



2024

تقرير سياسات الازدحامات المرورية في العاصمة بغداد

شبر عبد الوهاب



المقدمة

تعاني مدينة بغداد من الازدحام المروري اليومي والذي اصبح مشكلة متفاقمة ولها اثارها السلبية على الحياة الاجتماعية في بغداد وتعطيل مصالحه اليومية حيث تعاني اغلب الطرق الشريانية والتقاطعات من فشل التشغيل المروري وزمن تأخير عالي يصل الى حالة الشلل العام ولم تقتصر على ساعات الذروة الصباحية والمسائية بل اصبحت ساعات الذروة مستمرة في شوارع بغداد تصل الى 15 ساعة يومياً من الساعة السابعة صباحاً الى العاشرة مساءً وقد تصل الى (11 مساءً) في بعض المناطق وحسب الدراسات التي اجريت في هذا الشأن ان الحلول والمعالجات اثبتت عدم جدواها ولم تؤثر بصورة ايجابية في حل المشكلة المرورية وما زالت المشكلة قائمة منذ سنوات اضافة الى ذلك ان جزء كبير من أزمة الاختناقات المرورية ناتج عن الكثافة السكانية المرتفعة في محافظة بغداد وسوء التخطيط في ادارة المشاريع المطروحة نتجت عنه زيادة في الاختناقات المرورية الكبيرة التي تشهدها العاصمة بغداد يومياً وبالمقابل يمكن وصف تشييد مجمعات سكنية عملاقة تضم الالف الوحدات السكنية في منتصف العاصمة بأنه خطأ.

ويمثل النقل عصب المدينة النابض والذي يعمل على ربط الفعاليات مع بعضها والتنقل من مكان الى اخر وان الخلل الناتج في منظومة النقل في بغداد أدت الى الاختناقات المرورية وتأخر في الوصول واستهلاك اكثر للوقود وهذا أدى الى خفض مستوى الرفاهية والراحة في الطرق وزيادة التكاليف الاقتصادية وزيادة التلوث البيئي في المدينة، ان حقيقة الازمة تتركز في جزء مهم حسب تصريحات الجهات المعنية ان شوارع بغداد لا تتسع لهذه الاعداد من السيارات والتي تسير في طرق غير مهيئة، وان الطاقة الاستيعابية اقل بكثير من الموجود، اضافة الى ذلك ان تصميم الشوارع مر عليه عقود من الزمن دون تجديد او ادامة، كما ان سلوكيات المواطنين البغدادي جزء من الازمة وتعميق لها، والتي تتمثل بالتجاوز على الارصفة والشوارع وغلق بعض الاماكن وعدم احترام رجال المرور وتعدي البعض على نظام المرور العام. ان جميع المقترحات والحلول التي تم طرحها من قبل الحكومات المتعاقبة في العراق لحل ازمة السير لم تساهم بشكل ملحوظ في حلحلة المشكلة بل عمقتها اكثر، ويحاول هذا التقرير التركيز بشكل مباشر على حجم المشكلة واجراءات الحكومات السابقة لحلها ومن ثم اجراءات الحكومة الحالية لتقديم تحليل وتقييم اعمق لقياس مدى فاعلية هذا الخطوات ومن ثم التركيز على توصيات من الممكن ان تساهم في جزء كبير من ازمة السير في بغداد.



