MINISTRY OF HIGHER EDUCATION
AND SCIENTIFIC RESEARCH
UNIVERSITY OF THI QAR
COLLEGE OF EDUCATION FOR
HUMANITIES

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جـــــــــامعـــــــــة ذي قـــــــار
كـــــــــلية التربية للعلوم الانسانية

مجلة كليّة التربية للعلوم الإنسانيّة

مجلة علمية فصلية محكمة تصدرها كلية التربية للعلوم الانسانية - جامعة ذي قار

ISSN:2707-5672

المجلد (12) **العدد** (1) 2022

جامعة ذي قار – – كلية التربية للعلوم الانسانية- مجلة كلية التربية للعلوم الانسانية
utjedh@utq.edu.iq

Vol (12) No.(1) 2022

MINISTRY OF HIGHER EDUCATION
AND SCIENTIFIC RESEARCH
UNIVERSITY OF THI QAR
COLLEGE OF EDUCATION FOR
HUMANITIES

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جـــــــــامعـــــــــة ذي قـــــــار
كـــــــــلية التربية للعلوم الانسانية

هيأة التحرير

أ.د انعام قاسم خفيف
رئيس هيأة التحرير

ا.م.د احمد عبد الكاظم لجلاج
مدير التحرير

ت	الاسم	الجامعة	الاختصاص
1	أ.د. سعد علي زاير	جامعة بغداد	طرائق تدريس
2	أ.د. مصطفى لطيف عارف	جامعة ذي قار	اللغة العربية
3	أ.د. حيدر حسن اليعقوبي	جامعة كربلاء	علم النفس
4	أ.د. عماد ابراهيم داود	جامعة ذي قار	اللغة الانكليزية
5	أ.د. صلاح الدين احمد	جامعة عمان	علم النفس
6	أ.د. حسام الدين جاد الرب احمد	جامعة اسيوط	الجغرافية
7	أ.د. عثمان برهومي	جامعة صفاقس/تونس	التاريخ
8	أ.م.د. حيدر عبد الجليل عبد الحسين	جامعة ذي قار	التاريخ
9	أ.د. فاضل عبد الزهرة مزعل	جامعة البصرة	ارشاد تربوي
10	أ.م. انتصار سكر خيون	جامعة ذي قار	الجغرافية

الاشراف اللغوي

م.د اسعد رزاق يوسف — اللغة االعربية

م.د حسن كاظم حسن — اللغة الانجليزية

ادارة النظام الالكتروني: محمد كاظم

الاخراج الفني: م. علي سلمان الشويلي

MINISTRY OF HIGHER EDUCATION
AND SCIENTIFIC RESEARCH
UNIVERSITY OF THI QAR
COLLEGE OF EDUCATION FOR
HUMANITIES

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جـــــــــامعـــــــــة ذي قـــــــار
كـــــــــلية التربية للعلوم الانسانية

المحتويات

ت	اسم الباحث و عنوان البحث
1	اثر توظيف استراتيجية الانشطة المتدرجة وفق ابعاد التنمية المستدامة في تحصيل طلاب الصف الرابع العلمي لمادة الفيزياء واتخاذهم القرار م.د حكمت غازي محمد
2	أثرُ الحديثِ النَّبويّ الشَّريفِ في دعاءِ النُّدبةِ م . د مهند عباس قاسم
3	الخيال الشعري في قصائد امل دنقل م . د. شيماء عادل جعفر
4	المتطلبات المائية لعمليات تكرير النفط في مصفى ذي قار وأثارها البيئية م.م سناء عباس زيارة العبادي
5	مخطوطة مختار نامه (رسالة المختار) دراسة وتحقيق أ.م.د هشام جخيور الربيعي أ.م.د قاسم خلف السكيني
6	الثبات النفسي لدى طلبة جامعة سومر م.م: حيدر حبيب عذيب الركابي م.د: اسراء عبدالحسين علي
7	**البعثات العلمية في العهد الأموي** **(40هـ/132هـ)** **د. مهدي صالح الخفاجي**
8	ملابس النساء في العصر العباسي م. افراح رحيم علي الغالبي

9	النظام المالي في العهد النبوي الشريف والخلافة الراشدة م.د. رحمن منصور حسين
10	المتعاليات النصية في شعر خزعل الماجدي عتبة الغلاف اختياراً أ.د. علي هاشم طلاب م. د. هدى مصطفى طالب
11	التفاؤل المتعلم لدى الموظفين بالأجر اليومي في جامعة ذي قار أ.د انعام قاسم خفيف منار نعيم مطشر
12	الرؤية السردية في روايات فلاح رحيم أ.د. مصطفى لطيف عارف مها يوسف عاجل
13	موقف اهل البيت (ع) وبعض الفقهاء من ثورة زيد بن علي (ع) م هناء محمد كريم خشيف
14	فقه التصوف عند السيد محمد باقر الصدر د. عبد الأمير عبد الرضا حسن
15	إدارة المواد التموينية في العصر الاشوري الحديث 911 ـ 612 ق.م (القصر ـ المعبد) انموذجاً أ.م.د. ميثاق موسى عيسى أ.م.د. فارس عجيل جاسم
16	الملامح الدينية لآثار البلدان غير الإسلامية وآليات التعامل : قراءة في آلية التعامل الأموي م.د شاكر عويد نفاوة الزهيري
17	سَايكُولُوجْيَا التَّخَيُّلِ النَّحْوِي بَيْنَ الوَاقِع اللغَوي وَالتَّحْلِيْلِ الفَلْسَفِي حَيْدَر عَلِي حُلُو الخِرْسَان
18	سيميولوجيا الكم في الحوارات غير المباشرة مع الله تعالى أ.د: قصي ابراهيم الحصونة م.م: ثامر ناصر علي العبادي

19	موقف الأحزاب السياسية العراقية من القضايا الدولية في العهد الملكي م . م. أباذر راضي كريدي العامري
20	الشخصية في المنجز الروائي لمدينة الناصرية (2004 – 2012)، الشخصية الريفية اختياراً أ.د. حسين علي الدخيلي م.م. محمد كاظم كتوب
21	التوزيع المكاني للمرائب في محافظة ذي قار لعام2020–2021 م. م علي عبد الكريم جواد الحجامي
22	English Loanwords in Iraqi Samawian Arabic : A Phonological Study سلام عباس محمود ماجد صالح خلف
23	A Comparative pragmatic Analysis of Hedging in Male's and Female's Political Discourse الاستاذ المساعد الدكتور: سعد سلمان عبدالله
24	A Discourse Analysis of Interpretation of Some Selected Nasiriya Medical Notes المدرس : صدام سالم حمود
25	The Pragmatic Use of some Qur'anic verses in Every Day Situations م.م : عدوية ستار عبود
26	A Critical Discourse Analysis of Power in Lawyer – Witness Interaction م. د. محمد حسين هليل

التوزيع المكاني للمرائب في محافظة ذي قار لعام2020-2021
Spatial distribution of garages in Dhi Qar governorate For 2020-2021

م. م علي عبد الكريم جواد الحجامي Ali Abdul Kareem Jawad Al-Hijami
aliabdlKareem60@yahoo.com
مديرية تربية ذي قار- ذي قار – العراق
Directorate of Education Thi Qar- Thi Qar- Iraq

كلمات مفاتيحية:مرائب النقل- مجمعات النقل, مرائب النقل الداخلي, مرائب النقل الخارجي,مشكلات المرائب
Keywords :transportation garages , transport complexes , internal transport garages ,external transport garages , garage problems

المستخلص:

يهدف هذا البحث الى دراسة وتحليل واقع التوزيع الجغرافي للمرائب في محافظة ذي قار، اذ يتباين توزيع المرائب في المحافظة تبعاً لتباين اعداد السكان ونسبة امتلاكهم للسيارات التي ازدادت هي الاخرى زيادة كبيرة، لاسيما بعد الاحداث السياسية والاقتصادية التي حدثت بعد عام 2003، التي ادت الى تحّسن الوضع المعاشي للفرد والمجتمع، الامر الذي انعكس على ارتفاع الحركة اليومية للخطوط الداخلية والخارجية العاملة داخل المرائب في محافظة ذي قار، والتي تصدرها كل من مرأب قضائي الناصرية والشطرة الموحد، وقد نتج عن زيادة الطلب على سوق النقل ضغطاً كبيراً على الخدمات التي تقدمها المرائب، مما انعكس على قلة تلك الخدمات وظهور العديد من المشاكلات العامة والخاصة التي اثرت بشكل مباشر او غير مباشر على سائقي السيارات والركاب في آن واحد.

Abstract

This research aims to study and analyze the reality of the geographical distribution of garages in the province of Dhi Qar, as the distribution of garages in the province varies according to the varying population numbers and the percentage of car ownership, which also increased significantly, especially after the political and economic events that occurred after 2003, which led to an improvement the living situation of the individual and society, which was reflected in the high daily movement of internal and external lines operating inside garages in Dhi Qar governorate, which are issued by both the Nasiriyah and Shatrah Al-Muwahid Garage. This was reflected in the lack of these services and the emergence of many public and private problems that directly or indirectly affected motorists and passengers at the same time.

المقدمة:

تسعى جميع مدن ومحافظات العراق ومن ضمنها محافظة ذي قار الى تطوير قطاعات التنمية ويعد قطاع النقل والمواصلات من ابرز هذه القطاعات, اذ يساهم وبشكل كبير في نجاح عملية التنمية وبكافة نشاطاتها العمرانية والاقتصادية والاجتماعية, وهو ما يحظى بأهمية كبيرة في اي مستوطنة بشرية, لذا يعد توفير المرائب والطرق المعبدة والسريعة المتصلة ببعضها البعض امراً مهماً. الامر الذي شجع على ظهور العديد من المشاريع الاستثمارية المتعلقة بأنشاء وتطوير النقل ومتطلباته ومن ضمنها تشيد المرائب, فقد تعرضت محافظة ذي قار شأنها شأن المحافظات الأخرى للاختناقات بحركة النقل نتيجة لزيادة عدد السكان وتحّسن مستواهم المعاشي وارتفاع القدرة الشرائية للمواطن, الامر الذي اسهم في زيادة الطلب على قطاع النقل لاسيما بعد عام 2003 وما رافقها من زيادة سريعة وكبيرة بأعداد السيارات الخاصة والعامة, الأمر الذي تطلب تطوير قطاع النقل وزيادة كفاءة عمله بالشكل الذي يتناسب وزيادة الاستخدام له من خلال أمكانية استيعاب مرائبها للإعداد المتزايدة من سيارات النقل العام ، التي تمثل أهمية كبيرة في حركة النقل ، كونها تسهل حركة الوصول وربط المدينة بإقليمها والأقاليم الأخرى ، وعلى الرغم من أن جميع المراكز الحضرية في المحافظة تمثل مواقع مهمة للعمل، إلا أن مركز مدينة الناصرية يمثل أهم تلك المواقع ، إذ إنها تضم أعلى تركّز لمؤسسات العمل المختلفة تجارية , خدمية, صناعية، وبأنواعها الخاصة والعامة ، لذا فهي تجذب إليها نسبة عالية من الرحلات اليومية ، اذ تشهد أعلى كثافة نقل خلال ساعتا الذروة الصباحية والمسائية وأيام المناسبات الدينية والعطل الرسمية، لذا اصبح من

الضروري وضع الخطط والتصاميم الجيدة لتلك المرائب, لتأدية وظائفها بشكل كفوء ومتناسق لجميع السكان والحاجة إلى تشييد شبكة إضافية من الطرق تكون قادرة على استيعاب هذه التغيرات في أعداد السيارات وتنظيمها بالشكل الأمثل، الذي يعطي للمدينة أمكانية النمو الحضري بالاتجاه الصحيح ، لان توزيعها بالشكل المناسب له فوائد للفرد والمجتمع، فهو يوفر البيئة المناسبة التي انعكست على نشاط الإنسان وحيويته والذي يؤدي إلى زيادة فعاليته في العمل, ومما تقدم ذكره جاءت أهمية هذه الدراسة في محافظة ذي قار كونها عانت الكثير من تردي أوضاع قطاع النقل ، اذ خلت خدمات النقل ولاسيما المرائب من التطور الذي يخدم سكان المحافظة بصورة جيدة , اذ كان دون الطموح بسبب غياب السياسة التخطيطية لقطاع النقل, وقد ركز هذا البحث على مرائب مدينة الناصرية مركز محافظة ذي قار واتخذه نموذجاً لمرائب اقضية المحافظة الاخرى, لان قضاء الناصرية من اكبر الاقضية الموجودة في المحافظة واكثرها سكاناً وامتلاكاً للسيارات على اختلاف انواعها واحجامها.

