strategies that create opportunities for a new regional urbanism – one that addresses cultural, historical, social, and economic aspects, and takes into account ecological, spatial, and morphological parameters of the desert landscape.

The body of research we present in this catalogue strives to promote development opportunities that do not conform to just 'finding a solution to the Bedouin problem' – it asserts that the region needs, and should benefit from sensitive yet bold ideas.

יש מקום לכולם THERE IS ROOM FOR EVERYONE

מתווה לאורבניזם אזורי
Regional Urbanism

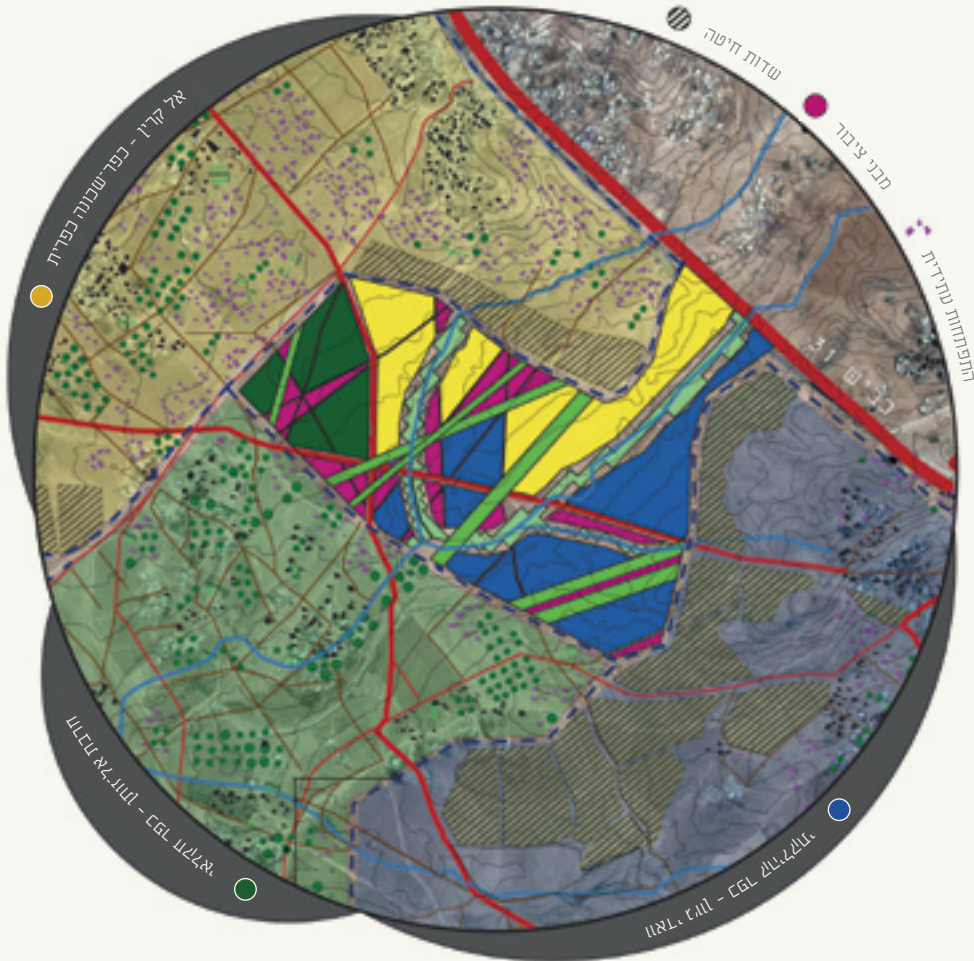
אוכלוסיית הבדואים הינה חברה בעלת אופי מסורתי המתגוררת באזורים כפריים, עיקר פרנסתה בעבודה חקלאית והמבנה החברתי שלה מתאפיין בסגירות. בהתאם לכך, היא זקוקה לגישת פיתוח המותאמת לצרכיה המיוחדים. על מנת להשיג שגשוג ופיתוח של אוכלוסיה זו, יש לפתח מודל עצמאי שאינו מנסה "להלביש" על הבדואים מודל חיים מערבי, אלא מייצר עבורם כלים והזדמנויות לפיתוח עצמי בתוך הקהילה ומתוך הבנה של צרכיהם.

האוכלוסייה הבדואית בנגב מונה כ-180,000 נפש, כאשר כמחציתה מתגוררת בהתיישבות לא מוסדרת וללא היתר בניה כדין. הריבוי הטבעי השנתי של אוכלוסיה זו גבוה ועומד על 4.5% - 5%. כיום הסכסוך על הקרקעות הוא הגורם העיקרי המכשיל את ההתקדמות לקראת התיישבות מוסדרת. עיקר הסכסוך נסוב סביב בעלות קרקעות - הבדואים תובעי הבעלות טוענים לבעלותם מכוח החזקה עוד טרם הקמת המדינה, ואילו המדינה טוענת לבעלותה מכוח החוק.

אסטרטגיה מרחבית

הפרויקט מייצג גישה הוליסטית המכילה שיקולים חברתיים וסביבתיים לשיפור הממשק של הכפרים בסביבה הטבעית והסדרתם במקומותיהם הנוכחיים. תסריטי התפתחות אופייניים וייחודיים הותאמו לכל דגמי הכפרים, בדגש על הריבוי הטבעי הגבוה באוכלוסיה זו.

כיום אוכלוסיית הבדואים מחולקת לשבטים אשר מתגוררים בכפרים נפרדים. הפיתוח העתידי ישים דגש על טשטוש ההפרדה ויצירת שיתופי פעולה מסחריים וחברתיים בין הכפרים השונים. עיקר הפיתוח יתמקד בבניית מרכזים חיוניים משותפים באזורים בהם ישנו מפגש של גבולות גיאוגרפים בין היישובים נקודות המוצא להתפתחות עתידית וכתשתית ליצירת קשרים חברתיים כמו מסחר, תירות ומקומות עבודה פנימיים הנגישים לכל תושבי הכפרים הסמוכים.



שילוב הטבע המדברי במרחב אורבני INTEGRATING THE DESERT NATURE INTO THE URBAN SPACE

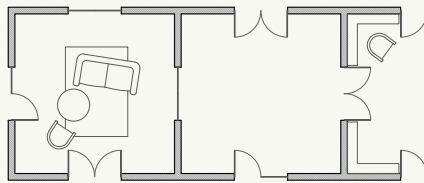
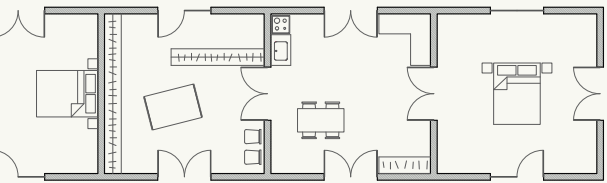
הפרויקט עוסק באינטגרציה של נוף המדבר לתוך בינוי עירוני. באר־שבע כמעט חיסלה את כל הטופוגרפיה שלה ובאזורים מסוימים אין כל הבדל בינה לבין ערי מישור החוף. תכנון העיר כלל פילוס קרקע, קירות תמך ותכנון מגרשי שכונה ללא התחשבות בשטח הכולל ובנוף שלו. בשל ממדיה, באר־שבע בהחלט יכולה להיקרא "עוגן הדרום", שנותן מענה מלא או חלקי לצרכים של ערי הלווין. אך בצורת ההתישבות על השטח היא דומה לפזורות הבדואים, מפוזרת על המדרון והגבעות בין הנחלים והוואדיות, ושכונותיה כבועות המנותקות אחת מהשניה וביניהן מתוחות תשתיות רחבות של כבישים. עם זאת, לאותן שכונות אין גרעין שיכול לחזק אותן ולאפשר להן להיות בלתי־תלויות, כמו שקורה בפזורות הבדואיות שמתקיימות זו לצד זו.

ברחבי באר שבע קיימות גם בועות רבות מסוג אחר: שטחים פתוחים נרחבים, משובצים ברשת של תשתיות כבישים, בהם אין כל בינוי והצללה והטבע המדברי שולט. לעיתים זו בועה בדמות גבעה עם צמחיה פרועה, ולעיתים מקטע ואדי שלא הושטח בין הבניינים הגבוהים. מבחינת תכנון, ברוב השכונות ועבודות העפר אין כל יחס לטופוגרפיה, שהיא ערך נופי ואקולוגי משמעותי באזור צחיח למחצה. בייחוד באזור מסוג זה, אפשרות של התנקזות והתאספות מים לאזורים של ואדיות ושקעים היא קריטית ומשפיעה על גודל ועושר המסה של צמחיה מקומית. בפרויקט אני משלבת היבטים נופיים ואקולוגיים בתכנון שכונת מגורים. באמצעות תכנון נכון של שטחים פתוחים על ידי שימוש בשיטות עיבוד הקרקע של נוודים וקק"ל, הפרויקט מבקש להגיע לאופי ומינון נכון של הבינוי ולעבודות עפר מינימליות. מתוך לימוד השיטות של בניית תשתיות קציר נגר (דוגמת לימנים אקולוגיים של קק"ל, חוות חקלאיות עתיקות כמו שיבטה ועבדת ולימנים חקלאיים של הבדואים) מוקמים סוללות עפר ולימנים באזורים התואמים את מטרת העשרת הקרקע במים וצמחיה מצלילה ומושכת ציפורים ובעלי חיים. מטרת הלימנים הינה לקצור ולצבור מים הזורמים על פני הקרקע ולאפשר זמן שהיה ממושך בשטח עד שיספגו באדמת הלס. כמה ימים של מים עומדים ונספגים, עושים את כל ההבדל בין קרקע חשופה ופגיעה לבין אזור רווי צמחיה מגוונת ומצלילה; בין

שמש שורפת לנווה מדבר. כך למעשה, לא הבינוי והמגורים יקבעו את נראות השכונה, כי אם שטחים פתוחים טבעיים יקבעו איך נראה הבינוי והנוף השכונתי. באר־שבע קיבלה את יחודה כבר עם בחירת מיקומה האסטרטגי במחוז דרום והנגב. בהיותה נתונה באקלים חם ויבש היא מסגלת לעצמה נוקשות וסבלנות, ומול הנוף המרהיב אל המדבר ורכסי ההרים את החולמנות והרומנטיות. אני רואה בפרויקט אפשרות להדגיש ולהנכיח את ההיבטים היפים של המדבר והספר בתוך העיר, ובמקביל להעלות את המודעות לפנינים שונים של חיים ברי קיימא במדבר, כגון יצירת שטחים פתוחים ירוקים שנותנים מקסימום תועלת ודורשים מינימום משאבים ויצירת מערכות אקולוגיות וסביבתיות שיכולות להתקיים זמן רב ללא תמיכה מהאדם.

