

מה למדנו במשך השנים על תכנון רחובות? כנראה שלא הרבה

על מנת שהדור הבא שלנו לא יחיה בתוך "פילים לבנים", שכונות לגו עם רחובות רחבים המשמשים כ"סרגלי חיבור", אלא בתוך הוויה עירונית אמיתית, חיה ונושמת, יש מקום לערוך חשיבה מחדש על הרחוב העירוני הישראלי

מגדילים | 11.02.2019



תמונה: אדריכל הראל ניר // צילום סיון שחור

מאת: אדריכל הראל ניר – HNA אדריכלים

בדרך כלל כשמדברים על נדל"ן, מדברים על עיר, על שכונה ועל בניין. במיוחד בימים אלה כששפע של נתוני ומספרים מרשימים מבצבים חדשות לבקרים מתכניות דוגמת מחיר למשתכן, הסכמי גג והתחדשות עירונית. מה שלטעמי, כאדריכל, חשוב שלא נשכח, זה את הרחוב שהוא שסביבו נוצרת תרבות המגורים שלנו, הן כיחידים וכתא משפחתי, הן כקבוצה של שכנים או תושבים בשכונה, והן כחלק ממרקם אורבני כולל.

הרחוב הקלאסי ו"עיר גנים" הישראלית

אם נחזור לרגע קט אל נבכי ההיסטוריה האורבנית, נמצא כי הרחוב הקלאסי עבר גלגולים שונים. עד המאה ה-19 היה מדובר בדרך כלל ברחובות צרים שבהם נעו הולכי רגל, ובהמשך אופניים וכרכרות, ושלאורכו התנהלה פעילות ערה ובצפיפות מירבית. במהלך המאה ה-19 החלו להיווצר השדרות הרחבות, הירוקות והמרשימות, הן בפאריז המודרנית שתוכננה על ידי האוסמן, מושל מחוז, הן בברצלונה של גאודי והן במנהטן ניו יורק. שדרות אלה גם התאימו להתפתחות המוטורית המואצת והעובדה שתנועת כלי רכב הפכה לחלק בלתי נפרד מהנוף האורבני.

ישראל, מבחינה זו, לא היתה שונה בהרבה. תל אביב, למשל, תוכננה על ידי המתכנן הסקוטי פטריק ג'ס "עיר גנים", השזורה הן ברחובות צרים החוצים אותה לאורכה ולרוחבה, ובד בבד גם שדרות נאות ורחבות דוגמת שדרות רוטשילד, שדרות חן (במקור המשך ישיר לשדרות רוטשילד) שדרות בן גוריון ובהמשך גם שדרות נורדאו שלא היו חלק מתכנית ג'ס המקורית. לזכותו של ג'ס אפשר לאמר שהוא צפה מראש את התפתחות תנועת כלי הרכב, שכן בזמן שתוכננו השדרות, חלפו בהן מידי יום מספר צנוע ביותר של מכוניות.

המודרניזם הגיע לערי ישראל

הערים והשכונות החדשות שתוכננו לאחר קום המדינה, התאפיינו ברובן הגדול ב"מודרניזם" שהיה מושפע במידה רבה מאדריכלים ומתכננים דוגמת אוסקר נימאייר ולוסיו קוסטה הברזילאים, מתכנני עיר הבירה החדשה ברזיליה, המתאפיינת עד היום ברחובות ושדרות רחבים וארוכים עד בלי די, מה שמקשה מאוד על הממשק האורבני בין מרכז העיר לבין שכונות המגורים, ומצריך הליכה מרובה ממקום למקום, ללא "באז" עירוני המאפיין ערים ותיקות יותר באותה מדינה דוגמת ריו דה זניירו וסאו פאולו.

מבחינות רבות נוצרה אותה תופעה גם בישראל, בערים מתוכננות דוגמת אשדוד ומודיעין, בהן נוצר נתק בין המרכז לבין השכונות והרובעים השונים. הבעיה העיקרית היתה גם בעובדה שלא היו כמעט שימושים מעורבים בבנייה, כך שמתחמי העסקים והמסחר הפכו בפועל למנותקים ממתחמי המגורים. בהמשך, כשהמתכננים הבינו את הטעות, נוצר "שפור מקצים". באשדוד, למשל, תוכנן רובע הסיטי עם שימושים מעורבים, מגורים ועסקים, למלוא אורכו, מה שגרם ללא ספק לשדרוג משמעותי בתפקוד הרחוב.

רחובות רחבים שמגיעים מ"שומקום" ל"שומקום"

אולם, וזה אולם גדול, הבעיה העיקרית נותרה על כנה: כיום מתכננים בדרך כלל ערים ושכונות ענק חדשות עם רחובות רחבים שמגיעים מ"שומקום" ל"שומקום" ודוגמת מובהקת לכך מהווה למשל הציר המרכזי החוצה את העיר החדשה חריש שבצפון-מזרח השרון, ומשתרע לאורך של קילומטרים וברור שלא יוכל לעולם, לפחות לא במתכונתו הנוכחית, להוות "דאון טאון" עירוני של ממש, אלא אם כן יבזרו את השימושים המעורבים ממנו אל הרחובות הפנימיים של העיר החדשה.

זה נכון גם לשכונות גדולות שנבנו במהלך העשורים האחרונים דוגמת אם המושבות בפתח תקוה, השכונות החדשות בראש העין המתאפיינות ברחובות רחבים במתחילים ונגמרים ב"שומקום", בערי לוויין נוספות של תל אביב, ובהמשך גם בערים פריפריאליות יותר, בהן ההתייחסות אל הרחוב איננה כאל עורק חיים חי, תוסס ונושם, אלא כאל נקודת חיבור טכנית בין שכונות ובניינים.

לכן, ועל מנת שהדור הבא שלנו לא יחיה בתוך "פילים לבנים", שכונות לגו עם רחובות רחבים המשמשים כ"סרגלי חיבור", אלא בתוך הוויה עירונית אמיתית, חיה ונושמת, יש מקום לערוך חשיבה מחדש על הרחוב העירוני הישראלי, הפונקציות שצריכות להיות למלוא אורכו וה"סטייטמנט" התרבותי, החברתי והאנושי שהוא אמור לייצג. חומר למחשבה.