

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية أسبابه وطرق معالجته

أ.م. د. عادل مكي عطية الحجا مي

جامعة ذي قار - كلية التربية - قسم الجغرافيا

الخلاصة

تعد المنطقة التجارية المركزية القلب النابض بالحياة الاقتصادية والاجتماعية للمدينة، إذ تتركز فيها اغلب الأنشطة الحضرية . مما جعلها تعاني من الكثير من المشكلات و التي أصبحت من الضروري دراستها. لقد تم تحديد المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية بالاعتماد على مجموعة من المعايير التخطيطية وبعد ذلك تم اختيار مراكز لحصر المرور على مداخلها و مخرجها في ساعات مختلفة من النهار وفي أيام مختلفة من الأسبوع وفي فصول من السنة و ذلك لمعرفة منشئه و خط سيره و مقصده ووسائله، كما تم حصر وسائل النقل العاملة في المنطقة وسيارات النقل العام وأماكن تواجدها وقد تم حصر عدد مواقف السيارات و مساحاتها فضلا عن القيام بدراسة مسحية لمعرفة حجم المرور البشري ومن ثم اخذ (٥%) من هؤلاء لتحديد حجم العينة توصلت الدراسة إلى معرفة الأسباب التي قد تفسر نشوء الازدحام البشري والمركبات فضلا عن تحديد ساعتان للذروة احدهما صباحا وأخرى مساء وتم توزيع (١٣٧٨) استمارة استبيان منها (٢١٣) على أصحاب السيارات، (٣) على منتسبي المرور و (٣) على المختصين بالتخطيط الحضري في المحافظة و (٣) على أصحاب مرآب السيارات ، و (١١٥٧) على المشاة و توصلت الدراسة إلى صياغة بعض المقترحات لغرض استيعاب المشكلة على أسس تخطيطية سليمة.

المقدمة -

تعد المنطقة التجارية المركزية من أكثر المناطق الوظيفية وضوحا في المدينة سواء الأجنبية منها أم العربية ، فهي القلب النابض لها ، إذ تتركز فيها اغلب الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية واغلب المباني الإدارية

والتجارية والمؤسسات الثقافية والترفيهية ، مما يخلق نسيجاً معمارياً وهيكلًا تخطيطياً مميزاً ، وللمنطقة تسميات عديدة ، فالأمريكان يطلقون عليها منطقة الاعتماد المركزية . والألمان المنطقة التجارية ، وآخرون المركز التجاري ، (الدليمي ، ١٩٨٥ ، ص ١٥) ، في حين سميت في هذه الدراسة بالمنطقة التجارية المركزية .

تقع المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية في الجانب الأيسر من المدينة صوب الجزيرة - إذ تمثل الجزء القديم من المدينة ، وفي مكان يسهل الوصول إليها ، فالمنطقة لا تخدم إقليمها المحلي فحسب بل تخدم إقليمًا واسعًا يغطي محافظة ذي قار ، فهي تمثل منطقة التسوق الرئيسة ليس فقط لسكان مدينة الناصرية ولكنها لكل سكان محافظة ذي قار .

لقد تم الاعتماد على خمسة معايير تخطيطية محلية وهي سعر الأرض ومعدل الإيجار وكثافة مرور المشاة وكثافة مرور المركبات والنمو العمودي ، فضلاً عن الاعتماد على خارطة التصميم الأساس لمدينة الناصرية لعام (٢٠٠٥) .

تأخذ المنطقة شكلاً مستطيلاً، خارطة (١) ، يمتد من شارع النبي إبراهيم (ع) شمالاً حتى نهر الفرات جنوباً ، ومن إحياء الشرقية الأولى والثانية والجامع والسويج شرقاً حتى حي السراي غرباً مع وجود بعض الامتدادات مرة نحو الشرق ومرة نحو الغرب ، ومغطّية مساحة تصل إلى (٥٠) هكتار ، أي ما يعادل (٠,٤٥%) من مساحة مدينة الناصرية البالغة (١١٠٠٠) هكتار .

مشكلة الدراسة -

إن استمرار توسع مدينة الناصرية ونموها هيأة الفرصة لنمو عدد من المشكلات داخل المنطقة التجارية المركزية ، فزيادة أعداد السكان والارتفاع في المستوى المعاشي والاجتماعي ، فضلاً عن زيادة ملكية المركبات العامة والخاصة كان لها الأثر في ظهور مشكلة الازدحام المروري سواء للمشاة أم المركبات ، الأمر الذي جعلها بحاجة إلى حلول جذرية تخطيطية لتحسين بيئتها الحضرية ورفع كفاءتها الوظيفية .

هدف الدراسة -

توخت الدراسة إلى تحقيق الأهداف الآتية /-

١- إعطاء صورة تعكس أسباب الازدحام المروري بنوعيه - المشاة، المركبات - في المنطقة التجارية المركزية

٢- معرفة العلاقة الوظيفية بين استعمالات الأرض المختلفة ودرجة تأثير العلاقة على عملية الجذب الرئيس للمشاة والمركبات .

٣- يمكن إن تساعد هذه الدراسة في توفير خلفية تساهم في إيجاد الحلول الجذرية لتلك المشكلة عن طريق إخضاعها إلى التخطيط السليم والشامل والذي ينسجم مع التطور الحضاري المعاصر .

فرضية الدراسة -

إن المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية تمثل قمة الهرم في فعاليتها الوظيفية مما أدى إلى جذب أعداد كبيرة من المشاة والمركبات ، وإن زخم الاستعمال الوظيفي ، وضيق الشوارع وقلة الأرصفة وضيقها قد خلق اختناقات مرورية ، مما يستدعي وضع خطط لغرض الموازنة بين حركة المشاة والمركبات والاستعمال الوظيفي
الإجراءات المنهجية للدراسة /-

تم الاعتماد على ثلاثة أسس للدراسة :-

١- الأساس الأول /- أسلوب جمع المعلومات والبيانات غير المنشورة من الدوائر الرسمية ، بهدف الحصول على المعلومات التي تقيد الدراسة .

٢- الأساس الثاني /- أسلوب الزيارات الموقعية للتعرف على شخصية المنطقة بتسجيل المشاهدات بعد الملاحظة الموقعية .

٣- الأساس الثالث /- استخدام الدراسة الميدانية التي أخذت اتجاهين /-

الأول/- حصر وسائط النقل العاملة في المنطقة التجارية المركزية ومركبات النقل العام والخاص في أماكن تواجدها لمعرفة اتجاهها وعدد الرحلات اليومية وحصر عدد مواقف المركبات ومساحاتها.
الثاني/- حيث تم أعداد استمارة استبيان تضمنت (٢٥) سؤالاً تخص المتسوقين وأصحاب المركبات ومنتسبي المرور والمختصين بالتخطيط الحضري في المحافظة وأصحاب مراب المركبات ومقترحاتهم لحل مشكلة ازدحام مرور المشاة والمركبات .

لقد تم توزيع (١٣٧٩) استمارة منها (١١٥٧) استمارة على المتسوقين و(٢١٣) استمارة على أصحاب المركبات و(٣) على منتسبي المرور و(٣) استمارة على المختصين بالتخطيط الحضري و(٣) استمارة على أصحاب مراب المركبات ، في حين تم تحديد حجم العينة لعرض الاستبيان (٥ %) .

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

وأخيرا تم التوصل إلى بعض الاستنتاجات و التي من خلالها تم صياغة بعض المقترحات والتي يعتقد الباحث بأنها الحلول الجذرية لاستيعاب المشكلة على أسس تخطيطه سليمة يترتب عليه تخفيف الازدحام والاختناقات المرورية ، وبأخذ بنظر الاعتبار ربط السكان بالخدمات بأسرع وقت وبأقل كلفة وبأقل تعقيد ممكن .

أسباب المشكلات المرورية في المنطقة التجارية المركزية وطرق معالجتها-

تعرف المشكلة المرورية في المدينة بأنها المشكلات التي تواجه المشاة والمركبات على حد سواء ، وقبل دراسة تلك المشكلات لابد من دراسة المتغيرات الآتية والتي لها دورا كبيرا في إحداث المشكلة وهي كالآتي /-

١- النمو السكاني وأثاره على المشكلة المرورية في مدينة الناصرية /-

تظهر الإحصائيات الرسمية إن سكان مدينة الناصرية في تزايد مستمر خلال السنوات ١٩٦٥-٢٠٠٩ ، جدول ١-١.

جدول ١-١-

إعداد سكان مدينة الناصرية للمدة من ١٩٦٥-٢٠٠٩ ،

السنة	السكان	معدل النمو %
١٩٦٥	٦٠٤٠٥ (١)	٤,٤
١٩٧٧	٩٧٢٩٠ (٢)	٤,٩
١٩٨٧	٢٠٣٤٥٨ (٣)	٤,٣
١٩٩٧	٣١٠٣٠٥ (٤)	٤,٢
٢٠٠٩	٤٤١٢٦٣ (٥)	٣,١

المصدر-

١- الجمهورية العراقية ،وزارة الداخلية ، الجهاز المركزي للإحصاء،المجموعة الإحصائية السنوية لعام ١٩٦٥، مطبعة الزهراء ، بغداد ،١٩٦٨،ص ١٠٥ .

