

جامعة البصرة- كلية التربية للبنات
قسم الجغرافية
safa.raheem@uobasrah.edu.iq

واقع شبكة الشوارع في مدينة المَدِينَة

م.م. صفا رحيم مفتن

Safa Rahim Muften

المستخلص

يهدف هذا البحث الى الكشف عن واقع شبكة الشوارع في مدينة المَدِينَة من خلال الاعتماد على معيارين هما المعيارالمورفولوجي والمعيّار الوظيفي، إذ تعاني شبكة الشوارع في هذه المنطقة من مشاكل مرورية يرتبط قسم منها بالحالة الفنية للشارع والقسم الاخر حصل نتيجة للتغير الحاصل في وظيفة الشوارع السكنية الى شوارع تجارية ، وان هذا التبدل الوظيفي وتحوير الأبنية يسهم بشكل او بأخر في حدوث اختناقات مرورية ، وذلك بسبب ضيق عرض الشارع ، فضلاً عن قيام سائقي المركبات بأيقاف مركباتهم على جانبي أرصفة هذه الشوارع ، الامر الذي يعطل حركة السير ويزيد من تفاقم حالات الاختناقات المرورية.

الكلمات المفتاحية : التصنيف المورفولوجي ، الشوارع المحلية، الشوارع الصناعية

اولاً - مشكلة البحث

-ماهي أصناف شبكة الشوارع في مدينة المَدِينَة .وهل لها اثر في ربط و اتصال أجزاء المدينة مع بعضها

ثانياً - فرضية البحث

توجد أصناف عديدة لشبكة الشوارع في مدينة المَدِينَة كان لها الأثر الواضح للربط والاتصال بين أجزاء المدينة مع بعضها

ثالثاً - هدف البحث

يهدف البحث الى دراسة أصناف شبكة الشوارع في مدينة المَدِينَة وتحليلها مع دراسة توزيعها الجغرافي.

رابعاً - أهمية البحث

تكمن أهمية موضوع البحث لأرتباط كفاءة شبكة الشوارع مع الطلب المتزايد مع النقل في منطقة الدراسة

خامسا - حدود البحث

الحدود المكانية

تتمثل منطقة الدراسة بمدينة المدينة التي تمثل موقع مهم في الجزء الشمالي الغربي من محافظة البصرة كما موضح في الخريطة (1) التي تبين موقع منطقة الدراسة من قضاء المدينة ومحافظة البصرة، اما فلكياً فهي تقع بين دائرتي عرض (55، -58.30°، 30°) شمالاً وقوسي طول (0°29- 10°00' 50°30) شرقاً، اما الحدود المكانية فتمثلت بدراسة واقع شبكة الشوارع في مدينة المدينة لعام 2022.

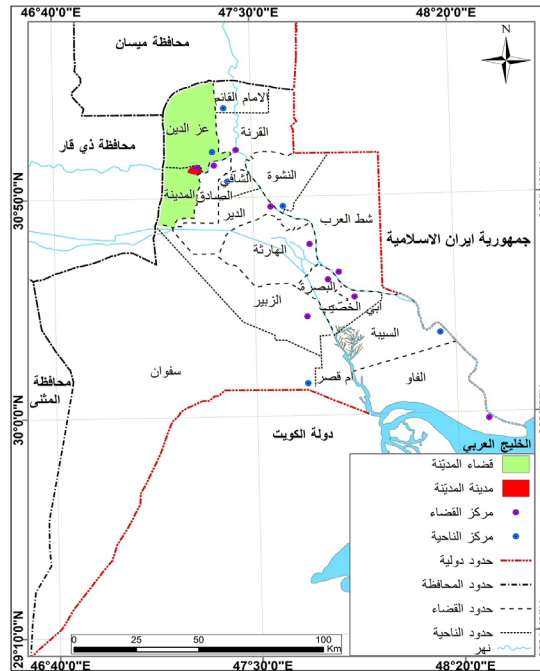
سادسا - منهج البحث

لغرض تحقيق اهداف الدراسة تم الاعتماد على المصادر التي تمثل اداة مهمة لجمع المعلومات ، إذ تم اتباع المنهج الوصفي والمنهج التحليلي لتحليل الملامح العامة لشبكة النقل الحضري، كما تم الاعتماد على الخرائط الخاصة بالمدينة سواء كانت هذه الخرائط بالاعتماد على برنامج نظم المعلومات الجغرافية او من خلال الدوائر الرسمية، فضلاً عن الاعتماد على الاحصائيات والتقارير الرسمية والبيانات الخاصة باستعمالات الأرض الحضرية من الدوائر ذات العلاقة.