مشكلة البحث:

1- ما اثر التوزيع المكاني للمرائب في محافظة ذي قار على الحركة اليومية للخطوط الداخلية والخارجية العاملة فيها؟

2- كيف يؤثر اختلاف مساحة المرائب وبعد موقعها الجغرافي عن مركز المدينة في اعداد الخطوط العاملة فيها ؟

3- ماهي اهم المشاكل التي تعاني منها مرائب النقل في محافظة ذي قار؟

فرضية البحث:

1- للتوزيع المكاني لمرائب النقل اثر في الحركة اليومية للسيارات على مستوى الخطوط الداخلية والخارجية في محافظة ذي قار.

2- يؤثر اختلاف مساحة المرائب وبعدها عن مراكز المدن على اعداد الخطوط العاملة فيها.

3- تعاني المرائب في محافظة ذي قار من مشاكلات عدة.

هدف البحث:

دراسة واقع التوزيع الجغرافي للمرائب في محافظة ذي قار ومعرفة حركة النقل على الخطوط الداخلية والخارجية العاملة فيها واعدادها واهم المشكلات التي تعاني منها, وتقديم أهم المقترحات التي يمكن ان يستفاد منها المسؤولين عن هذا القطاع.

حدود منطقة الدراسة:

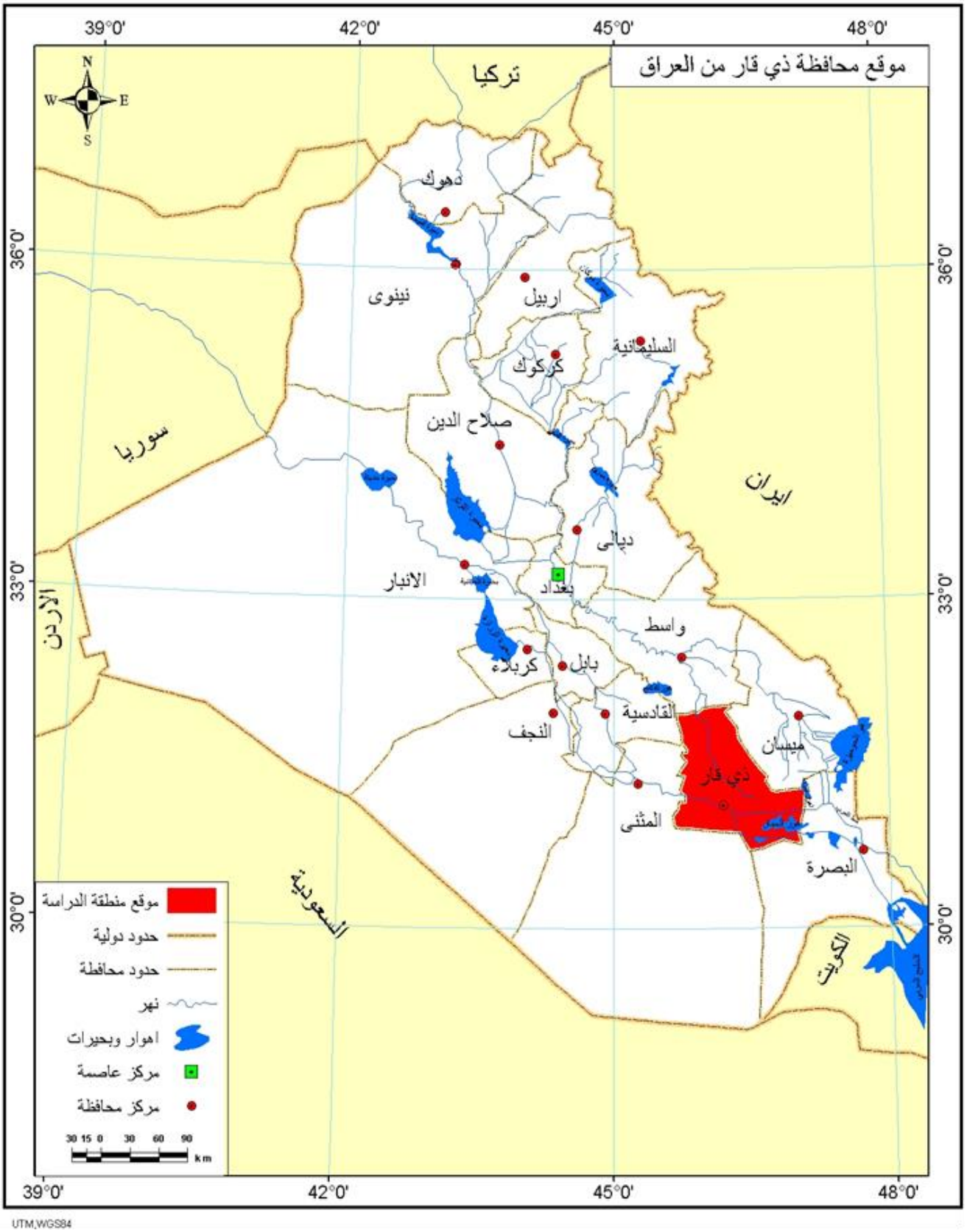
تتمثل حدود منطقة الدراسة المكانية بالحدود الإدارية لمحافظة ذي قار, التي تقع في القسم الجنوبي الأوسط من العراق ضمن منطقة السهل الرسوبي واجزاء صغيرة من الهضبة الغربية, وتمتد أراضي المحافظة بين دائرتي عرض(45.10) شرقاً و(47:00) شرقاً, وبين قوسي طول(30) و(32:1) شمالاً, كما يحدها من جهة الشرق محافظة ميسان واجزاء من محافظة البصرة, ومن جهة الشمال محافظة واسط, ومحافظتي المثنى من جهة الغرب والجنوب الغربي والقادسية من الشمال الغربي, , اما الجزء الأعظم من محافظتي البصرة والمثنى فيحدها من جهة الجنوب, خريطة(1), وتركزت الدراسة على مرائب النقل والساحات التي تباينت من حيث مساحاتها ومواقعها(توزيعها المكاني), اما الحدود الزمانية لمنطقة الدراسة فتتمثل في دراسة واقع التوزيع المكاني للمرائب التي تقع في محافظة ذي قار لعام 2021م.

منهجية البحث:

تم الاعتماد على العديد من المناهج في هذا البحث, منها المنهج التاريخي والمنهج التحليلي والمنهج الوصفي, فضلا عن الدراسة الميدانية للباحث.

خريطة(1)

الموقع المكاني لمحافظة ذي قار من العراق



المصدر: جمهورية العراق , وزارة الموارد المائية, الهيئة العامة للمساحة, قسم إنتاج الخرائط ,الوحدة

الرقمية, خريطة العراق الإدارية لعام 2019, مقياس1/1000000.

المبحث الاول

التطور التاريخي لمرائب النقل في محافظة ذي قار

ان فكرة الاماكن المخصصة لوقوف السيارات هي قديمة جداً, فهي سبقت تاريخ صناعة السيارات نفسها, اذ ترجع هذه الفكرة تحديداً الى (الرومان) عندما وضعوا تشريع لها بوجوب تخصيص اماكن خاصة للعربات القادمة للمدينة, وبالشكل الذي لا يؤثر على انسيابية حركة المرور في تلك الشوارع آنذاك.[1]

وقد كانت المرائب في محافظة ذي قار سابقاً عبارة عن اراضي غير منتظمة ومحدودة المساحة, فضلا عن اتخاذها مواقع متفرقة وعشوائية, وهي بذلك لا تعكس اي مظهر من مظاهر الحضارة والتطور, فلا يوجد فيها رقابة او مسؤول ينظّم الحركة فيها, الأمر الذي ادى الى وقوع الركاب والمسافرين تحت رحمة أهواء ومزاجية أصحاب السيارات من حيث تحديد قيمة اجور النقل واماكن الوقوف.[2]

وتعرف مرائب النقل بأنها المكان الذي يقف فيه سائق السيارة لغرض صعود او نزول الركاب, كما تسمى ايضاً الفضاءات المخصصة لوقوف السيارات ولمدة معلومة من الزمن والتي تختلف حسب الغرض الذي جاء به سائق السيارة الى الموقف, كما يطلق عليها المكان الذي يخدم السيارة عندما تكون في حالة السكون مصطلح (وقوف السيارة).[3]

والمرائب ايضاً هي المكان المخصص لإيواء السيارات أي يتم وضع السيارات فيه لغرض الوقوف والاصلاح, فضلا عن ذلك انه صمم لتخزين اكثر من سيارة, فهي تعد بمثابة النقطة النهائية لوقوف السيارات, ولها اهمية كبيرة في تسهيل حركة الوصول من جهه, ومنع الاختناقات المرورية الحاصلة من الطرق المؤدية لها من جهة اخرى, فضلاً عن ذلك انها تقدم خدمة للركاب من خلال توفيرها خدمات النقل بشكل منتظم ومستقر, وهذا ما يعكس في النهاية وجهاً جديداً من اوجه التحضر والتقدم.[4]

وقد رافق التطور التاريخي لطرق النقل في محافظة ذي قار تطور مماثل له للمرائب ايضا, اذ كانت تلك المرائب عبارة عن ساحات خاصة لوقوف السيارات بشكل عشوائي, ثم تطورت شيئا فشيئاً بعد ذلك الى ان وصلت الى شكلها الحالي, اذ تم انشاء اول مجمع للنقل في مدينة الناصرية مركز محافظة ذي قار, ومن ثم في مركز قضائي الشطرة والرفاعي في سبعينيات القرن العشرين.[5]