٢- الجمهورية العراقية ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج التعداد العام للسكان عام ١٩٧٧ ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٧٨ ، ص ١٥٠ .

٣- الجمهورية العراقية ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج التعداد العام للسكان عام ١٩٨٧، دار الحرية للطباعة ، بغداد،١٩٩٠، ص ٨٣ .

٤- جمهورية العراق، هيئة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء، نتائج التعداد العام للسكان عام ١٩٩٧ ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ٢٠٠١ ، ص ٥١ .

٥- تم استخراج عدد سكان مدينة الناصرية وفق المعادلة الآتية /-

$$س ن = (١ + م / ١٠٠) ن$$

حيث إن س ن = عدد السكان في التعداد اللاحق .

س = عدد السكان في التعداد السابق .

م = معدل النمو والبالغ ٣,١ %، للمدة من ١٩٦٥-٢٠٠٩ .

ن = عدد السنوات بين التعدادين ،

انظر /-

عبد علي الخفاف عبد فخور الريحاني، جغرافية السكان ، دار الكتب جامعة البصرة،

١٩٨٥ و ص ٢١٠.

إن الزيادة في عدد السكان حصلت بسبب متغيري الزيادة الطبيعية إذ ازدادت اعدد المواليد وقلت عدد الوفيات بسبب التطور الصحي وارتفاع المستوى المعاشي للسكان ، أما المتغير الثاني فهو الزيادة غير الطبيعية بفعل عاملي الهجرة الداخلية والخارجية ، حيث استقر في مدينة الناصرية أعداد كبيرة من العوائل التي هاجرت من المناطق الريفية التابعة إلى محافظة ذي قار بعد حصولها على قطعة ارض من الدولة ، فضلا عن حصولهم على قرض من المصرف العقاري بإقساط مريحة .

أما الهجرة الخارجية فقد استقر في المدينة (٥٣٤١) عائلة من محافظتي بغداد وديالى ، بسبب عدم الاستقرار الأمني في تلك المحافظتين، (وزارة الهجرة والمهجرين، ٢٠٠٨، ص ١٠) ، فضلا عن استقرار أعداد كبيرة من المبعدين من الكويت بسبب أحداث (٢ / آب / ١٩٩٠) .

إن الزيادة في سكان المدينة أدى إلى زيادة في مساحتها ، إذ هناك علاقة طردية بين النمو السكاني والتوسع المساحي ، فما من زيادة سكانية إلا ويصاحبها زيادة في المساحة الحضرية ، فبعد إن كانت هناك (١٠) حي سكني شاغله مساحة مقدارها (٦٥٣) هكتار عام (١٩٦٥)، أصبح عددها (٤٣) حي سكني وشاغله مساحة مقدارها (٣٢٥٦) هكتار عام (٢٠٠٩)، وبما إن المنطقة التجارية المركزية للمدينة تمثل قمة الهرم الوظيفي من الأنشطة المختلفة فقد جذبت إليها أعداد كبيرة من سكان المدينة وسكان الإقليم الواسع لمحافظة ذي قار سوى المشاة أم المستخدمين للمركبات ، فقد أدى ذلك إلى ازدحامها بالمشاة والمتسوقين وبالمركبات ، إذ وصلت حصة الفرد الواحد من مساحة شوارع المنطقة (١٥ م) ، جدول - ٢ - ، وهذه النسبة قليلة مقارنة بالمعيار العراقي والبالغة (٢٥ م) .

جدول - ٢ -

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

حصة الفرد الواحد من مساحة شوارع المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية عام ٢٠٠٩ .

عدد المشاة	مساحة الشوارع/ كم	حصة الفرد فرد/م
١٩٣٤٨	٣٦٨٥	١٥

المصدر - الدراسة الميدانية ، ونظم المعلومات الجغرافية GIS .

٢-الانتساع المساحي لمدينة الناصرية وأثرها على المشكلة المرورية /-

إن الحراك السكاني لسكان المنطقة التجارية المركزية باتجاه أطراف المدينة ، فضلا عن الزيادة في أعداد السكان ، فقد أدى زيادة مساحة المدينة فبعد إن كانت (٩) هكتار عام (١٩٦٥) ، أصبحت عام (٢٠٠٩) ، (١١٠٠٠) هكتار (مديرية بلدية الناصرية ، قسم المسح والأملك، ٢٠٠٩) .

إن التوسع المساحي للمدينة أدى إلى ظهور إحياء سكنية تبعد عن المنطقة التجارية المركزية بأكثر من (١٠) كم ، كما هو الحال في إحياء الصدر الأولى والصدر الثانية وار يدو والباقع والشهداء والعسكري والحسين والرافدين والتضحية و المنصورية والإسكان الصناعي، خارطة- ٢ - .

إن ابتعاد تلك الإحياء السكنية عن منطقة التسوق والعمل والتعليم والخدمات المختلفة والتي لها دورا في التحفيز على الرحلات اليومية بين المنطقة التجارية المركزية ومناطق سكناهم-خصوصا إذا علمنا بان تلك الإحياء السكنية لا تتوافر فيها مثل تلك الخدمات بشكل جيد وكفوء - فقد زادت الحاجة إلى السرعة في التنقل من البيت واليها وبالعكس ، ونتيجة لعدم كفاءة خدمات شبكة النقل العام الداخلي و فقد تم استخدام مركبات الصالون الصغيرة في الوصول إليها مما زاد من مشكلات مرور المشاة والمركبات.

٣-طرق النقل وتصنيفها في مدينة الناصرية /-

تعتبر شبكة الشوارع في المدينة عنصرا مهما كونها تؤمن حركة نقل الأفراد والمعدات والبضائع ، فضلا عن إن لكفاءتها علاقة قوية مع الكفاءة الوظيفية للمدينة ، ويمكن تمييز ثلاثة أنماط رئيسة من الشوارع في المدينة وهما /-

أ - النمط الرباعي إذ تكون الشوارع مستقيمة ومتقاطعة بعضها مع البعض الآخر بزوايا قائمة ، كما هو الحال في شوارع المنطقة التجارية المركزية -النهر و الحرية والجمهورية والفرزدق و الحبوبي وخوله والجزيرة وعمر بن عبد العزيز والفارابي - .

ب- النمط أشعاعي ويتكون هذا النظام من شوارع رئيسة تشع من نقاط التقاطعات ، كما هو الحال في شوارع سومر والتضحية والإصلاح والشهداء والوقائي .

ج - النمط الحلقي وهنا الشوارع تكون على شكل حلقات نصف دائرية تحيط بالمنطقة التجارية المركزية وترتبط الأحياء السكنية الواقعة في أطراف المدينة والمنطقة التجارية المركزية دون المرور فيها ، كما هو

الحال في شارع النصر الذي يربط أحياء الإسكان القديم والثورة والشعلة والشموخ والمنصورية والسكك والعمارات السكنية-وسومر الأولى والثانية والصدر الأولى والثانية والشهداء والعسكري وأور وار يدو ، وشارع المرور السريع الذي يربط أحياء الفداء والبقاع و التضحية و الزهيرية بالمنطقة .

المشكلة المرورية في منطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية -/

تتمثل المشكلة المرورية بان المنطقة التجارية المركزية تحتل قمة الهرم الوظيفي من حيث تركيز اغلب الأنشطة الحضرية فيها ، مما جعلها قطبا جاذبا للسكان سواء من داخل المدينة أم من محافظة ذي قار ام من سكان المدن المجاورة لمحافظة ذي قار ، فا لمنطقة لا تخدم إقليمها المحلي فحسب بل تخدم إقليما واسعا يغطي محافظة ذي قار والمحافظات المجاورة لها .

وبما إن المنطقة تمثل المركز الرئيس للتسوق ولتقديم الخدمات، فقد بداعت تعاني من كثافة عالية في أعداد المركبات الداخلة إليها ، والى ضغط مروري شديد على شوارعها وعلى ساحات وقوف المركبات ، والى كثافة عالية في المتسوقين والمشاة .

والمشكلة المرورية تتمثل بالاتي:-

١- حجم مرور المشاة

إن حجم مرور المشاة يرتبط بعلاقة قوية مع استعمالات الأرض الحضرية ، لان أي زيادة في الاستعمالات والأنشطة المد ينية سيؤدي حتما إلى زيادة في حركة مرور المشاة ، ويظهر جدول ٣-٣ حجم مرور المشاة الداخل إلى المنطقة .

