

النقل البري ودوره في تحقيق التنمية الاقتصادية في مدينة بعقوبة لعام
٢٠٢٣

م.م بشار محمد محمود محمد
وزارة التربية / مديرية تربية محافظة ديالى
الاميل : bsharalbydy248@gmail.com



*Land Transport and its Role in Achieving Economic Development in
Baqubah City for the Year 2023*

*Asst.Inst.M Bashar Muhammad Mahmoud Muhammad
Ministry of Education / Directorate of Education of Diyala Governorate
bsharalbydy248@gmail.com*



المستخلص

تأتي هذه الدراسة ضمن التوجه العام في توظيف الخبرة الجغرافية لخدمة المجتمع من خلال طرح المشكلات المعقدة التي تتطلب الكشف عن العلاقات الاقتصادية المتبادلة بين طرق النقل والتنمية فإن الهدف الرئيس للنقل عامة وعلى اختلاف أنماطه هو تقديم أو تقريب الخدمات إلى المراكز الحضرية، وهذا يعني أن أي مشروع لقطاع النقل يستهدف خدمة المراكز الحضرية الرئيسة والمهمة بنشاطاتها الاقتصادية المتباينة، ووفق هذا المفهوم ، فإن النقل يعد من أهم النشاطات الاقتصادية المؤثرة بشكل فعال ومباشر على الاقتصاد الوطني ، فالنقل يعمل على زيادة وتعظيم الانتاج كماً ونوعاً، كما أنه يقدم الوسيلة لانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، ويلاحظ أن هناك روابط قوية بين المستوى الاقتصادي والتقدم الحضاري لأي مجتمع مع ما يمتلكه من وسائل النقل على اختلاف أنماطها ، وعلى الرغم من وجود بعض الدراسات التي تناولت طرق النقل في مدينة بعقوبة ، إلا أنها لم تبحث بشكل مفصل على مستوى مدينة بعقوبة من خلال دور طرق النقل وعلاقتها بالتنمية الاقتصادية.

الكلمات المفتاحية : النقل، النقل البري، التنمية الاقتصادية

Abstract

This study comes within the general trend of employing geographical expertise to serve the community by raising complex problems that require revealing the mutual economic relationships between transportation methods and development. The main goal of transportation in general and its various types is to provide or bring services closer to urban centers. This means that any project for the transportation sector aims to serve the main and important urban centers with their diverse economic activities. According to this concept, transportation is one of the most important economic activities that effectively and directly affect the national economy. Transportation works to increase and maximize production in terms of quantity and quality, and it also provides a means for transporting goods and labor to places where they are most beneficial. It is noted that there are strong links between the economic level and the civilizational progress of any society with what it possesses of transportation methods of various types. Despite the existence of some studies that dealt with transportation methods in Baqubah City, they did not examine in detail at the level of Baqubah City through the role of transportation methods and their relationship to development Economic.

Keywords: Transportation, land transport, economic development.

المقدمة:

تعد التنمية الاقتصادية هدفاً تسعى لتحقيقه دول العالم عامةً والدول النامية خاصةً فقد حظيت الدراسات التنموية عامةً باهتمام بالغ سواءً من الجغرافيين أو غيرهم لما لها من مكانة بارزة خاصة في الدراسات الجغرافية، وكذلك للدور الذي تلعبه التنمية الاقتصادية باعتبارها أحد العوامل التي يركز عليها توطن السكان في رقعة جغرافية معينة، حيث أن عملية التنمية الاقتصادية يمكنها أن تلعب دوراً فعالاً في الهيكل المكاني من خلال التأثير المتبادل بين مشاريع التنمية الاقتصادية وما يمكن أن تحدثه من تغيرات على جميع المستويات الإقليمية والمحلية فهي توازن بين المكونات الاقتصادية، والسكانية، والاقتصادية، وتأتي دراسة دور الطرق البرية مقترنة بدراسة التنمية الاقتصادية نتيجة إلى تحقيق التنمية الاقتصادية والبشرية والاجتماعية، حيث تسهم في زيادة الدخل القومي وتعمل على تحسين معيشة الفرد من خلال توفير فرص العمل له، وتوفير السلع والخدمات المطلوبة لإشباع حاجاته بالإضافة إلى تحسين مستواه الصحي والتعليمي والثقافي وتحسين المدفوعات بما يحقق له سد عجز الدولة وبالتالي تعود بالفائدة على الدولة والمجتمع مرةً أخرى، تعد مدينة بعقوبة وبالأحرى محافظة ديالى حلقة وصل للتجارة الدولية اليومية بين العراق وايران، إذ يوجد بها منفذاً لتجميع وعبور البضائع عبر الشاحنات القادمة من ايران للعراق وبالعكس وبالتالي تمثل القوة الاقتصادية الرئيسة عامة وفي قطاع التجارة خاصة، وهي تجمعاً سكانياً وبداية خط المواصلات القادم من بغداد والمتوجه نحو مناطق أخرى في البلاد وبالعكس وبالتالي تمثل حركة المرور فرصةً كبيرةً للتنمية الاقتصادية التجارية وهي نقطة توقف توفر العديد من الخدمات للمسافرين وعلى الرغم من وجود مشكلات تواجه

التنمية بمنطقة الدراسة أدت إلى تعثرها إلا أنها في الواقع تُتيح إمكانات تجارية محتملة عبر الحدود ويتوقع لها النمو من خلال خطط التبادل التجاري بين البلدين.

مشكلة البحث:

ولما كان موضوع البحث يدور حول إمكانية معرفة الدور الذي تلعبه طرق النقل البرية في التنمية بالمنطقة فإن مشكلة البحث تكمن في وجود نقص حاد في البيانات عن دور طرق النقل البرية في مدينة بعقوبة وأهميته في التنمية الاقتصادية والتجارية . لذا طرحت الدراسة تساؤلات عدة وهي كالآتي:

١- هل أسهمت طرق النقل البرية في مدينة بعقوبة في تحقيق الأهداف التنموية في مدينة بعقوبة ؟.

٢- هل وضعت الدولة الخطط التنموية التي تساعد على تطوير طرق النقل البرية في مدينة بعقوبة ؟

فرضية البحث :

انطلق البحث من فرضية مفادها :

١. اسهمت طرق النقل البرية في مدينة بعقوبة في تحقيق الاهداف التنموية من

خلال ما توفرها في عوائد كبيرة من خلال اسهامها في توفير الحركة الملائمة لنقل البضائع.

٢. وضعت الدولة العديد من الخطط التنموية التي تساعد على تطوير طرق النقل

البرية في مدينة بعقوبة من خلال الصيانة الدورية فضلاً عن توسيعها والاهتمام بها.

أهداف البحث:

تسعى الدراسة لتحقيق الأهداف الآتية:

- ١- التعرف على مشكلات التنمية الاقتصادية في مدينة بعقوبة.
- ٢- معرفة دور طرق النقل البرية في التنمية الاقتصادية والتجارية لكافة مدينة بعقوبة.

أهمية البحث:

تزايد اهتمام الجغرافيين في الوقت الراهن بقضايا التنمية الاقتصادية على المستوى العالمي والإقليمي، الأمر الذي دفعهم إلى استخدام خبراتهم في حل مشاكل التخطيط الحضري والإقليمي، ومعالجتها علاجاً صحيحاً، خاصة وأن موضوع التنمية يعد أحد الموضوعات الجغرافية المهمة، إذ يمثل في الوقت الحاضر استراتيجية عالمية ملحة تسعى إلى تحقيقها دول العالم كافة، وتبرز أهمية الدراسة فيما يلي:

١- تمثل هذه الدراسة إضافة علمية إلى دراسات التنمية الاقتصادية عامة وإبرازاً لأهمية موضوع التنمية التجارية بشكل خاص.