المقدمة

تصنف الشوارع بناءً على معايير محددة حسب ظروف وطبيعة وجغرافية المدينة ونمط تخطيطها ، وأكثر المعايير السائدة في معظم المجتمعات هي تصنيف الشوارع حسب خصائصها الطبيعية أو حسب الوظيفة التي تؤديها (1) وتخصص لهذه الاستعمالات مساحة تأتي بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني ، إذ أن الزيادة المستمرة في اعداد السيارات المستوردة سنة بعد أخرى ، و أقبال الافراد المتزايد على شراءها ، والزيادة المظتردة في معدل ملكية السيارة الواحدة أدت مع العوامل الأخرى كزيادة اعداد السكان الى التوسع الكبير للمدن ، وزيادة حجم المرور بما لا يتناسب مع الطاقة التصميمية للشوارع (2)

الخريطة (1) موقع منطقة الدراسة من قضاء المدينة ومحافظة البصرة



المصدر- جمهورية العراق ، وزارة الموارد المائية ، الهيئة العامة للمساحة ، خريطة محافظة البصرة الادارية ، مطبعة الهيئة ، بغداد ، 2022.

اولاً - نمو السكان وتوزيعهم

تشكل دراسة النمو السكاني وتوزيعهم احد المواضيع التي تهتم بها الدراسات الجغرافية لكون الانسان هو الغاية والوسيلة في اية عملية تخطيطية، فالانسان هو الذي يحرك وسائل النقل، وهو المخطط للمدن والنقل فيها من تخطيط شبكات الشوارع والتقاطعات والمرائب وغيرها من الخدمات المتعلقة بالنقل(3)

يشير الجدول (1) ان عدد سكان مدينة المدينة في عام 1987 بلغ (23686) نسمة ، اما سكان القضاء فقد بلغ (149721) نسمة للعام نفسه ، ثم ارتفع عدد سكان المدينة ليصل الى (24929) نسمة عام 1997 ، وبزيادة مطلقة قدرها (1243) نسمة ، وبمعدل نمو سنوي (0.5%)، وهو معدل نمو مرتفع مقارنة مع القضاء الذي انخفض فيه المعدل النمو السنوي اذ سجل بالسالب وبلغ (-1.6%) ويعود السبب في ذلك الى تأثير حرب الخليج 1991 التي زجت بأعداد كبيرة من شباب القضاء أسوه بباقي محافظات العراق ، مما اثر على معدلات النمو للمدينة والقضاء ككل .

ثم تطور عدد سكان مدينة المدينة ليقفز من (24929) نسمة عام 1997 الى (36997) نسمة عام 2017 ، وبزيادة مطلقة بلغت (12068) نسمة ، وبمعدل نمو سنوي (7.9%) ، وهو ايضاً معدل مرتفع مقارنة بمعدل النمو السنوي للقضاء والبالغ (2.3%) ، ويعود السبب لارتفاع معدل النمو السنوي في المدينة وانخفاضه في القضاء ، لكون المدينة اكثر مدن القضاء جذباً للسكان ، بسبب زيادة فرص التشغيل ولاسيما في القطاع النفطي.

ولغرض الوقوف على ملامح التغير السكاني الحاصل في عام 2022 نجد ان المدة الفاصلة بين 2017 و2022 هي (5) سنوات، وخلال هذه المدة نجد ان معدل النمو السكاني سجل اعلى المعدلات وقفز إلى (9.4%) بعد ان كان (7.9%) عام 2017 ، وبزيادة مطلقة قدرها (34894) نسمة عام 2022، والسبب يعود الى تحسن في المستوى المعيشة ، فضلاً عن العادات والتقاليد السائدة في منطقة الدراسة والتي تؤيد الزواج المبكر والإنجاب المباشر بعد الزواج ، وعدم الاكتفاء بطفلين ، فما زالت ثقافة الإنجاب التي تكونت عبر ازمة طويلة في مجتمع منطقة الدراسة مرتبطة بالعزوة والسند، وهذه الاسباب ساهمت بشكل او بآخر في زيادة عدد سكان المدينة، التي تنعكس على الزيادة في اعداد السيارات ، ومن ثم تولد ضغطاً على شبكة الشوارع في منطقة الدراسة .

