

לאן נעלמו השדרות?
השדרות בישראל ותכנון המרחב העירוני

ישראל דרורי

**לאן נעלמו השדרות?
השדרות בישראל ותכנון המרחב העירוני**

חיבור על מחקר
לשם מילוי חלקי של הדרישות לקבלת התואר
מגיסטר למדעים באדריכלות נוף

ישראל דרורי

הוגש לסנט הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל

טבת התשע"ט חיפה דצמבר 2018

נעשה בהנחיית פרופסור-חבר טל אלון-מוזס בפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים –
במסלול לאדריכלות נוף

אני מודה לטכניון על התמיכה הכספית הנדיבה בהשתלמותי

עבודה זאת נתמכה בכספי הקדש שלמה גלאס ופני בלבן

תודות

תל-אביב	בת-ים	טכניון
<u>לארכיון עיריית תל-אביב-יפו</u>	<u>למחלקת ההנדסה של עיריית בת-ים:</u>	<u>למנחה:</u>
ובעיקר ל-	מהנדס העיר גורי נדלר	פרופסור-חבר טל אלון-מוזס
רבקה פרשל-גרשון	אדריכל דפנה לוין	<u>לבוחנות</u>
<u>לצוות התכנון של עיריית תל-אביב-יפו:</u>	<u>למנהל תרבוטק בת-ים:</u>	ד"ר ליאורה ברעם-שחל (המרכז האקדמי ויצו)
אדריכל דניאל ברון	ירון גולדפרב	פרופסור איריס ערבות
אדריכל גילה גינסברג	לאמנית ליאוני שני	<u>למרצים בקורסים לתואר שני:</u>
אדריכל צבי לוין	<u>לחברי עמותת "ותיקי בית וגן":</u>	פרופסור דניאל אורנשטיין
<u>לאנשים שהעידו על סומייל ועל תל-אביב:</u>	יעקב איתן	פרופסור-חבר טל אלון-מוזס
שושנה אולשטיין	חנה (וולפרט) בן-עזיז	ד"ר תמר ברגר
מני בורובסקי	יעקב זיו	פרופסור-חבר נורית ליסובסקי
אבינועם ברנשטיין	בן-עמי מיכאלס	ד"ר ליאת סאבין בן-שושן
תמר גליק	שמואל מינס	פרופסור איריס ערבות
אדריכל-נוף צבי דקל	זלמן סופר	פרופסור-חבר פנינה פלאוט
	דניאל פרגר	ד"ר אליסה רוזנברג
	שרה רבין	ד"ר אסף שוורץ
	<u>לאנשים שהעידו על בת-ים:</u>	ד"ר לימור שעשוע-בר
	חנה (וולפרט) בן-עזיז	<u>לצוות הסיפריה ובראשם:</u>
	עו"ד אורי בן-עטיה	ויקי דוידוב
	אדריכל יעקב פרלשטיין	טובה שוהם ז"ל
	אבי רוזנמן	<u>לארכיון ההיסטורי בספריית הטכניון:</u>
		איתי קרן
		<u>למזכירת לימודי מוסמכים:</u>
		אירית גרצולף
		ולשאר צוות הפקולטה

למסייע במחשב ובגרפיקה:

אדריכל-נוף חן פררה

למסייעות באנגלית:

נורית חרמון

ד"ר דיצה לוין

לאנשי המקצוע שמסרו

חומר רב-ערך:

אדריכל קסניה יורקובסקי

– משרד גרואג-הראל

אדריכל-נוף ליאור לוינגר

אדריכל דניאל לס

אדריכל אבי מאיר

אדריכל ד"ר מיכל סופר

לאנשי המקצוע שחלקו

ידע וניסיון:

אדריכל ד"ר מרינה אפשטיין-
פלוש

אדריכל-נוף צבי דקל

אגרונום גדעון הרטמן

אדריכל-נוף לב וקסמן

אדריכל שמואל יבין ז"ל

אדריכל-נוף משה לנר

אגרונום מיכל נהרי

אדריכל שמואל פן

תוכן העניינים

עמוד

1	תקציר	
2	1. המחקר	
2	1.1 נושא המחקר	
4	1.2 שאלת המחקר	
5	1.3 מהלך המחקר	
6	1.4 שיטות המחקר	
8	1.5 בחירת מקרי-הבוחן	
11	<u>חלק ראשון: המעגל העולמי</u>	
	----- הרקע -----	
12	2. שדרות	
12	2.1 הקדמה	
12	2.2 מה הן שדרות	
14	2.3 שדרות לאורך דרכים ולאורך תעלות	
16	2.4 שדרות בגנים ובפארקים	
18	2.5 שדרות עירוניות	
21	2.6 ערך של השדרות העירוניות	
22	2.7 העצים של השדרות	
23	2.8 סיכום	
24	3. צמיחת השדרות העירוניות בעולם	
24	3.1 הקדמה	
24	3.2 התחלות מוקדמות	
26	3.3 ליבה של אירופה במאה ה-19	
29	3.4 השדרות יורדות דרומה	
33	3.5 באמריקה	
39	3.6 אל הפריפריה ואל המושבות	
42	3.7 סיכום	
44	4. רוחות חדשות במאה ה-20 – הקמתן של שדרות עירוניות נקטעת	
44	4.1 הקדמה	
44	4.2 מפנה המאה	
45	4.3 מאה של זעזועים	
46	4.4 ערים במשבר	
47	4.5 מגמה ראשונה: שינויים בתכנון העירוני – 1. עיר הגנים ובנותיה	
	4.6 מגמה ראשונה: שינויים בתכנון העירוני – 2. שיכונים, יחידות שכנות	
52	וערים חדשות	
57	4.7 מגמה שנייה: מודרניזם	
59	4.8 מגמה שנייה: מודרניזם – באדריכלות הנוף	
62	4.9 מגמה שלישית: התחבורה המנועית משתלטת	
67	4.10 סיכום	

חלק שני: המעגל הארצי

69

5. השדרות מגיעות לארץ-ישראל 70

70	הקדמה	5.1
70	תכנון עירוני טרם המדינה	5.2
71	רעיונות מאירופה (ומאמריקה)	5.3
73	ריכוד קאופמן – אבי השדרות	5.4
76	שדרות בנוף	5.5
77	שדרות כניסה	5.6
80	שדרות בקיבוצים	5.7
85	שדרות בגנים	5.8
88	שדרות עירוניות	5.9
96	סיכום	5.10

6. השדרות של תל-אביב: עניין להתגאות בו 97

97	הקדמה	6.1
97	מצאי השדרות	6.2
99	תולדות השדרות של תל-אביב	6.3
104	מעמד וסמל	6.4
108	ערך עירוני	6.5
109	חלק מן החיים	6.6
113	תרומה סביבתית	6.7
114	העצים של השדרות	6.8
118	שקיעה והתעוררות	6.9
121	סיכום	6.10

----- המחקר -----

7. לאחר קום המדינה – הקמתן של שדרות עירוניות בישראל נקטעת 122

122	הקדמה	7.1
123	מהפכה שלטונית – מהפכה קרקעית – מהפכה דמוגרפית	7.2
124	אגף התכנון ואריה שרון	7.3
125	הסתייגות מן העיר הגדולה	7.4
128	פיזור אוכלוסיה	7.5
131	השפעות מן החוץ	7.6
134	ערים חדשות ויחידות-שכנות	7.7
139	פסי-ירק וחגורות-ירק	7.8
144	סיכום	7.9

146

חלק שלישי: המעגל המקומי – מקרי הבוחן

8. מקרה בוחן 1 – "הצפון החדש" של תל-אביב: רובע נטול שדרות 147

147	הקדמה	8.1
148	"הצפון החדש"	8.2
155	לפני הבניה	8.3
157	היסטוריה תכנונית	8.4
164	גורם 1: מצוקת השטחים	8.5
174	גורם 2: בעיות התחבורה	8.6

182	המקרה יוצא-הדופן של שדרות דוד המלך	8.7
189	סיכום	8.8
192	מקרה בוחן 2 – בת-ים: חזון שלא התממש	9.9
192	הקדמה	9.1
193	"בית וגן"	9.2
194	חלופה לתל-אביב	9.3
195	תוכנית שאפתנית	9.4
200	מימוש מצומצם	9.5
201	התפתחות מאוחרת	9.6
203	התוכניות הבאות	9.7
207	השדרה היחידה	9.8
212	סיכום	9.9
214	10. סיכום ודין	10.10
214	הקדמה	10.1
214	ממצאי המחקר	10.2
216	מסקנות כלליות לנושא השדרות	10.3
220	מסקנות ישירות לשאלות המחקר	10.4
223	תרומת המחקר	10.5
223	מגבלות המחקר	10.6
223	אפיקי מחקר נוספים	10.7
225	אחרית דבר: השדרות חוזרות	
229	נספחים	
234	מקורות	

רשימת הטבלאות

10	טבלה 1. אופן בחירת מקרי-הבוחן
25	טבלה 2. שדרות עירוניות מוקדמות באירופה
27	טבלה 3. שדרות מהמחצית הראשונה של המאה ה-19
32	טבלה 4. שדרות עירוניות מדרום אירופה
34	טבלה 5. שדרות יחידות בארצות-הברית
36	טבלה 6. השדרות של ברוקלין
41	טבלה 7. שדרות עירוניות ברחבי העולם
51	טבלה 8. דגמים תכנוניים המבוססים על פסי ירק וחגורות ירק
75	טבלה 9. נוכחות שדרות בישובים ובשכונות שתכנן קאופמן
91	טבלה 10. שדרות עירוניות בישראל
98	טבלה 11. השדרות של תל-אביב והמאפיינים שלהן
103	טבלה 12. התפתחות השדרות בשנתיים עוקבות
116	טבלה 13. מיני העצים בשדרות תל-אביב
119	טבלה 14. ההשקעה בשדרות – לפני קום המדינה ולאחר מכן
148	טבלה 15. דרוג רובע 4 במדד החברתי-כלכלי
149	טבלה 16. השוואת שימושי קרקע בין רובע 3 לרובע 4
162	טבלה 17. המאפיינים של "תוכנית 50" לעומת החלקים הקודמים של העיר
171	טבלה 18. אחוז השטח הציבורי הפתוח בכמה מרובעי העיר
186	טבלה 19. חתך הרחוב בשדרות דוד המלך על-פי ההחלטות
221	טבלה 20. הגורמים להיעלמות השדרות במעגלים השונים

רשימת התרשימים

4	תרשים 1. שאלות המחקר על-פי מעגלי ההתייחסות
6	תרשים 2. סכמת מהלך המחקר
8	תרשים 3. שיטות המחקר
63	תרשים 4. יחס הפוך בין רמת התנועה למידת הנגישות. השדרות לא התאימו לסיווג
89	תרשים 5. שדרות עירוניות בישראל לפי מועד הקמתן
89	תרשים 6. שדרות עירוניות בישראל על פי מיקומן ותפקידן בעיר
145	תרשים 7. בין הקמת המדינה להימנעות משדרות עירוניות
165	תרשים 8. גודל אוכלוסיה מול שטח בניין-עיר של שלוש הערים הגדולות ב-1937
191	תרשים 9. הגורמים העיקריים לביטול שדרות בתל-אביב לאחר הקמת המדינה
219	תרשים 10. תרומתם של אישי מפתח לשדרות
221	תרשים 11. היחס הצפוי מול היחס בפועל

רשימת האיוורים

15	איור 1. שדרות לאורך דרכים באירופה
15	איור 2. שדרות לאורך דרכים באירופה
15	איור 3. שדרות לאורך תעלות באירופה
15	איור 4. שדרות לאורך תעלות באירופה
16	איור 5. גני לוקסמבורג
16	איור 6. גן אחוזה בטקסס
16	איור 7. פארק באלג'יר
16	איור 8. ריו-דה-ז'ניירו
17	איור 9. דן קילי: גן בית מילר
19	איור 10. דגמי שדרות עירוניות על-פי Jacobs A.B., Macdonald, Rofe

20	איור 11. שדרת אמצע
20	איור 12. שדרת רחוב
20	איור 13. שדרה רב-מסלולית
24	איור 14. נטיעות על ביצורים. בון
25	איור 15. קור מירבו. אקס-אן-פרובנס
26	איור 16. רינגשטרסה, וינה – תווי טבעתי
27	איור 17. אונטר-דר-לינדן. ברלין
28	איור 18. השדרות נפגשות ב-Etoile. פריס
29	איור 19. "צורך של הקרינולינות" (ואלטר בנימין)
30	איור 20. ברצלונה המורחבת
31	איור 21. שדרות דיאגונל. ברצלונה
33	איור 22. שדרות קומנוולת'. בוסטון, מסצ'וסטס
33	איור 23. שדרות מוניומנט. ריצ'מונד, וירג'יניה
36	איור 24. מפת ברוקלין: פארק פרוספקט והשדרות
37	איור 25. אושן פארקוויי – תוכנית קטע. 6 שורות עצים על-פי Jacobs A.B., Macdonald, Rofe ...
37	איור 26. אושן פארקוויי ב-1890. על-פי Jacobs A.B., Macdonald, Rofe
38	איור 27. "מחרוזת האיזמרגד". בוסטון
39	איור 28. מערכת הפארקים של שיקגו
39	איור 29. מערכת הפארקים של סן-פרנסיסקו
41	איור 30. שדרות זואב ה-IV. קזבלנקה
42	איור 31. שדרות טום-דוק-ת'נג. סייגון (הו-צ'י-מין). על-פי Jacobs A.B., Macdonald, Rofe
47	איור 32. פלח מתוך סכמת "עיר הגנים" על כריכת הספר
48	איור 33. תוכנית ריברסייד. חגורות ירק ופסי ירק
50	איור 34. רדברן – תוכנית חלקית: פסי ירק דומיננטיים
53	איור 35. מרשת רחובות ל"סופרבלוק" על-פי Carmona, Heath, Taner, Tiesdel
53	איור 36. העיר המקרמית: רשת רחובות בפריס
53	איור 37. רשת של רחובות מול "יחידת שכנות" על-פי Carmona, Heath, Taner, Tiesdel
55	איור 38. "מילנו הירוקה" 1937
56	איור 39. המרכז של מילטון-קיינז
56	איור 40. "יחידת שכנות" במילטון-קיינז
59	איור 41. תוכנית של לה-קורבוזיה לפריס
62	איור 42. שאנז אליזה בפריס. אלמנט צירי מובהק
64	איור 43. המבולט פארקוויי כשדרה
64	איור 44. המבולט פארקוויי כדרך מהירה
	איור 45. פגיעה בשלמות שדרות רב-מסלוליות קיימות לטובת צרכי תחבורה
65	כמתואר אצל Jacobs, Macdonald, Rofe
66	איור 46. שתי פאזות בהשתלטות הרכב על השאנז אליזה
66	איור 47. שתי פאזות בהשתלטות הרכב על השאנז אליזה
74	איור 48. ריכרד קאופמן – תוכנית כריסטיאניה 1920
76	איור 49. שדרות של וושינגטוניות בשדות שדה-אליהו
76	איור 50. שדרות של וושינגטוניות בשדות חולדה
76	איור 51. איקליפטוסים לאורך כביש בעמק החולה
77	איור 52. שדרת הכניסה למקווה-ישראל
77	איור 53. שדרת הכניסה לעיינות
78	איור 54. ריכרד קאופמן – שדרת כניסה לרמת-דוד 1931
78	איור 55. ריכרד קאופמן – שדרת כניסה לרמת-דוד 1931
79	איור 56. שדרות כניסה לישובים מתקופות שונות: נווה-אור

79	איור 57. שדרות כניסה לישובים מתקופות שונות: שורש (השדרה חדשה)
79	איור 58. שדרות כניסה לישובים מתקופות שונות: בן-שמן (המושב)
80	איור 59. תכנון פורמלי בקיבוצים: ניר-דוד (ריכרד קאופמן)
80	איור 60. תכנון פורמלי בקיבוצים: עין-השופט (אריה שרון)
81	איור 61. שדרת צל במעוז-חיים
82	איור 62. השדרות של תל-יוסף
82	איור 63. השדרות של תל-יוסף
83	איור 64. שדרת הווינגטוניות בתל-יוסף
84	איור 65. שינוי הדרגתי בסגנון של יצחק קוטנר: דן 1947
84	איור 66. שינוי הדרגתי בסגנון של יצחק קוטנר: נווה-איתן 1956
86	איור 67. צלב שדרות התמר הקנרי ב"גן המושבה" בראשון-לציון
86	איור 68. שדרת תמרים קנריים ב"גן המושבה" בראשון-לציון
86	איור 69. שדרת תמרים קנריים ב"גן המושבה" בראשון-לציון
87	איור 70. שדרות מגנס לאורך קמפוס גבעת-רם בראשיתן – עדיין ללא העצים
87	איור 71. שדרת הצפצפות בגבעת-רם על-פי דוד קרויאנקר
88	איור 72. שדרות הילד ברמת-גן. רחוב להולכי רגל
90	איור 73. הישובים העירוניים לפי תקופת הקמתם
90	איור 74. מיקום שדרות בישובים העירוניים בישראל
92	איור 75. שדרות שכונתיות: שדרות הנדיב בחיפה
92	איור 76. שדרות שכונתיות: שדרות בן-מימון בירושלים
93	איור 77. שדרות השופטים (גושן) בקרית-מוצקין
93	איור 78. שדרות השופטים (גושן) בקרית-מוצקין
94	איור 79. מערכת השדרות המשותפת של הקריות
94	איור 80. תוכנית קרית-מוצקין
95	איור 81. תוכנית עפולה – ריכרד קאופמן 1925
96	איור 82. שדרות ארלזורוב בעפולה
97	איור 83. מיקום השדרות העירוניות של תל-אביב
100	איור 84. שדרות רוטשילד
100	איור 85. שדרות ירושלים
101	איור 86. תוכנית קאופמן לתל-אביב 1921
102	איור 87. "קשת השדרות" של תל-אביב בתוכנית גדס
102	איור 88. "קשת השדרות" של תל-אביב במציאות
102	איור 89. קטעים שונים בשדרות רוטשילד
102	איור 90. קטעים שונים בשדרות רוטשילד
103	איור 91. יד-אליהו – תחילתן של שדרות החי"ל מול בית זבלאווי. תחילת שנות ה-50
104	איור 92. תוכנית K למזרח תל-אביב 1948
105	איור 93. כרזת הסרט "חיים חדשים" 1935
110	איור 94. קיוסק בשדרה
110	איור 95. שדרות רוטשילד. יעד לטיולים של שבת
114	איור 96. נטיעה מגוונת בשדרות רוטשילד
115	איור 97. שדרות ירושלים בתקופת המנדט – רק הדקלים, לפני הפיקוסים
115	איור 98. מיני העצים בשדרות תל-אביב
118	איור 99. אופני גיזום של עצי פיקוס
118	איור 100. עצי פיקוס השדרות בשדרות ח"ן
	איור 101. רובע צפון-מערב בעבר הירקון. שדרות חדשות מוליכות אל הים
120	קולקר-קולקר-אפשטיין
121	איור 102. עצי צאלון בשדרות רוטשילד
127	איור 103. כרזה: הפרצליה העירונית כאויב 1950

128	איור 104. קאופמן: רחובות עירוניים וחלוקה למגרשים
128	איור 105. שרון: שיכונים, שטח משותף ושבילים
129	איור 106. כרזה: *מן העיר אל הכפר" האחים שמיר 1955
130	איור 107. כרזות: לפיזור האוכלוסיה
130	איור 108. כרזות: להפניית העולים לפריפריה
130	איור 109. כרזות: להפניית העולים לפריפריה
132	איור 110. המודל: "עיר הגנים" וולוין. כבישים מעוקלים באווירה "כפרית" ו"רומנטית"
132	איור 111. תוכנית מגדל-גד (אשקלון) של אגף התכנון. "יחידות שכנות" ו"עיר הגנים" כמודל
134	איור 112. ערים חדשות: חלסה (קרית-שמונה)
134	איור 113. ערים חדשות: הרטוב (בית-שמש)
135	איור 114. "יחידות-שכנות" חדשות בצפת
135	איור 115. "יחידות-שכנות" חדשות במרחק מחדרה
136	איור 116. באר-שבע. העיר הקיימת כאחת מ"יחידות השכנות"
137	איור 117. שנות ה-50: רחובות מתעקלים. צפת
137	איור 118. שנות ה-60: שיכונני רכבת אורתוגונוליים. ערד
137	איור 119. קוביות לבנות השתלטו על הנוף: קרית-יובל
137	איור 120. קוביות לבנות השתלטו על הנוף: עכו
138	איור 121. קוביות לבנות השתלטו על הנוף: בת-ים
139	איור 122. יחידת שכנות א באר שבע. "כמו בקיבוץ"
140	איור 123. "יחידות שכנות" וחגורות-ירק בתוכנית אגף התכנון לירושלים
141	איור 124. תוכנית ל: "יחידות שכנות בעבר-הירקון. חגורות-ירק להפרדה ופסי-ירק פנימיים
142	איור 125. פס-ירק בקרית-אליעזר, חיפה
143	איור 126. קרית-שפרינצק, חיפה: הערוצים כחגורות וכמסדרונות ירוקים
148	איור 127. הרבעים של תל-אביב-יפו
148	איור 128. "הצפון החדש" מול "הצפון הישן"
150	איור 129. "סופר-בלוקים" גדולים ב"צפון החדש"
150	איור 130. רחובות עוברים – במנוגד לרעיון ה"סופר-בלוק"
150	איור 131. רחובות אלכסוניים
151	איור 132. מוסדות ציבור עיקריים
152	איור 133. בנייני הקבלנים – "קופסאות על עמודים"
152	איור 134. בנייני הקבלנים – "קופסאות על עמודים"
152	איור 135. בנייני מגורים בולטים: ברוטליזם מתון. רחוב אנטוקולסקי
152	איור 136. בנייני מגורים בולטים: ברוטליזם מתון. רחוב זלוציסטי
152	איור 137. בנייני מגורים בולטים: ברוטליזם מתון. רחוב גלוסקין
153	איור 138. מתחמי שיכונים
153	איור 139. מודעה של "שיכון רסקו"
153	איור 140. "מגורים" ו"שיכון הקצינים"
153	איור 141. "שיכון סלע" (אבן-גבירול)
154	איור 142. בנייה מהירה. מצב הבנייה וסלילת הרחובות ב-1954 – שש שנים לאחר תחילתן
156	איור 143. סומייל. מקבצי בתים ושטח חקלאי
157	איור 144. "הבית האדום"
158	איור 145. "תוכנית תל-אביב המורחבת" 1931. "מתווה גרנדיוזי"
159	איור 146. "תוכנית 50 – התוכנית למזרח תל-אביב" 1933
160	איור 147. תוכניות מפורטות "A" "B" "C-D" 1936
160	איור 148. תוכנית מפורטת "A" 1941
163	איור 149. שדרות שבוטלו מ"תוכנית תל-אביב המורחבת" 1931
163	איור 150. שדרות שבוטלו מתוכניות "A" "B" "C" "D" 1936

164	איור 151. תוכנית "G" (קטע) 1949. שדרות מתוכננות
167	איור 152. תל-אביב דורשת את שטח שרונה
167	איור 153. שטחי בניין-ערים של תל-אביב ושכנותיה 1939
167	איור 154. גבול יפו 1945. מלאכותי ופוליטי
	איור 155. הרחבה הדרגתית של גבולות תל-אביב: 1937 – 1943 – תחילת 1948:
169	התחום העירוני ב-1937, ועד 1943 (בשחור) – בגבולות חנק
	איור 156. הרחבה הדרגתית של גבולות תל-אביב: 1937 – 1943 – תחילת 1948
169	התחום העירוני ב-1937, ועד 1943 (בשחור) – בגבולות חנק
170	איור 157. השדרות עד לקום המדינה – תחליף ראוי לגנים
171	איור 158. גן העצמאות בראשיתו 1953
172	איור 159. השטחים הפתוחים העיקריים של תל-אביב בגבולותיה הקודמים
	איור 160. השטחים הפתוחים בתל-אביב בגבולותיה הנוכחיים
173	(בהשוואה לגבולותיה הקודמים)
174	איור 161. תנועה בתל-אביב שנות ה-40
174	איור 162. תנועה בתל-אביב שנות ה-40
	איור 163. תוכנית "נתיבי איילון" 1973.
177	כביש עורקי על תווי החלק הדרומי של שדרות רוטשילד
179	איור 164. תוכנית "G" 1949
179	איור 165. השדרות של תוכנית "G" – בפועל
179	איור 166. כבישים מרובי נתיבים במקום שדרות: שדרות שאול המלך
179	איור 167. כבישים מרובי נתיבים במקום שדרות: רחוב ויצמן
179	איור 168. כבישים מרובי נתיבים במקום שדרות: שדרות שאול המלך
180	איור 169. תוכנית "א" (קטע) 1948
180	איור 170. השדרות של תוכנית "א" – בפועל
181	איור 171. שדרות הר-ציון כאחת השדרות בתוכנית גדס
181	איור 172. שדרות הר-ציון כיום – כביש רב נתיבים
181	איור 173. תוכנית "F" 1943 (קטע)
181	איור 174. השדרות של תוכנית "F" – בפועל
182	איור 175. מפגש שדרות דוד המלך עם רחוב ויצמן 1962. בנייני "נווה" – בבניה
183	איור 176. שדרות דוד המלך בתוכנית "A" 1941 (קטע): שדרת-אמצע רגילה
183	איור 177. שדרות דוד המלך בתוכנית 207 1947 (קטע): שדרת אמצע רגילה
184	איור 178. תוכנית כיכר מלכי ישראל 1938. שלוש שדרות נקוות אל הכיכר
185	איור 179. תוכנית כיכר מלכי ישראל 1938
185	איור 180. תוכנית "A" 1941
185	איור 181. תוכנית 207 1947
186	איור 182. חתכים לרחוב על-פי סדרת ההחלטות
187	איור 183. חתכים לרחוב בתוספת הפעילות
188	איור 184. ילדים בשדרה 1962. מבט לכיוון רחוב ויצמן. ברקע – בנייני "נווה" בבניה
189	איור 185. מבט מאותה זווית מערבה לכיוון כיכר מלכי ישראל (רבין), כיום
	איור 186. מבט מאותה זווית מערבה לכיוון כיכר מלכי ישראל (רבין),
189	בשנות ה-60 המוקדמות. העצים גדלו
190	איור 187. "הצפון החדש" – כיכר המדינה
193	איור 188. "ים החולות" מדרום ליפו
197	איור 189. תוכנית ברוולד "גבליה דרומה ליפו" 1924
198	איור 190. פסי-הירק/השדרות בתוכנית ברוולד
201	איור 191. דגם הרחובות שבוצעו למעשה
201	איור 192. דגם הרחובות על-פי תוכנית ברוולד

193	איור	השוואה של שטחי הציבור בבת-ים הנוכחית מול תוכנית ברנולד
204	על-פי גרואג-הראל אדריכלים
205	איור 194	תוכנית 8/40 1940
205	איור 195	בת-ים הנוכחית. דמיון רב
206	איור 196	פס-הירק של רמת-יוסף ורמת-הנשיא
206	איור 197	שכונות השיכונים העיקריות במזרח
206	איור 198	רמת-יוסף
207	איור 199	משלוש שדרות לשדרה אחת
208	איור 200	דחפורים מיישרים את הנתיבים לכבישים בבת-ים. שנות ה-30 או ה-40
209	איור 201	תחילתה של השדרה
210	איור 202	"המצבה" בכניסה לשדרה
210	איור 203	"המצבה" בכניסה לשדרה
210	איור 204	התיאטרון הפתוח בקצה המערבי
211	איור 205	ערב יום העצמאות בשדרה
213	איור 206	משחקים בשדרה
213	איור 207	משחקים בשדרה
213	איור 208	שדרות העצמאות. סוף שנות ה-50 או תחילת ה-60
216	איור 209	ז'ורז' אז'ן אוסמן
216	איור 210	אילדפונס סרדה
216	איור 211	פרדריק לו אולמסטד
217	איור 212	אבנעזר הווארד
217	איור 213	לה קורבוזיה
217	איור 214	פטריק אברקרומבי
217	איור 215	ריכרד קאופמן
218	איור 216	אריה שרון
218	איור 217	אלכסנדר ברנולד
218	איור 218	פטריק גדס
218	איור 219	יעקב בן-סירה (שיפמן)
225	איור 220	ניו-אורבניזם: שדרות עירוניות
226	איור 221	שורות עצים חדשות בשאנז-אליזה – חזרו להיות שדרות עירוניות
227	איור 222	חזון ומציאות: שדרות ירושלים ביפו
227	איור 223	חזון ומציאות: שדרות בברצלונה
227	איור 224	"העמקים" במודיעין
227	איור 225	"העמקים" במודיעין
	איור 226	חתך-רחוב של שדרה חדשה המתוכננת ברובע צפון-מערב בעבר הירקון.
228	אדריכל הנוף ליאור לוינגר. סטודיו אורבנוף
228	איור 227	רובע צפון-מערב בעבר הירקון (קטע): שדרות חדשות. קולקר-קולקר-אפשטיין

תקציר

העבודה עוסקת בשדרות העירוניות, שהיו לדגם נחשב ומוצלח של רחוב עירוני, ובתופעת היעלמותן מן התכנון העירוני, בעולם ובארץ, ממחציתה של המאה ה-20 ואילך.

העבודה בודקת את הקמתן של השדרות ואת היעלמותן בשלושה מעגלי התייחסות: במעגל העולמי, במעגל הארצי, ובמעגל המקומי – במקרי-בוחן נקודתיים, ועומדת על הקשרים בין המעגלים האלה. העבודה מחולקת לשני שלבים: שלב הרקע ושלב המחקר. שני השלבים מסתמכים על ספרות מחקר, על חומר ארכיוני, על בדיקה והשוואה של תוכניות מן התקופות השונות, על סיורי שטח ועל ראיונות ועדויות.

כרקע, מתוארות שדרות עצים מדגמים שונים שניטעו בנופה של אירופה. נסקרת התפתחותן של השדרות העירוניות באירופה, שהגיעה לשיאה בחציה השני של המאה ה-19, ובתחילתה של המאה ה-20, עת הוקמו מערכות מתוכננות של שדרות כאלו בערים חשובות של היבשת. מאירופה התפשטו השדרות העירוניות אל רחבי העולם. באמריקה הן שולבו כחלק ממערכות הפארקים העירוניות. השדרות העירוניות הגיעו, עם רעיונות תכנוניים נוספים, גם אל ארץ-ישראל. נסקרת הקמתן של שדרות בישובים עירוניים מתוכננים בארץ, בעיקר בתקופת המנדט הבריטי. העבודה מתמקדת בשדרות של תל-אביב, שהיו בתקופה זו לסיפור הצלחה.

בהמשכו מתאר חלק הרקע, במעגל העולמי ובמעגל הארצי, כיצד נקטעה, כמעט באחת, הקמתן של שדרות עירוניות: לאחר מלחמת העולם השנייה בעולם, ולאחר הקמת המדינה בישראל. שאלות המחקר על פיהן נבחנת היעלמותן של השדרות העירוניות מן התכנון העירוני הן:

- במעגל העולמי: **למה פסקה הקמתן של שדרות עירוניות במחצית המאה ה-20?**
- במעגל הארצי: **למה פסקה הקמתן של שדרות עירוניות בישראל לאחר קום המדינה?**

מתוך הנחה שהיעלמותן של השדרות קשורה בשינויים בתכנון העירוני, נבחנות כמה התפתחויות, שעבר התכנון העירוני בעולם מתחילתה של המאה ה-20: "עיר הגנים" ובנותיה, מודרניזם, תנועת הרכב המנועי. העבודה מתארת כיצד הביאה כל אחת מן ההתפתחויות האלו להוצאתן של השדרות מן התכנון העירוני.

בהמשך בוחנת העבודה את השינוי החד שעבר התכנון העירוני בישראל לאחר קום המדינה, בהשראת תפישות חדשות שהתפשטו אז בעולם – את המעבר לתכנון ולבניה רחבי היקף של ערים חדשות, של "יחידות שכנות" ושל שיכונים, ואת הפניית העורף לתכנון העירוני המרקמי שהיה נהוג בתקופת המנדט הבריטי. שלב המחקר מראה, כיצד השינוי הזה של התכנון ביטל למעשה את הרחוב העירוני, וגרם להפסקה המוחלטת, למשך כמה עשורים, של תכנון והקמתן של שדרות עירוניות בישראל.

שני מקרי בוחן נבחרו, בהמשך שלב המחקר, כדי לבחון את הוויתור על השדרות באופן נקודתי וממוקד: "הצפון החדש" של תל-אביב, והעיר בת-ים. בשתי הערים הוקמו, לפני קום המדינה, שדרות עירוניות בולטות, שתרמו למבנה הערים ולדימוין, ובשתיהן לא נבנו (כמעט) כאלו לאחר הקמתה של המדינה. שאלות המחקר הן, בהתאם:

- **איך נבנה "הצפון החדש" של תל-אביב כרובע נטול שדרות?**
- **למה הסתפקה העיר בת-ים בשדרה אחת בלבד?**

המחקר מאתר את הגורמים האפשריים לווייתור על הקמתן של שדרות בשתיהן. בתל-אביב, שגבולותיה הדחוקים לפני קום המדינה עודדו טיפוח שדרות כתחליף לגנים – השאירה אותן הרחבת גבולות העיר עם קום המדינה כמיותרות, והביאה לזניחתן. בעיות התחבורה שהעיקו על העיר מנעו,

לאחר קום המדינה, הקמתן של שדרות חדשות. בבת-ים הביא החשש מבזבוז של קרקע יקרה לביטולה של תוכנית נדיבה בשטחי-ציבור ובשדרות. מן התוכנית נותרה שדרה יחידה.

העבודה מציעה כמה מחקרי המשך על השדרות העירוניות בעולם ובארץ: מחקרים בהיבטים היסטוריים וחברתיים ומחקרים מן ההיבט התכנוני. העבודה מסיימת בתיאור המגמה המעודדת, בעולם ובארץ, של חזרתן של שדרות לתכנון העירוני.

פרק 1 המחקר

1.1 נושא המחקר

העניין האישי שלי בשדרות העצים העירוניות החל בילדותי, עת גרנו בשדרה הראשית של קרית-מוצקין – אז שדרות השופטים, בה ביליתי זמן ניכר. נהגנו לבקר אז מכרים בבת-ים, שם הוזמנו תמיד לטייל ברחובה הראשי השוקק, גאות העיר – שדרות העצמאות. בבגרותי, ובמהלך חיי המקצועיים פגשתי שדרות עירוניות נוספות, בארץ ובעולם, רבות מהן יפות ומרשימות, ותהיתי תדיר מדוע אין מקימים יותר כאלו.

הנושא העיקרי של המחקר הן השדרות העירוניות – אותם רחובות ובהם שורות של עצים, והוא מתמקד באלו שבארץ-ישראל. הראשונות שבהן תוכננו והוקמו בסופו של השלטון העות'מני, ורובן של הבאות, כ-35 במספר – בתקופת המנדט הבריטי. בתקופה זו הן תוכננו ונבנו ביישובים עירוניים חדשים, ובשכונות עירוניות חדשות של ערים קיימות. ניתן לראות בהן, אם כן, תוצר תקופתי. עם קום המדינה נקטעה באחת הקמתן. שדרות בודדות עוד בוצעו לפי תוכניות קודמות, וחדשות לא תוכננו יותר. הארץ נמלאה אז בערים חדשות ובשכונות חדשות, שתכנון היה שונה בתכלית מזה שהיה מקובל בתקופה הקודמת, ואלו לא שילבו יותר במסגרתן שדרות עירוניות.

המחקר עוסק בשדרות העירוניות בארץ-ישראל, כחלק מן השדרות העירוניות בעולם. התפתחותן של אלו מן העולם היתה ממושכת יותר. הן התפתחו, לצד דגמים נוספים של שדרות עצים, משך מאות שנים, והפכו לדגם נופי אופייני באירופה. מאירופה הן התפשטו ברחבי העולם, והגיעו לשיא התפשטותן במחצית הראשונה של המאה ה-20. והנה, גם הקמתן של השדרות בעולם, נקטעה כמעט לחלוטין במחצית השנייה של המאה, לאחר מלחמת העולם השנייה. בעולם נפוצו אז דגמים חדשים של תכנון עירוני, ואלו לא כללו שדרות עירוניות.

כרקע, מובאות הגדרות לשדרות, ומתוארים הדגמים השונים שלהן. מפורטים יתרונותיהן של השדרות העירוניות, ושלל תרומותיהן לערים ולתושביהן. נסקר הרקע ההיסטורי והתכנוני לפריחתן של השדרות העירוניות באירופה ובעולם. בהמשך נבדק גם סיפורן של השדרות העירוניות בארץ-ישראל, כחלק מתופעה רחבה יותר, של תכנון והקמה של שדרות מדגמים שונים, כולל ביישובים כפריים ובנוף הפתוח.

עדיין כרקע, ועל מנת לעמוד על פשר הפסקת הקמתן של שדרות עירוניות בעולם, נערך ניתוח של ספרות מקצועית הסוקרת שורה של תהליכים והתפתחויות בתחום התכנון העירוני, שהגיעו להבשלתם במחציתה של המאה ה-20, ושעשויים להסביר את שאירע לשדרות.

חלק זה, הדין בתכנון העירוני בעולם, משמש בסיס לבדיקת מה שאירע בתחום זה בישראל. כדי לעמוד על הסיבות להפסקת הקמתן של שדרות גם בארץ, סוקר המחקר את שהתרחש בישראל בשנותיה הראשונות, ואת המהלכים שהביאו לתפנית בתכנון העירוני בה בשנים האלו.

המחקר מתמקד לבסוף בשני מקרי בוחן – "הצפון החדש" של תל-אביב, והעיר בת-ים. בערים האלו, הוקמו בתקופת המנדט שדרות עירוניות מצליחות, שהפכו לחלק בלתי נפרד מחיי הערים ומן הדימוי שלהן. גם כאן לא הוקמו עוד שדרות לאחר קום המדינה. המחקר סוקר את ההתפתחות של שתי הערים ושל חלקים מתוכן, בודק את תולדות השדרות שבהן על רקע הסיפור ההיסטורי הכללי שלהן. הוא דולה מתוך הסיפור המורכב של כל אחת מהן את הגורמים שתרמו להקמתן של שדרות בתקופה האחת, ואת הגורמים שהביאו להפסקת הקמתן בתקופה הבאה.

על מנת למקם כל פרק של העבודה בהקשר המתאים לו, היא חולקה ל-3 מעגלים, לפי היקף תחומי ההתייחסות:

המעגל העולמי עוסק בתכנון העירוני בעולם הרחב, ובשדרות העירוניות במסגרתו, לפני מלחמת העולם השנייה, ולאחריה.

המעגל הארצי עוסק בתכנון העירוני בארץ-ישראל, ובשדרות העירוניות במסגרתו, לפני קום המדינה, ואחריו.

המעגל המקומי – מקרי הבוחן – עוסק בתכנון העירוני בשתי הערים, ובשדרות העירוניות במסגרתו, לפני קום המדינה, ואחריו.

מתוך ההנחה שישנו קשר בין המעגלים, נבחנה המידה בה חילחלו אידיאולוגיות, גישות תכנוניות וגם דגמי תכנון מן העולם לארץ ישראל, ומה היתה ההשפעה של כל אלה על המתרחש בארץ, ובמעגל המקומי – ביישובים שבה. נבדקה גם האפשרות, שלצד הגורמים העולמיים נוצרו בארץ גם סיבות מקומיות להפסקת הקמתן של השדרות. והעיקר: נבחנה ההסתברות שאצל מקרי הבוחן יתגלו גורמים משלהם, שאינם קשורים לתהליכים הגדולים יותר – גורמים שהביאו להפסקת הקמתן של שדרות בתחומם.

כבר מתחילה עלתה ההשערה כי הפסקת הקמתן של שדרות עירוניות, בעולם ובארץ, נבעה הן מגורמים פוליטיים-חברתיים-תרבותיים והן מגורמים תכנוניים. יתרה מזאת – ההשערה היתה כי יש קשר בין הגורמים האלה לאלה. המחקר, אף שלא התעלם מן הגורמים הפוליטיים-חברתיים-תרבותיים, בחר להתמקד בעיקר באלה התכנוניים, הקרובים לתחום אדריכלות הנוף.

1.2 שאלת המחקר

מתוך ההשערה כי שינויים שחלו בתכנון העירוני, הם שהביאו לזניחת השדרות כדגם של רחוב עירוני וכי אלו הגורמים והשינויים אותם יש לחקור, נוסחה בשלבים הראשונים שאלת המחקר הבאה:

מה הקשר בין היעלמותן של השדרות, לבין שינויים שחלו בתכנון המרחב העירוני בישראל?

עם התקדמות המחקר, על מעגליו השונים, חולקה השאלה כך, שתתייחס לכל אחד מן המעגלים:

תרשים 1. שאלות המחקר על-פי מעגלי ההתייחסות. Scheme 1. Research questions according to circles.





פרקי המחקר שלהלן נועדו לספק תשובות, אחת לאחת, לשאלות המחקר האלו.

1.3 מהלך המחקר

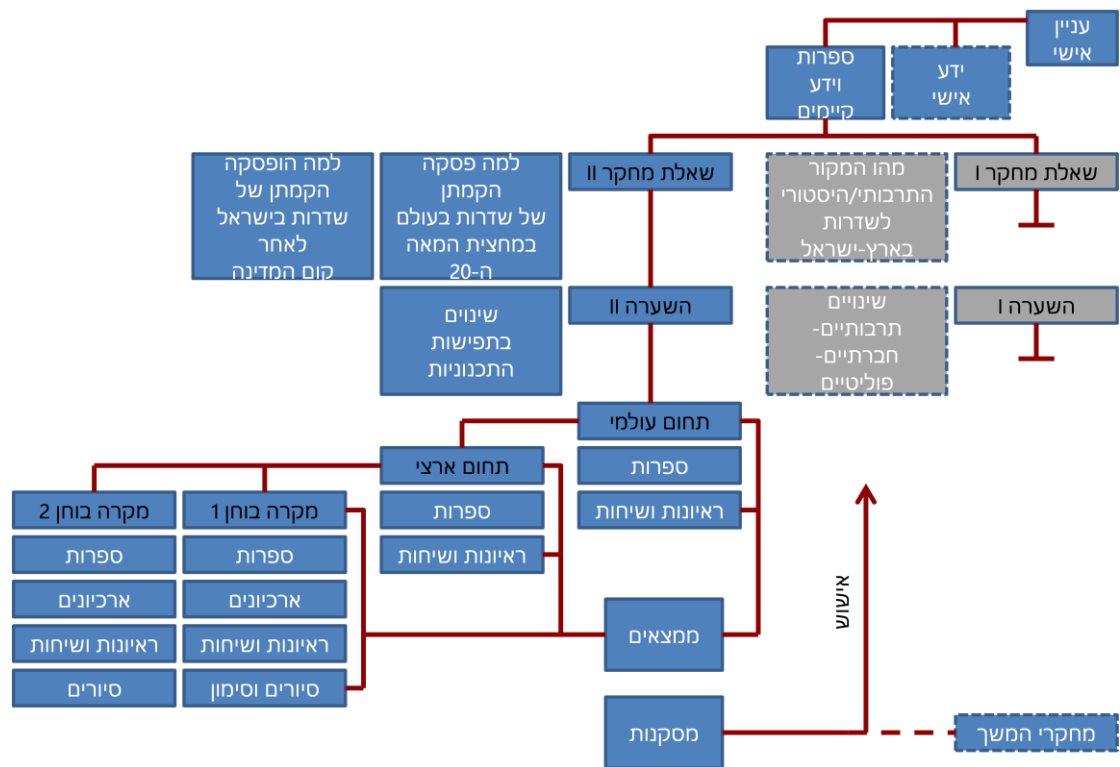
המחקר הוא מחקר איכותני בטיבו, והממצאים שלו מוצגים בהתאם.

המחקר הוא מחקר היסטורי בטבעו, הבודק תופעות ותהליכים שאירעו בעבר, הגם שלחלקם השפעות מתמשכות, וכמה מהם ניכרים גם בימינו. במהלכו של המחקר הלך והתגלה פועלם של אישי-מפתח בולטים, כל אחד בתחומו, בתהליכים שעברו ערים בעולם ובארץ, והתבררה השפעתם על הקמתן או על אי-הקמתן של שדרות עירוניות. המחקר הלך ופנה בשל כך לפרדיגמה האנושית, הרואה באישים מסוימים את מחוללי התהליכים והאירועים. האישים האלה לא פעלו, עם זאת, בחלל הריק, ומעשיהם התאפשרו בהתאמה לתהליכים ההיסטוריים ולנסיבות בהן הם פעלו. ההשפעה הגדולה של התהליכים והנסיבות ניכרת לכל אורך המחקר, וניתן לזהות, על כן, גם את הפרדיגמה המערכתית, בתוכן המחקר ובממצאיו.

תחילתו של המחקר בסקר ספרות ראשוני, וגישושי מחקר נוספים, שהביאו לראיה מלאה יותר של הנושא ובעקבות כך – למיקוד שאלות המחקר. השערות לגבי תשובות אפשריות, שעלו בתחילת המחקר – נבדקו במהלכו. סקר הספרות, שנמשך לאורך המחקר כולו, ושיטות מחקר נוספות הביאו לממצאים. הממצאים בעיקרם לא היו ישירים. מיעוטם נגע ישירות לשדרות עצמן. מקורות ספורים סיפקו תשובה ממוקדת – וחלקית – על שאלות המחקר. בשאר, היה צורך להוציא דבר מתוך דבר, ולבנות מכך תשובות קוהרנטיות ותקפות.

מן הממצאים האלה, הישירים, ובעיקר העקיפים, נגזרה שורת המסקנות, וזו הוצבה מול שאלות המחקר ומול ההשערות. המסקנות תמכו בהשערה הראשונית, אך פנו גם לכיוונים אחרים, צפויים פחות. את התפנית העיקרית למחקר סיפקו שני מקרי הבוחן, שהעניין בהם הלך והעמיק עם התקדמות המחקר. הממצאים והמסקנות שעלו מהם, תאמו בחלקם אלה שעלו מן המעגלים הרחבים יותר של המחקר, והאחרים נמצאו ייחודיים למקרי הבוחן (ראו להלן בפרקים 10.2, 10.4).

להלן סכמה עקרונית המתארת את מהלך המחקר:



תרשים 2. סכמת מהלך המחקר . Scheme 2. Research process

1.4 שיטות המחקר

במהלך המחקר ננקטו שיטות מחקר מחייבות ומקובלות:

קריאה וניתוח של ספרות מקצועית, כולל ספרי עיון, מאמרים מקצועיים וחיבורים אקדמיים. הספרות עוסקת בנושא המחקר ובכל נושאי הרקע שסביבו, בתחומים:

- תיאוריות ותפישות באדריכלות נוף
- תיאוריות ותפישות של תכנון עירוני
- תכנון עירוני בעולם
- עיצוב עירוני
- רחובות
- שדרות
- תכנון גנים
- היסטוריה והיסטוריה חברתית של הערים
- היסטוריה של ההתיישבות בארץ
- תכנון הארץ
- שיכון ציבורי בישראל
- תכנון הקיבוצים
- תולדות תל-אביב
- התכנון של תל-אביב
- תולדות בת-ים
- מתכננים בולטים בעולם ובארץ

בספרות המקצועית נכללו גם מספר כתבות בעיתונים וברשת, שהאירו פינות חשובות של נושא השדרות, וכן סרט תיעודי וסרטון ברשת.

ראוי לציין את מיעוט הספרות הממוקדת בנושא השדרות, ואת ההתייחסות המעטה והשטחית לנושא הזה בשאר הספרות המקצועית הרלוונטית.

סקירה וניתוח של חומר ארכיוני. פרסומים וכתבות בכלי תקשורת עירוניים – ובעיקר "ידיעות עיריית תל-אביב", בהמשך "ידיעות עיריית תל-אביב-יפו", פרוטוקולים, מכתבים, מפות ותוכניות ותמונות.

- ארכיון עיריית תל-אביב-יפו – מקור רב-ערך לחומר עבור המחקר הזה.
- ארכיון בת-ים ב"תרבוטק" – מקור צנוע אך חיוני.
- ארכיון אלכסנדר ברולד בספריה המרכזית של הטכניון – ובו התוכנית המקורית של ברולד ל"ג'בליה" – "בית וגן", לימים בת-ים.¹

בחינה, השוואה וניתוח של מפות ושל תוכניות. בהן מפות ותוכניות ערים, כולל ערים חדשות, מן העולם, תוכניות של פרברים ושכונות מן העולם, מפות ותוכניות ערים, ותיקות וחדשות, מן הארץ, תוכניות לחלקי ערים לאורך התקופות, תוכניות סטטוטוריות: תוכניות מתאר ותוכניות מפורטות לאורך התקופות, תוכניות להקמת פרברים ושכונות בארץ, תוכניות לקיבוצים, תוכניות פיתוח נוכחיות. מקורן ב-

- ארכיון ברולד. (ראו לעיל).
- ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
- אתר GIS עיריית תל-אביב-יפו
- מחלקת ההנדסה – תכנון של עיריית תל-אביב-יפו
- מחלקת ההנדסה של עיריית בת-ים
- ספרות מקצועית
- אתרים ברשת
- משרדי תכנון נוכחיים

סקירת תמונות וגלויות שמקורן:

- ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
- ארכיון "עמותת ותיקי בית וגן"
- תמונות אישיות של אנשי בת-ים
- תמונות היסטוריות שהעביר צבי קנוניץ
- תמונות וגלויות מן הרשת
- אוסף הגלויות שלי

ראיונות פנים אל פנים (לרוב) או טלפוניים. עם:

- אנשי אגף התכנון ואגף השיכון - שמואל יבין ואבי מאיר, ממשיכו של יצחק פרלשטיין
- מהנדסי עיר ומתכננים במחלקות ההנדסה בעבר ובהווה
- מתכננים נוכחיים העוסקים בתכנון עירוני ובתכנון שדרות
- אנשים שגדלו כילדים בתל-אביב: שושנה אולשטיין שגדלה בסומייל, וכאלה שגדלו לצד ה"צפון החדש", וב"צפון הישן" לאורך השדרות
- אנשי "עמותת ותיקי בית וגן", וכאלה שגדלו בעיר לצד השדרה

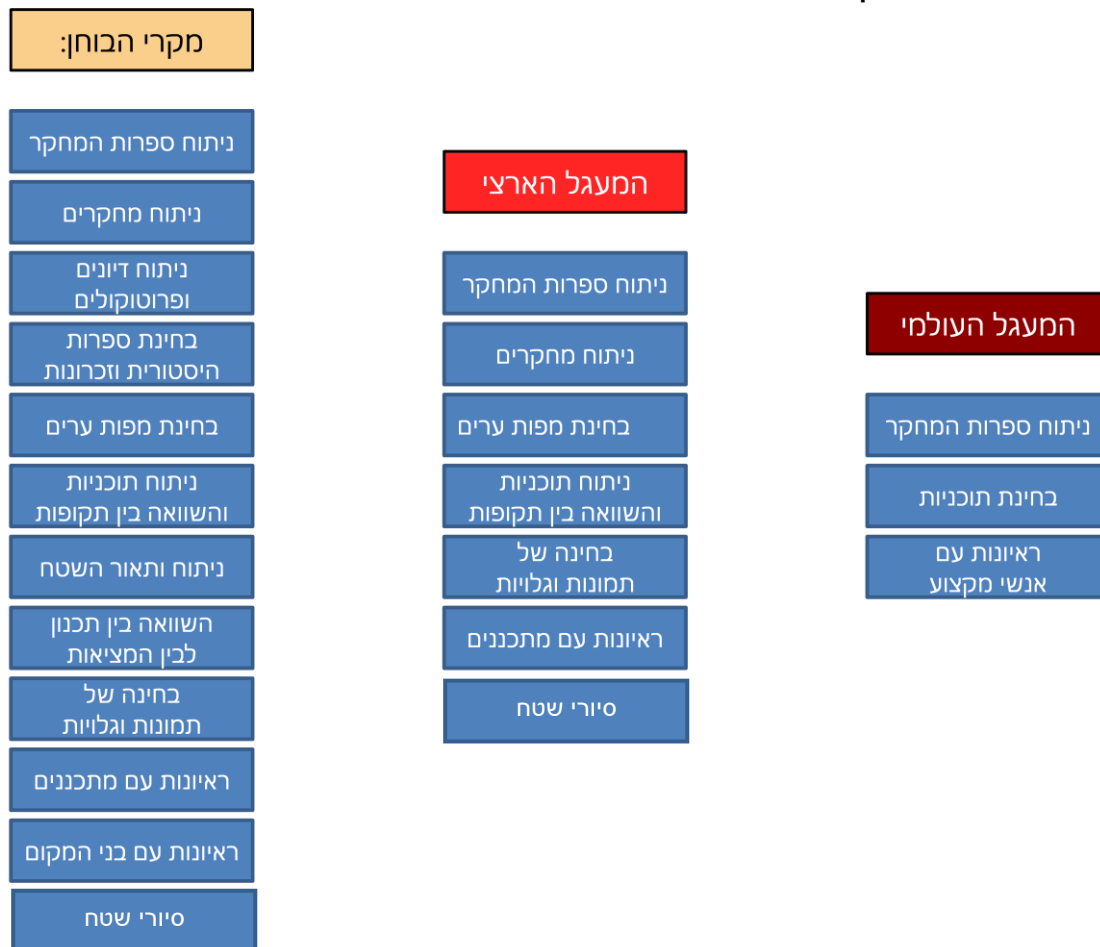
¹ התוכנית הזאת נוגדת את הטענה, המופיעה גם בספרות, כי את התוכנית ל"בית וגן" הכין קאופמן. מקור הטענה, כנראה, בעותק של התוכנית, או של גרסה שלה, שנמצא בידי קאופמן. עותק זה נשלח אליו בידי ברולד, במסגרת תפקידו של קאופמן ב"הכשרת היישוב", או כהחלפת דעות והתייעצות בין עמיתים. התכתבות בעניין זה נמצאת בארכיון ברולד. אנשי "בית וגן" עצמם קיימו קשר עם קאופמן, וזאת עילה נוספת לטענה.

סיורים באתרים למטרת קריאה ותיעוד שלהם

- ב"צפון החדש" של תל-אביב
- בבת-ים
- לאורך כל השדרות של תל-אביב-יפו, כולל סימון ומיפוי של כל מיני העצים
- בשדרות נבחרות ברחבי הארץ

להלן תרשים של כל שיטות המחקר שננקטו במהלכו, על פי המעגלים השונים של יעדי המחקר. מן התרשים עולה כי ככל שירד קנה-המידה, עלתה ה"רזולוציה" של המחקר והוא נעשה יותר מגוון ויותר מפורט.

תרשים 3. שיטות המחקר . Scheme 3. research methods



1.5 בחירת מקרי-הבוחן

מקרי-הבוחן היו אמורים לבחון בקנה-המידה המקומי, את השאלה מדוע לא הוקמו שדרות עירוניות בישראל לאחר קום המדינה. מקרי-הבוחן היו עשויים לתמוך בממצאים ובמסקנות העולים מבדיקת שאלות המחקר במעגלים הגדולים יותר – העולמי והארצי, ולהציע תשובות נוספות.

הישובים העירוניים הפוטנציאליים לשמש כמקרי בוחן נבדלו אלה מאלה בשורה של משתנים. על מנת לבדוד ככל האפשר את המשתנה העיקרי בשאלת הקמת השדרות – הוא המשתנה של תקופת

הבניה: לפני קום המדינה או לאחריה, הצבתי בתחילת התהליך כמה קריטריונים לגבי שאר המשתנים, לבחירת מקרי-הבוחן:

- היה על מקרי-הבוחן להיות ישובים עירוניים המתוכננים מראש ככאלה.
- חלקים מהם נבנו לפני קום המדינה, וחלקים חדשים נוספו אליהם ברצף בנוי לאחר קום המדינה.
- אופי הבניה ודגם הבניה לאחר קום המדינה, דמו לאלה שהיו נהוגים קודם לכן.
- וכאן הנקודה העיקרית: בעוד שבחלקים שנבנו לפני קום המדינה הוקמו שדרות עירוניות, הרי שבאלה הדומים, שנבנו לאחר קום המדינה, לא הוקמו שדרות כאלו.

קריטריונים אלה לבחירת מקרי-הבוחן הוציאו מן האפשרות ערים וישובים עירוניים רבים בארץ:

- ערים חדשות או ישובים עירוניים חדשים, שנוסדו לאחר קום המדינה. אלה נבנו, כמתואר בפרק 7, העוסק בישראל שלאחר קום המדינה, על קרקעות ממשלתיות (ובכללן על קרקעות נטושות) על פי תפישות תכנוניות חדשות. באלו לא הוקמה ולו שדרה עירונית אחת.
- שכונות חדשות של שיכונים שנבנו לצד הערים הותיקות, אף הן על קרקע ממשלתית ובבניה ציבורית – כיחידות שכונות בועתיות, ללא רחובות של ממש וללא חלוקה למגרשי בניה (פרצלציה).
- ערים או ישובים עירוניים ותיקים², שלא תוכננו מראש ככאלה, ובהם המושבות הראשונות, וכן יישובים מאוחרים יותר, שנשאו בתחילתם אופי חצי-חקלאי, ושהתפתחו בהדרגה לערים. (מרביתן של הראשונות נטולות שדרות, בעוד במאוחרות קיימות כאלו).
- ערים ותיקות, שקמו כתוצאה של מיזוג שכונות נפרדות, ולא על בסיסה של תוכנית משותפת.
- ערים ותיקות שהוקמו על בסיס של תוכנית ראשונית מסודרת, אך ללא שדרות עירוניות.
- ערים ישנות³ בהן הוקמו לפני קום המדינה שכונות חדשות ומתוכננות, ובהן שדרות בעלות אופי שכונתי. על פניהן של אלו הועדפו שדרות עירוניות, המהוות רחובות מרכזיים בעריהן.

להלן טבלה המציגה את אופן בחירת מקרי-הבוחן – מתוך הערים הישנות או והוותיקות:

ללא שדרות	שכונות שדרות	שדרות מרכזיות	תוכננה מערכת של שדרות	בחלקים הוותיקים הוקמו שדרות	תוכננו והוקמו מראש כיישוב עירוני	תוכננו והוקמו לפני קום המדינה	
●		●	● ⁴	●	●	●	בת-ים
●					●	●	גבעתיים
●		●		●		●	הרצליה
●		●		●		●	חדרה
●					●	●	חולון
●	○			●		● ⁵	חיפה

² שהוקמו לפני קום המדינה

³ שהוקמו לפני ההתיישבות הציונית

⁴ תוכננה מערכת שדרות אך הוקמה רק שדרה אחת

⁵ עיר ישנה, לפני ההתיישבות הציונית

לאחר קום המדינה הוקמו חלקים בבניה דומה (ללא שדרות)	שדרות שכונתיות	שדרות מרכזיות	תוכננה מערכת של שדרות	בחלקים הוותיקים הוקמו שדרות	תוכננו והוקמו מראש כיישוב עירוני	תוכננו והוקמו לפני קום המדינה	
	○ ⁷			●		● ⁶	טבריה
●	○			●		● ⁸	ירושלים
●						●	כפר-סבא
●		●		●		●	נהריה
●					●	●	נתניה
●		●	●	●	●	●	עפולה
●						●	פתח-תקוה
●		●	●	●	●	●	קרית-אתא
● ⁹		●	●	●	●	●	קרית-ביאליק
●		●	●	●	●	●	קרית-חיים ¹⁰
● ¹¹		●	●	●	●	●	קרית-מוצקין
●						●	ראשון לציון
●						●	רחובות
●					●	●	רמת-גן
●		●	● ¹²	●		●	רמת-השרון
●		●	●	●	●	●	תל-אביב (-יפו)

Table 1. Method of selecting the test-cases

טבלה 1. אופן בחירת מקרי-הבחון

האפשרויות למקרי הבחון הצטמצמו, על-פי הטבלה, לערים ספורות: תל-אביב ובת-ים, וכן עפולה וקריות המפרץ. סיפור תכנון של עפולה ושל הקריות נראה לי רחב ומורכב ביחס לשאלת המחקר המתמקדת בשדרות. נבחרו, על כן, "הצפון החדש" של תל-אביב, והעיר בת-ים, שענו באופן מלא על הקריטריונים שהוצבו לבחירה.

שלב הרקע של המחקר מתחיל בפרק הבא – המציג את השדרות.

⁶ עיר ישנה, לפני ההתיישבות הציונית

⁷ השדרה הוקמה בשכונה עברית חדשה, צדדית למרכז העיר. השכונה הפכה למרכזית בהמשך

⁸ עיר ישנה, לפני ההתיישבות הציונית

⁹ לאחר קום המדינה הוקמו שדרות שתוכננו קודם לכן

¹⁰ עד 1950 יישוב עצמאי

¹¹ לאחר קום המדינה הוקמו שדרות שתוכננו קודם לכן

¹² שתי שדרות המהוות המשך זו לזו

חלק ראשון: המעגל העולמי

פרק 2 שדרות

2.1 הקדמה

שורות העצים המוליכות ממקום למקום, בנוף הפתוח או בתוך סביבה בנויה, הן נוף-תרבות, מעשה ידי אדם, בעל שורשים בעבר. ישנם ממצאים המעידים על קיומן של שדרות עצים טקסיות במצרים הקדומה.¹ קיימות שדרות של עצים גם בתרבויות המזרח והמזרח הרחוק. שדרות העצים, מן הדגמים השונים, נחשבות, עם זאת, כנוף אירופי בעיקרו: נטיעתם של עצים בשורות רצופות אחידות, בנופים כפריים כמו גם בתחומי הערים באירופה, היא ביטוי לשליטה בנוף ולשאיפה מודעת ומכוונת לעצבו. שאיפה זו הינה חלק מן המגמה לסדר, לשליטה ולהיגיון האופיינית לרוח העת החדשה באירופה, ששורשיה בתקופת הרנסאנס. במאות השנים האחרונות, התפשטו שדרות, יחד עם האירופים, ליבשות נוספות בהן הם שלטו והתיישבו. כך הגיעו שדרות גם אל ארץ-ישראל.

באירופה ובעולם מוכרים כמה דגמים טיפוסיים של שדרות: שדרות המלוות דרכים, שדרות המלוות תעלות של מים, שדרות בגנים ובפארקים, ושדרות שהן חלק מן הרחובות בתוך יישובים – רובן של אלו הן שדרות עירוניות. בכל אחד מן הדגמים האלה יש לשורות העצים תרומות רבות-ערך: תרומה חזותית, ותרומה פונקציונלית, ובכללה תרומה מוכחת למיקרו-אקלים ולסביבה.

השדרות מן הדגמים האלה, שהתפתחו בארצות שונות, ובתקופות שונות, זכו לשורה של מונחים וכינויים, הגורמים לבלבול רב. פרק-המשנה הבא נועד להשליט מעט סדר בנושא.

2.2 מה הן שדרות

במילון אבן שושן מוגדרת שדרה כ"שורה, דברים ערוכים בסדר מסוים בזה אחר זה", וכן כ"שורת עצים לאורך רחוב או משני צדדיו". הפירוש העברי למילה מתייחס תמיד לשורה מסודרת או לטור, ואף שהוא פונה גם לאפשרויות שאינן עצים, וזולג לעיתים לכיוונים בלתי צפויים ("שדרת הפיקוד", "שדרת המעצבים" בקניון), הרי שמרבית האנשים יזהו את המילה עם שורה סדורה של עצים, ובמיוחד כשהמילה מופיעה ברבים: "שדרות". בשנים הראשונות למדינה, עת ניטעו שורות של עצים, בעיקר איקליפטוסים, לאורך הדרכים הבינעירוניות ברחבי הארץ כולה, כונו גם הן שדרות. כיום פחתו העצים שלאורך הדרכים, והשם "שדרות" הצטמצם בארץ לרחובות שבמרכזם (לרוב), או בצידם, שורות של עצים. זוהי גם ההגדרה העממית המוכרת של המונח, המצטמצמת ל"רחוב שבמרכזו שורת עצים". לעיתים רחוקות יותר נקראים כך גם רחובות ראשיים או כבישים עירוניים שונים מאלה, גם כשאין לאורכם שורות של עצים. רחובות או כבישים אלה קשורים, עם זאת, כמעט תמיד, בפסי ירק כלשהם.

בשפות אירופיות המצב מסובך הרבה יותר. כמה מונחים שונים זה מזה, ונרדפים, בשפות אלו משמשים לתיאור של דגמי רחובות דומים. ועוד: אותם מונחים עשויים לשמש גם לרחובות שאינם כלל שדרות. המערכת המבלבלת הזאת היא תוצאה של התפתחות הנוף האירופי, ושל ערים אירופיות ואחר כך גם של אלו האמריקניות במשך מאות שנים.

¹ שרידים נתגלו בחזית מקדש חתשפסות. חיוטין 1996

המילה boulevard החלה כמונח צבאי לחומות העיר, והתגלגלה לתיאור של רחובות טבעתיים גדולים שהחליפו את אותם ביצורים. כך ה-"Grand Boulevards" שסביב פריס, שבעקבותיהם החלו לנות boulevard כל רחוב טבעתי או רחוב ראשי רחב בעיר במאה ה-19.² המילה avenue, שראשיתה בדרכים מלוות בעצים מחוץ לערים, המשיכה כמונח המתאר רחובות ראשיים וגדולים בערים, עד כי הפכה נרדפת לגמרי למילה boulevard. כך, רובם של הרחובות הייצוגיים שפרץ הבארון ז'ורז' אז'ן אוסמן (George Eugene Haussmann) בפריס במחצית השניה של המאה ה-19 (ראו פרק 3.3) קרויים בכלל avenue. שני המונחים האלה החליפו מונחים ותיקים יותר, ששימשו לתיאורן של שדרות בתקופות מוקדמות יותר: alee, cours, mail. כמה שדרות ותיקות כמו קור מירבו (Cours Mirabeau) באקס-אן-פרובנס, בתואי מן המאה ה-17, ובמתכונתה הנוכחית מן המאה ה-19³ – משמרות מונחים אלו (ראו פרק 3.2).

כפילות השימוש בשני המונחים המתחרים הביא להקמתה של ועדה בפריס ב-1864 וזו המליצה כך: רחובות ראשיים רדיאליים, חוצים, או מוליכים אל מונמנט עירוני – ייקראו avenue. רחובות טבעתיים, המחליפים את תוואי החומות, או המזכירים אותם – ייקראו boulevard. מחוץ לפריס לא הקפידו לעקוב אחר ההמלצות. השם boulevard המשיך להינתן לרחובות גדולים כדי להקנות להם יוקרה וכדי לתרום להצלחתם.⁴

משעברו המונחים האלה לארצות-הברית גבר אי-הסדר. שם הותאמו המונחים לשדרות לדגמי הרחובות המקומיים, כש-avenue מציין רחובות לתנועה, boulevard מציין המשכים ירוקים של הפארקים, ואילו המונח החדש parkway מציין, החל מ-1910, דרכים נטועות היוצאות אל הפרברים, או אל הסביבה הכפרית, ועוברות בתוך נוף פתוח, ולעיתים לאורך תוואי נהרות.⁵ מונחים אלה – אף הם אינם מוחלטים. כך שני הרחובות הייצוגיים של ברוקלין, Eastern Parkway ו-Ocean Parkway (המוקדמים, אמנם, מ-1910), אינם דרכי נוף אלא דווקא שדרות עירוניות לכל דבר.⁶ ב-1927 נוספה ל-avenue ההגדרה כ-"דרך רחבה, הערוכה דקורטיבית באופן פורמלי, במיוחד עם חלל מגוון (park space) באמצעה". Francois Loyer הוסיף תיאור משלו לשדרות: "הרחובות האלה מתוכננים לא כיחידה אחת אלא כ-3 דרכים נפרדות: שתיים להולגי רגל, ואחת לרכב, עם הפרדה של שורות עצים".⁷

לאחר מלחמת העולם ה-2 חזרו לשימוש המונחים מן העבר: mail ו-cours. המונחים avenue ו-boulevard המשיכו לשמש במקביל לרחובות דומים. ייחוס השם boulevard לרחובות, גם כאלה שאין בהם שורות של עצים, מהווה כיום, בעיקר באירופה, כלי שיווקי, המכוון לייחס לרחובות כאלה את ההילה והיוקרה של השדרות האמיתיות, המקוריות, המהוות מודל נחשק.⁸

על מנת למנוע התפזרות מיותרת של המחקר, מתמקד המחקר בהגדרה ברורה:

² Darin 2004

³ Jacobs A.B. 1993

⁴ Darin 2004

⁵ Kostof 1991, Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

⁶ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

⁷ Jacobs A.B. 1993

⁸ Darin 2004

שדרה

לצורך מחקר זה:

שורות של עצים (יותר מ-2)

שביניהן מתקיימת פעילות אנושית

כך יוצאות מכלל הדיון שורות של עצים שניטעו, למשל, בנוף החקלאי כשוברי רוחות בלבד.
ועוד: בשורות העצים נדרשת מידה של סדר, של אחידות ושל קצב, על מנת להיקרא שדרה.

2.3 שדרות לאורך דרכים ולאורך תעלות

שדרות עצים המלוות דרכים בנוף הפתוח הן נוף אירופי מובהק. כבר החל במאה ה-15 ניטעו שורות עצים לאורך שבילים, העוברים בתוך מטעים, כרמים ושטחי ציד,⁹ ובמאה ה-16 ניטעו שדרות עצים המקשרות בין ארמונות או וילות לבין כפרים או עיירות סמוכים, או אל היערות שבתחומי האחוזות. שדרות המלוות דרכים כפריות וחקלאיות התפשטו כך בכל רחבי היבשת.¹⁰

במאה ה-17 ניטעו עצים לאורך כל דרכי הדואר. זה היה אמצעי של השליטים להנכיח את שליטתם במרחב. דרכים כפריות, הנטועות בעצים גבוהים לאורכן (איורים 1, 2) הפכו כך לשיטה לאורכה ולרוחבה של אירופה, וניתן להם השם avenue. הדרכים הנטועות האלו הגיעו אל הערים. וכאן נוצר חיבור עם השדרות העירוניות: משגדלו הערים והתרחבו, נכללו הדרכים האלו כחלק מן המערכת העירונית. הרחובות האלה, ישירים ונטועי עצים, הפכו לשדרות עירוניות, תוך טשטוש ההבדל בין השם "avenue", לבין השם שניתן עד אז לשדרות שהיו כבר בערים – "boulevard".¹¹

דרכים נטועות בנוף הפתוח, שרוחבן צר לרוב, ניתן לפגוש בכל אירופה. העצים שלאורכן אחידים ובמרחקים קבועים, וכשהם מבוגרים – הם יוצרים חופת עצים רצופה מעל לדרכים. מיני העצים מסורתיים וטיפוסיים: עצי אשור עתיקים נטועים לאורך דרכים צדדיות באנגליה, עצי דולב נישאים מלווים דרכים כפריות בצרפת, ועצים מפוארים של אורן הצנובר מקשטים דרכים בטוסקנה ובחבלים נוספים של מרכז איטליה. הפיתוח הנרחב ביבשת, הרחבתן של דרכים, והפיכתן של רבות מהן לדרכים מהירות מעמידים בסכנה את הדרכים הנטועות. מועצת אירופה ו"ועדת הנוף האירופי" (European Landscape Convention) קיימו ב-2009, בסטרסבור שבצרפת, כנס שכותרתו "תשתיות דרכים: שדרות עצים בנוף" (Road Infrastructures : Tree Avenues in the Landscape). אחת ממטרותיו העיקריות של הכנס – קיומו ושימורו של נוף-התרבות האופייני הזה.¹

Pradines 2009 1

⁹ Duempelmann 2009

¹⁰ Pradines 2009

¹¹ Kostof 1991



Figure 2. Figure 1. Tree avenues along roads in Europe . שדרות לאורך דרכים באירופה . איור 1. איור 2.



Figure 4. Figure 3. Tree avenues along canals in Europe. שדרות לאורך תעלות באירופה . איור 3. איור 4.

דגם נוסף של שדרות, שמלווה אף הוא תשתיות, הוא שדרות הנטועות לאורך תעלות-מים (איורים 3, 4). אלו תעלות ישרות לרוב, שנחפרו להסדרת הניקוז בחבלי-ארץ שופעי מים, או לצורך שיט, כחיבור בין נתיבי מים אחרים. גם כאן מדובר בשדרות עצים, בנוף הפתוח, הנטועות בקווים מסודרים ורצופים. אלא שסיפורן ההיסטורי, והמניעים לנטיעתן עשויים להיות שונים. אפשר לראות בנטיעה הזאת חזרה על נוף עצי צפצפה, ערבה, או עצי גדה אחרים, הצומחים בטבע לאורך נחלים. שורות של עצי ערבה ניטעו במכוון, לאורך דורות, באזורים כפריים באירופה, לצד נחלים ותעלות. את

צמרותיהם נהגו הכפריים, והם עושים כך עד היום, לקצץ תדיר, ולעודד בכך צימוח מתמיד של ענפים ארוכים ודקים, כדי להכין מהם נצרים. לנטיעה של שורות מסודרות של עצים לאורך תעלות-המים יכולות להיות מטרת שימושיות נוספות: האחת היא ייצוב וחיזוק דפנות התעלות, והשניה היא סימון מרחוק של תוואי התעלות בנופים השטוחים הרחבים. על כל אלה נוספת התרומה העיצובית-חזותית של השדרות האלו לנוף. נטיעה שימושית כזאת, שיש לה מסורת בת דורות, נכללת, על-פי UNESCO, בהגדרה של "נוף-תרבות אורגני-המשכי", לצד היותה גם "נוף-תרבות מעוצב".

נוצר כאן קשר מעניין לשדרות העירוניות. בתוואי בו עוברות היום שדרות ה-רמבלס בברצלונה, הולך קודם, אל עבר הים, ערוץ מים (כנראה תעלה), שעבר מחוץ לחומות העיר. ערוצים ותעלות כאלה בספרד נטועים לאורכם, באופן מסורתי, בעצי דולב. משנתרחבה העיר אל מעבר לחומות, הפך הערוץ לרחוב, המוליך, על גבי אותו התוואי, לכיוון הים. לאורך הרחוב ניטעה שדרה עירונית – גם היא של עצי דולב. מלבד היותו עץ יפה ומוצלח, יש בבחירתו של הדולב שימור של זיכרון היסטורי וסביבתי.¹

Jacobs A.B. 1993 1

2.4 שדרות בגנים ובפארקים

שדרות עצים, החוצות פארקים וגנים, הן דגם נופי מוכר ברחבי העולם. שדרות של עצים מקשטות גנים מן המזרח. שדרות של עצי קריפטומריה נטועות בגני מקדשים ביפן, ושדרות של עצי ערבה מפארות גני ארמונות סיניים. שדרות של עצים – בעיקר ברושים ותמרים – מלוות באורח מסורתית תעלות של מים בגני פרסיים היסטוריים באירן.¹²

תחילתן של שדרות כאלו באירופה, בשורות של עצים שניטעו בגנים פורמליים – כולם גני ארמונות – באיטליה ובצרפת שנקראו Alee.¹³ את החשובים והמפורסמים שבגני הארמונות בצרפת, תכנן במאה ה-17 אנדרה לה-נוטרה (Andre Le Notre). שדרות עצים מצלות נשתלו בגני הארמונות האלה, ובגני ארמונות ברחבי היבשת. רבים מגני הארמונות הפכו עם הזמן לגנים הפתוחים לציבור, על השדרות המפארות אותם. ידועות במיוחד בפריס, הן השדרות הישרות, החוצות את גני לוקסמבורג (Jardin du Luxembourg) (איור 5) ואת גני הטילרי (Jardin des Tuileries) – האחרונים הם על-פי תכנונו של לה-נוטרה. לשדרות האלו, העוברות בגנים מרכזיים, נוצר חיבור עם השדרות העירוניות: המשכים שלהן הפכו לעיתים לשדרות עירוניות ראשיות. שדרות השאנז אליזה, תוכננו, כך, כהמשך ישיר לשדרות של גני הטילרי. אל אחוזות ברחבי אירופה, הנמצאות מחוץ לערים, הגיעו שדרות עצים שליוו את דרכי הגישה אליהן, ואלו המשיכו בתוכן כבר כשדרות בגן. מאירופה נדדו שדרות כאלו לאחוזות ברחבי העולם החדש, והן מהוות עד היום דגם נופי טיפוסי בארצות-הברית, במיוחד באזורים הוותיקים של הדרום (איור 6).



איור 6. גן אחוזה בטקסס
Figure 6. Estate park in Texas



איור 5. גני לוקסמבורג
Figure 5. Jardin du Luxembourg



איור 8. ריו-דה-ז'ניירו . Rio de Janeiro
Figure 8. Rio de Janeiro .



איור 7. פארק באלג'יר . Park in Algiers
Figure 7. Park in Algiers .

¹² Hobhouse 2003

¹³ Kostof 1991

בדרום אירופה קיבלו השדרות שבגנים אופי ים-תיכוני, או פרסי, וניטעו בהם ברזשים ודקלים. הצרפתים העתיקו את שדרות הדקלים היפות, ברחובות כמו בגנים, למושבותיהם החדשות בצפון-אפריקה. שדרות דקלים מרשימות כאלו חוצות את הפארקים הראשיים בערים, שנבנו בעיקרן בידי הצרפתים, דוגמת שדרות דקלי הווינגטוניה בפארק המרכזי – פארק ד'אסה-דו-המה (Jardin d'essai du Hamma) בעיר אלג'יר (איור 7), ובפארק ליוטי (Parc Lyautey), כיום פארק הליגה הערבית – (Parc de la Ligue Arabe), על פי תוכניתו של אלבר לפרד (Albert Laprade) מ-1919 בליבה של קזבלנקה.¹⁴

שדרת עצים ידועה, ומאוחרת יותר, מוליכה בקו ישר אל הפסל "אשה יושבת" של הנרי מור, בגן בית מילר שבקולמבוס, אינדיאנה (איור 9), אותו תכנן במחצית שנות ה-50 של המאה ה-20 אדריכל הנוף האמריקני דן קילי (Dan Kiley).¹ שדרה זו היא דוגמה לנוהג של דן קילי להשתמש בתוכניותיו באלמנטים גיאומטריים מובהקים, אותם שילב לעיתים, מעשה אומן, כמו גם בגן בית מילר, בקווים מעוגלים-חופשיים של שאר הגן.

Brown 2000 1

השלטון הקולוניאלי האירופי הביא איתו דגמי גינון פורמליים גם למושבות באזורים הטרופיים הרחוקים יותר של העולם. כך, למשל, ניטעו שתי השדרות המפורסמות של דקלי רומם הירקנים (*Roystonea oleracea*) (איור 8), החוצות כצלב את הגנים הבוטניים של ריו-דה-ז'ניירו,¹⁵ מאז ראשיתם ב-1690, וכן שדרות דקלים מפוארות, בקו ישר ובקו מתעגל, גם בגנים הבוטניים של העיר קנדי (Kandy) בטבורה של סרי-לנקה. בפארקים ברחבי אוסטרליה ניטעו שדרות זיכרון רבות להנצחת חללי מלחמת העולם ה-1.¹⁶

על שדרות בגנים בישראל – ראו בפרק 5.8.



איור 9. דן קילי: גן בית מילר . Figure 9. Dan Kiley: garden of Miller House, Columbus, Ind .

¹⁴ Cohen, Eleb 2002
¹⁵ Jacobs A.B. 1993
¹⁶ Spencer 1986

2.5 שדרות עירוניות

שדרות עירוניות התפתחו לאורך מאות שנים, הן באורח בלתי מכוון, בו "נבלעו" דרכים נטועות בשדרות עצים בתוך הערים ההולכות ומתרחבות, ונכללו כך בתוכן, והן באופן מכוון, במטרה ליצור רחובות יפים ומוצלים. אלו שדרות עצים המשולבות ברחובות בערים, בשכונות שבערים, בעיירות ואפילו ביישובים כפריים. במסגרת המחקר נוסחה גם לאלו הגדרה, במטרה לתחום את מושאי המחקר:

שדרה עירונית
לצורך מחקר זה:
רחוב ובו שורות של עצים
שביניהן מתקיימת פעילות אנושית
(אך לא נסיעה)

המחקר עוסק, אם כן ברחובות בהם נטועות שורות של עצים. החשוב הוא, שבין שורות העצים האלו תוכל להתקיים פעילות של אנשים – בעיקר פעילות של פנאי ושל בילוי.

לפי הגדרה זו, גם רחובות ובהם מדרכות רחבות כשבכל אחת מהן יותר משורת עצים אחת, כשאלו מאפשרות תנועה ופעילות של אנשים ביניהן – ייחשבו כאן לשדרות עירוניות. שדרות שאנז אליזה (Avenue de Champs-Elysees) בפריס (**איור 219** עמ' 226), ורחוב מרקט (Market Street) בסן-פרנסיסקו, במתכונתם המחודשת משנות ה-90 של המאה ה-20, עם כמה שורות של עצים לאורך המדרכות הרחבות, הם דוגמאות מוצלחות לרחובות כאלה.

Jacobs A.B., Rofe ו-Macdonald, מסווגים את דגמי השדרות העירוניות (**איור 10**):¹⁷

שדרת אמצע ("שדרת האי המרכזי", Center median boulevard) - היא רחוב בו שדרת עצים רחבה ופעילה ממוקמת במרכזו, בין מסלולי תנועת הרכב (**איור 11**) (כאן אין הכוונה לרחובות עם פסי גיבון בלתי-פעילים באמצעם, כאלה המשמשים לקישוט בלבד).

1

שדרת רחוב (Boulevard street) – היא רחוב בעל מדרכה (מורחבת) ובה שורת עצים אחת או כמה שורות כאלו (**איור 12**). (במקרה של שורת עצים אחת – מדובר ברחוב נטוע רגיל, שאיננו עומד בהגדרה שלעיל, ואיננו נכלל במחקר).

2

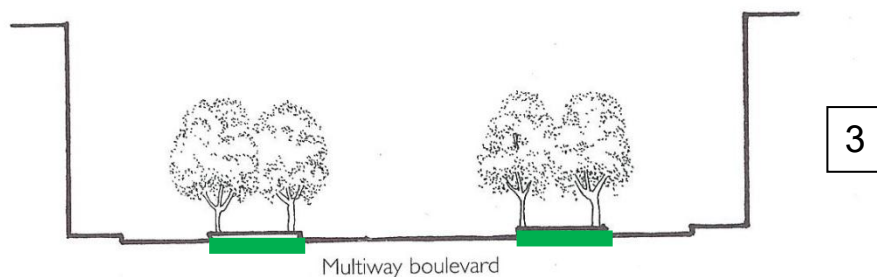
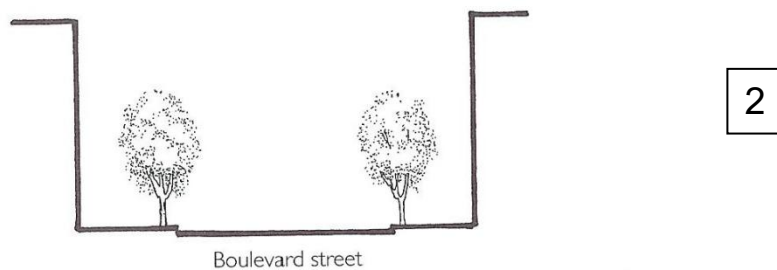
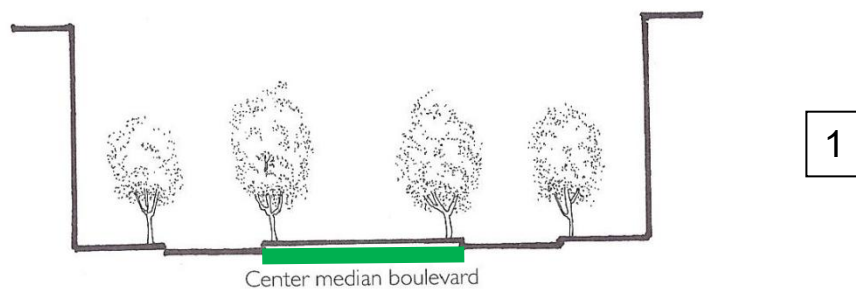
שדרה רב-מסלולית (Multiway boulevard) - היא רחוב רחב מאד, מרובה מסלולי תנועה, המופרדים למסלולים מהירים באמצעו של הרחוב, ולמסלולים איטיים, המשמשים לגישה, בצידי הרחוב (**איור 13**). בין אלה לאלה מפרידים פסי גיבון, פסי עצים ולפעמים גם פסי-שדרה של ממש המקיימים תנועה של הולכי רגל ושל אופניים. בעבר עברו בחלק מפסי-השדרה האלה מסלולים של קרוניות-רחוב (streetcars).

3

למרות שהם אינם מציינים אותה, ראוי לכלול כאן גם **שדרת צד**, בה פס השדרה, הנטוע והפעיל, צמוד לצידי האחד של הרחוב (ראו שדרות דוד המלך בפרק 8.7).

4

¹⁷ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002



איור 10. דגמי שדרות עירוניות על-פי Jacobs A.B., Macdonald, Rofe
 Figure 10. Types of urban boulevard according to Jacobs A.B., Macdonald, Rofe

השדרות החשובות והמוכרות בעולם משתייכות לשנים מן הדגמים: שדרת אמצע [1] דוגמת – ה- רמבלס בברצלונה, שדרות אונטר-דן-לינדן בברלין, ושדרות קומנוולת' בבוסטון, ושדרה רב-מסלולית [3] דוגמת – ה-דיאגונל בברצלונה, רינגשטרסה ב-ווינה, אושן פארקוויי ו-איסטרן פארקוויי בברוקלין. השדרות העירוניות בישראל הן בעיקרן שדרות אמצע, עם כמה שדרות צד יוצאות-דופן. שדרות רב-מסלוליות לא הוקמו כלל בארץ (ראו פרק 5).

להתפתחותן ולהתפשטותן בעולם של השדרות העירוניות מיוחד הפרק הבא – פרק 3.



1

Figure 11. Center median boulevard

איור 11. שדרת אמצע



2

Figure 12. Boulevard street

איור 12. שדרת רחוב



3

Figure 13. Multiway boulevard

איור 13. שדרה רב-מסלולית

2.6 ערכן של השדרות העירוניות

לשדרות העירוניות חשיבות ותרומה משמעותית למערך העירוני. אלן ב. ג'ייקובס המתאר את התכונות ואת האיכויות, ההופכים רחובות ל"גדולים" (great – במובן של דגולים, בולטים, ראויים לציון, נעלים על אחרים...), מזהה בשדרות רבות את התכונות האלו. יתרה מזאת: הוא קובע כי השדרות העירוניות, מעצם מהותן, נושאות איכויות כאלו של "גדולה".¹⁸

שדרות רבות הן רחובות חשובים ומרכזיים, המהווים את ליבו של שלד הרחובות של הערים, ומעניקים להן מבנה ובסיס. המרכזיות שבהן, מקשרות בין יעדים עירוניים בעלי חשיבות. לאורך ה-רמבלס בברצלונה תיאטרון מרכזי ושוק ציבורי. הרינגשטרסה בווינה מקשר את האופרה, העיריה, הבורסה, האוניברסיטה, הפרלמנט וכמה מוזיאונים.¹⁹ השדרות הן, במקרים רבים, הרחובות הבולטים בסביבתם. הן רחבות יותר משאר הרחובות, נמשכות לאורך ניכר, ומהוות מוקד להתייחסות ולהתמצאות. כך רחוב מרקט שבסן-פרנסיסקו. כך גם, באופן בולט, שדרת ה-רמבלס שבברצלונה, שממדיה כה מנוגדים לרחובות הצרים שמשני עברה, עד כי היא זאת שמעניקה אוריינטציה לכל סביבותיה.²⁰

בנוסף לאלה: בשדרת העצים, באמצעו של הרחוב או בצידו, ניתן לראות מעין פארק עירוני ליניארי, החודר אל תוך המרקם הבנוי של העיר, על שלל שימושיו. בעוד שטחים ירוקים מדגמים אחרים יוצרים הפוגה בפעילות העירונית שסביבם, יש בשדרות דוגמא דווקא לאלמנט ירוק, "פארקי", המעורב בשימושי העיר – מגורים, עסקים, קניות ובילוי – מבלי לקטוע אותם.

השדרות, מעצם טבען, הן דוגמא לעירוב שימושים. הן מערבות לאורכן סוגים שונים של תנועה: תנועת כלי רכב, ולעיתים גם תנועה של קרוניות-רחוב או של רכבות קלות (איורים 220 221), תנועת אופניים וגלגיליות, ותנועה של הולכי רגל. שדרת העצים עצמה מהווה מוקד משיכה להולכי רגל. ברינגשטרסה שבוינה, למשל, מהלכים יותר אנשים בשדרות האמצע הנטועות מאשר במדרכות הצדדיות.²¹ וכך קורה גם בשדרותיה המרכזיות של תל-אביב. במרכזי הערים נוספים לאורך השדרות השימושים העירוניים המגוונים: עסקים, מסחר, בידור ופנאי, מוסדות ומגורים. שדרות עירוניות מרכזיות כאלו, המייצגות עירוב שימושים, המציגות פעילות אינטנסיבית, המשלבות רחוב עם גן – מהוות ביטוי מוצלח ל"עירוניות".

ג'ייקובס טוען כי אנשים רבים שואפים למגורים עירוניים, ומעדיפים אותם על פני אפשרויות אחרות. העיר מאפשרת לאנשים כאלה להגשים חיים מלאים. אנשים עירוניים מעוניינים במפגש עם אנשים נוספים, וזה בדיוק מה שמאפשרים רחובות, ומאפשרות שדרות עירוניות: "רחובות עירוניים מהווים תרומה-רבתי לסוג חיים כזה" – חיים עירוניים.²²

שדרות עירוניות מספקות בלב הערים איים של נוחות ושל

ישנן הגדרות שונות לביטוי החמקמק "עירוניות", ולהגדרות מהותה של העיר עצמה, בהן של ל. ווירט' (L. Wirth): "התיישבות קבע, גדולה וצפופה, של פרטים מגוונים מבחינה חברתית", ושל לואיס ממפורד (Lewis Mumford): "נקודה של ריכוז מרבי לכוח ולתרבות של קהילה". היסטוריון האדריכלות ספירו קוסטוף (Spiro Kostof) מוסיף הגדרות נוספות, בהן איפיון על ידי מונומנטים, צרוף של בניינים ואנשים, היררכיה כלכלית והטרוגניות חברתית, והשתנות מתמדת של החברה והרעיונות שהיא מייצרת.¹ מתוך ההגדרות האלו ניתן לזהות "עירוניות" כצרוף של ריכוז, צפיפות, גיוון והישתנות. השדרות, התורמות לגיוון המרחב העירוני ולריכוז של פעילות, עשויות לחזק כך את אותה ה"עירוניות".

Kostof 1991 1

¹⁸ Jacobs A.B. 1993

¹⁹ Jacobs A.B. 1993

²⁰ Jacobs A.B. 1993

²¹ Jacobs A.B. 1993

²² Jacobs A.B. 1993

ביטחון. שורות העצים מספקים צל וקרירות בקיץ, והגנה מסויימת מפני רוחות וגשם בחורף. שורות הגזעים יוצרות הפרדה מתנועת הרכב, ואף מחסום בטיחותי מפניה, וכן מיסוך מסויים של תנועת הרכב. הן תורמות בכך לביטחון הממשי ולתחושת הביטחון של הולכי הרגל.²³

לשורות העצים תרומה אסתטית. שורות הגזעים הרצופות שבשדרות הן חלק מן הליניאריות המודגשת שלהן, יחד עם עמודי התאורה, הספסלים, פרטי הפיתוח, וקווי הריצוף והערוגות. ועוד: בשדרות בהן הבניינים שונים מאד אלה מאלה, תורמות שורות העצים לתחושה של אחדות ושל תאימות, ומסייעות להקנות לסביבתן את השלמות החזותית המבוקשת. היפות שבשדרות הן יותר מאשר רחובות רחבים. הן מעוררות תחושה של סדר, עם דגש על גדולה ועל הדר (grandeur).²⁴

ניתן לחלק כמה מן התרומות הבולטות של שדרות עירוניות על פי אופיין:

תרומות חברתיות-שימושיות:

- הן מהוות מרכז לפעילות אנושית
- הן משמשות למפגש חברתי
- הן מקשרות מוקדי עניין בעיר
- הן משמשות כטיילות עירוניות
- הן מגלמות עירוב שימושים וגיוון

תרומות פיסיות-אסתטיות:

- הן מספקות צל ונוחות אקלימית
- הן מעניקות חוויות אסתטיות

תרומות רגשיות-תפישיות:

- הן מייצגות את העיר ואת הדימוי שלה
- הן נחרטות בזיכרון
- הן מהלכות קסם...²⁵

2.7 העצים של השדרות

העצים הם המוטיב העיקרי בשדרות. תרומתם מתבטאת בשלל תחומים. מאסת העצים בכל שדרה, תורמת את חלקה להעשרת האוויר בחמצן, לקליטת אבק ומזהמים מן האוויר, להפחתת אפקט "אי החום העירוני", ולהפחתה מסויימת של רעשי העיר. מחקרים שנעשו בארץ הוכיחו את התרומה הגדולה של עצי השדרות לנוחות האקלימית של השוהים בהן.²⁶

לעצי השדרה השפעה על הרגשת ההולכים ביניהם. הם ממתנים את תחושת הרוחב של מסלולי התנועה. הצבע הירוק של העלווה מרגיע, והתנועה המתמדת שלה ושל הענפים מסננת את האור, ומשנה תדיר את דגמי האור והצל על הקרקע ועל הבניינים שלאורך השדרה.

²³ Jacobs A.B. 1993

²⁴ Jacobs A.B. 1993

²⁵ Jacobs A.B. 1993

²⁶ פוצ'טר, שעשוע-בר 2009, פוצ'טר, פעמוני, יעקב, לונקה, ביתן. ראו גם פרק 6.7

לעצי השדרה תרומה מכרעת לעיצובן של השדרות. השורה הרצופה של הגזעים יוצרת רושם רב. הליכה ביניהם נדמית כהליכה בתוך סטיו של עמודים. כשהעצים נטועים בשורות מסודרות, רצופות ללא קיטוע, וצפופות, וכשצמרותיהם גבוהות, ומתאחדות לחופה רצופה – תרומתם העיצובית היא במיטבה.²⁷

הדולב האדרי (*Platanus acerifolia*) הוא, כנראה המין המקובל ביותר כעץ שדרה באירופה. עצים ממין זה נטועים לאורך ה-רמבלס ולאורך פסאו דה גרסיה בברצלונה,¹ לאורך השאנז אליזה בפריס, ולאורך קור מירבו שבאקס-אן-פרובנס. עצי שדרה איקוניים נוספים, בעלי משמעות סמלית-תרבותית, הם: תירזה (*Tilia sp.*), שמין שלה הוא העץ של שדרות אונטר-דר-לינדן (= "תחת עצי התירזה") בברלין, ואדר הסוכר (*Acer saccharum*), הנטוע בשדרות מוניומנט שבריצ'מונד, שם הוא משולב במין של אלון (*Quercus sp.*).² שדרות רבות בעולם מתהדרות בדקלים: תמר קנרי (*Phoenix canariensis*), למשל, מקובל מאד בערים סביב הים התיכון, ואילו רומם מלכותי (*Roystonea regia*, ובאנגלית: Royal Palm) מפאר שדרות באזור הקריבי ובפלורידה.³

Jacobs A.B. 1993 3 2 1

לעצי השדרה עשויה להיות תרומה מסויימת לטבע העירוני ולמגוון המינים שבערים. שדרות ארוכות ורצופות עשויות ליצור בתוך הערים מעין מסדרונות אקולוגיים, בעיקר עבור בעלי-חיים שוכני עצים ומעופפים. היותה של שדרה חלק מרצף עירוני ירוק, כמו "מחרוזת האיזמרד" בבוסטון (ראו בפרק 2.5), יכולה להגביר את חשיבותה כמסדרון כזה. על פי תיאוריות אקולוגיות, בהן "תיאוריית האוכלוסיה-שמעבר" (*metapopulation*), ו"תיאוריית הגרף"²⁸, כשהשדרות עצמן עוברות בתוך סביבה משופעת בעצים ובריק, נוצרת הזנה הדדית, ומתחזקת היכולת שלהן לשמש בית-גידול לבעלי-חיים, ולתרום בכך לטבע העירוני ולמגוון המינים. גם לגודלם של העצים בשדרה, ולמינם – ישנה השפעה על אלה.

2.8 סיכום

שדרות של עצים מופיעות בנופים מגוונים בעולם. הן נחשבות מזה דורות לדגם נופי אירופי אופייני ומסורתי. הן מלוות בקווים סדורים ורצופים אלמנטים שונים, חוצות כפרים ונמשכות אל תוך הערים – שם הן הופכות לשדרות עירוניות. הדגמים השונים של השדרות אינם נפרדים אלה מאלה, ונוצרים ביניהם חיבורים מעניינים, והמשכים, מתוכננים או מקריים.

השדרות העירוניות, המשלבות רחובות עם אלמנט גנני ליניארי, הן פעמים רבות הרחובות הבולטים והנחשבים של הערים. תרומתן לערים היא רבת פנים ועמוקה. ערים כאלה מזהות לחלוטין עם השדרות המוכרות העוברות בהן. לעצי השדרות, מן המינים השונים, חלק לא מבוטל באיכות שלהן, ותפקיד ממשי באיפיון של השדרות ושל הערים עצמן.

²⁷ Jacobs A.B. 1993, Jacobs A.B., Macdonald. Rofe 2002, Jacobs A.B. 1993
²⁸ Urban אצל Pulliam, Johnson 2002, Chetkiewicz, St. Clair, Boyce 2006. ראו בפרק 6.7

פרק 3 צמיחת השדרות העירוניות בעולם

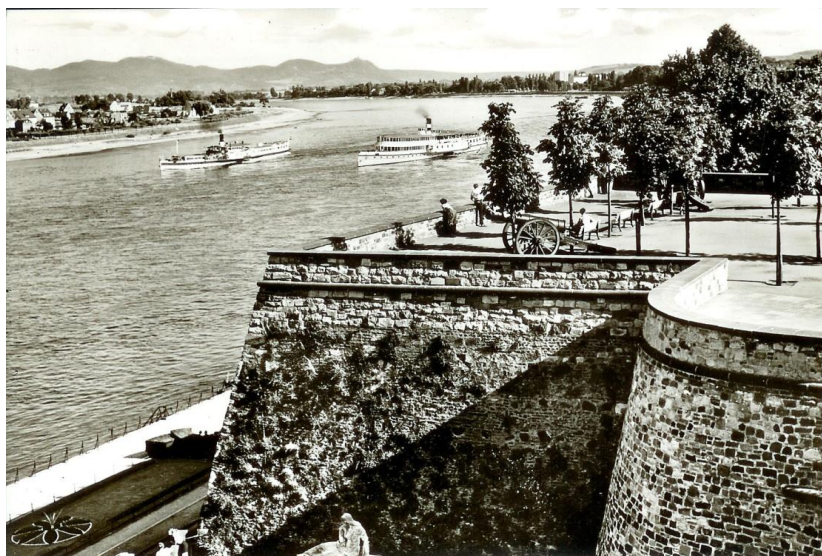
3.1 הקדמה

הפרק הזה עוסק בהיסטוריה של השדרות העירוניות, נושאו של המחקר, ומלווה את צמיחתן באירופה לאורך מאות שנים, ואת התפשטותן ממנה אל רחבי העולם. מתוארת בו תקופת השיא שלהן באירופה של המאה ה-19, שהותירה שורה של שדרות מפוארות בערי היבשת, בכלל זה בחלקה הדרומי.

הגעתן של השדרות ליבשת צפון-אמריקה מזהה כאן כשלב נוסף בתולדות השדרות העירוניות שם הפכו אותן חשובי המתכננים, לחלק ממערכות פארקים העירוניות.

הפרק מסיים בהגעתן של השדרות לשולי אירופה ולמושבות של האירופים ברחבי העולם. תאור הצלחתן הזאת עומד כניגוד להמשך: לאחר שיא התפשטותן, לאורך המחצית הראשונה של המאה ה-20, החל, במחציתה השנייה של המאה, להסתמן קיצן של השדרות העירוניות כדגם מקובל של רחובות עירוניים.

3.2 התחלות מוקדמות



איור 14. נטיעות על ביצורים. בון . Bonn . Figure 14. Planting on fortifications.

להקמתן של שדרות עירוניות באירופה מסורת ארוכת ימים. טיילות טבעתיות נטועות עצים הוקמו על גבי הביצורים שהקיפו ערים כבר במאות ה-15 וה-16, כך בערים לוקה (Lucca) שבאיטליה ואנטוורפן שבבלגיה.¹ משיצאו הערים באירופה מן החומות של ימי-הביניים אל המרחבים החדשים שמחוצה להן, ומשנהרסו הביצורים, נשמרה המסורת שנוצרה, וניטעו שדרות במקומם.² כך, ציווה המלך לואי ה-14 ב-1670 להסב את החומות בגדה הימנית של פריס – לטיילות גדולות להנאת תושבי העיר,

¹ Duempelmann 2009

² Jacobs, Macdonald, Rofe 2002

ובסוף המאה ה-17 היתה פריס בין הערים הראשונות שיכלה להציע לתושביה מערכת טיילות המוצלות בחופת עצים.³ שדרות עירוניות הפכו מאז לחלק מתכנון מכוון של הערים. תכנון שדרות כאלו היה לחלק בלתי נפרד של ערי תקופת הבארוק, ואלו חצו את הערים בקווים ארוכים וישרים. שדרות בודדות נוספות הוקמו במהלך המאה הבאה, המאה ה-18.

כמה שדרות מוקדמות בולטות:

מאפיינים	תקופת הקמה	עיר	
<ul style="list-style-type: none"> - שדרת אמצע - הרחוב איננו ישר - רוחב השדרה משתנה - נטועה בדולב אדרי⁴ 	<ul style="list-style-type: none"> - תחילת הרחוב- - המאה ה-15 - תחילת השדרה – - המאה ה-18 	ברצלונה	שדרות הרמבלס Ramblas
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - שדרה רחבה - יוצאת דופן באיכותה - הרחוב הבולט בעיר - נטועה בדולב אדרי⁵ 	התחלה ב-1649	אקס-אן-פרובנס	קור מירבו Cour Mirabeau (איור 15)
<ul style="list-style-type: none"> - לאורכה בניינים הדורים - נועדה לעשירי העיר 	1770	פריס	שדרות מונטיין Avenue Montaigne

Table 2. Early urban boulevards in Europe

טבלה 2. שדרות עירוניות מוקדמות באירופה

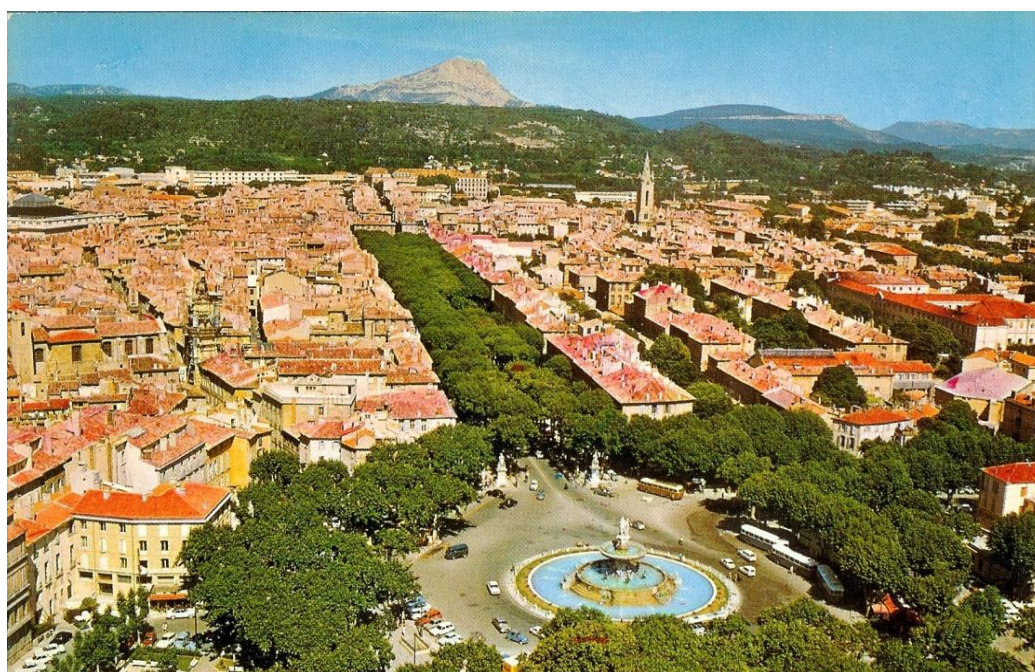


Figure 15. Cour Mirabeau. Aix-en-Provence

איור 15. קור מירבו. אקס-אן-פרובנס

בתחילתה של המאה ה-19 הפיצו, נפוליאון והמערכת האזרחית שנלוותה לכיבושיו, את רעיון השדרות ברחבי אירופה. בסנקט-פטרסבורג הוקמה אז מערכת שדרות אלכסוניות לפי הדגם של ורסאי.⁶

נפתחה הדרך להקמתן של השדרות הגדולות של המאה ה-19.

³ Darin 2000, Duempelmann 2009

⁴ Jacobs A.B. 1993

⁵ Jacobs A.B. 1993

⁶ Kostof 1991

3.3 ליבה של אירופה במאה ה-19

המאה ה-19 החלה בתנופה של הקמה של שדרות עירוניות גדולות במרכזה של אירופה – תחילה שדרות טבעתיות, ואחר כך שדרות ישרות. סדרה של שדרות טבעתיות הוקמה בסוף המאה ה-18 ובתחילת המאה ה-19 בפריס. אלו התפרסמו בהמשך בתור ה-Grand Boulevards, והפכו בשנות ה-30 וה-40 של המאה ה-19 לרחובות היוקרתיים והאטרקטיביים ביותר של העיר. בלזק כינה אותן "הלב של פריס".⁷

נהוג להניח כי פריס הראתה את הדרך לערים אחרות, וכי אלו הלכו, לאחר ההצלחה של השדרות, ונטעו גם הן בעקבותיה שדרות טבעתיות. אלא ששדרות טבעתיות כאלו הוקמו בערים אחרות בלב אירופה ללא קשר לאלו של פריס, ולעיתים עוד קודם להן.



Figure 16. Ringstrasse, Vienna – Ringed route

איור 16. רינגשטרסה, וינה – תווי טבעתי

Peter Joseph Lenne הציג ב-1840 תוכנית לשדרת עצים רחבה ברחובות הטבעת שסביב גבולותיה של ברלין. במפגשים עם הדרכים הראשיות היוצאות מן העיר הציעה התוכנית כיכרות מעוצבות. מנהל מחלקת הגנים של ברלין – Gustav Meyer – הביע ב-1860 את אמונתו בעניין זה, כי "טיילות ציבוריות צריכות להקיף את העיר, כך שתהיינה נגישות בנקל לכל תושביה" מכל חלק של העיר. הנגשת שדרות העצים לכמה שיותר תושבים היוותה ביטוי לגישה חדשה של השלטונות בתקופה הזאת: הקמתן של שדרות רחבות והכנסתם של עצים בכלל אל תוך העיר, לטובת הבריאות וההיגיינה הציבורית, ולשם הקניה של תכנים "חיוביים ובריאים" לשעות הפנאי של מעמד הפועלים.⁸

בברלין, בטולוז⁹ ובערים נוספות באירופה, הוקמו אז גם שדרות ישרות – רדיאליות, מלב הערים אל ההיקף שלהן. השדרות הישרות של המאה ה-19 היו גם הן חלק מתכנון עירוני רב-היקף. הן דמו לקודמותיהן הטבעתיות: הן היו בעלות רוחב נדיב, היתה בהן הפרדה בין תנועה רכובה (כיכרות

⁷ Darin 2000

⁸ Duempelmann 2009

⁹ Jacobs A.B. 1993

ומרכבות) לתנועת הולכי-רגל, ניטעו בהן שורות של עצים, והן נקשרו עם פעילויות של פנאי ושל בילוי. הן חוברו למערכת הדרכים העירונית, ותפקידן היה לקדם אזורים חדשים בהיקף עיר לטובת פיתוח עירוני. במחצית השנייה של המאה ה-19 השתנתה התנועה בשדרות האלו במהירות. תנועת הכרכרות התרבתה בהן מאד, והן גם נהיו מהירות יותר. לתנועתן של הכרכרות, ולתנועת הולכי הרגל, נוספו אופניים, ובסופה של המאה – גם המכוניות הראשונות.¹⁰ עומס התנועה וסוגיה השונים היוו מניע להקמתן, החל ממחציתה של המאה ולקראת סופה, של שדרות רב-מסלוליות, שנועדו להפריד בין סוגי התנועה.

שדרות בולטות מן המחצית הראשונה של המאה ה-19:

מאפיינים	תקופת הקמה	עיר	שדרה טבעית
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - שני פסי-שדרה רחבים - על תווי חומות העיר - מסמנת את תחום מרכז העיר¹¹ 	תחילת המאה ה-19	וינה	רינגשטרסה Ringstrasse (איור 16)
<ul style="list-style-type: none"> - שדרת אמצע - השדרה המרכזית של העיר 	תחילת המאה ה-19	ברלין	שדרה ישרה אונטר-דר-לינדן Unter der Linden (איור 17)

טבלה 3. שדרות מהמחצית הראשונה של המאה ה-19. Table 3. Boulevards of the 1st half of the 19th c.



Figure 17. Unter der Linden. Berlin

איור 17. אונטר-דר-לינדן. ברלין

לגולת הכותרת של התקופה נחשבת הקמת מערכת השדרות הישרות שפרץ הבארון ז'ורז' אז'ן אוסמן (George Eugene Haussmann) בפריס תחת שלטונו של לואי-נפוליאון השלישי (1852-1871). אלו היו חלק מן המהלכים של השלטון למודרניזציה ולהרחבה של העיר. לשדרות האלו היו

¹⁰ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

¹¹ Jacobs A.B. 1993

כמה מטרות מוצהרות: לשחרר את העיר מן הרחובות הצרים והפקוקים ולאפשר זרימה של התנועה, ולבנות תשתיות של סניטציה ושל תקשורת. אוסמן חתך שדרות רחבות חדשות דרך הרקמה הישנה של העיר, תוך שהוא קונה והורס את מה שעמד בדרכן. מקורות מן התקופה מתארים את ממדי ההרס בהם היתה כרוכה ה"אוסמניזציה" של פריס. התוצאה היתה מערכת של צירים ארוכים, שיצרה קשרי מבט ותנועה בין נקודות מרוחקות בעיר, והפכה את סמלי השלטון לגלויים ונצפים. אוסמן הפך את פריס ל"גלריה של מונומנטים" מקושרים, הנצפים כתמונות מרחוק. הוא המשיך, למשל, את הציר שהתחיל כבר לה-נוטרה (Le Notre) מן הלובר ומשדרת העצים החוצה את גני הטילרי – מתח את שדרות שאנז אליזה אל עבר גבעת ה-Etoile עליה ניצב כבר שער הניצחון, ויצר על-ידי כך ציר ויזואלי מונומנטלי.¹² שאנז אליזה הפכה אז לשדרה רב-מסלולית, ובה כמה שורות של עצים. תוכניתו לשדרות כללה גם את טיפוס הביניים. לאורכן נבנו בניינים אלגנטיים בחתך אחיד, למגורי המעמד המבוסס, עם חנויות הדורות בקומת הרחוב. הרחובות הרחבים מאד, הפורמליים, עם רצף הביניים אחידי הגובה, ועם שורות העצים הזחים יצרו תמונה של שלמות ושל הדר. השדרות החדשות נחשבו לפריצת דרך בתכנון העירוני וכמתאימות לעידן המודרני. רבות מהן היו כבר שדרות רב-מסלוליות. הן היו לגורם המאחד את העיר למערכת משותפת אחת, תוך קביעת סטנדרטים חדשים של אסתטיקה.¹³ השדרות של אוסמן קבעו את דמותה של פריס לדורות.



