



# תכנית אב לשבילי אופניים – עכו

2510/267548

ינואר 2022

אינג' בנימין פרילינג  
ד"ר תמיר בלשה  
אינג' יוסי שטרק

לוי | שטרק | זילברשטיין מהנדסים יועצים בע"מ  
תכנון בהנדסה אזרחית, דרכים, תנועה ורמזורים  
אברהם לוי, יוסי שטרק, רן זילברשטיין



## תוכן עניינים

3	1. רקע כללי
4	2. הנחיות לתכנון
5	3. מתודולוגיה
5	3.1 איסוף נתונים – מיפוי שבילים קיימים/מתוכננים
5	3.2 איסוף נתונים – מיפוי מוצאים/יעדים
6	3.3 השלמת הרשת – הצעת שבילים חדשים
6	3.4 תכנון החתכים הטיפוסיים
9	4. תוכנית כללית לשבילי אופניים
10	5. דוגמאות לחתכים טיפוסיים
10	5.1 רחוב הרצוג
11	5.2 רחוב ההגנה (קטע בין רחוב הרצל ובין רחוב בן-עמי)
12	5.3 רחוב הרצל (קטע בין רחוב ההגנה ובין רחוב הרצוג)
13	6. סיכום
14	7. נספחים
14	7.1 תוכנית כללית לשבילי אופניים בעיר עכו בקנ"מ 1: 5000
14	7.2 תוכניות חתכים טיפוסיים בקנ"מ 1: 50

## 1. רקע כללי

מערכת התחבורה בישראל התבססה ברובה ככולה על התנועה המנועית הפרטית והציבורית. בשנים האחרונות מוביל משרד התחבורה מדיניות אשר מטרתה להפחית את השימוש ברכב הפרטי והגדלת הפיצול לתחבורה הציבורית ולאמצעי התחבורה הרכים (הליכה ברגל ורכיבה על אופניים). מדיניות זו שמה דגש על חלוקה מחדש של המרחב הציבורי תוך צימצום השטח המוקצה לרכב הפרטי לטובת השטחים המוקצים לתחבורה הציבורית ולתנועות הרכות, מתוך תפישה חדשה ששמה דגש על איכות חיים ובטיחות. במקומות רבים בעולם המערבי, תופסים האופניים חלק גדול ממערכת התחבורה כחלופה יעילה ומהירה לרכב הפרטי.

העקרונות והקווים המנחים לתכנון תנועת אופניים כוללים קישוריות טובה ממקום למקום, תנועה מופרדת מהולכי רגל ומרכב מנועי וקישוריות עם התחבורה הציבורית. בהיעדר תשתיות המספקות קישוריות גבוהה בין אזורי העיר על מסלולים קלים ובטוחים לרוכב הממוצע, קשה לצפות גידול בפיצול אמצעי נסיעה לטובת האופניים.

בהתאם למדיניות זו, הזמינה עיריית עכו עבודה לעריכת תוכנית אב לשבילי אופניים ברחבי העיר. שטח השיפוט של עיריית עכו מתאים לפיתוח רשת שבילי אופניים וחיזוק מגמת אופניים כאמצעי תחבורה מרכזי בתוך העיר ממספר סיבות מרכזיות: שיפוע מישורי ברוב מוחלט של העיר, מזג אוויר נוח, שדרות רחבות שמחברות את שכונות העיר עם שטח זמין להסדרה של שבילי אופניים על חשבון חניה או גינון.

היעד המרכזי של פיתוח רשת שבילי אופניים בתוך העיר הינו לשרת את תושבי העיר, העובדים או המבקרים אותה. הרשת מחוייבת להיות מקושרת במידה מיטבית בין ריכוזי האוכלוסיה באזורי המגורים לבין אזורי מסחר ותעסוקה, מוסדות חינוך והשכלה גבוהה, מרכזי התחבורה הציבורית, תוך התייחסות ל"קילומטר האחרון". ללא תכנון מיטבי של קישוריות ובטיחות רשת שבילי האופניים, התוכנית לא תשיג את מטרתה ולא תשרת את התושבים בצורה יעילה.

