



<https://kujhs.uokirkuk.edu.iq/>

Mass transportation between the cities of Kirkuk and Hawija geographical (study)

Dr. Saif Mazhar Hamad Al-Jumaily

University of Kirkuk - College of Education for Human Sciences - Department of Geography

تاريخ قبول البحث 05-12-2024	تاريخ التعديل 02-12-2024	تاريخ الارسال 19-11-2024
-----------------------------	--------------------------	--------------------------

Abstract

Public transport was found to facilitate the travel of people and their goods from one place to another with the least possible time, effort and cost. The goal is to know the role of public transport between the cities of Hawija and Kirkuk in reducing congestion and meeting the need and problem facing it. The spatial boundaries of the research were represented by the center of Kirkuk and the center of Hawija district and the roads linking them that pass through the areas separating them temporally, including data for the year (2024), whether official or field. The research used the historical method and experimental description to analyze the development and description of public transport and the regional method for the relationship between humans and the environment in Kirkuk and the quantitative method to analyze field data. The justification for choosing the research was the lack of a study of public transport in Kirkuk Governorate in particular, which called for it. The first included two topics: public transport, its characteristics and its drawbacks, roads, garages and geographical characteristics. The second dealt with analyzing the reality of public transport and the most important results: the high cost and the time taken to arrive irregularly due to the difference in the efficiency of cars and roads, which have a negative impact on public transport in some Its parts, such as depressions and the small number of lanes in some parts of the road, occupied the highest percentage, reaching (88.53), and the cars designated for public transportation totaled (429). It was also concluded that Sunday occupied the highest rate of public transportation, at (21.38%) of the total days of the week.

Doi: 10.32894/1992-1179.2024. 19.02.02.15

النقل الجماعي بين مدينتي كركوك - الحويجة (دراسة جغرافية)

سيف مزهر حمد الجميلي*

المستخلص

النقل الجماعي وجد لكي يسهل سفر الاشخاص وبضائعهم من مكان لآخر بوقت وجهد وكلفة اقل ما يمكن, الهدف هو معرفة دور النقل الجماعي بين مدينتي الحويجة وكركوك في تقليل الازدحام وتلبية الحاجة والمشكلة التي تواجهه, اما الحدود المكانية للبحث تمثلت بمركز كركوك ومركز قضاء الحويجة والطرق الرابطة بينها التي تمر عبر النواحي الفاصلة بينهما زمانيا تتضمن البيانات الخاصة بسنة (2024) سواء كانت رسمية او ميدانية, واستخدم البحث المنهج التاريخي والوصف التجريبي لتحليل تطور و وصف النقل الجماعي والمنهج الاقليمي للعلاقة بين الانسان والبيئة في كركوك والمنهج الكمي لتحليل البيانات الميدانية, المبرر في اختيار البحث عدم وجود دراسة للنقل الجماعي في محافظة كركوك بشكل خاص دعت لذلك, واشتمل مبحثان الاول النقل الجماعي وخصائصه ومأخذه والطرق والمرائب والخصائص الجغرافية, اما الثاني تناول تحليل واقع النقل الجماعي واهم النتائج الكلفة العالية والوقت المستغرق للوصول غير منتظم بسبب اختلاف كفاءة السيارات والطرق لها اثر سلبي على النقل الجماعي ببعض اجزائها كالتخسفات وقلة عدد الممرات ببعض اجزاء الطريق شغلة اعلى نسبة تصل الى (88.53), والسيارات المخصصة للنقل الجماعي بلغ مجموعها (429) كما توصل الى ان يوم الاحد شغل اعلى معدل للنقل الجماعي بنسبة (21.38%) من مجموع ايام الاسبوع.

الكلمات المفتاحية: النقل الجماعي, المرأب, النقل بالسيارات, الطرق, المسافرين.

*مدرس جامعة كركوك - كلية التربية للعلوم الانسانية - قسم الجغرافية

المقدمة

النقل الجماعي موضوع مهم ويحتاج الى تطوير من اجل زيادة كفاءته فهو وجد لكي يسهل سفر الاشخاص وبضائعهم من مكان لآخر بوقت وجهد وكلفة اقل ما يمكن, فهو احد اركان النقل المهمة من حيث تقليل التكاليف والازدحام المروري والضوضاء والتلوث البيئي من خلال قلة عدد السيارات المستخدمة, وعلامة مهمة لرسم ملامح الوعي لدى السكان ومدى فهمهم وثقافتهم في التنمية للحفاظ على بيئة متوازنة تحافظ على مقومات حياة حديثة مخططة تضمن استخدام امثل للموارد وتنظم الية استخدام نقل بشكل مثالي, وهذا كله يحتاج الى تحسين جودة النقل الجماعي وضمان سهولة الوصول للأشخاص الى مقاصدهم باقل وقت وجهد وتكاليف, كل العوامل الايجابية تدعو الى دراسة النقل الجماعي بمنهجية جغرافية تسهل الحلول المقترحة لمشاكل النقل الجماعي.

مشكلة البحث: عدم كفاءة طرق النقل البري الرابطة بين مدينتي الحويجة وكركوك وقلة جودتها وسوء مواصفاتها الهندسية, والسيارات المستخدمة للنقل الجماعي بعضها لا تتلائم مع حاجة المسافرين ولا تتوفر فيها شروط النقل الجماعي ذلك يعتبر مشكلة تؤثر على النقل الجماعي شروط مواصفات وخصائص.

فرضية البحث: ان طرق النقل الرابطة بين مدينتي كركوك والحويجة تعاني من قلة عدد وعرض المسارات وعدم جودة الطريق من حيث المواصفات الهندسية, وسيارات النقل الجماعي المستخدمة لا تواكب مواصفات النقل الجماعي, من حيث عدد الركاب ودرجة الامان والتخصص وراحة المسافر تتطلب تحسين الطرق البرية والسيارات (مواصفات وجودة وشروط).

هدف البحث: يهدف البحث الى تحليل الدور الذي يلعبه النقل الجماعي بين مدينتي الحويجة وكركوك في تقليل الازدحام المروري وتلبية حاجة المسافرين وتحديد اهم الخصائص والمواصفات للطرق والسيارات المستخدمة للغرض نفسه اضافة الى معرفة المشاكل والمعوقات وتقديم انسب الحلول برؤية جغرافية تواكب روح العصر.

حدود البحث: ان الحدود المكانية للبحث تمثلت بمركز كركوك ومركز قضاء الحويجة والطرق الرابطة بينها التي تمر عبر النواحي الفاصلة بين مدينتي كركوك والحويجة وهي ناحية ياجي والملتقى والرياض, زمانيا تتضمن البيانات الخاصة بسنة (2024) سواء كانت من الجهات الرسمية او الدراسة الميدانية, الخريطة (1). واقتصرت استمارة الاستبيان على سكان مركز قضاء الحويجة باعتبارهم هم المستخدمين

لطرق النقل الجماعي من وإلى كركوك فهي المركز الإداري للمحافظة أما سكانها فلا يرتادون النقل الجماعي إلى مدينة الحويجة لعدم الحاجة إلى ذلك وإن كانوا يرتادون النقل الجماعي للحويجة بشكل محدود جداً، وتم توزيع (160) استمارة استبيان على مستخدمي النقل الجماعي من المسافرين في المرباب.

منهجية البحث: استعان البحث بالمنهج التاريخي والوصف التجريبي لتحليل تطور و وصف النقل الجماعي في كركوك والمنهج الاقليمي للعلاقة بين الانسان والبيئة بحدود البحث المعروفة والمنهج الكمي للبيانات الميدانية واستخدام تقنية (GIS) في اعداد البيانات ورسم الخرائط .

