

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الأنبار

كلية التربية للعلوم الإنسانية

قسم الجغرافية

مشكلة النقل بين مناطق سكن الطلبة و موقع جامعة الانبار

المدرس

يونس هندي عليوي

٢٠٠٩

١٤٣٠هـ

المقدمة:-

تعد رحلة الذهاب بين منطقتي السكن و موقع جامعة الانبار من أهم أنماط الحركة من حيث تأثيرها على حركة المرور، من منطلق أنها رحلة يومية منتظمة تتم في ساعات معينة تحكمها ظروف الدوام بما يخلق حالة من الذروة في بداية الدوام ونهايته.

يشترك في هذه الرحلة جميع الطلاب ممن بلغوا سن الجامعة حيث لاتكاد تخلو منطقة في محافظة الانبار يسهم قسم من طلبتها في الجامعة، وتتأثر هذه الرحلة إلى حد كبير بعدد الطلاب وتوزيعهم المكاني بالنسبة لموقع الجامعة وما تنطوي عليه من صعوبة في انسيابية حركة النقل إليها نتيجة العوائق التي تتسبب في تأخرهم عن الدوام الرسمي في الجامعة مما يشكل ثقلًا نفسيًا على الطلبة وهدرًا في الجانب العلمي وتداني مستوى الطلبة الأمر الذي يستدعي دراسة هذه الظاهرة.

لذا تهدف هذه الدراسة التعرف على خصائص حركة النقل بين موقع الجامعة ومناطق سكن الطلاب وقياس درجة العلاقة بينهما من أجل تقليص وقت الرحلة والكلفة وتقييم معدلات تزايد إعداد السيارات وهل هناك تقبل الوسائل نقل بديله وما نوعها وما مدى الإقبال عليها.

ومن ثم تعد هذه الدراسة محاولة من الباحث للتوصل إلى بعض الاقتراحات و التوصيات التي يمكن من خلالها المساهمة في وضع تصور قد يساعد في المساهمة في حل مشكلة النقل وما يترتب على هذه المشكلة ارتفاع اعداد الطلبة المنزرين بالغيابات من خسائر مادية ونفسية (معنوية).

ولتحقيق الهدف سيتم معالجة الموضوع بالشكل الآتي:-

سيتناول الجزء الأول من هذه الدراسة الجانب النظري والوصفي على كل ما توفر من إحصاءات رسمية من مختلف المصادر إضافة إلى المقابلات الشخصية وتحليل الظروف المرتبطة بها بالاعتماد على البيانات التي أمكن الحصول عليها وربط عدد الطلاب والتوزيع الجغرافي بمواقع السكن لتوضيح مدى تأثير كل منها على حركة النقل. أما الجزء الثاني فسيتناول التحليل الكمي للاستبيان ونتائجه الذي أعده الباحث من خلال عينه ضمت ٥% تم توزيعها على الطلبة في مختلف الكليات في موقع جامعة الانبار.

مناطق سكن الطلبة

تمثل جامعة الانبار في مدينة الرمادي نواة استقطاب طلبة محافظة الانبار منذ نشأتها عام ١٩٨٧^(١) وبما إن موقع جامعة الانبار يمثل موقعاً هامشياً بالنسبة لمدينة الرمادي يمكن تحديد مناطق سكن الطلاب المشمولين بالنقل جغرافياً خريطة^(١) في ضوء معيار واحد أو في ضوء تفاعل عدد من المعايير^(٢)

وفي هذه الدراسة استخدمنا معيار واحد وهو إلى أين يمتد نفوذ طلبة موقع جامعة الانبار المشمولين برحلة النقل اليومي من مناطق سكنهم إلى كليات موقع الجامعة، وقد حددنا ذلك على أساس الوحدات الإدارية الصغيرة التي جاء منها الطلاب باستثناء طلبة الأقسام الداخلية البالغ عددهم (٤٣٢) طالباً وطالبة^(٣) وأغلبهم خارج الوحدات الإدارية المشمولة بالنقل اليومي الى كليات موقع جامعة الانبار . ومن ملاحظة الجدول رقم^(١) تبرز الحقائق الآتية:-

١. بلغ عدد الطلبة المنتظمين في كليات موقع جامعة الانبار المشمولين بحركة النقل اليومي للعام الدراسي ٢٠٠٨/٢٠٠٩ ما مقداره ٧٦٠٧ طالباً وطالبة والذي اقتصر على ثلاثة أفضية من محافظة الانبار.

٢. احتلت مناطق قضاء الرمادي المرتبة الأولى من حيث عدد الطلبة المشمولين بالنقل اليومي بين مناطق سكنهم وموقع الجامعة البالغ ٤٣٥٧ طالباً وطالبة بنسبة ٥٧,٢% من مجموع طلبة كليات موقع الجامعة المشمولين بالنقل اليومي وقد استحوذ طلبتها على العدد الأكبر من جميع الكليات لا سيما في مدينة الرمادي الذي بلغ ٢٨٣١ طالباً وطالبة بنسبة ٣٧,٢% من مجموع طلبة كليات موقع جامعة الانبار وهذه دلالة أكيدة على زخم الحركة المرورية نتيجة المركزية التي اضطلعت بها المدينة بالنسبة لقضاء الرمادي في ميدان خدمة التعليم الجامعي

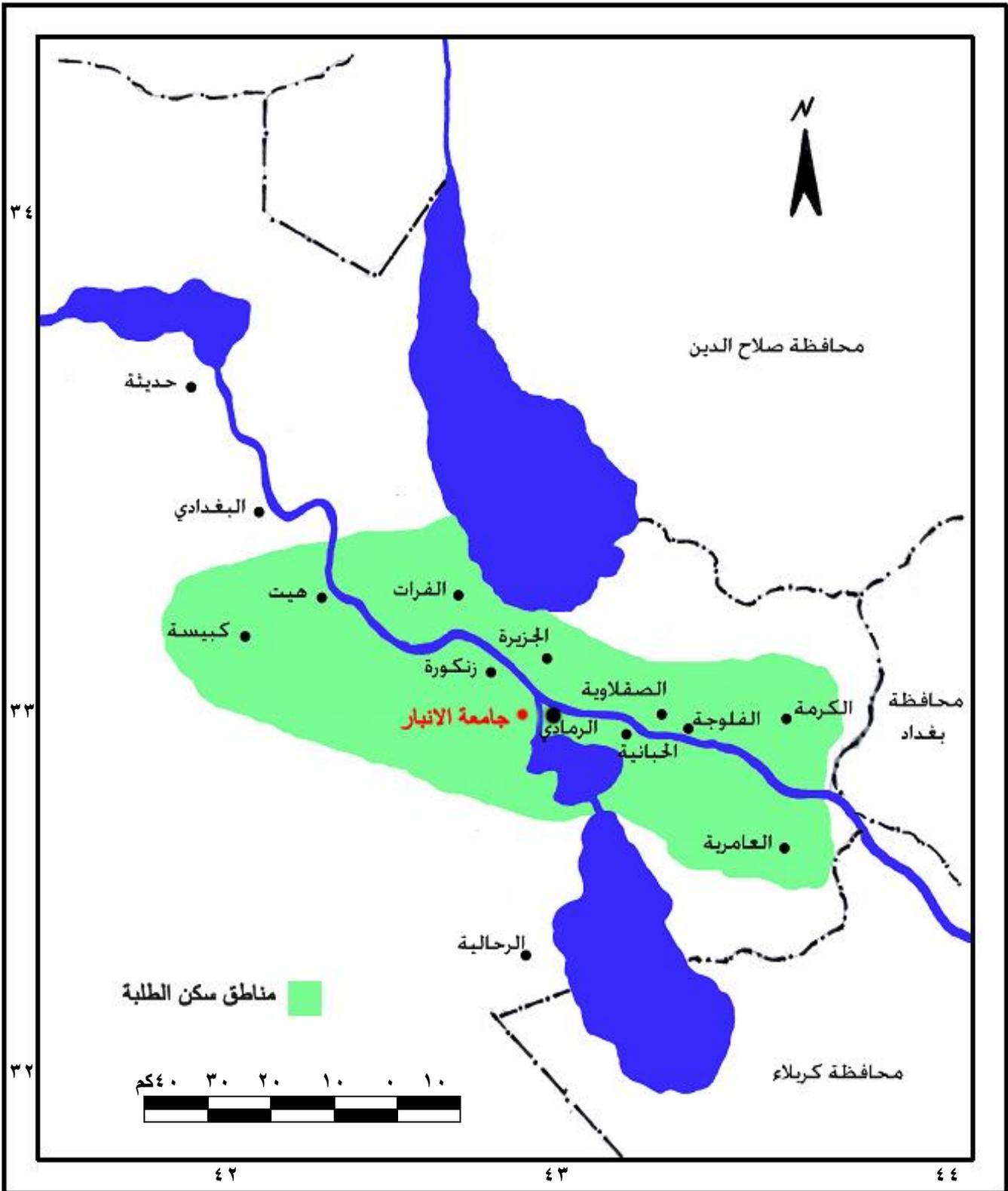
٣. يبدو من الجدول إن عدد الطلبة الوافدين إلى كليات موقع جامعة الانبار من مناطق قضاء الفلوجة بلغ ٢٢١١ طالباً وطالبة وبنسبة ٢٩,٠% من مجموع طلبة كليات موقع جامعة الانبار لتحتل بذلك المرتبة الثانية بعد قضاء الرمادي ، وهذا لا يتناسب مع حجمها ولكن يتبين من خلال الاستفسار عن السبب ان كثير من طلبة مناطق قضاء الفلوجة يفضلون الانتظام في الجامعات الموجودة في مدينة بغداد، لا سيما ان المسافة تكاد تقترب بالمسافة مع موقع جامعة الانبار ، وبذلك فإن الطلبة يختارون الجامعات

الموجودة في مدينة بغداد بالإضافة إلى وجود كليات مماثلة في قضاء الفلوجة كالقانون والإدارة والاقتصاد مما تستقطب الطلبة لقربها من مناطق سكنهم تلافياً لصعوبة النقل إلى موقع الجامعة.

