



المشاكل والتحديات التي تواجه قطاع النقل في محافظة الأنبار

م. هدى حسين علي

جامعة الأنبار - كلية الآداب

huda.ali@uoanbar.edu.iq

DOI

10.37653/juah.2020.170894

الملخص:

تم الاستلام: ٢٠١٩/٩/٣٠

قبل للنشر: ٢٠١٩/١١/١٧

تم النشر: ٢٠٢٠/٦/١

الكلمات المفتاحية

قطاع النقل

الازدحامات المرورية

شبكة الطرق

حوادث السيارات

يهدف البحث للتوصل الى بعض المقترحات والحلول لمشاكل قطاع النقل الذي يؤدي دورا رئيسيا باعتباره من القطاعات الارتكازية لإرساء قواعد البنية التحتية واساس عملية التنمية وخصوصا في محافظة الأنبار التي يعاني فيها قطاع النقل من تحديات دون إمكانية النهوض ببقية القطاعات الأخرى، فعلى مستوى محافظة الأنبار يمكن أن يعزز هذا القطاع التجارة وتنمية التبادل وزيادة فرص الاستثمار في المحافظة وتعزيز علاقاتها الاقتصادية والتجارية مع المحافظات الأخرى والعالم الخارجي، إذ تمتلك محافظة الأنبار الموقع الاستراتيجي المهم وهي المنفذ الحدودي الى خليج العقبة (الأردن) الذي يساهم بتصدير المنتجات النفطية والصناعية والخدمات، واستيراد السلع والخدمات ، فضلا عن الطريق الذي يربطها مع الأردن وسوريا، فيجعل منها مركزا تجاريا اقليميا له اهمية كبيرة في رفع مستوى النشاط الاقتصادي داخل المحافظة وزيادة دخل السكان وتحسين المستوى المعاشي لهم حتى انه يمكن ربط خليج العقبة بميناء البصرة، ولغرض التركيز في مشاكل النقل البري خاصة في المركبات التي تحتل المرتبة الأولى في النقل في المحافظة التي تتمتع بمساحة كبيرة وثقل سكاني كبير وبالتالي زيادة في نشاطات السكان لاسيما السيارات على اختلاف انواعها واحجامها واعدادها خاصة في مراكز المدن التي تعاني من تداخل استعمالات الارض وعدم انتظام شبكة الشوارع وازدحام المرور

Problems & challenges that facing the transport sector at Al-Anbar Governorat

Inst. Huda Hussein Ali
University of Anbar - College of Arts

Abstract:

The aim of research is to findout some suggestions and solutions for problems of transport sector, which has a major rule as one of fulcrum sectors in settingup a ground base infrastructures, and as the origin of development process especially at Anbar governorate at which other sectors would suffer alot of challenges if transport sector would not rise up. At the level of Anbar governoate transport sector can enhance trading, growing up trading exchange, increase chances for investment, enhancing the economic and commercial relationships with other governorates and the external world, Anabr governorate has an important strategic location, as it is the borderline outlet to Aqaba bay (Jordan) which contribites in exporting oil, industrial and service products,importing goods and services in addition to traffic connection with Jordan and Syria, that make it an important commercial trading provincial center to raise the level of commercial activities inside the governorate, increase the population income and improve the standard of living, even it's possible to connect Aqaba bay with Basra seaport. To focus on land transport problems, especially vehicles that occupy first rank in transport at the governorate which has a large surface area and population significance, thence population activities increment especially vehicles on their different types, sizes and numbers mainly at city centers which suffer from land employements overlapping, street networks maladjustment, traffic jams and lack of parks, and to elicit agroup of solutions and suggestions to develop and evolute transport at the governorate, reduce traffic jams and to restrain road traffic accidents.

Submitted: 30/09/2019

Accepted: 17/11/2019

Published: 01/06/2020

Keywords:

transport sector
traffic congestion
the road network
car accidents.

©Authors, 2020, College of Education for Humanities University of Anbar. This is an open-access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



المقدمة (Introduction):-

تكمن اهمية قطاع النقل بدوره الفعال والحيوي في تحريك النشاطات والقطاعات الاخرى وذلك لان النمو والازدهار اذا تحقق في هذا القطاع يمتد تاثيرهما على بقية القطاعات الاخرى ويشملها من خلال اعتبار النقل المنصة الاساسية التي تعتمد عليها الانشطة الاخرى، حيث يساهم في رفع معدلات اكثر تقدما وازدهارا وهذا يعكس تاثير النقل والمواصلات في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية بل ويعتبر من الهياكل الاساسية للتنمية في كل المدن وهذا يعتمد على توسيع شبكات النقل والاهتمام بزيادة كفاءتها ، ومما يلاحظ ان محافظة الانبار بشكل خاص تعاني من تخلف قطاع النقل في مختلف مفاصله، اذ يعتبر النقل شريان التنمية الاقتصادية، من خلال الربط بين عناصر الإنتاج المختلفة من مناطق الإنتاج الى مناطق الاستهلاك ومناطق التصدي، اذ يعتبر ركيزة اساسية للنمو الاقتصادي ، كما يؤدي النقل دورا مهما في التنمية الاجتماعية من خلال تفاعل الناس بين مختلف مناطق المحافظة، اذ يستحوذ المرتبة المتصدرة في عملية تفاعل الافراد بين مختلف المجتمعات.

كما ان لمشاريع النقل اهداف استراتيجية عامة كالدفاع والاهداف السياسية فقطاع النقل يعتبر من العوامل المهمة في استقلال المحافظة وتزداد أهمية هذا القطاع باعتباره من القطاعات الارتكازية بسبب الرقعة الجغرافية الواسعة لمحافظة الانبار سواء من خلال ربط المناطق ببعضها وعمل طرق حديثة وإعادة تأهيلها وصيانة الطرق الحالية وإعادة العمل بالسكك الحديدية ،فضلا عن تحديث المرآب بنقل الركاب واستخدام استراتيجية والنهوض بقدرات وطاقات النقل وتعزيز خدماته الداخلية والخارجية ومن خلال دعم التكامل والانتعاش الاقتصادي ونمو أنشطة التجارة المحلية والتصدير وعلى مستوى محافظة الانبار، يمكن تحقيق التجارة والتنمية والتبادل وزيادة الفرص الاستثمارية وتعزيز علاقاتها بينها وبين المحافظات الأخرى وبين الدول المجاورة من خلال موقعها المميز والاستراتيجي اذ يعتبر المنفذ الحدودي الى خليج العقبة الأردن الذي يساهم بتصدير مختلف المنتجات والخدمات بالإضافة الى الطريق الرابط مع دولتين جارتين هما الأردن وسوريا، فيجعلها مركزا تجاريا وإقليميا مهما له أهمية كبيرة في رفع مستوى اقتصاد المحافظة ورفع المستوى المعاشي لسكانها وكما يمكن ربط خليج العقبة بميناء البصرة عن طريق هذا الممر الحدودي بطرق برية او انشاء خط سكك حديدية يمتد من اقصى الغرب الى جنوب العراق.

مشكلة البحث (Research problem):- إن قطاع النقل في محافظة الأنبار

يعاني من تحديات ومعوقات تقف امام النهوض بالتقدم والتطور للنقل منها :

١-مشاكل مرورية لعدم التوقيع الصحيح لأستعمالات الأرض المختلفة كما هو مخطط له ومدرّوس مسبقا .

٢-عدم وجود شبكة طرق كافية لتخفيف الزخم المروري في المنطقة المركزية منطقة جذب لمعظم سكان المدينة .

٣ -وهذا يطرح التساؤل التالي هل تعتبر الحلول والمقترحات مناسبة لمشكلات النقل وتوزيعها في مدن المحافظة ؟

فرضية البحث (Hypothesis):- بما أن مشكلة البحث هي تحديات ومعوقات

لقطاع النقل في المحافظة فأن فرضية البحث يمكن صياغتها كالتالي (يمكن ان تقدم المقترحات حولا داعمة للتطور ولمتخذي القرار لمعالجة المشكلات ووضع الحلول المناسبة لها من خلال ان محافظة الانبار شأنها شأن المحافظات الأخرى في العراق تفتقر الى ضعف البنية التحتية لقطاع النقل من جانب كما وتلعب وسائط النقل الأخرى دور كبير في حياة المدن وتطورها من خلال انسيابية المرور وترابط مناطق المحافظة مع بعضها وتقليل الضغط على الطرق البرية وتخفيف من الازدحام المروري والحد من الحوادث ثم رفع المستوى الاقتصادي فيها .

هدف البحث (Aim of the resesarch):- تكمن اهداف البحث من خلال ما يأتي :-

١. تحديد حجم مشاكل شبكة النقل داخل محافظة الانبار والتوصل لأهم الحلول والمقترحات .

٢. ابراز عدد الحوادث المرورية في المحافظه ومقارنتها مع المحافظات الأخرى لخلق توازن بين مساحة المحافظة وعدد السكان وعدد المركبات مع اطوال شبكة الطرق.

٣. تسليط الضوء لتحسين نوعية الخدمة المقدمة واللجوء الى طرق نقل أخرى كالنقل المائي وتشجيع التوجه اليه.

٤. الاهتمام بإعادة العمل بخطوط سكك الحديد وصيانتها وتطورها

أهمية البحث (The Importance of the Reasearch):-

تبرز أهمية البحث من خلال الحقائق التي توصل لها البحث فهي توضح المشاكل والمعوقات المدروسة وتساهم في تسليط الضوء على:-

١. واقع شبكة النقل في محافظة الأنبار.
٢. تحديد أهمية نوعية وسائط النقل الأخرى في تحسين خدمة قطاع النقل في المحافظة.
٣. التعريف بواقع النقل البري (السيارات) من خلال معرفة شبكة طرقها وعدد المركبات وأنواعها ومشاكلها .
٤. التعريف بموقع المحافظة المهم الاستراتيجي للترانزيت الداخلي والدولي وربطها بخطوط سكك حديدية بين المحافظة والمحافظات الأخرى والدول المجاورة.