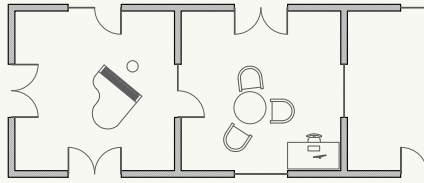
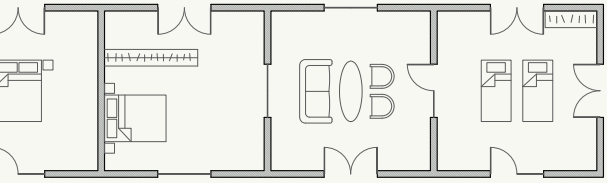
+972-50-8373843 . ayumi.jai@gmail.com





עדי יחזקאלי
Adi Yehezkel

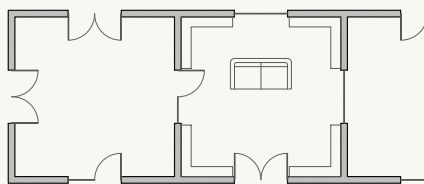
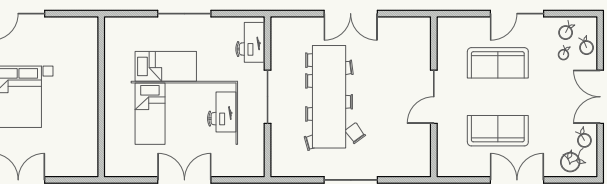
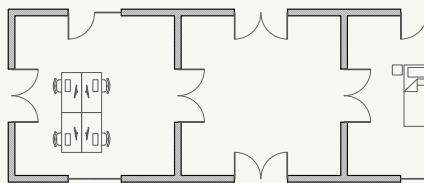
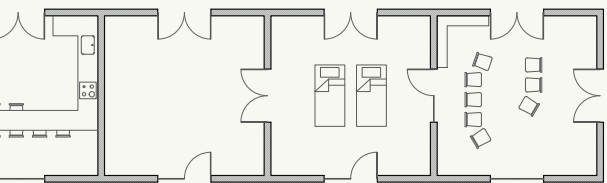
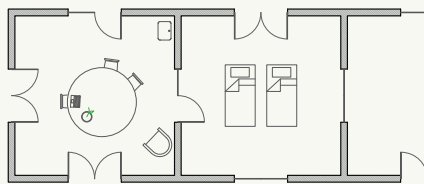
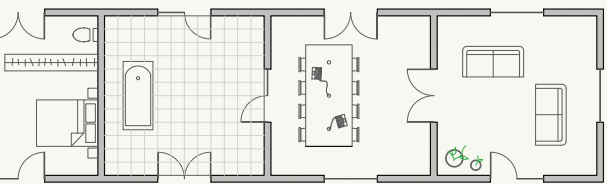
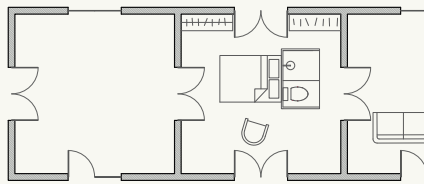
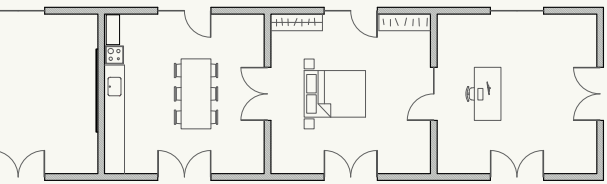
אסף ביבס
Asaf Bivas



PROJECT RENT

במציאות אחוזת התזזית של ימינו, אין סגנון חיים או מבנה חברתי החסינים בפני שינוי. הזהות גם היא הפכה נזילה, כאשר קטגוריות שבעבר נחשבו למוחלטות ויציבות כגון משפחה, מעמד חברתי ומגדר, ניתנות למשא ומתן ולעיצוב. אנו נדרשים להמציא את עצמנו מחדש ללא הרף בהתאם לשינויים החלים בסביבה, וכך העצמי הופך "מינימלי" וחלקים הולכים וגדלים של האישיות נשלטים על דינו באופן מודע.

סוכנות מרכזית של שינוי היא ההצפה חסרת התקדים של הנפש בדימויים. אנחנו נחשפים למאות דימויים ביום (הרבה מעבר לדורות שקדמו לנו) ומזקקים מתוכם את אוסף הדימויים שהשפיעו עלינו ביותר. דימויים אלו מתגבשים לחלומות, דמויות אידיאליות אליהן אנו מבקשים להידמות. כיום, הגישה לדימויים היא כמעט בלתי מוגבלת, ולכן אפשר לומר שזה לא מוסרי לאפשר לאנשים לחלום את הזהות שלהם, אבל לא לאפשר להם לייצר אותה בפועל בגלל מיעוט משאבים. השאיפה שלנו בפרויקט היא ליצור ארכיטקטורה המאפשרת גישה מקסימלית למשאבי עיצוב הזהות הללו. אנחנו מציעים שיטת מגורים המתבססת על שיתוף חללים בהשכרה או בהחלפה, כך שלכל דייר – או לצורך העניין לכל תושב עירוני – תתאפשר גישה לכמות בלתי מוגבלת של "סטטים"; חללים שונים זה מזה בהם יוכל להתנסות במגוון זהויות ולגבש את זו המתאימה לו ביותר. הפרויקט מציע בנייני מגורים שהעקרון המנחה אותם הוא האפשרות לפירוק ובניה מחדש של היחידה הפרטית. באופן זה ניתן ליצור מגוון מצבים של מגורים והשכרה בהתאם למצב הכלכלי והמשפחתי, ולאפשר לכל דייר "להחליף" שעות מהחדרים שבעלותו בשעות בחדרים בבעלות אחרים, ללא מחויבות, ובהתאם לדימוי שהוא מעוניין לגבש ברגע נתון.



13

עדי יחזקאלי
Adi Yehezkeili

אסף ביבס
Asaf Bivas

12

ארמון טוטליטרי



א . ג . 2 - 14

E . G . 2 - 14

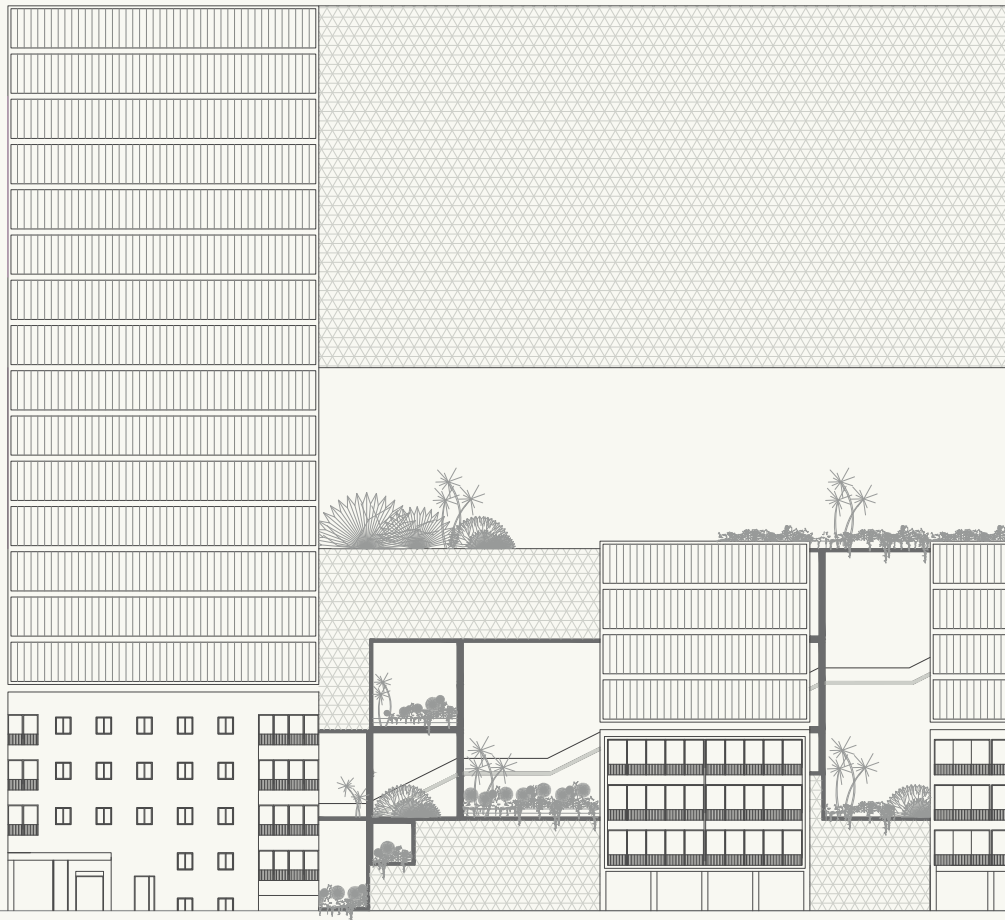
רעיון הבניה לגובה בתל-אביב אינו חדש. קו הרקיע בבניה לגובה בישראל בכלל ותל-אביב בפרט נראה אקראי והוא מורכב מרבי קומות שנבנו פזורים במספר נקודות שונות. בנייני משרדים גבוהים שהוקמו בתל-אביב החל משנות השישים ועד שנות התשעים של המאה הקודמת מגיעים בימינו לרגע משמעותי בתוחלת החיים שלהם – הטכנולוגיות המיושנות יחסית פחות מתאימות למשרדים בימינו ורבי הקומות האלה הופכים פחות אטרקטיביים. נראה שיש צורך לבחון שימוש מחדש בבניינים אלה. הדיון העכשווי בתכנון ובניה לגובה בתל-אביב, המאיר את רוב הבניינים האלה באור מיושן, חייב לקחת בחשבון גם התאמה מחדש של חלק מהבניינים שנבנו כשיא הטכנולוגיה של אותם הזמנים.