מטרת תוכנית האב לשבילי אופניים הינה התוויה של רשת מקושרת של שבילי אופניים בין מוקדי היצירה והמשיכה המרכזיים בעיר. התוכנית מציגה את החתכים הטיפוסיים ברחובות השונים תוך התייחסות למיקום שביל האופניים בחתך, הפרדתו ממשתמשי הדרך האחרים תוך התייחסות למצבו הקיים או המתוכנן של הרחוב ולכלל השיקולים התחבורתיים, האדריכליים והנופיים ובהתאם לאילוצים סטטוטוריים ואילוצי המצב הקיים.

## 2. הנחיות לתכנון

הנחיות לתכנון רחובות בערים – תנועת אופניים (משרד התחבורה, 2020) הגדירו את הקווים והעקרונות המנחים לתכנון שבילי אופניים, רמות הפרדה השונות בין תנועת האופניים למשתמשי הדרך האחרים, חתכים טיפוסיים מומלצים ותכנון הצמתים והמפגשים. בתוכנית האב בעבודה זו מוצגת רשת שבילי האופניים ברחבי העיר והחתכים הטיפוסיים לכלל הרחובות בהם מוצע שביל אופניים.

בהתאם להנחיות ולמדיניות התכנון הרווחת, התכנון המוצע כולל לרוב שביל אופניים דו-סטרי בצד אחד של הרחוב, ברוחב של 2.50 מטר נטו עם הפרדה פיזית של 0.50 מטר בכל צד מרצועות הדרך השונות (מדרכה/חניה/נתיב נסיעה). תכנון שביל אופניים (רמת הפרדה ג') ממקסם את הרגשת הבטיחות לרוכב האופניים על ידי הרחקתו מהרכב המנועי במפלס הכביש בו זמנית עם קיום הפרדה מהולכי רגל המסתובבים במדרכה. תכנון זה מתאים במיוחד עבור שבילים לאורך דרכים עורקיות ומאספים ראשיים או ברחובות בהם מהירות הנסיעה גבוהה.

בהיעדר ספירות או תחזיות תנועה של רוכבי אופניים בעיר, הוחלט לתכנון לפי הסטנדרט הגבוה ביותר (הפרדה מלאה) האפשר פיתוח עתידי שצפוי להגדיל את כמות המשתמשים בשבילים המוצעים ללא צורך לבצע שדרוג הרשת בטווח הזמן הבינוני. בנוסף לתכנון שבילים מופרדים בצירים הראשיים שחוצים את העיר, ניתן להרחיב את הרשת לתוך השכונות דרך הרחובות המקומיים. במידה ושכונה מתוכננת על פי עקרונות של מיתון תנועה (ראה "הנחיות לאזורי מיתון תנועה" של משרד התחבורה, 2005), התכנון יהיה בהתאם לרמת הפרדה א', כלומר תנועה משולבת של כלל משתמשי הדרך ברחוב ללא סימון והפרדה של שביל או נתיב האופניים. בקרבת צמתים ומפגשים, יש לתכנן המשכיות של שבילי האופניים עד ובתוך הצומת עצמו על בסיס המוצג בהנחיות התכנון.

בעת תכנון חתך הרחוב יש לשמור על מדרכה תקינה התואמת את ההנחיות לתכנון רחובות בערים - תנועת הולכי רגל" (2020, משרד התחבורה). רוחב מדרכה לא יפחת מ-2.00 מ' במקרה של חתך מאולץ, כאשר המידה המומלצת נעה בין 2.50 מ' ל-3.50 מ' במרבית הרחובות בעיר. כמו כן, תכנון תנועת הרכב המנועי תעשה בהתאם למידות המקובלות בהנחיות התכנון בהתאם להיררכיית הרחוב, תנועת אוטובוסים, רצועת החנייה וכו'.

### 3. מתודולוגיה

#### 3.1 איסוף נתונים – מיפוי שבילים קיימים/מתוכננים

השלב הראשון בתכנון הרשת הינו לאתר את שבילי האופניים הקיימים או המתוכננים ברחבי העיר. מטרת איסוף המידע הינה בחינת התכנון הקיים ואפשרות הארכת שבילים קיימים או מתוכננים וחיבורם לשבילים חדשים ולאזורים המרוחקים מרשת השבילים הקיימים. איסוף המידע נעשה באחת מהשיטות הבאות:

- מערכת מידע גיאוגרפי GIS של עיריית עכו.
- קבלת מידע על תב"עות מתוכננות או מאושרות כדוגמת שכונת נוף ים (-213 0575514), שכונת חוף הצפוני (213-0476481), שכונת הכרם ג' (213-0233312), שכונת האגרופ (ג/ 17856), עכו מזרח (תמ"ל 1042) ועוד.
- תוכניות מפורטות של פרויקט מטרונית עכו הכולל תכנון שביל אופניים לכל אורכו, ומהווה ציר צפון-דרום של תחבורה ציבורית חשובה לחיבוריות ומעברים בין אופניים לאמצעי תח"צ אחרים.
- סיורי שטח מקיפים ברחבי העיר.
- פגישות עם נציגי העירייה.