٢- لفت انتباه المسؤولين بأهمية المرافق والخدمات التي تخدم حركة النقل والمرور في مدينة بعقوبة.

٣- طرح الحلول المقترحة لمعالجة المشكلات القائمة ضمن حركة النقل والمرور في مدينة بعقوبة والتي من شأنها أن تسهم في عملية التنمية.

منهجية البحث:

استخدم الباحث عدداً من المناهج المتبعة في مجال التنمية الاقتصادية أو ذات الصلة بها؛ وذلك من أجل تحقيق أهداف البحث وبأسلوب علمي، فقد اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي الذي يمثل الأساس في وصف الظواهر وتحليلها وتفسيرها، وتتبع الارتباطات والأسباب القائمة بين مختلف الحقائق، وذلك عن طريق دراسة الحالة

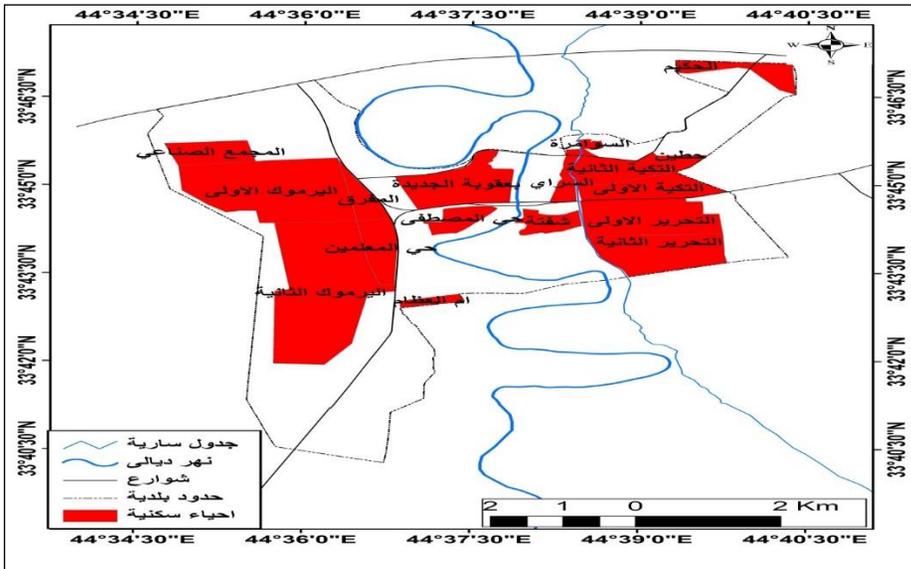
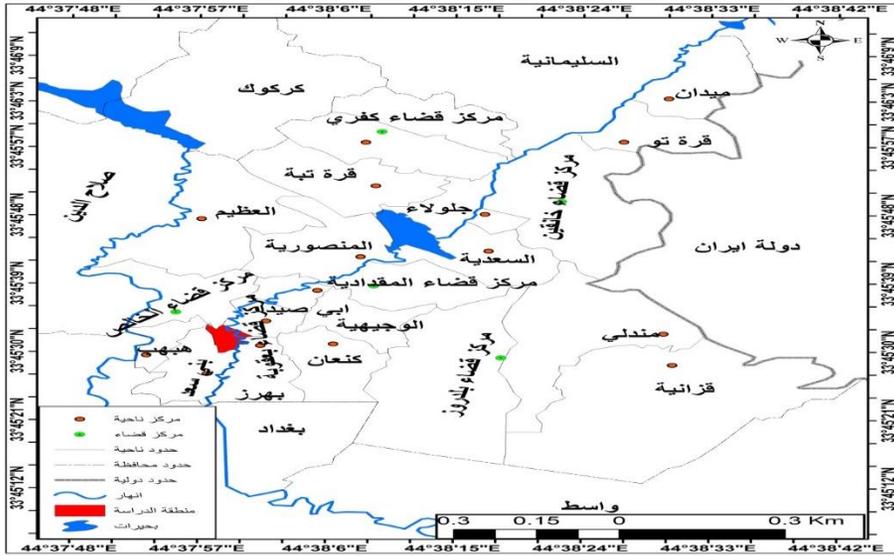
من خلال الاستعانة بتقنية نظم المعلومات الجغرافية , فضلاً عن استخدام المنهج الإحصائي الكمي.

حدود البحث :

تحدد الدراسة مكانيا بالحدود البلدية لمدينة بعقوبة مركز محافظة ديالى بحسب ما جاء بها التصميم الاساس الخاص بالمدينة لعام ٢٠٢٣ والذي بلغت مساحة المدينة بموجبه (٤٦٩٠) هكتار والمحصورة بين دائرتي عرض ($33^{\circ}.39^{-}$ - $33^{\circ}.47^{-}$) شمالا وخطي طول ($44^{\circ}.35^{-}$ - $44^{\circ}.40^{-}$) شرقا خريطة (١).

اما الحدود الزمانية للدراسة فتمثلت بالبيانات والمعلومات التي جمعت عن طرق النقل البرية في مدينة بعقوبة لعام ٢٠٢٣.

خريطة (١) موقع منطقة الدراسة بالنسبة للعراق ومحافظه ديالى وقضاء بعقوبة



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على

- ١- خريطة ديالى الادارية , لعام ٢٠٢٣ , الهيئة العامة للمساحة , بمقياس ١:١٠٠٠٠٠٠ رسم
- ٢- مديرية التخطيط العمراني خريطة التصميم الأساس لمدينة بعقوبة لعام ٢٠٢٣ بمقياس رسم ١: ٢٥٠٠٠

المبحث الاول : واقع شبكة النقل الحضرية في مدينة بعقوبة لعام ٢٠٢٣

أولاً : التصنيف الوظيفي

يعد النقل عاملاً مهماً يؤدي الى زيادة الارتباط أو التفاعل بين الأماكن على سطح الأرض , وبين هارولد مير (Harold Mayer) وكلايدكون (Clyde Kohn) بأنه بدون الشوارع وطرق المواصلات يصبح التخصص الوظيفي لاستعمالات الأرض داخل المدينة وحتى وجود المدن نفسها أمراً مستحيلاً , لذلك صنف الشوارع وظيفياً بحسب الاستعمال السائد للأبنية وعلى جانبي الشوارع الى تجارية وصناعية وسكنية وترفيهية , وكما يلي :-

١ . الشوارع التجارية Commercial Streets

تعد الشوارع التجارية مكوناً أساسياً وشرياناً حيوياً للمدينة , كما انها تعد من أهم الأمور التي حظيت باهتمام واضعو المخططات العمرانية لما تمثله من نظام مهم داخل المدن , وبوصلة حددت في كثير من الأحيان الحركة السكانية والعمرانية في المدينة , كذلك تعد الشوارع التجارية احد اهم العناصر التخطيطية التي ارتبطت بالسكان في المدينة , وتعد مدخلاً هاماً في تخطيط التركيب التجاري للمدينة كأحد العناصر الهامة التي ارتكز عليها مخطوطو المدن^(١), يمكن تعريف الشوارع التجارية بأنها تلك الشوارع التي تغلب على واجهاتها المحلات التجارية وتحتل هذه الشوارع عادة المنطقة التجارية في المدينة وخاصة الشوارع الرئيسية التي تتفرع منها شوارع تجارية ثانوية ومحلية , وتكون مراكز جذب قوية لسكان المدينة وإقليمها لذا فهي من أكثر شوارع المدينة ازدحاماً بالمرور وأكثرها حاجة إلى التخطيط والمعالجة المرورية^(٢).