جدول ٣-٣

حجم مرور المشاة الداخل إلى المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية في ساعتَي الذروة الأولى والثانية لعام ٢٠٠٩

اسم الشارع	ساعة الذروة الأولى	ساعة الذروة الثانية
------------	--------------------	---------------------

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

	ذكر	أنثى	ذكر	أنثى
النهر	٧٥	٢٥	١٣٠	٢٠
الحرية	٦٥	٥	٨٠	٦
الجمهورية	١٣٠٠	٤٠	٢٠٠٠	١٠٠
الفرزدق	٤٩٣	٨٥٠	١٠٠	١٤٦٤
أحبوبي	٨٩٤	٥٩٧	١٤٧٠	١٢٠٣
خوله	٣٠٥	٩١٨	١٨٠	٧٨٠
الجزيرة	٢٤٧	١٤٠٤	٥٥٠	٢٣٠
عمر بن عبد العزيز	١٠٦٥	٣٥٥	٣٨٦	١٥٤
شارع ٢٠	٣٠١٤	٢٨٦	٢٧١	٢٩
الفارابي	١٦٨	١٢٣٢	٦٣١	١٨١
آبا فراس	٧٢	٨	٥٩	٦
النيل	٧٢٠	٨٠٨	٨٨٩	١١١
اليرموك	٦٠٠	٤٠٠	١١٣٥	١٨٥
ابن سينا	١٠٦٤	٣٣٦	١٤٣٦	٤٠٠
الإصلاح	٧٦	١٢٧٣	٧٤٧	٢٨٧٣
الحسين	٥٤٠	٦٠	١٨٤	١٦
المجموع	١٠٦٩٨	٨٥٩٧	١٠٢٤٨	٧٧٥٨

المصدر / - الدراسة الميدانية .

إذ يظهر من جدول -٣- ، ارتفاع حجم مرور المشاة في ساعتي الذروة الأولى والثانية ، إذ احتل شارع الجمهورية المرتبة الأولى من حيث عدد الذكور الداخلين ، حيث بلغ عدد هم (٣٣٠٠) ، أي ما يعادل (١٦ %) من المجموع ، ويرجع سبب ذلك إلى كون الشارع تتركز على جانبيه محلات بيع الملابس الرجالية حيث بلغ عددها (٢٥٥) محل ، أي ما يعادل (١٠٠%) من محلات بيع اللابسة الرجالية ، و (١٠٠) محل لبيع الأحذية الرجالية ، أي ما يعادل (١٠٠%) من محلات بيع الأحذية الرجالية ، في حين احتل شارع ٢٠ المرتبة الثانية في أعداد الذكور الداخلين و إذ وصل عددهم إلى (٣٢٨٥) ، أي ما يعادل (١٥%) من المجموع ويرجع سبب إلى ذلك تركز محلات المواد الإنشائية

والأدوات الصحية المنزلية ، فضلا عن محلات بيع المفروشات والموبيليات ،في حين احتل شارع ابن سينا المرتبة الثالثة في اعدد الأشخاص الداخلين إليه من الذكوران وصل عددهم إلى (٢٥٠٠٠) شخص ، أي ما يعادل (١٢%) من المجموع ، ويرجع سبب ذلك إلى تركز (٧٥) محل ، أي ما يعادل (١٠٠ %) من محلات بيع أجهزة الحاسوب، و(١٢٠) محل لبيع الهاتف النقال ، أي ما يعادل (٩٧%) من محلات بيع أجهزة الهاتف النقال - الدراسة الميدانية - ،في حين احتل شارع الحرية المرتبة الأخيرة في أعداد الذكور الداخلين إليه إذ وصل عددهم إلى(١٤٥) ذكر ، أي ما يعادل (١ %) من المجموع ، ويرجع سبب ذلك إلى تركز (٢) من المتشفيات الأهلية على جانبي الشارع - الدراسة الميدانية - .

أما بالنسبة إلى الإناث فقد بلغ عدد الإناث الداخلات إلى المنطقة في ساعة الذروة الأولى من جهة شارع الجزيرة(١٩٥٤) أنثى أي ما يعادل (١٢%) من المجموع ، ويرجع سبب ذلك إلى تركز (١٥٠٠) محل لبيع الفواكه والخضروات أي ما يعادل (٤٣ %) من تلك المحلات ، و (٤٥٠) محل لبيع المواد الغذائية الجافة و(٣٠٠) محل لبيع اللحوم والأسماك والحليب ومشتقاته - الدراسة الميدانية ، في حين بلغ عدد الإناث الداخلات إلى شارع الإصلاح (٢٩٤٩) أنثى ، أي ما يعادل (١٨%) من المجموع

، ويرجع سبب ذلك إلى تركز جميع محلات بيع الأقمشة النسائية في مدينة الناصرية على جانبيه والبالغة (٣١٠) محل، فضلا عن تركز، جميع محلات بيع الأحذية النسائية والبالغ عددها (٢٠٠) محل ، وتركز (٢٠٠) محل لبيع مواد التجميل والعطور النسائية ،و(٢٥) محل للحلاقة النسائية - الدراسة - الميدانية .

٢- حجم مرور المركبات/-

أما بالنسبة إلى حجم مرور المركبات في المنطقة التجارية المركزية فقد ظهر من جدولي -٤- ،

-٥-

جدول -٤-

حجم مرور المركبات الداخل إلى المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية في ساعة الذروة الأولى

لعام ٢٠٠٩ ،

ساعة الذروة الأولى							اسم الشارع
سيارة	١١ راكب	١٨ راكب	حكومي	١/٢ طن	١ طن	٢ طن	دراجة بخارية
صالون						فأكثر	

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية
أسبابه وطرق معالجته

٣	٢٥	١٥	٤٠	١١	/	/	١٠٠٨	النهر
٤	١٠	١٠	٥	١٠	/	/	٤٠٠	الحرية
٥	/	٣	٢	٥	/	/	٤٠	الجمهورية
٨	/	/	/	١	/	/	٧	الفرزدق
١١	١٧	٣٠	٣٥	١٠	٣٧	٥٦	١٥٠٠	ألحوي
٤	/	١٠	١٢	٣	/	/	٩٨	خوله
٦	٢	٦	١٥	١٠	/	/	١٣٢	الجزيرة
٢	٤	١٥	٨	٢	/	/	١١٣	عمر بن عبد العزيز
١٣	١٦	٢٥	٣٩	١٠	٢٦	٣٩	١٠٤٠	شارع ٢٠
٥	/	١٠	١٢	٤	١١٢	٤٢	٧	الفارابي
٢	/	٣	٧	٥	/	/	٦٤	أبا فراس
١٣	٢٥	١٨	٤٠	٢٠	٣٢	٤٨	١٢٨٠	النيل
٢	/	٢	٦	١١	/	/	٨٠	اليرموك
٥	/	٨	١٢	٨	/	/	١١٢	ابن سينا
٤	٣	٥	١٠	٢	/	/	/	الإصلاح
٧	١٠	٢٠	٦٠	٤	/	/	١٥	الحسين
٩٤	١١٢	١٨٠	٣٠٠	١١٦	٢٠٧	١٥٠	٥٨٩٥	المجموع

المصدر / - الدراسة الميدانية ،

جدول -٥-

حجم مرور المركبات الداخلة إلى المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية في ساعة الذروة الثانية
لعام ٢٠٠٩ .

ساعة الذروة الثانية								اسم الشارع
دراجة	٢طن	١طن	١/٢	حكومي	١٨	١١	صالون	

٥.٥ الحجمي

صغيرة	راكب	راكب	طن	فأكثر	بخارية		
النهر	١٨٥٦	/	/	٨	٧٥	٥٣	٣٥
الحرية	٥٢٠	/	/	٦	٣٥	١٠	٥
الجمهورية	٤٠	/	/	٣	٥	٢	/
الفرزدق	٨	/	/	١٠	١	/	/
ألحوبى	٢٩٩٥	٨٥	٩٤	١٥	/	١٠	/
خوله	٧٠	/	/	٤	١٥	١١	/
الجزيرة	٢٠	١٥	١٠	٣	٢٥	١٣	/
عمر بن عبد العزيز	١٥	/	/	١	١٥	٧	/
شارع ٢٠	١٠٣	٣٥	٢٦	٥	٢٥	٣٥	٢٠
الفارابي	١٥	٧٥	٨٦	/	٤	٣	/
أبا فراس	٨٩	/	/	٣	١٥	٢٠	/
النيل	١٢٨٠	٣٥	٤٠	٢	١٠	١٣	/
اليرموك	٨٤	/	/	٣	١	٢	/
ابن سينا	٧٠	١٤	/	٥	٦	٤	/
الإصلاح	١٥	/	/	م	١٧	٢٠	/
الحسين	١٠	٦	/	٦	٣٣	١٨	٢٠
المجموع	٧١٩٠	٢٦٥	٢٥٦	٦٥	٢٨٢	٢٢١	٨٠

المصدر / - الدراسة الميدانية ،

يظهر من الجدولين -٤-، -٥-، إن شوارع المنطقة تتعرض لضغط مروري هائل للمركبات ، إذ أصبحت الشوارع عاجزة عن توفير انسيابية معقولة ، وذلك كون شوارعها غير مصممة لاستيعاب هذا العدد الهائل من المركبات حيث بلغ عددها (١٥٤٩٠) في ساعتي الذروة الأولى والثانية .

