

أصناف شبكة شوارع مدينة الخالص

الكلمة المفتاح: التصنيف الوظيفي

بحث مستل من رسالة ماجستير

أ.د. خضير عباس خزعل التميمي
جامعة ديالى كلية التربية للعلوم الانسانية
dr.abdalameer@yahoo.com

حوراء عبد الحسن ناصر الخفاجي
Alsaefer666666@yahoo.com

الملخص

إنّ هدف البحث هو دراسة أصناف شوارع مدينة الخالص وخصائص كل صنف منها، إذ تتخذ الشوارع في أي مدينة أصنافاً متعددة تسهم في إعطاء المدينة هويتها المورفولوجية من خلال تفاعلها مع الاستعمالات الوظيفية المختلفة وتوزيعها على مساحة الرقعة الحضرية للمدينة، وهذه الأصناف تجذب إليها أنواعاً من الاستعمالات تتناسب معها، ومن ثم يظهر الشكل النهائي للمدينة على أساس تصميم شبكة شوارعها، وقد أثبتت الدراسة أنه بإمكان تصنيف شبكة شوارع مدينة الخالص إلى صنفين هما (التصنيف المورفولوجي) والذي يتم اعتماد معيار سعة الشارع وقد صنفت شوارع مدينة الخالص وفقاً لهذا التصنيف إلى (شوارع شريانية ورئيسة وثانوية ومحلية)، أما الصنف الثاني فهو (التصنيف الوظيفي) والذي يتم فيه تصنيف الشوارع بحسب ما يشغل واجهات الشوارع من استعمالات إذ نادراً ما يتخصص الشارع باستعمال واحد ولكن بالإمكان تصنيف الشوارع وظيفياً بحسب الاستعمال المتغلب للأبنية التي تقع على جانبيها وقد تم تصنيف شوارع مدينة الخالص وظيفياً إلى (شوارع تجارية وسكنية وصناعية وترفيهية وخدمية).

المقدمة

تتخذ الشوارع أصنافاً متعددة تسهم في إعطاء المدينة هويتها المورفولوجية، من خلال تفاعلها مع الاستعمالات الوظيفية المختلفة وتوزيعها على مساحة الرقعة الحضرية للمدينة، وهذه الأصناف تجذب إليها أنواعاً من الاستعمالات تتناسب معها، ومن ثم يظهر الشكل النهائي للمدينة على أساس تصميم شبكة شوارعها، كما أن تأثير أنماط الشوارع على شكل ووظيفة المدينة يتباين حسب طبيعة وعمر وموقع ووظيفية كل شارع وحسب التركيب الاجتماعي والاقتصادي لساكنته^(١). لذلك ترمي هذه الدراسة إلى دراسة أصناف شوارع مدينة

الخالص، وخصائص كل صنف منها، وطاقته الاستيعابية للمرور وأثر ذلك على خصائص حركة النقل والمرور في المدينة.

مشكلة البحث

(هل يمكن تصنيف شبكة الشوارع في مدينة الخالص حسب سعتها ووظيفتها طبقاً

لخصائصها الجغرافية)؟

فرضية البحث

يمكن تصنيف شبكة شوارع مدينة الخالص إلى صنفين (مورفولوجياً) و (وظيفياً)

وذلك بحسب ما تتمتع به من خصائص جغرافية.

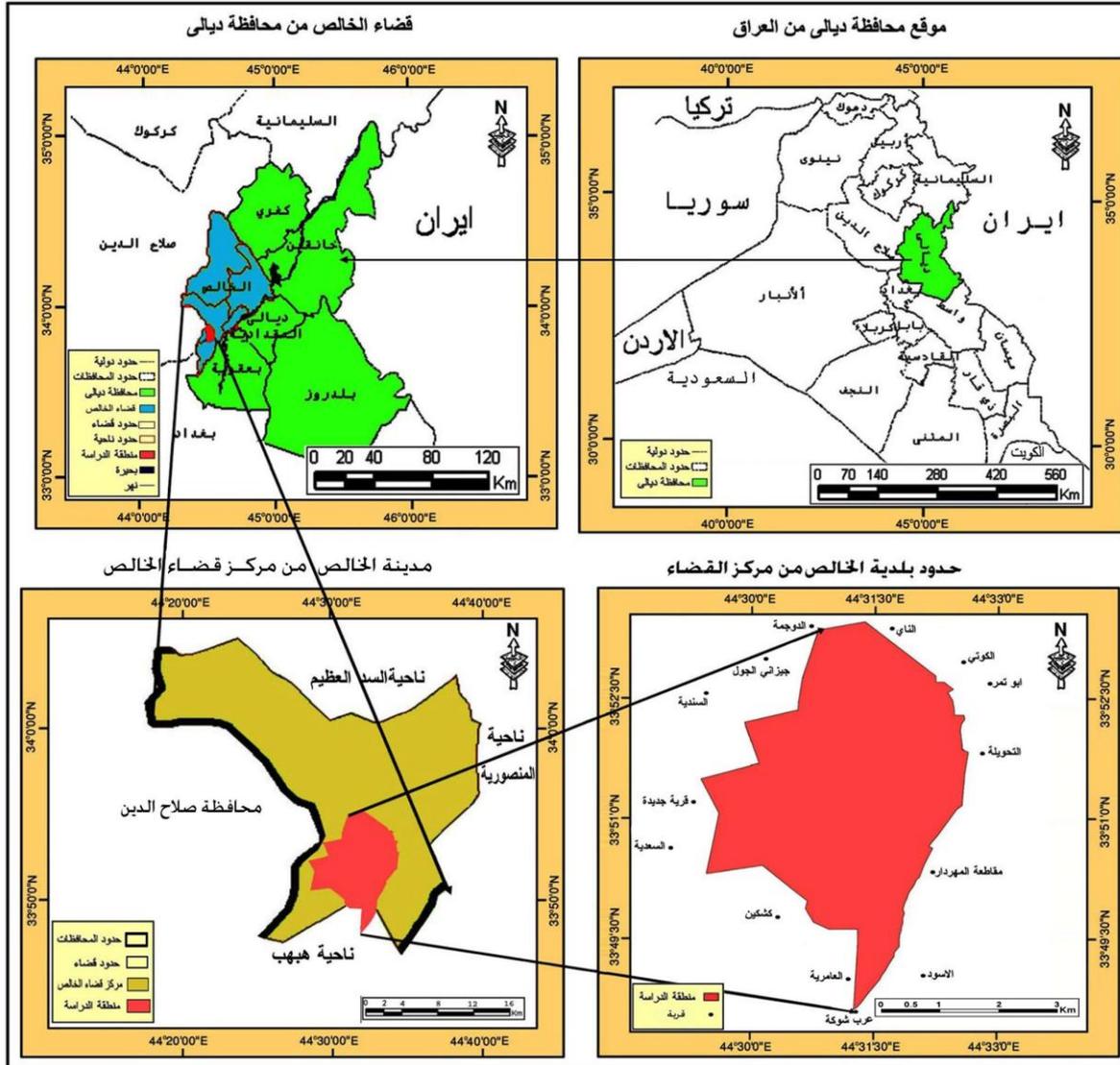
منهجية البحث

تم اعتماد المنهج الوصفي للتعرف على واقع حال شبكة شوارع مدينة الخالص ومن ثم اعتماد المنهج المورفولوجي كونه يجمع بين الوظيفة والشكل للكشف عن خصائص وأصناف شبكة شوارع مدينة الخالص.

❖ الحدود المكانية والزمانية للبحث

تتمثل منطقة الدراسة بمدينة الخالص والتي يمكن تحديدها بالحدود الإدارية لبلدية الخالص ضمن التصميم الأساسي لها لعام ٢٠١٣م، والتي يحدها من الشمال قريتي (الناي والدوجمة) ومن الجنوب قريتي (عرب شوكة والأسود) ومن الشرق قرية (التحويلة) ومن الغرب قرية (السعدية) ومن الشمال الشرقي قريتي (الكوتي وأبو تمر) ومن الشمال الغربي قريتي (جيزاني الجول والسندية) ومن الجنوب الشرقي (مقاطعة المهردار) ومن الجنوب الغربي قريتي (العامرية وكشكين)، وتبلغ مساحة المدينة الكلية (٢٤,٦٩٦٦٣٢) كم^٢ كما تبعد مدينة الخالص حوالي (١٨) كم عن بعقوبة وحوالي (٧٠) كم شمال شرق العاصمة بغداد، وتمتد أطرافها الغربية على امتداد الطريق الشرياني (طريق بغداد - الخالص - كركوك) (طريق رقم ٢)، أما الموقع الفلكي للمدينة فيمكن تحديده وفق الإحداثيات الجغرافية ما بين دائرتي عرض (-٥٣° و ٣٣°) و (-٤٨° و ٣٣°) شمالاً، وخطي طول (٣٢° و ٤٤°) و (-٢٩° و ٤٤°) شرقاً، خريطة (١).

أصناف الشوارع للمدينة الخالص:- يمكن تصنيف شوارع مدينة الخالص الى صنفين هما الخريطة (١) موقع منطقة الدراسة



المصدر:- من عمل الباحثة بالاعتماد على خريطة التصميم الاساس لمدينة الخالص لعام ٢٠١٣.