Figure 18. Boulevards meet in the Etoile. Paris

איור 18. השדרות נפגשות ב-Etoile. פריס

להקמתה של מערכת השדרות של אוסמן היה מימד חברתי-מעמדי משמעותי. הקמתן כפתה על המרחב סדר ציבורי, והיתה תשובתו העוצמתית של השלטון להפרעות הסדר החוזרות בעיר: הן הוקמו כתגובת השלטון למתרסים (בריקדות), שהקימו מדי תקופה קבוצות של מתקוממים מבני העם, כנגד השלטון, תוך שהם חוסמים רחובות ומשתלטים על רבעים של העיר לתקופות ממושכות. השדרות הרחבות הקשו על חסימתן, ואיפשרו תנועה מהירה של כוחות הביטחון מקצה לקצה של העיר. אוסמן עצמו העיד בגאווה בכתביו כי מערכת הצירים החדשה שהקים חתכה והפרידה אזורים בעייתיים בעיר, והפחיתה את הצפיפות בהם.¹⁴ הצבתן הפיסית של השדרות בנוף העיר מיקמה מחדש את היחסים בין השלטון לבין העם, וביטאה את היחסים המעמדיים בתוכן. פעולה כוחנית זאת מדגימה כיצד אדריכלות לא רק משקפת יחסים חברתיים אלא גם יוצרת אותם, על פי אמירתו של אנרי לפבר (Henry Lefebvre) מ-1991 כי "חלל מגדיר נושאים וסוגי יחסים היכולים להתקיים בו".

¹² כיום ממשיך הציר הפיסי והחזותי, באותו הקו ממש, אל עבר רובע "לה-דפנס"

¹³ Douglas 2007, Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002, Jacobs A. B. 1993

¹⁴ Douglas 2007

מערכת השדרות הביאה להכרעה במחלוקת המרחבית בפריס של המאה ה-19, על הזכות להיראות ולהתבטא. היא יצרה הפרדה בין אלה הפועלים בעיר לאלה המפעילים אותה, תוך העדפה ברורה למעמדות המבוססים (המפעילים את העיר). ה"בורגנות" של השדרות עמדה בניגוד להדרה של הפועלים, הנוודים, שכירי-היום וחסרי ההשכלה – כל אותם שלא נחשבו שייכים לעיר. ואלטר בנימין העיר במאמרו "ביקורת על אלימות", בנושא ה"אוסמניזציה של פריס" כי "הרחבת הרחובות היתה צורך של הקרינולינות".¹⁵ מערכת השדרות של אוסמן שיקפה את המנהגים והרצונות של האליטות בעיר, והיתה, אכן, מענה לטעם ולשאיפות של הבורגנות העולה, ולדרישותיה לסטנדרטים משופרים של מחיה ושל מעמד. העיר המחודשת היטיבה עם קהל הקונים, עם מבקרי האופרה ועם כל אלה שהיו להם פנאי ואמצעים לשוטט בשדרות. המרחבים החדשים של פריס – רחבים, פתוחים ומוארים באור-גז – היו למקומות המפגש והבילוי האופנתיים של פריס, והבורגנים נהרו אליהן ביום ובלילה.¹⁶

תוצאתו של הקונפליקט היתה ברורה: המתרסים נעלמו ואילו השדרות שגשגו אל תוך המאה ה-20. אלא שהשדרות, שנקשרו מעתה עם התערבות מאסיבית של השלטון, ועוד יותר מכך, זוהו בבירור עם הבורגנות – נפגעו בשל דימוי זה בתקופות מאוחרות יותר (ראו פרק 4.7).



Figure 19. "Need of the Crinolines" (Walter Benjamin)(ואלטר בנימין) "צורך של הקרינולינות" איור 19.

3.4 השדרות יורדות דרומה

אף כי תופעת השדרות העירוניות מזוהה עם ליבה של אירופה, היא נוכחת גם בדרומה של היבשת. שדרות מרכזיות הוקמו בערים באיטליה – רומא, מילנו, פררה ופלרמו שבסיציליה במהלך המאה ה-19 ובתחילת המאה ה-20. רובן של אלו הן רב-מסלוליות, ולאורך כל אחת מהן כמה שורות של עצים.¹⁷ שדרות מאותה תקופה מפארות גם ערים בספרד. בדרומה, בערי החוף שלה, ובאיים

¹⁵ Douglas 2007

¹⁶ Douglas 2007, Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002, Darin 2004

¹⁷ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

הבלאריים – מיורקה ומינורקה, הן מתאפיינות בנטיעה פורמלית של דקלים – מרביתם תמרים קנריים.

בערים המרכזיות של חצי האי האיברי (ספרד ופורטוגל) – ליסבון, מדריד וברצלונה, הוקמו ממחצית המאה ה-19 ובתחילת המאה ה-20, מערכות של שדרות רחבות וייצוגיות. אלו הוקמו כבר כחלק מתכנון עירוני כולל, ועקבו אחר הדוגמה שהציבו מערכות השדרות מלב אירופה של המאה ה-19 – ובמיוחד אחר מערכת השדרות של פריס. הקמתן של שדרות אלו סימנה את תהליך המודרניזציה שעברו אז הערים האיבריות.¹⁸ לשדרות האיבריות היו כמה מאפיינים משותפים: הן הוקמו לצד ליבות הערים, אך לא בתוכן, הן הוקמו על גבי תוואים קודמים של דרכים קיימות, והן יועדו למגורים ולבנייני שלטון ייצוגיים. לאורכן התפתחו בהדרגה בלוקי המגורים שיועדו לבורגנים ולבעלי הקרקע האריסטוקרטיים. לצד המאפיינים המשותפים, קיבלה כל שדרה כזאת ייחוד משלה.

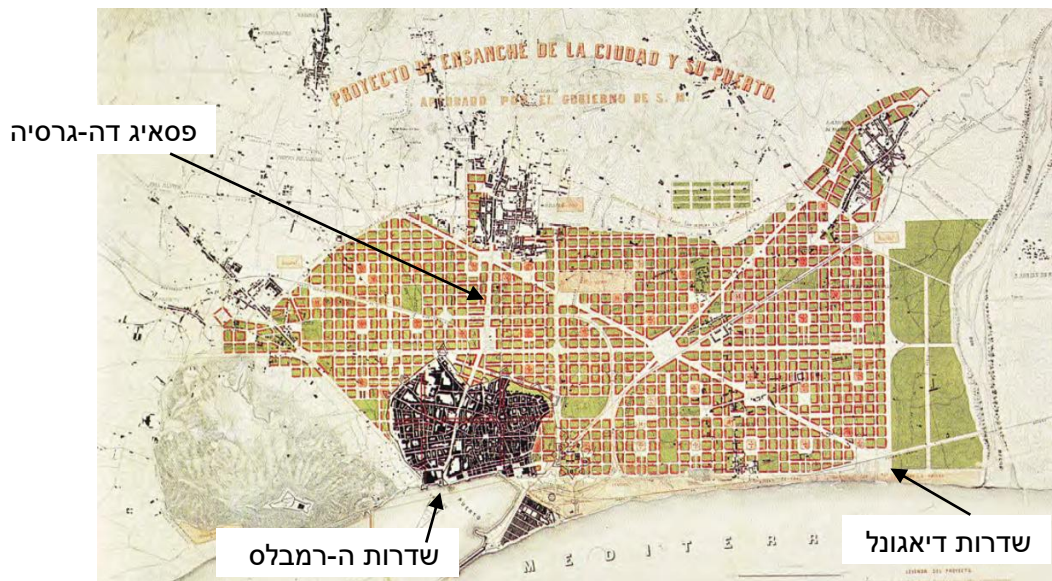


Figure 20. Enlarged Barcelona

איור 20. ברצלונה המורחבת

השדרות המתוכננות של ברצלונה הן הבולטות שבהן. אילדפונס סרדה (Ildefons Cerada) זכה בתחרות התכנון להגדלתה של העיר במאה ה-19.¹⁹ שטח התוכנית להרחבת ברצלונה היה גדול פי 8 משטח התוכנית של אוסמן בפריס. את תוכניתו המקיפה ביסס סרדה על רשת של רחובות, ארוכים והמשכיים מקצה לקצה של העיר,²⁰ ואלה יוצרים בלוקים ריבועיים אחידים כמעט בגודלם. בצמתים נקטמו פינות הריבועים. סרדה השתמש, כמו בפריס, בשדרות כאלמנט מבני עיקרי של תוכניתו. אל הרחובות האחידים הוא צירף מספר שדרות ראשיות, שתיים מתוכן אלכסוניות, המוליכות אל אתרי מפתח בעיר (איור 20). שדרות אלו מעניקות מסגרת לרשת הרחובות ומייצרות עורקים קוויים רבי עוצמה. אחדות מן השדרות הן רב-מסלוליות, בחתך דומה לזה של השדרות של פריס. לשדרות נועד אופי מסחרי, ובתי המגורים שלאורכן תוכננו, למטרת הדגשה, להיות גבוהים מאלה שבשאר הרחובות. שלא כמו באחיותיהן הפריסאיות, שנבנו בבניינים הדורים בדגם אחיד תוך תקופה מוגדרת, כולם עוד במהלך המאה ה-19, ארכה בנייתן של השדרות של ברצלונה, על בנייניהן, זמן רב, ובחלקן

¹⁸ Cabral 2007

¹⁹ Cabral 2007

²⁰ בדיוק סוג הרחובות "הנמשכים עד אין קץ" השנואים על האדריכל אריה שרון. ראו בפרק 7.4

אף יותר ממאה שנים, הרחק אל תוך המאה ה-20.²¹ מראן הנוכחי, המגוון יותר, הוא, על כן, תוצר משולב של המאה ה-19 ושל המאה ה-20.



Figure 21. Avinguda Diagonal. Barcelona

איור 21. שדרות דיאגונל. ברצלונה

המהנדסים שתכננו את השדרות האלו, הגו אותן כחלק מן ההתרחבות העירונית, ותכננו אותן תוך התייחסות מועטה לשיקולים של חברה ומעמד. רסנו גרסיה לא ביטא מחשבה על נושא המעמדות, בתוכניתו לליסבון. אילדפונס סרדה שאף אמנם להתרחבות דמוקרטית של העיר, וקיווה כי תושבי ברצלונה יוכלו לגור בסביבה בריאה יותר מזו של העיר העתיקה, אך שם דגש בעיקר על תנועה מהירה, ויעילה של כלי רכב, של אנשים ושל סחורות. ואילו דה-קסטרו בתוכניתו למדריד, תכנן במכוון את העיר החדשה באופן היררכי, תוך שהוא מיעד את ה-פסאו דה לה קסטיאנה וסביבתה למגורים אקסקלוסיביים עבור המעמדות העליונים.²²

למרות זאת שימש המרחב הציבורי שיצרו השדרות כמקום בילוי ומפגש לבני המעמדות השונים, ואיפשר פה ושם אינטראקציה בין-מעמדית. ביום-יום תפס כל מעמד את מקומו, אך בימי ראשון ובימי מועד התערער הסדר החברתי הזה, ונוצרו עירוב של המעמדות ובילוי משותף.²³ השדרות האיבריות איפשרו את קיום המסורת הים-תיכונית של שוטטות בחוץ, במיוחד בערבים.²⁴ השוטטות, המפגש והבילוי מילאו את השדרות בתוכן והצדיקו את המרחבים הציבוריים הנדיבים שהן סיפקו.²⁵

Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002²¹

Cabral 2007²²

Cabral 2007²³

Jacobs A.B. 1993²⁴

Cabral 2007²⁵

שדרות בולטות מדרומה של אירופה:

מאפיינים	תקופת הקמה	עיר	
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - יוצאת דופן באיכותה - עוברת בפארק מיוער - באזור הארכיאולוגי - נטועה לסרוגין באורך הצנובר - ובאלון הגלעין²⁶ 	<p>סוף המאה ה-19 תחילת המאה ה-20</p>	רומא	<p>ויאלה דה-לה-טרמה קרקלה Vialle delle Terme Caracalla</p>
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - השדרה המרכזית של העיר²⁷ 	<p>סוף המאה ה-19 תחילת המאה ה-20 תכנון: רסנו גרסיה (Ressano Gracia)</p>	ליסבון	<p>שדרות ליברדה Avenida de Liberdade</p>
<ul style="list-style-type: none"> - המוקדמת מבין השדרות המרכזיות של העיר - לאורכה בתים ואחוזות של בעלי נכסים - 11 שורות מקבילות של עצים²⁸ 	<p>סוף המאה ה-19 תחילת המאה ה-20 תכנון: קרלוס מריה דה-קסטרו (Carlos Maria de Castro)</p>	מדריד	<p>פסאו דה-לה-קסטיאנה Paseo de la Castellana</p>
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - רחבה מאד - הרחוב הראשי של העיר המורחבת - מקשרת נקודות מפתח - הדורה בבנייניה, ומעוצבת - בפיתוח שבה יותר מן האחרות - אלמנטי פיתוח מעוצבים – חלקם בידי גאודי²⁹ 	<p>סוף המאה ה-19 תחילת המאה ה-20</p>	ברצלונה	<p>פסאיג דה- גרסיה Passeig de Gracia (ספרדית: Paseo de Gracia)</p>
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - אחת משתי האלכסוניות³⁰ 	<p>סוף המאה ה-19 תחילת המאה ה-20</p>	ברצלונה	<p>שדרות דיאגונל Avinguda Diagonal (איור 21)</p>

Table 4. Urban boulevards from southern Europe

טבלה 4. שדרות עירוניות מדרום אירופה

מערכת עירונית מתוכננת ובה שדרות הוקמה בהמשך גם ברומא. עד לתחילת המאה ה-20 חסרה איטליה מסורת כזאת של הכנת תוכניות עירוניות כוללות. ב-1916 הוכנה בידי מרצ'לו פיאצ'נטיני (Marcello Piacentini) תוכנית כוללת למערכת פארקים עירונית לרומא, על פי המתכנת של מערכות הפארקים העירוניות בארצות-הברית (ראו להלן בפרק 3.5), ועל בסיס תוכנית מערכת הפארקים שהוכנה כמה שנים קודם לכן לושינגטון הבירה. בתוכנית של רומא נראית מערכת מקושרת של שטחים פתוחים, וכמה מן הפסים הירוקים נראים כשדרות עירוניות.³¹

²⁶ Jacobs A.B. 1993

²⁷ Cabral 2007, Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002, Jacobs A.B. 1993

²⁸ Cabral 2007, Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002, Jacobs A.B. 1993

²⁹ Cabral 2007, Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002, Jacobs A.B. 1993

³⁰ Cabral 2007, Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002, Jacobs A.B. 1993

³¹ Duempelmann 2009

3.5 באמריקה

שדרות עירוניות הגיעו לאמריקה הצפונית יחד עם המעבר המתמיד של אנשים, של סחורות ושל רעיונות שהתקיים בין אירופה לבין היבשת החדשה. בעריה של ארצות-הברית, בהן בוסטון, ניו-יורק ו-ושינגטון, הוקמו שדרות כאלו, הדומות לאלו שהוקמו באירופה. השדרות הובאו לארצות-הברית כחלק מתנועת הפארקים של סוף המאה ה-19 ותחילת המאה ה-20, והן היו חלק מ"אוצר המילים" המוכרז של תנועת City Beautiful מתחילת המאה ה-20. Charles Mumford Robinson, היועץ של תנועת City Beautiful, הכיר את השדרות ואת השטחים הפתוחים העירוניים האחרים באירופה, ואלה היוו עבורו מודל לפיתוח דומה בארצות-הברית. במיוחד היוו דוגמה לתכנון השדרות והפארקים של בוסטון ושל שיקגו. במרכזי הערים האמריקניות נועדו לשדרות אותו התפקיד כמו לאלו באירופה – צירים ראשיים ירוקים, המקשרים אתרי מפתח בערים, מגדירים את דמותן של הערים, מספקים יופי וצל, ומאפשרים טיול וביילוי לאורכם.³²



שדרות
קומנוולט'

איור 22. שדרות קומנוולט'. בוסטון, מסצ'וסטס . Figure 22. Commonwealth Avenue. Boston, Mass.



איור 23. שדרות מוניומנט. ריצ'מונד, וירג'יניה Figure 23. Monument Avenue. Richmond, Va.

³² Jacobs A. B., Macdonald, Rofe 2002 , Duempelmann 2009

בארצות-הברית נוספה לשדרות העירוניות גירסה מקומית של שדרות – שדרות מגורים – בשכונות מגורים ובפרברים. שורשיהן של שדרות אלו, בשדרות כפריות באירופה, או בשדרות עצי האדר שניטעו בתקופות קודמות ברחובות המגורים של ערים אמריקניות קטנות. שדרות כאלו ממוקמות אמנם ליד מרכזי הערים, אך עוברות בתוך סביבת מגורים מובהקת, שלאורכה בתי מגורים אמריקניים אופייניים – גדולים מרווחים, מרוחקים מן הרחוב עם משטחי דשא בחזיתם – סביבות המשרות אווירה של חיים מבוססים ונוחים. הקמתן של שדרות כאלו נקשרה מאוחר יותר לגידולן המהיר של הערים ולתהליך הפירבור שעברו. השדרות שימשו כחלק מן הדחיפה ומן הקידום של פרויקטי מגורים חדשים, והוקמו לעיתים עוד לפני בניית הבתים, על מנת להקרין מכובדות ואיכות.³³

שדרות בולטות שהוקמו כשדרות יחידות:

מאפיינים	תקופת הקמה	עיר	שדרות קומונולט'
<ul style="list-style-type: none"> - שדרת אמצע - במרכז של העיר - ישרות ומרשימות - בהמשך: חלק מ- "מחרוזת האיזמרגד"³⁴ 	<ul style="list-style-type: none"> סוף המאה ה-19 תחילת המאה ה-20 	<ul style="list-style-type: none"> בוסטון, מסצ'וסטס 	<ul style="list-style-type: none"> Commonwealth Avenue (איור 22)
<ul style="list-style-type: none"> - שדרת אמצע - שדרת מגורים - לאורכה בתים שובי-לב - גיוון בבתיים וגיוון חברתי - העצים יוצרים חופה מתמשכת ליניארית³⁵ 	<ul style="list-style-type: none"> סוף המאה ה-19 תחילת המאה ה-20 	<ul style="list-style-type: none"> ריצ'מונד, וירג'יניה 	<ul style="list-style-type: none"> Monument Avenue (איור 23)

Table 5. Single boulevards in the USA

טבלה 5. שדרות יחידות בארצות-הברית

לשדרות העירוניות נועד בהמשך תפקיד מרכזי עוד יותר: התרומה המשמעותית של ארצות-הברית לתכנון העירוני היתה הכללתן של השדרות האלו כחלק ממערכת פארקים עירונית כוללת מתוכננת. בעוד הפארקים באירופה הוקמו כאיים בתוך הבניה, הרי שבארצות-הברית הם זהו כאלמנט מבני יסודי של העיר כולה. תכנון המערכת הזאת הועמד בשורה אחת עם תכנון של המערכות העירוניות האחרות: תחבורה, תקשורת, תעשייה ופיזור האוכלוסיה. בראשית המאה ה-20 היתה מערכת הפארקים חלוצה, ביחס לשאר המערכות האלה, בפיתוח הציבורי העירוני בארצות-הברית, ונודעה לה תרומה עצומה לקידום התכנון העירוני.³⁶ השלטונות העירוניים ראו במערכות הפארקים הכוללות, בשונה מפארקים מבודדים, אמצעי לבקרה על העיר ועל החברה העירונית. בפרסום רשמי של מערכת הפארקים של שיקגו מ-1913 נכתב כי זו מייצגת את "האמונה המתקדמת במדע וביעילות כבסיס לרפורמה מוסרית". פארקים ציבוריים מעוצבים נופית נחשבו, אכן, בתחילת המאה ה-20 כביטוי לקדמה חברתית פוליטית ותחבורתית, והיו אמורים להקנות סדר לערים התעשייתיות, להוות תרופת-נגד למרכזי הערים, הצפופים והמאוכלסים מדי. הם נועדו לתרום לשיפור חיי התושבים, מבחינה פיסית ומבחינה רפואית. ראו אז ב"טבע" גורם שיביא את התרופות האלו לחוליי הערים, וזה תורגם, בתוכניות האלו של תחילת המאה ה-20 לפארקים ציבוריים, לשטחים פתוחים ולרחובות נטועי עצים.³⁷

כאן בא לביטוי תפקידן החדש של השדרות: כאלמנט המקשר של מערכות הפארקים. במסגרת התכנון הכולל, נקשרו פארקים בגדלים שונים, וקטעי יער שהוכשרו כפארקים, באמצעות שדרות (avenues) נטועות בעצים, שסיפקו מסלולי תנועה ומסלולי הליכה מוצלים רצופים, וגם באמצעות דרכים נופיות (parkways). כך הפכו השדרות בערי ארצות-הברית, מאלמנטים מבודדים, לחלק

³³ Jacobs A. B., Macdonald, Rofe 2002

³⁴ Jacobs A. B. 1993 , Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

³⁵ Jacobs A. B. 1993 , Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

³⁶ Duempelmann 2009

³⁷ Duempelmann 2009

ממערכות שלמות, ויותר מכך – למרכיב המחבר והמקשר שלהן. הרעיון של קישור כל הפארקים וכל האתרים החדשים בעיר באמצעות שדרות ובאמצעות דרכים נופיות התחבר לתפישה של תנועת City Beautiful על שילוב של תועלת ושל יופי בהתפתחות הערים. ועוד- תכנון הדרכים הנופיות שיתף לראשונה שני תחומים בתכנון העירוני – תחבורה ופארקים.³⁸ ניתן לראות בתכנון של שדרות כחלק ממערכת הפארקים העירונית גם צד נוסף: אם עד אז נחשבו השדרות העירוניות לרחובות, הרי מעתה, ללא שינוי בצורתן ובמראן, הן נתפשו כשטחים עירוניים פתוחים. תכנון של שדרות עירוניות, כשהן חלק ממערכת הפארקים, עבר ממתכנני ערים לידי אדריכלי הנוף.³⁹ (וראו להלן).

בתכנון מערכת פארקים כוללת החלו אדריכלי נוף אמריקניים חלוצים, בהם פרדריק לו אולמסטד (Frederick Law Olmstead) ואדוארד קסלר (Edward Kessler). אלה הושפעו עמוקות מן השדרות ומן הפארקים של פריס ושל ברלין. אולמסטד עצמו ביקר באירופה ב-1850 וב-1856. ב-1868 חיברו הוא ושותפו לתכנון קלוורט וו (Calvert Vaux) דו"ח עבור ועדת ההיגוי להקמת פארק פרוספקט (Prospect Park) בברוקלין. בדו"ח הם הצביעו על השדרות אונטר-דר-לינדן (Unter der Linden) בברלין, ו-Avenue del'Imperatrice שבפריס כעל תקדימים עליהם הם מבססים את תכנונם.⁴⁰

ב-1860 היתה כבר ברוקלין העיר השלישית בגודל אוכלוסייתה בכל ארצות-הברית. בשנה זו החליטה הנהלת העיר להקים פארק מרכזי, כדוגמת ה-סנטרל פארק של מנהטן הסמוכה. אולמסטד, המתכנן של הסנטרל פארק, היה כבר דמות חשובה בתנועת הפארקים המתפתחת, והוא ושותפו וו נבחרו לתכנון הפארק החדש. הם הכינו תוכנית כוללת בקנה-מידה מטרופוליטני של מערכת פארקים עירונית לברוקלין, כשפארק פרוספקט נמצא בליבה. מערכת זו כללה כמה שדרות רב-מסלוליות להן קראו parkways (ואלו אכן היו שדרות, שלא כדרכים הנופיות המאוחרות יותר שנקראו כך). תוכנית השדרות שלהם לברוקלין היתה נרחבת מאד. כל השדרות קושרו לפארק, ואחת מהן נמשכה, על פי התוכנית, עד ל-סנטרל פארק של מנהטן. אולמסטד ו-וו ביססו את תוכנית השדרות שלהם על תיאוריה שפיתחו, אודות התפתחות בשלבים של טיפוס הרחובות לאורך הציוויליזציה. את השלב המתקדם ביותר של הרחובות הם ראו בשדרות הרב-מסלוליות, כמו אלו שהם תכננו עבור ברוקלין. הם החשיבו כל שדרה כזאת ל"פארק ליניארי", המושך ומאריך את חוויית הפארק אל תוך אזורי המגורים, ומספק למתגוררים לאורכה חוויות יומיומיות של פארק. הם תיארו את השדרות שתכננו, כסדרה של דרכים המיועדות להנאה של הליכה, רכיבה, נסיעה בכרכרה, מנוחה, פעילות גופנית, ומפגש עם אנשים. חתך השדרות היה דומה לזה שפגש אולמסטד באירופה, אלא שהוא שאף שהשדרות האמריקניות תישאנה אופי פחות עירוני, ויותר "פארקי".⁴¹

מערכת השדרות השאפתנית של אולמסטד ו-וו עבור ברוקלין לא מומשה במלואה. מתוך כלל השדרות המתוכננות נבנו לבסוף בין 1870 ל-1874 שתי שדרות ארוכות המתחילות בפארק פרוספקט (איור 24), ואלו היו הרב-מסלוליות הראשונות שהוקמו בארצות-הברית. שתי השדרות החלו להיבנות בשטח כפרי פתוח, והבניה של הבניינים לאורך התעכבה לאורך עשרות שנים, ובוצעה לבסוף רק בעשורים הראשונים של המאה ה-20. לאורך התקופה שונו והותאמו ייעודי התנועה במסלולים השונים – לכרכרות ואחר-כך למכוניות, לאופניים ולהולכי רגל – הגם שמבן ההתחלתי נשאר כשהיה.⁴²

³⁸ Duempelmann 2009

³⁹ Duempelmann 2009

⁴⁰ Duempelmann 2009

⁴¹ אפשר שבאופי הבנייה לאורכן, ואולי בפעילות הספורטיבית שהן עוודו

⁴² Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002



איור 24. מפת ברוקלין: פארק פרוספקט והשדרות.
Figure 24. Brooklyn map: Prospect Park and the avenues.

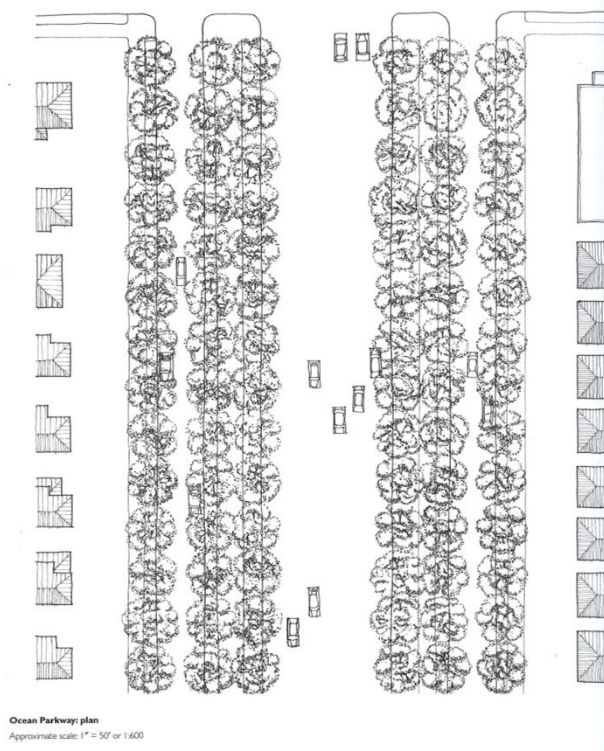
אלו השדרות של ברוקלין:

מאפיינים	תקופת הקמה	עיר	
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - פסי השדרה מכונים mall - שבילי טיול - ומסלולים אופניים - 6 שורות של עצים - נטועה בדולב אדרי⁴³ 	1870-1874	ברוקלין, ניו-יורק	איסטון פארקוויי Eastern Parkway
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - הארוכה מבין השתיים - שבילי טיול - ומסלולים אופניים - 6 שורות של עצים - תערובת של דולב, אלון, אדר⁴⁴ 	1870-1874	ברוקלין, ניו-יורק	אושן פארקוויי Ocean Parkway (איורים 25 26)

Table 6. Boulevards of Brooklyn

טבלה 6. השדרות של ברוקלין

Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002⁴³
Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002⁴⁴



איור 25. אושן פארקוויי – תוכנית קטע. 6 שורות עצים. על-פי Jacobs A.B., Macdonald, Rofe.
Figure 25. Ocean Parkway - segment plan. 6 rows of trees. . Acc. to Jacobs A.B., Macdonald, Rofe.



*Ocean Parkway, Brooklyn, in 1890
 Drawn from a photograph, New York City Parks Photo Archive*

איור 26. אושן פארקוויי ב-1890. על-פי Jacobs A.B., Macdonald, Rofe.
Figure 26. Ocean Parkway in 1890. According to Jacobs A.B., Macdonald, Rofe.

אולמסטד ו-וו המשיכו ותכננו שדרות עירוניות ופרבריות ברחבי ארצות-הברית בשנות ה-70 וה-80 של המאה ה-19, בהן מערכות של שדרות לערים באפלו, לואיסוויל (Louisville) בקנטקי, ובוסטון.⁴⁵ בוסטון היתה העבודה המשמעותית ביותר של אולמסטד בנושא מערכות פארקים.⁴⁶ בה הוא חיבר בין פארקים קיימים וחדשים, גדות נהר ונחל כמו-טבעיים ושטחים פתוחים נוספים, ליצירת מערכת פארקים שלמה דמוית קשת, רצף ירוק דמוי-טבע בתוך העיר – "מחרוזת האיזמרגד" (Emerald Necklace) הידועה, בה כלל גם את שדרות קומנוולט' הוותיקה (איור 27).



Figure 27. "Emerald Necklace". Boston איור 27. "מחרוזת האיזמרגד". בוסטון

בשלושת העשורים הראשונים למאה ה-20 הפך תכנון מערכות פארקים לעיסוק מרכזי של ערים גדולות וקטנות בארצות-הברית. בשנים 1901-1902 הוכנה תוכנית כללית לוושינגטון הבירה בידי צוות ובו Daniel H. Burnham, Charles Follen McKim, Frederick Law Olmsted Jr., Augustus Saint Gaudens ו-Daniel H. Burnham שכללה מערכת פארקים עירונית בקנה-מידה מטרופוליטני. Daniel H. Burnham ו-Edward Bennet, יחד עם Edward Bennet, תוכנית כזאת גם לשיקגו (איור 28), הכוללת גם קטעי יער להפרדה בין העיר לבין היישובים הסובבים אותה (זה שילוב של רעיון חגורות הירק במערכות הפארקים. דאו בפרק 4.5). בשתי התוכניות נראים פסי ירק המחברים שטחים ירוקים, חלקם ודאי שדרות. לא ברור לפי העתקי התוכניות אם השדרות הנכללות בהן הן שדרות קיימות או חדשות. ב-1903 הכין John C. Olmsted תוכנית למערכת משולבת של פארקים ו-Parkways לעיר סיאטל. עד ל-1915 הכינו גם ערים מרכזיות פחות – כקולמביה בקרוליינה הדרומית, צ'טנוגה בטנסי, ליטל-רוק בארקנסו ואוקלהומה-סיטי באוקלהומה – תוכניות לפארקים שלהן, כהנחייה להתפתחותן העתידית.⁴⁷

מערכות הפארקים הכוללות עוררו עניין רב גם בתוך ארצות-הברית וגם באירופה. מערכות הפארקים הכוללות של וושינגטון ושל שיקגו, וכן גם אלו של ניו-יורק, הריסבורג, קליבלנד, קנזס-סיטי, בוסטון ובאפלו – נחשבו להישגים לדוגמה, ואלו של וושינגטון ושל שיקגו אף זכו, בשני העשורים הראשונים למאה, להערכה מיוחדת בז'ורנלים מקצועיים אמריקניים. המערכת של באפלו, שתכננו אולמסטד ו-וו, קיבלה בתערוכה העולמית של פריס ב-1878 (זו שלכבודה נבנה מגדל אייפל) הכרה עולמית כשזכתה בציון לשבח.⁴⁸ באירופה הביעו אנשי מקצוע התפעלות מן הגישה השיטתית, היעילה והרציונלית, בה גוייס "הטבע" לכיוון ולארגון של ההתפתחות המרחבית והחברתית של הערים. בפרסום מ-1915 הם הביעו הערצה לעמיתיהם האמריקניים שהצליחו לייצר מערכת פארקים ה"נראית כחלק מן האורגניזם העירוני". להערכה זו היה גם המשך מעשי: מערכת הפארקים של

Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002⁴⁵

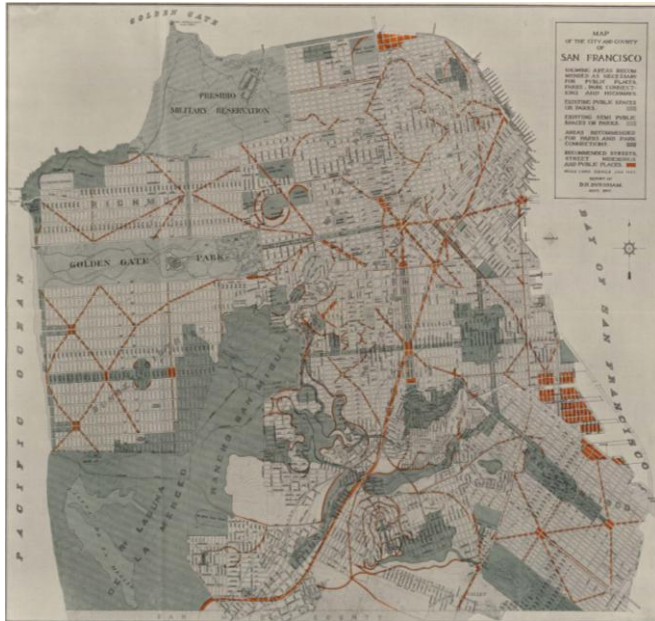
Freestone 2002⁴⁶

Duempelmann 2009⁴⁷

Duempelmann 2009, Freestone 2002⁴⁸

ושינגטון שימשה בהמשך כבסיס להכנת תוכנית מערכת הפארקים של רומא.⁴⁹ (ראו לעיל בפרק 3.4).

המעגל נסגר. מערכות הפארקים, והשדרות בתוכן, שהחלו בהשראה מאירופה, חזרו לאירופה בגירסתן האמריקנית המשוכללת.



איור 29. מערכת הפארקים של סן-פרנסיסקו.
Figure 29. Parks' system of San-Francisco



איור 28. מערכת הפארקים של שיקגו 1909
Figure 28. Parks' system of Chicago 1909

בשנות ה-30 למאה ה-20 נעצרה התנופה, והתמעטה בנייתן של שדרות חדשות בארצות-הברית. למעט כמה בודדות ויוצאות דופן, פסקה לבסוף לגמרי הקמתן של שדרות עירוניות.⁵⁰ הסיבות לזניחתן של דגם הרחובות המצליח הזה כאופציה תכנונית – מוצגות בפרק הבא – פרק 4.

3.6 אל הפריפריה ואל המושבות

בסוף המאה ה-19, ועוד יותר מכך בחלקה הראשון של המאה ה-20 הגיעו השדרות לשוליים של אירופה ולארצות מרוחקות יותר. במרביתן של השדרות האלו ניכרת "טביעת אצבע" של אירופה או של אירופים.

הצרפתים הקימו במושבות שלהם ערים "בצלמם ובדמותם", על-פי דגמים תכנוניים מערי צרפת עצמה. בהמשך ל"ירידה דרומה" של השדרות, אל סביבות הים-התיכון הקימו הצרפתים שדרות ייצוגיות בחלקים החדשים, "האירופיים", של ערי אפריקה הצפונית. כבר ב-1914 הציע המתכנן הצרפתי Jean-Claude Nicolas Forestier חתכי רחוב עקרוניים לערים במרוקו – ובהם גם שדרות אמצע. בעשור הזה, ובזה שאחריו, הוקמו בלב "העיר החדשה" של קזבלנקה, שהוקמה כמעט מן היסוד בידי הצרפתים, שדרות ייצוגיות.⁵¹ שדרות עירוניות מפארות גם את הרבעים "האירופיים" של רבט ושל מרקש, וכן של העיר טנג'יר, שהיתה תחת שלטון ספרדי. האיטלקים בנו במקביל את

⁴⁹ Duempelmann 2009

⁵⁰ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

⁵¹ Cohen, Eleb 2002

אסמרה, שבמושבתם אריתראה, כ"עיר מודרנית", על פי תפישותיהם, ובה אוצר של בניינים בסגנון הבינלאומי, בהם רבים בסגנון של "אר-דקו" ("Art Deco"). תוכנית העיר הנוכחית מציגה 5 שדרות אמצע בתחום "העיר ההיסטורית" האיטלקית (וייתכן כי היו בעבר שדרות נוספות).⁵²

באנקרה, בירתה החדשה של טורקיה המודרנית, הוקמו בשנות ה-30 של המאה ה-20 שדרות ייצוגיות, כביטוי למודרניות, לסדר ולרציונליות, וכן כביטוי לשאיפה של השלטון החדש לחבר את טורקיה לאירופה. בתחרות תכנון לאסיפה הלאומית הגדולה באנקרה מ-1937, הציע האדריכל הגרמני הנודע ברונו טאוט (Bruno Taut) פרוייקט ובו שדרה ייצוגית המוליכה אל הבניין.⁵³

העיר, הקטנה אז, אומאו (Umea), שבצפונה של שבדיה, נשרפה כולה במחצית המאה ה-19. שורה צפופה של עצי שדר (Betula, ובאנגלית: Birch), נחשבת שם כמי שעצרה את התקדמותה של האש. מאז נבנתה העיר כולה מחדש, וכרחובותיה הראשיים הוקמו שדרות רחבות – כולן נטועות בעצי שדר.¹

1 סרטון ברשת

שדרות הוקמו, לפני המהפכה, בעריה הגדולות, בעלות האוריינטציה האירופית, של רוסיה הצארית. כך בדנייפרופטרובסק, וכך באודסה (שתיהן כיום בתחום אוקראינה). אודסה, שראתה עצמה "תאומתה" של פריס, היתה מפורסמת בשדרותיה היפות (על הקשר לתל-אביב – ראו בפרק 6.4). בעריה הגדולות של ברית-המועצות שלאחר המהפכה, ניבנו כשיטה רחובות מונומנטאליים רחבים, עם בניינים ייצוגיים, כבדים ומקושטים, בסגנון הסובייטי המוקדם. רחובות מרכזיים כאלה - בהם למשל שדרות לנין בסטלינגרד (היום: וולגורד) - הם שדרות עירוניות נטועות עצים. הרחובות הייצוגיים האלה, עם הבניינים המקושטים שלאורכם, נבנו בתקופה בה המערב אימץ, ברובו, את המודרניזם, הנקי מפורמליות וממקישוטים. ייתכן כי הם נועדו להפגין את יכולתו של השלטון הקומוניסטי, לבנות ערים מפוארות עבור המעמדות העמלים דווקא.

סיפור מיוחד מהוות השדרות בסין, והוא מחייב חקירה נוספת. רחובות רבים בעיר בייג'ין, בירתה של סין, עטורים בשורות של עצים, והם עוברים בשטחים פתוחים ונטועים. בכמה משדרות העצים האלו, מחלפים את העצים במחזוריות. עצים שהגיעו לבגרות מוצאים ממקומם לשימושים שונים (אולי לנטיעה מחדש בפארקים חדשים?), ומוחלפים בשורה חדשה. הרחובות האלה הומי אדם, והם משמשים להליכה, לקיצור דרך או לטיול, ולתנועת אופניים בצל העצים.⁵⁴

שדרות הוקמו בידי הצרפתים ובידי הבריטים גם במושבותיהם המרוחקות. הצרפתים הקימו כמה שדרות מלבבות בעיר סייגון שבמושבתם הודו-סין (כיום: הו-צ'י-מין שבווייטנאם). הבריטים מצידם הקימו שדרות בעיר ניו-דלהי - אותה קבעו כבירתם המינהלית בהודו.⁵⁵

במלבורן שבאוסטרליה, הוקמה מערכת של שדרות בהיקף גדול, במסגרת המבצע להרחבת העיר, החל ב-1850 ובעשורים הבאים. השדרות האלו, המעוצבות בסגנון פורמלי, הפכו למרכיבים הבולטים של לב העיר. בפסי-השדרה של כמה מהן עובר מסלול של רכבת חשמלית.⁵⁶ מערכת כזאת של שדרות, המעצבת את פני העיר, במושבה בריטית (של אז), נראית יוצאת דופן על רקע העובדה ששדרות אינן מהוות מרכיב מאפיין של ערי בריטניה עצמה.

שדרות עירוניות הגיעו גם ליבשת דרום אמריקה, בהן גם השדרות הרחבות והארוכות בעולם, החוצות את בואנוס-אייירס ובמרכזן האובליסק הענק שנועד לייצג את גדולת שלטונו של הרודן חואן

⁵² Denison, Guang, Gebremedhin 2003

⁵³ Bozdogan 2001

⁵⁴ Jacobs A. B. 1993

⁵⁵ Jacobs A. B., Macdonald, Rofe 2002

⁵⁶ Jacobs A. B., Macdonald, Rofe 2002

פרון. הרחוב כה רחב, וכה מרובה נתיבים, עד כי הוא מהווה דוגמה לשימוש מופרז ובלתי מידתי בדגם של שדרה רב- מסלולית, באופן שמבטל את כל יתרונותיה.⁵⁷

שדרות בולטות בשולי אירופה וברחבי העולם:

מאפיינים	תקופת הקמה	עיר	
<ul style="list-style-type: none"> - שדרת אמצע - בליבה של העיר - מתחברת למדרגות המונומנטאליות היורדות אל הנמל 		אודסה	שדרות פרימורסקי Primorsky Boulevard
<ul style="list-style-type: none"> - שדרת אמצע - נטועה בווינגטוניות⁵⁸ 	תחילת המאה ה-20	קזבלנקה	שדרות מולאי-יוסף Boulevard Moulay-Youssef
<ul style="list-style-type: none"> - שדרת אמצע - לצד העיר העתיקה - נטועה בתמרים קנריים⁵⁹ 	תחילת המאה ה-20	קזבלנקה	שדרות זואב ה-IV Boulevard du IVe Zouaves (איור 30)
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - בפס השדרה מסלול לאופניים - 4 שורות של עצים גבוהים המתאחדים לחופה רצופה⁶⁰ 	תחילת המאה ה-20	סייגון (הו-צ'י-מין)	שדרות טום-דוק-ת'נג Boulevard Tom Doc Thang (איור 31)
<ul style="list-style-type: none"> - שדרה רב-מסלולית - הארוכות והרחבות בעולם - כה מרובות נתיבים עד כי העצים אינם מורגשים - 6 שורות עצים⁶¹ 	1936-1937	בואנוס-איירס	שדרות ה-9 ביולי Avenida 9 de Julio

Table 7. Urban boulevards in the wider world

טבלה 7. שדרות עירוניות ברחבי העולם



איור 30. שדרות זואב ה-IV. קזבלנקה. Figure 30. Boulevard du IVe Zouaves. Casablanca.

⁵⁷ Jacobs A. B., Macdonald, Rofe 2002

⁵⁸ Cohen, Eleb 2002

⁵⁹ Cohen, Eleb 2002

⁶⁰ Jacobs A. B., Macdonald, Rofe 2002

⁶¹ Jacobs A. B., Macdonald, Rofe 2002



איור 31. שדרות טום-דוק-ת'נג. סייגון (הו-צ'י-מין). על-פי Jacobs A.B., Macdonald, Rofe
 Figure 31. Boulevard Tom Doc Thang. Saigon (Ho Chi Minh). Acc. to Jacobs A.B., Macdonald, Rofe

כמו בגלים מעגליים התפשטו השדרות מליבה של אירופה לארצות נוספות, קרובות ומרוחקות. באחרונות שבהן הן נבנו עוד בשנות ה-30 ובשנות ה-40 של המאה ה-20. משלב כלשהו באמצעה של המאה פסקה גם בהן הקמתן של שדרות. גם שם חדלו השדרות, כמעט לחלוטין, לשמש חלק מ"אוצר המילים" של התכנון העירוני.

3.7 סיכום

השדרות העירוניות הגיעו לשיא תפארתן באירופה של המאה ה-19, אז הוקמו השדרות הבולטות וההדורות של עריה הגדולות. שמן נקשר אז בעוצמתו של השלטון, ובאינטרסים של המעמדות המיוחסים. שדרות הגיעו לצפון היבשת, כחלק מן הרצון להידמות למרכז. השדרות שהוקמו בדרומה של היבשת היו מפוארות לא פחות, וחלקן נשאו כבר סממנים של הים-התיכון. באירופה עיצבו השדרות את מבנה הערים, והמרכזיות והפעילות שבהן חיזקו את העירוניות שלהן.

השדרות העירוניות הגיעו גם לאמריקה. בארצות-הברית הן הוקמו, בעיקר בתחילתה של המאה ה-20, כביטוי לבריאות ולאיכות חיים. אלא שבארצות-הברית הן זכו לערך-מוסף: הן נתפשו מעתה כחלק מן השטחים פתוחים של הערים, ושולבו במערכות פארקים כוללת שתוכננו שם עבורן. גדולי המתכננים השתתפו במבצע המרשים הזה של תכנון ערי היבשת על בסיס שלד ירוק.

האירופים הביאו איתם את השדרות העירוניות אל המושבות שלהם, כולל אל הרחוקות שבהן. בערים חשובות של האימפריות שבנו, הוקמו שדרות כאלו, ואלו מהוות עד היום טביעות-אצבע ומזכרות אירופיות בליבן של התרבויות השונות.

לשדרות באירופה וסביב הים-התיכון נועד תפקיד חברתי, כשאיפשרו בילוי ומפגש. נראה כי השדרות בחלקים העירוניים הוותיקים של אמריקה תפקדו באורח דומה.

התפשטות השדרות העירוניות בעולם נקטעה ממש בשיאה. מגמות אידיאולוגיות ותהליכים טכנולוגיים הביאו לתפנית בגישות של התכנון העירוני, וביחס אל השדרות בפרט. מגמות ותהליכים אלה מתוארים בפרק הבא – פרק 4.

פרק 4 רוחות חדשות במאה ה-20 –

הקמתן של שדרות עירוניות נקטעת

4.1 הקדמה

במהלך המאה ה-20, ובעיקר במחציתה השנייה, נזנחו השדרות העירוניות כדגם מוביל של רחוב עירוני. לאחר מלחמת העולם השנייה, פסקה הקמתן כמעט לחלוטין.

המאה ה-20, כקודמתה – המאה ה-19, היתה מאה של תהפוכות ושל זעזועים, ואלה הביאו לשינויים בכל תחומי החיים. שינויים בתפישות חברתיות ותרבותיות, ושינויים בתפישות תכנוניות הביאו לשינוי פני התכנון העירוני ופני הבניה. השינויים בתחומים האלה קשורים ואין לנתק ביניהם. פרק זה מתרכז, עם זאת, בעיקר בצד התכנוני.

הפרק, כרקע, ובמסגרת המעגל העולמי, מתחקה אחר התשובה לשאלה:

למה פסקה הקמתן של שדרות עירוניות בעולם במחצית המאה ה-20?

השאלה הזאת, והתשובות עליה – מהווים בסיס לשאלות המחקר במעגלים הבאים – הארצי והמקומי.

הספרות המקצועית מצביעה על שורה של מגמות, שחלקן החלו עוד בסופה של המאה ה-19, ושהשפיעו במהלך המאה ה-20 על התכנון העירוני. ניתוח של הספרות הזאת מעלה, באופן ישיר, או, לרוב, בצורה מרומזת, קשר בין המגמות האלו לויתור על השדרות. לאחר פרישת הרקע התקופתי, מציג פרק זה שלוש מגמות כאלו, ומראה כיצד כל אחת מהן תרמה להפסקת בנייתן של שדרות עירוניות בעולם.

4.2 מפנה המאה

המאה ה-19 היתה עדה להתפתחות עצומה בכל תחומי החיים. בסופה של המאה הגיעו המעצמות האירופיות לכל העולם, ושלטו על רוב שטחו, תוך שהן גורפות ממנו עושר רב. במהלך המאה התלכדו קבוצות לאומיות והקימו תנועות לשיחורור לאומי ולעצמאות (יוון ואירלנד, למשל). בסוף המאה ריחפו באוויר תורות חברתיות ומעמדיות מתקדמות, ותנועות לזכויות הפועלים ולקידום הנשים אירגנו שביטות ומחאות. בסוף המאה נהנה העולם מהתקדמות עצומה ברפואה ובכל תחומי המדע והידע.

בסוף המאה נהנה העולם מהתפתחות טכנולוגית מרשימה שהשפיעה על כל תחומי החיים. בתחום העירוני איפשר גילוי החשמל תנועה של קרוניות-רחוב (streetcars) ברחובות ראשיים. רכבות תחתיות ראשונות עברו במינהרות תחת כמה כרכים. אל אלו הצטרפו גם המכוניות הראשונות. הייצור ההמוני איפשר גם למעמדות הנמוכים לרכוש מוצרים, וליהנות מבילויים, שהיו שמורים עד כה רק למעמדות הגבוהים. תחום התכנון והבניה השתנה גם הוא. בסוף המאה הומצא הבטון המזויין, נבנו

גשרי ענק ומגדלים (מגדל אייפל) ממסבכי פלדה, והחל השימוש בקונסטרוקציות פלדה לבניינים. אלו, והמעלית איפשרו את הקמתם של גורדי השחקים הראשונים.

המאה ה-19 היתה עדה להתפרצות של יצירה בכל תחומי האמנות, בהם האמנות הפלסטית (אימפרסיוניזם), ובסופה עמדו בפתח סיגנונות חדשים כמו האר-נובו (Art Nouveau) הקישוטי והרומנטי.

המאה ה-19 היתה גם מאה של סתירות ושל ניגודים. לצד כל סימני הקידמה החזיקו מעמד מוסדות, מסגרות, ומבנים חברתיים מיושנים, שסרבו להתאים את עצמם לשינויים. אימפריות נאחזו בשלטון על ארצות ועמים, ומיאנו להכיר בשאיפתם לשחרור ולביטוי לאומי. משטרים מיושנים לא השכילו להכיל את הזרמים ואת התנועות שרחשו סביב. המעמדות העליונים ובעלי הרכוש וההון התבצרו במעמדם, וסרבו לחלוק עם שאר המעמדות את ההון ואת זכויות היתר שלהם. כל אלה לא חשו בסכנות הקרבות, והמשיכו להאמין בחזות של המשכיות, סדר ויציבות.¹

גם בתחומי התכנון, העיצוב והיצירה ניבעו פערים הולכים וגדלים בין היכולות הטכנולוגיות החדשות, ורוחות החופש והקידמה מצד אחד, לבין ההיאחזות בסגנונות ובדפוסים של העבר, שכה איפיינו את האמנות, ובעיקר את האדריכלות של המאה ה-19. גם בתחומים אלה הלכו וגברו, בסופה של המאה, ובעיקר בתחילתה של המאה הבאה, חוסר הנחת והתסיסה.

המעבר אל המאה ה-20, אף שעורר תקווה, לא הביא עמו כל שינוי נראה לעין. העשור ומחצית העשור הראשונים של המאה החדשה היוו המשך לכל התופעות והתהליכים שהופיעו בסופה של זו הקודמת, ללא כל שבר או מהפכה. אלה הגיעו רק אחר-כך.

כשאר התופעות של המאה ה-19, גם השדרות המשיכו אל תוך המאה ה-20, כשהן מפארות את הנחשבים שברחובות הערים, ומהוות מחוז יעד – למגורים, לקניות ולבילוי, למעמדות המכובדים. שדרות עירוניות המשיכו ונבנו כך עד לשנות ה-30 וה-40 של המאה ה-20.² בחלקה הראשון של המאה ה-20, לא נראה עדיין כל גורם שיערער את מעמדם של השדרות כרחובות עירוניים מובילים.

4.3 מאה של זעזועים

המתחים והשסעים שהצטברו במאה ה-19 ובחלקה הראשון של המאה ה-20, הביאו להתפרצות. הכל התפוצץ בפרץ של אלימות ושל שפיכות דמים במלחמת העולם הראשונה. זו שינתה את פניה של אירופה ואת פניו של העולם כולו. בה אפשר לראות את סופה האמיתי של המאה ה-19, ואת המעבר החד לתקופה חדשה.³ לאחר המלחמה לא חזרו הדברים למצבם הקודם. אימפריות התפוררו, משטרים קרסו, הגבולות בין המעמדות נפרצו.

באוויר עמדה תחושה ברורה שמתחיל עידן חדש, שמחייב גישות חדשות, והתמודדות עם אתגרים חדשים, ונושא גם תקווה לעתיד מבטיח. כך גם בכל תחומי התכנון והעיצוב. התקופה שאחרי המלחמה מאופיינת כבר בחשיבה מחודשת ובחיפושי כיוון ובאימוץ של רעיונות בתחומי תכנון הערים, האדריכלות ואדריכלות הנוף. דגמים תכנוניים שנקשרו למאה ה-19 – נפסלו. **בעיני מתכננים שלאחר המלחמה, שראו עצמם מודרניים, נחשבו גם שדרות עירוניות, כביטוי לתפישות**

¹ טוכמן 1998

² Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

³ טוכמן 1998

התכנוניות המיושנות של המאה ה-19. זאת ועוד – הן נתפרשו כביטוי ליחסים החברתיים ששררו לפני המלחמה. על כך היו השדרות "של הקרינווליות" עתידות לשלם את המחיר.

אלא שמלחמת העולם הראשונה היתה רק ראשיתה של שרשרת זעזועים שפקדו את העולם. כבר במהלכה התחוללה המהפכה הבולשביקית שחוללה שינויים בכל תחומי החיים והחשיבה, בברית-המועצות ובעולם כולו. משטרים דמוקרטיים הוחלפו במשטרי עריצות לאומניים, שעודדו שנאה ויריבות. מלחמה עולמית נוספת, מלחמת העולם השנייה, נראית מקודמתה זיעזעה מחדש את סדרי העולם. זו גררה אחריה מלחמות נוספות. ממדי ההרס והמוני העקורים, הפליטים והמהגרים, ומיליוני חיילים שחזרו הביתה העמידו בפני מדינות אתגרים עצומים של שיקום, תכנון ובנייה בממדים גדולים. המודרניזם – המקדש פונקציונליות ורציונליות, התמודד עם כל אלה, והפך בכל העולם לאפשרות המקובלת היחידה, בכל תחומי החיים (הרחבה על כך בפרק 4.7). פניו של התכנון, ופניהן של ערים, השתנו לחלוטין. נפתח עידן חדש – בו לשדרות העירוניות לא נמצא מקום.

4.4 ערים במשבר

עוד קודם לתהפוכותיה של המאה ה-20, הגיעו הערים הגדולות של העולם המערבי אל סיפו של משבר. מפעלי תעשייה שהוקמו בתוכן, במסגרת המהפכה התעשייתית של המאה ה-19, גרמו לזיהום חמור. המוני אנשים, שהגיעו אל הערים, מן הכפרים או מארצות אחרות, כדי לעבוד במפעלים, הצטופפו בפרברי עוני שנבנו בחופזה. הערים התרחבו באופן בלתי מבוקר, תוך זחילה אל האזורים הכפריים והחקלאיים שסביבן, בבניה רצופה ועם רחובות ראשיים המתמשכים לאורך קילומטרים.

הערים התעשייתיות וערי ההגירה נתפשו אז כ"לא בריאות", כמספקות תנאים עלובים וכדורשות פתרונות ושינויים ממשיים.⁴ האדריכל אלכסנדר קליין נתן ביטוי למה שחשבו ואמרו מתכננים רבים מבני תקופתו: "מחושיו" של הרחוב אינם אלא סימן למחלתו של אורגניזם העיר בכללו, שאיננו ממלא עוד, בצורתו ובמבנהו הנוכחיים, את תפקידו... ערינו כיום גדולות מכדי היותן מסוגלות ללכד כראוי את המוני אוכלוסייתן ליחידה חברתית..."⁵ מתכננים ואנשי רוח נרתמו להציע פתרונות. בארצות-הברית ראו במערכות פארקים עירוניות אמצעי לתיקון חוליי הערים הקיימות (ראו פרק 3.5).⁶ אחרים הציעו דגמים חדשים, אוטופיים או מעשיים – "עיר הגנים" היא מן הבולטות שבהם – לצורות המגורים הבריאות, ולמבנה הערים הרצויות. ההצעות שהעלו, רבות מהן דומות וקשורות זו לזו, היכו גלים, והיתה להן השפעה מכרעת על החשיבה התכנונית של המאה ה-20. כמה מן הדגמים האלה, גויסו בהמשך גם לצורך הבניה החדשה שנדרשה לאחר מלחמת העולם השנייה.

הרעיונות החדשים על מבנה העיר ועל מראה עוררו כמה מן המגמות הבולטות, שהביאו לדחיקתן של השדרות העירוניות מן הערים של המאה ה-20.

⁴ Jacobs A. B. 1993

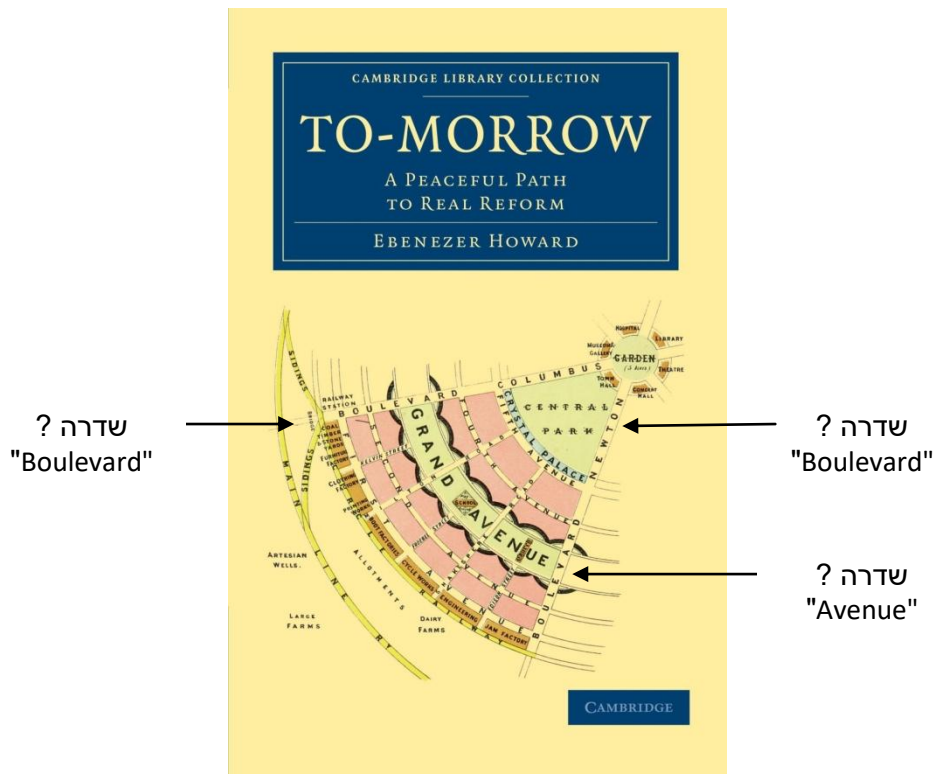
⁵ קליין 1954 עמ' 6 אצל מסלובסקי 2016

⁶ Dumpelmann 2009

4.5 מגמה ראשונה: שינויים בתכנון העירוני – 1. "עיר הגנים" ובנותיה

רעיון "עיר הגנים" השפיע על התכנון העירוני במהלך המאה ה-20, ובעקיפין גם על השדרות העירוניות. "עיר הגנים" עצמה לא שינתה את היחס לשדרות. הדגמים התכנוניים שנבעו ממנה הם שהפנו להן עורף.

בשנת 1898, על סיפה של המאה החדשה, פירסם אבנעזר הווארד (Ebenezer Howard) את חיבורו פורץ הדרך "To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform", וחזר ופרסם אותו בשנת 1902 תחת הכותרת "Garden Cities of Tomorrow". חיבורו זה פרש את חזונו של הווארד לדגם חדש של עיר – "עיר גנים" ("Garden City"), שאיננה עיר גדולה ואיננה כפר, אך היא מכילה את היתרונות של שני האחרונים. חזונו של הווארד היה ליצור בערים החדשות קהילות המקיימות את עצמן, והמספקות איכות חיים טובה מזו שמציעות הערים הגדולות. לצורך כך אמורות הערים החדשות לכלול גם שטחים לעיבוד חקלאי, ואלה צריכים להיות חלק מחגורה ירוקה רצופה סביבן. החגורה הירוקה אמורה, בין השאר, להנגיש לעירוניים את מנעמי הכפר: שדות, משוכות ויערות. הגנים, הפארקים והרצועות הירוקות היו חלק מהותי ברעיון של הווארד לעיר הגנים.⁷ הרצועה הירוקה ההיקפית, מיועדת גם להגביל את גידולן של הערים החדשות: "עיר הגנים" המוצעות אמורות להישאר קטנות, וגידולן יכול להיות מושג, באמצעות הכפלה ויצירה של ערים חדשות באותה המתכונת.⁸



איור 32. פלח מתוך סכמת "עיר הגנים" על כריכת הספר.
Figure 32. Section of the scheme of "Garden City on the book cover.

אל הרעיונות התיאורטיים האלה צירף הווארד סכמה עקרונית של מבנה עיר הגנים המוצעת, שצורתה עיגול. על פי סכמה זאת 6 שדרות רדיאליות רחבות, המסומנות, כל אחת, בסכמה כ- "Boulevard", נמשכות מן המרכז עד לקצה השטח הבנוי, ומחלקות את עיר הגנים ל-6 אזורים (איור 32). בסכמה מופיעות שדרות אלו כרחובות, ויש להניח שהווארד התכוון אכן לשדרות אמיתיות,

⁷ Schuyler 2002, Freestone 2002, Dumpelmann 2009

⁸ Schuyler 2002, Clavel 2002, Freestone 2002. עמית-כהן, גולדשלגר, שושני 2016

כלומר לרחובות הנתועים בשורות של עצים. בנוסף לאלה, מופיע בתוכנית פס מעגלי רחב, רצועה ברוחב של 140 מ', הנקרא "Grand Avenue", והמפריד בין שתי הרצועות המוקצות למגורים. טיבה הצורני של שדרה רחבה זו איננו מפורט, אך היא מכילה בתוכה בנייני ציבור (בתי-ספר), גנים ומגרשי משחקים.⁹ מן הסכמה עולה כי הווארד ראה בשדרות עצים חלק מהותי של רעיון "עיר הגנים" שלו, וכלל אותן בין השטחים הירוקים שיעד לעיר. חגורות הירק שהוסיף לא באו בתוכניתו במקום השדרות.

הווארד לא פעל בחלל ריק. במקביל אליו, ועוד לפניו, פעלו קבוצות ויחידים להציע מתכונות משופרות וירוקות יותר לערים. כך, תכנן אדריכל הנוף האמריקני פרדריק לו אולמסטד (Frederick Law Olmsted) (ראו בפדק 3.5) את הקהילה הפרברית ריברסייד (Riverside) באילינוי כבר ב-1868, עשרות שנים לפני החיבור של הווארד, וללא קשר איתו. התכנון התבסס על שימוש נופי באלמנטים של הטבע, וכלל כבר רצועות ירק היקפיות ופנימיות. תוכניתו של אולמסטד לריברסייד נראית כמי שהקדימה את זמנה: באלמנטים הצורניים שבה היא מזכירה במידה רבה את ערי הגנים שהוקמו מאוחר יותר.¹⁰ (איור 33).



Figure 33. Riverside Plan. Greenbelts and Greenways. תוכנית ריברסייד. חגורות ירק ופסי ירק. איור 33.

במקביל לחזון "עיר הגנים" של הווארד, שצמח בבריטניה, פעלה בארצות-הברית תנועת הפארקים. שראתה גם היא בהקצאתם של שטחים ירוקים ערך מהותי, ובסיס לתכנון העירוני כולו.¹¹ במסגרת הזאת החשיבה עדיין תנועת הפארקים, את השדרות העירוניות כרכיב מרכזי של השטחים הירוקים

⁹ Schuyler 2002

¹⁰ Fulton 2002

¹¹ Dumpelmann 2009

האלה (ראו פרק 3.5). אף שהתוצאות לרעיונותיהן היו עשויות להיראות דומות, נבדלו "עיר הגנים" ותנועת הפארקים זו מזו במושאי ההתמקדות שלהן: תנועת הפארקים טיפלה בשיפור ובהרחבה של ערים קיימות. "עיר הגנים", לעומתה, שאפה להתחיל מ"לוח חלק", הפנתה עורף לערים הקיימות, וכיוונה לערים חדשות. הן נבדלו זו מזו גם בנקודת המבט: הגם ששתיהן עסקו בתפקידים של השטחים הפתוחים בתכנון העירוני, ניתן לומר כי תנועת הפארקים עסקה בכך מן הכיוון של אדריכלות הנוף, ואילו "עיר הגנים" ראתה זאת מן הכיוון של תכנון ערים.

חיבורו של הווארד היכה גלים, והיתה לו השפעה אדירה ומתמשכת על תפישות התכנון העירוני למשך עשרות השנים הבאות, כשחלק מרעיונותיו מהווים בסיס למחשבה התכנונית עד היום. אלא שמי ששימשו את החזון של הווארד, או שנתנו לו פרשנות תכנונית, נטלו מתוכו רק את המימד הפיזי, תוך זניחת המימד החברתי-כלכלי. בערים שניבנו, נזנחה גם המהות החקלאית של הרצועה הירוקה סביב העיר.¹²

מה שכן נלקח לתכנון ערי הגנים בהמשך, באירופה ובאמריקה, היו הקצאת השטחים הפתוחים ומבנה הרחובות.¹³ תנועת הערים החדשות האמריקנית אימצה את המרכיבים הצורניים ואת האסתטיקה של ערי הגנים. בעשורים הראשונים של המאה ה-20 נוצר כך דגם חדש, שהיה דומה במתכונתו הצורנית ל"עיר הגנים" – פרבר הגנים (Garden Suburb): ישוב עירוני המגלם רבים מן הרעיונות של הווארד, אך לא חי בזכות עצמו, ונעדר, על פי חוקר הערים לואיס ממפורד (Lewis Mumford), את המרכיבים העירוניים יותר של "עיר הגנים".¹⁴ פרברי גנים מוקדמים, בעיקר באירופה, כללו עדיין, במקרים רבים, שדרות עירוניות. אלו נעדרו כבר מן הצורות המאוחרות יותר, בארצות-הברית.

את הפרבר רדברן (Radburn) בניו-ג'רסי תכננו קלרנס סטיין ו-הנרי רייט (Clarence Stein, Henry Wright) ב-1929, בהשפעת רעיון עיר הגנים של הווארד וערי הגנים שתוכננו כבר בבריטניה על-ידי ריימונד אנווין ו-ברי פרקר (Raymond Unwin, Barry Parker), ובהתאם לפילוסופיה שהם פיתחו על ההתפתחות המטרופוליטנית, שקראה לביזור של האוכלוסיה לקהילות בועתיות בטוחות, המחוברות למרחב הפתוח. רדברן התבססה על הפרדה מוחלטת מתנועת הרכב,¹⁵ והיא נועדה להוות דוגמה להתיישבות העירונית בתקופה המודרנית. רדברן מזכירה במאפייניה הצורניים גם את ריברסייד של אולמסטד, והיא כוללת, בין השאר, פסי ירק (greenways) המשכיים ורצופים, ששימשו להולכי רגל בלבד (איור 34), ואליהם הופנו חזיתות הבתים.¹⁶ שדרות עירוניות, עם זאת, נעדרות מן התוכניות שלה.

רדברן, בתכנונם של סטיין ו-רייט הפכה למודל לפרברי גנים, כולל לאלה שהוקמו אחרי מלחמת העולם ה-2. כך הוקמו ברוחה ובמתכונתה בשנות ה-60 של המאה פרברי הגנים הידועים רסטון (Reston) ב-וירג'יניה, קולמביה (Columbia) במרילנד ו-ולנסיה (Valencia) בקליפורניה. אלה ניכרים במבנה הבלתי-פורמלי שלהן וב-greenways הטבעיים באופיים (ראו להלן) עבור הולכי הרגל.¹⁷ בשונה מסטיין ומרייט, בחר המתכנן ג'ון נולן (John Nolen) בשפה עיצובית פורמלית בתכנון פרברי הגנים. הוא שילב בתוכניותיו אזורים ציבוריים בעלי ציוריות וסימטריה בולטים. הוא תכנן במתכונת זאת את קינגספורט (Kingsport) בטנסי, שהיא, לדעת ממפורד, הדוגמה הקרובה ביותר לרעיון של הווארד בדבר העיר הנושאת עצמה, ואת וניס (Venice) שבפלורידה.¹⁸ המקורות אינם מציינים את

¹² Schuyler 2002, מסלובסקי 2016

¹³ Schuyler 2002

¹⁴ Fulton 2002

¹⁵ כמו "יחידת השכנות" – ראו בהמשך

¹⁶ Fulton 2002, מסלובסקי 2016

¹⁷ Clavel 2002, Fulton 2002

¹⁸ Fulton 2002

קיומן של שדרות בפרברי הגנים האלה – לא באלה במבנה הבלתי פורמלי, ולא באלה הפורמליים של נולן.



איור 34. רדברן – תוכנית חלקית: פסי ירק דומיננטיים
Figure 34. Radburn – partial plan: Dominant Greenways

אל פרברי הגנים נוספו במהלך המאה ה-20 דגמים נוספים – כולם וריאציות על נושא "עיר הגנים", ולכולם משותפים פסי ירק או חגורות ירק רב-תכליתיות. פסי הירק הפנימיים היו עשויים לכלול שורות של עצים (ולהיחשב שדרות בגנים). ההבדל בינם לבין שדרות עירוניות היה, שהם לא היו חלק מרחובות. הדגמים התכנוניים האלה (ראו להלן) זכו למימוש, בעיקר בארצות-הברית, בבריטניה ובאוסטרליה.¹⁹

להלן השוואה של הדגמים האלה המבוססים על פסי ירק ועל חגורות ירק:²⁰

¹⁹ Freestone 2002
²⁰ Freestone 2002

שדרות קיימות/ מוזכרות	מאפיינים	פסי ירק פנימיים	חגורות ירק היקפיות	קנה- מידה- פרברי/ מקומי	קנה-מידה מטרופוליני / עירוני	תקופה	הוגה הרעיון/הדגם	
	פרברים המקיימים עצמם. בתי-גידול לציפורים ולפרחים.					לפני מלה"ע ה-1	רוברט אנווין (Robert Unwin)	Parkbelts
	רצועת ירק ליניארית שימור טבע יחד עם פעילות פנאי וספורט					המחצית ה-2 של המאה ה-20	על-פי איאן מקהרג (Ian McHarg)	Greenways
	רבעים עצמאיים מקושרים ב- parkways							Regional City
	מפרידים ומקשרים של חלקי העיר ה-parkways- הפכו בעיקר לדרכים							Parkways & Greenwebs
	מספר רב של קהילות מופרדות בפסי ירק כמו עיגולים על משטח ירוק						על-פי רוברט אנווין (Robert Unwin)	Green Backcloth
	בנוסף לחגורות ירקות גזרות או אצבעות או מסדרונות רדיאליים החודרים אל לב העיר ²¹					לאורך המאה ה-20		Green Wedges & Corridors
	בקרה על גידול הערים על-ידי חגורות ירקות ²²					מחצית המאה ה-20	פטריק אברקרומבי (חלקי) (Patrick Abercrombie)	Greenbelt Cities

טבלה 8. דגמים תכנוניים המבוססים על פסי ירק וחגורות ירק
Table8. Planning models based on Greenways and Greenbelts

²¹ יושם בברלין רבתי 1910, קופנהגן 40', לונדון רבתי 60', וושינגטון 1961
²² יושם בערים ברוסיה, סאול, אברקרומבי: לודון רבתי 1944-1945

הדגמים האלה של הרצועות הירוקות, כולם וריאציות דומות ומקבילות, מתמקדים בעיקר בשולי הערים או בפרברים, וממעטים לטפל בלב הערים ובשטחים עירוניים מובהקים. אין תמה על כן, שהם כמעט ואינם מתייחסים לאפשרות של שדרות במסגרתם. הדגם היחיד מביניהם המזכיר שדרות, כמרכיב בתכנון, הוא רעיון ה-parkbelts של אנווין. גם עובדה זו איננה מפתיעה, שכן אנווין הגה אותו עוד לפני מלחמת העולם ה-1, שעה ששדרות היו עדיין דגם עירוני נחשב ומוביל.

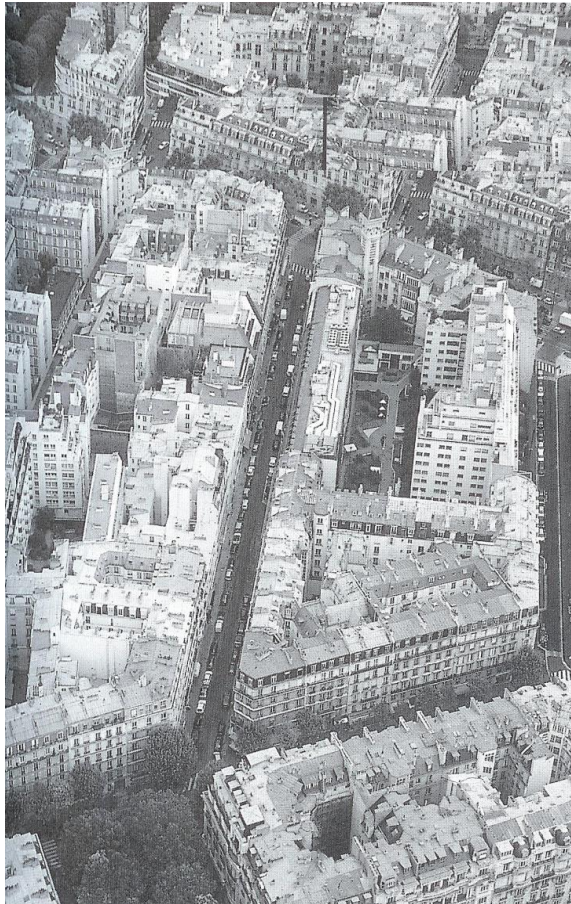
כך, לצד השדרות, שהיו עד אז אחד האמצעים החשובים להכנסת ירק אל תוך הערים (ראו גם בפרק 7.5), הלך והתפתח בהדרגה מתחילת המאה ה-20 כיוון תכנוני חדש, ובו **יחסים חדשים בין ערים לבין שטחים פתוחים**. אף שרעיון עיר הגנים במקורו כלל בתוכו, לפחות בסכמה העקרונית, שדרות, וכמוהו גם חלק מפרברי הגנים המוקדמים, הדגמים האחרים שהתפתחו ממנו לא ראו צורך להשתמש בהן. **פסי הירק, חגורות הירק, דרכי הירק, מסדרונות הירק, ו"אצבעות" הירק החליפו את השדרות והפכו אותן, בעיני המתכננים, למיותרות.**

4.6 מגמה ראשונה: שינויים בתכנון העירוני – 2. שיכונים, יחידות-שכנות וערים חדשות

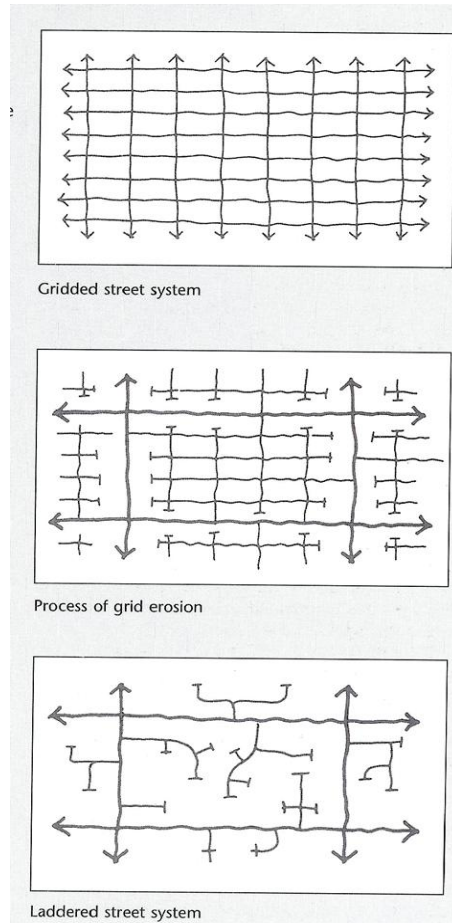
במחצית הראשונה של המאה ה-20 פנה התכנון העירוני לכמה כיוונים נוספים, חלקם מחוברים לרעיון עיר הגנים של הווארד, ואחרים שונים ממנו בתכלית. בשונה מעיר הגנים ובנותיה, עסקו הכיוונים החדשים לא בערים קטנות או בפרברים, אלא בערים הגדולות עצמן, ולצד הבניה צמודת-הקרקע, גם בבניה ציבורית מאורגנת. המשותף לכל הכיוונים האלה היה שהובילו, ממחצית המאה ה-20, לתכנון ללא שדרות עירוניות.

כתגובה על התפתחות הערים הגדולות במאה ה-19, ומתוך הכרה כי יש להתאים את התכנון העירוני לעידן החדש, התפתחה הגישה המודרנית לתכנון ערים: זו פוסלת את העיר מעורבת השימושים וקובעת איזור (zoning) והפרדה מוחלטת של שימושים. ערים אמריקניות חולקו לרובעים נפרדי שימוש: מגורים, מסחר ותעשייה, מוסדות. השדרות, כרחובות רב-תכליתיים, המשלבים תנועה של כלי רכב ושל הולכי רגל, ומערבים לעיתים כמה שימושים – לא התאימו יותר למודל החדש.²³ הגישות החדשות פסלו גם את העיר המרקמית, ואת רשת הרחובות ה"סתמית", מרובת הצמתים, שהיא יוצרת, והציעו במקומה את ה"**סופרבלוק**", בו במקום רשת רחובות אחידה ונטולת היררכיה, יהיו רק הרחובות הראשיים המשכיים, ואילו רחובות משניים, הנכנסים לתוך כל "בלוק", יהיו בקו שבור, קטועים או אף ללא מוצא.²⁴ הרחובות הראשיים, בהיקף ה"סופרבלוק" שמרו, אמנם, על מהותם, אבל הרחובות המשניים במסגרתו איבדו כך את אופיים העירוני.

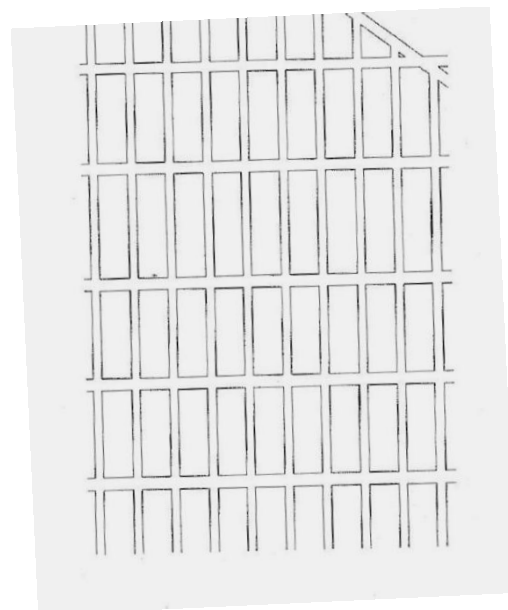
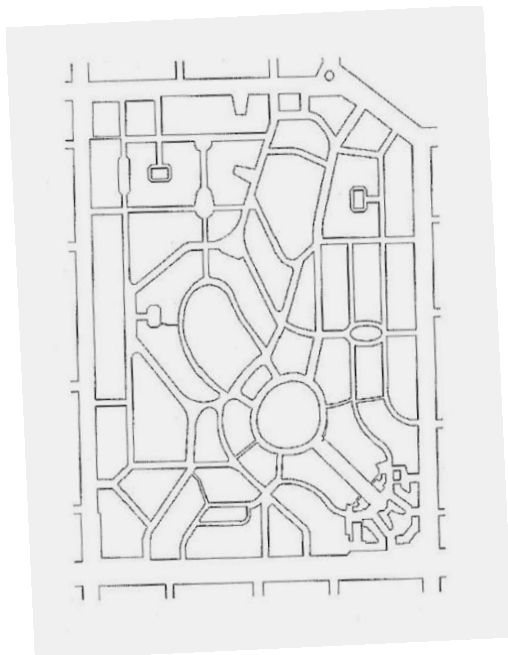
²³ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002
²⁴ Carmona, Heath, Taner, Tiesdel 2007



איור 36. העיר המקרמית: רשת רחובות בפריס
 Figure 36. Fabric City: Grid of streets in Paris



איור 35. מרשת רחובות ל"סופרבלוק" according to Carmona, Heath, Taner, Tiesdel
 על-פי Figure 35. From grid of streets to "Superblock"



איור 37. רשת של רחובות מול "ייחידת שכנות" . Grid of streets vrs. "Neighborhood Unit" according to Carmona, Heath, Taner, Tiesdel
 על-פי Figure 37. Grid of streets vrs. "Neighborhood Unit"

בעוד ל"סופרבלוק" נשארו עדיין מאפיינים עירוניים, ההצעות הבאות הלכו והתרחקו מן העירוניות. הצעה חלופית נוספת כזאת לעיר המרקמית הרצופה היתה של "יחידות שכנות" – חלקי עיר המספקים בתחומם את כל צרכיהם, והמופרדים זה מזה ברצועות של ירק. יחידות נפרדות כאלו הופיעו כבר קודם לכן, אך גובשו כהצעה תכנונית בספרו של קלרנס פרי (Clarence Perry) מ-1929: "The Neighborhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community", בו הוא מבסס התרחבות עירונית על "יחידות שכנות" נפרדות. יחידה כזאת אמורה להוות קהילה עצמאית המתקיימת סביב בית-הספר היסודי, מוסדות הציבור והשטחים הפתוחים שבה, ולאפשר בתוכה מרחקי הליכה פנימיים נוחים. "יחידות השכנות" נשענות במבנה שלהן ובצורתן על חזון עיר הגנים של הווארד, ובמובן זה הן אינן תפנית. החידושים שהציעו "יחידות השכנות" על פני עיר הגנים היו ההפרדה המחוייבת שלהם זו מזו ומשאר חלקי העיר באמצעות חגורות ירק, הגדרת הגודל והפרדת תנועת רכב מתנועת הולכי הרגל. רעיון "יחידות השכנות" אומץ בקנה-מידה גדול עוד לפני מלחמת העולם ה-2. בפרברי הגנים האמריקניים, ובערי חגורת הירק משנות ה-30 תוכננו "יחידות שכנות" כאלו. כולן ניכרו ברחובות מעוקלים ללא מוצא והנטועים בעצי צל, ובמערכת משותפת של שטחים פתוחים.²⁵ התכנון האופייני שלהן לא כלל שדרות. אלא שלא כל "יחידות השכנות" היו פרברים ירוקים של בתים צמודי-קרקע, וכאן חריגה שלהן מדגמי "עיר הגנים" ובנותיה: המבנה הלא-עירוני של "יחידות השכנות", ואפילו האנטי-עירוני במופגן שלהן, תאם את גישתם של המתכננים המודרניים, והמאוחרות שבהן התפשטו בארצות רבות לאחר מלחמת העולם השנייה, והיו לערים חדשות ולשכונות של "שיכונים" להמונים. (ראו בישראל בפרק 7.7).

שכונות מובהקות ראשונות של שיכונים החלו לקום עוד קודם לכן. במקביל למפעלי בניה נרחבים "להמוני העמלים" ברחבי ברית-המועצות שלאחר המהפכה הבולשביקית, החלו לבנות בין שתי המלחמות, גם בערי גרמניה של ממשלת ויימאר, מתחמי "שיכונים" מאורגנים (Siedlung) לפועלים, בעיקר ביוזמות של אירגוני העובדים,²⁶ לאחר שנים של בנייה מהירה ובלתי מתוכננת של בתי-דירות צפופים ונטולי תנאים עבור הפועלים, לאורך רשת הרחובות הסתמית של הערים, הגיעו שם לתבנית מגורים חדשה, של קהילות מגובשות ומובדלות משאר העיר (מה שחופף את רעיון "יחידות השכנות"), בבנייה שווייטית, חזרתית, בשורות של בנייני-שיכון מרווחים זה מזה, בתוך שטחי ירק וגנים. בחלק משכונות ה"שיכונים" לא התייחסו בנייני השיכון כלל אל הרחובות.²⁷ באחרות הוצבו הבניינים הטוריים לאורך רחובות משניים, אבל בניצב לרחובות ראשיים.²⁸ כך הופנו אל הרחובות האלה צידיהם הצרים והאטומים של בנייני-השיכון – הצבה שהפכה בהמשך לאופיינית לשיכונים בעולם כולו, וגם בארץ. שכונות השיכונים, שהתפשטו לאחר מלחמת העולם השנייה בכל העולם – תרמו כך את תרומתם לפיחות מעמדם של רחובות ולביטול אופיים העירוני.

לה קורבוזיה (Le Corbusier), "הכהן הגדול", של האדרילות המודרנית, שלל גם את הערים הקיימות ואת הרחובות המסורתיות משולבי השימושים והתנועה, וגם את ערי הגנים הכפריות והרומנטיות. הוא הטיף לערים גדולות, ריכוזיות, יעילות רציונליות ושוויניות, אחידות, חזרתיות ומנותקות מן הקרקע, והמקפידות על איזור (zoning) מוחלט. בעצמו הציע 3 תוכניות למרכז פריס – "העיר הקורנת" היא הידועה שבהן, ובאחת מהן שורות של מגדלי מגורים חדשים, מנותקים מן הקרקע, מחליפים את הבניה הקיימת בעיר.²⁹ ב-1928 נערך הכנס הראשון של CIAM – Congress International d'Architecture Moderne. מאז נערכו כינוסים כאלה של CIAM תחילה אחת לשנה, ואחר כך אחת לכמה שנים, ובכל אחד מהם הוצגו פרויקטים לדוגמא מרחבי העולם – רבים מהם של שכונות של שיכונים בבניה ציבורית. בכנס CIAM 5 בפריס ב-1937, הציג צוות של מתכננים מאיטליה את תוכנית "מילנו הירוקה" ("Milano Verde") משנה זו, ובה שורות שורות של שיכונים מלבניים

²⁵ Fulton 2002, מסלובסקי 2016

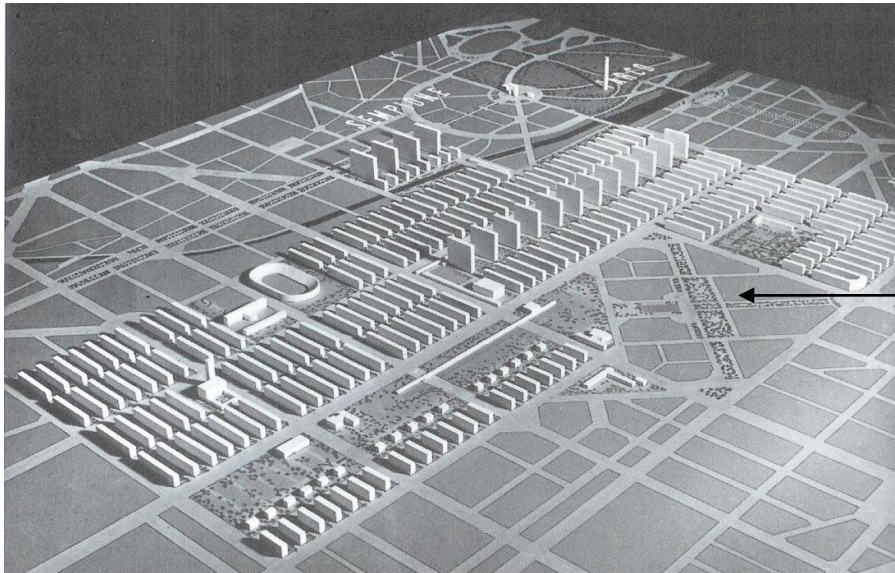
²⁶ מסלובסקי 2016

²⁷ Jacobs A. B. 1993

²⁸ מסלובסקי 2016

²⁹ מסלובסקי 2016

מקבילים, המתחברים לרקמה הקיימת של העיר (איור 38). בחלק הקיים, כנראה מן המאה ה-19 או מתחילת המאה ה-20, מסומנות שדרות קיימות. בשטח התוכנית החדשה, המודרניסטית – אין שדרות כלל. בכנס 8 CIAM ב-Hoddesdon שבבריטניה ב-1951, הוצגה התוכנית של רובע Pendrecht שבברטרדם, שנבנה בשנים 1949-1953, ובו בתי שיכון מלבניים ארוכים, בהעמדה היוצרת חצרות-חצרות. תוכנית דומה לשיכונים בברזיליה, הוכנה כבר לאחר סופו של ארגון CIAM, שהכנס האחרון שלו היה ב-1959.³⁰



איור 38. "מילנו הירוקה" 1937 "Milano Verde" Figure 38.

תוכניות על פי המתכנת הזאת תוכננו ובוצעו בתקופה זו בכל רחבי העולם, כולל בישראל, וקשה שלא לזהות את הקווים המשותפים להן. שכונות השיכונים האלו מסודרות באופן בלתי-אורבני, ואפילו אנטי-אורבני במובהק. הן יצרו סביבות חדגוניות, חד-שימושיות – בהתאם לעקרונות הנוקשים של האיזור (zoning), ונטולות פעילות עירונית. אבל מה שהכי בולט בכולן היא ביטולו המוחלט של הרחוב כמרכיב בעל משמעות חללית ועיצובית. במקומו ישנן חצרות וישנם שטחים פתוחים משותפים. **שדרות עירוניות, כדגם בולט של רחובות עירוניים, נעדרו מן השכונות האלו: שהרי אם אין צורך ברחובות של ממש, אין מקום גם לשדרות.**

ג'יין ג'ייקובס היתה מן הראשונות שהעבירו ביקורת נוקבת על שכונות השיכונים החדשות, בהן הרחובות המסורתיים, שוקקי הפעילות אליהם מופנים חלונות ומרפסות, הוחלפו בכבישים שוממים אליהם מפנים בנייני שיכון את צידיהם האטומים, ובשבילים לא בטוחים העוברים בשטחים פתוחים ריקים מאדם. הביקורת הלכה עם הזמן וגברה: השיכונים החזרתיים, שהחלו כניסיון חברתי ותכנוני נאור, נתפשו, בסופו של דבר, כאפורים, משמימים ומדכאים.

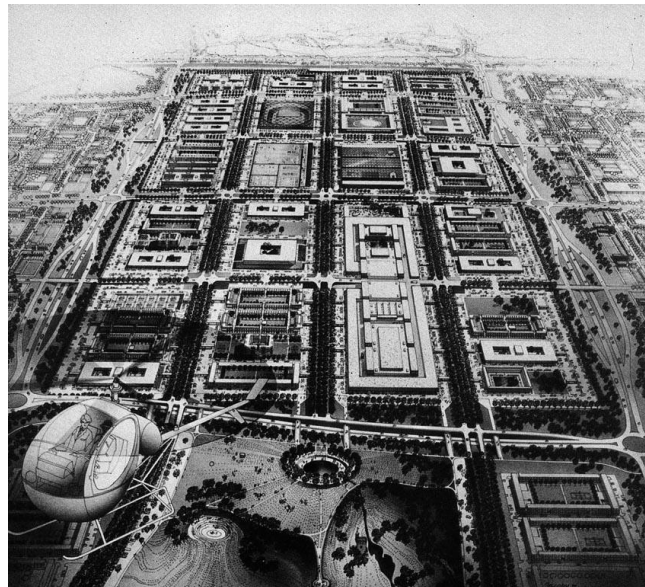
לאחר מלחמת העולם השנייה, ב-1945, הציע מתכנן הערים הבריטי המוערך סיר פטריק אברקרומבי (Sir Patrick Abercrombie), במסגרת תוכניתו ללונדון רבתי – הקמת שרשרת של ערים חדשות בפריפריה של לונדון. מטרתן היתה להציע איכות חיים ואיכות מגורים משופרות, למשך כך אל הערים האלו מיליון מתיישבים מלונדון, ולסייע ב"פיזור האוכלוסיה" של הכרך. כל עיר חדשה כזאת היתה צריכה להיות מבוססת על יחידות שכנות, על פי הדגם של קלרנס פרי, המבודדות זו מזו בחיץ ירוק, לשם גיבוש הקהילה בכל יחידה. עורקי התנועה הראשיים היו אמורים לעבור בתוך חגורות החיץ הירוקות, ולהגביר את הפרדה בין יחידות השכנות. הצעה מפורטת זו, שימשה בסיס להקמתן

³⁰ Mumford 2000

של שורה של ערים חדשות כאלה מסוף שנות ה-40 למאה: סטיבנג' (Stevenage), הרלו (Harlow) ו-קרולי (Crawley).³¹

יוצאת דופן ביניהן היא העיר החדשה מילטון-קיינז (Milton Keynes), המאוחרת יותר – משנות ה-60 של המאה ה-20, המתוכננת מצידיו של מרכז ליניארי אורתוגונלי, ועם יחידות שכנות בעלות רחובות מעוקלים וחגורות ירוקות, בדומה לערים הקודמות. אלא שבה, באופן חריג לגבי ערים חדשות, וגם לגבי ערים בבריטניה בכלל – שולבו שדרות עירוניות, בעיקר בחלקה המרכזי, וכן ביחידות השכנות, כמו בערי המאה ה-19 וראשית המאה ה-20 (איורים 39 ו-40).

שדרות →



איור 39. המרכז של מילטון-קיינז . Figure 39. Center of Milton Keynes

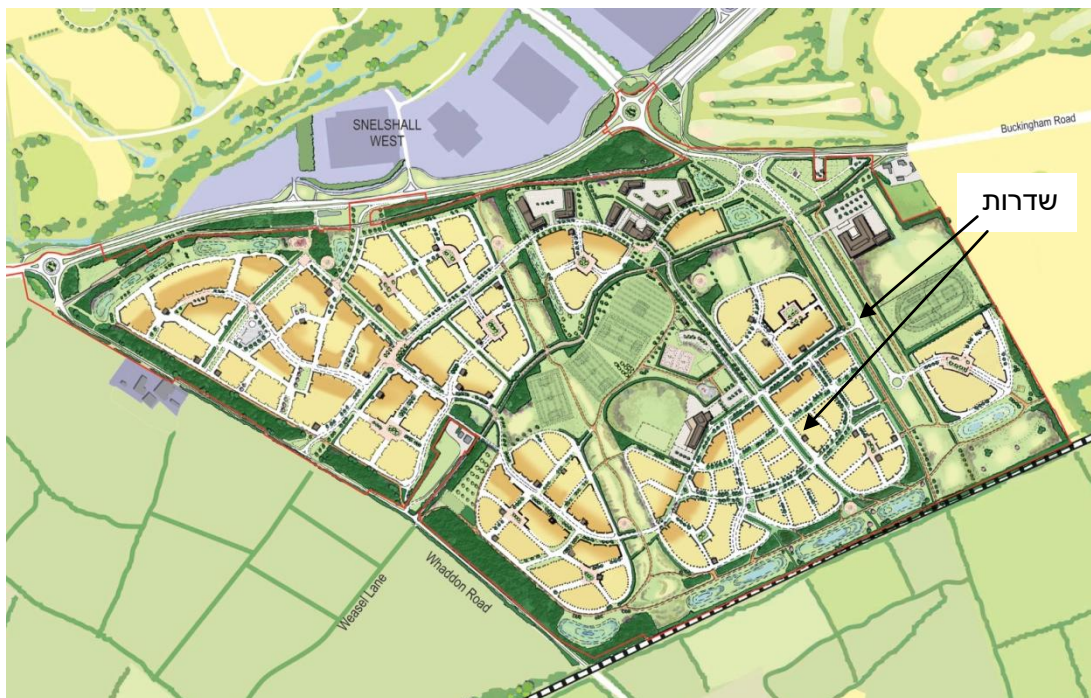


Figure 40. "Neighborhood Unit" in Milton Keynes

איור 40. "יחידת שכנות" במילטון-קיינז

³¹ Sharon 1976, מלובסקי 2016

הערים החדשות על-פי אברקרומבי היו התחלה לבנייתן של רבות נוספות. ערים חדשות, בודדות או כחלק ממערכת, נבנו לאורך המאה ה-20 ברחבי העולם, ובמיוחד בברית-המועצות ובמדינות מתפתחות. ביניהן גם כמה בירות חדשות – מחוזיות או ארציות. הידועה שבהן היתה ברזיליה, בירתה החדשה של ברזיל. לאורך כמה עשורים נחשבה ברזיליה, המופרדת באיזור נוקשה, הבלתי-עירונית, הטבולה במשטחי ירק ענקיים, והמסודרת במתחמים-מתחמים של שיכונים – לנקודת שיא בתכנון הערים ובאדריכלות המודרניים.³² הידועים שבמתכננים המודרניים נרתמו לתכנון הערים האלו, ובהן הם יישמו לדוגמא את עיקרי התפישות של התקופה. הערים החדשות של המאה ה-20 הפגינו את התפישות המודרניות בתכנון, ונבנו, ברוח לה-קורבוזיה, בתבנית בלתי עירונית באופן בולט. מכולן נעדרו רחובות של ממש, וכולן (למעט מילטון-קיינז) נמנעו משדרות עירוניות.

הגישות המודרניות לתכנון העירוני הלכו והתרחקו כך לאורך מחציתה הראשונה של המאה ה-20, מן המבנה של הערים המסורתיות ומן העירוניות עצמה,³³ על הגיוון והחיוניות שבה. הרחוב העירוני איבד תוך כדי כך את חשיבותו ואת משמעותו, ואיתו סיימו את תפקידן גם השדרות העירוניות.

4.7 מגמה שנייה: מודרניזם

השדרות היו חלק מסדר תכנוני ישן, ואילו המודרניזם שאף לברוא עולם חדש על פני זה הישן. אדריכלים מובילים, בני אסכולות שונות, חשו בתחילת המאה ה-20 כי העידן המודרני, התעשייתי והטכנולוגי, מחייב אדריכלות חדשה ואסתטיקה חדשה. ואלטר גרופיוס, מייסד ה"באוהאוס", קרא "להמציא וליצור צורות המסמלות את העולם הזה",³⁴ רוברט מלט-סטיבנס הצהיר כי "פתאום השתנה הכל. הופיע הבטון המזויין וחולל מהפכה בתהליכי הבניה...המדע יוצר אסתטיקה חדשה. על הצורות עובר שינוי עמוק",³⁵ ולה-קורבוזיה הכריז כי "החיים המודרניים תובעים, מצפים להופעתה של תוכנית חדשה, לבית ולעיר".³⁶ הדרישה הזאת, לשפה צורנית חדשה – השפיעה בהמשך גם על היחס לשדרות העירוניות. אדריכלים אלה ואחרים פיתחו בתחילת המאה ה-20 תיאוריות בדבר דמותה הרצויה של האדריכלות המודרנית. התארגנויות רעיוניות ומעשיות, כמו ה"וורקבונד" בגרמניה, ה"דה-שטיל" בהולנד וההתארגנות סביב ה"באוהאוס" בגרמניה – נוסדו ופעלו במשותף ברוח התיאוריות החדשות. ב-1928 ייסדו לה-קורבוזיה ו-27 אדריכלים נוספים את ארגון CIAM (Congres Internationaux d'Architecture Moderne), וזה, בכינוסו הראשון ב-La Sarraz אשר בשווייץ, אימץ את "הצהרת לה-סרז" – מניפסט האדריכלות המודרנית ותכנון הערים המודרני שניסח האדריכל מיס ואן-דר-רוהה שנה קודם לכן. המניפסט נתן ביטוי לאוסף התחושות שלעיל, אותן ביטאו האדריכלים המודרניים. כינוס CIAM של 1933 באתונה עסק בתכנון העירוני, וניסח את "מנשר אתונה" (Charter of Athens), הרואה בעיר – ברוחו של לה קורבוזיה – "מכונה", האמורה לספק ביעילות את כל צרכיו של האדם המודרני, והמעודד בניה נרחבת חדשה ו"בריאה" בערים.³⁷

אלה הם העקרונות, שהוסכמו בכינוס CIAM הראשון, ומנחים את התכנון, על כל התפתחויותיו וגלגוליו, עד היום:

³² Andreoli, forty 2004

³³ על המהות המגוונת של השדרות, ועל הקשר בין השדרות לבין עירוניות – ראו בפרק 2.6

³⁴ בנהם 1978 עמ' 312

³⁵ בנהם 1978 עמ' 211

³⁶ לה קורבוזיה 1998 עמ' 33

³⁷ Mumford 2000, Jacobs A. B. 1993, מסלובסקי 2016

- תפישה מודרנית: האדריכלות המודרנית היא חלק מתרבות מודרנית שלמה.
- ביטול הקישוטים.
- פונקציונליות: הצורה נובעת מן הפונקציה.
- **השתחררות מן הסימטריה** (ההדגשה שלי י.ד.). ואלטר גרופיוס הציע "במקום היחס הסימטרי בין חלקי הבניין ובמקום האוריינטציה של החלקים אל ציר מרכזי, תפיסה חדשה של איזון, ההופכת את הסימטריה המתה של חלקים דומים זה לזה לאיזון א-סימטרי אך ריתמי".³⁸
- בינלאומיות: האדריכלות המודרנית היא משותפת, מתאימה לכל מקום ואיננה תלוית תרבות.

את "האסתטיקה החדשה" יישמו האדריכלים המודרניים בתכנון עירוני, בבנייני ציבור, בבניינים מסחריים, במתחמי השיכונים, שנבנו פה ושם באירופה שבין שתי המלחמות, ובסדרה מרשימה של בתים פרטיים. זו כללה, בהתאם לעקרונות, גם הימנעות מסימטריה. השדרות העירוניות מבוססות על סימטריה של שורות העצים ושל מיקומן ברחוב ביחס לנתיבי התנועה ולבניינים. שדרות רבות מוליכות באופן צירי אל מוקד בעיר. **פסילת הסימטריה – סימנה, אם כן, הפניית גב לשדרות העירוניות**, וויתור על השימוש בהן כדגם עירוני מוביל (הרחבה על כך בפרק 4.8).

השאיפה למחוק את העבר הפגום, ולפנות מקום לחדש ולמבטיח באה לידי ביטוי במילות ההמנון של התנועה הסוציאליסטית העולמית – האינטרנציונל:

האינטרנציונל

מילים: אז'ן פוטייה
תרגום: אברהם שלונסקי

קוים התנערה עם חלכה
עם עבדים ומזי רעב
אש הנקמות הלב לחכה
לקראת אויב הפון לקרב.

עולם ישן עדי היסוד נחרימה

מגב כפוף נפרק העל
את עולמנו אז נקימה
לא כלום אתמול,
מחר - הכל.

זה יהיה קרב אחרון במלחמת עולם
עם האינטרנציונל יעור, ישגב אדם!

השדרות העירוניות נתפשו אצל המודרנים כאלמנט מובהק מן העבר, וכביטוי למאה ה-19. המודרניזם, בכל תחומי המחשבה, הפגין מראשיתו חוסר כבוד כלפי אלמנטים מן העבר ה"לא מודרני". גם האדריכלות המודרנית התייחסה בביטול לכל מה שקדם לה, וביטאה נכונות למחיקתה של המורשת הבנויה לטובת הבניה הרעננה, האידיאלית, ההגיונית שהיא מציעה. לה קורבזיה עצמו, הציע בתוכניותיו מסוף שנות ה-20 למאה ה-20, מחיקה של חלק נכבד ממרכז הבני של פריס (כולל השדרות שבו), והקמה של עשרות מגדלי מגורים מוקפי ירק, בהעמדה אורתוגונאלית יעילה, במקומו (איור 41). בכך התווה האדריכל הנחשב את הכיוון לאדריכלים המודרניים ברחבי העולם למשך עשרות שנים. "מנשר אתונה" מ-1933, כבר קרא לפנות שטחים ניכרים בערים חדשות כבקיימות, לטובת בניה חדשה.³⁹ שכונות ישנות, בסגנונות מקומיים, רבות מהן הוגדרו כ"משכנות עוני" יועדו כך להריסה ולהחלפה בבניה חדשה מודרנית. מהדס עיריית תל-אביב יעקב שיפמן (בן-סירה), שביקר ב-1937 ב"קונגרס הבינלאומי לבניין ערים ולדיר", התפעל שם מתוכניותיו הנועזות של לה קורבזיה: "ובתערוכה – עיר שלמה אשר תוכננה במחשבה תחילה ובתנופה גדולה הורדה לתוך פריס". במסגרת תפקידו לא היסס להציע בעצמו בנייה מחדש, מסיבות תכנוניות, של חלקי תל-אביב הישנים (אף שלא היו אז ישנים כל כך), תוך מחיקת הבניה הקיימת בהם.⁴⁰ בקנה מידה קטן יותר, נהרסו בניינים היסטוריים ברחבי העולם כולו לטובת בניינים חדשים מודרניים. כאן נעוץ מרכיב נוסף בביטולן של השדרות כאפשרות תכנונית בחלקה השני של

³⁸ בנהם 1978 עמ' 312

³⁹ Jacobs A. B. 1993,

⁴⁰ שיפמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 3-4 1937, מרום 2009

המאה ה-20 – שיוכן לעבר, ובעיקר למאה ה-19, שכלפיה וכלפי האדריכלות שלה הפגין הזרם המודרני סלידה וזלזול.



איור 41. תוכנית של לה-קורבוזיה לפריס . Figure 41. Le Corbusier's plan for Paris

גורם חשוב הוא המשמעות החברתית שנקשרה בשדרות. הזיהוי של השדרות עם האינטרסים ועם הטעם של המעמדות הגבוהים – "צורך של הקרינולינות"⁴¹, והזיהוי שלהן עם השלטון, הנשען על המעמדות האלה, ועם פעולותיו הכפויות מלמעלה (ראו פרק 3.3), היו בעוכריהן. הזיכרון ההיסטורי של הקמתן, במיוחד בפריס, הביא לקשירתן למושגים היררכיה, ואי-צדק חברתי.⁴² העולם שאחרי מלחמת העולם השנייה, היה עסוק בשיקום הריסות, ובשיכונם של מיליוני אנשים, פליטים, עקורים, ושאר המוני העם. בחלקים גדולים שלו שלטו גישות סוציאליסטיות, ובמדינות המערב נוספה אליהן גם הרוח הדמוקרטית. העולם הזה ששאף אל החדש, הנקי, המשוחרר מכבלי העבר – לא הפגין כנראה כבר כל סנטימט לשדרות, על המשמעות שנכרכה בהן.

4.8 מגמה שנייה: מודרניזם – באדריכלות הנוף

בחירתה של אדריכלות הנוף במודרניזם, ומערכת הכללים שניסחה – הביאו גם הן לפסילתן של השדרות. בתחילת המאה ה-20, עת שאר האמנויות גיבשו תפישות מודרניות, חדרה ההכרה כי אדריכלות הנוף, כשאר האמנויות, צריכה להתפתח בהתאמה עם התנאים החברתיים והטכנולוגיים של החיים העכשוויים, ולקבוע איך לבטא בתכנון הנוף והגנים את התפישות המודרניות. התחושה היתה, כדבריו מ-1938 של כריסטופר טאנרד (Christopher Tunnard) ש"הערכים הישנים והצורות הישנות לא יצליחו לספק עוד את הצרכים האמנותיים והטכנולוגיים העכשוויים".⁴³ אלא שאדריכלות הנוף התמקמה מאחורי האמנויות האחרות באימוץ רעיונות חדשים, ודשדשה זמן רב בהגדרת

⁴¹ ואלטר בנימין אצל Douglas 2007

⁴² Douglas 2007, Jacobs A. B. 1993

⁴³ Treib 1993

המודרניזם שלה,⁴⁴ תוך חיפוש הסגנון הנכון, והאופן הראוי שבו היא יכולה להצטרף אל הבנייה החדשה.

לאחר שנים של לבטים וניסיונות להגדיר מהו עיצוב נוף מודרני, התכנס ב-1937 בפריס קונגרס ובו נוסדה ההתאחדות AIAJM – Association Internationale des Architectes de Jardins Modernistes. במועד זה היא התוותה את מטרותיה, וניסחה מנשר בן 7 נקודות עבור מודרניות בנוף (A Manifesto for Landscape Modernity)⁴⁵.

המניפסט של AIAJM:

- 1 אדריכלות גנים איננה "אמנות יפה", אלא ענף של האדריכלות, המחובר בקשר בל-ינתק לבעיות של דיור ושל אורבניזם.
- 2 תכנון של גנים רציונליים חייב להיות בהתאם לעיקרון של "הפונקציה מכתובה את הצורה". החיפוש אחר אסתטיקה, ואחר "צורה טהורה" יוביל להרמוניה ולשיווי-משקל.
- 3 חיקוי שפל-רוח של הטבע סותר תכנון גנים. התכנון צריך להביע כבוד לטבע.
- 4 גיאומטריה היא אמנם הבסיס לתכנון גנים, אלא שאל לה להכתיב את הקומפוזיציה. זו צריכה להתאים את עצמה לתנאים ולאחר. **א-סימטריה היא הגיאומטריה הראויה ביותר** (הדגשה שלי י.ד.).
- 5 לתכנון אסור להתנתק מן המכלול, והוא צריך להתייחס אל האתר.
- 6 מבנה פשוט, ואופני הבעה מדויקים חיוניים להשגת עבודה הרמונית.
- 7 יש רצון להתחבר מחדש ליצירה טהורה (ההדגשה במקור), המחוברת באופן אינטימי לידע הייחודי ולניסיון של המתכנן. כל חיקוי או תרגום של סיגנונות ישנים – נדחה בזאת. רק יצירה טהורה תוביל לסיגנון החדש, הנדרש על ידי התקופה החדשה.

הנקודות של AIAJM, אף שנוסחו בצורה כללית, ושניתנו ללא הסברים ונימוקים, היוו בסיס לחשיבה ולעבודה של אדריכלי הנוף בעשרות השנים הבאות. כמה מן הנקודות מתחברות לכללים שנוסחו ב-CIAM. נקודה [4], המקדשת את הא-סימטריה, ונקודה [7], השוללת חזרה לסגנונות ישנים, מתייחסות ישירות לעניין השדרות. משמעותן היא כי זמןן של השדרות הפורמליות, המייצגות את המאה ה-19 – חלף.

החוקר האמריקני מרק טרייב (Mark Treib) קיבץ עבודות וכתבים של דמויות משפיעות באדריכלות נוף האמריקנית, ובעיקר של אדריכל הנוף גארט אקבו (Garrett Eckbo), וגיבש מהן 6 אקסיומות "לתכנון נוף מודרני אמריקני".⁴⁶

Treib 1993⁴⁴

Imbert 2007⁴⁵

Treib 1993⁴⁶

אקסיומות עבור נוף מודרני:

1 **דחייה של הסגנונות ההיסטוריים** (הדגשה שלי י.ד.). על הביטוי הנופי להיגזר, במקום הסגנונות האלה, מגישה שכלתנית לתנאים הנוצרים על ידי חברה תעשייתית, על ידי האתר, ועל ידי הפרוגרמה. אקסיומה זו מקבילה לנקודה 7 במניפסט, וחופפת חלקית גם את נקודות 4 ו-5.

2 התמקדות בחלל ולא בדגם. תכנון צריך להיות תלת-ממדי.

3 נופים הם עבור אנשים. הגם שהם מיועדים למטרות שונות, הנופים מתוכננים כחללי חוץ לשימוש אנושי. כאן יש הרחבה למגמה, שהחלה בסוף המאה ה-19, של פתיחת גנים ופארקים עבור הציבור הרחב ולמען בריאותו.

4 **הרס של הציר** (הדגשה שלי י.ד.). הנוף המודרני הוא רב-פנים ורב-כיוונים. עם הסרת הציר היחיד – הפרספקטיבה נפתחת. הוא מצטט בעניין זה את אמירתו של אדריכל הנוף גיימס רוז (James Rose): "על ידי בחירת ציר אחד או שניים מנקודת מבט – אנחנו מאבדים אפשרויות לאין סוף".⁴⁷ כלל זה הוא החיבור הברור ביותר עם אדריכלות, ועם אמנות הציר. הקוביזם, לדוגמה, הציג עולם בו המציאות מוצגת בו-זמנית מבעד לכמה מבטים – כפי שאנשים חושבים, ולא כפי שהם רואים. כלל זה משיק לנקודה 4 במניפסט, בדבר ההעדפה של הא-סימטריה.

