جامعة المثنى / كلية التربية للعلوم الانسانية
مجلة اوروك للعلوم الانسانية
موقع المجلة : www.muthuruk.com
BM-Publisher

حركة المركبات الداخلة إلى مدينة بغداد للمدة(2014 - 2017)(مدخل بغداد الجنوبي على طريق رقم 8 انموذجاً) دراسة في جغرافية النقل

عبد الستار عبود كاظم
جامعة بغداد/ كلية التربية ابن رشد

معلومات المقالة

تاريخ المقالة:
الاستلام: 2018/2/15
تاريخ التعديل : 2018/2/21
قبول النشر: 2018 /3/13
متوفر على النت:2018/10/16

الكلمات المفتاحية :
حركة المركبات
الداخلة
بغداد
طريق رقم 8

الملخص

تناولت الدراسة مدخل بغداد الجنوبي انموجاً لدراسة حركة المركبات الداخلة الى مدينة بغداد وأنواع البضائع وكمياتها ومدى سهولة وانسيابية هذه الحركة وأهم المعوقات والسلبيات التي تعرقل انسيابية المركبات والركاب والبضائع المنقولة من خلال الدراسة الميدانية واللقاءات التي اجراها الباحث مع عدد من المسؤولين والسائقين والأفراد.

أظهرت الدراسة الميدانية التي اجراها الباحث للمدة (2014 - 2017) ان المدخل لا يتناسب ولا يرتقي بالمظهر اللائق الذي يمثل مدخل العاصمة بغداد بكل ما تحمله من ارث ثقافي وحضاري على مدار العصور وانه يفتقر الى الكثير من المقومات والمؤهلات التي تسهل سرعة وسهولة انسيابية حركة المركبات والركاب وهذه المقومات والمؤهلات تتوزع مابين البنى الارتكازية والأنظمة واللوائح والقوانين والتنسيق ما بين مديرية مرور الطرق الخارجية والأجهزة الامنية مما ينعكس سلبا على السائق والراكب والبضاعة المنقولة والمركبة.

إن دراسة حركة المركبات على المدخل الجنوبي تعطي أهمية استراتيجية في ابراز مدى أهمية هذا الطريق ومدى إسهامه في حركة النقل والمرور للأفراد والبضائع، إذ تم قياس حجم حركة المرور في مدة زمنية معينة باتخاذ ذروتين صباحية ومسائية ليوم في بداية الاسبوع ويوم في نهايته، لمعرفة مدى سهولة وانسيابية وحجم حركة المرور وتحديد الطاقة الاستيعابية التي تصل اليها اعداد المركبات على هذا الطريق.

بينت الدراسة الميدانية ان الحبوب الاستراتيجية كانت من اكثر المواد التي تدخل الى المدينة للمدة من 2014-2017) إذ حصلت على المرتبة الاولى في ترتيب المواد الاكثر نقلاً (20621210) طن/ عام وتليها الفواكه والخضر بالمرتبة الثانية إذ حصلت على(13964732) طن/ عام أما في المرتبة الثالثة فحصلت عليها المواد الانشائية(10524178) طن/ عام وبعدها تأتي باقي المواد تباعا.

أما معدل عدد الركاب الذين يدخلون العاصمة بغداد فقد وصل إلى (5192) راكب/ ساعة وأما المركبات فقد وصلت إلى (2850) مركبة/ ساعة.

© جميع الحقوق محفوظة لدى جامعة المثنى 2018

*الناشر الرئيسي : E-mail : d.abdulsattar69@gmail.com

المقدمـة

تُعد المركبات اليوم مطلب مهم من مطاليب الحياة اليومية وشريان حيوي مهم ينبض بالحياة في مجتمعنا المعاصر حيث تقصر المسافات وتسهل عملية النقل للأفراد والبضائع وتسهم في خلق المنفعة المكانية وتُعد مقوم اساسي من مقومات الصناعة. لهذا يجب أن يحظى النقل برعاية خاصة واهتمام من قبل صانعي القرار والجهات التي ترسم السياسات والاستراتيجيات من خلال وضع انظمة وقوانين وخطط لتنظيم حركة المرور التي تسهم في تحسين انسيابية حركة المرور من خلال استخدام التقنيات الحديثة في نظام النقل لتحسين جودة النقل وحل المشكلات المرورية وتقليل التأثيرات والانعكاسات السلبية على البيئة.

يعاني مدخل بغداد الجنوبي من مشكلات كثيرة تعيق حركة وانسيابية المركبات بالشكل الذي لا يتناسب والمكانة التي تستحقها مدينة بغداد من حيث تسهيل اجراءات الدخول وسهولة انسيابية حركة السير لاستثمار الوقت وعدم هدره وضياعه في الطريق. تظهر أهمية البحث في كونها تبحث في موضوع حركة المركبات والركاب الداخلة إلى مدينة بغداد من مدخل بغداد الجنوبي الواقع على طريق رقم(8) والذي يعد من المداخل المهمة والحيوية والإستراتيجية بالنسبة لحركة السكان والبضائع لأنه يربط العاصمة بغداد بمحافظات العراق الوسطى والجنوبية لاسيما وانه يرتبط بالطريق السريع الدولي رقم (1) والذي يعد من أهم الطرق الحيوية في العراق من حيث الموقع والبناء والتشغيل والذي يمتد من محافظة البصرة في الجنوب إلى الحدود السورية وحدود الاردن في الغرب. وإن ارتباط هذا الطريق بالمدخل الجنوبي على الطريق رقم (8) يسهم في زيادة كثافة حركة المركبات والركاب والبضائع الداخلة إلى مدينة بغداد ومن خلال هذه الزيادة تزداد المخالفات المرورية وحوادث سير المركبات.

أولاً/ مشكلة الدراسة:

يمكن صياغة مشكلة الدراسة بالاتي:

1. ما أهمية موقع مدخل بغداد الجنوبي على حركة المركبات الداخلة للمدينة؟ وما هي اهم المعوقات والمشاكل التي تواجه عملية النقل في هذا المدخل؟
2. ما المقترحات التخطيطية والفنية التي من شأنها أن تعالج المعوقات والمشكلات التي تواجه حركة سير المركبات في هذا المدخل؟

ثانياً/ الفرضية:

يتمتع موقع المدخل بأهمية استراتيجية وحيوية كونه المدخل الرئيس للعاصمة بغداد حيث يلتقي فيه طريقين الاول هو الطريق الرئيس رقم(8) الذي يربط العاصمة بغداد بالمحافظات الوسطى والجنوبية والذي يمر بمدن (المحمودية، كربلاء، بابل، النجف، الكوت، الديوانية، السماوة، الناصرية ، البصرة). والثاني هو الطريق الدولي السريع رقم(1) الذي يمتد من محافظة البصرة جنوبا إلى الحدود السورية والأردنية غرباً. والذي يمر بمنطقة الدراسة. وإن من أهم المعوقات والمشاكل التي تواجه حركة المركبات ونقل البضائع في هذا المدخل هي الاختناقات المرورية، والازدحامات، والحوادث وهدر وضياع الوقت والتأخير، وهذا يعود إلى عدة اسباب أهمها البنى التحتية، وأسباب ادارية وتنظيمية وفنية.

ثالثاً/ الاهداف:

يهدف البحث إلى دراسة ميدانية تحليلية لمدخل مدينة بغداد من حيث حركة المركبات وحجم البضائع الداخلة، لتسليط الضوء على أهم المشاكل والمعوقات التي تعاني منها حركة سير المركبات والكشف عن اسباب الاختناقات المرورية والازدحام والحوادث التي تكاد ان تكون شبه يومياً في منطقة الدراسة ووضع الحلول المناسبة لها.

رابعاً / المنهج:

لمعالجة اشكالية البحث والوصول إلى النتائج يجب الاعتماد على منهج معين او عدة مناهج لتوضيح ابعاد المشكلة التي تؤدي بدورها الى الوصول الى الحقائق العلمية التي تعد اجابة لمشكلة البحث. لذا تم الاعتماد على المنهج الوصفي المرتكز على الوصف التفصيلي لمنطقة الدراسة، فضلا عن الاعتماد على المنهج التحليلي من خلال التحليل الجغرافي للبيانات والمعطيات التي تم الحصول عليها لموضوع البحث للوصول إلى الحقيقة العلمية لمشكلة البحث.

