

المفاهيم والقيود الواردة على هذه الظاهرة، كما أن خريطة المفاهيم تسمح بربط مجموعة مكونات تدرس عادةً في تخصصات مستقلة.

١. خريطة المفاهيم للنقل الحيوى:

إن استخدام النقل الحيوي ينتج عن مجموعة من المحددات الناشئة عن البيئة العمرانية و السياسات العامة و الخصائص الفردية كما هو موضح في (الشكل ١). فان هذه المحددات تتشكل من سلسلة من المفاهيم التي تتجسد بالإقليم الذي يتعامل معه الافراد مع مراعاة محدداتهم و مواردهم. ان هذه المكونات تساهم بتكوين تنقلات حيوية التي تترك اثار على صحة السكان في المناطق الحضرية و التي يمكن ان تؤثر في رسم السياسات العامة^٢. ان المحددات الرئيسية للنقل الحيوي تكون مترابطة في هذه الديناميكية الحيوية، لذا فان هذه خريطة المفاهيم من نوع دوري يدل على أن العوامل المرتبطة للتنقلات الحيوية تشكل مجعاً حيوياً للأسباب والجمعيات والآثار التي تتناغم حسب الاقاليم والمقاييس المكانية و نتيجة لذلك ان معظم الابحاث تتركز على المحددات الرئيسية فعلى سبيل المثال ان الابحاث الناتجة عن التخصصات الطبية تتركز على بحث العوامل الفردية في ممارسة النقل الحيوي مثل العمر أو

وبالإضافة إلى ذلك ان نقل الاشخاص في التكتلات الحضرية يولد سلسلة من التبعات التي لها تأثيرات إيجابية وسلبية على البيئة والصحة.

إن نقل الأشخاص يمثل تحدي يتجاوز التنظيم
التقني للتنقلات في البيئة الحضرية، فالمشي
كوسيلة من وسائل النقل الحيوي ينطوي على
سلسلة من العوامل والآثار التي يجب بحثها
بشكل شمولي من خلال تبني استراتيجية منهجية.
مشكلة البحث: ما المحددات التي يخضع لها
النقل الحيوي في البيئة الحضرية؟.

فرضية البحث: إن النقل النشط في المناطق الحضرية هو البوابة الموضوعية للنظر إلى إنشاء الممارسة والبحث بين الجغرافيا واستخدام الأراضي والنقل والصحة.

هدف البحث: إن الهدف من هذا البحث يتحدد بعرض المحددات المكانية والاجتماعية الرئيسية للنقل الحيوي في البيئة الحضرية والنتائج المترتبة على الخيارات الفردية والجماعية المتعلقة بهذا النمط من التنقل.

منهجية البحث: إن خريطة المفاهيم هي الاداة المنهجية المختارة لأنها تسمح بالسرد التخطيطي للمعارف العلمية المتعلقة بالنقل الحيوي وتسهل الفهم الشامل لهذه الظاهرة، إذ إن تطوير خريطة المفاهيم للنقل الحيوي يعد تحديا كبيرا نظراً لتوسع

الدخل، في حين ان هناك اتجاه بحثي خصب يهدف الى توضيح عوامل الطبيعة الفيزيائية المكانية التي تعزز النقل الحيوي، اما العلاقات مع الصحة يتم تحديدها لاحقاً مثل الامشائية و السمنة.

- هيكلية خريطة المفاهيم للنقل الحيوي:

إن خريطة المفاهيم تقدم لمحة عامة عن المفاهيم التي تساهم في النقل الحيوي فبعض هذه العناصر تكون تحت سيطرة الأفراد (المعرفة والمهارات) على سبيل المثال وعلاوةً على ذلك فإن غالبية العوامل الهيكلية تنتج عن البيئة العمرانية والسياسة الاجتماعية التي يكون للشخص سيطرة محدودة عليها فان تجميع المعلومات التي تشكل أساس خريطة المفاهيم يدل على أن النقل الحيوي هو ليس فقط خيار فردي، ولكن نتيجة للتفاعلات بين مكونات البيئة الخارجية وتأثيرها على نمط الحياة واختيار واسطة النقل. ولوضع خارطة للنقل الحيوي يجب تطبيق عدة خطوات وكما هو موضح في الجدول التالي

٢. السرد العلمي للنقل الحيوي عبر خريطة المفاهيم:

إن خريطة المفاهيم تتكون من مجموعات تضم مفاهيم ذات الصلة. اما التفصيل التالي يتكون من سرد علمي تم تحصيله بالاستعانة بخريطة

المفاهيم التالية (الشكل ١).

