



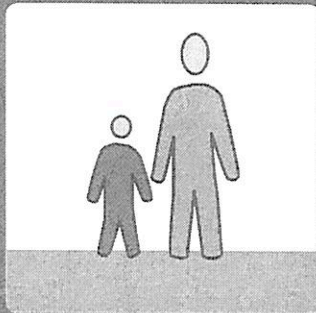
משרד הבינוי והשיכון  
אגף האדריכל הראשי



משרד התחבורה והבטיחות בדרכים  
אגף תכנון תחבורתי

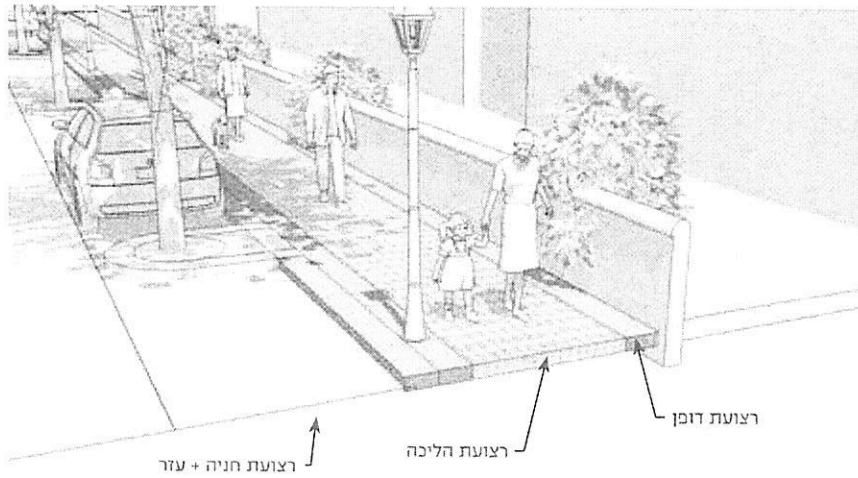
הנחיות לתכנון רחובות בערים

# תנועת הולכי רגל



אובק הנדסת תנועה בע"מ | פרחי-צפריר אדריכלים בע"מ | תכנון נוף בע"מ אדריכלי נוף  
ש. קרני מהנדסים בע"מ | שלמה רודן ייעוץ פיקוח ותכנון | ד"ר בני פרישר

חשוון תש"ע | אוקטובר 2009



**תרשים 4.7:**  
רצועת עזר משותפת  
עם רצועת חניה

**ב. גובה המדרכה ואבן השפה:**

הפרש המפלסים בין הכביש לבין המדרכה יוצר בעיות נגישות חמורות בחיי היומיום. בעיקר להולכי הרגל. הליכה רצופה לאורך הרחוב מחייבת את הולכי הרגל לעלות ולרדת את מדרגת אבן השפה בכל מפגש בין מישור המדרכה לבין הכביש, בעיקר בצמתים ובמעברי החצייה. בנוסף לכך מושפע מישור המדרכה גם במקומות שבהם קיימת חצייה של רכב את המדרכה, למשל בכניסה לחנייה בדופן.

המדרכה הינה מכשול אמיתי לנגישות הרחוב, ומחייבת פתרון 'מרכז' ע"י יצירת שיפועים במדרכה כפי שיפורט בהמשך. ואולם, גם ריבוי השיפועים לאורך מסלול ההליכה יוצר קשיי תנועה להולכי הרגל, ולכן יש לשאוף להקטין ככל האפשר את גובה אבן השפה (מבלי לפגוע בתפקידיה כמפורט למעלה).

הפרש המפלסים המקובל בין מישור המדרכה למישור הכביש עפ"י ת"י 19 שבתוקף במועד כתיבת הנחיות אלה, הינו כ-15 ס"מ. לעומת זאת, הפרש המפלסים ברחובות עירוניים יונמך ל-10 ס"מ במקומות שניתן לבצע זאת מבחינת ישימות, ובוודאי ברחובות מתוכננים. הפרש זה מקצר באופן מהותי את אורכי השיפועים הנדרשים, או מאפשר שיפועים מתונים ונגישים יותר. בדרכים עירוניות (עורקים) יש להשאיר את הפרש הגובה המקובל (15 ס"מ).

בנוסף לכך, מומלץ כי רוחב אבן השפה יהיה 30 ס"מ, כמתואר בתרשים 4.8. רוחב זה מגדיר באופן מובהק את המרחק המזערי של עצמים נייחים מתחום הכביש. בנוסף מאפשר רוחב זה יצירת שיפוע מספק לשם כניסת רכב לתחום המדרכה, ללא צורך ביצירת שיפועים בתחום רצועת ההליכה. בתרשים 6.10 מתואר אופן הנמכות המדרכה ואבני השפה באזור מעברי החצייה.