#### 3.2 איסוף נתונים – מיפוי מוצאים/יעדים

לאחר מיפוי השבילים הקיימים והמתוכננים, נערך מיפוי מפורט של מוקדי הביקוש בתוך העיר. מטרת מיפוי זה הינו לאפשר קישוריות של שבילי האופניים למוקדי הביקוש המרכזיים בעיר. בהתאם לכך, ניתן דגש בעבודה זו לחיבור שבילים חדשים או הארכת שבילים קיימים למתן נגישות מיטבית לרוכב האופניים למוקדים החשוב בעיר בעלי ביקוש נוכחי או עתידי.

בצד המוצא/יצירת הנסיעות, החזון הינו לאפשר לכל תושב בעיר להתחבר לרשת העירונית עם היציאה מהרחובות המקומיים בשכונה. בתכנון שכונות חדשות, ניתן לוודא אם סופק את הצורך הזה כבר בשלב התב"ע באמצעות בחינת נספח התנועה. עבור התב"עות של עכו מזרח, שכונת הכרם ג', ואחרים, רשת שבילי אופניים מקומית תוכננה עם היתכנות חיבור לרשת העירונית. בשכונות הקיימות, הניתוח נעשה ע"י בחינת שימושי הקרקע הקיימים והעתידיים וזכויות הדרך הזמינות לשימוש.

מצד היעד/משיכת הנסיעות, הרשת מחוברת ליעדים ראשיים גם עבור הנוסעים היוממים וגם עבור הרוכב המזדמן. מידע משלים מהעירייה שם דגש על נקודות הדורשות חיבור לרשת שבילי האופניים כדוגמת:

- פעילויות עירוני/תרבות : עיריית עכו, עיר העתיקה, גן הבהאים, טיילת/חוף, איצטדיון העירוני
- תעסוקה/מסחר: שוק עירוני, קניון עזראלי, פארק תעשייה עכו דרום
- חינוך/השכלה: האקדמית גליל מערבי, בית ספר אורט
- מרכזי תחבורה: תחנת רכבת ישראל, תחנת אוטובוס מרכזית, מתח"מ מתוכנן (דרום לתמ"ל 1042)

### 3.3 השלמת הרשת – הצעת שבילים חדשים

לאחר מיפוי שבילים קיימים ומתוכננים, מוקדי היצירה והמשיכה העיקריים בתוך העיר, הרשת המוצעת הושלמה על ידי פריסת שבילי אופניים מוצעים ברחובות קיימים עם מרחק של 300-600 מטר בין מסלולים מקבילים בכל ציר (צפון-דרום או מזרח-מערב). התכנון מציע צפיפות גבוהה של שבילי אופניים באזורים עם שימושי קרקע איטנסיביים יותר. ברחובות ללא שבילי אופניים מתוכננים, לרוב ברחובות מקומיים או ממותני תנועה, ניתן יהיה לאפשר רכיבה על אופניים ללא שביל נפרד בהתאם לרמת הפרדה או בהינתן נפח תנועת רכב מנועי נמוך.

ההחלטה עבור הרחוב בהם נוסף שביל אופניים התבססה על העקרונות הבאים:

- עדיפות לרחובות עם חיבוריות טובה ליתר הרשת
- שימושי קרקע עם יצירות/משיכות של רוכבי אופניים
- זכות דרך / שטח זמין להסדרה של לשביל אופניים

בנוסף להשלמת רשת כללית, ישנם שני צירי תחבורה מיוחדים שחוצים את העיר בציר צפון-דרום ומפרדים את חלקי העיר אחד מהשני: כביש 4 ומסילת ברזל רכבת ישראל. לשיפור הניתוק הקיים, מוצעים 4 חיבורים בין תמ"ל 1042 (עכו מזרח) לשכונות המערביות הקיימות עם חציית כביש 4 (במסגרת הסטה לתוואי חדש). בנוסף, קיימים או מתוכננים 6 חיבורים מעל או מתחת למסילת ברזל – חלק במעברים קיימים בנוסף לגשרים חדשים עבור ה"ר ואופניים.