٤. أما المرتبة الثالثة فقد احتلها قضاء هيت حيث قدم ١٠٣٩ طالباً وطالبة وبنسبة ١٣,٦% من مجموع الطلبة المشمولين بالنقل اليومي إلى موقع جامعة الانبار ، وليس ثمة شك إنما يتركه الوافدون على موقع كليات جامعة الانبار من مناطق سكنهم ينعكس على تركيز كثافة الحركة المرورية في طرق مدينة الرمادي المؤدية إلى موقع الجامعة.

خريطة رقم (١)

موقع جامعة الانبار بالنسبة لمناطق سكن الطلبة المشمولين بالنقل اليومي



- المصدر :- ١. عمل الباحث بالاعتماد على جدول رقم (١) .
 ٢. خريطة محافظة الانبار الادارية - مقياس ١ / ٥٠٠٠٠٠٠ ، بغداد ١٩٩٨ .

جدول رقم (١)

مناطق سكن طلبة كليات موقع جامعة الانبار المشمولين بالنقل اليومي للعام الدراسي ٢٠٠٨/٢٠٠٩

المنطقة السكنية	كلية التربية للعلوم الإنسانية	كلية التربية للعلوم الصرفة	كلية الآداب	كلية الإدارة والاقتصاد	كلية القانون	كلية العلوم	كلية الهندسة	كلية الحاسوب	كلية التربية الرياضية	كلية العلوم الإسلامية	مجموع الطلبة	%
مركز الرمادي	٤٢٥	٤٠١	٣٦٢	٣٨٢	١٧٤	٣٩٤	٢٤٨	١٣٦	٩٨	٢١١	٢٨٣١	٣٧,٢
الجزيرة	١٠٢	٧٠	٨٨	٤١	١٦	٢١	٤	١٧	٣١	٧٧	٤٦٧	٦,١
زنكورة	٨٦	٣٦	١٩	٢٣	٩	١٢	٧	٥	٨	٩	٢١٤	٢,٨
الحبانية	٢٨٣	١٠٧	٤٩	٦٣	٣٩	٨٩	٩٥	٥٤	٤٠	٢٦	٨٤٥	١١,١
مجموع قضاء الرمادي	٨٩٦	٦١٤	٥١٨	٥٠٩	٢٣٨	٥١٦	٣٥٤	٢١٢	١٧٧	٣٢٣	٤٣٥٧	٥٧,٢
مركز الفلوجة	٣٦٣	٢٥١	١٥٦	٤٥	٤٩	٢٢٥	١٩٦	١١٧	٧١	١٣٧	١٦١٠	٢١,١
الكرمة	٤٩	٢٥	٣١	٨	—	١٧	٩	—	١٤	٣٦	١٨٩	٢,٤
العامة	٤٦	١٩	٢٦	٩	٥	—	٢	—	٦	١٢	١٢٥	١,٦
الصقلاوية	١٠٤	٦٧	٢٣	—	—	٢٤	٨	٦	١٧	٣٨	٢٨٧	٣,٧
مجموع قضاء الفلوجة	٥٦٢	٣٦٢	٢٣٦	٦٢	٥٤	٢٦٦	٢١٥	١٢٣	١٠٨	٢٢٣	٢٢١١	٢٩,٠
مركز هيت	٢١٢	٩٩	٦٠	٥٢	٢٧	٣٣	١١٢	٥٥	١٠	٦٠	٧٢٠	٩,٤
كبيسة	٣٩	١٧	٢٢	١٨	٧	٤	١١	٩	١	٢١	١٤٩	١,٩
الفرات	٢٨	١٥	٢٢	٦	٣	٢	١	—	٧	١٣	٩٧	١,٢
المحمدي	٢٤	٨	١٣	٧	٤	٣	—	—	٣	١١	٧٣	٠,٩
مجموع قضاء هيت	٣٠٣	١٣٩	١١٧	٨٣	٤١	٤٢	١٢٤	٦٤	٢١	١٠٥	١٠٣٩	١٣,٦
المجموع الكلي	١٧٦١	١١١٥	٨٧١	٦٥٤	٣٣٣	٨٢٤	٦٩٣	٣٩٩	٣٠٦	٦٥١	٧٦٠٧	١٠٠

المصدر الدراسة الميدانية بالاعتماد على بيانات

١. رئاسة جامعة الانبار ، مديرية الشؤون العلمية / قسم شؤون الطلبة ، جدول بأعداد الطلبة للعام الدراسي ٢٠٠٨/٢٠٠٩ ، غير منشورة

شبكة الطرق المستخدمة في النقل

تؤدي شبكة الطرق دوراً رئيساً في تحقيق الترابط والتفاعل بين مواقع النقل^(٤) وتمن أهمية دراستها في انسيابية حركة النقل (Accessibility) لا مكانية الوقوف على دور الطرق في تسهيل النقل للكشف عن كثافة الحركة والمعوقات التي تعترضها^(٥) وبما ان موقع كليات جامعة الانبار يقع في نهاية الشطر الغربي من مركز مدينة قضاء الرمادي ، مما يستدعي الوصول اليها أثناء الدوام اليومي من مناطق سكن الطلبة المختلفة عبر مدينة الرمادي التي تمثل المركز الذي يلتقي عنده الطرق المستخدمة في رحلات النقل اليومي من مناطق سكن الطلبة الى موقع الجامعة، مما يعني وجود نظام هرمي (Hierarchy system)^(٦) لترتيب وتصنيف الطرق المستخدمة في النقل الى موقع الجامعة اعتماداً على معايير متعدده ويتضح ذلك من خلال جدول رقم(٢)

جدول رقم (٢)

تصنيف الطرق المستخدمة في النقل إلى موقع الجامعة

المواصفات	الطريق السريع	الطريق الشرياني	الطريق الرئيسي
الطاقة التصميمية للسرعة	٨٠ — ١٢٠	٦٠ — ٨٠	٣٠ — ٥٠
استيعابية المركبات مركبة/ساعة	١٨٠٠ — ٢٠٠٠	٨٠٠ — ١٢٠٠	٦٠٠ — ٩٠٠
عدد مسارات الطريق ضمنها مسار الوقوف	٤ — ٨	٢ — ٦	٢ — ٤
محددات الطريق	٤٠ — ١٠٠ م	١٥ — ٦٠ م	١٠ — ٢٠ م

المصدر الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية الطرق والجسور في محافظة الانبار، بيانات غير منشورة، ٢٠٠٩.

ويتضح من خلال الجدول أعلاه وكما هو مبين في الخريطة رقم (٢) إن هناك ثلاث طرق يستخدمها الطلاب من مناطق سكنهم إلى موقع الجامعة هي :-

١. الطريق السريع (High way) وهو من اكبر مشاريع الطرق التي تخدم التنمية الاقتصادية والمكانية في القطر^(٧) لما يمتلكه من سعة ذات ثلاث مسارات في كلا الاتجاهين مع ممرات للوقوف الاضطراري ، تمتاز بعامل الاستقامة^(٨) التي تهدف إلى تحقيق سرعة عالية لمسافات طويلة ، كما أنها تخلو من التقاطعات المرورية والإشارات الضوئية التي تحد من انسيابية الحركة^(٩) وتسارعها باستثناء نقاط التفتيش (Check

