

BIG's Spiral Skyscraper Tops Out in New York City



Written by Eric Baldwin

6 days ago

Share

The new "Spiral" skyscraper by [Bjarke Ingels Group](#) has topped out at Hudson Yards in [New York City](#). Rising 66 stories, the project towers over 1,000 feet tall with a series of stepped, landscaped terraces that wrap the building. With over 2.8 million square feet of office space and ground floor retail once complete, the tower will feature open floor plans with views across the Financial District and the surrounding cityscape.



As the central element of the design, outdoor space will be available to all tenants through a series of connected indoor atriums. One of the building's major tenants will be Pfizer, the biopharmaceutical company that co-developed the country's first COVID-19 vaccine, that will set up

MORE ARCHITECTURE NEWS



50 Hudson Yards by Foster + Partners Tops Out



Chicago Architecture Biennial Announces Winners of its First Commission, the DAF Open Call



Arthaus, KPF's First Residential Tower in Philadelphia, Tops Out

[More Architecture News »](#)

MOST VISITED



The 15 Winners of the Building of the Year Awards



Roma House / buro511



Field House / Lookofsky Architecture

Save





Insulated Sliding Doors - Sky-Frame Classic|Sky-Frame

ah!38 - Flexibility|panoramah!®

BIG founder [Bjarke Ingels](#) said that "the Spiral combines the classic ziggurat silhouette of the premodern skyscraper with the slender proportions and efficient layouts of the modern high-rise." Other tenants include law firm Debevoise & Plimpton LLP and AllianceBernstein across three and a half floors. Rob Speyer noted that, "the continued rise of The Spiral is a testament to our vision and optimism for [New York City's](#) future."

The Spiral is set for completion in 2022.

News via [6sqft](#)

Image gallery

Share

About this author



Eric Baldwin

Author

FOLLOW

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

- Home
- Projects
- Products
- News
- ArchDaily

- Highrise
- Skyscrapers
- Highrise Building
- New York

Cite: Eric Baldwin. "BIG's Spiral Skyscraper Tops Out in New York City" 19 Feb 2021. ArchDaily. Accessed 25 Feb 2021. <https://www.archdaily.com/957242/big-spiral-skyscraper-tops-out-in-new-york-city> ISSN 0719-8884

BROWSE THE CATALOG

- PLASTICS / FIBERS
- TENSILE STRUCTUR...
- LOUVERS / SHUTTERS
- CONSOLE TABLES

Rodeca Translucent Building Elements	FabriTec Structures Awning Tensile Membrane...	Technowood Sunshade Systems	Flexform Console Table - Soffio
--	--	-----------------------------------	---------------------------------------

- SUSPENSION SYSTE...
- SPA / WELLNESS
- SUSPENSION SYSTE...
- CHAIRS / STOOLS

Hunter Douglas Arc... Metal Ceilings - Linear -...	Dornbracht Spa Solutions - Sensory Sky	Arktura Acoustic Ceilings - SoftGrid Series	BoConcept Furniture for Atomix Restaurant
--	--	---	---

- DOORS
- CURTAIN WALLS
- ARMCHAIRS
- LIGHTS

panoramah! [®] ah! Pivot	Reynaers Aluminium Curtain Walls	horgenglarus Upholstered Wooden Armch...	KKDC Lighting - SEN
--------------------------------------	-------------------------------------	--	------------------------

[More products »](#)

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed



Join the discussion...

LOG IN WITH

OR SIGN UP WITH DISQUS ?

Name



GBannis • 3 days ago

That is one awful, blocky building. To call it Spiral is a complete misnomer. Call it "Steps" instead. Spirals require curves.

^ | v • Reply • Share ›



pierre a varreon • 6 days ago

Thanks to Kevin Roche and 750 7th Avenue on the West Side as well.

^ | v • Reply • Share ›

[Subscribe](#) [Add Disqus to your site](#) [Add Disqus](#) [Add](#) [Do Not Sell My Data](#)

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed



THE FUTURE OF...

Future of Rail | Overcoming engineering challenges on huge road/rail hub in Daventry

24 FEB, 2021 | BY CLAIRE SMITH

Demand for freight capacity is growing. *NCE* reports on construction of a new hub.

For almost 25 years Dirft – the Daventry Intermodal Rail Freight Terminal – has been a central location for switching freight from road to rail, and vice versa. This autumn its capacity is set to grow further with work on the third phase of the site due for completion after overcoming some major engineering challenges.

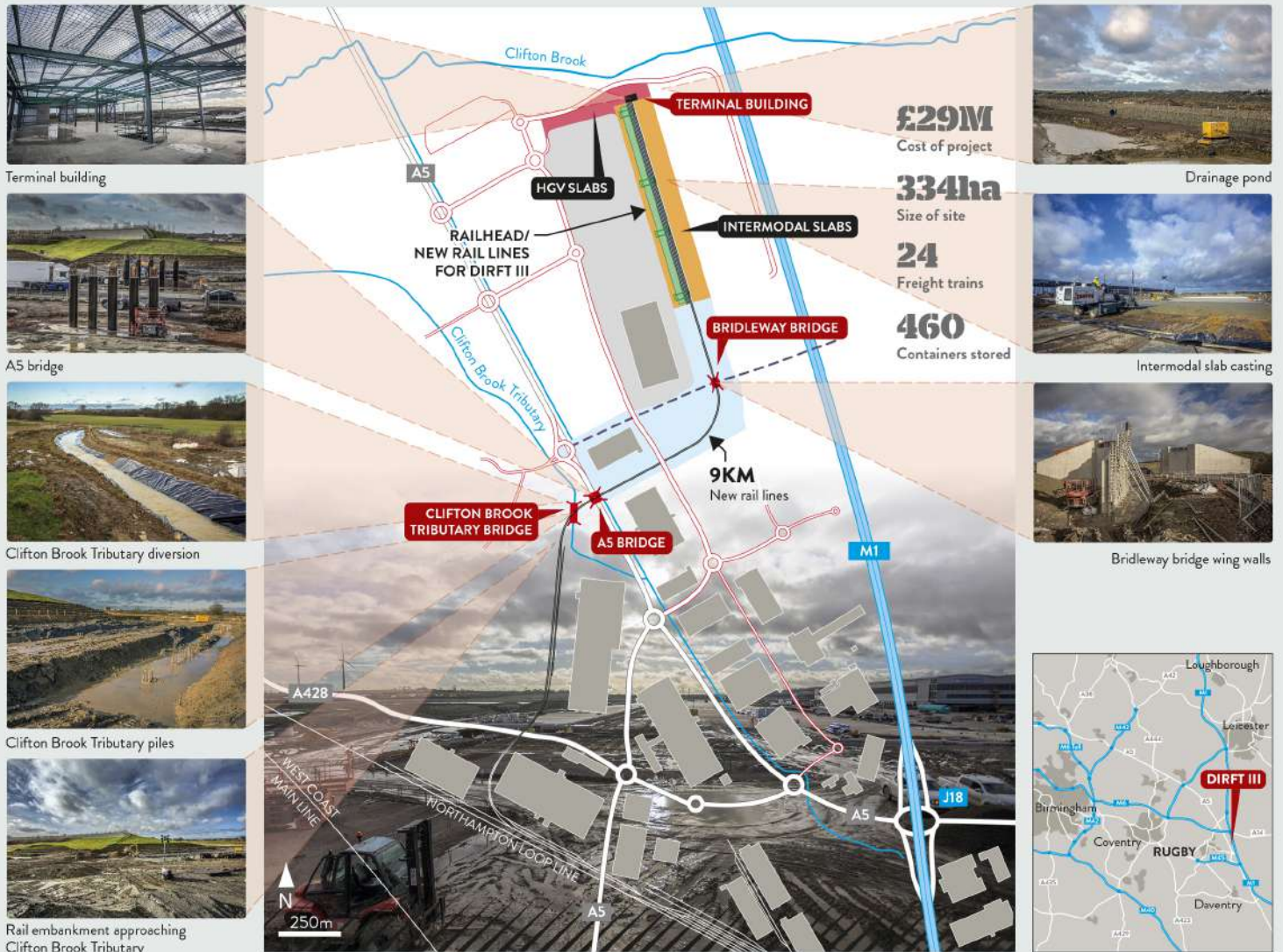
The latest £29M phase of the Prologis development, known as Dirft III, will have the capacity to load or offload 24, 775m long freight trains daily and store 460 containers which, combined with the existing facilities, will make it the largest intermodal logistics park in the UK.

Engineering innovation

The 15 month construction timetable for the 344ha site may make it sound like a straightforward job for design and build contractor Winvic. But it has involved a huge amount of stakeholder engagement as well as engineering innovation. In addition to building 9km of new rail lines and connecting it with Network Rail assets, three major bridge structures have involved liaison with the Environment Agency, Highways England and local authorities; earthworks for 79,000m² of heavy duty pavements for loading and unloading; and the terminal building itself.

“There are seven or eight key elements to the Dirft III project and while none may immediately stand out on paper as unique, the underlying engineering complexities are certainly of note,” says Winvic senior design manager Giles Taylor.

INTERMODAL INVESTMENT



MAKING THE CONNECTION

Connecting the new terminal to the main line railway called for separate bridges to span the A5, the Clifton Brook Tributary and a brideway – each structure is different and each brought with it a different challenge.

The A5 bridge will have an effective span of 30m over the highway. It is a fully integral single span, prestressed concrete structure seated on a continuous flight auger piled foundation installed by All Foundations.

It has reinforced earth abutments and wing walls, formed of a composite system of interlocking prefabricated concrete units with soil

tensile reinforcement and backfill.

The structure has been designed to keep the abutments out of land owned by Highways England to minimise future maintenance issues as the structure will be owned by Prologis.

Reinforced wall construction for the abutments is underway on the A5 structure and work is gearing up for the lifting in of the bridge beams – the only part of the work that will require the closure of the road. Negotiations are still underway to confirm the dates but Smart expects the work to take place over a weekend in April.

Although Clifton Brook Tributary's name suggests it is a small watercourse, the bridge that will span it is actually the largest on the Dirft III scheme with an effective span of 45m.

The bridge, which will be formed using the Matiere system, will be installed by subcontractor ABM to create a precast arch

supported on bored piles.

Its size is the result of discussions with the Environment Agency to give wildlife unimpeded access to sensitive ecological areas. Smart says that a culvert would have been simpler but would have impacted on the environment.

The construction has also called for major engineering work to divert the watercourse while the bridge is built to improve safety and minimise risk to the environment from the work.

The third bridge on the scheme will span the new rail line and create a diversion for an existing brideway that crosses the route.

With a clear bridge span of over 18m and a 5.5m wide deck, it is a fully integral single span composite prestressed and reinforced concrete structure. The deck will comprise prestressed concrete beams with an insitu reinforced concrete deck slab that is integrally connected with abutments seated on spread foundations.

“The design that has gone into the three concrete mixes for the terminal slab, for example, has carefully balanced considerable loads – that are perhaps only exceeded on airport runways – lifetime durability and maintenance, reach stacker tyre degradation and, of course, holistic cost effectiveness. There is also no margin for error in the slab pour operations and the daily programme has been precise but also flexible to take the changeable UK weather into account.”

