الخليج

أخبار الدار ,

11 أبريل 2008 01:28 صباحا

زحام أبوظبي: طوفان السيارات أكبر من أنهار الشوارع

الخليج

إذا سألت خبيراً: ما الزحام؟ ثم سألت شخصاً عادياً السؤال نفسه فستكون الإجابة قريبة الشبه: شوارع أقل وسيارات أكثر. ربما يفهم الخبير بحكم طبيعة عمله أو خبرته السبب في أن تكون الشوارع أقل بسبب من الجغرافيا، أو أن تكون السيارات أكثر، بسبب الثقافة المجتمعية التي تؤمن بحق الجميع في امتلاك سيارة، والاندفاع بها في الشارع.أما الشخص العادي فسيقول: الحل في الحافلات العامة، حتى لو كان هو نفسه يرفض ركوب حافلة، أو الانتظار في محطة للحافلات للذهاب إلى عمله. من دون أن نلجأ للخبراء، سنعرف الزحام تعريفاً إجرائياً وسنقول: إنه حبس اضطراري في سيارة مغلقة حتى لو كانت سجناً مكيفاً في شارع طويل زمنياً قصير جغرافياً، الزحام أن تقطع المسافة إلى عملك في وقت طويل وبجهد كبير وتوتر عصبي على أن مكان العمل ربما يكون في الشارع الثاني. هل أصبح الزحام في شوارعنا تراجيديا يواجه فيها المواطن والمقيم ما كان يواجهه سيزين وهو يحاول تسلق الجبل فتتساقط عليه الصخور دافعة إياه للأسفل.

الزحام لم يعد مجرد شوارع ممتلئة بالسيارات ثقافة وصراعاً يومياً يحتاج إلى أكثر من مسكّن، يحتاج في رأي البعض إلى جراحة. هذه قراءة في بعض مفردات المشكلة.

على الرغم من الجهود الكبيرة التي تبذلها الجهات المختصة في العاصمة ابوظبي لتطوير وتحديث شبكة الطرق الداخلية والخارجية للحد من الاختناقات المرورية إلا أن المشكلة موجودة وعلى وجه الخصوص خلال فترات الذروة وهي أوقات توجه الموظفين إلى أعمالهم ووقت المغادرة بما في ذلك الفترة المسائية، حيث تختنق بعض الشوارع بالأعداد المهولة من المركبات والتي تمتد لعشرات الأمتار أحيانا.

تعاني كل المدن الكبرى في العالم من ظاهرة الازدحام المروري بسبب الازدياد المطرد في عدد السيارات كل عام، وكل هذه السيارات تنضم إلى الطرقات، وتدخل المدن لتزيد من وطأة الازدحام فلم تعد الطرقات، مهما كانت واسعة قادرة على استيعاب كل هذه الأعداد الضخمة من السيارات، صحيح أن أعدادا كبيرة من السيارات تختفي وتتوقف عن الخدمة لكن عددها يظل محدوداً مقارنة بالسيارات الجديدة.

ومهما كانت الحلول المقترحة فإنها تظل ناقصة بسبب تعقد المشكلة وتشعبها، والازدحام ظاهرة جديدة في امارة ابوظبي لم يألفها مستعملو الطريق من قبل، وتعود إلى أسباب عدة منها النهضة الكبيرة التي تشهدها الدولة وما يتمخض عن ذلك من ازدياد في عدد السيارات بشكل متسارع، مع بقاء الطرق على حالها منذ فترة.أجمع العديد من الركاب واصحاب السيارات وسائقي سيارات الأجرة في ابوظبي على أن دعم وتعزيز المواصلات العامة يمثلان ما اعتبروه حلاً سحرياً لمشكلة الازدحام المروري في الإمارة.

وأعرب عدد منهم عن آمالهم في أن تسهم الجهود المبذولة حالياً على كل المستويات لدعم المواصلات العامة في تحقيق هدف القضاء على الازدحام المروري.

الخليج التقت عددا من الركاب من مستخدمي سيارات الاجرة حيث تحدثوا عن مشكلة الازدحام ومعاناتهم في الحصول على سيارة لأن السائقين احيانا يرفضون التوجه إلى شارع ما في وقت الذروة بسبب الازدحام.

ويقول ماهر هاشم من الأسباب الرئيسية للازدحام في الدولة فضول بعض السائقين خصوصا من أبناء الجنسيات الآسيوية، حيث يحاولون الفرجة على أي حادث أو مشكلة، وفي بعض الأحيان يتوقف السير وتجد طوابير لا منتهية من السيارات وعند وصولك إلى مكان الحادث لا تجد سوى تعطل مركبة في كتف الطريق، أو حادث تصادم بسيط بين مركبتين لا يحتاج إلى كل هذا الاهتمام والفضول والزحام.

ومن الأسباب الأخرى عدم وجود وسائل نقل عام مثل الحافلات والمترو والقطارات على غرار ما هو موجود في العديد من مدن العالم.

ومن جانبه قال شريف محمد حافظ: من أسباب الازدحام المروري أنانية بعض السائقين الذين يضربون بالذوق العام وباحترام الآخرين عرض الحائط فتراهم يتجاوزون غيرهم ويدخلون من أي منفذ مخاطرين بأنفسهم وبحياة غيرهم من السائقين ومخالفين كل مبادئ قوانين المرور، وفي النهاية لا يملك الإنسان العاقل والعالق في زحمة السير سوى الصبر وهو الزاد الذي لا ينفد.

