مواقف السيارات في مدينة كربلاء
(توزيعها المكاني وواقعها الخدمي)

أ.د. رياض كاظم سلمان الجميلي
مروة فاضل الشمري

ملخص البحث

خلص البحث الذي ركز توزيع خدمة مواقف السيارات في مدينة كربلاء المقدسة وتقييم واقعها الخدمي اذ تبين ان عدد مواقف السيارات في مدينة كربلاء بلغت (٧٣) موقف، وهذه المواقف تتوزع على قطاعات المدينة السكنية الثلاث بنسب مختلفة يتصدرها قطاع المدينة القديمة بنسبة (٦٧.١%) يليه قطاع الحيدرية بنسبة(٣٠.١%) فيما جاء قطاع الجزيرة باقل نسبة من هذه الخدمة بنسبة(٢.٧%) وتتأثر عملية توزيع مواقف السيارات في مدينة كربلاء بنوعية استعمالات الارض الحضرية كان ابرزها شبكات النقل السريعة والثانوية والاستعمال الديني والتجاري والصحي والترفيهي وتلعب هذه الاستعمالات الحضرية اثرا كبيرا في عملية جذب مواقف السيارات اليها دون غيرها من الاستعمالات الاخرى، فيما سجلت مواقف السيارات في كربلاء نسب جيدة في نوعية الخدمات التي تتمتع بها امثال خدمات(المراقبة والاضاءة) بنسبة (٩٨.٦%) من المواقف تحتوي على هذه الخدمات فيما جاءت خدمات المبيت والانتظار بنسبة(٨٣.٣%) تلاها عنصر المساحة بنسبة(٦٤.٤%) اما بقية المؤشرات الخدمية الاخرى فقد سجلت المواقف تراجعاً ملحوظاً بها مما جعل من المدينة تعاني من عجز حاد في خدمة مواقف السيارات ويأتي هذا العجز بصورتين الاولى النقص الحاصل في حجم الخدمة والثانية سوء التوزيع المكاني لها في عموم المدينة مما يجعل من المدينة بحاجة ماسة لتخطيط هذا النوع من الخدمات .

Abstract

The research focused on the distribution of car parking in the holy city of Karbala and the evaluation of the reality of service to many results, the most prominent of which is that the number of positions in the city of Karbala reached (73) position, these positions are distributed on the three sectors of the city housing different percentages led by the Old City sector by 67.1 The distribution of car parks in Karbala was influenced by the quality of urban land use, the most prominent of which were the rapid and secondary transport networks and the religious, commercial, health and entertainment use. Urban significant impact in the process of attracting parking to it without other other uses, while parking lots were recorded in Karbala, good proportions in the quality of services enjoyed by the likes of services (surveillance and lighting) by (98.6%) of the positions containing these services as came B services and wait by (83.3%) followed by a space element by (64.4%) the rest of the other service indicators recorded the positions marked decline by making the city suffers from a severe shortage of parking service comes this deficit first two forms the shortfall in service volume and the second poor distribution spatial in pan tide NH making the city an urgent need to plan this type of service.

المقدمة

احدثت الثورة التكنلوجية التي يشهدها عالمنا اليوم الكثير من النماذج والاطر والاساليب والتغير الحاصل في نوعية الحياة وواقعها العملي المرتبط بشدة بما تفرزه طبيعة هذه الثورة المعلوماتية واتساع الفوارق الطبقية وفرص العمل والتي تعمل لجعل حياتنا اسهل وافضل ، فقد شكل مبدأ ربط المحتوى بالشكل الصفة الغالبة على التكنولوجيا المعاصرة والتي جعلت من جميع خدماتنا المعاصرة تنتهج اساليب الحداثة والعصرنة في شكلها ومضمونها ، فتطور السيارات وانواعها احدث تطور في نوعية الخدمات المقدمة لها ومنها مواقف السيارات

Parking التي باتت تشكل خدمة ملحة في واقع تخطيط مدننا المعاصرة والتي اصبحت من اهم خدمات النقل في المجتمعات الحضرية والمدن الكبرى وتعرف مواقف السيارات على انها الفضاءات التي تخصص لوقوف المركبات ضمن نظام الشوارع او على جانبية من دون اصحابها لفترة زمنية معينة ، وتقدم هذه الخدمة لأصحاب مركبات النقل العام والخاص على حدا سوء ، وتعد مواقف السيارات احدى الخدمات الحيوية في المدينة اذ يعد توفرها امرا اساسيا بالنسبة لمستخدمي السيارات بأنواعها وفي كافة مناطق المدينة وفعالياتها الاقتصادية ، فغالبا ما تعاني مراكز المدن المزدحمة من عدم قدرتها على توفير المساحات الكافية المخصصة لوقوف السيارات نتيجة الكثافة الكبيرة في حجم انشطتها الاقتصادية من جانب وزيادة اعداد المركبات المتوجهه للمراكز المدن من جانب اخر كون مراكز المدن تمثل نهاية جميع رحلات العمل والتسوق والترفيه ومن هنا تبرز اهمية هذه الخدمة الحضرية في مراكز المدن ومنها مدينة كربلاء التي تشهد ازدحامات كبيرة في حجم الرحلات لاسيما الرحلات الدينية التي تتصف بها المدينة كونها تمثل مركزا دينيا مهما على مختلف الأصعدة المحلية والاقليمية والعالمية ، لذا فقد جاءت فكرة البحث لأجراء تقييم موضوعي لعملية توزيع هذه المواقف على جهات المدينة المختلفة تبعاً لحاجة السكان منها من جانب والوقوف على حجم الخدمات التي يجب ان تتمتع بها هذه الخدمات وفقا **لمشكلة البحث** التي مفادها هل عملية توزيع خدمات مواقف السيارات في مدينة كربلاء متزنه مع متطلبات سكانها وحاجاتهم الحضرية ؟ فضلا عن ما كشف عن المؤشرات الخدمية التي يفترض ان تتمتع بها المواقف من مواصفات ومميزات من شأنها تطوير نوعية كفاءة خدماتها المقدمة للسكان ؟ لذا فقد اعتمد البحث **فرض علمي** مفاده ان عملية توزيع مواقف السيارات في مدينة كربلاء تعاني من سوء تخطيطي كبير في عملية التوقيع وكفاءة الخدمات الواجب توفرها بالمواقف.

المبحث الاول
مواقف السيارات (المفهوم والاهمية)

اولا: مفهوم مواقف السيارات

تصنف مواقف لسيارات (parking car) من الخدمات الحضرية والتي باتت عملية توفرها في التركيب الداخلي للمدينة امر في غاية الاهمية والضرورة نظرا لما تقدمه من خدمات للأصحاب المركبات العامة والخاصة تتعلق بحفظ مركباتهم طيلة فترات مفارقتهم عنها والاهتمام بها ومراقبتها من جانب ، كي تساهم هذه المواقف في تنظيم حركة المرور العامة داخل المدينة وتساعد في عدم حدوث الاختناقات المرورية في المناطق المكتظة والمزدحمة لذا تحظى هذه الخدمة بأهمية عالية في مختلف دول العالم فتوضع لها الخطط وترسم لها المخططات وتخطط لها المواقع المناسبة داخل المدينة ، وعليه لا بد ان نقف على المفهوم العلمي لهذه الخدمة لذا فان هنالك عدة مفاهيم لمواقف السيارات منها من عرفها على أنها مساحة مخصصة لإيقاف السيارات , يتم تصميمها هندسيا لجعلها ملائمة تطبيقيا للاستعمال ومريحة للسائق وتعد من الخدمات المهمة جدا في المدن وخصوصا الكبيرة منها , اذ أن عدم الاهتمام بمواقف السيارات قد يسبب حدوث مشاكل الازدحام الشديد الناتج من الوقوف العشوائي للسيارات وهي على عدة أنواع منها المواقف الصغير والتي تتسع لمجموعة من السيارات كالنموذج المستخدم في بعض الفنادق والسوبرماركت و الشركات الصغيرة وبعضها كبير وأحيانا ذات حجم هائل كالمستخدمة في الأسواق والشركات الكبيرة والمدارس وغيرها [١].ويرى البعض بان الموقف المكان الذي يخدم السيارة عندما تكون في حالة سكون او الفضاء الذي يخصص لوقوف السيارة دون سائقها عندما يذهب لتلبية حاجة معينة [٢].فيما يراها البعض بانها الفضاءات المخصصة لوقوف السيارات ضمن الشارع(ON-STREET) أو خارج الشارع (STREET - OFF) وهي تكون أما قطعة من الارض (ساحة وقوف

السيارات) (LOT) أو على شكل مواقف متعددة الطوابق (MULTI STOPY GRAGE) والتي تعرف على انها الارضية التي تخزن فيها المركبات من دون اصحابها وتعرف كذلك على انها المكان الذي ينتظر به او يتوقف فيه سائق السيارة بقصد تحميل او تفريغ البضائع أو لصعود ونزول الركاب [٣]. وتعد مواقف السيارات احدى الخدمات الحيوية في المدينة اذ يعد توفرها امرا اساسيا بالنسبة لمستخدمي السيارات بأنواعها وفي كافة مناطق المدينة وفعالياتها الاقتصادية ، فغالبا ما تعاني مراكز المدن المزدحمة من عدم قدرتها على توفير المساحات الكافية المخصصة لوقوف السيارات نتيجة الكثافة الكبيرة في حجم انشطتها الاقتصادية من جانب وزيادة اعداد المركبات المتوجهة للمراكز المدن من جانب اخر كون مراكز المدن تمثل نهاية جميع رحلات العمل والتسوق والترفيه [٤] وتعد فترة مكوث المركبات في المواقف امرا مهما بالنسبة لتخطيط هذه الخدمة اذ تعتمد على الغرض الذي يرغب صاحب المركبة تأديته ومن ثم العودة الى المركبة وهذه الفترة قد تكون قصيرة أو طويلة حسب الغرض الذي يؤديه صاحب المركبة وتكون هذه الفترة على عدة انواع مختلفة منها [٥] :-

١ ـ الفترة القصيرة للموقف (SHORT -TERM P) :ويقصد بها الفترة التي تمكث فيها المركبة داخل الموقف لمدة ساعة أو ساعتين .

٢ـ الفترة المتوسطة للموقف (MEDIUM - TERM P) : ويقصد بها الفترة التي تمكث فيها المركبة داخل الموقف لمدة أقصاها يوم واحد.

٣ـ الفترة الطويلة للموقف (LONG - TERM P) :ويقصد بها الفترة التي تمكث فيها المركبة داخل الموقف لمدة تزيد عن يوم واحد .

