



(٣٢٧) (٣٤٠)

العدد السابع  
والعشرون

## التوزيع الجغرافي للمرائب في قضاء أبي الخصيب

م . م . نور نصار نجم

وزارة التربية / مديرية تربية محافظة البصرة

أ.د. اسعد عباس الأسدي

جامعة البصرة / كلية التربية

Noor19990nasr@gmail.com

## المستخلص :

يهدف البحث الى دراسة التوزيع الجغرافي للمرائب في قضاء ابي الخصيب من خلال البحث في خصائصها التخطيطية وأثرها في بناء وتشغيل المرائب وتحليل بنيتها وإمكانية توسعها وتحديد المواقع المناسبة لها، ودراسة واقع الحركة النقلية ومدى استيعابها أعداد المركبات العاملة فيها، لكون قضاء ابي الخصيب يضم نوعين من المرائب للسيارات تتمثل بالمرائب الفعلية والساحات العامة المتوزعة والمنتشرة في قضاء ابي الخصيب.

الكلمات المفتاحية: المرائب, الحركة النقلية, الاستيعاب, المركبات العاملة.

**Geographical distribution of garages in Abi Al-Khaseeb District**

Assistant Professor: Noor Nassar Najm

Ministry of Education - Basra Governorate Education Directorate

Professor Dr. Asaad Abbas Al-Asadi

University of Basra - College of Education

Noor19990nasr@gmail.com

**Abstract**

The research aims to study the geographical distribution of garages in Abu Al-Khasib district through research into their planning characteristics and their impact on the construction and operation of garages, analyzing their structure and the possibility of their expansion, determining appropriate locations for them, and studying the reality of transportation movement and the extent to which it accommodates the numbers of vehicles operating in it,



since Abu Al-Khasib district includes two types of garages. For cars, it is represented by actual garages and public squares distributed and spread throughout the Abu Al-Khasib district.

**Keywords:** garages, traffic, capacity, operating vehicles.

#### المقدمة :

تسعى مدن ومحافظات العراق جميعها ومن ضمنها قضاء ابي الخصيب الى تطوير قطاعات التنمية ويعد قطاع النقل والمواصلات من ابرز هذه القطاعات , إذ يساهم وبشكل كبير في نجاح عملية التنمية و بنشاطاتها العمرانية والاقتصادية والاجتماعية كافة , ونتيجة الانفتاح الاقتصادي الذي شهده العراق بعد عام ٢٠٠٣ فقد زادت اعداد السيارات بصورة كبيرة, وبدء استغلال المساحات الفارغة والمواقف العامة والارصفة وبعض الشوارع الفرعية لإنشاء مواقف للسيارات يتم استعمالها كمجمعات في الأماكن التجارية, ويؤدي النقص في المساحات والمواقف العامة الى لجوء الأشخاص الى الركن غير المنتظم على جوانب الشارع ولفترات غير محددة ويعود ذلك بالتأثير سلبا على أصحاب المحال التجارية وذلك لقلة توفر المساحات الخاصة بهم لركن السيارات لأنها تؤثر سلبا على المجتمع والاقتصاد ينتج عنها التلوث البيئي الذي يكون سببه مشكلة الزحامات وتكون رحلات العمل حساسة لبدائل النقل والكلفة مع مواقف أنواع الرحلات الأخرى , وتعدّ مرائب السيارات أحد نماذج الخدمات اذ تستغل المساحات الفارغة والأراضي الأساسية في المدن اذ لا بد من توفير مواقف سيارات في المناطق الخاصة بالأعمال والنشاطات الصحية والصناعية والتجارية والمناطق الترفيهية والخدمية والسكنية عامة . وتزداد مشاكل مرائب السيارات في المناطق التي تركز فيها النشاطات البشرية وبزيادة حجم المدن تتزايد حجم هذه المشكلة مع عدم القدرة على توفير المساحات الكافية لوقوف السيارات وتعتمد المواقف السكنية على المواقف المحاذية للأرصفة بشكل كبير وعلى الرغم من سعة الطرق والشوارع الا انها لا تكون كافية لوقوف السيارات ولاسيما في الأماكن المزدحمة وذلك لزيادة عدد المركبات بوصفها من الوسائل الأساسية للنقل. ويعدّ تنظيم أماكن وقوف السيارات عنصرا مهما في نظم النقل الحالية اذ يبين الحاجة لتنظيم ومراقبة مستويات العرض والطلب على أماكن وقوف السيارات لوضع الخطط المستقبلية لأماكن وقوف السيارات اذ يتم تقسيم أداء العمل لهذه المواقف وإيجاد استراتيجيات لاستعمال وسائل النقل بدلا عن السيارات الخاصة.

