



## تغيير الشوارع السكنية إلى شوارع تجارية واثرها على خدمات البنى التحتية في مدينة الناصرية (شارع الحبوبي انموجا )

ا.م.د. سميع جلاب منسي

ا.د. حسين عليوي ناصر الزياي

م.م. حسام صبار هادي

جامعة ذي قار - كلية الاداب

### الملخص:

يعد موضوع تغيير استعمالات الشوارع من المواضيع المهمة التي تدخل في صلب الدراسات التخطيطية والتنموية، لان عملية التغيير في استعمالات الشوارع تشكل هدرا في الموارد البشرية ، إذ لا يخفى ان للخصائص السكنية أهمية واضحة على الواقع الصحي والتعليمي والثقافي في المجتمع،فضلاً عن خدمات البنى التحتية، تتمثل مشكلة البحث وتساؤلاته بسؤال مفاده: ماهي الآثار الناجمة عن تحول الشوارع من الاستعمال السكني الى التجاري؟وماهي المشاكل الاجتماعية الناجمة عن تحول استعمالات الشوارع ؟ وقد افترض البحث ان تغيير استعمالات الشوارع يسبب في ظهور مشاكل اجتماعية متعددة تؤثر على النمط الاجتماعي للسكان، كما ان للاستعمال التجاري القدرة على اكتساح الاستعمالات الاخرى.

اما هدف البحث فيتمثل في معرفة العوامل والدوافع التي تؤدي إلى تغيير استعمالات الشوارع، ووضع الحلول التي يمكن أن تحد من الظاهرة قيد الدراسة. وقد تبين من خلال البحث ان هناك عملية تغيير في اغلب شوارع المدينة من الاستعمال السكني الى تجاري وان شارع الحبوبي يؤدي وظائف عدة ، منها الوظيفة التجارية والصناعية والخدمية والسكنية وان لهذا الاختلاف اثار كبيره على البنى التحتية والخدمية للمدينة.

وقد اوصى الباحث بضرورة وضع تصاميم مفصلة وضوابط فاعلة لكل شارع او مجموعة من الشوارع في المدينة، بما يحقق مجموعة اعتبارات عند وضع التصاميم اللازمة لهذه الشوارع كتحديد ضوابط خاصة بنوع الاستخدامات المسموح بها ضمن الشارع يشمل الانشطة والفعاليات لمختلف

الطوابق، وتفعيل الرقابة على تنفيذ المباني على وفق مصادقة امانة الناصرية عليها، و على وفق مخططات يضعها المختصون بالتصميم الحضري والمعماري.

للخصائص السكنية أهمية واضحة على الواقع الصحي والتعليمي والثقافي في المجتمع، ومنها خدمات البنى التحتية، إذ يعد توفر المسكن المناسب مؤشرا لانخفاض الإصابة بالكثير من الأمراض ومن ثم تقليل الوفيات وتتحقق صحة الأفراد من خلال البيئة السكنية الصالحة ، كما ان للسكن الجيد أثره في ارتفاع المستوى التعليمي والثقافي .

• مشكلة البحث وتساؤلاته :

- ماهي المشاكل البيئية الناجمة عن تحول الشوارع من الاستعمال السكني الى التجاري.
- ماهي الاسباب الكامنة وراء هذا التحول؟
- ماهي المشاكل الاجتماعية الناجمة عن تحول استعمالات الشوارع ؟
- ماهي المشاكل المتعلقة بخدمات البنى التحتية؟
- ماهي انواع الشوارع في مدينة الناصرية ؟

• رضيات البحث:

يفترض الباحث ان التحول في استعمالات الشوارع يسبب في ظهور مشاكل اجتماعية متعددة منها مايتعلق بخدمات البنى التحتية ومنها مايتعلق بالنمط الاجتماعي للسكان، كما ان للاستعمال التجاري القدرة على اكتساح الاستعمالات الاخرى.

• أهداف البحث:

يسعى البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- ١- تسليط الضوء على اطوال الشوارع واستعمالاتها في مدينة الناصرية.
- ٢ - معرفة العوامل والدوافع التي تؤدي إلى تغيير استعمالات الشوارع.
- ٣ - وضع الحلول التي يمكن أن تحد من الظاهرة قيد الدراسة.
- اختبار مدى صحة الفرضيات الأساسية التي وضعت من قبل الباحث

• أهمية البحث:

تتمثل أهمية البحث بكونه يمثل اضافة للدراسات الهادفة لمعالجة مشاكل المدينة من خلال التعرف على العوامل والأسباب التي تؤدي الى تغيير نمط استعمالات الشوارع الرئيسية .

