



ISSN: 1817-6798 (Print)

Journal of Tikrit University for Humanities

available online at: www.jtuh.org/

Abdullah Ahmed Gloub Al-Azzawi

Dr. Sabah Othman Abdullah Al-Bayati

Tikrit / University/College of Education for Science

sabahothman@tu.edu.iq

* Corresponding author: E-mail :
Abdulla.a44@tu.edu.iq**Keywords:**job classification,
Kirkuk city,
proper planning**ARTICLE INFO****Article history:**

Received 4 Jan. 2022

Accepted 17 Aug 2022

Available online 28 Jan 2023

E-mail t-jtuh@tu.edu.iq

©2023 COLLEGE OF Education for Human Sciences, TIKRIT UNIVERSITY. THIS IS AN OPEN ACCESS ARTICLE UNDER THE CC BY LICENSE

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>**Functional Classification of Kirkuk's Streets****A B S T R A C T**

The urban transport network system represents at the present time an important and vital part of the uses of the city's land and its vital facilities, it is one of the factors that lead to increased linkage and interaction between places. With reference to the importance of the streets within the city, the streets were classified functionally, i.e. according to the function occupied by the facades overlooking them or the dominant use of the buildings that occupy their sides and the city streets perform different functions. Despite the importance of the function performed by the sides of the streets, the most important of them is the movement of the passage of vehicles and pedestrians, where the streets acquire the same function performed by the city center and the residential shops that link them or extend in them to include the commercial function, the residential function, the industrial function and the recreational function. On the basis of the classification of the street network in the city of Kirkuk, the study found that streets can be functionally classified into four types, which are (residential, commercial, industrial, and recreational) streets. The study recommends that there be compatibility between the patterns of land use and the transport network so that one use does not grow at the expense of the other. © 2023 JTUH, College of Education for Human Sciences, Tikrit University

DOI: <http://dx.doi.org/10.25130/jtuh.30.1.2.2023.09>**التصنيف الوظيفي لشوارع مدينة كركوك**

عبدالله احمد جلوب العزاوي/ جامعة تكريت/ كلية التربية للعلوم الانسانية /قسم الجغرافية

م. د. صباح عثمان عبدالله البياتي/ جامعة تكريت/ كلية التربية للعلوم الانسانية /قسم الجغرافية

الخلاصة:

تمثل منظومة شبكة النقل الحضري في الوقت الحاضر جزءاً مهماً وحيوياً من استعمالات أرض المدينة ومرافقها الحيوية ، وتعد احد العوامل التي تؤدي إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن ، وان هدف البحث هو دراسة اصناف الشوارع وظيفياً في مدينة كركوك وبيان خصائص كل صنف منها ، إذ يعتبر التصنيف الوظيفي من التصانيف المهمة للشوارع داخل المدينة ، وتصنف الشوارع وظيفياً أي حسب

الوظيفة التي تشغلها الواجهات المطلة عليها أو الاستعمال المتغلب للأبنية التي تحتل جوانبها و تؤدي شوارع المدينة وظائف مختلفة ، وبالرغم من أهمية الوظيفة التي تنهض بها جوانب الشوارع فإن الأهم منها هي حركة مرور المركبات والسابلة ، حيث تكتسب الشوارع نفس الوظيفة التي يؤديها مركز المدينة والمحلات السكنية التي تربط بينها أو تمتد فيها لتشمل الوظيفة التجارية و الوظيفة السكنية والوظيفة الصناعية والوظيفة الترفيهية ، وان هذا الاصناف تجذب اليها انواعا من استعمالات الارض تتناسب معها من ثم يظهر شكل المدينة النهائي، وعلى اساس تصنيف شبكة الشوارع في مدينة كركوك توصلت الدراسة انه يمكن تصنيف الشوارع وظيفيا الى اربعة انواع وهي شوارع (سكنية ، تجارية ، صناعية ، ترفيهية)، وتوصي الدراسة بان يكون هناك توافق بين انماط استعمالات الارض وشبكة النقل لكي لا ينمو استعمال على حساب الاستعمال الاخر.

الكلمات المفتاحية: التصنيف الوظيفي، مدينة كركوك، التخطيط السليم

المقدمة : -

تضم المدينة في بنيتها شبكة من الشوارع التي تشغل حيزا كبيرا من مساحتها ، وفي ضوء تنوع استعمالات الارض وخصائص الامكنة داخل المدينة ، فمن المؤكد ان تتعدد اصناف الشوارع تبعا لذلك ، الامر الذي دفع المخططين والمهتمين في مجال تخطيط النقل واستخدماته داخل المدينة الى وضع عدة تصانيف للشوارع ، لكي يتمكنوا من متابعة تسلسل وظائفها وفق تدرج هرمي يسهل مهمتهم في ذلك ، وان هذا النظام لأصناف شبكة الشوارع يعكس مدى التطور الذي وصلت اليه المدينة وفي نفس الوقت يعكس مدى اعتماد المدينة على التخطيط السليم في التنسيق الوظيفي لشوارعها، و يقصد بتصنيف الشوارع تقسيم الشوارع إلى أنواع وتصنف الشوارع وظيفيا في منطقة الدراسة الى شوارع سكنية وشوارع تجارية وشوارع ترفيهية وشوارع صناعية.

١-مشكلة البحث :

(هل يمكن تصنيف شبكة الشوارع في مدينة كركوك وظيفيا طبقا لنوع الاستخدام السائد)

٢-فرضية البحث :

(يمكن تصنيف شبكة الشوارع وظيفيا الى اربعة أصناف وذلك بحسب ما تتمتع به من خصائص جغرافية)

٣-منهجية البحث :

تم الاعتماد على المنهج الوصفي والمورفولوجي للكشف عن واقع واصناف شبكة الشوارع في مدينة كركوك

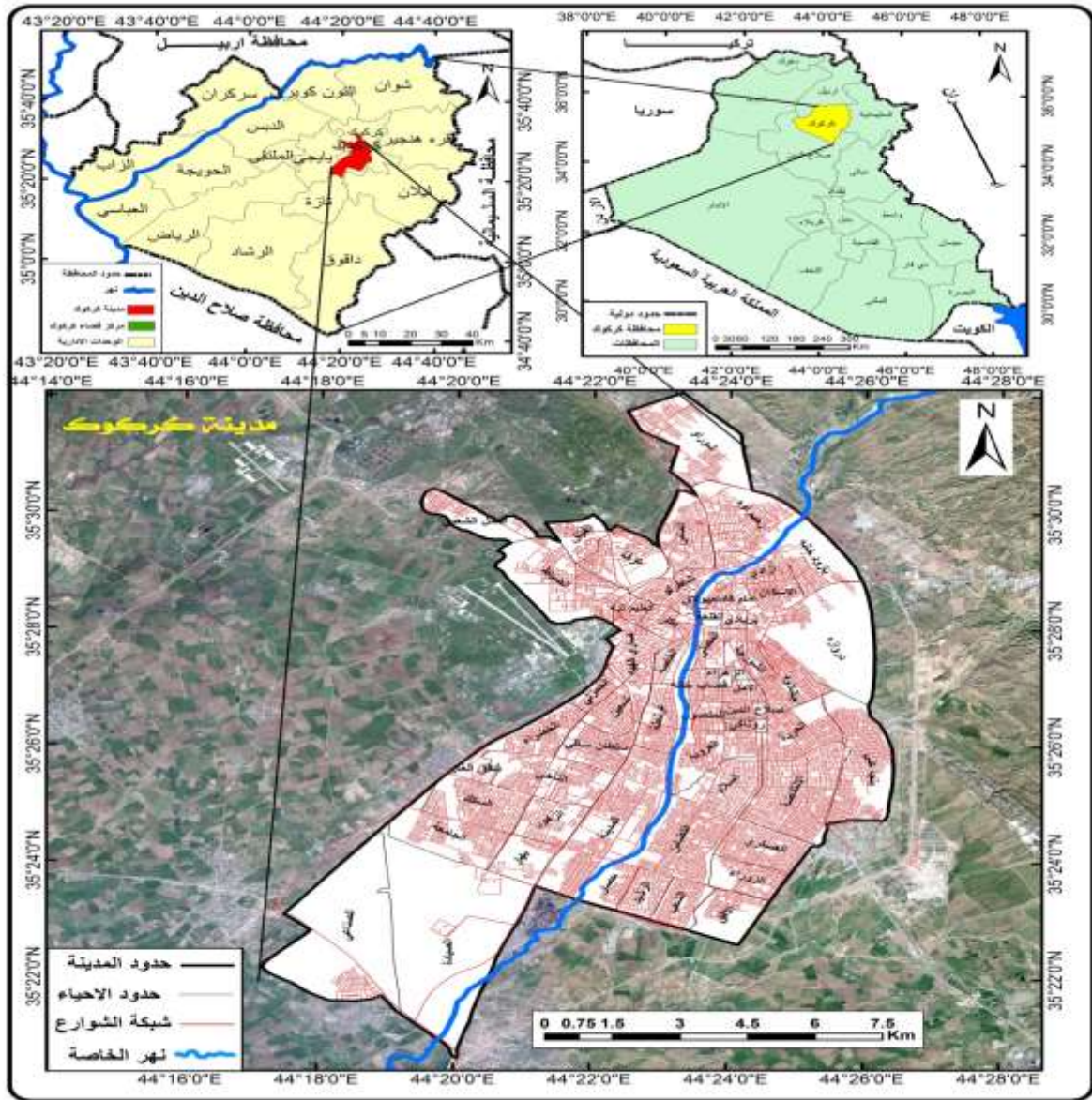
٤-هدف الدراسة :