أولاً: مشكلة البحث



١. ما صورة (واقع) التوزيع المكاني لمرائب النقل في قضاء ابي الخصيب؟، وما العوامل المفسرة لتباينها مكانياً وزمانياً؟

٢. كيف تعمل منظومة النقل في القضاء، وكيف تطورت واصبحت على ما هي عليه الآن؟

٣. ما الدور الذي يمكن أن تقوم به مرائب النقل في تنظيم حركة وانتقال السكان بين منطقة وأخرى في القضاء والمناطق الأخرى؟

ثانياً: فرضية البحث

تنتقل الفرضية من الإجابة عن التساؤلات الآتية :-

١. ان واقع التوزيع المكاني لمرائب النقل في قضاء ابي الخصيب يتأثر بشكل كبير بعوامل متعددة ومتداخلة ابرزها تركز الأنشطة الاقتصادية والسكانية وتوفر البنى التحتية للطرق ومحدودية التخطيط الحضري مما ادى الى توزيع متفاوت لا يتناسب مع الاحتياجات الحالية ويسبب بعض التحديات المرورية والبيئية.

٢. هناك عدد من المواقع اكثر ملائمة لمرائب النقل يمكن اقتراحها لتكون بديلاً عن المواقع الحالية، فضلاً عن أمكانية اقتراح واستحداث مرائب نقلية في مراكز المدن التي لا تتوفر فيها مثل هذه المرافق الحيوية.

٣. للمرائب دور كبير في تنظيم حركة وانتقال السكان بين منطقة واخرى في داخل وخارج قضاء الزبير.

ثالثاً : هدف البحث

يهدف البحث الى دراسة واقع التوزيع الجغرافي للمرائب في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣ ومعرفة اسباب هذا التوزيع وعدد الخطوط النقلية العاملة واهم العوامل المؤثرة فيه.

رابعاً : الحدود المكانية والزمانية للبحث

١- الحدود المكانية : تتمثل حدود منطقة الدراسة بقضاء ابي الخصيب وهو أحد أقضية محافظة البصرة الذي يمثل موقعاً فلكياً وجغرافياً مهماً إذ يتحدد موقعه الفلكي بين دائرتي عرض (٣-١٥° . ٣٠-٣٠°) شمالاً وبين قوسي طول (٤٧- ٣٠.٥٠-٤٨°) شرقاً، أما بالنسبة لموقعها الجغرافي فيتحدد في الجزء الجنوبي الشرقي من محافظة البصرة , يحده من الشمال والشمال الشرقي قضاء البصرة وقضاء شط العرب أما من الجنوب قضاء الفاو , ومن الشرق الحدود السياسية مع جمهورية إيران الإسلامية ومن الغرب قضاء الزبير خريطة (١).



٢- الحدود الزمانية : تمثلت الحدود الزمانية للعام ٢٠٢٣.

خريطة (١) حدود منطقة الدراسة من محافظة البصرة لعام ٢٠٢٣



المصدر : من عمل الباحثين بالاعتماد على برنامج Arc Gis

هيكلية البحث : النظرية والنفسية وطرائق التدريس للعلوم الأساسية

جاء البحث بثلاثة مباحث مع مقدمة وتناول المبحث الاول نبذة تاريخية عن المرائب في قضاء ابي الخصيب , في حين تناول المبحث الثاني التوزيع الجغرافي للمرائب في قضاء ابي الخصيب في حين تناول المبحث الثالث حركة النقل داخل المرائب , وانتهت الدراسة بالنتائج والمقترحات.

