
מיקום אצטדיוני כדורגל בישראל

כביטוי לעירוניות ולאנטי-עירוניות

אייל חטב וידן רופא

אוניברסיטת בן-גוריון בנגב

תקציר

מאמר זה עוסק בקשר בין תכנון ערים למיקום אצטדיוני כדורגל בישראל. בשנים האחרונות מורגשת פריחה בהקמת אצטדיונים בעולם ובארץ. בהתאם לכך מתגבשת ההבנה כי האצטדיון אינו רק מתקן המשרת חובבי ספורט, אלא גם מבנה ציבור אייקוני המשמש מרחב בילוי ופנאי משפחתי וחברתי, שביכולתו להשפיע כלכלית, תרבותית וקהילתית על העיר. עם זאת, לאצטדיוני כדורגל יש לאורך השנים יחסים מורכבים עם העיר. תחילה מוקמו האצטדיונים במרכזי הערים ובסמוך למוקדי אוכלוסייה. עם הזמן הם נדדו לשולי הערים או לפרברים סמוכים, למקומות שבהם שטחים גדולים יותר ונגישות גבוהה לרכב פרטי. באחרונה ניתן לזהות ניצני מגמה להשארם בחיק הערים תוך מקסום יתרונותיהם עבור ההתחדשות העירונית. לפיכך ברור כי הקמת אצטדיונים מונחת לפתחם של מתכנני ערים הנדרשים בכל עת לשיקום עירוני של אזורים מדורדרים ולהחייאת מרחבים ציבוריים. המחקר בדק כיצד תהליכים עירוניים משפיעים על מיקום אצטדיוני כדורגל בישראל, ומהי תרומת האצטדיונים מהגל החדש לדוקטרינת תכנון של חיזוק מרכזי עירוניות בישראל. נחקרו תשעה אצטדיונים שהוקמו בין השנים 2010-2019, מהם שלושה חדשים לגמרי בערים שבהן לא היה אצטדיון, חמישה שנדדו בתוך העיר ואחד שהורחב וחודש באתר עצמו. המחקר התמקד בארבעה היבטים: מיקום במרחב, מגמה תכנונית, נגישות לתחבורה ויחסי עיר-אצטדיון. הממצאים המחישו כיצד תהליכים כמו דעיכת ערים, פריור, זחילה עירונית ובידוד מרחבי השפיעו על דחיקת רוב האצטדיונים בארץ בשולי הערים או מחוץ להן וגרמו לניתוקם מהמרחב הבנוי. כמו כן נמצא כי לרוב האצטדיונים אין תרומה משמעותית לקידום עירוניות, מלבד בלומפילד המחודש בתל-אביב-יפו שהוא בשורה תכנונית ומודל להתחדשות עירונית מובלת-אצטדיון.

תאריכים: אצטדיון, כדורגל, תכנון ערים, התחדשות עירונית, עירוניות, פריור

בשנים האחרונות מתרחשת בעולם מהפכה של ממש בנושא אצטדיונים. לפי התאחדות הכדורגל האירופית (Eufa, 2019) בשנים 2007-2018 נבנו בעולם 495 אצטדיונים של 5,000 מקומות ומעלה מכל ענפי הספורט, מהם 45 אחוז (221) לכדורגל ו-48 אחוז (234) במדינות השייכות לאופ"א. הבנייה המואצת ביותר בתקופה זו הייתה בפולין (27) ובטורקיה (26), שרק בעיר אחת בה, איסטנבול, נבנו שלושה אצטדיונים לשלוש קבוצות: גלאטסראיי, בשיקטש ובשקשיר.

רנסנס האצטדיונים ניכר גם בישראל. בין השנים 2009 ל-2018 הוקמו בארץ חמישה אצטדיוני כדורגל בעלי תכולה של 5,000 מקומות ומעלה (עכו, פתח-תקוה, נתניה, חיפה ובאר-שבע), ועוד שלושה קטנים יותר (כפר מנדא, מודיעין-מכבים-רעות ושדרות). בנוסף חודשו שלושה אצטדיונים (רמלה, כפר קאסם ותל-אביב-יפו), ולפחות עוד 11 עיריות מקדמות תוכניות להקמת אצטדיון בתחומן (טבריה, חדרה, אשדוד, רחובות, כפר קאסם, עראבה, אשקלון, נהריה, מגדל העמק, רהט ובתי-ים).

כל זאת מתרחש על רקע תהליכים אורבניים שונים המורגשים בעולם ובארץ, למשל התפשטות עירונית (Angel, 2012; Ewing, 1997) המתבטאת בפרבור של מגורים ובפעילויות כלכליות שגרמו לשחיקת מרכזי ערים (אמרני, 2007; בן-שחר, 2007) ולאובדן לכידות עירונית (בס-ספקטור, 2011; רזין, 2007). לנוכח זאת עולה עם השנים צורך בפעולות לשיקום עירוני פיזי (פרנקל ואשכנזי, 2005) ובהוצאה לפועל של תהליכי התחדשות עירונית הכוללים גם טיפול במרכיבים חברתיים-קהילתיים של אזורים מדורדרים (Ravetz, 2000; Stouten, 2010), כגון פינוי-בינוי, שיקום שכונות ושימור.

בד בבד, בממסד התכנוני גוברת כיום ההכרה כי הגדלה של מרכיבי עירוניות ויצירת הזדמנויות לאורח חיים עירוני תוסס, מסייעות בהחייאת מרכזי ערים מנוונים (רופא, 2013; גייקובס, 2017). לא מעט ערים בעולם המערבי רואות בתרבות ובאומנות מרכיב באיכות חיים גבוהה (ילינק, 2009) ומנוף לשיפור איכות החיים בעיר (Maassoumeh et al., 2009). במקביל החלה רווחת ההבנה כי יש לבצע פעולות נוספות להחייאת המרחב הציבורי (כסיף, 2007) ולטיפול של מבני ציבור בוני עיר (סולסי, 2009). בנקודה זו יכול להשתלב גם תחום הספורט, לסוגיו השונים, שבמובנים רבים נתפס כחלק מתרבות של מקום, והמגרש או האצטדיון הם ביטוי מרחבי מובהק שלו (לונטל וקדרון, 2017).

אלא שלמתקני ספורט, ובמיוחד מגרשי כדורגל, יש לאורך השנים יחסים די מורכבים עם העיר. תחילה מוקמו אצטדיונים במרכזי הערים ובסמוך למוקדי אוכלוסייה. עם הזמן השתנה מיקום זה והחלה נדידתם לשולי הערים או לפרברים סמוכים (Bale, 1993). בשנים האחרונות ניתן לזהות בעולם המערבי ניצני האטה במגמת הנדידה של אצטדיונים והעדפת השארתם בחיק העיר תוך שינוי תשתיות, כולל הגדלה או הקטנת תכולה (בורט, 2003). תהליך זה מבטא שינוי בהלך הרוח התכנוני: האצטדיון לא נתפס עוד כשכן רע וכמרחב מפוספס (nimby – not in my backyard), אלא דווקא כמייצר הזדמנויות לעיר ולקהילות המגוונות בה (Dureiko, 2014).

על רקע זה התפתחה באחרונה גישה תכנונית מודרנית של התחדשות עירונית מובלת-אצטדיון (stadium-led regeneration), שמשמעותה שימוש באצטדיון כזרז להחייאת מרחב עירוני מדורדר (London assembly, 2015), למשל באמצעות

מהלכים יזומים של עירוב שימושים (Borgen, 2016) ויצירת מקום (placemaking) בקנה מידה קטן (Rochwerger, 2017). גישה זו נעוצה בהחלטת רשות מקומית לוותר על האפשרויות הקוסמות להעתקת האצטדיון למיקום חלופי, ובמקומה לקיים פיתוח באתר עצמו (in-situ) תוך מקסום יתרונותיו הכלכליים, התרבותיים, החברתיים והתדמיתיים. דוגמה טובה לכך היא אצטדיון וויט הארט ליין של טוטנהאם בצפון לונדון, ששודרג כחלק מפרויקט רחב של התחדשות עירונית במרחב הסמוך (Northumberland Development Project) בשיתוף הממשלה, הרשות המקומית ומועדון הכדורגל (Populous, 2019). כלל ההשפעות של האצטדיון על המרחב העירוני והיחידה השכונתית נקראות עירוניות אצטדיון (stadium urbanism).

מגמת החזרתם של אצטדיוני כדורגל לעיר נראית מנותקת מעט מהשיח התכנוני בישראל. מצד אחד נשמע קול ברור לשיפור מרכזי עירוניות וליצירת מרחבים תוססים ורב-גוניים (מרחב, התנועה לעירוניות בישראל, 2014). בה בעת המציאות מזמנת לא מעט הזדמנויות להקמת אצטדיונים, כפי שמצביעה התוכנית האסטרטגית לשיפור הכדורגל הישראלי (משרד התרבות והספורט, 2019), ולפיה נדרש שיפור במצב, בכמות ובפריסה הארצית של מתקני כדורגל כתנאי להגדלת בסיס הפעילים בענף. מצד אחר רוב האצטדיונים מהגל החדש בארץ הוקמו כחלופה למתקני ספורט תוך-עירוניים ישנים שנתפסו כמטרד והורחקו לשולי הערים, וכפי הנראה אין בהם בשורה לרב-גוניות עירונית.

ברור אפוא כי הקמת מבני ציבור ומתקני ספורט מונחת לפתחם של מתכנני הערים בארץ, ואין היא יכולה לבוא לכדי מיצוי במנותק ממגמות עירוניות עכשוויות ומתוכניות פיתוח עתידיות. מכאן גם עולה צורך לבדוק כיצד תהליכים אורבניים משפיעים על מיקום אצטדיוני כדורגל בישראל, ובאיזו מידה אצטדיוני הכדורגל מהגל החדש תורמים לקידום עירוניות בישראל.

שאלות אלו מבוססות על השערות מוקדמות, שלפיהן בעשור האחרון דווקא המגמה בישראל היא להרחיק אצטדיונים ממרכזי הערים (בין היתר בגלל דימוי שלילי, מטרדי סביבה ורעש, צורך במרחבי חניה גדולים ובקרבה לאזורי מסחר), וכי הבידוד של האצטדיון במרחב אינו רק פיזי אלא מתאפיין גם בנגישות תחבורתית נמוכה. השערות נוספות גרסו כי מודל של התחדשות עירונית מובלת-אצטדיון עדיין אינו מתקבל בטבעיות בזרם המרכזי של התכנון בישראל, ומתכנני ערים אינם מקדמים את חיבור האצטדיון לעיר אף שברור כי לאצטדיון ותיק שלא הורחק לשוליים יש יתרונות שניתן לנצלם להעשרת הרב-גוניות העירונית.