حدود الدراسة:- توسمت حدود منطقة الدراسة ب :-

تمثل محافظة الأنبار البوابة الغربية للعراق حيث تحدها من الشمال محافظة نينوى ومن الشمال الشرقي محافظة صلاح الدين ، ومن الشرق محافظة بغداد ومحافظة النجف من الجنوب ومحافظة كربلاء من الجنوب الشرقي، ولها حدود دولية من الشمال الغربي الجمهورية العربية السورية، ومن الغرب المملكة الأردنية الهاشمية، ومن الجنوب الغربي المملكة العربية السعودية،

إسلوب الدراسة (Research methodology) - اعتمدت الدراسة في هذا البحث على ما يأتي:-

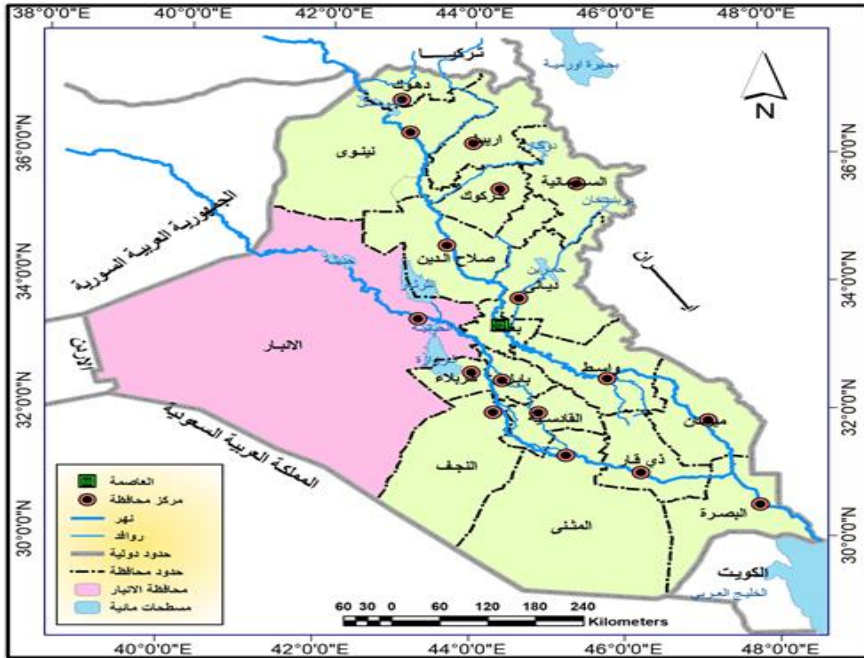
- ١- استخدام المنهج التحليلي الوصفي، وتهدف الباحثة من وراء تطبيقها بهذا المنهج الى معرفة الحقائق التفصيلية لواقع النقل في المحافظة .
- ٢- الدراسات الجغرافية السابقة الذي يلائم طبيعة الموضوع المدروس .
- ٣- طريقة جمع البيانات الرقمية من الدوائر الحكومية والجهات المختصة والخرائط التوضيحية الخاصة به.

المؤشرات الجغرافية عن محافظة الأنبار

تشغل محافظة الأنبار الطرف الغربي من العراق حيث تحيط بها من الشمال محافظتي صلاح الدين ونينوى ومن الشرق محافظة بغداد ومحافظة النجف من الجنوب ومحافظة كربلاء من الجنوب الشرقي، ولها حدود دولية مع دول مجاوره والمتمثلة بالجمهورية العربية السورية من الشمال الغربي، ومن الغرب المملكة الأردنية الهاشمية، ومن الجنوب

الغربي المملكة العربية السعودية، حيث تقع على خط الطول ٤٥ ودائرة العرض ٣٣ ، وتعتبر من اكبر المحافظات مساحة اذ تبلغ ثلث مساحة العراق، حيث تبلغ مساحتها الكلية (٢٨٨،١٣٨) كم ٢ ، توزعت بواقع ثمانية اقصية خريطة رقم (١) .

خريطة رقم (١) موقع محافظة الأنبار من العراق والدول المجاورة



جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، مديرية المساحة العامة، خريطة العراق الادارية، لسنة ٢٠١٠ ، مقياس (١:١٠٠٠٠٠٠) .

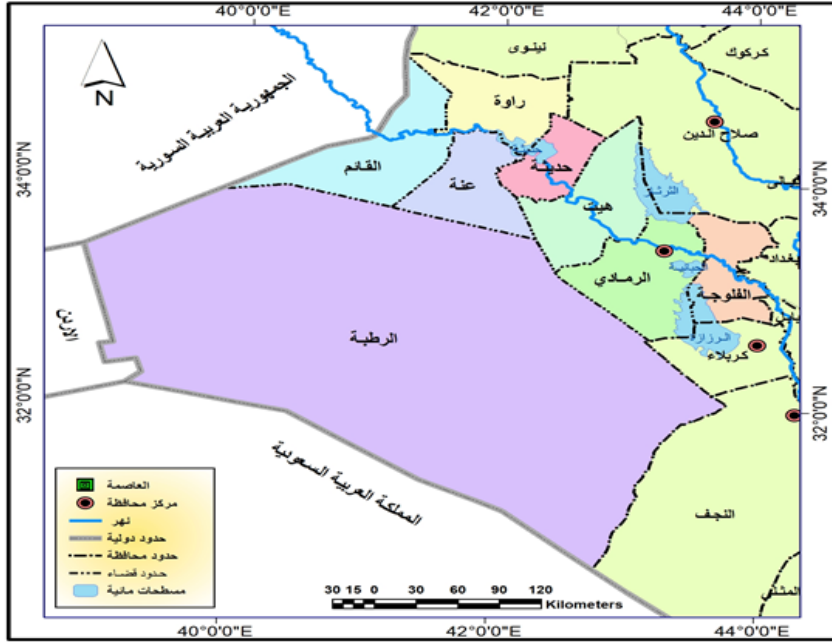
ويمكن بيان ابرز وحداتها الإدارية بالتالي :-

- الرمامدي: وهي مركز محافظة الانبار تبعد غرب العاصمة بغداد بحدود ١١٠ كم اذ يبلغ سكانها (٤٤٦٥١٩) نسمة وتتركز فيها الأنشطة التجارية والزراعية والصناعية المختلفة .

- الفلوجة: يعتبر اكبر قضاء في محافظة الانبار سكانيا تبعد عن الرمامدي بحدود ٦٠ كيلومتر غرب بغداد وتمثل مدينة الفلوجة مركز القضاء وتقع على عقدة مواصلات الخط الدولي مما يؤهلها ان تكون مركزا للتبادل التجاري فضلا عن كونها مدينة صناعية وتجارية تتوفر فيها الايدي العاملة الماهرة وانها منطقة سياحية لقربها من بحيرة الحبانية. ويبلغ سكانها (٦٢٨١٣١) نسمة

- هيت: شمال مدينة الرمادي بمسافة ٧٠ كيلومتر تقريبا وهي مدينة ذات عمق تاريخي على ضفتي نهر الفرات وتكثر فيها المناطق الزراعية المميزة، ويبلغ حجم سكان المدينة (١٧٠٧٧٦) نسمة .
- حديثة: غرب مدينة الرمادي حوالي ١٦٠ كيلومتر على امتداد نهر الفرات تتميز بوجود سد حديثة الذي يوفر مخزون مائي كبير لأغراض الزراعة ولتوليد الطاقة الكهربائية والثروة السمكية مما يجعلها جاذبة للسياحة والإنتاج الزراعي والحيواني. ويبلغ عدد سكانها (١٠٥٧١٠) نسمة.
- عنة: تقع على ضفة نهر الفرات على نحو ٢٠٠ كيلومتر في الجزء الغربي من المحافظة وتمتاز بكونها من المناطق الزراعية والسياحية. ويبلغ عدد سكانها (٣١٥٧٥) نسمة
- راوة: تقع على الجهة اليسرى لنهر الفرات الى الشمال قليلاً من مدينة عنة تبعد عن الرمادي تقريبا ٢٠٠ كيلومتر وهي منطقة زراعية فضلا عن وجود مقالع خصبة للمعادن ضمن الرقعة الجغرافية. اما سكانها فيبلغ (٢٣٩٥٩) نسمة .
- القائم: تقع على طول نهر الفرات على بعد حوالي ٣٥٠ كيلومتر غرب مدينة الرمادي وتقع ضمن المنطقة الحدودية مع سوريا تمتاز بكونها مركزا صناعيا لوجود معمل الفوسفات ومعمل سمنت القائم مع وجود حقل عكاز ضمن المنطقة الحدودية الإدارية للقضاء ، كما توجد فيها مقالع الخامات لمعادن مختلفة في المنطقة. ويبلغ سكانها (١٧٩١٩٢) نسمة.
- الرطبة: تقع غرب العراق ضمن محافظة الانبار الإدارية تبعد حوالي ٣٠٠ كيلومتر غربي مركز المحافظة وتقع ضمن المنطقة الصحراوية وتبعد عن الحدود الأردنية السورية حوالي ١٥٠ كيلومتر ويمر بها الخط الدولي الرابط بين سوريا والأردن والعراق تمتاز بموقع تجاري فضلا عن توفر خامات المعادن المختلفة في المنطقة الواقعة ضمن رقعتها الإدارية (خريطة رقم ٢ وجدول رقم ١).

خريطة رقم (٢) اقصية محافظة الأنبار



جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، مديرية المساحة العامة، خريطة الانبار الادارية، لسنة ٢٠١٠، مقياس (١: ٥٠٠٠٠٠).

