

The spatial relationship between auto transportation and the change in urban land uses in Mansourieh

Lecture. Mohammed Atea Mohammed- Human geography

Directorate of Education / Diyala

Mohammedatea857@gmail.com

DOI: [10.31973/aj.v1i140.1271](https://doi.org/10.31973/aj.v1i140.1271)

Abstract

The research aims to highlight the spatial relationship between car transport roads and the changes taking place in urban land uses in Mansourieh.

The study showed that there are three main patterns for the streets of Mansuriyya, represented by the (organic, radial, and retina-quadruple), and the length of the streets in the city of Mansuriyya combined reached (40,400) m, and its area reached (573800) m².

The study confirmed the existence of a correlation between the motorway roads and the change of urban land uses for the city of Mansuriyya, as the study showed a variation in the urban land values and areas according to the type of street, and that commercial use overshadows the streets of the study area, especially on the main streets, and the study showed a positive relationship Between the transportation methods and the variables related to the functional and urban structure of Mansourieh.

Key words: motor vehicle, transportation methods, change of use.

العلاقة المكانية بين طرق النقل بالسيارات وتغير استعمالات الأرض الحضرية في مدينة المنصورية

المدرس محمد عطيه محمد - جغرافية بشرية

المديرية العامة لتربية ديالى

mohammedatea857@gmail.com

(مُلخَصُ البَحْث)

يهدف البحث إلى إبراز العلاقة المكانية بين طرق النقل بالسيارات، والتغيرات الحاصلة في استعمالات الأرض الحضرية في مدينة المنصورية. إذ أظهرت الدراسة وجود ثلاثة أنماط رئيسة لشوارع مدينة المنصورية متمثلة بـ (النمط العضوي والشعاعي والشبكي-الرباعي) ، كما بلغت أطوال الشوارع في مدينة المنصورية مجتمعة (٤٠٤٠٠) م ، كما بلغت مساحتها (٥٧٣٨٠٠) م^٢ ، و أكدت الدراسة وجود علاقة ارتباطية بين طرق السيارات، وتغير استعمالات الأرض الحضرية لمدينة المنصورية ، إذ بينت الدراسة وجود تباين في قيم الأرض الحضرية ومساحتها بحسب نوع الشارع ، كما بيّن أن الاستعمال التجاري استحوذ

على شوارع منطقة الدراسة، ولاسيما على الشوارع الرئيسية، وأظهرت الدراسة وجود علاقة موجبة بين طرق النقل والمتغيرات الخاصة بالبنية الوظيفية والعمرانية لمدينة المنصورة. **الكلمات المفتاحية: طرق النقل، السيارات، تغير الاستعمالات.**

المقدمة

تعد شبكة النقل العلاقة الحقيقية بين الإنسان وبيئته، و لا سيما إذا ارتبطت شبكة النقل بالنشاط الاقتصادي (علي، الحويـدر، ٢٠٢٠، ص٣٨٤) (Ali, Al- Huwaidr, 2020, p.384) وطرق النقل بالسيارات تعد من أصناف استعمالات الارض الحضرية، إذ تعد مناطق تجمع مختلف الفعاليات الحضرية وليس للنقل والحركة فقط، فعن طريقها يتم التفاعل بين استعمالات الأرض داخل المدينة كونها عصب الحياة في المدينة. فالمدينة عبارة عن نظام عضوي متكون من مجموعة من استعمالات الارض، إذ يتكون من مجموعة من الوظائف التي تؤديها المدينة لخدمة ساكنيها، مثل الاستعمالات السكنية أو التجارية أو الصناعية أو النقل مع الأخذ بالحسبان حجم المدينة وأهمية موقعها، فاستعمالات الأرض الحضرية لأغراض النقل تكون مسؤولة عن حركة الفعاليات الاقتصادية والاجتماعية كافة التي توجد في المدينة، و من ثم فإن للنقل إسهاماً مهماً لربط جميع استعمالات الارض، واي خلل فيه يؤثر بشكل سلبي على الكفاءة الوظيفية في داخل المدينة.

مشكلة البحث

ما إسهام طرق النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والعمراني لمدينة المنصورة؟

فرضية البحث

يوجد ارتباط كبير بين طرق النقل بالسيارات وتغير استعمالات الارض في مدينة المنصورة.

منهجية البحث

اتبع الباحث المنهج الوصفي في توضيح شبكة شوارع منطقة الدراسة، و المنهج الكمي في قياس درجة الارتباط بين الطرق وبناء المدينة الوظيفي والعمراني.

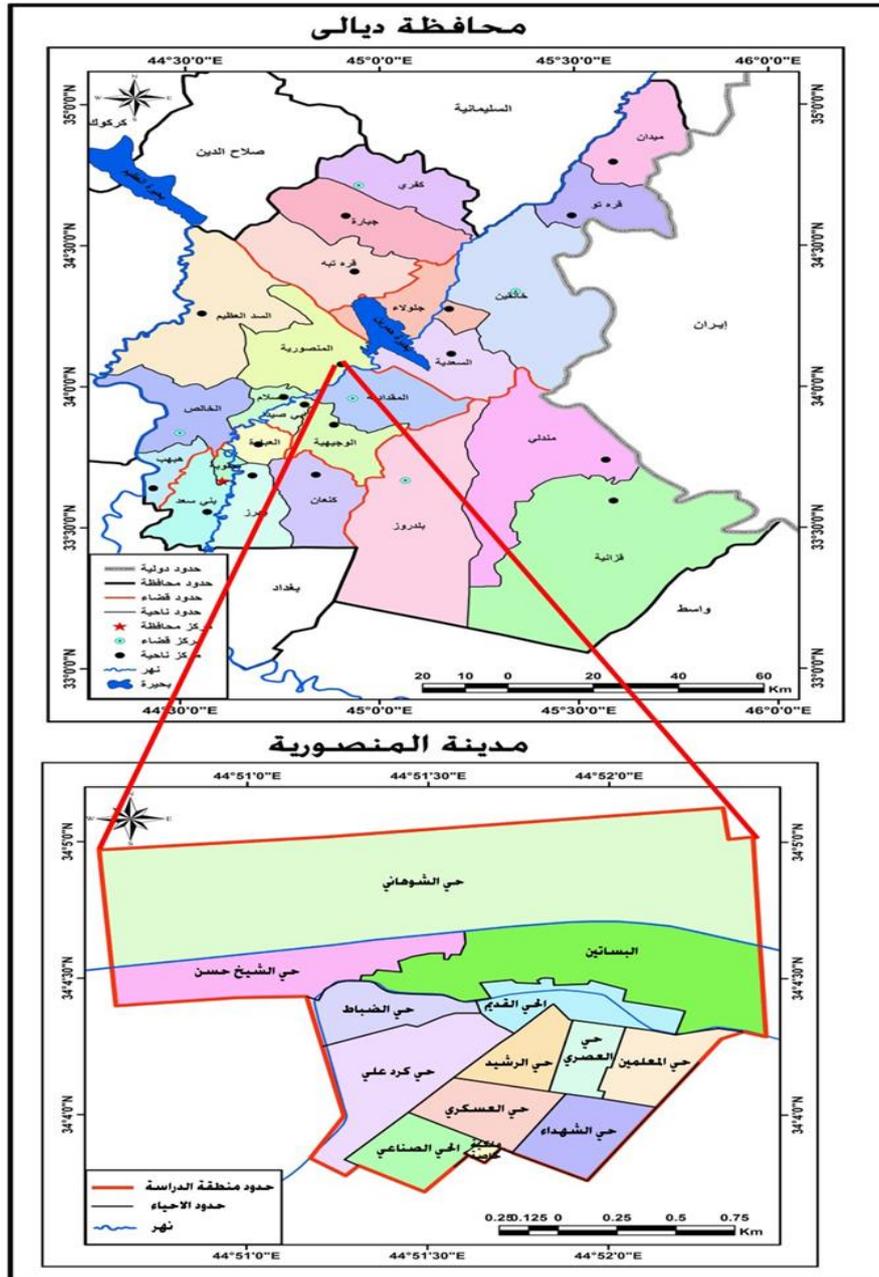
هدف البحث

يهدف البحث إلى معرفة واقع خدمات النقل بالسيارات في مدينة المنصورة، وكذلك تحليل عناصر النقل في المدينة من خلال عرض وتحليل أنماط شبكات النقل بالسيارات والتصنيف المورفولوجي والوظيفي، ومعرفة مستلزمات النقل داخل المدينة، وتهدف الدراسة كذلك إلى إبراز مدى إسهام طرق النقل بالسيارات في تباين قيمة الارض الحضرية، ونمط الأبنية والتوزيع المكاني لاستعمالات الارض، ونوع العمران وتبدله الوظيفي.

