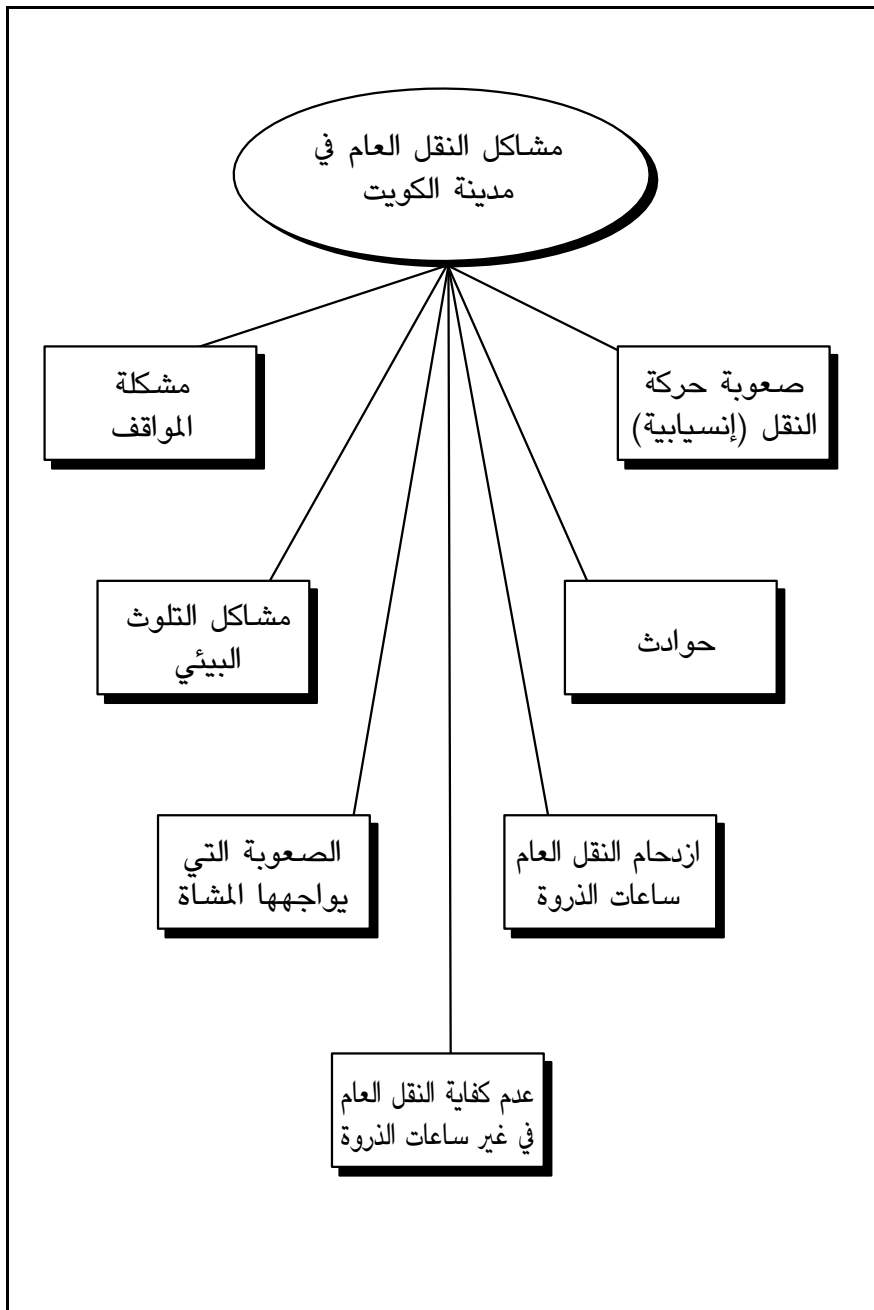


وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت: «دراسة جغرافية تحليلية»

الدكتورة: فاطمة حسين عبدالرزاق





وسيلة النقل ورحلة العمل اليومية بالكويت: «دراسة جغرافية تحليلية»

د. فاطمة حسين العبدالرزاق*

ملخص الدراسة:

تعتبر المواصلات وسيلة لنقل الناس والبضائع من مكان إلى آخر، كما أنها تربط الأقاليم بعضها ببعض، وبدونها يكون الترابط مستحيلاً.

هذه الدراسة لمشكلة النقل في الكويت رغم صغر مساحة دولة الكويت إلا أنها تولي اهتماماً كبيراً بإنشاء الطرق الحديثة، لأن السيارة هي وسيلة النقل الرئيسية، التي يتم بواسطتها ربط أجزاء الدولة ببعضها سواء كانت مناطق سكنية أو صناعية أو زراعية. ملكية السيارة ظاهرة عامة في الكويت بسبب رخص أسعار الوقود، وإمكانية السكان الاقتصادية ولكن رغم كل هذا فالنقل بالكويت يواجه مشاكل كثيرة مثل: الحوادث وتعطيل السير مثل هذا الوضع لا بد له من إعادة النظر بالنسبة للملكية الخاصة للسيارة واستخدام وسائل المواصلات العامة.

مقدمة:

تُعَدُّ السيارة من أهم وسائل النقل في العالم رغم تعدد وسائل النقل في كثير من دوله، فقد بلغ إجمالي السيارات في العالم^(١) حوالي ١٣٣٢ ٥ ألف سيارة خلال عام ١٩٩٦.

والكويت على الرغم من صغر مساحتها وقلة عدد سكانها فإن السيارة تعد الوسيلة الوحيدة والرئيسية في عملية النقل الداخلي. حيث بلغ مجموع عدد السيارات العاملة في الكويت خلال عام ١٩٩٦ (٨٦١١٥٢) سيارة تقريباً، أي أن

* أستاذ مساعد بقسم الجغرافيا - كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الكويت.

(١) The World ALMANAC 1999.

نسبة أعداد السيارات العاملة في الكويت تعادل ١,٦٪ من مجموع السيارات العاملة في العالم سنة ١٩٩٦ رغم أن مساحة الكويت البالغة (١٧٨١٨ كم^٢) لا تتجاوز ٠,١٢٪ تقريباً من مساحة اليابس البالغة ٦٧ ٣٤ ١٢٢ كم^٢ هذه النسبة توضح مدى كثافة السيارات في دولة الكويت مقارنة بالكثافة العامة في العالم.

وتبلغ مساحة طرق السيارات في الكويت ٥٤ ٥٩,٩ كم^٢ سنة ١٩٩٧ أي ما يعادل ٠,٣٪ من إجمالي مساحة الدولة^(١). أضف إلى ذلك ما تتطلبه مواقف السيارات من مساحات سواء مواقف مكشوفة أو متعددة الأدوار.

ليس ثمة شك أن وسائل النقل تعد عاملاً مهماً وحيوياً لأي مجتمع يسعى إلى ربط أجزائه وتسهيل نشاطه الاقتصادي في مختلف المجالات. إذ تعد وسيلة النقل عاملاً مهماً وفعالاً في تنشيط حركة الاقتصاد الإنتاجي والخدمات، من خلال ربط أجزاء الوطن المنتجة اقتصادياً بتلك التي تتركز بها أسواق الاستهلاك، حيث يتركز السكان. بل يمكن القول إن النقل يعد دعامة متممة ومكملة للإنتاج الاقتصادي إذ تمثل شبكة الطرق العمود الفقري لاستغلال موارد البيئة الطبيعية وتشغيل مراكز الخدمات المختلفة. والكويت رغم صغر مساحتها فإنه من الصعب توفير مواقع عمل قريبة من مواقع السكن بسبب طبيعة بعض أنواع النشاط الاقتصادي التي يتوجب تركيزها في مناطق خاصة مثل: الصناعة والزراعة والتجارة خاصة أن الكويت التي تتميز بصغر مساحتها تحتاج إلى استغلال كل شبر من أراضيها.

كما أن توزيع السكان بالكويت قد ارتبط منذ نشأة الدولة بمناطق معينة تتفق واقتصاديات الدولة في هذه المرحلة المبكرة ممثلة في مدينة الكويت مركز النقل والجذب السكاني والجهراء وبعض المستوطنات البشرية الصغيرة مثل الفحيحيل والمنقف وأبو حليفة وغيرها.

ونظراً لاستمرار هذه المستوطنات البشرية وبخاصة مدينة الكويت في استقطاب النمو السكاني، فإن قوة العمل تتركز في مناطق محدودة بعيدة عن مناطق الثروة الطبيعية، أو المناطق التي تحتاج إلى قوة العمل المنتجة. فقد شهدت البلاد في مرحلة ما بعد النفط طفرة اقتصادية امتد معها النشاط الاقتصادي بالدرجة الأولى

(١) حسبت بمعرفة الكاتبة بناء على ما جاء في الإحصاء السنوي لدولة الكويت (١٩٩٨).

خارج المناطق المأهولة بخاصة النشاط الصناعي والتعديني والزراعي، مما اقتضى ربط مناطق تركيز السكان بمناطق العمل المختلفة سواء داخل المناطق الحضرية أو خارجها بشبكة من طرق النقل. لهذا لا يمكن إغفال أهمية أثر طرق النقل السهلة والسريعة في تحقيق سرعة الوصول وزيادة الترابط بين السكان ومراكز عملهم ومناطق الخدمات المختلفة سواء كانت خدمات تسويقية أو صحية أو ترفيهية كما أنها تلعب دوراً استراتيجياً في عملية الدفاع عن الوطن إذا لزم الأمر.

ولما كانت شبكة طرق السيارات هي وسيلة النقل الوحيدة بدولة الكويت فإن السيارة سواء كانت خاصة أو عامة أو شاحنة تمثل الأداة الوحيدة للحركة عبر شبكة الطرق. ومن ثم فإن هذه الدراسة سوف تركز على دور السيارة وتأثيرها على رحلة العمل اليومية، والعوامل المؤثرة في درجة كفاءة دورها سواء كانت عوامل طبيعية أو بشرية أو اقتصادية أو فنية أو غيرها ومدى إمكانية تحقيق سهولة انسياب حركة السكان مستخدمي السيارة على اختلاف أنواعها مع التركيز على السيارة الخاصة.

ورغم الصعاب التي واجهت الباحثة في جمع البيانات والمعلومات المتعلقة بالدراسة والمتناثرة بين جهات عدة من الوزارات والمؤسسات والمكاتب. فإن الباحثة لا يفوتها أن تتقدم بالشكر إلى كل من مدّ لها يد العون والمساعدة لاستكمال هذا البحث.

هدف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على خصائص حركة النقل الداخلي بدولة الكويت وبخاصة مدينة الكويت الكبرى وقياس درجة العلاقة بين موقع العمل وموقع السكن من أجل تقليص وقت الرحلة وتقييم معدلات التزايد في أعداد السيارات آنياً ومستقبلاً. وإلى أي مدى سيستمر هذا التزايد، وهل هناك تقبل لوسائل نقل بديلة وما نوعها، وما مدى الإقبال عليها؟

كما تهدف إلى إعطاء رؤية عن مستقبل النقل العام في الكويت في ظل الظروف الاقتصادية والاجتماعية المتوقعة في المستقبل المنظور.

ومن ثم تعد هذه الدراسة محاولة من الباحثة للتوصل إلى بعض الاقتراحات والتوصيات التي يمكن من خلالها المساهمة في وضع تصور قد يساعد في المساهمة في حل مشكلة النقل وما يترتب على هذه المشكلة من خسائر مادية ونفسية (معنوية).

ولتحقيق هذا الهدف سيتم معالجة الموضوع بالشكل الآتي:
سيتناول الجزء الأول من هذه الدراسة الجانب النظري الوصفي لمعالجة التطور التاريخي للنقل في الكويت.
وتحليل الظروف الطبيعية والاقتصادية والعمرانية لتوضيح مدى تأثير كل منها على وسائل النقل.

أما الجزء الثاني من البحث فيعتمد على التحليل الكمي للإحصاءات والبيانات التي أمكن الحصول عليها، وربط السكان من حيث العدد والتوزيع الجغرافي بمواقع العمل.

أما الجزء الثالث فسيتناول تحليل الاستبيان ونتائجه الذي أعدته الباحثة وضم ٤٠٠ استمارة تم توزيعها على طلبة وموظفي الجامعة.

خطة البحث:

يعتمد البحث على كل ما يتوفر لدى الباحثة من إحصاءات رسمية من مختلف المصادر إضافة إلى مقابلات شخصية قامت بها الباحثة مع بعض ذوي الاختصاص والقائمين على خدمة هذا المرفق الحيوي للوقوف عن قرب على الطرق أو الكيفية التي يحاولون من خلالها إيجاد حل لهذه المشكلة مع تحليل وتقييم الإحصاءات ونتائج المقابلات الشخصية وبلورتها إلى نتائج ومقترحات غير أن الجانب الرئيسي في هذه الدراسة اعتمد على عينة عشوائية لطلبة جامعة الكويت وبعض موظفيها وقد جاء اختيار هذه العينة للأسباب الآتية:

١ - جامعة الكويت هي الجامعة الوحيدة في البلاد لهذا فهي تستقطب طلاباً من جميع أنحاء البلاد.

٢ - توزيع الطلاب واختيارهم جاء على أساس عينة عشوائية تمثل توزيع طلبة جامعة الكويت في مختلف المواقع.

٣ - التزام الطلاب بالحضور إلى صفوف الدراسة في أوقات مختلفة ومن ثم تعطي صورة عن حالة الطرق أو النقل بدولة الكويت.

٤ - تمثل شريحة الطلبة مستقبل البلد وفئة الشباب بين سن ١٧-٢٢ سنة في الغالب هؤلاء يمثلون قوة العمل المستقبلية، ولهذا اقتضى الأمر التعرف على ما يواجهونه من صعاب وما يروونه من مقترحات قد تساعد في إيجاد حل لمشكلة النقل في المستقبل.

- ٥ - طلبة الجامعة أكثر نضجاً وتفهماً لطبيعة الاستبيان وأهميته لهذا يتوقع منهم تجاوب وتقدير لأهمية الاستبيان وبالتالي ضرورة دقته.
- ٦ - زيادة معدلات حوادث الطرق مما أوجب الإلمام بأسبابها وتوزيعها والجهود التي ينبغي أن تبذل لضبط هذه الحوادث إلى حدها الأدنى المقبول.
- ٧ - النمو السكاني والامتداد العمراني وما ينتج عنه من توسع في شق الطرق وربط المناطق العمرانية بمناطق العمل المختلفة.

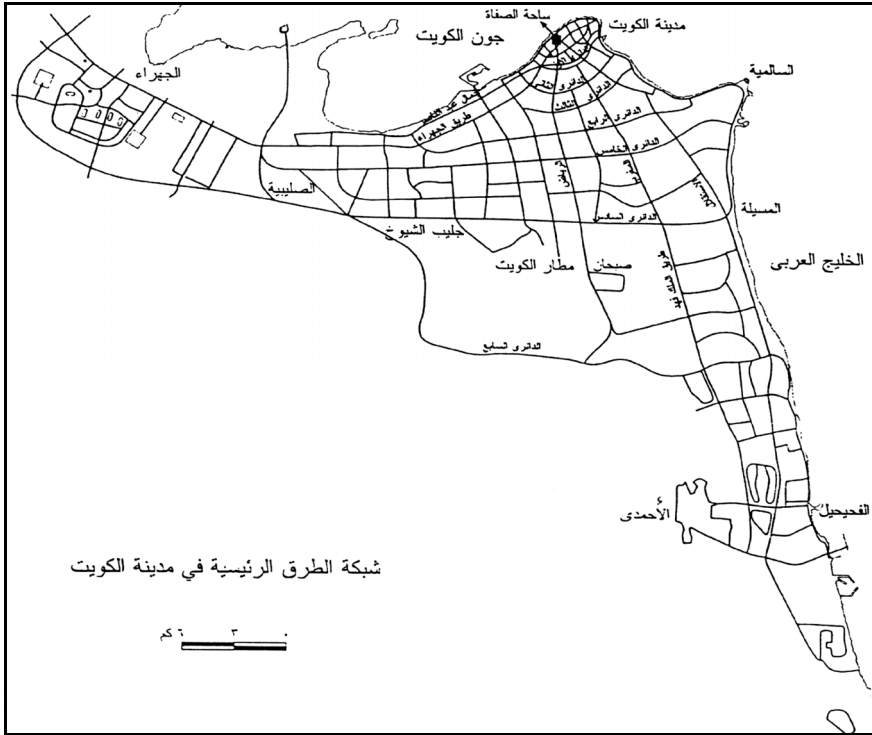
أدبيات الدراسة:

لقد حظي موضوع النقل في دولة الكويت بدراسات متعددة سابقة، قامت بمعالجة الموضوع من خلال المنظور العمراني باعتبار أن النقل أحد أهم ملامح النمو العمراني، فقد تعرضت المرزوق (١٩٧٧) إلى دراسة العلاقة بين النمو الحضري ونظام المرور في دولة الكويت. في حين عالج سلطان (١٩٨٥) موضوع النقل في الكويت بدراسة الآثار الناجمة عن تطور العمران في الكويت على تطور شبكة الطرق وحركة النقل البري. وكلا الدراستين تتركز حول العلاقة بين خطط التنمية العمرانية وشبكة الطرق كما ساهم كل من (أبو عياش والهارون، ١٩٨٦) في معالجة موضوع النقل في الكويت، وذلك بدراسة تحليلية لتخطيط النقل العام من خلال التجربة الكويتية، مما يجعلها تختلف عن دراسة نفس المؤلفين (١٩٨٠) حول العلاقة بين نظام النقل العام والخدمات الترويحية في الكويت.