(ظ: الأشكال والصور والجدول في نهاية البحث).

إن السرد العلمي لخريطة المفاهيم يبدأ من الاعلى الى الاسفل ويتبع اتجاه الأسهم التي توحد مفاهيم، فيمكن قراءتها على النحو التالي:

ان النقل الحيوي يعني التنقل سيراً او بالدراجة الهوائية وينتج عن طريق الترابط بين:

- البيئة العمرانية التي تعني التخطيط الاقليمي و التخطيط الحضري والبنى التحتية للطرق ونظام النقل المتاح الذي يندمج فيه النقل الحيوي.

- السياسات العامة التي تشجع مباشرة النقل.

- الخصائص الفردية والخلفية الاجتماعية للشخص المتنقل.

- التأثيرات على الصحة وغالباً ما تكون الاثار الضارة الناتجة عن نقل الاشخاص وموثقة على نحو متزايد.

المجموعة ١. التخطيط الإقليمي:

إن التخطيط الاقليمي هو المحدد الاساس للنقل الحيوي كما هو موضح في (الشكل ٢)، فيمكن تصنيف بعض العوامل الحضرية التي تساهم بتخطيط الاقليم بحيث يكون سامح للتنقل الحيوي حسب مفهوم موحد للامشائية. ان هذه الامكانية (الامشائية) هي قدرة حي او محلة او أكثر عموماً قدرة مدينة على تفضيل النقل الحيوي

إن البنية التحتية للطرق الحضرية هي مجال وظيفي نموذجي للنقل الحيوي فيجب ضمان تقاسم الطريق بين المارة ومستخدمي الطريق الآخرين، وكما هو موضح على الخريطة فإن الشوارع والتقاطعات تشمل العناصر التي من شأنها أن تسهم بشكل مباشر في وظائف وأمن النقل الحيوي. فإن ذلك من شأنه الخضوع الى

التصنيف الهرمي لشبكة الطرق الأمر الذي يتطلب تصميمه وفقاً لقدرة الطريق المنشود. فيجب ضمان تقاسم الطريق بين مختلف المستخدمين (المركبات الآلية والمشاة وراكبي الدراجات) ولكن تخطيط النقل الحيوي لا يكون دائماً كافياً. لذا فان خريطة المفاهيم تساعد على توضيح البنية التحتية للطرق الحضرية ومشاكل النقل الحيوي وتأثيراته على الصحة. في هذا السياق ان مستخدم النقل الحيوي يمكن أن يتعرض لخطر الحوادث. ويرتبط الاحساس بالخطر أيضاً مع الحد من ممارسة المشي وخاصة لتلاميذ المدارس، فتتظلم المرور تساهم بشكل فعال في تقليل حوادث المشاة وراكبي الدراجات الهوائية، لذا فان استراتيجيات التدخل التي تستهدف البيئة العمرانية تساهم بشكل فعال بتحسين الصحة العامة.

المجموعة ٣. نظام النقل:

إن البيئة الحضرية تشمل ايضاً نظام النقل كما هو موضح سابقاً في (الشكل ٢). و كما لوحظ في خريطة المفاهيم ان قرار استخدام وسيلة من وسائل النقل الحيوي يعتمد على الوصول مادياً واقتصادياً على السيارات أو وسائل النقل العام المتاحة، على سبيل المثال ارتفاع معدل ملكية السيارات الخاصة الذي ينمو أسرع مرتين من السكان في منطقة بغداد ويظهر أن الحصول

على سيارة أمراً سهلاً، مما يبدو أن السيارة تعد وسيلة نقل تنافسية للتنقل اليومي. أما بالنسبة للنقل العام، ان الشخص يقضي في الاقل ٣٠ دقيقة في رحلة واحدة او عدة رحلات متسلسلة في حين ان توصيات المنظمات الصحية الدولية تنصح بالنشاط البدني للفرد ٥ مرات في الاسبوع ولا يقل عن ٣٠ دقيقة في اليوم وعندما يتضمن النقل العام رحلة تتضمن المشي فيمكن تحقيق هذا الهدف من الصحة العامة.

