

אדריכלות נוף

ביטאון האיגוד הישראלי של אדריכלי נוף

77 $\frac{12}{20}$

צירים ירוקים



▲ נשר יהודית - ציר שדרות ההשכלה-חוף הים. צילום באדיבות עיריית תל-אביב-יפו

רשת של צירים ירוקים בתל אביב

ראיון עם אדר' נוף דניאל בראון
מראיינת: ד"ר מיכל ביטון

ספר על תפקידך כאדריכל נוף ביחידה לתכנון אסטרטגי בעיריית תל אביב

השנה השלמתי 20 שנות עבודה ביחידה לתכנון אסטרטגי. במסגרת העבודה הזאת, ומתוך הרקע המקצועי שלי כאדריכל נוף ומתכנן ערים עסקתי בפרויקטים שונים במרחב הציבורי, כגון גיבוש תפיסת השלד הירוק העירוני, ייזום תוכנית האב וליווי התכנון המפורט לפארק החורשות, השתתפות בגיבוש חזון העיר במסגרת התוכנית האסטרטגית ועדכונה בהמשך, ובפרויקט האופניים בו הייתי מעורב שנים רבות. כיום יש תפקיד ייחודי של אדריכל מרחב ציבורי במשרד אדריכל העיר, אותו ממלאת בהצלחה רבה אדריכלית.

מאין התחיל הרעיון לתכנון השלד הירוק של תל אביב?

החשיבה על השלד הירוק החלה להתגבש בתחילת עבודתי בעירייה. התחלנו לחשוב על המרחב הציבורי כרשת ולא

כאוסף אירועים אקראיים בודדים. המהלך הזה התלכד עם הגרסה הראשונה של תוכנית אסטרטגית לתל אביב יפו שפורסמה ב-2005. התפיסה של השלד הירוק התלבשה בתוך החזון העירוני על מרחב ציבורי איכותי ומשודרג בקנה מידה אנושי. מושג השלד הירוק הפך להיות הכלי המארגן של תפיסת המרחב הציבורי ברמה האסטרטגית. המחשבה היתה להפסיק לחשוב על אירועים ולחשוב על החלל העירוני כמערכת.

מה מקורות ההשראה? איזה דגם עירוני כיוון אותך, איפה ראית דוגמאות טובות לכך?

יש דגמים היסטוריים. למשל ה-Greenways בארה"ב. התפיסה של אולמסטד על קשרים ירוקים בין פארקים בעיר. גם בתל אביב השדרות של גדם מהוות חשיבה מוקדמת על צירים ירוקים. אם חושבים על התוכנית המקורית של שכונת יד אליהו שכללה רצף שטחים חומים וירוקים - הם לא הוגדרו אז כציר, אבל הם ממש מזמינים לקשר ביניהם. ב-1993 הוקם בפרוץ פרויקט

נטושות. אבל לפני המושג ציר ירוק בא המושג שלד ירוק שפירושו, כאמור, חשיבה על המרחב הציבורי כרשת ולא כאירועים בודדים. הציר הירוק הוא כלי ליישום תפיסת השלד הירוק במציאות התל אביבית, שבה מרבית הרחובות קיימים ויהוו בסיס לצירים ירוקים (בניגוד למסילות ברזל, תוואי נחלים ושאר greenways). ציר ירוק הינו תוואי לינארי רציף שלאורכו עדיפות לאופניים והולכי רגל, והוא מחבר בין מוקדי פעילות וחללים עירוניים שונים, בין חלקי עיר שונים, בין קהילות וכד'. צירים ירוקים יהיו ברמות היררכיה שונות - מציר ירוק שכונתי או רובעי, דרך ציר ירוק עירוני ועד לצירים מטרופוליטניים המחברים את העיר



A סכימת השלד הירוק העירוני - מרחב ציבורי - רצפים עירוניים



A ציר ירוק מושבה אמריקאית - פארק דזידוב, איתן עדן אדריכלי נוף

קיים במסגרת פרויקטים של שיקום רחובות, שינוי בסדרי עדיפות תחבורתיים, שינוי בעיצוב חלל הרחוב. כשיצא לפועל פרויקט התחדשות רחוב שיינקין הצלחנו במאמץ רב 'להשחיל' לחתך הרחוב שביל אופניים, מתוך כוונה שהרחוב לא רק ישתדרג מבחינת תשתיות ועיצוב, אלא גם 'עלה כיתה' מבחינת התפקוד התחבורתי.