يمثل التوزيع المكاني للظاهرة الصورة الحالية او المحصلة النهائية لمجموعة من العلاقات , والتي يترتب عليها موقع الظاهرة وحجمها وبعدها عن غيرها من الظواهر , وبناء عليه فهو يعد نقطة البداية لفهم سلوك اي ظاهرة جغرافية , وتعد الشوارع التجارية احد الملامح الهامة في المدن والتي تبرز شخصية المكان من المنظور الجغرافي^(٣) , ومن هذا المنطلق سوف يتم عرض الصورة التوزيعية للشوارع التجارية في مدينة بعقوبة , ومن أهم الشوارع التجارية في مدينة بعقوبة هي : شارع الحسينية وشارع النصر وما يتفرع عنهما من شوارع ثانوية ومحلية , فضلاً عن شارع الامام علي وشارع النعمان وشارع عمر بن عبد العزيز وشارع الأوقاف وشارع الأسواق المركزية وشارع البلدية , فضلاً عن الشوارع التجارية التي تقع خارج منطقة الأعمال المركزية التي تمتد مع الطرق الرئيسية التي تربط المدينة بالطرق الإقليمية , منها شارع فتح الفتوح في جزئه الواقع من تقاطع الطرق والجسور إذ تنتشر على جانبيه المحلات المتخصصة ببيع المواد الإنشائية , حتى تقاطع عروس مندلي , ثم يتخصص بتجارة المواد الاحتياطية للسيارات في جانبه الأيمن حتى تقاطع مستشفى الرازي , فضلاً عن شارع الحسن في حي التحرير .

٢ . الشوارع الترفيهية Recreation Streets

يتمثل قسم من هذا النوع من الشوارع بالشوارع المطلة على الانهار او السواحل او التي تخترق المناطق الخضراء والشوارع المطلة على الأنهار وتدعى بالكورنيشات كذلك الشوارع التي تتعدد فيها الاستعمالات ذات الأغراض الترفيهية وتنتشر على واجهاتها صالات السينما والمسرح والنوادي والمطاعم والمقاهي وأماكن الراحة المتمثلة بالحدائق وصالات الألعاب الرياضية^(٤) , وبصورة عامة تفتقر مدينة بعقوبة إلى هذا النوع من الشوارع التي لا

تشكل إلا نسبة ضئيلة من شبكة الشوارع فيها , واشهر هذه الشوارع شارع كورنيش سارية (مصطفى جواد يساراً و فهمي سعيد يمينا) الذي يتداخل فيه هذا الاستعمال مع الاستعمال التجاري من الجهة اليسرى والسكني من الجهة اليمنى فضلاً عن ظهور هذا الاستعمال متداخلاً أيضاً في بعض شوارع منطقة الأعمال المركزية ، كما يظهر على شارع كورنيش الضفة اليسرى لنهر ديالى بالقرب من الجسرين كذلك على شارع الوفاء يوجد نادي الفروسية الترفيهي على الجانب الأيمن لنهر ديالى فضلاً عن مدينة الألعاب في الطرف الشرقي للمدينة عند نهاية شارع زين القوس. وتحصل في هذه الشوارع الاختناقات المرورية الحادة في أيام الأعياد والمناسبات .

٣. الشوارع الصناعية Industrial Streets

تعد الصناعة من الوظائف المهمة في المدينة وهي من الفعاليات الحضرية الأساسية والمؤثرة , ويمتاز هذا الصنف بأنه يكون مخصصاً فقط للاستعمالات الصناعية على الرغم من تداخل بعض الاستعمالات الوظيفية وتتاثرها قبل أن يظهر بوضوح في الوقت الحاضر , تحتاج المناطق الصناعية إلى ارتباط دائم بالمدينة بوساطة وسائل نقل خاصة للبضائع والمواد الأولية والخدمات المختلفة , إن هذه الخدمة ينبغي إن تتصف بصفة الاستقرار و الأمان والسرعة والتي تؤمن بصورة أساسية بوساطة الطرق الإقليمية والطرق التي تتفرع منها أو تتصل بها لذا فان معظم الشوارع الصناعية تقع في أطراف المدينة^(٥).

تظهر الشوارع الصناعية في مدينة بعقوبة في المنطقة الصناعية جنوب غرب المدينة والتي تتصل مع الشارع الشرياني(فتح الفتوح) بوساطة شارع ثانوي تجميعي كذلك توجد منطقة صناعية أخرى بالقرب منها تضم مجموعة من معامل تعليب والغذائية وكبس التمور على الجانب الأيسر لشارع فتح الفتوح في حي

المصطفى فضلاً عن وجود بعض الصناعات في مدخل المدينة الشمالي الغربي و في الطرف الشرقي للمدينة حيث تشغل الصناعات النسيجية والإنشائية أجزاء من شارع الشباب . وقد توجد بعض الصناعات التقليدية الحرفية متداخلة مع الاستعمالات التجارية في منطقة الأعمال المركزية مثل صناعة المجوهرات وأعمال النجارة .

٤ . الشوارع السكنية Residential Streets

تختلف الشوارع السكنية عن بقية أنواع الشوارع المكونة لشبكة النقل في المدينة كونها تؤدي وظائف سكنية صرفة , وهي شوارع تخدم المحلات السكنية , وتحتل أعلى نسبة من أطوال شبكة الشوارع وذلك لان الاستعمال (الوظيفة) السكني يحتل أوسع مساحة في جميع المدن تقريباً موازنة مع الاستعمالات الأخرى , ويتطابق توزيعها مع توزيع الشوارع الثانوية والمحلية ولما تتوزع مع الشوارع الرئيسة لضعف قدرة الوظيفة السكنية على المنافسة مع الوظيفة التجارية و الصناعية على احتلال المواقع التي تتميز بسهولة الوصول وتنتشر هذه الشوارع في جميع المحلات السكنية في مدينة بعقوبة , وقد يتداخل معها بعض الاستعمالات وخاصة تجارة المفرد والاستعمالات التعليمية والدينية.

ثانياً : التصنيف المورفولوجي

١ . الشوارع السريعة

تعرف الشوارع السريعة بانها الشوارع ذات كفاءة عالية ويستخدم هذا من الشوارع للرحلات السريعة على المسافات الطويلة ووظيفتها تقوم بخدمة مسالك المرور الرئيسة التي تربط قطاعات المدينة بشبكة الطرق الخارجية أو القطرية^(٦)

وتكون بمحرم (٦٠) م وتقسم على اتجاهين بثلاث ممرات للذهاب وأخرى للإياب، ولا تعد شوارع ملائمة للرحلات الطويلة عبر المدينة في حالة توفر البديل الأكثر جاذبية وهي الشوارع السريعة، ووظيفتها الأساسية هي تأمين انسيابية غير مقيدة للمرور في ضمن القطاعات التي تخدمها، لذا يجب الحفاظ على هذه الوظيفة من خلال فرض قيود على وقوف السيارات في الشارع وتحديد السرعة الى (٦٠) كم / ساعة وعزل المرور الآلي عن المرور البشري^(٧)، وتكون السيطرة فيها على دخول السيارات وخروجها كبيرة كذلك حرية الحركة (Mobility) وقدرة الوصول (Accessibility) تكون قليلة، وتتمثل الشوارع الشريانية في مدينة بعقوبة بشارعي فتح الفتوح و زين القوس، ومن الجدول (١) يتضح طولها البالغ (١٦.٧ كم) وبنسبة (٥.٨%) من أطوال شوارع المدينة وتشكل (٢١.٥%) من مساحة شوارع المدينة شاغلةً (١٠١) هكتاراً منها.