ولا يفوتنا ما أثمرت عنه الندوة التي نظمتها شركة المواصلات الكويتية ومؤسسة الكويت للتقدم العلمي (١٩٨١) حيث نشرت بحثاً حول تطوير النقل العام في الكويت. وعليه فإن الدراسات السابقة حول موضوع النقل في الكويت قد ركزت على ربط طرق النقل بالتطور العمراني من ناحية وعالجت موضوع النقل العام وخطته التنموية من خلال إبراز دورة وأهميته كوسيلة نقل جماعية من ناحية أخرى. إلا أن الدراسة الحالية سوف تنحي اتجاهها آخر في محاولة لإبراز دور وسيلة النقل العام والخاص (السيارة) في رحلة العمل اليومية بين مناطق التركيز السكاني ومواقع العمل والخدمات المختلفة، وأثر ذلك على كفاءة العاملين، ومدى انتظامهم في العمل، وما قد يتعرضون له من خسائر مادية ومعنوية التي تهدد خلال رحلة العمل اليومية.

فرضيات البحث:

- ١ - تعاني رحلة العمل اليومية من صعوبة في انسيابية حركة النقل في كثير من المواقع.
- ٢ - تتسبب حالة الطرق الحالية في كثير من الحوادث المرورية.
- ٣ - ضعف مرونة خطوط سير النقل العام يقلل من دوره في خدمة الحركة النقلية الجماعية.
- ٤ - تؤدي كثافة الحركة المرورية في زيادة مشكلات التلوث الهوائي والضوضائي.
- ٥ - تعاني حركة النقل من مشكلة قلة المواقف في بعض المواقع.
- ٦ - يفضل غالبية السكان استخدام السيارة الخاصة في رحلة العمل اليومية.



شكل رقم (١)

توزيع شبكة الطرق الرئيسية والفرعية في مدينة الكويت الكبرى:

تمثل مدينة الكويت داخل السور نواة الاستقرار البشري عند بداية نشأة دولة الكويت. واستمر التركيز السكاني في مدينة الكويت، حتى بعد اكتشاف البترول كانت معظم الشوارع الرئيسية ترتبط بساحة الصفاة^(١) التي كانت تمثل بؤرة تلتقي عندها هذه الشوارع (الطرق) (شكل رقم ١)، ومن أهمها شارع أحمد الجابر (دسمان) الذي تم رصفه عام ١٩٤٥ وهو بهذا يعد أول شارع يتم رصفه ويربط بين وسط المدينة ومنزل الأمير في (قصر دسمان)، وشارع فهد السالم (الجهراء) وشارع الأمير (ويمثل الامتداد الشمالي لشارع مبارك الكبير) شارع عبدالله السالم (نايف) ويمثل الامتداد الشمالي للشارع الجديد)، ويمتد شارع الخليج العربي (السيف) موازياً لخط ساحل البحر. وتمثل هذه الشوارع الطرق الرئيسية في البلاد التي تربط بين أهم مواقع النشاط البشري وبخاصة التجاري منها وكذلك الصناعي (صناعة السفن)، كما تتجه إلى هذه الشوارع الرحلة اليومية للسكان بين مناطق سكنهم ومراكز النشاط الاقتصادي التي تحتل مواقع وسطى من المدينة، ولكن نظراً لتقارب المساكن ووقوعها حول مناطق النشاط الاقتصادي فإن عملية الانتقال أو الحركة كانت تتم في الغالب مشياً على الأقدام أو باستخدام العربات التي تجرها الحيوانات.

وعند نهاية الأربعينات وبداية الخمسينات بدأت عوائد النفط المالية تتدفق بشكل متزايد، مما مكن الحكومة من تقديم الخدمات المجانية كالتعليم والصحة والإسكان... إلخ. أي التوسع في الخدمات الحكومية في كافة المجالات، هذا التوسع صاحبه تحول قوة العمل الوطنية من الأعمال التقليدية التي كانت قائمة قبل النفط إلى العمل في الوظائف الحكومية. كما تزايدت الحاجة إلى القوى العاملة الفنية، التي لم تكن قوة العمل الوطنية قادرة على تلبية حاجة كافة القطاعات مما أدى إلى تدفق العمالة الوافدة.

(١) نظراً لأهمية موقع ساحة الصفاة المتوسط فسوف تمثل البؤرة التي تقاس على أساسها أطوال الطرق التي تربط مدينة الكويت ببقية أرجاء الدولة.

هذا التزايد السكاني الذي بدأ منذ ١٩٥١ والرغبة في تطوير مدينة الكويت إلى مدينة عصرية تتوفر بها كل وسائل التقدم والراحة.

وفي سنة ١٩٥١ تم تخطيط مدينة الكويت داخل السور بحيث يتركز بها بالدرجة الأولى النشاط التجاري والمالي على أن يتركز السكان في مناطق نموذجية جديدة خارج السور تم تخطيطها فيما يعد للسكن. وبذلك اتسعت حدود المدينة خارج السور وزادت حاجة سكانها إلى وسيلة نقل سهلة وسريعة تمكنهم من الوصول إلى مقر أعمالهم من ناحية والتواصل مع أقاربهم من ناحية ثانية وتمكنهم من جلب حاجاتهم الاستهلاكية الأساسية من مدينة الكويت داخل السور من ناحية ثالثة، ولما كانت السيارة هي الوسيلة الوحيدة الميسرة، فقد كانت خطة التنمية العمرانية حريصة على مد الطرق الحديثة التي تربط هذه الضواحي بمدينة الكويت داخل السور، مما دفع السكان إلى مزيد من استخدام السيارة الخاصة.

لم يكن بمدينة الكويت في أوائل الأربعينات طرقٌ مرصوفة، رغم أن طرق النقل تعد العمود الفقري لأي تطور اقتصادي أو سكاني أو عمراني، لما يحققه ذلك من توفير في الوقت والتكلفة بالنسبة للإنتاج الاقتصادي^(١). لهذا ارتبط توسع المدينة بمد شبكة من الطرق الحديثة ربطت بين المناطق العمرانية وبين المراكز الاقتصادية والخدماتية وأخذ التوسع في بناء الطرق السريعة والجسور يتزايد بشكل ملموس ليوافق تزايد أعداد السيارات وتزايد الحركة المرورية، وما تبع ذلك من أهمية.

تنظيم حركة المرور، كما خصصت مواقع متفرقة لإنشاء مواقف للسيارات التي لا زالت تمثل إحدى مشاكل المرور. ولم يغب عن ذهن المخطط ضرورة توفير وسائل للنقل العام تسهم في تحمل جزء من الخدمة الفعلية الجماعية لهذا أنشأت محطة للباصات، وتم توفير مواقف خاصة لها - كما سيأتي فيما بعد.

(١) بدأ رصف الطرق بالكويت قرب نهاية الأربعينات حين قامت شركة الكويت بإنشاء شبكة من الطرق الداخلية المرصوفة التي تربط بين مناطق إنتاج النفط ومعامل التكرير وموانئ التصدير، كما قامت الشركة برصف الطريق الذي يربط بين مدينة الأحمدى ومدينة الكويت وكذلك حقول النفط بالمقوع.

وقد بدأت خطة التطوير والتنمية بتنظيم شبكة الطرق داخل مدينة الكويت (داخل السور) وخارجها ولهذا أخذت الطرق خطوطاً رئيسية تتجه من الشمال إلى الجنوب، بحيث تربط أجزاء المدينة الرئيسية مركز الثقل التجاري مثل ساحة الصفاة، على أن تبدأ هذه الطرق من بوابات السور الأربعة الرئيسية (نايف، الشعب، السيف، الجهراء) شكل رقم (٢).

إضافة إلى طريق رئيسي يحيط بالمدينة يمتد موازياً لخط الساحل وخط آخر يسير محاذياً لخط سور المدينة الثالث من الداخل (شارع السور).

أما بالنسبة للتوسع العمراني الذي امتد خارج حدود مدينة الكويت (داخل السور) فقد رأت الخطة ضرورة مد طرق دائرية محاذية للسور، تبدأ من بوابة الجهراء حتى بوابة دسمان (نايف) على أن تكون هناك طرق إشعاعية تنبثق من مدينة الكويت داخل السور وتربط الطرق السريعة الدائرية. لقد غيرت الخطة مورفولوجية المدينة، وأصبح التركيز على النشاطات الاقتصادية واضحاً في حدود مدينة الكويت (داخل السور) مما زاد من الرقعة المكانية للأسواق، وفي المقابل انخفض عدد المساكن والسكان في مدينة الكويت (داخل السور)، وأدى هذا الوضع إلى هجرة السكان من المدينة داخل السور إلى المناطق أو الضواحي الحديثة التي امتدت خارج السور، ومن ثم زاد الاهتمام بالطرق التي تربط بين مدينة الكويت داخل السور حيث تتركز الأنشطة الاقتصادية والخدماتية والمناطق والضواحي الممتدة خارجها التي تمثل مواقع التركيز السكاني.

وسائل النقل المستخدمة:

١ - السيارة الخاصة:

لقد اكتسبت السيارة الخاصة بالكويت أهمية بالغة كوسيلة لمواجهة متطلبات الحركة اليومية للسكان، باعتبارها دليلاً على المكانة الاجتماعية نظراً لما للسيارة الخاصة من مزايا كثيرة منها مرونة الحركة والخصوصية والراحة والسرعة، مما زاد من أهميتها كوسيلة من وسائل النقل، وعليه سيطرت السيارة الخاصة على ما عداها من وسائل النقل الأخرى المتاحة مثل سيارة الأجرة الحافلات الخاصة والعامة. غير أن عملية النقل الخاص والعام تعمل جنباً إلى جنب مع السيارة

الخاصة، ويقف من وراء سيطرة السيارة الخاصة على حركة النقل بعض العوامل نوجزها فيما يلي:

١ - يعزى الاعتماد بالدرجة الأولى في استخدام السيارة الخاصة إلى أسباب تاريخية تعود إلى أوائل الخمسينات (١٩٥٢) عندما بدأ السكان بالتحرك إلى خارج حدود مدينة الكويت داخل السور، ففي ذلك الوقت لم تكن هناك وسائل نقل عامة منتظمة وسريعة يلجأ إليها السكان سوى سيارات الأجرة، وكانت مكلفة إذا ما استخدمت على مستوى تنقلات أفراد الأسرة اليومية^(١)، كما أن وزارات الدولة عملت على تخصيص سيارات لنقل موظفيها إلى مقر أعمالهم، وفي نفس الوقت عملت وزارة التربية على تخصيص وسائل نقل جماعي خاصة لنقل طلبة المدارس إلى مدارسهم، وقد بدأت هذه العملية مع افتتاح ثانوية الشويخ في مطلع الخمسينات - جامعة الكويت الحالية بالشويخ - خصصت حافلة لنقل الطلبة كل حي من الأحياء المختلفة بمدينة الكويت، ومنذ ذلك الوقت اعتاد السكان على استخدام السيارات الخاصة على مستوى الأسرة.

٢ - العوامل الاجتماعية والتقاليد كان لها أبلغ الأثر في تمسك معظم الأسر في ملكية سيارة خاصة كمظهر اجتماعي وكضرورة لقضاء حاجات الأسرة، سواء كان لقصد الدراسة أو العمل أو العلاج أو التنزه أو زيارة الأهل والأقارب حيث أدت ظروف نمو العمران الحديث إلى توزيعهم في مناطق متباعدة يصعب الوصول إليها دون وسيلة انتقال، خاصة بعد إعادة تخطيط مدينة الكويت داخل السور وخارجه، كما كان للفصل الاجتماعي بين الذكور والإناث أثر واضح في انتشار السيارة الخاصة.

تعمل الدول الصناعية والتجارية على ترويجها بشتى الوسائل ومنها تطوير أنواع السيارات وتزويدها بكل سبل الراحة والرفاهية من أجل تشجيع المستورد على تسويقها.

(١) كان هناك نظام النقل بواسطة سيارة الأجرة إما بصورة فردية أي سيارة خاصة للمستأجر وإما بصورة جماعية، أي كل فرد يدفع ثمن انتقاله إلى محطة مركزية داخل المدينة أو إلى منطقة خارجها، لكن هذا النوع من النقل لا يقبل عليه إلا نسبة محدودة من السكان.

كما أن أسعار الوقود (البنزين) في الكويت منخفضة مقارنة بالدول الصناعية، ولهذا قد لا تكون تكلفة الوقود من الأمور التي تحد من استخدام السيارة على عكس الحال في الدول الصناعية، التي تعد تكلفة النقل عاملاً مؤثراً في حركة السكان وفي المفاضلة بين وسائل النقل المختلفة مثل سيارة الأجرة - حافلات نقل جماعي قطارات والسيارة الخاصة.

١ - كان من أهم وأبرز آثار إعادة تخطيط مدينة الكويت وتوسيعها استغلال الأسرة، فبعد أن كان نظام الأسرة الممتدة هو السائد في نظام السكن، أصبحت كل أسرة تحرص على العيش في منزل منفرد، مما زاد في مساحة الرقعة العمرانية ووزع الأقارب والأصدقاء بين المناطق السكنية (الضواحي) المختلفة، وبالتالي زادت الحاجة لاستخدام وسيلة النقل المناسبة نتيجة لبعد المسافة الجغرافية التي أصبحت تفصل بين الأسر؛ ولهذا اهتمت الدولة بتوفير الطرق الحديثة المرصوفة التي أصبحت تمثل الهيكل الأساسي المتحكم في نمط توسع المدينة. غير أن هذا التخطيط لم يضع في اعتباره أهمية استخدام الطرق بالنسبة للمشاة إلا في مناطق محدودة خلال السنوات الأخيرة؛ مما ضاعف توجه السكان إلى استخدام السيارة حتى في المسافات القصيرة خاصة أن الظروف المناخية الحرارية القاسية لا تشجع على المشي لدرجة تكاد تخلو الطرق في كل المناطق العمرانية من المشاة باستثناء المناطق التجارية، التي يلجأ فيها السكان للمشى للتسوق من المحلات التجارية المختلفة.

جدول رقم (١)

أعداد السيارات من عام ١٩٨٥ إلى عام ١٩٩٨

السنة	عدد سيارات الأجرة	عدد السيارات الخاصة	عدد الباصات النقل العام
١٩٨٥	٥٠٦٠	٤١٢٣٩٩	٣٣١١
١٩٨٦	٤٩٥٥	٤٠٥٤٠٥	٣٠٨٨
١٩٨٧	٤٦٤٣	٤٢٤٥٥٤	٢٨٦٤
١٩٨٨	٤٠٩٥	٤٥٤٠٢٢	٢٧٩٦
١٩٨٩	٤٣٥٨	٤٨٣٦٢٣	٢٨٥٣

تابع جدول رقم (١)
أعداد السيارات من عام ١٩٨٥ إلى عام ١٩٩٨

السنة	عدد سيارات الأجرة	عدد السيارات الخاصة	عدد الباصات النقل العام
١٩٩٠	—	—	—
١٩٩١	٤٤٤٦	٥٥٠٢٧٣	٤١٢٥
١٩٩٢	٤٣٦٤	٥٧٥٤٧٧	٤٤٣٩
١٩٩٣	٤٤٢٥	٥٩٥٥٢٦	٢٩٠٣
١٩٩٤	٤٥٥٠	٦٣٥١٥٢	٢٤٥٨
١٩٩٥	٤٥٤١	٦٥٨٤٠٥	٢٤٥٢
١٩٩٦	٤٦١٧	٦٩٦٥٥٥	٢٤٦٩
١٩٩٧	٤٧٤٦	٧٤٢٢٩٥	٢٨٤٤
١٩٩٨	٢٧٢٢	٤٧١٠١٢	٤٣١٢

* علماً أن هناك سيارات نقل خاص ونقل عام لا تستخدم لنقل الأفراد، كما أن هناك باصات نقل خاص لم يشر لها بالإحصاء أعلاه.