مبررات البحث: ان قلة عدد الدراسات الخاصة بالنقل الجماعي عن العراق بشكل عام، وعدم وجود دراسة للنقل الجماعي في محافظة كركوك بشكل خاص دعت الى البحث في هذا المجال، اضافة الى اهمية الموضوع الحيوية بالنسبة لجغرافية النقل بشكل عام.

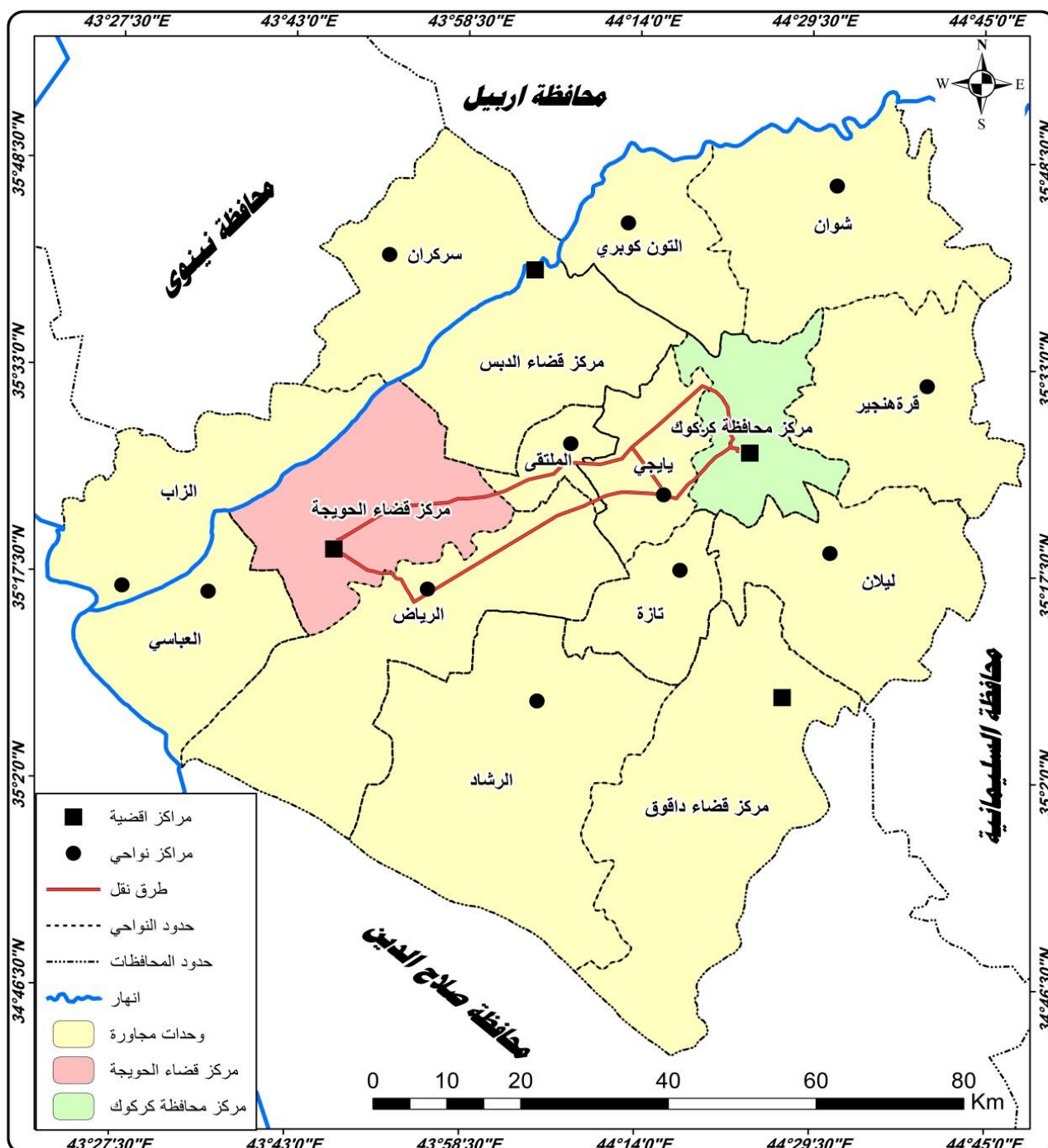
المبحث الاول: النقل الجماعي واقعة وخصائصه في منطقة البحث

أولاً- النقل الجماعي وخصائصه: هو تلك العملية التي يقوم فيها الأشخاص بالانتقال من مكان الى اخر سواء كان المكان (مدينة، سكن، عمل، سوق) بشكل جماعي يزيد عن (2) شخص باستخدام وسائل النقل المخصصة لذلك ومنها السيارات ويكون مكان الانطلاق والتوقف (بداية ونهاية الرحلة) محدد بمحطة توقف وهي المرآب (كراج)، اما اهم خصائص النقل الجماعي تخفيض التكاليف الشخصية لانتقال وسفر الاشخاص وزيادة مستوى السلامة والأمن وتقليل عدد الحوادث وشدتها وتقليل سرقة المركبات، و تقليل انبعاثات الغازات الملوثة للبيئة والضوضاء واستهلاك الوقود باعتبارها عامل مساعد في تقليل عدد السيارات المستخدمة. وتوفر الراحة والامان كونها سيارات مخصصة للنقل الجماعي ومجهزة بكل اجراءات السلامة وتقلل الازدحام المروري على الطرق فأغلب السيارات المخصصة لهذا الغرض تكون ذات السعة عالية. النقل الجماعي بشكل عام وبين مدينتي الحويجة وكركوك بشكل خاص يسعى الى زيادة السرعة وتقليل التوقف والتأخير عند نقاط التحويل بين وسائل النقل وتحسين فرص سفر الأشخاص بأقل التكاليف

وتعد الباصات الصغيرة وسيلة سريعة لقلّة عدد الركاب و لأنها تعمل بين محطتين مما يقلل من مرات التوقف الذي يعتمد على عدد الركاب النازلين في الطريق و بالتالي فانها لا تعمل بفترات وأماكن توقف منتظمة مثل الحافلات (السامرائي م.، 248: 2011).

ثانياً- مأخذ النقل الجماعي: ان ابرز مخذ النقل الجماعي بين مدينتي كركوك والحويجة هي المرونة من صفات النقل التي تنطبق على كل نظم نقل الركاب هي عدم القدرة على النقل من الباب الى الباب بل الالتزام بمحطات مخصصة (مرآب)، والكلفة العالية مقارنة ببقية خطوط النقل الجماعي في العراق فأغلب السيارات المخصصة للنقل الجماعي هي سيارات صغيرة ومتوسطة عدد ركابها (4-11) راكب ما يزيد كلفتها، وعند عدم وجود عدد كافي من الركاب ما يلجأ المسافر

خريطة (1) موقع منطقة البحث والطرق الرابطة بينها



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على خريطة العراق الادارية ومخرجات برنامج Arc gis(10.1)

المسافر الى تحمل تكلفة السفر والوقت المستغرق للوصول غير منتظم بسبب اختلاف كفاءة السيارات بعضها يستغرق اكثر من ساعة والآخر اقل حسب المعوقات التي يكون بعضها بالطريق نفسها كالتخسفات وقلة المسارات او بوجود نقاط تفتيش امنية او قلة سرعة السيارة ما يولد عامل نفور لدى