### 3.4 תכנון החתכים הטיפוסיים

לצורך השלמת תוכנית האב, מוצגים חתכים טיפוסיים עבור הרחובות בהם מוצעים שבילי אופניים חדשים (אלו שלא קיימים או כבר מתוכננים). החתכים הטיפוסיים נקבעו בהתאם לזכויות הדרך, סיווג הרחוב, אילוצים בחתך הרחוב, שיקולי פעילות משתמשי הדרך ברוב, שיקולים אדריכליים, נופיים ותשתיתיים, ובהתאם להנחיות משרד התחבורה.

**זכות הדרך:** תכנון החתך הטיפוסי נעשה בהתחשב בסטטוטריקה הקיימת לרחוב וזאת על מנת להגדיל את ההסתברות ליישום התוכנית בזמן קצר יחסית, ללא עריכה של תוכניות סטטוטוריות. זכות הדרך הינה אילוץ משמעותי אשר חייב פגיעה ברצועת המדרכה או ברצועת התנועה לצורך הסדרת שביל האופניים.

**סיווג הרחוב:** תכנון החתך הטיפוסי של הרחוב נקבע בהתאם לסיווג הדרך והפעילות העירונית לאורכו. באופן כללי, הגישה הייתה להוסיף שבילי אופניים תוך פגיעה מינימלית בהולכי הרגל וברכב המנועי, ככל האפשר, ובהתאם למדיניות שמקדם משרד התחבורה. ככלל, שבילי האופניים נפרסו בעיקר לאורך רחובות מאספים ברמה 1 ו-2 ולאורך דרכים עורקיות. דרכים עורקיות הינן דו-מסלוליות ברוחב נתיב 3.25-3.50 מ' ללא חנייה ודרכים מאספות הינן דו-מסלוליות או חד מסלוליות ברוחב נתיב של 3.0-3.25 מ' כולל רצועת חנייה מקבילה (ברחובות חד סטריים, רוחב מסלול הינו 4.0-4.5 מ')

**המשכיות לאורך הציר:** בתכנון החתכים נעשה מאמץ לשמור על רציפות של שבילי אופניים באותו צד של הרחוב לצורך היעילות התנועתית, גם במקרה שחתך הרחוב משתנה באופן משמעותי (לדוגמא, רחוב הרצל בו החתך משתנה מרחוב חד מסלולי לדו מסלולי דו נתיבי).

**רצועת המדרכה:** נעשה מאמץ לשמור על רוחב מדרכה קיימת בשני צדדי הרחוב. במקרים מסוימים צומצמה המדרכה על מנת לשמור על חנייה קיימת או על נתיבי הרכב בהתאם לדרישות העירייה. בכל מקרה רוחב המדרכה לא צומצם מתחת לרוחב המינימלי הנדרש על פי ההנחיות לתכנון רחובות בערים.

*דוגמאות של צמצום מדרכה בחתך המוצע:*

- דרך הארבעה (חתכים 5-6): צמצום רוחב מדרכה בדופן המזרחית לצורך הסדרת שביל אופניים ללא שינוי במפרדה ושמירה על רצועת חנייה מקבילה בשני צידי הדרך.
- רחוב ויצמן (חתכים 7-8): צמצום רוחב המדרכה בדופן המערבית על מנת לא לפגוע ברצועת החנייה המקבילה בשני צידי הרחוב.

**רצועת הרכב המנועי:** באזורים עם פעילות איטנסיביות של הולכי רגל, או כאשר נפחי כלי הרכב קטנים מקיבולת הרחוב (ראה חתכים חתכים 24-27 עבור רחוב אברהם בן-שושן), הוחלט בתיאום עם העירייה להציע צמצום מספר הנתיבים לתנועת רכב מנועי על מנת לשמור או להרחיב את מדרכות הקיימות בתוספת שביל אופניים.

*דוגמאות של צמצום חניה בחתך המוצע:*

- רחוב ויצמן (חתכים 7-8): צמצום משני נתיבים לנתיב אחד לכל כיוון [מרכז העיר].

- רחוב אברהם בן-שושן (חתכים 24-27): צמצום משני נתיבים לנתיב אחד לכל כיוון.