يتضح من الجدول رقم (١) أن السيارات الخاصة تفوق في أعدادها أي وسيلة من وسائل النقل البديلة (سيارة الأجرة أو الباص العام)، كما أن التزايد في أعداد السيارات مستمر طوال السنوات الموضحة من ١٩٨٥ حتى ١٩٩٨، كما أن نسب الزيادة تمثل الأعلى من بين الوسائط البديلة التي يوضحها الجدول. فقد وصلت إلى ٧٪ تقريباً فيما بين ١٩٨٧ و١٩٩٧، رغم أن سيارة الأجرة يفترض أن تخدم عدداً أكبر من السكان؛ لأنها تعد ضمن وسائل النقل العام فإن نسبتها قليلة جداً بالمقارنة بأعداد السيارات الخاصة، كما أن نسبة التغير من سنة إلى أخرى توضح أن هناك سنوات تعرضت فيها أعداد سيارات الأجرة للتناقص، كما هي الحال في سنة ١٩٨٧ و١٩٨٨ و١٩٩٥ بحيث بلغت نسبة النقص ما يعادل -٦٪ و-١١٪ و-٢٠٪ على التوالي، وأكبر نسبة زيادة كانت فيما بين سنتي ١٩٨٨ و١٩٨٩ حيث وصلت إلى حوالي +٦٪ تقريباً.

أما بالنسبة لباصات النقل العام فقد شهدت شيئاً من التراجع في بعض السنوات كما هي الحال بالنسبة لسنوات ١٩٨٦ و ١٩٨٧ و ١٩٨٨ حيث وصلت نسبة التراجع في أعداد الباصات إلى ٦٪، ٧٪، ٢٪ تقريباً على التوالي، غير أن أكبر هبوط أو تراجع في أعداد باصات النقل حدث خلال سنة ١٩٩٣ و ١٩٩٤ حيث بلغت نسبة الهبوط إلى - ٣٤٪ و ١٥٪ تقريباً وربما يعود ذلك إلى آثار الغزو العراقي وما أصاب شركة النقل العام من أضرار مادية، وإن كان هناك بعض الزيادة خلال سنة ١٩٩٢ لتعويض الشركة عن الأضرار التي أصابت حافلاتها، غير أن تزايد أعداد العمالة الوافدة للعمل في قطاع النظافة وغيرها من الأعمال غير الفنية أدى إلى زيادة في أعداد حافلات الشركة، غير أن زيادتها كانت محدودة إلى حد ما لم تتجاوز ٢٪، بل قد تقل عن هذه النسبة. ولكن رغم كل التذبذب الذي توضحه الإحصائية فيما يتعلق بأعداد حافلات النقل العام فإن نسب الزيادة في أعداد السيارات الخاصة خلال السنوات الماضية تبدو مستمرة، مما يجعلها تفوق أي وسيلة نقل أخرى.

النقل العام:

إذا كانت السيارة الخاصة كما رأينا تمثل وسيلة النقل الأساسية في مدينة الكويت الكبرى وبين مدينة الكويت ومناطق العمران الأخرى. فإنه لا يمكن إغفال ما لوسائل النقل العام من أهمية كوسيلة نقل مكمل للسيارة الخاصة وكحل مستقبلي لمشكلة الازدحام المروري خاصة في ساعات الذروة، ومن ثم سنتناول بنوع من الاختصار دور النقل العام سواء بالنسبة لسيارات الأجرة أو حافلات شركة النقل العام الكويتية في حركة النقل للسكان.

تطور النقل العام:

رغم توفر السيارة الخاصة بأعدادها الكبيرة التي سبقت الإشارة إليها، فإن هناك دوراً لا يمكن إغفاله لوسائل النقل العام.

لقد لعبت سيارات الأجرة دوراً كبيراً في مطلع الخمسينات وكانت الوسيلة الرئيسية لنقل الركاب منذ عام ١٩٤٨ بين مدينة الكويت ومدينة الأحمدية - مركز شركة نفط الكويت المحدودة، وكانت ساحة الصفافة تمثل أهم مركز تجمع سيارات الأجرة وهو وضع طبيعي من منطلق أن ساحة الصفافة في ذلك كانت تمثل المركز

التجاري الرئيسي، لكن أهميتها تراجعت كثيراً بعد ذلك أمام منافسة السيارات الخاصة ووسائل النقل العام (الحافلات) التي وفرت لخدمة طلاب المدارس. ومن ثم تراجعت أهمية وأعداد سيارات الأجرة من حيث العدد والانتشار، وأصبح دورها يكاد يقتصر على خدمات المطار والفنادق وبعض المواقف المحدودة، كما ظهر نوع آخر من سيارات الأجرة تمثلها شركات الأجرة تحت الطلب التي انتشرت في أرجاء البلاد المختلفة وخاصة بعد عام ١٩٩١^(١) وهي خدمة نقل عامة متميزة تقترب من السيارة الخاصة، حيث تنقل الراكب من منزله إلى مقر عمله أو أي مكان يريد الوصول إليه، وهذا يفسر سر نجاح هذه الشركات وانتشاره في كل مدن الكويت الرئيسية.

شركة النقل العام الكويتية:

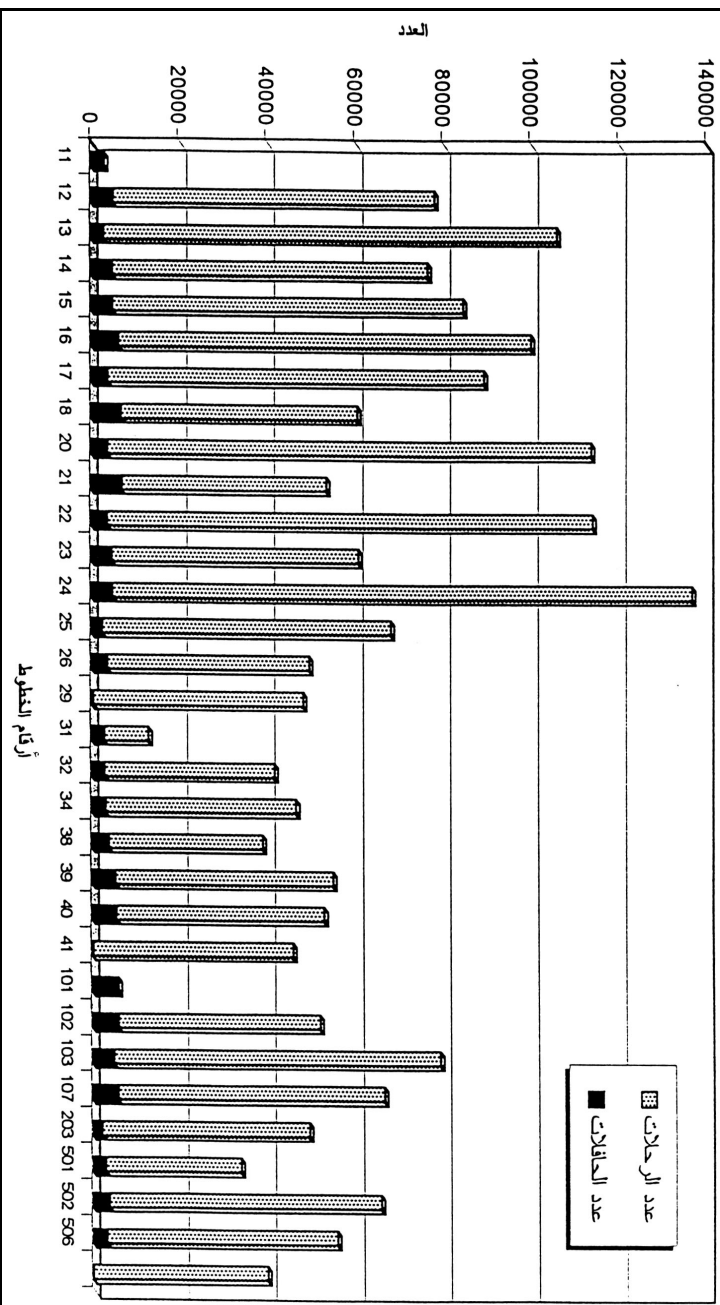
تأسست أول شركة للنقل العام في الكويت عام ١٩٦٢، في حين أن أول حافلة تم تشغيلها كان عام ١٩٦٥؛ ولهذا كان السكان في الكويت قد تعودوا على استخدام السيارة الخاصة أو سيارة الأجرة قبل أن تكون هناك وسائل نقل عامة جماعية (حافلات). وقد يكون هذا سبباً من الأسباب التي دفعت غالبية السكان إلى عدم الإقبال على استخدام حافلات الشركة الكويتية للنقل العام، لكن عدد حافلات الشركة أخذت تتزايد وتنمو منذ البداية، رغم عزوف ورفض واضح من قبل الكويتيين عن استخدام حافلات الشركة، حتى إذا اضطرتهم الظروف لاستخدام وسيلة نقل عامة فإن إقبالهم يكاد ينصب على سيارات الأجرة وبخاصة الأجرة تحت الطلب، وذلك لتعودهم على استخدام سياراتهم الخاصة، ولكن صاحب تأسيس شركة النقل العام زيادة العمالة الوافدة ومعظمها لا يملك سيارات خاصة ومن ثم كانت حافلات شركة النقل العام الوسيلة الأساسية لتنقلاتهم بين مناطقهم السكنية ومناطق أعمالهم.

(١) لقد دمجت أعداد سيارات هذه الشركات مع سيارات الأجرة التقليدية مما رفع عددها مرة أخرى خلال عام ١٩٩٢. راجع جدول رقم (١).
حسبت بمعرفة الكاتبة بناءً على إحصاءات شركة النقل العام.

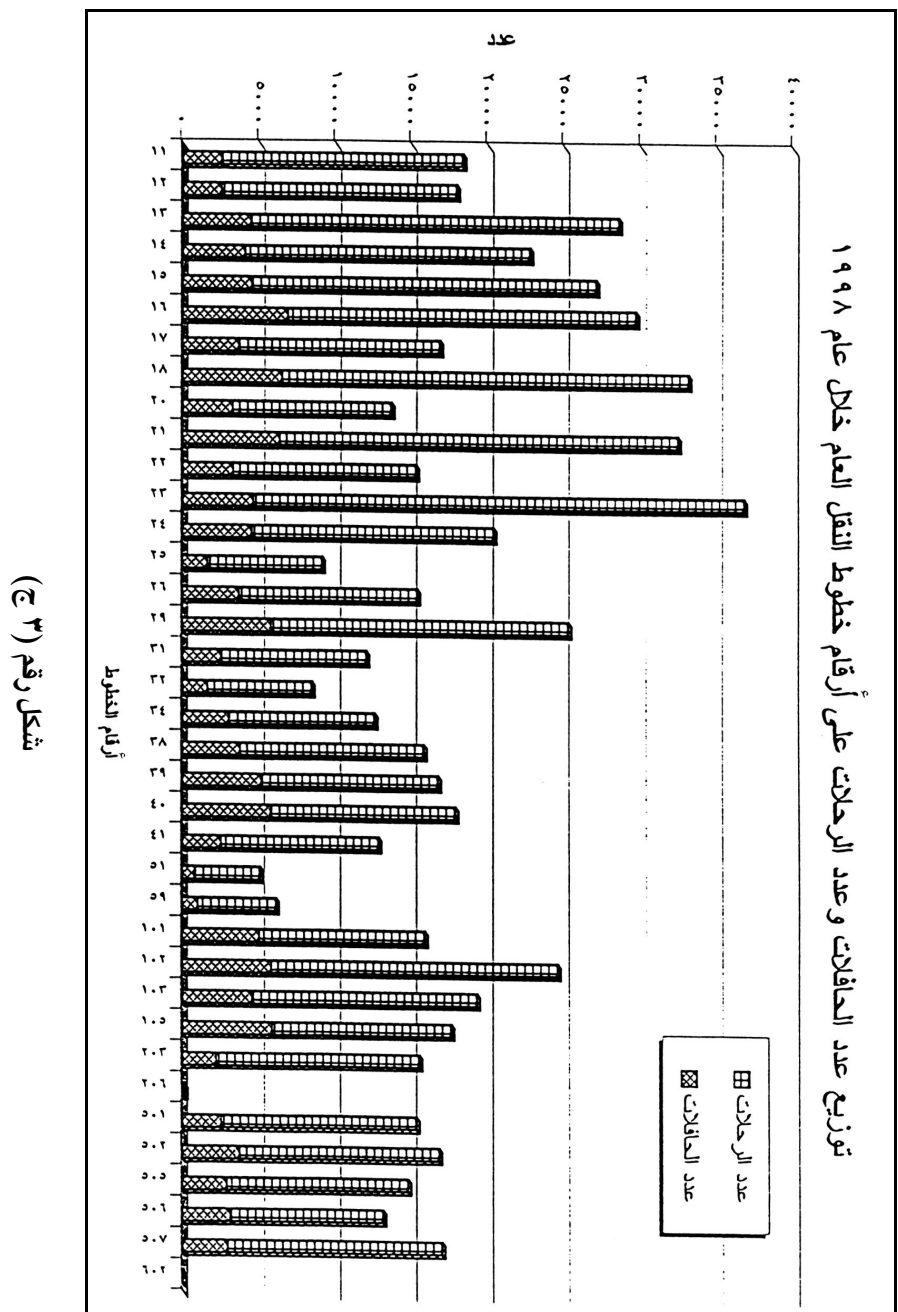


۱۳۱

توزيع عدد الحافلات وعدد الرحلات على أرقام خطوط النقل العام خلال عام ١٩٩٦



شكل رقم (٣١)



شكل رقم (٣ ج)

التوزيع الجغرافي لخدمات شركة النقل العام الكويتية:

تنتشر خطوط الشركة في معظم الأجزاء المعمورة بدولة الكويت من أجل الربط بين مدينة الكويت داخل السور التي تمثل القلب الاقتصادي لدولة الكويت ومناطق العمران المتطرفة في الجنوب والغرب، حيث تصل إلى الزور والوفرة جنوباً والجھراء غرباً. (شكل رقم ١٣، ب، ج).

ويلاحظ أن أكثر الخطوط ازدحاماً بالركاب هي تلك التي تربط بين مدينة الكويت داخل السور وجليب الشيوخ، حيث يصل إجمالي عدد الخطوط التي تخدم المنطقة إلى ستة خطوط تقريباً هي ٢٠ و ٢١ و ٢٢ و ٢٩ إضافة إلى الخطان ٥٠٦ و ٥٠٧ المزودين بأجهزة تكييف، تليها منطقة خيطان التي يخدمها خمسة خطوط، تليها منطقة السالمية وتخدمها خمسة خطوط أيضاً، وقد احتل عدد من هذه الخطوط بالمرتبة الأولى من حيث عدد ركابها كما هي الحال في الخط ٢١ الذي احتل المرتبة الأولى سنة ١٩٩٦، والمرتبة الثانية سنة ١٩٩٨، كما أن الخط ٢٩ الذي يخدم جليب الشيوخ أيضاً جاء بالمرتبة الثانية خلال عامي ١٩٩٦ و ١٩٩٨، مما يعزز القول بأن منطقة جليب الشيوخ تحتل مركزاً متقدماً من حيث إقبال سكانها على استخدام خطوط شركة النقل العام الكويتية؛ وربما يرجع ذلك إلى تركيز نسبة كبيرة من الوافدين الذكور (عمالة يدوية) الذين يضطرون إلى الاعتماد على حافلات الشركة لنقلهم من مراكز إقامتهم في جليب الشيوخ إلى مدينة الكويت داخل السور أو في منطقة الشرق مروراً بمنطقة الشويخ الصناعية، كما يعد الخط رقم (١٥) من الخطوط الرئيسية الذي يربط منطقة السالمية بمدينة الكويت داخل السور (المرقاب)، وهذا في الغالب يخدم منطقة بها نوع من التركيز لقوة العمل الوافدة (السالمية) ومروراً بشرق حولي وبنيد القار، وكل منهما مناطق تتركز بها العمالة الوافدة ومعظمها عمالة عازبة وخاصة في المنطقة الأخيرة (بنيد القار).

كما أن هناك خطوطاً تعاني من قلة الركاب مثل الخط (٣٢) الذي يسير عبر مسافة محدودة بين مناطق الجابرية والسرة وقرطبة والروضة والنزهة ثم ضاحية عبدالله السالم ومنها إلى منطقة التجمع في شرق، واضح من خط سيره أنه يمر بمناطق معظم سكانها من الكويتيين وتكاد تقصر أعداد الوافدين فيها على العمالة

المنزلية وهؤلاء يستخدمون وسائل النقل العام بين الحين والآخر أي ليس في صورة منتظمة يومياً (شكل رقم ١٤، ب، ج).

