

حركة وسائل النقل وأثرها على مدينة الخالدية (دراسة في جغرافية النقل)

م.د. جمال حامد رشيد
كلية تربية (ابن رشد) / جامعة بغداد

المستخلص

الهدف الاساسي من اعداد هذا البحث ، هو ابراز ظاهرة حركة وسائل النقل والاثار المترتبة من جرائها على مدينة الخالدية .
يأتي الاهتمام في هذا الموضوع كون حركة وسائل النقل احتلت حيزاً كبيراً من استعمالات الارض في المدينة وذلك من خلال حركتها الدؤوبة والمتباينة من وقت لآخر خلال اليوم الواحد ومن مكان لآخر حسب الرحلة اليومية والتي من خلالها يمكن قياس المستوى الحضاري للمدينة مقارنة مع المدن الاخرى ، لذلك جاء هذا البحث كمحاولة للكشف عن حركة النقل وانعكاسها على مدينة الخالدية التي كان نصيبها كباقي مدن العراق الاخرى زيادة ملحوظة في عدد المركبات والتي شكلت استخداماً ملحوظاً ومتزايداً للطرق على اختلاف انواعها ، لذلك احتوى البحث العديد من الخرائط والجداول والاشكال البيانية والتي كانت نتاجاً طبيعياً لورقة الاستبانة التي بينت حركة وسائل النقل في مدينة الخالدية .
واخيراً أرجو ان يكون هذا البحث محاولة للوقوف في كافة المعوقات ليتسنى لنا تجاوزها وتطويرها من خلال استخدام البحث العلمي الامثل للوصول الى مصاف المدن المتقدمة قدر الامكان .

المقدمة :

ان الاهتمام بالمدينة يعود الى انها تمثل تنظيماً عضوياً معقداً وخليطاً من استعمالات الارض المختلطة والتي لايمكن ان تؤدي وظائفها بدون حركة الناس والبضائع . وتبرز أهمية استعمالات الارض الخاصة بالنقل لانه العنصر المسؤول عن تنظيم حركة الحياة في المدن بكافة انشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية فضلاً عن تأثيره على مختلف القرارات التنموية والتصاميم العمرانية ، لكونه الوسيلة في تحديد وتغيير البيئة العمرانية الحضرية ، واصبح النقل نتيجة لهذه الاهمية احد المعايير التي يقاس من خلالها المستوى الحضاري للدولة والدرجة التي بلغتها المدينة ، ونظراً للتوسع الكبير في حجم المدن ، ظهرت الحاجة الملحة لمراقبة نموها وتطورها وتحليل التغيرات

الحاصلة في بيئتها الوظيفية ، وكذلك مراقبة مدى تأثير هذا التوسع في بيئة المدينة لكي يقلل من الاثار السلبية على المدينة ومحاولة تنظيم حركة النقل بما يخدم سكان المدينة ويحقق سهولة الوصول .

وقد جاءت هذه الدراسة محاولة لكشف حركة النقل ومدى اثرها في مدينة الخالدية التي شهدت زيادة ملحوظة في اعداد وسائط النقل التي ولدت ضغطاً في شوارع المدينة وجعلتها تعاني من مشكلات مرورية مقترنة بمشكلات حضرية اخرى ولتحقيق هدف الدراسة تم الاعتماد على الجانب النظري والوصفي والميداني وعلى كل ماتوفر من احصاءات بالاضافة الى الاستبيانة والمقابلات الشخصية لتوضيح مدى تاثير حركة الوسطة النقلية في مدينة الخالدية .

مشكلة البحث :-

ان ماتشهده مدينة الخالدية اليوم من فعالية كبيره في حركة وسائط النقل المختلفة داخل اطر مساحية محدودة جعلها تعاني من اكتظاظ وازدحام في السيارات والسكان معاً مما سبب اشكالات مرورية داخل وخارج المدينة وسبب عقبات تواجه سكان المدينة اثناء ساعات الذروة اليومية اضافة لمشكلات التلوث والضوضاء والحوادث المرورية .

فرضية البحث :-

ان النقل بجميع وسائله ومتطلباته هو جزء حيوي من الحياة اليومية لسكان المدينة اذ انه يوفر الحركة والانتقال بين مختلف اجزاء المدينة وخاصة رحلة العمل اليومية وهذا ما ينطبق على مدينة الخالدية ا يعد قطاع النقل عاملاً حيوياً واستراتيجياً بالنسبة للحياة الاقتصادية وحركة السكان السومية .

منهج البحث وادواتها :-

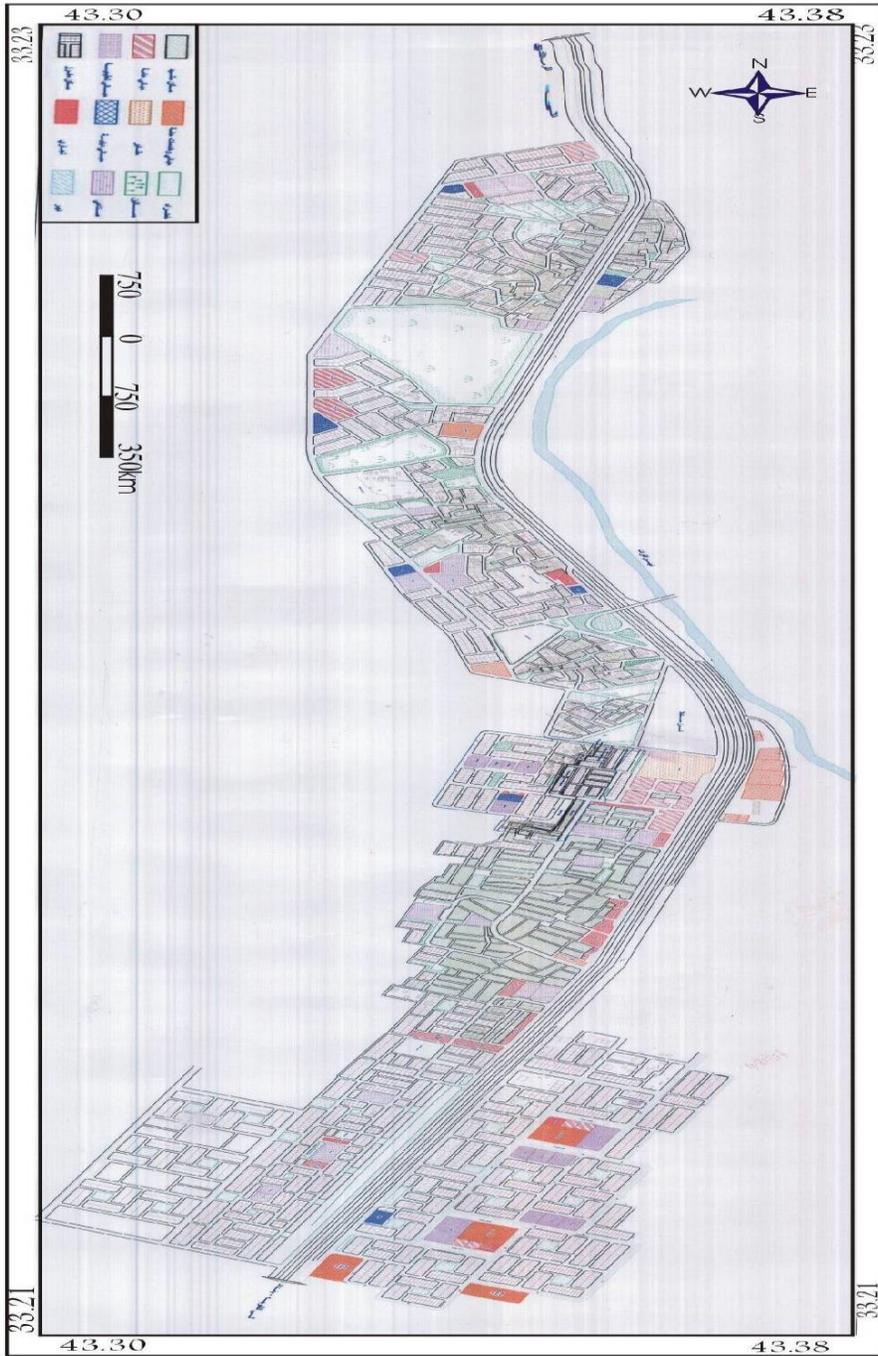
اعتمد البحث على منهجين يعتمدان في دراسات جغرافية النقل هي منهج تحليل النظام ، ومنهج العلاقة بين الانسان والبيئة ، واعتمد البحث على اسلوب التحليل الكمي (الاحصائي) لتطور قطاع النقل في الخالدية

