

العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت

أ. د. مجيد ملوك السامرائي السيد فرح عبد القادر النجدي
جامعة تكريت - كلية التربية - قسم الجغرافية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ المستخلص

يعد موضوع النقل من أهم المواضيع الجغرافية المهمة التي ترتبط بنقل الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر، و يعد النقل الفعالية الأساسية التي تلبي جميع متطلبات الفعاليات الزراعية والصناعية والتجارية والخدمية والعلاقات الاجتماعية.

تناول البحث (مستل من رسالة ماجستير بذات العنوان) دراسة مفصلة وعلى مستوى المقاطعات الزراعية بوصفها اصغر وحدة إدارية العلاقة بين كل من العوامل الطبيعية والخصائص البشرية من جهة، ومدى قوة تأثير كل منهما على عملية النقل عبر شبكة طرق النقل (المعبدة والترابية) في القضاء من جهة أخرى.

تتلخص مشكلة البحث بسؤال رئيس يتلخص، ((بماهي العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت))، وشكل الفرض العلمي عدة إجابات محتملة لمشكلة البحث تتلخص في إن لشبكة طرق النقل البرية دور واضح في توزيع السكان وتوزيع المستوطنات فهما عمليتان مكملتان للأخرى، وإن العلاقة بينهما هي علاقة ايجابية متباينة مكانيا.

هدف البحث إلى الكشف عن تطور شبكة الطرق البرية في القضاء والمراحل التي مرت بها، و إيجاد العلاقة بين امتداد الشبكة وتوزيع السكان في منطقة الدراسة.

تبين أن العلاقة بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت هي علاقة ايجابية متباينة مكانيا. و توصلت الدراسة إلى ضرورة تطوير شبكة الطرق المعبدة، والعمل على بناء طرق جديدة بسبب زيادة الطلب عليها و المرتبط بنمو السكان المتزايد.

المقدمة:

تعد شبكة الطرق البرية الحجر الأساس في تنفيذ العديد من المشاريع التنموية والاقتصادية، كما ان هذه الطرق تكون نتيجة طبيعية لمتطلبات التطور الاقتصادي والاجتماعي، وتمثل الشبكة حلقة الوصل بين مواقع الإنتاج من جانب والاستهلاك والتوزيع من جانب آخر، ولا تنحصر أهمية الشبكة وكفاءتها بوصفها حلقة وصل بين مناطق الإنتاج من جهة والاستهلاك من جهة أخرى فحسب بل لها دور في توزيع السكان وأثره في مدى منفعتهم المكانية من السلع والأيدي العاملة أثناء عملية التبادل.

أمكن صياغة المشكلة التي يدور حولها البحث (مستل من رسالة ماجستير بذات العنوان) بالسؤال الآتي: ما هي العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت؟، و تم تحديد عدد من المشكلات الثانوية ضمن المشكلة الرئيسة وهي: هل هناك دور للطرق في توزيع السكان في منطقة الدراسة؟، و صيغت فرضية البحث بأن هنالك دور واضح للطرق في توزيع السكان وتوزيع المستوطنات، وان العلاقة بينهما هي علاقة ايجابية متباينة مكانيا.

أهمية الدراسة:-

تأتي من أهمية الطرق في نمو السكان (الولادات والوفيات والهجرة)، كما تسهم في توزيعهم لدورها الكبير في إيصال مختلف الخدمات للسكان من جهة وتسهيل مجمل العملية الاقتصادية من خلال توزيع أنشطتها المختلفة من جهة أخرى مما يؤدي إلى تطور الأحوال الاقتصادية والاجتماعية للسكان باستمرار وهذا ينعكس إيجابا على زيادتهم المستمرة.

تهدف الدراسة إلى إبراز ملامح الطرق البرية ضمن منطقة الدراسة والوقوف على أهم الخصائص الجغرافية المؤثرة فيها، ومن ثم محاولة الربط بين شبكة الطرق البرية على أنها ظاهرة جغرافية وبين ما يحيط بها من متغيرات ومقومات طبيعية وبشرية.

أولاً: حدود البحث الزمانية والمكانية

تم تناول الدور الذي تشكله شبكة طرق النقل البرية في قضاء تكريت ومراحل تطورها عبر مراحل زمنية متعددة من حيث التطور الاقتصادي والاجتماعي للمستوطنات البشرية ودورها في توزيع السكان خلال المدة (١٩٨٧-٢٠١٠) وتفسير ذلك من خلال البحث في العلاقات المتبادلة بين الخصائص الجغرافية وأثرها في بناء الطرق لأصنافها كافة الرئيسة والفرعية والثانوية، كما شمل المستوطنات البشرية (الريفية والحضرية) كافة والتي تم تحديدها وفقاً لحجم السكان لمنطقة الدراسة لعام ٢٠١٠ (١).

