

סביבה

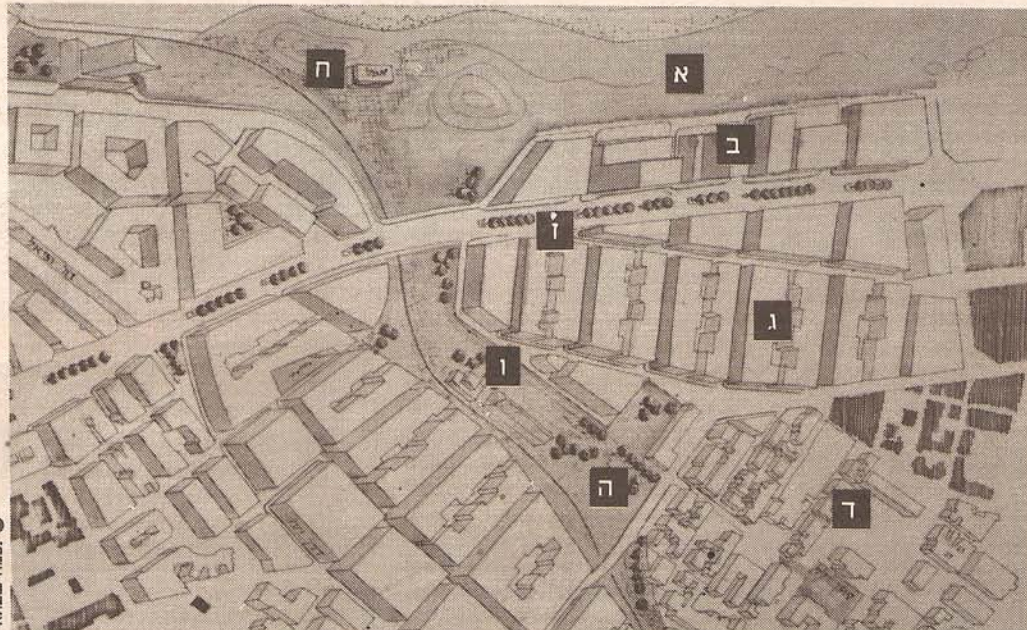
א ס ת ר ז נ ד ב ר ו

הרעיון של נעמה שבתאי לתוכנית מנשיה ג', הוא הדבר השונה ביותר מהתוכנית שאושרה להפקדה. לא עוד רמת אביב ג' או שיכון ל' מול הים, אלא פשוט חתיכת עיר

המתגלה במחשבה שניה כעוד צען בדרך להפיכת ה"No Man's Land" הזו לחלק מעיר. כמו גם כמשקל נגד לקבוצת בנייני הטקסטיל והתעשיינים, וכמה שהופך את כביש הטיילת. מאור טוסטרדה לשרדה עירונית, המשך טבעי לאופי של שדרות ירושלים. ומה יהיה עם המבטים לים? יהיו מבטים עם הפסקות. נראה שהמחיר הזה (אם זה בכלל מחיר) כדאי.

אין טעם לפרט עוד ולציין, למשל, את הפתרון שהיא מציעה לאזור כיכר השעון והירידה שם לים וכדומה. התוכנית היא כאמור ראשונית. לבטח יש בה עוד היסוסים וקצוות פרוזמים ונקודות שלא נפתרו עד הסוף. הכיוון, כך זה נראה לפחות מההגשה בחיתולים, ראוי להתייחסות, כדי שלאף אחד לא ירבוץ על המצפון שהיתה אפשרות למשהו אחר והיא הוחמצה.

ואכן, ככל הנראה לא תישאר התוכנית הזאת במגירה. במסגרת ההתנגדויות לתוכנית מנשיה מצד המועצה לשימור אתרים מתכוון אדריכל המועצה, סעדיה מנדל, לנסות ולהגיש את התוכנית כהצעת נגד. עם זאת, לא נראה שיש לתוכנית סיכוי. גם משום הצורך הדוחק לבנות כבר את מנשיה ודי. גם כי מתעוררות כאן, מן הסתם, בעיות של אתיקה מקצועית כלפי המתכננים האמיתיים. וגם, ואולי בעיקר, משום שכדי להתחיל אפילו לדון בתוכנית כזאת, צריך באמת הרבה אומץ. אבל זה לא יגיע לשלב הזה בכלל. והלוואי ובצנין הזה יהיה צורך לאכול כובע.