الجدول(1) عدد السكان ومعدل النمو السنوي للسكان في مدينة المدينة وقضاء المدينة للمدة (1987 – 2022)

السنة	سكان مدينة المدينة	معدل النمو السنوي	الزيادة السكانية	سكان قضاء المدينة	معدل النمو السنوي	الزيادة السكانية
1987	23686	-	-	149721	-	-
1997	24929	0.5	1243	127495	-1.6	-22226
2017	36997	7.9	12068	160420	2.3	32925
2022	71891	9.4	34894	169665	0.8	9245

المصدر- بالاعتماد على :-

- 1 - جمهورية العراق ، وزارة التخطيط الجهاز المركزي الإحصاء، نتائج التعداد العام للسكان للسنوات (1987 – 1997)، 2- اسقاطات السكان لعام 2007 3 - قائممقامية قضاء المدينة ، شعبة المختارين ، بيانات غير منشورة، 2022.

اما عن توزيع سكان منطقة الدراسة فيتضح من خلال معطيات الجدول (2) والشكل (2) وجود تباين في توزيع سكان المدينة على مستوى الاحياء السكنية ، إذ نلاحظ ان حي الجلال والسودان حظي بأكبر عدد من السكان وتصدر

المرتبة الاولى بو اقع (10480) نسمة ، وبنسبة (14.6%) من مجموع سكان احياء المدينة ، ويرجع السبب لاستيعابه لهذا العدد السكاني ، لكونه اكبر الاحياء السكنية مساحة في منطقة الدراسة، اذ بلغت مساحته (291.1) هكتاراً ملحق (4)، تلاه حي البوشاوي بالمرتبة الثانية، اذ بلغ عدد سكانه (9911) نسمة وبنسبة (13.8%) من اجمالي سكان احياء المدينة ، ويصنف من الاحياء القديمة النشأة في منطقة الدراسة ، ويرجع نشأته لعام 1883 ، يليه حي النصيري بالمرتبة الثالثة بو اقع (7640) نسمة وبنسبة (10.6%) ، في حين شغل المرتبة الأخيرة حي الجزيرة بو اقع (638) نسمة ، أي ما يعادل نسبة (0.9%) من مجموع سكان احياء المدينة ، وهذا يرجع لصغر مساحته البالغة (12.4) هكتاراً.

لذا ان التباين في توزيع سكان مدينة المَدِينَة يؤدي الى تباين في اعداد الرحلات التي يقوم بها السكان، لاسيما اذا ارتبطت تلك الزيادة بارتفاع المستوى المعاشي .

الجدول (2) التوزيع المكاني لسكان مدينة المَدِينَة بحسب الاحياء السكنية لعام (2022)

الاحياء	السكان	النسبة
السوق 1	2500	3.5
السوق 2	4162	5.8
البدران والصادق	2900	4
الشهداء 1	4453	6.2
الشهداء 2	3356	4.7
المير عثمان	2086	2.9
البوشاوي	9911	13.8
العبارة والجنانية	5066	7
الكرامة والفرج	2246	3.1
النصيري	7636	10.6
العلي والوحيد	4814	6.7
الجلال والسودان	10480	14.6
الكصوان والسعيد	4286	5.9
الغدير	1855	2.6
الجزيرة	638	0.9
اليقوب والسواد	5502	7.7
المجموع	71891	100

المصدر- قائممقامية قضاء المَدِينَة ، شعبة المختارين ، بيانات غير منشورة ، 2022.

ثانياً: - تصنيف شبكة الشوارع في مدينة المدينة

تختلف الأنظمة المعتمدة في تصنيف شبكة الشوارع في المدن، وقد تم دراسة تصنيفين لشبكة الشوارع في مدينة المدينة هما:-

1. التصنيف المورفولوجي

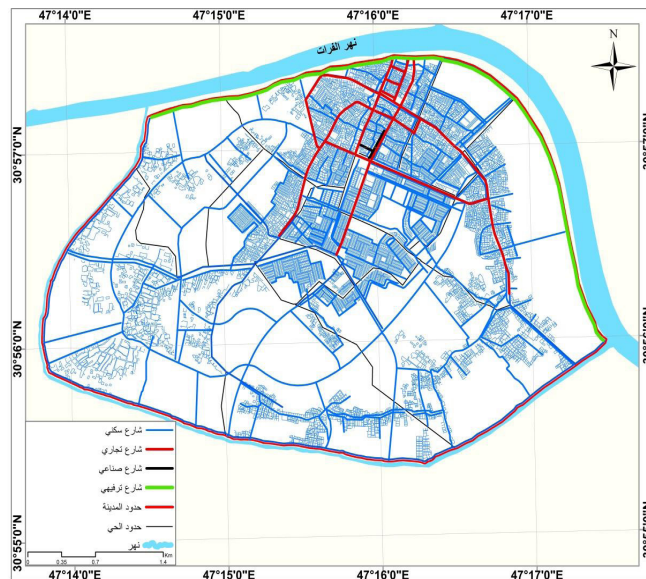
يعد هذا التصنيف من التصنيفات المهمة للشوارع، إذ يعتمد على المواصفات الهندسية والفنية عند الانشاء والتي تتمثل بالسرعة، وعدد الممرات والاستقامة، فضلاً عن سعة الشارع (4)، ووفقاً لهذا المعيار تصنف شوارع مدينة المدينة مورفولوجياً، وكما هو واضح من الجدول (3) والخريطة (2) الى:-

