

# חיפה יורדת לים

## תכנון מתחם הנמל המערבי

תכנון

עמי שנער-אמיר מן,

אדריכלים ומתכנני ערים בע"מ

טקסט

אדריכל עמי שנער

הדמיות

עמי שנער-אמיר מן,

אדריכלים ומתכנני ערים בע"מ



חיפה היא עיר נמל, אך אינה עיר חוף. יופייה הנדיר, השילוב הייחודי של הר הנושק לים מדגיש ביתר שאת את העובדה המצערת, כי הנמל שנחנך לפני שמונים שנה (1933), על אף חשיבותו ותרומתו להתפתחותה של העיר, למעשה ניתק אותה ואת תושביה מחוף הים. כך, ניטל מתושבי חיפה משאב חשוב מאין כמותו התורם לאיכות החיים העירוניים, "חזית הים" (Waterfront), כזאת הקיימת בערי חוף רבות בעולם, ובמיוחד בערים השוכנות לחופי הים התיכון.

↑

רציפי של הנמל, שהוקם בידי הבריטים כנמל המודרני הראשון בארץ, עמוסי זיכרונות. שלושת המנופים שלידי "רציף הדמעות" בנמל המערבי של חיפה, שממנו גורשו ספינות המעפילים בשלהי המנדט הבריטי, עומדים דוממים זה שנים.





## נמל ישן

בשנים שחלפו מאז הקמתו, הנמל המערבי הלך והתיישן, רציפו הצרים אינם מאפשרים עוד את פריקתן של ספינות מטען גדולות, הפעילות הנמלית בו התמעטה מאוד ובעתיד היא תעבור, רובה ככולה, מזרחה לנמל החדש, המזרחי, שבשפך הקישון, שבו מסופים מכולות גדולים ומשוכללים. בנמל החדש עתידים לקום רציפים נוספים המיועדים לאניות הענק העתידיות, הגדולות מכדי לעגון בנמל המערבי. אם כך, לראשונה נפתח בפני חיפה חלון הזדמנויות: להחזיר את שטחו של הנמל הישן לעיר ולתושביה, להקצות אותו ליעודים חדשים, עירוניים במהותם, ולחבר את חיפה אלה הים.

הבשורה הטמונה בפיתוח חיזית הים מגיעה לחיפה באיחור-מה. זה שלושים שנה ויותר, ערים בכל רחבי העולם מסבות את הנמלים הישנים שהתייתרו ונזנחו לפתחן לכדי מרקם עירוני מושך ושוקק חיים. דוגמאות יש למכביר: מאסטרו, דבלין ורוטרדם עד ליסבון, מרסיי ובילבאו, מסן פרנסיסקו עד בואנוס איירס, והדוגמה הידועה ביותר – ברצלונה.

פתיחתו של מרחב נמלי לציבור והפיכתו למוקד ביילי ופנאי הם מסוג הפעולות המסוגלות לשנות פני עיר: להפכה למקום מושך, הן לתושביה והן למבקרים מחוצה לה, ולחולל תהליכי התחדשות בעיר התחתית ובחיפה כולה. ראוי לציין שחיפה, שכלכלתה מקרטעת ואוכלוסייתה מתמעטת, זקוקה לפיתוח מעין זה כמו אוויר לנשימה.

כיום, רציף הנמל המערבי אינו פתוח לציבור. זהו מתחם מגודר כולו, מה גם שמסילת הרכבת העוברת לאורכו מהווה חיץ של ממש. אולם, כאשר נכנסים למתחם עצמו מתגלה אתר מרתק שבו חוברים יחדיו הים, הנמפים, הרציפים, המבנים והאניות לכדי מחזה מרהיב. בשטח זה, הפתוח ברובו – רצועה באורך שני קילומטר וברוחב כמאה עד מאה וחמישים מטר – נותרו כמה מבנים כמו בניין הנהלת הנמל מתקופת המנדט הבריטי וכמה מחסנים גדולים העומדים בשיממנם.