وأضاف: أقف هنا أحيانا لأكثر من ساعة، وتمر أمامي أكثر من 6 سيارات اجرة خالية لا تتوقف احداها لتقلني الى

.المنزل، مؤكدا ان سيارات الاجرة القديمة هي التي تتسبب في توقف الركاب لساعات طويلة عند مواقف المركبات

وأشار احمد محمد الزعابي، إلى ضرورة بذل هيئة المواصلات لكل مساعيها لتعزيز أسطول الحافلات بأخرى عصرية لدعم النقل العام، مؤكدا ضرورة ان يصاحب ذلك تطوير مظلات انتظار الحافلات بما يشكل عاملاً مغرياً للجمهور .لاستخدام خدمات المواصلات العامة

ودعا إلى إعادة النظر في خطوط المواصلات القائمة، مشيراً إلى أنها صممت للشوارع الرئيسية فقط دون الداخلية، مطالبا بتوفير أماكن عبور للمشاة وتشجيع استخدام الدراجات وضرورة تخصيص حافلات للعائلات لتوسيع قاعدة .مستخدمي المواصلات العامة

وحول السبب في حدوث الازدحام المروري أشار الزعابي إلى أن ارتفاع معدل نمو السكان في الدولة وتكتلهم في المناطق التي تشهد ازدحاما مروريا وازدياد عدد الطلاب نظرا لانشاء مدارس جديدة في تلك المناطق من دون توزيعها بشكل متناسق أدى إلى طفرة في حركة السير خلال ساعات الذروة ما تسبب في حدوث الازدحام المروري وعرقلة .السير في تلك المناطق

واقترح رجا ابو الحسن، نقل الخدمات الرئيسية من مركز المدينة إلى المناطق الخارجية وذلك للتخفيف من حدة الازدحام المروري، كما طالب هيئة المواصلات بفتح مسارب إضافية على الطرق التي تشهد ازدحاما كثيفا كما هو مطبق في بعض الدول الأجنبية وذلك للتخلص من التكدس المروري، مشيرا إلى ضرورة التنسيق بين الجهات .المختصة في امارتي دبي والشارقة لتقليص حدة الاختناقات المرورية

كما التقت الخليج عددا من اصحاب السيارات الذين تحدثوا عن الاختناقات المرورية في ابوظبي مطالبين بضرورة .التركيز على النقل الجماعي للحد من الاعداد الكبيرة من المركبات

ويقول عبد الله الاقبري: لا شك أن الازدحام المروري يؤثر فينا جميعاً سواء كنا نقود سياراتنا أو نستخدم وسائل النقل العامة، ولعل الأهم من ذلك هو التأثير السلبي لمثل هذا الازدحام على محرك السيارة، فالسير البطيء والجو الحار .ينعكس سلباً على أداء السيارة وبالتالي يقصر من عمر المحرك الافتراضي

وتقوم زيوت السيارات بمهام متعددة في محرك السيارة أكثر من أي عنصر آخر، حيث إن المهمة الرئيسية لزيت المحرك هي توفير الحماية للمحرك وإبقاء الأجزاء الداخلية نظيفة وخالية من الطلاء والرواسب الضارة، ما يدفع أصحاب السيارات والحافلات الى زيادة عدد مرات تغيير الزيت ما يؤدي بدورة الى ارتفاع النفقات والمخصصات .المالية، إضافة الى زيادة استهلاك الوقود ما يضيف عبئاً آخر على عاتق أصحاب المركبات

وتحدث عن ابرز النتائج التي يمكن ان تتحقق لعلاج مشكلة الازدحام المروري في حالة توحيد عدد المسارب في الطرقات وقياس الازدحام المروري على التقاطعات وفق المعايير العالمية واستبدالها بجسور وانفاق قائلا: ان تنفيذ هذه المشروعات يأخذ وقتا كبيرا لاسيما اذا ما نظرنا الى ان هذه المشروعات كبيرة جدا وتنفيذها يتطلب فترة كبيرة من .الزمن وخلال هذه الفترة الزمنية فإن عدد المركبات المسجلة يتنامى والامر يتطلب تفعيل جوانب اخرى

وقال عبد الله خليل، ان ابوظبي تشهد نموا كبيرا ومتسارعا في عدد السكان واكب النمو الاقتصادي الكبير الذي تشهده الدولة، كما انه في ظل استعداد الحكومة لتعزيز مكانة أبوظبي لتكون محورا أساسيا في كل المجالات، فإن الزيادة

السكانية مرشحة للاستمرار في السنوات المقبلة وكذلك زيادة أعداد المقيمين فيها، الأمر الذي يتطلب التفكير في ايجاد الحلول التي تخفف من حدتها وتمنع تفاقمها.

وأوضح أن المنشآت الاقتصادية والخدمية والترفيهية تتمركز في مناطق وسط مدينة أبوظبي كالأسواق والمراكز التجارية الكبيرة التي أقيمت في السنوات الأخيرة، وكذلك المنشآت الفندقية والحدائق والمطاعم والمقاهي، مشيرا إلى أن قلة عدد منافذ الدخول والخروج لهذه المناطق واعتماد معظمها على منفذ واحد أسهما في زيادة مشكلات الازدحام المروري في الشوارع الرئيسية المؤدية إليها وفي داخلها أيضا.

وأشار إلى انه في ظل الزيادة السكانية والتوسعات العمرانية نرى ازدياد المركبات المستخدمة في مدينة أبوظبي سواء المركبات الخاصة او العامة والشاحنات، موضحا انه على الرغم من أن شبكة الطرق جيدة إلا أن التنوع في المركبات وزيادتها المطردة يؤديان إلى اختناقات مرورية في بعض التقاطعات والشوارع الرئيسية.

وطالب بضرورة تعميم تجربة المنفذ الموجود في ميناء أبوظبي فعلى الرغم من تنوع الأنشطة والخدمات الموجوده فيه، إلا إن المنفذ أسهم بشكل كبير في حل مشكلة الازدحام المروري ليس فقط على الطريق المؤدي إلى المنطقة بل امتدت آثاره إلى شوارع أخرى بجانب منطقة الميناء.