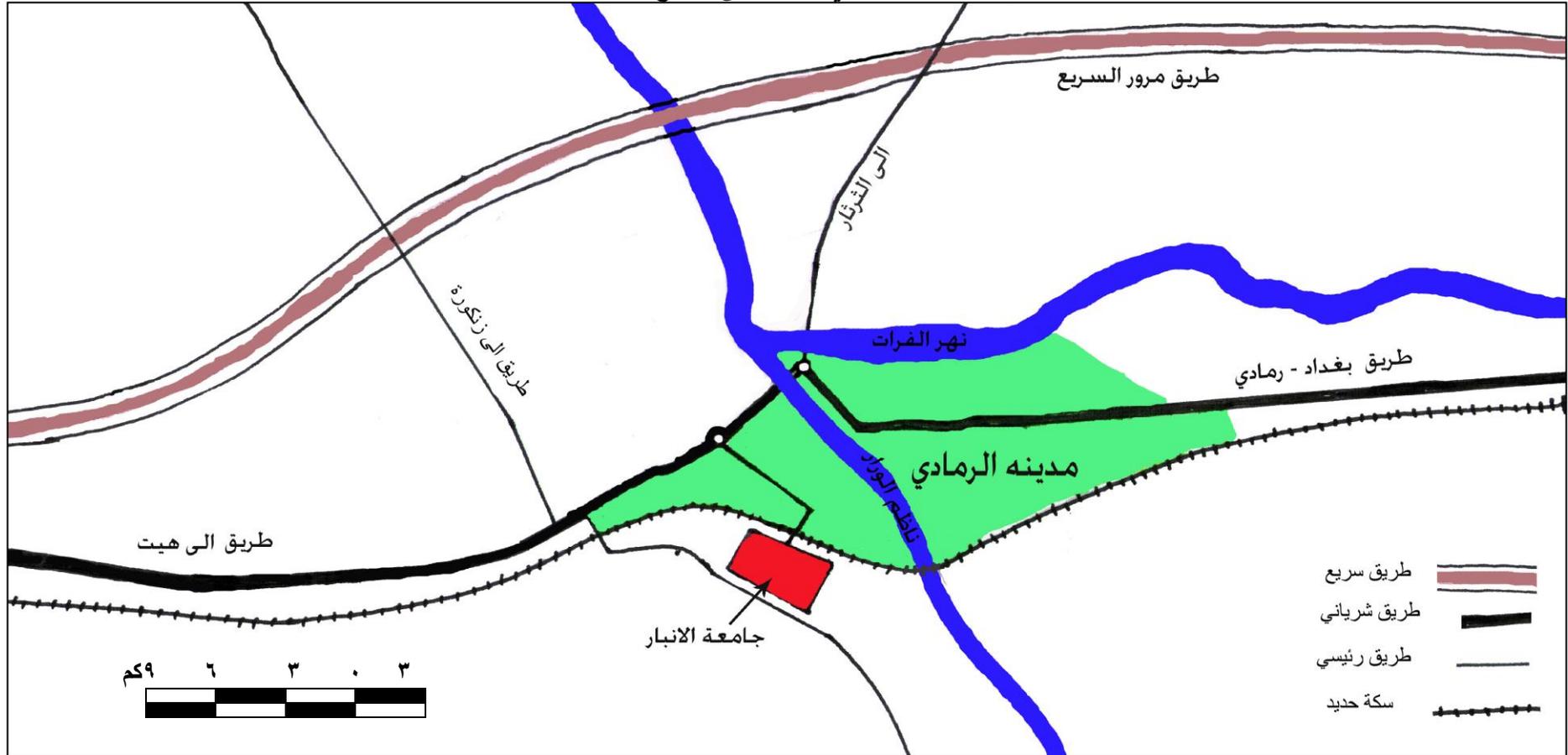
(Point) الموجودة نتيجة الأعمال الإرهابية التي افرزها الاحتلال الأمريكي مما يتسبب في إعاقة حركة المرور لبطء سير عمليات التفتيش المشددة ويخدم هذا الطريق مناطق سكن الطلاب القريبة منه والبعيدة عن موقع الجامعة بالدرجة الأولى كمناطق قضاء الفلوجة وقضاء هيت بالدرجة الثانية والمناطق الإقليمية لقضاء الرمادي بالدرجة الثالثة.

٢. الطريق الشرياني (Artery Street) وهو من الطرق التي تربط اجزاء المدن بالطرق الأخرى ويمكن ملاحظة هذا النوع بالطريق الذي يربط مركز مدينة الرمادي بمدن الأقاليم الأخرى لسكن الطلبة الذين يستخدمونه والمتمثل في طريق فلوجة حبانية رمادي هيت ويتكون هذا الطريق من مسارين في كلا الاتجاهين الذهاب والإياب باستثناء مركز مدينة الرمادي إذ يتكون من ثلاث مسارات في كل اتجاه لا تجذب الرحلات

(Trips Attraction) كونه يمثل الرابط الرئيسي للطرق الخارجية والداخلية لمناطق سكن الطلبة المختلفة مما يتسبب بالاختناقات المرورية بغض النظر عن نقاط التفتيش نتيجة زيادة كثافة حركة المرور لا سيما بالقرب من (C.B.D) وتكون بعض المواقف ضمن الشارع (On street Parking) ووجود التقاطعات مما يعيق الأمر انسيابية الحركة فضلاً عن زيادة ساعات الذروة (Rush Hour) التي بلغت ٣٩٦٢ مركبة/ساعة^(١٠) إثناء الدوام الصباحي علماً إن هذا الطريق هو الممر الوحيد المودي إلى الجامعة من مركز المدينة عبر جسر ناظم الورار الضيق ذو الممرين مما يزيد من تقادم المشكلة المرورية.

٣. الطريق الرئيسي (Primary Street) وهو من الطرق المسؤولة عن ربط مناطق سكن الطلبة بالطرق الأخرى (السريعة و الشريانية) ويشكل هذا الطريق العمود الفقري لحركة وسائط النقل حيث يتيح امكانية الوصول المباشر بوسائط النقل المختلفة الى موقع الجامعة كونه يخدم جميع الطلبة الوافدين من مناطق سكنهم عبر مدينة الرمادي اثناء رحله الدوام اليومي حيث يمثل حلقة الوصل بين موقع الجامعة والطرق الاخرى اذ يمثل نهاية مسار الواسطه النقلية الوحيد الذي يسلكه جميع الطلبة من مناطق سكنهم المختلفه الى موقع الجامعة.

خريطة رقم (٢)
الطرق المستخدمة في النقل الى موقع جامعة الانبار



المصدر :- عمل الباحث بالاعتماد على مديرية الطرق والجسور في محافظة الانبار ، خريطة بمقياس ١ / ١٠٠٠٠٠٠٠ .

وسائل النقل المستخدمة في النقل

تلعب وسيلة النقل دوراً مهماً في حركة الانتقال بين مناطق سكن الطلبة و موقع جامعة الانبار ، اذ تعتبر من المتغيرات التي تسبب تكاليف متنوعة لابد حسابها عند تحقيق عمليات التقويم^(١١) لكل المناطق المشمولة بالنقل اليومي الى موقع الجامعة ومستوى الاداء كالمسافة المقطوعة والزمن المستغرق والاجر المدفوع في النقل للرحلة التي تعد حركه (Movement) وليست هجرة (Migration) في المنظور الجغرافي^(١٢) وتتطلب هذه الرحلة استخدام وسائل نقل متنوعة بين مناطق سكن الطلبة ومقر الجامعة وهي على النحو التالي

١. وسيلة النقل الخاصة : وهي على نوعين :-

أ.السيارات الخاصة : لقد اكتسبت السيارة الخاصة للطلبة في الجامعة اهمية بالغة لمواجهة متطلبات الحركة اليوميه ، بأعتبارها دليلاً على المكانة الاجتماعية نظراً لما للسيارة الخاصة من مزايا كثيرة منها مرونة الحركة ، والخصوصية والراحة والسرعة ، مما زاد من أهميتها كوسيلة نقل الى موقع الجامعة لا سيما المناطق التي لا تتوفر فيها خطوط نقل و تعتبر السيارة الخاصة من اكثر الامور اثراً في زيادة حجم المرور الى الجامعة من خلال تزايد نسبة اعدادها جدول رقم (٣) أذ لعبت الاحداث والاضطرابات التي يمر بها القطر على عملية استيراد السيارات من قبل المواطنين دون وجود رقابة من المسؤولين هذا فضلاً عن نمو الدخل لدى اغلب المواطنين الذي انعكس على اقتناء السيارة.

ب. الدرجات النارية : لقد أصبحت ظاهرة انتقال الطلاب بالدرجات النارية الى موقع الجامعة واسعة الانتشار في السنين الاخيرة كوسيلة نقل فردية لكثرة المعوقات اذ تتميز بالمرونة العالية في الحركة نظراً لما تمتلكه من خصائص لكنها تقتصر على طلبة المناطق السكنية القريبة من موقع جامعة الانبار في مدينة الرمادي.

٢. وسيلة النقل العامة : وهي على نوعين:-

أ . المركبات المستخدمة كوسيلة نقل جماعي ذات سعة (٨ راكب ، ١١ راكب ، ١٢ راكب ، ٤٤ راكب) والتي اغلبها مرتبطة بخطوط نقل الطلبة اليومي من مناطق سكنهم او المرآب الى موقع الجامعة لقاء دفع أجر معين ، حيث تسهم هذه المركبات بأكبر عملية نقل نظراً لزيادة اعدادها وسعة حجمها لاسيما المناطق البعيدة عن موقع الجامعة المتمثلة في مناطق قضاء الفلوجة و قضاء هيت

ب . سيارات التاكسي التي تمارس عملية نقل الطلاب في الشوارع الداخلية بصورة متجولة أي لا ترتبط بخطوط نقل معينة كأ سابقاتها والتي غالباً ما تقتصر على أحياء مركز مدينة الرمادي والمناطق المجاورة لها.

٣ . السير على الأقدام حيث تتميز هذه الرحلة بقصرها ويمكن لمعظم طلبة الإحياء القريبة من موقع الجامعة في مدينة الرمادي القيام بها لاسيما حي الأكراد والقادسية و ٣٠ تموز بسبب قوة ارتباطها المكاني بموقع الجامعة.