Work on site started in June last year with the earthworks phase. The plateau for the site was created four years earlier but had suffered from weather degradation, so Winvic had to undertake some remedial work before getting the 60,000m² of cut and fill underway.

Each element of the project is relatively straightforward but bringing them all together is where the challenge lies

Concerns about sulphate levels in the ground ruled out the use of lime or cement stabilisation and resulted in the use of dynamic compaction to manage the risk of differential settlement instead.

Winvic project manager Rob Smart says: “The intermodal slabs are heavily engineered to cope with high loadings from reach stackers and container storage, whereas the HGV slabs have a lower specification as the loading there is not as high.”

The intermodal slab is 420mm thick and the C40/50 concrete mix will contain steel and glass fibre reinforcement. In comparison, the HGV slab is only 220mm thick with standard reinforcement.

Drainage system

In addition to the design of the slabs themselves, major drainage work is needed to deal with the runoff from the site and 2.5km of drainage is being installed to manage this.

Smart says that 90% of the intermodal slabs are now complete and the HGV slabs are finished.

While the terminal facilities were the first to get underway, Smart describes the three bridges that bring the railway lines into the site as a critical part of the project and this is where most of the work is currently focused (*see box*).

Smart says each element of the project is relatively straightforward but bringing them all together on programme is where the challenge lies. Evidence of the complexity of the work is in the cast list of consultants and subcontractors on the project with Stantec and RPS providing engineering advice and Bonner Rail and Mechan delivering rail expertise, to name just a few of those involved.

Despite the scale of the project, Smart is confident that the work will be completed on schedule with freight operations due to start on site in September.

Like what you've read? To receive New Civil Engineer's daily and weekly newsletters click here.

Related articles

Smart motorway tech upgrade will be sped up to rectify 'entirely wrong' approach

4 February 2021

Novel use of flood attenuation crates on Glasgow roads overhaul

2 February 2021

Second phase of Antarctica base construction gets underway

14 January 2021

Curved box jack completed on East Coast Main Line in UK first

26 January 2021

Work begins on HS2 crossover box needed for trains to access Old Oak Common station

26 January 2021

Coroner calls for smart motorway review to prevent 'ongoing risk of future deaths'

19 January 2021

Morpholio Launches Smart Hatch, Propelling the Trace App into a New Era of Digital Hand Drawing

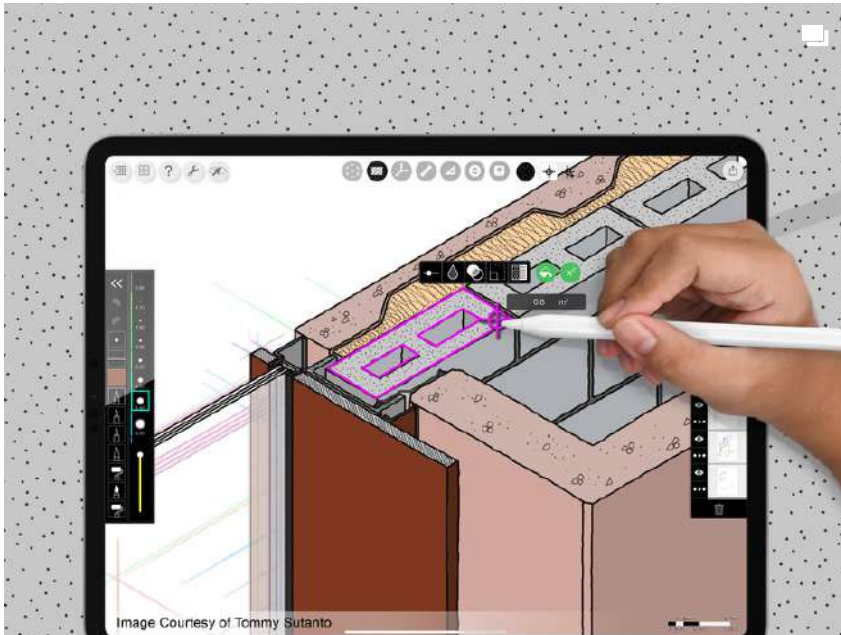


Image Courtesy of Tommy Sutanto

Written by **Christele Harrouk**

a day ago

[Share](#)

Morpholio has just released “**Smart Hatch**”, a new addition featured in its **Trace app**, famous for sketching and drafting, as well as storing and organizing ideas by layers. Making drawing details, elevations, plans, and sections by hand way easier, Smart Hatch calculates the areas for the user and fills their drawings with the sketch style hatch they desire.

“*Hatch work has and will always play a vital role in the way creatives communicate*”. Propelling the hatch experience into a new era of digital hand drawings, **Morpholio** launched “Smart Hatch,” the latest addition to the “Smart Fill” feature in the **Trace application**. The new tool allows architects to hand sketch intelligent details, plans, and sections effortlessly, filling drawings with sketch-style hatches. For the initial takeoff, current hatches include line and crosshatches, dot hatches, material patterns, etc. Soon enough, **Morpholio** will allow users to import their own custom hatch patterns.

MORE ARCHITECTURE NEWS



Mad Arkitekter to Design Germany's Tallest Wooden Tower



The 15 Winners of the Building of the Year Awards



Timber Tutorial: How to Build Taller with Wood

[More Architecture News »](#)

MOST VISITED



The 15 Winners of the Building of the Year Awards



Roma House / buro511



Field House / Lookofsky Architecture

Save

MOST VISITED PRODUCTS





Insulated Sliding Doors - Sky-Frame Classic|Sky-Frame

ah!38 - Flexibility|panoramah!®

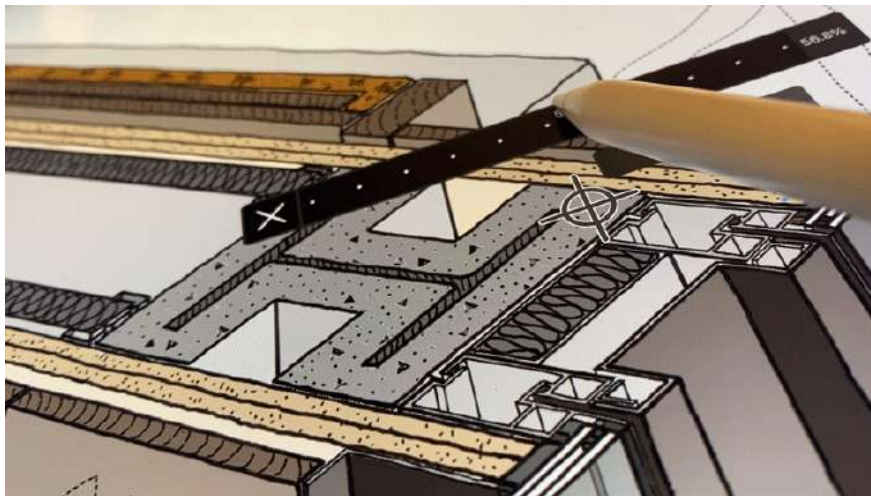


“ Drawing is the language of architects as they transform ideas into reality. As we all wrestle with the importance of a paperless future balanced against the architect's need to hand draw, we seek smarter solutions through technology. Now, with tools like the Apple Pencil, iPad Pro, and “Smart Hatch” any architect can generate beautiful, legible drawings and details that are shaped by imagination and the free flow of ideas from mind to hand. -- Morpholio. ”

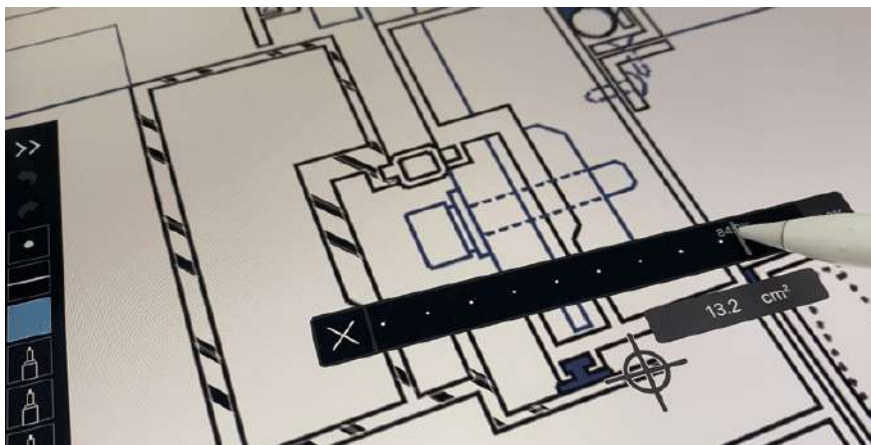
Related Article

[Morpholio Board is Now Available on Mac](#)

Save



Morpholio, founded by four architects who wanted smarter mobile tools for all phases of the design process, has made this new addition easy to use. Simply when sketching, with any drawing or over any background image, move the “Smart Hatch” target to the region you want to fill. Moreover, users can also set the drawings to scale if they want that area calculated. Drawings will not only preview a hatch, but users can also adjust the hatch tolerance, scale, color, and opacity.





Where to use Smart Hatch:

- Details: Hatch specific materials in your details and sections like steel, wood, concrete, sand, etc.
- Elevations: Hatch facades, walls, and interior surfaces with panels, shingles, modules and other creative textures.
- Plans: Hatch floor plans, site plans, or unit plans with multiple flooring, materials, and textures.
- Shading: depth, shade, and shadow.

... Hatches - Morpholio Trace Smart Hatch Beginner Tutorial to Sketch & Draw



“ Good hatch work not only brings both textural beauty and depth to a drawing, it conveys technical insight about detail and materiality. [Morpholio](#)’s new “Smart Hatch” translates the speed of CAD hatching into the beauty of a digital hand sketch in a new, bespoke, and really fun way. -- Joey Swerdlin, [Morpholio](#) Community Director. ”

Save



Home



Projects




Products

Folders



Feed

 Share

About this author



Christele Harrouk

Author

FOLLOW

#TAGS

- News
- Architecture News
- Architecture Apps
- Morpholio
- Sketching
- Apps
- Drawing
- Hand Drawing
- Digital Drawing
- Application
- Morpholio Trace

Cite: Christele Harrouk. "Morpholio Launches Smart Hatch, Propelling the Trace App into a New Era of Digital Hand Drawing" 24 Feb 2021. ArchDaily. Accessed 25 Feb 2021. <<https://www.archdaily.com/957487/morpholio-launches-smart-hatch-propelling-the-trace-app-into-a-new-era-of-digital-hand-drawing>> ISSN 0719-8884

Save



Home



Projects



Products

Folders



Feed

Rodeca Translucent Building Elements	FabriTec Structures Awning Tensile Membrane...	Technowood Sunshade Systems	Flexform Console Table - Soffio
SUSPENSION SYSTE...	SPA / WELLNESS	SUSPENSION SYSTE...	CHAIRS / STOOLS

Hunter Douglas Arc... Metal Ceilings - Linear -...	Dornbracht Spa Solutions - Sensory Sky	Arktura Acoustic Ceilings - SoftGrid Series	BoConcept Furniture for Atomix Restaurant
DOORS	CURTAIN WALLS	ARMCHAIRS	LIGHTS

panoramah!® ah! Pivot	Reynaers Aluminium Curtain Walls	horgenglarus Upholstered Wooden Armch...	KKDC Lighting - SEN
--------------------------	-------------------------------------	--	------------------------

[More products »](#)

0 Comments ArchDaily Disqus' Privacy Policy Login ▾

Recommend Tweet Share Sort by Newest ▾

Start the discussion...