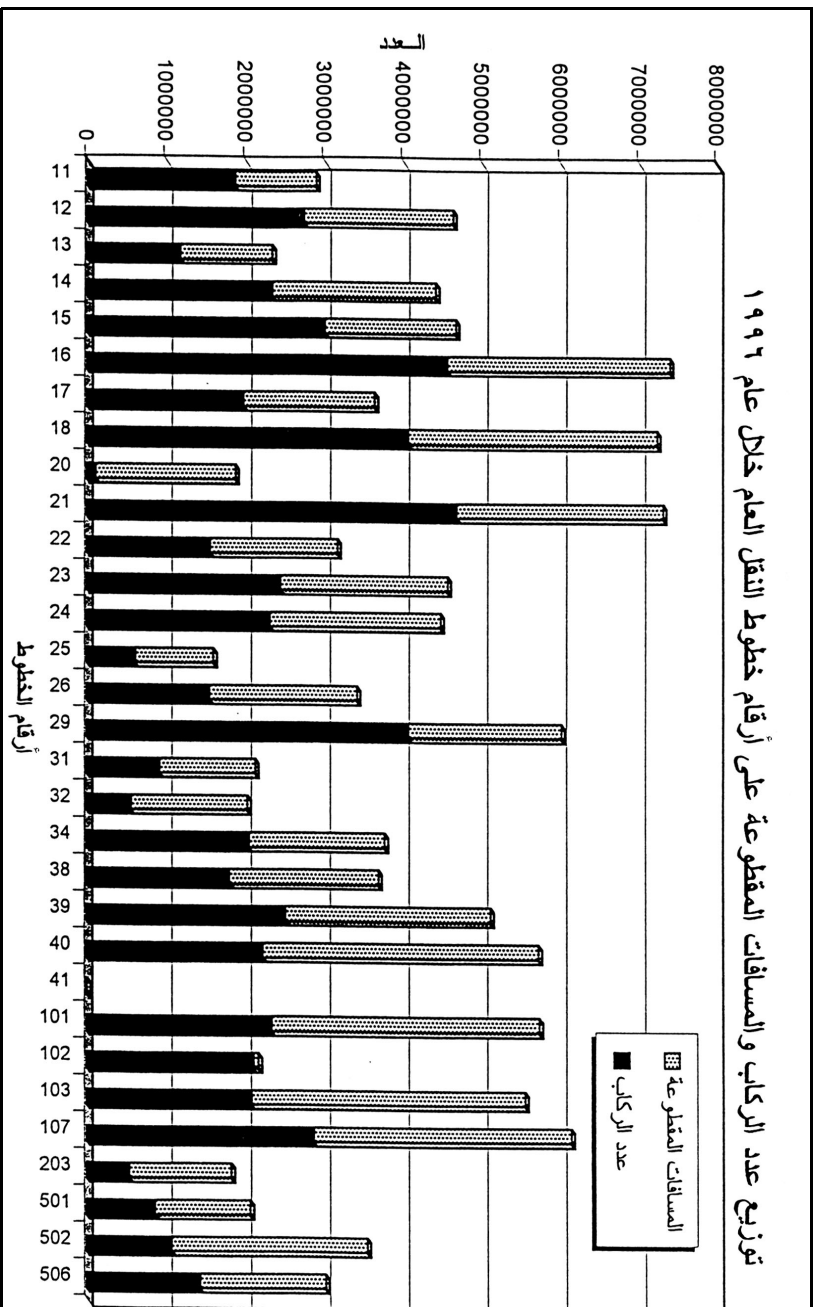
أما أكثر الخطوط من حيث عدد الحافلات فهي الخطوط ٢١ و ١٨ و ١٦ وتتركز خدماتهما بين منطقة جليب الشيوخ وأبرق خيطان ومنطقة السالمية، وهذه الخطوط التي سبق ذكرها من أكثر الخطوط من حيث كثافة عدد الركاب أو ارتفاع عدد مستخدميها، كما أنها تتفق مع أكثر المناطق السكنية كثافة وجذباً للعمالة اليدوية الوافدة، وهي التي تعتمد اعتماداً يكاد يكون كاملاً على حافلات الشركة الكويتية للنقل العام، كما أن الخط ١٤ يعد من أقل الخطوط من حيث عدد الحافلات لكن هذا الوضع تغير فيما بعد، وكذلك الحال بالنسبة للخطوط ٢٩ و ٢٣ و ٣١ فقد تعرضوا للتغيرات سلبية في عدد حافلاتهم، وربما كان ذلك لأسباب فنية تتعلق بأمور الشركة الخاصة. فالخط ٣١ يعد ضمن الخطوط ذات المعدل المنخفض من حيث عدد الرحلات، رغم أنه يبدأ من منطقة خيطان ذات الإقبال الكبير على استخدام حافلات الشركة؛ وقد يكون ذلك بسبب مرور هذا الخط في اتجاه مناطق سكنية حتى وصوله مركز الشرق في حدود مدينة الكويت داخل السور^(١). (شكل رقم ٥).

يعد الخط ٤٠ أطول الخطوط من حيث المسافات التي يقطعها فالخط يربط مدينة الكويت داخل السور (مركز الشرق) عبر شارع أحمد الجابر ثم شارع فهد السالم ومنه إلى الشويخ الصناعية فالعمرية، ومنها إلى خيطان، ومنها إلى صباحان (الصناعية)، ثم يربط بالخط السريع ويواصل سيره عبر الفنطاس والمهبولة حتى الفحيحيل. في حين يتجه الخط ١٠١ إلى الفحيحيل ومنها إلى الأحمدية.

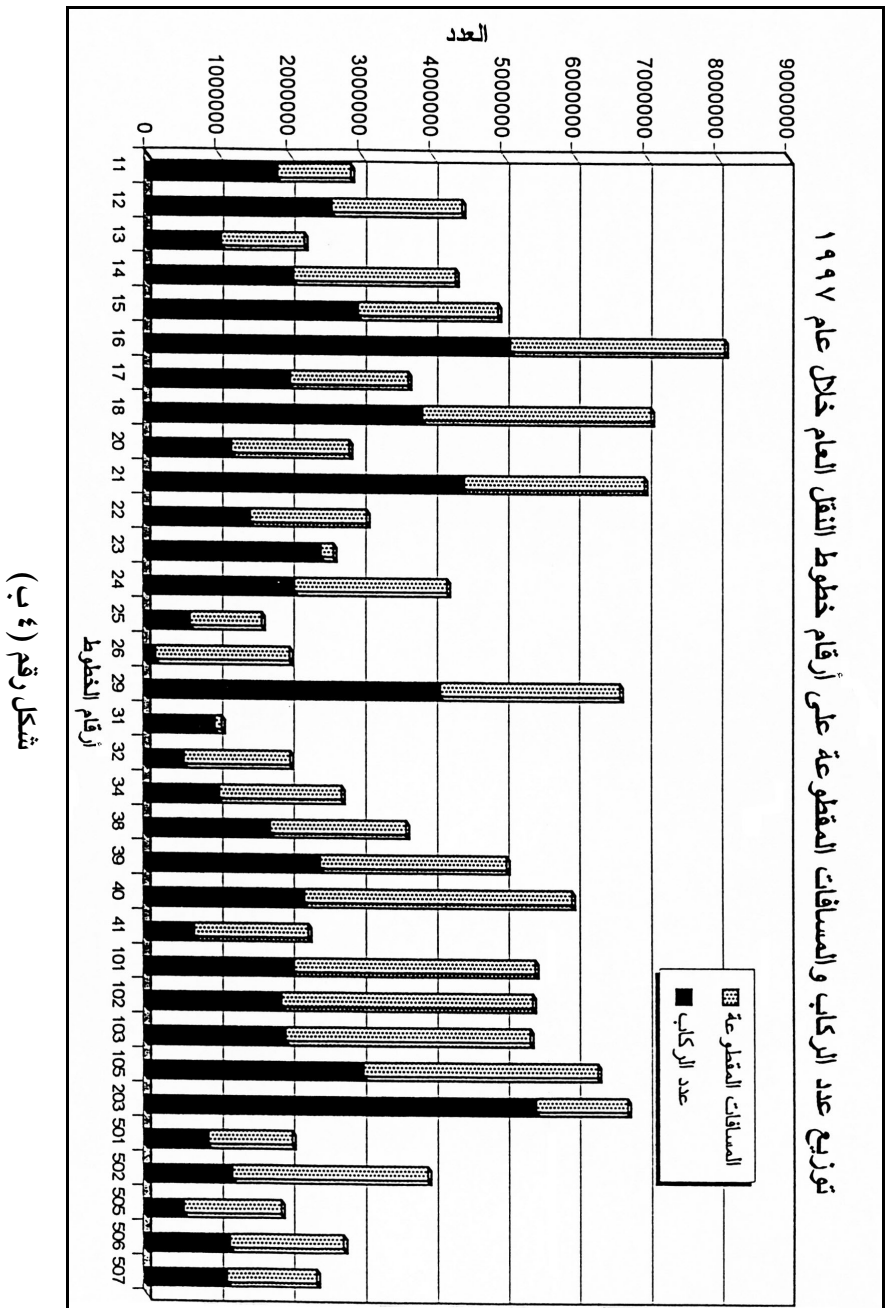
رحلة العمل اليومية بين مناطق السكن ومناطق العمل:

تعد رحلة العمل بين منطقتي السكن والعمل من أهم أنماط الحركة داخل المدن من حيث تأثيرها على حركة المرور، من منطلق أنها رحلة يومية منتظمة تتم في ساعات معينة، تحكمها ظروف العمل بما يخلق حالة من الذروة المرورية في بداية الدوام ونهايته.

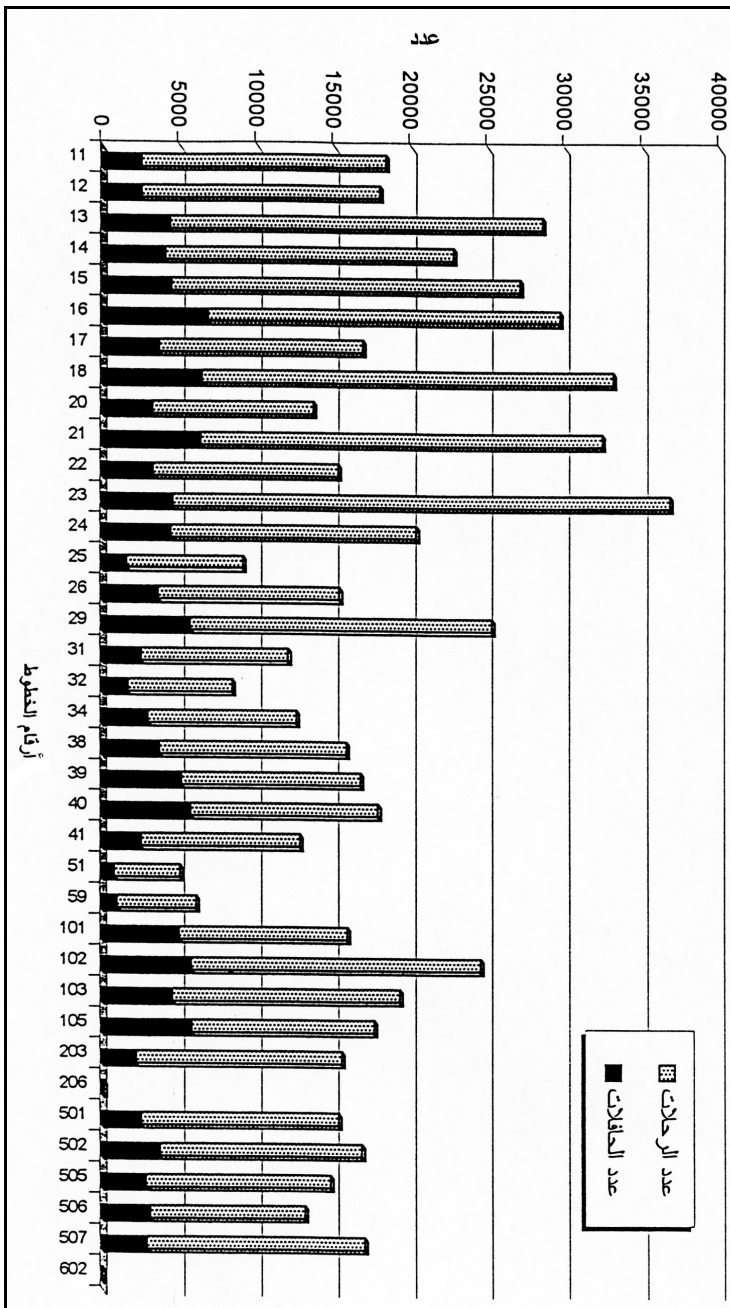
(١) يمر في كل من خيطان (جنوب خيطان) ثم اليرموك فالخالدية ثم كيفان ثم الشامية ومنها إلى مدينة الكويت داخل السور انتهاءً بمركز الشرق.



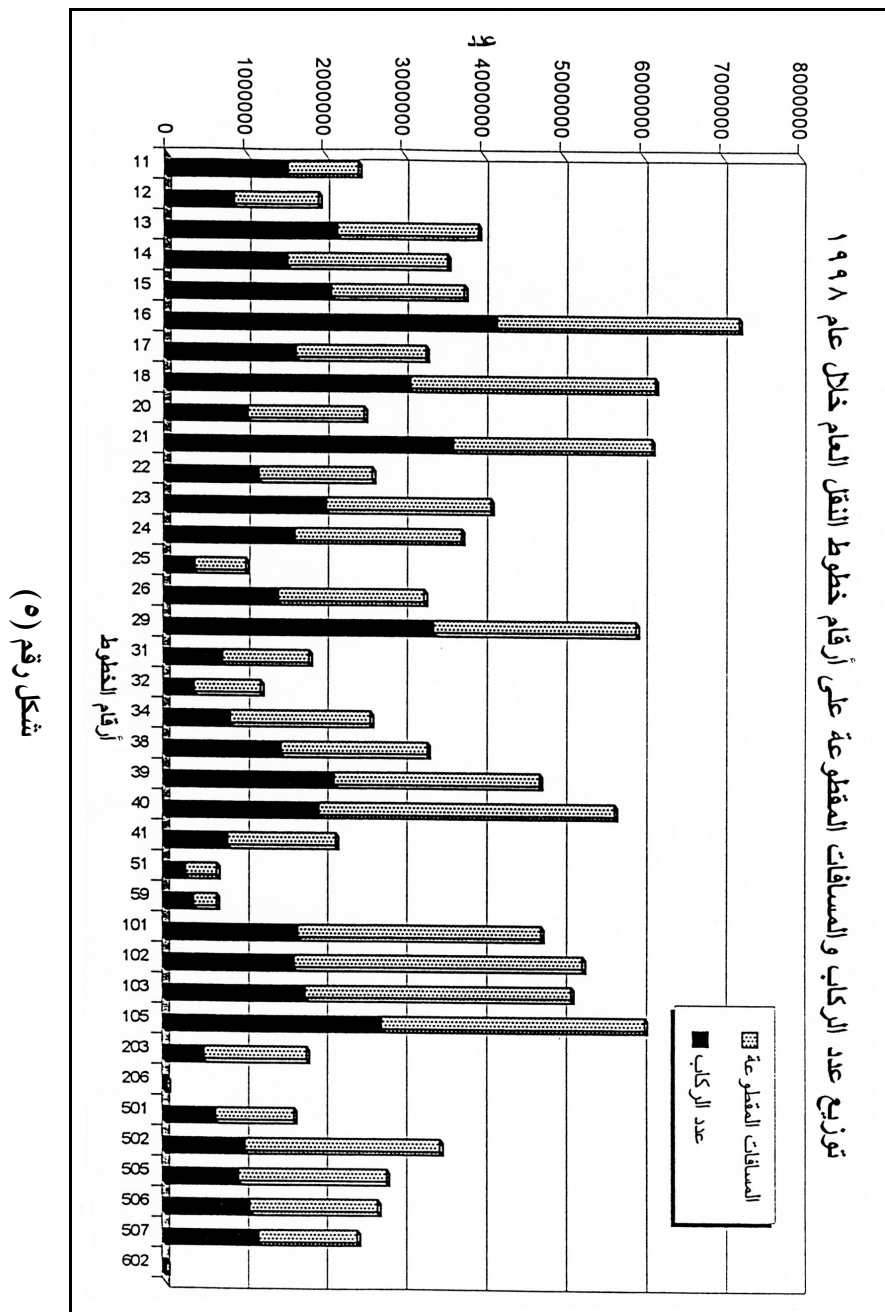
شكل رقم (٤١)



توزيع عدد الحافلات وعدد الرحلات على أرقام خطوط النقل العام خلال عام ١٩٩٨



شكل رقم (٤ ج)



يشارك في هذه الرحلة جميع فئات المجتمع ممن بلغوا سن العمل، حيث لا تكاد تخلو أسرة يساهم أحد أفرادها أو أكثر في قوة العمل منها، وتتأثر هذه الرحلة إلى حد كبير بعدد العاملين (قوة العمل) وتوزيعهم المكاني بالنسبة لمناطق النشاط الاقتصادي والخدمات من وزارات وهيئات ومؤسسات.

