



مجلة العلوم الإنسانية

علمية محكمة - نصف سنوية

Journal of Human Sciences

تصدرها كلية الآداب / الخمس

جامعة المرقب . ليبيا

Al - Marqab University- Faculty of
Arts- alkhomes

19

العدد

التاسع عشر

سبتمبر 2019م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ
بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾

صدق الله العظيم

(سورة الروم - آية 41)

هيئة التحرير

- د. علي سالم جمعة شخطور رئيساً
- د. أنور عمر أبوشينة عضواً
- د. أحمد مريحيل حريش عضواً

المجلة علمية ثقافية محكمة نصف سنوية تصدر عن جامعة المرقب/ كلية
إلاداب الخمس، وتنتشر بها البحوث والدراسات الأكاديمية المعنية بالمشكلات
والقضايا المجتمعية المعاصرة في مختلف تخصصات العلوم الإنسانية.

كافة الآراء والأفكار والكتابات التي وردت في هذا العدد تعبر عن آراء أصحابها فقط،
ولا تعكس بالضرورة رأي هيئة تحرير المجلة ولا تتحمل المجلة أية مسؤولية اتجاهها.

تُوجّه جميع المراسلات إلى العنوان الآتي:

هيئة تحرير مجلة العلوم الإنسانية

مكتب المجلة بكلية إلاداب الخمس جامعة المرقب

الخمس /ليبيا ص.ب (40770)

هاتف (00218924120663 د. علي)

(00218926724967 د. أحمد) - أو (00218926308360 د. أنور)

journal.alkhomes@gmail.com

البريد الإلكتروني:

journal.alkhomes@gmail.com

صفحة المجلة على الفيس بوك:

قواعد ومعايير النشر

- تهتم المجلة بنشر الدراسات والبحوث الأصلية التي تتسم بوضوح المنهج ودقة التوثيق في حقول الدراسات المتخصصة في اللغة العربية والإنجليزية والدراسات الإسلامية والشعر والأدب والتاريخ والجغرافيا والفلسفة وعلم الاجتماع والتربية وعلم النفس وما يتصل بها من حقول المعرفة.

- ترحب المجلة بنشر التقارير عن المؤتمرات والندوات العلمية المقامة داخل الجامعة على أن لا يزيد عدد الصفحات عن خمس صفحات مطبوعة.

- نشر البحوث والنصوص المحققة والمترجمة ومراجعات الكتب المتعلقة بالعلوم الإنسانية والاجتماعية ونشر البحوث والدراسات العلمية النقدية الهادفة إلى تقدم المعرفة العلمية والإنسانية.

- ترحب المجلة بعروض الكتب على إلا يتجاوز تاريخ إصدارها ثلاثة أعوام ولا يزيد حجم العرض عن صفحتين مطبوعتين وأن يذكر الباحث في عرضه

المعلومات التالية (اسم المؤلف كاملاً- عنوان الكتاب- مكان وتاريخ النشر- عدد صفحات الكتاب- اسم الناشر- نبذة مختصرة عن مضمونه- تكتب البيانات السالفة الذكر بلغة الكتاب).

ضوابط عامة للمجلة

- يجب أن يتسم البحث بالأسلوب العلمي النزيه الهادف ويحتوى على مقومات ومعايير المنهجية العلمية في اعداد البحوث.

- يُشترط في البحوث المقدمة للمجلة أن تكون أصيلة ولم يسبق أن نشرت أو قدمت للنشر في مجلة أخرى أو أية جهة ناشرة اخرة. وأن يتعهد الباحث بذلك خطيا عند تقديم البحث، وتقديم إقراراً بأنه سيلتزم بكافة الشروط والضوابط المقررة في المجلة، كما أنه لا يجوز يكون البحث فصلاً أو جزءاً من رسالة (ماجستير - دكتوراه) منشورة، أو كتاب منشور.

- لغة المجلة هي العربية ويمكن أن تقبل بحوثا بالإنجليزية أو بأية لغة أخرى، بعد موافقة هيئة التحرير..

- تحتفظ هيئة التحرير بحقها في عدم نشر أي بحث وتُعدُّ قراراتها نهائية، وتبلغ الباحث باعتذارها فقط إذا لم يتقرر نشر البحث، ويصبح البحث بعد قبوله حقا محفوظا للمجلة ولا يجوز النقل منه إلا بإشارة إلى المجلة.

-لا يحق للباحث إعادة نشر بحثه في أية مجلة علمية أخرى بعد نشره في مجلة الكلية، كما لا يحق له طلب استرجاعه سواء قَبْلَ للنشر أم لم يقبل.

-تخضع جميع الدراسات والبحوث والمقالات الواردة إلى المجلة للفحص العلمي، بعرضها على مُحَكِّمين مختصين (محكم واحد لكل بحث) تختارهم هيئة التحرير على نحو سري لتقدير مدى صلاحية البحث للنشر، ويمكن أن يرسل إلى محكم آخر وذلك حسب تقدير هيئة التحرير.

- يبدي المقيم رأيه في مدى صلاحية البحث للنشر في تقرير مستقل مدعماً بالمبررات على أن لا تتأخر نتائج التقييم عن شهر من تاريخ إرسال البحث إليه، ويرسل قرار المحكمين النهائي للباحث ويكون القرار إما:

*** قبول البحث دون تعديلات.**

*** قبول البحث بعد تعديلات وإعادة عرضه على المحكم.**

*** رفض البحث.**

-تقوم هيئة تحرير المجلة بإخطار الباحثين بآراء المحكمين ومقترحاتهم إذ كأن المقال أو البحث في حال يسمح بالتعديل والتصحيح، وفي حالة وجود تعديلات طلبها المقيم وبعد موافقة الهيئة على قبول البحث للنشر قبولاً مشروطاً بإجراء التعديلات يطلب من الباحث الإخذ بالتعديلات في فترة لا تتجاوز أسبوعين من

تاريخ استلامه للبحث، ويقدم تقريراً يبين فيه رده على المحكم، وكيفية الإخذ بالملاحظات والتعديلات المطلوبة.

-ترسل البحوث المقبولة للنشر إلى المدقق اللغوي، ومن حق المدقق اللغوي أن يرفض البحث الذي تتجاوز أخطاؤه اللغوية الحد المقبول.

- تنشر البحوث وفق أسبقية وصولها إلى المجلة من المحكم، على أن تكون مستوفية الشروط السالفة الذكر.

-الباحث مسئول بالكامل عن صحة النقل من المراجع المستخدمة كما أن هيئة تحرير المجلة غير مسئولة عن أية سرقة علمية تتم في هذه البحوث.

- ترفق مع البحث السيرة العلمية (CV) مختصرة قدر الإمكان تتضمن الاسم الثلاثي للباحث ودرجته العلمية وتخصصه الدقيق، وجامعته وكليته وقسمه، وأهم مؤلفاته، والبريد الإلكتروني والهاتف ليسهل الاتصال به.

- يخضع ترتيب البحوث في المجلة لمعايير فنية تراها هيئة التحرير.

-تقدم البحوث إلى مكتب المجلة الكائن بمقر الكلية، أو ترسل إلى بريد المجلة الإلكتروني.

-إذا تم إرسال البحث عن طريق البريد الإلكتروني أو صندوق البريد يتم إبلاغ الباحث بوصول بحثه واستلامه.

- يترتب على الباحث، في حالة سحبه لبحثه أو إبداء رغبته في عدم متابعة إجراءات التحكيم والنشر، دفع الرسوم التي خصصت للمقيمين.

شروط تفصيلية للنشر في المجلة

-عنوان البحث: يكتب العنوان باللغتين العربية والإنجليزية. ويجب أن يكون العنوان مختصراً قدر الإمكان ويعبر عن هدف البحث بوضوح ويتبع المنهجية العلمية من حيث الإحاطة والاستقصاء وأسلوب البحث العلمي.

- يذكر الباحث على الصفحة الأولى من البحث اسمه ودرجته العلمية والجامعة أو المؤسسة الأكاديمية التي يعمل بها.

-أن يكون البحث مصوغاً بإحدى الطريقتين الآتيتين: _

1:البحوث الميدانية: يورد الباحث مقدمة يبين فيها طبيعة البحث ومبرراته ومدى الحاجة إليه، ثم يحدد مشكلة البحث، ويجب أن يتضمن البحث الكلمات المفتاحية (مصطلحات البحث)، ثم يعرض طريقة البحث وأدواته، وكيفية تحليل بياناته، ثم يعرض نتائج البحث ومناقشتها والتوصيات المنبثقة عنها، وأخيراً قائمة المراجع.

2:البحوث النظرية التحليلية: يورد الباحث مقدمة يمهد فيها لمشكلة البحث مبيناً فيها أهميته وقيّمته في الإضافة إلى العلوم والمعارف وإغنائها بالجديد، ثم يقسم العرض بعد ذلك إلى أقسام على درجة من الاستقلال فيما بينها، بحيث يعرض في

كل منها فكرة مستقلة ضمن إطار الموضوع الكلي ترتبط بما سبقها وتمهد لما يليها، ثم يختم الموضوع بملخصة شاملة له، وأخيراً يثبت قائمة المراجع.

-يقدم الباحث ثلاث نسخ ورقية من البحث، وعلى وجه واحد من الورقة (A4) واحدة منها يكتب عليها اسم الباحث ودرجته العلمية، والنسخ الأخرى تقدم ويكتب عليها عنوان البحث فقط، ونسخة الكترونية على (Cd) باستخدام البرنامج الحاسوبي (MS Word).

- يجب إلا نقل صفحات البحث عن 20 صفحة ولا تزيد عن 30 صفحة بما في ذلك صفحات الرسوم والأشكال والجداول وقائمة المراجع .
-يرفق مع البحث ملخصان (باللغة العربية والإنجليزية) في حدود (150) كلمة لكل منهما، وعلى ورقتين منفصلتين بحيث يكتب في أعلى الصفحة عنوان البحث ولا يتجاوز الصفحة الواحدة لكل ملخص.

-يترك هامش مقداره 3 سم من جهة التجليد بينما تكون الهوامش الأخرى 2.5 سم، المسافة بين الأسطر مسافة ونصف، يكون نوع الخط المستخدم في المتن Times New Roman 12 للغة الإنجليزية و مسافة و نصف بخط Simplified Arabic 14 للأبحاث باللغة العربية.

-في حالة وجود جداول وأشكال وصور في البحث يكتب رقم وعنوان الجدول أو الشكل والصورة في الأعلى بحيث يكون موجزاً للمحتوى وتكتب الحواشي في

الأسفل بشكل مختصر كما يشترط لتنظيم الجداول اتباع نظام الجداول المعترف به في جهاز الحاسوب ويكون الخط بحجم 12.

-يجب أن ترقم الصفحات ترقيماً متسلسلاً بما في ذلك الجداول والأشكال والصور واللوحات وقائمة المراجع .

طريقة التوثيق:

-يُشار إلى المصادر والمراجع في متن البحث بأرقام متسلسلة توضع بين قوسين إلى الأعلى هكذا: (1)، (2)، (3)، ويكون ثبوتها في أسفل صفحات البحث، وتكون أرقام التوثيق متسلسلة موضوعة بين قوسين في أسفل كل صفحة، فإذا كانت أرقام التوثيق في الصفحة الأولى مثلاً قد انتهت عند الرقم (6) فإن الصفحة التالية ستبدأ بالرقم (1).