ويقول سلطان احمد القاسمي: ان الازدحام المروري، كابوس مزعج، حيث أصبح طريق ذهابي الى العمل عبارة عن معركة أخوض غمارها صباحا ومساء، فإذا تجاهلنا الوقت المهدور والذي يعد ثمينا بالنسبة لي، يأتي موضوع التوتر الذي يصيبني على مدار ساعة محاولا المرور واختراق مئات السيارات سعيا للخلاص والوصول الى العمل، وحالة التركيز التي تشدني وتوترني.

واضاف أن تعرضه لهذا الوضع يوميا أفرز عنده ضيقا نفسيا عاليا، فبات شديد الغضب، ويقول: عند وصولي الى العمل يتحاشى الجميع التعاطي معي وذلك لمعرفتهم بأنني بعد رحلة الطريق القاتل أحتاج على الأقل الى ساعة من الاسترخاء حتى أعود إلى طبيعتي وهذا طبعا على حساب عملي.

وتابع: إن بقائي في السيارة لساعات طويلة والحركة البطيئة التي أقوم بها، بالإضافة إلى روائح عوادم السيارات التي استنشقها طوال تلك الفترة يسبب اختناقا لي.

وقال: في إحدى المرات خلال أزمة مرورية، أصابتني نوبة اختناق اضطرتني الى الخروج من السيارة والبدء في الزفير والشهيق، وشعرت بعدها بدوخة ما دعاني الى الابتعاد عن الشارع وأخذ قسط من الراحة. ومنذ ذلك الوقت وأنا أحمل الماء معي.

ويقول حمد الكثيري، يرتفع ضغطي بسبب الزحام وخصوصا إذا كنت في عجلة من أمري، حيث أشعر بضيق شديد وكأني مقيد أو محبوس، ناهيك عن الهواتف التي تنهال علي إذا كان هنالك عمل يجب أن ينجز بسرعة.

واضاف، ان الانتباه للطريق المزدحم وضغوط العمل والمدة الطويلة داخل السيارة كل تلك الأمور مجتمعة كفيلة بأن توصل ضغطي الى اعلى مستوياته، وأحاول دائما أن آخذ نفسا عميقا وأصفي ذهني كي لا أتعرض لجلطة قلبية نتيجة هذه المعاناة شبه اليومية من الازدحام المروري.

وطالب عبدالله عبد الرحمن العمري هيئة المواصلات بان تقوم بدورها في دعم البنية التحتية لشبكة الطرق وأنظمة النقل الجماعي من خلال تبني سياسات وتشريعات تحد من الاعتماد المتنامي على المركبات الخاصة في التنقل، إضافة إلى مشاركة الجميع في تحمل هذه المسؤولية وتبني الحلول الكفيلة بالتصدي والقضاء على مشكلة الازدحام المروري.

ويضيف ان تطوير شبكة الطرق بإنشاء أنفاق وجسور من الأمور الملحة ولكن هناك عناصر أخرى تجب مراعاتها للتخفيف من الازدحام المروري تتمثل في التوعية المرورية خاصة ان العنصر المهم لأي حملة هو الجمهور وفي حالة توعيته ورفع مستواه مروريا سنحقق نتائج ايجابية.

واوضح ان اسباب الازدحام المروري تتلخص في ضعف الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق، حيث يتسبب الازدحام المروري في خسائر تصل الى ملايين الدراهم بسبب حوادث الطريق، مشيرا الى ان الاسلوب الامثل للتعامل مع مشكلات الازدحام المروري يعتمد على مبدأ التكامل بين كل العناصر وهي زيادة الطاقة الاستيعابية لشبكات الطرق من خلال تطوير وتوسيع الشبكات القائمة وبناء شبكات جديدة، وزيادة دور وسائل النقل الجماعي في تلبية متطلبات النقل من خلال توفير وسائل ذات جودة عالية تراعي احتياجات فئات المجتمع المختلفة ومن خلال اتخاذ كل الترتيبات اللازمة لتغيير ثقافة ونظرة المجتمع الى استخدام النقل الجماعي.

وقال يحيى احمد: ان الزيادة السنوية في اعداد المركبات تصل في ابوظبي الى نسب عالية مقارنة بنسبة زيادة السيارات في مدن العالم، حيث ان نسبة اشغال الاشخاص للمركبة الواحدة في ابوظبي تعد منخفضة جدا عند مقارنتها بباقي مدن العالم، مشيرا الى ان مشكلة الازدحام المروري ستخف بنسبة 10% اذا ارتفع معدل استخدام مجموعة من الأشخاص لمركبة واحدة.

وطالب الجهات المعنية بضرورة وضع خطط استراتيجية مستقبلية للنقل المروري في إمارة أبوظبي لمواجهة الكثافة السكانية المتزايدة التي تشهدها الامارة والتركيز على الاعتماد على النقل العام.

كما التقت الخليج عددا من سائقي سيارات الأجرة الذين تحدثوا عن الاختناقات المرورية في ابوظبي مؤكدين وجود آثار سلبية كثيرة اقتصادية واجتماعية ونفسية أصبحت تؤثر فيهم.

وأوضح شاير محمد خان، سائق أجرة، أن أزمة مواقف السيارات في مدينة ابوظبي تعد عاملا رئيسيا في الازدحام المروري، حيث انها تتصاعد وتشكل هاجسا لكثير من السائقين، فقد أصبح الحصول على موقف للسيارات وخاصة في المناطق المكتظة بالسكان، او بالقرب من المراكز التجارية والمؤسسات الخدمية امرا صعبا جدا، ما يؤدي الى حدوث الازدحام المروري.

