دراسة حديثة بجامعة قطر حول علاقة العمران بشبكة الطرق والحوادث المرورية

غياب التخطيط العمراني السليم يؤدى إلى مشاكل الاختناقات وارتفاع معدلات الحوادث

اجريت دراسة حديثة بجامعة قطر حول علاقة العمران بشبكة الطرق والحوادث المرورية اعدها الاستاذ الدكتور اسماعيل عامر استاذ التخطيط في الجامعة تحدث خلالها عن اثر التخطيط العمراني في تنظيم العلاقة وشبكات الطرق وذلك تفاديا الى الاضرار الكثيرة التي تخلفها الحوادث المرورية التي ادت الى فقدان الكثير من الارواح وجعلها احد الاسباب الرئيسية للضرر اكثر من النفع لذلك وكما يقول الباحث من هنا تأتي اهمية التخطيط العمراني الذي يعمل على تنظيم العلاقة بين العمران وشبكات الطرق، وذلك بهدف السلامة المرورية للسكان سواء للسيارات او للمترجلين والمشاة وذلك للوصول الى مجتمع آمن سليم مخطط على احدث النظم العلمية.

د. إسماعيل عامر

ويضيف : وتبدأ هذه العلاقة من كون المركبات باختلاف انواعها تعد احدى الوسائل التي تعمل على نقل الانسان والاخبار والبضائع من مكان لاخر لذلك فهناك علاقة بين الطرق والمرور والعمران وكل منها يؤثر ويتأثر بالاخر.

وكلما وجد العمران ظهرت الطرق كذلك كلما وجدت الطرق زحف العمران وامتد على طولها فالعلاقة وثيقة ودائمة وكل منها يكمل الاخر ولايمكن الفصل بينهما واذا لم يخطط لتلك العلاقة ظهرت المشاكل بمظهرها حوادث المرور وازدياد معدلاتها خاصة بين الشباب اضافة الى ان العمران يتوزع وينتشر في اي دولة على مناطقها المختلفة في هيئة مدن وقرى متعددة الاحجام والوظائف

أعدها للنشر:
منتصر الديسي

وهو ناتي شبكة الطرق التي تربط بين هذه المدن والقرى بهدف سهولة التنقل ووصول السكان والبضائع والاخبار للسكن والانشطة والخدمات بين المدن.

فهناك علاقة وثيقة على المستوى القومي والاقليمي بين العمران والطرق فالطرق ليست فقط تخدم داخل المدن بل لها مستوى اعلى من ذلك.

ثم ينتقل الباحث للحديث عن المشاكل المرورية التي تظهر احيانا نتيجة لعدم تنظيم هذه العلاقة والتي تسببت في الاختناقات وارتفاع معدلات الحوادث المرورية وهي مشاكل على المستوى القومي والاقليمي «اي شبكة الطرق بين مدن وقرى الدولة الواحدة».

ومن ضمن مسببات هذه المشاكل عدم وضوح مداخل ومخارج الدولة تتسبب في مشاكل عدة وهي خلط في تحديد اهمية الطريق وكثافته المرورية فمن طريق رئيسي الى فرعي الى رئيسي ومن طريق سريع لطريق متوسط السرعة الى سريع كل هذا يتسبب في ارباك السائق وقائدى المركبات الذي يعمل على رفع نسبة الحوادث خاصة مركبات نقل البضائع والشاحنات.

وايضا الزحف العمراني تجاه الطرق الاقليمية السريعة فكل مدينة كاي كائن حي هي دائمة النمو والتحول واذا لم يحدد التخطيط اتجاهات النمو المستقبلية تمتد هذه المدينة عشوائيا في اي اتجاه وغالبا مايكون في اتجاه الطرق السريعة التي تزداد عليها سرعة السيارات وبعد فترة يصبح هذا الطريق مخترقا العمران مما يتسبب في الحوادث المرورية سواء للمركبات او المشاة.

كذلك من المؤثرات السلبية التي تؤدى الى ظهور المصاعب والمشاكل وقوع بعض المدن الصغيرة في مكان متوسط بين مدينتين رئيسيتين يصل بينهما طريق سريعة والمدينة الصغيرة نظرا لموقعها المتوسط على الطريق غالبا ماتلعب دور مركز خدمة ومن هنا تكمن المشكلة حيث تصبح نقاط تقاطع على الطريق نظرا لدخول وخروج المركبات للتزويد بالخدمات علما بانه من المفروض الاقلال او انعدام نقط التقاطع على الطرق السريعة حتى لاتتسبب في ان تكون نقطة حوادث.