جدول رقم (١) مساحة وحجم سكان اقصية محافظة الأنبار لعام ٢٠١٨

الأقضية	المساحة كم ^٢	عدد السكان (نسمة)	Aiqada
الرمادي	٨٥٤٣	٤٤٦٥١٩	Ramadi
الفلوجة	٤٢٠٣	٦٢٨١٣١	Falluja
هيت	٨٣٥٣	١٧٠٧٧٦	Hiet
حديثة	٣٦٤٤	١٠٥٧١٠	Haditha
عنة	٥٥٩٧	٣١٥٧٥	Anaa
راوة	٥٦٧٦	٢٣٩٥٩	Rawaa
القائم	٨٨٢٥	١٧٩١٩٢	Al-kaaem
الرطبة	٩٣٤٤٧	٤٥٨٢٧	Al-ruttbah
المجموع	*١٣٨٢٨٨	**١٧٧١٦٥٦	Total

المصدر: الباحثة بالأعتماد على: *مديرية بلدية الرمادي سجلات غير منشورة لسنة ٢٠١٨.

** مديرية إحصاء الرمادي سجلات غير منشورة لسنة ٢٠١٨.

من الجدول أعلاه نلاحظ ان مساحة محافظة الانبار البالغة ١٣٨٢٨٨ كم^٢ التي تشكل ٣١,٧% من المساحة الكلية للعراق، وبلغ سكانها ١٧٧١٦٥٦ نسمة حيث يشكل

٤,٦٣% من مجموع سكان العراق البالغ تعدادهم ٣٨١٢٤١٨٢ نسمة حسب الجهاز المركزي للإحصاء لعام ٢٠١٨ حيث بلغ سكان المحافظة الحضر ٨٨٦١١٥ نسمة وسكانها الريف ٨٨٥٥٤١ نسمة.

سمات ومشكلات قطاع النقل في محافظة الأنبار:-

يتسم قطاع النقل في المحافظة بسمات رئيسية تكمن ابرزها في الاتي:-

١. على مستوى النقل البري:- (المركبات) .

يعد النقل المسؤول عن ترابط أجزاء مدن محافظة الأنبار عن طريق شبكة الشوارع داخل المدن ومستلزمات النقل ولكل مدينة من مدن المحافظة تتخذ نظام طرق معين ودورها الوظيفي في حركة المرور داخل المدينة ويتم تصنيف الطرق مورفولوجيا الى عدة أصناف منها الطرق السريعة التي تخلو من التقاطعات والمساحات المرورية والاشارات الضوئية وظيفتها اتاحة حركة المرور العالية وتقوم بربط المدينة مع المدن الأخرى وقطاعاتها بشبكة الطرق الخارجية^(١) متمثلة بالطريق السريع (طريق بغداد - الأردن) و (طريق بغداد - سوريا) ولايمثل سوى ١٥% من مجموع طرق المحافظة^(٢). والطرق الرئيسية المسؤولة عن ربط قطاعات المدينة مع بعضها وتكون مقسمة الى ممرين للذهاب وممرين للإياب أو أكثر^(٣) ويفصل بين الممرين جزيرة وسطية ويتراوح حرم سعة الطريق بين ٣٠ - ٦٠ متر^(٤) وتبلغ ١,٤٢٢ كم من مجموع اطوال الطرق الرئيسية في العراق والبالغة ٧,٠٨٠ كم ماعدا كردستان ، والطرق الثانوية مخصصة لخدمة قطاعات المدن المختلفة وقد تكون في بعض الأحيان حدود الاحياء السكنية تحقق مرونة التنقل الى جميع انحاء المدينة والمناطق المحاذية لها وتستوعب (٩٠٠-٦٠٠) مركبة/ساعة^(٥) وقد بلغت اطوالها ١,٦٢٧ كم من مجموع اطوال الطرق الثانوية في العراق البالغة ٩,٠٤٧ كم ماعدا كردستان والطرق المحلية او الريفية التي تمثل نهايات الشوارع وهي شبكة توزيعية مجمعة بين المحلات السكنية وامتدادها الى الوحدات السكنية وتأخذ اشكال عدة وتحتفي فيها الجزيرة الوسطية^(٦) وتبلغ اطوالها ١,٩١٠ كم من مجموع اطوال الطرق المحلية الريفية في العراق البالغة ١٧,٧١٣ كم. كما في الجدول رقم (٢) وخريطة رقم (٣).

جدول رقم (٢) مجموع اطوال الطرق بكافة أنواعها في محافظة الأنبار مقارنة مع المحافظات العراقية الأخرى

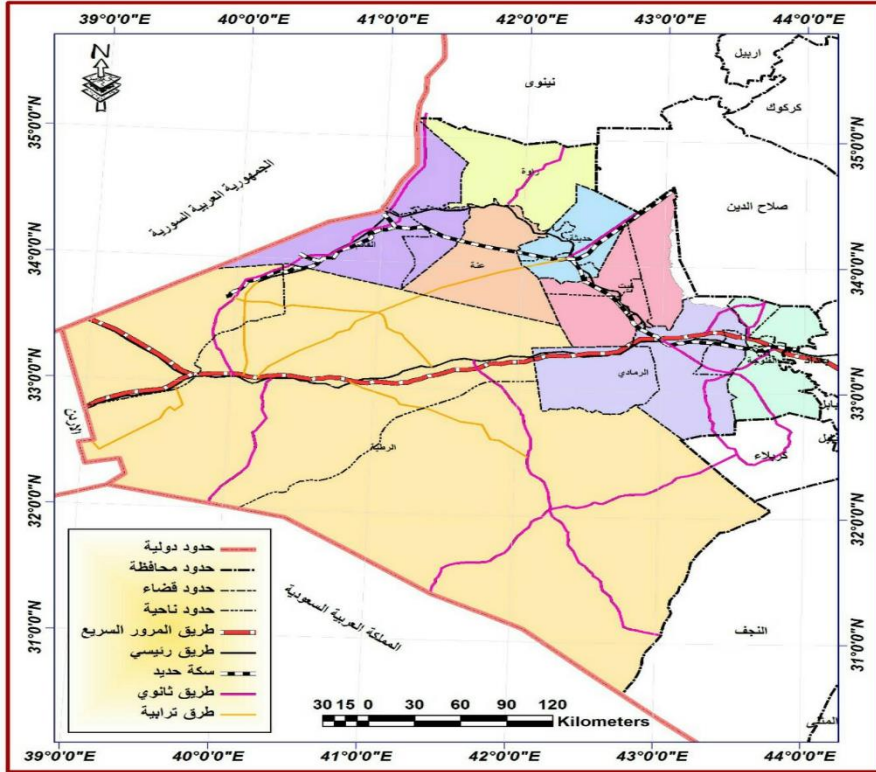
Governorate	المجموع Total	الطرق الريفية / كم Rural road (Km)	الطرق الثانوية / كم secondary road (Km)	الطرق الرئيسية / كم main road (Km)	المحافظات
Ninevah	2,679	883	1,278	518	نينوى
Kirkuk	1,606	714	457	435	كركوك
Diala	2,396	855	1,043	498	ديالى
AL-Anbar	4,959	1,910	1,627	1,422	الانبار
Baghdad	672	80	446	146	بغداد
Babylon	2,356	2,011	170	175	بابل
Kerbela	1,305	284	315	706	كربلاء
Wasit	3,404	1,967	1,070	367	واسط
Salah Al-Deen	4,165	3,039	846	280	صلاح الدين
Najaf	544	192	267	85	النجف
AL- Qadisiya	1,580	930	312	338	القادسية
AL- Muthanna	2,087	1,371	296	420	المثنى
Thi- Qar	1,564	499	277	788	ذي قار
Missan	3,696	2,711	516	469	ميسان
Basrah	829	267	128	435	البصرة
Total	33,840	17,713	9,047	7,080	المجموع
Border road	11,000				الطرق الحدودية
High way	1,169				المرور السريع
Total	46,009				المجموع الكلي

المصدر: وزارة الأسكان والأعمار، الهيئة العامة للطرق والجسور، اطوال شبكة الطرق وانماطها، سجلات منشورة على موقع (CSO) لسنة ٢٠١٨.

الطريق السريع في محافظة الانبار ذو مواصفات عالمية، الا ان الاضرار التي حدثت طوال فترة الاحتلال والى يومنا هذا اضعفته بسبب العمليات العسكرية وغيرها .

يقتصر قطاع النقل في المحافظة على النقل البري فقط وان هذا الأخير يعاني من التخلف في العديد من القضايا المرتبطة بانواع المركبات وحادثتها ونوعية الطرق فضلا عن انخفاض كفاءة السائقين والجهات التنظيمية التي أدت بدورها الى (٣٤٩) حادث مروري خاصة سائقين الفئة العمرية (١٨-٣٥) الذين كانوا سبب بهذا العدد من الحوادث (جدول رقم ٣)، وحسب صنف الطريق حيث كانت اكثر الحوادث على الطرق الرئيسية التي بلغت (٢١٠) حادث بينما بلغت ٨٨ حادث على الطرق الاخرى السريعة والثانوية والريفية توزعت داخل وخارج المدن (جدول رقم ٤) إضافة لوجود وسائل نقل عديدة غير مسجلة لدى المؤسسات الرسمية وبالتالي فأنها تخرج عن نطاق المسوحات والإحصاءات الرسمية التي يمكن ان تؤشر عند دراسة هذا القطاع وعملية تدميته وتطويره.