DOI:10.18018/URUK/018-11/323-343

خامساً / منطقة الدراسة:

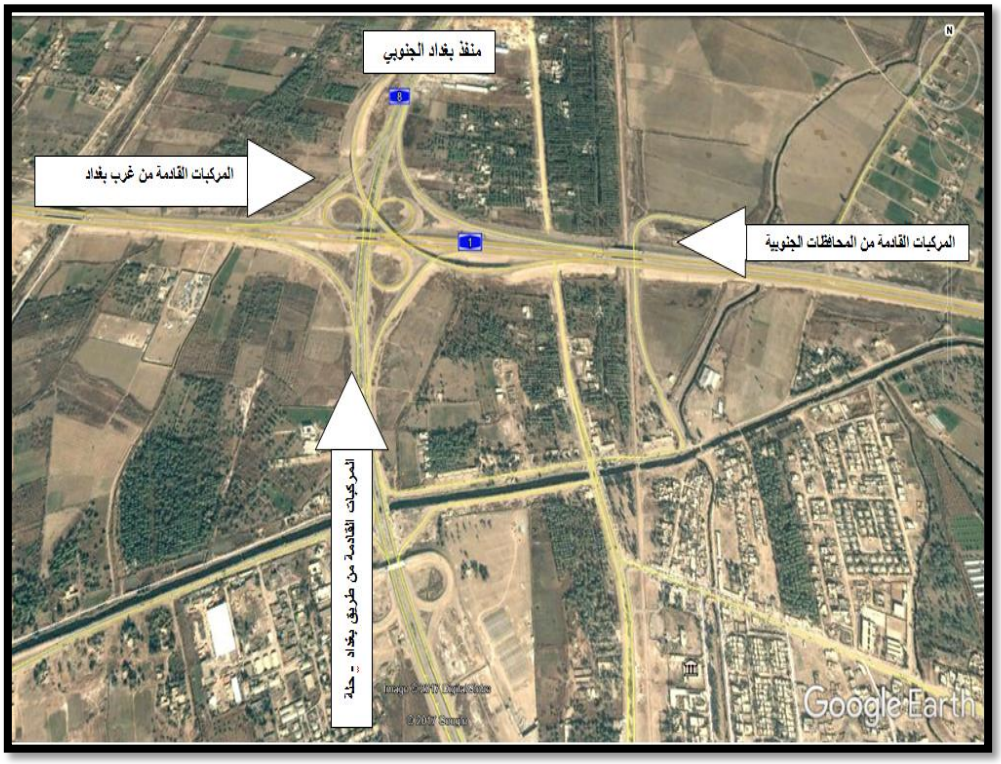
تقع منطقة الدراسة جنوب العاصمة بغداد بمسافة (6) كم عن حدود أمانة بغداد ضمن الحدود الادارية لناحية الرشيد التابعة إلى قضاء المحمودية على مفترق الطرق بين الطريق الدولي السريع رقم(1) وطريق رقم(8)، لذا يعد هذا الموقع من المواقع الاستراتيجية والمهمة الذي يشرف على كل المركبات الداخلة إلى مدينة بغداد سواء القادمة من محافظات الفرات الاوسط أو الجنوبية على الطريق القديم رقم (8) وكذلك المكبات القادمة من غرب بغداد من مناطق (الرضوانية ـ وناحية اليوسفية ـ والعناز ـ وقضاء ابي غريب، والمناطق الاخرى التابعة لها وصولاً إلى محافظة الانبار). كما في الشكل (1).

أما فلكياً فيقع مدخل بغداد الجنوبي عند تقاطع دائرة عرض(33، 134) شمالاً وخط طول(44، 362) شرقاً.

سادساً / نبذة مختصرة عن طريق رقم(8) وأهميته:

يقع مدخل بغداد الجنوبي على الطريق الرئيس رقم(8) والذي يعد من الطرق المهمة والحيوية في حياة السكان اليومية، إذ يتم استخدام هذا الطريق لتصريف اعمالهم اليومية ومزاولة انشطتهم الاقتصادية والحصول على الخدمات التعليمية والصحية والاجتماعية والترفيهية وغيرها من الامور الاخرى التي يحتاجها الانسان في حياته اليومية من العاصمة بغداد، فضلا عن استخدام هذا الطريق

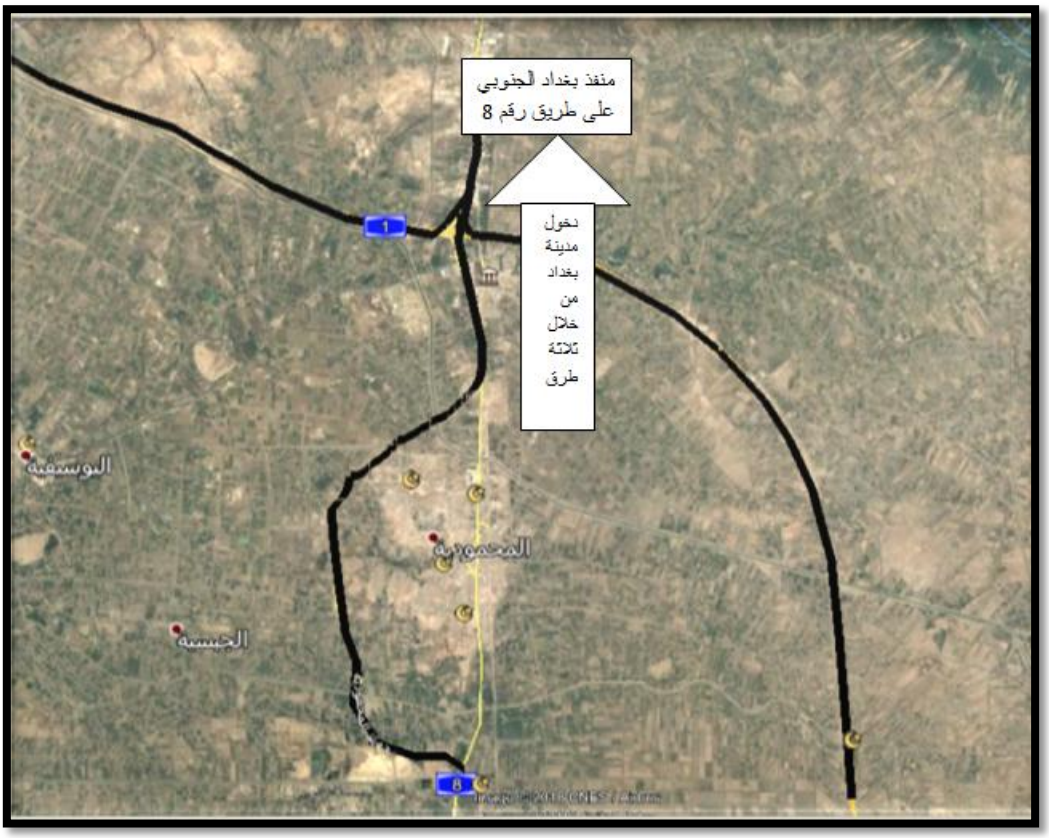
الشكل (1) منطقة الدراسة



المصدر/ الباحث بالاعتماد على برنامج(Google Earth)

DOI:10.18018/URUK/018-11/323-343

الشكل(2) التقاء ثلاثة طرق عند منفذ الدخول.



المصدر/ الباحث بالاعتماد على برنامج(Google Earth)

للمرور النافذ الذي يستقبل آلاف المركبات بمختلف انواعها وبشكل يومي سواء القادمة من المحافظات الوسطى والجنوبية أو من المناطق الغربية في رحلة الدخول الى مدينة بغداد أو الخروج منها في رحلة العودة. كما في الشكل(2).

يتكون الطريق من مقطعين الاول يسمى طريق رقم(8) ويبدأ من حدود امانة بغداد ومتجهاً إلى مناطق الفرات الاوسط وصولا إلى البصرة في جنوب العراق ماراً ضمن حدود مدن (الرشيد، اليوسفية، المحمودية، اللطيفية، الحصوة) وعند مدينة الحصوة، ومن الجهة الغربية للطريق، يتفرع منه طريق رقم (9) لتقديم خدماته إلى مناطق ومدن أخرى مثل (الاسكندرية، جرف الصخر، الوند، المسيب) وصولاً إلى محافظة كربلاء المقدسة، ومنها إلى محافظة النجف الأشرف، ثم يتجه جنوبا حتى يلتقي مع الطريق القادم من محافظة بابل في مدينة الديوانية وعندها يستمر الطريق الرئيس مروراً بمدن السماوة والعمارة والناصرية والبصرة، في حين يتفرع من الديوانية فرع آخر إلى الكوت ومن ثم إلى العمارة والبصرة.

إن طريق رقم(8) في بداية نشأته كان طريق ترابي تسلكه العربات التي تجرها الحيوانات، حيث تم تحسينه وفرشه بطبقة من الحجر، والحصى المكسور، ثم فرش القار الطبيعي فوقه يدوياً، وذلك لجعله سالكاً في موسم سقوط الأمطار شتاءاً والتخلص من الأتربة الناعمة صيفاً، ومع بداية استخدام المركبات بدل العربات وتزايد اعدادها في العراق وبدأ تصميم الطرق يحظى باهتمام السلطات الحاكمة وبموجب هندسة الطرق الحديثة، وبدأت الطرق المبلطة تبليطاً حديثاً تحل محل الطرق القديمة، أو الطرق الترابية. واستخدمت تصاميم هندسية حديثة، وفق النظام الانكليزي، من حيث عرض الطريق، والأكتاف الجانبية،

والجزرات الوسطية، وأثث الطريق بشكل يضمن السلامة العامة لمستخدميه، مثل وضع العلامات المرورية (التحذيرية والارشادية)، ووضعت الموازين على الطرق الرئيسة (والتي للآسف لم نجدها في طرق اليوم)، لتجنب الحمولات الثقيلة الزائدة التي تنعكس سلباً على طبقة الرصف الاسفلتي، وتقلل من ديمومة الطرق، وتسهم في سرعة اندثارها. وفي عام (1957م) تم توسيع الطريق واصبح ذو اتجاهين للذهاب والإياب(Two way)، ولكل اتجاه بعرض(7.5) متر لتفصلهما جزرة وسطية بعرض ثلاثة أمتار، وتم إكسائه بمادة الاسفلت وبطبقتين من الرصف الاسفلتي لكل اتجاه ليتحمل الثقل المحوري الناتج من اوزان المركبات التي تمر من خلاله سواء برحلة الذهاب او الاياب.[1]