• أسباب اختيار الموضوع :

يعد موضوع تغيير استعمالات الشوارع من المواضيع المهمة التي تدخل في صلب الدراسات التخطيطية والتنموية، وعملية التغيير في استعمالات الشوارع تشكل هدرا في الموارد البشرية .

استعمالات الارض لأغراض النقل

يقصد باستعمالات الارض الاستخدام التقليدي للارض سواء للسكن او للتجارة او الزراعة والاستخدام غير التقليدي للصناعة والنقل والخدمات المختلفة<sup>(٢)</sup>.

يمثل نظام النقل مرتكزا أساسيا للنظام الحضري فهو يقدر اتجاهات النمو وتطور المدينة لكون نظام النقل يؤثر بشكل مباشر وغير مباشرة في استعمالات الأرض الحضرية ، إذ يشغل حيزا مكانيا مهما من مساحة المدينة كما ان له الدور الأساسي في ربط الوظائف والأنشطة والخدمات في المدينة لتحقيق سهولة الوصول والحركة من مكان إلى آخر<sup>(٣)</sup>.

أنماط الشوارع حسب رتبها لمدينة الناصرية لسنة ٢٠١٧

أولاً- الشوارع السريعة : تخطط موقعها خارج المناطق السكنية وهي لا تحوي على مواقف للسيارات أو ممرات سابلة أو إشارات ضوئية ولا ترتبط مع استعمالات ارض على جانبي الطريق ، والوظيفة الأساسية لهذه الشوارع هي الحركة ، وترتبط هذه الشوارع بالشبكة الداخلية للمدينة بتفرعات خاصة تمر بالمداخل الرئيسية للمدينة ، ويوجد في مدينة الناصرية عدة طرق تنطبق عليها هذه المواصفات

١- الطريق البري السريع الناصرية -الكوت - بغداد ، والذي يحد المدينة من جهة الشمال .

٢- الطريق البري السريع البصرة -الناصرية -والذي يحد المدينة من جهة الجنوب .

٣- الطريق البري السريع الناصرية -بغداد، والذي يحد المدينة من جهة الشمال الغربي.

ثانيا- الشوارع شبه الرئيسية: وهي تشكل أساس نظام النقل داخل المدينة وتقوم بربط قطاعات المدينة ببعضها وخدمة مناطقها إذ تؤدي وظيفتي الحركة والوصول ، إذ غالبا ما توقع عليها الأشرطة التجارية ، وتكون هذه الشوارع بعرض يتراوح بين ( 40-60) متر وتعد هذه الشوارع محاورا أساسية لتوسع المدينة أو تشمل في مدينة الناصرية الشارع الدولي بغداد -الناصرية والذي يتفرع داخل المدينة عدة شوارع منها :

- ١- شارع الحولي الجزء الجنوبي من مدينة الناصرية والذي يحيط مدينة الناصرية في اجزائها الجنوبية والشرقية ويمر بأحياء الصالحية والفداء والتضحية.
  - ٢- شارععبي الله ابراهيم الخليل ويقطع جانب الشامية من جهة الجنوب للشمال ليتصل بشوارع القيثارة ويفص احياء سومر والصالحية عن السوق الرئيس.
  - ٣- شارع القيثارة ويعد امتداد للشارع الرئيس الداخل للمحافظة من جهة الشامية وينتهي بالجسر العابر لجهة لجزيرة.
  ٤. شارع الحويبي\_(منطقة الدراسة) ويمثل مركز المدينة ليقطع المنطقة المركزية وقد تحول معظم الاستعمال الى الاستعمال التجاري وتشكل عيادات الاطباء الاستعمال الاكثر.
- ثالثا- الشوارع الثانوية : تمثل هذه الشوارع نمط الشبكة التوزيعية إذ تسهل الحركة بين الشوارع الرئيسية والشوارع الفرعية وتكون هذه الشوارع مخصصة لخدمة قطاعات المدينة المختلفة، وتشكل بعضها حدودا للاحياء السكنية ،فضلا عن ما تقدمه من خدمات المسالك المرورية ضمن المناطق التجارية والصناعية والخدمية ، وتوزيع هذه الشوارع بشكل متوازي ومتعامد مع الشوارع الرئيسية ، وهي بذلك تمتص الزخم المروري المتولد على الشوارع الرئيسية ، وذلك بسبب جذب استعمالات الأرض التجارية والصناعية في بعض الشوارع الثانوية ومنها :

١- شارع النيل ويمتد جنوبا ليصل احياء سومر والعسكري.