5 שימוש בצמחים בזכות האיכויות האינדיווידואליות שלהם, בזכות התכונות הבוטניות ובזכות הפיזוליות שלהם. בנושא זה מציג טרייב שלל גישות, לעיתים מנוגדות, וכן ויכוחים שנערכו בנושא זה של האופן הראוי לשימוש בצמחיה באדריכלות הנוף המודרנית. קביעות בנושא הצמחיה, שהכל מסכימים עליהן, הן כי הצמחים הם חלק מן התמונה השלמה של הנוף, כי לצמחיה יש ערך בפני עצמה בעיצוב הנוף המודרני, וכי השילוב הוא העיקר.

6 שילוב של הבית והגן, ולא "בית תחילה, ואז הגן". כאן מצטרף טרייב לגישה של אדריכלי בניין מודרניים, שדגלו, ואף יישמו בפועל, אינטגרציה של פנים ושל חוץ.

משתיים מן האקסיומות האלו, ניתן להסיק במפורש, **שלדגם תכנוני בדמות השדרות העירוניות אין מקום "בתכנון נוף מודרני"**: האחת היא אקסיומה [1] – הדחייה של הסגנונות ההיסטוריים, והשניה היא אקסיומה [4] – ההרס של הציר. גם מן האקסיומות שמציג טרייב נובע, אם כך, כי השדרות, המייצגות סגנון היסטורי, ושרבות מהן – אלו של פריס למשל – מהוות צירים עירוניים מובהקים, המוליכים אל מונומנטים בעיר כנקודות מיקוד, אינן עומדות בכללים של התפישות המודרניות של אדריכלות הנוף.

⁴⁷ Treib 1993



איור 42. שאנז אליזה בפריס. אלמנט צירי מובהק . Distinct axial element . Champs Elysees. Figure 42.

האפשרות שאדריכלות הנוף תדבק בשדרות, ותמשיך לאמץ אותן כאפשרות תכנונית לערים – התבטלה. בעשורים המרכזיים של המאה ה-20, משנות ה-40 למאה ועד לסופה, ויתרה גם אדריכלות הנוף, בעקבות שורת הכללים שלעיל, על השדרות העירוניות.

4.9 מגמה שלישית: התחבורה המנועית משתלטת

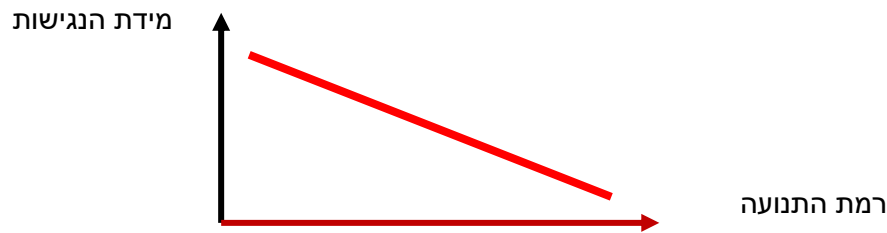
התחבורה המנועית הפכה לגורם נוסף ומשמעותי בפסילת השדרות העירוניות. התחבורה המנועית הלכה וגברה מתחילתה של המאה ה-20. לאחר מלחמת העולם הראשונה גדל בקצב מהיר, במיוחד בארצות-הברית, מספרן של המכוניות ושל המשאיות שנתנו ברחובות ובכבישים, וגבר הצורך לאפשר זרימה חלקה של התנועה בהם. תנועת הרכב המתגברת נתפשה כמסוכנת עבור דרי הערים. מתכנני ערים בולטים החלו להכניס בתוכניותיהם בעשורים הראשונים למאה ה-20 הפרדה של תנועת הרכב מזו הרגלית, ומיתון תנועה. כך קלרנס סטיין והנרי רייט בפרבר רדברן, קלרנס פרי ברעיון "יחידות השכונות" שלו,⁴⁸ וסיר פטריק גדס ב"סופרבולוקים" ממתני התנועה שלו בתוכניתו לתל-אביב (ראו בפרקים 4.5, 4.6). לאחר מלחמת העולם השנייה גבר העומס בהרבה, וגבר הלחץ להקמת דרכים חד-תכליתיות, המקיימות תנועה מהירה ומאסיבית. בארצות-הברית צמח מקצוע חדש: מהנדסי תנועה. אלה הפכו דומיננטיים בתכנון העירוני, כשהם מעמידים את השיקולים התחבורתיים בראש מהנדסי תנועה כבישים עורקיים החוצים את הערים, והמאפשרים כך תנועה של רכב עובר דרכן. בתל-אביב התפעלו ממבצעי הענק התחבורתיים האלה בערים האמריקניות, וראו בהם דוגמה לחיקוי: "...עיר כלוס-אנג'לס, שיש בה רחוב באורך 60 ק"מ, אשר ברוחבו יכולים 8 אבטומובילים לעבור בו בבת אחת... סלילת דרך כזאת כמו בדטרויט עולה ביוקר רב... אם יש צורך להרוס בניינים גדולים – הורסים אותם".⁴⁹ ידוע לשמצה בנושא זה היה רוברט מוזס (Robert Moses), המתכנן של ניו-יורק משנות ה-20 ועד לשנות ה-60 של המאה ה-20, שראה בהסדרת התנועה בעיר הענקית יעד תכנוני עיקרי, ושדחף לבנייתם של כבישים עורקיים מהירים, דרך הרקמה הבנויה של העיר ניו-יורק,

⁴⁸ מסלובסקי 2016

⁴⁹ פרי – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 20 חוברת 5-6 1951

ועל חשבונה, תוך הרס שכונות ופינוי המוני של דיירים (זה מתחבר גם לנכונות להרוס בניינים וחלקי עיר, רק משום שהיו ישנים, ולא מודרניים דיים. ראו בפרק 4.7). לכבישים אלה צירף מוזס, באופן אירוני, את הכינוי parkways. התארגנות של תושבים והתנגדות פעילה קטעו את מפעלו השנוי במחלוקת הזה, ובבוסטון הביאה אף להסרתן של דרכים בנויות כאלו מן העיר.⁵⁰

מהנדסי התנועה, ששאפו להפריד בין סוגי התנועה החלו לסווג את הרחובות. צ'רלס מלפורד רובינזון (Charles Mulford Robinson) הציע כבר בספרו מ-1916 חלוקה של הרחובות ל-2 טיפוסים: רחובות תנועה ראשיים (main traffic streets) – מסחריים, רחבים, ישרים וחוצים, ורחובות מגורים משניים (minor residence streets) – למגורים, צרים ומתעקלים. את השדרות הרב-מסלוליות (המקובלות בערי ארצות-הברית – ראו בפרק 2.5) הוא תיאר כאפשרות, אך לא המליץ עליהן.⁵¹



תרשים 4. יחס הפוך בין רמת התנועה למידת הנגישות. השדרות לא התאימו לסיווג
Scheme 4. Reverse ratio between Traffic Level and Accessibility. Boulevards did not fit classification

בשנות ה-30 למאה פיתח ה-Institute of Traffic Engineers (ITE) סיווג חדש לרחובות לפי תפקוד, שהתרכז באופן מוחלט בצרכי המכוניות, ומטרתו הייתה להשיג התמחות של הרחובות בהתאם לסוג התנועה שהם אמורים להעביר. שיטה זו מעמתת שתי פונקציות מנוגדות: רמת התנועה ומידת הנגישות של הכביש או הרחוב (לנכסים שלאורכו), כשדגש החשיבות הוא על רמת התנועה. ככל שרמת התנועה גבוהה יותר – רמת הנגישות נמוכה יותר,⁵² ולהיפך (תרשים 3). הניגוד הזה איננו מאפשר רמה גבוהה של שתי הפונקציות (מה שמוציא בהכרח את השדרות העירוניות הראשיות, האמורות להעביר תנועה ניכרת, לצד פעילות ענפה לאורכן, מכלל האפשרויות).

בספר שהוציא מכון ITE מפורטים הסוגים והסטנדרטים שלהם:

- דרכים מהירות ללא גישה (אוטוסטראדות, freeways). דרכים מהירות למרחקים גדולים ולתנועה עוברת. ללא צמתים.
- דרכים מהירות (expressways). כמו הקודמות, אך עם גישה מסויימת וכמה צמתים.
- דרכים עורקיות/רחובות עורקיים (arterials). כמו דרכים מהירות, אך עם צמתים וגישה ישירה לחלק מן הנכסים לאורכן.
- רחובות מאספים (collectors streets). מקשרים בין כבישים מקומיים ועורקיים. תנועה עוברת מקומית. גישה לנכסים שלצידם.

⁵⁰ 2002 Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002, ג'ייקובס ג'. 2008, מרומ 2009

⁵¹ 2002 Jacobs A.B., Macdonald, Rofe

⁵² ככל שהדרך מהירה יותר, יש פחות אפשרות לעצירה, לגישה ולכניסה לאורכה – לבתים, לחנויות, לתחנות דלק.

- רחובות מקומיים (local streets). תנועה עוברת לטווחים קצרים, ובעיקר גישה לנכסים.

לכל סוג פירוטו המהנדסים של ITE קריטריונים, עם דגש על הזרמת התנועה ועל מניעת קונפליקטים. הקריטריונים האלה לא איפשרו רחוב מעורב תנועה ושימושים כמו השדרות. על פי הסיווג התפקודי הן נתפשו כבעיה: הן לא התאימו לאף קטגוריה שבסיווג, שכן הן איפשרו גם תנועה עוברת וגם גישה.

את המחיר על השלטת תקני התנועה על הערים – שילמו השדרות העירוניות. שדרות קיימות, בעיקר רב-מסלוליות, בוטלו, ועל התוואי שלהן הוקמו דרכים מהירות, כמו שקרה להמבולט פארקוויי (Humboldt Parkway) שבבאפלו (איורים 43 44). שדרות אחרות "שופרו" על פי הסטנדרטים המתקדמים שדרשו מהנדסי התנועה: הורחבו הנתיבים, הוגדל המרחק בין הנתיבים, נוספו נתיבים לפניות ימינה או שמאלה, הוגדלו רדיוסי הפניה, הורחבו פסי החניה, הורחקו עצים מצמתים והוגדל המרחב הפנוי לתנועה שמותירים העצים. כל אלה שחקו את המבנה הבסיסי של השדרות הקיימות, ושיבשו את הרציפות שלהן ואת הדומיננטיות של העצים לאורכן⁵³ (איור 45).

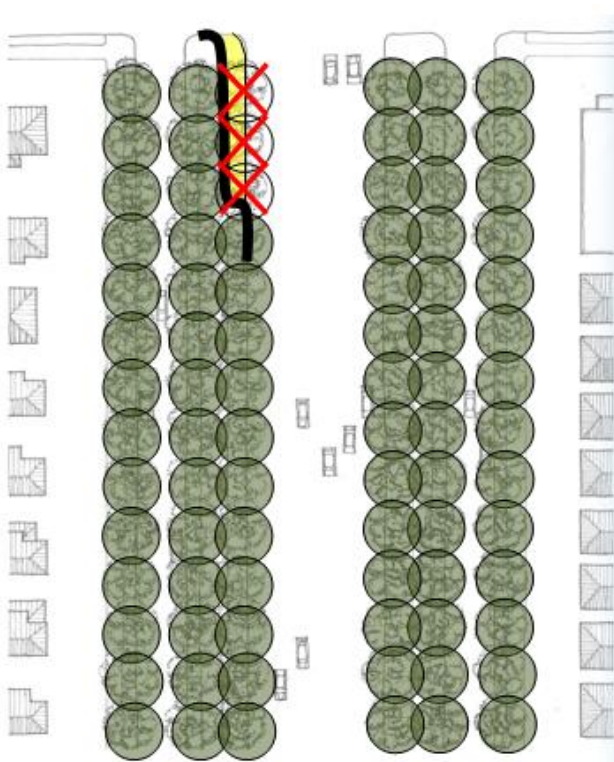


איור 44. המבולט פארקוויי כדרך מהירה
Figure 44. Humboldt Parkway as an Expressway

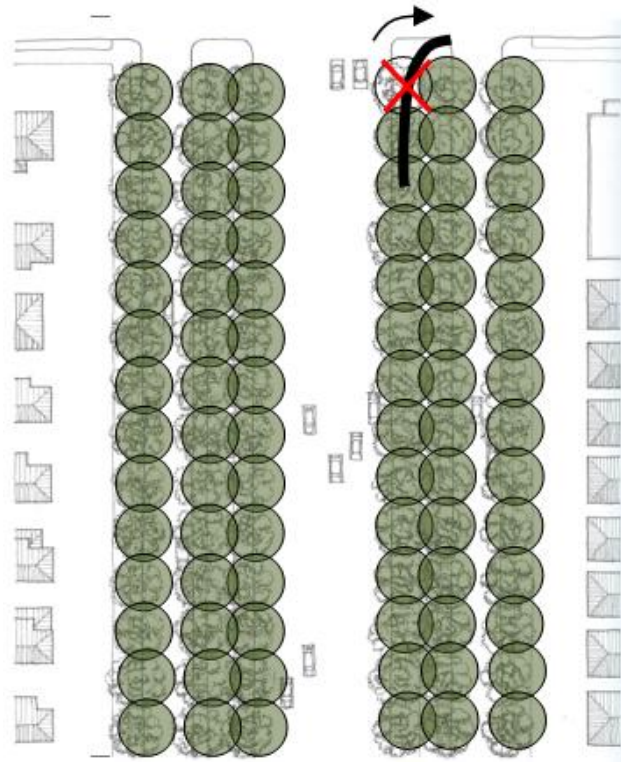


איור 43. המבולט פארקוויי כשדרה
Figure 43. Humboldt Parkway as an Avenue

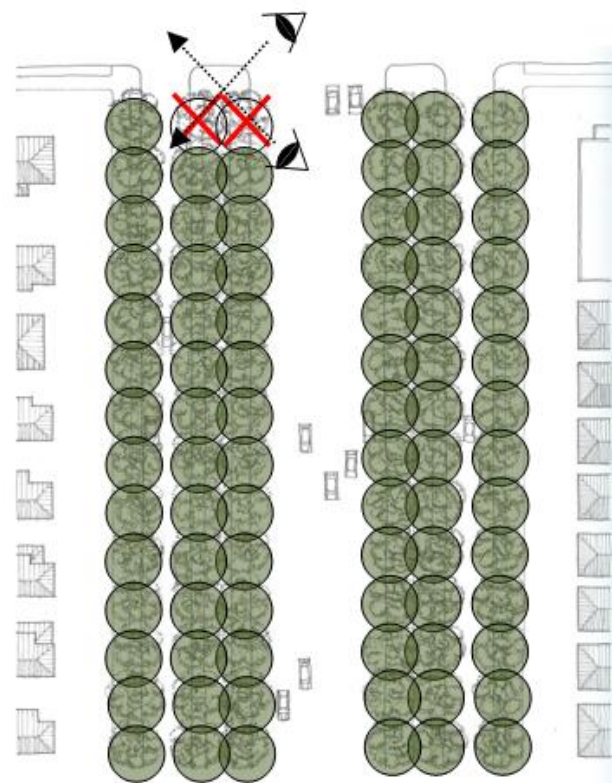
Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002⁵³



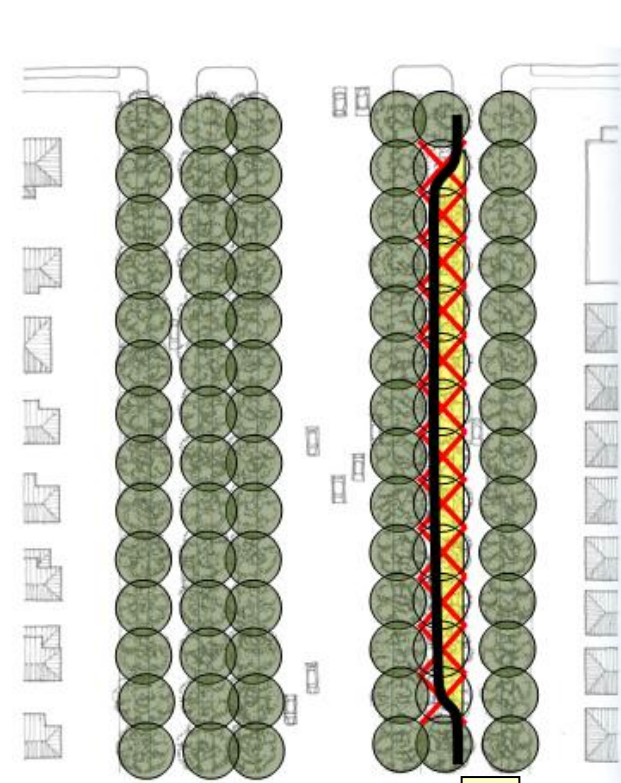
2 הוספת נתיב לפנייה



1 הגדלת רדיוס פנייה



4 שמירה על זוויות מבט בצמתים



3 יצירת נתיב לחנייה

איור 45. פגיעה בשלמות שדרות רב-מסלוליות קיימות לטובת צרכי התחבורה כמתואר אצל Jacobs., Macdonald, Rofe.
 Figure 45. Harm to existing multiway boulevards for needs of transportation described by Jacobs., Macdonald, Rofe.

ולא רק בארצות הברית. גם שדרות בצרפת נהרסו מרגע שהפכו לעורקים לתנועה עוברת מקצה לקצה של העיר. המדרכות הוצרו, פסי הירק המרכזיים (בשדרות רב-מסלוליות) הפכו לפסי חניה, נחפרו מעברים תת-קרקעיים ונחסמה חציה חופשית של הולכי רגל, עצים נכרתו. השדרות של אורלאן (Orleans) הן דוגמה לתהליך הזה. בתחילת המאה ה-20 נבנו גשרים בקצות השדרות של אורלאן, אחר כך נסללו בהן קווים של חשמליות, שהעצימו את תפקידן כעורקי תנועה מרכזיים. משנות ה-50 למאה, גברה בהן מאד התנועה, עד שב-1962, הפכו כמה מהן לכבישים עורקיים, ללא חצייה של הולכי רגל, ועם מעברים עיליים ותחתיים להולכי רגל כתחליף.⁵⁴

השדרות של פריס סבלו גם הן שינויים לטובת תחבורה וחניה: משנות ה-50 הורחבו המסלולים המרכזיים, פסי-השדרה הוצרו, במסלולי הגישה הצדדיים (בשדרות הרב-מסלוליות) נוספו פסי חניה על חשבון רוחב המדרכות (וכך לפעמים גם על חשבון שורות של עצים קיימים) (איורים 46 ו-47).



Figure 46

איור 46



Figure 47

איור 47

שתי פאזות בהשתלטות הרכב על השאנז אליזה .

Darin 2002⁵⁴

גם השדרות המפוארות של ברצלונה נפגעו. הן הצליחו לשמור על המבנה שלהן עד למחצית המאה ה-20, ואז הותאמו לתנועה הכבדה, ולתוספת החניה.⁵⁵

השדרות הקיימות נתפשו מעתה, בארצות-הברית, כמישנות, לא מתאימות ולא בטוחות. אלא שתפישה זו על מסוכנותן, היתה לא יותר מדעה קדומה, ולא היתה מבוססת באמת על תצפיות ועל התנהגות בפועל של נהגים ושל הולכי רגל. תצפיות שכן נערכו בשדרות של פריס ושל ברצלונה, ובמיוחד בצמתים ובהשתלבויות, גילו כי הנהגים מתאימים את עצמם למעשה לתנאים, ועושים זאת בזהירות. נהגים מקומיים, נהגים עוברים, והולכי רגל משתלבים שם היטב. עוד עלה מתצפיות אלו כי השדרות אינן בטוחות פחות מצירי תחבורה עירוניים אחרים.⁵⁶

אלא שתפישות כאלו השתרשו והתקבעו. ניסיונות לשלב שדרות רב-מסלוליות בתכנונים מאוחרים בלוס-אנג'לס ובסן-פרנסיסקו, נתקלו בשלל דרישות לגבי רוחב נתיבים וסטנדרטים לצמתים, ואלו הביאו לנסיגה מן הרעיון. השדרות המתוכננות נגנזו.

האוריינטציה ההנדסית כלפי רכבים, תנועה, בטיחות ויעילות, שאומצה גם על ידי דורות של מתכנני ערים ואדריכלים, יצרה מצב בלתי מאוזן בו לרכבים ניתנה השליטה על הרחובות, וכך על המרחב הציבורי כולו. ויותר מכך – ניתנה עדיפות לאלה הנוסעים דרך הרחובות על פני אלה המתגוררים בהם ובסביבתם. בכלל, ההתייחסות היחידה להולכי רגל היתה במשך מרביתה של המאה ה-20 כאל גורם העלול לשבש את זרימת התנועה. נשכחה החשיבות של הולכי הרגל לחיי העיר, ונזנח המרחב שנדרש לתנועה זו בכל רחבי העיר, זה המעודד מגע בין אנשים וחיי קהילה. השדרות העירוניות הן דוגמה מוחשית לכך – תוך כדי שינויים לטובת התנועה שעברו שדרות רבות, הוזנח ונשכח תפקידן המקורי כטיילות וכמקומות מהנים ושופעי פעילות עבור הולכי הרגל.⁵⁷

4.10 סיכום

במהלך המאה ה-20 נבלמה התפשטותן של שדרות עירוניות ברחבי העולם. שורה של מגמות בתחום התכנון העירוני, מגמות שהיו קשורות זו בזו, הביאו לזניחת השדרות העירוניות כדגם עירוני מוביל, ולהחלפתן בדגמים תכנוניים אחרים. המגמה הראשונה החלה ברעיון "עיר הגנים", כתחליף למבנה העיר המסורתית, שבראשיתו האיר אמנם את פניו לשדרות, כיאה לתחילת המאה, אך בגלגוליו הבאים הציע פסי ירק וחגורות ירק במקומן. לרעיון "עיר הגנים" היתה השפעה רבה על תכנון הערים במשך עשורים רבים, וברוחו התפתחו בהמשך גם "יחידות השכנות" ושכונות השיכונים. גם בהן שולבו פסי ירק וחגורות ירק, ואלה הביאו עימם מימד חדש לירק העירוני, והותירו את השדרות העירוניות מיותרות. "יחידות השכנות" ושכונות השיכונים ביטאו הפניית עורף לעיר המסורתית המרקמית, מעורבת הפעילות, והציעו במקומה הפרדת שימושים נוקשה, ומערך תנועה בלתי-מרקמי ובקווים חופשיים. הן לא הותירו מקום לרחוב העירוני, ולמעשה ביטלו את תפקידו. "ערי הגנים", "יחידות השכנות" ומתחמי השיכונים העדיפו, כולן, שכונות וקהילות המתבססות של שטחי ירק מרכזיים כתחליף לרחובות.⁵⁸ באין רחובות של ממש – אין גם שדרות עירוניות.

המגמה השנייה היתה השתלטות הזרם המודרני על החשיבה התכנונית, ואימוץ גורף של תפישותיו – באדריכלות, בתכנון העירוני ובאדריכלות הנוף. הזרם המודרני, שפסל את מה שהיה לפניו, הציע מערכת חדשה ומחייבת של כללים, בהם גם הנחיות צורניות, שבאו במקום כל מה שהיה נהוג קודם

Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002 ⁵⁵

Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002 ⁵⁶

Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002, Jacobs A. B. 1993 ⁵⁷

Jacobs A. B. 1993 ⁵⁸

לכן, ובכלל זה הימנעות מעיטור, זניחת הסגנונות ההיסטוריים, פסילת הסימטריה וביטול הציר. השדרות העירוניות, המייצגות של המאה ה-19 בשיאה, המבוססות על צריות – נתפשו כשייכות לעבר, כשריד לתפישות תכנוניות מיושנות וכלא רלוונטיות לעולם החדש. השדרות לא רק שויכו לעבר אלא זוהו גם עם המעמדות הגבוהים ועם חוסר צדק חברתי. העולם המודרני שאחרי המלחמות פסל אותן ואת המשמעות שנקשרה בהן.

המגמה השלישית הבולטת היא התפתחות התנועה המנועית, והגידול המהיר של מספר המכוניות הנעות בכבישים וברחובות. זו הביאה לתוכניות להפרדה בין תנועת הרגל לתנועת הרגל, ולהחלתם של תקנים תנועתיים על כבישים ועל רחובות, במטרה ליצור סדר בתנועה ולאפשר את זרימתה ללא הפרעה. בתחום התכנון צמח מקצוע חדש – מהנדסי תנועה, ואלו הפכו מעתה למובילי התכנון העירוני. לשדרות, המערבות פעילות עירונית עם תנועה, והמשלבות תנועת רכב עם תנועת הולכי רגל – לא היה מקום בתוכניותיהם.

השילוב של המגמות האלו הביא את קיצן של השדרות העירוניות. ממחציתה של המאה ה-20 פסקה הקמתם כמעט לחלוטין, כתופעה גורפת וכלל עולמית. רק לקראת סופה של המאה ה-20, החלו להופיע ניצנים של חשיבה תכנונית מחודשת כלפי הערים, וכלפי השדרות שבהן (ראו אחרית דבר בסוף העבודה).

חלק שני: המעגל הארצי

פרק 5 השדרות מגיעות לארץ-ישראל

5.1 הקדמה

במהלך המאה ה-19, במקביל לשיא פריחתן באירופה, הובאו שדרות של עצים גם לארץ-ישראל. הפרק עוקב אחר הדגמים השונים של השדרות שהוקמו בארץ, שלחלקם יצוג מועט ומקרי, ואילו לאחרים ביטוי ממשי בנוף הארץ ובתרבותה.

תוך מעבר על התכנון העירוני המוקדם בארץ, מתאר הפרק את השלב בו נכנסו שדרות עירוניות לתכנון. עם זיהוי השדרות כחלק מן הרעיונות התכנוניים שהגיעו לארץ-ישראל מאירופה ומאמריקה, בעיקר בתקופת שלטון המנדט הבריטי, מתחקה הפרק אחר הדרכים בהן קודמו הרעיונות והגישות האלה בארץ, ואחר המתכננים הבולטים שהביאו אותם.

הפרק עובר לתיאור של דגמי השדרות בארץ, ומתעכב על השדרות בקיבוצים, שהיו חלק מיצירה של נוף חדש וחלוצי, על תולדות התכנון שלהן, ועל השינוי ביחס כלפיהן שם. בהמשך מתוארות השדרות העירוניות – נושאו של המחקר, תוך סקירה של השדרות האלו ברחבי הארץ, וזיהוי המאפיינים שלהן.

5.2 תכנון עירוני טרם המדינה

תכנון עירוני מסודר החל בארץ-ישראל בתקופת השלטון הבריטי. השלטון העות'מני, שקדם לו, התאפיין במאה השנים האחרונות שלו בארץ-ישראל, בפאסיביות ובעניין מועט בפיתוח. מלבד הקמתה יוצאת הדופן של באר-שבע, הוא הסתפק בתגובה ובהיענות ליוזמות של פיתוח, בנייה והתיישבות של קבוצות ושל גופים, יהודיים או נוצריים, מרביתם מאירופה ומאמריקה. החוקים על פיהם התנהלו הפעולות האלו היו חוקים של רכישה ושל בעלות על קרקעות (טאבו). בהיעדר תוכניות עירוניות, היוותה כל שכונה חדשה יחידת תכנון בפני עצמה. כיוון הדרכים והחלוקה למגרשים נקבעו ללא קשר לסביבה וליישוב הקיים, אלא על פי גבולות חלקת הקרקע המתוכננת. כך נוצרו אי התאמה וחיבורים מקריים לשכונות אחרות ולשאר הסביבה הבנויה.¹ מתכנני ערים של ממש לא היו אז בקרב היישוב היהודי,² והשכונות החדשות תוכננו בידי מודדים ומהנדסים,³ שראו את עיקר משימתם ב"דחיסתם" של מרב המגרשים בכל חלקת קרקע שתכננו. (כך, מאוחר יותר, "תיקנו", כנראה, מהנדסים או מודדים גם את תוכניתו של אלכסנדר ברוולד ל"בית וגן" [בת-ים] – ראו בפרק 9.5).

התוכנית לשכונת "אחוזת-בית", בשלהי התקופה העות'מנית, היתה כבר מחושבת יותר, וזכתה על כך לשבחים מפיו של ג'ס עזמו: "... כאן יש לנו תוכנית מסודרת, מוגדרת בבירור, עם בתים, בית-עירייה ושדרה, שרחובותיה הראשיים מתכנסים באופן נאה סביב המוסד התרבותי המוביל שלה, הגימנסיה".⁴ תוכנית "אחוזת-בית", שכללה כבר סכמת תנועה, היררכיה ברורה, בתים נפרדים על המגרשים והקצאה של שטחי ציבור פתוחים – סימנה מעבר לתכנון עירוני משוכלל יותר, ולתקופה הבאה – תקופת המנדט הבריטי.

שלטון המנדט הבריטי הביא עמו לתחום התכנון שיטה, סדר וחוק. הוא התקין חוקי תכנון ובניה והקים מנגנון להכוונת התכנון והבניה, ולפיקוח עליהן. ב-1921 נחקקה "פקודת בניין עיר", וב-1936

¹ מסלובסקי 2016

² לזין מ. 2016

³ מסלובסקי 2016

⁴ Geddes 1925 אצל מרום 2009

החליפה אותה "פקודת תכנון ערים 1936". שני החוקים הגדירו "שטחי בניין עיר" לעירויות ולמועצות המקומיות, ואלו חויבו להכין להם תכנון. וועדות התכנון המקומיות והגליליות (=האזוריות) הכינו כך בתקופת המנדט הבריטי, ועל פי הנחייתו, תוכניות שכיסו כמעט את כל שטחה המיושב של הארץ.⁵

שלטון המנדט הבריטי נמנע גם הוא מתכנון יוזם, ולמעט הכנת התוכניות לירושלים, בחר להגיב ולכוון יוזמות תכנון של גופים ושל פרטים. יוזמי התכנון והפיתוח בהתיישבות היהודית בתקופת המנדט היו מגוונים – ועדי מתיישבים וחברות משכנות, לצד יזמים כלכליים פרטיים.

תקנות התכנון הכתיבו איזור (zoning), הקצאת שטחים ציבוריים, תוך הפרדה ברורה בין התחום הציבורי לזה הפרטי וחלוקה השטחים הפרטיים למגרשים. שלטון המנדט קידש את היוזמה הפרטית, והשתית את כל התכנון על תוכניות החלוקה למגרשים (פרצלציה). שלטון המנדט מנע, במקביל, משך רוב התקופה יוזמות בניה מאורגנות על קרקע משותפת בתחום העירוני, ועצר כך בנייה של שיכונים מאורגנים.⁶

לצד ביקורת, שהפנו מתכננים יהודיים כלפי מערכת התכנון הבריטית וכלפי תוצריה, ראוי להעריך את האופי הברור והעקבי של התכנון העירוני שיצרה התקופה. אלי מסלובסקי מזהה במחקרו, המשווה את העיצוב העירוני לפני קום המדינה לזה שלאחר הקמתה, את המאפיינים הבאים:

- סכמה עירונית גיאומטרית וקריאה, מרובת צמתים ומפגשים.
- היררכיה העירונית ברורה המתבטאת בהבדלי צפיפות, במיקום המוקדים העירוניים, ברוחב צירי התנועה ו**בשימוש בשדרות**.
- שימוש בדגמים המסורתיים של רחוב וכיכר כבסיס לפעילות החוץ.
- הגדרת קווי הרחובות העירוניים באמצעות הבנייה לאורכם.
- שטחים פתוחים התחומים על ידי הרחובות והבניינים.⁷

ניתן לומר, אם כן, שהתכנון העירוני במשך רוב התקופה של המנדט הבריטי עודד רקמה עירונית מלוכדת מסורתית, אם כי בבניינים בודדים ונפרדים (שלא כבבניה העירונית צמודת-הדופן, המקובלת באירופה), איפשר סביבה עירונית מגוונת פעילה, ונשא אופי שמרני ו"פרה-מודרני".

אחד המאפיינים הברורים של התכנון העירוני של תקופת המנדט, לצד הדגשת הרחובות כלב הפעילות העירונית – הוא ה**ופעתן של שדרות עירוניות כרחובות ראשיים בערים ובשכונות המתוכננות** (הרחבה על כך בפרק 5.9).

התכנון העירוני הזה עתיד היה להשתנות ללא הכר לאחר קום המדינה (ראו פרק 7).

5.3 רעיונות מאירופה (ומאמריקה)

השדרות הגיעו לארץ-ישראל יחד עם שלל רעיונות תכנוניים. שורה של תפישות תכנוניות, שלידתן באירופה בסוף המאה ה-19 ובחלקה הראשון של המאה ה-20 – הבולטת בהן היא רעיון "עיקר הגנים", באו לידי ביטוי בתכנון העירוני של תקופת המנדט הבריטי. הרעיונות והתפישות מצאו את דרכם להתיישבות ולתכנון בארץ-ישראל בשלוש דרכים עיקריות:

הדרך הראשונה היתה שלטון המנדט הבריטי, שראה עצמו נושא בשורת הקדמה והנאורות המערביות אל מושבות שלטונו. המערכת התכנונית שהקימו, הסתמכה בהכוונת התכנון על הגישות

⁵ מסלובסקי 2016

⁶ מסלובסקי 2016

⁷ מסלובסקי 2016

התכנוניות המובילות בבריטניה: תחילה על "עיר הגנים", ולאחריה על "יחידת השכנות". תפישתם את ארץ-ישראל ככפרית באופיה, הביאה אותם להכתיב כאן, בנייה של בניינים נפרדים, הניצבים על מגרשים מרווחים.⁸

הדרך השנייה, החשובה מן הקודמת, היתה באמצעות התנועה הציונית ומוסדותיה. זו ראתה עצמה כתנועה מודרנית, שתביא אל המזרח את הקדמה האירופית,⁹ ותקים כאן אירופה מתוקנת ומופתית. תיאודור הרצל מתאר ברומן העתידי שלו "אלטנוילנד" (ב"ספר" החמישי: ירושלים) את ירושלים החדשה על פי חזונו, כמופת לעיר מודרנית: "כאן הוקמו רבעים חדשים, הותקנה רכבת חשמלית עירונית, נסללו רחובות, ניטעו עצים, נשתלו מדשאות וגנים שהחיו את השכונות הצפופות ואת השדרות... זאת היתה מטרופולין בינלאומית – במושגיה של המאה העשרים".¹⁰ השדרות ב"אלטנוילנד" ייצגו קדמה כזאת. התנועה הציונית אימצה בחום את רעיון "עיר הגנים" של אבנעזר הווארד, ואת רעיון "משקי העזר" של אדריכל הנוף הגרמני לברכט מיגה (Leberecht Migge)¹¹ ושל כמה הוגי דעות נוספים, שייצגו בעיניה ערכים של חברה בריאה וסביבה בריאה, ושל קשר לאדמה.

הדרך השלישית, המשמעותית מכולם היו שורה של מתכננים, מרביתם ילידי אירופה, שרכשו את השכלתם המקצועית במוסדות הנחשבים שם, שלמדו מדמויות מובילות של מורים ומתכננים, ושכמה מהם הביאו איתם גם את ניסיון עבודתם באירופה, טרם הגיעם לכאן (הרחבה על קאופמן ועל שרון ראו בפרקים 5.4 ו-7.3 בהתאמה). המתכננים האלה הכירו היטב, את התפישות התכנוניות העיקריות ששלטו באירופה ובאמריקה בעשורים הראשונים של המאה ה-20, האמינו בהן, ויישמו אותן בתוכניותיהם בארץ. רובם היו מחוייבים לרעיון "עיר הגנים" או לגילגולו ל"פרבר הגנים", וכמה מהם אימצו את רעיונות "משקי העזר" ומאוחר יותר גם את "יחידות השכנות" ו"השיכון הציבורי". היו גם אלמנטים יחודיים יותר שנטלו כמה ממתכנני היישוב מהוגי הדעות והמתכננים האירופיים והאמריקניים, ומתוכניותיהם הידועות ופורצות הדרך: איזור (zoning), דגם הרחובות, הפרדת התנועה, שדרות ופסי-ירק, העמדת הבניינים וגיוון בטיפוסי הבניינים. המתכננים לא היו, עם זאת, מקשה אחת, וכל אחד מהם הפגין בתוכניותיו את הפרשנות שלו לרעיונות המובילים.

כמה מן המתכננים הבולטים בתקופת שלטון המנדט היו בריטים, ששהו בארץ-ישראל מתוקף תפקידם, או שהוזמנו לתכנן כאן בזכות המוניטין התכנוני שצברו, ובזכות האהדה שרחשו למפעל הציוני. אלה ייצגו גישות תכנוניות שהיו מקובלות אצל הקולוניאליזם הבריטי,¹² לצד אישיות תכנונית ורעיונות תכנוניים משלהם. קליפורד הולידיי (Clifford Holliday) והנרי קנדל (Henry Kendall), שעמדו בראש מערכת התכנון של המנדט, הכינו גם תוכניות לנתניה ולירושלים בהתאמה.¹³ סיר פטריק גדס (Sir Patrick Geddes) הכין את התוכנית לתל-אביב מ-1926, המבוססת על שלל רעיונות שהעלה במשך שנים על הכתב. הוא כלל בתוכניתו, בין השאר, את רעיון ה"סופר-בלוק" למיתון תנועת הרכב העוברת (ראו בפרק 4.6), ואת הגינות הפנימיות, שתאמו את הדימויים הרומנטיים על "כפר-הגנים", בהם האמין.¹⁴ סיר פטריק אברקרומבי (Sir Patric Abercrombie) הכין את התוכנית הגדולה למפרץ חיפה, הכוללת את כל קריות המפרץ. בנוסף הכין אברקרומבי את התוכנית המפורטת לאחת מן הקריות – קרית-מוצקין. בתוכניותיו אלו מופיעים אלמנטים מרעיון "יחידות השכנות" של קלרנס פרי מארצות-הברית – הקריות הנפרדות, פסי-הירק החוצצים, וגם את הרעיון של ערים קטנות ובינוניות המשחררות את הערים הגדולות מצפיפותן, שהופיע בהמשך בתוכניתו לערים החדשות בבריטניה. אברקרומבי הוזמן, גם הוא, להכין תוכנית מתאר לתל-אביב בשנות ה-40 למאה ה-20,

⁸ מסלובסקי 2016

⁹ עזריהו 2005

¹⁰ הרצל 2007 עמ' 191

¹¹ מיגה תכנן שיכון בארץ, שלא יצא אל הפועל. מסלובסקי 2016

¹² עמית-כהן, גולדשלגר, שושני 2016

¹³ מסלובסקי 2016

¹⁴ פניגר, אלון-מוזס 2016

וביטל את בואו לעניין זה פעמיים.¹⁵ את חותמו הגדול השאיר בהמשך, כבר לאחר קום המדינה, בתוכנית הערים החדשות של אריה שרון (ראו פרק 7.6). **גדס ואברקרומבי כללו שדרות עירוניות בתוכניותיהם לתל-אביב ולקריות.** זה איננו עניין מובן מאליו, שכן דווקא במולדתם, בבריטניה, שדרות עירוניות אינן דגם עירוני מקובל.

גם בתוכניות ערים ושכונות נוספות שנוצרו בתקופה זו בארץ, בידי מתכננים יהודיים שהגיעו מאירופה – נכללו שדרות עירוניות. הדגם האירופי הזה של רחובות עירוניים היה חלק מן התפישות והרעיונות התכנוניים שהם נשאו איתם משם ויישמו כאן בארץ-ישראל המתחדשת.

5.4 ריכרד קאופמן – אבי השדרות

אחד הבולטים במתכננים שפעלו בארץ-ישראל בתקופת המנדט הבריטי, ואולי הפורה שבהם, היה האדריכל ריכרד קאופמן. קאופמן, יליד 1887 מפרנקפורט שבגרמניה, למד אדריכלות בשני בתי-ספר טכניים גבוהים. בשני שביניהם, בית-הספר הטכני הגבוה במינכן, היה תלמידו של האדריכל והפרופסור לבניין-ערים תאודור פישר (Theodor Fischer), מורם של אדריכלים מודרניים רבים, ואצלו גם הגיש את פרויקטי הגמר שלו. על שלושה נדבכים השעין קאופמן את חשיבתו המקצועית, ופישר היה הראשון שבהם. פישר, שעמד גם בראש המשרד לפיתוח עירוני של מינכן, ושהיה האחראי בכך על התפתחות הנוף העירוני שלה בעשורים הראשונים של המאה ה-20, ושנטל, לצד כל אלה, חלק בארגון "עיר הגנים הגרמנית" הותיר רושם עז על קאופמן. ממנו הוא שאב את רעיון התכנון האורגני, המחובר למקום ולמסורת.¹⁶

הנדבך השני היה ספרו הנודע של קמילו סיטה (Camillo Sitte) מ-1889: "The Art of Building Cities", שהשפיע כבר על פישר, וממנו התרשם קאופמן עמוקות. קמילו סיטה, ששלל את רשת הבלוקים החזרתית של הערים בזמנו, הציע מבנה משתנה ומתחלף של רחובות וכיכרות, בקנה-מידה אנושי, הנחוה תוך כדי תנועה רגלית.¹⁷

קאופמן הושפע מאד מרעיון "עיר הגנים" של הווארד, ומן הדיון הער שהתנהל סביבו, ואף הצטרף ב-1922 בבריטניה ל"אגודה הבינלאומית לערי גנים". הוא התרשם גם מן הפרשנות שנתנו אנווין ופרקר לרעיון "עיר הגנים", בתוכניותיהם ל-לצ'וורת' (Lechworth) ול-אירזוויק (Earswick). רעיון "עיר הגנים" היה לנדבך השלישי ולמקור ההשראה החשוב ביותר לעבודתו המקצועית, והוא ניכר במרבית תוכניותיו.¹⁸

עם סיום לימודיו עבד קאופמן במשך כמה שנים בכמה משרדי אדריכלים, ואף באופן עצמאי, וצבר נסיון רב ומוניטין מקצועי. במסגרת עבודתו במשרדו של גאורג מצנדורף (Georg Metzendorf) היה שותף לתכנון שכונת Margarethenhohe לפועלים של חברת קרופ ב-אסן, שם רכש את ניסיונו הראשון בתכנון ערים. בשכונה זו כבר בולטת השפה הקלסיציסטית הפורמלית, שליוותה גם את עבודותיו הבאות. הוא נבחר, בהמשך, לעבוד במשרדו האדריכל טונגבר פול אוסקר הוף (Paul Oscar Hoff) שבכריסטיאניה (אוסלו), נורבגיה, ועל עבודתו שם בתכנון שכונות בכריסטיאניה, בברגן וב-סטונגר הוא זכה בכמה פרסים.¹⁹ בתוכניתו לכריסטיאניה (איור 48) שילב שדרות עירוניות.²⁰

¹⁵ בשל המצב הפוליטי-בטחוני. מרומ 2009

¹⁶ אפשטיין-פלוש, ליון, פיינהולץ 2016, אפשטיין-פלוש, פיינהולץ 2016, הינצה-גריןברג 2016

¹⁷ אפשטיין-פלוש, פיינהולץ 2016, פניגר אלון-מוזס 2016, מסלובסקי 2016

¹⁸ אפשטיין-פלוש, פיינהולץ 2016, פניגר, אלון-מוזס 2016, ליון מ. 2016, מסלובסקי 2016

¹⁹ אפשטיין-פלוש, פיינהולץ, ליון 2016, פניגר, אלון-מוזס 2016, כהן 1978

²⁰ תוכנית כריסטיאניה 1920



איור 48. ריכרד קאופמן – תוכנית כריסטיאניה 1920. Figure 48. Richard Kauffmann's Christiania plan 1920

ב-1920, עטור תהילה מקצועית, הוזמן קאופמן על-ידי ד"ר ארתור רופין, מקים המשרד הארץ-ישראלי של הקונגרס היהודי, לעבוד בארץ, והתמנה למתכנן הראשי של חברת "הכשרת היישוב", שהיתה הזרוע הביצועית של המוסדות הציוניים, והציעה שרותי תכנון לכל החברות המיישבות. ב-1927 נסגר האגף האדריכלי של "הכשרת היישוב", וקאופמן מונה לראש צוות התכנון של ההנהלה הציונית והמשיך לעבוד גם כעצמאי. תוכניתו לתל-אביב, אחת הראשונות בארץ – לא יצאה אל הפועל (ראו פרק 6.3), אבל עשרות התוכניות הבאות התממשו והוקמו. בשני העשורים הראשונים לפעילותו התכנונית כאן הכין תוכניות לערים ולשכונות חדשות, וכן לכ-70 יישובים חקלאיים חדשים – קיבוצים ומושבים. על אף המספר הגדול של שכונות עירוניות וערים בהן עסק, יש הרואים דווקא בתכנון היישובים הכפריים את עבודתו החשובה.²¹ היישוב המזוהה ביותר עם תכנונו הוא המושב האיקוני נהלל. המושבים כפר-יהושוע וכפר יחזקאל, והקיבוצים עין-חרוד, תל-יוסף וניר-דוד (ראו להלן בפרק 5.7) הם רק כמה מן היישובים שנבנו על-פי תוכניותיו.

את תוכניותיו העירוניות בארץ ביסס קאופמן על בניה מרקמית רצופה, וניכרת בהן "טביעת האצבעות" התכנונית שלו, המבוססת על 3 ה"נדבכים" – מקורות ההשראה שלו: מפישר שאב קאופמן את ההתאמה לתנאי השטח בכל תוכנית, מקמילו סיטה לקח את קווי הרחובות הלא-רגולריים, היוצרים חוויה של גילוי, ומ"עיר הגנים" על גילגוליה, אימץ את ההקפדה על איזור (zoning), את סכמת הבינוי הקונצנטרית ואת השימוש בירק.²² רבים מזהים בקווי תוכניותיו האלו רכות, רומנטיות ואפילו "צוירות" מחד, יחד עם פורמליות ואפילו "דוגמטיות" מאידך. הפורמליות מתבטאת בציריות הברורה – ציר ישר המוליך אל מוסד ציבורי בולט – ממש כמו אל חדר האוכל בקיבוץ. הציר הזה הוא לעיתים "ציר-גינה" כמונחו של מיכאל לוין, ולעיתים שדרה עירונית של ממש. בכל התוכניות האלו יש למימד הירק ביטוי נרחב אם באמצעות הצירים הירוקים או השדרות, רחובות נטועים, גנים ציבוריים, וגינות העוטפות את בנייני הציבור.²³

²¹ אפשטיין-פלוש, לוין, פיינהולץ 2016, אפשטיין-פלוש, פיינהולץ 2016, פניגר, אלון-מוזס 2106, לוין מ. 2016

²² מסלובסקי 2016

²³ פניגר, אלון-מוזס 2016, עמית-כהן, גולדשלגר, שושני 2016, לוין מ. 2016

במספר ניכר של תוכניותיו ליישובים עירוניים ולשכונות עירוניות נכללו, אם כן, שדרות עירוניות. בטבלה להלן מוצגת מידת הנוכחות של השדרות העירוניות בישובים העירוניים ובשכונות העירוניות:

מערכת של שדרות עירוניות ²⁵	שדרה עירונית/ שדרות עירוניות	ציר ירוק ²⁴	עיר/ יישוב עירוני
			קריית-חיים
			עפולה
			הרצליה
			רמת-גן
			שכונה עירונית חיפה
			שמבור (אחוזה)
			נווה-שאנן
			הדר הכרמל
			בת-גלים
			שכונה עירונית ירושלים
			בית וגן
			בית-הכרם
			קרית-משה
			רחביה
			תלפיות

טבלה 9. נוכחות שדרות בישובים ובשכונות שתכנן קאופמן

Table 9. Presence of boulevards in towns and neighborhoods planned by Kauffmann

ריכרד קאופמן הביא איתו מאירופה לארץ-ישראל תפישות תכנוניות אותן הוקיר, שהיו מבוססות על נאורות, אנושיות ואסתטיקה, לצד סדר, פשטות וצניעות. היום נהוג לשייך את סגנונו ל"פרה-מודרניזם" (או למודרניזם המוקדם). פרדי כהנא מעלה ספק על דבר הזדהותו של קאופמן עם ה"מודרניזם" כראיית עולם מהפכנית, ועל היותם של קאופמן ושל בני חוגו הקרוב – אדריכלים מודרניים נוסח גרופיוס או לה-קורבוזיה, שפעלו במקביל אליהם.²⁶ כך או כך, קאופמן הביא איתו לארץ גם את השדרות, והיה אולי הראשון שהכניס אותן לתוכניותיו בארץ באופן מושכל ומכוון (תוכניותיו הראשונות קדמו בכמה שנים לתוכנית גדס לתל-אביב). בזכות השימוש השיטתי שלו בהן כדגם תכנוני, בעיר ובכפר, הוא ראוי לתואר אבי השדרות בארץ.

משנות ה-40 של המאה ה-20 הלך והצטמצם היקף עבודתו של קאופמן. לאחר קום המדינה, אף שהיו מי שהציעו אותו לראשות אגף התכנון (ההצעה נדחתה), הרי משזה הוקם בראשותו של אריה שרון - לא הוזמן קאופמן לקחת בו חלק,²⁷ והוא הודר מאז כמעט לחלוטין מן התכנון הציבורי. גישתו התכנונית השמרנית והמתונה לא תאמה כנראה את הכיוון שהלכה בו המדינה החדשה. עבודתו החשובה האחרונה היתה שותפות בתכנון הקמפוס של האוניברסיטה העברית בגבעת-רם.²⁸ הוא הלך לעולמו בירושלים בשנת 1958.

²⁴ צירי ירק שאינם שדרות עירוניות

²⁵ שדרות שמתחברות זו לזו כמערכת

²⁶ כהנא 2016

²⁷ בין השניים לא שררה הערכה הדדית. יבין 2015

²⁸ קרויאנקר 2002

5.5 שדרות בנוף

הדגם הנופי של שדרות עצים המלוות דרכים כפריות, האופייני כל כך לאירופה (ראו בפרק 1), הגיע לארץ-ישראל בשני מופעים. המופע המוקדם יותר, והנדיר בהרבה, הוא של שדרות בודדות – כולן של דקלי וושינגטוניה וותיקים המיתמרים מעלה, המלוות דרכים חקלאיות בכמה פינות בארץ. המוכרת מביניהן היא שדרת הווינגטוניות המוליכה מחוות הניסיונות של אהרון אהרונוסון אל חוף הים בעתלית. השדרה, שניטעה בידי אהרונוסון עצמו, מקבילה היום לכביש הגישה לעתלית (ולא ממש מלווה אותו), ונחצית על-ידי כביש 2 – כביש החוף. אהרונוסון לא הסתפק בשדרה הזאת ונטע נוספות (ראו להלן בפרק 5.8).

שתי שדרות נוספות כאלו של וושינגטוניות מלוות דרכי עפר שוליות ביו השדות של הקיבוצים שדה-אליהו – שבעמק בית-שאן, וחולדה שבשפלת יהודה (איורים 49 ו-50). בשני המקרים היו השדרות במקורן, כנראה, חלק מחוות חקלאיות של מתיישבים גרמנים, שנרכשו לטובת ההתיישבות היהודית ולשם הקמת הקיבוצים. המראה של שורות הדקלים הוותיקים, הצצות כך בנוף הפתוח – מפתיע ומרשים.



איור 49. 50. שדרות של וושינגטוניות בשדות שדה-אליהו (ימין) וחולדה (שמאל)
Figure 50. 49. Washingtonia Palms avenues crossing the fields of Hulda(left) and Sede-Eliyahu(right)



איור 51. 51. איקליפטוסים לאורך כביש בעמק החולה .
Figure 51. Eucalyptus avenue along a road .

המופע המאוחר יותר של שדרות המלוות דרכים הוא של שורות עצי האיכליפטוס, שניטעו לאורך הכבישים מעט לפני קום המדינה, ובעיקר לאחר מכן (איור 51). בחלק מן הכבישים היו שיקולים ביטחוניים (הסתרה) לנטיעתם. יתכן שניטעו כך גם מתוך סנטימנט לדרכים הכפריות הנטועות שבאירופה (ראו פרק 2.3). רשת השדרות שליוותה את כבישי הנגב הצפוני, הולידה את שמה של העיר שקמה שם – שדרות. מרבית הכבישים האלה הורחבו בעשרות השנים האחרונות, תוך כריתה של שורות שלמות של עצים. עצים אחרים לא ניטעו במקום אלה הכרותים, ומראה ה"שדרות" לאורך הדרכים הצטמצם מאד, וכמעט שנעלם מנוף הארץ. שרידים מרשימים לשדרות אלו נותרו, בין השאר, בכביש בין עכו לנהריה, ובכביש הרחוב היפה 977 החוצה את עמק החולה ומוליך מצומת גומא לכיוון להבות-הבשן.

5.6 שדרות כניסה

דרכים בין-עירוניות, באירופה המסורתית, עוברות דרך הכפרים והעיירות. כשדרך כזאת מלווה בשדרת עצים, היא חוצה לעיתים את הכפר עם שורות העצים שלאורכה. דרכי כניסה צדדיות הפונות שם מן הדרכים הבין-עירוניות, אינן מוליכות שם לרוב אל יישובים אלא אל מוסדות, אל קמפוסים, ואל אחוזות.

בקיבוצים ובמושבים, שהוקמו במסגרת ההתיישבות היהודית המחודשת בארץ-ישראל – שונה התבנית. רק מושבים ספורים – כפר-גדעון, כפר-מל"ל – נחצו על-ידי הדרך הארצית. שאר הקיבוצים והמושבים יושבים לצד הדרכים הארציות, ומקושרים אליהן בדרכי גישה המוליכות לתוכם. דרכי הגישה האלו, שאורכן משתנה, נטועות לאורךן לרוב בשדרות של עצי נוי. שדרות הכניסה למושבים ממשיכות, לעיתים, בתוכם כרחובות ראשיים נטועים. את כביש הגישה המוביל אל הקיבוץ או אל המושב, והמלווה בשדרת עצים ניתן להקביל לכביש גישה לקמפוס, למפעל, למחנה, למוסד או לאחוזה – הדגם המקובל בארצות אחרות.



איור 53. שדרת הכניסה לעיינות



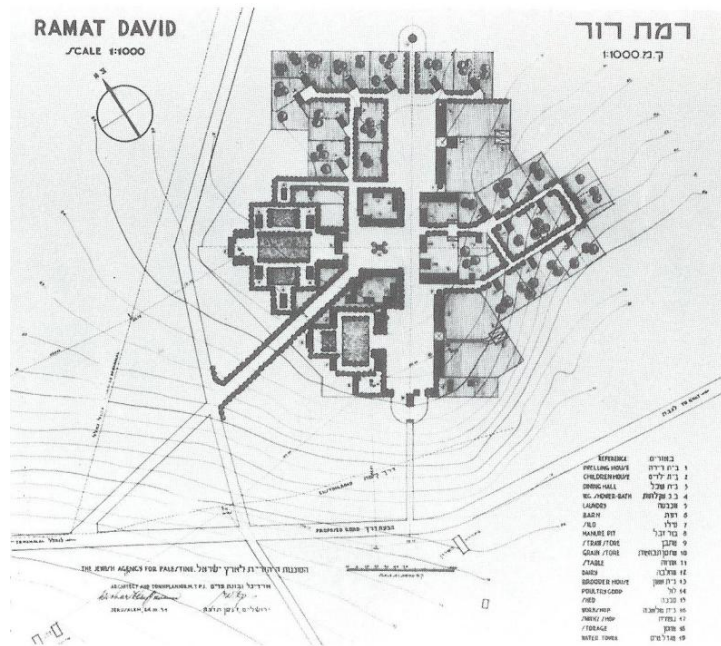
איור 52. שדרת הכניסה למקווה-ישראל

Figure 53. Avenue along access road to Ayanot. Figure 52. Avenue along access road to Mikve-Israel

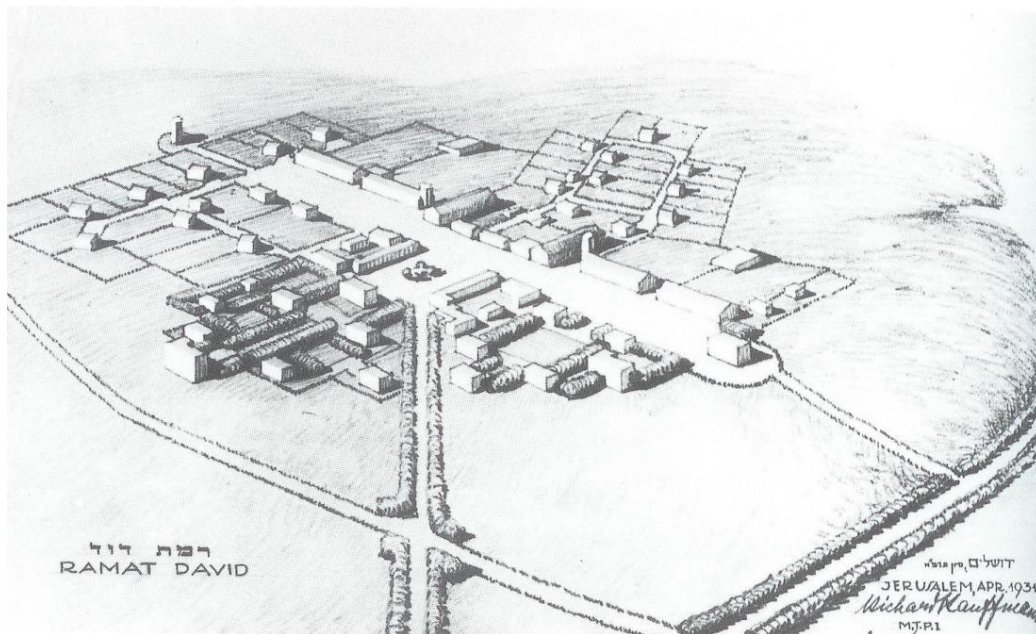
שדרות כניסה כאלו החלו בארץ, אכן, בדרך למוסד: חלוצת שדרות הכניסה בארץ היא השדרה הפורמלית, המערבת לסירוגין דקלי וושינגטוניה ותמר קנרי, המוליכה מן הדרך הראשית יפו – ירושלים, אל לב בית-הספר החקלאי מקווה-ישראל (איור 52). בית-הספר החקלאי נוסד עוד לפני העליות הציוניות החדשות, ביוזמתה של החברה הצרפתית "כל ישראל חברים" (Alliance), והתהדר מראשיתו בשדרה פורמלית זו כמיטב המסורת הצרפתית. אל בתי-ספר חקלאיים – ככפר הנוער עיינות, וכבית-הספר החקלאי פרדס-חנה, ואל מוסדות נוספים הבנויים כיישובים נפרדים, מוליכות מאז, כמסורת, שדרות כניסה נטועות (איור 53). מיכאל חיוטין רואה בשדרה זו, המוליכה אל מקווה-

ישראל, את אחת הצהרות ראשונות של תכנון הנוף המחודש בארץ. מטרתה של השדרה היה טקסי – הפגנת כבוד וחשיבות למוסד אליו היא מוליכה. הוא מזהה הרחבה של אותו רעיון בהמשך תהליך ההתיישבות בארץ: שדרות שניטעו והוליכו אל המבנים הציבוריים המרכזיים ביישובים החדשים – בית הכנסת, מוסד השכלה (הסמינר בבית-הכרם – י.ד.), בית-העם (ובהמשך – חדר האוכל בקיבוץ – ראו להלן. י.ד.). השדרות האלו הבלטו, לדבריו, את חשיבות התחום הציבורי על פני התחום הפרטי, ובכך את מרכזיות הקהילה, היחד והמטרות המשותפות של ההתיישבות בארץ, ביחס לפרט וליחיד.²⁹

האדריכלים שתכננו את הקיבוצים הראשונים, וריכרד קאופמן בראשם, סימנו כבר בתוכניות הרעיוניות שלהם שדרות כניסה נטועות. כך סימן קאופמן שדרת כניסה נטועה בתוכניתו הרעיונית לרמת-דוד מ-1931.³⁰ (איורים 54 55) בהמשך ניטעו כל דרכי הגישה לקיבוצים ולמושבים, כמעט ללא יוצא מן הכלל, בעשרות השנים הבאות – והתופעה הפכה למסורת נופית-תרבותית.



איור 54. איור 55. ריכרד קאופמן – שדרת כניסה לרמת-דוד 1931
Figure 54. 55. Richard Kauffmann – Access avenue to Ramat-David 1931



²⁹ חיוסין 1996
³⁰ כהנא 2011

ראוי לציין כי דגם זה של שדרות הוא היחיד שלא נפגע עם השתנות התקופות ועם חילופי הסגנונות. שלא כמו בשדרות העירוניות, ובשדרות של פנים הקיבוצים, שהקמתן נקטעה לאחר קום המדינה, המשיכה מסורת נטיעתן של שדרות כניסה לקיבוצים, למושבים ולמוסדות הנפרדים, גם לאלה החדשים, שהוקמו לאחר קום המדינה, והיא נמשכת גם בימינו אלה (איורים 56 – 58).

שדרות כניסה ליישובים מתקופות שונות : Access Avenues to settlements of several periods



איור 57. שורש (השדרה חדשה) Shoresh



Figure 56. Neve-Ur

איור 56. נווה-אור



Figure 58. Ben-Shemen (moshav)

איור 58. בן-שמן (המושב)

5.7 שדרות בקיבוצים

בעשורים הראשונים של המאה ה-20 נוצרה בארץ יצירה התיישבותית יחידה במינה, "צורה חדשה ומקורית, חסרת תקדים בתולדות האדריכלות".³¹ קבוצות של צעירים בעלי אידיאולוגיה סוציאליסטית התארגנו להקמה של יישובים שיתופיים. המוסדות המיישבים של התנועה הציונית, שראו בקבוצות החלוצים הזדמנות ליישוב חבלי המולדת הריקים, נרתמו לטובתן והקצו עבורן חלקות קרקע להתיישבותן.

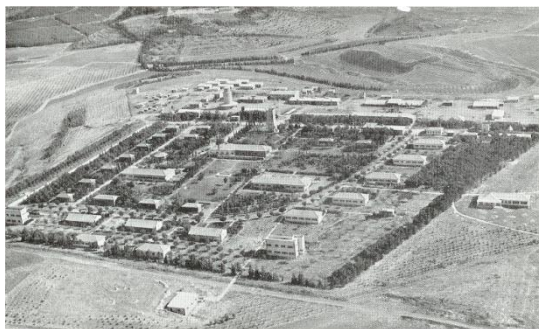
אחת הפעולות הראשונות שעשו המתיישבים בנקודות ההתיישבות החדשות היתה נטיעה של עצים. בטרם היתה תוכנית מסודרת, הם נטעו אותם בחורשות ובשדרות. מספרים על כך המתיישבים ב-דגניה א': "כאשר עברנו לנקודת הקבע שלנו היתה ראשית עבודתנו – נטיעת השדרה הראשונה לצל ולנוי. שדרת הברושים והתיות המובילה מבית המגורים עד לשפת הירדן".³² כך נהגו המתיישבים, בתקופת "הבראשית" של הקיבוצים, כפי שמכנה אותה גיל הר-גיל, גם בנקודות היישוב האחרות. בתקופה הראשונה, של כל קיבוץ, היתה בו בניה חלקית של בניינים קטנים ופזורים, בניה ארעית ומבנה בלתי ברור. נטיעה של עצים בשדרות ישרות, שהדגישו צירים, היתה אמצעי פשוט להשגת תחושה של מבנה, של סדר ושל בהירות ליישובים החדשים.³³

הקיבוצים הראשונים, שכוננו ה"קבוצות" תוכננו סביב חצרות סגורות, לפי דגם של חוות חקלאיות בגרמניה. התמסדות ההתיישבות הקיבוצית חייבה בהמשך חשיבה תכנונית חדשה. טובי האדריכלים גויסו לתכנון נקודות היישוב החדשות והחדשניות, ואליהם הצטרפו בהמשך גם מרבית אדריכלי הנוף שפעלו אז בארץ. עם הזמן, ותוך מעורבות פעילה של המתיישבים, הלך ונוצר המבנה של הקיבוץ, המוכר לנו היום, והלך והתפתח הגן הקיבוצי, כגן יחיד במינו, העוטף את היישוב כולו, והניתן לזיהוי בקלות. הגן הקיבוצי, עוד יותר מאשר חלקיו הבנויים, הפך למזוהה עם נוף הקיבוץ: "השטחים הפתוחים הפכו למעצבי תדמיתו הצורנית של הקיבוץ".³⁴

האדריכל ריכרד קאופמן הוא דמות מרכזית בתכנונם הפיסי של הקיבוצים. מראשית שהותו בארץ הוא עסק בתכנונם של היישובים החדשים, והיתה לו השפעה מכרעת על דמותם.³⁵ בהמשך הצטרפו לתכנון הקיבוצים אדריכלים מובילים נוספים, בהם אריה שרון וזאב רכטר. הם, ואדריכלים נוספים, הושפעו, כקאופמן, מן הגישות של נאו-קלסיציזם מאוחר, ודבקו עד לתחילת שנות ה-50 למאה ה-20 בתכנון גיאומטרי פורמלי.³⁶ (איורים 59 60)

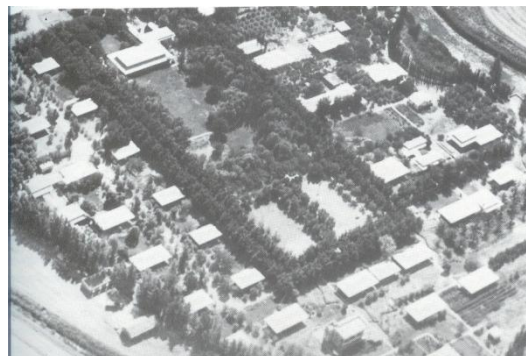
Formal setting in early Kibbutzim:

תכנון פורמלי בקיבוצים:



עין השופט. קיבוץ בהרי אפרים

איור 60. עין-השופט (אריה שרון)
Figure 60. Ein-Hashofet (Arieh Sharon)



איור 59. ניר-דוד (ריכרד קאופמן)
Figure 59. Nir-David (Richard Kauffmann)

³¹ ביקלס 2010

³² אניס, בן-ערב 1994

³³ אניס, בן-ערב 1994, הר-גיל 1992

³⁴ הר-גיל 1992

³⁵ כהנא 2011

³⁶ כהנא 2011, אניס, בן-ערב 1994

בתקופה הבאה, משנות ה-20 המאוחרות ועד לשנות ה-40 של המאה ה-20, בה כבר ניתן לנקודות היישוב תכנון אדריכלי מסודר, תקופה אותה מכנה גיל הר-גיל תקופת הסגנון ה"פורמלי-נקודתי", התחזקה מאד המגמה של נטיעת שדרות. השדרות הישרות היו לכלי מרכזי לעיצוב הגן בידי המתכננים. נעשה אז שימוש בשדרות העצים לעיצוב צורת הגן ודמותו, ולחיזוק האופי הגיאומטרי שלו, תוך הדגשת צירי המבט והתנועה.³⁷ מרכז הקיבוץ, היה מרכז החיים הציבוריים של הקהילה: קאופמן השווה אותו ל-village green.³⁸ את שדרות העצים הישרות במרכזם של הקיבוצים, ניתן היה לראות כמקבילה צורנית ל-קרדו הרומי.

השדרות עצמן שימשו בתקופת "הגן הפורמלי-נקודתי" בכמה אופנים:

1 **שדרת הכניסה** ליישוב, דוגמת שדרת הווינגטוניות המרשימה בכניסה למשמר-העמק. (ראו לעיל פרק 4.6). האדריכל שמואל ביקלס, מהוגי הדעות ומהמתכננים הבולטים של הקיבוצים, ראה בשדרות הכניסה גם קשר אפשרי בין הנוף החיצוני לבין הנוף הפנימי של הקיבוץ.³⁹

2 שדרות **המלוות דרכים ושבילים** ראשיים בגן, דוגמת השדרות המלוות שבילים בני-דוד, באשדות-יעקב ובעין-השופט.

3 שדרות עצים **המגדירות חללים** בגן, דוגמת השדרות בגנים המרכזיים של עין-חרוד ושל תל-יוסף.

עצי השדרה נועדו, לצד תפקידם העיצובי, לספק צל מן השמש הקופחת, ולשפר את המיקרו-אקלים בסביבתם. החל בשנות ה-30 למאה ה-20 הלך ונפוץ השימוש בפיקוס השדרות, גם בקיבוצים, כעץ שדרות מרכזי.⁴⁰



איור 61. שדרת צל במעוז-חיים **Figure 61. Shading avenue in Maoz-Hayim**

איש המפתח, גם בתכנון השדרות עצמן בקיבוצים – היה ריכרד קאופמן. "קאופמן הגיע ארצה מצויד בידע ובניסיון מסויים גם בתחום תכנון הגנים... היה לקאופמן ידע רב בתחום צמחי הנוי".⁴¹ קאופמן נהג לשלב שדרות של עצים בתוכניות הבינוי שהכין עבור שכונות ופרברים עירוניים בארץ, וכך נהג גם בתוכניותיו לקיבוצים: "הוא היה מכין את תוכניות הבינוי בקנה-מידה 1:1000, והיה מעצב בהן שדרות

³⁷ אניס, בן-ערב 1994, הר-גיל 1992

³⁸ יסקי 2010

³⁹ ביקלס 2010

⁴⁰ הר-גיל 1992, אניס, בן-ערב 1994

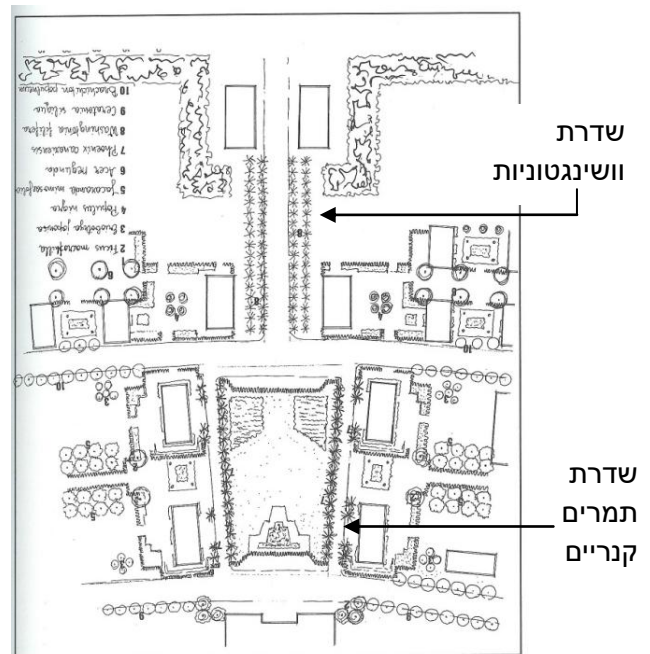
⁴¹ אניס, בן-ערב 1994

עצים כחלק מן הבניה".⁴² בתוכניתו לקיבוצים השכנים עין-חרוד ו-תל-יוסף מ-1925, מיקם קאופמן את בנייני הציבור במרכזו של כל קיבוץ, כשבחזיתם גן סימטרי. אזורי המגורים של כל קיבוץ נפרשו כמניפה משני צידיה של שדרה מרכזית.⁴³

אדריכלי הנוף שהכינו את תוכניות הגן ליישובים שתכנן, יישמו את השדרות הישרות בתוכניותיהם. שלמה אורן-ויינברג, הכיר את קאופמן עוד מחוץ-לארץ, והרבה לעבוד איתו. תוכניתו הגיאומטרית של אורן-ויינברג ל-תל-יוסף מ-1929 מלווה בנאמנות את תוכנית הבינוי והשדרות של קאופמן: שתי שורות של תמרים קנריים תחמות את הגן המרכזי, ובהמשך שדרה כפולה של וושינגטוניות, המדגישה את הציריות של התוכנית (איורים 62 63 64). בניצב לציר זה ניטעו שדרות של עצים רחבי נוף.⁴⁴ גם בתוכנית הראשונה למשמר-העמק מ-1929 השתמש קאופמן בשורות של עצים להגדרת החללים.⁴⁵ תוכנית הבינוי, שהכין קאופמן ב-1937 ל-ניר-דוד "התאפיינה בקווים ישרים, מעין משבצות מלבניות ומרובעות, המלוות בשדרות עצים ישרות". השדרות עצמן תוכננו בידי אלעזר אונגר.⁴⁶ קאופמן לא היה יחידי: הסגנון הפורמלי – רות אניס ויוסף בן-ערב מכנים אותו "הסגנון הארכיטקטוני" – היה נחלתם של כל מתכנני התקופה וגנניה. יעקב שור עיצב את כך את התוכנית לקיבוצו אשדות-יעקב. ב-1935 נטע על פיה את שדרות הפיקוסים הגדולות, ואחריהן, ב-1939 את שדרת הוושינגטוניות,⁴⁷ ואלו מפארות את הגן של אשדות-יעקב איחוד עד עצם היום הזה.



Figure 63. 62. Avenues of Tel-Yossef



איור 62. איור 63. השדרות של תל-יוסף

⁴² אניס, בן-ערב 1994

⁴³ יסקי 2010

⁴⁴ אניס, בן-ערב 1994

⁴⁵ כהנא 2011

⁴⁶ אניס, בן-ערב 1994

⁴⁷ אניס, בן-ערב 1994



איור 64. שדרת הושינגטוניות בתל-יוסף . שדרת הושינגטוניות בתל-יוסף . Figure 64. Washingtonia Palm avenue in Tel-Yossef .

המבנה הפורמלי הנוקשה, שהובא מאירופה אל היישובים החדשים, עורר, עם הזמן, אי נוחות: נוצר כאן פרדוקס: הקיבוץ, שהיה יישוב שיתופי, חקלאי, דמוקרטי ומהפכני, אימץ מסגרות פיסיות המבוססות על דגמים שמרניים מן העבר ועל "עיר הגנים" הבורגנית.⁴⁸ הדיסוננס הזה עורר ויכוח אידיאולוגי חריף, בין ה"פורמלי" ל"חופשי", בקרב אנשי מקצוע כבקרב אנשי הקיבוצים עצמם. בעוד תפקידן של השדרות העירוניות במערך העירוני, וגורלן התכנוני לא זכו לכל דיון מקצועי, הרי שהוויכוח על הסגנון הפורמלי בקיבוצים, ועל השדרות הישרות בהם זכה לתיעוד נרחב ולבמה בולטת, בעיקר מעל דפי העיתונות המקצועית. ביקלס התייחס בשלילה לפיצול רציפות הגן על ידי הכבישים המלווים בפסי השדרות, ותהה "האם נחוצה הדגשת העורק המוביל בתוך היישוב על ידי הצמחייה?".⁴⁹ אורן-ויינברג טען כי "נוהגים לנטוע במשקים עצים בצורת שדרה. אדריכל הבניה הציע בתוכניתו עורקי-תנועה ואלה נותנים את השלד לשדרות ישרות-קו. ברם, אם מגמתנו גן-נוף, גן-יער – עלינו ללכת בדרך חדשה ולנטוע עצים בצורה טבעית, ואין איפוא מקום נרחב לשדרות בעלות קו ישר". והמשיך: "השדרה המובילה למשק מן החוץ... יש לה צורה מסויימת; ואולם בפנים המחנה לא כדאי לנטוע עצים בקו ישר, או שיש להפחית בכך". וכאן הוא הציע: "אפילו אם המדשאה מוגבלת בשדרות בעלות זוויות ישרות, יש לרכך את גבולותיה על ידי עצים בודדים... על ידי קבוצות של שיחים... ולטשטש את הצורה הגיאומטרית של השטח".⁵⁰

והשינוי, אכן, עמד כבר בפתח. את המפנה הביא, ככל הנראה, אדריכל הנוף ליפא יהלום, שהכין ב-1949 תוכנית חדשה למשמר-העמק, שהיוותה שינוי מוחלט בתפיסה הנופית שהיתה מקובלת עד אז בקיבוץ. במקום גינות וגנים מוגדרים ונפרדים, הציעה התוכנית גן אחד גדול ורצוף.⁵¹ הר-גיל רואה באלה את תחילת התגבשותו של סגנון חדש, ואת תחילתה של תקופה חדשה – תקופת סגנון "גן הנוף". בעוד הסגנון הקודם, ה"פורמלי-נקודתי" נתפש עם הזמן כמנוגד לרוח הקיבוץ, הרי "הגן הטבעי בקיבוץ צריך לשמש ביטוי לצניעות ופשטות, כהשקפת החיים הקיבוצית".⁵² הקו התכנוני החדש אומץ בידי מתכננים נוספים, בהם גם אדריכלים צעירים ובני קיבוץ, שהושפעו מן המודרניזם. במערך הפיזי של הקיבוץ התבססה גישת "גן הנוף" החופשי. הפרישה הצנטרליסטית שביסס קאופמן נשמרה, אך הצורה השתנתה. את הקווים הישרים החליפו קווים רכים ומעוגלים, והמערך הגיאומטרי התחלף בהדרגה לסידור חופשי יותר. שדרות העצים הישרות נעלמו מן התוכניות.

⁴⁸ כהנא 2011
⁴⁹ ביקלס 1960
⁵⁰ אורן-ויינברג 1955
⁵¹ הר-גיל 1992
⁵² אורן-ויינברג 1955

המעבר מן הסגנון הקודם לזה החדש היה תהליכי. אדריכל הנוף יצחק קוטנר עבר בהדרגה בתוכניותיו מקווים פורמליים, לקווים משולבים ולבסוף לקווים חופשיים (איורים 65 66). "במקומות הרריים בעלי מאפיינים ייחודיים, כמו חניתה, עיצב קוטנר בסגנון חופשי, ואילו במישורים של העמק הוא דבק עוד שנים מספר בסגנון הארכיטקטוני. גם בתוכניות מאותו הזמן, שעיצבו אדריכלי הנוף יחיאל סגל ושלמה אורן-ויינברג ניתן היה לזהות מעבר הדרגתי דומה.⁵³

שינוי הדרגתי בסגנון של יצחק קוטנר : Gradual Transformation in design style of Yizhak Kutner

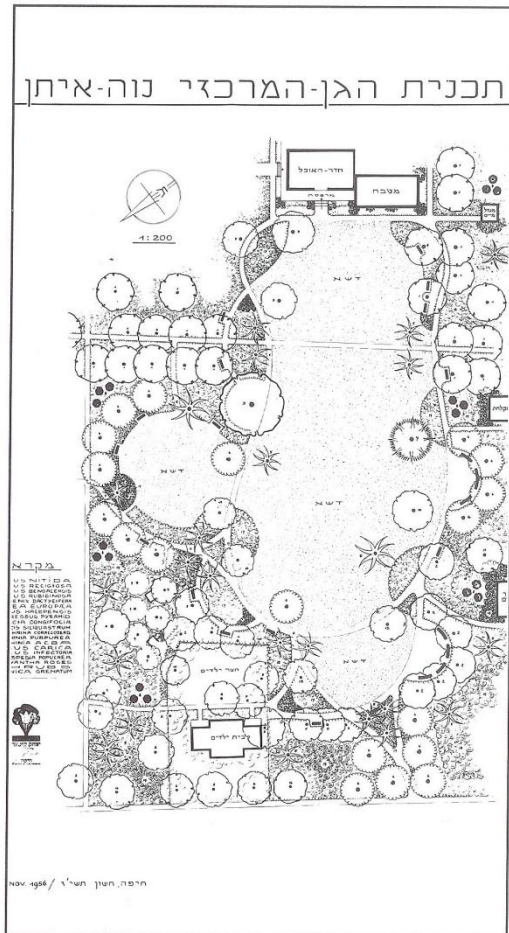
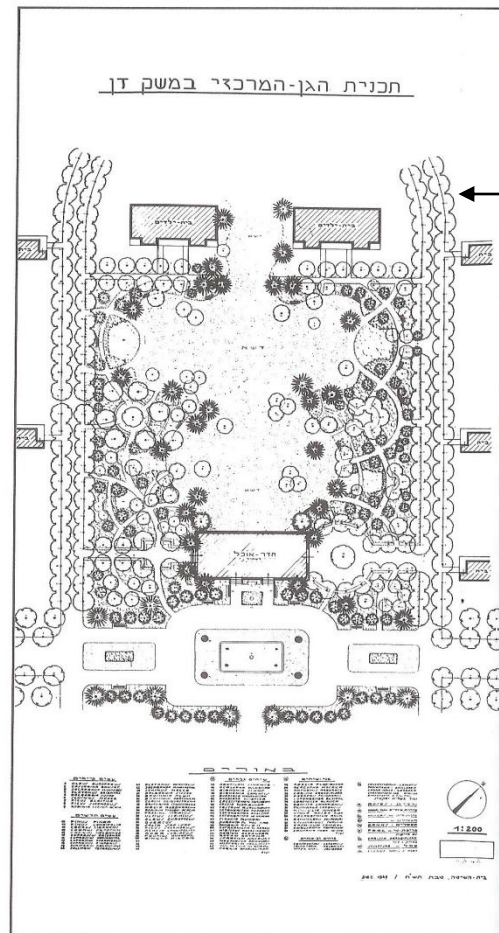


Figure 66. Neve-Eitan 1956. איור 66. נוה-איתן 1956



שדרה פורמלית

Figure 65. Dan 1947. איור 65. דן 1947

גם אם הוכרע הדיון על הסגנון הרצוי בקרב המתכננים, הרי שבתוך קיבוצים המשיך הוויכוח. היו שנקטו בעמדה נחרצת, עד כדי הצעה הקיצונית לעקור את השדרה הפורמלית של הווישינגטוניות בכניסה למשמר-העמק, ולהחליפה בעצי-צל ענפים – הצעה שהופיעה בביטאון הקיבוץ ב-1952.⁵⁴ אחרים נקטו בנושא זה בעמדה מציאותית של פשרה. האדריכל אברהם ארליך הביא אותה לידי ביטוי בשנות ה-50 למאה ה-20: "בחוגי הגננים רווחת התנגדות לקווים הישרים, לשדרות. אין אנו מתכוונים לדרוש את השלטתו של הקו הישר בתוכנית היישוב והגן, דוגמת הפארק של תקופת הבארוק; אבל מספר קווים ישרים, שדרות המדגישות את הדרכים העיקריות – מוסיף הרבה מאד לבהירות התמונה. בהירות זו, אין לזלזל כלל בערכה האסתטי; אדרבה: קשה להפריז בערכה".⁵⁵

⁵³ אניס, בן-ערב 1994

⁵⁴ הר-גיל 1992

⁵⁵ אניס, בן-ערב 1994

כך או כך, נסתיים הוויכוח במפלתו של הגן הפורמלי ובניצחונו של הגן החופשי. בהדרגה עברו לסגנון זה כל המתכננים ובכל הקיבוצים. עם המעבר לסגנון "גן-הנוף" התמודדו המתכננים עם הקווים הישרים ועם השדרות הקיימות וניסו להקנות לגנים הקיימים צורה חופשית יותר. כך הצליח אדריכל הנוף אלפרד וייס לטשטש את הפורמליזם של שדרות הפיקוסים הרבות שניטעו בתחילה בניר-דוד (לפי תוכניתו של קאופמן), על ידי הוספת צמחייה מגוונת, וכעבור שנים מספר אכן נעלם הרושם הנוקשה של התכנון הקודם.⁵⁶

השדרות הישרות שנתרו בקיבוצים הן תופעה תקופתית, חלק מן הסגנון "הפורמלי-נקודתי" (על-פי הר-גיל), או "הארכיטקטוני" (על-פי אניס ובן-ערב). השדרות האלה, יחד עם הסגנון הפורמלי כולו, עוררו התנגדות, ודרישה להחלפתם בגישה מודרנית יותר. עם המעבר מן הסגנון ה"פורמלי-נקודתי" לסגנון "גן הנוף" בגני הקיבוצים, נזנחו גם השדרות ופסקה נטיעתן. עצים ניטעו מעתה בקבוצות ובאופן חופשי, כחלק מן הסגנון החדש. "גן-הנוף" נפרש ואיחד את הקיבוץ כולו לגן רצוף והמשכי.

5.8 שדרות בגנים

דגם השדרות העובר בגנים, שהיה מקובל מאד בגנים ובפארקים – בעיקר פורמליים, כולל גני אחוזה, באירופה ובמושבותיה, ובאמריקה (ראו בפרק 2.4) – מצא את דרכו גם לארץ-ישראל, אם כי בנוכחות מצומצמת.

בארץ ניטעו שדרות ראשונות בגני מושבות העליה הראשונה, שזכו לחסותו של הברון רוטשילד – רובן ככולן של עצים בעלי חזות פורמלית: ברושים ודקלים. כך ניטעה שדרה של ברושים המלווה את שביל המדרגות ב"גן הברון" בראש-פינה מראשו ועד לתחתיתו, וכך נטע אהרון אהרנסון במו ידיו ב-1910 שדרה של וושינגטוניות, החוצה את "גן המייסדים בחדרה".⁵⁷ שדרה יפה זו זכתה להפוך בראשית שנות ה-90 למאה ה-20, לחלק מפסל נופי של האמן דני קרוון בתכנון אדריכל הנוף צבי דקל.

היפות והמרשימות מבין השדרות האלו היו השדרות המפוארות של התמר הקנרי – היחידות בארץ בגודלן, בגילן ובמראן – החוצות כצלב את "גן המושבה" בראשון-לציון (אזורים 67 – 69). אלו ניטעו כבר בשנת 1890 בליבו של השטח, ששימש אז ברובו כפרדס הדלים. האפשרות הסבירה ביותר לגבי שדרות התמרים הקנריים האלו בראשון-לציון, כי הן ניטעו ביוזמת פקידי הברון במושבות, או ביוזמת ה"גננים" (כך נקראו המומחים לחקלאות ולגינות) ששלח, או שהכשיר, הברון – כולם חניכי אסכולות גינון צרפתיות. ה"גננים" הראשונים הגיעו מצרפת לאחר שהוכשרו שם במוסדות השכלה חקלאיים או גנניים, ולאחר שעבדו במקצועם בארצות הים התיכון, או במושבות צרפת שמעבר לים. את ההשראה לשדרות אלו קיבלו, ככל הנראה, מן הגנים בדרום צרפת או מאלה שסביב הים-התיכון. השדרות היפות האלו, חד-פעמיות בגילן וביופיין, היו, איפוא, נוף מיובא, כשסוכני הייבוא של נוף זה היו "גנני" הברון ופקידיו.

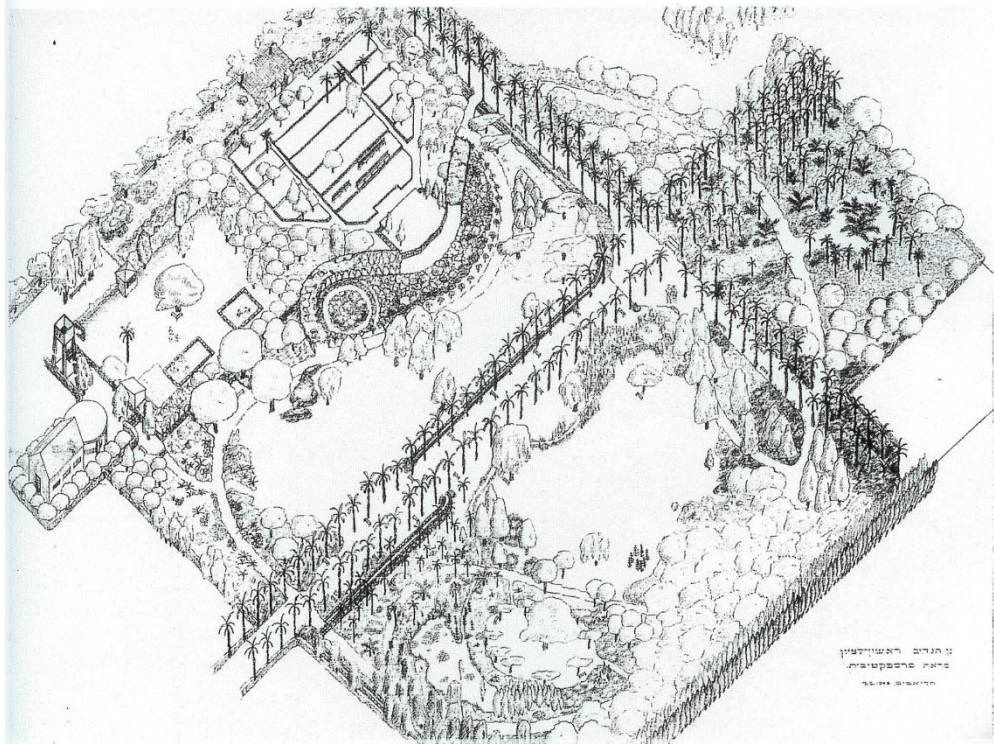
הגן-המתלמד מיכל פוחצ'בסקי, שהיה לגן הראשי של המושבה ראשון-לציון, תאר את נטיעתם בזיכרונותיו: "...יחידושים נוספים בשנת תר"ן (1890 י.ד.) היו גם דקלי תמר מסוג קנריאנזיס (כך במקור, לפי השם המדעי שלהם, י.ד.) ותפוזי ולנסיה שניטעו אז במשתלה".⁵⁸ לאורך שדרות התמרים נשתלו אז גם ערוגות של פרחים והוצבו ספסלים, והפרדס הפך כך ל"גן-טיול" עבור אנשי המושבה, לאתר בילוי לשעות הפנאי, וכמקום קבלת-פנים חגיגית לאורחים חשובים. היה כאן שילוב של גן להנאה בתוך שטח תועלת חקלאי. בתפקיד כפול זה שימש השטח כיובל שנים. אברהם יערי מתאר

⁵⁶ אניס, בן-ערב 1994

⁵⁷ אהרנסון 1990, אהרנסון 2004

⁵⁸ אהרנסון 1990

זאת בספרו "זכרונות ארץ-ישראל": "...נשתלו עצי שקד בשביל אותם מן המתיישבים שירצו בהם רבות הימים, עצי תפוז בשביל האדון הבארון ועצי תמר לטעתם בשולי השבילים של משתלה זו... במרכז יש שדרה נהדרת משני עבריה דקלים ועצי תות מצלים (לכך לא נמצאו סימוכין נוספים, י.ד.). כאן נמצא הגן הציבורי, שהפקידים ונשיהם יוצאים לטייל בו לעת ערב והמתיישבים ומשפחותיהם מטיילים בו בשבתות ובמועדים"⁵⁹.



איור 67. צלב שדרות התמר הקנרי ב"גן המושבה" בראשון-לציון
 Figure 67. The cross of Canary Date Palm avenues in Rishon-Lezion Town Garden



איור 68. איור 69. שדרת תמרים קנריים ב"גן המושבה" בראשון-לציון
 Figure 69. 68. Canary Date Palm avenue in Rishon-Lezion Town Garden

ב-1939 עבר שטח הפרדס לידי המועצה המקומית, וזו עקרה אותו לאחר שנה על מנת להכשיר את השטח לגן ציבורי מתוכנן. שדרות התמרים הקנריים נותרו במקומן. הגן עבר מאז כמה גילגולים תכנוניים, שהרחיקוהו ממראהו בעבר, והותירו בתוכו רק את צלב השדרות כערך נופי והיסטורי. במסגרת החידוש האחרון שנעשה לגן, מ-1996, נוספו לשדרה תמרים מצויים לעיבוי ול"גיבוי" השדרות הקיימות, ואלמנטים אחרים של פיתוח, הזרים למקום ולרוח השימור הראוי והמתבקש.

⁵⁹ יערי 1974 בתוך אהרנסון 2004

השדרה ההיסטורית המרשימה נפגעה בשנים האחרונות מחדקונית הדקל, ומרבית הדקלים שבה מתו.

שדרה נוספת של תמרים קנריים נמתחה לאורך הדרך הראשית הפנימית המלווה את הגן הבוטני של מקווה-ישראל, לפי תוכניתו של יחיאל סגל מ-1929, והיא קיימת ומפארת את הגן שם עד היום.

שדרות של פיקוס תוכננו בתוך כמה גנים מאוחרים יותר, בהם "גן מאיר" בתל-אביב (שאת תכנונו ניתן לייחס בעיקר לאהרון הלוי ולאביגדור משל) ו"גן הזיכרון" בכפר-סבא, בתכנונם של ליפא יהלום ודן צור. שדרות מאוחרות אלו, דומות לשדרות הפיקוסים שתוכננו אז גם בקיבוצים. הקשר איננו מקרי: אדריכלי הנוף שעבדו בארץ בשנות ה-30, ה-40 וה-50 למאה ה-20, תכננו במקביל גנים בישובים העירוניים ובקיבוצים.

שדרות פורמליות של ברושים ניטעו בגנים הבהאיים בעכו ובחיפה, לאורך המאה ה-20, ואל תוך המאה ה-21, ונוספות כאלו ממשיכות להינטע, עם התרחבותם והתפתחותם הגנים האלה.

ראויה לציון שדרת הצפצפות המכסיפות, בגן הקמפוס של האוניברסיטה העברית בגבעת-רם. זו מהווה, אולי, סימן היכר להשתתפותו של ריכרד קאופמן בתכנון הקמפוס.⁶⁰ השדרה נטועה משני צידיו של שביל ארוך, שלאורכו גם רצועת דשא רחבה והמשכית. הפס ההמשכי הזה מתחיל ברחבת הכניסה לקמפוס, ומלווה את צידו המזרחי של החלל הירוק שבלב הקמפוס (איורים 70 ו-71). רצועת הדשא הארוכה והשביל שלאורכה – שדרות מגנס – שדרות מגנס – מופיעים בקמפוס מראשיתו – שנות ה-50 של המאה ה-20. בתמונות שצולמו בקמפוס עד לתחילת שנות ה-60 למאה, לא נראית עדיין שדרת העצים. השדרה ניטעה, אם כן, במהלך שנות ה-60 של המאה ה-20, אולי בהדרגה. השדרה, עם רצועת הדשא הרחבה, נקטעות, לקראת סופו של השביל באופן הנראה מקרי. דוד קרויאנקר, בספרו על הקמפוס ועל תכנונו לאורך השנים, מתאר את השדרה המרשימה,⁶¹ אך איננו מספק פרטים על קורות תכנונה וביצועה, והסבר על הסיבות לקטיעתה.



איור 71. שדרת הצפצפות בגבעת-רם על-פי דוד קרויאנקר
Figure 71. Avenue of poplars in Giv'at-Ram. According to David Kroyanker



איור 70. שדרות מגנס לאורך קמפוס גבעת-רם בראשיתן – עדיין ללא העצים.
Figure 70. Magnes Avenue in Giv'at-Ram Campus – before the trees were planted.

⁶⁰ עבודתו החשובה האחרונה היתה שותפות בתכנון הקמפוס של האוניברסיטה העברית בגבעת-רם. קרויאנקר 2002
⁶¹ קרויאנקר 2002

5.9 שדרות עירוניות

השדרות העירוניות הן המזוהות ביותר, מבין כל דגמי השדרות שהוקמו בארץ, עם המונח "שדרה". ההגדרה של "שדרה עירונית", שנבחרה לצורך מחקר זה (ראו פרק 2), היא: "רחוב ובו שורות של עצים, שביניהן מתקיימת פעילות אנושית (אך לא נסיעה)". ההגדרה הזאת מוציאה מן החשבון מאות רחובות נטועי עצים, ומותירה מספר לא גדול של כ-35 שדרות כאלו. ההגדרה הזאת כוללת, עם זאת כמה דגמים יוצאי-דופן – שתי "שדרות צד" בתל-אביב, ואת שדרות הילד ברמת-גן, שתוכננו על-ידי קאופמן כחלק מן הציר הירוק של היישוב העירוני החדש, אך בוצעו כרחוב עירוני נטוע רגיל. משהפכו לרחוב מרוצף להולכי רגל (איור 72), בו מתנהלת פעילות אנושית בין שורות העצים - חזרו לתפקד כשדרה העונה על ההגדרה. השדרות העירוניות האחרות בארץ הן כולן מן הדגם של "שדרת-אמצע".



איור 72. שדרות הילד ברמת-גן. רחוב להולכי רגל
Figure 72. Hayerled Boolevard Ramat-Gan. Pedestrian street

את מקור ההשראה לשדרות העירוניות בארץ היוו, ללא ספק, עריה של אירופה, על שדרותיהן הידועות. ראשיתן של השדרות העירוניות בארץ-ישראל היה בשתי השדרות, בתל-אביב וביפו, שהוקמו בסוף התקופה העות'מנית, והמשכן בכמה עשרות שדרות שהוקמו ביישובים עירוניים חדשים, בשכונות חדשות של ערים קיימות, או בחלקי עיר שנוספו לערים כאלו, ושתוכננו כולן במהלך תקופת המנדט הבריטי. מתוך כ-35 שדרות:

- 2 הוקמו בסוף התקופה העות'מנית.
- כ-30 הוקמו בתקופת המנדט הבריטי. בהתחשב בתקופה הקצרה של המנדט – 30 שנים בלבד – המספר איננו נראה כה מבוטל.
- רק 3 או 4 שדרות הוקמו בוודאות לאחר קום המדינה, וכולן על פי תוכניות בניין-עיר שהוכנו קודם לכן.

להלן השדרות בארץ לפי תקופת הקמתן:



תרשים 5. שדרות עירוניות בישראל לפי מועד הקמתן
Scheme 5. Urban Boulevards in Israel by period of construction

רובן של השדרות האלו תוכננו כשדרות מרכזיות, כלומר כרחובות עיקריים בישובים העירוניים או בערים, והן לעיתים, עד היום, הרחובות הראשיים של אותן ערים, דוגמת נהריה, קרית-מוצקין ובת-ים. מיעוטן היו שדרות שכונתיות, כלומר שדרות בחלקים צדדיים של הערים, בישובים עירוניים קיימים ו-וותיקים: טבריה, חיפה וירושלים, וכן בשכונות שוליות של תל-אביב, דוגמת שכונת מונטפריורי, פלורנטין ויד-אליהו (ראו בפרק 6.2 ו-6.3).

להלן השדרות על פי מיקומן ותפקידן בעיר:



תרשים 6. שדרות עירוניות בישראל על פי מיקומן ותפקידן בעיר
Scheme 6. Urban Boulevards in Israel by their location and role in the city

השדרות העירוניות בארץ תוכננו ונבנו בישובים שכבר היו עירוניים בתקופה בה הוקמו, או שהיו אז מושבות חקלאיות למחצה. מרביתן של אלו האחרונות הפכו, עם הזמן, לערים.

להלן מפות הארץ, המציגות את היישובים העירוניים, על פי תקופת הקמתם, וכהמשך – סימון אותם היישובים בהם הוקמו שדרות עירוניות:

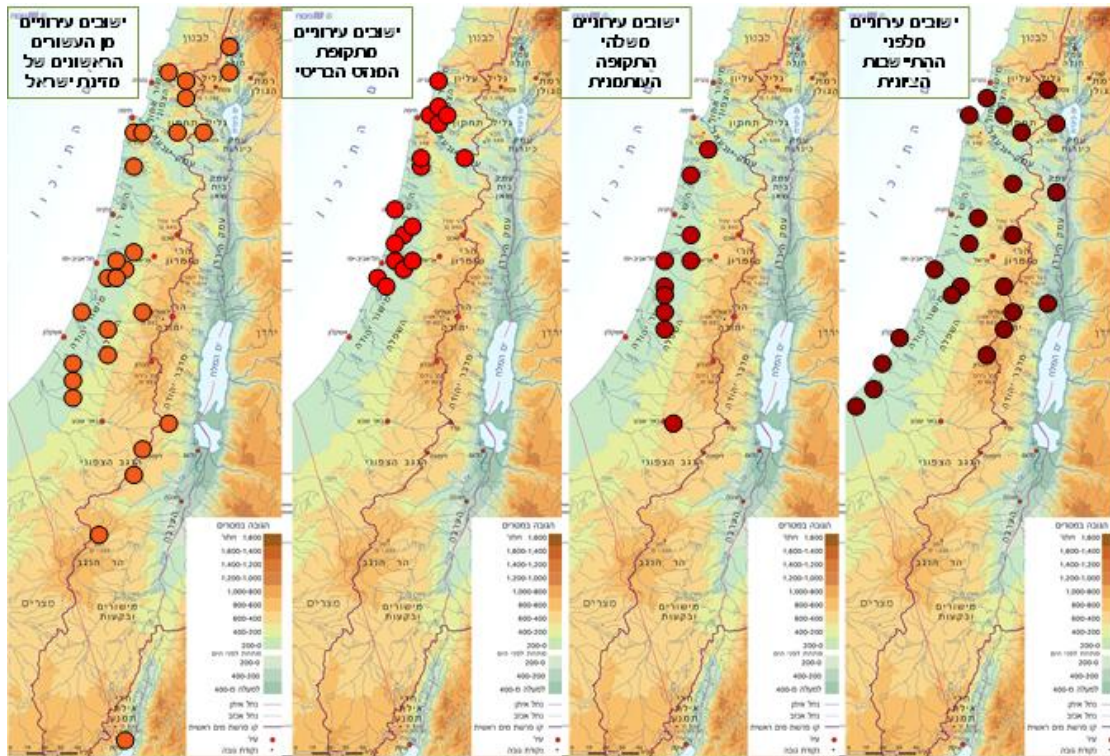


Figure 73. Cities & towns by period of establishment. איור 73. היישובים העירוניים לפי תקופת הקמתם.

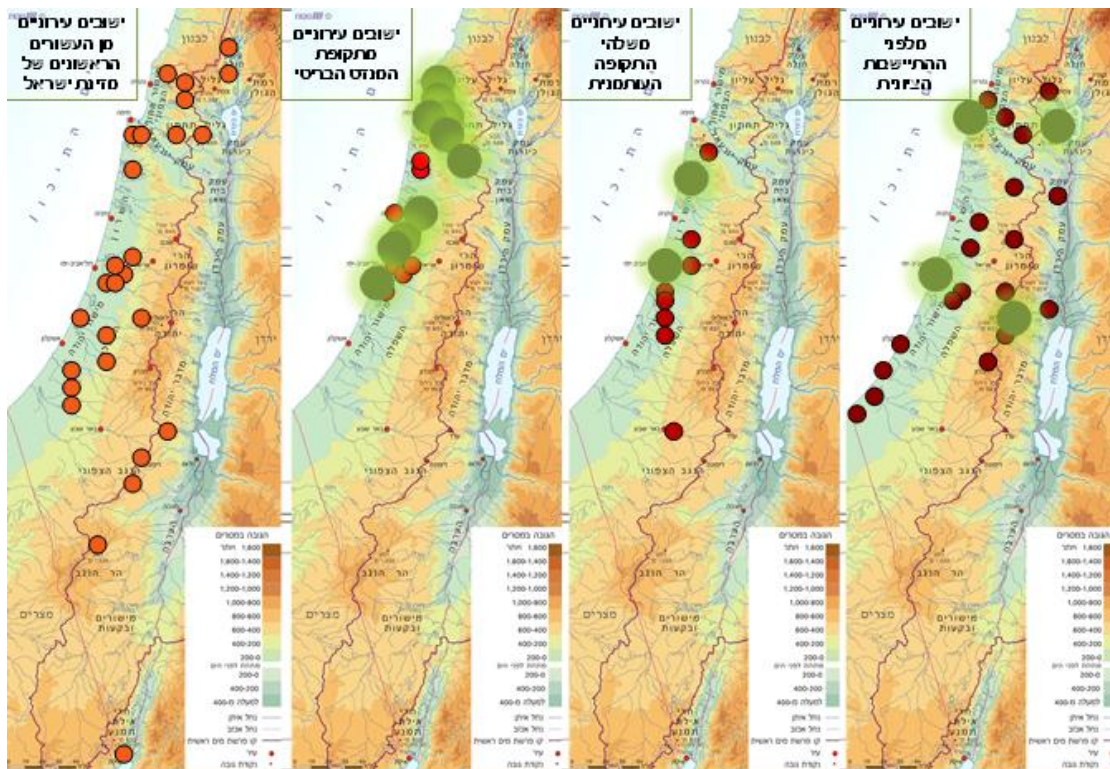


Figure 74. Location of boulevards in cities & towns. איור 74. מיקום שדרות ביישובים העירוניים בישראל.

השוואת יישובים עירוניים, בהם הוקמו שדרות עירוניות, עם מועד הקמתם של היישובים, מעלה כי:

- חלקם הקטן יישובים עירוניים ישנים או ותיקים, או מתקופת ראשית הציונות וסופה של התקופה העות'מנית בארץ.
- רובם הגדול – יישובים עירוניים שהוקמו בתקופת המנדט הבריטי על ארץ-ישראל.
- אין ביניהם ולו יישוב עירוני אחד שהוקם לאחר הקמתה של מדינת ישראל (ראו להלן – "הערים החדשות" בפרק 7.7).

להלן טבלה המציגה את השדרות העירוניות בארץ, ומסכמת כמה מן האפיונים שלהן:

העיר/ היישוב העירוני	תקופת היישוב	השדרה	חלק ממערכת	מרכזית/ שכונתית	המתכנן	תקופת ההקמה	מצב	הערות
יישוב ישן=					עות'מנית=			=טוב
סוף עות'מנית=					מנדט=			=סביר
מנדט=					מדינה=			=בעייתי
1 טבריה		הרצל						
2 עפולה		ויצמן			ריכרד קאופמן			
3 עפולה (איור 82)		ארלזורוב			ריכרד קאופמן			
4 נהריה		הגעתון						
5 קרית-ביאליק		בן-גוריון			אלכסנדר קליין			
6 קרית-ביאליק		ויצמן			אלכסנדר קליין			
7 קרית-ביאליק		ירושלים			אלכסנדר קליין			
8 קרית-מוצקין		ויצמן			פטריק אברקרומבי			
9 קרית-מוצקין (איורים 77 78)		גושן			פטריק אברקרומבי			
10 קרית-חיים (חיפה)		קק"ל			ריכרד קאופמן			
11 קרית-חיים (חיפה)		השיירה?			ריכרד קאופמן			
12 קרית-אתא		הציונות						
13 חיפה (איור 75)		הנדיב			ריכרד קאופמן			
14 יקנעם		הראשונים						
15 חדרה		הרצל						
16 כפר-יונה		מוריס פישר						
17 הרצליה		ח"ן			ריכרד קאופמן			
18 רמת-השרון		ביאליק			מרדכי קרייתי			
19 רמת-השרון		ויצמן			מרדכי קרייתי			
20 רמת-גן (איור 72)		הילד			ריכרד קאופמן			1
21 תל-אביב		נורדאו			פטריק גדס			
22 תל-אביב		בן-גוריון			פטריק גדס			
23 תל-אביב		מלכי-ישראל			פטריק גדס			

הערות	מצב	תקופת ההקמה	המתכנן	מרכזית/ שכונתית	חלק ממערכת	השדרה	תקופת היישוב	העיר/ היישוב העירוני	
2			יעקב שיפמן			דוד המלך		תל-אביב	24
			פטריק גדס			ח"ן		תל-אביב	25
			פטריק גדס			בן-ציון		תל-אביב	26
3			פטריק גדס			רוטשילד		תל-אביב	27
						יהודית		תל-אביב	28
			יעקב שיפמן			יד-לבנים		תל-אביב	29
			יעקב שיפמן			החי"ל		תל-אביב	30
4						חכמי-ישראל		תל-אביב	31
						וושנינגטון		תל-אביב	32
						ירושלים		יפו (תל-אביב)	33
5			אלכסנדר ברולד			העצמאות		בת-ים	34
			ריכרד קאופמן			המאירי		ירושלים	35
			ריכרד קאופמן			בן-מימון		ירושלים (איור 76)	36

- 1 לשעבר רחוב נטוע, שהפך לרחוב מרוצף נטוע להולכי רגל – ועל כן שדרה
- 2 שדרת-צד
- 3 התחלה בתקופה העות'מנית. תכנון בתקופת המנדט
- 4 שדרת-צד
- 5 תכנון רעיוני בלבד. בפועל לפי תוכנית ששונתה

Table 10. Urban boulevards in Israel

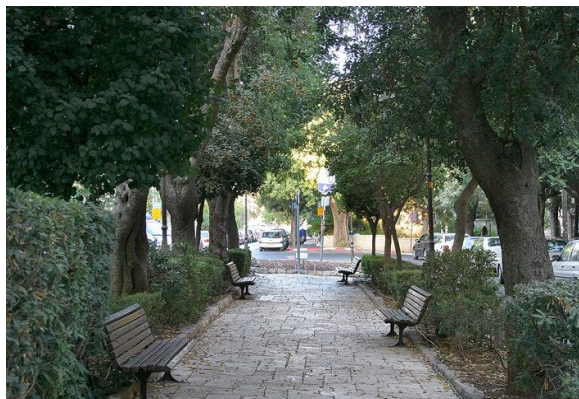
טבלה 10. שדרות עירוניות בישראל

Residential Boulevards : שדרות שכונתיות

איור 75. שדרות הנדיב בחיפה
Figure 75. Hanadiv Boulevard in Haifa



איור 76. שדרות בן-מימון בירושלים
Figure 76. Ben-Maimon Boulevard in Jerusalem



מן הטבלה עולה כי:

- ברוב היישובי העירוניים הוקמו שדרות בודדות, העומדות בפני עצמן.
- רק בכמה מהם – עפולה⁶² (איורים 81 82), קרית המפרץ (ראו מסגרת צד), תל-אביב ובת-ים⁶³ – תוכננו והוקמו שדרות המתחברות אלו לאלו כמערכת, וזו מהווה חלק חשוב של שלד הרחובות העירוני:
- בתכנון השדרות השתתפו, מלבד קאופמן, מתכננים חשובים נוספים של תקופת המנדט.
- טור המצב בטבלה מתייחס בכל שדרה למידת הנאמנות לשדרה המקורית, למצב הפיסי, למצב העצים, לטיב הפעילות ולתפקוד הנוכחי של השדרה במערכת העירונית.



איור 77. שדרות השופטים (גושן) בקרית-מוצקין. Hashoftim Boulevard in Kiryat-Motzkin. Figure 77.



איור 78. שדרות השופטים (גושן) בקרית-מוצקין. Hashoftim Boulevard in Kiryat-Motzkin. Figure 78.

קריות-המפרץ נכללו בתוכניתו הגדולה של סיר פטריק אברקרומבי למפרץ חיפה, בתור האזור המרכזי המיועד ל"בנייני דירה ושיכון",¹ אך מתוכן קרית-מוצקין לבדה קיבלה תכנון מפורט מידיו. בקרית-מוצקין תוכננה מערכת שדרות המשכית ומצטלבת (איורים 77 78 80). קרית-חיים וקרית-ביאליק תוכננו בידי מתכננים אחרים, ובהן שדרות שחלקן נפרדות, שאינן מתחברות זו לזו, וחלקן ערוכות כמערכת. המעניין הוא שהשדרות של קרית-חיים ושל קרית-ביאליק מתחברות לאלו של קרית-מוצקין, ויוצרות איתן מערכת משותפת לשלוש הערים (איור 79). לא ברור אם המתכננים השונים התאימו כך את תוכניותיהם כתוצאה של תכתיב מלמעלה, של התוכנית הגדולה של אברקרומבי, או אם עשו זאת מתוך רצון משלהם לשיתוף פעולה תכנוני.

