

مقومات النشأة والتطور وتأثيرها في بناء وتوجيه  
شبكة الطرق في مدينة المقدادية

أ.م.د. خضير عباس خزل  
كلية التربية (الأصمعي) / جامعة ديالى

أولاً : الأطار النظري :

١- تمهيد :

المدينة ظاهرة بشرية تولد وتنمو وتتدهور بفعل عوامل عديدة ، لذا أثار اهتمام الجغرافيين للوقوف على عوامل النشأة والتطور وصورة التركيب الحضري ، بحيث أصبح محور أساسي للدراسة والتحليل . بلا شك يؤثر في صورة التركيب الحضري للمدينة جملة من المقومات الطبيعية والبشرية التي لها انعكاسها على البنية والتركيب الداخلي من خلال استعمالات الأرض والوظائف والانظمة الخاصة بالطرق وبأشكالها ، ومن هنا برزت أهمية الطرق خارج وداخل المدينة كأحدى الاستعمالات التي لا يمكن الاستغناء عنها.

٢- مشكلة البحث :

مدينة المقدادية كغيرها من المدن صنعتها جملة من العوامل ، ومن هذا المنطلق حددت مشكلة البحث للتعرف على مدى دور مقومات النشأة والتطور في بناء وتوجيه شبكة الطرق في المدينة ، هذه المشكلة تحمل في طياتها جملة من المشاكل الثانوية والتي يمكن اجمالها بما يلي :

- أ- هل للمتغيرات التاريخية دور في بناء وتوجيه شبكة الطرق في المدينة .
- ب- هل لموضع وموقع المدينة دور في بناء وتوجيه شبكة الطرق .
- ت- إلى أي مدى تؤثر المتغيرات البشرية في بناء وتوجيه شبكة الطرق.

٣- الفرضية :-

ان لعوامل النشأة والتطور دور اساسي في بناء وتوجيه شبكة الطرق في مدينة المقدادية ، كما ان المتغير التاريخي له دور مهم في بناءها ، كما لعب موضع المقدادية ومقوماتها البشرية الدور الاول في تحديد هذه الشبكة واتجاهاتها المكانية.

٤- هدف البحث :

أن الهدف الاساسي للبحث يرتبط بطبيعة مشكلة البحث ، ومشاكلها الثانوية هي أهداف فرعية تصب في صلب المشكلة الرئيسية ، ويسعى البحث الى تحقيقها .

٥- فرضيات البحث :

تمثل الفرضيات حل مقترح لمشكلة الدراسة ، وهذا الحل يصوغه الباحث صياغة واضحة ودقيقة بحيث يعطي أكثر من جواب يتم التحقق منه ، وهو ما يعبر عنه تفسير ولي للظواهر ، وهذه الفروض ترتبط بمشكلة الدراسة بشكل عام ومشاكلها الثانوية بشكل خاص ، لذا تم اعتماد المشاكل الثانوية التي وردت للاجابة عليها ومن ثم التحقق من صحتها او عدمه .

٦- حدود البحث :

حددت منطقة الدراسة بمدينة المقدادية مركز قضاء المقدادية وبعدها البلدية للعام ٢٠٠٩ والبالغ مساحتها ١٨٠٠ هكتار (ينظر الخريطة ١ ، ٢) .



الطريق مدن عديدة لتقدم الخدمات للقوافل التجارية ، وكان للنمط السلوقي وجه آخر من انماط السيطرة في منطقة ديالى وهو تركيزهم على تحسين طرق النقل وأقامة شبكة من المدن تخدم هذه الطرق (١) وقد ورد في رحلة المنشىء البغدادي الذي وصف الطريق عام ١٨٢٠ بأن هناك طريق سلكه الرحالة من بغداد الى بعقوبة ومنه الى قصر شيرين في ايران ماراً بالمقدادية التي كانت من المدن القديمة وكان يطلق عليها (شهربان) (٢) \* وقد ذكرها ياقوت الحموي بأنها قرية كبيرة من اعمال مدينة الخالص (٤) وقال عنها صفي الدين البغدادي بأنها قرية كبيرة تقع قرب (الديسكرة) (٥) التي ورد ذكرها عند وصف طريق الحرير بأنها مدينة عامرة تبعد عن (ديرتمة) القريبة من بعقوبة (٨ فراسخ) (٦) وذكر ابن الفداء ان (الديسكرة) فيها منازل الملوك الفرس وأستخدمت قاعدة للانطلاق الى جلولاء ، وفي بلدان الخلافة الشرقية تم وصف الديسكرة بأنها مدينة كبيرة وفيها قصر من بناء (الأكاسرة) وحوله سور مشرف (٧) .

## ٢- مقومات الموضع Location :

يدل الموضع على الصفات الطبيعية للمنطقة والمساحة التي تحتلها المدينة ، كما يشمل السطح والتضاريس ودرجة انحدار الأرض التي تقوم عليها المدينة ، فضلاً عن التركيب الجيولوجي والمناخ المحلي الذي يسود فيها (٨) .