كما يظهر من الجدولين إن شارع ألحوبى قد احتل المرتبة الأولى من حيث عدد المركبات الداخلة إليه

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

في ساعتي الذروة الأولى والثانية ، إذ بلغ عددها (٤٧٩٢) مركبة ، أي ما يعادل (٣٠ %) من المجموع ،

ويرجع سبب ذلك إلى التركيز الشديد في الأنشطة الوظيفية المختلفة ، أما شارع النهر فقد احتل المرتبة الثانية

فقد بلغ عدد المركبات الداخلة إليه (٣١٣٣) مركبة ، أي ما يعادل (٢٠%) من المجموع ، ويرجع سبب ذلك إلى تنافس وسائل الحركة على نقاط نهاية متباينة ، أما بالنسبة لشارع النيل فقد احتل المرتبة الثالثة حيث بلغ عدد المركبات الداخلة إليه (٢٨٦٦) مركبة ، أي ما يعادل (١٨ %) من المجموع ، ويرجع سبب ذلك إلى التعارض بين الأنواع المختلفة من حركة مركبات الصالون الصغيرة ومركبات الحمل .

كما ظهر من الجدولين إن (٥٥ % ، ٤٦) من المشهد الحركي في ساعتي الذروة الأولى والثانية لمركبات الصالون الصغيرة ، ويرجع سبب ذلك إلى قلة كفاءة النقل العام الداخلي ، فضلا عن زيادة ملكية المركبة ، وإن اغلب المركبات قد دخلت من جهتي الغرب والجنوب ، جدول -٦- .

جدول -٦-

أعداد المركبات الداخلة إلى المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية في ساعتي الذروة الأولى والثانية لعام

٢٠٠٩ .

المجموع	ساعة الذروة الثانية	ساعة الذروة الأولى		الجهة
	العدد	العدد	النوع	
٩٤٤٧	٥٣٢٠	٤١٢٧	صالون صغيرة	الغربية و

٥.٥ الحجمي

٦٥	٣٠	٣٥	١١ راكب	الجنوبية
١٦٠	٩٥	٦٥	١٨ راكب	
١١١	٤٥	٦٦	حكومي	
٣٠٠	١٣٦	١٦٤	٢/١ طن	
٧٥	١٨	٥٧	١ طن	
٥	٢	٣	٢ طن فأكثر	
١٢٢٤	٥٧٦	٦٤٨	صالون صغيرة	الشرقية
٨٥	٦٠	٢٥	١١ راكب	
٥١	١٩	٣٢	١٨ راكب	
١٥	٥	١٠	حكومي	
١٩٥	٦٤	١٣١	٢/١ طن	
٢٧٥	١٦٣	١١٢	١ طن	
٩٢	٣١	٦١	٢ طن فأكثر	
٢٤١٤	١٢٩٤	١١٢٠	صالون صغيرة	الشمالية
٢٦٥	١٧٥	٩٠	١١ راكب	
٢٥٥	١٤٢	١١٣	١٨ راكب	
٥٥	١٥	٤٠	حكومي	
٨٧	٨٢	٥	٢/١ طن	
٥١	٤٠	١١	١ طن	
٩٦	٤٨	٤٨	٢ طن فأكثر	
١٥٣٢٢	٨٣٦٠	٦٩٦٣		المجموع

المصدر - الدراسة الميدانية .

يظهر من جدول -٦- ، إن الجهتين الغربية والجنوبية قد احتلتا المرتبة الأولى في عدد مركبات

الصالون

الصغيرة الداخلة إليها ، إذ بلغ عددها (٩٤٤٧) مركبة ، أي ما يعادل (٦٢ %) من المجموع ، ويرجع سبب ذلك إلى بعد مراب النقل العام الداخلي عن منطقة القلب التجاري ، مما اثر عكسيا على البحث عن وسائل بديلة

لمركبات النقل العام ، حيث أدى ذلك إلى استخدام مركبات الصالون الصغيرة للقيام بالرحلات المتنوعة كما هو الحال في أحياء الإسكان القديم والمنتزه والثورة والمنصورية والشعلة والشموخ والسكك والعمارات

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

السكنية والإدارة المحلية . في حين ارتفع عدد مركبات النقل العام الداخلي الداخلة من جهة الشمال ، إذ بلغ عددها

(٥٢٠) مركبة ، أي ما يعادل (٥٩ %) من المجموع ، ويرجع سبب ذلك إلى قرب مراب النقل العام الداخلي من منطقة التسوق ، فضلا عن كون المسافة المقطوعة مابين الأحياء السكنية والمنطقة التجارية المركزية

تتراوح مابين (٥ - ١٠) كم ، كما هو الحال في أحياء الشهداء والعسكري والصالحية الثانية والصدر الأولى والصدر الثانية وار يدو وأور وسومر الثانية ، مما يعني تحملهم تكاليف نقل إضافية قد تؤثر على دخلهم المحدود - الذي يصل إلى اقل من ١٠٠٠ ألف دينار شهريا ، الدراسة الميدانية - في حالة استخدامهم لمركبات الصالون الصغيرة .

أما الجهة الشرقية فقد احتلت المرتبة الأخيرة من حيث أعداد مركبات الصالون الصغيرة ومركبات النقل العام الداخلي الداخلة إلى المنطقة ، حيث بلغ عددها (١٢٢٤ ، ١٣٦) مركبة صالون صغيرة ومركبات النقل العام الداخلي على التوالي ، أي ما يعادل (٩ % ، ١٥ %) من المجموع على التوالي ، ويرجع سبب ذلك إلى

قرب أحياء الشرقية الأولى والثانية والسيف والصابئة والجامع والسويج والروضة والصالحية الأولى وسومر الأولى من المنطقة التجارية المركزية حيث تبعد عنها بمسافة تتراوح ما بين (٥٠٠ م - ١ كم) ، مما جعل سكانها يمارسون عملية السير على الأقدام للوصول إليها .

أما المركبات الداخلة إلى المنطقة من الجهة الشرقية فاعلها قادمة من الإقليم الواسع لمحافظة ذي قار ومن المحافظات المجاورة لمحافظة ذي قار ، كما هو الحال في مدن سوق الشيوخ والفضلية وكرمة بني سعيد والعيككة والفهود والجبايش والسد يناوية وسيد دخيل وسكان مدن محافظتي البصرة و ميسان - الدراسة الميدانية - .

أسباب المشكلة المرورية وطرق معالجتها :-

ترجع أسباب المشكلة المرورية إلى مجموعة من العوامل البشرية وهي : -

١- نمط تخطيط الشوارع حيث خطت شوارعها على شكل نظام رباعي خارطة -٣- ، حيث تتصف بكثرة التقاطعات إذ بلغ عددها (٤٥) تقاطع ، فضلا عن قربها من بعضها إذ تبلغ المسافة بين تقاطع وآخر اقل من (٥٠ م) -الدراسة الميدانية -مما خلق نقاط توقف كثيرة ومملة للسائقين والركاب معا ، كما تتصف شوارع المنطقة بضيقها وذات ممر واحد للذهاب والإياب ، فقد يصل عرض نهر الشارع إلى اقل من (٦ م) كما هو الحال في شوارع الحبوبي والحرية والجمهورية واليرموك وابن سينا وخوله والفارابي وعمر بن عبد العزيز

والجزيرة.

لقد انعكس متغيرا كثرة التقاطعات وقربها من بعضها البعض وضيق نهر الشارع على سرعة المركبة وانسيابها إذ أجاب (٢١٣) سائق ، أي ما يعادل (١٠٠ %) من حجم العينة بان سرعة المركبة في ساعتي الذروة الأولى والثانية تتراوح ما بين (٤---٥) كم ، كما هو الحال في شوارع الحبوبي والنيل والنهر وشارع عشرين والجمهورية وابن سينا .

إن سرعة المركبة البطيئة أدى إلى توقفها في نهر الشارع المستخدم ، فضلا عن توقفها في الشوارع المغذية له ، كما هو الحال في توقف المركبات في نهر شارع الحبوبي والشوارع المغذية له -آبا فراس ،اليرموك ، ابن سينا - من جهة الشمال ، وشارع النيل والشوارع المغذية له - شارع النهر من جهة الجنوب ، وشارع ٢٠ من جهتي الشرق والغرب ، وشارع النهر والشوارع المغذية له -شوارع اليرموك والنيل والفرزدق وابن سينا والحسين من جهة الشمال .

إن هذه الحالة أدت إلى خلق زحام مروري للمركبات في تلك الشوارع والشوارع المغذية لها ، مما يؤدي إلى إضاعة الوقت المستغرق في الوصول إلى مكان العمل والتسوق والسكن وبالعكس ، وبالتالي تؤثر تلك الحالة سلبا على راحة الإنسان وحالة النفسية .

إن انعدام الإشارات الضوئية المرورية في المنطقة التجارية المركزية في التقاطعات ، فضلا عن زيادة أعداد المركبات وضيق شوارعها ، أدى ذلك إلى عدم قدرة الشوارع على استيعاب هذه الأعداد من المركبات مما أدى إلى الاعتماد على رجال شرطة المرور بمراتبهم المختلفة وعلى قوات أمنية متنوعة في تنظيم عملية مرور المشاة والمركبات في الشوارع وفي التقاطعات ، إذ ارتفع عدد شرطة المرور إلى (٤٠) شرطيا - الدراسة الميدانية، ويزداد هذا العدد في أيام المناسبات الدينية والأعياد والأعراس ، إذ تتخذ المسيرات الجماهيرية ومواكب الأعراس من الشوارع مسارات لها ، كما هو الحال في شوارع الحبوبي والنيل والنهر وشارع ٢٠ .

