

שער שלום

SHAAR SHALOM • נמל חיפה
PORT OF HAIFA

שרון הקיזן



שרון הקון "שער שלום"

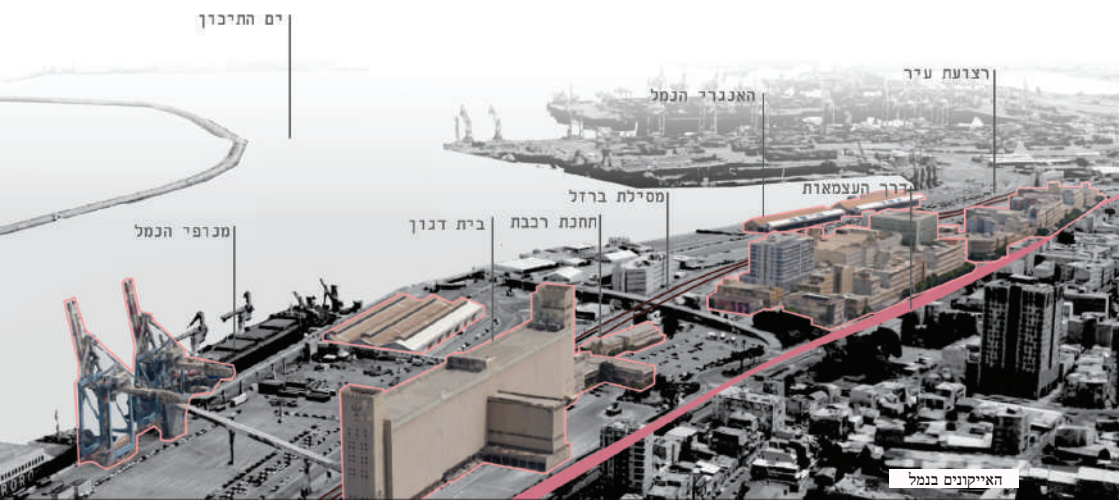
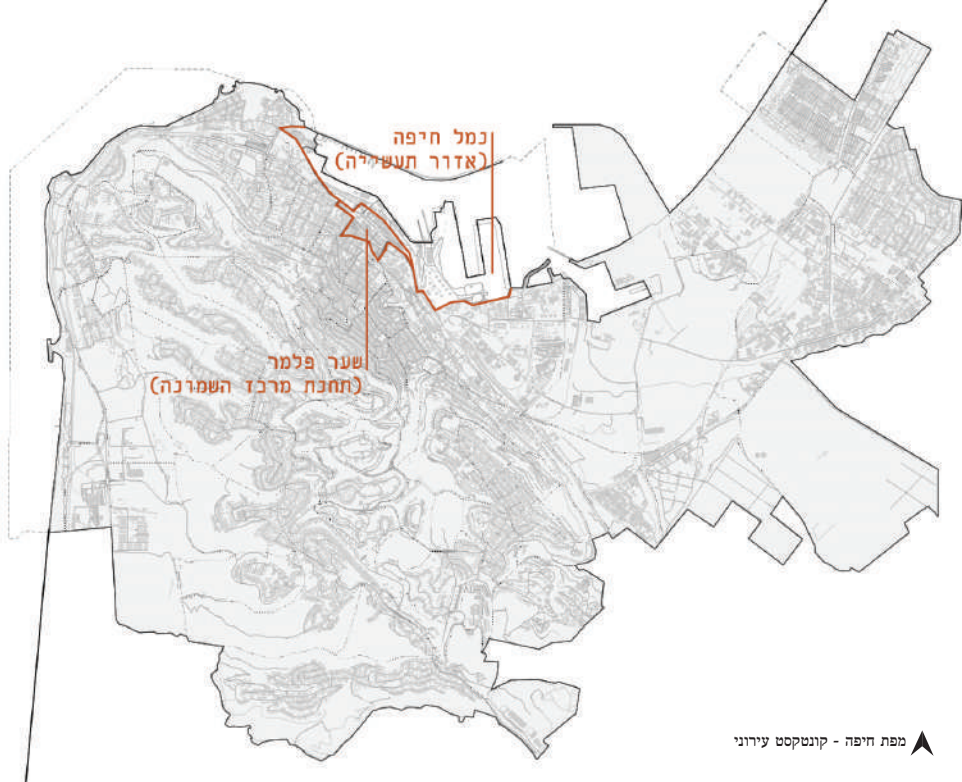
פרויקט גמר
סטודיו "עיצוב עירוני"
מנחים | פרופ"ח אורי הלוי, אדריכל יהושוע גוטמן
אדריכלות חוקרת
מנחים ד"ר אור אלכסנדרוביץ, אדריכלית ליאת אייזן

מסלול ארכיטקטורה ובינוי ערים
הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, הטכניון
התשפ"ה | 2025

תוכן עניינים

03	חלק א' מהנמל אל העיר: חווית קליטה במרחב אורבני משתנה
03	איך הנמל הפך משער כניסה לעיר למחסום עירוני
05	חלק ב': קריאה ביקורתית בספרות: בין תיאוריה לפרקטיקה במרחבים נמליים
06	סקר היסטורי - הנמל כנקודת כניסה: השפעת הגעת העולים החדשים על התפתחות חיפה
08	סקר היסטורי - חיפה תחת המנדט הבריטי: יסוד נמל קוסמופוליטי
11	סקר היסטורי - עכשווי: איך ולמה בנמל?
12	סקר עכשווי - עיר של תשתיות
14	סקר עכשווי - נמל כתשתית טכנית או מרחב עירוני? נמל כטרמינל עירוני?
17	תודה על ההשראה
18	ביבליוגרפיה