٤ـ الوقوف طوال اليوم (ALL DAY P) : ويقصد بها المدة التي تمكث فيها المركبة داخل الموقف خلال فترة العمل اليومي وذلك عند قدوم صاحب المركبة من مكان أقامته الى مكان عمله بواسطة سيارته الشخصية (الرحلة الى العمل).

٥ـ الوقوف طوال الليل (OVER - NIGHT P) : ويقصد بها المدة التي تمكث فيها المركبة داخل الموقف خارج اوقات العمل ويزداد هذا النمط خلال عطلة نهاية الاسبوع. وتكون بعض المواقف غير كافية لاستيعاب العدد الكبير من المركبات فيلجأ أصحاب المركبات إلى ترك مركباتهم على جانبي الشوارع وهذا يؤثر سلباً على حركة السير وانسيابية المرور بسبب حجز جزء كبير من الشارع مما يقلل من طاقته الاستيعابية [٦] , وتكون هذه المواقف مناطق جذب الأفراد نحوها بشكل مستمر مسببة حركة مرورية عالية وهي بالتالي بحاجة إلى عملية تخطيط دقيقة ومنظمة ضمن معايير محددة في اختيار مواقعها ومساحاتها .

ثانيا: انواع مواقف السيارات (type of parking car).

شهد العالم وتحديدا في ظل الثورة التكنولوجية تطور انواع مختلفة من مواقف السيارات داخل المدينة وجاء هذا التطور ملبيا للكثير من احتياجات السكان لذا فقد ظهرت العديد من الانواع من المواقف نذكر ابرزها:-

١ ـ المواقف على الطريق (on - street parking) . وبموجب هذا النوع من المواقف يتم ايقاف المركبات بجانب الرصيف وبأشكال متعددة, ومنها تقع على جانب واحد او جانبين في الطرق و تكون اما موازية للرصيف او مائلة بزاوية معينة, ويكون هذا النوع من المواقف يقع ضمن المعايير التخطيطية والتصميمية للشارع ويزداد الامر خطورة عندما تكون هناك حاجة لوقوف المركبة عموديا أو مائلا دون السماح بذلك، أن هذا النوع من المواقف يؤثر على حركة السير وانسيابية المرور بسبب اقتطاعه لجزء من الشارع فتقل قدرته الاستيعابية الا اذا صمم رصيف الطريق لذلك [٧]

٢ ـ المواقف خارج الطريق (off - street parking) . وهي التي تمثل الساحات المصممة لتكون مواقف للمركبات و تقديم الوظيفة المطلوبة منها و نظرا للطلب الكبير على هذا العنصر و لتوفر فضاءات خالية

داخل النسيج الحضري للمدن ناتجة عن عمليات التوسع, فقد تحولت معظمها الى ساحات وقوف للمركبات[٨], وهذه المواقف التي تقع على الطرق العامة وتكون على جانب الطريق وبأشكال مختلفة منها :

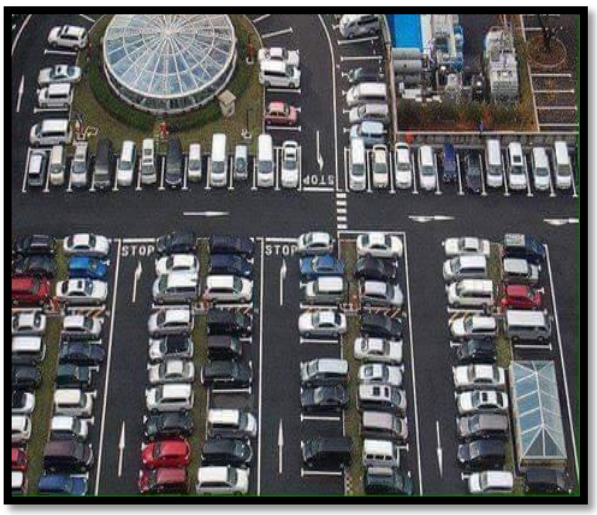
أ ـ **مواقف الساحات العامة(surface park)** : وهي المواقف التي تشغل مساحة من الارض لوقوف السيارات ومجهزة بكافة الخدمات[٢] .

ب ـ **مواقف الابنية متعددة الطوابق(multistopy park)** : وهي المواقف التي تكون على شكل أبنية متعددة الطوابق وتوجد دائما في المنطقة المركزية في المدينة للارتفاع أسعار الاراضي.

ج ـ **مواقف السطوح (parking deck roof -top car park)** : وهي المواقف التي تتخذ من أرضية سطوح الأبنية كمساحات لأشغالها .

د ـ **مواقف الانفاق(underground car park)** : وهي المواقف التي تقع تحت مستوى سطح الارض وتكون أما على شكل طابق واحد أو متعددة الطوابق.

هـ ـ **(public lot garage parking) :** وهي الاماكن التي تخصص لوقوف المركبات وتكون هذه الفضاءات ذات استعمال عام[٩].









(شكل ـ١) نموذج من تخطيط مواقف السيارات في بعض الدول الاوربية

ثالثا : اهمية مواقف السيارات.

لمواقف السيارات اهمية كبيرة بالنسبة للأصحاب المركبات واصحاب المواقف ويتم تنظيم مواقف السيارات في الأماكن المزدحمة في المدن, على النحو الآتي:

١ـ تفاصيل عن المركبة ومحتوياتها من اصحابها كون المواقف الرسمية مسؤولة قانونيا عن اي نقص او ضرر يلحق بالمركبة اثناء وجودها في الموقف .

٢ـ إشاعة حق استخدام المواقف والاستفادة منها بين أكبر عدد ممكن من السكان إذ سيكون بالإمكان الحصول على المواقف بسهولة, لعدم استمرار السيارات في المواقف أكثر من المدة المقررة للوقوف, الأمر الذي سيضطر غير المتسوقين إلى البحث عن أماكن بدون مقابل في الساحات العامة والشوارع الجانبية لإيقاف سياراتهم.

٣ ـ تحقيق دخل إضافي للبلديات يدعم مواردها الذاتية, ويزيد من إمكاناتها وقدرتها على تحقيق أهدافها في تنظيم الخدمات البلدية, والرفع من مستواها.

٤ـ إن التنظيم سيسهل على أجهزة المرور أداء مهماتها في الرقابة والمتابعة والإشراف والسيطرة على العملية المرورية برمتها, ويسهل على السكان قضاء حاجاتهم, ويسهم في انسياب الحركة المرورية في الشوارع, ويختزل الوقت الذي تستغرقه رحلات المركبات, وانتقال الناس لقضاء حاجاتهم.

٦ـ سيضفي التنظيم مظهرا حضاريا على المدينة وحركة السيارات بصفة عامة, وسيعطي مؤشرا على التقدم وحسن التنظيم [١٠].

٧ـ فضلا عن تعزيز السلامة المرورية من خلال ضمان اماكن كافية لوقوف المركبات من الشارع وضمان سهولة الوصول أليها والخروج منها الى الشارع العام.

المبحث الثاني

التوزيع المكاني لمواقف السيارات وعلاقته بالبنية الحضرية لمدينة كربلاء

تلعب عملية التوزيع الخدمات دورا مباشرا في تفاعل الخدمة بالمحيط الجغرافي من خلال الكفاءة والقابلية على العطاء، تأتي اهمية التوزيع المخطط للخدمات في انه يساهم في تحقيق مبدأ سهولة الوصول للخدمة من قبل السكان، كما يساهم في انشاء الخدمات على جهات المدينة المختلفة والذي يحقق التواصل المستمر بين السكان من جانب ويلعب دورا ايجابيا في توسع المدينة ونموها بشكل مستمر من جانب اخر[١١] لما كانت مواقف السيارات تحمل مفهوما خدميا كبيرا فأن طبيعة العلاقة التي تربطها بسكان المدينة وحركتهم المستمرة وثيقة بين مواقع سكناهم ومحل عملهم داخل وخارج المدينة، بلغ عدد مواقف السيارات في مدينة كربلاء (٧٣) موقف، تتوزع هذه المواقف على قطاعات المدينة السكنية الثلاث بنسب مختلفة،(جدول-١) وهنا يمكن تحليل توزيعها على قطاعات المدينة بالشكل التالي:ـــ

(جدول - ١) توزيع مواقف السيارات على قطاعات مدينة كربلاء لعام٢٠١٦م.

ت	القطاع	مواقف السيارات	النسبة %
١	قطاع المدينة القديمة	٤٩	%٦٧.٢
٢	قطاع الحيدرية	٢٢	%٣٠.١
٣	قطاع الجزيرة	٢	%٢.٧
المجموع		٧٣	%١٠٠

المصدر: الباحثة بالاعتماد على استمارة المسح الميداني لعام٢٠١٦م.

١ــ قطاع المدينة القديمة: يضمن هذا القطاع (٩ محلات) لعام(٢٠١٥ م) بلغ عدد سكانه (٦٢٥٧٠نسمة)، فقد توسع مركز المدينة على حساب الاراضي الزراعية ، فضلا عن توسع المركز التجاري على حساب الوحدات السكنية، لهذا انتقل السكان الى المناطق السكنية المفتوحة للتخلص من ازدحام مركز المدينة وضيق المنازل والازقة، من خلال(جدول- ٢) يتضح ان اغلب مواقف السيارات توجد في قطاع المدينة القديمة حيث بلغ عدد المواقف في هذا القطاع(٤٩) موقفا ، شكلت نسبة(٦٧.١%) من مجموع مواقف السيارات في مدينة كربلاء وقد ادت الوظيفة الدينية اثرا مهما في جذب السكان اليه من خلال الزيارات الموسمية واستقبال مدينة كربلاء عدد كبير من الزوار من داخل العراق وخارجه ، فضلا عن توفر فرص العمل في القطاعات التجارية والخدمية وتركز المؤسسات الحكومية والدوائر الرسمية في هذا القطاع .

(جدول ــ ٢) مواقف السيارات في قطاع المدينة القديمة لعام ٢٠١٦م

ت	الحي السكني	عدد مواقف السيارات	النسبة %
١	باب بغداد	١٠	%١٣.٧
٢	باب السلالمة	١	%١.٤
٣	البوبيات	٦	%٨.٢
٤	العباسية الشرقية	٧	%٩.٦
٥	المخيم	١	%١.٤
٦	باب طويريج	٤	%٥.٥
٧	شارع ميثم التمار	١٨	%٢٤.٧
٨	العباسية الغربية	٢	%٢.٧
المجموع		٤٩	%٦٧.٢

المصدر: الباحثان بالاعتماد على استمارة المسح الميداني.