نبذة تاريخية عن المرائب في قضاء ابي الخصيب

تعدّ المرائب من اهم العناصر الاساسية ضمن استعمالات الارض الحضرية اذ لها دور مهم في سرعة التفاعل والاتصال بين المراكز الحضرية والمناطق الريفية كما تساعد الفعاليات في المناطق المختلفة في ان تشترك وتتوحد من خلال حركة السكان, (الاجود, ١٩٩٥, ٢٧) , ويؤدي النقص في



المساحات والمواقف العامة الى لجوء الأشخاص الى الركن غير المنتظم على جوانب الشارع ولفترات غير محددة و يعود ذلك بالتأثير سلبا على أصحاب المحال التجارية وذلك لقلّة توفر المساحات الخاصة بهم لركن السيارات لأنها تؤثر سلبا على المجتمع والاقتصاد ينتج عنها التلوث البيئي الذي يكون سببه مشكلة الازدحامات وتكون رحلات العمل حساسة لبدائل النقل والكلفة مع مواقف أنواع الرحلات الأخرى , وتعدّ مرائب السيارات أحد نماذج الخدمات حيث تستغل المساحات الفارغة والأراضي الأساسية في المدن اذ لا بد من توفير مواقف سيارات في المناطق الخاصة بالأعمال والنشاطات الصحية والصناعية والتجارية والمناطق الترفيهية والخدمية والسكنية عموماً (J. Parry, Lewis,1979)

بعد ان ظهرت السيارة واستعملت كواسطة نقلية لتحل محل الحيوانات والعربات على نحو تدريجي فقد اتخذت من الشوارع والمساحات مواقعاً لها، وعندما وضعت التصاميم الأساسية للمدن اهتمت بتوزيع استعمالات الارض المختلفة والشوارع، الا انها لم تأخذ بنظر الاعتبار اهمية المرائب وتحديد المساحات المخصصة لها ضمن التصميم الاساسي لمدينة منطقة الدراسة. لذلك فان اختيار مواقع المرائب جاء متاخراً، لكون استعمالات الارض الحضرية فيها كانت قد حددت سابقاً , فالمرائب في عموم منطقة الدراسة كانت بمثابة اراضٍ غير محددة المساحة وغير منتظمة الحركة وليس لها اي مظهر يميزها فضلاً عن اتخاذها مواقع صغيرة المساحة ومتفرقة وبشكل عشوائي، كما ان خدماتها كانت محدودة ، على جانبي الشارع ولفترة قصيرة من النهار لقلّة الرحلات والحركة وعدم وجود الطرق المعبدة كما ان هذه المواقع تتغير بين حين واخر , وقد تم انشاء اقدم كراج حكومي في قضاء ابي الخصيب عام ١٩٩٨ وقد اطلق عليه تسمية كراج ابي الخصيب وله ثلاثة خطوط للنقل الى العشار والعوجة والساحة , وقد توقف العمل فيه بسبب كثرة السيارات الخاصة وبسبب تغيير البناء العمراني لقضاء ابي الخصيب اذ اصبحت السيارات توجد على الطرق العامة ومن خلالها يركب الناس (مقابلة شخصية, ٢٠٢٣) اما الكراجات الاهلية فقد تم تأسيسها حديثاً واطلق عليه اسم كراج الساحة ولكنه اهل بعد التغييرات الاقتصادية والاجتماعية التي تمتع بها قضاء ابي الخصيب (الجياشي, ٢٠٢٠, ص١٢).

وتجدر الاشارة الى ان معظم مرائب النقل الموجودة في قضاء ابي الخصيب تتسم بكونها صغيرة المساحة لذا فقد تمخض عن ذلك اضطرار بعض سائقي المركبات العاملة على بعض الخطوط النقلية الى ايقاف مركباتهم في الشوارع والمساحات المحيطة بالمرائب، ومن بين الاسباب التي ينبغي ان



تؤخذ بنظر الاعتبار عند اختيار موقع بناء المرائب تتمثل بضرورة مراعاة الحجم السكاني للوحدات الادارية ومدى ما يمكن ان يسهم بخدمته هذا المرآب او ذاك، وان تقع في الجهات العقدية التي تلتقي فيها (دخولاً وخروجاً) الطرق المؤدية الى تلك المناطق، فضلاً عن ان يؤخذ بالحسبان امكانية التوسع لمواجهة التغيرات المستقبلية، وتحظى منطقة الدراسة بوجود العديد من المرائب التي تستعمل للنقل الداخلي ضمن منطقة الدراسة، فضلاً عن النقل الخارجي، كما يحتوي قضاء ابي الخصيب العديد من الساحات.

