

הרחוב העירוני המסחרי הולך וגווע, אבל לא צריך להספיד אותו

מחקר שטח ראשון בסוגו בישראל מציע כללים בסיסיים להצלחתו של הרחוב המסחרי ובהם רשת רחובות רצופה וצפופה, מרחקים קצרים בין צמתים ובלוקים קצרים

אסתר זנדברג 14.09.2016 22:00

אחרי שהתנוון ודערך ונזנח וננטש לטובת קניוני ענק ומרכזים מסחריים עצומים בשולי העיר, אחרי שכבר נחשב לשריד מעולם שנעלם, הרחוב המסחרי העירוני מאותת בשנים אחרונות שהוא לא אמר את המלה האחרונה וחוגג קאמבק מקומי ועולמי בשלל חנויות בממדים רחוביים, בוטיקים ומיני בזארים, בתי קפה, מסעדות, עוברים ושבים, נוסעים, רוכבים והולכי רגל, בצפיפות אורבנית קדחתנית וסממנים עירוניים אחרים. עם זאת, נדמה שהתחייה האורבנית היא תופעה שולית בלבד שעושה הרבה רוח אבל סביבה נמשכת ביתר שאת בנייה לא עירונית במפגיע, מתחמים וסביבם חנויות, כבישים ומחלפים, ללא רחוב מסחרי עירוני אחד לרפואה — גם בימים אלה של שיח עירוני ער המסתובב לאחרונה במסדרונות התכנון והשלטון ונישא בפי כל.

האם אבד הכלח על הרחוב העירוני המסחרי השוקק? האם הוא תופעה נוסטלגית שדינה להיעלם? האם אפשר לחדש רחוב עירוני מסחרי, במקרה הטוב, אבל אין עוד הידע הנדרש לתכנן רחוב כזה מחדש? האם אפשר בכלל לתכנן רחוב מסחרי שצמח באופן מסורתי במשך דורות באופן סטיכי ולא מתוכנן מראש? בעמותת מרחב, התנועה להתחדשות עירונית, מאמינים שאפשר. במחקר שטח ראשון בסוגו בישראל שיזמה לאחרונה נעשה ניסיון לאבחן את הדנ"א של הרחוב המסחרי ונוסחו כללים בסיסיים להצלחתו. למחקר, שהוצג לא מכבר לפני פעילי העמותה, שותפים צוות מרחב — האדריכל דרור גרשון יו"ר העמותה, מורין דוידזון, אלון כהני ושרה למברט — יחד עם יהודה עירוני מחברת י.ע.ן ומתכנן הערים ד"ר יואב לרמן שחקר את הנושא במסגרת אקדמית.

במרחב, שהוקמה לפני 12 שנה, מאמינים בחשיבותו של הרחוב המסחרי התוסס לכלכלה המקומית ולרווחת התושבים, בתרומתו ל"גיבוש ויצירת זהות עירונית" ובהיותו מוקד לפעילות חברתית

ותרבותית. מרחב רואה ברחוב כעורק החיים של העירוניות ואת הרחוב המסחרי כלבה הפועם. רחוב שמשולבים בו בצפיפות אורבנית שימושים שונים, מגורים, פנאי, תעסוקה. היא משוכנעת ומנסה לשכנע את מקבלי ההחלטות שעירוניות היא מחסום אחרון לפני אובדן גמור של המרחב הפתוח, בזבז תשתיות וקטסטרופה תחבורתית.

אמנם ישראל היא מדינה מעוררת ומרבית תושביה מתגוררים במרחבים המוגדרים כעירוניים, אבל אין להתבלבל בין עיור לבין עירוניות. במסגרת המחקר נבחנו 60 רחובות מסחריים ברחבי הארץ ונבדקו תכונות אופייניות הכרחיות להצלחתם. בהם בין היתר רחוב אבן גבירול בתל אביב, המובן מאליו, רחוב ויצמן בכפר סבא, רחוב רוטשילד בבת ים, והרחובות ביאליק ברמת גן וכצנלסון בגבעתיים המוכרים לי מקרוב, ואחתום עליהם בשתי ידיים. אולי לא אלגנטיים, אבל עושים את העבודה. תנאים בסיסיים להצלחת רחוב מסחרי כפי שעלה מהמחקר הם בין היתר מיקום מרכזי של הרחוב במערך העירוני, מגוון של אמצעי הגעה לרחוב מהסביבה הקרובה והרחוקה בתחבורה ציבורית, ברכב פרטי, באופניים ואפשרות להליכה ברגל — או במינוח עכשווי "הליכתיות" — שבה מתמצית בעצם הצלחת הרחוב, אומרים במרחב. לא פחות חשובים הם עירוב שימושים ואוכלוסיות ברחוב, תנועה אקראית וצפופה של בני אדם.