-ويكون توثيق المصادر والمراجع على النحو الاتي:

أولاً: الكتب المطبوعة: اسم المؤلف ثم لقبه، واسم الكتاب مكتوباً بالبنط الغامق، واسم المحقق أو المترجم، والطبعة، والناشر، ومكان النشر، وسنته، ورقم المجلد - أن تعددت المجلدات- والصفحة. مثال: أبو عثمان عمرو بن بحر الجاحظ، الحيوان. تحقيق وشرح: عبد السلام محمد هارون، ط2، مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، 1965م، ج3، ص40. ويشار إلى المصدر عند وروده مرة ثانية على النحو الاتي: الجاحظ، الحيوان، ج، ص.

ثانيا: الكتب المخطوطة: اسم المؤلف ولقبه، واسم الكتاب مكتوبا بالبنط الغامق، واسم المخطوط مكتوبا بالبنط الغامق، ومكان المخطوط، ورقمه، ورقم اللوحة أو الصفحة. مثال: شافع بن علي الكناي، الفضل المأثور من سيرة السلطان الملك المنصور. مخطوط مكتبة البديان بأكسفورد، مجموعة مارش رقم (424)، ورقة 50.

ثالثا: الدوريات: اسم كاتب المقالة، عنوان المقالة موضوعاً بين علامتي تنصيص "، واسم الدورية مكتوباً بالبنط الغامق، رقم المجلد والعدد والسنة، ورقم الصفحة، مثال: جرار، صلاح: "عناية السيوطي بالتراث الأندلسي- مدخل"، مجلة جامعة القاهرة للبحوث والدراسات، المجلد العاشر، العدد الثاني، سنة 1415هـ/ 1995م، ص179.

رابعا: إلهيات القرآنية والاحاديث النبوية:- تكتب إلهيات القرآنية بين قوسين مزهرين بالخط العثماني ﴿ ﴾ مع الإشارة إلى السورة ورقم إلهية. وتثبت الاحاديث النبوية بين قوسين مزدوجين « » بعد تخريجها من مظانها.

ملاحظة: لا توافق هيئة التحرير على تكرار نفس الاسم (اسم الباحث) في عددين متتاليين وذلك لفتح المجال أمام جميع أعضاء هيئة التدريس للنشر.

فهرس المحتويات

الصفحة	عنوان البحث
	1- تاء الافتعال في آي القرآن.
16.....	د. حسين صالح محمد الدبوس.....
	2- تحقيق المناط وأثره في الخلاف الفقهي.
63.....	د. جمال عمران سحيم.....
	3- الاعتراض على الحدّ النحويّ عند علماء العربية (محمد بن أحمد اللورقي أنموذجًا).
96.....	د. مصطفى محمد العجيلي.....
	4- تحولات الفكر النقدي السيسولوجي (من السوسيو أدبي إلى السوسيو بنيوي)
132.....	د. سليم بركان.....
	5- قراءة في فلسفة الحب عند ابن حزم.
158.....	د- مريم خليفة المبروك.....
	6- إشكالية المصطلح في الفكر الإسلامي (مصطلح الحوار في استخدامات بعض المفسرين أنموذجًا).
205.....	د. حسين علي الحبشي.....
	7- (علم الهندسة في الحضارة الإسلامية بين النظرية والتطبيق
239.....	د. محمد مصطفى المنتصر - أ. أحمد علي دعباج.....
	8- دور فزان في العلاقات التجارية والثقافية بين دول شمال إفريقيا والسودان الأوسط (دولة كانم أنموذجًا)

- د. احمد حسين الشريف -د. خالد عمران مرشان.....268
- 9- توظيف القاعدة الفقهية (التأسيس أولى من التأكيد) في ترجيح الأحكام الشرعية، دراسة
نحوية دلالية
- د. محمد علي الزايدي.....311
- 10- التركيب التعليمي للسكان الليبيين من واقع التعدادات السكانية للفترة (1984 -
2006)
- د. سميرة محمد العياطي.....344
- 11- مظاهر الكراهية وعلاقتها باللامعيارية كما يدركها أعضاء هيئة التدريس وطلبة
الدراسات العليا بجامعة المرقب: دراسة امبيريقية.
- د. عثمان علي أميمن- زهرة عثمان البرق- هيفا مصطفى قنبيير.....364
- 12- التوسع العمراني وأثره في تطور النقل.
- د. نورية محمد الشريف- د.صالح أحمد الاحمر- أ:هناء أبوالقاسم أبوذينة.....451
- 13- التوسع الصناعي وأثره على الاقتصاد النصري في مملكة غرناطة في عصر
بني الأحمر (635-897هـ/1238-1492م).
- د. نعيمة عبد المولى سالم العيساوي - عبد المنعم المدني الكبير.....499
- 14-علاقة التراث العمراني بالتنمية السياحية المستدامة
- د عادل أبوبكر الكاسح- د. علي غفير علي سعيد-د. خالد سالم معوال.....531
- 15- أسلوب السخرية في الشعر السياسي الليبي

- 575..... د. ميلود مصطفى عاشور - د. إبراهيم محمد الزوام.....
- 16- المنسوجات والأبسطة في العصر الصفوي " دراسة فنية نموذجية "
- 622..... د: جمال أحمد الموير.....
- 17- الإنجاز الأكاديمي لدى أعضاء هيئة التدريس الجامعي
(دراسة ميدانية على أعضاء هيئة التدريس بكلية الآداب . الجامعة الأسمرية الإسلامية)
- 643..... د. محمود أحمد الكبير - د. عبد المنعم محمد الغويل.....
- 18- اختلاف الفقهاء في صحة العمل بالوعول (دراسة فقهية مقارنة)
- 696..... د. عادل فرحات حسين الشلبي.....
- 19- مستوى التحصيل الدراسي لتلاميذ الصف الأول الابتدائي ممن التحقوا ولم يلتحقوا
برياض الأطفال(دراسة مقارنة بين التلاميذ الصف الأول الابتدائي بمنطقة قصر الأخيار)
- 731..... د. أسامة عمر بن شعبان.....
- 20- المروءة بالبذل والعطاء من الجود والكرم
- 779..... د. سليمان حندي صالح سليمان.....
- 21- (دور الفلسفة في البناء السياسي وتوطين الثقافة والقيم)
- 826..... د. قمر مفتاح الرويمي.....
- 22- حذف الياء وزيادتها في رسم المصحف الشريف " دراسة تحليلية "
- 858..... د. رجب فرج أبو دقاقه.....
- 23- "دلالة المقطع الصوتي في سورة الناس"
- 897..... د. نجاة صالح اليسير.....

- 24- المقالة الذاتية في أدب أحمد جمعة
د. فاطمة رجب محمد موسى.....914
- 25- معالم الرفق واللين في دعوة إبراهيم - ~~الكليلا~~ - لأبيه
د. عبدالقادر عمر عبدالقادر الحويج.....946
- 26- مدى معرفة طلاب المرحلة الثانوية في منطقة الخمس لملاح خريطة ليبيا
د. صالحه علي فلاح- د. ابتسام عبد السلام كشيبي.....982
- 27- النفط الليبي دراسة جغرافية
أنور عمر أبو شينة- أ. ليلي الأبيض1002
- 28- علم الاجتماع وإشكالية التغيير الاجتماعي
أ. نجوى الهادي الغويلى.....1023
- 29 DIFFCULTIES THAT FACE FIRST YEAR STUDENTS IN USING
THE DEFINITE ARTICLE IN ENGLISH
SAMIRA MUFTAH EHMEAD- EKRAM JEBREEL1065
- 30- Use of literature in EFL Classes: Benefits, Difficulties & Techniques
Zaneb ali abo algasm.....1096
- 31- How accurate is the post method in terms of teachers and learners
Ismail Alhadi Aldeb.....1125
- 32- An investigation of the Depth and the Breadth Knowledge of the
English Academic Words among Libyan University Students
Suad Husen Mawal1144

التوسع العمراني وأثره في تطور النقل

إعداد : د: نورية محمد الشريف- د: صالح أحمد الاحمر

د: هناء أبوالقاسم أبوذينة

المقدمة:

يمر العالم بفترة نمو سكاني مذهلة، وهذا النمو السريع قد أثر في ظهور المناطق الحضرية، بل كان له دور فعّال ومهم في النمو العمراني للمدن واتساعها، وظهر أخرى إلى حيز الوجود.

إن تطور المدن المتسارع وامتداد مجالاتها، وازدياد أعدادها يعزى سببه لتحرك السكان إلى الضواحي والاتجاه المعاكس المتمثل في الهجرة الداخلية من المناطق الريفية إلى المدن، أضف إلى ذلك عمليات التنمية الاقتصادية وإسهامها في تطور المدن وتحسين المستوى المعيشي للسكان، ولقد عجلت تطور وسائل النقل من تطور المناطق الحضرية، وهو ما أكسب المدينة خاصة الجذب وما تحويه من فرص العمل ومظاهر الترف وتوفر الخدمات والمتطلبات مما يدعو الكثير إلى التمسك بحياة المدينة.

تعد الثورة التكنولوجية في مجال النقل عاملاً مهماً وأمكن عن طريقه تحويل المكان الجغرافي إلى مكان اجتماعي، وترجمت المسافات الجغرافية إلى معادلات زمنية ومكانية، وكان دافعاً للنمو الحضري وزيادة معدلاته، مما كان له الأثر السلبي في إيجاد عدد من المشكلات بعد موجة التحضر والنمو الهائلة، وخاصة في المدن

الكبرى ، حيث أن ازدحام الطرق بالمركبات والذي يبدو أكثر وضوحاً في ساعات الذروة الصباحية والمسائية، أو عند مواقع التقاطعات التي تتلاقى عندها شبكات النقل الأثر البارز في التأثير على سيولة حركة السكان وبيئة المدينة من ناحية، وفرضها عدداً من المشكلات التي تهدد أمن وسلامة الحياة الحضرية للسكان، ومن هنا ظهرت الحاجة الملحة لمراقبة النمو والتطور الحاصل في هذه المدن، ودراسة التغيرات الحاصلة في بنيتها الوظيفية نتيجة التوسع، ومدى تأثيره في بيئة المدينة لكي يتم توجيهه تماشياً لخدمة سكان المدينة على أكمل وجه.

مشكلة الدراسة: يمكن تحديد المشكلة في التساؤلات الآتية:

- 1) ما هو تأثير النقل الحضري على التوسع والنمو الذي تشهده المدينة؟
- 2) هل تدهور التخطيط العمراني وظهور مناطق غير مخططة من ناحية، وتدني كفاءة نظام النقل الحضري من ناحية أخرى أدى إلى وجود فجوة كبيرة ترتبت عليها العديد من المشاكل؟

أهدافها: تكمن أهداف البحث في النقاط الآتية:

- 1) التعريف بواقع التوسع العمراني في ظل الزيادة السريعة داخل المدن وتأثير ذلك على النقل والتنقل داخل المدن.
- 2) الكشف عن مشاكل النقل وتحسين نظامه داخل المدينة.

أهميتها: يعد موضوع النقل وتأثيره على التوسع الحضري من المواضيع بالغة الأهمية لما له من تأثير واضح على صعيد المدينة والدولة، ومن هنا يجب الوقوف على بعض النقاط التي تبرز أهمية هذه الدراسة في إبراز أهمية هذا الموضوع المقترح في مجال البحث العلمي المتعلق بالنقل وارتباط دوره في التوسع العمراني للمدينة.