وقال: اذا ما اراد احد ان يوقف سيارته في أي من هذه الأماكن فما عليه الا البحث بسيارته لمدة طويلة قد تستغرق ساعة كاملة في بعض الاحيان، للحصول على موقف وخاصة في اوقات الذروة، ما يسهم في زيادة عدد السيارات على الطرقات.

وأشار الى ان عددا من أصحاب سيارات الأجرة يلجأون إلى إيقاف سياراتهم بجانب الرصيف المقابل لمركز ابوظبي مول في منطقة النادي السياحي ما يتسبب في عرقلة حركة السير وحدوث الحوادث والازدحام المروري.

وقال احمد محمد: إن مشاريع الهيئة القائمة حاليا مثل مشروع صباغة أرصفة الطرق وتوسيع بعض الشوارع في مصفح الصناعية وبني ياس وغيرها أثرت بشكل سلبي في سلوك السائقين نتيجة كثرة التحويلات التي تسببت بكثافة المركبات وبالتالي الازدحام المروري.

وأضاف أن هيئة المواصلات لا توفر الحلول البديلة لمستخدمي الطريق خلال تنفيذها المشاريع وإنما تقوم بعمل تحويلات ضيقة فقط لا تتسع لأكثر من مركبتين الأمر الذي يثير جنون السائقين أثناء قيادتهم للمركبات على الطريق ويؤدي إلى مخالفات عديدة نتيجة محاولتهم تفادي الاختناقات المرورية.

ويقول إن ما يفاقم عنصر التوتر في عمله كسائق أجرة هو الزبائن الذين يطلبون منه أن يسرع أثناء الازدحام، حيث ان ذلك يضع السائقين بين نارين أو أمرين أحلاهما مر.

واضاف: وسط الازدحام يقول لك أحدهم بسرعة، بسرعة، وتخشى أنك إن لم تسر بسرعة فإن من الممكن أن يشتكيك الزبون لدى الشركة فتغرمك، وإذا قدت بسرعة فقد تضطر إلى تجاوز الخط الأصفر على كتف الطريق عند الطرقات الخارجية، ما يعرضك للمخالفات المرورية من الشرطة.

ويقول عباد زياد كثيرا ما يساورني شعور بالغضب والانفعال اثناء مروري او وقوفي في الازدحامات، حيث اصبحت في هذه الفترة متذمرا من كل شيء طبقا للحالة التي نعيشها، فنحن من العوائل البسيطة التي لا تمتلك اي شيء غير قوتها اليومي، فالسعي وراء معيشتنا هو همنا الاكبر وعند خروجي الى العمل ارى ان ساعات الصباح الاولى يسهل فيها العمل ولكن بعد ذلك تكثر الازدحامات فيكون من الصعب العمل وتزداد الازدحامات اكثر فأكثر ولا تعرف في أي طريق تذهب سوى الانتظار في الطوابير العالقة في الزحام. واضاف: اعتقد ان للزحام آثاراً سلبية كثيرة منها الاقتصادية والاجتماعية والنفسية، التي اصبحت تؤثر في المجتمع الاماراتي مثل انقطاع الزيارات بين الاهل والاقارب إلا في المناسبات القليلة، لقد تأثرنا كثيرا وأتعبنا سوء هذه الحالة، فالعديد من الامراض الآن يلازمني، ومنها التوتر العصبي الذي ينال مني دائما في عملي.وقال قاسم محمد: اصبح الازدحام يشكل بالنسبة لي حالة معقدة ومستمرة، حيث انني في بعض الاحيان، اقف في الازدحامات ساعات طويلة وخلالها ينتابني شعور بالانفعال العصبي والتوتر النفسي، فهذه الازدحامات الخانقة تشكل عبئا من الانفعال والشد العصبي اللذين بدآ يلازمانني واعتقد أنهما يقعان ضمن الامراض النفسية التي تنشأ جراء الازدحامات خاصة ان عملي يجبرني على الدخول في هذه الازدحامات.

وأضاف: ان التطور العمراني المتسارع وارتفاع نسبة السكان في الدولة جعلانا نتعود على هذه الازدحامات ورؤية طوابير السيارات التي اصبحت مشهدا يوميا مألوفا والتي يمكن ان نطلق عليها اسم محنة، فالازدحام شبيه بالمحنة التي يمر بها المواطن ومع ارتفاع درجات الحرارة في هذا الجو اللاهب تكون محنتنا شديدة ومتعبة ومع متطلبات العيش تزداد المحنة شدة ولا اعتقد أننا سنخلو من الامراض النفسية على اقل تقدير.

ويقول كريم زادي: أنا منذ نحو شهرين راجعت طبيب المؤسسة الذي حولني إلى المستوصف، حيث تبين أنني أعاني من ارتفاع في الضغط.

واضاف: استغرب من إصابتي بالضغط لأن سني 34 سنة، ولا توجد عندي مشكلات، كما انني لست متزوجا، وأهلي بخير كلهم. ان اصابتي تعود إلى الازدحام والعصبية.

عقوبات ضد معارض السيارات المخالفة

مصرع وإصابة 4183 شخصاً في حوادث مرورية بأبوظبي خلال عام

قال العقيد حمد عديل الشامسي مدير إدارة المرور والدوريات في ابوظبي إن مشكلة الازدحام المروري تعاني منها الدولة بشكل عام، وذلك بسبب الزيادة الكبيرة في عدد السيارات وقال ان الإدارة تعمل بشكل متواصل لوضع آليات للحد من الازدحام المروري.

