



פארק חופי וטיילת - רדינג

זוכה פרס קרוון 2011

רות מעוז

המהלך בשבילי פארק רדינג וסביבתו, אולי שואל את עצמו כיצד נוצר הפארק - אך אין לו ממי לקבל מענה. הרוכב על אופניו בשביל הבטון הכורכרי, עוצר לפעמים ותוהה מי עומד מאחורי העשייה וההחלטות - אך השבילים אינם משייבים. בספורים שאני עורכת בפארק, אני נוהגת לספר את הסיפורים שמאחורי הקלעים של העשייה ורבים מגיבים בהשתאות, פליאה ועניין רב לנוכח מורכבות העבודה וריבוי הכוחות המעורבים, שניסו או דרשו להשפיע בכיוונים שונים. כשפנו אלינו לכתוב על פארק רדינג, שעליו זכינו בפרס קרוון לשנת 2011, עלתה מחשבה להתמקד במגבלות ובאיסורים המסובכים שהציבו הרשויות ועל כך, שיחד עם כל אלה, הצלחנו להוציא לפועל את מרבית הרצונות והמחשבות התכנוניות שלנו. תחנת הכח רדינג נבנתה ב-1938 ומאז נסגרו שערי המתחם בפני הציבור, נותק רצף החוף ועם השנים הפך שטח נפלא של כ-60 דונם לחצר גרוטאות על שפת הים. באותה עת גם נבנה נמל תעופה בסמוך - "שדה דב". ב-1995 החלו מחשבות על הסבת תפעול תחנת הכח מדלק לגז. ב-2005 החלה תחנת הכח לעבוד על גז ומאז

העיר נקייה יותר ומשוחררת מעשן הארובה שנראה כנחצי. בזכות המעבר לגז ובזכות רצונה העז של עיריית תל אביב-יפו להגשים את חזון רצף טיילות החוף, הותנה האישור לבניית תחנת הגז בהסרת הגדרות סביב השטח, והפיכתו מ"עיר אסורה" לפארק הפתוח לציבור כולו. כשנבחרנו, על ידי חברת החשמל ועיריית תל אביב, לנהל ולתכנן את פרויקט הפארק והטיילת, לא תארנו כמה "שותפים" יהיו לנו וכמה דרישות ומגבלות יציבו בפנינו. בראש ובראשונה חברת החשמל לישראל, שהזמינה ומימנה חלק מהפרויקט (השאר הושלם על ידי העירייה), וגם הציבה תנאים ומשוכות: נדרשנו להרחיק את הטיילת מהתחנה, מסיבות ביטחוניות - משמע שצריך לעבור מעל המעגנה - וכך "נולד" הגשר (שתוכנן ע"י אדר' גידי בראורין והקונסט' דני שחם) שמחבר בין שני חלקי הפארק. חברת החשמל רצתה שיוקם גשר מתרומם שיאפשר מעבר סירות עם תרנים. לאחר בדיקות ממושכות, היינו חייבים לשכנעם לזוותר על כך, הן מכיוון שכל התקציב של הפרויקט היה נגמר רק עם הקמת הגשר והן בשל הקושי הרב של אחזקת גשר כזה, שלא לדבר על מגבלת הגובה שהוצבה

על ידי רשות שדות התעופה. ובכל זאת מתחת לגשר צריכות לעבור סירות ולכן אינו יכול היה להיות נמוך מדי (4.75 מ' +אבסולוטי). נדרשנו לחסום כל אפשרות גישה אל המעגנה מהפארק - משמע גדרות וחסומות - כי המים שנראים תמימים ורגועים הם מלכודת לא נעימה (אלו המים שנשאבים בכח רב לצורך קירור המכונות בתוך התחנה). והיתה גם השראה לתכנון הפארק, דווקא מאותה חצר גרוטאות שהיתה באתר: בינות לכל צינורות המתכת, ערמות העפר ופסולת הבניין צמחה צמחיית בר יפיפיה שחיזקה ועודדה את הרעיון שלנו לפתח את הפארק כשמורה לצמחיית חולות וחוף ים, שהולכת ונכחדת עקב מסת הבניה ההולכת ומתעצמת, ובכך גם לפתח מאגר לזרעי הצמחים לשימוש בפרויקטים נוספים.

מימין: מבט אל המעגנה והגשר מרחבת המגדלור
צילום: עמית האס.
למטה: מראה אל הגשר מתוך הפארק החופי
צילום: רות מעוז.



והמגבלות שהציבה חברת חשמל היו כאין וכאפס לעומת הדרישות של השכנים משדה דב - רשות שדות התעופה, רשות התעופה האזרחית וחיל האוויר.