خريطة رقم (٣) شبكة طرق محافظة الأنبار لعام ٢٠١٨



جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، مديرية المساحة العامة، خريطة الانبار الادارية،

لسنة ٢٠١٠ مقياس (١: ٥٠٠٠٠٠)

جدول رقم (٣) عدد السواق المشتركين في حوادث المرور المسجلة حسب المحافظة

والفئات العمرية لعام ٢٠١٨

Governorate	المجموع Total	الفئات العمرية										المحافظة
		Age - groups										
		(أخرى) others	(60فئتر) more than 60	(59 - 54)	(53 - 48)	(47 - 42)	(41 - 36)	(35 - 30)	(29 - 24)	(23 - 18)	(17فئتر) less than 17	
Nineveh	261	-	-	3	15	26	39	52	57	50	19	نينوى
Salah-Aideen	164	-	-	4	11	20	32	49	31	17	-	صلاح الدين
Kirkuk	229	22	7	2	11	34	42	57	29	23	2	كربلاء
Dyala	1,119	-	6	21	65	103	182	258	249	223	12	ديالى
Al - Anbar	349	3	-	-	9	22	42	86	82	92	13	الأنبار
Baghdad	1,148	4	-	20	47	84	168	286	250	222	67	بغداد
Babylon	1,336	11	32	42	75	134	222	284	273	224	39	بابل
Kerbela	813	-	2	10	26	45	55	166	143	172	194	كربلاء
Al-Najaf	1,437	-	24	33	50	112	234	306	354	255	69	النجف
Al-Qadysia	1,132	9	1	11	59	77	147	209	229	286	104	القادسية
Al-muthanna	644	13	21	15	44	53	89	117	136	133	23	المتن
Thi-qar	1,328	3	30	54	84	129	206	245	278	242	57	ذي قار
Wasit	1,169	-	25	37	46	121	188	244	157	245	106	واسط
Missan	297	30	9	6	10	30	35	43	57	64	13	ميسان
Basrah	1,445	105	22	74	93	103	171	173	207	291	206	البصرة
Total	12,871	200	179	332	645	1,093	1,852	2,575	2,532	2,539	924	المجموع
Percentage %	100	1.6	1.4	2.6	5.0	8.5	14.4	20.0	19.7	19.7	7.2	النسبة النسبة %

المصدر: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي، سجلات منشورة على

موقع (CSO) لعام ٢٠١٨.

جدول رقم (٤) عدد الحوادث المرورية في محافظة الأنبار حسب صنف الطريق ومكان

الحدث (داخل، خارج) المدينة

Accident type	المجموع Total	خارج المدينة outsidetown	داخل المدينة Inside town	المجموع Total	ريفي rural	فرعي Subroad	رئيسي Main	سريع highway	طبيعة الحادث
Crash	٢٢٦	٧٠	١٥٦	٢٢٦	١١	٣٦	١٦٠	١٩	الأصطدام
Turnover	٣٠	٢٤	٦	٣٠	-	٢	٢٤	٤	الانقلاب
Runover	٣٧	١٣	٢٤	٣٧	-	١١	٢١	٥	الدھس
Others	-	-	-	٥	-	-	٥	-	أخرى
Total	٢٩٣	١٠٧	١٨٦	٢٩٨	١١	٤٩	٢١٠	٢٨	المجموع

المصدر: الباحثة بالأعتماد على: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي، مديرية مرور الانبار، سجلات منشورة، لعام ٢٠١٨.

وعادة ما تكون المركبات العامة في المحافظة عائدة من حيث الملكية الى افراد من القطاع الخاص وبشكل غير منظم عن طريق انشاء الشركات التي يمكن ان تعمل بشكل اكثر كفاءة بحيث تضم مجموعة مختلفة من المركبات وذات سياسة نقل واضحة ويكون العمل بشكل عشوائي لايتصف بالتنظيم لامن قبل القطاع الخاص المعني بهذا القطاع ولا من الدولة، كما تعاني الاليات العاملة في هذا القطاع (سيارات نقل الركاب، والصحاريح لنقل المنتجات النفطية بخاصة والشاحنات) من انخفاض في مستوى التقدم والحدثة حيث انها ذات طراز قديم نسبيا مع كثرة القيود المفروضة من دول الجوار وبالأخص الأردن وسوريا على الناقلين والسواق بحيث تقيد من عملهم في نقل السلع والركاب من والى العراق.

ناهيك عن مشكلة المرآب في المحافظة التي لاتزال تعاني من تدهور في البنية التحتية لها وبعدم التنظيم مع الجدير بالذكر ان معظم العمل يتم في نطاق خارجة عنها وهذا يؤدي الى تنامي دور النقل غير المنظم في نقل الركاب وبالتالي ينتج عنه زيادة مطردة في اعداد سيارات الأجرة التي تعمل بشكل عشوائي غير منظم والبالغة اعدادها (١٧،٤١٩) مركبة من مجموع (١،١٦٢،٣٤٧) مركبة أجرة في العراق. جدول رقم (٥)

جدول رقم (٥) اجمالي اعداد سيارات القطاع الخاص والدراجات النارية التي تحمل ثلاث لوحات (دائمة، فحص مؤقت، جديدة) المسجلة في مديرية المرور العامة لمحافظة الانبار مقارنة مع محافظات الاخرى وحسب النوع لعام ٢٠١٨

Governorate	انواع السيارات					المحافظة
	vehicle					
	الدراجات النارية	المجموع	الحمل	الاجرة	خصوصي	
Motorcycle	Total	lorries and pick-ups	Taxicab	Private		
Ninaueh	6,914	261,867	76,709	35,084	150,074	نينوى
Kirkuk	433	165,803	32,762	29,889	103,152	كربلاء
Diala	8,213	194,357	56,071	37,863	100,423	بغداد
AL-Anbar	1,526	145,373	49,222	17,419	78,732	الانبار
Baghdad	28,041	2,247,028	255,933	734,962	1,256,133	بغداد
Babylon	12,657	233,020	63,297	44,652	125,071	بابل
Kerbela	9,270	134,964	20,917	32,634	81,413	كربلاء
Wasit	20,104	130,326	52,275	21,382	56,669	واسط
Salah AL-DEEN	2,193	143,305	64,567	12,142	66,596	صلاح الدين
AL-Najaf	17,949	169,671	31,810	37,064	100,797	النجف
AL-Qadisiya	12,284	149,047	30,550	34,633	83,864	القادسية
AL-Muthanna	7,931	85,650	28,246	17,927	39,477	المثنى
Thi-Qar	6,194	134,690	28,727	21,779	84,184	ذي قار
Maysan	2,801	90,868	25,048	28,569	37,251	ميسان
AL-Basrah	12,295	250,396	53,162	56,348	140,886	البصرة
Total	148,805	4,536,365	869,296	1,162,347	2,504,722	المجموع

المصدر: وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية احصاء النقل والاتصالات، سجلات منشورة على موقع (CSO) لسنة ٢٠١٨.

إضافة الى تدني في كفاءة التشغيل وعناصر السلامة والأمان وعدم الأهتمام بحزام الأمان التي تعتبر من الضوابط المرورية المهمة أدت لحوادث بلغت (٢٩٢) حادث مروري بسبب عدم استخدام حزام الأمان جدول رقم (٦) والاشتراطات الفنية ومعايير الجودة وعدم وجود مكاتب خاصة تعمل على تنظيم الرحلات وان وجدت فقد يكون صاحب المكتب او الشركة غير كفوء في إدارة وتنظيم الرحلات الخاصة، كما تفنقر هذه الشركات او المكاتب الى الترخيص الممنوح لها بمزاولة هذا النشاط، اما بالنسبة الى حمولات الشاحنات تجدها غير منسجمه بحمولات الشحن البري من الناحية الواقعية مع المستوى الفني للطرق الامر الذي يؤدي الى استهلاك البنية الأساسية للطرق إضافة الى زيادة عدد الوحدات الملحقة (مقطورات نقل البضائع) مما يمثل خطورة على الطرق وبالتالي تؤثر سلبا على الأمان أيضا إضافة الى تقادم عمر وحدات النقل سواء (كانت مملوكة للقطاع الخاص او العام) وكل

هذا يقابله ضعف الإجراءات التنظيمية والإدارية التي تنظم منح التراخيص للقيادة او منح اجازات لفتح شركات نقل المسافرين او البضائع وعدم وجود رقابة تحاسب المخالفين وعدم وجود خرائط توضيحية او مخططات رسم لكي تسهل الالتزام بالطرق المحددة، وضعف الانارة حتى وانها تفنقد الى العلامات الليلية في الطرق مما أدى لاصطدام المركبات ما تسبب في (٢٢٦) حالة وفاة جدول رقم (٧).

جدول رقم (٦) حوادث المرور المسجلة في محافظة الانبار حسب استخدام حزام الأمان ودرجة

الإصابة لسنة ٢٠١٨

Seat belt	المجموع Total	درجة الإصابة Dange of injury				حزام الأمان
		لا توجد إصابة Non	بسيطة Simple	خطرة Dangeros	مميته Deadly	
Donned	٣٩	٨	٢١	٢	٨	مرتدي
Nondonnod	292	69	104	64	٥٥	غيرمرتدي
Non – ble	18	3	2	7	٦	لا يوجد حزام
Total	349	80	127	73	٦٩	المجموع

المصدر: الباحثة بالأعتماد على: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء

الجنايي، مديرية مرور الانبار، سجلات منشورة لعام ٢٠١٨.

جدول رقم (٧) الوفيات والجرحى والحوادث المرورية في محافظة الانبار حسب (طبيعة الحادث، حالة الضياء، أسباب الحادث)

المجموع Total	عدد الحوادث حسب أسباب الحادث				المجموع Total	عدد الحوادث حسب حالة الضياء				عدد الجرحى Injures	عدد الوفيات Deaths	طبيعة الحادث Acciden t type
	المشاة pedis trains	السائق driver	السيارة car	الطرق road		ليل night	نهار morning	غروب sunset	شروق Sunrie			
٢٢٠	٥	١٧٦	١٦	٢٣	٢٢٦	١٥	١٦٨	١٧	٢٦	٢١٤	٥٢	الاصطدام
٣٠	١	٢٧	١	١	٣٠	١	٢٦	٣	-	٢٢	٨	الانقلاب
٣٦	٩	٢٢	٤	٤	٣٧	٦	٣٠	١	-	١٩	٢٢	الدھس
٥	-	٤	١	١	٥	-	٤	١	-	-	-	أخرى
٢٩١	١٥	٢٢٩	٢٢	٣٠	٢٩٨	٢٢	٢٢٨	٢٢	٢٦	٢٥٥	٨٢	المجموع

المصدر: الباحثة بالأعتماد على: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنايي، سجلات

منشورة، لعام ٢٠١٨.

