٢-٣-٥ حارات وقوف السيارات

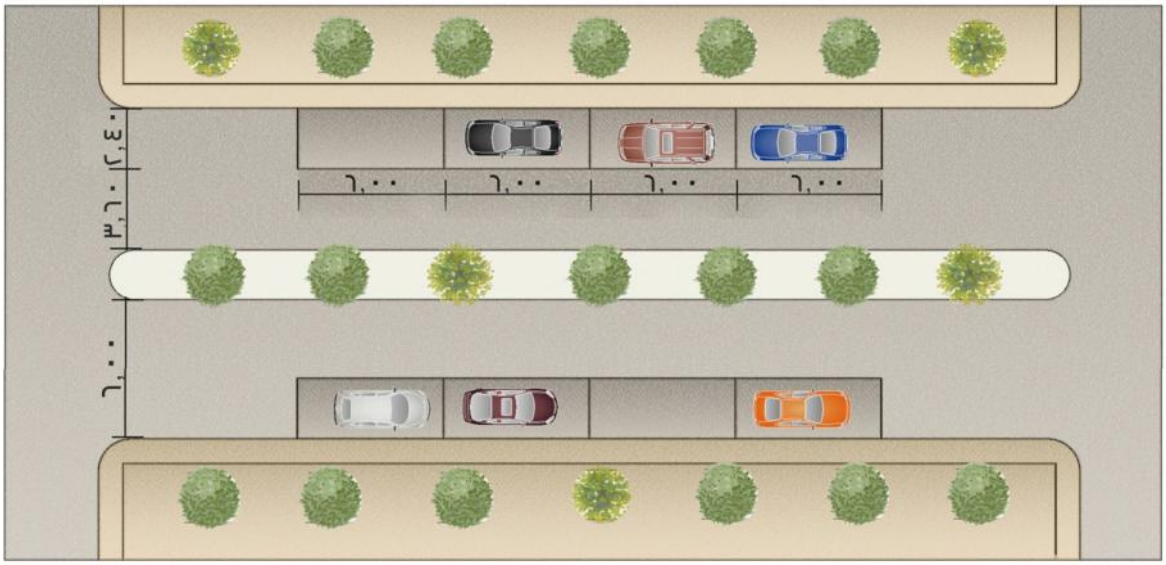
في المناطق الحضرية وفي كثير من الأحيان، يتم توفير حارات لوقوف السيارات على جانب أو جانبي الطريق بمحاذاة مسارب الحركة. ولا يتم توفير هذه الحارات على طول الطرق الشريانية السريعة، إذ أن وجود مثل هذه الحارات يتناقض مع الوظيفة الرئيسية لهذه الطرق، إلا في حالة إضافة طريق خدمة جانبي للطرق السريع، كما أنه لا يتم توفير هذه الحارات أحيانا على طول الطرق الشريانية للغرض نفسه. ويعتبر نمط حارات وقوف السيارات الموازي لحركة السير في المسرب المحاذي هو الأكثر شيوعا، بينما يتم أحيانا توفير مواقف مائلة بزاوية أو بشكل متعامد مع اتجاه الحركة.

في حال توفير حارات وقوف السيارات بموازاة مسارب الحركة تكون القيمة المفضلة لعرض حارة وقوف السيارات هي ٢,٦ م، بينما يوصي بأن يكون الحد الأدنى هو ٢,٤ م للطرق الشريانية أو التجميعية، و ٢,٢ م للطرق المحلية. وتكون المسافة الطولية المخصصة لوقوف السيارة الواحدة في المواقف الموازية هي ٦,٠ متر، فيما يمكن أن تصل في حدها الأدنى إلى ٥,٠ متر. ويبين الجدول ٩ الحدود الدنيا والقيم المفضلة لعرض حارات وقوف المركبات الموازية لحركة السير في المسرب المحاذي حسب صنف الطريق في المناطق الحضرية.

