

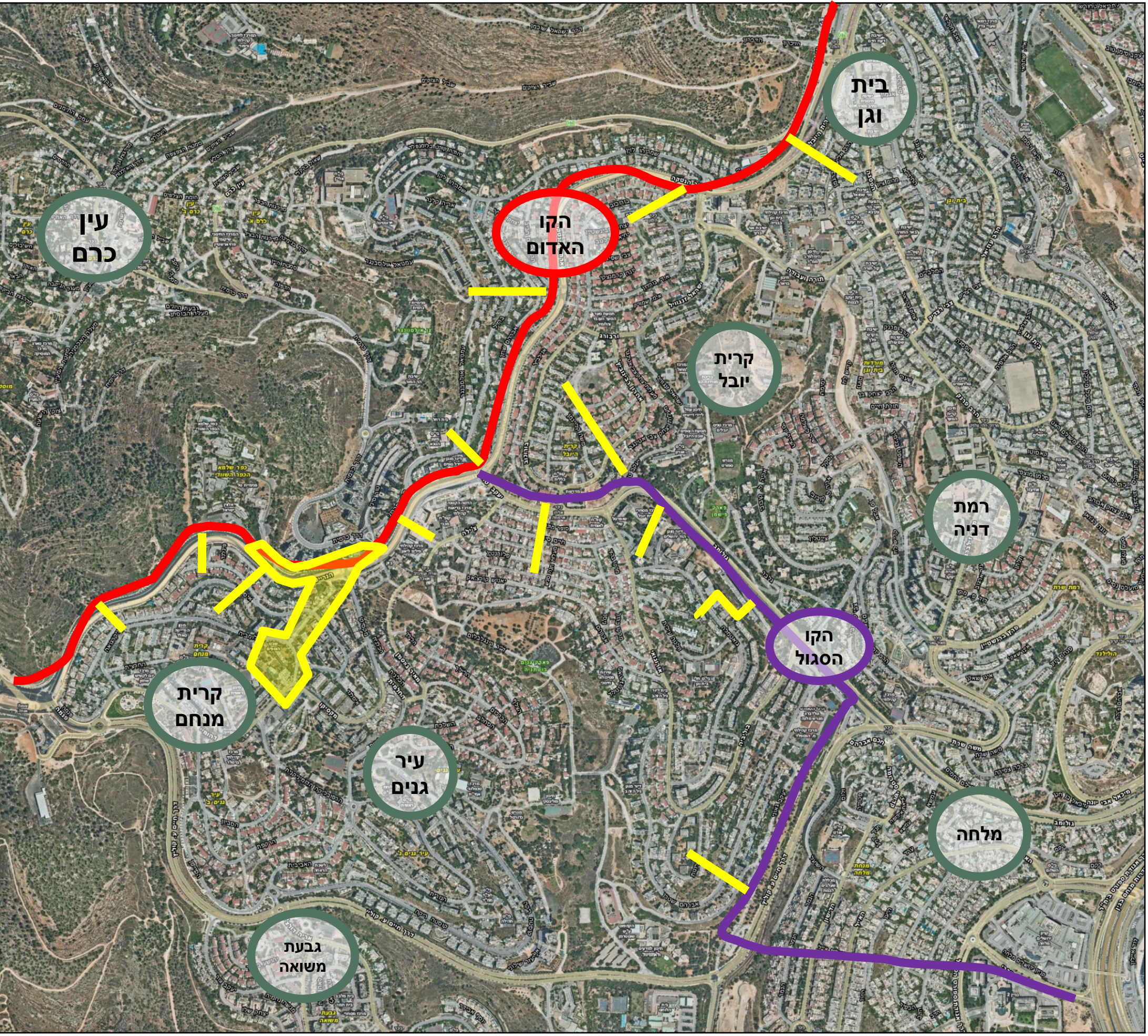
איכות עירונית מיטבית לאורך החיבורים בין שכונות לציר הרק"ל