سابعاً/ معدل مرور المركبات والركاب والبضائع:

اعتمدت الدراسة على أخذ ذروتين صباحية ومسائية بمعدل ساعتين لكل ذروة لإحصاء عدد الركاب والمركبات الداخلة إلى مدينة بغداد عبر هذا المدخل. إذ كانت الذروة الصباحية (6 . 8) والمسائية(4 . 6) وأما الايام فقد تم انتخاب يوم الاحد الذي يمثل بداية الاسبوع حيث كثافة حركة المركبات والركاب في هذا اليوم، واليوم الاخر هو كان يوم الخميس. جُمعت الذروتين الصباحية والمسائية ليوم الاحد وقُسمت على عدد ساعات الذروتين(4) ساعات لنحصل على ناتج يمثل معدل ذروة الساعة الواحدة ليوم الاحد. وبنفس الطريقة تم جمع الذروتين ليوم الخميس وقُسمت على عدد ساعات الذروتين(4) ساعات لنحصل على ناتج يمثل معدل ذروة الساعة الواحدة ليوم الخميس. ومن ثم جمع هذان المعدلان ليومي الاحد والخميس وقسم على (2) للحصول على معدل الذروة للساعة الواحدة النهائي ليومي الاحد والخميس[2]. من الجدول (1) نستنتج ما يأتي:

جدول(1) معدل مرور المركبات والركاب في ساعة الذروة.

ت	البيانات	المركبات		الركاب	
		الاحد	الخميس	الاحد	الخميس
1	8 . 6	6820	5698	13239	9579
2	4 . 2	5398	4876	9745	8973
3	بقسمة الناتج على (4) ساعات	12218* ÷ 4** = 3055	10574 ÷ 4 = 2644	22984 ÷ 4 = 5746	18552 ÷ 4 = 4638
4	معدل ذروة الساعة الواحدة	5699 ÷ 2*** = 2850		10384 ÷ 2 = 5192	

المصدر/ من عمل الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

* مجموع الذروتين الصباحية والمسائية.

** يمثل عدد ساعات الذروة.

*** يمثل ايام الذروة يومي (الاحد والخميس)

DOI:10.18018/URUK/018-11/323-343

بلغ معدل مرور المركبات للذروة الصباحية من يوم الاحد (6-8) (6820) مركبة/ ساعة بمختلف الانواع. بينما في الذروة المسائية (4-6) بلغ(5398) مركبة/ ساعة مما يبين زيادة عدد المركبات في الذروة الصباحية على الذروة المسائية بفارق(1422) مركبة، وعن ذروة يوم الخميس الصباحية بفارق(3660) مركبة. أما معدل مرور الركاب للذروة الصباحية من يوم الاحد بلغ (13239) راكب/ ساعة بينما في الذروة المسائية (9745) راكب/ ساعة بزيادة في الذروة الصباحية على المسائية بفارق(3494) راكب، وعن ذروة يوم الخميس الصباحية بفارق(3660) راكب يعود السبب في ارتفاع أعداد الركاب والمركبات في الذروة الصباحية من يوم الاحد على المسائية وكذلك تفوقه على الذروتين الصباحية والمسائية من يوم الخميس هو ان يوم الاحد هو بداية الاسبوع حيث تكون حركة الركاب والمركبات في أوج ذروتها إذ حركة الموظفين والعمال والهيئات التدريسية والطلاب ومراجعة دوائر الدولة الرسمية والحصول على الخدمات الصحية بالإضافة إلى دخول مركبات الحمل الثقيلة التي تكون محملة بالمواد الانشائية لاسيما الرمل الذي يتم تحميله من محافظة كربلاء ولا بد من دخوله من هذا المدخل بالإضافة إلى المواد المستوردة التي يتم دخولها الى موانئ البصرة ومن ثم يتم نقلها الى محافظة بغداد على الطريق السريع رقم(1) والذي يتصل بهذا المدخل وإن اغلب المركبات كون محملة بالمواد الغذائية والإنشائية لاسيما حديد التسليح والبالات والمواد الصحية والكهربائية وغيرها من المواد التي تدخل الى المدينة من هذا المدخل. ومن الجدول(2) يتبين مايأتي:

جدول(2) الكمية المنقولة من السلع المختلفة للأعوام(2014، 2015، 2016، 2017)

التصنيف / الاعوام	2014 طن/عام	2015 طن/عام	2016 طن/عام	2017 طن/عام	المجموع	الترتيب
الحبوب الاستراتيجية	2626974	3936832	6236731	9820673	20621210	1
الفواكه والخضر	2805514	5873714	3950625	3334879	13964732	2
المواد الانشائية	1238655	2898529	3099576	3287418	10524178	3
اللحوم والدواجن	1106129	1967912	3136922	3412958	9623921	4
البيض والحليب ومشتقاته	925129	1279489	1854320	2376549	6435487	5
الكماليات والملابس	876597	989839	1348927	1896730	5112093	6
مواد أخرى مختلفة	611886	811110	1327587	1924667	4675250	7
المواد البلاستيكية	661694	692500	737867	1442687	3534748	8
الاثاث	509734	751325	921358	1093285	3275702	9
المعادن	315065	654769	890016	1142935	3002785	10
أدوات احتياطية للسيارات	273861	321567	537942	874117	2007487	11

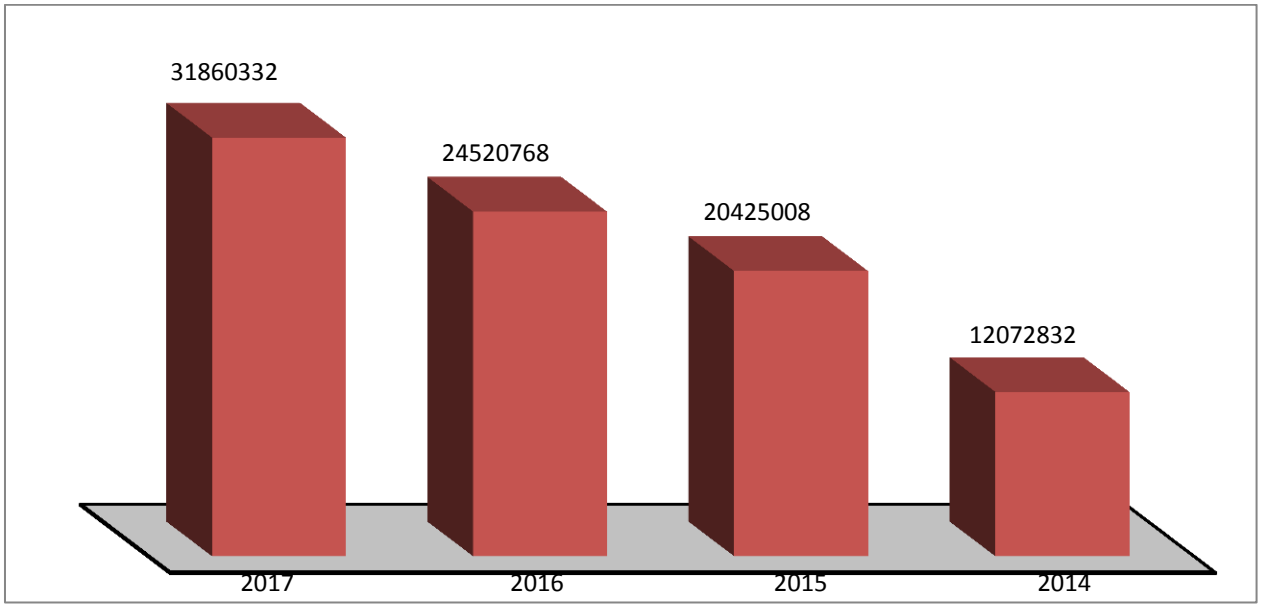
والمكائن بمختلف أنواعها						
المواد الكهربائية	95084	157948	333070	967757	1553859	12
المواد الكيماوية	26510	89474	145827	285677	547488	13
المجموع	12072832	20425008	24520768	31860332	84878940	

المصدر: بيانات من: الهيئة العامة للكمارك، شرطة كمارك بغداد ، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، 2017.

