

النقل بالسيارات على الطرق الرئيسية في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣

أ.د. اسعد عباس الاسدي

م.م نور نصار نجم

جامعة البصرة – كلية التربية

وزارة التربية – مديرية تربية محافظة البصرة

المستخلص

ينعكس النمو الحضري وتزايد عدد السكان بشكل كبير على الواقع المروري في منطقة الدراسة مما سيؤدي الى زيادة الضغط على الطرق الداخلية والخارجية لقضاء ابي الخصيب مخلفاً ازدحامات مرورية تعيق حركة انسيابية المركبات ، تهدف هذه الدراسة الى بيان الكثافة المرورية على الطرق الرئيسية في قضاء ابي الخصيب فيضم القضاء شبكة واسعة من طرق النقل بمختلف انواعها رئيسية وثانوية وريفية ، وسنتناول جميع هذه الانواع مع التأكيد على تطبيق نظام العد المروري على الطرق الرئيسية فقط في قضاء ابي الخصيب .

Car transportation on main roads in Abi Al-Khaseeb district for the year 2023

Assistant Professor: Noor Nassar Najm

Ministry of Education - Basra Governorate Education Directorate

Professor Dr. Asaad Abbas Al-Asadi

University of Basra - College of Education

Abstract

Urban growth and the increase in population are greatly reflected in the traffic reality in the study area, which will lead to increased pressure on the internal and external roads of Abu Al-Khasib District, creating traffic congestions that hinder the smooth movement of vehicles. This study aims to show the traffic density on the main roads in Abu Al-Khasib District, which includes the district. A wide network of transportation roads of various types, major, secondary, and rural. We will discuss all of these types, with an emphasis on applying the traffic counting system on the main roads only in the Abu Al-Khasib district.

المقدمة

يعتبر النقل بالسيارات من أكثر وسائل النقل نشاطاً في المدن، كما ويعد من أهم وسائل النقل بسبب التطور الكبير في صناعتها من حيث السرعة والمرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها من خلال نقل الأشخاص والبضائع، وقد لا نكون مجافين للحقيقة كثيراً إذا قلنا أنها أصبحت الوسيلة الأكثر شيوعاً في معظم مدن العالم، نتيجة الزيادة المستمرة في أعدادها، وإقبال الأفراد المتزايد على شرائها. لقد بات واضحاً لا يمكن نجاح أي مدينة في أداء وظائفها المختلفة من دون وجود هذه الوسيلة المهمة فيها فأهمية النقل في القضاء، كالشرايين في جسم الإنسان، أذ لا يمكن للمدن ان تنمو او تتطور من دون وجود النقل. ولكن اليوم أصبحت هذه الوسيلة مشكلة كبيرة داخل المدينة فالسيارات في منطقة الدراسة أصبحت تغطي أكثر من نصف شوارعها بصورة مضطربة في كل يوم، نتيجة ما تمثله منطقة الدراسة التي تعد المركز الرئيس للتسوق ولتقديم الخدمات في قضاء ابي الخصيب، فضلاً عن الزيادة في أعداد سكان قضاء ابي الخصيب وارتفاع مستواهم المعيشي، جعل إمكانية اقتناء السيارة من قبلهم منهم بسهولة، مما أدى الى زيادة أعدادها يوماً بعد يوم ، ومن ثم زيادة معدل الرحلات التي يقوم بها السكان لمختلف الأغراض التي تتولد من أجلها الرحلات في القضاء أو خارجها ، كل هذه انعكس سلباً على استعمالات الأرض لأغراض النقل في منطقة الدراسة ، بما فيها من شوارع وتقاطعات ومرافق خدمية خاصة بالنقل . وأصبحت تلك الاستعمالات غير قادرة على أداء وظيفتها بشكل كفوء في استيعاب الاعداد المتزايدة من السيارات، لاسيما أن هذه الاستعمالات نشأت في مدة لم تأخذ بنظر الاعتبار الزيادة الكبيرة غير المتوقعة في أعداد السيارات مما ترتب عليها كثافة مرورية مرتفعة على شبكة شوارعها واستعمالات أرضها وعدم قدرة تلك الطرق على استيعاب تلك السيارات لاسيما بعد عام ٢٠٠٣ م ، ولدت مجموعة من المشكلات داخل المدينة ، ومن أهمها الازدحام والحوادث المرورية ، فضلاً عن زيادتها فقد أسهمت في حدوث أضرار بليغة على البيئة والانسان من خلال ارتفاع مستويات التلوث البيئي والوضائى الناتج عنها.

مشكلة البحث

يمكن صياغة مشكلة البحث بالشكل الآتي :

- (١) ما اسباب زيادة في إعداد السيارات في قضاء ابي الخصيب وهل هي منسجمة مع الطرق وعدد السكان.
- (٢) هل استعمالات الارض الخاصة بالنقل تتناسب مع أعداد السيارات المتزايدة بين الحين والآخر في القضاء .
- (٣) هل الطاقة التصميمية لشبكة الطرق والتقاطعات في القضاء تتناسب مع حركة النقل بالسيارات فيها.

فرضية الدراسة : تناولت الفرضية الاجابة عن الاسئلة الآتية:

- (١) هناك زيادة في اعداد السيارات في قضاء ابي الخصيب تفوق الطاقة الاستيعابية لطرق النقل.
- (٢) لا تتناسب المرافق الخدمية الخاصة بالنقل مع أعداد السيارات المتزايدة بين الحين والآخر في القضاء .
- (٣) لا تتناسب الطاقة التصميمية لشبكة الطرق في القضاء مع كثافة حركة النقل بالسيارات عليها.

هدف البحث :