דוגמה אחרת - קיימות תוכניות לשיקום רחוב בוגרשוב ושדרות יהודית. רחובות אלה הינם שני קטעים משמעותיים מאוד ביצירת הציר הירוק הרחובי שיחבר את שדרות ההשכלה במזרח העיר עם חוף הים במערבה. בדרך הוא יחבר את כל מוקדי הפעילות במרחב ציבורי שניתן לחשוב עליהם. שד' ההשכלה, שרונה, כיכר גבעון, כיכר הסינמטק, כיכר הבימה, שדרות בן ציון, רחוב מסחרי תוסס בבוגרשוב וגן לונדון בואך חוף הים. תושב יכול כבר היום לחצות את החסם של האיילון ולהגיע ממזרח העיר כרוכב אופניים או כהולך רגל בזמן קצר למוקדי הפעילות במרכז העיר ולחוף הים. המימוש של הצירים הוא אם כן, במקטעים, ובסופו של יום יתקבל ציר ירוק שלם במהלך אינקרמנטלי שיאריך שנים. עד היום לא קיים בשטח ציר ירוק אחד שלם כפי שהגינו אותו. ייתכן שעם מימוש סגירת הרחובות יהושע התלמי והיכל התלמוד והפיכתם בצעדים טקטיים למרחבי הליכה ורכיבה, נממש את 'ציר השדרות הגדול' - רצף החוצה את דרום העיר ומרכז, משדרות ירושלים לשדרות רוטשילד ובן גוריון, באוכה כיכר נמיר וחוף הים.

ביצירת ציר ירוק עתידי שינגיש את הפארק לתושבי השכונות באזור. שיקול נוסף היה קיום רחובות אטרקטיביים בהם קיימת פעילות או פוטנציאל לפעילות אנושית ערה במרחב הרחוב. שיקום של רחובות וחיבורם המצרפי לרצף הוא תהליך ארוך.

בשנים האחרונות מחלחלת תפיסת - 'היפוך הפירמידה' בתכנון תחבורה, במסגרתה הרכב הפרטי מורד ממקומו ההיסטורי בראש פירמידת התחבורה ובמשאבים המוקצים לו במרחב הציבורי; את מקומו תופסת העלייה בחשיבותם של הולכי הרגל, התחבורה הלא ממונעת (אופניים, קורקינטים וכד') והתחבורה הציבורית, בדגש על אמצעי הסעת המונים.

תפיסת היפוך הפירמידה משתלבת היטב עם האידאולוגיה הישנה יותר של תפיסת השלד הירוק: עדיפות להולכי רגל ואופניים לאורך רחובות בהם משודרג המרחב הציבורי. חיבורם של רחובות מעין אלה לרצפים ייתן רוח גבית לתפיסת הצירים הירוקים.

אם לחזור להיסטוריה, ברמה האסטרטגית מיפני תחילה שלד ירוק על פני מפת העיר כולה, ואח"כ הכנו שש תוכניות אב לצירים ירוקים ספציפיים, מתוך כוונה לבחון את ישימות הרעיון ולהפיץ אותו בין גורמי התכנון והביצוע בעירייה. ההנחה שלנו הייתה שלא יהיה ציר ירוק אחד שייבחר ויבוצע לכל אורכו מתחילתו ועד סופו כפרויקט. היות שמרבית הצירים הירוקים מבוססים על רחובות קיימים, הכוונה הייתה לקדם שינוי בחתך רחוב

לסביבתה. הצירים מבוססים, ברובם, על קטעי רחובות קיימים, אך גם על מרכיבים ליניאריים אחרים כגון שדרות, טיילות, שבילים שכונתיים חוצי רחובות, פארקים וכד'.

כיצד נבחרו הצירים? מה היו השיקולים להעברת תוואי הצירים?

