* العلاقة بين التخطيط العمراني وقضايا المرور والنقل في المدن *

خلاصة بحث مقدم إلى الندوة العلمية التخصصية

((واقع التخطيط العمراني وتنظيم المدن وتشريعات نظم البناء وآفاق تطويرها))

اللاذقية -من 28 – 30 تشرين الثاني 1999

إعداد

المهندس سامر برهان زريق

ماجستير في هندسة المواصلات والنقل

جامعة تشرين -كلية الهندسة المدنية

قسم هندسة المواصلات والنقل

العلاقة بين التخطيط العمراني وقضايا المرور والنقل داخل المدن

أدت الثورات الصناعية التي شهدها العالم خصوصا مع بدايات هذا القرن إلى اتساع رقعة المدن بشكل كبير ، وازدادت معه الهجرة من الريف إلى المدينة بتسارع غير معهود أطاح بكثير من أسس ومفاهيم التخطيط العمراني للمدينة كما عهدناها في القرون الماضية .

إن تنوع حاجات الناس الثقافية والعلمية والاجتماعية والاقتصادية قد سَرع من وتيرة الحركة داخل المدن وما بينها ، فإذا علمنا أن مساحة الشوارع داخل المدينة تتراوح بين 15-25% من مساحتها الكلية ، أدركنا مدى الأهمية القصوى التي يجب أن يوليها التخطيط العمراني للمدينة لهذا الجانب ، وكيف أن الربط بينه وبين قضايا المرور والنقل داخل المدن لا يمكن أن ينفصل بحال من الأحوال عن قضايا هذا التخطيط .

لقد شهد علم هندسة المرور تطورا ملحوظا في النصف الثاني من هذا القرن بعد الازدياد الكبير في أعداد المركبات المستخدم داخل المدن (سيارات - باصات - قطارات ...) ، وأصبح علما مستقلا بذاته .

لقد تسبب عدم الإلمام الكافي بهذا العلم الجديد من قبل المخططين العمرانيين أو عدم مشاركة المهندس المروري إلى عدم القدرة على تلافي المشاكل المرورية داخل المدن والوصول إلى الحلول الناجعة .

إن التخطيط العمراني وتنظيم المدن يجب أن يأخذ بعين الاعتبار تنظيم المرور والنقل ذو العناصر الأساسية :

حركة المركبات :

سينعكس ذلك تخطيطيا على الاختيار الأمثل لشكل وأبعاد المقاطع العرضية للشوارع ، ذلك أن الخطأ في حساب العرض الكافي لمسار المركبات يؤدي إلى هبوط سرعتها ، وحصول اختناقات مرورية في المناطق التي تزيد غزارة المرور عن السعة التصميمية للشارع ، وهذا يخضع لقوانين ومعاملات اختص بها علم هندسة المرور .

إن تقاطع الشوارع سوف يشكل ما يسمى بالتقاطعات الطرقية بحيث أن شكل هذا التقاطع (رباعي – دائري ...) ، ونوعه (بمستوى واحد – متعدد المستويات ...) والحاجة لإنشاء جسور أو أنفاق ، أصبحت له أهمية قصوى من الناحية التخطيطية للمدينة لا يمكن البت فيها من دون وجود دراسات مرورية متخصصة .

حركة المشاة :

تعادل حركة المشاة داخل المدن حسب المصادر الإحصائية 26– 30% من حجم حركتها الكلية ، وتتضمن دراسات حركة المشاة دراسة : سرعة المشاة إحصاءات بالمشاة – مسح المشاة ، وذلك لتحديد قدرة الأرصفة والممرات على تصريف أعداد المشاة ، وعزلها عن حركة المركبات ، وتحديد أماكن حركة المشاة واتجاهاتهم ، لتحديد أماكن توضع وعرض الممرات والأرصفة ، للوصول إلى حركة آمنة ومريحة .

وقوف المركبات :

مع الزيادة الكبيرة في أعداد المركبات ظهرت مشكلة إيجاد المواقف المناسبة لها ، فهي تقف زمنا أطول مما تسير ، ووقوفها على جانبي الشارع يقلل من سعته ومن سرعة المركبات ، بالإضافة للزيادة في حوادث المرور ، لهذا اهتم علم هندسة المرور بالدراسات والطرق لحساب عدد أماكن الوقوف وأشكالها ، وبالتالي بالمساحات الكلية اللازمة لاستيعاب المركبات الواقفة ، وأشكال المواقف المقترحة سواء كان خارج حدود الشارع أو في مر ائب مكشوفة أو مغطاة .

النقل الداخلي والخارجي :

تأتي العلاقة بين دراسات النقل التي تعتمد على (الباصات – الترولي باص – المترو ...) وتخطيط المدينة، في التحديد المناسب لأماكن مواقف الباصات ومحطات ومسارات خطوط مختلف أنواع وسائل النقل .

يتبين مما سبق الحاجة الماسة للتنسيق والتكامل بين المختصين بالتخطيط العمراني للمدينة وبين المختصين بهندسة المرور والنقل للوصول إلى الشكل الأمثل للمدينة الحديثة .

** في حال قبول هذه الورقة سيتم إفراد اهتمام خاص وعرض للمشاكل المرورية التي تعاني منها مدينة اللاذقية والتي لها علاقة مباشرة بالتخطيط العمراني الحالي والمستقبلي .

المهندس

سامر برهان زريق