كما تفقر محافظة الانبار الى مناطق استراحة في الطرق الخارجية لكي تكمن من تكوين جو ملائم على تبلور السياحة وازدياد نشاطها. اما من ناحية الموارد البشرية فهناك انخفاض مستوى المهارات وتدني كفاءتهم من حيث المهارات الفنية المؤهلة سواء من حيث الترخيص او الممارسة وشروطها وضوابطها وأساليب الرقابة والمتابعة الفعالة ينعكس على الحوادث التي تسبب بها بعض السائقين بسبب عدم الالتزام بالسرعة والتقيد باسبقيات المرور كما في جدول رقم(٨)، حيث تبين ان اغلب الحوادث المميتة بسبب السرعة الشديدة على مستوى جميع محافظات العراق ففي محافظة الانبار بلغت ٣٩ حالة وفاة بسبب السرعة الشديدة من مجموع ٢,٠٦٠ حالة وفاة في العراق إضافة الى أسباب أخرى .

جدول رقم (٨) الأسباب الرئيسية لوقوع حوادث المرور المسجلة (الوفيات) بسبب السائق

في محافظة الانبار لعام ٢٠١٨

المحافظة	التفاصيل	اسباب احوادث										
		سرعة تشديد	السير عكس الاتجاه	الاجتياز لخطوط	الاستنزاف المتنوع	عدم الفقد بأسبقيات المرور	عدم الامتثال بإشارة لضيوية	قيادة مركبة تحت تأثير مسكر او مخدر	قيادة مركبة بدون إضاءة مرئية بدون إضاءة سائفة	عدم الإضاءة	أخرى	مجموع
نينوى	وفيات	74	18	3	1	5	5	2	-	12	-	120
صلاح الدين	وفيات	33	-	6	-	3	-	-	-	7	-	60
كربلاء	وفيات	95	-	-	-	-	-	-	-	-	1	96
ديالى	وفيات	125	8	39	-	1	-	9	3	13	2	203
الانبار	وفيات	39	11	14	1	3	-	-	-	13	4	85
بغداد	وفيات	178	25	27	9	3	-	11	4	15	5	283
بابل	وفيات	196	4	-	-	-	-	-	1	14	19	243
كربلاء	وفيات	99	2	9	-	6	-	3	1	-	2	132
النجف	وفيات	207	-	3	-	-	-	-	-	-	3	213
القادسية	وفيات	141	4	5	4	1	-	-	-	11	1	167
المتن	وفيات	115	4	1	-	-	-	-	-	-	11	131
ذي قار	وفيات	320	-	-	-	-	-	-	-	-	-	320
واسط	وفيات	110	28	20	12	7	-	9	9	26	6	232
ميسان	وفيات	98	1	1	-	-	-	-	-	6	17	123
البيصرة	وفيات	230	29	18	18	8	-	11	11	22	-	359
المجموع		2,060	139	150	45	37	-	42	37	139	71	2,767

المصدر: الباحثة بالأعتماد على: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء

الجنايي، سجلات منشورة، لعام ٢٠١٨ .

وتعاني أيضا من ضعف التمويل الممنوح من قبل الجهات المختصة الى قطاع النقل بكافة اشكاله، مما أدى الى ضعف البنية الأساسية للطرق وضيقها وقلة شبكات الربط بين الطرق الخارجية المحيطة بالمحافظة والطرق الداخلية للمحافظة وقتلتها مع المحافظات الأخرى الباقية وهذا الامر ساهم في عزل المحافظة بشكل كبير عن العالم الخارجي المحلي والدولي

مما أدى الى ضياع فرص كبيرة كان يمكن ان يجنيها سكان المحافظة الامر الذي يعمل على تطور الأنشطة الاقتصادية والاحوال الاجتماعية فيها.

وبالنسبة لشبكة الطرق الخارجية فكانت قبل ٢٠٠٣ جيدة نوعا ما من حيث الكفاءة والطاقة الاستيعابية لكنها تعرضت الى الدمار والتلف نتيجة العمليات العسكرية والاعمال التخريبية وقلة وندرة اعمال الصيانة الطارئة والدورية عليها وقد ادى ذلك الى انخفاض مستوى كفاءة شبكة الطرق الى مستويات متدنية وانخفاض طاقاتها الاستيعابية التي كانت لها دور في عدة حوادث بسبب عدم امكانياتها لاستيعاب المركبات لهذا سجلت ٢٩٨ حادثة بالمحافظة من مجموع الحوادث المرورية في العراق لعام ٢٠١٨ والبالغة ٩،٨٥٢ حادثا، والجدول رقم (٩) و خريطة رقم (٤) يوضح ذلك، إضافة الى مشكلة تدمير بعض الجسور المهمة في المحافظة من مجموع عددها الكلي البالغ ٨٧ جسرا من مجموع جسور العراق الكلية في المحافظات البالغ (٦٩٨) جسر بين جسر كونكريتي وحديدي وعائم التي بدورها سببت مشاكل واختناقات مرورية وضغط على الطرق (حسب جدول رقم (١٠) كل هذا لا يتناسب مع اعداد السيارات المطردة والتطورات الحديثة مع شبكة طرق لم توفر الأسس التخطيطية في تصميمها مما جعل اغلب التقاطعات في المحافظة عاجزة عن استيعاب الحركة المرورية وشكل رقم (١) يوضح شبكة الطرق لمدن المحافظة ، مما ادى الى عدة مشاكل من بينها الحوادث التي بلغت ٢٩٨ حادثا موزعة على اقصية محافظة الانبار لعام ٢٠١٨ كما هو في جدول (١١).

جدول رقم (٩) عدد الحوادث المرورية المسجلة في محافظة الأنبار والمحافظة الأخرى

حسب خطورة الحادث

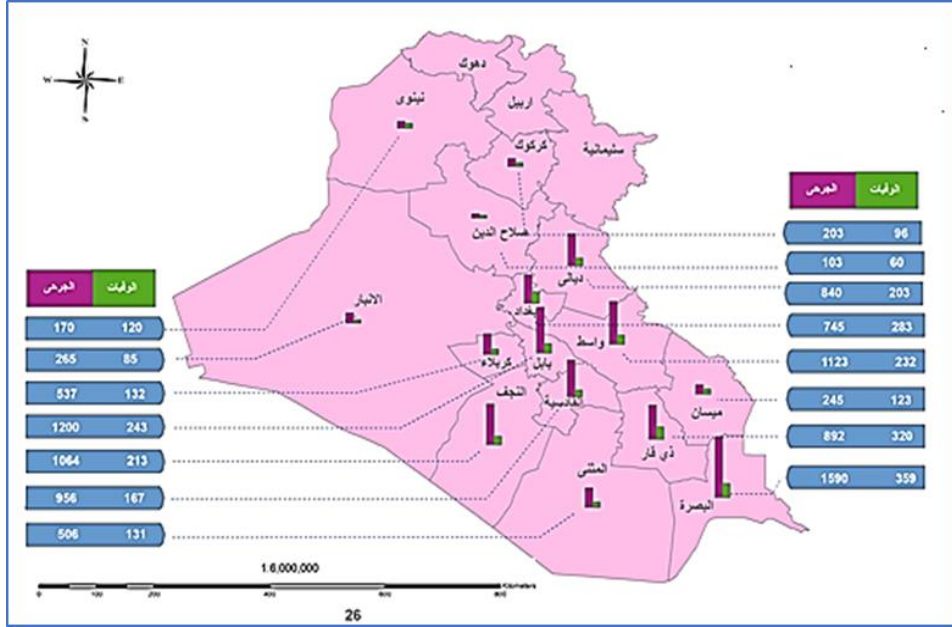
Governorate	المجموع Total	خطورة الحادث Dangerous of accident				المحافظة
		لا توجد اصابات Non	جرحي فقط Injuries only	مमित مع جرحي Death with injury	مमित Deadly	
		Nineveh	191	11	83	
Salah-Aideen	164	-	103	-	61	صلاح الدين
Kirkuk	228	30	110	16	72	كركوك
Dyala	774	197	435	73	69	ديالى
Al - Nnbar	298	88	139	25	46	الانبار
Baghdad	1,023	30	716	1	276	بغداد
Babylon	945	70	666	75	134	بابل
Kerbela	587	48	423	21	95	كربلاء
Al-Najaf	1,041	169	659	56	157	النجف
Al-Qadysia	897	174	540	47	136	القادسية
Al-muthanna	397	60	246	39	52	المتن
Thi-qar	847	89	520	78	160	ذي قار
Wasit	763	80	431	103	149	واسط
Missan	252	32	126	38	56	ميسان
Basrah	1,445	37	1077	73	258	البصرة
Total	9,852	1,115	6,274	666	1,797	المجموع

المصدر: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي، سجلات

منشورة لعام ٢٠١٨.

ومن الجدول اعلاه يتبين ان نسبة محافظة الأنبار من الحوادث حسب خطورتها بلغت ٢٩٨ من مجموع الحوادث المرورية في العراق والبالغة ٩،٨٥٢ حادثا بين مमित وجرحى او الاثنين مع بعض في حادث واحد.