LOG IN WITH OR SIGN UP WITH DISQUS

Name

Be the first to comment.

Subscribe Add Disqus to your siteAdd DisqusAdd Do Not Sell My Data

Save

כלכליסט

ביידן מזהיר: סין תאכל אותנו בלי מלח אם לא נאיץ את ההשקעה בתשתיות

יום לאחר שיחה שקיים עם נשיא שי ג'ינפינג נשמע נשיא ארה"ב ג'ו ביידן נחוש להאיץ את תוכנית ההשקעות שלו בתשתיות: "הסינים משקיעים מיליארדים בתחבורה, סביבה ועוד תחומים רבים - אנחנו חייבים להתחיל ללחוץ על הגז"

חדשות חוץ 12.02.21 18:08

נשיא ארה"ב ג'ו ביידן הזהיר שסין "תאכל את ארצות הברית בלי מלח", אם האחרונה לא תאיץ את תוכנית ההשקעות שלה בתשתיות. ביידן אמר את הדבר לקבוצה של סנאטורים, יום לאחר שיחת הטלפון הראשונה שקיים עם נשיא סין שי ג'ינפינג.

קראו עוד בכלכליסט:

- [ביידן מטיל סנקציות על האחראים להפיכה הצבאית במיאנמר](#)
- [ביידן נגד תדרכי מודיעין לטראמפ: "אולי יפלוט משהו"](#)
- [ארה"ב: בית הנבחרים נתן אור ירוק לתוכנית התמריצים](#)

בשיחה נקט שי בקו נוקשה בכל הנוגע לזכויות אדם, אך אמר גם כי עימות יהיה אסון עבור שתי המדינות.



צילום: אמ סי טי

נשיא ארה"ב ג'ו ביידן עם נשיא סין שי ג'ינפינג

לאחר פגישה עם חברי ועדת העבודות הציבוריות של הסנאט הזהיר ביידן: "הסינים משקיעים משקיעים מיליארדי דולרים בטווח רחב של נושאים שקשורים לתחבורה, לסביבה, ולעוד תחומים רבים נוספים. אנחנו חייבים ללחוץ על הגז".

במסגרת מסע הבחירות שלו הציע ביידן להשקיע שני טריליון דולר במשך ארבע שנים, ליצירת מקומות עבודה והשקעה בתשתיות אנרגיה מתחדשת.

על פי "גיליון ציונים" שהוציא למדינה איגוד המהנדסים האזרחיים של ארה"ב (ASCE) ב-2017 קיבלה ארה"ב ציון D+ בלבד על השקעה בתשתיות. האיגוד העריך שכדי לסגור את "פערי התשתיות" יש צורך בהשקעת שני טריליון דולר עד 2025, ובאותה נשימה הזהיר כי העלות עבור הכלכלה תהיה כפולה אם הבעיות לא יטופלו. דוח התחרותיות הגלובלי של הפורום הכלכלי העולמי מ-2019 דירג את ארה"ב במקום ה-13 בעולם מבחינת איכות התשתיות, ירידה לעומת המקום החמישי שבו דורגה המדינה ב-2002.

סין השקיעה רבות בשנים האחרונות בתשתיות, ובין היתר שפכה כספים על רכבות במהירות גבוהה, רכבות עירוניות, תשתיות חשמל ופריסה של רשתות מובייל. "יש להם יוזמות משמעותיות מאוד בנוגע למסילות ברזל, וכבר יש להם רכבת שנוסעת במהירות 400 קמ"ש בקלות", אמר ביידן.

דויטשה בנק יממן פרויקט שתוביל חברת התשתיות הישראלית Lesico בגאנה

הבנק הודיע על סגירת 2 פרויקטים לשיפור איכות המים בגאנה בשווי כולל של 150 מיליון יורו, בהן יעניק ערבויות אשראי עם הרפובליקה של גאנה ובשיתוף ארגון האשראי לייצוא האיטלקי - SACE. אחד מהפרויקטים יבוצע ע"י חברת בת של Lesico

גולן חזני 23.02.21 12:12

דויטשה בנק יממן פרויקט שתוביל חברת התשתיות Lesico הישראלית בגאנה. הבנק הודיע על סגירת 2 עסקאות בהן יעניק ערבויות אשראי עם הרפובליקה של גאנה.

קראו עוד בכלכליסט:

- פורסם מכרז לניקוי קרקעות תעש ברמה"ש. המים המטוהרים ישקמו את הירקון
- חברה חדשה בבורסה בתל אביב: לסיכו השלימה בהצלחה את הגיוס המוסדי
- מיזוג בענף התשתיות המקומי: לסיכו רוכשת את השליטה בפולדמיר

הסכם המימון בהיקף של 150 מיליון יורו, שנושא ערבויות מטעם ארגון האשראי לייצוא האיטלקי-SACE, ישמש למימון בנייה וציוד עבור 2 פרויקטים גדולים של תשתיות, כאשר אחד מהן יבוצע ע"י חברת בת של Lesico Group הישראלית.

הפרויקטים: פרויקט שיקום והרחבת אספקת המים בשם KETA ופרויקט נוסף הוא TAKORADI - שניהם חלק מתוכנית התשתיות הרחבה והמקיפה של ממשלת גאנה, שנועדה לחזק את הצמיחה הכלכלית וליצור הזדמנויות עבודה תוך כדי הבטחת תנאי מחייה טובים יותר עבור האוכלוסייה המקומית.

שיפור איכות המים במחוז וולטה

הפרויקט הספיציפי נועד לשיפור איכות המים והתברואה באזור הדרום של מחוז VOLTA, שם אספקת המים הקיימת לרוב מוגבלת לשאיבה מתוך בורות מקומיים ולא עומדת בתנאי הביקוש של האוכלוסייה שהולכת וגדלה.

מבחינת לסיכו יוקם הפרויקט של שיקום והרחבת אספקת המים ע"י Lesico Srl, החטיבה האיטלקית של חברת הבנייה, שתפעל לצד 16 חברות איטלקיות קטנות ובינוניות בשרשרת האספקה לפרויקט.



סגור חלון



תשתית החשמל עלולה לקרוס ככל שמכירות הרכב החשמלי יעלו

הידיעה המרעושה על כניסתה של טסלה לישראל שימחה אנשים רבים, אך המציאות היא שאין משמעות לכניסתה לישראל כל עוד התשתיות בארץ ישנות • אם המדינה לא תפעל בנושא עכשיו, תהיה קטסטרופה הן במערכת החשמל בישראל והן בחברותיה

ירון גלבוע 23/2/21

לפני מספר ימים פתחנו את העיתונים ונתקלנו בידיעה מרעושה: חברת טסלה של המיליארד אילון מאסק עומדת להיכנס לישראל ותתחיל במכירה של רכבים חשמליים. כמו הרבה מאוד אנשים גם אני שמחתי לקרוא את הידיעה הזאת. מכוניות חשמליות הן העתיד ובעולם שבו יש משבר אקלים מתקדם הן חלק נכבד בפתרון לבעיה ובמלחמה במשבר.

לא זאת בלבד שהן פחות מזהמות ויותר שקטות, מחקר חדש של אוניברסיטת MIT מצא כי עלויות התחזוקה של רכב חשמלי, זולות יותר מרכב המנוע בבנזין והעבודה כי הוא מונע בסוללה, יש פחות חלקים שעלולים להתקלקל ביחס למכוניות מונעות בבנזין וסולר, ואין צורך להחליף בהן שמנים.

אבל כמו שרכבת צריכה מסילה כך מכוניות חשמליות צריכות תשתית חשמל מתאימה וכיום במדינת ישראל אין כזאת. בישראל כיום יש כמה אלפי מכוניות חשמליות המטיילות על כבישי ארצנו ולפי דעת כל המומחים בתחום, בשנים הקרובות כמות הרכבים החשמליים תהיה זהה כמעט לכמות הרכבים המונעים בבנזין.

מדובר על תוספת גדולה מאוד בצריכת החשמל שהתשתית בישראל לא תוכל לעמוד בה. על פי בלומברג, עד שנת 2035 יימכרו בארצות הברית למעלה מ-200 מיליון מכוניות חשמליות. לשם השוק הולך והוא יזלוג גם אלינו. עם התקדמות הטכנולוגיה יותר ויותר אנשים יעשו את המעבר הזה.

רק חשבו על כך, שבשעה 19:00 מאות אלפי מכוניות של אנשים שחזרו הביתה מיום עבודה ארוך מתחברות למערכת החשמל. זה עומס אדיר זה יצור עד כדי כך שהמערכת תקרוס. זה נחמד שרוצים לתרום לסביבה אך מה זה שווה אם לא נוכל להגיע לעבודה, לקניות, או פשוט לחזור הביתה?

בכל קיץ חורף אנו שומעים מדי פעם שחברת החשמל הגיע לשיא צריכה, וכי המערכת קרובה ל-100% קיבולת. רק בספטמבר האחרון בעקבות גל חום נשבר שיא הביקוש והגיע ל-14,600 מגה-וואט. תוסיפו לזה מיליון רכבים חשמליים מוטענים וקיבלתם תשתית של המאה-20 שלא מצליחה להתמודד עם טכנולוגיה של המאה-21.

כיום בישראל קיימות מספר מועט יחסית של עמדות טעינה בהשוואה למדינות העולם. אם פותחים את מפת עמדות הטעינה בישראל לא מפתיע לראות שרובן המוחלט נמצא באזור המרכז.

נכון שהטכנולוגיה היום מאפשרת נסיעה ברכב חשמלי לטווח שבין 300-500 קילומטרים ללא טעינה, אך לרבים מאזרחי ישראל שיעשו את המעבר מרכב בבנזין, בעיקר בפריפריה יתקשו להטעין אותו. אלו שעובדים במרכז יצטרכו לעשות זאת שם ושוב, קיבלנו עומס אדיר על תשתית ישנה והפעם בתוספת פערים חברתיים בין מרכז הארץ לצדדיה.

הפתרון לכך, כמו בכל נושא הוא היערכות מראש וחשיבה מחוץ לקופסה. עם כניסתה של טסלה לארץ ובעקבותיה מותגי רכב אחרים, מדינת ישראל חייבת להתחיל להשקיע בתשתית חשמל ראויה נפרדת מזאת של חברת החשמל. לבד היא לא תוכל לספק תשתית ראויה לכל הצרכים של האזרחים.

ישנם פתרונות רבים שניתן לשלב על מנת להעמיד תנאים טובים לכניסתן של מאות אלפי מכוניות חשמליות ולתת מענה לצד שאר הדברים הקיימים כבר כיום. בישראל קיימות טכנולוגיות מתקדמות של אנרגיה ירוקה שיכולות לספק את הנדרש.

מדינת ישראל תמיד מתגאה, ובצדק, בהיותה ראשונה בכל הקשור לפיתוחים טכנולוגיים והייטק מתקדם. ברוב המקרים אותם פיתוחים יוצאים החוצה לפני שהם מיושמים כאן בארץ. הישראלים הם אחרונים ליהנות מטכנולוגיה שהומצאה 20 דקות מהבית שלהם.