### التوزيع الجغرافي للمرائب في قضاء ابي الخصيب

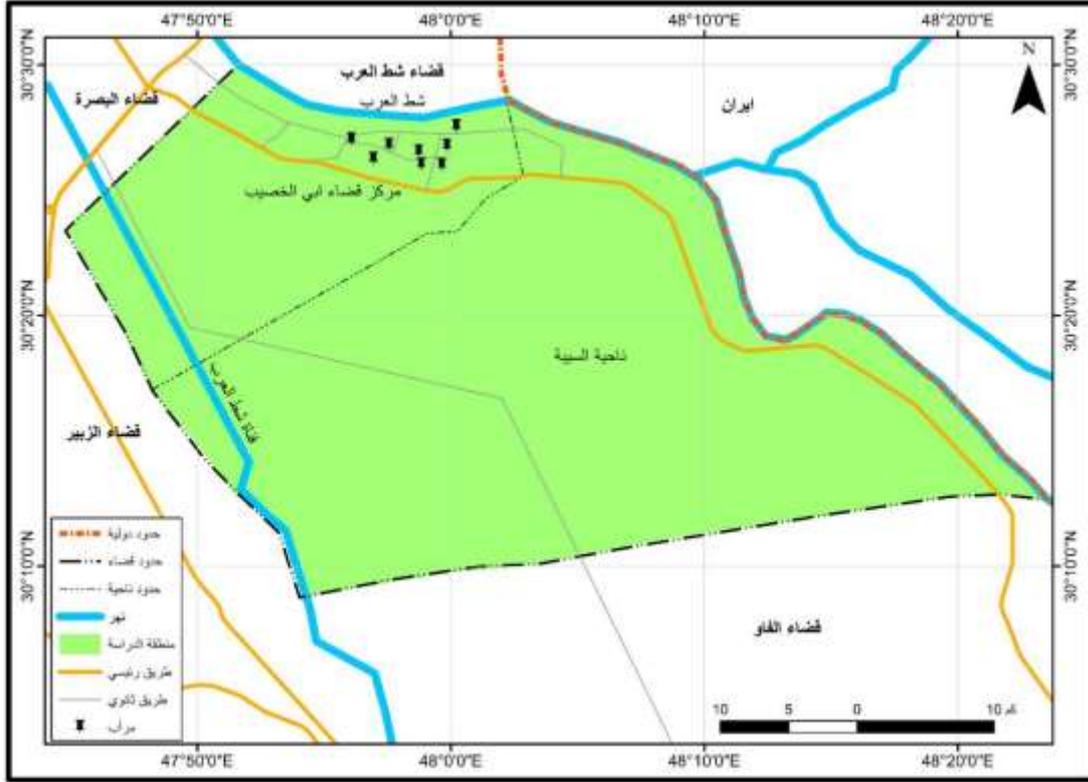
سعى الانسان منذ نشأته الى تحسين ظروف معيشته وتوفير كل حاجاته، لاسيما مع استقراره في الكثير من التجمعات السكنية البعيدة عن اماكن العمل او الترفيه او السياحة او بصفة عامة تلك المناطق التي يقضي الكثير من حاجاته فيها، من هنا بدأ التفكير في تسهيل عمليات النقل والتنقل منها واليها وهو ما جعل من اللازم توفير وسائل النقل والاتصال بينها من شأنها تسهيل حركة الاشخاص والبضائع التي يحتاجها (السامرائي، ١٩٩٠، ص ١٨) وتوفير المتطلبات التي تتعلق بالنقل والتي من ضمنها المرائب او الساحات الخاصة بوقوف السيارات والتي تساهم بشكل كبير في عملية تنظيم حركة النقل داخل المدن ويضم قضاء ابي الخصيب نوعين من اماكن وقوف السيارات اما ساحات عامة او مرآب فعلية وسوف نتناول كل منهما على حدة وهي كالاتي، ينظر جدول (١)

جدول (١) المرائب والساحات المنتشرة في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣

عدد الخطوط	المساحة م <sup>٢</sup>	اسم المرائب
٣	٢٣٢٣.٢١	مرآب الساحة
٣	٦٠٣٤.٢٦	مرآب العشار
-	٥٢٧.٨٥	مرآب المحكمة
٥	٩٩٢.٧٦	مرآب البلدية
-	١٣٨٧.٥٨	مرآب خلف مستوصف ابي الخصيب
-	١٤٥٣.٢	مرآب كراج السوق
-	١١٣٨.٢٢	مرآب أنسب الأسعار
١١	١٣٨٥٧.٠٨	المجموع

المصدر : مديرية بلدية ابي الخصيب، بيانات غير منشورة لعام ٢٠٢٣.