1 ידיעות עיריית תל-אביב שנה 10 חוברת 5-6
1940

⁶² לעפולה תכנן ריכרד קאופמן שתי שדרות ניצבות הנפגשות זו עם זו בלב העיר
⁶³ על השדרות של תל-אביב ושל בת-ים הרחבה בפרקים 6 ו-9 בהתאמה



שדרות קק"ל (קרית-חיים)

איור 79. מערכת השדרות המשותפת של הקריות
 Figure 79. Combined boulevard system of Haifa-Bay Towns

שדרות השופטים (גושן)

שדרות קק"ל (קרית-מוצקין)

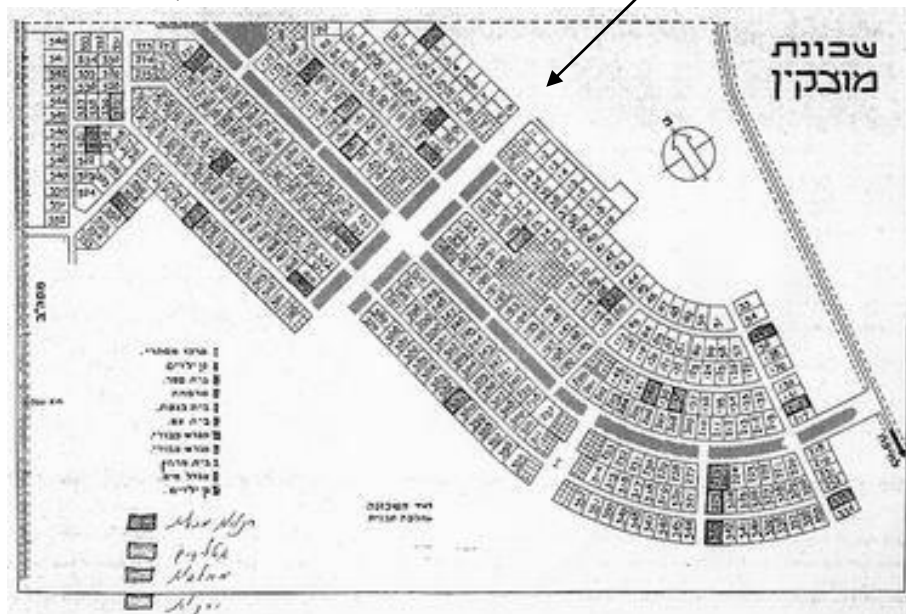


Figure 80. Kiryat-Motzkin plan

איור 80. תוכנית קרית-מוצקין

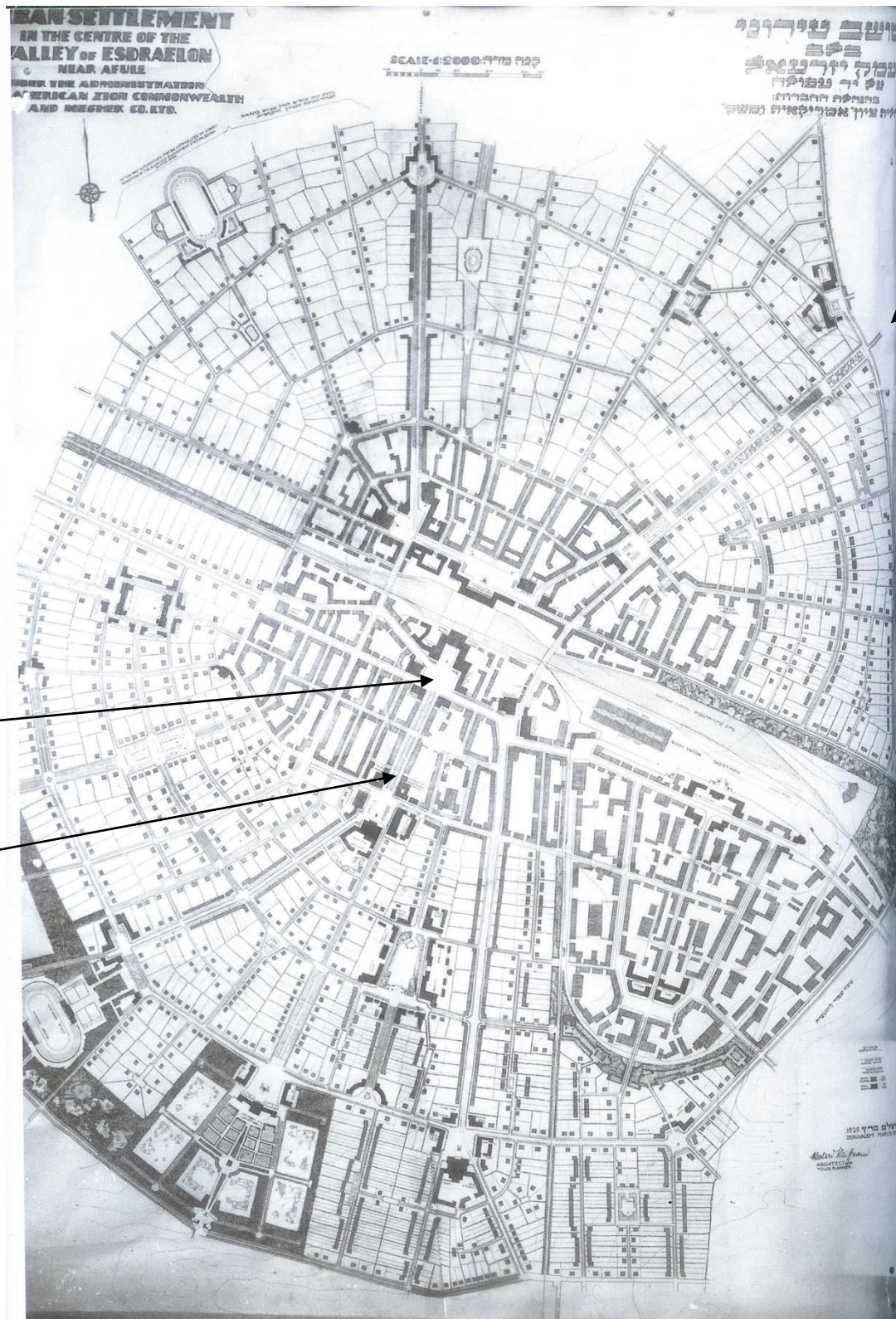


Figure 81. Afula plan – Richard Kauffmann 1925 איור 81. תוכנית עפולה – ריכרד קאופמן

5.10 סיכום

ההתיישבות המחודשת בארץ-ישראל במאה ה-19, של נוצרים ושל יהודים, לקראת סופו של השלטון העות'מני, הביאה לכאן דגמי יישובים ודגמי בנייה, בעיקר מאירופה. השלטון הבריטי, שהחליף את זה העות'מני, הביא איתו מערכת מסודרת של תחיקה ושל פיקוח על התכנון ועל הבנייה, על פי המקובל בבריטניה עצמה, יחד עם עידוד גישות תכנוניות מתקדמות ונאורות מאירופה, ורעיון "עיר הגנים" בראשן.

לפי הזמנת המוסדות הציוניים, ולפי הזמנתם של התאגדויות וחברות, ציבוריות ופרטיות, הכינו המתכננים, ובראשם ריכרד קאופמן, תוכניות ליישובים עירוניים וכפריים ברחבי הארץ, רבים מהם ברוח "עיר הגנים", ובסגנון המכונה "פרה-מודרניזם", האופייני לתחילת המאה ה-20, שיצר שפה האופיינית לבינוי-הערים של תקופת המנדט. לצד אלה יצרו קאופמן וכמה מעמיתיו יצירה התיישבותית ללא תקדים – הקיבוץ, וגם בקיבוצים הנהיגו את הסגנון התכנוני הזה בעשורים הראשונים שבין שנות ה-20 לשנות ה-40 למאה ה-20.

יחד עם דגמי היישובים והרעיונות התכנוניים מאירופה הגיעו לארץ-ישראל גם שדרות. כמה מן השדרות היו דגמים מסורתיים, כשדרות בנוף ושדרות בגנים, שניטעו כאן בנוף המקומי. אחרות, ביישובים הכפריים ובערים, היו לחלק מהותי ומאפיין של ההתיישבות. שדרות כניסה, שדרות בקיבוצים ושדרות עירוניות הפכו כך למאפיין תקופתי ולחלק מן המורשת התרבותית של הארץ.

השדרות העירוניות, רובן הגדול מן הדגם של "שדרות אמצע", הוקמו כמעט כולן בתקופת המנדט הבריטי. במסגרת הבולטות שבתוכניות הוקמו אז ביישובים עירוניים מערכות של שדרות, ואלו היו לשלד התכנוני של היישובים האלה. השדרות של תל-אביב, גם הן חלק ממערכת מתוכננת כזאת, נחשבות לאלמנט איקוני של העיר, ולהן מיוחד הפרק הבא – פרק 6.



Figure 82. Arlozorov Boulevard in Afula

איור 82. שדרות ארלוזורוב בעפולה

פרק 6 השדרות של תל-אביב: עניין להתגאות בו

6.1 הקדמה

השדרות של תל-אביב הן הבולטות בשדרות העירוניות בארץ, ולהן מיוחד פרק זה. הפרק מביא את סיפור הקמתן של השדרות בעיר ומתאר את תולדותיהן. הוא מציג את כל השדרות של העיר, וסיווגן על-פי מאפיינים חשובים שלהן. מוצג בו הרכב העצים שבשדרות, באלו האחידות ובאלו המגוונות.

הפרק מונה את התפקידים שמילאו השדרות של תל-אביב בחיי העיר, ומפרט את הערך שלהם למבנה העירוני ואת תרומתן לסביבה. דגש רב מושם על המעמד לו זכו השדרות, בעשורים שלפני קום המדינה, בעיני העירייה ובעיני תושבי העיר, ועל ההתפעלות שעוררו אצל המבקרים בה. הפרק מציג את גם הקשר בין השדרות של תל-אביב לבין הדימוי שלה כלפי פנים וכלפי העולם. כל אלה מודגשים כאן על רקע התפנית, שחלה לאחר קום המדינה, ביחס אל השדרות.

הפרק הזה מהווה בסיס ורקע לפרקים הבאים, 7 ו-8, המתארים את הפסקת הקמתן של שדרות עירוניות לאחר קום המדינה, בארץ ובתל-אביב.

6.2 מצאי השדרות

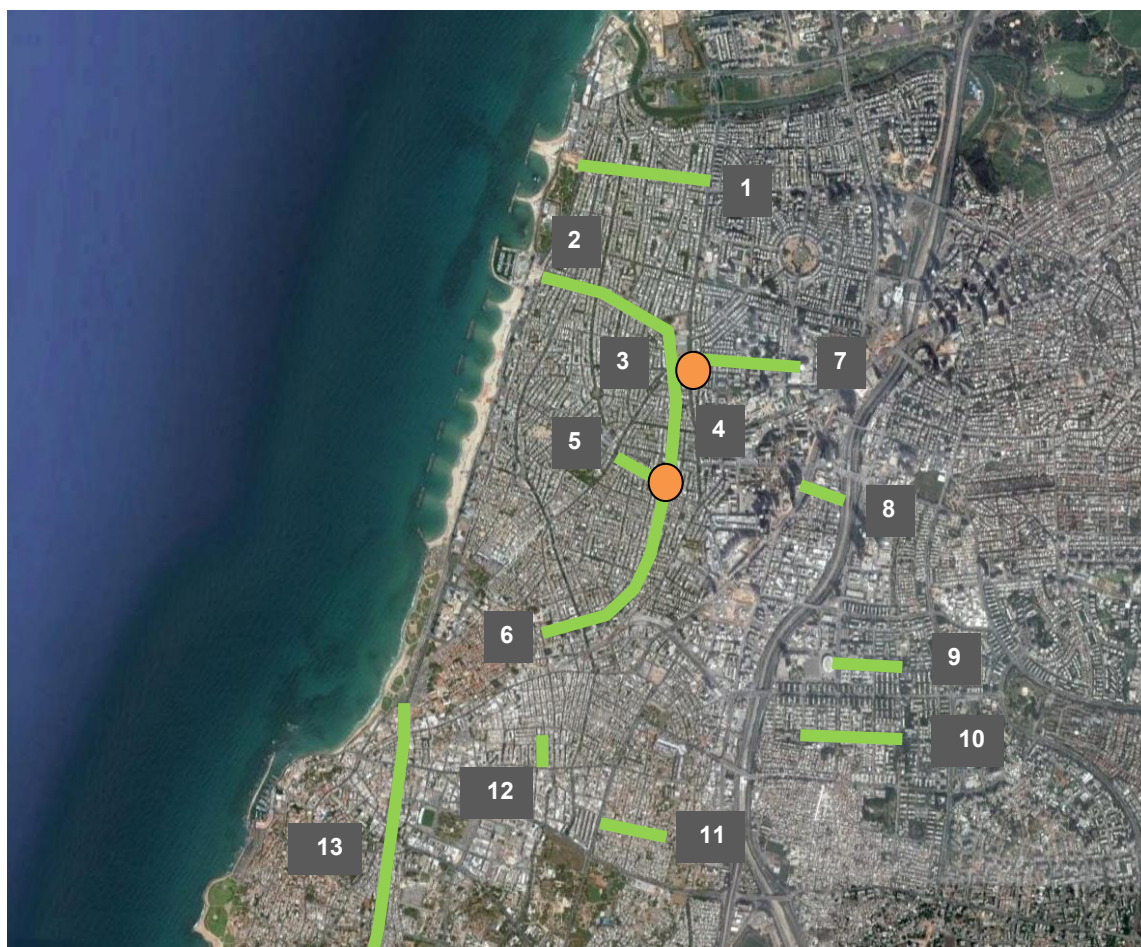


Figure 83. Location of Tel-Aviv's boulevards

איור 83. מיקום השדרות העירוניות של תל-אביב

להלן כל השדרות העירוניות של תל-אביב וכמה מן המאפיינים שלהן:

השדרה	[שם קודם]	דגם השדרה	שכונה	שדרה מרכזית	שדרה שכונתית	חלק מ"קשת השדרות" של גדס	נפגשות בכיכר רבין או בכיכר התרבות
	שדרת אמצע =						●
	שדרת צד =						
העיר המרכזית							
1	שדרות נורדאו						
2	שדרות בן-גוריון	שדרות קרן-קיימת לישראל (קק"ל)					
3	שדרות מלכי-ישראל						
4	שדרות ח"ן						
5	שדרות בן-ציון						
6	שדרות רוטשילד						
"הצפון החדש"							
7	שדרות דוד המלך						
מזרח העיר							
8	שדרות יהודית		מונטפיורי				
9	שדרות יד לבנים		יד-אליהו				
10	שדרות החי"ל		יד-אליהו				
דרום העיר							
11	שדרות חכמי-ישראל		שפירא				
12	שדרות וושינגטון		פלורנטין				
יפו							
13	שדרות ירושלים	שדרות ג'מאל פחה, שדרות המלך ג'ורג'					

טבלה 11. השדרות של תל-אביב והמאפיינים שלהן
Table 11. Boulevards of Tel-Aviv and their characteristics

- מרביתן של השדרות של תל-אביב, מלבד שתיים מהן, הן שדרות-אמצע. זהו הדגם הטיפוסי של שדרת עירונית בתל-אביב ובארץ כולה.
- רחובות נוספים הקרויים "שדרות" אינם עומדים בהגדרה של מחקר זה ל"שדרות" (ראו פרק 2.2). בהם רחובות ראשיים, (שדרות שאול המלך, שדרות הר-ציון), או צדדיים (שדרות מוצקין, שדרות הציונות, שדרות סמאטס) עם פסי גינון במרכזם או בשוליהם. כמה מהם מהווים שארית ותזכורת לתוכניות המקוריות לרחובות אלו – שם תוכננו כשדרות אמיתיות.
- מחצית מן השדרות של תל-אביב נמצאות בחלקה המרכזי של העיר – תחום העיר בתקופת המנדט הבריטי, עד לשנות ה-40 של המאה הקודמת. מתוכן רק חלקן הדרומי של שדרות

- רוטשילד, השדרות הראשונות, נמצא בחלק העיר שקדם ל"תוכנית גדס". כל השאר, כולל חלקן הצפוני של שדרות רוטשילד, שייכות לשלד השדרות המתוכננות במסגרת "תוכנית גדס" לתל-אביב משנת 1926. שדרה אחת נוספת, יוצאת דופן (ראו פרק 8.7) – שדרות דוד המלך – שייכת כבר ל"צפון החדש", אך נפגשת עם שדרות מרכזיות אחרות בכיכר מלכי-ישראל (כיום: כיכר רבין).
- כל השדרות של העיר המרכזית, למעט אחת – שדרות נורדאו – מתחברות זו לזו, ומתכנסות אל שתי כיכרות מרכזיות בעיר
 - כל השדרות של העיר המרכזית הן רחובות עירוניים מרכזיים, ואף שהן עוברות בעיקרן בסביבות מגורים מובהקות (למעט חלקן הדרומי, המסחרי, של שדרות רוטשילד), הן נושאות אופי עירוני.
 - המחצית האחרת של השדרות ממוקמות בחלקים ובשכונות פריפריאליים, המקיפים את מרכז העיר.
 - מתוכן רק השדרות של יד-אליהו במזרח העיר שייכות לתל-אביב מתחילתן. אלו הן שדרות שכונתיות שקטות שתוכננו יחד כמערכת
 - שאר השדרות הפריפריאליות נמצאות בחלקי עיר ובשכונות שלא השתייכו במקורן לתל-אביב, והן שדרות נפרדות, שאינן חלק מתכנון כולל.
 - שתיים מתוכן הן שדרות מרכזיות: שדרות ירושלים ביפו הן רחוב עירוני ראשי, מסחרי ומעורב שימושים. מסחר ועירוב שימושים מאפיין גם את שדרות וושינגטון בשכונת פלורנטין (בעבר שכונה עברית של יפו). השתיים האחרות – שדרות יהודית בשכונת מונטיפיורי וחכמי-ישראל בשכונת שפירא, הן רחובות ראשיים של השכונות בהן הן עוברות (ראו במפה מס.).

לבניינים המלווים את הרחובות השפעה מכרעת על איכות החוויה החזותית, ועל רמת העניין שהן מעוררות. הבניה לאורך השדרות הפריפריאליות של יד-אליהו מונוטונית, ואיננה מושכת תשומת-לב. הבדלים קיימים גם בתוך השדרות המרכזיות. שדרות רוטשילד, שלאורכן תצוגה אדריכלית מגוונת מתקופות שונות, מושכות יותר עניין משדרות נורדאו, שלאורכן בנייה אחידה ופשוטה יותר. ההבחנה העיקרית היא בין השדרות המרכזיות, אלו העוברות בעיר המרכזית וביפו, לבין אלו העוברות בשכונות מגורים פריפריאליות. ההבדלים בעניין ובפעילות יכולים להיות גם בין קטעים שונים של אותן השדרות. כך הפעילות בשדרות רוטשילד גוברת ככל שנעים בהן מחלקן הצפוני המשמש למגורים, אל חלקן הדרומי מעורב השימושים, בליבה התוסס של העיר.

6.3 תולדות השדרות של תל-אביב

סיפור השדרות של תל-אביב החל בשדרות רוטשילד. ראשיתן של אלו היה כמעט מקרי, עם תחילת בנייתה של שכונת "אחוזת-בית", היא תל-אביב ב-1909. קבוצת יהודים מיפו, שהתאגדה להתיישבות תחת השם "אחוזת בית", רצתה להקים "קולוניה יפה" מחוץ ליפו. המהנדס יוסף טריידל הכין לפי דרישתם תוכנית לשכונה מודרנית, ובה הקצאה לשטחי ציבור ולגנים. אלא, שוועד "אחוזת-בית" דחה את מרבית תוכניתו, כשאחת הטענות נגדה היתה הקצאה מרובה מדי לגינות¹ (למרות המיתוס, מקימי אחוזת בית היו מתונים, כנראה, בשאיפתם לגינות...). הם הכניסו שינויים בתוכנית², והחלו בהכשרת השטח, שהיה כולו גבעות של חול. פועלים העבירו במריצות עודפי חול מן המקומות הגבוהים למקומות הנמוכים, על מנת ליישרם. תוך עבודתם "נשפכו גבעות החול התלולות ביותר לתוך העמק העמוק ביותר, והואיל ועמק זה, שנתמלא חול תחוח לא יכול לשמש מקום לבניין בתים, הוקצה לשדרה של אילנות"³. כך, ללא כוונה ותכנון, בקטעי ההתחלה של שדרות רוטשילד דהיום,

¹ כך 2009

² כך 2009, רגב י. 2006, ע. רגב, וידריך 1999

³ דרויאנוב 1936

נוצרו מעין גנים ציבוריים מאורכים (איור 84), שהתפתחו בהמשך לשדרה השלמה. גם ההמשך היה יותר יד המקרה, או לחצי הספקולנטים, ופחות תכנון מחושב. חיים לבנון, ראש העיר בשנות ה-50, מתאר את המשך ההתוויה של שדרות רוטשילד: "...סמוך לאותו זמן (1920. י.ד.) החלה גם חלוקת האדמות של "לב-תל-אביב" – רחוב בלפור וסביבתו. עדיין אי אפשר לדבר על תכנון: נטיית הרחובות נקבעה כך, שאפשר היה להוציא מקסימום של מגרשים מחלוקות נתונות. ...כך נוצר ההמשך של שדרות רוטשילד".⁴ ב-1925 קבעה מועצת תל-אביב את השדרות המתהוות, כשדרה הראשית של העיר החדשה, ומיסדה את הטיית הכיוון שלה בקו קשתי, ואת המשך התפתחותה לכיוון צפון-מזרח ולצפון.⁵



Figure 84. Rothschild Boulevard איור 84. שדרות רוטשילד

שדרות ירושלים הוקמו ביפו ב-1915, לקראת קיצו של השלטון העות'מני בארץ, בשטח ריק מבניה (איור 85). הן נקראו תחילה שדרות ג'מאל פחה, ושמן שונה לשדרות המלך ג'ורג' בתקופת שלטון המנדט הבריטי, לאחר מותו של המלך. לא ברור אם הקמתן הושפעה משדרות רוטשילד, או שתוכננו ונבנו ללא קשר אליהן.⁶



Figure 85. Yerushalayim Boulevard in Jaffa . שדרות ירושלים . איור 85

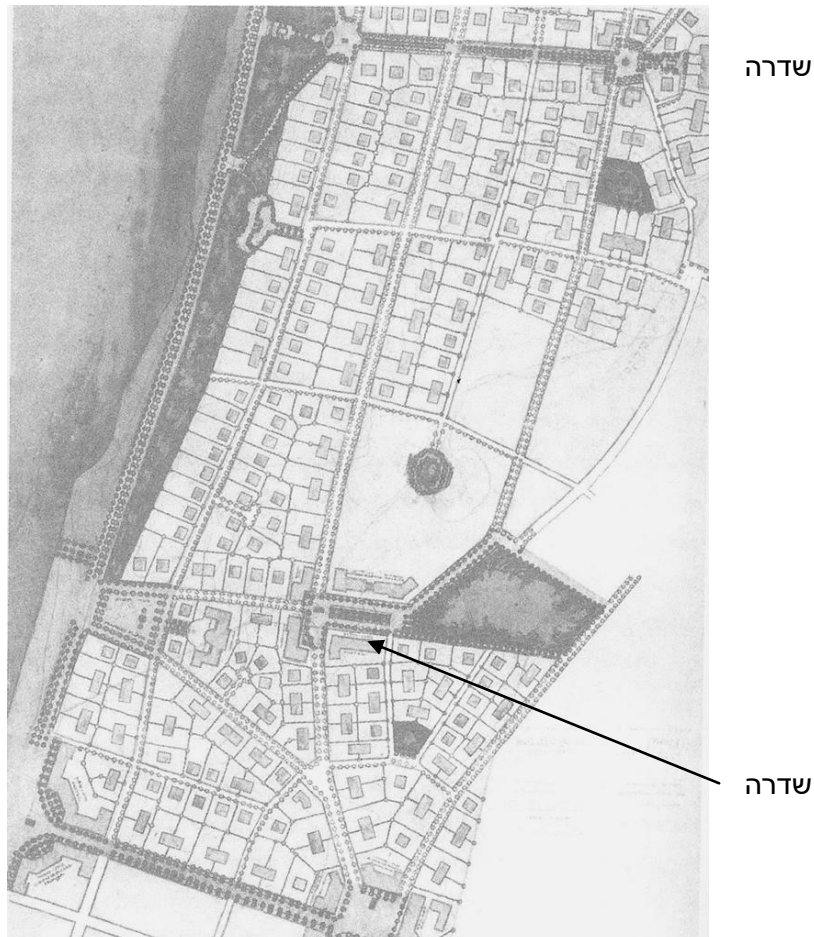
בשנות ה-20 למאה ה-20, הוכנו שתי תוכניות להמשך פיתוחה של תל-אביב, ואלו כללו מערכת מתוכננת של שדרות. הראשונה שבהן, שלא התקבלה ולא בוצעה, הוכנה בידי האדריכל ומתכנן

⁴ לבנון – ידיעות תל-אביב יפו שנה 22 חוברת 8-9 1954

⁵ רגב י. 2006

⁶ רגב ע., וידיריך 1999

הערים ריכרד קאופמן. ב-1921 הכין קאופמן, במסגרת תפקידו כמתכנן הראשי של מחלקת ההתיישבות של ההנהלה הציונית בארץ-ישראל, תוכנית להתפתחותה של תל-אביב. תוכניתו לתל-אביב, אחת הראשונות בתפקידו זה, אופיינית לסיגנונו. היא ניכרת ברחובות נטועי-עצים, ישרים ורחבים, המתחברים לכיכרות פורמאליות, ונפתחים בחלקם אל חוף הים.⁷ לפחות שניים מתוך אלה הם שדרות-אמצע ברורות (איור 86). התוכנית של קאופמן לא יצאה אל הפועל, כנראה בגלל חילוקי דעות בין עיריית תל-אביב לבין ההנהלה הציונית.



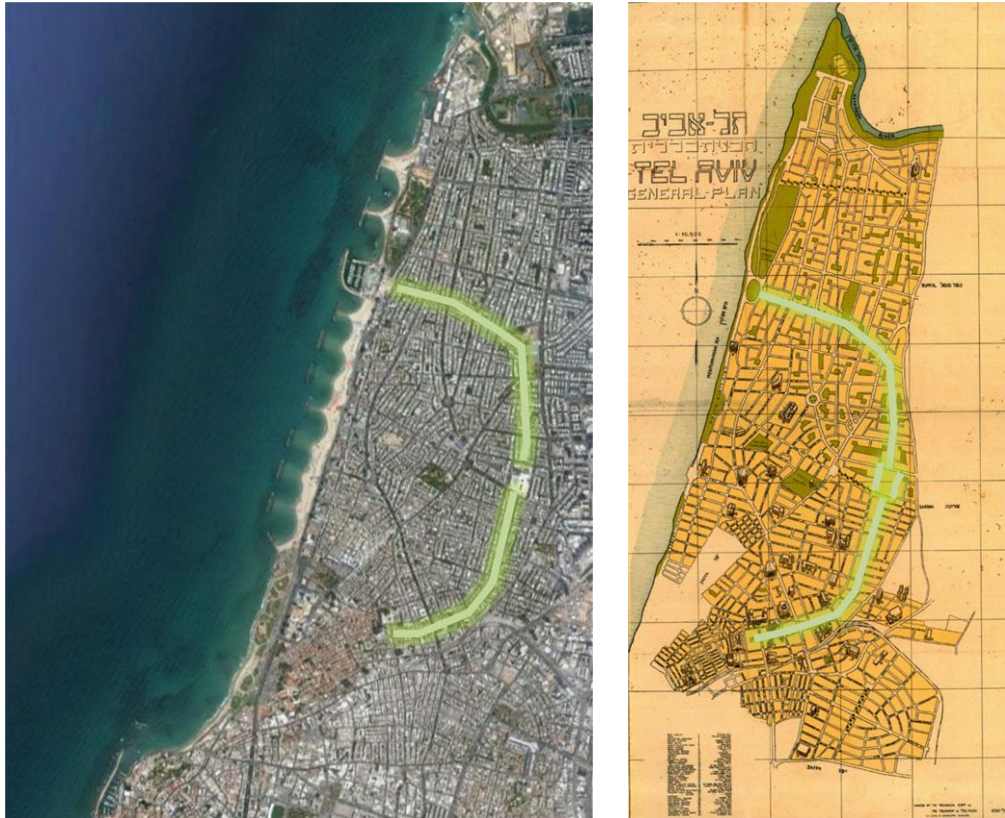
איור 86. תוכנית קאופמן לתל-אביב 1921 Figure 86. Kauffmann's plan for Tel-Aviv 1921

העיר המשיכה להתפתח ללא תוכנית עד שב-1925 הזמין ראש העיר מאיר דיזנגוף את פרופסור סר פטריק גדס (Patrick Geddes), ביולוג תיאורטיקן ומתכנן ידוע, להכין תוכנית מתאר לתל-אביב.⁸ תוכניתו – "תוכנית בניין-עיר תל-אביב 1926" – שהתייחסה גם לחלקיה הבנויים כבר של העיר, נעשתה בעצה עם האדריכל ריכרד קאופמן, נתקבלה ואושרה על ידי העירייה ב-1926, ועל פיה החלו לבנות את חלקיה החדשים של תל-אביב, שהתפתחה מזרחה, ובעיקר צפונה. כשהחל גדס להכין את תוכניתו לתל-אביב, כבר היו שדרות רוטשילד לעובדה קיימת ומשמעותית בעיר. גדס המשיך את המגמה: הוא הפך את השדרות למערכת, למרכיב מרכזי של השלד העירוני. בתוכניתו, כמו בתוכניתו של קאופמן, משורטטות שדרות רחבות, ששתים מהן מוליכות אל הים. תוכנית גדס כוללת גם את חלקן הצפוני של שדרות רוטשילד, ואותן הוא חיבר, דרך שדרות ח"ן לשדרות קק"ל (היום: בן-גוריון) ליצירת קשת המשכית ורצופה⁹ - "הטבעת" בלשון העירייה.¹⁰ (איורים 87 88). באמצעות "תוכנית גדס" עברה תל אביב משדרה אחת, שתחילתה מקרית, לשלד מתוכנן של שדרות.

⁷ פניגר, אלון-מוזס 2016

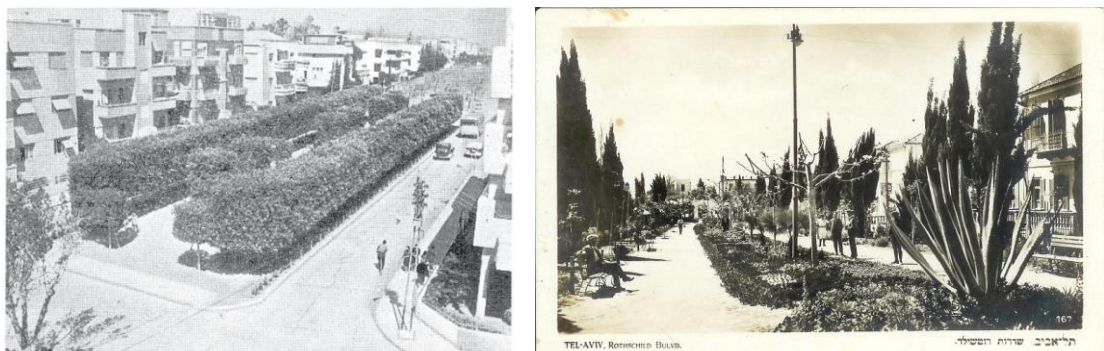
⁸ פניגר, אלון-מוזס 2016

⁹ גדס 1926



איורים 87. 88. "קשת השדרות" של תל-אביב בתוכנית גדס ובמציאות
 Figures 88. 87. "Boulevard Arch" in Geddes' plan and in fact

השדרות החדשות נבנו בהדרגה, קטע אחר קטע, על פי "תוכנית גדס", במהלך שנות ה-30 וה-40 של המאה. העירייה התייחסה לכל קטע כזה כאל גן ציבורי שלם: הידקה תערובת של כורכר ושל אדמה למעבר אנשים, נטעה בו עצים וציידה אותם במגיני עצים, הניחה אבני-שפה והכשירה ערוגות לשיחים ולפרחים, התקינה ספסלים, "רגילים וכפולים", לישיבה, "פחים לאשפה" ולעיתים גם עמודי תאורה. כל קטע גידרה העיריה וסגרה לכניסה, וכשהיה ערוך ומוכן – פתחה אותו חגיגת לביקור הקהל, תוך פרסום בעיתונות. כמה מן הקטעים, בעיקר בשדרות רוטשילד עיצבה מחלקת הגנים כגינות פורמליות, נפרדות מקטעים אחרים של השדרות: את העצים גזמה בקפדנות, ממש כמו בגני אירופה (איורים 89 90).¹¹



איורים 89. 90. קטעים שונים בשדרות רוטשילד. Various sections of Rothschild Blvd. Figures 90. 89.

העירייה פרסמה מדי שנה, בכמה פורומים, את מצב השדרות ואת התפתחותן בטבלאות. עצם הפרסום העקבי הזה מעיד על ההתמקדות בשדרות ועל העניין שהן עוררו. להלן נתונים של שנתיים

¹⁰ עיריית תל-אביב-יפו 2002

¹¹ ידיעות עיריית ת-אביב שנה 12 חוברת 7-9, 1942, גלויות

עוקבות לדוגמה. ניתן להסיק מהן על מידת ההתפתחות אליה הגיעו כבר השדרות, ובבנייתן של אילו מהן הושם הדגש באותה השנה:

השדרות	שנת הנטיעה	אורכן במטרים		מספר העצים	
		שנת 1937 ¹²	שנת 1938 ¹³	שנת 1937	שנת 1938
רוטשילד א-יב	1936-1909	1406	1444	1017	1045
קק"ל א-ג	1950-1929	480	480	285	285
בן-ציון א-ב	1935-1933	290	290	142	142
ח"ן א-ג	1941-1930	130	303	64	152

טבלה 12. התפתחות השדרות בשנתיים עוקבות
Table 12. Development of the boulevards in two following years

במקביל לכל אלו, תוכננו ונבנו 3 שדרות נפרדות בשכונות שלא נכללו עדיין בתחומי תל-אביב: שדרות יהודית בשכונת מונטיפיורי, שדרות חכמי-ישראל בשכונת שפירא ושדרות וושינגטון בשכונת פלורנטין. תושבי פלורנטין, כתושבי שכונות יהודיות אחרות של יפו, חשו מוזנחים, ודרשו להעביר את שכונותיהם לתחומי תל-אביב. משסורבה דרישתם ביד השלטונות הבריטיים (ראו פרק 8.5), פנו לעזרת עיריית תל-אביב¹⁴ (נספח 1), וזו התנדבה לספק להם שורה של שירותים עירוניים. בין השאר, סייעה לתושבי פלורנטין בהקמת שדרות וושינגטון בשנת 1939, ונטעה בה, על חשבון ועד השכונה, עצי פיקוס ושורות של שיחים כ"סייג חי".¹⁵ בשנת 1949, לאחר קום המדינה, ולאחר סיפוח השכונה לתחום תל-אביב (ראו פרק 8.5), נוספו עצים לשדרה, והיא נפתחה לקהל.¹⁶ עם סיפוחה של יפו לתל-אביב, בסוף 1949, המשכיה העירייה את נטיעתן שדרות המלך ג'ורג' (שדרות ירושלים) ביפו, דרומה, אל עבר בת-ים (ראו גם בפרק 9.8).¹⁷



איור 91. יד-אליהו – תחילתן של שדרות החי"ל מול בית זבלאווי. תחילת שנות ה-50
Figure 91. Beginning of Ha'Hayil Boulevard in Yad-Eliyahu neighborhood. Early 50'

¹² ידיעות עיריית תל-אביב שנה 7 חוברת 7 1937

¹³ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 1938

¹⁴ תיק מחלקת הנטיעות 1939

¹⁵ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 9 חוברת 8-9 1939

¹⁶ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 19 חוברת 3-4 1949

¹⁷ שושני – ידיעות עיריית תל-אביב יפו שנה 22 חוברת להרחבת העיר ולפיתוחה 1952

לאחר צירוף אדמות ממזרח לאיילון לתחומי תל-אביב בשנת 1943, נבנתה קבוצה ראשונה של בתים על אדמות האפנדי זבלאווי, וב-1945 תיכננה מחלקת ההנדסה של העירייה שיכון לחיילים משוחררים, במתחמים של בתים טוריים חד-קומתיים, וברצועות של בתי-שיכון בני 3 קומות – לימים שכונת יד-אליהו.¹⁸ בתוכנית כלולות שתי שדרות שכונתיות בכיוון מזרח-מערב, החוצות שתיהן את מתחמי הבתים הטוריים הנמוכים: שדרות יד-לבנים ושדרות החי"ל (איורים 91 ו-92).



איור 92. תוכנית K למזרח תל-אביב 1948. Figure 92. K plan for eastern Tel-Aviv 1948

לאחר קום המדינה הוקמה בתל-אביב רק שדרה עירונית אחת אחרונה – שדרות דוד המלך, וגם היא על-פי תוכניות מוקדמות שראשיתן ב-1938 (ראו פרק 8.7). שדרות נוספות תוכננו לאחר קום המדינה בשורה של רחובות ראשיים נוספים, אך אלו מעולם לא בוצעו (ראו פרקים 8.6, 8.7).

השדרות של תל-אביב נחשבו מראשיתן למרכיב בעל ערך לעיר ולחייה. לשלל תרומותיהן לעיר מוקדשים פרקי המשנה הבאים.

6.4 מעמד וסמל

השדרות של תל-אביב מילאו תפקיד רב-ערך בדימוי שיצרו לעיר מייסדיה, ראשיה ותושביה. כמה מן השדרות חיזקו כמה מן המיתוסים שצמחו, על פי מעוז עזריהו, סביב "העיר העברית הראשונה" בתקופות השונות.

המיתוס הראשון הוא של "עיר המבטאת קידמה", שכלול ונאורות. עבור מייסדי "אחוזת-בית", לימים תל-אביב, תכלית ייסודה של השכונה החדשה הייתה היציאה מיפו הנחשלת, והקמת שכונה מודרנית מחוצה לה, שתגלם תפישות מודרניות ומתקדמות של התיישבות עירונית, ביחס לתשתיות, לתכנון העירוני ולעיצוב המרחב הציבורי.¹⁹ ההתיישבות היהודית בכללה ראתה עצמה כביטוי של

¹⁸ אתר עיריית תל-אביב-יפו
¹⁹ עזריהו 2005

מודרניזציה, וזו היתה מובנית בתוך התפיסה הציונית. שדרות נוי נתפשו, כבר אצל הרצל, כביטוי לעירוניות המתאימה למאה ה-20²⁰ (ראו בפרק 5.3).

המיתוס השני הוא של "העיר האירופית" – שלוחה של אירופה על סיפה של אסיה. מיתוס זה קשור לזה הראשון – שהרי בעשורים האלה, ובמידה רבה גם היום – אירופה, קידמה ונאורות – חד הם. המודרניזציה שביקשה הציונות להביא לארץ, משמעותה היתה העתקת דפוסי הקידמה האירופית למזרח. שורה של התבטאויות טיפחו את המיתוס הזה. יוסף קלוזנר התלהב ב-1912 מ"שכונת תל-אביב עם רחובותיה הרחבים והיפים, ... עם שדרותיה ההדורות, עם בתי-וילותיה, שיש בהם כל מה שאפשר לבקש ולמצוא בבתי העיר האירופית היותר גדולה", בספר לימוד משנת 1918 הוגדרה כבר תל-אביב כ"אואזיס אירופי בתוך מדבר אסיה"²¹, וא. ויסוצקי התפייט: "...ניתז שבריר מאירופה, טס והתגלגל לכאן. ומעבר לשערי תל-אביב לילה שחור נצמד אל אדמת ערב הקדומה"²². הניגוד בין נופי הארץ המתחדשת, נופי ההתיישבות הציונית, שייצגו דינמיות ומודרניות, לבין נופי המזרח, שייצגו נחשלות וקפיאה בזמן מגיע לשיא ביטוי בכרזה לקידומו בצרפת של סרט התעמולה של קרן-הייסוד מ-1935 – "חיים חדשים" (איור 93).

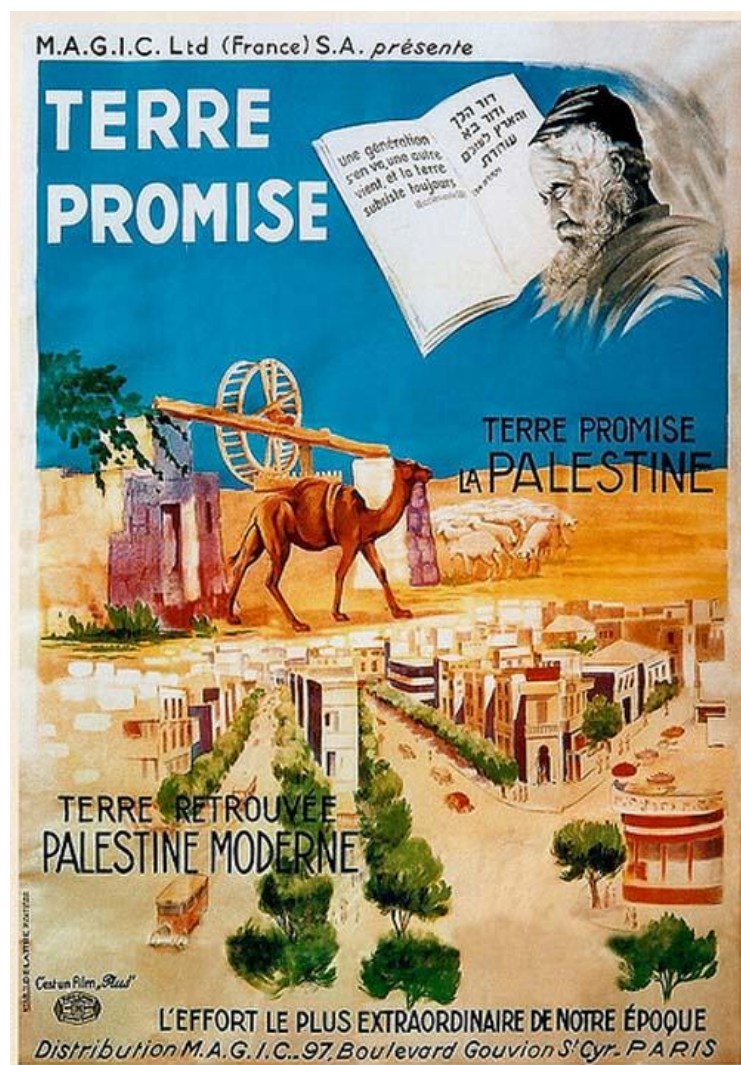


Figure 93. Poster for the film "New Life" 1935 "חיים חדשים" איור 93. כרזת הסרט "חיים חדשים" 1935

²⁰ בתחילת המאה ה-20 נתפשו השדרות עדיין כמודרניות

²¹ עזריהו 2005

²² ויסוצקי, אצל עזריהו 2005

בכרזה, שכותרתה Terre Promise ("הארץ המובטחת"), ושמופיעה בה גם הכתובת Terre Retrouvee – Palestine Moderne ("הארץ שנתגלתה מחדש – פלשתינה המודרנית"), מוצגת תל-אביב כעיר חדשה של בתים לבנים, של רחובות נטועי עצים, בהם נעים אוטובוסים ומכוניות. הרחובות האלה מתמזגים יחד לשדרה רחבה, בה מטיילים אנשים. מחוץ לתל-אביב – באר עתיקה, גמל, כבשים ושממת מדבר.²³ הכרזה מבטאת את דחיקת הישן מפני החדש, הנחשל מפני המודרני, והמזרח מפני המערב, כשתל-אביב, על שדרותיה, במהותה המודרנית והאירופית, היא המייצגת של הניגוד המוחלט לשימון אשר סביבה.²⁴

אנשי תל-אביב, וגם זרים, הציגו את תל-אביב כאנטיתזה המוחלטת ליפו השכנה. יפו היתה בעיניהם התגלמות של הלבנטיניות, שמשמעותה בעיניהם ההיפך הגמור מסדר, ממשמעת ומאיפוק, ושבין מאפייניה הבולטים היו רעש, המולה וחוסר סדר. דבריהם על יפו, ועל מה שהיא מייצגת, היו חריפים ומתנשאים. בוריס שץ זיהה בתל-אביב "פינת 'אירופה' קטנה ויחידה בעיר יפו האסייטית, המלאה חלאה". עיתונאי צרפתי שביקר בתל-אביב, ראה בה עיר "שאירופה יכולה להתקנא בה", והסביר שההבדל בין תל-אביב לבין יפו היה בין "אור וחושך, תרבות ובערות". קצין משטרה בריטי הדגיש גם הוא את ההבדל בין "העיר יפו על כל חלאתה" לבין תל-אביב, שהיא "העיר הנהדרת ביותר בכל המזרח הקרוב והתיכון".²⁵

עריה אירופה ייצגו את המודל הנכסף, אליו צריכה לשאוף תל-אביב: "...פריס עצמה – תוכנית הבולבארים שלה אין דוגמתה ליופי בעולם".²⁶ רבים מן המתיישבים בתל-אביב, ומנהיגיהם בתוכם, לא היו צריכים להרחיק עד פריס כדי להציב מודל לשאיפותיה של תל-אביב. הם התרפקו על אודסה היפה, שרבים מביניהם הכירו אותה ואת שדרותיה המפוארות. ביאליק הציע להרבות בנטיעת עצים, והמליץ שתל-אביב תלמד זאת מאודסה: "הכל יודעים שפרסומה של אודסה בתור 'היפהייה הדרומית' היה בעיקר משום ריבוי השדרות והאילנות שבה. בייחוד זקוקה לכך עירייה צעירה כתל-אביב. כי אוי ואבוי לנערה צעירה שהיא קרחת" (נספח 2).²⁷ א. ויסוצקי כבר השווה את תל-אביב לאודסה: "תל-אביב הגדולה, תל-אביב היפה, יפהיית המזרח הקרוב, היא דומה קצת לאודסה וקצת לעיר אמריקנית".²⁸ השאיפה לדמות לערים המפותחות של המערב, המשיכה להיות חלק מן הדימוי העצמי של תל-אביב גם בתקופות מאוחרות יותר, וההשוואה המתמדת אליהן, עכשיו לא פחות מאשר בעבר, נועדה להקנות אישור והכרה להיותה אחת מהן²⁹ – ולכאן מתקשר מיתוס שלישי – "תל-אביב כעיר עולם".

ההקבלה של תל-אביב לאודסה קיבלה תפניות מפתיעות. האדריכל ישראל גודוביץ' מצטט, בראיון טלוויזיוני שנתן לעמוס גיתאי, את האדריכל יעקב רכטר. זה מסביר את תכנונה של כיכר אתרים בקצה שדרות בן-גוריון, כתיקון של החיבור החסר לחוף הים, ומייחס את המדרגות הרחבות היורדות ממנה אל החוף – למדרגות המונומנטליות היורדות אל הנמל של אודסה¹ – אלו המדרגות המתחברות אל שדרות פרימורסקי הידועות (ראו בפרק 3.6).

המיתוס הרביעי הוא של "עיר הפלא". ממחצית שנות העשרים ובמשך שנות השלושים למאה הקודמת נחשבה תל-אביב, פה בארץ וגם ברחבי העולם, לתופעה מיוחדת, לפלא – העיר שצצה, יש מאין, מן החולות (עוד מיתוס חשוב). קצב גידולה המהיר, הנהירה אליה ואופיה ה"אירופי" משכו אליה עניין רב. מבקרים מן העולם פקדו אותה לחזות בפלא המתהווה, וראשי העיר ותושביה הציגו אותה בגאווה למבקרים. ביקור של אנשי-שם בעיר היה הזדמנות למנהיגיה לשאת נאומים בשבחה של עירם. נכונותם לארח בעיר אנשים נכבדים העידה על החשיבות שהם ייחסו לביקורים האלה, ועל

²³ ארבל ר. 1996

²⁴ עזריהו 2005

²⁵ עזריהו 2005

²⁶ שיפמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 3-4 1937

²⁷ ביאליק – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 1 1932

²⁸ עזריהו 2005

²⁹ עזריהו 2005

הערך שהיה להם בטיפוח הדימוי העצמי של תל-אביב כסיפור הצלחה.³⁰ האורחים מילאו את חלקם ודיווחו לא מעט על מה שראו עיניהם. רבים מהם הבליטו בדיווחיהם את השדרות: סר פטריק ג'דס שיבח את "אחוזת-בית", לה יש "...תוכנית מסודרת, מוגדרת בבהירות, עם בתים, בית עירייה ושדרה".³¹ רושם גדול עשתה תל-אביב על חברי הוועדה המלכותית – ועדת פיל – והם מציינים זאת בדו"ח הרשמי שלהם: "...השדרה הראשית בעיר, חלק מרבעיה, החנויות ובתי-הקפה והקולנוע... מזכירים את האווירה של ערי הים-התיכון הישנות באירופה. אבל בעצם מהותה זוהי עיר אירופית...".³² פרנסיס צ'ייס פירסם באוקטובר 1946 במגזין האמריקני "נשונל ג'אוגרפיק" רשמי מסע מצולמים מארץ-ישראל. על תל-אביב הוא מדווח, בין השאר: "בטיולך בתל-אביב לאורך השדרות הנרחבות על-שם רוטשילד, או בכיכר צינה דיזנגוף, עם בתי-הקפה לצידי המדרכות, ישאלוך תושבי העיר העברית 'האין תל-אביב מזכירה לך את פריס?'".³³ ד"ר חורחה גרסייה גרנדוס, חבר בוועדת אונסקופ לארץ-ישראל – "ועדת החלוקה", מתאר את רשמיו מתל-אביב בסיפורו "כך נולדה מדינת ישראל": "... תל-אביב, המטרופולין של ארץ-ישראל... נסענו דרך שדרות יפות עטורות בתי-דירות מודרניים".³⁴

העירייה מצידה חיזקה את מעמדן של השדרות והאדירה את חשיבותן תוך שיתוף הציבור בתהליך הקמתן. היא פנתה לגופים ציבוריים, לחברות כלכליות ולאישים בעלי יכולת בבקשה להשתתף בתרומה לנטיעת העצים בשדרות השונות, והחזירה להם מכתבי תודה משנענו (נפחים 3-6).³⁵ העירייה הקפידה לשתף את ילדי בתי-הספר בנטיעת עצים בשדרות, ופרסמה את מבצעי הנטיעה האלה של ט"ו בשבט בסיפוק בביטאוויה. כך השתתפו תלמידי בתי-הספר ב"חג הנטיעות" ב-1933 ב"נטיעה פומבית" של עצים בקטעים משדרות רוטשילד, בט"ו בשבט 1934 נטעו עצים בשדרות קרן-קיימת, ובט"ו בשבט 1939 השתתפו בנטיעת שורות של עצים בשדרות נורדאו, בקטעים שבין רחוב הירקון לבין רחוב בן-יהודה, ובין בן-יהודה לרחוב דיזנגוף, זאת בהדרכת מחלקת הנטיעות העירונית.³⁶

שדרות רוטשילד משכו אליהן מראשיתן את המכובדים ואת בעלי היכולת. כבר בתקופת "אחוזת-בית" הקימו בה את בתיהם מאיר דיזנגוף (רוטשילד 16), הרופא ד"ר חיסין (רוטשילד 14) ושניים מבני משפחת שלוש (פינת רחוב הרצל). בשנות ה-20 למאה ה-20 הוקמו בה וילות מצועצעות עבור משפחת מויאל ועבור משפחת לוין שבאה לתל-אביב מארצות-הברית (לימים: "הצירות הרוסית", בית סותביץ', בפינת רחוב שד"ל).³⁷ ג'דס תלה את המשיכה של של שדרות רוטשילד בקיום שדרת העצים, וקובע כי תוכנית נטיעות של "שדרת עצים" (Arboretum Boulevard) לאורך שדרות רוטשילד תבטיח את ייחודה ואת האטרקטיביות שלה: "לאחר שיהיו שתולים היטב, קונים ובונים יימשכו לציר עיקרי זה של פיתוח עירוני, ובמהרה גם אל הרחובות הסמוכים".³⁸ שדרות רוטשילד משכו אליהם גם מוסדות בעלי ערך. בפינת רחוב אלנבי נבנה בה המלון הראשון – "מלון בן-נחום". בשנות ה-20 למאה ה-20 הוקמה בה "הסטודיה הבימתית". הבניין שימש בהמשך למשכן הזמני של תיאטרון "הבימה", והפך, עם צאתו של התיאטרון משם, בשנות ה-30 למאה, לקולנוע "שדרות" (רוטשילד 80).³⁹ אלה היו ניצני הקשר בין השדרה לבין מוסדות התרבות. בקצה שלה הוקם בהמשך מרכז התרבות העירוני – המשכן הקבוע של תיאטרון "הבימה", היכל התרבות וביתן הלנה רובינשטיין. העירייה דאגה להגן על שדרות רוטשילד כאזור מגורים מכובד באמצעות כמה תוכניות. בתוכנית בניין-עיר 44 מ-1937 – "תוכנית האזורים הכללית", המגדירה את השימושים המותרים בחלקי העיר השונים, הוגדרו שדרות רוטשילד

³⁰ עזריהו 2005

³¹ Geddes 1925, אצל מרום 2009

³² ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 1-2 1937/38

³³ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 16 חוברת 10 1947

³⁴ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 18 חוברת 5-6 1949

³⁵ תיקי מחלקת הנטיעות 1939, 1940

³⁶ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 5 1933, שנה 5 חוברת 4 1934, שנה 9 חוברת 6-7 1939

³⁷ בית יד לבנים – שדרות רוטשילד רחוב כמוזיאון 1985

³⁸ Geddes 1925, אצל מרום 2009

³⁹ בית יד לבנים – שדרות רוטשילד רחוב כמוזיאון 1985

וסביבתן המיידית כ"אזור מגורים ו", המיועד בעיקר ל"בתי דירות ובנייני מעון", והגבילה שימושים אחרים. תוכנית מפורטת, מוקדמת יותר, משנת 1930, לשדרות רוטשילד נועדה להגן על השדרות מפני שימושים מסחריים.⁴⁰ נתי מרום מעיר בביקורת כי כאן, כמו בניו-יורק, הפרדת השימושים הוחלה קודם כל על אזורים יוקרתיים במטרה לשמור על ערכו של קניין פרטי ועל אינטרסים נדל"ניים. כמה עשורים מאוחר יותר, בחרה תוכנית מזור ל"שיקום ופיתוח תל-אביב-יפו" מ-1976 באזור שדרות רוטשילד "היוקרתיות" כעוגן וכמנוף לתחילת שיקום האטרקטיביות של העיר כולה למגורים,⁴¹ תוך הסתמכות על מעמדן.⁴² שדרות ח'ן, המשכן של שדרות רוטשילד ב"טבעת" ההמשכית, שנבנו בעיקרן במחצית השנייה של שנות ה-30 ובשנות ה-40 (מעידים על כך בנייני הדירות, הניצבים כבר על עמודים), נועדו מתחילתן לאוכלוסיה מבוססת. במשך עשרות שנים לאחר בנייתן, הן נחשבו עדיין לרחוב אמיד, שחתך המתגוררים האופייני לו הוא משכילים, בעלי מקצועות חופשיים, חילוניים או דתיים מתונים. בין בתי הדירות נבנו גם כמה וילות עירוניות לעשירים.⁴³

לאחר עשורים של פריחה ושל יוקרה, חוו השדרות של תל-אביב תקופה ממושכת של התנכרות ושל הזנחה מצד העירייה. תקופה זאת הסתיימה, ומשנות ה-90 למאה ה-20 החלה העירייה בתהליך של שיקום ושל חידוש פניהן. השדרות תרמו בעבר למיתוסים של תל-אביב כעיר אירופית וכמייצגת קידמה. אל אלה נוספה תרומה חדשה – לדימוי התכנוני והארכיטקטוני של העיר, כלפי פנים, ובעיקר כלפי העולם. ב-2003 הכריז ארגון החינוך, המדע והתרבות של האו"ם – אונסק"ו (UNESCO), על "העיר הלבנה" של תל-אביב כאתר מורשת עולמי.⁴⁴ ההכרזה מתייחסת אל החלק של העיר שנבנה במהלך שנות ה-30 של המאה ה-20, בעיקר בתחום "תוכנית ג'ס", ו"בסגנון הבינלאומי", ומעניקה הכרה והערכה הן לתכנון העירוני, הכולל רחובות ירוקים ושדרות, והן לריכוז יוצא-הדופן של בניינים מן הסגנון. הערכה בינלאומית זו, שלשדרות יש חלק בה, איששה שני מיתוסים שהעיר מתרפקת עליהם: מיתוס "עיר עולם", ומיתוס חמישי – מיתוס "העיר הלבנה". ראש העיר רון חולדאי הגיב בסיפוק על ההכרזה של אונסק"ו, וקבע כי "בכך הכיר העולם באיכויות האדריכליות והאורבניות של תל-אביב, על בתיה, רחובותיה, שדרותיה וכיכרותיה".⁴⁵ השדרות של תל-אביב שבו למעמדן כסמל עירוני.⁴⁶

6.5 ערך עירוני

השדרות הן אחת התופעות החיוביות, החשובות והייחודיות של תל-אביב.⁴⁷ מעבר לתפקיד שהיה לשדרות של תל-אביב בהצגה פניה המכובדות של העיר, כלפי פנים וכלפי חוץ, ומעבר לתפקידן בדימוי החיובי שלה כיום, תורמות השדרות שלל של תועלות לעיר, לתושביה ולמבקריה. לשדרות חלק חשוב בקביעת מבנה העיר, ולאופן בו הוא נחוה. הן אלמנט ארוך והמשכי של המרחב הציבורי, הן מוליכות ליעדים החשובים של העיר, וניתן לראות בהן "חוט שידרה" עיצובי המקשר בין פונקציות עירוניות וחללים ציבוריים.⁴⁸ מערכת השדרות בתוכניתו הבלתי-ממומשת של קאופמן לתל-אביב יצרה חיבור לכיכרות ולחוף הים, וכמוה יוצרת רצף וקשר אל הכיכרות גם מערכת השדרות שבוצעה על פי

⁴⁰ מרום 2009

⁴¹ מרום 2009

⁴² מכון אורבני 1976, מתוך מרום 2009

⁴³ גליק 2017

⁴⁴ אתר עיריית תל-אביב-יפו – ארכיון עירוני

⁴⁵ עזריהו 2005

⁴⁶ עיריית תל-אביב-יפו 2002

⁴⁷ דקל 2017

⁴⁸ דקל 2017, עיריית תל-אביב-יפו 2002

תוכניתו של ג.ד.ס.⁴⁹ השדרות יוצרות כך "סדר" במפה העירונית וב"מפה הקוגניטיבית" שלה, ותורמות ל"קריאות" של מבנה העיר בעיני תושביה ובעיני זרים.

השדרות של תל-אביב, כשדרות עירוניות אחרות בעולם, מתפקדות כגנים ליניאריים, המאפשרים רצף תנועה להולכי רגל, לנעים על גלגליות ולרוכבי אופניים במרחב העירוני. השדרות מהוות, כעדות העירייה, תחליף חלקי לשטחים פתוחים ולרחובות להולכי רגל, בחלקי העיר בהם הם חסרים.⁵⁰ ילדים, מבוגרים וזקנים יכולים למצוא בהן מרחב פתוח וירוק, לראות ולפגוש בו אנשים נוספים לא רחוק מבתיהם, גם בכמה מן האזורים הצפופים וחסרי הירק של העיר: העיר הוותיקה, יפו, פלורנטין ושכונת שפירא. זה היה גם אחד התפקידים העיקריים של השדרות לפני קום המדינה, בתקופת המנדט הבריטי על ארץ-ישראל, עת השלטון הבריטי הצר את צעדי תל-אביב, וסרב לדרישות להרחבת גבולותיה. במצב של מחסור בקרקעות, היוו השדרות היוו אמצעי יעיל להחדרת ירק אל לב השטחים הבנויים של העיר (ראו פרק 8.5).

6.6 חלק מן החיים

עבור רבים מתושבי תל-אביב ובאיה, היוו ומהוות השדרות, בעבר ובהווה, חלק מחיי היום-יום שלהם. בהיותן שטחים פתוחים, נאים ומוצלים, זמינים ובמרחק הליכה קצר לרבים מתושבי החלקים הוותיקים של העיר – הן משכו אליהן פעילות לאורך היום. צבי דקל, שגדל בשנות ה-30 וה-40 של המאה הקודמת ליד שדרות קק"ל, כשהרחובות מסביב עוד לא היו סלולים, ותמר גליק ואבינועם ברנשטיין, שגדלו בשדרות ח"ן במחצית השניה של שנות ה-50, ובשנות ה-60 למאה מעידים על חוויות הילדות שלהם – והחוויות האלו דומות בתקופות השונות. עבור הילדים, היתה השדרה חלק חשוב מכל יום: מטפלות לקחו את הפעוטות לספסל בשדרה, בה היו גם ארגזי-חול עבורם.⁵¹ ילדים בני כל הגילים, בניו יותר מבנות, התאספו כל אחר-הצהריים בשדרה למשחק עם חברים: הבנים שיחקו בה ב"גוגואים" ובגולות, תופסת ו"חמור ארוך", והבנות - ב"גומי" ו"חמש אבנים". עצי הפיקוס כבר היו גדולים, ובעלי שורשי-אוויר, והבנים טיפסו עליהם כדי להרשים את הבנות. בימי שישי התאספה בשדרה כל הכיתה למשחק ולריקודים ("בן לוקח בת").⁵² חגגו בשדרה גם ימי-הולדת. ילדים ובני נוער הלכו בשדרות לגני הילדים (לבד), לבתי-הספר, לספריה, לחוגים, לקינים של תנועות הנוער, אל חוף הים ואל בתי הקולנוע של העיר.⁵³ דקל, גליק וברנשטיין אינם זוכרים מבוגרים מהלכים דרך השדרות, או יושבים על הספסלים. הדימוי האירופי של אנשים הלבושים במיטב מחלצותיהם, היוצאים בשבתות ובשעות הפנאי, לטייל הלוך ושוב לאורך השדרות איננו זכור למעידים,⁵⁵ וכמוהו גם המיתוס על המפגשים הרומנטיים על ספסלי השדרה.⁵⁶ המפגשים הרומנטיים נותרו בשירים (ראו להלן). המעידים, שהעבירו את ילדותם בשדרות, לא הבחינו בהבדל בתנועת אנשים בין ימות השבוע. המבוגרים העדיפו הליכה על המדרכות, על פני הכורכר החולי של פסי השדרה⁵⁷ והמדרכות הוליכו גם אותם לאורך צירי השדרות אל יעדים חשובים: חוף הים, מרכז העיר, תיאטרון הבימה ובשנים המאוחרות יותר – אל היכל התרבות וביתן הלנה רובינשטיין. חנייה לרכב לאורך המדרכות של שדרות ח"ן נמצאה אז (בשנות ה-50 וה-60) בקלות, ותנועת הרכב לאורך השדרות היתה מועטה, עד כי מעבר של רכב, אופנוע או אפילו אופניים ברחוב היה מעורר את

⁴⁹ פניגר, אלון-מוזס 2016

⁵⁰ עיריית תל-אביב-יפו 2002

⁵¹ גליק 2017

⁵² ברנשטיין 2017

⁵³ דקל 2017, גליק 2017, ברנשטיין 2017

⁵⁴ זכרונות דומים מן השדרות יש גם לבני בת-ים, וגם לי כילד, מן השדרות של קרית-מוצקין

⁵⁵ למעט בשדרות רוטשילד – ראו להלן

⁵⁶ מפגשים כאלה אכן זכורים לאותם שגדלו בבת-ים (ראו פרק 9), ושם הם הפכו לחלק מן הסיפור המקומי.

⁵⁷ דקל 2017, גליק 2017

הכלבים לרדוף אחריהם.⁵⁸ לשדרות לא היה מעמד טקסי, והתייחסו אליהן בפשטות ובתכליתיות. השדרות היחידות, שנראו רחבות ויפות יותר, שנחשבו מפוארות מהאחרות, ושהלכו לבקר אותן במיוחד, ובעיקר בשבתות, היו אז שדרות רוטשילד.⁵⁹



Figure 94. Kiosk in the boulevard

איור 94. קיוסק בשדרה

הקיוסקים שצצו בשדרות, כמעט מראשיתן, הפכו, חרף התנגדות העירייה (ראו בפרק 6.9), לחלק מנופן, ולתחנה חשובה ביום-יום של האנשים. קיוסק כזה מופיע בציור המתאר את חיי השדרות (איור 94).



TEL-AVIV, ROTHSCHILD BOULEVARD

תל אביב, שדרות רוטשילד

איור 95. שדרות רוטשילד. יעד לטיולים של שבת
Figure 95. Rothschild Boulevard. Destination for Saturday visits

⁵⁸ גליק 2017

⁵⁹ דקל 2017, גליק 2017

בכלל, קיבלו השדרות והחיים המתנהלים בהן ביטוי אומנותי – בעיקר בשירים. אמנים שחיו בעיר, ושהשדרות היו כנראה חלק בלתי נפרד מחוויותיהם, הציגו בשירים את ההתרחשות, האמיתית או המדומיינת, שבשדרות:

הלילה הזה

אריק איינשטיין

מילים ולחן: פייר דגל
תרגום: דפנה אילת

השדרות, העיר והלילה הזה

הספסל הרעוע וכוכב שנפל
התלתל הפרוע הרטוב מהטל
והמון כוכבים הקורצים לך מעל.

השדרות, העיר והלילה הזה

רוח ים מנשבת ויוצאת במחול
משאית מתקרבת, הצדפים שבחול
הגלים הקוצפים ושירם הכחול

השדרות, העיר והלילה הזה

בשדרות, בעיר ובליילה הזה

אל חדרך שב בשקט, שערך על הכר
בחלון שר הגשם, מאוחר, מאוחר
ומחר שוב יושר הפזמון המוכר

השדרות בעיר ובליילה הזה

השדרות, העיר ובליילה הזה.

השדרה

מילים: יחיאל מוהר
לחן: משה וילנסקי

בוקר אור בשדרה, ילדים מזמרים,
אמירים כארמון וארמון בחולות -
גם אנחנו פעם שרנו אותם השירים
ליד אותם ספסלים, באותן השדרות -
והבוקר צעיר ובשום האוויר
ועצים כמו אז באותו לחן שיר:

השדרה, השדרה,
שכולנו הולכים לאורכה,
השדרה באביב ובקיץ, בסתיו
שהולכים בה הנער, הגבר, השב,
השדרה הרחבה, השדרה האחת,
השדרה הנמשכת לעד -

השדרה בלילות וספסל אי בצל,
הוא לוחש לה דבר מה, היא שותקת מאוד
והשניים בכרך יחידים בתבל
שמצאו את עצמם בשדרת השדרות
והרוח הומה והלמות ודממה
והעץ על ראשם מזמר לא נשמע:

השדרה, השדרה...

כך הולך לו אדם יחידי בשדרה
ובודד צעדו מן הסוד אל הסוד,
הוא הולך לאטו כמי שאין לו ברירה
כי חיינו נמשכו לארכן של שדרות.
הוא מוסיף להלך והנוף יסוך
על דרכו האחת כי הזמר מושך:

השדרה, השדרה ...

ויושב לו זקן בשדרה וחושב
הוא נשען על מקל והרבה זכרונות
שתי עיניו עצומות, אך רואה הוא היטב
ספסלים אחרים ושדרות אחרות
וימים ארוכים בכרכים רחוקים
אך אותם העצים שהומים והומים:

השדרה, השדרה ...

המשורר ואדריכל הנוף ע. הלל (הלל עומר), שזר אף הוא, לפחות בשניים משיריו את האירועים שבשדרות, ואלה נוגעים ללב ומחויכים כאחת:

ככה סתם

מילים: ע. הלל
לחן: סשה ארגוב

ככה סתם כאילו כלום, נדחפנו לכניסה,
על הדלת שם כתוב דוקטור ש. עצמון
לא בכוונה לחצנו על הפעמון
ומיד הרבצנו ש... כזאת ריצה.

יאבאיה יאבאיה, אל תשאל אל תשאל
כך ציווה זאביק, זאביק השועל

ככה סתם נחמד נורא לשחק הנדזאפ
האקדחים טעונים, שקט מסוכן
ת'ספר התקפנו פתע מן הצד
מים בו השפרצנו שיצא עשן

יאבאיה יאבאיה...

ככה סתם מפה לשם, ת'פלחנו לגינה,
לא ראינו שום אחד, רק חמניה,
את ראשה קיצרנו בחצי שניה
פתע אוי זכריה רץ! מהפינה.

יאבאיה יאבאיה...

ככה סתם היה קצת חם,
נמאס כבר השיעור
את השמש צדנו אז על ראי שבור,
הכיתה התפוצצה, וזה אסור
אז אותה החזרנו למורה לציור.

יאבאיה יאבאיה...

**ככה סתם שוטטנו לנו בשדירות קק"ל
שם בחושך מתלחש זוג על הספסל,
אל מתחת תחתיהם זחול נזחל
בצריחה קפץ הזוג, אולי נבהל.**

יאבאיה יאבאיה...
אוי, נורא נחמד, נורא,
אוי, זו תרצה המורה

יוסי ילד שלי מוצלח

התרנגולים

מילים: ע. הלל
לחן: סשה ארגוב

שמש במרום זורחת
אמא את יוסי בנה שולחת
לך הבא בקבוק חלב
לך ישר ואל תשכח
יוסי, ילד שלי מוצלח.

יוסי בשדרה פוסע

ופתאום אורות עיניו
אך הוא רץ הוא לפניו
גור כלבים מסכן צולע
הוא חובק בשתי ידיו.

אמא מחכה בבית
איפה יוסי? אין חלב
אך הנה הילד בא עם
מה זה? חומד של כלבלב
מתנה הבאתי לך
אוי לי, ילד שלי מוצלח.

שמש במרום זורחת
אמא את יוסי בנה שולחת
לך הבא נא לי כיכר
לחם חם - אך אל תשכח
יוסי, ילד שלי מוצלח.

השדרה אליו קורצת

פתע שוב קופצות עיניו
רועשות נוגנות אוזניו
מפוחית קטנה נוצצת
הוא אוסף אל שפתותיו.

אמא מחכה בבית
איפה יוסי? לחם אין
אך הנה הילד בא עם
מה זה? יוסי מנגן
מפוחית הבאתי לך
אוי לי, ילד שלי מוצלח.

שמש במרום זורחת
אמא את יוסי בנה שולחת
לפחות הבא זיתים
זה הכל, אך אל תשכח
יוסי, ילד שלי מוצלח.

השדרה לוחשת יוסי

הנה שוב רוקדות עיניו
מה נחפז הוא לפניו
פרח אדמוני, אה - יופי !!!
מבלבל לו את האף.

אמא מחכה בבית
אוי לי יוסי זית אין
אך הנה הילד בא עם
מה זה? לך הכל אתן...
קחי הפרח הוא שלך
אוי לי, ילד שלי מוצלח.

ריק הבית אין חלב
לחם אין ולו כזית
אך מלא מלא הבית
זמר מפוחית ופרח
ונביחות כלבלב...

השירים מחזקים את העדויות של הילדים שגדלו עם השדרות, על היותן מקום בילוי ומשחק לילדי תל-אביב. על פי השירים השדרות משכו אליהן את הילדים השובבים, אך קרצו גם לאלה הרגישים והחולמניים. אלא שהמשוררים עשו, בנוסף, רומנטיזציה לשדרות. השדרות שלהם שימשו מקום גם לאוהבים וגם לזקנים הבודדים. השדרות בשיריהם שימשו אמצעי לביטוי של הלכי-נפש. בשיר של יחיאל מוהר הן מבטאות געגועים, לזמנים אחרים, לנופים אחרים ולשדרות אחרות שמעבר לים. הכללתן של השדרות כחלק משירים מוכרים קיבעה אותן כנכס תרבותי משותף עבור רבים, גם עבור אלה שהן לא היו חלק מן החוויות האישיות שלהם.

6.7 תרומה סביבתית

לשדרות העירוניות תרומה ממשית בתחומי האקלים והאקולוגיה בעיר. מאסת העצים שהן מקיימות, החודרת אל לב העיר, תורמת, עם שאר עצי העיר, להעשרת האוויר בחמצן, לקליטת אבק ומזהמים מן האוויר, להפחתת אפקט "אי החום העירוני", ולהפחתה מסוימת של רעשי העיר. שדרות-האמצע של תל-אביב, עם שורות העצים הגדולים באמצעם של הרחובות, נמצאו הנוחות ביותר מבחינה אקלימית, בהשוואה לטיפוסי הרחובות האחרים שבעיר. בסדרה של מחקרים שערכו בתל-אביב פוצ'טר ושעשוע-בר, וכן פוצ'טר, פעמוני, יעקב, לונקה וביתן נבדקו התנאים האקלימיים בקיץ בקבוצות של רחובות סמוכים ודומי כיוון.⁶⁰ נמצא במחקרים כי התנאים בקטעי שדרות הנטועים בפיקוס השדרות הם הנוחים ביותר לאנשים השוהים בהם, והם משופרים לא רק ביחס לרחובות נטולי עצים, אלא גם ביחס לרחובות, הנטועים בפיקוסים כעצי רחוב במדרכות.

השדרות עשויות לתרום בכיוונים אקולוגיים נוספים. למערכת השדרות ההמשכית של תל-אביב, אותה "טבעת" המתחילה בשדרות רוטשילד ומסתיימת בשדרות בן-גוריון, עם חיבור לשדרות בן-ציון, יש פוטנציאל מסוים לשמש מסדרון אקולוגי לתנועת בעלי חיים לאורכה של העיר. תאוריות אקולוגיות מצביעות על היתרונות של בתי-גידול סמוכים, המגבים אלה את אלה, ומאפשרים תנועה של בעלי-חיים מבית-גידול אחד למשנהו. קיום מאסות רצופות של עצים בתוך העיר, כפי שמייצרות השדרות, בצרוף לשטחים פתוחים נוספים, ולכלל העצים המפוזרים בעיר – עשויות לתרום לאפשרויות האלו.⁶¹

תרומתן של השדרות של תל-אביב למגוון המינים, עם זאת, מוטלת בספק. קרקע השדרות, הכבושה או הסלולה, משרתת מינים ספורים של ציפורים, המנקרות בקרקע, ושאינן נרתעות מנוכחות מרובה של אנשים: צוצלת מצויה, דרור הבית ונחליאלי לבן בחורף. עצי השדרות, מרביתם פיקוסים, מזמנים גם הם אפשרויות מועטות. גזעי העצים יכולים לשמש משכן לחרקים ולזוחלים דוגמת שממית עצים, והצמרות למינים מזדמנים של ציפורים, בהם עורבים ולהקות של זרזירים, הקובעות בחורף את משכנן לעת ערב באחד מעצי הפיקוס הגדולים. פירות הפיקוסים מושכים את צרפגית הפיקוס, אותה צרעה זעירה הגורמת להפריית הפגות ולהתעססותן, ואת עטלפי-הפירות המלשלים על סביבתם.⁶² פרחי הסיגלון מושכים אליהם את הצופיות. בחינה של מינים אלה, מראה כי הם כולם מינים נפוצים, הרגילים לקרבת אדם, וכי חלקם נחשבים למזיקים ומטרידים. בעצי השדרות עשויים, עם זאת, למצוא מסתור גם מיני חששניים יותר דוגמת נקר או ירגזי.

עצי השדרה הם אלמנטים טבעיים, העשויים לזמן חוויות חושיות ורגשיות. תושבי העיר ובאיה, מבוגרים כילדים, יכולים לחוות באמצעותם מגע בלתי אמצעי עם טבע קרוב: הם יכולים לחזות במופעים של העצים לאורך השנה, לגעת בגזעים בענפים ובעלים, ולהריח את הריחות העולים מהם. אנשי העיר עשויים גם להיקשר רגשית אל "העץ שלהם" או אל "העצים שלהם" ולראות באלה חלק

⁶⁰ פוצ'טר, שעשוע-בר 2009, פוצ'טר, פעמוני, יעקב, לונקה, ביתן

⁶¹ Urban, אצל Pulliam, Johnson 2002, Chetkiewicz, St. Clair, Boyce 2006

⁶² ארבל א. 1984, פז 1986, קוגלר 1989

בלתי נפרד מסביבתם ומחיייהם. חוויות כאלו עשויות לעורר רצון להגן ולשמור על עצים בשדרה ועל עצים אחרים בעיר. לאנשי העיר יכולה להיות תרומה פעילה לחיי השדרות. התקנה על עצי השדרה של תיבות קינון יעודיות למיני ציפורים, המתבצעת בשיתוף הקהילה, יכולה לשאת ערך חינוכי רב.

6.8 העצים של השדרות

השדרות של תל-אביב מציגות שתי גישות לגבי מבחר מיני העצים הנטועים בהן. כמה מהן אחידות, ונטועות בעץ אחד לכל אורכן. האחרות מציעות גיוון, ומיני העצים בהן מתחלפים. השדרות הראשונות, שדרות רוטשילד, עברו כמה גלגולי נטיעות, ונעשו בהן ניסיונות בעצים ממינים שונים. בקטעים הראשונים ניטעו ברושים (איור 89 לעיל), ואלה הוחלפו אחר כך בעצים אחרים. בשדרות רוטשילד מתחלפים מיני העצים הנטועים מקטע לקטע, אולי משום שהשדרות בוצעו כקטעים נפרדים, שכל אחד מהם נחשב לגן בפני עצמו.



איור 96. נטיעה מגוונת בשדרות רוטשילד

מלבד שדרות רוטשילד, גם שדרות בן-גוריון וגם שדרות נורדאו מחולקות לקטעים של עצי שדרה ממינים שונים. הקטע הראשון, המערבי של שדרות בן-גוריון ניטע בתחילתו בדקלים (לא מצויין מאיזה מין). לאחר התנכלויות מצד התושבים (בעיקר ילדים) הם הועתקו למקומות אחרים בעיר, ובמקומם ניטעו, בשל הקרבה לחוף הים, עצי אשל, ובהמשך גם מינים אחרים.

השיטה בשדרות של יד-אליהו איננה ברורה, ונטועה בהם תערובת של מיני פיקוס, וגם של עצים אחרים. שדרות ירושלים נטועות ברוב אורכן בעצי פיקוס השדרות (שנוספו כנראה לאחר קום המדינה), כשבניהם, כשורה אמצעית, מיתמרים דקלי וושינגטוניה מבוגרים – שהם שרידי הנטיעה המקורית של השדרה (איור 97). הקטע הדרומי, המוליך לבת-ים, לא ממשיך את המינים הקודמים, וניטע במין נוסף. שדרות מלכי-ישראל, שדרות ח"ן ושדרות בן-ציון נטועות במין אחד בלבד.



איור 97. שדרות ירושלים בתקופת המנדט – רק הדקלים, לפני הפיקוסים
 Figure 97. Yerushalayim Boulevard during British time– Only palms, before Ficus trees added

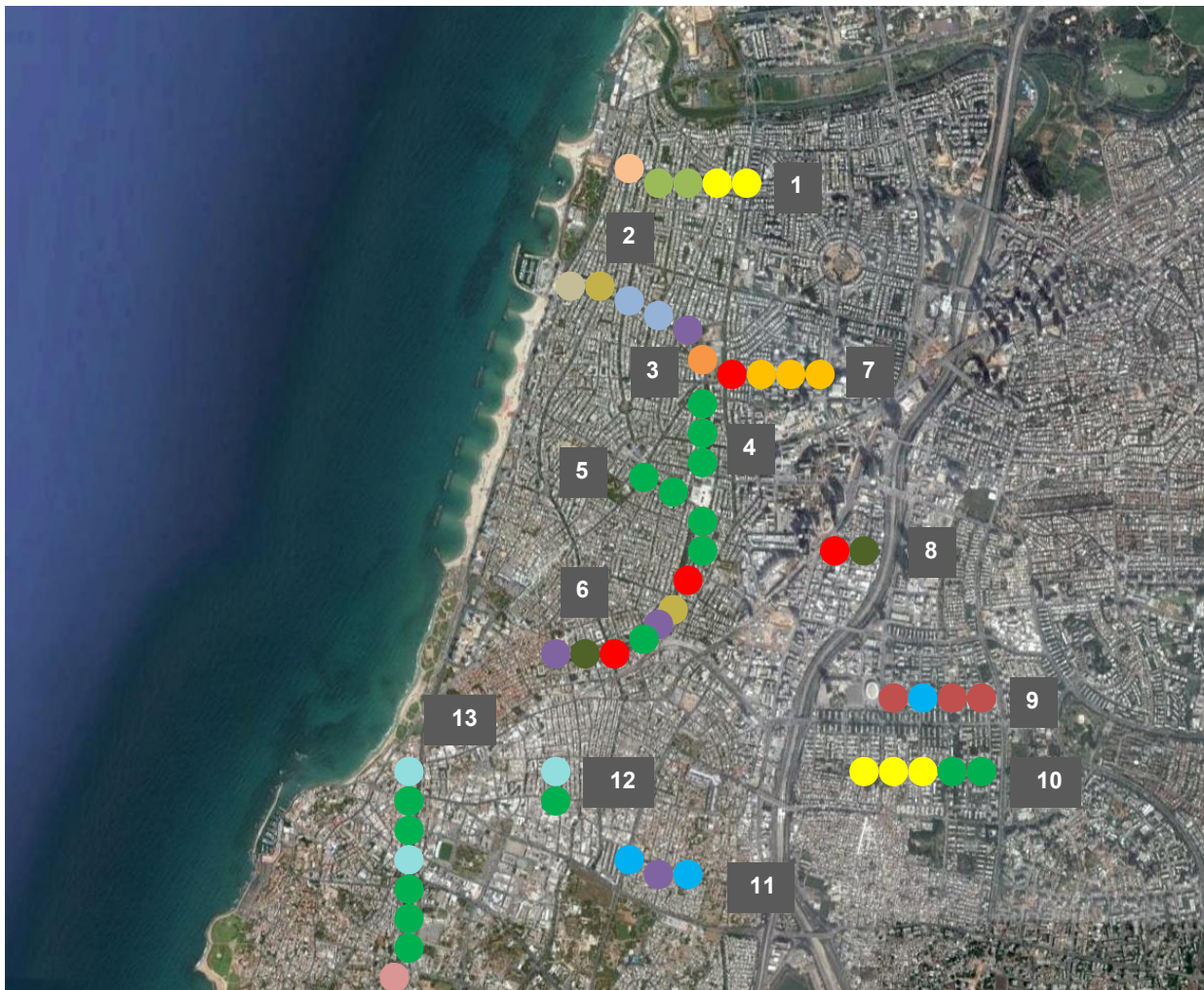


Figure 98. Tree species in Tel-Aviv boulevards

איור 98. מיני העצים בשדרות תל-אביב

להלן מיני העצים לפי השדרות:

א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח	ט	י	יא	יב	יג	יד	טו	טז	שדרה מגוונת	שדרה אחידה	השדרה	
																		העיר המרכזית	
		ג			ו								יד			○		שדרות נורדאו	1
	ב			ד			ח			יא						○		שדרות בן-גוריון	2
															טז		○	שדרות מלכי-ישראל	3
									י								○	שדרות ח"ן	4
									י								○	שדרות בן-ציון	5
	ב						ח		י	יא				טו		○		שדרות רוטשילד	6
																		"הצפון החדש"	
						ז								טו		○		שדרות דוד המלך	7
																		מזרח העיר	
	ב													טו		○		שדרות יהודית	8
											יב					○		שדרות יד-לבנים	9
									י				יד			○		שדרות החי"ל	10
																		דרום העיר	
							ח					יג				○		שדרות חכמי-ישראל	11
			ד						י							○		שדרות וושינגטון	12
																		יפו	
			ד						י							○		שדרות ירושלים	13

א = אשל הפרקים/החוף ה = זית אירופי ט = פיקוס גדול-עלים יג = פיקוס מעוקם
 ב = ברוש מצוי ו = מיש בונגה י = פיקוס השדרות יד = פיקוס קדוש
 ג = וושינגטוניה חוטית ז = מכנף נאה יא = פיקוס השקמה טו = צאלון נאה
 ד = וושינגטוניה חסונה ח = סיגלון מימוזי יב = פיקוס חלוד טז = תמר מצוי

טבלה 13. מיני העצים בשדרות תל-אביב . Table 13. Tree species in the boulevards of Tel-Aviv

פיקוס השדרות, כפי שמעיד עליו שמו, הוא העץ המזוהה ביותר עם השדרות, ועם עצי הרחובות הוותיקים בכלל, בתל-אביב ובערים נוספות בארץ. הזיהוי הבוטני שלו לא היה לגמרי ברור, ושמו המדעי הוחלף כמה פעמים: הוא נחשב בעבר ל- *Ficus nitida* (שמשמעותו פיקוס נוצץ, מבריק), התחלף אחר כך ל- *Ficus retusa* (קהה, פגום), ובהמשך ל- *Ficus retusa 'nitida'*. כיום הוא מזוהה כ- *Ficus microcarpa* (קטן-פירות). שמו העברי התחלף גם הוא כמה פעמים, עד שנתקבע השם זה המוכר. בעבר הוא נקרא בעברית "פיקוס נוצץ" ובכתבים מוקדמים גם "פיגס (פיגוס) מבריק"¹ ו"תאנה מזהירה",¹ וד"ר אפרים וחנה הראובני הציעו לו את השם העברי "שקמית".¹

העץ הגיע לכאן מתחום תפוצתו הטבעי הנרחב באסיה הדרומית והמזרחית ובצפונה של אוסטרליה, ונחשב מייד כעץ אידיאלי לארץ החמה והחשופה: תדיר-ירק, צפוף ורענן תמיד, נותן צל נפלא, עמיד בפגעים ולמחלות, לא בררן בתנאים, ומגיע בכוחות עצמו למקורות מים. פיקוס השדרות הוא גם עץ מצטיין בשיפור המיקרו-אקלים בסביבתו. הוא עולה בתחום זה – ברמת הצל (הפחתת הקרינה) שהוא מספק, בהפחתת החום, בבליעת אבק ובסיון מזהמים מן האוויר, ובהפחתת הרעש – על עצי שדרה מקובלים אחרים בארץ. פיקוס השדרות נשתל בשל כל אלה במספרים גדולים בשנות ה-30 וה-40 למאה ה-20 בכל רחבי ההתיישבות היהודית, והיה לעץ מוביל בנוף הרחובות והשדרות של אז. בשנת 1943 כבר נמנו 2751 עצים מן המין הזה בנטיעות העירוניות של תל-אביב: בשדרות, ברחובות ובגינות.² זיהו אז רק את יתרונותיו הגדולים, התעלמו ממדיו העצומים בבגרותו, ולא צפו את שאר מפגעיו: שורשים תוקפניים, פרי מלכלך ומשיכה של עטלפי-פירות. הצורך בהתמודדות עם המטרדים האלה, עשרות שנים מאוחר יותר, הביא למדיניות הפוכה של זניחת העץ והפסקה כמעט מוחלטת של השימוש בו.

עיריית תל-אביב-יפו מנסה זה שנים להתמודד עם עצי פיקוס השדרות הוותיקים הנטועים בשדרות וברחובות, על שלל הבעיות שנובעות מגודלם, ומשורת המטרדים שהם יוצרים. אחת מצורות הטיפול היא גיזום מקצועי של העצים. צורת הגידול הטבעית של עץ זה, ללא התערבות, מתבססת על ענפים גדולים רבים, היוצאים מתחתית העץ, צומחים באלכסון, ויוצרים כך נוף רחב מאד, בו העלווה הצפופה יורדת עד למטה (1) באיור 99). על מנת לאפשר מעבר של רכב ושל הולכי רגל, ועל מנת לאפשר תנועת אוויר וחדירה של אור – "פתחה" העירייה את נוף העצים – דיללה את ענפי העצים בשדרות וברחובות הראשיים, עד לקבלת נוף דמוי גביע פתוח, כשהעלווה מתרכזת במרומי העצים (2) באיור 99). בכך שמרה העירייה על גודלם המרשימים של העצים, וגם על הצללה מלאה מתחתם.

בשנים האחרונות חלה תפנית לרעה: והיא מעצבת אותם עתה כעצים צרים וגבוהים, עם עלווה צפופה העוטפת שוב את הענפים ומסתירה את מבנם (3) באיור 99). העצים מאבדים כך את מראם המפואר, וגרוע מכך, הם אינם מצלים כמקודם, וגם שאר תרומותיהם לסביבה ולעיר מוגבלות. השדרות היפות של תל-אביב מאבדות כך בהדרגה את נופם המפואר של עציהן.

1 ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 5, 1933, שנה 5 חוברת 4, 1934, שנה 6 חוברת 10, 1935, שנה 7 חוברת 3-4, 1936, שנה 13 חוברת 8-9, 1943

2 ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 3-4, 1943

לא ברור מדוע בחרו בכמה מן השדרות של תל-אביב בגישה האחת – של מין עצים אחד, ובאחרות בגישה האחרת, לפיה מיני העצים מתחלפים בקטעי השדרה השונים. הדעות בקרב מתכננים לגבי היתרונות והחסרונות של שתי הגישות – חלוקות. כמה מעדיפים, מטעמים תכנוניים-עיצוביים, את האחידות,⁶³ בעוד אחרים רואים יתרון עיצובי או אקולוגי בריבוי המינים בשדרות (ראו פרק 6.7)

מן הטבלה עולה בבירור כי פיקוס השדרות הוא המין הבולט בשדרות העיר, וכי הוא בעל הפרישה הרחבה בעיר כולה (ראו מסגרת-צד).

בנוסף לעצים, נשתלו בצידי השדרות, כבר מתחילתן, פסים של שיחים, ממינים מוכרים ומקובלים, שנועדו להגן על המטיילים בשדרות, ולהפרידם מתנועת הרכב.⁶⁴ צבי דקל זוכר הדס ואספרג מגלי בשדרות קרן-קיימת (היום: בן-גוריון), ותמר גליק זוכרת ערוגות של עופרית הכף לאורך שדרות ח"ן.⁶⁵

⁶³ דקל 2017

⁶⁴ דקל 2017

⁶⁵ גליק 2017

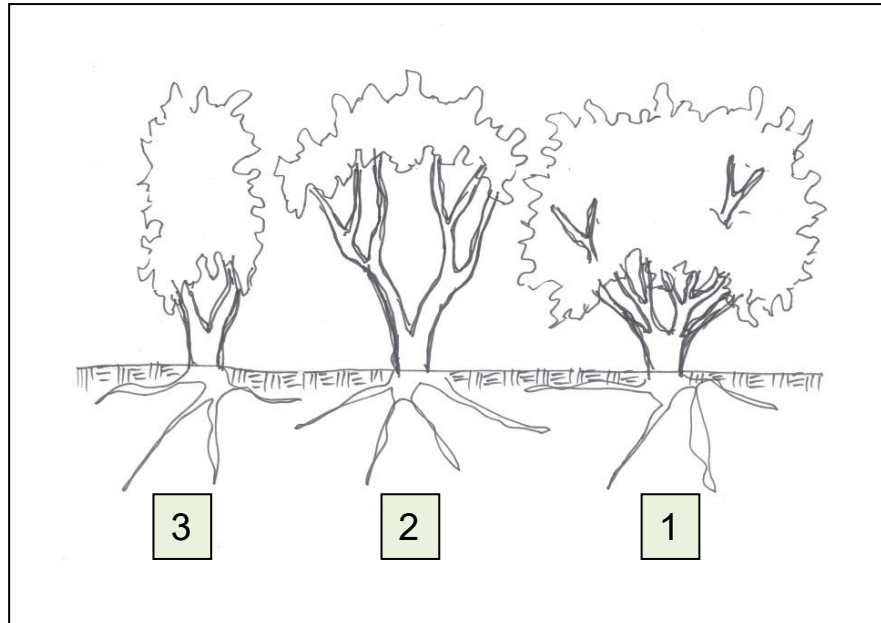


Figure 99. Pruning methods in Ficus trees איור 99. אופני גיזום של עצי פיקוס



Figure 100. Ficus microcarpa in Chen Boulevard . איור 100. עצי פיקוס השדרות בשדרות ח"ן

6.9 שקיעה והתעוררות

לאחר קום המדינה המשיכה ההשקעה בשדרות הקיימות, אך זו הלכה והצטמצמה בהדרגה עם השנים, באופן מוחלט, ובאופן יחסי. התמונה הזאת עולה גם מריכוז הנתונים מן הדוחות השנתיים שפרסם מהנדס העיר.⁶⁶

⁶⁶ דין וחשבון המהנדס העירוני 1937/8 – 1963/4

הטבלה שלהלן מציגה את ההתפתחות בשטח השדרות ובמספר העצים בהן, על פי דוחות מהנדס העיר, במהלך כמה שנים לפני קום המדינה, וב-15 השנים הראשונות שלה:

לאחר קום המדינה (כולל השטחים שסופחו לעיר – יפו והשכונות)										לפני קום המדינה (תל-אביב בלבד)			שנת תקציב
1963/ 1964	/1962 1963	1961/ 1962	1960/ 1961	1959/ 1960	1958/ 1959	1957/ 1958	1956/ 1957	1952/ 1953	1949/ 1950	1945/ 1946	1944/ 1945	1942/ 1943	
194.5	193	193	175.6	165.2	149.7	121.7	113	(-)	(+9)		58.9	43	שטח בדונם
4870	4870	4870	4556	4306	3997	3510	3260	(+200)	⁶⁸ (+370)	⁶⁷ 1610			מספר עצים

טבלה 14. ההשקעה בשדרות – לפני קום המדינה ולאחר מכן
Table 14. Investment in the boulevards prior to 1948 and afterwards

מן הטבלה עולה עשייה בתחום השדרות בעשור הראשון, כנראה בשדרות שנוספו לעיר עם סיפוח יפו והשכונות. עשייה זו הולכת ודועכת מתחילת שנות ה-60 למאה ה-20, מה שמעיד על עניין הולך ופוחת בשדרות עם השנים.

ב-1953, בעוד השדרות נחשבות ומטופחות, עלתה הצעה להקים קיוסקים, עבור נתמכי משרד הביטחון בשדרות העיר. העירייה אימצה אז את חוות דעתו של מהנדס העיר כי "...תוספת של כל מבנה בתוך השדרה מכער את השדרה ומהווה הפרעה לסביבה"⁶⁹, ודחתה את ההצעה. בהמשך רפתה ההתנגדות, כנראה, והוקמו קיוסקים ומבנים בכמה מן השדרות.

ממחצית שנות ה-60 של המאה הקודמת החלה תל-אביב לאבד את משיכתה. אוכלוסיית העיר, שהיתה עד אז בקו עליה, החלה להצטמצם. בעלי אמצעים, משפחות עט ילדים וזוגות צעירים חיפשו מגורים ו"איכות חיים" בפרברים ובערים השכנות. מרכז העיר המתיישן, העמוס בתנועת רכב (ראו פרק 8.6), החל להתרוקן מאוכלוסייתו. השדרות – כרחובות מגורים יוקרתיים – איבדו מזהרן.

השדרות הקיימות הוזנחו, אולי כחלק מהזנחה והידרדרות של הגיבון בעיר כולה. השדרות התבלו יותר משאר הגנים עקב ריבוי תנועה לאורכן, ויותר מכך – ריבוי של תנועה חוצה דרכן (מצד לצד של הרחוב) ודרך הערוגות.⁷⁰ מצע הכורכר המהודק התיישן ולא טופל. ריהוט הגן התרפט. השדות ניטעו ללא טפטוף מסודר, וייתכן כי גם ההשקיה לא הייתה סדירה יותר.⁷¹ השיחים נראו עלובים וולא מטופלים,⁷² ופרחים, שעל שתילתם הקפידו בעשורים הקודמים, לא נשתלו עוד. פה ושם נערכו פעולות חידוש. כך ב-1963 נעשו עבודות חידוש בקטעים משדרות רוטשילד ומשדרות קרן-קיימת (היום: בן-גוריון): עצים שהזדקנו הוחלפו, נעקרו משטחי אספלט והוחלפו בכורכר מהודק ובפסי ירק, וחודשו הספסלים.⁷³ ב-1980 דוללו עצי הפיקוס הצפופים בשדרות בן-ציון, מחצית מן העצים הוצאו והועתקו, והשאירו את הנותרים להתפתח למראם המפואר היום.⁷⁴

החל מסוף שנות ה-90 למאה ה-20, עברו השדרות של תל-אביב, בזו אחר זו, "שיקום עיצובי" מקיף, ביוזמת העירייה, ובתכנון של אדריכלי נוף מובילים. זה כלל אצל רובן שינוי יסודי בתכנית: משטחי הכורכר הוחלפו בשבילים יצוקים או מרוצפים, נפרדים לאופניים ולהולכי-רגל, וכן עיצוב נוף העצים, סידור של ערוגות ושל משטחי דשא והתקנה של ריהוט ותאורה. תכנון מחודש של כיכר התזמורת (היום: כיכר התרבות), ותכנון חדש צפוי של כיכר רבין – שתי תחנות ב"טבעת" השדרות הרצופה –

⁶⁷ המספר המוחלט באותה שנה

⁶⁸ התוספת באותה השנה

⁶⁹ ישיבת ועדת משנה לבנין ובנין-ערים 145 1953

⁷⁰ דקל 2017

⁷¹ דקל 2017

⁷² גליק 2017

⁷³ דובר העירייה אוקטובר 1963

⁷⁴ הרטמן 2017

משלים את התמונה. לדברי העירייה, תוצאתו של המהלך היסודי הזה, היא, בין השאר, שיפור תדמיתו של מרכז העיר.⁷⁵

הצעד הבא, והמתבקש, הוא תוספת של שדרות חדשות לעיר. כאלו טרם קמו בפועל – אך הן נמצאות כבר בתכנון. כ-70 שנים לאחר הקמת השדרה האחרונה בעיר, נמצאות כיום ב"צנרת" התכנון תוכניות לשדרות חדשות, וזאת כחלק מתופעה דומה כלל-ארצית (וגם חלק מתופעה עולמית – ראו באחרית הדבר שבסוף העבודה). במסגרת המסמך לשלד ירוק עירוני, המהווה נגזרת של תוכנית החזון העירוני מ-2005, ישנה תוכנית לחבר את השדרות רוטשילד וירושלים באמצעות פס ירוק שאופיו טרם התגבש⁷⁶ – חיבור שעשוי לחזק את שתי השדרות, ואפילו להאריך כך את "הטבעת". תוכנית גדולה בהרבה, תוכנית 3700 – רובע צפון-מערב בעבר-הירקון, בתכנונם של האדריכלים קולקר-קולקר-אפשטיין, ואדריכל הנוף ליאור לוינגר, כוללת שדרות כרעיון מוביל, כולן מוליכות אל הים, בכיוון מזרח-מערב: 3 שדרות קלאסיות עם שדרות אמצע נטועות שורות של עצים, ברוחב של 8-9 מ', ובנוסף 3 רחובות נוספים מקבילים עם מדרכות מורחבות, נטועות גם הן (איור 102).⁷⁷ לדברי לוינגר, עופר קולקר הוא שיזם את מערכת השדרות הזאת, ואלו מופיעות ומובלטות, כשדרות עצים הניצבות אל הים, כבר מתוכניתו הראשונה לרובע החדש. לוינגר תולה את התפנית החיובית ביחס לשדרות בכמה גורמים ותהליכים, ובהם השיח המקצועי המתרחב והולך – על עצים ועל הצורך בצל, על נושאים סביבתיים ועל התדמית של העיר. הוא רואה בתפנית הזאת גם תוצר של מסמכי מדיניות-תכנון מפורטים שפרסמו מחוז תל-אביב ועיריית תל-אביב. המודעות לחשיבות של השדרות עלתה, להערכתו, אצל כולם.⁷⁸



איור 101. רובע צפון-מערב בעבר הירקון. שדרות חדשות מוליכות אל הים. קולקר-קולקר-אפשטיין
Figure 101. North-West quarter in Trans-Yarkon, Tel-Aviv. New boulevards lead to the sea shore
By Kolker-Kolker-Epstein Architects

⁷⁵ עיריית תל-אביב-יפו 2002

⁷⁶ ברון 2017. לא ברור אם קטע החיבור יחזור על הדגם של שדרת עצים, כמו אלו בהן עוסק המחקר, אבל יהיו בו תנועה ופעילות.

⁷⁷ ברון 2017, דויד 2017, לוינגר 2017

⁷⁸ לוינגר 2017

6.10 סיכום

השדרות של תל-אביב היו לפני קום המדינה סיפור של הצלחה. אף שתחילתן היתה מקרית, היו, בהמשך, המרכזיות שביניהן תוצאה של מערכת מתוכננת מראש ברוח הערים של אירופה. השדרות אכן חיזקו את הדימוי האירופי המתקדם של תל-אביב בעיני עצמה ובעיני העולם, כניגוד למזרח, שעל סיפו היא הוקמה. השדרות יצרו שלד עירוני ברור לתל-אביב, קישרו מוקדים חשובים בתוכה, ותרמו לה ריאה ליניארית ירוקה,⁷⁹ החודרת אל הלב הצפוף של העיר, ומביאה לו תועלת אקלימית ואקולוגית. השדרות, קרובות ונגישות לרבים, תיעלו אליהן פעילות מגוונת, והפכו לחלק מחיי היום-יום של תושבים ומבקרים בעיר – "עורק חיים בגוף העיר".⁸⁰ בשדרות של תל-אביב ניטעו כמה מיני עצים, כשהעיקרי בהם – פיקוס השדרות – מציג שילוב סותר של ערך עצום ושל שלל מטרדים, ומציב אתגר שחייבים להתמודד איתו.

השדרות, שהיו לפני גאווה העיר ופרנסיה, התרחקו, לאחר קום המדינה, ממוקד העניין, של העירייה ושל התושבים, וחוו עשורים של שיכחה ושל הזנחה. שדרות חדשות לא קמו יותר.

בעשורים האחרונים זכו השדרות של תל-אביב להתעניינות מחודשת של הציבור, של העירייה ושל אנשי המקצוע. השדרות הקיימות חודשו, והמרכזיות שבהן חזרו לפרוח, ושדרות חדשות מתוכננות בעיר, לראשונה לאחר כ-70 שנים. על השאלה איך ולמה הופסק השימוש באלמנט עירוני כה תורם ומצליח, ולמה פסקה הקמתן של שדרות חדשות בתל-אביב למשך 70 שנים – יענו הפרקים הבאים (7-1-8).



איור 102. עצי צאלון בשדרות רוטשילד Figure 102. Flamboyant trees along Rothschild Boulevard

ראו בהמשך: נספחים 1 - 6

⁷⁹ דקל 2017

⁸⁰ דקל 2017

פרק 7 לאחר קום המדינה –

הקמתן של שדרות עירוניות בישראל נקטעת

7.1 הקדמה

"עם קום המדינה השתנו התנאים מיסודם"¹: הקמתה של מדינת ישראל ב-1948 הביאה לשורה של שינויים, הקשורים אלה באלה: הקמת המדינה סימנה תפנית חדה בניהול המרחב המתוכנן והבנוי בישראל. השלטון הבריטי, על איסוריו והגבלותיו, נעלם מן השטח. לאחר מלחמה מרה התרוקן שטח הארץ שנתר בידי ישראל מחלק גדול של אוכלוסייתו הערבית². שטחים נרחבים עמדו נטושים ופנויים, ואליהם נוספו מרחבי שממה ריקים מהתיישבות קבע. בעוד פצעי המלחמה ניכרים מכל עבר, עמדה כבר המדינה לפני אתגרים עצומים. מאות-אלפי עולים, הגיעו לכאן תוך שנים ספורות, והמדינה התגייסה לספק להם קורת-גג, פרנסה ושאר צרכים בסיסיים.

הארץ שינתה את פניה לבלי הכר. נופיה נתמלאו במחנות זמניים של אוהלים, ושל צריפים, ולאחר זמן מועט בעשרות שכונות חדשות של שיכונים, קוביות-קוביות לבנות, שמילאו את הארץ ושינו את מראהה. הבנייה הפרטית והמוסדית, של התקופה הקודמת הוחלפה בבנייה ציבורית המונית, שהשתלטה עד מהרה על הנוף.

המדינה הקימה, כבר בשנתה הראשונה, גופי תכנון וביצוע ריכוזיים, כדי להתמודד עם האתגרים הגדולים. לאלה, ולעומדים בראשם, נפתחה הזדמנות לממש את השקפותיהם התכנוניות: הסתייגות מן הערים הגדולות, ותל-אביב בראשן, ושאפה לפזר את האוכלוסיה היהודית על פני כל הארץ. הדרך להשגת המטרה השאפתנית היתה הקמתן של ערים חדשות בכל רחבי הארץ, תוך הסתמכות על גישות ותורות מודרניות.

תבנית העיצוב העירוני, שהתפתחה בארץ בעשורים שקדמו לכך, הוחלפה בתבנית שונה לחלוטין. בנייני הדירות שבהן נבנו על שטח משותף, ללא חלוקה ברורה למגרשי בניה, והיו אמורים "לצוף" בתוך משטחים רצופים של ירק, בדומה לשכונות השיכונים בשאר העולם. הערים החדשות, והשכונות החדשות בהן הוקמו בניינים אלה, נבנו על-פי המתכונות של "יחידות שכונות": הן היו מוקפות בטבעות של כבישים, והיו אמורות להיות מרושתת בפסי-ירק לתנועה רגלית, אך לא היו בהן רחובות של ממש, ולא נמתחו בהן שדרות עירוניות.

הפרק שראשיתו בתחום הרקע, מתאר את שורת השינויים, עובר לשלב המחקר ועונה על שאלת המחקר המרכזית, המתייחסת למעגל הארצי:

למה פסקה הקמתן של שדרות עירוניות בישראל לאחר קום המדינה?

¹ שרון 1951 עמ' 10

² זה המונח על פי הספר: קדמן נ., בצידי הדרך ובשולי התודעה: דחיקת הכפרים הערביים שהתרוקנו ב-1948 מהשיח הישראלי 2008

7.2 מהפכה שלטונית – מהפכה קרקעית – מהפכה דמוגרפית

השינוי הראשון היה שלטוני. עם ההכרזה על הקמת המדינה, עברו סמכויות השלטון הבריטי ליד מדינת ישראל. כל ענייני היישוב היהודי, שטופלו עד אז בידי המוסדות הציוניים, עברו גם הם מעתה לטיפול הממשלה. החל תהליך שבו נדחקו המוסדות הקודמים מפני מוסדות השלטון החדש, ואיבדו גם סמכות וגם אחריות שהיו בידם עד כה.³ כך גם תחום התכנון, הבנייה וההתיישבות, שהיה עד כה בידי המוסדות הציוניים. אלה הניחו שהמעבר יהיה חלק, ושתהיה המשכיות בפעילות, אך לא כך היה. לממשלה החדשה היה חשוב להפגין "ממלכתיות", ולפתוח דף חדש. היו לכך גם סיבות פוליטיות-מפלגתיות. המוסדות הציוניים היו מזוהים עם הזרם המרכזי של הציונות, בעוד את הממשלות הראשונות הובילו מפלגות הזרם הסוציאליסטי, ולאילו היה חשוב ליישם את מצען הריכוזי-רדיקלי ולהטביע את חותמן, ומייד.⁴ שר העבודה והבינוי ממפ"ם, פעל להעברה מיידית של התכנון הפיסי מן המוסדות הציוניים לממשלה. אגף התכנון הוקם בתוך משרדו כבר בסוף 1948, עוד בטרם נסתיימה המלחמה. במוסדות הציוניים קיוו, שהממשלה לפחות תקלוט לתוכה את גופי התכנון הקיימים, ואף העלו הצעה להעמיד בראש אגף התכנון את ריכרד קאופמן, הלא-פוליטי והבלתי מעורב, שעמד קודם בראש צוות התכנון של ההנהלה הציונית. הצעה זו נדחתה על הסף, ועל פניו מונה אריה שרון, שהיה מקורב יותר לחוגי השלטון החדש,⁵ וזה הביא איתו מחשבה תכנונית שונה בתכלית (ראו להלן).

השינוי השני היה קרקעי. כעשור לפני מלחמת העצמאות הטילה ממשלת המנדט הבריטי, במסגרת "הספר הלבן" – הוא דו"ח הוועדה המלכותית ("ועדת פיל"),⁶ שורה של הגבלות על היישוב היהודי. במסגרתן של ההגבלות נאסר על יהודים לרכוש קרקעות ולהתיישב בחלקים גדולים של הארץ. ההגבלות האלו כינסו את היישוב היהודי הגדל והדינמי לתוך סד מצומצם של מישור החוף המרכזי והעמקים, ומנעו ממנו התרחבות אל שאר חלקי המולדת. עם קום המדינה, ועם הניצחון במלחמה, הוסרו המגבלות באחת: הארץ כולה, על קרקעותיה, עמדה לרשות המנצחים. במהלך המלחמה השתלטה ישראל על שטחים שחרגו ממה שהוקצה לה על פי תוכנית החלוקה של האו"ם. מרבית השטחים שעברו לידיה בקרבות, התרוקנו מתושביהם הערבים. מאות כפרים עמדו נטושים, ושכונות בערים נותרו ריקות. אלה הציבו שני אימונים מיידיים על המדינה הצעירה: האחד, שתבוא דרישה בינלאומית לחזור לגבולות החלוקה, ולוותר כך על האזורים הנוספים שנכבשו, והשני שייצור לחץ להחזרת הפליטים הערביים לכפריהם ולבתיהם בערים. לממשלת ישראל לא היתה כל כוונה להחזיר את הגלגל לאחור, והיא נקטה בצעדים לחסימת האפשרויות האלו. כך החל מהלך מתגלגל של ניכוס הקרקעות הנטושות לידי הלאום ולידי המדינה. אורן יפתחאל ואלכסנדר קדר מתארים כך את תהליך ההשתלטות על האדמות הערביות לאחר קום המדינה: החרמה בידי הצבא, העברה לידי קק"ל או לידי מקרקעי ישראל, מסירתן לרשות יישובים קיימים וחדשים, ולבסוף - ניכוסן באמצעות תקנות וחוקים – לבעלות המדינה.⁷ משהושלם התהליך היה מעמד הקרקעות בארץ שונה בתכלית ממעמדן הקודם: אם בתקופת המנדט הבריטי, שקידש את הבעלות הפרטית על הקרקע, וראה בקרקע משאב כלכלי נסחר,⁸ היו מרבית הקרקעות בארץ-ישראל בבעלות פרטית, הרי שעתה היה חלקן העיקרי בבעלות ציבורית ובשליטת המדינה. הדרך להשתמש במשאב הקרקע הענק על-פי יעדי הממשלה המוצהרים – נפתחה.

השינוי השלישי היה דמוגרפי. בסוף תקופת המנדט הבריטי עמדו יחסי הגודל של האוכלוסיה הערבית מול זו היהודית על 2/3 מול 1/3: 1,200,000 ערבים מול 600,000 יהודים. בתום מלחמת העצמאות, ולאחר נטישה המונית של הערבים, התחלפה התמונה: בשטחים שנותרו בידי מדינת ישראל היה רוב ברור של 600,000 יהודים מול מיעוט של כ-100,000 ערבים. אלא שהאוכלוסיה היהודית היתה מדולדלת ופגועה, וגודלה לא הבטיח את השמירה על הישגי המלחמה, ואת קיומה של המדינה לאורך

³ שביד 1988, מסלובסקי 2016

⁴ שביד 1988, מסלובסקי 2016

⁵ מסלובסקי 2016

⁶ על עדות ראש עיריית תל-אביב בפני "ועדת פיל" – ראו פרק 7.5

⁷ יפתחאל, קידר – תיאוריה וביקורת 16 2000

⁸ מסלובסקי 2016

ימים. שטחים גדולים עמדו ריקים ופרוצים. לכך נמצא פיתרון בדמות גל העליה הגדול שהגיע לארץ. בן-גוריון קשר מיידית בין שטחי הקרקע הפנויים לעולים: "ברשותנו שני דברים חשובים: מליון וחצי יהודים – ואדמת המדינה".⁹ העולים הכפילו תוך שנים ספורות את האוכלוסיה היהודית של הארץ. יתרה מזאת: האוכלוסיה שהגיעה, מילאה את החלל הריק, והחליפה את האוכלוסיה שנטשה.¹⁰ אלא שרק חלק מן העולים תפסו פיסית את מקומם של העוזבים בכפריהם ובבתיהם הנטושים. לשאר נדרשו פתרונות אחרים ומיידיים. הממשלה החדשה קיבלה על עצמה, לראשונה, מחויבות למתן קורת-גג¹¹ להמוני עולים חסרי-כל. בדומה למדינות אחרות, לאחר מלחמת העולם ה-2, הקימה הממשלה ב-1949 את אגף השיכון, הכינה תוכנית ממלכתית לשיכון ויצאה למבצע של בניה המונית מהירה וזולה.¹² עבור מרבית העולים נבנו כך כפרים חדשים ושכונות וערים חדשות, שנפרשו על פני כל הארץ, וששינו, תוך שנים ספורות, את פניה.

השינוי הדמוגרפי הביא לצורך המידי בבניה המונית, השינוי הקרקעי איפשר בנייה כזאת על הקרקעות הנרחבות שהתפנו, והשינוי השילטוני הקים את המנגנון שתכנן וניהל את הבניה בהתאם להשקפת עולמם של העומדים בראשו.

7.3 אגף התכנון ואריה שרון

אגף התכנון הוקם כגוף התכנון המרכזי והריכוזי של המדינה החדשה, והוכפף תחילה למשרד העבודה והבינוי. השר במשרד זה, מרדכי בנטוב, מינה את האדריכל אריה שרון לעמוד בראשו, כנראה לפי המלצה של יועצו של השר לנושא התכנון,¹³ שהכיר את שרון מעבודתו מול המחלקה הטכנית של הקיבוצים, ועם הקיבוצים עצמם, במהלך העשור ומחצית-העשור שלפני קום המדינה. לאופן מינויו של שרון, ולמניע לכך ישנה חשיבות: שרון, שהיתה לו בהמשך השפעה מכרעת על אופי התכנון ועל דמותה הפיסית של המדינה, לא היה הבחירה הטבעית והצפויה לתפקיד (ראו להלן). מינויו היה בראשיתו על רקע של קירבה פוליטית והיכרות אישית.

