

(الازدحام المروري في محافظة بغداد)

أ.م.د. لمياء احمد محسن
كلية التربية /الجامعة المستنصرية

ورقة عمل مشاركة في الندوة العلمية لقسم الجغرافية / كلية التربية للبنات/ جامعة بغداد
" المشكلات الجغرافية في محافظة بغداد " (غير منشورة)

25/1/2018

تحدث ظاهرة الازدحام المروري عندما يزيد معدل الطلب على الطريق او على المرفق الخاص بالنقل عن السعة المتاحة وهو يكون على نوعين اما روتيني اي يحدث في اوقات محددة و هي اوقات الذروة في الرحلات الذهاب او العودة من العمل او المؤسسات التعليمية و النوع الاخر هو الازدحام المفاجئ يحدث نتيجة اصطدام مروري اي في حالة وقوع حادث على الطريق.

الهدف من هذه الورقة الى توضيح ابعاد ظاهرة الازدحام المروري في محافظة بغداد و التعريف بأهم أسبابه و نتائجه و الحلول المطروحة من قبل الجهات المعنية لاحتواء الاختناقات المرورية في المحافظة. المشكلة البحث مفادها: ما هو حجم الازدحام المروري في محافظة بغداد ؟ و ما هي اسبابه و ما هي السبل أو الحلول المطروحة لمعالجة الازدحام المروري او التقليل من حدته ؟

فرضية البحث هي أن الازدحام المروري في محافظة بغداد تعدى مصطلح المشكلة الى مصطلح أزمة لخطورة تداعياته لأسباب تتعلق بالجوانب التخطيطية والسكانية والإدارية والسلوكية.

منطقة الدراسة هي محافظة بغداد و لكن الظاهرة المدروسة تتضح أكثر في المناطق الحضرية دون الريفية حيث تتركز في مدينة بغداد و هي تتضح اكثر في المنطقة المركزية و التي تتصف بشدة الكثافة البشرية والسلعية والسيارات وعربات الدفع اليدوية وهي جميعا تتحرك على مساحة لا تزيد على ٤.١ % من مساحة مدينة بغداد ، و تشكل مساحة مدينة بغداد نسبة (18.7%) من مجموع مساحة المحافظة البالغة 5170 كم²

أولاً : الازدحام المروري و الواقع الراهن لمحافظة بغداد

يتركز الازدحام المروري في اغلب المناطق والشوارع الرئيسية سواء في اوقات الدوام الرسمي او حتى في ايام العطل والمناسبات ومن المتعارف عليه في دراسات النقل والمواصلات أن حركة المرور على الطرق والشوارع تتركز في ساعات الذروة (الصباحية والمسائية) تبدأ مع دوام الموظفين والعمال والطلاب وعند عودتهم يومياً، إلا أن العاصمة بغداد تشهد ساعات ذروة متواصلة وغير محددة الأوقات بسبب اغلاق الطرق العشوائي، إضافة إلى عمليات النفثيش في نقاط النفثيش (السيطرات) المنتشرة في كل طرق وشوارع العاصمة.

إن الزيادة في حركة المرور في محافظة بغداد والتي صاحبها مشكلات مختلفة هي المحصلة النهائية اعدة عوامل والتي يمكن تلخيصها كالآتي:

- **النمو السكاني المتزايد:** بلغ معدل نمو سكان محافظة بغداد 2.1% بين عامي(2009-2017) حيث ارتفع حجم سكان محافظة بغداد من(6.702.538) الى(7.916.847) نسمة حسب تقديرات عام 2017 بكثافة سكانية بلغت 1.531 نسمة/كم²
- **عدد المركبات المتزايد:** حسب الاحصائيات المتوفرة ارتفع مجموع المركبات ذات الملكية الخاصة المسجلة في محافظة بغداد بين عامي(2001-2014) من (100000) الى(1.599.666) مركبة بنسبة بلغت 62.5% .
- **ضعف الطاقة الاستيعابية لشوارع بغداد:** ان تنامي اعداد المركبات ليس ظاهرة سلبية فهي طبيعية لتنامي اعداد السكان ولتحسن المستوى المعيشي لهم، لكن عدم مواكبة الشوارع و تأهيلها لاستقبال هذا العدد هي الظاهرة السلبية ، فقد تم انجاز معظم الشوارع في السبعينيات من القرن الماضي وهي أصلاً مصممة لطاقة استيعابية محددة لا تتناسب والزيادة الحاصلة في عدد السكان سنوياً ، كانت اغلب