הפרויקט ממוקם בבלוק בתחילת רחוב אבן גבירול, גבולה המזרחי של תכנית גדס. משני צדי הבלוק ניצבים רבי קומות משנות השבעים והשמונים (בית יכין ובית אליהו), כשביניהם בניינים טיפוסיים עם קומת קרקע מסחרית. אני מציע לעשות שימוש חוזר בבנייני המשרדים ולהסב אותם למגורים בשילוב משרדים. התכנית החופשית של הבניינים הקיימים, הקומה המפולשת, הקולונדה והפסאג' הם רעיונות אדריכליים שכבר מצויים בבלוק ואמורים להשתלב בשימוש החוזר ובבנינו החדש.

הפרויקט מנסה לבחון מחדש את הדרך בה אנחנו חיים דרך יחידת המגורים, כזו שלא מושפעת בהכרח ממוסד המשפחה המוכר, המשתנה בעת האחרונה. הדיירים בבלוק יוכלו להציע חללים להשכרה ולהשכיר בעצמם חללים אחרים בבלוק ובעיר. זאת על מנת להציע כמה שיותר חללים להשכרה (חלקם בתוך בנייני המשרדים שלא היו נגישים לתושבי העיר) בהם יוכל כל אחד בעצם "להתאמן" על הזהות אותה הוא רוצה לגבש ולהנות מכמה שיותר משאבים על מנת להגשים את הדימוי שהרכיב לעצמו.

פנקס 28 - 2

P 2-28



האזור בו בחרתי להתמקד הוא בלוק עירוני סטנדרטי בצומת הרחובות אבן-גבירול ופנקס בתל-אביב, מתוך מחשבה שפעולה שתבצע עליו תוכל לשכפל את עצמה בבלוקים דומים ברחבי העיר. מבחינה היסטורית, על רחוב פנקס ממוקמים פרויקטי מגורים איקוניים, בעוד אבן-גבירול מייצג רחוב ראשי עירוני.

כרגע קיימים בבלוק 26 בנייני מגורים בגובה ארבע-חמש קומות, וביניהם מרווחים של שישה-שמונה מטרים. אני מציעה קו תשתית שיתמקם על גבול החלקות בפנים הבלוק, ויאפשר לבניינים הקיימים להתרחב כלפיו ולהפוך לחלק ממהמטרכת השיתופית שלו. כמו כן אני מציעה להגביה את המבנים הקיימים לגובה של שמונה קומות, כשבינוי החדש יוצע לציבור במבנה של חדרים בודדים ולא של דירות, כך שכל רוכש יוכל לבחור את גודל החלל שבעלותו בהתאם לרצונו, יכולתו הכלכלית ומצבו המשפחתי. בנוסף תתאפשר רכישה של חדרים נוספים או מכירה של חדרים בהתאם להשתנות מאפיינים אלה.

חדרים אלה ישמשו את בעלי הבית, ויוצעו להשכרה בזמנים שבהם אינם בשימוש בתמורה לכסף (אם השוכר הוא לא דייר בבלוק) או בתמורה לשעות-חדר בחדרים נחשקים אחרים. כך בעצם לכל דייר, בין אם יש בבעלותו חדר אחד או עשרה, ישנה אפשרות להשתמש במגוון החללים שמציע הבלוק.

מתן ליפמן
Matan Lippmannתומר ברוורמן
Tomer Braverman

בתרונות הנגב BADLANDS OF THE NEGEV

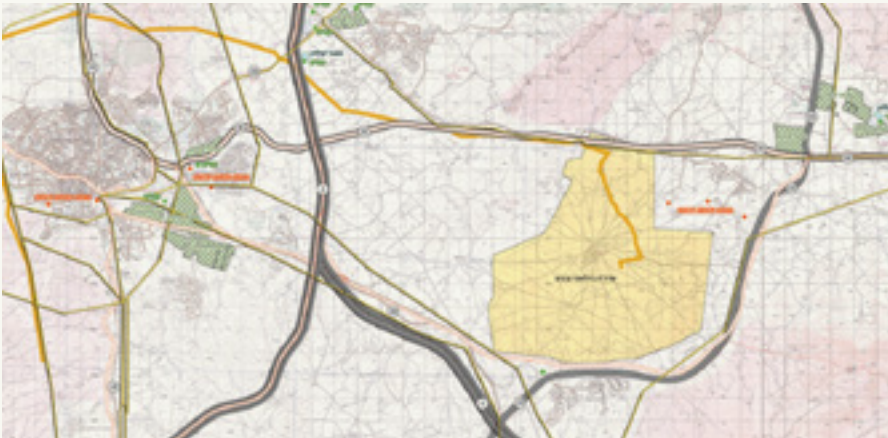
אסטרטגיות לפיתוח מרחב הפזורה הבדואית בנגב
Bedouin Regional Strategic Planning

הפרויקט מתייחס למרחב התחום במשולש הערים באר-שבעידימונה-ערד. המרחב מתאפיין בתנאי אקלים מדבריים, התיישבות פרברית-כפרית וכפרים לא מוסדרים. התחום נמצע באגן ניקוז שקמה-בשור בו זורמים מרבית נחלי הסביבה. חלק ממרחב זה – המאופיין בהעדר מקומות תעסוקה, תשתיות, שרותים, הזנחה תכנונית ועוני – מכונה אזור ה'סיג' בו חיה הפזורה הבדואית אשר נדחקה לשולי החברה, החקיקה והשלטון. באזור זה פוטנציאל הגלום בכוח עבודה זמין, מחצבים טבעיים ואקלים מדברי קשה שהתמודדות עמו מקדמת פיתוח ענפים חדשים בתחומי החקלאות, התעשייה, הבינוי והטכנולוגיה.

גישתנו לפרויקט התפתחה מתוך סדרת מיפויים שנערכה בעזרת סיורים בשטח ושימוש במערכות מידע גיאוגרפיות. הפערים שזיהינו בין הקיים בשטח לבין המיפויים במסדי המידע היו נקודת המוצא לפיתוח אסטרטגיות אזוריות המשלימות זו את זו. המיפויים נערכו בנושאים כגון מאפייני התיישבות, חינוך, תרבות, תעסוקה, תעשייה, תשתיות, חקלאות, ערכי טבע ונוף ועוד. בהצלבת הנושאים זיהינו ממשקים פוטנציאליים לפיתוח כגון: התיישבות-חקלאות, חינוך-תעסוקה-תעשייה, תשתיות-ערכי טבע ונוף.

הצלבת המיפויים השונים העלתה מגוון פעולות אפשריות שישומן יביא לפיתוח וצמיחת האזור. מתוך סך הפעולות שמצאנו בחרנו לפתח שתיים לכדי תכניות מקומיות מפורטות. הראשונה מתבססת על עקרונות פיתוח המשלבים מענה לצרכים מחוזיים ומקומיים בתחומי החקלאות, התעשייה, התעסוקה, התרבות, החינוך, המגורים, השירותים, והפנאי. התכנית השנייה ממנפת את ענף החקלאות באמצעות הקניית כלים ויצירת מרחב שיאפשר את ישומם, ויביא למיקסום הפוטנציאל הגלום בשטח על ידי השוכנים בו.

* בתרונות (Badlands): אזור אשר נחרץ ובותר על ידי השוכנים בו.



מרכז תעסוקה אזורי-מקומי LOCAL-REGIONAL EMPLOYMENT CENTER

תכנית זו באה לתת מענה לצרכים הציבוריים של אוכלוסיית מטרופולין בארבע, ובפרט לקדם פרויקט בר־קיימא לאזור תעשייה ומלאכה בצומת ערוער עבור האוכלוסייה הבדואית. התכנון מוצע על קרקע ללא תביעות בעלות, בצמידות דופן ליישובים בדואים גדולים. צומת ערוער מחברת שתי דרכים ראשיות (25 ו-80), מעל דרך מהירה (6), קווי תשתית ארציים ומתוכננת בה תחנת רכבת עתידית. מעל לכל קיימת האפשרות כי הפיתוח יהנה מהקרבה לשדה התעופה האזרחי בנבטים במידה ויוקם. חלקו הכלכלי של המודל גלום בפיתוח שטחי מגרשים להשכרה, מבנים רב־תכליתיים עם חזיתות מסחריות, מבני משרדים, מלאכה ותעשייה. אזור התעשייה והמלאכה נסמך על פארק תעשיות הכולל שרותי ניהול ואחזקה מלאים שבסיסים בגן התעשייה, בו משולבים חממה יזמית לתעשיות עתירות ידע ומבני תעשיות מוטות יצוא. הוא מתוכנן בקרבה למרכז שרותים ומסחר אזורי שיתוכנן בצמידות לשטחי ספורט ופנאי נרחבים. מרכז השרותים יכלול סניף דואר, סניף בנק, מרפאה אזורית וטיפולית, שרותים מוניציפליים, נקודת משטרה ומשמר אזרחי. שילוב חברתי בפרויקט נעשה באמצעות חינוך והכשרה מקצועית במוסדות חינוך ותרבות הפועלים בממשק מלא להתרחשות היצרנית שבתחומי הפרויקט: בתחומי גן התעשייה וקמו מעונות יום לילדי העובדים, תיכון מקצועי, מרכז מורשת ומזיאון; בין גן התעשייה למועדוני הנוער ושטחי הספורט והפנאי תוקם מכללה טכנולוגית. הסכימה הכללית של התכנית מותאמת למודל הכלכלי-חברתי-סביבתי, המאופיין בסינרגיה חברתית-כלכלית בהתאם לעקרונות תכנון בר־קיימא. המודל משתלב בפיתוח אזורי-מקומי ומאופיין כמערכת תחרותית שמטרתה לקדם ולפתח את הפרויקט לטובת האוכלוסייה. קידום ופיתוח זה נעשה תוך שילוב סינרגטי של מוסדות תרבות, חינוך ופנאי המאפשרים העצמה הדדית של שני בסיסי המודל - הכלכלי והחברתי. בהעמדת הפרוגרמות נלקחו בחשבון היבטים בתחום שימור הקרקע, אקלים, נוף, תחבורה, תשתיות ראשיות, טופוגרפיה, שיפוע וניקוז. עקרונות התכנון והשפה האדריכלית מותאמים למאפייני האקלים המדברי ולמאפייני האוכלוסייה הבדואית.