1. يظهر ان سلعة (الحبوب الاستراتيجية) جاءت في موقع الصدارة إذ حصلت على المرتبة الاولى من بين السلع، وهذا يعكس مدى كثرة الطلب على هذه السلعة بالإضافة الى التدرج في زيادة الطلب من عام (2014) كان (2626974) طن/عام صعوداً حتى وصل في عام (2017) إلى (9820673) طن/ عام.
2. يُعد زيادة عدد السكان من أهم أسباب ارتفاع الطلب على هذه السلعة حيث التدهور الامني في محافظات(الانبار وصلاح الدين ونينوى) وما رافقها من عمليات عسكرية ضد التنظيم الارهابي(داعش) أدى إلى نزوح أعداد كبيرة من سكان هذه المحافظات وكان نصيب العاصمة بغداد حصة الاسد من هذا النزوح إذ إن أغلب السكان الذين لديهم أقارب في بغداد سكنوا معهم أو استأجروا بيوت وسكنوا بالقرب منهم وهذا أسهم في زيادة الطلب على هذه السلعة من المواد الغذائية.
3. حصلت (الفواكه والخضر) على المرتبة الثانية بعد المواد الغذائية إذ وصلت الكمية في عام (2014) إلى (2805514) طن/عام ويبدأ المؤشر بالصعود حتى وصل إلى (3334879) طن/عام في عام (2017) وهذا الارتفاع تفسيره نفس الاسباب السابقة الذكر.
4. حصلت المواد الانشائية على المرتبة الثالثة ومن النظر إلى الجدول نرى في عام (2014) وصلت حمولة الاوزان الداخلة (1238655) طن/عام ويرتفع في عام (2015) ليصل إلى (2898529) طن/عام ومن ثم يرتفع ايضاً في عام (2016) إلى (3099576) طن/عام ويرتفع أكثر في عام (2017) ليصل إلى (3287418) طن/عام. وأن سبب هذا هو ان البناء والإنشاءات مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بقوة اقتصاد الدولة من جهة والقوة الشرائية لاقتصاد الفرد من جهة اخرى وما رافقه من تدهور للوضع الاقتصادي على مستوى البلد وتلكأ في انجاز المشاريع الخدمية، والتأخر في دفع رواتب الموظفين، وقلة فرص العمل، وزيادة العاطلين عن العمل والبطالة المقنعة، وقلة السيولة النقدية، في الاسواق وعمليات التحرير في محافظات (الانبار، ونينوى، وصلاح الدين) كل هذه العوامل أدت إلى انخفاض الاقبال على هذه المواد مما ادى إلى هبوط مؤشرها.
5. وبعدها تتدرج المواد والسلع تباعاً وبحسب أهمية كل سلعة بالنسبة للمواطن إذ حصلت (اللحوم والدواجن) على المرتبة الرابعة حيث وصلت كمية المواد الداخلة في عام 2014 الى (1106129) طن/عام ليرتفع في عامي 2015 و 2016 حتى وصل في عام 2017 الى(9623921) طن/عام، مما يدل على زيادة القوة الشرائية وتحسن مستوى المعيشة الذي يتزامن مع زيادة اعداد السكان بسبب النزوح الى مدينة بغداد كما اسلفنا سابقاً.

6. وجاء بالمرتبة الخامسة (البيض والحليب ومشتقاته) ثم (الكماليات والملابس) بالمرتبة السادسة ويليها (مواد اخرى مختلفة) بالمرتبة السابعة وهكذا باقي المواد تباعاً . كما في الشكل(3).

الشكل(3) يوضح زيادة كمية المواد الداخلة الى مدينة بغداد عبر هذا المدخل.



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جدول(3) واستخدام برنامج (Microsoft Office Excel).

ثامناً/ أهم المشكلات التي يعاني منها المدخل:

هناك العديد من المشاكل والمعوقات التي يعاني منها المدخل وسنتناولها تباعاً وكما يأتي:

1. الازدحام والاختناق المروري:

يعد من المشاكل المهمة التي تنعكس سلباً على حركة سير المركبات وتتسبب في هدر وضياع الكثير من الوقت، ومن أهم اسبابه في منطقة الدراسة هي السرعة البطيئة أو توقف حركة السير نتيجة عبور المركبات من هذا المدخل والتي عادةً ما يضيق الطريق ويتحول سير المركبات من الطريق الرئيس إلى المدخل الذي يقع إلى جانب الطريق حيث تواجد الاجهزة الامنية ورجال المرور إذ ينبغي على كل سائق ان يخضع الى التدقيق عن اوراقه ومستمسكاته الرسمية والركاب الذين معه إذا كانت مركبة نقل الركاب، وتدقيق الحمولة ونوع البضاعة والأوراق الثبوتية اذا كانت مركبة نقل البضائع. وهذا التدقيق يؤدي إلى تكدس المركبات في طوابير لانتظار دورهم في الدخول.

من الدراسة الميدانية التي اجراها الباحث واطلاعه على أهم المشاكل التي تعاني منها المنطقة وجد إن لسوء ادارة المدخل من قبل السلطات الحكومية والاهمال

الواضح تسبب في ارباك عملية السير والفوضى في عملية الدخول فعلى الرغم من وجود ممرات اخرى لكنها لا تستخدم

DOI:10.18018/URUK/018-11/323-343

وتبقى مغلقة والابقاء على ممر واحد الذي يتم من خلاله التفتيش وهذا بدوره يسهم في زيادة وتكدس اعداد المركبات امام المدخل. وحتى المركبات الخارجة من هذا المدخل لا توجد لديها انسيابية كبيرة في الحركة والمرونة والسرعة بسبب رداءة الطريق الخارج من ممر السيطرة إذ توجد مطبات مصنوعة من الاسفلت بعد الخروج من ممر التفتيش مباشرة فضلا عن تكسر طبقات الاسفلت وكثرة الحفر والتموجات بالاضافة الى وجود منطقة ترابية بعد الممر مباشرة تقدر بمسافة لأكثر من (100) متر إذ يستخدمها السائقون ويسلكونها كبديل عن الطريق المبلط لتلافي الحفر والمطبات خشية الوقوع فيها وبما ان هذا الجزء هو ترابي غير مبلط فمن البديهي ان تتصاعد سحب من الغبار والأتربة المتصاعدة تغطي جميع المدخل والمنطقة المحيطة به بحيث تبدو واضحة للعيان من قبل السائقين والركاب قبل وصولهم الى المدخل بمسافة (1000) متر. وكما هو موضح في الصورة (1) الذي يوضح التقاء المركبات القادمة من المحافظات الجنوبية من الطريق الدولي السريع رقم (1)مع المركبات القادمة من الطريق القديم رقم(8).

الصورة (1) توضح تصاعد الاتربة والغبار نتيجة استخدام الطريق الترابي امام السيطرة

المصدر/ الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية تاريخ التقاط الصورة 2017/10/3

إن تكدس المركبات بشكل طوابير وانتظار دخولهم من هذا المدخل يتسبب في عدد كبير من المشاكل التي تلحق الاذى بالسائق والركاب والبضاعة المنقولة، فأما الركاب والسائق سوف يكون هناك هدر وضياع وقت كثير حتى يتمكنوا من الدخول وهذا الوقت الضائع من الممكن ان يستثمر في اشياء مفيدة بدل الانتظار وما يرافقه من تضجر وصخب للسائق والراكب على حدٍ سواء.

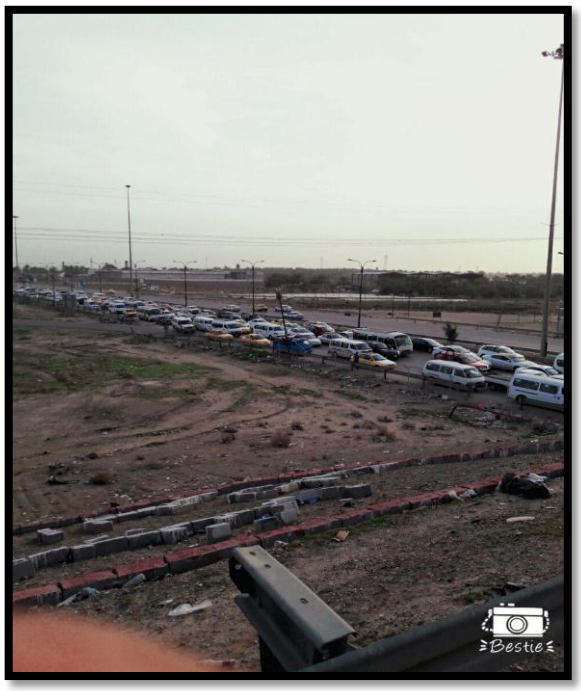
وأما البضائع المنقولة فهناك بضائع تنقل في برادات لأنها سريعة التلف لاسيما اللحوم والألبان والبيض والفواكه وهنا يجب على السائق أن يبقي المركبة ومحرك البراد قيد التشغيل ليستمر البراد بالعمل دون انقطاع للمحافظة على صلاحية هذه

المواد دون تلفها ومع استمرار اشتغال المحرك سوف يكون هناك استهلاك اضافي للوقود وكذلك استهلاك المحرك وتراجعه وتقادم عمره التصميمي وهذا يعد خسارة يستقطع من الربح الصافي للنقل علاوة على التلوث البيئي الذي يحصل بسبب كثرة الانبعاث والغازات التي تخرج من عوادم المركبات لان كل المركبات هي في حالة التشغيل مع بطء حركة السير وتوقفها في كثير من الاحيان ومن أهمها غاز ثاني أكسيد الكاربون الذي يُعد السبب الرئيسي في عملية الاحتباس الحراري بالإضافة إلى جزيئات الرصاص ومختلف الجزيئات الاخرى التي تبقى عالقة

الصورة (2) تكدس المركبات في طوابير للدخول.

المصدر/ الدراسة الميدانية تاريخ الصورة 2017/10/3

الصورة (3) تكدس المركبات في طوابير للخروج.