جدول رقم (٣)

وسائل النقل المستخدمة في النقل الى الجامعة للعام الدراسي ٢٠٠٨/٢٠٠٩

ت	نوع المركبة	السعة	العدد	النسبة %
١	دراجة نارية	١ راكب	٩٣	٩,٤
٢	سيارة صغيرة	٤ راكب	٤٦١	٤٧
٣	سيارة متوسطة	٨ راكب	٣٢	٣,٢
٤	سيارة كيا	١١ راكب	٢٩٨	٣٠,٤
٥	سيارة باص	٢١ راكب	٧٢	٧,٣
٦	سيارة حافلة	٤٤ راكب	٢٢	٢,٣
	المجموع	٨٩	٩٧٩	١٠٠%

المصدر الدراسة الميدانية من خلال تشكيل فريق عمل ميداني من طلبة قسم الجغرافية بإحصاء عدد المركبات التي تنقل الطلبة اثناء دخولها مرآب الجامعة بتاريخ ٢٠٠٩/٤/٦

قياس انسيابية حركة النقل

وحتى نحقق هدف البحث و نستقصي الاسباب والعوامل التي تؤثر في الحركة المرورية ونوعيتها بما يسهم من تلمس الحلول المناسبة فقط قمنا بعمل استبانة مقننه نهدف منها التعرف على اراء شريحة من الطلاب في وسائل النقل بما تخدمه حالياً ومشكلاتها والحلول المقترحة من وجهة نظرهم وليس ثمت شك بانه مشاركتهم يعد خطوه ايجابية في معالجة أي قضية ترتبط بشكل مباشر او غير مباشر وقد تم اختيار عينه الاستبانة من مختلف طلبة كليات موقع جامعة الانبار حيث بلغ مجموع افراد العينه (٣٧٠) طالباً وطالبة ، تأتي اهمية هذه العينه انها تسلك في طريقها الى موقع الجامعة مختلق الطريق (السريعة ، الشريانية ، الرئيسية) مما يجعلها عينه مفيدة تخدم اهداف البحث ، وللوقوف على مدى انسيابية حركة النقل بين مناطق سكن الطلبة وموقع جامعة الانبار واطهار العلاقة الارتباطية من خلال الاعتماد على نتائج الاستبانة في جدول رقم (٤) لايجاد معادلة الارتباط المتعدد (multiple correlation) كون عملية الاستبيان لا تكفي لاعطاء تصور واضح ودقيق ينسجم مع التوجه الحديث لعلم الجغرافية في رصد الظواهر وتحليلها وايجاد علاقات التاثير بينهما وعليه سنعمد الى عملية تحليل لواقع هذه المتغيرات لوجود اكثر من ظاهرة مقترنة بهذه المشكلة ، باستخدام معادلة بيرسن (Pearson correlation) جدول رقم (٥) للتعرف على معامل الارتباط الذي يعتبر احد الاساليب الاحصائية التي تساعد في تحليل سبب ازدياد المنذرين بالغيابات التي يمكن ان تنشأ نتيجة وجود علاقات بين عدد من المتغيرات مما تسهم في تفسير الحقائق في الجانب المكاني للمشكلة وكانت النتائج كما يلي :

١. بالنسبة لمشكلة الطلبة المنذرين بالغيابات بسبب معوقات التأخير التي تمنعهم من مواصلة تعليمهم الجامعي ، في نتائج الاستبانة بلغت ٧٦% من مجموع افراد العينه قياسا بنسبة ٢٤% من الذين ليس لديهم انذارات في الدروس ونجد ان اعلى نسبة على قائمة المنذرين من الطلبة بلغت ٨٨% في قضاء الفلوجة نتيجة طول الطريق وكثرة السيطرات التي تعترضها في حين بلغت النسبة الثانية ٧٠,٥% في قضاء الرمادي بسبب شدة الازدحامات داخل مدينة الرمادي أما بالنسبة لقضاء هيت فقد

جاء بمعدل ٦٩,٥% لاحظ شكل رقم (١) وعلى الرغم من ارتفاع معدلات هذه النسب في الاقضية الا أنها تختلف من منطقة إلى أخرى حسب درجة تعرضها للمعوقات .

جدول رقم (٤)

تفاصيل نسب معايير الاستبانة لموضوع (مشكلة النقل بين مناطق سكن الطلبة وموقع جامعة الانبار) للسنة الدراسية ٢٠٠٨ - ٢٠٠٩

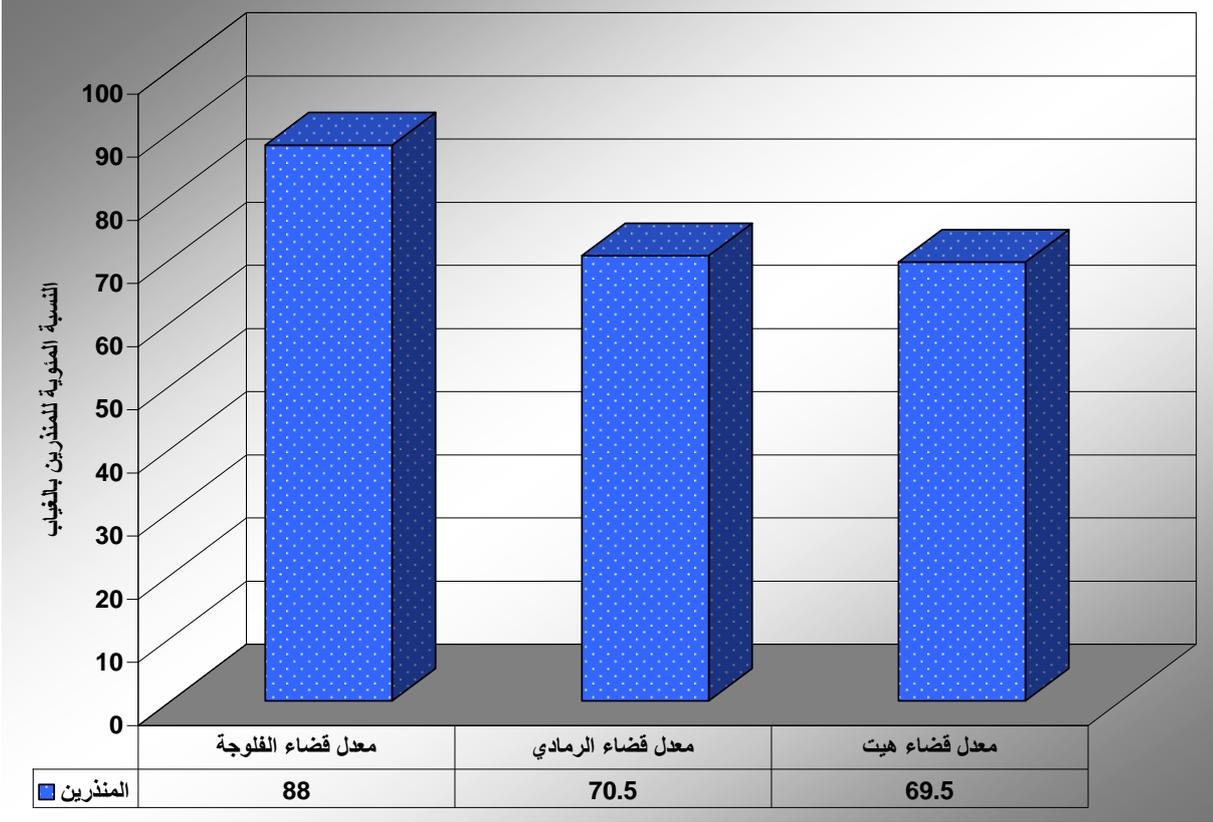
مناطق سكن الطلبة	المنذرين بالغيابات		وسيلة النقل		المسافة كم	الزمن دقيقة	ألكفه إلف	الطريق			معوقات الطريق			ألمراب		الحلول	
	نعم	كلا	عام	خاص				سريع	شرياني	نقاط تفتيش	طول الطريق	ازدحام الطريق	نعم	كلا	فتح طريق	رفع نقاط التفتيش	نقل عام
الرمادي	٥٧	٤٣	٨١	١٩	٧	١٥	٤٥	—	١٠٠	٥	—	٩٥	٦٦	٣٤	٨١	—	١٩
الجزيرة	٧٤	٢٦	٦٣	٣٧	١٢	٣٠	٨٠	٣٨	٦٢	٦١	٢	٣٧	٥٤	٤٦	٣٤	٤٦	٢٠
زنكورة	٦٨	٣٢	٧٥	٢٥	١٥	٢٥	٧٥	٢	٩٨	٧٢	—	٣٨	٣٤	٦٦	٣٢	٥٩	٩
الحبانية	٨٣	١٧	٨٣	١٧	٢٨	٦٠	١٠٠	١٤	٨٦	٦٨	١٢	٢٠	٣١	٦٩	٢٩	٥٤	١٧
معدل قضاء الرمادي	٧٠,٥	٢٩,٥	٧٥,٥	٢٤,٥	١٥,٥	٣٢,٥	٧٥	١٣,٥	٨٦,٥	٥١,٥	٣,٥	٤٥	٤٦,٢	٥٣,٨	٤٤	٣٩,٨	١٦,٢
الفلوجة	٨٤	١٦	٩٨	٢	٦٥	٩٠	١١٠	—	١٠٠	٨٧	١٠	٣	٢١	٧٩	٤١	٥٢	٧
الكرمة	٩١	٩	١٠٠	—	٩٠	١٢٠	١٤٠	—	١٠٠	٢٩	٧١	—	١٦	٨٤	٣١	٤٠	٢٩
العامرية	٩٥	٥	١٠٠	—	٨٥	١٣٠	١٥٠	٩	٩١	١٨	٦٢	٢٠	٢٨	٧٢	٢٦	٣١	٤٣
الصقلاويه	٨٢	١٨	٩٨	٢	٥٠	٨٠	١٠٠	—	١٠٠	٩١	٨	١	٢٥	٧٥	٤٥	٢٦	٢٩
معدل قضاء الفلوجة	٨٨	١٢	٩٩	١	٧٢,٥	١٠٥	١٢٥	٧٧,٢	٢٢,٨	٥٦,٢	٣٧,٨	٦	٢٢,٥	٧٧,٥	٣٥,٨	٣٧,٢	٢٧
هيت	٦١	٣٩	٩٩	١	٦٥	٨٠	٩٠	٤٠	٦٠	٦٣	٢١	١٦	٤١	٥٩	٥٦	١٤	٣٠
كبيسه	٦٥	٣٥	١٠٠	—	٨٠	١٠٠	١١٠	٣١	٦٩	٥٦	٣٥	٩	٣٢	٦٨	٤١	٢٥	٣٤
الفرات	٧٢	٢٨	٩٦	٤	٦٥	٨٥	١٢٠	٩	٩١	٤٢	٥٢	٦	٤٦	٥٤	٢٣	٤٠	٣٧
المحمدي	٨٠	٢٠	٩٨	٣	٥٥	٧٠	٨٠	١٤	٨٦	٥٥	٢٢	٢٣	٢٨	٧٢	٥٢	٢٤	٢٤
معدل قضاء هيت	٩٦,٥	٣٠,٥	٩٨	٢	٧٠	٨٣,٨	١٠٠	٢٣,٥	٧٦,٥	٥٤	٣٢,٥	١٣,٥	٣٦,٨	٦٣,٢	٤٣	٢٥,٨	٣١,٢
مجموع المعدل الكلي	٧٦	٢٤	٩٠,٩	٩,١	٥٢,٦	٧٣,٧	١٠٠	٣٨	٦٢	٥٣,٩	٢٤,٦	٢١,٥	٣٥,١	٦٤,٩	٤٠,٩	٣٤,٢	٢٤,٩