האיתור כלל כמה פרמטרים: הזדמנויות קיימות, כגון ציר השדרות של ג.ס. מסילת הרכבת הטורקית היוותה הזדמנות לחבר בין שדרות ירושלים לקצה שדרות רוטשילד. זה לא מובן מאליו. במשך שנים הציר הזה יועד להיות ציר לתנועה ממונעת, זרוע של ציר שלבים לכיוון מרכז העיר. במסגרת הקו האדום שהוא תת-קרקעי תוכנן שיעבור מעליו כביש תת-קרקעי אף הוא, ומעליו פארק במפלס הרכבת ההיסטורית. כשהוחלט במשרד התחבורה שלא לתקצב את הכביש, היתה דילמה אם לתכנן לאורך תוואי המסילה כביש פתוח. לבסוף ויתרו על הפיכת המסילה לעורק תנועה, וקיבלנו פארק ליניארי שנחנך זה עתה.

פרמטר אחר היה התוויית צירים ירוקים באזורים שהתוכנית האסטרטגית הגדירה כראויים לחיזוק, כגון דרום העיר ומזרחה. הציר הירוק נועד לעודד פעילות אנושית במרחב הציבורי. לדוגמה, הכביש שחיבר בעבר את רחוב הרצל עם שכונת קריית שלום נסגר לתנועה והפך לציר הרחוב המרכזי בשלב א' של פארק החורשות. השלמת קטעים עתידיים נוספים ממזרח לפארק וממערבו תסייע

מהם עקרונות התכנון העיקריים?

מהם המאפיינים הדומים והשונים בכל אחד מששת הצירים?

רציפות ברמת מאקרו - ככל שירבו הצירים הירוקים ברחובות העיר ילך חזון רשת ההליכתיות והרכיבה על אופניים ויקרום עור וגידים.

רציפות ברמת המיקרו - עדיפות להולכי רגל במקומות בהם יש חסמים וקונפליקטים בין המשתמשים במרחב. גשר יהודית התגבר על חסם האיילון והנגיש את מרכז העיר למזרחה. נוצרה רציפות ליניארית. **חיבוריות** בין מוקדי פעילות שונים, בין אזורים שונים בעיר; **עיצוב** כולל של חלל הרחוב. על פי חתך המקצה אחרת את משאב המרחב הציבורי ונותן עדיפות להולכי רגל ואופניים. **מגוון** - שפת פרטי הרחוב הינה סטנדרט עירוני, אך רצף של רחובות שונים בעלי מאפיינים שונים של חתך, שימושי קרקע ופעילות, קנה מידה, עיצוב אדריכלי או נכחות עצים, יוצרים חוויה מגוונת של ציר יכולים להיות קטעים בעלי מאפיינים עיצוביים וחויית משתמש שונים לחלוטין.

שינוי כולל בתפיסת הרחוב העירוני - עיצובית ותפקודית. לדוגמה: מסמך המדיניות לדרך נמיר שבעבודה מדבר על הפיכת דרך נמיר מעורק אקסקלוסיבי לתנועה ממונעת לציר אורבני מורכב, הכולל שדרה צידית שהיא, בעצם, פארק לינארי, שיהווה שלוחה של פארק הירקון לתוך העיר. זו חשיבה שהולכת ומשתרשת ומבשילה לאט בתכנון העירוני.



▲ ציר ירוק קרית שלום-יפו העתיקה. שדרות בן צבי- מצב קיים ומתוכנן- רם אייזנברג



▲ ציר ירוק קרית שלום-יפו העתיקה. חתך טיפוסי שדרות בן צבי. רם אייזנברג אדריכלות נוף