خريطة (٢) المرائب المنتشرة في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣



المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على بيانات جدول (١).

أولاً : المرائب

أ. مرآب الساحة

تبلغ مساحة مرآب الساحة (٢٣٢٣.٢١) م<sup>٢</sup> يقع على ارض تعود ملكيتها إلى مديرية بلدية أبي الخصب ضمن حدود صناعية أبي الخصب القديمة في حي شيخ إبراهيم وهو مرآب غير مخطط تراي وهذا ما يدفع المواطنين إلى عدم الراحة في استعماله مما أدى إلى وقوف بعض العجلات في الشوارع الرئيسة قرب سوق أبي الخصب وقرب المنتدى الرياضي شارع العوجة، وتنطلق من هذا المرآب العديد من خطوط النقل التي تربط مدينة أبي الخصب بإقليمها من جهة وبمدينة البصرة من جهة أخرى وتتمثل هذه الخطوط بالآتي:

١. أبي الخصب - ساحة سعد: وهو من الخطوط الخارجية الرابطة بين مدينة أبي الخصب والمدن المجاورة وهو الخط الرئيس ويستخدم شارع العوجة ثم الطريق السريع البصرة فاو.
٢. أبي الخصب - العوجة: يستخدم شارع العوجة واخر محطة في الخط في محطة وقود العوجة.



٣. أبي الخصيب - طلاع الحمزة: يستخدم شارع العوجة ومن ثم الشارع الواسطي وصولاً إلى حي طلاع الحمزة (الحي العسكري).

ب. مرآب العشار:

بلغت مساحة مرآب العشار (٦٠٣٤.٢٦ م<sup>٢</sup>) ملكية الأرض خاصة ضمن الاستعمال التجاري داخل حدود حي بلد سلطان وهو مرآب غير مخطط ويفتقر إلى أبسط متطلبات السلامة والأمان الأرضية من التراب مما أدى إلى عدم اقبال المواطنين على ارتياد هذا المرآب ونتج عن ذلك خروج بعض العجلات إلى الشارع المجاور للوقوف واكمال حركة الرحلة وتؤدي إلى الازدحام المروري في المنطقة التجارية المركزية لمدينة أبي الخصيب، يضم مجموعة من خطوط الحركة الخارجية التي تربط المدينة بالمدن المجاورة والداخلية التي تلبى حركة السكان داخل المدينة ومنها: (الدراسة الميدانية، ٢٠٢٣):

١. أبي الخصيب - عشار: وهو الخط الرئيس الرابط بين مدينة أبي الخصيب ومدينة البصرة يتضمن عدة محطات ثانوية حسب الكثافة السكانية في كل الاحياء.

٢. أبي الخصيب - السبيليات - الحي العسكري: هو من الخطوط التي تكثر الحركة فيه لتلبية حاجات سكان الاحياء السكنية التي تقع على مسار الخط المذكور.

٣. أبي الخصيب - محيلة: أحد الخطوط الداخلية الرابط بين مركز مدينة أبي الخصيب وحي محيلة.

ثانياً : الساحات :

١. ساحة المحكمة القديمة :

تعود ملكية أرض الساحة إلى بلدية أبي الخصيب تبلغ مساحتها (٥٢٧.٨٥ م<sup>٢</sup>) وتستخدم من قبل المؤسسات القريبة كمديرية التسجيل العقاري وكتاب العدل، لكنها تفتقر إلى التنظيم وهي غير معبدة ومساحتها صغيرة لا تغطي الا جزء يسير من المركبات تقع في حي أبو خيف التي تعد جزء من المركز التجاري لمدينة أبي الخصيب وتستوعب الساحة (٤٠) سيارة.

