

## التوزيع المكاني لمحطات الوقود وعلاقته بالبيئة الحضرية - مدينة الكوت أنموذجاً -

د. م احسان عباس جاسم

وزارة البلديات والاشغال العامة

jasimihsan@gmail.com

### المستطى

ان مهمة التخطيط لحضري هي التوزيع الامثل لاستعمالات الارض على الاشطة المتنافسة في المدينة . والتخطيط الناجح هو التخطيط التي يعظم المنافع ويقلل الكلف البيئية والاجتماعية والاقتصادية من خلال المحددات والمعايير . واستعمال محطات الوقود هو احد استعمالات الارض المفترض بتوزيعها مكانيا يتم تحقيق كفاءة فضل للمدينة وتحسين في ادائها . فالبث يحاول تقييم التوزيع المكاني لمحطات الوقود لمدينة الكوت (داخل التصميم الاساس) وتأثير هذا التوزيع على البيئية الحضرية للمدينة . وتبين ان توزيع المحطات توزيع غير كفوء ويفتقر الى معايير واضحة كما يفتر الى العدالة الاجتماعية في التوزيع اذ ان المنطق الفقيرة مغطاه بشكل قل . يضيف كلف اقتصادية نتيجة زيادة عدد الرحلات وطولها وبالتالي يزيد التلوث بكل انواعه نتيجة زيادة حركة المركبات

## Abstract

The task of urban planning is the distribution of land uses on the competing activities in the city. The successful planning is the planning that maximizes the benefits and minimizes the costs of environmental, social and economic , by using parameters and criteria. The use of petrol stations is one of the uses of the land which are supposed to be distributed spatially to achieve better efficiency of the city and improve the performance.

The search is trying to assess the spatial distribution of fuel station in Al Kut city (within master plan) . with effect of environment of city distribution of the city. It turns out that the distribution of the distribution of the stations is to inefficiently and without clear standards and social justice in the distribution as the poor neighborhoods are less are covered. the distribution adds economic cost as a result of increasing the number and length of trips and the Subsequently Increases all kinds of pollution as a result of increased movement of vehicles.

## المقدمة

تعد محطات الوقود من الخدمات المهمة في المدن كونها توفر الوقود لكافة انواع المركبات في المدينة . ولكون حركة النقل في المدن الحديثة هي عب لحياء الاقتصادية الاجتماعية فان توزيع المحطات يرتبط بالعدالة في تقديم الخدمات من ناحية ومن ناحية اخرى يؤثر على حركة المرور باعتبار استعمالات الارض دالة لحركة المرور . فضلا عن كون محطات الوقود هي جزء من منظومة النقل باعتبارها من يزود المركبات بالوقود لى زيادة عدد السيارات بشكل كبير في العراق بعد عام ٢٠٠٣ والزيادة في حركة النقل في المجتمع الى ازدياد استهلاك مصادر لطاقة المتعددة وضمنها وقود النقل بنوعيه ( البنزين ، زيت الغاز ) ولى تلك الى ارباك في حركة المرور لذلك يتطلب دراسة أنشاء محطات الوقود بما يتلاءم مع حجم السكان وبما يخدم منظومة النقل في المدينة .

يحاول البحث دراسة كفاءة توزيع محطات الوقود في مدينة الكويت وتأثير تلك التوزيع على النواحي الاجتماعية من حيث العدالة في التوزيع كما يحاول دراسة التأثيرات الاقتصادية من خلال حركة المرور في مدينة الكويت وهل اثر هذا التوزيع سلبا او ايجابا على هذه الحركة .وانعكاس تأثيره على الحركة على الجوانب البيئية .

### المشكلة

هناك تدني في نوعية البيئة للضرية في مدينة الكويت في كافة جوانبها البيئية والاجتماعية والاقتصادية وجزء من هذا التدني مرتبط بسوء توزيع استعمالات الارض ومنها توزيع محطات الوقود التي لى الى نشوء ازدحام في حركة المرور , وازدحام حول محطات الوقود , لى الى انعكاسات سلبية في كافة مفاصل المدينة .

### اهمية البحث

تتمثل اهمية البحث من كون استعمالات الارض والنقل وجهان لعملة واحدة .وان بإمكان لسيطرة على حركة المرور بالتوقيع الملائم لاستعمالات الارض . لذلك فان البحث يحاول التحي عن تأثير توقيع محطات الوقود على حركة المرور , باعتبار هذا الاستعمال استعمال مهم وحيوي وقصد لمئات الرحلات داخل المدينة يوميا .فضلا عن التحي عن عدالة توزيع هذه الخدمة في لحاء مدينة الكويت .

### الفرضية

ان توزيع محطات الوقود غير الكفوء يؤثر سلبا على حركة المرور في المدينة ويسبب  
هف بيئية واجتماعية واقتصادية

## منهجية البحث

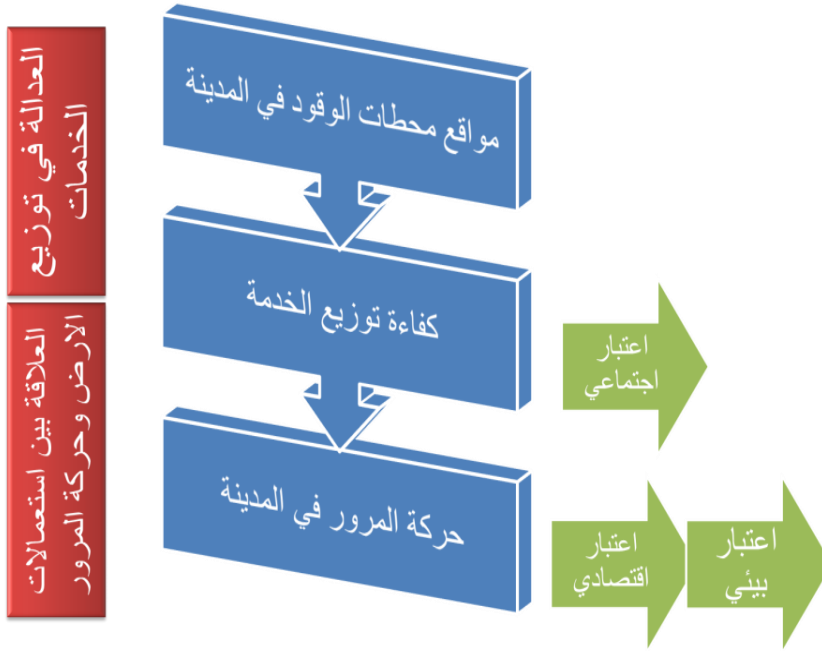
اعتمد البحث التحليل الوصفي بالاعتماد على البيانات والخرائط لمدينة الكوت

## هيكلية البحث

يتف البحث من جزئين . الاول هو الاطار المفاهيمي يتناول توزيع لخدمات في  
المدينة والعلاقة بين استعمالات الارض ومنظومة النقل . اما الجزء الثاني فيقيم  
توزيع محطات الوقود في مدينة الكوت وتأثيرها على حركة المرور .