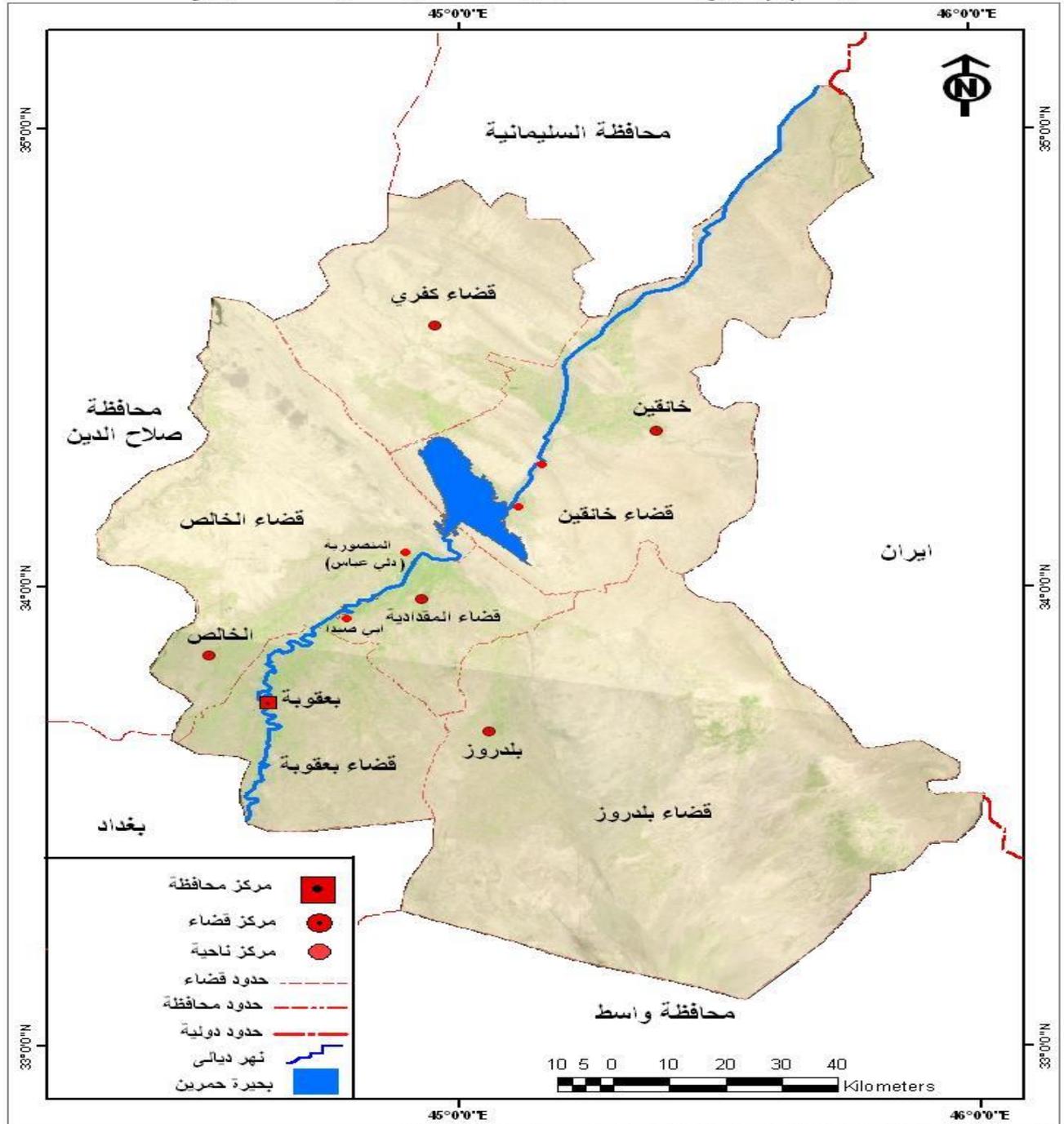
تعد خصائص الموضع من ابراز العوامل المؤثرة على البنية التخطيطية للمدينة ، حيث يتم انتخاب الموضع المثالي الذي يحقق استمرار المدينة في اداءها الوظيفي وفاعلية نشاطها الاقتصادي (٩) . تقع منطقة الدراسة في اقليم سهلي منبسطة تبلغ مساحتها ١٨٠٠ هكتار ، يعد نهر ديالى ونهر المقدادية مصدرها الرئيسيين في الارواء ، معدل ارتفاع السطح فيها لا يزيد عن ٦٠م فوق مستوى سطح البحر ، وتؤلف الترسبات الحديثة معظم تربها حيث تعد ترب أحواض الأنهار وكتوفها في طليعة ذلك (١٠) .

اما بناءها الجيولوجي فهي جزء من الالتواء المقعر الذي تكون نتيجة الحركات الأرضية التي حدثت في أواخر الزمن الثالث وأوائل الزمن الرابع والذي تم ملئه بالترسبات التي جلبتها الأنهار (١١) .

يتضح من الخريطة (٢) أن منطقة الدراسة تقع فلكياً عند تقاطع خط طول ٤٣° ، ٣٣° شرقاً ودائرة عرض ٤٥,٠٠° شمالاً لذلك فإن المناخ السائد هو جزء من مناخ وسط العراق حيث يبرز وجود فصلين هما الصيف ذو الحرارة المرتفعة والشتاء ذو الحرارة المنخفضة وكانت معدلات أشهر الصيف (٢، ٣٩م ، ٤١,٧م ، ٤٢م) على التوالي ، في حين كانت معدلات أشهر الشتاء (٣، ٩م ، ٧,٥م ، ٤,٥م) وعلى التوالي ، فضلاً عن ذلك أمتازت منطقة

\* شهربان : كلمة فارسية مركبة من (شهر) أي مدينة و (بان) وهو رجل شيدت المدينة بأسمه وقيل أن (بان) تعني محافظة المدينة . أما عن اسمها الحالي وهو المقدادية فقد اختلفت الروايات بشأنه فمنهم من ينسبها الى المقداد بن أسود الكندي ومنهم من ينسبها الى المقداد احمد مريدي الشيخ احمد الرفاعي (ينظر) حسن محمد حسن ، المقدادية وظائفها وعلاقتها الإقليمية ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية التربية (ابن رشد) جامعة بغداد ، ١٩٨٩ ، ص ٣٨ .