تهدف الدراسة الى الكشف عن انواع الشوارع في مدينة كركوك حسب التصنيف الوظيفي لشبكة الشوارع

٥-الحدود المكانية والزمانية للدراسة :

تمتد منطقة الدراسة البالغة مساحتها (١٢٧ كم^٢) فلكياً بين خطي طول (٤٤ = ٢٥ - ٤٤ - ٣٢ ° _ ١٦ - ٤٤) شرقاً وبين دائرتي العرض (٣٧ = ٢٠ - ٣٥ ° _ ٩ = ٣٢ - ٣٥ °) شمالاً ، يقسمها نهر الخاصة الى قسمين ، شرقي ، وغربي وتتألف مدينة كركوك من ٥٥ حيا سكنيا يقع ٢٦ منها الى الجانب الغربي من نهر الخاصة ، و ٢٩ في الجانب الشرقي من النهر ، تتمثل منطقة الدراسة بمدينة كركوك التي هي مركز محافظة كركوك تقع جغرافيا في الجزء الشمالي والشمال الشرقي من العراق ، يحدها من الشمال ناحية شوان وناحية التون كوبري ومن الشرق تحدها ناحية قرة هنجير ، ومن الجنوب والجنوب الشرقي ناحية ليلان ومن الجنوب الغربي تحدها ناحية تازة خورماتوا ، ومن الغرب تحدها ناحية يايجي ، اما من الشمال الغربي فيحدها قضاء الدبس وكما في خريطة (١).

خريطة (١) موقع منطقة الدراسة بالنسبة لمدينة كركوك



المصدر: بالاعتماد على برنامج arc GIs 10.3، والرؤية الفضائية لمنطقة الدراسة للقمر الصناعي Quick Bird2، لعام ٢٠٢١

التصنيف الوظيفي للشوارع

للشوارع والطرق وظائف معينة تقوم بها وكثيراً ما تصنف الشوارع وظيفياً أي بنفس الوظيفة التي تشغلها الواجهات المطلة عليها او الاستعمال المتغلب للأبنية التي تحتل جوانبها ، في المدينة والأحياء السكنية التي تمتد خلالها أو توصل بينها^(١)، وتؤدي شوارع المدينة ووظائف مختلفة وعلى هذا الأساس تصنف الشوارع في مدينة كركوك إلى اربعة اصناف وبلغت اطوالها (٢٠٣٥١٧١م) وبمساحة

قدرها (٣٠٠٦٨٠٥٠م^٢) وجاءت الشوارع السكنية بالمرتبة الاولى من حيث الاطوال والمساحة اذ بلغت اطوالها (١٦٢٤٤٢٤م) وبنسبة (٧٩%) وبمساحة قدرها (١٦٣٤٣٨٨٠م^٢) وبنسبة (٥٤.٣٥) اما الشوارع التجارية جاءت بالمرتبة الثانية حيث بلغت اطوالها (٢٤٨١٨٣م) وبنسبة (١٢.١٩%) وبمساحة (٩٨٧٥٢٨٠م^٢) وبنسبة (٣٢.٨٤%) وجاءت الشوارع الترفيهية بالمرتبة الثالثة اذ بلغت اطوالها (١٠٧٠٠٣م) وبنسبة (٥.٢٥%) من اطوال الشوارع وبمساحة (٢١٧٦٠٦٠م^٢) ، اما الشوارع الصناعية جاءت بالمرتبة الاخيرة من حيث اطوال الشوارع والمساحة اذ بلغت اطوال شوارعها (٥٥٥٦١م) وبمساحة (١٦٧٢٨٣٠م^٢) وبنسبة (٥.٦٥%) وكما موضح في جدول (١) والشكل (١).

جدول (١) التصنيف الوظيفي للشوارع بمدينة كركوك بحسب اطوالها ونسبها المئوية لعام ٢٠٢٢

ت	صنف الشارع	طول الشارع م	النسبة المئوية للأطوال الشوارع	مساحة الشارع م ^٢	النسبة المئوية لمساحة الشوارع
١	السكني	١٦٢٤٤٢٤	٧٩.٨١	١٦٣٤٣٨٨٠	٥٤.٣٥
٢	التجاري	٢٤٨١٨٣	١٢.١٩	٩٨٧٥٢٨٠	٣٢.٨٤
٣	الترفيهي	١٠٧٠٠٣	٥.٢٥	٢١٧٦٠٦٠	٧.٢٥
٤	الصناعي	٥٥٥٦١	٢.٧٥	١٦٧٢٨٣٠	٥.٥٦
	المجموع	٢٠٣٥١٧١	%١٠٠	٣٠٠٦٨٠٥٠	%١٠٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على برنامج Arc Gis و المرئية الفضائية لمنطقة الدراسة للقمر الصناعي Quick Bird2، لعام ٢٠٢١

١- الشوارع السكنية :

تعرف الشوارع السكنية بأنها تلك الشوارع التي يمارس على جانبيها الاستعمال السكني والتي تحيط بالمناطق السكنية على الأغلب. كما وأن فئة من هذه الشوارع (الأزقة) تؤدي وظائف سكنية أكثر من الوظائف المرورية والتي تكون عندها حركة السير الآلي بطيئة، وتسمى بطرق التخديم او المسالك كونها تخدم المجموعات السكنية^(٢)، وتتصف الشوارع السكنية بأنها ذات مسارين او مسار واحد تتصل في بينها لتكون شبكة المواصلات المحلية وفي نفس الوقت تؤمن الاتصال بالشبكة الرئيسية في المدينة وتحيط هذا

شكل (١) التصنيف الوظيفي للشوارع بمدينة كركوك لعام ٢٠٢٢



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على بيانات جدول (١)

الشوارع السكنية بتجمعات سكنية تختلف في الحجم وترتبط بشوارع او اكثر من شوارع المدينة حسب موقعها وحجم المنطقة التي تخدمها^(٣)، ويبلغ عرض هذا الشوارع في الاحياء السكنية القديمة من (٣-٨) ، وفي الاحياء السكنية الحديثة من (٦-١٠)، وتحتل هذا الوظيفة في مدينة كركوك الجزء الاكبر من الشوارع اذ بلغت مسافة هذا الشوارع حوالي (١٦٢٤٤٢٤م) ونسبة (٧٩.٨١ %) من اطوال الشوارع وبمساحة (١٦٣٤٣٨٨٠م^٢) ونسبة (٥٤.٣٥%) من مساحة المدينة وكما موضح في الجدول (٢) وخريطة (٢) .

