

” بسم الله الرحمن الرحيم ”

~~~~~

مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية :

” استخدام الكبارى فى حل مشاكل التقاطعات ”

=====

لمهندس / فهمى أسعد ابراهيم خياط

## استخدام الكبارى فى حل مشاكل التقاطعات

مقدمة :

١٤ / ٦ / ١٤٠٠ هـ

٢٩ / ٤ / ١٩٨٠ م

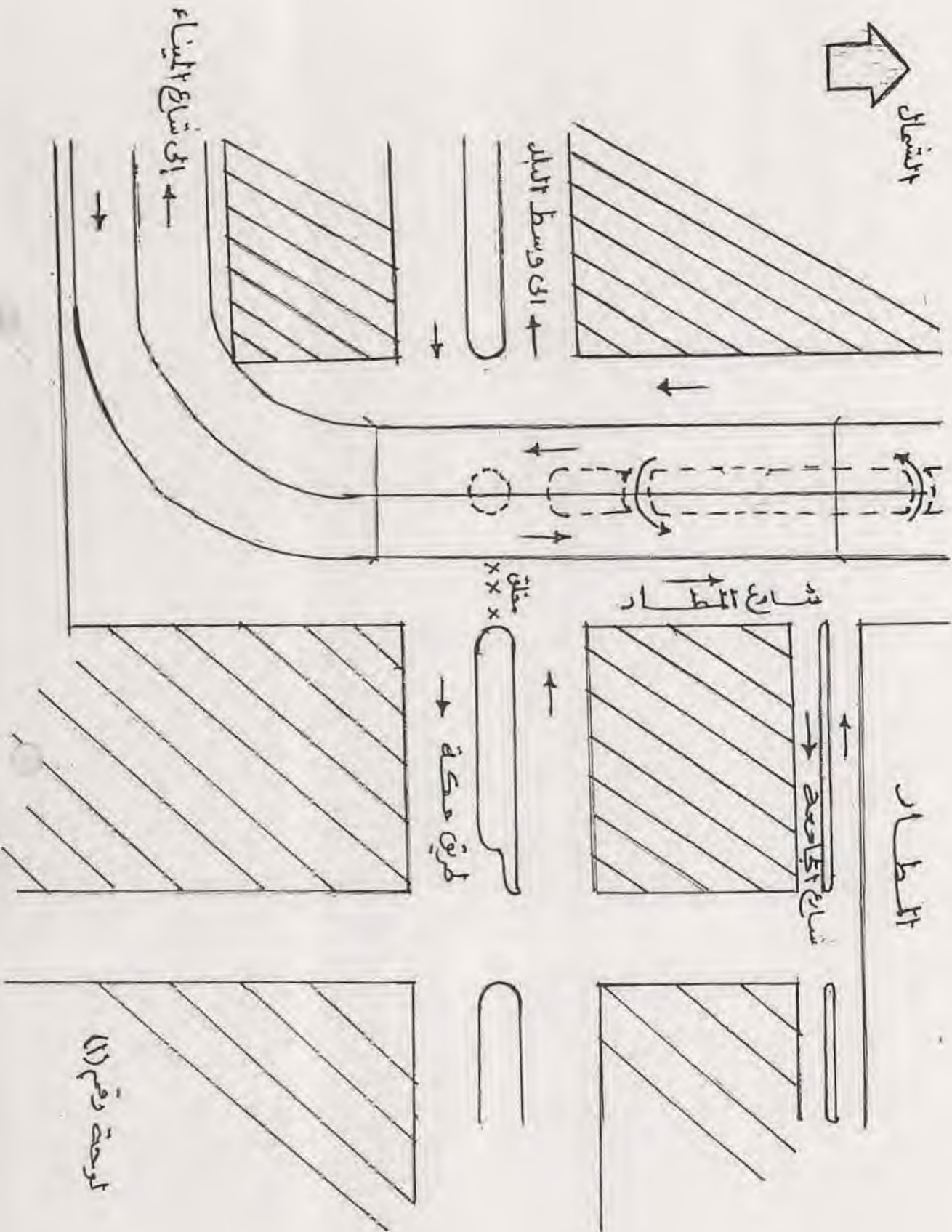
لقد اتسعت رقعة مدينة جدة فى الآونة الاخيرة اتساعا كبيرا وازداد عدد السكان فيها ازيد ايدا ضخما وازدادت اهمية مدينة جدة اضعاف ما كانت عليه فى السابق ومن هذا المنطلق بدأ المسئولون فى جدة بتحمل مسؤولية عذا الاتساع وهذا التضخم وبالتالى تطوير شبكة الطرق الوضع الذى يستوجب ازيد ايد عدد السيارات الهائل وتنظيم السير داخل جدة وعند مخرجها شمالا وجنوبا وشرقا " وفى تصورى ان تطوير الطرق الحالية وتنظيمها وتوسيعها افضل الحلول لمشاكل المرور بجعلها تستوعب الزيادة الهائلة للسيارات وهذا الحل فى نظرى افضل من اتجاه البعد بطلب عمل قاطرات سماء حوائية او تحت الارض مع ابقاء الطرق الحالية كما هى مع ان هذا الحل لا يتناسب على الاقل فى الوقت الراهن مع وضع مدينة جدة بأى حال من الاحوال والمعروف بأن اهم المشاكل شبكة الطرق هى مشاكل التقاطعات ونجد ان مدينة جدة اتجهت الاتجاه الامثل والصحيح لحل عقد التقاطعات الا وهى استعمال الكبارى فى التقاطعات الرئيسية \* وعدم الاتجاه الى عمل الدورات " الميادين فى حل التقاطعات التى لم تعد صالحة لحل المشكلة نظرا لما تحتاجه الى مساحة شاسعة لعمل الدوارى حين يمكن استغلال هذه المساحة فى اى اتجاه آخر بالاضافة الى انها لم تعد عملية خاصة عندما يمكن الازدحام فى ذروتها وربما تعرقل حركة السير اكثر عندما يقلل الدوارى تماما بالسيارات \*

كما ان الاتجاه لعمل الانفاق لا يتلائم مع وضع التضاريس فى جدة بالاضافة الى انها تحتاج الى جهد ووقت ومال يوفى على عدم التقدم العمرانى للمدينة \* وبالرغم من ان التبارى اسهل وانسب الطرق لحل مشاكل التقاطع الا انه يجب مراعاة اشياء كثيرة عند البناء بالتفكير فى انشاء كبرى ما فى منطقة معينة أهمها اختيار التقاطع الذى يحتاج فعلا الى انشاء كبرى وليست كل التقاطعات تحتاج الى كبرى هذا اذا اخذنا فى الاعتبار الناحية الاقتصادية بالاضافة الى مشاكل كثرة الكبارى دون الاحتياج لها الاحتجاج الفعلى مما تسبب فى تعطيل وعرقلة اعمال التخطيط وتنفيذها وكذلك تحد فى عملية النهوض بالعمران فى المدينة " استهلاك مواد البناء والايدي العاملة مع استغلال مساحات كبيرة يمكن الاستفادة منها فى مشاريع اخرى \*