לשרון יצא שם של אדריכל מוכשר ובעל דעה. בוגר בית-הספר הגבוה "באוהאוס" בדסאו, וחניכו של הנס מאייר (Hans Meyer), הוא בחר לחזור ולתכנן בארץ, על פני הצעות עבודה על פרויקטים נחשבים בגרמניה ובברית-המועצות. חסיד מושבע של המודרניזם, הוא הקים בארץ את "חוג האדריכלים", במטרה לקדם תכנון מודרני ופונקציונלי בארץ-ישראל בכלל, ובתל-אביב בפרט. הוא יישם את גישתו המודרנית במקבצים הידועים של "מעונות עובדים" בתל-אביב ובתוכניות של כמה קיבוצים, בהם עין-השופט.

לשרון לא היה, עם זאת, ניסיון בתכנון עירוני או אזורי, ודאי שלא בקנה-מידה כזה. שרון עצמו היה בטוח שתפקיד חשוב ואחראי כזה ראוי להינתן לאחד ממהנדסי הערים המנוסים, בהם יעקב בן-סירה (שיפמן),¹⁴ או לאחד מן המתכננים הראשיים של המחלקה להתיישבות. זה לא מנע ממנו לקבל על עצמו את התפקיד, לאחר שהובטחה לו יד חופשית בבחירת צוות המתכננים שיעבדו תחתיו באגף החדש.¹⁵ עשרות המתכננים שהביא לאגף כללו שורה מכובדת של אדריכלים ידועים ובעלי מוניטין. ריכרד קאופמן לא הוזמן, עם זאת, להשתתף בצוות המתכננים של האגף,¹⁶ וכמוהו לא הוזמן גם

⁹ בן גוריון 1949 אצל מסלובסקי 2016 עמ' 95

¹⁰ שביד 1988, יבלונקה 1998, צור 1998

¹¹ שדר 2009

¹² זסלבסקי 1954, מסלובסקי 2016

¹³ מסלובסקי 2016

¹⁴ מאייר 2017

¹⁵ מסלובסקי 2016

¹⁶ יבין 2015

אלכסנדר קליין, אף הוא דמות בולטת בתחום התכנון העירוני. שרון היה דמות דומיננטית, והתוכניות הרבות שייצאו מן האגף, אף שהוכנו בידי מתכנים רבים ושונים, אינן חתומות על ידו. המתכנן היחיד שחתם בשמו על תוכניות שהכין במסגרת האגף, היה האדריכל יצחק פרלשטיין, המתכנן של מחוז תל-אביב, של העיר אשדוד, ושל שכונות בבת-ים (ראו בפרק 9) ובתל-אביב¹⁷. טביעת האצבע התכנונית של שרון ניכרת בכל תוכניות האגף והן נראות כחזרה אחידה על אותה מתכונת.

שרון הזדהה עם האידיאולוגיה של מפלגות הפועלים בממשלה החדשה, והיה נחוש לתקן את ה"קלקולים" הפיסיים והחברתיים שיצרה כאן הכלכלה הקפיטליסטית בתקופת המנדט הבריטי. שרון האמין ביכולתו של תכנון נכון ליצור חברה, ובצורך ליצירתה של חברה אחידה כזאת: "...קייבוץ גלויות מגוון זה יוכל להתגבש וללבוש צורה אחידה רק על רקע תנאים פיסיים חברתיים וכלכליים נוחים ומעודדים. ... יש לדאוג... ליצירת מסגרת תכנונית... שתרזרז את תהליך איחוד חלקי היישוב המגוונים – הישן והחדש – לחטיבה אחידה ויוצרת".¹⁸ שרון פעל להשלטת הערכים של שוויון ושל שיתוף, וכן של המודרניות, ולהנחתם במרחב הבנוי. לראשונה הופעלה בארץ, באמצעות אגף התכנון מדיניות ארצית כוללת. לעומת המערכת הקודמת, הבריטית, שאיפשרה חופש תכנוני וגיוון, השליט אגף התכנון בראשותו של שרון, ברוח "הממלכתיות", מדיניות תכנון ופיתוח אחידה על פני הארץ כולה. אגף התכנון היה יוזם באופיו, ולא זו בלבד שהוביל תפנית באופי התכנון העירוני, בערים חדשות ובתוכניות חדשות, אלא פעל בעניין זה לביטולן של תוכניות קיימות מן התקופה הקודמת.

התוצר הבולט ביותר של אגף התכנון בשנותיה הראשונות של המדינה, היתה קובץ התוכניות מ-1951, שהתפרסם תחת השם "תכנון פיסית בישראל", בו פרש שרון, לצד הצגת תפישותיו החברתיות והמקצועיות, שורה מרשימה של תוכניות בכל קנה-מידה: תוכניות ארציות, תוכניות אזרחיות, תוכניות עירוניות, תוכניות שכונתיות, ותוכניות בינוי לדוגמה. התוכניות הארציות כיסו כבר אז כל תחום מתארי: יעדי אוכלוסיה, תחבורה, תעשייה, חקלאות, שטחים פתוחים, נופש ובילוי. התוכניות בקנה-המידה העירוני והמקומי הציגו ערים חדשות ושכונות חדשות, דומות בתכנון, בכל הארץ (ראו להלן בפרק 7.7). התוכניות בכל קני המידה, שנערכו תוך שנים ספורות, היוו מדריך ומכוון לתכנון הארץ למשך העשורים הבאים.¹⁹

אגף התכנון עבד במתכונת זאת שנים מעטות בלבד. הוא הופרד מאגף השיכון, ועבר מספר פעמים, למורת רוחו של שרון, ממשרד ממשלתי אחד למשנהו. אף שגישתו התכנונית, ותוכניותיו עצמן התקבלו ברצון על-ידי הממשלה, ואף שתוכניותיו יושמו באופן מרשים – חש שרון כי המערכת הממשלתית והפקידותית מכשילה אותו ואת האגף. ב-1953, החליט שרון, ואיתו רבים מן האדריכלים שעבדו תחתיו, לעזוב את אגף התכנון, והוא חזר לעסוק בפרקטיקה פרטית.²⁰ החותם שהשאירו בנוף הארץ שנות עבודתו הספורות באגף התכנון – נותר למשך עשורים, והוא ניכר היטב, לטוב ולרע, עד עצם היום הזה.

7.4 הסתייגות מן העיר הגדולה

אגף התכנון נתן לאריה שרון הזדמנות לבטא ולממש את האידיאולוגיה החברתית והתכנונית שלו. שרון ביטא יחס עוין כלפי ערים גדולות וכלפי צורת בנייתן והתרחבותן: "...בניויות ברציפות מונוטונית

¹⁷ שרון א. 1951, מסלובסקי 2016

¹⁸ שרון א. 1951 עמ' 5

¹⁹ שרון א. 1951

²⁰ מסלובסקי 2016

של בתים, רחובות ושכונות דיור, המתמשכות ללא קץ ועושות את חיי תושביהן לזרא"²¹. הוא לא היה היחיד שהחזיק בדעות כאלה, וליחסו זה היה בסיס מוקדם ועמוק.

התנועה הציונית בכללה העדיפה התיישבות כפרית וחקלאית, וראתה בה את הבסיס העיקרי להתפתחות הלאומית והמדינית,²² ואת הדרך הראויה להשבת העם היהודי לארצו ולאדמתו. תיאודור הרצל, תיאר, אמנם, בחזונו, בנייתן של ערים מודרניות לתפארת,²³ אבל הציונות המעשית שינתה את הכיוון. המוסדות הציוניים העדיפו התיישבות שיתופית מתוכננת על קרקע הלאום – המושב והקיבוץ היו המודל הציוני הראוי. תפישה זו לא עלתה בקנה אחד עם ההתיישבות העירונית, המבוססת על יוזמה חופשית ועל בעלות פרטית על קרקע.²⁴ ההתנגדות שלה לעיר היתה, על כן, בעיקרה אידיאולוגית.

לגישה האנטי-עירונית הזאת היו תקדימים בעולם. רעיון "עיר הגנים" של אבנעזר הווארד התבסס על ערים קטנות, בעלות גודל סופי וללא יכולת להתרחב. סיר פטריק ג'דס כלל בין רעיונותיו תפישה אזוטרית של קהילות מוגדרות היוצרות מערכת. הערים המערביות הגדולות, הקפיטליסטיות במהותן, נתפשו כמחוללות של חוסר שוויון ושל פערים חברתיים.²⁵ בברית-המועצות התפתחה אידיאולוגיה חברתית המעדיפה ישובים קטנים, המבוססים על עקרונות סוציאליסטיים, על פני ערים גדולות, המייצגות חשיבה קפיטליסטית.²⁶ על רקע אלה ניתן לראות גם את עמדתו הנחרצת והמנומקת-חברתית של בן-גוריון נגד ערים גדולות ובעד ישובים קטנים וערים קטנות: "אנשים יכולים להיות טובים או רעים. תלוי למה הם נחשפים, מה הדוגמה שמציבים בפניהם. משום כך אני נגד ערים גדולות. ערים גדולות לא טובות לאנשים. טוב לחיות ביישובים קטנים. אנחנו לא צריכים ערים בגודל של יותר מ-10,000 עד 30,000 נפש".²⁷

בארץ-ישראל התפתחה תוך זמן קצר רק עיר אחת הזכאית לתואר עיר גדולה, ושהיתה ראויה, על כן, להפניית ההתנגדות הזאת כלפיה – תל-אביב. זאת הפכה למקור משיכה עיקרי עבור יושבי הארץ, ועבור עולים שאך זה הגיעו. סביבה, כיאה למטרופולין, החלו להיבנות שכונות-בת, והיא היתה צפויה כך לגדול ולהתרחב עוד יותר. היחס כלפיה היה אמביוולנטי: מצד אחד היא היתה מקור מוצדק לגאווה. מן הצד השני ייצגה ההצלחה הזאת של תל-אביב, השואבת אליה את מיטב הכוחות – תחרות לא הוגנת למודל ההתיישבותי הרצוי, ואיום להשאירו מדולדל. לצד ההתנגדות האידיאולוגית התפתחה, אם כן, גם התנגדות מעשית, פונקציונלית, לעיר הגדולה. על כך אמר בן-גוריון: "כולם רוצים לגור בתל-אביב, תל-אביב, תל-אביב. במקומה אפשר להקים 100 ישובים בנגב".²⁸

בארץ-ישראל של תקופת המנדט התפתח, מערך גיאוגרפי בלתי מאוזן של היישוב היהודי. המגבלות שהטיל "הספר הלבן", שאסר קניית קרקעות והקמת יישובים בידי יהודים בחלקים ניכרים מן הארץ, בעשור האחרון לשלטון הבריטי, החריף את התופעה. היהודים "נכלאו" במישור החוף המרכזי, ו-3 הערים הגדולות גדלו עוד יותר ביחס לשאר היישובים: "גורם מעודד לריכוזים עירוניים מופרזים בארצנו שימשו התנאים הפוליטיים המחניקים שנוצרו על ידי מדיניות ממשלת המנדט. מופת למדיניות זו היה הספר הלבן ב-1939, שאיפשר התיישבות יהודית בחלק זעום של הארץ, ועודד את הפיתוח הספקולטיבי והצפוף בשטחים קטנים מסביב לערים הגדולות".²⁹ (איור 103). כך הגיב שרון, בעניין זה עצמו, לתוכניתו של אלכסנדר קליין, לעיר-שרשרת בין חיפה לעכו, שהוכנה בתקופת המנדט: "אין

²¹ שרון א. 1951 עמ' 8

²² זסלבסקי 1954

²³ הרצל 2002 עמ' 191

²⁴ עזריהו 2005

²⁵ מסלובסקי 2016

²⁶ עמית-כהן, גולדשלגר, שושני 2016

²⁷ בן-גוריון אצל מוזר, פרלוב 2016

²⁸ בן-גוריון אצל מוזר, פרלוב 2016

²⁹ שרון א. 1951 עמ' 6

אפשרות לבנות עיר בריאה באורך של 30 ק"מ בין עתלית ועכו, רק בהתחשב בפרצלציות הענקיות שהוכנו למטרה ספקולטיבית על-ידי חברות שונות בזמן המנדט".³⁰

עם קום המדינה התחדד הצורך לאזן את הפרישה הגיאוגרפית של היישוב, והאיום מצד תל-אביב, שהמשיכה למשוך אליה, עוד ביתר שאת, המוני עולים – הלך והתחדד. במקביל איבדה תל-אביב, עם קום המדינה, הרבה ממעמדה הפוליטי. בתקופת השלטון הבריטי השיגה תל-אביב מעמד כמעט עצמאי כלפי השלטונות. היא מימנה בעצמה את השירותים שנתנה, כולל כאלה שהיו באחריות הממשלה. הכוחות שהתרכזו בה איפשרו לה לקיים מעין "עיר מדינה", ולהתנהל כמעט ללא התערבותו של השלטון. עם קום המדינה השתנה המצב מכמה בחינות. ראשית – העיר נשלטה בידי הכוחות האזרחיים, הקפיטליסטיים, מול ממשלה שהובלה בידי מפלגות הפועלים. שנית – קם שלטון ריכוזי שלא איפשר יותר את מעמדה העצמאי המיוחד, ויותר מכך: השלטון החדש נשא מראש גישה אידיאולוגית אנטי-עירונית, ולמעשה אנטי-תל-אביבית. להטיה האנטי-עירונית שאיפנה את השיח "החלוצי-חקלאי" של התנועה הציונית, התגייסו כעת מנגנוני המדינה, ופעלו למימוש האידיאולוגיה הזאת.³¹



Figure 103. Poster: Urban parceling as an enemy 1950 כרזה: הפרצלציה העירונית כאויב 1950

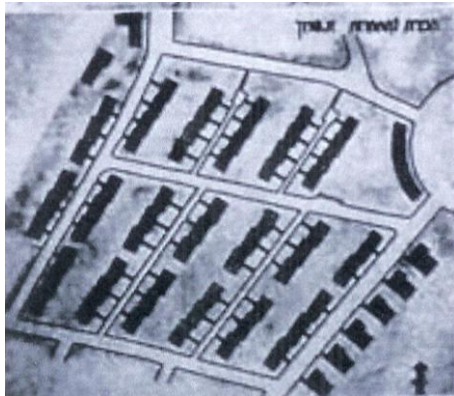
מי שייצג יותר מכולם את הגישה האנטי תל-אביבית הזאת, והיה גם בעל היכולת להגשים אותה, היה אגף התכנון,³² עם אריה שרון בראשו. שרון, העביר ביקורת על אופן בנייתה של תל-אביב, כבר עת

³⁰ שרון א. 1950 אצל מסלובסקי 2016

³¹ מרום 2009

³² מרום 2009

חזר אליה לאחר לימודיו, ועת הקים את "חוג האדריכלים", בין השאר, כדי לתקן אותה ברוח המודרניות: "...נקבעה אמנם תל-אביב... בתור עיר גנים, ובתור שכזו תוכננה (תוכנית גדס). אלא בעקבות התפתחות מהירה, סרסרות מחרידה, ויוקר הקרקע שגרם ניצול מופרז בגובה וברוחב... פשטה העיר את צורת עיר הגנים והפכה גושי בניינים בלתי מאורגנים... כך בוטלו, על-ידי צמצום וניצול, היתרונות של עיר גנים, מבלי לתת את היתרונות של תיכון שכונות דירתיות לפי שיטה אחרת".³³ הוא הקים בתוכה את המקבצים של "מעונות עובדים", שהשתלבו בה היטב, אך הציגו חלופה ברורה לצורת הבנייה השנואה עליו, זו הנחלקת למגרשים-מגרשים פרטיים. העדפתו לבנייה שיכונית משותפת התבטאה בהצעת התכנון שהגיש כבר ב-1935 לקטע בתל-אביב, סמוך לכיכר דיזנגוף. לקטע זה הוגשו הצעות אלטרנטיביות של כמה מתכננים מובילים, וניתן היה להבחין לפיהן בגישות השונות שלהם. בלט במיוחד בהצעות אלו הבדל הגישה היסודי בין שני מתכננים: קאופמן ושרון.³⁴ (איורים 104 105).



איור 104. קאופמן: רחובות עירוניים וחלוקה למגרשים. איור 105. שרון: שיכונים, שטח משותף ושבילים.
Figure 105. Sharon: Housing, shared space, paths. Figure 104. Kuffmann: Urban streets, parceling

לאחר קום המדינה ניסה שרון למתן את גידולה של תל-אביב, ואף ניצל לשם כך את ביקורו של סיר פטריק אברקרומבי (Sir Patrick Abercrombie) ב-1949: הוא לקח אותו לדבר על ליבו של ראש העיר אז, ישראל רוקח, שיבטל תוכניות פיתוח מרכזיות שיזמה אז העירייה.³⁵ אגף התכנון פעל בהמשך להפחתת ריכוז האוכלוסיה בתל-אביב ובסביבתה, באמצעות תוכניתו להקמתם של ישובים חדשים ושל ערים חדשות. באלו האחרונות יישמו באגף "עירוניות חדשה", המתאימה ל"אדם הנאור".³⁶ הערים החדשות תוכננו כבר בתבנית לא-עירונית במכוון, ובאופן השונה בכל מתל-אביב. לשדרות, שהיו חלק בלתי נפרד מתל-אביב ומן הדימוי שלה, לא היה מקום בערים של אגף התכנון.

7.5 פיזור אוכלוסיה

הדרך להימנע מן הריכוזים העירוניים ה"בלתי בריאים" היתה באמצעות פיזור האוכלוסיה על פני כל הארץ. רעיונות כאלה עלו עוד לפני קום המדינה. האדריכלים יוסף טישלר ואליעזר ברוצקוס, הטיפו לכך, כל אחד בנפרד. טישלר התבסס על רעיון "עיר הגנים" וקרא, כבר ב-1919 להתיישבות

³³ שרון א. 1937 אצל מסלובסקי 2016

³⁴ הבניין במזרח הקרוב 1935 אצל מסלובסקי 2016

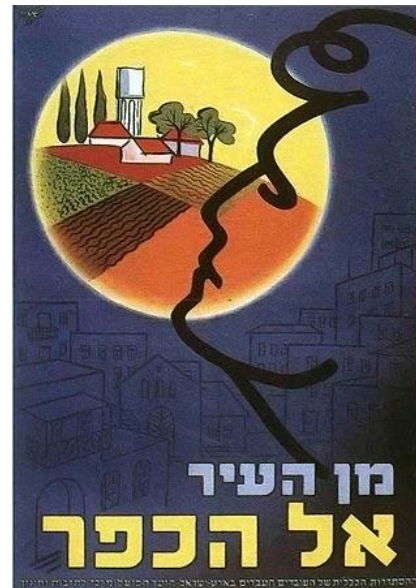
³⁵ Sharon 1976

³⁶ מסלובסקי 2016

במחוזות-מחוזות של כפרים חקלאיים סביב ערי גנים כאלו, וברוצקוס קרא ב-1938 להקמתו של מוסד תכנון מרכזי, שיביא לפיזור רצוי של האוכלוסיה.³⁷

עם קום המדינה נעשתה בעיית הפרישה הגיאוגרפית הבלתי-מאוזנת של האוכלוסיה היהודית לקריטית. מול ההצטופפות באזורים העירוניים הוותיקים ניצבו בכל חלקי הארץ, ובמיוחד בפריפריה, שטחים גדולים שנתרוקנו מאוכלוסייתם המקורית.

אגף התכנון, ואריה שרון בראשו, ראה בהצטופפות האוכלוסיה בערים הגדולות סכנה חברתית, כלכלית, בריאותית וביטחונית,³⁸ והציב עם הקמתו את הגבלת גידולן של הערים האלו, ואת הצורך בפיזור האוכלוסיה, בחלוקה "רציונלית ובריאה"³⁹ – כיעד מרכזי של תכנון המדינה הצעירה. כמוהו עשה גם אגף השיכון:⁴⁰ כבר ב-1948 הדגיש שרון כי "מטרתנו הראשונה היא להגביל ככל האפשר את התפתחות הערים הגדולות ולהגדיל את צפיפות האוכלוסיה בגליל ובנגב".⁴¹ הרעיון שנולד בחוגי המתכננים, עוד קודם להקמת המדינה, אומץ בידי הממשלה הראשונה כמדיניות רשמית, ונכלל כבר בקווי היסוד שלה ב-1949: "איכוס מהיר ומאוזן של שטחי המדינה דלי האוכלוסין ומניעת ריכוז מופרז בכרכים".⁴² ראשי המדינה הצביעו על גבולות המדינה הריקים, ועל הצורך בפיזור האוכלוסיה כעניין ביטחוני. בן-גוריון קבע כי "המונינו צפופים בעיר ללא צורך, ולא בלי סכנה לביטחון המדינה. יש להוציא אלפים ורבות מן העיר אל הכפר" (איור 106). ועוד הכריז כי "רק התיישבות חקלאית צפופה לאורך הגבולות – שלשלת של משקים בצפון הארץ, על חוף הים, לאורך הירדן, בערבות הנגב – תשמש תריס נאמן ביותר לביטחון הארץ מפני התקפות-חוץ".⁴³ לדברי דוד זסלבסקי, ראש אגף השיכון, היתה להתיישבות החקלאית החדשה, יותר מלשיכונים העירוניים, התרומה הבולטת ביותר לקידום התוכנית לפיזור האוכלוסיה בשנותיה הראשונות של המדינה.⁴⁴



איור 106. כרזה: *מן העיר אל הכפר* האחים שמיר 1955
Figure 106. Poster: "From Town to village" Shamir Brothers 1955

הצבת היעד של פיזור האוכלוסיה בראש המדיניות של הממשלה, ובלב התוכניות של אגף התכנון, הביאו לתכנון יוזם ברמה הארצית, שנועד לפרוש בכל רחבי הארץ מדרג של ישובים חקלאיים ועירוניים, קטנים ובינוניים, אשר יקלטו את "עודפי" האוכלוסיה של הערים. התוכניות האלו הפכו כך

³⁷ מסלובסקי 2016

³⁸ מרום 2009

³⁹ שרון א. 1951 עמ' 5

⁴⁰ זסלבסקי 1954

⁴¹ שרון ס. – תיאוריה וביקורת 29 2006

⁴² מרום 2009, לרמן 2013 אצל זנדברג 2017

⁴³ בן-גוריון 1954, בן גוריון 1948, בהתאמה, אצל מסלובסקי 2016

⁴⁴ זסלבסקי 1954

את ישראל של שנות ה-50 למאה ה-20 ל"מכונת התיישבות" המממשת את פרישת האוכלוסיה ומעודדת מעבר מתיישבים אל הכפר.⁴⁵ (איורים 106 107). ההתיישבות הכפרית נתנה רק תשובה חלקית לצורך למלא את המרחב הריק, והיה צורך גם בהתיישבות עירונית: "בתוך תוכניות האיכלוס של המדינה הושם דגש על הצורך לכסות את כל שטחי המדינה בערי שדה גדולות וקטנות".⁴⁶ נעשה מאמץ של כל הגופים לכוון את העולים אל אזורי הפיתוח החדשים בפריפריה (איורים 108 109).

אלא שלא הכל התנהל על-פי התוכניות. שני גורמים שיבשו את המהלך הרצוי של בניית הערים החדשות והפניית זרם העולים אליהן. הגורם הראשון לשיבוש היה הצורך המידי לקבוע עובדות, ולתפוס את הקרקעות הנטושות. כך הוקמו מעברות ושכונות בקדימות ראשונה בערים ערביות נטושות,⁴⁷ וללא התאמה לתוכניות אגף התכנון. הגורם השני היה קצב העלייה. קצב התכנון וקצב וקצב הבנייה לא הדביקו את קצב הגעת העולים. אגף השיכון, שהתמנה לספק להם קורת-גג, נאלץ למצוא פתרונות ביניים, ולהקים שיכונים לתושבי המעברות, גם במקומות שלא נועדו לכך על פי תוכניות פיזור האוכלוסיה. וכך: "...רבבות של עולים שוכנו ארעית במעברות ובפרברים בקרבת ערים קיימות, ללא כל התאמה לצרכי פיתוח, לאינטרסים הכלכליים, ההתיישבותיים והביטחוניים של המדינה, ואף בניגוד לטובת העולים עצמם", וזאת למורת רוחו של אריה שרון: "ישובים ושכונות-קבע, שנבנו בחיפזון, יהוו כתמים חברתיים וכלכליים בנופה של הארץ".⁴⁸ עם זאת היה אגף השיכון מחוייב למדיניות, ועמל להפנות יותר ויותר בניה לאזורי הפריפריה.⁴⁹



איורים 107. 108. 109. כרזות: לפיזור האוכלוסיה (ימין) ולהפניית העולים לפריפריה (אמצע ושמאל)
 Figures 109. 108. 107. Posters: Population diffusion (right) and directing immigrants to periphery

המדינה והמוסדות הציבוריים יצאו במסע הסברה לציבור לקידום ההתיישבות בפריפריה ולעידוד המעבר אל הכפר, שכלל גם הנפקה של בולים וכרזות מיוחדים לנושא.⁵⁰ אגף התכנון עצמו נרתם לקידום נושא פיזור האוכלוסיה. בתערוכה שיזם בשנת 1950, להצגת פרוייקט התכנון הלאומי, ולהצגת פעולותיו שלו – פרש שורה של כרזות, כמה מהן בוטות במסרים הגרפיים והמילוליים שלהן,

⁴⁵ מרום 2009, אפשטיין-פלוש, פינהולץ 2016

⁴⁶ זסלבסקי 1954 עמ' 66

⁴⁷ שרון ס. – תיאוריה וביקורת 29 2006

⁴⁸ זסלבסקי 1954 עמ' 16, שרון א. 1951 עמ' 5 בהתאמה

⁴⁹ זסלבסקי 1954 עמ' 16

⁵⁰ לבני 1969, השירות הבולאי 1978, דונר 1999

השוללות את העיר הגדולה, המבליטות את "הפרצלציה הספקולטיבית" בערים הגדולות כאויב, המסבירות את הפניית העולים לפריפריה והמעודדות התיישבות כללית "בריאה" במרחבי הארץ⁵¹ (איורים 103 107 109).

המאמץ הגדול להפנות את התיישבות מן המרכז ומן הערים הקיימות אל אזורי השוליים הניב, תוך שנים מספר, עשרות ערים ושכונות חדשות, כולן במתכונת תכנונית דומה. באף אחת מאלו לא הוקמו שדרות עירוניות.

7.6 השפעות מן החוץ

אריה שרון וצוותו לא פעלו בחלל ריק. הם הסתמכו בתכנונם על הנעשה בעולם בתחום זה של תכנון עירוני ובנייה, ושאפו השראה ממתכננים דגולים וממורי דרך. שרון שאף לפתח את הארץ על פי ערכים של חברה מערבית מתוקנת, ולאורם של הרעיונות התכנוניים המובילים והעדכניים.⁵² דווקא בשל היקפו של המבצע – תכנונה של הארץ כולה, וגם בשל היעדרו של ניסיון של תכנון בסדר גודל כזה – נשענו באגף התכנון על תקדימים מוכרים, ששמש הלך לפניהם. תוכנית שרון להקמת שרשרת של ערים חדשות על פני הארץ, התבססה בעיקרה, ושרון מעיד על כך בעצמו,⁵³ על תוכנית הערים החדשות של סיר פטריק אברקרוםבי, ועל רעיון "יחידות השכנות" של קלרנס פרי (Clarence Perry). בסדרת התוכניות של שרון, בקני המידה השונים, ניתן לזהות גם מרכיבים מ"ערי הגנים" של ברי פרקר (Barry Parker), ומ"פרברי הגנים" שתכננו קלרנס סטיין והנרי רייט (Clarence Stein, Henry Wright), משכונות השיכון הציבורי הגרמני מתקופת ויימאר ואפילו מהצעות הבינוי המהפכניות של לה-קורבוזיה (Le Corbusier) (על המתכננים ועל הרעיונות שלהם – ראו בפרק 4.5 ו-4.6).

מאברקרוםבי נטל שרון, את המסגרת של ערים חדשות, בינוניות בגודלן, ושונות במבנן מן הערים המסורתיות, ערים שיהוו ערי-מחוז לישובים הכפריים שסביבן, ושיקלטו את "עודפי האוכלוסיה" מן הערים הגדולות הקיימות. גודלן של הערים החדשות שהוא מציע, התבסס אף הוא על הגודל שנחשב באנגליה בכלל, ובתוכניתו של אברקרוםבי בפרט, כאופטימלי וכ"בריא".⁵⁴

מן התוכניות שהציע לה-קורבוזיה אימץ שרון את האיזור (zoning) המוחלט, את הבנייה השוויונית החזרתית, ובעיקר את הקרקע המשותפת, העומדת ללא חלוקה לרשות הכלל, וההופכת לפארק מתמשך, אם כי נמנע מן הגיאומטריה הנוקשה שלהן. שוויון וחזרתיות, יחד עם קהילות נפרדות, העומדות בזכות עצמן ומאורגנות סביב מבני הציבור שלהן, נוסח "יחידות השכנות", היו העקרונות של השיכון הגרמני שהתאימו לו, ושבאו לביטוי כבר בתוכניותיו ל"מעונות עובדים", ובעיקר בתוכניותיו לקיבוצים.⁵⁵

את הדגש העיקרי בתיאור הערים החדשות שם שרון על "השיטה החדשה" של סידורן ואירגון – כ"יחידות השכנות" המובדלות זו מזו, והמספקות את צרכיהן – על-פי הדגם שהציע קלרנס פרי. פסי-הירק הפנימיים, להולכי הרגל, המשותפים הן ל"יחידות השכנות" והן ל"פרברי הגנים", מצאו את דרכם אל "יחידות השכנות" שתכנן האגף. בכל "יחידות שכנות" כזאת תוכננו צירי תנועה ראשיים היקפיים ומעוטי חיבורים. כן עוצבה בתוכן מערכת נטולת היררכיה של כבישים מעוקלים, הדומה גם למערכות הכבישים הפנימיים של "ערי הגנים" ושל "פרברי הגנים" של הצמד סטיין ורייט ושל אחרים, שמטרתה היתה מתן "אווירה כפרית" ליישובים (איור 110).

⁵¹ Sharon 1976 עמ' 82-85

⁵² מסלובסקי 2016

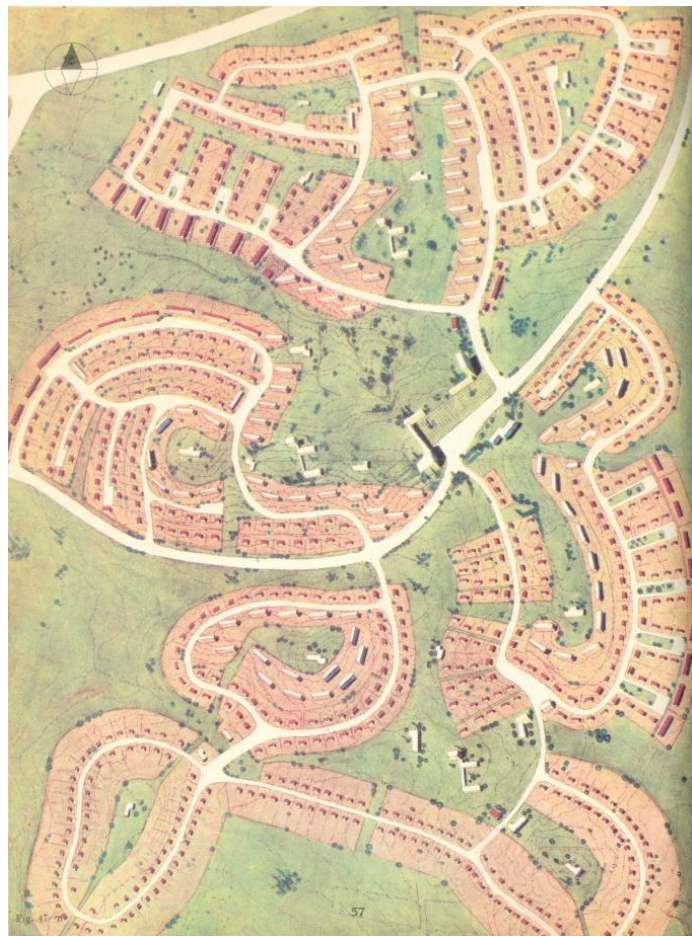
⁵³ Sharon 1976

⁵⁴ שרון א. 1951

⁵⁵ מסלובסקי 2016



איור 110. המודל: "עיר הגנים" וולווין. כבישים מעוקלים באווירה "כפרית" ו"רומנטית"
 Figure 110. A model: Welwyn Garden City. Curved ways with country "romantic" sense



איור 111. תוכנית מגדל-גד (אשקלון) של אגף התכנון. "יחידות שכנות" ו"עיר הגנים" כמודל.
 Figure 111. Migdal-Gad (Ashkelon) by Planning Dpt. Neighborhood Unit & Garden City as model.

אף שיש בשכונות ובערים שתוכננו אלמנטים צורניים, וגם רעיוניים, של "עיר הגנים", ולפחות של "פרברי הגנים" שהתפתחו ממנה, אין בדבריהם של שרון, ושל מרבית האחרים, כל התייחסות אליהם. שרון איננו מזכיר את צירופי המילים האלה כלל בספרו. נראה שההיקשרות של המונח הזה עם הבנייה האופיינית לתקופת המנדט, זו לה התנגד, הביאה להתעלמות הזאת.⁵⁶

שרון אימץ, בהצהרה, את כוונתו של אברקרוםבי לגיוון בטיפוסי הבניינים בשכונות.⁵⁷ הבנייה בשכונות הישראליות היתה, עם זאת, חזרתית ואחידה בעיקרה. החד-משפחתיים והקוטג'ים הטוריים, מ"ערי הגנים" האנגליות ומ"פרברי הגנים" האמריקניים, הוחלפו בגירסה הישראלית בדגמי בנייה אחרים, שחלקם מזכירים יותר את צורות הבניה של השיכון הציבורי בגרמניה (ויתכן שגם את אלו שהיו נהוגות בברית-המועצות. ראו להלן) (איור 111).

"יחידות השכונות" האלו, פרי תכנונם של אריה שרון ושל אגף התכנון, מהוות, אם כן, מעין הכלאה מקומית של סדרת הרעיונות והתקדימים עליהם התבססו. המשותף לכל המודלים התכנוניים האלה, וכן ל"יחידות השכונות" בערים החדשות של שרון, הוא **התנערות מכוונת מן המבנה המרקמי של הערים המסורתיות, ביטול תפקידו, המרחבי והחברתי, של הרחוב כמרחב הציבורי העיקרי, והיעדרן של שדרות עירוניות כחלק מכך.**

האדריכל שמואל יבין, שעבד במחלקת השיכון בשרונה, ושהיתה לו היכרות מבפנים עם מחלקת התכנון, העיד על השפעה חיצונית נוספת ומפתיעה. בקטלוג לתערוכה "באוהאוס בבירוביג'אן" שאצר ב-2008, הוא סיפר על התכנון של המחוז האוטונומי היהודי בברית-המועצות, 80 שנה קודם לכן, שהופקד בידי האדריכל הנס מאייר, שהיה מנהלו השני של בית-הספר הגבוה "באוהאוס". מאייר, סוציאליסט ומודרניסט, ביקש לממש בבירוביג'אן את רעיונותיו החדשניים. הניסוי שם כשל, אך אלמנטים מתוכו הגיעו לתוכניותיו של אריה שרון, חניכו של מאייר. יבין טען כי ניתן לזהות קווי דמיון בין התוכניות, בבירוביג'אן ובישראל, וכי שתיהן מסמנות "מהפך תכנוני ואדריכלי", ו"רוח חדשה, פתוחה לרעיונות מודרניים ויצירתיים".⁵⁸

שרון לא הסתפק בהיכרות מרחוק עם הרעיונות מן העולם. בהבינו את גודל השעה ואת גודל המשימה, ואולי כדי להתמודד עם הביקורת על כי הוא וצוותו אינם מנוסים דיים, הוא הזמין לכאן, לייעוץ ולקבלת גושפנקא מקצועית, כמה מן המתכננים האלה, ועוד נוספים. אברקרוםבי עצמו הגיע לכאן ב-1949, בהזמנתו של שרון, בחן את התוכניות וחיבר עליהן דו"ח: "כדי לקדם את הרעיונות שלנו לתכנון, הזמנו את סיר פטריק אברקרוםבי, אביו של תכנון הערים העכשווי, ללמוד ולבקר את התקדמותנו". שרון היה שבע רצון מן התוצאה. הביקור השיג את מטרתו: "אברקרוםבי שיבח בחום את גישתנו, וציין את הדמיון של מדיניות התכנון שלנו לזו של 'Greater London Plan'⁵⁹ האדריכל ומתכנן הערים אנטול סולוב, שצבר ניסיון תכנוני באמריקה הדרומית, מונה בהמשך על-ידי הממשלה לסייע לאגף התכנון.⁶⁰ אלברט מאייר (Albert Mayer) מצוות התכנון של צ'נדיגר בהודו, הוזמן גם הוא לכאן יחד עם קלרנס סטיין וגם הם הוציאו דו"ח משלהם על התוכניות.⁶¹ האדריכל אבי מאייר, ממשיכו במשרד של יצחק פרלשטיין, טוען כי לאחר התחבטות בין האסכולה התכנונית הבריטית (של "ערי הגנים" ונגזרותיהן. י.ד.), שמייצגה כאן היה אברקרוםבי, לבין זו האמריקנית, אותה ייצגו מאייר וסטיין, בחר שרון לבסוף בזו האמריקנית.⁶²

כך, בגיבוי בינלאומי מרשים, יצאו שרון ואגף התכנון לדרכם – תכנון ערים חדשות ושכונות חדשות בישראל.

⁵⁶ מסלובסקי 2016

⁵⁷ שרון א. 1951 עמ' 8

⁵⁸ זנדברג 2017

⁵⁹ Sharon 1976 עמ' 79

⁶⁰ מאייר 2017, מסלובסקי 2016

⁶¹ מאייר חזר לכאן ב-1952, ושוב ב-1956, וסייע ליצחק פרלשטיין בתכנון של אשדוד. מאייר 2017

⁶² מאייר 2017

7.7 ערים חדשות ויחידות-שכנות

שנות המדינה הראשונות זימנו מפגש נסיבות יחיד במינו, והזדמנות של "פעם בחיים" עבור המתכננים להשתתף בתכנון של מדינה בהתהוותה, ולמשש כך בקנה מידה גדול את חזונם ואת השקפות העולם שלהם. האדריכל אריה שרון עט על האתגר. אגף התכנון בראשותו, תכנן לאחר קום המדינה כמה עשרות ערים חדשות, ואגף השיכון, בראשותו של דוד זסלבסקי, עסק בהקמתן (אזורים 112 ו-113). ההגדרה "ערים חדשות" היתה רחבה: "ראוי לציין שבהגדרה של ערים חדשות, מתכוונים אנו אף לערים קיימות... שגרעין אוכלוסייתן זעיר ואינו מסוגל להתפתחות ממשית ללא תוכנית פיתוח יסודית ועזרה ממשלתית מקיפה".⁶³ התכנון "קבע צורך ב-35 ישובים בעלי אופי עירוני, כולל 26 ערי שדה שיש להקימן מחדש". והביצוע היה מייד: ב-1953 – "מ-26 ישובים אלה 8 נמצאים בשלב של בנייה, 14 בשלב של תכנון ו-4 שטרם אותרו".⁶⁴



איורים 112. 113. ערים חדשות: חלסה (קריית-שמונה) (ימין) והרטוב (בית-שמש) (שמאל)
 Figures 113. 112. New Towns: Halsa (Kiryat-Shmona) (right) and Hartuv (Beit-Shemesh) (left)

אל אלו הצטרפו עשרות שכונות חדשות, ואף חלקי עיר שלמים חדשים, שנוספו לצד ערים קיימות, בהן 3 הערים הגדולות. חלקים חדשים אלה, נבנו בנפרד מן הרצף הבנוי הקיים, ולפעמים במרחק משמעותי ממנו, כדי להבליט כי נוצרת כאן יצירה חדשה, שדבר אין לה עם הערים הקיימות ה"מקולקלות", שניבנו "בשיטה שמרנית של בניו צפוף ומתמשך", ושהתוכנית שלהן "אינן הולמות את תפקידיהן וגידולן".⁶⁵ כך תוכננו עפולה-עילית וגבעת המורה מחוץ לעיר הקיימת והרחק ממנה, ובקווים שאין להם דבר איתה. כך תוכננו גבעת-אולגה במנותק מחדרה, הדר-יוסף מחוץ לתל-אביב הקיימת, שכונת עמישב לצד לפתח-תקווה, ושיכונן המזרח כאבר נפרד של ראשון-לציון (איורים 114 – 116). לבניית השכונות החדשות הרחק מן העיר הקיימת צורפו הסברים: השכונות החדשות של עפולה תוכננו על הגבעה, שאקלימה נוח יותר, חדרה הקיימת יושבת על שטח חקלאי יקר שחבל לבזבזו לבנייה, השכונות החדשות של מגדל-גד (כיום – אשקלון) תוכננו על טבעת גבעות סביב העיר הקיימת, וכך נותרו סביבה רצועות לשימוש חקלאי.⁶⁶ הבידול הפיסי בשכונות המופרדות, הוביל "להגברת הסגרגציה האתנית, והחברתית-כלכלית".⁶⁷

⁶³ שרון א. 1951 עמ' 8

⁶⁴ זסלבסקי 1954 עמ' 66

⁶⁵ שרון א. 1951 עמ' 10

⁶⁶ שרון א. 1951

⁶⁷ ג'ייקובס ג'. 2008

העיר הקיימת



איור 114. "יחידות-שכנות" חדשות בצפת
Figure 114. New neighborhood units in Saged

גבעת אולגה



העיר הקיימת

איור 115. "יחידות-שכנות" חדשות במרחק מחדרה.
Figure 115. New neighborhood units detached from Hadera

מיקום השכונות החדשות במרחק ובמנותק מן הערים הקיימות ביטא חוסר הערכה אל המערך העירוני הקיים. חלקי העיר הקיימים היו שם כנתון שיש לחיות איתו, אך לא להמשיך אותו. גם ממרכיבי הערים הקיימות התעלמו בתכנון השכונות החדשות, ובדרך כלל נמנעו מלהמשיך אל תוכן רחובות או שדרות קיימים. כך נפסקות שדרות הגעתון של נהריה במפגש עם הכביש הארצי, ואינן ממשיכות מזרחה אל שכונות השיכונים החדשות. כך גם בוטלה שדרה מתוכננת מן התוכנית המקורית של עפולה, בדרך המקשרת עם חלקי העיר החדשים המרוחקים (ראו איור 81 בפרק 5.9).

הערים החדשות והשכונות החדשות, נבנו כולן בתבנית אחידה וחוזרת, ללא הבדל בין אזור לאזור ובין מקום למקום, על פי "השיטה החדשה" שאימץ שרון בדבקות, בהשראת סיר פטריק אברקרומבי - חלוקה ל"יחידות שכנות" (ראו בפרק 4.6). בהתאם לתוכניתו של שרון, הוקמו בכל רחבי הארץ בעשור הראשון, שכונות דמויות בועות אמורפיות, נפרדות זו מזו, ונטולות כל סממנים אורבניים. בתוכניות הכלליות היפות לערים, הן סומנו ככתמים "אמביים", צבועים בבזל-כתמתם, צפים בתוך מרחבים ירוקים (איורים 112 – 116). לכל אחת מן ה"יחידות" נקבע מרכז קטן משלה, ובערים החדשות הן סודרו סביב יחידה המהווה את המרכז. כך בערים החדשות לחלוטין חלסה והרטוב (כיום קרית-שמונה ובית-שמש), וכך גם בהרחבות לצפת, לעפולה, לחדרה, לירושלים (שגם סביבה תוכננה

"יחידות-שכנות טבעיות ועצמאיות"⁶⁸ איור 124 להלן) ולבאר-שבע.⁶⁹ אלכסנדר קליין, הפגוע מביטול תוכניתו לצפוננו של מפרץ חיפה, והחלפתה בתוכנית שונה של אגף השיכון, העביר ביקורת על הקווים הגיאומטריים האלה "של צורה אליפטית בלתי קבועה", שאמורים להתאים לשטח גבעי, אך אין להם מקום בשטחים מישוריים.⁷⁰

על התוכניות של הערים החדשות ושל אלו המורחבות הוחל איזור (zoning). לא היה בהן מקום לעירוב שימושים, ולכל אחד מן השימושים – מגורים, מסחר ומוסדות, תעשייה – הוקצו יחידות משלו, המופרדות מן השאר. הערים איבדו את הלכידות שלהן ופורקו כך ליחידות-יחידות.

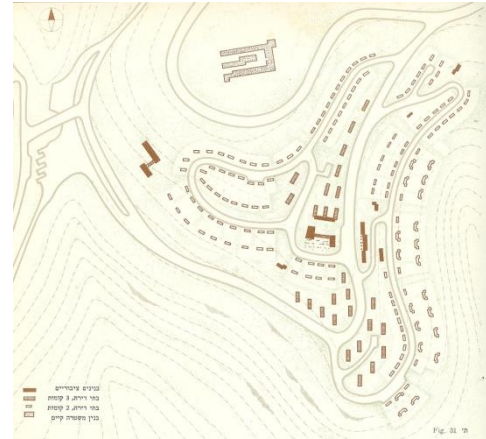
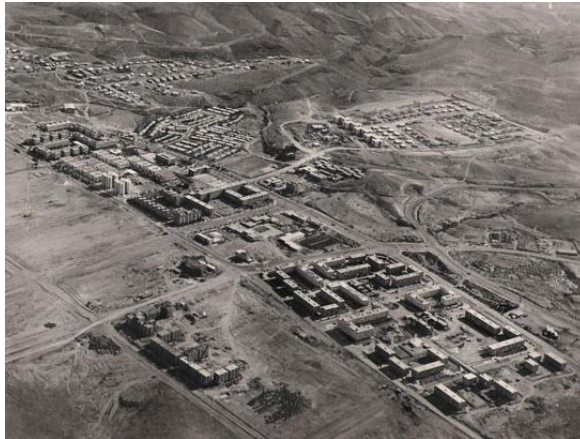


איור 116. באר-שבע. העיר הקיימת כאחת מ"יחידות השכנות"
Figure 116. Beersheba. Existing town as one of neighborhood units

⁶⁸ שרון א. 1951 עמ' 66

⁶⁹ שרון א. 1951 עמ' 37, 54, 38, 40-41, 50, 67, 58 בהתאמה

⁷⁰ קליין 1950 אצל מסלובסקי 2016



איור 117. 50': רחובות מתעקלים. צפת איור 118. 60': שיכוני רכבת אורתוגונוליים. ערד
 Figure 117. 50': Curved ways. Safed Figure 118. 60': Housing projects in orthogonal setting. Arad

בתוך השכונות נבנו בנייני-שיכון מכמה דגמים, שחזרו ללא גיוון בכל רחבי הארץ, וליוו את הכבישים המתעקלים. פה ושם הוצבו בנייני השיכון באלכסון כלפי הכבישים, ולעיתים אף בהעמדה חופשית ללא קשר לקווי הכבישים (איור 117). בנייני השיכון סודרו בשטחים משותפים ללא גדרות, שאין בהם הפרדה בין הציבורי לפרטי. דגמי השיכונים האלה ואופן סידורם אינם פרשנות מנותקת של אגף השיכון על התוכניות של אגף התכנון. הדגמים האלה ממש, באופני ההעמדה והסידור האלה, מופיעים בכל התוכניות שמופיע בהם בינוי, בספרו של שרון: צפת יחידת שכנות א', עפולה-עילית, מגדל-גד, באר-שבע יחידת שכנות ג'.⁷¹ רק לקראת סוף שנות ה-50, ובעשורים הבאים הצליחו להשתחרר מדגם הכבישים ה"כפרי", ומן הסידור ה"רומנטי" החופשי הזה של השיכונים לצידם, ועברו לשיכוני רכבת גדולים, בהעמדה אורתוגונואלית בעיקרה בצורת ח', היוצרת חצרות-חצרות (איור 118) – על פי דגמי השיכונים מן העולם שהוצגו בכנסים של CIAM (ראו פרק 3.6). קוביות-קוביות לבנות, ממש כמו בתוכניות שהציג שרון, מילאו את נופי הארץ, בשנותיה הראשונות של המדינה (איורים 119 – 121). רחל קלוש ויוברט לוי-יון מתארים את מבצע הקמת השיכונים על האדמות הנטושות כמהלך מודע ומכוון של מחיקת ה"ערביות" שלהן⁷² לטובת זהות יהודית חדשה: "בתהליך זה (של מחיקת העבר הערבי. י.ד.) שימש השיכון הציבורי כמכשיר רב עוצמה. באמצעות כוחו הסדרתי, הוא השתלט על המרחב במהירות, כבש את הנוף וסימן אותו בקוביותיו הלבנות".⁷³

White cube houses "conquered" the landscape:

קוביות לבנות השתלטו על הנוף:



איור 120. עכו
 Figure 120. Acre



איור 119. קרית-יובל
 Figure 119. Kiryat-Yovel

⁷¹ שרון א. 1951 עמ' 39, 43, 56, 60 בהתאמה
⁷² זה מהלך מודרניסטי מובהק של מחיקת העבר. ראו פרק 4.7
⁷³ קלוש, לוי-יון – תיאוריה וביקורת 16 2000



Figure 121. Bat-Yam

איור 121. בת-ים

בנייני השיכונים, שהיו בתחילתם משאת נפש של דיירי המחנות והמעברות, זכו בהמשך לביקורת נוקבת. הטענות על החדגוניות המשמימה, על הצורניות הדלה, המייצרת ניכור, על הדירות הקטנות והלא מותאמות לחיי העולים, והבלתי גמישות לשינוי⁷⁴ – טענות הדומות לאלו שהשמיעה ג'יין ג'ייקובס (ראו בפרק 4.6) – העיבו על המפעל האדיר, והדביקו לשיכונים, ואיתם לשכונות בהן רוכזו, תווית שלילית.⁷⁵ ביקורת הופנתה מאוחר יותר גם לתכנון שכונות השיכונים ו"יחידות השכונת": התכנון "היעיל והמדויק", כדבריו של שרון עצמו, התגלה כבלתי-יעיל וכבזבזני בקרקע ובתשתיות.⁷⁶ השכונות היו בלתי עירוניות, ואפילו אנטי-עירוניות, במובהק, והתקשו להתחבר לחלקי עיר אחרים. יתרה מזאת: "בעוד שבמרכזים האורבניים הקיימים התמודדו האדריכלים עם הגדרות עירוניות... בפריפריה נתפשה העיר כמרחב קיבוצי, המבוסס על אחדות ושותפות ציבורית".⁷⁷ שרון יישם, למעשה, בשכונות החדשות, את מודל הקיבוץ, כלפיו חש קרבה רבה: הבתים הלבנים הארוכים, הצפים בתוך משטחים ירוקים רצופים, נטולי גבולות וגדרות, המוליכים אל בניין ציבורי מרכזי (חדר האוכל...), המופיעים במבט-העל לדוגמה של יחידת שכונת א' בבאר-שבע,⁷⁸ נראים כגירסה מורחבת של הקיבוץ (איור 122). לא בכל מקום התממש החזון הזה. בחלק מן השכונות התמלאו אמנם הרווחים בין הבניינים בגינות ירוקות משותפות, אך באחרות נותרו במקומן מרחבים שוממים. דיירי הבתים הקטנים יותר, הדו-משפחתיים והארבע-משפחתיים, לא נענו כלל לחזון השוויוני הקיבוצי, חילקו ביניהם את החצרות וגידרו אותן.

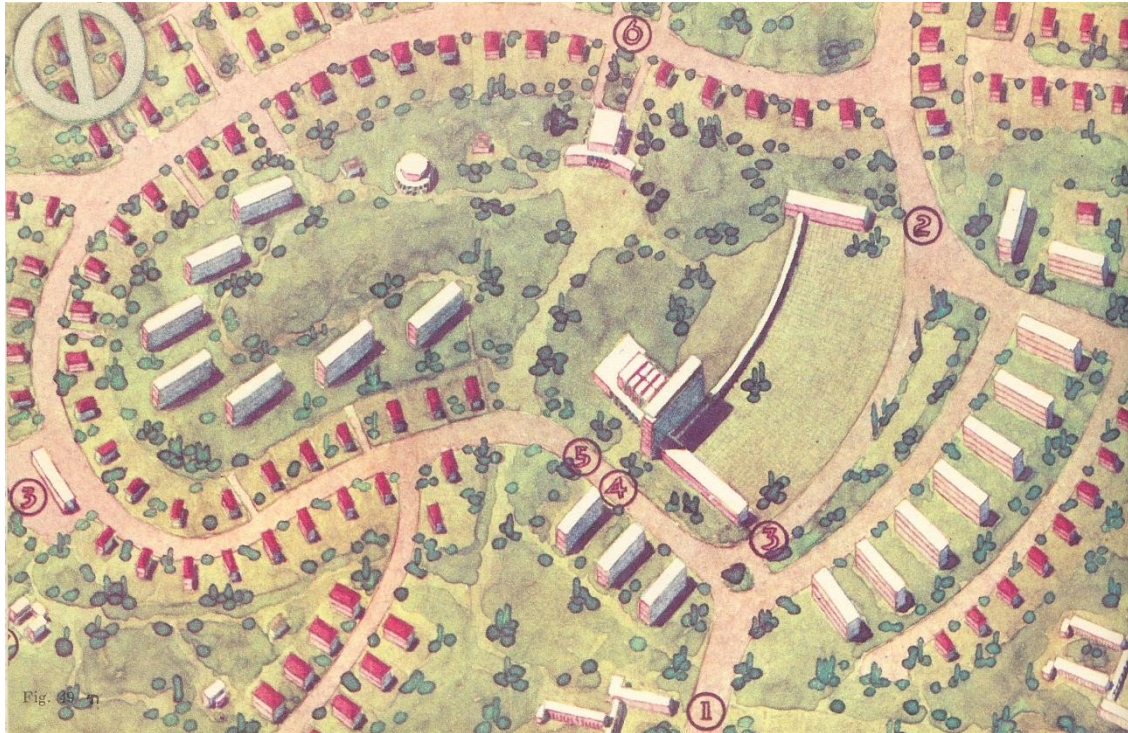
⁷⁴ קלוש, לויין – תיאוריה וביקורת 16, 2000, שדר 2009

⁷⁵ שנער 2013

⁷⁶ מסלובסקי 2016

⁷⁷ קלוש, לויין – תיאוריה וביקורת 16, 2000

⁷⁸ שרון א. 1951 עמ' 59



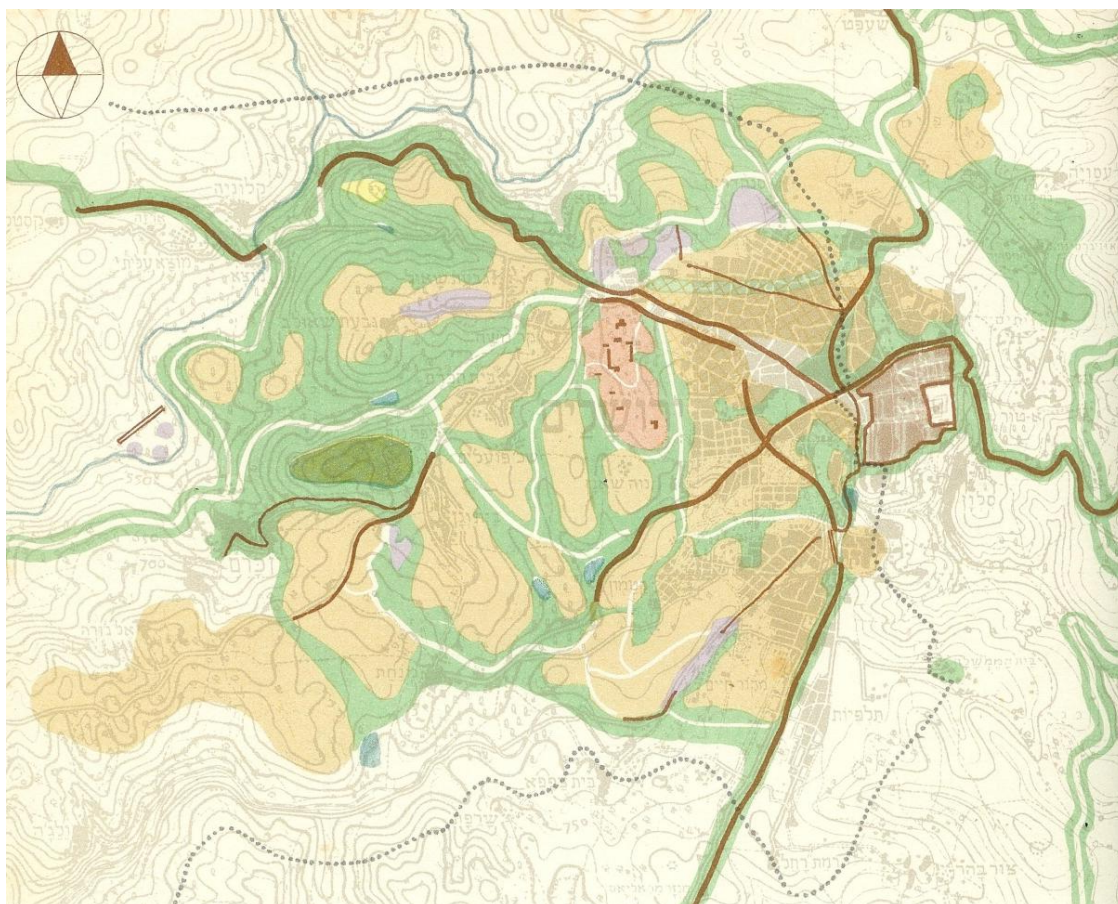
איור 122. יחידת שכנות א באר שבע. "כמו בקיבוץ"
 Figure 122. Neighborhood Unit A Beersheba. "Like in a Kibbutz"

7.8 פסי-ירק וחגורות-ירק

הערים והשכונות החדשות היוו יצירה חדשה. לא היו בהן סממנים הדומים במשהו לאופי הבניה של הערים המסורתיות, בעולם ובארץ. לא היו בהן שימושים מעורבים, לא נבנו בהן בניינים המגדירים כדופן את הרחובות, לא הותקנו בהן רחובות של ממש או כיכרות. לא תוכננה ולא הוקמה באף אחת מהן ולו שדרה עירונית אחת. הערים והשכונות מלאו, לעומת זאת, פסים ירוקים, והיו מוקפות כולן בחגורות ירוקות.

מתכננים נחשבים מן הארץ נחשפו לרעיון "יחידות השכנות", על חגורות-הירק שלהם, ועל פסי-הירק שבהם עוד קודם לתוכניות אגף התכנון. יעקב בן-סירה (שיפמן), שהרבה בסיוורים מקצועיים, ושהיה ער למתרחש בתחום התכנון העירוני בעולם, תיאר ב-1948, עת שימש עדיין "המהנדס העירוני" של תל-אביב, את תוכניתו של ברי פרקר (Barry Parker), המתכנן של "ערי הגנים" לצ'וורת' ו-וולווין, "בתמיכתו של המומחה הנודע לבניין-ערים, הפרופסור אברקרומבי", לרובע חדש – וויטנשוואו – של העיר מנצ'סטר. "את שטח הקרקע הזה סובבות חגורות חקלאיות... באופן כזה הובטחה לתמיד גישה לשדות הירק, ונמנעה התפשטות הבניה על חשבון האחו... נוסף להן נשמרו במידת האפשר בכל מקום, בתוך השטח הבנוי – היערות, השיחים, הגנים והשדרות." הדרכים הראשיות גם הן בתוך רצועות של ירק: "דרכים אלו נבנות לפי השיטה האמריקאית של כבישי-שדרה (הכוונה ל-parkways י.ד.): ... משני הצדדים, הושארו העצים והירק, ובין הירק נמצאות המדרכות להולכי הרגל. אפילו הכבישים המשמשים לתנועה מהירה של כלי-רכב שומרים, לפי שיטה זו, על צורתה הנאה של דרך כפרית, ובאותו זמן מוסתרים משאון התנועה והמולתה הבתים שלאורך הכבישים האלה".⁷⁹

⁷⁹ בן-סירה – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 10-12 1948



איור 123. "יחידות שכנות" וחגורות-ירק בתוכנית אגף התכנון לירושלים
 Figure 123. Neighborhood units and Greenbelts in Planning Department plan for Jerusalem

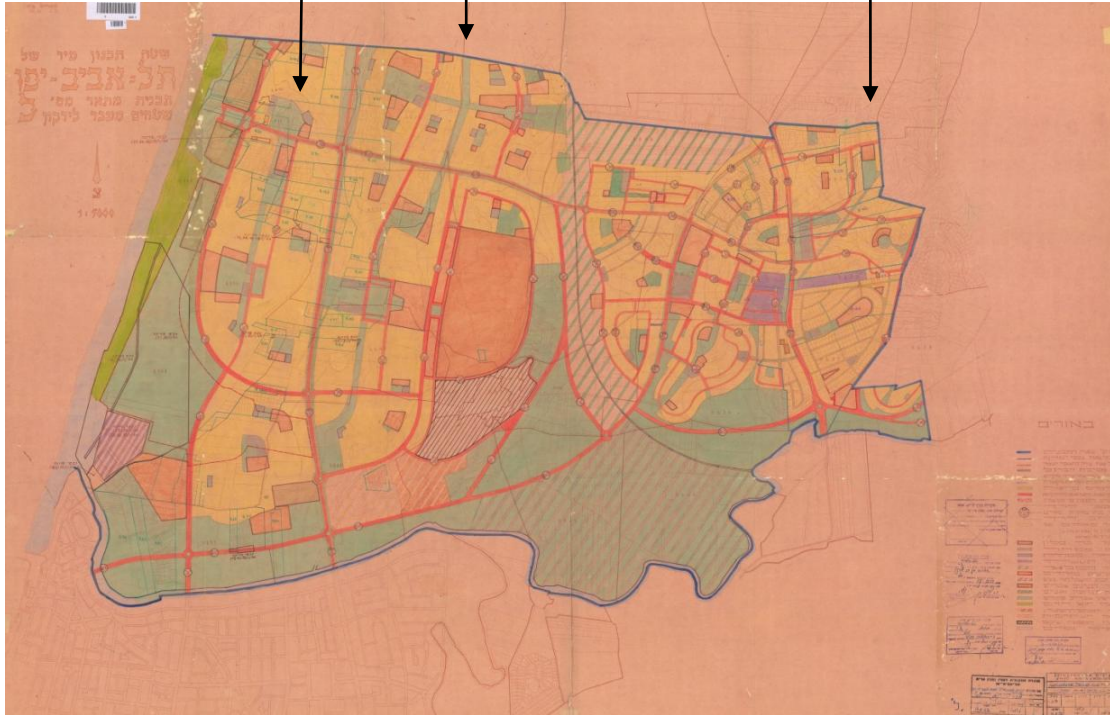
חגורות-הירק ההיקפיות היו חלק מהותי גם מ"יחידות השכנות" שתכנן אגף התכנון בערים ובשכונות החדשות. הן חצו בין יחידה ליחידה – "חלקי עיר מגובשים ומאורגנים למילוי תפקידיהם, ונבדלים אחד מן השני ברצועות-ירק נרחבות" (איורים 123 124 126), ובתוכן עברו הדרכים הראשיות. במיוחד הודגשה הפרדת אזור התעשייה, גם הוא בועה מן הבועות האמורפיות מהן מורכבת העיר, ש"מובדל ממנה ברצועת-ירק רחבה".⁸⁰ רצועות-הירק ההיקפיות והמפרידות יכלו לשאת אופי משלהן – בהתאם לתנאים של כל עיר. במגדל-גד (אשקלון) "רצועה של חקלאות... מקיפה כיום את העיר הקיימת, ותפרידה מהעיר החדשה", ואילו "הטופוגרפיה של ירושלים מציעה פיתרון טבעי... כל הגאיות והעמקים בין הגבעות שעליהן שוכנת העיר, יכולים ליהפך לרשת גנים, פארקים ושדות שיהוו רצועות-ירק המפרידות בין יחידות השכנות".⁸¹ את הרצועות המפרידות האלו ניתן לנצל לשימושים נוספים: אחת ממטרותיה של התוכנית היא יצירת חגורת-ירק שתשרת את העיר כולה, ותעניק לאוכלוסייתה את האפשרות לנופש, מנוחה והחלמה".⁸² לא לכולם נראו הרצועות הרחבות האלו ריאליות: אלכסנדר קליין העביר ביקורת על תוכניתו החדשה של אגף התכנון, שהחליפה את תוכניתו שלו לצפון מפרץ חיפה. זו חולקה לאזורים "מוקפים על-ידי יערות של אלפי דונמים, שליעורם אף פעם לא ימצאו האמצעים הדרושים".⁸³

⁸⁰ שרון א. 1951 עמ' 10, 8 בהתאמה

⁸¹ שרון א. 1951 עמ' 56, 66 בהתאמה

⁸² שרון א. 1951 עמ' 66

⁸³ קליין 1950 אצל מסלובסקי 2016



איור 124. תוכנית ל: "יחידות שכנות בעבר-הירקון. חגורות-ירק להפרדה ופסי-ירק פנימיים
Figure 124. Plan "L" Neighborhood units in Trans-Yarkon, Tel-Aviv. Greenbelts and Greenways

התוכניות של אגף השיכון שאפו להפוך את העיר כולה לפארק רצוף והמשכי. השטחים הפתוחים שמחוץ לעיר, כולל חגורות-הירק התוחמות והמפרידות, המשיכו אל תוך היחידות עצמן ליצירת השטחים הפתוחים הפנימיים,⁸⁴ ומהם ברצף, כך על-פי התוכניות, אל הרווחים שבין הבניינים. משטחי הירק הגדולים, המשותפים לכל, התבססו על רעיון "שחרור הקרקע" שהגה לה קורבוזיה – רעיון סוציאליסטי שיצא נגד החלוקה למגרשים, לה כה התנגד שרון.⁸⁵

משטחי הירק שבין הבניינים, התחברו לרצועות ירוקות ולפסי-ירק רצופים והמשכיים, שחצו את הכבישים המתעקלים, ובתוכם עברו השבילים לתנועת הרגל הנפרדת מתנועת הרכב. פסי-ירק מרכזיים היו לפעמים לציר התכנוני של העיר או השכונה. האדריכל אלכסנדר קליין כלל כבר בתוכניתו מ-1943 (שלא בוצעה), לעיר בשפך נחל פאליק (נחל פולג, בקצה הדרומי של נתניה), פס ירק מרכזי ליניארי, המוליך לכל אורכה של העיר המתוכננת, כשהבינו ערוך משני צידיו.⁸⁶ פס-ירק כזה כלל גם בתוכניתו המאוחרת יותר לקרית-ים ג'. יעקב בן-סירה (שיפמן) כלל פסי-ירק ליניארי מרכזי ב-2 מתוכניותיו טרם קום המדינה: בקרית-עבודה שבחולון⁸⁷ (כיום – "גן הרצל"), ופס-ירק דומה, שמחבר את שתי השדרות בתוכניתו ליד-אליהו (פס זה השתבש בהמשך). את קרית-אליעזר בחיפה, חוצה לכל אורכה, ממזרח למערב, פס-ירק ישר ומדושא הקרוי "שדרות צה"ל" (למרות שאין בו כלל שורות של עצים, או כל סממן שדרתי אחר) (איור 125).

⁸⁴ מסלובסקי 2016

⁸⁵ מסלובסקי 2016

⁸⁶ מסלובסקי 2016

⁸⁷ מסלובסקי 2016



איור 125. פס-ירק בקרית-אליעזר, חיפה . Figure 125. Central Greenway in Kiryat-Eliezer, Haifa

אחד השימושים של פסי-הירק, שהרבו אז להדגיש את חשיבותם, היה היותם מסלול בטוח לילדי בתי-הספר. "כל בתי-הספר נבנו בצורה כזו שאין הילדים, בדרכם הביתה, או מן הבית אל בית-הספר, צריכים לחצות רחובות ראשיים, ואפילו דרכים פנימיות".⁸⁸ הרעיון הוטמע אז גם בחשיבה התכנונית בתל-אביב, כמו שדיווח מהנדס העיר משה עמיעז: "התוכנית סודרה כך שהילדים יוכלו ללכת לאורך השבילים הירוקים, ולא לאורך הכבישים...".⁸⁹

כשרצף השטחים הפתוחים ליווה את כל חלקי העיר, והיה נוכח בכל מקום, **איבדו שטחים ירוקים מוגדרים את חשיבותם**. לא היה מקום ולא היה צורך בגינה ציבורית מוגדרת או בשדרה של עצים. פסי-הירק הפנימיים מילאו את התפקיד של הצירים הליניאריים הירוקים. שדרות עירוניות הפכו למיותרות. שדרות הבלטו היררכיה במערך הרחובות של העיר (ראו פרק 3). במרחב השוויוני, נטול ההיררכיה, של הערים ושל השכונות החדשות – לא היה להן מקום. שדרות ייצגו ערוב סוגי תנועה וערוב שימושים. התוכניות החדשות, המבוססות על הפרדה מוחלטת – לא יכלו להכיל אותן. מאחר והיוו זכר לתבניות קודמות, ובלתי אהודות, של בינוי עירוני – היו השדרות העירוניות גם בלתי רצויות.

הגישה התכנונית "הממלכתית" החדשה שהכתיב אריה שרון, מנעה הקמתן של שדרות עירוניות בישראל. אין תיעוד לנימוקים שהשמיע שרון כנגד השדרות. למען האמת, הוא לא הזכיר כלל את המילה שדרות בכתביו. את פסילת השדרות ניתן לגזור משאר דעותיו על תכנון עירוני, ויותר מכך – מתוכניותיו, הנעדרות שדרות לחלוטין.

עד כמה משפיעה היתה רוחו של שרון, ועד כמה חזקה היתה נאמנותם של המתכננים אז לגישה שהנהיג – ניתן ללמוד מראיון שערכתי עם האדריכל שמואל יבין, שהכיר את אגף התכנון מקרוב. יבין, שהאמין כל חייו בכיוון התכנוני הנחרץ שהנהיג שרון בשנות המדינה הראשונות,⁹⁰ סיפר כי בשני האגפים – אגף התכנון ואגף השיכון בו עבד, "לא דובר כלל על שדרות עירוניות. הן לא עלו כלל על הדעת כאפשרות תכנונית. הן נחשבו שם בזבז מוחלט". עד למועד הראיון איתו הוא המשיך להחזיק בדעה הזאת, ואף כי הודה שהשדרות הקיימות – אלו של תל-אביב למשל – הן רחובות טובים, מוצלחים, פעילים ואהובים, הוא המשיך ופסק בלהט כי "כאלה שדרות לא צריך יותר".⁹¹ רוחו של

⁸⁸ בן-סירה – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 10-12 1948
⁸⁹ שרון א. 1951 עמ' 8, עמיעז – הרצאה בישיבת ועדת בניין-ערים 1951 בהתאמה
⁹⁰ זנדברג 2017
⁹¹ יבין 2015

שרון שרתה על התכנון העירוני גם הרבה אחרי שעזב את אגף התכנון. בעשרות השנים הבאות, לא נכללו שדרות עירוניות כלל ב"ארגז הכלים" של המתכננים העירוניים.



איור 126. קרית-שפרינצק, חיפה: הערוצים כחגורות וכמסדרונות ירוקים
Figure 126. Kiryat-Shprinzak, Haifa: Wadi ravines as Greenbelts and Green Corridors

עובדה מינהלית פעוטה, מאירה את ההימנעות משדרות עירוניות, במשך עשרות שנים, גם לאחר תקופתו של שרון, מזווית אחרת: התקן התכנוני מחייב הקצאה של 7 מ"ר של שטחי ירק לנפש. בתוך ההגדרה של שטחי ירק כאלה כלולים, מטבע הדברים, פארקים, גנים ושטחי ספורט, אבל גם פסי-ירק נטועים לאורך כבישים עורקיים, שטחי שוליים בלתי שימושיים, ואפילו מדרונות תלולים בלתי נגישים. מי שאינן כלולות בהגדרה הזאת, ואינן נחשבות כשטח ירוק לצורך חישוב של שטח לכל תושב על-פי התקן – הן השדרות העירוניות. נוצר כך המצב האבסורדי בו הגאיות העמוקים בשולי שכונת אחוזה בחיפה, למשל, עם כל תרומתם הסביבתית והנופית, אך עם נגישות מוגבלת, נחשבים בעיני רשויות התכנון לחלק מן השטח הירוק העירוני, אך השדרות היחידות, "שדרות הנדיב", הנמצאות בלב השכונה הזאת, ושלחן תרומה ודאית למהלך החיים בשכונה, ביום ובערב – אינן נחשבות לשטח ירוק. לעיריות שרוצות לעמוד בתקן של הקצאת שטחים ירוקים "לא כדאי" להקים שדרות. אלו לא ייחשבו לשטח ירוק ולא יכללו בחישוב השטחים על-פי התקן. מדגיש המתכנן והגיאוגרף העירוני ד"ר יואב לרמן: "שדרות רוטשילד בתל-אביב, למשל, אינן נחשבות לשטח ירוק, אלא לכביש. אז למה שהעירייה תרצה לטעת עצים וליצור עוד שדרות כאלה, אם לא מחשיבים את זה כשטח ירוק? זה לא משתלם לה".⁹² והרי מכשול נוסף, לאורך שנים, בפני הקמתן של שדרות עירוניות בישראל.

⁹² לרמן, בתוך נבט 2015

7.9 סיכום

שנת 1948 היתה שנה רצופה מהלכים דרמטיים ומכוננים. זאת היתה גם שנת-מפתח לגבי תכנון פני הארץ, נופה וחזותה. שורה של שינויים, הקשורים זה בזה, הכתיבו את המשך התפתחותה. התפנות הקרקעות הערביות מבעליהן והמוני העולים שהגיעו ונזקקו לקורת-גג, היוו את הרקע להקמת אגף התכנון הממשלתי, עליו הוטל התפקיד החד-פעמי של תכנון המדינה כולה.

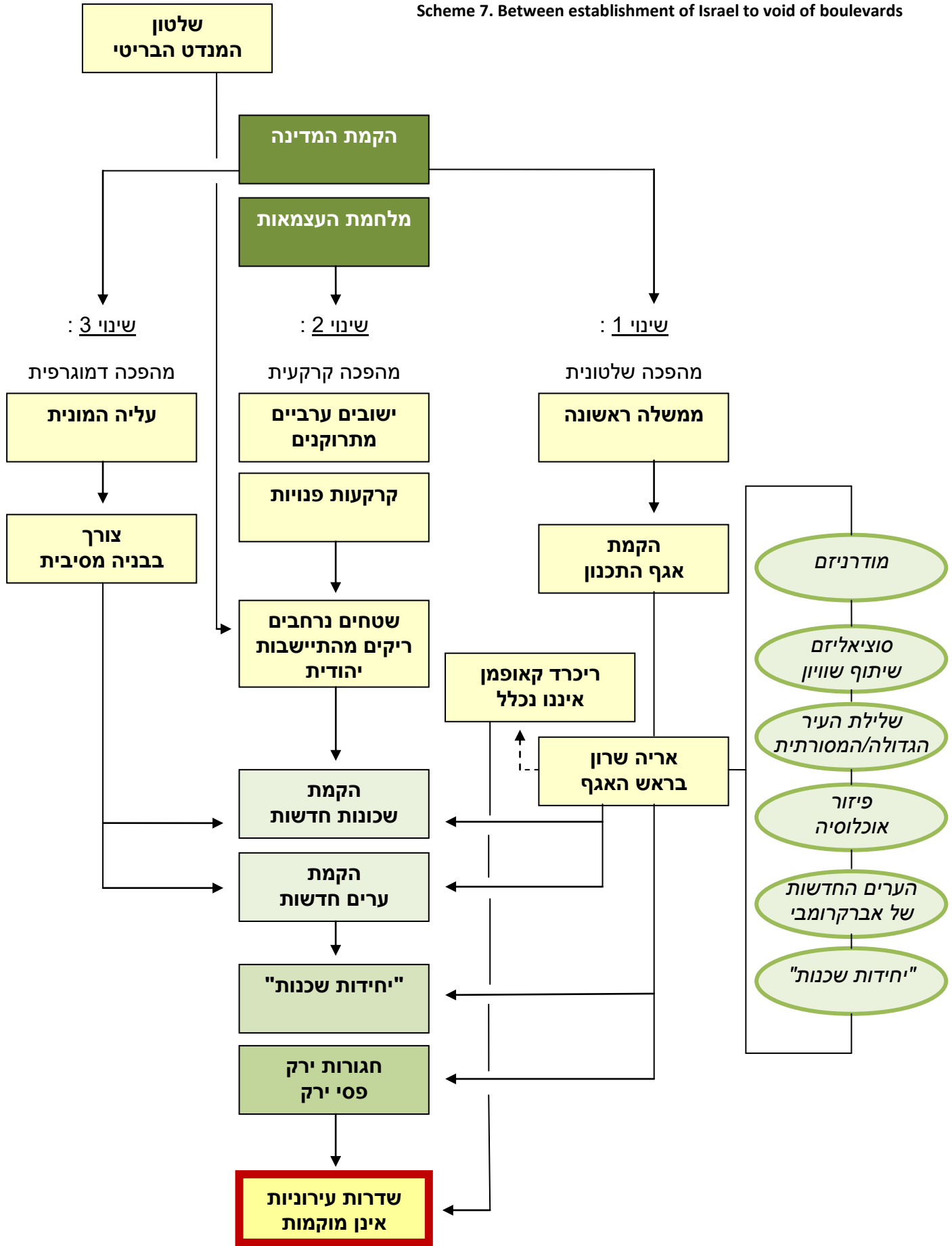
העמדת אריה שרון בראש האגף התכנון לא היתה מובנת מאליה, ונבעה מנסיבות פוליטיות. מינויו לראש האגף היה מהלך מכריע לתכנון העירוני בארץ. שרון, המודרניסט, הסוציאליסט, הדעתן, הדומיננטי – מימש במלואו את הקו האידיאולוגי-תכנוני שלו, וטבע כך את חותמו על התכנון ועל פני הארץ. הוא והצוות שלו, מגובים בשלל רעיונות תכנוניים מתקדמים מן העולם, הגו את רעיון פיזור האוכלוסייה, והיו אחראים להקמתן של ערים ושל שכונות חדשות, במתכונת אחידה, החוזרת על עצמה עוד ועוד, של "יחידות שכנות" בועתיות, הבנויות משיכונים בתוך מרחב משותף אחיד. המרחב הזה תוכנן להיות ירוק, ולכלול חגורות ירק בהיקף ה"יחידות", ופסי-ירק לתנועת הולכי רגל בתוכן.

לתפקידו של שרון כראש אגף התכנון היתה השפעה ממשית על היעלמותן של השדרות מן התכנון העירוני בארץ. שרון המהפכן הפך על פניו את התכנון העירוני, כפי שהיה מקובל עד אז, וכפה על הארץ "עירוניות חדשה" בלתי עירונית. שרון המודרניסט, סלד מדגמי התפתחות ובנייה של ערים מן העבר והפנה עורף גם לדגמים, השמרניים לטעמו, שהתפתחו בארץ בתקופה הקודמת – תקופת המנדט הבריטי, תוך התעלמות מהצלחתם. למרות שמקורם היה בתחילת המאה ה-20, אך כמה עשורים קודם לכן, הוא ראה בהם שריד מיושן ומיותר של העבר. כך ויתר שרון במכוון, בתכנון החדש שלו, על הרחוב העירוני ועל הכיכר העירונית. כך הוא פסל את האפשרות להשתמש בשדרות העירוניות, כדגם מוביל בתכנון העירוני. שטחים ירוקים לא חסרו לו בתוכניותיו, ואלה קיבלו צורות אחרות – של חגורות ירוקות ושל פסי-ירק.

במקביל להימנעות הגורפת מהכנסת השדרות העירוניות לתכנון העירוני על הקרקע הציבורית ובבניה הציבורית, פסקה, כמו במתואם, הקמתן של שדרות עירוניות גם בקטעי עיר שנבנו אחרי קום המדינה על קרקעות פרטיות ומחולקות למגרשים, כהמשך ישיר ואורגני של חלקי העיר הקיימים. את השאלה למה זה קרה גם שם, בודקים שני הפרקים הבאים, העוסקים בשני מקרי הבוחן של המחקר: "הצפון החדש" של תל-אביב, והעיר בת-ים.

להלן תאור עקרוני של ההתרחשויות מקום המדינה ועד להימנעות מהקמתן של שדרות עירוניות:

תרשים 7. בין הקמת המדינה להימנעות משדרות עירוניות
 Scheme 7. Between establishment of Israel to void of boulevards



חלק שלישי: המעגל המקומי – מקרי הבוחן

"הצפון החדש" של תל-אביב: רובע נטול שדרות

8.1 הקדמה

התפנית הברורה בתכנון העירוני, שחלה עם הקמת המדינה, שכללה אימוץ דגם "יחידת השכנות" מן הערים החדשות ברחבי העולם, והפניית עורף לדגמים השמרניים יותר של העיר המרקמית, הרצופה, שהיו נהוגים קודם לכן – יכולה להסביר את היעלמותן של השדרות מן התכנון בתקופה זו, לצד היעלמותם של רחובות עירוניים בכלל. כך אירע בכל הערים החדשות והשכונות החדשות, שנבנו מאז בבנייה ציבורית וביוזמת המדינה (כמתואר בפרק 7.7).

לצד הערים והשכונות החדשות, המשיכו, עם זאת, הערים הקיימות להתפתח בבניה מרקמית¹ כמקובל עד אז, וברצף עם השטח הבנוי הקיים. חלקי העיר החדשים האלה, שנבנו לאחר קום המדינה, דמו לכאורה בכל לחלקי העיר הקיימים שקדמו להם – הם נבנו על קרקע פרטית המחולקת למגרשים, בדגם רחובות דומה לזה הקיים. אלא שגם בחלקי העיר האלה לא הוקמו שדרות חדשות, אפילו בערים שכבר נהנו משדרות קיימות מוצלחות: לא בעיר בת-ים, ולא ב"צפון החדש" של תל-אביב – נושא של פרק זה.

"הצפון החדש" של תל-אביב נבנה לאחר קום המדינה כהמשך וברצף לעיר הקיימת. הרובע נבנה ממזרח לרחוב אבן-גבירול, כרובע-המשך ל"צפון הישן", הממוקם מעברו המערבי של אבן-גבירול, והמהווה חלק מ"תוכנית גדס" לתל-אביב. תוכניות שהוכנו ל"צפון החדש" עוד לפני קום המדינה כוללות שדרות עירוניות, בדומה לאלה שתכנן גדס עבור "הצפון הישן". כשהרובע נבנה במהירות בעשורים הראשונים למדינה – הקמתן בוטלה, לצד ביטולן של שדרות מתוכננות נוספות, גם הן ברובן על פי תוכניות מלפני קום המדינה, בחלקים אחרים של העיר.

פרק זה מתאר את "הצפון החדש", מתחקה אחר תולדות התכנון והבניה של הרובע, ומסמן שני גורמים עיקריים לאי-הקמתן של שדרות עירוניות בתחומו. אלה מספקים הסבר אפשרי לשאלת המחקר לגבי מקרה הבוחן הזה:

איך נבנה "הצפון החדש" של תל-אביב כרובע נטול שדרות?

הפרק מתמקד בסופו במקרה יוצא הדופן של השדרה האחת שנותרה בכל זאת לפליטה מן התוכניות ל"צפון החדש" – שדרות דוד המלך. זו בוצעה, בשונה מן התוכניות המקוריות שלה, כשדרת-צד, ולא כשדרת-אמצע, כמקובל עד אז.

¹ בניה מרקמית מתאפיינת ב-1. חלקי עיר הבנויים ברציפות, ללא שטחי הפרדה, 2. רשת של רחובות מצטלבים ומקושרים, 3. בניינים ברצף, זה לצד זה, לאורך הרחובות, בניגוד למקבצי שיכונים או מגדלים, שאינם מתייחסים לרחובות ומוקפים בשטחים פתוחים.

"הצפון החדש":
שדרה אחת

"הצפון הישן":
מערכת שדרות



איור 128. "הצפון החדש" מול "הצפון הישן"
Figure 128. The "New North" versus the "Old North"



איור 127. הרבעים של תל-אביב-יפו
Figure 127. The quarters of Tel-Aviv-Jaffa

8.2 "הצפון החדש"

"הצפון החדש", או בשמו הרשמי – רובע 4² – הוא רובע עירוני בבניה מרקמית רצופה, הנמצא ממזרח לרחוב אבן-גבירול, והתחום מצפון באפיק הירקון, ממזרח בדרך נמיר ומדרום בשדרות שאול המלך (שאינן שדרות באמת...).

אוכלוסיית הרובע – כ-45,000 תושבים ב-2012, מבוגרת יותר (למרות כניסה של משפחות צעירות), משכילה יותר ואמידה יותר מן הממוצע העירוני. מיקום הרובע במדד החברתי והכלכלי (SES) הפנים-עירוני הוא מן הגבוהים בעיר,³ כמוצג בטבלה שלהלן:

רובע 1	רובע 4	רובע 2	רובע 5	רובע 3	רובע 5	רובע 9	רובע 8	רובע 7
עבר הירקון - מערב	"הצפון החדש"	עבר הירקון - מזרח	מונטפיורי ושרונה	"הצפון הישן"	מרכז העיר	מזרח העיר	דרום העיר	יפו
9.2	9.0	8.4	8.0	7.7	6.8	4.6	3.8	3.5

טבלה 15. דרוג רובע 4 במדד החברתי-כלכלי . Table 15. Grade of Quarter 4 in socio-economic index

לדברי העירייה נבנה הרובע "כאזור מגורים יוקרתי"⁴. זאת נראית הגדרה גורפת מדי. ישנם בו חלקים הנחשבים אמידים, ואף "יוקרתיים", במיוחד אלה החדשים יותר, אולם החלקים הוותיקים בו נבנו צנועים יותר. תכנון הרובע, מראשיתו, פנה לאורח החיים הבורגני, וייצג עולם ערכים שונה משל

² בגבולות רובע 4 נכללים גם שיכון בבלי ופארק צמרת שמחוץ ל"צפון החדש"
³ עיריית תל-אביב-יפו – המרכז למחקר חברתי וכלכלי – היחידה לתכנון אסטרטגי
⁴ עיריית תל-אביב-יפו 2002

קודמיו: רכב לכל משפחה, קדימות לכלי הרכב, נטישה של תרבות הולכי הרגל, ויתור על שיטוט בחוצות העיר.⁵ אפשר להניח כי האוכלוסיה המתגוררת ברובע מבחירה, מבטאת העדפה לרובע עירוני כזה על מבנה ועל אופיו השקט.

זהו אכן רובע מגורים שקט (70% משימושי הקרקע – ראו להלן), מעט "פרברי" באופיו.⁶ להלן השוואה בין שני הרבעים השכנים – רובע 3 – "הצפון הישן", שמעברו המערבי של רחוב אבן-גבירול, ורובע 4 – "הצפון החדש", בכמה משימושי הקרקע ב-7% מתוך השטח הבנוי(הנתונים- בקירוב):⁷

	רובע 4 "הצפון החדש"	רובע 3 "הצפון הישן"	
מגורים	70%	70%	
מסחר	2%	7%	
ספורט, נופש ומלונאות	0.5%	7%	
מוסדות ציבור	11%	3%	

טבלה 16. השוואת שימושי קרקע בין רובע 3 לרובע 4
Table 16. Comparison of land uses between Quarters 3 & 4

שני הרבעים דומים בשיעור המגורים שבהם, אך ה"צפון הישן" בולט בשיעור משמעותי יותר של מסחר ושל מלונאות ונופש. בשונה מ"רובע-האח" שלו, "הצפון הישן", "הצפון החדש" הוא רובע בעל עירוניות פחותה,⁸ ללא עירוב שימושים, עם קטעי מסחר מצומצמים, ללא צירי פעילות משמעותיים, שאיננו מזמין הליכה או שיטוט ברחובותיו.⁹

מערכת הרחובות דומה לזו של "הצפון הישן" הקודם לו, ולא במקרה – כוונת המתכנן, יעקב בן-סירה (שיפמן), מהנדס העיר בשנים 1929 – 1950,¹⁰ היתה ליצור מעין "תמונת ראיי" ל"צפון הישן" שבנה על פי "תוכנית גדס". מערכת הרחובות אכן מבוססת על עקרונות תכנוניים הדומים לאלה המונחים ביסוד התוכנית הזאת,¹¹ קרי: רשת של רחובות עירוניים ראשיים, הכולאים ביניהם "סופר-בלוקים" ובהם רחובות מגורים משניים שאינם מעודדים תנועה עוברת דרכם, וגינה שכונתית. קיימים, בכל זאת, כמה הבדלים: ה"סופר-בלוקים" לרוב גדולים יותר מאלה של "הצפון הישן" (איור 129), קיימים מספר רחובות משניים המחברים רחובות ראשיים, ומאפשרים כך תנועה עוברת דרכם (מה שמנוגד לעיקרון של "סופר-בלוק") (איור 130), ומתוחים ברובע כמה רחובות אלכסוניים (איור 131), שבמקור היו אמורים להתכנס כך אל כיכר המדינה, ושמפרים את הרשת האורתוגונאלית הרציונאלית. שלא כמו "הצפון הישן" נעדרת מן "הצפון החדש" מערכת של שדרות עירוניות (איור 128).

⁵ גינסברג 2017

⁶ עיריית תל-אביב-יפו – המרכז למחקר חברתי וכלכלי – היחידה לתכנון אסטרטגי

⁷ עיריית תל-אביב-יפו – המרכז למחקר חברתי וכלכלי – היחידה לתכנון אסטרטגי

⁸ עירוניות – ראו הגדרות בפרק 2.6

⁹ גינסברג 2017

¹⁰ מרום 2009

¹¹ עיריית תל-אביב-יפו 2002

"הצפון הישן"

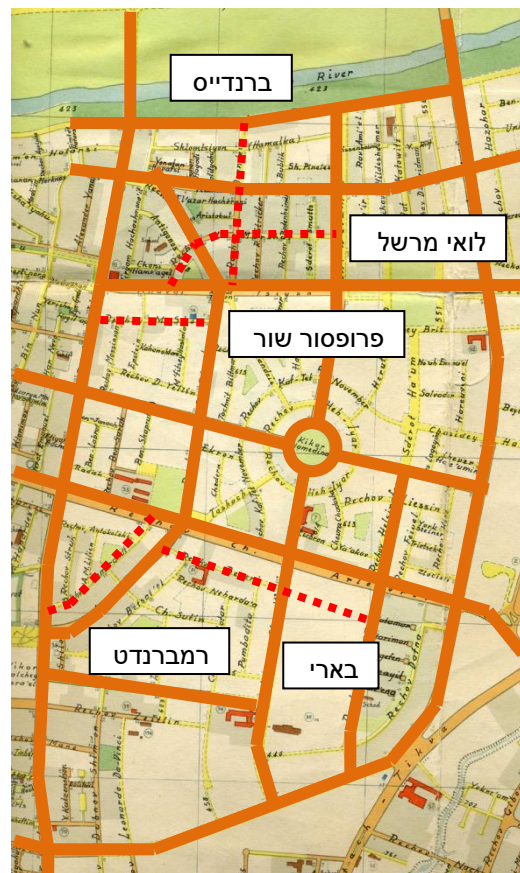
"הצפון החדש"



איור 129. "סופר-בלוקים" גדולים ב"צפון החדש". "הצפון הישן". Figure 129. Larger "superblocks" in "New North".

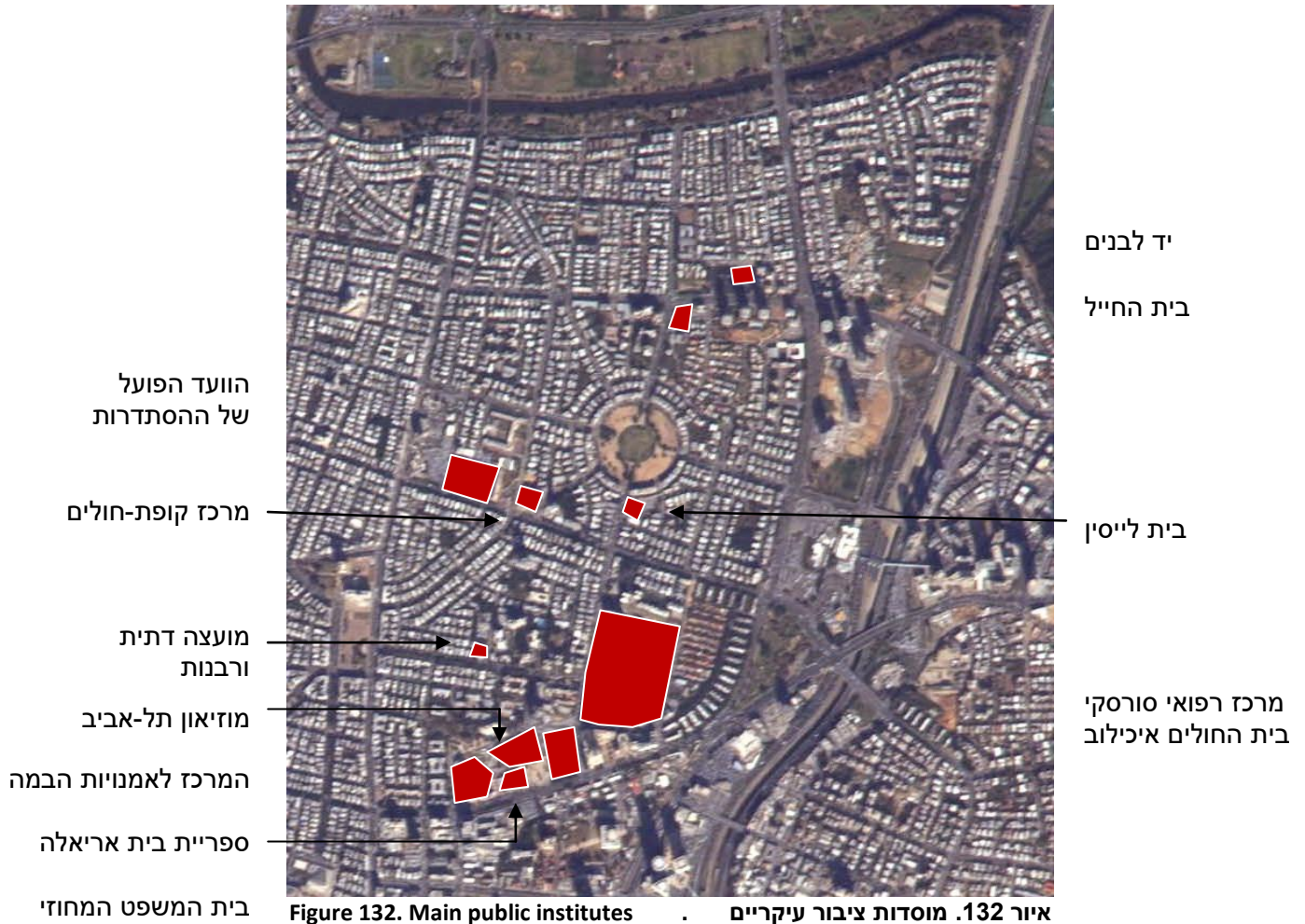


איור 131. רחובות אלכסוניים Figure 131. Diagonal streets



איור 130. רחובות עוברים - במנוגד לרעיון ה"סופר-בלוק". Figure 130. Crossing streets contradict idea of "superblocks"

בין רחובות המגורים, האחידים למדי, של "הצפון החדש", בעיקר לצד הצירים הראשיים, משובצים מוסדות ציבור, רובם ברמה המקומית, וכמה מהם ברמה העירונית, המטרופוליטאנית, ואפילו הארצית (איור 132): יד לבנים, בית החייל, בית לייסין, בית הועד הפועל של ההסתדרות, בית החולים "איכילוב", בית המשפט המחוזי, מוזיאון תל-אביב והמשכן לאמנויות הבמה, אלה האחרונים מקנים מכובדות לרובע, אך אינם תורמים ישירות לחיי קהילה. מוסדות התרבות שביניהם מעוררים סביבם, עם זאת, פעילות עירונית מגוונת נוספת.



שני מתחמים מצומצמים, בקצהו הצפוני, וקרוב לפינתו הדרומית מערבית, נבנו עוד לפני קום המדינה. מעבר לאלה, נבנה הרובע במהירות בשני העשורים הראשונים למדינה. הדופן הקרובה לאבן-גבירול, והצלע הצפונית, מצפון ומדרום לרחוב יהודה המכבי, התמלאו כבר בשנות ה-50, ומשם נשלחו "אצבעות" של בניה פנימה אל השטח לאורך הרחובות החדשים שנשללו זה מכבר (איור 142).¹² ליבו של הרובע סביב כיכר המדינה, וצידו המזרחי, הושלמו בשנות ה-60 ומעט בשנות ה-70. הסגנון האחד כמעט של העשורים האלה ניכר בבנייני הרובע: קופסאות-קופסאות מלבניות של בנייני-קבלנים,¹³ המנצלים את קווי הבניין המותרים לכל מגרש מלבני באופן מלא, ללא נסיגה או חריגה, שטוחי חזיתות, נטולי מרפסות חיצוניות (בשונה מן הבניה של שנות ה-30 ב"צפון החדש" ובשאר תחומי "תוכנית גדס"), ניצבים על עמודים (איורים 133 134). בתוך שורות הבניינים הדומים שלאורך הרחובות, ניתן, בכל זאת להבחין בהבדל מסוים: הבניינים שנבנו במהלך שנות ה-50, ועד לאמצע שנות ה-60, הם בני 3 קומות מעל לקומת עמודים (קומה חלקית), ולמאוחרים יותר 4 קומות (ולעיתים

¹² Engineering department Tel-Aviv-Yafo Municipality 1954

¹³ אצל ירמי הופמן והדס נבוגולדברשט הם מכונים "בתים קבלניים" ו"סגנון קבלני". הופמן, נבוגולדברשט 2017

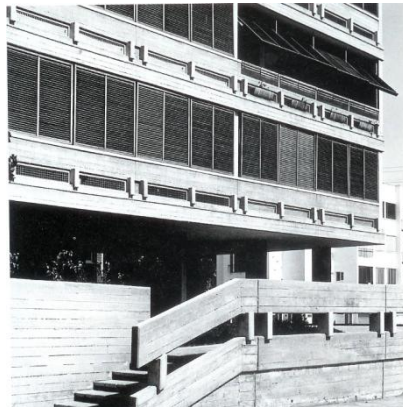
אף 5) מעל לקומת עמודים (קומה מפולשת). ההסבר לכך נעוץ בתוכנית "מ" מ-1963, שעודדה להכניס חנייה למגרשים, בקומת העמודים המפולשת, באמצעות אישור לקומה נוספת.¹⁴ דגם בניינים זה – קופסא על עמודים – איננו מיוחד ל"צפון החדש", והוא מאפיין רחובות ושכונות מגורים לאין ספור, שנבנו בארץ בעשורים האלה. בין בנייני-הקבלנים הפשוטים שב"צפון החדש", ה"נטולי אלמנטים סגנוניים כלשהם",¹⁵ בולטים כמה בנייני מגורים בודדים משנות ה-60, בתכנון מוקפד, על הקו שבין "הסגנון הבינלאומי" המאוחר לבין זה ה"ברוטליסטי" המתון (איורים 135 136 137). בניינים בודדים אלה מעשירים את הרובע במראה ובעניין.



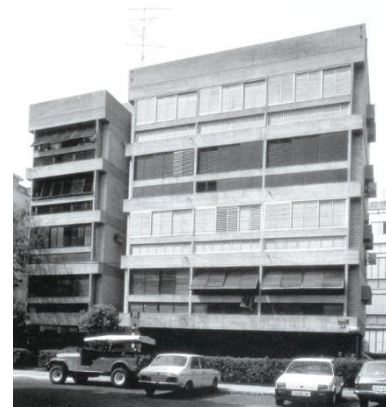
איור 133. איור 134. בנייני הקבלנים – "קופסאות על עמודים"
Figure 134. Figure 133. "Contractors' buildings" – "Boxes on Piloti"



איור 137. רחוב גלוסקין
Figure 137. Gluskin street



איור 136. רחוב זלוציסטי
Figure 136. Zlocisti street



איור 135. רחוב אנטוקולסקי
Figure 135. Antokolski street

בנייני מגורים בולטים: ברוטליזם מתון . Outstanding residential buildings: Mild Brutalist architecture

הרובע, על "קופסאותיו" אכן איננו כה חדגוני כפי שהוא מצטייר בתחילה. מלבד הבניינים המיוחדים הבודדים, מתקיימים בתוכו כמה מתחמים שונים מן הדגם ה"קבלני". ניצבים בו כמה מקבצים של בנייני קומות, מאוחרים יותר מן הבניה העיקרית, ממוקמת בו לאורך רחוב דובנוב שורה של בניינים שונים מן המוכר, הבנויים סביב חצרות פנימיות, וכוללים דירות מרווחות לתקופתם, בולטים בתוכו הבניינים אחידי העיצוב סביב כיכר המדינה, וכן נמצאים בו שני מתחמים עיקריים של צמודי-קרקע רבי-מפלסים ("שיכון צמרת" ו-"שיכון פועלים צפון"). באופן מפתיע ממוקמים ברובע, בחלקו הצפוני וממזרח לבית החולים "איכילוב" מקבצים של "שיכונים" משנותיה הראשונות של המדינה. אלה מצטרפים לשני טורי ה"שיכונים" של שכונת קריית-מאיר, שנבנו עוד טרם קום המדינה (איור 138). כמה מהם נבנו במקורם כצמודי קרקע אחידים ("שיכון הקצינים") (איור 140), וכ"שיכונים" דו-

¹⁴ לס 2017

¹⁵ עיריית תל-אביב-יפו 2002

קומתיים. מרביתם של ה"שיכונים" האלה הם, עם זאת, בניינים ארוכים טיפוסיים בני 3 קומות מעל לקומת עמודים. הם נבנו עבור קבוצות מאורגנות – "עובדי העירייה", "עובדי הנמל", "העובד הציוני", "שיכון מפ"ם", "שיכון סלע", "שיכון רסקו"¹⁶ – על קרקעות שנרכשו עוד לפני קום המדינה, וחלקם גם תוכננו עוד אז, באזורים שנחשבו מרוחקים ממרכז העיר. שני מקבצים כאלה מלווים צירים עיקריים בעיר – בקצהו הצפוני של רחוב אבן-גבירול, ולאורך דרומה של דרך נמיר (איורים 139 – 141). מתחמים ה"שיכונים" אלה מהווים מאגר של דירות זולות יותר, ופוטנציאל לגיוון אוכלוסיית הרובע.



קריית-מאיר

איור 139. מודעה של "שיכון רסקו" Figure 139. Advertisement to "Rasco" compound



איור 138. מתחמי שיכונים Figure 138. Housing compounds



איור 140. "מגורים" ו"שיכון הקצינים" . "Megurim" and "Officers' Housing" Figure 140. "Megurim" and "Officers' Housing"



איור 141. "שיכון סלע" (אבן-גבירול) . "Sela" housing Figure 141. "Sela" housing (Abn-Gvirul)

¹⁶ ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 6-7, 1953, תל-אביב 100



איור 142. בנייה מהירה. מצב הבנייה וסלילת הרחובות ב-1954 – שש שנים לאחר תחילת
 Figure 142. Rapid constructing. State of constructing and paving 1n 1954 – just 6 years from starting

הבניה, מיד עם תום מלחמת העצמאות, וחלקה אף תוך כדי המלחמה, היתה מהירה ובהיקפים גדולים (איור 142): "היה "בום" של בניה, של סלילה"¹⁷ מכל עבר: "הלמות פטישים ורננת הטרקטורים והדחפורים פולחת את השממה...".¹⁸ כך לדוגמה בשנת הכספים 1950/51 לבדה "...באותה תקופה

¹⁷ אולשטיין 2017

¹⁸ שושני – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 21 חוברת 3-4 1951

שינויי מזג האויר

שלמה ארצי

מילים ולחן: שלמה ארצי

שינויי מזג האויר הביאו אותי לחשוב
שמלבדם אני עצוב גם בגללך.

ליד הבית שהיה ביתי, סלולו רחוב,

אני יודע, משהו פה משתנה.

הנה ענן,

דומה לעוד עננים שכבר חלפו,

ובכל זאת עוד - אני רואה צורות.

פעם הייתי מקרב

את כל הגוף לנשיקות,

הייתי בא אצלך, לומד הכל.

פעם היו בי עוד אנשים,

נותרו לי רק שמות,

גם ים מוחק שמות - כתובים בחול.

אבל עכשיו אני יודע,

שבכל זאת את איתי,

וביחד, שנינו יחד, נולדים.

חילופי האנשים הביאו אותי לחשוב,

שמלבדך לא נשאר לי אף אחד לאהוב.

ליד הבית שהיה ביתי, סלולו רחוב,

אני יודע משהו על רע וטוב.

הנה הים,

דומה לעוד ים, ועוד ים, ועוד נמשך.

תמיד יש ים, תמיד ישנה סירה.

פעם הייתי מקרב...

מה שאמרת ומה שלא, הביא אותי לחשוב,

שהמילים שלנו נפגשות.

ליד הבית שהיה ביתי, סלולו רחוב,

נתנו לו שם, תמיד נותנים שמות.

הנה גם את,

פעם את דומה לים, ופעם לא,

פעם את שם, ופעם את פה.

פעם הייתי מקרב...

הוחל בבניית 1221 בניינים חדשים ו-110 תוספות לבניינים
קיימים¹⁹ (בעיר כולה. י.ד.). בעירייה התפעלו: "העיר...

לובשת מאז צורה חדשה... רובעים ורחובות שלמים הולכים
ומתוספים בשטחי ההרחבה של 'תל-אביב רבתי'... והנה
גושי-בניינים רצופים – רחובות ושכונות חדשים – בצפון העיר
ובמזרחה: 'שכונת רסקו', 'שכונת עובדי הנמל', 'שכונת עובדי
העירייה', 'שכונת הקצינים' וכו'. פסי בטון ארוכים של כבישים
מחברים את השכונות והשיכונים עם מרכז העיר... הכביש
ברחוב ארלזורוב מגיע כבר לדרך פתח-תקוה (היום: דרך
בגין)...²⁰ העיר הנבנית במהירות, והסביבה המשנה כל
הזמן את פניה, היו לחוויות ילדות והתבגרות של דור שלם,
ומיטיב לבטא את האווירה הזאת שלמה ארצי, שגדל אמנם
בשכונה אחרת של תל-אביב – גם היא הלכה ונבנתה אז,
בשירו "שינויי מזג האוויר".

הן בנייני-הקבלנים (הפרטיים) והן בנייני השיכון (הציבוריים)
שברובע, שנבנו בבטון ובטיח, נראו, בעודם חדשים, נאים. אל
החזיתות הנקיות הודבקו, עם השנים, תוספות, והחדש
והמבהיק היה, לעיתים, למרופט. תהליך מתמיד של שיפוץ
ושל חידוש – החזיר לחלקם את חנינם.

ראוי לציין כמה נקודות לזכותו של "הצפון החדש". קווי
הבניין הקבועים לאורך הרחובות, הגובה הדומה של הבניינים
והאחידות הסגנונית השוררת בחלקיו העיקריים של הרובע –
משרים תחושה של סדר ושל שקט צורני, וזה היה ניכר כבר
בתחילת הבניה: "...הרחובות החדשים השלמים – בצפון
העיר, במזרחה ובדרומה – בנויים בנועם בעל אופי
אחיד...²¹ בכך עולה הרובע על אזורי עירוניים אחרים
בארץ. ככלל ניתן לומר כי "הצפון החדש" הוא רובע נעים,
בטוח, מסודר ושופע ירק.

8.3 לפני הבניה

תוואי הנוף הבולטים בשטח הרובע לפני בנייתו היו אפיק
הירקון המלווה בסבך של קנים ("בוסים") לאורכו,²² בצפון
של השטח, הערוץ המפותל והעמוק של נחל המוצררה (היום:
האיילון) ממזרח, וכמה שטחים נישאים של כורכר – גבעות או
חלקי רכס, בליבו של השטח ולכיוון חלקו הצפוני-מזרחי.
מהנדס העיר מעיד על אלה בתיאור תוכניות העירייה לאזור:
"כאן התחשבנו עם הנוף היפה שבסביבה זו, אגב ניסיון

¹⁹ ידיעות תל-אביב-יפו שנה 21 חוברת 1-2 1951

²⁰ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 19 חוברת 1-2 1949

²¹ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 19 חוברת 1-2 1949

²² אולשטיין 2017, בורובסקי 2017

לשמור על אופיו המיוחד על ידי הדגשת הגבעות, הגישה לנהר וכו'...ניתנה תשומת לב מיוחדת לגילוי הנוף לאורך רכס הגבעות אשר בין שרונה לגשר הרצליה".²³

בתחום הרובע התקיימו שני כפרים ערביים: הראשון, והגדול שבהם – סומייל, היה מורכב משני מקבצי בתים – מקבץ עיקרי של על גבעת כורכר באמצע צידו המערבי של השטח, על סיפה של העיר ההולכת ומתקרבת, על גבול רחוב אבן-גבירול של היום, ומקבץ נוסף (שכונה "הכפר השני"²⁴) מזרחה משם, לצד רחוב רמז של היום (איור 143). הכפר האחר, הקטן בין שני הכפרים – ג'מאסין אל-ע'רביה, עם ריכוזי בתים משני עברי דרך ההלכה של היום, ובקצהו של רחוב פנקס הנוכחי. רוב הבתים היו עשויים טיט. פרנסתם של תושבי שני הכפרים היתה על חקלאות ועל עבודה שכירה.²⁵ שיירות של גמלים הובילו את התוצרת החקלאית מן הכפרים אל שוק הכרמל.²⁶ במהלך שנות ה-30 וה-40 של המאה ה-20 נרכשו חלק מאדמות הכפרים בידי יהודים, ועם עליית יוקר הדיור בתל-אביב, התיישבו משפחות בודדים יהודיים בבתי הכפר סומייל. שושנה אולשטיין הגיעה כילדה קטנה עם משפחתה לבית שרכשו בסומייל. היא זוכרת חיים יפים ויחסי שכנות טובים בכפר לפני המלחמה. עם פרוץ מלחמת העצמאות, עזבו תושבי סומייל הערבים את בתיהם,²⁷ והתיישבו בהם פליטים יהודיים מן הקרבות באזורי הספר על גבול יפו. על השטח הריק עליו עומד היום בית הועד הפועל של ההסתדרות, הוקמה עיר אוהלים לפליטים אלה, ואליהם הצטרפו גם עולים חדשים.²⁸ בשנת התקציב 1947-1948 הקצתה מחלקת ההנדסה של העירייה 1000 לא"י ל"סידור ב"כ ומקלחות" ל"מחנה אוהלים ע"י כפר סומייל".²⁹

"הבית האדום"



Figure 143. Summayl. Grouped houses and farmland . מקבצי בתים ושטח חקלאי . איור 143. סומייל. מקבצי בתים ושטח חקלאי

מחוץ לגרעיני הכפרים היו פזורים בשטח הפתוח בתים בודדים ובקתות. אחד מהם היה "הבית האדום" (איור 144) – בית חווה מטוייח בטיח אדום טיפוסי, שניצב במקום גבוה מחוץ לסומייל, היכן שנמצא היום הבניין החדש של גימנסיה הרצליה.³⁰

²³ שיפמן, דין וחשבון המהנדס העירוני 1938-1939

²⁴ אולשטיין 2017

²⁵ תל-אביב 100

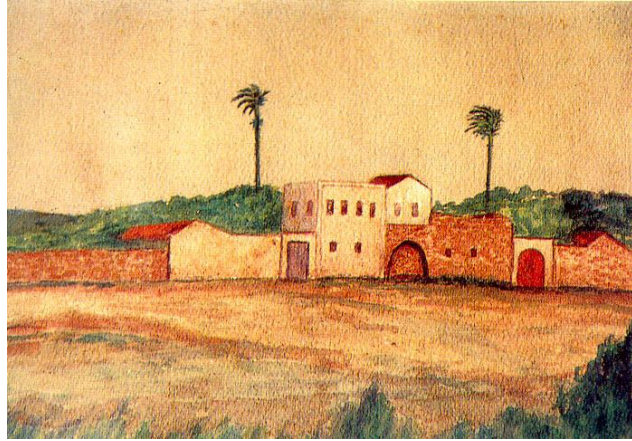
²⁶ אולשטיין 2017

²⁷ תל-אביב 100

²⁸ אולשטיין 2017

²⁹ דין וחשבון המהנדס העירוני 1947-1948

³⁰ תל-אביב 100, אולשטיין 2017



איור 144. "הבית האדום" . "Red House" Figure 144.