עוד נמצא במחקר כי תנאי בסיסי להצלחתו של הרחוב המסחרי הוא רשת רחובות רצופה וצפופה, מרחקים קצרים בין צמתים, בלוקים קצרים — תנאים שיבטיחו הליכה נוחה, גמישות וגיוון אדריכלי ומסחרי. מרחק אידיאלי בין צמתים ברחוב מסחרי מוצלח על פי המחקר הוא 100 מטרים. ברחוב דיזנגוף בתל אביב המרחק הוא 65 מטרים, מה שהבטיח את הצלחתו גם בתקופות פחות זוהרות שלו. מנגד, נמצא במחקר שמרחק גדול בין צמתים מאלץ הולכי רגל לרדת לכביש כדי לחצות לחנות שממול, ופוגע בסיכויי הצלחתו המסחרית. גדרות ומכשולים אחרים המנתקים בין המדרכה לרחוב או מפרידים בין שתי גדותיו הם מתכון בדוק לרחוב כושל. דוגמה עגומה היא רחוב העצמאות בחיפה שאת לבו מפלח נתיב המטרונית, ומבטיח את המשך דעיכתו חרף כל המאמצים לשדרוגו והנשמתו. במרחב מקדמים בברכה את ניצני המודעות בין גורמי תכנון לחשיבות של "החזרה העירה" שנהפכים ל"פרקטיקה תכנונית שמיושמת במקומות רבים ברחבי הארץ". בתוכניות להתחדשות עירונית כיום כבר מסומנת חזית מסחרית במפלס הרחוב, ומוצעות תוכניות להפיכת צירי תנועה סואנים בתוככי הערים לרחובות מסחריים. דוגמה בולטת היא תוכניתה של עיריית תל אביב להפוך את הרחובות איינשטיין, ארלוזורוב, שלבים ולה גרדיה בעיר בתל אביב מכבישי תנועה כפי שהם כיום, לרחובות מסחריים תוססים. התוכנית שעיריית תל אביב מקדמת היתה במידה רבה המניע העיקר מאחורי המחקר של מרחב, החוששת שהכוונות הטובות יתנפצו אל חוסר הבנה של המאפיינים ההכרחיים

לקיומו והצלחתו של רחוב מסחרי. הרחובות הנדונים אינם מרכזיים דיים, המרחקים בין הצמתים גדולים מדי והצפיפות העירונית קטנה מדי, על פי סט התנאים שגיבשה. ממצאי המחקר, הניתוח וסט התנאים שגובש בעקבותיהם לא מפתיעים ומוכרים לרבים. אם משיח ער וחובק עולם בתחום ואם בעיקר ממשנתה של העיתונאית והפעילה העירונית ג'יין ג'ייקובס שנוסחה בהרחבה בספרה "מותן וחייהן של ערים אמריקאיות גדולות" מ-1961. הספר משמש מקור השראה לפעילותה של מרחב כמו של תנועות לעירוניות חדשה ברחבי העולם, ובד בבד גם מעורר שאלות ממרחק הזמן. אם אכן צריך ואפשר לשחזר כיום את הרחוב העירוני המסורתי הישן והטוב. אם הרחוב המסחרי והעירוניות בכלל לא נהפכו למעשה שם נרדף להתייקרות וג'נטריפיקציה. האם לא חסר בשיח המרכיב החברתי. האם העקרונות והתנאים אינם נוקשים מדי או ארכאיים ואם יש אפשרות לעירוניות אחרת. האם יש מתכון בדוק להצלחה?

"אולי אי אפשר להבטיח הצלחה של רחוב מסחרי אבל אפשר לייצר תשתית להצלחה", אומר גרשון, שמודה ש"ההישג הגדול ביותר של מרחב הוא בדיבורים בלבד". הסיבה העיקרית לכך היא "שהסיסטם כל כך תפור ולכולם כל כך נוח ששום דבר לא זז", הוא מסביר ומציע, חצי ברצינות, תיאוריית קונספירציה: "שכונה של אלפי יחידות דיור כמו שמקימים כיום בפאתי הערים נדונה מראש לפרווריות. היא נבנית על ידי טייקון גדול, ששולט גם בשוק הצריכה. האינטרס שלו הוא שיקימו קניון שבו יש לו מניות ולא חנות ליד הבית. שייסעו לשם במכונית של חברה בבעלותו. הממשלה תומכת. מממנת כבישי גישה ומחלפים, הרשות המקומית קופצת על המציאה והמערכת כולה לא הולכת לשום מקום" (אלא נתקעת בפקק תנועה אינסופי שתופח עם כל מתחם פרוורי חדש. אנחנו כבר שם).