© נעמה שבתאי

התוכנית של נעמה שבתאי, התמצאות בסיסית: א. גן צ'רלס קלור. ב. בניה על חלק משטח הגן. ג. מנשיה ג' - בניינים בני שלוש ארבע קומות, בקו בניין 0, על רחובות עירוניים. ד. נוה צדק. ה. פארק בוואדי הטבעי של הרכבת. ו. מתקני הרכבת הישנים. ז. המשך הטיילת. ח. בית גידי

נראית, בחלקה לפחות, לעין. וכדי שבעל הקרקע של מנשיה לא ידאג לכיסו: אצל שבתאי, בבניינים הנמוכים, יש הרבה יותר יחידות דוור, עד כדי כפליים מבתוכנית האמיתית. לא מגדלים גבוהים, ובכל זאת ללא הפסד כספי להיפך. בחוצפתה, מציעה שבתאי לבנות גם מול מנשיה ג', ממערב לכביש הטיילת, על חלק מגן צ'רלס קלור. הוצפה,

שאפשר אחרת. הפיזיו הוא שהרחובות הניצבים מגיעים עד הים ומאפשרים הצצות נדיבות. כמו בעיר הניגשת נכון אל הים. ומנוה צדק, אצלה, מה מפליא, ולמרות צפיפות הבניה, רואים טוב מאוד את גבעת יפו דרך פארק הרכבת. והרי על זה טרחו הטורחים כל כך הרבה שנים עד שהגיעו לתוכנית שאושרה להפקדה. גם נוה צדק עצמה, שבתוכנית האמיתית מוסתרת על ידי מנשיה ג'

שאמורה לעבור שם גם במציאות, בלי להפריע לאף אחד. כך נמצאת הריאה הירוקה גם מועילה לתחבורה, גם מהווה חצר משחק חצי פרטית חצי ציבורית לילדי הסביבה העתידיים, וגם לא מפרקת את חתיכת העיר הזאת למבנים. שבתאי מכירה בעובדה שגם בבניינים נמוכים בתל אביב השטחה מסתירים את הים, והיא לא מנסה להעמיד פנים

שפוי והגיזוני, כאילו שמתכננים באמת מקום לחיות ולהשתמש בו ולא פוסטר. מעל כולם הצליח לבלוט הרעיון של הסטודנטית נעמה שבתאי. כאמור, רעיון עוברי וראשוני. שבתאי הציעה, כחלק מהטיפול באזור התפר בין תל אביב ויפו, תוכנית בנייה למנשיה ג'. הרעיון שלה, כפי שהוסבר נראה כבר בשלב העוברי שלו, הוא פשוט ואמיץ ורגיש למיקומו הבעייתי. הוא הדבר השונה ביותר מהתוכנית שאושרה להפקדה. לא עוד רמת אביב ג' או שיכון ל' מול הים, אלא חתיכת עיר. התוכנית שלה, גם אם לא תהיה בה אף ארכות קשתות ואף גג רעפים יפואי, ושום אזכור או ציטוט מסגנונות בניה כאלה ואחרים מהסביבה, נראית שייכת למקומה ומרגישה בו נוח. במקום מבני המגורים הגבוהים והדופנמים של מנשיה ג' האמיתית, מציעה שבתאי רקמת רחובות עירוניים, כמו ביפו, כמו ברחוב אילת, כמו בערי אירופה (בעיני, קצת יותר מדי כמו באירופה). לאורך הרחובות, במה שנקרא קו בניה אפס, ללא עמודים וללא רווחים בין הבניינים, בנייני מגורים צפופים בני שלוש ארבע קומות, אולי עם אפשרות לעוד קומה פה ושם. זה הכל. לא 18 ר' 20 קומות. סקיצה קטנה, המראה איך לדעתה הבניינים יכולים להיראות, ממש שובת לב. רשת הרחובות, הכמעט ניצבת לים, צפופה יחסית, כשהשטח הפתוח נאסף לכדי גן רחב בוואדי הטבעי של פסי הרכבת הישנים בנוה צדק. שם, לפי תוכניתה, יכולה לעבור רכבת הפרברים,