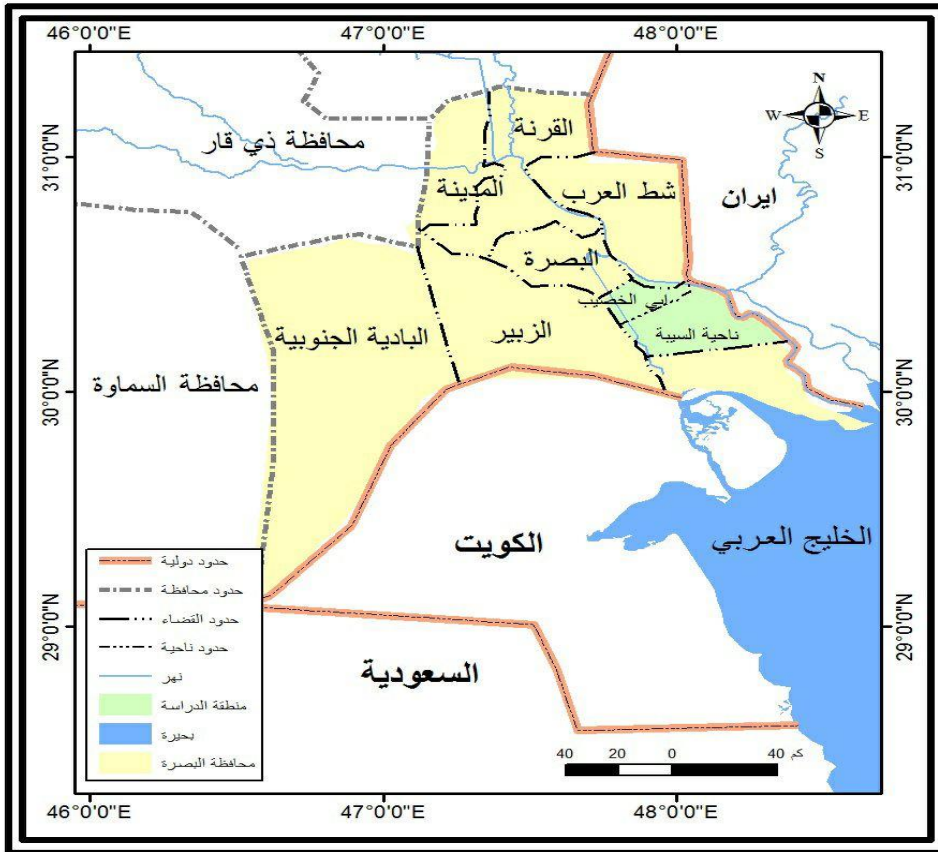
يهدف البحث الى دراسة واقع حركة السيارات على طرق النقل في قضاء ابي الخصيب ومعرفة اسباب الزيادة والمشاكل الناجمة عنها مع وضع الحلول المناسبة لها.
حدود الدراسة

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 (٤٧,٤٠-٤٨,٣٠) 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) موقع منطقة الدراسة من محافظة البصرة لعام ٢٠٢٣



المصدر : من عمل الباحثة بالاعتماد على برنامج Arc Gis

هيكلية البحث

تكونت الدراسة من ثلاثة مباحث سبقها الاطار النظري تناول المبحث الاول تصنيف الطرق في قضاء ابي الخصيب، بينما تناول المبحث الثاني العوامل الجغرافية المؤثرة على تباين كثافة الحركة على الطرق الرئيسية في قضاء ابي الخصيب، في حين تناول المبحث الثالث كثافة النقل في قضاء ابي الخصيب وانتهت الدراسة بالنتائج والمقترحات.

المبحث الاول : تصنيف الطرق في قضاء ابي الخصيب

تصنف الطرق في قضاء ابي الخصيب استناداً إلى حجم الكثافة المرورية عليها وطبيعة استخداماتها إلى ما يأتي :

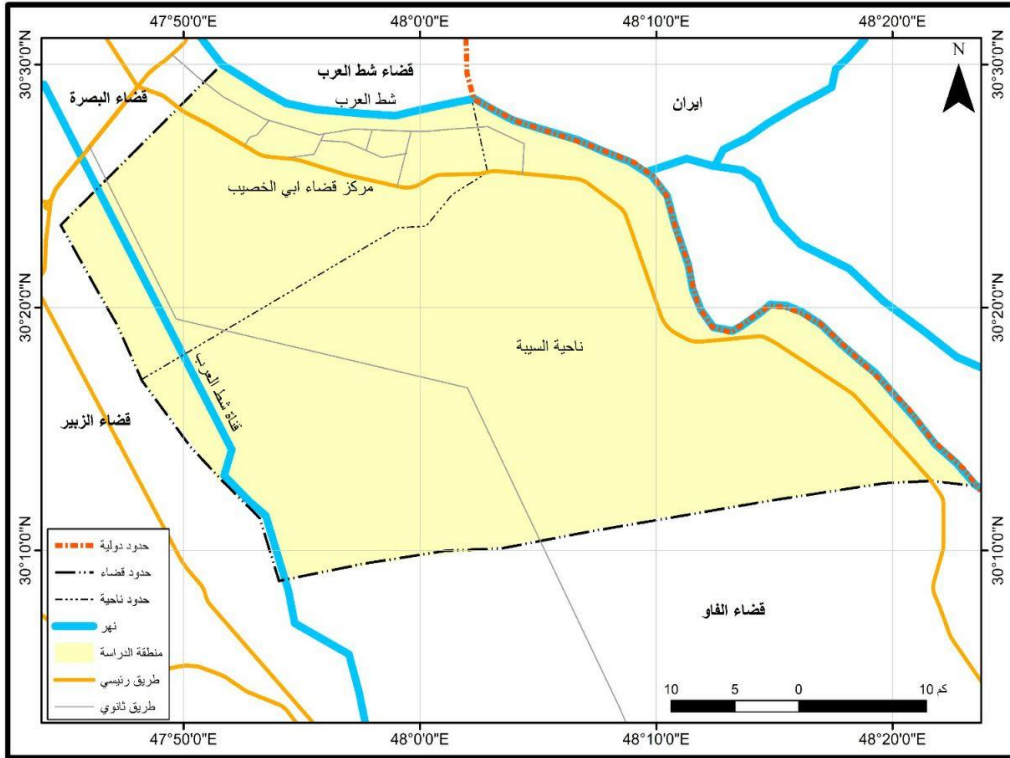
الطرق الرئيسية : تعد من الطرق المهمة على مستوى قطاعات قضاء ابي الخصيب إذ تربط منطقة الدراسة بعضها مع البعض وتكون بمحرم عرضه ما بين (٢٠-٤٠) م وتقوم بوظيفتين اساسيتين هما خدمة المرور بالأرض المحيطة بها كما تعد مكاناً مهماً للوظيفة التجارية والخدمات العامة والفعاليات الاجتماعية، وتحدد السرعة فيها ما بين (٥٠-٦٠) كم/ساعة^(١). وتشمل طريقتين في قضاء ابي الخصيب هما (بصرة - ابي الخصيب - الساحلي) و(بصرة - الفاو - الصحراوي)، ينظر جدول (١).

جدول (١) طرق السيارات الرئيسية واطوالها واصنافها في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣

ت	اسم الطريق	طول الطريق /كم	صنف الطريق
١	بصرة - ابي الخصيب - الساحلي	٣٢	رئيسي
٢	بصرة - الفاو - الصحراوي	١٠٠	رئيسي

المصدر : مديرية طرق وجسور محافظة البصرة، قسم التخطيط والمتابعة، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٣.

خريطة (٢) شبكة الطرق الرئيسية في قضاء ابي الخصيب



المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على جداول (١).