اولا :الاطار النظري تمثل محطات الوقود جزءا حيويا من استعمالات الارض  
لأغراض النقل ، فهي مصدر للتزود بالوقود التي هو اساس حركة لسيارات في لشوارع  
، لذا فان اهميتها تنطق من اعتبارات مكانية من حيث توزيعها الجغرافي والموقع  
المكاني يوضح لشكل رقم ( ١ ) الاطار النظري للبحث . فلجزء العلوي من لشكل يبين توزيع  
محطات الوقود والتي يرتبط بتوزيع لخدمات في المدينة عموما وهو يرتبط بكفاءة توزيع  
لخدمات وفق المعايير المعتمدة والمحددات البيئية والاجتماعية الاقتصادية ، فلجانبا  
الاجتماعي يحتم العدالة في التوزيع محطات الوقود عبر لحاء المدينة . اما لجزء  
الاسفل من لشكل فيتناول هذا التوزيع باعتباره استعمال ارض يأثر على حركة  
المرور من خلال علاقة استعمال الارض -النقل ، والتي يجب ان تقلل حركة المرور  
الى لحد الادني لتجنب الهف الاقتصادية الناتجة عن الرحلات من جميع جوانبها

( استهلاك وقود , استهلاك ادوات احتياطية , صيانة لطرق .....الخ) . وزياد عدد الرحلات يؤدي بدوره الى زيادة التلوث في المدينة



شكل رقم ١ الاطار النظري للبحث

المصدر: الباحث

### محط الوقود وتوزيع الخمت في المدينة

إن المهمة الأساسية للخدمات العامة هي تلبية احتياجات ورغبات لسكان بحيث يضمن اكبر قدر من العدالة في التوزيع<sup>(١)</sup>، وكونها أيضاً تمثل جزءاً مهماً من البنية البنية الفيزيائية والاستخدامات للضرية للجمع لسكاني، لذلك كان لا بضمن العمل على توزيعها وتطويرها بشكل يتناسب مع التطور لحاصل في المجتمع، فخطيط لخدمات للخدمات العامة يعني دراسة لواقع هذه للخدمات من حيث مواقعها ونمط توزيعها

ووظائفها وخصائصها العمرانية وعلاقة تلك مع الخصائص السكانية والعمرانية للتجمع المستفيد للتجمع المستفيد منها بحيث يضمن تحقيق أكبر قدر من عدالة التوزيع بين السكان.

تنقسم لخدمات العامة إلى ثلاثة أنواع من حيث الحجم، الأول على مستوى المجاورة لسكنية وتضم لخدمات التي يكون لطب عليها متكررا وبشكل يومي، والثاني على مستوى الحي لسكني وتلبي لحاجات الأقل تكرارا وتكون المسافة المقطوعة للوصول إليها أكبر ، والثالث على مستوى المدينة <sup>(٢)</sup> وتلبي لحاجات نادرة لطب وتكون قريبة من مركز المدينة في كثير من الأحيان بحيث تكون على مسافة مناسبة من جميع سكان المدينة .

ان هناك العديد من العوامل المؤثرة في توزيع الخدمات العامة لكن يمكن اجمالها في عاملين رئيسين الاول طبيعي والثاني بشوي , فالعمل لطبيعي ويشمل لصفات الجغرافية للمساحة من تضاريس طبيعية (الموضع) ويشمل أيضا (الموقع) اي العلاقة بالمنطقة المحيطة . اما العامل البشري فيشمل الكثافة السكانية بين أحياء المدينة و تقاس أهمية الخدمات بقدرتها على تلبية احتياجات السكان بأقل جهد وتكلفة، وهذا يتطلب أن يكون موقع لخدمة قريب من مراكز النقل لسكاني، كما يجب ان ترعى وظيفة التجمع لسكاني، فكلما كُنت وظُف التجمع أكبر كلما كان حجم قطاع الخدمات المطلوب أكبر.

ان العاملين اعلاه يجب ان يتم مراعاتها لتحقيق سهولة الوصول الى الخدمة والتي تقاس الأهمية المكانية لأي خدمة بالمدة الزمنية اللازمة أو المسافة التي يقطعها الفرد للوصول إلى تلك الخدمة فكلما كُنت شبكة لطرق مخططة وموزعة بشكل جيد ساعد ذلك في سهولة الوصول.

## توزيع محطات الوقود

تعد محطات الوقود من أهم المرفق لخدمية لحركة النقل ، لتوفيرها مصدر تشغيل وتحريك المركبات بأنواعها المختلفة لذا لا بد أن توزع على كافة أجزاء المدينة وهي غسر هام لا بد من توافرها حيث انها تحقق قدرا مناسباً من لسيابية للحركة وسهولة الانتقال ما بين الفعاليات المختلفة في المدينة ، ومن خلالها يمكن قياس كفاءة اداء شبكات النقل وتقييم واقع حركة النقل والمرور بالمدينة. ان محطات الوقود جزءا حيويا من استعمالات الارض لأغراض النقل ، فهي مصدر للتزود بالوقود التي هو اساس حركة السيارات في الشوارع ، لذا فان اهميتها تنطق من اعتبارات مكانية من حيث توزيعها الجغرافي والموقع المكاني من ناحية المسلك المؤدية لها والخارجة منها وأثر تلك على حركة المرور في الشارع ، وما تؤول اليه من اختناقات وحوادث مرورية وارباك لحركة لسير عندما لا تكون تلك المسلك مخططة بشكل جيد <sup>(٣)</sup>. ان توزيع محطات الوقود يخضع لفس اعتبارات توزيع الخدمات العامة وهي اعتبارات تحقيق الامان والخدمة معا ، لقد تم توزيع محطات الوقود وفق معايير ولمس عديدة وضعتها الجهات المختصة منها موقع المحطة على لشارع الرئيس ، مساحتها ، المسافة بين محطة واخرى ، مع الأخذ بنظر الاعتبار الحجم لسكاني للمدينة والتوسع العمراني فيها . فقد اشارت تعليمات لانشاء محطات الوقود لعام ٢٠١٣ الى ان تكون قطعة الأرض المراد لانشاء محطة ووقود عليها على لشارع الرئيسي ، وان تكون مساحة المحطة (٢١٠٠٠م) داخل حدود امانة العاصمة وخارجها بحدود (٢٢٤٠٠م) .فضلا عن بقية التعليمات مثل المسافة بين محطة واخرى وكذلك معايير لسلامة والامان داخل المحطة <sup>(٤)</sup> .