خريطة رقم (٤) التوزيع الجغرافي لحوادث المرور المسجلة في محافظة الانبار والمحافظات الاخرى لعام ٢٠١٨



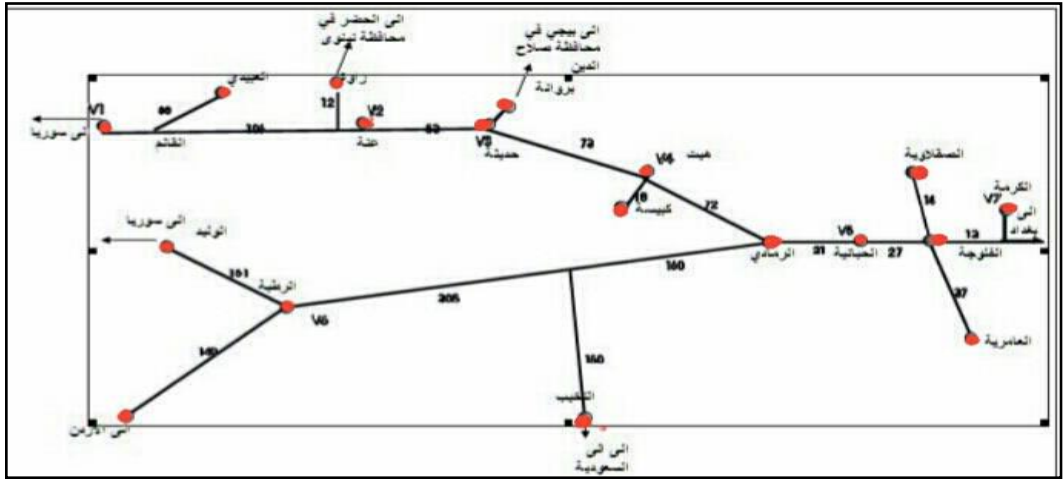
المصدر: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي، سجلات منشورة لعام ٢٠١٨

جدول رقم (١٠) عدد الجسور ونوعها في محافظة الأنبار والمحافظات الأخرى

Governorate	المجموع Total	أنواع الجسور type of bridges			المحافظات
		جسر عائم Floating bridge	جسر حديدي an iron bridge	جسر كونكريتي Concrete Bridge	
Ninevah	51	—	9	42	نينوى
Kirkuk	90	—	6	84	كركوك
Diala	43	3	15	25	ديالى
AL-Anbar	87	18	5	64	الانبار
Baghdad	29	6	5	18	بغداد
Babylon	40	—	7	33	بابل
Kerbela	25	—	1	24	كربلاء
Wasit	32	—	4	28	واسط
Salah Al-Deen	19	5	1	13	صلاح الدين
Najaf	42	5	18	19	النجف
AL- Qadisiya	55	1	16	38	القادسية
AL- Muthanna	24	2	2	20	المتن
Thi- Qar	69	4	24	41	ذي قار
Missan	23	1	6	16	ميسان
Basrah	69	9	10	50	البصرة
Total	698	54	129	515	المجموع

المصدر: وزارة الأسكان والأعمار، الهيئة العامة للطرق والجسور، اطوال شبكة الطرق وانماطها، سجلات منشورة على موقع (CSO) لعام ٢٠١٨.

شكل رقم (١١) الشكل الطوبولوجي لشبكة الطرق بين المستقرات الحضرية في محافظة الانبار



المصدر:- مهيب كامل فليح الراوي، دور شبكات الطرق في تفعيل علاقات الترابط المكاني للمستقرات البشرية في محافظة الأنبار، أطروحة دكتوراه، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد .٢٠٠٦

جدول رقم (١١) الحوادث المرورية على مستوى اقصية محافظة الانبار لعام ٢٠١٨

Bureau	المجموع Total	عدد الجرحى Injures	عدد الوفيات Deaths	عدد الحوادث No.of accident	القضاء
Ramadi	٢٢٩	١٠٦	٢٠	١٠٣	الرمادي
Falluja	83	٢٧	٥	٥١	الفلوجة
Heet	21	٥	٤	١٢	هيت
Anaa	27	٩	٣	١٥	عنة
Haditha	53	٢٨	٨	١٧	حديثة
Rawaa	25	١٥	٢	٨	راوة
Al-ka'im	131	٣٤	٣٠	٦٧	القائم
AlRutbah	79	٤١	١٣	٢٥	الرطوبة
Total	٦٤٨	٢٦٥	٨٥	٢٩٨	المجموع

المصدر: الباحثة بالأعتماد على: وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي، مديرية مرور الانبار، سجلات منشورة لعام ٢٠١٨.

٢. على مستوى النقل البري - السكك الحديدية:-

هذا النشاط المهم الذي توقف بشكل شبه تام بعد عام ٢٠٠٣ والاعتماد على نقل البضائع بوساطة شبكة الطرق البرية شكل ضغطا على شبكة الطرق ومع غياب السيطرة على الاحمال المحورية واحمال المركبات المتجاوزة للحدود المسموح بها، اما ما يخص الوضع الراهن لخدمات السكك الحديدية الذي يمتاز بعدة مشاكل من أهمها توقف العمل بها بسبب ضعف تنفيذ الصيانة الشاملة وبسبب ظروف بدءا بالحصار الاقتصادي وما تلاه من احداث من بعد ٢٠٠٣ الى هذا الوقت الذي أدى الى توقفها بشكل تام في المحافظة في الوقت الذي كان العراق بصورة عامة ومحافظة الانبار بصورة خاصة يعتمد على سكك الحديد في نقل الركاب والبضائع على حد سواء، في الوقت الذي تعاني فيه اليوم شبكة السكك من التقادم وقدم تصاميمها وعطل أنظمة الإشارات والاتصالات وسوء خطوطها مما أدى الى انخفاض السرعة التشغيلية الى مستويات متدنية وتعريض سلامة الركاب والبضائع للخطر، ترك معهد السكك وعدم تشجيع الطلبة للانتماء اليه بالإضافة لغياب الاستراتيجية الوطنية حيث كانت هناك الاستراتيجية في فترة الستينيات تحويل خطوط السكك من النظام المترى الى النظام القياسي، اما في السبعينيات والثمانينيات فقد كانت تهدف الى ربط مراكز الإنتاج الصناعي بمراكز الإستهلاك والتصدير، والربط العرضي بين المدن وإدخال اخر التطورات والمستجدات على نوعية ومواصفات السكك الحديدية والمباشرة باعداد التصاميم لمحاور جديدة بمواصفات حديثة^(٧) ومن الجدول رقم (١٢) ادناه يوضح اهم الخطوط التي نفذت بمواصفات عالية مثل مشروع بغداد-القائم-عكاشات الذي يبلغ طول خطه ١٧٨ كم لربط مركز انتاج الفوسفات والاسمدة في عكاشات بموانيء البصرة وهو مخصص للحمولات فقط، وخط سكة حديد كركوك-بيجي-حديثة البالغ طول خطه ٢٦٩ كم بين خط رئيسي وفرعي والمزدوج (البالغ طوله ١٠٤ كم) من خان ضاري الى مفرق الرطبة، وجميعها متوقفة منذ عام ٢٠٠٣ ولحد الآن ما عدا خط سكة حديد بغداد-الفلوجة البالغ طوله ٦٠ كم وقد اعيد العمل به وصيانته بجهود ذاتية وجميع هذه الخطوط تبلغ ١٠١٦٤ كم من اجمالي اطوال خطوط العراق الكلية البالغة ٢٨٩٣ كم كما موضح في خريطة رقم (٥)

جدول رقم (١٢) اطوال خطوط سكك الحديد وعدد محطاتها في محافظة الانبار لعام

اسم الخط	عدد المحطات	اطوال الخطوط (كم)		المجموع
		رئيسي	فرعي	
بغداد-بصرة-معقل	٣٩	٥٥٢	٣٠٣	١٢٧١
بغداد-موصل-ريبعة	٢٧	٥١٧	١١٩	٦٣٦
بغداد-القائم-حصيبة	٢٤	٣٧٦	٢٣٧	٧١٧
كركوك-بيجي-حديثة	١٤	٢٥٢	١٧	٢٦٩
المجموع	١٠٤	١٦٩٧	٦٧٦	٢٨٩٣

المصدر: الباحثة بلاعتماد على وزارة الأسكان والأعمار، الهيئة العامة للطرق والجسور، اطوال

شبكة الطرق وانماطها سجلات منشورة على موقع (CSO) لعام ٢٠١٨

خريطة رقم (٥) مجموع خطوط سكك محافظة الأنبار من اجمالي خطوط السكك الحديد في

العراق



المصدر: خارطة العراق للطرق البرية ، موقع وزارة التخطيط ، مديرية إحصاء النقل والاتصالات

، سجلات منشورة لعام ٢٠١٨ .

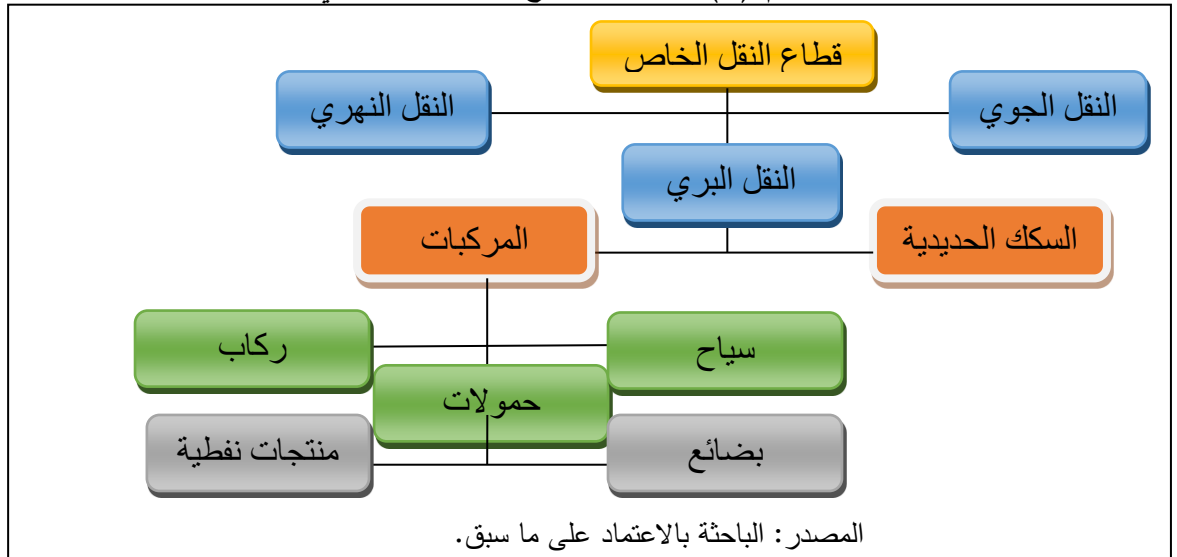
٣. على مستوى النقل النهري:-

تعد الطرق المائية الممثلة بالانهار هبة من هبات الله استخدمها الانسان عبر التاريخ لأغراض النقل الا ان طبيعة الاستخدام واهميتها يعتمد بالأساس على دور الانسان من حيث التطوير والتحويل لكن لا يخلو من وجود بعض التحديات والمشاكل التي تواجه النقل النهري في محافظة الانبار من أهمها عدم الاهتمام بتطوير المجرى الملاحي النهري خلال السنوات الماضية مما أدى الى تدهوره وصعوبة الملاحة النهرية المنتظمة به، اذ ان قلة الاستثمارات التي كانت متاحة للبنية الأساسية للنقل النهري مما أدى الى تأخير تنفيذ المشاريع المتعلقة به ناهيك عن عدم وجود وعي كاف من قبل الناقلين والشركات التجارية بأهمية استخدام هذه الوسيلة في تنفيذ عملياتهم التجارية مقابل عدم الاهتمام به من القطاع العام مما أدى الى عزوف القطاع الخاص من أصحاب البضائع على التعامل معها.