المجموعة ٤. الخصائص الفردية:

إن النقل الحيوي لا يحدد فقط عن طريق تكوين البيئة العمرانية، و كما هو موضح على الخريطة، انه يعد خيار للأشخاص الذين لديهم الخصائص الاجتماعية والنفسية وأنماط الحياة المختلفة. لذا ان اختيار وسيلة النقل الحيوي دون غيره يعد نتيجة لباعث يسبب النقل. وهذا الاخير يعد جزءاً من برنامج النشاط اليومي المعين جغرافياً والذي يشكل برنامج الأنشطة الذي يتفق مع وقت الشخص، فان الاشخاص يرغبون في تعظيم قدرتهم على التنقل لتحقيق التوازن بين مرونة وقتهم المتاح وأنماط الحياة الحضرية التي تكون مجزأة مكانياً بشكل متزايد، ونتيجة لذلك ان واحدة من التحديات الكبيرة هو تحقيق التكامل بين النقل الحيوي ونمط الحياة.

إن ممارسة النقل الحيوي تكثر في الاحياء التي

تتمتع بخصائص مؤاتية للمشائية^١. بيد ان
الجدل لا يزال قائماً على ما تبقى من خصائص
التخطيط الاقليمي والطرق على المتغيرات
الفردية. والحجة التي تم طرحها تقضي بان
الشخص الذي يتمتع بنمط حياة نشط بدنياً سوف
يختار هذا النوع من الاحياء لممارسة النقل
الحيوي في حين ان الشخص الساكن لا يستفيد
من فرصة المشائية التي يقدمها الحي، فالنشاط
البدني للنقل يكون نتيجة التفضيلات الفردية
(الاختيار الذاتي) بدلاً من تأثير عناصر البيئة
الحضرية. وإن العديد من الأبحاث قد اقرت هذين
المبدأين لكن لم توضح حقيقة الأهمية النسبية
لكل منها. لكن عند السيطرة على المتغيرات التي
تمثل التفضيلات الفردية والبيئة العمرانية هي
المحدد الأساسي للنقل الحيوي في المناطق
الحضرية.

المجموعة ٥. التأثيرات على الصحة:

ان الخيارات الفردية والجماعية للنقل الحضري تؤثر على صحة السكان كما هو موضح في الخريطة بيد ان تأثيرات وسائل النقل عدا النقل الحيوي تكون سلبية إلى حد ما من تزايد انتشار الأمراض المزمنة في تفاقم الربو في مرحلة الطفولة، وبالمثل ان ملكية السيارات المنزلية تعزز من اسلوب الحياة الخامل الذي يؤدي إلى

السمنة، وكذلك فإن ارتفاع كثافة وسرعة المركبات في المدينة تزيد من خطر التعرض للحوادث للمشاة وراكبي الدراجات.

ان آثار النقل تؤثر على الاشخاص و بصورة أكثر مباشرة عندما يتعلق الأمر بوسائل النقل الحيوي، ومع ذلك، على مستوى السكان، وزيادة أو تفاقم هذه الآثار الصحية قد تؤدي إلى تطوير أو إصلاح السياسات العامة على المستويات المحلية والإقليمية والوطنية في ديناميكية ردود الفعل كما هو موضح في خريطة المفاهيم (1 و ٢).

ان السياسات العامة في مجالات النقل والتخطيط
الاقليمي والصحة العامة يمكن على الأرجح ان
تتحسن نتيجة لمعرفة هذه الآثار، وعلاوة على
ذلك فإن أهمية الآثار قد ساهم في اعتماد
السياسات العامة، وفقاً لتحليلنا ان آثار النقل
الحضري تولد الكلفة الفردية والجماعية التي يمكن
استخدامها كرافعة لاعتماد سياسات عامة للنقل
الحيوى وبشكل عام في الصحة^٧.

المجموعة ٦. السياسات العامة:

إن خريطة المفاهيم تضع السياسات العامة من بين العوامل الرئيسية للنقل الحيوي، ويمكن للحكومات والإدارات العامة ان تستهدف مباشرة ممارسة النقل الحيوي، ويمكن تنشره على نطاق

لجميع المتدخلين في مجال التخطيط الاقليمي، فتوفر فهم أفضل للنقل الحيوي الحضري والتنقل المستدام وان الجهات المعنية تكون قادرة على تبني استراتيجيات تعزيز الصحة.

٣,٢. المقاييس المكانية (الجغرافية) المختلفة

ان مشكلة النقل الحيوي تقاس بمؤشرات متعلقة بالافراد والبيئة الحضرية فان المقاييس المكانية ذات الصلة تبدأ من الشارع إلى الاقليم والذي يظهر بصورة مختصرة في خريطة المفاهيم. علي سبيل المثال ان مشاريع البنى التحتية للطرق يمكن ان تؤثر سلباً في المناطق المركزية بسبب نمو حجم استخدام السيارة في المناطق الطرفية (أطراف المدن) نحو المركز وزيادة التعرض لخطر الحوادث^٨. فان العلاقة بين المكونات والعناصر التي تشكلها تختلف حسب مقياس الملاحظة والتوسع المكاني، وان دراسة النقل الحضري الحيوي تتضمن مفاهيم القياس التي ترتبط به وتتطلب استخدام مؤشرات على مستويات مكانية مختلفة لرصد تعقيد الحركة الحيوية.