خلفية الموضوع

تشهد العاصمة بغداد زخم مروري واختناقات كثيفة، وخاصة بعد ازدياد أعداد المركبات الحديثة التي دخلت الى العراق في الاعوام السابقة بعد عام 2003 تحديداً، وتسجيل مئات الآلاف من المركبات إضافة الى ازدياد معدلات النمو السكاني وتنامي الطلب لشراء المركبات بكافة أنواعها من قبل الجميع حيث بلغت أعداد المركبات في محافظة بغداد رقم كبير مقارنة مع القدرة الاستيعابية للطرق التي لم يتم تطويرها وتحديثها طيلة أكثر من ثلاث عقود من الزمن حيث تزداد الاختناقات المرورية بزيادة حجم المرور الحقيقي هندسياً لهذا الطريق وتبرز هذه الظاهرة في المدن الكبيرة من حيث الزيادة في أعداد السكان والمركبات إضافة الى مساحات استعمال الشوارع حيث ترتفع مستويات الاختناقات المرورية في المدن مع ارتفاع نسبة السكان ومحدودية المساحة المستخدمة للنقل لذا نجد ازدحامات مرورية في بعض شوارع وأحياء بغداد مثل الكرادة وزيونة والجادرية والاعظمية ناهيك عن الطرق السريعة مثل سريع القناة ومحمد القاسم او الشعلة وغيرها من المناطق الأخرى والتي تتركز فيها هذا الاختناقات بالعادة.

وسلط تقرير نشرته مجلة ايكونوميست البريطانية الضوء على الحركة المرورية في العاصمة العراقية بغداد ووصفتها بأنها تعد واجدة من أسوأ عواصم الشرق الاوسط على صعيد حركة السير حيث تشهد بغداد ازدحامات مرورية خانقة بسبب تهالك الطرق وانتشار نقاط التفتيش وزيادة أعداد السيارات وتلكؤ وفساد في مشاريع البنى التحتية وفشل الحكومات المتعاقبة بعد (2003) في حل المشكلة وايجاد بديل مناسب للتقليل من الازمة او الحد منها على الرغم من ان العراق في السابق كان يملك أحدث أنظمة النقل في المنطقة، وأول من استخدم الحافلات ذات طابقين، والمرور من ضاحية المنصور على الجانب الغربي من نهر دجلة إلى الكرادة لا يستغرق سوى دقائق أن شوارع بغداد، يتدفق فيها نحو(4) مليون سيارة حسب تصريحات مديرية المرور العامة في مدينة شيديت شوارعها لاستيعاب (200) ألف سيارة فقط

وهناك عدة اسباب كونت ظاهرة الازدحامات في بغداد منها تركيز الوزارات والمؤسسات الحكومية ذات العلاقة المباشرة بالمواطنين داخل بغداد وفي المناطق المكتظة بالسكان وتركيزها في بعض المناطق ناهيك عن الجامعات الحكومية والاهلية وان بعض الكليات الاهلية تكون مع وجود وبناء العديد من المراكز التجارية ومجمعات تصليح المركبات والمعامل والمخازن إضافة الى محلات الجملة داخل المناطق السكنية والطرق الرئيسية والتقاطعات مما يؤدي الى تكديس العجلات وهذا يجعل مدينة بغداد تفتقد الى التخطيط الهندسي الحديث لشوارعها إضافة الى ان بغداد تفتقر الى وسائل النقل الحديثة والتي يمكنها التقليل من حجم الازمة مثل (الباصات والقطارات والمetro)



عدم إنشاء جسور وأنفاق وطرق جديدة لتخفيف الزخم ولو اخذنا مدينة دبي نموذجاً نجد ان فيها (524) بين مجسر ونفق لمسير المركبات لتلافي الازدحامات احد اهم اسباب الاختناقات المرورية هي تزايد أعداد المركبات بعد عام (2003) بما يعادل الضعفين علماً أن الطاقة الاستيعابية لشوارع بغداد لا تلائم حالياً مع أعداد المركبات الحالية

جدول رقم (1) اعداد السيارات المسجلة في مديرية المرور العامة في بغداد والتي تحمل لوحات (دائمة- فحص المؤقت- لوحات جديدة) للسنوات (2015-2021)

| النسبة المئوية | اجمالي العدد | السنة |
|----------------|--------------|-------|
| 36.9 | 2.087.039 | 2015 |
| 37.0 | 2.255.849 | 2016 |
| - | - | 2017 |
| 36 | 2.409.390 | 2018 |
| 35.8 | 2.467.175 | 2019 |
| 35.3 | 2.479.898 | 2020 |
| 36.6 | 2.730.880 | 2021 |

مديرية احصاءات النقل والاتصالات - الجهاز المركزي للإحصاء.