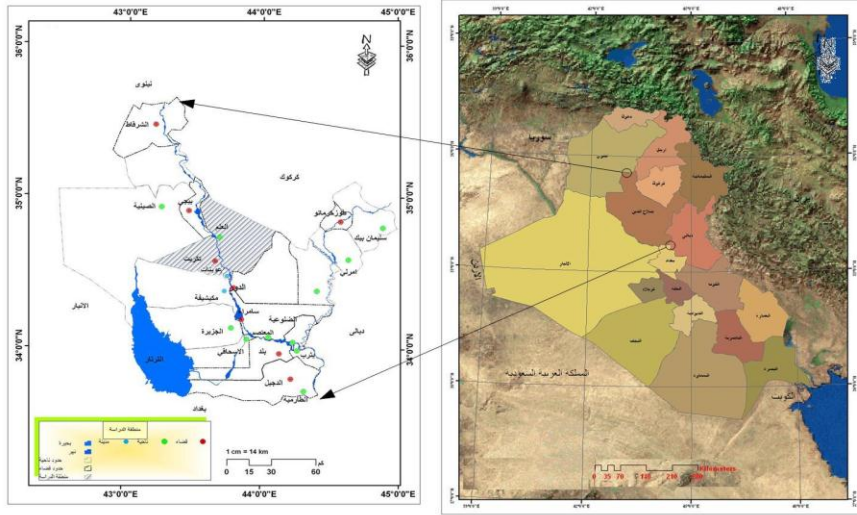
تقع منطقة الدراسة في القسم الأوسط من العراق والتي تمثل مدينة تكريت مركز محافظة صلاح الدين الممثلة بالأجزاء الشمالية من وسط العراق خارطة رقم (١)، ويبعد مركز قضاء تكريت مسافة تقدر (١٨٠ كم) إلى الشمال من مدينة بغداد. وتقع منطقة الدراسة تبعا لموقعها الفلكي بين دائرتي عرض (٤٥°، ٣٤° و ٣٥°، ٣٥°) شمالاً وبين خطي طول (٣٠°، ٤٣° و ١٠°، ٤٤°) شرقاً (٢).

العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت

أ. د. مجيد ملوك السامرائي السيد فرح عبد القادر النجدي

خارطة رقم (١)

موقع منطقة الدراسة من العراق ومحافظة صلاح الدين لعام ٢٠١٠



المصدر: وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة (خارطة العراق لسنة ٢٠١٠ بمقياس ١/٥٠٠٠٠٠) و(خارطة محافظة صلاح الدين لسنة ٢٠١٠ بمقياس ١/٢٥٠٠٠٠)، شعبة الخرائط الرقمية، تكريت، ٢٠١٢.

أما حدود منطقة الدراسة الإدارية فمن جهة الشمال محافظة كركوك وقضاء بيجي، ومن جهة الشرق محافظة كركوك وقضاء الدور، ومن جهة الجنوب قضاء سامراء وقضاء الدور، ومن جهة الغرب قضاء بيجي وناحية الصينية.

اعتمدت الدراسة المقاطعات الزراعية أساساً للمقارنة بدلاً من الوحدات الإدارية باعتبارها أصغر وحدات مساحية، للحصول على نتائج أدق من حيث المقارنة، وتضم منطقة الدراسة (٤٤) مقاطعة، حيث تبلغ مساحة منطقة الدراسة (٤٠٤٦,٤ كم^٢) أي ما يعادل (١٦١٨٥٦٠) دونما^(٣) وبهذا تشكل نسبة (١٦,٨%) من المساحة الكلية لمحافظة صلاح الدين البالغة (٢٤٠٧٥ كم^٢)، كما تشكل نسبة (٥,٨%) من مساحة القطر البالغة (٤٣٥٠٥٢ كم^٢)^(٤) (الجدول رقم ١).

جدول رقم (١)

المساحة الكلية (دونم) وعدد السكان بحسب المقاطعات في قضاء تكريت لسنة ٢٠١٠

ت	رقم المقاطعة وشهرتها	عدد السكان (نسمة)	المساحة دونما	مساحة %
أ	ناحية المركز	١٦٧٥١٨	٩٧٢٨٨٥	٦٠.٧
١	(١) عوينات	٩٩٤٥	٩٠٥٩	٠.٦
٢	(٢) العوجة الشرقية	٣٣٩٦	٧٣٤٢	٠.٤
٣	(٣) العوجة الغربية	١٠٥٢١	١٠٠٩٣	٠.٦
٤	(٥) وادي شيشين	٢٦٤٥٧	١٠٧٥٤	٠.٧
٥	(٦) قلعة تكريت	٢٩٧١٦	٩٢١٧	٠.٦
٦	(٧) المطاردة	١٩٩٢٦	١٢٤٨	٠.٨
٧	(٨) الخنك	١٢٤٧	١٠٥٩٦	٠.٦
٨	(٩) المحزم	١١٢١٨	٨٨٤٦	٠.٥
٩	(١٩) الجزيرة	٣٣٨٦١	٨٦٣٠٩٢	٥٣.٣
١٠	(١٣) الملح	٩٨٧٥	٧٢٤١	٠.٤
١١	(٢٠) ابو غريان	٣٤٩٨	١٦٢٢٩	١
١٢	(٢١) ديوم تكريت	٧٨٥٨	١٩١٦٨	١.٢
ب	ناحية العلم	٥١٤٢٧	٦٤٥٦٧٥	٣٩.٣
١٣	(٢٣) نهر الحديد	٩٣٢٤	٩٠١٥	٠.٥
١٤	(٢٤) حاوي جيان	٤٨٩٧	٥٦٠٤	٠.٣
١٥	(٢٥) الحاوي والسحل	٩١٢٢	٨٦٢٤	٠.٥
١٦	(٢٦) الحاوي وتل السوق	٧٥٨	١٠٠٠٦	٠.٦
١٧	(٢٧) الخرجة والعالي	٢٠٤٧	١٠١٤٣	٠.٦
١٨	(٢٨) سمرة والعيادي	٢١٩٢	٧٧٩٠	٠.٥
١٩	(٢٩) الخزامية	٣٨١٧	٦١٢٥	٠.٤
٢٠	(٣٠) أريضة	٣٥٩٩	١٤٤٤٨	٠.٩
٢١	(٣١) بريضة	٢٧٨	٨٢٦٣	٠.٥

العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت

أ. د. مجيد ملوك السامرائي السيد فرح عبد القادر النجدي

٢٢	(٣٣) اللقلق	٦٢١	٤٩٥٦	٠.٣
٢٣	(٣٦) العكوز الشمالية	٢٢٩	١٧٣٥٧	١.١
٢٤	(٣٧) سياح الجبل الشرقية	٥٦١	٣٨٢٠٦	٢.٤
٢٥	(٣٨) صديرة الجبل وأريضة	٢٠٥٠	٢٦٣٢٠	١.٦
٢٦	(٣٩) وحيلة والبومة وسيحة جاسم	٩٧١	٣٢٦٨٠	٢
٢٧	(٤٠) سياح الجبل وأريضة الجنوبية	١٤٥	٢٥٣٨٠	١.٦
٢٨	(٤١) الخزامية الشرقية	٦٤٢	٣١٣٠٠	١.٩
٢٩	(٤٢) العكلة والذكورة	٢٨٤	٤٩١٩١	٣
٣٠	(٤٣) عيثة التسكام وحليحل	٦٥٧	١٨٥١١	١.١
٣١	(٤٤) المعبيدي الشمالي	٥١٣	٣٧١٦٨	٢.٣
٣٢	(٤٥) المبدد	٦٦٦	٢٥٢١٨	١.٥
٣٣	(٤٦) الدراجية	٩٨١	٢٨٤٣٣	١.٧
٣٤	(٤٧) الناعمة الشمالية	٧١٦	١٨٨٥٩	١.٢
٣٥	(٤٨) المعبيدي وتلول الصفر	٨٩٩	٣٥٢٢٧	٢.٢
٣٦	(٤٩) الناعمة الجنوبية	٥٣٤	٢٧٣٤٥	١.٧
٣٧	(٥٠) صديرة البوعجيل	٦٤٥	٢٤٨٤٥	١.٥
٣٨	(٥١) المجرة وتل الرجم	٩٨٧	٢٠٦١٤	١.٣
٣٩	(٥٢) العكوز الجنوبية	٤٢٥	٩١٨٨	٠.٦
٤٠	(٥٣) صدر الفتحة	٥٦١	٢٣٦٥٢	١.٥
٤١	(٥٤) سياح الطرفاوي	٢٧٩	١٤٤٦٠	٠.٩
٤٢	(٥٥) طعان وسيحة الملح	٤٥٦	١٣٨٠٠	٠.٨
٤٣	(٥٦) نخيلة والمعبيدي	٧١٧	٢٣٦١٤	١.٥
٤٤	(٥٧) الدراجية الشمالية	٨٥٤	١٩٣٢٢	١.٢
-	المجموع	٢١٨٩٤٥	١٦١٨٥٦٠	%١٠٠

المصدر: من عمل الباحث اعتمادا على:

١- وزارة الزراعة، شعبة زراعة تكريت، التخطيط والمتابعة، مساحة المقاطعات الزراعية لسنة ٢٠١٠، تكريت، ٢٠١٢، بيانات غير منشورة.

٢- وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاء محافظة صلاح الدين، نتائج الحصر والترقيم للسكان في قضاء تكريت لعام ٢٠١٠، تكريت، ٢٠١٢، بيانات غير منشورة.

ثانياً: النقل البري في منطقة الدراسة:-

١- تطور النقل بالطرق المعبدة:-

أن أول طريق تم تعبيده في منطقة الدراسة هو ذلك المار مابين (بغداد - تكريت - الموصل) عام ١٩٥٧، واتخذ مساره الموضع الكائن غرب مدينة تكريت، الطريق الرئيس رقم (١) عند الحافة الغربية لسورها القديم، كما تم إنشاء جسر بطول (٢٠٠ متر) في العام نفسه على وادي شيشين (المقاطعة ٥) جنوب مركز مدينة تكريت القديمة. وبعد ذلك تم انجاز الطريق الممتد إلى الموصل، ومنذ ذلك العام أمسى هذا الطريق الوسيلة الرئيسة للنقل^(٥)، وفي العام ١٩٧٢ تم انجاز جسر تكريت على نهر دجلة بطول (٨٠٠ متر) ومقتربات تصل إلى (١٥٠٠ متر) وجعل هذا الجسر من المدينة عقدة للنقل البري مابين شمال العراق وغربه وجنوبه، فضلاً عن تنشيط تجارة المنطقة مع المستوطنات القريبة والبعيدة كمدن (كركوك - الطوز - الدور - سامراء - الرمادي - بيجي).

