

מתגלים למעלה

תוכנית אב לשבילי אופניים בחיפה

בארי בן שלום, ארנה בן ציוני, יוליה טנטוב

חשוב לציין שכניסתם של האופניים החשמליים מהווה נקודת מפנה בעיר הררית כחיפה. ההזדמנות לרכב בקלות יחסית בשיפועים הגדולים פותחת צוהר למימוש גדול יותר של השבילים המוצעים.

העבודה כללה לימוד, חקר וניתוח של הדרכים בעיר, כולל ניתוח שיפועים ומיפוי מרכזים עירוניים. מטרת התוכנית היא לעודד יוממות באופניים ומכאן החשיבות המרכזית להגיע למוסדות החינוך וההשכלה הגבוהה כמו גם למרכזי התחבורה בעיר. בבסיס התוויית השבילים קיימת התחשבות בשיפועים, אם כי כניסתם של האופניים החשמליים שינתה את חוקי המשחק. עוד כללה העבודה לימוד של תקדימים מהעולם - תוכניות אב של ערים הרריות כסיאטל וסאן פרנסיסקו - מהן ביקשנו ללמוד על התוויית רשת אופניים בערים מדרוניות ועל פתרונות מגוונים לאתגריים הפיזיים שמציבים השיפועים.

חשיבותה של תוכנית זו בהטמעת מערך שבילי האופניים במרקמים הקיימים בעיר ובכל התוכניות העתידיות. אנו מאמינים שבשנים הקרובות יחלו להיווצר רצפים שיאפשרו רכיבה יומיומית בטוחה בעיר.

תוכנית האב לשבילי אופניים בחיפה נועדה לייצר תשתית תכנונית לפיתוח מערך שבילי אופניים בעיר בשנים הקרובות. הנסיעה באופניים יכולה להוות נתח משמעותי מכלל הנסיעה ולסייע בהפחתת גודש התנועה וזיהום האוויר בעיר.

מערכת השבילים המוצעת בחיפה מבקשת לקדם יוממות באופניים, להוות תחליף של תחבורה ירוקה ובריאה לתחבורה הקיימת היום, להגדיל את יכולת האנשים להתנייד באמצעות אופניים ולהסדיר את השימוש במרחב הציבורי כך שלא ייווצרו תחרות וסיכון להולכי הרגל ולנוסעים. אנו מציעים במסגרת התוכנית רשת שבילים המקשרת את כל שכונות חיפה אל מרכזי תחבורה, מוסדות חינוך, השכלה גבוהה, תרבות ומסחר. הרשת כוללת הקצאת נתיבי אופניים בכל הרחובות שנבחרו בתחום רצועת הדרך, הצעות לדרגנועי חוף לשיפור הקישוריות במדרונות וחיבור לתחבורה ציבורית.

בעיר חיפה החלו בשנים האחרונות ביישום שבילי אופניים במישור, בעיקר לאורך החופים למטרות פנאי. עד היום נסללו כ-10 ק"מ של שבילי אופניים. תוכנית האב מציעה עוד 185 ק"מ של שבילי אופניים בעיר.