٢ ــ قطاع الحيدرية: حيث بلغ عدد السكان في هذا القطاع (٧٠٤٥٨٠نسمة) لعام ٢٠١٥م واحتل الصدارة من عدد السكان وذلك لكونه يشغل الجزء الاكبر من مساحة المدينة وبلغ الاحياء فيه (٣١) حياً سكنياً، وقد احتل المرتبة الثانية في عدد المواقف البالغة (٢١) موقفا ، اذ شكلت نسبة(٢٩%) من مجموع مواقف السيارات في مدينة كربلاء كما في (جدول- ٣) وسبب ازدياد اعداد السكان ازدادت اعداد السيارة وبالتالي فهي بحاجة الى مثل هذه الخدمة الحضرية.

(جدول ــ ٣) مواقف السيارات في قطاع الحيدرية لعام ٢٠١٦م.

ت	الحي السكني	عدد مواقف السيارات	النسبة %
١	الجمعية	٤	%٥.٥
٢	شارع المركزية	٨	%١٠.١٠
٣	شارع المحافظة	١	%١.٤
٤	حي الاسكان	٢	%٢.٨
٥	حي الموظفين	١	%١.٤
٦	حي الانصار	١	%١.٤
٧	حي الاصلاح	١	%١.٤
٨	حي الامين	١	%١.٤
٩	حي البلدية	١	%١.٤
١٠	حي النقيب	١	%١.٤
المجموع		٢٢	%٢٨.٢

المصدر: الباحثان بالاعتماد على استمارة المسح الميداني.

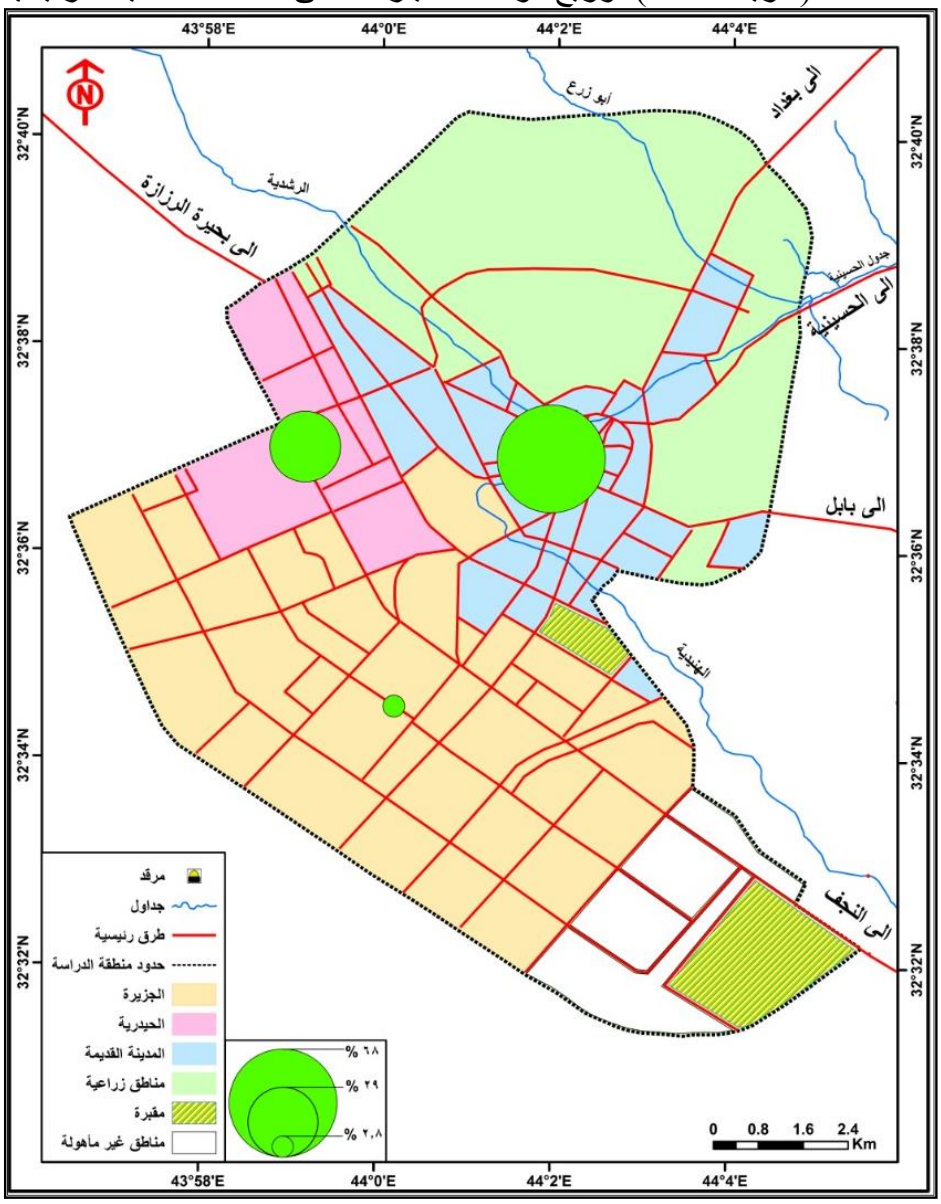
٣- قطاع الجزيرة: بلغ عدد سكان هذا القطاع (١٢٥٥٥٣نسمة) وبلغ عدد الاحياء(٢٢) حياً ويعزى زيادة الاحياء فيه الى نزوح العديد من المهاجرين الى هذه المناطق وفي هذه الاحياء اذ بلغ عدد مواقف السيارات (٢) موقفا شكل نسبة (٢.٧%) من مجموع المواقف في المدينة، يعزى السبب الى قلة مواقف السيارات في هذا القطاع بسبب قلة اعداد السكان بالنسبة الى المساحة فضلا عن أن اغلب تصاميم الدور تخصص مساحات لوقوف السيارات داخل المنزل، كما في(جدول-٤)، لاحظ (خريطة -١).

(جدول ــ ٤) مواقف السيارات في قطاع الجزيرة لعام ٢٠١٦م.

ت	الحي السكني	عدد مواقف السيارات	النسبة %
١	الجاهز	١	%١.٤
٢	ملحق الفارس	١	%١.٤
	المجموع	٢	%٢.٨

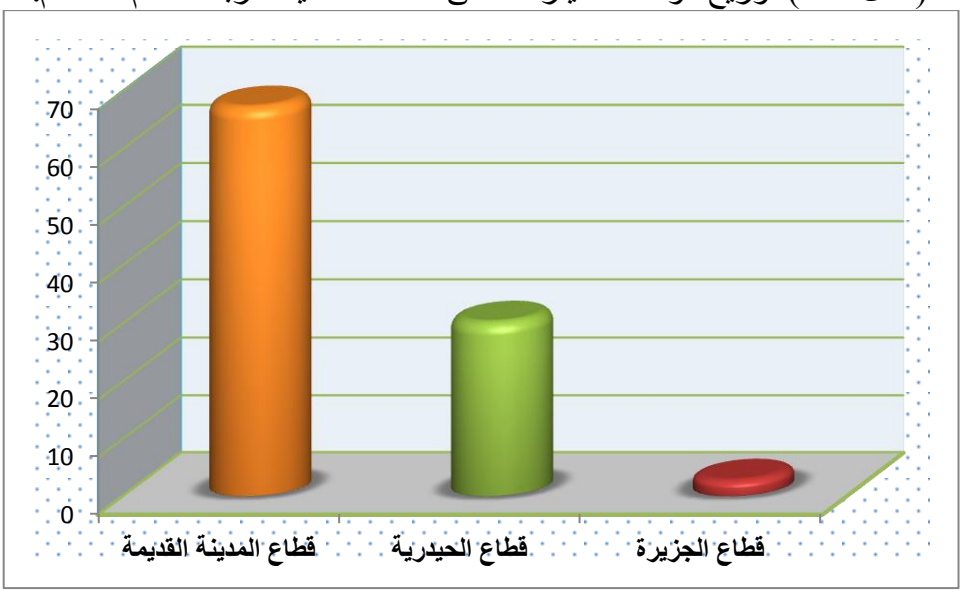
المصدر: الباحثان بالاعتماد على استمارة المسح الميداني.

(خريطة ــ ١) توزيع مواقف السيارات على قطاعات المدينة الرئيسية.



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على الدراسة الميدانية.

(شكل ــ ٢) توزيع مواقف السيارات على قطاعات مدينة كربلاء لعام٢٠١٦م.



العوامل المؤثرة في توزيع مواقف السيارات في مركز المدينة.

هناك العديد من العوامل التي تحكم توزيع مواقف السيارات في مدينة كربلاء كان لها الدور الكبير في رسم الخريطة النهائية لتوزيعها على جهات المدينة المختلفة ومن هذه العوامل هي:-