المبحث الثاني

العوامل الجغرافية المؤثرة على تباين كثافة الحركة على الطرق الرئيسية في قضاء ابي الخصب

أولاً : الموقع الجغرافي

يعد الموقع الجغرافي من أهم عناصر البيئة الطبيعية على الإطلاق فهو يؤثر في مواقع الدول والمدن والمحال التجارية ومراكز الخدمات الاجتماعية، يحظى الاهمية نفسها لمواقع الإنتاج وأماكن الاستهلاك فهناك اقاليم تتصف بمواردها بموقع جغرافي جيد ومن ثم تتحلى بتوافر وسائل وطرق النقل المتاحة ، الامر الذي يساعد على استغلالها بتكاليف قليلة وهناك دول أو أقاليم تأخر استغلالها بسبب موقعها الجغرافي غير الجيد وذلك لبعدها عن خطوط النقل وارتفاع التكاليف، ومن ثم انعكاس ذلك على اسعار السلع المنتجة منها^(٢). ويعد قضاء ابي الخصب احد اقضية محافظة البصرة، الذي يمثل موقعاً فلكياً وجغرافياً مهماً إذ يتحدد موقعه الفلكي بين دائرتي عرض (٣٠,٣٠-١٥,٣٠) شمالاً، وبين قوسي طول (٤٧,٤٧-٤٨,٣٠) شرقاً، أما بالنسبة لموقعه 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 ايران الاسلامية ومن الغرب قضاء الزبير، وتبلغ المساحة الكلية للقضاء (١١٥٢) كم^٢، وهي تشكل (٦,٠٤%) من مجموع المساحة الكلية لمحافظة البصرة البالغة (١٩٠٧٠) كم^٢، وتتوزع على وحدتين اداريتين هما مركز قضاء ابي الخصب وناحية السببية إذ تمتد حدود مركز القضاء على السراجي شمالاً حتى جدول ابو فلوس

جنوباً الذي يعد بداية حدود ناحية السيبة بمساحة تبلغ (٣٠٠) كم، اي بنسبة بلغت (٢٦,٠٦%) من مجموع المساحة الكلية لقضاء ابي الخصيب، اما ناحية السيبة فتبدأ من جدول ابو فلوس شمالاً حتى نهاية حرم شهلة الدويب جنوباً وبمساحة بلغت (٨٥٢) كم، اي بنسبة بلغت (٧٣,٩٥%) من مجموع المساحة الكلية للقضاء.^(٣). ويظهر أثر الموقع أيضاً من حيث الدور الذي يؤديه في جذب اعداد كبيرة من السكان لغرض الاستقرار وممارسة مختلف الأنشطة الاقتصادية الأمر الذي انعكس على ظهور بعض المشكلات التي يعاني منها القضاء في شبكة طرق النقل وكما ذكرنا الأهمية الكبيرة لقضاء ابي الخصيب فهو يشكل ملتقى الطرق في داخل المحافظة وخارجها باعتبار ان قضاء ابي الخصيب من الاقضية المهمة داخل المحافظة وتمارس فيها جميع الفعاليات المهمة في داخل القضاء حيث يشكل ضغط على طرق النقل داخل القضاء.

ثانياً : السطح

تعد مظاهر السطح من العوامل المهمة المؤثرة في شبكة النقل نظراً لما لها من أهمية في تحديد انسب المواضع لإنشائها وامكانية نموها تبعاً لتضاريسها، إذ تقل شبكات الطرق وقد تنعدم في بعض الاقاليم في حالة وعورة سطحها وشدة انحدارها، مما يؤدي الى صعوبة الاتصال بالأقاليم المجاورة ومن ثم يرفع من تكاليف انشاء الطرق في تلك المناطق، فضلاً عن تأثيره الكبير على وسائط النقل من حيث السرعة وحجم الحمولة التي تنقلها ومدى انتشار الطرق وكثافتها^(٤). ولا يقتصر تأثير مظاهر السطح على شبكة الطرق فقط، بل يمتد تأثيرها على حركة وسائط النقل إذ تعد وعورة السطح عامل طرد للنقل، وهذا ينطبق على المشاة واستخدام السيارة ، فكلما زاد انحدار السطح كلما تناقصت قدرة المركبة على السير بسهولة صعوداً وهبوطاً، ومن ثم يؤدي الى التقليل من سرعة المركبة، ولاسيما المركبات الكبيرة إذ تحظى دراسة طبيعة مظاهر السطح بأهمية بالغة بغية التعرف على درجة انحدار الأرض ومدى تضرسها فالارتفاعات والانخفاضات المتعاقبة ضمن منطقة معينة تسهم الى حد ما في التأثير على مدى كفاءة شبكة الطرق البرية وامكانية حركة وسائط النقل المختلفة^(٥).

لذا فإن دراسة سطح الارض له أثر مباشر وغير مباشر على طرق النقل داخل القضاء، فالأثر المباشر يتمثل في استهلاك ماكنة السيارة عند الارتفاع وهو بدوره يزيد من كمية الوقود المستهلكة، أما الأثر غير المباشر فهو يتمثل بسهولة انشاء ومد طرق النقل البرية في قضاء ابي الخصيب.

ثالثاً : السكان

يعرف النمو السكاني بأنه التغيير الحاصل في حجم السكان سواء بالزيادة أو النقصان ونمو السكان سواء الإيجابي أو السلبي هو حصيلة ثلاثة عوامل هي الولادات والوفيات والهجرة، ويمكن تعريفه ايضاً بأنه هو نتيجة لزيادة طبيعية تساوي الفرق بين مجموع الولادات ومجموع الوفيات من جهة وعن الهجرة الصافية هي الفرق بين الهجرة الوافدة والهجرة المغادرة من ناحية أخرى، ويسهم هذا المعدل في تحديد المدة الزمنية التي تستغرقها المنطقة للوصول الى حجم سكاني معلوم في المستقبل^(٦).

ان الهدف من النقل في المقام الأول هو خدمة السكان في مراكز تجمعاتهم التي ترتبط في ذات الوقت بعمليات الانتاج والاستهلاك، فالحجم السكاني الكبير يستدعي مزيداً من الطرق ووسائل النقل، وتبدو العلاقة بين السكان والنقل ووسائله علاقة متداخلة ومعقدة، لهذا تعد العلاقة بين توزيع السكان وكثافتهم واطوال الطرق ووسائل النقل علاقة طردية، أي يزداد حجم الحركة على الطرق كلما زادت الكثافة السكانية، وتعد الكثافة السكانية من أهم الضوابط التي تتحكم في حركة النقل في أي اقليم، لذا فإن التعرف على السكان في اي منطقة سواء من حيث توزيعهم وتطورهم العددي أو من حيث كثافتهم يعد امراً ضرورياً في انتشار خطوط النقل، وبما انه توجد علاقة وثيق بين حجم السكان والنشاط الاقتصادي الذي يمارسه الانسان، لذلك تتمثل المناطق الكثيفة السكان بوجود نشاط اقتصادي كثيف يعتمد بالدرجة الاولى على توفير عامل النقل^(٧).