חלק א' | מהנמל אל העיר: חווית קליטה במרחב אורבני משתנה

"כי אדם יוצא מבית והבית אינו יוצא מן האדם.
הוא נשאר על קירותיו ועל התלוי בהם ועל חדריו ודלתותיו הנסגרות
בוהירות.
או כי הבית מתרחב והולך ונעשה לדרכים בהן ילך זה שיצא מן הבית."
יהודה עמיחי¹

איך הנמל הפך משער כניסה לעיר למחסום עירוני
עליתי לישראל משטרסבורג, צרפת, באוקטובר 2017, במסגרת תוכנית
"מסע" של החוויה הישראלית – חברת בת של הסוכנות היהודית, הפועלת
להבאת עולים חדשים מכל רחבי העולם לישראל. כמו כל עולה המגיע
למדינה חדשה, הגעתי עם ארגון הכלים האישי שלי – חוויות, זיכרונות
ותפיסות מרחב עירוני שעיצבו את עולמי.

כאדם זר בעיר חדשה, היה לי צורך בנקודת עוגן – מקום שממנו אפשר
להתחיל לבנות שייכות. עבורי, הנקודה הזו הייתה רחוב הנמל 11, בלב העיר
התחתית של חיפה. זו הייתה נקודת המפגש הראשונה שלי עם חיפה, העיר
והנמל, שממנה החל המסע שלי להבנת הקשרים החסרים והפוטנציאליים בין
המרחבים הללו.

כתובת המגורים שלי הייתה פרקטית להפליא: אולפן עציון, שבו למדנו
עברית, וקמפוס הנמל של האוניברסיטה הפתוחה מוקמו באותו רחוב. במרחק
נסיעה קצר בלבד נמצא גם מרכז הקליטה לשעבר ברחוב המגינים, שבו נערכו
ההכנות לאוניברסיטה. לכאורה, הכול היה נגיש ומרוכז – אך בפועל חוויתי
ניתוק מוחלט מהים.

למרות שהתגוררתי כ-200 מטרים בלבד מהים, גישה חופשית אליו לא הייתה
אפשרית. נמל חיפה, על כל עושרו ההיסטורי והתרבותי, נותר סגור בפני
הציבור והפך מחיץ פתוח לשער חסום. רציתי להגיע אל המים, לחצות את
המרחב ולגעת בים – אך הדרך לשם הייתה ארוכה ומורכבת. כדי להגיע לחוף
נגיש, נאלצתי לקחת את הרכבת מתחנה "מרכז השמונה"

שיר "אדם יוצא מהבית" (1970), יהודה עמיחי – מתוך ספר "המשור"¹

ל"חוף הכרמל". הנמל הסגור, קמפוס בת גלים הסמוך אך הלא נגיש, קווי רכבת עמוסים וכבישים ראשיים – כל אלו יצרו חומה פיזית ותודעתית בין העיר לים. בחיפה, עיר חשובה, היסטורית, מגוונת, חזקה, של מהגרים ושל נקודות מעבר והתחדשות, הפער הזה בלט אף יותר. הנמל, שאמור לשמש שער פתוח לעולם, הפך למחסום – מקום של מעבר ללא חיבור, של קצוות ללא גשר. חוויה זו עוררה בי שאלה מהותית: כיצד ייתכן שעיר נמל, ששוכנת על חוף הים ומהווה שער כניסה לישראל במשך דורות, לא מצליחה לאפשר חיבור פשוט ונגיש בין העיר לים? איך נמל חיפה, שלכאורה אמור להיות מקום של מפגש, תנועה והזדמנויות חדשות, הפך למחסום? מתוך החוויה האישית הזו נולדה שאלת המחקר המרכזית של עבודה זו:

כיצד ניתן להפוך את נמל חיפה מחיץ עירוני לאזור עירוני פעיל, תוך יצירת חזית ימית חדשה המחברת בין העיר לים, ומשמרת את זהותו ההיסטורית?

מה תפקידו של נמל בעיר? אילו מודלים קיימים בעולם לשיקום נמלים ישנים ולהפיכתם למרחבים ציבוריים? • כיצד ניתן לפרק את הגבולות הפיזיים והתור-דעתיים המפרידים כיום בין חיפה לים? כיצד ניתן לשלב אלמנטים מהעבר התעשייתי של הנמל בתוך מרקם עירוני חדש?

ערים רבות ברחבי העולם מנסות להתמודד עם הקשר בין עיר, נמל וים. דוגמא בולטת לכך היא המודל של קופנהגן, שבה אזורי נמל ישנים הוסבו למרחבים ציבוריים תוססים תוך שמירה על מאפייניהם ההיסטוריים. גם בברצלונה, במסגרת פרויקט הנמל הישן עבר תהליך טרנספורמציה שהפך אותו לאזור בילוי ותרבות המקשר את העיר לים. הנמל יכול לשמש כחוליה מקשרת בין העיר לים, אך לעיתים קרובות הוא יוצר חיץ המקשה על החיבור הזה. באזורים נמליים ברחבי העולם, פרויקטים הפונים לציבור הם לרוב תהליכי שיקום, שכן נמלים היסטוריים תוכננו במקור כאזורי תעשייה ותפעול, ורק לאחר שהפעילות הלוגיסטית הועתקה למיקומים חדשים, נותרו השטחים והתשתיות הזנוחים פתוחים לשינוי. נוכל לשאול את השאלה של שייכות של בני אדם מול נמל שלא נועד לקבלת קהל במקור –

או בכללי אם אנחנו מעבירים נמל למקום אחר, האם אנחנו רק מזיזים את אותה בעיה של ניתוק? קיים מתח בין רצון של האדם מול הטבע לבין צורך של שער מחסרי ימי לעיר ימית – ושימוש פוטנציאל.