## זירה של אינטרסים נוגדים

בשנת 2009 התבקשו על ידי מנהל התכנון של משרד הפנים להכין תכנית מפורטת לחזית הים בחיפה, שמטרתה ליצור מוקד עירוני ראשי לביילי ולנופש. בדומה לנמלים אחרים בעולם, גם הנמל המערבי מהווה זירה של אינטרסים רבים ומנוגדים, ובכל שלב בתכנון נדרשנו להתייחס למורכבות זו, ולתת מענה לגורמים השונים המעורבים, ובהם חברת נמל חיפה (המפעילה אותו), חברת נמלי ישראל (שהיא בעלת השטח), ממגורת דגון, בסיסי חיל הים, רכבת ישראל והעיר חיפה, כמו גם משרדי האוצר, התחבורה והגנת הסביבה, המעורבים אף הם בכל החלטה תכנונית משמעותית.

ראוי לציין כי הבעלות על שטח הנמל המערבי אינה בידי העיר אלא בידי המדינה, באמצעות חברת נמלי ישראל, ושטח זה מוחזק לפי חוק בידי חברת נמל חיפה בע"מ; זו האחרונה מתנגדת לכל שינוי במעמד הנמל אלא אם כן יינתן לה רציף חלופי, אך זה עתיד להיות פרטי, על פי החלטות האוצר.

במהלך שלבי התכנון והפיכתו ביילי ופנאי הם מסוג

כיצד יוצרים ומפעילים מרחב עירוני, המיועד לציבור הרחב, בנמל שעודנו פעיל, לרבות ממגורת דגון שטרם נמצא לה מקום חלופי?

כיצד משלבים מרחב עירוני עם נמל צבאי, שעתידי להתפנות מהשטח, אך בינתיים הולך ומתרחב?

אילו פעילויות נכון לפתח במרחב זה, באיזו עצימות והאם ראוי לשלב בו גם מבני מגורים?

האם יש לראות בשטח הנמל "שדה נדל"ן" (כביכול כדי לממן את הוצאות העתק הכרוכות בפניו של בסיס חיל הים) או בעיקר מרחב פתוח לציבור?

כיצד מחברים את העיר אל שטח הנמל, בעוד מסילת הרכבת חוצצת ביניהם?

חיזת הים העירונית בשלב הסופי – מבט מצפון. טיילת וכיכרות לאורך קו המים תחברנה את חיפה אל הים ותענקה לה משאב חיוני מאין כמותו. בקדמת התמונה: שטחי צה"ל שיוסבו אף הם לחזית ים עירונית ולמענה אורחית.

חיזת הים העירונית בשלב הסופי – מבט מצפון. טיילת וכיכרות לאורך קו המים תחברנה את חיפה אל הים ותענקה לה משאב חיוני מאין כמותו. בקדמת התמונה: שטחי צה"ל שיוסבו אף הם לחזית ים עירונית ולמענה אורחית.

ליכר הכניסה (מצב ביניים עד לשיקוע המסילה) – שני "מבני גשר", ובהם פעילויות מסחר וביילי, יחברו את שדרות בן-גוריון אל קו המים. לכשתשוקע המסילה ימשיכו מבנים אלו לפעול כמעט ללא שינוי.

## לא שדה נדל"ן

מלאכת התכנון כללה בין היתר לימוד והכרה של מרחבים דומים שהוקמו בעולם. להפתעתנו, גילינו כי בדרך כלל עיקר שטחם של רציפי הנמלים הישנים, שהפכו לחזית ים עירונית, נותר כשהיה: מרחב פתוח, נגיש, במפלס אחד. נוכחנו כי מחסני הנמל הישנים חודשו ברובם והוסבו לטובת מגוון פעילויות, לרבות מוקדי תרבות. חלק ממרחבים אלו היו למוקדים עירוניים תוססים, מושכי קהל רב. אבל, ראינו גם מקומות שהפכו ל"מלכודות תיירים", גדושים לעיפה, עמוסי נדל"ן ותו לא, שבתוך תהליך הפיתוח איבדו את נשמתם. מאלו רצינו להישמר מכל משמר.