שם הציר	תיאור	מתכנן
ציר פארק אריאל שרון-חוף גבעת העלייה	הציר יקשר את תושבי שכונת דרום העיר אל פארק אריאל שרון במזרח ואל חוף גבעת עליה במערב. הציר יחבר בין מוקדי פעילות קיימים כמו בריכת נווה עופר, מגרשי הטניס, מרכז צעירי יפו ועוד, ומציע מוקדים חדשים כמו בית הביל"ויים ופארק אופניים אתגרי במתחם מגרשי הפועל.	רם אייזנברג אדריכלות נוף
ציר קריית שלום- יפו העתיקה	הציר יקשר בין פארק איילון וקריית שלום ליפו העתיקה, לים ולטיילת החוף. ויהווה מרחב תנועה רציף להולכי רגל ורוכבי אופניים לאורך תוואי זה.	רם אייזנברג אדריכלות נוף
ציר מתחם התחנה בנווה צדק-פארק דוידוב ביפו	הציר יחבר בין מוקד הבילוי במתחם ההיסטורי של תחנת הרכבת והמושבה האמריקאית למוקד החינוך בקמפוס מכללת יפו-תל אביב. לציר יקושרו מוקדים נוספים כגון איצטדיון בלומפילד, גן כרונינגן וגן דוידוב. חשיבותו של הציר היא בחיבור מוקדים עירוניים מרכזיים מצד אחד, ומצד שני, במרמה המקומית, ינגיש הציר גנים ציבוריים לתושבי השכונות שבסביבתו.	איתן עדן אדריכלות נוף
ציר שינקין- חוף יפו	הציר יחבר בין רחוב שינקין לחוף הים דרך מוקדי פעילות עירוניים חשובים כגון: כיכר מגן דוד, מדרחוב נחלת בנימין, שדרות רוטשילד וכיכר קצה השדרה, גן המסילה, מתחם התחנה בנווה צדק, שדרות ירושלים.	ברוידא מעוז אדריכלות נוף
ציר שדרות ההשכלה-חוף הים	ציר משמעותי בחיבור אזורי מזרח העיר למרכז העיר ולחוף הים. הציר יחבר מוקדי פעילות עירוניים משמעותיים כגון: פארק שדרות ההשכלה (ביצרון), מתחם התעסוקה ביצרון, גשר יהודית, רחוב הארבעה, פארק שרונה, כיכר גבעון, הסינמטק, הבימה, שדרות בן ציון, בוגרשוב, גן לונדון, חוף הים.	מוריה אדריכלים
ציר רובעי מזרח העיר שדרות ההשכלה-פארק מנחם בגין	ציר משרת את תושבי מזרח העיר ביוצרו רצף בין שדרות ההשכלה, דרך בתי ספר וגינות שכונתיות, גן התקווה ופארק בגין בדרום. הציר מאפשר גישה נוחה ובטוחה למוסדות וגינות ציבוריות עבור תושבי מזרח העיר.	גריןשטיין הר גיל אדריכלות נוף ותכנון סביבתי בע"מ

▲ רשימת הצירים הירוקים שהוכנה להם תכנית אב, עיריית תל אביב

אילו תובנות חדשות עולות לאור אילוצי התקופה?

הקורונה מייצרת הזדמנות לשים דגש על פיתוח המרחב הציבורי והיפוך הפירמידה, כפי שקורה בערים רבות בעולם. מהלך שמקדמת היום הרשות לתחבורה בעירייה הינו לייצר מרכיבים של הליכה ורכיבה על אופניים ומדרחובים בביצוע טקטי. לא פרויקט מורכב עם תקציבים כבדים ותיאומים הנדסיים מסובכים. לצאת לשטח, לסגור קטע מרחוב מסוים ולהפוך אותו בין לילה למדרחוב כמו שקרה ברחוב לוינסקי, אשר הפך לקטע מדרחוב מקסים שבו אנשים הוציאו כסאות לאספלט. 'אינסטנט מדרחובים' הם אמצעי מימוש שהולך וצובר תאוצה. כיום יש כחמישה ק"מ מדרחוב בתל אביב. נכון לעכשיו מדובר בקטעים שלא מתחברים לרצף של ציר. הם נבחרו כיון שניתן ליישם בקלות מבחינה תחבורתית, והם מתאימים מבחינת השימושים.