בחיפה, פיתוח תשתיות מודרניות וצרכים ביטחוניים הפכו את הנמל לאזור סגור. כמו ערי נמל אחרות, גם נמל חיפה מתפקד כנקודת טרנויט חשובה לייבוא וייצוא, במקרה שלנו, המהווה גשר בין אירופה למזרח. הוא הכן נקודת חוזקה בעיר.

אך, התפתחותו ממשיכה לחסום רצועת עיר שלמה לציבור – והחזית הצפונית לים היחידה בכל ישראל. (אפשר לתכנן בצורה מיטבית ולהיפתח את הים בלי בעיה – אבל מי רוצה להיפתח אל נמל סחורה?)

בניגוד לערים רבות שבהן אזורי הנמל נותקו מהעיר או שינו ייעוד לאחר המעבר לנמלים מודרניים, נמל חיפה שימש לאורך השנים לא רק כמרכז לוגיסטי טי אלא גם כשער הכניסה לארץ עבור עולים חדשים. מתקופת המנדט הבריטי (וגן לפני, אז העולים הגיעו דרך ה"ים" ולא "הנמל המובנה") ועד גלי העלייה הגדולים לאחר קום המדינה, הנמל היווה תחנה ראשונה במפגש עם הארץ – מקום שבו עולים ירדו מהאונייה, עברו תהליכי קליטה ראשוניים ולעיתים אף התגוררו בקרבתו בשל הקרבה למוקדי תעסוקה זמינים.

גם ברמה הסמלית, הנמל מייצג רגע מעבר משמעותי – בין חוסר ודאות לתחיית לתה של השתלבות בעיר ובמדינה החדשה. כיום, חיפה ממשיכה להיות עיר קולטת עלייה, אך מרחבי הקליטה השתנו והתרחקו מהעיר עצמה.



▲ מופיו - שימוש שלי בעיר בשנה ראשונה בארץ

חלק ב' | קריאה ביקורתית בספרות: בין תיאוריה לפרקטיקה במרחבים נמליים

סקר היסטורי - הנמל כנקודת כניסה: השפעת הגעת העולים החדשים על התפתחות חיפה

בעבר, לפני עידן התחבורה האווירית המודרנית, היו הנמלים שער הכניסה הראשי לארץ ישראל. העלויות הראשונות – העלייה הראשונה (1881–1903) והעלייה השנייה (1904–1914) – כללו כ-70,000 עולים, בעיקר ממזרח אירופה ומתימן, שהגיעו בספינות ועגנו בנמלים השונים. הנמל לא שימש רק כנקודת מעבר פיזית, אלא גם כמרחב ראשון שבו המהגרים פגשו את הארץ החדשה. תהליך זה סימן את תחילתה של חווית קליטה קולקטיבית, שבה העיר והנמל היוו יחדיו שער לשייכות ולזהות חדשה. עם זאת, המשמעות של המושג "עלייה" השתנתה באופן מהותי לאורך השנים. כיום, רוב העולים מגיעים בטיסות, באופן אינדיבידואלי, והחוויה הפכה אישית ומבוזרת יותר. העלייה כבר אינה אירוע עירוני או לאומי רחב-היקף כפי שהייתה בעבר, אלא תהליך פרטי המתרחש בתנאים טכנולוגיים ומנטליים שונים.



תמונות הגעת עולים חדשים לנמל חיפה - מתוך ספר "נמל הבית - סיפורו של נמל חיפה"

במהלך תקופת המנדט הבריטי, חיפה הפכה לנמל המרכזי של הארץ, תפקיד שהביא עימו מורכבויות חדשות. העיר הייתה אז מוקד של מפגש תרבותי וגאוגרפי בין אוכלוסייה יהודית, ערבית ובריטית. מצד אחד, העולים החדשים מצאו בנמל חיפה את נקודת הכניסה הראשונה לחייהם החדשים בארץ. מצד שני, התפתחות התשתיות, הצרכים הביטחוניים של הבריטים והפיכתו של הנמל למוקד מסחרי משמעותי יצרו מרחב מורכב –

אזור שבו נפגשו המקומיים והעולים, אך גם אזור שבו החלו להיווצר מחסומים פיזיים ותודעתיים בין העיר לים.

תיעוד רב-באמצעות ספרים, שירים, סרטים ומסמכים ציבוריים—מתעד את העליות השונות, את מצבם של המהגרים החדשים ואת ההתמודדות עם הקשיים שהמתינו להם בארץ. דוגמה לכך היא השיר "שרלייה" של חוה אלבר-שטיין, שעלתה לארץ בשנת 1951 ונקלטה במחנה "שער העלייה" שבמערב חיפה:

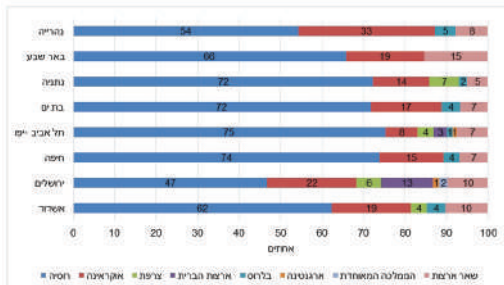


תמונה ממחנה עולים "שער עלייה" - מקור: ויקופדיה

"ובבוקר חוזרים אל השפה החדה
שוברת שיניים אדישה וקשה
כל התוכניות נהפכו לחלומות
מחליפים מקצוע, מחליפים את השמות
מחליפים זכרונות, מקשטים את העבר
שם כולם נסכים היו, וזה מה שנשאר"
(שרליה, 1953)²

עליות העולים השונות שינו את פני הנמלים בישראל, הפכו אותם לנקודות מפתח לא רק כנמל תחבורה, אלא גם כמרכזים תרבותיים, כלכליים וחברתיים, שתרמו להתפתחות העירוניות ולהשתלבותם של העולים במרקם החברתי והתרבותי של המדינה.