خريطة (2) موقع قضاء المقدادية ومنطقة الدراسة من محافظة ديالى



منطقة الدراسة بأنتساع المدى الحراري اليومي والفصلي ، وأرتفاع نسبة التبخر في اشهر الصيف ، اما كمية الامطار الساقطة فكان معدلها (٢٢٢,٣ ملم) ولكنها كانت تنصف بالتذبذب والتدرج نحو الزيادة بالاتجاه نحو الشمال الشرقي (١٢)

### ٣- مقومات الموقع Situation :

يعني بيان مركز المدينة وعلاقتها بالنسبة للمناطق المحيطة بها (١٣) حيث أن لذلك أهمية كبيرة فمن خلاله يتم الكشف عن العلاقات الإقليمية مع ما يحيط بالمدينة ، كما لا يخفى أن للموقع دور في النشاط الاقتصادي الذي يؤثر بدوره في بنية وشكل المدينة (١٤) .

تقع منطقة الدراسة في الطرف الشرقي من قضاء المقدادية الواقع شرق محافظة ديالى ، حيث تبعد عن الحدود الأيرانية (٩١ كم) وعن العاصمة بغداد (١٠١ كم) (١٥) نشأت هذه المدينة بالأساس كأحدى المحطات

التجارية التي رافقت طريق الحرير التجاري والذي أُنسَم فيما بعد كطريق عسكري سلكته الجيوش والتي أتخذت من منطقة ديالى وما جاورها ساحة للاقتتال بين اكبر الامبراطوريات في التاريخ .  
 يجاورها من الشرق ناحية السعدية التابعة لقضاء خانقين ، ومن الشمال ناحية المنصورية (دل عباس) التابعة لقضاء الخالص ، ويقع الى جنوبها الشرقي ناحية (الوجيهية) وإلى جنوبها الغربي ناحية (أبي صيدا) التابعتين لقضاء المقدادية والتي تعد منطقة الدراسة مركزه الاداري (ينظر الخريطة ١ ، ٢) تمتد في منطقة الدراسة شبكة من الطرق الاقليمية والحضرية ، يعد الطريق الدولي رقم (٥) (بغداد – بعقوبة – المقدادية – خانقين – الحدود الايرانية) عمودها الفقري وهي :-

١- الطرق التي تتفرع من الطريق رقم (٥)

أ- طريق المقدادية – السعدية – جلولاء الحديث طوله ٥٢ كم .

ب- طريق المقدادية – بلدروز طوله ٤٠ كم .

ت- طريق المقدادية – المنصورية (دل عباس) طوله ١٨ كم .

ث- طريق المقدادية – الوجيهية طوله ٢٠ كم .

ج- طريق المقدادية – ابي صيدا طوله ١٥ كم .

٢- الطرق التي تبدأ من مركز منطقة الدراسة

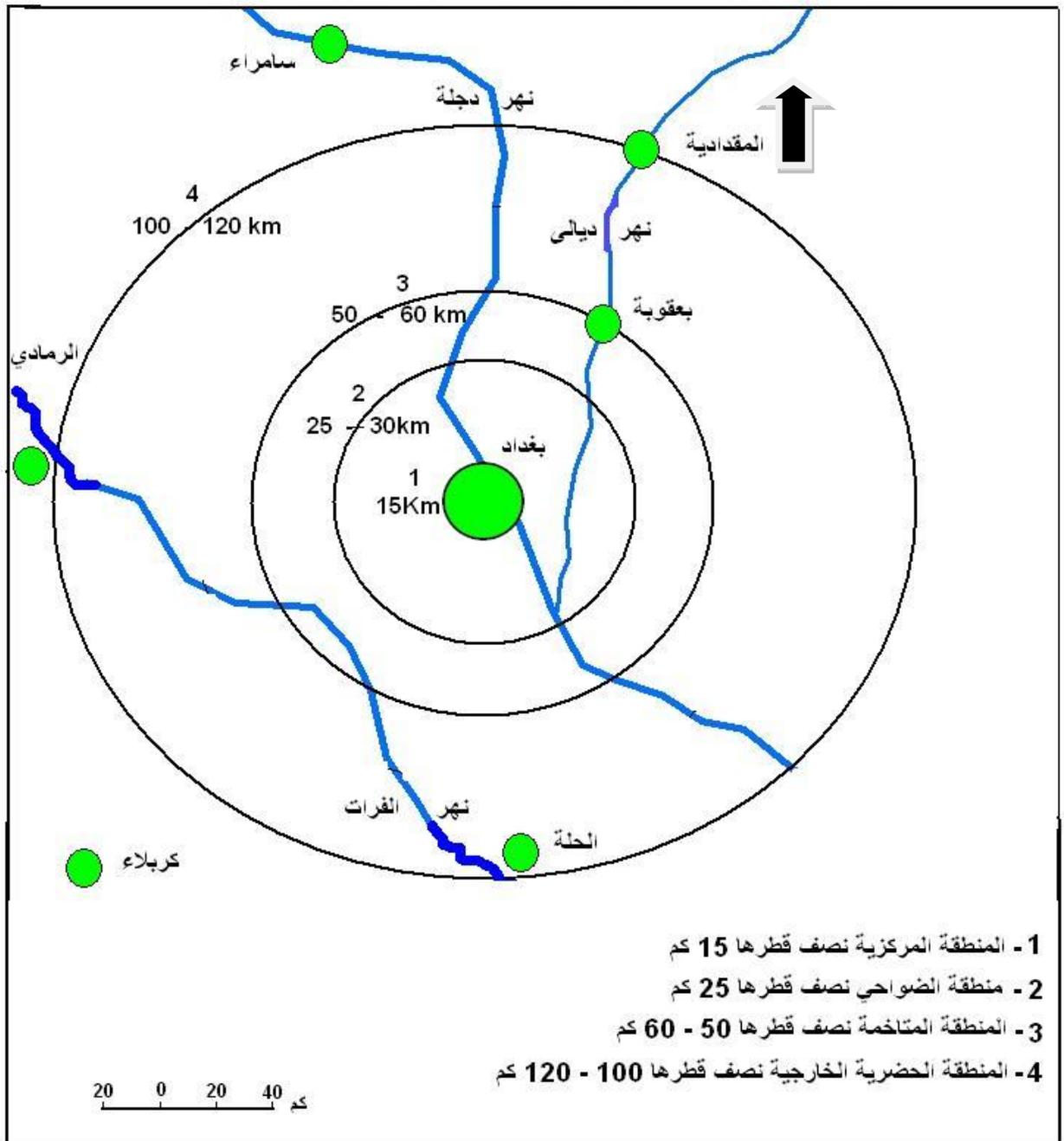
أ- طريق المقدادية – السعدية – جلولاء القديم طوله ٤٧ كم