منهجية البحث: تعتبر منهجية البحث من بين أهم أسباب نجاح العمل العلمي، فهي الأسلوب الذي يتبعه الباحث والإطار الذي يرسمه لبلوغ أهدافه، فنجدها محوراً رئيسياً ذو أهمية كبيرة في البحث، لذا يستوجب على الباحث اختيار المنهجية التي تتلاءم مع طبيعة عمله وتخصصه، وفي هذا البحث سيتم اتباع المنهج التحليلي والوصفي النقدي لتحديد النقاط الإيجابية والسلبية في المدينة المراد دراستها كإنموذجاً وصولاً إلى عدد من المقترحات والتوصيات من شأنها الرقي بالحالة الراهنة للمدينة.

الفرضيات: تتمحور فرضيات هذه الدراسة في النقاط الآتية:

- توجد فجوة كبيرة بين تخطيط النقل الحضري والتخطيط العمراني بالمدينة، مما أدى إلى عدم كفاءة منظومة النقل فيها.

مجالات الدراسة: تتمثل مجالات وأبعاد هذه الدراسة المتواضعة بتسليط الضوء على مدينة الخمس وتناولها كإنموذجاً، وذلك من خلال دراسة النقل فيها وعلاقته بنمو وتوسع مجالها العمراني، وكيف يتأثر ويؤثر هذا التوسع في توزيع شبكته داخل محيط المدينة.

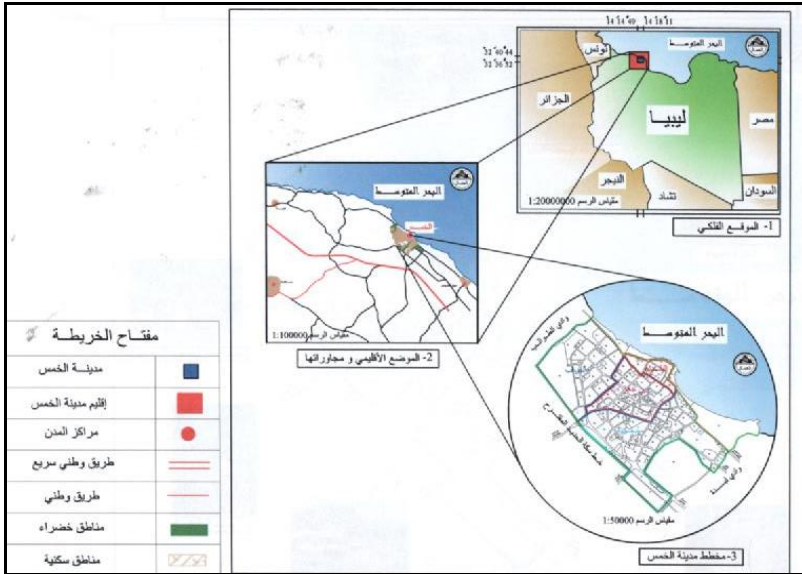
أولاً: مجالها المكاني: ويشمل دراسة التوسع العمراني للمدينة وعلاقته بالنقل الحضري ضمن مخطط المدينة والتوسعات الحديثة التي حصلت داخل مجالها المكاني باعتبارها إنموذجاً لأحد المدن الليبية، ومن أهم المراكز الحضرية التي شهدت توسعاً وتطوراً عمرانياً كبيراً، تعد مدينة الخمس إدارياً مركز شعبية المرقب (سابقاً)، وهذا الموضع وفر لها حسب الطبيعة السهلية سهولة الاتصال بسوق الخميس وزليتن شرقاً، ويسلين والجحاوات غرباً ضمن حدود الشعبية، مثلما جعل المدينة على الاتصال بكل من مسلاته وترهونة بالجنوب الغربي، وغنيمة والعلوص وقصر الأخيار غرباً.

فهي مدينة واقعة في الجزء الشمالي الغربي من ليبيا على ساحل البحر المتوسط، عند تقاطع دائرتي عرض $32^{\circ} 36' 52''$ - $32^{\circ} 40' 44''$ شمالاً، وخطي طول $14^{\circ} 14' 11''$ - $14^{\circ} 18' 14''$ شرقاً، وهي بذلك تحتل موضعاً في الجزء الشرقي من إقليم طرابلس، حيث تبعد عن مدينة طرابلس حوالي 120 كم، ويحدها البحر المتوسط من الشمال، ومشروع السكة الحديدية المقترح والجاري تنفيذه من الجنوب، ووادي لبدة ومدينة لبدة الأثرية من الشرق، ووادي الطوالب من الغرب كما هو موضح في الشكل رقم (1) إن عملية سهولة الاتصال من عدمها يجعل المكان يتطور للأفضل أو

العكس، ومدينة الخمس لم تكن في موضع صعب، ومن ثم فإن موقعها جعلها تتسم بصفات جيدة في مجال الخدمات والاتصالات، ولم تكن الأنشطة المختلفة الممتدة إلى خارج مخططها ذات طبيعة صعبة، وهذا راجع إلى سهولة سطح المنطقة.

ثانياً: المجال الزمني: تناولت هذه الدراسة متابعة التوسع والنمو العمراني ومدى تأثيره على توزيع شبكة الطرق داخل مخطط المدينة وخارجها، مع إعطاء تصورات لاتجاهات النمو وحالة الطرق المؤدية والمشاكل المصاحبة لها.

شكل (1) الموقع الفلكي والموضع الإقليمي لمدينة الخمس



المصدر: (1) من عمل الباحثة استناداً إلى الأطلس التعليمي، ص43.

(2) من عمل الباحثة استناداً إلى بولسيرفس، المخطط الشامل لمدينة الخمس، 2000م، التقرير النهائي، طن، رقم 33، ص45.

التوسع والنمو العمراني: إن التطور السريع الذي غزا مدن العالم عامة كان له العديد من المشاكل المتعلقة بنمو المدن وطرق النقل داخلها، إلا أنه يظهر أكثر تعقيداً في مدن العالم الثالث، ويعزى هذا إلى أن التطور السريع كان أكبر من قدرتها على التكيف والتأقلم للتغيرات الجديدة، كما أن الهجرة الواسعة من الأرياف إلى المدن والنمو والتوسعات المستمرة التي تعرضت لها هذه المدن، أنتجت ضغوطاً لم تكن مؤهلة لمواجهتها أو احتوائها، كما أعطى اكتشاف وسائل النقل الحديثة للسكان مرونة على الحركة والتنقل لم تكن متاحة من قبل، ذلك لأن الحركة كانت تعتمد على ترجل المشاة أو استخدام الحيوانات.

وكنتيجة لهذا امتدت المدن إلى مناطق جديدة، وانتقل السكان إلى أطراف المدن مستفيدين من سهولة الحركة التي وفرتها وسائل النقل، وأخذ النمو الحضري والعمراني بالزحف في جميع الاتجاهات من حول المدينة، ولاسيما بعد عزوف بعض السكان عن حياة مركز المدينة لما له من مشاكل متعددة أولها الكثافة العالية والضغط المروري الشديد على الطرق والشوارع والازدحام، وما يخلفه من تلوث وإزعاج وضوضاء تفوق الحد.

مفهومه: ومن وجهة نظر الباحث هو عبارة عن نمو واستمرارية خارج المنطقة المعمورة أو داخلها بملاً الفراغات والأماكن الشاغرة عن طريق مد شبكة من الطرق بغية توسيعها على أن يكون هذا الامتداد العمراني مستمراً ضمن نطاق المدينة دون انقطاع إذا كان نحو الخارج، أو أن يكون داخلي وتكثيفي، وذلك بملاً الفراغات والفضاءات الموجودة داخل النسيج العمراني للمدينة.

أنماط التوسع العمراني:

1 - التوسع العشوائي: وينقسم إلى⁽¹⁾:

أ - التوسع التراكمي: حيث يتم عن طريق ملاً المساحات والفضاءات والأماكن الشاغرة داخل المدن، وهو أبسط توسع عمراني عرفته المدن.

ب - التوسع متعدد النوى: وهذا التوسع يعد على عكس التوسع التراكمي الذي يحدث في داخل المدن، في حين أن التوسع متعدد النوى ينتج عنه ظهور مدينة جديدة على مقربة من القديمة أي خارج نطاقها ولكن مع وجود استمرارية ودون انقطاع أو فواصل.

(1) شريف محمد الأمين، "التوسع العمراني وأثره على النقل الحضري دراسة حالة مدينة البيض"، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الهندسة الحضرية، جامعة محمد بوضياف بالمسلة، الجزائر، 2016، ص 6-7.

2 - **التوسع المخطط:** يلاحظ في هذا التوسع وجود يد الدولة بارزة في توجيهه والإشراف على تنظيمه وتجهيزه بالمرافق الضرورية وفق نسق معين لتلبية متطلبات قائمة تستدعي المبادرة في الإنجاز وامتصاص لزيادة قد تؤدي إلى ظهور تجاوزات وإحداث مشاكل وإرباك داخل نطاق المدينة⁽¹⁾.

3 - **التوسع المتدرج:** هو التوسع الذي يتم على شكل قفزات متناثرة، ويكون الهدف منها إنشاء مجتمعات حضرية غير متصلة عمرانياً بالمدينة المركزية، وإنما هناك مناطق خالية تفصل بينها وبين المدينة المركزية⁽²⁾.

4 - **التوسع الشبكي أو الخطي⁽³⁾:** ويكون هذا التوسع على شكل أشرطة تكون ممتدة من مركز المدينة باتجاه الخارج متتبعاً امتداد طرق النقل.

5 - **التوسع المحوري⁽⁴⁾:** يتبع هذا النوع من التوسع خطوط النقل والمواصلات سواءً داخل المدينة أو خارجها.

(1) المرجع السابق، ص7.

(2) المرجع السابق، ص8.

(3)³ رابح منادى وآخرون، "التوسع العمراني مدينة سطيف"، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة تخصص تسيير المدن، معهد التسيير والتقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2004-2005، ص9.

(4) المرجع السابق، ص9.

أنواع التوسع العمراني⁽¹⁾: 1 - التوسع الخارجي:

عبارة عن امتداد عمراني يكون مستمراً أحياناً وفق نموذج نجمي كمدينة طوكيو أو خطى كمدينة الجزائر، أو يكون غير مستمراً أحياناً وفق نموذج التابع كمدينة لندن ومدنها الحدائقية، أو يكون في شكل مدن جديدة، كل هذه النماذج تتحكم فيها عدة أسباب وعوائق.

2 - التوسع الداخلي "التكثيف": تأتي عموماً هذه العملية بعد ظاهرة التوسع الخارجي، ويكون على حساب الجيوب العمرانية والفراغات الناتجة عن سوء التخطيط والتهيئة أو أصل الملكية العقارية للأراضي.

عوامل النمو الحضري ومشكلاته:

أولاً: عوامل النمو والتوسع العمراني:

أ - عامل الصناعة: يمر عالمنا عامة بزيادة في أعداد المدن وخاصة الصناعية، وقد تعدت ذلك وصولاً إلى مدن ميتروبوليتانية، وهذا راجع لارتباط النمو الحضري بحركة التصنيع، ولكن لهذا التطور مشاكل ترتب عليه إحداها ظهور ما يسمى بالأحياء غير المنظمة أو ما يعرف بالعشوائيات أو الأحياء الفقيرة. ولقد نوه "حمدان" بأن ثورة

(1) بشير التيجاني، "التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2000، ص95.

البتروال في العالم العربي تعني مدناً أولاً قبل أن تعني سكان بالمعنى العام، فمن أهم الحقائق البشرية المعاصرة أن الثورة العمرانية التي حركها البترول في العالم العربي كانت ثورة مدنية أولاً، ثم ثورة سكانية، إذ أن النمو السكاني المضطرب في الدول العربية تشجع أصحاب رؤوس الأموال إلى استثمار أموالهم في الصناعات الاستهلاكية وخاصة أنها لا تحتاج إلا لرؤوس الأموال المتوسطة والصغيرة وأسواق تتسع مع النمو الحضري⁽¹⁾.