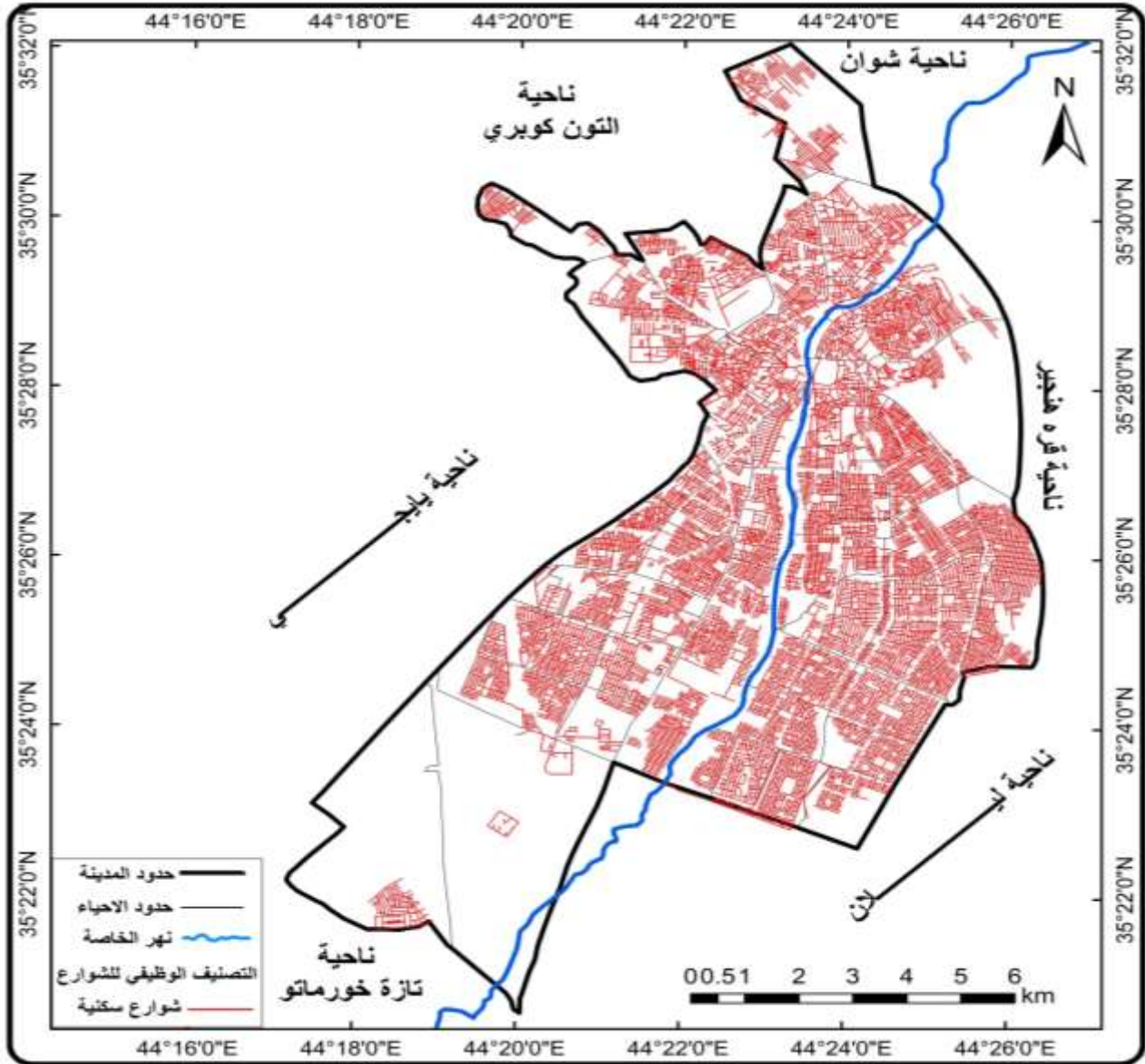
ان هذا الشوارع الفرعية بين الوحدات السكنية تقدم خدمة كبيرة للأحياء السكنية في المدينة وظيفتها الاساسية خدمية اكثر مما هي مرورية، حيث تقلل حركة السير فيها ويتم تحديد السرعة المحددة لها وذلك بسبب وقوعها في مناطق ذات كثافة سكانية عالية^(٤) ، وتتخللها عدة وظائف خدمية مثل (المدارس والجموع والمنتزهات) وتشكل حركة السابلة فيها درجة كبيرة ، وان هذا الشوارع تعاني من عدة مشاكل والتي اثرت سلبا على ادائها وذلك بسبب الازدواجية والتداخل بين الوظيفة السكنية والتجارية والصناعية والخدمية ووقوعها في مركز المدينة جعلها تعاني من مشكلة الاختناقات المرورية ، وبالتالي نجدها تعاني من نقص في شبكات الصرف الصحي وكذلك رداءه الارصفة فيها .