ب- طريق المقدادية – بعقوبة القديم طوله ٤٥ كم ويتفرع منه جملة من الطرق الريفية يبلغ طولها ١٧ كم تربط قرى (العواشق ، بروانة ، ضباب ، ساطي ، أبو خنازير ، الحساوية) <sup>(١٦)</sup> (ينظر الخريطة ٢) .

نخلص مما تقدم ان طبيعة موقع وموضع منطقة الدراسة جعل منها معبر بين الشرق والغرب ، فضلاً عن موقعها وسط ظهير زراعي رعي جعلها في موقع اقتصادي يدعو إلى نحو المدينة وتعدد وظائفها وهي بلا شك جزء من حلقة المنطقة الحضرية الخارجية التي نصف قطرها ١٠٠-١٢٠ كم والتي شخصتها دراسة (بول سيرفس) \* <sup>(١٧)</sup> (ينظر الخريطة ٣) وهذا حدد مستقبلها فأهميتها كمركز أداري وتجاري وخدمي ما هو إلا رد فعل وأستجابة لتأثير صفات موضعها وموقعها .

\* قسم (بول سيرفس) أقليم وسط العراق ومركزه بغداد إلى أربعة أنطقة دائرية حسب معيار سهولة الوصول حيث تدخل مدينة بعقوبة على حافة النطاق الثالث ومدينة المقدادية على حافة النطاق الرابع .

خريطة (3) موقع منطقة الدراسة بالنسبة للاقليم المتروبولي لمدينة بغداد



امانة العاصمة ، التصميم الاتماني الشامل لمدينة بغداد عام 2000، تقرير شركة (بول سيرفيس) اب، 1973، ص43 .

### ٣- المقومات البشرية :

بما أن الإنسان هو مادة الجغرافية في جانبها البشري ، لذا فإن دور المقومات البشرية لا يقل أهمية عن دور المقومات الأخرى المسؤولة عن خطة المدينة وطبيعة الاستعمالات وامر بناء وتوجيه شبكات الطرق .

#### أ- الخصائص الديموغرافية للسكان :

يهتم الجغرافي بسكان المدن من حيث عددهم وكثافتهم نموهم وتوزيعهم ، كما يهتم في اختلافاتهم الاقتصادية والحضرية .

#### نمو السكان :

تشير نتائج التعدادات السكانية ومن خلال الجدول (١) أن منطقة الدراسة شهدت زيادة في عدد السكان طيلة مدة الدراسة ولكن بحسابات حقلية الزيادة ومعدل النمو يظهر الانخفاض التدريجي بين تعدادي ١٩٤٧ و ١٩٨٧ ثم الانخفاض الكبير ما تلا ذلك .

جدول (١)  
سكان مدينة المقدادية للمدة من ١٩٤٧ – ٢٠٠٥ (١)

السنة	عدد السكان	الزيادة	معدل النمو
١٩٤٧	٤٢٠٣	-	-
١٩٥٧	٧٦٤٨	٣٤٤٥	٦,١٦
١٩٦٥	١٢١٩٢	٤٥٤٤	٦,٠
١٩٧٧	٢٢١٥٣	٩٩٦١	٥,١٠
١٩٨٧	٣٧٤٤٤	١٥٢٩١	٥,٣٨
١٩٩٧	٥٢٤٥٨	١٥٠١٤	٣,٤٠
٢٠٠٥	٦٦٦٣٧	١٤١٧٩	٣,٠٣

### تركيب السكان :

يعني تكوين السكان او خصائصهم الكمية ، وقد أهتم بدراسته الجغرافيون لايجاد التباين الاقليمي بين الدول والاقاليم والمناطق الحضرية والريفية فتركيب السكان يؤثر في كافة المظاهر الاقتصادية والاجتماعية للمدينة (١٨) .