שיטה

האצטדיונים

במחקר זה נבדקו תשעה אצטדיוני כדורגל בישראל שעברו שינוי כלשהו בעשור שבין השנים 2010-2019 (ראו לוח א'). האצטדיונים מייצגים שלושה טיפוסים בפריסה כלל ארצית מצפון לדרום: שלושה חדשים לגמרי בערים שבהן כלל לא היה אצטדיון או שהאצטדיון החדש החליף מגרש מקומי פתוח (כפר מנדא, מודיעין-מכבים-רעות

ושדרות), חמישה ותיקים שנדדו ליעד חדש בעיר (עכו, חיפה, נתניה, פתח-תקוה ובאר-שבע), ואצטדיון אחד מחודש שעבר שיפוץ והרחבה באתר עצמו (תל-אביב-יפו).

לוח א: אצטדיוני כדורגל שנבדקו במחקר

סוג	יישוב	אצטדיון	תכולה	שנת חניכה	אצטדיון ישן	תכולה ישנה
חדשים	כפר מנדא	השלום	2,000	2012		
	מודיעין-מכבים-רעות	עירוני	400	2015		
	שדרות	טוטו	1,200	2018		
נודדים	עכו	טוטו עכו	5,000	2011	גבעת נפוליאון	4,000
	חיפה	סמי עופר	30,870	2014	קריית-אליעזר	14,000
	נתניה	היהלום	13,610	2012	הקופסה	7,500
	פתח-תקוה	המושבה	11,500	2011	האורווה	6,800
	באר-שבע	טוטו טרנר	16,130	2015	וסרמיל	13,000
מחודש	תל-אביב-יפו	בלומפילד	29,150	2019	בלומפילד	*14,413

*מאז השיפוץ האחרון בשנת 2012

הליך המחקר

בוצע מחקר תיאורי שכלל ניתוח כמותני ואיכותני של האצטדיונים תוך התמקדות בארבעה היבטים: מיקום במרחב, מגמה תכנונית, נגישות לתחבורה ויחסי עיר-אצטדיון. סקירת היבטים אלו כללה התייחסות למשפחת האצטדיונים החדשים (בעלי תכולה של עד 2,000 מקומות ישיבה), למשפחת האצטדיונים הנודדים (מעל 2,000 מקומות), ולאצטדיון המחודש בלומפילד כיוצא דופן.

מיקום במרחב

בשלב זה בוצע ניתוח תצלומי אוויר של סביבת האצטדיונים מתחילת העשור ועד סופו (שנת 2010 לעומת 2019) ואופיינו שימושי הקרקע באזור. בנוסף אותר המיקום הגיאוגרפי של האצטדיונים ביחס למרכז העיר התפקודי (לב העיר) ומרכז העיר הגיאומטרי (צנטרואיד), ונערך בירור לגבי התאמתם למרקם העירוני לפי מדד הקומפקטיות (ציבל, 2020). כמו כן נבדק אם קיימת קורלציה בין מרחק ההעתקה של האצטדיונים הנודדים למכפלת הגידול בתכולתם. לבסוף נסקרו מאפייני המיקום הייחודיים של אצטדיון בלומפילד במרחב העירוני של תל-אביב-יפו.

מגמה תכנונית

חלק זה כלל איתור מגמה תכנונית באמצעות עיון בתוכניות בניין עיר (תב"ע) של האצטדיונים, ניתוח טקסטים מתוך תקנוני תוכניות המתאר של האצטדיונים ותמלילי ועדות התכנון, וזיהוי היגדים מתוכניות המתאר תא/מק/3994 (עיריית תל-אביב-יפו, 2012) ותא/מק/4560 (עיריית תל-אביב-יפו, 2017), שעסקו במרחב של בלומפילד, וכן מתוכנית המתאר המקומית תא/מק/5000 (עיריית תל-אביב-יפו, 2016) והישיבות שדנו בה (עיריית תל-אביב-יפו, 2011א; 2011ב; 2014).

נגישות לתחבורה

ניתוח זה כלל ספירת תחנות וקווי אוטובוס בטווח 400 מטר מהאצטדיונים, ובדיקת עוצמת התחבורה הציבורית לפי מנתח התחבורה לישראל - מדד מנורמל בערכים של 0-100 לבדיקת רמת השירות של מערכת התחבורה (שלף, 2018). לאחר מכן אותרה תחנת הרכבת הסמוכה לכל אצטדיון ונמדד שטח כיסוי של 800 מטר ממנה, ולבסוף נערך ניסיון לאפיין את אמצעי התחבורה האלטרנטיביים הקיימים בסביבת בלומפילד מלבד רכב פרטי, אוטובוסים ורכבות.

יחסי עיר-אצטדיון

היבט זה כלל זיהוי של ריכוזי אוכלוסייה בסביבת האצטדיונים לפי מפקד האוכלוסין האחרון שנערך בישראל (הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 2011), ובהם מספר השכונות בטווח 1,000 מטר, אופן פיזורן והצפיפות העירונית. לאחר מכן נערכה התבוננות שיתית בקו התפר שבין האצטדיונים לבין הסביבה הבנויה ותיעוד של אלמנטים המנתקים את האצטדיון מסביבתו. בחלק האחרון ניתן דגש על המרחב הבנוי העוטף את בלומפילד תוך התחקות אחר הרחובות שמהם ניתן לראות את האצטדיון, הנוף הנגלה ליושבים בתוכו, מוקדי העניין לידו, ומי מושפע ממוקמו.

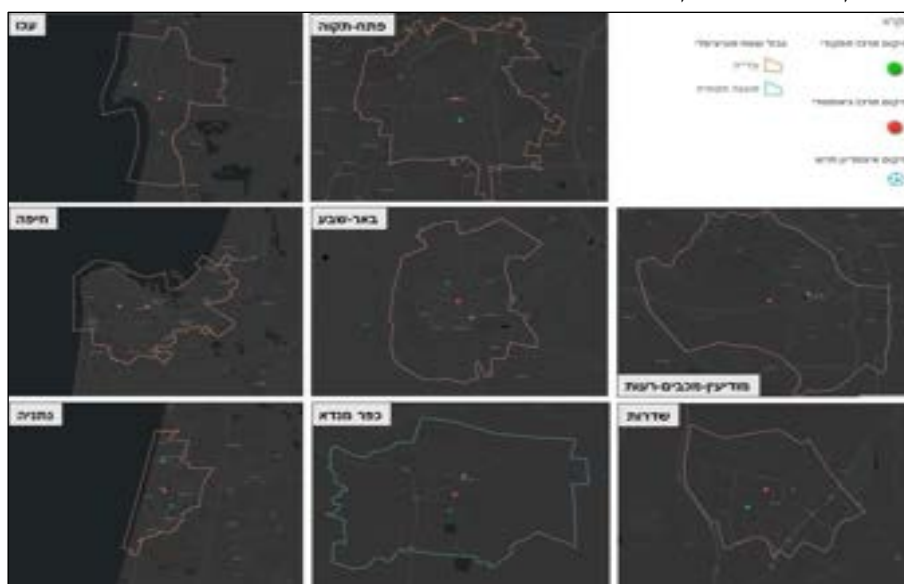
ממצאים ודיון**מיקום במרחב**

המחקר התיאורי המחיש כי רוב האצטדיונים החדשים והנודדים משקפים מגמת פרבור של פעילות עירונית לכיוון שולי העיר. באיור 1 ניתן לראות כי מרחבי הקמתם כללו שטחי בור, שדות חקלאיים ואזורי תעשייה, ובחלק מהמקרים מיקומם אף כלוא בין עורקי תחבורה ראשיים (כבישים מהירים ומסילות רכבת כמו בעכו, בנתניה ובפתח-תקוה). למעט בבאר-שבע ובפתח-תקוה, ניכר גם כי ברוב הערים שימש אזור האצטדיון כחלק ממרקם מדלג של זחילה עירונית, ושבין 2010 ל-2019 החל השטח הבנוי של העיר לזחול לעברו ולעטוף אותו בתהליך ציפוף ומילוי חללים, שהוא תוצר של פרבור. תהליך זה משתקף במיוחד בשדרות, שבה חוברו שלוש שכונות מגורים (בן-גוריון ממזרח, נאות המייסדים ממערב ובהמשך בן-גוריון ב מצפון). ניתן לומר שמבחינה תכנונית זו מעין החמצת הזדמנות לעירוניות טובה יותר, כי דווקא מאצטדיון קטן של 1,200 מקומות אפשר היה לצפות שיהיה ממוקם בינות אזורי מגורים בצפיפות גבוהה ומכונס היטב בתוך מרקם עירוני מהודק יותר.



איור 1: המרחב שבו הוקמו האצטדיונים בשנים 2010 לעומת 2019

באיור 2 ניתן לראות כי בכל היישובים, למעט כפר מנדא ושדרות, קיים אי-סדר מרחבי המתבטא בפיזור גדול יחסית בין מיקום האצטדיון לבין שני מרכזי העיר, התפקודי (שבמידה מסוימת מייצג את המצב הקיים) והגיאומטרי (שבמובן מסוים מייצג את המצב הרצוי מבחינה תכנונית). ממצא זה מעיד אף הוא על כוונת מכוון להרחיק את האצטדיון לאזורי ספר עירוניים.