اما خلال عقد الثمانينيات من القرن العشرين وعلى الرغم من التطور الذي حصل في تشييد شبكات الطرق الرئيسة والثانوية, الا انه لم يشهد تطوراً ملحوظاً في تشييد المرائب, في حين شهد عقد التسعينيات من القرن العشرين وعلى الرغم من ظروف الحصار الاقتصادي الذي كان يمر به العراق بشكل عام, انشـاء العديد من مرائب النقـل في المحافظة, والتي شهدت بعض التطورات مقارنة بالسنوات السابقة, كوضع الأسيجة الحاجزة لتلك المرائب, وأبعادها قدر الإمكان عن مراكز المدن المزدحمة بالسكان, اذ تتكون هذه المرائب من مشيدات للإدارة واماكن وقوف السيارات الكونكريتية او المعدنية, وتقديم بعض الخدمات لهذه المرائب مثل اكشاك المطاعم, والمقاهي, ودورات المياه الصحية, فضلا عن بناء السياجات لتلك المرائب وابعادها قدر الإمكان عن مركـز المدينة المزدحمة بالسكان, للتخلص من ازدحـام المدينة من جهة, وعـدم وجود مساحات كافية لأنشـاء هذه المرائب لوقوف اعداد السيارات المتزايدة من جهة اخرى, ويرجع السبب في ذلك الى زيادة اعداد السكان, وزيادة استخدامهم للنقل الجماعي بدلاً من النقل الشخصي, اذ تميز عقد التسعينيات بفرض الحصار الاقتصادي كما اسلفنا, وانخفاض المستوى المعيشي لأغلب شرائح المجتمع وقلة امتلاكهم للسيارة الخاصة, فضلاً عن ذلك ان عدم احتساب مساحات لهذه المرائب ومجمعات النقل ضمن التخطيط العمراني الذي سبق فكرة أنشاءها, استوجب الاهتمام بتشييد المرائب النظامية .[6]

ان الأوضـاع التي كان يعاني منها الركاب, كانعدام توفير خدمات النقل من جانب, وعدم توفر اماكـن مستقرة ومنتظمة مخصصة لوقـوف السيارات المتزايدة في اعـدادها نتيجة لزيـادة اعـداد السكان وتحّسن مستواهم المـادي من جانب آخـر, استوجب توفير اماكن مستقرة ومنتظمة لوقوف السيارات, لأن وقوفها في الشارع احياناً او على الأرصفة احياناً اخرى, قد يؤثر على انسيابية

حركة المرور, لاسيما في وسط المدينة التي تتميز بضيق شوارعها, لذا اصبح من الضروري أنشاء مرائب خاصة للنقل للتخلص من ظاهرة الوقوف العشوائي للسيارات, حتى لا تؤثر في حركة السير والعبور في شوارع المدينة القديمة, وقد تكون وظيفة بعض المرائب هو الربط بين أجزاء المحافظة الواحدة اي للنقل الداخلي, والبعض الآخر مخصص لخدمة خطوط النقل الخارجي فتنطلق منه السيارات التي تحمل المسافرين من مركز محافظة ذي قار والوحدات الادارية التابعة لها الى بقية محافظات العراق الاخرى, او قد تكون لكلاهما معا, وهي بذلك تخدم الطرق الرئيسة والثانوية في آن واحد, ان أهم المرائب هي تلك التي تخدم طرق النقل الخارجية لأنها أسهمت بربط منطقة الدراسة بالمحافظات الاخرى, ويوجد منها اثنان في محافظة ذي قار جدول(1) وخريطة(2).

جدول(1)

التوزيع المكاني لمرائب ومجمعات النقل في محافظة ذي قار لعام (2021)

ت	اسم الوحدة الادارية	نوع المجمع	العدد	المساحة/م2
1	مركز الناصرية	مرآب	1	30000
2	قضاء سوق الشيوخ	مرآب	1	9000
3	قضاء الشطرة	مرآب	1	7500
4	قضاء الغراف	مرآب	1	5000
5	قضاء الرفاعي	مرآب	1	5.820
6	قضاء قلعة سكر	مرآب	1	5.239
7	قضاء الفجر	مرآب	1	5.373
8	قضاء الجبايش	مرآب	1	3000
9	قضاء الاصلاح	مرآب	1	4.55.50
10	قضاء سيد دخيل	مرآب	1	2.815
11	قضاء النصر	مرآب	1	2000
12	قضاء الفهود	ساحة	1	13.125
13	قضاء كرمة بني سعيد	ساحة فارغة	_	_
14	قضاء البطحاء	ساحة	1	3000

15	ناحية الطار	ساحة	1	2.040
16	قضاء الدواية	ساحة	1	4.070
17	مدينة الصدر	ساحة	1	2080م^2
18	ساحة الخطوط الداخلية في قضاء سوق الشيوخ	–	–	–

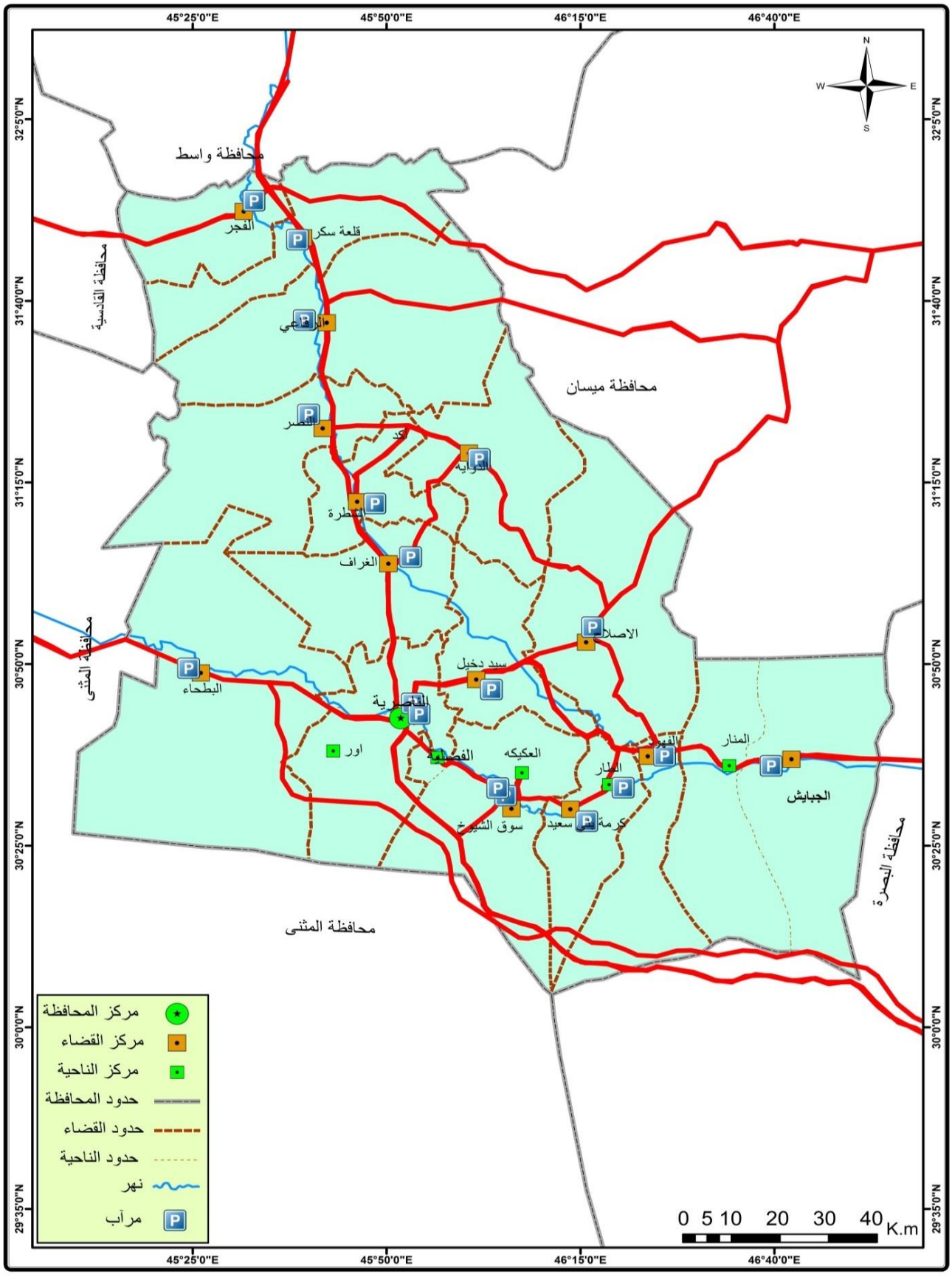
الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على:

(1)جمهورية العراق, وزارة النقل والمواصلات , الشركة العامة لأداره النقل الخاص(هيئة النقل)محافظة ذي قار, استمارة جرد العقارات والساحات, قسم الإيجارات, بيانات غير منشورة, 2021.

اولهما يطلق عليه أسم مرآب الناصرية الموحد الذي تبلغ مساحة 30000م^2 وهو مشيد من الطابوق وله الفضل في ربط مدينة الناصرية ببقية المدن والاقاليم الاخرى ويقع في منطقة الدراسة وتحديداً في منطقة (حي أريدو) وقد تم تهديمه بالكامـل عام 2019 وهو مازال قيد الانجاز, اما النوع الآخـر فهو يشمـل مرائب الأقضية والنواحي التابعة لمحافظة ذي قار ويتألف من مرأبين الأول يكون بالقرب من المنطقة التجارية المركزية, والثاني هو مرآب الناصرية الداخلي الذي تنطلق منه بعض السيارات للأقضية والنواحي التابعة لمنطقة الدراسة.

خريطة (2)

التوزيع المكاني للمرائب في محافظة ذي قار لعام 2021


45°25'0"E
45°50'0"E
46°15'0"E
46°40'0"E
32°5'0"N
31°40'0"N
31°15'0"N
30°50'0"N
30°25'0"N
30°0'0"N
29°35'0"N
N
W
E
S
محافظة واسط
محافظة القادسية
محافظة ميسان
محافظة المثنى
محافظة البصرة
الفجر
قلعة سكر
الرفاعي
النصر
الكد
الشرايه
الشطرة
الغراف
الاصلاح
سيد دخيل
البطحاء
الناصرية
اور
الفضلية
العكيكه
الفهود
المنار
الجبايش
النار
سوق الشيوخ
سعيد
كرمة
مركز المحافظة
مركز القضاء
مركز الناحية
حدود المحافظة
حدود القضاء
حدود الناحية
نهر
مرآب
0 5 10 20 30 40 K.m

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول(1).

المبحث الثاني

التوزيع المكاني للمرائب في محافظة ذي قار

بلغ عدد المرائب والساحات المخصصة لوقوف السيارات في محافظة ذي قار عام2021 (11) مرآب وسبع ساحات توزعت على (18) وحدة ادارية, ولم يتوفر في بعضها مرائب لوقوف السيارات, وهي كل من نواحي اور – المنار – الطار – وأقضية الفضلية والبطحاء والداوية), وذلك بسبب قلة عدد سكانها اولاً, وضعف النشاط الاقتصادي والخدمي فيها ثانياً, وبُعد موقعها الجغرافي عن مركز المدينة ثالثاً, ويمكن ان نصّنف مرائب النقل الى صنفين, داخلية اي داخل مركز المحافظة ومهمتها الربط بين اجزاء المدينة, او خارجية اي تربط بين محافظة ذي قار والمحافظات الاخرى, وقد تكون لكليهما معاً اي انها تحقق الوظيفتين, وفيما يخص المرائب الداخلية سنتطرق الى المرائب والساحات في مدينة الناصرية كونها مركز محافظة ذي قار ومن اكبر الأقضية الموجودة في المحافظة واكثرها سكاناً وامتلاكاً للسيارات على اختلاف انواعها واحجامها.