جدول (٢) تطور اعداد السكان ونموهم في قضاء ابي الخصيب للمدة (١٩٧٧-٢٠٢١)

السنوات	قضاء ابي الخصيب	معدل النمو السنوي (*)	محافظة البصرة	معدل النمو السنوي
١٩٨٧-١٩٧٧	٧٦٩١٢	-	١٠٠٨٦٢٦	-
١٩٩٧-١٩٨٧	٦٩٨٠٠	٤٧,٠٢ -	٨٧٢١٧٦	١,٤ -
٢٠٠٧-١٩٩٧	١٣٤١٠١	٥٢,٨	١٥٥٦٤٤٥	٥,٧
٢٠١٩-٢٠٠٧	٢١٨٥٩٩	٤,٧	٢٩٨٥٠٧٣	٥,٤
٢٠٢١-٢٠٢٠	٢٢٥١٣٥	٢,٣٩	٣١٤٢٤٤٩	٤,١

المصدر : الجدول من عمل الباحثان بالاعتماد على

١. الجمهورية العراقية، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، نتائج التعداد العام لسكان محافظة البصرة، ١٩٩٧، الجدول ٢٢، ص ٢٢-٢٣.
٢. الجمهورية العراقية، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، نتائج التعداد العام لسكان محافظة البصرة، ١٩٨٧، الجدول ٢٢، ص ٨١-٨٢.
٣. جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، المجموعة الاحصائية السنوية، تقديرات ٢٠٠٩، بيانات غير منشورة.
٤. جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، المجموعة الاحصائية السنوية، تقديرات ٢٠١٩، بيانات غير منشورة.
٥. جمهورية العراق، وزارة التخطيط والتعاون الانمائي، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، المجموعة الاحصائية السنوية، تقديرات ٢٠٢١، بيانات غير منشورة.

* استخرجت معدل نمو السكان بحسب المعادلة الآتية :-

$$r = \left(\sqrt[t]{\frac{p1}{po}} - 1 \right) 100 \quad \text{إذ إن :-}$$

$r =$ معدل النمو السنوي للسكان.

$t =$ عدد السنوات بين التعدادين.

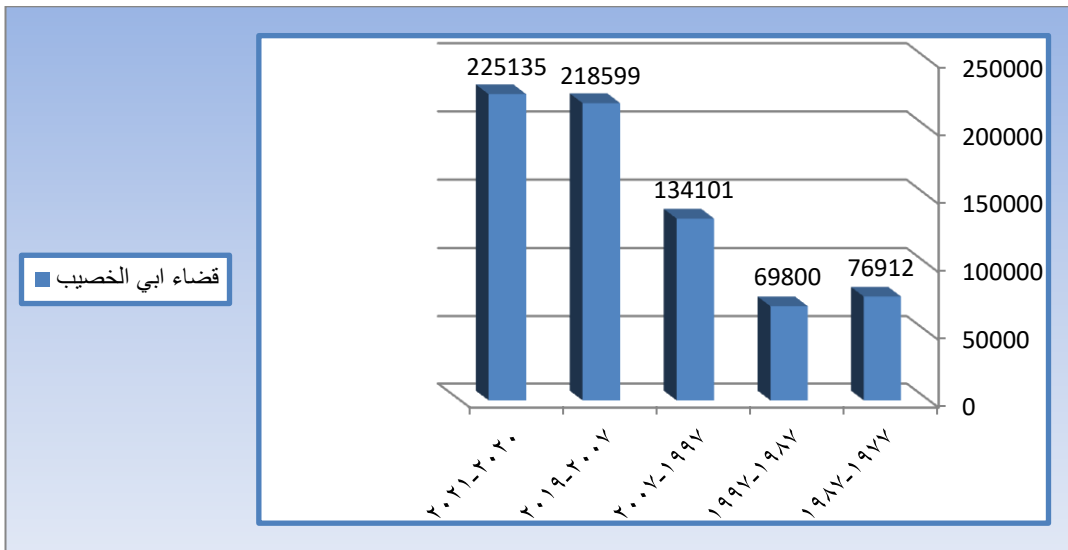
$P1 =$ عدد السكان في التعداد اللاحق.

$P0 =$ عدد السكان في التعداد السابق.

ويتضح من الجدول (٢) والشكل (١) ان سكان منطقة الدراسة في نمو مستمر فبعد ان كان سكان القضاء (٧٦٩١٢) نسمة للمدة (١٩٧٧-١٩٨٧) من مجموع سكان المحافظة البالغ (١٠٠٨٦٢٦) لنفس الأعوام، أنخفض ليصل الى (٦٩٨٠٠) نسمة من مجموع سكان المحافظة البالغ (٨٧٢١٧٦) نسمة بمعدل سنوي بلغ (-٤٧,٠٢) ومعدل نمو المحافظة السنوي (-٤,١)، ويعزى سبب ذلك الى الحرب العراقية الايرانية وما اعقب تلك الحروب من افراغ سكاني، ثم ارتفع ليصل الى (١٣٤١٠١) نسمة، للمدة (١٩٩٧-٢٠٠٧) بمعدل نمو سنوي (٥٢,٨) مقارنة بمعدل نمو سكان محافظة البصرة البالغ بمعدل سنوي (٥,٧)، واستمر بالارتفاع الى (٢١٨٥٩٩) نسمة للمدة (٢٠٠٧-٢٠١٩) بمعدل نمو سنوي (٤,٧) مقارنة بمعدل نمو المحافظة البالغ (٥,٤) ويرجع ذلك الى الزيادة الطبيعية للمحافظة من جهة والقضاء من جهة اخرى والهجرة من المحافظات الأخرى إليها، نتيجة حركة الاستثمارات الواسعة في منطقة الدراسة، وزيادة فرص التشغيل وخاصة القطاع النفطي. وظل حتى السكان يرتفع في قضاء ابي الخصيب حتى وصل في عام ٢٠٢١ الى (٢٢٥١٣٥) نسمة.
المصدر:-

1- Clarke , J.I.population geography , pergamon press London , 1976 , p.146.

شكل (١) تطور اعداد السكان في قضاء ابي الخصيب للمدة (١٩٧٧-٢٠٢١)



المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على جدول (٢).