تجدر الإشارة إلى أن الشارعين المذكورين أنفاً كانا يمثلان جزءاً من الطريق الدولي رقم (٥) إلا أن هذا الجزء من الطريق قد تم تحويله خارج حدود مدينة بعقوبة إلى شارع سريع شمال المدينة، وتفنقر مدينة بعقوبة بشكل كامل للشوارع السريعة الأمر الذي زاد من مشكلة الازدحام المروري خاصة في السنوات الأخيرة.

٢. الشوارع الرئيسية Primary Streets

تعد الشوارع الرئيسية من الشوارع ذات المواصفات والتصاميم الهندسية الحديثة التي تربط المدن المهمة مع بعضها البعض من جهة وربط هذه المدن بمراكز المحافظات وربط المدينة بالمحافظات الأخرى من جهة أخرى، وهي مهمة على مستوى قطاعات المدينة التي تربط بعضها البعض، وحلقة وصل بين المدينة والطرق الخارجية، وتكون حرم يبلغ عرضه بين (٢٠-٤٠) م^(٨)، وتقوم بمهمتين

أساسيتين هما خدمة المرور بالأرض المحيطة بها كما تُعد مكاناً مهماً للوظيفة التجارية والخدمات العامة والفعاليات الاجتماعية لذا فهي جزءاً حيوياً في نسيج المدينة ، وتكون السيطرة فيها على الدخول والخروج وحرية الحركة متوسطة مع قدره على الوصول اكبر من الشوارع الشريانية وتحدد السرعة العملية فيها من (٦٠-٥٠) كم/ساعة .

ان التوزيع المكاني لشبكة الشوارع الرئيسية في مدينة بعقوبة وأهمها شارع الوفاء وسارية والنخيل ومصطفى جواد وفهمي سعيد وسيف سعد والإمام علي وقد بلغت أطوال هذه الشوارع (١٧.٩) كم أي (٦.٢٪) من أطوال الشوارع في المدينة و بلغت مساحتها (٥١.٤) هكتاراً أي بنسبة (١١ %) من مساحة شبكة الشوارع كما في الجدول (١)

٣. الشوارع الثانوية

هي الطرق التي تربط المدن الرئيسية بمدن أقل أهمية ، وخدماتها لأغراض محلية ، وتؤدي هذه الطرق عادة الى مراكز الاقضية ، وتربط المناطق الزراعية والصناعية والتجارية والمواقع السياحية والاثارية المهمة ، وتسمى أيضاً بالشوارع التجميعية (collectors) لأنها تستقطب الحركة من الشوارع المحلية وتدفع بها إلى الشوارع الرئيسية أو الشريانية كما توصف بالتوزيعية أيضاً لأنها تحول المرور من الشوارع الرئيسية إلى المحلية لذا فهي مهمة على نطاق القطاعات إذ تقوم بربطها بالشوارع الرئيسية كما تعد مهمة في ضمن منطقة الأعمال المركزية والمناطق الصناعية والترفيهية والسكنية^(٩).

تشكل في بعض الأحيان حدوداً للأحياء السكنية وسعة حرمها يتراوح بين (٢٠-٤٠) م وتكون السيطرة على الدخول والخروج منها وحرية الحركة فيها اقل من

الشوارع الرئيسية لذا تكون السرعة فيها بين (٣٠-٥٠) كم /ساعة مع إمكانية أكبر للوصول , وتبلغ أطوال الشوارع الثانوية في مدينة بعقوبة (٣٩) كم أي بنسبة (١٣.٥%) من مجموع أطوال شوارع المدينة واحتلت (٩٧.٤) هكتاراً أي (٢٠.٧%) من مساحة شبكة الشوارع وأهم هذه الشوارع هو شارع القائمقامية في بعقوبة الجديدة والحسن والصديق في حي التحرير.

٤ . الشوارع المحلية

هي شوارع تكون للمرور المحلي وتتميز باختلاف كثافة المرور فيها وتتنوع اتجاهات السير عليها , وتكون ذات أطوال متنوعة , وهي نهايات لشبكة الطرق في المدينة بوصفها الشبكة التوزيعية للطرق الثانوية , حيث تخترق الأحياء السكنية وتكون أقل إتساع وحركة المركبات أقل سرعة , وترتبط المناطق السكنية بمناطق الخدمات والشوارع الثانوية^(١٠), وهي شوارع أساسية للمنافذ والوصول وتمثل نهايات شبكة الشوارع وتقدم خدماتها للمحلات السكنية بشكل مباشر , وتتباين سعة هذه الشوارع داخل مدينة بعقوبة وفي كل الأحوال لا يزيد عرضها عن (١٥) م في حين قد تضيق بشكل لا يسمح بمرور بعض أنواع السيارات وغالباً ما تحدد السرعة العملية فيها من (٢٠-٣٠) كم / ساعة , وتمتاز هذه الشوارع بقصرها إلا إنها تحتل أكبر نسبة من أطوال شبكة الشوارع وصلت إلى (٢١٥.١) كم أي بنسبة (٧٤.٥%) , أما مساحتها فبلغت (٢٢٠.٤) هكتاراً أي ما يعادل (٤٦.٨%) من مساحة الشوارع , ينظر شكل (١).

جدول (١)

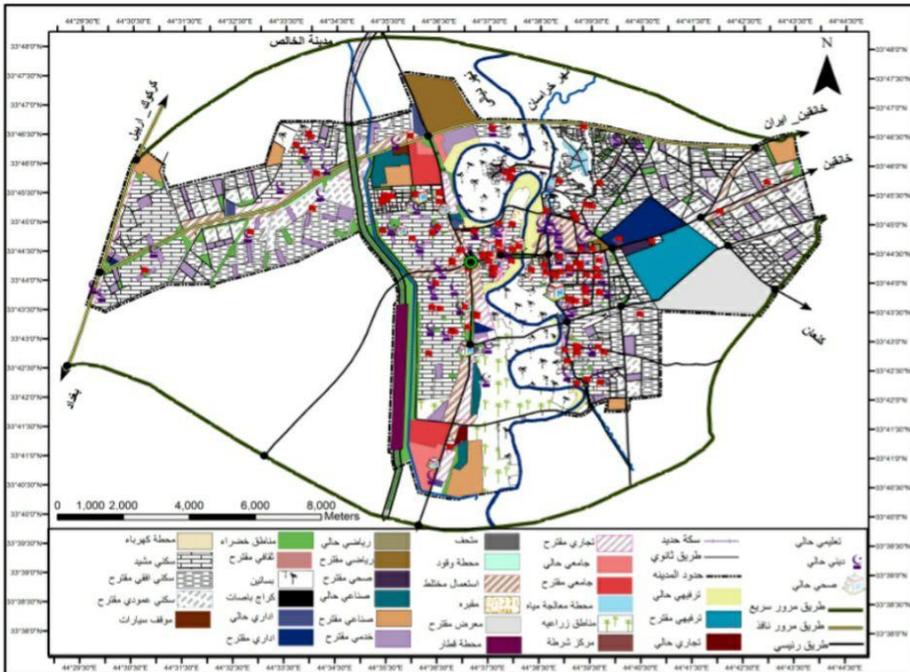
اطوال الشوارع ومساحتها ونسبها المئوية بحسب اصنافها في مدينة بعقوبة لعام ٢٠٢٣

نوع الشوارع	طولها / كم	%	مساحتها (هكتار)	%
الشريانية	١٦,٧	٥,٨	١٠,١	٢١,٥
الرئيسية	١٧,٩	٦,٢	٥١,٤	١١
الثانوية	٣٩	١٣,٥	٩٧,٤	٢٠,٧
المحلية	٢١٥,١	٧٤,٥	٢٢٠,٤	٤٦,٨
المجموع	٢٨٨,٧	١٠٠	٤٧٠,٢	١٠٠

المصدر : من عمل الباحث بالاعتماد على مديرية بلدية بعقوبة , قسم هندسة الطرق , سجلات غير منشورة لعام ٢٠٢٠.