أولاً:- التصنيف المورفولوجي "Morphological Classification"

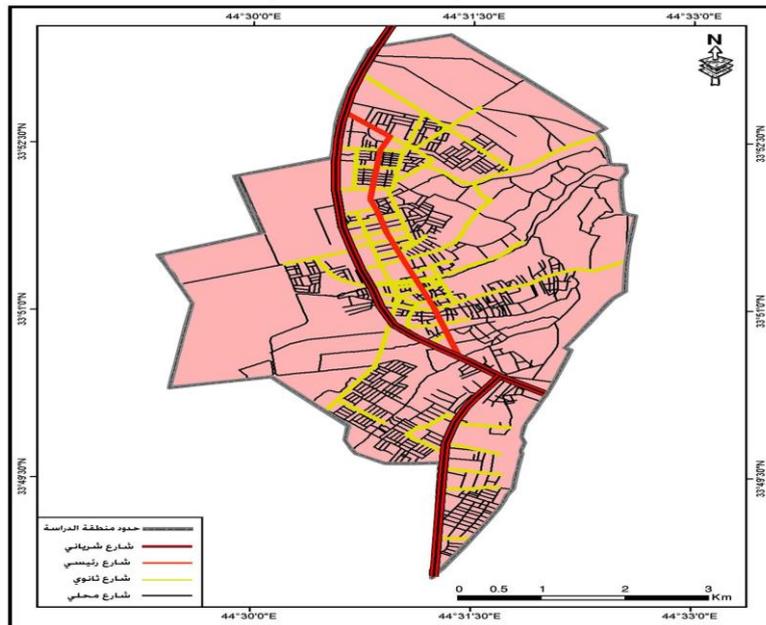
تصنف الشوارع مورفولوجياً وذلك من خلال اعتماد معايير عدة منها سعة الشارع وحجم المرور فيه وعدد ممراته ونوع المرور وعلاقته فكلماً كانت العلاقة إقليمية أو دولية تزداد أهميته ، مما يعكس النظام الهرمي "Hierarchy System" لترتيب الشوارع داخل المدن تبعاً للعلاقة الوظيفية لها، الخريطة (٢).

ويمكن تصنيف شوارع مدينة الخالص اعتماداً على معيار سعة الشارع الى :

الشوارع الشريانية "Main Streets"

وهي الشوارع التي تقوم بخدمة مسالك المرور الرئيسية التي تربط قطاعات المدينة بشبكة الطرق الخارجية ، وتقسّم إلى اتجاهين بثلاثة ممرات للذهاب وثلاثة ممرات للإياب ، وتكون بمحرم عرضه من (٧٠ - ١٠٠) م^(٢)، ولا تُعدّ شوارع ملائمة للرحلات الطويلة عبر المدينة في حالة توفر البديل الأكثر جاذبية وهي الشوارع السريعة ، ووظيفتها الأساسية هي تأمين انسيابية غير مقيدة للمرور ضمن القطاعات التي تخدمها ، لذا يجب الحفاظ على هذه الوظيفة من خلال فرض قيود على وقوف المركبات في الشوارع ، وتحديد السرعة إلى (٦٠ كم / ساعة)، وعزل المرور الآلي عن المرور البشري^(٣)، ومن مميزات أن سرعة المركبات فيها تكون عالية ، والسيطرة على دخول وخروج المركبات كاملة ، وحرية الحركة "Mobility" كبيرة ، وقدرة الوصول "Accessibility" تكون قليلة^(٤). تتمثل الشوارع الشريانية في منطقة الدراسة بالطريق الشرياني طريق (بغداد - الخالص - كركوك) ، الطريق رقم (٢) ، والبالغ طوله الكلي ضمن منطقة الدراسة (١٠,٩٨٠) م ، ونسبة (٥,١%) من اطوال الشوارع في المدينة ، ويعرض (١٠٠) م^(٥)، وتبلغ مساحته (١,٠٩٨,٠٠٠) م^٢ * ، ونسبة (٧٩,٩%) من مساحة شوارع مدينة الخالص، جدول (١)، شكل (١- أ- ب).

الخريطة (٢) التصنيف المورفولوجي لشبكة الشوارع في مدينة الخالص لعام ٢٠١٣



المصدر : من عمل الباحثة اعتماداً على خريطة التصميم الأساس لمدينة الخالص لعام ٢٠١٣ ، وبرنامج GIS.

الجدول (١) اطوال ومساحة الشوارع بحسب أنواعها في مدينة الخالص لعام ٢٠١٣

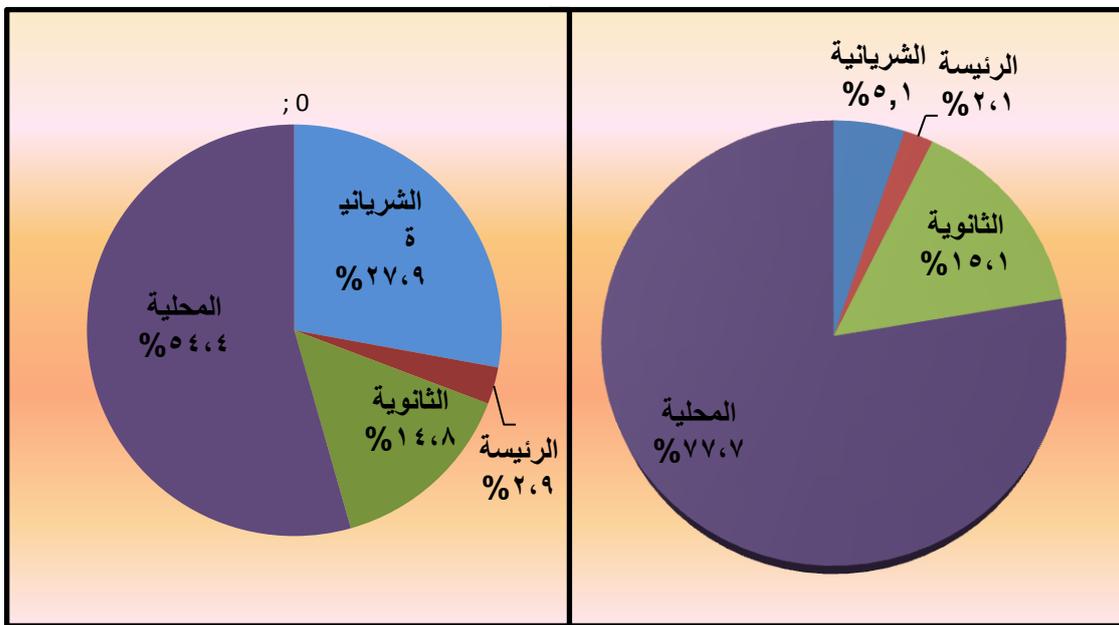
نوع الشارع	الطول / م	%	المساحة / م ^٢	%
الشرياني	١٠,٩٨٠	٥,١	١,٠٩٨,٠٠٠	٢٧,٩
الرئيس	٤٥٠٠	٢,١	١١٢,٥٠٠	٢,٩
الثانوية	٣٣,٢٨٧	١٥,١	٥٧٩,٨٢٥	١٤,٨
المحلية	١٧٠,٦٧٩	٧٧,٧	٢,١٣٣,٤٨٨	٥٤,٤
المجموع	٢١٩,٤٤٦	%١٠٠	٣,٩٢٣,٨١٣	%١٠٠

المصدر:- من عمل الباحثة بالاعتماد على:- ١.برنامج GIS لاستخراج اطوال الشوارع في المدينة.

٢-مديرية بلدية الخالص ، شعبة تنظيم المدن ،سجلات غير منشورة ،خرائط قطاعية.

*تم استخراج مساحة الشوارع من حاصل ضرب أطوالها في عرضي.

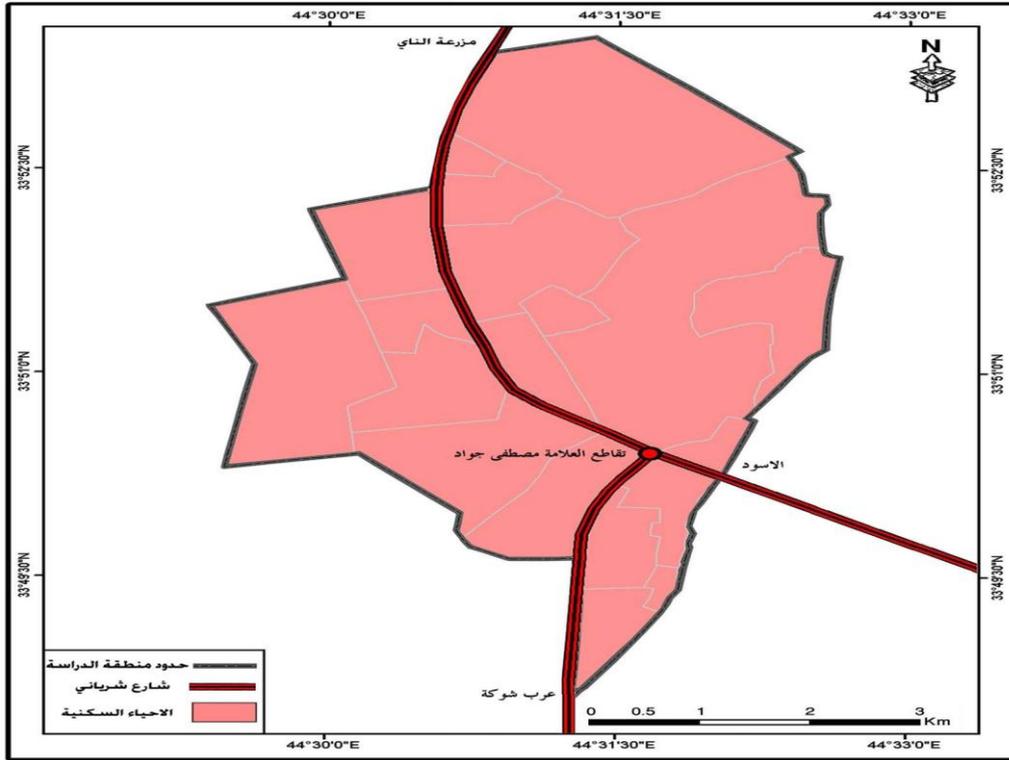
الشكل (١-أ) نسبة أطوال شوارع مدينة الخالص شكل (١-ب) نسبة مساحة شوارع مدينة الخالص



المصدر:- من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (١).