جدول رقم (٥)

	عام	خاص	المسافة	الزمن	الكلفة	سريع	شرياني	نقاط التفتيش	طول الطريق	ازدحام الطريق	يوجد مرأب	لا يوجد مرأب	فتح الطريق	رفع نقاط التفتيش	توفير نقل عام
Pearson Correlation	.317	-.317-	.475	.633	.740	.419	-.419-	.056	.504	-.542-	-.732--	.732	-.606-	.450	.177
Sig. (2-tailed)	.315	.315	.119	.027	.006	.175	.175	.862	.095	.069	.007	.007	.037	.142	.582
N	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12

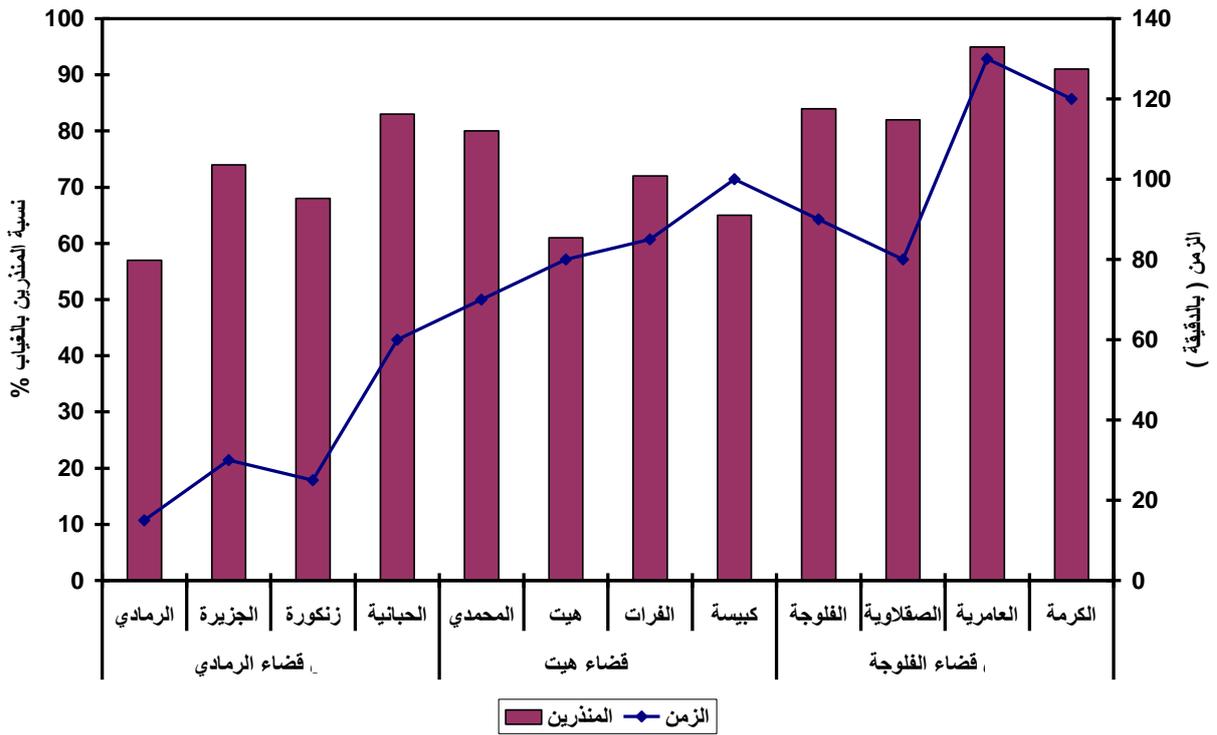
	المنذرين	عام	خاص	المسافة	الزمن	الكلفة	سريع	شرياني	نقاط التفتيش	طول الطريق	ازدحام الطريق	يوجد مرأب	لا يوجد مرأب	فتح الطريق	رفع نقاط التفتيش
عام	Pearson Correlation	.317													
	Sig. (2-tailed)	.315													
خاص	Pearson Correlation	-.317-	-1.000--												
	Sig. (2-tailed)	.315	.000												
المسافة	Pearson Correlation	.475	.883	-.883--											
	Sig. (2-tailed)	.119	.000	.000											
الزمن	Pearson Correlation	.633	.832	-.832--	.970										
	Sig. (2-tailed)	.027	.001	.001	.000										
الكلفة	Pearson Correlation	.740	.598	-.598-	.842	.923									
	Sig. (2-tailed)	.006	.040	.040	.001	.000									
سريع	Pearson Correlation	.419	.363	-.363-	.400	.416	.353								
	Sig. (2-tailed)	.175	.246	.246	.198	.179	.260								
شرياني	Pearson Correlation	-.419-	-.363-	.363	-.400-	-.416-	-.353-	-1.000--							
	Sig. (2-tailed)	.175	.246	.246	.198	.179	.260	.000							
نقاط التفتيش	Pearson Correlation	.056	-.036-	.036	-.100-	-.090-	-.083-	.442	-.442-						
	Sig. (2-tailed)	.862	.912	.912	.758	.781	.798	.150	.150						
طول الطريق	Pearson Correlation	.504	.619	-.619-	.833	.837	.850	.108	-.108-	-.490-					
	Sig. (2-tailed)	.095	.032	.032	.001	.001	.000	.738	.738	.106					
ازدحام الطريق	Pearson Correlation	-.542-	-.559-	.559	-.700-	-.714--	-.733--	-.553-	.553	-.544-	-.464-				
	Sig. (2-tailed)	.069	.059	.059	.011	.009	.007	.062	.062	.067	.128				
يوجد مرأب	Pearson Correlation	-.732--	-.599-	.599	-.655-	-.702-	-.665-	-.583-	.583	-.400-	-.414-	.805			
	Sig. (2-tailed)	.007	.039	.039	.021	.011	.018	.047	.047	.197	.181	.002			
لا يوجد مرأب	Pearson Correlation	.732	.599	-.599-	.655	.702	.665	.583	-.583-	.400	.414	-.805--	-1.000--		
	Sig. (2-tailed)	.007	.039	.039	.021	.011	.018	.047	.047	.197	.181	.002	.000		
فتح الطريق	Pearson Correlation	-.606-	-.025-	.025	-.343-	-.445-	-.719--	-.079-	.079	-.222-	-.479-	.686	.483	-.483-	
	Sig. (2-tailed)	.037	.940	.940	.274	.147	.008	.807	.807	.488	.115	.014	.111	.111	
رفع نقاط التفتيش	Pearson Correlation	.450	-.310-	.310	-.078-	.011	.305	.142	-.142-	.486	-.020-	-.474-	-.418-	.418	-.793--
	Sig. (2-tailed)	.142	.326	.326	.810	.974	.335	.660	.660	.109	.950	.120	.177	.177	.002
توفير نقل عام	Pearson Correlation	.177	.534	-.534-	.634	.644	.577	-.110-	.110	-.449-	.742	-.258-	-.047-	.047	-.211-
	Sig. (2-tailed)	.582	.074	.074	.027	.024	.049	.733	.733	.143	.006	.419	.885	.885	.510

شكل رقم (١)