ونظراً لأن مدينة الكويت داخل السور تعد من أهم مراكز النشاط الاقتصادي، في حين أنه لا يسكنها سوى ٥٣٧٨١ نسمة من إجمالي السكان (إحصاء ١٩٩٨) أي ما يعادل ٢٪ من جملة السكان، منهم ٤٪ كويتيين أي إن معظم سكان المدينة الأم من الوافدين الذكور، ومعظمهم في سن العمل، حيث تصل نسبة من تتراوح أعمارهم بين ٢٠-٦٠ سنة إلى ٩٣٪ تقريباً؛ لهذا اختاروا السكن قرب مقار أعمالهم خاصة في المناطق القديمة التي هجرها الكويتيون وانتقلوا إلى المناطق السكنية الجديدة.

توزيع السكان وأثره على حركة النقل:

دلت نتائج تعداد عام ١٩٩٥ للسكان بدولة الكويت أن السكان يتركزون بنسب متفاوتة بين محافظات الدولة، يأتي في مقدمتها محافظة حولي تليها محافظة الفروانية فالأحمدي ثم الجهراء ثم محافظة العاصمة، مما يدل على تركيز قوة العمل في المحافظات التي يتركز بها نسبة كبيرة من الوافدين، حيث بلغ إجمالي عدد سكان محافظة حولي ٤٦٦٩٢٣ نسمة تتركز أكبر نسبة منهم في منطقة السالمية (١٣٠٢١٥ نسمة) ٢٨٪ تقريباً يمثل الوافدون منهم ٨٨٪ تقريباً؛ وذلك لتوفر نظام السكن الاقتصادي أي متعدد الأدوار الذي يشتمل على عدد من الشقق السكنية، كما أنها تعد في موقع متوسط بالنسبة لمناطق العمل المختلفة الحكومية منها والخاصة، وترتبط بمدينة الكويت بطرق متطورة وسهلة ميسرة، وكذلك تتوفر بها وسائل النقل العامة (حافلات شركة النقل الكويتية) التي تربط مناطق المحافظة المختلفة بمناطق العمل الرئيسية. وتأتي محافظة الفروانية في المرتبة الثانية بعد حولي؛ حيث تصل نسبة سكانها ١٩٪ تقريباً من جملة سكان الكويت، يمثل الوافدون منهم ٦٤٪؛ وذلك نتيجة لما امتازت به المنطقة من توفر المباني متعددة الأدوار، والتي تتكون من عدد من الشقق، كما أن معدلات أجور السكن المنخفضة نسبياً لها أثر بالغ في جذب السكان، إضافة إلى ما يتوفر في المنطقة من أسواق توفر كافة احتياجات السكان، فضلاً عن قرب المنطقة من مدينة الكويت داخل السور ومن منطقة المطار ومنطقة صباحان الصناعية وكلها مناطق ذات جذب عمالي.

وتأتي محافظة الأحمدى في المرتبة الثالثة بعد كل من محافظتي حولي والفروانية، فسكان محافظة الأحمدى يشكلون ١١٪ من جملة سكان الكويت، ويتركز أغلب الكويتيون في منطقة الصباحية؛ وذلك لصغر مساحة المساكن ولارتفاع عدد أفراد الأسرة الواحدة، وكذلك الحال بالنسبة لمنطقة الرقة. أما منطقة الفحيحيل فبالرغم من أن نسبة سكانها تمثل ٦٨٪ تقريباً من إجمالي سكان المحافظة فإن معظمهم من الوافدين وبخاصة الذكور منهم، وذلك لانخفاض قيمة الإيجار فضلاً عن وجود نظام السكن الجماعي.

تأتي بعد ذلك محافظة الجهراء التي تصل نسبة سكانها ١٠٪ تقريباً من جملة سكان الكويت، ويتركز معظمهم في منطقة الصليبية حيث تصل نسبة سكانها ٢٣٪ تقريباً من جملة سكان المحافظة، تليها بعد ذلك منطقة تيماء، ويرجع السبب في تركيز السكان في هاتين المنطقتين إلى صغر مساحة المساكن وارتفاع عدد أفراد الأسرة، يمثل الوافدون معظم سكان المنطقة. أما منطقة الواحة التي تمثل نسبة سكانها ٨٪ تقريباً من إجمالي سكان المحافظة معظمهم من الكويتيين.

وتعد محافظة العاصمة أقل المحافظات من حيث عدد السكان، وتبلغ نسبة عدد سكانها ٨٪ تقريباً من مجموع عدد سكان الدولة، معظمهم يقطن أحياء مدينة الكويت داخل السور، ويغلب عليهم الوافدون الذين تصل نسبتهم ٩٢٪ تقريباً من جملة سكان مدينة الكويت داخل السور، بينما تصل نسبة سكان المدينة ١٤٪ تقريباً من جملة سكان المحافظة. تعد منطقة الدوحة المنطقة الثانية من حيث تركيز السكان في محافظة العاصمة، وتصل نسبة سكانها إلى ٩٪ تقريباً من جملة سكان المحافظة معظمهم من الكويتيين تليها من حيث التركيز السكاني منطقة الروضة.

وبمقارنة التوزيع الجغرافي للسكان بتوزيع مناطق الطلب على قوة العمل نخلص إلى أن مدينة الكويت داخل السور التي تعد من المناطق المنخفضة في عدد سكانها، لكنها تعد من أهم مناطق النشاط الاقتصادي والخدمات والإداري في الكويت؛ ومن ثم تزداد كثافة رحلة العمل اليومية من منطلق غالبية قوة العمل في مدينة الكويت داخل السور من الكويتيين، الذين يقطنون الأحياء السكنية خارج السور، وإذا حللنا الأنشطة في مدينة الكويت داخل السور نجد أنها متنوعة حيث تضم معظم النشاط التجاري إلى جانب كثير من الخدمات الحكومية المختلفة، حيث يقع ضمن

حدود مدينة الكويت داخل السور كل من وزارة الإعلام ومجمع الوزارات، الذي يضم وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل ووزارة التجارة ووزارة العدل والتخطيط والخارجية والديوان الأميري وقصر العدل وكثيراً من المستشفيات ومقر الخدمة المدنية والتأمينات الاجتماعية وكثيراً من البنوك وشركة البترول الوطنية. وكثيراً من المراكز والإدارات التابعة لوزارات الدولة. ولما كان معظم الكويتيين يقطنون الضواحي الممتدة خارج نطاق مدينة الكويت داخل السور، ويمثلون في نفس الوقت قوة العمل الأساسية في كل من القطاع التجاري بسبب ملكيتهم لهذا القطاع^(١)، كما يمثلون النسبة الغالبة في قطاع الخدمات حيث بلغت نسبة الكويتيين في الوظائف الحكومية ما يقارب ٧٢٪ من جملة العاملين في الجهاز الحكومي سنة ١٩٩٧ موزعين على مختلف وزارات الدولة ومؤسساتها؛ لهذا اتسمت رحلة العمل اليومية بدرجة كثافة عالية خاصة في ساعات الذروة المرورية واتجاه الرحلة صباحاً من المناطق السكنية إلى مناطق العمل وعكسها عند العودة.

توزيع الكثافة السكانية وأثرها على النقل:

جدول رقم (٢): الكثافة السكانية في مختلف المحافظات

المحافظة	المساحة بالكيلومتر ^٢	الكثافة سنة ١٩٩٣	الكثافة سنة ١٩٩٨
العاصمة	١٦٥	١٤٩٤	٢٣٣٧
حولي	١٠٥	٣٦٧١	٥٩٤٨
الأحمدي	٤٥٠٠	٥٥	٨١
الجهراء	١٢٢٥٠	٧	٢٢
الفروانية	٢٩٠	١٣٢٠	١٩٩١

المصدر: حسب بمعرفة الباحثة، بالاعتماد على منشورات وزارة التخطيط.

يوضح الجدول أعلاه معدلات الكثافة السكانية في المحافظات المختلفة، ورغم أن الأعداد تشير إلى ارتفاع نسبة الكثافة في محافظة حولي تليها محافظة العاصمة ثم

(١) القانون التجاري يستوجب ملكية كويتي للشركة أو المؤسسة أو مشاركته بما لا يقل عن ٥٠٪ من رأسمال الشركة.

الفروانية فالأحمدي ثم الجهراء. فإن هذه الأرقام قد لا تعطي الكثافات الفعلية أو الدالة على أعداد السكان داخل المحافظات، حيث تتباين بين مناطق المحافظة؛ لهذا لن نكتفي بالكثافة العامة للمحافظات بل سنتطرق للكثافة النوعية في مناطق المحافظة. فمحافظة العاصمة التي تعد المحافظة الثانية من حيث الكثافة العامة بكثافة تعادل ٢٣٣٧ نسمة في الكيلومتر المربع فإن الكثافة تصل إلى ٢١٥٧٢ و ٩٦٧٤ نسمة تقريباً/كم^٢ على التوالي في كل من بنيد القار ومنطقة شرق.

أما بالنسبة لمحافظة حولي التي تعد الأولى من حيث الكثافة العامة ٥٩٤٨ نسمة/كم^٢، فإنها قد تتجاوز معدلها العام كثيراً في بعض المناطق، كما هي الحال في منطقة حولي والسالمية، حيث تصل نسبة الكثافة إلى ١٧٨٤٠ نسمة/كم^٢ و ١٦٩٣٠ نسمة/كم^٢ على التوالي.

لكن الحال يختلف في كل من محافظتي الجهراء والأحمدي، ففي مدينة الجهراء تصل الكثافة إلى ١٢٢٣ نسمة تقريباً على عكس كثافتها العامة، التي لم تتجاوز ٢٢ نسمة/كم^٢؛ وذلك نتيجة لاتساع مساحة المحافظة وتركز سكانها في مواقع محدودة مثل مدينة الجهراء والصليبية والشعبية التي تصل نسبة الكثافة بها إلى ٣٥٦ نسمة/كم^٢ تقريباً. أما محافظة الأحمدية فإن أعلى كثافة لها تتركز في منطقة الصباحية حيث تصل إلى ٧٧٠٧ نسمة/كم^٢ تقريباً، تليها منطقة الفحيحيل التي تصل كثافتها إلى ٥٠٤٣ نسمة/كم^٢ تقريباً مما يدل على أن السكان يتركزون في مناطق محدودة من المحافظة التي تعد ثاني أكبر المحافظات مساحة بعد محافظة الجهراء. وعلى الرغم من أن محافظة الفروانية تأتي في المركز الثاني من حيث الكثافة العامة فإن أكثر مناطقها تركزاً في السكان تقع في منطقة الفروانية التي تصل نسبة كثافتها إلى ١٨٢٥١ نسمة/كم^٢ تقريباً، تليها منطقة جليب الشيوخ التي تصل كثافتها إلى ١٠٩٠ نسمة/كم^٢ تقريباً.

ويعزى تركز الكثافة السكانية في بعض مناطق محافظة الفروانية خاصة جليب الشيوخ وخيطان على ارتفاع أعداد الوافدين في هذه المناطق، حيث تقوم كثير من الشركات بإسكان عمالها في هذه المناطق، حيث انخفاض معدلات أجور المساكن، إضافة إلى قرب المنطقة من مواقع النشاط الاقتصادي المتركة في مدينة الكويت داخل السور ومنطقة الشويخ الصناعية ومنطقة صبحان.

وليس ثمة شك أن هذا التركيز في الكثافة السكانية في بعض المناطق ينعكس على حركة المرور أو التنقل بين مراكز العمل ومراكز السكن، ولكن ما تجدر ملاحظته هو أن تركيز الكثافة السكانية في مناطق معينة لا ينعكس بنفس القدر على كثافة الحركة المرورية، وإنما تتدخل عوامل أخرى تؤثر في درجة كثافة الحركة المرورية؛ فحيث يتركز الكويتيون يختلف التأثير عن المناطق التي يتركز فيها الوافدون، كما يختلف التأثير حسب درجة التعليم، فالمناطق التي يتركز بها المتعلمون أو أولئك الذين يتميزون بمستوى ثقافي معين يختلف تأثيرها عن المناطق الأخرى التي يتركز بها غير المتعلمين، أو ذوي الدخل المنخفضة، حيث تنخفض تكلفة السكن كما هو الحال في منطقة خيطان وجليب الشيوخ وبنيد القار، حيث تتركز في الغالب العمالة الهامشية أو اليدوية، من عمال النظافة وعمال بناء التي تنقل من مساكنها غالباً في حافلات نقل جماعي خاصة بالشركات التي يعملون لها أو وسائل النقل العام. ومما يقلل من تأثير حركة هذه العمالة اليومية في الحركة المرورية أن أعمال النظافة غالباً ما تتوزع في مناطق الكويت المختلفة؛ حيث يعمل معظم أفراد هذا القطاع من العمال في وزارات الدولة والمستشفيات والأسواق... الخ ومن ثم تتسم رحلة العمل اليومية بالتشتت والتبعثر مما يقلل من تأثيرها المروري، فضلاً عن رحلة العمل اليومية لهذه العمالة الهامشية تتم في مواعيد مختلفة عن مواعيد دوام الوزارات والمؤسسات، حيث تبدأ في وقت مبكر وتنتهي في وقت متأخر نسبياً، بما يقلل من دورها في الازدحام المروري ساعات الذروة. أما بالنسبة للعاملين في قطاع البناء ففي الغالب يتركزون في المناطق الجديدة وفي منطقة الشويخ الصناعية، حيث تتركز كثير من الصناعات المرتبطة بالبناء وكثير من هذه العمالة تلجأ لاستخدام وسائل النقل العامة. أما بالنسبة لمناطق التركيز السكاني الكويتية ومناطق التركيز السكاني للعمالة الوافدة المتعلمة حيث يعملون في مختلف وزارات الدولة ومؤسساتها، كما يمثلون معظم العاملين في القطاع التجاري والمصرفي ومن في حكمهم، فهؤلاء في الغالب يستخدمون السيارات الخاصة في تنقلاتهم بين أعمالهم ومساكنهم، فإذا أضفنا إلى ذلك تركز معظم الوزارات والمؤسسات العامة والخاصة التجارية والمصرفية في قلب مدينة الكويت، فإننا نستطيع أن ندرك مدى درجة الكثافة المرورية العالية في رحلة العمل اليومية التي تتسم بالتركيز والازدحام خاصة عند التقاء

الطرق الإشعاعية مع منطقة العمل المركزية، وما يصاحب هذه الكثافة المرورية من نتائج سلبية من حوادث طرق ومزيد من التلوث وغيرها.

التوزيع الجغرافي لموقع العمل وإمكانية الوصول:

تتطلب إمكانية الوصول لموقع العمل توفير إمكانية الحركة، وهذه بدورها تتطلب توفير الطرق ووسيلة النقل والوقود والأراضي الكافية لمد الطرق وغيرها. لا شك أن هناك علاقة وثيقة بين حجم قوة العمل وعدد السيارات، ففي عام ١٩٩٨ بلغ حجم قوة العمل ١,٢٣٢,٧٠٢ نسمة تقريباً، وهو الرقم الذي يمثل حجم الحركة اليومية بين مراكز العمل ومناطق السكن على اختلاف توزيعها، ونظراً لأن جزءاً كبيراً من قوة العمل هذه تتركز في مؤسسات ووزارات الدولة - كما سبق ذكره - حيث تمثل نسبة العاملين في القطاع الحكومي ٢٨٪ تقريباً من جملة قوة العمل وتصل نسبة الكويتيين العاملين في القطاع الحكومي ٧٢٪ تقريباً من جملة قوة العمل الكويتية ونظراً لوقوع معظم وزارات الدولة ومؤسساتها إن لم يكن جميعها في مدينة الكويت داخل السور - كما سبق ذكره - أو بالقرب منها أي في حدود الدائري الأول والثاني فيما عدا بعض الوزارات مثل الكهرباء والأشغال العامة ووزارة الكهرباء؛ لهذا تتجه معظم الرحلات اليومية من المناطق السكنية المختلفة إلى مدينة الكويت داخل السور أو بالقرب منها (شكل رقم ٦). أو في منطقة الشويخ مثل المؤسسة العامة للمواني ووزارة التربية والكلية العسكرية وجامعة الكويت... إلخ.

