# دراسة جدوى إنجاز وصلة دائمة تربط جزيرة جربة باليابسة على مستوى منطقة الجرف

## 1. المقدمة

عهدت الإدارة العامة للجسور والطرقات بوزارة التجهيز والإسكان إلى الشركة المركزية لتجهيز البلاد (SCET-TUNISIE) بإعداد دراسة جدوى إنجاز وصلة دائمة تربط جزيرة جربة باليابسة على مستوى منطقة الجرف بما في ذلك منشئات الربط مع الطرقات الجهوية رقم 108 و116 والطرقات المحلية رقم 943 و 944.

يتم تنفيذ الدراسة على مرحلتين:

**-المرحلة الأولى :**

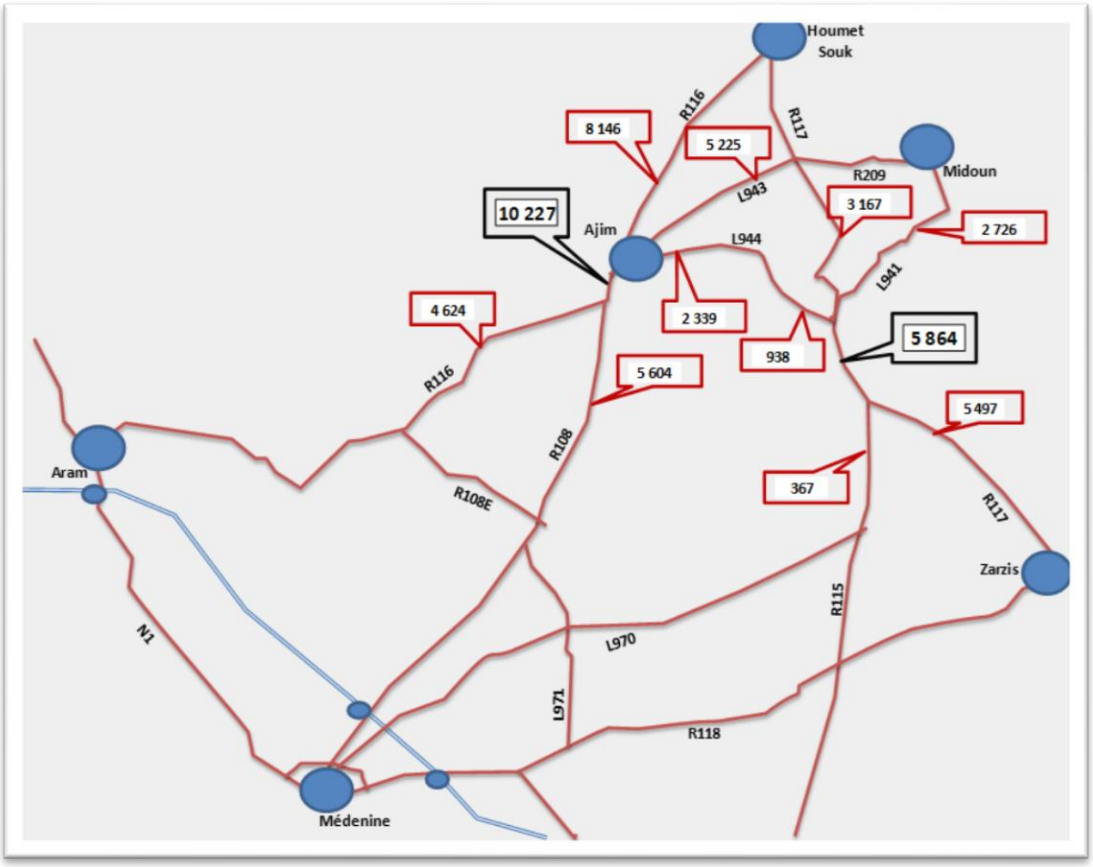
تشمل الدراسة الأولية جمع الوثائق والمعطيات فضلا عن إجراء البحوث وتحليل المسارات والسيناريوهات الممكنة وتشمل أيضا دراسة الأثر البيئي والاجتماعي ودراسة حركة المرور.