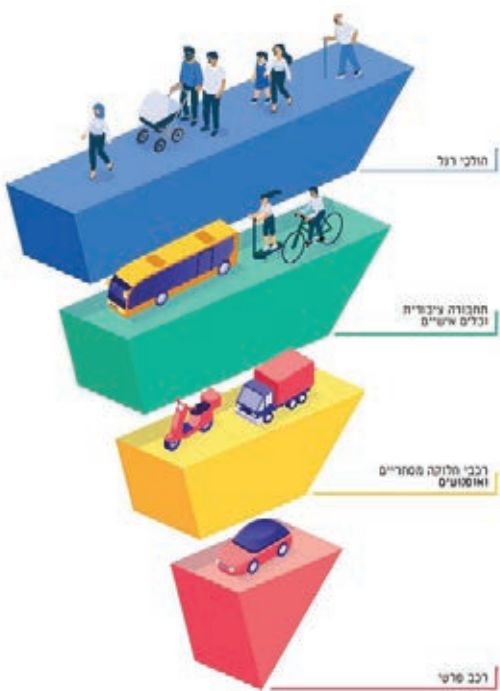
העתיד הוא ברשתות. המפתח הוא הרשת, המערכת. הציר הירוק הוא כלי המימוש. לא מקטעים ליניאריים או נקודתיים בודדים אלא רצפים - לשם צריך לשאוף. ברגע שתהיה לנו רשת רחבה ככל הניתן הכוללת את כל מרכיבי המרחב הציבורי והפעילויות המתרחשות בו - ברגע שכל אלו יתחברו יחד ברצף, אז נשיג באמת את היפוך הפירמידה.



ציר ביצרון חוף הים. מוריה אדריכלים



הדמיה: ציר מזרח העיר בצרון. גרינשטיין הר גיל



חזון עיריית תל-אביב-יפו. הופכים את הפירמידה! קודם כל משתמשי הדרך ולבסוף המכוניות

לדרום לאורך אותו ציר עם אירועים מקומיים שכונתיים. הכוונה להאריך את הציר שיתפור בצפון את נחלת יצחק ובדרום יגיע לפארק בגין שישתלב בפארק אריאל שרון המטרופוליטני.

אחת התוכניות מדברת על חיבור שכונת קריית שלום ובעתיד גם מקווה ישראל ופארק אריאל שרון עם מרחב השוטטות בצפון יפו ועם יפו העתיקה. בפועל קרם עור וגידים קטע קצר שכולל את קריית שלום שגם לה יש תוכנית טובה עם רצף רוחבי של שצ"פים, שקל מאוד להתוות בו ציר ירוק המתחבר לפארק החורשות דרך הרחוב הרוחבי אשר נסגר לתנועה והפך לשדרה שחוצה את הפארק. הפארק עוד לא גמור, אבל הקטע של הציר הירוק הרוחבי שיחצה את דרום העיר ממזרח למערב כבר מומש.

רחוב התחיה, שהוא אזור מוזנח בלב אזור של מוסכים, יתוכנן מחדש כהמשך אותו ציר ירוק לכיוון יפו.

לדעתי, ההישג המרכזי של תפיסת השלד הירוק הינו בכך, שצירים ירוקים הפכו למונח שגור - אמנם אנשים שונים מפרשים אותו בצורות שונות - ומהווה חלק מכלי התכנון של המרחב הציבורי.

היכן עומדים הפרויקטים? איזה פרויקט יושלם במלואו ראשון?

כאמור, אין מועד מוגדר לסיום פרויקט ציר ירוק ספציפי במלואו. מבחינת יישום בשטח, כמה צירים קרובים ליישום החזון. להשלמת הרצף של הציר משרדות ההשכלה לים חסרה השלמת כמה קטעים קריטיים, כגון שיקום של שדרות יהודית, תכנון מחדש של חתר רחוב הארבעה ושיקום רחוב בוגרשוב. חיבור רצף השדרות הגדול קרוב עוד יותר למימוש. כשיפתחו את שד' ירושלים עם השלמת עבודות הרכבת הקלה, תחסר רק אותה חוליה מחברת בין קצה שדרות רוטשילד לקצה פארק המסילה - אלו שני רחובות קטנים מיהושע תלמי והיכל התלמוד שצריך לסגור אותם באופן מלא או חלקי ולעצבם עבור התניידות לא ממונעת - אולי מדרחוב או רחוב משולב. ברגע שנשלם אותם יהיה לנו רצף מבת ים ועד כיכר אתרים, זה יהיה הישג אורבני אדיר.

ציר ירוק אחר הוא הציר הירוק השכונתי שחוצה את רובע 9 מצפון לדרום במזרח העיר.

חיברנו את רצף השטחים החומים והירוקים שנוצרו כבר בתב"ע של יד אליהו ברצף המשרת את התושבים. מי שמבקש להגיע מגן לגן באופניים או בהליכה, קל לו מאוד להתנייד היום מצפון

אדריכל נוף דניאל בראון, היחידה לתכנון אסטרטגי, עיריית תל אביב - יפו