حدود البحث

تمتد حدود البحث بحدود بلدية المنصورية التي تعد إحدى النواحي التابعة الى قضاء الخالص في محافظة ديالى، إذ يحدها من الشمال ناحية قره تبه، و من جهة الشرق قضاء المقدادية ومن جهة الغرب ناحية السد العظيم، أما من جهة الجنوب فتحدها ناحية السلام كما في خريطة (١)، أما موقعها الفلكي فتقع بين دائرتي عرض $34^{\circ}50' - 34^{\circ}50'$ شمالاً و خط طول $44^{\circ}50' - 44^{\circ}52'$ شرقاً. اما حدودها الزمانية فتتمثل بواقع الحال لعام ٢٠٢٠.

خريطة (١) موقع منطقة الدراسة بالنسبة لمحافظة ديالى



المصدر: الهيئة العامة للمساحة، خريطة العراق الإدارية بمقياس ١:١٠٠٠٠٠٠٠ وخريطة محافظة ديالى الإدارية بمقياس ١:٥٠٠٠٠٠٠ ومنطقة الدراسة بمقياس ١:٢٠٠٠٠٠٠، لسنة ٢٠٠٧.

المبحث الأول : أنماط شبكة الشوارع وأصنافها في مدينة المنصورية

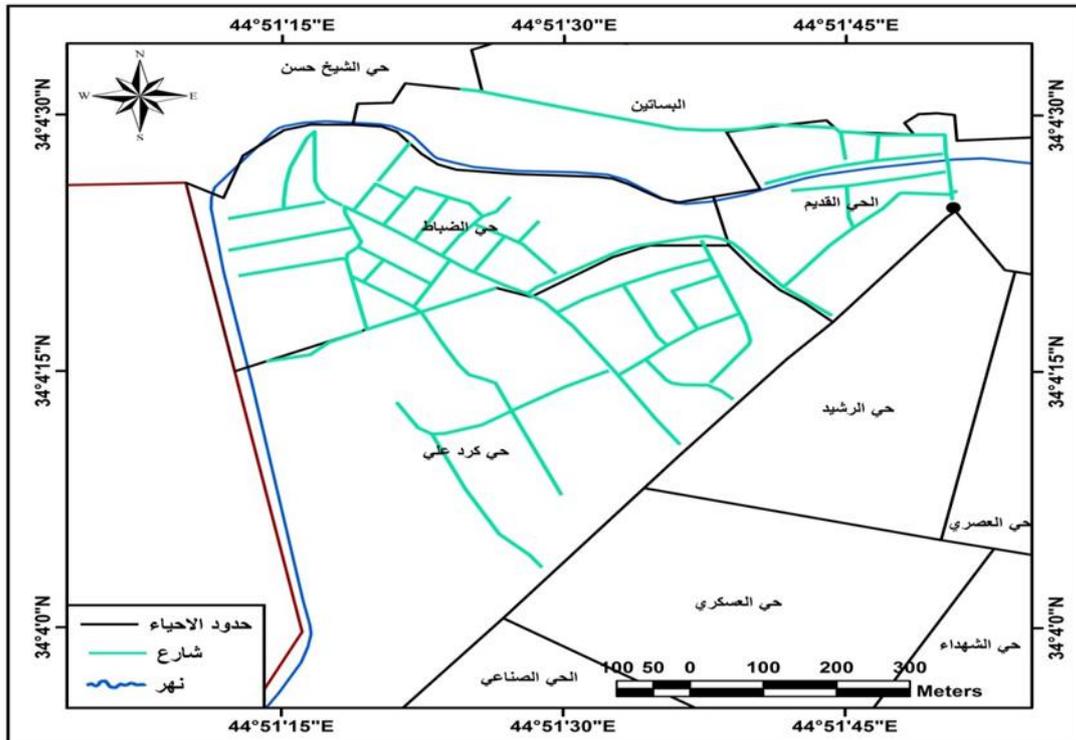
أولاً : أنماط شبكة الشوارع في مدينة المنصورية

تسهم عملية تخطيط شبكة الشوارع في المدينة إسهاماً مهماً في تمثيل شكل المدن وانماطها فهي تهدف الى ربط استعمالات الارض المختلفة مع شبكة الشوارع، بهدف تقليص زمن الرحلة كما تهدف الى المحافظة على الظروف البيئية والصحية، و المساعدة في تقليل حوادث المرور، فضلاً عن قيامها بتنظيم حركة المرور داخل المدينة (موسى ، ٢٠١٨ ، ص٣٦٦) (Musaa, 2018, p. 366) توجد في مدينة المنصورية عدة أنماط لشبكة الشوارع هي:

١. النمط العضوي

وهو النمط الذي يكون عبارة عن شبكة من الشوارع الملتوية او غير المنتظمة التي لا تتبع نمطاً منسجماً او موحداً من ناحية الاتجاه والانتساع (خزعل، ٢٠١٠، ص٤٨)، (Khazal, 2010, p. 48) وتركز هذا النمط في الأحياء القديمة في مدينة المنصورية والمتمثل في الحي القديم، وحي كرد علي ، التي تكون من الصعوبة توفير الخدمات لها، وهي عبارة عن شوارع ضيقة يتراوح عرضها ما بين (٤-٦) م، ينظر خريطة (٢).

خريطة (٢) النمط العضوي في مدينة المنصورية

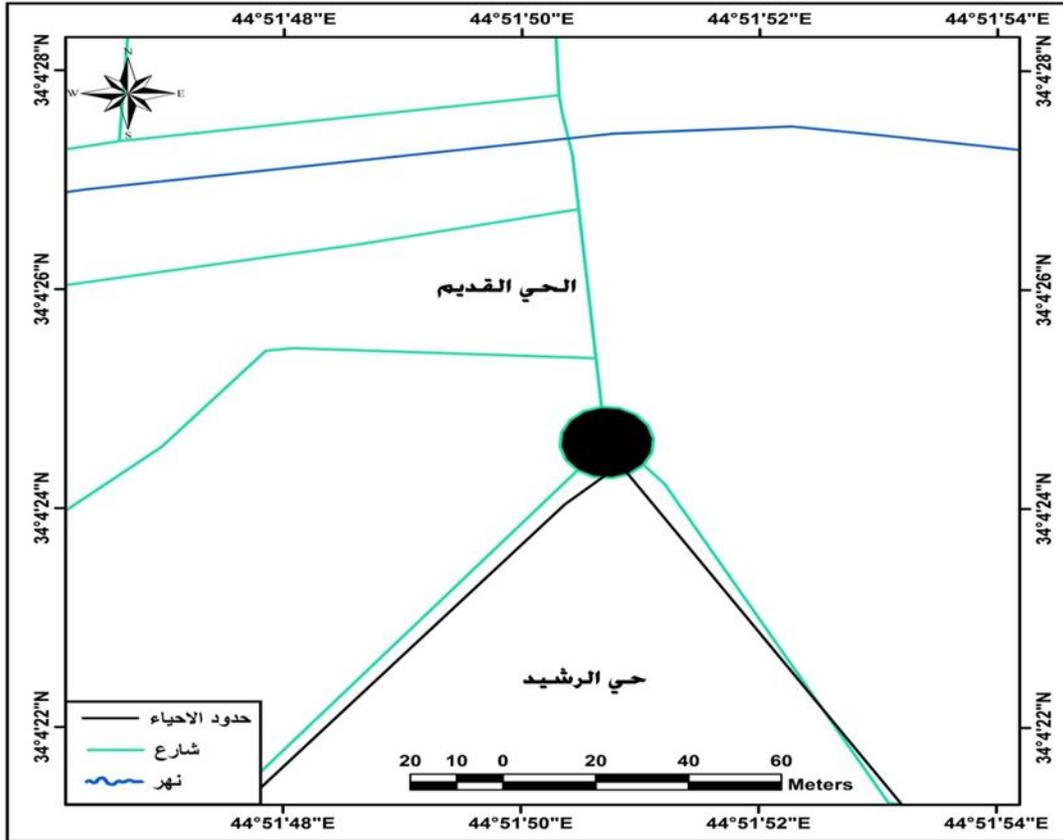


المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على خريطة التصميم الأساس للمدينة.

٢- النمط الشعاعي

يمتاز هذا النمط على امتداد الشوارع الرئيسية من مركز المدينة نحو اطرافها وتكون على شكل هيئة شعاعية كما انها ترتبط مع بعضها الاخر عن طريق شوارع مستقيمة او منحنية (العجيلي، جغرافية المدن، ٢٠١٠، ص٤٨) (Al-Ajili, Geography of Cities, 2010, p. 48) ، ويتمثل هذا النمط في مركز مدينة المنصورية المتمثل في السوق إذ ساحة السوق التي تخرج منها عدة شوارع في اتجاهات مختلفة فيتجه الى الشمال الشرقي باتجاه قضاء المقدادية والشمال الغربي باتجاه الحي القديم وجنوبا باتجاه قضاء بعقوبة ، فضلا عن ساحة المستوصف الصحي الذي يتفرع منه عدد من الشوارع باتجاه حي المعلمين شرقا والحي العصري جنوبا، ينظر خريطة (٣).