ويجب مراعاة ايضا وضع امر تصميم الكهري بحيث يكون في وضع ينقل السيارات من ولى الاماكن اكثر ازدهاما " كما سيتضح في المثال الاول " ويأتى ذلك بعد عمل دراسات تفصيلية واضحة يمكن بموجبها عمل تصميم كهري بأى شكل كان بسيطا او مركبا .

د وتحدث هنا كموضوع للنقاش " عن تقاطعين يمكن اعتبارهما من اهم التقاطعات الرئيسية في مدينة جدة .

الاول : تقاطع شارع المطار مع طريق مكة المكرمة وتأتى اهمية هذا التقاطع نظرا للضغط الهائل من السيارات القادمة من مكة والمتجهة الى المطار او وسط البلد " باب مكة " وبالعكس والمتجهة من شارع المطار الى وسط البلد وبالعكس والمتجهة من شارع الميناء الى طريق مكة او احطار وبالعكس ايضا " وكما ذكرت نظرا لازدياد نسبة تملك السيارات فقد زاد الضغط على هذا التقاطع بشكل رهيب وبالتالي بدأت الجهات المختصة بالتفكير في حل هذه المشكلة " وكان ذلك قبل حوالي ١٠ عشرة اعوام " وانشأ كهري احلك خالد وكان هو اول كهري في مدينة جدة وبيربطه بين شارع المطار وطريق الميناء . الا ان هذا الكهري لم يحل مشكلة التقاطع بالقدر المطلوب " اى بنسبة لا تتجاوز ال ٥٠ ٪ " وظل هذا التقاطع يشكو من الضغط الهائل المتزايد بازداد عدد السيارات سنة بعد اخرى وخاصة بالنسبة للجهة من طريق مكة الى منطقة وسط البلد " باب مكة " وبالمقارنة بين عدد السيارات التى تستعمل الكهري لتتجاوز التقاطع مع عدد السيارات التى تسيير من تحت الكهري فهى نسبة لا تذكر مطلقا . وقد نوقش هذا الموضوع " بعد انشاء الكهري " مرارا وتكرارا حيث حظى هذا الموضوع باهتمام جميع الناس من الفنيين والصحفيين والعموم وقد تمت عدة جهات وجهات نظر محتواها لوأن اتجاه الكهري غير الوضع الحالى لكان افضل " اى لو كان يربط بين شارع المطار بطريق مكة لخفضت نسبة الازدحام الى التقاطع اكثر بكثير . والجدير بالذكر بأن مشروع هذا الكهري عمل كحل قاطع ومستديم " اى ليس حل مؤقت " وهو مصنوع من الخرسانة المسلحة ومن هنا فاننا كفنيين يجب الا نخفل هذه النقطة عند التفكير في ابداء الحل المناسب لهذا التقاطع وانما كان ولا بد من الرضوخ للوضع الحالى للكهري . فهل يمكن حل هذه هذا التقاطع بطريقة تنظيمية اخرى غير الموجودة عليه حاليا نظرا لصعوبة ابداء الحل الفنى لاي ظروف كائنة سواء اكانت في نزع ملكيات او ظروف اقتصادية او غيرها وما هو هذا التنظيم المقترح لمثل هذا التقاطع " انظر اللوحة رقم ( ١ )