הנחת העבודה

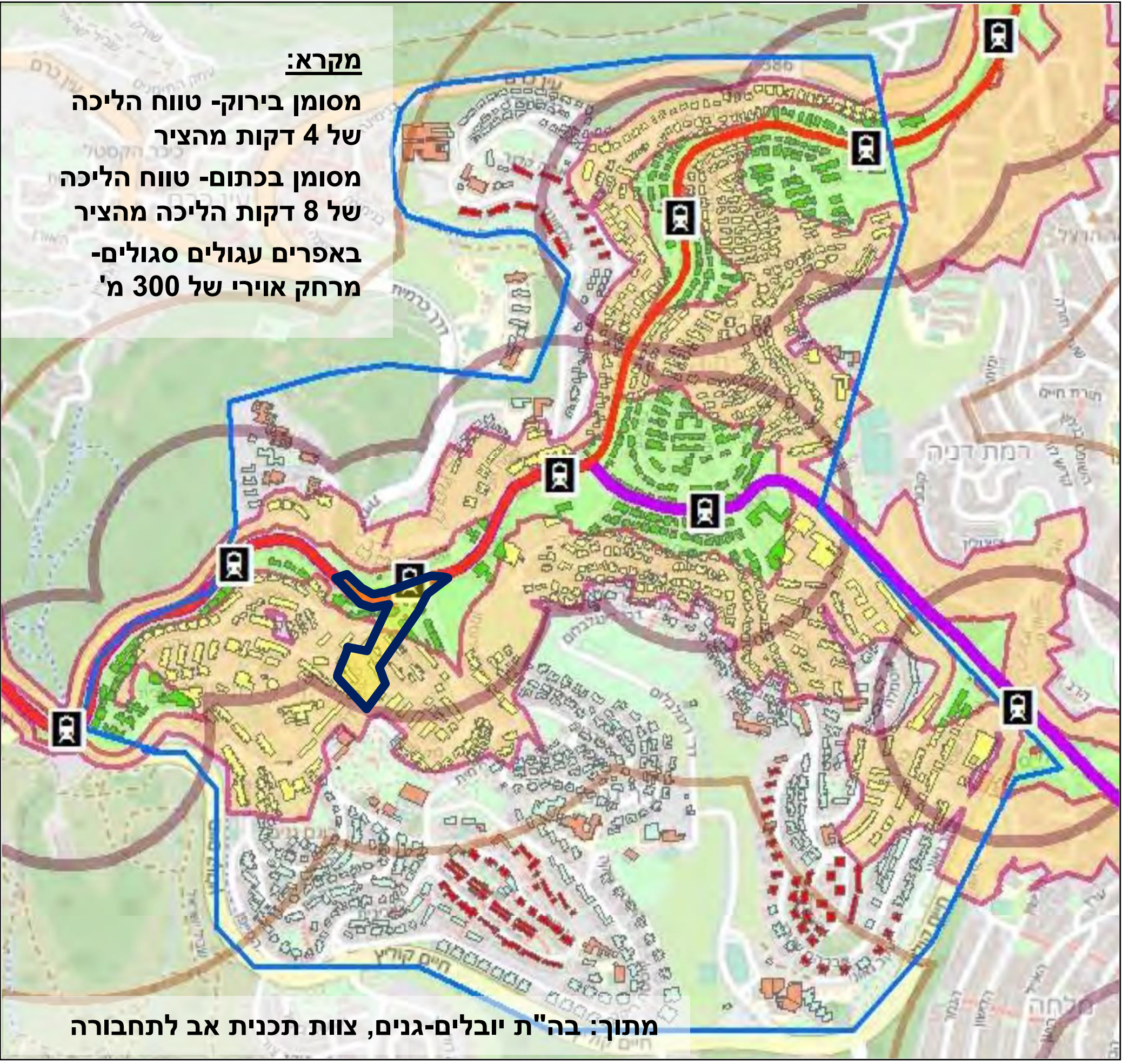
כדי ליצור לעודד הפחתה בשימוש ברכב פרטי ופיתוח מוטה תחבורה ציבורית, לא מספיק לפתח ולצופף לאורך צירי התחבורה בטווח המיידי. יש גם לקדם פיתוח לאורך צירי ההליכה הנכנסים מעורקי התחבורה אל לב השכונות, תוך שימת דגש על נגישות ופעילות אורבנית רציפה.