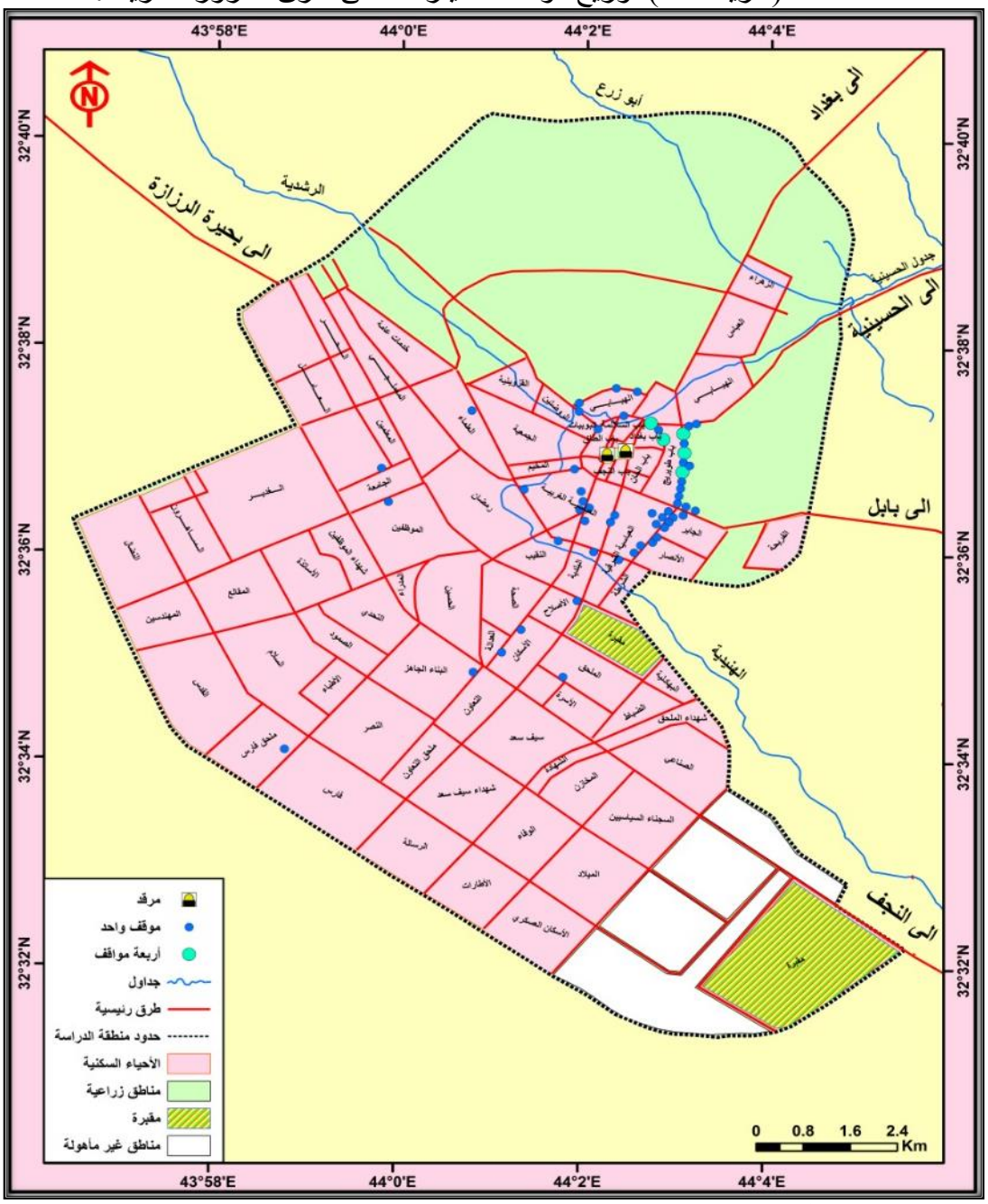
اولا: الطرق النقل

١. المرور السريعة: وتتمثل وظيفتها بالحركة المرورية التي تتم بسرعة كبيرة ولمسافات طويلة ذهاباً وايابا (أي طرق الدخول والخروج للمدينة) وهي طرق واسعة ذات عدة مسارات في كلا الاتجاهين، تمتاز بعامل الاستقامة وقلة درجة الانحدار وعدم وجود عوائق تحدد من انسيابية الحركة وتسارعها وتكون بمثابة حلقة الوصل بين المدن المجاورة, كما انها تعد طرق مرور نافذة للمدينة[١٢]، وهي كما يلي :

١. طريق كربلاء – مسيب- بغداد
٢. طريق كربلاء ـــ نجف
٣. طريق كربلاء ـــ حله

وتتوزع على هذه الشبكة العديد من مواقف السيارات كونها تمثل شرايين رئيسية للحركة (خريطة -٦).

(خريطة -٢) توزيع مواقف السيارات على طرق المرور السريعة.



المصدر: من عمل الباحثان بالاعتماد على استمارة المسح الميداني

٢ـ شبكة الطرق الداخلية.

وتكون هذه الشبكة محلية داخل المناطق السكنية والتجارية والصناعية وتتفرع بحسب طبيعة المخطط الاساس للمدينة وحجم المرور الداخلي منها وتلعب هذه الشبكة دورا كبيرا في ربط مناطق المدينة وقطاعاتها السكنية ببعضها من جانب وبالمركز الحيوي لها من جانب اخر[١٣] وتتمثل هذه الشبكة في مدينة كربلاء نوعين من الطرق هي:ـ

أ - **شوارع المرور الثانوية**

ب - **شوارع المرور المحلية (شوارع الازقة)**

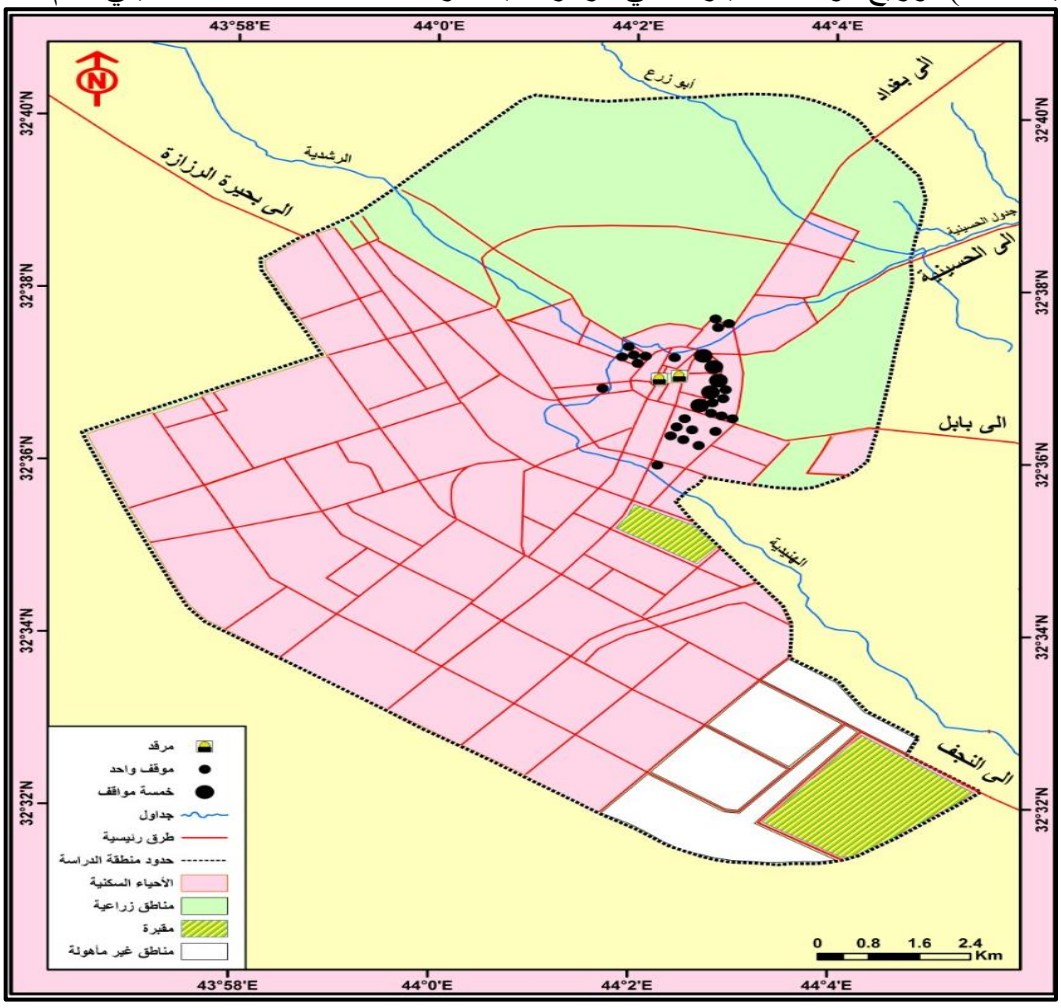
والتي تتوزع عليها العديد من المواقف الداخلية والتي عاده ما تخدم سكان المدينة المحليون دون السواح والزائرين .

ثانيا: توزيع استعمالات الارض الحضرية.

تلعب خريطة استعمالات الارض الخدمية في مدينة كربلاء دورا مهما في عملية توزيع مواقف السيارات وتركزها المكاني كون اغلب الاستعمالات الحضرية تمثل الوجهة الحضرية الرئيسية للكثير من رحلات العمل اليومية لدا سكان المدينة وزائريها فحركة السكان واتجاهاتها المكانية يحددها في كثير من الاحياء الانتشار المكاني للخدمات العامة والمجتمعية في أنحاء المدينة ويمكن التعرف طبيعة هذا الاثر بدقة من خلال ما يلي:-

١ ـ الاستعمال الديني: على الرغم من أن الاستعمال الديني يشكل نسبة تبلغ (٠.٥٠%) إلا أنه استعمال ذا تأثير قوي ومباشر على النقل في المدينة, يتمثل بالدرجة الاساس بالمرقدين الشريفين اللذين احدثا نشاط سياحي ديني كبير للمدينة ومركزها فضلاً عن وجود بعض المراقد الدينية الأخرى التي ولدت حركة مرورية دائمة الاستمرار يومياً وموسمياً للمدينة سواء أكان من محيطها الاقليمي أم الخارجي، وقد أدى دوراً بارزاً في تطور وتغير استعمالات الأرض الأخرى لكونه المحور الأساس لنشوء استعمالات الأرض في المدينة وبكل أبعادها العمرانية[١٤]، لذا فأن توزيع مواقف السيارات في المدينة يتركز بالقرب من الاماكن المخصصة للأغراض الدين والمتمثلة بشكل عام في قطاع المدينة القديمة، فقد اثبتت الدراسة الميدانية بأن نسبة(٦٧.١%) من المواقف يتركز بالقرب من المنطقة المركزية للمدينة والمتمثلة بشارع ميثم التمار والمناطق القريبة منه وشارع باب طويريج والجمعية والنقيب والمناطق القريبة التي تقع مجاورة لهذا النوع من الاستعمالات وتشهد هذه المناطق تركز كثير لمواقف السيارات لكون مركز المدينة القديمة والذي يضم المراقد المقدسة تم أغلاقه منذ العام(٢٠٠٣م) للأمور تتعلق بحفظ أمن العتبات المقدسة وزائريها، وهذه المواقف تتوزع في شارع ميثم التمار حيث يزداد الطلب عليها من قبل الوافدين الى داخل المدينة وخاصة ايام الزيارات الدينية التي تشهدها المدينة .

(خريطة – ٣) توزيع مواقف السيارات في مركز مدينة كربلاء بحسب الاستعمال الديني لعام ٢٠١٦م



المصدر: من عمل الباحثان بالاعتماد على استمارة المسح الميداني

٢ - الاستعمال التجاري.