الجدول (3) التصنيف المورفولوجي لشبكة الشوارع في مدينة المدينة لعام 2022

صنف الشوارع	العدد	%	الطول / م	%
الشوارع الرئيسية	16	3,2	24887	4,1
الشوارع الثانوية	58	11,5	29095	4,8
الشوارع المحلية	432	85,3	546950	91
المجموع	506	100	600932	100

المصدر- برنامج نظم المعلومات الجغرافية (Arc. 10,8) بالاعتماد على بلدية قضاء المدينة شعبة تنظيم المدن بيانات غير منشورة 2022.

الخريطة (2) التصنيف المورفولوجي لشبكة الشوارع في مدينة المدينة لعام 2022



المصدر- بالأعتماد على بيانات الجدول (1).

أ- الشوارع الرئيسية

تعد هذه الشوارع من أكثر الشوارع ارتباطاً باستخدامات الأرض والهيكل العمراني ، كما تعد الرابط الرئيس الذي يربط بين شبكة الشوارع والطرق السريعة (5) وتتميز بكونها أكثر أصناف الشوارع استخداماً للتجارية، وحددت المعايير التخطيطية عرض الشوارع الرئيسية من (-40 60) م (6) ، وفي منطقة الدراسة بلغ عدد هذه الشوارع (16) شارعاً الجدول (3) والخريطة (2) شكلت نسبة (3.2%) من اجمالي الشوارع في منطقة الدراسة ، وبعرض يتراوح ما بين (40 -43) م ، وجاءت هذه الشوارع في المرتبة الأخيرة من ناحية أطول الشوارع والبالغة (24887) م ، أي ما يعادل نسبة (4.1%) من مجموع أطوال الشوارع في المدينة، ومن اهم هذه الشوارع شارع المحكمة ، والقائمقامية ، وشارع البتول ، وشارع الطوفة ، وشارع الهلالي ، وشارع المصرف الجديد القادم من فلكة الشهداء .

تتميز هذه الشوارع في منطقة الدراسة بأنها أكثر ارتباطاً باستخدامات الأرض والهيكل العمراني للمدينة ، وتعد مكاناً للاستعمالات التجارية والمؤسسات الحكومية، إذ تقع غالبية المؤسسات الحكومية في منطقة الدراسة على شوارع رئيسية والتي يمكن تحديدها بدائرة قائممقامية المدينة ، ومحكمة قضاء المدينة ، ودائرة الدفاع المدني ، ودائرة التسجيل العقاري ، ومصرف الرفدين وغيرها، لذلك تعد هذه الشوارع جزءاً حيوياً من نسيج المدينة .