وأكد العقيد الشامسي وجود خطة بالتعاون والتنسيق مع بلدية ابوظبي لإعادة دراسة طرق ابوظبي وإنشاء جسور لعبور المشاة وذلك في إطار الحد من الازدحام المروري وحتى تصبح ابوظبي أكثر أمنا للعابرين من المشاة ولحركة السيارات، ولتقليل نسبة الحوادث بشكل عام.

وأوضح المهندس الرائد حسين الحارثي رئيس قسم هندسة المرور وسلامة الطرق في إدارة المرور والدوريات أن تطوير شبكة الطرق في ابوظبي يتماشى مع خطة النقل في ابوظبي حتى عام 2030 والتي تشمل تحسين شبكة الطرق وتتواكب مع المشاريع الحالية والمستقبلية لتسهيل حركة المرور ومراعاة التصاميم الهندسية في مجال السلامة المرورية.

وأشار إلى أن المشروعات ستشمل تغيير وإعادة بناء بعض الجسور وزيادة المسارات في طرق أخرى، حيث سيتم هدم جسر المفرق، ليتم إنشاء جسر حديث يراعي نواحي السلامة المرورية، وزيادة عدد الاتجاهات والمسارات، من خلال إمكانية الرجوع والالتفاف، وإنشاء عدد من الجسور على شاطئ الراحة على الطريق الدولي، وفي منطقة المفرق والغويفات والجسور التي تربط مدينة ابوظبي مع جزيرة الريم وإنفاق على شارع السلام وربط تلك الجزر الجديدة بالإشارات الضوئية.

وقال الحارثي إن العام الماضي شهد وفاة وإصابة 4183 شخصا نتيجة الحوادث المرورية في أبوظبي، حيث توفي 342 شخصا من بينهم 184 في مدينة ابوظبي و80 في مدينة العين و78 في المنطقة الغربية، مشيرا إلى أن عدد المصابين بإصابات بليغة في مدينة ابوظبي العام الماضي بلغ 216 شخصا والعين 222 والمنطقة الغربية 116 شخصا، وبالنسبة للإصابات المتوسطة فقد بلغت 788 إصابة منها 681 في ابوظبي و24 في العين و37 في المنطقة الغربية.

وكشف عن إصابة 510 اشخاص بسبب حوادث الدهس في إمارة ابوظبي من ضمنهم 85 إصابة بليغة و144 إصابة متوسطة و280 إصابة بسيطة، فيما بلغ عدد الحوادث المرورية التي نتجت عنها إصابات 2471 حادثا، منها 1719 في ابوظبي و483 في العين و314 في المنطقة الغربية.

وأوضح أن الأسباب الرئيسية للحوادث هي عدم انتباه مستعملي الطريق وعدم ترك المسافة الكافية وعدم الالتزام بخط السير ودخول الشارع قبل التأكد من خلوه وتجاوز الإشارة الحمراء وانفجار الإطار والسياقة بطيش وتهور والسرعة الزائدة.

وبلغت الحوادث في العام الماضي بشارع المرور 49 حادث دهس بليغاً و52 إصابة و4 وفيات وشارع السلام 3 وفيات وعدد الإصابات 38 إصابة وحوادث الدهس 34 حادثا، وتعتبر منطقة مصفح من أكثر المناطق الخارجية التي ترتفع فيها نسبة الحوادث والإصابات، حيث بلغت جملة الوفيات 25 وفاة في العام الماضي بسبب الدهس و72 إصابة بليغة.

ويعتبر شارع المرور داخل مدينة ابوظبي أكثر الطرق التي سجلت حوادث دهس، حيث وصل عدد الإصابات فيه الى 111 إصابة من ضمنها 4 وفيات، وبلغ إجمالي حوادث الدهس في ابوظبي خلال العام الماضي 510 حوادث، فيما اعتبرت إدارة المرور والدوريات مؤخراً شارع مصفح والمنطقة الصناعية ومنطقة الشهامة ومنطقة بني ياس من أكثر الطرق الخارجية لمدينة ابوظبي، التي يتعرض المشاة فيها للدهس.

وكشفت الحملة المرورية التي قامت بها إدارة المرور والدوريات مؤخراً، ومن خلال الضبط الحضوري عن وجود أعداد من السائقين يقودون من غير رخص قيادة، كما أثبتت مسدسات الليزر فعاليتها في ضبط المخالفين المتجاوزين للسرعات القانونية لمعرفة هؤلاء بأماكن الرادارات الثابتة والتحايل عليها بتخفيض السرعة حتى يتم تجاوزها ومن ثم القيادة بسرعة تتجاوز أحيانا 200 كيلو متر/ الساعة.

ويرى المقدم محمد ضاحي رئيس قسم دوريات العاصمة في إدارة المرور والدوريات في ابوظبي ان مشكلة الازدحام المروري ترجع في جزء منها إلى مواقف السيارات خصوصا في المناطق التي توجد فيها معارض للسيارات، مشيرا إلى أن حل المشكلة يأتي من خلال فرض البلديات على المباني الجديدة عمل مواقف خاصة داخل المباني نفسها لحل مشكلة المواقف والازدحام المروري لافتا إلى أن الدوريات المرورية تخالف السيارات التي تقف في الممنوع خصوصا المتعلقة بأربعة أنواع من المخالفات وذلك مثل الوقوف في مداخل ومخارج المواقف الموجودة في البنايات ما يعرقل حركة السير ويمنع دخول سيارات النجدة والإطفاء في حالة حدوث أي شي للقيام بمهامها، بالإضافة إلى الوقوف في الأماكن المخصصة لذوي الحاجات الخاصة وهي أماكن بسيطة تم تخصيصها لهذه الفئة، وثالثا عرقلة حركة السير، حيث تأتي الشكاوى من الجمهور بوجود سيارة تعرقل حركة السير، ورابعا الوقوف أمام فوهات الحريق.