בתחקיר המקדים לתכנית, למדנו גם את סביבת הנמל המערבי בחיפה; בדקנו את תוואי הרחובות והכבישים הסובבים את הנמל, היכן וכיצד אפשר לחבר באמצעותם בין העיר והים, וגם כיצד אפשר להגיע למקום באמצעי תחבורה שונים. חיץ מסילת הרכבת – כיום חסם מרכזי בתכנית – הציב בפנינו אתגר תכנוני מורכב במיוחד.

כך, בעקבות לימוד המקום החלו להתגבש העקרונות הבאים, והם שימשו לנו קווים מנחים לתכנית כולה:

**מתן עדיפות מלאה להולכי הרגל** | הקצאת מרביתו של שטח הנמל לטיילת רחבה לאורך קו המים, המשולבת בכיכרות ובגנים, ובה רצף פעילויות ביילי, בידור, קניות, תרבות ומלונאות עממית.

**יצירת חיבור ראשי בין העיר לנמל** | הכניסה הראשית לנמל היא משדרות בן-גוריון שיודרות מהגנים הבאהיים. כמו כן איתרנו שבע נקודות חיבור נוספות בין הנמל לרחובות העיר התחתית.

**מתחם לטובת הציבור הרחב, ללא מגורים** | המתחם כמוקד ראשי לביילי ולבידור, מלווה מעצם שטבו במטרדי רעש. על כן, סביר להניח שהקמתם של מבני מגורים בו תיצור חיכוכים שלא לצורך. לעומת זאת, העיר התחתית, הגובלת במתחם לכל אורכו, היא עורף המגורים הגדול והיא

## פתיחת מרחב נמלי לציבור והפיכתו

למוקד ביילי ופנאי, מסוגל לשנות פני עיר: להפכה למקום מושך, הן לתושביה והן למבקרים מבחוץ, לחולל תהליכי התחדשות בעיר התחתית ובחיפה כולה. חיפה זקוקה לפיתוח כזה כמו אוויר לנשימה.

תצא נשכרת מפיתוחו. כבר עתה ניכרים ניצני ההתחדשות במקומות כמו "קמפוס הנמל" המתעורר, שבו לומדים מאות סטודנטים. **חידוש מחסני הנמל הקיימים** | הסבת המחסנים לשימושים שונים תוך כדי שימור המבנה המקורי שלהם. יש בכך ביטוי להמשכיות היסטורית ולשמירה על רוח המקום. כל בנייה חדשה במתחם תהיה אף היא בעלת אופי נמלי-תעשייתי.

**שמירת הנוף הפתוח מהעיר לנמל** | זהו אחד הנכסים האורבניים החשובים של חיפה, ולכן ייחסנו חשיבות עליונה לשמירה עליו באמצעות בינוי נמוך שאינו חוסם את המבט.

**המשך פעילויות נמליות** | אניות נוסעים, ובשלבי הביניים גם אניות הפורקות ומעמיסות סמוך לממגורת דגון, אינן נתפסות בעינינו כאילוץ.