٢- شارع الكورنيش ويمتد بامتداد نهر الفرات ليصل احياء الشرقية والصابئة.

٣- شارع الزيتون ويتجه شمالا ليلقي بشوارع ابراهيم الخليل

رابعاً- الشوارع المحلية : تخدم هذه الشوارع المحلات السكنية التي تقع فيها من خلال ربطها بين محلة وأخرى والوظيفة الأساسية لهذه الشوارع هي الوصول وامرار خدمات البنى التحتية ، ويلاحظ أن توزيع هذه الشوارع على أحياء المدينة

#### الآثار الاجتماعية السلبية لتغيير شوارع الناصرية الى شوارع تجارية:

خلال العقدين الاخيرين من القرن الحادي والعشرين تعرضت البيئة المكانية لمدينة الناصرية الى تغييرات كبيرة في استعمالات الأرض ولاسيما مناطقها السكنية حيث جرى تغيير في استعمالات الارض للشوارع الرئيسية والثانوية ذات الاستعمال السكني بموجب التصميم الأساسي المصدق لمدينة الناصرية ، وكان الاستعمال التجاري هو الاكثر قدرة على اكتساح الاستعمالات الاخرى، وهذا ما يمكن ملاحظته في انتشار الاسواق والمحال التجارية والمكاتب في معظم شوارع المدينة ، والعملية مستمرة لتضيف مشكلات اخرى الى المشكلات التي تعانيها مدينة الناصرية اساساً وهذا ما ادى الى الحد من تطور المدينة الحضري وازافت مشاكل اجتماعية واقتصادية وبيئية متنوعة

ويتميز مجتمع الناصرية بارتفاع نسبة التحضر خلال عقد التسعينيات من القرن الماضي بفعل النمو السكاني المرتفع للمحافظة عموماً<sup>(٤)</sup> ، فضلاً عن تيارات الهجرة الوافدة لاسيما بعد تجفيف الاهوار وفقدان السكان لمصادر عيشهم، الامر الذي اسهم في زيادة الضغط على مرافق التنمية المختلفة، فضلاً عما اضافته تلك الهجرة من تشويه للمنظر الحضري بسبب التجاوزات وتغيير استعمالات الارض.

لقد برزت في مدينة الناصرية، في بداية عقد الثمانينيات ظواهر قيام اصحاب الاملاك الواقعة على الشوارع الرئيسية بتحويل جزء من املاكهم الى الاستعمال التجاري بدلاً من الاستعمال السكني دون استحصال موافقة الجهات المختصة إذ يعود سبب ذلك الى:

١. انخفاض مساحة المناطق التي خصصت للأسواق ضمن خطة التصميم الاساس للمدينة فضلاً عن عدم كفايتها بسبب ارتفاع الحجم السكاني.
٢. ازدياد الحجم السكاني، وبالتالي ارتفاع الطلب على خدمات التجارة والتسوق تبعاً لزيادة الطلب على السكن.

٣. ان الاستعمالات التجارية تكتسح جميع الاستعمالات لانها ذات عوائد عالية عند ما حدا باصحاب الاملاك المظلة على هذه الشوارع الى تحويلها الى الاستعمال التجاري باستحصال او عدم استحصال موافقة الجهات المسؤولة.

ان اطلاق الاستعمال التجاري دون ضوابط تذكر في البداية ادى الى قيام اصحاب الاملاك بتحويل دورهم للاستعمال التجاري بأنماط بنائية متعددة، فعلى سبيل المثال شجع هذا القرار اصحاب الاملاك الواقعة على معظم هذه الشوارع من القيام بمحاولات عديدة لغرض استخدام دورهم بعد تحويلها، او الكراجات المخصصة للسيارات لهذا الاستعمال، مما سبب فوضى حضرية وعمرانية، الامر الذي حدا بالبلدية الى تشكيل لجنة لوضع ضوابط تشترك فيها تقريباً جميع هذه الشوارع، واكتفت البلدية بوضع ضوابط عامة للبناء في هذه الشوارع، وبعض الضوابط الخاصة ببعضها - ولاسيما تلك الواقعة ضمن المناطق التراثية - وتشمل هذه الضوابط جوانب تطبيقية تتعلق بنسبة التغطية والارتداد وارتفاع الطوابق، وجوانب بيئية وامنية واخرى تتعلق بالاستعمالات.