يمتد ضمن منطقة الدراسة من تقاطع العلامة مصطفى جواد ويتجه نحو شمال المدينة ، نحو اطراف حدود بلدية الخالص عند مزرعة الناي وبطول (٦٨٨٠) م ، ومن تقاطع مصطفى جواد نحو بغداد باتجاه الجنوب الغربي وعند حدود بلدية الخالص عند قرية عرب شوكة وبطول (٣٤٦٠) م ، ومن تقاطع مصطفى جواد إلى اطراف حدود بلدية الخالص باتجاه الجنوب الشرقي عند قرية الاسود بطول (٦٤٠) م ، وبذلك يبلغ طوله الكلي ضمن منطقة الدراسة (١٠,٩٨٠) م، الخريطة (٣).

الخريطة (٣) الشارع الشرياني في مدينة الخالص لعام ٢٠١٣



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على خريطة التصميم الاساس للمدينة لعام ٢٠١٣ ، وبرنامج GIS.

أما من الناحية الإقليمية فيبلغ طول الطريق من تقاطع مصطفى جواد إلى سيطرة الغالبية (١٧) كم ، ومن سيطرة الشعب إلى تقاطع مصطفى جواد (٥٠) كم ، وحتى مدخل كركوك (١٨٣) كم ، فسجل طول كلي (٢٣٣) كم^(١).

١- الشوارع الرئيسية "Primary Streets":

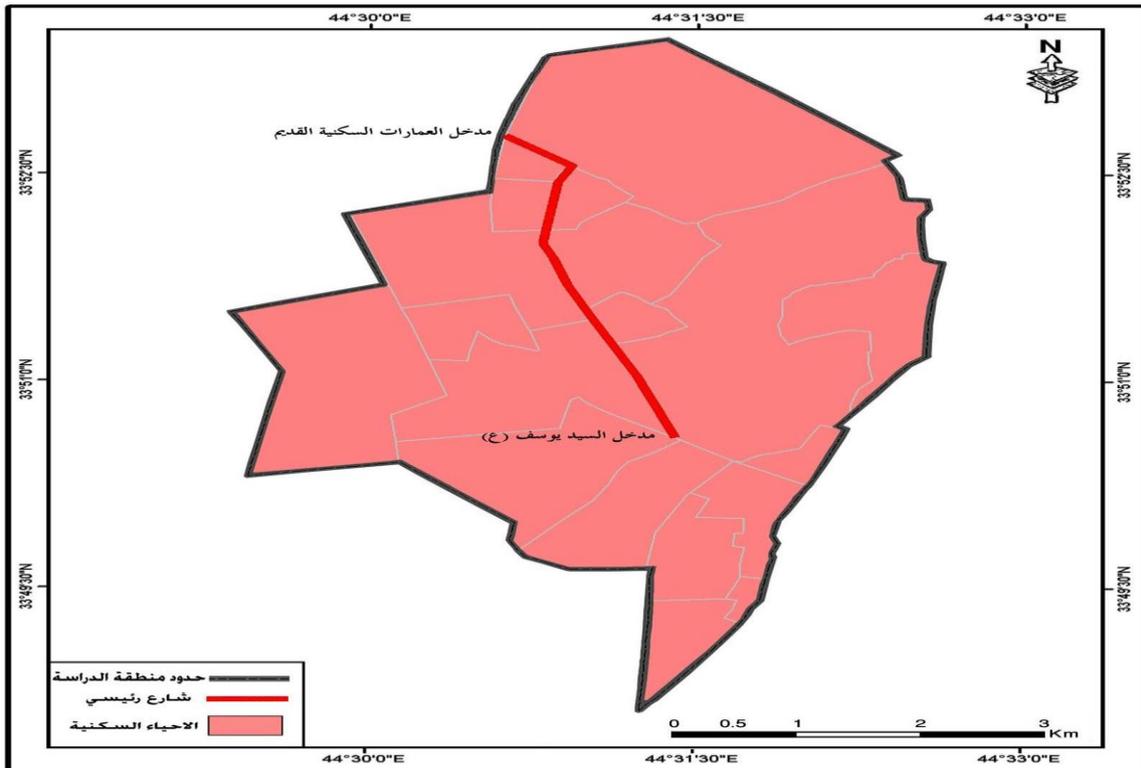
وهي الشوارع المسؤولة عن ربط قطاعات المدينة مع بعضها ومع الطرق الخارجية ، وتكون مقسمة إلى اتجاهين بممرين للذهاب وممرين للإياب ، وتكون بمحرم عرضه (٤٠ - ٦٠) م^(٧)، وتشكل شبكة الشوارع الرئيسية أساس نظام المرور في المدينة. وتكون بمثابة الخطوط الرئيسية لوسائل نقل الركاب العامة ، وظيفتها تقوم بمهمتين أساسيتين هما خدمة المرور بالأرض المحيطة بها .

كما تُعدّ مكاناً مهماً للوظيفة التجارية والخدمات العامة والفعاليات الاجتماعية ، لذا فهي تمثل جزءاً حيوياً في نسيج المدينة^(٨)، من مميزات هذه الشوارع بأن سرعة المركبات عليها تكون أقل مقارنة بالشوارع الشريانية، بينما تكون إمكانية الوصول فيها أكبر من الشوارع الشريانية ، في حين تكون حرية الحركة فيها أقل، وتكون السيطرة على دخول وخروج المركبات إليها ومنها متوسطة لذلك تحدد السرعة عليها (٥٠ - ٦٠) كم / ساعة.

تتمثل الشوارع الرئيسية في منطقة الدراسة بشارع واحد وهو شارع الحسين الرئيس ، والذي يبدأ من مدخل مدينة الخالص (مدخل السيد يوسف "ع") جنوب المدينة ويتجه نحو شمالها عند تقاطع الشقق (العمارات السكنية) ، وينعطف نحو الغرب ليتصل بطريق (الخالص - كركوك) عند مدخل العمارات السكنية المهجور حالياً ، يبلغ طوله الكلي (٤٥٠٠) م ، ويشغل نسبة (٢,١%) من أطوال الشوارع في المدينة ، ويبلغ عرضه ما بين (٢٠ - ٣٠) م ، وبذلك يشكل مساحة (١١٢,٥٠٠) م^٢ ، ونسبة (٢,٩%) من مساحة الشوارع في مدينة الخالص ، ويكون بممرين للذهاب والإياب^(٩)، جدول (١) خريطة (٤).

لهذا الشارع أهمية كبيرة في المدينة ، حيث توجد مع ولادة قصبة الخالص (الشرقية و الغربية وعلبيات) ، وكان له دور كبير في توسع وامتداد المدينة الحضري على جانبه كظهور (الحي العصري وحي العمال وحي العمارات السكنية وحي النور "شوخيرات") ، ويعد من الشوارع المهمة في منطقة الدراسة ، كونه يربط بين الشوارع الثانوية والمناطق التجارية والصناعية والخدمات الاجتماعية في المدينة ، وبذلك يعتبر جزءاً حيوياً في نسيج المدينة.

الخريطة (٤) الشارع الرئيس في منطقة الدراسة لعام ٢٠١٢



المصدر :- من عمل الباحثة بالإعتماد على خريطة التصميم الأساس للمدينة لعام ٢٠١٣ ، وبرنامج GIS.