٢-القرار التخطيطي الذي اتخذته مديرية التخطيط العمراني في محافظة ذي قار في السبعينيات من القرن العشرين بترحيل الاستعمال السكني مت المنطقة التجارية المركزية إلى أطراف مدينة الناصرية -قدمت الدولة تسهيلات للسكان المرحلين عن طريق منحهم قطع أراضي بأسعار زهيدة ، فضلا عن منحهم قرض المصرف العقاري- واستغلال تلك الأراضي باستعمالات مدينية غير سكنية ، مما أدى إلى تركيز اغلب الأنشطة التجارية والصحية والصناعية والخدمية والإدارية والتعليمية والترفيهية ، جدول -٧ - .

جدول -٧ -

نوع النشاط	التفاصيل	المنطقة التجارية المركزية	الناصرية	%من الناصرية
أداري	/	٥	١٠	٣٣

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية
أسبابه وطرق معالجته

٤٠	٦	٤	مصارف حكومية	مالي
٦٧	١	٢	مصارف أهلية	
٤٣	٢٠٠٠	١٥٠٠	فواكه وخضروات	تجاري
٣٨	٧٥٠	٤٥٠	مواد غذائية	
٤٩	٥٩٥	٥٧٠	مواد كهربائية	
٤٧	١٩٨	١٧٨	مواد صحية	
٤٨	١١٠	١٠٠	مواد احتياطية	
٤٤	٥٥	٤٤	مواد إنشائية	
٥٦	٥٠	٦٥	حلويات وكرزات	
٣٩	٥١	٣١	ألبان وعصائر	
١٠٠	/	١٠٠	محلات أقمشة رجالية ونسائية	
٤٨	٨٠	٧٥	محلات خياطة رجالية ونسائية	
٥٠	٢٠٣	٢٠٠	عطور ومواد تجميل	
١٠٠	/	٢٥٠	ألبسة رجالية جاهزة	
٩٩	٤	٣١٠	ألبسة نسائية جاهزة	
١٠٠	/	١٠٠	أحذية رجالية	
٩٨	٣	١٢٠	أحذية نسائية	
١٠٠	/	٣٥	لوازم خياطة	
٤٤	٧٠	٥٥	خلاقة رجالية	
٧١	١٠	٢٥	حلاقة نسائية	
١٠٠	/	١٥	تحفيات ومواد تراثية	
٤٤	٢٥	٢٠	مكتبات	

٥٥ الحجامي

٩٥	٤	٨٠	مكاتب استتساخ	
٧٩	٥	١٩	محلات تصوير	
١٠٠	/	٧٥	محلات بيع أجهزة حاسوب	
٩٧	٤	١٢٠	محلات بيع المبال	
٧٤	٣٥	١٠٠	مواد كهربائية احتياطية	
١٠٠	/	٢٥	تجهيزات رياضية	
٣٨	٥	٣	مستشفى حكومي	صحي
٦٧	١	٢	مستشفى أهلي	
٢٣	١٠	٣	مركز رعاية صحية أولية	
٤٧	١٦١	١٤١	عيادات طبية أهلية	
٣٦	٩٢	٥١	صيدليات أهلية	
٤٦	٢٠	١٧	مختبر طبي أهلي	
٣٢	٥٢	٢٥	ضماد طبي	
١٠٠	/	١٥	تجهيزات طبية	
٢٣	١٠	٣	رياض أطفال	تعليمي
٢	١٦٣	٤	ابتدائية	
١٨	٣٣	٧	متوسطة	
٦	٤٤	٣	ثانوية	
٤٦	٦٥	٥٥	موبيليات خشبية	صناعي
٤١	٤٣	٣٠	حدادة شبابيك وأبواب	
١٠٠	/	٥٠	صياغة حلي ومجوهرات ذهبية	

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

			وفضية	
٩٧	٣	١٠٠	صناعة أثاث ألمنيوم	
١٠٠	/	١٣	أدوات زراعية	
٨٦	١	٦	فنادق	خدمي
٩٢	٤	٥٠	مطاعم	
٤٠	٣٠	٢٠	مقهى شعبي	ترفيهي
٩١	٣	٢١	مقهى انترنت	

المصدر / -

- الدراسة الميدانية .
- جمهورية العراق ، محافظة ذي قار ، بيانات غير منشورة لعام ٢٠٠٩ ، ص ص ١١٠ - ١٣٠ .
- جمهورية العراق ، وزارة التربية ، المديرية العامة لتربية ذي قار ، قسم البحث والتطوير ، بيانات غير منشورة لعام ٢٠٠٩ ، ص ١٠٥ .

إن المركزية الشديدة التي تتميز بها الأنشطة البشرية في المنطقة ، إذ تتركز فيها (٥) مؤسسات حكومية ، أي ما يعادل (٣٣%) من المجموع ، في حين هناك (٤) مصارف حكومية ، أي ما يعادل (٤٠%) من المجموع ، وهناك (١٥٠٠) محل لبيع الفواكه والخضروات أي ما يعادل (٤٣%) من المجموع ، ويتركز في المنطقة (٢٥٠) محل لبيع الألبسة الرجالية الجاهزة أي ما يعادل (١٠٠%) من المجموع ، وتتركز (١٤١) من عيادات الأطباء الأهلية ، و (٥١) صيدلية أهلية ، و (١٧) مختبر طبي أي ما يعادل (٤٧%، ٣٦% ، ٤٦%) من عيادات الأطباء والصيديات والمختبرات الطبية في مدينة الناصرية على التوالي .

٣- اتخاذ أصحاب المحلات التجارية والباعة وأصحاب المقاهي من أرصفة المنطقة التجارية المركزية أماكن لعرض بضاعتهم، جدول -٨- .

جدول -٨-

أعداد المحلات التجارية والباعة والمقاهي المتجاوزين على أرصفة المنطقة التجارية المركزية لمدينة

الناصرية لعام ٢٠٠٩ .

اسم الشارع	المحلات التجارية المتجاوزة	باعة الأرصفة	المقاهي المتجاوزة
------------	----------------------------	--------------	-------------------

٥.٥ الحجمي

١	١	٣٠	النهر
/	٦	٦٠	الحرية
٤	٣٠	١٣٠٠	الجمهورية
/	٣٥	٨٥	الفرزدق
٣	١٠٠	٢٠٠٠	أحبوبي
٢	٧٠	٩٠٩	خوله
٣	٨١	١١٠٠	الجزيرة
٤	٥٠	٨٠٠	عمر بن عبد العزيز
٢	٦٠	٤٠٠	شارع ٢٠
/	٩٥	٩٠٠	الفارابي
٢	١١	٧٠	أبا فراس
٤	٨٤	١١٠٣	النيل
/	٣٣	١٠٤٠	اليرموك
٢	٤٣	١٠٣١	ابن سينا
١	٩٩١	١٠٠٠	الإصلاح
٢	٢٠	١٠٠	الحسين
٣٠	١٧١٢	١١٩٢٨	المجموع

المصدر /- الدراسة الميدانية .

يظهر من جدول ٨- إن هناك (١١٩٢٨) محل تجاري ، أي ما يعادل (٨٧%) من مجموع المتجاوزين

على الأرصفة ، ويرجع سبب ذلك إلى التنافس الشديد بين أصحاب المحلات التجارية لتحقيق اعلي ربح مالي ،

في حين هناك (١٧١٢) باعة ارصقة ، أي ما يعادل (١٢ %) من مجموع المتجاوزين، يتخذون من الأرصفة لعرضهم بضاعتهم والمتمثلة ببيع أرصدة الهاتف النقال ومحلات لبيع الزهور الصناعية والتحفيات والمناديل الورقية ومحلات تصليح الساعات اليدوية، كما ظهر من الجدول إن هناك (٣٠) مقهى ، أي ما يعادل

(١ %) من مجموع المتجاوزين ، تتخذ من الأرصفة أماكن لجلوس روادها .

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

إن التجاوز على الرصيف أدى إلى التقليل من عرضه ومن استيعابيته لمرور المشاة ، حيث يضطر هؤلاء إلى النزول إلى نهر الشارع ومزاحمة المركبات بأنواعها المختلفة ، والعربات التي يجرها الحيوان والعربات التي يدفعها الإنسان.

لقد أظهرت الدراسة الميدانية إن المشاة والمتسوقين يستخدمون نهر الشارع كطريق للوصول إلى غاياتهم وهذه الحالة تؤدي إلى إعاقة حركة وانشيائية مرور المركبات كما هو الحال في شوارع الحبوبي والنيل والإصلاح والفارابي وخوله والحسين وعمر بن عبد العزيز .

٤- التغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي حدثت في مدينة الناصرية بعد أحداث (٢٠٠٣/٤/٩) ، إذ ارتفع مستوى الدخل الفردي للأسرة العراقية ، مما أدى إلى سهولة شراء المركبة ، إذ هناك علاقة طردية بين ملكية المركبة والدخل الفردي ، فكلما ارتفع الدخل الفردي كلما عدد مالكي المركبات بأنواعها المختلفة جدول ٩-٩ .