وبطبيعة الحال نجد محور رحلة العمل اليومية تتدفق خلال ساعات النهار الأولى إلى مدينة الكويت داخل السور أو بالقرب منها حيث تتركز مقار أعمالهم في وزارات الدولة المختلفة، وفي نهاية ساعات العمل الرسمية تتدفق في الاتجاه المعاكس أي إلى خارج مدينة الكويت داخل السور. ولا يقتصر التدفق إلى مدينة الكويت داخل السور على العاملين في وزارات الدولة المختلفة بل إن هناك كثيراً من المؤسسات الخاصة مثل المؤسسات التجارية التي تتركز في مدينة الكويت داخل السور، حيث تصل جملة العاملين في القطاع الخاص في محافظة العاصمة ٣ ١٨٨٣٤٣ نسمة تقريباً أي ما يعادل ٢٨٪ من جملة المشتغلين في القطاع الخاص. ولما كان النشاط الاقتصادي في محافظة العاصمة يتركز في مدينة الكويت داخل السور، وكذلك الحال في منطقة الشويخ حيث يتركز النشاط التجاري والصناعي (ورش صيانة السيارات)، وهذا ما يجعل قوة العمل تتجه إلى هذين المركزين كما أن هناك رحلة يومية أخرى تتجه إلى كل من منطقة

حولي والسالمية، حيث يتركز بكل منهما نشاط تجاري له تأثيره في جذب قوة العمل، وإلى جانب رحلة العمل اليومية فهناك رحلة الدراسة اليومية التي يقوم بها الطلبة والطالبات الذين بلغ عددهم ٢٩٦ ألف طالب وطالبة تقريباً سنة ١٩٩٦، وهي رحلة تزيد دون شك من كثافة الحركة المرورية خاصة في الشوارع المؤدية إلى المدرسة أو المعهد أو الكلية، ومما يجدر ذكره أن هذه الفئة وإن كانوا يستخدمون وسائل النقل المختلفة الخاصة والعامة فإن السيارة الخاصة لا تزال تمثل الوسيلة الأكثر استخداماً مما يفرض ضغطاً متزايداً على الحركة المرورية يصل إلى حد الإرباك في بعض المواقع. مما تقدم يتضح حجم الحركة اليومية لمستخدمي وسائل النقل التي يمثل عمودها الفقري السيارة الخاصة بصفتها وسيلة النقل الرئيسية، كما يتضح منها الظروف الاجتماعية والاقتصادية التي تؤثر فيها، والتوزيع الجغرافي المتباين بين مناطق السكن ومناطق العمل، ونستطيع من الجدول الآتي أن نتبين تطور حجم الحركة المرورية على الطرق الإشعاعية عند مدخل مدينة الكويت في الفترة الصباحية. (جدول رقم ٣).

جدول رقم (٣): تطور حجم المرور على الطرق الإشعاعية عند مداخل مدينة الكويت من الساعة ٧ إلى ٨,٣٠ خلال سنة ١٩٧٣ وسنة ١٩٩٨ م

الشارع	١٩٧٣	١٩٩٨
شارع الاستقلال	٣٩٩١	٧٣٠٠
شارع القاهرة	٣٢١٣	٢٩٧٥
شارع المغرب	٣٨٨٦	٧٢٤٤
شارع الرياض	١٩٠٣	٦٩٨٥
شارع الجهرة	٢٩١٢	٢٣٥٥
شارع جمال عبدالناصر	٧٦٤	٢٦٩٦

المصدر: وزارة الداخلية إدارة المرور.

يتضح من (الجدول رقم ٤) أن هناك بعض الشوارع تشهد زيادة كبيرة جداً في أعداد السيارات مثل شارع الاستقلال، الذي شهد تزايداً كبيراً في حجم الحركة المرورية في الفترة الصباحية خلال الفترة من ١٩٧٣ إلى ١٩٩٨ بنسبة تبلغ ٨٣٪. أما شارع القاهرة فقد شهد تناقصاً في حركة المرور خلال نفس الفترة بلغ ٧,٤٪ تقريباً.

وكذلك الحال بالنسبة لشارع الجهرة الذي شهد تناقصاً في حركة المرور خلال ساعات النهار الأولى في نفس الفترة بلغت ١٩٪ تقريباً؛ وذلك لضيق الشارع النسبي وكثرة الإشارات المرورية وتركز معظم المحلات التجارية على جانبية مما دفع المستخدمين له إلى التحول إلى شوارع بديلة، فضلاً على أن كل المحلات تبدأ عملها فيما بين التاسعة والعاشرة مما يقلل من حركة المرور خلال هذه الفترة الصباحية (٧-٨,٣٠ صباحاً). أما بالنسبة لشارع جمال عبدالناصر فقد شهد تزايداً في عدد السيارات المارة خلال هذه الفترة (١٩٧٣-١٩٩٨) بلغت نسبتها ٢٥٢,٩٪ وذلك لتركز بعض المؤسسات التعليمية على جانبيه مثل جامعة الكويت وبعض كليات التعليم التطبيقي والتدريب ومعهد الكويت للاتصالات ومعهد الكويت للأبحاث العلمية والمعهد العربي للتخطيط إلى جانب عدد من المستشفيات الرئيسية، إضافة إلى التدفق المتزايد نحو مدينة الكويت للقادمين من الصليبخات والدوحة، حيث يتركز النشاط الاقتصادي بها، ونستطيع من الجدول (٤) أن نتبين متوسط حركة المرور الداخلة لمدينة الكويت عبر الطرق الإشعاعية على مدى يوم كامل (٢٤ ساعة) عام ١٩٩٨.

جدول رقم (٤) متوسط حركة المرور الداخلة لمدينة الكويت خلال ٢٤ ساعة سنة ١٩٩٨

الشارع	عدد السيارات
شارع الاستقلال	٣٥٧٠٤٢
شارع القاهرة	١٣٣٢٥
شارع المغرب السريع	٣٣٢٦٠٥
شارع الرياض	٣٦٠٠٦
شارع الجهراء	١٨٥٠٧
شارع جمال عبدالناصر	٣٦٧٤٢

المصدر: وزارة الداخلية إدارة المرور.

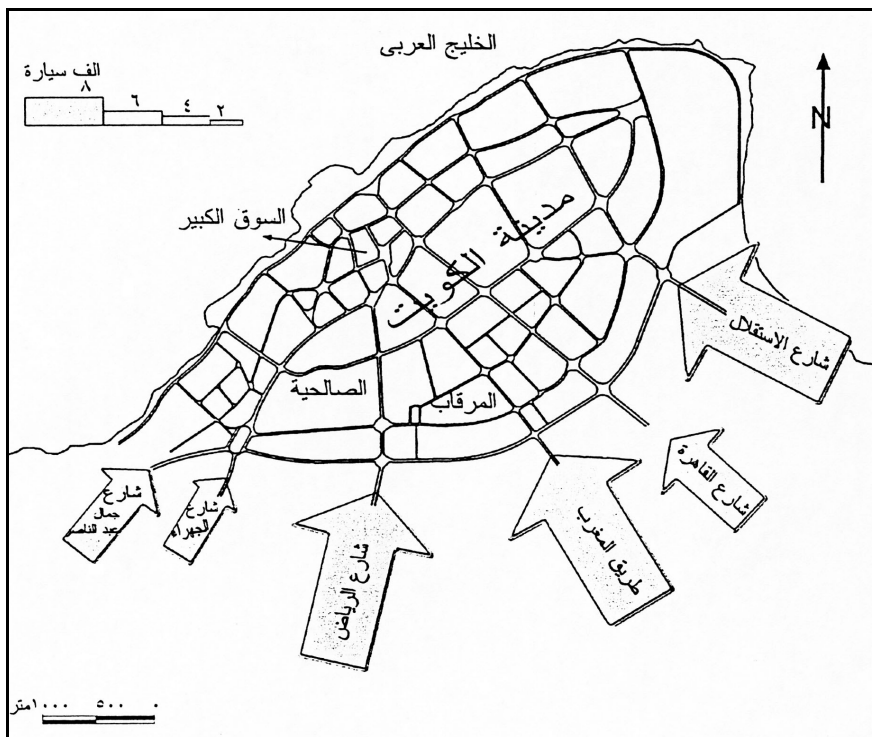
يتضح من الإحصائية أن شارع الاستقلال يأتي في مقدمة الطرق الإشعاعية التي تربط مدينة الكويت داخل السور بالامتداد العمراني الساحلي الجنوبي؛ حيث التركز السكاني في منطقتي حولي والسالمية وغيرها من المراكز العمرانية الجنوبية مثل مشرف وبيان وغيرها، يليه طريق المغرب السريع بفارق سلبي يصل إلى ٦٪

تقريباً عن سابقه طريق الاستقلال. أما بقية الطرق فهي تتراجع كثيراً عن الطريقين السابقين فمثلاً طريق جمال عبدالناصر تقل نسبة المرور خلاله ٨٠ ٪ تقريباً عن طريق المغرب السريع، أي أن الفارق كبير جداً بين طريق المغرب السريع وطريق جمال عبدالناصر، وربما يعود ذلك إلى تركيز العمران (السكني) على جانبي طريق المغرب السريع وحركة التنقل تتم عبره طوال اليوم، فضلاً على كونه يربط مدينة الكويت بالتجمعات الحضرية جنوب مدينة الكويت الكبرى مثل القرين وأبو حليفة والفحاحيل، أما طريق جمال عبدالناصر فإنه يربط بين مستشفيات ومؤسسات حكومية بمدينة الكويت، فالعلاقة أو التنقل بين المستشفيات والمؤسسات تكاد تتركز خلال ساعات العمل الرسمية أما فيما بعد فإن الروابط أو التنقل بين هذه المؤسسات ومدينة الكويت داخل السور تكاد تكون محدودة جداً، كما أن رحلة العمل اليومية لسكان الصليبخات والدوحة إلى مدينة الكويت تقل كثيراً في فترة ما بعد الظهر. إلى جانب هذه الطرق الإشعاعية هناك حركة واضحة على بعض الطرق الدائرية التي تغذي الطرق الإشعاعية أو تغذيها الطرق الإشعاعية حيث الصلة متبادلة بينهما، خاصة طريقي الدائري الرابع والخامس إذ يساعدان على تدفق المزيد من السيارات إلى الطرق الإشعاعية بما يزيد من حجم الحركة المرورية. (شكل رقم ٦).

قياس مدى انسيابية حركة المرور بناء على نتائج الدراسة الميدانية:
وحتى نحقق هدف البحث ونتقصى الأسباب والعوامل التي تؤثر في الحركة المرورية ونوعيتها بما يسهم في تلمس الحلول المناسبة، فقد قمنا بعمل استبانة مقننة نهدف منها التعرف على آراء شريحة مختارة من المواطنين في وسائل النقل المستخدمة حالياً ومشكلاتها والحلول المقترحة من وجهة نظرهم. وليس ثمة شك أن مشاركة المواطنين من خلال الاستبانة لدراسة أية مشكلة يعد خطوة إيجابية في أي بحث علمي يتصدى لمعالجة أية قضية ترتبط بشكل مباشر أو غير مباشر بالمواطن، وقد تم اختيار عينة الاستبانة من طلبة الجامعة وموظفيها حيث بلغ مجموع أفراد العينة ٣٩٧ طالباً وطالبة وموظفاً. وتأتي أهمية هذه العينة أنها تسلك في طريقها إلى الجامعة غالبية طرق النقل الإشعاعية والدائرية مما يجعلها عينة مفيدة تخدم أهداف البحث. وقد تمحورت أسئلة الاستبانة حول وسائل النقل الخاص والعام

للقوف منهم على مدى إمكانية استخدام وسيلة النقل العام أو أي بديل للسيارة الخاصة في المستقبل والطرق التي يمكن بواسطتها تحسين أو إمكانية تلافي التأخير والحوادث المرورية المؤلمة التي يتعرض لها مستخدمو الطرق ومن أهم نتائج الاستبانة ما يلي:

توزيع الحجم المروري على مداخل مدينة الكويت خلال شهر ديسمبر ١٩٩٨ من ٧,٠٠-٨,٣٠ صباحاً



شكل رقم (٦)

١ - ذكر معظم من شملتهم الاستبانة بأن سبب التأخير أو طول وقت الرحلة يعود إلى كثرة العوائق التي تحد من انسيابية الحركة المرورية، ومن أهمها ازدحام الطريق الذي شكل ما يقارب ٦٦٪ من أفراد العينة. أما طول الطريق فإن نسبة من

اعتبره سبباً في التأخير لم يتجاوز ٨٪ فقط، وهذا يؤكد قصر المسافة بين مناطق السكن ومناطق العمل. كما أظهرت الاستبانة أن من الأسباب الأخرى للتأخير كثرة الشاحنات والحوادث المرورية وأعمال صيانة الطرق، حيث بلغت نسبتها ٢١٪ من جملة من شملتهم الاستبانة. في حين أن ٦٧٪ تقريباً ممن شملتهم الاستبانة لا يرون أن هناك تأخيراً من أي نوع، وربما يكون مرد ذلك إلى ملكيتهم لسيارات خاصة لكن ٣٢٪ تقريباً ممن شملتهم الاستبانة يرون أن هناك مشكلة تواجههم عند تنقلهم أو عند ذهابهم إلى الجامعة والعودة منها وذلك لأنهم يعتمدون على أحد أفراد العائلة في نقلهم.

بناء على ما تقدم يمكن اعتبار عامل ازدحام الطرق العائق الأول المتسبب في عملية التأخير، رغم كل المحاولات المتخذة لتسهيل وتيسير انسيابية الحركة المرورية على معظم الشوارع وخاصة في ساعات الذروة مما يؤكد الفرضية رقم (١). وقد انعكس ذلك على سلوكيات كثير من طلبة الجامعة في تسجيل المقررات التي تبدأ متأخرة نسبياً، حيث يتجنب عدد كبير منهم التسجيل في الشعب الصباحية خاصة شعب الساعة الثامنة والتاسعة تفادياً للازدحام، ومن أجل الانتظام في المحاضرات دون تأخير أو غياب بما يشكل تهديداً لهم ويضعهم تحت طائلة إنذارات الغياب.

أما فيما يتعلق بميزانية النقل فقد أوضحت الاستبانة أن حوالي ٧٣٪ ممن شملتهم الدراسة لم يفكروا بعمل ميزانية أو حساب التكاليف الشهرية لتنقلاتهم بالسيارة الخاصة رغم أن هناك ٢٦٪ تقريباً يهتمون بعمل ميزانية شهرية لتنقلاتهم. وعليه فإن الحكم على ارتفاع تكاليف النقل باستخدام السيارة الخاصة والتي كانت نسبتها تعادل ٥٨٪ تقريباً ممن شملتهم الدراسة قد لا تكون مبنية على تقديرات فعلية للتكلفة.

٢ - أما بالنسبة لمن يقوم برحلات جانبية غير رحلة العمل فقد وصل عدد من أجاب بنعم إلى ٦٦٪ تقريباً أي إن نسبتهم قاربت الثلثين، لكن الفرق في عدد المرات التي تستخدم بها السيارة الخاصة لغير غرض الدراسة أو العمل تظهر بوضوح على مستوى الأسبوع، فقد وصل إجمالي عدد المرات التي تستخدم بها السيارة للأغراض المختلفة إلى حوالي ٥١٦٥ مرة تقريباً، أي ما يعادل ١٣ ضعف الحجم الكلي للعينة. هذا يوضح أن سبب الازدحام في المقام الأول يعود إلى كثرة المرات التي تستخدم بها السيارة الخاصة بالنسبة لطلبة وموظفي الجامعة، وإذا ما قارنا هذا على مستوى الأسرة بما تضمه من أفراد بين ربة البيت والأبناء وحاجاتهم المتعددة إضافة إلى رب الأسرة.

وقد احتلت زيارة الأهل والأصدقاء المكانة الأولى من حيث عدد المرات التي تستخدم بها السيارة لهذا الغرض خلال الأسبوع فقد بلغت ٩٪ تقريباً من مجموع مرات استخدام السيارة لمختلف الأغراض، ثم جاء التسوق في المرتبة الثانية حيث وصلت نسبته إلى ٧٪ تقريباً، وتأتي بعد ذلك نسبة الأمور الأخرى ٦٪ والتنزه ٣٪ وزيارة الطبيب ١,٥٪ على التوالي.

أوضحت الاستبانة ارتفاع الإقبال على التسوق في منطقة السالمية، حيث وصلت نسبة من يتسوقون في منطقة السالمية ٥٩٪ تقريباً من جملة من شملتهم الاستبانة وهذا مما يزيد من نسبة الازدحام في شوارع السالمية وخاصة مناطق التسوق (مثل شارع سالم المبارك).

وقد أوضحت الاستبانة تفوق السالمية من حيث الإقبال على اعتبارها منطقة تسوق على منافستها منطقة الكويت داخل السور وهي المنطقة التقليدية للتسوق في السابق، لكنها اليوم تأتي في المرتبة الثانية حيث بلغت نسبة المتسوقين بها ٢٩٪ تقريباً، تليها منطقة حولي ١٧٪ ثم الفحيحيل ١١٪ وكذلك الفروانية والجھراء.

أما من يرتادون المناطق الترفيهية المختلفة فقد وصلت نسبتهم إلى ٧٣٪ تقريباً ممن شملتهم الاستبانة وهذا ربما يكون مرجعه إلى أن معظمهم في سن الشباب، لهذا ارتفعت نسبة إقبالهم على أماكن الترفيه والتسلية وخاصة حديقة الشعب والمدينة الترفيهية والواجهة البحرية، وهذه من أبرز أماكن الترفيه في الكويت، حيث وصلت نسبتهم إلى ٣٢٪ و ٢٥٪ و ٢٣٪ تقريباً على التوالي.