הפארק מצוי ממש במרכזה של "מניפת" ההמראות והנחיתות של השדה ולכן...

- אי אפשר להתרומם עם גשר מעל גובה מאד מוגבל - 6.00 מ' + מעל המדרך ו-8.00 מ' + כולל אנשים (זוכרים את הסירות שצריכות לעבור מתחת ואת הגשר המתרומם?) וזה תרם לאורכו של הגשר ולעיבוד המתווה הרך והמתון שלו, שעיצבנו כקו בנוף הפתוח.
- אסור להציב עמודי תאורה גבוהים וכך קיבלנו גופי תאורה שקועים בשביל הבטון (בחלק הצפוני של הפארק).
- אסור לטעת עצים מאותם נימוקי גובה, אך גם בשל החשש לקינון ציפורים...
- הס מלהזכיר שלולית חורף - גם כן בגלל בעלי כנף למיניהם.

חברת נתיבי הגז, מפעילת תחנת המגופים בפאתי הפארק, היתה גם היא חמורת דרישות, והן שעזרו, בסופו של דבר, לגיבוש הרעיון: לא להתקרב לחוות המגופים, לא לשהות באזור ולא לעשות פיקניקים ומנגלים... ולכן אין פרגולות ואזורי ישיבה רשמיים, אך יש פארק חופי, "שמורת טבע עירוני", שמאפשר גידול של כל צמחי החולות והחוף, ההולכים ונעלמים (שנבחרו בקפידה ביחד עם האגרונום דני אלמליח) ושבילים טבעיים המאפשרים טיול נינוח והתבוננות בצמחיית הבר המבצבצת על פי העונות. סלעי כורכר, שנמצאו באתר בעת החפירות, משמשים כמקומות ישיבה למנוחה קצרה.

עיריית ת"א-יפו, שעשתה רבות שהפארק יהפך מחלום למציאות, רצתה שהגשר יהיה בשיפוע המתון ביותר שאפשר, כך שישמש את כל האוכלוסייה (זוכרים את מגבלות הגובה מעל והגובה מתחת...) והתוצאה היא המשך ישיר לטיילת, מעל המעגנה, ו"כמעט" הפתעה כשנמצאים מעל הים ללא תחושה של עליה על גשר.





היו גם ויכוחים על כמות כרי הדשא (רצון העירייה) לעומת שטחי פרחי בר וצמחיה עשבונית טבעית שביקשנו להוסיף (טיפול לא שיגרתי), דבר שמותיר את מירב השטח ללא השקיה.

הרבה לאוויים, דרישות ושאלות של לוחות זמנים, לא כאלה שבדרך כלל אנו מכירים, אלא - כיצד חופרים כלונסאות במים, עם מקדח שגובהו כ-30 מ', בעוד מגבלת הגובה במקום 8.00 מ'?

או מה עושים כדי להניף גשר עם מנוף בגובה של כ-25 מ', באותן מגבלות גובה? אז לפעמים קורים ניסים...

שדה דב הפסיק את פעילותו למשך חודשיים לצורך שדרוג תאורת המסלולים והדבר התרחש בדיוק כאשר קבלן הפארק (רולידור), היה מוכן להתחיל בקידוח הכלונסאות... והוא הצליח להשלים את המלאכה ממש כאשר פעילות השדה חזרה לשיגרה - האם אין זה נס?

כשצריך היה להניף את הגשר למקומו והשדה תיפקד בשגרת יומו, לא היתה ברירה אלא לעבוד בשעות הלילה כשפעולת המטוסים מושבתת (בין 23:30 ל-05:00) - זה לא מותיר הרבה שעות עבודה, ובכל זאת במשך שני לילות בלבד הצליח מנוף הענק להניף (באלגנטיות של מחול) את חמשת חלקי הגשר (161 מ' אורכו) ולהציבם על העמודים שנקדחו במים וביבשה.

הרבה לאוויים והרבה דרישות שבסופו של תהליך, בשיתוף פעולה והבנה בין כל השותפים, הפכו לאלמנטים חיוביים בפארק, שכה תורם לעיר וממנו נהנים אלפי תושביה ואורחיה.



 רות מעוז, שותפה במשרד ברוידא-מעוז. המשרד זכה בפרס קרוון לשנת 2011 עבור פרויקט זה.



בעמוד מימין: תכנית הפיתוח של הפארק. בעמוד זה מלמעלה מלמטה: הכניסה הדרומית לפארק, בלילה; מבט מהפארק דרומה אל דק וקירות הגלים; אזור ישיבה סביב הפילבוקס ההיסטורי (1939). צילום: עמית האס