2 - عامل الهجرة: أدت الهجرة إلى زيادة سكان الحضر بدرجة كبيرة، حيث أسهمت بدور كبير في زيادة النمو الحضري وإحداث خلل بارز في توزيع السكان بين الحضر والريف، وحدوث تضخم حضري داخل المدن، وهو ما ساعد على زيادة الفجوة بين الريف والمدن باعتبار أن الريف منطقة طاردة وأن المدن مناطق جذب وهو ما ساعد على النمو السكاني داخلها بنسب عالية جداً.

3 - الثورة التجارية: نمو الأسواق العالمية وطرق التبادل حسن من وسائل النقل وزاد من حجم التبادل، الأمر الذي يسمح للمدن بالنمو في ظل ظروف، كانت تمنع في الماضي ظهورها ونموها، إلى جانب الكفاية المتزايدة في وسائل النقل والثورة الديموجرافية⁽¹⁾ هذا ويمكن القول أن هناك عوامل أخرى أثرت ولا زالت تؤثر في النمو

(1) عزت عبد الكريم وآخرون، "المجتمع العربي"، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، ص 139-141.

العمراني منها الثورة الزراعية وكذلك الثورة التكنولوجية، حيث يعد العامل الثاني مسؤول عن النمو الحديث وتحضر كثير من المناطق في كثير من بلاد العالم. يستمد النمو العمراني والحضري المتمثل في التزايد في نسبة سكان المناطق الحضرية إلى جملة السكان يمكن تلخيصها في أربعة عناصر:

- (1) النمو الطبيعي للسكان.
- (2) الهجرة من الداخل إلى الخارج.
- (3) ضم القرى والأرياف إلى المدن.
- (4) القرارات الإدارية البلدية والتنظيمية التي يتم بواسطتها تصنيف بعض التجمعات السكانية الريفية على أنها حضرية.

ثانياً: مشكلات النمو: إن دراسة النمو والتوسع الحاصل للمدن يرتبط بدراسة مختلف الجوانب الديموغرافية والسكنية، والاقتصادية والمواصلات، وغيرها من جوانب الحياة داخل المدن وعلاقتها بالجوار، ومالها من مشاكل تؤثر فيها. ومن هذه المشكلات ما يلي: أولاً: **المشاكل الاجتماعية ومنها:**

- (1) مشكلة توفير المسكن الصحي وخدمات التأمينات الاجتماعية.
- (2) ارتفاع معدلات الجرائم والطلاق وانحراف الأحداث.

(¹) محمد عاطف غيث، "علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1988، ص 135-137.

(3) توفر الأمن الداخلي من عدمه.

(4) مشكلة توفير الأندية الرياضية والاجتماعية لمعظم أحياء المدينة.

(5) مشاكل رعاية الطفولة والأسرة.

(6) مشاكل التكيف الاجتماعي للمهاجرين.

ثانياً: المشاكل الاقتصادية ومنها:

(1) مشاكل متعلقة بتوفير فرص العمل للسكان وتقليص نسب البطالة.

(2) مشكلة توفير السلع التموينية والاستهلاكية للأعداد المتزايد من السكان.

ثالثاً: مشاكل بيئية: تختلف مشاكل البيئة للمدن باختلاف العوامل المؤثرة في تكوينها

ونشأة وتاريخ المدينة ووظيفتها وموقعها وحجمها ومنها ما يلي:

(1) خلق أبعاد جديدة في نمط وطراز المباني.

(2) التزاحم على المواقع التجارية.

(3) اختلاط استعمالات الأرض (تجاري - سكني - صناعي).

(4) تكنولوجيا البناء والطابع العمراني للمدينة.

(5) إنشاء المصانع بصورة عشوائية.

(6) انهيار البنية التحتية للمدينة.

(7) عدم تماثل التراكيب الاجتماعية مع التراكيب العمرانية للمدينة.

- 8) انتشار العمران غير المنظم والمخطط.
- 9) اختلاط بين القديم وأصالته والحداثة وتطوره.
- 10) مشكلة المرور وتحولها إلى أزمة فائقة في الشوارع وطرق المدن.
- 11) تكس أكوام القمامة أمام الوحدات السكنية والمحال التجارية.
- 12) مشاكل نقص المياه.
- 13) مشاكل شبكة المجاري وإغفال عجز نظام المجاري على التخلص من الأوساخ والمخلفات مما يؤدي لانتشار الأوبئة والأمراض.
- 14) مشاكل انقطاع الكهرباء.

هذا عرض ملخص لبعض مشاكل النمو مع العلم بأن هناك العديد من المشاكل الأخرى التي غابت عن الذكر منها الإدارية والتربوية وغيرها.

النقل والتنقل: يعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدن، حيث أن تعدد الوظائف والأعمال التي يمارسها الإنسان وتباعد أماكنها داخل المنطقة الحضرية أدى إلى نشوء حركة ذهاب وإياب مستمرة عبر شبكة من الطرق للوصول إلى مختلف الأماكن داخل المجال الحضري، من المعروف أن النقل هو شريان الحياة داخل المدن، حيث أنه عامل مهم في نمو المدن وتعميرها، فالملاحظ على استعمالات الأرض داخل المدن أنها تركز على اختيار مواقعها بالنسبة

الطرق، وذلك لامتداد نطاق تأثيرها وإدامة التفاعل فيما بينها، وقد يتعدى ذلك إلى خارج حدود المعمور.

مفهوم النقل وأنواعه:

أولاً: مفهومه:

النقل لغة: من نقل ينقل نقلاً.

الشيء: صوله من مكان لآخر.

الكلام عن قائله: رواه عنه.

ومنه نقل جمع أنقال ونقول: طريق مختصر⁽¹⁾.

النقل اصطلاحاً: يعرف النقل بأنه نظام حركة الناس والسلع والمرافق والوسائل اللازمة للقيام بذلك، وقد تكون حركة الناس هي الأهم خاصة داخل المدن من خلال ربط العلاقة بين السكان واستعمالات الأراضي، إلا أن نقل السلع والبضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها واستخدامها لا يقل أهمية في مجال التطور والنمو الاقتصادي⁽²⁾،

(1) ابن منظور: لسان العرب المحيط، مج3، بيروت، لبنان، ص865.

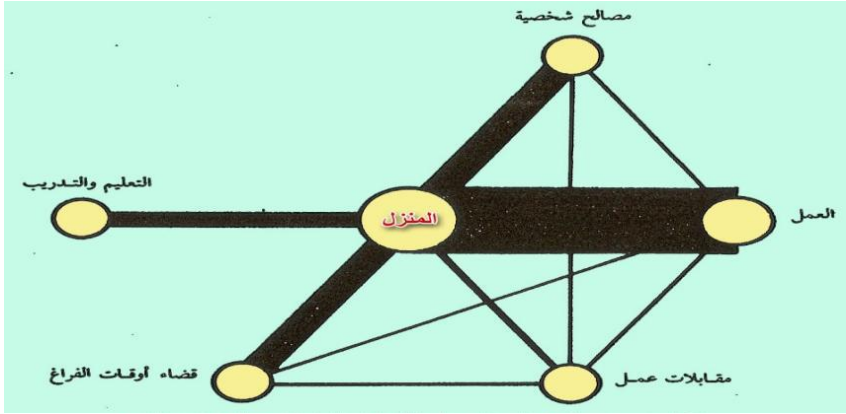
(2) علي محمد عبد المنعم حسن، "هندسة النقل والمرور - مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن"،

دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994، ص7.

كما يعرف النقل بأنه جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس إذ يوفر لهم الحركة والانتقال بين الأماكن المختلفة منها وخارجها⁽¹⁾.

شكل رقم (2)

الرحلات التي يقوم بها الفرد لأغراضه المختلفة



المصدر: علي محمد عبدالمنعم حسن، هندسة النقل والمرور - مبادئ

تخطيط النقل والمرور داخل المدن"، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994، ص10.

(1) زين العابدين علي، "مبادئ تخطيط النقل الحضري"، دار الصفا للنشر، 2000، ص65.

ثانياً: أنواع النقل⁽¹⁾:

التصنيف العام لأنواع النقل:

أولاً: التصنيف وفقاً لمجال التشغيل:

ويشمل على ثلاثة أنواع وهي:

أ - النقل الداخلي وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.

ب - النقل الخارجي "الدولي" وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة).

ج - النقل الحضري وهو النقل داخل حدود المدينة، وهو المقصود بهذه الدراسة.

ثانياً: التصنيف وفقاً للمسار:

ويشمل على ثلاثة أنواع وهي:

أ - النقل المائي (النهري والبحري).

ب - النقل البري (طرق، سكة حديد - خطوط أنفاق - باصات - مركبات - أنابيب...).

ج - النقل البحري والمشترك (طائرات - مطارات - طائرات جوية ومائية).

(1) محمد توفيق سالم، "هندسة النقل والمرور"، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1985، ص15-16.

ثالثاً: التصنيف حسب القوة المحركة: ويشمل على أنواع ثلاثة هي:

- أ - عضلي بشري (دراجة، عربة حمال) أو حيواني (العربة التي تجرها الحيوانات).
- ب - قوى طبيعية: كالرياح (سفن شراعية) والتيارات المائية.
- ج - الطاقة (وقود، كهرباء).

رابعاً: التصنيف حسب نوعية الخدمة: ويشتمل على نوعين:

- أ - متخصصة: لنقل الركاب فقط أو البضائع فقط.
- ب - مشتركة: لنقل الركاب والبضائع معاً، أو للنقل الجدي والبري معاً.

خامساً: التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل: ويشتمل على نوعين هما: (النقل العام، والنقل الخاص) وهو التصنيف الذي يهتم به المختصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموماً، وذلك لأنه يعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل الجوي داخل المدن، وما يرتبط بها من نمو عمراني وتوسع.

تصنيف الطرق البرية: تتعدد معايير تصنيف الطرق البرية طبقاً لكفاءتها، وحجمها،

وظائفها، وطرق إنشائها، وحجم الحركة عليها، وتشتمل هذه التصنيفات:

1) **تصنيف إداري:** وفيه تصنيف الطرق إلى طرق دولية أو قومية أو إقليمية⁽¹⁾.

(1) عبد الحميد عبد الواحد، "مقدمة في تخطيط النقل الحضري"، بدون دار نشر، الدوحة، 1976، ص29-

- (2) **تصنيف وظيفي:** وفيه تصنيف إلى طرق مرورية وطرق سكنية وطرق تجارية، أي أن هذا التصنيف حسب الوظيفة التي تؤديها⁽¹⁾.
- (3) **تصنيف حسب حجم الحركة:** وفيه تصنف الطرف إلى طرق سريعة وطرق شريانية رئيسية، وطرق شريانية فرعية⁽²⁾.
- (4) **تصنيف حسب درجة رصف الطريق:** وفيه تصنيف الطرق إلى طريق درجة أولى، وطرق درجة ثانية، وطرق درجة ثالثة، وطرق درجة رابعة⁽³⁾.

كما أن هناك من صنفها وفقاً لمعياري المرتبة والسعة حيث أن غياب التدرج الهرمي لشوارع أي مدينة وغياب تصنيفها حسب الأهمية والوظيفة قد أدى إلى ظهور العديد من المشاكل والتي منها مشاكل الازدحام المروري والحوادث والتلوث وغيرها، لهذا جاءت الحاجة ملحة في التخطيط المتوازن بين استعمالات الأراضي المختلفة وشبكة الطرق التي من خلالها يتم تنظيم العلاقة بين هذه الاستعمالات وتحقيق التوازن المطلوب فيما بينها.