رابعاً : الخدمات المجتمعية

(١) التعليمية

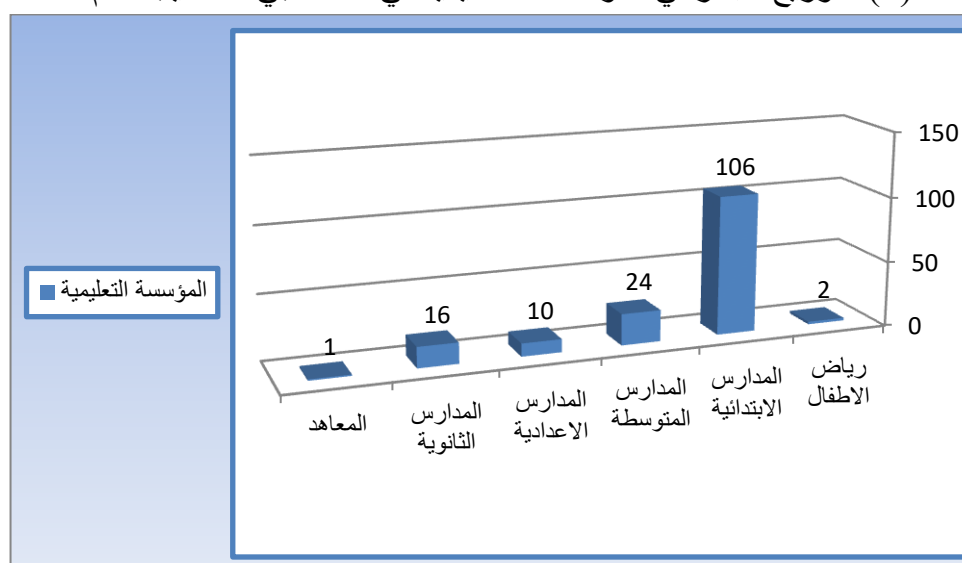
يعد النشاط التعليمي بمثابة العمود الفقري لكافة النشاطات الأخرى، لكونها متغيراً مهماً يؤثر في خصائص السكان ديموغرافياً واجتماعياً فهو احد معايير القوة الاقتصادية والاجتماعية ومؤشراً مهماً لمدى التقدم الذي حققته الدول، وذلك لارتباطه بالسياسات والتوجهات المتعلقة بتنمية الموارد البشرية^(٨). ولإدانة صلة التفاعل بين هذه النشاطات لا بد من توافر عامل النقل وذلك من أجل تسهيل حركة نقل الطلاب واعضاء الهيئات التدريسية الى المدارس والمعاهد والجامعات فكثير من الرحلات تنطلق في قضاء ابي الخصيب على وجه الخصوص سببها علمي أو تعليمي. ويتضح لنا من الجدول (٣) والشكل (٢) ان التوزيع الجغرافي للمؤسسات التعليمية الحكومية في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠١٩ كالتالي جاءت المدارس الابتدائية بالمركز الاول بعدد مدارس بلغ (١٠٦) مدرسة ابتدائية متوزعة داخل قضاء ابي الخصيب والقرى والارياف التابعة له، ثم جاء بعدها المدارس المتوسطة بالمركز الثاني والتي بلغت (٢٤) مدرسة، اما المدارس الثانوية والاعدادية ورياض الاطفال وصولاً الى المعهد (١٠, ٢, ١) على التوالي.

جدول (٣) التوزيع الجغرافي للمؤسسات التعليمية في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠١٩

ت	الوحدات الإدارية	رياض الاطفال	المدارس الابتدائية	المدارس المتوسطة	المدارس الاعدادية	المدارس الثانوية	المعاهد
١	قضاء ابي الخصيب	٢	١٠٦	٢٤	١٠	١٦	١

المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على جمهورية العراق، وزارة التربية، مديرية تربية محافظة البصرة، قسم التخطيط التربوي، شعبة الاحصاء، بيانات غير منشورة، لعام ٢٠١٩.

شكل (٢) التوزيع الجغرافي للمؤسسات التعليمية في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠١٩



المصدر : الباحثان بالاعتماد على جدول (٣).

٢) الصحية

تعد الخدمات الصحية من المستلزمات الأساسية لأي مجتمع لأنها تعكس التطور الذي وصل إليه المجتمع، لذا فقد لقي هذا الجانب اهتماماً واسعاً من لدن الدول والحكومات بحيث أن تطور مستلزماته يعكس قدرة الدولة في الوصول إلى التنمية الاجتماعية والاقتصادية ولكي تتمكن المدينة من أداء وظائفها بكفاءة لخدمه سكانها وإقليمها المجاور، لا بد أن يكون توزيع الخدمات الصحية بشكل يتناسب مع إعداد سكانها، لأن زيادة حجم السكان وبشكل متواصل يولد ضغطاً على مجمل الخدمات الصحية داخل المدينة وتقلل من كفاءتها^(٩). ويعد قضاء ابي الخصيب من الاقضية التي تشهد زيادة مستمرة في حجمها السكاني ونمو مركزها وتوسع وزيادة أحيائها السكنية مما يتطلب ذلك دعم هذا القطاع كماً ونوعاً بما يتناسب مع توزيع سكانها، ويتضح لنا من الجدول (٤) ان هناك العديد من المؤسسات الصحية في قضاء ابي الخصيب سواء كانت مستشفيات عامة أو مراكز صحية وتتباين اعدادها ومهامها خصوصاً بعد ٢٠٠٣ وذلك حسب الوحدات الادارية او الاحياء في قضاء ابي الخصيب، وبلغ عدد المؤسسات الصحية في قضاء ابي الخصيب (٩) مؤسسات صحية موزعة بين مستشفى رئيسي واحد، في حين بلغ عدد المراكز الصحية (٨) مركز صحي، موزعة في جميع الوحدات الادارية في قضاء ابي الخصيب وفق الاحياء الآتية (مركز القضاء، ابو مغيرة، الصنكر، حمدان، الحمزة، مهجران، الأسمدة، السبية) بمعدل مركز صحي واحد.