وتصنف مرائب السيارات في مدينة الناصرية ضمن التركيب الحضري الى صنفين:-

1- مرائب النقل

2-مجمعات انتظار السيارات

1- مرائب النقل:

يقصد بالمرائب ألاماكن التي تنطلق منها السيارات , أو ما تسمى بمناطق بداية الرحلة ونهايتها نحو أحياء المدينة الداخلية، والاقاليم والمدن التي تقع خارجها .

وأن هذه (المرائب) تعد مناطق توليد وجذب رحلات الأفراد والسيارات معاً، ومسببة للحركة المرورية العالية، الأمر الذي يتطلب مساحة كافية من الأرض لاستيعاب الحجم المروري الكبير فيها، كما يتطلب تحديد مواقعها داخل المدينة عناية خاصة اذ يفضل ابعادها قدر الإمكان عن المركز التجاري لتقليل الازدحام.[7]

ولمعرفة طبيعة مرائب السيارات في مدينة الناصرية، ينبغي تصنيفها حسب موقعها، ومساحتها وطاقتها الاستيعابية، مما يسهم في عملية معالجة مشكلة المرور داخل المدينة . فعلى اساس الموقع ، صنفت المواقع الى اساس مركز المدينة (C.B.D)، او خارج المركز. وبالنسبة للمساحة المخصصة فقد حسبت على اساس المساحة المخصصة للموقف. اما فيما يخص الطاقة الاستيعابية ، فتعني حاجة السيارة الواحدة من المساحة المخصصة لوقوفها. وتوجد في مدينة

الناصرية ثلاث مرائب جدول (3) شكل(1), أثنان منهما تقع في منطقة الأعمال المركزية للمدينة أي في قطاع مربع المدينة, والثالث في الجزء الشمالي للمدينة وضمن قطاع الجزيرة الغربي. وتكون هذه المرائب على نوعين.[8] النوع الأول يمثل تجمع وانطلاق السيارات العاملة داخل المدينة أي تلك التي تربط بين أجزاء المدينة الواحدة . إما النوع الثاني فهو الذي تنطلق منه خطوط النقل الخارجي أي تلك التي تربط المدينة بأقاليمها من جهة وبأقاليم المدن الأخرى من جهة ثانية.

جدول(3)

ت	اسم المـــــرآب	المساحة (م2)	النسبة %	عدد الخطوط	النسبة%	عدد السيارات العاملة	النسبة%	عدد الفضاءات	النسبة%
1	مرآب الناصرية الموحد	30000	68,9	24	42,9	1078	56,9	1236	69,5
2	مرآب الناصرية الداخلي	8295	19,1	25	44,6	522	27,5	332	18,7
3	مرأب الأقضية والنواحي	5220	11,9	7	12,5	296	15,6	209	11,8
	المـــــــجموع	43515	100 %	56	100	1896	100	1777	100

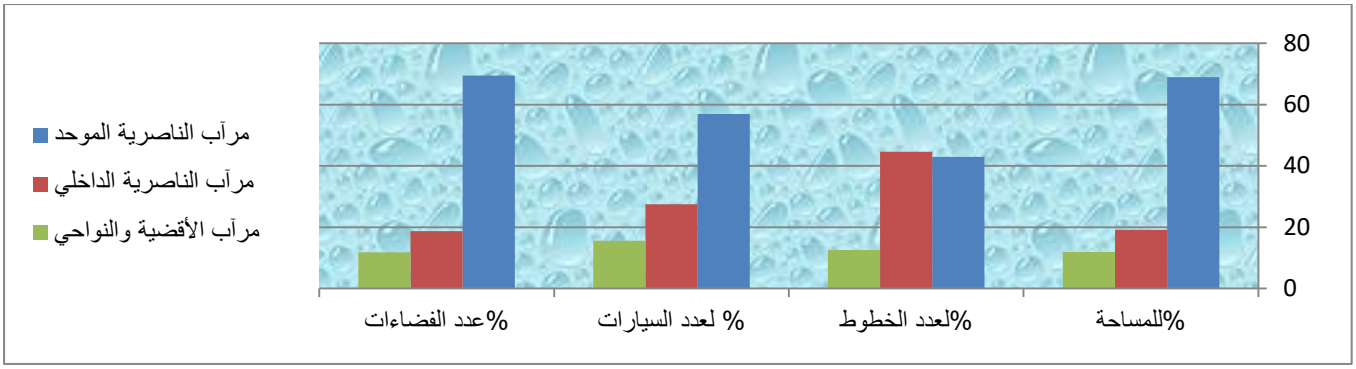
التوزيع المكاني للمرائب ومساحتها وأعداد الخطوط والسيارات في مدينة الناصرية لعام 2021

المصدر (1) – جمهورية العراق , وزارة النقل والمواصلات , الهيأة العامة لإدارة النقل الخاص في محافظة ذي قار بيانات غير منشورة , 2020.

(2) – الدراسة الميدانية للباحث بتاريخ 2021/1/12.

شكل(1)

النسب المئوية لمساحة المرائب وعدد الخطوط واعداد السيارات العاملة وعدد الفضاءات في مدينة الناصرية



الشكل: عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول(3).

لقد اتضح من خلال المسح الميداني لمدينة الناصرية إن هنالك مرآباً واحدة من النوع الاول يقع هذا المرأب بالقرب من المنطقة التجارية المركزية، وتحديداً في قطاع مربع المدينة, لذا يعد موقعة أمر بالغ الأهمية, كونه مصدراً لانجذاب وتوّلد الرحلات سواء كانت (سابلة او سيارات) ويسمى هذه المرآب بمرآب الناصرية الداخلي (الحبوبي)، والذي يخدم كافة أحياء مدينة الناصرية، اذ يشغل هذه المرآب مساحة قدارها (8295) م2. ويشكل نسبة (19,1%) من المجموع الكلي لمساحة المرائب في مدينة الناصرية، ويضم (332) فضاء.(*) أي بنسبة 18,7%من نسبة عدد الفضاءات المخصصة لوقوف السيارات جدول (3)، وينطلق من هذا ألمراب (25) خط وبنسبة 44,6% من نسبة الخطوط في مدينة الناصرية، وتنطلق هذه الخطوط باتجاهات مختلفة من المدينة إذ بلغ عدد السيارات العاملة على خطوطه (522) سيارة وبنسبة27,5 من نسبة اعداد السيارات العاملة التي تراوحت سعتها ما بين (11–18) راكب . واذا أخذنا بنظر الاعتبار بأن هنالك (147) سيارة عاملة لكل ساعة موزعة على شبكة الشوارع المدينة خلال ساعات النهار، فان صافي عدد السيارات المتوقفة داخل المرآب (375) سيارة وهي بحاجة فعلية للمرأب، ويكون مقدار النقص في تلك الفضاءات (80) فضاء فقط. نجد أن هناك نقاط مرتبطة بمرأب النقل الداخلي وهي موزعة على مواقع مختلفة من المدينة، بلغ عدد المواقع الموزعة في مدينة الناصرية (8) موقع، تحتل تلك المواقع مساحة قدرها (1200م2) ، وإن تمركز أغلب هذه النقاط في نهايات الشوارع الرئيسة والثانوية وحتى على الشوارع المحلية كان السبب الرئيس في عدم الانتظام والإرباك ، الامر الذي ولّد حالة من الفوضى والازدحام المروري في شوارع المدينة. وهذه ما تمت مشاهدته من خلال المسح الميداني اذ تبين إن بعض سائقي السيارات قد مارسوا عدة تجاوزات على استعمالات النقل الحضري من خلال اتخاذهم جزء من شوارع المدينة أو ساحاتها نقاط انطلاق إلى أجزاء المدينة وإقليمها كما هو الحال في شارع النصر بالقرب من مرآب الناصرية الموحد وشارعا النيل والحبوبي.

أما النوع الثاني الذي تنطلق منه خطوط النقل الخارجي التي تربط المدينة بالمدن والأقاليم الأخرى كمحافظات الفرات الاوسط, وبغداد, والمحافظات الجنوبية ، ففي مدينة الناصرية يوجد مرآبان من هذا النوع : الاول يسمى مرآب الناصرية الموحد وهو يعمل على ربط المدينة بالمدن والاقليم التي تحيط بالمدينة ويقع شمال مدينة الناصرية وبالتحديد في حي اريدو السكنية ضمن قطاع الجزيرة الغربي ، وتبلغ مساحته (30000) م^2 و يشغل نسبة (68,9%) ويضم (1236) فضاءاً لوقوف السيارات، تنطلق منه (24) خطاً أي بنسبة 42,9% من عدد الحطوط العاملة في المدينة، الى الاقليم والمدن الأخرى وتعمل على خطوطه(1078) سيارة وبنسبة56,9% سيارة , تراوحت سعاتها ما بين (4 ،9، 11) راكب ، ولو أخذنا بنظر الاعتبار أن خطوط المرائب الخارجية هي خطوط بعيدة, وتستغرق في بعض الأحيان (اربع ساعات), كخط ناصرية– بغداد شمالاً, وخط ناصرية– البصرة(ام قصر او الشلامجه) جنوباً, وهي موزعة على مختلف خطوط الطرق الرئيسة. لذا فأن نصف هذه السيارات تنتظر في ألمرآب والنصف الأخر يعمل على الخطوط المختلفة, وبذلك يكون عدد السيارات التي بحاجة فعلاً إلى الفضاءات هي (530) سيارة وهذا يشير إلى زيادة كبيرة في عدد المواقف في هذه المرآب أذ يصل إلى (706) فضاء لتوقف وانتظار السيارات.

اما مرآب الاقضية والنواحي في مدينة الناصرية ، فيتكون من مرآبين يقعان بالقرب من المنطقة التجارية المركزية ومرآب الناصرية الداخلي والتي تنطلق منه بعض الخطوط الأقضية والنواحي التابعة لمحافظة ذي قار وتبلغ مساحتهما الكلية (5220) م2 وبنسبة (11,9%) من المجموع الكلي لمساحة المرائب في مدينة الناصرية، جدول (3) وشكل(1) ويضم (209) فضاءاً لوقوف السيارات، تنطلق منه (6) خطوط, وتعمل على خطوطه (296) سيارة أي بنسبة 15,6% من اعداد السيارات العاملة، وعلى الرغم من ان بعضها تتميز بكبر المساحة ومواقعها الجيدة ، إلا ان جميع هذه المرائب امتازت وبشكل كبير برداءه الخدمات الموجودة فيها من سوء تبليط ساحاتها والعناية بأرصفتها فضلاً عن عدم وجود أماكن استراحة للمسافرين فيها.

2- مجمعات انتظار السيارات .

تطلق هذه التسمية على الأماكن التي تخدم السيارة عندما تكون في حالة سكون , ويعرف بأنه الفضاء الذي يخصص لوقوف السيارات دون سائقيها.[9]

وهي احد استعمالات الأرض الحضرية المخصصة للنقل في المدينة، وقد شغلت (مرائب انتظار السيارات) اهتمام العديد من الباحثين والشركات، الذين كشفوا عن أهمية تلك المرائب وأثرها

على شبكة الشوارع الحضرية ، واستعمالات الارض الاخرى في المدينة ووظائفها.[10] اذ ان أغلب المشكلات الرئيسة التي تعاني منها مدن العالم اليوم هو عدم توفير المساحة الكافية لمرور السيارات في الشوارع, ووجود اماكن المخصصة لانتظار ووقوف ومبيت السيارات فيها, وهذا ناتج عن الزيادة الهائلة في أعداد السكان ، وزيادة امتلاكهم للسيارات، فضلاً عن ارتفاع حصة الفرد من الرحلات, وكل هذه العوامل انعكست على تلك المساحات المخصصة لأغراض النقل.