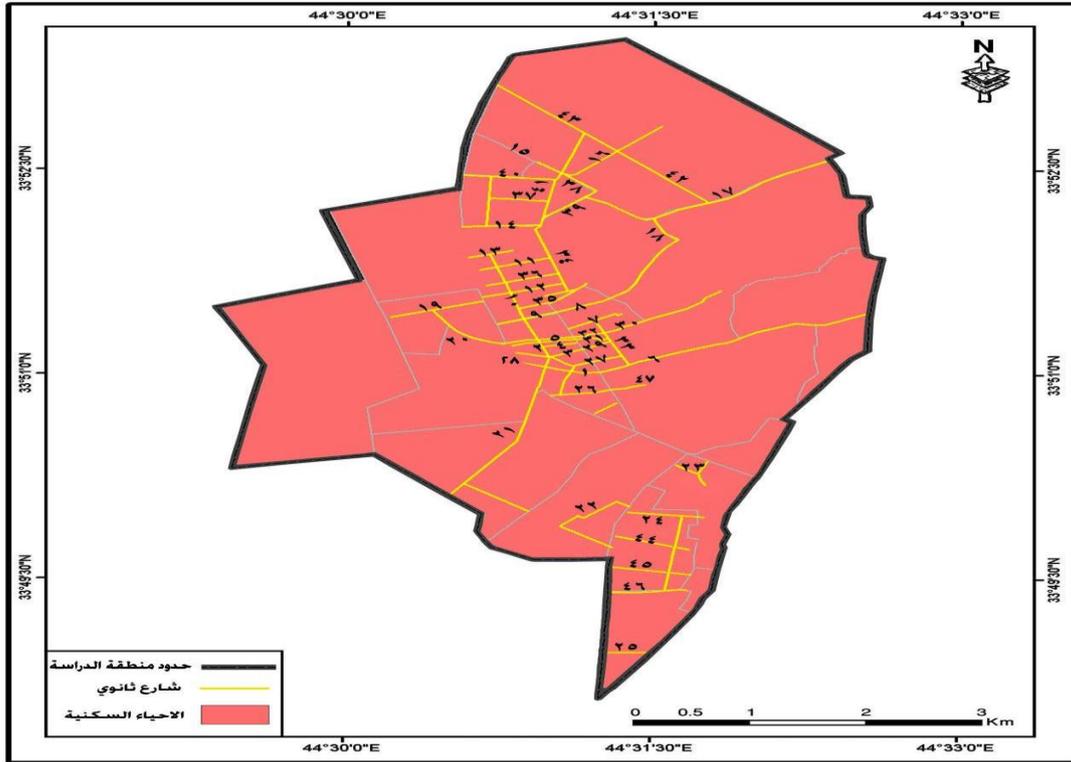
٢- الشوارع الثانوية "Secondary Streets":

يمثل هذا النمط الشبكة التوزيعية للشوارع الرئيسية ، وتكون هذه الشوارع مخصصة لخدمة قطاعات المدينة المختلفة ، ومشكلة في بعض الأحيان حدوداً للأحياء السكنية ، فضلاً عما تقدمه من خدمات للمسالك المرورية ضمن المنطقة التجارية المركزية والمناطق الصناعية والترفيهية بوصفها شوارع تجميعية "Collectors" ، لأنها تستقطب الحركة من الشوارع المحلية وتدفع بها إلى الشوارع الرئيسية أو الشريانية^(١٠)، وقد تقسم هذه الشوارع إلى اتجاهين أو غير مقسمة ، وتكون بمحرم عرضه (٢٠ - ٤٠) م.^(١١)

تتسم هذه الشوارع بقلّة حرية الحركة للمركبات فيها والسيطرة على الدخول والخروج منها واليها أقل من الشوارع الرئيسية ، لذلك تنخفض سرعة المركبات عليها موازنة بالشوارع الرئيسية فتكون بين (٣٠ - ٥٠) كم/ساعة، مع إمكانية وصول عالية.^(١٢) تبلغ أطوال الشوارع الثانوية في مدينة الخالص (٣٣,٢٨٧) م، أي بنسبة (١٥,١%) من مجموع أطوال شوارع المدينة، وتبلغ أعرضها ما بين (١٥ - ٢٠) م، وقد بلغت مساحتها (٥٧٩,٨٢٥) م^٢، أي بنسبة (١٤,٨%) من مجموع مساحة شوارع المدينة الكلية، جدول (١)، خريطة (٥).

ومن أهم الشوارع الثانوية المهمة في مدينة الخالص هي (شارع البريد، شارع الشهيد فراس، شارع الصنوبر، شارع المشاتل، شارع عوينات المصطفى، شارع الكوبات، شارع مدرسة السمؤال، شارع علييات، شارع البلدية، شارع المحكمة الجديد، شارع مستشفى الخالص العام، شارع الشهيد كامل، شارع دائرة الزراعة، شارع الكراج الموحد، شارع الشقق "العمارات السكنية"، شارع حي النور، شارع أبو تمر، شارع الرفاق، شارع الجنسية" حي جديدة الأغوات"، شارع حي البيادر "علي الهادي"، شارع حي الحسين "الجنود"، شارع حي الزهراء، شارع حي الأمير "كصب"، شارع حي المنطقة الصناعية، شارع حي الخوبلص). وقد تم توضيح أطوال أهم الشوارع الثانوية ومساحتها بحسب كل حي من أحياء مدينة الخالص ، في الجدول (٢)، حيث سجلت أعلى نسبة لها عند حي النور (شوخيرات) بلغت (٢١,٥%) من أطوال الشوارع الثانوية في مدينة الخالص تلاها حي الغربية (١٦,٥%)^(١٣)، الشكل (٢-أ-ب).

الخريطة (٥) الشوارع الثانوية في مدينة الخالص



المصدر :- من عمل الباحثة بالاعتماد على خريطة التصميم الأساس للمدينة لعام ٢٠١٣ ، وبرنامج GIS.

٣- الشوارع المحلية "Local Streets":

تمثل هذه الشوارع نهايات شبكة الشوارع الثانوية بوصفها الشبكة التوزيعية لها، وتتباين سعة هذه الشوارع داخل المدينة بحيث لا يزيد عرضها عن (٢٠) م ، في حين ان بعضها يضيق جداً لا يسمح بمرور بعض أنواع المركبات ، ويقتصر استخدامها على حركة المشاة فقط ، ومن خصائص الشوارع المحلية أنها لا تقسم بجزرة وسطية ، وتكون سرعة المركبات فيها وسيطرتها على الدخول والخروج قليلة.^(١٤)

كما وتتميز باختلاف كثافة المرور فيها وتتنوع اتجاهات السير عليها وتكون ذات أطوال متنوعة وقصيرة، إلا أنها تحتل أكبر نسبة من أطوال شبكة الشوارع في المدينة ، وتقوم بخدمة الأحياء السكنية بشكل مباشر ، وترتبط المناطق السكنية بمناطق الخدمات والشوارع الثانوية ، وغالباً ما تحدد السرعة العملية فيها من (٢٠ - ٣٠) كم / ساعة.(١٥) في منطقة الدراسة تتمثل الشوارع المحلية بشوارع الأحياء السكنية وتستحوذ على أكثر من نصف اطوال الشوارع في المدينة ، حيث تبلغ أطوالها (١٧٠,٦٧٩) م، أي بنسبة (٧٧,٧%) من مجموع أطوال شوارع المدينة ، وقد بلغت اعراضها ما بين (١٠ - ١٥)

م(١٦)، وبذلك شغلت مساحة (٢,١٣٣,٤٨٨) م^٢ ، اي بنسبة (٥٤,٤%) من مجموع مساحة شوارع مدينة الخالص ، جدول (١) ، خريطة (٦).

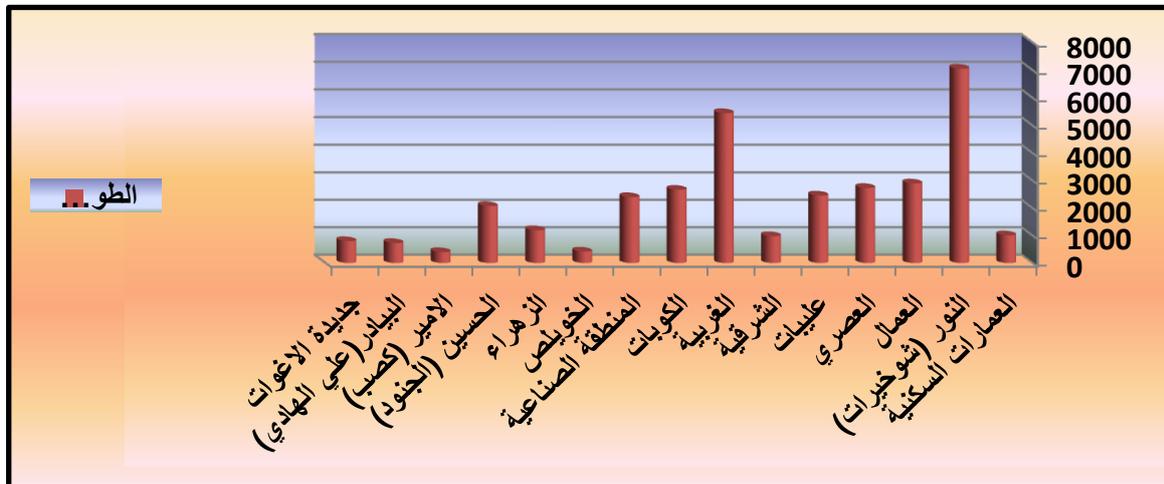
الجدول (٢)

أجمالي أطوال ومساحة الشوارع المحلية والثانوية ونسبتها في كل حي من أحياء مدينة الخالص لعام ٢٠١٢م