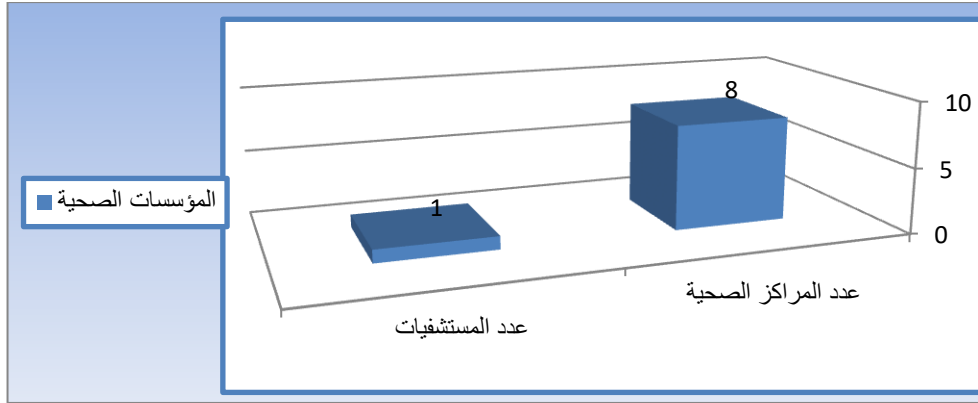
وبناءً على ما تقدم ان للخدمة الصحية علاقة ارتباط قوية بشبكة طرق النقل البرية في منطقة الدراسة، إذ تعد عامل جذب لكثير من المؤسسات الصحية التخصصية في مراكز الوحدات الادارية مما يزيد من عدد الرحلات إليها خصوصاً من مناطق النواحي والقرى الذين هم بحاجة للحصول على تلك الخدمات الصحية.

جدول (٤) التوزيع الجغرافي للمؤسسات الصحية في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣

ت	أسم المركز الصحي	الموقع
١	مركز ابي الخصيب الاولي	مركز قضاء
٢	مركز ابو مغيرة	ابو مغيرة
٣	مركز الصنكر الصحي	الصنكر
٤	مركز حمدان الصحي	حمدان
٥	مركز الحمزة الصحي	الحمزة الفوق (الحي العسكري)
٦	مركز مهجران الصحي	مهجران
٧	مركز الأسمدة الصحي	دور الأسمدة
٨	مركز السبية الصحي	ناحية السبية
٩	المجموع	٨

المصدر : الجدول من عمل الباحثان بالاعتماد على سجلات الاحصاء لقطاع ابي الخصيب الصحي لعام ٢٠٢٣، بيانات غير منشورة.

شكل (٣) المؤسسات الصحية في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٠



المصدر : الباحثة بالاعتماد على جدول (٤).

خامساً : العوامل الاقتصادية

١. الزراعة

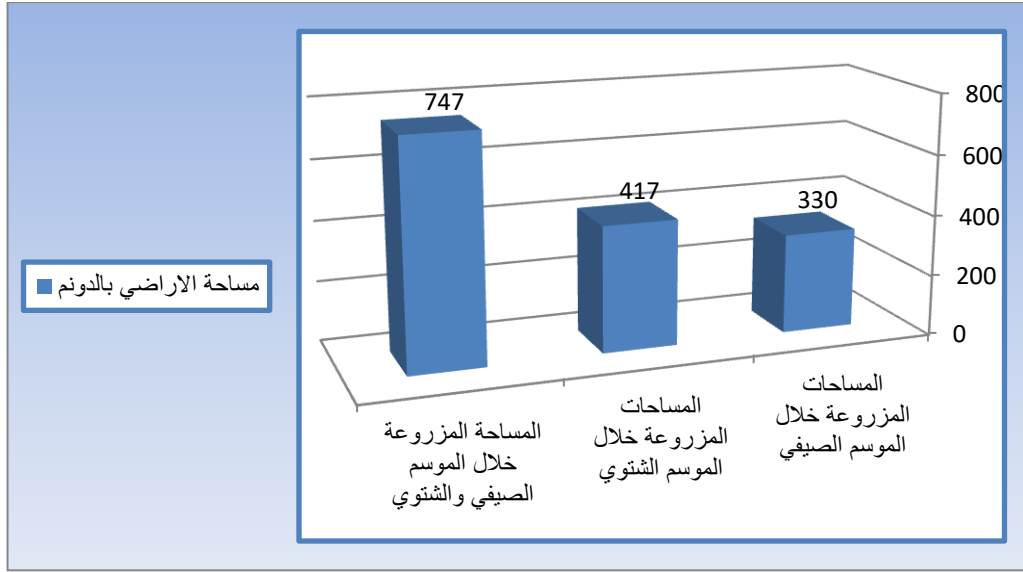
تعد الزراعة من أهم الحرف الاقتصادية التي عرفها الانسان منذ امد بعيد فهي العمود الفقري الذي يعتمد عليه الاقتصاد القومي وتكمن أهميتها من خلال تأثيراتها المختلفة في الميادين الاقتصادية كافة^(١٠). ويعد النشاط الزراعي من الانشطة المهمة والمتقدمة من بين الانشطة الاقتصادية التي يمارسها السكان في محافظة البصرة عامة وقضاء ابي الخصيب خاصة وذلك لمساهمة هذا النشاط في الناتج المحلي بنسبة (١٨,٥%)^(١١). وتشغيل الايدي العاملة وتغطية نسبة كبيرة من متطلبات السوق المحلية من المنتجات الزراعية المختلفة خاصة إذا ما علمنا ان توافر شبكة طرق النقل ووسائل النقل الحديثة يعد عامل رئيس في زيادة الانتاج وتسويقه، أن تحسين طرق النقل وتطويرها تشجع المزارعين على زيادة الرقعة الزراعية، فهناك كثير من المساحات الزراعية لم تستغل بصورة صحيحة، وذلك بسبب عدم توفر طرق نقل تصل اليها علماً ان النشاط الزراعي في قضاء ابي الخصيب يعد من الانشطة الاساسية والرائدة للسكان وقد بلغت المساحة الصالحة للزراعة في قضاء ابي الخصيب (٢٠٤٨٨) دونم، ويتضح لنا من الجدول (٥) ان مساحة الاراضي المزروعة خلال الموسم الصيفي (٣٣٠) دونم، اما المساحات المزروعة خلال الموسم الشتوي فقد بلغت (٤١٧) دونم، وبالتالي فإن اجمالي الاراضي المزروعة خلال الموسمين الصيفي والشتوي فقد بلغت (٧٤٧) دونم .

جدول (٥) المساحات المزروعة والمساحات الصالحة للزراعة (دونم) في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣

ت	الوحدة الادارية	المساحات المزروعة خلال الموسم الصيفي	المساحات المزروعة خلال الموسم الشتوي	المساحة المزروعة خلال الموسم الصيفي والشتوي	المساحات الصالحة للزراعة
١	قضاء ابي الخصيب	٣٣٠	٤١٧	٧٤٧	٢٠٤٨٨

المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على وزارة الزراعة، مديرية زراعة البصرة، قسم التخطيط ، ٢٠٢٣، بيانات غير منشورة.

شكل (٤) المساحات المزروعة (دونم) في قضاء ابي الخصيب لعام ٢٠٢٣



المصدر : الباحثة بالاعتماد على جدول (٥).