אני קורא לכל הנוגעים בדבר, תמנעו כבר עתה את המשבר הבא. החלו בפיתוח תוכניות לבניית רשת חשמל משולבת אנרגיה ירוקה וחשמל מסורתי וישומו בשטח. רק ככה נוכל להבטיח שהרכב החדש שלנו גם יביא אותנו לאן שאנחנו צריכים.

**הכותב הוא מנכ"ל חברת טורבוג'ן המפתחת טכנולוגיה לייצור מקומי של חשמל ירוק
בבניינים ותשתיות**

כלכליסט

קירות מתקלפים

טבע עירוני: כך הוקם סנטרל פארק על חורבות כפר עבדים

איך הפך האי הקטן מנהטן בניו יורק לסמל האימפריה האמריקאית, ואיך הצליחה העיר להשאיר שטח פנוי שיהפוך לפארק עצום ולסמל של העיר, לא פחות מהמגדלים המקיפים אותו? מדור "קירות מתקלפים" פותח את השמים (במסגרת המגבלות) ויוצא לשאוף אוויר בסנטרל פארק, ניו יורק

דור זומר 17.10.20 14:01

כשאזורים ניו-יורק חושבים על מנהטן. כמעט בכל קנה מידה מדובר ברומא של המאה ה-20. בירה כלכלית, תרבותית ואינטלקטואלית של אימפריה ענקית שסיימה את המאה הקודמת עם שני מטוסים שהרסו את הסמל המובהק ביותר שלה - קו הרקיע רצוף קונסטרוקציות פאליות של גורדי שחקים. איך הפך האי הקטן בפאתי העולם-החדש לסמל האימפריה הדומיננטית בעולם כולו? איזו היסטוריה מחביאים גורדי השחקים? ואיך הצליחו אנשי ניו-יורק להשאיר בלב האי שטח שיהפוך לפארק עצום, מלא אגמים ויערות, שהצליח להפוך לסמל העיר, לא פחות מהמגדלים המקיפים אותו? מדור קירות מתקלפים פותח את השמים (במסגרת המגבלות) ויוצא לשאוף אוויר בסנטרל פארק, ניו יורק.

אפשר להסתכל על האי מנהטן כניסוי, אולי המשמעותי והמשפיע ביותר, ביצירת סביבת חיים שכולה מעשה ידי אדם. עד שהגענו לאותו "ג'ונגל זכוכית, פלדה ובטון", כפי שכינה אותו המשורר אלן גינזברג, חיו בני האדם, גם אלו הבורגנים והאורבניים ביותר, בקרבה משמעותית בהרבה לטבע וסבלו או נהנו מהשפעותיו ברמה ישירה. בג'ונגל של מנהטן מרגישים בעיקר מה שהמתכננים ייעדו לנו להרגיש.



צילום מסך: מתוך apple map

דאון טאון של היום - החל בתור עיירה קטנטנה בשם ניו-אמסטרדם

בין השדרה החמישית לשמינית ובין רחוב מספר 59 ל-110 "הניחו" תושבי העיר מלבן סימטרי להחריד ששטחו 3.2 קמ"ר. המלבן הזה הוא הפארק המרכזי של העיר ניו-יורק - סה"כ מדובר בכ-5.5% משטחו של האי כולו, המשתרע על 59 קמ"ר. במבט ראשון נראה שהחורש, האגמים והגבעות המוריקות הם עדות לטבע המקורי של האי לפני שהמגדלים החלו לכסות אותו, אך חיפוש ארכיוני מגלה שהוא בעצם מימוש של חזון שהפך להיות אידיאל לאופן בו צריך להראות, להרגיש ולהתנהג האדם האורבני. מן ההבט הזה הניסוי של מנהטן הוא סיפור הצלחה יוצא דופן.

פרה-היסטוריה אורבנית

ההתיישבות האירופאית באי לוקחת אותנו ל-1609, עת הגיעה ספינתו של מגלה הארצות בשירות חברת הסחר "הודו המזרחית" ההולנדית לנהר שלימים יקרא על שמו - הנרי הדסון. ארבע שנים אח"כ קמה בקצהו הדרומי של האי, דאון טאון של היום, עיירה הולנדית קטנטנה שעסקה בסחר בפרוות בונים - ניו אמסטרדם. זה לא החזיק הרבה זמן.

בשנת 1664, כשלהולנדים כבר שתי מושבות סחר קטנות שאפילו מצליחות לחיות בשלום יחסי לצד השבטים הילידיים, הם מפסידיים במלחמת הולנד-אנגליה השנייה ומעבירים את כל המושבות שלהם באי, ניו-אמסטרדם בדרום וניו-הארלם החדשה בצפון, לממלכה האנגלית. בשלב זה האי כולל התיישבות בעיקר בקצה הדרומי, מבצר מחומש עטוף חומה ותעלות מים, ומחוצה לו הרבה בלגן - כיאה למושבה בניהולה ותכנונה של חברה פרטית מסחרית. בקצה הצפוני של המושבה ניצבה חומה גדולה שנועדה להגן על התושבים. אתם מכירים את החומה הזו היום בתור רחוב החומה, לא מצלצל מוכר? נסו וול-סטריט.



פיתול קסטלו משנת 1660 - את החומה אתם מכירים כוול-סטריט, את המבצר כבית המכס

פיתול קסטלו משנת 1660 - את החומה אתם מכירים כוול-סטריט, את המבצר כבית המכס

המושבה האנגלית התנהלה תחת תקנות מינהל ציבורי מחמירות. שני צעדים מהותיים שנעשו בשנות ה-60 של המאה ה-17 אפשרו במידת מה את הפיכתה לבירה הכלכלית שהפכה להיות בהמשך. הראשון היה החלת הסמכות השיפוטית של מושל המושבה, תומאס דוגאן, על כל שטחו האי, והשני היה הלאמה של כלל השטחים הציבוריים - כולל רחובות, חומות, כיכרות שבילים או סמטאות. המשמעות - העיר ניו-יורק יכלה לשנות את פניה, לתכנן עצמה לשטחים שלא חלמה ליישבם ולהימנע לחלוטין ממאבקי רכוש משפטיים. ואירופאים, גם במאה ה-17, מאוד אהבו מאבקי רכוש.

מאה שנה קדימה - הצורך בתכנון מוסדר של העיר הלך והתברר אבל תשומת הלב הניו-יורקית בשלב הזה של מחצית המאה ה-18 הייתה נתונה ללהט הרוחות מול האימפריה הבריטית, כאשר במקביל הלכו והתגבשו המושבות תחת תורה אזרחית חדשנית, פורצת דרך ומהפכנית - החוקה האמריקאית שהולידה את המהפכה האמריקאית.

יש שירימו גבה לנוכח המילה "מהפכה", אבל בזמן שאירופה נתונה במלחמות דת ונאנקת תחת צפיפות וחוסר שוויון של פאודליזם ומלוכנות אגרסיבית - הגיעו כמה חבריה, העילית של עידן הנאורות, והביאו לעולם את חופש הדת, חופש הקניין ומערכת הפרדת הרשויות שתבטיח את קץ המלוכנות וזכויות היתר. רק אם אתם בצבע הנכון, כמובן.

אלא שהמהפכה הזו עברה על ניו-יורק, כמו גם על יתר המושבות האמריקאיות, תחת אש מלחמת העצמאות. העיר בשלב הזה כבר הכילה פעילות מסחרית שוקקת ונמל שהפך למרכזי ביותר מבין המושבות. הניו-יורקרים הפכו את עירם לפניו של העולם החדש ועמלו במרץ על הפיכת הנמל וסביבותיו למרכז הפעילות הכלכלית של המושבות האמריקאיות. בעוד שאר המושבות התרכזו בעיקר בייצור סחורות דרך חקלאות על פני השטחים הבלתי נגמרים שעמדו לרשותם, הניו-יורקרים עסקו במסחר.

מלחמת העצמאות האמריקאית החלה בשנת 1775 ונמשכה עד שנת 1783. היא הותירה את ניו-יורק חבולה ותחת הרס רב. בעוד שלפני המלחמה הייתה ניו-יורק המעוז השלטוני של המושבות האמריקאיות, עם תחילת המלחמה לקחו הבריטים את האי תחת חסותם והפכו אותו למקום ההתארגנות שלהם. המלחמות לשחרורה של ניו-יורק זרעו הרס רב ממדים שדרוש היה לתקן. בשנת 1789 התכנס בעיר הקונגרס האמריקאי הראשון, היא הוכרזה כבירה הזמנית של ארצות הברית ואירחה את מושבו של בית המשפט העליון. עשן לבן יצא מקתדרלת הדמוקרטיה של העידן החדש. תושבי מנהטן לא נתנו להרס לשבור את רוחם, להפך. כעת משהבריטים זזו מדרכם - יכלו להתחיל את הניסוי האורבני הגדול.

עיר על הגריד

1807 - אחרי עשור של ניסיונות לסדר את הבלגן שנעשה במאה וחמישים שנים ללא תכנון, הדחף האמריקאי לסדר נוקשה הוביל להקמתה של ועדה שקיבלה את סמכותה מהפרלמנט של מדינת ניו-יורק, ובמקום לנסות לסדר כמה

בניינים סוררים או פלישות לשטחים ציבוריים, קיבלו חברה את התפקיד לתכנן את כל שטחו של האי. כך נולדה תוכנית הרשת של ניו-יורק. מדרום לצפון - 12 שדרות ברוב 30.5 מטר כל אחת, אותם חוצים כל 61 מטרים, 155 רחובות המשתרעים ממזרח למערב ברוב 18.2 מטר כל אחד.

תוכנית הרשת נתקלה בהתנגדויות מכמה חזיתות: הראשונה הייתה מבעלי הנכסים. על מנת לשרטט קווים ישרים בצורה כה סימטרית וחדה היה צורך ליצר חלוקה מחדש של הקרקעות. כך הותירה החלוקה נכסים מחולקים או תקועים במיקום מוזר. חברי הוועדה ועובדיהם "נהנו" לא פעם מקריאות בז וממטחי ירקות.

חזית נוספת התעוררה מצד אלו שטענו שסלילת הרחובות מתחשבת לפני הכל בגריד ולא בתווי השטח, מייצרת ניתוק מן הטבע ומהמאפיינים הטופוגרפיים. ובכן, זו מהות הניסוי שחברי הוועדה עמדו בראשו - ארץ כמעט אוטופית שתכליתה הגשמת כל ערכי המודרנה של קידמה, עליונות האדם על הטבע, סביבה מהונדסת שכולה תוצר מדע ורაციאליזם טהור. הם רק העלו את ערכי התקופה על פני הקרקע.

מאז שהוצגה התוכנית ועד שהעיר הפכה למה שאנחנו מכירים כיום, עברו כמאה שנים, אבל התקופה המרתקת ביותר הייתה בעשורים הסמוכים להשקתה - בנייה אגרסיבית של רחובות שתי וערב על פי תוכנית הגריד של חברי הוועדה, כאשר מצפון לזול סטריט ישנם בעיקר רחובות אקראיים שנבנו בלא תכנון מוסדר בראשית המאה ה-19. בעשורים שיבואו אח"כ החלה העיר להתמלא עד לכדי פיצוץ אוכלוסין ביחס לשטח הבנוי. הרחובות המשורטטים ותאוצת הבנייה החלו לשנות את פניו של האי.