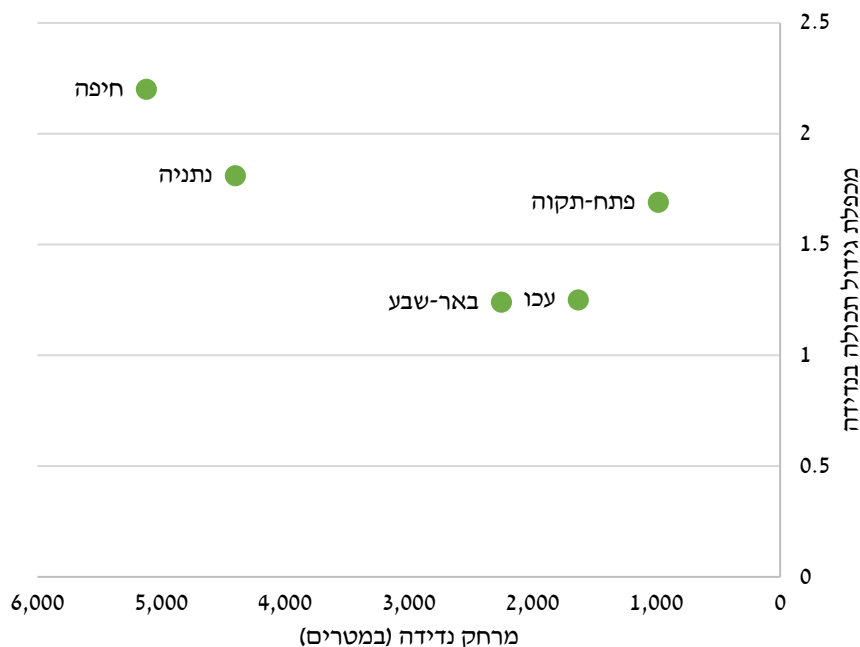
איור 2: מיקום האצטדיון ביחס למרכזי העיר

ברוב היישובים התגלתה הלימה בין מרחק האצטדיון ממרכזי העיר לבין מדד הקומפקטיות של היישוב: ככל שהמרחק גדול, אשכול הקומפקטיות גבוה. לפי הגדרה זו יישוב נחשב קומפקטי יותר ככל שצורת המרקם העירוני שלו מעגלית, יש בו פחות שטחים מדלגים, המרוחקים פחות מהמרקם המרכזי, ויותר רצף פנימי של שטחים בנויים. איור 3 מוכיח כי מלבד כפר מנדא ושדרות, הנמצאים באשכול קומפקטיות נמוך יחסית (3 מתוך 10), ובהתאמה לכך גם מרחק האצטדיון ממרכזי היישובים הללו נמדד בערכים קטנים, יתר הערים אינן מלוכדות ומכונסות ולכן מיקום האצטדיון בריחוק גדול ממרכזי העיר תואם לרוב את התבנית המרחבית המפורברת של היישוב.



איור 3: מרחק אצטדיון-מרכזי העיר ביחס לאשכול הקומפקטיות

לעניין זה יש מקום להוסיף התייחסות למרחק ההעתקה של האצטדיונים הנודדים במרחב העירוני ביחס לתכולתם החדשה. גם כאן זוהתה מגמה שלפיה ככל שמכפלת הגידול במספר מקומות הישיבה גבוהה, כך מרחק הנדידה של האצטדיון גדול (ראו איור 4). מגמה זו בולטת בעיקר באשר לאצטדיונים בחיפה ובנתניה. יוצא דופן מבחינה זו הוא האצטדיון בפתח-תקוה, שנדד פחות מהמצופה (985 מטר) ביחס למכפלת הגידול בתכולתו (פי 1.69, מ-6,800 ל-11,500 מקומות). המשמעות התכנונית ברורה: הגדלת האצטדיון בתמורה להרחקתו ככל שניתן מריכוזי אוכלוסין.



איור 4: מרחק נדידת אצטדיונים ביחס למכפלת גידול בתכולה

בעוד שברוב הערים נמצא כי הלך הרוח התכנוני הוא להדיר את אצטדיוני הכדורגל לאזור ספר עירוני, בתל-אביב-יפו המצב שונה בתכלית. האצטדיון היפואי הוקם ב-1962 והוא הוותיק בליגת העל. בין השנים 2016 ל-2019 הוא עבר בנייה והרחבה, ותכולתו הוכפלה מ-14,413 ל-29,150 מקומות, אך חרף לחצים שהופעלו על הרשות המקומית הוחלט שלא להעתיקו ליעד חלופי. מיקומו בלב מרחב אורבני בדרום-מערב תל-אביב ובאזור צפון יפו, וסביבו עוטפות אותו מכל כיוון אפשרי שכונות גבעת הרצל, פלורנטיין, נווה צדק, יפו העתיקה, ע'מי, צהלון, דקר, נווה עופר ופארק החרושת. תושבי האזור משייכים אותו לשכונת גבעת הרצל, ואנשי התכנון רואים בו חלק ממרחב מבואות יפו הכולל מגורים, תעשייה קלה, בתי מלאכה, מסחר ושירותים. בלומפילד הוקם מלכתחילה במיקום עירוני מרכזי סמוך ליפו העתיקה, אך איחוד הרשויות ב-1949 בין תל-אביב ליפו הביא למעשה למרכזו גם ביחס לגבול המוניציפלי החדש, ובמשך הזמן שיחקו בו כל קבוצות העיר (מכבי, הפועל, בית"ר, בני יהודה, שמשון).

מגמה תכנונית

אינדיקציות נוספות למגמת הפרבור של האצטדיונים ניתן לאתר בתוכניות בניין עיר (תב"ע). באצטדיונים החדשים של כפר מנדא, מודיעין-מכבים-רעות ושדרות כלל הליך התכנון שלב מקדמי לשינוי ייעוד קרקע, שיכול לרמז על כוונת מכוון להרחקת האצטדיון לשולי העיר, לאזור שלא יועד לכך מלכתחילה. בכפר מנדא לטובת אזור ספורט, במודיעין-מכבים-רעות למבני ציבור ובשדרות ייעוד של מוסדות

ציבור לתרבות ופנאי (משרד הפנים, 2001; 2013; 2016). הליך תכנוני דומה נדרש גם באצטדיונים הנוודים של נתניה לטובת שטח חקלאי, ופתח-תקוה לשימוש של נוף כפרי פתוח.

יתר על כן, באצטדיונים הנוודים של עכו, חיפה, נתניה, פתח-תקוה ובאר-שבע נמצא כי למתכננים היה קו מנחה להרחקת האצטדיון הקיים מאזור מגורים והקמת אצטדיון חלופי ביעד חדש שבו יותר מקומות חניה המשרתים רכב פרטי ופחות מרכיבי עירוניות התורמים לחיות עירונית.

למשל, בתב"ע של האצטדיון בעכו נכתב: "האצטדיון מושך אליו בו זמנית אלפי צופים ויש לאפשר לכולם חניה במרחק סביר מהכניסה. האצטדיון הוא שכן רע מכיוון שהוא יוצר רעש ותנועה אינטנסיבית בפרקי זמן קצרים" (משרד הפנים, 2008). בחיפה הגדירה ועדת התכנון המקומית את הצורך באצטדיון חדש במקום האצטדיון בשכונת קריית-אליעזר: "מתן מענה לצורכי ספורט עירוניים הדורשים שטחי קרקע נרחבים". ראש העירייה לשעבר יונה יהב טען בדיון מקדמי: "מסביב לקריית-אליעזר אין חניות בכלל. זה הסיפור. אני הולך למשחקי כדורגל ואני רואה את זה. יש לי בעיה למצוא חניה באזור של קריית-אליעזר". ירון חנן, יו"ר עמותת איכות שכונות חיפה: "אנחנו בעד להוציא סוף-סוף את האצטדיון מקריית-אליעזר שגורם שם המון נזק, וליבנו עם התושבים של קריית-אליעזר שכמהים שזה כבר יקרה". דורון מגיד, מנכ"ל התאגיד העירוני יפה נוף, הדגיש את יתרונות מיקום האצטדיון החדש: "אלו המבואות הדרומיים של חיפה, אזור שיושב על עורקי התחבורה הכי טובים וחשובים של חיפה (ציר החוף וציר רכס הכרמל), נמצא ליד מתקן תחבורתי (תחנת רכבת, מרכז אוטובוסים וציר המטרונית) ובסמיכות להרבה מאוד חניה ציבורית" (הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה חיפה, 2006; 2008א; 2008ב).

בתב"ע של אצטדיון נתניה נכתב: "שטחי החניה הגדולים של האצטדיון ישמשו גיבוי ויתמכו בשימושים המסחריים. מגרשי החניה של אזור המסחר והמשרדים ישמשו גיבוי ויתמכו באצטדיון בזמני שיא" (משרד הפנים, 2003). ובתב"ע של האצטדיון בפתח-תקוה הובהר: "מיקום זה יאפשר פינוי של האצטדיון הנוכחי הממוקם בסמיכות למגורים ובציר הכניסה הירוק לעיר, ויצמצם את המטרדים הסביבתיים במקום. התוכנית מציעה שטחים נרחבים לחניה בלבד, במפלס הקרקע" (הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה, 2004). גם בבאר-שבע ניתן דגש מיוחד על חניה לרכב פרטי סביב האצטדיון: "מגרשי החניה הפתוחים ישמשו את כל המתקנים באתר, את תושבי האזור ואירועים ציבוריים כגון שווקים פתוחים וכנסים. מגרשי החניה הותאמו לאפשרות הפעלתם כספורטק לרווחת תושבי המטרופולין. מגרשי הספורט הפתוחים שאינם מאכלסים קהל רב מוקמו באזור המערבי של המגרש על מנת להפחית למינימום את ההפרעה למגורים" (משרד הפנים, 2007).

לעומת זאת באצטדיון בלומפילד, שהורחב באתר עצמו (in-situ), יושמו שתי תוכניות שעיקרן ציפוף המרחב הבנוי וניצול מיטבי של הקרקע: תא/מק/3994 משנת 2012 לשיפור תשתיות, ותא/מק/4560 שאושרה ב-2016 לשינוי ייעודי קרקע. בעוד שתכולת האצטדיון גדלה פי 2.02 בין שתי התוכניות, השטח הכולל של מרחב התכנון גדל פי 1.26 בלבד (מ-62.5 דונם ל-79.2 דונם). משמעות אי-התאמה זו: תשתיות האצטדיון התכנסו לשטח קטן יותר. בזמן זה צמח האצטדיון לגובה, הוקטן מגרש החניה הצמוד לגן כרונינגן ממזרח, הוגדל השטח של מבנים ומוסדות ציבור, הוספו

מבני שירות ושימושים שאינם לצורכי ציבור, ואושרה חריגה בבליטה מחוץ לקו בניין שמעל הדרך. בנוסף בוצעו איחוד וחלוקה מחדש של ייעודי קרקע לצורך הגדלת המרחב הציבורי הפתוח בקרבת האצטדיון, הוצבו מתקנים לטובת הציבור (ריהוט רחוב, עמודי תאורה, מצללות וחניות אופניים), ונוצרו מרחבי הליכה מרוצפים סביב האצטדיון (בסמוך לשערים 3-4 מצפון, ובאזור שערים 10-11 מדרום). כמו כן עולה מהתוכניות כוונת מתכנן ליצור אייקון עירוני בולט שיעמוד בשורה אחת עם גל האצטדיונים החדש המתאפיין בעיצוב ארכיטקטוני מרשים.