ب - الشوارع الثانوية

تحظى هذه الشوارع بأهمية كبيرة على نطاق أحياء المدينة، لأنها تخدم مسالك المرور الرئيسة نحو مركز المدينة، وتخدم هذه الشوارع الرحلات الحضرية القصيرة ، وتحقق سهولة الوصول إلى أرجاء المدينة والمناطق التابعة لها (7) وتشير المعايير بأن عرض هذا الصنف من الشوارع يتحدد من (20 – اقل من 40) م ، وتستقطب هذه الشوارع الحركة من الشوارع المحلية وتدفع بها إلى الشوارع الرئيسية، لذلك تسمى بالشوارع التجميعية ويشير الجدول (3) والخريطة (2) أن مجموع الشوارع الثانوية في منطقة الدراسة بلغ (58) شارعاً شكلت نسبة (11.5%) من اجمالي الشوارع المصنفة على أساس المورفولوجي في المدينة، بعرض يتراوح ما بين (20 -30) م ، اما مجموع أطوالها بلغ (29095) م، أي ما يعادل نسبة (4.8%) ، وهي بذلك تحتل المرتبة الثانية من ناحية أطوال الشوارع في المدينة ، ومن هذه الشوارع شارع الامام الكاظم في حي البدران ، وشارع ام البنين في حي الجلال والسودان ، وشارع البوغزلان في حي النصيري ، وشارع الامام علي في حي البوشاري ، وشارع السيد كاظم البطاط في حي الكصوان والسعيد، ويتميز هذا الصنف من الشوارع في منطقة الدراسة بأنه قليل الاستقامة وكثير الانعطافات، لا سيما في الاحياء التي دخلت حديثاً في التصميم الأساس، كحي (اليعقوب ، الجلال ، النصري ، الكرامة ، العلي ، العبارة)، علاوة على ذلك هناك عدد قليل من المؤسسات الادارية في المدينة انتشرت في الشوارع الثانوية كدائرة الاتحاد الرياضي ، وفرع واحد لكل من دائرة الزراعة والموارد المائية و دائرة الماء والمجاري ، وقد ساهمت هذه المؤسسات في تعقيد حركة السير ، وعدم استيعاب الشوارع لهذه الحركة التي ترد اليها من قبل المراجعين لغرض استكمال انجاز معاملاتهم، لذا يلجأ العديد منهم إلى رصف مركباتهم على جانبي الشارع ، مما يعرقل حركة السير في تلك الشوارع .

ج- الشوارع المحلية

تمثل الشوارع المحلية نهايات شبكة الشوارع ، ويقتصر استخدام البعض منها على حركة المشاة (8) ، وتتسم شوارع هذا الصنف بقصر امتدادها ، وقلة حركة المركبات عليها ، فهي تقدم خدمات للوحدات السكنية بشكل مباشر ، ويمكن ان تتحول الى شوارع لمرور المركبات في أوقات حدوث الازدحامات على الشوارع الرئيسية والثانوية، وعليه حددت المعايير الخاصة بالنقل عرض الشوارع المحلية بأقل من (20) م .

بلغ عدد الشوارع المحلية في منطقة الدراسة (432) شارعاً كما موضحة في الجدول (3) والخريطة (2) شكلت نسبة بلغت (85.3%) من اجمالي الشوارع في المدينة ، وبعرض يتراوح ما بين (6-15) م ، وقد جاءت الشوارع الثانوية بالمرتبة الأولى بأطوال شوارعها والبالغة (546950) م ، وبنسبة (91%) من مجموع أطوال الشوارع في المدينة، وما يميز هذه

الشوارع في منطقة الدراسة بأنها متداخلة مع الأحياء السكنية، وانتشرت فيها العديد من المحال التجارية إلا أن أهميتها من الناحية التجارية محدودة، إذ يفضل الكثير من السكان الذهاب إلى السوق بغية الحصول على كامل احتياجاتهم، علاوة على ذلك أن هذه الشوارع لا تصلح للمرور سيارة واحدة وأغلبها غير مبلطة وما هو مبلط تظهر عليه التشققات الطولية والعرضية، بسبب عدم كفاءة فريق عمل البلدية الذي نفذ مشروع تبليط تلك الشوارع.

التصنيف الوظيفي

يمكن تصنيف الشوارع وظيفياً بحسب استعمالات الارض الوظيفية التي تنظم واجهات الشوارع فيأخذ الشارع سمة الوظيفة السائدة فتكون شوارع تجارية، وشوارع صناعية، وشوارع سكنية وأخرى للترفيه والتسلية (9)، ومن خلال الجدول (4) والخريطة (3) يمكن معرفة التصنيف الوظيفي لشبكة الشوارع في مدينة المدينة كالاتي:-

أ - الشوارع السكنية

تؤدي هذه الشوارع وظيفة سكنية بحتة، وفي منطقة الدراسة تحتل هذه الشوارع مساحة واسعة من استعمالات الارض الأخرى، وبصورة عامة نجد هذه الشوارع هي جزء من الشوارع المحلية، ويبين الجدول (4) والخريطة (3) أن مجموع الشوارع السكنية بلغ (492) شارعاً، كما بلغ أطوالها (578455) م، أي مانسبته (96.3%) من مجموع اطوال الشوارع المصنفة وظيفياً في المدينة.