شكل (١)

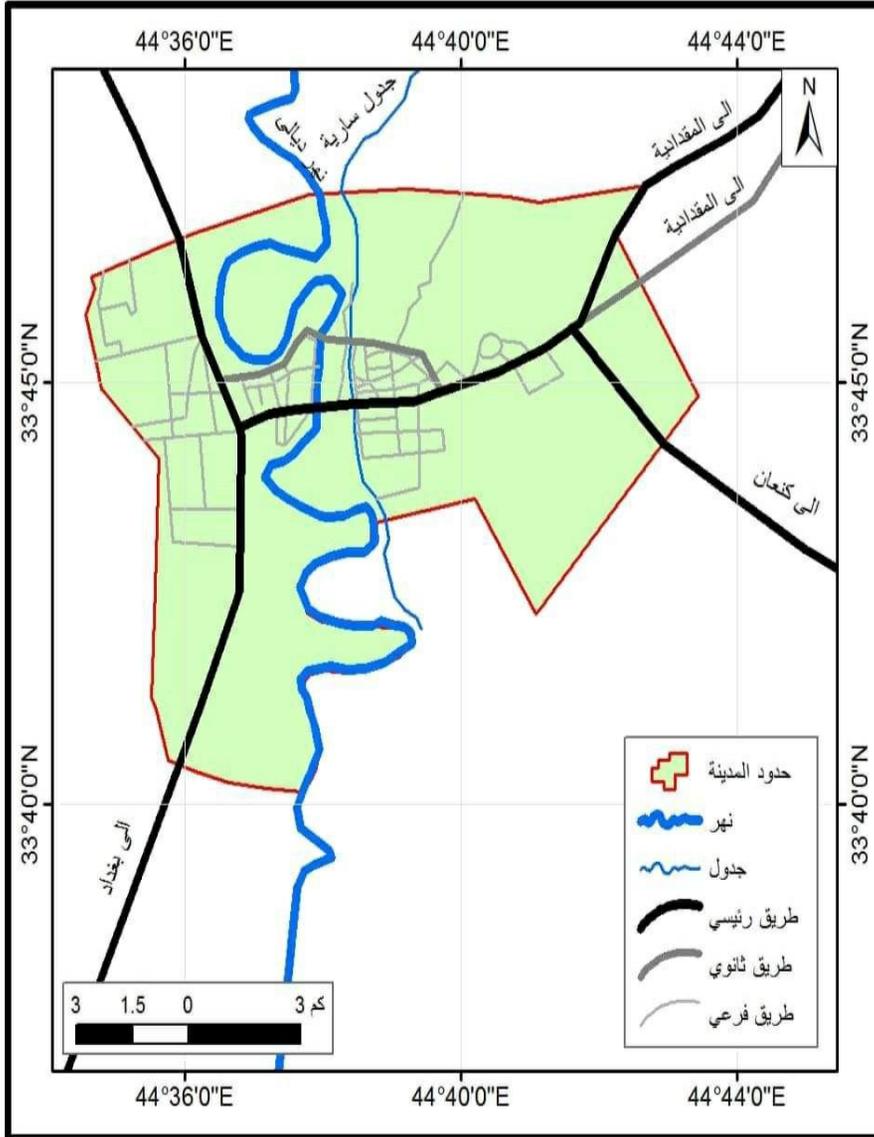
التصميم الأساسي لمدينة بعقوبة لسنة ٢٠٢٣



المصدر : مديرية بلدية بعقوبة , التصميم الاساسي لمدينة بعقوبة لعام ٢٠٢٣.

خريطة (٢)

شبكة الطرق الرئيسية والثانوية والفرعية في مدينة بعقوبة لعام ٢٠٢٣



المصدر : الباحث بالاعتماد على جدول (١).

المبحث الثاني : الاهمية الاقتصادية للنقل الحضري في مدينة بعقوبة لعام ٢٠٢٣

يعد النقل البري احد مكونات البنى التحتية المهمة في الاقتصاد الوطني، والذي يساعد على تقريب المسافات- اختصار الزمن- توفير فرص العمل- تنمية المناطق- ورفع مستوى المعيشة. ان الظروف التي مر بها العراق بصورة عامة ومدينة بعقوبة بصورة خاصة كالحروب والحصار الاقتصادي والاحتلال اثرت سلبا على المؤشرات الاقتصادية للنقل البري كقيمة الانتاج والقيمة المضافة والانفاق الاستثماري والتخصيصات الاستثمارية ، ومدة انجاز المشاريع والتي تعد مثل هذه المؤشرات مهمة لتسريع عملية التنمية لبلد نامي ، إن من خصائص الاقاليم التي يعيش فيها الانسان أنها تتميز ببيئات مختلفة حيث تتوزع الموارد الطبيعية عليها، وهو ما أجبر الانسان منذ القدم على محاولة استغلالها بأنسب الطرق وبأقل التكاليف، ولهذا فإن دراسة مدى إمكانية شق طرق النقل - التي يصل بها إلى هذه الموارد - وتكلفتها وكفاءتها تحدد مستوى استغلال هذه الموارد واقتصاديات عملية الانتاج، فالأقاليم ذات الموقع الجغرافي المتميز والسهل تستغل مواردها منذ زمن بعيد وبمستوى اقتصادي مُجَز، فقد سهلت جغرافيتها مد شبكات الطرق ما أنعشها سكانياً واقتصادياً، وعلى العكس من ذلك، هناك أقاليم تأخر استغلال مواردها لفترة طويلة حتى تم شق شبكات نقل توصل إليها وتوضح أهمية النقل من خلال التشابك الذي يحدثه في الهيكل الاقتصادي للدول، فالطلب على النقل يرتبط بتحريك العناصر والمدخلات الانتاجية وكذلك بالنسبة للمنتج النهائي، وهذا يرتبط بمختلف الوحدات الانتاجية بصفة مباشرة وطردية سواء تعلق الامر بحصولها على مستلزماتها الانتاجية أو تسويقها للمنتج النهائي، بالتالي فإن نسبة الانفاق على النقل يشكل جزء هام من تركيبه تكلفة المنتج النهائي يجب أخذها في الاعتبار في دراسة هيكل تكاليف الانتاج في المؤسسة.