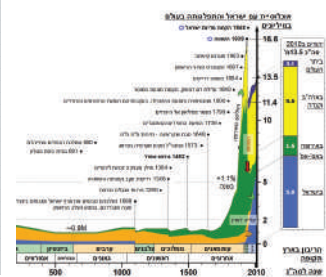
תרשים 2 - עולים לפי יישובי השתקעות ראשונה עיקריים וארצות הגורם בנחרות, 2022, אחוזים



עליות לפי ערים
מקור: סקר אינטרנט

שנים	מספר עלייתנים	הערות
2023	46,033	
2022-2020	123,996	60+ ילידי תלמידי חסות בלבד נחשבו כעולים חדשים
2018-2016	113,691	
2015-2011	102,419	
2010-2007	83,943	
2008-2002	118,194	
1991-1989	1,060,991	הערים הברית השתקעות לעומד כמות ה-80
1989-1985	70,185	
1984-1980	83,627	
1979-1970	348,260	הערים הברית השתקעות כמות ה-78
1965-1960	82,244	
1954-1951	226,793	כ-80 ילידי תלמידי חסות בלבד נחשבו כעולים חדשים
1950-1945	75,970	
1937-1935	186,482	ערים תלמידי
1935-1930	54,676	
1925-1920	687,521	הערים תלמידי
1919-1914	81,808	
1914-1910	188,000+	
1910-1904	23,473	הערים תלמידי
1904-1900	50,995	הערים תלמידי
1900-1894	31,000+	הערים תלמידי
1894-1882	29,000+	הערים תלמידי

עליות לאורך הזמן
מקור: ויקיפדיה



גרף "ציר הזמן היהודי"
מקור: אתר "עוד ייע"

² "שרליה" חוה אלברשטיין (1953)

סקר היסטורי - חיפה תחת המנדט הבריטי: יסוד נמל קוסמופוליטי

נתמקד בתקופה שבין שלטון המנדט הבריטי (1918–1948) ועד ימינו (2025), תקופה שבה התהווה נמל חיפה והפך למרכיב מרכזי בכלכלת העיר ובפיתוחה. תקופה זו החלה עם כיבוש חיפה מידי האימפריה העות'מאנית על ידי הבריטים, ב-23 בספטמבר 1918. כאשר הגיעו הבריטים לעיר, הם מצאו עיר בעלת היסטוריה עירונית ואנושית עשירה:

בתקופה זו, קו חוף הוגדר לאורך "דרך המלאכים (כיום "דרך העצמאות", מאז 1948), מסילת הרכבת החיג'אזית, שחיברה בין דמשק לאל-מדינה, העיר התחתית, שהתבססה על שכונת חיפה אל-גדידה, בנויה מאבן, מוקפת חומות וכוללת מבנים היסטוריים רבים, כולל מסגדים, המושבה הגרמנית, הגנים הבהאיים ושדרות בן-גוריון, שהתפתחו בסוף המאה ה-19, שכונות חדשות שהתפתחו במהלך שנות ה-20: בת גלים, הדר הכרמל, נווה שאנן ואחרות.

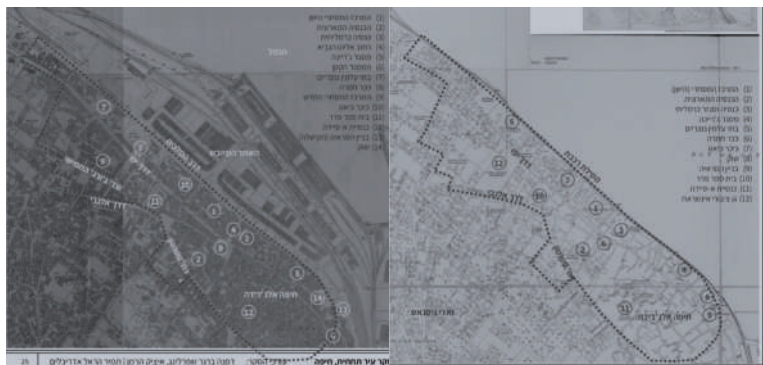
בשנת 1923 מנתה אוכלוסיית העיר כ-25,000 תושבים, מתוכם כ-6,000 יהודים בלבד.

חשוב לציין כי אזור נמל ועיר התחתית הינן נקודות ההתחלה של העיר. הבריטים זיהו את הפוטנציאל האסטרטגי של מיקומה הגאוגרפי של חיפה ואת ההזדמנות להפוך אותה לנקודת חיבור גלובלית. על כן, הם יזמו את הקמת נמל חיפה (1929–1933), שתוכנן להפוך למוקד מרכזי של מסחר, תעשייה ותחבורה ימית במזרח התיכון: בתאריך 31 לאוקטובר, נמל חיפה ראה את היום.