### ١. توزيع السكان حسب الفئات العمرية :

يعد توزيع السكان حسب الفئات العمرية احد المؤشرات المهمة في وصف وتحليل البيانات الديموغرافية ، كما وتتأثر ببياناته العلاقات الاجتماعية وسبل التخطيط لكافة المجالات (١٩) .

### جدول (٢)

توزيع السكان حسب الفئات العمرية لمدينة المقدادية للعام ٢٠٠٥ (٢)

الفئة العمرية	عدد السكان	%
١٤ – ٠	٢٨١٧٦	٤٢,٣
٦٤ – ١٥	٣٦٥٦٥	٥٤,٩
٦٥ – فأكثر	١٨٩٦	٢,٨
المجموع	٦٦٦٣٧	١٠٠

تشير نتائج الجدول (٢) ان فئة صغار السن كانت نسبتهم ٤٢,٣% والذين هم في سن العمل ٥٤,٩% في حين كانت نسبة من هم في عمر ٦٥ فأكثر ٢,٨% يستدل من ذلك ان ٤٥,١% هم في سن الاعالة ، لذلك كانت نسبة الاعالة لصغار السن ٧٧,١% ول كبار السن ٢,٩% وبذلك اصبحت نسبة الاعالة الكلية ٨٢,٢% وهذا يترتب عليه زيادة اعباء على الفئات من هم في سن العمل على الرغم من ان عددهم اكثر من نصف سكان منطقة الدراسة وهذا مبعث للنشاط الاقتصادي لها وما يتبعه في تغيير البنية التخطيطية للمدينة .

### ٢. توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادي :

١ - الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على نتائج التعدادات السكانية للمدة من ١٩٤٧-١٩٩٧ وعلى المجموعة الاحصائية للعام ٢٠٠٥ .

٢ - الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على :

أ- مديرية الجنسية والاحوال المدنية لمحافظة ديالى ، جداول متفرقة غير منشورة .

ب- مديرية احصاء محافظة ديالى / احصاءات القوى العاملة (بيانات غير منشورة)

ت- وزارة التخطيط والتعاون الانمائي والجهاز المركزي للاحصاء وتكنولوجيا المعلومات ، المجموعة الاحصائية السنوية لمحافظة ديالى ، ٢٠٠٥ ن ص ٢٠ .

بما ان المدن لا يمكن ان تعيش لذاتها وانما تخدم المناطق المحيطة بها ، فاذا كانت النشاطات متخصصة وذات مركزية عالية تسمى (الفعاليات الأساسية) لكونها تجلب دخل للمدينة يساعد على تطورها ، اما اذا كانت تلك النشاطات تقدم لسكان المدينة نفسها تسمى (الفعاليات غير الأساسية) وهي رغم اهميتها لكنها لا تعمل على تطوير المدينة (٢٠)

### جدول (٣)

توزيع سكان مدينة المقدادية حسب النشاط الاقتصادي للعام ٢٠٠٥ (١) \*

نوع الفعالية	العدد	%
الاولى	٩٣٢٦	٢٥,٥
الثانية	٢٩٦٣	٨,١
الثالثة	٢٤٢٧٦	٦٦,٤
المجموع	٣٦٥٦٥	

تمتلك منطقة الدراسة قاعدة اقتصادية جيدة تركز على أنشطة مثل النشاط الزراعي والصناعي والتجاري وهذا جاء بفعل الامكانيات الطبيعية والبشرية لها ، حيث أسهم في تعزيز وظائفها وتطور علاقاتها الإقليمية ، ومن أجل تسليط الضوء على هذه الأنشطة ومن خلال الجدول (٣) تبين أن (٢٥,٥٪) من سكان المدينة يشتغلون في الفعالية الأولى ، في حين كانت نسبة المشتغلين في الفعالية الثانية (٨,١٪) ، بينما احتلت الفعالية الثالثة أكثر من نصف عدد المشتغلين حيث حققت نسبة (٦٦,٤٪) مما يشير إلى الدور الوظيفي المهم لمنطقة الدراسة .

### ثالثاً : خصائص طرق النقل وطبيعة توزيعها داخل مدينة المقدادية :

الطرق أهم أستعمالات الأرض ، فهي الشرايين التي تربط بين مختلف الأستعمالات ، وهي أحد العوامل التي تؤدي إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين مكونات المدينة العمرانية والوظيفة ، فلولها لاصبحت الحياة مستحيلة (٢١) .

أما مقدار ما تشغله الطرق فيختلف بين مدينة وأخرى ، بالمعدل يقدر بـ ٣٣٪ من مساحة المنطقة المعمورة و ١٨٪ من المساحة الكلية للمدينة ، وفي المدن العراقية بلغ ١٣٪ في مدينة خانقين و ١٦٪ في مدينة بغداد (٢٢) وفي منطقة الدراسة كانت نسبة الطرق ١٥,٢٪ من مساحة المدينة البالغة ١٨٠٠ هكتار للعام ٢٠٠٣ (٢٣) .