وكشف عن إنذارات تم توجيهها لأصحاب معارض السيارات نتيجة استغلالهم المواقف العامة لمصلحة معارضهم، وفي حالة عدم استجابتهم يتم حجز السيارة وتحميلهم المسؤولية كاملة.

وأشار إلى أن الدوريات تراعي الأزمة الحالية للمواقف من خلال تطبيق روح القانون وتتم مراعاة بعض الحالات التقديرية للشرطي على ألا تكون ضمن الحالات الأربع المذكورة السابقة، مشيرا إلى وجود بعض السائقين يقفون فوق الأرصفة، ما يشوه منظر المدينة وتتم مخالفتهم فورا كما سيتم منع معارض السيارات من استغلال الأرصفة، لإيقاف السيارات، لافتا إلى أن بعض السيارات التابعة لتلك المعارض تقف لمدة شهور مؤكدا ان تلك المعارض سيتم إبلاغها بتحريك تلك السيارات وإيجاد مخازن أو أماكن بديلة في مصفح بدلا من شغل مواقف السيارات، التي يتضرر منها سكان البنايات في المقام الأول.

ويبلغ عدد السيارات المسجلة لدى إدارة المرور على مستوى الدولة 7.1 مليون سيارة، بينما يبلغ عدد السيارات المسجلة لدى إدارة المرور والدوريات في ابوظبي 515 ألفاً و712 سيارة.

جسر السلام عبور آمن من أزمة المرور

أكد المهندس جمعة مبارك الجنيبي مدير عام بلدية مدينة أبوظبي أن مشروع تطوير أنفاق وجسر شارع السلام سيعمل على تقليل الازدحام المروري في مدينة أبوظبي، حيث سيؤدي فور الانتهاء منه إلى تقليل الإرباك المروري، وذلك وفقاً للمخطط الشامل الجديد لاستخدامات الأراضي الذي يمتد حتى عام 2030 بما يتلاءم مع التوسع السكاني الذي تشهده المدينة وتوافقاً مع الرؤية العمرانية المستقبلية بما يضمن تكامل تلك المشاريع وتجانسها وتجنب أي آثار سلبية قد تنجم

عنها. وأوضح أن المخططات الجديدة اقتضت تمديد النفق ليصبح بطول 2،1 كلم بدلاً من 1،1 كلم، إذ يمتد في صورته المعدلة من شارع الفلاح إلى شارع الميناء وفي ظل هذا التصميم، يمكن للحركة العابرة بشارع السلام أن تتفادى الوقوف عند التقاطعات المزدحمة في منطقة وسط المدينة مع شارع الميناء وشارع حمدان وشارع زايد الثاني وشارع الفلاح، مضيفاً أن النفق سيوفر أربع حارات في كل اتجاه للحركة العابرة تحت الحارات السطحية لشارع السلام.وقال إن البلدية سعت لتوفير أعلى مستويات السلامة من خلال تزويد النفق بأحدث أنظمة السلامة والإدارة، ونظام تهوية متطور للتحكم في الملوثات الناتجة عن عوادم السيارات والأدخنة الناجمة عن أي حريق قد يحدث.كما تشتمل تلك الإجراءات على تعيين استشاري متخصص في العلاقات العامة وخدمات الجمهور والإعلام لتوعية السكان والمستخدمين وأصحاب الأنشطة التجارية في منطقة المشروع بأهمية المشروع للمدينة وإمدادهم بالمعلومات اللازمة، والتواصل معهم بصورة مستمرة، مما يكفل تقليل تأثير المشروع في السكان والأنشطة التجارية بالمنطقة وخلق شعور بملكية المشروع لدى الجمهور مع إعداد حملات التوعية اللازمة وإعداد خطة متكاملة لتوصيل المعلومات بصورة تكفل الاستفادة منها.وأوضح أن المخطط الجديد حدد الخصائص، التي يجب أن تراعى عند إعداد نظام النقل في المستقبل، وأكد ضرورة توفير حرية كاملة لحركة المشاة بمنطقة وسط المدينة التجارية من خلال استحداث بيئة صديقة للمشاة.

وقال إن بلدية أبوظبي تخطط الآن لإنشاء غرفة لإدارة الحركة المرورية بالنفق لتحقيق أفضل المستويات التشغيلية.

كما تعمل البلدية حالياً على وضع خطة تحويلات موسعة تتناسب مع مراحل التنفيذ، وستقوم بإنشاء موقع على شبكة الانترنت للتعامل مع استفسارات الجمهور ولإطلاعهم على آخر المستجدات.

معارض السيارات تستغل مواقف سكان البنايات

أكد عدد من أصحاب معارض السيارات ومحلات تأجيرها أن بلدية أبوظبي تسمح بموجب العقد الموقع بينها وبين تلك المعارض والمحلات بحجز ثلاثة إلى خمسة مواقف فقط تبعاً لعدة عوامل منها الكثافة السكانية وحيوية المنطقة والتي تظهر من خلال ثقلها التجاري للمنطقة ومدى مساحتها وضيقها الذي يفرض على فريق تخطيط المدن مراعاة حاجة السكان وأصحاب المحلات لمواقف السيارات السطحية على حد سواء.

ونفى العديد من أصحاب المعارض ومحلات التأجير أن تكون البلدية قد فرضت عليهم رسوماً أو أبلغتهم حتى بنقل محلاتهم إلى خارج أبوظبي على المدى القريب على أقل تقدير، مؤكدين أن انتقالهم لأي منطقة خارج المدينة سيكون إضراراً بالمهنة وإغلاقاً لباب الرزق الذي يعتاشون منه.

