

المحاضرة الثانية عشره: استعمال الارض للنقل في المدينة: Land Use Of

Transportation

لقد نالت دراسة استعمال الارض للنقل في المدينة اهتماما كبيرا من قبل الجهات المسؤولة حتى ان هذا الاستعمال بات يشغل نحو ثلث مساحة المدينة 0

= اهمية استعمال الارض للنقل :يمكن التعبير عن اهمية هذا الاستعمال من خلال ثلاثة معايير هي:

1- معيار وظيفي:لانه بدون عنصر النقل والارض المخصصة له لايمكن ان تتطور المدن او تتفاعل مع بعضها ويصعب على الاستعمالات الاخرى في المدينة ان تؤدي وظائفها بدون حركة الناس والبضائع بين اجزائها فهو لاينفع دون ان يخطط ليخدم تلك الاستعمالات 0

2- معيار مكاني كمي :يتمثل بمقدار مساحات الارض المخصصة للنقل في بنية المدينة ،ففي المدن الحديثة يأتي هذا الاستعمال بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني 0، وهو في توسع مستمر مع تزايد السكان ووسائل النقل والحاجة اليها 0

3- معيار مورفولوجي:فهو يعمل على تطوير معماري وظيفي بفعل التجاذب الوظيفي 0 ان مشاكل النقل والمرور والازدحام داخل المدن جعل الجغرافيين يستخدمون مصطلح (النقل الحضري Urban Transportation) تناولت دراسة النقل الحضري من خلال اتجاهين هما:

- النقل كخدمة ويشغل حيز مكاني (استعمال ارض) في المدينة 0 وبرزت اهمية الشوارع والطرق كعامل للتخصص الوظيفي للاستعمالات 0
 - معالجة حركة النقل والتدفق المروري وانسيابيته وكفاية الطرق والشوارع وانظمتها والمشاكل الناجمة عنه في المدينة 0
- =خصائص استعمال الارض للنقل:

- 1- تختلف نسبة مايشغله هذا الاستعمال من مدينة الى اخرى بحسب درجة التطور والتقدم الحضري والتكنولوجي للبلد
- 2- ان حصته تزداد كلما تضخم حجم المدينة واتسعت مساحتها والعكس صحيح 0
- 3- انها تشغل نسبة مهمة من مساحة المدينة تقدر بثلاث مساحتها المعمورة ويأتي بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني 0
- 4- بدون هذا الاستعمال لايمكن للاستعمالات الاخرى ان تؤدي وظائفها اذ انه يعد عامل ربط مشترك فيما بينها 0
- 5- ان طبيعة الشوارع والطرق وتنظيم المرور يعكس درجة تطور المدينة 0
- 6- يعد استعمال النقل منافس قوي للاستعمالات الاخرى حتى المركزية منها كالاستعمال التجاري والاستعمال السكني اذ ان الشوارع اخذت تخترق قلوب المدن وتشققها حتى القديمة منها والتراثية 0

-1-

هذا وتشمل الاماكن التي تشغلها خدمات النقل او تغطيها في المدينة على مايلي :-

- أ- طرق السيارات
 - ب- مواقف السيارات للنقل الداخلي والخارجي بما فيها المواقف متعددة الطوابق
 - ت- خطوط ومحطات السكك الحديدية السطحية والتحتية (الباطنية)
 - ث- المطارات وشركات ووكالات الطيران
 - ج- خطوط ومحطات الترام المنتشرة في المدينة
 - ح- الجسور التي تنشأ لحمل النقل
 - خ- الموانئ البحرية والنهرية بما فيها الارصفة ومنشآت النقل
- = انماط الشوارع والطرق داخل المدن :

تدرس الشوارع وانماطها وتصنف من وجهات نظر متعددة وكالاتي:-

1- حسب الوظيفة او الاستعمالات المطلة عليها والاستعمال المتغلب على جانبيها فتكون:

- أ- شوارع تجاربه
- ب- = صناعيه

ج- = ترويحيه

د- = شوارع تخدم المحلات السكنيه

2- حسب طبيعة بناءها وارتفاعها او عمقها عن سطح الارض فتكون :

- أ- شوارع معلقه
- ب- = تحتيه

ج- = سطحيه

3- حسب عرضها او سعتها واستيعابها لحركة المرور فتكون :

- أ- طرق رئيسه
- ب- = محليه

ج- = ثانويه

د- = فرعيه

4- حسب الشبكة التي ترسمها على صفحة ارض المدينه وبخاصة على المساحة المعمورة

منها فتكون :

أ- النمط الرباعي (الشطرنجي) المنتظم : ويتم بتقسيم ارض المدينة او جزء منها الى
الى مربعات او اشكال رباعية او مستطيلات وكل شارع منها يقطع الآخر بزواوية قائمة
وعلى مسافة متساوية ، وهو من قدم الانظمة تم استعماله في مدن الحضارات القديمة
في وادي الرافدين والنيل والرومان اولعوا بهذا النمط ويصلح هذا النظام للمواقع
السهلية المستويه 0

-2-

ب- النمط الشعاعي - الرباعي: تقسم فيه المدينة الى شوارع وطرق رئيسة تتفرع من المركز او المراكز الاخرى وتشع نحو الخارج بشكل مائل مستقيم على ان توصل بينها شوارع اخرى مستقيمة عرضية تقسم المدينة الى قطاعات رباعية او قريبة منها مثل خطة مدينة ميلانو في ايطاليا 0

ت- النمط الدائري: وفيه تخطط المدينة بشوارعها على شكل حلقات او دوائر تحيط الواحدة بالآخرى وفي النهاية تتخذ المدينة الشكل الدائري او القريب منه حسب درجة انتظام وتناسق الدوائر وهو يسهل حركة المرور بين اجزاء المدينة وربطها مع بعضها مثل نظام بغداد المدورة عندما بناها المنصور ، اذ يصبح مركز المدينة على ابعاد متساوية من جميع اطرافها ، ويصلح هذا النظام للمدن التي تبني على قمم الجبال او على البحيرات او على الشواطئ البحرية مثل مدينة شيكاغو ومدينة الكويت 0

ث- النمط العضوي: ويطلق عليه الصنف غير المنتظم او الشوارع الملتوية العشوائية وفيه لا تتبع الشوارع نمطا موحدًا او منسجمًا لا من حيث الاتجاه ولا الاتساع ولا التساوي في المسافات ولا الوقت وتسود فيه الشوارع الضيقة والازقة الملتوية كما في المدن القديمة العربية والاوروبية 0
= دوافع الحركة داخل المدن :

ان حركة السكان داخل المدن هي التي تسبب الازدحام فيها ويمكن تحديد اربع مناطق وظيفية رئيسه لحركة السكان فيما بينها هي:

- أ- المناطق السكنية (الدور)
 - ب- = الصناعية واماكن العمل الاخرى
 - ت- = المركزية (الاسواق التجارية)
 - ث- = المفتوحة للتنزه والتسليه
- ويرى الجغرافي الامريكي فانس Vance ان اهم اسباب ودوافع الحركة للسكان داخل المدن هي دوافع فردية واقتصادية واجتماعية وحدد عناصر هذه الحركة بماياتي :

- أ- الرحلة الى العمل
 - ب- الرحلة الى السوق والتسوق
 - ت- الحركة التجارية
 - ث- التزاور الاجتماعي
 - ج- حركة التسليه
- ويمكن تمييز منطقتين لهذه الانواع من الحركة هما :-

أ- منطقة التجمع وتشمل الرحلة الى العمل والتسوق والتسليه وتتميز بان لها محطات او مناطق معينة فالمصانع وال C.B.D هي مناطق يتجمع فيها الناس من مختلف انحاء المدينة 0

ب- مناطق التشتت وتشمل المناطق السكنية والضواحي كما تشمل الحركة التجارية والتزاور الاجتماعي والتي تتميز بعدم وجود مناطق معينه لتجمع السكان 0

