



▲ סכימת השלד הירוק העירוני - מרחב ציבורי - רצפים עירוניים



▲ ציר ירוק מושבה אמריקאית - פארק דוידוב, איתן עדן אדריכלי נוף



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

רשת של צירים ירוקים בתל אביב

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

ספר על תפקידך כאדריכל נוף ביחידה לתכנון אסטרגטי בעיריית תל אביב

השנה השלמתי 20 שנות עבודה ביחידה לתכנון אסטרגטי. 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 האסטרגטית 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 להתבש בתחילת עבודתי בעירייה. התחלנו לחשוב על המרחב הציבורי כרשת ולא

כאוסף אירועים אקראיים בודדים. המהלך הזה התלכד עם הגרסה הראשונה של תוכנית אסטרגטית 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 האסטרגטית. 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 ג'דס 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 בפרויקט

לסכיבתה. 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'דס. מסילת הרכבת הטורקית היוותה הזדמנות לחבר בין שדרות ירושלים לקצה שדרות רוטשילד. זה לא מובן מאליו. במשך שנים הציר 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 האסטרגטית 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

ביצירת ציר ירוק עתידי שיגיש את הפארק לתושבי השכונות באזור. שיקול נוסף היה קיום רחובות אטרקטיביים בהם קיימת פעילות או פוטנציאל לפעילות אנושית ערה במרחב הרחוב. שיקומם של רחובות וחבורים 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 האסטרגטית מיפני תחילה שלד ירוק על פני מפת העיר כולה, ואח"כ הכנו שש תוכניות אב לצירים ירוקים ספציפיים, מתוך כוונה לבחון את שימות הרעיון ולהפיץ אותו בין גורמי התכנון והביצוע בעירייה. ההנחה שלנו היתה שלא יהיה ציר ירוק אחד שייבחר ויבוצע לכל אורכו מתחילתו ועד סופו כפרויקט. היות שמרבית הצירים הירוקים מבוססים על רחובות קיימים, הכוונה היתה לקדם שינוי בחתך רחוב

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 יעלה 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 וכן 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 שיארך שנים. עד היום לא קיים בשטח ציר ירוק אחד שלם כפי שהגינו אותו. ייתכן שעם מימוש סגירת הרחובות היושע התלמי והיכל התלמוד והפיכתם בצעדים טקטיים למרחבי הליכה ורכיבה, נממש את 'ציר השדרות הגדול' - רצף החוצה את דרום העיר ומרכזה, משדרות ירושלים לשדרות רוטשילד וכן גוריון, בואכה כיכר נמיר וחוף הים.

מהם עקרונות התכנון העיקריים?

מהם המאפיינים הדומים והשונים בכל אחד מששת הצירים?

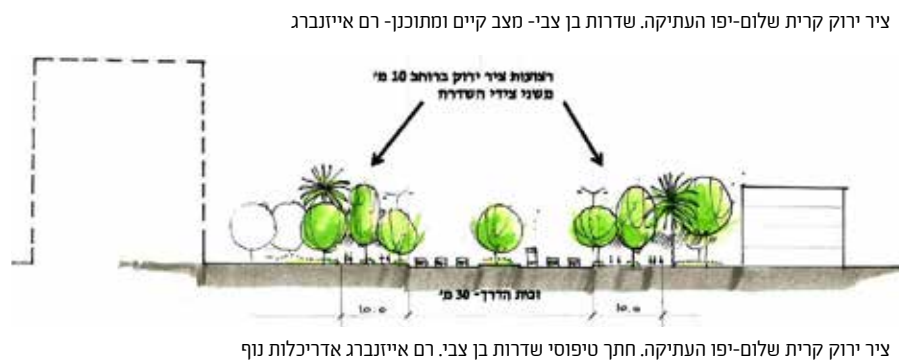
רציפות ברמת מאקרו - ככל שירבו הצירים הירוקים ברחובות העיר ילך חזון רשת ההליכתיות והרכיבה על אופניים ויקרום עור וגידים.



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 נוכחות עצים, יוצרים חוויה מגוונת של תנועת אדם במרחב הציבורי. לפיכך, לאורך אותו 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



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

לדעתנו, 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.

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 תחברתית, 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.

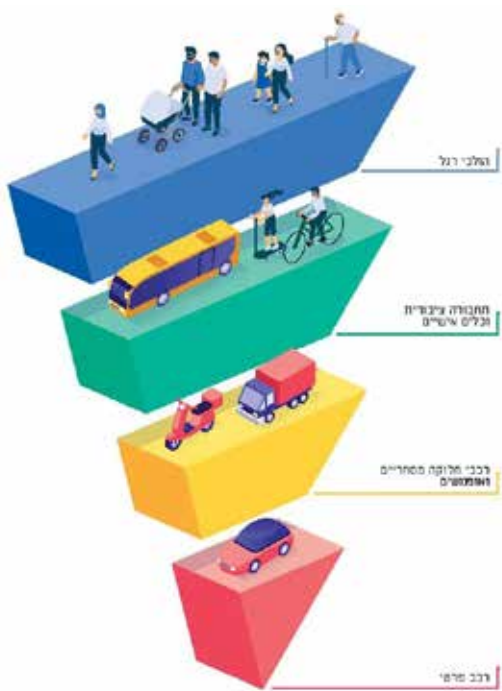
ציר ירוק אחר הוא הציר הירוק השכונתי שחוצה את רובע 9 מצפון לדרום במזרח העיר. חיברנו את רצף השטחים החומים והירוקים שנוצרו כבר בתב"ע של יד אליהו ברצף המשרת את התושבים. מי שמבקש להגיע מגן לגן באופניים או בהליכה, קל לו מאוד להתנייד היום מצפון לדרום לאורך אותו ציר עם אירועים מקומיים שכונתיים. הכוונה להאריך את הציר שיתפור בצפון את נחלת יצחק ובדרום יגיע לפארק בנין 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 רחובי של שצ"פים, שקל מאוד להתוות בו ציר ירוק המתחבר לפארק החורשות דרך הרחוב הרחובי אשר נסגר לתנועה והפך לשדרה שחוצה את הפארק. הפארק עוד לא גמור, אבל הקטע של הציר הירוק הרחובי 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.

מורכב, הכולל שדרה צידית שהיא, בעצם, פארק לינארי, שיהווה שלוחה של פארק הירקון לתוך העיר. זו חשיבה שהולכת ומשתרשת ומבשילה לאט בתכנון העירוני.

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 משדרות ההשכלה לים חסרה השלמת כמה קטעים קריטיים, כגון שיקום של שדרות יהודית, תכנון מחדש של חתך 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 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 שנשלים אותם יהיה לנו רצף מבת ים ועד כיכר אתרים, זה יהיה הישג אורבני אדיר.



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

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

▲ רשימת הצירים הירוקים, עיריית תל אביב