٢- تطور النقل بالسكك الحديد في منطقة الدراسة:-

منذ العام ١٩١٨ تم مد سكة حديد بين بغداد وتكريت، وبوشر بنقل البضائع والمسافرين بدءاً من العام ١٩٢٢ وبعد ذلك تم تمديد الخط إلى بيجي فالموصل ليصبح جاهزاً للنقل عام ١٩٤٢، وقدم خدماته لنقل البضائع من وإلى المنطقة والمتمثلة بالسلع المستوردة وتسويق المنتجات الحيوانية والنباتية عبر محطاتها التي تقع على بعد (٣ كم) عن مركز مدينة تكريت القديمة، وفاقت الكميات المنقولة تلك التي كانت تنقل عبر نهر دجلة اذ بدا الضعف يدب في الخط الملاحي النهري للتجارة^(٦).

ترتبط منطقة الدراسة بطرق النقل المعبدة في محافظة صلاح الدين وبالتالي بشبكة الطرق في القطر، كما تقطع أراضيها شبكة من الطرق المعبدة الرئيسة والثانوية والريفية كما هو موضح في الجدول رقم (٢) والخارطة رقم (٢)، ويبلغ مجموع أطوال الطرق المعبدة في منطقة الدراسة بنحو (٥٥٠ كم) وتضم الطرق الرئيسة منها (٢١٣ كم) أما الطرق الثانوية فقد بلغت (٣٣٧ كم) وبالنسبة للطرق الريفية المعبدة فبلغت (٦٣٣,٧ كم).

مما تقدم يتضح بان هناك مجموعة من الطرق الريفية بعضها معبدة والأخرى ترابية وتقوم بربط المناطق الريفية بعضها مع البعض الآخر، حيث تربط تلك المقاطعات بالطرق الرئيسية والثانوية، وبذلك ترتبط بشبكة عشوائية من الطرق الترابية ذات المسارات شبه المحددة التي تخترق العديد من منطقة الدراسة.

أما بالنسبة لخطوط سكك الحديد في منطقة الدراسة فهي تعد النمط الآخر من وسائل طرق النقل البرية في منطقة الدراسة، حيث تمتد في منطقة الدراسة بسكة حديد واحدة وطولها يبلغ داخل حدود منطقة الدراسة نحو (٥٦ كم) ويخترقها من الشمال إلى الجنوب، وتوجد محطة قطار واحدة لنقل المسافرين والتي تقع على بعد (٢ كم) عن مركز مدينة تكريت، ومع أن وصولها إلى منطقة الدراسة عام ١٩١٨ إلا أن دورها كان محدوداً جداً وليس له أثر واضح في قيام المستوطنات ونشوتها وذلك لابتعاده عن التجمعات السكنية والمراكز الحضرية والعمرانية والمناطق الزراعية.

جدول رقم (٢)

شبكة الطرق الرئيسية والثانوية المعبدة في قضاء تكريت لعام ٢٠١٠

ت	اسم الطريق	طوله الكلي كم	طوله في منطقة الدراسة \ كم	سنة الإنجاز	نوع الطريق	عدد المسارات	عدد الممرات	المناطق التي يمر بها
١	تكريت - بغداد	١٨٠	٥٢	١٩٥٧	رئيسي	٢	٤	تكريت - سامراء - بلد - الدجيل - بغداد
٢	تكريت - كركوك	١٢٠	٩٤	١٩٧٦	رئيسي	٢	٤	تكريت - طوز - كركوك
٣	تكريت - بيجي	٤٢	٢٦	١٩٥٧	رئيسي	٢	٤	تكريت - بيجي
٤	تكريت - سامراء السريع	٥٤	٤١	١٩٥٧	رئيسي	٢	٤	سامراء - تكريت
٥	تكريت - طوزخورماتو	٩٤	٨١	١٩٨٣	ثانوي	١	٢	تكريت - طوز
٦	تكريت - الدور - سامراء	٥٠	٣٨	١٩٧٦	ثانوي	١	٢	تكريت - الدور - سامراء
٧	تكريت - عين الفرس	٥٩	٤١	١٩٥٤	ثانوي	١	٢	تكريت - العوجة - عين الفرس
٨	تكريت - العلم - الفتحة	٦١	٥٣	١٩٧٦	ثانوي	١	٢	تكريت - العلم - الفتحة
٩	تكريت - شركة النفط	١٥	١٢	١٩٥٧	ثانوي	١	٢	تكريت - شركة النفط
١٠	مجموع أطوال الطرق الرئيسية	٣٩٦	٢١٣	-	-	-	-	-
١١	مجموع أطوال الطرق الثانوية	٢٧٩	٢٢٥	-	-	-	-	-
١٢	مجموع أطوال الطرق الكلية	٦٧٥	٤٣٨	-	-	-	-	-