**-المرحلة الثانية :**

تشمل هذه المرحلة الدراسات الفنية للمرحلة الأولية للتصميم ودراسات الجدوى الاقتصادية والمالية لمختلف السيناريوهات الممكنة وأيضا دراسة الأثر البيئي والاجتماعي ومقارنتها على أساس تحليل متعدد المعايير للتوصل إلى اختيار سيناريو تهيئة يستخدم في الدراسات المقبلة.

## 2. بيانات حركة المرور

تم اجراء مسح لحركة المرور في شهر نوفمبر 2021، وقدر المتوسط السنوي لحجم المرور اليومي (TJMA) بـ 2644 عربة عبر البطاحات و8477 عربة عبر الطريق الروماني.

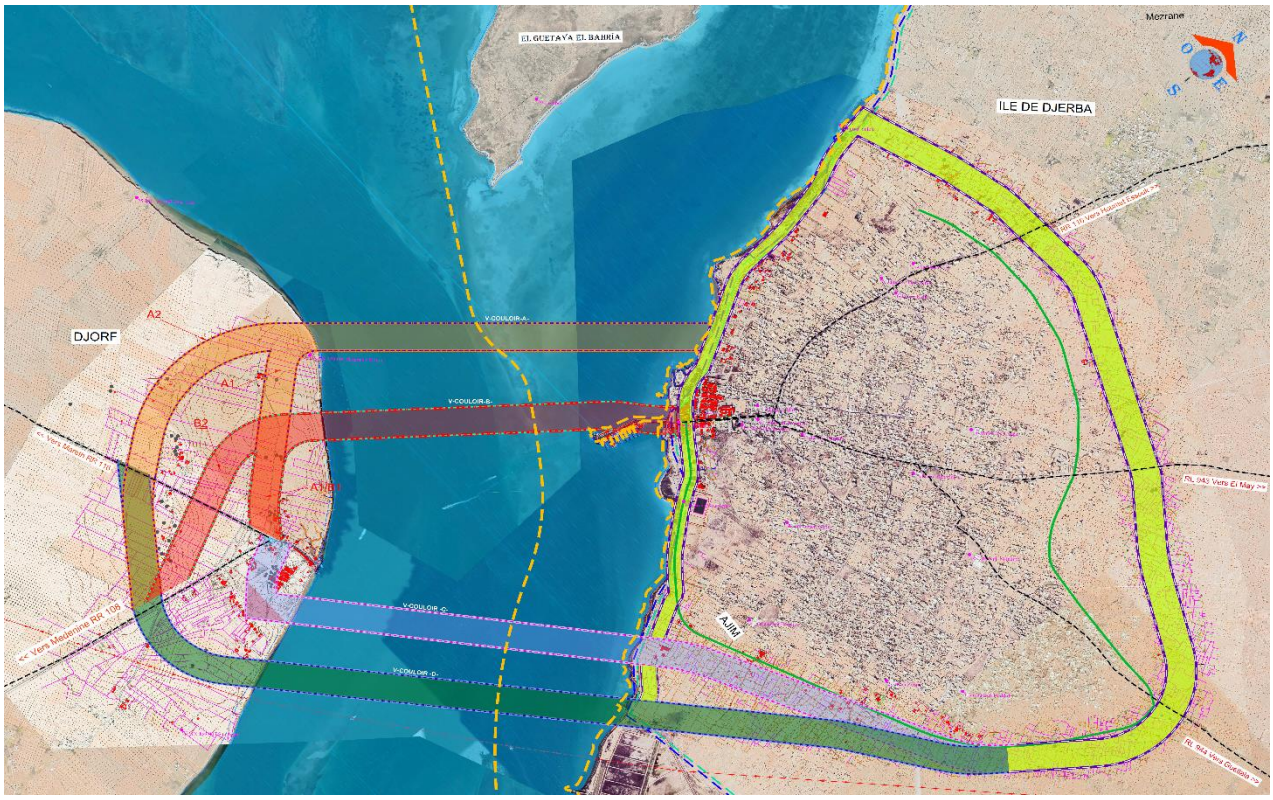


في سنة 2030 وهو العام المحتمل لبدء تشغيل الجسر يتوقع أن تكون حركة المرور حسب الاتي: 10227عربة على الجسر و5864 عربة على الطريق الروماني.