## العلاقة بين استعمالات الارض والنقل

ان العلاقة بين استعمالات الارض ونظام النقل علاقة تبادلية التأثير والتفاعل .  
اذ ان استعمالات الارض والنقل وجهان لعملة واحدة يؤثر استعمال الارض على  
النقل ويؤثر النقل على استعمال الارض لذلك نجد ان القرارات التي تؤثر على احدهما  
بالنتيجة تؤثر على الاخر . كما ان استعمال الارض والنقل هما متممان لبعضهما وليس  
متنافيين . عندما نقول ان الحركة (المروور) دالة لاستعمالات الارض ونظام النقل  
, فيمكن شرح الحركة كتأثير لاستعمالات الارض الضرورية . فاذا عرفنا استعمالات  
الارض لمدينة معينة عندها نستطيع توقع حركة الرحلات على شبكة لحركة ونمط  
توزيعها الزماني والمكاني . فاذا ما تغيرت استعمالات الارض وشبكه النقل, حتما  
ستكون هناك مكانية التنبؤ عن شكل وحجم التغير في الحركة.

ففي الدراسات الحديثة اصبت العلاقة بين لشكل للضري ونمط الرحلات من اهم  
من اهم الاعتبارات لى المخططين ومتخذي القرارات. ان حركة المروور للضرورية تعتمد  
للضرورية تعتمد على مواقع الاشطة التي تجهز لخدمات فهي مشكلة توزيع مكاني<sup>(٥)</sup> . وان  
مكاني<sup>(٥)</sup> . وان أي تغير في استعمالات الارض ينكس بدوره على انماط للحركة , تلك  
, تلك لان لظمة توقيت الاشطة تعطي انماط مختلفة من الرحلات ومن ثم حركة المروور  
المروور بصورة عامة فاذا تغير استعمال الارض تغير نظام النقل في المدينة كنتيجة  
كنتيجة مباشرة . وهب نظرية النقل يمكن التنبؤ بتغيرات نظام النقل بسبب التغيرات في  
التغيرات في استعمال الارض , لذلك فان عملية النقل والمروور في المدن لا يمكن  
التخطيط لها بمعزل عن التخطيط لاستعمال الارض , وفي فس الوقت لا يمكن التخطيط  
التخطيط لاستعمالات الارض بمعزل عن النقل وذلك لطبيعة التداخل والعلاقات المكانية  
المكانية فيما بينهما من حيث تخطيط انماط شبكات الشوارع ومكوناتها. لذلك يمكن



للاستغناء عن نشاء الكثير من لطرق الباهظة التكاليف بوسطة التخطيط لسليم والتوقيع والتوقيع الملائم لاستعمالات الارض<sup>(٦)</sup>. بعض الباحثين سلط ضوء على تأثير لشكل لشكل لحضي على نمط الرحلات من زاوية اخرى وهي سهولة الوصول, وهو مفهوم هام مفهوم هام لفهم العدالة البيئية والاجتماعية فضلا عن النشاط الاقصى وقيمة الاراضي<sup>(٧)</sup> سهولة الوصول مفهوم متعدد المستويات وليس مجرد قرب المسافة بل هو يعتمد على عدد من العوامل بما في ذلك موقع المقاصد المحتملة نسبة الى نقطة نقطة المنشأ , ومدى فاعلية نظام النقل التي يربط توزيع المواقع مكانيا<sup>(٨)</sup>, ففائدة سهولة سهولة الوصول في المقام الاول هو قصير الرحلة بالمركبات او من التحول الى وسيلة وسيلة نقل بديلة. فالمزيد من الاشطة المتوفرة ضمن وقت رحلة محدد هو من يحدد سهولة يحدد سهولة الوصول الى ذلك الموقع. لذلك سهولة الوصول ترتبط ارتباطا وثيقا بتخطيط بتخطيط استعمالات الأراضي وكيفية استعمال نظام النقل للأفراد , وخصص مرافق مرقق للخدمات, وكيف يتم ترتيبها داخل المدينة او لحي , ووسائل الوصول لهذه للخدمات.

### ثانيا -تأثير توزيع محطات الوقود على حركة المرور في مدينة الكوت

تقع مدينة الكوت والتي هي مركز محافظة ولسط بين دائرتي عرض ( )