(٢) الصناعة

تؤدي شبكة طرق النقل البرية في قضاء ابي الخصيب وعناصره المكملة للنقل دوراً مهماً في النشاط الصناعي من حيث وجود وسائل نقل تقوم بنقل المواد الاولية التي تتطلبها الصناعة وتصريف المنتجات المصنعة، وله أيضاً تأثير فاعل في اختيار الموقع الصناعي الملائم، ان المواقع الصناعية في قضاء ابي الخصيب تأخذ موقع لها على جانبي الطرق^(١٢). فنجد هناك علاقة واضحة بين طرق النقل والمراكز الصناعية فتقع أغلبها على خطوط النقل لكنها تختلف باختلاف درجة الاتصال فبعضها يرتبط بطرق النقل الرئيسية وأخرى ترتبط بطرق النقل الثانوية التي تمر بالمناطق السكنية والوحدات الادارية في قضاء ابي الخصيب، كما نجد أن العلاقة وثيقة بين النقل والصناعة وتظهر من ثم على مدى أثر الصناعة في نشأة انواع خاصة من الطرق ونموها في مناطق لم تكون صناعية من جهة ومدى أثر تنشيط النقل في توسيع النشاط الصناعي في المنطقة من جهة أخرى ويرتبط النشاط الصناعي بعلاقات متبادلة مع امتداد الطرق فكل منهما مكمل للآخر، إذ ان الطرق أصبحت الشريان الرئيس لقيام اي نشاط اقتصادي فنجد أن الطرق تمتد في مناطق غير مأهولة بالسكان باتجاه المواقع الصناعية، ولكن بعد مدة تصبح عقدة نشطة ويكون النقل أحد العوامل المؤدية الى زيادة عدد السكان ونموهم في المستقبل في تلك المنطقة ، وبهذا أصبح النقل عامل جذب واستقرار للسكان^(١٣).

وبعد الاحتلال الامريكي للعراق عام (٢٠٠٣) أمتاز القطاع الصناعي في العراق بصورة عامة وقضاء ابي الخصيب بصورة خاصة بعدم وجود سياسات اقتصادية ومالية كما نعرفها لدى معظم بلدان العالم بل صدرت قرارات اقتصادية مشتتة من قبل السلطات العليا والتي لا يمكن الاعتماد عليها في تقييم اقتصادي موضوعي، مما أدى الى توقف اغلب المصانع والمعامل في العراق حيث اتصف القطاع الصناعي بتدني مستوى الانتاجية الأمر الذي أدى إلى الاعتماد على استيراد مستلزمات الانتاج الصناعي من

المكائن والمعدات الغير خاضعة للتقييس والسيطرة النوعية، ان اداء كثير من القطاعات الاقتصادية في قضاء ابي الخصيب لا يتماشى مع الموارد المتاحة لها خاصة التحويلية فهناك طاقات وامكانيات غير مستغلة في الاقتصاد العراقي الى الوقت الحاضر فهي بحاجة الى استثمارات لزيادة انتاجية تلك القطاعات وكان من نتائج ذلك ان اصبحت الاسواق العراقية تعاني من قلة العرض لكثير من السلع والخدمات الأمر الذي أدى الى الجوء للاستيرادات من الخارج وخاصة دول الجوار لتغطية النقص في السلع^(١٤).

٣) التجارة

يعد النشاط التجاري من أهم القطاعات التي تتميز بها محافظة البصرة بصورة عامة وقضاء ابي الخصيب بصورة خاصة، وقد ازدادت أهمية منطقة الدراسة خصوصاً بعد عام (٢٠٠٣) والانفتاح التجاري الذي شهده العراق حتى اصبح ميناء ابو فلوس معبراً مهماً لتجارة العراق مع العالم الخارجي بصورة مباشرة ويعد النشاط التجاري احد الوظائف المهمة والمؤثرة في العلاقات الاقليمية في منطقة الدراسة وازدادت الاهمية الموقعية لقضاء ابي الخصيب التي تعد نقطة توزيع السلع المستوردة من دول العالم وايصالها الى معظم محافظات العراق عامة فالتجارة تعد احدى العناصر الاساسية التي اسهمت في تطور شبكة طرق النقل في محافظة البصرة بصورة عامة وقضاء ابي الخصيب بصورة خاصة، وان العلاقة بين التجارة والنقل علاقة مترابطة ومتشابكة فالنشاط التجاري غاية والنقل وسيلة تحقق هذه الغاية^(١٥).

المبحث الثالث : كثافة النقل في قضاء ابي الخصيب

تعد حركة السيارات في الطرق والتقاطعات ذات اهمية كبيرة عند دراسة النقل الحضري والتي من خلالها معرفة انسيابية حجم المرور على شبكة الطرق والتقاطعات في المدينة ومقارنتها مع الطاقة التصميمية لتلك للشوارع والتقاطعات، وانه سعة الاستيعاب التصميمية للشوارع تمثل اقصى ما يستوعبه الشارع من السيارات خلال ساعة الذروة، التي يعبر عنها بـ(مركبة/قياسية) فاذا ما زاد عدد السيارات عن هذا الحد فأن الشارع يكون قد تجاوز طاقته الاستيعابية^(١٦). وتحدد الطاقة التصميمية لشارع وفقاً لعدد مسارات ، إن عملية تعداد حجم المروري في قضاء ابي الخصيب تمت من خلال مواقع الرصد البالغ عددها(٨) موقع في القضاء على الطرق الرئيسية، ومن خلال هذه المواقع سيتم إحصاء عدد السيارات المارة بمختلف أنواعها وأحجامها، إذ تختلف السيارات فيما بينها من حيث مطابقتها بالوحدات المكافئة للمركبات القياسية تبعاً لسعة تلك السيارات من الركاب أو لحمولتها أو اطوالها ، وقد تم مسح حركة السيارات عبر الطرق والتقاطعات المهمة وعلى اتجاهين للدخول والخروج، وتم ذلك خلال ساعات الذروة الصباحية والمسائية للأيام الاعتيادية وأيام العطل، اذ رصدت فيها حركة السيارات للدخول والخروج والفترات هي :

١- الذروة الصباحية من الساعة ٧,٣٠ – ٨,٣٠

٢- الذروة المسائية من الساعة ٢,٣٠- ٣,٣٠

ويعود اختيار هذه الفترات لعدة أسباب أهمها إن اختيار الفترة الأولى يعود لكونها تمثل فترة الذروة الصباحية لحركة السيارات فيتضح لنا من خلال الجدول(٦) الذي يوضح