جدول ٩-٩ -

العلاقة بين مستوى الدخل الفردي وملكية المركبة بأنواعها المختلفة في مدينة الناصرية لعام ٢٠٠٩ .

الدخل الشهري/بآلاف	عدد الأسر	ملكية المركبة	مركبة صالون	١١ راكب	١٨ راكب	٢١ راكب	٢/١طن	١طن	٢طن فأكثر
اقل من ١٠٠٠٠	٣٧٧٧	٨٢٠	١٦٤	٢٠٥	٢٤٦	٨٩	٧٢	٣٥	١٣
١٠٠ - ٤٠٠	٤٩١٠	٣٤٣٢	١٤١٠	٤١١	٨٢٥	٤٠١	٣١٠	٦٥	١٠
٤٠١ - ٨٠٠	٦٤٢٦	١٠١٣٤	٦٣٢٠	٥٤٣	٢١٢٣	١٠٤٣٠	٦٠	١٥	٣٠
٨٠١ - ١٢٠٠	١٠٤٤٦	١٣٢١٣	٩٧٨٩	١٩٨١	٣٩٦	٢٦٤	٤٠٠	٣٥٠	٣٣
١٢٠١ فأكثر	١٢٢٢	١٣٥٦٩	١٢٨٥٢	٧١٧	/	/	/	/	/
المجموع	٣٧٧٧٤	٤٥١٦٨	٣٠٥٣٥	٣٨٥٧	٣٥٩٠	١٧٩٠	٨٤٥	٤٦٥	٨٦

المصدر / -

٥٥. الحجمي

- جمهورية العراق ،وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ، الجهاز المركزي للإحصاء ، إحصاء محافظة ذي قار ، بيانات غير منشورة لعام ٢٠٠٩ ، ص، ص ١١٥-١٢٠ .

- جمهورية العراق ، مديرية المرور العامة ، مديرية مرور ذي قار و قسم التسجيل ، بيانات غير منشورة لعام ٢٠٠٩ ، ص، ص ٨٥-٩٠ .

يظهر من جدول -٩- ، إن ارتفاع مستوى الدخل الفردي ، فضلا عن عدم فرض ضرائب على المركبات المستوردة وعدم المحاسبة على رخص قيادة المركبة ، زادت من رغبة الفرد في امتلاك المركبة ، مما فتح الباب على مصراعيه من الدول المجاورة وغير المجاورة العربية منها وغير العربية بحيث أصبحت بعض الأسر تمتلك أكثر من مركبة ، مما رفع من معدل امتلاك المركبة في المدينة لكل (١٠٠٠) شخص ، إذ وصل المعدل إلى (٩٣) مركبة لكل (١٠٠٠) شخص ، وهو أعلى من المعيار الدولي (١) مركبة لكل (١٠٠٠) شخص،

والمعيار الأمريكي والبريطاني (٣٠) مركبة لكل (١٠٠٠) شخص، (بكير ، ٢٠٠٩ ، ص ١٦٥) ، ولكنه أقل من

المعيار العراقي والذي يرى بان يكون ما بين (١٥٠ - ١٨٠) مركبة لكل (١٠٠٠) شخص ، (وزارة التخطيط ، ١٩٨٨ ، ص ٩٠) .

إن زيادة ملكية المركبة الصالون الصغيرة والذي وصل إلى (٣٠٥٣٥) مركبة أي ما يعادل (٦٨ %) من مجموع المركبات في المدينة عام ٢٠٠٩ ، جدول -١٠- .

جدول - ١٠ -

تطور ملكية المركبة الصالون في مدينة الناصرية للمدة من ١٩٦٥ - ٢٠٠٩ .

السنوات	معدل الدخل الشهري/ دينار (١)	أعداد المركبات في الناصرية (٢)	أعداد مركبة الصالون الصغيرة
١٩٦٥	٣٠	٧٥	٤٠
١٩٧٧	٦٥	١١٧٢	٩٨٠
١٩٨٧	٨٥	٨٢٣٣	١٠٥٢١
١٩٩٧	٦٠٠٠	١١٤٦٧	١٨٩٩٤
٢٠٠٩	١٠٠٠٠٠	٤٥١٦٨	٣٠٥٣٥

المصدر / -

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

١ - جمهورية العراق، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ،المجموعة الإحصائية السنوية للأعوام ١٩٦٥ ، ١٩٧٧ ، ١٩٨٧ و ١٩٩٧، ٢٠٠٩ بيانات غير منشورة ، ص١٥٠، ص١٤٣، ص١٢٢، ص٢٣٧،

ص١٢٨، على التوالي .

٢-جمهورية العراق، وزارة الداخلية ، مديرية المرور العامة ، مديرية مرور ذي قار ، بيانات غير منشورة للأعوام ١٩٦٥ ، ١٩٧٧ ، ١٩٨٧ ، ٢٠٠٩ ، ص١٨٠، ص٢٣٤، ص١٢٤، ص٢٤٨، ص٢٠٠ ، على التوالي .

إن هذا العدد الكبير من مركبات الصالون الصغيرة قد ساهم في زيادة مستوى ازدحام المروري للمركبات في شوارع المنطقة التجارية المركزية للمدينة في ظل عدم كفاءة شبكة النقل العام الداخلي ، نظرا لما تحتاجه المركبة الصالون الصغيرة من فضاءات في حالة حركتها ووقوفها .

٥-قلة مواقف المركبات وصغر مساحتها /-

لقد أظهرت الدراسة الميدانية ، إن الساحات المخصصة لوقوف المركبات في المنطقة عبارة عن مواقف أرضية غير مشيدة ، فهي أراضي فارغة تركها أصحابها من دون أي استعمال حضري بالوقت الحاضر وينتظر هؤلاء ارتفاع أسعارها في المستقبل لغرض بيعها ، كما هو الحال في مواقف المركبات على جانبي شوارع الحبوبي والحرية والحسين والجمهورية وابن سينا ، خارطة - ٤ - ، وهذه المواقف تتصف بكونها ذات قدرة قليلة في استيعاب المركبات .

وهناك ابنية حكومية تعرضت للتدمير في أحداث (٢٠٠٣ / ٤ / ٩) ، واستغلها البعض مواقف عشوائية للمركبات نظرا للحاجة الملحة والطلب المتزايد على هذه الخدمة ، كما هو الحال في استخدام أراضي بناية المحافظة المدمرة كموقف للمركبات بيت شاري الحرية والجمهورية .

وان بعض مواقف المركبات عبارة عن استغلال جزء من الشارع ، كما هو الحال في استغلال جزء من شارع الحرية في المنطقة المحصورة ما بين شارع النيل غربا وشارع اليرموك شرقا .

أما بالنسبة لأعداد مواقف المركبات ومساحاتها في المنطقة فقد تبين من الجدول - ١١ - .

جدول - ١١ -

أعداد مواقف المركبات ومساحاتها في المنطقة التجارية المركزية في مدينة الناصرية لعام ٢٠٠٩

اسم الشارع	عدد الساحات	المساحة م ^٢ /	عدد المركبات المتوقفة في ساعة ذروة أولى	عدد المركبات المتوقفة في ساعة ذروة ثانية
النهر	/	/	/	/
الحرية	٣	٨٥٠	٨٠	١٠٠

٥٥ الحجامي

٧٠	٥٤	١٥٠٠	٣	الجمهورية
/	/	/	/	الفرزدق
٧٧	٤٥	١٠٠٠	١	ألبوبي
/	/	/	/	خوله
/	/	/	/	الجزيرة
/	/	/	/	عمر بن عبد العزيز
/	/	/	/	شارع ٢٠
/	/	/	/	الفارابي
/	/	/	/	ابا فراس
/	/	/	/	النيل
/	/	/	/	اليرموك
٦	٨	٢٥٠	١	ابن سينا
/	/	/	/	الإصلاح
٥٠	٣٥	٣٠٠	٢	الحسين
٣٠٣	٢٢٢	٣٩٠٠	١٠	المجموع

المصدر /- الدراسة الميدانية .

يظهر من جدول -١١- ، عدم وجود توازن بين العرض - ما يتوفر من مواقف في المنطقة وتوقعها

-

والطلب على المواقف ، وهذه الحالة تؤدي إلى خلق تأثيرات مرور سلبية منها الزيادة في عدد المركبات المتحركة داخل المنطقة ، والتي تبحث عن فضاء شاغر للوقوف ، إذ أجاب (٢١٣) سائق ، أي ما يعادل

(١٠٠) من حجم العينة ، إن أول ما يشغل بال السائق هو أين يتوقف بمركبته ، وفي حالة دخوله إلى الساحة المخصصة للوقوف فإنه يضطر إلى إيقاف المركبة بشكل غير نظامي - عشوائي - حيث يتم إيقافها عند ممرات الحركة لصغر المساحة ولتوقف أعداد كثيرة من المركبات في وسط الساحة .