ت	اسم الحي	أطوال الشوارع المحلية م	المساحة م	%	أطوال الشوارع الثانوية م	المساحة م	%
١	العمارات السكنية	١,٩٢٣	٢٤,٠٣٧	١,١	١,٠١٠	١٥,١٥٠	٣,٠
٢	حي النور/شوخيرات	٢٢,٠٢١	٢٧٥,٣٨٨	١٢,٩	٧,٠٥٥	١٢٦,٨٥٠	٢١,٥
٣	حي العمال	٨,٩٨٠	١١٢,٢٥٠	٥,٢	٢,٩٠٠	٥٠,٧٥٠	٨,٧
٤	حي العصري	١٥,٣٦٧	١٩٢,٠٨٨	٩,٢	٢,٧٣٥	٤١,٠٢٥	٧,٢
٥	حي علييات	٣,٨٧٦	٤٨,٤٥٠	٢,٥	٢,٤٦٠	٤٩,٢٠٠	٨,٣
٦	حي الشرقية	٣٧,٧٨٤	٤٧٢,٣٠٠	٢٢,١	٩٨٠	١٥,٩٠٠	٢,٩
٧	حي الغربية	١٢,٥٢٣	١٥٦,٥٣٨	٧,٣	٥,٤٥٠	٩٧,٠٥٠	١٦,٥
٨	حي الكويات	٧,١٨١	٨٩,٧٦٣	٤,٢	٢,٦٧٠	٤٠,٠٥٠	٨,٠
٩	حي الياحات	١,٣٩٣	١٧,٤١٣	٠,٨	-	-	-
١٠	حي المنطقة الصناعية	٣٤٧٦	٤٣,٤٥٠	٢,٢	٢٤٠٢	٣٩,١٠٥	٧,٢
١١	حي الغريرات	٩٤٥	١١,٨١٣	٠,٥	-	-	-
١٢	حي الخويلص	١٠,٩٤٣	١٣٦,٧٨٨	٦,٤	٤٢٠	٦,٣٠٠	١,٢
١٣	حي الزهراء	١٤,٤٩٩	١٨١,٢٣٨	٨,٤	١,١٩٧	٢٣,٩٤٠	٣,٥
١٤	حي الحسين(الجنود)	١٦,٦٩٢	٢٠٨,٦٥٠	٩,٧	٢,٠٧٧	٤١,٥٤٠	٦,٢
١٥	حي الامير(كصب)	٤,٠٥٨	٥٠,٧٢٥	٢,٣	٤٠٠	٦,٠٠٠	١,٢
١٦	حي البيادر/علي هادي	٥,٩٨٦	٧٤,٨٢٥	٣,٥	٧٣١	١٠,٩٦٥	٢,١
١٧	حي جديدة الأغوات	٣,٠٢٢	٣٧,٧٧٥	١,٧	٨٠٠	١٦,٠٠٠	٢,٦
	الاجمالي	١٧٠,٦٧٩	٢,١٣٣,٤٨٨	%١٠٠	٣٣,٢٨٧	٥٧٩,٨٢٥	%١٠٠

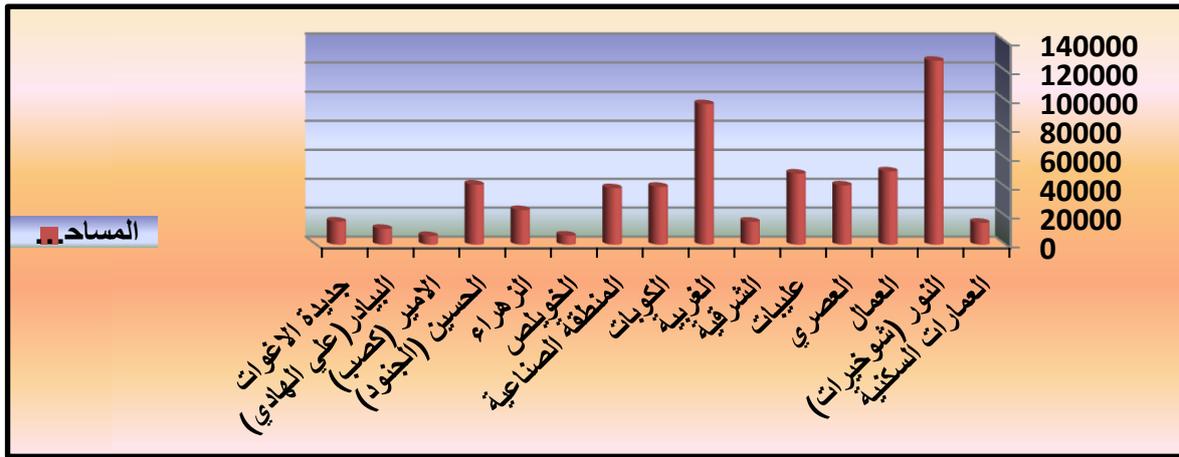
المصدر :- من عمل الباحثة بالاعتماد على: ١- برنامج GIS في استخراج أطوال الشوارع في المدينة. ٢- تم استخراج مساحة الشوارع (الثانوية والمحلية) من حاصل ضرب أطوالها في أعراسها. ٣- عرض الشوارع المحلية ما بين (١٠-١٥) م وعرض الشوارع الثانوية ما بين (١٥-٢٠) م بالاعتماد على مديرية بلدية الخالص ، قسم هندسة الطرق ، شعبة تنظيم المدن ، سجلات غير منشورة ، خرائط قطاعية.

الشكل(٢-أ) نسبة اطوال الشوارع الثانوية في مدينة الخالص



المصدر :- من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول(٢).

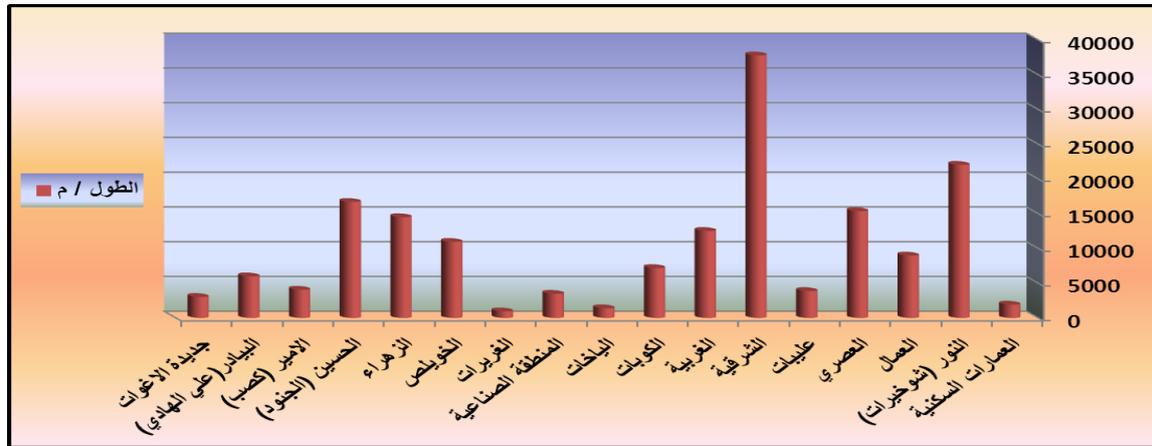
الشكل (٢-ب) مساحة الشوارع الثانوية في احياء مدينة الخالص



المصدر:- من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (٢).

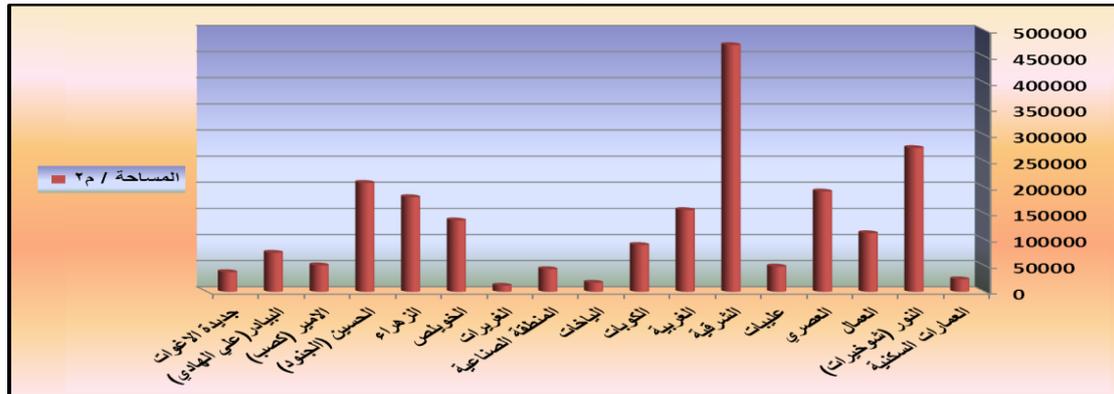
ومن ملاحظة جدول (٢) يبين اطوال ومساحات الشوارع الثانوية والمحلية في كل حي من احياء مدينة الخالص ، نلاحظ أن أعلى نسبة للشوارع المحلية كانت في حي الشرقية حيث سجلت (٢٢,١%) من إجمالي نسبها في المدينة ، جاء بالمرتبة الثانية حي النور بنسبة (١٢,٩%) من إجمالي مساحات الشوارع المحلية في مدينة الخالص، شكل (٣-أ - ب).

الشكل (٣-أ) اطوال الشوارع المحلية ضمن احياء مدينة الخالص



المصدر:- من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (٢).