خريطة (٣) النمط الشعاعي في مدينة المنصورية



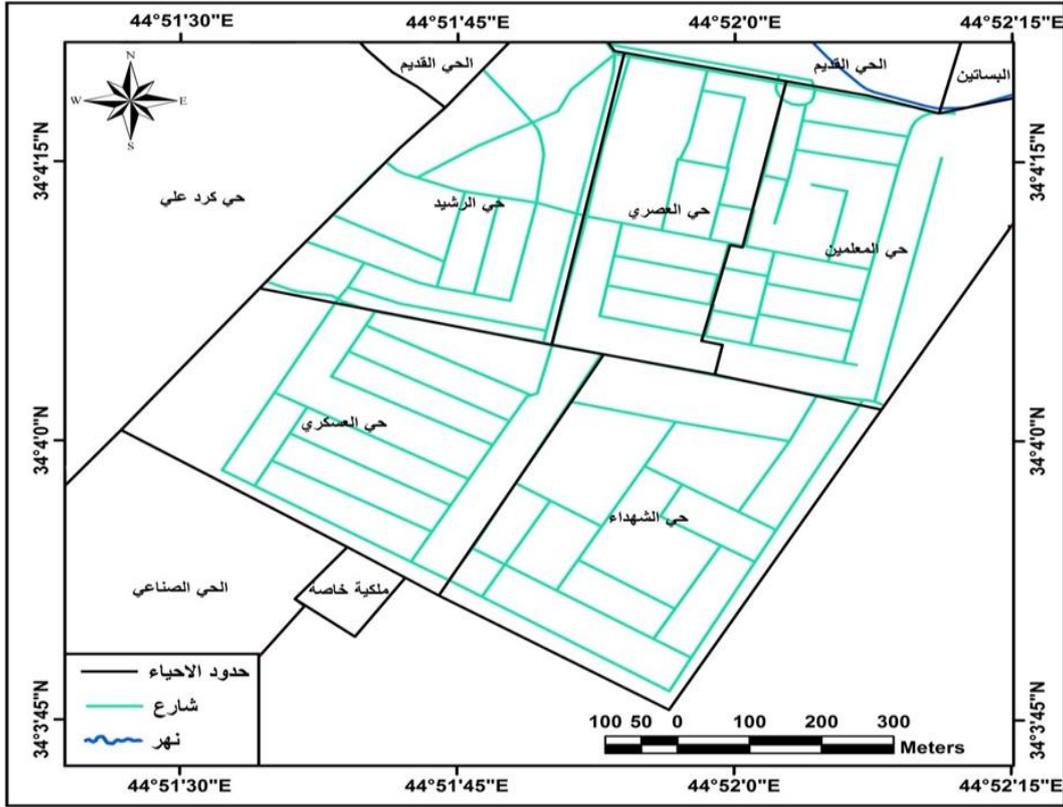
المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على خريطة التصميم الاساس للمدينة.

٣- النمط الشبكي - الرباعي

يتمثل هذا النمط من شبكة من الشوارع الرئيسية التي تكون على شكل مربعات أو مستطيلات وتتقاطع مع بعضها وعلى مسافات متساوية (صفر، ١٩٩٦، ص١٠٥) (Sufar, 1996,p.105)

ويتمثل هذا النمط في معظم الاحياء الحديثة في منطقة الدراسة لاسيما احياء المعلمين والعسكري والشهداء والعصري ومن الملاحظ انها واكبت امتداد الطرق واتجاهاتها التصميم الهندسي للأحياء، ينظر خريطة (٤).

خريطة (٤) النمط الشبكي - الرباعي في مدينة المنصورية



المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على خريطة التصميم الاساس للمدينة.

ثانياً- التصنيف المورفولوجي:

ويعد من التصنيف المهمة على المستوى الدولي إذ يبين الأهمية النسبية له، وتختلف المعايير المستخدمة في هذا التصنيف تبعاً لعدة معايير منها سعة الشارع وحجم المرور- تصنف الشوارع في منطقة الدراسة وفق هذا المعيار الى ما يأتي:

١- الشوارع الرئيسية

وهي الشوارع التي تقوم بربط قطاعات المدينة مع بعضها ومع الطرق الخارجية لها وهي تستوعب حجم مروري أكبر من السيارات وتعد الشوارع الرئيسية موقعاً مهماً للفعاليات والوظائف التجارية والخدمات العامة والاجتماعية ولهذا تعد جزءاً حيوياً في نسيج المدينة (صفر، ١٩٩٦، ص ١٠٥) (Sufar, 1996, p. 105) بلغت اطوال الشوارع الرئيسية في مدينة المنصورية (٦٧٦٠) م وبنسبة (١٦,١%) من نسب اطوال الشوارع وبلغت مساحتها (١٨٩٢٨٠) م^٢ وبنسبة بلغت (٣٠,٩%) وتتمثل الشوارع الرئيسية بالشوارع المتفرعة منها والمتمثلة بالشارع المتجه نحو قضاء بعقوبة باتجاه الجنوب والشارع المتجه الى الجهة

الشمالية الشرقية المتجه الى قضاء المقدادية والشارع المار بحي الشوهاني والمتجه الى الجهة الشمالية باتجاه ناحية قره تبه وناحية السد العظيم ، كما موضح في الجدول (١).

جدول (١) أطوال الشوارع ومساحتها ونسبها المئوية بحسب أصنافها في مدينة

المنصورية لعام ٢٠٢٠

نوع الشارع	طولها / م	%	مساحتها (م ^٢)	%
الرئيسية	٦٢٠٠	١٥,٣	١٧٣٦٠٠	٣٠,٣
الثانوية	٨٤٠٠	٢٠,٨	١٦٨٠٠٠	٢٩,٣
المحلية	٢٥٨٠٠	٦٣,٩	٢٣٢٢٠٠	٤٠,٤
المجموع	٤٠٤٠٠	١٠٠	٥٧٣٨٠٠	١٠٠

المصدر: مديرية بلدية المنصورية، سجلات غير منشورة . ٢٠٢٠.

ب . الشوارع الثانوية

ويطلق عليها الشوارع التجميعية كونها تتجمع عندها الحركة القادمة من الشوارع المحلية وتدفعها الى الشوارع الرئيسية (الفقيه ، ١٩٩٩ ، ص٧٤) (Al-Faqih, 1999, p.74) وتعد هذه الشوارع حدودا للأحياء السكنية وتتمثل في شوارع (احياء المعلمين والعسكري والشهداء وكرد علي) ويبلغ طولها (٩٥٢٩) م وبنسبة بلغت (٢٢,٦%) وبمساحة بلغت (١٩٠٥٨٠) م^٢ وبنسبة بلغت (٣١,١%) من نسبة مساحة الشوارع في منطقة الدراسة ، كما موضح في الجدول (١).

ج . الشوارع المحلية Local Streets

وهي الشوارع التي تمثل نهايات شبكة الشوارع وتقوم بتقديم الخدمات الى الاحياء السكنية بشكل مباشر وتختلف سعة الشوارع المحلية إذ تصل في بعض الاحيان يكون مرور بعض السيارات كما تكون ذات سرعة محددة بين (٢٠ - ٣٠) كم /ساعة (حجاج، ١٩٩٥ ، ص٥٨) (Hajjaj, 1995, p. 58)، تبلغ طول الشوارع المحلية في منطقة الدراسة (٢٥٨٠٠) م وبلغت نسبتها (٦١,٣%) كما بلغت مساحتها (٢٣٢٢٠٠) م^٢ وبنسبة بلغت (٣٨,٠%) كما موضح في الجدول (١).

٢. التصنيف الوظيفي

تقسم شبكة الشوارع الى انواع عدة ضمن هذا التصنيف وفق نوع الخدمة التي تؤديها

وهي تصنف الى :

أ . الشوارع التجارية

يمثل النشاط التجاري احد الانشطة الرئيسية في المدينة التي تقوم بتقديم احتياجاتها الى سكانها (الدليمي ، ٢٠٠٢ ، ص٢٣٣) (Al-Dulaimi, 2002, p. 233)، وتطلق تسمية

الشوارع التجارية على الشوارع التي تغلب واجهاتها المحلات التجارية وتعد من مراكز الجذب السكاني في المدينة وتوجد عادة في المناطق التي تمتاز بسهولة الوصول وبالتالي تعد من اكثر الشوارع ازدحاماً بشرياً و مرورياً (الراوي ، ١٩٩٥ ، ص٨٢) (Alrawi, 1995, p.82) تتمثل الشوارع التجارية في مدينة المنصورية بشارع السوق الذي يقع في منطقة الاعمال المركزية في الحي القديم وشارع شروين الذي يقع خارج منطقة الاعمال المركزية الفاصل بين حي العصري وحي الشهداء.