إن قلة مواقف المركبات وصغر مساحتها وبعد المراب الرئيس عن منطقة القلب التجاري ، فقد أظهرت الدراسة الميدانية ، إن أغلب ركاب المركبات الصالون الصغيرة التي تتوقف في المراب الرئيس

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية

أسبابه وطرق معالجته

يضطرون إلى السير على الأقدام لمسافات طويلة للوصول إلى غاياتهم، هذه المتغيرات الثلاث أدت إلى ارتفاع أعداد المركبات المتوقفة في نهر الشارع أم على الأرصفة ، جدول ١٢ - .

جدول - ١٢ -

أعداد المركبات المتوقفة في نهر الشارع وعلى أرصفة المنطقة التجارية المركزية في مدينة الناصرية

لعام

. ٢٠٠٩

اسم الشارع	عدد المركبات المتوقفة في نهر الشارع		عدد المركبات المتوقفة على الأرصفة	
	ساعة ذروة أولى	ساعة ذروة ثانية	ساعة ذروة أولى	ساعة ذروة ثانية
النهر	١٠	٢٠	٤	٦
الحرية	٢٠	٢٥	٦	٩
الجمهورية	٢٠	٣٠	١٣	٧
الفرزدق	١٥	٥	٤	٦
ألحويبي	٢٥	٣٥	٦	١٠
خوله	٢٣	٧	١٩	١٦
الجزيرة	٧	٨	٨	١٢
عمر بن عبد العزيز	١٦	١٤	٣٥	٨
شارع ٢٠	٢٠	١١	٦	٥
الفارابي	١١	٤	٢٧	٨
آبا فراس	١٠	١٥	٣	٧
النيل	٣٦	١٤	١٨	٧
اليرموك	١٧	٨	٦	٧
ابن سينا	١٧	١٣	٢	٤
الإصلاح	٦	٩	٦	٤
الحسين	٢٢	٩		٨

	٣٢٨	٤٨٧		المجموع

المصدر / - الدراسة الميدانية .

يظهر من جدول ١٢- ، أعداد المركبات المتوقفة في نهر الشارع حيث بلغ عددها (٤٨٧) مركبة ، أي ما يعادل (٦٠%) من المجموع ، في حين بلغ عدد المركبات المتوقفة على الرصيف (٣٢٨) ، أي ما يعادل

(٤٠%) من المجموع ، إن هذا العدد الهائل من المركبات المتوقفة على الرصيف وفي نهر الشارع أدى إلى الزيادة في فقدان من عرض الشارع والرصيف مما قلل من استيعابيته للمركبات والمشاة معا .

لقد ظهر من الدراسة الميدانية إن جميع شوارع المنطقة التجارية المركزية وبالأخص في ساعتي الذروة الأولى والثانية مستغلة للوقوف الجانبي (Bilateral Parking) غير المسيطر عليه، كما إن أرصفتها تحولت إلى مراب للمركبات (Parement Parking) ، مما أدى إلى إرباك في حركة المركبات والنقل .

٦- تجمع المؤسسات الحكومية والأهلية في أماكن قريبة بعضها من البعض الآخر، كما هو الحال في شارع الحبوبي حيث يكون مستشفى الحبوبي والمستشفى الجمهوري قريباً من المديرية العامة لتربية ذي قار، وقرب مستشفى الأمل ومستشفى ذي قار التخصصي الأهليين من دائرة المحافظة ودائرة قائمقامية الناصرية، وفي شارع النيل ، وقرب دائرة الصحة العامة والمصرف العقاري من دائرة البلدية عند شارع النهر، إن هذا التقارب قد أدى إلى زيادة في زخم مرور المشاة المراجعين لتلك المؤسسات ، فضلاً عن زيادة مرور المركبات

خصوصاً إذ علمنا بأن تلك المؤسسات لا تمتلك ساحات لوقوف المركبات سواء لموظفيها أم لمراجعها ، مما يضطر هؤلاء إلى استخدام جزء من نهر الشارع أم الرصيف كمراب لمركباتهم وبالتالي خلق حركة كبيرة ينتج عنها ازدحام مروري للمشاة والمركبات مما يعرقل السير في تلك الشوارع .

الاستنتاجات

من خلال دراستنا لواقع مرور المشاة والمركبات في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية يمكن صياغة مجموعة من الاستنتاجات / -

١- إن الزيادة السكانية للمدينة أدت إلى التوسع المساحي لها مما أدى إلى ظهور أحياء سكنية لا تتوفر فيها الخدمات الصحية والتعليمية وأماكن التسوق مما جعل المنطقة التجارية المركزية منطقة جذب لهؤلاء السكان وبالتالي أثر على حجم مرور المشاة والمركبات الداخلة إلى المنطقة .

٢- ظهور علاقة عكسية بين أعداد المركبات وأعداد الشوارع وسعتها، إذ حصلت زيادة كبيرة في أعداد المركبات في المدينة في حين بقت الشوارع على حالها منذ تسعينيات القرن العشرين .

- ٣- تعاني المنطقة من اختناق مروري للمركبات في تقاطعات الشوارع الرئيسية ، كما هو الحال في تقاطع شارع الحبوبي مع شارع النيل ، وتقاطع شارع النيل مع شارعي ٢٠ والنهر حيث المركبات تدخل من طريق واحد ومن اتجاهين متضادين .
- ٤- تركز (٩٠ %) من الأنشطة البشرية في مساحة صغيرة تصل إلى (٥٠) هكتار ، مما جعلها قطبا جاذبا للسكان ، سواء سكان مدينة الناصرية ، أم سكان المستقرات البشرية الحضرية والريفية التابعة إلى محافظة ذي قار .
- ٥- اغلب شوارع المنطقة ذات معايير تخطيطية لا تتلاءم مع أعداد المركبات الهائلة حاليا، فهي كثيرة التقاطعات وذات سعة قليلة .
- ٦- إن شوارع المنطقة تعاني في ساعتي الذرة الأولى والثانية من الاختناق والازدحام سواء بالمشاة أم المركبات بأنواعها المختلفة ، حتى أصبح السكان لا يستطيعون الحركة أم الوصول بسهولة إلى أماكن عملهم أم مكان التسوق أم مركز الدراسة أم التنقل إلى أماكن التسلية والترفيه.
- ٧- كثرة مركبات الصالون الصغيرة الداخلة إلى المنطقة ، مما أدى إلى حصول حالة إرباك لمرور المشاة والمركبات كون تلك المركبات تحتاج إلى فضاءات واسعة لأغراض الحركة والتوقف .
- ٨- كثرة المركبات التي تتخذ من نهر الشارع والرصيف كمراب لوقوفها وذلك بسبب قلة مواقف المركبات ولصغر مساحتها ولبعدها عن منطقة القلب التجاري .

التوصيات

يمكن صياغة بعض التوصيات وتقديمها إلى الأجهزة المختصة لغرض مساعدتها في التقليل من حدة المشكلة في المستقبل قدر الإمكان عن طريق التوصل إلى مرور المشاة والمركبات بسهولة ويسر ، والتوصيات هي /-

- ١- إنشاء مراكز تجارية ثانوية في بعض الأحياء السكنية البعيدة عن المنطقة التجارية المركزية حيث تقوم تلك المركز بتقديم خدماتها التجارية والصحية والخدمية لسكان الأحياء السكنية المتواجدة فيها ، وإلى سكان الأحياء السكنية المجاورة لها ، وبهذا نحل مشكلات عديدة مثل الزحام المروري للمشاة والاختناقات المرورية للمركبات والتي لها تأثير على الحالة النفسية للمتسوقين ، فضلا عن التقليل من المتغيرات الثلاث -استهلاك الوقود وتكاليف النقل وتوفير الوقت .
- ٢- الباحث بان يكون شارع استخدام الحركة في شوارع الحبوبي والنيل والنهر وشارع ٢٠ باتجاه واحد أما للذهاب أم للإياب ، ويوصي الباحث بان يكون شارعي الحبوبي والنهر ذات مسلك للدخول إلى المنطقة ، وذلك كون الجهة العربية المغذية لهما ذات كثافة سكانية عالية ، فضلا عن إن جسر النصر الواقع غرب المنطقة ذات اتجاه واحد تسلكه المركبات بالعبور من صوب الشامية باتجاه المنطقة ، أما شارعي النيل وشارع ٢٠ فان الباحث يقترح بان يخصص لغرض الخروج