١ . أهمية النقل في زيادة الناتج الوطني

تبرز أهمية قطاع النقل في زيادة الناتج الوطني سواء بصفة مباشرة أو بآثاره المضاعفة الايجابية من خلال الترابط الطردي بينه وبين القطاعات الخدمية والسلعية الاخرى، فالارتباط الطردي بينه وبين مختلف الوحدات الانتاجية ال يعكس على الايرادات المباشرة فقط، بل يمتد لعوائد عنصر العمل والتجهيزات الاساسية والتكميلية المرتبطة بالوسائط والمحطات وورشات الصيانة، وتنشيط الموانئ والمطارات والصناعات الوسيطة والنهائية ومختلف الخدمات المتعلقة به، بحيث تقود الحصيلة التشغيلية وإعادة استثمارها إلى تحديث القوى الانتاجية باستمرار، وتنشط بذلك دورة الاقتصاد الوطني عن طريق مضاعفات الانفاق الايجابية، وهو ما يؤدي إلى زيادة الدخل في قطاع النقل، وتصل القيمة المضافة لعوائدها عناصرها الانتاج ، ويزيد من ايرادات النقل والمواصلات ومضاعفاتها الايجابية تعظيم صافي الايراد عن طريق التقليل من معدلات التسرب المتمثلة في المدفوعات للخارج مقابل خدمات أجنبية، أو للواردات من مستلزمات إنتاج القطاع وقيمة وسائط النقل وقطع الغيار المستوردة، فصافي الايراد يمثل الاجمالي مطروحاً منه التسربات كمدفوعات للخارج، ومن ثم يعظم صافي الايراد عن طريق رفع معدلات الاداء والكفاءة للوسائط والتجهيزات الاساسية والتكميلية ودعم الصناعات الاساسية والمكملة وانتاج قطع الغيار محلياً وتطوير الخبرات الفنية والادارية، إلى جانب تقليل التسربات خاصة عن طريق إحلال الواردات.

٢. قطاع النقل وتوفير فرص العمل

تعتبر البطالة من الفئات الاقتصادية والاجتماعية المدمرة على مختلف المجالات حتى سياسياً وأمنياً حيث تقود إلى صراعات اجتماعية وجرائم وتكوين عصابات وسرقة وتشرد، وما يزيد من تفاقم معضلة البطالة في الدول النامية عبئ الاعالة والمتصف فيها بارتفاع، حيث يلاحظ ارتفاع عدد الفئات العمرية المعالة من الاطفال والشيوخ والنساء والمرضى فضلاً عن اعالة العاطلين عن العمل ، من هنا يأتي دور قطاع النقل كقطاع قائم بنشاطاته ووسائله وآثاره التنموية المضاعفة التي يمكن أن توفر فرص عمل بأجور مقبولة، لتمتص جزءاً من اليد العاملة العاطلة سواء بما يوفره هذا القطاع من فرص عمل مباشرة في شتى مجالاته، أو من فرص عمل في الاعمال غير المباشرة والمرتبطة به، خاصة أن طبيعة العمل في هذا القطاع تتصف بتكثيف عنصر العمل سواء في الاعمال المباشرة من قيادة وصيانة ومساعدين، إلى جانب الاعمال المرتبطة مباشرة كالشحن والتفريغ والمناولة والتخزين وخدمات محطات الوقود وانشاء وتشغيل التجهيزات الاساسية والتكميلية للمطارات والموانئ والسكك والطرق والمسارات وصيانتها،...إلخ. فضلاً عن ذلك تفرض طبيعة العمل في هذا القطاع اختيار كفاءات عالية فنية وإدارية وفق تخصصات دقيقة ملمة بحركية الوسائط المتطورة وتكلفة التشغيل والبدائل والمسارات وطبيعتها وأطوالها وخصائصها، وحسن اختيار الوسيلة وفق أبعاد الوقت والمكان والاستفادة من النقل متعدد الوسائط لتعظيم التشغيل، والاهتمام ببرامج الرحلات وانتظامها، والصيانة ومستلزماتها واستمرارية التطور والتحديث.

٣. النقل والقطاع السياحي

تلعب طرق النقل دوراً كبيراً في عملية التطور السياحي وتشجيع السياح وزوار العتبات المقدسة على ارتياد اكبر عدد ممكن من الاماكن السياحية سواء كانت داخلية او خارجية^(١١), وتحظى مدينة بعقوبة بمرونة عالية من ناحية سهولة الوصول عبر كثير من طرق النقل المعبدة التي تربطها بمركز المحافظة وكذلك الطريق الدولي المار عبر المحافظة ويربط العاصمة بغداد بباقي المحافظات الشمالية , فضلاً عن وجود العديد من طرق النقل التي تربط مركز المحافظة بباقي الاقضية , بالإضافة الى وجود طريق بغداد - خانقين - ايران ذات الحركة الكثيفة عليه بالخصوص اثناء موسم الزيارات الدينية .

٤. النقل والقطاع الزراعي

يعد النشاط الزراعي من النشاطات المهمة التي يزاولها سكان المحافظة وذلك بسبب طبيعة ارض المحافظة إذ إن حوالي (٧٠٪) من اراضيها زراعية مع توفر مصادر المياه المتمثلة بنهر ديالى وفروعه ونهر العظيم ونهر دجلة مع وجود المبالز والقنوات والانهر ووجود المياه الجوفية, لذلك فان النشاط الزراعي في المحافظة يحتل مراتب متقدمة من مهن سكان المحافظة , وكما هو معروف ان النقل يعتبر من المقومات الاساسية للنهوض بواقع اي قطاع اقتصادي والقطاع الزراعي خاصة لما يحتاجه قطاع الزراعة من نقل الايدي العاملة ونقل المنتجات الزراعية منها النباتية والحيوانية الى مراكز الاستهلاك مع نقل معدات النشاط الزراعي من المواد الزراعية والآلات كالساحبات ومضخات المياه والبيوت الزجاجية والمواد الزراعية الاخرى التي تدخل في عمليات النشاط الزراعي كما ان عامل النقل دور في التخصص والاستغلال

الامثل للمساحات الزراعية فضلا عن توسع الرقعة الزراعية وزيادة الارتباط بين الريف والمدينة ولم يقف عامل النقل عند هذا بل ساهم في تغيير استعمالات الارض الزراعية^(١٢).

تعد محافظة ديالى من المحافظات الزراعية في العراق , فهي توفر مساحات واسعة من الأراضي الزراعية والبساتين وتشتهر المحافظة بمحصول الحمضيات والرمان وغيرها من الفواكه الأخرى, اما الاراضي الصالحة للزراعة فقد بلغت (٣٤٠٦٣٤٨) دونماً ولكن المزروع منها فقط (٧٧٧٤٣٥) دونم ويعني ان نسبة الاراضي المستغلة في المحافظة بنسبة ٢٢.٨٪ من مجموع مساحة الاراضي الزراعية الموجودة في المحافظة ويعمل ٤٠٪ من سكان المحافظة في الزراعة وجدول (٢) يبين الاراضي المزروعة بمحاصيل مهمة مثل محاصيل الحبوب والبستنة والخضراوات والمحاصيل الصناعية والعلف.

جدول (٢)

نمط الزراعة في منطقة الدراسة

نمط الزراعة	مساحة / دونم	% النسبة
زراعة الحبوب	٤٠٠١٣٠	٥٠.٧
زراعة البستنة	٣٠٤٥٧٣	٣٨.٦
زراعة الخضراوات	٥١١٨٠	٦.٤
زراعة محاصيل الصناعية	١٢٦٧٠	١.٦
زراعة محاصيل العلف	٢٠٤٤٥	٢.٥
المجموع	٧٨٨٩٩٨	٪١٠٠

المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على مديرية زراعة محافظة ديالى, قسم التخطيط, بيانات غير منشورة , ٢٠٢٣.