٤. على مستوى النقل الجوي:-

لا تمتلك محافظة الانبار مطار دولي يساهم في تنمية العلاقة التجارية بالرغم من انها تمثل ثلث مساحة العراق وتحتل المحافظة الأولى بين المحافظات الأخرى مساحة وبالرغم من وجود بنى ارتكازية له هي القواعد العسكرية في منطقة الحبانية الا ان الاستثمارات واستغلال الفرص لم يكن محط اهتمام المسؤولين واصحاب القرار والشكل رقم (٢) يوضح تصنيف قطاع النقل الخاص في محافظة الانبار.

شكل رقم (٢) تصنيف قطاع النقل الخاص في محافظة الانبار



من خلال المفاهيم العامة لقطاع النقل والمشاكل والتحديات التي تواجه النقل في محافظة الأنبار في المواضيع السابقة نسرده بعض الحلول والمقترحات لكل مستوى من مستويات النقل:-

١. على مستوى النقل البري-المركبات:-

موقع المحافظة الاستراتيجي وتجارة الترانزيت هي الطريقة التي يمكن الاستفادة من موقعها لبناء تجارة الترانزيت من خلال:-

أ- بناء وصيانة شبكة الطرق البرية وتحسين أداء الطرق التي تربط المحافظة بالمحافظات والدول المجاورة.

ب- نصب محطات الوزن عند المنافذ الحدودية.

ت- تعزيز محاور الطرق للشبكة الداخلية لربط المنافذ الحدودية فيما بينها.

ث- الاهتمام بالطرق الحولية والحلقية لضمان عدم دخول المرور النافذ وخاصة الشاحنات الى داخل المدن.

ج- تأهيل شبكة الطرق الحالية وزيادة طاقاتها الاستيعابية وحمايتها السريعة من الضرر عن طريق اكمال الأجزاء المتبقية من الطرق السريعة التي تم تنفيذها سابقا واكمال ربط هذه الطرق بمراكز المدن التي لم يتم ربطها حتى الان.

ح- انشاء شبكة طرق سريعة جديدة (ضمن محاور جديدة) لربط مراكز المدن فيما بينها مع الاستمرار بانشاء الممرات الثانية للطرق الشريانية والرئيسة والمفردة، خاصة التي وصلت طاقاتها الاستيعابية الى حدودها القصوى.

خ- انشاء طرق عرضية بين المحافظات وانشاء طرق حولية للمدن لتقليل الاختناقات وإلغاء تقاطعات الطرق مع خطوط السكك الحديدية.

د- تأثيث الطرق الخارجية بعلامات الدلالة والعلامات الارشادية والتحذيرية.

ذ- العمل على زيادة تمويل المشاريع الخاصة بالنقل والمواصلات والاستفادة من

تفعيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص من اجل الارتقاء بهذا القطاع الحيوي حيث تقوم هذه الشراكة بتوفير الخطط والاستراتيجيات والاستعانة بوسائل نقل ذات السعة الكبيرة والتقنيات الحديثة.

- ر- العمل على فتح دورات سريعة ومكثفة لتحسين الأداء وزيادة الوعي والالتزام بالانظمة والقوانين التي تحكم عملية النقل.
- ز- ضرورة دراسة إمكانية تطوير وانشاء مرائب تتصف بالجودة العالية مما تسهل عملية انسياب السيارات بشكل سلس ويسير الامر الذي يسهم في تطوير عملية النقل داخل المحافظة وفيما بين المحافظة والعاصمة.
- س- تكوين قاعدة معلومات خاصة بهذا القطاع التي من شأنها تمكن الباحثين والدارسين على دراسة القطاع ومشكلاته.
- ش- وضع استراتيجية واضحة المعالم للبنية التحتية للمحافظة التي لا بد ان تتسجم مع الاستراتيجية العامة للبلد من خلال تقييم مختلف وجهات النظر الناتجة عن المشاركة التعاونية بين هيئات تخطيط النقل وبين الوكالات والمنظمات ذات الصلة من جهة والمشاركة العامة من جهة أخرى .

٢. على مستوى النقل البري-السكك الحديد:-

- تعتبر خدمات سكك الحديد من اهم المشاريع التي تحتاج الى اهتمام حكومي كبير خلال الفترة الحالية التي تشهد استقرارا امنيا وافتاحا على شركات الاستثمار الأجنبية والعربية لتطوير قطاع النقل والمواصلات ومن خلال:-
- أ- قيام بعض المشاريع المهمة التي تربط المحافظة بمحافظات أخرى مثلا مشروع خط سكة حديد (الأنبار-كربلاء) لنقل المسافرين والبضائع الخفيفة باستخدام القطارات الكهربائية.
- ب- بناء ملحقات مثل جسور وقناطر وورش التصليح ومنظومات الإشارات والاتصالات ودور سكنية لاسكان العاملين.
- ت- إضافة الى الربط السككي (رمادي-طريبيل) مع الأردن باستخدام القطارات الكهربائية أيضا وبناء ملحقات لهذا المشروع.
- ث- إعادة العمل بالخطوط القديمة وإعادة تطويرها وتشغيلها خاصة الخط الواصل بين مدينة الفلوجة الى جامعة الانبار كما كان سابقا لنقل الطلاب من الفلوجة والمناطق التي تليها لتخفيف الضغط وتقليل الازدحام الحاصل على الطريق البري المؤدي لبوابة جامعة الأنبار الرئيسية.

ج- إعادة فتح معهد السكك وتشجيع الطلبة للالتحاق به لرفد هيئة السكك بالكوادر المدربة قادرة على إدارة العمل بخبرة.

ح- الاستعانة بالقدرات الأجنبية لتنفيذ مشاريع السكك وفق احدث السياقات العالمية للنهوض بهذا القطاع الحيوي ولتخفيف الضغط على البنية التحتية للطرق البرية.

٣. على مستوى النقل النهري:-

يعتبر النقل النهري كحل سريع لبعض مشاكل النقل الداخلي كما يمثل أهمية كبيرة في سوق النقل فأصبحت وسيلة النقل النهري في وضع غير منافس ومن ثم بدأ الانخفاض التدريجي لحجم المنقول بهذه الوسيلة ويتميز بمميزات عديدة منها توفر البنية الأساسية (نهر الفرات) وبدون تكلفة تذكر اذا ما قورنت بتكلفة البنية الأساسية لوسيلتي السكك الحديد والطرق البرية مع انخفاض التكلفة التشغيلية للوحدات النهرية.

فمتوسط استهلاك الوقود للوحدات النهرية اقل بكثير من استهلاك الوقود لوسائل النقل الأخرى مما ينعكس إيجابيا على كلفة النقل والبعد البيئي^(٨). ناهيك عن إمكانية التصنيع المحلي لوحدات النقل النهري بنسبة ٥٠% تقريبا، كما للنقل النهري قدرة نقل البضائع بانواع بل يعتبر الوسيلة المثلى لنقل بضائع ذات القيمة الضعيفة ومعدات ذات اطوال واوزان كبيرة. إضافة الى بعض المقترحات الأخرى منها رسم خرائط ملاحية ومسح ورسم خرائط الأعماق مع تطور المجرى الملاحى للنهر.

٤. على مستوى النقل الجوي:-

من الجدير بالذكر ان مطار الحبانية يعد من الفرص الاستثمارية المميزة في المحافظة كونه يحتوي على المدارج التي تستوفي المعايير المطلوبة في المطارات الدولية، وموقعه المميز القريب من العاصمة بغداد والعديد من المحافظات الأخرى مع وفرة مساحات شاسعة في المنطقة المحيطة التي يمكن فيها انشاء قرية للشحن الجوي الذي يحقق مستويات عالية بالنسبة لحجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة حيث من المتوقع ان يفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة النقل البري ومن جهات أخرى، الامر الذي سيكون له انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم^(٩) ويساهم في تنمية العلاقات التجارية ولتخفيف العبء على كاهل المواطن الانباري بتقليل الوقت والجهد والمال بدلا من ذهابه الى مطار بغداد او المطارات الأخرى، واسوة بالمحافظات

الأخرى التي تمتلك مطارات دولية كونها اكبر محافظة مساحة إضافة لتوفيرها فرص عمل لسكان المحافظة.