**רצועת החניה:** כאשר הרחוב מתפקד בעיקר עבור תנועה עוברת (מסיווג מאסף ראשי) וקיים נתיבי חניה בשני צדדי הרחוב, החלופה המועדפת הינה ביטול רצועת החנייה לצורך הסדרת שביל אופניים. לחילופין, במקרה של חנייה ניצבת הוצע לעתים הפיכתה לחנייה מקבילה. באזורים עם צרכי חניה רבים, הנטייה היתה לשמור על חניה בשני צדדי הרחוב יחד עם שמירה או צמצום מזערי של רוחב המדרכות.

*דוגמאות של צמצום/ביטול חניה בחתך המוצע:*

- רחוב הרצל, קטע יהושפט-רמז (חתכים 32-33): ביטול חניה בצד הדרומי.
- רחוב הרצל, קטע ההגנה-הרצוג (חתכים 28-29): חניה מקבילה במקום חנייה ניצבת.

**עצים וגינון:** שימור עצים קיימים הינה עקרון מהותי בתכנון החתך הטיפוסי משיקולים אדריכליים נופיים ומשיקולי הללה לרוכבי האופניים וההולכים ברגל. מיפוי העצים נעשה ע"י מערכת מידע גיאוגרפי GIS של עיריית עכו יחד עם סיורי שטח מקיפים ברחבי העיר. החלופה להישאר עם המפרדה/אבן שפה הקיימת לטובת שימור העצים (וגם צמצום היקף הביצוע) בדרך כלל באה על חשבון רצועת החניה בצידו האחד של הרחוב. לעומת זאת, בחלק מהרחובות שביל האופניים המוצע הינו כחלופה לשטח מגונן.

*דוגמאות להשפעת עצים וגינון על תכנון החתך הטיפוסי:*

- רחוב ההגנה, קטע הרצל - בן-עמי (חתכים 34-35): שמירה על עצים במפרדה הקיימת.
- רחוב ההגנה, קטע בן-עמי - בונפרטה (חתכים 36-37): שמירה על עצים סמוך לדופן המערבית של הרחוב על חשבון חניות בצד המזרחי.
- רחוב שפירא ורחוב הרצוג (חתכים 9-12): הוצגו שתי חלופות – עם/ללא הזזת מפרדה.
- רחוב הרצל, קטע הרצוג - יהושפט (חתכים 30-31): ביטול גינון לצורך הסדרת שביל אופניים בצידו הדרומי של הרחוב.

**שינוי/ביטול כיוון נסיעה:** כחלופה אחרונה לתכנון החתך הטיפוסי, הוצע שינוי כיוון או ביטול כיוון (שינוי מדו-סטרי לחד-סטרי) של רחוב. עקב ההשלכות הרוחביות של צעד זה, זוהי חלופה בעלת עדיפות תחתונה.