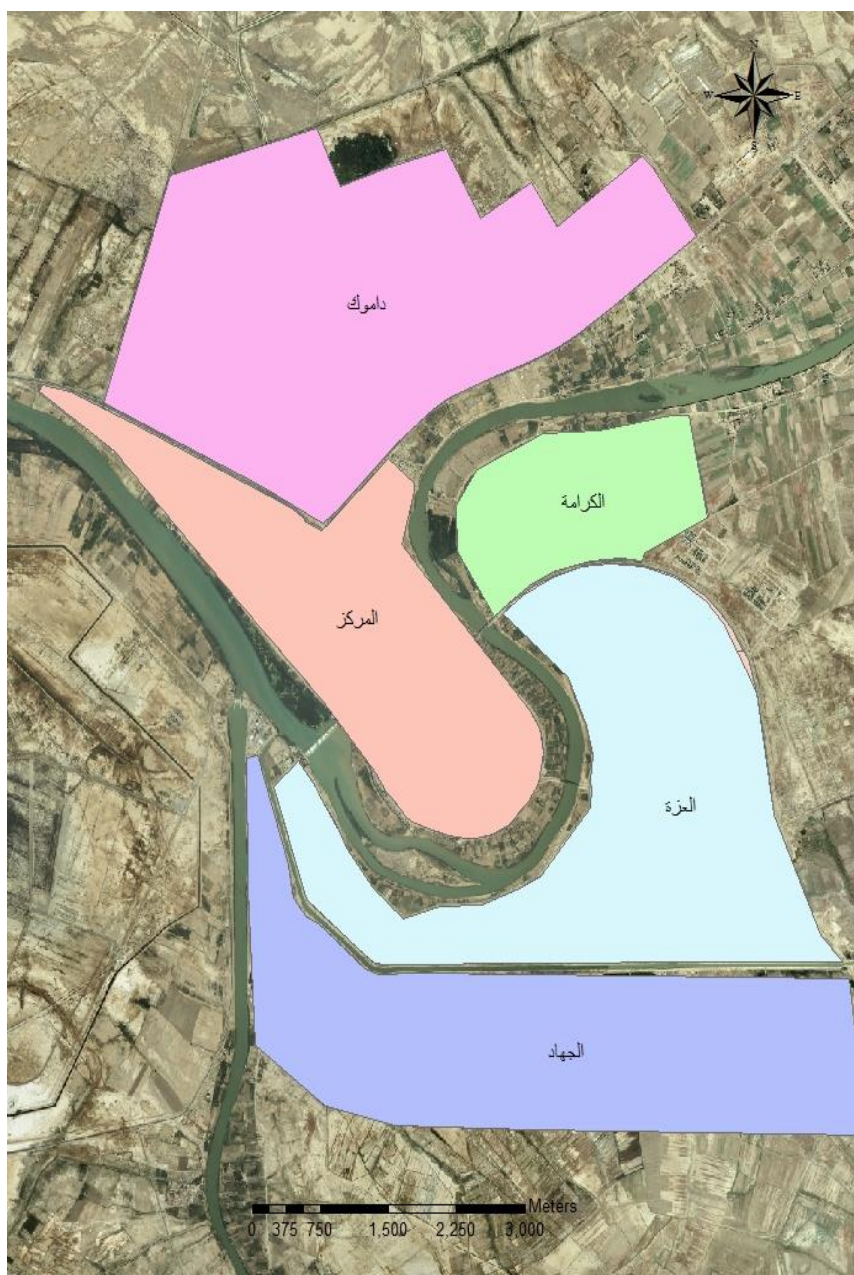
٣٢ و ٣٠ ٣٣ شمالا وخطي طول (٣٠ ٤٤ و ٢٠ ٤٦) شرقا. تبلغ مساحة المحافظة(١٧١٥٣) كيلومتر مربع إما مدينة الكوت فتبلغ المساحة المبنية التي تغطيها بحدود(٤٥) كيلومتر مربع اي ٤٥٠٠ هكتار , وتقع في موقع مهم في تفرع نهري الغراف والدجيلي من نهر دجلة, اما من حيث الموقع المكاني وعلاقته بالمنطق المجاورة, فترتبط مدينة الكوت ببغداد , حيث تبعد عنها نحو (١٨٠) كم .

ان لشكل لحضي لأي مدينة عمل مهم في توزيع استعمالات الارض ولشكل لحضي ولشكل لحضي هو النمط المكاني او الترتيب للعناصر الفردية مثل الابنية واستعمالات

واستعمالات الارض, فضلا عن المجموعات الاجتماعية من النشاطات الاقتصادية والمؤسسات العامة ضمن المنطقة الحضرية وتوزيع السكان والشبكات التي تربطهم , اما , اما البنية المكانية فهي التوزيع المكاني للسكان واستعمالات الارض داخل المنطقة الحضرية , او هو نمط الرحلات اليومية داخل المنطقة الحضرية<sup>(٩)</sup>.

يرتبط لشكل لحضري بقوة مع تطور نظام النقل . من أجل تطوير أدوات التخطيط التي هي استجابة لتفاعل معقد بين النقل و استخدام الأراضي فإنه من المفيد التعرف على الصلح النموزجية للتنمية مع لشكل لحضري . ان العلاقة بين النقل واستعمالات الأرض معقدة . فالشكل لحضري له علاقات التغذية المرتدة مع النقل ، ولطب على الرحلات هي الخطوة الأولى نحو فهم هذه الجولب في عملية التخطيط نقل.

تأثر شكل استعمالات الارض في مدينة الكوت بصورة كبيرة بالممرات المائية التي تقسم المدينة , اذ يقسم نهر دجلة المدينة الى قسمين , لجنوبي ولشمالي الذي يحيي اغب الفعاليات الادارية والتجارية والخدمية ويحيي مركز المدينة أيضا, سواء في المركز نفسه او في بقية احياء الجزء لشمالي , وهذا لى الى سوء في توزيع الاستعمالات ويشكل لايتلائم مع الكثافات لسكانية في الجزء لجنوبي . فالمدينة مقسمة الى خمسة قطاعات يضم القسم لشمالي من المدينة قطاعين وهي المركز وداموك, اما الجزء لجنوبي (شكل ٢) فيضم ثلاثة قطاعات وهي الكرامة والعزة والجهاد<sup>(١٠)</sup>.