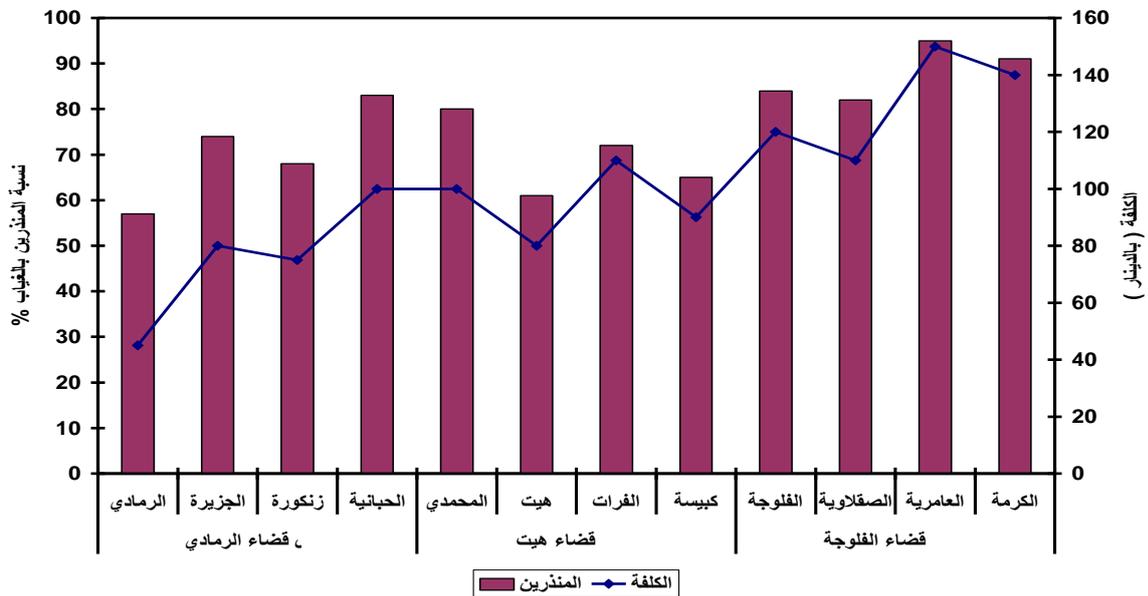


٢. ان معظم وسائل النقل التي يستغلها الطلبة في الوصول من مناطق سكنهم الى موقع الجامعة والتي بلغت نسبتها ٩٠,٩% للنقل العام ٩,١% للنقل الخاص هي مرتبطة بمعايير اخرى كالمسافة والزمن والكلفة ، اذ تزداد هذه النسب بعلاقة طردياً في وسائل النقل العام حيث بلغت اعلى معدل ٩٩% في قضاء الفلوجه بمعدل مسافة بلغت ٧٢,٥ كم وبمعدل زمني بلغ ١٠٥ دقيقة وبكلفة ١٢٥ الف دينار شهرياً اما قضاء هيت فقد جاء بالمرتبة الثانية من حيث النسبة التي بلغت ٩٨% من الطلبة الذين يستخدمون النقل العام وبمعدل بمسافة بلغت ٧٠ كم وبمعدل زمني ٨٣,٨ دقيقة وبمعدل كلفة بلغت ١٠٠ الف دينار شهرياً في حين جاء قضاء الرمادي بنسبة ٧٥,٥% من الطلبة الذين يستخدمون النقل العام وبمعدل مسافة بلغت ١٥,٥ كم وبمعدل زمني ٣٢,٥ دقيقة بكلفة ٧٥ الف دينار شهرياً ، لاحظ الاشكال رقم (٤,٣,٢) .

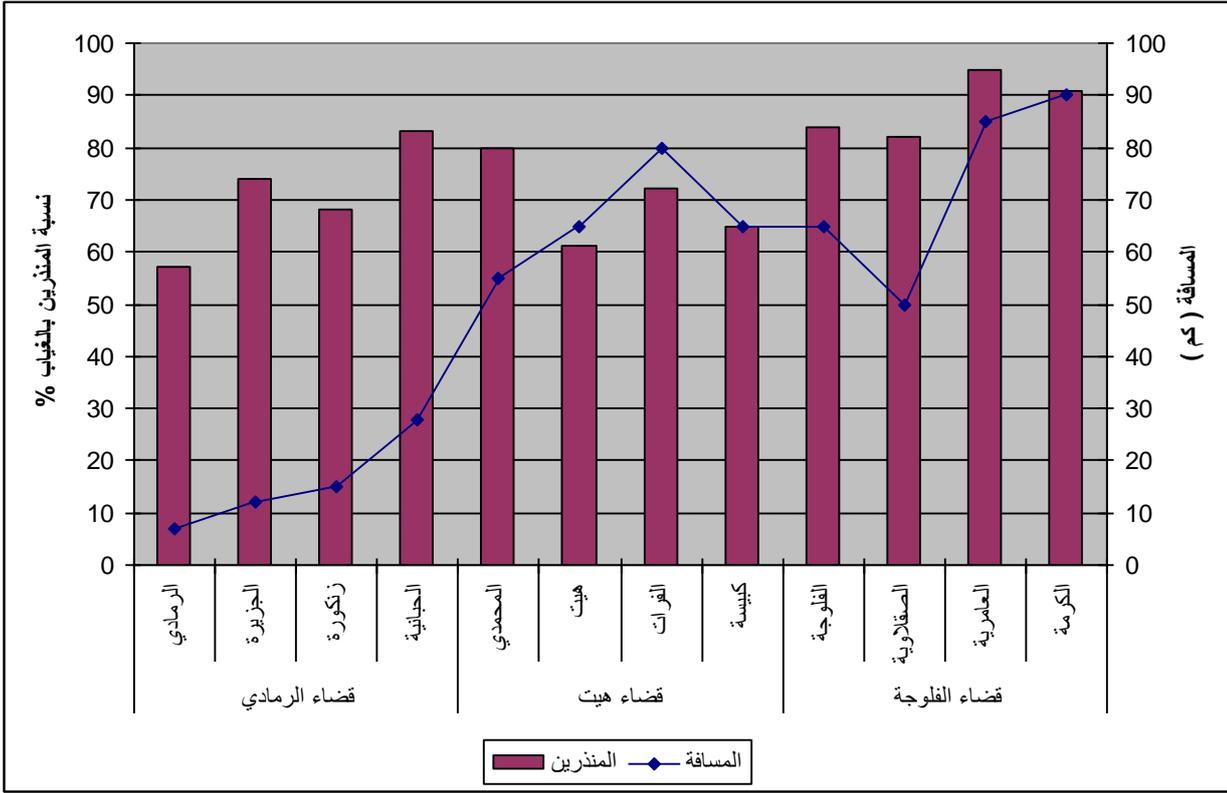
شكل رقم (٢)



شكل رقم (٣)



شكل رقم (٤)



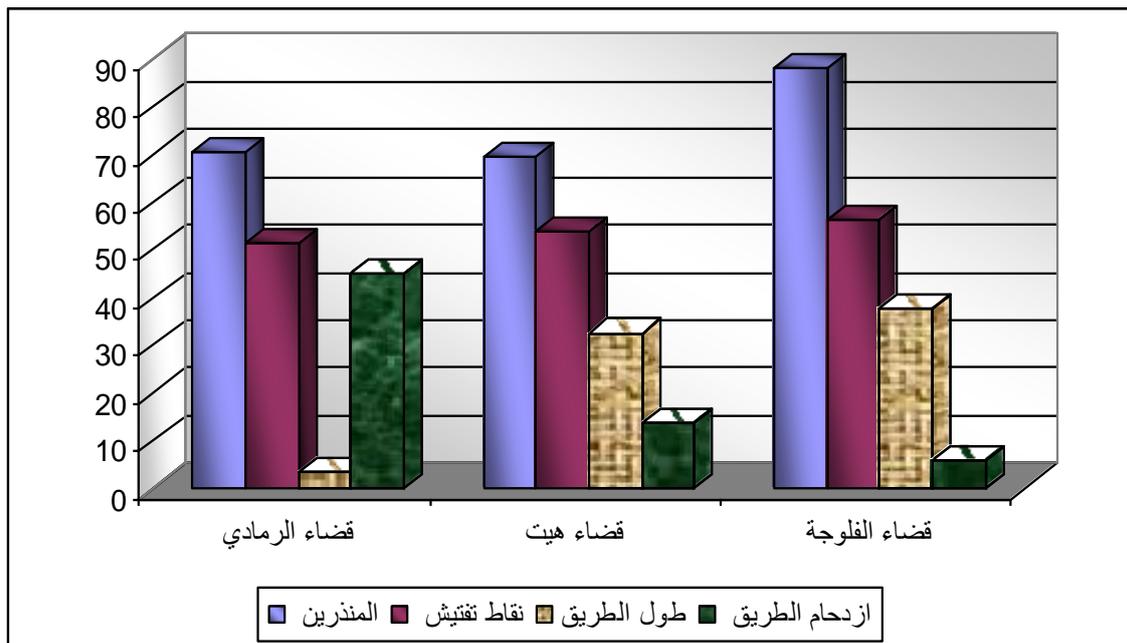
٣. ان اغلب مستخدمي وسائل النقل الخاص ترتبط بعلاقة طردية مع المناطق القريبة التي لا تتوفر فيها خطوط نقل الى موقع الجامعة لاسيما ضمن مناطق سكن الطلبة في قضاء الرمادي مثل (زنكورة والجزيرة والحبابية) .