وبسبب ضبابية اعداد السيارات الحقيقية في العاصمة بغداد بسبب الاجصائيات التي تنشرها الجهات المعنية من وزارة التخطيطي ومديرية المرور العامة في تصريح للمتحدث باسم مديرية المرور العامة في سنة (2022) صرح عن وجود (3) ملايين سيارة في بغداد من اصل (7) ملايين بعموم العراق، مبينا ان قدرة شوارع بغداد لا تستوعب سوى (400) الف سيارة كحد اعلى فيما توقع أن تصل أعداد السيارات في بغداد نحو (٥) ملايين مركبة نهاية 2023.

ان حجم الازمة في بغداد ينتج عنها اثار ومترتبات على حياة المواطنين وعلى سلوك المؤسسات ومنها ضعف في فترات العمل وبالتالي قلة الإنتاج مما يؤثر سلباً على دخل الفرد والمؤسسات بالتالي باقتصاديات البلد زيادة الكلف الصحية نتيجة الأمراض التي يسببها التلوث الناتج عن الازدحام زيادة معدلات تلوث الهواء من خلال انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي ينفثها عادم المركبة زيادة في استهلاك الوقود كون الازدحام يقترن في استهلاك وقود تلك المركبات



وذكرت "مؤسسة عراق المستقبل للدراسات والاستشارات الاقتصادية"، في تقرير لها، أن كل سيارة في بغداد تهدر (570) لتراً من البنزين سنوياً بسبب الاختناقات المرورية والازدحامات في الشوارع إن "قيمة ما تهدره سيارة واحدة في بغداد من الوقود تعادل خسارة (314) ألف دينار في السنة، وذلك بمتوسط سير (20) كم يومياً"، مرجعاً سبب ذلك إلى "الاختناقات والمطبات في الشوارع، فضلاً عن الحوادث المرورية وإنتاج كميات أكبر من الغازات السامة التي تزيد من تلوث البيئة". . أن البلاد تتكبد خسائر سنوية تصل إلى نحو (500) مليار دينار (342) مليون دولار، جراء الاختناقات المرورية التي تعاني منها العاصمة العراقية بغداد وحدها، جراء عمليات الهدر اليومي بالوقود

اجراءات الحكومات السابقة

اتخذت حكومة السيد عادل عبد المهدي (2018-2020) عدة اجراءات لمعالجة الازدحام المروري، كما كان لها السبق في فتح بعض شوارع المنطقة الخضراء المغلقة منذ عام 2003، إلا إنها سرعان ما أغلقت بسبب الأحداث الأمنية التي رافقت احتجاجات تشرين، ووافقت الحكومة في حينها على عدة مقترحات قدمت لها من قبل مديرية المرور العامة من بينها تغيير ساعات العمل الرسمي من وزارة لاخرى وكذلك العطل الرسمية للدوائر والجامعات وسيتم تقليل عدد السيطرات الامنية وجعل اماكنها بعيدة عن الجسور والتقاطعات وعن مناطق الزخم المروري هذا المقترحات وغيرها اعتمدها الحكومة لكن لم تحدد موعد لانطلاقها في وقتها ولم تطبق على ارض الواقع بصورة حقيقية غير ان تغير اوقات الدوام الرسمي يحتاج الى دراسة معمقة لان بعض الوزارات والدوائر الحكومية مرتبطة ببعضها بالعمل وهذا الخطوة لا يمكن ان تعتبر حل من دون توسيع الطرق والحد من استيراد السيارات وبناء الجسور نفس الخطوات اتخذتها الحكومة السابقة حكومة حيدر العبادي سنة 2017 ماعدا بعض النقاط التي اقترحتها امانة بغداد في وقتها ولم تطبق مثل اعتماد اكثر من مدخل ومخرج للعاصمة بغداد واختيار مواقع هذه المنافذ بعيدة عن الشوارع المكتظة بالعجلات وتغير مداخل ومارج معسكر الرشيد من والى منطقة الزعفرانية وكذلك انشاء ساحات لتبادل البضائع وتغريغ الحمولات خارج بغداد ماعدا التعاقد مع لجنة من المختصين ومن ذوي الخبرة في التخطيط العمراني والحضري من دول متقدمة في هذا المضمار الا ان امانة بغداد لم تباشر في هذا المقترحات ولم تكشف عن قيقة هذا اللجنة.



