



▲ מבט מכיוון דרך עכו



▼ הולכים בצל, תחת הפרגולה



▲ מבט כללי, הדמיה, בתהליך התכנון

חיפה, מרכז תחבורתי "לב המפרץ" - מפגש תנועות

אד' נוף ד"ר גיל הר-גיל

של מבנה מרכז התחבורה, הנצפה מאוד מדרך עכו. החלטנו לייעד את השטח הזה להיות "גן כניסה", מבואה פתוחה למבנה, כיכר עירונית בה מתרחשים אירועים אורבניים וה"לב" של המרחב הציבורי הפתוח. בהמשך, התגבש הרעיון של "שדרת כניסה" שתעבור במרכז גן הכניסה ותהווה ציר הליכה ישיר, המקשר את מפלס הרחוב ישירות למפלס הכניסה למבנה (הנמצא קומה מעל הרחוב). לאורך שדרת הכניסה תוכנן מערך פרגולות לינאריות המגדיר את השדרה ומצל על אזורי ישיבה ומנוחה. הרעיון התכנוני המוביל של שדרת הכניסה היה יצירת מרחב ציבורי לינארי, פתוח ש"זמין" את הקהל ללכת לאורכו ולשהות בו, עם אזורים מוצלים. בכדי להתגבר על שיפועי הקרקע, רצף האזור המוצל הנוצר ע"י הפרגולה נקטע במכוון ובמקום פרגולה אחת ארוכה, תכננו 3 פרגולות קצרות יותר, עם קירוי גלי, בכיוון אחד ואופקי בכיוון המנוגד. בקירוי חוררו פתחים קטנים גגולים היוצרים, בעזרת קרני השמש, משחק של אור וצל על הקרקע. שביל נוסף המתפתל ו"מטייל", לאורך השביל הראשי, חוצה ופוגש אותו, נועד ל"שבור" את הפורמליות העיצובית ולהתגבר באופן נגיש על שיפועי הקרקע.

הניתן, ובנטיעות משמעותיות של עצי צל. רצינו שהנטיעות והעצים ילוו את הצירים הראשיים, וסייעו בקריאות השטח, שכן עומס מערך הדרכים, המסילות והחניות עשוי היה להיות סבלבב עבור המשתמשים. יצירת בהירות עבור הולכי הרגל במערך התנועה המורכב, לצד יצירת שפה תכנונית הרמונית, ועיצוב פשוט ו"רגוע" יחסית לסביבה הסואנת המאפיינת את האזור, היו האתגרים החשובים לנו, בתחילת תהליך תכנון הנוף.

במהלך לימוד נתוני התכנון זיהינו כי במרכז המתחם קיים שטח מאורך, כבודל משמעותי, שנועד לאפשר גישור על הפרשי גובה, בין הרחוב הסמוך ודרך עכו, לבין הכניסה הראשית

הממרכז התחבורתי גם הרכבל, המתוכנן להגיע למרומי הכרמל, לאוניברסיטה ולטכניון. התנועה הרגלית, בין אמצעי התחבורה השונים האלה, תתבצע כולה במפלס בטיחותי נפרד הולכי רגל ולא תכלול חציית כבישים, מעברי חצייה, או מפגש עם נתיבי תנועה של כלי רכב מוטוריים. צופים, כי במרכזיית המפרץ החדשה יעברו כ-60 אלף נוסעים מדי יום ובתוך שנה תשרת התחנה יותר מ-20 מיליון נוסעים.

בתחילה, נראה היה כי תכנון הנוף של הפרויקט יכלול רק התייחסות ל"שטחי שארית", המצויים בהיקף הפרויקט ובין המשטחים הנדרשים לאלמנטים השונים של תחבורה ותנועה. לכן, ראינו חשיבות בשילוב שטחי גינון רבים ככל

המרכז התחבורתי החדש, "לב המפרץ", משתרע בכניסה הצפונית של העיר חיפה, משני צדי של כביש מס' 75 בסמוך לצומת הצ'ק פוסט. המרכז התחבורתי יאחד את כל אמצעי התחבורה הקיימים במטרופולין חיפה, יהווה נקודת מפגש ומעבר ביניהם ויסיפק נגישות וקישוריות לערים וליישובים הקרובים לחיפה, לערי הצפון והמרכז, לדרום הארץ ולירושלים. המתחם יהווה מרכז (Hub) לכלל אמצעי התחבורה הציבורית בעיר, ביניהם: המטרופוליט (ה"רכבת הקלה" של חיפה), קווי אוטובוסים עירוניים ובין-עירוניים, מוניות שירות, רכבות לכיוון ת"א והמרכז, לכיוון בית שאן (רכבת העמק), לכיוון כרמיאל, לכיוון נהריה ובעתיד גם לכיוון נצרת. כמו כן, בעתיד, יצא



▲ החיבור לכניסה הראשית למבנה

- שיפור ההכוונה והבהירות של תנועת הולכי הרגל.