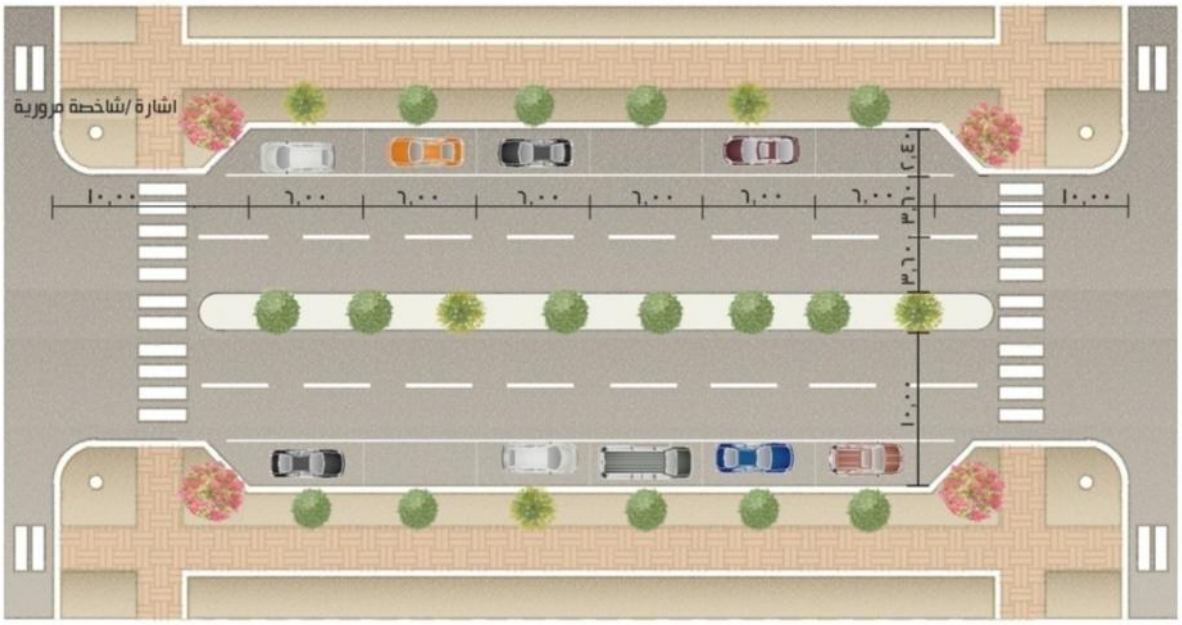
جدول ٩: القيمة المفضلة والحد الأدنى لعرض حارات وقوف المركبات الموازية لحركة السير في المسرب المحاذي (بالمتر) حسب صنف الطريق

	شرياني	تجميعي	محلي
القيمة المفضلة	٢,٦	٢,٦	٢,٦
الحد الأدنى	٢,٤	٢,٤	٢,٢

ويعتبر الحد الأدنى لعرض المنطقة المعبدة من الطريق المخصصة لتستوعب حارة لوقوف السيارات موازية لحركة السير ومسربا واحدا للحركة، هو ٦,٠ متر. ويبين الشكل ٧ أحد النماذج الذي يمثل هذه الحالة. أما في حال الحاجة لتوفير مسربين للحركة في اتجاه واحد من اتجاهي السير، مع توفير حارة لوقوف السيارات، يمكن أن يتم ذلك من خلال تخطيط وتصميم خليج خاص بإيقاف السيارات. ويتوجب هنا التأكد من بقاء عرض مناسب للجزء المتبقي من الرصيف لمرور المشاة، بما لا يقل عن حوالي ١,٢ متر كحد أدنى في حال مرور تدفقات محدودة من المشاة. ويبين الشكل ٨ كيفية توفير حارة وقوف السيارات من خلال خليج خاص.