منطقة الدراسة :-

تمثل مدينة الخالدية الجانب الحضري من زوية الذبان إحدى مقاطعات ناحية الحبانية التي تقع في الجزء الاوسط من العراق في عروض شبه مدارية بين دائرتي عرض ٢١°

٣٣° و ٢٣° ٣٣' شمالاً وخطي طول ٣٨° ٤٣' و ٣٠° ٤٣' خريطة رقم (١) وتمثل الجزء الجنوبي الشرقي من محافظة الانبار القريب من نهر الفرات في جهة الشرق والشمال الشرقي ولحافة الهضبة الغربية المجاورة لبحيرة الحبانية من الغرب والجنوب الغربي ، وتتوسط بين اكبر الاقاليم في المحافظة ، اذ تبعد عن قضاء الرمادي بمسافة ٢٠ كم غرباً وعن قضاء الفلوجة بمسافة ٢٦ كم شرقاً ، تقع مدينة الخالدية على ارتفاع ٤٦ م فوق مستوى سطح البحر متخذة الشكل الطولي الذي يمتد بموازاة الشارع العام خريطة رقم (٢) . واتخذت تسميتها (الخالدية) من الجامع الكبير الذي انشأ عام ١٩٥٨ والذي سمي بـ (جامع خالد بن الوليد) وذلك لمكوث القائد الاسلامي خالد بن الوليد فيها اثناء مروره الى موقعة اليرموك ١٣ هـ في هذه المنطقة اذ كانت قبل هذا تسمى (بالجفه) لوقوعها على حافة الهضبة ، تعد مدينة الخالدية من المدن الحديثة النشأة اذ ارتبطت نشأتها بتطور طرق النقل ووسائلها اذ تقع على جانب الطريق الذي يربط بغداد بالدول المجاورة (سوريا والاردن) الذي أنشأ عام ١٩٢١ حيث ساعدت وسائل النقل على جذب السكان وتطور المدينة شيئاً فشيئاً . اذ لم تكن المدينة قبل عام ١٩٥٦ سوى مجموعة من البيوت الريفية المتناثرة والمشيدة من الطين والقصب ولا تتجاوز اعداد المساكن فيها (٢٥) وحدة سكنية تقريباً الا انها ازدادت بعد ذلك تدريجياً بسبب هجرة سكان الريف المجاور لها لكونها منطقة مرتفعة خشية تعرض مستقراتهم الريفية القريبة من النهر للغرق بسبب الفيضانات المتكررة انذاك لاسيما فيضان عام ١٩٦٧ اذ لجأ الكثير منهم الى هذه المنطقة (١) . وبعد عام ١٩٧٠ اخذت المدينة تنمو بشكل اكبر وقد اصبحت المركز الاداري لناحية الحبانية لما تحتوية من دوائر حكومية ومؤسسات تجارية للجملة والمفرد وتركز اكبر المراكز الصحية وكثير من المدارس التربوية التي تشرف على الاقليم المجاور وتشكل عاملاً لجذب السكان نحو المدينة مما زاد من حركة وطرق النقل التي شغلت مساحة (٤٨ هكتار) بنسبة ١٥,١% من مجموع مساحة المدينة البالغ (٣١٧) هكتار.

خريطة (٢) التصميم الاساس في مدينة الخالدية



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على خريطة التصميم الاساس لمدينة الخالدية مقاييس / ٢٥٠٧م لعام ٢٠٠٧

شبكة الشوارع:-

لقد تغيرت شبكات الشوارع وتوعدت اشكالها في المدينة المعاصرة لتلبي حاجة المتغير الالي الجديد (المركبة) مما ادى الى زيادة النسبة المخصصة من مساحة المدينة لاغراض النقل . حيث تنوع استعمال الارض وخصائص الاماكن المختلفة داخل المدينة، يعطي النقل دوراً مميزاً في تحقيق الارتباط والتفاعل بين هذه الاستعمالات وقطاعات المدينة ، اذ كلما كانت شبكة النقل جيدة كلما زادت كفاءة الفعاليات والانشطة داخل المدينة (٢) والذي يتم تبعاً لعوامل عديدة اهمها الظروف الموقعية الخاصة بكل حالة وحجم المدينة ومهمتها الوظيفية وتوفر اماكانيات التنفيذ والخواص السكانية للمدينة وطبوغرافيتها ونمط تطورها (٣) . وان النمط السائد لشبكة الشوارع في مدينة الخالدية هو :-

النمط الشبكي :- يتكون هذا النمط من شبكة من الشوارع المتوازية والعمودية بشكل منتظم متخذة الخط الطولي على امتداد الشارع العام ، وتتقاطع مع بعضها ومع الشوارع الرئيسية بزوايا قائمة تقريباً وتكون قريبة من بعضها البعض وبمسافات متساوية نوعاً ما وتتخذ اشكالاً متوازية الاضلاع بين الاحياء السكنية في مدينة الخالدية خريطة (٣) . حيث احتل النظام الشبكي المراحل الاولى والاخيرة اغلب مناطق الاحياء في المدينة منذ نشأتها عام ١٩٥٨ حيث تم اعداد تصاميم قطاعية لسهولة تنفيذها ويتميز هذا النمط بانه يوفر مجالاً واسعاً وحرية المرور بحيث يتخلص من المركزية الشديدة ويتيح للمخطط مجالاً لتحديد المسافات بين الشوارع المتوازية، بما يجعلها قريبة من بعضها او يجعل بينها مسافات مناسبة ، وبذلك يحقق توزيعاً عادلاً لحركة المرور على الاخص عندما تكون مسببات تلك الحركة موزعة بشكل ثابت ، كذلك يعطي مرونة لتوسيع المدينة .

تصنيف الشوارع Streets Classification :-

يعرف الشارع بانه الشكل الخارجي الناتج عن تنافس وتفاعل فضاءات الشوارع المتجاورة المكونة لشبكة الشوارع او جزء منها وبذلك يمثل الاساس التخطيطي للمدينة(٤) .