المصدر/ الدراسة الميدانية تاريخ الصورة 2017/10/3

1. الحوادث المرورية:

نقصد بالحادث المروري هو ذلك الحدث الذي تكون المركبة طرفاً فيه سواء فيما بينها أو بينها وبين أي عنصر اخر على الطريق وتحصل فيه خسائر مادية أو بشرية بحسب قوة الحادث وبغض النظر عن السبب سواء كان طبيعياً مثل عناصر المناخ وانعكاساته السلبية على الطريق أو التضاريس وطبيعة الطريق ومساره، أو بشرياً التي يكون السائق فيها هو السبب أو المواطن والمشاة من سالكي الطريق أو التصميم الهندسي للطريق[4].

لهذا تُعد الحوادث المرورية من أهم المشاكل الاجتماعية والاقتصادية التي تواجه المجتمعات اليوم ومنطقة الدراسة جزء منها وظاهرة مقلقة تم اعطائها أهمية وعناية خاصة من خلال برامج ودراسات وندوات ومؤتمرات تنعقد من قبل في الهواء وتؤدي إلى تلوثه. وإن أهم أسباب الاختناقات المرورية هي[3]:

1. عوامل ديموغرافية.
2. عوامل اقتصادية.
3. عوامل هندسية وتنظيمية.
4. عوامل تتعلق بسلوك مستخدم الطريق.
5. عوامل تشريعية وقانونية.

DOI:10.18018/URUK/018-11/323-343

المختصين والأكاديميين للوقوف على أهم اسبابها ووضع الحلول المناسبة لها لهذا اخذ الباحث على عاتقه اجراء دراسة ميدانية تحليلية لمعرفة الاسباب الحقيقية التي تتسبب في وقوع الحوادث في منطقة الدراسة.

تُعد الحوادث المرورية من أخطر الاثار السلبية في الحياة المجتمعية وتمثل ثاني أسباب الوفاة في العالم ومن أهم التحديات التي تواجه النقل بشكل عام حيث تحصد سنوياً مئات الضحايا من الناس البسطاء مثل السائق والراكب أو مشاة على قارعة الطريق، وهذا يشكل عبئاً اقتصادياً ويتسبب في خسائر كبيرة بالأرواح والمعدات وإن من أهم اسباب هذه الحوادث هي[5]:

1. الزيادة المفرطة في اقتناء المركبات ونجد أغلب الناس لديه في البيت الواحد أكثر من مركبة، لاسيما وأن منطقة الدراسة تستقبل آلاف المركبات يوميا ومن مختلف الانواع.
2. قلة الوعي المروري وجهل قواعد السير والمرور للسائقين والمارة على حدٍ سواء ولاسيما سائقي مركبات الاجرة الصالون من الشباب الذين نجدهم اليوم يستخدمون السرعات العالية في قيادة المركبة وبشكل متهور دون مراعاة لقواعد السير.
3. كثرة الحفر والمطبات والأخاديد وتدهور الطبقة الاسفلتية لجسم الطريق حيث تعاني منطقة الدراسة من كثرة الحفر فضلا عن وجود اجزاء من الطريق لازالت غير مبلطة لغاية يومنا هذا قبل وبعد المدخل مما يتسبب في كثرة تصاعد الاتربة والغبار في منطقة الدرسة.
4. الاهمال الواضح لمنطقة الدراسة من قبل مديرية الطرق الخارجية على الرغم من تواجد دوائرها الخدمية على مقربة من منطقة الدراسة في ناحية الرشيد التي لا تبعد عن المدخل لأقل من (3 كم) وإن الدوام الرسمي لموظفي هذه الدائرة من حيث الدخول والخروج هو من هذا المدخل.
5. عدم اجراء الصيانة الدورية للطرق والجسور ولاسيما مقتربات الجسور وتلف وتكسر الفواصل بين مقاطع الجسور يتسبب في وقوع كثير من الحوادث اليومية لاسيما الجسر المقام على جدول اليوسفية على الطريق السريع رقم (1) والذي لا يبعد عن المدخل سوى (2 كم) والذي يشهد حوادث انقلاب اسبوعيا أو انفجار الاطارات لان السائق على هذا الطريق يستخدم سرعات عالية وعندما يصل منطقة الجسر وهو على نفس السرعة يتفاجئ ان هناك فتحة أمامه في جسم الطريق هي مكان الفاصل بين الجسر وجسم التبليط، وهنا يكون في حيرة من أمره ، فاذا استخدم الفرامل للتوقف المفاجئ انقلبت المركبة، واذا لم يتوقف انفجرت الاطارات الامامية. كما في الصورة (4)، والصورة (5).
6. قيادة المركبات بسرعات عالية وبتهور وجنون لاسيما من السائقين صغار السن، حيث ان اغلبهم لا يحملون اجازة السوق أو يجهلون شروط السلامة المرورية والقيادة الامنة او حصول بعضهم على اجازة السوق ولكن بطريقة غير صحيحة مما ينتج عنه كثرة الحوادث المرورية وارباك في حركة سير المركبات.

من الجدول(3) يتبين ان مجموع عدد الحوادث يأخذ بالارتفاع تدريجيا مما يدل على ان نظام السلامة المرورية لم يُفعّل بشكل جيد وان تطبيق قواعد وأنظمة المرور ليس بالمستوى المطلوب في منطقة الدراسة يصاحبه ضعف الدور الرقابي وعدم وجود محاسبة للمخالفين، لذا لا يوجد رادع للحد من عدم الاحترام لقواعد وأنظمة المرور وإن من أهم اسباب هذه الحوادث المرورية هي عدم الالتزام بأنظمة وقواعد المرور وكثرة السيطرات

DOI:10.18018/URUK/018-11/323-343

العسكرية على الطرق التي تسبب تكدس المركبات في طوابير يطيل انتظارها للعبور من مدخل المدينة وهذا يشجع السائقين الى السير عكس الاتجاه قبل الوصول الى مدخل المدينة. وهذا يشجع السائقين الى السير عكس الاتجاه قبل الوصول الى مدخل المدينة حيث تواجد السيطرات وهذا الفعل يسهم في زيادة الحوادث المرورية وارباك حركة سير المركبات.

الصورة (4)تكسر مقتربات جسر جدول اليوسفية على الطريق الدولي الذي يبعد عن المدخل أقل من 2كم

المصدر/ الدراسة الميدانية تاريخ الصورة 2017/10/3

الصورة (5)تكسر مقتربات جسر جدول اليوسفية الطريق الدولي الذي يبعد عن المدخل أقل من 2كم

المصدر/ الدراسة الميدانية تاريخ الصورة 2017/10/3

يعد التقدم التكنلوجي من أهم الاسباب في السيطرة على السرعات المحددة لكل طريق من خلال نصب كاميرات المراقبة على الطرق لمراقبة السرعات ومحاسبة السائقين المخالفين وهذه التقنية غير موجودة في منطقة الدراسة وان كانت موجودة في بعض الطرق ولكنها غير مفعلة بصورة صحيحة على الرغم من انتشار هذه الظاهرة في جميع الاسواق والمحلات والمنازل داخل المدينة حيث نجد(90%) من المحال التجارية تستخدم هذه التقنية لمراقبة محلاتهم التجارية لتعزيز قوة الجانب الامني حيث تلعب كاميرات المراقبة دوراً مهماً في مراقبة المنطقة المحيطة بهذه المحال التجارية .

وكذلك نلاحظ من الجدول (3) إن حادث الاصطدام يأخذ مرتبة الصدارة من بين انواع الحوادث من حيث العدد ونلاحظ ارتفاع

عدد حوادث الاصطدام مع تقدم الزمان إذ كان في عام (2014) (75) حادث بينما يستمر الرقم بالارتفاع حتى يصل في عام (2017) (115) حادث وهذا الارتفاع له عدة اسباب منها (تقنية، ادارية، أمنية تنظيمية، وارتفاع أعداد المركبات، وزيادة حركة المركبات بزيادة سالكي الطريق).

إن عدم التزام السائقين بالسرعات المحددة لكل طريق يعد من أهم اسباب الحوادث والتي تتزايد يوميا في منطقة الدراسة بسبب عدم محاسبة المخالفين وعدم وجود رادع او زاجر لهذا الفعل، لذلك يعد التقدم التكنلوجي من أهم عوامل السيطرة على السرعات المحددة لكل طريق من خلال نصب كاميرات المراقبة على الطرق لمراقبة السرعات ومحاسبة السائقين المخالفين وهذه التقنية غير موجودة في منطقة الدراسة وان كانت موجودة في بعض الطرق ولكنها غير مفعلة بصورة صحيحة على الرغم من انتشار هذه الظاهرة في معظم الاسواق والمحلات والمنازل داخل المدينة حيث نجد(90%) من المحال التجارية تستخدم هذه التقنية لمراقبة محلاتهم التجارية لتعزيز قوة الجانب الامني حيث تلعب كاميرات المراقبة دوراً مهماً في مراقبة المنطقة المحيطة بهذه المحال التجارية .

جدول(3) اعداد الحوادث المرورية للسنوات (2014 - 2017) حسب طبيعة الحادث على مدخل بغداد الجنوبي.

النوع / السنوات	اصطدام شخص/ عام	دهس شخص/ عام	انقلاب شخص/ عام	المجموع
2014	75	35	29	139
2015	85	42	37	164
2016	97	49	48	194
2017	115	62	54	231
المجموع	372	188	168	728
النسبة %	%51	%26	%23	%100

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

مديرية المرور العامة، قاطع مرور الطرق الخارجية، إحصاءات حوادث المرور، بيانات غير منشورة، للمدة (2014-2017)

أما حوادث الدهس جاءت بالمرتبة الثانية إذ كانت في عام (2014) (35) حادث لتصل إلى (62) حادث في عام (2017) وربما تكون نفس الاسباب السابقة في ارتفاع هذا المؤشر. وكما في الشكل(4).