הבתים הבודדים האלה, או שרידיהם, נשארו ברחבי השטח גם כשזה עמד לפני בניה: "... בשטחי ההרחבה של "תל-אביב רבתי" במקומות שרק לפני שנים מספר עמדו בהם "חושות" ובנייני-חימר אטומים (כנראה ללא חלונות. י.ד.) של ערבים. פה ושם נראים עוד שרידים מן הבניינים הקודמים במזרח העיר ובצפונה, זכר למשכנות הקודמים".³¹ מנחם בורובסקי, שגדל כילד בתל-אביב בשנות ה-50 וה-60 של המאה הקודמת, זוכר חלקי קירות של בתים שנהרסו, קבורים חלקית באדמה או מכוסים בצמחיה בתוך שטח כיכר המדינה.³²

מסביב לכפרים היה פסיפס של שטחים חקלאיים, שטחי בור, שלוליות ושטחים של צמחיה טבעית. דרכי עפר הוליכו בין שדות ומשוכות צבר. מדרום לסומייל היו שטחים של פרדסים. שביל הוליך לאורכם דרומה לכיוון קרית-מאיר. בפרדסים עצמם היו בריכות השקיה, וילדי הכפר נהנו להשתכשך בהן. בשטחים הטבעיים עלו פרחים בחורף. בכיכר המדינה, הבלתי בנויה, בעשורים הראשונים למדינה ("הבניינים החדשים נראו מרוחקים מן הכיכר"), היו שלוליות, ועלתה בחורף צמחיית בר ירוקה. ילדים היו באים אז לחפש ראשנים בשלוליות. לאורך הירקון היו הילדים הגדולים יותר בונים עפיפונים מן הקנים, ומאוחר יותר היו שטים בסירות לכל אורכו עד ל"שבע טחנות".³³

העירייה, למרות ההצהרות על שמירת הנוף, ראתה אז בכל אלה מכשול, או לכל היותר אלמנטים זמניים: "...המעבר באדמות מזרח תל-אביב (רובן כיום בתחום "הצפון החדש". י.ד.) הוא קשה עדיין, המקומות שוממים, מחוסרי כבישים, פרדסים, שטחים מכוסי ביצות וחסר ביטחון...".³⁴ מה שנראה כשממה מיותרת התכסה עד מהרה, מיד לאחר קום המדינה, בבניה. בנייתו המהירה של "הצפון נחדש" מחקה את מרביתם של תוואי השטח האלה. גם באתרים שנותרו פתוחים, כמו גדות הירקון וכיכר המדינה, הותקנו גנים ציבוריים, שהותירו רק חלק ממראם הקודם.

8.4 היסטוריה תכנונית

"הצפון החדש" של תל-אביב נבנה לאחר קום המדינה לפי תוכניות שהוכנו עבורו זמן רב קודם לכן. את התוכניות לרובע תכנן מהנדס העיר עצמו – יעקב שיפמן (אחר כך: בן-סירה), ואלו השתנו עם השנים:

³¹ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 19 חוברת 1-2 1949

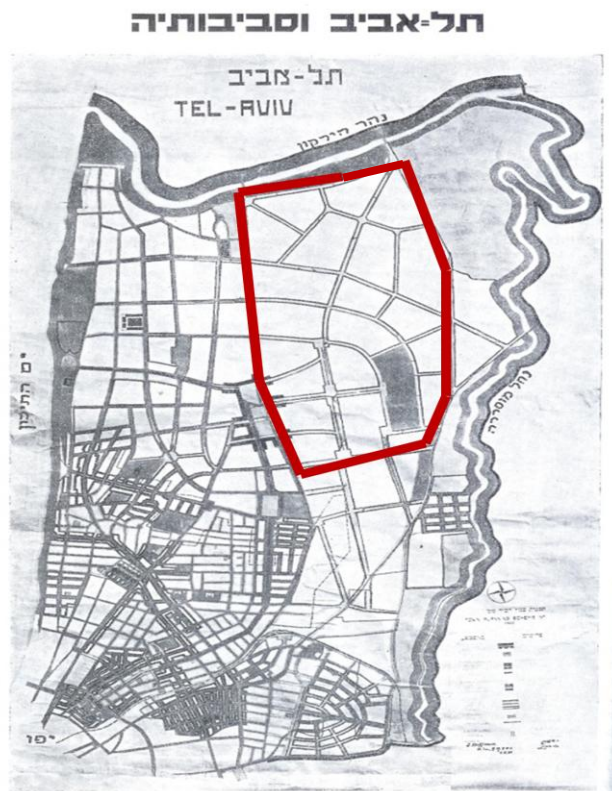
³² בורובסקי 2017

³³ אולשטיין 2017, בורובסקי 2017

³⁴ שיפמן - דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

הגירסה הראשונה: תוכנית "תל-אביב המורחבת"

לראשונה מופיע השטח כחלק מתוכנית זאת – תוכנית לפיתוח עירוני של תל-אביב ש"הוגשה לאישור הממשלה בשנת 1931, ובחלקה היא מתגשמת כבר...". "תוכנית תל-אביב המורחבת הגובלת במערב עם הים, בצפון עם הירקון, במזרח עם ואדי מוצררה (האיילון. י.ד.) ובדרום עם דרך סלמה וגבולות עיריית יפו". התוכנית, לפי התשריט, כוללת אכן את שטחי תל-אביב הקיימים אז, ושטחים נוספים מעבר להם עד לירקון ולאילון כמתואר, מתעלמת מגבולות שיפוט ותכנון, ומכסה גם את שטחיה של שרונה המתנכרת. המטרה המוצהרת של התוכנית היתה ש"תינתן לנו האפשרות לכוון במידת מה את פיתוח הקרקעות מזרחה לתל-אביב".³⁵ תוכנית "תל-אביב המורחבת", המתאפיינת בריבוי רחובות קשתיים ואלכסונים, הציגה, על פי נת' מרום, "מתווה גרנדיוזי, 'אוסמני', של שדרות, המגדירות בלוקים עירוניים ענקיים, לא פרופורציונליים ביחס לעיר הקיימת ולתוכנית גדס (איור 145)."³⁶



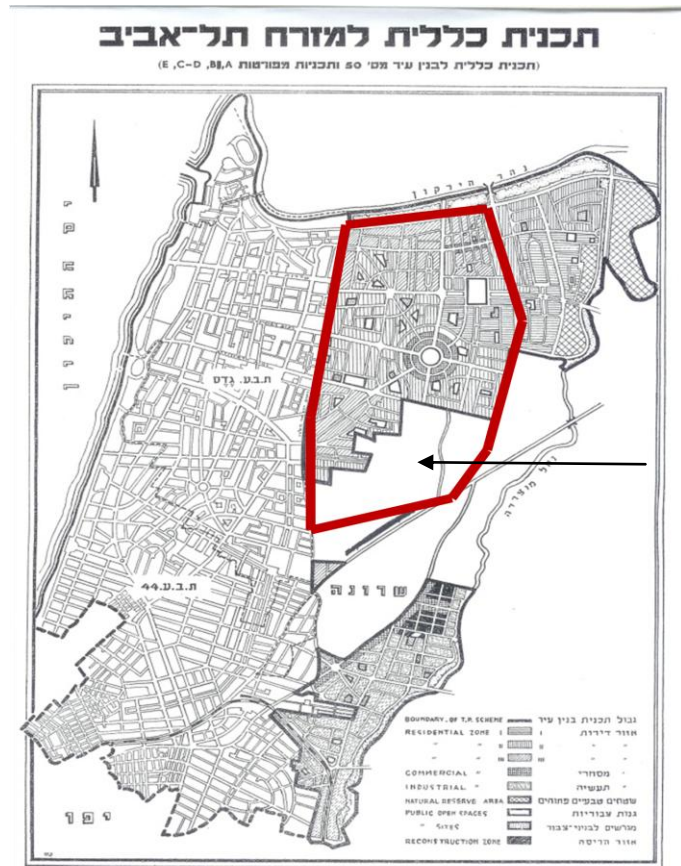
איור 145. "תוכנית תל-אביב המורחבת" 1931. "מתווה גרנדיוזי"
Figure 145. "Enlarged Tel-Aviv Plan" 1931. "Grandiose layout"

הגירסה השנייה: "תוכנית 50 – התוכנית למזרח תל-אביב"

התוכניות ל"צפון החדש" עצמו נכללו בהמשך במסגרת "תוכנית בניין-עיר 50 – תוכנית כללית לאדמות מזרח תל-אביב", והקיפו, מלבד שטחי "הצפון החדש", גם כמה שטחים נוספים ממזרח לחלקה הדרומי של העיר. "הצפון החדש" מהווה את עיקרה של "תוכנית מזרח תל-אביב" על גלגוליה השונים. "תוכנית 50" חולקה בהמשך לתוכניות מפורטות "A", "B", "C", "D" (ראו להלן) המכסות את הגבולות הנוכחיים של הרובע, למעט שטח באזור שדרות שאול המלך של היום, שהיה שייך למושבה הגרמנית שרונה (כאן, כנראה בהיות התוכנית סטוטורית ומוגשת לאישור, כבר לא יכלו להתעלם מגבולותיה של שרונה), ובתוספת שטחי שכונת בבלי של היום וסביבתה (איור 146). "שטח

³⁵ כל הציטוטים: שיפמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 4 1933
³⁶ מרום 2009

כל מזרח תל-אביב משתרע על 6000 דונם בערך, אשר מהם קרוב ל-2000 דונם נמסרו עתה לשיפוטה של שרונה".³⁷



שטחי שרונה

איור 146. "תוכנית 50 – התוכנית למזרח תל-אביב" 1933
Figure 146. "Plan 50 – for eastern Tel-Aviv" 1933

"תוכנית 50 – התוכנית למזרח תל-אביב" הוכנה כהמשכה הישיר של קודמתה, "תוכנית תל-אביב המורחבת",³⁸ והוגשה ב-1933 לאישור השלטונות. התוכנית עברה מסע דיונים אישורים רב תחנות שנמשך 8 שנים – בין 1933 ל-1940. בתקופת הדיונים הוכנסו בתוכנית כמה שינויים... אולם ביסודה שמרה התוכנית על רעיונותיה הראשונים...³⁹ התוכנית הוכנה על שטחים בטרם נכללו בגבולות השיפוט של העיר ובתחום בניין-ערים שלה, ובעת שרוב הקרקעות בתחומה היו עדיין בידי בעלים ערביים⁴⁰ והופעלה מיידית עוד בטרם אושרה.⁴¹ ביחס לגירסה הקודמת חלו בה כמה שינויים: קווי הרחובות התמתנו ורובם שמרו על מקבילות, והבלוקים העירוניים קטנו (אף שעדיין היו גדולים מאלו של "הצפון הישן" על פי "תוכנית גדס"). ניכרת בה המגמה להתאים אותה למבנה של "הצפון הישן".

תוכנית 50 חולקה לתוכניות מפורטות על פי הקטעים:

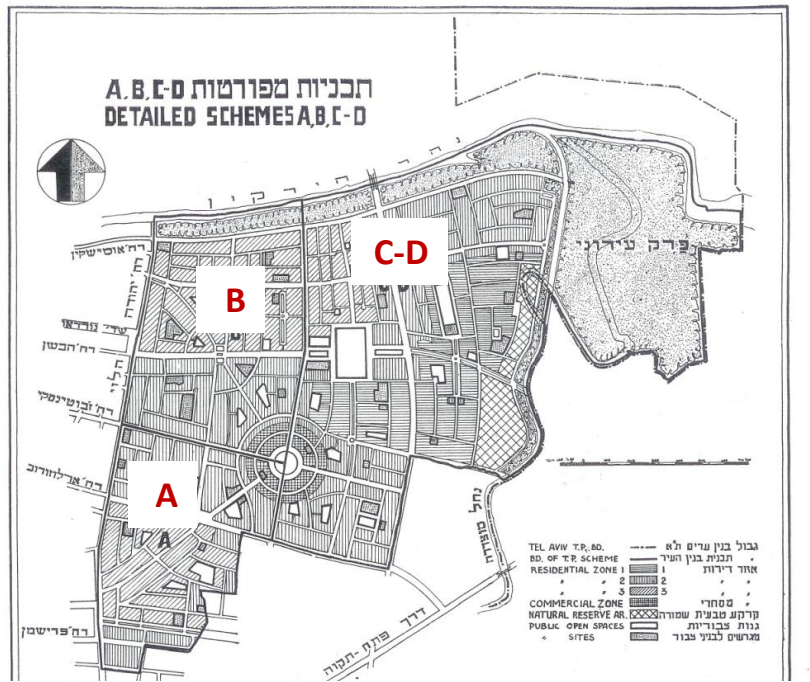
תוכניות מפורטות "A" "B" "C-D" הוכנו במהלך 1936 (איור 147)
ב-1939 הן קיבלו תוקף, יחד עם תוכנית "50", ומכאן התחילה במקביל שרשרת האישורים והפרסומים לכל אחת מן התוכניות האלו.

³⁷ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938
³⁸ מרום 2009

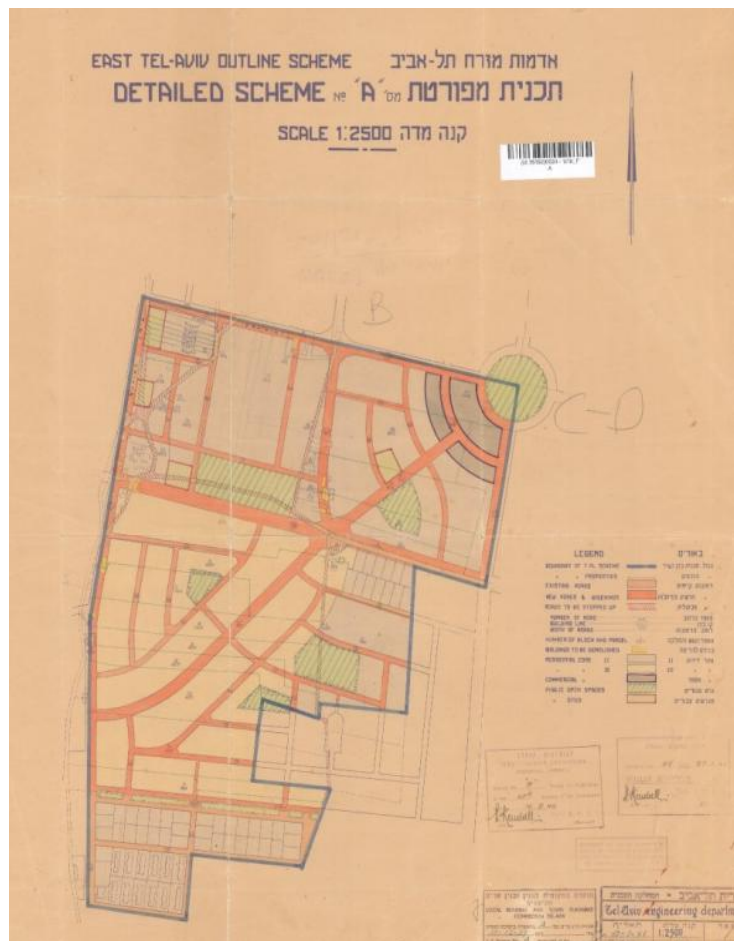
³⁹ שיפמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 12 חוברת 12 1942

⁴⁰ עמיעז – ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 1952, שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

⁴¹ ידיעות עיריית תל-אביב ספר השנה תרצ"ט 1939



איור 147. תוכניות מפורטות "A" "B" "C-D" 1936 "C-D" "B" "A".



שרות דוד המלך

איור 148. תוכנית מפורטת "A" 1941 "A".

תוכנית "A" , לדוגמה (איור 148), התופסת את הרבע הדרומי-מערבי של הרובע, עברה תהליך של דיונים ואישורים בין 1939 ל-1941. על התוכנית המקורית מופיעות חותמות האישור השונות מ-1939, 1940, ו-1941,⁴² ובפרסומי העירייה⁴³ היא נחשבת בתוקף מ-1945. תוכניות מפורטות "B" "C" "D" עברו תהליך מקביל, ובתאריכים דומים.

ביצוע כל התוכניות התעכב מאד: "... בגלל המאורעות של 1936-39 ומלחמת העולם השנייה נתעכב ביצוע תוכנית זו, והתחיל למעשה רק לאחר גמר המלחמה...".⁴⁴ הבניה בפועל החלה כבר רק לאחר קום המדינה.

הכנת התוכניות ומתן הפרסום המרובה להן קידמו שני תהליכים. ראשית הם נועדו להשיג שליטה תכנונית על קרקעות בהיקף שטחה של תל-אביב, ולמנוע התיישבות פרועה על קרקעות אלו, כזאת שתציב בהמשך את העיר בפני עובדות בלתי רצויות.⁴⁵ בנוסף – התכנון, התוויית הרחובות והחלוקה ההדרגתית למגרשים לבניה שידרו רצינות וכוונות למימוש ועודדו עוד יותר תנועה של רכישת קרקעות בתחום התוכניות. אם בראשית התכנון היו עדיין רוב הקרקעות בתחום התכנית בידי בעלים ערביים, הרי שאלה הלכו ונרכשו בהדרגה בידי סוחרי קרקעות ומפתחים יהודיים: "...שטח מזרח תל-אביב הנוסף לשטח שיפוטנו אנו הוא 4000 דונם בערך. מתוך שטח זה נרכשו כבר על ידי יהודים 1300 דונם בערך, ומהם 1100 דונם כבר חולקו למגרשי בניין על סמך התוכנית הכוללת של אדמות מזרח תל-אביב".⁴⁶

"השטח שכוללת תוכנית ההרחבה (תוכנית מזרח תל-אביב. י.ד.) הוא כ-4500 דונם", מתוכם כ-3700 דונם בתחום תוכנית 50.⁴⁷ "...לכל הבעיות...הושם לב בעריכת התוכנית למזרח תל-אביב",⁴⁸ ולצורך כך צורפה לתוכניות למזרח תל-אביב ("50" ו-"A" "B" "C" "D") חוקה מקפת ומפורטת, הקובעת את כל השינויים למיניהם באזורים השונים בשטח זה, חוקי הבניין המפורטים ביותר, המרחקים מן הגבולות, המרחבים מסביב לבניינים, סידורי גדרות, סלילת כבישים, תיעול וכללים אחרים הבאים להבטיח רמת שיפורים הוגנת". יתרה מזאת: "החוקה המפורטת הזאת תשמש בסיס לחוקת הבניין המאוחדת בשיפוט כל שטח תל-אביב".⁴⁹ יעקב שיפמן הגדיר את התוכנית כמיועדות למגורים עבור 100,000 תושבים נוספים לעיר, התווה קווים "לדמותו של מזרח תל-אביב", והדגיש כי "תשומת לב מיוחדת ניתנה לקביעת המגרשים הציבוריים בקנה מידה רצוי לצרכי גנים ציבוריים ובניינים ציבוריים".⁵⁰ שיפמן פירט בהסבריו "מה בין התכנית של יתר תל-אביב לתוכנית המזרח?"⁵¹, האמורה לסמן שיפור ניכר (טבלה 17):

⁴² תוכנית "A" 1941

⁴³ עיריית תל-אביב – מערכת מפות GIS – תוכניות בניין-עיר

⁴⁴ עמיעז – ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 1952

⁴⁵ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 6 חוברת 7-9 1935, שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

⁴⁶ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

⁴⁷ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 6 חוברת 7-9 1935, שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1940-1941

⁴⁸ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1938-1939

⁴⁹ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 6 חוברת 7-9 1935

⁵⁰ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

⁵¹ שיפמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 9 חוברת 6-7 1939

להלן השוואת מאפייני התוכנית, בהשוואה לקיים בחלקיה הקודמים של העיר:

"מזרח-תל-אביב" = "תוכנית 50" על פי "חוקת התוכנית" המצורפת אליה	שטח "תוכנית גדס"	"תל אביב הישנה" (בלשון המסמכים) = העיר הוותיקה ⁵²	
<ul style="list-style-type: none"> - "הותוו רחובות יותר רחבים".⁵³ - "ברשת הרחובות הודגשה ההבחנה בין עורקי תנועה ראשיים (30 מטר ויותר) ובין רחובות תנועה ממדרגה שניה ורחובות פנימיים למגורים".⁵⁴ - "תוכנית התחבורה של המזרח נערכה מתוך התחשבות בתנועה ממזרח למערב שהיתה מוזנחת בעיר".⁵⁵ 			רחובות
גדולים יותר: 750 מ"ר ⁵⁶	500 מ"ר	500 מ"ר	גודל המגרשים
<ul style="list-style-type: none"> - "נקבעו דרגות צפיפות נמוכות בהרבה מן המקובלות בתל-אביב".⁵⁷ - 25% באזור מגורים מסוג ראשון - 30% באזור מגורים מסוג שני 	35%	35%	אחוזי בניין
הוגדלו מידת המרחקים אשר בין הבניינים לבין עצמם ובין הבניינים והרחובות". ⁵⁸			קווי בניין
"בעיקר לצרכי דירה"			שימושי קרקע (חלוקה לאזורים בלשון המסמך)
שיפור ניכר: 11.0	8.4	3.1	שטחי ציבור: % המגרשים הציבוריים מכלל שטח האדמה ⁵⁹

טבלה 17. המאפיינים של "תוכנית 50" לעומת החלקים הקודמים של העיר

Table 17. Features of Plan 50" versus former parts of Tel-Aviv

בכל התוכניות האלו של שטח "הצפון החדש" נכללו במקורן שדרות עירוניות – בדומה ל"תוכנית גדס". בתוכנית הכללית של "תל-אביב וסביבותיה" מ-1931, הוצע בשטח "הצפון החדש" דגם רחובות שונה מזה הקיים כיום, ובמרכזו צלב של שתי שדרות מרכזיות החוצות זו את זו: את האחת בכיוון מזרח-מערב ניתן לזהות כשדרות דוד המלך של היום (איור 149). הן מסומנות בתוכנית בדומה לאופן שמסומנות בה השדרות הקיימות כבר בעיר של אז: נורדאו, קרן קיימת, ח"ן, בן-ציון ורוטשילד, עם הבדל גרפי קל בין מה שכבר בוצע, לקטעים שטרם בוצעו אז.

ב"תוכנית 50" על גלגוליה, ובתוכניות המפורטות "A" "B" "C" "D" הנגזרות ממנה, הוצג כבר דגם רחובות דומה מאד, זהה כמעט, לזה הקיים ברובע כיום, מה שמעיד שלמרות העיכוב הגדול בביצוע הבניה של הרובע, הוא נבנה בסופו של דבר בנאמנות לתוכניות האלו. בהתאם להצהרה ש"במזרח

⁵² חלק העיר שקדם ל"תוכנית גדס", על פי שורת המסמכים וההסברים לתוכנית

⁵³ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 6 חוברת 10 1935

⁵⁴ ידיעות עיריית תל-אביב ספר השנה תרצ"ט 1939

⁵⁵ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1938-1939

⁵⁶ שיפמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 12 חוברת 12 1942

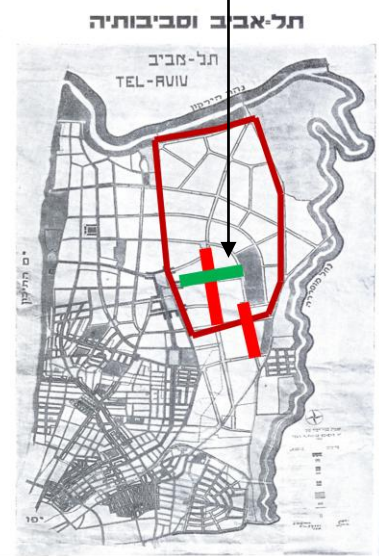
⁵⁷ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 6 חוברת 10 1935

⁵⁸ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938. לא ניתנו כאן מידות.

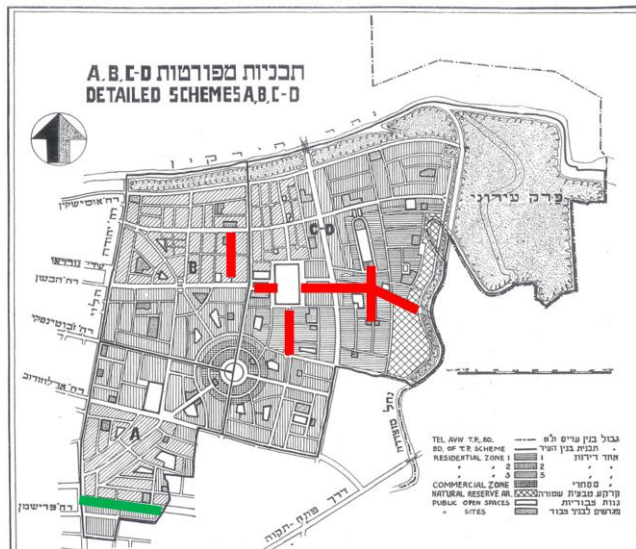
⁵⁹ שיפמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 9 חוברת 6-7 1939

תל-אביב הוקצו שטחים גדולים המיועדים לגנים ולגינות-נוי, לרחובות רחבים ולשדרות עצים",⁶⁰ ניתן אכן להבחין בתוכניות במערכת של שדרות, כולן שדרות אמצע. האחת היא שדרות דוד המלך, שאמנם בוצעה בפועל (כשדרת-צד, ראו להלן בפרק 8.7). שתי שדרות אחרות ניתנות לזיהוי כשדרות סמאטס וכשדרות הציונות של היום (שאמנם נקראות "שדרות" עד היום, אך מעולם לא נבנו כשדרות). שתי שדרות נוספות חוצות זו את זו כצלב, כבר ממזרח לדרך נמיר של היום, על התוואי של דרך ההלכה ובאזור שכונת בבלי של היום (איור 150). גם שתי אלו נשארו רק על הנייר.

שדרות דוד המלך



שדרות שבוטלו
שדרות שבוצעו



שדרות דוד המלך

איור 150. שדרות שבוטלו מתוכניות "א" "ב" "ג" "ד" 1936

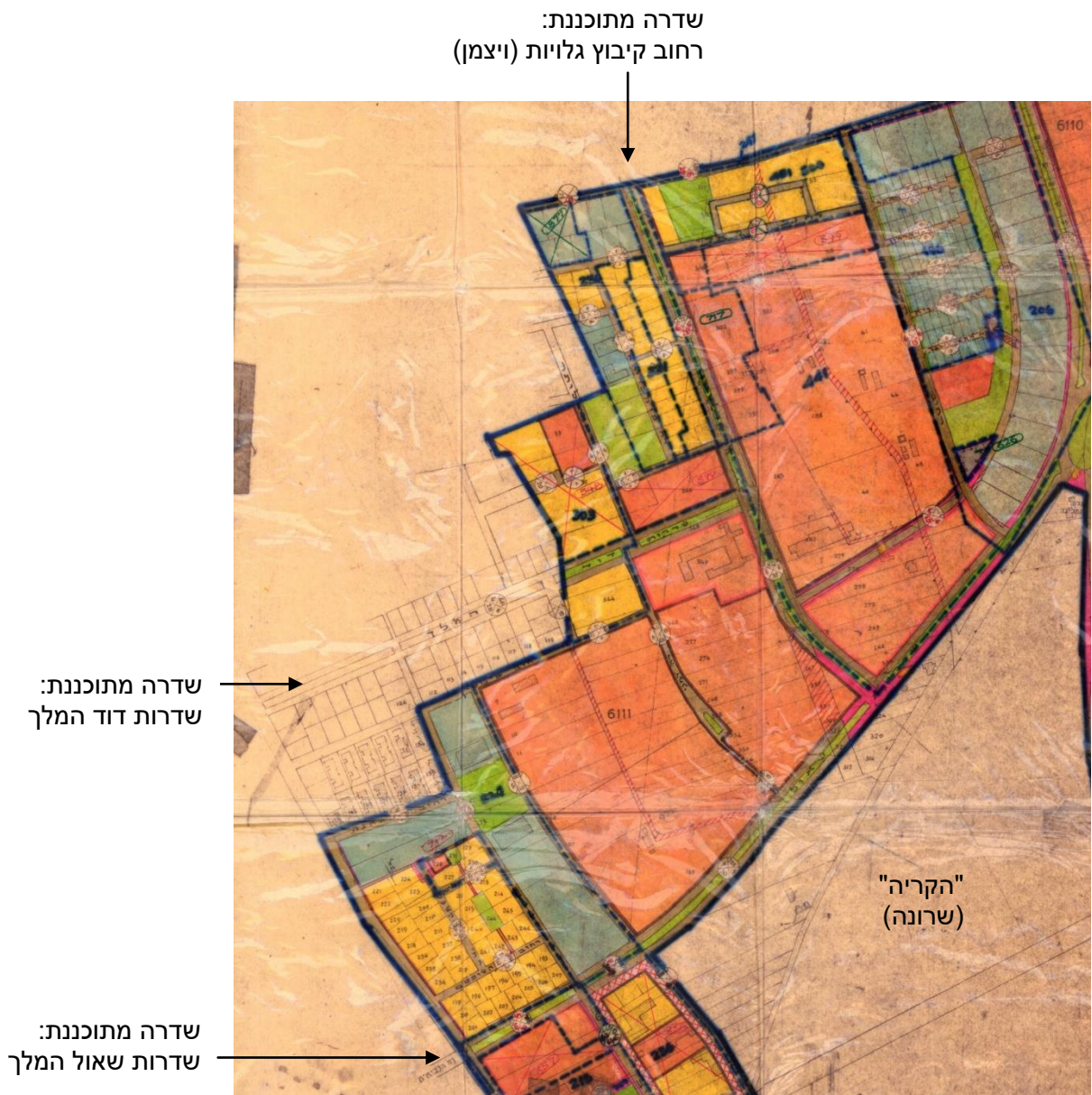
Figure 150. Canceled boulevards from "A" "B" "C" "D" plans 1936

איור 149. שדרות שבוטלו

מ"תוכנית תל-אביב המורחבת" 1931
Figure 149. Canceled boulevards from "Enlarged Tel-Aviv plan" 1931

אל התוכניות האלו נוספה, כבר לאחר קום המדינה תוכנית "ג" מ-1949 (איורים 151, 164, 165), שכיסתה את מרבית שטחי שרונה, שחסרו בתוכניות הקודמות, והוסיפה לשדרות דוד המלך גם שדרות מתוכננות ברחוב ויצמן (אז: קיבוץ גלויות), ובשדרות שאול המלך. גם שדרות אלו לא בוצעו. (ראו להלן בפרק 8.6).

⁶⁰ שושני – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 11 חוברת 12 1941



איור 151. תוכנית "G" (קטע) 1949. שדרות מתוכננות
Figure 151. Plan "G" (fragment) 1949. Planned boulevards

את הויתור על השדרות, בעיר בכלל, וב"צפון החדש" בפרט, ניתן לייחס ל-2 גורמים עיקריים:

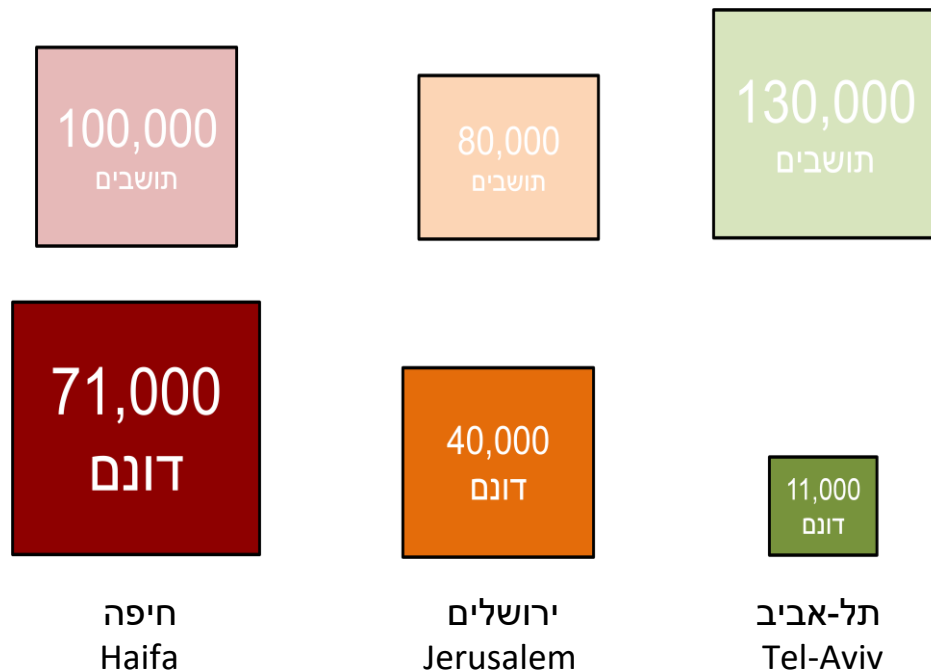
8.5 גורם 1: מצוקת השטחים

שלטון המנדט הבריטי לא נטה חסד לעיר החדשה תל-אביב, וברוב שנותיו הפגין כלפיה וכלפי נציגיה התנכרות ואף עוינות. למרות שהעירייה של תל-אביב היתה גוף מיומן ומקצועי, העביר אותה השלטון הבריטי מסלול בירוקרטי מתיש בכל נושא ועניין. עיריית תל-אביב, מצידה, התנהגה אז בכלל כעיר-מדינה, והציגה כלפי השלטונות ביטוי לעצמאות מדינית.⁶¹ בעדותו של ראש העיר ישראל רוקח,

⁶¹ עזריהו 2005

בינואר 1937, לפני הוועדה המלכותית ("ועדת פיל"), שנשלחה לארץ-ישראל מטעם ממשלת בריטניה,⁶² הוא העיד על היחסים המעורערים עם השלטון.⁶³

רוקח לא הגיע אל הוועדה בידיים ריקות: הוא היה מצוייד בתזכיר "אשר בו הורצו דרישותיה וקובלנותיה של העירייה" כלפי השלטון הבריטי. התזכיר "הכיל 13 פרקים ו-16 טבלאות סטטיסטיות". פרק 5 בתזכיר – "גבולות בניין-ערים", קובל "על דרך הקיפוח שנוהגת כלפיה הוועדה הממשלתית לבניין-ערים, בבואה לקבוע לערים השונות את השטחים הסמוכים הכפופים לחוקי הבניין הנהוגים בעיר. ועדה זו קבעה לשטח בניין-ערים של ירושלים 40,000 דונם, לזה של חיפה 71,000 דונם, אולם לתל-אביב קבעה רק 11,000 דונם. הפרק הזה⁶⁴ מתאר את ההוצאות הקשות של קיפוח זה להתפתחות העיר".⁶⁵ **תרשים 7** שלהלן אכן מציג יחס הפוך כמעט בין גודל האוכלוסיה של שלוש הערים הגדולות בשנת 1937⁶⁶ (השנה בה הוצגו טענות העירייה לפני ועדת פיל) לבין תחום בניין-עיר שהקצו השלטונות, ומצדיק את טענות העירייה בעניין.



תרשים 8. גודל אוכלוסיה מול שטח בניין-עיר של שלוש הערים הגדולות ב-1937
Scheme 8. Population versus town-planning domain of three main towns in 1937

כאן המקום להבהיר, כי בתקופת המנדט הבריטי לא היתה חפיפה מלאה בין שטח השיפוט העירוני לבין תחום בניין-עיר, שגבולותיו חרגו אל מעבר לתחום השיפוט: "שטח בניין-ערים" - ...השטח שעליו חלה פקודת בניין-ערים".⁶⁷

פרק 5 בתזכיר שהציג ראש העיר מעלה את אחד הנושאים הקשים ביחסי תל-אביב עם השלטון הבריטי, שחסם את התפתחותה. כבר ב-1933 עלתה הדרישה להרחבת הגבולות הן של שטח

⁶² תפקיד הוועדה היה "לברר את גורמי היסוד של המהומות אשר פרצו בא"י באמצע אפריל 1936, לחקור בדרכי הגשמתו של המנדט על א"י בקשר עם התחייבויות הממשלה המנדטורית כלפי הערבים והיהודים, ולברר אם לאור פירוש נכון של תנאי המנדט יש לערבים או ליהודים איזו תלונות חוקיות על אופיו והגשמתו של המנדט בעבר או בהווה...". ידיעות עיריית תל-אביב שנה 7 חוברת 7 1937

⁶³ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 7 חוברת 7 1937

⁶⁴ פרק 5 בתזכיר העירייה

⁶⁵ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 7 חוברת 7 1937

⁶⁶ נקבע בשקלול על פי נתוני האוכלוסיה בשנים העוקבות

⁶⁷ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 1-2 1937

השיפוט, והן של תחום בניין-עיר: "...בראש וראשונה עומדת שאלת הרזרבה הקרקעית... הוגשה בקשה להרחבת גבולותיה של תל-אביב ועדיין הממשלה מדיינת בה..."⁶⁸. הדרישות לתוספת שטחים נראו רק מתבקשות: "כל השטחים אשר במזרח תל-אביב הנתונים לשיפוטנו מבחינת בניין-ערים בלבד, צריכים להיכלל בגבולות העירוניים של תל-אביב. על ידי כך נגיע לגבולות טבעיים, הרי הם נהר הירקון בצפון, ונחל מוצררה (האיילון. י.ד.) במזרח. שטח השיפוט יהא אז פשוט, אחד ורצוף. טובה גדולה תהא צפונה לשטח הזה, אם ייכלל בגבולות העירוניים..."⁶⁹. "מאבקה של תל-אביב להרחבת גבולותיה לשם יצירת שטח מחיה, שיתאים לצרכי התפתחותה מתנהל זה שנים רבות, למעשה מאז ייסודה. כל התקדמות עלתה לה במאמצים שאין לתארם במילים. התוצאה היתה, שעד לפני שנים אחדות נשארה תל-אביב עומדת 'במקום אחד' במובן השטח המוניציפאלי, ואף במובן שטח בניין-ערים שלה, אם כי אוכלוסייתה הלכה וגדלה משנה לשנה"⁷⁰. זה הביא למצוקה גדולה בתוך העיר המצטופפת: "תל-אביב לקויה... גם מבחינת גבולותיה. דיה סקירה על המפה... כדי להיווכח עד כמה גבולות אלו גרועים הם ומונעים בעד ביצוע כמה פעולות הנדרשות לפיתוח העיר"⁷¹. "...תנאי הפיתוח של תל-אביב היו קשים ביותר: מצד אחד גדלה האוכלוסיה במשך זמן קצר פי 2 ו-3, ומצד שני היה גידול השטח המיועד לפיתוח איטי ביותר, בגלל סירובה של ממשלת המנדט להכיר בתביעותיה הצודקות של עיריית תל-אביב להגדלת שטח בניין-ערים שלה"⁷². "...זהו 'מיטת סדום' שאין דוגמתה, צפיפות תושבים שאין רבים כמותה"⁷³.

הצרת גבולותיה של תל-אביב עמדה, אכן, בניגוד משווע לקצב התפתחותה. גידול שטחה ואוכלוסייתה היו מרשימים בכל קנה-מידה, והגידול הדמוגרפי לווה בהתפשטות מרחבית ובבנייה מאסיבית, עד כי הלורד בלפור ניבא: "אני מתאר לעצמי מה צורה תהיה לתל-אביב אחרי חודשים מספר. אם לא תתפשט במשך הזמן הזה עד חיפה, הרי ודאי תגיע עד הירקון ומעבר לירקון"⁷⁴. ד. ברקוביץ התפעל אז גם הוא: "ופתאום גדלה העיר וצמחה והפכה כרך, עם עסקים ובנקים ובתי-חרושת ובתי-קפה ותיאטרות ואוטומובילים..."⁷⁵. להתפתחות הגדולה, תוך הצרת הגבולות נלוו עליה חדה במחירי הקרקעות בעיר (וראו בהמשך בעניין האפשרות להקים גנים) ועליה ביוקר הדיור.

למצוקת הקרקעות והדיור נתלווה חשש – מבניה לא מבוקרת של שכונות מגורים מחוץ לתחומה ומחוץ לתחום בניין-עיר שלה, ללא שתהיה לה אפשרות להשפעה תכנונית על הבניה הזאת. תל-אביב דרשה, על כן, שליטה תכנונית על כל המרחב: "...בהזדמנות קביעת הגבולות החדשים של אזור בניין-ערים לתל-אביב הוגשה על ידינו בשנת 1937 בקשה לשלטונות לקבוע עבורנו שטח של 40,000 דונם בקירוב (בדומה לשטח שהוקצה לירושלים. י.ד.) שיכלול את רמת-גן ובנותיה, בני-ברק ונחלת-גנים עד הרצליה בצפון ופתח-תקווה במזרח. בקשה זו נדחתה..."⁷⁶. (איור 153).

העירייה מצאה גם כאן דרך לעקוף את השלטון, ולהשיג חלק ממבוקשה. היא הכינה את "תוכנית מזרח תל-אביב", לשטחים הסמוכים לשטחה, בטרם אלו צורפו לגבולותיה, במטרה "...לכוון במידת מה את פיתוח הקרקעות מזרחה לתל-אביב, המשתרעים עד לירקון בצפון ועד לוואדי מוצררה במזרח... לתכלית זו התחלנו... את תוכנית תל-אביב המורחבת... כיום היא משמשת כבר מורה-דרך לרכישת קרקעות מחוץ לשטחים המיושבים, והיא קובעת את חלוקת הקרקע בקרבת חלקי העיר הבנויים"⁷⁷.

⁶⁸ שיפמן - ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 4 1933

⁶⁹ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1938-1939

⁷⁰ רוקח – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 18 חוברת 2-1 1948

⁷¹ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1938-1939

⁷² עמיעז – ידיעות עיריית תל-אביב יפו שנה 22 חוברת להרחבת העיר ולפיתוחה 1952

⁷³ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1938-1939

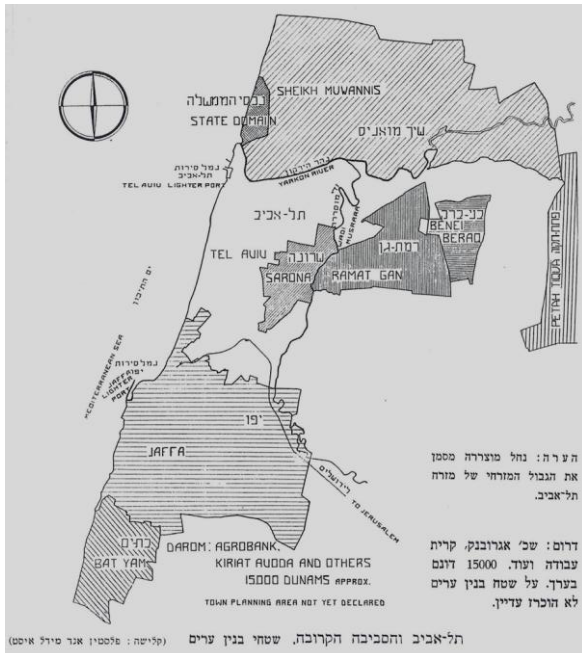
⁷⁴ לורד בלפור 1925 אצל עזריהו 2005

⁷⁵ עזריהו 2005

⁷⁶ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

⁷⁷ שיפמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 4 1933

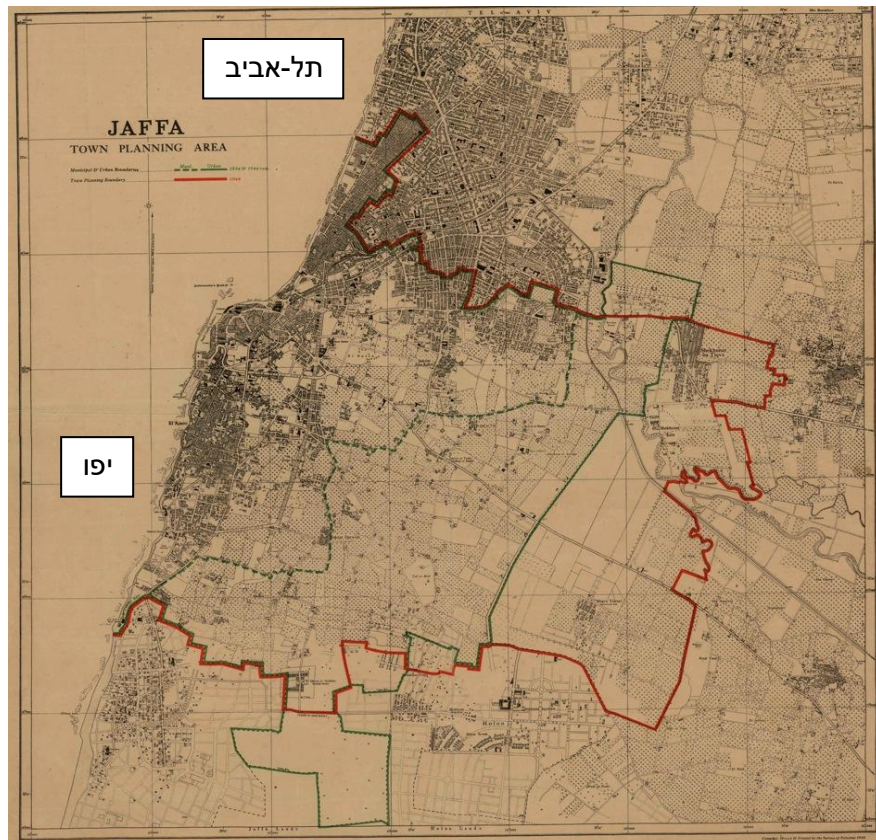
מרבית האדמות הנדרשות היו כבר בבעלות יהודית: "במשך תקופה זו נשלמה כמעט רכישת הקרקעות מידי הבעלים הערביים בגבולות תל-אביב וגם מעבר לגבולות אלה נרכשו שטחים רבים על ידי יהודים, באדמת מזרח תל-אביב, מן הגבול ועד נחל מוצררה".⁷⁸



איור 153. שטחי בניין-ערים של תל-אביב ושכנותיה 1939
Figure 153. Town planning domain of Tel-Aviv and its neighbors 1939



איור 152. תל-אביב דורשת את שטח שרונה
Figure 152. Tel-Aviv claims territory of Sarona



איור 154. גבול יפו 1945. מלאכותי ופוליטי. 1945. מלאכותי ופוליטי
Figure 154. Jaffa limits 1945. Artificial & political . 1945. Artificial & political

⁷⁸ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 6 חוברת 7-9 1935

הניגוד שנוצר בין יפו לבין תל-אביב, שהיה מראשיתו תרבותי וכלכלי, חרג מכך והפך עם הזמן לניגוד לאומי ופוליטי בין עיר יהודית לעיר ערבית. יפו ראתה בתל-אביב ובהתפתחותה חלק מטבעת חנק יהודית המתהדקת סביבה,⁷⁹ ומשזיהה השלטון הבריטי כי יפו מתייחסת כאיום להתרחבותן של תל-אביב ושל בנותיה, דחה פעם אחר פעם את דרישותיה של תל-אביב להרחבת שטח השיפוט, ולהרחבת תחום בניין-ערים שלה: "כל הניסיונות שנעשו על ידינו לשכנע את השלטונות להכיר בצורך החיוני למתן זכות שיפוט לתל-אביב על שטחים גדולים הקרובים לעיר – לא הצליחו".⁸⁰ "השלטונות התעלמו מן המציאות מנימוקים פוליטיים, ורק לעיתים רחוקות היו נותנים את הסכמתם להכללת שטח קטן זה או אחר בגבולות תל-אביב..."⁸¹.

מדי פעם, ובהדרגה, שיחרר השלטון את ידו הקפוצה, ותוך פזילה אל תגובתה של יפו, אישר הרחבה של הגבולות או של תחום בניין-עיר:

- 1921. "עם פרסום פקודת בניין-ערים הראשונה בשנת 1921 נקבע כי תל-אביב מהווה חלק בלתי נפרד של אזור בניין-ערים יפו..."⁸².
- 1933. הורחבו גבולות בניין-ערים (המשותפים) של יפו ושל תל-אביב
- 1937. הורחב חלקה של תל-אביב בתוך תחום בניין-עיר המשותף לה וליפו, אך תוך היענות חלקית בלבד לדרישות ההתרחבות של העיריה.⁸³
- 1938. חלה התקדמות נוספת: "...יש לציין את הכרזת תל-אביב לאזור בניין-עיר נפרד, המשתרע עד הירקון בצפון ועד נחל מוצררה במזרח וגובל מדרום בשרונה וביפו".⁸⁴
- סוף 1938. לגבול העיר נוסף שטח קטן באיזור הרחובות שלמה המלך- ריינס, והגבול התיישר עם קו אבן-גבירול של היום.⁸⁵
- 1943. "נתפרסמו שני צווים בדבר שינוי גבולות של המועצות המקומיות שרונה ושייח-מואניס, המוציאים מכלל שיפוטן של אותן המועצות את השטחים שהיו שייכים להן קודם לכן ושנכללו עתה בתחום האזור העירוני של תל-אביב".⁸⁶ "עד שנת 1943 הגיע השטח המוניציפאלי של תל-אביב בסך הכל ל-6,000 דונם, ושטח בניין-עיר שלה ל-11,000 דונם בערך".⁸⁷
- עד 1948. "...הורחבו גבולות העיר קמעא-קמעא, ועם הכללת עבר-הירקון (רק חלק קטן מהשטח היום. י.ד.) והשטח שמעבר לנחל מוצררה – הוכפל שטחה של תל-אביב, גם השטח המוניציפאלי וגם שטח בניין-ערים. יחד עם אדמות שרונה, מגיע השטח המוניציפאלי של העיר ל-19,000 דונם. ועוד אנחנו נושאים עינינו להרחבה נוספת".⁸⁸

המפות שלהלן (**איורים 155, 156**) מראות את ההרחבה ההדרגתית של שטח השיפוט העירוני ("השטח המוניציפאלי") העיר ושל שטח בניין-ערים שלה בין 1937 ל-1948. הכתם הכהה, מציין את השטח העירוני ב-1937 – החופף כמעט את התחום הבנוי שלה אז, ומבליט כיצד נכלאה העיר עד אז בגבולות כובלים, ללא מרחב להתפתחותה.

⁷⁹ עזריהו 2005

⁸⁰ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

⁸¹ רוקח – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 18 חוברת 1-2 1948

⁸² שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

⁸³ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 1-2 1937

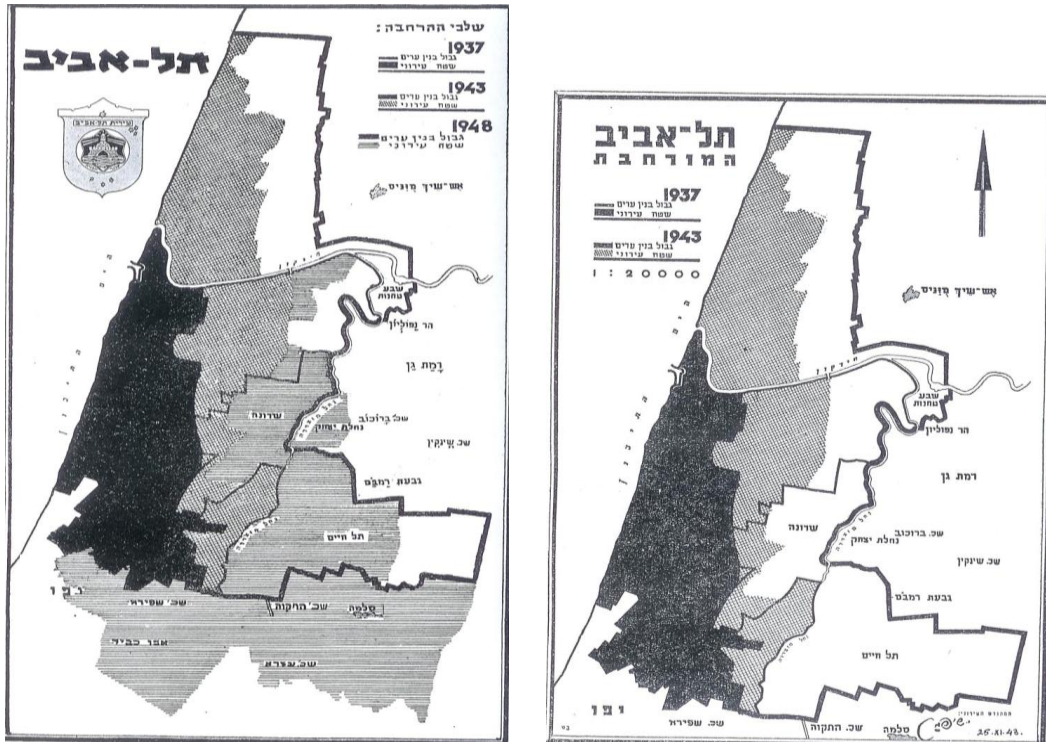
⁸⁴ ידיעות עיריית תל-אביב ספר השנה לשנת תרצ"ח 1938

⁸⁵ שושני – ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 4-5 1953

⁸⁶ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 6-7 1943

⁸⁷ רוקח – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 18 חוברת 1-2 1948

⁸⁸ רוקח – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 18 חוברת 1-2 1948



איור 155. איור 156. הרחבה הדרגתית של גבולות תל-אביב: 1937 – 1943 – תחילת 1948: התחום העירוני ב- 1937, ועד 1943 (בשחור) – בגבולות חנק

Figure 156. Figure 155. Gradual expansion of Tel-Aviv's limits: 1937 – 1943 – early 1948: City limits in 1937, and till 1943 (in black) were suffocating

עם הסתלקות השלטון הבריטי, ולאחר מלחמת העצמאות, נוספו לעיר שטחים חדשים מכל עבר. השטחים החדשים סופחו לעיר ב-5 שלבים:

1. 1948.3 – שטחי שרונה במזרח: בין נחלת-יצחק ליד-אליהו.
2. 1948.12 – השכונות היהודיות של יפו: פלורנטיין, שפירא, גבעת-הרצל, התקווה. וכן – עזרא, בית-יעקב, אב-כביר, סלמה (שלא השתייכו קודם ליפו).
3. 1949.2 – עבר הירקון: שיח מואניס, תל-ברוך, שטחי הדר-יוסף, שיכון פקידי העירייה, שיכון מורים, שיכון ציונים ותיקים.
4. 1949.5 – צפון יפו: מנשיה
5. 1949.10 – בעקבות החלטת הממשלה מ-4.10.1949 – שאר שטחי יפו.⁸⁹

"רק עם קום המדינה נתמלאו במידת מה משאלותיה של תל-אביב ושטחה הוכפל...".⁹⁰ העיר יצאה למרחב: "... גם גבולותיה של עירנו נתרחבו, והיא פורצת מזרחה, דרומה וצפונה".⁹¹

למצוקת הגבולות והקרקעות בתקופת המנדט הבריטי היתה השפעה על אופי השטחים הפתוחים בעיר. המחסור בקרקעות והאמרת מחיריהן לא אפשרו לעירייה לפתח גנים גדולים כראוי לעיר: "בתחילת כהונתה של המועצה השישית, בשנת 1936 חסרו לעירייה מגרשים עירוניים בגודל המתאים, בפרט בשכונות הדרומיות של העיר, שם לא היו כמעט גינות. ביתר חלקי העיר החדשים היה המצב בשטח זה טוב יותר... אם כי אף שם לא היו המגרשים גדולים. גן מאיר היה הגן היחיד בגודל מתאים...".⁹² "לתל-אביב יש שדרה אחת ענקית החוצה את העיר מצפון לדרום... אך מובן

⁸⁹ מרומ 2009

⁹⁰ עמיעז – ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת להרחבת העיר ולפיתוחה 1952

⁹¹ שושני – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 21 חוברת 3-4 1951

⁹² שושני – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 20 חוברת 3-4 1950

ששדרה זו אין בה כדי לספקנו. נחוצים לנו שטחים גדולים לסידור פארקים ומקומות מנוחה להמוני העיר בשעות מנוחתם".⁹³ אלא ש- "...יצירת פארק מרכזי גדול בשטח 1500 דונם או פארקים אזוריים בשטח 250 דונם כל אחד – אינה באה בחשבון בגבולותיה של העיר המיושבת".⁹⁴ המחסור בירק עורר תרעומת: "עם התפתחותה המהירה של העיר תל-אביב, מתרבה והולך גם מספר התלונות על הליקויים שבעיר... ואלו התלונות העיקריות, שאנו נתקלים בהן בזמן האחרון: אין בעירנו פארקים רחבים לטיול וגנים ציבוריים אשר בהם עצים גדולים שאפשר לחסות בצילם בשרב הקיץ".⁹⁵ מה הן, אם כך, האפשרויות במצב החנק הזה? "...נטיעת גנים, ששטחם אינו עולה על 30 דונם... נטיעת שדרות ועצים לאורך הרחובות – כל הדברים האלה הם בהחלט בגדר האפשרות".⁹⁶ שדרות היו אז, ונחשבות כך גם היום, אמצעי יעיל להכנסת ירק אל לב העיר: "השדרות... מהוות תחליף חלקי לשטחים פתוחים מקומיים ולרחובות הולכי רגל, החסרים באזורים שונים בעיר".⁹⁷ ואמנם "העיריה עשתה מאמצים רבים, כדי להגדיל את ממלכת הירק בעיר. בפרט הושקע מאמץ רב להרחבת השדרות ולשיפורן".⁹⁸



איור 157. השדרות עד לקום המדינה – תחליף ראוי לגנים
Figure 157. The boulevards till 1948 – suitable substitute for gardens

כל זה השתנה באחת לאחר קום המדינה, משנתרחבו גבולות העיר. בפני העירייה ניצבו עתה אפשרויות חדשות ואתגרים חדשים. עיקר המאמץ בשטחים הפתוחים עבר לגנים הגדולים ולפארקים, אותם היתה העירייה מנועה מלהקים עד אז: "...עם הרחבת גבולות העיר והעמדת שטחי קרקע נרחבים למטרות ציבוריות – תכננה מחלקת הנטיעות העירונית תוכניות רחבות לנטיעת חורשות ובוסתנים בעלי ממדים ההולמים את צרכי העיר ואזרחיה".⁹⁹ "עבודה כבירה וגדולה עומדת בפני המועצה הבאה: להפוך את תל-אביב לעיר של גנים וירק".¹⁰⁰ העירייה פנתה להקמתם של גנים גדולים, שהעיקרי בהם היה גן העצמאות (איור 158), ובמקביל החלה בהקמתו של פארק הירקון: "הולך ומוקם בוסתן גדול בדרומה של העיר בשטח קריית-שלום... בצפון העיר, על שפת ימה של תל-אביב, הולך ומוקם 'גן העצמאות'. ...אולם גולת הכותרת של הגנות העירונית מהווה נטיעת הפארק

⁹³ רוקח – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 5 חוברת 6-7 1934

⁹⁴ רויטמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 8-9 1943

⁹⁵ דיזנגוף – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 5 גיליון 3 1933

⁹⁶ רויטמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 8-9 1943

⁹⁷ עיריית תל-אביב-יפו 2002

⁹⁸ שושני – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 20 חוברת 3-4 1950

⁹⁹ שושני – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 21 חוברת 3-4 1951

¹⁰⁰ שושני – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 20 חוברת 3-4 1950

העירוני המרכזי, שראשית נטיעתו בתמוז תשי"א. "הבוסתן הלאומי"¹⁰¹ ישתרע על שטח בן 1700 דונם, שהממשלה העמידה לרשות עיריית תל-אביב-יפו.¹⁰²



Figure 158. Independence Park in its beginning 1953 איור 158. גן העצמאות בראשיתו

המחשה להבדלים בכמות השטחים הפתוחים בחלקיה של תל-אביב, על פי תקופת צירופם לתחום העיר ניתנת בטבלה הבאה, המציגה את אחוז השטח הציבורי הפתוח מכלל השטח של כמה רבעים.¹⁰³

%	נוסף לעיר לאחר קום המדינה	%	נוסף לעיר עד 1948	%	בתחום העיר לפני 1937
24.1	רובע 9 (2)	19.7	רובע 4 "הצפון החדש"	9.3	רובע 5 (1) מרכז העיר
25.0	רובע 2 עבר הירקון מזרח			12.6	רובע 3 "הצפון הישן"
35.0	רובע 1 עבר הירקון מערב				

(1) רובו נכלל אז בתחום תל-אביב. הרובע כולל גם שתי שכונות של יפו
(2) רובו נוסף לאחר קום המדינה.

טבלה 18. אחוז השטח הציבורי הפתוח בכמה מרובעי העיר
Table 18. Rate of public open spaces in certain quarters of Tel-Aviv

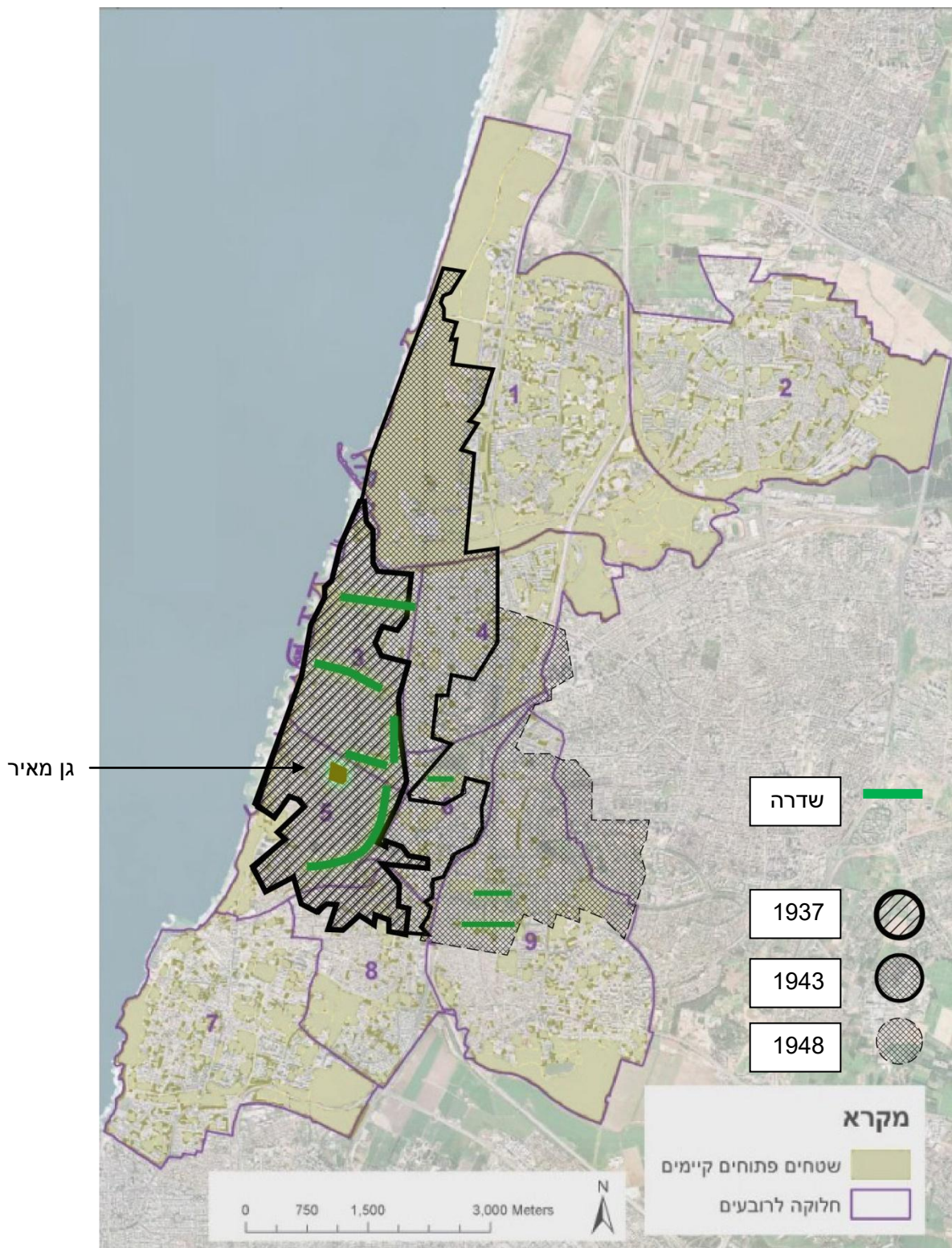
ניכר כי ככל שצורפו חלקים נוספים לתחומה של העיר, כך התאפשרה הקצאה נרחבת יותר לשטחים ציבוריים פתוחים.

המפות שלהלן (איורים 159, 160) מציגות את השטחים הפתוחים בעיר לפני קום המדינה וכיום, ביחס לגבולות התחום העירוני לפני קום המדינה, ועם הרחבתו הגדולה לאחר קום המדינה:

¹⁰¹ הכוונה לפארק הירקון

¹⁰² שושני – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 1952

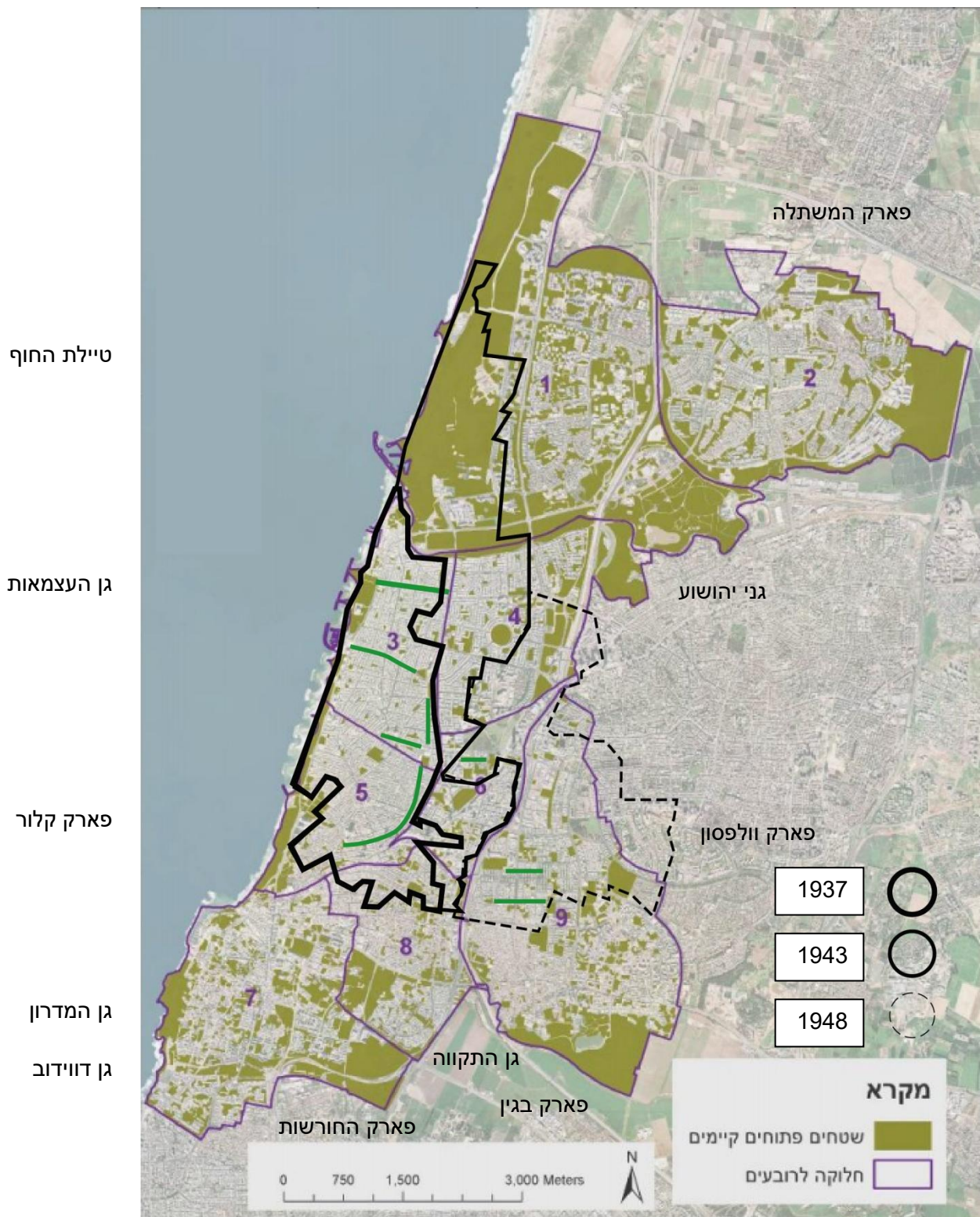
¹⁰³ עיריית תל-אביב-יפו – המרכז למחקר חברתי וכלכלי – היחידה לתכנון אסטרטגי



איור 159. השטחים הפתוחים העיקריים של תל-אביב בגבולותיה הקודמים
 Figure 159. Main open spaces of Tel-Aviv in its former city limits

בתחום המצומצם שעד 1937:

- מופיע, אכן, גן ציבורי גדול אחד בלבד – גן מאיר.
- ניכר תפקידן החיוני של השדרות אז, לצד הגן היחיד, בהכנסת הירק אל תוך השטחים הבנויים של העיר.



איור 160. השטחים הפתוחים בתל-אביב בגבולותיה הנוכחיים (בהשוואה לגבולותיה הקודמים)
 Figure 160. Open spaces of Tel-Aviv in its present limits (comparing to former limits)

המפה של היום:

- מציגה, את ריבוי השטחים הפתוחים.
- מראה איך איפשרו המרחבים שנוספו לעיר לאחר קום המדינה להקים, בהדרגה, את רשת הגנים הגדולים והפארקים הקיימת היום.

והשדרות? – השדרות שקודם מילאו תפקיד כה מרכזי בהכנסת ירק אל תוך העיר, איבדו לאחר קום המדינה את חשיבותן. הן לא נלקחו יותר בחשבון כשטחים פתוחים רבי ערך. בתוכנית-האב של אהרון הורביץ לתל-אביב-יפו מ-1953:

- הוא מזכיר שדרות (boulevards) רק כסוג של רחובות, ובמסגרת הפרק על הרחובות.
- הוא איננו מזכיר שדרות כלל בפרק על השטחים הפתוחים.
- בתשריט לנושא זה לא מסומנות שדרות, אפילו לא מערכת השדרות הקיימת.¹⁰⁴

בשדרות הקיימות המשיכו לטפל, והוסיפו בהן לעיתים עצים. שדרות חדשות (מלבד אחת – ראו להלן) לא הוקמו יותר.

המגמה לוותור על השדרות התחזקה עוד יותר עקב הגורם ה-2: בעיות התחבורה.

8.6 גורם 2: בעיות התחבורה

מאז סוף שנות ה-30 של המאה הקודמת, וביתר שאת בעשורים הבאים, עסקה עיריית תל-אביב, באינטנסיביות גוברת והולכת, בבעיות התחבורה בעיר. "התנועה ברחובות הראשיים בעיר, בפרט בשעות ידועות היא רבה עד למאד..."¹⁰⁵ "כל המתבונן בתנועה ברחובות תל-אביב מן ההכרח שיהא מצטרף לרבים...בביקורתם על הצפיפות היתירה והיעדר הסדר הבולט לעין ויהא תובע יחד איתם פיתרון מהיר לבעיה זו".¹⁰⁶ לאחר קום המדינה הבעיות החרפו: "בעיית התחבורה של תל-אביב, ושל תנועת כלי הרכב בתוך העיר בפרט, היא אחת הבעיות המטרידות ביותר את עיריית תל-אביב זה שנים רבות, והבעיה מחמירה והולכת עם התפתחות העיר בממדים של כרך וריבוי האוכלוסיה שבה".¹⁰⁷ "בעתיד יהיה המצב בוודאי גרוע יותר, אלא אם כן ננקוט בעוד מועד באמצעים מתאימים...הניסיון מראה כשגדלה האוכלוסיה פי 2, גדלה כמות התנועה פי 4. פחד יתקפנו כאשר נחשוב על גודל תנועה כזה".¹⁰⁸



Figure 162. Figure 161. Traffic in Tel-Aviv in the 40'. 162. תנועה בתל-אביב שנות ה-40. 161. איור

¹⁰⁴ Horwitz 1953

¹⁰⁵ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938

¹⁰⁶ בן-סירה – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 4-5 1947

¹⁰⁷ ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת להרחבת העיר ולפיתוחה 1952

¹⁰⁸ Horwitz 1953

העומס לא נבע רק מן התנועה הפנימית. באין כבישים עוקפים, עירוניים וארציים, תועלה לתוך העיר תנועת רכב עצומה: "...תל-אביב היא העיר דחוסת-התנועה ביותר, שכן היא קולטת, או עוברים בה כ- 72% מכל התנועה בארץ".¹⁰⁹

אנשי המקצוע זיהו כי המכשול העיקרי לזרימת התנועה הוא הכבישים הצרים של העיר: "הרחובות צרים מדי מהכיל את כל התנועה הרבה השוטפת בהם..."¹¹⁰ וישנם גם אחראיים לכך: "בוני ערים נכשלו מתוך זה שלא ראו מראש את ההתפתחות העצומה של תנועת כלי הרכב הממונעים, ואת הבעיות שעובדה זו יוצרת במרכזי ערים גדולות".¹¹¹ "...ואכן רחובותיה של תל-אביב הותוו לפי השגות מצומצמות מאד".¹¹² אשמים בכך גם השלטונות הבריטיים: "בתל-אביב חריפה יותר הבעיה, מאחר שהמשטר הבריטי בשעתו אילץ לסלול כבישים צרים על ידי אישור הפקעה רק של אחוז קטן לצרכי ציבור בשעת חלוקת קרקעות".¹¹³ ובכלל – "מתחבטת מועצת העירייה מזה שנים בבעיית התחבורה" ואלה "לא מצאו עד כה אוזן קשבת בחוגי השלטונות (הבריטיים. י.ד.)". שכן "...בעיות ההתפתחות העירונית שלנו זרות לרשות המרכזית".¹¹⁴

סיכום בעניין בעיות התחבורה אהרון הורביץ, שנקרא להכין תוכנית-אב לעיר: "...רשת רחובות בלתי מספקת – הרחובות הדרושים כעורקי תחבורה צרים מדי, יש בהם הרבה פניות חדות, הם אינם מגיעים לכל חלקי העיר; מחסור רציני בשטחי חנייה; אחוז גבוה מאד של תאונות דרכים..."¹¹⁵

בכירי העירייה נסעו לחוץ-לארץ ללמוד איך פותרים שם את בעיות התחבורה: "אנו שולחים את מומחינו לחו"ל ללמוד את הבעיות והדרכים לפיתרון".¹¹⁶ הביאו גם מומחים לנושא מחוץ-לארץ: "לפי הזמנתה המיוחדת של עיריית תל-אביב ביקר בעיר מומחה מהולנד לעינייני תחבורה. מר א.ל. כהן, הממלא תפקיד חשוב במקצוע זה באמסטרדם, לשם בחינת מצב התנועה בתל-אביב והצעות לתיקון".¹¹⁷

קיימו בנושא זה שלל דיונים במועצת העירייה ובהנהלתה. הקימו וועדות וצוותי-חשיבה לדיון בבעיה הכאובה: "לשם טיפול בבעיות התנועה, הקימה עיריית תל-אביב ועדה מיוחדת... בתקופה של שנתיים קיימה הוועדה 80 ישיבות של הוועדה הטכנית לתנועה, וכן 35 ישיבות של המליאה..."¹¹⁸ "שר התחבורה, לאחר התייעצות עם ראש העירייה תל-אביב-יפו, מינה ועדה לבחינת בעיות התנועה ובטיחותה בעיר תל-אביב-יפו. הוועדה התחילה בפעילותה ב-20.11.1958 וקיימה 5 ישיבות..."¹¹⁹

בגבור המצוקה הוחלט "לאשר עקרונית הקמת רשות מיוחדת לתנועה בתל-אביב, בהשתתפות העירייה, משרד התחבורה והמשטרה".¹²⁰ רשות זו הפכה בהמשך לחברת "נתיבי איילון" (ראו להלן).

בכל הפורומים העלו המשתתפים שלל הצעות לפיתרון. הפשוטות שבהן כללו הפיכת רחובות לחד-סטריים, קביעת רוחבים מינימליים לכבישים עתידיים בדרגות השונות, והרחבה של כבישים קיימים.

¹⁰⁹ רמות 1960

¹¹⁰ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1938-1939

¹¹¹ עמיעז – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 1952

¹¹² רוקח – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 5 חוברת 6-7 1934

¹¹³ פיטשון – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 6-7 1953

¹¹⁴ טוקטלי – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 16 חוברת 10 1947. ויש באלה עדות נוספת ליחסים המעוררים

ששררו עם השלטון הבריטי.

¹¹⁵ Horwitz 1953

¹¹⁶ לבנון – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 1952

¹¹⁷ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 22 חוברת 1-3 1952

¹¹⁸ פיטשון – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 6-7 1953

¹¹⁹ מסקנות הוועדה לבחינת בעיות התנועה 1959

¹²⁰ פרטיכל הנהלת העירייה מס. 26 1960

"הדבר הראשון המתבקש הוא: הרחבת הרחובות, ובעיר יש רחובות הזועקים להרחבה".¹²¹ "עלינו להשתדל להרחיב את כל הכבישים הצרים למקסימום האפשרי".¹²² ואלה המיועדים הראשונים להרחבה: "...הרחבנו כ-25 כבישים וחלקי כבישים וביניהם את הכביש ברחוב אלנבי, חלק מרחוב דיזנגוף וחלק מרחוב בן-יהודה. אין הדברים מספיקים...".¹²³ "נוסף לרחוב אלנבי אני מרחיבים את הרחובות לילינבלום ויהודה הלוי, והתוכנית היא להרחיב גם את רחוב הרצל".¹²⁴ הרחבת הכבישים הקיימים כרוכה בקשיים: "הריסת איי תנועה המפריעים, הסרת פנסים, העברת העצים, עמודי חשמל וייתכן עמודי-טלפונים..."¹²⁵ ותצריך גם פעולות דרסטיות: "...במקרים רבים יהיה צורך להרוס בתים לשם הרחבת הדרכים הקיימות".¹²⁶

בתוך כל הכבישים הצרים במרכז העיר בלטו ברוחבן השדרות. אלא שרוחב זה שלהן נתפס בידי עצים דווקא. ניסו, גם אצל השדרות, להרחיב את הכבישים במידת האפשר. הרחבת הכבישים בקטעים משדרות רוטשילד בשנות ה-60 למאה הקודמת, תוך עקירת העצים ונטיעה של חדשים במקומם – עוררה חשש בדבר תוכניתיה של העירייה. דובר העירייה פרסם סדרה של הודעות בעניין:¹²⁷ "בתשובה לשאלת כתבים מבקש דובר העירייה להבהיר: הרחבת הכביש בשדרות רוטשילד, בקטע מרחוב בצלאל עד רחוב נחמני, ולאחר מכן עד רחוב שינקין היא הכרחית לפתרון בעיות עומס התנועה והגברת הבטיחות בשדרה. מחלקת הגנת החליטה לנצל הזדמנות זאת, להחליט מספר עצים בשד' רוטשילד, שניטעו לפני זמן רב ללא ניסיון לגבי סוג העצים הרצוי במקום זה. במקום העצים המוצאים מן השדרה יינטעו עצים חדשים. עבודות דומות בוצעו כבר בעבר... העצים הוחלפו והעצים החדשים נקלטו יפה. ההודעות חזרו והדגישו – אולי בשל החששות – כי טובת העצים לנגד עיני העירייה. גם לאחר ההרחבות, עדיין עמדו השדרות, אלו והאחרות, כמכשול לתוספת של נתיבי תנועה. הנכס הפך לנטל.

עלו גם הצעות תכנוניות לטווח ארוך יותר, בהן התוויה של כבישים עורקיים וכבישים עוקפים, כמה מהן עוד לפני קום המדינה.¹²⁸ עורקי תנועה כאלה, דוגמת אלה באמריקה, הופיעו בתוכנית האב של הורביץ מ-1953: "תוכנית-האב מציעה מערכת כבישים ראשיים המקשרים את כל חלקי העיר, המשמשים כמובילי תנועה ומחלקיה...".¹²⁹ כמה מן הכבישים העורקיים המוצעים בתוכנית האב היו אמורים לבוא על תוואי רחובות קיימים, ובמקומם, ולחתוך במרקם העיר. "ברוב המקרים, הרחובות הקיימים והרחובות המאושרים בתוכניות בניין-עיר הינם צרים מדי. במקרים קיצוניים יהיה צורך להרחיבם...עד לרוחב הנדרש בעתיד של 25 עד 35 מטרים".¹³⁰ כמה מן ההצעות היו גם הצעות מגלומניות, החורגות מיכולת הביצוע של העירייה ("התוכנית הגדולה לשינויים יסודיים בתנועה כרוכה בהוצאות של מיליוני ל"י, שאינם מצויים כיום בידי העירייה"¹³¹), אך המעידות על הלך הרוחות. עורקי התנועה הראשיים בתוכניתו של הורביץ, והעיקרי שבהם – נתיבי איילון, שימשו מאז בסיס לתכנון התחבורה בעיר, ועברו לתוכניות הבאות: "...תוכנית-האב המוצעת בנוייה על פרויקט האיילון כעורק מרכזי, אשר מקביל לו וניצב לו מצטרפים עורקים ראשיים... החודרים לתוך העיר".¹³² חברת "נתיבי-איילון", שקמה בהמשך הציגה ב-1973 את תוכנית-האב שלה לתחבורה לתל-אביב-יפו ובמסגרתה,

¹²¹ המועצה העשירית ישיבה 23 1967

¹²² רמות 1963

¹²³ רמות 1963

¹²⁴ רוקח – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 19 חוברת 9-10 1950

¹²⁵ ידיעות תל-אביב-יפו שנה 19 חוברת 7-8 1950

¹²⁶ רוקח – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 5 חוברת 6-7 1934

¹²⁷ דובר העירייה ינואר 1964, דובר העירייה דצמבר 1965

¹²⁸ בן-סירה – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 4-5 1947. מהנדס העיר יעקב בן-סירה ביקר בארצות-

הברית כבר ב-1949, נפגש עם רוברט מוזס, והתרשם מן הבנייה הנרחבת של עורקי התנועה בניו-יורק. ראו

גם פרק 4.9, מרום 2009

¹²⁹ Horwitz 1953

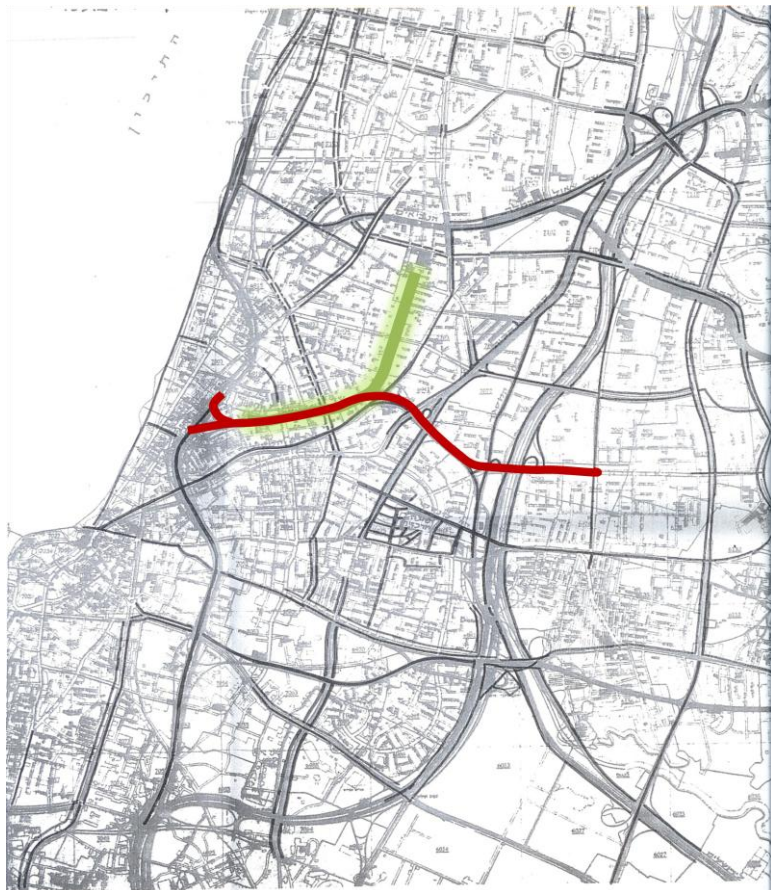
¹³⁰ Horwitz 1953

¹³¹ פיטשון – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 6-7 1953

¹³² רמות 1967

אכן, כבישים עורקיים חדשים במרכז העיר, כולל על תוואי החלק הדרומי של שדרות רוטשילד (איור 163).¹³³

חברת "נתיבי איילון" לא היתה הראשונה שתכננה כבישים על חשבון השדרות: בתוכנית לסלילת כבישים עורקיים בתל-אביב-יפו, שהיציגה כבר ב-1959 הוועדה לבחינת בעיות התנועה ובטיחותה בתל-אביב-יפו, סומנו שדרות נורדאו להפיכה לכביש עורקי בעדיפות א', ושדרות קק"ל (היום בן-גוריון. י.ד.) ושדרות ח"ן – בעדיפות ב'.¹³⁴ ב-1967 התנהלו על כך דיונים: "מספר מומחים בעיר הביעו מחשבה כי לא יהיה מנוס משימוש גם בשדרות העיר כעורקי תנועה. אין ספק שהפיכת שדרה לעורק תנועה היא בעיה מורלית וחברתית לא פחות מאשר בעיה תנועתית – אבל אם אין מנוס ממבצע כזה יש בלי ספק להכין דעת קהל ואולי גם לקיים משאל של דעת קהל... רבות! אם... יש הכרח להפוך את שדרות רוטשילד לעורק תנועה שיאפשר הזרמת התנועה ממזרח למערב"¹³⁵ – מוטל עלינו כחברי המועצה – לא כמומחי תנועה – ללוות אקט כזה באופן ציבורי".¹³⁶ דובר העירייה פירט גירסה נוספת לתוכנית הגדולה: "פיתוח עורק פנימי חדש, תת-קרקעי, מתחת לטבעת שדרות רוטשילד – ח"ן – קק"ל. לעורק זה שלושה תפקידים ראשיים: א). לשמש קשר ישיר בין המרכזים הראשיים של העיר – ממנשיה, למרכז הקיים, להיכל התרבות, לבניין העירייה, ועד לבתי המלון בשפת הים. ב). לספוג תנועה מדרכי הכניסה לעיר ולפלגה למרכזי העיר. ג). לשמש דרך כניסה לחניונים תת-קרקעיים מתחת לטבעת השדרות"¹³⁷ (ודאו להלן).



איור 163. תוכנית "נתיבי איילון" 1973. כביש עורקי על תווי החלק הדרומי של שדרות רוטשילד
Figure 163. "Ayalon Highway" plan 1973. A new arterial on track of southern Rothschild Boulevard

¹³³ נתיבי-איילון 1973

¹³⁴ מסקנות הוועדה לבחינת בעיות התנועה 1959

¹³⁵ הכוונה לחלק הדרומי, שכיוונו מערב-מזרח, אותו החלק שסומן אחר-כך כעורק תנועה מהיר גם בתוכנית של "נתיבי-איילון"

¹³⁶ המועצה העשירית ישיבה 23 1967

¹³⁷ דובר העירייה דצמבר 1967

עלו גם הצעות להפיכת השדרות הקיימות לחניונים, ב-1959 ושוב ב-1967: "מתן אפשרות חניה בשטח השדרות היה משחרר את כבישי השדרה מכל חנייה".¹³⁸ "כיצד נוכל לפרש את דחיית החוזרת ונשנית של הקמת החניון התת-קרקעי בשדרות רוטשילד. מיותר לפתוח בהסברים על חשיבותו של חניון זה...".¹³⁹ ב-1968 הוחלט על הקמת חניון תת-קרקעי מתחת לשדרות רוטשילד, שימש גם כמקלט ציבורי. דובר העירייה פירט: "עיריית תל-אביב יפו מתכננת הקמת חניון תת-קרקעי ראשון בשדרות רוטשילד בתל-אביב, בקטע שבין הרחובות בצלאל יפה ונחמני... חניון תת-קרקעי זה מתחת לשדרה, יהיה ניסיון ראשון להקמת חניונים לאורך שדרה זו, ולאור הניסיון ייבדקו... הקמת חניונים נוספים לאורך השדרה וכן בשדרות אחרות בעיר. המבצעים יוכלו לנצל את שטח החניון במספר מפלסים" והדובר הבטיח: "נקבע כי יש לתכנן את החניון בצורה שלא תפגע בשום אופן בצורה החיצונית של השדרה ותאפשר השארת העצים והירק (ההדגשה במקור. י.ד.)".¹⁴⁰ בהמשך חלה נסיגה מן הרעיון: "סרה"ע (סגן ראש העיר. י.ד.). רבינוביץ מסביר, כי התוכנית לבנות חניון תת-קרקעי בשדרות רוטשילד... טרם נתאשרה...".¹⁴¹

לא כולם ראו בתנועת הרכב את חזות הכל: "...יש להיזהר, שלא להיגרר אחרי היכולת הנתונה במכונית עד כדי טשטוש דמות החיים האנושיים שהם העיקר. יש גם להיזהר, שלא תתחלף לו לאיש-העיר מטרת החיים האנושיים בחוקת האמצעים הממוכנים".¹⁴² היו גם במועצת העיר שביקשו לערער על התוכנית: "אני רוצה לומר שאסור להפוך שדרות לחניונים. גם הראות שלנו רוצות לנשום ולא ייתכן שאלה שיש להם כסף תהיה להם הזכות להשתמש בראות של התושבים. אני מתנגדת לעקירת עצים...אנו לא נכרות עצים למען לספק חנייה".¹⁴³

לאורך כמה עשורים, העסיקו כך בעיות התחבורה, והאפשרויות לפתרון, את העירייה, את הממשלה, וגם חלק מן הציבור על נציגיו. הלך המחשבה היה שתנועת הרכב קודמת לכל, והיא דוחקת הצידה כל שיקול אחר, השדרות הקיימות הוצגו כמכשול לפתרון הבעיות, והפכו לפוטנציאל לבנייה של כבישים ושל חניונים, או לפחות לתוספת נתיבי תנועה. כשהאוירה היתה שיש צורך בעוד ועוד נתיבים לתנועה – לא הקימו שדרות חדשות, וביטלו הקמתן של שדרות מתוכננות, בכל חלקי העיר. כך לא הוציאו לפועל שדרות המופיעות כבר בתוכניות בניין-עיר של חלקי העיר הנבנים, רובן משנות המדינה ראשונות. במזרח העיר בוטלו שדרות ברחוב משה דיין (אז: הניצחון) ובדרך הטייסים. בדרום העיר נמנעו מלבצע את השדרות של שדרות הר-ציון ככאלו, אף שיועדו לכך כבר בתוכנית גדס (ראו בתוכניות). וכמו בשאר העיר, כך גם ב"צפון החדש", בו, לאחר שלא בוצעו מרבית השדרות המופיעות בתוכניות "A", "B", "C" ו-"D", בוטלה גם הקמתן של שדרות על פי תוכנית "G" המאוחרת יותר – ברחוב ויצמן (אז: רחוב קיבוץ-גלויות) ובשדרות שאול המלך.¹⁴⁴ בכל הרחובות הראשיים האלה, בכלל העיר, נותר רחוב הרחובות כשהיה בתוכניות המקוריות. בכלם ניצלו את הרוחב הנתון של השדרות שבוטלו - לנתיבים נוספים לתנועת רכב. השדרות המתוכננות הוחלפו בכבישים מרובי נתיבים, עם פסי ירק בלבד כהפרדה ביניהם. אצל חלק מן הכבישים האלה נותר אמנם לזיכרון השם "שדרות" (שדרות הר-ציון; שדרות שאול המלך).

איורים 164 - 174 מציגים צירים ראשיים של העיר, המופיעים בתוכניות כשדרות. שדרות אלו בוטלו ולא בוצעו. (לצידן אלו הקיימות ואלו שכן בוצעו בתחום התוכניות).

¹³⁸ מסקנות הוועדה לבחינת בעיות התנועה 1959

¹³⁹ המועצה העשירית ישיבה 23 1967

¹⁴⁰ דובר העירייה מאי 1968

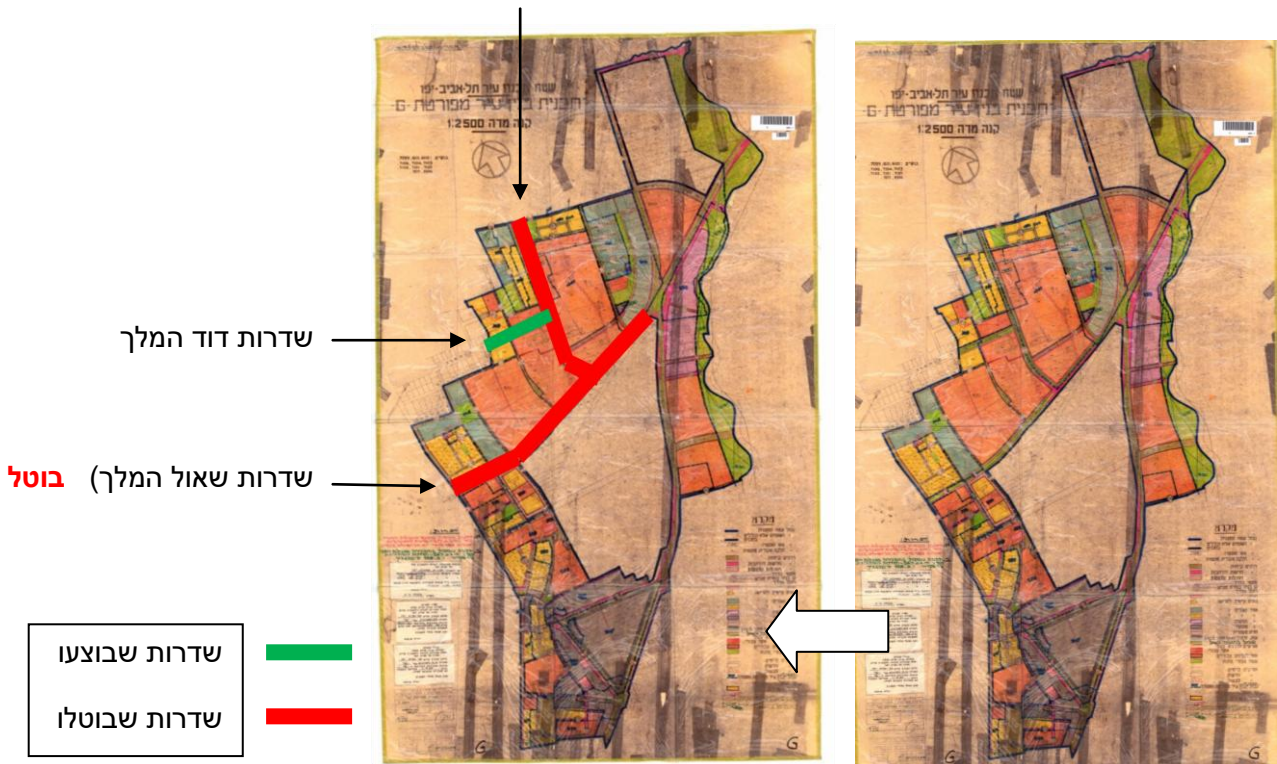
¹⁴¹ פרטיכל הנהלת העירייה מס. 77 1968

¹⁴² בן-סירה – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 4-5 1947

¹⁴³ המועצה העשירית ישיבה 23 1967

¹⁴⁴ עיריית תל-אביב – מערכת מפות GIS – תוכניות בניין-עיר F.K.G בהתאמה, תוכנית גדס 1925, לס 2017

רחוב קיבוץ-גלויות (ויצמן) **בוטל**



איור 165. השדרות של תוכנית "ג" – בפועל
Figure 165. Boulevards of Plan "G" – in practice

איור 164. תוכנית "ג" 1949
Figure 164. Plan "G" 1949



כבישים מרובי נתיבים במקום שדרות: איור 167. רחוב ויצמן. איור 166. 168. שדרות שאול המלך. איור 167. רחוב ויצמן
Multi-lane roads instead boulevards: Figure 167. Weizmann st. Figures 166.168. Shaul Hamelech blv.



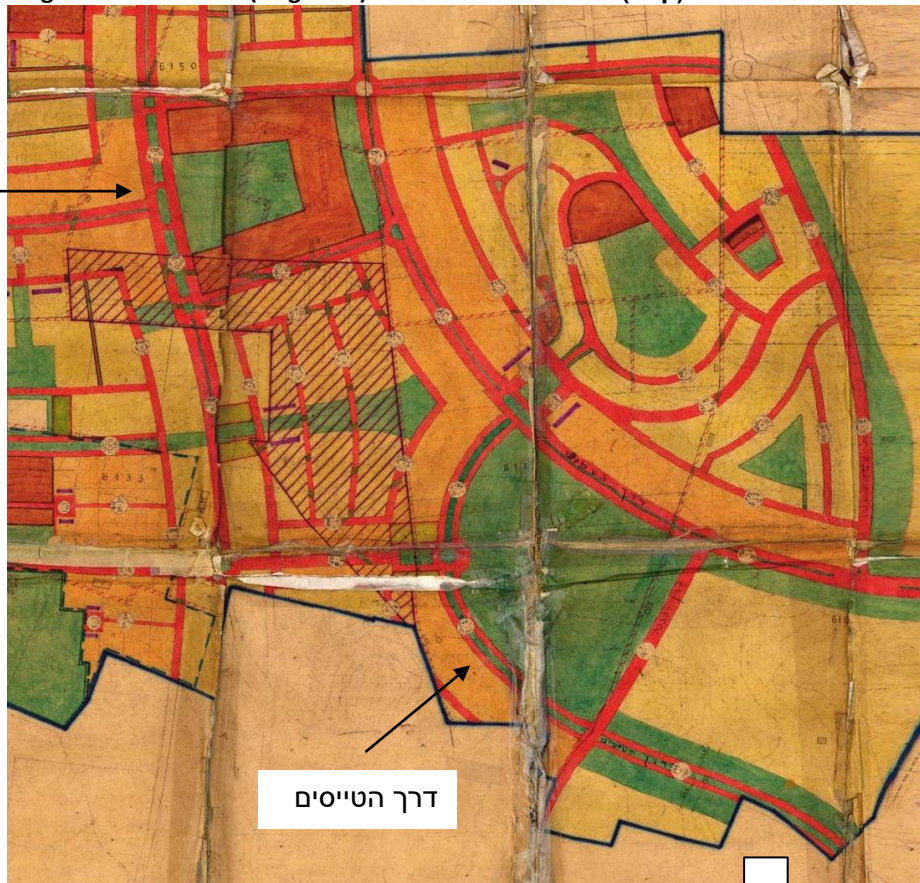
איור 168 . Figure 168



Figure 169. Plan "K" (fragment) 1948 איור 169. תוכנית "א" (קטע)

דרך הניצחון (משה דיין)

יד אליהו:
שדרות יד לבנים

דרך הטייסים



שדרות שבוצעו	
שדרות שבוטלו	

יד אליהו:
שדרות יד לבנים

שדרות החי"ל

דרך הניצחון
(משה דיין)
בוטל

דרך הטייסים
בוטל

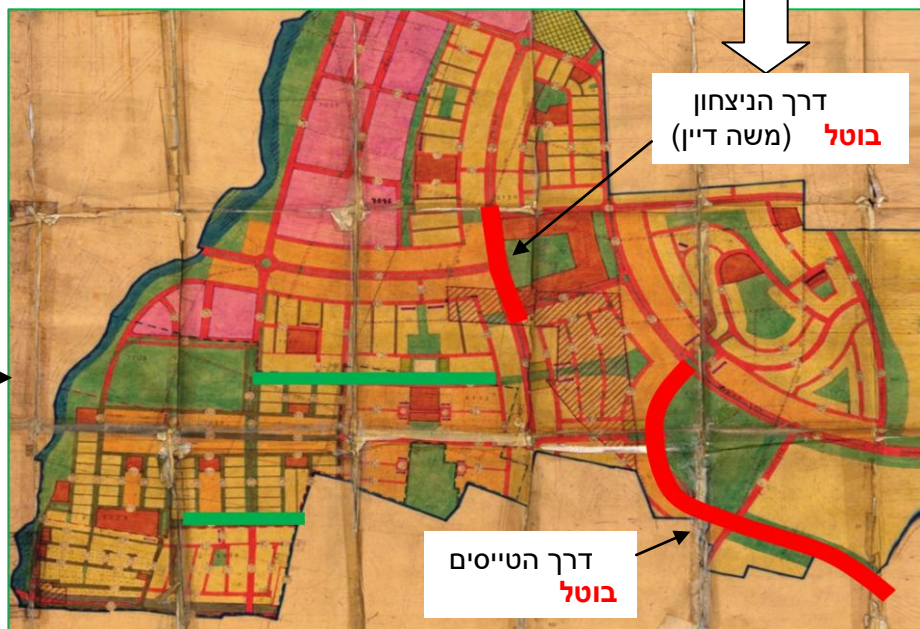
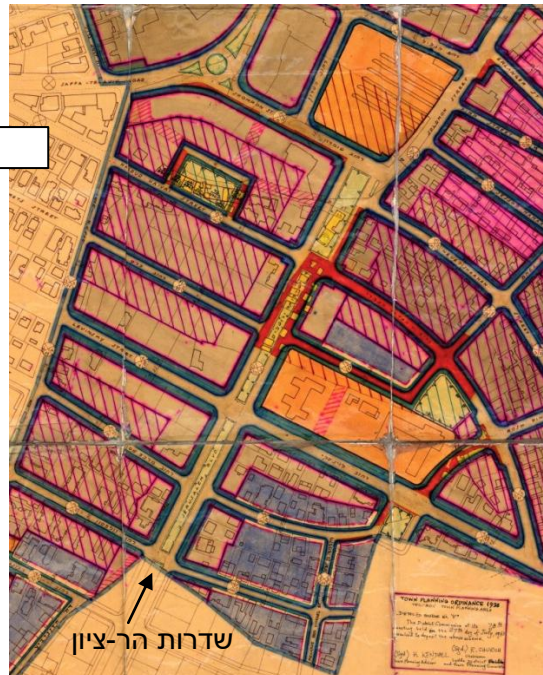


Figure 170. Boulevards of Plan "K" – in practice . איור 170. השדרות של תוכנית "א" – בפועל .



איור 171. שדרות הר-ציון כאחת השדרות בתוכנית גדס. איור 172. שדרות הר-ציון כיום – כביש רב נתיבים
 Figure 171. Har-zion as one of Geddes's boulevards
 Figure 172. Har-Zion blv. Today: multi-lane road.



איור 174. השדרות של תוכנית "F" – בפועל
 Figure 174. Boulevards of Plan "F" – in practice

איור 173. תוכנית "F" 1943 (קטע)
 Figure 173. Plan "F" 1943 (fragment)

שדרה
 שבוטלה

שדרות הר-ציון
 בוטל

8.7 המקרה יוצא-הדופן של שדרות דוד המלך

השדרה היחידה שנותרה מכל התוכניות ל"צפון החדש", ושכנעה במהלך שנות ה-50 למאה ה-20, היא שדרות דוד המלך, המוליכות מכיכר רבין (אז: כיכר מלכי-ישראל) מזרחה לרחוב ויצמן (אז: קיבוץ-גלויות) אל מול בית-החולים "איכלוב". אלא ששדרה יחידה זו שונה משאר השדרות המרכזיות של העיר, בהיותה "שדרת-צד", הנשענת על דופן בתי המגורים בצידו הדרומי של הרחוב, במקום "שדרת-אמצע" בין נתיבי התנועה, כמקובל בשאר השדרות. כמותה יש בתל-אביב רק עוד שדרה אחת לא גדולה – שדרות חכמי ישראל – בשכונת שפירא (ואילו שדרות מוצקין ושדרות ההשכלה הן, למעשה, בהיעדר שורות סדורות של עצים – גנים ליניאריים). העירייה בפרסומיה מצאה יתרון בדגם החריג: "השדרה הצידי... משלבת איכויות של שדרה עירונית וגן".¹⁴⁵ השדרה עצמה רחבה, מוצלת בעצי מכנף נאה (היחידה מבין השדרות העיקריות בה הם נטועים), ומקושטת גם בעצי צאלון נאה, ובערוגות של צמחיה עשירה למדי, גם כאן – מעבר לנהוג בשאר השדרות הראשיות.

לאורך הרחוב בנייני מגורים בני 3 או 4 קומות על קומת עמודים – טיפוסיים ל"צפון החדש" ולעשורים בהם נבנו. בחלקו המזרחי של הרחוב, לקראת מפגשו עם רחוב ויצמן – קבוצות של רבי-קומות מאוחרים יותר (בנייני "נוה") (איור 175). במפגש הרחוב עם רחוב אבן-גבירול, מול כיכר רבין – בנייני משרדים, ולאורכו משובצים כמה מוסדות ציבור, בהם גם בניין המועצה הדתית והרבנות בתל-אביב.



אנה ריבקיין-בריק

איור 175. מפגש שדרות דוד המלך עם רחוב ויצמן 1962. בנייני "נוה" – בבניה.

Figure 175. David Hamelech blv. meets Weizmann st. 1962. "Naveh" buildings under construction

תשתית לחלקו המערבי של הכביש, באורך של 65 מ' נסללה כבר בשנת התקציב 1947/48.¹⁴⁶ הכביש עצמו נסלל בשלבים, בצידה הצפוני של השדרה, בעשורים הבאים.¹⁴⁷ תוכנית נטיעות לשדרות הוכנה בשנת 1950.¹⁴⁸ בתי המגורים החלו להיבנות לאורך הרחוב בראשית שנות ה-50 למאה ה-20.¹⁴⁹

עיון בתוכניות בניין-עיר, הנמצאות בתוקף והמתייחסות לרחוב, מגלה, באופן מפתיע, כי ככולן הוא מופיע כשדרת-אמצע מקובלת. אין בנמצא תוכנית בניין-עיר המציגה שינוי בתנוחת השדרה, או המביאה לידי ביטוי את מצבה הקיים. יתרה מזאת: המצב בו אין כביש בין פס השדרה לבין שורת

¹⁴⁵ עיריית תל-אביב-יפו 2002

¹⁴⁶ בן-סירה – דין וחשבון המהנדס העירוני 1947-1948

¹⁴⁷ עמיעז – דין וחשבון המהנדס העירוני 1958-1959, 1959-1960, 1962-1963

¹⁴⁸ עמיעז – דין וחשבון המהנדס העירוני 1948-1953

¹⁴⁹ ישיבות ועדת המשנה לבנין ובנין-ערים תל-אביב-יפו 1952, 1953

הבניינים הדרומיים של הרחוב איננו לחלוטין סטטוטורי, כלומר איננו מעוגן לגמרי בתוכניות שבתוקף.¹⁵⁰ שורה של החלטות של מועצת העיר מאשרות ומקבעות את האופן בו בוצע הרחוב למעשה, ואת תנוחת השדרה בצידו הדרומי (ראו להלן), אך חסר התייעוד על הדיונים בפורומים האלה ועל הנימוקים להחלטות אלו. כיצד ולמה אירע שהשדרה היחידה שנשארה לפליטה מתוך מערכת מתוכננת של שדרות ב"צפון החדש", בוצעה אף היא באופן חריג, המקשה עליה להיחשב כחלק אינטגרלי של מערכת השדרות הראשיות של העיר?

שדרות דוד המלך



(קרית-מאיר)

איור 176. שדרות דוד המלך בתוכנית "A" 1941 (קטע): שדרת-אמצע רגילה
Figure 176. David Hamelech Boulevard in Plan "A" 1941 (fragment): Ordinary center median blvd.

שדרות דוד המלך



(קרית-מאיר)

איור 177. שדרות דוד המלך בתוכנית 207 1947 (קטע): שדרת אמצע רגילה
Figure 177. David Hamelech Boulevard in Plan 207 1947 (fragment): Ordinary center median blvd.

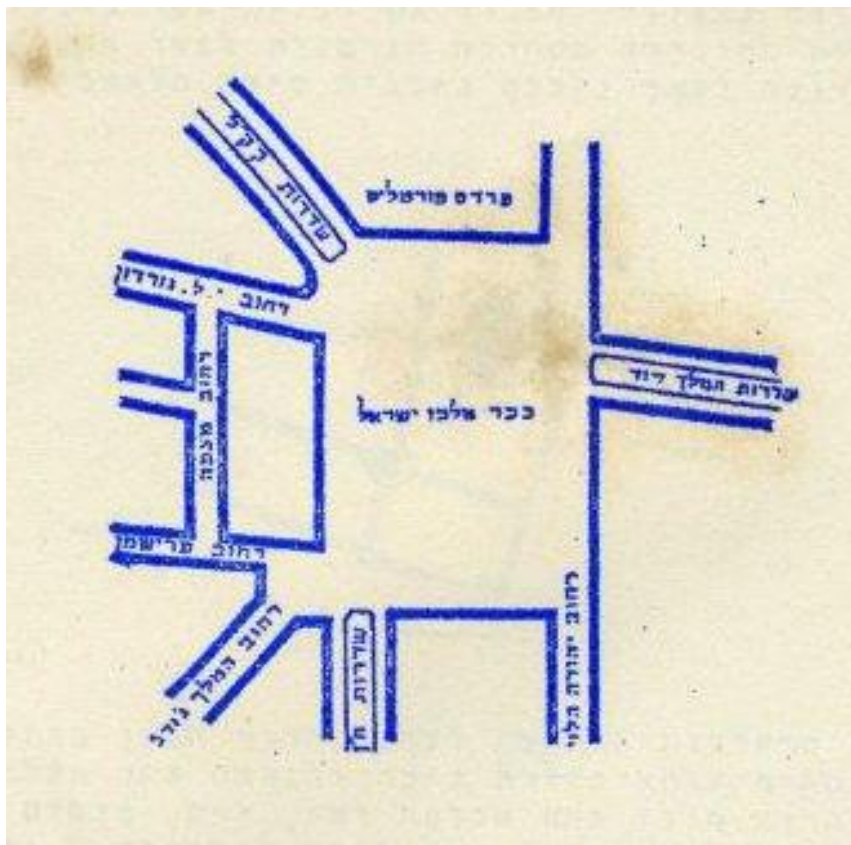
להלן סדר הדברים:

- 1938. השדרה מופיעה לראשונה במסגרת התוכנית לכיכר מלכי ישראל משנה זו. התוכנית לכיכר עוגנה רשמית אחר כך בתוכנית בניין-עיר מס. 63, שהוחלפה בהמשך בתוכניות 164 (תוקף מ-1946), ו-200 (תוקף מ-1950). לתוכנית מ-1938 נלווה הסבר: "כיכר מלכי ישראל: מרכז שני הוא כיכר מלכי ישראל, הנמצא בקצה שדרות ח"ן. ...מזרחה מהכיכר עובר רחוב יהודה הלוי (היום: אבן-גבירול. י.ד.). הנמשך עד נהר הירקון והוא עורק חשוב אשר אליו נקווית תנועה רבה ומגוונת. ממול מהצד המזרחי עולות שדרות המלך דוד עד לרגלי הגבעה הנראית מרחוק. ... כיכר זו רחבת הידיים... תיקבע לעצמה חשיבות מיוחדת במערכת

¹⁵⁰ העובדה הזאת עלתה משדרשו דיירי הצד הדרומי, נטול הכביש, לסלול להם כביש גישה לחצרות, על פי התוכנית שבתוקף. גינסברג 2017

העירונית..."¹⁵¹, "התרשים של הכיכר מ-1938 מציג את תחילתן של שדרות דוד המלך, עם שדרה רחבה באמצעו של הרחוב, באופן זהה לדרך בה סומנו שדרות ח"ן ושדרות קק"ל. הרעיון התכנוני של שלוש שדרות עירוניות חשובות "הנקוות" משלושה עברים אל הכיכר (איורים 178 179) – הוא שהציל, כנראה את שדרות דוד המלך מגורלן של שאר השדרות, שהופיעו בתוכניות ל"צפון החדש", ואיפשר את הקמתה, מאוחר יותר, בתקופה בה בוטלו שדרות.