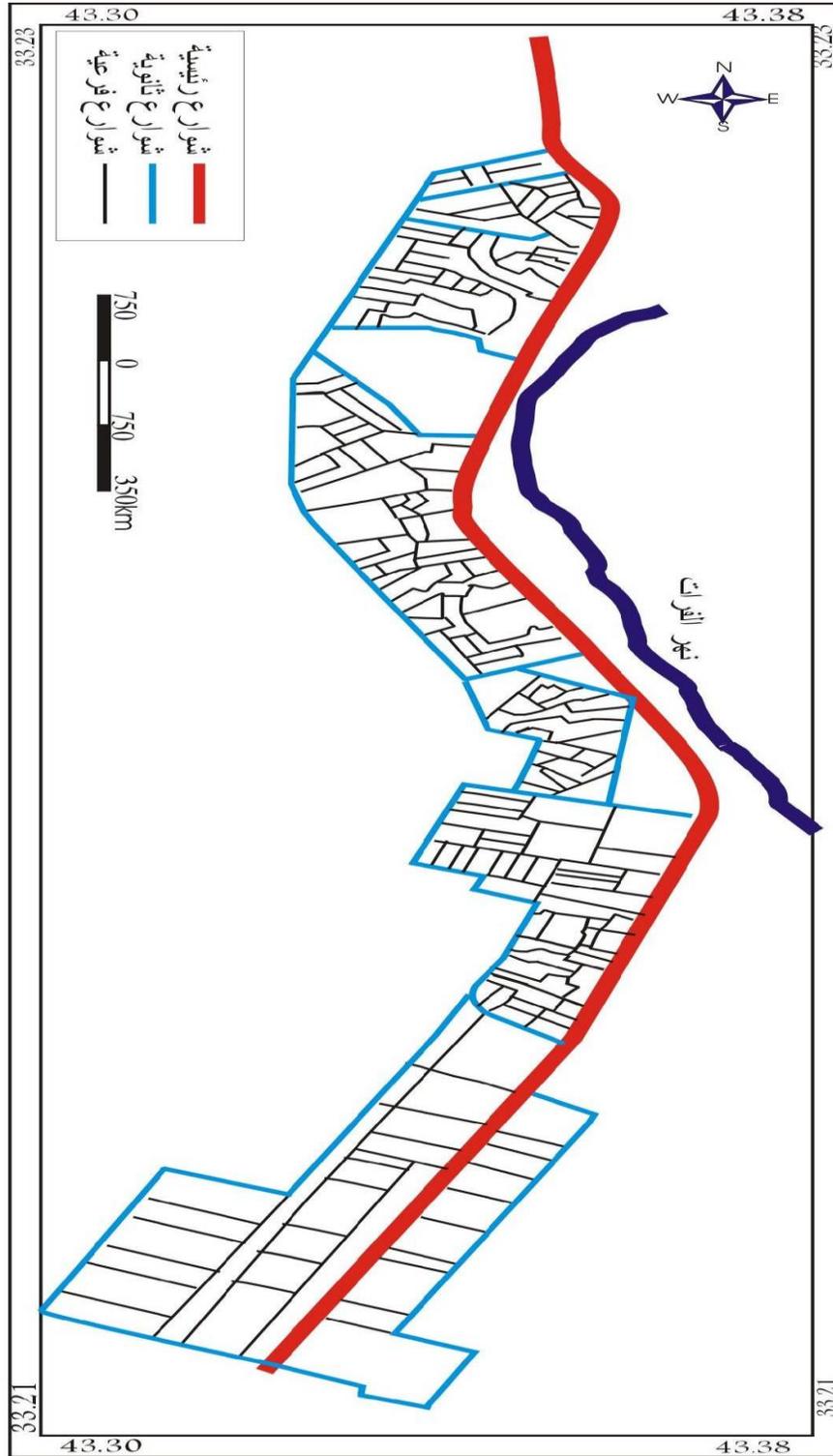
وفي مدينة الخالدية تختلف الشوارع من حيث توزيعها وتراتبها واتساعها الا انها تتكامل بطريقة وظيفية وتخطيطية ، ان تحقيق مثل هذا التكامل يقود الى جانب الاستخدام الافضل في تنظيم العلاقة بين النقل واستعمالات الارض المختلفة ، وافترض العديد من التصاميم التي تنظم البيئية الحضرية وكانت على شكل ترتيب هرمي (Hierarchy) (٥) وحسب اهميتها وعليه اعتمدت الدراسة على تصنيف الشوارع في مدينة الخالدية وفقاً لعدة معايير اساسية جدول رقم (١)

جدول رقم (١)

يمثل انواع الشوارع في مدينة الخالدية

نوع الشارع	عرض الشارع مترم	المساحة/ هكتار	النسبة %	السرعة /كم	الوظيفة
الرئيسية	٤٠	٥,٨	%١٢,٠	١٠٠-٨٠	خدمية
الثانوية	٢٠	١٠,٢	%٢١,٢	٥٠-٣٠	تجارية
الفرعية	١٠	٣٢	%٦٦,٨	٢٠-١٠	سكنية

المصدر // الباحث بالاعتماد على خريطة التصميم الاساسي لمدينة الخالدية لعام ٢٠٠٩ بمقياس ٢٥٠/١



خريطة (٣) انواع الشوارع في مدينة القادسية

- :
الشوارع
الرئيسية
The primary

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على خريطة التصميم الاساس لمدينة القادسية

وهي الشوارع التي تعمل على تقديم تسهيلات كبيرة لتحقيق حجم اكبر من الرحلات الحضرية ضمن المدينة وضواحيها المجاورة وبطاقة استيعابية عرض الشارع فيها ٤٠ متراً وتستعمل لمسافات طويلة جدول رقم (١) ويتمثل هذا الشارع بالشارع الرئيس الذي

يقع في الجزء الشرقي من المدينة ويقوم هذا الشارع بوظيفتي هي خدمة المرور والاتصال بالأراضي المحيطة بها حيث يتيح امكانية الوصول المباشر بوسائط النقل المختلفة الى المناطق المقصودة علماً ان هذه الشوارع على ممرين ذهاب واياب سعة الممر الواحد الى ثلاث سيارات ، ويخترق مدينة الخالدية و بطول ٢,٥ كم ، وان معدل السرعة ضمن حدود المدينة يصل من (٦٠-٨٠ كم / ساعة) وذلك تحاشياً للحواث الطارئة .