أما حوادث الانقلاب فتأتي بالمرتبة الاخيرة من حيث العدد حيث يكون خط المؤشر في ارتفاع مستمر منذ عام (2014) (29) حادث إلى عام (2017) (54) حادث،

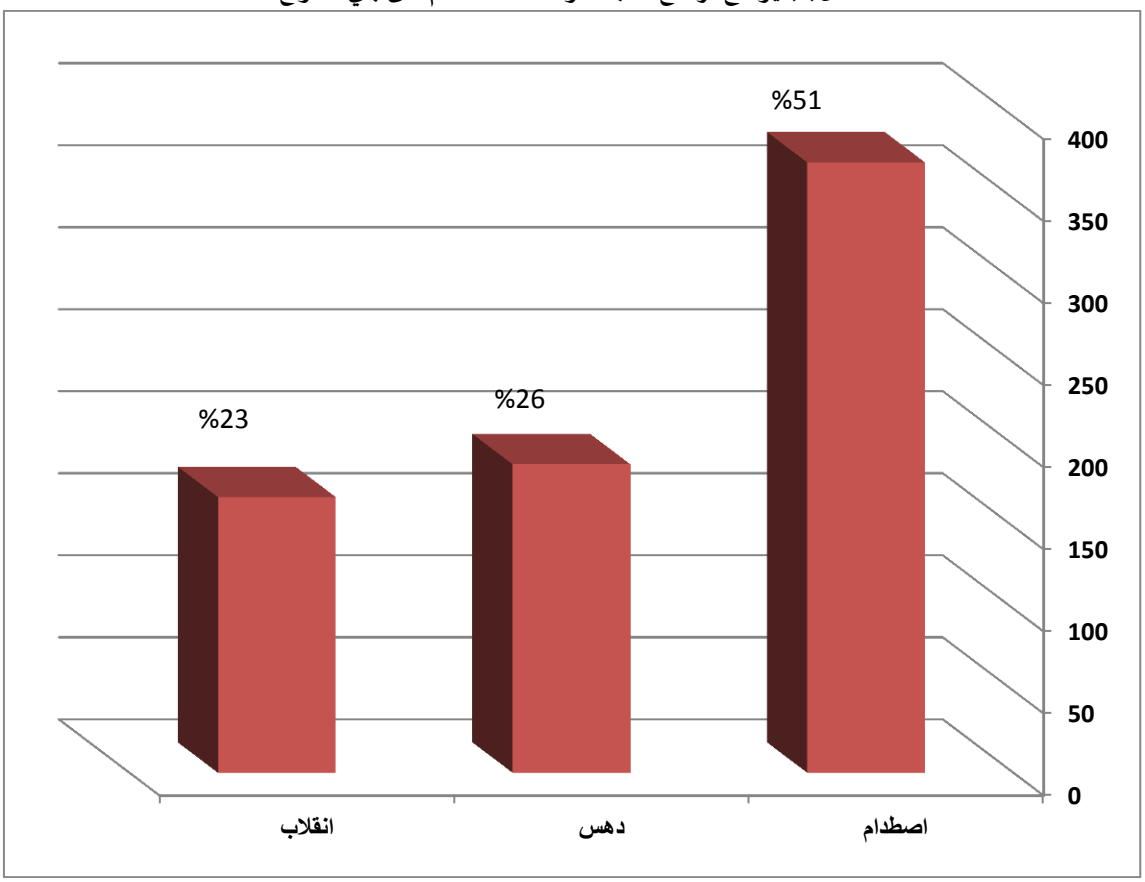
ونعزو اسباب هذه الزيادة في الارتفاع إلى الارباك في حركة سير المركبات عند بداية المدخل وتداخل المركبات الصغيرة مع مركبات الحمل الكبيرة فضلا عن انتشار الباعة المتجولين مثل

بائع الكعك والشاي والمناديل الورقية(الكلينكس) ولعب الاطفال وبائع كارتات شحن الموبايل وكذلك الاطفال الذين يمسحون زجاج المركبات مقابل استمالة قلوب السائقين وتحريك عواطفهم ومشاعرهم لحصولهم على بعض المال، فضلا عن كثرة المتسولين والشحاتين من الرجال والنساء والأطفال .

4- السلامة المرورية:

على الرغم من أن نظام الطريق يوفر درجة عالية من التنقل بسلامة تامة إلا إنه لا تخلو الطرق من المفاجئات التي غالباً ما يكون الضحية فيها الانسان والسبب الرئيسي فيها يعود إلى نظام المرور الذي يتكون من ثلاث مكونات رئيسة هي(الانسان ، المركبة ، الطريق)، لذا يجب ان تكون جميع هذه العناصر الثلاثة متوافقة تماماً مع النظام الكلي في سلامة الطرق مثل (الأعطال، والازدحام، والاختناقات المرورية) لكي يعمل دون فشل. وسوف نتناول هذه المكونات الرئيسة وكما يأتي[6]

شكل(4) يوضح ارتفاع نسبة حوادث الاصطدام على باقي الانواع



المصدر: الباحث بالاعتماد على جدول (1) واستخدام برنامج (Microsoft Office Excel).

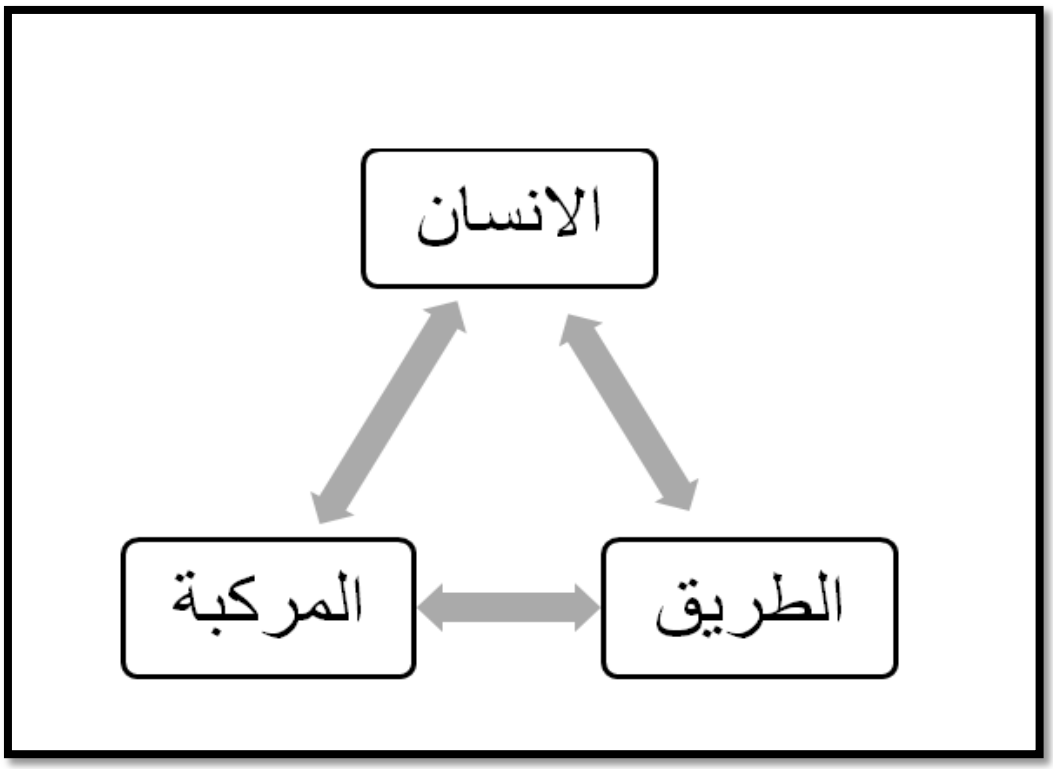
أ. **الإنسان:**

يُعد المحور الرئيس في العملية المرورية وهو المسؤول الاول عن سلامة الركاب والمركبة ولكن من الممكن أن تحدث بعض السلبيات التي تشتت انتباه السائق وتقلل من انتباهه على الطريق فعلى سبيل المثال(الرؤيا الغير واضحة والحالات الانفعالية والعصبية التي تنتاب السائق اثناء القيادة، الجهل بقواعد المرور، عدم القدرة على التركيز، عدم الانتباه الى الاشارات والعلامات الارشادية والتنظيمية، قيادة المركبة تحت تأثير المخدرات والمسكرات) كلها عوامل تسهم في تقليل فرص السلامة المرورية على الطرق. من حيث السرعة أو الاجتياز او التوقف ويختلف السائق من شخص إلى اخر من حيث الخبرة

والمهارة في قيادة المركبة لاسيما في الازدحام والاختناقات المرورية التي تشهدها بشكل يومي منطقة الدراسة لاسيما تداخل المركبات الصغيرة مع المركبات الكبيرة بنفس الطريق مما يستوجب الحذر والتأني عند الوصول إلى هذا المدخل، فضلا عن الاهمال وعدم الالتزام بقواعد السير واستخدام وسائل الامان من قبل بعض السائقين لاسيما ربط حزام الامان واستخدام مقاعد السلامة والأمان للأطفال والفحص الدوري للمركبة لاسيما الاضاءة الامامية والخلفية للمركبة وإشارات التوقف والاستدارة، وكل

هذا الاهمال من قبل بعض السائقين ينعكس بشكل سلبي على عناصر النقل.