ان السيارات على اختلاف أنواعها واحجامها ، اما ان تكون في حالة سير، او في حالة توقف في المدينة ، ولذلك فان مرأب السيارات تكون موازية في اهميتها لأهمية الشارع، وبسبب تلك الأهمية قد تنوعت اصنافها ومواقعها ومساحتها، فأصبحت مرأب بمستوى سطح الارض، او بعدة طوابق فوق سطح الارض أو غير ذلك.[11] ان مدينة الناصرية شأنها شأن العديد من مدن العراق الاخرى ، لم تكن مصممة بالمستوى المطلوب قياساً بالتطور الذي طرأ على وسائط النقل الحديثة.[12] مما أثر وبشكل كبير على التركيب الحضري في المدينة . فالزيادة الحاصلة في أعداد السيارات تطلبت التغير المستمر في استعمالات الارض لأغراض النقل على حساب استعمالات الارض الاخرى, لاسيما في مدينة الناصرية مركز محافظة ذي قار.

تصّنف مرائب انتظار السيارات في مدينة الناصرية الى صنفين رئيسين :هما (مرائب الوقوف العشوائي) اي المرائب على الشارع ، إذ يتم إيقاف السيارة بجانب الرصيف بشكل افقي أو موازي له مما يؤثر على حركة المرور نتيجة لاقتطاع جزء من الشارع, الامر الذي يقلل من طاقته الاستيعابية ويظهر هذا النوع وبشكل واضح في شوارع المنطقة التجارية المركزية التي تميزت بكثافتها العالية في استعمالات الأرض من جهة، وعدم وجود الاماكن الذي يمكن استغلاله كمرائب من جهة اخرى , الامر الذي جعل السيارة تتنافس مع نفسها ومع الاستعمالات الأخرى للحصول على حاجتها المكانية.[13] أما الصنف الثاني فهو خارج الشارع ، ويتمثل بالمرائب العامة والخاصة , إذ يتم استغلال بعض قطع الأراضي الفارغة أو المفتوحة, والمواقف الخاصة التي تعود ملكيتها إلى القطاع الخاص ، وتتميز هذا المرائب عموماً بقله عددها وصغر مساحتها في كل الأحوال ، مما انعكس ذلك على قلة استيعابها لأعداد السيارات المتزايدة, وتنتشر هذه المواقف بشكل خاص في مركز المدينة التجاري، إلا أن هذا لا يعني اكتفاء المنطقة من هذه الخدمة . بل يمكن استنتاجه من خلال ملاحظته قلة استيعابها لأعداد السيارات في أوقات الذروة, لاسيما الذروة المسائية مما يضطر سائقوا السيارات إلى ايقاف سياراتهم في الشارع . أما المرائب الخاصة التي تكون ملحقة بالدوائر الرسمية وهذه المواقف الخاصة متواجدة في أغلب الدوائر الحكومية في منطقة الدراسة ، والتي تحتل القسم الأكبر لوقوف السيارات في مدينة الناصرية .

بلغ عدد مرائب السيارات والمجمعات في مدينة الناصرية (36) مرآباً, بمساحة تبلغ (75898) م2 وبواقع (3036) فضاءاً , موزعة على جميع قطاعات المدينة وبأعداد ومساحات متفاوتة, إذ يتبين من الجدول (4) والخريطة (3) تصدر قطاع مربع المدينة بالمركز الأول , بواقع (11) مرائباً تشغل مساحة تقدر ب(37492) م2 تمثل (1500) فضاء مخصص لوقوف السيارات, ذلك لأنها تضم المنطقة التجارية المركزية التي ينجذب اليها السكان لأغراض التسوق صباحاً ومساءً. فضلاً عما يتركز فيها من المستشفيات الحكومية والأهلية وعيادات الأطباء ومختبرات التحليلات المرضية والصيدليات التي يقصدها الكثير من سكان المدينة وسكان إقليمها لغرض الحصول على الخدمات الطبية والعلاجية. فضلاً عن تركز عدد من مؤسسات الدولة , كمديرية بلدية الناصرية ومديرية تربية ذي قار وتربية الناصرية وبهو البلدية وغيرها. ناهيك عن وجود المواقف الممتدة على طول شارع نبي الله ابراهيم علية السلام التي استغلت بشكل كبير من قبل السائقين لغرض وقوف سيارتهم, وقد حظي قطاع الجزيرة الغربي بالمركز الثاني, إذ بلغ عدد مرأب السيارات فيه (10مرائب), تشغل مساحة(14455) م2 تمثل 578 فضاء , لوجود عدد من دوائر الدولة التي يقصدها الكثير من السكان كمديرية بلديات ذي قار ومديرية المرور والجنسية ، وقائمقامية قضاء الناصرية والمجلس البلدي ودار العدالة ومحكمة ذي قار الاتحادية ، ومستشفى الحسين التعليمي ومديرية الطرق والجسور

جدول (4)

التوزيع المكاني لمرائب انتظار ومبيت السيارات في مدينة الناصرية حسب القطاعات لعام 2021

ت	موقع المرائب	عدد المرائب	المساحة / م2	عدد الفضاءات
1	مربع المدينة	11	37492	1500
2	الجزيرة الغربي	10	14455	578
3	الجزيرة الشرقي	3	1855	74
4	الشامية الشرقي	5	7725	309
5	الشامية الغربي	7	14371	575
	المجمـــوع	36	75898	3036

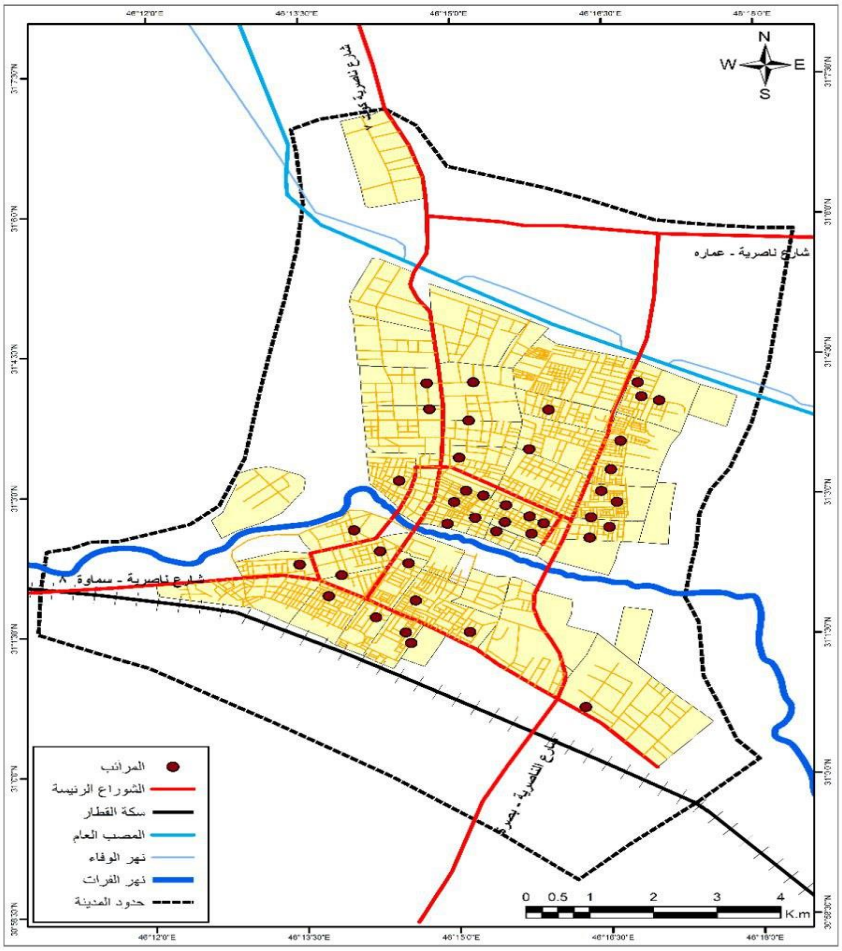
المصدر :

1. الدراسة الميدانية التي قام بها الباحث.

2. جمهورية العراق , وزارة البلديات والأشغال العامة , مديرية بلدية الناصرية, شعبة Gis, بيانات غير منشورة , 2021.

خـريطة (3)

التوزيع المكاني لمرائب انتظار ومبيت السيارات في مدينة الناصرية حسب القطاعات لعام 2021



المصدر عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول(4)

فضلاً عن وجود عدد من الكليات الاهلية كجامعة العين وكلية المزايا, الأمر الذي يتطلب وجود مرائب للسيارات بالقرب منها. في حين ضم قطاع الشامية الغربي 7 مرائب , بلغ مساحتها (14371م2) وتمثل (575) فضاء لوقوف السيارات, محتلاً بذلك المركز الثالث, لوجود عدد من دوائر الدولة التي يقصدها الكثير من السكان والمتمثلة بمديرية شرطة ذي قار، والمهمات الخاصة وغيرها من دوائر الدولة, فضلاً عن وجود عدد من كليات جامعة ذي قار ككلية العلوم والمعهد التقني, والمتنزه, في حين سجل قطاع الشامية الشرقي المركز الرابع بواقع (5) مواقف على

مساحة بلغت (7725) م2 تمثل (309) فضاء , نتيجة لوجود بعض المصانع كمصنع النسيج الصوفي وصناعات الالمنيوم والقابلوات والاسلاك الكهربائية ، وشركة توزيع المنتجات النفطية ، فضلا عن وجود عدد من كليات جامعة ذي قار ككلية الآداب . في حين احتل قطاع الجزيرة الشرقي المرتبة الاخيرة بواقع (3) مرائب مشكلة مساحة (1855)م2 شاغلة (74) فضاء لوقوف السيارات والمتمثلة في بعض دوائر الدولة.

اما فيما يخص حركة النقل في المرائب الرئيسة والساحات الموجودة في محافظة ذي قار والأقضية التابعة لها, والتي قد تكون بين اجزاء المحافظة اي بين مدينة الناصرية مركز محافظة ذي قار, والأقضية والنواحي التابعة لها, وايضا بين اجزاء المدينة نفسها اي بين مركز المحافظة التجاري والأحياء السكنية وهو ما نطلق عليه بالنقل(الداخلي), او قد يكون بين المحافظة والمحافظات الاخرى, وهو ما يسمى بالنقل(الخارجي), والذي سيتم التطرق اليه مفصلا, فقد تعددت الخطوط العاملة في المحافظة على هذا الأساس, والتي يختلف عددها من مرآب وساحة الى أخرى جدول(5) وخريطة(5).