(1) عبد الحميد عبد الواحد، المرجع السابق، ص 29-35.

(2) حسن سيد حسن، "شبكة الطرق البرية بسلطنة عمان في الفترة 1970-1995، دراسة في جغرافية النقل، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد السادس، القاهرة، 1998، ص 148-149.

(3) فاروق كامل عز الدين، "جغرافية النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ط3، 2005م.

تصنيف شبكات الطرق داخل المدينة وفقاً لمعياري المرتبة والسعة كما يلي⁽¹⁾:

1 - طريق حرة (Free Ways) وتصمم هذه الطرق بسعات كبيرة وسرعات عالية وبطاقة استيعابية عالية تصل إلى 2000 مركبة/ ساعة، ويعدد خطوط بين 4-8، وسرعة تصل إلى 120 كم/ساعة، وتستخدم هذه الطرق للربط بين المدن والأقاليم والمناطق الحضرية لمسافات طويلة.

2 - طرق سريعة (Express Ways) وهي طرق سريعة أيضاً تصمم للرحلات بين المناطق الإقليمية والحضرية وبطاقة استيعابية تصل إلى 1400 مركبة/ ساعة، وبسرعة عملية 80 كم/ ساعة.

3 - طرق شريانية رئيسية: (Major Arterial Roads) وتصمم هذه الطرق لاستيعاب حجم من الرحلات الحضرية ما بين 800-1200 مركبة/ ساعة، وبسرعة تصل إلى 60 كم/ ساعة، وترتبط بين المدينة وضواحيها.

4 - طرق شريانية ثانوية: (Minor Arterial Roads) ومهمتها نقل حركة المرور المتولد عن مناطق ضمن المناطق الحضرية دون المرور فيها.

(¹) زين العابدين علي، "مبادئ تخطيط النقل الحضري"، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2000م، ص55-59.

5 - طرق تجميعية: (Collector Roads) ووظيفتها تجميع الحركة المرورية المتولدة عن منطقة من مناطق التجمعات السكنية والتجارية وغيرها داخل المدينة وربطها بالطرق الشريانية وبطاقة استيعابية من 600-800 مركبة/ ساعة، وبسرعة عملية 40كم/ ساعة.

6 - طرق محلية: (Local Roads) وهي الطرق القصيرة التي تنسق الحركة المرورية بين الطرق التجميعية والأبنية السكنية مباشرة، وهي طرق قصيرة، وبطاقة استيعابية بين 500-600 مركبة/ ساعة، وبسرعة من 20-30كم/ ساعة، ويأتي تصنيف الطرق المحلية من الناحية الهرمية في أدنى مرتبة إلا أنها تحتل المرتبة الأولى بالنسبة لمعيار العدد ومجموع الأطوال داخل المدينة.

7 - بعض المشاكل التي تتعلق بقطاع النقل والمرور في المدن⁽¹⁾:

الحوادث - الازدحام - عدم احترام قواعد المرور - الضوضاء - تلوث الهواء.

(¹) جمال صغيري، النقل الحضري وتأثيره في إدماج التجمعات العمرانية مدينة المسيلة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، تخصص تسيير مدينة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، 2008-2009، ص34.

- الأمر التي يجب اتباعها لتقليل من مشاكل النقل والمرور داخل المدينة⁽¹⁾:
- 1) إجراء البحوث والدراسات الميدانية الخاصة بقطاع النقل للحصول على المعلومات اللازمة لأغراض التخطيط والتي تعكس واقع التطورات الحضرية في المدن كالتغيرات في الكثافة السكانية وإحصاء الحوادث المرورية.
 - 2) مراجعة القوانين المرورية وتحليل نقاط الضعف والقوة فيها، من أجل تطويرها بما يتناسب والتطور والتوسع الحضري القائم.
 - 3) فصل حركة المشاة عن المركبات والاهتمام بمعايير المشاة وتصميمها وفقاً لمعايير الصحة والسلامة والبيئة.
 - 4) النهوض بالنقل العام وتطوير النظم الخاصة به بما يتناسب مع التكنولوجيا والتطبيقات الحديثة وبما يلبي الاحتياجات الفعلية للمدينة.
 - 5) مراجعة المساحات المخصصة لمواقف المركبات وتوظيفها بشكل أمثل.
 - 6) تحسين شبكة الطرق الموجودة والاهتمام بالتقاطعات في المناطق الحضرية وإجراء الصيانة المستمرة لشبكة النقل وفق الأساليب الحديثة التي تحافظ على استمرار الحركة أثناء القيام بعمليات الصيانة.

(1) شريف محمد الأمين، مرجع سبق ذكره، ص 19-20.

(7) اهتمام إدارات تسيير المرور في المدن بعملية التوعية بالأنظمة المرورية للسكان عن طريق وسائل الإعلام للتقيد بالأنظمة المرورية وأخلاقيات السير والتقيد بشروط السلامة العامة للحد من حوادث المرور، وتخفيف الازدحام المروري.

نبذة تاريخية عن تطور النقل في ليبيا: عاش الإنسان القديم فترة طويلة معتمداً في حياته على صيد الحيوانات وجمع النباتات الفطرية، وكانوا في هذه الفترة فترة الترحال والتنقل يحملون أمتعتهم وأطفالهم على ظهورهم أو رؤوسهم، أما إذا كانت هذه الأحمال ثقيلة وتفوق قدرة شخص واحد تربط على أعمدة خشبية أو على الجلود وتجر على الأرض، أي أنها كانت تعتمد على الجهد العضلي للإنسان، وقد سميت هذه الفترة بعصر ما قبل التاريخ والذي قام الإنسان في أواخر هذا العصر بصناعة المزاليج ذات البكرات، حيث وجدها أسهل وأسرع وأقل مشقة. وبعد استقرار الإنسان في مستوطنات صغيرة أو قرى صغيرة الحجم واكتشاف الزراعة، أصبح هناك فائض عن حاجة الإنسان من المنتجات الزراعية مما أدى إلى التبادل بين السكان والقرى وهذه بداية التجارة والتي من خلالها جاءت الحاجة إلى إيجاد وسيلة نقل أفضل حيث ساعدت الحيوانات التي كان الإنسان يستغلها في حراث الأرض وإخراج الماء من الآبار، استعملها أيضاً في نقل الحمولات والبضائع بشكل أكبر.

وبمرور الزمن استطاع الإنسان اختراع الآلات البخارية ومن بعد ذلك محركات الديزل واختراع أنواع المركبات المختلفة البرية والبحرية والجوية، إن ما سبق الإشارة إليه من تطور في وسائل النقل مرتبط بتطور في شبكة وخطوط النقل، حيث كانت قديماً

مسارات ترابية غير معبدة من طرق قوافل وغيرها، وبعد اختراع المركبات استدعت الحاجة إلى تخطيط وتنظيم شبكة من الطرق والشوارع التي تتخلل استعمالات الأرض. لقد أنشأ الفراعنة الطرق المختلفة حسب الأغراض التي تستخدم لها فمنها كانت مؤقتة لنقل الكتل الحجرية اللازمة لبناء الأهرامات، وأخرى طرق مقدسة تصل بين المعابد بنيت بعناية وكانت سطوحها من الحجر، وكذلك طرق ترابية استخدمت لنقل المحاصيل الزراعية والمواد الأخرى⁽¹⁾.

أما في عهد الرومان فيعتبر العصر الذهبي لإنشاء الطرق في العصر القديم، حيث تم إنشاء شبكة الطرق الرومانية التي بلغ مجموع أطوالها أكثر من 90000 كم لتربط بين الدولة الرومانية ومستعمراتها، وقد برع الرومان في إنشاء الجسور على هيئة عقود حجرية مازالت موجودة حتى الآن في إيطاليا وفرنسا⁽²⁾ وباعتبار النصف الثاني من القرن الثامن عشر هو بداية نهضة الطرق، حيث بدأ التفكير في إنشاء الطرق ذات القدرة العالية على التحمل واستخدام كميات أقل من الصخور لإنشاء طبقات رصف الطرق، وقد عرفت طريقتين رئيسيتين هما:

- طريقة الفرنسي تراساجيت "Trasaguet" عام 1774 حيث قام بإنشاء مجموعة من الطرق داخل فرنسا.

(1) شريغي محمد الأمين، "التوسع العمراني وأثره على النقل الحضري، دراسة حالة مدينة البيض"، مرجع سبق ذكره، ص 17.

(2) نفس المرجع السابق، ص 17.

- طريقة الإنجليزي مكادام "Macadam" عام 1815⁽¹⁾.

وفي ليبيا كغيرها من دول العالم جاء تطور الطرق على مراحل، فقد كانت في البداية عبارة عن طرق القوافل ودروب التجارة القديمة، والطرق الزراعية التي قام الإنسان بتمهيدها لتسهيل التنقل بين المحلات العمرانية، ومن مزرعة لأخرى، وقد ظل هذا الوضع سائداً في كل أنحاء البلاد بما في ذلك مدينة الخمس "منطقة الدراسة" حتى العقد الثاني من القرن العشرين، حيث ظهرت الطرق المعبدة خلال فترة الاحتلال الإيطالي، ويعتبر الفينيقيون أول الشعوب التي قطنت المناطق الشمالية من ليبيا، إذ اتجهت سفنهم إلى الشواطئ الليبية نظراً لوقوعها في طريق الرحلات إلى إسبانيا مصدر المعادن، وقد استفادوا من خصائص المنطقة الساحلية في تكوين موانئ تجارية، فضلاً عن اهتمامهم بالزراعة حتى صارت من أخصب الأراضي، مما أدى إلى تحسين الزراعة وكذلك استقرار السكان بهذه المحطات التجارية، وقد نمت وتحولت إلى مراكز عمرانية، وكان أهمها مدن لبدة (الخمس)، وأويا "طرابلس" وصبراتة، وكان للطرق البرية الدور الأبرز في تكوينها عبر وسائل النقل البدائية آنذاك والمتمثلة في الخيول والحمير، إضافة إلى موقع المنطقة الجغرافي، والظروف المناخية الملائمة،

(1) خليل أحمد أبوأحمد، "التصميم والتخطيط الهندسي للطرق الحضرية والخلوية"، مطبعة الأهرام،

وخلو الساحل من التباين التضاريسي، وسهولة الاتصال بين أجزاء المنطقة والتي تربط المدن الثلاثة (لبدة، أويا، صبراتة) والمناطق الأخرى⁽¹⁾.

أما في العهد الروماني فقد بسطوا سيطرتهم على القسم الغربي من ليبيا، وقاموا بإنشاء منطقة عمرانية متكاملة نمت في المواقع ذاتها التي أقام فيها الفينيقيون مراكزهم، ورغم تقلص مساحة المراكز الرئيسية كأويا، وصبراتة، ولبدة، نتيجة لمرور المنطقة بفترات اضمحلال، فإن الفترة الرومانية تميزت بمحافظتها على ما تبقى من المراكز الفينيقية، ونالت المنطقة اهتماماً من قبل الرومان لم تشهد له مثيلاً أثناء الحكم الفينيقي، وكان من أبرز الأسباب التي دفعت بالرومان لغزو الساحل الليبي بعد القضاء على عدوهم القرطاجي، هو الأهمية التجارية والزراعية لقارة أفريقيا، حيث تحولت ليبيا إلى مركز لزراعة الحبوب والزيتون لمد رومان بما تحتاجه، لذلك أطلق عليها مخزن غلال روما⁽²⁾، ولقد اهتم الرومان بالطرق البرية أثناء احتلالهم البلاد لضمان سيطرتهم عليها، فأخذوا يشقون الطرق ويرصفونها بالحجارة لحماية أهدافهم الاستراتيجية، كما قاموا بتعديل العديد من الطرق القديمة وأوجدوا طرقاً أخرى جديدة رصفوا بعض أجزائها وبخاصة التي تربط بين القلاع العسكرية، أما الأجزاء الأخرى، فهي مسالك

(1) أحمد انديشة، التاريخ الاقتصادي والسياسي للمدن الثلاثة، دار الجماهير للنشر والتوزيع، بنغازي، 1993، ص33.