<p>ובמערבות עריית חיפה <b>אריאל וטרמן, מהנדס העיר</b> חיפה</p>	<p>מזמין <b>משרד הפנים, מינהל</b> התכנון, האגף לתכניות מתאר נושאות, רונית מזר, מנהלת האגף</p>	<p>תשתיות חשמל <b>חיים זוננשיין, טופו הנדסה</b></p> <p>תשתיות רטובות <b>יורם לבל מהנדסים יועצים</b></p>	<p>איכות הסביבה <b>רון לשם, מוקי שפר, ליאת</b> דופור-דרור ייעוץ משפטי <b>עו"ד ד"ר בנימין הימן</b></p>	<p>כלכלה אורבנית <b>רון חקלאי, כלכלה אורבנית</b> בע"מ</p> <p>חברה ושיחוף ציבור <b>יעל לבנון</b></p>	<p>חברה <b>יהודה אריה, ד.א.ל הנדסה</b> בע"מ</p> <p>נוף <b>עליזה ברוידא,</b> ברוידא מעוז תכנון נוף</p>	<p>תכנון <b>עמי שנער-אמיר מן,</b> אדריכלים ומתכנני ערים בע"מ <b>עמי שנער - שותף אחראי</b> מעייין אלימן רמי קוביטי אלעד גייפמן</p>
------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

↑

חיפה והים - לאחר שיקוע המסילה:  
פתיחת הנמל המערבי הוא שיאו של  
תהליך החיבור לים הכולל טיילת  
חדשה לשכונת בת-גלים המבודדת,  
שתתחדש עם פינוי הבה"ד (בתכנון  
אד"ר בני איזק). לאורך המסילה  
מבנים נמוכים ומארכים המיועדים  
למסעדות, לבתי קפה, למונומנט  
קטנים, לנלריות ועוד.

↓

כיכר הים - אחת הפינות היפות  
בחזית הים החדשה היא הכיכר שמול  
רציף "האצבע", שממנה נגלים מראות  
נוף רחבים מזרחה וצפונה. הבינוי  
החדש בסמוך הוא בעל אופי "נמלי" -  
מבנים נמוכים ומארכים המיועדים  
למסעדות, לבתי קפה, למונומנט  
קטנים, לנלריות ועוד.



Haifa is a seaside city, but with no access to the sea. Since the port was built, in 1933 it has blocked the city from the waterfront. Today, its narrow wharves are outdated.

This is the time to transform this old port to a new vivid, civic place that will revitalize the city of Haifa. But, here we find a dense arena of conflicting interests: the City, the Port Company, Dagon Granary, the Navy, Israel Train and many more. Finally, it was the Ministry of Interior who initiated the plan (2010) in order to promote this major urban change.

-  
**Ami Shinar**  
Architect

↑ הכיוון מזרחה אינו מקרי - הוא נועד להבטיח מבטים ארוכים אל גוף המים העיקרי של הנמל. הטיילת עצמה תתחבר לרחובות העיר באמצעות סדרת כיכרות, שהראשית שבהן תהיה בקצה שדרות בן-גוריון. הנה כי כן, ציר הגן הבהאי המפורסם יפלט סוף סוף את דרכו ישר אל קו המים. חיבור ראשי נוסף יהיה בקצה רחוב שער פלמר, שבעבר שימש כניסה ראשית לנמל מהעיר התחתית.

**חיץ המסילה ו"מבני הגשר"** - עד לשיקועה של מסילת הרכבת, וכדי לקדם את יישום התכנית של מרחב עירוני בנמל, יוקמו שני "מבני גשר" מעל המסילה שיחברו בין שדרות בן-גוריון ושטח הנמל וישמשו אף הם למסחר ולבילוי. שני המבנים ממשיכים את קו השדרה ובהיפתחם אל הים יוצרים כיכר חדשה - כיכר בן-גוריון, לכשתשוקע המסילה, ימשיכו מבנים אלו לפעול ללא שינוי.

**בסיסי חיל הים** - התכנית המוצעת משתרעת גם על פני השטח של בסיסי חיל הים, שהוא כיום מתחם סגור לציבור. בתכנית הותוו עקרונות לפיתוח שטח זה בעתיד, לכשיפתנה. עקרונות אלה זהים לאלו שנקבעו לנמל המערבי. יוצא דופן בגודלו הוא המבנה הצבאי ההולך ומוקם כאן ("ה'פוליונס"), שעתידי לשמש עוגן ציבורי ראשי מוזיאון ימי ומרכז בילוי ותרבות.