فإذا كانت المؤشرات التي تقدر الامشائية تكون إرشادية فإنها تساعد عادة لقياس المدن لتسهيل المعالجة المكانية واستخدامها، إذ يتم استخدام مفاهيم مزج الوظائف والكثافة السكانية واتصال شبكة الطرق في معظم الدراسات، فتعد قوة

واسع من قبل السياسات الاجتماعية (على سبيل المثال سياسة الاقليم في تحقيق التوازن بين الأسرة والعمل) والسياسة الصحية اذ عن طريق الانظمة والبرامج والتدخلات المباشرة للمدن يمكن توجيه التخطيط الاقليمي.

٣. تحليل خريطة المفاهيم:

لقد ظهرت العديد من النقاط النقاشية حول تصميم خريطة مفاهيمية للنقل الحيوي الحضري، و سوف نركز المناقشة حول الجوانب المبتكرة للخريطة المفاهيمية و المقاييس المكانية المختلفة وحدود الوسائل المختلفة.

٣,١. الجوانب المبتكرة للخريطة المفاهيمية:

إن خريطة المفاهيم هي اداة مبتكرة لتمثيل تخطيطي من منظور متعدد الاختصاصات لمسالة النقل الحيوي الحضري، فهي تشكل اداة تعليمية لتفصيل مجموعة من المفاهيم وفهم عناصر متنوعة ذات تفاعل. وإن واحدة من أهم منافع عرض محددات النقل الحيوي هو فائدته لتطوير رؤية مشتركة بين الباحثين أو المتخصصين من تخصصات الجغرافية والتخطيط والنقل والصحة. إذ إن خريطة المفاهيم تسمح بوضع المفاهيم حيث يمكن فهمها و الكشف عن الفراغ المفاهيمي والعلاقات الغير مركز عليها علمياً لتكون محلاً لدراسات جديدة. وكذلك ان خريطة المفاهيم هي أداة لنقل المعارف

المناطق الحضرية، وبالتالي وفقاً للمعلومات المتاحة والاحتياجات المختلفة للفئات مستخدمي البيانات (التخطيط أو البحث) فمن الممكن اختيار أنسب المؤشرات على نطاق كبير.

٣,٣. المقاييس الزمنية لتحويل المناطق الحضرية:

إن المكونات المختلفة التي يكون لها تأثير على ممارسة النقل الحيوي الحضري ليس لديها نفس القدرة على التحول وفقاً لجدول زمني مماثل. وفي الواقع إن الزيادة في الكثافة السكنية فضلاً عن توحيد مزيج من استعمالات الأراضي في المناطق المبنية بالفعل ان التحول قد يستغرق سنوات وخاصة في ظل غياب براونفيلد لإعادة تطويره أو برامج قوة توضع من قبل المحافظة او الدولة. وفي النطاق المكاني الصغير ان تحسين الرصيف وصيانة الأماكن العامة أو تأمين التنقلات الحيوية عند التقاطعات يمكن أن تنفذ بشكل ادق. الخريطة المفاهيمية تقدم صورة من المعلومات المتاحة ويمكن أن تتسجم مع واحدة من الخطوات الأولى في عملية اتخاذ القرار الإقليمي لتحسين النقل الحيوي في الأجلين القصير والمتوسط.

٣,٤. القيود المنهجية:

إن خريطة المفاهيم تمثل مخطط لمشكلة وطابعها

وتكرار استخدامها في البحوث تأتي من دقتها و من ظروف بيانات الإنتاج على الحيز الحضري. ان هذه المؤشرات تتميز بخصائص موضوعية التي يمكن قياسها كمياً وتحسب ابتداءً من قواعد البيانات التي أنشئت لتحليل الجغرافية المكانية. اما البيانات الأخرى فيصعب الوصول إليها (مثل موقع وقوف الدراجات على شارع تجاري) او تتمتع بالذاتية كجمالية الأماكن العامة على سبيل المثال ويتطلب جمعها أساليب أكثر ابتكارا لالتقاطها وتفسيرها ونشرها، فعدم وجود قواعد البيانات المكانية التي تضم جميع المؤشرات الخاصة بالامشائية هو الحد الأقصى لكلا النوعين من القياس.