במחצית הראשונה של המאה ה-19 נמצאה הברית המהפכנית של המושבות בתהליך מהיר של קיטוב בין שני פלגים משמעותיים בארצות הברית, קיטוב שאיים על שלמות הברית עצמה. בעוד תושבי הדרום דבקו בזכותם על רכושם, כלומר העבדים שברשותם, והותירו לעולם כמה ציטוטים מדהימים המשווים בין עבד לכרכרה, תושבי הצפון בחרו באיסור על סחר בעבדים ואחזקתם. אם נבחן את מקורות הייצור והמשאבים שלהם נראה כי הם, הצפונים, היו גם אלו שבחרו במפעלים, תעשיות ומסחר על פני החקלאות המפורסמת של הדרומיים, ועל כן יכלו להרשות לעצמם להתנער מהעבדות. יחלפו כמה עשורים לפני שהוויכוח יתלהט לכדי מלחמת אזרחים מדממת, שבסיומה שוחררו העבדים השחורים.

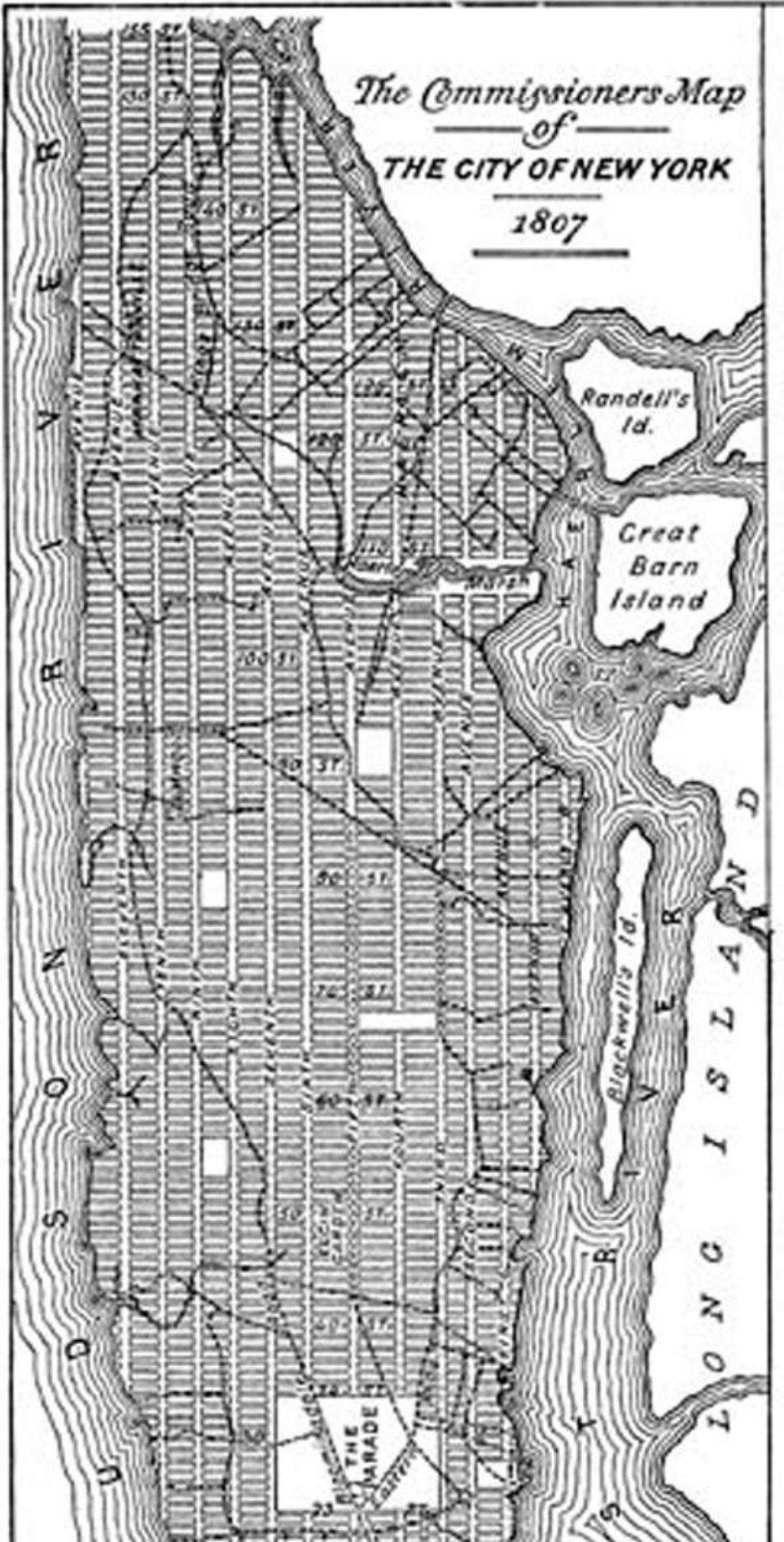
בחזרה למנהטן - בשטח שבין השדרה החמישית לשמינית, בצלן של התקנות המאפשרות חירות לאדם השחור, קם כפר קטן בשם סנקה וילג' - הכפר הראשון של עבדים משוחררים - אפרו אמריקאים חופשיים אשר היו בעלי הנכסים והקרקע, עיבדו את אדמתם והתפרנסו בכוחות עצמם. לצידם חיו בשלום יחסי עוד "פולשים" - מהגרים גרמנים ואירים אשר בנו בקתות עץ רעועות על שטחים אשר היו אז נטושים. כל אותם סוררים ועוד רבים אשר לא שובצו מבעוד מועד בתוכנית הסכמטית של מתכנני הגריד - פונו מהקרקע. כאן יש לזקוף לזכות הניו-יורקרים מעט ישרה - בני הכפר סנקה - בעלי הקרקע, קיבלו פיצוי. המהגרים האירופאים אשר פלשו לקרקע - גורשו מבלי שראו דולר אחד.

תוכנית הרשת לא כללה בשטחה פארק של ממש אלא הסתמכה על העובדה שהאי, בשונה מערי אירופה הצפופות, נמצא בין שני נהרות גועשים ולכן אין צורך במרחב פתוח. בשנת 1851 השתכנעה מועצת עיריית ניו-יורק, לאחר מאבק ממושך בהובלתם של המשורר ויליאם קולן בריאנט והאדריכל אלכסנדר ג'יסון דאונינג, שניתן לחרוג מהתוכנית הנוקשה ולהקים פארק. מלכתחילה יועד הפארק להיות בציוד המזרחי של האי אך כפי שחושף העיתונאי והאדריכל, ומי שגם תכנן את הפארק בפועל - פרידריק לו אולמסטד, מיקומו של הפארק "נפל" על שטח פרטי של חבר מועצה, ועל כן נפסל מייד. המיקום החדש נבחר בהינף אצבע על מפת האי בחדר מועצת העירייה.

1853 - מיקומו של הסנטרל פארק נבחר ותוכניתם של אולמסטד ושל קלברט ווקס זכתה בתחרות. הבעיה? רוב השטח כבר יושר לצורך סלילת רחובות, או יושב בבתי הכפר סנקה והפולשים. אולמסטד, החזיק בדעתו כי נוף פסטורלי טבעי הכרחי לאדם האורבני וחייבים לתכנן פארק שיממה טבע כמו זה של יער בולון בפריז או החורשות של ברלין.

אם כן, כל מה שנראה לנו כיום כעדות לטבע המקורי של האי - הוא מלאכותי לחלוטין. יצירת הנוף הפסטורלי של הפארק דרשה העברה של כמעט 5 מיליון קוב של אדמה ואבן, פיצוץ סלע עם 260 טונות אבק שריפה, ושתילת 270,000 עצים ושיחים. הפארק נפתח לראשונה למבקרים בשנת 1859 כשעוד היה בבנייה.

תוכנית גרינסוורד כללה כבישים רחביים חדשניים שאפשרו לתנועה של תחבורה ציבורית או תנועת רכבים לעבור בפארק בנתיבים נפרדים שנבנו מתחת לגשרים ייחודיים כך שלא יפריעו לאווירה הטבעית ובלא חשש תאונות. נת"צ בשפתנו.





צילום: thegreatestgrid.mcnyc.org

תוכנית הרשת של ניו יורק



צילום: Robert L. Bracklow

התוכנית לפני הכל - בתים שנתרו הרחק מהרחוב בחסות תוכנית המתאר

הקמתו של הפארק הייתה אחת ההחלטות היותר חכמות של מועצת העיר שלא הייתה מתרחשת בלא תבונתם של מובילי המאבקים שהיטיבו לחזות את ההשלכות של העתיד שתכננו חברי הועדה של תוכנית הגריד יובל קודם לכן.

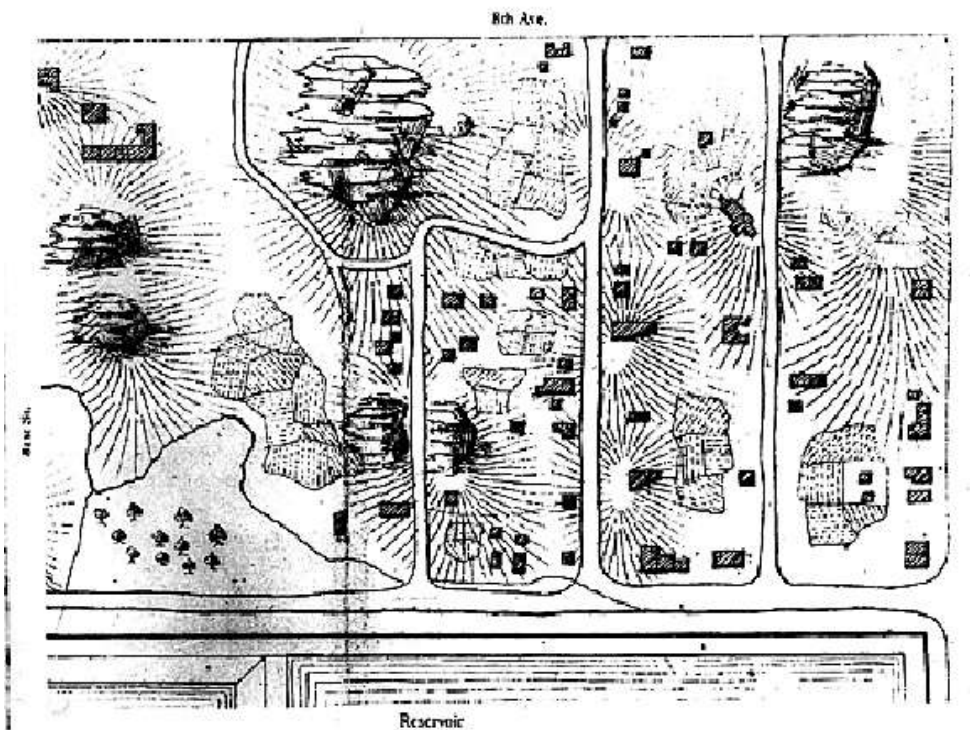
מלבד הבלחה זו, תוכנית הרשת של ניו-יורק נותרה נוקשה כמעט לאורך כל ההיסטוריה. מה שכן השתנה היו הביקורות עליה. יש שיראו ברשת הזו, עד היום, מודל המאפשר עירוניות של קשר בין אנשים, בין רחוב לרחוב, כזו המעודדת מפגש ומייצרת פעילות מסחרית וכלכלית כמו גם מתן שירותי תשתית שהופכים את העיר לכדאית ויעילה לתושביה.