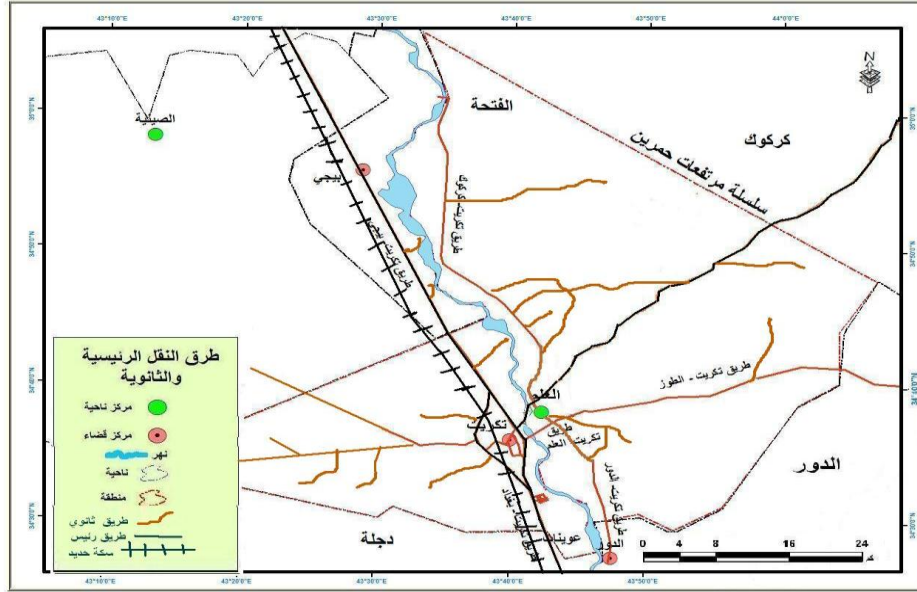
المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على: ١- مديرية الطرق وجسور محافظة صلاح الدين، أطوال الطرق و الجسور في محافظة صلاح الدين لعام ٢٠١٠، الشعبة الفنية، تكريت، ٢٠١٢، بيانات غير منشورة.

العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت

أ. د. مجيد ملوك السامرائي السيد فرح عبد القادر النجدي

خارطة رقم (٢)

شبكة الطرق في قضاء تكريت لعام ٢٠١١



المصدر: وزارة الأعمار والإسكان، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية طرق وجسور محافظة صلاح الدين، خارطة شبكة الطرق لقضاء تكريت لسنة ٢٠١٠، شعبة الخرائط الرقمية، تكريت، ٢٠١٢.

ثالثا : الأنماط التوزيعية للسكان:-

ارتبط توزيع السكان (المستوطنات) على امتداد مجرى نهر دجلة لوجود السهل الفيضي الذي يبدأ من شمالها إلى جنوبها لذلك نجد أن أطوال الطرق قد اتبعت ضفاف النهر لتمر بهذه المستوطنات، أما بالنسبة للآبار فقد تتوزع المستوطنات فيها أو حولها حيثما أمكن استغلال مياهها للزراعة^(٧)، ومما تقدم يمكن تمييز ثلاثة أنماط لتوزيع السكان في منطقة الدراسة وكما يأتي:

١- نمط توزيع السكان المتجمع Grouped:

غالبا ما ينتشر هذا النمط ضمن مراكز المدن ولا نجده في القرى إلا بنسب ضئيلة جدا، حيث يتمثل في منطقة الدراسة في ناحية المركز ومركز مدينة تكريت.

وتكون على شكل أبنية متراصة ومخططة وفق تصاميم هندسية من دوائر البلدية وتنطبق هذه مع التصميم الأساس للمدينة ويتخللها شوارع مبلطة ومرتبطة بالطرق الرئيسية، ويوجد في هذه المراكز اغلب الخدمات التي يحتاجها السكان في المدينة^(٨). ويتسم هذا النمط بالازدحام السكاني الكثيف والتركز الكبير على المنطقة الصغيرة في الأرض وتكون الكثافة في هذا النمط (النقطي) عالية جدا في مدينة تكريت ومركز ناحية العلم كما تم الإشارة لها سابقاً، وقد وصل عدد سكان منطقة الدراسة ضمن هذا النمط نحو (٨,٥١٠٠٠) نسمة لعام ٢٠١٠.