وقال علي عبدالرازق، مدير محل لتأجير السيارات، لم يرد إلينا أي شيء حول انتقالنا متسائلاً: كيف يمكن نقل محلات التأجير إلى خارج المدينة أو بعيداً عن مركزها التجاري، فلو حصل هذا فلن يستطيع أي شخص استئجار سيارة أخرى في حال تعطل سيارته لعدة أيام كما كان يحصل في السابق.

أما إسماعيل إبراهيم، عامل في أحد معارض السيارات، فيقول إن الكثير من العاملين في تأجير السيارات لديهم محلات في مركز المدينة التجاري كشارع السلام والجوازات وغير قادرين على موافاة الزبائن وتوفير السيارات المطلوبة بسبب الإقبال الكبير على تأجير السيارات من قبل المقيمين والزوار والسياح خاصة في فترات المناسبات.أما خالد عبد الرحمن فيرى أن محلات تأجير السيارات تستغل العديد من المواقف لاشك ولكن تجميعها في مكان واحد بعيد عن

مركز المدينة الحيوي الذي تتركز الحركة التجارية فيه لن يؤدي إلى الارتقاء بالمهنة بل سيضطر العديد من أصحاب المحلات إلى إغلاقها نظراً لأن الزبون لن يكلف نفسه عناء الذهاب إلى منطقة بعيدة لاستئجار سيارة على الرغم من حاجته إلى السيارة، مطالباً بلدية أبوظبي والجهات المسؤولة عن هذا الموضوع بضرورة مراعاة العاملين في مجال تأجير السيارات وشركات الصيانة.

بلدية أبوظبي تحدد 17 موقعاً لإنشاء مواقف الطوابق

آلاف موقف للسيارات وسط المدينة التجاري 4

لا شك أن مشكلة مواقف السيارات تزيد من حدة الأزمة المرورية في أبوظبي خاصة في الشوارع الرئيسية التي تتحول ليلاً الى مواقف للسيارات حيث يضطر الكثيرون من أصحاب السيارات الى توقيف سياراتهم على جانبي الشوارع في ظل عدم توفر عدد كاف من المواقف الى جانب الاضطرار للوقوف في أماكن معرقلة لحركة السير.

وتبرز مشكلة مواقف السيارات في أبوظبي بشكل عام من اختلال التوازن بين العرض والطلب على استخدام المعروض أو المتوفر منها، والخطوة الأولى في أي منهجية لمواجهة المشكلة هي محاولة تنظيم الطلب عبر اللجوء إلى سياسات تنظيم الطلب على المواقف وذلك لضمان تحقيق أكبر فائدة ممكنة من المواقف المتوفر، ومن ثم في الحالات التي يظل فيها التوازن مختلاً، حتى بعد تنظيم الطلب على المواقف فلا بد من العمل على زيادة المعروض عبر إنشاء مبان للمواقف، أو زيادة المواقف السطحية حيث يمكن ذلك.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن زيادة المعروض من مواقف المركبات من دون تنظيم أو إدارة للطلب قد تؤدي إلى زيادة هذا الطلب بشكل يؤدي إلى تفاقم مشاكل ازدحام الطرق المؤدية إلى تلك المواقف بشكل يؤثر سلباً في حالة شبكة الطرق، ولتحقيق الاتزان بين أعداد المواقف المتاحة والطلب عليها والإجراءات التي يمكن اتباعها وتأثيراتها في ظاهرة الازدحام المروري يجب اتباع إطار عام يبين أن تخفيض الطلب على المواقف يكون من خلال فرض رسوم المراقبة، تحسين النقل العام وتفعيل دوره وتوفير نظام متكامل وتنظيم ترخيص السيارات والسائقين.

ووفرت بلدية أبوظبي 4000 موقف إضافي لخدمة الأحواض المجاورة لشارع الكورنيش وذلك ضمن أعمال مشروع تحسين وتوسعة الكورنيش، كما يجري العمل حالياً على تصميم وتنفيذ أعمال صيانة وترميم وإعادة تخطيط للعديد من أحواض المدينة لتحسين الحركة المرورية وسلامة حركة المشاة داخل تلك الأحواض، حيث تم الانتهاء من حوض ضرق (8) خلف سوق الأوراق المالية وحديقة العاصمة وحوض شرق (7) خلف فندق الملينيوم، كما تم إعداد برنامج زمني لتحسين بقية الأحواض في مدينة أبوظبي، بالإضافة إلى زيادة كمية المعروض من مواقف السيارات في كل حوض كما يهدف ذلك إلى خلق مساحات خضراء كلما أمكن ذلك لتحسين المستويات المعيشية لها وخلق محاور حركة لا يوجد على جانبيها مواقف لتقلل الاعتماد على الطرق الرئيسية.

وأكد الدكتور عاطف محمد لبيب خبير الدراسات والتصميم في إدارة الطرق والنقل التابعة لقطاع الطرق والخدمات الفنية في بلدية أبوظبي أن تشغيل أجهزة الدفع الآلي لمواقف السيارات السطحية في أبوظبي سيتم خلال شهرين، حيث يبلغ عدد تلك الأجهزة حوالي 2500 ماكينة تغطي معظم مناطق أبوظبي.