وذكر بيان للأمانة العامة لمجلس الوزراء لسنة (2021) في عهد حكومة السيد الكاظمي انها ناقشت مع الجهات ذات العلاقة، آلية إيجاد الحلول الملائمة لمعالجة الاختناقات المرورية في العاصمة بغداد وأكدت أن "الحكومة العراقية اتخذت العديد من الخطوات، لمعالجة ظاهرة الاختناقات المرورية داخل العاصمة بغداد، أهمها مشروع تطوير مداخل العاصمة الخمسة، ومشروع طريق (الدورة - اليوسفية)، ومشروع الطريق الحلقى للعاصمة، إضافة إلى مشروع القطار المعلق، وإنشاء طريق يربط مدخل العاصمة من الجهة الشمالية باتجاه منطقة النهروان وصولاً إلى المحافظات الجنوبية، فضلاً عن إنشاء (13) جسراً ونفقاً، حيث ستسهم هذه المشاريع في تخفيف حدة الاختناقات المرورية.

وتابع البيان، انه "تم مناقشة المعالجات المقترحة على المدييات القصيرة والمتوسطة والبعيدة، ورؤية مديرية المرور العامة لمعالجة الاختناقات المرورية، إلى جانب المشاريع المستقبلية للطرق والجسور".

بمناقشة تلك الحلول والمقترحات نرى انه لم يتم شيء واضح على أرض الواقع ولم تساهم الحكومات السابقة في العمل على المقترحات وإعداد برامج حقيقية لتنفيذها وخصوصاً مشروع مترو بغداد الذي طرحته الحكومة السابقة وتبنته بكل شدة في تصريحاتها أو العمل على تحسين مداخل العاصمة بغداد الى ذلك، يبين احد اعضاء مجلس محافظة بغداد أن "الحكومة غير مسؤولة عن استيراد السيارات بل إن الاستيراد يجري عبر القطاع الخاص وبحسب الدستور فمن حق كل مواطن عراقي أن يستورد سيارة، ولكن مسؤولية الحكومة أن تهيئ الطرق.

فيما كشفت وزارة التخطيط العراقية في تقريرها الأخير الصادر في ديسمبر/ كانون الأول 2021 عن وصول عدد المركبات التي تسير في شوارع العاصمة بغداد إلى أكثر من (7) ملايين مركبة مرجحة أن العدد قد يصل إلى (15) مليون مركبة بحلول عام 2035، وذلك بسبب ارتفاع معدل النمو السكاني، والذي يصل إلى (2%) سنوياً وهذا يكشف عن عجز الحكومة السابقة في تنفيذ ما طرحته من خطوات حقيقية لحل الازمة غير رفع بعض السيطرة الأمنية في بعض مناطق العاصمة ولم تنفذ اي من التوصيات والاجراءات التي طرحتها وخصصت لها اموال.



اجراءات الحكومة الحالية

أعلن رئيس الحكومة العراقية الحالي المباشرة بتنفيذ أول ثلاثة مشاريع معنية بتخفيف الازدحامات المرورية في العاصمة بغداد، في بداية لحل أزمة الاختناقات المرورية التي تعاني منها المدينة من جزاء الأعداد الكبيرة للسيارات، إضافة إلى إغلاق بعض الشوارع والممرات فيها بسبب وجود مقرات الأحزاب والدوائر الرسمية المهمة.

وخلال حفل أقيم في وزارة الإعمار والإسكان، قال رئيس الحكومة بأن "الحكومة وضعت أولويات الخدمات في مقدمة برنامجها"، مبيناً أن "بغداد اليوم بحاجة ماسة إلى مشاريع خدمية، لا سيما أن كل موظف بحاجة إلى ساعتين في بغداد وتعد ضرورة للعاصمة"

من جانبه، أوضح وزير الإعمار والإسكان والبلديات العامة أن "المشاريع الثلاثة لفك الاختناقات التي تمت المباشرة بها تمثل نقلة نوعية لسكان بغداد"، مشيراً إلى أن "هناك حزمة جديدة من المشاريع فور إقرار الموازنة".