(2) محمد المبروك المهدي، "جغرافية ليبيا البشرية"، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، 1990، ص31.

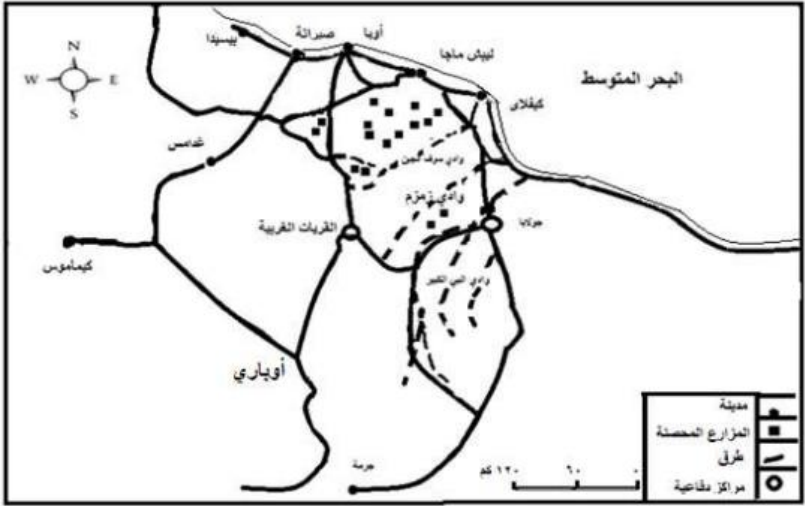
ترابية استخدمت لأغراض عدة منها: تسهيل تنقل الجيوش بين أنحاء البلاد، وتنشيط حركتي التجارة والسياحة، وتوطيد الأمن، وتسهيل نقل المحاصيل الزراعية⁽¹⁾. ويتكون نظام الطرق الرومانية في المنطقة في ذلك الوقت من الطريق الساحلي الذي يعتبر من أهم الطرق ويسير من قرطاج في الغرب إلى الإسكندرية في الشرق، عبر المناطق الشمالية مروراً بالمنطقة الشمالية الغربية من ليبيا، فيربط لبدّة بأويا "طرابلس" وصبراته، ويتفرع منه طريق يسير من لبدّة "الخمس" في اتجاه الجنوب الغربي ماراً عبر مسلاته وترهونة، وتتفرع طرق أخرى من هذا الطريق وتمتد غرباً في اتجاه الشمال الغربي إلى قابس في تونس، ويرجع اهتمام الرومان بهذا الطريق وبناء الحصون عليه إلى ما تميزت به هذه المناطق التي يعبرها من اعتدال للمناخ وخلوها من الكثبان الرملية، بالإضافة إلى سهولة حمايته من ناحية البحر⁽²⁾.

(1) أكرم صالح ميلاد، "التحليل المكاني لشبكة الطرق البرية في ليبيا للفترة من عام 1969 إلى 2006"،

رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الزاوية، ليبيا، 2008، ص17.

(2) أحمد انديشة، مرجع سبق ذكره، ص221.

شكل رقم (3) الطرق الجارية في العهد الروماني



المصدر: أحمد انديشة، التاريخ السياسي والاقتصادي للمدن الثلاثة، دار النشر والتوزيع، بنغازي، 1993، ص 168.

وبعد انهيار الإمبراطورية الرومانية بدأت الطرق المنتظمة في الزوال نتيجة الحروب، وعدم الاستقرار السياسي الذي ساد البلاد، حيث أخذت شبكة الطرق تتغير تبعاً لتغير الحياة الاقتصادية والسياسية حتى قدوم المسلمون إلى الشمال الأفريقي في منتصف القرن السابع الميلادي بقيادة عمر بن العاص وفتحوا المدن الساحلية، وامتد نفوذهم ليشمل كامل المنطقة، وخضعت ليبيا آنذاك للحكم الإسلامي، ودخلت مرحلة

جديدة حيث كان للفتح الإسلامي تحولاته الجذرية في حياة البلاد من الناحية الدينية بصفة خاصة، والاجتماعية والاقتصادية بصفة عامة، بحكم الآثار الواضحة التي تركها المسلمون في جميع مجالات الحياة⁽¹⁾.

وقد ازدهرت حركة التجارة في ليبيا بعد الفتح الإسلامي وبدأت القبائل العربية هجرتها إليها فاستأنفت المدن الساحلية وكذلك الداخلية نشاطها، وقد كان للطرق البرية دور فعال في هذا الازدهار، وبخاصةً للموقع الممتاز الذي تتمتع به ليبيا كحلقة وصل بين الغرب والشرق الإسلاميين، والذي كان يربط البلاد بعدة طرق تجارية برية وبحرية⁽²⁾.

وقد أضاف العهد العربي الإسلامي إلى شبكة الطرق مجموعة من الطرق التي تخص قوافل الحجيج من المغرب العربي إلى الأراضي المصرية، وكان من أشهرها في المنطقة الشمالية الغربية الخط الساحلي الشمالي والمعروف بطريق الحاجة الذي يمر بالمراكز الساحلية زوارة، والعجيلات، وصرمان، والزاوية، وطرابلس، وتاجوراء، والخمس⁽³⁾.

(1) عواطف الأمين، "تقييم مخطط مدينة الزاوية لسنة 2000"، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم

الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الزاوية، ليبيا، 1997، ص 39.

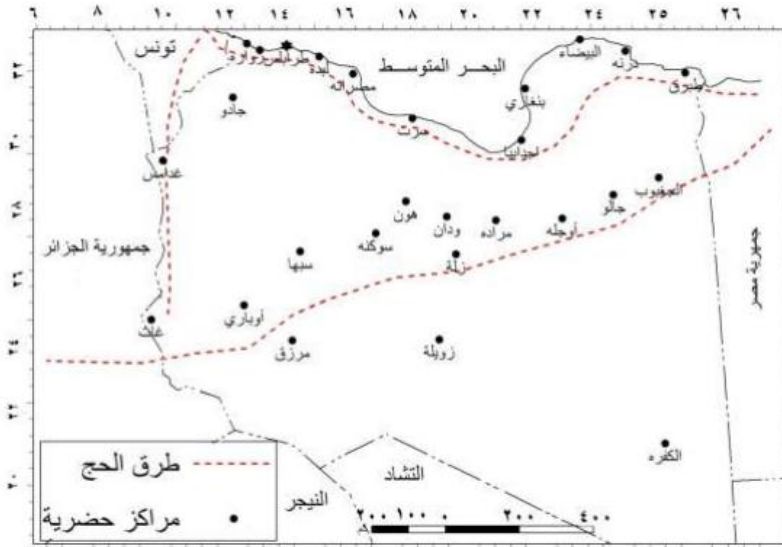
(2) أكرم صالح ميلاد، مرجع سبق ذكره، ص 26.

(3) صلاح مصطفى مفتاح، "ليبيا منذ الفتح العربي حتى انتقال الخلافة الفاطمية إلى مصر"، الشركة العامة للنشر

والتوزيع، بيروت، ص 202.

شكل رقم (4)

طرق الحج في العهد الإسلامي



المصدر: صلاح مصطفى مفتاح، ليبيا منذ الفتح العربي حتى انتقال الخلافة الفاطمية إلى مصر، الشركة العامة للنشر والتوزيع، بيروت، من دون تاريخ، ص 202.

بعد اضمحلال الدولة الإسلامية تعرضت ليبيا إلى الاحتلال الإسباني لفترة من الزمن، ثم جاء بعد ذلك الأتراك العثمانيون الذين دخلوا البلاد تلبية لطلب الليبيين لإعانتهم على طرد الإسبان وجيوش القديس يوحنا⁽¹⁾، وظلت الطرق التي تشكل

(1) الطاهر الزاوي، "تاريخ الفتح في ليبيا"، دار المعارف، القاهرة، 1985، ط2، ص 385.

شرايين الاتصال بين مدن الساحل ومدن الدواخل هي طرق القوافل القديمة التي رسمتها قوافل الإبل، ولم يهتم السكان بصيانتها في ذلك الوقت، ولم يكونوا في حاجة إلى شبكة طرق منتظمة، لأن وسيلة النقل الوحيدة آنذاك كانت الإبل، ولم تكن الحكومة العثمانية في بادئ الأمر تعير هذه الطرق اهتماماً، وذلك بسبب الظروف المادية الصعبة التي أعاقت إنشاء شبكة من الطرق، بالإضافة إلى الطبيعة السهلية، وبخاصةً في المناطق الساحلية حيث كانت القوافل تؤدي مهمة التبادل التجاري بين الولايات ومراكزها التجارية والإدارية الكبرى كما تقوم بمهمة نقل "البريد" إلى جانب كونها وسيلة ترحال للأهالي والأجانب⁽¹⁾.

تمتلك ليبيا موقعاً استراتيجياً في شمال القارة الإفريقية، مما جذب إليها أنظار إيطاليا فغزتها، وبمجرد أن وطئت أقدام الطليان الشواطئ الليبية، أدركوا أهمية المنطقة الشمالية الغربية لكونها منطقة زراعية ذات تربة خصبة، وقد أولى الإيطاليون التنمية الاقتصادية عناية خاصة، فاهتموا برعاية الأراضي الخصبة ومصادر المياه الطبيعية، وكانت إيطاليا تسعى للاستثمار الزراعي، كما وجهت استثمارات كبيرة في هذا المجال، رغبةً منها في زيادة الإنتاج الزراعي لصالح المهاجرين الإيطاليين الوافدين إلى البلاد، غير أنها كان لزاماً عليها أن تنمي البنية الأساسية في الاقتصاد، ومن هنا كان التركيز في المراحل الأولى على تنمية الهيكل الأساسي للاقتصاد، والذي يأتي في

(1) فرانثيسكو كور، "ليبيا أثناء العهد العثماني"، (ترجمة) خليفة التليسي، دار الفرجاني، طرابلس، ليبيا، 1984، ص62.

مقدمته مد الطرق المعبدة، وبناء الموانئ، وخطوط السكك الجديدة، والمباني الزراعية، وبالفعل أعطت إدارة المستعمر أولوية لإنشاء الطرق من أجل تشجيع استيطان الطليان، فشجعت أصحاب الأموال والبنوك على استثمار أموالهم في ليبيا، وعلى هذا الأساس تم افتتاح عدة فروع لبنك روما عام 1905م في مدينتي طرابلس وبنغازي، ليضم بعد ذلك مدن الخمس، ومصراته، وسرت، وزوارة⁽¹⁾.