الركاب، وعامل الامان ونوع المركبة الذي يعد اساسي فأغلب السيارات لا تتوفر فيها شروط السلامة كونها غير مخصصة للنقل الجماعي من منشأها بل مصممة كسيارة خاصة اضافة الى نوع الطرق وقلة كفاءتها، اما اوقات عمل النقل الجماعي غير دقيقة ولا يوجد جدول لأنطلاق السيارة حتى وان قل عدد الركاب في المرأب بمجرد ان ينتهي النهار لا توجد سيارات تعمل في الليل وبأوقات متأخرة كجدول ثابت لانطلاقها. ونوع الطرق ومواصفاتها من حيث عدد المسارات والعرض والاستقامة واثاث الطريق من الارشادات المرورية والانارة وغيرها غير فاعلة ولها اثر سلبي على النقل الجماعي، بينما عامل التلوث فغير مراعى في هذا الجانب هناك الكثير من السيارات القديمة التي تنبعث منها الغازات الضارة للبيئة والتي يجب اخراجها من النقل الجماعي، وتوزيع المرائب كمحطات انطلاق و وصول المسافرين بشكل متباين وغير دقيق وثابت وغير مجهزة بكل احتياجات المسافرين كقاعات انتظار وسائل راحة وغير ملائمة لسيارات نقل الركاب الكبيرة (الباصات)، (الدراسة الميدانية، 2024) والمرائب داخل المدن لوقوف سيارات النقل الجماعي غالباً تكون الاماكن المخصصة لها قليلة مقارنة باستخدام الارض الاخرى (الخرجي، 124: 2006).

ثالثاً- طرق النقل بين مدينتي كركوك والحويجة: ان طرق النقل هي الشريان الاساسي لنشاط النقل الجماعي بين المدن بزيادة وتحسين مواصفاتها المكانية والهندسية من استقامة وعدد مسارات وممرات واثاث الطريق وارشادات مرورية ومحطات توقف خدمية (تزود بالوقود وصيانة واستراحة) وغيرها، ان الطرق الرابطة بين مدينتي كركوك والحويجة هي طريقان رئيسيان يمر عبرهم مختلف انواع المركبات ومنها سيارات النقل الجماعي من الحويجة الى كركوك وتم اختيار مدينة كركوك باعتبارها مركز المحافظة وكل الطرق تؤدي اليها لا سيما وان عدد سكانها يزيد عن الثلثي سكان المحافظة (حميد، 347: 2020)، الطريق الاول المسمى ب طريق الرياض والذي انشئ سنة (1981) يبلغ طولة (67) كم من مركز الحويجة الى مركز كركوك هذا الطريق يمر عبر مركز ناحية الرياض ثم بعد الرياض يكون جزء من الطريق الرئيسي الرابط (كركوك - بيجي)، والمسافة بين الحويجة والرياض (19) كم ذو مسار واحد بعرض (16) متر اما باقي الطريق يكون بعرض (8) متر وذو مسار واحد، يتميز هذا الطريق بالاستقامة مع وجود انحرافات بسيطة عليا ما يساعد على ديمومة النقل بسرعة ثابتة وعدم التوقف كما يوجد عليا (4) محطات التزود بالوقود و(4) محطات استراحة وصيانة سيارات يتميز بالكثافة المرورية

عبره كونه رابط بين مدينة الحويجة وكركوك من جهة ويربط بين مدينتي بيجي والعلم بمدينة كركوك من جهة أخرى، وهو طريق رئيسي حيوي مهم ومن المأخذ عليه انه ذو مسار واحد وقلة الارشادات المرورية والاسيجة. اما الطريق الثاني هو طريق المنزل الذي انشئ سنة (1979) يبلغ طوله (60) كم من مركز الحويجة الى مركز كركوك وبعد قطع مسافة (30) كم عند وصوله الى ناحية الملتقى (فلكة وادي النفط) يتفرع ثلاث افرع احدها تكملة للطريق الرابط كركوك موصل وفرع اخر يمر الى ياجي والملتقى ثم مدينة كركوك يدخلها من الجهة الغربية، والفرع الثالث هو تكملة الطريق الاساسي كركوك منزلة حويجة، اما تصنيفه طريق ثانوي يتكون من مسارين وكل مسار ممرين بعرض (8) متر وكذلك يوجد عليه (4) محطات التزود بالوقود و (3) محطات استراحة وصيانة سيارات ومن المأخذ عليه يكون مستقيم عند الخروج من الحويجة بمسافة (30) كم فقط بعدها يتعرض لعدد من الانحرافات في مسارة ما يؤثر على النقل اضافة الى عدم وجود اسيجة لمنع عبور الحيوانات والمواشي الا من الاماكن المخصصة كون الاراضي المجاورة للطريق زراعية والارشادات ما يسبب الحوادث المرورية (الدراسة الميدانية، 2024).

رابعاً- وسائل النقل الجماعي بين مدينتي كركوك والحويجة: وسائل النقل البري الجماعي بين المدن تقسم الى نوعان اما عن طريق سكك الحديدية والتي توجد بين مدينة كركوك والحويجة سكة قطار (كركوك بيجي) اذ تنطلق من مدينة كركوك الى بيجي ثم الى بغداد، وتمر بمحطة الرياض الواقعة على بعد (48) كم من مدينة كركوك و(19) كم من مدينة الحويجة وبذلك يمكن اعتبارها احد طرق النقل الجماعي بين كركوك والحويجة الا انها لا تعمل في الوقت الحالي بسبب الاهمال وتعطيل السكة منذ العام 2003، اما وسائل النقل البري الاخرى فهي النقل بالسيارات وهي وسيلة النقل الجماعي المستخدمة بين مدينتي كركوك والحويجة تختلف من حيث سعة الركاب والنوع والتخصص، وتوجد (4) اصناف من السيارات للنقل الجماعي بين مدينتي كركوك والحويجة حسب سعة وعدد الركاب وكما في الجدول رقم (1) هناك سيارات مخصصة لنقل (4) اشخاص او (8) من نوع خصوصي صالون ومن خصائصها النقل من الباب الى الباب

جدول (1) اصناف سيارات النقل الجماعي بين مدينتي كركوك والحويجة وعدد السكان

عدد الركاب	8-4	14-10	26-18	اكثر من 40
نوع السيارة	سيارة صغيرة/ صالون	باص صغير/ كيا	باص متوسط/كوبستر	باص كبير/ منشأة
الوحدة الادارية	مركز كركوك	مركز قضاء الحويجة	مج سكان كركوك-حويجة	مجموع المحافظة
عدد السكان	1135679	140592	1276271	1861546
%	61	7,55	68,55	%100

المصدر: الدراسة الميدانية، جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للأحصاء، تقديرات السكان على مستوى العراق، بيانات غير منشورة، 2024.

لصغر حجمها وقدرتها على نقل الاشخاص من مكان السكن الى العمل اضافة الى السرعة في الوصول فهي تتميز بسرعتها العالية، الا انها تكون غير مريحة في جلوس الركاب لأن بعضها غير مخصص بالاساس للنقل الجماعي بل يتم تحويلها من سيارة خصوصية الى سيارة اجرة، اما الباص الصغير ذو السعة (10-14) فهي مخصصة للنقل الجماعي وتتميز بالسرعة المتوسطة الى العالية والمرونة في الانتقال والسعة المتوسطة الا ان بعض مقاعدها الوسطى ضيقة وغير مريحة في الجلوس، اما السيارات ذو السعة (18-26) فهي باصات متوسطة (كوبستر) التي تتميز بالسرعة المتوسطة والمرونة في النزول والصعود من السيارة والامان والراحة في الجلوس اضافة الى بعض المرونة في الانتقال وتستعمل على الاغلب في عملية نقل الطلاب الى المؤسسات التعليمية ، والسيارات التي تزيد سعتها الى اكثر من (40) راكب (المنشأة) وهي سيارات كبيرة تتميز بالمرونة في النزول والصعود من السيارة والراحة في الجلوس ودرجة الامان العالية الا انها تحتاج الى طرق ذو مواصفات عالية من حيث السعة والاستقامة وقلة نقاط التفتيش من اجل ان تبقى سرعتها عالية وتتميز بعدم المرونة في الانتقال واستخدامها محدود على نقل الطلاب من وإلى المؤسسات التعليمية او نقل المسافرين الى خارج المحافظة.