למרות ניגוד אינטרסים בין קבוצות האוכלוסייה בעיר – הבריטים, היזמים היהודים והתושבים הערבים – כל הצדדים הסכימו על החשיבות הכלכלית של הקמת הנמל והבינו כי הוא עשוי להביא לפריחה כלכלית ולהזדמנויות תעסוקה חדשות.

בין השנים 1926–1931 התקיימו דיונים בפרלמנט הבריטי לגבי עומק הנמל ותכנונו. במסגרת זו, התבצעו עבודות ייבוש קרקע והרחבת שטח הנמל על חשבון הים - מצורפת מפה סופרפוזיציה המציגה את השינוי בקו החוף.

³ "התפתחויות אורבניות בעיר התחתית בחיפה בתקופת שלטון המנדט הבריטי" (1984), גלברט הרברט וסילבינה סוסנובסקי



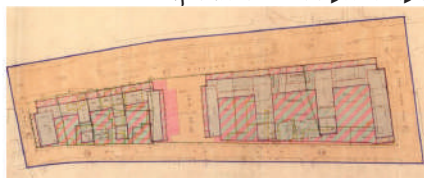
שינוי קו חוף | ייצור נמל - מפות משנות 1926 ו-1939
מתוך "סקר בינוני נמל חיפה" - משרד אדריכלים תמיר הראל

בשנות ה-30, עיר התחתית של חיפה התפתחה כמרכז עסקים חדש, מה שהוביל למפגש בין תפיסות אדריכליות שונות. בין העולים החדשים היו רבים ממזרח אירופה, דבר שהביא עמו השפעות אדריכליות חדשות. נוצרו מתחים בין גישות קונסרבטיביות-בריטיות לבין סגנון מודרניסטי גרמני, שהובאו על ידי מהגרים ממרכז אירופה.

בעבודתו של האדריכל ריצ'רד קאופמן, שתכנן שכונות גנים בהשראה אירופית, ובתכנון החזית הדרומית של דרך המלאכים (כיום דרך העצמאות), שהופקד בידי האדריכל ריצ'רד ריידינג, שעלה מגרמניה בשנת 1936. בשנת 1937, משרדו של ריידינג וריינש זכה בתחרות בין 25 משרדי אדריכלות לתכנון הרחוב. תחרות זו מדגימה כיצד חיפה הושפעה מגורמים אדריכליים בינלאומיים והפכה למיקרוקוסמוס של מדינת ישראל כולה—מדינה שנבנתה על ידי עולים מרחבי העולם, כל אחד מהם מביא עמו את תפיסותיו ואת חזונו לעתיד העירוני של הארץ.



שר פלמר בשנות ה-20, לפני הקמת הנמל
עם חזית פתוחה לים. מקור: ויקיפדיה

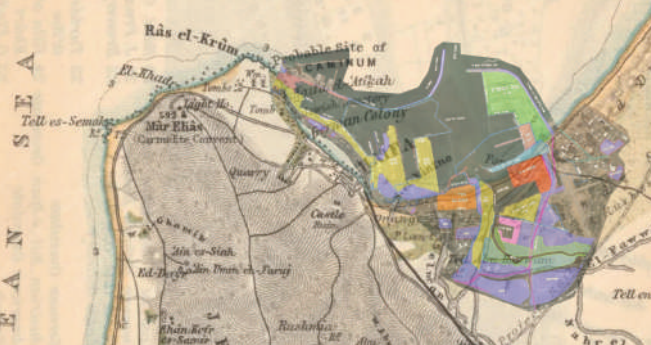


סחור חור/950, ב. חשיר



תחצ' חס/950, ב. חשיר. חזית חזית לדרך העצמאות בין רח' המוסקס חור (במחצית)

תכנית וחזית של דרך העצמאות
מתוך "סקר בינוני נמל חיפה" - משרד אדריכלים תמיר הראל



שינוי קו חוף לאורך הזמן



התפתחות הנמל 1898-2020



מחסומים בין עיר לים



מצב קיים 2025

- גבול נמל חיפה
- שערי נמל
- שטח חסום לציבור
- כביש 4 - דרך העצמאות
- מסילת רכבת

1:500

תכניות עתידיות מאושרות



מתוך תמ"א 13 - פתיחת חזית ימית לציבור - ומתוך זה שיקוע הרכבת



מתוך תמ"א 75 - עיר חדשה "שער המפרץ"

סקר היסטורי – עכשווי: איך ולמה בנמל?

הספר "יהודי הנמל ביקרו מחדש"⁴ בהוצאת קיימברידג', עוסק בקהילות יהודיות בערי נמל באירופה בין המאות ה-17 וה-19. קהילות אלו מילאו תפקיד מרכזי בסחר ימי ובחילופי תרבות, תוך שמירה על זהותן הדתית בסביבות קוסמופוליטיות.

לאורך ההיסטוריה, מגבלות חוקיות מנעו מיהודים לעסוק במקצועות רבים, והמסחר הפך עבורם לאפיק תעסוקתי עיקרי. הנמלים סיפקו להם גישה לרשתות כלכליות גלובליות ולנתיבי בריחה אפשריים. כשהגיעו לישראל, רבים מהם התמקמו סביב אזורי הנמל – לא רק מתוך המשכיות מקצועית, אלא גם מתוך חיבור היסטורי עמוק (תת מודע?). אלא שהפעם, הנמל לא היה שער בריחה, אלא שער כניסה אל מקום שבו יכלו להשתקע.