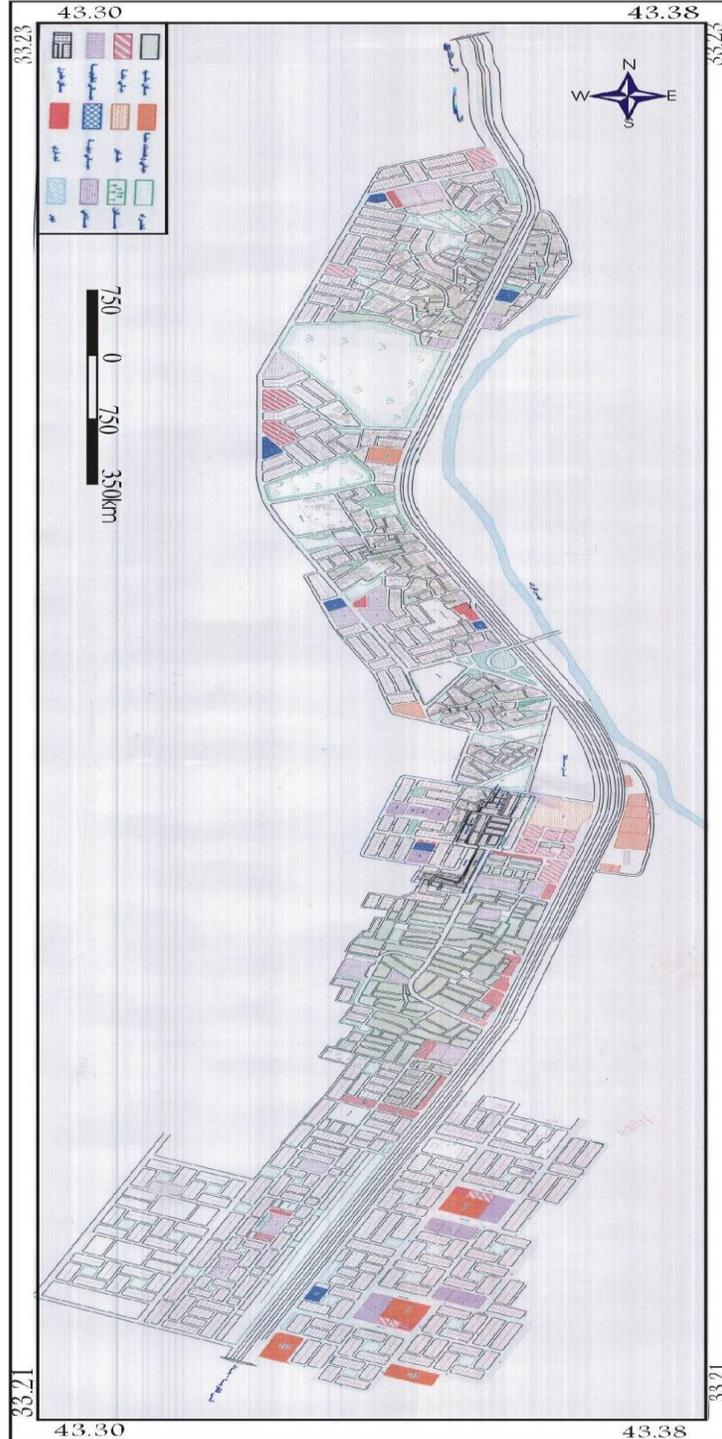
٢- الشوارع الثانوية the Secondary street :-

ويطلق عليها الشوارع المركزية او شوارع المناطق التجارية وهذه الشوارع تكون اما مستقيمة او منحنية على شكل ممر بين شبكة الشوارع الرئيسية والشوارع في المنطقة العمرانية ، وهي تهيء لرحلات حضرية قصيرة وتحقق سهولة الوصول (Axessibility) الى كافة ارجاء المدينة ، وتكون مخصصة لخدمة قطاعات المدينة المختلفة وتشكل في بعض الاحيان حدود الاحياء السكنية فضلاً عما تقدمه من خدمات للمسالك المرورية ضمن المناطق التجارية (C.B.D) التي تهدف من خلالها الى تحقيق الفائدة للاماكن المختلفة خريطة رقم (٤) فمنها ما يخدم اعمالاً تجارية حيث يفضل اصحابها اختيار مواقع محلاتهم على امتداد واجهات الشوارع لسهولة الوصول اليها بمختلف وسائط النقل لذا فهي من اكثر شوارع المدينة ازدحاماً بالمرور . والتي تتمثل بالشارع الخدمي شرقي المدينة وشارع عشرين وشارع المستشفى والتي تكون غير مقسمة بجزرة وسطية وهي طرق موازية الى الطرق الرئيسية تسمى بالخدمية وتأخذ نفس اطوال الطرق الرئيسية تقريباً ولكنها ذات ممر واحد وبمسارين وبسعة سياراتين واحدة اياب والاخرى اياب ومن هذا الشارع نصل الى الطرق الفرعية وان سرعة المركبة هنا بمعدل (٤٠ كم / ساعة) و احياناً اقل من ذلك وان عرض الشارع (٢٠م) مع الاكتاف .

٣- الشوارع الفرعية The street :-

وهي الصنف الادنى من شوارع المرور الحضرية التي تختص بخدمة رحلات النقل القصيرة للوصول الى الدور السكنية ، وهدفها تحقيق الحد الادنى من الامان عن طريق الفصل بين المرور الآلي وحركة المشاة وتمثل هذه الشوارع نهايات شبكة الشوارع بوصفها الشبكة التوزيعية في الوحدات السكنية بشكل مباشر (٦). والتي لا تقسم بجزرة وسطية وتكون ذات مستوى واحد بسيط والكثير منها غير معبد لاسيما في نهاياته بالاضافة الى وجود عدد منها ما هو ضيق نتيجة تجاوز الكثير من المساكن عليه حيث تختلف ابعاد هذه الشوارع من موقع لآخر . وقد انشئت لتلائم طبيعة العقارات المبنية ومتطلبات السكان وراحتهم على اختلاف رتبها لذلك فهي تؤدي وظائف سكنية صرفة اكثر من الوظيفة المرورية اذ تكون عندها حركة السير الآلي بطيئة اثناء عملية الدخول

والخروج ، وان بعض هذه الطرق بسعة سيارتين وباتجاهين والبعض الاخر بسعة سيارة واحدة زائده وتبلغ عرض هذه الطرق من (٥ - ١٥ م) حسب تقطيع التصميم الاساسي للمدينة .



خريطة (٤) استعمالات الارض في مدينة القادسية

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على خريطة التصميم الاساسي لمدينة القادسية مقياس ١/٢٥٠٠٠ لعام ٢٠٠٧

وسائط النقل :-

تلعب الوسائط النقلية دوراً كبيراً في حركة الانتقال اليومي بين احياء المدينة المختلفة والمناطق الاخرى ، اذ يعد من المتغيرات التي تسبب تكاليف متنوعة لابد حسابها عند تحقيق عملية التقويم (٧) . لكل المناطق المشمولة بحركة الانتقال اليومي التي تعد حركة (Movement) في المنظور الجغرافي (٨) . وتتطلب هذه الحركة استعمال وسائط نقل متنوعة في مدينة الخالدية هي على النحو التالي :-

١- الملكية الخاصة ownership Cars :-

لقد اكتسبت السيارة في مدينة الخالدية اهمية بالغة لمواجهة متطلبات الحركة اليومية بعدها دليلاً على المكانة الاجتماعية نظراً لما لها من مزايا كثيرة منها مرونة الحركة والخصوصية والراحة والسرعة مما زاد من اهميتها لاسيما وان المدينة لا تتوفر فيها خطوط نقل لذا هي تعد من اكثر المركبات اثراً في زيادة حجم المرور في شوارع المدينة وقد لعبت الاحداث والاضطرابات التي مر بها القطر على عملية استيراد السيارات من قبل المواطنين دون وجود ضوابط رسمية ، هذا فضلاً عن ارتفاع مستوى الدخل لدى اغلب المواطنين الذي انعكس بشكل واضح على اقتناء او امتلاك السيارة التي وصل عددها في مدينة الخالدية حسب اعداد سكان الاحياء السكنية (٣٤٧٢) سيارة في عام ٢٠١٠ جدول رقم (٢)

٢- سيارات الأجرة TAXI Cars :-

وهي السيارات التي يلجأ اصحابها من سكنة المدينة الى استخدامها لممارسة عملية نقل الاشخاص والبضائع داخل الشوارع الداخلية بصورة متجولة حيث تتخذ مواقف محددة قرب المناطق التجارية والدوائر الحكومية أي لا ترتبط بخطوط نقل معينة ، إذ تقتصر عملية النقل بين احياء المدينة والمناطق المجاورة لها .