وقال إن بلدية أبوظبي أعدت دراسة تم بناء عليها تحديد حوالي 17 موقعاً لإنشاء مبان للمواقف العامة، وتم حتى الآن إنجاز نحو 7 منشآت مواقف متعددة الطوابق وفرت حوالي 4000 موقف في منطقة وسط المدينة التجاري، وبسبب

مجانية المواقف السطحية ورغبة البعض في إيقاف مركبته من دون دفع رسوم وبالقرب من وجهته حتى لو استدعى الأمر الوقوف بصورة خاطئة تعرقل حركة السير ما تسبب في عدم استغلال هذه المواقف بالصورة المثلى، موضحاً أن بلدية أبوظبي ستقوم بتعهيد هذه المنشآت الى مقاول إدارة المواقف السطحية ومتعددة الطوابق تم اختياره لتنفيذ وتشغيل برنامج متكامل لإدارة المواقف بأبوظبي والذي تشمل مهامه تحديث وتحسين هذه المنشآت والدعاية والتسويق لها لزيادة عدد مستخدميها إضافة إلى إدارة وتشغيل المواقف السطحية.

وكشف الدكتور عاطف لبيب عن قيام البلدية مؤخراً بإجراء بعض المسوحات والدراسات لمستويات بعض الأحواض على شارع الكورنيش وقد خلصت نتائج الدراسة إلى أن الممارسات الخاطئة في استخدام المواقف لا تتلاشى تماماً حتى في حال زيادة المعروض من المواقف عن الطلب عليها، ومن هذه الممارسات الوقوف عرضياً على أكثر من موقف، الوقوف في أماكن غير مخصصة لذلك بصورة تعرقل حركة السير، الوقوف بصورة تمنع المركبات الأخرى من الخروج من الموقف والوقوف في المواقف المخصصة للمعاقين أو لخدمات الطوارئ، موضحاً أنه بناء على ما سبق تتضح الحاجة إلى إدارة وتنظيم استخدام مواقف المركبات المتوقفة حالياً كخطوة أولى بالإضافة إلى زيادة المعروض من المواقف في المواقع التي تثبت الحاجة فيها إلى ذلك.

وأضاف أن أسباب مشكلة مواقف السيارات تتمثل في النمو الديمجرافي المكثف والمستمر حيث وصل تعداد سكان مدينة أبوظبي إلى حوالي 900 ألف نسمة تقريباً، بالإضافة إلى مشكلة النقص في المساكن التي أدت إلى ازدياد ظاهرة المشاركة في السكن وزيادة الكثافة السكانية في منطقة وسط المدينة، وبالتالي زيادة عدد المركبات للوحدة السكنية الواحدة، علاوة على وجود بعض المباني والمنشآت السكنية والتجارية التي لا توفر مواقف مركبات لساكنيها أو مرتاديها وتحويل بعض المباني السكنية للأغراض التجارية، إلى جانب الزيادة المطردة في أعداد المركبات المسجلة في أبوظبي والتي وصلت نسبة الزيادة في أعدادها ما بين عامي 2006 و2007م إلى 15% وهي تمثل نسبة كبيرة جداً إذا ما قورنت بالمعدلات العالمية التي لا تتعدى 3-5% في معظم الحالات، وهناك أيضا عدم توفر نظام نقل عام حديث ومتكامل وداعم للتنمية التي تشهدها إمارة أبوظبي وعدم وجود إطار قانوني واضح ينظم استخدام المواقف ويحاسب المخالفين للنظم واللوائح.

وأشار إلى أن النطاق الجغرافي للمشروع سيكون في المركز التجاري للمدينة وتحديداً في المنطقة الواقعة من شارع الكورنيش شمالاً إلى شارع الشيخ هزاع بن زايد جنوباً ومن شارع الخليج العربي غرباً إلى شارع السلام شرقاً، ومن المخطط أن يتم تنفيذ المشروع على 10 مراحل تستغرق كل منها 3 شهور حيث تشتمل كل مرحلة على مجموعة من الأحواض والتي تحدد حسب الجدول الزمني من أجل إجراء أعمال التحسينات وإعادة تخطيط الأحواض.

ولفت إلى أنه تم إعداد مشروع قانون بالتنسيق مع إدارة المرور والدوريات وإدارة الفتوى والتشريع في وزارة العدل يتم اعتماده حالياً من الجهات العليا ويهدف إلى تحديد لوائح وقوانين استخدام المواقف ويسمح بمحاسبة المخالفين وتنظيم المهام بين إدارة المرور والدوريات من جهة ودائرة البلدية من جهة أخرى، وذلك نظراً لعدم وجود إطار قانوني يدعم تنفيذ المشروع ويعطي السلطة لبلدية أبوظبي لفرض رسوم على استخدام المواقف السطحية بمناطق تنفيذ المشروع وكذلك إصدار المخالفات لمستخدمي المواقف المخالفين فقد تم تكليف بيت خبرة قانوني وتشكيل لجنة مشتركة بين كل من بلدية أبوظبي، وإدارة المرور والدوريات وإدارة الفتوى والتشريع في وزارة العدل لإعداد مشروع الإطار القانوني المطلوب.

وتؤكد بلدية أبوظبي أن الرؤية المستقبلية لإدارة مشكلة مواقف السيارات تشمل تنظيم الطلب على تلك المواقف باللجوء

إلى سياسات مثل فرض رسوم أعلى على استخدام المواقف التي يكثر الطلب عليها وذلك لتشجيع الوقوف لفترات أقصر فيها وبالتالي ضمان استفادة أكبر عدد ممكن من قائدي المركبات منها، مع العمل على توفير شبكة للنقل العام تغطي مدينة أبوظبي وتوفر بديلاً سريعاً ومريحاً واقتصادياً للسيارات الخاصة.

وتتضمن الرؤية كذلك العمل على تشجيع شركات صيانة وتأجير السيارات على نقل مقارها إلى مدينة السيارات الجاري إنشاؤها حالياً بمنطقة المصفح حيث يتسبب وجود هذه الشركات داخل مركز المدينة بزيادة كبيرة في الطلب على المواقف.

"حقوق النشر محفوظة "لصحيفة الخليج .2026 ©