שינויים בקנה מידה גדול יותר עולים מתמלילי ועדות התכנון של עיריית תל-אביב-יפו שהביאו לאישור תוכנית המתאר המקומית תא/5000 בשנת 2016. עיון בפרוטוקולים מגלה על מספר היגדים המעידים על התפיסה התכנונית לשיפור העירוניות באזור. התוכנית מאמצת את הקווים המנחים לפיתוח פיזי שנקבעו בחזון העיר תל-אביב-יפו ובהם ציפוף, ניצול קרקע והגדלת היקפי בנייה, העדפת תחבורה רב-אמצעית מקיימת, הגדלת עירוב שימושי קרקע, פיתוח מרחב ציבורי רציף ואיכותי לצד מבנים ושירותי ציבור, קביעת הנחיות עיצוב עירוני לבנייה לגובה ולשימור מרקמים, חיזוק דרום העיר, יצירת מגוון פתרונות דיור והגדרת הנחיות סביבתיות לבנייה ולפיתוח בעיר.

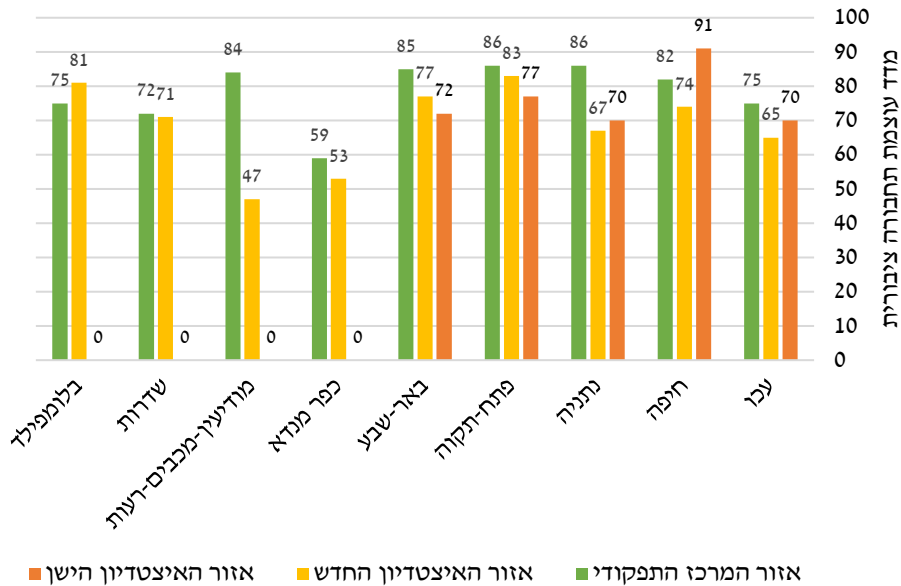
מדיניות עירוב השימושים סביב בלומפילד משתקפת בתשריט ייעודי הקרקע: האצטדיון מוגדר כאזור מוסדות ציבור עירוניים (לספורט) ובצמוד לו שטח פתוח עירוני. מצפון, ממזרח ומדרום מתוכנן אזור לתעסוקה ולמגורים, וממערב אזור מגורים. במעגל הרחוק יותר יהיו אזור תעסוקה עירוני חדש ועוד אזור מגורים. עוד בתכנון: ציר עירוני ירוק, מוסד ציבורי חדש, שתי כיכרות ושני מוקדי תעסוקה. איור 5 מבהיר כי בעיריית תל-אביב-יפו לא רואים באצטדיון משום איום אלא דווקא הזדמנות לחיזוק מרכיבי העירוניות באמצעות פרויקט דגל (מבנה ציבור בונה עיר). כך למעשה מיושמת מדיניות התחדשות עירונית מובלת-אצטדיון באזור שממילא נתון לתהליכי שיקום עירוני.



איור 5: הדמיה של מרחב תכנון מבואות יפו על-פי תוכנית תא/5000

נגישות לתחבורה

מהסקר התיאורי עולה כי בכל האזורים סביב האצטדיונים החדשים והנודדים יש ירידה בעוצמת התחבורה הציבורית לעומת אזור המרכז התפקודי של העיר (ראו איור 6). בעכו, בחיפה ובנתניה הירידה במדד עוצמת התחבורה הציבורית ניכרת גם בהשוואה למרחב האצטדיון הישן שלפני המעבר למתקן החדש. לעומת זאת בפתח-תקוה ובבאר-שבע חל שיפור של 5-6 נקודות במדד בגלל קרבת האצטדיון החדש למסוף תחבורה ציבורית בקצה העיר, שבו תחנות מוצא ותחנות קצה.



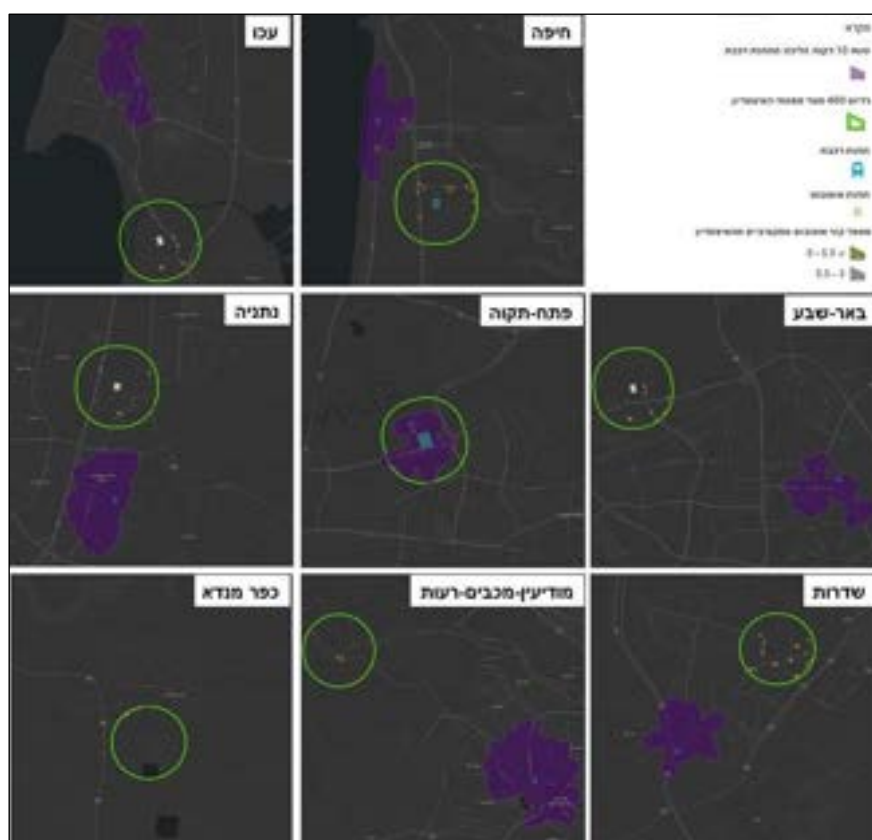
איור 6: מדד עוצמת תחבורה ציבורית לפי אזור

אלא שעיסוק בתחבורה ציבורית מעלה תמונה די מורכבת שאינה בהכרח משקפת את הסיפור כולו. מתברר כי קיימת אי-התאמה בין מספר תחנות האוטובוס הנמצאות במרחק הליכה של 400 מטר מהאצטדיון (שהוא המרחק לתחנה סמוכה הנתפס כסביר אצל הולכי רגל) לבין מספר קווי האוטובוס העירוניים והבינעירוניים המשרתים אותן בימי חול (בנתניה למשל אותרו 3 תחנות בלבד ו-23 קווי אוטובוס פעילים, לעומת באר-שבע שסביבה 8 תחנות ו-12 קווים פעילים). לאור זאת נכון להתמקד דווקא בקווי האוטובוס האפקטיביים לחזרה לאחר משחק כדורגל הנערך בשעות הערב, ושסיומו לא יאוחר מהשעה 22:30.

מבחינה זו עולה כי בכל האצטדיונים הנודדים יש פער גדול בין מספר הקווים הפעילים לקווים האפקטיביים. בנתניה נמצא ההבדל הגדול ביותר, של 83 אחוז (רק 4 קווים אפקטיביים לעומת 23 קווים פעילים). גם בעכו יש ירידה חדה של 73 אחוז במספר הקווים האפקטיביים (3 בלבד לעומת 11). מול זאת בחיפה קיים הפער הקטן ביותר (50 אחוז), 8 קווים אפקטיביים, כולם בינעירוניים ועל שדרות ההגנה שממערב

לאצטדיון (כביש החוף הישן). יצוין כי עיריית חיפה הקימה מערך בקרה ושליטה בשם "סמיסביב", הנותן דגש על תחבורה ציבורית לפני ואחרי משחקים. בבאר-שבע יש אומנם 5 קווים אפקטיביים בתום משחק, כולם עירוניים ואינם עונים על הביקוש, והעירייה נאלצת להפעיל מערך היסעיות (שאטלים) חינוכי לפני ואחרי משחקים מארבע שכונות: רמות, נווה זאב, ב' וט'. לעומת זאת במשפחת האצטדיונים החדשים לא ניכר פער בין קווים פעילים לקווים אפקטיביים מאחר שהם משרתים לרוב קבוצות מליגות נמוכות המשחקות בימי חול בשעות הצוהריים.