جدول رقم (٢)**اعداد السيارات بحسب اعداد السكان في المدينة (الخاصة والاجرة)**

اسم الحي	عدد السكان	اعداد السيارات	%
١ العروبة	٣٤٨٣	٣١٥	٩,٠
٢ الخلفاء	٥٣٨١	٥٢٦	١٥,١
٣ الاندلس	٤٢٨٧	٦٢٨	١٨,٠
٤ الامين	٧٢٣٤	٧٣٢	٢١,٠
٥ المعلمين	٣٢٩١	٣١٢	٨,٩
٦ الشهداء	٦١٨٤	٦٤٢	١٨,٤

٧	السلام	١٦٧٩	٢١٧	٦,٢
	المجموع	٣١٥٣٩	٣٤٧٢	١٠٠%

المصدر // عمل الباحث (١) بالاعتماد على البطاقة التمونية
(٢) الدراسة الميدانية

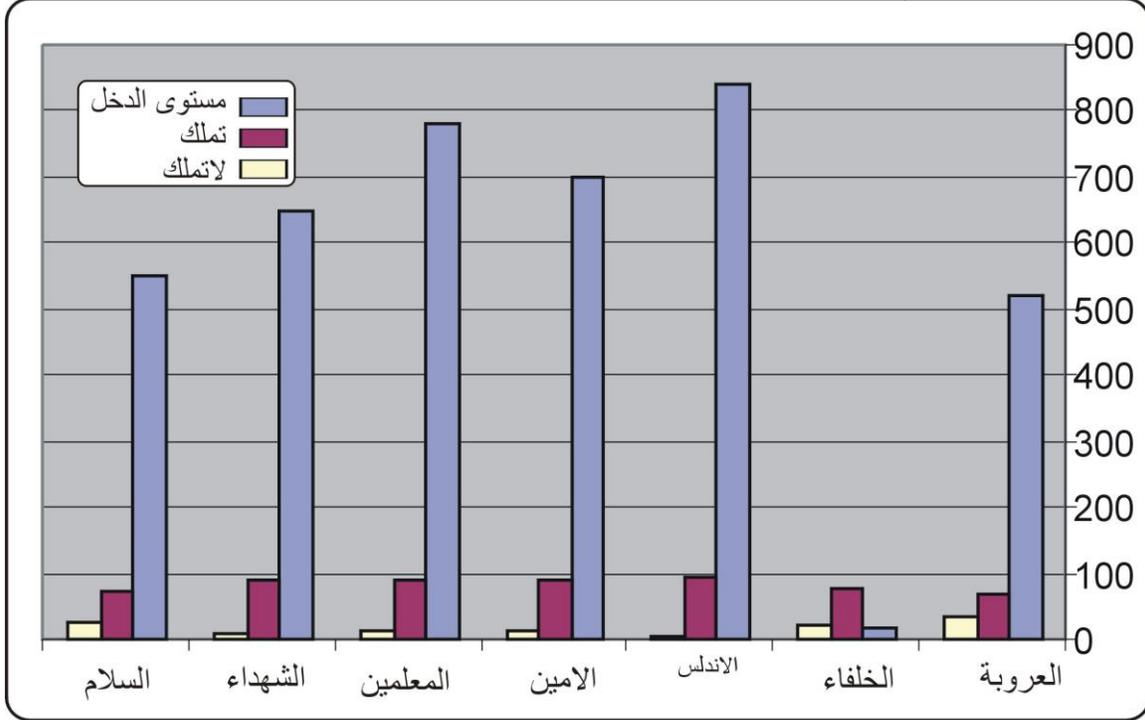
قياس حركة النقل :-

اجمعت الدراسات والبحوث الخاصة بالنقل والمرور الحضري على ان النقل هو جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس ، حيث يوفر الحركة والانتقال بين مختلف المواقع ، وهذا نابع من بنية المجتمع الاقتصادي والتي تحتاج الى تسهيلات النقل والحركة ، وجميع هذه الرحلات مرتبطة اساساً باستعمالات الارض و عامل الجذب في المدينة ، اذ تتمركز الفعاليات في المدن حيث وفرة الابنية واماكن التسوق^(٩) . ولغرض تحقيق هدف البحث والوقوف على الاسباب المؤثرة وراء العوامل في الحركة اليومية ونوعيتها بما يسهم من ايجاد الحلول المناسبة ، فقد تم اعداد استبانة مقننة تعرف على اراء شريحة من سكان المدينة عن حركة النقل وبما تقدمه من خدمة حالياً والمشكلات والحلول المقترحة من وجهة نظرهم ، اذ ان مشاركتهم تعد خطوة ايجابية في معالجة أي قضية ترتبط بشكل مباشر او غير مباشر في مجال حركة الناس وقد تم اختيار عينة الاستبانة من مختلف سكان احياء المدينة حيث بلغ مجموع افراد العينة (٣٧٠) فرد بمستوى ثقة ٩٥% .

وتاتي اهمية هذه العينة انها مرتبطة بالفئات المشمولة بالحركة اليومية مما يجعلها عينة مفيدة تخدم اهداف البحث وللوقوف على معرفة حركة المرور اليومية في مدينة الخالدية ، واطهار العلاقة الارتباطية (Multiple Correlation) من خلال الاعتماد على نتائج الاستبانة في الجدول رقم (٣) .
التي تسهم في تفسير الحقائق في الجانب المكاني للمشكلة .
وكانت النتائج كما يلي :-

١- ان معظم وسائل النقل المستخدمة في الحركة اليومية هي معتمدة على استخدام مركبات الملكية الخاصة بنسبة ٧٩% قياساً باستخدام سيارات الاجرة التي شكلت نسبة ٢١% اما بالنسبة لملكية السيارة فقد بلغت ٨٣% قياساً بالاسر التي لا تملك سيارة وهي بنسبة ١٧% وان هذه النسب جاءت بعلاقة طردية مع مستوى معدل الدخل لدى الاسر واعداد السكان والشكل رقم (١) يفسر تلك العلاقة في منطقة الدراسة .