وفي ضوء خريطة المفاهيم للنقل الحيوي في المناطق الحضرية ان احتمال التكامل بين المؤشرات يبدو واعدًا جدًا، وبالإضافة إلى ذلك فإن الملاحظة في النطاق المكاني الأدق يسمح بدراسة المفاهيم التي تنطبق على الشارع والحي ويوجه الإجراءات على التحسينات المؤاتية للنقل الحيوي على المدى القصير. ان برامج التخطيط الحضري الخاص وتخطيط النقل الحضري و مشاريع التنمية قد نجحت في ادماج مكونات الامشائية التي تقاس على المستوى الجزئي لغرض تحسين فهم ما يعزز النقل الحيوي في

العام لا يسمح بذكر الفروق الدقيقة ولكن الاساسية للتفاعلات بين المفاهيم والاساليب البحثية، ففي خريطة المفاهيمية يصعب تمثيل التحفظات اللازمة وحجم المكونات فضلاً عن التفاصيل الدقيقة في العلاقات المتبادلة. ان الكثير من المعلومات والرموز المختلفة تعقد الخريطة وتجعل فهمها مهمة شاقة وإن الأبحاث لم توضح جميع التفاعلات بين المفاهيم. ومن الصعب وضع وزن للمفهوم الذي لم تتم دراسته بشكل جيد، وبالتالي فإن الطريقة تعطي امكانية التمثيل بيانياً وإيجاز العلاقات ولكن تحد من عرض المزيد من النتائج المختلطة والأقل تماسكاً والتي تحتاج إلى أن نقاش.

إن مجموعة العلاقات لا يمكن برهنتها تماماً والتي تؤثر بشكل خاص على الارتباطات المتعارضة بين مجموعتين، مثل التعارض بين الآثار الصحية والسياسات العامة المختلفة. لذا فلا بد من وجود شرح يرافق الخريطة وكذلك الطرق التقليدية مثل الرجوع للأبحاث العلمية وجدول مقارنة وأساليب مطبقة وميدان للدراسة. والقيّد الآخر يتمثل بالوصف الدقيق للعلاقات فمن الضروري توليف علاقة بكلمة ربط، وهذا يؤدي إلى الحد من الدلالات التي تكون مبسطة جداً. فهل هذه هي نتيجة حتمية لمنظور عالمي تقدمه خريطة المفاهيم؟ كذلك هل تسمح خريطة

المفاهيم بخلق معارف جديدة؟

الاستنتاجات:

١ ان خريطة المفاهيم تجمع كل المكونات المرتبطة بالنقل الحيوي من كاهه التخصصات، التخطيط الصحة، النقل والجغرافيا. ٢ ان نقل المعرفة العلمية هو نهج واسع ولذلك فان وجود خريطة المفاهيم للنقل الحيوي يمكن أن تكون مفيدة جدا بالنسبة للباحثين والجهات الفاعلة التي تؤثر على النقل الحيوي من خلال الإجراءات التي يمكن استخدامها لتطوير فهم أفضل للمفاهيم من أجل تحسين استراتيجيات العمل.

٣ ان النقل الحيوي في المناطق الحضرية هو موضوع رائع لبناء جسور من الممارسة والبحث بين التخطيط والجغرافيا واستخدام الأراضي والنقل والصحة.

٤ تحدد خريطة المفاهيم نظرة عامة على الجوانب المجهولة التي يمكن أن تكون موضوعا للمزيد من البحث وهي مكونات البيئة العمرانية، والسياسة العامة والمتغيرات الفردية على مختلف المستويات، مما يشير إلى التحديات المنهجية لدراسة النقل الحيوي في المناطق الحضرية.

التوصيات:

١. نوصي مؤسسات التخطيط العمراني في العراق بتبني سياسة عامة تهدف الى دمج النقل الحيوي

مع وسائل النقل الأخرى وحسب خصوصية كل مدينة.

٢. نوصي وزارة النقل بأن تجعل النقل الحيوي

كوسيلة نقل تكمل باقي وسائل النقل الأخرى بحيث يحتوي خط النقل العام المتعدد الوصلات وصلة تخصص النقل الحيوي.