المشاريع التطويرية الحاصلة تعاني من سوء بالتخطيط من حيث انتخاب الموقع ومستوى كفاءة الخدمة .

وحسب تصريحات مجلس محافظة بغداد بلغ عدد المركبات التي تتحرك في شوارع بغداد عام 2017 نحو (10)- مليون مركبة هذا يشكل ضغطاً هائلاً ، فنسبة 61% من الازدحام المروري يعود سببه الى عدم كفاية الطاقة الاستيعابية للطرق لعدم توفر شوارع خدمية الى جانب عدم وجود تحويلات كافية للمخارج إضافة الى عدم التوقيت السليم لأعمال الصيانة للشوارع الرئيسية .
كثير من الشوارع تعاني مطبات وتخسفات وهي مسؤولة عن الازدحام بشكل كبير، حيث تشير الدراسات ان في حال استخدم السائق مكابح السيارة لمرة واحدة فهذا يسهم في ايقاف او تخفيف من سرعة 50 سيارة .

و تشير الاحصائيات المرورية الى ان عدد المركبات الخاصة قد ارتفع الى اكثر من الضعف بعد عام 2003 لعدم وجود ضوابط لاستيراد المركبات و التي استوردت بكميات هائلة و بالتالي انخفضت اسعارها فأصبحت ممكنة الشراء من قبل كل شرائح المجتمع .
تشكل المركبات ذات الملكية الخاصة نسبة 76% و نسبة 40% لسيارات الاجرة و نسبة 21% للحافلات الاهلية الصغيرة و نسبة 2% للحافلات الحكومية من مجموع وسائل النقل الموجودة في الشارع البغدادي .

• **انتشار نقاط التفتيش العشوائي :** اعتماد خطة أمنية تركز على نشر نقاط تفتيش عسكرية عند مداخل المناطق ومخارجها وعلى الشوارع الرئيسية وعند الجسور مهمتها تفتيش المركبات المدنية ، فانتشرت شبكة كبيرة منها تصل إلى نحو 200 سيطرة أمنية تقطع معظم طرق العاصمة وتجعل مهمة التجوال فيها صعبة .

• **الغلق العشوائي للطرق والشوارع :** بلغ عدد الشوارع المقطوعة ببغداد 64 شارعاً منها 37 شارعاً بالرصافة و 27 شارعاً في جانب الكرخ خلال شهر آب عام 2005 فقط ، والشوارع عموماً غير مصممة على وسائل النقل المتنوعة ، فيفترض ان يكون هناك طريق لسيارات الاسعاف وآخر للدراجات .

• **سلوكيات خاطئة**

سلوك المواطن أحد اسباب أزمة الاختناقات المرورية، نتيجة السير في الاتجاه المعاكس وعدم الالتزام بقواعد المرور

ثانياً: (الازدحام المروري و التداعيات)

1- بطء حركة وانسيابية المواصلات 2- اختناقات الطرق وتكدس المركبات 3- طول المدة الزمنية للانتظار في الطرق وإشارات المرور و هدر الوقت بالانتظار بطوابير طويلة و التأخر عن العمل 4- زيادة الاستهلاك في وسائل المواصلات من حيث المحرك وقطع الغيار، فضلاً عن زيادة نسبة الفاقد المستهلك في الوقود والزيوت والشحوم، حيث ان الاختناقات المرورية في بغداد تتسبب في هدر مليار دولار سنوياً من أموال المواطنين. ويقدر بـ 500 مليون دولار تصرف سنوياً على أعطال السيارات الناتجة عن الازدحام و بالتالي تسجيل خسائر اقتصادية كبيرة يتحملها الاقتصاد الوطني .