الشكل (٣-ب) مساحة الشوارع المحلية ضمن احياء مدينة الخالص



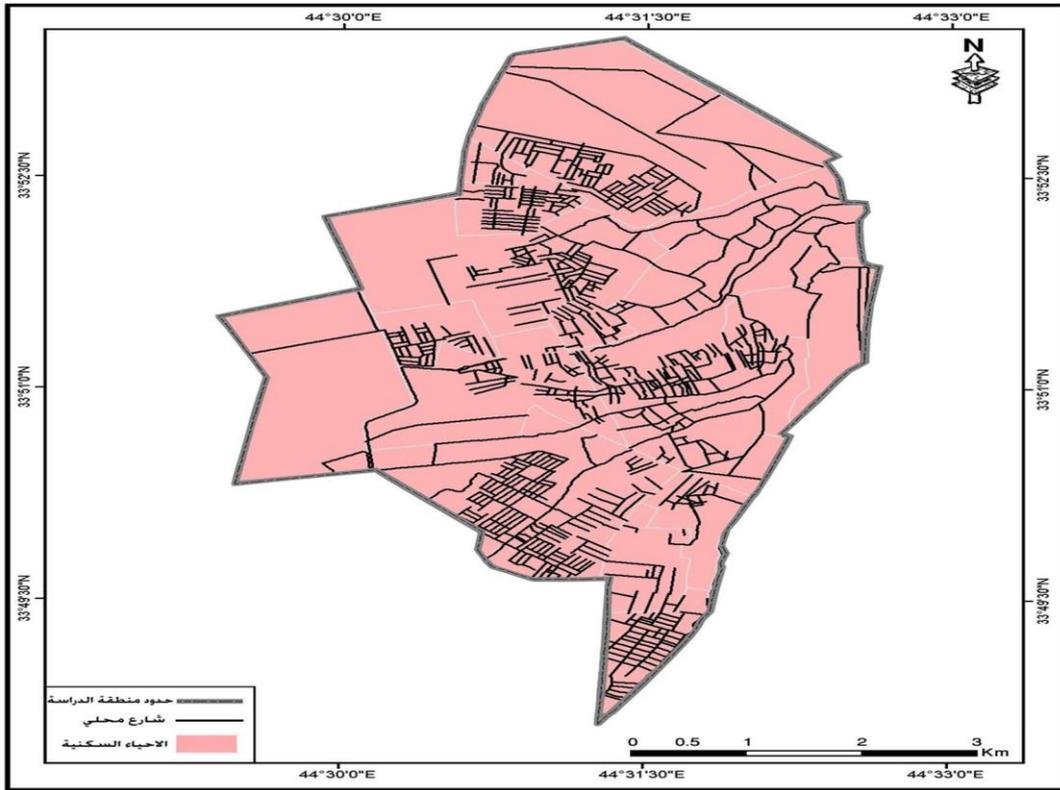
المصدر:- من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول (٢).

ثانياً: - التصنيف الوظيفي لشوارع مدينة الخالص:

تشغل واجهات الشوارع استعمالات عديدة ونادراً ما يتخصص الشارع باستعمال واحد لكن بالإمكان تصنيف الشوارع وظيفياً بحسب الاستعمال المتغلب للأبنية التي تقع على جانبيها فتوصف إما تجارية أو صناعية أو سكنية أو ترفيهية أو خدمات عامة وغيرها^(١٧).

الخريطة (٦)

الشوارع المحلية في مدينة الخالص لعام ٢٠١٣



المصدر: من عمل الباحثة بالاعتماد على خريطة التصميم الاساس للمدينة لعام ٢٠١٣، وبرنامج GIS.

ويمكن تصنيف شوارع مدينة الخالص تصنيفاً وظيفياً خريطة (٧) الى ما يأتي:-

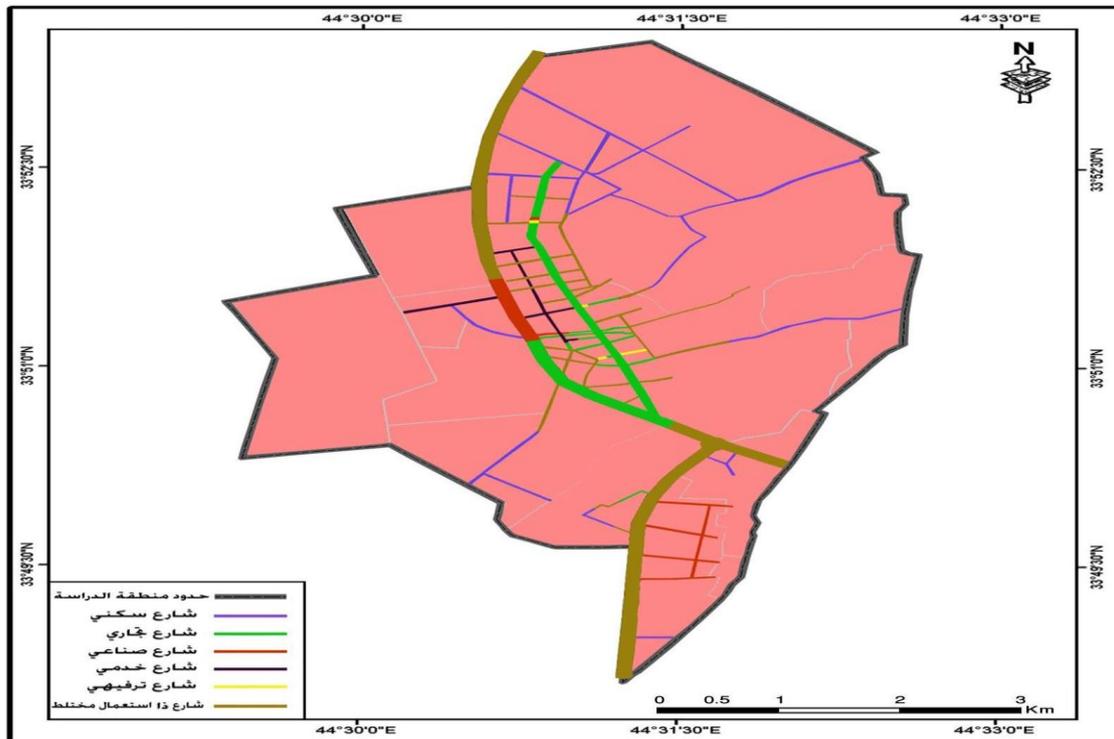
١- الشوارع التجارية "Commercial Streets":

يكاد يتطابق توزيع هذه الشوارع مع الشوارع الرئيسية والثانوية على الأخص عند تقاطعاتها وقلما تشترك مع الشوارع المحلية، وتتميز هذه الشوارع باحتلالها الاماكن المركزية والتي تتميز بتحقيق سهولة الوصول وتتنوع عادة في وسط المدينة مكونة منطقتها المركزية، كما أنها تشغل واجهات الشوارع الرئيسية والثانوية المهمة، وتتميز الشوارع التجارية بأنها أكثر الشوارع ازدحاما بالمرور الآلي والبشري، مما يتطلب زيادة عدد ممرات السير وزيادة عرض أرصفة الشوارع، كما ينبغي أن تتوفر مساحات كافية لوقوف السيارات فيها.^(١٨)

تتمثل الشوارع التجارية في منطقة الدراسة بشوارع الحسين الرئيس والذي يُعدّ أكبر وأهم الشوارع التجارية في المدينة، وكذلك شارع البريد وشارع الصنوبر وشارع المخضر وجزء من شارع الكوبات وشارع المشاتل وشارع عوينات المصطفى وشارع تقاطع علييات وشارع الشهيد فراس وشارع الأطباء وهي جميعها من الشوارع الثانوية وضمن منطقة الأعمال المركزية في المدينة ، فضلاً عن الشوارع التجارية التي تنتشر حول منطقة الأعمال التجارية وفي مناطق مختلفة من أحياء المدينة مثل شارع الثقلين و شارع المستشفى العام وشارع حي العصري الرئيس وشارع حي الزهراء الرئيس، حيث تنتشر المحلات التجارية وعلى عمق ٥٠م على جانبي شوارعها، كما تنتشر المحلات التجارية وبشكل ملفت للنظر في الأونة الأخيرة على الطريق الشرياني (الخالص - كركوك)، متمثلة بمحلات بيع الخضار والفاكهة والتمور ومحلات بيع الجملة والمفرد وبيع المواد الاحتياطية والاجهزة الكهربائية والمنزلية والتي اخذت تستقطب حركة المركبات والمشاة نحوها مما دفعت إلى وجود اختناقات مرورية على الجانب الشرقي من الشارع باتجاه المدينة. (١٩)

الخريطة (٧)

التصنيف الوظيفي لشبكة شوارع مدينة الخالص لعام ٢٠١٣



المصدر : من عمل الباحثة بالاعتماد على :-

- ١- خريطة التصميم الأساس لمدينة الخالص لعام ٢٠١٢.
- ٢- تحليل الاستبيان والدراسة الميدانية في تاريخ ٢٠١٤/٢/٣٠.