ج- الشوارع الصناعية

وهي الشوارع التي يقع على جانبيها الاستعمال الصناعي وتتخصص بها على الرغم من التداخل في بعض الاستعمالات الوظيفية الاخرى وتتصف هذه الخدمة بالأمان والاستقرارية والسرعة كما ترتبط بالشوارع الرئيسية للمدينة ولذلك تقع عند اطراف المدينة (خطاب، ١٩٨٨، ص٥) (Khattab, 1988, p.5)

ومن اهم المهن الصناعية الموجودة في منطقة الدراسة ورش تصليح السيارات والحدادة والنجارة وغيرها من المهن الصناعية وتوجد في منطقة الدراسة شارعان يظهر فيهما الاستعمال الصناعي الاول يقع في الحي القديم والشارع الثاني يقع في حي كرد علي، كما تم تخصيص منطقة صناعية في الجزء الجنوبي لمدينة المنصورية في التصميم الاساسي للمدينة ولكن لم يتم استغلالها الى الوقت الحاضر.

ب . الشوارع السكنية

تخدم الشوارع السكنية المحلات السكنية وتكون هذه الشوارع اعلى نسبة من اطوال شبكة الشوارع في جميع المدن كونه يحتل مساحة كبيرة من مساحة الاستعمالات الاخرى ، وتتوزع بشكل اكبر على الشوارع الثانوية والشوارع المحلية وتقل مع الشوارع الرئيسية نتيجة وجود الاستعمال التجاري والصناعي بشكل اكثر على الشوارع الرئيسية (محمد ، ١٩٩٩ ، ص١١) (Muhammad, 1999, p.11) تنتشر الشوارع السكنية في جميع الاحياء السكنية في مدينة المنصورية وقد ظهرت بعض الاستعمالات لاسيما الاستعمال التجاري على واجهات الشوارع داخل الاحياء السكنية لاسيما في احياء العصري والعسكري.

د . الشوارع الترفيهية

وهي الشوارع التي تمر من المناطق الخضراء والشوارع التي تطل على الانهار وتسمى الكورنيشات كما تتوزع الاستعمالات ذات الاغراض الترفيهية مثل صالات السينما والنوادي والمسارح والمقاهي واماكن الراحة وغيرها (محمد ، ١٩٩٩ ، ص١٢) (Muhammad, 1999, p. 12)

تحتوي منطقة الدراسة على شارعين من النوع الشارع الترفيهي يقع الاول باتجاه قرية شروين الى الجهة الشرقية للمدينة الذي تقع عليه مدينة العباب المنصورية ، فضلا عن الشارع الثاني فيقع في الحي العصري التي توجد فيه حدائق عامة.

ثالثاً: التقاطعات

يعد التقاطع جزء من الشارع إذ يلتقي او يتعامد عنده شارعان او اكثر من شوارع المدينة وهو المسؤول عن تغيير اتجاه السير من شارع الى شارع اخر وتحدث فيها الاختناقات المرورية (صفر ، ١٩٩٦ ، ص١٦٦) (Sufar, 1996, p. 166) ، وتعد التقاطعات جزءا مهما من الطريق وذلك لأهميته في الحفاظ على السلامة إذ لا يمكن ان تصمم سريعة وعريضة لاسيما انها اتصفت بضيقها وقلة سعتها في هذا الجزء من منطقة الدراسة (الشريف، ١٩٨١، ص١٧٤) (Al-Sharif, 1981, p. 174) ، يمكن تصنيف التقاطعات في منطقة الدراسة الى:

اولاً- التقاطعات غير المباشرة : وهي التقاطعات التي تتكون من التقاء الشوارع مع بعضها مع وجود ساحة خضراء ومن اهمها:

١- تقاطع السوق : وتقع في وسط السوق تكون على شكل ساحة دائرية وهي تقع على الشارع الذي يأتي من الجهة الجنوبية للمدينة القادم من بعقوبة وتربطه مع الشارع المتجه الى الجهة الشمالية الشرقية المتجه نحو المقدادية ويكون ذات كثافة مرورية كبيرة.

٢- تقاطع المستوصف: وهو التقاطع الذي يربط الحي القديم مع حي الرشيد ويقع في بداية السوق وتكون ذات كثافة مرورية كبيرة كونه يقع قرب سوق الخضروات القريب منها وقربه من مستوصف المنصورية.

٣- تقاطع البلدية : وهو التقاطع الي يربط بين احياء المعلمين والعصري والقديم وهي عبارة عن ساحة خضراء وذات تصميم هندسي جميل.

ثانياً: التقاطعات المباشرة : وهي التقاطعات التي تتصل من خلالها الشوارع بشكل مباشر بدون ساحة وسطية ومن اهم التقاطعات في مدينة المنصورية:

١- تقاطع الزراعة: وهو التقاطع الذي يقع بين حي الرشيد وحي العصري ويعد من التقاطعات المهمة وتكثر فيها الزحام ولاسيما اثناء الذروة الصباحية في أيام الدوام الرسمي.

٢- تقاطع المنتزه : وهو التقاطع الذي يربط بين حي العصري وحي العسكري وحي الرشيد وهو من التقاطعات المهمة في منطقة الدراسة.

٣- مستلزمات النقل

تحتل مستلزمات النقل مساحة مهمة من مدينة المنصورية وتشمل المرائب و ساحات وقوف السيارات ومحطات تعبئة الوقود.

أ- المرائب:

تعد المرائب المناطق التي تنطلق منها المركبات باتجاه المناطق الاخرى سواء كانت قريبة او بعيدة (الراوي، ١٩٩٥، ص٩١) (Alrawi, 1995, p.91) يوجد في منطقة الدراسة (٣) مرائب للنقل هي (هيئة النقل الخاص في مدينة المنصورة، ٢٠٢٠) (Mansouriya Special Transport Authority, 2020):

١- مرآب بعقوبة

يقع هذا المرآب على الشارع الرئيس في الجهة الجنوبية للمدينة ويقع في الحي العسكري ويبلغ مساحته (٤٠٠٠) م^٢. يبلغ عدد المنقولين بحدود (١٥٠) شخصا يوميا بواقع (٦٠) سيارة ذات سعة مختلفة وتقوم بـ (٣٠) رحلة في اليوم الواحد، أذ يعد خط بعقوبة بالمرتبة الاولى في عدد المنقولين بواقع (١٢٥) شخصا في اليوم الواحد يليه خط بغداد بالمرتبة الثانية بواقع (٢٥) شخص في اليوم الواحد.

٢- مرآب المقدادية

ويقع هذا المرآب في داخل السوق في الحي القديم ويعد من المرائب القديمة ويشغل مساحة (٥٠٠) م^٢، إذ يحيط به الاستعمال التجاري ويعد خط نقل المقدادية من اهم الخطوط لهذا المرائب اذ يبلغ عدد السيارات التي تعمل في هذا الخط (١٢) سيارة ويبلغ عدد المنقولين بحدود (٦٠) شخصا يوميا، فضلا عن لهذا الخط توجد مجموعة من خطوط نقل الاشخاص الى مجموعة من القرى مثل قرى الشوهاني وسليمانى والكوام والدوايب وغيرها من القرى.

٣- مرآب شروين

يقع هذا المرآب في منطقة السوق في الحي القديم وهو مخصص بنقل الاشخاص الى قرى شروين وتبلغ مساحته (٤٠٠) م^٢ وعدد السيارات العاملة في هذا الخط بحدود (١٠) سيارة وتقوم بنقل (١٣٠) شخصا في اليوم الواحد.

ومن خلال الدراسة الميدانية تبين ملاحظة عدم التزام بعض قائدي المركبات في الوقوف في المرائب لاسيما خطوط بعقوبة اذ يقوم بعض قائدي بالتجوال صباحا في شوارع منطقة الدراسة بحثا عن الاشخاص الذاهبين الى بعقوبة دون الدخول الى المرآب.

ب- محطات تعبئة الوقود

تمثل محطات تعبئة الوقود احد مستلزمات النقل المهمة وتقوم بتسهيل عملية الحركة داخل المدينة وخارجها، اذ يتم عن طريقها تزويدها بالوقود. توجد في منطقة الدراسة محطة تعبئة وقود واحدة حكومية تسمى محطة تعبئة المنصورة تتكون هذه المحطة من (٢) مضخات للبنزين العادي و (٢) مضخة للديزل وتبلغ مساحة المحطة (٥٠٠٠) م^٢، وتعد

هذه المحطة قديمة جدا إذ تم تأسيسها عام (١٩٧٦) وهي بحاجة الى ترميم وتوسع في عملها كونها لا تغطي عدد السيارات في منطقة الدراسة إذ تعاني من ازدحام مستمر.