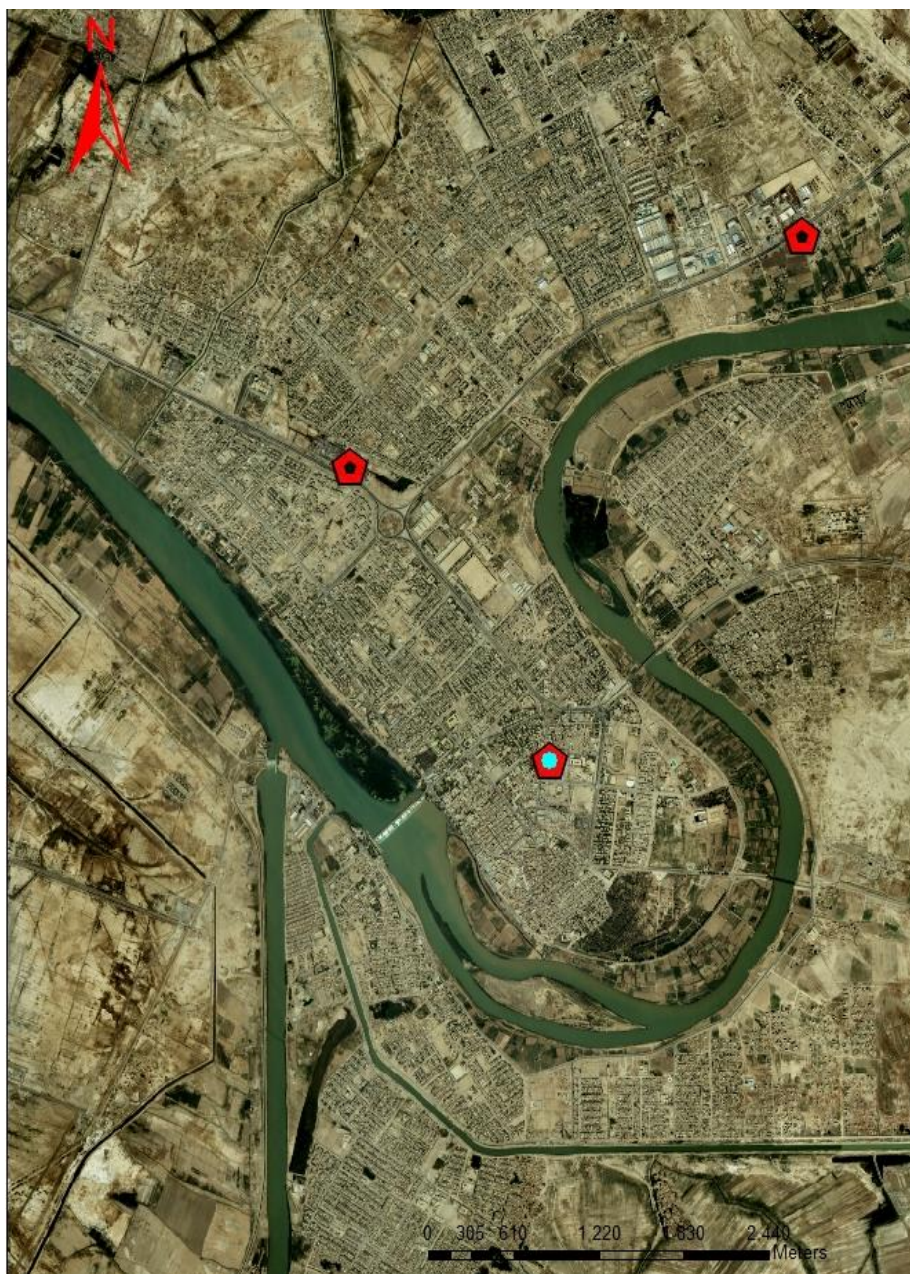


شكل رقم ٢ . قطاعات مدينة الكويت

المصدر : جاسم . احسان عباس ص ١١٤

### توزيع الفعلي لمحطت الوقود في الكويت.

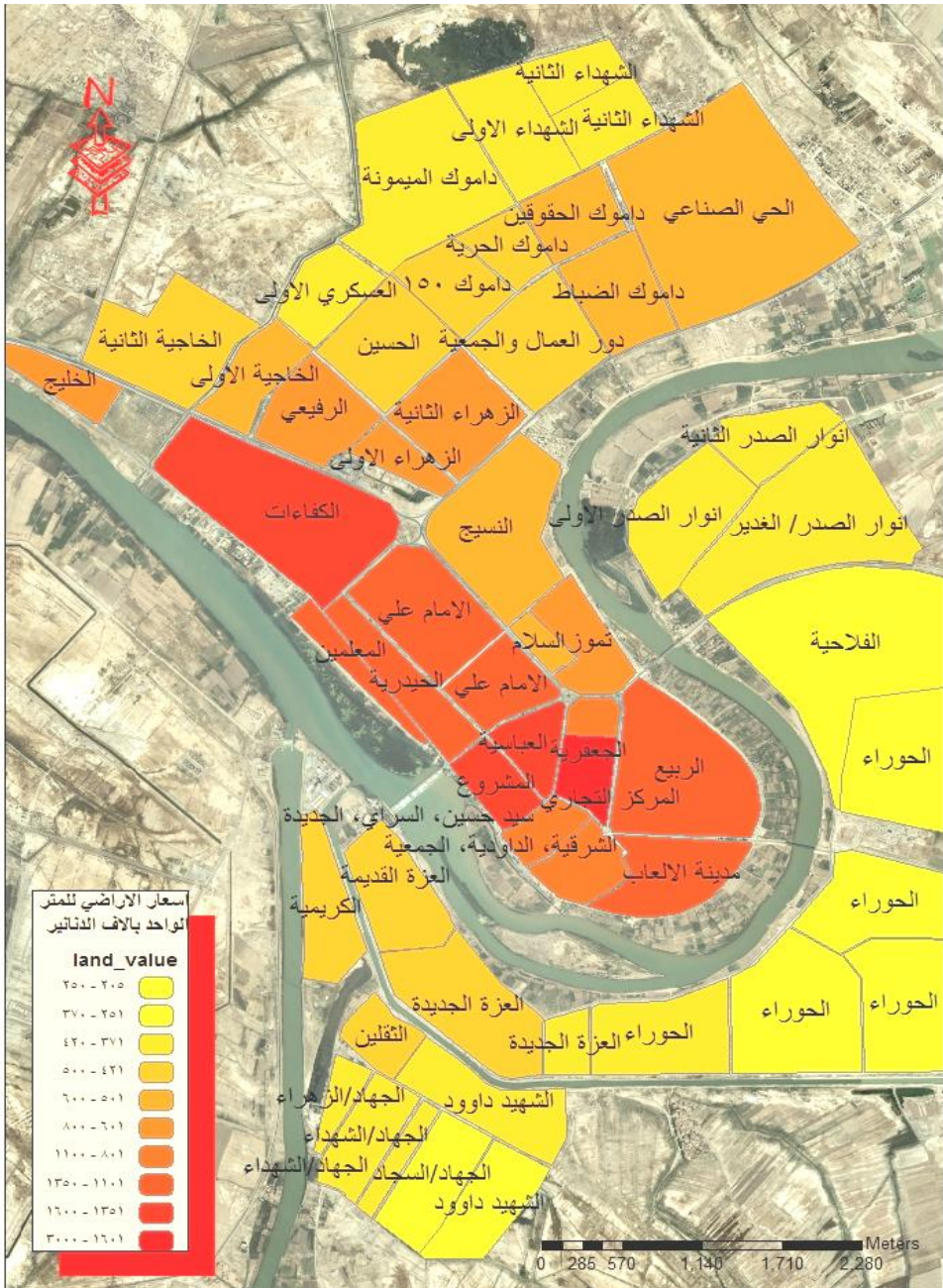
- . تهي مدينة الكويت على ثلاث محطات وقود والمبينة في الشكل رقم (٣) .
- . المحطة الاولى في مركز مدينة الكويت اما المحطة الثانية قرب مراب النقل لخارجي .
- والثالثة في المدخل لجنوب لشرقي (مدخل المدينة باتجاه مدينة العمارة ) . وكما نلاحظ
- فان المحطات الثلاث تقع في الجزء لشمالي للمدينة . وهو لجزء التي يحيي اغلب
- الفعاليات الادارية والتجارية والخدمات في المدينة . علما ان هذه المحطات قد تم
- تشيدها في ثمانينيات القرن الماضي عندما كلت المدينة صغيرة ( لا يتجاوز حجمها
- ربع حجمها الحالي ) . وعدد للسيارات كان محدود جدا .