٢. ساحة البلدية:

تملك مديرية بلدية أبي الخصيب ارضا مساحة الأرض التي استغلت كموقف للسيارات ولكن استغل من قبل السكان على انه مرآب لانطلاق المركبات في خطوط نقل داخلية وخارجية، تبلغ مساحة الأرض (٩٩٢.٧٦ م<sup>٢</sup>) او لساحة معبدة وتحتوي على بوابة دخول وخروج، عدد السيارات



التي تستوعبه الساحة لا يتجاوز (٩٠) سيارة ومن الخطوط التي تنطلق من ساحة البلدية: (الدراسة الميدانية , ٢٠٢٣)

١ . ساحة البلدية (مركز المدينة) - الفاو: ويربط مدينة أبي الخصب بقضاء الفاو عن طريق المسار الشارع الرئيس ثم شارع ابو فلوس ومن ثم الشارع معمل الأسمدة ويلتقي في طريق أبي الخصب الفاو .

٢ . ساحة البلدية (مركز المدينة) - السيبة: يربط مدينة أبي الخصب بناحية السيبة عن طريق المسار نفسه في خط أبي الخصب الفاو وصولاً إلى السيبة.

٣ . ساحة البلدية - باب طويل: وهو من الخطوط الداخلية التي تربط مركز المدينة في مقاطعات المدينة يمر الخط من ساحة البلدية عبر جسر أبي الخصب مروراً بباب دباغ ثم إلى باب عباس ومن ثم إلى باب العريض وصولاً إلى المحطة الأخيرة بباب طويل لهذا الخط.

٤ . ساحة البلدية - الأسمدة: مسار هذا الخط يبدأ من الشارع المركزي التجاري متجهاً نحو جسر أبي الخصب ومن ثم شارع باب سليمان وصولاً إلى جسر ابو فلوس ومن ثم شارع الأسمدة اخر محطة للخط الداخلي.

٥ . ساحة البلدية - جيكور: يربط مسار الخط بين مركز المدينة والمقاطعات باتجاه حي جيكور وهي بمسارين الأول ساحة البلدية الشارع التجاري الرئيس مروراً بجسر أبي الخصب إلى تقاطع ميناء أبو فلوس إلى وجهته حي جيكور اما المسار الثاني من ساحة البلدية مروراً بالشارع التجاري ومن ثم ينحرف يساراً إلى شارع الساحل وصولاً إلى جسر جيكور الحديدي ومن ثم إلى اليمين إلى ان يدرك نهاية المسار في تقاطع شارع جيكور مع شارع الميناء .

٣ . ساحة خلف مستوصف أبي الخصب

وتستعمل كساحة وقوف السيارات وهي من المساحات ذات الملكية الخاصة وتقع في حي باب رمانة تبلغ مساحتها ( ١٣٨٧.٥٨ ) م<sup>٢</sup> وهي مساحة جرداء غير معبده ونظراً لموقعها القريب من العيادات والمستوصف استغلالها كساحة وقوف السيارات وملكيته ملكية خاصة تستوعب الساحة (١٠٠) سيارة تقريباً .

٤ . ساحة كراج السوق



تقع قرب المنطقة التجارية المركزية في حي بلد سلطان الشرقية تبلغ مساحتها (١٤٥٣.٢) م<sup>٢</sup> وهي مساحة خالية من المشيدات ملكيتها ملكية خاصة استغل ملاكها موقعها المميز في جعلها ساحة انتظار ووقوف للسيارات تستوعب الساحة تقريبا (١٢٠) سيارة .  
٥ . ساحة انصب الأسعار

تقع ساحة المركز التجاري انصب الأسعار في حي شيخ إبراهيم وتبلغ مساحتها (١٣٨.٢٢١) م<sup>٢</sup> وهي مساحة خالية تقع قرب المواقع التجارية المهمة في مدينة أبي الخصب تلبى حاجات السكان للوقوف لتسهيل عملية التسوق وتستوعب الساحة (٨٠) سيارة تقريبا .  
٦ . ساحة خلف سوق أبي الخصب

تقع الساحة في حي بلد سلطان والتي هي جزء من المنطقة التجارية المركزية لمدينة أبي الخصب مساحتها (١٨٩١.٦) م<sup>٢</sup> غير معبدة موقعها خلف السوق الرئيس أسهم في استغلال موقعها من قبل مالكيها كساحة انتظار المركبات لتلبية متطلبات السكان في التسوق ، وتستوعب الساحة (١٥٠) سيارة تقريبا  
حركة النقل داخل المرائب