ومن ابرز العوامل التي ادت الى التوسع السريع لمدينة الناصرية:

١. زيادة عدد سكانها بنسبة عالية، فقد كان عدد نفوسها عام ١٩٤٧ يقدر ب ٥٠ الف نسمة، اما الآن فيزيد على الخمسة ٥٠٠ الف نسمة وهي زيادة عالية جداً اذا ما قارناها بالزيادة الطبيعية للسكان الناتجة عن الفرق بين الولادات والوفيات، وهو أمر ناجم عن التباين المكاني في الظروف الطبيعية والبشرية للمحافظة، إذ استأثر مركز قضاء الناصرية بالمرتبة الأولى بعدد سكانه البالغ (٥٤٧٣٧١) نسمة مسجلاً نسبة قدرها (٢٦,١%) من إجمالي السكان في المحافظة ، ومركز قضاء الناصرية يمثل مركز المحافظة الذي تتركز فيه كافة الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والإدارية، الأمر الذي جعله بؤرة لاستقطاب المهاجرين من داخل المحافظة وخارجها (٥).

٢. الوضع الاجتماعي والاقتصادي المتطور بسرعة بسبب الهجرة من الريف لاسيما الاهوار المجاورة ، مما خلق مشكلات اجتماعية متنوعة نابعة عن التباين في الخلفيات الثقافية والاجتماعية لسكان المدينة والمهاجرين اليها، وهو مايسمى بتريف المدن.

٣. كثرة وسائل النقل وسهولة امتلاكها ، اذا علمنا ان عدد المركبات في المحافظة يبلغ (٧٢٧١١) مركبة.

وبسبب التوسع الكبير والسريع لمدينة الناصرية اصبح شكل المدينة متبعثرا لاسيما بسبب وجود الحواجز الطبيعية المتمثلة بنهر الفرات الذي يقسم المدينة الى قسمين، وفقدان الأحياء السكنية للمرافق الخدمية الضرورية والعامه، وبمرور الوقت تفاقمت المشكلات والأزمات واصبحت معضلات يعانيتها مجتمع الناصرية، ويمكن اجمالها بما يأتي:

١. مشاكل النقل والمرور.
٢. مشكلة الخدمات.
٣. المشاكل الديمغرافية.
٤. المشكلة الإجتماعية.
٥. مشكلة اندثار الأبنية الأثرية والتاريخية.
٦. مشكلة السكن.
٧. مشكلة التلوث.
٨. المشكلات العمرانية واستعمالات الأرض.

#### رابعاً- مشكلات الازدحام المروري والسلامة المرورية:

طرحت هذه المشكلة نفسها بقوة في مدينة الناصرية ولاسيماً بعد استيراد هذه الأعداد الهائلة من السيارات المستعملة، إذ نلاحظ الازدحام الكبير في مفترقات الطرق والساحات ويشتد الزحام في مركز المدينة لإرتفاع اعداد السيارات على نحو اوضح من باقي اجزاء المدينة، ويرافق هذا الإرتفاع نمو لا يتجاوب معه في شبكة الشوارع، مع عدم توافر شروط السلامة والأمان المطلوبة في هذه الشوارع مما ادى الى زيادة الحوادث المرورية ولاسيما وان استخدام هذه الشوارع لا يقتصر على السيارات الموجودة في الناصرية فقط بل ان هناك الكثير من السيارات من بقية المحافظات او الدول المجاورة، لأن موقع المدينة الجغرافي جعل طرق الترانزيت تمر منها، وهذا له اثر كبير في خلق مشكلة النقل والمرور اذا ما علمنا ان معظم هذه المركبات ذات حجوم كبيرة لنقل البضائع، وهو ما

يعطينا التصور الكافي عن حجم المشكلة التي تسببها هذه المركبات عند مرورها باعداد كبيرة الى داخل المدينة مع بقية المركبات الأخرى، وستبقى الناصرية تعاني هذه المشكلة الى ان يتم انجاز الطرق الخارجية الخاصة بمثل هذه المركبات، حيث يكون مرورها خارج حدود المدينة وهذا ما من شأنه ان يخفف من مشكلة الازدحام.