לגבי שימוש ברכבת נמצא כי רק האצטדיון בפתח-תקוה נמצא בטווח של 800 מטר ו-10 דקות הליכה מתחנת רכבת (קריית-אריה), מרחק וזמן הנתפסים ככדאיים להולכי רגל (ראו איור 7). בהקשר זה יש לציין כי אוהדי כדורגל מוכנים להגיע לאצטדיון בסופי שבוע בהליכה האורכת עד 30 דקות (ופחות מכך בימי חול הלחוצים), ורק מעבר לזמן זה יעדיפו תחבורה ממונעת (Florez et al., 2014). לאור ממצאים אלו ברור כי ההחלטה של אוהד הכדורגל בישראל על נסיעה בתחבורה ציבורית למשחק אינה פשוטה, והוודאות שלו טרם יציאה מהבית באשר ליעילותה נמוכה, ולפיכך רכב פרטי הוא לעיתים הדרך היחידה להגיע למשחק כדורגל בארץ.



איור 7: מיקום ופיזור תחנות אוטובוס במרחק הליכה

באצטדיון בלומפילד לעומת זאת פועלים הדברים אחרת כיום ובעתיד. אומנם תחנת הרכבת הסמוכה (וולפסון) רחוקה 26 דקות הליכה מהאצטדיון, אך מדד התחבורה הציבורית¹ בסביבת האצטדיון גבוה לעומת אזור המרכז התפקודי (81 לעומת 75 בכיכר השעון ביופ). מלבד הדרכים המסורתיות להגעה למשחק כדורגל (בעיקר רכב פרטי אך גם אוטובוס ורכבת) יש סביב בלומפילד, או נמצאים בהליכי תכנון וביצוע לשנים הקרובות, מגוון אמצעי תחבורה חלופיים שכאמור הוגדרו במטרות תוכנית המתאר העירונית, וביניהם:

- תחבורה זעירה (micromobility) - למשל רכיבה על אופניים או נסיעה על קורקינט באופן פרטי או שיתופי (חברות תל-אופן, Lime, Bird, LEO) באמצעות רשת שבילים ייעודיים מופרדים.
 - שירותי הסעות - למשל היסעיות (שאטלים, חברת שאטלס) מיעדים שונים ברחבי גוש דן, וקו 707 של מערך "נעים בסופ"ש", העובר בציר רחוב שלבים ממזרח לאצטדיון וברחוב בן-צבי מדרום.
 - מערכות תחבורה עתירות נוסעים (מתע"ן) - חלקן כבר בשלב הקמה מתקדם, למשל הקו האדום של הרכבת הקלה (טראם) ותחנותיו ברחובות סלמה מצפון לאצטדיון ובן-צבי מדרום, וקו התכלת M2 של הרכבת התחתית (מטרו) ותחנותיו ברחובות שלבים מצפון ונס לגויים מדרום.
- ממצאים אלו מעידים על נגישות גבוהה של תחבורה רב-אמצעית חלופית לרכב פרטי סביב בלומפילד, מה גם שיש לקחת בחשבון שהמצב עוד צפוי להשתפר בעתיד עם השקת הרכבת הקלה והמטרו (ראו איור 8).



איור 8: אפשרויות ההגעה לבלומפילד (מלבד רכב פרטי)

¹ כאמור, לפי מנתח התחבורה לישראל - מדד מנורמל בערכים של 0-100 לבדיקת רמת השירות של מערכת התחבורה (שלף, 2018).

מעבר לכך ראוי להוסיף כי מעיריית תל-אביב-יפו יוצא מסר מפורש ולפיו היא עושה מאמץ לשמור בציבוריות הישראלית על מעמדה כעיר חדשנית ומובילה, וראשיה רואים בבלומפילד מקום שאמור לעודד את הקהל לוותר על הרכב הפרטי ולהגיע בתחבורה ציבורית (עמיקם, 2019). מסביב לבלומפילד מתבצעות חסימות כבישים קבועות לכלי רכב בטווח זמן של כחמש שעות לפני משחק ועד כשעה מסיומו, כך שהשימוש ברכב פרטי הופך למתיש ומורכב, ולא בהכרח כדאי. במקביל לפתיחת האצטדיון המחודש באוגוסט 2019 יצאה עיריית תל-אביב-יפו בקמפיין תקשורתי "חוזרים הביתה", שאחד ממסריו המרכזיים הוא: "לבלומפילד מגיעים בלי הרכב הפרטי". בפנייה לקהל האוהדים נכתב: "כידוע, האצטדיון ממוקם באזור עירוני צפוף ובסמוך לאתר עבודות של הרכבת הקלה בשדרות ירושלים. בשל כך הרחובות הצמודים ייסגרו לתנועה של כלי רכב פרטיים בשעות קבועות בימי המשחקים, ויתאפשר מעבר כלי רכב לתושבי האזור בלבד. בעקבות האתגר התחבורתי והתנועתי, נשען האצטדיון על פתרונות הגעה שונים" (עיריית תל-אביב-יפו, 2019).

יחסי עיר-אצטדיון

נדבך נוסף למדיניות הפרבור הוא ניתוק רוב האצטדיונים מהמרחב העירוני והקמתם בסביבות נעדרות מגורים כמעט לחלוטין. בעכו הורחק האצטדיון לפארק תעשייה דרום, בחיפה למרכז תעשיות מדע, בנתניה לאזור תעשייה ספיר, בפתח-תקוה לאזור תעשייה קריית-אריה, בבאר-שבע לקריית ספורט הנמצאת בשלבי הקמה, במודיעין-מכבים-רעות לפארק טכנולוגי ובכפר מנדא למרחב של שדות חקלאיים. שלושה מהאצטדיונים שנדדו למתחמי תעשייה נמצאים גם בסמוך לאזורי מסחר - עכו ליד עין המפרץ סנטר, חיפה ליד קניון עזריאלי ומרכז קסטרא, ונתניה בקרבת סינמה סיטי.

ממצא נוסף הוא מספר קטן יחסית של שכונות מגורים סביב אצטדיוני הכדורגל (5.4 בממוצע, ראו לוח ב). באצטדיונים הנודדים ניתן לזהות ירידה משמעותית מ-14 בממוצע ל-6.2 בלבד, ובהתאם לכך ירידה גם בצפיפות העירונית הממוצעת בשכונות המגורים שבטווח 1,000 מטר לפני ואחרי הנדידה (10,879 נפש/קמ"ר לעומת 5,382). המשמעות ברורה: נדידה לאזור שוליים של העיר.

לוח ב: מספר שכונות וצפיפות עירונית בסביבות אצטדיונים

יישוב	לפני נדידה		אחרי נדידה	
	מספר שכונות	צפיפות ממוצעת (נפש/קמ"ר)	מספר שכונות	צפיפות ממוצעת (נפש/קמ"ר)
עכו	10	8,214	3	342
חיפה	12	8,124	6	1,773
נתניה	19	15,130	8	5,476
פתח-תקוה	13	12,144	5	10,555
באר-שבע	16	10,785	9	8,764
ממוצע	14	10,879	6.2	5,382
כפר מנדא	-	-	4	2,078

0	1	-	-	מודיעין-מכבים-רעות
3,838	7	-	-	שדרות
4,103	5.4	10,879	14	ממוצע

ראוי לציין כי בחיפה חל שינוי בצפיפות העירונית מאז פרסום נתוני מפקד האוכלוסין של שנת 2008 עם הקמת שכונת נאות פרס ממזרח לאצטדיון סמי עופר, וניתן יהיה לשקלל זאת רק לאחר מפקד האוכלוסין הבא. כמו כן יש לציין כי בחיפה (טירת כרמל) ובנתניה (כפר נטר) הוקמו האצטדיונים החדשים בסמיכות לרשות מוניציפלית שכנה. בעכו הורחק האצטדיון החדש לדרום העיר, וממזרח לו, מחוץ לגבול השטח המוניציפלי, נמצא הכפר הערבי הבלתי מוכר ברבור, שהוא מעין מובלעת כפרית שגרים בה כיום למעלה מ-100 תושבים המקבלים שירותים מעיריית עכו (שלט, 2009). במודיעין-מכבים-רעות הוקם האצטדיון באזור תעשייה שאין בו תושבים כלל.

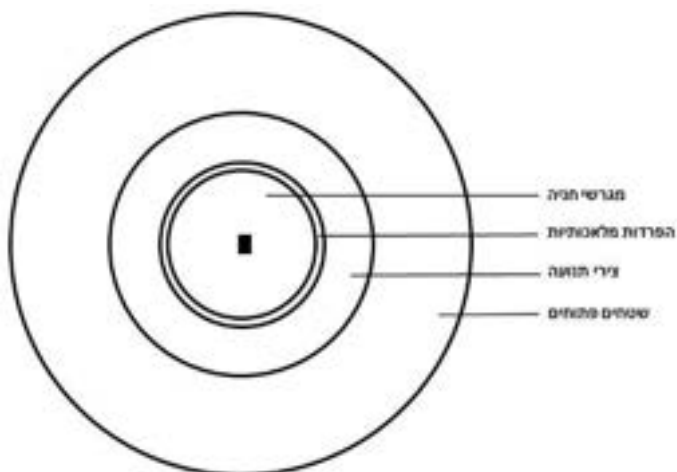
בשתי ערים חלה ירידה קטנה יחסית בצפיפות העירונית לאחר נדידת האצטדיון. בפתח-תקוה נרשמה ירידה מ-12,144 נפש לקמ"ר ל-10,555, נתון שדי תואם את מרחק הנדידה הקטן שעבר האצטדיון. גם בבאר-שבע חלה ירידה קלה מ-10,785 נפש לקמ"ר ל-8,764, וההסבר לכך קשור למיקום החדש של האצטדיון כחלק ממתחם ייעודי של קריית ספורט, שאמור לשרת את תושבי הסביבה. זאת בניגוד למיקום בסמוך לאזורי תעשייה המרוחקים בדרך-כלל ממרכזי אוכלוסין. לצד זאת יש להוסיף כי גם שש שנים לאחר הקמתו עדיין לא נפתח במתחם קריית הספורט בבאר-שבע אף בית עסק מתחום המזון/משקאות או חנות שירות/מרצינדיז, עדות לאי-הצלחה של מדיניות האיזור (zoning) ולחוסר כדאיות כלכלית-מסחרית.

מאיר 9 ניתן ללמוד על פיזור השכונות סביב האצטדיונים, שברובם נראה דליל, חסר לכידות ומשמש הוכחה למיקום בפריפריה עירונית די מרוקנת (כדאי לשים לב במיוחד לשינוי באצטדיונים הנודדים). לפיכך קשה לומר כי יש ביכולתם של האצטדיונים לגייס קהלים חדשים והולכי רגל משכונות סמוכות, ואם מישהו מצפה לראות בהם תרומה לעירוניות תוססת, אין זה המצב.