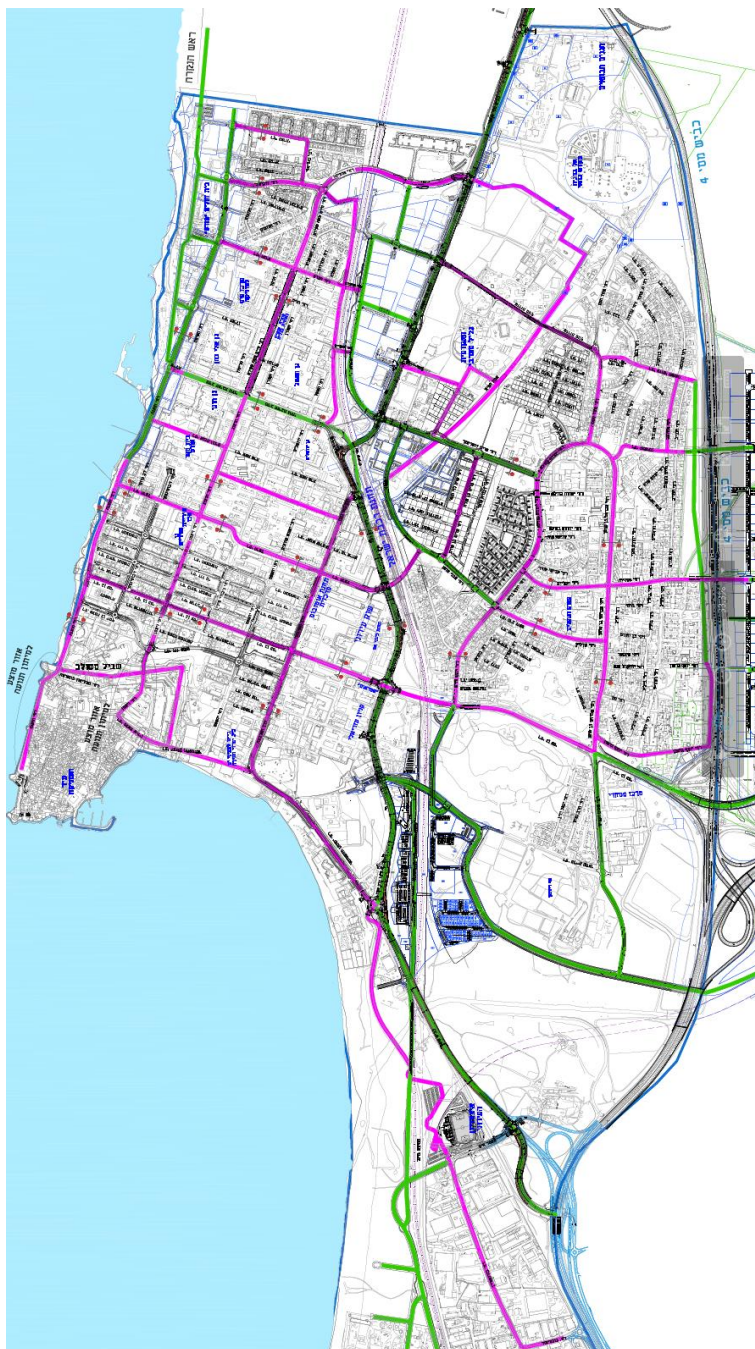
*דוגמאות של שינוי/ביטול כיוון נסיעה בחתך המוצע:*

- רחובות לופס, העלייה (חתכים 13-14): שינוי הסדר תנועה מדו-סטרי לחד-סטרי, השינוי הוגבל לקטע קצר של כ-75 מטר בכל רחוב עם מעקף סמוך.

#### 4 תוכנית כללית לשבילי אופניים

כחלק מתכנית האב לשבילי האופניים, הוכנה תכנית תנוחה כללית [LSE-TR-AKKO-DD-] 1401-03 הממפה את רשת שבילי האופניים. שבילי האופניים מופרדים לשבילים קיימים או מתוכננים ולשבילים מוצעים לתכנון במסגרת תוכנית זו. בנוסף, מסומנים בתוכנית מוקדי המשיכה העיקריים.

מקרא:	
שביל בתכנון \ קיים	
שביל מוצע	
מוקדים רחובות	שם מיקום
גבול שיפוט	שם רחוב
חתך שיפוט	



רשת שבילי אופניים מוצעת (שבילים קיימים, מתוכננים ומוצעים במסגרת תוכנית האב)

## 5 דוגמאות לחתכים טיפוסיים

בנוסף לתוכנית הכללית הוכנו 7 גליונות חתכים טיפוסיים לפי האזורים השונים בעיר [LSE-] TR-AKKO-DD-500X-02.

להלן 3 דוגמאות מייצגות של פרופיל רחוב עם ההצעה לשילוב שבילי אופניים. כלל החתכים הטיפוסיים מותגים, כאמור, בגליונות המצורפים לדו"ח זה.