أن "الحزمة الأولى من مشاريع فك الاختناقات المرورية تتضمن (19) مشروعاً، تمت المباشرة بثلاثة منها اختيار (19) مشروعاً أطلقت يوم الثاني من آذار الماضي وتمت المباشرة بها.

وفي يناير الماضي، فتحت القوات الأمنية العراقية مداخل المنطقة الخضراء أمام حركة سير مركبات المواطنين، مع رفع عدد كبير من الحواجز الأمنية في العاصمة بغداد، ضمن خطة خفض الاختناقات المرورية في العاصمة.

وتؤكد جهات أمنية عراقية أن فتح المنطقة الخضراء والشوارع المغلقة منذ عام 2003 ورفع عدد من الحواجز الأمنية في العاصمة بغداد لن يؤثر على الوضع الأمني، وأن هناك خططاً أمنية واستخباراتية وضعت لمنع أي خروقات ومنع أي أعمال خارجة عن القانون

وتشمل المشاريع التي أعلنت عنها الحكومة الحالية بدء تنفيذها بإنشاء جسر على قناة الجيش لربط شارع الداخل باتجاه شارع فلسطين (حي المهندسين)، أما المشروع الثاني فيتمثل بإنشاء جسر على قناة الجيش لربط منطقة "جميلة" مع امتداد شارع الجهاد-باب المعظم، ويتضمن هذا المشروع إنشاء جسر لعبور طريق قناة الجيش السريع باتجاه "شارع 71" بطول نحو (660) متراً وعرض حوالي (20) متراً، في حين يتمثل المشروع الثالث بإنشاء جسر لربط "شارع 77" بتقاطع القدس.

وتتضمن الحزمة الأولى لمشاريع فك اختناقات بغداد المرورية، التي أعلن عنها في الثاني من مارس/آذار من العام الماضي (19) مشروعاً، تشمل تطوير واستحداث الطرق والجسور والمجسرات في جانبي الكرخ والرصافة من بغداد، فضلاً عن الطرق الخارجية التي تربط العاصمة بالمحافظات الوسطى والشمالية والغربية، حيث ستتولى شركات عراقية وصينية وتركية تنفيذها، بحسب ما أفاد به وزير الإسكان والإعمار



وكذلك تم افتتاح في يوم 23 ديسمبر 2023 اول جسر للمشاة في بغداد على نهر دجلة والذي يربط ضفتي الكاظمية ومنطقة الكريعات شمال بغداد ويطلق عليه اسم جسر الحرية وتتمثل اهمية هذا الجسر في استيعاب اعداد الوافدين في المناسبات الدينية فضلاً عن تيسيره حركة المواطنين اليومية فقد يعتبر هذا المشروع مخفف عن ازمة السير في بغداد وكذلك اطلاق العمل في مشروع جسر متعدد المسارات على نهر دجلة في الجادرية وسط العاصمة والذي يشمل توسعة طري ابو نؤاس ويربط بين ضفتي النهر ويربط منطقة الكرادة في جانب الرصافة بساحة النصور في جانب الكرخ بجسر لسير المركبات كما يشتمل على انشاء جسر مواز للمجرى المائي للنهر بطول (265٠) متراً واطرافه جسر اخر يربط جزيرة الاعراس بساحة النصور بطول (850) متراً.