איור 9: צפיפות עירונית בשכונות סביב אצטדיונים

למיעוט ולדלילות אזורי המגורים יש להוסיף גם את הניתוק הפיזי של האצטדיונים מהמרחב העירוני. בישראל רוב אצטדיוני הכדורגל נעטפים בסביבות עזובות ומוזנחות, חלקן אף שוממות ומשעממות, המונעות יצירת רצף מגובש ומלוכד בין האצטדיון לעיר. כלל החסמים מוצגים להלן באיור 10 על-פי מיקומם וגודלם היחסי.



איור 10: סוגי חסמים סביב האצטדיונים הנודדים

החסם הראשון הוא בראש ובראשונה מגרשי החניה העוטפים את האצטדיונים כמעט מכל כיוון. ברוב הערים נסללו מגרשי חניה מוסדרים, צמודי דופן, כך שניתן להחנות את הרכב הפרטי ולפסוע קלות לאחד משערי הכניסה לאצטדיון (בעכו למשל הוקצה לראש העירייה מקום חניה מסומן בכניסה הראשית). בשלושה מהאצטדיונים מגרשי החניה אינם פתוחים בחופשיות אלא סגורים במחסום - בחיפה (חניון בתשלום), בפתח-תקוה (שטח המשמש ללימודי נהיגה) ובבאר-שבע (מעבר רכב תפעולי - דרך פרטית). כמו כן קיימים גם מגרשי חניה לא מוסדרים (פיראטיים) - מצפון לנחל כובשים בבאר-שבע או מצפון לבסיס תובלה בחיפה. משטחי אספלט גדולים אלו מעצימים עוד יותר את תחושת בידוד האצטדיון כאלמנט יחיד במרחב (stand alone), מהווים ניגוד לצורך בציפוף ובניצול יעיל של השטח, ומעודדים העדפת רכב פרטי על חשבון תחבורה ציבורית.

חסם שני התורם לחוסר הלכידות סביב האצטדיון הוא הפרדות פיזיות-מלאכותיות, כמותן יש ברוב האצטדיונים ובאמצעים מגוונים (ראו לוח ג). הפרדות אלו תורמות אומנם לעיצוב הרחוב, אך אינן תמיד נחוצות וחיוניות. כך יוצא ששכונות המגורים המעטות ממילא נמצאות בקרבת מקום, מפנות עורף לאצטדיונים על-ידי אלמנטים מפרידים ולא מחברים כגון חומות בטון, גדרות הפרדה מתיל או מתכת, תעלות ניקוז, תלוליות עפר ורצועות צומח. הדבר בולט במיוחד באצטדיונים בחיפה, בנתניה ובמודיעין-מכבים-רעות, שמופרדים בחסמים לא טבעיים מכל כיוון. אצטדיון סמי עופר מופרד כך שאינו במפלס הרחוב, אלא מוגבה מסביבתו והגעה אליו מצריכה טיפוס של כ-50 מדרגות.

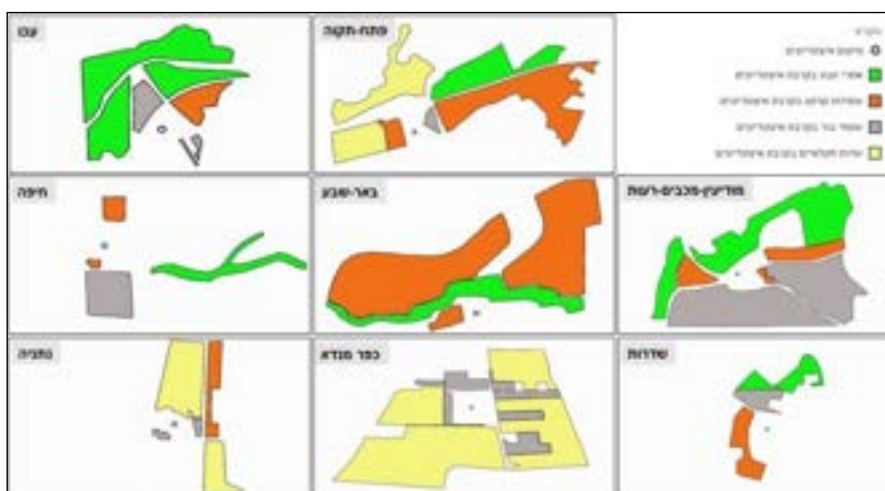
לוח ג: סוגי הפרדות מלאכותיות בקרבת אצטדיונים נודדים

יישוב	צפון	מזרח	דרום	מערב
עכו		קיר הפרדה	תלולית עפר	גדר הפרדה
חיפה	תלולית עפר	גדר הפרדה	מחסום הפרדה	רצועת שיחים
נתניה	גדר הפרדה	מעקה הפרדה	גדר הפרדה	חורשת נוי
פתח-תקוה	תעלת ניקוז	גדר הפרדה	חומת הפרדה	
באר-שבע	חורשת נוי	גדר הפרדה	חומת בטון	
כפר מנדא				תעלת ניקוז
מודיעין-מכבים-רעות	מעקה הפרדה	גדר הפרדה	תלולית עפר	רצועת עצים
שדרות		גדר הפרדה	מעקה הפרדה	גדר הפרדה

חסם שלישי לחיבור האצטדיון למרחב העירוני הוא צירי תנועה, שלכאורה תורמים לנגישות אך בפועל יוצרים חיץ ברור. ברוב האצטדיונים נמצאו נתיבי תחבורה מסדר בינוני-גבוה של רחובות עירוניים וכבישים בינעירוניים, ולא נמצא רחוב עירוני מקומי הליכתי. יוצאי דופן הם האצטדיונים בשדרות ובכפר מנדא, שסביבם יש אומנם כבישים צרים אך רק בדופן אחת של האצטדיון יש מדרכה להולכי רגל. צירי תנועה מסדר בינוני-גבוה לא רק שהם רחבים ובעלי מספר נתיבים בכל כיוון, אלא שהם כוללים גם הפרדה על-ידי איי תנועה וגדרות, וההליכה לאורכם,

במקרה שקיימת מדרכה לצד הכביש, מאיימת ומסוכנת בגלל מהירות וגודש התנועה. נוסף על כך נצפו בעכו, בנתניה ובפתח-תקוה הפרדות באמצעות מסילת רכבת כפולה או מרובה, שמטעמי בטיחות תחומות בתעלות ובגדרות תיל דוקרני למניעת מעבר הולכי רגל. בערים אלו הוקמו מעל מסילות הרכבת גשרי ענק לחיבור האצטדיון לכבישים עירוניים ובינעירוניים בעלי מספר נתיבים, אם כי תוך זמן קצר נפרצו סביבם באופן ספונטני שבילי גישה ארעיים. בנתניה למשל קיימת ממזרח לאצטדיון דרך עפר פיראטית לכיוון צפון במקביל לשדות חקלאיים ולמסילת הרכבת, ובבאר-שבע נעשה שימוש ספונטני בשבילי מטיילים מצפון לאצטדיון, אך הרשות המקומית דאגה להדקם באדמת כורכר ובהמשך אף לסלול את חלקם.

החסם האחרון שאותר הוא שטחים פתוחים בהיקף עצום סביב האצטדיונים, מארבעה סוגים: אתרי טבע, עתודות קרקע, שטחי בור ושדות חקלאיים (ראו איור 11).



איור 11: שטחים פתוחים סביב האצטדיונים

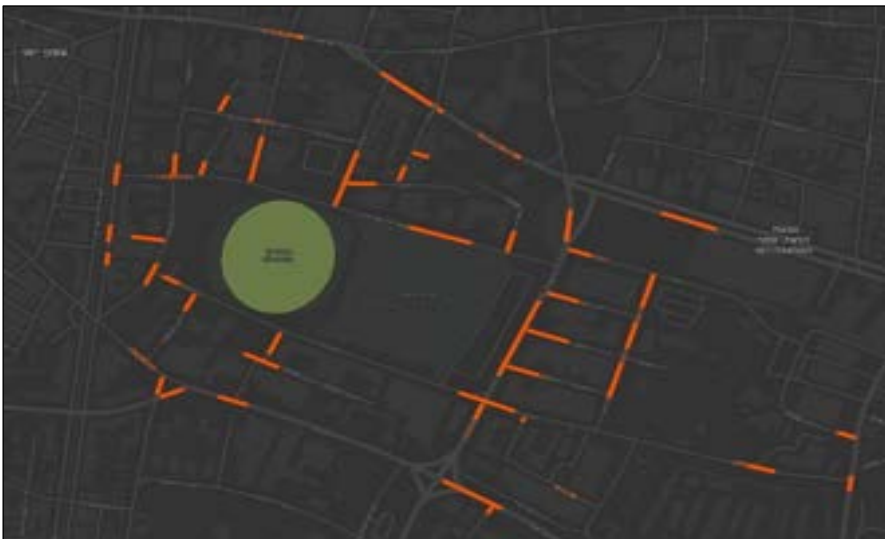
האצטדיון בעכו, למשל, צמוד לנחל נעמן, לשפך נחל נעמן ולשמורת טבע של אזור ביצות מצפון. בנתניה יש שדות חקלאיים מצפון ושטח בור מדרום שבו אתר עתיקות (בירכת חנוך), ובפתח-תקוה מוגבל האצטדיון בשטחים פתוחים ממזרח וממערב. בבאר-שבע נמצאת ממערב לאצטדיון עתודת קרקע של קריית הספורט, ומכיוון צפון נחל כובשים וגבעות שוממות שעליהן מתוכננת להיבנות שכונת מגורים (הרקפות). גם בחיפה גובל אצטדיון סמי עופר באזור טבע (נחל אחוזה), שכמעט ואינו נראה להולכי הרגל בסמוך. האצטדיון בכפר מנדא מוקף בשדות חקלאיים ובשטחי בור, במודיעין-מכבים-רעות הוא נושק לחורש טבעי ובשדרות הוא צמוד לאתר עתיקות שחלק משרידיו נראים בשטח. שטחים פתוחים אלו, חלקם ממש נראים כשטחי הפקר (ראו דוגמאות באיור 12), יוצרים חללים מאולצים ולא נעימים, מעצימים את התחושה של מקום שנזרק לקצה העיר, ומדירים הולכי רגל שיכולים להזין את האצטדיון גם לא בימי משחק. סביר כי ממצאים אלו אינם יד המקרה, אלא משקפים מהלך תכנוני שמטרתו לבודד ככל האפשר את האצטדיון במרחב. עם

זאת ראוי לציין כי בחלק מהערים טרם הסתיים הבינוי, ובשנים הקרובות ייתכן כי ינוצלו כמה מעתודות הקרקע לטובת מילוי חללים וציפוף עירוני בקרבת האצטדיון.