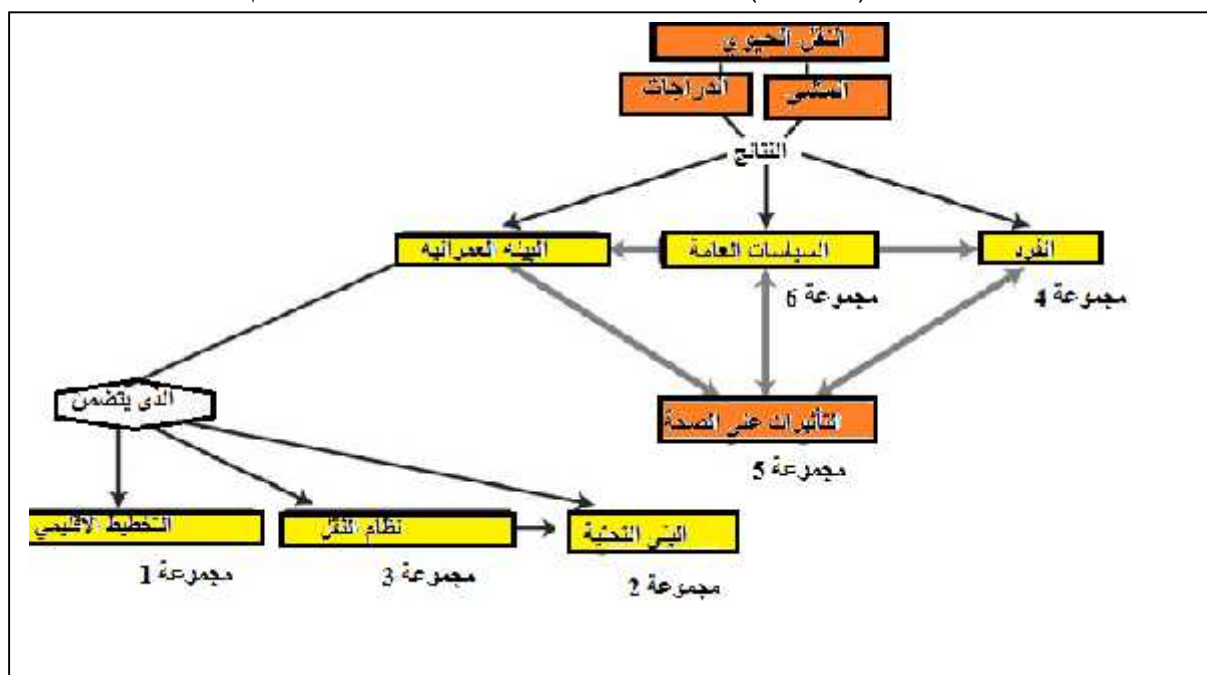
جدول (١) خطوات وضع خريطة المفاهيم للنقل الحيوي

الخطوات	التطبيق في هذا البحث
١. تعيين السؤال الأول (مسألة التركيز)	النقل الحيوي يكون نقطة البداية و السؤال المركزي هو: ما هي محددات النقل الحيوي في الحيز الحضري؟ و هناك أسئلة فرعية تحدد السؤال المركزي: ما هو المكون و الى ماذا يخضع؟ و ما هو دوره و ما هي آثاره؟
٢. اعداد قائمة بالمفاهيم لموضوع البحث: من المفاهيم العامة الى المفاهيم الخاصة	وقد تم التعرف على المفاهيم الأولى من معرفتنا المسبقة للموضوع .ثم تم زيادة القائمة والتأكد من ذلك بالبحث في المصادر العلمية.
٣. وضع المفاهيم العامة على الخريطة، و وضع بصوره هرمية المفاهيم الفرعية	و لقد تم وضع المفاهيم الاكثر شمولية حول الرمز الذي يمثل سؤالنا الرئيسي المتمركز في اعلى الخريطة. و بعد ذلك قمنا بتفصيل المبادئ المرتبطة بكل مفهوم عام و يتشكل من سلسلة من المفاهيم الفرعية. ان التسلسل الهرمي يتمثل بيانياً عن طريق موقعه في الخريطة، و لكن ايضاً يتمثل بالشكل المستطيل المضللة الذي يحيط باسم المفهوم الشامل و المستطيلات غير المظللة للمفاهيم الفرعية.
٤. ربط المفاهيم معاً لتشكيل المقترحات ، و تكيف طبيعة هذه المقترحات بواسطة بطاقات	ان الخطوط الفاصلة بين المفاهيم تبين الاقتراحات، اذ تكون هذه الخطوة حاسمة لدقة وصف هذه العلاقات ولفهم الخريطة الشاملة. و تشير الأسهم الى اتجاه القراءة (الشكل ١). و ان السهم يستمر لتمثيل العلاقة بين سؤالنا الرئيسي و المفاهيم العامة، اما السهم المتقطع فيمثل العلاقة بين المفاهيم العامة