ان مشكلة النقل والمرور ادت الى صعوبة وصول المواطنين الى اماكن عملهم واصبحت رحلات العمل اليومية شاقة ومضنية، ويمكن اجمال الخسائر في هذا المجال بالآتي:

أ. الحوادث المرورية كالأصطدام والدهس التي تؤدي الى الوفاة او العوق الدائم وتزيد المشكلة ايلاماً وهدراً في حالة تعرض بعض الملاكات الفنية والهندسية والطبية والعلمية الى هذه الحوادث اذ سيكون الضرر مضاعفاً لما انفق في سبيل هذه الملاكات من مبالغ استقطعت من الاقتصاد الوطني.

ب. هدر في الوقت اذ ان رحلة العمل اليومية تكون اكثر من الوقت الباقي المحدد بـ ٣٠-١٢٠ دقيقة بصورة كبيرة يؤدي الى معاناة العاملين في الوصول الى اعمالهم وما لذلك من تأثيرات نفسية، كذلك الحال في الرحلات اليومية الأخرى كرحلة التسوق والترفيه والزيارات وغيرها ويزداد هذا الهدر بالوقت في ساعة الذروة خاصة، يحدث هذا في وقت نحن في اشد الحاجة الى عنصر الوقت في ظروفنا الحالية.

ت. الهدر الاقتصادي، وهو عبارة عن محصلة نهائية للازدحام والإختناقات المرورية مما يسبب كثرة التوقفات والسير في سرع لاحتقق الإستهلاك الاقتصادي للوقود مما يسبب هدراً في كميات الوقود المستهلكة، فضلاً عن استهلاك اجزاء السيارة بصورة اسرع فتزداد نسبة الإندثارات فيها.

ث. نتيجة للازدحام المروري سيصاب السائق بشد عصبي ويتطلب ذلك منه تركيزا عاليا يؤدي به الى الإعياء والحوادث المرورية.

وهناك اسباب عدة تؤدي الى المشكلات المرورية يمكن اجمالها بما يأتي:

أ. عدم التدرج في مستوى الخدمات التي تقدمها الشوارع، حيث نرى تداخلاً كبيراً ما بين الشوارع الرئيسية والفرعية، الأمر الذي يؤدي الى الإرباك في حركة المرور وكثرة الحوادث والى حدوث جولات لا مسوغ لها.

ب. عدم الفصل بين حركة المركبات السريعة والمركبات البطيئة والمخصصة للأغراض الخدمية والمتمثلة بسيارات النقل والحمل.

ت. عدم الفصل بين حركة السابلة وحركة السيارات لضمان سلامة السابلة وسير مروري منظم.

ث. عدم توفير مواقف للسيارات عل نحو كاف في ارجاء المدينة الأمر الذي يؤدي الى عمل رحلات لا مسوغ لها لمجرد الحركة والبحث عن مواقف ليضع الشخص فيه سيارته.

ج. عدم التوصل الى حل مثالي لنقاطعات الطرق وما تسببه من عرقلة لحركة السير نتيجة كثرة التوقفات.

ح. عدم استيعاب بعض الشوارع كثرة السيارات المستخدمة فيه نتيجة سوء تنظيم استعمالات الأرض في المدينة<sup>(١)</sup>.

فمن المعلوم انه عند القيام بوضع التصميم الأساسي لمدينة الناصرية تم حساب الخدمات التجارية والإدارية والثقافية والترفيهية لكل منطقة بموجب عدد سكانها، بحيث تتوزع هذه الخدمات على نحو متكافئ على رقعة المدينة بما يكفل عدم انتقال سكان منطقة ما الى اخرى لضمان حاجاتهم، وان أي تغيير في استعمالات الأراضي لابد من ان يؤدي الى قيام حركة مرور كثيفة وزحام - لم يكن متوقعاً - مما يؤدي الى عرقلة حركة المرور ،ولاسيما اذا عرفنا ان الدراسة الشاملة للنقل في مدينة الناصرية المعدة من الإستشاريين سكوت ويلسن كيركباتريك وشركائهم عام ١٩٨٣ التي شملت شبكة النقل الخاص واستراتيجيات النقل العام والتي تم فيها حساب حجم المرور الذي تستوعبه شبكة الشوارع، وتحديد سرعة السيارات في الطرق وفي ضوء ذلك وضع تصميم شبكة الطرق الرئيسية والثانوية التي لم تاخذ بنظر الإعتبار وجود المحلات التجارية والأسواق والمكاتب على الشوارع الرئيسية في مدينة الناصرية أي ان قرارات البلدية بتغيير استعمالات الارض لأكثر من ٢٠ شارع من سكني الى تجاري قد اتخذت بعد ذلك التاريخ<sup>(٢)</sup>، كما ان الكثافة السكنية الناجمة عن هذا التغيير