מתן ליפמן
Matan Lippmannבתרונות הנגב
Badlands of The Negevפיתוח הנגב - מרכז מחקר ופיתוח
DEVELOPING THE NEGEV - R&D CENTER

הבדואי הוא איש מדבר, נווד בבטיסו. מקורם של הבדואים בנגב הוא ממדבריות חצי האי ערב, אשר נעזבו החל מתחילת המאה השביעית ועד לפני כ-250 שנה. הסיבות העיקריות לנדידה זו היו הצטרפותם לצבאות הכיבוש המוסלמים וחיפוש שטחי מרעה. מאז ועד היום רעיית הצאן הוטמעה והפכה לעיסוק ולמקור הכנסה מרכזי עבור הבדואים, אשר נאלצים להתמודד עם שטחי מרעה ההולכים ומצטמצמים, מחסור במים ובאוכל.

בהמשך שלב הראשון של הפרויקט ולאחר מחקר מקיף הכולל מחקר אקדמי, עבודת שטח וסיעור מוחות עם בעלי עניין ואנשי מקצוע, הפנמתי כי על מנת לפתח את הפוטנציאל הגלום באוכלוסייה ובשטח הנתון מתוך הסתכלות על המערך הכלכלי הארצי, עלי להתוות את הדרך לפתיחת מערך מו"פ חקלאי (מרכז מחקר ופיתוח) אזורי אשר ישרת את האוכלוסייה, ידריך ויפתח אותה בצורה ההולמת את המבנה שלה.

כיום בפזורה הבדואית ישנם כ-375,000 ראשי צאן מתוך 500,000 כלל ארצי. לפי הערכה מדובר בכ-1200 מגדלים, אשר זהו מקור הכנסתם הראשי ובעוד אלפים אשר מגדלים צאן לשימוש עצמי או להשלמת הכנסה. כל זאת ביחד עם השוק ההולך ומתפתח והתעשייה הנלווית לעיסוק זה יכולים להוות מרכז איתן לכלכלה מקומית. אז מדוע אין זה קורה? הרי הנתונים בשטח זועקים: הצלחה! ובכן, חוסר ידע מקצועי הוא הוא המכשול המרכזי בו נתקל הבדואי, כאשר המפתח לבעיה זו טמון ביעול ואימוץ הקדמה שהגיעה לענף הצאן. לכן בפרויקט זה אני מציע מערך כולל אשר תחילתו באיתור שטחים פוטנציאליים למרעה והקמת דירים, מציאת מקורות מים חלופיים, ייצור מערך חקלאי תומך לגידול המזון הנוצר ולבסוף הקמת מו"פ חקלאי אשר מתמקד בפיתוח והדרכה. מרכז זה ייצר דגם משק אידאלי עבור המגזר הבדואי שישמש כמודל חיקוי למגדלים מהמגזר. מרכז זה מוקם בסמוך ליישוב דריג'א'ת, אשר ממוקם בתפר שבין אזורי המרעה של יער יתיר לבין מישורי החקלאות, באתר המחצבה אשר נבחר בדקדוק ומגלם בתוכו את עקרונות הפרויקט, הלא הם שמירה על הקרקע ושיקומה, ניצול מרבי והשבחתה.

פריסת שטחים חקלאיים
המתחברים לשטחי מרעה
בסמוך לדריג'א'ת

+972-54-7767801 . matanlippmann12@yahoo.com



עדי מנשהפור
Adi Menashepour

איל רוזן
Eyal Rozen

רוני מאיר
Roni Meir

עומר פרנק
Omer Frank

מחצו אחרית לעצמאות מרחבית FROM HINTERLAND TO SPATIAL INDEPENDENCE

צדי הדרך כהזדמנות לתכנון עירוני אחר
The Roadside as an Urban Opportunity

המרחב שבין באר־שבע לדימונה זכה לשלב בין שתיים מ"בעיותיה" של מדינת ישראל: הנגב והאוכלוסיה הבדואית. זיהויו המוחלט של המיעוט הבדואי עם שממת המדבר איפשר למדינה להתעלם מבעיותיו המרחביות, במקביל להשתרשות מעמדו של הנגב כחצר האחורית הנשכחת של ישראל הראשונה. לאורך שנים מתייחסת המדינה אל המרחב כאל ישות אחת, כאשר בירתו באר־שבע – המתבוננת הרחק וצפונה – מתעלמת מכ-200,000 בדואים החיים בסביבתה. נסיונותיה של המדינה לנתק את האוכלוסיה הבדואית מאדמתה ולרכזת בעיירות, לכאורה מתוכננות, הוביל לעוני וניכור, ולסירובם של תושבי הכפרים הבלתי מוכרים להשלים עם התהליך. כיום, אין הם רואים את עתידם במודל תכנוני שנכשל.

באם ימשיכו הכפרים להתפתח באופן אורגני וללא יד מכוונת, עתידים הם להפוך לרצף אורבני משולל תשתיות ותמיכה ממסדית. בתוך אותה מציאות מורכבת, משמש כביש 25 כ-common ground היחיד. זהו מרחב ניטרלי, הנראה בעיניים זרות כשוליו של כביש, אך הוא למעשה עולם ומלואו לאלו שאין להם כל מקום אחר.

הפרויקט מבקש להציע תשתית לרשת אורבנית פרוגרסיבית, המאורגנת ונתמכת על ידי כביש 25, תוך שמירה על מקומם של הכפרים וחיזוקם באמצעות ביטוס מערך מרחבי חדש: היברידי המתפתח בין הכפר המסורתי והסגור לחזית הכביש הפתוחה לכל. המרחב אותו אנו מציעים נהגה כמערכת פתוחת־קצה המגלמת את מרב האפשרויות לפיתוחו של תא שטח, באמצעות אסטרטגיה של פעולות משתנות (ושחקנים משתנים) לאורך זמן. התכנון, הנעשה כאן בעוגנים ובצמתים מכריעים, הוא מצע בלבד לתנאים שחלקם יתממשו בעתיד.

בעמודים הבאים נציג ארבע גישות שונות למימוש אסטרטגיית התכנון במרחב.



מחצור אחורית לעצמאות מרחבית FROM HINTERLAND TO SPATIAL INDEPENDENCE

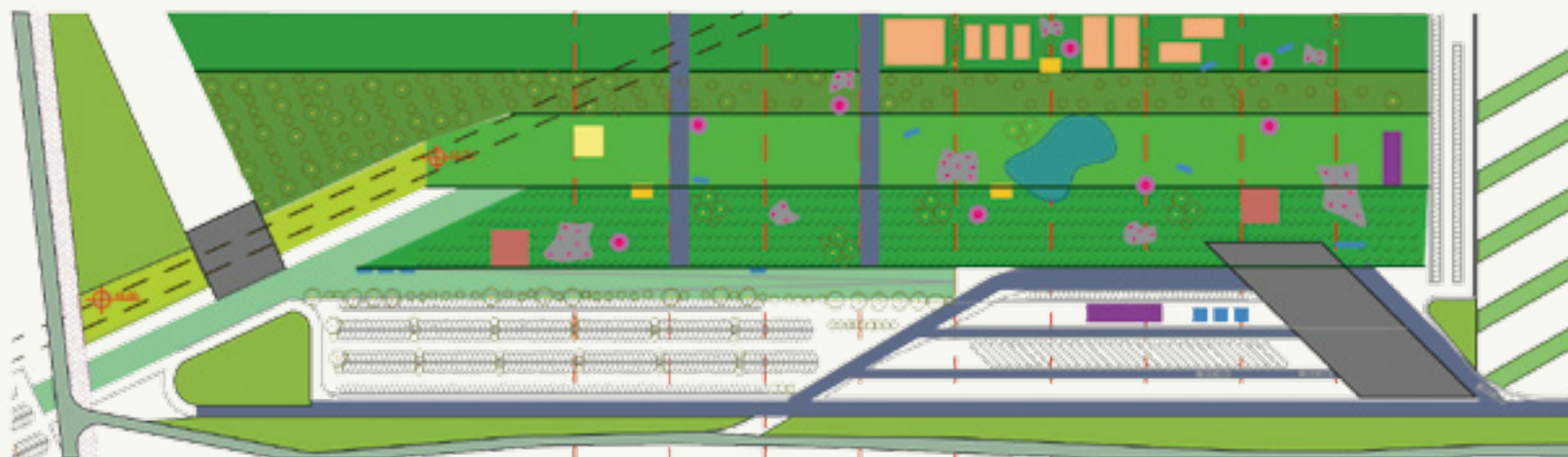
צדי הדרך כהזדמנות לתכנון עירוני אחר
The Roadside as an Urban Opportunity