جدول(5)

عدد الخطوط العاملة في مرائب محافظة ذي قار ونسبها المؤية لعام 2021

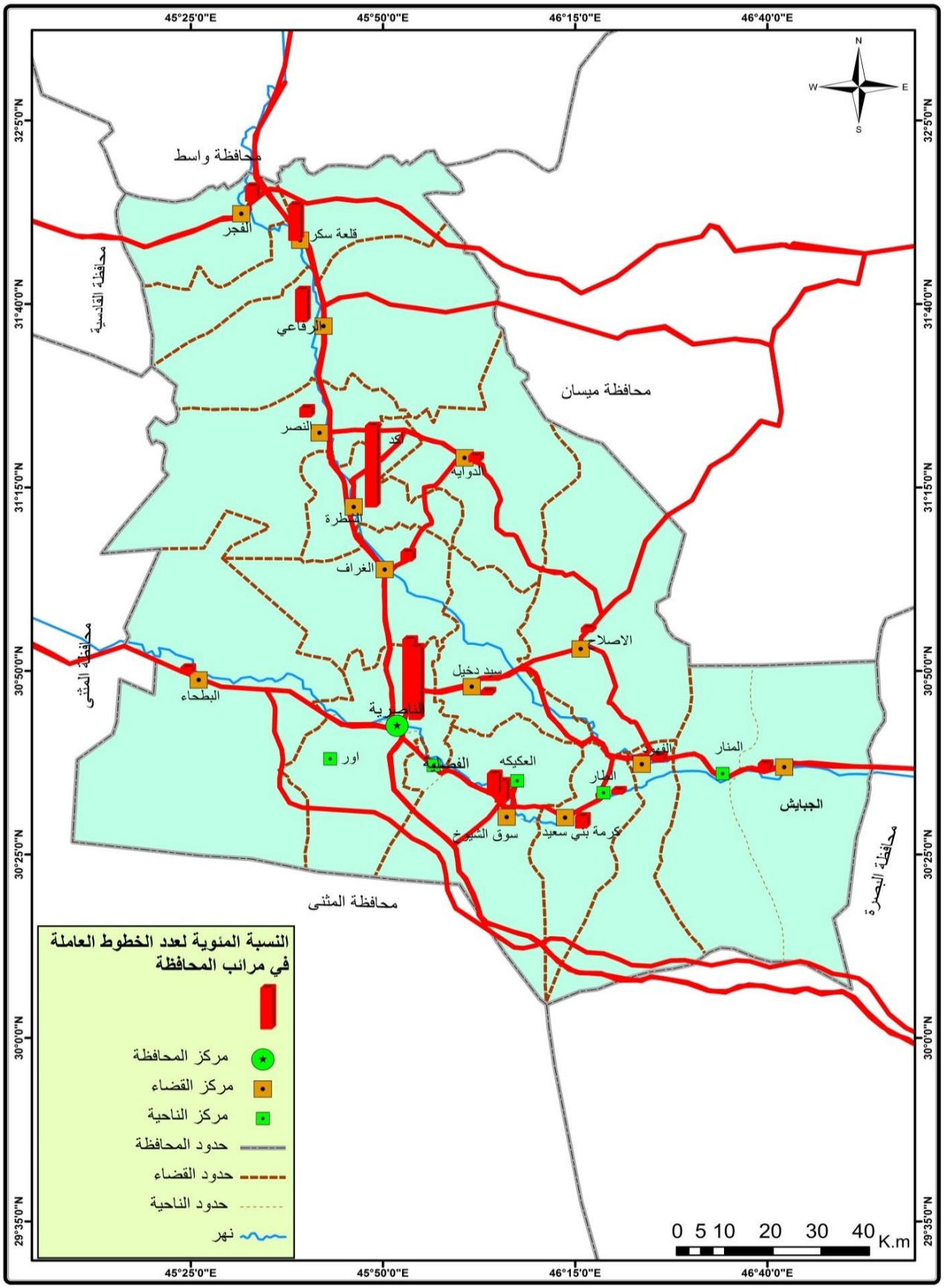
ت	أسم المرآب أو الساحة	عدد الخطوط	%	عمـــــــــــل الخطـــــوط
1	مرآب الناصرية الموحد	24	16.9	الربط بين مركز المحافظة مع الأقضية والنواحي وكذلك مع بعض المحافظات الأخرى .
2	مرآب النقل الداخلي	25	17.6	الربط بين مركز المحافظة التجاري مع الأحياء السكنية
3	مرآب قضاء سوق الشيوخ الموحد	7	5.0	الربط بين مركز القضاء مع النواحي التابعة له وكذلك مع مركز المحافظة وبعض المحافظات الأخرى
4	مرآب قضاء الشطرة الموحد	28	19.7	الربط بين مركز القضاء مع النواحي التابعة والأقضية المجاورة وكذلك مع مركز المحافظة وبعض المحافظات الأخرى

5	مرآب قضاء الرفاعي الموحد	11	7.7	الربط بين مركز القضاء مع النواحي التابعة والأقضية المجاورة وكذلك مع مركز المحافظة وبعض المحافظات الأخرى
6	مرآب قضاء قلعة سكر الموحد	12	8.5	الربط بين مركز القضاء مع النواحي التابعة والأقضية المجاورة وكذلك مع مركز المحافظة وبعض المحافظات الأخرى
7	مرآب قضاء الغراف	3	2.1	الربط بين مركز القضاء مع النواحي التابعة له والاقضية المجاورة ومع مركز المحافظة
8	مرآب قضاء الجبايش	3	2.1	الربط بين مركز القضاء مع النواحي التابعة له والاقضية المجاورة ومع مركز المحافظة
9	مرآب قضاء الفجـر	5	3.5	الربط بين مركز القضاء مع الأقضية المجاورة ومع بعض المحافظات
10	مرآب قضاء النصر	3	2.1	الربط بين مركز القضاء مع الأقضية المجاورة ومع مركز المحافظة
11	مرآب قضاء الإصلاح	1	0.7	الربط بين مركز القضاء مع مركز المحافظة
12	مرآب قضاء سيد دخيل	1	0.7	الربط بين مركز القضاء مع مركز المحافظة
13	ساحة قضاء البطحاء	2	1.4	الربط بين مركز القضاء مع مركز المحافظة
14	ساحة قضاء كرمة بني سعيد	4	2.8	الربط بين مركز القضاء مع مركز المحافظة ومع الاقضية والنواحي المجاورة
15	ساحـة قضاء الدوايـة	2	1.4	الربط بين مركز القضاء مع مركز المحافظة ومع الاقضية المجاورة
16	ساحـة قضاء الفـهود	2	1.4	الربط بين مركز القضاء مع مركز المحافظة ومع الاقضية المجاورة
17	ساحـة ناحيـة الطـار	1	0.7	الربط بين مركز الناحية مع الاقضية والنواحي المجاورة
18	ساحة مدينـة الصدر	1	0.7	الربط بين الحي مع مركز المحافظة التجاري
19	الخطوط الداخلية في سوق الشيوخ	1	5.0	الربط بين مركز القضاء التجاري مع الأحياء التابعة له ومع بعض النواحي
		142	100	

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على جمهورية العراق, وزارة النقل, دائرة هيئة النقل, محافظة ذي قار, الشعبة الفنية, بيانات غير منشورة,2020.

خريطة(4)

عدد الخطوط العاملة في مرائب محافظة ذي قار لعام2021


45°25'0"E
45°50'0"E
46°15'0"E
46°40'0"E
32°5'0"N
31°40'0"N
31°15'0"N
30°50'0"N
30°25'0"N
30°0'0"N
29°35'0"N
N
W
E
S
محافظة واسط
الفجر
قلعة سكر
الرفاعي
محافظة القادسية
محافظة ميسان
النصر
الدواية
الغراف
الاصلاح
سيد دخيل
البطحاء
الناصرية
محافظة المثنى
اور
الفضلية
العكيكه
الفهود
المنار
الطار
الجبايش
سوق الشيوخ
كرمة بني سعيد
محافظة البصرة
النسبة المئوية لعدد الخطوط العاملة في مرائب المحافظة
مركز المحافظة
مركز القضاء
مركز الناحية
حدود المحافظة
حدود القضاء
حدود الناحية
نهر
0 5 10 20 30 40 K.m

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول(5).

وتنطلق هذه الرحلات بشكل عام من المرائب والساحات الموجودة في المحافظة, فقد بلغ عدد الخطوط العاملة في مرآب قضاء الشطرة الموحد (28) خط, وشكل نسبة (19.7%) وهو بذلك قد تصدر جميع المرائب في المحافظة بما فيها مرآب الناصرية الموحد الداخلي والخارجي, الذي بلغ كل منهما(25و24) خط على التوالي, اما عدد الخطوط في الساحات الموجودة في بعض الأقضية والنواحي التي ينخفض بها عدد السكان فقد بلغت نسبة قليلة, اذ تتراوح بين (1–3–5) ساحة, ومن خلال ملاحظة الجدول رقم(6) يتضح لنا ان اعداد السيارات العاملة في مرائب محافظة ذي قار قد بلغ (4354) سيارة على اختلاف انواعها وسعتها بالركاب والمسافرين, اذ بلغت سيارات سعة (5 ركاب) المرتبة الاولى في اعداد السيارات العاملة في مرائب محافظة ذي قار والاقضية والنواحي التابعة لها بواقع (1360) سيارة, اما سيارات سعة (11راكب) فقد احتلت المرتبة الثانية من حيث اعدادها فبلغت 1748 سيارة, في حين احتلت سيارات سعة (9 ركاب) المرتبة الثالثة بواقع (934) سيارة, اما سيارات سعة (14 راكب و 21 راكب) فقد جاءت بالمرتبة الرابعة والخامسة على التوالي, وبواقع (172 و110) سيارة تواليا, اما سيارات نوع (44 راكب) فقد احتلت المرتبة الاخيرة, وانحصرت على مرأب قضاء الناصرية الموحد وبواقع (30) سيارة وهي متوقفة عن العمل طيلة ايام السنة, باستثناء ايام الزيارات والمناسبات الدينية. وقد بلغ عدد الركاب المنقولين في سيارات سعة 5 ركاب(6800) راكباً اما سيارات سعة (8–9 راكب) فبلغت (8406) راكباً, وبلغت سيارات سعة (11 راكب) (19228) راكباً, اما سيارات سعة (14راكب) فبلغ عدد الركاب المنقولين فيها (2408) راكباً, في حين بلغت سيارات سعة (21 راكب) 2310 راكباً(*).

جدول(6)

اعداد السيارات العاملة في مرائب محافظة ذي قار وبحسب انواعها لعام2021

ت	أسم المـــرأب او الســـــاحة	أنـــواع الســـيارات العاملـــة فيها					
		5 ركاب	9 ركاب	11راكب	14راكب	21 راكب	44راكب
1	مرأب قضاء الناصرية الموحد	450	600	800	150	75	30
2	مرأب قضاء سوق الشيوخ	140	35	180	----	----	----

3	مرأب قضاء الشطرة الموحد	235	135	70	22	35	----
4	مرأب قضاء الغراف الموحد	40	----	35	----	----	----
5	مرأب قضاء الرفاعي الموحد	90	75	140	----	----	----
6	مرأب قضاء قلعة سكر الموحد	80	35	170	----	----	----
7	مرأب قضاء الفجر الموحد	30	5	40	----	----	----
8	مرأب قضاء الجبايش الموحد	40	15	70	----	----	----
9	مرأب قضاء الإصلاح	35	25	20	----	----	----
10	مرأب قضاء سيد دخيل	30	9	18	----	----	----
11	مرأب قضاء النصر	25	----	----	----	----	----
12	ساحة قضاء الفهود	30	----	----	----	----	----
13	ساحة قضاء كرمة بني سعيد	35	----	----	----	----	----
14	ساحة قضاء البطحاء	70	----	75	----	----	----
15	ساحة قضاء الدواية	30	----	40	----	----	----
17	ساحة مدينة الصدر	----	----	90	----	----	----
المجمـــوع		1360	934	1748	172	110	30

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

(1) جمهورية العراق, وزارة النقل, محافظة ذي قار, دائرة هيئة النقل العام, , بيانات غير منشورة, 2021.