٢- نمط توزيع السكان الخطي Linear:

ويمثل بالمستوطنات المتقاربة والمنتشرة خطياً على طول النهر والطرق، أي يكون بشكل امتداد خطي على ضفتي النهر من الشمال نحو الجنوب، حيث تقوم التجمعات السكانية على الجهة الغربية (المركز) للنهر بصورة أكبر من الجهة الشرقية (العلم) لاتساع السهل الفيضي، وقد جذب بذلك مسارات سكة حديد (بغداد - الموصل) في بعض الأماكن، كما جذب مسار الطريق الرئيس رقم (١) والذي ساعد على تجمع السكان بشكل متزايد، فزاد من الأهمية الموقعية للمستوطنات القائمة مما أدى ذلك إلى نموها فيما بعد، وان الطرق العابرة من العوامل التي تتحكم في نمو المستوطنات من خلال بناء الكثير من المساكن على جانبيها، ثم تركز السكان في المستوطنات على طول مساراتها، إذ أنها تقدم خدمات نقلية كبيرة وسريعة وتسهل حركة المرور المحلية، كما أنها تضم المكان المركزي للمدن الكبيرة والصغيرة قربها^(٩). هذا ووقعت اغلب المستوطنات الحضرية في المنطقة على طول مجرى النهر والطريق الرئيس رقم (١) المحاذي له وعلى الجانبين الشرقي والغربي على الترتيب، أي المستوطنات القريبة من مركز الخدمات (مراكز المدن)، وقد وصل عدد سكان المنطقة ضمن هذا النمط نحو (١٦٠٠٠٠) نسمة لعام ٢٠١٠.

وهي أعلى نسبة يحققها هذا النمط عن الأنماط الأخرى، وقد أدى تطور بناء الطرق إلى قرب المسافات ما بين المستوطنات مما سهل ذلك أداء هذه المؤسسات بمهامها الصحية والوقائية والعلاجية في أسرع وقت ممكن (لارتباط هذه الخدمات بالسرعة) وبأقل كلفة وجهد

العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت

أ. د. مجيد ملوك السامرائي السيد فرح عبد القادر النجدي

وان هذا النوع من المستقرات نجده ينتشر في منطقة الدراسة بشكل خطي على طول امتداد مجرى نهر دجلة، لان قرب القرية من المورد المائي يضمن لها استعمال المياه في الحياة اليومية وعدم انقطاعها.

٣- نمط توزيع السكان المبعثر (المنتشر) Sporadically :-

يتمثل هذا النمط بالمستوطنات المتناثرة في منطقة الدراسة بالمقاطعة (٩ / الجزيرة) وعند قدماء تلال حميرين ما بين السهول ذات التربة الضحلة وآبار المياه ومنها مقاطعات (نخيلة، عكلة، طعان، اصديرة، وحيلة، ديوم تكريت، عوينات) ويتميز هذا النمط بوجود تجمعات سكانية وسكنية قليلة، حيث تنتشر على مساحات واسعة من الأرض بشكل متباعد ضمن قرى صغيرة الأحجام بسبب عاملين أولهما توفر المورد المائي الممثل بالمياه الجوفية اعتمادا على الآبار، وثانيهما امتداد طرق النقل وامتلاك السيارة، وقد وصل عدد سكان منطقة الدراسة ضمن هذا النمط نحو (٧٩٤٤,٢) نسمة لعام ٢٠١٠.

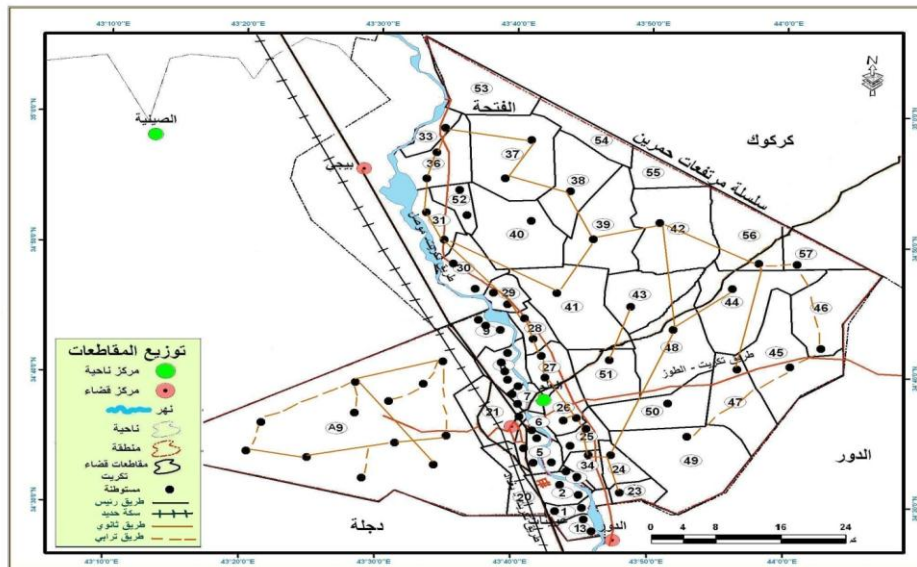
ثانيا: العلاقة المكانية بين شبكة الطرق البرية وتوزيع المستوطنات:-

النقل من العوامل البشرية والاقتصادية ذات الاثر في توزيع المستوطنات البشرية، و تعد شبكة الطرق من ابرزها، إذ نجد السكان يتوزعون على امتداد خطوط النقل الرئيسية والثانوية، و يأخذ توزيع المستوطنات في منطقة الدراسة ثلاثة أنماط (الخارطة رقم ٣).