### ١- انماط الطرق :

مدينة المقدادية كغيرها من المدن تمتاز بوجود اكثر من نمط وتصنيف للطرق ، فالانماط التي ظهرت في الطرق هي :-

أ- النمط العضوي : يتصف هذا النمط بعدم الانتظام من حيث الاتجاه والاتساع ، حيث تسود الطرق الضيقة والازقة الملتوية غير السالكة (٢٤) يلاحظ هذا النمط في الاحياء القديمة من منطقة الدراسة على جانبي نهر المقدادية في احياء (النجاجير ، الاكراد ، الرمادية المصاليخ ، الحدادة) \* (٢٥) .  
جاء هذا النمط تجسيداً لقدم المنطقة عبر النمو العشوائي البعيد عن التخطيط .  
ب- النمط الشعاعي : هذا النمط عبارة تركيب مكون من طرق تتفرع من مركز المدينة وتتجه نحو الخارج تسهل عملية التنقل بين مركز المدينة وأطرافها (٢٦) ويظهر على وجه الخصوص في جميع الطرق المتفرعة من منطقة الأعمال المركزية ومن ساحات المدينة.

١- الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على :

أ- المجموعة الاحصائية (محافظة ديالى) عام ٢٠٠٥

ب- مديرية احصاء محافظة ديالى ، احصاء القوى العاملة (بيانات غير منشورة )

\* تشمل الفعاليات الاولى (الزراعة ، الصيد ، الغابات) وتشمل الفعاليات الثانية (الصناعة ، التعدين ، التشييد ، البناء) وتشمل الفعاليات الثالثة (الكهرباء ، الماء ، الغاز ، التجارة ، الخدمات ، النقل والمواصلات) هذه الفعاليات حسب التقسيم الدولي للنشاط الاقتصادي (ينظر المصدر)

. P: ٢٥ ، ١٩٧١ ، New York ، No ٤٦ ، U.N.methods of projection the economically active population , studies ,

\* تسمى هذه الاحياء في الوقت الحاضر (التائر ، النور ، الغداء ، العروبة ، السلام) .



دينة إلى بلوكات مربعة أو مستطيلة منتظمة تفصلها طرق متقاطعة بصورة متعامدة ومنتظمة ، يتفق هذا النمط مع الاحياء الحديثة ومن مزايا انه يساعد على سهولة وسلامة مرور وسائل النقل<sup>(٢٧)</sup> يظهر هذا النمط في غالبية الاحياء الحديثة من منطقة الدراسة ، ويتجسد على وجه الخصوص في احياء فلسطين والابرار واشور والكندي والنضال والنصر والسلام ، حيث واكب امتداد الطرق واتجاهها التصميم الهندسي لهذه الاحياء . للاطلاع على هذه الانماط يلاحظ الخريطة (٤)

## ٢- التصنيف المورفولوجي للطرق

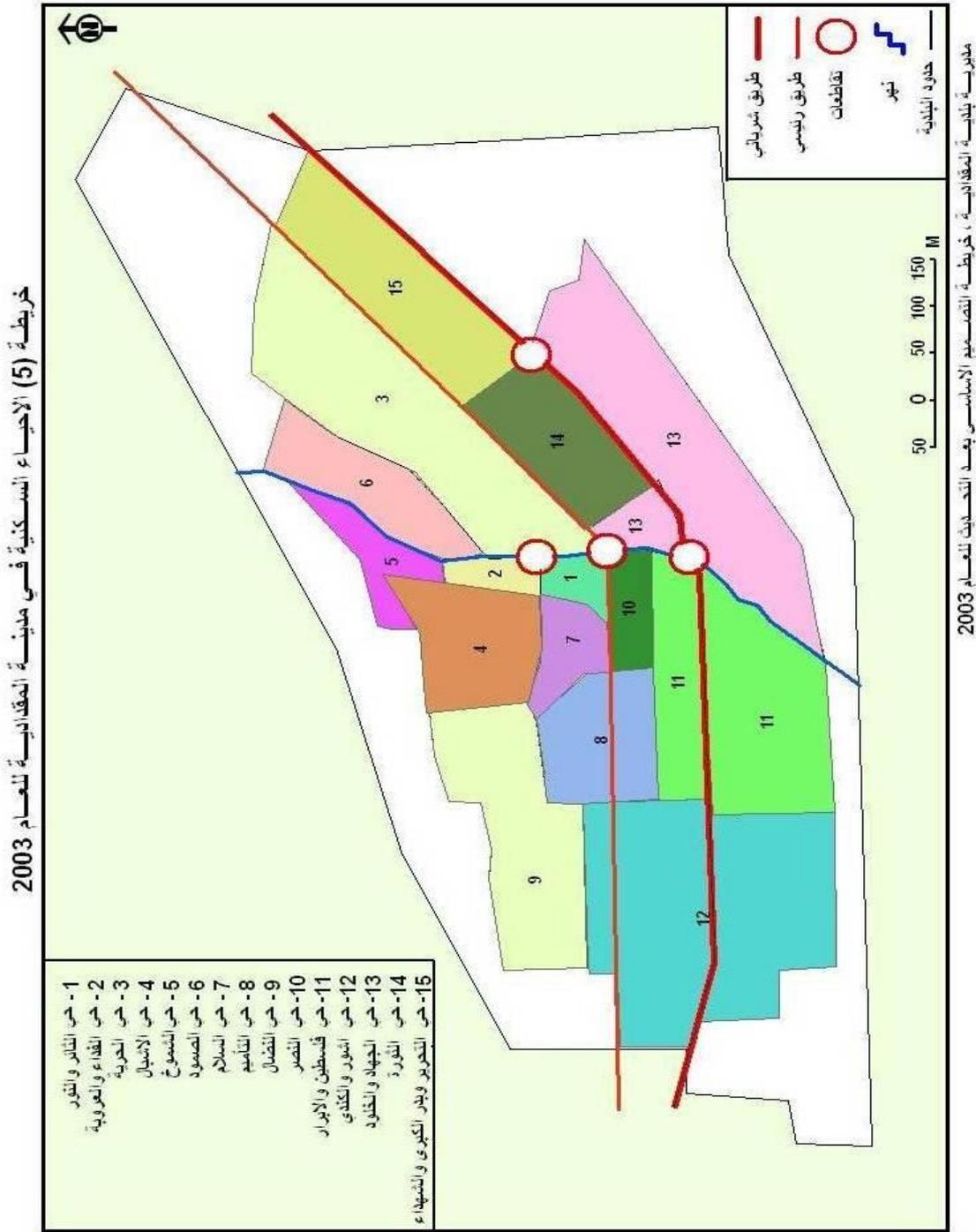
تتباين حركة المرور داخل المدن من طريق إلى آخر ، لذا تصنف هذه الطرق من خلال الاعتماد على عدة معايير تتمثل في سعة الطريق وحجم المرور وعدد الممرات ونوع المرور وعلاقته (\*) . يلاحظ من الخريطة ٢ ، ٤ أن الطرق في منطقة الدراسة تتكون مورفولوجيا من :-

