



שלטון אמירי עץ אופייני לפסי
הפרדה בין נתיבים בקלן

מה שכדאי ללמוד מאירופה

אחת הרעות החולות של עצי הנוי בארץ: שתילת עצים רחבי נוף קרוב לכביש. בתוך שנים מעטות הם גולשים לכביש ועוברים גיזומי שלד מכוערים שפוצעים אותם ומקצרים את חייהם. בעקבות ביקור בשלוש ערים באירופה, חזר אמנון באומהורן, מנהל משתלת "אלון", עם התובנות: אפשר (ורצווי!) לעשות זאת אחרת

אמנון באומהורן

כל הכבישים בערים הם ליניאריים ומשקפים סדר תרבותי מסויים שלא היה קיים בטבע לפני כן – זה טיבה של תרבות. כיצד אנו מתמודדים עם עובדה קשיחה זאת, ברצוננו לשדך לה גם את הנוף הגבוה, הירוק?
עובדה קשיחה נוספת, בעייתית למדי, היא האילוף לנטוע את הנוף הזה ממש בצמוד לשפת הכביש, היכן שמקדם

כ בר עם הקמת הערים הראשונות, לפני כ-5,000 שנה, היה ברור שנתיבי התנועה בתוכן, למעבר אנשים וסחורות, יהיו בקווים ישרים, לפי הכלל שהמרחק הקצר ביותר בין שתי נקודות הוא הקו הישר.
כלל זה, התקף משחר ההסטוריה, שריר ותקף גם היום:

”

בטיפוח זנים שקוטר נופם לא יעלה על 6 מטרים, נוכל גם ליצור רצף של צל, תוך צמצום מושכל של מרחווי הנטיעה. בעצים כאלה, בעלי גזע מרכזי, יהיה גם קל להרים את הנוף התחתון מעל גובה המשאיות. לשם כך יש לעודד את המשתלות להתחיל לטפח זנים מקומיים צרי נוף (תהליך שיקח 5-10 שנים ומחייב גם רישום פטנט)



מילה אובליסק בפס הפרדה בבית שאן



שלטון אמירי מורכב בשדרה בוגרת בקלן. צילומים: אמנון באומהורן

”

לפיכך הגישה ההגיונית ביותר היא להתאים את הפרופיל הנופי של העצים לתכתיבי השטח, בבחינת "אם אינך יכול לנצחו, הצטרף אליו". ורצוי גם שפרופיל זה יהיה אחיד, כך שקשר העין בין עץ לעץ יהיה היפה ביותר בעיני המתבונן, "האיש מהרחוב", עבורו אנו הרי עמלים בבחינת "משתמש קצה". ואם לעצים אלה תהיה גם פריחה יוצאת דופן או

השחיקה: קירבה בלתי נסבלת לכאורה לאוטובוסים ומשאיות, מעמיד תמיד את העצים כחוליה הפגיעה והחלשה ביותר. עצים החורגים לכביש נשברים כבר בצעירותם, או שהם עוברים "גיזום", שפעמים רבות אינו מקצועי ואת התוצאה הטראגית בשל כך אנו חווים יום יום.

משתלות פיניקס

גידול ושיווק דקלים וצמחי נוי | טל. 09-8945283 | צור חשה



דקלים | ציקסים | יוקה | נולינה | ניקולאי | רגינה | סוקולנטים | עשבוניים | אלוה | שרכים...





שלטון אמירי מורכב בשדרה בוגרת בקלן. צילומים: אמנון באומהורן



מילה מאיה בפנורמה, בשדרת הרכבת הקלה

דרוש חזון

לשם כך נחוץ כאוויר לנשימה, מצרך הנמצא כיום במחסור והנקרא: חזון. החזון קורא להגדרת המטרות הנופיות והרכיבים הנדרשים כדי לממשה. לשם כך אני פונה לאיגוד אדריכלי הנוף, למחלקה להנדסת הצומח, למשרד השיכון ולעוד גורמים ליזום ימי עיון ולצקת תודעה ברשויות המקומיות והעירויות. וכבר נאמר: באין חזון-יפרע עם.

באחרונה מנהל האדריכל שחר צור מהלך פורץ דרך בנושא התת-קרקע של העצים, כפי שנהוג במערב וכפי שהוסבר בפרוטרוט בכנס עצים בוגרים ויום העיון שעמד בסימן הרצאתו של וויליאם דה ברוט מהולנד, שנועד לציבור אדריכלי הנוף וכל המתעניין, כשהשאפיפה היא להגדיל את מרחב המחיה של עצי הרחוב וכך לגרום לשיגשוגם ואריכות ימיהם. הרעיון מתחיל להיקלט, תרתי משמע וכבר נעשים נסיונות משמעותיים בשטח. לא פחות חשוב ופורץ דרך הוא שידרוג הפרופיל הנופי ואיכות עצי הרחוב, כמובן בחלק הנגלה.

לא להילחם. לשתול!