خامساً- مرائب النقل الجماعي:- هي المكان المخصص لوقوف سيارات النقل الجماعي لنقل الاشخاص من مكان الى اخر ويمثل بداية ونهاية انطلاق السفر ما بين مدينة واخرى (كركوك والحويجة)، تعد المرائب من أهم عناصر النقل ، إذ إنها تمثل المحطات النهائية لحركة السيارات وانطلاقها ، إذ توفر النشاط النقلي للمسافر على نحو مستمر ومنظم وبعيداً عن حالات الفوضى والنقص في خدمات النقل (السامرائي ع.، 99: 2012)، فهي تنظم وقت السفر ونوع وحركة السيارات وخطوط النقل واتجاهها كما انها توفر اماكن راحة وانتظار للمسافر وبذلك هي نقطة بداية ونهاية الرحلة، يوجد في مدينة كركوك

مرآب واحد مخصص لنقل المسافرين من وإلى مدينة الحويجة والمسمى بمرآب (كراج) بغداد الذي تبلغ مساحته (30000)م² تنطلق منه عدة خطوط إلى مختلف المدن العراقية كخطوط النقل إلى بغداد وتكريت والموصل وسامراء والدوز وكفري وكلاز وداقوق وخط نقل الحويجة الذي يحتوي على كل أنواع السيارات المخصصة للنقل الجماعي كما في الجدول (1) ويحتوي هذا المرآب على أماكن انتظار وخدمات كدورة المياه وأماكن الصلاة وأسواق إلا أن أماكن الانتظار غير مكيفة ولا تحتوي على مقاعد كافية ونقص في الخدمات مقارنة بعدد المسافرين، أما المرآب الثاني هو مرآب (الحويجة) كراج وهو مرآب واحد في مدينة الحويجة مخصص لنقل المسافرين من وإلى مدينة كركوك تبلغ مساحته (7000)م² تنطلق منه سيارات بمختلف أنواعها كما يحتوي على خطوط نقل المسافرين إلى مدن تكريت والرياض والشرقاط والعلم، وينقصه صالات الانتظار المنظمة والمكيفة والمقاعد والخدمات الأخرى، وكلما زاد عدد خطوط النقل زاد عدد المسافرين الذين يأتون إلى مدن منطقة البحث (كركوك- حويجة) باعتبار المرآب هو نقطة تحول للمسافر عندما يأتي من مدن أخرى لكي يذهب إلى مدينة كركوك أو الحويجة.

سادساً- الخصائص الجغرافية للنقل الجماعي بين مدينتي كركوك والحويجة: أن العوامل الجغرافية المؤثرة على النقل الجماعي سواء على الطرق وإنشائها أو السيارات وحركتها منطقة البحث تنقسم إلى قسمين هما:-

1- الخصائص الطبيعية: أهم العوامل المؤثرة على النقل الجماعي هي الموقع فقرب الحويجة من مدينة كركوك وتوفير الخدمات الإدارية والتعليمية والصحية والصناعية في كركوك إضافة لكونها تعد مركز محافظة وسهولة الانتقال دون معوقات عامل مهم لزيادة النقل الجماعي بين المدينتين، أما السطح سواء كان بالارتفاع والتضرس واثرة على سرعة النقل عند صعود السيارة إلى أماكن مرتفعة أو على كلفة إنشاء الطرق وما يتطلبه من عمليات تسوية وغيرها وكلما كان الطريق على أرض مستوية ساعد ذلك على استقامة الطريق وسرعة الوصول، جيولوجياً تقع منطقة البحث والطرق الرابطة بينها ضمن تكوين البلايستوسين، وتضاريسياً ضمن سهل الحويجة وأجزاء من هضبة كركوك ويبلغ ارتفاعها ما بين (35-200) م عن مستوى سطح البحر،

أما أبرز أنواع الترب في منطقة البحث والتي تمر عبرها طرق النقل هي تربة الليثوسول مع الكلس وتربة بنية ذات سمك عميق واثرة ذلك على إنشاء الطرق، مناخياً تقع ضمن مناخ السهوب الانتقالي بين مناخ البحر المتوسط في الشمال والمناخ الصحراوي السائد في وسط وجنوب العراق، ويكون معدل كمية

الامطار يتراوح ما بين (250- 400) ملم (الشمري، 12-42 : 2017)، ومتجه نحو التغير لكميات الامطار التي قلت بمعدل (- 9.5) ملم من سنة (1990) الى سنة (2020) (الربيعي، 436: 2023)، اما الضباب فهو اكثر العناصر المناخية المؤثرة على مدى الرؤية عند السياقة فهو قطرات مائية صغيرة عالقة في الهواء ويتكون عندما تنخفض درجة حرارة الهواء فوق سطح الأرض، يصاحبه ارتفاع في الرطوبة النسبية مع صفاء الجو، فتتكون قطرات مائية صغيرة الحجم (بقطر اقل من 0.1) ملم تبقى معلقة في الهواء وتقلل من مدى الرؤية إلى أقل من (100) متر وتتحرك مع حركة الرياح الأفقية السائدة (كاظم، 82: 2015)، وتتركز ظاهرة الضباب في مدينة الحويجة وكركوك والطريق الرابط بينهما لشهري كانون الأول والثاني وبعض ايام شهر شباط واذار لارتفاع نسبة الرطوبة في الهواء القريب من السطح وانخفاض درجة الحرارة، **الموارد المائية** فهناك مشروع ري كركوك والانهار التي تتفرع منه وما تحتاجه الطرق الرابطة بين مدينتي الحويجة وكركوك المارة عبر هذه الانهار بأنشاء عدد من الجسور البالغ عددها (11) جسر منها (4) جسر على طريق المنزل و(2) جسر لطريق (فلكة وادي النفط - العمل الشعبي) يدخل مدينة كركوك من الجهة الغربية الذي يتفرع من طريق المنزل مروراً بناحية يابجي والملنقى ثم مدينة كركوك يدخلها من الجهة الغربية، و(4) جسر على طريق الرياض، وجسر مكتب خالد الذي يلتقيان عنده طريقي الرياض والمنزلة، اضافة الى مشروع ري الحويجة الذي يعد السبب الاساسي لاستقرار وزيادة عدد السكان في الحويجة.