اما التقاطع الرئيسى الثانى فهو تقاطع شارع السنين " او شارع الامير فهد " مع شارع فلسطين وتأتى اهمية هذا التقاطع نظرا لاهمية هذين الشارعين وبالرغم من ان شارع الامير فهد قد اشتق حديثا " فى الخمس السنوات الماضية " ( وقد كلف اشتقاق هذا الشارع مئات الملايين من الريالات ما بين تنظيم ونزع ملكيات ) حيث له اهمية خاصة كبرى وانه يمر بمدخل المطار الحالى لمدينة جدة من جهة وموازاته وقربه بطريقى المدينة المنورة من جهة اخرى وبالفعل فان هذا الشارع ساعد كثيرا فى تخفيف الضغط والازدحام على الطرق القديمة . وبالنسبة لشارع فلسطين هو الآخر يعتبر من اهم الشوارع التى توصل غرب مدينة جدة بشرقيها فهو يصل ما بين منطقة الحمراء " وطريقى كورنيش جدة " ويمتد الى الطريق الصحراوى المؤدى لى مكة المكرمة . ونظرا لاهمية هذا التقاطع فقد انشئ منذ حوالى سنتين كهوى الامير فهد " كما هو موضح بالشكل " ولم يتضح لحد الآن مدى اهمية الكهوى هذا اذا نظرنا الى هذا التقاطع وقت ذروه الازدحام ما بين الساعة السابعة والتاسعة صباحا ومساءً فنجد الضغط رهيب الموجود تحت الكهوى . والمطلوب الآن هو حل تنظيمى مؤقت لهذا التقاطع حيث انى اتوقع ان عقدة التقاطع ستحل بمجرد انتقال المطار الى موقعه الجديد شمال مدينة جدة وبالتالى سيخف الازدحام بنسبة معقولة جدا \* انظر اللوحة رقم ٢ " والخلاصة نستطيع ان نقول ان اتجاه مدينة جدة الى عمل الكبارى المستديرة هو اتجاه معقول جدا وهو من احسن الحلول الموضوعة لحل مشاكل وعقد التقاطعات ( هذا اذا ما قورنت بما كان اخرى تستعمل الدورات فى التقاطعات او عملية الكبارى المؤقتة ) هذا وان لم يظهر اهمية انشاء الكبارى الموجودة حاليا فى جدة ولكن سرعان ما يتضح صحة وجودها فى المستقبل عند الانتهاء تماما من تنفيذ مخططات شبكة الطرق المقترحة .

### النتائج :

- \* عند دراسة اى مشروع او قبل ابداء اى اقتراح لحل مشكلة ما لابد من اجراء دراسة تفصيلية لهذا المشروع وعمل مسح كامل وشامل للمنطقة المحيطة ومن ثم ابداء الحلول على ضوء هذه الدراية .
- \* ويمكن الاستفادة من الاخطاء التى ارتكبت فى مشاريع سابقة بحيث يمكن تجنب مثل هذه الاخطاء الى مشاريع مستقبلية .
- \* لا يمكن الحكم بأى حال من الاحوال على مشكلة معينة من الناحية التخطيطية ما لم ينفذ التخطيط الكامل لمدينة باعتبار ان التخطيط العام للمدينة كى لا يتجزأ .