نستج من الجدول اعلاه ان نسبة المساحات المزروعة بالحبوب في المحافظة بلغت ٤٠٠١٣٠ دونماً ومساحات البستنة المتمثلة بزراعة الحمضيات ونتاج التمور والفاواكه الاخرى من الرمان والعنب فيبلغ ٣٠٤٥٧٣ دونماً ومساحة زراعة الخضراوات بلغت ٥١١٨٠ دونماً ومحاصيل الصناعية بلغت ١١٠٧ دونم وزراعة محاصيل العلف بلغت ٢٠٤٤٥ دونماً لذلك بلغ المجموع الكلي المزروع في المحافظة (٧٧٧٤٣٥) دونم وان هذه المساحة المزروعة بلغت ٢٢.٨٪ من المساحة الكلية للمحافظة، وذلك بسبب الظروف الصعبة التي تعيشها المحافظة ، وان هذه المساحة المزروعة تخدمها طرق المحافظة التي بلغت ٢٣٢٤ كم منها طرق رئيسية وثنائية وريفية.

٥. النقل والنشاط الصناعي

يحتل قطاع النقل في مدينة بعقوبة مكانة هامة ينفرد بها عن باقي القطاعات نظراً للدور الذي تؤديه وظيفة النقل من حيث مشاركتها في الأنشطة المختلفة لكافة القطاعات . بعد أن كانت مدينة بعقوبة في الخمسينيات من القرن المنصرم تقتصر إلى شبكة طرق كفوءة ، إذ لم تزد مساحة الطرق في المدينة عن (١٦ هكتاراً) ولم تتجاوز أطوالها (تسعة كم)، نظراً للظروف الاقتصادية والإدارية التي كانت سائدة آنذاك^(١٣). بالرغم من إن المدينة كانت تقع كمفصل حيوي على طريق التجارة السالف الذكر ، أما الآن في عام ٢٠٢٣ فتبلغ مساحة الطرق في المدينة (٤٧٠,٢ هكتاراً) ، وتصنف مورفولوجياً من خلال الاعتماد على معايير عدة منها سعة الشارع وحجم ونوع المرور فيه وعدد ممراته وعلاقته الإقليمية والقطرية إلى (الشريانية، الرئيسية ، الثانوية والمحلية) ، ينظر جدول (٣). وتجدر الإشارة هنا إلى عدم الوضوح في التدرج الهرمي لبعض الشوارع في المدينة لان سعة الشوارع الرئيسية قد تتساوى أو تقل أحيانا عن بعض الشوارع الثانوية^(١٤).

جدول (٣) أنواع الشوارع في مدينة بعقوبة

نوع الشارع	الطول /كم	النسبة %
الرئيسية	٣٤,٦	١٢
الثانوية	٣٩	١٣,٥
المحلية	٢١٥,١	٧٤,٥
المجموع	٢٨٨,٧	١٠٠

المصدر: دائرة التخطيط العمراني، بيانات خدمات النقل العام في مدينة بعقوبة ،

٢٠٢٣ ، ص ١٣.

وبالتالي تلعب الصناعة دورا مهما في تطوير شبكات النقل من خلال حاجة الصناعة للارتباط بالسوق من جهة وبالمادة الأولية من جهة أخرى وكذلك بالأقاليم المجاورة لتسهيل حركة نقل البضائع والخدمات من وإلى المصنع لذلك نجد إن كلفة النقل من العوامل المؤثرة في اختيار الموقع الصناعي لأنها تؤثر بشكل أو بآخر في كلفة الإنتاج وينعكس هذا التأثير على مقدار الأرباح المتحققة ، إن كلف النقل تعتمد أصلاً على نوع المنقول وبهذا فهي تعتمد على طبيعة المحتوى والذي يترتب عليه نوع الوساطة أي بمعنى آخر إن كلف النقل تكون بينها الاعتماد والاعتماد المتبادل ما بين وسائط النقل والمخرجات والمدخلات التي هي في الأصل تعتمد على شبكة النقل ، ومدينة بعقوبة تتمتع بشبكة نقل جيدة لولا الظروف التي مر بها البلد بعد الاحتلال الأمريكي للعراق عام (٢٠٠٣) التي نجم عنها غياب عنصر التخطيط ، ومن بعض مظاهره الاستيراد المفرط للمركبات بشكل جعلها تشكل ضغطاً على طرق المدينة وبالتالي عدم إمكانية الحكومة من السيطرة على هذا الكم الهائل من المركبات مما جعلها تكثر من نقاط (السيطرة) على الطرق ، حتى وصلت المسافة التي تفصل بين سيطرة وأخرى في بعض الأحيان (١٠٠ متراً) ، إن كل هذا يعد

عامل سلبي يقف بوجه التطور الصناعي في المدينة فيعمل على تأخير وصول البضاعة والتقليل من جودتها فضلاً عن إن هذه الأزدحامات أدت إلى التأثير السلبي على شوارع المدينة والتقليل من جودتها .

النتائج :

١. بلغت اطوال الشوارع بأنواعها المختلفة (الرئيسية والثانوية والفرعية) في مدينة بعقوبة (٢٨٨,٧) كم , وهناك ارتباط كبير ما بين النقل وباقي النشاطات المرتبطة بالسكان وبالتالي يساهم النقل وبشكل كبير في تحقيق التنمية الاقتصادية في مدينة بعقوبة.
٢. ابرزت الدراسة وجود عدة تصانيف لطرق النقل في مدينة بعقوبة معتمداً على مقياس السرعة التصميمية منها طرق سريعة ورئيسية وثانوية ومحلية , كما صنفت الطرق في المدينة الى شوارع شريطية وشبكية وحلقية.
٣. ان موقع مدينة بعقوبة بالنسبة لمحافظة بغداد والمحافظات الشمالية , ازداد من أهميتها على مدن المحافظة الاخرى , مما جعلها مركز ادارياً لستة اقصية , فيما انعكس ذلك ايجاباً على بناء وتخطيط النقل داخل مدينة بعقوبة بما يحقق التنمية الاقتصادية في منطقة الدراسة.
٤. اظهر المسح الموقعي لمدينة بعقوبة عدم قدرة شبكة شوارعها على استيعاب الحجم المروري الحاصل من ارتفاع اعداد المركبات فيها , اي بما يفوق طاقتها الاستيعابية وبالأخص في ساعات الذروة.

المقترحات :

١. رسم خطة مستقبلية لتطوير النقل بما يحقق التنمية الاقتصادية في مدينة بعقوبة.
٢. صيانة الشوارع بصورة دورية وإزالة جميع العوائق من مطبات صناعية وتجاوزات أخرى من أجل تحقيق انسيابية عالية بالنقل.
٣. تطوير مسارات الشوارع الثانوية من خلال تقليل عرض الجزيرة الوسطية لاسيما ذات الطابع التجاري.
٤. بث الوعي الثقافي من خلال المدارس والندوات والمؤتمرات والمجالس للحث على ثقافة المحافظة على الممتلكات العامة وضرورة احترام القانون.
٥. إتاحة المسؤولية لأهل الخبرة والاختصاص الإدارية والفنية وتهيئة الطاقات الكفوءة للعمل في المرافق المختصة بمجالات البنى التحتية.
٦. إنشاء سياسة حضرية متوازنة تهدف إلى جعل مدينة بعقوبة مستقطبة للسكان والانشطة الاقتصادية وعدم اقتصرها على احياء دون أخرى.