איור 12: דוגמאות לשטחי הפקר בקרבת האצטדיונים

בבלומפילד בולטים יחסי עיר-אצטדיון. עוטפות אותו עשר שכונות מארבעה כיוונים, ובסביבתו מתקיימים תנאים לעירוניות מוצלחת המאפשרים מחד גיסא לראותו כמעט מכל פינת רחוב, ומאידך גיסא להשקיף החוצה מיציעיו על נוף בנוי. מתצפיות שטח עולה שבלומפילד, או חלק ממנו, ניבט לעוברים ושבים, ברכב וברגל, מלפחות 30 רחובות סמוכים ומ-45 נקודות מבט שונות במרחב שבין רחובות סלמה וקיבוץ גלויות בצפון, הרצל במזרח, בן-צבי בדרום ושדרות ירושלים במערב (ראו איור 13).



איור 13: מיקום נקודות מבט אל בלומפילד מהרחובות סביבו

תנאים אלו תורמים למיצוב האצטדיון כנקודת ציון בתוך גריד עירוני צפוף, וכאייקון עירוני בולט כחלק ממרחב ציבורי שלם רציף ואיכותי בדרום-מערב העיר. נכון שגם האצטדיונים הנודדים בישראל נראים מרחובות סמוכים, אך יש להביא בחשבון כי קיים הבדל מהותי בין מבנה מבודד ומרוחק שנראה למרוחק, לבין אלמנט הממוקם בתוך מרחב בנוי וצפוף ובכל זאת בולט לעומת סביבתו. דוגמאות לנקודות תצפית מכיוונים שונים על בלומפילד ניתן לראות באיור 14.



איור 14: נקודות תצפית על בלומפילד מרחובות סמוכים

מיצוב האצטדיון במרחב בא לידי ביטוי גם באפשרות לראות נוף עירוני מן היציעים. התברר כי מראה העיר נצפה כבר בכניסה לאצטדיון (שברוב היציעים נמצאת ממש במפלס הרחוב). משורה 24 ואילך בכל יציעי בלומפילד נגלה נוף בנוי באופן בולט וברור, ואפילו במפלס התחתון, הנמוך מהכניסה לאצטדיון, מבצבצים מבני העיר בחלק מהשורות ומהמושבים (ראו איור 15).



איור 15: דוגמאות לנוף עירוני הנשקף מתוך יציעי בלומפילד

עוד נמצא כי המבנה הקערורי של בלומפילד גורם לכך שמראה העיר נצפה היטב מהמפלס העליון של היציעים המרכזיים (המערבי והמזרחי), הגבוהים לעומת היציעים האחוריים (הצפוני והדרומי), ולכן זווית הראייה מהם רחבה יותר. בסך הכול ניתן לומר כי בסמוך לבלומפילד יש שמונה מבנים גבוהים בלבד, עדות לבינוי המרקמי הנמוך בסביבה (על כך מצביעה גם תוכנית תא/5000), שבוודאי תורם לרוח הקלה הנושבת מכיוון הים ומורגשת ביציעים. ראוי להבהיר כי טרם הרחבת האצטדיון היה הנוף הבנוי, ואפילו הצומח, בולט עוד יותר ליושבים בתוכו, אך בעיצובו מחדש בשנת 2019 הוחלפה גדר הרשת הנמוכה בחומת אבן גבוהה המסתירה חלק מהמבנים.

יחסי עיר-אצטדיון בבלומפילד משתקפים גם דרך 13 מוקדי עניין שונים שזוהו בצמוד לו כחלק מהמתודולוגיה של יצירת מקום (placemaking), ובהשראת מודל "הכוח של 10" ליצירת מקומות נפלאים, שלפיו אתר שבו לפחות עשרה מוקדי עניין משפר את ערכו הציבורי, משפיע על הקהילה, מוסיף תוכן ועניין לרחובות ומעצים את החיים בעיר (Project for Public Spaces, 2009). איור 16 מסווג את מוקדי העניין סביב בלומפילד לפי שלושה טיפוסים - חברתיים, עיצוביים ותרבותיים. אומנם לבלומפילד יש מקום של כבוד בציבוריות הישראלית, אך העניין סביבו מגביר את האינטנסיביות שלו גם לא בזמן משחק, בעיקר בהיבטים חברתיים (למשל גן כרונינגן ומתקניו) ותרבותיים (מרכז המוזיקה, סדנאות הבמה). קרבתו של האצטדיון למוקדי תרבות מקבעת אותו בתודעה כמרחב שבאים לצרוך בו מוזיקה, תיאטרון ומחול, אבל גם כדורגל.

סיכום

עבור רבים מאוהדי הכדורגל בישראל שאינם מהדור הצעיר, אצטדיונים תוך-עירוניים הם כיום לא יותר מאשר זיכרון עבר עמום מתקופה של פשטות ושל תמימות. אומנם הגל החדש של אצטדיונים בארץ תרם לשיפור המצב הקיים מבחינת מגוון האפשרויות לבילוי ולפנאי בערים ולשיפור התשתיות לטובת הצופים (מקומות ישיבה, דרכי גישה) והפעילים בענף (חדרי הלבשה, כר הדשא, תקשורת), אך בכך אין די. התחושה הרווחת היא שדעת הקהל נוטה לקבל בהתלהבות יתר הקמת כל אצטדיון חדש ולהתבשם מהעיצוב האדריכלי שלו, אך עוסקת פחות במשמעותו הגיאוגרפית. שאלת מיקומו של אצטדיון הכדורגל במרחב העירוני כמעט ואינה עולה על סדר היום הציבורי-תקשורתי.

ממצאי מחקר זה הוכיחו כי תהליכים אנטי-עירוניים כגון דעיכת ערים, פרבור, זחילה עירונית ובידוד מרחבי השפיעו על מיקום רוב אצטדיוני הכדורגל שהוקמו בישראל בין השנים 2010-2019 בשולי הערים ומחוץ להן. מיקום זה גרם להם להיות מנותקים מהמרחב הבנוי ובגישות נמוכה לתחבורה ציבורית, אם היא בכלל קיימת. עוד נמצא כי לרוב האצטדיונים שנבנו בעשור האחרון אין תרומה משמעותית (ולעיתים אין תרומה כלל) ליצירת סביבה אורבנית איכותית, מלבד אצטדיון בלומפילד המחודש בתל-אביב-יפו, שהוא מודל של התחדשות עירונית מובלת-אצטדיון. "בלומפילד שם ביפו זו הכתובת", כמאמר שיר ידוע של אוהדי הפועל תל-אביב, הוא דוגמה כמעט יחידה מסוגה מהעשור האחרון, מאחר שמאפייניו התכנוניים והשארתי בחיק העיר יכולים לשמש מודל לערים אחרות בישראל.

המחקר המחיש כיצד תכנון הערים בישראל מעודד פרבור, כולל של פעילויות כלכליות ומבני ציבור דוגמת אצטדיונים חדשים, וכך למעשה מאיץ תהליכי דעיכה של מרכזי ערים. האצטדיונים מהדגם 'חדשים ונוודים' סובלים ברובם מבידוד מרחבי מבחינה פיזית ותחבורתית. הזחילה העירונית הכתיבה את הקמתם במיקום שבסמוך לו יש פחות שכונות מגורים, ולוקה בהיעדר תשתיות לתחבורה בת-קיימא. לפיכך הגעה אליהם מחייבת תלות כמעט מוחלטת ברכב פרטי. הוכח כי אצטדיונים אלו תוכננו פחות לאנשים ויותר למכוניות, מאחר שהם נשענים על קהלים המגיעים ממקומות מרוחקים יותר ונאלצים להיות תלויים בתחבורה ציבורית שאינה מהווה תמיד חלופה זמינה לרכב פרטי. בנוסף חסמים מסוגים שונים מונעים את חיבורם למרחב העירוני ומדירים מהם הולכי רגל או משתמשי תחבורה זעירה.

לעומת זאת בלומפילד, מוכיח כי השארתי במקומו של אצטדיון כדורגל תוך-עירוני ותיק ובעל מורשת יכולה דווקא לתרום להעשרת הרב-גונית הקהילתית ולייצר הזדמנויות כלכליות, חברתיות ותרבותיות לעיר ולתושביה. ראוי שבלומפילד יספק למתכנני ערים נקודת מבט נוספת ופרקטיקה ליצירת עירוניות תוססת. ולראיה, עיריית תל-אביב-יפו אינה רואה בו חצר אחורית (mimby) אלא זרז להתחדשות עירונית. האצטדיון היפואי נתפס כגשר לעיר, ולא מחסום, והוכח כי הוא מחבר את מגוון שימושי הקרקע באזור, מייצר יחסי עיר-אצטדיון מלוכדים וטובים, משמש אייקון עירוני ונקודת ציון ברשת הרחובות, ותורם לחיזוק הזהות השכונתית והכלכלה המקומית.

מחקר זה מציג תמונת מצב נכון לשנת 2021, אך יש בכוחו לספק בשנים הקרובות למתכנני ערים נקודת מבט נוספת ופרקטיקה לחיזוק מרכיבי עירוניות וליצירת ערים תוססות יותר. כמו כן המחקר יכול לסייע לרשויות מקומיות להאט תהליכים אנטי-עירוניים, וגם אורבניסטים ימצאו בכך עניין. הממצאים יכולים אף לתרום לענף הכדורגל בישראל על-ידי קירובו לקהילה ועל ידי קירוב קהלים חדשים שאינם תלויים ברכב פרטי, בזכות העצמת חוויית עירוניות האצטדיון. ולבסוף, יש לזכור כי בישראל עדיין ישנם לא מעט אצטדיונים בחיק ערים המתוכננים להיהרס בשנים הקרובות (אשקלון, אשדוד, לוד, רמלה, רמת-השרון, רמת-גן, רעננה, רחובות, סכנין ויישובים רבים במגזר הערבי), חלקם בעלי מורשת תרבותית מקומית חשובה. מסקנות המחקר יכולות להעלות אפוא על סדר היום את הצורך בגיבוש מדיניות תכנון מובלת-אצטדיון גם באשר לאצטדיונים אלה.