- من المركز حيث يصل عرض الشارع إلى أكثر من (٥٠ م) ، فضلا عن اتصاله بشارع النبي إبراهيم (ع) السريع مما يسهل انسيابية حركة المركبات .
- ٣- يوصي الباحث بضرورة شق شوارع جديدة مغايرة لشوارع الماضي ، على أن تأخذ تلك الخطط بنظر الاعتبار التحولات التي حصلت بعد أحداث ٢٠٠٣/٤/٩ ، من حيث أعداد المركبات المتواجدة في المدينة حاليا وفي المستقبل .
- ٤- إنشاء مواقف للمركبات في المنطقة على أن يؤخذ بالحسبان مسالة العمر والجنس وان تكون قريبة من منطقة القلب التجاري مما يعني سهولة الوصول إلى منطقة القلب بمسافة قصيرة وبزمن قليل .
- ٥- يوصي الباحث بضرورة تفعيل دور المؤسسة العامة لحافلات نقل الركاب ، فهي ذات كفاءة عالية في النقل كونها تنقل أعداد كبيرة من الركاب يصل إلى أكثر من (٤٤) راكب مما يعني أنها تحل محل ما بين (٥ - ١٠) مركبة صالون صغيرة ، وبالتالي نرى مركبة واحدة في الشارع بدلا من (٥-١٠) مركبة ، مما يعني تقليل زحام المركبات وتأمين انسيابية في الحركة وفي السرعة.
- ٦- تطوير كفاءة شبكة النقل العام الداخلي عن طريق شراء حافلات نقل جديدة من قبل القطاع الخاص وبإقسط مريحة و مما يؤدي إلى رفع كفاءتها وزيادة في قدرتها على استيعاب حركة تنقلات المواطنين اليومية ، ويجعل المفاضلة بين المركبة الخاصة والنقل العام المريح مرنة من خلال متغيرات -الكلفة، الوقت ، الراحة - وبالتالي تشجيع السكان على التخلي عن استخدام مركباتهم الخاصة في كثير من التحركات اليومية من وإلى أماكن العمل والتسوق .
- ٧- تنظيم عملية استيراد المركبات إلى البلد عن طريق حصر استيرادها في الشركة العامة للسيارات بعد أن تقدر حاجة البلد من المركبات وأنواعها .
- ٨- منع الباعة وأصحاب المحلات التجارية وأصحاب المقاهي من استغلال الأرصفة أو جزء منها في عرض بضاعتهم .
- ٩- إنشاء تجمعات حكومية خارج المنطقة التجارية المركزية ، وذلك لتقليل من عدد المركبات الداخلة إلى المنطقة نهارا في ساعتي الذروة الأولى والثانية .

المصادر

- بكير ، محمد ألفتحي، التخطيط الإقليمي ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٩ .
- الخفاف ، عبد علي ، عبد مخور الريحاني، جغرافية السكان ، دار الكتب ، جامعة البصرة ' ١٩٨٥ .
- الدليمي ،متطلبات تخطيط المنطقة المركزية ضمن التصميم الأساس لمدينة الديوانية وإمكانية تطويرها، رسالة ماجستير، مركز التخطيط الحضري والإقليمي ، جامعة بغداد ، ١٩٨٥ .
- الجمهورية العراقية ، وزارة الداخلية، الجهاز المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية السنوية لعام ١٩٦٥ ، مطبعة الزهراء ، بغداد، ١٩٦٨ .
- -----، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج التعداد العام للسكان عام ١٩٧٧ ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٧٨ .
- ----- ، وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج التعداد العام للسكان عام ١٩٨٧ ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٩٠ .
- جمهورية العراق، هيئة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج التعداد العام للسكان عام ١٩٩٧ ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ٢٠٠١ .
- -----، وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي ، مديرية إحصاء ذي قار ، ٢٠٠٩ .
- -----، وزارة التربية ، المديرية العامة لتربية ذي قار ، قسم البحث والتطوير ، ٢٠٠٩ .
- -----، وزارة الداخلية ، مديرية المرور العامة ، مديرية مرور ذي قار ، قسم التسجيل ، ٢٠٠٩ .
- -----، وزارة الداخلية ، مديرية المرور العامة ، مديرية مرور ذي قار ، قسم التسجيل ، بيانات غير منشورة للأعوام ١٩٦٥ ، ١٩٧٧ ، ١٩٨٧ ، ١٩٩٧ ، ٢٠٠٩ .
- -----، وزارة البلديات والإشغال ، مديرية بلدية الناصرية، قسم الأملاك ، بيانات لعام ٢٠٠٩

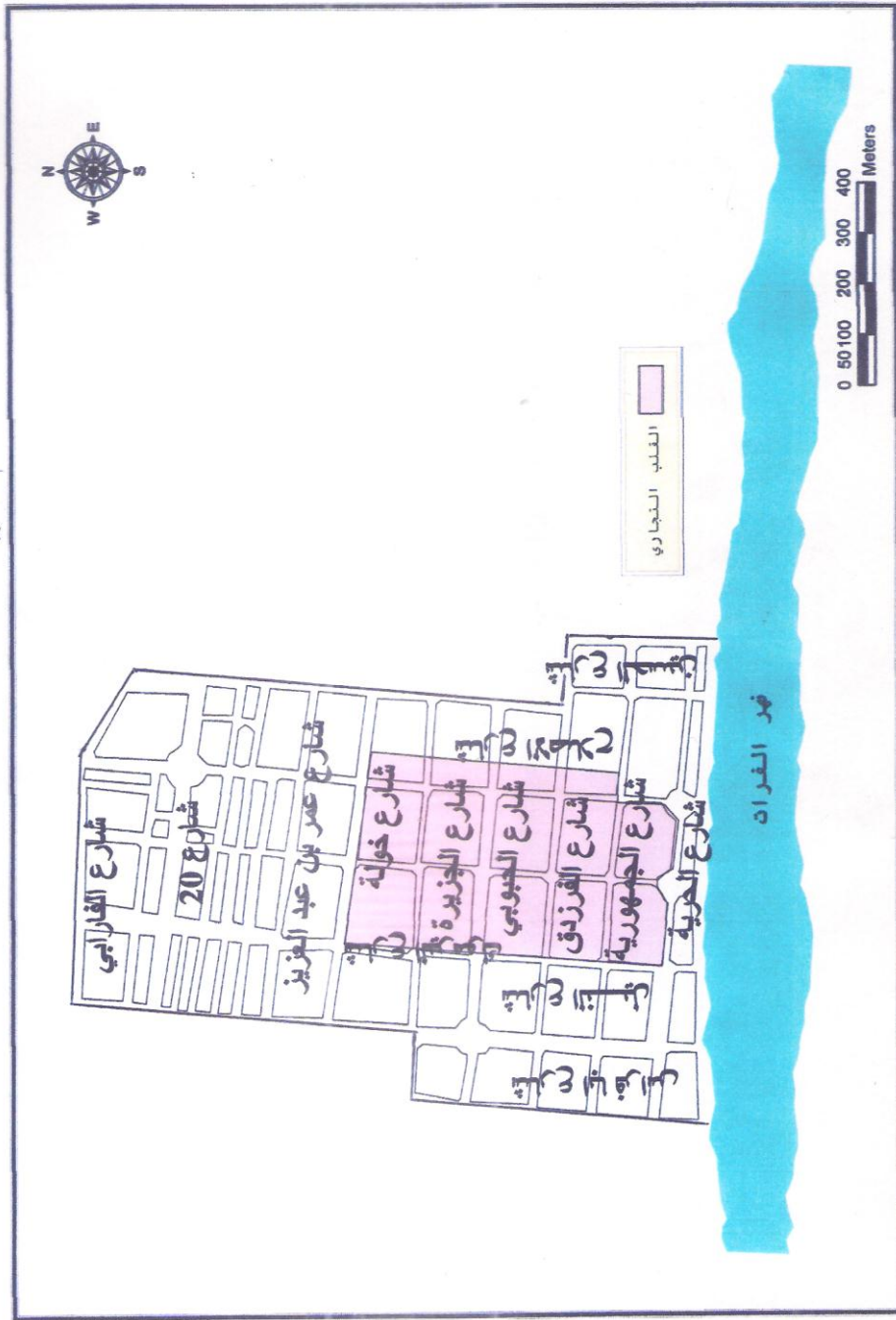


المصدر :- عمل الباحث بالاعتماد على مديرية التخطيط العمراني في محافظة ذي قار .

أسبابه وطرق معالجته



خريطة (3)
نمط تخطيط شوارع المنطقة التجارية المركزية لمدينة
الناصرية



المصدر /- الدراسة الميدانية.

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية
أسبابه وطرق معالجته

خريطة (4)
مواقف المركبات وموقع المرائب الرئيس في مدينة الناصرية



المصدر / - الد اسة المداينة

**Traffic congestion in the central business district of the city of
Nasiriyah
Causes and methods of treatment**

Abstract

The central business district is the heart of economic and social life of the city, as most activities are concentrated in urban areas. Making it suffers from many problems, which are necessary to study them. Have been identified the central business district of the city of Nasiriyah, depending on a set of planning standards and then were selected centers to limit the traffic on the entrances and exits at different hours of the day and different days of the week and seasons of the year and to know its origin and itinerary and destination, and means, has also been limited to modes of transport operating in the area and public transport vehicles and their locations have been limited to the number of car parks and spaces, as well as do a survey to determine traffic volume of the human and then taking (5%) of these to determine the size of the sample reached the study to know the reasons that could explain the the emergence of congestion of the human and vehicles as well as determine the hours of peak, one in the morning

الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة الناصرية
أسبابه وطرق معالجته

and the other evening was the distribution of (1378) questionnaire of which (213) on the car owners, (3) the employees of the password and (3) the competent urban planning in the province and (3) the owners of parking garage, and (1157) on the infantry and the study findings to formulate some proposals for the purpose of absorbing the problem on the Basis of sound planning