شكل (٣) العلاقة بين ملكية السيارات ومستوى الدخل في مدينة الخالدية



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على جدول رقم (٣)

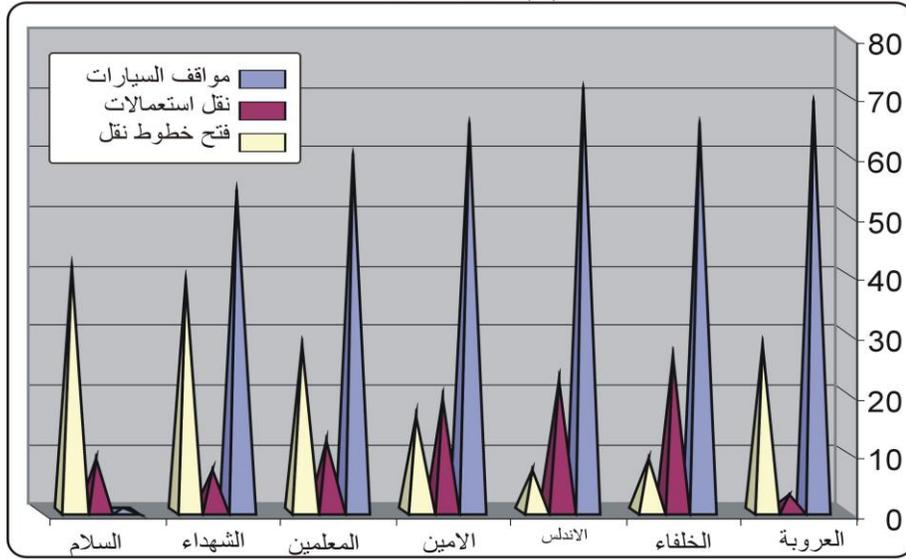
جدول رقم (3)
تفاصيل نسب معايير الاستبانة لموضوع (حركة النقل واثرها في مدينة الخالدية)

ت	الحس السكاني	متوسط الدخل للأسرة بالآلاف الدنانير	ملكية السيارة		وسيلة النقل	انحراف النقل الغرض من النقل			مشكلة المواقف		الحلول المقترحة				
			لا تمتلك	تملك		اجرة	شعوق	صحية	عمل	اخرى	نعم	كلا	مواقف السيارات	نقل استعمالات	فتح خطوط نقل
1	العروبة	520	67	33	68	32	17	15	26	4	86	14	69	3	28
2	الخلافا	15	78	22	76	24	24	28	32	14	100	صفر	65	26	9
3	الانثاس	840	95	5	85	15	30	32	25	13	98	4	71	22	7
4	الامين	700	89	11	80	20	26	41	23	10	92	8	65	19	16
5	المعلمين	780	88	12	89	11	23	31	22	24	95	5	60	12	28
6	الشهداء	650	90	10	81	19	22	39	32	7	96	4	54	7	39
7	السلام	550	73	27	74	26	26	37	33	5	90	10	50	9	41
8	محل النسب	665	83	17	79	21	24	37	28	11	94	6	62	14	24

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية

٢- اما ما يتعلق في الغرض من الحركة اليومية التي يقصدها سكان احياء المدينة فظهرت اعلى نسب مسجلة هي ٣٧% لاغراض صحية منها مراجعة الاطباء والعيادات لاسيما وانها تتركز في المنطقة التجارية التي يقصدها السكان من مختلف الاحياء ، وجاءت النسبة الثانية ٢٨% لتكون لاغراض العمل التي يقصد بها مراجعة المؤسسات الحكومية المتمركزة في المدينة ورحلة العمل التي يزاولها السكان يتعلق وبالنسبة لاغراض التسوق فقد بلغت ٢٤% وهي تختص بالمتبضعين من مختلف المحلات التجارية في حين جاءت الحركة اليومية لاغراض اخرى ادنى نسبة بلغت ١٠% وهذه تشمل مختلف الممارسات الاجتماعية والترفيهية والثقافية..... وان هذه النسب في الحقيقية ترتبط مع المستوى الاقتصادي والثقافي التي تفرضه متطلبات الحركة اليومية والتي تختلف بين الاحياء السكنية في مدينة الخالدية شكل رقم (٢) .

شكل (٢) الحلول المقترحة

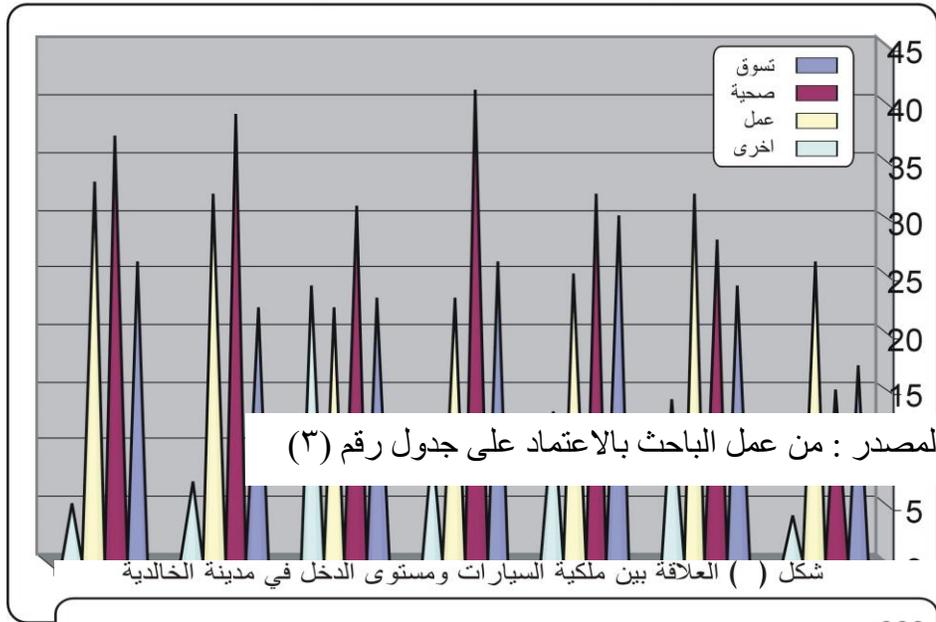


٣- لقد
اسفرت
نتائج
تحليل

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٣)

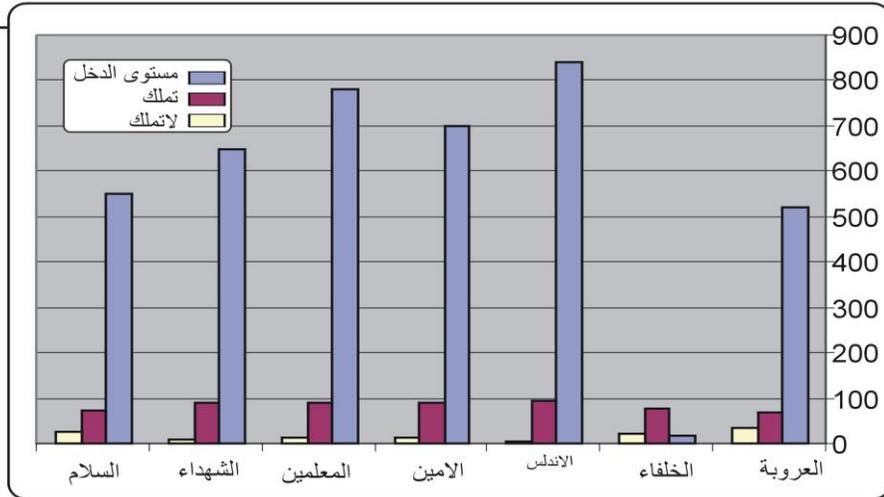
الاستبانة المتعلقة بمشكلة المواقف (المرآب) ان هناك ٩٤% ممن شملتهم الاجابة أكدوا بوجود مشكلة تشمل في الاختناقات المرورية بسبب تكديس السيارات على جانبي الطريق لاسيما في فترة الذروة الصباحية التي يقصدها السكان لاغراض العمل او مراجعة الدوائر الرسمية في المدينة وايضاً في فترة الذروة المسائية حيث مراجعة المنطقة المركزية التي تشتمل بتداخل الاستعمالات المختلطة ومما يزيد من وطأة المشكلة الشاحنات الكبيرة والصغيرة المتوقفة في الشوارع امام منازل اصحابها . اما بالنسبة للذين لا تشكل المواقف مشكلة لهم جاءت بنسبة ٦% ومن خلال الاستفسار اتضح سبب ذلك بان الكثير منهم لا يمتلك وسيلة نقل او لقله مراجعتهم للسوق لارتباط ذلك بمعدل الدخل الشهري للأسرة . والشكل رقم (٣) يوضح تلك العلاقة.