الشكل (5) يوضح السبب الرئيس للحوادث.



المصدر:

Panos M. Pardalos, Integrating Routing Decisions in Public Transportation Problems, University of Florida, Florida, U.S.A, 2014,p89.

الطريق:

ان التصميم الهندسي للطريق من أهم الامور التي تحدد مدى ملائمة الطرق لحركة المرور مع تسارع حركة المركبات وزيادة اعدادها حيث اثبتت اغلب الدراسات ان التوافق مابين عدد ممرات الطريق وكثافة اعداد المركبات يتناسب تناسباً طردياً فضلا عن التصميم الهندسي للطريق لاسيما تخطيط الانفاق والجسور والانعطافات ومسار الطريق كلها عوامل تصب في تحقيق السلامة المرورية على الطرق[7]. وإن مدخل بغداد في منطقة الدراسة يستوجب الخروج عن نهر الطريق الرئيس للانتقال إلى بوابة الدخول التي تقع على جانب الطريق الرئيس وبالتالي عدم وجود نظام في الدخول إلى البوابة بل هناك عشوائية من حيث انتظام السير فضلا عن عدم وجود خطوط ارضية لتحديد الممرات وعدم وجود انارة، بالاضافة إلى كثرة الحفر والتكسرات والمنخفضات والمناطق الترابية لمقاطع من

الطريق التي هي اصلا غير مبلطة مسبقا كل هذا يتسبب في فقدان وسائل واسباب السلامة المرورية في هذه المنطقة.

وكما في الشكل (5).

المركبة:

تُعد المركبة من المكونات الاساسية في نظام المرور وعنصر مهم في تحقيق السلامة المرورية على الطرق وتحتاج دائما الى النظر في صيانتها الدورية والتأكد من اجزائها بأنها تعمل بشكل صحيح لاسيما فرامل التوقف (المكابح) وضغط الهواء في الاطارات والعمر الافتراضي والتشغيلي للإطارات وتقادم عمر المركبة الذي ينعكس على ادائها بشكل سلبي لان المحركات المتقادمة العمر تبدأ تنفث كثير من الملوثات بسبب عدم كفاءة المحرك على الاحتراق الجيد للوقود وبالتالي تخرج كثير من الملوثات من عوادم هذه المحركات مثل غاز اول اوكسيد الكاربون وثاني اوكسيد الكاربون وبعض المركبات التي تدخل في الوقود لجوانب فنية مثل الرصاص وخروج هذه الملوثات بكميات كبية في منطقة الدراسة يتسبب في تلوث البيئة لا سيما وان في منطقة الدراسة ازدحام واختناقات مرورية وهذا يعني زيادة عدد المركبات مما يتسبب في تركز وزيادة عدد الملوثات فيها كما ونوعاً.

4البنى التحتية:

تعد البنى التحتية من أهم المرتكزات الاساسية لكل المشاريع الاستراتيجية والخدمية وإن منطقة الدراسة تفتقر لكثير من المقومات الاساسية التي تعد من أهم المرتكزات التي يستند عليها الاداء الوظيفي لموظفي ومنتسبي دوائر الدولة من اجل تقديم افضل الخدمات للمواطنين، ومن الزيارة الميدانية التي اجراها الباحث الى منطقة الدراسة ولقائه بعدد من المسؤولين والمواطنين والسائقين ثبت عدد من الملاحظات من أهمها:

1- يفتقر المدخل إلى مقومات كثيرة ليرتقي بالمستوى المطلوب الذي يعكس فيه واجهة مدخل مدينة بغداد ومن أهمها هي اكساء الارضية بمادة الاسفلت حيث نجد جزء من الطريق يقدر بأكثر من (500 م) ومكانها قبل وبعد خروج المركبة من السيطرة (نقطة التفتيش) في المدخل وهذا الجزء عبارة عن ارضية ترابية غير مبلطة وبفعل زيادة الحمولات واحتكاك الاطارات بالسطح الترابي تتكون طبقة من الغبار الناعم الذي يتطاير إلى الاعلى ليغطي سماء المنطقة والذي يمكن مشاهدته على بعد أكثر من (2000) متر قبل الوصول إلى المدخل مما يتسبب في تلوث البيئة لكل المنطقة المحيط والقريبة من المدخل حيث توجد اراضي زراعية يمتلكها فلاحون يسكنون فيها على جانبي الطريق ووحدات سكنية مأهولة بالمواطنين ومعامل صناعية ومحطات تعبئة الوقود ومطاعم لاسيما ان هذا الغبار يتحرك بحسب سرعة واتجاه الرياح فيغطي المنطقة بالكامل.

2- إن كثرة الغبار المتطاير الذي يغطي جميع المنطقة ويكون سحابة يتحرك مع حركة الرياح انعكس سلباً على ظروفهم الصحية بحيث تسبب في ظهور عدة أمراض لاسيما الامراض التي تصيب الجهاز التنفسي مثل الربو وضيق التنفس وحساسية القصبات والأنف والحساسية الجلدية وأضاف قائلا أن افراد عائلته لا يستطيعون الجلوس في الحديقة المنزلية وحتى غسيل الملابس لا يتم نشره خارجاً بل داخل المنزل وجميع الابواب والشبابيك مقفلة(*).

3- إن وجود قطع حديدية أمام كل بوابة في نقاط السيطرة والتفتيش تستخدم لتخفيف السرعة عند وصول نقطة التفتيش، وهي عبارة عن قطعة من الحديد الذي يستخدم في هياكل الجملونات ويجب على كل مركبة أن تمر من فوقه مما يتسبب في تلف إطارات المركبات فضلا عن اهتزاز المركبة ورجها بالكامل عند عبورها وهذا ينعكس سلباً على صيانة المركبة وينقص من عمرها التشغيلي.

4- لاحظ الباحث تكون الحفر والتموجات والأخاديد التي تعيق سير المركبات الصغيرة في المسار الذي تسير فيه

DOI:10.18018/URUK/018-11/323-343

المركبات الكبيرة قبل الدخول إلى المدخل الذي يؤدي الى نقطة التفتيش بمسافة تصل إلى أكثر من (1000) متر.

5- يفتقر المدخل إلى الخدمات الاساسية من سيارة إسعاف أو غرفة للطبابة والمرافق الخدمية الاخرى التي من الممكن أن يحتاجها المسافر من صحيات ومسجد وأماكن الانتظار أو الراحة ومحلات بيع الاكلات السريعة أو المطاعم.

6-مشكلات ادارية وتنظيمية:

تُعد الادارة من أهم الامور لإنجاح عمل معين وإن الادارة لأي مشروع او مؤسسة عندما تكون ناجحة ومرتبة ومنظمة ينعكس أدائها بشكل إيجابي على جميع مفاصل هذه المنظومة، ومن الدراسة الميدانية التي اجراها الباحث على المدخل ثبت مجموعة من النقاط ومن أهمها :

1. لاحظ الباحث أن هناك تلكؤ وضعف في ادارة المدخل لاسيما في الذروة الصباحية مع بداية الدوام الرسمي للمؤسسات والجهات الحكومية إذ يتم فتح ثلاث بوابات للدخول من أصل ستة بوابات وهذا يؤدي إلى تكدس المركبات بشكل طوابير للدخول.
2. تلكأ واضح وضعف في هيكلية وتنظيم وإدارة المدخل حيث التداخل الكبير بين مركبات الحمل الكبيرة والمركبات الصغيرة لاسيما المركبات الكبيرة القادمة من طريق (المحمودية ـ حلة) فعند اقترابها من المدخل يلتقي فرع من الطريق السريع رقم(1) مع هذا الطريق لاسيما ان سائقي المركبات الصغيرة القادمة من الطريق السريع يستخدمون سرعات عالية ولكن السائق سرعان ما يفاجئ أن أمامه مركبات الحمل الكبيرة التي تسلك جهة اليمين من الطريق وهنا يكون تقاطع وارباك في عملية السير وتحصل حوادث كثيرة.
3. وجود جهاز كشف المتفجرات(السونر SONAR) وهو اختصار للاسم العلمي للجهاز (SOund NAvigation Ranging) الخاص بالمركبات الكبيرة على الطريق الدولي السريع رقم(1) والذي يبعد عن المدخل بمسافة (3) كم مما يؤدي إلى تكدس المركبات على الطريق بشكل طوابير وبشكل عشوائي بحيث يطول انتظار المركبة لمدة يومين او ثلاثة او اربعة ايام حتى يتمكن السائق من العبور وهذا يتسبب في كثير من الاحيان بغلق الطريق السريع أو قطعه نهائياً أمام حركة المركبات القادمة من المحافظات الجنوبية. وكما هو موضح بالشكل(6)

DOI:10.18018/URUK/018-11/323-343

الشكل (6) يوضح موقع السونر وبعده عن المدخل الجنوبي.