تعد المنطقة التجارية نواة المنطقة الحضرية التي تمتاز بسهولة الوصول اليها وبتركز تجارة المفرد والمؤسسات المكتبية ولذلك ,وتعد هذه المنطقة ذات أهمية اقتصادية وحضرية بسبب النمو الوظيفي التجاري الكمي والنوعي الكبير الذي يؤثر على النشاطات الاقتصادية والوظائف الحضرية والتخصص الوظيفي فيها وتنشأ الطرق التجارية نتيجة قيام أصحاب المؤسسات والمحال التجارية باختيار أفضل المواقع لمؤسساتهم على امتداد واجهات الشوارع, وسهولة الوصول إليها بمختلف وسائل النقل والمرو، وعادة ما تحتل مثل هذه الطرق وخاصةً الرئيسة منها الاماكن الرئيسة في المدينة, وتعد هذه الطرق مراكز جذب قوية لسكان المدينة واقليمها لكونها مركزاً تجاريا[١٥] لذا فأن هذه المراكز التجارية المهمة المتمثلة بالأسواق والتجمعات التجارية العامة ومراكز التسوق قد جذبت العديد من مواقف السيارات نحوها كونها مراكز يرتادها جميع سكان المدينة وزائريها ويلاحظ ذلك بالمناطق التالية:ـ

- المركز الخدمي في حي العامل.

يعد هذا المراكز من المراكز ذات الخدمات المتنوعة في وظائفها ويتمتع هذا المركز بديناميكية عالية لاحتوائه على مجموعة من الانشطة الخدمية ويبعد هذا المركز عن المدينة بمسافة حوالي (٣.٨) كم عن المدينة القديمة وبلغ عدد سكان هذا المركز (٣٥٠٤٦) نسمة، وبلغ نسبة مواقف السيارات في هذا المركز (١.٤%) موقفا من مجموع المواقف في مدينة كربلاء والموقف في هذا المركز عبارة عن ساحة غير مخططة يتم وضع السيارات فيها من قبل السكان المراجعين الى عيادات الاطباء.

- المركز الخدمي في حي الحر.

يبعد هذا المركز عن مركز المدينة القديمة حوالي(٤) كم يحتوي هذا المركز على مجموعة كبيرة من الخدمات اذ بلغ عداد السكان في هذا الحي(٢٦٦٨) نسمة فضلا عن توفر مواقف للسيارات بنسبة (٤،٣%) من حجم مواقف السيارات في المدينة .

- المركز الخدمي في حي الموظفين.

يبعد هذا الحي عن مركز المدينة القديمة بمسافة شكلت(٩.١) كم يحتوي هذا المركز الخدمي على موقف واحد خاصة بالسيارات مقابل جامعة كربلاء في حي الموظفين

- المركز الخدمي في حي النقيب.

يبعد عن مركز المدينة القديمة بنحو(٥.٠) كم ويقع هذا المركز وسط مدينة كربلاء ويقع ضمن هذا المركز الخدمي موقف (الجوادين) خاص بالسيارات مجاور

-المركز الخدمي في حي البناء الجاهز.

ويبعد عن مركز المدينة القديمة بمسافة قدرها (٢.٦) كم وبلغ عدد سكان هذا الحي حوالي(١٦٥٢٠) نسمة، يوجد في هذا الحي ساحة خاصة بـ(ملعب كربلاء الدولي القديم) اذ يتم وضع السيارات من قبل الشباب المقبلين على اللعب في هذا الملعب في هذه الساحات.

٣ - الاستعمال الصحي.

تقدم مدينة كربلاء هذا النوع من الخدمات الصحية والعلاجية لسكانها بشكل مباشر من خلال مؤسساتها الصحية بأنواعها المختلفة من مستشفيات ومراكز رعاية اولية وعيادات طبية خارجية ومختبرات وصيدليات وغيرها، ومن ملاحظة(جدول- ٥) يتضح بأن أغلب هذه المؤسسات الصحية جذبت بعض مواقف السيارات اليها بحسب اهميتها للسكان فقد ضم الاستعمال الصحي ما نسبته (٤،١%) من مواقف السيارات المخصصة بالقرب من مؤسساته (جدول -٥)

(جدول - ٥)

توزيع مواقف السيارات المرافقة للمستشفيات الحكومية والاهلية في مدينة كربلاء لعام٢٠١٦م.

ت	المؤسسات الصحية	موقعها	عدد مواقف السيارات	نسبتها %
١	مستشفى الحسين الطبية	حي الاسرة	١	١.٤%
٢	مستشفى الكفيل التخصصي	شارع الحولي	ـــ	ـــ

٣	مستشفى العباس الاهلي	حي الامين(الجاير)	١	%١.٤
٤	مستشفى زين العابدين	شارع احمد الوائلي	١	%١.٤
٥	مستشفى التركي	حي العسكري	ـــ	ـــ
٦	مستشفى الشيخ احمد الوائلي	شارع الاسكان	ـــ	ـــ
٧	مستشفى النسائية والتوليد	حي الموظفين	ـــ	--
المجموع			٣	%٤.٢

المصدر: من عمل الباحثان بالاعتماد على الدراسة المسح الميداني.

٤- الاستعمال الترفيهي.

إذ تعد المساحات الخضراء المكثفة بالأشجار واحدة من متطلبات الراحة في المدينة، فضلاً عن منظرها الذي يكسب المدينة صفة جمالية متميزة، اذ شكلت مساحة من المدينة (٥١٩.٨)هكتار وبنسبة(٨.٦٨%) من المساحة الإجمالية والبالغة(٦٠٠٠.٣) وأدخلت العديد من وسائل الراحة والعاب الأطفال كما نشأت الملاعب الرياضية ومراكز الشباب والرياضة والنقابات الخاصة بالموظفين ومراكز ثقافية للشباب ومتنزه البلدية الحديث والتي بلغ عددها أكثر من(٤٨) متنزهاً صغيرا بعض هذه المناطق الترفيهية تم انشاء مواقف خاصة للسيارات كما في متنزه الحسيني الكبير ومتنزه الاصلاح ومدينة نوارس كربلاء اذ تم انشاءمواقف خاصة بهذه الخدمات فقد اتضح من خلال الدراسة الميدانية ان ما نسبته (١٤،٦%) من مواقف السيارات تنجذب نحو المناطق الترفيهية بسبب زيادة الطلب على هذا النوع من الخدمات بالنسبة للسكان .

المبحث الثالث

الواقع الخدمي لمواقف السيارات ومتطلباته التخطيطية في مدينة كربلاء

تعد خدمة مواقف السيارات (parking) من اهم الخدمات الحضرية التي تقدمها المدينة لسكانها وسكان الأقاليم الأخرى لما لها من دور في تنظيم شؤون النقل والمرور في المدينة، وتمتاز خدمات مواقف السيارات في منطقة الدراسة بتباين في نوعية الخدمات التي تقدمها للسكان وهذه الخصائص هي التي تحدد اهميتها وتطور نوعيتها في المستقبل وتقاس مدى كفاءة الموقف من خلال الخدمات التي يوفرها للأصحاب المركبات فالخدمات الخاصة بمواقف السيارات متنوعة وواسعة وتختلف بحسب احتياج السكان لها لذا فأن الموقف الذي يضم انواعا مختلفة من الخدمات المقدمة للأصحاب المركبات يعد من المواقف المتميزه في العرض والانتاج بخلاف المواقف التي تفتقر الى العديد من الخدمات الاساسية الواجب توفرها في كل موقف فقد كشفت الدراسة الميدانية عن طبيعة الواقع الخدمي لمواقف السيارات في مدينة كربلاء والذي يشير الى ان جميع مواقف السيارات تتباين في عملية تقديمها للخدمات، ومن هذه الخدمات التي تميز خدمة مواقف السيارات هي :

مؤشر موقع مواقف

ويعد هذا المؤشر الحيوي محددا لخدمات مواقف السيارات التي يجب ان تتمتع بمواقع خدمية مميزة لتأدية وظائفها بسهولة ولهذا تؤكد المعايير التخطيطية لمواقع مواقف السيارات تجنبها من تقاطعات الطرق العامة لتجنب حدوث تصادمات وحوادث مرورية عند استخدامها ويفضل ان تكون بالقرب من قطاعات الخدمات العامة[١٦]، وتقاس هذه الخاصية من خلال وقوع الموقف في المناطق التي يقصدها السكان اكثر من غيرها وتنتهي عندها اغلب رحلات التسوق والتبضع المنزلي او للأغراض السياحية وعند تفحص هذا المؤشر في مواقع مواقف السيارات في مدينة كربلاء نجد بأن اغلبها لا تحقق هذه الميزة الموقعية بالشكل الذي يخدم السكان وحركتهم اليومية داخل المدينة .

مؤشر مساحة الموقف.

تعد المساحة التي يشغلها الموقف من المؤشرات الخدمية التي تحدد اهمية المواقف من عدمه فالمساحة (area) تحدد مقدار استيعاب الموقف لعدد من السيارات التي كما يلعب عنصر المساحة دورا في اعطاء وتوفير

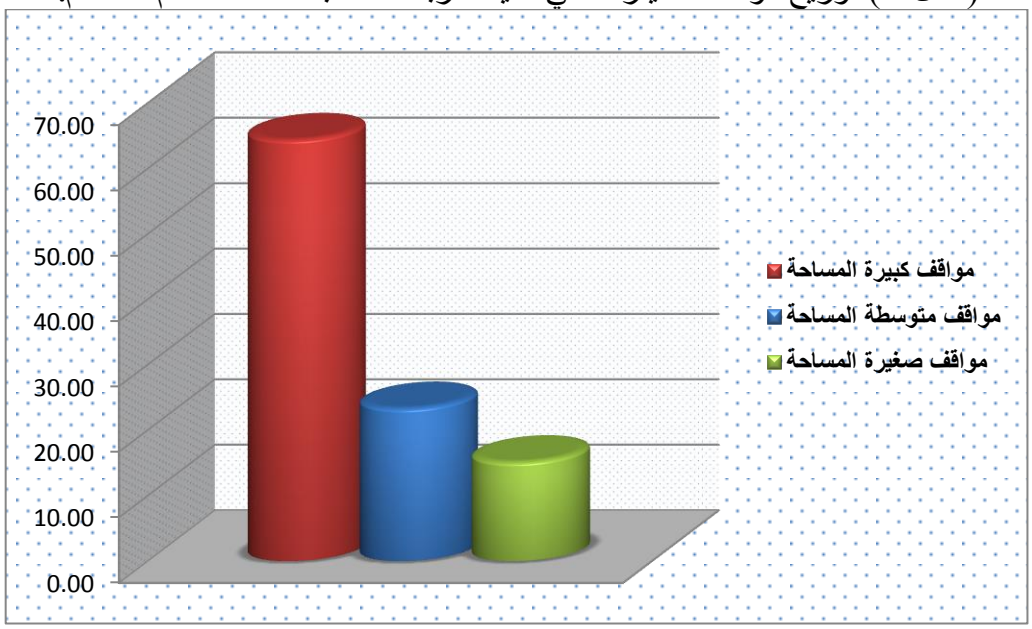
الانسيابية العالية للمركبات الداخلة والخارجة منه مما يسهم في توفير رغبة المستهلكين له[١٧]، تلعب المساحة (الفضاءات) دورا خدميا كبيرا في اي خدمة وفاعليتها كون عامل المساحة المتاحة توفر الفرص العالية لنجاح الخدمة وتنوعها وتحديدا في مواقف السيارات التي تعد من الخدمات ذات البعد الاجتماعي لما توفره من خدمة لكافة فئات المجتمع وهذا المؤشر يلعب دورا كبيرا في عمل مواقف السيارات في مدينة كربلاء التي تعاني من شدة التزاحم الوظيفي في طبيعة استعمالات الارض الحضرية منها فضلا عن قلة المساحات المخصصة لمواقف السيارات، لذا يمكن تصنيف المواقف في المدينة اعتمادا على مساحتها الى:

١- مواقف كبيرة المساحة (١٠٠٠ متر فأكثر): ويشمل عدد كبير من الساحات التي تبلغ نسبتها حوالي (٦١.٦%) موقفا من المواقف المتوفرة في المدينة تزيد مساحتها عن ١٠٠٠م^{٢}، يظهر توزيع مواقف السيارات في اماكن مختلفة من مدينة كربلاء منها (شارع ميثم التمار، شارع احمد الوائلي، منطقة باب بغداد ،حي الانصار، منطقة حي الامين، سيد جودة، المخيم، شارع المركزية، باب طويريج، باب بغداد، العباسية، الجمعية، باب السلالمة، البوبيات، الجاهز، ملحق الفارس)

٢ - المواقف المتوسطة المساحة (٥٠٠ - ٩٩٩م٢): حيث بلغ نسبة المواقف التي تتراوح مساحتها بين (٥٠٠ ـــ ٩٩٩م^{٢}) شكلت نسبة (٢٣.٣%) من مجموع مواقف السيارات في المدينة وهذه المواقف تتوزع في مناطق مختلفة من المدينة تتركز بالقرب من الشوارع الرئيسية والمجسرات.

٣ - المواقف الصغيرة المساحة (٣٥٠-٤٠٠م٢): بلغت نسبة عدد المواقف ذات المساحة الصغيرة حوالي (١٥.١%) من مجموع المواقف في مدينة كربلاء، وتتوزع هذه المواقف في مناطق عديدة منها (الجمعية، شارع ميثم التمار، العباسية الشرقية، المركزية، الاسكان، حي الموظفين، باب بغداد)

(شكل-٣) توزيع مواقف السيارات في مدينة كربلاء حسب المساحة لعام٢٠١٦م.

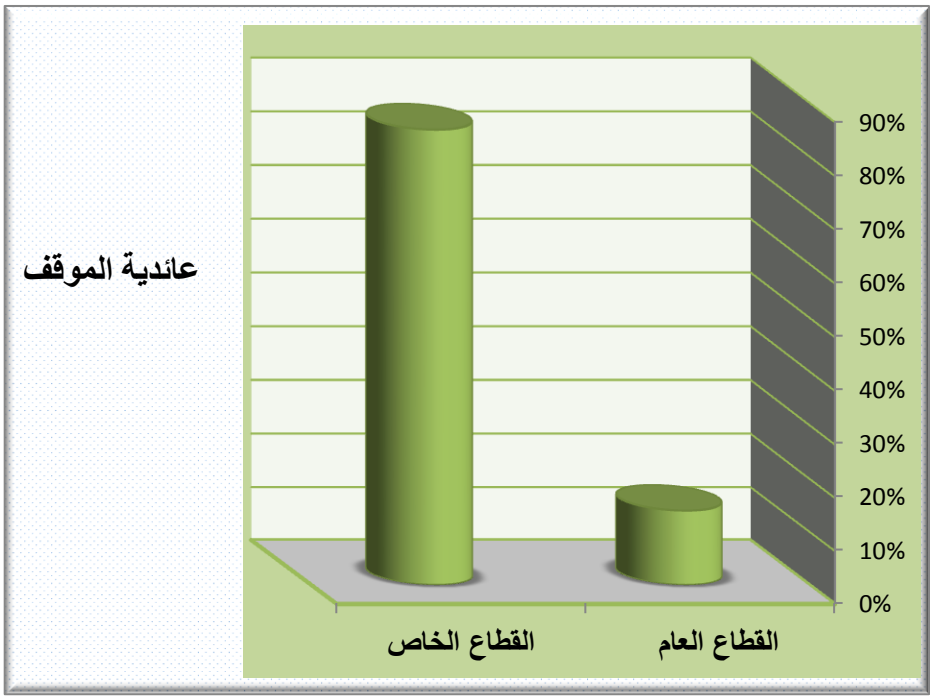


مؤشر ملكية الموقف

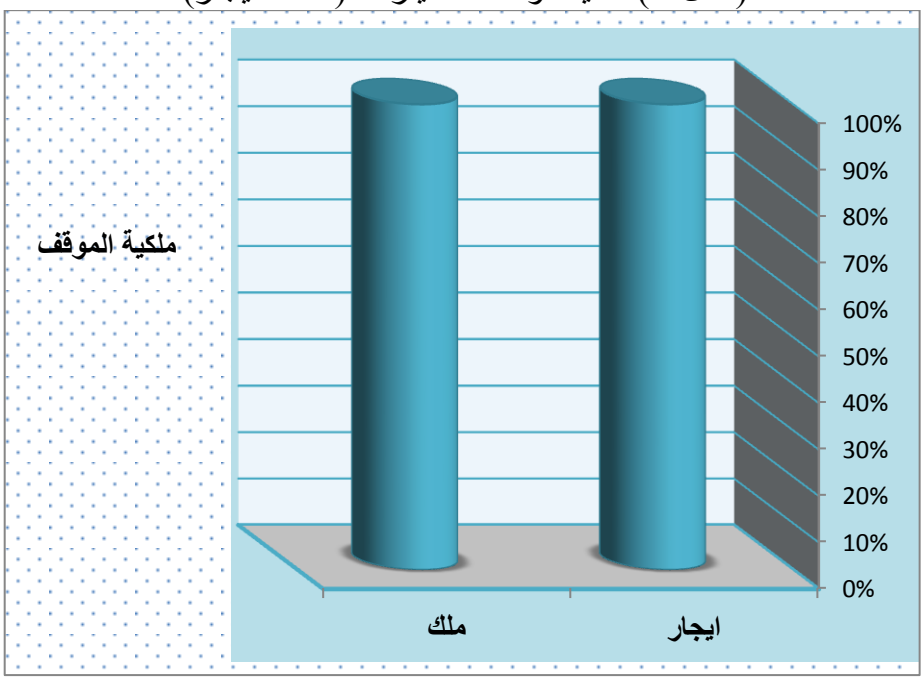
تعد عملية التصرف والتحكم بالخدمة احد ابرز عوامل نجاحها وادارتها فالخدمات التي تعود ملكيتها الى القطاع العام عادة ما تعاني من اهمال وتهمل في ادارتها بخلاف الخدمات التي يدورها القطاع الخاص حيث يكون الاهتمام بها اكبر من قبل الافراد القائمين عليها وصيانتها بشكل مستمر، ان اغلب مواقف السيارات في مدينة كربلاء تعود عائديه ملكها الى القطاع الخاص حيث بلغ عدد المواقف التي تعود ملكيتها الى القطاع الخاص حوالي نسبة(٨٢.٢%) من مجموع مواقف السيارات في مدينة كربلاء والبالغ عددها(٧٣) موقفا وهذه المواقف اغلبها تتوزع بالقرب من مركز المدينة لتقديم خدمة للسكان سواء كان من داخل المدينة او خارجها وجميع ايرادات هذه المواقف تعود الى الافراد اما بالنسبة لبقية المواقف التابعة للقطاع العام حيث بلغت نسبة(١٧.٨%) اغلبيتها بالقرب من المؤسسات والدوائر الحكومية وايرادات هذه المواقف عائدة الى الدولة كما في (شكل-٤)، وقد برزت (أراضي البستنة) في الآونة الاخيرة اتخذتها بعض المواقف مكان لها في المناطق المحيطة بمركز المدينة وتحديدا في شارع ميثم التمار شمالا والهيابي اما عن ملكية وعائديه الاراضي

المخصصة للمواقف فقد اثبتت الدراسة الميدانية ان نسبة (٦٣%) من الاراضي المخصصة لمواقف السيارات هي عبارة عن اراضي مؤجرة تعود ملكيتها لغير اصحاب المواقف اما في المواقف الاخرى فهي اراضي ملك لأصحابها والتي بلغت نسبتها (٣٧%) موقفا كما في(شكل-٥).

(شكل -٤) عائديه الموقف (المواقف التابعة للقطاع العام والقطاع الخاص)



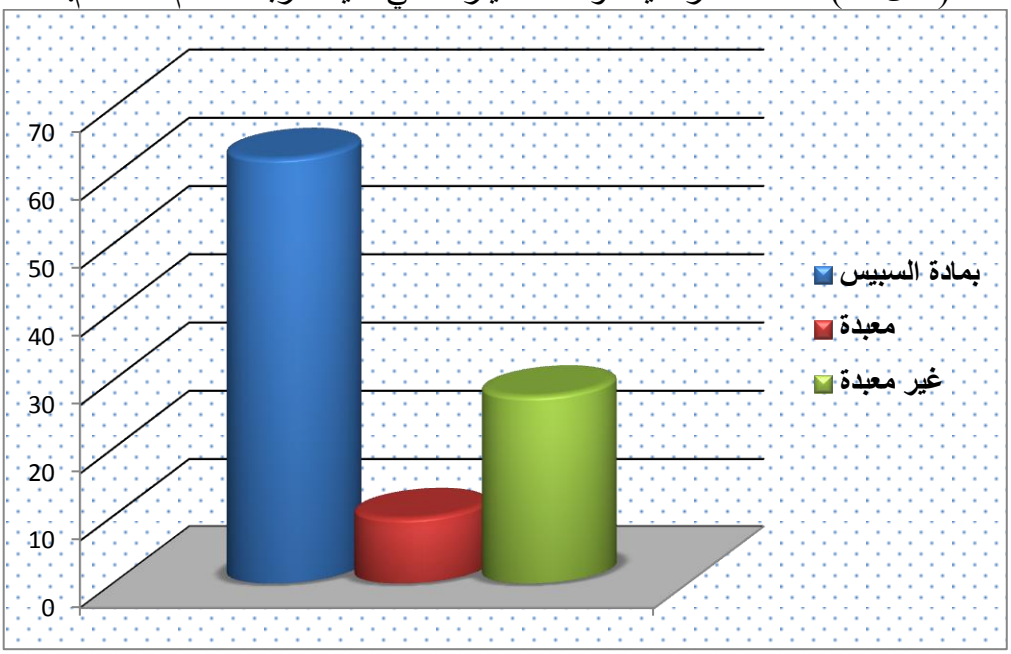
(شكل-٥) ملكية مواقف السيارات (ملك - ايجار)



مؤشر تعبيد أرضية الموقف.