وقد عملت إيطاليا منذ البداية على ربط الطرق في العديد من المناطق، وتحسين أداء طرق القوافل التي كانت تشكل الرابط بين مراكز العمران لضمان تحقيق الأهداف الاقتصادية والعسكرية، ونظراً لتميز المنطقة بالسطح المستوي الملائم لحركة المركبات الكبيرة، فإن أعداد المركبات تزايدت وخاصةً العسكرية، ونتيجةً لهذه الأسباب قامت بتعبيد وترصيف الطرق المهمة وكان الاتصال الرئيسي يعتمد على البحر⁽²⁾.

وبعد أن وطأت أقدام الطليان أرض ليبيا وجدوا أنفسهم في حاجة ماسة إلى تحسين شبكة الطرق بإدخال نظام السكك الحديدية لغرض تسهيل سيطرتهم الأمنية وتأمين احتياجات القوات الإيطالية من المؤن والعتاد، وفي عام 1912 بدأوا في بناء خطوط القضبان الحديدية، وكانت جميع خطوط النقل التي أنشئت في سهل الجفارة

(1) سالم فرج سالم، "الوجود الإيطالي في ليبيا قبيل الغزو"، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، القاهرة، 1998، ص 46 - 47.

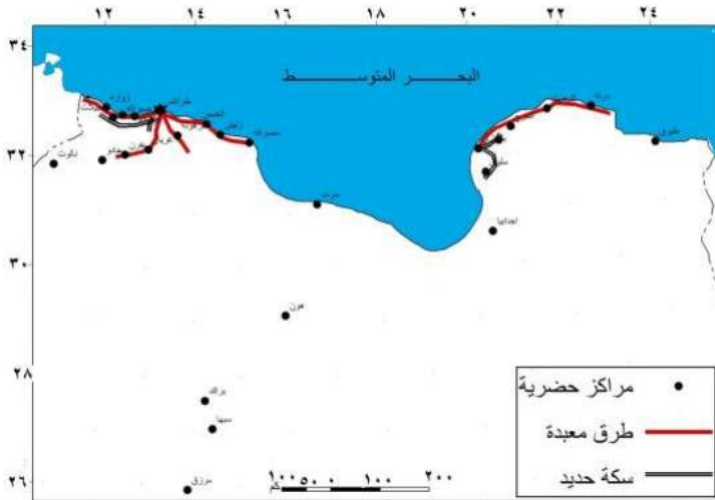
(2) أبو القاسم العزابي، صالح أبو صفة، "الطرق والنقل البري والتغير الاجتماعي والاقتصادي في ليبيا، تحليل جغرافي"، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان، مطابع طرابلس، ليبيا، 1981م، ص 195.

عبارة عن خطوط فردية، كما حدد متوسط عدد القطارات المشغلة في اليوم لـ13 قطاراً⁽¹⁾.

كما قامت بإنشاء عدد من الطرق البرية الداخلية بين طرابلس وغريان، وطرابلس ويفرن، وترهونة والخمس، وكان أهم مشروع رغبت الحكومة الإيطالية في تنفيذه هو ربط القرى المنعزلة بطريق رئيسي واحد متصل على طول الساحل⁽²⁾.

شكل رقم (5)

توضح شبكة الطرق في ليبيا 1925م



(¹) نفس المرجع السابق، ص 264.

(²) نفس المرجع السابق، ص 195.

المصدر: الهادي أبولقمة، الاستعمار الاستيطاني الإيطالي في ليبيا، (تحرير) إدريس الحريري، مركز الجهاد الليبي ضد الغزو الإيطالي، طرابلس، ليبيا، 1983، ص 86.

ومع بداية إنتاج النفط عام 1961 أخذ اقتصاد البلاد يتحسن بعض الشيء وخلال هذه الفترة اعتني بإنشاء وتجديد وصيانة الطرق، حيث نتج عنه زيادة في أطوال شبكة الطرق في مختلف المناطق في ليبيا، وزاد الاهتمام بترصيف وتعبيد الطرق منذ ذلك الوقت، فقد أصبحت جميع المدن الليبية مربوطة بطرق معبدة بالطريق الدولي السريع "الساحلي" أضف إلى ذلك تطوير البنية التحتية للمدن وتعبيد الطرق داخلها مما يساعد في توزيع وتنظيم استعمالات الأرض داخلها.

فخلال السبعينات وأوائل الثمانينات كان نمو التجمعات السكانية في الجماهيرية الليبية يدار ويوجه على أساس المخططات العمرانية الشاملة والعاملة والتي أعدت حتى عام 1988م، فبحلول عام 1970م، بعد قيام ثورة الفاتح كان قد تم الانتهاء من إعداد 29 مخططاً تنظيمياً شاملاً، و148 مخططاً عام⁽¹⁾، ومن خلال هذه المخططات تم تحديد مشاكل التنمية، كما تم إعداد مخططات تفصيلية لاستعمالات الأراضي داخل المدن وبيانات حول أنشطة القاعدة الاقتصادية والاتجاهات السكانية وتوفر فرص العمل والمرافق والبنى التحتية والخدمات، وبهذا وفرت هذه المخططات الوسائل لضمان نمو عمراني موجه، وبعد ذلك انطلقت عجلة

(1) التحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ليبيا الثورة في 30 عام من 1969 - 1999م، ص 466.

تشبيد المشاريع الإسكانية والمرافق والصناعات والخدمات بسرعة مثيرة، ورغم وجود هذه المخططات، دعت الحاجة إلى إعادة تقييم ما هو موجود على أرض الواقع وتحديثها، وقد كلفت اللجنة الشعبية العامة للإسكان والمرافق مجموعة شركات استشارية لإعداد مخططات جديدة عام 1984، وتم تكليف شركة بوليسيرفس البولندية بإعداد مخطط تنظيمي عمراني شامل لإقليم طرابلس ما بين 1980 - 2000م، وكانت الخمس من ضمن هذه الأقاليم حيث أُعد لها مخطط تفصيلي لاستخدامات الأرض داخلها وأعدت الخرائط والتقارير والدراسات بالخصوص.

تطوير شبكة الطرق داخل مدينة الخمس: تعد شبكة الطرق لأي مدينة شرايين الحياة داخلها والعمود الفقري لأي نشاط مهما كان صغيراً، لهذا فهي التي تحدد تناسق الهيكل العمراني لأي مدينة، ومدينة الخمس كغيرها من المدن الليبية التي أعدت لها مخططات لاستعمالات الأرض داخلها حيث يوضح مورفولوجيتها أي تركيبها الداخلي، وتناسق استعمالات الأرض بها، حيث تغطي شبكة الطرق التي تربط مركز المدينة ببعضه من ناحية وتربطه بالضواحي والمجاورات والقرى المحيطة بها من ناحية أخرى مساحة كبيرة جداً، وتندرج بشكل هرمي من الشوارع الرئيسية ثم الفرعية، والمحلية والمسالك، تبلغ أطوال الطرق بمنطقة الخمس (915 كم) وقد صممت من قبل مهندسين متخصصين في هذا المجال⁽¹⁾.

أهم الطرق داخل مدينة الخمس واتجاهاتها⁽²⁾: ترتبط مدينة الخمس بالمناطق المجاورة والمدن الأخرى بعدة طرق منها:

- الطريق الساحلي المتجه نحو الغرب إلى مدينتي مسلاتة وطرابلس.
- الطريق الساحلي المتجه نحو الشرق إلى سوق الخميس وكعام ومدينة زليتن.
- طريق سوق الخميس وكعام المتجه شرقاً من مركز المدينة.

(1) أمانة مواصلات الخمس، بيانات غير منشورة، في عياد ميلاد المجرس، "العلاقة بين النمو السكاني، والنشاط الاقتصادي وتطور قطاع النقل بالسيارات في منطقة الخمس في ليبيا"، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة دمشق، سوريا، 2010، ص74.

(2) نفس المرجع السابق، ص76.

- طريق الميناء الخمس (زنبرة) إلى منطقتي سيلين البحرية وغنيمة.
- طريق العمامرة الخمس والمتجه جنوباً.

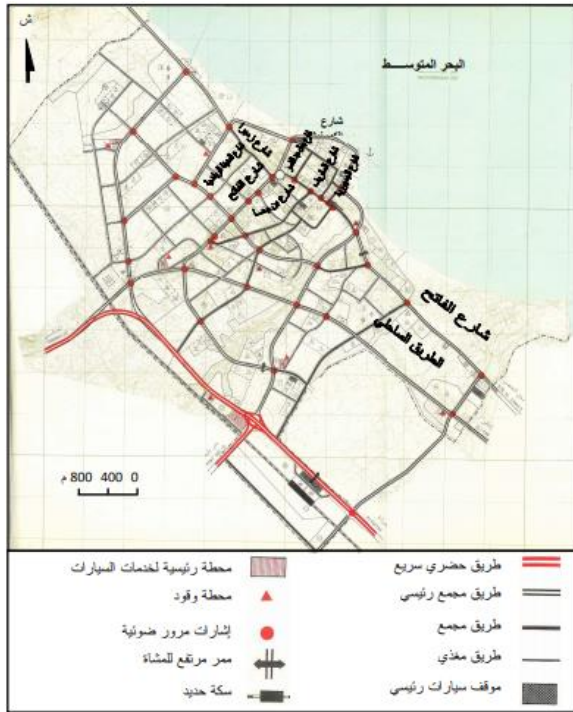
ويوجد بمدينة الخمس ثلاثة نقاط رئيسة لحركة المرور وهي المدخل الشرقي، والمدخل الغربي، والمدخل الشرقي الساحلي والمحاذي لشاطئ البحر والذي يربط الميناء والمناطق الشرقية للمدينة.

وقد تم تنفيذ عدة طرق به المخطط التنظيمي داخل مركز المدينة التجاري كما هو موضح بالشكل رقم (5) و(6) منها قديمة وحديثة والتي تم تنفيذها وأهمها⁽¹⁾:

- الطريق الساحلي (سريع) يمر جنوب المدينة ويصل طوله 3500م ويربط المدينة شرقاً وغرباً.
- شارع الفاتح (رئيس عام) يربط وسط المدينة بالمدخل الغربي للمدينة ويصل طوله 2382م.
- شارع لبدة (رئيس عام) ويربط وسط المدينة بالمدخل الشرقي ويصل طوله 2500 متراً.
- شارع الحاراتي (مجمع) يربط جزيرة الدوران سيلين البحرية باتجاه الغرب ويصل طوله 820 متراً.

(¹) نفس المرجع السابق، ص78.

- شارع الجامعة (مجمع) يربط بين شارع الحارثي وحتى الطريق الساحلي ويصل طوله 2035 متر.
- شارع جامع المدينة (مجمع) ويربط بين الشرق والغرب من شارع الفاتح حتى تقاطع كلية الآداب، ويصل طوله 661 متر.
- شارع عشرين (مجمع) ويربط بين شارع بن جحا بين الشرق والغرب ويصل طوله 1500 متر.



المصدر: مخطط بولسيرفيس، في، عياد ميلاد المجرش، مرجع سبق ذكره، ص 79.