לסיכום: ברור בעליל שבתהליך הדרגתי גם אנו נגיע לשם אם נרצה שהנוף האורבני שלנו ישדרג לרמות המקובלות במערב.

בטיפוח זנים שקוטר נופם לא יעלה על 6 מטרים, נוכל גם ליצור רצף של צל, תוך צמצום מושכל של מרווחי הנטיעה. בעצים כאלה, בעלי גזע מרכזי, יהיה גם קל להרים את הנוף התחתון מעל גובה המשאיות. לשם כך יש לעודד את המשתלות להתחיל לטפח זנים מקומיים צרי נוף (תהליך שיקח 5-10 שנים ומחייב גם רישום פטנט).

במישור העיוני והמעשי יש לעורר דיון על השימוש בעצי נוי מורכבים, שאחידותם הולמת בהרבה את הקווים הלינאריים של הכבישים. למי שמתעניין: חלק מהזנים האלה, בתרגום לעצים מקומיים, זמינים כבר היום. חבל על כל שנה שעוברת: במקום הילחם בעצים, נשתול עצים בעלי נוף שלם, לא פגוע, שיהיו הידידים שלנו בצידו הכבישים ובלב התושבים. ■

אמנון באומהורן - מהנל משתלת "אלון" בקיבוץ יראון, מומחה בתחום עצי נוי מורכבים. מתוך הרצאה שנשא בכנס שה"מ "עצים בוגרים" 2017

צבעי שלכת עזים - נרוויח עוד יותר.

לצערי, המצב שקיים היום בארץ, מבטא את הקונפליקט שתוצאתו היא שהחולייה החלשה - העצים, היא הנפגעת ביותר. הסיבה העיקרית לכך היא: מכיוון ששותלים קרוב לשפת הכביש עצים שהפרופיל הנופי שלהם רחב - בתוך שנים ספורות עצים אלה חורגים לכביש או לגינות התושבים. במקרה זה הטיפול בהם מחייב גיזומי שלד, שלרוב גם מקצרים את תוחלת חיי העץ, שממילא נמצא בתנאי תשתית קשים שכולנו מודעים להם.

פתרונות משלוש ערים

לפני כחצי שנה שהיתי בערים: אמסטרדם שבהולנד וכן קלן וקובלנץ שבגרמניה. במהלך בהן עקבתי בקפדנות אחרי הפתרונות הנופיים שם כפי שבאו לידי ביטוי בעצי הרחוב. באמסטרדם צילמתי פתרונות באזור תחנת הרכבת הראשית, הרוויה בכבלי חשמל המזינים את הרכבות. בקלן מצאתי גם פתרונות לפסי הפרדה בכבישים ראשיים מרובי נתיבים ולעצים בקרבת עמודי תאורה ובקובלנץ: לאזורי טיילות, צידי כבישים ואפילו חורשות צל.

מה שהסתמן בעליל: כל עצי הרחוב התאימו בצורה מושלמת ליעודם. כולם הצליחו להיות צמודים לכבישים כמעט בלי לחרוג למיתחם הנטיעה. הפתרון הוא לא מעשה קסמים אלא פרי תרבות גינון בת יותר ממאה שנים, שבמסגרתה פותחו במשתלות, עקב בצד אגודל, זנים מתאימים, מורכבים.

סוד ההתאמה הנופית טמון בשלטון האמירי של כל העצים שראיתי (בארץ ניתן לראות זאת בנקל בארזים, דלבים וברושים). השלטון האמירי מתאפיין בהורמוני צמיחה הנמצאים באמיר הצימוח של העץ וככל שהשלטון האמירי חזק יותר - כך כמות ההורמונים היורדת מהקדקוד תהיה גדולה יותר ותווסת את הצימוח הצידי. זאת כדי ליצור ענפים קצרים יותר מחד גיסא וצימוח סימטרי מאידך גיסא. כך לדוגמא, ראיתי וצילמתי בפסי הפרדה בעיר קלן זן של אדר צר נוף, מורכב, אחיד בצורתו וקצב צימוחו לכל אורך התוואי ויוצר "קיר" צר נוף, מרהיב עין, הנותן לנוסע בדרך תחושה שהוא נוהג בתוך "יער עירוני".

בפרופיל נופי זה משתמשים גם בקרבת פנסי תאורה: יוצרים נוף גבוה המתמודד עם גובה הפנסים אך לא מסתיר את התאורה.

ברור גם שהפרופיל הנופי האפייני שנוצר יחסוך הון תועפות בתחזוקה: עצים המעצבים את עצמם יזדקקו בעיקר להסחות וקיטומים והרבה פחות התערבות בשלד העץ, אם בכלל.

” הגישה ההגיונית ביותר היא להתאים את הפחפיל הנופי של העצים לתכתיבי השטח, בבחינת "אם אינך יכול לנצח, הצטרף אליו". ורצוי גם שפחפיל זה יהיה אחיד, כך שקשר העין בין עץ לעץ יהיה היפה ביותר בעיני המתבונן, "האיש מהרחוב", עבוחו אנו הרי עמלים בבחינת "משתמש קצה"

”