يقصد بتعبيد ارضية الموقف هو عملية أكساء الارضية بمواد تساعد على تماسك أرضية ورصفها بمواد الغير او السبيس لأجل تنظيم حركة دوران السيارات وعدم اثارة الغبار وتطاير الاتربة وتساعد عمليات الاكساء بتحقيق تنظيم اعلى لحركة سير السيارات داخل الموقف، ولوحظ من خلال الدراسة الميدانية ان ما لنسبته (٩.٧%) من اجمالي المواقف في المدينة معبدة بمادة القير اما بقية المواقف فهي غير معبدة فيما سجلت ما لنسبة (٦٢.٥%) من المواقف مرصوفة بمادة السبيس فسجلت المواقف التي لم ترصف بأي بمادة تذكر نسبة (٢٧.٧%) وارضياتها عبارة عن مساحات غير مرصوفة وهذه النسبة عالية لا تتناسب مع متطلبات أنشاء مواقف المدينة كما في (شكل-٨).

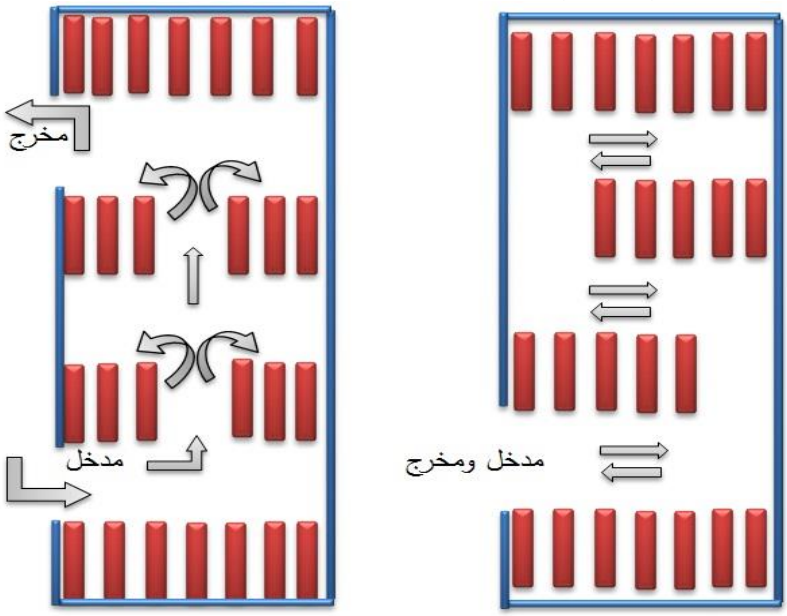
(شكل- ٦) مخطط للأرضية مواقف السيارات في مدينة كربلاء لعام ٢٠١٦م.



مؤشر حركة السيارات داخل الموقف.

يجب أن تكون حركة دورة السيارات قصيرة وآمنة داخل الموقف، كما يتعين أن تجعل جميع أماكن الوقوف المتوفرة ملحوظة وأن تؤمن المسارات سرعة دوران أكبر داخل المواقف حتى ولو كان ذلك على حساب المساحات المخصصة للوقوف الفعلي للسيارات تستخدم المسارات ذات الاتجاهين للمواقف المصممة بزاوية (٩٠درجة) بينما تستخدم المسارات ذات الاتجاه الواحد للمواقف المصممة بزاوية(٧٥،٤٥،٦٠ درجة) ويجب توفير مسار عرضي انتقالي بين المواقف الواحد لكل ٤٠ موقف متتالي[١٨]، كما في(شكل-٩) اذ يبين حركة السيارات داخل الموقف ، ولا توضع في نهاية المنشأة لتجنب التصادم مع التيار المروري ،واذا كان الطريق المجاور للموقف ذا اتجاهين فينصح بأنشاء بوابات متعددة للموقف لكي تتمكن السيارة المنعطفة يمينا من الانعطاف دون الانتظار السيارة المنعطفة يسارا، يتم وضع ببوابة للدخول في مكان والاخرى في مكان اخر للخروج لتيسير حركة السير وسهولة انسياب السيارة الى داخل الموقف وفي المواقف السيارات ذات المساحة الكبيرة يفضل استخدام مداخل متعددة لتوزيع الضغط على الشوارع، اما اذا وضعت البوابة الدخول والخروج في نفس المكان والاتجاه يجب وضع فاصلة بينهما، كما في (شكل-٧)، اما المواقف في مدينة كربلاء جميعها تحتوي على دخول وخروج مشترك للمواقف السيارات ولا توجد فاصلة فيما بينهما مما قد يسبب في حدوث مشاكل في دخول السيارات الى الموقف واعاقة في حركة السير والمرور وقد سجل هذا المؤشر أدنى مستوى له في مواقف السيارات في مدينة كربلاء أذ بلغت نسبة المواقف التي تشترك فيها مداخل ومخارج الموقف (٩٨.٦%) من اجمالي المواقف في المدينة، فيما سجلت المواقف التي تملك مداخل خاصة للدخول ومخارج ما نسبة(١.٤%) وهذا بحد ذاته يشكل مؤشرا خطيرا في نوعية الخدمات في مواقف السيارات (شكل-٨).

(شكل-٧) مخطط لحركة السيارات داخل الموقف



المصدر: من عمل الباحثان بالاعتماد على دليل أنظمة واشتراطات البناء، أمانة محافظة جدة.

(شكل-٨) نسبة المواقف التي تحتوي على خدمات الدخول والخروج في مدينة كربلاء لعام ٢٠١٦م



مؤشر المراقبة الالكترونية.

تعد المراقبة من الامور المهمة التي يجب توفرها في مواقف السيارات وتستخدم المراقبة بصورة كبيرة في المواقف وتتم عملية المراقبة من خلال استخدام الكاميرات الشخصية من قبل الاشخاص[١٩]، سجلت مواقف السيارات في مدينة كربلاء بصدد هذا المؤشر رقما قياسيا فيكاد لا يخلو أي موقف للسيارات من تكنلوجيا المراقبة التي تتم عبر الكاميرات الرقمية الحديثة والتي تنصب من قبل ادارة المواقف لحفظ الامن ومراقبة المركبات المشبوهة وامكانية الحفاظ على المركبات من عمليات السرقة التي تحدث في بعض الاحيان ، كما توفر خدمات المراقبة قدرا كافي من الاطمئنان لدى أصحاب المركبات بخصوص سلامة مركباتهم عند تركها في المواقف، ويتم مراقبة هذه الكاميرات بشكل يومي على مدار الساعة من قبل الجهات الأمنية وأصحاب المواقف لضمان استمرارية أمن المركبات وسائقيها فقد بلغت نسبة المواقف التي تتمتع بهذه الخدمة (٩٨.٦%)

من أجمالي المواقف في عموم المدينة فضلا عن توفير بعض المواقف البوابات الالكترونية لتي يتم التحكم بها عن بعد لضمان سلامة أمن المواقف .

ثامنا: الاشارات الضوئية.

لما كانت مواقف السيارات تعد امتداداً لنظام الشوارع فإنها بحاجة لوجود لوحات إرشادية وتوجيهية ويتعين أن تكون متناسقة مع اللوحات القياسية بالشوارع ويجب أن تصمم الاشارات بعد استكمال الموقف والدراسة التي يوصى بها القيادة داخل الموقف بسيارة بعد أن يستكمل وتحدد مواقع الاشارات على ضوء مشاهدة الخطوط ومواقع السيارات الواقفة[٢٠].تقتصر مواقف السيارات في مدينة كربلاء بعدم جود اشارات ضوئية او علامات مرورية على بوابة المدخل لتنظيم عملية الدخول الى الموقف.

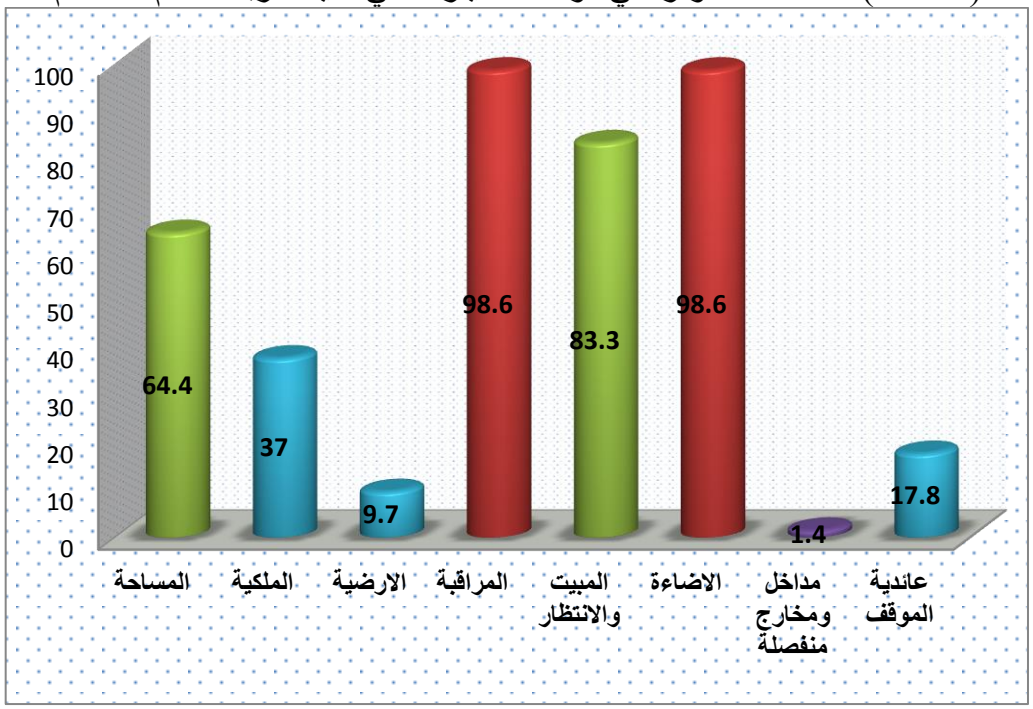
تاسعا: خدمات المبيت والانتظار.