شكل رقم ٣ . التوزيع المكاني لمحطات الوقود في مدينة الكويت

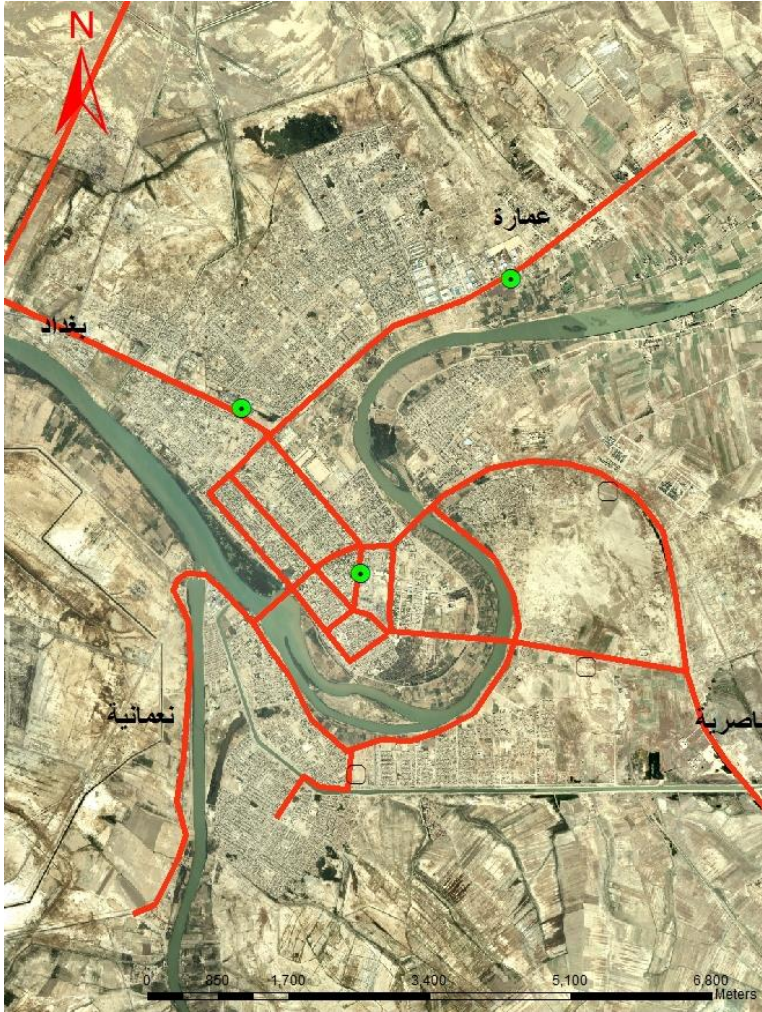
المصدر : الباحث

من تلك نتبين عدم وجود عدالة في توزيع محطات الوقود ضمن المدينة . واذا تم مقارنة ذلك مع المستوى المعاشي للسكان (الدخل) , اذ يتركز لسكان الاقل دخلا في الجزء الجنوبي للمدينة كما يبين لشكل رقم (٤) والتي يوضح اسعار الارض لمحلات مدينة الكويت والتي يمكن اعتباره مؤشرا لتوزيع الدخول في المدينة لعدم توفر لمصاءات رسمية عن توزيع الدخل في المدينة . كما نلاحظ ان نهر دجلة قسم المدينة اجتماعيا الى منطقتين فقيرة في الجنوب ومنطقتين ذات دخل اعلى في الشمال. أي ان هناك تحيزا واضحا ضد طبقة الفقيرة عند التوزيع المكاني لمحطات الوقود.



شكل رقم ٤ . التوزيع المكاني لأسعار الاراضي لمحات مدينة الكويت

ولكن على الرغم من ان الجزء الجنوبي هو الاقل حظا في توزيع الخدمات وسكنى لطبقة الاقل دخلا , فان محورين من المحاور الرئيسية التي تتخل المدينة تأتي عبر هذا الجزء وهي منخل المدينة باتجاه مدينة الناصرية ومنخل المدينة باتجاه مدينتنا النعمانية والحسينية ,وكما يبين لشكل رقم (٥).



شكل رقم ٥ . محاور الحركة الرئيسية في مدينة الكوت



كما نلاحظ من الشكل رقم (٥) ان اثنين من المحطات الثلاث تقع على محوري كوت- بغداد وكوت- عمارة بصرة وهي محاور حركية قوية لحركة النقل الإقليمي والنقل العابر الذ يخترق مدينة الكوت . أي بمعنى ان خدمة هاتين المحطتين ليس سكان مدينة الكوت هط بل يشارك فيه السيارات العابرة التي تخترق مدينة الكوت .