التحليل والتقييم

ان الموازنة العامة لسنة 2023 خصصت لوزارة الاسكان والاعمار والبلديات العامة من ضمن البرنامج الاستثماري (1,8) تريليون دينار لمشاريع فك الاختناقات في بغداد ومن ضمنها مشاريع الطرق الحولية وكذلك المنهاج الوزاري تضمن ملف النقل والاتصالات اذا ورد في نص الملف الى ان الحكومة تهدف لتحسين جودة خدمات الاتصالات وحمايتها وتطوير قطاع النقل من خلال اعادة هيكلة قطاع النقل بشكل عام كشف لنا هذا الاهتمام الحكومي والتخصصات المالية على ان هناك جدية من قبل الحكومة والجهات المعنية في ادارة موضوع الاختناقات المرورية في بغداد وتقييماً للأداء ان الامانة ووزارة الاسكان قامت بعدة مشاريع حالياً في بغداد سعياً لأنهاء او تقليل الزخم المروري ومنها جسور للمشاة والسيارات وكذلك جسورات وقد انجزت جزء لا بأس به في بغداد وهي مستمرة في اكمال المشاريع التي ضمنتها وكذلك بناء مدن سكنية خارج العاصمة ورفع العديد من السيترات التي تعيق الحركة وتسجيل المركبات من قبل مديرية المرور وتقنينها وكذلك تسجيل الدراجات والمركبات الثلاثية ولكن اذا لم يكن هناك استمرار في اكمال المشاريع المهمة والتي تحل جزء كبير من ازمة الاختناقات في بغداد ومنها مشروع مترو بغداد التي طرحته الحكومة الحالية ايضاً لن يكون هناك تأثير قوي لما انجزته الحكومة من مشاريع مثل الجسور والمجسرات لان الكثافة السكانية في بغداد في تزايد مستمر



فلا بد من العمل على مشاريع تنقل العاصمة الى درجة متقدمة من مشاريع النقل فمشروع مترو بغداد او اعتماد اليات النقل الحديثة كل الحكومات السابقة طرحته وكان عليه شبهات فساد كبيرة فعلى الحكومة الحالية ان تكون جاده في طرحها وان تعتمد النقل الحديث والمتطور وكذلك الاستفادة من تجارب الدول الناجحة في هذا المضمار يمكننا دراسة حالات كثيرة لتجارب دول ناجحة للتخلص من الازدحامات المرورية عدة دول نجحت في التخلص من الزخم المروري ومنها (هولندا) تعتبر هولندا واحدة من الدول الرائدة في مجال إدارة حركة المرور حيث استثمرت الحكومة في تطوير شبكة وسائل النقل العام بما في ذلك القطارات والحافلات والدراجات الهوائية كما قامت بتوفير البنية التحتية اللازمة للدراجات الهوائية وتشجيع استخدامها كوسيلة للتنقل وتعتمد هولندا أيضاً على تنظيم حركة المرور بشكل فعال باستخدام إشارات مرور ذكية وتكنولوجيا المعلومات و عملت (سنغافورة) على نظام شامل لإدارة حركة المرور يشمل رسوم الازدحام وتطبيقات الهاتف المحمول لتوجيه السائقين إلى طرق بديلة كما قامت بتوفير شبكة متكاملة من وسائل النقل العام عالية الجودة بما في ذلك القطارات والحافلات والمترو وكذلك سويسرا عملت على نظام السيارات الذكية وتحفيز نظام النقل الجماعي واليابان التي اعتمدت كلياً على استخدام القطارات السريعة والمترو هناك العديد من الاستراتيجيات والتقنيات المختلفة التي يمكن استخدامها لتحسين حركة المرور وتقليل الازدحامات في المدن وهناك عدة دول عملت ايضاً على حل أزمة الزخم المروري والدول المذكورة نموذجاً منه يمكن تنفيذ واعتماد هذا احدي هذا النماذج من قبل الحكومة لان واحده من اولويات الحكومة الحالية هو تطوير ملف النقل والخدمات العامة للمواطنين والتخصصات المالية التي حددت لها عبر الموازنة العامة او تضمينها عبر المنهج الوزاري للحكومة ناهيك عن استراتيجيات الجهات المعنية مثل وزارة التخطيط او امانة بغداد وتخصصاتها المالية