أ- الطرق الشريانية : وهي التي تربط المدينة وقطاعاتها بشبكة الطرق الخارجية او تكون جزء منها (٢٨) . يعد الطريق رقم (٥) (بغداد – المقدادية – الحدود الايرانية) خير من يمثل هذه الطرق في منطقة الدراسة ، حيث يخترقها من جهتها الجنوبية والجنوبية الشرقية ويفصل بين البعض من احياءها كما في (أحياء فلسطين ، الابرار ، أشور ، الكندي ، الجهاد ، الخلود) (ينظر الخريطة ٥) . حيث تتعامد عليه أغلب الطرق الثانوية والمحلية .

أ- الطرق الرئيسية : وهي المسؤولة عن ربط قطاعات المدينة مع بعضها ومع الطرق الخارجية وتقوم بخدمة المرور وتعد مكاناً مهماً لبعض وظائف المدينة (٢٩) . يلاحظ من الخريطة ٤ أن من أبرز هذه الطرق في منطقة الدراسة هو (المقداد) الذي يعد العمود الفقري لحياء منطقة الدراسة ويقوم بالوظيفة التجارية في بعض قطاعاته في احياء (التأميم ، النصر ، فلسطين ، الجهاد ، الخلود ، الثورة) والوظيفة الصناعية في احياء (الحرية ، التحرير ، بدر الكبرى ، الشهداء) . يتصف هذا الطريق بأن سرعة المركبات عليه أقل عند المقارنة مع الطريق الشرياني ،

\* للطريق علاقة محلية واقليمية ودولية وتم الاعتماد في هذا التصنيف طبقاً لما ورد في سجلات الطرق في محافظة ديالى والواردة في مديرية طرق وجسور المحافظة .

، ومن حيث إمكانية الوصول هو الأكثر



ب- الطرق الثانوية : تمثل هذه الطرق الشبكة التوزيعية للطرق الرئيسية ، وهي مخصصة لخدمة قطاعات المدينة ، وتشكل في كثير من الاحيان حدود الاحياء السكنية (٣٠) . والتي تكون غالباً هندسية في امتدادها واتجاهها حيث تلبي مرئسمات الاحياء السكنية .

ت- الطرق المحلية : وهي نهايات شبكة الطرق في المدينة بوصفها الشبكة التوزيعية للطرق الثانوية ، حيث تخترق الاحياء السكنية وتكون أقل اتساع والحركة أقل سرعة (٣١) . في منطقة الدراسة تمثل أزقة وشوارع الاحياء السكنية وتستحوذ على اكثر من نصف اطوال الطرق .

#### رابعاً : الخلاصة والاستنتاجات :

لاشك ان تركيب المدينة الداخلي واستعمالات الارض فيها والوظائف التي تنجزها تأثرت بموضع المدينة وموقعها ، ناهيك عن أرثها التاريخي الذي كان عوناً في النشوء بهذا الموقع ، فصفاً الموضوع الطبيعية

فرضت نفسها على نشأة المدينة فوجود منطقة سهلية مستوية ومورد مائي ثابت هو احد متطلبات الموضع المناسب حيث ان ذلك ساعد على توسع المدينة ونموها حيث بدأت بخمسة أحياء وأنتهت بـ ١٥ حياً بعد أن ساعدته ظروف الموقع . فهذا الموضع سهل حركة المرور بين مختلف اجزاء المدينة لان معالم السطح هي التي تحدد معالم المدينة واتجاهات نموها وبناء واتجاه الطرق فيها . أن العلاقة بين موضع مدينة المقدادية وموقعها قد تجسد في اقتحام طرق النقل الاقليمية والدولية لشبكة الطرق داخل المدينة . كما كان لمقومات التطور ممثلة بالخصائص الديموغرافية للسكان التي اضحت هي الاخرى لها الدور الفعال في توسيع المدينة فزيادة عدد السكان وازدياد نشاطها الاقتصادي تطلب استحداث احياء جديدة بعد ان انشطرت الاسر واصبح السكن من متطلبات الحياة بعد ان واكبه التطور الاقتصادي الذي عزز الوظيفة التجارية وطور العلاقات الاقليمية مع من يحيط بها وبمؤازرة موقعها على اهم طريق يربط بين شرق العراق وغربه ، فهذه الخصوصية دعت الى بناء شبكة من الطرق الاقليمية والحضرية لتواكب حركة البناء في المدينة .