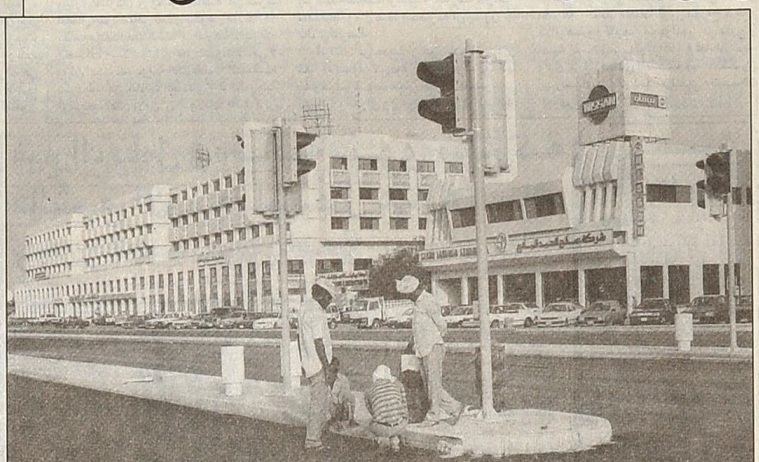
كذلك عدم تكامل شبكة الطرق الاقليمية والشبكة داخل المدن في بعض الحالات عندما يكون هناك طريق ساحلي سريع ثم تعترض مساره مدينة ساحلية ويستمر على الساحل وبذلك يكون قد لعب دور الكورنيش للمدينة على الرغم من ان وظيفته الغالبة في كونها طريقا سريعا دون اي تكامل مع الشبكة الداخلية للمدينة والاعتبارات التصميمية لكل درجة طريق.

ونؤكد دراسة الدكتور اسماعيل على ان هناك علاقة وثيقة ايضا بين المدينة ككتلة عمرانية وبين شبكة الطرق الداخلية لها فيكون التلاحم بين السكان والمرور على اعلى درجاته داخل المدينة نفسها لذلك يمكن تقسيم المدينة الى ثلاثة عناصر رئيسية وهي المكان والسكان والانشطة وتتم هذه العلاقة عبر القنوات المرورية في استعمالات اراضي تلك المدينة فهناك استعمال سكني، استعمال خدمي «مراكز خدمات» استعمال صناعي، مناطق خضراء ويضيف وبسبب الحركات الدائمة بين تلك الاستعمالات داخل المدينة تظهر المشاكل الداخلية والتي تسبب الحوادث المرورية فمن هذه المشاكل.

- وجود مداخل ومخارج المدينة من خلال المناطق السكنية ذات الكثافات السكانية المرتفعة. وطرق ذات كثافات مرورية عالية وسريعة مما يؤدى ذلك الى ارتفاع نسبة الحوادث على هذه الطرق وايضا بغياب تدرج هرمي مدروس.

لكل استعمال من الاستعمالات سالفة الذكر حيث السكان يجب ان تتدرج مناطقهم طبقا لكثافتهم فهناك مناطق ذات كثافات مرتفعة ممثلة في عمارات عالية ومناطق ذات كثافات متوسطة ممثلة في عمارات وفيلات ومناطق ذات كثافة منخفضة ممثلة في فيلات وقصور. ومن خلال هذا التدرج تتحدد المناطق السكنية ومراكزها الخدمية اما في حالة عدم وجود هذا التدرج المدروس المخطط تنحدر على اساسه المناطق السكنية يؤدى الى تشابك بين الحركات المرورية لجميع المناطق كرحلة عمل او مراكز لخدمة ونتاج هذا التشابك غير المخطط وشبكة الطرق غير ممهدة لاستيعاب هذا المرور مما تسبب عنه الحوادث والاختناقات داخل تلك المناطق ومراكزها الخدمية.

وايضا لعدم وجود تخطيط لاماكن المشاة حيث ان التحركات المختلفة داخل اي مدينة ليست بالدرجة الاولى للمركبات بانواعها ولكن اولا واخيرا للمشاة والمترددين والقاطنين وليس لمستخدمي السيارات فقط لذلك فهناك رحلات تهتم بالمشاة ومن هنا كان على التخطيط دور رئيسي في تحديد شبكة للمشاة تماثل شبكة المركبات ومتدرجة بحيث يمكن الوصول من الاستعمال الاخر عبر تلك الشبكة وخاصة في المناطق المخصصة لسكن العاملين بالصناعة.



تنظيم الطرق جزء اساسي من تفادي الحوادث

وهناك استعمالات ذات نسب عالية من المترددين عليها بالسيارات والمركبات لذلك فعند توزيع استعمالات الاراضي يجب الاخذ في الاعتبار توفير الاماكن والمساحات اللازمة لانتظار المركبات مع دراسة الحركة وخروج تلك المركبات وشبكة الطرق واتجاهات الحركة عليها حتى لاتتسبب في ظهور نقاط اختناق وبالتالي حوادث مرورية واعاقة للحركة في تلك المناطق والاسواق التجارية المجمعة، مناطق الدولة، مناطق البنوك ورجال الاعمال، الفنادق بمركز المدينة والمنشآت الرياضية.

ويضيف الباحث وعن تخطيط شبكة الطرق على مستوى المدينة يجب مراعاة العوامل البيئية المحلية سواء عوامل طبيعية من مرتفعات او اودية كذلك انجراف السيول واحيانا عدم اساءة للعناصر الطبيعية الموجودة بالمدينة من اشجار وخلجان على ان يتم التعامل معها بحيث تكون الحلول نابعة من البيئة وغير ملوثة ومدمرة لها.

وتؤكد الدراسة في نتائجها على العلاقة الوثيقة بين توزيع المدن لاي دولة وشبكة الطرق والحركة المرورية على المستوى القومي والاقليمي فللطرق اهمية بالنسبة للمدن فالطريق هو شريان الحياة لاي مدينة لانه هو الذي يمدها بوسائل العيش من خدمات واتصالات واخبار وخلافه كذلك يربط المدينة بما حولها قوميا ودوليا.