### 5.1 רחוב הרצוג

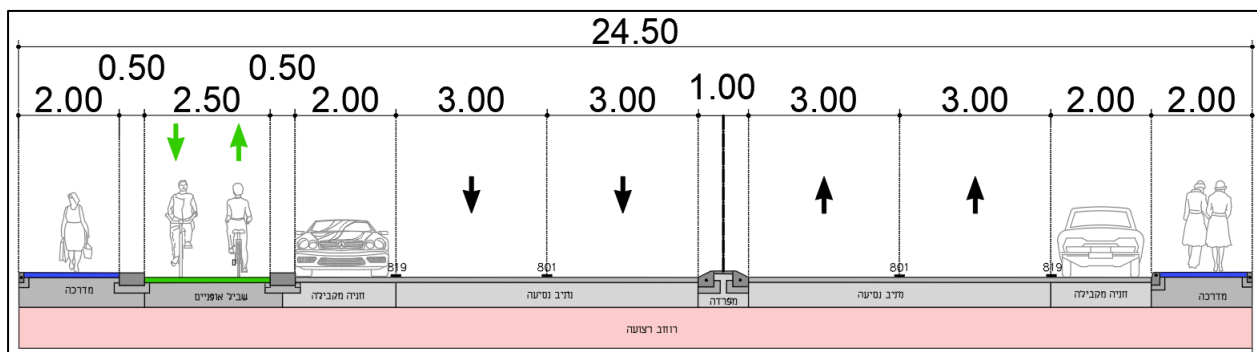
- **סיווג הרחוב:** דרך עורקית בציר צפון-דרום המחברת בין מרכז העיר לשכונות הצפוניות.
- **מאפיינים:** דרך דו-מסלולית, דו-נתיבית, 24.5 מטר.
- **שימושי קרקע / מוקדים:** מגורים, מסחר מקומי, מתנ"ס היימן, בית ספר אורט.
- **שינוי ביחס לחתך קיים:** הזזת המפרדה לשמירת חניה מקבילה בשני צידי הדרך.



תרשים סביבה



מצב קיים



מזרח  
[נסיעה לכיוון צפון]

מערב  
[נסיעה לכיוון דרום]

חתך מוצע

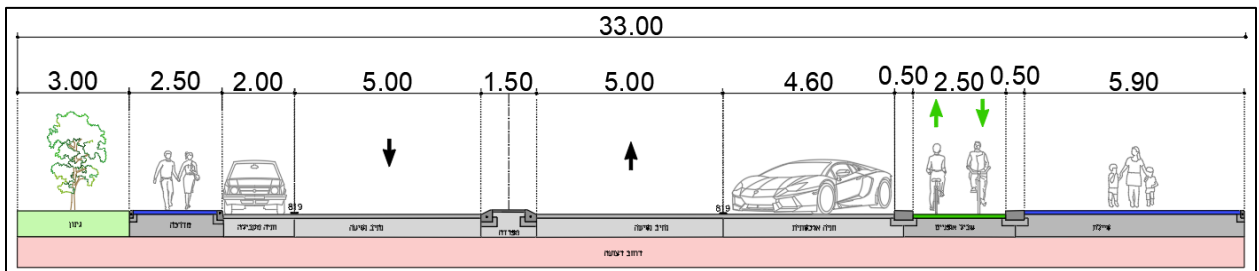
5.2 רחוב ההגנה (קטע בין רחוב הרצל ובין רחוב בן-עמי)

- **סיווג הרחוב:** רחוב מאסף ראשי בציר צפון-דרום צמוד לחוף עם הרבה מקומות חניה.
- **מאפיינים:** דרך דו-מסלולית, חד-נתיבית, 33 מטר.
- **שימושי קרקע / מוקדים:** חוף, טיילת, חניה, מגורים.
- **שינוי ביחס למצב קיים:** צמצום רוחב מסלול כלי הרכב בצד המערבי לכיוון דרום (ללא הזזת המפרדה וללא פגיעה במספר החניות) לשיפור רמת הבטיחות לכלל משתמשי הדרך.



תרשים סביבה

מצב קיים



מזרח  
[נסיעה לכיוון צפון]

מערב  
[נסיעה לכיוון דרום]

חתך מוצע

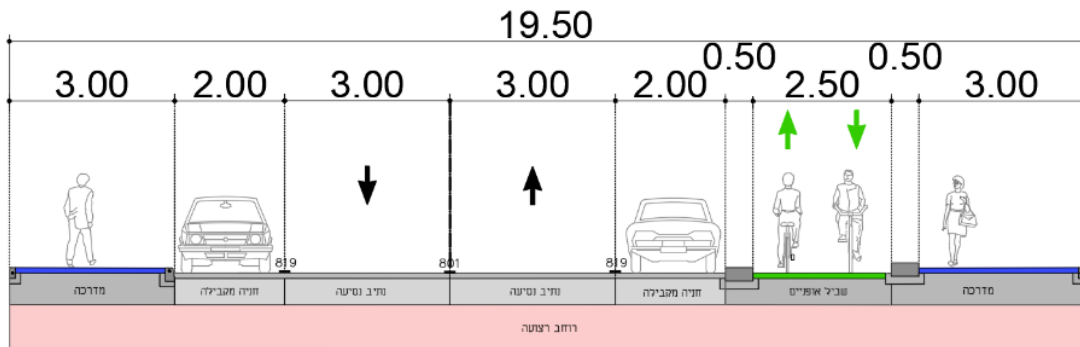
5.3 רחוב הרצל (קטע בין רחוב ההגנה ובין רחוב הרצוג)