سيترك اثره الواضح على حركة النقل والمرور في مدينة الناصرية، ومن ذلك مثلاً ما حدث في شوارع الكرادة داخل والخارج والإمام الأعظم، و١٤ رمضان، فلقد ادى وجود المنشآت الإجتماعية والتجارية والخدمية فضلاً عن دوائر الدولة الى قيام حركة ذات زخم عال سواء في انهر هذه الشوارع ام على ارضيتها، واختلطت حركة السابلة بحركة السيارات، بل اصبح السابلة منجذبين الى حركة السيارات وذلك امر يتعارض تماماً مع الأسس التخطيطية والتنظيمية للمدينة المعاصرة، ولنتامل فيما يفعله سائق المركبة عندما يريد شراء حاجة من الحوانيت الواقعة على جانبي هذه الشوارع وهو يتلفت يميناً وشمالاً للبحث عن تلك الحاجة وما ينجم عن ذلك من مشاكل اما على شكل اصطدام او دهس او انقلاب<sup>(٨)</sup>.

ومعروف ان صاحب السيارة يرغب بايقاف سيارته بالقرب من المكان الذي يروم الوصول اليه، وهذا ما يؤدي عادة الى ايقاف السيارات على جانبي الشوارع، وبالطبع ان ذلك يحقق المنفعة الذاتية لسائق السيارة وكذلك لأصحاب المحلات والمكاتب والورش وغيرها من الفعاليات الموجودة في ذلك المكان، ولكن في الوقت نفسه فان عملية ايقاف السيارة في الشارع لها مساوئ ومضار كثيرة منها<sup>(٩)</sup>:  
أ. ان وقوف السيارات على جانبي الشوارع سيقبل من القيمة الجمالية للأبنية القديمة والحديثة، ولقد فقدت مدينة الناصرية هيبته ووقارها نتيجة الازدحام والتضاد الناتج عن وقوف السيارات على جانبي الطريق.

ب. ان وقوف السيارات على جانبي شوارع المدينة ادى الى تقليل معدل سرعة حركة السيارات، وهذا يؤدي الى زيادة كلف تشغيل السيارة وتقليل حجم المرور خلال مقطع معين من الطريق أي تقليل عدد السيارات المارة في الساعة الواحدة خلال مقطع معين من الطريق، هذا من ناحية، وكذلك فان الفضاء الذي تشغله السيارات الواقعة يقلل من حجم المرور لأن ( هذا الفضاء) من الممكن استغلاله لحركة السيارات بدلاً من وقوف السيارات.

ت. لقد ثبت ان عملية ايقاف السيارات على جانبي الطريق يكون سبباً مهماً في الحوادث المرورية.



ثانياً آثار إجتماعية:

أ- الخصوصية السكنية.

ب- العلاقات والروابط الإجتماعية.

ت- الإلتناء المكاني.

ث- الحيازة والنفوذ.

ح- تقشي ظاهرة الجريمة الحضرية.

ان اطلالة الأبنية التجارية على البيوت المحيطة ذات الطبقة او الطبقتين ادت الى فقدان الخصوصية لهذه الدور السكنية، وظهر مشكلات اجتماعية عديدة ناجمة من اشراف الأبنية التجارية على الدور السكنية، ونتيجة لاختلاط الاستعمال التجاري ( مطاعم، محلات تجارية، ورش ) وانتشارها على طول الشوارع الرئيسية والفرعية المجاورة بالاستعمال السكني اضمحلت الاستقلالية السكنية واصبح يتعذر على العوائل الساكنة في المناطق القريبة من تلك الشوارع على العيش في حياة هانئة وامينة بسبب تجمع الشباب المتسكع.