٢- الشوارع السكنية "Residential Streets":

أن أغلب شوارع المدينة تخدم المحلات السكنية فيها ، لأن الاستعمال السكني يحتل أوسع مساحة في المدينة مقارنة مع استعمالات الأرض الأخرى ، ويتطابق هذا النمط مع توزيع الشوارع المحلية، وقلما تنتشر الاستعمالات السكنية على الشوارع الرئيسية أو الشوارع الثانوية المهمة ، بسبب ضعف الوظيفة السكنية على المنافسة مع الوظيفة التجارية والصناعية على احتلال المواقع التي تتميز بسهولة الوصول.^(٢٠)

تختلف الشوارع السكنية عن أنواع الشوارع المكونة لشبكة النقل في المدينة ، لكونها تؤدي وظيفة سكنية صرفة أكثر من الوظيفة المرورية ، إلا أن تداخل بعض الاستعمالات غير السكنية مع الاستعمال السكني يؤدي إلى جذب مروري قد يكون كبير مقارنة بالطاقة الاستيعابية للشارع مما يسبب العديد من المشكلات المرورية كالضوضاء والحوادث مسببة إزعاج لسكانها.^(٢١) تنتشر الشوارع السكنية في جميع أحياء مدينة الخالص ، ونجدها في بعض الأحيان يتداخل معها استعمالات أخرى ، وخاصة تجارة المفرد فضلا عن الاستعمالات التعليمية والصحية والدينية والخدمية ، كما يلاحظ أن الشوارع السكنية تنتشر في منطقة الدراسة في الشوارع المحلية وبعض الشوارع الثانوية ، وقلما نجدها تشكل جزءاً من الشوارع الرئيسية والشريانية ، وإن وجدت فستكون غالباً في المناطق الواقعة خلف المحلات التجارية بصورة عامة.^(٢٢)

٣- الشوارع الصناعية "Industrial Streets":

تحتاج المناطق الصناعية إلى شوارع ووسائل نقل خاصة للبضائع والمواد الأولية والخدمات المختلفة ، وأن هذه الخدمة يجب أن تتصف بالاستقرار والأمان والسرعة، كما تتطلب ربطها بشوارع المدينة الرئيسية ، لذلك يتم توقيها عند اطراف المدينة.^(٢٣) لذا فإنّ معظم الشوارع الصناعية داخل المنطقة الصناعية تظهر على شكل شبكة ترتبط بشوارع ثانوية (تجميعية) تربطها بالشارع الرئيس في المدينة ، وفي بعض الأحيان تظهر الشوارع الصناعية المتخصصة داخل منطقة الأعمال التجارية المركزية في المدينة كشوارع صناعة الحلي والمجوهرات، تظهر الشوارع الصناعية في منطقة الدراسة بشكل كبير في حي المنطقة الصناعية، حيث تتركز أغلب صناعات المدينة وبعض ورش تصليح وسمكرة السيارات ومعامل الصناعات الإنشائية ومعامل صناعة وتعليب المواد الغذائية ومعجون الطماطم وكبس التمور ومعامل صناعة الكاشي والبلوك والطابوق وبعض ورش

الحدادة والنجارة وغسل وتشحيم السيارات ، وتجميع المواد الاحتياطية وغيرها مما يضيف على المنطقة صفة الوظيفة الصناعية.

كما تظهر بعض الصناعات الحرفية التقليدية التي تشتهر بها المدينة حيث تتركز ضمن منطقة الأعمال المركزية التجارية ، ومداخلة مع استعمالات تجارية وخدمية متمثلة بمحالات الخياطة والنجارة وصناعة الاثاث المنزلي ومحلات تصليح الساعات والمكائن والاجهزة المنزلية والاجهزة الكهربائية وخاصةً عند امتداد الشارع الرئيس شارع الحسين وبعض الشوارع الثانوية المتفرعة منه ونحوه ضمن المنطقة التجارية المركزية ، كما وتظهر بعض الصناعات الخفيفة كعامل صناعة الطابوق وصناعة الثلج ومعامل صناعة الابواب والشبابيك والسلالم وبعض ورش تصليح وسمكرة السيارات وورش غسل وتشحيم المركبات ونجارة الاثاث المنزلي وغيرها والتي تنتشر بشكل عشوائي على امتداد الشارع الشرياني (بغداد - الخالص - كركوك) ، مما يؤكد حقيقة مهمة وهي عدم اتباع او ممارسة تخطيط مسبق في توزيع هذه المجمعات الصناعية الامر الذي ادى إلى تقادم مشكلات البيئة. ومشكلات النقل والمرور ما لم يؤخذ بتوصيات المخطط الأساس حول توزيع وتوقيع تلك الصناعات مع ربطها بالطرق الاقليمية ومع مراعاة قوة تحمل شبكة الشوارع فيها. (٢٤)

٤- الشوارع الترفيهية "Recreation Streets" :-

يتمثل هذا النمط من الشوارع التي تخترق المناطق الخضراء والشوارع المطلة على الأنهار والتي تدعى بالكورنيشات ، كذلك الشوارع التي تتعدّد فيها الاستعمالات ذات الأغراض الترفيهية وتنتشر على واجهاتها صالات السينما والمسرح والنوادي والمطاعم والمقاهي وأماكن الراحة المتمثلة بالحدائق وصالات الألعاب الرياضية والعاب الاطفال (٢٥)، بصورة عامة تفنقر مدينة الخالص إلى مثل هذا النوع من الشوارع والتي لا تشكل إلا نسبة ضئيلة من شبكة الشوارع فيها ، وأشهر هذه الشوارع في منطقة الدراسة والتي تظهر مختلطة مع استعمالات أخرى وخاصة ضمن منطقة الأعمال المركزية حيث تظهر بعض الشوارع والتي تطل على جانبيها بعض الساحات والحدائق الخضراء والمقاهي والمطاعم المنتشرة وبشكل متفرق ضمن المنطقة التجارية ، مثل شارع تقاطع الحديقة الغربية وشارع تقاطع علييات وشارع حي العصري وشارع حي العمال حيث تنتشر على جانبيه بعض الساحات الخضراء والحدائق العامة والبلليارد والالعاب الرياضية ومنتزه وحديقة العاب بالقرب من كراج الخالص الموحد ، وعلى العموم أن نسبة ما يشغله هذا الاستعمال محدودة موازنة

بالاستعمالات الأخرى مما يستدعي أخذ ذلك بالحسبان ضمن التخطيط المستقبلي للتوسع الحضري للمدينة. (٢٦)

٥- الشوارع الخدمية :-

هي الشوارع التي تنتشر على جانبيها المؤسسات الخدمية سواءً كانت عائدة للقطاع العام أو للقطاع الخاص في المدينة ، حيث تقوم بتوفير خدماتها للسكان الحضري ، وهنا اقتضت الدراسة إلى جمع هذا المفهوم ضمن استعمالات عدة أهمها (الاستعمال الإداري والوظيفي والتعليمي و الصحي والمالي والعسكري والقضائي) وغيرها من الاستعمالات التي لا يمكن إدارة المدينة وقطاعاتها بدونها.

عادة ما توجد هذه الشوارع متداخلة مع استعمالات أخرى الا أن الاستعمال الخدمي يكون ظاهراً ومسيطرأً عليها ، وهذا ما يظهر في مدينة الخالص حيث يتداخل الاستعمال الخدمي مع الاستعمالات الأخرى لاسيما الاستعمال التجاري ضمن منطقة الأعمال المركزية التجارية متمثلة بشوارع البريد وشوارع الرعاية الصحية وشوارع المحكمة الجديد وشوارع مصرف الرشيد وشوارع البلدية وشوارع دائرة الزراعة وشوارع دائرة الطابو وشوارع مصرف الزراعي ، حيث تتركز الخدمات الادارية والحكومية ضمن أحياء حي العصري وحي العمال، بالإضافة إلى ما سبق ، وبشكل كبير مما يدفع بالحركة المرورية للمركبات والمشاة نحو هذه الشوارع وضمن أحياء المدينة، وخاصة شارع مصرف الرشيد على امتداد شارع الحسين ما يزيد من الأمر صعوبة هو تركز مراكز التعليم والصحة والثقافة ضمن هذه المنطقة مما يدفع بكثافة الحركة نحو هذه الشوارع ضمن الأحياء السكنية أكثر من طاقتها الاستيعابية جراء الوقوف المتزايد للمركبات والمشاة خاصة ساعة الذروة عند انتهاء أوقات الدوام الرسمي وذلك بسبب الاستخدام الكثيف من قبل مستخدمي الطريق ولعدم توافر مواقف انتظار وساحات وقوف السيارات داخل المدينة ، مما يستدعي أخذ ذلك بالحسبان في التخطيط الحضري لمستلزمات النقل داخل المدينة. (٢٧)

الاستنتاجات:-

١. لقد تنوعت أصناف شبكة شوارع مدينة الخالص تبعاً للتنوع في الاستخدامات الوظيفية للأرض الحضرية في المدينة والتي تسود في شارع ما أكثر من شارع آخر.

٢. تصنيف شبكة شوارع مدينة الخالص إلى صنفين (مورفولوجياً ووظيفياً) بحسب المعايير المعتمدة في التصنيف حيث صنفت مورفولوجياً اعتماداً على معيار سعة الشارع فنصف إلى (شوارع شريانية ورئيسة وثانوية ومحلية)، وصنفت وظيفياً بحسب استعمالات الأرض الوظيفية التي تنظم واجهات الشوارع فيها فيأخذ الشارع سمة السائدة عند جانبيه فظهرت الشوارع (التجارية والسكنية والصناعية والترفيهية والخدمية).