الخاتمة

ان مسؤولية الازدحام المروري لا تقع على عاتق وزارة معينة او دائرة معينة وانما مسؤولية مشتركة بين العديد من الوزارات والدوائر ذات العلاقة ومن الضرورة الاستفادة من التجارب العالمية ومحاكاتها ممن لديها خبرات وتجارب ناجحة في هذا المضمار وان حل ملف الاختناقات المرورية في بغداد يعتمد على مدى جدية الحكومات في العراق على تنفيذ الحلول والمقترحات المطروحة وتنفيذ التوصيات ومنها:



1. التنوع في وسائل النقل والاعتماد على وسائل النقل الجماعي وهنا لا نقصد وسائل النقل التقليدية وانما (BRT) bus rapid transit نظام النقل الجماعي الحديث المعتمد على تقنية نظام الحافلات الحديثة والسريعة نقل عام مرن ومتكامل يقدم خدمة سريعة وامنه ويسير على نظام منعزل ومنفصل عن المرور وهو اقل كلفة من نظام المترو ويمكن تعشيقه مع نظام المترو حيث ان اغلب الدول في العالم توجهت لاستخدامه لأنه يجمع سعة وسرعة المترو ذو الكلفة العالية ومرونة وبساطة نظام الحافلات وضرورة الفصل بين الجهة التي تديره والجهة التي تعمل على تشغيله والتي يكون لها خبره في تشغيل النظام وربط مدينة بغداد مع كافة ضواحيها ومفاصلها.

2. نظام (TOD) transit oriented development عالمياً أصبح التوجه للتنمية الموجهة للنقل العام عن طريق تطوير تخطيط المدنية حسب مبادئ التنمية الموجهة وهي باختصار انشاء محطات النقل السريع بالقرب من مراكز التنمية متعددة الاستعمالات (سكني، تجاري، تعليمي، خدمي، صحي، ترفيهي) لرفع نسبة المستخدمين وتقليل نسبة استخدام السيارات الخاصة على شبكات الطرق ان تطبيق ذلك في بغداد في ظل الظروف الحالية يتم عن طريق وضع رؤيا واستراتيجيات مستقبلية لنقل المؤسسات الحكومية والتعليمية والتجارية الكبرى كالمولات العشوائية في بغداد التي تسبب جذب وتولد رحلات عالية وحركة مرورية ضخمة خارج مركز المدينة وربطها بمحاور النقل السريع وهذا يلخص معيار التخطيط المستدام للتوسع الحضري الموجه للنقل

إن تنفيذ هذا الحل يكون عبر تنفيذ اجراءات استراتيجية باكمال وانجاز مشروع الحلقي رقم (4) ولما له من اهمية كبيرة في تقليل زخم المركبات الثقيلة داخل شوارع العاصمة حيث اثبتت الدراسات ان نسبة المركبات الثقيلة في بغداد تصل (25%-30%) والطرق الحلقية رقم (1، 2، 3) التي تساهم في اسناد المنظومة داخل المدنية وسد الفجوات كحل تكميلي لخدمة شبكة النقل العام وتحقيق نظام نقل حضري متكامل في بغداد.

المصادر

1. مديرية احصاءات النقل والاتصالات- الجهاز المركزي للاحصاء.
2. المنهاج الوزاري لحكومة السيد السوداني.
3. امانة بغداد وموقع وزارة التخطيط ووزارة الاعمار والاسكان.
4. أ.م. د. لمياء احمد محسن. الازدحام المروري في بغداد . كلية التربية / الجامعة المستنصرية 2018.

مركز المنصة للتنمية المستدامة
Platform Center for Sustainable Development



Your journey in policy work starts with us

شبر عبدالوهاب

التحصيل الدراسي: بكالوريوس في علوم السياسة
مجال التركيز: القطاع الخاص، التعليم، الانتخابات، والمنظور الاجتماعي النفسي.
مجال العمل: منسق مشاريع في قطاع المجتمع المدني



Contact

Platform Center for Sustainable Development
929, 25, 10 Karada, Baghdad, Iraq
+9647731551117

www.psdiraq.org
info@psdiraq.org
[@psdiraq](https://www.instagram.com/psdiraq)