

مع الوقت الي واحد
من أهم اسباب الأزمات
المرورية!!

رغم ان الهدف من
الكباري هو تيسير
المرور إلا أنها تحولت



الفواصل أكلها
الصدأ: والأسوار
متهالكة
ولا تحمي السيارات
من السقوط

الكباري.. بلا أشرطة بلا أشرطة

اقتادها
لصيانة يسرع
بانتها عمرها
الاقتراض

الأزهر الذي بدأ سطحه يتآكل ويظهر سطحه المعدني مباشرة.
حارس الحياة

وأشار إلي ان أسوار الكباري من المفترض ان تكون بسيطة في شكلها حتي لا تززع أعين سائقي السيارات التي تسير بسرعة مما يشتت انتباه السائقين وهذا لا يحدث عادة كما يجب ان تكون الأسوار في الكباري المتتوية والضيقة قوية بحيث تحمي السيارات من الوقوع وتسمى في هذه الحالة **Life gard** أي حارس الحياة وهذا النوع غير موجود بمصر رغم أهميته الشديدة. ويقترح وجود جهة واحدة مسئولة عن صيانة الكباري ومتابعتها بشكل دوري وكتابة تقارير مفصلة عن حالة الأسوار والفواصل والأسفلت وصيانة أي شيء تالف بها أولاً بأول منعا لتجنب فكرة وقوع المشكلة ثم التحرك بعدها!

ويشير د. محمد عبد الباقي رئيس مركز الدراسات المعمارية والتخطيطية واستاذ التخطيط بجامعة عين شمس إلي ان العمر الافتراضي للكوبري المعدني يتراوح بين ١٥ الي ٢٠ سنة وبعد هذه الفترة يتم استبداله او صيانته بشكل مكثف خاصة صيانة واستبدال طبقات الأسفلت النهائية التي تغطي الواح الحديد. يضيف ان الدولة انشأت العديد من الكباري لحل مشاكل المرور لكن بعضها تم بشكل خاطئ مثل كوبري الأزهر الذي أساء للمنطقة وكوبري ٦ أكتوبر الذي ينتهك خصوصية سكان العديد من العقارات ناهيك عن كوبري السيدة عائشة الذي يعاني من الإهمال الدائم في التخطيط والصيانة مما يجعله بمثابة مقبرة للسيارات. ويؤكد علي ضرورة عدم اغفال دور المواطنين السلبي في الإضرار بالكباري فمعظم الكباري انشئت أسفلها المحلات والاكتشاك التي لها خطورة علي أساسات الكباري بالإضافة لتحويل أسفل الكباري لمقابل للقمامة التي تتفاعل مع الأعمدة الخرسانية. يطالب بضرورة تدريب مهندسين متخصصين لعمليات الصيانة وعدم الاقتصر علي الكشف الظاهري ودهان الأسوار الحديدية واعتبار ذلك صيانة مطلوبة بل يجب القيام بصيانة دورية كل ٦ أشهر.

البعيد ناهيك عن الأخطاء الفادحة في تصميم الكباري نفسها خاصة اماكن المنحنيات التي من المفترض ان يكون الطريق مائلا عرضيا عندها نحو الداخل لمنع السيارات من الاندفاع خارج المنحني لكن للأسف هذا الميل غير موجود في كثير من الكباري مثل السيدة عائشة والعباسية والهيكستب لان الذي صممها افترض ان السيارات تهدي سرعتها في هذه المنحنيات لكن للأسف هذا لا يحدث علي أرض الواقع.

أوضح ان اكبر المشاكل تكمن في الكباري المعدنية فرغم تميزها في سرعة التركيب حيث تأتي علي هيئة أجزاء ثم يتم تجميعها الا ان عيوبها كثيرة اذا افتقدت الصيانة فهي سريعة الصدأ مما يستلزم دهانات مستمرة وهو أمر مفقود للكباري القديمة مثل كباري امبابية وأبو العلا وقصر النيل والجلاء.

واضاف ان هناك نوعاً من هذه الكباري تم انشاؤها بسرعة وبشكل غير مدروس مثل كوبري السيدة عائشة الذي يعاب بانه بلا ميل عرضي وكوبري الدقي الذي سطحه دائم التلف وبه شروخ مستمرة وكوبري

هذه الحقيقة قدمها عضو مجلس الشعب د. محمد مرسي مؤخرًا الي رئيس الوزراء يشكو فيها من أن حال الكباري اصبح يرثي له خاصة المعدنية منها حيث تفتقد للصيانة وفواصلها أكلها الصدأ وأسوارها اصبحت متهالكة واكبر مثال لذلك محور ٢٦ يوليو الذي عجزت اسواره عن حماية السيارات وكوبري ٦ أكتوبر الذي تآكلت أجزاء كبيرة من فواصله الحديدية نفس الأمر بكوبري عباس ناهيك عن كوبري السيدة عائشة الذي تعرض لاكثر من ١٥٢ حادثًا خلال ٢٠ عامًا!!

وينظرة سريعة الي دول العالم نجد ان الاهتمام بالكباري يتزايد يوما بعد يوم فالولايات المتحدة الأمريكية أوقفت انشاء كباري جديدة ووجهت ميزانية الانشاء لصيانة الكباري الموجودة بالفعل كذلك كثير من الدول في آسيا وأوروبا خصصت ملفا خاصا بالصيانة لكل طريق وكوبري علي رأسها اليابان..

ويبقى التساؤل: ماذا عن الكباري في مصر ومدى الاهتمام بها وما هي اقتراحات التطوير وهو ما طرحناه علي الخبراء والمتخصصين ونقلنا آراءهم بموضوعية.

يقول د. أحمد عاطف أستاذ الطرق بكلية هندسة القاهرة إن المشكلة الأساسية للكباري في مصر تكمن في تعدد الجهات المسؤولة عنها ما بين المحافظات ووزارة الاسكان والتعمير والمحافظات وهيئة الطرق والكباري وهذا التعدد جعل المسؤولية مشتتة والنتيجة التي ترتبت علي ذلك هي الاهتمام بالانشاء وانفاق ملايين الجنيهات عليها وتناسي الصيانة تماما التي من المفترض الاهتمام بها بشكل دوري.

الفواصل الحديدية

ويري د. عباس الزعفراني أستاذ التخطيط بكلية التخطيط العمراني جامعة القاهرة ان مشاكل الكباري في مصر كثيرة أهمها تآكل الفواصل الحديدية التي تساعد علي تمدد المواد الخرسانية بالكوبري وعدم صيانة هذه الفواصل يعني عدم اعطاء فرصة لهذا التمدد الطبيعي نتيجة لحرارة الشمس وضغط السيارات مما يؤدي لسقوط الكوبري علي المدي



محمد عبد الباقي

أساتذة الهندسة:
لا بد من جهة واحدة
تشرف عليها.
ومحاسبتها عند أي خطأ