جدول (٢) اطوال ومساحة الشوارع السكنية في مدينة كركوك لعام ٢٠٢٢

ت	اسم الحي	طول الشارع م	النسبة المئوية للأطوال الشوارع	مساحة الشارع م ^٢	النسبة المئوية لمساحة الشوارع	ت	اسم الحي	طول الشارع م	النسبة المئوية للأطوال الشوارع	مساحة الشارع م ^٢	النسبة المئوية لمساحة الشوارع
١	رحيم اوة	٤٩٠٠١	٣.٠١	٤٩٠٠١٠	٢.٩٩	٢٩	قصاب خانة	15514	٠.٩٥	١٥٥١٤٠	٠.٩٤
٢	الانقفاضة	٩٩٥٨٦	٦.١٢	٩٩٥٦٨٠	٦.٠٩	٣٠	الرشيد	٢٥٠٩٣	١.٥٤	٢٥٠٩٣٠	١.٥٣
٣	بنجا علي	٧٧٢٠١	٤.٧٥	٧٧٢٠١٠	٤.٧٢	٣١	المنصور	١٣٤٧٣	٠.٨٢	١٣٤٧٣٠	٠.٨٢
٤	الزوراء	٢٧٨١٣	١.٧١	٢٧٨١٣٠	١.٧٠	٣٢	المدينة	٩٢٠٣٨	٥.٠٦	٩٢٠٣٨٠	٥.٦٣
٥	الافقي	١٨١٦٣	١.٠١	١٨١٦٣٠	١.١١	٣٣	بهار	١٦٤٦٩	١.٠١	١٦٤٦٩٠	١.٠٠
٦	الفيلق	٢٠١٨٦	١.٢٤	٢٠١٨٦٠	١.٢٤	٣٤	العمل الشعبي	١٣٨٠٣	٠.٨٤	١٣٨٠٣٠	٠.٨٤
٧	الحرية	٤٧٠٥٢	٢.٠٨	٤٧٠٥٢٠	٢.٨٧	٣٥	الخضراء	٣٢٦٧٨	٢.٠١	٣٢٦٧٨٠	١.٩٩
٨	العسكري	٤٦٥٨١	٢.٨٦	٤٦٥٨١٠	٢.٨٥	٣٦	الحمزلي	١١٧٧٨	٠.٧٢	١١٧٧٨٠	٠.٧٢
٩	جنكلاوة	٥٢٨٢٢	٣.٢٥	٥٢٨٢٢٠	٣.٢٣	٣٧	دروازه	٢٥٥٠١	١.٥٦	٢٥٥٠١٠	١.٥٦
١٠	الجامعة	٣٩٩٤٤	٢.٤٥	٣٩٩٤٤٠	٢.٤٤	٣٨	الامل	١٢١٢٩	٠.٧٤	١٢١٢٩٠	٠.٧٤
١١	السكك	٥٣٤٤٢	٢.١٨	٥٣٤٤٢٠	٣.٢٦	٣٩	دور الضباط	٤٧٧٤١	٢.٩٣	٤٧٧٤١٠	٢.٩٣
١٢	العروبة	٤٢٩٢٤	٢.٦٤	٤٢٩٢٤٠	٢.٦٢	٤٠	روناكي	٨٢٢٦	٠.٥٠	٨٢٢٦٠	٠.٥٠
١٣	الاسكان	٢٣٧٦٧	١.٤٥	٢٣٧٦٧٠	١.٤٥	٤١	حصار	١٢٩٠١	٠.٧٩	١٢٩٠١٠	٠.٧٨
١٤	الزهراء	٦٣٧٦	٠.٣٩	٦٣٧٦٠	٠.٣٩	٤٢	الخاصة	١١٨٨٤	٠.٧٣	١١٨٨٤٠	٠.٧٢
١٥	غرناطة	٣٢٠٣٥	١.٩٧	٣٢٠٣٥٠	١.٩٧	٤٣	شقق الغاز	٥٩١٠	٠.٣٦	٥٩١٠٠	٠.٣٦
١٦	الشورجة	١٩٩٨٥	١.٢٣	١٩٩٨٥٠	١.٢٢	٤٤	شوارو	٣٦١٠١	٢.٢٢	٣٦١٠١٠	٢.٤٠
١٧	صاري كهية	٢٣٣٤٥	١.٤٣	٢٣٣٤٥٠	١.٤٢	٤٥	شاطرلو	٣٩٢٤٩	٢.٠٤	٣٩٢٤٩٠	٢.٤٠
١٨	المصلى	٢٤٥٣٦	١.٥١	٢٤٥٣٦٠	١.٥٠	٤٦	سلطان ساقبي	٣٤٧٣٩	٢.١٣	٣٤٧٣٩٠	٢.١٢
١٩	السلام	٣٨٦٤٦	٣.٣٧	٣٨٦٤٦٠	٢.٣٦	٤٧	تعليم تبة	١٤٤٠٦	٠.٨٨	١٤٤٠٦٠	٠.٨٨
٢٠	الماس	٣٧٧٣٣	٢.٣٢	٣٧٧٣٣٠	٢.٣٠	٤٨	بريادي	٨١١٦	٠.٤٩	٨١١٦٠	٠.٤٩
٢١	الزهور	٢٦٩٨٨	١.٦٦	٢٦٩٨٨٠	١.٦٥	٤٩	صلاح الدين	١٣٨٠٠	٠.٨٤	١٣٨٠٠٠	٠.٨٤
٢٢	عرفة	٣٣٣٣١	٢.٠٥	٣٣٣٣١٠	٢.٠٣	٥٠	بارود خانة	٢١٧٧٠	١.٣٤	٢١٧٧٠٠	١.٣٤
٢٣	امام قاسم	١٢١٤٦	٠.٧٤	١٢١٤٦٠	٠.٧٤	٥١	الصيداءة	٧٢٢٥	٠.٤٤	٧٢٢٥٠	٠.٤٤
٢٤	التاخي	٤٨٩٠٤	٣.٠٠	٤٨٩٠٤٠	٢.٩٩	٥٢	الصناعي	١٤٧٥٠	٠.٩٠	١٤٧٥٠٠	٠.٩٥
٢٥	التضامن	٨٠٢٢٨	٤.٠٩	٨٠٢٢٨٠	٤.٩٠	٥٣	الشعب	٣٣٢٩٠	٢.٠٤	٣٣٢٩٠٠	٢.٠٤
٢٦	بكلر	٢٢٤٤٠	١.٣٨	٢٢٤٤٠٠	١.٣٧	٥٤	بولاق	٤٤٦٢	٠.٢٧	٤٤٦٢٠	٠.٢٧
٢٧	ازادي	٢١٨٩٥	١.٣٤	٢١٨٩٥٠	١.٣٣	٥٥	القلعة	٢٦٥١	٠.١٦	٢٦٥١٠	٠.١٦
٢٨	تسعين	٣١٦٥٧	١.٩٤	٣١٦٥٧٠	١.٩٣	٥٦	المجموع	١٦٢٤٤٢٤	%١٠٠	١٦٣٤٣٨٨٠	%١٠٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على برنامج Arc GIS ١٠.٣، والمرئية الفضائية لمنطقة الدراسة لعام ٢٠٢١.

خريطة (٢) الشوارع السكنية في مدينة كركوك لعام ٢٠٢٢



المصدر: بالاعتماد على قاعدة بيانات الجغرافية، وبرنامج arc GIs10.3، والمرئية الفضائية لمنطقة الدراسة.

٢- الشوارع التجارية:

تعرف الشوارع التجارية بأنها الشوارع التي ينبغي أن يمارس على جانبيها وظائف تجارية بكافة أنواعها ويأخذ من هذه الوظيفة أساساً لعمليات التخطيط والتصميم لهذه الشوارع ويتدرج ضمن ذلك الاعتبارات المرورية الأخرى^(٥)، وتوصف هذه الشوارع بأشغالها الشوارع الرئيسية من المناطق المركزية للمدينة وتتفرع منها شوارع تجارية ثانوية وشوارع محلية مما تشكل قطب جذب لسكان المدينة وذلك لتوفر العديد من الخدمات الضرورية اليومية وان أي تغير في وظيفتها سوف يولد مشاكل مرورية كثيرة نتيجة لزيادة الحركة فيها فضلاً عن زيادة الضغط على الاستعمالات الخدمية الأخرى^(٦)، إذ تتركز الشوارع التجارية في مدينة

كركوك والمتمثلة بشوارع المحافظة والذي يبدأ من تقاطع شارع المحافظة مع الجسر الثالث وانتهاء بالمعهد الفني جنوبي المدينة ويعتبر هذا من الشوارع التجارية الرئيسية في المدينة والذي يعاني من الاختناقات المرورية وذلك لعدم توفر ساحات لوقوف السيارات فيضطر سائقو السيارات الى ركن سياراتهم الى جانبي الطريق، ويعتبر شارع تسعين ايضا من الشوارع التجارية التي كانت سابقا من الشوارع السكنية ثم تحولت الى الوظيفة التجارية وذلك باستحداث محلات تجارية على الجزء المخصص لأغراض السكن مما ادى الى تغير مورفولوجية الشكل من الوظيفة السكنية الى التجارية ، بالرغم من ان السعة المرورية لهذا الشارع لا يتسع لاحتواء اعداد كبيرة من السيارات ، بسبب كثرة التوقفات على جانبي الطريق ، مما اثر سلبا على حركة المرور والسابلة والتي ادت الى حدوث الاختناقات المرورية ، ففي الجانب الايمن من نهر الخاصة يعد (شارع كوماري ، والمحاكم ، والاقواق وشارع الاستقلال) من الشوارع التجارية المزدهمة بسبب وقوع هذه الشوارع في منطقة الاعمال المركزية ونقطة الالتقاء وسائط النقل لا حياء المدينة كافة ، اما في الجانب الايسر من نهر الخاصة فيعد(شارع السوق الكبير والقلعة وصلاح الدين) من اهم الشوارع التي تمارس فيها الوظيفة التجارية المتمثلة بتجارة الجملة والمفرد ، وان هذا الشوارع تكون ضيقة وتنتشر فيها ظاهرة الباعة المتجولين واستغلالهم مساحات واسعة من اجزاء الشوارع مما يعيق حركة السابلة ، وكذلك تمتاز بردائه اكسائها ،وان هذا الشوارع تحتكر المواقع المركزية في المدينة وان اسعار الاراضي تكون مرتفعة جدا وذلك لارتفاع الياجارات للمحال في هذا الشوارع ، وبلغت اطوال الشوارع التجارية في مدينة كركوك (٢٤٨١٨٣م) وبنسبة (١٢.١٩%) وبمساحة (٩٨٧٥٢٨٠م^٢) وبنسبة (٣٢.٨٤) من مساحة مدينة كركوك وكما مبين في جدول (٣) وخريطة (٣) .

