

בהמשך למענה למספר פנייה 157,593

בנושא: בקשה למיתון תנועה בשדרות הנשיא

שלום רב מר כהן,

ראשית, תודה על שבחנתם את הפנייה.

אני מבינה ומכירה בכך ששד' הנשיא הוא ציר תנועה מרכזי, אך **מדובר על ציר עירוני בסמוך לאזורי פנאי, תרבות ובילוי, ובשכונת מגורים. ככזה הוא צריך לשרת גם את ציבור הולכי הרגל – התושבים, התלמידים, המבלים ובאי המלונות.**

מכיוון שעיריית חיפה פועלת לעודד תנועת הולכי רגל במרחבים העירוניים, ובפרט ליצור מרחבים נעימים יותר ואנושיים יותר שבהן ניתן לשהות – כדוגמת הפעילות המבורכת בוואדי סאליב, ובטיילת בת-גלים, בין היתר, ומכיוון ששד' הנשיא ומרכז הכרמל הוגדרו כמרחב פנאי תרבות ובילוי מרכזיים בעיר, נדרשת חשיבה נוספת לגבי פתרונות אפשריים – מלבד פסי האטה – שישפרו את חווית הרחוב המרכזי הזה.

אבקש להאיר את תשומת ליבכם למספר נושאים נוספים, ולהציע פתרונות אפשריים:

1. בתחילת שנה הבאה, צפוי להיפתח בשדרות הנשיא 19 (במבנה הגימנסיה לשעבר) גן ילדים גדול (קמפוס המכיל 4 גני ילדים) אשר יכלול תנועת ילדים והולכי רגל רבה.
2. לרוב מגדירים אזורים כאלו, עם מוסדות חינוך, כ'אזורי מיתון תנועה'
 - a. קריטי שיתבצע מיתון תנועה באזור זה, כמו שקורה בסמוך למוסדות חינוך אחרים (לדוג' ריאלי מרכז בדרך הים)
3. מהירות הנסיעה הממוצעת בשד' הנשיא – חורגת בהרבה מ- 50 קמ"ש, במשך כל שעות היום ובפרט בשעות השפל (הרבות).
 - a. זאת ניתן ללמוד הן מההחלטה להציב מד מהירות לפני מספר שנים על ידי רוטרי-חיפה בשד' הנשיא לפני המפגש עם רחוב החורשה, והן מנסיעה והתבוננות יומיומיים ברחוב.
 - b. אני מזמינה אתכם לבחון זאת בעצמכם.
 - c. הנסיעה הממוצעת ברחוב מהירה מכיוון שהמבנה הגיאומטרי – רחב הנתיבים, ההפרדה - מעודדים נסיעה במהירות הגבוהה מ-50 קמ"ש. למעשה, הרחוב בנוי ככביש מהיר באמצע העיר.
4. מכיוון שאינכם מעוניינים להציב פסי האטה, יש לחשוב על פתרונות יצירתיים למיתון התנועה, לדוגמה:
 - a. **הוספת כיכרות** – במפגש עם רחוב דפנה, ובמקום הרמזור עם רחוב ברנדייס – יכול להאט את מהירות המכוניות הממוצעת

- b. **העברת תחנות האוטובוס לקו אחד עם הכביש**, במקום תחנות 'שקועות' שדי
- i. מרבית תחנות האוטובוס בשד' הנשיא - מלבד התחנה בתחילת שד' הנשיא ליד רח' שומרון וזו שאחריה במפגש עם רחוב החורשה – הן בתצורה של מפרץ כניסה.
- ii. תחנת אוטובוס המיושרות עם הנתיב הימני בכביש יכולות למתן את התנועה
- iii. בנוסף, זה ישפר את רחב המדרכות בתחנות אוטובוס - הצרות מדי בפרט בסמוך למזיאון טיקוטין ולרחוב האיריס.
5. אפשרויות נוספות למתן את התנועה הן
- a. **הוספת תמרורים** כגון "האט", תנועת ילדים מתקרבת" או כל דרך אחרת לפי חוקי התמרור.
- b. **שיפור הנראות של מעברי החצייה** ברחוב על ידי הורדת גורמים המפריעים לראות הנהגים (כמו שלטי הפרסום העירוניים המוצבים על אי התנועה בסמוך למעברי החצייה – לדוג' במעבר החצייה בנשיא 72 – לכיוון דן כרמל).
6. בנוגע לפסי האטה בצירים ראשיים:
- a. משרד התחבורה מפרסם הנחיות לתכנון וביצוע פסי האטה. אמנם עיקר היישום של פסי האטה הוא ברחובות מגורים ובסמוך למוסדות ציבור, אך הם מיועדים גם ל"הורדת מהירות הנסיעה לאורך קטע דרך או אזור" או ל"האטה נקודתית במקומות מיוחדים כגון: ליד מעבר חציה להולכי רגל, ליד בית ספר, בהתקרבות לצומת".
- b. כלומר, גם בכבישים שנחשבים "ראשיים" בתוך העיר, ייתכן ויוצבו אמצעים למיתון תנועה או שיוגדרו אזורים עם מהירות מופחתת מ-50 קמ"ש, וזאת משיקולי בטיחות ותכנון עירוני.

בתודה ובברכה,

ירד דיסקין, מתכנתת ערים, מזור-פירשט אדריכלים ומתכנני ערים

נדב פן, דוקטורנט לתכנון ערים ואזורים, טכניון