2- الخصائص البشرية: اهم هذه الخصائص المؤثرة على النقل الجماعي هي **السكان** بزيادة عدد السكان في المدن يزداد الاهتمام بشبكة الطرق لزيادة عدد مرتادي الطرق البرية من والى المدن بلغ عدد سكان مركز الحويجة (140592) نسمة وبنسبة (7,55%) من مجموع سكان المحافظة وهذا له اثر على زيادة مستخدمي ومرتادي النقل الجماعي من والى مدينة كركوك، والعامل الاداري الذي يعد من اهم العوامل التي تزيد من نسبة استخدام النقل الجماعي من الحويجة والى كركوك اذ مدينة كركوك هي مركز المحافظة وفيها كل الدوائر الخدمية والصحية والاجتماعية والتعليمية والامنية والمالية والقضائية وهذا يزيد من عدد الاشخاص المستخدمين للنقل الجماعي عند سفرهم لمدينة كركوك لقضاء اعمالهم في دوائر مدينة كركوك، اما **النشاط الاقتصادي** فهو يعتمد على النقل بشكل واسع ولا يمكن ان يزيد ان لم تكن هناك طرق لنقل المنتجات ومن اهم الانشطة الاقتصادية هي الزراعة اذ يتميز مركز قضاء الحويجة بإنتاج زراعي واسع ونسبة عالية من الاراضي صالحة للزراعة والذي يشتهر

باننتاج القمح والذرة الصفراء بالدرجة الاولى وهذه تحتاج الى طرق نقل جيدة بالتالي تعتبر عامل مهم في زيادة كفاءة الطرق الرابطة بين مدينتي الحويجة وكركوك, اضافة الى النشاط الصناعي كمعامل انتاج مواد البناء في كركوك والحويجة ومعامل المنتجات الغذائية في منطقة الحي الصناعي في كركوك هذه عوامل تسهم في زيادة مستخدمي النقل الجماعي سواء للأيدي العاملة في هذه الأنشطة او التي ترتادها لغرض الاستهلاك, اضافة الى العامل البشري المتمثل بالوظيفة التعليمية فهناك جامعة كركوك والكلية التقنية والمعهد التقني في مدينة كركوك والكلية التقنية والمعهد التقني في مدينة الحويجة اضافة الى الجامعات الاهلية في كركوك هذه عامل بشري مهم لزيادة عدد مستخدمي النقل الجماعي من طلاب واساتذة وموظفي.

المبحث الثاني: تحليل واقع النقل الجماعي وأهم النتائج والمشاكل

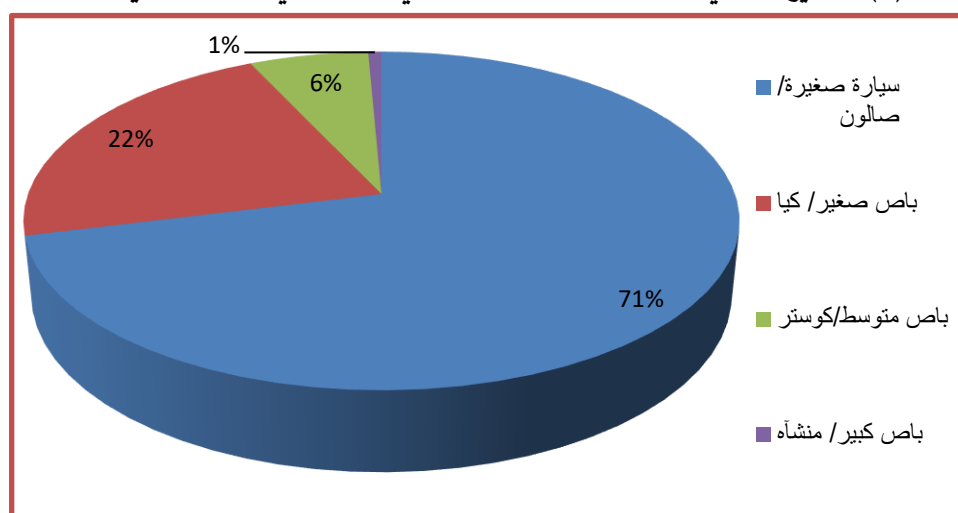
أولاً- عدد السيارات وخصائصها:- سيارات النقل الجماعي بين كركوك والحويجة تقسم الى نوعان رئيسيان هي سيارة صغيرة(صالون) وتكون بسعة (4) راكب وسيارات نوع باص صغير(كيا) وبسعة (11-14) راكب، اما سيارات النقل الجماعي الاخرى هي باص متوسط(كوستر) وبسعة (21-26) راكب وسيارة نوع باص كبير(منشأه) بسعة تزيد عن (40) راكب، يعتبر هذان النوعان سيارات ثانوية للنقل الجماعي لان اغلب استخدامها ينحصر لأغراض نقل الطلاب الى المعاهد والجامعات خلال الموسم الدراسي ونقل الموظفين الى الدوائر ونقل قافلات الحجاج والمعتمرين من الحويجة الى مطار كركوك، فأغلبها لا تنطلق من مرآب النقل. من تحليل الجدول (2) والشكل (1) يتضح ان عدد سيارات النقل الجماعي من مدينة الحويجة الى كركوك وبالعكس بلغ (429) سيارة نقل جماعي وبعات مختلفة اعلاها نسبة هي السيارات الصغيرة صالون وبسعة اربع راكب التي شغلت نسبة (71,10%) من مجموع السيارات تلاها سيارات من نوع الباص الصغير (كيا) بسعة (11-14) التي شغلة نسبة (21,91%) من مجموع السيارات ثم اقلها نسبة هي سيارات الباص المتوسط (كوستر) والباص الكبير(منشأه) وشغلن نسبة (6.29%) و(0.70%) على التوالي، كما تتباين كلفة اجرة النقل اعلاها السيارات

جدول (2) اعداد السيارات وخصائصها في مرآب النقل الجماعي بين مدينتي الحويجة وكركوك

ت	نوع السيارة	عدد الركاب (السعة)	عدد السيارات	%	كلفة النقل بالآلاف
1	سيارة صغيرة/ صالون	4	305	71.10	6
2	باص صغير/ كيا	11-14	94	21.91	5
3	باص متوسط/كوستر	21-26	27	6.29	2,5
4	باص كبير/ منشأه	اكثر من 40	3	0.70	2,5
	المجموع	-	429	100%	-

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على وزارة النقل، الشركة العامة لإدارة النقل الخاص، قسم نقل محافظة كركوك، شعبة الحاسبة، 2024.

شكل (1) التوزيع النسبي لأعداد سيارات النقل الجماعي بين مدينتي كركوك والحويجة



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (2)

الصغيرة (صالون) بكلف (6) ألف للمسافر الواحد ثم الباص الصغير (كيا) بكلفة (5) ألف للمسافر، أما سيارات الباص المتوسط (كوسنتر) والباس الكبير (منشآه) شغلن نفس الكلفة وهي (2,5) ألف للمسافر الواحد.

ثانياً- مقاصد النقل: هي نقطة الوصول التي يروم المسافر الوصول اليها عند السفر من مكان معين، وتقسم الى قسمين الاول نقل افراد ذو مقاصد مختلفة من المرائب وهو عند السفر والانطلاق من المرائب في مدينة الحويجة تكون نقطة الوصول هي المرائب في مدينة كركوك لأن المسافرين يرومون اماكن مختلفة لذلك يتم نزولهم في المرائب ومن هناك كلاً حسب مقصده، والقسم الثاني هي نقل افراد ذو مقصد واحد وهذا الامر يتكرر كثيراً عند ما يكون المسافرين ذو مهنة واحدة وعلى الاغلب هي التعليم ونقل الطلاب اذ ينطلقوا من مرائب الحويجة الى جامعة كركوك او الكلية التقنية او المعهد التقني في كركوك او بالعكس النقل من كركوك الى المعهد التقني في الحويجة.