ولما كان للعوامل الطبيعية أثرا كبيرا في عملية النقل حيث ساعد انبساط الأرض بناء شبكة طرق جيدة وخير مثال على ذلك الطريق الرئيس رقم (١) الذي يخترق المنطقة من شمالها إلى جنوبها والتي يقسمها إلى قسمين مما أدى إلى نمو مدينة تكريت وبذلك تمثل ناحية المركز على الضفة الغربية، وناحية العلم على الضفة الشرقية من النهر، وهذا ما جعل عملية الاستيطان تنجذب نحو المسطحات المائية و سهل مرونة نقله كبيرة وبذلك يمكننا القول بان هناك علاقة مكانية ومتداخلة وبدرجة عالية من التفاعل المكاني بين بناء شبكات النقل وإنشائها واستقرار السكان من جهة وبالتالي نمو المستوطنات والتجمعات السكانية من جهة أخرى، و تحتوي منطقة الدراسة على (٧٤) مستوطنة (ريفية وحضرية)، حيث تنتشر العديد من المستوطنات بشكل نقطي وبعضها خطي والآخر بالنمط المبعثر .

خارطة رقم (٣)

شبكة الطرق والمستوطنات في قضاء تكريت لعام ٢٠١٠



المصدر: من عمل الباحث اعتماداً على وزارة الأعمار والإسكان، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية طرق وجسور محافظة صلاح الدين، خارطة شبكة الطرق لقضاء تكريت لسنة ٢٠١٠، شعبة الخرائط الرقمية، تكريت، ٢٠١٢.

رابعاً: العلاقة بين توزيع السكان ومتغيرات شبكة الطرق:-

للتثبت من العلاقة الموقعية على مستوى النواحي تم اعتماد متغيرات عدد السكان الإجمالي وعدد المستوطنات والمتغيرات ذات العلاقة بمشكلة البحث، وعلية تم تحديد المتغير المعتمد ((بعدد السكان الإجمالي (ص ١))) لكل مقاطعة من مقاطعات منطقة الدراسة الواقعة ضمن مركز مدينة تكريت، أما المتغيرات المستقلة فتشتمل على، وعدد المستوطنات (س ١)، والعمالة الزراعية (س ٢)، والمساحة المزروعة (س ٣)، والمياه السطحية - تواجهها (س ٤)، وعدد الآبار (س ٥)، ومعدل الإنتاج الزراعي / طن (س ٦)، ومعدل إنتاج الحليب / طن (س ٧)، وعدد الخدمات (س ٨)، وعدد السيارات الإنتاجية (س ٩)، وأطوال الطرق المعبدة

العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت

أ. د. مجيد ملوك السامرائي السيد فرح عبد القادر النجدي

(س ١٠)، وعدد الطرق الترابية (س ١١)، وعدد الطرق المعبدة (س ١٢)، والبعد عن مركز التسويق (س ١٣).

ومما تقدم يتضح الآتي:-

١- تقع اغلب المستوطنات في قضاء تكريت (الريفية والحضرية) على طول مسارات الطريق الرئيس رقم (١) وفي كلا الناحيتين على شكل خطي مع امتداد مجرى نهر دجلة وبنسبة (٤٩%).

٢- أن المستوطنات البشرية في منطقة الدراسة تميزت بثلاثة أنماط منها الخطي وبنسبة (٣٨,٤%)، والنمط المتجمع بنسبة (٢٤,٨%)، أما المستوطنات القائمة وفق النمط المبعثر فكانت نسبتها (٣٦,٨%) من مجموع المستوطنات في منطقة الدراسة.

٣- كان للطرق دور واضح في توزيع السكان والمستوطنات، فكانت الطرق الترابية تقدم خدمات أكثر من الطرق المعبدة وذلك لأن عدد الطرق المعبدة في اغلب المقاطعات قليل وقد لا تفي بالغرض ولاسيما في عملية نقل الإنتاج الزراعي وتسويقه.

وهكذا يتضح بان المتغيرات التي تم حصرها في الدراسة الميدانية وإدخالها إلى العمليات الإحصائية وتحليلها لها تأثير موجب بنحو (٥١%) كمعدل عام إن صح التعبير، وعلى ذلك فالعلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت هي علاقة ايجابية، وان للطرق دورا مؤثرا في عملية التوزيع، وهذا ما اقترضه البحث (مستل من رسالة ماجستير بذات العنوان)، وعليه فان العلاقة المكانية بين شبكة طرق النقل البرية وتوزيع السكان في قضاء تكريت هي علاقة ايجابية متباينة مكانيا بنسبة (٥١%).

خامسا: نتائج البحث و توصياته:-

١- بلغ عدد المستوطنات التي تقع على الطرق (٧٤) مستوطنة حضرية وريفية. حيث بلغت نسبة الواقع منها على الطرق الرئيسة نسبة (٣٨%)، أما على الطرق الثانوية فبلغت (٣٥%)، أما المستوطنات الواقعة على الطرق الريفية فبلغت نحو (٢٧%) من سكان منطقة الدراسة. وان ارتفاع نسبة المستوطنات الواقعة على الطريق الرئيس رقم (١) في

المنطقة يعود إلى وجود معظمها قبل الشروع ببناء الطرق من جهة، وإلى سبق بناء هذه الطرق لبقية الأصناف من جهة أخرى.

