

محاضرة رقم

التربية للبنات	الكلية
الجغرافية	القسم
Geography of cities	المادة باللغة الانجليزية
جغرافية المدن	المادة باللغة العربية
الثالثة	المرحلة
سحر خالد حماد حسين	اسم التدريسي
Transportation Land Use in the city	عنوان المحاضرة باللغة الانجليزية
استعمال الأرض للنقل في المدينة	عنوان المحاضرة باللغة العربية
12	رقم المحاضرة
احمد علي اسماعيل ، دراسات في جغرافية المدن، مكتبة سعيد رأفت، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٧٨ م .	المصادر والمراجع
جمال حمدان، جغرافية المدن، الطبعة الثانية منقحة، دار النشر مصر ، عالم الكتب.	
صبري فارس الهيتي، صالح فليح حسن، جغرافية المدن، الموصل، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر.	

محتوى المحاضرة

استعمال الأرض للنقل في المدينة: Transportation Land Use in the city

لقد نالت دراسة استعمال الأرض للنقل في المدينة اهتماماً كبيراً من قبل الجهات المسؤولة حتى ان هذا الاستعمال بات يشغل نحو ثلث مساحة المدينة.

*أهمية استعمال الأرض للنقل يمكن التعبير عن أهمية هذا الاستعمال من خلال ثلاثة

معايير هي:

1-معيار وظيفي: لأنه بدون عنصر النقل والأرض المخصصة له لا يمكن ان تتطور المدن او تتفاعل مع بعضها ويصعب على الاستعمالات الاخرى في المدينة ان تؤدي وظائفها بدون حركة الناس والبضائع بين اجزائها فهو لا ينفع من دون ان يخطط ليخدم تلك الاستعمالات .

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

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

-النقل كخدمة ويشغل حيز مكاني(استعمال ارض) في المدينة وبرزت اهمية الشوارع والطرق كعامل للتخصص الوظيفي للاستعمالات.

-معالجة حركة النقل وانسيابية التدفق المروري وكفاية الطرق والشوارع وانظمتها والمشاكل الناجمة عنه في المدينة .

***خصائص استعمال الأرض للنقل:**

1-تختلف نسبة ما يشغله هذا الاستعمال من مدينة الى اخرى بحسب درجة التطور والتقدم الحضاري والتكنولوجي للبلد .

- 2- ان حصته تزداد كلما تضخم حجم المدينة واتسعت مساحتها والعكس صحيح .
 - 3- انها تشغل نسبة مهمة من مساحة المدينة تقدر بثلاث مساحتها المعمورة ويأتي بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني.
 - 4- بدون هذا الاستعمال لا يمكن للاستعمالات الاخرى ان تؤدي وظائفها اذ انه يعد عامل ربط مشترك فيما بينها.
 - 5- ان طبيعة الشوارع والطرق وتنظيم المرور يعكس درجة تطور المدينة.
 - 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 .
- هذا وتشمل الاماكن التي تشغلها خدمات النقل او تغطيها في المدينة على ما يلي :-
- أ - طرق السيارات .
 - ب- مواقف السيارات للنقل الداخلي والخارجي بما فيها المواقف متعددة الطوابق.
 - ت- خطوط ومحطات سكك الحديد .
 - ث -المطارات وشركات ووكالات الطيران .
 - ج- خطوط ومحطات الترام المنتشرة في المدينة.
 - ح-الجسور التي تقام لتسهيل حركة المرور وتجاوز العوائق والاتصال بين المناطق المختلفة.
 - 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 وعلى جانبيها فتكون:

* شوارع تجارية

* شوارع صناعية

* شوارع ترفيهية

* شوارع تخدم المحلات السكنية

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

* شوارع معلقة

* شوارع تحتية

* شوارع سطحية

3- حسب عرضها او سعتها واستيعابها لحركة المرور فتكون:

* طرق رئيسية

* طرق محلية

* طرق ثانوية

* طرق فرعية

4-حسب الشبكة التي ترسمها على صفحة أرض المدينة وخاصتاً على المساحة المعمورة

منها فتكون:

أ - النمط الرباعي (الشطرنجي) المنتظم : ويتم تقسيم أرض المدينة او جزء منها الى مربعات او اشكال رباعية او مستطيلات وكل شارع منها يقطع الآخر بزاوية 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 للمواضع السهلية المستوية .

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.

ت - النمط الدائري: وفيه تخطط المدينة بشوارعها على شكل حلقات او دوائر تحيط ببعضها 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 تبنى على قمم الجبال او على البحيرات او على الشواطىء البحرية مثل مدينة شيكاغو و الكويت .

ث- النمط العضوي: ويطلق عليه الصنف غير المنتظم او الشوارع الملتوية العشوائية وفيه لا تتبع الشوارع نمطا موحدا او منسجم لا من حيث الاتجاه ولا الاتساع ولا التساوي في المسافات ولا الوقت وتسود فيه الشوارع الضيقة والازقة الملتوية كما في المدن القديمة العربية والاوربية .

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:

- المناطق السكنية (الدور)
 - المناطق الصناعية واماكن العمل الاخرى
 - المناطق المركزية (الاسواق التجارية)
 - المناطق المفتوحة للتنزه والتسلية
- ويرى الجغرافي الامريكي (فانس Vance) ان اهم اسباب ودوافع الحركة للسكان داخل المدن هي دوافع فردية واقتصادية واجتماعية وحدد عناصر هذه الحركة بما يأتي:

* الرحلة الى العمل

* الرحلة الى السوق والتسوق

* الحركة التجارية

* التزاور الاجتماعي

* حركة التسلية

ويمكن تمييز منطقتين لهذه الانواع من الحركة هما:-

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

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