٣- الشوارع الترفيهية :

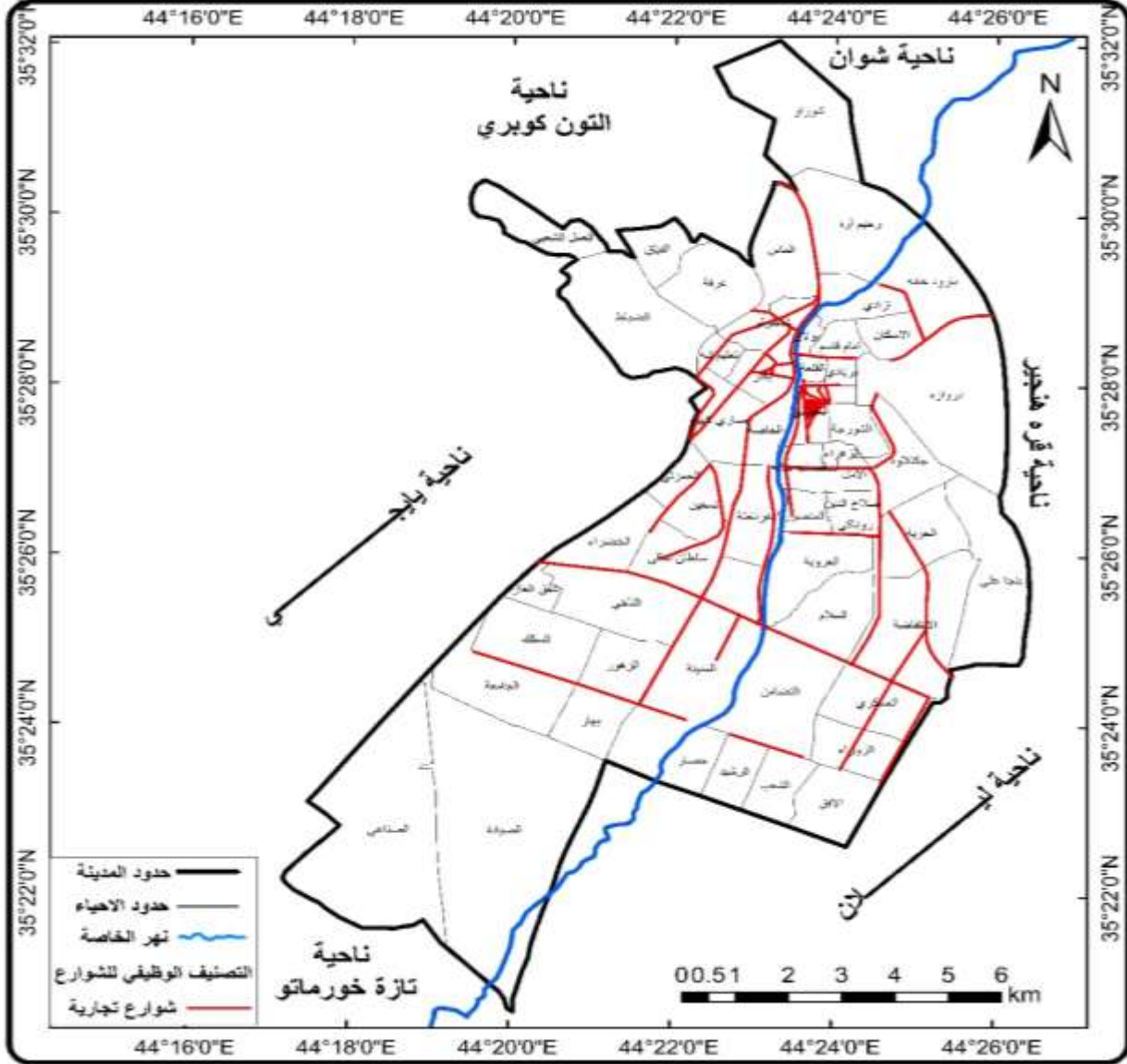
تعد المناطق الخضراء من ابرز متطلبات المدن الحديثة كونها تشكل الرئة الرئيسية لعمليات التغير البيئي فهي تمثل العامود الرئيسي لتنقية اجواء المدينة من التلوث الناجم من استعمالات الأرض المختلفة^(٧)، وينتشر هذا النمط من الشوارع في مدينة كركوك على ضفاف (الكورنيشات) ، إذ يزود الكورنيش بالمرافق العامة وتغرس الأشجار و المغروسات الخضراء في وسط الكورنيش وعلى امتداد الساحل^(٨) ان الشوارع الترفيهية هي الشوارع التي تخصص استعمالات الارض لأغراض الترفيه والترفيه والتي تتمثل بشوارع الكورنيش الواقع على جانبي نهر الخاصة والتي تتكون من مساحات مهمة من الناحية