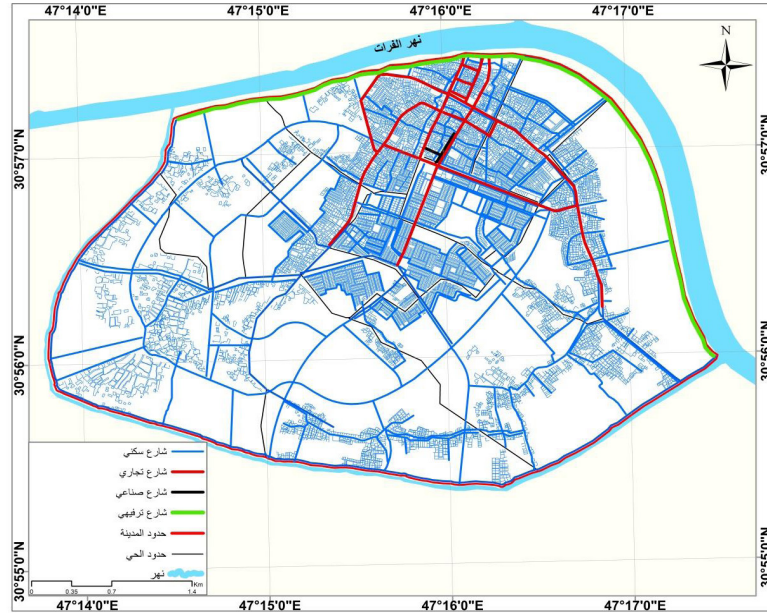
تأتي أهمية هذه الشوارع في منطقة الدراسة، لكونها ذات اتصال مباشر بالسكان، وتلبي حاجة التجمعات السكنية، إذ عمد العديد من اصحاب الوحدات السكنية بفتح محال تخرج من مساكنهم الخاصة، وقد أستغلت في بيع الخضروات والفواكه، ومحلات بيع الدجاج، فضلاً عن بيع المواد الغذائية التي تلبي حاجات السكان اليومية. تتباين حالة هذه الشوارع بين أحياء وأخرى إذ نراها معبدة في أحياء التي خضعت لتخطيط البلدية كحي (السوق 1، السوق 2، الغدير، الشهداء 1، البدان، الصادق، البوشاوي)، في حين نجدها غير معبدة في الأحياء التي ضمت مؤخراً إلى التصميم الاساس كحي (العبارة، الجنانية، الجلال، النصري، العلي) وتزداد هذه المشكلة في أوقات الأمطار، إذ تصبح الارض عبارة عن طين لا تستطيع السيارات الحركة فيها.

الجدول (4) التصنيف الوظيفي لشبكة شوارع مدينة المدينة لعام 2022

صنف الشوارع	العدد	%	الطول / م	%
الشوارع التجارية	11	2,2	11759	1.9
الشوارع السكنية	492	97,2	578487	96.3
الشوارع الصناعية	2	0.4	4200	0.7
الشوارع الترفيهية	1	0.2	6486	1.1
المجموع	506	100	600932	100

المصدر:- برنامج نظم المعلومات الجغرافية (Arc.gis 10,8) بالاعتماد على بلدية قضاء المدينة شعبة تنظيم المدن بيانات غير منشوره 2022.

الخريطة (3) التصنيف الوظيفي لشبكة الشوارع في مدينة المدينة لعام 2022



المصدر- بالأعتماد بيانات الجدول (2) .

ب- الشوارع التجارية

تعرف الشوارع التجارية على أنها تلك الشوارع التي يغلب على واجهاتها المحلات التجارية، وتحتل هذه الشوارع عادة المنطقة التجارية في المدينة، لا سيما الشوارع الرئيسية التي تتفرع منها الشوارع التجارية، وتكون مراكز جذب قوية لسكان المدينة، لذا فهي من أكثر شوارع المدينة ازدحاماً بالمرور وأكثرها حاجة إلى التخطيط والمعالجة المرورية (10) .

يتضح من الجدول (4) والخريطة (3) أن مجموع الشوارع التجارية في المدينة بلغ عددها (11) شارعاً، وبلغ مجموع أطوالها (11759) م ، وفي منطقة الدراسة تخرج هذه الشوارع من المنطقة التجارية وتمتد إلى اعماق الأحياء الأخرى، وتقدم خدمات ضرورية للسكان، إذ تخصص وترتكز فيها مختلف أنواع السلع والخدمات، فضلاً عن ذلك الآلاف من السكان يقصدونها يومياً لغرض التبضع، كمحلات بيع المواد الغذائية بأنواعها ، والمواد المنزلية والكهربائية ، ومحلات بيع أجهزة الموبايل والحاسبات الالكترونية ، ومحلات المفروشات ، ومحلات الحلاقة والتصوير والقرطاسية، التي تنتشر على طول الشوارع الرئيسية ، كشارع (أكثم ، والهلاي ، والبتول ، والغدير ، والقبلة) وتشهد هذه الشوارع زخماً مرورياً يمتد إلى الساعة (11) ليلاً، نتيجة لمرور سيارات الكبيرة التي تحمل البضائع لأغراض تجهيز المحال التجارية المقامة على تلك الشوارع