• **الانعكاسات السلبية على الصحة الجسدية والنفسية للفرد :** حيث تتمثل الاولى بالتعرض الى التلوث بأنواعه الهوائي و الضوضائي و حتى البصري و تتمثل الثانية بالإرهاق الناتج عن التفكير و القلق لساعات طويلة .

وتشير إحدى الدراسات الصادرة عن المركز القومي لأبحاث البيئة والصحة في ألمانيا إلى أن التكدس المروري لا يسبب سوء المزاج وتدني الإنتاجية وكثرة أخطاء العمل فقط، وإنما قد يسبب أيضاً الوفاة، وهو يرتبط بإصابة شخص واحد من بين كل 12 شخصاً بأزمة قلبية، والأشخاص الذين يواجهون مشكلة التكدس المروري ترتفع لديهم احتمالات الإصابة بالأزمات القلبية بمعدل ثلاث مرات مقارنة بغيرهم. وحذرت الدراسة من آثار الاختناقات المرورية على أصحاب الأمراض المزمنة .

ثالثاً: (الحلول المطروحة)

- وضع آليات لتغيير اوقات بداية الدوام الرسمي في الوزارات والدوائر والجامعات بشكل متفاوت على أن يتم استحصال موافقة الأمانة العامة لمجلس الوزراء بشأن التوقيت المناسب من الجهة المعنية.
- تقليل عدد السيترات التفتيش وإبعاد مواقعها عن التقاطعات المهمة وعقد الازدحام المروري و قد تم رفع 50 % من السيترات الامنية في شوارع بغداد اضافة الى فتح ممرات متعددة فيها .
- تقليص الجزرة الوسطية وتوسيع الشارع لمعالجة الزخم المروري الكبير في الشارع الذي يبدأ من ساحة النسور الى تقاطع الفارس العربي ضمن قاطع بلدية المنصور .
- استبدال الحواجز الكونكريتية في نقاط التفتيش (السيترات) بحواجز بلاستيكية متوسطة الحجم، الأمر الذي يعطي مساحة أوسع تسمح بسهولة مرور المركبات بشكل انسيابي.
- تحديد مواعيد دخول الشاحنات إلى العاصمة من الساعة السادسة مساءً ولغاية منتصف الليل.
- استحداث منفذ آخر وشارع داخل جامعة بغداد من جهة شارع الكرادة خارج.
- تحويل الخط السريع بتغيير مداخل ومخارج معسكر الرشيد لتحقيق انسيابية في حركة السير والمرور من وإلى منطقة الزعفرانية.
- قيام امانة بغداد بأعمال التنظيف والصيانة ليلاً.

أهم النتائج

- تخطيط استعمالات الارض للنقل في محافظة بغداد لم يراعي النمو السكاني ولا الزيادة الحاصلة في أعداد السيارات وتطور الأنشطة الاقتصادية والتجارية .
- تنامي اعداد المركبات ليس ظاهرة سلبية فهي طبيعية لتنامي اعداد السكان وتحسن المستوى المعيشي لهم، لكن عدم تطوير و تأهيل الشوارع لاستقبال هذا العدد فهي الظاهرة السلبية .
- 61% من الازدحام المروري يعود سببه الى ضعف الطاقة الاستيعابية للطرق نتيجة لعدم وجود دراسة خاصة باستيراد السيارات، فشوارع بغداد تغص بأعداد كبيرة من السيارات بمختلف الانواع و الاحجام.
- الانعكاسات السلبية للازدحام المروري على الحالة الاقتصادية والصحة الجسدية والنفسية للفرد .
- الحلول المطروحة عاجزة عن حل الازمة بصورة فعالة و نهائية لأسباب كثيرة منها التخطيطية كسوء تخطيط في انتخاب المواقع والتوقيتات الملائمة لتنفيذ مشروع بناء الجسرات الكونكريتية ومنها الادارية من حيث المماطلة في التنفيذ .