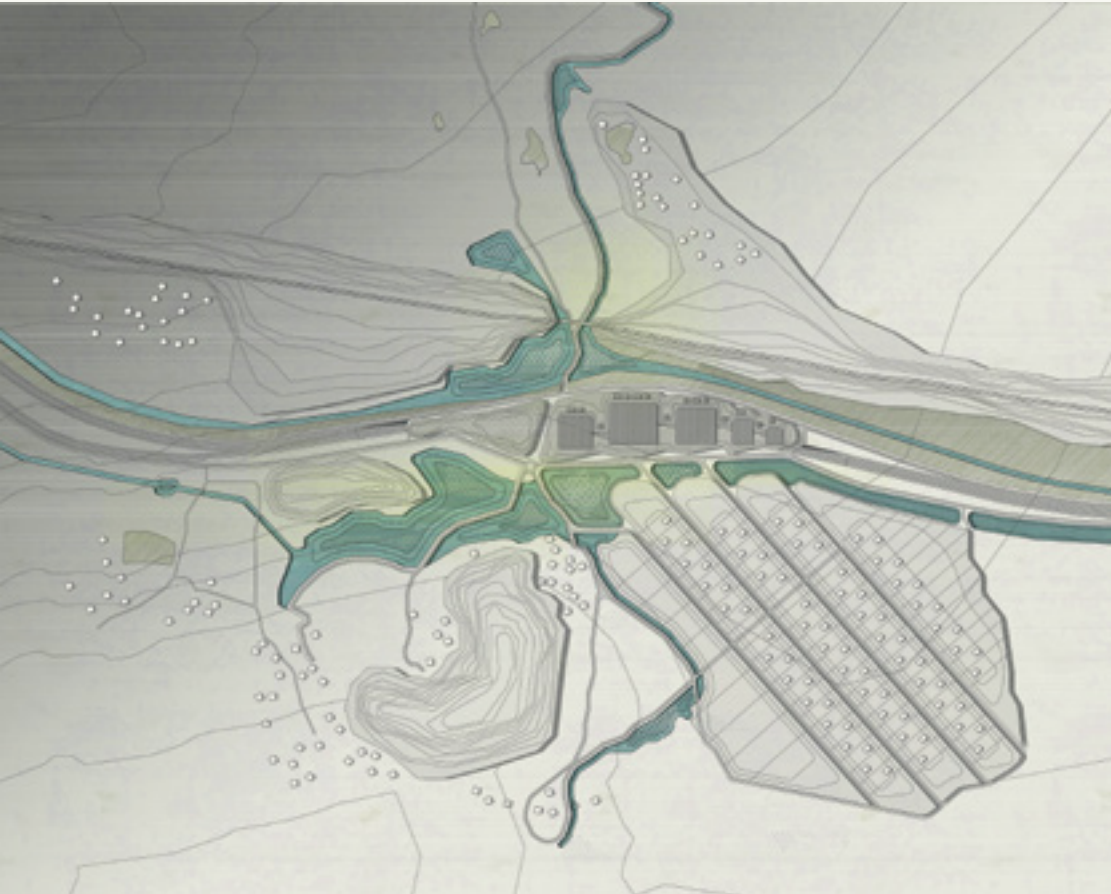
כחלק מתכנון כביש חוצה ישראל (כביש 6) לכיוון דרום, ובהמשך להתעלמותה של המדינה מאוכלוסיית הבדואים, התוואי שנקבע ואושר להמשך הכביש עובר מזרחית למושב נבטים תוך כדי חציית כפרים בדואים מוכרים, כמו גם לא מוכרים, בהינף יד. ניצול התשתית הקיימת של כביש 25 והאחדתו עם כביש 6 לאורך מקטע של כ"מ מאפשרים את שינוי התוואי המוצע תוך שמירת הכפרים במצבם הקיים. באופן בלתי נמנע, תשתית בייסודה משנה את הסיטואציה המקורית של המרחב וכך המפגש בין התשתית החדשה של כביש 6 (כיוון צפון-דרום) לכביש 25 ופסי הרכבת העוברים לאורכו (כיוון מזרח-מערב) יוצר סיטואציה מרחבית חדשה, המגלמת בתוכה הזדמנות ליצירת מקום ציבורי החיוני להמשך התפתחות הרשת

האורבנית. בהעדר מקומות עצירה והתרענויות על כביש 6 ובמפגש בין פסי רכבת לכביש המהיר על אמצע הדרך בין שדה תעופה נבטים ומטרופולין באר-שבע, הפרוגרמה של תחנת התרענויות בשילוב עם נקודת פיזור ואיסוף הינה מתבקשת. המונח "תחנת התרענויות" אינו עוד תחנת דלק ולצידה חנות נוחות, אלא מרחב המתפקד כעיר מיניאטורית. מעבר לאזורי הפיקניק והשרותים המתוחזקים היטב, מוצעות למשתמש מגוון פונקציות נוספות כגון פארק שעשועים, מסעדות ובתי קפה, מקלחות ונקודות רענון לרוכבי אופניים, פארק סקייטבורד ודוכני שתיה ומזון מהירים.

בבסיס הפרויקט עומדים השימוש במרחב כפארק ושילוב של יציבות ארכיטקטונית (תחנת הדלק ותחנת הרכבת) עם חוסר יציבות פרוגרמטית (יתר השימושים במקום) מתוך שאיפה לגמישות בקבלת שינויים עתידיים. הפרוגרמות העיקריות של המקום מאורגנות על ידי חלוקה לרצועות נוף שונות לרוחב האתר. הרצועות חופפות ומאפשרות חדירה של כמעט כל פרוגרמה אותה המקום יבקש לאכלס בעתיד. כך לדוגמא, המושג "אזור פיקניק" איננו קיים עוד, אלא מתפקד כנקודות שונות המפוזרות על-גבי מגוון הרצועות.

+972-52-2613289 . ronimeir23@gmail.com





מחצור אחורית לעצמאות מרחבית FROM HINTERLAND TO SPATIAL INDEPENDENCE

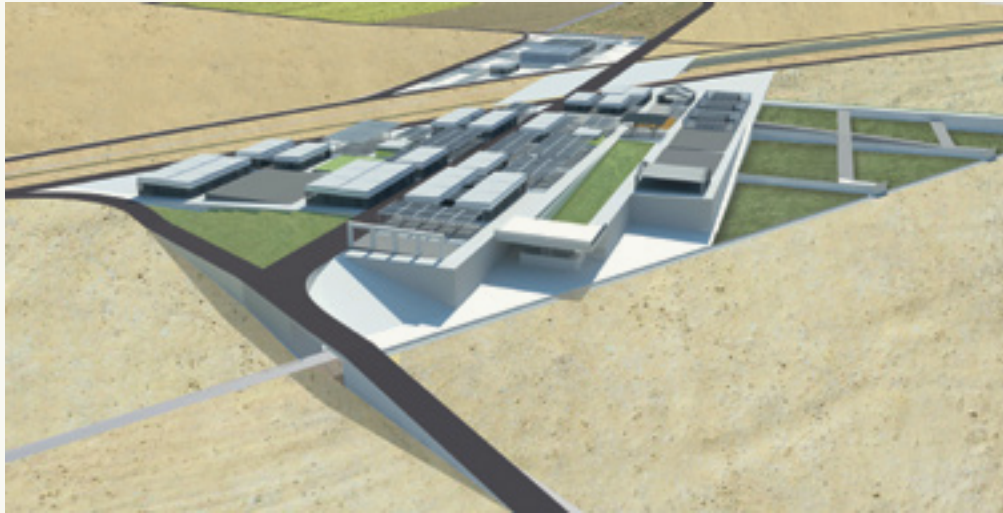
צדי הדרך כהזדמנות לתכנון עירוני אחר
The Roadside as an Urban Opportunity

התבוננות מעמיקה במרחב הפרויקט חושפת הזנחה נופית מצד המדינה סביב כביש 25 בכלל ובתחום הכפרים הבדואים בפרט. ממדי ההזנחה מתגלים כאשר משווים את המצב ליישובים היהודים הסמוכים ולכבישים נוספים בצפון הנגב. היישובים היהודים במרחב "זוכים" לתשתית נופית נרחבת הכוללת בתוכה אזורי צמחיה מגוונים וחגורות ירוקות המקיפות אותם ומשמשות כ"מנגנון הגנה" מפני תופעת המדבור והסביבה. כמו כן, בשטחים הפתוחים הסמוכים להם ובכבישים המובילים אליהם ניתן להבחין בהשקעה משמעותית בתשתיות נופיות, בניית לימנים, יערות ושטחים ירוקים פתוחים. לעומת זאת, השטחים הירוקים ובפרט שטחי הגינון בפזורה הבדואית מועטים. בשל אורח החיים המסורתי, הקירבה לכביש והסמיכות בין הכפרים, מחייבים את הבדואים לייצר "מנגנוני הסתרה" בצורת גדרות ומחסומים ארעיים. בבסיס הפרויקט עומדים ניצול הטופוגרפיה הקיימת בתא השטח הנבחר והתערבות נופית הכוללת חפירה מינורית ושינוי פני הקרקע שמטרתם לנתב את מי הגשמים, להאט את מהירות הזרימה ולהגביר את לחול המים באזורים מסוימים. השקעה מינימלית של משאבים מביאה לשינוי מהותי בנוף המדברי, מייצרת מוקדי נוף חדשים, מקומות שהיה מוצלים וחגורות ירוקות בקני מידה משתנים. התשתית הנופית החדשה מחברת בין השטחים הפתוחים במרחב ומייצרת הזדמנויות לפיתוח מרחב אורבני חדש שמשלב בין מגורים לתעסוקה חקלאית.

מחצור אחורית לעצמאות מרחבית FROM HINTERLAND TO SPATIAL INDEPENDENCE

צדי הדרך כהזדמנות לתכנון עירוני אחר
The Roadside as an Urban Opportunity

מבט בוחן על המרחבים שמצדי כביש 25 חושף סיטואציות יחודיות, המגדירות תנאים מובחנים להתמקמות במרחב. כזה הוא השטח הנרחב שבין שני ישובים השונים זה מזה באופן מובהק: מחד אברקווידר, כפר-עיירה צפוף, ומנגד ג'רבייה, כפר חקלאי ששטחו נרחב ואוכלוסייתו דלילה. הפרויקט מציע לגשר על הפער שבין השניים, ולהקים ביניהם מרחב ציבורי מסוג חדש שישרת את האזור כולו. מרחב זה יכיל בתוכו את מערך השרותים הקהילתיים, החינוכיים, הנופיים והתחברתיים הנמנעים מהאוכלוסיה המקומית, ובה בעת ישרת קבוצות מגוונות של משתמשים: התושבים הסמוכים, בני ישובים שכנים, תושבי העיירות, עוברי אורח על גבי הכביש והציבור העתידי לפקוד את שדה התעופה המתוכנן בבסיס נבטים. הפרויקט מבקש להסתייע בתשתית הדרכים הקיימת וליצור רשת מרחבית אינטנסיבית, מרובת שימושים ופתוחת-קצה משני צדי הדרך: מצפון – בסמוך למסילת הרכבת – מערך השחר שטחי מסחר, קהילה וחינוך, ומדרום – שטחים לתעשייה ולחקלאות. כל זאת, על גבי גריד נסתר המגדיר מערכת דרכים ותשתיות וביניהן משטחים בגדלים משתנים, המטפסים משולי הכביש אל עומק השטח. המשטחים ישמשו כמצע לבניינים ולחללים פתוחים ויוקפו במעברים מארבעת צדדיהם, באופן שיבטיח את חופש התנועה במרחב וימנע ניכוס וציפוף עתידיים, תוך עידוד אינטראקציה בין קהלים שונים ופרוגרמות שונות. באמצעות שימוש במערכת כלים קבועה, מציע הפרויקט אינספור אפשרויות פעולה לפיתוח מרחב עירוני עצמאי ועמיד, המבוסס על מימוש חובותיה של המדינה לאוכלוסיה הבדואית לצד יוזמה ומעורבות פרטית.