ان سهولة النقل وامكانية دخول المركبة الى الاحياء السكنية، ومضايقه السيارات لسكنة الدور القريبة من الشوارع ادى الى ارتفاع الحوادث والجرائم المختلفة في هذه المناطق.

فقدت المناطق المجاورة للشوارع التي تم تغيير استعمالات الأرض فيها من سكنية الى تجارية خصوصيتها من جراء الحركة الصاخبة للسيارات والسابله في تلك الشرايين الرئيسية من شوارع مدينة الناصرية، حيث اشتكى المواطنون من تاثير حركة السيارات الدائمة في خصوصيتهم، وكذلك من الصخب الدائم للسابله ولاسيما اذا عرفنا ان تلك المحلات التجارية تكون مفتوحة بمعدل ( ١٠ الى ١١ ) ساعة يومياً، وتجمع الفئات العمرية المختلفة في مناطق محددة امام المحلات التجارية او الفروع الداخلية وتأثيرهم في راحة العوائل القريبة.

ثالثاً- الآثار العمرانية:

تضايق المواطنين الساكنون في بيوت مؤجرة من اصحاب العقارات لترحيلهم منها بغية هدمها وتشبيد عمارة او لمجرد ترحيل المستاجرين لبيع البيوت باسعار باهظة للراغبين في استغلال تلك المساكن لإقامة عمارة.

ولقد حصل تلوث بصري في تلك الشوارع نتيجة بقاء بعض الدور نصف مشيدة او مشيدة جزئياً بعد تغيير الاستعمال، وكذلك عدم وجود تصميم معماري موحد لتلك الشوارع من امانة الناصرية، مما ادى الى تنوع طرز الواجهات الجديدة واسلوب البناء كل حسب ما يجتهدده صاحب الملك، وامتدت الأبنية بشكل طولي وممل على جانبي الشوارع (الذي يوصف بالقبيح في المدن الأوربية بعد الثورة الصناعية وابتعدوا عنه في السنين اللاحقة واعتمدوا التخطيط الحر في اتصاميم المعاصرة لإحيائهم السكنية) وطغت على معظمها صفة الرداءة والتكر للقيم المعمارية التراثية الأصيلة<sup>(١٠)</sup>.

اولاً- الآثار البيئية:

اذ تعرضت مدينة الناصرية الى اشكال التلوث البيئي المتمثلة بـ ( التلوث الهوائي، التلوث الضجيجي، التلوث البصري ) ولوحظ بكثرة وجود النفايات الموجودة على تلك الشوارع بسبب بقايا النشاط التجاري السلعي، وما يصاحب ذلك من اثار بيئية سيئة على السابلة القاطنين قرب تلك الشوارع سواء بكثرة الذباب والقوارض او الروائح ، ومسببات المرض، وكذلك تكاثر نسبة الغبار والملوثات بسبب الحركة الكثيفة للسابلة والسيارات وعدم وجود احزمة خضراء تفصل بين حركة السيارات والسابلة، وزيادة نسبة الدخان والروائح الكريهة المنبعثة من بعض المحلات ولاسيما المطاعم والمخابز في تلك الشوارع مما ادى الى تأثيرات سلبية في الوحدات السكنية المجاورة، وفي بعض الأوقات يتجمع الزبائن على بعض المحلات التجارية كالألبان والوكالات المتخصصة بأعداد كبيرة للحصول على بعض السلع مما يؤدي الى غلق الرصيف امام السابلة ويضطرون نتيجة ذلك الى استعمال نهر الشارع للاستمرار في تحركهم.

لوحظ ميدانياً عدم تنسيق النشاط التجاري في تلك الشوارع اذ وجد ازدياداً في حوانيت بيع الخضروات والفواكه او التجهيزات المنزلية بينما يقل توفير مكتبات القرطاسية وحوانيت بيع المرطبات واللحوم

والخبز وقد يتكاثر بيع الكماليات والألبسة النسائية وتقل الخدمات الضرورية كالكي والخياطة والتصليلات الكهربائية والثلاجات والتلفزيونات والراديو وغيرها، وبسبب عدم وجود مواقف السيارات في تلك الشوارع يلجأ اصحاب المركبات الى ايقافها في الفروع الداخلية امام الوحدات السكنية مما يسبب ازعاجاً لساكني هذه المناطق، كما ان اغلب المواطنين الساكنين في تلك المناطق يعانون هذه المشكلة مما اضطرهم الى كتابة عبارات الرجاء عدم ايقاف السيارات امام الباب او ممنوع الوقوف على الأبواب الخارجية للبيوت، إضافة حصول سرقات لبعض ادوات السيارات الواقفة امام البيوت وانتهامهم من اصحاب السيارات وتحميلهم المسؤولية ولاسيما سيارات الدوائر الحكومية.