ثالثاً- حجم الحركة اليومية لسيارات المسافرين: نم عمل مسح ميداني لسيارات نقل المسافرين خلال اسبوع لمعرفة اكثر ايام الاسبوع استخدام للنقل الجماعي وتم اختيار مرائب الحويجة والعد اليومي وتبين من خلال الجدول رقم (3) وكما في الشكل (2) ان اعلى نسبة للسيارات المسافرة خلال اسبوع هو يوم الاحد الذي شغل نسبة (21.38%) اما اقل يوم كان يوم الجمعة الذي شغل نسبة (5.12%)، اما على مستوى السيارات الداخلة والمغادرة للمرائب كان اعلاها نسبة يوم الاحد الذي شغل (19.89%)

مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية المجلد (19) العدد الثاني الجزء الثاني كانون الأول 2024

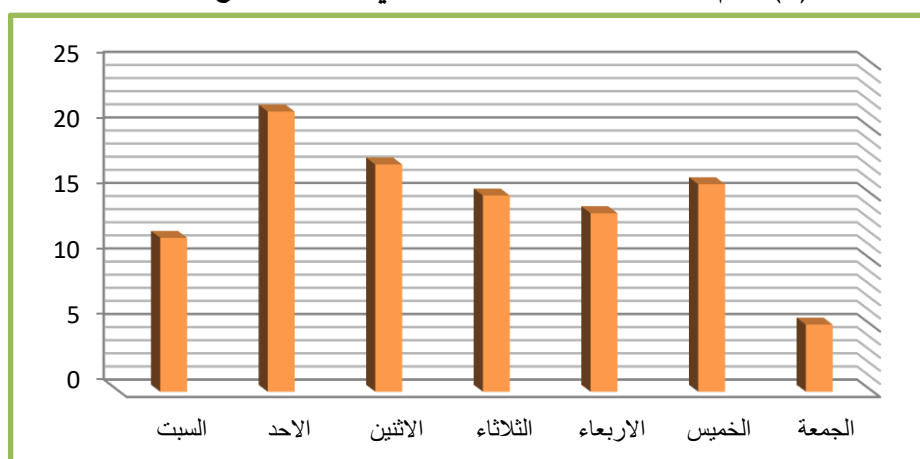
و(22.84%) على التوالي واقل نسبة هو يوم الجمعة، والسبب في ذلك لأن اغلب المسافرين يقصدون الدوائر الخدمية والتعليمية في مركز المحافظة لذلك تنشط حركة نقل المسافرين في بداية الاسبوع وتقل ايام العطل.

جدول (3) حجم الحركة اليومية لسيارات المسافرين الداخلة والمغادرة لمربآب (كراج) الحويجة

اليوم	سيارات داخلة	%	سيارات خارجة	%	المجموع الكلي	%
السبت	98	10.65	120	12.81	218	11.74
الاحد	183	19.89	214	22.84	397	21.38
الاثنين	157	17.07	165	17.61	322	17.34
الثلاثاء	134	14.57	144	15.37	278	14.97
الاربعاء	142	15.43	111	11.85	253	13.62
الخميس	166	18.04	128	13.66	294	15.83
الجمعة	40	4.35	55	5.87	95	5.12
المجموع	920	%100	937	%100	1857	%100

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على المسح الميداني من يوم الاربعاء الموافق 9 / 10 / 2024 الى يوم الثلاثاء الموافق 15 / 10 / 2024.

شكل (1) حجم الحركة اليومية لسيارات المسافرين خلال الاسبوع



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (3)

رابعاً- خصائص السيارات والمسافرين: من تحليل الجدول (4) تبين ان اجرة النقل التي 5 ألف فأقل شغلت نسبة (51.87%) من مجموع استمارات الاستبيان الموزعة، اما مهنة المسافرين فقد شغلت مهنة طالب اعلى نسبة وهي (67.5%) وهذا يرجع نتيجة سفر الطلاب من الحويجة الى كركوك لغرض الدراسة الجامعية ما يزيد من نسبتهم بين عدد المسافرين مقارنة بالمهن الاخرى، اما طول مدة السفر فقد شغلت الوقت (60) دقيقة فأقل اعلى نسبة وهي (81.87%) لقرب المسافة وقلة المعوقات، اما نوع واسطة النقل فقد شغلت السيارات التي بسعة (4-8) راكب اعلى نسبة وهي (47.5%) مقارنة بالوسائل الاخرى لسهولة انتقالها وعدم الانتظار طويلاً في المربآب لقلة عدد ركابها، اما التوقف في الطريق فقد

مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية المجلد (19) العدد الثاني الجزء الثاني كانون الأول 2024

شغل انتظار صعود شخص اعلى نسبة وهي (45.62%) وذلك لان هناك سيارات اجرة تحمل مسافرين من خارج المربأ عند ذهابهم الى

جدول (4) خصائص السفر والمسافرين لمنطقة البحث(*)

اجرة النقل	5 ألف فأقل	%	6 ألف	%	المهنة	طالب	%	كاسب	%	موظف	%
	83	51.87	77	48.12		108	67.5	20	12.4	32	20
طول الرحلة	60 دقيقة فأقل	%	اكثر من 1 ساعة	%	نوع واسطة النقل	راكب 4-8	%	راكب 10-14	%	راكب 18-26	%
	131	81.87	29	18.12		76	47.5	59	36.87	25	15.62
توقفت في الطريق	تزود بالوقود	%	للتسوق	%	انتظار صعود شخص	لم يتوقف	%				
	26	16.25	17	10.62	73	44	45.62				

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبيان ملحق(1).

(*)النسب المئوية نتيجة القسمية على مجموع استمارات الاستبيان (160) استمارة التي تمثل مجتمع الدراسة.

كركوك لغرض الدراسة بشكل يومي ما يضطر السائق الى انتظار وصول الراكب بالأخص الركاب الذين يسكنون القرى المجاورة او البعيدة عن الطرق.

خامساً- مشاكل النقل الجماعي: ان مشاكل النقل بين مدينتي الحويجة وكركوك متنوعة بلغت تقريباً

(12) مشكلة, ومن تحليل الجدول (5) يمكن تناول كل مشكلة حسب نوعها بما يلي:-

1- الجلوس غير مريح والمقاعد ضيقة: كون السيارات غير مخصصة للنقل الجماعي لذا جلوس المسافرين فيها بشكل غير ملائم والشعور بضيق المقاعد وعدم الراحة اثناء رحلة السفر, وشكلة هذه المشكلة نسبة (51.4%) من مجموع المسافرين حسب استمارة الاستبيان الموزعة عليهم.

2- السياقة السريعة: ان عدم وجود كامرات المراقبة لحركة السير على الطريق وقلة الالتزام بمعايير السلامة المرورية ما يؤدي الى السياقة السريعة والمفرطة بشكل لا يتوافق مع نوع الطريق ومواصفاته وحركة المرور عليه ما يجعل سيارة النقل الجماعي معرضة لخطر الحوادث وشغلة هذه المشكلة نسبة (61.42%) من مجموع المسافرين بسيارات النقل الجماعي.

جدول (5) مشاكل النقل الجماعي بين مدينتي كركوك والحويجة

ت	المشكلة	نعم توجد	%	لا توجد	%
1	الجلوس غير مريح والمقاعد ضيقة	82	51.4	78	48.6
2	السياقة السريعة	98	61.42	62	38.58
3	قلة وسائل الامان والسلامة المرورية للسيارة	73	45.71	87	54.29
4	نوع السيارة غير مخصصة للنقل الجماعي في الاساس	75	47.14	85	52.86
5	التأخر في الوصول وقلة السرعة	75	47.15	85	52.85
6	اجرة النقل كثيرة مقارنة بالمسافة المقطوعة وعدد الركاب	78	48.57	82	51.43
7	طول وقت الانتظار داخل المرأب (الكراج) وعدم انتظام وقت الانطلاق	103	64.28	57	35.72
8	عدم ايجاد سيارة اجرة بوقت متأخر في النهار او الليل	105	65.71	55	34.29
9	عدم وجود محطات استراحة ملائمة للمسافرين على الطريق وفي المرأب	94	58.58	66	41.42
10	خطوط النقل داخل المرأب غير منظمة حسب نوع السيارة	105	65.71	55	34.29
11	الطريق فيه مطبات وتخشفات وضيق وقلة عدد الممرات ببعض اجزائه	142	88.53	18	11.47

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على استمارة الاستبيان، ملحق (1).