ينظر الى تعدد وسائل النقل وشبكة الطرق التي تربط مواقع عديدة وكأنها شبكة نقل واحدة ومكملة لبعضها بعضا ، فكل شكل من اشكال النقل له خصائصه (الجياشي، ٢٠٢٠، ص١٦) ، وعليه فالنقل يعتمد على مكملات متعددة من محطات وقود وطرق ومرائب وخدمات اخرى فإن قضاء ابي الخصب يمتلك العديد من المرائب فضلاً عن وجود العديد من الساحات منتشرة داخل وتعمل على تسهيل عملية النقل من والى وجهات المقصودة من قبل المواطنين ، اما بخصوص الخطوط النقلية عدا الساحات الداخلية التي يصعب تحديد عدد المركبات وعدد الركاب لكونها تعمل ضمن نطاق مفتوح وغير محدد منها (٤) للنقل الداخلي و(٢) للنقل الخارجي ، ينظر جدول رقم (٢) و(٣).

#### ١. الحركة الداخلية :

يقصد بالحركة الداخلية هو كل عمليات النقل التي تخدم المواطنين ضمن قضاء ابي الخصب وتشمل مركز القضاء والنواحي التابعة له فضلاً عن جميع الاحياء السكنية التي تمر بها خطوط النقل ، يتبين من خلال الجدول (٢) ان خطوط النقل الموجودة ضمن القضاء وتستخدم للنقل الداخلي تشمل (٤) خطوط ماعدا الساحات الاخرى المنتشرة ضمن القضاء، اما سعة المركبات التي تعمل ضمن الخطوط فهي تتراوح ما بين (٤-١١-٢٨) راكبا، اما بالنسبة الى معدل العمل اليومي للمرائب



فهي تتراوح ما بين (١٠-١٢) ساعة, اما بخصوص عدد الركاب المنقولين فقد تصدر خط (ابي الخصيب - طلاع الحمزة) بعدد ركاب بلغ (١٠١٥) راكب ويرجع سبب ذلك لمرور الخط بالعديد من المؤسسات الحكومية والصناعية.

جدول (٢) الخطوط النقلية الداخلية العاملة في مرآب قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣

اسم الخط	سعة المركبة	العدد الفعلي للمركبات	معدل العمل اليومي	عدد الركاب المنقولين
ابي الخصيب - العوجة	٤	١٣	١٢	١٦٨
	٨	١٧	١٠	٤٣٣
	١١	٢٦	١٢	٢٨٦
المجموع	٢٣	٥٦	٣٤	٢٨٦
ابي الخصيب - طلاع الحمزة	٤	١٨	١٢	٥٥
	١١	١٥	١٢	٩٦٠
المجموع	١٥	٣٣	٢٤	٩٦٠
ابي الخصيب - السبيليات - الحي العسكري	١١	٢٨	١٢	٣٢٦
المجموع	١١	٢٨	١٢	٣٢٦
ابي الخصيب - محيلة	٤	١٦	١٢	٧٧
	١١	١٩	١٠	١٢٨
المجموع	١٥	٣٥	٢٢	٢٠٥
المجموع الكلي	٦٤	١٥٢	٩٢	٢٤٣٣

المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على الدراسة الميدانية لعام ٢٠٢٣.

## ٢. الحركة الخارجية

يقصد بالحركة الخارجية للنقل كل ما يشمل حركة النقل من قضاء ابي الخصيب الى مركز محافظة البصرة والاقضية والنواحي المجاورة له , ويتبين لنا من خلال الجدول (٣) ان الخطوط النقلية الخارجية العاملة في قضاء ابي الخصيب تشمل خطين هما ابي الخصيب - ساحة سعد وابي



الخصيب - العشار , اما بخصوص سعة المركبات الناقلة للمواطنين فتراوحت ما بين (٤-٨-١١) راكبا , وان معدل العمل اليومي فقد تراوح ما بين (١٠-١٢) ساعة , كما تصدر خط ابي الخصيب - ساحة سعد بعدد الركاب المنقولين وبلغ (٦٩١) راكبا.

جدول (٣) الخطوط النقلية الخارجية العاملة في مرآب قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣

اسم الخط	سعة المركبة	العدد الفعلي للمركبات	معدل العمل اليومي	عدد الركاب المنقولين
ابي الخصيب - ساحة سعد	٤	١٢	١٢	٢٤٠
	٨	٢٥	١٢	١٦٨
	١١	٣٠	١٠	١٥٥
	٢٨	٢٦	١٢	١٢٨
المجموع	٥١	٩٣	٤٦	٦٩١
ابي الخصيب - العشار	٤	٢٨	١٢	٧٩
	٨	٣٢	١٢	١٢٧
	١١	٤٥	١٠	٤٣٥
المجموع	٢٣	١٠٥	٣٤	٦٤١
المجموع الكلي	٧٤	١٩٨	٨٠	١٣٣٢

المصدر : من عمل الباحثين بالاعتماد على الدراسة الميدانية لعام ٢٠٢٣.