ج- مواقف السيارات

وهو المكان المخصص لوقوف السيارات من دون صاحبها (العجيلي، التحليل المكاني لاستعمالات الارض لأغراض النقل في مدينة بغداد، ١٩٩٥، ص ٥٩) (Al-Ajili, Spatial Analysis of Land Uses for Transportation Purposes in the City of Baghdad, 1995, pg. 59). ففي المناطق المزدهمة ومنطقة التجارية المركزية يحتاج اليها مستخدمو المركبات بشكل جدا كبير لاسيما في منطقة الدراسة كون منطقة السوق فيها ذات شارع تجاري ضيق ولا يستطيع سائقو المركبات التوقف في الشارع للتبضع او غيرها من الاحتياجات كونها تسبب ارباكا كبيرا في السوق (الراوي، ١٩٩٥، ص ٩٥) (Alrawi, 1995, p.95) توجد في منطقة الدراسة (٤) ساحات لوقوف السيارات تقع في منطقة السوق تتراوح مساحتها بين (١٠٠٠ - ١٥٠٠) م^٢ ويبدأ عمله من الساعة ٧ صباحاً ولغاية ٧ مساءً.

المبحث الثاني: العلاقة بين طرق النقل بالسيارات والبناء الوظيفي والعمراني لمدينة المنصورية

شهدت مدينة المنصورية اتساعا مساحياً وعمرانياً واسعاً لاسيما في مرحلة الثمانينات من القرن الماضي إذ تم توزيع قطع اراضي للعسكريين حسب القرار المرقم (١٨٧) لعام ١٩٨١ وسمي هذا الحي بالحي العسكري وبمساحة (٦١) دونم تثبتت المساحة بالدونم فضلا عن قطع اراضي وزعت لذوي الشهداء وفق القرار المرقم (٥١) لعام ١٩٨٧ وسمي بحي الشهداء وبمساحة بلغت (٦٣) دونم، اما في عام ٢٠٠٠ فقد توسعت منطقة الدراسة عندما اضيفت احياء جديدة وفق القرار المرقم (١١٧) لعام ٢٠٠٠، أذ اضيفت احياء الضباط بمساحة (٩٥) دونم وحي الشوهاني بمساحة (٤٠٠) دونم كما تم تغيير استعمالات الارض داخل المدينة إذ تم تحويل مساحات خضراء الى وحدات سكنية خصصت الى العسكريين أذ شملت حي المعلمين بمساحة (٣) دونم وحي الشهداء بمساحة (٢) دونم نتيجة للزيادة الكبيرة في عدد السكان في منطقة الدراسة.

ومن اجل الكشف عن طبيعة العلاقة بين طرق النقل بالسيارات والبناء الوظيفي والعمراني تم استخدام مربع كاي CHI SQUARE لإيجاد العلاقة بين مجموعتين او اكثر من البيانات عن طريق استخدام استمارة استبيان اعدت لهذا الغرض وتستعمل المتغيرات التي يطلق عليها DUMMY VARIABLES وعن طريق هذا الاختبار يمكن تحديد العلاقة بين مجموعتين او اكثر من البيانات استنادا الى صفات معينة بينها وهذا ما يسمى

بالتصنيف الثنائي (الصالح ، السرياني ، ١٤٢٠ هـ ، ص ٢٩٦) (Al-Saleh, Alsuriani,) (1420 AH, p. 296) وقد اعتمد الباحث أسلوب العينة (العشوائية - الطبقية)، وذلك من خلال تقسيم مجتمع الدراسة إلى طبقات متجانسة ،وهذه هي طريقة التخصيص النسبي ، وفق ما يلي: كان عدد الوحدات المعمارية وبحسب نوع الشارع هي:

الشوارع الرئيسية ١٨٨

الشوارع الثانوية ٨٦٨

الشوارع المحلية ١٢٩١

المجموع ٢٣٤٧ وحدة معمارية

وقد تم اختيار حجم العينة وهي (٢٠%)، وهذا يعني $٢٠ / ١٠٠ \times ٢٣٤٧ = ٤٧٠$

إذ أن: $٢٤٨ / ٢٣٤٧ \times ١٠٠ = ١٠,٦\%$ عند الشوارع الرئيسية

$٨٥٠ / ٢٣٤٧ \times ١٠٠ = ٣٦,٢\%$ عند الشوارع الثانوية

$١٢٤٩ / ٢٣٤٧ \times ١٠٠ = ٥٣,٢\%$ عند الشوارع المحلية

ولما كانت عدد مفردات العينة المطلوب سحبها هو (٢٣٤٧) وحدة معمارية فان نصيب

كل شارع من العينة هو كما يأتي:

الشوارع الرئيسية $١٠,٦ / ١٠٠ \times ٤٧٠ = ٥٠$ استمارة

الشوارع الثانوية $٣٦,٢ / ١٠٠ \times ٤٧٠ = ١٧٠$ استمارة

الشوارع المحلية $٥٣,٢ / ١٠٠ \times ٤٧٠ = ٢٥٠$ استمارة

المجموع = (٤٧٠) استمارة

ويظهر تأثير النقل بالسيارات على البنية الوظيفية والعمرانية من خلال:

١ - استعمالات الارض الوظيفية وتوزيعها:

لعبت وسائل النقل دورا رئيسا في تغير استعمالات الارض إذ تربط أجزاء المدينة مع بعضها ببعض الاخر وبالتالي سهلت من الوصول الى مختلف ارجاء المدينة (سارنين،

١٩٨٦، ص ١٥٨) (Sarnin, 1986, p. 158)

ومن خلال الجدول (٢) تبين ان الاستعمال التجاري مرتبط ارتباط كبير مع الشارع

الرئيسي إذ بلغت النسبة (٥٦,٠%) ، بينما كانت نسبة الاستعمال التجاري في الشوارع

الثانوية (١٠,٦%) ، في حين كان الاستعمال السكني اعلى ارتباط في الشوارع المحلية ،أذ

يبلغ (٩٠,٠%) تليها على الشوارع الثانوية بنسبة (٨٦,٥%)، في حين كانت اعلى نسبة

للاستعمال الصناعي في الشوارع الرئيسية إذ بلغت النسبة (٢٨,٠%).

جدول (٢)

توزيع استعمالات الارض على أنماط الشوارع في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

المجموع		أخرى		الصناعي		التجاري		السكني		نوع الاستعمال نوع الشارع
النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
١٠٠	٥٠	٤,٠	٢	٢٨,٠	١٤	٥٦,٠	٢٨	١٢,٠	٦	الرئيس
١٠٠	١٧٠	١,١	٢	١,٨	٣	١٠,٦	١٨	٨٦,٥	١٤٧	الثانوي
١٠٠	٢٥٠	٠	٠	١,٦	٤	٨,٤	٢١	٩٠,٠	٢٢٥	المحلي
١٠٠	٤٧٠	٠,٤	٢	٤,٩	٢٣	١٨,١	٨٥	٧٦,٦	٣٦٠	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية وتحليل استمارة الاستبيان.

من خلال ما ظهر اعلاه ان لنوع الشارع تأثير واضح على نوع الاستعمال الوظيفي كما بينته القيمة المحسوبة لاختبار مربع كاي اذ ظهرت القيمة المحسوبة له (١٧٨,٩٨٣)، في حين كانت القيمة المجدولة (١٢,٥٩) بدرجة حرية (٦) وبمستوى معنوية (٩٥%) وهذا يدل على ان نسب التبدل الوظيفي ترتبط ارتباط مباشر كما في جدول (٣).

جدول (٣) العلاقة بين نوع الشارع واستعمالات الأرض في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

المجموع	أخرى		الصناعي		التجاري		السكني		نوع الاستعمال نوع الشارع
	القيمة المتوقعة	القيمة المشاهدة							
٥٠	٠,٥	٢	٢,٢	١٤	٧,١	٢٨	٤٠,٢	٦	الرئيسي
١٧٠	١,٤	٢	٧,٦	٣	٢٤,٣	١٨	١٣٦,٧	١٤٧	الثانوي
٢٥٠	٢,١	٠	١١,٢	٤	٣٥,٦	٢١	٢٠١,١	٢٢٥	المحلي
٤٧٠	٤		٢١		٦٧		٣٧٨		المجموع

المصدر : استمارة الاستبيان باستخدام برنامج spss.

٢- تباين قيم الارض الحضرية

يلعب نوع الشارع ووظيفته دورا مؤثرا بقيمة الارض ،أذ تتباين قيم الارض فتزداد كلما كانت قريبة عن الشارع الرئيس إذ تتوفر فيها مختلف الامكانيات التي تساعد لتطوير مختلف الأنشطة الاقتصادية. ويبين الجدول (٤) نسبة الاراضي ذات القيمة المرتفعة جدا والمرتفعة في الشارع الرئيس بلغت (٣٨,٠%) و (٣٤,٠%) بينما كانت نسبة الاراضي ذات القيمة مرتفعة جدا والمرتفعة في الشوارع الثانوية (١,٨%) و (١٥,٩%).