شكل () الغرض من الحركة اليومية في مدينة الخالدية



شكل () العلاقة بين ملكية السيارات ومستوى الدخل في مدينة الخالدية

من التحليل من احياء رغبتهم الحلول للتغلب مشكلة



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على جدول (٣)

٤- لقد ابدى معظم شملهم في الاستبانة سكان مدينة الخالدية في المقترحة على

الازدحامات والاختناقات المرورية المترتبة عليها لاسيما في منطقة التجارة المركزية (C.B.D) التي تختلط بها الاستعمالات ، وكان ابرز تلك الاقتراحات هو انشاء مواقف بنسبة ٦٢% لكي تستوعب اعداد السيارات المركونة على جانبي الشارع لتسهيل عملية انسيابية الحركة ، اما بالنسبة للاقتراح الثاني المتمثل بفتح خطوط نقل جديدة تربط مركز المدينة باطرافها لكي تقلل من زخم الاعتماد على السيارات الخاصة والاجرة اولاً وتقليل كلفة الحركة ثانياً اذ جاءت بنسبة ٢٤% في حين جاء الاقتراح الثالث ويتمثل بالاعتماد على نقل بعض الاستعمالات المختلطة (تجارية ، صحية، ادارية) من المنطقة المركزية بقصد تقليل الاختناقات المرورية الناتجة عن تكديس السيارات لمراجعة تلك الاستعمالات بنسبة ١٤% والذي يرتبط في حقيقة الامر بمستوى الدخل والقرب في المنطقة التجارية

المركزية لكون اغلبهم يفضل السير (مشياً على الاقدام) والشكل رقم (٤) يمثل الحلول المقترحة لسكان الاحياء في المدينة .

الاثار الناجمة من حركة الوساطة النقلية في مدينة الخالدية :-

ان ما تشهده اليوم المدينة من حركة الوساطة النقلية داخل أطر مساحية محددة جعلها حساسة في هيكلها ، لاسيما وانها تعاني من تكديس سكاني كبير . فان أي تغير يطرأ على أي جزء منها يؤثر على بقية اجزائها ويترك اثاراً وعقبات غير مقبولة لدى السكان للتعبير عن اهداف المجتمع وطموحاته^(١٠) لذا فمن المنطقي فهم تلك التأثيرات التي تسببها حركة الوساطة النقلية في مدينة الخالدية .

١- تلوث الهواء :-

تعد حركة الوساطة النقلية في مدينة الخالدية المصدر الاول والاكثر خطورة لتلوث الهواء ، لما تنفثه من غازات وابخرة من عوادمها نتيجة حصول الاحتراق لغاز اول اوكسيد الكربون والرصاص المنبعثة والتي تتركز في الطبقة السفلى التي يتعامل معها السكان مباشرة بمقدار (٦٠ م ٣ / ساعة) للسيارات الصغيرة (٤ اسطوانات) كل ساعة عمل اما السيارات الكبيرة فتصل الى ٣٩٠ م ٣ في كل ساعة عمل^(١١) . علماً ان المدينة تمتلك (٣٤٧٢) سيارة فيمكن ان نتصور حجم التلوث . اذا لهذه الملوثات القدرة العالية على الامتزاج مع الهواء بنسبة كبيرة والتي تخترق انسجة الجسم اثناء عملية التنفس اذا ما علمنا ان الانسان يستنشق (٢٣٠) قدم مكعب من الهواء يومياً^(١٢) وما تسببه من امراض تصيب سكان المدينة والتي تلاحظ في مدينة الخالدية من خلال الجدول رقم (٤) .

جدول رقم (٤) الامراض والاضرار الصحية الناجمة عن ما تطلقه السيارات من غاز في مدينة الخالدية

ت	المرض المسجل	الضرر الصحي
١	امراض الرئة	ضيق التنفس والاختناق
٢	امراض الجهاز العصبي	حدوث قصور في الدورة الدموية
٣	امراض الكلى	الفشل الكلوي
٤	التهاب العيون	ضعف البصر
٥	التهاب الجلد	الفطريات

المصدر // دائرة صحة الانبار ، مستشفى الخالدية ، ٢٠١٠

٢- الضوضاء :-

تشكل السيارات اكبر مصدر ازعاج للسكان في المدينة اثناء مرورها وحركتها اليومية فضلاً عن استخدام المنبهات المتولدة من الارباك المروري وما تتركه من اصوات غير مرغوب فيها تحدث احساساً سمعياً مضايق للسمع ، لانها تقطع سلسلة

التفكير وتقلق الراحة وتسبب الارهاق الى جانب الاثار النفسية والعصبية الضارة بالصحة . وبما ان حاسة السمع عند الانسان الاعتيادي تتحمل الاصوات التي تتراوح شدتها بين (٥٠-٦٠) ديسبل في وحدة قياس الصوت اذ علمنا ان محركات الديزل في السيارات الكبيرة ١٢٠ ديسبل وفي السيارات الصغيرة ٩٠ ديسبل (١٣) وتسبب في مدينة الخالدية من خلال استشارة العديد من الاطباء في المدينة ان الصداغ والالم والشعور بالضيق والكابة وفقدان الشهية لاسيما في اوقات الراحة والقيولة . امراض سببها ضوضاء حركة السيارات في المدينة .

٣- التلوث البصري :-

هو تشويه منظر المدينة المرئي الذي تضطلع به حركة السيارات من خلال تكديس السيارات في شوارع المدينة الذي يعد انعكاساً لمستوى السكان الاجتماعي والثقافي والحضاري الذي يترك تأثيراً سلبياً على جمالية البيئة الحضرية للمدينة بالإضافة الى جلب الاتربة والاطيان من نهايات الشوارع الفرعية غير المعبدة في مختلف احياء مدينة الخالدية التي تسبب ترك الغبار الذي يضر بصحة الانسان وانسداد المجاري مما يحد من تنامي قدرة المدينة على التعامل مع مصادر البيئة الذي انتقل من طابع التسخير الى طابع التدمير .

٤- الحوادث :-

تؤدي كثرة حركة السيارات الى حوادث الدهس التي يتعرض لها سكان المدينة لاسيما الاطفال اثناء الخروج من المدارس او اثناء اللعب في الشوارع خصوصاً اذا علمنا عدم توفر مساحات خضراء في المدينة او الملاعب التي يمكن ان تحتضن الاطفال وان تجاوزت السرعة المحدودة ينجم عنه العشرات من حوادث الدهس السنوي في مدينة الخالدية وهذا ما اكد عليه مسؤولو المرور ومديرو المدارس في منطقة الدراسة

٤- مشاكل اجتماعية :-

تتلخص المشاكل الاجتماعية في مدينة الخالدية في كثير من الاحيان المشاجرات نتيجة المضايقات والتصادمات التي تحدث في الشوارع لاسيما المناطق المركزية بين اصحاب السيارات والتي غالباً ما تؤدي الى المسائلة القانونية ودفع الغرامات المالية في المدينة حيث تبلغ نسبة ٢٠% من قضايا الجنايات بحسب ما اكدته منتسبو مركز شرطة الخالدية .