٤. اما بالنسبة للطلبة الذين شملتهم الاستبيان ممن يسلكون الطرق الى موقع الجامعة فقد بلغ معدل نسبة الذين يسلكون الطريق السريع ٣٨% قياساً بنسبة ٦٢% للذين يسلكون الطرق الشريانية من مناطق سكنهم ، ويعود الاختلاف في نسب استخدام هذه الطرق الى عامل القرب والبعد من هذه الطرق اذ نجد ان اعلى النسب في استخدام الطريق السريع هو في قضاء الفلوجة الذي بلغ ٧٧,٢% من مجموع استخدام الطرق في الوصول الى الجامعة لقربة من مناطق سكن الطلبة مقارنة في استخدام الطريق الشرياني لنفس القضاء التي بلغت نسبتها ٢٢,٨% والتي تقتصر على ناحية العامرية لبعدها عن الطرق السريع اما بالنسبة لقضاء هيت فقد بلغت نسبة الطلبة الذين يستخدمون الطريق السريع ٢٣,٥% قياساً بنسبة الذين يستخدمون الطريق الشرياني التي بلغت نسبتها ٧٦,٥% ما يدل على ان الطرق الشريانية هي اقرب الى مناطق سكن الطلبة من الطريق السريع وهذا ينطبق ايضاً على قضاء الرمادي ولكن بنسبة

اعلى في الطرق الشريانيه اذ بلغت ٨٦,٥% وأدنى في الطريق السريع الذي بلغت نسبة ١٣,٥% لوقوعه خارج مركز مدينة الرمادي التي يوجد فيها موقع جامعة الانبار.

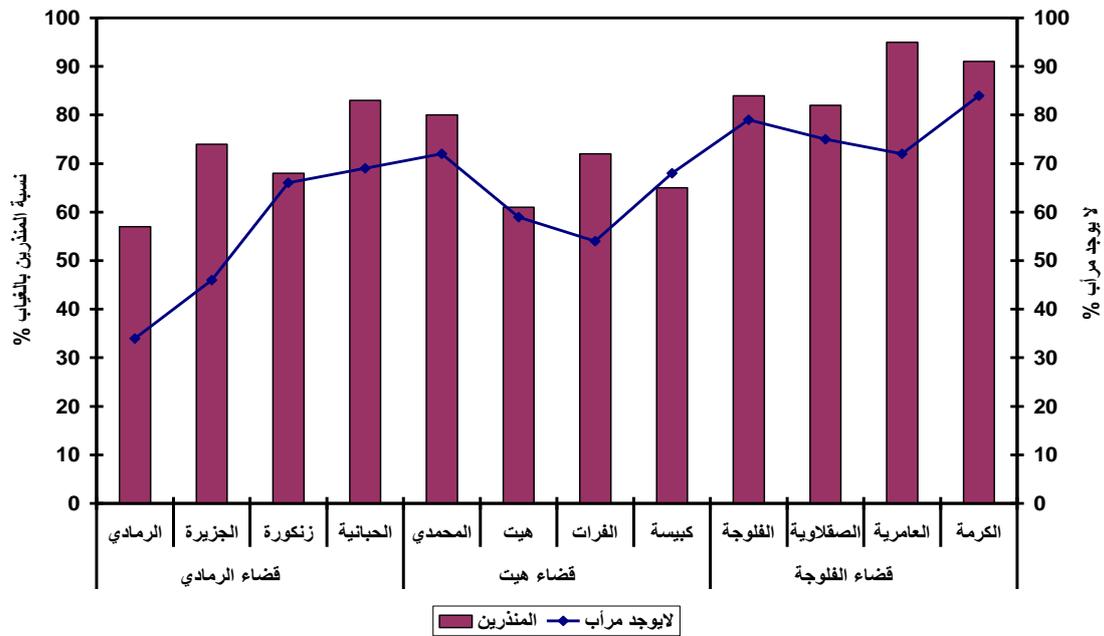
٥. اما فيما يتعلق بسبب التأخير او طول وقت رحلة النقل اليومي بين مناطق سكن الطلاب وموقع الجامعة يعود الى كثرة العوائق التي تحد من انسيابية الحركة المروريه واهما نقاط التفتيش (السيطرات) التي بلغ معدل نسبتها ٥٣,٩% لمن شملهم الاستبانة من الطلبة ، التي تؤدي الى تكديس السيارات فيها نتيجة بطئ سير عمليات التفتيش للاجرات الامنيه المتبعه فيها حيث برزت اعلى نسبة على التوالي في قضاء الفلوجه ٥٦,٢% وقضاء هيت ٥٤,٠% وقضاء الرمادي ٥١,٥% مما يدل على ان هذا المعوق يرتبط بعلاقة طرديه مع طول المسافه وهذا الكلام ينطبق ايضاً على المعوق الثاني المتمثل بطول الطريق الذي يشكل معدل نسبة ٢٤,٦% لمن شملتهم الاستبانة اذ بلغت النسبة في قضاء الفلوجه ٣٧,٨% وقضاء هيت ٣٢,٥% وقضاء الرمادي ٣,٥% في حين سجل المعوق الثالث نسبة ٢١,٥% من مجموع استبانة الطلبة المتمثل بأزدحام الطريق وهذا المعوق يرتبط بعلاقة عكسياً مع المسافة اذ بلغت اعلى نسبة ٤٥% في قضاء الرمادي ١٣,٥% في قضاء هيت ٦% في قضاء الفلوجه، لاحظ الشكل رقم (٥) .

شكل رقم (٥)



٦. اسفرت نتائج تحليل الاستبانة المتعلقة بمشكلة المواقف (المرآب) ان هناك ٦٤% ممن اجابة بوجود مشكلة من الطلبة الذين شملتهم الاستبانة على الرغم من هذه النتائج الايجابية الا ان نسبة ٣٥,١% منهم اشارة بوجود مشكلة تتمثل هذه المشكلة اما في بعد هذه المرآب عن مناطق سكن بعض الطلبة او بعدها عن مباني كليات الجامعة مثل موقف الجامعة مما يزيد من الجهد والزمن المستغرق للوصول ، ويتضح انها مرتبطة بعلاقة عكسية مع بعد المسافة عن موقع الجامعة (شكل رقم ٦) اذ بلغت نسبة ٤٦,٢% في قضاء الرمادي القريب من موقع الجامعة في حين جاء بالمرتبة الثانية قضاء هيت بنسبة ٣٦,٨% اما بالنسبة لقضاء الفلوجة فشكيات اقل النسب ٢٢,٥% اذ انها لا تشغل مشكلة لها قياساً بالمعوقات الأنفة الذكر.

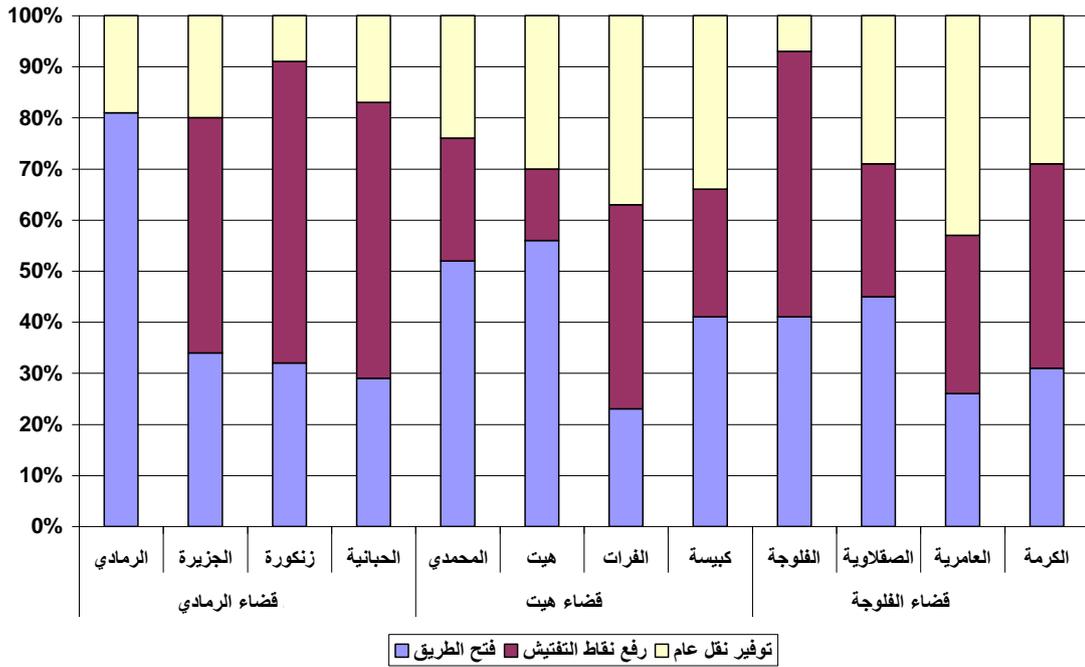
شكل رقم (٦)