### النتائج

١. تباين في مساحات المرائب في قضاء ابي الخصيب فقد كانت اكبر مساحة لمرآب العشار (٦٠٣٤.٢٦) م<sup>٢</sup> بينما اصغر مساحة لساحة البلدية التي تشغل مساحة (٥٢٧.٨٥) م<sup>٢</sup>.
٢. انتشار المواقف غير النظامية داخل القضاء فبعضها بعيد عن مراكز المدن مما دفع السائقين عن هذه المرائب ليتخذوا مواقف خاصة لهم.
٣. لم يؤخذ بنظر الاعتبار الزيادة في اعداد السكان عند اقامة المرائب في قضاء ابي الخصيب من قبل المخططين, وما يرافقه من زيادة في اعداد السيارات.
٤. يعاني بعض السائقين من رداءة الطرق التي تصل بالمرائب والمساحات المنتشرة في قضاء ابي الخصيب.



٥. عدم توفر الكثير من الخدمات في المرائب كعدم توفر اماكن الراحة للمسافرين وعدم الاعتناء بنظافة دورات المياه، فضلاً عن عدم الاعتناء بالمرائب من حيث المداخل والارضية.
٦. جميع المرائب غير كافية لاستيعاب السيارات في قضاء ابي الخصيب.

#### المقترحات

١. استحداث مرائب جديدة ومتطورة تتواكب مع التغير الكبير الذي يعيشه العالم.
٢. يجب اقامة المرائب في نقاط التقاء الطرق الرئيسية لتكون حركة السيارات والخطوط الخارجية والداخلية اكثر سهولة.
٣. الاعتماد على النقل العام في مراكز المدن من اجل التقليل من الازدحامات المرورية وتخفيف الضغط على المرائب.
٤. بناء الطرق الحولية وربطها بالمرائب من خلال جسور محورية لغرض تسهيل الحركة امام السيارات ومرونة الوصول.
٥. ضرورة انشاء الكراجات المتعددة الطوابق ولاسيما قرب الاماكن التجارية مما يشغل مساحة اقل وسيارات اكثر.

#### المصادر :

١. الاجود, فاضل إبراهيم , المدخل في جغرافية النقل , الدار العربية للنشر والتوزيع , جامعة سبها , القاهرة , ١٩٩٥ م .
٢. الجياشي, كرار ماجد, جغرافية النقل , دار الرضوان للنشر والتوزيع - عمان , ط١ , ٢٠٢٠ .
٣. الدراسة الميدانية للباحثة لعام ٢٠٢٣ .
٤. السامرائي, احمد حسون, وعبد خليل فضيل , جغرافية النقل والتجارة الدولية , وزارة التعليم العالي والبحث العلمي , جامعة بغداد , ١٩٩٠ .
٥. مديرية بلدية ابي الخصيب , بيانات غير منشورة لعام ٢٠٢٣ .
٦. مقابلة شخصية : عواطف حسين , موظفة في الشركة العامة لإدارة النقل الخاص في البصرة.

#### Sources:

7. J. Parry Lewis, Urban Economics, Edward Arnold, London, 1979. P, B.
8. Al-Ajwad, Fadhel Ibrahim, Introduction to Transport Geography, Arab House for Publishing and Distribution, Sabha University, Cairo, 1995.
9. Al-Jayashi, Karar Majid, Transport Geography, Dar Al-Radwan for Publishing and Distribution - Amman, 1st ed., 2020, p. 21.



10. Al-Samarrai, Ahmed Hassoun, and Abdul Khalil Fadil, Transport and International Trade Geography, Ministry of Higher Education and Scientific Research, University of Baghdad, 1990, p. 18.

11. Abu Al-Khaseeb Municipality Directorate, unpublished data for 2023.

12. Personal interview: Awatif Hussein, an employee at the General Company for Private Transport Management in Basra.

Researcher's field study for 2023.