و المفاهيم الفرعية، اما السهم الغامق فيشير الى الصلات المتعارضة.	
و عند الاقتضاء تم تنفيذ مجموعة من المفاهيم (مجموعات). و ان المقترحات تكون عادة صلات مباشرة، لكن الصلات المتعارضة تكون ايضاً ممكنة عندما يكون مفهوم جزء من مجموعة التي تشكل بدورها علاقة مع مفهوم من مجموعة اخرى معروض في مكان اخر على الخريطة.	٥. تجميع المفاهيم في مجاميع (وحدة المعاني)
ان نوعية الخريطة مفاهيمية تدرس صحة العلاقات بين المفاهيم، وكفاية المقترحات وأهمية التسلسل الهرمي للمفاهيم الخاصة و العامة، ومن الضروري ان تكون الخريطة مفهومة من قبل القراء.	٦. مراجعة الخريطة وعرضها للمناقشة

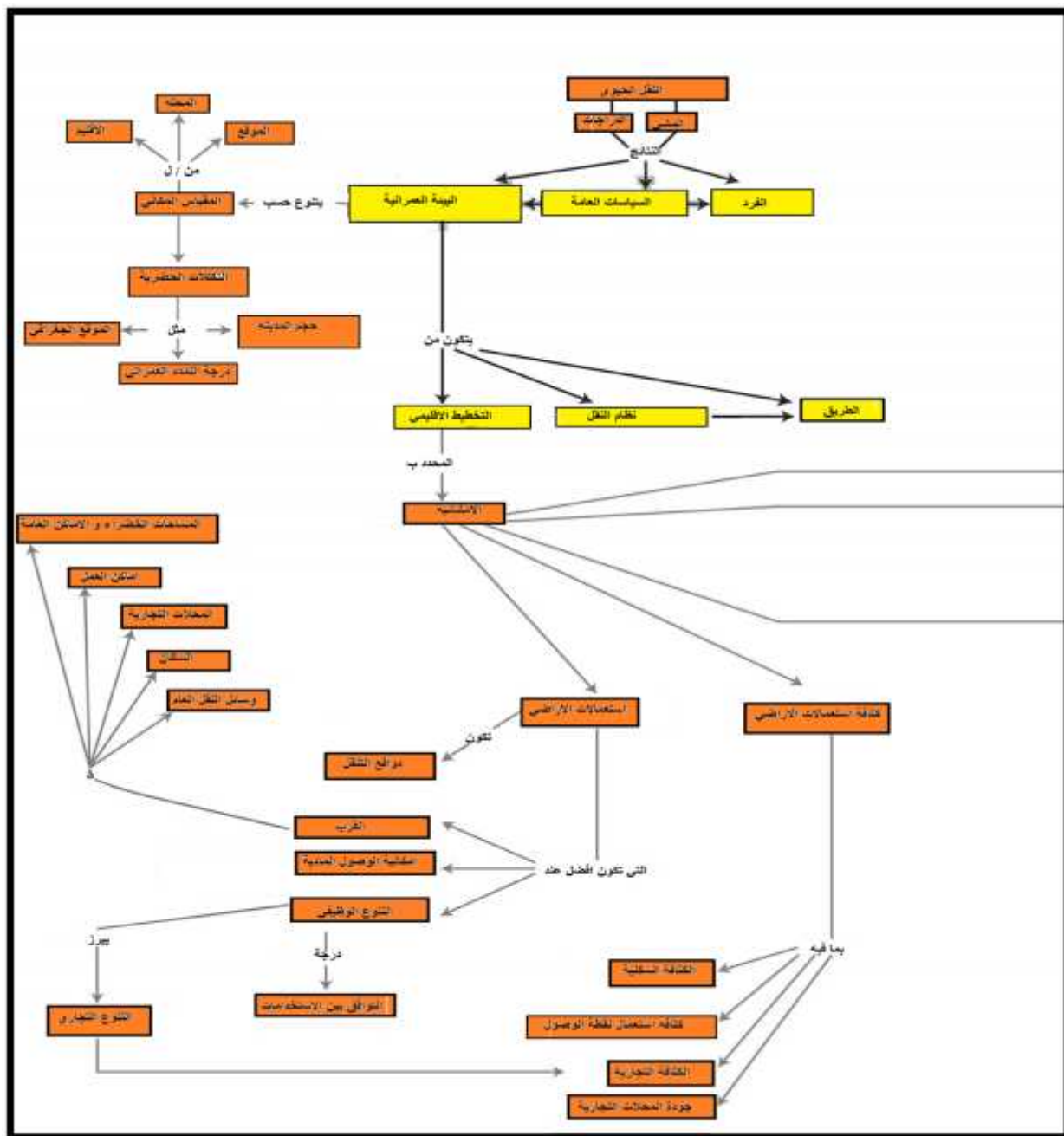
المصدر : الجدول من عمل الباحث

(الشكل ١) نظرة تخطيطية عامة على خريطة المفاهيم للنقل

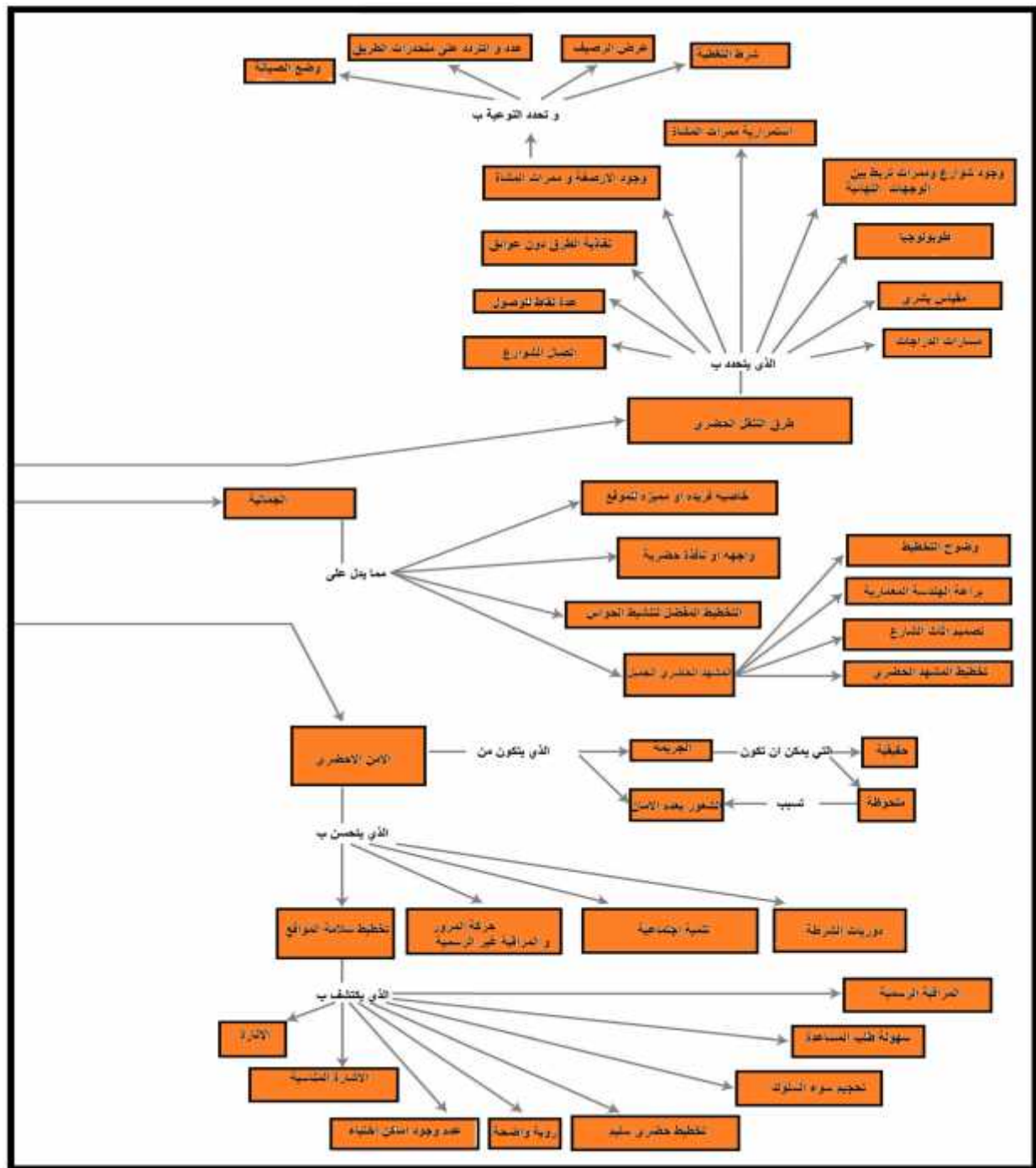


المصدر: الشكل من عمل الباحث

الشكل (٢) مجموعة المفاهيم المتعلقة بالتخطيط الإقليمي



التخطيط الحضري للنقل الحيوي- دراسة تحليلية في ضوء خارطة المفاهيم



المصدر: الشكل من عمل الباحث