جدول (٤)

اعداد ونسب قيم الاراضي بحسب نوع الشوارع في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

نوع الاستعمال نوع الشارع	منخفضة جدا		منخفضة		معتدلة		منخفضة		مرتفعة جدا		المجموع
	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
الرئيس	٠	٠	١٠,٠	٩	١٨,٠	١٧	٣٤,٠	١٩	٣٨,٠	٥٠	١٠٠
الثانوي	١,٢	٢	١٠,٠	١٧	٧١,١	٢٧	١٥,٩	٣	١,٨	١٧٠	١٠٠
المحلي	٧,٦	١٩	٥٩,٢	٦٧	٢٦,٨	١٦	٦,٤	٠	٠	٢٥٠	١٠٠
المجموع	٤,٤	٢١	٣٦,٢	١٩٧	٤١,٩	٦٠	١٢,٨	٢٢	٤,٧	٤٧٠	١٠٠

المصدر : الدراسة الميدانية وتحليل استمارة الاستبيان.

واظهر الجدول (٥) ان هناك ارتباط بين نوع الشارع وسعر الارض، اذ توجد علاقة قوية بينهما وهو ما يظهره مربع كاي اذ بلغت القيمة المحسوبة (٣٠٥,٦٠٢) وهي اعلى من القيمة المجدولة والتي تبلغ (١٥,٥٠٧) بمستوى معنوية (٩٥%) وبدرجة حرية (٨).

جدول (٥) العلاقة بين نوع الشارع وقيمة الارض في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

نوع الاستعمال نوع الشارع	منخفضة جدا		منخفضة		معتدلة		منخفضة		مرتفعة جدا		المجموع
	القيمة المتوقعة	القيمة المشاهدة									
الرئيسي	٠	٢,٢	٥	١٨,١	٩	٢١,٠	١٧	٦,٤	١٩	٢,٣	٥٠
الثانوي	٢	٧,٦	١٧	٦١,٥	١٢١	٧١,٢	٢٧	٢١,٧	٣	٨,٠	١٧٠
المحلي	١٩	١١,٢	١٤٨	٩٠,٤	٦٧	١٠٤,٨	١٦	٣١,٩	٠	١١,٧	٢٥٠
المجموع	٢١	١٧٠	١٩٧	٤١,٩	٦٠	١٢,٨	٢٢	٤,٧	٤٧٠	١٠٠	

المصدر : استمارة الاستبيان باستخدام برنامج spss.

٣- التبدل الوظيفي

وتمثل تغيير نوع الاستعمال الحضري فيها وتعد من الظواهر التي تعبر عن ديناميكية المدينة وحيويتها مما تؤدي الى مجموعة متغيرات نتيجة استمراريتها من اهمها سهولة الوصول (سارنين، ١٩٨٦، ص١٥٨) (Sarnin, 1986, p. 158) وبرزت هذه الظاهرة بشكل واسع في الاحياء القريبة من منطقة الاعمال المركزية لاسيما في حي الشهداء والعسكري والعصري والمعلمين، إذ تحولت وظيفة معظم الوحدات المعمارية من سكنية الى وظائف تجارية أو صناعية او عيادات للأطباء وغيرها كما تختلف ظاهرة التبدل الوظيفي في احياء منطقة الدراسة، اذ يعد الشارع الرئيس اعلى نسبة من ناحية التبدل الوظيفي بنسبة

بلغت (٥٦,٠%) يليه الشارع الثانوي بنسبة بلغت (١٠,٦%) وبنسبة اقل في الشوارع المحلية بنسبة (٨,٤%) كما هو واضح في الجدول (٦).

جدول (٦) اعداد ونسب الابنية المبدلة بحسب الشارع في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

المجموع		مبدلة		أصلية		نوع الشارع
النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
١٠٠	٥٠	٥٦,٠	٢٨	٤٤,٠	٢٢	الرئيس
١٠٠	١٧٠	١٢,٤	٢١	٨٧,٦	١٤٩	الثانوي
١٠٠	٢٥٠	٦,٤	١٦	٩٣,٦	٢٣٤	المحلي
١٠٠	٤٧٠	١٣,٨	٦٥	٨٦,٢	٤٠٥	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية وتحليل استمارة الاستبيان.

اما بالنسبة لاختبار مربع كاي للعلاقة بين نوع الشارع وتبدل وظيفة المباني فقد ظهرت القيمة المحسوبة له (٨٥,٥٠٣)، بينما كانت القيمة المجدولة (٥,٩٩١) بدرجة حرية (٢) وبمستوى معنوية (٩٥%) ، ومن خلال ذلك تبين أن نسبة التبدل الوظيفي للمباني يرتبط ارتباطاً مباشراً مع تباين الشوارع ، يلاحظ جدول (٧).

جدول (٧) العلاقة بين نوع الشارع ونوع الوظيفة لمدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

المجموع	مبدلة (محورة)		أصلية		نوع الشارع
	القيمة المتوقعة	القيمة المشاهدة	القيمة المتوقعة	القيمة المشاهدة	
٥٠	٦,٩	٢٨	٤٣,١	٢٢	الرئيسي
١٧٠	٢٣,٥	٢١	١٤٦,٥	١٤٩	الثانوي
٢٥٠	٣٤,٦	١٦	٢١٥,٤	٢٣٤	المحلي
٤٧٠	٦٥		٤٠٥		المجموع

المصدر : استمارة الاستبيان باستخدام برنامج spss.

٣- مساحة المباني

تختلف مساحة المباني و أشكالها تبعاً لاختلاف وظيفة الشارع ونظامه ، ومن خلال الجدول (٨) تمثل المساحة التي تتراوح بين (٢٠١ - ٣٠٠م^٢) أعلى نسبة في الشارع الرئيس، إذ بلغت نسبته (٧٢,٠%) بينما كانت هذه المساحة في الشوارع الثانوية بنسبة (٥٩,٤%)، بينما كانت المساحة ذات المساحة (٣٠٠م^٢) فأكثر أعلى نسبة لها في الشوارع المحلية بنسبة (٣٤,٤%).

جدول (٨) أعداد ونسب لمساحات قطع الأراضي بحسب نوع الشارع في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

المجموع	٣٠١- فأكثر		٢٠١-٣٠٠م		١٠١-٢٠٠م		١- ١٠٠م		نوع الشارع
	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
٥٠	١٤,٠	٧	٧٢,٠	٣٦	١٠,٠	٥	٤,٠	٢	الرئيسي
١٧٠	٢٧,٦	٤٧	٥٩,٤	١٠١	١١,٢	١٩	١,٨	٣	الثانوي
٢٥٠	٣٤,٤	٨٦	٦٠,٤	١٥١	٣,٢	٨	٢,٠	٥	المحلي
٤٧٠	١٤٠		٢٨٨		٣٢		١٠		المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية وتحليل استمارة الاستبيان.

أما بشأن العلاقة بين نوع الشارع ومساحة قطع الأراضي في منطقة الدراسة، فمن خلال مربع كاي ظهرت أن القيمة المحسوبة بلغت (١٨,٥٣٨)، في حين كانت القيمة الجدولة (١٢,٥٩) بمستوى معنوية (٩٥%) وبدرجة حرية (٦)، ومن ثم فإن العلاقة بين نوع الشارع ومساحة قطع الأراضي في المدينة علاقة قوية كما في الجدول (٩).

جدول (٩)

العلاقة بين نوع الشارع ومساحة قطع الأراضي في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

المجموع	٣٠١- فأكثر		٢٠١-٣٠٠م		١٠١-٢٠٠م		١- ١٠٠م		نوع الشارع
	القيمة المتوقعة	القيمة المشاهدة							
٥٠	١٤,٩	٧	٣٠,٦	٣٦	٣,٤	٥	١,١	٢	الرئيسي
١٧٠	٥٠,٦	٤٧	١٠٤,٢	١٠١	١١,٦	١٩	٣,٦	٣	الثانوي
٢٥٠	٧٤,٥	٨٦	١٥٣,٢	١٥١	١٧,٠	٨	٥,٣	٥	المحلي
٤٧٠	١٤٠		٢٨٨		٣٢		١٠		المجموع

المصدر: استمارة الاستبيان باستخدام برنامج spss.