- 1941. הוכנה תוכנית מפורטת "A" (קיבלה תוקף ב-1945)¹⁵² – המציגה את החלק הדרומי-מערבי של "הצפון החדש" מתוך תוכנית "50" ל"אדמות מזרח תל-אביב" (איורים 176 180).
- 1947. הוכנה תוכנית "207" (קיבלה תוקף ב-1949),¹⁵³ המהווה תיקון לתוכנית "A". בשתי האחרונות מופיעות שדרות דוד המלך (להוציא את חלקן המזרחי) עם שדרת-אמצע כשכבישים משני צידיה (איורים 177 181).
- 1949. תוכנית בניין-עיר מפורטת "G" משנה זו (קיבלה תוקף ב-1964)¹⁵⁴ – מציגה במסגרתה גם את הפינה הדרומית-מזרחית החסרה של "הצפון החדש" – החלק שהשתייך קודם לתחום בניין-ערים שרונה. בתוכנית זו מופיעים גם קטעים מתוך רחוב ויצמן ומתוך שדרות שאול המלך, ובהם שדרות-אמצע רחבות, זהות ברוחבן לאלו של שדרות דוד המלך. לשתייהן לא עמדה, כנראה, החסינות שהקנתה תוכנית כיכר מלכי ישראל לשדרות דוד המלך, והן בוטלו לטובת נתיבי תנועה (איורים 151 164 165) (וראו בפרק 8.6).



שדרת-אמצע

איור 178. תוכנית כיכר מלכי ישראל 1938. שלוש שדרות נקוות אל הכיכר
Figure 178. Plan for Malchei Israel Square 1938. Three boulevards leading to the square

¹⁵¹ שיפמן – דין וחשבון המהנדס העירוני 1938-1939

¹⁵² תוכנית "A" 1941

¹⁵³ תוכנית "207" 1947

¹⁵⁴ תוכנית "G" 1949, לס 2017

זזהו רצף התוכניות:

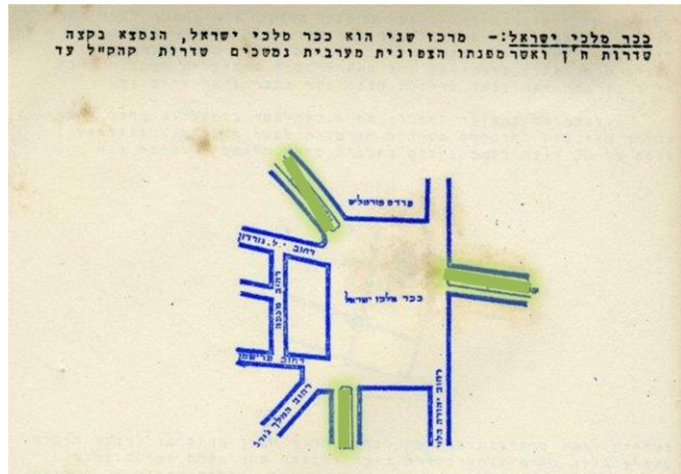


Figure 179. Malchei Israel Square plan 1938 . תוכנית כיכר מלכי ישראל 1938 . איור 179.

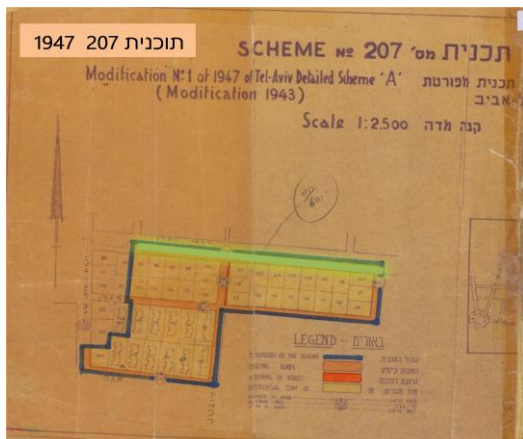
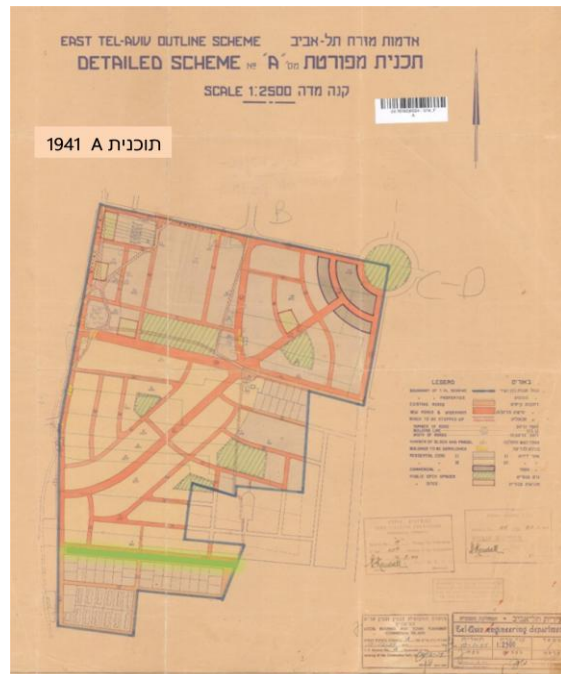


Figure 180. Plan "A" 1941 . תוכנית "A" 1941 . איור 180. Figure 181. Plan 207 1947 . תוכנית 207 1947 . איור 181.

בחינת החלטות של העירייה בהמשך, שופכת מעט אור על התמונה:

- 1935. כבר בשנה זו "מחליטים לקרוא את השדרה מזרחה מרחבת מלכי ישראל בשם 'שדרות דוד המלך' לאחר שהרחוב הקודם על שם דוד המלך צורף לרחוב המלך ג'ורג'..."¹⁵⁵.
- 1947. בהחלטה של המועצה העירונית מוצג חתך הרחוב המתוכנן, ובו שדרת-אמצע במקובל בשאר העיר: "הוכרזו כרחובות ציבוריים: שדרות המלך דוד, בקטע המשתרע בין רחוב יהודה הלוי (היום: אבן-גבירול. י.ד.) ורחוב מס. 678. רחוב הכבישים בקטע האמור של השדרות יהיה 6 מטרים בכל אחד מצדי השדרה. רחוב השדרה 10 מטר ורחוב המדרכה בכל אחד משני צדי הרחוב – 2 מטרים."¹⁵⁶.

¹⁵⁵ המועצה החמישית ישיבה 153 1935

¹⁵⁶ ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 3 1947

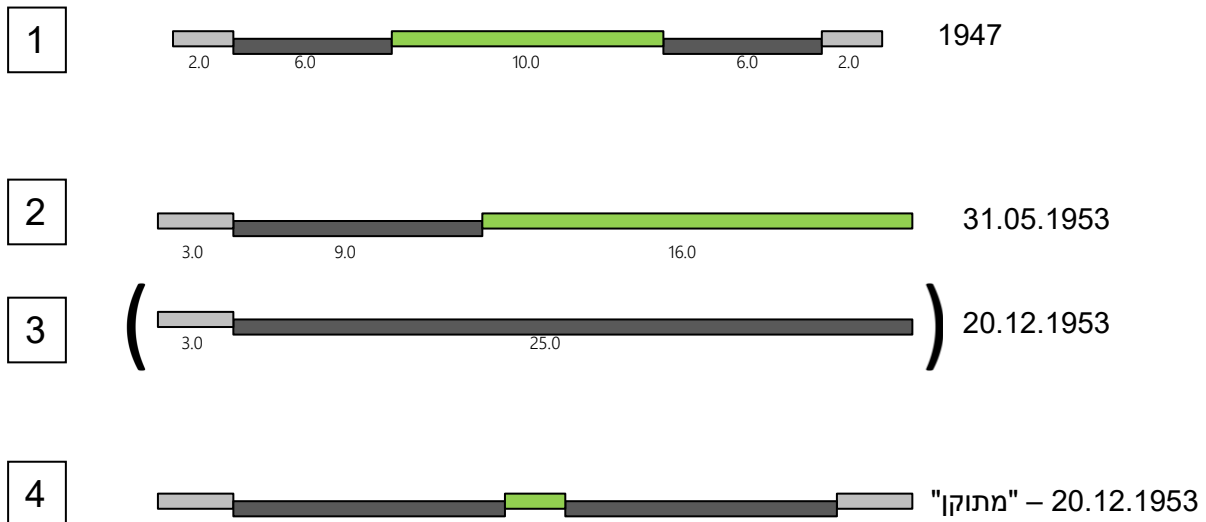
- 31.05.1953. בהחלטה 1131, כבר לאחר קום המדינה, נאמר: "הכרזת רחוב בתור רחוב רבים – שדרות דוד המלך. בתוקף הסמכות שהוענקה למועצת העירייה... מחליטים להכריז ומכריזים בזה שהרחוב שדרות דוד המלך, המשתרע בין רחוב אבן-גבירול ובין רחוב קיבוץ גלויות (היום רחוב ויצמן. י.ד.) יהיה רחוב לרבים... רחוב הכביש בקטע האמור של שדרות דוד המלך יהא **9 מטרים**, רוחב השדרה 16 מטר ורוחב המדרכה 3 מטר".¹⁵⁷
- 20.12.1953 – אך 7 חודשים מאוחר יותר. בהחלטה 1427, שנוסחה זהה כמעט לשל הקודמת, שונה חתך הרחוב: "...רוחב הדרך לכלי רכב בקטע האמור של שדרות דוד המלך יהא **25 מטר** ורוחב המדרכה 3 מטרים. "החלטה זו מבטלת את ההחלטה מס. 1131 מיום 31.5.53".¹⁵⁸ בהמשך מופיעה החלטה נוספת בעניין השדרות: "1425. סלילת דרך לכלי רכב – שדרות דוד המלך. מחליטים בזה לסלול דרך לכלי רכב בשדרות דוד המלך... כיסוי התשתית... סידור שדרה ברוחב 16 מטר, ריצוף שבילים ונטיעות עצים בה כשהעירייה תמצא צורך בכך".¹⁵⁹ לכל ההחלטות האלו לא צורפו נימוקים או הסברים.

כך משתנה חתך הרחוב על פי רצף ההחלטות:

סה"כ (במ')	רוחב מדרכה (במ')	רוחב שדרה (במ')	רוחב כביש (במ')		
26	2+2	10	6+6	1947	1
28	3	16	9	31.05.1953	2
28	3	-	25	20.12.1953	3

טבלה 19. חתך הרחוב בשדרות דוד המלך על-פי ההחלטות
Table 19. Street section of David Hamelech Boulevard according to council decisions

תרגום ההחלטות לחתכי רחוב (איור 182), עשוי להבהיר את משמעותן:



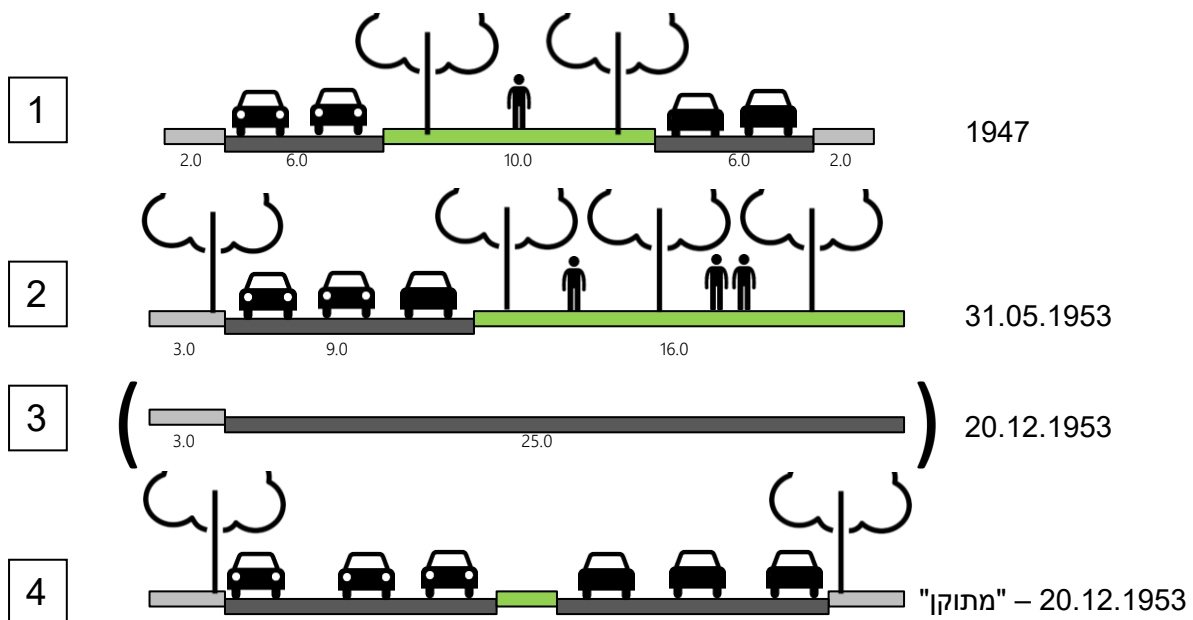
איור 182. חתכים לרחוב על-פי סדרת ההחלטות . Figure 182. Street sections according to decisions

¹⁵⁷ המועצה השביעית ישיבה 123 1953
¹⁵⁸ המועצה השביעית ישיבה 148 1953
¹⁵⁹ המועצה השביעית ישיבה 148 1953

חתך [3] שבסוגריים איננו מציאותי, שכן חסרים בו מדרכה גם מצידו השני של הרחוב, ואי-תנועה. הוא תורגם, על כן, לחתך [4] התחתון – בו תוקן החסר. החתכים ממחישים את ההחלטות, אבל אינם מספקים עדיין תשובות לכמה שאלות:

- למה הוזזה השדרה הצידה (חתך [2])?
- מדוע היה צורך בהחלטה נוספת באותו העניין (חתך [3]), ומה משמעותה של ההחלטה השנייה הזאת?
- למה החליטו באותה ישיבה שניה ב-1953, החלטה סותרת על הקמתה של שדרה, בתחום שהוכרז קודם לכן כמיועד לכביש?

תוספת פעילות לחתכים השונים (איור 183) עוזרת להגיע לתשובות:



איור 183. חתכים לרחוב בתוספת הפעילות . Figure 183. Street sections with street activities

- בהחלטה הראשונה מ-1953 (חתך [2]) זזה השדרה לצד הכביש. רוחב המדרכה הדרומית נכלל בתחום שנועד לשדרה. הזזת פס השדרה לצידו של הרחוב, אולי על פי דרישתם של יועצי התנועה ושל אנשי אגף התנועה בעירייה, ביטאה העדפה לכביש אחד רחב, על פני שני

- כבישים צרים (שחלק מרוחבם נתפס ממילא על ידי פס של חניה). כביש אחד כזה עשוי היה, אכן, לאפשר זרימה חלקה יותר של התנועה.
- החלטה השנייה, המתוקנת, מ-1953 (חתך [3]) הרחיבה מאד את תחומו הרשמי של הכביש, השדרה, כמרכיב רשמי של הרחוב, בוטלה, ורוחבה המקורי צורף לכביש. אפשר שהחלטה הזאת נועדה לשריין בהמשך, כאופציה עתידית, עוד יותר נתיבים לתנועת רכב, ללא צורך בשינוי תוכניות.
 - ההחלטה העוקבת (1425) איפשרה סידור שדרה "כשהעירייה תמצא צורך בכך", כלומר באופן זמני, בתוך תחום הכביש, ואולי רק עד שהיקף התנועה יצריך הרחבה בפועל של הכביש, במקום השדרה הזמנית.

בשדרות דוד המלך, ממש כמו ברחוב ויצמן ובשדרות שאול המלך, וכמו בשאר העיר, עמדה אז תנועת הרכב בראש מעייניהם של המחליטים. גם כאן הכפיפו את תכנון הרחוב לצורך בעוד ועוד נתיבי תנועה. אלא שבניגוד לרחובות האחרים, בהם בוטלה השדרה הרחבה מתחילת ביצועם, והם בוצעו כבר כרחובות רחבים ללא שדרה, הרי שלטובת שדרות דוד המלך עמדה המחוייבות לתוכנית כיכר מלכי ישראל. אולי חשבו כאן לבטל את השדרה רק בעתיד, לכשיידרש, ולעגן בינתיים את המהלך בהחלטה מחייבת. למזלה של השדרה, ולמזלה של העיר, שלב הביטול לא הוצא אל הפועל.

המקרה של שדרות דוד המלך פוענח חלקית. לא נמצאו, אמנם, כל חלקי הפאזל – בדמות דיונים או החלטות מנומקות, המסבירים את הצעדים התכנוניים והביצועיים הנוגעים לרחוב, אך מן החומר שנמצא ניתן לדמות את התמונה בשלמותה. שדרות דוד המלך יוצאות דופן מכמה בחינות, אך הן מוסיפות את חלקן לסיפור של אותה תקופה, ומדגימות, גם הן, כיצד העדיפו אז את שיקולי תנועת הרכב, על חשבון השדרות.



איור 184. ילדים בשדרה 1962. מבט לכיוון רחוב ויצמן. ברקע – בנייני "נווה" בבניה
Figure 184. Children in the boulevard 1962. Picture looking eastward



Figure 185. Figure 186. Look from same angle westwards to Malchei Israel (Rabin) square nowadays (upper) and in early 60' (lower). Trees have grown. איור 185. איור 186. מבט מאותה זווית מערבה לכיוון כיכר מלכי ישראל (רבין), כיום (למעלה) ובשנות ה-60 המוקדמות (למטה). העצים גדלו.

8.8 סיכום

"הצפון החדש" של תל-אביב, שנועד להוות המשך אורגני של "הצפון הישן" של גדס, לא הצליח להגיע לאיכויות של זה הישן: בגודל של ה"סופר בלוקים" ובמבנה שלהם, עם הגינה באמצעם, באיכות החזותית ובגיוון של הבנייה בו, במגוון השימושים, וכתוצאה מכך בחיים העירוניים שזה הישן מקיים. "הצפון החדש" כשל באימוץ מערכת השדרות של "הצפון הישן" – מערכת שכה מיטיבה איתו, מייפה אותו, ומאפיינת אותו.

אף שנבנה כולו לאחר קום המדינה, תוכנן "הצפון החדש" למעשה עוד שני עשורים קודם לכן. גרסאות התכנון השונות שלו כללו במקור שדרות. אלא שאלו לא בוצעו בסופו של דבר, או שבוצעו כפסי ירק בין נתיבי תנועה. גם השדרה היחידה שהוקמה בתחום הרובע, כתולדה של תוכניות ישנות, הוקמה כשדרת-צד חריגה. הסיפור של שדרה זו, על השאלות שהוא מעלה, מהווה, למרות היותו יצא-דופן, ביטוי לגורלן של כלל השדרות בתקופה זאת.

את בכירי העירייה ואת אנשי המקצוע שלה העסיק, בעשורים הראשונים למדינה, נושא הצפיפות של תנועת הרכב ברחובות העיר. היכולת להעביר ברחובות העיר עוד ועוד תנועה של רכב גברה אז, במידה רבה, על שיקולים אחרים בתכנון העיר. שורה של תוכניות ושלל התבטאויות בפורומים העירוניים, מעידים על הנכונות שלהם להקריב את השדרות הקיימות לטובת התחבורה. באוויירה הזאת בוטלה הקמתן של שדרות חדשות בכל רחבי העיר.

מצד אחר, תחושת הרווחה הפתאומית של העיר המתרחבת, עם שטחיה הנוספים, מיד לאחר קום המדינה, צמצמה את החשיבות הקודמת של השדרות. הן נדחקו לשוליים אל מול התוכניות רחבות ההיקף לשטחים פתוחים וירוקים שנתאפשרו מעתה בעיר. הדחף להקמתן של שדרות נוספות פחת, ואלו הקיימות הוזנחו והלכו.

בעוד שהגורם האחד לויתור על השדרות בתל-אביב – נושא התחבורה – חופף את אחד הגורמים העיקריים להיעלמותן של השדרות במעגל העולמי, ומצטרף כך אל התופעה הגלובלית (ראו בפרק 4.9), הגורם האחר – בעיית הגבולות ומצוקת השטחים, והשחרור מהן עם קום המדינה – הוא מקומי ומיוחד לסיפור התפתחותה של תל-אביב.

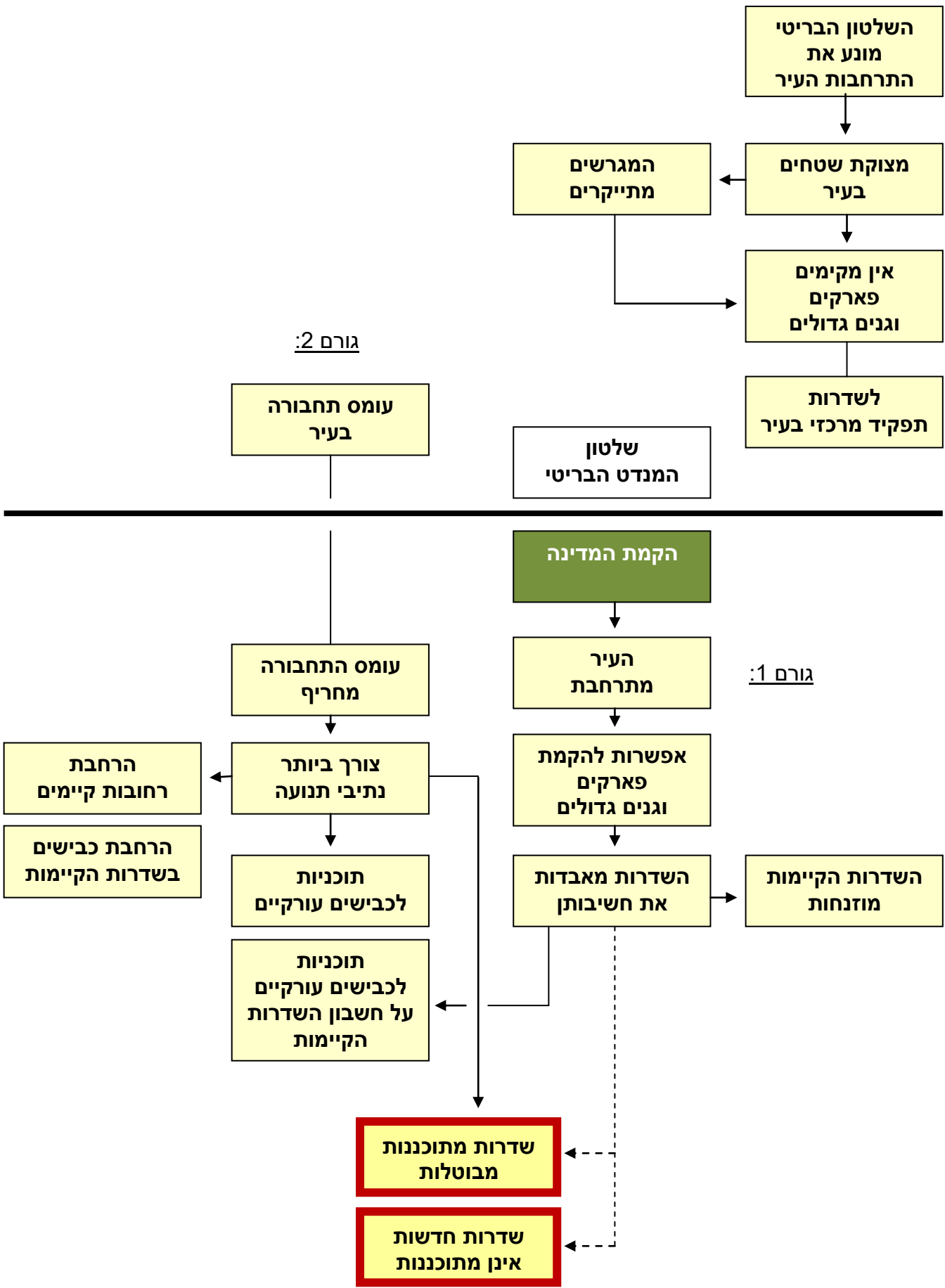
מקבלי ההחלטות של התקופה הקלו אולי על עומס התנועה, והוסיפו פארקים לרוב, אך תוך כדי כך החמיץ "הצפון החדש" של תל-אביב את ההזדמנות להפוך לרובע עירוני המשולב בחלקיה הוותיקים של העיר, והמתנאה גם הוא במערכת מפוארת של שדרות.



Figure 187. The "New North" – Hamedina square

איור 187. "הצפון החדש" – כיכר המדינה

תרשים 9. הגורמים העיקריים לביטול שדרות בתל-אביב לאחר הקמת המדינה
 Scheme 9. Main causes of cancelling boulevards in Tel-Aviv after establishment of Israel



פרק 9 מקרה בוחן 2 –

בת-ים: חזון שלא התממש

9.1 הקדמה

בת-ים קמה והתפתחה בעשורים שלפני קום המדינה על שטחי החולות שנרכשו ביוזמה פרטית מדרום ליפו. ראשוני מתיישביה עלו על הקרקע ב-1926, לאחר שנים של התארגנות. תפישת העולם שהובילה את ייסודה ראתה בהון הפרטי את הכוח המניע של ההקמה,¹ ובכוחו של הון זה, כמעט ללא סיוע מוסדי, היא נבנתה. בת-ים הוקמה מתחילתה כישוב עירוני, אלא שעל טיבו ואופיו של זה נאבקו כמה גישות. לחלק מהוגיה ומקימיה היה חזון לבנייתה של עיר גדולה. אלה האמינו כי שטחי החול הגדולים והריקים יתאספו יחד לכרך גדול, שיתחבר אולי, עם הזמן, עם תל-אביב.² השדרה הרחבה שנבנתה במרכזה של בת-ים יכולה להעיד על הכוונה לבניית עיר של ממש. אחרים כיוונו לשכונת-גנים פסטורלית, בה ישבו אנשים על אדמתם. גם לאלה יכולה היתה להתאים שדרה גדולה ומרשימה בשכונתם.

תחילתה של העיר בת-ים באגודת "בית וגן", שהתארגנה בראשית המאה ה-20 לרכישת קרקע ולהקמת ישוב עירוני ליד יפו. סיפורה מקביל ודומה לכאורה לזה של תל-אביב, שצמחה גם היא מפרבר-גנים, מ"אחוזת-בית" שלצד יפו, לעיר גדולה. אלא שסיפורה של בת-ים נתגלגל אחרת, ואופן התפתחותה מושפע עד היום מן ההיסטוריה הזאת, הרצופה קשיים ומהמורות. לדרך השונה של שתי הערים השכנות, של בת-ים ושל תל-אביב, היה ביטוי גם בהיקף התייעוד והזיכרון. בעוד את תל-אביב "מרוממים מדפים שלמים וגדושים בספריות העירוניות בעיר ומחוצה לה, ובהם ספרי היסטוריה תל-אביבית, שירה תל-אביבית, אדריכלות תל-אביבית" הרי שבת-ים מסתפקת ב"ארבעה וחצי ספרים... המעלים אבק בפינת הספרייה העירונית האחת".³ המרחק שנפער בהתפתחות של הערים התגלגל להבדל בעניין שהן עוררו, ומעוררות עד היום, ולשוני בדימוי שלהם. הפערים בעניין ובדימוי תלויים אולי בהבדלים, במזל וביחסי-ציבור. אפשר, עם זאת, שהם נעוצים גם בתולדות ההתפתחות של הערים ובמידת ההיצמדות שלהן לחזון.

ההתחבטות על אופיה של בת-ים הוכרעה בסופו של דבר, ובת-ים היתה לעיר, ואחר-כך אפילו לעיר גדולה. למרות צמיחתה הזאת – מלווה אותה תחושה של החמצה. תוכניות גדולות שהוצבו לעיר בתחילתה – לא מומשו. גם השדרה הגדולה שנבנתה במרכזה, והיתה בזמנה למרכז לחיים העירוניים – נשארה יחידה, ולא היה לה המשך. ההסתפקות בשדרה עירונית יחידה היא אחד הביטויים לאי-מימוש הפוטנציאל של העיר,⁴ ולהתרחקות מן החזון שעמד בבסיס הקמתה.

הפרק מלווה את סיפור צמיחתה של בת-ים, ומציג את תולדות התכנון שלה – החל בתוכנית לעיר גדולה ובה שטחי ציבור רבים וכמה שדרות בולטות, ועד לעיר הצפופה של היום, בה נותרה רק שדרה אחת. הפרק עונה כך על שאלת המחקר המתייחסת למקרה בוחן זה:

למה הסתפקה העיר בת-ים בשדרה אחת בלבד?

¹ בן-ישראל 2011

² ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 3-4 1938

³ בן-ישראל 2011 עמ' 6

⁴ בן-ישראל 2011



איור 188. "ים החולות" מדרום ליפו . Figure 188. "Sea of sand" south to Jaffa

9.2 "בית וגן"

יהודי יפו, חיו בתחילתה של המאה ה-20 בצפיפות רבה. אלה מהם ששאפו לשפר את תנאי חייהם, לא ראו ביפו יותר מקום מגורים ראוי. עבור הציונים הדתיים שבקרבו יהודי יפו, היוו האווירה הפלורליסטית שבעיר הדחוסה, ואורח החיים החילוני-מתירני שבה, סיבה נוספת לרצונם לצאת ממנה, ולעבור ליישובים, בהם יוכלו לקיים אורח-חיים דתי ושמרני יותר. עם הופעתן של אפשרויות מגורים חדשות, מיהרו רבים מיהודי יפו לעזוב אותה לטובת שכונות ויישובים עבריים חדשים.⁵ פריצתם של מעשי האיבה ביפו ב-1921 (מאורעות תרפ"א) חיזקה את המגמה הזאת.⁶

בתנועת "מזרחי" – הסתדרות ציונית של יהודים חרדים, שהיתה בתהליך של צמיחה, הוקמה כבר ב-1913 "קרן התיישבות" במטרה לייסד 'מושבות הגנים', להושיב בהם צעירים המתנהגים ברוח המסורת ובייחוד מבני היישוב הישן.⁷ סיום מלחמת העולם הראשונה עורר גל חדש של עליה יהודית

⁵ בן-ישראל 2011

⁶ שינקין בתוך בן-ישראל 2011

⁷ ליואי בתוך בן-ישראל 2011 עמ' 10

לארץ, ואיתו גם תקוות חדשות. חדוות התארגנות, יוזמה ויצירה פשטו אז בקרב האירגונים הציוניים, ובהם גם בקרב חברי "המזרחי" מיפו.⁸

ב-1919, עשור לאחר צאתה לדרך של שכונת "אחוזת-בית", התארגנה קבוצת "אחוזה", ובה 15 פעילים ועסקנים בשורות "המזרחי" מיפו, ייסדה את אגודת "בית וגן", והחליטה על הקמתה של שכונה עצמאית – ישוב חרדי סמוך לעירם יפו.⁹ הסופר ר' בנימין, ממייסדי האגודה, נימק את שמה: "קראנו לאגודתנו 'בית וגן' לסמל את רצוננו לבית וגן גם יחד, כלומר להקים לנו בית ולצידו גן".¹⁰ ואמנם, תקנון האגודה הבטיח "ייסוד שכונה יפה ומרחיבה את הדעת באמת... במגרש של שני דונמים אפשר לבנות את הבית הכי מרווח הדרוש למושב משפחה, וגם להשאיר די קרקע לנטיעת גן יפה סביב הבית".¹¹ מטרתה המוצהרת של האגודה היתה, אם כן, "לייסד שכונה חדשה ומרווחת על-יד יפו, כדי לתת את האפשרות למאות משפחות, מתוך הנמצאות כבר בארץ, ומתוך אלה המתעתדות לבוא, להתיישב בתנאים נוחים".¹² ואמנם רבים מבין מאות המצטרפים הראשונים לאגודה היו "מבני חו"ל... רוצים להכין להם קודם בית בארץ-ישראל".¹³ לעובדה זו היתה בהמשך השפעה רבה על עצירת התפתחותה של השכונה החדשה.

ב-1921 הוחלט באגודה על רכישת קרקע מדרום ליפו, ואדמת ג'בליה נמצאה ראויה וטובה לשיכון בזכות המרחבים הגדולים שהציעה, האוויר הצלול, הים הסמוך וחופו התלול והיפה. בעזרת חברת "הכשרת היישוב", שתחת ניהולו של יהושע חנקין רכשה בעצמה קרקעות מסביב, נמצאו מוכרים, נקנו מהם עבור אגודת "בית וגן" 1500 דונם, ועד לשנת 1923 נאסף ושולם להם רוב כספם.¹⁴

בשנת 1924 נמנו כבר 495 חברים באגודת "בית וגן", ולרשותם הועמדו 535 מגרשים הרשומים על שם האגודה.¹⁵

9.3 חלופה לתל-אביב

"בית וגן" התארגנה קודם לכל כדי לצאת מיפו, אבל גם כדי להוות חלופה לתל-אביב הקמה והולכת. היחס לתל-אביב היה בכלל אמביוולנטי: מצד אחד היוותה תל-אביב דגם להתארגנות ולהקמה של שכונה עברית חדשה, יפה ומודרנית. לאחר שדימויי התיישבות מסוג חדש – "עיר גנים", "מושבת גנים" הצטיירו בקרב חוגי הציונות הדתית כאידיאל התיישבותי, סיפקה התפתחותה של תל-אביב, שנחשבה ליישוב מסוג כזה – רוח גבית גדולה לחזון החדש. מצד שני, הצדקת הקמתה של שכונה עירונית חדשה מדרום ליפו חייבה את חוזי והוגי "בית וגן" להיבדל מתל-אביב.¹⁶ מקימי האגודה מצאו, על כן, חסרונות גם בתל-אביב, ואספו את כל אלה כדי להגדיר מה אינם רוצים בשכונה שהם יוזמים: תל-אביב הפכה "מדרס לספקולנטים" ויקרה מדי, יש בה מחסור בדירות, ושכר הדירה בה טיפס לגובה מבהיל, היא חילונית מדי, ואחידה מדי מבחינה פוליטית ותרבותית, היא משקפת יותר בעלי-רכוש ואליטות ופחות את "עם ישראל" הפשוט. "בית וגן", שהיתה אמורה להוות תיקון ושיפור לתל-אביב זו, היתה מיועדת לפיכך להיות לא ספקולנטית, לאפשר מחיר בר-השגה למגרשים, להיות

⁸ בן-ישראל 2011 עמ' 12

⁹ תצוגה תרבותית בת-ים, אוליפקי 1950

¹⁰ אוליפקי 1950 עמ' 9

¹¹ אוליפקי 1950 עמ' 12

¹² מסמכי האגודה בתוך בן-ישראל 2011 עמ' 13

¹³ אוליפקי 1950 עמ' 9

¹⁴ אוליפקי 1950, בן-ישראל 2011

¹⁵ אוליפקי 1950

¹⁶ בן-ישראל 2011

מיועדת לשומרי מסורת בלבד, ולייצג רבגוניות עדתית ומעמדית.¹⁷ בעניין זה התגאו באגודה: "בין חברינו הרוב הוא מן ההמון הפשוט העובד והמרוויח את פרנסתו לא בהרחבה. בכל זאת מקמצים הם מעיסתם לרכוש להם אחוזת בית בארץ-ישראל".¹⁸ עם זאת לא התאפקו באגודה מלהתפאר "על המשכילים, אנשי הרוח ובעלי המקצועות המכובדים שהצטרפו... לשורתיה".¹⁹ בקשר ליומרות אלו של "בית וגן" עקץ מאוחר יותר ברל כצנלסון, נציג המחנה הפוליטי הנגדי: "הרי לכם דוגמה חדשה שער עברית בבניינה: לפי אוכלוסייתה עודנה שכונה קטנה, לפי שטח האדמה שלה היא עולה על תל-אביב, לפי הספקולציה שלה היא כבר מתקרבת לתל-אביב, זו השכונה "בית וגן".²⁰

גם בתל-אביב הצעירה הביטו על רעיון ההקמה של שכונה חדשה מחוץ ליפו בעין לא טובה. ראשיה, בהם מאיר דיזנגוף, סרבו לברך ולתמוך. הבחירה במיקום מדרום ליפו, הביאה, עם זאת, את ד"ר ארתור רופין, ראש המשרד הארץ-ישראלי של המוסדות הציוניים, להרגיע במחלוקת: "יישוב מדרומה של יפו לא יפריע להתפתחותה של תל-אביב – שתי ערים יצמחו לנו".²¹

9.4 תוכנית שאפתנית

חלק מהוגי "בית וגן" ומקימיה חלמו מלכתחילה בקנה-מידה גדול. הם הבינו שהגשמת מטרותיהם השאפתניות תחייב ייסודה של שכונה גדולה או של עיר, ואפילו של עיר גדולה, ושרק עיר כזאת תוכל להוות אלטרנטיבה ליפו ולתל-אביב, ולייצר גם מלאי של מקומות תעסוקה.²² בעיתון "התור" התפרסמה אז הודעה בהתאם: "'מקווים שבזמן הקרוב תוקם בדרום יפו עיר גדולה ויפה שתעלה בגודלה על תל-אביב שבצפון יפו".²³

זמינותן של קרקעות נרחבות מדרום לג'בליה תאמה את השאיפה הזאת לעיר גדולה, זמינותן של אלו תאמה מנגד גם את הרצון ליישוב מרווח, ואיפשרה את ההחלטה לקביעת מגרשים גדולים דיים למניעת צפיפות. כך החליטו בנוסף, כי מכל מגרש פרטי גדול כזה יופרשו, בנוסף לשטחים עבור הרחובות, גם 25% לצרכי ציבור ולגנים, מה שיבטיח לכולם "...די אור ואוויר טוב ומבריא, רחובות רחבים וגני-ציבור".²⁴ צמד המילים "בית וגן" עצמו חיבר אידיאולוגיה התיישבותית-ציונית עם רעיון תכנוני מודרני לשעתו – "עיר הגנים" של אבנעזר הווארד (ראו פרק 4.5). זה היה חלק מן הסנטימנט העמוק שרחשו אנשי הציונות הדתית למושג הזה, ולמושג "מושבת גנים", כדגם התיישבות אידיאלי להתיישבות החדשה, וכן למושג "מודרני", שיוחסה לו כמעט הילה של קודש.²⁵

לנוכח אלה התבקשה הפנייה אל אדריכל בעל שם, שיהיה בכוחו להגשים את השאיפות האלו, ולחזק את המוניטין של העיר העתידיה בארץ ובעולם. למשימה נבחר האדריכל היהודי-ברלינאי אלכסנדר ברוולד. אגודת "בית וגן" וחברת "הכשרת היישוב" פנו אל ברוולד במשותף, וחתמו איתו חוזה שבו "...התבקש האדריכל לבצע תוכנית בניין מקיפה ל-3500 דונם עבור: מושב עירוני, הכוללת דרכי חיבור, פרצלציה מדוייקת, פרופילי הרחובות באורך וברוחב, ולהראות את הצורה הארכיטקטונית של הרחובות...".²⁶

¹⁷ האסיפה הכללית 1920 בתוך בן-ישראל 2011, בן-ישראל 2011

¹⁸ האסיפה הכללית השלישית, בתוך בן-ישראל 2011 עמ' 18

¹⁹ "התור" 1921 בתוך בן-ישראל 2011 עמ' 18

²⁰ כצנלסון באסיפת הנבחרים 1934 בתוך אוליצקי 1984 בתוך בן-ישראל 2011 עמ' 50

²¹ אוליצקי 1950 עמ' 17

²² אוליצקי 1950 בן-ישראל 2011

²³ "התור" 1924 בתוך בן-ישראל 2011 עמ' 27

²⁴ אוליצקי 1950 עמ' 12, בן-ישראל 2011 עמ' 19, 21

²⁵ בן-ישראל 2011

²⁶ חוזה "בית וגן" עם ברוולד 1924 בתוך בן-ישראל 2011 עמ' 27

ברוולד התייחס לשאיפות של מזמיני העבודה ולדרישותיהם, ואף חרג מעבר להן. תוכניתו מ-1924, בקנה-מידה 1:2000, שכותרתה "גבליה דרומה ליפו" (Bebauungsplan für Jebeliyeh Jaffa) (בגרמנית: תוכנית פיתוח עבור ג'בליה יפו) (איור 189),²⁷ הוחלה על שטח גדול בהרבה מזה שהתחייב עליו בחוזה – על 5250 דונם, במקום על 3500 דונם. אל התוכנית צירף נספח של "ביאורים לתוכנית הבנייה", בה פירט את עיקר כוונותיו.²⁸

העיר החדשה שתכנן ברוולד היתה אמורה להיות עיר יצרנית, הנושאת את עצמה כלכלית, ותאמה כך, הן את החזון האוטופי של הרצל על דמות הערים במדינה החדשה המתוארת בספרו "אלטנוילנד" (ראו פרק 5.4), והן את התפישה הכלכלית העומדת בבסיס רעיון "עיר הגנים" של הווארד. בתוכניתו, אותה הגדיר אכן כ"עיר גנים מודרנית", הציע ברוולד עיר מרובת מרכזים, הערוכים ברובם לאורך ציר צפון-דרום אותו כינה "השדרה הראשית": שני מרכזי מסחר, שוק עירוני ומרכזי תרבות – תיאטרון ומוזיאון. "השדרה הראשית" מוליכה אל נמל, בתי-חרושת ותחנת רכבת, אותם מיקם בדומה של העיר, מתוך כוונה להימנע מזיהום-אוויר. בנייני הציבור תוכננו בראשי גבעות, כשהם צופים אל שדרות העיר (ראו להלן). לאורך הים נמתחה רצועה של בתי-מלון ובתי-הבראה (ראו תוכנית).²⁹

בתוכנית סומנו 463 מגרשים פרטיים בני 2 דונם כל אחד, ואלה סודרו לאורכם של רחובות שקוויהם מעוגלים, המזכירים את אלה של "ערי הגנים" (ראו "עיר הגנים" וולווין איור 110), ואת אלה שב"פרברי הגנים" שנבנו אז ברחבי ארצות-הברית (ראו בתוכנית). ברוולד הסביר את הבחירה הצורנית הזאת בהשתלבות עם הטופוגרפיה הטבעית של החולות, ועם המורפולוגיה של קו החוף. ברוולד סיווג את רחובות העיר ל-3 טיפוסים ברחבים שונים, והציע לאורכם ומשני צידיהם רצועות ברוחב 4 מ' של גן, העשויות לשמש בעתיד להרחבת הרחובות, במידה והתפתחות התנועה תדרוש זאת. ברוולד הציע בתוכניתו גם את דגמי הבנייה לאורך הרחובות השונים: לאורך רחוב "השדרה הראשית", שאופיו עירוני, הציע בנייה בקו-אפס ("בניה סגורה עד הקצה"), של בניינים בני 3 קומות, מעל לקולונדה מקורה להגנה משמש ומגשם. לרחובות האחרים ייעד בניה של עד 2 קומות של בתים בקו של 4 מ' מן הרחוב.³⁰

אלכסנדר ברוולד ידוע בארץ כמתכנן של בנייני ציבור ובתים פרטיים – בעיקר בחיפה, וגם בתל-אביב, ביפו ובמרחביה. הוא נחשב לראשון ולאחד הבולטים מבין האדריכלים היהודיים של תחילת המאה ה-20, שבבקשו "לחשוף עצמו להשפעת 'המקורות הפנימיים' של ארץ זו" חקר את האדריכלות האיסלמית של האזור, זו המונומנטלית וזו העממית, וניסה לשלב אותה כבסיס לאדריכלות היהודית המתחדשת בארץ.¹

הבניין הידוע ביותר שתכנן בסגנון הזה, הוא בניין הטכניון הישן בחיפה.

אוליצקי מציין את הרקע שלו כמתכנן של הטכניון. בן-ישראל מוסיף, ומתאר אותו כמי שנחשב אז בקרב היישוב המתפתח בארץ ל"כוכב עולה" בתחום התכנון העירוני.² אפשר שתיכנן שכונות בגרמניה, טרם הגיעו לארץ. אולם לא ידועה תוכנית עירונית אחרת שהכין בארץ, מלבד זו של "בית וגן".

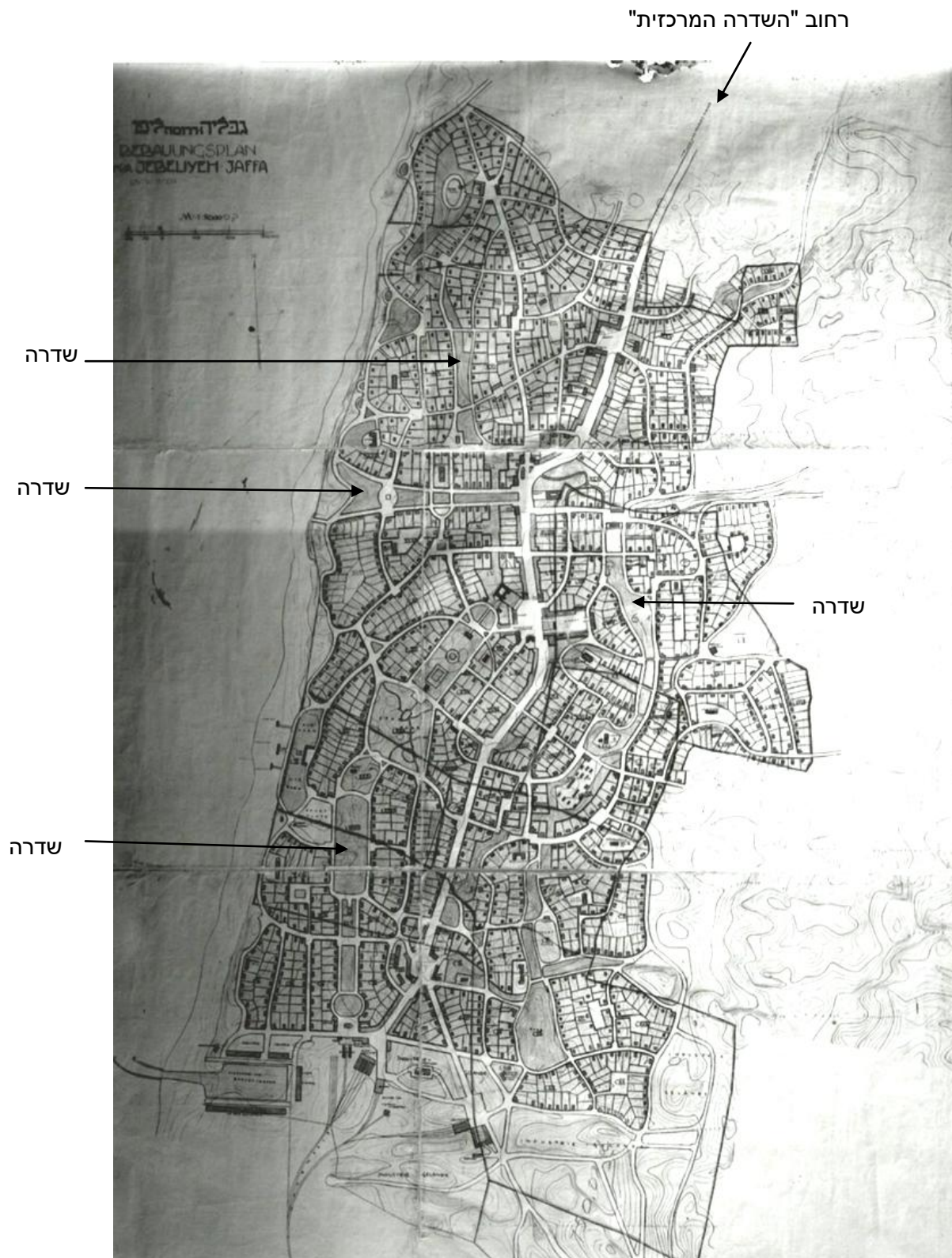
1 אלחנני 1998 עמ' 17
2 אוליצקי 1950, בן-ישראל 2011

²⁷ תוכנית ברוולד 1924 – ארכיון ברוולד בטכניון

²⁸ בן-ישראל 2011

²⁹ הנספח לתוכנית בתוך בן-ישראל 2011, גרואג-הראל אדריכלים

³⁰ הנספח לתוכנית בתוך בן-ישראל 2011, אוליצקי 1950, גרואג-הראל אדריכלים



איור 189. תוכנית ברולד "גבלייה דרומה ליה" 1924
 Figure 189. Baerwald's "Jebeliyeh south to Jaffa Plan" 1924

גולת הכותרת של תוכניתו, המצדיקה את הגדרתה כ"עיר גנים", היו פסי-הירק הנרחבים וההמשכיים. גם בזאת יש הלימה עם חזונו של הרצל ב"אלטנוילנד" אודות עיר הטבולה בירק והעטורה בשדרות רחבות.³¹ השטחים הירוקים תפסו חלק נכבד משימושי הקרקע, ומוקמו בשטחים

³¹ הרצל 2007

הנמוכים ולאורך הים.³² הדגש היה על כך שאלה יהיו מחוברים ורצופים: "שיהיו כל אלו שטחי-הירק מחוברים יחד באופן שהתושבים מתהלכים מצפון העיר עד דרומה יימצאו תמיד בירק דשא".³³ הבולטים בין שטחי הירק הם 3 פסים ארוכים: 2 מצפון העיר ועד לדרומה, ואחד המוליך מערבה אל חוף הים (כיום חלק משדרות העצמאות), המקושרים בפסים צרים יותר, והנפגשים שלושתם במרכז העיר (איור 190). הפסים האלה מוליכים באמצעם של רחובות גדולים, וניתן לראות בהם, על כן, הצעה לשדרות נרחבות (ופס הירק היחיד ששרד מן התוכנית – שדרות העצמאות – אכן בוצע כשדרה עירונית. ראו פרק 9.8).³⁴

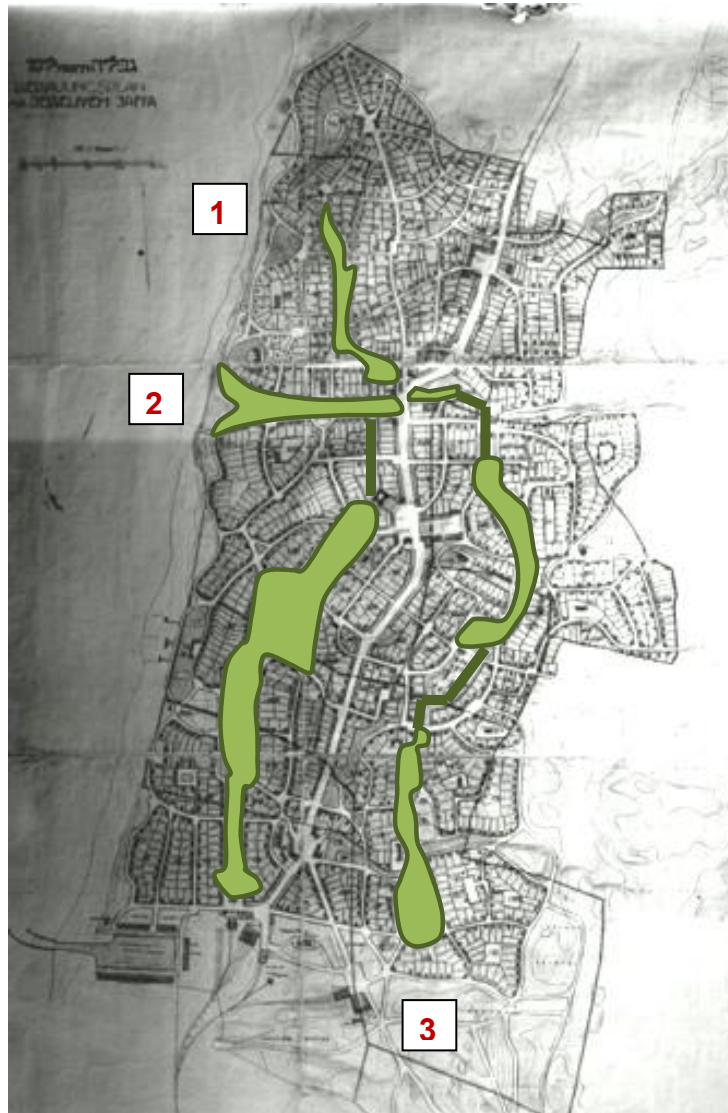


Figure 190. Greenways/boulevards in Baerwald's Plan . איור 190. פסי-הירק/השדרות בתוכנית ברוולד .

ברוולד ציפה שתוכניתו תיבחן באותן תשומת-לב וקפדנות שהוא השקיע בתכנונה, והביע בטחונו "שכל מה שירבו המבקרים להתבונן בפרטי התוכנית כן יוסיפו להכיר את מעלותיה".³⁵ התגובות הראשונות עליה היו אכן נלהבות: אמרו ש"הנה לפנינו כבר מעשים ממשיים, תוכנית חדישה ומפליאה". אברהם ליואי, מי שהיה מאוחר יותר ראש המועצה, התפייט: "איש החזון והאמונה האדריכל פרופסור ברוולד תיכן לה תוכנית רבת ממדים, החובקת גבולות ראשון-לציון מדרום ועד

³² בן-ישראל 2011 עמ' 29 , אוליצקי 1950 עמ' 22 , גואג-הראל אדריכלים

³³ ברוולד בתוך בן-ישראל 2011 עמ' 29

³⁴ תוכנית ברוולד 1924 – ארכיון ברוולד בטכניון , גואג-הראל אדריכלים

³⁵ ברוולד בתוך בן-ישראל 2001 עמ' 31

מישורי השרון ממזרח".³⁶ והוסיף: "עיר חוף איטלקית שוכנת על שפת ים התיכון... ריחפה לעיני-רוחו של יוצר התוכנית... אולם הוא יצק לתוכה גם מנפשו הלוהטת אהבה ויפי".³⁷

אלא שעד מהרה התהפכה התמונה. בקרב חברי האגודה קמה לה התנגדות. הרוב חשו כי התוכנית "גדולה" על "בית וגן", כי היא מושכת לכיוונים שלא נתכוונו אליהם, וכי היא "אינה מתאימה לרוח האגודה, השואפת לפשטות, ולא למותרות של חיי כרך". "אל לנו ללכת בגדולות!" הם קראו. הטענות הגלויות הופנו אל התכנים הלא צנועים שהוכנסו לתוכנית: "...תוכנית הבניה לא נערכה בזהירות, הכניסו קלקולי אירופה וליקויי תל-אביב: תיאטרון, קזינו, מגרשי-ספורט. כשיסדנו את אגודתנו לא חלמנו על כגון זה".³⁸ אלא שמתחת לאמירות הגלויות הסתתרו, כפי הנראה, חששות אחרים. האגודה רכשה את הקרקע בסכום קבוע. חברי האגודה שהשלימו את דמי החבר שלהם – קיבלו זכות למגרש לבניה. ככל שחולקו יותר מגרשים לבניה מתוך הקרקע שנקנתה – כך צפוי היה המחיר למגרש להיות נמוך יותר. חברי האגודה, שחיפשו מגרשים במחיר בר-השגה, ראו את התוכנית, ובה הקצאת קרקע מרובה לצרכי ציבור – ונבהלו. מה להם תיאטרון ומה להם נמל? הם זקוקים למגרשי בנייה. לחששותיהם נמצאה הוכחה: התוכנית, על שטח גדול בהרבה מן השטח בבעלות אגודת "בית וגן", הקצתה עבור 495 החברים רק 463 מגרשים. נכון שחלקם יועדו לבנייני דירות עבור כמה משפחות, אבל בניינים כאלה נראו בשלב הזה חזון רחוק. כל זה לא נאמר בגלוי – אבל ההמשך הראה שאלו היו המניעים האמיתיים להתנגדות לתוכנית: בבת-ים שנבנתה לבסוף על פי תוכניות אחרות וכאנטייתזה לתוכנית הנדיבה של ברנולד, היה במשך עשרות שנים מחסור חמור בשטחי ציבור ובשטחים פתוחים.³⁹ הקרקע על פי תוכניות אלו חולקה למגרשים לבנייה למגורים, ללא הקצאה נאותה למגרשים ציבוריים – לא למוסדות ציבור ולא לשטחים פתוחים (ראו על מגמה זאת גם בפרק 9.7). הוויתור הזה על שטחים פתוחים שהופיעו בתוכניתו של ברנולד, הוא הסבר אפשרי להיעלמותן של השדרות שהציע מן התוכניות הבאות (ראו להלן).

באגודה ניסו לרכך את משמעות ההתנגדות לתוכנית ברנולד, והביאו לאישורה בהסתייגויות: "האסיפה הכללית החמישית (ב-1924. ת.י.) מאשרת בכללותה את תוכנית הבניה שנערכה על-ידי האדריכל ברנולד, ומוסרת לוועד שיכניס בה את התיקונים שימצא לנחוץ, בהתחשב עם ההערות שנשמעו...".⁴⁰ זה היה אישור רק לכאורה, ומשמעות ההחלטה היתה דחייה למעשה של התוכנית כמות שהיא.

לא ברור אם היו מגעים נוספים עם אלכסנדר ברנולד בעניין התוכנית, ומה עלה מהם. ידוע על התכתבות שהיתה בענין התכנון בין הוועד של "בית וגן" לבין האדריכל ריכרד קאופמן דווקא, אך כנראה שזאת לא הניבה דבר.⁴¹ לא ידועה כל גירסה אחרת לתוכנית ולא ידועה כל תוכנית נוספת שהכין בהמשך אלכסנדר ברנולד עבור "בית וגן". אנשי "בית וגן" החמיצו, בקוצר ראותם, תוכנית מרחיקת-ראות לעירם. סיכם את הפרשה אוליצקי, כותב תולדותיה של "בית וגן": "...את כל ניסיונותיו וידיעותיו הרחבות והעמוקות השקיע ביציר-כפיו זה, ...ואם מתוך נסיבות שונות לא זכינו להגשמתה, הרי המנוח ויצירתו זכורים לטוב ולברכת נצח".⁴²

³⁶ ליואי בתצוגת תרבוטק בת-ים

³⁷ אוליצקי 1950 עמ' 22

³⁸ אוליצקי 1950 עמ' 28

³⁹ פן 2016

⁴⁰ אוליצקי 1950 עמ' 28

⁴¹ יורקובסקי 2016

⁴² אוליצקי 1950 עמ' 21

ב-1926 עלו סוף-סוף ראשוני המתיישבים על הקרקע. שלושים המשפחות הראשונות, עובדי כפיים ואנשי עמל, התיישבו על אדמת "בית וגן" והחלו להקים את בתיהם – צריפים ואוהלים. את פניהם קידמו "גבעות חול אינסופיים, מרחבים עצומים ללא נפש חיה, שקט מדכא, יתמות ובדידות, ועל הכל חוסר מים... ניתוק גמור ומוחלט ללא חשמל וקשר טלפוני".⁴³ נושאים את החזון האוטופי על עיר גדולה ושוקקת, חלופה ראויה ליפו ולתל-אביב, מצאו עצמם קומץ המתיישבים החלוצים אל מול הריקנות הגדולה ואל מול קשיים ממשיים. ההתפתחות היתה איטית ביותר. מעטים בלבד מקרב חברי האגודה מימשו את זכותם ובנו את ביתם הלכה למעשה. במשך כמה שנים ניצבו הבתים היחידים לאורך שבילים בחול במקום רחובות. מגרשים רבים נותרו ריקים, והותרו חללים גדולים בין הבתים.⁴⁴ שני גורמים עיקריים חברו לעיכוב ההתפתחות של "בית וגן" בשנותיה הראשונות:

הראשון היה הימנעותם של ראשי האגודה להגשים בעצמם את חזונם. המנהיגות הדתית אשר יזמה ותכננה את השכונה, האליטה של "המזרחי" ביפו ובתל-אביב, בעלת הכוח, הקרקע וההון התרבותי – לא הגיעה להתיישב ב"בית וגן". העסקנים שדחפו להקמת העיר, שגייסו כסף בכל העולם, ושפעלו לקניית הקרקע ולתכנונה של "בית וגן" – העדיפו בשעת האמת לנהל אותה מרחוק.⁴⁵

הגורם השני, והמשמעותי יותר, היה שיטת הגרלת המגרשים. חברי אגודה שעמדו בתשלומיהם, היו זכאים למגרש לבניה. מקומו של המגרש נקבע בהגרלה על פי תוכנית המגרשים (וראו להלן). אנשים הגרילו מגרשים באופן אקראי בפינות שונות ומבודדות של קרקעות "בית וגן", במנותק מאחרים שהתעתדו לבנות. רבים מהם, בהם חברי אגודה מן הניכר, המתינו עם עלייתם על הקרקע, ומאות מגרשים נותרו ריקים. כך נתקבעה למשך שנים תמונת השכונה, ובה איים של פיתוח בסביבה בלתי מפותחת ושל בתים מבודדים, רחוקים זה מזה, בשממת החולות, ללא דרכים וללא תשתיות.⁴⁶

על פי איזו תוכנית סומנו בשלב זה המגרשים ונקבעו הרחובות? התשובה איננה ברורה. המקורות המעטים עוקפים את השאלה הזאת, ומשאירים פערי מידע על מה שאירע באמת לתוכנית "בית וגן" בין דחייתה למעשה של תוכנית ברוולד, לבין העלייה המצומצמת על הקרקע שנתיים מאוחר יותר. בן-ישראל קובע לגבי כביש הגישה ושאר הרחובות כי "התוויה ששרטט ברוולד נותר על תוכניתו בלבד", וכן כי "...חרף התכנון העירוני המפורט והמתקדם שיקפה מפת השכונה המתפתחת דווקא את כוחות היום-יום",⁴⁷ כלומר בניה ללא קשר לתוכנית ברוולד, וללא תוכנית כלל. מפות של "בית וגן" מסוף שנות ה-20 למאה ה-20, ומפות מאוחרות יותר (איור 191) מציגות תמונה מעט שונה: הרחובות הנסללים לאיטם מזכירים את אלה שהציע ברוולד, אך לא לחלוטין: הקווים המעוגלים של תוכניתו (איור 192) יושרו ברובם והפכו לפשוטים יותר, בוטלה היררכיית החשיבות והרוחב שלהם, והושמטו פסי-הירק. ללא סיוע של מקורות, אפשר רק לשער מה אירע כאן: מאחר וברוולד לא נענה, כנראה, לפניית האגודה להכניס שינויים בתוכניתו, הוזמנו מהנדס או מודד להכין תוכנית, המבוססת על זו של ברוולד, אך מותאמת לדרישות החברים.⁴⁸ מה שידוע ללא ספק הוא שבידיו של ראש הועד בן-ציון מינץ היתה תוכנית כזאת, ולפיה הוגרלו המגרשים.⁴⁹ דגם הרחובות שהותוו למעשה בשנים האלו מבטא את התוכנית החלופית הזאת.

⁴³ אוליצקי 1950 עמ' 34

⁴⁴ בן-ישראל 2011

⁴⁵ בן-ישראל 2011

⁴⁶ בן-ישראל 2011

⁴⁷ בן-ישראל 2011 עמ' 38, 40

⁴⁸ על הנוהג להשתמש במהנדס או במודד מוסמך לתוכנית חלוקה למגרשים (פרצלציה), או לתוכנית של ממש

⁴⁹ – ראו בפרק 5.2

סופר 2017

חיבור ליפו: רחוב "השדרה המרכזית"

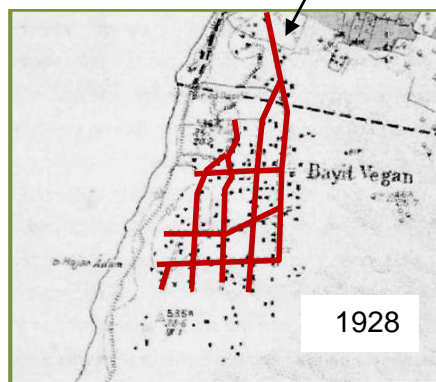


שדרות המלך ג'ורג'

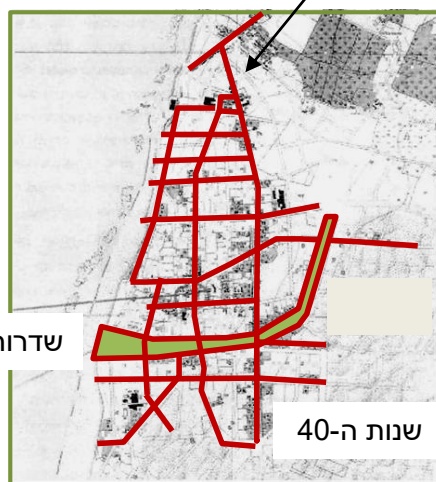
שדרות המלך ג'ורג'

איור 192. דגם הרחובות על-פי תוכנית ברנולד
Figure 192. Street pattern in Baerwald's Plan

חיבור זמני ליפו: רחוב בלפור



חיבור זמני ליפו: רחוב בלפור



איור 191. דגם הרחובות שבוצעו למעשה
Figure 191. Street pattern in fact

הבניה המשיכה למרות הקשיים: "בכל זאת הלכה לאט-לאט השכונה ונבנתה. ניטעו עצים, הוקם מגדל-המים, נסתמנו דרכים, המקום החל לובש צורה".⁵⁰ בסוף שנות ה-20 היא השתרעה על כ-140 דונם, בהם היו פזורים כמה עשרות מבנים צנועים – בהם בתי-אבן, צריפים ופחונים. הרחוב הראשי דאז – כנראה רחוב בלפור של היום, שחיבר את השכונה ליפו – היה כבוש באבן, בעוד שאר הרחובות נותרו דרכי חול.⁵¹

מאורעות תרפ"ט ב-1929 קטעו גם את ההתפתחות המעטה הזאת. לאחר תקופת התבצרות של התושבים המעטים לנוכח התקפות מכיוון יפו, פינה אותם הצבא הבריטי מן השכונה. בתי "בית וגן" הנטושים נשכרו בידי הצבא הבריטי, וזה שיכן בהם את חייליו למשך שנה וחצי.⁵²

9.6 התפתחות מאוחרת

בשנות ה-30 של המאה ה-20 עלתה "בית-וגן" על מסלול של צמיחה. במקביל לחזרתם של התושבים שנטשו, החלו להגיע אל השכונה מתיישבים חדשים, שראו בה מקום מבטיח. המצטרפים החדשים, שבאו ל"בית וגן" לבנות או לשכור בה בית, ייצגו כבר חתך שונה מזה של הראשונים, ובהם

⁵⁰ אוליצקי 1950 עמ' 34

⁵¹ בן-ישראל 2011

⁵² בן-ישראל 2011

גם עולי גרמניה, בני ההתיישבות ועירוניים בעלי זהות חברתית-פוליטית "פועלית". הזיקה בין המתיישבים לבין האגודה, שראשיה ישבו לבטח מחוץ ליישוב – הלכה ונפרמה.⁵³

ב-1932 בוטלה השיטה של הגרלת המגרשים, והמתיישבים החדשים יכלו לבחור את מקומם. ב-1933 ניכרה כבר בשכונה תנופה של בניה. חלק ניכר מהבתים שאושרו, ושבנייתם החלה, היו בתים בני שתי קומות. היישוב הדליל, ובו בתים מפוזרים בני קומה אחת, החל לקבל צורה עירונית יותר.⁵⁴ תשתית המים שופרה בשנה זו, וחברת החשמל חיברה את השכונה לרשת החשמל: "בחודש מאי תרצ"ג הוארה "בית וגן" לחדוות לב תושביה".⁵⁵

לזכותם של מתיישיבי "בית וגן" ייאמר כי לא ראו בה מקום מגורים בלבד, אלא יישוב ייצרני, כמעט בהתאם לכוונתו של ברוולד. נבנו בה מפעלים (14 במספר בשנת 1936), אמנם לא בשטח שהועיד להם ברוולד בתוכניתו, ואלה העסיקו במחצית שנות ה-30 כבר כ-100 עובדים. אל אלה נוספו עסקים משפחתיים, ובהם גם כמה מסעדות, בת-יקפה ופנסיונים לטובת קהל הנופשים שהחל לפקוד את השכונה.⁵⁶

אוכלוסיית "בית וגן" גדלה בהתאם: ב-1933 היא מנתה 250 נפשות, ב-1935 היא צמחה ל-700 נפשות, וב-1936 הגיעה כבר ל-1300 נפשות.⁵⁷

בסוף 1936 חל מהפך במעמדה של השכונה. ממשלת המנדט הבריטי הכריזה על "בית וגן" כמועצה מקומית החולשת על 3000 דונם. שטח שיפוט זה, היה כפול מ-1500 הדונם של אדמות האגודה, וכלל גם שטחים בבעלותן של חברות אחרות: "הכשרת היישוב", "עולי פולניה" ו-"מנורה". לאור זאת "באה המועצה לכלל דעה, כי השם 'בית וגן' לכל אזור שיפוטה אינו הולם את המציאות ותנאי המקום... הוחלט לקבל את השם 'בת-ים' שהוצע על-ידי ז. בן-ישי, סופר ומזכירה של ועדת השמות ליד עיריית תל-אביב (והעורך של ידיעות עיריית תל-אביב. י.ד.). ... השם 'בת-ים' הוא עכשיו השם הרשמי של כל אזור שיפוט המועצה, מאחר שפורסם בעיתון הרשמי של ממשלת ארץ-ישראל". הקמת המועצה המקומית הביאה עמה את פירוקה של אגודת "בית וגן".⁵⁸ בבת-ים נתפש הפירוק כשחרור וכיציאת המקום לדרך חדשה ועצמאית. בספר השנה הראשונה למועצה, בשנת 1939 ישנה התייחסות מפוכחת לחלומות העבר: "השם 'בית וגן' ניתן על-ידי האגודה... בכוונה שזו תהיה לעיר-גנים. אולם לצערנו הרב הכוונה הזאת לא התגשמה בחיים עד כה, והתפתחות השכונה הלכה לפי קו ואפי אחרים". השם החדש "בת-ים" עורר תקווה לעתיד. היה טמון בו סיכוי לחיזוק תחושת הזהות המקומית ולחיבור לנוף המקום.⁵⁹

המועצה המקומית בת-ים, כשלהרשותה תקציב, פנתה לשורה של עבודות פיתוח נחוצות. עד לסוף העשור נסללו רחובות מרכזיים וניתנו להם גם שמות, ניטעו עצים לאורכם, וסודרה בהם תאורת רחוב.⁶⁰ בשלה העת להכנתה של תוכנית בניין-עיר חדשה, כזאת המבוססת על המצב הקיים, וממסדת אותו.

⁵³ אוליציקי 1950

⁵⁴ בן-ישראל 2011

⁵⁵ אוליציקי 1950 עמ' 43

⁵⁶ בן-ישראל 2011, אוליציקי 1950

⁵⁷ בן-ישראל 2011

⁵⁸ אוליציקי 1950 עמ' 54, 61-62

⁵⁹ בן-ישראל 2011

⁶⁰ אוליציקי 1950

9.7 התוכניות הבאות

בשנת 1937 התמנה המהנדס אינג'ינר אברהם גרינברג למהנדס המועצה המקומית החדשה בת-ים, ובהמשך גם למנהל מחלקת התכנון שלה. למינוי זה היתה השפעה ממשית על דמותה הפיזית של בת-ים למשך עשורים. בקיץ 1940 הוא השלים את תוכנית המתאר העירונית - 8/40 – וזו כיוונה מעתה את המשך התפתחותה של העיר.⁶¹ זאת, במקום הפיתוח הספורדי עד אז, שהתפשט באופן שרירותי וללא יד מכוונת, על פי תוכנית עירונית כללית ולא ממש מחייבת⁶² – כנראה אותה פרשנות מקומית מצמצמת שנעשתה לתוכנית ברולד הדחיה (ראו פרק 9.5).

תוכנית המתאר 8/40 צילמה את המצב הקיים, על תוואי הרחובות שכבר הוקמו, ומיסדה אותו. בנוסף היא סימנה את כיוון ההתפתחות על כל שטחה של המועצה. פעילות מסחרית הותרה בתוכנית בשלושת הרחובות המרכזיים, בהם התרכזה בלאו הכי: בלפור, הרצל ורוטשילד, שטחי ציבור (מועטים י.ד.) סומנו לאורך שדרות המלך ג'ורג' (שדרות העצמאות), ובמקומות נוספים, ואזורי תעשייה הוגדרו בדרום העיר ובמזרחה.⁶³ מתוכנית ברולד לא נותר הרבה. רעיונותיה העיקריים נגוזו: נעלם ציר "השדרה הראשית" (שאיננו באמת שדרה) במתכונתו המקורית, בוטלו אתרי המפתח של העיר – נמל, שוק, תיאטרון, נעלמו פסי-הירק הגדולים ההמשכיים והמקושרים ביניהם, המוליכים בתוך רחובות, אותן שדרות פוטנציאליות נרחבות שזהרו בלב התוכנית. מאלה נשארה רק השדרה הרחבה המוליכה מן המפגש עם ציר "השדרה המרכזית" מערבה אל הים (ראו להלן). **בתוכנית לא מסומנת כל שדרה עירונית נוספת.** שטחי מוסדות ושטחים ירוקים סומנו רק בחלקים הדרומיים והמזרחיים של התוכנית – אותם חלקים שטרם נבנו. בבת-ים הבנויה כבר, לא הקצתה התוכנית שטחי ציבור. המחסור החמור בשטחי הציבור, נטען משך שנים, הביא למחנק של ממש, ולא איפשר למועצה לשפר את העיר. תלו מחסור זה, בין השאר בתוכנית המתאר עצמה: "תוכנית בניין-ערים שלנו לקויה בחוסר מגרשים ציבוריים.. וכדי לתקן את המעוות, יש לערוך תוכנית זאת מחדש. פעולה זאת מצריכה רזרווה קרקעית... בלי שטח נוסף מחוץ לגבולות בת-ים אין כל סיכוי לביצוע שינוי יסודי של התוכנית".⁶⁴ בעשורים שלאחר קום המדינה, נאלצו, אכן, לאתר שטחי ציבור עודפים בשכונות החדשות, שנבנו במזרח העיר על קרקע ציבורית (על שכונות השיכונים במזרח העיר – ראו להלן), כדי לפצות על המחסור בשטחים למוסדות ולגנים בחלקי העיר הוותיקים.⁶⁵ (איור 193).

הסכמה שלהלן מדגימה את הפרישה הרחבה של שטחי ציבור בתוכנית ברולד, לעומת מיעוט השטחים האלה בבת-ים הנוכחית, וכן את הריבוי של השטחים האלה בשכונות החדשות במזרח ביחס למחסור שלהן בשטחי בת-ים הוותיקים, ומכאן – את הצורך של העיר להסתמך על שטחי הציבור בשכונות החדשות האלו.

⁶¹ בן-ישראל 2011

⁶² בן-ישראל 2011

⁶³ תוכנית 8/40, 1940, בן-ישראל 2011

⁶⁴ אוליצקי 1950 עמ' 73, 121

⁶⁵ פן 2016



איור 193. השוואה של שטחי הציבור בבת-ים הנוכחית מול תוכנית ברולד. על-פי גרואג-הראל אדריכלים
 Figure 193. Comparison of public spaces in Baerwald's Plan (left) and in present Bat-Yam (right).
 According to Groag-Harel Architects

פער נוסף התגלה לאחר קום המדינה גם בין מספר בעלי הזכויות למגרשים, עוד מתקופת "בית וגן" (וחלקם הגיעו אז כעולים), לבין מספר המגרשים הקיימים בפועל. בבת-ים דיברו אז כי יצטרכו "למצוא את המגרשים שלהם בים".⁶⁶

תוכנית המתאר 8/40 איפשרה, לראשונה, פיצול של המגרשים, ובניית בנייני מגורים בני שלוש קומות, ועודדה כך, לאחר התנגדות ממושכת, הגדלה של הצפיפות ושל אינטנסיביות הבנייה.⁶⁷ בהחלטות אלו הכריעה התוכנית בוויכוח הנמשך על דמותה הרצויה של השכונה, וסימנה את זניחת החלומות הקודמים על "מושבת הגנים" ועל "בית קטן וגן לצידו", ואת המעבר של בת-ים לצביון עירוני.

השוואה בין בת-ים הנוכחית, בחלקה המערבי הוותיק, המחולק למגרשי בניה פרטיים, על אדמות "בית וגן", "הכשרת היישוב" ושאר החברות, לבין תוכנית 8/40 מצביעה על דמיון רב (איורים 194 ו-195). ניכר שתוכנית 8/40 שירתה את העיר הנבנית במשך כמה עשורים, עד להכנתן של התוכניות הבאות, וכי בניית העיר התבצעה על פיה בנאמנות.⁶⁸

⁶⁶ בן-עטיה 2017
⁶⁷ בן-ישראל 2011
⁶⁸ תוכנית 8/40 1940



איור 195. בת-ים הנוכחית. דמיון רב
Figure 195. Present Bat-Yam. Significant similarity



איור 194. תוכנית 1940 8/40
Figure 194. Plan 8/40 1940

מלחמת השחרור הביאה על בת-ים משבר חדש. לאחריה, בשנת 1949, מנתה אוכלוסיית העיר, עוד לפני התיישבותם של המוני עולים בה, כ-2900 תושבים, והוגדל שטח השיפוט שלה מ-3000 ליותר מ-7000 דונם. בעיר נעורה תקווה גדולה:⁶⁹ "סיומה של המלחמה... ביסוסה של מדינת ישראל ושלטונה – יצקו רוח חדשה בבת-ים. עתה, נפתחו לפנינו אפיקי בניין רחב-מידות שלא ידעתם מאז היווסדה. שוב אין מכשולים על דרכה... ולקראת העתיד מועדות פני בת-ים להגשמת תוכניתה בדבר הקמת עיר שיהיו בה מזוגים עבודה ונופש, לחם ושעשועים".⁷⁰ ראשי בת-ים דחקו בממשלה לתמוך בתנופה גדולה של פיתוח, ולמקם בעיר "שיכון בקנה-מידה רחב".

הדרישה הזאת אכן נענתה. מתחמים בודדים של שיכונים ציבוריים תוכננו ונבנו, אמנם, עוד לפני קום המדינה,⁷¹ ואלה בישרו המשך נרחב בהרבה: לאחר קום המדינה נבנו על קרקעות שסופחו לעיר שכונות גדולות של שיכונים (איור 197). שכונת עמידר, מצפון-מזרח למרכז העיר הקיימת, היא "יחידת שכונת" טיפוסית של שנות המדינה הראשונות, ובה בתים קטנים אחידים בני 4 דירות, מכוסים גגות רעפים, לאורכם של רחובות מעוקלים, על פי הדגם של שרון.⁷² רמת-יוסף, זוכת "פרס רוקח" (איור 197), ורמת-הנשיא, ממזרח לעיר הקיימת, שתיהן בתכנון של האדריכל בן בת-ים, מתכנן מחוז תל-אביב בצוות שרון – יצחק פרלשטיין, זכו לאורכן בפארק ליניארי המשכי להולכי-רגל בלבד (איורים 195 197), מעין גירסה שונה לפסי-הירק המקוריים של ברוולד.⁷³ בשלוש השכונות האלו, כולן מאוחרות לקום המדינה, אין, לעומת זאת, ולו שדרה עירונית אחת.

שכונות השיכונים הממשלתיות לא היו כפופות בעשורים הראשונים למדינה לתכנון העירוני, ולא נבנו על פי תוכניות המתאר העירוניות, אלא על פי תוכניות מקומיות. שכונות השיכונים שנוספו לבת-ים נכללו, כבר כעובדה קיימת, רק בתוכנית המתאר החדשה 2 שהוכנה בשנות ה-70 של המאה ה-20 (איור 192). על-פי תוכנית זאת, בת-ים החדשה איננה מכילה יותר דבר מן התכנון של "בית וגן". הטייתם של בת-ים לכיוון העירוני, שתחילתה בתוכנית המתאר הקודמת – הושלמה. הבנייה

⁶⁹ בן-ישראל 2011

⁷⁰ ליואי, מכתב לממונה על המחוז 1948 בתוך אוליצקי 1950 עמ' 118

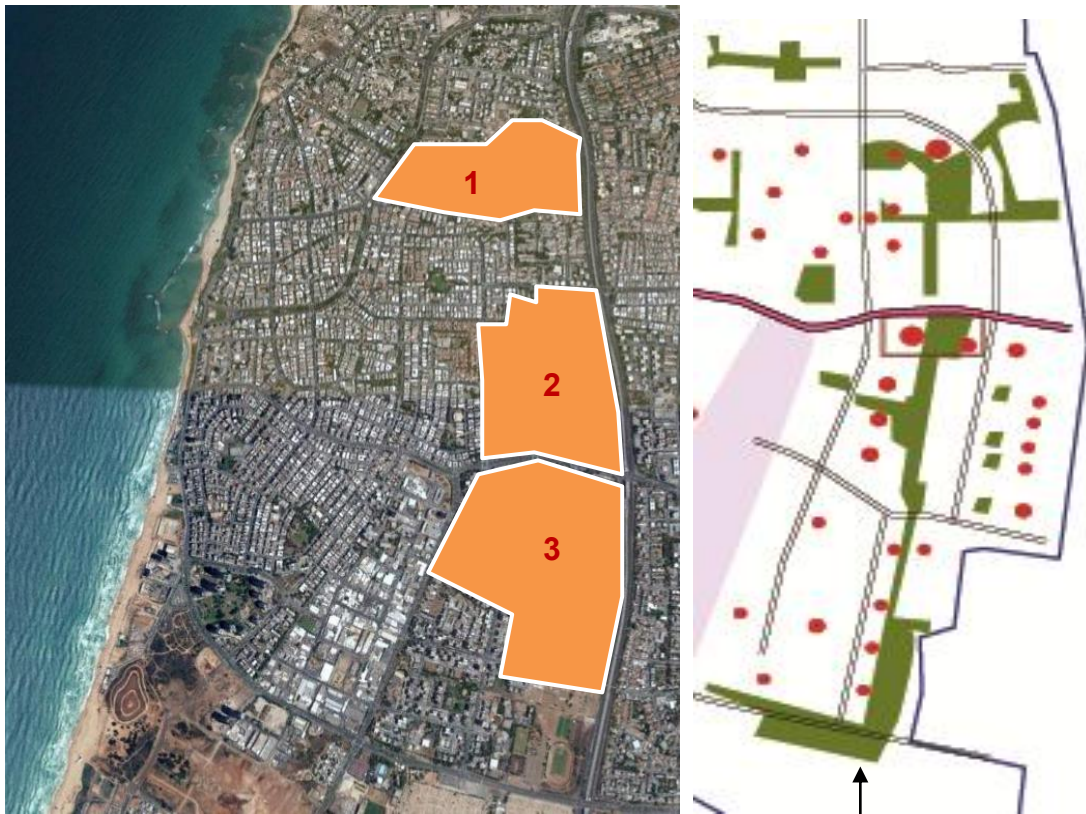
⁷¹ אלה הושפעו מן ההצלחה הגדולה שנחלה הבנייה המאורגנת של שכונת "קרית-עבודה" בחולון השכנה.

בן-ישראל 2011

⁷² ליוין ד. 2016

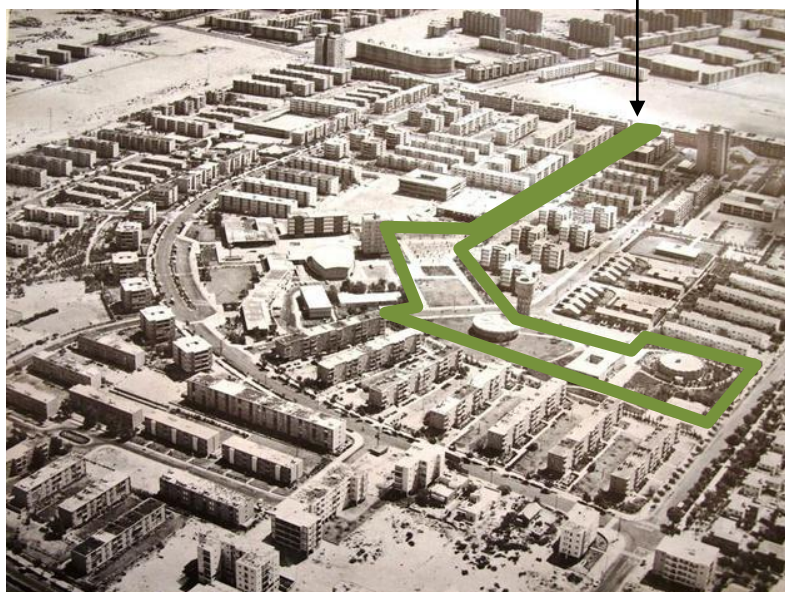
⁷³ ליוין ד. 2016

הפרברית של בתים בני קומה אחת ובני שתי קומות, על מגרשים בני 2 דונם, הוחלפה בבניה עירונית אינטנסיבית וצפופה בהרבה, של בתי-קבלנים בני 3-4 קומות.⁷⁴ בת-ים הקבלנית הצפופה הזאת עוררה גם אכזבה וביקורת: "בת-ים היתה לעיר של ספקולנטים... מעיר-גנים היא הפכה לעיר ללא כל תפישה תכנונית".⁷⁵ גם התוכנית האחרונה – א2, לא החזירה את השדרות לבת-ים. היא הסתפקה בשדרות העצמאות, שריד יחיד למערכת הירוקה שהציע ברוולד, ולא הוסיפה עליה שדרה עירונית חדשה.



איור 196. פס-הירק של רמת-יוסף ורמת-הנשיא. איור 197. שכונות השיכונים העיקריות במזרח
 Figure 196. Greenway of Ramat-Yossef, Ramat-Hanasi Figure 197. Housing neighborhoods in east.

- 1 שכונת עמידר
- 2 רמת-יוסף
- 3 רמת-הנשיא



איור 198. רמת-יוסף
 Figure 198. Ramat-Yossef

⁷⁴ גרואג-הראל אדריכלים
⁷⁵ מאייר 2017

9.8 השדרה היחידה

שדרות של עצים היו חלק מן החזון של "בית וגן" בראשיתה: "...כאן ניטע עצים, שדרות נסדר, בית וגן במלוא המילה יהיה כאן".⁷⁶ האדריכל אלכסנדר ברוולד ענה לשאיפה זו בתוכניתו: רכיב מרכזי בתוכניתו השאפתנית ל"בית וגן" היו שלושת פסי-הירק הגדולים, המוליכים באמצעם של רחובות רחבים, ושעשויים היו להתפרש ולהיות מפותחים כשדרות עירוניות נרחבות (איור 199). לאחר דחייתה למעשה של תוכניתו של ברוולד, ובעקבות הכנתה, מאוחר יותר, של תוכנית המתאר החדשה 8/40 – נותר משלושת הפסים המקוריים רק פס אחד – זה המוביל מערבה לכיוון הים. פס יחיד זה פותח כשדרה עירונית, המתרחבת כמשפך לכיוון הים, ובה 2 שורות של עצים מכל צד.⁷⁷ אלא שדווקא השדרה היחידה הזאת, שינתה את מהלכה ביחס לתוכנית ברוולד: על פי התווי המקורי זאת הייתה השדרה הקצרה מכולן, והיא הובילה מערבה ממקום המפגש של כל פסי-הירק עם הרחוב הראשי המתוכנן, רחוב "השדרה המרכזית". בפועל, ועל פי התוכנית החדשה, היא התארכה, קיבלה הטייה צפונה-מזרחה, התאחדה עם החלק הצפוני של רחוב "השדרה המרכזית", ופנתה כך לעבר שדרות המלך ג'ורג' של יפו, במטרה להתחבר אליהן (איור 199).

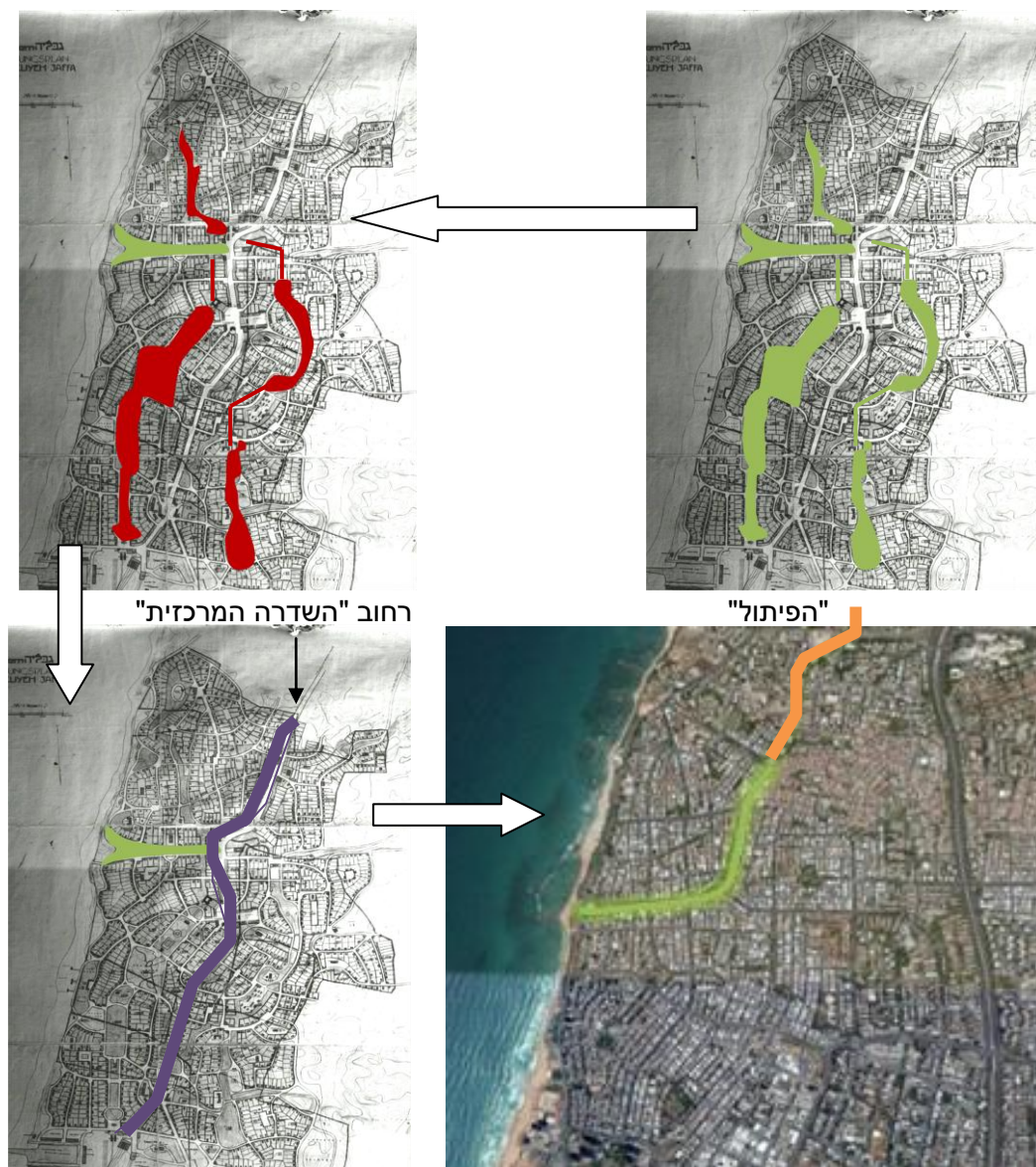


Figure 199. From three boulevards to one.

איור 199. משלוש שדרות לשדרה אחת.

⁷⁶ ליואי בתצוגת תרבוטק בת-ים
⁷⁷ מאייר 2017

ברוולד סימן בתוכניתו את החיבור לשדרות המלך ג'ורג' של יפו ככניסה העיקרית ל"בית וגן". עיריית יפו אף הסכימה ב-1929 לסלול כביש חיבור משדרות המלך ג'ורג' שלה אל השכונה החדשה.⁷⁸ אלא שהחיבור הזה ליפו לא התממש במשך שנים רבות. כביש החיבור היה אמור לעבור, על פי התוכנית, על שטחים פרטיים בנויים בבעלות ערבית, ועיריית יפו חזרה בה מהסכמתה. שד' המלך ג'ורג' של יפו הסתיימו, על כן, במקום בו נמצאות היום שדרות הבעש"ט ביפו, ומשם דרומה היה מחסום של חולות.⁷⁹ החיבור ליפו, ולתל-אביב בהמשך, עבר, כתחליף, לרחוב בלפור ולרחוב יפת של היום ביפו (איור 191). המועצה המקומית בת-ם לא נואשה מן הכוונה לחבר את שתי השדרות לרחוב משותף ורצוף, ואף קבעה ב-1938 את שמה של השדרה "שדרות המלך ג'ורג'", כשמה של השדרה ביפו.⁸⁰ ב-1949, כבר לאחר קום המדינה, הציגה המועצה המקומית את החיבור החסר כאחת מן הבעיות העיקריות החוסמות את פיתוחה של בת-ים: "כידוע נמשכת השדרה ... בתכנית מיפו עד חוף הים, ואילו במציאות נפסקה שדרה זו סמוך לגבול בת-ים, ועדיין נשאר קטע באורך 1000 מטר, בין קצה השדרה ביפו לבין התחלתה בבת-ים. סיבות פוליטיות מנעו את המשכת השדרה וחיבורה עם השדרה שלנו. חיבור השדרה תקצר בהרבה את הדרך בין תל-אביב ובת-ים ותשפר את הדרך עצמה...".⁸¹ חיבורן של שתי השדרות לכביש רצוף בוצע לבסוף רק באמצע שנות ה-50 של המאה ה-20, כשפיתול בכביש החיבור עוקף את השטחים הבנויים שהיוו את המכשול.⁸² (איור 199). חיבור השדרה לרצף עם השדרות של יפו, באמצעות הטיית התווי שלה - מהווה יתרון (יחיד) של השדרה הקיימת על פני השדרה המקורית ברוולד.



איור 200. דחפורים מיישרים את הנתיבים לכבישים בבת-ים. שנות ה-30 או ה-40
Figure 200. Bulldozers preparing ground to roads in Bat-Yam. 30' or 40'

ב-1933 יישרו דחפורים את הנתיב המיועד לשדרות המלך ג'ורג' בבת-ים.⁸³ הכבישים משני צידי השדרה בוצעו בקטעים של יציקות בטון, כמקובל בתקופת המנדט הבריטי. ביניהם נותרו בשדרה משטחים של חול.⁸⁴ לאורך השדרה נבנו בתים - וילות קטנות וצנועות. שדרת העצים היתה מושכת

⁷⁸ גורן, "עת-מול" גיליון 235-2014

⁷⁹ סופר 2017, זיו 2017

⁸⁰ בן-ישראל 2011

⁸¹ אוליצקי 1950 עמ' 121

⁸² סופר 2017

⁸³ בן-ישראל 2011

⁸⁴ פרגר 2017

למראה ודיירי הבתים האלה נהנו לשבת במרפסות ולצפות בה.⁸⁵ ביצוע השדרה עצמה היה בשלבים. אגודת "בית וגן", בסוף ימיה, הקצתה תקציב לנטיעתה של שדרת עצים כבר ב-1935. המועצה המקומית בת-ים, בראשית דרכה, המשיכה ב-1937 את מפעל הנטיעה: היא נטעה 250 עצים ברחובות, והוסיפה לשדרות שטחי-דשא. לאורך השנים הבאות שותפו ילדי בית-הספר היחיד – בית-הספר "תחכמוני", שגם הוא מוקם לצד השדרה, בנטיעת העצים לאורך השדרה (והעצים האלה קיימים עד היום). יותר מעשור מאוחר יותר לתחילת הנטיעה, ב-1947, עדיין רבו העבודות בשדרות: "הפיכת רחוב המלך ג'ורג' לשדרה הראויה לשמה... ויצירת מקום מרגוע לעיף... בימים הקרובים תושלם המלאכה, ייקבעו ספסלים בשדרה וישתלו בה עצים ופרחים שיוסיפו צל ונוי לפינה יפה זו".⁸⁶ בשדרה ניטעו אז בעיקר עצי אשל ופיקוס, בחלוקה מספרית שווה, וכן עצי תמר, אזדרכת וצאלון (ראו נספח 7 – רשימת העצים ברחוב המלך ג'ורג').⁸⁷



איור 201. תחילתה של השדרה

השדרה הרחבה, שהיתה משך שנים רבות השטח הציבורי הפתוח היחיד בשכונה, הפכה מיד למרכז החיים שלה. השדרה היתה מקום המשחק העיקרי לילדים. שיחקו בה כדורגל, מחנניים והקפות. הילדים הלכו לבית-הספר דרך השדרה. פעולות של "הנוער העובד" נערכו גם הן בשדרה. הספסלים בשדרה סיפקו לצעירים מקום לפעילות רומנטית. לצד השדרה, בקצה המורחב מול הים, היה קולנוע "ריבירה" עם גגו הפתוח. תהלוכות ה-1 במאי, ששיקפו את המתח הפוליטי-מעמדי ששרר בשכונה משנתגוונה אוכלוסייתה, עברו בשנות ה-40 של המאה ה-20 בשדרה, והשתתפו בהן פועלים וחברי תנועות הנוער. מולן התייצבו שם משמרות של הימין הפוליטי.⁸⁸

מלחמת השחרור הביאה אל השדרה ארועים אחרים. עמדת מגן הוקמה בקצה הצפוני של השדרה אל מול יפו העוינת. בחודשים בהם התנהלה המערכה בין יפו לבין בת-ים, היתה העמדה הזאת שבקצה השדרה יעד לירי, להתקפות ולהטמנת פצצה, ולוחמים שהגנו עליה נהרגו, מה שהקנה לה את הכינוי "עמדת המוות". לאחר המלחמה הוקמה במקומה של העמדה, ולזכרה, אנדרטה המכונה "המצבה" (איורים 202 203), בתכנונו של האדריכל יצחק פרלשטיין. האנדרטה ניצבת במרכז של כיכר-תנועה, ומסמנת את הכניסה לעיר ואת תחילתה של השדרה.⁸⁹

⁸⁵ פרלשטיין 2017

⁸⁶ אוליצקי 1950 עמ' 48, 59, 85, וולפרט 2017, פרגר 2017

⁸⁷ אוליצקי 1950 עמ' 88

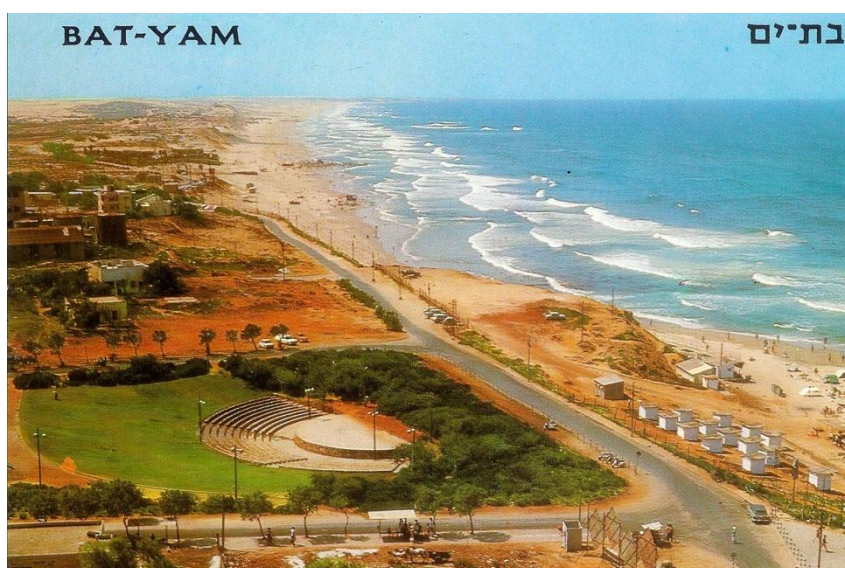
⁸⁸ מאייר 2017, וולפרט 2017, איתן 2017, פרגר 2017

⁸⁹ אוליצקי 1950, מאייר 2017



איור 202. איור 203. "המצבה" בכניסה לשדרה.
 Figure 203. Figure 202. The memorial in entrance to the boulevard

בת-ים של העשורים הראשונים למדינה, קלטה אלפי מתיישבים חדשים, שהפכו לעיר גדולה. גם עבורם, החדשים בבת-ים, היתה השדרה, בשמה החדש – "שדרות העצמאות", מוקד לחיים העירוניים. בכיכר "המצבה" ערכו את טקסי יום הזיכרון ויום העצמאות (איור 205). טקסים ואירועים, בהם הבמה המרכזית חגיגות של יום העצמאות, נערכו גם בתיאטרון הפתוח, "האמפי", שבקצה השני של השדרה, מול הים (איור 204). פה ושם עוד עברו בשדרה הפגנות פוליטיות – כמו הפגנות של המפלגה הקומוניסטית בשנים הראשונות למדינה. השדרה קושטה בשיחי ורדים, ומלאה באטרקציות לילדי העיר ולמבוגריה. הוקם בה גן משחקים ראשי (איור 2). באמצעה של השדרה נבנתה במחצית שנות ה-60 למאה ה-20 המרכזית שבאטרקציות – מזרקה מרהיבה, ובה משחקים של אורות צבעוניים. כך, עיקר הפעילות לאורך השדרה היתה של התכנסות, של נופש ושל בילוי: משפחות יצאו לארוחות ערב על ספסליה. אמהות עם עגלות-ילדים והורים עם ילדיהם טיילו לאורך השדרה. כשרצו להצטלם – יצאו אל השדרה. הילדים משכו את הוריהם אל גן המשחקים. בני תנועות הנוער התכנסו בשדרה וקיימו בה את פעולותיהם. בני הנוער קבעו מפגש ב"מצבה" או ליד המזרקה. המונים יצאו אל השדרה, במיוחד במוצאי שבת, לראות ולהיראות, ומוכרי גלידה ו"צמר-גפן מתוק" סיפקו להם תוספת של הנאות. תושבי בת-ים היו גאים אז בשדרה השוקקת, וכשהגיעו אליהם אורחים או תיירים לקחו אותם לראות אותה.⁹⁰



איור 204. התיאטרון הפתוח בקצה המערבי .
 Figure 204. The open theater in the western end

⁹⁰ מאייר 2017, רבין 2017, איתן 2017, רוזנמן 2017, בן-עטיה 2017, זיכרון שלי



איור 205. ערב יום העצמאות בשדרה . Figure 205. Independence Day evening in the boulevard

הפעילות הזאת גוועה בשנות ה-70 למאה ה-20. דפוס הביולוגיה השתנו. הטלוויזיה והמזגנים השאירו את מרבית האנשים בבתיהם. בעלי מכוניות יצאו לבלות בתל-אביב. המוקד לטיול ולשוטטות עבר לטיילת שלצד חוף הים, שלאורכה הוקמו גם מועדונים, מסעדות ובתי-קפה. המזרקה המרהיבה הושבתה ופורקה. השדרה נעזבה והתרוקנה. בשנות ה-80 למאה ה-20 נעשה עוד ניסיון להחיות אותה עם תעלת מים קישוטית – "השוקת", שנמתחה לאורכה. אבל גם זאת לא הועילה, ובסופו של דבר פסקה גם היא לפעול וכוסתה.⁹¹ כיום מהלכים בה רק מעטים. קבוצות של עולים מבוגרים, ביטוי לשינויים הדמוגרפיים בעיר, מתאספים לשחק בה שח. אחרים מאכילים שם יונים. גם כסביבת מגורים איבדה השדרה את משיכתה. הבניינים הישנים שבה איבדו את חינם, ולא נראים לאורכה סימנים של התחדשות. השוואה לשדרות של תל-אביב מתבקשת: גם השדרות של תל-אביב חוו תקופה של הזנחה ושל שקיעה. פעולה יזומה של העיריה היא שהיוותה שם את המנוף לחידוש חיותן של השדרות, ולחזרתן לתפקד כמוקדי משיכה עירוניים. על רקע פריחתן של שדרות תל-אביב, עצוב עוד יותר מצבה הנוכחי של השדרה היחידה של בת-ים. גם היא זקוקה למעשה של החייאה.

ראוי לציין כאן כי בדרומה של בת-ים, ברחוב ניסנבוים, קיימת מעין שדרה נוספת, שהוקמה בשנות ה-70 למאה ה-20. במרכזו של עורק עירוני סואן, מרובה נתיבים, המפריד בין שכונת מגורים לבין אזור תעשייה, ממוקמת שדרת אמצע. זו חסומה לכל אורכה בגדרות מגן, המאפשרות גישה אליה רק בצמתים מרומזרים. לאורך שביל אספלט סגפני נטועים עצי צאלון מנוונים, המתקשים לספק צל או ליצור מראה של ירק. ה"שדרה" הזאת, הבלתי נגישה והרחוקה מלהיות מושכת, ריקה מאדם ומפעילות, ועל כן, איננה נחשבת כאן לשדרה עירונית של ממש. גם עתידה כשדרה מפקפק – מתוכנן לעבור דרכה קו של הרכבת הקלה. שדרות העצמאות נותרו, אם כן, השדרה העירונית היחידה של בת-ים.

9.9 סיכום

בת-ים החלה בחלום צנוע להקים "מושבת גנים" ליד יפן, כזו שתאפשר לאנשי עמל ואמונה להקים להם "בית ולצידו גן", במחיר סביר. הצלחת הרעיון, והמצטרפים הרבים אל האגודה שהוקמה לשם

⁹¹ בן-עטיה 2017

כך – אגודת "בית וגן", עודדו גישה שאפתנית יותר – הקמתה של עיר גדולה, תחליף ליפו ולתל-אביב.

האדריכל אלכסנדר ברוולד הכין, בהתאם, תוכנית לעיר גדולה, תוכנית עירונית למופת, המלווה את תוואי השטח, וכוללת, לצד המגורים, מרכזים של יצירה, של תחבורה, של מסחר ושל בילוי. בתוכנית היתה הקצאה מרובה של שטחים לבנייני ציבור ולשטחים ירוקים, בהם בלטה מערכת של מעין שדרות עירוניות רחבות. אלא שעבור אלה שחלומם הצטמצם ל"בית קטן ולצידו גן", הלך ברוולד רחוק מדי. חברי האגודה דחו, למעשה, את תוכניתו של ברוולד, ועלו על הקרקע להקים את שכונתם הצנועה על פי תוכניות מאולתרות (כנראה).

השכונה, "בית וגן", ובהמשך בשמה החדש בת-ים, החלה להתפתח באמת רק לאחר כעשור לקיומה, כשהיא משלבת מגורים, תעשייה ונופש. החיים עשו את שלהם, והאוקלוסיה, שניסו תחילה לכוון מלמעלה את אופיה ואת זהותה – הלכה ונתגוונה. אל סוף תקופת המנדט הבריטי, ואל ראשית שנות המדינה היא הגיעה כשכונה קטנה, עדיין, הנכונה וכמהה לצעדים גדולים של פיתוח. תקופה ממושכת התחבטו בבת-ים באשר לאופיו של היישוב. הפסיחה בין "מושבת גנים" קטנה לבין עיר של ממש, הוכרעה, בהכוננתן של תוכניות מתאר חדשות, ובאמצעות בנייה מאסיבית של שיכונים ובניה צפופה של בתי קבלנים, לכיוון העירוני. "בית וגן" הקטנה צמחה בסופו של דבר לעיר הגדולה בת-ים.

ניתן לקבוע בוודאות גדולה שתוכנית ברוולד נדחתה משום שהועידה שטחים רבים מדי כשטחי ציבור, ו"בזבזה" כך קרקע יקרה על חשבון שטח למגרשי מגורים. ביטולן של מרבית השדרות, וביטולם של רוב השטחים האחרים שיועדו למטרות ציבוריות, והמחסור החמור בשטחי ציבור שהעיק בהמשך על פיתוח העיר מעידים על כך. ממערכת השדרות של ברוולד נותרה שדרה יחידה – שדרות העצמאות. לא ברור מדוע נשארה שדרה אחת כלל, לאחר דחית התוכנית, ומדוע שרדה מכולן דווקא שדרה זו. שדרות העצמאות – אז שדרות המלך ג'ורג' – שינתה את מהלכה המקורי, ופנתה לעבר החיבור המתוכנן לשדרות של יפו. במשך שנים, לפני קום המדינה ולאחריה, מילאה השדרה הזאת את ייעודה, ושימשה מרכז לחיי החוצות העירוניים, עד שגם היא נזנחה והתרוקנה.

מתוך שלוש השדרות המתוכננות, בוצעה אחת. זו מהווה, אמנם, מקרה פרטי של העיר בת-ים ושל השתלשלות התפתחותה. אלא שהוא מתקשר לנושא השדרות, ולשטחים הציבוריים בתכנון העירוני בכלל, גם במעגלים הרחבים יותר:

- דחייתה של תוכנית ברוולד על-ידי חברי אגודת "בית וגן", והכנתן של תוכניות מצומצמות במקומה, מתקשרת למקרים נוספים כאלה במעגל הארצי (כולל שינוי התוכנית המקורית ל"אחוזת-בית" ראה בפרקים 5.2 ו-6.3), בהם הרצון לעוד ועוד מגרשי בניה בכל תא שטח, הביא לשינוי של תוכניות ולביטול הקצאות לשטחים ציבוריים.
- הוויתור על שדרות עירוניות בשכונות השיכונים החדשות שהוקמו במזרח העיר לאחר קום המדינה, והחלפתן בפסי-ירק במאוחרות שבהן, מתקשרות לאופי התכנון העירוני של התקופה. תכנון זה, שהונהג בארץ על-ידי אריה שרון ושותפיו באגף התכנון, ושהשכונות החדשות היוו מייצגות נאמנות שלו, (ראה פרקים 7.7, 7.8) פסל שדרות עירוניות והעדיף חגורות-ירק ופס-ירק על פניהן.
- ניתן לשער כי אי הכללתן של שדרות עירוניות בתוכניות המאוחרות יותר לעיר (כ-2א מ-1971), קשור כבר באווירה הכללית, בעולם ובארץ, שלא נטתה יותר חסד לשדרות העירוניות, ולא ראתה בהן יותר – במשך עשרות שנים – דגם עירוני רצוי.

בן-ישראל מעלה את השאלות על הפער שבין הפוטנציאל הגלום בבת-ים לבין המימוש שלו למעשה, ומדוע תחושת ההחמצה מלווה את העיר לאורך פרקים בחייה.⁹² שרשרת של כשלים, של החלטות שגויות, בתוספת של נסיבות קשות, ליוו את דרכה של השכונה שהפכה לעיר, ובהם ודאי טמון לפחות חלק מן התשובות. בדחייתה של תוכנית ברוולד ניתן לראות את אחת השגיאות האלו. אפשר רק

⁹² בן-ישראל 2011

לשער מה היה קורה לו אומצה התוכנית. לבת-ים הזאת, לו נבנתה לפי תוכנית ברוולד, היה סיכוי להתבלט כעיר מגוונת, עשירה במרכזי עשייה ותרבות, והבנויה על שלד של שדרות ירוקות.

בהפניית העורף לתוכניתו של ברוולד, ויתרו אנשי "בית וגן", לימים בת-ים, לא רק על נמל, על שוק ועל תיאטרון, אלא גם על שלד השדרות הירוקות, והחמיצו הזדמנות למבנה עירוני בעל ערך, המהווה בסיס לדימוי חיובי ומקור לגאווה.



איור 206. איור 207. משחקים בשדרה. '50. Figure 206. Figure 207. Playing in the boulevard. Late 50'



איור 208. שדרות העצמאות. סוף שנות ה-50 או תחילת ה-60.
Figure 208. Ha'Atzmaut Boulevard. Late 50' or early 60'

ראו נספח 7

פרק 10 סיכום ודיון

10.1 הקדמה

השדרות העירוניות, דגם הרחובות הכולל בתוכו רצועה ובה שורות של עצים, והמאפשרת פעילות אנושית, הן נושא מחקר זה. השדרות האלו הגיעו לשיאן במחציתה השניה של המאה ה-19 ובתחילתה של המאה ה-20, והיו לרחובות בולטים ומובילים בערים גדולות וקטנות ברחבי אירופה. הן התפשטו לשאר חלקי העולם, והגיעו גם לארץ-ישראל. בתקופת המנדט הבריטי הוקמו רבות כאלה בישובים עירוניים מתוכננים. והנה, עם תום מלחמת העולם השניה פסקה הקמתן של שדרות כאלו בעולם, ובמקביל, כמעט באותן שנים עצמן, לאחר הקמתה של מדינת ישראל, פסקה הקמתן גם כאן. המחקר בדק את הגורמים האפשריים לזניחתו בארץ של דגם הרחובות המצליח והמקובל, על רקע המגמות הדומות בעולם.

בתחילתו של המחקר הועלתה ההשערה, כי שינויים שחלו בתכנון העירוני בתקופה הזאת, הם שגרמו להפסקת הקמתן של שדרות עירוניות, בעולם ובארץ. לשם כך נסקרה הצמיחה של כמה מן התפישות המובילות והמשפיעות בתכנון העירוני במחציתה הראשונה של המאה ה-20, ותוארו התפתחויות רבות חשיבות נוספות בתקופה זו, כמו השתלטות תנועת הרכב על הערים. המחקר זיהה את אלה כגורמים אפשריים לזניחת הדגם של השדרות, וסיפק תמיכה להשערה שהעלה בתחילתו.