ج - الشوارع الصناعية

تتصف الشوارع الصناعية بأنها مخصصة بالدرجة الأساس للاستعمالات الصناعية مع وجود تداخل بسيط لبعض الاستعمالات الوظيفية الأخرى (11) .

بلغ عدد الشوارع الصناعية في مدينة المدينة (2) شارع الجدول (4) والخريطة (3)، امتدت هذه الشوارع في حي السوق ، وبلغ مجموع أطوالها (4200) م ، وتعد هذه الشوارع من الشوارع الحيوية في المنطقة التجارية المركزية، إذ تحولت جميع المساكن الى ورش صناعية ومحلات حدادة وتصليح السيارات ، وعلى الرغم من الضوضاء المصاحبة لهذه الورش في الشوارع الصناعية الا انها تقدم الكثير من الخدمات لأصحاب السيارات في منطقة الدراسة بصورة .

د- الشوارع الترفيهية

يتمثل قسم من هذا النوع من الشوارع بالشوارع المطلة على الانهار أو السواحل أو التي تخترق المناطق الخضراء ، والقسم الاخر يتمثل في الشوارع التي تكثر فيها الاستعمالات الترفيهية، وتمتد على جانبيها المقاهي ، والمطاعم ، والمسارح ، وصلات السينما ، والنوادي ، والمراكز الثقافية ، وصلات الالعاب ، والفنادق ، والحدائق العامة (12) .

تضم مدينة المدينة شارع ترفيهي واحد امتد على شكل شريط على ساحل نهر الفرات الجدول (4) ، والخريطة (3) يطلق عليه شارع الطوفة الذي يصل طوله إلى (6486) م ، أنتشرت فيه العديد من المقاهي وصلات الالعاب ، وكان لوفود الشباب من الذكور الدور الاكبر في تفعيل هذا الشارع ، لان العادات والتقاليد والاعراف الاجتماعية تحد من حضور النساء لهذا المكان ، بسبب وجود وسائل ترفيهه خاصة بالذكور دون الاناث (صلات الالعاب الكترونية والمقاهي) ، ويظهر تأثير هذا الشارع على حركة النقل لا سيما في ساعات الذروة المسائية ، اذ تسبب هذا الشارع في جذب الرحلات والافراد والمركبات، مما يسبب حركة مرورية عالية .

النتائج

1. لنمو السكان وتوزيعهم الأثر الواضح على حركة النقل الحضري لمنطقة الدراسة، فقد اسهم نمو السكان في التأثير على حركة النقل من خلال الضغط على شبكة الشوارع في منطقة الدراسة.
2. اتضح بعد مناقشة شبكة الشوارع في مدينة المدينة بوجود تصنيفان ووفقاً لمعايير معينة، فالاول هو التصنيف المورفولوجي الذي تم تحديده بثلاث رتب لشوارع المدينة وهي الرئيسة التي تؤثر بشكل كبير على انسيابية المرور في المدينة ومن ثم الثانوية والمحلية، اما التصنيف الوظيفي فقد قسم شوارع المدينة الى تجارية وسكنية وترفيهية.
3. تبين من تحليل الخريطة (2) و(3) ان هناك علاقة بين نوع الشارع ونمط الاستعمالات الأرض، اذ جذبت الشوارع الرئيسة الاستعمالات التجارية، في حين جذبت الشوارع الثانوية والمحلية الاستعمالات السكنية.
4. كشفت الدراسة ان التصنيف المورفولوجي لشبكة الشوارع قد تم تحديده بثلاث رتب وهي الشوارع الرئيسة وعددها (16) شارعاً ، وبلغ مجموع اطوالها (24887) م ، والشوارع الثانوية البالغ عددها (58) شارعاً ، وقد بلغ مجموع اطوالها (29095) م ، اما الشوارع المحلية بلغت (432) شارعاً ، في حين بلغ مجموع اطوالها (546950) م .
5. أظهرت خريطة شبكة الشوارع في مدينة المدينة ان التصنيف الوظيفي قد قسم شوارع المدينة سكنية وتجارية وصناعية وترفيهية. وقد تبوّت الشوارع السكنية بأعلى النسب اذ بلغت (96.3%) ، في حين نالت شوارع الصناعية ادناها بنسبة بلغت (0.7%) من اجمالي اطوال الشوارع وفقاً لتصنيفها الوظيفي في منطقة الدراسة
6. أظهرت الدراسة ان اغلب شوارع مدينة المدينة لا يوجد فيها تسميات رسمية مسجلة ضمن بلدية قضاء المدينة ، وانما يطلق عليها مسميات شعبية مثلاً كاسم الحي او الشارع او التقاطع المتواجد فيه او اسم شخصية ما.
7. قلة اعمال الصيانة في شوارع منطقة الدراسة نتيجة مرور مركبات الحمل وهي محملة بكمية تفوق الكمية المقررة لها.