3- قلة وسائل الامان والسلامة المرورية للسيارة: كإطفائيات الحرائق واكياس الهواء اذا تعرض الراكب للاصطدام وحزام الامان، وشغلت نسبة (45.71%).

4- السيارة غير مخصصة للنقل الجماعي: فهي مخصصة للنقل الخاص وعدد محدد من الافراد يتم تغيير نوعها الى سيارة نقل جماعي بالأخص سيارات ذات (4) راكب او عدد مقاعدها يحور وشغلة نسبة (47.14%).

5- التأخر في الوصول وقلة السرعة: معدل وقت الوصول يقدر بحوالي ساعة واحدة، وهناك سيارات قديمة جداً او يتم السياقة فيها بشكل بطيء او التوقف في الطريق لصعود ركاب اخرين ما يؤدي الى تأخير الوصول وطول زمن الرحلة بالأخص السيارات ذات السعة العالية، وشغلة هذه المشكلة نسبة (47.15%).

6- اجرة النقل كثيرة مقارنة بالمسافة المقطوعة وعدد الركاب: ان المسافة التي بين كركوك والحويجة لا تزيد عن (70) كم والوقت لا يتجاوز (1) ساعة ومقارنة المسافة والوقت بأجرة النقل لأغلب السيارات المتواجدة في المرأب وهي الصغيرة بسعة (4 الى 11) راكب تكون كثيرة الاجرة وهي (5- 6.5) الف وشغلة هذه المشكلة نسبة (48.57%).

7- طول وقت الانتظار داخل المرأب (الكراج) وعدم انتظام وقت الانطلاق: ان عدم انتظام وقت الانطلاق والالتزام بالوقت يولد الملل لدى المسافرين وقد شغلة هذه المشكلة نسبة (64.28%) من مجموع المسافرين ما يؤثر على كفاءة النقل الجماعي.

8- عدم ايجاد سيارة اجرة بوقت متأخر في النهار او الليل: سيارات النقل الجماعي والاشخاص المسافرين اغلبهم من بداية النهار وبعد منتصف النهار يبدأ العدد يقل شيء فشيء بالتالي على الاغلب لا تبقى سيارات نقل جماعي في نهاية اليوم واوقات متأخرة من الليل وشغلة هذه المشكلة نسبة (65.71%).

9- عدم وجود محطات استراحة ملائمة للمسافرين على الطريق وفي المرأب: يفتقر المرأب الى محطات تتوفر فيها شروط السلامة والراحة للمسافر وقد شغلة هذه المشكلة نسبة (58.58%).

10- خطوط النقل داخل المرأب غير منظمة حسب نوع السيارة: هناك اكثر من نوع لسيارات النقل الجماعي في المرأب لذا من الواجب ان تكون خطوط النقل حسب نوع السيارة حتى يكون المسافر حر في اختيار السيارة التي يرغب في السفر بها اما منطقة البحث فتكون السيارات مرتبة بخط واحد فقط وليس حسب النوع في مرأب الحويجة وكركوك وبلغت المشكلة نسبة (65.71%) ممن يعاني من هذه الاشكالية.

11- الطريق فيه مطبات وتخسفات وضيق وقلة عدد الممرات ببعض اجزاءه: ان زيادة عدد المسارات والممرات وقلة التخسفات عامل مهم لزيادة كفاءة الطريق وتسهيل الوصول بسرعة وسلامة واختصار للوقت, الا ان في منطقة البحث تعاني الطرق بين كركوك والحويجة ببعض اجزاءها من مشكلة وجود مطبات وتخسفات وقلة عدد المسارات والممرات وضيق ببعض اجزاءه مما اثر على كفاءة النقل الجماعي عبرها وقد شغلة هذه المشكلة نسبة (88.53%) حسب استمارة الاستبيان الموزعة على المسافرين.

الاستنتاجات

- 1- الكلفة العالية مقارنة ببقية خطوط النقل الجماعي في العراق عند عدم وجود عدد كافٍ من الركاب المسافرين ما يلجأ المسافر الى تحمل تكلفة السفر والوقت المستغرق للوصول غير منتظم بسبب اختلاف كفاءة السيارات.
- 2- عدد المرائب اثنان هي مرآب بغداد بمدينة كركوك ومرآب الحويجة و اوقات العمل بلا جدول لانطلاق و وصول السيارة وغير دقيقة في المرآب في حال عدد الركاب زاد او اقل.
- 3- انواعها ومواصفات الطرق غير فاعلة ولها اثر سلبي على النقل الجماعي ببعض اجزائها، وهناك طريقان اساسيان للنقل بين كركوك والحويجة هي طريق الرياض والمنزلة.
- 4- السيارات المخصصة للنقل الجماعي بلغ مجموعها (429) اغلبها سيارة التاكسي نوع كورلا التي بحمولة (4) راكب وسيارة الباص الصغير نوع كيا بحمولة (11) راكب شغلن نسبة (71.10%) و(21.91%) على التوالي.
- 5- يوم الاحد شغل اعلى معدل للنقل الجماعي بنسبة (21.38%) من مجموع ايام الاسبوع
- 6- بلغ عدد المشاكل الشائعة في منطقة البحث (11) مشكلة تواجه المسافرين في النقل الجماعي كان اعلاها نسبة مشكلة عدم وجود سيارة بوقت متأخر والخطوط داخل المرآب وفق نوع السيارة شغلن نسبة تصل الى (65%)، ومشكلة التخسفات قلة عدد الممرات ببعض اجزاء الطريق شغلة اعلى نسبة تصل الى (88.53%).

المقترحات

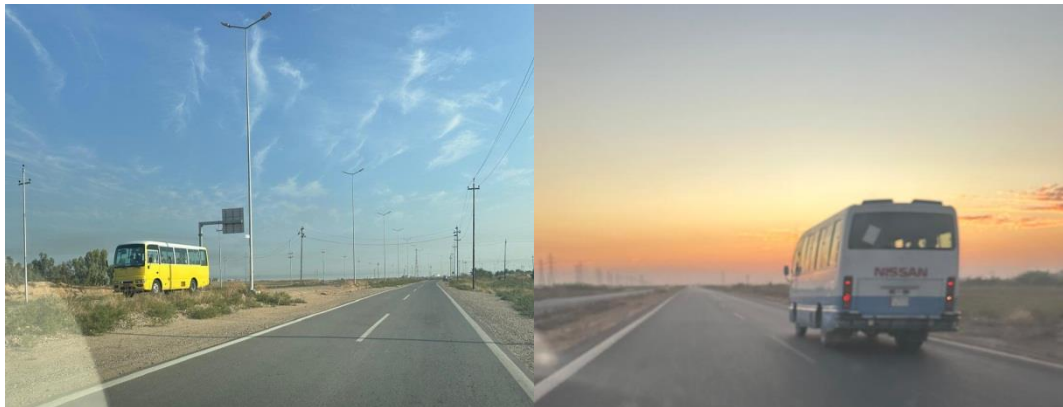
- 1- تنظيم العمل داخل المرآب وجداول وصول وانطلاق السيارات وتحديد اجرة النقل وفق المسافة المقطوعة.
- 2- زيادة كفاءة الطريق الرابط بين كركوك والحويجة بتعدد المسارات والممرات والاثاث والتخطيط والانارة واجراءات زيادة السلامة ويجب ان تسلك السيارات الطريق ذو الكفاءة العالية
- 3- السيارات المخصصة للنقل الجماعي ان تكون مخصصة لهذا الغرض وتتمتع بكل مواصفات النقل الجماعي وفق المعايير المحلية والعالمية.
- 4- العمل على تقليل مشاكل النقل الجماعي وتفعيل الدور الرقابي عليها, ودعم الدراسات الخاصة بهذا الغرض في ظل القفزات الهائلة في مجال الاكتشافات العلمية في القرن الحادي والعشرين من التطورات والاختراعات والثورة في مجال النقل.