בעבודה "מרסיי, עיר ונמל"⁵, המחברים בוחנים את האבולוציה של נמל מרסיי מהמאה ה-18 עד המאה ה-20, תוך הדגשת ריחוק מתקדם, ולאחר מכן הפרדה בין העיר לנמלה. טרנספורמציה זו מתאפיינת בפיתוח תשתיות נמל מודרניות, אשר על אף מתן מענה לצרכים הכלכליים, תרמה לבידוד הנמל מהמרקם העירוני. תהליך זה משקף מגמה הנצפית בערי נמל רבות, שבהן התרחבות תעשייתית ודרישות לוגיסטיות מביאות לניתוק פיזי ותפקודי בין העיר לנמלה. ניתוח זה מדגיש את החשיבות של חשיבה מחודשת על היחסים בין מרחבים עירוניים ונמלים כדי לקדם אינטגרציה הרמונית, אתגר רלוונטי לערים כמו חיפה המתמודדות עם סוגיות דומות.

איך ניתן להתייחס לנמל חיפה? האם אנחנו צריכים לכלול אותו בעיר? הוא אכן מהווה פתרון כלכלי, אך האם תפיסה שלנו נכונה? כיום, חיפה ניצבת בפני אתגר שילוב הנמל במרקם העירוני תוך שמירה על תפקודו הבינלאומי. כיצד ניתן לחדש את הקשר בין הנמל, הים והעיר?



⁴ Port Jews Revisited (2017), Loic C. Dubin – The Cambridge History of Judaism”

⁵ Marseille ville & port” (1992), Jean-Lucien Bonillo”

סקר עכשווי - עיר של תשתיות

מושג בלתי נפרד מנמל חיפה וסביבתו הינו "תשתיות". נמל הוא תשתית בפני עצמה. בנוסף לכל מיני תשתיות נוספות - רכבת כבדה, כבישים ראשיים - מפעלי המפרץ - מנהרות תשתית בדרך העצמאות שמנקזות של כל מי העיר לים (ועולם שלם תת-קרקעי של חיבורים מהעיר לים). גם עובדה זו הופכת את האזור לכוח ולמרחב מאוד חשוב לעיר. הוא הנקודה שבה כל התשתיות נורקות אל הים ונפרדות מאיתנו - בני האדם.

נמל חיפה מתרחב מערבה עם פיתוח "נמל המפרץ" סביב נחל הקישון. בשנים האחרונות, חלקו המרכזי נרכש על ידי קונסורציום הודי, בעוד שהחלק המערבי נרכש על ידי חברה סינית. בעקבות אוטומציה מתקדמת במחסני המטען של הנמל הסיני, חלה ירידה בצורך בכוח עבודה, והפעילות מתמקדת בהדרגה בנמל המפרץ, הצפוי להתרחב עוד יותר.

עם זאת, ההתפתחות הזו מעבירה את הבעיות הקיימות מהנמל אל היבשה, במיוחד לאזור המפרץ, הכולל אזורים תעשייתיים כמו בתי הזיקוק ומפעלי קריית חיים, שצפויים לעבור בעתיד. במסגרת תכנית תמ"א 75 לפיתוח אזור המפרץ, מתוכננת הקמת העיר החדשה "שער המפרץ", שתכלול שכונות מגורים רבות. במקביל, תמ"א 13 מדגישה את הצורך הקריטי בחיבור חיפה לים באמצעות פיתוח נמל חדש ונגיש לציבור, הכולל עירוב שימושים - מגורים, תעסוקה ופנאי (עבודה ממשרד אדריכלים מן שנער").

(ראה עמוד 10).



התעלה הכחולית חיפה אישרה את תוכנית הביני לטרופיטל הנוסעים בחזית הים

התעלה הכחולית תכננה בנייה ודגם, בראשות רות שווארץ, אישרה הו"מ ב-25/12/2014 את התוכנית של מבנה לטרופיטל ימי בינלאומי בנמל חיפה.

מבנה לטרופיטל נוסעים שיטתים למימון פתח, אשר משרת 6,500 נוסעים ב-20 שנים, ששטחו הכולל 180,000 מ"ר. (הגרסה לוחות) ממשלת חזית הים והרשות לביטחון בהחלטת תמ"א/כ"א - "פיתוח חזית ים עירונית בביטחון, תחבורה, חירות, מבנים ופסגות אירוב".



שיקום האנגר 15 - ממקום אחסנה לאולם מופעים מבנה לשימור על חזית הימית של נמל חיפה

המצעת פונקציה חדשה והתגברות על אתרים בתכנון

כתבה על טרימינגל נוסעים חדש בנמל חיפה - מקור: אתר חיפה

חיפה צפויה לעבור שינוי מהותי, כולל פתיחת חזית ימית, שיקוע הרכבת ויצירת שכונה חדשה לצד מקומות בילוי. עם זאת, תשתיות חדשות עלולות לחסום גישה לים ולהעלות אתגרי תכנון משמעותיים. השאלות המרכזיות נותרות: האם חיפה תוכל להפוך לטרמינל עירוני? והאם ניתן לנצל את משאבי הים באופן מיטבי?

חיפה הבינה זה מכבר את הצורך הקריטי בחיבור מחודש בין העיר לים, אולם תהליך זה נתקל במורכבויות רבות, במיוחד בכל הנוגע להתמודדות עם שימור המבנים ההיסטוריים באזור. מבנים כמו האנגרי הנמל ומבנה דגון – שהוא חומה אטומה באורך של כ-200 מטרים – מהווים אלמנטים פיזיים שיש לקחת בחשבון בתכנון מחדש של המרחב העירוני.

איך למצוא איזון בין מבנים היסטוריים לשימור לבין שכונות חדשניות של מגורים, תעסוקה והתפתחויות על פני המים? האם זה מקום נכון להכניס עולים חדשים לכל הסיפור הזה? מה הדיונים בספרות מלמדים לנו על תכנון נכון של נמל עבור בני אדם?