(2) الدراسة الميدانية للباحث.

(*) تم استخراج عدد الركاب المنقولين من خلال حاصل ضرب اعداد الركاب في كل نوع من انواع من انواع السيارات العاملة في مرائب محافظة ذي قار x عدد الرحلات والتي بلغ عددها لجميع الأنواع (رحلة واحدة) وكما يلي:- 1- اعداد سيارات نوع 5راكب(1360) سيارة,2-اعداد

سيارات نوع9راكب(934) سيارة,3-اعداد سيارات نوع11راكب(1748) سيارة, 4- اعداد سيارات نوع14راكب(172) سيارة5-اعداد سيارات نوع21راكب(110),اعداد سيارات نوع44راكب(30) سيارة.

1360x5راكب= 6800 راكب,6800x1رحلة=6800(عدد الركاب المنقولين في مرائب المحافظة بسيارات نوع5ركاب).

934x9 راكب=8406راكب,8406x1رحلة=8406(عدد الركاب المنقولين في جميع مرائب المحافظة بسيارات نوع9راكب)

1748x11راكب=19228راكب,19228x1رحلة=19228(عدد الركاب المنقولين في .....بسيارات نوع11راكب)

172x14راكب=2408راكب,2408x1رحلة=2408(عدد الركاب المنقولين في مرائب المحافظة بسيارات نوع14راكب).

110x21 راكب=2310راكب,2310x1رحلة=2310(عدد الركاب المنقولين في مرائب المحافظة بسيارات نوع14راكب).

المبحث الثالث

المشكلات التي تعاني منها المرائب الرئيسة في محافظة ذي قار لعام 2021

تعاني مرائب النقل في محافظة ذي قار من مشكلات عدة سواء على مستوى النقل الداخلي والخارجي وحتى على مستوى سائقي السيارات والركاب معاً, فضلا عن المشكلات المتعلقة بالخدمات المقدمة, كاختيار الموقع المناسب للمرائب, وضيق المساحة, ونقص الخدمات الاجتماعية البسيطة, وغياب التنظيم الذي يفرضه القانون الخاص بالحركة داخل المرائب من خلال الهيئات المشرفة على تنظيم الحركة, وعدم توفر الجانب الامني داخل المرائب, فضلا عن ذلك الزيادة الكبيرة الحاصلة في اعداد السيارات المسجلة وغير المسجلة, حتى سجلات العمل داخل المرائب من قبل هيئة النقل الخاص التي تشرف على عمل المرائب حالياً, ولغرض عرض المشكلات بصورة اكثر دقة سوف نقوم بتفصيلها كما يأتي:

1-المشكلات العامة: 2- المشكلات الخاصة: 3- مشاكل سائقي السيارات والركاب:

1-المشكلات العامة: من اهم المشكلات العامة التي تعاني منها المرائب خلال العام 2021 هي:

أ- اسهمت الزيادة غير متوقعة مؤخراً في اعداد السيارات في حركة وانسيابية السيارات العاملة في المرائب, اذ نجد تراجعاً كبيراً في اعداد السيارات القديمة التي مر عليها اكثر من 20 عاماً في الخدمة.

ب- ان للزيادة غير طبيعية في اعداد السيارات العاملة في المرائب وتحّسن مستوى دخل الفرد مؤخراً اسهم بظهور عامل المنافسة في الاجور, على سبيل المثال منافسة سيارات سعة 5 ركاب لأجور سيارات نوع 11 راكباً, وفي اغلب الخطوط التي تعمل عليها تلك السيارات.

ج- صغر مساحة المرائب التي لا تنسجم مع الزيادة الحاصلة في اعداد السيارات.

د- عدم وجود الإنارة في المرائب ليلاً وان وجدت فهي لا تفي بالغرض , نتيجة لانقطاع التيار الكهربائي.

هـ- اغلب المرائب تعاني من الاهمال من قبل سائقي السيارات, من خلال ترك مخلفات سيارتهم كتبديل زيوت المحركات والتشحيم, فضلا عن مخلفات الباعة المتجولين, وعلى الرغم من وجود عمال النظافة داخل المرائب, الا ان قلة وجـود اماكـن مخصصة لرمي النفايات كالحاويات الصغيرة شوهه مظهر ارضية المرائب, فضلا عن ذلك عدم الاعتناء بنظافة دورات المياه الصحية الموجودة في المرائب صوره (1).

صورة (1) اتساخ ارضية ودورات المياه الصحية في مرائب النقل في محافظة ذي قار لعام 2021

التقطت الصورة بتاريخ 2021/9/7

و- تزاحم دخول وخروج السيارات الخارجة في منافذ المرائب الذي لا يتجاوز بعضها (5) امتار, فضلا عن عدم وجود باب لدخول وخروج الركاب والمسافرين للمرائب بل يكون دخولهم وخروجهم مع دخول وخروج السيارات وهذا ينطبق على اغلب المرائب الموجودة في المحافظة كما هو الحال في مرأب الناصرية الداخلي. صورة(2)

صوره(2)

تزاحم دخول وخروج السيارات مع السابلة في مرأب الناصرية الداخلي لعام2021

2- المشكلات الخاصة:

أ- عدم وجود انسيابية في حركة السيارات داخل المرائب نتيجة لغياب دور الرقابة لموظفي هيئة النقل في تطبيق القانون, مما يسبب اصطدامها ببعضها البعض وهذا يرجع ايضاً الى صغر مساحة المرائب البالغة (3000)م^2 كمرائب قضائي الجبايش والبطحاء ومرأب قضاء النصر البالغ مساحته(2000) م^2 , الامر الذي يدفع الكثير من السيارات الى ان تأخذ دورها خارج المرائب لحين حصولها على الخدمة في الصف.

ب- زيادة الازدحامات التي تعاني منها المرائب, لاسيما يوم الجمعة وذلك بسبب استغلال باعة السلع والبضائع المتجولين للساحات القريبة من المرائب, مما شكل إعاقة شديدة لحركة السيارات الداخلة والخارجة من والى المرائب.

ج- ان اهم ما تميزت به سيارات نقل الركاب سعة (18) راكب العاملة في مرائب النقل الداخلي في مدينة الناصرية بأنها قديمة الصنع ومتهالكة, كما ان اغلب قطع الأراضي المخصصة لمرائب النقل الخارجي والداخلي لم يتم تمليكها لحد الأن, نتيجة لضعف التعاون بين الدوائر ذات العلاقة في تخصيص هذه الأراضي, ولا توجد اراضي في مركز المدينة تصلح ان تكون مرائب لانطلاق السيارات.

د- الاختيار غير صحيح لمواقع المرائب التي تكون بعيدة عن مراكز المدن, مما استوجب توفير خطوط نقل داخلية مع توفر الطرق اللازمة.

3- المشاكل التي يعاني منها سائقي السيارات والركاب:

أ- لا يوجد تعاون مشترك بين سائقي السيارات وكادر القسم في هيئة النقل من حيث تطبيق القوانين والأنظمة.

ب- تباين ساعات الانتظار في المرائب نتيجة لزيادة اعداد السيارات لحين حصولهم على الخدمة في الصف وهذا يرجع الى نوع السيارات والخطوط العاملة.

ج- المنافسة في الأجور بين سائقي السيارات الذين يعملون على حركة وانسيابية النقل داخل المرائب الرئيسة, كما هو الحال في مرأب الناصرية الموحد.

د- عدم التزام بعض سائقي السيارات بنظام الوقوف حسب مسار الخط كما هو الحال في مرأب الناصرية الموحد خلال ما تم مشاهدته خلال الدراسة الميدانية.

هـ- عدم التزام الركاب والمسافرين بانتظار السيارات الواقفة في صفوف الانتظار داخل المرائب وتشجيعهم للسائقين المخالفين الذين يقفون خارج المرائب وسحبهم للركاب خلسةً عن المراقبين التابعين لهيئات النقل.

و- عدم التزام بعض سائقي السيارات بنظام الحركة داخل المرائب لاسيما الذين يعملون بدون ترخيص قانوني(بدون اجازة سوق).

ز- تقليص عدد الرحلات نتيجة لزيادة اعداد السيارات العاملة على الخطوط الداخلية ذات المسافات القصيرة, مثال على ذلك خط سيارات قضاء ناصرية – قضاء سيد دخيل.

ح- معاناة بعض سائقي السيارات من الطرق غير معبدة او ذات التعبيد الرديء المؤدية الى المرائب, فضلا عن رداءة تبليط ساحاتها وكثرة وجود الحفر التي تصبح مناطق لتجمع مياه الامطار في فصل الشتاء ولاسيما عند مداخل ومخارج المرائب, مما يؤدي الى اتساخ السيارات والمسافرين معاً من جراء المياه الراكدة الحاوية على الأطيان, كما هو الحال في مرأب قضاء سوق الشيوخ . صورة(3)

صورة (3)

مدخل مرأب قضاء سوق الشيوخ اثناء موسم سقوط الامطار لعام 2020

خ- نقص الخدمات الاجتماعية التي يحتاجها اصحاب السيارات في المرائب لاسيما اولئك الذين ينتظرون دورهم في النظام لساعات طويلة مثل اكشاك الطعام ومضلات الحماية من التقلبات الجوية كالأمطار شتاءً, وأشعة الشمس الحارقة صيفاً, فضلا عن عدم توفر المكان اللائق للصلاة.

ط- يقوم بعض سائقي السيارات الى التوقف للتزود بمادة الوقود احياناً بعد خروجهم من المرائب وهي محملة بالركاب والمسافرين مما يخلق نوعاً من المجادلة بين الركاب الذين يرغبون في سرعة الوصول الى مساكنهم او اماكن عملهم, وبين سائقي السيارات المضطرين لحاجتهم الماسة للوقود.

ظ- قدم البناء لمعظم المرائب في المحافظة فقد مضى على بناءها مدة طويلة وهي بحاجة ماسة الى اعادة البناء والتطوير والتأهيل.

النتائج:

1–تباين مساحات المرائب في محافظة ذي قار فقد كانت اكبر مساحة هي لمرأب قضاء الناصرية الموحد في مركز محافظة ذي قار بواقع(30000م^2), واصغر مساحة لمرأب قضاء النصر بواقع(2000م^2).

2– لم يؤخذ بنظر الاعتبار عند تشييد مرائب النقل في المحافظة زيادة اعداد السكان التي رافقتها زيادة مماثلة في اعداد السيارات وعلى اختلاف انواعها وسعتها.

3– انتشار المواقف غير نظامية نتيجة اختيار مواقع بعض المرائب التي تكون بعيدة عن مركز المدينة, الامر الذي ادى الى خروج سائقي السيارات عن هذه المرائب ليتخذوا مواقف خاصة لهم.

4– تراجع عمل السيارات القديمة الصنع التي مر عليها اكثر من عشرين عاماً في الخدمة, لاسيما بعد انتعاش الوضع الاقتصادي بعد عام 2003 ودخول انواع حديثة من السيارات التي امتازت بسرعتها وتوفر الخدمات فيها كالتدفئة والتبريد, الامر الذي قلل من الطلب على خدمات السيارات القديمة الصنع.

5– تباين اعداد الرحلات الحاصلة بين خطوط النقل الداخلي والخارجي, اذ نجد السيارات العاملة على الخطوط الخارجية تحصل على الخدمة مرة واحدة في اليوم واحياناً اكثر من يوم, في حين نجد السيارات العاملة على الخطوط الداخلية من (1–3) رحلات في اليوم الواحد.