معدل حجم المرور على الطرق الرئيسية في قضاء ابي الخصيب لأيام الاعتيادية والعتل، ان الذروة الصباحية لأيام الاعتيادية الداخلة بلغت (٨٧٨) سيارة، بينما الخارجة بلغت (٥٤٩) سيارة، وهذا يعكس لنا حجم الحركة المرورية من القضاء الى اعمال المواطنين او الموظفين خارج القضاء ومن خارج القضاء الى داخله، اما في الذروة المسائية في الايام الاعتيادية فسجلت المركبات الداخلة (٧٠٠) سيارة ، بينما الخارجة بلغت (٨٤٨) سيارة وهذا يعكس لنا حجم الحركة في انتهاء اليوم للموظفين فأغلب الدوائر ينتهي عملها بعد ساعة ٢.٣٠ دقيقة مساءً، فضلاً عن خروج بعض العوائل للتسوق او التنزه مما يعكس ارتفاع في الحركة المرورية. اما في ايام العطل ففي الذروة الصباحية سجلت الباحثة (٥١٣) سيارة داخلة بينما (٤١١) سيارة خارجة، على العكس من الذروة المسائية لأيام العطل التي سجلت السيارات الداخلة (٥٦٦) اما الخارجة (٨١٧) سيارة وهذه الاعداد تمثل حجم حركة المرور اليومي المختلفة، التي تعكس لنا حركة المواطنين اليومية بحثاً على التنزه وزيارة الاقارب وزيارة المزارات الدينية داخل وخارج القضاء. جدول (٦) معدل حجم المرور على الطرق الرئيسية في قضاء ابي الخصيب لأيام الاعتيادية والعتل

ت	المدة الزمنية	الاتجاه	عدد السيارات
١	الذروة الصباحية لأيام الاعتيادية	الداخلة	٨٧٨
		الخارجة	٥٤٩
٢	الذروة المسائية لأيام الاعتيادية	الداخلة	٧٠٠
		الخارجة	٨٤٨
٣	الذروة الصباحية لأيام العطل	الداخلة	٥١٣
		الخارجة	٤١١
٤	الذروة المسائية لأيام العطل	الداخلة	٥٦٦
		الخارجة	٨١٧

المصدر : الدراسة الميدانية للباحثة ٢٠٢٣

النتائج

١. تباين في كثافة حركة النقل في قضاء ابي الخصيب ما بين ايام الدوام الرسمي صباحاً ومساءً وما بين ايام العطل في الصباح والمساء.
٢. كشفت الدراسة بأن طرق النقل في قضاء ابي الخصيب تصنف الى ثلاثة انماط متباينة في اطوالها الرئيسية وثانوية وريفية.

المقترحات

١. التوجه نحو اعتماد النقل العام لما له من مزايا متعددة تقلل من الضغط على المرور مما سيخفف من حدة الازدحامات والحوادث.
٢. انشاء طريق خاص لمستخدمي الدراجات بعيداً عن طريق المركبات لتجنب المخاطر التي يسببها الاستخدام المشترك بين المركبات والدراجات ، مما سيؤدي الى انخفاض الحوادث المرورية من جهة وانسيابية السير من جهة اخرى.
٣. بناء الجسرات في المناطق القريبة من المدارس وتنظيف التلاميذ والطلبة على استخدام تلك الجسرات بدلاً من استخدام الطرق في عملية العبور.

المصادر

- 1) محمد يوسف حاجم ، نبراس سعدون مطشر، النقل الحضري في مدينة بعقوبة ، مجلة العلوم الانسانية عدد خاص بالمؤتمر الرابع لكلية التربية للعلوم الانسانية ، ص ١٣٨.
 - 2) علي سالم حميدان الشواورة، النقل وأهميته في التنمية الاجتماعية والاقتصادية في دول العالم المختلفة، الدار المنهجية للنشر والتوزيع – الاردن، الطبعة الاولى، ٢٠١٦م، ص ١٧٣.
 - 3) رشا غدير سمير الشاوي، الصناعات الصغيرة في قضاء ابي الخصيب، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الإنسانية، ٢٠٢٠، ص ٣٩.
 - 4) عمر محمد علي محمد، سعيد احمد عبده عرفه، جغرافية النقل والتجارة بين المنهجية والمعاصرة، دار الوفاء لدنيا للطباعة والنشر، الاسكندرية، الطبعة الاولى، ٢٠١٩م، ص ٩٦.
 - 5) فاضل إبراهيم الأجود ، المدخل في جغرافية النقل ، الدار العربية للنشر والتوزيع ، جامعة سبها ، القاهرة ، ١٩٩٥م ، ص ٩٧.
 - 6) حازم داود سالم ، التباين المكاني لمعدلات النمو السكاني في العراق للمدة (١٩٧٧-٢٠٠٧) ، مجلة كلية الآداب ، جامعة بغداد ، العدد ٩٨ ، ٢٠١١م ، ص ٣٩٩.
 - 7) كرار ماجد الجياشي، جغرافية النقل، دار الرضوان للنشر والتوزيع – عمان، الطبعة الاولى، ٢٠٢٠ ، ص ١٥٣.
 - 8) عادل عبد الله خطاب، جغرافية المدن، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، مطبعة جامعة الموصل ، ١٩٩٠م ، ص ١٣٦.
 - 9) حسين جعاز ناصر، واقع التوزيع الجغرافي للخدمات الصحية في مدينة الديوانية وكفاءتها لعام ٢٠٠٧م، مجلة القادسية للعلوم الإنسانية، العدد الحادي عشر، ٢٠٠٨م ، ص ٣١٣.
 - 10) ابتسام كاطع خاجي اللامي، تحليل جغرافي للإمكانيات الزراعية في قضاء ابي الخصيب وأفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة البصرة ، ٢٠٠٢م ، ص ١.
 - 11) هدى عبد القادر الخالدي، تقييم كفاءة شبكة النقل في منطقة المحمودية (دراسة في قوة الجذب وعدد الرحلات المتولدة)، رسالة ماجستير غير منشورة، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد ، ٢٠٠٥م ، ص ١٠.
 - 12) حسن محمود الحديثي ، تخطيط المواقع الصناعية ، مجلة النفط والتنمية ، العدد الثاني ، آذار – نيسان ، ١٩٨٧م ، ص ١٠٣.
 - 13) مارش احمد سعيد ، أثر الطرق البرية في نمو المستوطنات في محافظة صنعاء بالجمهورية العربية اليمنية، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد، ١٩٩٤م ، ص ٩٠.
 - 14) احمد عمر الراوي، مستقبل القطاع الزراعي في العراق في ضوء المتغيرات الجديدة ، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية ، ٢٠٠٧م ، ص ٢٨٨.
- ١٥) صلاح الدين الشامي ، النقل دراسة جغرافية ، منشأه المعارف للطباعة والنشر والتوزيع ، الاسكندرية ، ١٩٧٦م ، ص ١٤.

١٦) Ministry of Reconstruction and Housing , state corporation for Roads and Bridges ,Planning and Designs Department studies section , High way Design Manual , Iraq 2005.p144.