جدول (٣) مساحة واطوال الشوارع التجارية في مدينة كركوك لعام ٢٠٢٢

ت	اسم الحي	طول الشارع م	النسبة المئوية للأطوال الشوارع	مساحة الشارع م ^٢	النسبة المئوية لمساحة الشوارع	ت	اسم الحي	طول الشارع م	النسبة المئوية للأطوال الشوارع	مساحة الشارع م ^٢	النسبة المئوية لمساحة الشوارع
١	رحيم اوة	٢٦٩٨	١.٠٨	١٠٧٩٢٠	١.٠٩	٢١	قصاب خانة	٤٠٨٩	١.٦٤	١٦٣٥٦٠	١.٦٥
٢	الانتفاضة	٩٦٨٧	٣.٩٠	٣٨٧٤٨٠	٣.٩٢	٢٢	الرشيد	١٤٤٠	٠.٥٨	٥٧٦٠٠	٠.٥٨
٣	الزوراء	٤٢٠٥	١.٦٩	١٦٨٢٠٠	١.٧٠	٢٣	المنصور	٢٤٩٩	١.٩١	٩٩٦٠	١.٠١
٤	الافق	٤٢٠٥	١.٦٩	١٦٨٢٠٠	١.٧٠	٢٤	المدينة	٢٣٣٩٩	٩.٤٢	٩٣٥٩٦٠	٩.٤٧
٥	الحرية	١٠٠٢١	٤.٠٣	٤٠٠٨٤٠	٤.٠٥	٢٥	بهار	٤٢٣٠	١.٧٠	١٦٩٢٠٠	١.٧١
٦	العسكري	١٧٩٦٧	٧.٢٣	٧١٨٦٨٠	٧.٢٧	٢٦	دروازة	٤٢٢٨	١.٧٠	١٦٩١٢٠	١.٧١
٧	جنكلاوة	٦٣٩١	٢.٥٧	٢٥٥٦٤٠	٢.٥٨	٢٧	الامل	٧٩٨٢	٣.٢٣	٣١٩٢٨٠	٣.٢٣
٨	الجامعة	٤٢٣٠	١.٧٠	١٦٩٢٠٠	١.٧١	٢٨	الخاصة	٦٣٧٩	٣.٥٧	٢٥٥١٦٠	٢.٥٨
٩	السكك	٤٢٣٠	١.٧٠	١٦٩٢٠٠	١.٧١	٢٩	شقق الغاز	٨٠١٣	٣.٢٢	٣٢٠٥٢٠	٣.٢٤
١٠	العروبة	١٦٦٩	٠.٦٧	٦٦٧٦٠	٠.٦٧	٣٠	شاطرلو	١٤٧١٠	٥.٩٢	٥٨٨٤٠٠	٥.٩٥
١١	الاسكان	٣٨٣١	١.٥٤	١٥٣٢٤٠	١.٥٥	٣١	سلطان ساقى	١٢٥٨٦	٥.٠٧	٥٠٣٤٤٠	٥.٠٩
١٢	الزهراء	١٥٩٠	٠.٦٤	٦٣٦٠٠	٠.٦٤	٣٢	تعليم تبة	٤٦٢٧	١.٨٦	١٨٥٠٨٠	١.٨٧
١٣	غرناطة	٧٤٩٤	٣.٠١	٢٩٩٧٦٠	٣.٠٣	٣٣	بريادي	٢٢٨٠	٠.٩١	٩١٢٠٠	٠.٩٢
١٤	صاري كهية	١٢٥٠٦	٥.٠٣	٤٨٨٢٠٠	٤.٩٤	٣٤	صلاح الدين	٤٤١٣	١.٧٧	١٧٦٥٢٠	١.٧٨
١٥	المصلى	١٠٠٦١	٤.٠٥	٤٠٢٤٤٠	٤.٠٧	٣٥	بارود خانة	٣٨٣١	١.٥٤	١٥٣٢٤٠	١.٥٥
١٦	الماس	٣٦٨٣	١.٤٨	١٠٧٣٢٠	١.٠٨	٣٦	بولاق	١٢٣٢	٠.٤٩	٤٩٢٨٠	٠.٤٩
١٧	الزهور	٤٢٣٠	١.٧٠	١٦٩٢٠٠	١.٧١	٣٧	القلعة	١٩٦٧	٠.٧٩	٧٨٦٨٠	٠.٧٩
١٨	امام قاسم	١٢٣٢	٠.٤٩	٤٩٢٨٠	٠.٤٩	٣٨	بكلر	٦٧٨٢	٢.٧١	٢٦٩١٢٠	٢.٧٢
١٩	التاخي	٨٠١٣	٣.٢٢	٣٢٠٥٢٠	٣.٢٤	٣٩	ازادي	١٥٨١	٠.٦٣	٦٣٢٤٠	٠.٧٤
٢٠	التضامن	٩٤٥٣	٣.٨٠	٣٧٨١٢٠	٣.٨٢	٤٠	تسعين	٤٥٧٣	١.٨٤	١٨٢٩٢٠	١.٨٥
	المجموع							٢٤٨١٨٣	%١٠٠	٩٨٧٥٢٨٠	%١٠٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على برنامج arc gis ١٠.٣، والمرئية الفضائية لمنطقة الدراسة لعام ٢٠٢١.

خريطة (٣) الشوارع التجارية في مدينة كركوك لعام ٢٠٢٢



المصدر: بالاعتماد على قاعدة البيانات الجغرافية لمنطقة الدراسة، و برنامج arc Gis 10.3، والمرئية الفضائية لمنطقة .

النفسية للسكان المدينة وتعتبر المنتفس الوحيد للترويح للسكان ، وكذلك الشوارع التي تتوزع على جانبيها المقاهي ودور السينما وساحات اللعب والحدائق العامة وتشمل الوظيفة الترفيهية ايضا المكتبات التراثية والمقاهي والمعالم الاثرية مثل قلعة كركوك، وايضا تتمثل في دورة النقاء الشوارع الرئيسية كما هو الحال في تقاطع رحيم اوه حيث تم استغلال هذا المكان من المساحة الدائرية من انشاء مصاطب للجلوس واحاطتها بسياج معدني ،وتبلغ اطوال الشوارع الترفيهية في منطقة الدراسة حوالي (١٠٧٠٠٣م) وبنسبة(٥.٢٥%) وبمساحة (٢١٧٦٠٦٠م^٢) وبنسبة(٧.٢٥%) من مساحة الشوارع ،وكما موضح في وجدول (٤) وخريطة ٤.

جدول (٤) مساحة واطوال الشوارع الترفيهية في مدينة كركوك لعام ٢٠٢٢

ت	اسم الحي	طول الشارع م	النسبة المئوية للأطوال الشوارع	مساحة الشارع م ^٢	النسبة المئوية لمساحة الشوارع	ت	اسم الحي	طول الشارع م	النسبة المئوية للأطوال الشوارع	مساحة الشارع م ^٢	النسبة المئوية لمساحة الشوارع
١	رحيم اوة	٢٤٧٧	٢.٣٢	٨٥٥٤٠	٣.٩٣	٢٧	ازادي	٢٠٣٧	١.٩	٤٠٧٤٠	١.٨٧
٢	الانتفاضة	٤٦٧٦	٤.٣٧	٩٣٥٢٠	٤.٢٩	٢٨	تسعين	٤٤٦٠	٤.١٧	٨٩٢٠٠	٤.٠٩
٣	بنجالعلي	٣٦٠٧	٣.٣٧	٧٢٣٢٠	٣.٣١	٢٩	قصاب خانة	٦٢٤	٠.٥٨	١٢٤٨٠	٠.٥٧
٤	الزوراء	٦١٦	٠.٨٥	١٢٣٢٠	٠.٥٦	٣٠	الرشيد	٣٦٤	٠.٣٤	٧٢٨٠١	٠.٣٣
٥	الافق	٤٠٤	٠.٣٨	٨٠٨٠	٠.٣٧	٣١	المنصور	٨٣٠	٠.٧٩	١٦٦٠٠	٠.٧٦
٧	الحرية	٦٦٨١	٦.٢٥	١٣٣٦٢٠	٦.١٠	٣٢	المدينة	٨٣٦٨	٧.٨٢	١٦٧٣٦٠	٦.٦٩
٨	العسكري	٢٦٠٤	٢.٤٣	٥٢٠٨٠	٢.٣٩	٣٣	بهار	١٣٠٧	١.٢٢	٢٦١٤٠	١.٢٠
٩	جنكلاوة	٥٣٨٥	٥.٠٣	١٠٧٧٠٠	٤.٩٤	٣٤	العمل الشعبي	١٤٠١	١.٣٢	٢٨٠٢٠	١.٢٨
١٠	الجامعة	١٥٨٧	١.٤٨	٣١٧٤٠	١.٤٥	٣٥	الخضراء	٢٧١٤	٢.٥٤	٥٤٢٨٠	٢.٤٩
١١	السكك	٢٨٥٥	٢.٦٧	٥٧١٠٠	٢.٩٢	٣٦	الحمزلي	٢٢٤٦	٢.١	٤٤٩٢٠	٢.٠٦
١٢	العروبة	١٧٥٥	١.٦٤	٣٥١٠٠	١.٦١	٣٧	دروازة	٤٢٠	٠.٣٩	٨٤٠٠	٠.٣٨
١٣	الاسكان	٢٧٧٥	٢.٥٩	٥٥٥٠٠	٢.٥٥	٣٨	الامل	٣٦٦	٠.٣٤	٧٣٢٠	٠.٣٣
١٤	الزهراء	٢٤٨	٠.٢٣	٤٩٦٠	٠.٠٢	٣٩	دور الضباط	١٠٧٨	١.٠	٢١٥٦٠	٠.٩٩
١٥	غرناطة	٢٠٥٦	١.٩٢	٤١١٢٠	١.٨٨	٤٠	روناكي	٧٩٦	٠.٧٤	١٥٩٢٠	٠.٧٣
١٦	الشورجة	١١٥٦	١.٠٨	٢٣١٢٠	١.٠٦	٤١	حصار	٧٣٥	٠.٦٩	١٤٧٠٠	٠.٦٧
١٧	صاري كهية	٢٧٨٦	٢.٦	٥٥٧٢٠	٢.٥٦	٤٢	ثقق الغاز	٧٦٠	٠.٧١	١٥٢٠٠	٠.٠٩
١٨	المصلى	٣٢٦٤	٣.٠٥	٦٥٢٨٠	٢.٩٩	٤٣	شوارو	٨١٥	٠.٧٦	١٦٣٠٠	٠.٧٤
١٩	السلام	٧١٨	٠.٦٦	١٤٣٦٠	٠.٦٠	٤٤	شاطرلو	٢٧٨١	٢.٦	٥٥٦٢٠	٢.٥٠
٢٠	الماس	٣٥٥٢	٣.٣٢	٧١٠٤٠	٣.٢٦	٤٥	سلطان ساقى	٣٠٣٣	٢.٨٤	٦٠٦٦٠	٢.٧٨
٢١	الزهور	٢٨٤٩	٢.١٦	٥٦٩٨٠	٢.٦١	٤٦	تعليم تبة	٥٥٠	٠.٥١	١١٠٠٠	٠.٥٠
٢٢	عرفة	١٦٥٢	١.٥٤	٣٣٠٤٠	١.٥١	٤٧	بريادي	٢٣٣٣	٢.١٨	٤٦٦٦٠	٢.١٤
٢٣	امام قاسم	٣٣٣٤	٣.١٢	٦٦٦٨٠	٣.٠٦	٤٨	صلاح الدين	٥٤٥	٠.٥١	١٠٩٠٠	٠.٥٠
٢٤	التاخي	٢٢٦٢	٢.١١	٤٥٢٤٠	٢.٠٧	٤٩	الشعب	٣٨٥	٠.٣٦	٧٧٠٠	٣.٥٣
٢٥	التضامن	٣٢٦٧	٣.٠٥	٦٥٣٤٠	٣.٠٠	٥٠	بولاق	٣٢٣٤	٣.٠٢	٦٤٦٨٠	٢.٩٧
٢٦	القلعة	٢٢٥٥	٢.١١	٤٥١٠٠	٢.٠٧		المجموع	١٠٧٠٠٣	%١٠٠	٢١٧٦٠٦٠	%١٠٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على برنامج arc gis ١٠.٣، والمرئية الفضائية لمنطقة الدراسة لعام ٢٠٢١.