٢- لم تساعد المسالك الترابية على نشوء المستوطنات، في حين نجد أن الطرق الريفية في الوقت الذي تم بناؤها بعد أن أخذت المستوطنات الريفية مواقعها بدأت تجذب في الحقبة اللاحقة المستوطنات الريفية الحديثة وذلك لإمكانية تقديم الخدمات العصرية لها بشكل كفاء.

٣- ضرورة العمل على بناء شبكة الطرق المعبدة وتطويرها واكتشاف طرق جديدة وخصوصا في المقاطعات (١،، ٩، أ، ٢١) وذلك لسرعة تنامي أعداد السكان في تلك المقاطعات وبالتالي زيادة أعداد المستوطنات وهي بذلك تحتاج إلى طرق جديدة رابطة لمراكز المدن ومعبدة بأحدث المواد.

٤- تطوير عملية الاستيطان في المقاطعة (٩ أ) كونها أكبر مقاطعة في منطقة الدراسة وتوفير فيها الظروف الزراعية الملائمة في المستقبل من جهة، والحاجة إلى الاستثمار الزراعي من جهة أخرى، وبذلك يتطلب بناء طرق معبدة وسريعة تربط تلك المستوطنات والحقول الزراعية بالطرق الرئيسة والتي بدورها تتصل بمراكز التسويق.

٥- العمل على تخفيف الضغط السكاني على الأراضي الزراعية المحاذية لنهر دجلة من حيث الإسكان واستغلال التربة من خلال تشجيع السكن على طول مسارات الطرق المعبدة عبر حصر الخدمات الاجتماعية وفقا لتلك المسارات.

٦- العمل على تعبيد الطرق الترابية الموجودة في المنطقة في أكثر المقاطعات التي تقع خارج مراكز المدن لتسهيل حركة السكان ما بين المستوطنات.

٧- لا بد من الاهتمام والعناية بالسكك الحديدية وتطوير خدماتها لنقل البضائع والمسافرين في المنطقة ولاسيما مد الخطوط الفرعية إلى المصانع في المنطقة لنقل الإنتاج والمواد الأولية عن طريقها بدلا من الاعتماد الكامل على السيارات.

٨- الاهتمام بوضع خط الأساس للطريق وفقاً للنظام الطبولوجي وذلك لتسهيل عملية الوصول للسكان في منطقة الدراسة إلى الخدمات بوقت اقصر وكلفة اقل ولاسيما أن

منطقة الدراسة تمتاز بقلّة التضرسات الأرضية وان أغلب أراضيها تتسم بأنها سهلية وقليلة العوائق.

الهوامش والمصادر

- ١- وزارة الزراعة، مديرية زراعة محافظة صلاح الدين، شعبة زراعة تكريت، التخطيط والمتابعة، مساحة المقاطعات الزراعية لعام ٢٠١٠، تكريت، ٢٠١٢.
- ٢- وزارة الداخلية، مجلس محافظة صلاح الدين، هيئة التخطيط الإستراتيجية لمحافظة صلاح الدين، العدد ١، ٢٠٠٨، بيانات غير منشورة.
- ٣- جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات، نتائج الحصر والترقيم للسكان لسنة ٢٠١٠، تكريت ٢٠١٢.
- ٤- السامرائي، مجيد ملوك، الجغرافيا ودراساتها التطبيقية الاقتصادية، ط ١، المطبعة المركزية لجامعة ديالى، ٢٠١١. ص ١٠٦.
- ٥- مجيد ملوك السامرائي، دور الطرق البرية في نمو المستوطنات البشرية في محافظة صلاح الدين، رسالة ماجستير، جامعة بغداد. كلية التربية الأولى، غير منشورة، ١٩٩٠، ص ١٣٣.
- (٦) Robert larine, information systems for urban planning Taylor, Francis, London and new York, 2001, p.2.
- (٧) James h. Johnson, urban geography an introductory, London, 1969, p.77.
- ٨- جمهورية العراق، وزارة الزراعة، مديرية زراعة صلاح الدين، شعبة زراعة تكريت، التخطيط والمتابعة، مساحة المقاطعات الزراعية لسنة ٢٠١٠، تكريت، ٢٠١٢.
- ٩- جمهورية العراق، وزارة الموارد المائية، الهيئة العامة للمساحة، خارطة العراق الإدارية، مقياس ١/٥٠٠٠٠٠، بغداد، ٢٠١٠.

١٠ - جمهورية العراق، وزارة الأعمار والإسكان، الهيئة العامة للطرق والجسور، مديرية طرق وجسور محافظة صلاح الدين، الشعبة الفنية، أطوال الطرق والجسور للمحافظة لعام ٢٠١٠، تكريت، ٢٠١٢.