٥- درجة تحويل الأبنية وتبديلها:

تتباين الأبنية بحسب الوظيفة التي تؤديها بحسب العلاقة بين الوظيفة والأبنية، إذ إن لكل وظيفة نوع معين من الأبنية وبما يتناسب بها (الاشعب، ١٩٨٧، ص٤٦) (Al-Sha'ab, 1987, p. 46) والجدول (١٠) يبين نسبة تحويل الأبنية في منطقة الدراسة، إذ مثل الشارع الرئيس أعلى نسبة للتحويل بلغت (٦٦,٠%)، بينما كان التحويل في الشارع الثانوي بنسبة متوسطة (١٢,٠%) أما كانت نسب الأبنية غير محورة أعلى نسب فيها في

الشارع المحلي بنسبة بلغت (٨٤,٤%) ، بينما كانت أقل نسب لتحويل الأبنية في الشوارع المحلية بدرجة كبيرة إذ بلغت النسبة (٣,٥%).

جدول (١٠) النسب المئوية للأبنية المحورة وغير المحورة بحسب نوع الشارع في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

المجموع	كبيرة		متوسطة		بسيطة		غير محور		نوع الاستعمال نوع الشارع
	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
٥٠	٦٦,٠	٣٣	١٢,٠	٦	١٠,٠	٥	١٢,٠	٦	الرئيسي
١٧٠	٣,٥	٦	٦,٥	١١	٢٠,٦	٣٥	٦٩,٤	١١٨	الثانوي
٢٥٠	١,٢	٣	٣,٦	٩	١٠,٨	٢٧	٨٤,٤	٢١١	المحلي
٤٧٠	٣٩		٢٦		٦٧		٣٣٥		المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية وتحليل استمارة الاستبيان.

كما أظهر الجدول (١١) العلاقة بين نوع الشارع ودرجة تحويل الأبنية في مدينة المنصورية ، إذ اتصفت بوجود علاقة قوية بينهما من خلال ما بينته القيمة المحسوبة (٢٤٨,٥٢٤) عند مقارنتها بالقيمة الجدولة (١٢,٥٩١٦) بمستوى معنوية (٩٥%) وبدرجة حرية (٦).

جدول (١١) العلاقة بين الشارع ودرجة تحويل الأبنية في مدينة المنصورية لعام ٢٠٢٠

المجموع	كبيرة		متوسطة		بسيطة		غير محور		نوع الاستعمال نوع الشارع
	القيمة المتوقعة	القيمة المشاهدة							
٥٠	٤,٥	٣٣	٢,٨	٦	٧,١	٥	٣٥,٦	٦	الرئيسي
١٧٠	١٥,٢	٦	٩,٤	١١	٢٤,٢	٣٥	١٢١,٢	١١٨	الثانوي
٢٥٠	٢٢,٣	٣	١٣,٨	٩	٣٥,٧	٢٧	١٧٨,٢	٢١١	المحلي
٤٧٠	٤٢		٢٦		٦٧		٣٣٥		المجموع

المصدر : استمارة الاستبيان باستخدام برنامج spss.

النسيج المعماري

تتباين ظاهرة نسيج البناء العمراني داخل المدن بحسب أهمية المدينة الإداري والاقليمي ، فنتيجة للاستعمال الكثيف للأرض نلاحظ ان الابنية المرتفعة تزداد في وسط المدينة بسبب ارتفاع اسعار قطع الاراضي فيها. فمنطقة الدراسة تعد من المناطق التي تعاني من ضعف في مجال التخطيط العمراني ، فارتفاع الابنية تتباين في منطقة الدراسة إذ يزداد ارتفاع المباني كلما كانت في الشوارع الرئيسة والثانوية وتقل في الشوارع المحلية ، أذ بلغت نسبة

الابنية ذات الطابقين (٥٨,٠%) في حين كانت في الشوارع الثانوية (٦٣,٥%) واقلها في الشوارع المحلية بنسبة (٥٤,٠%) كما في جدول (١٢).

جدول (١٢)

اعداد ونسب ارتفاع المباني بحسب نوع الشارع في مدينة المنصورة لعام ٢٠٢٠

المجموع	طابقين		طابق واحد		نوع الشارع
	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
٥٠	٥٨,٠	٢٩	٤٢,٠	٢١	الرئيسي
١٧٠	٦٣,٥	١٠٨	٣٦,٥	٦٢	الثانوي
٢٥٠	٥٤,٠	١٣٥	٤٦,٠	١١٥	المحلي
٤٧٠	٢٧٢		١٩٨		المجموع

المصدر : الدراسة الميدانية وتحليل استمارة الاستبيان.

واظهر اختبار مربع كاي للجدول أن القيمة المحسوبة بلغت (٣,٧٦٩) وهي أقل من القيمة الجدولة البالغة (٥,٩٩) بدرجة حرية (٢) وبمستوى معنوية (٩٥%) وهذا يعني أن لنوع الشارع تأثيراً قليلاً على نمط الابنية كما في جدول (١٣).

جدول (١٣)

العلاقة بين نوع الشارع وارتفاع أفق المباني في مدينة المنصورة لعام ٢٠٢٠

المجموع	طابقين		طابق		نوع الشارع
	المتوقعة القيمة	المشاهدة القيمة	المتوقعة القيمة	المشاهدة القيمة	
٥٠	٢٨,٩	٢٩	٢١,١	٢١	الرئيسي
١٧٠	٩٨,٤	١٠٨	٧١,٦	٦٢	الثانوي
٢٥٠	١٤٤,٧	١٣٥	١٠٥,٣	١١٥	المحلي
٤٧٠	٢٧٢		١٩٨		المجموع

المصدر : استمارة الاستبيان باستخدام برنامج spss.

النسيج العمراني (العلاقة الأفقية)

إن للشارع أثراً كبيراً وواضحاً في تنوع استعمالات الارض الوظيفية ، فمن الملاحظ ان الاستعمال التجاري ينتشر في وسط المدينة اما بقية الاستعمالات مثل السكنية والصناعية فتوجد خارج منطقة الاعمال المركزية، فمن خلال الجدول (١٤) ان (٤٦%) من المحلات التجارية توجد على الشارع الرئيس وتليها نسبة (٢١,٠%) على الشوارع الثانوية واقلها على

الشوارع المحلية بنسبة (١٠,٤%) في حين كانت الدور أعلى النسب في الشوارع المحلية أذ بلغت (٨٧,٦%).

جدول (١٤)

أعداد ونسب أنواع العمران بحسب نوع الشارع لمدينة المنصورة لعام ٢٠٢٠

المجموع	معامل وورش		مباني خدمية		دار		محلات		عمارة		نوع الاستخدام نوع الشارع
	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
٥٠	١٦,٠	٨	١٤,٠	٧	١٢,٠	٦	٤٦,٠	٢٣	١٢,٠	٦	الرئيسي
١٧٠	١,٢	٢	٣,٥	٦	٦٤,٧	١١٠	٢١,٨	٣٧	٨,٨	١٥	الثانوي
٢٥٠	١,٢	٣	٠	٠	٨٧,٦	٢١٩	١٠,٤	٢٦	٠,٨	٢	المحلي
٤٧٠	١٣		١٧		٣٣٥		٨٢		٢٣		المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية وتحليل استمارة الاستبيان.

والجدول (١٥) يبين العلاقة بين نوع الشارع ونوع العمران الاقفي في مدينة المنصورة ، ومن خلال اختبار مربع كاي ظهرت القيمة المحسوبة (١٥٠,٢٣٥) وهي اكبر من القيمة الجدولة البالغة (١٥,٥٠٧) وبدرجة حرية (٨) وبمستوى معنوية (٩٥%) وهذا يدل على قوة التماسك بين نوع الشارع ونوع العمران.

جدول (١٥) العلاقة بين نوع الشارع ونوع العمران في مدينة المنصورة لعام ٢٠٢٠

المجموع	معامل وورش		مباني خدمية		دار		محلات		عمارة		نوع الاستخدام نوع الشارع
	القيمة المتوقعة	القيمة المشاهدة									
٥٠	١,٤	٨	١,٤	٧	٣٥,٦	٦	٩,٢	٢٣	٢,٤	٦	الرئيسي
١٧٠	٤,٧	٢	٤,٧	٦	١٢١,٢	١١٠	٣١,١	٣٧	٨,٣	١٥	الثانوي
٢٥٠	٦,٩	٣	٦,٩	٠	١٧٨,٢	٢١٩	٤٥,٧	٢٦	١٢,٣	٢	المحلي
٤٧٠	١٣		١٣		٣٣٥		٨٦		٢٣		المجموع

المصدر : استمارة الاستبيان باستخدام برنامج spss.