٣. لقد بلغت أطوال شبكة شوارع مدينة الخالص مجتمعة (٢١٩,٤٤٦) م، وقد شغلت مساحة قدرها (٣,٩٢٣,٨١٣) م^٢، لعام ٢٠١٣، وبذلك شكلت نسبتها حوالي (١٥,٨%) من مساحة المدينة الكلية البالغة (٢٤,٦٩٦,٦٣٢) كم^٢.

التوصيات:-

إنّ الغرض من إجراء هذه التصنيف هو تنظيم العلاقة بين النقل واستعمالات الأرض الحضرية داخل المدينة، ونظراً إلى أهمية الشارع الشرياني (طريق بغداد- الخالص- كركوك) والشارع الرئيس (شارع الحسين) في المدينة، توصي الباحثة بعدم بيع الأراضي التي تقع على جوانبها للمواطنين لكي لا تكون عرضة للمتاجرة والمضاربات، واستملاك هذه الأراضي من قبل القطاع العام مما يمكن الجهات البلدية من السيطرة على تنفيذ خطط استعمالات الأرض، ونقل الاستعمالات غير المرغوب بها في قطاعات خاصة، وتحقيق عملية (التطبيق الوظيفي) وخاصة للاستعمال التجاري، ومما يمكنها من تنظيم مسارات المرور وأرصعة الشوارع، كما يمكنها من تنظيم الأبنية من حيث ارتفاعاتها وطرز أبنيتها ويحقق العناصر الجمالية للبيئة الحضرية للمدينة، ويحقق العوائد المالية الكبيرة لتسد نسبة من نفقات البناء والصيانة والتنظيف داخل المدينة.

Streets Network Types of Khalis City

Keyword: Functional taxonomy

A Paper extracted from An M.A. Thesis

Supervisor

Prof.Dr. Khudhair Abbas

khaza'al Al- tamimi

*Diyala University, college of
Education for human Sciences*

M.A. Candidate

Hawra'a Abdullhassan Naser

AlKhafaji

Abstract:-

This study deals with the various types of Khalis streets and the properties of each .Actually each city has different types of streets which add a lot to its morphological identity through the functional usages of these streets and the distribution on the urban area of the city. These types attract various uses that are suitable to them to give the final form of the city depending on the design of these streets network .Also ,this stud emphasizes that Khalis streets might be taxonomized into two types (the morphological taxonomy)which depends on the capacity of the street so due to such taxonomy the Khalis streets were described as(arterial, main, secondary , and sub streets),whereas the second taxonomy is the (functional one),here the streets classified due to the functions the streets used for depending on the building on their sides .According to this classification ,Khalis streets are classified due to their functions as (commercial ,residential , industrial ,entertainment and service ones).

هوامش البحث:-

- (١) خالص الأشعب، "مدينة بغداد - نموها - بنيتها - تخطيطها"، الموسوعة الصغيرة ، العدد ٨، دار الحرية للطباعة والنشر، بغداد ، ١٩٨٢، ص٧٨.
- (٢) عبد الناصر صبري شاهر الراوي، "دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن / دراسة لمدن الرمادي والفلوجة والحبانية"، أطروحة دكتوراه "غير منشورة"، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٩٥، ص٧٣.
- (٣) رجاء خليل أحمد الدليمي، أثر النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والعمراني لمدينة بعقوبة، رسالة ماجستير "غير منشورة"، كلية التربية ، جامعة ديالى ، ٢٠٠٥، ص٥٦.
- (٤) عبد الناصر صبري شاهر الراوي، مصدر سابق، ص٧٤.
- (٥) مديرية بلدية الخالص، قسم هندسة الطرق، سجلات غير منشورة، وخرائط قطاعية.
- (٦) مديرية الطرق والجسور في محافظة ديالى ، قسم الشؤون الفنية ، بيانات غير منشورة.
- (٧) أمانة العاصمة، التصميم الأنمائي الشامل لمدينة بغداد عام ٢٠٠٠، تقرير شركة بول سيرفس ، آب، ١٩٧٣، ص٩٣.
- (٨) رجاء خليل أحمد الدليمي، مصدر سابق، ص٥٧.
- (٩) مديرية بلدية الخالص، قسم هندسة الطرق، سجلات غير منشورة، وخرائط قطاعية.

- (١٠) رجاء خليل أحمد الدليمي، مصدر سابق، ص ٥٨.
- (١١) أمانة العاصمة، التصميم الأنمائي الشامل لمدينة بغداد عام ٢٠٠٠، تقرير شركة بول سيرفس، آب، ١٩٧٣، ص ٩٣.
- (١٢) عبد الناصر صبري شاهر الراوي، مصدر سابق، ص ٧٥.
- (١٣) الدراسة الميدانية وتحليل استمارة الاستبيان في تاريخ ٢٢-٣-٢٠١٣.
- (١٤) عبد الناصر صبري شاهر الراوي، مصدر سابق، ص ٨٠.
- (١٥) رجاء خليل أحمد الدليمي، مصدر سابق، ص ٥٨.
- (١٦) مديرية بلدية الخالص، شعبة تنظيم المدن، بيانات غر منشورة، وخرائط قطاعية.
- (١٧) صبري فارس الهيتي وصالح فليح حسن، جغرافية المدن، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٨٦، ص ١٦١.
- (١٨) محمد دلف أحمد الدليمي، منطقة الاعمال المركزية في مدينة الرمادي/الواقع والتطور المستقبلي لاستعمالات الأرض، كلية التربية للبنات، جامعة الانبار، ١٩٩٤، ص ١٢.
- (١٩) مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ١/٣/٢٠١٤.
- (٢٠) صالح فليح حسن الهيتي، تطور الوظيفية السكنية لمدينة بغداد الكبرى ١٩٥٠-١٩٧٠، مطبعة دار السلام، بغداد، ١٩٧٦، ص ٩٥.
- (٢١) نجاة حسن حسن الفقيه، الدور الوظيفي لشبكة النقل الحضري في مدينة صنعاء، أطروحة دكتوراه "غير منشورة"، قسم الجغرافية، كلية التربية، أبن رشد، جامعة بغداد، ١٩٩٩، ص ٧٩.
- (٢٢) مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ٢٥/٣/٢٠١٤.
- (٢٣) عادل عبد الله خطاب، "أثر أستعمالات الأرض على الحركة والنقل في مدينة بغداد"، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد (٢٢)، المجلد (٢٢)، بغداد، لسنة ١٩٨٨، ص ٥.
- (٢٤) مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ٣٠/٣/٢٠١٤.
- (٢٥) عبد الناصر صبري شاهر الراوي، مصدر سابق، ص ٨٥.
- (٢٦) مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ١/٤/٢٠١٤.
- (٢٧) مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ١/٤/٢٠١٤.

مصادر البحث:-

- الأشعب، خالص، "مدينة بغداد - نموها - بنيتها - تخطيطها"، الموسوعة الصغيرة، العدد ٨، دار الحرية للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٨٢.

- أمانة العاصمة، التصميم الإنمائي الشامل لمدينة بغداد عام ٢٠٠٠، تقرير شركة بول سيرفس، آب ، ١٩٧٣.
- باقر، طه ، وفوائد سفر "المرشد الى مواطن الاثار والحضارة / الرحلة الرابعة بغداد - كركوك- السليمانية"، دار الجمهورية للطباعة والنشر ، بغداد ، ١٩٦٥.
- خطاب، عادل عبد الله ،"أثر استعمالات الأرض على الحركة والنقل في مدينة بغداد"، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، العدد (٢٢)، المجلد (٢٢)، بغداد، لسنة ١٩٨٨.
- الدليمي، رجاء خليل أحمد، أثر النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والعمراني لمدينة بعقوبة، رسالة ماجستير "غير منشورة"، كلية التربية ، جامعة ديالى ، ٢٠٠٥.
- الدليمي، محمد دلف أحمد، "منطقة الأعمال المركزية في مدينة الرمادي/ الواقع والتطور المستقبلي لاستعمالات الأرض"، كلية التربية للبنات، جامعة الانبار، ١٩٩٤.
- الراوي ، عبد الناصر صبري شاهر، "دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن/ دراسة لمدن الرمادي والفلوجة والحبانية"، أطروحة دكتوراه "غير منشورة"، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٩٥.
- الفقيه ، نجات حسن، الدور الوظيفي لشبكة النقل الحضري في مدينة صنعاء ، أطروحة دكتوراه "غير منشورة"، قسم الجغرافية ، كلية التربية، ابن رشد ، جامعة بغداد، ١٩٩٩.
- مديرية الطرق والجسور في محافظة ديالى ، قسم الشؤون الفنية ، بيانات غير منشورة.
- مديرية بلدية الخالص، شعبة تنظيم المدن ، بيانات غير منشورة ، وخرائط قطاعية.
- مديرية بلدية الخالص، قسم هندسة الطرق، سجلات غير منشورة ، وخرائط قطاعية.
- الهيتي، صالح فليح حسن، "تطور الوظيفة السكنية لمدينة بغداد الكبرى ١٩٥٠- ١٩٧٠"، ط١، مطبعة دار السلام، بغداد، ١٩٧٦.
- الهيتي، صبري فارس، وصالح فليح حسن، "جغرافية المدن" ، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٨٦.
- مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ٢٠١٤/٣/١.
- مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ٢٠١٤/٣/٢٥.
- مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ٢٠١٤/٣/٣٠.
- مشاهدات الباحثة الميدانية لمنطقة الدراسة، ٢٠١٤/٤/١.