أما فيما يتعلق بمدى تأثير طول المسافة على اختيار مناطق التسوق والترفيه، فقد وصلت نسبة من أخذوا بالاعتبار طول المسافة النصف تقريباً ٥٢٪، أما البقية التي تصل نسبتهم إلى ٤٨٪ تقريباً فإنهم لم يكثرثوا بطول المسافة عند اختيارهم مناطق تسوقهم أو ترفيههم، يعود ذلك إلى عدم الاكتراث بالتكلفة المادية أو عنصر الوقت.

رغم إعراب ٦٦٪ تقريباً ممن شملتهم الاستبانة عن إحساسهم بتزايد أعداد السيارات وازدحام الطرق التي تعد أهم أسباب التأخير، لكن عدد من اقترح أو اختار النقل العام كحل للمشكلة لم يتجاوز ١١,٨٪ من جملة من شملتهم الاستبانة مما يدل على أن الغالبية تفضل السيارة الخاصة على النقل العام حتى في ظل ازدحام الطرق وتزايد هذا الازدحام، ويؤكد هذا ما أظهرته الاستبانة، حيث جاءت إجابة

التساؤل عن مدى تقبل الكويتيين لوسائل النقل البديلة مثل النقل العام أجاب بالنفي ٦٢٪ تقريباً رغم أن بعضاً منهم اقترحه كحل للمشكلة. أما فيما يتعلق بتزايد الإقبال على ملكية السيارة فقد كانت الآراء متقاربة بين من يؤيد ملكية السيارة ومن يعارضها، حيث أجاب بالنفي ٤٨٪ تقريباً وبالإيجاب ٥٢٪ تقريباً، وهي نتيجة لا تتفق مع نتيجة التساؤل السابق؛ لأن النسبة الكبيرة المعارضة لملكية السيارة (٤٨٪)، والنسبة القليلة التي تقبل استخدام النقل العام كحل للمشكلة (١١٪) يجعلنا نأخذ في الاعتبار العوامل التي تؤثر في التقييم.

٤ - بالنسبة لحوادث المرور، فقد بلغ إجماليها ١٩٣ حادثاً تقريباً من بين من شملتهم الاستبانة أي ما يعادل ٥٢٪.

وهي نسبة مرتفعة إذ إنها تشير إلى أن أكثر من نصف ممن يستخدمون السيارة الخاصة يتعرضون لحوادث طرق وهي أخطر وأكثر المشاكل التي تواجه إدارة المرور والقائمين عليها، وتعمل مختلف أجهزة الدولة المعنية للحد من هذه الحوادث حفاظاً على أرواح المواطنين والمقيمين معاً.

وقد تبين أن معظم هذه الحوادث كانت لأفراد يقودون سياراتهم بمفردهم، فقد وصلت نسبتهم حوالي ٦١٪ ممن تعرضوا للحوادث، أما السواق فقد تسببوا بما يعادل ١٧٪ من الحوادث والباقي إما بسبب أحد أفراد العائلة أو زميل أو صديق، مما يوضح أن الشباب وخاصة الذكور منهم أكثر عرضة للحوادث المرورية.

وإذا ما تتبعنا أسباب هذه الحوادث نجد أن معظمها ناتج عن السرعة التي وصلت نسبتها إلى ٥٠٪ تقريباً من جملة أسباب الحوادث التي تعرض لها من شملتهم الاستبانة، ويأتي السبب الثاني في حوادث المرور بسبب الانشغال عن الطريق أو عدم الانتباه إذ تصل نسبتهم إلى ٢٦٪ تقريباً من جملة الحوادث التي تعرض لها أفراد ممن شملتهم الاستبانة.

للأسف تحدث هذه الحوادث على الرغم من أن ما يعادل ٦٩٪ من أفراد العينة قد أعربوا عن حسن تخطيط الشوارع بدولة الكويت، وأنها على درجة عالية من الكفاءة. وهذا يؤكد أن سلوكيات السائقين هي السبب الرئيسي لحوادث المرور، مما يقتضي مزيداً من التوعية المرورية، وإن كانت الشوارع الحديثة والسريعة جيدة الرصف والتخطيط قد قلصت وقت الرحلة فإن كثرة الحوادث والإشارات قد تعرقل

السير، وتؤدي إلى التأخير في كثير من الأحيان، خاصة ونحن نعيش في عالم متسارع (عصر السرعة)، وأصبح عنصر الوقت مقياساً مهماً في حياتنا.

٥ - أسفرت نتائج الاستبانة عن أن المشكلة الأكثر حدة التي تواجه مستخدمي السيارات الخاصة تكمن في أماكن الوقوف، رغم كل المحاولات التي تبذل من أجل توفيرها في مختلف أنحاء البلاد. لكن المشكلة تكمن في أن الأراضي في الغالب تكون عالية التكلفة (غالية الثمن)، وبالتالي تتنازعها كثير من الوظائف، وإذا ما فرط بها كمواقف للسيارات فقد يأتي هذا الأمر على حساب استخدامات حيوية أخرى. كما أن تزايد أعداد السيارات وتركزها في مواقع محدودة حيث النشاط الاقتصادي قد يؤثر سلباً. كما هي الحال بالنسبة لمدينة الكويت داخل السور حيث تصل نسبة المواقف بها إلى ٨٪ تقريباً من مساحة المدينة داخل السور، وقد يزيد عن هذه النسبة لأن هناك كثيراً من هذه المواقف تتكون من عدة أنوار مما يضاعف مساحتها ويزيد من طاقتها الاستيعابية^(١).

ورغم انتشار المواقف في مناطق مختلفة من الدولة، فقد أشار ما يعادل ٦٠٪ من حجم العينة إلى صعوبة الحصول على مواقف لسياراتهم في الأماكن التي يذهبون إليها، ومنها مرافق الجامعة المختلفة، وعليه طالبوا بتوفير مواقف متعددة الأدوار حيث وصلت نسبتهم ١٧٪ تقريباً، وهذا النوع من المواقف قد يناسب الظروف الجوية في الكويت، ويقلل من المساحة التي تستخدم للمواقف. فقد اشتكى ما يعادل ١٠٪ من حجم العينة من حالة الظروف الجوية في المواقف المكشوفة خاصة إذا ما ارتبط ذلك ببعد المواقف عن الهدف المطلوب.

٦ - وإذا ما تقصينا الأسباب المباشرة وراء اقتناء السيارة الخاصة فإننا نجد أن النظرة الاجتماعية تأتي في المركز الأول فقد وصلت نسبتها إلى ٣٦٪ تقريباً من بين الأسباب التي تدفع إلى استخدامها، أما السبب الثاني فيتمثل في سرعة الوصول والراحة والحرية الشخصية التي بلغت نسبتها ٣٥٪ تقريباً، أما الرغبة الشخصية لامتلاك السيارة الخاصة فإن نسبتها لم تتجاوز ١٨٪، تليها الحالة المالية التي مكنت كثيراً من

(١) لقد أعطيت المواقف المكشوفة مقابل وزارة الإعلام بين شارع السور والطريق الدائري الأول جزء من منطقة الحزام الأخضر الذي كان مفترضاً أن يكون حداثق بها متنفساً للمدينة وما حولها.

أبناء الكويت من اقتناء سيارات خاصة بهم، لكن نسبتهم لم تتجاوز ٩٪ فقط. أي إن هذا السبب لم يعط الأهمية الكافية من أفراد العينة رغم أنه سبب رئيسي ومباشر.

٧ - لقد أبدى معظم من شملتهم الاستبانة رغبتهم في حل مشكلة المرور أو الازدحام والاختناقات في الشوارع والتغلب على مشكلة تزايد الطلب على السيارات في المستقبل لأن هذا التزايد المستمر سيؤثر سلباً في المستقبل على الطرق وعلى السكان وعلى الدولة أيضاً.

وكان من أبرز الاقتراحات لحل المشكلة توفير وسائل نقل سهلة وسريعة واقتصادية تتمثل في النقل الجماعي، على أن يكون متطوراً تتوفر به وسائل الراحة والأمان والسرعة، حيث اقترح هذا الأسلوب ١٤٪ تقريباً ممن شملتهم الاستبانة. وإذا ما أضيف إليه بعض أشكال النقل الجماعي المقترحة مثل تخصيص وسيلة نقل جماعي لكل وزارة أو لكل منطقة أو للكويتيين فقط أو غيرها، فإن النسبة تصل إلى ٢٥٪ تقريباً ممن شملتهم الاستبانة كما أن بعضاً آخر يرى نشر الوعي ليتقبل المجتمع استخدام وسيلة النقل العام. أما الاقتراحات التي جاءت لتعديل أو تقليل نسبة السيارات فإنها لا تتعدى بعض الاقتراحات المرتبطة بطول مدة الإشارات المرورية، أو تكثيف الدوريات، أو التشديد في تطبيق قوانين المرور، أو تحديد عدد السيارات لكل عائلة، ووضع ضوابط لاقتناء الوافدين للسيارة... إلخ.

يتضح مما تقدم أن النقل العام المتطور والأكثر مرونة يعد الحل المقترح الذي يتفق عليه أكبر نسبة ممن شملتهم الاستبانة، لكنهم لم يتصوروا أي نوع من النقل العام المقصود وما مدى الراحة التي يحققها.

نتائج الدراسة وتوصياتها:

لقد أبرزت الدراسة مجموعة من النتائج نوجزها فيما يلي:

١ - أن الكويتيين يفضلون الاستمرار في استخدام السيارة الخاصة لما لها من خصوصية وسرعة وحرية في الحركة، خاصة أن ملكيتها لا تمثل مشكلة اقتصادية، إلى جانب توفر الطرق الجيدة والواسعة التي تزداد يوماً بعد يوم. ففي مساحة الكويت المحدودة (١٧٨١٨ كم^٢) تصل نسبة المعمور منها ١٢٠٦ كم^٢ تقريباً أي ما يعادل ٦٪ تقريباً من جملة المساحة الكلية للدولة، في حين تصل نسبة مساحة الطرق ٤٪ تقريباً من مساحة المعمور.

٢ - تؤكد الأرقام الخاصة بنسبة عدد السيارات للسكان إلى أنه يعادل سيارة لكل أربعة أفراد وثلاثة أفراد خلال عامي ١٩٨٥، ١٩٩٥ على التوالي. بينما انخفض الرقم فيما بعد ليصل إلى شخصين تقريباً لكل سيارة سنة ١٩٩٨.

وإذا ما قيسست هذه النسبة للسكان الكويتيين فقط فإنها تصل إلى شخص واحد لكل سيارة خاصة، بل تشير الأرقام إلى أن نصيب الفرد قد يزيد عن سيارة واحدة.

وهذا يدل بل يؤكد تزايد الإقبال على اقتناء السيارات بالنسبة للأفراد وخاصة الكويتيين هذا إلى جانب تزايد أعداد سيارات النقل العام والخاص بالنسبة للشركات والمؤسسات المختلفة. وتشير الدلائل الأولية إلى أن أعداد السيارات الخاصة في تزايد مستمر كل عام بقدر معدلات من بلغوا سن الثامنة عشر فما فوق (السن القانوني لاستخراج رخصة قيادة). فالشباب في هذه السن يتطلعون إلى امتلاك السيارة كهدف لا بد من تحقيقه.

ومن ثم ينتظر أن يتزايد عدد من يطلبون استمارة قيادة سواء كانوا كويتيين أم وافدين، وذلك بناءً على ما أظهرته أعداد من بلغوا السن القانوني وسيتمولون قيادة سياراتهم الخاصة. كما أن نسبة من حصل على تصاريح القيادة من الوافدين مرتفعة أيضاً بسبب تزايد أعداد السائقين من الوافدين.

٣ - إلى جانب التأثيرات الإيجابية للسيارة التي تعد أحد الأسباب التي تشجع على اقتنائها، فإن هناك تأثيرات سلبية من أهمها حوادث المرور اليومية، وما ينتج عنها من ضحايا وإعاقات جسدية. فقد أثبتت الوقائع أن تكاليف استخدام السيارة الخاصة لا تقف عند هذا الحد، بل إن تكاليف الحوادث وما يترتب عليها من فقد لأعداد من السكان أو تعرضهم للإعاقة، رغم الجهود الجبارة التي تبذل من أجل تجنب حدوثها والحد منها، حيث سنت القوانين واستخدمت أحدث التقنيات في تصميم ومراقبة الطرق من أجل الحد من هذه المخاطر، فقد بلغت الوفيات بسبب حوادث المرور خلال (عام ١٩٩٨) ٢٨٥ حالة وفاة تقريباً أي بزيادة تعادل ٢٥٪ عن عام ١٩٩٦، ويمثل هذا الرقم نحو ٧٪ من حالات الوفاة بدولة الكويت، ويتركز معظمها في محافظة الجاهراء رغم انخفاض معدل الحوادث بالمحافظة المذكورة، فإنها قد تكون حوادث خطيرة إلى جانب حوادث الدهس المرتفعة في محافظة الجاهراء إذا ما قورنت ببقية المحافظات. وتعد الحوادث (حوادث الطرق) المسئول الأول عن الاختناقات المرورية والتأخير ورغم ذلك فنسبتها في تزايد.

٤ - إذا كانت الأمور المالية لا تؤخذ في الاعتبار بالنسبة للغالبية العظمى من السكان في الوقت الحالي، بما يجعل السيارة وسيلة متاحة وميسرة ولكن هذا الأمر سوف يختلف فإنها لا بد أن تتضح في المستقبل سواء بصورة مباشرة مثل: تكاليف ملكية السيارة والوقود والصيانة والتأمين، أو بصورة غير مباشرة التي تتمثل في عامل الوقت والضغط النفسي لسائقي السيارات.

٥ - وقد أظهرت الدراسة أن الرحلة باستخدام السيارة قد تكون متعة بحد ذاتها لدى بعض الناس، لكنها قد تفقد تأثيرها مع الوقت أو مع تقدم السن. في الكويت يلجأ كثير إلى استخدامها كوسيلة للترفيه والتنقل من مكان إلى آخر للاستمتاع وقت الفراغ وهذا مما يزيد من الضغط على الطرق ويزيد من الاختناقات المرورية التي بدورها قد تتسبب بحوادث، غير أننا نجد هناك حافلات خصصت لنقل السكان بقصد التنزه على ساحل الخليج العربي وإن كان نشاطها محدود.

كما أبرزت أن الإفراط في استخدام السيارة يعد سبباً مهماً من أسباب ازدحام الطرق، وقد يعود ذلك إلى عدم الاكتراث بتكاليف الانتقال، ولهذا يلجأ كثير إلى مناطق قد تكون بعيدة بعض الشيء عن منازلهم بقصد التسوق أو التنزه أو غيرها وقد يكون الإقبال على بعض المناطق كبيراً مما يتسبب في ازدحامها خلال أيام أو ساعات معينة كما هي الحال في السالمية مثلاً خاصة في نهاية الأسبوع.

التوصيات:

إن وضع الحجم المروري والضغط المتزايد على الطرق وما يواكبه من مشكلات كثيرة تحتاج إلى وقفة موضوعية ومستقبلية لضبط الحركة المرورية وحجمها وتفادي مشكلاتها. وقد أبرزت الدراسة الحاجة إلى مجموعة من الإجراءات والآليات لتحقيق هدف البحث نوجزها في التوصيات التالية:

- وضع خطة مستقبلية تعمل على الحد من التسارع في امتلاك السيارات وتزايد أعدادها. وقد يكون ذلك من خلال نشر الوعي المروري بين السكان، سواء من خلال المدارس أم جمعيات النفع العام مثل جمعية السلامة وغيرها وتشجيعها على القيام بهذا الدور وخاصة بين فئة الشباب.

- العمل وقبل فوات الأوان على تحسين وسائل النقل العام بشكل يتناسب وتقاليد المجتمع، من حيث تخصيص أماكن للسيدات، والعناية بحافلات النقل العام

من حيث النظافة واختيار نخبة واعية من العاملين القادرين على التعامل مع الركاب بصورة حسنة حضارية، بحيث تجذبهم على استخدام النقل العام، مع الأخذ بعين الاعتبار حالات كبار السن والأطفال.

- إضافة إلى ذلك العمل على تحديد مسارات خاصة لحافلات النقل العام ذات مرونة لتغطي المناطق السكنية المختلفة وربطها بمناطق العمل أو التسوق، بما يرفع من دورها في خدمة رحلات العمل اليومية والترفيه أو التسوق. وفي نفس الوقت ينبغي تزويدها بوسائل الراحة وبعض المغريات التي تجعل ركوب الحافلات متعة في حد ذاته بما يشجع الإقبال على استخدامها.