### توزيع محطات الوقود وحركة المرور

اشارت المادة التاسعة عشر من تعليمات تشيد محطات الوقود لسنة ٢٠١٣ بأن تكون أدنى مسافة بين محطة واخرى ( ١٥ كم) على فس الجلب من لطريق على لطرق الخارجية وان لا نقل عن ٧٥٠م داخل حدود بلديات المحافظات

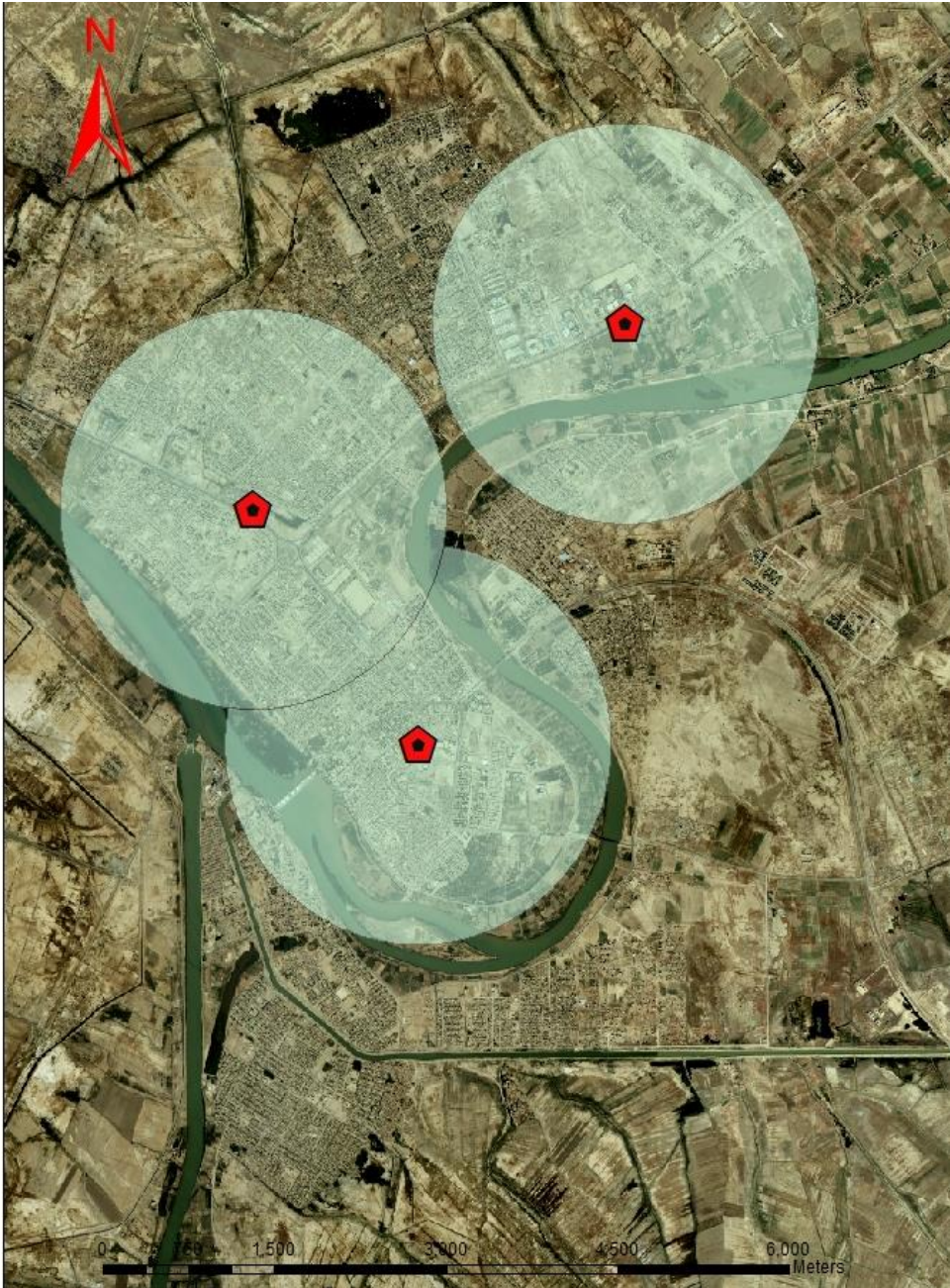
و( ٢) كم داخل حدود القضاء و( ٣) كم داخل حدود الناحية بين محطة واخرى . ويعتقد البحث ان المسافة بين محطة واخرى ينبغي ان تكون ثابتة لجميع البلديات في النواحي والاضية والمحافظات , لان المحطات ستزداد مع زيادة مساحة المدينة . يمكن ربط عدد المحطات بمعيار السكان في المدينة أي بتحديد عدد سكان لكل محطة .

ان تطبيق المسافات هب التعليمات أي ٧٥٠ متر بين محطة واخرى داخل مراكز المحافظات يؤدي الى تشيد عدد كبير جدا من المحطات , من ناحية اخرى سيحرم بعض النواحي من أي محطة لعدم توفير شوط المسافة وهو ٣ كم وهي مسافة كبيرة جدا بالنسبة للنواحي .

لث يقترح البحث ان تكون المسافة بين محطة واخرى من ٢-٢.٥ كم اذا اعتمد معيار اعتمد معيار المسافة . وبتطبيق هذا المعيار على مدينة الكوت وباستعمار تحليل المحرم المحرم ضمن بيئة (GIS) والمبينة في الشكل (٦) نلاحظ وجود مساحات كبيرة من المدينة المدينة غير مغطاه بهذه الخدمة, ويشمل هذا القس لجزء الجنوبي بأكمله . ان حاجة

حاجة المدينة من محطات الوقود متزايدة باستمرار تزايد السكان أي بعبارة أخرى ان ان العلاقة بين السكان ومحطات تعبئة الوقود علاقة طردية حيث كلما زاد عدد السكان لسكان تظهر الحاجة الى لشاء محطات جديدة تلبية للرحلات اليومية التي يقوم بها السكان . كما يمكن اعتماد معير قطاع مقابل محطة وقود . أي ان مدينة الكوت تحتاج الى تحتاج الى خمس محطات وقود على الأقل لوجود خمس قطاعات في المدينة .