#### خامساً : المصادر

- ١- .
- ٢- إبراهيم شريف ، الموقع الجغرافي للعراق وأثره في تاريخه العام حتى الفتح الإسلامي ، ط١ ، كلية الآداب ، جامعة الاسكندرية ، ١٩٥٢ ، ص٢٣٩-٢٤٢ .
- ٣- أبي علي أحمد بن رسته ، الاعلاق النفيسة ، ج٧ ، مطابع بريل ، ليدن ، ١٨٩١ ، ص١٩٣ .
- ٤- احمد خالد غلام ، تخطيط المدن ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٨٣ ، ص٥١١ .
- ٥- أسراء هيثم أحمد صالح ، أنشاء قاعدة معلومات مكانية لأغراض التخطيط وتقويم خدمتي الصحة والتعليم في مدينة المقدادية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، مقدمة إلى كلية التربية ، جامعة ديالى ، ٢٠٠٥ ، ص١٤ .
- ٦- أمانة العاصمة بغداد ، التقرير الأثمائي الشامل بغداد عام ٢٠٠٠ ، ص٩٣ .
- ٧- (التقرير الأثمائي) ، المصدر نفسه ، ص٩٣ .
- ٨- جاسم محمد خلف ، جغرافية العراق الطبيعية والاقتصادية والبشرية ، ط٣ ، معهد الدراسات العربية ، جامعة الدول العربية ، دار المعرفة ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، ص٢٠-٢٨ .
- ٩- جمال حمدان ، جغرافية المدن ، دار الغريب للطباعة ، القاهرة ، ١٩٧٧ ، ص٢٧٦ .
- ١٠- حسن محمد حسن ، المقدادية وظائفها وعلاقتها الأقليمية ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية التربية (أبن رشد) جامعة بغداد ، ١٩٨٩ ، ص٧٤ .
- ١١- خالص حسني الأشعب وصباح محمود محمد ، مورفولوجية المدينة ، مطبعة جامعة بغداد ، ١٩٨٣ ، ص٢٧ .
- ١٢- روبرت ماك ادمز ، اطراف بغداد تاريخ الاستيطان في سهول ديالى ، ترجمة د. صالح احمد العلي وآخرون ، مطبعة المجمع العلمي العراقي ، بغداد ، ١٩٨٤ ، ص١١٤-١١٥ .
- ١٣- صبري فارس الهيتي (مصدر سابق) ص١٦٠ .
- ١٤- صبري فارس الهيتي وزميله (مصدر سابق) ، ص٢١٨ .
- ١٥- صبري فارس الهيتي وزميله (مصدر سابق) ، ص٢٣٥ .
- ١٦- صفي الدين بن عبد الحسن البغدادي ، مراصد الاطلاع على اسماء الامكنة والبقاع ، ج٢ ، دار احياء الكتب العربية ، الحلة ، ١٩٥٤ ، ص٨٢٢ .
- ١٧- طه حمادي الحديثي ، جغرافية السكان ، ط٢ ، دار الكتب للطباعة والنشر ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٠ ، ص٦١٠ .
- ١٨- عادل عبد الله خطاب ، أثر أستعمالات الأرض على حركة النقل في مدينة بغداد ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، العدد (٢٢) شباط ١٩٨٨ ، مطبعة العاني ، بغداد ، ص٤٤ .
- ١٩- عبد الرزاق عباس حسين (مصدر سابق) ، ص٢٤٢ .
- ٢٠- عبد الرزاق عباس حسين (مصدر سابق) ، ص٣٧ .
- ٢١- عبد الرزاق عباس حسين ، جغرافية المدن (مطبوع بالرونو) مطبعة بغداد ، بغداد ، ١٩٧٣ ، ص٣٧ .
- ٢٢- عبد الستار البعاج ، ماضي العراق وحاضره ، ج١ ، مطبعة النعمان ، النجف ، ١٩٥٩ ، ص١٢ .
- ٢٣- عبد الناصر صبري الراوي (مصدر سابق) ، ص٢٧ .
- ٢٤- عبد الناصر صبري الراوي ، دور النقل في البناء الوظيفي والعمراني للمدن ، دراسة لمدن الرمادي والفلوجة والحباينة ، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، مقدمة إلى كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٥ ، ص٢٨ .
- ٢٥- غي لسترنج ، بلدان الخلافة الشرقية ، ترجمة بشير فرنسيس وكوركيس عواد ، مطبعة الرابطة ، بغداد ، ١٩٥٤ ، ص٥٧ .
- ٢٦- محمد محمود الصفار وآخرون ، المشاريع الزراعية المتوسطة والكبيرة ، دراسة رقم (٣ ، ٥) المجلس الزراعي الاعلى ، مطبعة العاني ، بغداد ، ١٩٧٧ ، ص٢٣٣ .
- ٢٧- مديرية طرق وجسور ديالى (المصدر نفسه) .
- ٢٨- مديرية طرق وجسور ديالى ، سجل نشاطات المديرية (بيانات غير منشورة) .
- ٢٩- وزارة النقل ، الهيئة العامة للانواع الجوية العراقية ، قسم المناخ (بيانات غير منشورة لمحطة منصورية الجبل للعام ٢٠٠٨) .
- ٣٠- ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج٣ ، دار الصياد للطباعة ، بيروت ، ١٩٥٧ ، ص٣٧٥ .
- ٣١- يوسف يحيى طعمة وزميله ، جغرافية النقل والتجارة الدولية ، بيت الحكمة ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩ ، ص١٠٥ .

