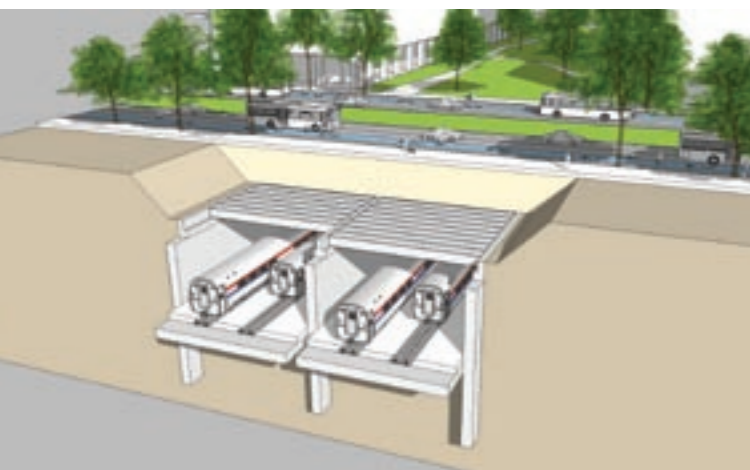




עיר - רכבת - ים

אדר' יוסי פרחי



חיפה והים

במשך שנים רבות, רצועת החוף בחיפה היתה שם נרדף לזיהום, לתרבות נמל נמוכה, לסוחרים זעירים. עם השנים, התושבים והעסקים ברחו גבוה ככל הניתן במעלה הכרמל, ועל רצועת החוף השתלטו הנמל האזרחי, בסיסי צבא, ומתקנים שונים. העיר התחתית נותרה במשך עשרות שנים מקום מדורדר ומרוקן.

בשנות התשעים חל מפנה ביחס העיר חיפה לעיר התחתית - בתי המושבה הגרמנית בשדרות בן גוריון שופצו ושומרו, וחלק ניכר מהפעילות המוסדית הממשלתית הועתק בחזרה לעיר התחתית. לאחרונה, ניתן לחוש במגמת פיתוח והחייה נוספת של העיר התחתית - משרדים וחניות אופנתיות, מסעדות, שווקים ייחודיים ואף מכללה.

העיר חיפה מעוניינת לקדם את התהליך באופן משמעותי על ידי פינוי הנמל מרצועת החוף המרכזית, ופיתוח מרכז עסקים, מסחר ופנאי במקום האטרקטיבי ביותר בעיר. זאת, כחלק מהחזון להחזיר את חזית הים העירונית לרשות הציבור.

חיפה והרכבת

תוואי מסילת הרכבת בחיפה נסלל בשנות

העשרים של המאה הקודמת על ידי השלטונות הבריטים. התוואי הנבחר היה לאורך רצועת החוף, שם תנאי הטופוגרפיה אפשרו את הנחת המסילות ללא שיפועים. עם השנים, הוקמו גדרות ושערים לאורך התוואי, שהפך לחיץ משמעותי בין העיר ורצועת החוף.

כיום, לצורך שיפור השירות הרכבתי, דורשת רכבת ישראל הכפלת התוואי לארבע מסילות, מעבר להנעה באמצעות חשמל, ושיפורים גיאומטריים בתוואי המסילה. שיפור השירות הרכבתי הכרחי ליצירת שלד תחבורה ציבורית איכותי למטרופולין הצפוני, אך עומד בקונפליקט לשאיפה של העיר להסרת החיץ בינה לבין חוף הים.

הפתרון הכללי הנבחר לקונפליקט הוא שיקוע המסילה מתחת לקרקע. זהו פתרון מורכב מאד, המערב אתגרים תכנוניים, טכנולוגיים, ביצועיים ובעיקר - מימוניים. בשל מורכבותו, רכבת ישראל, עיריית חיפה ומשרד האוצר נרתמו למאמץ המשותף, ומשרדנו נבחר כמתכנן האורבני.

חזון תכנוני

בניתוח המצב הקיים זיהינו כי מסילת החוף בחיפה, על כל יתרונותיה וחסרונותיה, מהווה חלק מהנוף העירוני של חיפה. תוואי המסילה

יצר במרקם העירוני ביטוי מוחשי לתהליך ההיסטורי שעיצב את העיר, והפך לחלק מ"הגנום האורבני" של העיר. לפיכך, לא ראינו לנכון לקשור בין ביטול תנועת הרכבת לבין מחיקת ה"ערוץ" הפתוח שנוצר בעיר, נהפוך הוא. המלצתנו היא שימור התוואי הפתוח בעיר וניצול ההזדמנות המיוחדת שהוא מאפשר - יצירת מרחב ציבורי פתוח מזמין ומרתק, מעין פארק ליניארי עירוני, תוך שימור הזיכרון ההיסטורי. המרחב הפתוח החדש יאפשר חציות מרובות לאורכו ובכך לאחות מרקמים בין שני חלקי העיר וליצור רצפי הליכה ורכיבה בין העיר וחוף הים. שיפור דרמטי זה במרחב הציבורי וברשת הרחובות העירונית יאפשר בסביבתו בינוי מעורב שימושיים ומוכוון יגור, יעבדו, ילמדו, יבלו ויעסקו במסחר, בקרבה לאחד ממוקדי המשיכה הגדולים - חוף הים.

בשל הרגישות הנופית, הגדרנו מתחמים המתאימים להתחדשות עירונית במאפיינים של בניה לגובה - בעיקר באזור שכונת בת גלים במזרח ובאזור קריית הממשלה במערב. המקטע המרכזי כולל מרקמים היסטוריים רגישים (לדוגמה חיפה אל עתיקה, המושבה הגרמנית) ובעל משמעות נופית גדולה, ובו המלצנו להימנע מבניה לגובה.

סיכום והמלצות

אין ספק כי הפתרון האידיאלי לעיר חיפה הוא שיקוע כל תוואי המסילה הנמצא בתחום הבנוי. עם זאת, בשל המורכבות הביצועית והעלויות הגבוהות, אין מנוס מקביעת שלבי ביצוע לפי סדרי עדיפויות.

לאחר בחינה מעמיקה וניתוח החלופות באופן מתודולוגי, המלצנו על שיקוע מקטע "בת גלים" ו"העיר התחתית" כשלב א'. החסרונות

בבחירה במקטע זה הינם המורכבות הביצועית של עבודות שיקוע בתוך מרקם עירוני חי ופועם, וכן המורכבות הסטטוטורית/משפטית הנוגעת לבעלויות קרקע בסביבת המסילה. עם זאת, התרומה האורבנית להחייאת מרכז העיר ולחידוש הקשר בין מרכז זה לבין חזית הים העירונית הינה, להערכתנו, גבוהה לאין שיעור מהמקטע הנופי לאורך פארק הכט ומורדות הכרמל.

למעלה: החזון התכנוני לאורך כל תחום הבדיקה - שימור ופיתוח תוואי המסילה המפונה כמרחב ציבורי פתוח ומזמין במאפיינים שונים

למטה מימין: המצב הקיים בתחום הבדיקה, מתחנת חוף הכרמל ועד לבית המכס

למטה משמאל: שיקוע המסילות בטכנולוגיית "חפור וכסה" תוך פיתוח המרחב הציבורי מעליהן והתחדשות עירונית בסביבת התוואי

בעמוד מימין למעלה: המחשת החזון התכנוני באזור בת גלים

אדריכל יוסי פרחי שותף במשרד פרחי-צפריר אדריכלים בע"מ