ان هذا القس لا يمكن معالجته من خلال الاستثمار الخاص , كون شروط لشاء محطات الوقود في المحفظات تتطب مساحة لا نقل عن ٢٠٠٠ متر مربع وهذه المساحات داخل الثصاميم الاساسية للمدن تابعة للبلدية وليس ملكا لأشخاص . وكما تشير الفقرة ١٣ من تعليمات لشاء المحطات لعام ٢٠١٣ ان مجلس المحفظات والمجلس البلدي ابرز الجهات التي ينبغي اخذ موافقتها لأشاء المحطات لتلك ينبغي ان تأخذ بعد العدالة في توزيع المحطات . كما ان مديرية التخطيط العمراني يجب ان تأخذ دوها كونها من الجهات التي توفق على الموقع المقترح , كماضت المادة الرابعة من المستمسكات المطلوبة لأشاء المحطات من التعليمات المشار اليها .



شكل رقم ٦ . محرم ٢٥٠٠ متر حول المحطات المشيدة فعليا

من لشكل رقم (٦) نلاحظ ان محرم المحطات يغطي اجزاء صغيرة من لجزء الجنوبي , لكن هذه الاجزاء لا تستفاد من هذه المسافة لوجود نهر دجلة كعائق طبيعي . فمورفولوجيا مدينة الكوت بامتدادها على ضفتي النهر , تحتم ان تكون الحركة بين لضفتين عبر الجسور الثلاثة التي تقع جميعها في مركز المدينة التي يعاني اصلا من ازدحاما مرورية كبيرة .

ان هناك نوع من حركة المرور في المدينة ضمن المدينة نفسها وهناك نوع ثاني من الحركة بين المدينة ومحيطها الاقليمي . وهناك نسبة من نوعي الحركة تحدث في لجزء الجنوبي نفسه او بين لجزء الجنوبي ومحيطه الاقليمي . فحي لجهاد منطقة تخدم محيطها الزراعي من الناحية التجارية وبعض لصناعات وكتلك حي انوار لصدر التي يقدم لخدمة لإقليم الكارضية الزراعية , أي ان هناك حركة لا تتطب العبور الى لجزء لشمالي للمدينة ولكن تعبئة الوقود تفرض العبور اليه . مما يسبب حركة مرور اضافية لا مبرر لها , وبالإمكان تجنبها بوجود محطة تعبئة وقود في لجزء الجنوبي للمدينة

## الاستنتاجات

ان هناك قص وسوء في توزيع محطات الوقود في مدينة الكوت. فجميع المحطات موجودة في الجزء الشمالي للمدينة وهذا سبب ما يلي

ا- عدم وجود عدالة اجتماعية في التوزيع لتركز المحطات في الجزء الشمالي الاعلى دخلا.

ب- تأثير اصلي سلبي نتيجة زيادة عدد الرحلات نتيجة الرحلات التي تصدها محطات الوقود . والتي تمر عبر الانهار وتسبب ازديحاما عند الجصور.

ج- تأثير بيئي سلبي نتيجة التلوث ولضوضاء الناتجة من زيادة عدد الرحلات والازدحامات .

## التوصيات

ا- توصيات عامة

١- من ضروري اعتماد معايير تعتمد الكثافة السكانية للمنطقة والنشاطات المتوفرة فيها وحاجة المنطقة لها ، بحيث يكون التوزيع المكاني يحقق تغطية لكافةحاء المدينة

٢- ينبغي اشراك المخططين المكانيين في وضع تعليمات لانشاء محطات الوقود ولايصر الامر على وزارة النفط

٣-التسيق بين اقطاع العام والخاص بأشاء محطات متكاملة تتوفر فيها جميع انواع الوقودفضلا عن محلاتتصليح المركبات

٤-ينبغي اخذ مورفولوجيا المدينة عند التوزيع المكاني لمحطات الوقود

٥- مراجعة ضوابط وزارة النفط بشأن الفقرة التاسعة عشر والتي تحدد المسافة بين محطة واخرى.

والفقرة الثالثة عشر التي تحدد الحد الأدنى من المساحة لإنشاء محطة الوقود

#### ب- توصيت خاصة بمدينة الكوت

ينبغي الاسراع في إنشاء محطات الوقود في الجزء الجنوبي لتقليل التفاوت المكاني في مدينة الكوت ولتحفيز تنمية هذا الجزء وتقليل عدد الرحلات التي سببها عدم وجود محطة وقود . وبالتالي تقليل الاضرار البيئية المرتبطة بزيادة عدد الرحلات . وقد اقترح البحث إنشاء ثلاث محطات وكما يبين لشكل رقم (٧) , تقع على المحاور الرئيسية للحركة وتلّمن تغطية جيدة للمدينة .



## المصادر

- ١- عبدالله. كفاح صالح محمد . ٢٠٠٧ . توزيع الخدمات العامة وتخطيطها في بلدة طمون . رسالة ماجستير . جامعة النجاح ، نابلس . فلسطين ص ٤١
- ٢- المصدر السابق . ص ٤٢
- ٣- زين العابدين علي صفر ، النقل في مدينة كركوك ، دراسة حضرية كارتوغرافية ، رسالة دكتوراه (غير منشورة) كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٦ ، ص ٨٩ .
- ٤- وزارة النفط ، شركة توزيع المنتجات النفطية ، ضوابط انشاء محطات الوقود ، منشورات مطبوعة ، ٢٠١٣ .
- ٥- ا جاسم ، احسان عباس . ٢٠١٣ . " النقل العام وعلاقته بالشكل الحضري " اطروحة دكتوراه غير منشورة . المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي . جامعة بغداد ص ٧٨
- ٦- Michael, E. Eliot, " Transportation Geography" New York ١٩٧٤ p٤٤١
- ٧- King , David Andrew. ٢٠٠٩ " Exploring the Localization of Transportation Planning :Essays on research and policy implications from shifting goals in transportation planning .University of California Transportation Center +..p٨
- ٨- Jenks, Mike and .Jones, Colin. " Dimensions of the Sustainable City" . Springer Dordrecht Heidelberg London New York. ٢٠١٠ . p٢٤
- ٩- Alain Bertaud, "The Spatial Structure of Cities". Washington .April ٢٠٠١ ٢٧  
[www.worldbank.org/etools/docs/library/٣٩٨٢٤/M٢S١AlainBertaudEN](http://www.worldbank.org/etools/docs/library/٣٩٨٢٤/M٢S١AlainBertaudEN).
- ١٠- جاسم ، احسان عباس . المصدر السابق . ص ١١٤ .