מנגד, יש הרואים בחוסר הספונטניות של היצמדות לתוכנית המבקשת לחזות כמעט כל היבט בה - מכמות האוכלוסיה, כמות הבניינים, רוחב הכבישים, המרחבים הירוקים או השטחים הציבוריים - כתוכנית מגבילה אשר מסמלת את קוצר



New York Transit Museum: צילום:

הקלה אחר כך? העבודות על הקמת הרשת החלו ונמשכו למעלה ממאה שנים



Egbert Viele: צילום:

מפה מאוירת של הכפר האפר-אמריקאי החופשי סנקה

הראיה של האינטרסים המסחריים של מקבלי ההחלטות ובעלי ההון. אגב, אותם אלו שהתנגדו להקמת הפארק עשו זאת מחשש שעלותו ותחזוקתו תעלה את המיסים שידרשו לשלם.

עיר מגבילה ומאפשרת – וזה כל הקסם

ניו-יורק, מעל הכל, היא ספקולציה של שלושה מתכננים שהגו אותה לפני 209 שנים. היא תוחמת את האפשרויות בתוך רשת רחובות ושדרות ובתוך גבולותיו של בלוק. ובדיוק תחת המגבלה הזו היא גם מונעת טירלולים שאנו מכירים היטב כמו התחנה המרכזית החדשה בתי"א, דבר שלא יכול להתאפשר בניו-יורק - מה שלא בתוך הגריד, לא קורה.

מנגד לרשת הזו עומדים הצילומים הנהדרים שמראים את הנוף הפראי והטבעי שבפארק ואת שביליו המפותלים לצד



Library of Congress, Prints & Photographs Division : צילום:

העבודות על הקמת הפארק נמשכו גם לאחר השקתו



New York City Department of Parks The Arsenal : צילום:

התוכנית המקורית של אולמסטד לפארק המרכזי של ניו-יורק



Museum of the City of New York : צילום:

בתים שנאלצו להתפנות משטח הסנטרל פארק

המדרכות הישורות. אך גם הם, מהונדסים ומתוכננים ומבקשים מאיתנו לחלק את חיינו בין פרודוקטיביות אורבנית לפנאי פראי. פוחלץ של הטבע שמקציב לנו טריטוריה שבה מותר לנו להיות החיה שאנחנו אך ורק במסגרת השבילים המסומנים. האח הגדול בגרסה המרחבית.

ובכל זאת, אין ספק שמוטב איתו, עם הפארק, מאשר בלעדיו. העיר אשר כבר מראשיתה הבינו פרנסיה כי מפאת מוגבלות הקרקע של האי הקטנטן, היא תהיה בהכרח מכרה זהב נדל"ני, הצליחה להציל את עצמה מרוב הפשעים התכונניים שיעדו לה בעלי הון או מתכננים מופרעים. כמעט תמיד זה קרה בעזרת קהילה אכפתית ששמה את נפשה על מאבקים ציבוריים שלא בהכרח היו מתקיימים במקומות אחרים. מאבקים שנתנו לה גם את הפארק הזה בדיוק. זה יזקף לזכותה של העיר, ואולי לזכותה של הרשת שהצליחה לייצר גם תשתית לקהילה עירונית יוצרת, אשר בכל שלבי



צילום: Museum of the City of New York

מה שלא בגריד לא קורה, ומה שהיה לפניו - לא ישאר



צילום: Collection of The New-York Historical Society

העבודות על השדרה הסמוכה לפארק ממערב

ההיסטוריה הצליחה להפתיע בתקיפותה ובנחישותה להתאחד מול עוולות. ובעיקר להוות מודל לאופן בו יש לצקת אנושיות לתוך תוכניות, ואיך אפשר להפוך עיר להיות באמת מקום מקיים ומנחם ולא רק פס ייצור ל...פועלים בפס ייצור.



צילום מסך: מתוך apple map

השבילים המפותלים מהונדסים לא פחות מהרחובות הישרים

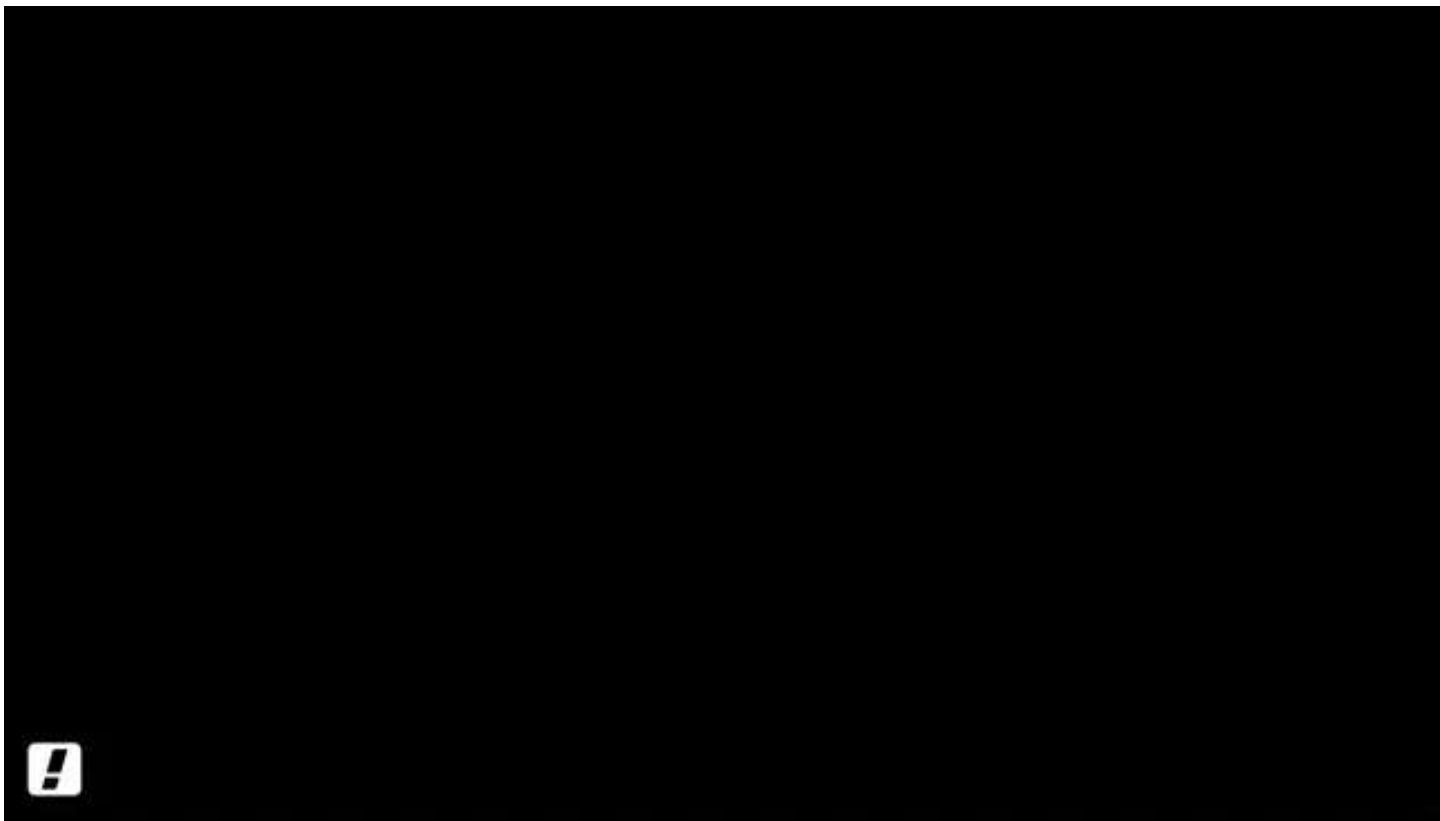
נתניהו הכריז על כספים לשיקום תשתיות, אך נהריה שוב מוצפת: "טובעים בהבטחות"

שנה לאחר השיטפון שבמהלכו נספה מוטי בן שבת, עבודות התחזוקה שהובטחו עדיין לא הושלמו והעיר הצפונית שוב נצורה. לדברי גורמי סביבה, הסטת נחל הגעתון לטובת בנייה גרמה לאי ספיקה של מי גשמים. "העיר מוצפת זו הפעם השלישית השנה, נמאס לנו לשמוע סיפורים - דורשים מעשים"

תגיות: שיטפונות, הצפות, נהריה, חיפה, גשמים, מזג אוויר

יואב איתאל

יום ראשון, 17 בינואר 2021, 22:44



בוידאו: הצפות בנהריה - הגעתון עלה על גדותיו (צילום: זאב קרויטהמר ועריית נהריה)

ראש העיר נהריה רונן מרלי נאלץ להכריז היום (ראשון) כי "נהריה שוב נצורה", במקביל לדיווחים על הצפות נרחבות במרכז העיר הצפונית, שאותה חוצה נחל הגעתון. "הנחל עלה על גדותיו בצורה קיצונית", דיווח מרלי, "לצערנו אנחנו חוזרים לאירועים שאנחנו מכירים". דבריו כוונו לשיטפון של ינואר 2020, במהלכו נספה תושב העיר, מוטי בן שבת בן ה-38.

"הייתי מצפה מראש הממשלה שיבוא לעזור לנו", אמר אז מרלי. ראש הממשלה בנימין נתניהו אכן הגיע לעיר, הכריז על הקצאת 30 מיליון שקלים לשיקום ושדרוג התשתיות שם, כשבמשרד ראש הממשלה הבטיחו כי "הממשלה תחליט על קידום והשלמת הליכי התכנון לתכנית הניקוז, להקמת אתרי ויסות שיטפונות במעלה נחל הגעתון, במטרה למנוע הישנות של מקרים דומים".

עוד הבטיח ראש הממשלה כי "הממשלה תנחה על הקמת צוות היגוי, שיסייע בהסרת החסמים לתכנית ויבטיח את השלמתה במועד". אבל התכניות לא הושלמו במועד, גם לא לאחר ההבטחות המפורשות בנושא. העיר חווה היום אירוע שטפון קיצוני שני לחורף זה, אחרי השיטפון הקודם שפקד את העיר ב-26 בנובמבר. היום נאלצה המשטרה לסגור את כביש 4 מצומת שמרת לכיוון צפון, וכן את כל הכניסות לעיר.

- ◀ בעקבות הגשמים העזים: מפלס הכנרת עלה ב-3 מ"מ מאתמול
- ◀ מרוץ נגד הזמן: ההצפות הופכות תכופות והפעולות להתאמת התשתיות מואצות
- ◀ סובלים מפלטפוס? הדגמה חינם לפיתוח ישראלי חדשני שימנע כאבים (תוכן מקודם)

"חוזרים לאירועים שאנחנו מכירים". ההצפות בנהריה, היום (צילום: כבאות והצלה)

"הייתי מצפה מראש הממשלה שיבוא לעזור לנו"

מטרת נהריה הזרימה את התנועה לצירים חלופיים, כבאים סיעו לאזרחים לחצות כבישים באזור שדרות הגעתון והעירייה מסרה כי בשל הגשמים נסגרו לתנועה כמה מרחובות מרכז העיר: שדרות הגעתון בקטע שבין ויצמן לסוקולוב; רחוב סוקולוב בקטע שבין דוד אלעזר לרחל משכית; רחוב שפרינצק מהכיכר מזרחה עד לרחוב נשר, ורחוב ויצמן בקטע שבין צומת המייסדים לצומת סולד.