خريطة (٤) الشوارع الترفيهية في مدينة كركوك لعام ٢٠٢٢



المصدر : بالاعتماد على قاعدة البيانات الجغرافية و على برنامج arc Gis 10.3 ، والمرئية الفضائية لمنطقة الدراسة.

٤- الشوارع الصناعية :

تحتاج المناطق الصناعية إلى ارتباط مستمر بالمدينة والإقليم المحيط بها بوسائل النقل المتنوعة لنقل السلع والبضائع والعمال والمواد الأولية والخدمات المختلفة ، والوصول الى أماكن الخدمات الصناعية^(٩)

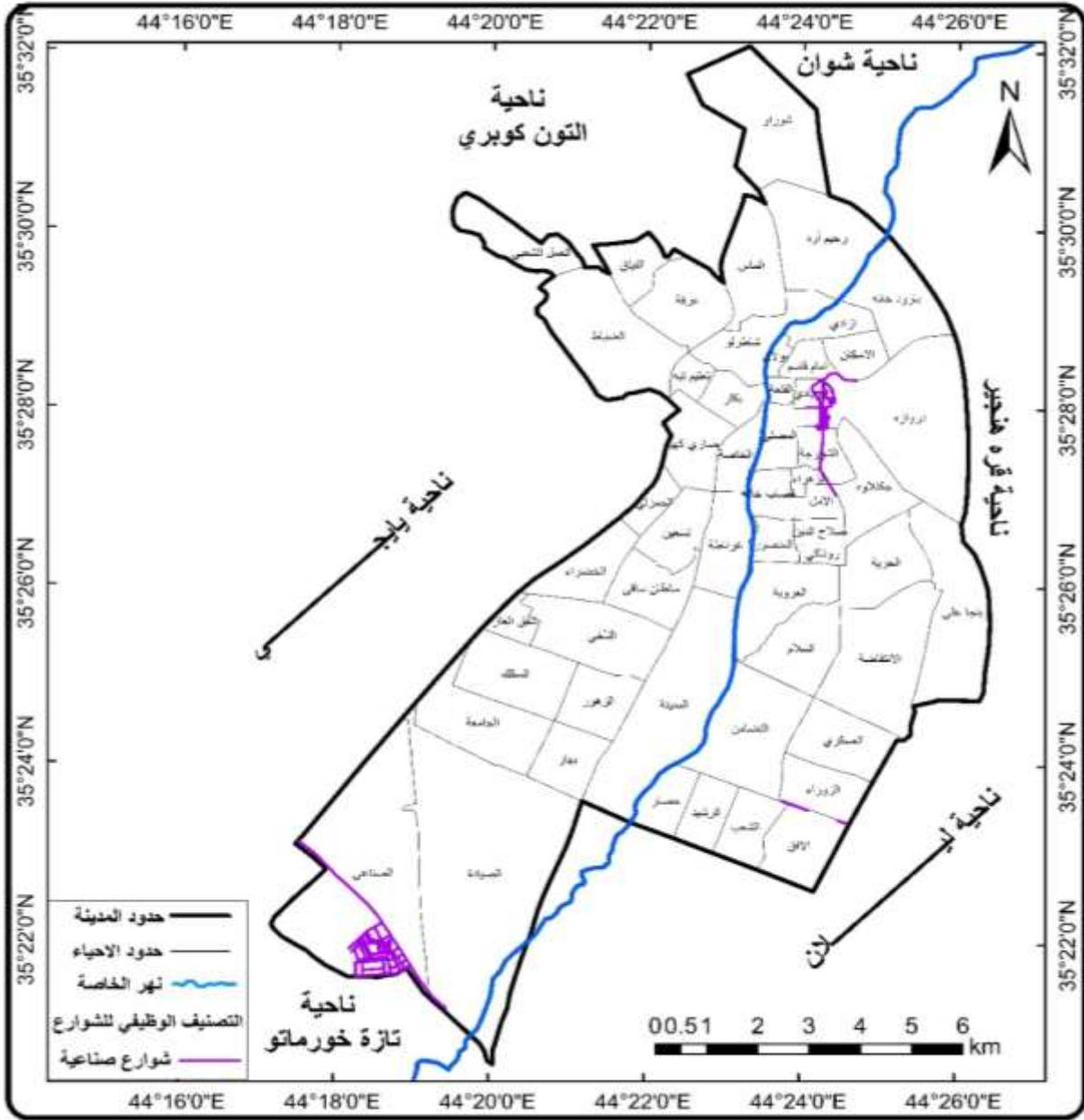
ولا بد أن تتصف هذه الخدمة بالاستقرار والسرعة و الأمان ، وتؤمن بصورة أساسية بواسطة شبكة شوارع إقليمية تحيط بالمناطق الصناعية وتربطها ببقية المناطق القريبة الاخرى ، وشوارع محلية تتفرع من الطرق الإقليمية داخل المناطق الصناعية وتقسّمها إلى تجمعات، وشوارع فرعية داخلية تربط بين الشوارع المحلية وبين المناطق العمران والمصانع والخدمات المتنوعة في المدينة وهي الشوارع التي يشغل جانبها الاستعمال الصناعي^(١٠)، وان هذا الشوارع تمتاز بتخصصها للاستعمال الصناعي لان النسبة العالية من استعمالاتها هي استعمالات صناعية^(١١)، وقبل ظهور التخصص الوظيفي اتسم هذ الاستعمال بتداخله مع بقية الاستعمالات الوظيفية الاخرى ، ان الشوارع الصناعية في مدينة كركوك تظهر واضحة حيث توجد احياء صناعية ظهرت حديثة داخل المدينة، وذلك بسبب الظروف الامنية التي حدثت من الخروج باتجاه الحي الصناعي والواقع بالقرب من تقاطع طريق كركوك - تكريت في جنوب غرب المدينة والتي يبعد (١٥) كم من مركز المدينة ، حيث ظهرت احياء صناعية والتي تتمثل بورش صغيرة لتصليح المركبات ، وورش اعمال النجارة ومعامل لصنع الابواب والشبابيك ، وان هذا الشوارع تظهر في حي (بريادي) في وسط المدينة والواقع بالقرب من كراج الشمال ، وكذلك في الاجزاء الشمالية من منطقة (رحيم اوه و الحي العسكري) توجد بعض الورش لصناعة الابواب والشبابيك البلاستيك والحديد. وتبلغ اطوال الشوارع الصناعية في مدينة كركوك (٥٥٥٦١م) وبنسبة (٢.٧٥%) من اطوال الشوارع الكلية في مدينة كركوك وبمساحة (١٦٧٢٨٣٠م^٢) وبنسبة (٥.٥٦%) من مساحة الشوارع في منطقة الدراسة ، وكما موضح في جدول (٥) وخريطة (٥)