6– عدم توفر الكثير من الخدمات في المرائب, كعدم توفر الاماكن المخصصة لجلوس المسافرين وعدم الاعتناء بنظافة دورات المياه الصحية الموجودة في المرائب, فضلا عن رداءة تبليط ساحاتها ومداخل ومخارج الكثير من المرائب, وعدم الاعتناء بالأرصفة والمضلات النظامية فيها وغيرها من الاحتياجات الاخرى.

7– تباين اوقات الذروة في كافة المرائب للخطوط الداخلية من الساعة(7–8) صباحاً ومن الساعة(1–3) ظهراً, اما فيما يخص اوقات الذروة للخطوط الخارجية فتكون من الساعة(5–8) صباحاً, ومتباينة في اوقات الظهيرة والمساء اذ تقل الذروات في اوقات الظهيرة خلال فصل الصيف وتنشط في اوقات الظهيرة خلال فصل الشتاء لاسيما بين الساعة(12–3) ظهراً.

8-أتضح من خلال المقابلات الشخصية مع سائقي السيارات واصحاب المرأب ، أن جميع المرأب غير كافية لاستيعاب الأعداد المتزايدة للسيارات، ولا سيما إن معظم مساحاتها غير قابلة للأتساع لكونها مشغولة للاستعمالات اخرى . مما يضطر السائق لإيقاف السيارة على الشارع .وقد اتضح ذلك من خلال الاستبيان بان 61,5 % ممن يقومون بالرحلات بسياراتهم الخاصة يوقفونها في الشارع, نظراً لعدم توفر المساحات الكافية لمواقف السيارات العامة، لا سيما في مركز المدينة التجاري و قطاع الجزيرة الغربي ، لأن أغلب هذه المواقف التي تم التطرق اليها في مدينة الناصرية هي مواقف مخصصة لموظفي دوائر الدولة فقط .

9- ان للعوامل البشرية اثر كبير في زيادة الطلب على سوق النقل, لاسيما الزيادة الحاصلة في اعداد السكان التي اسهمت في زيادة اعداد السيارات.

المقترحات:

1-استحداث مرائب جديدة تتناسب مع المكانة الحضارية و الاجتماعية والاقتصادية لمحافظة ذي قار للإحياء غير المخدومة بسيارات النقل العام ، فضلاً عن زيادة عدد خطوط النقل العاملة ، لتكون كافية لتغطية جميع اجزاء المحافظة ، مما سهل نقل السكان سواء أكانت في داخل المدينة ، أم بينها وبين أقاليمها.

2- فرض سيادة القانون لمنع تجاوز أصحاب السيارات على خطوط النقل من خارج المرائب عن طريق اتخاذ إجراءات مختلفة مثل فرض الغرامات المالية العالية للحد من هذه التجاوزات ، لما تسببه من مشكلات وإضرار لأصحاب السيارات الملتزمين بالضوابط والقوانين النافذة في مجال النقل الخاص.

3-إعادة هيكلة التنظيم الإداري لمرائب النقل الحضري العام في محافظة ذي قار، وعرضها للاستثمار من قبل القطاع الخاص ، على أن يبقى الإشراف المباشر عليها من قبل الشركة العامة لإدارة النقل الخاص ضمن وزارة النقل ، وبذلك تستطيع الدولة تحقيق هدفين من خلال هذا الإجراء الأول هو محاولة القضاء على الفساد المالي والإداري في هذا القطاع من جانب ، وتحّمل القطاع الخاص نفقات أعمار المرائب من جانب آخر, وعلى وفق الضوابط والمعايير والمواصفات العالمية

كتوفير البوابات الإلكترونية ، وكاميرات المراقبة، والخدمات العامة ومواقف للسيارات بحسب خطوطها الاتجاهية والمسقفات وأماكن استراحة الركاب والمسافرين وأصحاب السيارات معاً .

4- جعل المرائب سهلة الوصول على المارة والركاب حتى تكون عملية نقلهم وبضاعتهم أسهل.

5- بناء الطرق الحولية وربطها بالمرائب من خلال جسور محورية لغرض تسهيل الحركة امام السيارات ومرونة الوصول.

6- بناء المرائب في نقاط التقاء الطرق الرئيسة لتكون حركة السيارات والخطوط الخارجية والداخلية اكثر سهولة كما هو معتمد في محافظة النجف الاشرف حالياً.

7- بناء المرائب متعددة الطوابق والابتعاد عن المرائب السطحية التي تحتاج الى مساحات واسعة داخل مراكز المدن المزدحمة.

8- الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة في اقامة المرائب التخصصية كما هو معمول فيه في الدول المتقدمة والمجاورة.

9- الاعتماد على النقل العام خصوصاً في مراكز المدن لتقليل من الازدحامات المرورية وتخفيف الضغط على المرائب.

الهوامش

(1) محمد خلف الحسين, الطلب على مواقف السيارات في مدينة كربلاء, مجلة الهندسة والتكنولوجيا, المجلد(16) العدد(2), 1999,ص98.

(2) نادية مطلق أرما الربيعي, التحليل المكاني للمرائب الرئيسة في بغداد /الكرخ, رسالة ماجستير غير منشورة, جامعة بغداد, كلية التربية للبنات, 2002,ص37.

(3) زين العابدين علي صفر, جغرافية النقل, دار الكتب الوطنية, بنغازي ليبيا, 2014,ص285.

(4) نادية مطلق أرما, الربيعي ,مصدر سابق,ص37.

(5) ميثاق طالب خضر الخفاجي , تقييم كفاءة طرق النقل البري الخارجية في محافظة ذي قار باستخدام(GIS), اطروحة دكتوراه غير منشورة, كلية الآداب ,جامعة الكوفة,2016,ص25.

(6) علي عبد الكريم جواد الحجامي, تباين كثافة النقل بالسيارات على الطرق الرئيسة في محافظة ذي قار, رسالة ماجستير غير منشورة, كلية التربية, جامعة البصرة,2020,ص61.

(7) محمد حميد عباس الشهابي , استعمالات الأرض لأغراض النقل في مدينة النجف , رسالة ماجستير , كلية التربية , الجامعة المستنصرية , 2002,ص37.

(8) عبد الناصر شاهر الراوي ،دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن ،اطروحة دكتوراه ،كلية الآداب ،جامعة بغداد ،1995,ص91.

* حسب قرار اللجنة الاقتصادية الأوربية المتفرعة عن هيأة الأمم المتحدة أن أقصى عرض للسيارة (2,5 م) وارتفاع (3,8) م ، وطول (4,5) م ، ومجال للمناورة (2,25)م ، فإذا ما أخذنا بنظر الاعتبار مساحة الخدمات الأخرى المطلوبة توفرها ضمن الموقف كغرف الحراسة وغيرها من خدمات يصبح معدل ما تحتاجه السيارة الواحدة من المواقف حوالي (25)م2 للمزيد ينظر الى :-

1- محمود توفيق سالم، هندسة النقل ،دار الراتب الجامعية ، 1985 ، ص310- 315.

2-جورج داغر، تنظيم وتخطيط المدن ،اصدارات جامعة حلب ، 1967 ،ص 111 .

(9)- محمد صالح ربيع العجيلي , التحليل المكاني لاستعمالات الأرض لأغراض النقل داخل مدينة بغداد, أطروحة دكتوراه, الجامعة المستنصرية, كلية التربية, 1995م, ص 59.

(10)- حميد غالب عجيل السكيني , النقل في مدينة البصرة دراسة في النقل الحضري , أطروحة دكتوراه , جامعة البصرة, كلية الآداب , 1998 ص75.

(11) عبد الحميد عبد المجيد البلداوي ، تخطيط النقل العام في بغداد بين الواقع والطموح ،مجلة النفط والتنمية ،العدد 7 ، 1980 ص 85 .

(12)- حيدر عبد الكريم سالم الجبوري, النقل بالسيارات في مدينة الناصرية, , جامعة البصرة, كلية التربية رسالة ماجستير,2015, ص146.

المصادر الحكومية

(1)جمهورية العراق, وزارة النقل والمواصلات , الشركة العامة لأداره النقل الخاص(هيئة النقل)محافظة ذي قار, استمارة جرد العقارات والساحات, قسم الإيجارات, بيانات غير منشورة, 2021.

(2)جمهورية العراق , وزارة البلديات والأشغال العامة , مديرية بلدية الناصرية, شعبة Gis, بيانات غير منشورة , 2020.

المصـــــادر

الكتب:

- السالم، محمود توفيق, هندسة النقل ،دار الراتب الجامعية ، 1985
- داغر ,جورج ، تنظيم وتخطيط المدن ،اصدارات جامعة حلب ، 1967
- صفر ,زين العابدين علي, جغرافية النقل, دار الكتب الوطنية, بنغازي ليبيا, 2014

الرسائل والأطاريح:

- الجبوري, حيدر عبد الكريم سالم, النقل بالسيارات في مدينة الناصرية, , جامعة البصرة, كلية التربية رسالة ماجستير,2015
- الحجامي, علي عبد الكريم جواد, تباين كثافة النقل بالسيارات على الطرق الرئيسة في محافظة ذي قار, رسالة ماجستير غير منشورة, كلية التربية, جامعة البصرة,2020

– الخفاجي , ميثاق طالب خضر, تقييم كفاءة طرق النقل البري الخارجية في محافظة ذي قار باستخدام(GIS), اطروحة دكتوراه غير منشورة, كلية الآداب ,جامعة الكوفة,2016

– الراوي ،عبد الناصر شاهر ،دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن ،اطروحة دكتوراه ،كلية الآداب ،جامعة بغداد ،1995

– الربيعي , نادية مطلق أرما, التحليل المكاني للمرائب الرئيسة في بغداد /الكرخ, رسالة ماجستير غير منشورة, جامعة بغداد, كلية التربية للبنات, 2002,

– السكيني , حميد غالب عجيل , النقل في مدينة البصرة دراسة في النقل الحضري , أطروحة دكتوراه , جامعة البصرة, كلية الآداب , 1998

– الشهابي , محمد حميد عباس , استعمالات الأرض لأغراض النقل في مدينة النجف , رسالة ماجستير , كلية التربية , الجامعة المستنصرية , 2002

– العجيلي ، محمد صالح ربيع , التحليل المكاني لاستعمالات الأرض لأغراض النقل داخل مدينة بغداد, أطروحة دكتوراه, الجامعة المستنصرية, كلية التربية, 1995م

المجلات والدوريات:

– البلداوي ،عبد الحميد عبد المجيد ، تخطيط النقل العام في بغداد بين الواقع والطموح ،مجلة النفط والتنمية ،العدد 7 ، 1980

– الحسين , محمد خلف, الطلب على مواقف السيارات في مدينة كربلاء, مجلة الهندسة والتكنولوجيا, المجلد(16) العدد(2), 1999

المصادر الحكومية:

(1)جمهورية العراق , وزارة البلديات والأشغال العامة , مديرية بلدية الناصرية, شعبة Gis, بيانات غير منشورة , 2020

(2)جمهورية العراق, وزارة النقل والمواصلات , الشركة العامة لأداره النقل الخاص(هيئة النقل)محافظة ذي قار, استمارة جرد العقارات والساحات, قسم الإيجارات, بيانات غير منشورة, 2021.