الاستنتاجات

- ١- ان قطاع النقل متخلف في محافظة الأنبار ويعتمد فقط على النقل البري (المركبات) وهذا أدى الى ضغط على الطرق وتدميرها دون صيانة دورية عليها وضعف الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق الذي يؤدي للازدحام المروري والاختناقات وخاصة في النهار وبالتالي تسجيل الحوادث وهي اكثر مشاكل المرور تأثيرا على السلامة البشرية.
- ٢- اتساع مساحة المحافظة بأقضيتها وسكانها وكثافتها العالية ينتج عنه خليط من استعالات الارض والوظائف المختلفة داخل المدن ولا يتحقق ذلك بدون توفر نقل لأدامة التفاعل والحركة للناس .
- ٣- استراتيجية قطاع النقل الذي يتسم بضعف تنمية البنية التحتية وخاصة الطرق والجسور التي تربط المحافظة مع بعضها ،مع عدم وجود مرائب نموذجية بصورة كافية مع زيادة مطردة للسيارات .
- ٤- قلة التمويل الممنوح من الجهات المعنية بكافة انواعه يمثل تحدي امام تطويره وكفاءته داخل المحافظة.
- ٥- ضعف الرقابة والمتابعة على عمل سير المركبات وتنظيم المرور تؤدي الى رداءة الخدمة وانخفاض مستوى الوعي المروري والجهاز الرقابي وقلة تدريب العاملين.
- ٦- ندرة المعلومات والبيانات الخاصة بقطاع النقل الخاص التي يمكن من خلالها ان تؤشر مدى تطوره وكيفية تطوره في المستقبل .
- ٧- تفنقر المحافظة الى الطرق العرضية بين المحافظات والحولية والحلقية للمدن التي تقلل الاختناقات .
- ٨- انحسار خطوط سكك الحديد وعدم إعادة تشغيلها وصيانتها التي تساهم بتخفيف الضغط على شبكة الطرق.
- ١٠-انعدام التوازن بين عدد السكان الكبير ومساحة المحافظة الواسعة وزيادة اعداد السيارات المطردة بالزيادة مع شبكة الطرق وطوالها في المحافظة.

التوصيات

- ١- تطوير البنية التحتية لشبكة النقل، خصوصا شبكة السكك الحديد لكونها مناسبة ورخيصة للمسافات الطويلة وإعادة تأهيلها ورفع طاقتها الاستيعابية ودرجة الأمان فيها والارتقاء بنوعية ومواصفات الخدمات التي تقدمها من خلال الربط السككي مع المحافظات الأخرى والدول المجاورة وتأثيرها بالاشارات والاتصالات وتوفير القاطرات وعربات المسافرين وشاحنات نقل البضائع وتطوير تكنولوجيا المعلومات من خلال ربطها بهيئة السكك.
- ٢- الاستعانة بخبرات متقدمة في مجال النقل النهري وذلك لتوفر البنية الأساسية (نهر الفرات) وقلة كلفتها اذا قورنت مع تكلفة البنية الأساسية لوسائل النقل البري مع انخفاض التكلفة التشغيلية للوحدات النهرية اذ يعتبر من الوسائل المثلى لنقل البضائع ذات القيمة الضعيفة ومعدات ذات اطوال واوزان كبيرة.
- ٣- اعتماد المعايير والمواصفات الفنية للطرق والجسور ووسائل النقل كافة واستبدال الجسور العائمة بجسور ثابتة لتخفيف الضغط على الطرق وفك الاختناقات.
- ٤- الاهتمام بنظم وقواعد ورسوم استخدام الطرق والضوابط التي تحكمها بالتنسيق مع الجهات ذات الصلة وربط المحافظة مع المحافظات الأخرى بشبكة نقل فاعلة.
- ٥- من الضروري بناء مطار في المحافظة كونها لا تملك مطار دولي يساهم في تنمية العلاقات بالرغم من وجود بنى ارتكازية مؤهلة لذلك متجسدة في المطارات الموجودة في القواعد العسكرية وبخاصة في منطقة الحبانية.
- ٦- خلق خطوط جديدة تغطي المناطق المتضررة من نقص وسائل النقل وربط مختلف الاقضية داخل محيط محافظة الانبار.
- ٧- انشاء خطوط فرعية جديدة تربط مناطق الضواحي لبعضها البعض لتخفيف الضغط على وسط مدن محافظة الانبار بهدف تقليل الاخناقات المرورية واختصار لمدة الرحلة.
- ٨- انشاء وتشغيل وصيانة وتطوير المحطات والمرائب وتسهيل الضوء على العمل بمرائب على مستوى الأرض او تحت العمارات على شكل انفاق او العمل بمرائب على شكل عمارة بعدة طوابق.

٩- ادخال أسس واعتبارات سلامة الطرق عند وضع مخطط التطوير لأهميتها في الوقاية من المشكلات والحوادث المرورية وضمان سلامة السكان وإعادة تصميم التقاطعات لخلق انسيابية مرورية جيدة.

قائمة المصادر

- ١- فراس ثامر حمودي الراوي، اثر أنظمة الطرق على النسيج الحضري للمدينة، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التخطيط الإقليمي، جامعة بغداد، ٢٠٠١.
- ٢- زينة عبد العزيز المحمدي، النقل الحضري في مدينة الفلوجة، رسالة ماجستير غير منشورة كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة الانبار، سنة ٢٠٠٩ .
- ٣- عبدالناصر شاهر الراوي، دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، ١٩٩٥.
- 4- John J. coyre, Transportation by Wes publishing, NewYork.

٥- صبري فارس الهيتي، صالح فليح حسن، جغرافية المدن، دارالكتب للطباعة والنشر، مطبعة الموصل، ١٩٨٦ .

٦- احمد خالد علام، تخطيط المدن، مطابع سجل العربي، مطبعة الأنكلو المصري، القاهرة، ١٩٨٣.

٧- مهيب كامل الراوي، دور شبكات الطرق في تفصيل علاقات الترابط المكاني للمستقرات البشرية في محافظة الانبار، أطروحة دكتوراه غير منشورة، المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد، ٢٠٠٦.

٨- هيثم هاشم ناعس، جغرافية النقل، جامعة دمشق، مطبعة دار الكتب، دمشق، ٢٠٠٦.

٩- د.حيدر عبد الرزاق كمونة، أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بحث منشور على موقع جريدة المدى على الرابط التالي :
<https://www.almadapaper.com/sub/06-405>

١٠- وزارة البلديات والاشغال العامة، مديرية بلدية الرمادي ، سجلات غير منشورة لعام ٢٠١٨.

- ١١- جمهورية العراق ،وزارة التخطيط ،الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاء الرمادي سجلات غير منشورة لعام ٢٠١٨ .
- ١٢-وزارة الأسكان والأعمار، الهيئة العامة للطرق والجسور، اطوال شبكة الطرق وانماطها منشورة على موقع (CSO) لعام ٢٠١٨ .
- ١٣-وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي، سجلات منشورة على موقع (CSO) الجهاز المركزي للإحصاء.
- ١٤-وزارة الداخلية، وكالة الوزارة لشؤون الشرطة، مديرية الإحصاء الجنائي، مديرية مرور محافظة الانبار، سجلات لعام ٢٠١٨ .
- ١٥-وزارة الإسكان والاعمار، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية طرق وجسور محافظة الأنبار سجلات غير منشورة . لعام ٢٠١٨ .
- وزارة التخطيط العراقية، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاء النقل والاتصالات، سجلات منشورة على موقع (CSO) لعام ٢٠١٨ .

English Reference

- Firas Thamer Hamoudi Al-Rawi, "The Impact of Road Systems on the Urban Fabric of the City", Unpublished MA Thesis, Institute of Regional Planning, University of Baghdad, 2001.
- Zina Abdul Aziz Al-Muhammadi, "Urban Transport in Fallujah", Unpublished MA Thesis, College of Education for Human Sciences, University of Anbar, 2009.
- Abdel Nasser Shaher Al-Rawi, "The Role of Transportation in the Functional and Urban Construction of Cities", Unpublished PhD Dissertation, College of Arts, University of Baghdad, 1995.
- [John Joseph Coyle](#), [Edward J. Bardi](#), and [Robert A. Novack](#), *Transportation*, New York: Thomson/South-Western, 2006.
- Sabri Faris Al-Hiti, Saleh Falih Hassan, *Geography of Cities*, Dar Al-Kutub for Printing and Publishing, Mosul Press, 1986.
- Ahmed Khaled Allam, *Town Planning*, Arab Record Press, Anglo-Egyptian Press, Cairo, 1983.
- Moheeb Kamel Al-Rawi, "The Role of Road Networks in Detailing the Spatial Interrelationships of Human Settlements in Anbar Governorate", Unpublished PhD Dissertation, Higher Institute of Urban and Regional Planning, University of Baghdad, 2006.
- Haitham Hashem Naas, *Geography of Transportation*, Damascus University, Dar al-Kutub Press, Damascus, 2006.



-
- Dr. Haider Abd al-Razzaq Kammona, "The Importance of the Transport and Traffic Sector in Economic and Social Development", Al-Mada Newspaper <https://www.almadapaper.com/sub/06-405>.
 - Ministry of Municipalities and Public Works, "Ramadi Municipality Directorate", Unpublished records for 2018.
 - Republic of Iraq, Ministry of Planning, Central Statistical Organization, "Ramadi Statistics Directorate", Unpublished records for 2018.
 - Ministry of Housing and Construction, Public Authority for Roads and Bridges, "Road Network Lengths and Patterns," published on the CSO website for 2018.
 - Ministry of Interior, Ministry Agency for Police Affairs, Directorate of Criminal Statistics, Records published on the website (CSO) of the Central Statistical Organization.
 - Ministry of Interior, Ministry Agency for Police Affairs, Directorate of Criminal Statistics, Directorate of Traffic of Anbar Governorate, Records for the year 2018.
 - Ministry of Housing and Construction, Public Authority for Roads and Bridges, Directorate of Roads and Bridges of Anbar Governorate, Unpublished Records for the year 2018.
 - Iraqi Ministry of Planning, Central Statistical Organization, Directorate of Transportation and Communications Statistics, Records Published on the (CSO) website for the year 2018.