- توفير استراحات مطورة ومكيفة للانتظار في محطات الانتظار مع الأخذ بعين الاعتبار عامل الأمن، وبهذا نكون قد حققنا هدفين في آن واحد هما:

١ - الإقبال على استخدام وسائل النقل العام وما تحققه من أرباح.

٢ - تخفيف الاختناقات المرورية وتقليل الإقبال على السيارة الخاصة.

- إعادة النظر في التخطيط المروري لبعض المواقع التي تشهد اختناقات مرورية مرتفعة خاصة في ساعات الذروة، مثل الدائري الرابع ونهايات الطرق الإشعاعية السريعة أو الدوائر السريعة لامتصاص الضغط المروري، وتحقيق انسيابية المرور بما يقضي على كثير من المشكلات. نذكر على سبيل المثال ميدان جوازات حولي حيث ينتهي إليه الدائري الخامس وفيه الكثافة المرورية العالية.

- الاهتمام بالتوعية المرورية لخلق سلوكيات مرورية إيجابية تحد وتضبط كثيراً من المعوقات التي تؤثر سلباً في استخدام الطرق. ويمكن أن تلعب الأجهزة الإعلامية المرئية والمسموعة والمقروءة دوراً فاعلاً في هذا المجال إلى المدارس والجامعات وجمعيات النفع العام والمساجد، من منطلق أن سوء استخدام الطريق يتنافى مع التوجيهات الإسلامية من منطلق حديث رسولنا الكريم «لا ضرر ولا ضرار» وهو حديث يعني أن مخالفة قواعد المرور فيه مخالفة شرعية، كما أن السرعة العالية وهي أحد السلوكيات المرورية غير المرغوب فيها، فهي أيضاً ينهى عنها الإسلام من خلال قول الحق تبارك وتعالى ﴿ولا تلقوا بأيديكم إلى التهلكة﴾^(١). فالسرعة العالية تهلكة وتتنافى أيضاً مع حديث رسولنا الكريم السابق.

(١) سورة البقرة، آية رقم ١٩٥.

المراجع

المراجع العربية:

- ١ - إبراهيم علي غانم، شبكة الطرق البرية بين مدن منطقة القصيم: دراسة جغرافية النقل، الندوة الجغرافية الخامسة لأقسام الجغرافيا بجامعة المملكة العربية السعودية، الندوة الخامسة لأقسام الجغرافيا بجامعة المملكة العربية السعودية - الرياض ١٩٩٤، ص ص ٣١٣-٤٤٦.
- ٢ - أحمد حبيب رسول، دراسات في جغرافية النقل، دار النهضة العربية بيروت، ١٩٨٦.
- ٣ - أحمد حسن إبراهيم، مدينة الكويت، دراسة في جغرافية المدن، منشورات مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، جامعة الكويت، الكويت ١٩٨٢.
- ٤ - جلال إبراهيم أبو عاصي، حوادث المرور في مدينة الإسكندرية، دراسة تطبيقية، ندوة الاتجاهات الحديثة في علم الجغرافيا، نوفمبر ١٩٩٥، الجزء الثاني، دار المعرفة الجامعية، ١٩٩٥.
- ٥ - سعيد أحمد عبده، أصول جغرافية النقل، دراسة كمية تطبيقية، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٨٨.
- ٦ - سعيد عبده، أسس جغرافية النقل، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٩٤.
- ٧ - شركة النقل العام الكويتية، التقرير السنوي، ١٩٩٦.
- ٨ - صلاح الدين علي الشامسي، النقل دراسة جغرافية، الكتب العربية (٣٢)، المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٦.
- ٩ - طيبة خالد الداود المرزوق، العلاقة بين النمو الحضري ونظام المرور في مدينة الكويت، جامعة الكويت، ١٩٧٧، رسالة ماجستير غير منشورة.
- ١٠ - عبدالله الطرزي، شبكة طرق النقل في منطقة الباطنة بسلطنة عُمان، دراسة جغرافية تحليل كمي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد الثاني والتسعون، السنة الرابعة والعشرون، ١٩٩٩، ص ص ٨٧-١٢٣.

- ١١ - عبد الوهاب الهارون، عبد الإله أبو عياش، التخطيط للنقل العام، توجهات في التجربة الكويتية، الطبعة الأولى، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت، ١٩٨٦.
- ١٢ - عبد الوهاب الهارون وعبد الإله أبو عياش، نظام النقل العام والخدمات الترويجية في الكويت، دراسة ميدانية، وحدة البحث والترجمة، العدد ١٦، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت ١٩٨٠.
- ١٣ - عبدالله حماده الطرزي، شبكة طرق النقل في منطقة الباطنة بسلطنة عُمان، دراسة جغرافية في التحليل الكمي، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد الثاني والتسعون السنة الرابعة والعشرون، جامعة الكويت، الكويت ١٩٩٩، ص ص ٨٩-١٢٣.
- ١٤ - عامر ناصر المطير وآخرون، «البدائل المتاحة لتطوير وتحسين خدمة النقل المدرسي في مدن المملكة العربية السعودية»، الندوة الجغرافية الخامسة لأقسام الجغرافيا بجامعات المملكة العربية السعودية، الرياض، ١٩٩٤، ص ص ٧٣٣-٧٧٠.
- ١٥ - غانم سلطان، تطور العمران في دولة الكويت وأثره على تطور شبكة الطرق وحركة النقل، رسالة دكتوراه غير منشورة، ١٩٨٦.
- ١٦ - فريال محمد الهاجري، «التوزيع الجغرافي لخدمات النقل الجماعي في المملكة العربية السعودية خلال القرن العشرين»، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد الخامس والتسعون، السنة الرابعة والعشرون، جامعة الكويت، الكويت ١٩٩٩، ص ص ١٦١-٢١٦.
- ١٧ - محمد إبراهيم رمضان أحمد، «التمثيل الكارتوجرافي لمسافات الطرق البرية الحقيقية ومدلولاتها الجغرافية»، ندوة الاتجاهات الحديثة في علم الجغرافية، الجزء الأول، نوفمبر ١٩٩٥، ص ص ٢٥٩-٢٨٣.
- ١٨ - محمد رشيد الفيل، الإسكان الحكومي في دولة الكويت، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الطبعة الأولى، الكويت ١٩٨٨.
- ١٩ - محمد بن عبدالعزيز القباني، «حوادث السيارات في مدينة الرياض عام ١٤١٣هـ تحليل جغرافي»، بحوث مختارة من الندوة الخامسة لأقسام

- الجغرافيا بجامعة المملكة العربية السعودية، جامعة الملك سعود، الرياض، ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م، ص ص ٦٦٩-٧٧٠.
- ٢٠ - مجلة السلامة، العدد ١٩، سبتمبر، ١٩٩٧.
- ٢١ - محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٣.
- ٢٢ - ناصر عبدالله عثمان الصالح، حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة عام ١٤١٣هـ، دراسة في خصوصية الموقع، رسائل جغرافية ١٨١، الجمعية الجغرافية الكويتية، الكويت ١٩٩٥.
- ٢٣ - ندوة تطوير النقل العام في الكويت، ١٩٨١، شركة المواصلات الكويتية، ومؤسسة الكويت للتقدم العلمي، الكويت ١٩٨١.
- ٢٤ - وزارة التخطيط، الإدارة المركزية للإحصاء، النشرة الإحصائية السنوية للنقل والمواصلات ١٩٩٥، ١٩٩٧.
- ٢٥ - وزارة التخطيط، الإدارة العامة لشئون التخطيط، البيانات الأساسية للسكان والقوى العاملة حسب الحالة في فبراير ١٩٩٤، الإصدار الخامس، الإصدار الثاني عشر، ١٩٩٨.
- ٢٦ - وزارة التخطيط، قطاع الإحصاء والمعلومات، العدد الرابع والثلاثون، ١٩٩٧.

المراجع الإنكليزية:

- (1) Cohen, Arnold J. & Harris, Nigel G., (1998), "Mode choice for VFR Journeys", Transport Geography, Vol. 6 November 1, PP. 43-51.
- (2) Taaffe, E.J. & Gauthier, Jr M.L., (1973), Geography of Transportation, Englewood Cliffs, New Jersey, PP. 73-75.
- (3) Levinson, David M., (1998), "Accessibility and the Journey to Work", Journal of Transport Geography Vol. 6. No.1, 1998, PP.11-21.
- (4) Tolley, Rodney & Turton Brian, (1995), Transport Systems, Policy & Planning, A geographical Approach, Longman Scientific & Technical, Singapore.
- (5) White, Hp & Senior ML., (1989), Transport Geography, Longman, London.

(ملحق رقم ١)

المسافة بين كل من مدينة الكويت (داخل السور - ساحة الصفاة)
والمواقع التالية

المنطقة	المسافة بالكيلومتر*	المنطقة	المسافة بالكيلومتر*
حولي	٧,٥	النويصيب	١٠٧
الجابرية	٩	جليب الشيوخ	١٦
الخالدية	٧,٥	الصليبية	٢٥
أبرق خيطان	١٠,٥	الجهراء	٣٢
العمرية	١٠	المطلاع	٣٨
السالمية	١٢	واره	٥٧
سلوى	١٤,٥	مركز المناقيش	٧٥
المسيلة	١٨,٥	الصبيحية	٧٤
الفنيطيس	٢٣	الوفرة	٩٦
الفنطاس	٢٨,٥	الدوحة	٢٦
أبو حليفة	٣٤	مركز كاظمة	٤٥
المنقف	٣٦	محطة الأقمار الصناعية	٦٦
الصباحية	٣٦	الصبية	١١٥
الفحيحيل	٣٦	الروضتين	٩٢
الأحمدي	٤٢	مركز العبدلي الجنوبي	١٠١
الشعبية	٤٤	مركز العبدلي	١١٧
ميناء عبدالله	٥٠	مركز الرنقة	١٣١
الأدعي	٧٢	مركز أم قصر	١٢١
ميناء الزور	٩٣	مركز السالمي	١٤٣
الخيران	١٠٦	مركز الشقايا	١٣٧

* خريطة الكويت بالأرقام وخريطة الكويت الرقمية.

المسافة بين الوزارات وساحة الصفاة

المسافة كم	الوزارة	المسافة كم	الوزارة
٧,١٠٠ كم	وزارة التربية	٢ كم	وزارة الصحة العامة
٠,١ كم	وزارة الإعلام	٢ كم	وزارة الخارجية
٢ كم	متحف الكويت الوطني	٦ كم	وزارة الكهرباء والماء
٢ كم	قصر السيف	٢ كم	الإذاعة والتلفزيون
٢ كم	وزارة التخطيط	٣ كم	وزارة التجارة والصناعة
٣ كم	فندق هلتون	٢ كم	مجلس الأمة

المصدر: وزارة الإعلام، الكويت حقائق وأرقام وخريطة الكويت بالأرقام.

استبانة

حول مجال حركة النقل بدولة الكويت

يسرني أن أتقدم بالشكر والتقدير سلفاً لكل من سيتفضل بالإجابة على هذه الاستبانة التي تهدف إلى معالجة قضية النقل داخل دولة الكويت بهدف التعرف على أبعاد هذه القضية ومشكلاتها حتى نتمكن من وضع الحلول المناسبة لتطويرها لما فيه صالح المواطنين.

برجاء الإجابة على هذه الاستبانة من واقع التجربة الشخصية.. آملين أن نلقى منكم التعاون الصادق لأهمية نتائج هذه الاستبانة في التوصل إلى حلول سليمة لمعالجة هذه القضية.

.. جزاك الله عنا كل خير ..

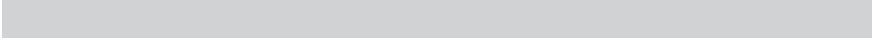
- ١ - المشارك في الإجابة:
☐ طالب جامعي ☐ موظف.
- ٢ - إذا كان طالباً في أي المراحل الدراسية:
☐ السنة الأولى ☐ السنة الثانية
☐ السنة الثالثة ☐ السنة الرابعة
- ٣ - في أي المواقع الجامعية تتركز دراستك أو عملك:
☐ الخالدية ☐ كيفان ☐ الشويخ ☐ العديلية ☐ حولي.
- ٤ - يرجى ذكر اسم المنطقة التي تسكن بها:
- ٥ - ما وسيلة انتقالك؟
☐ سيارة خاصة تتولى قيادتها ☐ سيارة عائلية مع سائق
☐ نقل عام ☐ سيارة مع أحد أفراد العائلة
- اذكر أية وسيلة أخرى:
- ٦ - أي الطرق أو الشوارع تسلك عند حضورك للجامعة؟
الطريق:
شارع:

- ٧ - كم من الوقت تستغرق الرحلة من منزلك إلى الجامعة؟
☐ ١٠ دقائق ☐ ١٥ دقيقة ☐ ٣٠ دقيقة ☐ أكثر من ذلك
- ٨ - إذا كانت مدة الرحلة أكثر من ٣٠ دقيقة فما سبب ذلك؟
☐ طول الطريق ☐ ازدحام الطريق ☐ كثرة الإشارات المرورية
- ٩ - هل هناك عوائق أخرى؟ اذكرها:
- ١٠ - هل تعد الرحلة اليومية مشكلة بالنسبة لك؟
☐ نعم ☐ لا
- ١١ - في حالة الإجابة بنعم كيف ترى حلها؟
☐ بواسطة نقل عام منظم وسريع ☐ سيارة مع سائق للعائلة
☐ سيارة خاصة.
- ١٢ - إذا كانت هناك اقتراحات أخرى اذكرها؟

- ١٣ - هل تقوم برحلات يومية إلى جانب رحلة العمل والدراسة؟
☐ نعم ☐ لا
- ١٤ - إذا كانت الإجابة بنعم فكم مرة في اليوم تستخدم السيارة لأغراض أخرى؟

- ١٥ - كم مرة في الأسبوع تستخدم السيارة للأغراض الآتية:
☐ تسوق ☐ زيارة طبيب ☐ تنزه
☐ زيارة الأهل والأصدقاء ☐ أمور أخرى.
- ١٦ - إلى أي من المراكز التجارية تقوم برحلة التسوق؟
☐ مدينة الكويت داخل السور ☐ السالمية ☐ حولي
☐ الفحيحيل ☐ الجهراء
- مناطق أخرى يرجى ذكرها:
- ١٧ - ما المناطق الترفيهية التي تتردد عليها؟

- ١٨ - هل يؤثر بعد المسافة على اختيارك لمناطق التسوق والترفيه؟
نعم ☐ لا ☐
- ١٩ - هل تقوم بعمل ميزانية لتكلفة النقل الشهري؟
نعم ☐ لا ☐
- ٢٠ - إذا كان الجواب بنعم فهل تعتقد أنها مرتفعة؟
نعم ☐ لا ☐
- ٢١ - هل توافق على استمرار تزايد ملكية السيارات (الخاصة) بالكويت؟
نعم ☐ لا ☐
- ٢٢ - إذا كان الجواب بلا فما هو اقتراحك للحد من هذا التزايد؟
.....
- ٢٣ - هل ترى إمكانية توفير وسائل نقل عام يقبل عليها الكويتيون؟
نعم ☐ لا ☐
- ٢٤ - في حالة الإجابة بنعم فما اقتراحاتك؟
.....
- ٢٥ - في حالة الإجابة بلا فما هو السبب؟
.....
- ٢٦ - هل تشكل مواقف السيارات مشكلة بالنسبة لك؟
نعم ☐ لا ☐
- ٢٧ - في حالة الإجابة بنعم ما السبب؟
☐ عدم توفر مواقف ☐ بُعد المواقف ☐ الظروف الجوية
- ٢٨ - هل لديك اقتراحات لحلها (يرجى ذكرها)؟
.....
- ٢٩ - لو خیرت بین وسيلة نقل عام سريعة ومنظمة ورخيصة هل تفضل استخدامها بدل السيارة الخاصة؟
نعم ☐ لا ☐
- ٣٠ - في حالة الإجابة بلا ما سبب تفضيلك للسيارة الخاصة؟ يرجى ذكره؟
.....



- ٣١ - هل سبق أن تعرضت لحادث مروري؟ (ندعو لك بالسلامة)
- ☐ نعم ☐ لا
- ٣٢ - إذا كان الجواب بنعم من كان يقود السيارة؟
- ☐ أنا ☐ سائق الأسرة ☐ أحد أفراد العائلة ☐ زميل
- ٣٣ - ما سبب الحادث؟
- ☐ السرعة ☐ تخطي الإشارة الحمراء ☐ الانشغال عن الطريق
- ٣٤ - إشارات المرور وتخطيط الشوارع في دولة الكويت على درجة عالية من الكفاءة:
- ☐ نعم ☐ لا
- إذا كانت الإجابة بلا فأين مواقع الخلل في هذا التخطيط؟
- وما مقترحاتك لتطوير الحركة المرورية:

.....

.....

.....

شكراً لتعاونكم،