מחצור אחורית לעצמאות מרחבית FROM HINTERLAND TO SPATIAL INDEPENDENCE

צדי הדרך כהזדמנות לתכנון עירוני אחר
The Roadside as an Urban Opportunity

בתא השטח שנבחר ממוקמים שני כפרים חקלאיים צפופים מוקפים רשת של דרכי עפר וביניהם עובר כביש 25. הסמיכות הרבה לכביש הופכת אותו לקו גבול שקוטע את הרצף. על רקע העדר תשתיות ומחסור חמור במוסדות ציבור בכפרים הלא מוכרים, הפרויקט מציע פרוגרמות ציבוריות מקומיות ולצידן מתקני ספורט בקנה מידה אזורי בין הכפרים. שילוב הפרוגרמות בצורה זו יחזק קשרים תרבותיים וכלכליים ויבטיח משך שימוש מרבי לאורך היום.

התכנון, המבוסס על מרקם של אריג, מושתת על דרכי העפר וכולל משטחים ומסדרונות שמאפשרים את השילוב בין הפרוגרמות. סטרוקטורת גג, המכילה את התשתיות הציבוריות, נפרסת לאורך מרחב הפעולה, מקשרת בין הכפרים ומייצרת חלל רחוב ציבורי חדש – רחוב פנימי המגיב למתרחש סביבו והופך למרכז המערכת. מבנה האריג וההצללה של הגג יוצרים תנאי מזג אוויר נוחים ותחימה ברורה בין החוץ המדברי לפנינים הבנוי.

מסורתיות החברה, נחשלות הרשויות הבדואיות והעדר תקצוב הביאו להבנה כי הפרויקט לא יכול לצמוח בפעולה אחת מיידית, אלא להתפתח בשלבים הדרגתיים לאורך זמן. בשלב הראשון יוקמו עוגנים במקומות מרכזיים, להם משרד התרבות והספורט מיעד תקציבים מיוחדים זמינים כגון: בריכת שחיה ואולמות ספורט. אלה יוקמו במקביל לתשתיות הציבוריות שתתפתח ביחס ישיר למתרחש סביבה. בינוי הפרויקט בשלבים משאיר מקום לפיתוח והשתנות התשתיות הציבוריות והשתלבותה אל תוך הכפרים.



הזיית הנגב DELIRIOUS NEGEV

"חוזקה של שרשרת הוא כחוזקה של החוליה החלשה ביותר".
הנגב הוא 'מרחב אחר' (פוקו, 1967) בתוך השטח הכללי של מדינת ישראל. זו ה'חצר האחורית', אתר לניסיונות – במבנים, ביישובים, בקבוצות אתניות וחברתיות. במהלך שישים וחמש שנותיה של המדינה התקיימה בנגב באופן רציף כמעט 'הפריזמות'. יוזמות בניה גדולות מאוד ומיידיות, לא בהכרח קשורות בסביבתן ותמיד "מצילות"; מצילות משממת המדבר, מצילות מהעוני ומחסור התעסוקה, מצילות מרצף טריטוריאלי לא יהודי ולעיתים אף מצילות מעצמן. אסטרטגיה זו של פרויקטים גדולים מושתתת על הנסיון לזעזע מערכת גוססת (או לייצר כזו שאינה קיימת) ולהפיח בה בן־רגע חיים – מוקדי משיכה, מתחמי מגורים, מקומות תעסוקה ותשתיות. בנגב, עד כה, האסטרטגיה הזו נכשלה. לא כי אינה בעלת פוטנציאל, אלא כי התבצעה תוך התעלמות ממרכיב מרחבי חשוב שמתקיים בחצר האחורית – ההתיישבות הבדואית הבלתי מוכרת.

לאחר קום המדינה רוכזה כלל ההתיישבות הבדואית באזור ה'סייג' – תא שטח הנמצא בלב הנגב הצפוני, מזרחית לעיר באר־שבע. זו אוכלוסיה המאורגנת כיום ביישובים משני סוגים: כפרים שאינם מוכרים על ידי המדינה ועיירות מוכרות שאותן יזמה המדינה. שני סוגי היישובים סובלים ברמות שונות מהעדר תשתיות, מקומות תעסוקה, מגורים ומוקדי משיכה. למעשה זו תת-מערכת שנגרעה מתוך אותם ניסיונות החייאה שעבר הנגב כמערכת כוללת. הכח של ה'פרויקטים הגדולים' הופעל לצידה או נגדה, אך לא עליה ולטובתה.

הקרקע שיחקה מאז ומתמיד תפקיד מפתח בסיפור הזה. הבדואים טוענים לבעלות על קרקעות ברחבי הנגב, בעלות שהמדינה אינה מכירה בה. הסטטוס קוו הוא שאין בניה היכן שאין הסדר והיכן שאין בניה ישנם מירמור והקשחה של עמדות. הדינמיקה הזו מייצרת מחסום בפני פיתוח אזורי, ובפני תהליך החייאה הוליסטי שישפיע על כל האיברים בגוף הנגב, בדגש על האיבר החבול ביותר – האוכלוסיה הבדואית.

על מנת שהנגב כמטרופולין עצמאי יתרומם ויצלח צריך לפעול דווקא במקום שבו הוא חלש. הפרויקט מציע לבחון את שלושת המאפיינים הללו של הנגב (כר לניסיונות, בית לאוכלוסיה בדואית מגוונת, אזור שהקרקע בו "דלה") כמערך של קבועים שיש לפעול דרכם על מנת להרכיב את משוואת המציאות החדשה.

הפרויקט מבקש לפעול היכן שאפשר, באיים של אדמה שאין עליה תביעות בעלות (חורים), המצויים דווקא בלב ההתיישבות הבדואית. אל תוך החורים האלה ינותב הכח של ה'פרויקטים הגדולים', כח שאינו זר לנגב, אך במתכונת משודרגת על ידי שימוש במקדם עוצמה – ארוע, ובאופן ספציפי, אולימפיאדה.

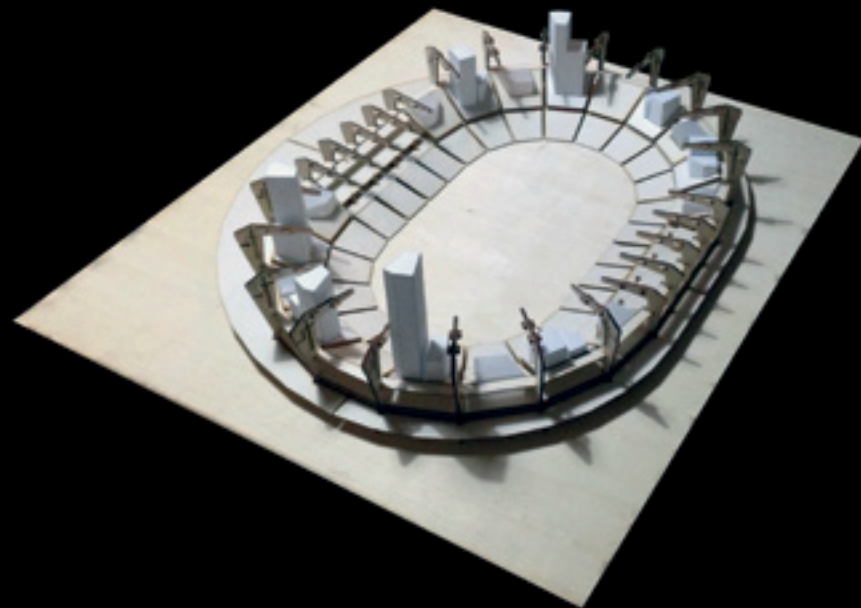
הארוע האולימפי הוא הבטחה והתחייבות. הוא מכתוב לוחות זמנים, סדרי גודל ושקיפות שאינם נתונים לחסדי הברוקרטיה, הסחבת והקליינטליזם. הוא 'פרויקט של חג' ולכן חלים עליו חוקים שונים; הוא אינו פגיע כמו 'פרויקט של חול', גדול ככל שיהיה.

הפארק האולימפי הוא תשתית בזק של תחבורה, מקומות תעסוקה ומוקדי משיכה. מערכת זמנית שבגמר הארוע האולימפי עוברת בחלקה תהליך של מטמורפוזת – שינוי יעוד וצורה – ומהווה שלד ארגוני ותפעולי דרשכבתי, שאינו משטח את האופי הטורגני-מסורתי של החברה הבדואית מחד, ומאידך מאפשר מימוש מודרני של הפוטנציאל האנושי שמתקיים בה. באופן זה תנוצר מערכת ישובים סינרגית הגדולה מסך חלקיה השונים, מעין "מועצה אזורית" בדואית המורכבת מיישובים בעלי זהות ומוקדים אוטונומיים, הפועלים במקביל גם תוך שיתוף פעולה וזיקה על בסיס מוקדים אזוריים של כלכלה, חינוך, תרבות ושלטון. למעשה "הנקודות" כבר קיימות במרחב, כאשר הפארק הפוסט-אולימפי מחבר ביניהן ובונה מהן צורה. הוא פועל באופן אינסטרומנטלי, מייצר סביבו מציאות בעזרת כוחות סוציו-אקונומיים כשהוא נשען על המגבלות הקיימות ולא מתנה את שינוי המציאות בהעלמותן.