מקורות

- אמרני, ש' (2007). פיתוח ושיקום מרכזי ערים בישראל: חזון, מציאות ומעשה. בתוך ע' רזין (עורך), *החייאת מרכזי ערים ופיתוח מוקדי מסחר ברשויות המקומיות* (עמ' 51-62). מכון פלורסהיימר.
- בורט, מ' (2003). אצטדיוני העתיד: משאלות לב ומציאות אפשרית. בתוך א' לויטין (עורך), *אצטדיונים ומגרשי ספורט פתוחים* (עמ' 105-114). מכון וינגייט לחינוך גופני ולספורט ומפעל הפיס.
- בן-שחר, ת' (2007). מגמות במפת המסחר: גודל הביקושים ומאפייניהם, הדרכים להחייאת מרכזי ערים והצורך גם בפיתוח מסחרי פרברי. בתוך ע' רזין (עורך), *החייאת מרכזי ערים ופיתוח מוקדי מסחר ברשויות המקומיות* (עמ' 35-50). מכון פלורסהיימר.
- בס-ספקטור, ש' (2011). *כלי מדיניות לקידום תהליכי התחדשות עירונית*. הכנסת, מרכז המחקר והמידע.
- ג'ייקובס, ג' (2017). *מותן וחייהן של ערים אמריקאיות גדולות*. (תרגום: ר' נויגרטר). בבל.
- הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה חיפה. (2006). חפ/2119א: קריית ספורט, חיפה. פרוטוקול ישיבה מס' 2006020 מתאריך 5.12.2006 (עמ' 9).
- הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה חיפה. (2008). חפ/2119א: קריית ספורט, חיפה. פרוטוקול ישיבת ועדת משנה להתנגדויות מס' 2008006 מתאריך 18.3.2008 (עמ' 9-10).
- הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה חיפה. (2008). חפ/2119ב: קריית ספורט, חיפה. פרוטוקול ישיבת ועדת משנה להתנגדויות מס' 2008016 מתאריך 16.9.2008 (עמ' 73).
- הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה, מחוז מרכז. (2004). חפ/2119א: קריית ספורט, חיפה. פרוטוקול ישיבה מס' 2004011 מתאריך 5.5.2004 (עמ' 1).
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (2011). *שנתון סטטיסטי לישראל 2011*. המרכז למידע סטטיסטי.
- ילינק, א' (2009). *התרבות ככלי להתחדשות ערים*. דוח מטעם מכון ירושלים לחקר ישראל.

כסיף, א' (2007). "המרכז החדש" ו"תוכנית האם". בתוך ע' רזין (עורך), *החייאת מרכזי ערים ופיתוח מוקדי מסחר ברשויות המקומיות* (עמ' 66-73). מכון פלורסהיימר.

לונטל, א' וקדרון, ע' (2017). משמעותם הסמלית של אצטדיונים לאומיים באירופה: את מי ואת מה הם משרתים? *רוח הספורט*, 3, 1-18.

מרחב, התנועה לעירוניות בישראל. (2014). *ישראל עירונית 2050: מחזון ליישום - כלים, מדדים ותמריצים לעירוניות*. מסמך מדיניות, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב: באר-שבע.

משרד הפנים, מחוז דרום. (2007). *אצטדיון באר-שבע - מבוא*. תוכנית מתאר מקומית 144/102/02/5.

משרד הפנים, מחוז דרום. (2016). *מגרשים 917, 922 ו-1012 - החלפת ייעודי קרקע, שדרות*. תוכנית מתאר מפורטת 611-0407940.

משרד הפנים, מחוז מרכז. (2003). *אצטדיון כדורגל עירוני - נתניה*. תוכנית מתאר מקומית מפורטת נת/4/554.

משרד הפנים, מחוז מרכז. (2013). *הקמת מגרש כדורגל*. תוכנית מתאר מפורטת 420-0116657.

משרד הפנים, מחוז צפון. (2001). *תוכנית ג/12211*. תוכנית מתאר מפורטת ג/12211.

משרד הפנים, מחוז צפון. (2008). *אצטדיון כדורגל עכו*. תוכנית מתאר מקומית מפורטת תק/מה/05/502.

משרד התרבות והספורט (2019). *תוכנית אסטרטגית לשיפור הכדורגל הישראלי: סיכום והמלצות*. משרד התרבות והספורט באמצעות חברת Deloitte.

סולסי, ע' (2009). *מבני ציבור בוני עיר. ספר ארגו הכלים לעירוניות מתחדשת בישראל* (פרק 9). מרחב, התנועה לעירוניות בישראל.

עיריית תל-אביב-יפו, מינהל הנדסה. (2011א). *הוועדה המקומית לתכנון ובניה תא/5000*. פרוטוקול מליאה מתאריך 22.6.2011 (עמ' 76-92).

עיריית תל-אביב-יפו, מינהל הנדסה. (2011ב). *הוועדה המקומית לתכנון ובניה תא/5000*. פרוטוקול מליאה מתאריך 18.12.2011 (עמ' 128-170).

עיריית תל-אביב-יפו, מינהל הנדסה. (2012). *אצטדיון בלומפילד*. תוכנית מתאר מקומית מפורטת תא/מק/3994.

עיריית תל-אביב-יפו, מינהל הנדסה. (2014). הוועדה המקומית לתכנון ובניה תא/5000. פרוטוקול מליאה לדיון בהמלצת צוותי התנגדויות מתאריך 9.7.2014 (עמ' 53-52, 13-9).

עיריית תל-אביב-יפו, מינהל הנדסה. (2016). תוכנית מתאר תל-אביב-יפו. תוכנית מתאר מקומית כוללת תא/5000.

עיריית תל-אביב-יפו, מינהל הנדסה. (2017). אצטדיון בלומפילד. תוכנית מתאר מקומית מפורטת תא/מק/4560.

עיריית תל-אביב-יפו (15 באוגוסט, 2019). תתחדשו! אצטדיון בלומפילד חוזר. <https://www.tel-aviv.gov.il/Pages/MainItemPage.aspx?ListID=5a9823a9-22cf-40a3-8a59-e9f3305db983&ItemID=6252&WebID=3af57d92-807c-43c5-8d5f-6fd455eb2776>

עמיקם, ר' (14 באוגוסט, 2019). אצטדיון היברידי: בלומפילד מרשים מסמי עופר בבלומפילדיות שלו. ספורט 1, מעריב. <https://sport1.maariv.co.il/israeli-soccer/Ligat-Haal/Article-820735>

פרנקל, א' ואשכנזי, מ' (2005). חזון בר-קיימא מול מציאות זוחלת? הזחילה העירונית בישראל: בחינה אמפירית של תבנית המרקמים העירוניים. דו"ח מחקר, המרכז לחקר העיר והאזור. הטכניון, חיפה.

ציבל, נ' (2020). מדד הקומפקטיות של עיריות ומועצות מקומיות 2018. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. https://www.cbs.gov.il/he/mediarelease/DocLib/2020/006/24_20_006b.pdf

רופא, י' (2013). לקראת עירוניות תוססת בישראל. פנים - כתב עת לתרבות חברה וחינוך, 64, 32-42.

רזין, ע' (2007). פרבור המסחר והשלטון המקומי: פרספקטיבה בין-לאומית השוואתית. בתוך ע' רזין (עורך), החייאת מרכזי ערים ופיתוח מוקדי מסחר ברשויות המקומיות (עמ' 9-34). מכון פלורסהיימר.

רחמני, מ' (8 באוגוסט, 2019). גם הם מתרגשים: הורים קראו לבת ע"ש בלומפילד. <https://www.one.co.il/article/341265.html?ref=rss>

שליט, ד' (5 באוגוסט, 2009). לא נעים להכיר. גלובס online. <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000487169>

- שלף, נ' (2018). *מנתח תחבורה לישראל. עוצמת תחבורה ציבורית לפי מיקום. רשות החדשנות בישראל.*
http://transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/nahman_shele.f.pdf
- Angel, S. (2012). *Planet of cities*. Lincoln Institute of Land Policy.
- Bale, J. (1993). Questions of location and relocation. In M. Dickens, K. Hulse, & Z. Somberg (Eds.), *Sport, space and the city* (pp. 134-169). Routledge.
- Borgen, M. (2016). *Urban stadia: Integrating stadium design with mixed-use building tactics to rejuvenate an urban neighborhood*. Thesis book, North Dakota state university.
- Dureiko, M. (2014). *Stadium urbanism - Stadia, sport and the image of the American city*. Kent state university.
- Eufa. (2019). *Stadiums and supporters*. In The European club footballing landscape: Club licensing benchmarking report, financial year 2017 (pp. 30-35). UEFA Intelligence Centre.
- Ewing, R. (1997). Is Los Angeles style sprawl desirable? *Journal of the American planning association*, 63(1), 107-126.
- Florez, J., Muniz, J., & Portugal, L. (2014). Pedestrian quality of service: Lessons from Maracana stadium. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 160, 130-139.
- London assembly. (2015). *The regeneration game: Stadium-led regeneration*. The regeneration committee.
- Maassoumeh, B., Dasimah, B. T., & Mohd, S. (2009). Sport facilities development and urban generation. *Journal of social science*, 5(4), 460-465.
- Populous. (2019). *Destination Tottenham: How Spurs' new stadium is sparking regeneration*. <https://populous.com/destination-tottenham-how-spurs-new-stadium-will-spark-regeneration>
- Project for Public Spaces. (2009). *The origin of the power of 10*. <https://www.pps.org/article/poweroften>

- Ravetz, J. (2000). Regeneration. In *City-Region 2020: Integrated planning for a sustainable environment* (pp. 214-232). Earthscan Publications Ltd.
- Rochwerger, J. (2017). *Stadiums and placemaking*. <http://fourth-street.com/misc/stadiums-and-placemaking>
- Stouten, P. (2010). The sustainable city: Theoretical background. In *Changing contexts in urban regeneration: 30 years of modernization in Rotterdam* (pp. 23-62). Techne press.