ציר זמן של התפתחות הנמל

סקר עכשווי - נמל כתשתית טכנית או מרחב עירוני? נמל כטרמינל עירוני?

המונח "טרמינל עירוני" מתאר את המפגש בין העיר לבין אזור הנמל, שבו הנמל אינו רק מקום תחבורתי ומסחרי אלא גם חלק אינטגרלי מהמרחב העירוני. נ. טרמינל עירוני הוא אזור שבו הנמל הופך לנקודת מוצא וכניסה לעיר, שמזמינה את הציבור להשתלב בחוויות עירוניות כמו פעילויות ציבוריות, מסעדות, קניות, מגורים ותחבורה ציבורית. מדובר במרחב עירוני פתוח ונגיש שמחבר את העיר למים, ומאפשר לאנשים גישה ישירה אל חוף הים ופעילויות שונות בסמוך לו. טרמינל עירוני שואף ליצור חוויות מגוונות לתושבים ולמבקרים, המשלבות בין תחבורה, תיירות, תרבות וחיים עירוניים, ומחזק את הקשר העירוני עם הסביבה הימית.

ג'אן גהל בספרו "ערים לאנשים"⁶ מציין את החשיבות של אדריכלות בקנה מידה אנושי, שמקדמת אינטראקציות חברתיות. הוא מדגיש את הצורך בעיצוב מרחבים שמגייסים את כל החושים של גוף האדם. בהקשר של נמל, גהל מספק תובנה חשובה: נמל יכול להיות מקום שממזג את השפות השונות של האוכלוסיות, ויוצר חוויות מרחביות משותפות. הגישה הזו חיונית בפרויקט שלי, שכן היא מאפשרת להבין איך נמל יכול להיות מרחב פתוח ומזמין לאנשים שונים, גם אם הם מגיעים מתרבויות שונות, ובכך להוות פתרון בר-קיימא המגשר בין אוכלוסיות מגוונות.

בנוסף, גהל מציין את הצורך בהמשכיות בהולכי רגל והנגשת המרחבים הציבוריים. זה חשוב עבור נמל עירוני, שבו נגישות לציבור היא קריטית. המושג הזה נוגע ישירות לפרויקט שלי, שבו אני שואפת להפוך את נמל חיפה למוקד עירוני נגיש ואטרקטיבי, עם מרחבים ציבוריים נגישים להולכי רגל, כך שהנמל לא יהיה רק מקום תעשייתי אלא חלק אינטגרלי מהמארג העירוני.



מתוך הספר "ערים לאנשים" (2010) מג'אן גהל

הספר "חוויות התחדשות על קו המים בבניין עיר"⁷ מציע דוגמאות לנמלים שהתחדשו והפכו למרחבים ציבוריים. הדוגמה של קופנהגן מציגה כיצד נמל שמוזג עם העיר הופך למוקד ציבורי חיוני, המשדר חיות ומקבל תפקוד חברתי חדש. זהו מודל חשוב עבור פרויקט שלי, שמציע חיבור בין העיר והים, כשהנמל הופך לא רק למוקד תעשייתי אלא גם למוקד חברתי ותרבותי.

לבסוף, המושג של מישל פוקו "הטרטופיה"⁸ מציע פרספקטיבה מרתקת על מקומות שמאגרים את הסדר החברתי, ויכולים להיות מרחבים של יחסים חברתיים מיוחדים. טרטופיות הן מקומות שמאגרים את הדינמיקה העירונית הרגילה. נמל, אם כן, יכול להיות לא רק "טרמינל" פיזי, אלא מקום של חיבור בין תרבויות שונות, שמבצע גם את "ההפיכה החברתית" הזו של אתגר הסדר העירוני. פוקו מציע לנו לחשוב כיצד כל נמל – במיוחד כזה שהופך למרכז עירוני – יוצר סדר חברתי חדש שמשפיע על חוויותיהם של תושביו ומבקרו.

חיפה מבינה את הצורך בחיבור מחודש בין העיר לים, אך התהליך מורכב במיוחד בשל שימור מבנים היסטוריים כמו האנגרי הנמל ומבנה דגון – חומה אטומה באורך כ-200 מטרים. האתגר המרכזי הוא מציאת איזון בין שימור ההיסטוריה המקומית לבין יצירת מרחבים חדשים למגורים, תעסוקה ופנאי.



עריית חיפה פנתה לבית המשפט הסחדי בתביעה להורות למדינה לקיים את התחייבותה לשיקוע מסילת הרכבת, כחלק מתנאי מקדמי לחשומול המסילה

כתבה ממרץ 2025 - מקור: אתר עריית חיפה

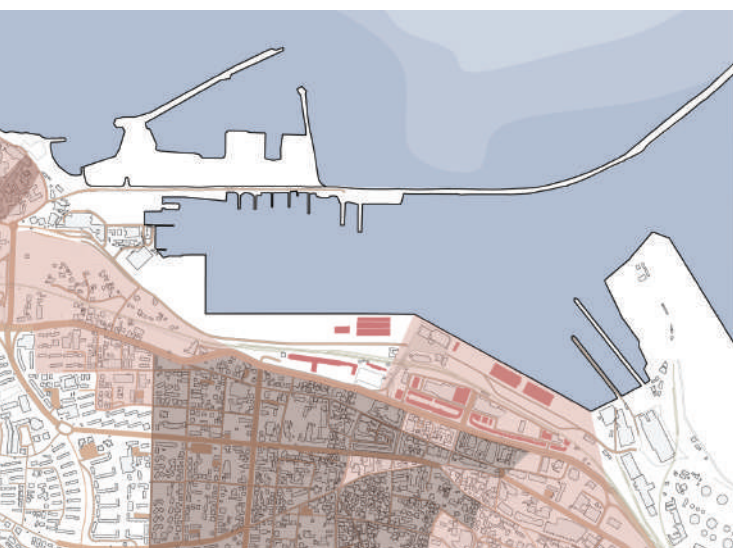
מיפוי - פסי רכבת בחיפה - מצב קיים

⁷ "Waterfront Regeneration Experiences in City-building" (2012), Harry Smith & Maria Soledad Garcia Ferrari