מעין פירשט
Maayan First

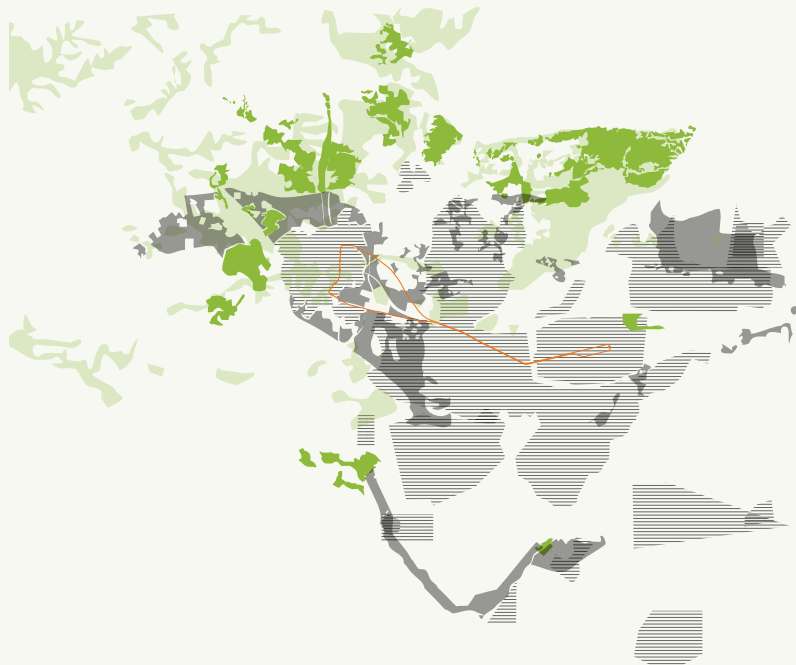
קורן שחר
Koren Shachar





בין איום לפוטנציאל WEAPON OF CHOICE

שנוצרו (העיר העתיקה, מרכז הנגב, עיר־מדינה, האוניברסיטה וכו') מותאמות לקהלים שונים בעלי צרכים וציפיות מגוונות. בין תחנות הטרימינל עובר שאטל, שמחבר את כולן לכדי למערכת אחת. פעולה זו תגדיל את היקף הבאים, תייצר התרחשות עירונית ותחושת אוניברסליות.



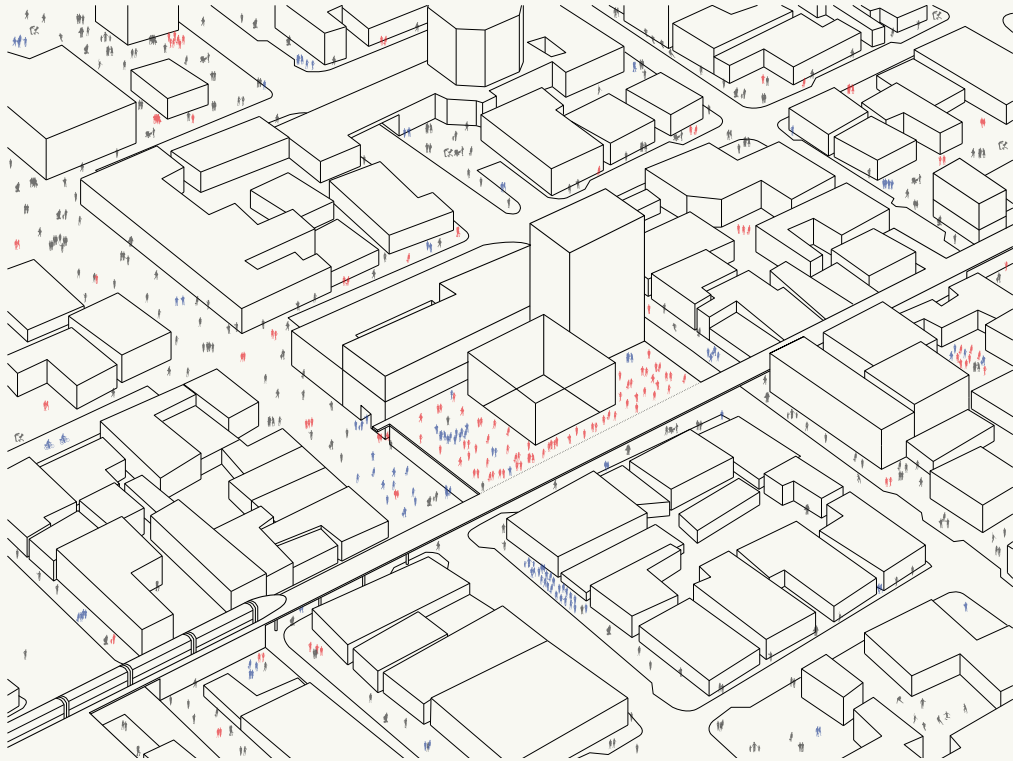
מרחב מטרופולין באר־שבע נראה במבט ממעוף הציפור כשטח מדברי שומם בו פזורים מקבצים בנויים בדלילות. רק בחינה והתעמקות יגלו את מורכבותו של האזור.

המתודולוגיה של פרויקט הגמר מורכבת משלבים אשר מוכתבים על ידי קנה מידה שונים:

אזורי־מטרופוליני: בחרנו לבחון מורכבות זו בעזרת שיטת S.T.E.E.P, הנהוגה במגזר העסקי לשם ניתוח וייעוץ. מצאנו מטרופולין חלש, בו אין גוף שרואה את התמונה הגדולה ופועל ליצירת חלוקה מידתית של קרקע ומשאבים. באזור מתוכננים ופועלים מספר פרויקטים בקנה מידה מטרופוליני בהיקפם, היכולים לשנות את המרחב על ידי משיכת תושבים חדשים, אוכלוסיה חזקה, הבאת תעשייה שתתמוך בצרכי הפרויקטים, תשתית תחבורתית פרברית פנים־מטרופולינית זמינה, תשתית חינוכית והכשרתית. פרויקטים אלו על פי תכנונם הנוכחי הינם נקודתיים ומתכנסים אל עצמם מבלי להתייחס אל, ולנצל את, הסביבה בה הם פועלים. בכך הם מצמצמים את השפעתם על התפתחות המטרופולין ומיצוי הפוטנציאל בו. ניתוחים אלו הובילו אותנו ליצירת ה"אתר" בו נוכל לפעול. האתר מורכב משטחים פוטנציאליים ושטחים פנויים־ניטרליים. הגענו למסקנה שרוב הנתונים שמצאנו, מאיימים ככל שיהיו, יכולים בעזרת חשיבה אחרת להפוך לפוטנציאליים מהם יתפתח המטרופולין.

בראש פרויקטים אלו עומד שדה תעופה אזרחי בינלאומי, המתוכנן בנבטים על תשתית השדה הצבאי הקיים. לתפיסתנו יכול מיזם בקנה מידה ומורכבות זו לשמש כבסיס ליצירת אורבניזם אזורי ואלטרנטיבה ראויה לנתב"ג, ובכך להאיץ את פיתוחו של המטרופולין כולו. פירוק מרכיבי שדה התעופה לרשתות ופיזורן במרחב יאפשר ריבוי שחקנים הלוקחים חלק בפעילות השדה ונהנים מהאפשרויות שהוא מביא עמו. את מיקום הפרוגרמות בחרנו על פי התאמה לפוטנציאליים שמצאנו בסביבת השטחים הניטרליים וצרכי השדה (נגישות גבוהה וזמינות).

עירוני: טרמינל נוסעים בבירת הנגב. כיום משמשת באר־שבע כמרכז אזרחי בו מתרכזת עיקר פעילות המטרופולין. טיפולוגיה מוכרת של טרמינל נוסעים (מבנה ענק במרחב מגודר) עוברת מעין הפרטה פרוגרמטית ומתפרסת בעיר לתחנות בגדלים שונים, על מנת לחזק, להדגיש או להגיב ל"אופי" המקום. תחנות הטרימינל



תחנת הטרמינל "העיר העתיקה", באר־שבע "OLD CITY" TERMINAL STATION, BEERSHEBA

– סליחה איך מגיעים לתחנת הטרמינל "העיר העתיקה" בבאר־שבע?
 – תגיע לחניון בכניסה לעיר העתיקה ותחנה. משם תמשיך ישר ברחוב טרומפלדור, זו הליכה של ארבע דקות בערך. אם יש לך זמן לפני הטיסה אתה יכול להסתובב קצת בעיר, להנות, לנוח, הכל במרחק נגיעה: אטרקציות, אוכל, בגדים, בתי קפה. אני יכול להמליץ לך על אחלה בורקס ברחוב העצמאות פינת החלוץ, טעם אותנטי שלא תמצא בשום מקום בעולם. בקיצור, לא משנה מאיפה אתה מגיע, תזהה באופן בניין של עשר קומות. אני קורא לו מגדלור, הוא ינווט אותך... זאת התחנה. לאן אתה טס?

– לפריז... תודה רבה לך! מתוך שיחה בין תייר לעובר אורח בדרך לפריז, הטרמינל הוא העיר והשרוולים הם הרחובות שמובילים לתחנת היציאה אל העולם הרחב.

מקומי: תחנת הטרמינל "העיר העתיקה" באר שבע.
 בנייתה של באר שבע הישראלית, המודרנית, תוך הפניית גב לעיר העותומאנית העתיקה, התאפיינה בנוטישת המרקם העירוני המעורב שכלל הולכי רגל, מסחר ותנועה ערה. על מנת לחולל חידוש אורבני, יש צורך בהקמת עוגנים רבים. ניתן לעשות זאת דרך יצירת עניין ואינטנסיביות על ידי פיתוח מוקדי תיירות קיימים, שיווק נכון, יצירת אייקונים תרבותיים, רחוב עירוני, מוסדות ציבור וממשל. לכן, כהמשך של פיתוח שדה התעופה, בחרתי למקם את תחנת הטרמינל בעיר העתיקה. פעילות תכנונית זו מסמנת את כיווני ההתחדשות ומזמינה את תחילתו של תהליך תרבותי־כלכלי־פוליטי ממושך, שעשוי להועיל למגוון בעלי עניין: תושבים ותיירים; בעלי עסקים מקומיים וחיצוניים; עיריה ומשרדי ממשלה. פעילותה ונוכחותה של תחנת הטרמינל מייצרים אמצעים ופוטנציאלים רבים בסביבה לוקלית וגלובלית כאחד. באמצעות יצירת התרחשות ועניין סביב התחנה, החדרת בניה חדשה אל מרקם עירוני ומיחזור מבנים קיימים, התייחסות לאוכלוסיה המקומית, נסיון למשוך אוכלוסיה חדשה ודגש על תרבות ומסחר עירוניים – מקומיים ואחרים, פרויקט זה יכול להוות אחד ממספר עוגנים חיוביים אשר יניעו את תהליך שיקומה של העיר העתיקה בבאר־שבע.