המחקר הניח כי התקיים קשר בין התכנון העירוני בעולם הרחב – במעגל העולמי, לבין מה שהתרחש בתחום זה בארץ-ישראל – במעגל הארצי, ותיאר את ההשפעה של הוגי דעות ושל מתכננים שפעלו בעולם, על אלו שפעלו בארץ, ועל תכנון הערים בארץ בתקופות הנסקרות.

המחקר הניב ממצאים בשלושה מעגלים: העולמי, הארצי והמקומי. כמה מן הממצאים תאמו את ההשערות, ואילו אחרים היוו הפתעה, וחרגו מן הצפוי.

10.2 ממצאי המחקר

להלן ממצאי המחקר:

במעגל העולמי

- השתלטות הרכב המנועי על הערים, סיווג רחובות ודרכים על פי רמת התנועה העוברת בהם ועל-פי מהירותה, ושינויים פיזיים שנעשו ברחובות קיימים ובשדרות קיימות על פי תקני תחבורה – היו, בוודאות גבוהה, גורם מרכזי להפסקת הקמתן של השדרות העירוניות לאחר מלחמת העולם השניה – תחילה בערי ארצות-הברית, ואחר-כך גם באירופה ובשאר חלקי העולם.¹ השדרות "ביזבזו" רוחב, שהיה יכול להיות מוקצה לעוד נתיבי תנועה, ובשלבן תנועת רכב עם תנועה רגלית, ותנועה מהירה עם גישה לנכסים – לא התאימו לתקני התנועה החדשים. נמצא לפחות טקסט אחד – ספרם של ג'ייקובס, מקדונלד ורופא על השדרות – הקושר ישירות בין תקני התנועה לבין ביטול שדרות קיימות, והפסקת הקמתן של חדשות (ראו להלן).

¹ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

- שינויים בתפישות התכנון העירוני, שנבעו מרעיונות תכנוניים שהתפתחו מתחילת המאה ה-20, ובהם "עיר-הגנים", "יחידות השכנות", שכונות השיכון הציבורי, והצעותיו מרחיקות הלכת של לה-קורבוזיה לעיר המודרנית, הכוללות הפרדת שימושים נוקשה, הביאו להפניית עורף לרחוב העירוני כמרכיב חשוב של המרחב הציבורי, והציעו במקביל דגמים חלופיים של שטחים פתוחים – גרמו לווייתור על השדרות כדגם מוביל של רחוב עירוני בתקופה הזאת.
- חוסר ההערכה של המודרניות לכל מה שהיה קודם לכן, והנטיה להחליף ישן בחדש, היו בין הגורמים לווייתור על השדרות העירוניות, שנתפשו כמיושנות, בלתי רלוונטיות, וכמייצגות את העבר.
- סדרת הכללים לאדריכלות מודרנית ולתכנון ערים מודרני, שנקבעו בכנסי CIAM, וסדרת הכללים לאדריכלות נוף מודרנית, שנקבעו בכינוס AIAM, ונוסחו במקביל על-ידי אדריכלי-נוף אמריקניים מובילים – כללים ששללו סגנונות היסטוריים, ששללו סימטריה ו"ביטלו" את הציר, כללים אלה, אף שאינם מתייחסים ישירות לשדרות – פסלו למעשה את השדרות העירוניות כמרכיב בתכנון החדש. האימוץ של הכללים בידי מתכננים מודרניים ברחבי העולם, הביא להפסקת הקמתן של שדרות כאלו לאחר מלחמת העולם השנייה.

במעגל הארצי

- החלפת מערכת התכנון של המוסדות הציוניים, בגוף תכנוני ממשלתי ריכוזי עם הקמתה של מדינת ישראל, ואימוץ של תפישות חדשות בתכנון העירוני, השונות בתכלית ממה שהיה נהוג קודם לכן, תוך יישום גורף של התפישות האלו בכל הערים החדשות ובכל השכונות החדשות – היו הגורם העיקרי להתנערות מן השדרות העירוניות בכל הבניה הממשלתית והציבורית בעשורים הראשונים למדינה. אין אמנם טקסטים כתובים, המתייחסים לשדרות בעניין זה, אך קיימת עדות מפורשת - של האדריכל שמואל יבין – על פסילתן אז (ראו להלן).

במעגל המקומי – מקרי הבוחן

- בעיות התחבורה של תל-אביב, שהחריפו לאחר קום המדינה הם הגורם הוודאי העיקרי להפסקת הקמתן של שדרות חדשות בעיר, ולביטולן של כמעט כל השדרות המתוכננות. שלל התבטאויות של אנשי העירייה מעידות כי ראו בשדרות הקיימות מכשול לזרימת התנועה, ובעיקר פוטנציאל להחלפה בנתיבי נסיעה. תוכניות לכבישים עורקיים על תוואי השדרות – כתוכנית נתיבי איילון מ-1973 והצעות בנושא שהועלו בפורומים השונים, וכן תוכניות להקמתן של שדרות חדשות, תוכניות הנמצאות בתוקף אך לא בוצעו (פרק 8.6) – מעידות על כך גם הן.
- מצוקת השטחים לפני קום המדינה, בתל אביב ובערים השכנות לה, שהחריפה עם ההגבלות על רכישת קרקעות שהטילה "ועדת פיל", השפיעה בסבירות גבוהה על הקמתן, או על אי-הקמתן של שדרות עירוניות בתל-אביב ובבת-ים. אין תיעוד הקושר ישירות את הבעיה הזאת עם השדרות, אך מן הממצאים ניתן להעלות את הקשר הזה.
- הממצאים שנתגלו במעגל המקומי – במקרי הבוחן, היו בעיקרם ייחודיים לסיפור של כל אחד מהם. לא נמצאה אינדיקציה לכך שממצאים אלה מאפיינים את שאר היישובים העירוניים בארץ, ומשותפים לכלל המעגל הארצי.

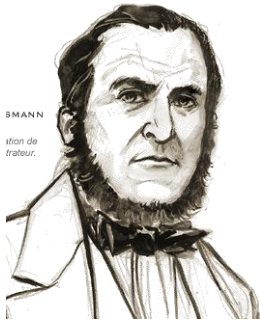
10.3 מסקנות כלליות לנושא השדרות

1. נקודת מוצא לנושא השדרות הוא היותו רב-תחומי – קשור ומשולב בשלל תחומי ידע. נושא השדרות הוא גם בין-תחומי ומשלב בין אדריכלות, בינוי-ערים ואדריכלות-נוף. ניתן לראות בו מרכיב מובהק של העיצוב העירוני.
2. . המגמות הסותרות – הקמתן של שדרות עירוניות כמאפיין של התכנון העירוני בארץ בתקופת המנדט הבריטי, מול ההפסקה הכמעט מוחלטת של הקמתן לאחר קום המדינה – הן תוצאה של רעיונות ותפישות שהובאו לארץ מאירופה ומאמריקה, והיפרו את התכנון המקומי.
3. לאישי מפתח, לאורך התקופות, היתה תרומה מכרעת להקמתן של שדרות עירוניות, כמה מהם היו אחראיים לתוכניות מורכבות של שלד שדרות עירוני או של מערכת פארקים עירונית ששדרות שולבו בהן. לאישי מפתח אחרים, במעגלים השונים, בעיקר במאה ה-20, היתה תרומה משמעותית הפוכה – פסילתן של השדרות העירוניות, הפיכתן למיותרות, והוצאתן מכלל המרכיבים של התכנון העירוני.

במעגל העולמי ראויים לציון:

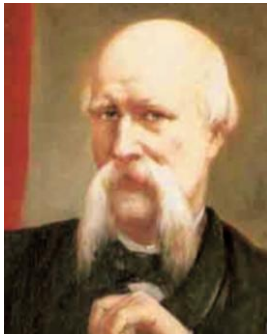
המתכננים והיוצרים שהיתה להם תרומה מעשית ביוזמה ובהקמה של שדרות

איור 209 figure
ד"ר ז'ורז' אד'ן אוסמן
George Eugene
Hausmann



הבארון ז'ורז' אד'ן אוסמן (George Eugene Hausmann), שהקים את מערכת השדרות של פריס, ואף שמניעיו היו מורכבים – הוא האחראי לדמותה הנוכחית של פריס, ומסמן דרך ודוגמה לערים חשובות נוספות באירופה וברחבי העולם.

איור 210 figure
אילדפונס סרדה
Ildefons Cerada



אילדפונס סרדה (Ildefons Cerada), שתכנן את ברצלונה החדשה בעקבות הדוגמה של פריס. מערכת השדרות הנרחבת הנכללת בתוכניתו מהווה מופת לשימוש בהן כחלק מרכזי של התכנון העירוני.

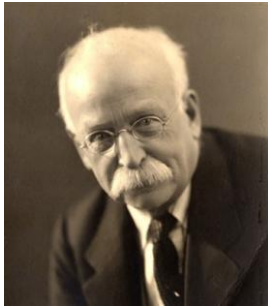
איור 211 figure
פרדריק לו
אולמסטד
Frederick Law
Olmstead



פרדריק לו אולמסטד (Frederick Law Olmstead), מאבות התכנון של השטחים הירוקים העירוניים כמערכות שלמות, המשולבות בשאר המערכות העירוניות. בין מפעליו הרבים תכנן את "מחרוזת האיזמרד" בבוסטון ואת מערכות השדרות של באפלו ושל ברוקלין – ובכולן כלל שדרות עירוניות כחלק חשוב ומקשר של מערכות השטחים הירוקים.

האישים שהיתה להם תרומה רעיונית, חיובית או שלילית, ושהיוו השראה לאחרים

איור 212
אבנעזר הווארד
Ebenezer Howard



אבנעזר הווארד (Ebenezer Howard), שהיה איש חזון ולא יוצר, שהגה את "עיר הגנים", שמצד אחד כללה שדרות במסגרת הרעיון, אך הביאה, מצד שני, בגילגוליה הבאים, להחלפתן בדגמים אחרים של שטחים ירוקים. אבנעזר הווארד ורעיון "עיר הגנים" שלו היו מן המשפיעים על תפישתו התכנונית של ריכרד קאופמן.

איור 213
לה קורבוזיה
Le Corbusier



לה קורבוזיה (Le Corbusier), שתוכניותיו המודרניות, והכללים של כינוסי CIAM שייסד, הציבו אלטרנטיבה לערים הקיימות, והביאו לקיצם את הרחוב העירוני ואת השדרה העירונית. רעיונותיו החדשניים השפיעו עמוקות על דור שלם של מתכננים, שיישמו אותם ברחבי העולם. לה קורבוזיה היה אחד ממקורות השראה העיקריים של אריה שרון לתוכניותיו האדריכליות והעירוניות.

במעגל הארצי ראויים לציון:

מי שהיתה לו הן תרומה רעיונית והן תרומה תכנונית מעשית

איור 214
פטריק אברקומבי
Patrick Abercrombie



סיר פטריק אברקומבי (Sir Patrick Abercrombie), שכלל, מצד אחד, שדרות עירוניות בתוכניותיו למפרץ חיפה, ונתן, מצד שני, בתוכניותיו לערים החדשות בבריטניה, השראה לתכנון העירוני נטול השדרות של אריה שרון ושל צוותו, ואפילו ליווה אישית את התכנון הזה בראשיתו.

האישים שהיתה להם תרומה מעשית מכריעה בתכנון עירוני המבוסס על שדרות, או נטול ה שדרות

איור 215
ריכרד קאופמן
Richard Kauffmann



ריכרד קאופמן, שחלק ניכר מן התכנון העירוני בתקופת המנדט הבריטי נזקף לזכותו - היה מתכנן השדרות העיקרי בארץ, כלל שדרות עירוניות במרבית תוכניותיו לשכונות ולערים חדשות, והפך אותן ליסוד בולט בנוף העירוני של התקופה.

figure 216 איור
אריה שרון
Arieh Sharon

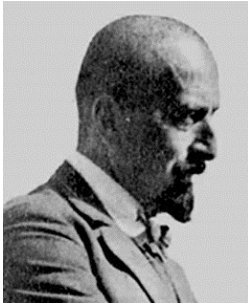


אריה שרון, שהוביל את אגף התכנון והכתיב תפישה תכנונית, שהשפיעה על אופי התכנון העירוני ועל מראה חלקים גדולים של הנוף העירוני בארץ למשך שנים – תפישה שפסלה את המבנה של הערים הקיימות, ושפסלה תוך כך לחלוטין את השדרות העירוניות.

במעגל המקומי – של מקרי הבוחן – ראויים לציון:

אישים שלכולם תרומה מעשית לתכנון העירוני בארץ, כשיצרו מערכות של שדרות עירוניות

figure 217 איור
אלכסנדר ברוולד
Alexander
Baerwald



אלכסנדר ברוולד, שמהחזון שלו ל"בית וגן" (בת-ים), שכלל מערכת היררכית של רחובות ושל פעילויות, ושכלל שטחים ציבוריים למכביר, ובהם גם מה שנראה כשלוש שדרות בולטות – נותרה שדרה גדולה אחת.

figure 218 איור
פטריק גדס
Patrick Geddes



סיר פטריק גדס (Sir Patrick Geddes), הוגה דעות ומתכנן ערים פעיל, שכלל בתוכניתו לתל-אביב רבים מרעיונותיו המתקדמים, ושבזכות תוכניתו זו יכולה תל-אביב להתהדר במערכת השדרות המרכזית שלה, המהווה שלד למבנה העיר.

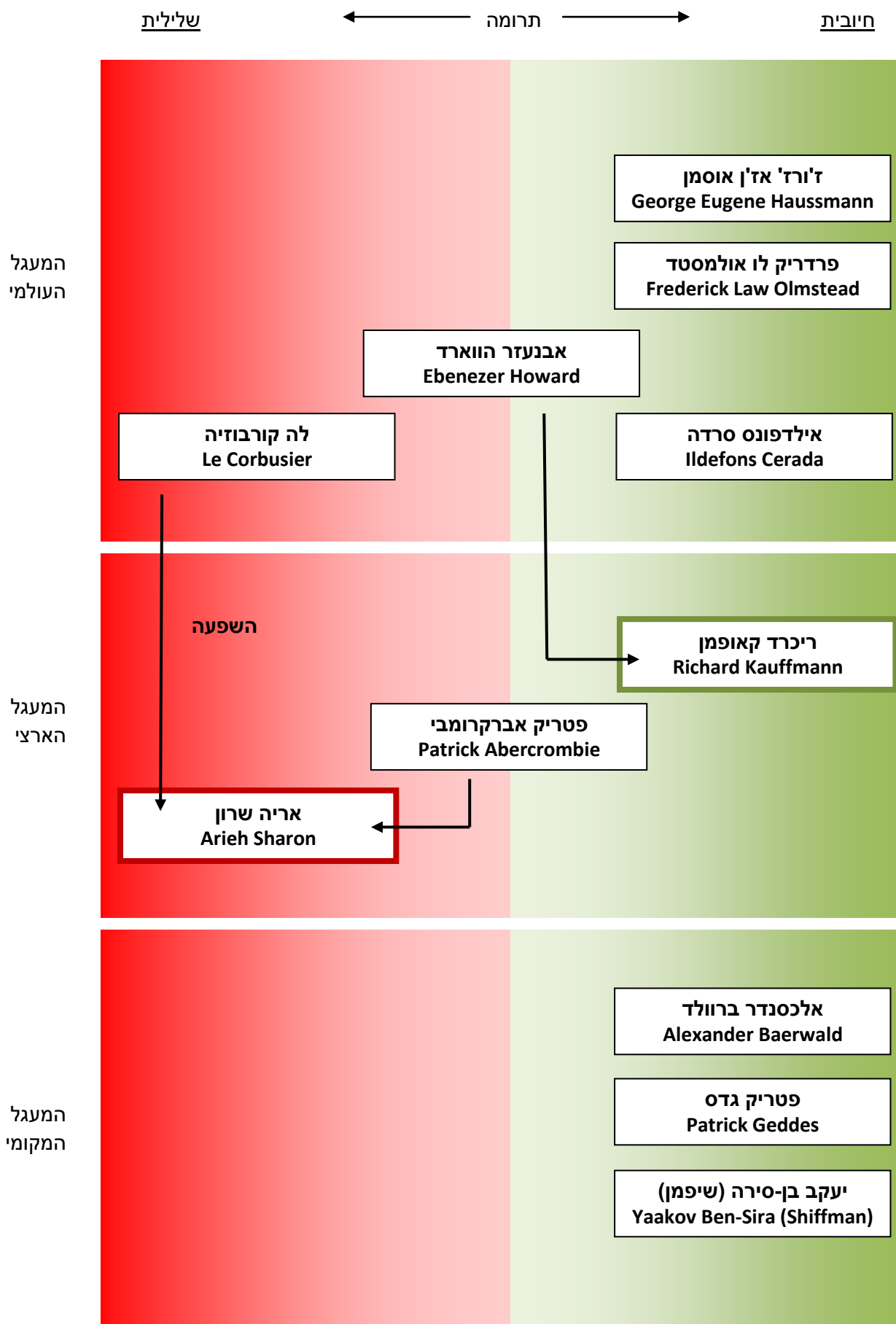
figure 219 איור
יעקב בן-סירה
(שיפמן)
Yaakov Ben-Sira
(Shiffman)



יעקב בן-סירה (שיפמן) – "המהנדס העירוני" של תל-אביב, שראה עצמו ממשיך למפעלו התכנוני של גדס, ושהכין, בין השאר, תוכניות הכוללת שדרות ליד-אליהו (בוצעו), ול"צפון החדש" (שרובן לא בוצעו).

להלן תרשים (תרשים 10) המציג את תפקידם של האישים האלה ביחס לשדרות בכל המעגלים – כשלקאופמן ולשרון התפקיד המשמעותי במעגל הארצי (ראו להלן פרק 10.4 מסקנה 4):

Scheme 10. Contribution of key-persons to boulevards . תרומתם של אישי מפתח לשדרות . תרשים 10.



10.4 מסקנות ישירות לשאלות המחקר

לשאלות המחקר בכלל המעגלים:

למה פסקה הקמתן של שדרות עירוניות בעולם במחצית המאה ה-20?

למה פסקה הקמתן של שדרות עירוניות בישראל לאחר קום המדינה?

איך נבנה "הצפון החדש" של תל-אביב כרובע נטול שדרות?

למה הסתפקה העיר בת-ים בשדרה אחת בלבד?

1. טקסטים בתחום התכנון, ובמיוחד של אלה המתארים את עבודתם או מסבירים אותה, עוסקים במה שכן בחרו לתכנן ולעשות. הסיכוי שיציגו באופן מפורט ומנומק את מה שנמנעו לתכנן או לעשות – הוא פחות. לה קורבוזיה הציג בשלל דימויים מילוליים וחזותיים את רעיונותיו המודרניים אל מול התפישות הישנות. הוא תיאר את הפרויקטים שהציע לפריס, ובעיקר את מה שהיה בהם, ולא את מה שלא כלל בהם. את המונח שדרות לא הזכיר בהקשר זה. אריה שרון פרש בשני ספרים לפחות², ובפרוט, את הגישה התכנונית שלו ואת תוכניתו. לשלילה נחרצת של דגם הבנייה של ערים קיימות, הקדיש שורות ספורות, ולא נכנס בעניין זה לפרטים. את המונח שדרות לא הזכיר גם הוא.

כך לא נמצאו במסגרת המחקר טקסטים השוללים במפורש את השדרות, או מסבירים את הבחירה להימנע משימוש בהן. נמצאה פרשנות הקושרת את פסילת השדרות ואת הביטול של שדרות קיימות להשתלטות הרכב המנועי, ולכניסת תקנים של הנדסת תחבורה לתכנון העירוני, בארצות-הברית ובאירופה.³ כמו כן נמסרה עדותו האישית של האדריכל שמואל יבין, המדגישה את פסילת השדרות בשנותיה הראשונות של המדינה.⁴ מסקנות המחקר הם על כן, לרוב, "נסיבתיות": שלילת השדרות העירוניות, אף שאיננה מפורשת במרבית הממצאים, היא עולה מהם בסבירות גבוהה.

2. על פי הצפוי היתה צריכה להיות הלימה מלאה, בגורמים להיעלמותן של השדרות, בין המעגלים השונים: כל מעגל היה אמור להוות מקרה מצומצם יותר, ותואם, של המעגל שמעליו, ולתמוך בממצאיו (תרשים 11). כך הממצאים במקרי הבוחן במעגל המקומי היו אמורים להיות תואמים לאלה שבמעגל הארצי, ואלה בארצי להיות תואמים לאלה שבמעגל העולמי. אלא שבפועל נמצאה רק הלימה חלקית, והקשר בין המעגלים נתגלה כלא סדור.

² שרון א. 1976, 1951 Sharon

³ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

⁴ יבין 2015

הטבלה שלהלן מציגה את הגורמים העיקריים להיעלמותן של השדרות מן התכנון העירוני על פי המעגלים השונים:

גורמים מקומיים	גורם 2 השתלטות הרכב המנועי	גורם 1 שינויים בתפישות התכנון העירוני	
			המעגל העולמי
			המעגל הארצי
גורם 3 העיר מתרחבת השדרות מתייתרות			המעגל המקומי: מקרה בוחן 1 – "הצפון החדש"
גורם 4 החשש מ"בזבז" קרקע יקרה			המעגל המקומי: מקרה בוחן 2 – בתים

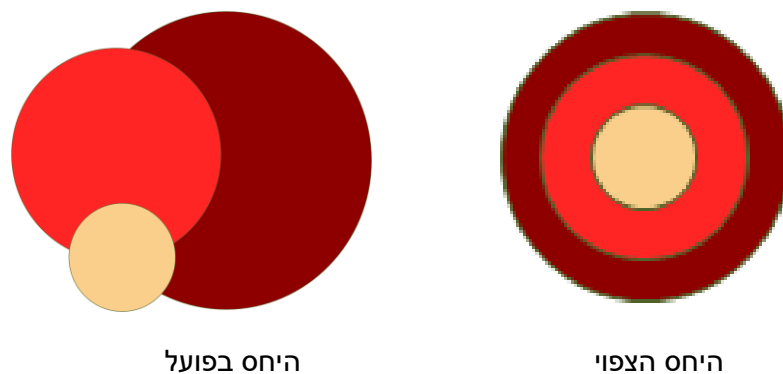
טבלה 20. הגורמים להיעלמות השדרות במעגלים השונים.
Table 20. Causes to boulevards vanish in all the circles.

מן הטבלה עולה כי השינויים בתפישת התכנון העירוני הם גורם משותף למעגלים העולמי והארצי, אך אינם מהווים כלל גורם במקרי הבוחן, שנבחרו בכוונה כקטעי עיר המהווים המשך לבניה קודמת.

עוד עולה כי הגורם התחבורתי משותף למעגל העולמי למקרה הבוחן של תל-אביב בלבד. במעגל הארצי לא היתה לגורם זה משמעות, שהרי העיר הגדולה היחידה היתה אז תל-אביב, ורק בה התפתחו בעיות תחבורה משמעותיות, כאלו שהיו משותפות לערים גדולות רבות בעולם.

במקרי הבוחן נתגלו גורמים מקומיים, שאינם חופפים לאלה שבמעגלים הגדולים יותר.

כך אפשר לתאר את היחס הצפוי בין המעגלים אל מול מול היחס שנמצא בפועל:



תרשים 11. היחס הצפוי בין המעגלים מול היחס בפועל
Scheme 11. Expected relation between levels versus relation in fact

לשאלת המחקר במעגל העולמי:

למה פסקה הקמתן של שדרות עירוניות בעולם במחצית המאה ה-20?

3. שורה של תהליכים שהתפתחו עוד בעשורים שלפני מלחמת העולם השנייה: התפתחות דגמים חליפיים של שטחים ירוקים, המודרניזם הפוסל את הציר ואת הסימטריה ושולל את העבר – הביאו להיעלמות הדרגתית של השדרות מן התכנון העירוני. הבניה הציבורית המאסיבית לאחר המלחמה, על פי דגמים עירוניים חדשים, והשלטת תקני התחבורה על התכנון העירוני האיצו מאד את התהליכים האלה, והביאו קץ לשימוש בשדרות בעולם כולו.

לשאלת המחקר במעגל הארצי:

למה פסקה הקמתן של שדרות עירוניות בישראל לאחר קום המדינה?

4. השינוי בישראל, לעומת זאת היה חד. את השינוי הזה בתכנון העירוני בישראל, לאחר הקמת המדינה ניתן לתלות בראש ובראשונה בגורם האישי: חילופי האישים בראש המערכת התכנונית לאחר הקמת המדינה הביאה לנטישת דגם השדרות. את ריכרד קאופמן שעמד שנים רבות בראש גופי התכנון של המוסדות הציוניים, החליף אריה שרון שמונה, בנסיבות פוליטיות, לעמוד בראש אגף התכנון הממשלתי. בעוד קאופמן דבק בתכנון עירוני שמרני, הכולל שדרות עירוניות, דגל שרון בתכנון מודרני שיתופי בו לשדרות לא היה מקום. גישה תכנונית אחת החליפה כך, באחת, גישה תכנונית קודמת. **תכנון עירוני הרואה בשדרות העירוניות מרכיב מרכזי ובלוט, הוחלף בתכנון עירוני חדש, השולל שדרות, והנמנע מהן לחלוטין.**

לשאלות המחקר במעגל המקומי – של מקרי הבוחן:

איך נבנה "הצפון החדש" של תל-אביב כרוכע נטול שדרות?

למה הסתפקה העיר בת-ים בשדרה אחת בלבד?

5. בשני מקרי הבוחן, בתל-אביב ובבת-ים, נעוץ הוויתור על השדרות בתהליכים שהחלו לפני קום המדינה.

6. מצוקת השטחים והמחסור בקרקעות, בתקופה שלפני קום המדינה, היוו גורם משותף לשני מקרי הבוחן, שהשפיע על נושא השדרות. אלא שגורם זה הביא לתוצאה הפוכה בשתי הערים: בבת-ים (אז "בית וגן") הביא יוקר הקרקע והחשש מ"בזבז" שלה, לויתור על הקצאת שטחים ציבוריים, ולביטול רוב השדרות בתוכניתו של ברוולד. בתל-אביב הביא המחסור בשטח ויוקר הקרקע להימנעות העירייה מהקמה של פארקים, ולעידוד הקמתן של השדרות, כתחליף לשטחים ירוקים בתוך העיר המצטופפת.⁵

7. לשתי הערים, לתל-אביב ולבת-ים, הביאה הקמת המדינה שגשוג ופריחה. אלא שבבת-ים לא היתה לכך כבר השפעה על נושא השדרות. היא המשיכה ונבנתה על פי התוכנית הקיימת – 8/40, שמיסדה את הוויתור על שטחי הציבור ועל מרבית השדרות.⁶ בתל-אביב, לעומתה, הביאה הקמת המדינה להרחבה רבתי של גבולות העיר, לשינויים בתוכניות, לתכנונם של פארקים ושל גנים בהיקף גדול, ולוויתור על הקמתן של שדרות נוספות.

⁵ ציטוטים המובאים בפרק 7.5: רוקח – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 5 חוברת 6-7 1934, רויטמן – ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 8-9 1943, עיריית תל-אביב-יפו 2002, שושני – ידיעות תל-אביב-יפו שנה 21 חוברת 3-4 1951 ונוספים

⁶ זה הביא בבת-ים למחסור מתמשך בשטחי ציבור ובשטחים פתוחים – ראו פרק 9.7

10.5 תרומת המחקר

למחקר, העוסק בשדרות העירוניות בישראל, על רקע השדרות העירוניות בעולם, וכחלק מנושא השדרות בכלל, תרומה בכמה היבטים.

המחקר תרם לידע על השדרות העירוניות בישראל. השדרות האלו, כחלק מן התכנון העירוני, להבדיל מזה הכפרי, לא זכו למחקר רב. השדרות של תל-אביב, קיבלו, אמנם חשיפה נרחבת, כולל בצד המחקרי, אך לרוב כחלק מן ההיסטוריה של תל-אביב ושל תולדות התכנון של העיר. כאן הן מוצגות בהקשר הממוקד של נושא השדרות עצמו, בארץ כולה ובעולם.

המחקר הוסיף נדבך לידע על העיר בת-ים, שהמחקר על תכנונה מועט.

המחקר עשוי להגביר את העניין המקצועי המחודש בשדרות העירוניות, ולהוסיף רקע וידע נוספים למתכננים של שדרות כאלו.

10.6 מגבלות המחקר

למחקר כזה, שהיקפו מוגדר יש, מטבע הדברים, כמה מגבלות. המעגל העולמי, שימש עבורו רקע ובסיס, וקיבל כיוון חלקי. הדוגמאות שהובאו בו היו בעיקרן מאירופה ומאמצות-הברית. חלקי עולם אחרים זכו רק לאיזכור. ניתן במחקר ביטוי מועט לנושא השדרות בבריטניה, למשל, או באמריקה הדרומית. מגבלות השפה הקשו על עיסוק בשדרות של רוסיה הצארית ושל ברית-המועצות שלאחר המהפכה, אף שהן נראו רלוונטיות, וכן בשדרות בסין ובין. אלו עשויות להיכלל במחקרים עתידיים בנושא (ראו להלן).

המחקר התרכז במקרי הבוחן המקומיים של תל-אביב ושל בת-ים, וירד לפרטיהן של תוכניות בשתי הערים. במעגל הארצי לא איפשר היקף המחקר להגיע לתיעוד מפורט של יישובים אחרים בארץ. חיפוש במחלקות ההנדסה ובארכיונים של ערים נוספות עשוי היה להניב מידע נוסף על השדרות הקיימות בהן, ואולי על שדרות עירוניות נוספות שהיו בתכנון. מחקרי המשך יוכלו למלא כאן את החסר (ראו להלן).

10.7 אפיקי מחקר נוספים

תוך כדי העבודה עלו שאלות נוספות הקשורות בשדרות, שאינן קשורות ישירות לשאלות המחקר. להלן כמה מהן, היכולות לשמש בסיס למחקרים נוספים, או למחקרי המשך, בנושא השדרות. רוב אפיקי המחקר האלה הם מן המעגל העולמי, או משותפים לכלל המעגלים, ועל כן לא נעשתה כאן חלוקה על פי המעגלים.

בתחום ההיסטורי:

- **הקשר בין קולוניאליזם לשדרות.** הצרפתים, הספרדים והאיטלקים הביאו איתם שדרות עירוניות ושדרות מדגמים נוספים למושבותיהם מעבר לים. האם היתה זו דרך נוספת להנכיח את שלטונם? האם היתה זו דרך להפיץ בעולם "נאורות אירופית" וביטוי להגמוניה תרבותית? האם הוקמו שדרות בכלל המושבות או בעיקר באלו בהן התיישבו אירופיים, ואם

כך, האם רק ברבעים האירופיים של הערים? האם היו הבדלים בין הארצות הקולוניאליסטיות בעניינים אלה?

- **כיצד קרה שבריטניה, שאין בה מסורת של שדרות עירוניות, הביאה להקמתן של שדרות במושבותיה?** האם היה הבדל בעניין זה בין מושבות בהן היתה התיישבות מאסיבית של בריטים (אוסטרליה), לבין מושבות בהן התקיים רק שלטון בריטי ללא התיישבות של בריטים (סרי-לנקה)?
- **שדרות שהוקמו בבריית-המועצות ובמדינות הגוש המזרחי גם לאחר מלחמת העולם השנייה.** מה היה הרקע האידיאולוגי חברתי לתכנון הזה? האם היתה בכך יציאה מכוונת נגד המודרניזם המערבי של התקופה?
- **הגורמים הפוליטיים-חברתיים להיעלמותן של השדרות מן התכנון העירוני במחצית המאה ה-20** - האם הצורך לבנייה מהירה וזולה היווה גורם? האם לעלייתם של כוחות פוליטיים פועלים וסוציאליסטיים היתה השפעה? באיזו מידה היה תפקיד לזיהויין של השדרות בעבר – בעיקר באירופה – עם הפער המעמדי ועם חוסר צדק חברתי?
- **האם היו שדרות מתוכננות, שלא בוצעו, בערים נוספות בארץ?**

בתחום התכנוני:

- **האם יש קשר ודאי בין שימושי הקרקע שלאורך השדרה למידת הצלחתה?** האם לשדרות העוברות באזורים מסחריים יש סיכוי טוב יותר, או להיפך: האם לשדרות העוברות בסביבות של מגורים בלבד יש יתרון? (בדוגמאות הנזכרות במחקר יש כאלו וכאלו, ולא ניתן להוציא מהן דפוס ברור).
- **האם יש קשר בין מיני העצים שבשדרה לבין רמת הפעילות בה ואיכותה?** למשל מיני העצים המקובלים בשדרות הארץ.
- **האם יש היתכנות להחזרת הגלגל לאחור, ולהשבת שדרות של עצים במקום עורקי תנועה עירוניים?** – במקומות שהיו קודם שדרות, והוחלפו בכבישים מרובי נתיבים – בעיקר בארצות-הברית. ובאותו עניין: האם יש היתכנות להשבתן של שדרות עצים לרחובות בתל-אביב, בהן היו מתוכננות שדרות, ולא בוצעו – דוגמת רחוב ויצמן, רחוב משה דיין, שדרות הר-ציון?
- **דגמים אפשריים לשדרות עירוניות עכשוויות.** מה הן החלופות בעולם, ואילו פעילויות מוצעות בהן?

אחרית דבר: השדרות חוזרות

בעולם הרחב ובישראל קיימת בשנים האחרונות מגמה של חזרה לשדרות העירוניות. האדריכלות המודרנית, המכונה "הסגנון הבינלאומי", ותכנון הערים המודרני ברוח לה קורבוזיה, שהביא להקמתן של שכונות שיכונים אחידות, ללא פעילות עירונית, ללא רחובות עירוניים וללא שדרות עירוניות, עוררו עליהם ביקורת הולכת וגוברת.

ג'ין ג'ייקובס הטיפה, כבר בסוף שנות ה-50 למאה ה-20, לחזרה לדגמי התכנון של הערים המסורתיות.⁷ ה"פוסט-מודרניזם", שבא לעולם כתגובת נגד למודרניזם, קרא גם הוא לחזרה לעירוניות המסורתית, ולערכיה. זרם חשוב נוסף שנולד כבר בשנות ה-80 למאה ה-20, הוא ה"ניו אורבניזם" (New Urbanism). זה התמקד בתחילה בפרברים האמריקניים דווקא, ועבר אחר-כך גם אל הערים הגדולות, תוך הדגשת החשיבות של המרחב הציבורי.⁸ משחזר המיקוד בעירוניות וברחובות רב-תכליתיים, שאין בהם הפרדה מוחלטת בין תנועת רכב לבין הולכי הרגל, חזרה התעניינות גם אל השדרות (איור 220), כדגם מוצלח של רחובות כאלה.



Figure 220. New Urbanism: Urban boulevrds

איור 220. ניו-אורבניזם: שדרות עירוניות

פעולה אחת במגמה זאת היא חידוש פניהן של השדרות הקיימות. בעריה של צרפת החלו כבר בשנות ה-70 בגישה חדשה של שימור וביישום תוכניות שימור כאלה לשדרות.⁹ בתחילת שנות ה-90, עוצבו מחדש שדרות השאנז-אליזה שבפריס. לאחר שבשנות ה-50 למאה ה-20 הורחבו בהן הכבישים והוצרו המדרכות, הסתובב עתה הגלגל מחדש: מסלולי הצד בוטלו, המדרכות הורחבו מאד, ובכל אחת ניטעה שורה נוספת של עצים (איור 221).¹⁰ השדרות של ברקלי, בקליפורניה – Shatruck

⁷ ג'ייקובס ג'. 2002, 2008. Fulton

⁸ Fulton 2002

⁹ Darin 2000

¹⁰ שתי שורות ומעלה של עצים לאורך מדרכות, שביניהן מתאפשרת פעילות – נכללות בהגדרת שדרות עירוניות כמתואר בפרק 2.5

Avenue – חודשו גם הן באופן דומה.¹¹ אל אלו הצטרפו גם חידושן והחייאתן של השדרות של תל-אביב, בסוף שנות ה-90 ובראשיתה של המאה ה-21.



איור 221. שורות עצים חדשות בשאנז-אליזה – חזרו להיות שדרות עירוניות
Figure 221. New rows of trees in the Champs Elysees – Became urban boulevard again

פעולה נוספת במגמה זאת היא הפיכתם של רחובות עירוניים קיימים, שאינם שדרות, או שהיו שדרות בעבר, אך אלו בוטלו לטובת הרחבה לתנועת רכב – לשדרות. כך ברחוב מרקט (Market Street) בסן-פרנסיסקו, וכך ברחוב המסחרי השוקק של ברלין – ה-Kurfurstendamm. בראשון נוספו בשנות ה-90 למאה ה-20 שורות של עצים על מדרכות מורחבות, ובשני נוספו שורות כאלו בפס-שדרה אמצעי.¹² כך צפוי גם בתוכניתה של עיריית תל-אביב לנטיעתן של שורות כפולות של עצים על המדרכות בהיקף של כיכר המדינה.¹³

בכל הפעולות האלו, של השבת השדרות והרחבת המדרכות לנטיעת שדרות של עצים, היה צורך להתמודד עם עומס התנועה. בחלק מן השדרות התבסס הפיתרון על שילוב של קווי חשמליות ברחוב השדרה (איורים 222, 223), תוך צמצום דרסטי של תנועת הרכב. בשדרות של אורלאן, לדוגמה, הוציאה העירייה לדרך בשנות ה-90, תוכנית לחידוש ה"עירוניות" של השדרות במרכזה, ולהחזרתן להולכי הרגל, תוך חידוש קו החשמלית בהן.¹⁴ כך גם בתוכנית להעברת קו של הרכבת הקלה בשדרות ירושלים ביפו.

¹¹ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

¹² Jacobs A. B. 1993

¹³ גינסברג 2017 (וכמו בהפניה 10)

¹⁴ Darin 2000



איור 223. שדרות בברצלונה
Figure 223. Boulevard in Barcelona



איור 222. שדרות ירושלים ביפו
Figure 222. Yerushalayim Boulevard in Jaffa

חזון ומציאות : Vision and reality

הפעולה השלישית היא הקמתן של שדרות עירוניות חדשות. שדרות שהוקמו במחצית השניה של המאה ה-20, כנגד הכיוון התכנוני המודרני השולט – הן יוצאות-דופן ונדירות. בהן שדרות-אמצע ארוכות ורחבות ממחצית שנות ה-60, של העיר החדשה מילטון-קיינז (Milton Keynes), שדרה חדשה מאוחרת יותר באחמדאבד (Ahmedabad) שבהודו, ותוכנית לשדרה בנסן-פרנסיסקו – שדרות אוקטביה (Octavia Boulevard), במקומה של דרך מהירה.¹⁵

לצד הגישושים לחזרה על המתכונת המוכרת של שדרות עירוניות, הופיעו דגמים חדשים של רחובות עירוניים, המתייחסים אל השדרות, ומציעים להן פרשנות חדשה. כאלה הם "העמקים" של העיר מודיעין (איורים 224, 225), על פי תוכניתו הרעיונית של משה ספדי. אלה הם רחובות ראשיים, העוברים בעמקיה של העיר, וכוללים פסי ירק רחבים באמצעם, בין מסלולי התנועה. פסים אלה מקיימים פעילות מגוונת, ומזכירים יותר כמה מדגמי הרצועות הירוקות שנגזרו מרעיון "עיר הגנים", ובעיקר את ה-Parkbelts, ואת ה-Green Wedges and Corridors (ראו בפרק 4.5).



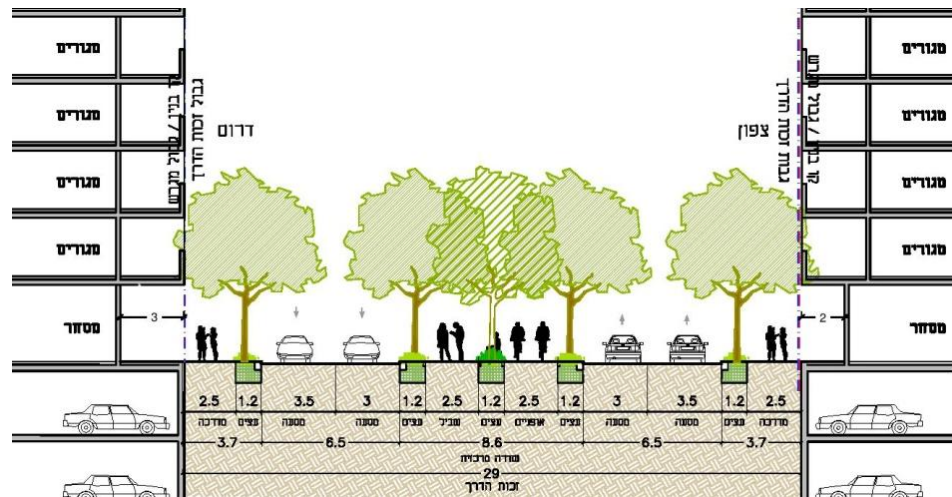
איורים 224, 225. "העמקים" במודיעין



איורים 224, 225. "העמקים" במודיעין

¹⁵ Jacobs A.B., Macdonald, Rofe 2002

רובע צפון-מערב בעבר-הירקון של תל-אביב (איורים 226 227), על פי תוכנית 3700 בתכנונם של האדריכלים קולקר-קולקר-אפשטיין, ואדריכל הנוף ליאור לוינגר – הוא סיום ראוי לדיון בשדרות. תוכנית הרובע כוללת כמדיניות שדרות עירוניות חדשות, במתכונת השדרות הוותיקות של העיר, המוליכות כולן אל הים (ראו בפרק 6.9).¹⁶ תוכנית זאת, המחדשת את רעיון השדרות של תל-אביב, מציעה אפשרות לעתיד אופטימי עבור השדרות העירוניות בכל המעגלים – בתל-אביב, בארץ ובעולם.



איור 226. חתך-רחוב של שדרה חדשה המתוכננת ברובע צפון-מערב בעבר הירקון. אדריכל הנוף ליאור לוינגר. סטודיו אורבנוף


Figure 226. Street-section of a new boulevard planned in North-West Quarter in Trans-Yarkon, by landscape architect Leor Lovinger –Urbanof Studio.



איור 227. רובע צפון-מערב בעבר הירקון (קטע): שדרות חדשות. קולקר-קולקר-אפשטיין
Figure 227. North-West quarter in Trans-Yarkon, Tel-Aviv (fragment): New boulevards.
Kolker-Kolker-Epstein – Architects

¹⁶ ברון 2017, דוידי 2017, לוינגר 2017

נספח 1 : פניית ועד פלורנטין לעזרת עיריית תל-אביב בנטיעת שדרות ושינגטון (לפרק 6.3)¹



Association of House and Land owners
OF
Florentin Quarter and its outskirts
89, HERZL STREET
Phone.....

תאחדות בעלי הבתים והמגרשים
שכונת פלורנטין ואגפיה
רחוב הרצל 89
תלשון.....
הרעדה לשפור השכונה

The 30.1.39 יום

במשוכה נא להזכיר
IN REPLY PLEASE QUOTE
2-3/39 מס'
NO.....

5

01859
30 JAN. 1939

לכ. י. רוקח
הא. ראש עיריית ת"א
ע"י הא' ס. שושני
כ. א. א.

א.ב.

בש"ו בשבט עומדים אנו לנטוע שדרה ברח' מזרחי ב' אשר תקרא שדרת וושינגטון ע"ש עיר-בירתה של אמריקה הצפונית אשר בה כיום מתרכזת הפעולה לשהרור האנושיות מידי שלטון העריצות.

הואיל ומצבנו כיום בכל רע ולא נוכל לכסות את כל ההוצאות הכרוכות בהוצאה לפועל של השדרה הנ"ל, לכן פגנים אנו אל כב' בבקשה לתמוך בנו במתן העצים ההסתילים הדרושים בנטיעת השדרה. יחד עם זה מבקשים אנו את כב' ראש העירייה לתת הוראות לאג' להעירייה הא' ששל ליעץ לנו, ולעזור לנו בפקוח על ההוצאה לפועל של השדרה הנ"ל.

מלאים תקוה אנו כי כב' ראש העירייה יתמוך בנו ע"י מלוי בקשתנו הנ"ל.

בכבוד רב.
חברי הועדה לשפור השכונה שע"י ההתאחדות

המזכיר. *י. ס. סלומינסקי*

עיריית תל-אביב - יפו
הארכיון העירוני
מס' תיק 26458

¹ תיק מחלקת הנטיעות 1939

מה לעשות לשכלולה של תל-אביב ?

— הצעות מפי תושבי העיר —

ח. נ. ביאליק :

אלה שבאו לתל-אביב בראשיתה — לא צפו למרחוק. כי עתידה תל-אביב להבנות בטמפו מהיר ושעתידים להצטרף אליה במשך השנים שכונות-שכונות והיו לעיר אחת. לפיכך לא נקבעה לתל-אביב תכנית כוללת מראש. וכך הלכה העיר ונבנתה שכונות-שכונות על-ידי חברות בודדות. מכאן כל הפגמות שבעיר: הרחובות עשויים ברכיב-ברכיים, עקמומיות-עקמומיות. אין רחובות ישרים וארוכים, פרוספקטים, המתמחים לאורך גדול, שעליהם תפארת כל עיר. ביחוד גדולה הקלקלה של העלמת פני הים מכמה רחובות. היתה זו שגיאה מלכתחלה, אבל על כך אין להאשים את הבונים הראשונים. משום שלא היו להם אמצעים מספיקים כדי רכישת שטח גדול בבת אחת. אין אנו למודים באפקים רחבים של מקום וזמן במאסשטאב מדיני. משום כך לא ראינו את הנולד ולא רצפסנו מראש את ההיקף דגנדול של תל-אביב. אבל על מה יש לטעון? לאחר שכבר נעשה מעשה — מדוע לא נצלו את התכנית-בדיעבד שנעשתה כבר לתכנית-שלעתיד-לבוא. גם בתכנית-שבדיעבד יש מקום להכניס כוונה ותכליתיות, גם בתחומים ובגבולות של תל-אביב הקיימת אפשר דויה להכניס צורה שיש בה מן הטעם הטוב. בענין זה צריכה לעסוק בהתמדה מועצת מומחים, בנאים-אמנים, שעליהם לטפל ולחזור ולטפל בשפור העיר ובסיגולה לתכלית של תועלת עירונית. כדאי היה אפילו להקריב קרבנות בהווה, לשם עתידה הקרוב והרחוק של תל-אביב. אין ספק כי התפשטותה של תל-אביב תעשה מכאן ולהבא בטמפו מהיר, ואולי בקנה-מדה גדול עוד יותר מאשר עד כה. מן הצורך לשקול איפוא את ההפסד של עכשיו כנגד שכר העתיד, ולתקן כבר מעכשיו תקונים רבים, אפילו אם הם כרוכים בהוצאות.

הנני רואה פשוט אסון גדול לעיר בעתיד הקרוב, אם לא ידאגו בעוד מועד להכניס לתוך השטח הבנוי כבר בתוך השכונות מספר מסוים של גנות קטנות מפורזות פה ושם, סקנורים, לתכלית זו כדאי להפקיע מגרשים פנויים. בשום פנים אין להשאיר את העיר כמו שהיא בעינה כיום. בלי גנות במדה מספיקה. אי אפשר שהעוברים והשבים, הלכים יגיעים, לא ימצאו בתוך העיר מקומות מרגוע וטויל. אי אפשר גם שהתינוקות של השכונות יהיו משוטטים ומתרוצצים ברחובות בין האבטומובילים והאגלור

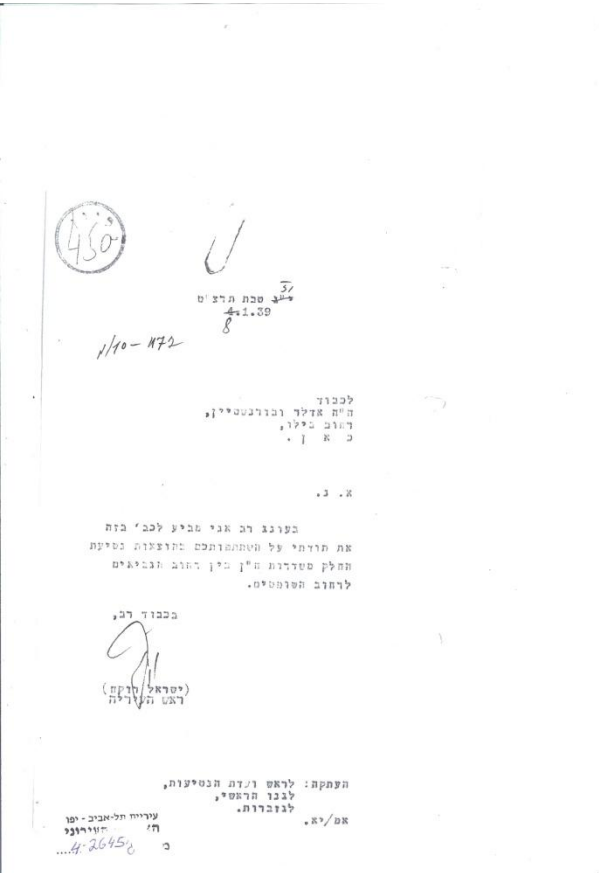
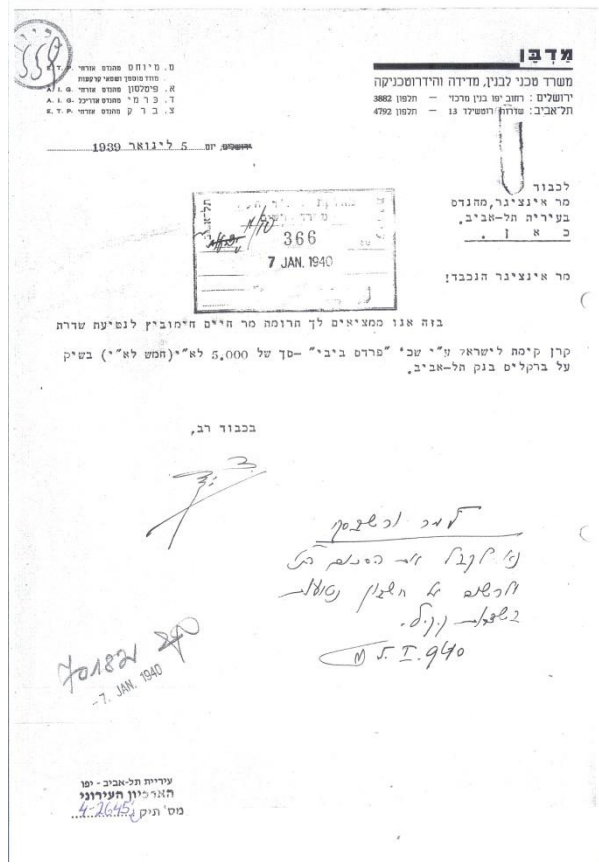
אורחים מפנים הארץ, כיון שהרושם הראשון של כל עיר בא מתוך מדה הירק שלה. יש בזה גם צד היגייני גדול לטהור האוויר ולהבראתו, ביחוד כשרוצים להפוך את תל-אביב לעיר מרפא. תיכף ומיד, בלי שום דחיה, יש לגשת לסדור נך העיר המרכזי — «גן מאיר». חוששני מאד, פן על ידי הדחיה תשמט סוף-סוף האדמה המיועדת לכך ותמלא בנינים תחת עצים. שגיאה גדולה תעשה העירייה, אם תצמצם את הגן הזה ותתפוס את המועט. להיפך, יש לתפוס את המרובה ולהרחיב עד כמה שאפשר את גבולותיו. כיון שבעתיד הקרוב יראה אף הוא כגן קטן כלפי רבוי האוכלוסים המקומיים. ובכלל צריכה העירייה להקפיד על רבוי העצים בעיר. הכל יודעים, שפרסומה של אודסה בתור «היפהפייה הדרומית» היה בעיקר משום רבוי השרדות והאילנות שבה. ביחוד זקוקה לכך עירייה צעירה כתל-אביב, כי אוי ואבוי לנערה צעירה שהיא קרחת.

אגב: בקשר עם השאיפה להפוך את תל-אביב לעיר-מרפא יש, כמוכן, לתקן קלקלה אחת גדולה — שפת הים — שטנפנה בבנינים רעועים. לדעתי, יש להסיר את כל הבנינים ואת בתי הרחצה — אפילו את שכונת רוזנפלד יש להרחיק — ולהתחיל לטפל באופן רציני מאד בשכלול שפת הים, שיש להרחיבה ולתקנה על-פי כל חוקי הפליאזים המתקנים באירופה. על כל פנים ברי לי, כי במצב כמו שהוא אי אפשר להשאיר את הדבר.

לשפור העיר צריכה להיות בכלל הקפדה חמורה בצורת הבנינים. לפי בניני הרחובות עד עכשיו אין שום פרצוף-פנים ואופי לא לשום שכונה ולא לשום רחוב. בכל רחוב יש תערובת של סגנונים שונים. אפילו מן הצד הסימטרי החיצוני יש לקוי ברחובות, ועל כן נחוצה חומרה יתרה בענין זה. אין כונתי, שיטלו את החופש יאת ארדי כלים ויעמיסו עליהם תכניות «קאזיוניות», אבל גם לחופש יש גבול וארדיכל מוכרח להתחשב עם הצורה הסופית של הרחוב כולו, הוא מוכרח לשים לב לבתי השכנים ולסגנונם ולהשתדל לקרב את צורת בנינו לצורת הבנינים השכנים, כדי שלא לקלקל את ההרמוניה הכללית של הרחוב. בכל הערים המתוקנות מקפידים, שכל שכונה ושכונות תשמור על פרצופה הארכיטקטורי המיוחד. מן ההכרח גם להעמיד את שטח הבנין במדה אחת. לכאורה יש הנבלות ואחור לאלא את ר


² ביאליק — ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 1 1932

נספחים 3 – 4 : תרומה ומכתב תודה לתרומה עבור נטיעות בשדרות קק"ל וח"ן (לפרק 6.4)



תיקי מחלקת הנטיעות 1939, 1940

נספחים 5 – 6 : מכתבי תודה לתרומות עבור נטיעת שדרות קק"ל (לפרק 6.4)


 1/10-4037
 28 בספט' 1940
 18

לכבוד
 מר אליהו אלהנד,
 רחוב ז'ינבוף 16,
 כ. א. י.

א.נ.


בתודה רבה אני מאשר את
 קבלת הטיק של ככ" על בנק קופת עם
 בסך 15 לא"י שבסך לי ע"י מר
 איינצברג, לטוב נטיעת שדרות קק"ל
 בין החובות אד"מ הבנק ושעמם המלך.

כנוגע להנחי ככ" להתחיל
 או הנטיעה כבוד הודים יפ"מ, הרי
 שמח אני לאשר הנטיעה, שבוכל
 להתחיל לא רק בנייתה, אלא גם בסדר
 העויל במקום, ואני מבטיח לככ" ש
 שיקרוב גם לטחי העבודות יחד.

בכבוד רב,

 (ס. שטיינ)
 ראש ר' בית הנטילעה,
 אר/של.

עריות חל-אביב - יפו
 הארכיון העירוני
 מס' תיק 4...2045


 1/10-4724
 28 בספט' 1940
 24

לכבוד
 מר ישראל יצחק רוזנצויג,
 מנת הרחובות שלמה המלך ובולסרון,
 כ. א. י.

א.נ.

בעונג רב אני מביע לככ" את
 הודתי על תרומתו בסך של 15 לא"י
 לנטיעה שדרות קק"ל, ומקווה אני
 בזמן קצר להתחיל עם את עבודות הטיעול
 והנטיעה גם יחד.

בכבוד רב,

 (ס. שטיינ)
 ראש הועדה הנטילעה.

עריות חל-אביב - יפו
 הארכיון העירוני
 מס' תיק 4...2045

תיקי מחלקת הנטיעות 1939, 1940

נספח 7 : רשימת העצים שניטעו בשדרות המלך ג'ורג', יחד עם כלל עצי הרחוב בבת-ים (לפרק 9.8)³

רשימת העצים ברחובות

הערות	הסוג	מס' העצים	הרחוב
ניטעו לפני 6 שנים	פיקוס-נטידה	145	בלפור
	אשל (גדולים)	162	רוטסילד
	ומעט קטנים		
ניטעו לפני 9 שנים	אשל	58	הרצל
ניטעו לפני 9 שנים	אזדרכת	66	הרצל
	אשל	82	המלך ג'ורג'
	אזדרכת	20	
	דקל	36	
	פיקוס (גדולים)	38	
	פיקוס (קטנים)	32	
	פונציאנה	6	
	היבסקוס	4	
	אשל (גדולים)	33	הנטיאים
	אשל (בינונים)	24	
	אשל (קטנים)	18	
	אשל (קטנים, גדר חיה)	50	כסריק
ניטעו לפני שנה	אשל (בככר שמנון)	45	
ניטעו לפני 7 שנים	אקליפטוס	100	חורכת הרצל
	אשל	17	הגדול
	פיקוס-נטידה	16	בית הספר
	ברוש	5	תחמוני
	תאנה	1	
	פונציאנה	1	
	אורן	15	
	אשל (גדר חיה)	100	
		1.074	ס"ה

אורך הנטיעות בצדי המדרכות: 4.000 מטר

מקורות

ראוי לציין כאן לטובה מספר מקורות חשובים, מקיפים ויסודיים, שאיפשרו למחקר זה להישען עליהם, ולבנות על בסיסם את התזה על השדרות: החיבור הנדיר של י. אוליצקי על תולדות בת-ים, החיבור הביקורתי והניתוחי של א. בן-ישראל בנושא זה, והחיבור היסודי והמעמיק של א. מסלובסקי, המשווה את העיצוב העירוני של תקופת המנדט הבריטי לזה של שנות המדינה הראשונות, והיווה בסיס מועיל לבדיקת השימוש בשדרות בשתי התקופות.

ראוי לציין לטובה את ארכיון עיריית תל-אביב-יפו המהווה מאגר בלתי נדלה של חומר היסטורי ומקצועי רב ערך.

טקסטים

1. Andreoli E., Forty A. , **Brazil's Modern Architecture** , Phaidon Press 2004
2. Bozdogan S. , **Modernism and Nation Building : Turkish Architectural Culture in the Early Republic** , University of Washington Press 2001
3. Brown J. , **The Modern Garden** , Thames & Hudson 2000
4. Cabral M. V. , **Iberian Boulevards and City Center Areas : Barcelona, Madrid and Lisbon in the Late 19th and Early 20th Centuries** , A dissertation submitted in partial satisfaction of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy in Architecture in the Graduate division of the University of California Berkeley 2007
5. Carmona M., Heath T., Taner O., Tiesdel S. , **Public Spaces Urban Spaces : The Dimensions of Urban Design** , Architectural Press 2007
6. Chetkiewicz C. L. B., St. Clair C. C., Boyce M. S. , **"Corridors for Conservation: Integrating Pattern and Process"** , Annual Review of Ecology, Evolution and Systematics 37 , 317-342 , 2006
7. Clavel P. , **Ebenzer Howard and Patrick Geddes : Two Approaches to City Development** , in: Parsons K. C., Schuyler D. – eds. , From Garden City to Green City – The Legacy of Ebenezer Howard , The John Hopkins University Press 2002
8. Cohen J.L. , Eleb M. , **Casablanca : Colonial Myths and Architectural Ventures** , The Monacelli Press 2002
9. Darin M. , **"French Belt Boulevards"** , Urban Morphology 4 (1) , 3-8 , 2000
10. Darin M. , **"Designating Urban Forms : French Boulevards and Avenues"** , Planning Perspectives 19 , 133-154 , 2004
11. Denison E., Guang Y.R., Gebremedhin N. , **Asmara : Africa's Secret Modernist City** , Merrel 2003
12. Douglas C. , **"Barricades and Boulevards : Material Transformations of Paris 1795 – 1871"** , Interstices – A Journal of Architecture and Related Arts – Disagreement volume 8 , 31-42 , 2007
13. Duempelmann S. , **"Creating Order with Nature : Transatlantic Transfer of Ideas in Park System Planning in Twentieth-Century Washington D.C., Chicago, Berlin and Rome"** , Planning Perspectives vol. 24 no. 2 , 143-173 , 2009
14. Engineering department' Tel-Aviv Municipality 1954

15. Freestone R. , **Greenbelts in City and Regional Planning** , in: Parsons K. C., Schuyler D. – eds. , From Garden City to Green City – The Legacy of Ebenezer Howard , The John Hopkins University Press 2002
16. Fulton W. , **The Garden Suburb and the New Urbanism** , in: Parsons K. C., Schuyler D. – eds. , From Garden City to Green City – The Legacy of Ebenezer Howard , The John Hopkins University Press 2002
17. Hobhouse P. , **Gardens of Persia** , Cassell Illustrated 2003
18. Horwitz A. B. , **Preliminary Report – Master Plan for Tel-Aviv-Jaffa** , 1953
19. Imbert D. , "**The AIAJM : A Manifesto for Landscape Modernity**" , Landscape Journal 26:02-07 , 219-235 , 2007
20. Jacobs A.B. , **Great Streets** , MIT 1993
21. Jacobs A.B. , Macdonald E., Rofe Y. , **The Boulevard Book : History, Evolution, Design of Multiway Boulevards** , MIT 2002
22. Kostof S. , **The City Shaped : Urban Patterns and Meanings Through History** , Bulfinch 1991
23. Montero M.I. , **Burle Marx : The Lyrical Landscape** , Thames & Hudson 2001
24. Mumford E. , **The CIAM Discourse on Urbanism** , MIT 2000
25. Pradines C. , **Road Infrastructures : Tree Avenues in the Landscape** , 5th Council of Europe Conference on the European Landscape Convention , Strasbourg 2009
26. Pulliam H. R., Johnson B. R. , **Ecology's New Paradigm: What Does it Offer Designers and Planners?** , in: Johnson B. R., Hill K. , Ecology and Design – Frameworks for Learning , Island Press , 2002
27. Schuyler D. , **Introduction** , in: Parsons K. C., Schuyler D. – eds. , From Garden City to Green City – The Legacy of Ebenezer Howard , The John Hopkins University Press 2002
28. Sharon A. , **Kibbutz + Bauhaus : An Architect's way in a New Land** , Karl Kramer Verlag & Massada 1976
29. Spencer R. , "**Fashions in Street Tree Planting in Victoria**" , Landscape Australia vol. 8 no. 4 , 304-309 , 1986
30. Treib M. , **Axioms for a Modern Landscape Architecture** , in: Treib M. – edit. , Modern Landscape Architecture: A Critical Review , MIT Press 1993
31. אהרנסון ר. , **הבארון והמושבות** , יד יצחק בן-צבי 1990
32. אהרנסון ר. , **לכונולכה: סיורים במושבות העליה הראשונה** , יד יצחק בן-צבי 2004
33. אוליצקי א. , **בת-ים : יסודה, לבטיה והתפתחותה תרע"ט – תש"י** , הוצאת המועצה המקומית בת-ים 1950 באדיבות תרבוטק בת-ים
34. אורן-ויינברג ש. , **תוכניות ומאמרים** , הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל
35. אלחנני א. , **המאבק לעצמאות של האדריכלות הישראלית במאה ה-20** , משרד הביטחון – הוצאה לאור 1998
36. אניס ר. , בן-ערב י. , **גנים ונוף בקיבוץ: 60 שנות התפתחות (1910 – 1970)** , משרד הביטחון – הוצאה לאור 1994
37. אפשטיין-פלדש מ. , לוי מ. , פיינהולץ צ. , **ריכארד קאופמן והפרויקט הציוני** , הקיבוץ המאוחד 2016

38. אפשטיין-פלוש מ., פיינהולץ צ., ריכארד קאופמן ולה-קורבוזייה, **דרכו של המתכנן המודרני מהכפר הקואופרטיבי אל התוכנית הלאומית**, בתוך: אפשטיין-פלוש מ., לוי מ., פיינהולץ צ., ריכארד קאופמן והפרויקט הציוני, הקיבוץ המאוחד 2016
39. ארבל א., **החי והצומח של ארץ ישראל – אנציקלופדיה שימושית מאירת. כרך 5: זוחלים ודוחיים**, עורך ראשי: עזריה אלון, משרד הביטחון – ההוצאה לאור 1984
40. ארבל ר., **כחול לבן בצבעים: דימויים חזותיים של הציונות 1897 – 1947**, בית התפוצות, עם עובד 1996
41. ביאליק ח. נ., **"מה לעשות לשכלולה של תל-אביב?"**, ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גליון 1, 1932, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
42. ביקלס ש., **מבעיות הגננות בתכנון יישוב קיבוצי**, "גן ונוף" ה'1-1960, בתוך: הקיבוץ – אדריכלות בלא תקדים, הביתן הישראלי, התערוכה הבינלאומית ה-12 לאדריכלות, הביינאלה בוונציה 2010
43. בית יד לבנים, **שדרות רוטשילד – רחוב כמוזיאון**, 1985, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
44. בן-ישראל א., **בין דמיון עירוני, זיכרון ויום-יום: בית וגן / בת-ים 1926 – 1950**, המרכז לעירוניות ים-תיכונית, בת-ים 2011
45. בן-סירה י., **"מבעיות התנועה בתל-אביב"**, ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 4-5, 1947, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
46. בן-סירה י., **דין וחשבון המהנדס העירוני 1947-1948**, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
47. בן-סירה י., **"ניסיון בתכנון ערים באנגליה"**, ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 10-12, 1948, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
48. בנהם ר., **ארכיטקטורה בעידן המכונה הראשון: הלכה ועיצוב**, דביר 1978
49. גורן ת., **"האם של בת-ים שכונת בית וגן ו'מצוות כיבוש דרום יפו'"**, "עת-מול" – עיתון לתולדות ארץ-ישראל ועם ישראל גיליון 235, 13-14, 2014
50. ג'ייקובס ג., **מותן וחייהן של ערים אמריקאיות גדולות**, בבל (2008)
51. גרואג-הראל – אדריכלים
52. דובר העירייה – פרסומים 1964, 1965, 1967, 1968, עיריית תל-אביב-יפו, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
53. דונר ב. – אוצרת, **שמיר: גרפיקה עברית, סטודיו האחים שמיר**, מוזיאון תל-אביב לאמנות 1999
54. דיזנגוף מ., **"על התלונות"**, ידיעות עיריית תל-אביב שנה 5 גיליון 3, 1933, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
55. דרויאנוב א., **ספר תל-אביב 1936**
56. הוועדה לבחינת בעיות התנועה – מסקנות 1959
57. הופמן י., נבו-גולדברשט ה., **אפורה: ארכיטקטורה של עצמאות**, מרכז המחקר למורשת הארכיטקטורה והנוף – הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל 2017
58. היינצה-גרינברג א., **ריכארד קאופמן ואריך מנדלסון, מכנים משותפים ויוזמות משותפות**, בתוך: אפשטיין-פלוש מ., לוי מ., פיינהולץ צ., ריכארד קאופמן והפרויקט הציוני, הקיבוץ המאוחד 2016
59. המועצה החמישית – פרטיכל, 1935, עיריית תל-אביב, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
60. המועצה השביעית – פרטיכל, 1953, עיריית תל-אביב-יפו, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
61. המועצה העשירית – פרטיכל, 1967, עיריית תל-אביב-יפו, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
62. הר-גיל ג., **ניתוח היסטורי של התפתחות נוף גן הקיבוץ**, חיבור על מחקר לשם מילוי חלקי של הדרישות לקבלת תואר דוקטור למדעים, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל 1992
63. הרצל ת., **אלטנוילנד**, בבל (2007)
64. השירות הבולאי, **קטלוג בולי ישראל**, 1978

65. ועדת משנה לבניין ובניין ערים – ישיבות 1952, 1953, עיריית תל-אביב-יפו, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
66. זנדברג א., **האדריכל שמואל יבין**, עיתון הארץ 2017
67. זולבסקי ד., **שיכון עולים בישראל: בנין, תכנון ופיתוח תש"י – תשי"ג**, עם עובד 1954
68. חיוטין מ., **המקראי, היהודי, הציוני, העברי, החילוני, הכנעני והמומר: שבעת גלגולי הנפשות של הנוף המחפש מחבר**, בתוך: רז ד. – עורכת, מראה מקום: ארבע גישות באדריכלות נוף בישראל, אוניברסיטת תל-אביב הגלריה האוניברסיטאית ע"ש גניה שרייבר 1996
69. טוכמן ב., **המגדל הגאה: דיוקן העולם לפני מלחמת העולם הראשונה 1890 – 1914**, דביר (1998)
70. טוקטלי י. מ., **"להסדר התנועה בעיר"**, ידיעות עיריית תל-אביב שנה 16 חוברת 10, 1947, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
71. יבלונקה ח., **עולי אירופה ותודעת השואה**, בתוך: צמרת צ., יבלונקה ח. – עורכים, העשור הראשון תש"ח – תשי"ח, יד בן-צבי 1998
72. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 5 1933, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
73. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 5 חוברת 5 1934, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
74. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 6 חוברת 7-9 1935, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
75. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 6 חוברת 10 1935, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
76. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 7 חוברת 3-4 1936, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
77. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 7 חוברת 7 1937, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
78. ידיעות עיריית תל-אביב ספר השנה תרצ"ח 1938, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
79. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 1-2 1937/38, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
80. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 3-4 1938, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
81. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 9 חוברת 6-7 1939, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
82. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 9 חוברת 8-9 1939, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
83. ידיעות עיריית תל-אביב ספר השנה תרצ"ט 1939, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
84. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 10 חוברת 5-6 1940, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
85. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 12 חוברת 7-9 1942, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
86. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 3-4 1943, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
87. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 6-7 1943, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
88. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 8-9 1943, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
89. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 16 חוברת 10 1947, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
90. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 17 חוברת 3 1947, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
91. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 18 חוברת 5-6 1949, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
92. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 19 חוברת 1-2 1949, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
93. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 19 חוברת 3-4 1949, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
94. ידיעות עיריית תל-אביב שנה 19 חוברת 7-8 1950, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
95. ידיעות תל-אביב-יפו שנה 21 חוברת 1-2 1951, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
96. ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 חוברת להרחבת העיר ולפיתוחה 1952, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
97. ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 6-7 1953, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
98. יסקי י., **לא עיר ולא כפר, קיבוץ**, בתוך: הקיבוץ – אדריכלות בלא תקדים, הביתן הישראלי, התערוכה הבינלאומית ה-12 לאדריכלות, הבינאלה בוונציה 2010
99. יפתחאל א., קידר ס., **"על עוצמה ואדמה: משטר המקרקעין הישראלי"**, תיאוריה וביקורת 16, מכון ון-ליר, 67-100, 2000
100. כהן ל., **ריכארד קאופמן – אדריכל ומתכנן ערים**, 1978, בתוך: אפשטיין-פלוש מ., לוינ מ., פיינהולץ צ., ריכארד קאופמן והפרויקט הציוני, הקיבוץ המאוחד 2016

101. כהנא פ., **לא עיר לא כפר: האדריכלות של הקיבוץ 1910 – 1990**, יד טבנקין 2011
102. כהנא פ., **תכנון הקיבוץ ומורשת קאופמן 1921 – 1958**, בתוך: אפשטיין-פלוש מ., לוי מ., פיינהולץ צ., ריכארד קאופמן והפרויקט הציוני, הקיבוץ המאוחד 2016
103. כץ י., **קץ 1906: מועד ייסודה של תל-אביב**, בתוך: עורך: ברוך קיפניס, תל-אביב-יפו: מפרבר גנים לעיר עולם – מאה השנים הראשונות, פרדס, אוניברסיטת חיפה, אוניברסיטת בר-אילן 2009
104. לבנון ח., **"תוכנית-אב לתל-אביב-יפו"**, ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 8-9, 1954, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
105. לבנון ח., **"תל-אביב בבנייה"**, ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 חוברת להרחבת העיר ולפיתוחה, 1952, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
106. לבני י., **אנציקלופדיה י. לבני לבולי ישראל**, ספריית מעריב 1969
107. לה קורבוזיה, **לקראת ארכיטקטורה**, בבל 1998
108. לוי מ., **ריכארד קאופמן האדריכל: חלוץ תכנון בתי מגורים, מוסדות ציבור, ותכנון ערים, שכונות, קיבוצים ומושבים**, בתוך: אפשטיין-פלוש מ., לוי מ., פיינהולץ צ., ריכארד קאופמן והפרויקט הציוני, הקיבוץ המאוחד 2016
109. לרמן י. בתוך נבט י., **"במרחב הציבורי אין (צל) חדש תחת השמש"**, The Marker, 2015
110. מוזר י., פרלוב י., **בן-גוריון, אפילוג**, סרט 2016
111. מסלובסקי א., **אוטופיות עירוניות בשירות המפעל הציוני: עיצוב עירוני ביישוב היהודי בתקופת המנדט ובשנותיה הראשונות של מדינת ישראל**, חיבור על מחקר לשם מילוי חלקי של הדרישות לקבלת התואר מגיסטר למדעים, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל 2016
112. מרום נ., **עיר עם קונספציה: מתכננים את תל-אביב**, בבל 2009
113. עזריהו מ., **תל-אביב העיר האמיתית: מיתוגרפיה היסטורית**, מכון בן-גוריון – אוניברסיטת בן-גוריון בנגב 2005
114. עיריית תל-אביב-יפו – אתר העיריה – ארכיון עירוני
115. עיריית תל-אביב-יפו, **פרופיל העיר – תוכנית אסטרטגית לתל-אביב**, 2002, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
116. עיריית תל-אביב-יפו – המרכז למחקר חברתי וכלכלי – היחידה לתכנון אסטרטגי
117. עמיעז מ., **דין וחשבון המהנדס העירוני 1948-1953, 1958-1959, 1959-1960, 1962-** 1963, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
118. עמיעז מ., **"תל-אביב של אתמול ושל מחר"**, ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 – חוברת להרחבת העיר ולפיתוחה, 1952, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
119. עמית-כהן ע., גולדשלגר נ., שושני מ., **שטחים פתוחים בעלות ומהות, ריכארד קאופמן התפיסה והתכנון**, בתוך: אפשטיין-פלוש מ., לוי מ., פיינהולץ צ., ריכארד קאופמן והפרויקט הציוני, הקיבוץ המאוחד 2016
120. פוצ'טר ע., פעמוני ה., יעקב י., לונקה א., ביתן א., **השימוש בצמחייה ככלי לשיפור האיכות האקלימית באזורים מטרופוליטניים בהדגמת תל-אביב**, החוג לגיאוגרפיה ולסביבת האדם, אוניברסיטת תל-אביב
121. פוצ'טר ע., שעשוע-בר ל., **שטחים ציבוריים פתוחים ירוקים בעיר תל-אביב-יפו: היבטים סביבתיים, אקלימיים ואקולוגיים**, בתוך: עורך: ברוך קיפניס, תל-אביב-יפו: מפרבר גנים לעיר עולם – מאה השנים הראשונות, פרדס, אוניברסיטת חיפה, אוניברסיטת בר-אילן 2009
122. פז ע., **החי והצומח של ארץ ישראל – אנציקלופדיה שימושית מאוירת. כרך 6: עופות**, עורך ראשי: עזריה אלון, משרד הביטחון – ההוצאה לאור 1986
123. פיטשון מ., **"מה עשינו ונעשה להקלת התנועה בתל-אביב-יפו?"**, ידיעות תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 6-7, 1953, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
124. פניגר נ., אלון-מוזס ט., **האור האוויר והים: תכנון רצועת החוף כמרחב ציבורי בתוכנית קאופמן לתל-אביב והשוואתה לתוכנית גוס**, בתוך: אפשטיין-פלוש מ., לוי מ., פיינהולץ צ., ריכארד קאופמן והפרויקט הציוני, הקיבוץ המאוחד 2016

125. פרטיכל הנהלת העיריה 1960, 1968, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
126. פרי א. , "שאלות וסדרים בהנהלת עיריות באמריקה (מתוך רשמי ביקור)", ידיעות תל-אביב-יפו שנה 20 חוברת 5-6, 1951, ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
127. צור י. , העלייה מארצות האיסלאם , בתוך: צמרת צ. , יבלונקה ח. – עורכים , העשור הראשון תש"ח – תשי"ח , יד בן-צבי 1998
128. קדמן ג. , **בצידי הדרך ובשולי התודעה: דחיקת הכפרים הערביים שהתרוקנו ב-1948 מהשיח הישראלי 2008**
129. קוגלר י. , **החי והצומח של ארץ ישראל – אנציקלופדיה שימושית מאוירת. כרך 3: חרקים** , עורך ראשי: עזריה אלון , משרד הביטחון – ההוצאה לאור 1989
130. קלוז ר. , לוי י. , "הבית הלאומי והבית האישי : תפקיד השיכון הציבורי בעיצוב המרחב" , מכון ון ליר – תיאוריה וביקורת 16 , 18-153 , 2000
131. קרויאנקר ד. , קרית אדמונד י. ספרא , גבעת רם : תכנון ואדריכלות 1953 – 2002 , האוניברסיטה העברית בירושלים 2002
132. רגב י. , ימי דיזנגוף : תל-אביב 1909 – 1936 , אחיאסף 2006
133. רגב ע. , וידריך ש. , בולוואר : שדרות רוטשילד בתל-אביב – האנשים, החומר והרוח , רמות 1999
134. רויטמן מ. , "פוליטיקה ירוקה" של עיר" , ידיעות עיריית תל-אביב שנה 13 חוברת 8-9 , 1943 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
135. רוקח י. , "מה יעשה לשיפור התחבורה העירונית בתל-אביב?" , ידיעות תל-אביב-יפו שנה 19 חוברת 9-10 , 1950 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
136. רוקח י. , "תל-אביב במזל גידול והתרחבות" , ידיעות עיריית תל-אביב שנה 5 חוברת 6-7 – חוברת היובל , 1934 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
137. רוקח י. , "תל-אביב לקראת עתידה" , ידיעות עיריית תל-אביב שנה 18 חוברת 1-2 , 1948 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
138. רמות ח. , בעיות התנועה בתל-אביב-יפו – הרצאה במועצת העירייה 1963 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
139. רמות ח. , התנועה ופיתוח תל-אביב-יפו – הרצאה בוועד הפיתוח של העיר 1960 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
140. רמות ח. , התנועה בתל-אביב-יפו – הרצאה במועצת העירייה 1967 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
141. שביד א. , השנה הראשונה: הכרעות ואתגרים , בתוך: נאור מ. – עורך , שנה ראשונה לעצמאות 1948 – 1949 , יד בן-צבי 1988
142. שדר ה. , "שאלות תרבותיות בשיכון הציבורי" , המגזין המקוון של המחלקה לארכיטקטורה בבצלאל 2009
143. שושני ס. , "מפעלי הביוב והנטיעות בתל-אביב בשנים 1935 – 1950" – דו"ח של מר שושני במועצת העיר , ידיעות תל-אביב-יפו שנה 20 חוברת 3-4 , 1950 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
144. שושני ס. , "תל-אביב במזל נטיעה" , ידיעות עיריית תל-אביב שנה 11 חוברת 12 , 1941 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
145. שושני ס. , "תל-אביב וגנייה הציבוריים" , ידיעות תל-אביב-יפו שנה 21 חוברת 3-4 , 1951 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
146. שושני ס. , "תל-אביב עיר גנים" , ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 1-3 חוברת להרחבת העיר ולפיתוחה , 1952 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
147. שושני ס. , ידיעות עיריית תל-אביב-יפו שנה 22 חוברת 4-5 , 1953 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
148. שיפמן י. , דין וחשבון המהנדס העירוני 1937-1938 , 1938-1939 , 1940-1941 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו

149. שיפמן י. , "פרובלימות ההרחבה של תל-אביב" , ידיעות עיריית תל-אביב שנה 4 גיליון 4 , 1933 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
150. שיפמן י. , "תוכניות עירוניות בהתגשמותן" , ידיעות עיריית תל-אביב שנה 9 חוברת 6-7 , 1939 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
151. שיפמן י. , "תוכנית כללית למזרח תל-אביב" , ידיעות עיריית תל-אביב שנה 12 חוברת 12 , 1942 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
152. שיפמן י. , ידיעות עיריית תל-אביב שנה 8 חוברת 3-4 , 1937 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
153. שרון א. , תכנון פיסי בישראל , אגף התכנון במשרד ראש הממשלה , הוצאת המדפיס הממשלתי 1951
154. שנער ע. , דברים בכנס לשימור מורשת השיכון הציבורי 2013
155. שרון ס. , "מתכננים, מדינה ועיצוב המרחב הלאומי" , תיאוריה וביקורת 29 , מכון ון-ליר , 2006 , 31-57
156. תיקי מחלקת הנטיעות 1939 , 1940 , ארכיון עיריית תל-אביב-יפו
157. תל-אביב 100 – האנציקלופדיה העירונית
158. תרבוטק בת-ים - תצוגה

תוכניות, מפות ואיורים מקוריים (לפני עיבוד)

1. Carmona M., Heath T., Taner O., Tiesdel S. 2007: 35, 36, 37
2. Jacobs A.B. , Macdonald E., Rofe Y. 2002: 10, 25, 26, 31, 45
3. Mumford E. 2000: 38
4. Sharon A 1976 , אדריכלית הדס שדר , 103, 107, 109
5. אדריכלית נוף אלס ורבקל: 48
6. אדריכל נוף ליאור לוינגר – סטודיו אורבנוף: 226
7. אוסף הגלויות שלי: 2, 3, 4, 6, 11, 13, 15, 21, 30, 42, 46, 47, 60, 68, 78, 82, 120, 157, 202, 204, 205, 208
8. אניס ר., בן-ערב י. 1994: 54, 55, 59, 62, 63, 65, 66, 89, 95, 97, 100
9. אפשטיין-פלוש מ., לוי מ., פיניהולץ צ. 2016: 81, 86
10. ארכיון אלכסנדר ברולד – הטכניון: 189, 190, 192, 199
11. ארכיון עיריית תל-אביב-יפו: 130, 131, 142, 163, 178, 179, 184, 186
12. אתרים ברשת: 1, 5, 7, 8, 9, 12, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 39, 40, 41, 43, 44, 49, 51, 52, 53, 56, 58, 61, 64, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 84, 85, 87, 93, 94, 96, 102, 106, 108, 110, 118, 119, 125, 126, 127, 133, 139, 143, 154, 158, 161, 166, 167, 168, 171, 172, 175, 185, 187, 188, 195, 197, 198, 199, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225
13. אתרים ברשת באמצעות אדריכל נוף חן פרה: 83, 88, 98, 128, 129, 132, 138, 159, 160
14. אתרים ברשת באמצעות אדריכל צביקה קונוניץ: 162
15. בן-ישראל א. 2011: 191
16. גרואג – הראל אדריכלים באמצעות עיריית בת-ים – מחלקת ההנדסה: 193, 196
17. דרורי ישראל: 69, 99, 182, 183
18. הופמן י., נבו-גולדברשט ה. 2017: 135, 136, 137
19. ידיעות/ידיעות עיריית תל-אביב באמצעות ארכיון עיריית תל-אביב-יפו: 90, 145, 146, 147, 149, 150, 152, 153, 155, 156
20. מסלובסקי א. 2016: 104, 105

21. משתלת אלון, קיבוץ יראון: 57
22. מערכת מפות GIS – תוכניות בניין-עיר, אתר עיריית תל-אביב-יפו: 92, 124, 148, 151, 164, 165, 169, 170, 173, 174, 176, 177, 180, 181
23. עמותת ותיקי בית וגן בת-ים: 200, 201
24. עיריית בת-ים – מחלקת ההנדסה: 194
25. קולקר-קולקר-אפשטיין אדריכלים באמצעות אדריכל נוף ליאור לוינגר: 101, 227
26. קורנגולד א., **דיוקנה של מולדת: ישראל בצילומים מאת בנו גוטנברג**, שוקן 1958: 134
27. קרויאנקר ד. 2002: 70, 71
28. רוזנמן אברהם: 203, 206, 207
29. שרון א. 1951: 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 121, 122, 123
30. תל-אביב 100 – האנציקלופדיה העירונית: 91, 140, 141, 144

ראיונות ועדויות

31. אולשטיין שושנה 2017
32. איתן יעקב, עמותת ותיקי בית וגן בת-ים 2017
33. בורובסקי מנחם 2017
34. בן-עזיז (וולפרט) חנה, עמותת ותיקי בית וגן בת-ים 2017
35. בן-עטיה אורי 2017
36. ברון דניאל, אדריכל, מחלקת ההנדסה עיריית תל-אביב-יפו 2017
37. ברנשטיין אבינועם 2017
38. גינסברג גילה, אדריכלית, מחלקת ההנדסה עיריית תל-אביב-יפו 2017
39. גליק תמר 2017
40. דוידי פרנסיין, אדריכלית, מחלקת ההנדסה עיריית תל-אביב-יפו 2017
41. דקל צבי, אדריכל נוף 2017
42. הרטמן גדעון, אגרונום 2017
43. זיו יעקב, עמותת ותיקי בית וגן בת-ים 2017
44. יבין שמואל, אדריכל 2015
45. יורקובסקי קסניה, אדריכלית, משרד גרואג-הראל 2016
46. לויין דפנה, אדריכלית, מחלקת ההנדסה עיריית בת-ים 2016
47. לוינגר ליאור, אדריכל נוף 2017
48. לנר משה, אדריכל נוף 2017
49. לס דניאל, אדריכל 2017
50. מאייר אבי, אדריכל 2017
51. סופר זלמן, עמותת ותיקי בית וגן בת-ים 2017
52. פן שמואל, אדריכל 2016
53. פרגר דניאל, עמותת ותיקי בית וגן בת-ים 2017
54. פרלשטיין יעקב, אדריכל 2017
55. רבין שרה, עמותת ותיקי בית וגן בת-ים 2017
56. רוזנמן אברהם 2017

Where Have the Boulevards Gone?

Boulevards in Israel and Planning the Urban Space

Israel Drory

Where Have the Boulevards Gone?
Boulevards in Israel and Planning the Urban Space

Research Thesis in Partial Fulfillment of the
Requirements for the Degree of
Master of Science in Landscape Architecture

Israel Drory

Submitted to the Senate of
The Technion – Israel Institute of Technology
Tevet 5779 Haifa December 2018

The research thesis was done under the supervision of Assoc. Prof. Tal Alon-Mozes

In the Faculty of Architecture and Town Planning

In the Department of Landscape Architecture

The generous financial help of the Technion is gratefully acknowledged

This study was supported financially by the

Shlomo Glass and Fanny Balaban Endowment

Content

	<u>page</u>
Abstract	1
1. The research	2
1.1 The subject of the research	2
1.2 The research question	4
1.3 The research process	5
1.4 The research method	6
1.5 The selection of the test-cases	8
 <u>First Part: The Global Level</u>	 11
----- Background -----	
2. Boulevards	12
2.1 Introduction	12
2.2 What are boulevards/avenues?	12
2.3 Avenues along roads and along canals	14
2.4 Avenues in gardens and parks	16
2.5 Urban boulevards	18
2.6 The value of the urban boulevards	21
2.7 The boulevards' trees	22
2.8 Summary	23
3. The development of urban boulevards throughout the world	24
3.1 Introduction	24
3.2 Early boulevards	24
3.3 The heart of Europe in the 19 th century	26
3.4 The boulevards expand to southern Europe	29
3.5 In America	33
3.6 In the peripheries and the colonies	39
3.7 Summary	42
4. New trends in the 20th century:	
construction of urban boulevards is ceased	44
4.1 Introduction	44
4.2 The turn of the century	44
4.3 A century of tribulations	45
4.4 Cities in crisis	46
4.5 The first development: changes in urban planning –	
1. Garden City and its followers	47

4.6	The first development: changes in urban planning – 2. housing compounds, neighborhood units and new towns	52
4.7	The second development: Modernism	57
4.8	The second development: Modernism – in Landscape Architecture	59
4.9	The third development: Motor-car traffic is taking over	62
4.10	Summary	67

Second Part: The National Level 69

5.	Boulevards arrive in Israel	70
5.1	Introduction	70
5.2	Urban planning before 1948	70
5.3	Ideas from Europe (and America)	71
5.4	Richard Kauffmann – designer of boulevards	73
5.5	Avenues in open landscape	76
5.6	Access avenues	77
5.7	Avenues in Kibbutzim	80
5.8	Avenues in gardens	85
5.9	Urban boulevards	88
5.10	Summary	96
6.	The boulevards of Tel-Aviv: a matter for pride	97
6.1	Introduction	97
6.2	The inventory of boulevards	97
6.3	The history of Tel-Aviv's boulevards	99
6.4	Status and symbolism	104
6.5	Value for the city	108
6.6	Part of daily life	109
6.7	Environmental contribution	113
6.8	The boulevards' trees	114
6.9	Decline and recovery	118
6.10	Summary	121

----- Research -----

7.	After the establishment of Israel – construction of urban boulevards is ceased	122
7.1	Introduction	122
7.2	Governmental upheaval – land upheaval – demographic upheaval	123
7.3	The Planning Department and Arie Sharon	124
7.4	Reservation attitude toward the big city	125
7.5	Population diffusion	128
7.6	The outside world influence	131
7.7	New Towns and Neighborhood Units	134
7.8	Greenways and Greenbelts	139

7.9	Summary	144
<u>Third Part: The Local Level – The Test-Cases</u>		146
8.	Test-case 1 – the "New North" of Tel-Aviv: A quarter devoid of boulevards	147
8.1	Introduction	147
8.2	The "New North"	148
8.3	Before the construction	155
8.4	History of Planning	157
8.5	Factor 1: deficiency of land	164
8.6	Factor 2: traffic difficulties	174
8.7	The exceptional case of David Hamelech Boulevard	182
8.8	Summary	189
9.	Test-case 2 – Bat-Yam: A vision that did not come true	192
9.1	Introduction	192
9.2	"Bayit Vagan"	193
9.3	An alternative to Tel-Aviv	194
9.4	Ambitious plan	195
9.5	Limited implementation	200
9.6	Late development	201
9.7	Later plans	203
9.8	The single boulevard	207
9.9	Summary	212
10.	Summary and discussion	214
10.1	Introduction	214
10.2	The results of the research	214
10.3	General conclusions on boulevards	216
10.4	The conclusions of the research questions	220
10.5	The contribution of the research	223
10.6	The limitations of the research	223
10.7	Optional further research topics	223
	Epilog: The boulevards return	225
	Appendix	229
	Bibliography	234

List of Tables

Table 1. Method of selecting the test-cases	10
Table 2. Early urban boulevards in Europe	25
Table 3. Boulevards of the 1 st half of the 19 th c.	27
Table 4. Urban boulevards from southern Europe	32
Table 5. Single boulevards in the USA	34
Table 6. Boulevards of Brooklyn	36
Table 7. Urban boulevards in the wider world	41
Table 8. Planning models based on Greenways and Greenbelts	51
Table 9. Presence of boulevards in towns and neighborhoods planned by Kauffmann	75
Table 10. Urban boulevards in Israel	91
Table 11. Boulevards of Tel-Aviv and their characteristics	98
Table 12. Development of the boulevards in two following years	103
Table 13. Tree species in the boulevards of Tel-Aviv	116
Table 14. Investment in the boulevards prior to 1948 and afterwards	119
Table 15. Grade of Quarter 4 in socio-economic index	148
Table 16. Comparison of land uses between Quarters 3 & 4	149
Table 17. Features of Plan 50" versus former parts of Tel-Aviv	162
Table 18. Rate of public open spaces in certain quarters of Tel-Aviv	171
Table 19. Street section of David Hamelech Boulevard according to council decisions	186
Table 20. Causes to boulevards vanish in all the circles	221

List of schemes

Scheme 1. Research questions according to circles	4
Scheme 2. Research process	6
Scheme 3. Research methods	8
Scheme 4. Reverse ratio between Traffic Level and Acces Boulevards did not fit classification	63
Scheme 5. Urban Boulevards in Israel by period of construction	89
Scheme 6. Urban Boulevards in Israel by their location and role in the city	89
Scheme 7. Between establishment of Israel to void of boulevards	145
Scheme 8. Population versus town-planning domain of three main towns in 1937	165
Scheme 9. Main causes of cancelling boulevards in Tel-Aviv after establishment of Israel	191
Scheme 10. Contribution of key-persons to boulevards	219
Scheme 11. Expected relation between levels versus relation in fact	221

List of figures

Figure 1. Tree avenues along roads in Europe	15
Figure 2. Tree avenues along roads in Europe	15
Figure 3. Tree avenues along canals in Europe	15
Figure 4. Tree avenues along canals in Europe	15
Figure 5. Jardin du Luxembourg	16
Figure 6. Estate park in Texas	16

Figure 7. Park in Algiers	16
Figure 8. Rio de Janeiro	16
Figure 9. Dan Kiley: garden of Miller House, Columbus, Ind	17
Figure 10. Types of urban boulevard according to Jacobs A.B., Macdonald, Rofe	19
Figure 11. Center median boulevard	20
Figure 12. Boulevard street	20
Figure 13. Multiway boulevard	20
Figure 14. Planting on fortifications. Bonn	24
Figure 15. Cour Mirabeau. Ex en Provence	25
Figure 16. Ringstrasse, Vienna – Ringed route	26
Figure 17. Unter der Linden. Berlin	27
Figure 18. Boulevards meet in the Etoile. Paris	28
Figure 19. "Need of the Crinolines" (Walter Benjamin)	29
Figure 20. Enlarged Barcelona	30
Figure 21. Avinguda Diagonal. Barcelona	31
Figure 22. Commonwealth Avenue. Boston, Mass.	33
Figure 23. Monument Avenue. Richmond, Va.	33
Figure 24. Brooklyn map: Prospect Park and the avenues.	36
Figure 25. Ocean Parkway - segment plan. 6 rows of trees. Acc. to Jacobs A.B., Macdonald, Rofe	37
Figure 26. Ocean Parkway in 1890. According to Jacobs A.B., Macdonald, Rofe	37
Figure 27. "Emerald Necklace". Boston	38
Figure 28. Parks' system of Chicago	39
Figure 29. Parks' system of San-Fransisco	39
Figure 30. Boulevard du Ive Ziaves. Casablanca	41
Figure 31. Boulevard Tom Doc Thang. Saigon (Ho Chi Minh) Acc. to Jacobs A.B., Macdonald, Rofe	42
Figure 32. Section of the scheme of "Garden City on the book cover	47
Figure 33. Riverside Plan. Greenbelts and Greenways	48
Figure 34. Radburn – partial plan: Dominant Greenways	50
Figure 35. From grid of streets to "Superblock" according to Carmona, Heath, Taner, Tiesdel	53
Figure 36. Fabric City: Grid of streets in Paris	53
Figure 37. Grid of streets vrs. "Neighborhood Unit" according to Carmona, Heath, Taner, Tiesdel	53
Figure 38. "Milano Verde" 1937	55
Figure 39. Center of Milton Keynes	56
Figure 40. "Neighborhood Unit" in Milton Keynes	56
Figure 41. Le Corbusier's plan for Paris	59
Figure 42. Champs Elysees. Distinct axial element	62
Figure 43. Humboldt Parkway as an Avenue	64
Figure 44. Humboldt Parkway as an Expressway	64
Figure 45. Harm to existing multiway boulevards for needs of transportation Described by Jacobs, Macdonald, Rofe	65
Figure 46. Two phases of vehicle taking over Champs Elysees	66

Figure 47. Two phases of vehicle taking over Champs Elysees	66
Figure 48. Richard Kauffmann's Christiania plan 1920	74
Figure 49. Washingtonia Palms avenues crossing the fields of Sede-Eliyahu	76
Figure 50. Washingtonia Palms avenues crossing the fields of Hulda	76
Figure 51. Eucalyptus avenue along a road	76
Figure 52. Avenue along access road to Mikve-Israel	77
Figure 53. Avenue along access road to Ayanot	77
Figure 54. Richard Kauffmann – Access avenue to Ramat-David 1931	78
Figure 55. Richard Kauffmann – Access avenue to Ramat-David 1931	78
Figure 56. Access Avenues to settlements of several periods: Neve-Ur	79
Figure 57. Access Avenues to settlements of several periods: Shoresh	79
Figure 58. Access Avenues to settlements of several periods: Ben-Shemen (moshav)	79
Figure 59. Formal setting in early Kibbutzim: Nir-David (Richard Kauffmann)	80
Figure 60. Formal setting in early Kibbutzim: Ein-Hashofet (Arieh Sharon)	80
Figure 61. Shading avenue in Maoz-Hayim	81
Figure 62. Avenues of Tel-Yossef	82
Figure 63. Avenues of Tel-Yossef	82
Figure 64. Washingtonia Palm avenue in Tel-Yossef	83
Figure 65. Gradual Transformation in design style of Yizhak Kutner: Dan 1947	84
Figure 66. Gradual Transformation in design style of Yizhak Kutner: Neve-Eitan 1956	84
Figure 67. The cross of Canary Date Palm avenues in Rishon-Lezion Town Garden	86
Figure 68. Canary Date Palm avenue in Rishon-Lezion Town Garden	86
Figure 69. Canary Date Palm avenue in Rishon-Lezion Town Garden	86
Figure 70. Magnes Avenue in Giv'at-Ram Campus – before the trees were planted	87
Figure 71. Avenue of poplars in Giv'at-Ram. According to David Kroyanker	87
Figure 72. Hayered Boulevard Ramat-Gan. Pedestrian street	88
Figure 73. Cities & towns by period of establishment	90
Figure 74. Location of boulevards in cities & towns	90
Figure 75. Hanadiv Boulevard in Haifa	92
Figure 76. Ben-Maimon Boulevard in Jerusalem	92
Figure 77. Hashoftim Boulevard in Kiryat-Motzkin	93
Figure 78. Hashoftim Boulevard in Kiryat-Motzkin	93
Figure 79. Combined boulevard system of Haifa-Bay Towns	94
Figure 80. Kiryat-Motzkin plan	94
Figure 81. Afula plan – Richard Kauffmann 1925	95
Figure 82. Arlozorov Boulevard in Afula	96
Figure 83. Location of Tel-Aviv's boulevards	97
Figure 84. Rothschild Boulevard	100
Figure 85. Yerushalayim Boulevard in Jaffa	100
Figure 86. Kauffmann's plan for Tel-Aviv 1921	101
Figure 87. "Boulevard Arch" in Geddes' plan	102
Figure 88. "Boulevard Arch" in fact	102
Figure 89. Various sections of Rothschild Blvd.	102
Figure 90. Various sections of Rothschild Blvd.	102
Figure 91. Beginning of Ha'Hayil Boulevard in Yad-Eliyahu neighborhood. Early 50'	103

Figure 92. K plan for eastern Tel-Aviv 1948	104
Figure 93. Poster for the film "New Life" 1935	105
Figure 94. Kiosk in the boulevard	110
Figure 95. Rothschild Boulevard. Destination for Saturday visits	110
Figure 96. Variable planting in Rothschild Boulevard	114
Figure 97. Yerushalayim Boulevard during British time – Only palms, before Ficus trees added	115
Figure 98. Tree species in Tel-Aviv boulevards	115
Figure 99. Pruning methods in Ficus trees	118
Figure 100. Ficus microcarpa in Chen Boulevard	118
Figure 101. North-West quarter in Trans-Yarkon, Tel-Aviv. New boulevards lead to the sea shore By Kolker-KOiker-Epstein Architects	120
Figure 102. Flamboyant trees along Rothschild Boulevard	121
Figure 103. Poster: Urban parceling as an enemy 1950	127
Figure 104. Kuffmann: Urban streets, parceling	128
Figure 105. Sharon: Housing, shared space, paths	128
Figure 106. Poster: "From Town to village" Shamir Brothers 1955	129
Figure 107. Posters: Population diffusion	130
Figure 108. Posters: Directing immigrants to periphery	130
Figure 109. Posters: Directing immigrants to periphery	130
Figure 110. A model: Wellwyn Garden City. Curved ways with country "romantic" sense	132
Figure 111. Migdal-Gad (Ashkelon) by Planning Dpt. Neighborhood Unit & Garden City as model	132
Figure 112. New Towns: Halsa (Kiryat-Shmona)	134
Figure 113. New Towns: Hartuv (Beit-Shemesh)	134
Figure 114. New neighborhood units in Safed	135
Figure 115. New neighborhood units detached from Hadera	135
Figure 116. Beersheba. Existing town as one of neighborhood units	136
Figure 117. 50': Curved ways. Safed	137
Figure 118. 60': Housing projects in orthogonal setting. Arad	137
Figure 119. :White cube houses "conquered" the landscape: Kiryat-Yovel	137
Figure 120. :White cube houses "conquered" the landscape: Acre	137
Figure 121. :White cube houses "conquered" the landscape: Bat-Yam	138
Figure 122. Neighborhood Unit A Beersheba. "Like in a Kibbutz"	139
Figure 123. Neighborhood units and Greenbelts in Planning Department plan for Jerusalem	140
Figure 124. Plan "L" Neighborhood units in Trans-Yarkon, Tel-Aviv. Greenbelts and Greenways	141
Figure 125. Central Greenway in Kiryat-Eliezer, Haifa	142
Figure 126. Kiryat-Shprinzak, Haifa: Wadi ravines as Greenbelts and Green Corridors ...	143
Figure 127. The quarters of Tel-Aviv-Jaffa	148
Figure 128. The "New North" versus the "Old North"	148
Figure 129. Larger "superblocks" in "New North"	150
Figure 130. Crossing streets contradict idea of "superblocks"	150
Figure 131. Diagonal streets	150

Figure 132. Main public institutes	151
Figure 133 . "Contractors' buildings" – "Boxes on Piloti"	152
Figure 134. "Contractors' buildings" – "Boxes on Piloti"	152
Figure 135. Outstanding residential buildings: Mild Brutalist architecture. Antokolski st.	152
Figure 136. Outstanding residential buildings: Mild Brutalist architecture. Zlocisti street	152
Figure 137. Outstanding residential buildings: Mild Brutalist architecture. Gluskin street	152
Figure 138. Housing compounds	153
Figure 139. Advertisement to "Rasco" compound	153
Figure 140. "Megurim" and "Officers' Housing"	153
Figure 141. "Sela" housing	153
Figure 142. Rapid constructing. State of constructing and paving 1n 1954 – just 6 years from starting	154
Figure 143. Summayl. Grouped houses and farmland	156
Figure 144. "Red House"	157
Figure 145. "Enlarged Tel-Aviv Plan" 1931. "Grandiose layout"	158
Figure 146. "Plan 50 – for eastern Tel-Aviv" 1933	159
Figure 147. Detailed plans "A" "B" "C-D" 1936	160
Figure 148. Detailed Plan "A" 1941	160
Figure 149. Canceled boulevards from "Enlarged Tel-Aviv plan" 1931	163
Figure 150. Canceled boulevards from "A" "B" "C" "D" plans 1936	163
Figure 151. Plan "G" (fragment) 1949. Planned boulevards	164
Figure 152. Tel-Aviv claims territory of Sarona	167
Figure 153. Town planning domain of Tel-Aviv and Its neighbors 1939	167
Figure 154. Jaffa limits 1945. Artificial & political	167
Figure 155. Gradual expansion of Tel-Aviv's limits: 1937 – 1943 – early 1948: City limits in 1937, and till 1943 (in black) were suffocating	169
Figure 156. Gradual expansion of Tel-Aviv's limits: 1937 – 1943 – early 1948: City limits in 1937, and till 1943 (in black) were suffocating	169
Figure 157. The boulevards till 1948 – suitable substitute for gardens	170
Figure 158. Independence Park in its beginning	171
Figure 159. Main open spaces of Tel-Aviv in its former city limits	172
Figure 160. Open spaces of Tel-Aviv in its present limits (comparing to former limits) ...	173
Figure 161. Traffic in Tel-Aviv in the 40'	174
Figure 162. Traffic in Tel-Aviv in the 40'	174
Figure 163. "Ayalon Highway" plan 1973. A new arterial on track of southern Rothschild Boulevard	177
Figure 164. Plan "G" 1949	179
Figure 165. Boulevards of Plan "G" – in practice	179
Figure 166. Multi-lane roads instead boulevards: Shaul Hamelech blv.	179
Figure 167. Multi-lane roads instead boulevards: Weizmann st.	179
Figure 168. Multi-lane roads instead boulevards: Shaul Hamelech blv.	179
Figure 169. Plan "K" (fragment) 1948	180
Figure 170. Boulevards of Plan "K" – in practice	180
Figure 171. Har-Zion as one of Geddes's boulevard	181
Figure 172. Har-Zion blv. Today: multi-lane road	181

Figure 173. Plan "F" 1943 (fragment)	181
Figure 174. Boulevards of Plan "F" – in practice	181
Figure 175. David Hamelech blv. meets Weizmann st. 1962. "Naveh" buildings under construction	182
Figure 176. David Hamelech Boulevard in Plan "A" 1941 (fragment): Ordinary center median blvd.	183
Figure 177. David Hamelech Boulevard in Plan 207 1947 (fragment): Ordinary center median blvd.	183
Figure 178. Plan for Malchei Israel Square 1938. Three boulevards leading to the square	184
Figure 179. Malchei Israel Square plan 1938	185
Figure 180. Plan "A" 1941	185
Figure 181. Plan 207 1947	185
Figure 182. Street sections according to decisions	186
Figure 183. Street sections with street activities	187
Figure 184. Children in the boulevard 1962. Picture looking eastward	188
Figure 185. Look from same angle westwards to Malchei Israel(Rabin) square nowadays	189
Figure 186. Look from same angle westwards to Malchei Israel(Rabin) square in early 60'. Trees have grown	189
Figure 187. The "New North" – Hamedina square	190
Figure 188. "Sea of sand" south to Jaffa	193
Figure 189. Baerwald's "Jebeliyeh south to Jaffa Plan" 1924	197
Figure 190. Greenways/boulevards in Baerwald's Plan	198
Figure 191. Street patern in fact	201
Figure 192. Street patern in Baerwald's Plan	201
Figure 193. Comparison of public spaces in Baerwald's Plan (left) and in present Bat-Yam (right). According to Groag-Harel Architects	204
Figure 194. Plan 8/40 1940	205
Figure 195. Present Bat-Yam. Significant similarity	205
Figure 196. Greenway of Ramat-Yossef, Ramat-Hanasi	206
Figure 197. Housing neighborhoods in east	206
Figure 198. Ramat-Yossef	206
Figure 199. From three boulevards to one	207
Figure 200. Bulldozers preparing ground to roads in Bat-Yam. 30' or 40'	208
Figure 201. The beginning of the boulevard	209
Figure 202. The memorial in entrance to the boulevard	210
Figure 203. The memorial in entrance to the boulevard	210
Figure 204. The open theater in the western end	210
Figure 205. Independence Day evening in the boulevard	211
Figure 206. Playing in the boulevard. Late 50'	213
Figure 207. Playing in the boulevard. Late 50'	213
Figure 208. Ha'Atzmaut Boulevard. Late 50' or early 60'	213
Figure 209. George Eugene Haussmann	216
Figure 210. Ildefons Cerada	216
Figure 211. Frederick Law Olmstead	216

Figure 212. Ebenezer Howard	217
Figure 213. Le Corbusier	217
Figure 214. Patrick Abercrombie	217
Figure 215. Richard Kauffmann	217
Figure 216. Arie Sharon	218
Figure 217. Alexander Baerwald	218
Figure 218. Patrick Geddes	218
Figure 219. Yaakov Ben-Sira (Shiffman)	218
Figure 220. New Urbanism: Urban boulevards	225
Figure 221. New rows of trees in the Champs Elysees – Became urban boulevard again ..	226
Figure 222. Vision and reality: Yerushalayim Boulevard in Jaffa	227
Figure 223. Vision and reality: Boulevard in Barcelona	227
Figure 224. The "Valleys" in town of Modi'in	227
Figure 225. The "Valleys" in town of Modi'in	227
Figure 226. Street-section of a new boulevard planned in North-West Quarter in Trans-Yarkon, by landscape architect Leor Lovinger –Urbanof Studio	228
Figure 227. North-West quarter in Trans-Yarkon, Tel-Aviv (fragment): New boulevards. Kolker-Kolker-Epstein – Architects	228

Abstract

The main subject of this study is urban boulevards. Urban boulevard according to this study is: a street in which two rows of trees, or more, are situated in its center or along its sides, and it sustains among them human activity. This type of urban street was successful and valued until the middle of the 20th century, but disappeared since then from urban planning, both around the world and in Israel.

The study reviews the construction and the disappearance of boulevards within three levels, and reveals the relations between them: the global, the national and the local levels. The local level is exemplified through the analysis of two test-cases. The study is divided into two parts – background and research. Both are based on survey of academic literature and archival material, examination and comparison of maps and plans from different periods, field studies, interviews and testimonies.

The background part describes various types of avenues – the term used for rows of trees in the open land and in the outskirts of cities, that were planted throughout European landscapes. It reviews the history of the development of urban boulevards in Europe, that reached its peak in the second half of the 19th century and at the beginning of the 20th century. Planned systems of such boulevards were constructed then in important cities of the continent. From Europe the urban boulevards spread to other parts of the world. In America they were adopted, and many were integrated in the metropolitan park systems.

Urban boulevards were implemented, among other planning ideas, in Israel. The background reviews the construction of such boulevards in planned towns, mainly during the period of the British mandate over Palestine. The study then focuses on the boulevards of Tel-Aviv, which turned out to be a successful element of the city's structure.

The study shows that the construction of urban boulevards was abruptly ceased globally after the 2nd World War, and simultaneously in Israel, after the establishment of the state. The research questions, regarding the disappearance of these boulevards from urban planning perspective, are:

- Within the global level: **Why has the construction of urban boulevards ceased in the middle of the 20th century?**
- Within the national level: **Why has the construction of urban boulevards in Israel ceased after the establishment of the state?**

Assuming that the disappearance of boulevards relates to changes in urban planning, significant trends and developments in urban planning, mainly since the beginning of the 20th century, are examined. These changes are singled out as having affected the elimination of boulevards from urban planning: The "Garden City" and its followers, with green belts and greenways, set up an alternative model to the traditional cities with their boulevards; Modernism rejected boulevards for their axiality and symmetry, and for being

remnant of old styles; heavy traffic encouraged construction of multi-lane arteries at the expense of boulevards.

The study then examines the sharp transformation of urban planning in Israel, following its establishment in 1948. This transformation was influenced by new concepts spreading globally in those days: the shift to governmental planning and building, on a large scale, of new towns, "neighborhood units" and housing projects. This shift meant denial of the more conservative urban planning that was common during the British mandate. The research identifies these changes in urban planning as the main cause of the abandonment of planning and constructing urban boulevards in Israel: Their outcome were modernist new towns and neighborhoods, with no effective urban streets and lacking, as a consequence, urban boulevards.

Following this conclusion, two test-cases were chosen in order to further examine the issue of giving up on boulevards, in a more focused manner (1) the quarter called the "New North" in Tel-Aviv, which was built almost entirely in Israel's first decades, and while its neighboring quarter – the "Old North" – is known for its system of boulevards, the "New North" lacks them; and (2) the city of Bat-Yam. Conspicuous boulevards, contributing to the structure and to the reputation of these two cities, were constructed in both prior to the establishment of the state in 1948. After 1948, however, (almost) no additional boulevard was built in these two cities. The research questions accordingly are:

- **How was the "New North" built as a quarter devoid of boulevards?**
- **Why has Bat-Yam settled for a single boulevard?**

The research reveals the possible causes for the avoidance of constructing new boulevards in both cities. Tel-Aviv, barely managing within the city limits during the British mandate, could not afford building real parks and gardens, and therefore opted for boulevards as a substitute. Once the city limits were extended upon the establishment of the state, boulevards became redundant and were given up. Traffic circulation that burdened the city prevented then further construction of new boulevards. In the city of Bat-Yam, while still a small town, the fear of wasting expansive land for public uses, instead of for residential, caused the cancellation of a city plan replete with public spaces and planned boulevards. Of the original plan – only a single boulevard was left.

In conclusion, several further research topics on urban boulevards are suggested: research of historical and social aspects such as the connection between colonialism and boulevards, or political and social trends that alienated the concept of boulevards; research of planning considerations such as the connection between different land uses, or the relations between choice of tree species, and the amount of urban activity or attraction of the boulevards. Another research of this aspect may be the prospects for the reintroduction of urban boulevards at the expense of existing urban circulation arteries. The study ends with the encouraging observation of current trend in urban planning which reinstate urban boulevards.