٧. لقد ابدى معظم من شملهم التحليل في الاستبانة من الطلبة رغبتهم في حل مشكلة المرور او الازدحامات والاختناقات في الطرق والتغلب على مشكلة النقل من مناطق سكنهم وموقع جامعة الانبار وكان من ابرز الاقتراحات لحل مشكلة النقل هو فتح طريق بنسبة ٤٠,٩% من مجموع افراد عينة الاستبانة تمثل بأكمال الجسور المؤدية الى الجامعة من الجهة الشرقية وفتح الطريق القديم للجامعة من الجهة الغربية وتفعيل سكة القطار لما له من اثر كبير في تقليل ساعات الذروة المرورية في الطرق المؤدية الى موقع الجامعة وجاءت النسب المؤيدة لهذا الحل ٤٤% في قضاء الرمادي و٤٣%

في قضاء هيت و ٣٥% في قضاء الفلوجة . اما بالنسبة للاقتراح الثاني المتمثل بأزالة نقاط التفتيش المنتشرة عند مداخل مدينة الرمادي المؤدي الى موقع الجامعة بلغ ٣٤,٢% من مجموع افراد عينة الاستبانة نجد ان اعلى نسبة مؤيدة لهذا الحل هي ٣٩,٨% في قضاء الرمادي و ٣٧,٢% في قضاء الفلوجة و ٢٥,٨% في قضاء هيت في حين جاء الاقتراح الثالث للحل المتمثل بالاعتماد على النقل العام بنسبة ٢٥,٩% من مجموع افراد عينة الاستبانة وجاءت النسب المؤيدة لهذا الحل ٣١,٢% في قضاء هيت و ٢٧% في قضاء الفلوجة و ١٦,٢% في قضاء الرمادي ، لاحظ شكل رقم (٧) ويتضح مما تقدم ان فتح طريق جديد هو الحل المقترح الذي يتفق عليه اكبر نسبة ممن شملتهم الاستبانة من الطلاب

شكل رقم (٧)



الاستنتاجات

- لقد أبرزت الدراسة مجموعة من النتائج وراء مشكلة النقل نوجزها فيما يلي :
- ١-زيادة اعداد الطلبة الوافدين الى الكليات من المشمولين بالنقل اليومي الى موقع الجامعة البالغ عددهم ٧٦٠٧ من مجموع ٨٠٤٩ من الطلبة المنتظمين في كليات موقع الجامعة .
 - ٢-ارتفاع حجم المرور من خلال زيادة اعداد المركبات التي تنقل الطلبة الى موقع الجامعة لاسيما المركبات الخاصة المرتبطة بمناطق سكن الطلبة التي لا تتوفر فيها خطوط نقل الى موقع الجامعة .
 - ٣-وجود عوائق مرورية في مختلف الطرق تحد من انسيابية الحركة فيها مثل (نقاط التفتيش، التقاطعات والازدحامات) والسعه كما في جسر ناظم الورار الممر الوحيد الغربي المؤدي الى موقع الجامعة التي تقف وراء الاسباب الكامنة التي تسبب تعثر الطلبة وارتفاع نسبة المنذرين بالغيابات منهم الى ٧٦ % .
 - ٤-وقوع موقف الجامعة (المرآب) خارج بنايات موقع الجامعة ادى الى مضاعفة الجهد في زيادة الزمن المستغرق للوصول الى القاعات الدراسية .
 - ٥-وجود علاقة طردية تتمثل باستخدام وسائل النقل العام الجماعي المرتبطة بالمسافة والزمن والكلفة بالنسبة للطلبة المشمولين بالنقل اليومي من مناطق سكنهم الى موقع الجامعة قياسا بوسائل النقل الخاص باستثناء الكلفة .

التوصيات

١-فتح طرق جديدة الى موقع الجامعة من خلال اكمال بناء الجسور المقامة على ناظم الورار لاختصار الوقت والكلفة والمسافة بهدف تقليل ساعات الذروة الصباحية اثناء الدوام اليومي تجنباً للاختناقات المرورية على جسر ناظم الورار المخرج الغربي الوحيد الى موقع الجامعة .

٢-فتح طريق الجامعة القديم من الغرب والذي سوف يجنب مركبات نقل الطلبة من الدخول الى المدينة تلافياً للازدحامات واختصار للجهد والوقت في الوصول الى موقع الجامعة دون عوائق خصوصاً طلبة قضاء الفلوجة وقضاء هيت ومنطقة زنگورة .

٣-تفعيل سكة حديد القاطرات التي من الممكن ان تخدم جميع مناطق الطلبة التي تمر بها الى موقع الجامعة متجاوزاً الكثير من العوائق لاسيما نقاط التفتيش التي لايمكن رفعها في الوقت الحالي لاسباب امنية ، ومختصراً للجهد والوقت والكلفة دون الدخول بالمدينة.

٤-الاعتماد على وسائل النقل العام الجماعي للطلاب في النقل الى موقع الجامعة بالدرجة الاولى اكثر من وسائل النقل الخاص الفردي ، لكونها تسهم في تقليص اعداد المركبات التي تسبب ارباكاً مرورياً في زيادة اعدادها.

٥-فتح الموقف الخلفي القديم للجامعة من الناحية الغربية الذي سوف يعمل على اختصار جهد وزمن وصول الطلبة الى مباني الكليات القريبة منه ويقلل من ضغط الزحام على الموقف الحالي.

٦-نقل بعض الكليات من موقع الجامعة غرب مدينة الرمادي الى مواقع اخرى في شرق مدينة الرمادي مثل كلية الزراعة بقصد التخفيف عن زخم الحركة المرورية في طرق مدينة الرمادي المؤدي الى طريق الجامعة تلافياً الى معوقات التأخير

المصادر والهوامش

- ١- الدكتور محمد خليفة الدليمي ، الاقليم الجغرافي لجامعة الانبار ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العددان ٢٤، ٢٥ ، مطبعة العاني في بغداد ١٩٩٠ ، ص ٥٣ .
- ٢- الدكتور صبري فارس الهيتي ، الدكتور صالح فليح حسن ، جغرافية المدن ، مطبعة جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٨٦ ، ص ٣٦٢ . ٣٧٢ .
- ٣- مقابلة شخصيه مع الاستاذ معاذ هلال مدير قسم شؤون الطلبة في رئاسة جامعة الانبار بتاريخ ٩ / ٢ / ٢٠٠٩ .
- ٤- الدكتور حسن كشاش الجنابي ، الاقليم الوظيفي لمدينة الرمادي ، اطروحه دكتوراه ، كلية الاداب جامعة بغداد ، غ. م . ٢٠٠٦ ، ص ١٩٣ .
- ٥- حاتم عبد الرزاق ، دور قطاع النقل في البناء التحتي للاقتصاد العراقي ، رسالة ماجستير (غ م) كلية الادارة والاقتصاد ، جامعة بغداد ، ١٩٧٧ ، ص ٥٧ .
- ٦- لطيف حسن عبد الله المحمدي ، التحليل المكاني لاستعمالات الارض لاغراض النقل في مركز مدينة الرمادي ، رسالة ماجستير (غ م) كلية التربية ، جامعة الانبار ٢٠٠٥ ، ص ٨٨ .
- ٧- الدكتور عبد الناصر صبري شاهر الراوي ، دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن ، اطروحه دكتوراه ، (غ م) ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٥ ، ص ٦٨ .
- ٨- عبد العزيز محمد حبيب ، يوسف يحيى طعماس ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، مديرية دار الكتب ، مطبعة بغداد ، ١٩٨٩ ، ص ١٠٣ .
- ٩- مهند عبد حماد عبد الله الدليمي ، الطرق الدولية في محافظة الانبار ، رسالة ماجستير ، (غ م) ، كلية التربية ، جامعة الانبار ٢٠٠٧ ، ص ٧٩ .
- ١٠- الدراسة الميدانية التي قام بها الباحث في شارع عدنان خير الله بتاريخ ١٧ / ٢ / ٢٠٠٩ .
- ١١- د. فاطمة حسين العبد الرزاق ، وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت دراسة تحليلية ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية العدد ١٠٤ ، مجلس النشر العلمي ، جامعة الكويت ، ٢٠٠٢ ، ص ١٤٠ .
- ١٢- الدكتور محمد السيد غلاب ، الدكتور يسري الجوهرى ، جغرافية الحضر ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ص ٣٦٩ ص ٣٧٣ .

((استمارة استبيان الطلب المشمولين بالنقل اليومي من مناطق سكنهم الى موقع جامعة الأنبار))

١- عنوان السكن

قضاء

المنطقة

٢- وسيلة النقل المستخدمة نقل عام نقل خاص

٣- كم المسافة التي تبعد بين المنطقة السكنية وموقع الجامعة كم

٤- كم من الوقت المستغرق للوصول الى موقع الجامعة دقيقة

٥- كم من المال تنفق شهريا في النقل من منطقة السكن الى الجامعة ألف

٦- أي الطرق تسلك في الوصول الى موقع الجامعة السريع الشرياني

٧- ما هي المعوقات التي تسبب تأخر في الوصول الى الجامعة هل هي: نقاط تفتيش طول طريق ازدحام الطريق

٨- هل تشكل مواقف السيارات (المرآب) مشكلة نعم كلا

٩- هل لديك إنذار بالغيابات نعم كلا

١٠- ما هي الحلول بنضرك لتجاوز سبب التأخير في الوصول الى الجامعة هل هي : فتح طريق رفع نقاط تفتيش نقل عام