جدول (٥) مساحة واطوال الشوارع الصناعية في مدينة كركوك لعام ٢٠٢٢

ت	اسم الحي	طول الشارع م	النسبة المئوية للأطوال الشوارع	مساحة الشارع م ^٢	النسبة المئوية لمساحة الشوارع
١	بنجا علي	٥٢٩	٠.٩	١٥٧٨٠	٠.٩
٢	الافق	٧١٤	١.٢	٢١٤٢	١.٢
٣	الاسكان	٣٢٤١	٥.٨	٩٧٢٣٠	٥.٨
٤	الزهراء	٣٢٤١	٥.٨	٩٧٢٣٠	٥.٨
٥	الشورجة	٣٩٢٣	٧.٠٣	١١٧٦٩٠	٧.٠٣
٦	المصلى	٤٤٧٨	٨.٠	١٣٤٣٤٠	٨.٠
٧	امام قاسم	٣٢٤١	٥.٨	٩٧٢٣٠	٥.٨
٨	دروازة	٦٦٠٨	١١.٨٥	١٩٨٢٤٠	١١.٨٥
٩	الامل	٣٢٤١	٥.٨١	٩٧٢٣٠	٥.٨١
١٠	بريادي	٥٤٦٤	٩.٧٩	١٦٣٩٢٠	٩.٧٩
١١	الصيادة	٤٥٢٣	٨.١	١٣٥٦٩٠	٨.١
١٢	الصناعي	١٦٥٥٨	٩.٩٧	٤٩٦٧٤٠	٩.٩٧
	المجموع	٥٥٥٦١	%١٠٠	١٦٧٢٨٣٠	%١٠٠

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على برنامج arc gis ١٠.٣، والمرئية الفضائية لمنطقة الدراسة لعام ٢٠٢١

خريطة (٥) الشوارع الصناعية في مدينة كركوك لعام ٢٠٢٢



الاستنتاجات

- ١- إن الموقع الجغرافي لمدينة كركوك الذي يربط الجنوب بالشمال وبالعكس جعلها أهم مدن محافظة كركوك وصارت مركزاً ادارياً لأربعة أفضية ، مما كان له الأثر في بنائها وتخطيط شبكة شوارعها.
- ٢- أظهرت الدراسة وجود اربعة تصانيف للشوارع حسب التصنيف الوظيفي وهي (سكنية ، تجارية ، ترفيهية ، صناعية)

- ٣- توصلت الدراسة ان هناك زحف على الشوارع السكنية من قبل استعمالات الارض التجارية .
- ٤- بلغت اطوال الشوارع حسب التصنيف الوظيفي في منطقة الدراسة (٢٠٣٥١٧١)م من اطوال الشوارع في المدينة .
- ٥- وتوصلت الدراسة ان مساحة الشوارع حسب التصنيف الوظيفي بلغت (٣٠٠٦٨٠٥٠).

المقترحات

- ١- توصي الدراسة بان يكون هناك توافق بين انماط استعمالات الارض وشبكة النقل لكي لا ينمو استعمال على حساب الاستعمال الاخر .
- ٢- العمل على منع اقامة المباني سواء للسكن او للأعمال التجارية والصناعية على حافة الطرق مباشرة، وتحديد مسافات كافية، من كل جهة بين كتف الطريق والمبنى المراد اقامته. وذلك احتياطاً للتوسع المنتظر للطريق في المستقبل وللوقوف الجانبي للسيارات لغرض الانتظار او انزال البضائع او الركاب
- ٣- توسعة الشوارع الضيقة او ايجاد بدائل عنها لتقليل الازدحامات وبالأخص شوارع المنطقة المركزية ومنع دخول المركبات الكبيرة والمتوسطة الحجم بالمرور داخل المدينة وخاصة وقت الذروة.
- ٤- توفير ساحات ومواقف للسيارات بالقرب من الشوارع التجارية وبطاقات استيعابية عالية كالمواقف المتعددة الطوابق لتجنب الوقوف في فضاء الشارع .

- 1- Al-Ajili, Muhammad Salih Rabie, Geographical Analysis of Land Uses for Transportation in the City of Baghdad, Ph.D. thesis (unpublished) submitted to the College of Education, Al-Mustansiriya University, 1995, p. 108.
- 2- Hassan, Al-Hiti, Sabri Faris, Saleh Falih, the geography of cities, their importance, study, objectives, research methods, University of Baghdad, 2nd edition, year 2000 AD, p. 193.
- 3- Mahmoud Ismail Muhammad, Planning features of the urban transport system in the city of Fallujah, testing the efficiency of the system, PhD thesis, University of Baghdad, Institute of Urban and Regional Planning, 2010, p. 43.
- 4- Abdul Razzaq Abbas, Geography of Cities, College of Arts, University of Baghdad, Asaad Press, 1977, p. 166
- 5- Al-Jawari, Sarah Mahmoud Habeeter, The Relationship between Road Networks and Urban Growth in the City of Baghdad, Master Thesis, Urban and Regional Planning Institute, University of Baghdad, 2015, p.51.
- 6- Riyadh Abdullah Ahmed, Fouad Jiyad Matar, Spatial Analysis of Green Areas within the Basic Design of Samarra City Using Geographic Information Systems (GIs), Tikrit University Journal for Human Sciences, Volume 25, Issue Six, 2018, pg. 487.
- 7- Al-Hadithi, Abbas Ghali, Recreational Services for the Residents of Basra, an unpublished master's thesis, University of Baghdad, College of Arts, 1983, p. 11.
- 8- Al-Janabi, Abdul-Zahra Ali, The Reality and Trends of Industrial Settlement in the Middle Euphrates Region of Iraq, PhD thesis, College of Arts, University of Baghdad, 1996, pp. 22-2.
- 9- Al-Khafaji, Farah Abdul-Azim Hussein, the relationship between transportation and the industrial site (an applied study in the Muthtah governorate) Master's thesis, College of Education for Human Sciences, University of Al-Muthanna, University of Al-Muthanna, 2016, p. 45.
- 10- Al-Tamimi, Al-Sammak, Muhammad Azhar, Abbas Ali, Foundations of Industrial Geography and its Applications, Mosul University Press, Mosul 1987, p. 50.
- 11- Nazem Abdul-Hussein Ali Aboud Al-Jubouri, Spatial Analysis of Land Uses for Transportation in the City of Hilla, Master Thesis, College of Education for Human Sciences, University of Babylon, 2022 AD, p. 89.