## 3. ممرات المسار

تم اقتراح ثلاث مجموعات من الممرات:

- الممر الشمالي الغربي: **A**
- الممر المركزي: **B**
- الممرات الجنوبية الشرقية: **C** و **D**.




نستعرض في الجدول التالي طول الجسر وطول الوصلة من جهة أجيم وطول الوصلة من جهة الجرف بالنسبة لجميع الممرات

| الممر | طول الجسر(م) | طول الوصلة من جهة أجيم(م) | طول الوصلة من جهة الجرف (م) |
|---|---|---|---|
| الممر A | 2 704 | 7 680 | A1=1 470 |
| | 2 704 | 7 680 | A2=2 600 |
| الممر B | 2 310 | 7 680 | B1=1 050 |
| | 2 310 | 7 680 | B2=1 530 |
| الممر C1 | 2 360 | 9 200 | 650 |
| الممر C2 | 2 360 | 11 170 | 650 |
| الممر D1 | 2 500 | 9 620 | 1 900 |
| الممر D2 | 2 500 | 11 590 | 1 900 |

## 4. تحليل مختلف الممرات

تم اجراء تحليل و مقارنة مختلف الممرات من النواحي البيئية، الاجتماعية، الاقتصادية والتقنية.

يلخص الجدول التالي النقاط الايجابية والنقاط السلبية الرئيسية لكل ممر

| الممر | النقاط الايجابية | النقاط السلبية |
|---|---|---|
| الممر A | - دعامات الجسر هي الأقل ارتفاعا (يليه الممر B)<br>- يتمتع الممر A بأفضل خصائص الوصلات الأرضية (يليه الممرB وD ) | -وجود احتمالية عالية لانجراف واجهة المنحدر على جانب الجرف حيث بداية الجسر، ويتطلب هذا الأمر حماية خاصة لواجهة المنحدر<br>- عبور موقع رامسار على مسافة 1.45 كم<br>- الممر A هو الأقل تصنيفًا من وجهة نظر بيئية<br>- يحتوي الممر A على أطول جسر وهو الأعلى كلفة |
| الممر B | - عبور موقع رامسار على مسافة 0.890 كم<br>- الممر B هو الأكثر تصنيفًا من وجهة نظر بيئية (يليه C و D1)<br>- طول الجسر هو الأقصر مقارنة بالممرات الأخرى مما يجعله الأقل كلفة | -وجود احتمالية عالية لانجراف واجهة المنحدر على جانب الجرف حيث بداية الجسر، ويتطلب هذا الأمر حماية خاصة لواجهة المنحدر<br>- الأقل تصنيفًا من وجهة نظر أصحاب المصلحة Parties prenantes وضعف امكانيات التنمية في المنطقة |
| الممرC1<br>الممرC2 | - عبور موقع رامسار على مسافة 0.790 كم<br>- عدم وجود مخاطر لانجراف واجهة المنحدر على جانب الجرف | - دعامات الجسر هي الأكثر ارتفاعا |
| الممرD1<br>الممرD2 | - عبور موقع رامسار على مسافة 0.820 كم<br>- نسبة مصادرة الممتلكات بالنسبة ل D1 ضعيفة مقارنة بالممرات الأخرى<br>- الممر D1 هو الأفضل تصنيفًا من الناحية الاجتماعيًة (التنمية في المنطقة ومصادرة الممتلكات)<br>- عدم وجود مخاطر لانجراف واجهة المنحدر على جانب الجرف | - نسبة مصادرة الممتلكات بالنسبة ل D2 هامة مقارنة بالممرات الأخرى |

**لقد أثبتت نتيجة التحليل أن الممرات B و D1 هي الممرات الأعلى تصنيفًا، لذلك وقع اقتراح دراستها خلال المرحلة الثانية للدراسة.**