الاستنتاجات:

١- شهدت المساحة المشغولة في مدينة الخالدية (٣١٧) هكتار احتلت الاستعمالات لاغراض النقل (٤٨) هكتار نسبة ١٥,١% من المساحة الكلية للمدينة وتعد هذه النسبة منخفضة قياساً بالمعيار الدولي الذي يصل الى ٢٥% من المساحة الكلية للمدينة .

- ٢- وجود عجز كبير في الفضاءات المخصصة لوقوف المركبات مما نجم عنه تكديس السيارات والاختناقات المرورية التي انعكست اثارها على السكان في المدينة خصوصاً في حي الاندلس والمعلمين والشهداء ، على الرغم من وجود مرائب لسيارات الخصوصية في المواقع السكنية .
- ٣- استحواذ النمط الشبكي على شوارع مدينة الخالدية الذي يتصف بسهولة تنفيذة ويوفر مجالاً واسعاً وحرية للحركة.
- ٤- كثرة اعداد السيارات الخاصة انعكس على زيادة حركتها في المدينة والمرتبطة بعلاقة مرورية مع مستوى الدخل من خلال تحليل الاستبانة وبالذات في المركز الرئيس لمدينة الخالدية كونه يضم المركز الاداري والخدمي لاغلب دوائر الدولة .
- ٥- اتضح من خلال الدراسة الميدانية في مختلف احياء المدينة بان اغلبها يشهد تدني في كفاءتها المرورية لاسيما في المناطق التجارية بالاضافة حاجتها الى تبليط واعادة تاهيل لاسيما في اطراف الاحياء .
- ٦- اظهرت الدراسة وجود الكثير من الاثار السلبية التي تركتها حركة النقل على الانسان وبيئة المدينة من ضوضاء وتلوث وازعاج اثناء ترك المركبات امام المنازل واستعمال مسار من الطريق الفرعي والثانوي للوقوف وهذا يسبب الاختناقات المرورية .

التوصيات

- ١- الاهتمام بتطوير البنى الارتكازية من خلال
- أ- صيانة بعض الطرق وتبليطها في اغلب احياء المدينة لزيادة كفايتها وسهولة حركة النقل .
- ب- انشاء ساحات لوقوف السيارات لتلافي الاختناقات المرورية اثناء وقوف السيارات في الشوارع وخاصة في C B D المدنية الذي تتوفر فيه الدوائر الامنية والخدمية والصحية والاسواق.
- ٢- نقل بعض الاستعمالات لاسيما في المنطقة المركزية بهدف التخفيف عن زخم الحركة المرورية تلافياً لآثارها السلبية .
- ٣- انشاء مواقف خارج المدينة تختص بالسيارات الكبيرة (الشاحنات) بقصد تفريغ الشوارع الداخلة منها لاسيما وانها تبقى فترات طويلة مركونة امام منازل اصحابها .
- ٤- انشاء خطوط للنقل بين المنطة المركزية والاحياء الاخرى بقصد تقليص عدد السيارات الخاصة المستخدمة في الحركة اليومية المتعددة الغرض .
- ٥- التاكيد على زيادة الوعي المروري والالتزام بانظمة المرور وقواعد السير للسائق من خلال فرض مبدأ الغرامات المالية .

٦- الاهتمام بدراسة الضوابط الجغرافية بالتاكيد على تطوير المرافق الخدمية للشوارع من خلال زرع الاشجار التي من شأنها ان تحد من اثار حركة السيارات في الشوارع (تشتيت الصوت وتنقية الهواء) .

Abstract

The study, an attempt to detect the movement of transport and the extent of their impact on the city of Khalidiyah, which saw a marked increase in numbers and means of transport which has generated pressure on the streets of the city and made them suffer from problems associated with the traffic problems of other urban.

To achieve the objective of the study was to rely on the theoretical, descriptive and field and all that the availability of statistics in addition to the questionnaire and personal interviews to illustrate the impact of transportation on the movement of medium in the city of Khalidiyah.

قائمة المصادر

- ١- الحاج سعيد حمود ، احد سكان مدينة الخالدية ، مقابلة شخصية بتاريخ ٢٠١٠/١/٢٢ .
- 2-Buchanan , Colin , Taffic in town , fist edition , H.m stationay office , Great .
- ٣- مهـند فاضل احمد ، الترتيب الهرمي للطرق والتنظيم المكاني ، رسالة ماجستير (غ.م) مركز التخطيط الحضري والاقليمي جامعة بغداد ، ٢٠١٠ ، ص٣٥ .
- ٤- لطيف حسن عبدالله المحمدي ، التحليل المكاني في استعمالات الارض لاغراض النقل في مركز مدينة الرمادي ، رسالة ماجستير (غ.م) كلية التربية ، جامعة الانبار ، ٢٠٠١ ، ص١٠٣ .
- 5-Hutchinson . BG, Principle of uban transport sstem planning ; Op. cit, p. 230
- ٦- احمد خالد علام ، تخطيط المدن ، القاهرة مطابع سجل العربي ، مطبعة الانجلو مصرية عام ، ١٩٨٣ ، ص٥١٧ .
- ٧- فاطمة حسين عبد الرزاق ، وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت دراسة تحليلية ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ١٠٤ ، مجلس النشر العلمي ، جامعة الكويت ، ٢٠٠١ ، ص١٤٠ .
- ٨- يونس هندي عليوي ، مشكلة النقل بين مناطق سكن الطلبة وموقع جامعة الانبار ، مجلة العلوم الاقتصادية ، جامعة الانبار ، العدد الثالث ، ٢٠٠٩ ، ص٩ .
- ٩- محمد صالح ربيع ، التحليل المكاني لاستخدامات الارض لاغراض النقل في مدينة بغداد ، اطروحة دكتوراة (غ.م) كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، ١٩٩٥ ، ص٧٤ .
- ١٠- محمد يوسف الهيبي ، سهير عبد الرحيم ، تخطيط المدينة العربية الاسلامية ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد ٣٤ ، ١٩٩٧ ، ص١٢٣ .
- ١١- مكافحة التلوث البيئية ، تقرير الجمعية الكيميائية الامريكية ، ترجمة الدكتور انور حمود عبد الواحد ، نشر مؤسسة فرانكلين ، القاهرة ، ١٩٧٢ ، ص٢٤-٢٥ .
- ١٢- زين الدين عبد المقصود ، البيئة والانسان ، دراسة في مشكلات الانسان مع بيئته ، ط١ ، الكويت ١٩٩٠ ، ص١٩٨ .
- ١٣- يونس هندي عليوي ، التلوث وسبل معالجته في مدينة الخالدية ، مجلة العلوم الانسانية والاقتصادية ، جامعة الانبار للعدد الرابع ، ٢٠٠٤ ، ص١٤ .

استمارة الاستبانة

١- اسم الحي السكني في مدينة الخالدية

٢- دخل الأسرة الشهري بالآلاف

٣- هل تملك سيارة

٤- ما وسيلة النقل التي تستخدمها أثناء الحركة سيارة خاصة

٥- ما الغرض من الرحلة اليومية تسوق

٦- هل تشكل المواقف مشكلة نعم

٧- ما الحلول الأكثر ايجابية في نظرك

نقل بعض الاستعمالات

	تكسي
	اخر

عمل

انشاء مواقف

فتح طرق نقل جديدة