المقترحات

1. الحد من تغير وظيفة الشوارع السكنية الى شوارع تجارية ، لأنها تتسبب في حدوث ازدحامات مرورية وتتطلب مواقف انتظار بالقرب منها لتقليل من وقوف السيارات في الشوارع ذاتها.
2. تحسين شبكة الشوارع وصيانتها وتحسين كفاءة عملها والتأكيد على توسيعها وانشاء أخرى جديدة قادرة على استيعاب المركبات المارة من خلال هذه الشوارع.
3. الصيانة الدورية والمستمرة لشبكة الشوارع في المدينة سواء كانت شوارع رئيسة ام ثانوية لضمان انسيابية حركة المرور في شوارع المدينة .

4. اطلاق تسميات رسمية على الشوارع المدينة معتمدة من قبل مديرية بلدية المدينة.

الهوامش

- (1) مثنى داود سلمان العبيدي، وآخرون. التصنيف المكاني لأنماط شبكة النقل الحضري داخل مدينة بيجي. مجلة سر من رأى، المجلد 12، العدد 46، 2016، ص 360.
- (2) مظفر علي حسون الجابري، التخطيط الحضري، مدخل عام، الجزء الأول، مطبعة جامعة بغداد، 1986، ص 281.
- (3) ذكرى رشيد بدن، الدور الوظيفي لشبكة النقل الحضري في مدينة النجف الاشرف، أطروحة دكتوراه، كلية الاداب، جامعة بغداد، 2014، ص 56.
- (4) روي لطف شريف، مبادئ النقل البري – الجوي – البحري والانابيب، دائرة المكتبة الوطنية، عمان، 1997، ص 48.
- (5) سعد حسن فليح، تقييم كفاءة شبكة النقل الداخلي في مدينة العمارة دراسة في جغرافية النقل الحضري، أطروحة دكتوراه، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة البصرة، 2020، ص 65.
- (6) عبد الرزاق عباس حسين، جغرافية المدن، الطبعة الأولى، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، 1977، ص 165.
- (7) ذكرى رشيد بدن، مصدر سابق، ص 89.
- (8) خضير عباس خزعلي التميمي، دور النقل في السيارات في البناء الوظيفي والعمراني لمدينة الخالص، مجلة ديالى، العدد 44، 2010، ص 46.
- (9) صبري فارس الهيتي، صالح فليح حسن، جغرافية المدن، الطبعة الثانية، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، 1986، ص 161.
- (10) صبري فارس الهيتي، صالح فليح حسن، مصدر سابق، ص 161.
- (11) محمد صالح ربيع العجيلي، سيناء صالح مهدي، تصنيف الشوارع في مدينة دبي، مجلة كلية التربية الأساسية، مجلد 2، العدد 93، 2016، ص 488.
- (12) زين العابدين علي صفر، تخطيط المدن، أسس ومفاهيم وتطبيقات ط 1، دار الوضاح، عمان- الأردن، 1997، ص 288.

الدوائر الرسمية

- (1) جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، خريطة محافظة البصرة الادارية، مطبعة الهيئة، بغداد، 2022.
- (2) برنامج نظم المعلومات الجغرافية (Arc. 10.8) بالاعتماد على بلدية قضاء المدينة شعبه تنظيم المدن بيانات غير منشورة 2022.
- (3) جمهورية العراق، وزارة التخطيط الجهاز المركزي الإحصاء، نتائج التعداد العام للسكان للسنوات (1987 – 1997).
- (4) قائممقامية قضاء المدينة، شعبه المختارين، بيانات غير منشورة، 2022.