المصدر/ الباحث بالاعتماد على برنامج (Google Earth)

الاستنتاجات:

1. بينت الدراسة ان طريق رقم(8) من الطرق الرئيسة المهمة والحيوية والإستراتيجية امام حركة المركبات والركاب في سهولة التنقل وحركة المسافرين والبضائع من والى مدينة بغداد.
2. من خلال الدراسة الميدانية وجد الباحث ان المدخل لا يتناسب ولا يرتقي بالمظهر اللائق الذي يمثل مدخل العاصمة بغداد بكل ما تحمله من ارث ثقافي وحضاري وحجم سكاني كبير.
3. يفتقر المدخل الى الكثير من المقومات والمؤهلات التي تسهل سرعة وسهولة انسيابية حركة المركبات وهذه المقومات والمؤهلات تتوزع مابين البنى الارتكازية والأنظمة واللوائح والقوانين والتنسيق ما بين مديرية مرور الطرق الخارجية والأجهزة الامنية.
4. ضعف القدرة الاستيعابية للطريق مما ينعكس سلباً على كفاءة الطريق ورضا مستخدميه.
5. بينت الدراسة الميدانية ان الحبوب الاستراتيجية كانت من اكثر المواد التي تدخل الى المدينة للمدة من 2014-2017) إذ حصلت على المرتبة الاولى في ترتيب المواد الاكثر نقلاً (30621210) طن/سنة

المقترحات:

1. اعادة تبليط واكساء مداخل المدخل سواء بالصب الكونكريت أو التبليط والإكساء بالزفت والقير والخلطات البتيومينية وفق المعايير الهندسية الصحيحة المتبعة في عملية اكساء الطرق للقضاء على التعرجات والاخاديد والحفر والاتربة الموجودة على الطريق قبل دخول المدخل وبعد الخروج منه.

2. الاهتمام بالبنى الارتكازية للمدخل ولا سيما مداخل الطرق وغرف الطوارئ والمنشآت الخدمية من مرافق صحية وحمامات ودور العبادة ودورية الاسعاف الفوري ووحدة الطبابة وغيرها.
3. تفعيل دور كامرات المراقبة لتحديد السرعة التي تُعد عامل مهم جدا للقضاء على الازدحامات والاختناقات المرورية قبل وبعد المدخل.
4. تفعيل استخدام تقنية الـ (GPS) لتحديد افضل الطرق التي تكون ذات انسيابية عالية لتوجيه السائقين لسلوكها وعدم سلوك طريق واحد مما يتسبب في زيادة الاختناقات والازدحامات فيه.
5. ان اختيار موقع جهاز كشف المتفجرات(السونار) غير مناسب لقربه من المدخل مما يتسبب في زيادة الاختناقات والازدحامات لذلك يجب تغيير مكانه ونقله الى مكان اخر اكثر ملائمة بحث لا يؤثر على حركة انسيابية المركبات.
6. التنسيق بالعمل بين مديريات المرور وقيادة العمليات المشتركة والجهات الامنية الاخرى ومديرية الكمارك العامة للنهوض بالواقع الاداري وتذليل جميع الصعاب من اجل حفظ الامن والحصول على انسيابية وسرعة وسهولة دخول المركبات وانجاز ما يترتب عليها من اجراءات رسمية بمدة زمنية قصيرة للاستفادة من الوقت وتوفير الجهد وحفظ المال العام.
7. توصي الدراسة بفتح بوابات اخرى للمركبات الكبيرة لعزلها عن التداخل مع المركبات الصغيرة وما يتسبب عنه من مشاكل وحوادث واختناقات وتسهيل عملية الدخول بانسيابية عالية وبشكل منظم.
8. تشديد الدور الرقابي لا سيما مفارز المرور وشرطة النجدة ومحاسبة المخالفين وتنظيم حركة السير والالتزام بالسرعات المحددة ومحاسبة المخالفين لاسيما اصحاب المركبات الكبيرة الذين يسلكون الخط السريع المخصص للاجتياز وعدم فسح المجال للمركبات الصغيرة للتجاوز مما يتسبب في زيادة الاختناقات والازدحامات والحوادث.
9. الاهتمام بتأثيث الطريق قبل وبعد المدخل لاسيما الانارة الكهربائية والاشارات التحذيرية والتوجيهية والاسيجة الواقية التي تمنع عبور المركبات من الاتجاه المعاكس.

المراجع والهوامش:

(1) عبد الحميد السراج، الأساليب المتبعة حالياً في إنشاء الطرق في العراق، وزارة التخطيط، دائرة النقل والمواصلات، دراسة رقم 14، 1972، ص 6.

(2) Janus Kacprzyk , Advanced Technologies for Intelligent Transportation Systems, Springer International , Switzerland , 2015 ,p 119

(3) Kjell Hausken , Jun Zhuang, Game Theoretic Analysis of Congestion Safety and Security Traffic and Transportation Theory, The State University of New York, Springer, USA, 2015, p 119.

(4) Kjell Hausken , Jun Zhuang, Game Theoretic Analysis of Congestion Safety and Security Traffic and Transportation Theory, The State University of New York, Springer, USA, 2015, p 169 .

(5) Charles D. Reese, Accident Incident Prevention Techniques Francis Group LLC, New York, USA, 2012, p 120 .

(6) Urban Transportation and Logistics (Health, Safety and Security) Concerns, Eiichi

Taniguchi Tien Fang Fwa Russell G. Thompson, Taylor & Francis Group LLC , New York, U S A, 2014, p125.

(7) Kjell Hausken , Jun Zhuang, Game Theoretic Analysis of Congestion Safety and Security Traffic and Transportation Theory, The State University of New York, Springer, USA, 2015, p 176

(*) الدراسة الميدانية التي اجراها الباحث في منطقة الدراسة ولقائه بعدد من المواطنين الذين يمتلكون اراضي زراعية وساكنين في هذه المنطقة القريبة من المدخل إذ تم حوار بينهم وبين الباحث عن أهم المعاناة التي تلحق بهم من جراء موقع مدخل بغداد الجنوبي. 2017/9/1.

المصادر:

أولاً/ المصادر العربية:

السراج، عبد الحميد، الأساليب المتبعة حالياً في إنشاء الطرق في العراق، وزارة التخطيط، دائرة النقل والمواصلات، دراسة رقم 14، 1972.

ثانياً المصادر الاجنبية:

(1) Janus Kacprzyk , Advanced Technologies for Intelligent Transportation Systems, Springer International , Switzerland , 2015.

(2) Kjell Hausken , Jun Zhuang, Game Theoretic Analysis of Congestion Safety and Security Traffic and Transportation Theory, The State University of New York, Springer, USA, 2015.

(3) Kjell Hausken , Jun Zhuang, Game Theoretic Analysis of Congestion Safety and Security Traffic and Transportation Theory, The State University of New York, Springer, USA, 2015.

(4) Charles D. Reese, Accident Incident Prevention Techniques Francis Group LLC, New York, USA, 2012.

(5) Urban Transportation and Logistics (Health, Safety and Security) Concerns, Eiichi Taniguchi Tien Fang Fwa Russell G. Thompson, Taylor & Francis Group LLC , New York, U S A, 2014.

(6) Kjell Hausken , Jun Zhuang, Game Theoretic Analysis of Congestion Safety and Security Traffic and Transportation Theory, The State University of New York, Springer, USA, 2015.

(7) Panos M. Pardalos, Integrating Routing Decisions in Public Transportation Problems, University of Florida, Florida, U.S.A, 2014.

ثالثاً/ الدوائر الرسمية:

1. الهيئة العامة للكمارك ، شرطة كمارك بغداد ، قسم التخطيط والمتابعة ، بيانات غير منشورة ، 2017.

رابعاً/ البرامج المستخدمة:

1. استخدام برنامج (Microsoft Office Word) لطباعة البحث.
2. استخدام برنامج (Google Earth) لتوضيح الصور لمنطقة الدراسة.
3. استخدام برنامج (Microsoft Office Excel) لرسم المخططات والأشكال البيانية لغرض التحليل.

The field study showed that the strategic cereals were one of the most materials entering the city for the period from 2014 to 2017. It was ranked first in the ranking of the most quoted materials (20621210) tons / year followed by fruits and vegetables in the second rank, it got (13946732) ton / year In the third place, construction materials (10524178) tons / year were obtained, followed by the rest of the materials respectively. The number of passengers entering the capital Baghdad reached (5192) passengers / hour and the vehicles have reached (2850) vehicles / hour.

Abstract:

Traffic of vehicles entering the city of Baghdad for the period (2014-2017)
(The southern Baghdad port on the road No. 8 model) study in the geography of transport

The study examined the port of Baghdad in the south to study the movement of vehicles entering the city of Baghdad and types of goods and quantities and the ease and smoothness of this movement and the most important obstacles and negatives that impede the flow of vehicles and passengers and goods transported through the field study and meetings conducted by the researcher with a number of officials and drivers and individuals.

The study conducted by the researcher for the period (2014 - 2017) shows that the entrance does not suit and does not raise the proper appearance that represents the capital of Baghdad with all its cultural and cultural heritage over the ages and it lacks many elements and qualifications that facilitate the speed and ease of the flow of vehicles and passengers These elements and qualifications are distributed between the infrastructure and regulations, laws and coordination between the Directorate of external traffic and security devices, which reflected negatively on the driver and passenger and the goods transported and compound.