ראש עיריית נהריה רונן מרלי (צילום: יח"צ)

"תושבי נהריה טובעים בהבטחות של ראש העיר וראש הממשלה", אמרה לוואלה! NEWS חברת מועצת העיר נהריה, אורנה שטרקמן. "שמענו הבטחות אינסופיות מראש העיר וראש הממשלה, אבל התוצאות הן אותן תוצאות. העיר מוצפת זו הפעם השלישית השנה, לתושבי נהריה נמאס לשמוע סיפורים והם מבקשים מעשים", הוסיפה.

"אני פונה לראש הממשלה שיפנה עוד היום תקציבים, או שהוא החליט לוותר על נהריה?", תהתה שטרקמן. "העסקים הקטנים בקושי התאוששו מההצפה בשנה הקודמת, ולמרות שהובטח להם פיצוי עוד בהצפה לפני שנה הם לא קיבלו כלום. אז כתה בנו הקורונה ועכשיו שוב שיטפונות".

"התנועה חוזרת ונשנית במקומות שונים בארץ". ההצפות בנהריה, בחורף שעבר (צילום: מערכת וואלה! NEWS, דיפולט)

"ההצפות עולות בחיי אדם ובנזק של מאות מיליונים"

"ההצפות עולות בחיי אדם ובנזק של מאות מיליונים ברכוש", אומרים בעמותת אדם טבע ודין, "נחל הגעתון הוסט לטובת פיתוח ובנייה, ללא התחשבות מספקת בסיכון הצפות וגרם לאי ספיקה של מי גשמים". לדברי העמותה, "התופעה חוזרת ונשנית במקומות שונים בארץ, בעיקר כשמדובר בגשם אלים שיורד בפרק זמן קצר. זו תופעה שנראה יותר ויותר בשנים הקרובות עם החמרת משבר האקלים".

הישנות אירועים אלו מהווה מבוכה לכל הגורמים המעורבים. החשש מפני גאות הנחל אינו חדש, וראש העיר מוביל בימים אלה פרויקט לשידור שדרת הגעתון שלאורכו. הוא הכריז רק בשבוע שעבר כי "רחובה הראשי של נהריה - בירת הגליל, סבל מהזנחה במשך שנים ועכשיו יוצאים לדרך חדשה, משקמים את מה שנחשב לאחד הסמלים המובהקים של העיר". הוא מסר שבפרויקט יושקעו מיליוני שקלים, והוא ילביש פנים חדשות לרחוב. במסגרת הפרויקט, בין היתר ישוקם אזור החוף, וכן יטופלו תשתיות לאורך הרחוב.

אבל הפרויקטים שאמורים לאפשר שיגרת חיים בטוחה בשדרות הגעתון ובהריה בכלל, גם בימי חורף גשומים, רחוקים מלהגשים את יעדם. ראש העיר מרלי הבטיח לתושביו בחודש שעבר כי "השנה ננסה למגר את תופעת ההצפות בנהריה". הוא הסביר כי "אחרי שנים של סבל ארוך ומתמשך ולצערנו הרב גם קורבן בנפש, אנחנו רוצים להביא מזור לאזורים הבעייתיים ולנהריה בפרט".

"שמענו הבטחות אינסופיות". נתניהו בביקור תנחומים בבית משפחתו של מוטי בן שבת, בשנה שעברה (צילום: לשכת העיתונות הממשלתית, צילום: קובי גדעון)

לדבריו, העירייה חברה לגורמי הממשל ולשותפים רבים נוספים כדי "לצאת לדרך בפרויקט זריז, יעיל ואפקטיבי עם כמה שפחות הפרעה לחיים התקינים באזורים הגובלים בפרויקט, שממוקם בצפון העיר". מהעירייה נמסר כי מרלי "לקח על עצמו את ניהול הפרויקט באופן אישי, הוא זה שדחף, יזם וקידם את הפרויקט שיצא לדרך בימים אלה ממש".

אחד התושבים שציטטה העירייה אמר כי "כשמתיחלים לראות דחפורים, מבינים שאלה לא דיבורים אלא מעשים. נסבול קצת מרעש, קצת בוץ אבל לא מחרדות שנקום לילה אחד עם בית מוצף".

רשות הניקוז: בקרוב נסיים שני פרויקטים לקליטת מי גשמים

בנוסף לפרויקט של העירייה, ביום שלישי שעבר הודיעה רשות הניקוז בגליל המערבי שבימים אלו היא עתידה לסיים שני פרויקטים משמעותיים לקליטת מי הגשמים, ואורלי גבישי סוטו מנכ"לית הרשות, מסרה כי "מדובר בפרויקטים גדולים ומשמעותיים, שיקטינו בצורה משמעותית את סכנת ההצפות בנהריה".

הפרויקט הראשון והמשמעותי הוא פרויקט שימור נגר בנחל הגעתון בקטע מחצבת יחיעם, בפרויקט זה עבדו נציגי רשות הניקוז ביחד עם ועדת היגוי ובהובלת משרד ראש הממשלה ובסיוע של משרד החקלאות, על מנת לייצר במחצבה הישנה מאגר מלאכותי בנפח של כ-300 אלף מ"ק, שייקלט את מי הגשמים ויוסות את כמויות המים הזורמות בנחל הגעתון.

השלב הראשון של הפרויקט הסתיים וכבר בגשמים הקרובים המאגר יתפקד ויקטין את כמות המים הזורמים בנחל הגעתון, מה שאמור להקטין את הסיכוי להצפות בנהריה, אותה חוצה הנחל בדרכו לים. כעת מתכננים את המשך פרויקט האיגום להגנה מלאה על העיר מפני שיטפונות.

"עם סיום העבודות, ינתן מענה משמעותי להצפות". עבודות הניקוז בסמוך לנהריה, בחודש שעבר (צילום: אתר רשמי, רשות ניקוז קישון)

הפרויקט השני, שלדברי רשות הניקוז היה אמור להסתיים עוד בשבוע שעבר הוא פרויקט הקמת מאגרי ויסות בנחל סער, שם רשות הניקוז שילבה ידיים עם עיריית נהריה, ובכוחות משותפים הוקמו שני מאגרי ויסות. המאגר הראשון בסמוך לבית החולים נהריה, והוא יכול לקלוט כ-85 אלף מ"ק של מים, והמאגר השני ממוקם בסמוך לכביש 4

בתעלת נחל סער נראה שממשיכים לעבוד על הטיית מי הגשמים. אנטון פטריק, מ"מ מהנדס רשות ניקוז ונחלים גליל מערבי הודיע בשבוע שעבר כי "יצירת שני מאגרי ויסות בתעלת סער הושלם", והבטיח כי "עד יום רביעי הקרוב כל העבודות המשלימות אמורות להסתיים, ובכך יינתן מענה משמעותי לצמצום הצפות ברחובות הסמוכים למוביל הניקוז בתחום העיר".

בינתיים, העיר מוצפת היום כבעבר. "שלושה מאגרים הושלמו ועוד שניים בתכנון, זה הרבה יותר טוב ממה שהיה אילו לא היו המאגרים", אמר גורם בכיר ברשות הניקוז. "לבנות מאגר זה תשתית, לא בן יום".

גם בחיפה: בשל הגשמים, הביוב מוצף וזורם לקישון

גם דרומית משם, בחיפה, חזרת כמידי שנה התופעה המוכרת של גלישת מי הביוב מקו המאסף הראשי של חיפה לנחל סעדיה, וממנו לנחל קישון. מרשות נחל הקישון מסרו שעקב המשקעים הרבים ביממה האחרונה, "מערכת הביוב העירוני הוצפה בשל כניסת מי הגשמים שגרמו לעומס על קו הביוב המאסף של חיפה, ובעקבות זאת הביוב גלש אל נחל סעדיה וממנו לקישון".

ברשות נחל הקישון ציינו שמדובר באירועים חוזרים, בגלל אי התאמת מערכת התשתיות באזור. "מקווים שהרחבת קווי הכניסה למכון טיהור שפכים חיפה תיתן מענה מתאים לאירועי הגשם התכופים", מסרו ברשות הנחל. עוד ציינו כי "הזיהום פוגע במאמצי שיקום הקישון שהושגו במהלך השנים, וכל אירוע זיהום כזה מחזיר אותנו שנים אחורה. הביוב מזהם את מי הנחל, פוגע בחי ובצומח ובהנאת משתמשי הנחל".

"הים לא יכול להיות מוצא הביוב של העיריית". הצפה בנחל הקישון, בסמוך לכפר חסידים, אתמול (צילום: אתר רשמי, ישראל אורנשטיין)

מרשות ניקוז גליל מערבי נמסר כי "בעקבות הגשמים יש חשש להצפות נקודתיות בגליל המערבי". הרשות ציינה כי בפעולות חירום שבוצעו בחודשיים האחרונים הושמשו שלושה מאגרים בהיקף של מעל 400 אלף קוב מים, ובימים אלו מתוכננים שני מאגרים נוספים (סכר אשרת ומאגר עברון), ש"אמורים לתת מענה מלא לנגר העילי ולהצפות הנובעות ממנו".

הרשות מסרה כי היא עובדת בשיתוף פעולה מלא עם הרשויות המקומיות וגורמי החירום. "לפי הערכת מומחים, לאחר השלמת כלל הפרויקט תיפטר בעיית הנגר העילי באזור", הוסיפו ברשות הניקוז.

"חשש להצפות נקודתיות". שיטפונות והצפות בחיפה, לפני כחודשיים (צילום: אתר רשמי, אין)

"הציבור משלם את המחיר של חוסר האחריות"

מאיה יעקבס, מנכ"לית צלול, אמרה כי "ראשי הערים לאורך החופים מופתעים מחדש מבוא החורף והגשמים. מה שלא מפתיע הוא שהציבור משלם את המחיר של חוסר האחריות בטיפול בהזרמות עודפי שפכי ונגר עירוני אל הים". היא הוסיפה כי "מחדל הזרמת השפכים לים חייב להיפסק תוך אימוץ תוכנית פעולה ארצית שתעביר שפכים אלו לטיפול הולם".

"הים לא יכול להיות מוצא הביוב של העיריות ולהן האחריות הישירה בהגנה על בריאות הציבור והסביבה הימית", הוסיפה יעקבס. "לא ייתכן שמדינה שלמה אחוזה בפאניקת בנייה ואין התייחסות להיכן הולכים השפכים מהבנייה המואצת. העיריות גובות מיסי ארנונה גבוהים מכל תושב, ובכך הם מחויבים בהגנה על בריאות הציבור ובשמירה על חופי הים".

בעיריית חיפה הפנו לחברת מי כרמל, שמסרה בתגובה כי "כל מערכות העברת השפכים של מי כרמל עובדות כסדרן. בשל כמויות הגשמים ישנה בעיה בקיבולת השפכים במט"ש חיפה, משהשפכים אינם נקלטים שם, ואין להם לאן לזרום, הם חוזרים בחזרה אל הקו ונוצרת דליפה". במי כרמל הוסיפו כי "למרות שהבעיה אינה קשורה אלינו עדכנו בנושא את כל הנוגעים בדבר".