⁸ "Heterotopia and the city: Public space in a postcivil society" (1967), Michel Foucault

נמל חיפה מציע פוטנציאל ייחודי לחיבור בין העיר, הים והקהילה, בהשראת פיתוחים מוצלחים בברצלונה ובקופנהגן. עם זאת, העיר מתמודדת עם אתגרים ייחודיים: שילוב מבנים היסטוריים, הבטחת נגישות עירונית ושמירה על תפקוד הנמל כשער בינלאומי. השאלה המרכזית היא כיצד ניתן לשלב את כל המרכיבים הללו ליצירת מרחב עירוני מקיים ונגיש לים.

בפרק הבא אציג את המתודולוגיה שבבסיס פרויקט האדריכלות שלי – "שער שלום". פרויקט זה מציע חזון לפיתוח אזור נמל חיפה כמרחב אינטר-תרבותי המשמש כנקודת כניסה, שהות ומעבר עבור עולים חדשים ומבקרים מכל העולם. גישה זו מבקשת ליצור חווית קליטה זמנית ואיכותית, תוך שמירה על זהויות מקומיות וחיזוק הקשרים העירוניים עם הים. בפרק זה אפרט את עקרונות התכנון, הכלים המחקרניים וההשראות העיצוביות שהובילו לפיתוח הפרויקט.



מצב קיים 2025

- מבנה לשימור
- מתחם לשימור
- מרחב שימור מרקמי

1:500

תודה על ההשראה



שלום שקורי ז"ל (1939-2023)
בשנות ה-40, מול האנגרי נמל חיפה

ההשראה לפרויקט נובעת גם מהסיפור האישי של סבי, שהגיע לנמל חיפה ממרוקו בשנת 1962. סבי, שלום שקורי, החל את דרכו בישראל בנמל חיפה, ובמשך שנים עבד בו כשוטר, כשהוא תרם לחיי הנמל ולמרקם החברתי המקומי. סיפורו מגלם את פוטנציאל הנמל לשמש לא רק כשער פיזי לישראל, אלא גם כמרחב המאפשר קליטה, השתלבות ותרומה הדדית. בעיניי, דמותו מייצגת את האפשרות של מהגר חדש להפוך לחלק בלתי נפרד מהעיר דרך חוויות של עבודה, קהילה ושייכות. מתוך נקודת מבט זו, פרויקט "שער שלום" נועד להמשיך את הרוח הזו –

להפוך את נמל חיפה לשער של קבלה, חיבור ויצירת הזדמנויות חדשות, תוך הדגשת הערכים ההיסטוריים והחברתיים של המקום. תודה לך, סבא שלום.

ברצוני להודות לכל מי שתמכו ועזרו לי לכתוב ספר הפרויקט. תודה למנחי הפרויקט שליוו אותי, פרופ"ח אורי הלוי, אזור' והשוע גוטמן, למנחי ספר הפרויקט ד"ר אור אלכסנדרוביץ, אדר' ליאת איזון, לספרנית לנה אברהמי, מספריית הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, לאדר' קרול מימרן, לסטודנטים שלמדו איתי ושעזרו לי לפתח את הפרויקט ולראות אותו מנקודת מבט אחרת.

תודה לאפרת, מנהלת אולפן עציון של קמפוס הנמל, חיפה, לזוהר רום, אחראי על סיורים בנמל חיפה. תודה לכם.

ביבליוגרפיה

"התפתחויות אורבניות בעיר התחתית בחיפה בתקופת שלטון המנדט הבריטי" (1984), גלברט הרברט וסילבינה סוסנובסקי (ספר פרויקט הנמצא בספריית הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים, טכניון)

"אורבני פה – הקטלוג" (קרן תרבות חיפה), אוסף כותבים

"נמל הבית – סיפורו של נמל חיפה" (מוזיאוני חיפה, מוזיאון העיר חיפה) (2002), סופר לא ידוע

סקר חוויה אישית במגורר נמל חיפה כעולה חדש (2025): שרון הקון

"דפוס הגירה בערים המעורבות בישראל: היבטים חברתיים-כלכליים" (2023), בנימין בנטל ולבי שמאי

פרויקט אדריכלי "הטרמינל", מתוך תמ"א 13 (2024), מן שנער אדריכלים

שיר "שרליה" (1953), חוה אלברשטיין

שיר "אדם יוצא מהבית" (1970), יהודה עמיחי – מתוך ספר "המשורר"

"Cities for people" (2010), Jean Gehl

"Marseille ville & port" (1992), Jean-Lucien Bonillo

"Port Jews Revisited" (2017), Loic C. Dubin – The Cambridge History of Judaism

"Waterfront Regeneration Experiences in City-building" (2012), Harry Smith & Maria Soledad Garcia Ferrari

"Heterotopia and the city: Public space in a postcivil society" (1967), Michel Foucault