النمو العمراني واثره في تطور شبكة الطرق:

النقل هو نشاط إنتاجي في المدينة أو أي تجمع حضري، حيث إنه المسؤول الأول عن ديناميكيتها وأهميتها في مختلف المجالات (الاقتصادية - الاجتماعية - الثقافية... الخ)، كما يعد من العوامل الأساسية التي تتحكم في المظهر العمراني بها، وتتناسقها وتنظيم استعمالاتها، مما يسمح بتردد عدد كبير من السكان عليها وبالتالي التعريف بالجمال، مما يؤدي إلى فك العزلة عن المناطق والأحياء الهامشية للمدينة. وقد أسهمت عدة عوامل في توزيع وتغير أنماط استخدام الأرض في مدينة الخمس، وظهور أحياء سكنية جديدة تركزت فيما وراء المنطقة الحضرية، وقد اتسمت هذه الأحياء بشبكة من الطرق تخدم هذا التوسع، كذلك شبكة من الخدمات والمرافق كشبكات المياه والكهرباء، والمستشفيات والمراكز الصحية والخدمات التعليمية ومراكز الشرطة، فضلاً عن التطور الكبير في مخطط شبكة النقل والمواصلات، ويعيداً عن وسط المدينة، فقد أخذ التوسع العمراني في المراكز العمرانية المحيطة في الإقليم أبعداً جديدة حيث بدأت تلتحم وتندمج نتيجة نموها على طول طرق المواصلات في اتجاهات مختلفة وجذبت إليها أشكال الاستخدامات التي تشكلت مع المراكز العمرانية من سوق الخميس وكعام، وقوقاس، والجحوات وسيلين وغنيمة وهو ما يعرف بظاهرة الضم الحضري⁽¹⁾.

(1) نفس المرجع السابق، ص 128.

فكلما ازداد النمو العمراني وازداد عدد السكان في منطقة الخمس، تزايدت حاجتهم للنقل، ومد الطرق وتحسين الشوارع القائمة، وشق أخرى جديدة مما يدل على العلاقة الطردية الموجية، بين هذين المتغيرين، وبمقارنة شبكة الشوارع مختلفة الأنماط والأشكال في منطقة الخمس ما بين عامي (1990 - 2006) يتضح التزايد الملحوظ في أعدادها ومواصفاتها، فلقد تجاوز عدد الشوارع (200) شارعاً داخل وسط المخطط التنظيمي بالشوارع التي تربط الضواحي والأرياف⁽¹⁾.

النقل والمجال العمراني وتنظيم الحيز: يلعب النقل والمواصلات دوراً كبيراً في التخطيط العمراني، حيث يبرز دوره الفعال من خلال توسيع نطاق العمران وتعمير وتخطيط المحيط، وبالتالي التقسيم التفصيلي والتنظيمي لاستعمالات الأراضي داخل المجال الحضري للمدينة، كما يسمح النقل بظهور أقطاب النمو الموزعة على كامل الحيز وهذا بسبب فتح أنماط جديدة للإنتاج بدلاً من تركزها في بعض النقاط دون البعض الآخر، وتجدر الإشارة هنا إلى أنه كلما كان هناك عملية إنشاء أو بناء مناطق عمرانية جديدة تستلزم إنشاء هياكل أخرى جديدة للنقل وهو ما يفسر دور الطريق في التهيئة العمرانية للحيز، وضمان تنظيمه، حيث يسمح بخلق قيمة اقتصادية واجتماعية بعدة مناطق نائية منعزلة، فنقص البنى التحتية ووسائل النقل تشكل عائقاً لتنمية المناطق المختلفة للمدينة وحتى الإقليم.

(1) أمانة المواصلات والنقل بشعبية المرقب، قسم المشروعات، بيانات غير منشورة، 2008م.

لهذا يمكن القول بأن للنقل أهمية كبيرة، فهو يرتبط بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية، أي أن له علاقة تتعلق بكل المجالات التي تشكل المدينة، وهذه العلاقة طردية موجبة، إضافة إلى أنه أساس تحرك الأفراد وقضاء جميع احتياجاتهم واستمرارية علاقاتهم الاجتماعية.

نتائج الدراسة:

ومن أهم ما توصلت إليه هذه الدراسة ما يلي:

- 1- إن تركيز جل الأنشطة والتجهيزات في مركز المدينة قد أدى إلى وجود ضغوط وازدحامات في المركز، وهذا يؤثر على الأحياء الجديدة وعلى التنقل بصفة عامة للسكان.
- 2- سوء وغياب التخطيط، وهذا يرجع لنقص الكفاءات المتخصصة في ذلك.
- 3- مساحة الأرصفة وعروضها عند حواف الطرق غير مناسب، وهذا راجع لنقص الحس الحضري للمواطنين وتعديهم عليها عن طريق رصف السيارات من قبل البعض، واستحواذ البعض الآخر على الرصيف واستعماله لأغراض تجارية، كبناء محل تجاري أو توسيع المجال الأمامي للمنزل، مما يجعل المشاة يخرجون للطريق ويسببون عرقلة في حركة المرور.

- 4- غياب الرقابة على الشاحنات وعدم التزامها بخطوط النقل المخصصة لها، حيث أن جعلها تمر من وسط المدينة، وهذا بسبب هبوط ونزول وتشقق في الطرق، بسبب حمولاتها المختلفة والتي تفوق القدرة التي يجب أن تتحملها هذه الطرق، إضافة إلى خلق الازدحام داخل طرق المدينة.
- 5- نقص وحدات النقل الجماعي على مستوى خطوط المدينة والمناطق المجاورة لها، واعتماد معظم السكان على النقل الخاص أي السيارات، وهو ما يزيد من الازدحام المروري بها.
- 6- سوء حالة الطرق داخل المدينة، مما يؤثر على حركة السير، وذلك من خلال عدم مراعاة المقاييس التقنية في إنشاء شبكة الطرق وتدهورها وضيقها، وعدم صيانتها كوجود الحفر وأشغال توصيلات المياه، وهذا كله يجعلها غير قادرة على توفير الخدمة اللازمة لمستعمليها، وقد تتسبب في ارتفاع نسب الحوادث.
- 7- افتقار المدينة لساحات انتظار السيارات، حيث أنها تعد عنصراً رئيسياً يجب مراعاته عند التخطيط لتوسع مجال المدينة ونموها، فالملاحظ وجود قصور كبير لعدم وجود ساحات الانتظار مما يؤدي إلى وقوف السيارات موازياً للرصيف أو على الرصيف، وهذا بدوره يؤدي إلى إعاقة المرور ولحركة المشاة.

8- تواجد تكديس مروري بصفة عامة داخل شوارع المدينة، ولاسيما في تقاطعات الشوارع، حيث يلاحظ افتقارها لإشارات المرور، وحتى وإن وجدت نجد أن أغلب السكان لا يتوقفون لها.

الاقتراحات والتوصيات: لقد تمخضت هذه الدراسة على مجموعة من الاقتراحات من أجل تحقيق التجانس بين توسع المدينة المجالي والتنظيمي والتخفيف من مشاكل النقل والتنقل، هذا من ناحية، وربط التجمعات العمرانية بالمركز وتسهيل حركة المرور من ناحية أخرى، وهي ما يلي:

- 1- تنظيم وتوزيع النشاطات والخدمات على مستوى المدينة وضمان توزيعها بشكل متوازن ومنظم من الناحية المجالية والتنظيمية والتنسيق بينها.
- 2- ضبط حركة المرور في المدينة، وذلك لتسهيل مهمة التنقل بحرية داخل الوسط الحضري،
- 3- تخفيف الضغط على المحاور الرئيسية في المدينة، وتحديد مسارات خاصة للنقل الثقيل "الشاحنات" بدقة من قبل المختصين.
- 4- الاعتماد على مبدأ اللامركزية وتوزيع التجهيزات والأنشطة على الأجزاء الأخرى للمدينة على غرار مركز المدينة.

5- تعبيد الطرق وصيانة التي تحتاج وذلك لضمان بصورة مردودية جيدة لحركة النقل.

6- التشجيع على استعمال النقل الجماعي وذلك للتخفيف من الاختناقات المرورية.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب:

- 1- ابن منظور: لسان العرب المحيط، مج3، بيروت، لبنان.
- 2- أبو القاسم العزابي، صالح أبو صفحة، "الطرق والنقل البري والتغير الاجتماعي والاقتصادي في ليبيا، تحليل جغرافي"، المنشأة الشعبية للنشر والتوزيع والإعلان، مطابع طرابلس، ليبيا، 1981م.
- 3- أحمد انديشة، التاريخ الاقتصادي والسياسي للمدن الثلاثة، دار الجماهير للنشر بنغازي، 1993.
- 4- الطاهر الزاوي، "تاريخ الفتح في ليبيا"، دار المعارف، القاهرة، 1985، ط2.
- 5- بشير التيجاني، "التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2000.
- 6- خليل أحمد أبو أحمد، "التصميم والتخطيط الهندسي للطرق الحضرية، مطبعة الأهرام، 2008.

- 7- زين العابدين علي، "مبادئ تخطيط النقل الحضري"، دار صفاء للنشر عمان - الأردن، 2000م.
- 8- صلاح مصطفى مفتاح، "ليبيا منذ الفتح العربي حتى انتقال الخلافة الفاطمية إلى مصر"، الشركة العامة للنشر والتوزيع، بيروت.
- 9- عبد الحميد عبد الواحد، "مقدمة في تخطيط النقل الحضري"، بدون دار نشر، الدوحة، 1976.
- 10- عزت عبد الكريم وآخرون، "المجتمع العربي"، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت.
- 11- علي محمد عبد المنعم حسن، "هندسة النقل والمرور - مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن"، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994.
- 12- فاروق كامل عز الدين، "جغرافية النقل أسس ومناهج وتطبيقات، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ط3، 2005م.
- 13- فرانشيكو كور، "ليبيا أثناء العهد العثماني" خليفة التليسي، دار الفرجاني، طرابلس، ليبيا، 1984.
- 14- محمد المبروك المهدي، "جغرافية ليبيا البشرية"، منشورات جامعة قارونس، بنغازي، 1990.
- 15- محمد توفيق سالم، "هندسة النقل والمرور"، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1985.

16- محمد عاطف غيث، "علم الاجتماع الحضري، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1988.

ثانياً: الرسائل العلمية:

- 1- أكرم صالح ميلاد، "التحليل المكاني لشبكة الطرق البرية في ليبيا للفترة من عام 1969 إلى 2006"، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الزاوية، ليبيا، 2008.
- 2- جمال صغيري، "النقل الحضري وتأثيره في إدماج التجمعات العمرانية مدينة المسيلة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، تسير مدينة، معهد تسير التقنيات الحضرية، 2008-2009.
- 3- سالم فرج سالم، "الوجود الإيطالي في ليبيا قبيل الغزو"، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، القاهرة، 1998.
- 4- شريفي محمد الأمين، "التوسع العمراني وأثره على النقل الحضري دراسة حالة مدينة البيض"، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الهندسة الحضرية، جامعة محمد بوضياف الجزائر، 2016.
- 5- عواطف الأمين، "تقييم مخطط مدينة الزاوية لسنة 2000"، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الزاوية، ليبيا، 1997.

6- عياد ميلاد المجرس، "العلاقة بين النمو السكاني، والنشاط الاقتصادي وتطور قطاع النقل بالسيارات في منطقة الخمس في ليبيا"، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة دمشق، سوريا، 2010.

ثالثاً: التقارير والدوريات:

- 1- التحولات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ليبيا الثورة في 30 عام من 1969 - 1999م.
- 2- أمانة المواصلات والنقل بشعبية المرقب، قسم المشروعات، بيانات غير منشورة، 2008م.
- 3- أمانة مواصلات الخمس، بيانات غير منشورة،

رابعاً: المجالات والمذكرات:

- 1- رابح منادى وآخرون، "التوسع العمراني مدينة سطيف"، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة تخصص تسيير المدن، معهد التسيير والتقنيات الحضرية، جامعة المستنيلة، 2004-2005.
- 2- حسن سيد حسن، "شبكة الطرق البرية بسلطنة عمان في الفترة 1970-1995، دراسة في جغرافية النقل، المجلة الجغرافية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد السادس، القاهرة، 1998.