الاستنتاجات

- ١- من خلال تحليل أنماط شبكة الشوارع في مدينة المنصورية بينت الدراسة وجود ثلاث أنماط رئيسية هي النمط العضوي، إذ ظهرت في أحياء المدينة القديمة كما في ردّ علي، في حين ظهر النمط الشعاعي في ساحة السوق في الحي القديم، في حين ظهر النمط الشبكي - الرباعي في الأحياء الحديثة في منطقة الدراسة نتيجة مواكبتها للمخططات الحديثة للتصميم الهندسي، مثل أحياء المعلمين والعصري والعسكري والشهداء وغيرها.
- ٢- أظهرت الدراسة من تحليل أنماط شبكة الشوارع مورفولوجيا في مدينة المنصورية وجود ثلاثة أصناف فيها، وهي (الرئيس والثانوية والمحلية)، أما بشأن تصنيفها وظيفياً فقد ظهرت فيها (الشوارع السكنية والتجارية والصناعية والترفيهية)، إذ بلغت أطوال الشوارع مجتمعة (٤٠٤٠٠) م وشغلت مساحة بلغت (٥٧٣٨٠٠) م^٢ من مساحة منطقة الدراسة.
- ٣- بين الدراسة أن معظم شوارع منطقة الدراسة تنقصر إلى تسميات رسمية، إذ تسمى معظم هذه الشوارع بتسميات شعبية متعارف عليها من السكان.
- ٤- تنقصر منطقة الدراسة إلى مرأب مخطط بشكل نظامي هندسي باستثناء مرأب بعقوبة، أما باقي المرأب فأنها تنقصر للتخطيط الهندسي السليم.
- ٥- أما بشأن محطة تعبئة الوقود فأنها تعد غير كافية في منطقة الدراسة من ناحية سعتها نظراً لازدياد المركبات الموجودة فيها.
- ٦- من خلال تحليل تأثير شبكة الشوارع على البنية الوظيفية تبين ارتباط مكاني لاستعمالات الأرض ونوع الوظيفة مع نوع الشارع، إذ استقطبت الشوارع الرئيسة والثانوية الاستعمال التجاري والصناعي، أما الاستعمال السكني فقد ارتبط مع الشوارع المحلية.
- ٧- تتباين أسعار المباني بحسب موقعها فتزداد بشكل ملحوظ على الشوارع الرئيسة، وتقل أسعارها عند الشوارع الثانوية والشوارع المحلية، إذ تزداد أسعارها كلما تقترب من الشوارع الرئيسة، وتقل باتجاه الشوارع المحلية.
- ٨- من الملاحظ ازدياد التبدل الوظيفي بشكل كبير في الشوارع الرئيسة، وتقل بشكل تدريجي كلما اتجهنا نحو الشوارع المحلية.
- ٩- أكدت الدراسة وجود علاقة إحصائية بين طرق النقل بالسيارات والبنية الوظيفية والعمرانية لمدينة المنصورية، من خلال إجراء اختبار (مربع كاي) للجداول التي تضمن العلاقة بين نوع الشارع وأنماط استعمالات الأرض، وقيم الأراضي والتبدل الوظيفي. ومساحة الأراضي ودرجة تحويرها والنسيج العمراني (العلاقة الأفقية)، إذ وجدت أن القيمة المحسوبة لها أكبر من قيمتها المجدولة وهو ما يثبت قوة العلاقة بينهما.

المقترحات

- ١- الاهتمام الكبير بالشوارع من خلال تنظيم الأرصفة في منطقة الدراسة، و لاسيما في السوق إذ يقوم معظم الباعة باستغلال الأرصفة في عملية البيع.
- ٢- العمل على فتح الشوارع الداخلة الى السوق لتقليل الزحام الذي يحدث عند مداخل سوق المدينة
- ٣- الاهتمام الكبير بالمرائب وإعادة ترتيبها بشكل هندسي مثالي ، و لاسيما مرائب المقدادية وشروين .
- ٤- توسيع محطة تعبئة الوقود وزيادة ساعات التشغيل لسد حاجة السكان لها؛ لأنها تعاني من زحام بشكل مستمر نتيجة ازدياد اعداد السيارات فيها.
- ٥- العمل على إطلاق تسميات رسمية على جميع الساحات والتقاطعات الموجودة في مدينة المنصورية.
- ٦- العمل على تبليط شوارع منطقة الدراسة التي ما تزال بعض منها دون تبليط، أو تعاني من تخسفات كبيرة، وإنجاز المشاريع المتلكئة، و لاسيما التي تعنى بأكساء الأسفلت لبعض أحياء منطقة الدراسة، كما في بعض الأحياء المهمة فيها مثل أحياء الشهداء والعسكري و كرد علي.
- ٧- إعادة توزيع بعض الاستعمالات الوظيفية في مدينة المنصورية، ونقلها بعيداً عن منطقة الأعمال المركزية، مثل الاستعمال الصناعي.

المصادر:

- Jebur Ali, B., & Al-Howaidar, A. (2020). تقييم كفاءة شبكة النقل بين المراكز الحضرية في محافظة بغداد. مجلة الآداب، ٢(١٣٥)، ٣٤٧-٣٦٨. <https://doi.org/10.31973/aj.v2i135.1207>.
- الاشعوب، خالص حسني، ١٩٨٧، العلاقة بين الوظيفة والشكل لمدينة بغداد، مجلة آفاق عربية، العدد (٥). خزل، خضير عباس، ٢٠١٠، دور طرق النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والعمراني لمدينة الخالص، مجلة ديالى، العدد ٤٤.
- خطاب، عادل عبد الله، ١٩٨٨، أثر استعمالات الأرض على الحركة والنقل في مدينة بغداد، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد (٢٢)، المجلد (٢٢)، بغداد.
- الدليمي، خلف حسين علي، ٢٠٠٢، التخطيط الحضري أسس ومفاهيم، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- الراوي، عبد الناصر صبري شاهر، ١٩٩٥، دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن دراسة لمدن الرمادي والفلوجة والحبيانية، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، مقدمة إلى مجلس كلية الآداب، قسم الجغرافية، جامعة بغداد.
- سارنين، الليل، ١٩٨٦، المدينة نشوئها - تصدعها - مستقبلها، ترجمة محمود حمدي، مطبعة جامعة بغداد، بغداد.
- الشريف، روجي، ١٩٨١، البسيط في تصميم وإنشاء الطرق، عمان.
- الصالح، ناصر عبد الله، محمد محمود السرياني، ٥١٤٢٠، الجغرافية الكمية والاحصائية - أسس وتطبيقات، ط٢، مكتبة العبيكان، مكة المكرمة.
- صفر، زين العابدين علي، ١٩٩٦، النقل في مدينة كركوك دراسة حضرية - كارتوكرافية، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)، مقدمة إلى مجلس كلية التربية (أبن رشد)، قسم الجغرافية، جامعة بغداد.

عجاج، داؤد سليم داؤد، ١٩٩٥، *النقل في مدينة الموصل، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)*، مقدمة الى مجلس كلية التربية، قسم الجغرافية، الجامعة المستنصرية.

العجيلي، محمد صالح ربيع، ١٩٩٥، *التحليل المكاني لاستعمالات الأرض لأغراض النقل في مدينة بغداد، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)* مقدمة الى مجلس كلية التربية، قسم الجغرافية، الجامعة المستنصرية.

العجيلي، محمد صالح ربيع، ٢٠١٠، *جغرافية المدن، مطبعة الكتاب، بغداد.*

الفيهي، نجات حسن حسن، ١٩٩٩، *الدور الوظيفي لشبكة النقل الحضري في مدينة صنعاء، أطروحة دكتوراه (غير منشورة)*، مقدمة إلى مجلس كلية التربية (أبن رشد)، قسم الجغرافية، جامعة بغداد.

محمد، صباح محمود، ١٩٩٩، *النقل الحضري دراسة في استعمالات الأرض، مجلة كلية التربية، الجامعة المستنصرية، العدد ١.*

موسم. (٢٠١٨). مشكلة الازدحام في قضاء الصدر (مدينة الصدر) الأسباب والحلول (دراسة في جغرافية النقل الحضري للمدينة). مجلة الآداب، ١(١٢٥)، ٣٨٠-٣٥٧.

<https://doi.org/10.31973/aj.v1i125.31>

هيئة النقل الخاص في مدينة المنصورية، ٢٠٢٠، بيانات غير منشورة.

ملحق رقم (١)

بسم الله الرحمن الرحيم

استمارة استبانة

عنوان البحث :

أخي المواطن: إن هذه الدراسة هي غير رسمية، لأغراض البحث العلمي، راجين التعاون معنا في إعطاء المعلومات الدقيقة خدمة للعلم والنهوض بواقع المدينة والله الموفق.

م . م محمد عطيه محمد

- ١- نوع الشارع الذي يقع عليه المبنى: رئيس ثانوي محلي
- ٢- نوع الاستعمال: سكني تجاري صناعي أخرى
- ٣- المساحة الكلية للمبنى:
- ٤- معدل سعر المتر حالياً:
- ٥- استعمال المبنى: أصلي محور
- ٦- درجة التحويل: بسيطة متوسطة كبيرة
- ٧- عدد طوابق البناء: طابق واحد طابقين
- ٨- نوع المبنى: عمارة محلات دار مباني خدمية

ملاحظة: توضع علامة (✓) في المربع المناسب