מרכזית באר שבע
DOWNTOWN STATION

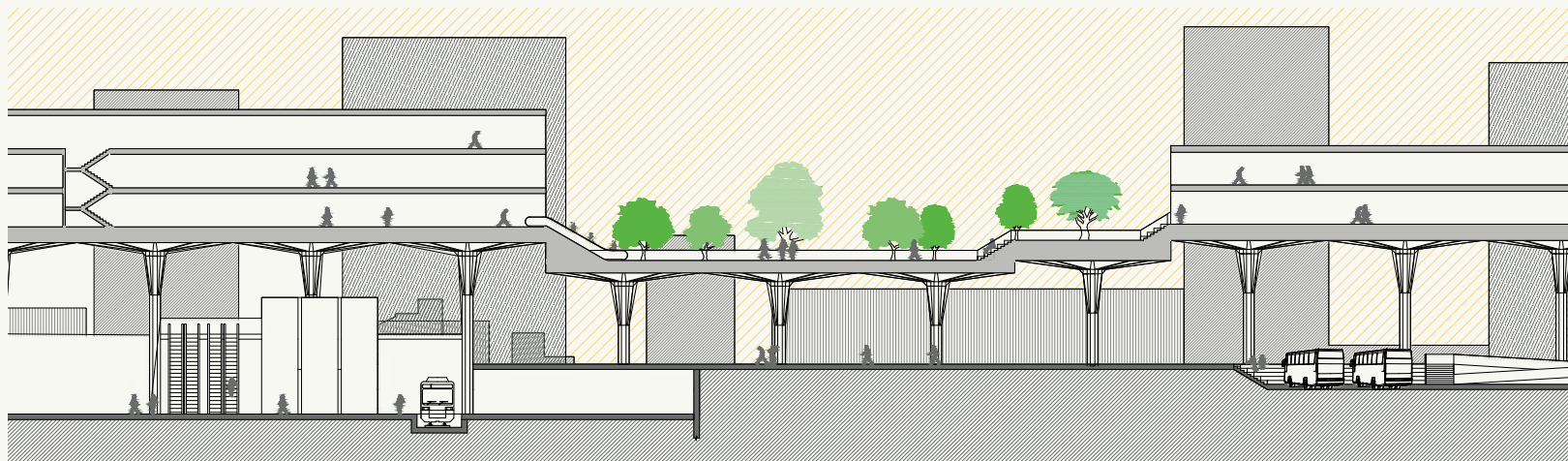
הדרום. המתחם משרת למעלה מחמישים אלף איש העוברים בו מדי יום. במתחם תחנות אוטובוס רבות, תחנת רכבת, תחנת מוניות שרות, קניון ומקומות חניה רבים פזורים בכל עבר. כל אחת מהתחנות פועלת כגוף עצמאי במרחב, ארגונית ותשתיתית. מסויר במתחם לא ברור היכן הכניסה, לאן מובילות המדרכות ואיך נדרש הולך רגל או בעל רכב לנהוג במקום. זהו מקום סואן ביותר, המשמש כשער הכניסה לאזור כולו. במובנים רבים זו תמונתה של באר שבע בעיני רבים. תכנון המתחם מחדש יחבר את כלל הפרוגרמות התחבורתיות, בנוסף לשאטל שיאסוף את הנוסעים לשדה התעופה בנבטים ויסדיר את המערך התנועתית. יתרה מזאת, בתכנון אנסה להקנות למתחם אופי אוניברסלי שיאפשר מקום שהיה פתוח במרחב המקומי.

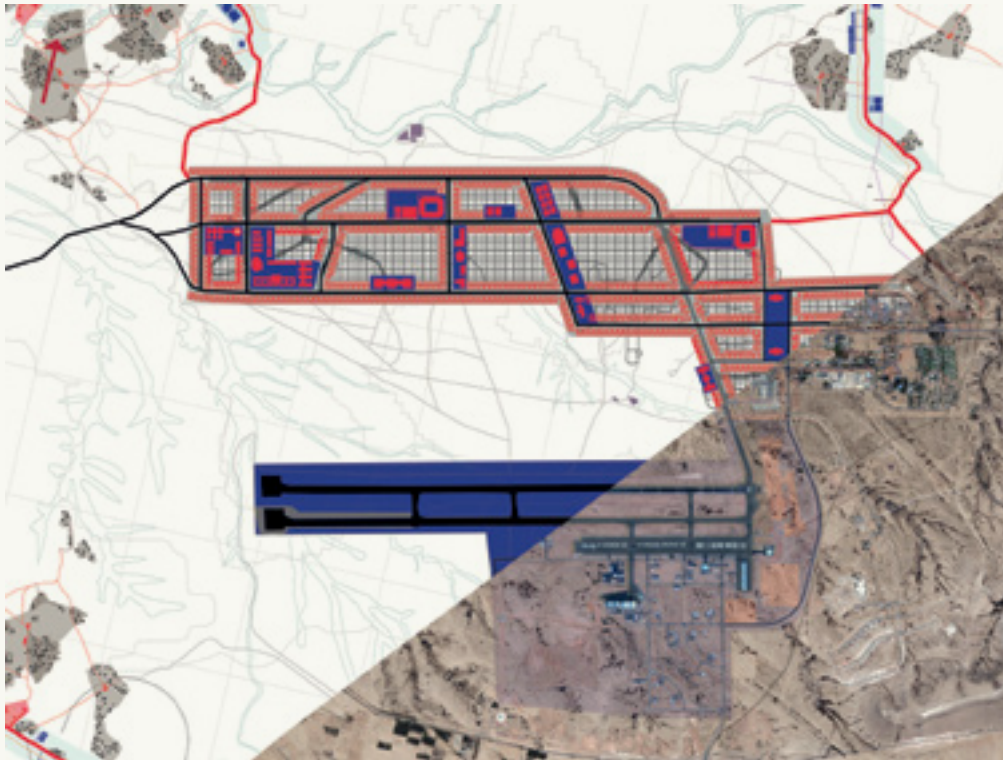
+972-50-4353251 . morkertes@gmail.com

בטרמינל הנוסעים אין משמעות ליום או לילה, אין חשיבות למזג האוויר, אפשר לשלם במטבע זר ובמחיר מיוחד. הטרמינל הוא השער אל העולם, גוף סגור ומאובטח, סטרילי לחלוטין מהסביבה בה הוא נמצא. כבר לא שייך לפה ועדיין לא ממש שם. האם גם "העיר" יכולה להיות כזו?

עירוני: טרמינל עירוני מאפשר לנוסעים המגיעים לחוות חלקים מהעיר בזמן קצר ונותן בידם בחירה כיצד לנצל את זמנם לפני הטיסה. שינוי מיקום הטרמינל מאפשר לתושבי העיר ליזום פעילויות, ארועים, שרותים ומסחר בקרבת הטרמינל ובכך להגדיל את מסת האנשים בעיר ולייצר התרחשות עירונית משמעותית. כל זאת בעזרת שינוי סדר פעולות "העלייה למטוס" על ידי הוצאת הדיוטיפרי אל העיר וקיצור טווחי זמן ההמתנה.

מקומי: התחנה המרכזית היא התחנה הדרומית מבין שישה טרמינלים עירוניים המתוכננים במרכז העיר באר שבע כחלק משדה התעופה נבטים. כיום תחנה זו מאגדת את עיקר התחבורה הציבורית העירונית והארצית של אזור





הפרכת המדבר ...AND THE DESERT SHALL BLOSSOM

כאשר מסתכלים על מקומה הקרדינלי של המסורת בחברה הבדואית, על אופיה הבדלני והמסתגר של החברה ועל מצבה הירוד, מפתה לשער שכדאי להשקיע באופן מינימלי בלבד בחברה שאינה מסוגלת או מעוניינת לקחת חלק פעיל בחברה הישראלית ואינה צפויה להחזיר את ההשקעה בה. גישה זו אפיינה את המדינה מראשית ימיה ועד היום והוכיחה עצמה כשגויה וכושלת לאורך כל הדרך. הביטוי להשקעה זאת בשטח תאם את תפיסת ה'סיוע', שהתמקדה בעיקר בתשתיות מים, חשמל, מבני חינוך ורווחה בסיסיים כגון בתי ספר, מתנ"סים ומרפאות. בעוד שאין עוררין על הצורך באלו, שרותים אלו לבדם יכולים לכל היותר להפוך מצב גרוע לרע, אך אין בהם כדי לרומם את האוכלוסיה הבדואית בצורה משמעותית. המחסור בפרוגרמות ותשתיות מתקדמות מעיד על כך לא פחות, ובהתיישבויות הבדואיות המוכרות או העירוניות עדיין אין ישויות תעשייתיות, מסחריות, ציבוריות או חינוכיות מתקדמות ראויות לציון.

אם כך, טיב הפתרון צריך להיות כזה שגם עונה על צרכי המינימום אך גם מניח תשתית לחיזוק החברה הבדואית הרבה מעל למינימום, בשאיפה לסטנדרטים של שאר החברה הישראלית. הדרך לעשות זאת היא על ידי העתקת המודלים המוצלחים בחברה הישראלית ובעולם והתאמתם באופן שייקלט בהצלחה בחברה הבדואית. מודל זה הוא העיר המטרופולינית, אשר משתמשת בכוחה הריכוזי כדי לקיים מערכי תעשייה ושרותים מפותחים שמשרתים אותה ואת ההתיישבויות הלווייניות סביבה, במערך סימביוטי של תועלת הדדית.

בחינה של מפת ההתיישבות הבדואית מלמדת שישנו מקום מתאים להקמת עיר כזו: שדה התעופה הצבאי של נבטים – אתר אשר נמצא במרכז הפזורה הבדואית והינו גדול ב-35% משטחה של באר-שבע. הסבת מרחב זה לשימוש אזרחי יאפשר הקמתה של עיר "ניטרלית" ביחס לשבטים ולמשפחות השונות. מקום שייתפס כשייך לחברה בכללותה, וישמש כמוקד חזק אשר יקיים חברה בדואית חזקה ומודרנית, תוך שימור מורשתה התרבותית בכפרים היושבים סביבה.

Bezalel
Academy of
Arts and Design
Jerusalem

בצלאל
אקדמיה
לאמנות ותיצוב
ירושלים