من الخدمات المتوفرة داخل مواقف السيارات هي الانتظار والمبيت للسيارات داخل الموقف اذ ان اغلب الساحات تحتوي على خدمات الانتظار والمبيت معا وبلغت نسبتها حوالي (٨٣,٣%) من مجموع المواقف المتوفرة في مدينة كربلاء اما المواقف التي تحتوي على خدمات الانتظار فقط بلغت نسبتها حوالي (١٦,٦%) موقفا من مجموع المواقف المتوفرة في المدينة.

عاشرا: خدمات الاضاءة.

تعد الاضاءة من احدى مميزات الامان والاكثر اهمية في مواقف السيارات، فكلما كانت إضاءة الموقف ساطعة تمنع حدوث الجريمة والحفاظ على السيارات من السرقة، يتم توفير الانارة في مناطق وقوف السيارات بواسطة اجهزة مقاومة للتآكل والعوامل الجوية مثل الغبار والرطوبة والامطار وتكون مصنوعة من معدن الالمنيوم المدهون والبلاستيك المقوى بالزجاج ويتم وضع علامات مضيئة مناسبة على مدخل الموقف وان يراعي توفير خدمة مستمرة وطويلة بصورة اقتصادية . ولاجل الوقوف على حجم المؤشرات الخدمية التي يجب ان تتمتع بها مواقف السيارات في مدينة كربلاء بحسب المؤشرات التي تم دراستها فان (الشكل - ٩) يوضح النسب المئوية لحجم المؤشرات الخدمية والتي تتصدرها خدمات (وخدمات الاضاءة والمراقبة) بنسبة (٩٨.٦%) تليها خدمات المبيت والانتظار بنسبة (٨٣.٣%) اما عنصر المساحة فقد شمل ما نسبته (٦٤.٤%) من حجم المواقف في المدينة .

(شكل -٩) الخدمات المتوفرة في مواقف السيارات في مدينة كربلاء لعام ٢٠١٦م



الاستنتاجات

توصل البحث الى العديد من الاستنتاجات المهمة نوردها بما يلي :

١. وتعد مواقف السيارات احدى الخدمات الحيوية في المدينة اذ يعد توفرها امرا اساسيا بالنسبة لمستخدمي السيارات بأنواعها وفي كافة مناطق المدينة وفعالياتها الاقتصادية وبات يشكل وجودها امرا مهما بالنسبة لسكان المدينة واقليمها الوظيفي .

٢. بلغ عدد مواقف السيارات في مدينة كربلاء (٧٣) موقف، تتوزع هذه المواقف على قطاعات المدينة السكنية الثلاث بنسب مختلفة يتصدرها قطاع المدينة القديمة بنسبة (٦٧.١%) يليه قطاع الحيدرية بنسبة (٣٠.١%) فيما جاء قطاع الجزيرة باقل نسبة من هذه الخدمة بنسبة (٢.٧%) .

٣. تتأثر عملية توزيع مواقف السيارات في مدينة كربلاء بنوعية استعمالات الارض الحضرية كان ابرزها شبكات النقل السريعة والثانوية والاستعمال الديني والتجاري والصحي والترفيهي وتلعب هذه الاستعمالات الحضرية اثرا كبيرا في عملية جذب مواقف السيارات اليها دون غيرها من الاستعمالات الاخرى .

٤. تلعب المؤشرات الخدمية التي يجب ان تتوفر في موقف السيارات مثل (مؤشر الموقع ، المساحة ، ملكية الموقف ، تعبيد الارضية ، سهولة حركة السيارات ...الخ) دورا مؤثرا في نوعية الخدمات التي تقدمها هذه المواقف للسكان فكلما كانت نسب توفرها اعلى زادت من قيمة الخدمة التي يقدمها الموقف .

٥. سجلت مواقف السيارات في كربلاء نسب جيدة في نوعية الخدمات التي تتمتع بها امثال خدمات (المراقبة والاضاءة) بنسبة (٩٨.٦%) من المواقف تحتوي على هذه الخدمات فيما جاءت خدمات المبيت والانتظار بنسبة (٨٣.٣%) تلاها عنصر المساحة بنسبة (٦٤.٤%) اما بقية المؤشرات الخدمية الاخرى فقد سجلت المواقف تراجعاً ملحوظاً بها .

٦. تعاني مدينة كربلاء من عجز حاد في خدمة مواقف السيارات ويأتي هذا العجز بصورتين الاولى النقص الحاصل في حجم الخدمة والثانية سوء التوزيع المكاني لها في عموم المدينة مما يجعل من المدينة بحاجة ماسة لتخطيط هذا النوع من الخدمات .

التوصيات

لذا فان البحث خرج ببعض التوصيات التي يراها الباحثان مناسبة في هذا الشأن ندرجها بما يلي :

١. سد النقص الحاصل في حجم مواقف السيارات داخل المدينة وذلك عن طريق فتح العديد من الساحات المخصصة لوقوف السيارات وتحديدا في قطاع الجزيرة الذي يعاني من عجز حاد جدا من هذه الخدمة .

٢. دراسة كفاءة توزيع المواقف واعادة تنظيمها من جديد وفقاً لحاجة السكان منها وذلك عن طريق تكليف لجان تخطيطية مختصة لوضع دراسة تقدر حجم العجز الوظيفي من المواقف واعادة توزيعها مكانيا على قطاعات المدينة المختلفة .

٣. توجية خدمات مواقف السيارات بجانب توزيع استعمالات الارض الحضرية في المدينة بالشكل الذي يوفر للسكان مواقف لسياراتهم قريبة من اماكن انتهاء رحلات العمل والتسوق والترويح وغيرها .

هوامش البحث ومصادره

(١) علاء عثمان محمد بن عثمان , مواقف المركبات ,كلية الهندسة – جامعة طرابلس , شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) على الرابط: www. Design Documenters
(٢) محمد صالح ربيع العجيلي , التحليل المكاني لاستعمالات الأرض لأغراض النقل داخل مدينة بغداد, أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، كلية التربية – الجامعة المستنصرية , ١٩٩٥, ص ٤٧ .
(٣) عبد الكريم عبد المجيد جاسم الخواجة ، الطلب على مواقف السيارات في مدينة النجف القديمة (مركز المدينة التجاري)، رسالة ماجستير ، علوم التخطيط الحضري والاقليمي – جامعة بغداد ،١٩٨٥،ص١٧.
(٤) المملكة العربية السعودية ، وزارة الشؤون البلدية والقروية ، دليل تحسين الاداء المروري للشوارع والطرقات في المملكة لسنة ٢٠٠٥ ، ص١٦.
(٥) عبد الكريم عبد المجيد جاسم الخواجة، المصدر نفسه ، ص١٧.
(٦) عبد الكريم عبد المجيد جاسم الخواجة ، المصدر نفسه ،ص١٧.
(٧) حسين كامل عبد علي، النقل في مدينة السماوة (دراسة في جغرافية الحضر) ،رسالة ماجستير ، كلية الآداب - جامعة القادسية، ٢٠١٤ ،ص٢٧.
(٨) رافد موسى عبد حسون العامري ، أثر النقل الحضري في البناء الوظيفي والتوسع العمراني لمدينة الديوانية ،رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب - جامعة القادسية ، ٢٠٠٧ ، ص٨٢.
(٩) محمد عطية محمد العزاوي ، دور النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والعمراني لمدينة المقدادية ،رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية للعلوم الانسانية - جامعة ديالى ، ٢٠١١، ص٧٥ .
(١٠) محمود إسماعيل محمد ، السمات التخطيطية لمنظومة النقل الحضرية في مدينة الفلوجة اختبار في كفاءة المنظومة ، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، معهد التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا - جامعه بغداد، ٢٠١١،ص٤٥.
(١١) بيداء ابراهيم الطيف، واخرون، جغرافية الخدمات (دراسة في الجغرافية التنموية)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، ٢٠٠٩،ص٤٢.
(١٢) وزارة البلديات والاشغال العامة , مديرية التخطيط العمراني , خريطة التصميم الاساس للمدينة(٢٠٠٩ــ٢٠٣٠)، قسمGIS ،بيانات غير منشورة،٢٠١٦.
(١٣) فاروق عباس حيدر، تخطيط المدن والقرى، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الاولى، ١٩٩٤،ص٣٢٢.
(١٤) نبراس احمد كامل الزوبعي، استعمالات الارض التجارية في مدينة كربلاء بعد عام ٢٠٠٣(انماطها واتجاهاتها المكانية)،كلية التربية للعلوم الانسانية ،جامعة كربلاء،٢٠١٥،ص٥.
(١٥) حيدر عبد الهادي عبد الواحد ،دراسة تأثير استعمالات الأرض على تصميم شبكة الطرق في إعداد التصميم الأساس للمدينة(منطقة الدراسة التصميم الأساس لمدينة كربلاء المقدسة) ،رسالة ماجستير(غير منشورة)،مقدمة الى المعهد العالي للتخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا ، جامعة بغداد ٢٠١٠،ص١٢.
(١٦) دراسة تحسين الاداء المروري للشوارع والطرقات التقرير النهائي، المملكة العربية السعودية، وزارة الشؤون البلدية والقروية، ٢٠٠٥، ص٢٥.
(١٧) احمد كمال الدين عفيفي، دراسات في التخطيط العمراني، الامارات العربية المتحدة، الطبعة الاولى، ١٩٨٨، ص٣٤٢.
(١٨) دراسة تحسين الاداء المروري للشوارع والطرقات التقرير النهائي، مصدر سابق،ص٢٥.
(١٩) Crimeprerntion throught environmental design in parking facilities .s .u department of justice programs national Institute.
(٢٠) بنت الشاطئ عثمان عبد الواحد ابو بكر ، التحديات والحلول لفضاءات مواقف السيارات في الخرطوم (دراسة حالة منطقة وسط الخرطوم) ،جامعة السودان للعلو والتكنولوجيا، كلية الدراسات العليا، ٢٠١٥،ص٢٢.