לקבות נכס שמושכר למרכז רפואי ולקבל שכירות שוטפת למשך עשור

Channel12 | ממומן

מצילים חיים וזוכים בפרסים - הגרלת פרס מציל חיים של עזר מציון

עזר מציון | ממומן

עו"ד דוד סער - משרד עורכי דין דוד סער

דוד סער - משרד עורכי דין | ממומן

לאחר שנים של תשלום מעל 300 ש"ח בחודש על ביטוח בריאות חוק חדש משנה את כללי המשחק

ריאלי - כלכלה מעשית | ממומן

ההסתבכות החדשה של ניימאר: התחיל עם החברה של זאניולו

הכוכב הברזילאי לא מפסיק לפלרטט באינסטגרם עם כוכבת האינסטגרם האיטלקייה, גם אחרי שגילה שהיא בת הזוג של כוכב רומא

גילה חריץ סודי ושימושי ברכב שלא ידע על קיומו - וכנראה שגם אתם לא

וואלה

מחקר ענק גילה: לאנשים האלה סיכון כפול לחלות בקורונה

וואלה

בלב רחוב בדמשק: רוסיה חשפה תיעוד חדש של אלי כהן

וואלה

"הוא עלה עד הרקיע!": כריסטיאנו רונאלדו והגול שהלהיב את איטליה

וואלה

Honda Dream Days ימי מכירות מיוחדים בהונדה

Honda | ממומן

מידע נוסף

זו האונייה החשודה בזיהום. בחברה מכחישים: "אין סיכוי שאנחנו מקור הדליפה"

וואלה

מאסר עולם ועוד 15 שנה נגזרו על רוצח הנערה בת ה-12 בתל אביב

וואלה

קרוב לפארק, קרוב לים - הכירו את פרויקט רובינא הירוקה בהרצליה: דירות החל מ 2.696 מיליון ש"ח

Rubina | ממומן

עוד בחדשות

ישראל לארה"ב: לא נתפשר על התבססות איראן באזור בשיחות הגרעין



צילומי לוויין חושפים: עבודות בנייה נרחבות בכור בדימונה



קשר את ילדיו, דקר וירה: השוטר אמיר רז נאשם ברצח אשתו דיאנה דדבייב



נתניהו שוחח עם יורש העצר של בחריין: "דנו בנושא הגרעין"



מחקר: החיסון השני לקורונה יעיל ב-92% למקרי תחלואה קשה



אדלשטיין לחוגגים במסיבות פורים בתל אביב: "אובדן חיים יהיה על מצפונכם"

במיוחד בשבילך

הלחצן שיציל את חייכם בהתקף לב או אירוע מוחי

בשיתוף שחל

אולי יעניין אותך גם

Honda Dream Days ימי מכירות מיוחדים בהונדה

Honda

עוד בוואלה!

מבחן דרך: MG EHS PHEV

כולנו אוהבים אותו: החוף היפה שנפגע הכי קשה באסון הזפת

Sponsored Links

מידע נוסף

by Taboola

אקזיט ישראלי: MyHeritage נרכשת על ידי פרנסיסקו פרטנרס

הופתעו מהביקוש? טסלה דוחה אספקה והלקוחות זועמים

מותאם לתקופה ולא מפסיק לרגע: "התפריט החיוני" של רשת BP

בשיתוף ZAP REST

בפחות מחצי שעה יש לכם פתרון מדוייק לכאבי רגליים וגב

בשיתוף New Feet

כריסי טיגן מדגימה: טופ אחד, שני לוקים שווים

מ-500-7,000 שקל: 11 צימרים ווילות לפסח

מפחדים מהחיסון? יש מצב שבקרוב הוא ישתנה

הלחצן שיציל את חייכם בהתקף לב או אירוע מוחי

בשיתוף שחל

התחרות האכזרית שקיימת בין הזרעים בדרך לביצית

כל מה שצריך זה חמש דקות: 5 עיצובי שיער פשוטים ומושלמים

בשיתוף WELLA

אם כל המשלוחים: איך כל זה נכנס באופנוע אחד?

מפחיד: תינוק נדבק בווריאנט קורונה שמדבק פי 50 אלף

הכול מואר: בית פרטי בקונספט פתוח

העתיד כבר כאן: בדיקה חכמה שמאתרת סיכון לשבץ מוחי

בשיתוף שחל

יפה לה: ריף נאמן קוטפת עוד קמפיין בינלאומי

הלחצן הזה יכול להציל את חייכם באירוע לבבי או מוחי

בשיתוף שחל

גדעון לוי תוקף: "מקהלת 'רק לא ביבי' צורמת לי באוזן"

מלחמת המינים: הכל בגלל כמה מילים של מרב מיכאלי

זה היה סיוט למתמודדים, אבל הבנו מי ינצח ב"מאסטר שף"

שירה איסקוב תצמד בשבוע האופנה. חשים אי נוחות? תתמודדו

"החבר שלי ברח עם אמא שלי בזמן שילדתי את התינוק שלו"

הבדיקה החכמה שמאתרת סיכון מוגבר ללקות בשבץ מוחי

בשיתוף שחל

המחקר המדאיג שבדק הרגלי קניות ברשת

התגעגעתן לקניונים? 7 פריטים מומלצים שמחכים לכן בחנויות

היש צוהלת ושמחה: נסרין קדרי בוחרת תחפושת לפורים

לאן בעצם נעלמה האינפלציה?

העסק פורח מחדש: כך חנות הפרחים הקטנה מבאר שבע צומחת מהמשבר

בשיתוף פייסבוק ישראל

אתם תגידו לאורחים שזו אוזן המן, אנחנו יודעים שזה בורקס

לימינו של ז'זו: הגיבור החדש והמפתיע של ריאל מדריד

דרור עזב את האח הגדול כי הפה הגדול שלו כנראה סיבך אותו

זו סדרה א-ד-י-ר-ה. אחת הטובות ביותר השנה

סופר טים? וושינגטון רוצה לצרף כוכב וליצור "שלישייה" משלה

הכי פשוט, הכי שווה: תחפושת קומיקס מעולה ב-5 שלבים קלים

פרסום ראשון: גם עומר אדם ניחם את אייל גולן

"קניה ווסט ניסה למכור תכשיטים בשווי מיליונים שקנה לקים"

מה הסיפור של הפינגווין הצהוב הראשון בעולם שתועד במצלמות?

קבוצה שלמה חסינה לבידוד? התקווה החדשה של מכבי חיפה במירוץ האליפות

מרגנית חיננית: גל גדות כובשת בלי טיפת איפור ובשמלה פרחונית

לא התאהבתן בתינוק מיד לאחר הלידה? הכל ממש בסדר איתכן

אפליקציית Jama

חליפות טרנינג יפות שיעשו את החיים שלכם נוחים יותר

עיריית ירושלים אישרה השקעה בתשתיות תחבורה בהיקף של כמיליארד שקל

רוב הסכום יושקע בפיתוח וקידום הרכבת הקלה בבירה. היום נפתחו נתיבי התנועה החדשים של היציאה מירושלים; היקף ההשקעה בפרויקט: 330 מיליון שקל

ענת רואה 25.01.21 15:58

עיריית ירושלים אישרה השקעה בתשתיות התחבורה של העיר בהיקף של כמיליארד שקל. ועדת הכספים העירונית אישרה ביום חמישי האחרון שורה של פרויקטים עירוניים בתחום.

ההשקעה המרכזית, בהיקף של 840 מיליון שקל, אושרה עבור פיתוח וקידום הרכבת הקלה. בין היתר יוקצו 257 מיליון שקל לביצוע עבודות אינפרא 1 במקטע 61 של הקו הכחול של הרכבת הקלה (הר חוצבים). העבודות כוללות עבודות עפר, פיתוח נופי וכבישים וטיפול בתשתיות. עבור ביצוע עבודות אינפרא 1 במקטע 10 של הקו הכחול (הרוזמרין) הוקצו 184 מיליון שקל, ועבור ביצוע תכנון של הקו הסגול - 166 מיליון שקל. מדובר בקו הרכבת הקלה העתידי בירושלים, שקצהו האחד יהיה בארמון הנציב וקצהו השני בבית החולים הדסה עין כרם.



צילום: דוברות המפלגה כולנו

הרכבת הקלה בירושלים

בנוסף אושרו תקציבים לצורך פיתוח תשתיות במרחב הציבורי. בין היתר אישרה הוועדה סכום של כ-100 מיליון שקל עבור פיתוח שטחי ציבור פתוחים בשכונות קריית מנחם, קריית היובל, גוננים, הגבעה הצרפתית וארמון הנציב. השטחים הפתוחים יכללו בין היתר פיתוח פארקים לטובת התושבים ובהם מתקני משחק, שבילי הליכה, שטחי גינון ועוד.

ראש העיר ירושלים, משה ליאון מסר: "עיריית ירושלים ממשיכה לקדם את ההשקעה בתשתיות הרכבת הקלה, תשתיות התחבורה הציבורית ובפיתוח השטחים הציבוריים הפתוחים, לצד המשך השקעה בתרבות, חינוך ובספורט".

בתוך כך, היום (ב') נפתחו נתיבי התנועה החדשים של היציאה מירושלים לכיוון מערב, על גבי מחלף הגשר החדש בצומת סחרוב, וזאת עם השלמת שלב ביצוע נוסף בפרויקט הקמת מחלף סחרוב החדש והרחבת כביש 1 בכניסה לעיר.

הבשורה הגדולה של סיום הקמת מחלף סחרוב ופתיחת נתיבי התנועה החדשים היא ביטולם הסופי בפועל של הרמזורים בסחרוב לבאים לירושלים וליוצאים ממנה. ביטול הרמזורים במחלף יאפשר נסיעה רציפה, בטוחה ונוחה ביציאה ובכניסה לירושלים, ולהקלה בעומסי התנועה הקיימים באזור.

את הפרויקט מקדמים משרד התחבורה ועיריית ירושלים והוא מבוצע על ידי חברת מוריה – החברה לפיתוח ירושלים. ההשקעה הכספית בפרויקט הינה כ-330 מיליון שקל. במקביל לפתיחת נתיבי התנועה החדשים, נמשכות העבודות להשלמת כלל הפרויקט שאורכו כ-2.4 ק"מ. הפרויקט צפוי להסתיים במלואו במחצית שנת 2021.

שרת התחבורה מירי רגב מסרה: "פתיחת הנתיבים החדשים בכניסה לירושלים היא בשורה נפלאה לתושבי הבירה ולכל הבאים בשעריה. אני גאה על הובלת משרד התחבורה בקידום פרויקט 'שער העיר', שנוסף על תרומתו לאיכות החיים, המסחר והעסקים בעיר, תורם גם לזרימת התנועה במבואות העיר ומשתלב בכל אמצעי התחבורה הקיימים והעתידיים. הולכי הרגל, הרכב הפרטי, האוטובוסים, הרכבת הקלה ורכבת ישראל – כולם נפגשים ומשתלבים בצורה אופטימלית בכניסה לעיר".