صور (1) مرآب النقل في الحويجة



التقطت الصورة يوم الاثنين بتاريخ 2024/10/14 الساعة التاسعة صباحاً

صورة (2) النقل الجماعي على الطرق الرابط بين كركوك والحويجة



التقطت الصورة يوم الخميس بتاريخ 2024/10/17 الساعة الثامنة صباحاً والساعة الخامسة مساءً

الهوامش والمراجع

- 1- الدراسة الميدانية. (9: 10, 2024). النقل الجماعي.
- 2- الدراسة الميدانية. (الاحد 29-30 / 9, 2024). مشاهدة ميدانية ومقابلات شخصية. الحويجة: كركوك.
- 3- احمد عبد الغفور خطاب الصميدعي و نوح فاضل محمود الربيعي. (436: 2023). تحليل التغير المناخي لعنصري الحرارة والامطار في محافظة كركوك. مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية, المجلد 18, العدد الخاص، صفحة 436.
- 4- طه مصعب حسين الخزرجي. (124: 2006). التوزيع المكاني لإستعمالات الأرض الحضرية لمركز قضاء الدجيل, رسالة ماجستير (غ.م), جامعة بغداد, كلية التربية ابن رشد.
- 5- طوفان سظام حسن و مهند محمد حميد. (347: 2020). الفجوة المكانية والنوعية لظاهرة الطلاق بمحافظة كركوك عام 2018 من منظور جغرافي. مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية, عدد خاص ملحق المجلد 15, العدد 2.
- 6- عبد الستار عبود كاظم. (82: 2015). كفاءة النقل الاقليمي لطريقي بغداد - سامراء, وبغداد - كربلاء (دراسة مقارنة). أطروحة دكتوراه (غ.م). جامعة بغداد, كلية التربية ابن رشد.
- 7- عمر محمد صالح السامرائي. (99: 2012). التحليل المكاني لحركة نقل المسافرين بالسيارات في محافظة صلاح الدين. رسالة ماجستير (غ.م). تكريت، العراق: جامعة تكريت, كلية التربية للعلوم الانسانية.
- 8- مجيد ملوك السامرائي. (248: 2011). جغرافية النقل الحديثة. جامعة ديالى: المطبعة المركزية.
- 9- نبيل طه علي بلال الشمري. (12-42 : 2017). التوزيع الجغرافي للزراعة المحمية في محافظة كركوك وافاق تنميتها المستقبلية. رسالة ماجستير (غ.م) . كلية التربية للعلوم الانسانية, جامعة الانبار.

قائمة المصادر

- 1- حسن, طوفان سطم و مهند محمد حميد, الفجوة المكانية والنوعية لظاهرة الطلاق بمحافظة كركوك عام 2018 من منظور جغرافي. مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية, عدد خاص ملحق المجلد 15, العدد 2, 2020.
- 2- الخزرجي, طه مصعب حسين, التوزيع المكاني لإستعمالات الأرض الحضرية لمركز قضاء الدجيل, رسالة ماجستير (غ.م), جامعة بغداد, كلية التربية ابن رشد, 2006.
- 3- السامرائي, مجيد ملوك, جغرافية النقل الحديثة. جامعة ديالى: المطبعة المركزية, 2011.
- 4- السامرائي, عمر محمد صالح, التحليل المكاني لحركة نقل المسافرين بالسيارات في محافظة صلاح الدين. رسالة ماجستير (غ.م), جامعة تكريت, كلية التربية للعلوم الانسانية, 2012.
- 5- الشمري, نبيل طه علي بلال, التوزيع الجغرافي للزراعة المحمية في محافظة كركوك وافاق تنميتها المستقبلية. رسالة ماجستير (غ.م), كلية التربية للعلوم الانسانية, جامعة الانبار, 2017.
- 6- الصميدعي, احمد عبد الغفور خطاب ونوح فاضل محمود الربيعي, تحليل التغير المناخي لعنصري الحرارة والامطار في محافظة كركوك, مجلة جامعة كركوك للدراسات الانسانية, المجلد 18, العدد الخاص, 2023.
- 7- كاظم, عبد الستار عبود, كفاءة النقل الاقليمي لطريقي بغداد - سامراء, وبغداد - كربلاء (دراسة مقارنة), أطروحة دكتوراه (غ.م), جامعة بغداد, كلية التربية ابن رشد, 2015.

المنشورات الرسمية

- 1- جمهورية العراق, وزارة التخطيط, الجهاز المركزي للأحصاء, تقديرات السكان على مستوى العراق, بيانات غير منشورة, 2024.
- 2- جمهورية العراق, وزارة النقل, الشركة العامة لإدارة النقل الخاص, قسم نقل محافظة كركوك, شعبة الحاسبة, 2024.

ملحق (1)

استمارة استبيان

م. د. سيف مزهر حمد / جامعة كركوك - كلية التربية للعلوم الإنسانية - قسم الجغرافية

بحث بعنوان/ تحليل جغرافي للنقل الجماعي بين مدينتي كركوك - الحويجة

عزيزي المسافر هذه الاستمارة لأغراض البحث العلمي فقط بدون ذكر الاسم ، وتبقى الاجابة سرية كونها تخص البحث...

لذا يرجى الاجابة بموضوعية على الاسئلة بعلامة (√) في الحقل المناسب مع التقدير .

1- اليوم/ التاريخ/ الوقت

طريق تسلكه	السكن	خارج المرآب (الكراج)	المرآب (الكراج) الواصل اليه ام←			خارج المرآب (الكراج)	المرآب (الكراج) المغادر منه ام←		
			كركوك	الحويجة	جامعة او المعهد		كركوك	الحويجة	جامعة او المعهد
منزلة	رياض	كركوك							

اجرة النقل بالآلاف		5 فأقل /	7-6 /	10-7 /	11 فأكثر /
المهنة		طالب	كاسب	موظف	اعمال اخرى
نوع واسطة النقل التي تنقلك		8-4 راكب صالون	14-10 راكب (كيا)	26-18 راكب (كوستر)	اكثر من 40 راكب (منشآه)
طول الرحلة (وقت وصولك)		60-45 دقيقة	1- 1,5 ساعة	اكثر من 1,5 ساعة	لم نصل لظروف اخرى
توقفت في الطريق		تزود بالوقود أو صيانة السيارة	للتسوق	انتظار صعود شخص	لنزول شخص
الغرض من السفر		طالب	مراجعة دوائر دولة	تزاور اجتماعي	صحية
				مهن حرة	تسوق
				وظيفة	سياحة
					اخرى

ت	المشكلة	نعم توجد	لا توجد
1	الجلوس غير مريح والمقاعد ضيقة		
2	السياقة السريعة		
3	قلة وسائل الامان والسلامة المرورية للسيارة		
4	نوع السيارة غير مخصصة للنقل الجماعي في الاساس		
5	التأخر في الوصول وقلة السرعة		
6	اجرة النقل كثيرة مقارنة بالمسافة المقطوعة وعدد الركاب		
7	طول وقت الانتظار داخل المرآب (الكراج) وعدم انتظام وقت الانطلاق		
8	عدم ايجاد سيارة اجرة بوقت متأخر في النهار او الليل		
9	عدم وجود محطات استراحة ملائمة للمسافرين على الطريق وفي المرآب		
10	خطوط النقل داخل المرآب غير منظمة حسب نوع السيارة		
11	الطريق فيه مطبات وتخسفات وضيق وقلة عدد الممرات ببعض اجزاءه		