- סיווג הדרך: רחוב מאסף ראשי בציר מזרח-מערב עם נגישות לבניין העירייה ושצ"פ.
- מאפיינים: דרך חד-מסלולית עם נתיב אחד לכל כיוון, 19.5 מטר.
- שימושי קרקע / מוקדים: מוסדות ציבור (עירייה), שצ"פ, מגורים.
- שינוי ביחס למצב קיים: חניה מקבילה לאורך הרחוב (במקום חניה ניצבת במצב הקיים), הרחבת מדרכות וצמצום רוחב נתיבי נסיעת כ"ר לבטיחות כלל המשתמשים.



תרשים סביבה

מצב קיים



צפון  
[נסיעה לכיוון מערב]

דרום  
[נסיעה לכיוון מזרח]

חתך מוצע

## 6 סיכום

תכנית האב לשבילי אופניים בעיר עכו מציגה השלמה של רשת שבילי אופניים המקשרת בין מרכזי האוכלוסייה לבין מוקדי הביקוש העיקריים תוך יצירת רשת מקושרת ושלמה התואמת את התפישה המערכתית של תכנון שבילי אופניים. הרשת המוצעת מתחברת לשבילי האופניים הקיימים והמתוכננים במסגרת הפרויקטים השונים המקודמים בעיר ומתוכננת באופן המאפשר לאופניים לנוע מכל מקום לכל מקום ליצירת קישוריות למוקדי המשיכה המרכזיים. תכנון חתכי הרחוב הטיפוסיים נעשה בהתאם להנחיות התכנון של משרד התחבורה, תוך שמירה על עקרון ההפרדה בין משתמשי הדרך, עם התייחסות מירבית לשיקולים בטיחותיים, תנועתיים ומערכתיים מתוך מטרה להפחית את תנועת הרכב הפרטי לטובת מעבר לרכיבה על אופניים כחלופה יעילה ובטיחותית. השלמת רשת שבילי האופניים בהתאם למוצג בתוכנית זו תהווה צעד נוסף במדיניות "היפוך הפרמידה" הנותנת עדיפות למשתמשי הדרך הרכים על פני הרכב המנועי, ומומלצת לקידום במרחב העירוני לצורך שיפור הבטיחות וזרימת התנועה.

7.1 תוכנית כללית לשבילי אופניים בעיר עכו בקני"מ 5000 1: [תאריך עדכון : 17/11/2021]

▪ LSE-TR-AKKO-DD-1401-03

7.2 תוכניות חתכים טיפוסיים בקני"מ 1: 50 [תאריך עדכון : 18/11/2021]

▪ LSE-TR-AKKO-DD-5001-02

- רחוב בן-עמי (קטע יהושפט - ההגנה)
- רחוב בן-עמי (קטע רמז - הארבעה)
- דרך הארבעה (קטע בן-עמי - יונתן החשמונאי)
- רחוב ויצמן (קטע בן-עמי - יונתן החשמונאי)

▪ LSE-TR-AKKO-DD-5002-02

- רחוב הרצוג
- רחוב שפירא

▪ LSE-TR-AKKO-DD-5003-02

- רחוב לופס העלייה
- רחוב דושניצקי
- רחוב מסי 23
- רחוב חטיבת גלוני
- רחוב רמז

▪ LSE-TR-AKKO-DD-5004-02

- רחוב אברהם בן-שושן
- רחוב עפרוני
- רחוב יוסף גדיש

▪ LSE-TR-AKKO-DD-5005-02

- רחוב הרצל (קטע ההגנה - הרצוג)
- רחוב הרצל (קטע הרצוג - יהושפט)
- רחוב הרצל (קטע יהושפט - רמז)

▪ LSE-TR-AKKO-DD-5006-02

- רחוב ההגנה (קטע הרצל - בן-עמי)
- רחוב ההגנה (קטע בן-עמי - נפוליאון פונפרטה)

▪ LSE-TR-AKKO-DD-5007-02

- רחוב ההגנה (קטע עפרוני - בן-עמי)
- רחוב דוכיפת
- רחוב הכרם