חומרי הגמר שנבחרו לשימוש בגן הכניסה התייחסו עיצובית לאלה שנבחרו לשימוש במבנה מרכז התחבורה. בין היתר, הפרגולה תוכננה עם חיפוי מתכתי הדומה לחיפוי גג המבנה של המתחם התחבורתי. חיפויי הקירות זהים לחיפויי הקירות במבנה והצמחיה נבחרה על מנת "לרכך" את הכניסה למבנה ולמערך התשתיות המורכב.

ההכרה כי המרכז התחבורתי מהווה גם "שער" כניסה לעיר עבור ציבור המשתמשים בתחבורה הציבורית, הביאה לנכונות להשקיע בחזות המתחם ולא רק בפונקציונליות התחבורתית שלו. המרכז התחבורתי נפתח לפעילות לאחרונה, ואנחנו תקווה שהמשתמשים הרבים ישתמשו וייהנו מן הכניסה, שכל שטחי הגינון והנטיעות ישגשו ושהמתחם כולו יתווחק כיארות.

המים. במקומו, בעידוד שלנו, הוחלט על הצבת פסל. לבחירת הפסל הוכרזה תחרות. נבחר מספר אמני פיסול שהתבקשו להכין הצעה, ע"ג תמונות של האתר (שהיה כבר בשלב זה בביצוע מתקדם) ובמודל, לפסל שיוצב במקום אלמנט המים בקרבת הכניסה הראשית למתחם התחבורתי. התחרות ותהליך מסודר של שיפוט ההצעות בוצעו, חבר השופטים (גם נציגנו נמנה עליו) המליץ על הפסל המועדף. אולם, הצבת הפסל עדיין לא "יצאה לפועל".

עיקרי התכנון של הגן המרכזי, ושדרת הכניסה העוברת בו:

- יצירת ציר מרכזי ישר ומודגש ליצירת קשר ישיר בין הרחוב למפלס הכניסה.
- גישור על גבהים בעזרת מדרגות ושיפועים נוחים.
- עיצוב פשוט ורגוע, ליצירת "איי" של שקט עיצובי בסביבה המבולגנת והרועשת.

מאחר וגן הכניסה נצפה מאוד מדרך עכו, מגשר כביש 75 ומגשר רכבת העמק, הוא מהווה גם "גן תמונה" המקבל את פניהם של כל כלי הרכב החולפים בדרכם לעיר חיפה ובצאתם ממנה. כך מהווה הגן גם חלק מחזות הכניסה הצפונית של העיר. התכנון הנופי של גן הכניסה, שם דגש על הנצפות מקרוב ומרחוק, מהכבישים ומהגשרים הסובבים ועוברים מעל הפרויקט ובקרבתו. הצורניות המודגשת של מערך השבילים בגן הכניסה ו"שדרת" הפרגולות הודגשו ע"י אלמנטי תאורה שישולבו בריצוף ובמתקנים השונים.

בקצה הגבוה של ציר ההליכה, בקרבת הכניסה הראשית למבנה, תוכנן אלמנט מים. הכוונה היתה להקים בריכת גלישה, היוצרת צליל זרימה ופכפוך חרישי שיהווה מוקד ויזואלי שקט ורגוע וסביבו מקומות ישיבה שיאפשרו לכאי המרכז התחבורתי הפונה מן השאון הסובב. במהלך הביצוע, החליטו המזמינים על ביטול אלמנט

המתחם התחבורתי נבנה ביוזמת עיריית חיפה ומשרד התחבורה ובניהול חברת "יפה נוף - תחבורה, תשתיות ובניה". אדריכלי המבנה הם גורדון אדריכלים מחיפה.

ד"ר גיל הר-גיל, מנהל ושותף במשרד "גרינשטיין הר-גיל אדריכלות נוף ותכנון סביבתי", העוסק במגוון רחב של פרויקטים, בייחוד עבור המגזר הציבורי. על עבודות תכנון הנוף זכה המשרד בפרסים וציונים לשבח רבים, בין היתר, בפרס לתכנון אורבני ע"ש עזריאלי של המועצה לישראל יפה, בפרס עיריית תל-אביב לאדריכלות נוף ע"ש קרון, את אדריכלות הנוף ועוד.