יישום התכנית של חזית הים העירונית הוא שעת כושר לעיר חיפה לממש את הפוטנציאל הרב הטמון בה, בדומה לערי נמל אחרות שכבר השכילו לעשות זאת. פתיחתו של מתחם הנמל המערבי וחיבורו הישיר אל העיר לא רק שיעניקו לחיפה מקום מרהיב לתושבים ולמבקרים, אלא גם יפיחו חיים חדשים בעיר התחתית ובכלל המרחב העירוני.

-  
**עמי שנער**  
אדריכל

אדרבא, אנו סבורים שהן תורמות ליצירת שילוב מרתק של נמל ומרחב ציבורי, תוך כדי שמירה על האותנטיות של המקום.

**ישימות** | נקודת המוצא של התכנון הייתה להביא את התכנית לכלל ישימות מרבית ומידית, בד בבד עם מציאת פתרונות לחסמים השונים (שיקוע מסילת הברזל, פינוי ממגורת דגון, פינוי בסיסי חיל הים), אך בלא תלות בהם.

**פתרון לחיץ המסילה** | ברור לכול שיש לשקע את מסילת הרכבת החוצצת בין העיר לנמל. אולם, כשהתחורר לנו, כי ייתכן שמדובר בתרחיש עתידי, וכי סוגיית השיקוע אינה נתונה כלל להחלטת העיר, ראינו חובה לעצמנו לפתח גם פתרון ביניים.

**עיקרי התכנית: מרחב ציבורי**

הטיילת על קו המים - עיקרה של התכנית (ששטחה בשלב הראשון כ-350 דונם) הוא הטיילת הרחבה שתשתרע לאורך קו המים ותשמש מרחב בלעדי להולכי רגל ולרוכבי אופניים. אגב כך, הטיילת מחברת לראשונה את שכונת בת גלים המבודדת עם העיר התחתית. הבינוי הנמוך לאורכה מבטיח רצף של בתי קפה, מסעדות, שוקי דגים ואיכרים, מלונות קטנים ועוד. אלה ישתלבו עם מחסני הנמל הישנים שיוסבו לטובת מגוון פעילויות כמו מוזיאון ימי, תצוגות אמנות, אירועי תיאטרון, מחול, אופנה ועוד. שטח הנמל נותר ברובו פתוח: 50% מיועדים להולכי רגל, 30% לחנייה ולכביש שירות, ו-20% לכלל תכנית הבינוי, הקיימת והחדשה גם יחד. קיבולת הבינוי היא כמאה אלף מ"ר (להשוואה, פי שלושה מהשטח הבנוי במתחם של נמל תל אביב).

בכניסה המערבית לנמל (שער 10 הקיים) מתחברת חזית הים לשרידי שכונה ערבית, חיפה אל עתיקה, אשר תשוקם, וממנה מתחננו שלשה "רחובות", להולכי רגל בלבד, מזרחה אל הטיילת שלאורך קו המים.





-  
 הטיילת הרחבה תשמש רק הולכי רגל ורוכבי אופניים.  
 לאורכה יהיה רצף בתי קפה, מסעדות, שוקי דגים ואיכרים, מלונות קטנים  
 ועוד. אלה ישתלבו עם מחסני הנמל הישנים, שיוסבו לטובת מגוון פעילויות  
 כמו מוזיאון ימי, תצוגות אמנות, אירועי תיאטרון, מחול, אופנה ועוד.  
 -

↑  
 החיבור הראשי עיר-ים - הכיכר  
 בקצה שדרות בן-גוריון על ציר הגנים  
 הבהאים, שהם האייקון הראשי של  
 חיפה. משני צדי הכיכר ניצבים "תבני  
 הגשר" שבשלב הביניים, עד לשיקוע  
 המסילה, יאפשרו גישה ישירה לקו  
 המים. לאחר שיקוע המסילה יוסיפו  
 מבנים אלו לפעול ללא שינוי.