- (١) محمد يوسف حاجم و نبراس سعدون مطشر , النقل الحضري في مدينة بعقوبة , مجلة العلوم الانسانية , عدد خاص بالمؤتمر العلمي الرابع لكلية التربية للعلوم الانسانية , ص١٤٢ .
- (٢) فتحي محمد مصيلحي , جغرافية المدن , الاطار النظري وتطبيقات عربية , الطبعة الاولى , دار الماجد للنشر والتوزيع , القاهرة , ٢٠١٦ , ص١٥٧ .
- (٣) اشرف علي عبده , الشوارع التجارية الرئيسة في المدينة المنورة , سلسلة بحوث جغرافية للجمعية الجغرافية المصرية , العدد ٩٥ , ٢٠١٧ , ص٢٦ .
- (٤) مثني داود سلمان العبيدي , التصنيف المكاني لأنماط شبكة النقل الحضري داخل مدينة ببجي , المجلد ١٢ , العدد ٤٦ , ايلول , ٢٠١٦ , ص٣٦٥ .
- (٥) رجاء خليل احمد الدليمي , أثر النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والعمراني في مدينة بعقوبة , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية التربية , جامعة ديالى , ٢٠٠٥ , ص٥٧ .
- (٦) صبري فارس الهيتي وصالح فليح حسن , جغرافية المدن , ط٢ , دار الكتب للطباعة والنشر , مطبعة جامعة الموصل , بغداد , ٢٠٠٠م , ص ١٦٢ .
- (٧) داوود سليم داوود عجاج , النقل في مدينة الموصل , أطروحة دكتوراه (غير منشورة) مقدمة إلى مجلس كلية التربية - قسم الجغرافية , جامعة الموصل , ١٩٩٧م , ص ٥٦ .
- (٨) رجاء خليل احمد الدليمي , مصدر سابق , ص٥٧ .
- (٩) احمد صباح مرضي , أثر النقل البري على نمو المستوطنات البشرية في محافظة بابل , رسالة ماجستير (غير منشورة) , جامعة بغداد , كلية الآداب , ٢٠٠٣ , ص٤٤ .
- (١٠) يوسف يحيى طعماس , عبد العزيز محمد حبيب , جغرافية النقل والتجارة الدولية , بيت الحكمة , جامعة بغداد , ١٩٨٩ , ص١٠٥ .
- (١١) عبدالله حسون محمد , السياحة في محافظة ديالى , مجلة ديالى , العدد ٥١ , ٢٠١١ ص١٦ .
- (١٢) عبد العزيز محمد حبيب ويوسف يحيى طعماس , جغرافية النقل والتجارة الدولية , مصدر سابق , ص١٩١ .
- (13) Doxiadis Associates Consul tins Engineers , The Future Of Baquba , 1959 , P , 41.
- (١٤) دائرة التخطيط العمراني , بيانات خدمات النقل لعام في مدينة بعقوبة , مصدر سابق , ص١٣

المصادر :

١. حاجم , محمد يوسف ومطشر , نبراس سعدون , النقل الحضري في مدينة بعقوبة , مجلة العلوم الانسانية , عدد خاص بالمؤتمر العلمي الرابع لكلية التربية للعلوم الانسانية , جامعة بابل , ٢٠١٣.
٢. دائرة التخطيط العمراني , بيانات خدمات النقل لعام في مدينة بعقوبة , ٢٠٢٣.
٣. الدليمي , رجا خليل احمد, أثر النقل بالسيارات في البناء الوظيفي والعمراني في مدينة بعقوبة , رسالة ماجستير (غير منشورة), كلية التربية , جامعة ديالى , ٢٠٠٥.
٤. طعماس , يوسف يحيى وحبيب , عبد العزيز محمد , جغرافية النقل والتجارة الدولية , بيت الحكمة , جامعة بغداد , ١٩٨٩ .
٥. عبده , اشرف علي , الشوارع التجارية الرئيسة في المدينة المنورة , سلسلة بحوث جغرافية للجمعية الجغرافية المصرية , العدد ٩٥ , ٢٠١٧.
٦. العبيدي , مثنى داود سلمان , التصنيف المكاني لأنماط شبكة النقل الحضري داخل مدينة بيجي , المجلد ١٢ , العدد ٤٦ , ايلول , ٢٠١٦.
٧. عجاج , داوود سليم داوود , النقل في مدينة الموصل , أطروحة دكتوراه (غير منشورة) مقدمة إلى مجلس كلية التربية - قسم الجغرافية , جامعة الموصل , ١٩٩٧م.
٨. محمد , عبدالله حسون , السياحة في محافظة ديالى , مجلة ديالى , العدد ٥١ , ٢٠١١.
٩. مرضي , احمد صباح , أثر النقل البري على نمو المستوطنات البشرية في محافظة بابل , رسالة ماجستير (غير منشورة) , جامعة بغداد , كلية الآداب , ٢٠٠٣.
١٠. مصيلحي , فتحي محمد , جغرافية المدن , الاطار النظري وتطبيقات عربية , الطبعة الاولى , دار الماجد للنشر والتوزيع , القاهرة , ٢٠١٦.
١١. الهيتي , صبري فارس وحسن , صالح فليح , جغرافية المدن , ط٢ , دار الكتب للطباعة والنشر , مطبعة جامعة الموصل , بغداد , ٢٠٠٠م.
12. Doxiadis Associates Consul tins Engineers , The Future Of Baquba ,1959.

Sources:

1. Hajim, Muhammad Yusuf and Mutashir, Nibras Saadoun, *Urban Transport in Baqubah City, Journal of Human Sciences*, Special Issue for the 4th Scientific Conference of the College of Education for Human Sciences, University of Babylon, 2013.
2. Urban Planning Directorate, *Transportation Service Data for Baqubah City*, 2023.
3. Al-Dulaimi, Raja' Khalil Ahmad, *The Impact of Car Transportation on Functional and Urban Development in Baqubah City*, Master's Thesis (Unpublished), College of Education, University of Diyala, 2005.
4. Tamas, Yusuf Yahya and Habib, Abdul Aziz Muhammad, *Geography of Transport and International Trade*, House of Wisdom, University of Baghdad, 1989.
5. Abdu, Ashraf Ali, *Main Commercial Streets in Medina, Geographical Research Series of the Egyptian Geographical Society*, Issue 95, 2017.
6. Al-Obaidi, Muthanna Dawood Salman, *Spatial Classification of Urban Transport Network Patterns within the City of Beiji*, Volume 12, Issue 46, September, 2016.
7. Ajaj, Dawood Sulaim Dawood, *Transportation in Mosul City*, Doctoral Thesis (Unpublished), Submitted to the Faculty of Education - Department of Geography, University of Mosul, 1997.
8. Muhammad, Abdullah Hassoun, *Tourism in Diyala Governorate, Diyala Journal*, Issue 51, 2011.
9. Mirdhi, Ahmad Sabah, *The Impact of Land Transportation on the Growth of Human Settlements in Babil Governorate*, Master's Thesis (Unpublished), University of Baghdad, College of Arts, 2003.
10. Musilahi, Fathi Muhammad, *Geography of Cities: Theoretical Framework and Arab Applications*, 1st edition, Dar Al-Majid for Publishing and Distribution, Cairo, 2016.
11. Al-Hayti, Sabri Faris and Hassan, Saleh Faleh, *Geography of Cities*, 2nd edition, Dar al-Kutub for Printing and Publishing, Mosul University Press, Baghdad, 2000.
12. Doxiadis Associates Consulting Engineers, *The Future of Baquba*, 1959.