הבעיה

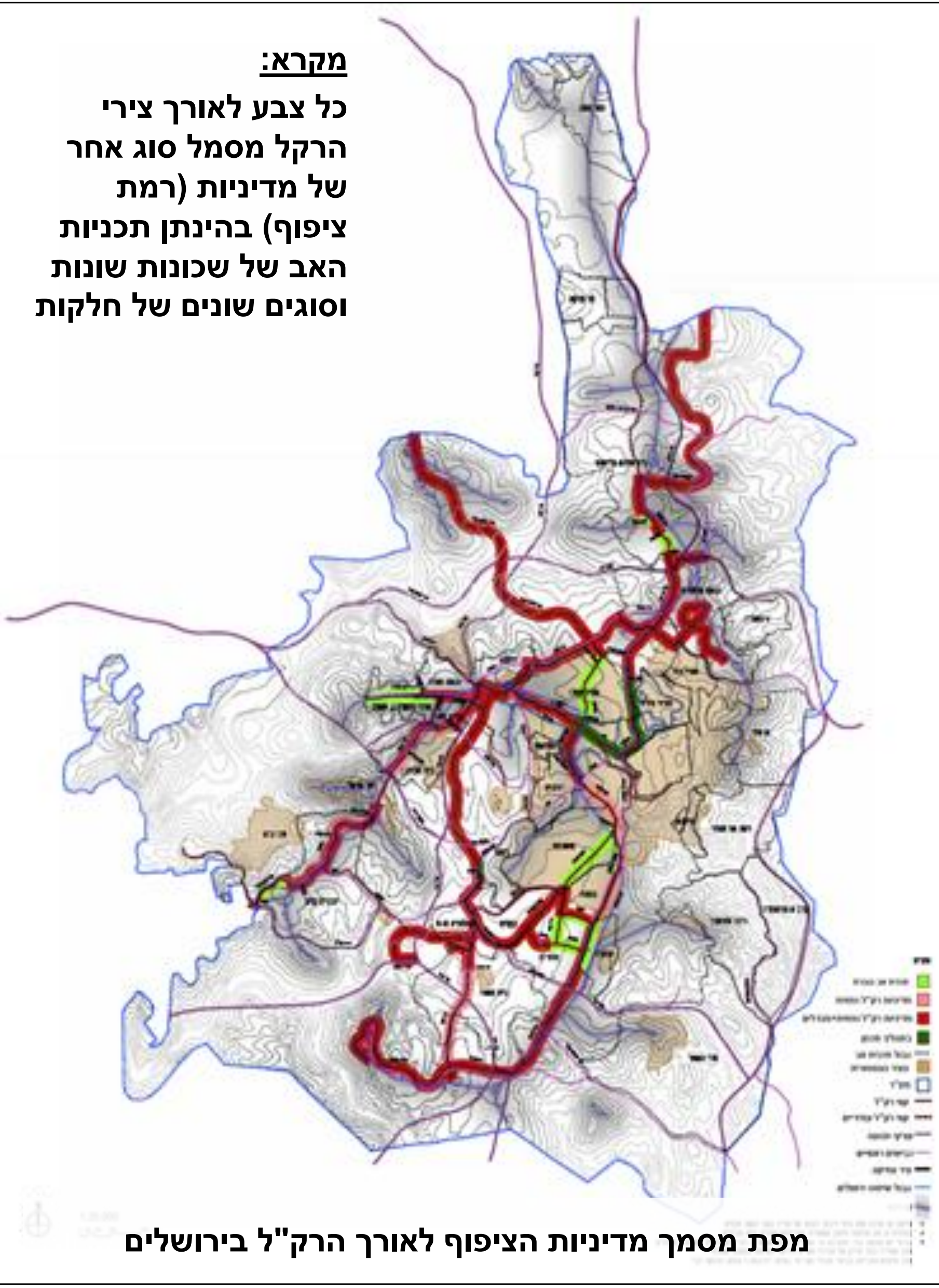
בירושלים כיום קיים פער בין החיבור האידיאלי ממרכזי השכונות לעורקי תחבורה ציבורית משמעותיים לבין המעברים הקיימים בפועל.



מיפוי מעברים מצרניים לרק"ל לפיתוח במרחב יובלים-גנים (מסומן בצהוב). התמקדות במעבר צומת מקסיקו-קולומביה.



מפת מרחקים וטווחי הליכה מתחנות הרק"ל (אדום וסגול) בהינתן טופוגרפיה ומעברים קיימים במרחב יובלים-גנים.



מפת מסמך מדיניות הציפוף לאורך הרק"ל בירושלים

המדיניות חלה רק על מגרשים מצרניים לציר הרק"ל ועל צמתים מרכזיים. חסרה התייחסות לבחינת הפיתוח וההנגשה של המעברים המובילים מהציר אל החלקים הפעילים בשכונות, במיוחד במעברים יעודיים להולכי הרגל.

הפיתרון לפיתוח בשלבים

1. איתור מעברים עיקריים
2. שיפור המעברים והנגשתם
3. פיתוח מרחבים ציבוריים פעילים
4. יצירת חזיתות פעילות בבניינים * לאורך ציר ההליכה

*עשה בתהליך פינוי בינוי המתבסס על ההנחיות במדיניות הציפוף לאורך צירי הרק"ל.

מקרה בוחן להמחשה

מעבר המדרגות העולה מצומת מקסיקו/סולד (תחנת רק"ל מקסיקו העתידית של הקו האדום) אל לב שכונת קרית מנחם: רחוב קולומביה והמרכז המסחרי ברחוב דהומיי.

לפני:



אחרי:



מקרא:

- *זווית ראייה של תמונה
- *שצ"פ לפיתוח
- *טוואי המעבר
- *טיוב מעבר חסום- פינוי חסימה או יישור המסלול
- *הוספת דרגנוע לצד מדרגות נוחות
- *מבנה לפינוי בינוי לשם ציפוף ויצירת חזית פעילה לאורך המעבר
- *מוסד ציבור לפיתוח
- *יצירת מקומות לישיבה ופעילות לאורך המעבר
- *חניה להסדרה

יש ליצור מסמך מדיניות לצירי ההליכה אלו המנחה את מתכנני האזור כיצד לוודא כי פיתוח המרחבים הציבוריים ותכניות פינוי הבינוי מקיימים את התנאים להנגשת ציר הרק"ל לשכונה באופן הליכתי ופעיל אורבנית. מסמך זה יהווה מעין "תכנית אב למעברי הולכי הרגל בירושלים" להנחות את המתכננים כיצד יש לפתח אותם ואת המתחמים סביבם למקסם שימוש בתחבורה ציבורית והליכה לעומת רכבים פרטיים.

מסקנות ועבודה להמשך