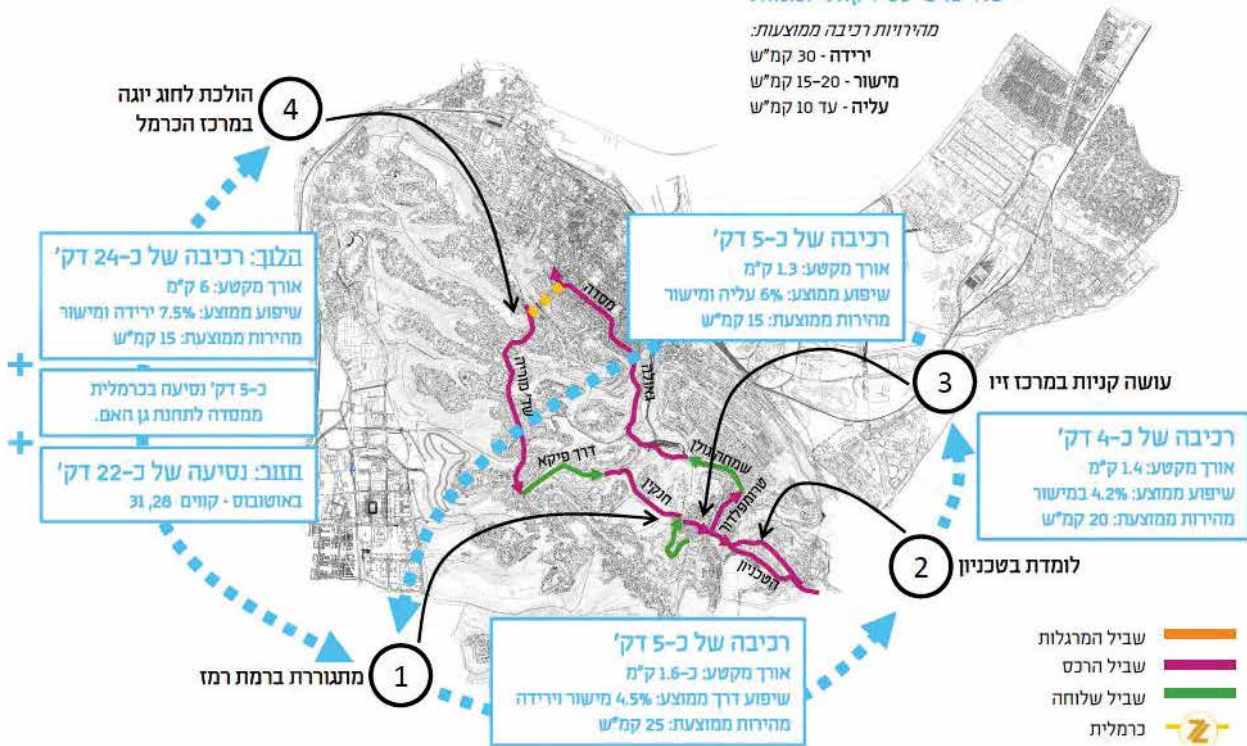




דוגמאות למסלולי יוממות בחיפה ברכיבה על אופניים
מסלול יוממות | סטודנטית בטכניון

✓ סה"כ: כ-65 דקות יוממות

מהירויות רכיבה ממוצעות:
 ירידה - 30 קמ"ש
 מישור - 15-20 קמ"ש
 עליה - עד 10 קמ"ש



הנתיבים הוותיקים על בסיס הנחיות משרד התחבורה ומשרד הבינוי והשיכון המתייחסות למיקום השביל ורוחבו, כמו גם למקרים מורכבים של שילוב השביל עם חניות והסדרים בצמתים, תחנות אוטובוס ועוד.

בבחינת החתכים היתה חשיבות גדולה ליצור רצפים ארוכים לאורך רחוב או מספר רחובות סמוכים. הקפדנו ששבילי האופניים לא יפגעו במרחב הציבורי אלא יעשירו אותו ולכן היתה הקפדה על שמירת מדרכה שרוחבה לא יפחת מ-2.5 מ'. כמו כן, לביטחון הולכי הרגל ורוכבי האופניים, יצרנו הפרדה פיזית מפלסית בין המיסעה, שביל האופניים והמדרכה.

ביקשנו לשמר את רוב העצים, ככל שרק ניתן. ההתייחסות לעצים היתה לחתכים אופייניים ומחייבת בחינה אגרנומית מדוקדקת בעת התכנון המפורט. במקרה שמיקומי העצים וערכיותם אינם מאפשרים התוויית השביל, יש למצוא נתיב חלופי שישמר את רציפות השביל. את החתכים תכננו באופן שחתיכי הרחוב והתוויית השבילים יתאימו לרוב למרחב המוצל שסביב העצים. במקומות שנוצרו קונפליקטים בנושאי חניות, הצעתנו היתה התבוננות על האינטרס הציבורי המובהק.

ממשק בין שבילי אופניים לתחבורה ציבורית על כל גווניה מחויבת בעיר הררית כחפיה.

חשיבות עליונה לחיבורים אל מרכזי תחבורה באמצעות שבילים או אמצעים אחרים כמו רכבל או דרגנוע חוץ.

חשוב לציין שעם המודעות לשבילי האופניים ולאור העבודה על התוכנית הנוכחית, כבר החלו מחלקות העירייה בהטמעת השבילים בתוכניות השונות המקודמות ברחבי העיר.

התוויית שבילי אופניים בעיר אינה פשוטה, שטחי זכות הדרך תפוסים ברובם ע"י כלי רכב וחניות, שקיומן בעיר חשוב. נדרשה התבוננות רחבה על מערכת הצרכים העירונית וקביעת סדרי עדיפויות חדשים לחלוקת המרחב. בכל הרחובות, שבילי האופניים הותוו בתחום זכות הדרך, במקרים רבים על חשבון חניות וצמצום נתיבי הנסיעה.

לאחר התוויית רשת שבילי האופניים בעיר וחיבור השכונות אל המרכזים העירוניים (רשת השבילים מגיעה לכל השכונות בהן קיימים בתי ספר תיכוניים ו/או מרכזים מסחריים ומרכזי תחבורה), התמקדנו בכל רחוב ורחוב וביקשנו להתוות את נתיבי הרכיבה בתוכם.

כיום קיימים שבילי אופניים בחיפה באזורים המישוריים. ישנם שבילים בטיילת שקמונה ובפארק הכט, שבילים ברמת הנשיא, שביל נוסף מצומת הצ'ק פוסט לכיוון יגור וארבעה שבילים נוספים ברחובות מרכזיים בקרית חיים.

אחוז רוכבי האופניים בעיר נמוך משום אתגרי השיפועים, היעדר תשתיות ראויות, שלהן חשיבות גדולה בעיר הררית והאפשרויות המוגבלות לשילוב רכיבה על אופניים ושימוש בתחבורה ציבורית. רוב רוכבי האופניים רוכבים בשבילים הקיימים למטרות פנאי וספורט. 0.2% מתושבי חיפה משתמשים באופניים ליוממות. במחקר שנעשה בטכניון בקרב אוכלוסיית סטודנטים ענו 35% מהנשאלים, שיעברו לרכיבה על אופניים להגעה לטכניון במידה ותוקם תשתית נוחה לכך. האופניים החשמליים משנים משמעותית את ההתייחסות לשימוש באופניים בערים הרריות ומוסיפים יתרון גדול. מנייתם שערכנו לשימוש השבילים בעיר איתרנו מספר תובנות כהנחת בסיס לעבודה:

- יש צורך בשינוי תפיסתי בהתוויית שבילים כחלק מהמיסעות עבור יוממים ולא רק בגנים ובפארקים
- חשיבות עליונה לרציפות השבילים בכל העיר.

מזמין: חברת יפה נוף ועיריית חיפה
 תכנון: אב אדריכלות נוף: בארי בן שלום וארנה בן ציוני | אדריכלית אחראית במשרד: יוליה טנטוב, יסמין שוורץ
 תכנון תנועה: בשיר עבד אלראזק בע"מ