شكل ٧: مخطط أفقي يبين حارتين لوقوف السيارات على طول الطريق



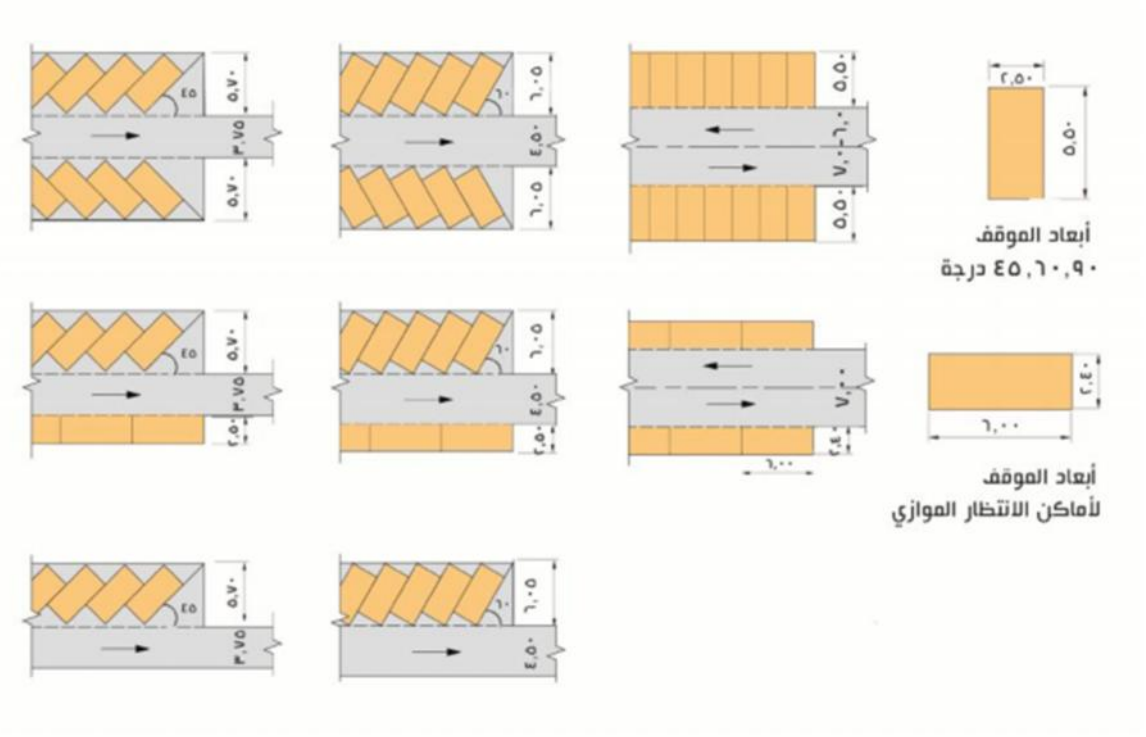
شكل ٨: مخطط أفقي يبين حارتين لوقوف السيارات من خلال توفير خليج خاص

٢-١٠-١ معايير تخطيط وتصميم مرافق وقوف السيارات

يتم توفير ساحات كمواقف للسيارات (سواء السيارات الخاصة أو سيارات الأجرة) في كثير من المدن والبلدات، وخاصة مراكز المدن أو الضواحي السكنية أو لخدمة بعض المرافق العامة. وعند تصميم ساحات وقوف السيارات، يتم تصميم المواقف مائلة بزاوية أو بشكل متعامد مع اتجاه الحركة في الممرات الداخلية لهذه الساحات. ويعتمد تصميم ساحة وقوف السيارات على أبعاد قطعة الأرض المراد تخطيطها لهذا الغرض، والزاوية التي يتم اعتمادها لوقوف السيارات، والمداخل والمخارج من الطرق المحيطة. وتختلف أعداد السيارات التي يمكن استيعابها في الساحة حسب الزاوية. ويتم تخطيط الساحة باعتماد طول الحيز المخصص لوقوف السيارة الواحدة في المواقف المائلة هو ٥,٥ متر وعرضها ٢,٥ متر.

وعند تخطيط وتصميم ساحات وقوف السيارات يمكن معرفة عدد السيارات التي يمكن استيعابها من خلال معرفة عرض الوحدة المتكرر (الذي يعتمد على زاوية وقوف السيارات)، وعدد السيارات التي يمكن ايقافها في كل وحدة والتي تكون موزعة عادة على صفين يفصل بينها ممر داخلي. ويبين الشكل ٣٣ أنماطا مختلفة من تخطيط ساحات وقوف السيارات مع الأبعاد لكل منها وذلك حسب زاوية الوقوف، بما في ذلك الزاوية القائمة.

وفي المدن الكبيرة، يتم إنشاء مبان متعددة الأدوار كمواقف للسيارات، وعندئذ ومع الاضافة الى ما ورد بخصوص المواقف السطحية، يتم أخذ الحركة الرأسية بين الطوابق بالاعتبار فضلا عن وجود الأعمدة، كما يتم اعتماد حد أدنى لارتفاع الطابق الصافي بما لا يقل عن ٢,٣٠ متر بشكل عام، مع التأكد من مواءمة ذلك مع مركبة التصميم.



شكل ٣٣: أنماط مختلفة من تخطيط ساحات وقوف السيارات (بالمتر)

المصدر:

دليل تخطيط الطرق والمواصلات في المناطق العمرانية، وزارة الحكم المحلي، الإدارة العامة للتنظيم والتخطيط العمراني، إعداد: المجموعة العالمية للهندسة والإستشارات – نابلس، الطبعة الأولى، حزيران ٢٠١٣