ان وجود الورش الخاصة بتصليح السيارات سبب ازدحاماً بالقرب منها اضافة الى القذارة والأوساخ المتسببة عنها، كما ان وجود الحرفيين بكثرة في تلك الشوارع ادى الى ازعاج الساكنين بالضجيج ولاسيماً الحدادين والنجارين، فضلاً عن النواحي البيئية السلبية التي تتعرض اليها تلك العمارات المشيدة على جانبي الشوارع من الضجيج الناجم عن تدفق المرور في شوارع لم تعد لاستيعاب ذلك الزخم من السيارات مما يحمل تأثيرات مخيفة في ساكني تلك العمارات وتلوث الهواء الناجم عن الغازات التي تطرحها العوادم والتي تزداد مع تباطؤ سرعة السيارات<sup>(١)</sup>.

واصبحت هذه الوحدات السكنية غير صحية، فقسم منها يواجه اشعة الشمس الحارقة طوال ساعات النهار في ايام الصيف مما يضطر الى استعمال اجهزة التكييف بصورة مكثفة وهذا له مساس مباشر بالهدر الاقتصادي، والقسم الآخر من هذه الوحدات السكنية لا تدخله اشعة الشمس شتاء مما يجعلها عفنة وغير صحية.

وهناك مشكلة اخرى تتعلق بخلق حالة ازدحام في اعداد السابلة والسيارات في تلك الشوارع بسبب حالة الجذب التي كونتها تلك المحلات التجارية، وحقاً فان هذه الحالات السلبية الجديدة على مجتمع مدينة الناصرية ستتضاعف يوماً بعد يوم كلما انجزت عمارة وافتتح مكتب تجاري او ورشة او ناد ليلي ومطعم سياحي، وكلما تأخرنا عن الأساليب والحلول التخطيطية السليمة لهذه المشكلات وغيرها في تلك الشوارع.



رابعاً- الآثار الاقتصادية:

يمكن اجمال اهم الكلف الاقتصادية الناجمة عن عملية تغيير استعمالات الأرض من سكنية الى تجارية لمدينة الناصرية بماياتي:

أ. ان مسارات الخدمات التحتية تكون تحت الأرصفة لأسباب هندسية فنية، وفي حالة تحويل الأرصفة الحالية الى مواقف سيارات بموجب الإرتداد الذي تفرضه امانة الناصرية على العقارات عند منح اجازة البناء، مما يؤدي الى ضرورة صرف مبالغ كبيرة لتحويل جميع تلك الخدمات الى الأرصفة الجديدة لإبعادها عن الاهتزاز والضغط الحاصل عليها من جراء وقوف وحركة المركبات فوقها مباشرة.

فمن المعروف ان الخدمات التحتية ( شبكة مياه الشرب والتلفونات والطاقة الكهربائية، والمجاري، وغيرها ) تحسب على اساس عدد معين من السكان القاطنين في المنطقة السكنية بموجب التصميم الاساسي لمدينة الناصرية، غير ان عملية تحويل تلك الوحدات السكنية الى ابنية تجارية واجتماعية وخدمية وادارية ومكاتب وورش وغيرها ادى الى تكوين ( ٢٨ ) مرفقا لمساحة ارض بابعاد ٢٠ X ٣٠م كانت مشغولة بمسكن واحد، كما وضحنا ذلك سابقاً، ان هذا التغيير في استعمالات الأرض سيتطلب مضاعفة تلك الخدمات الى ٢٨ مرة، ومن ثم فان هذه الخدمات ستعاني اختناقات تؤثر على نحو مباشر في جميع المستفيدين منها وبضمنهم سكان المنطقة الذين تقع مساكنهم في المناطق المحيطة بالشوارع التي حولت الى شوارع تجارية مما يستوجب زيادة الطاقة الإستيعابية لهذه الشبكات الخدمية وهذه عملية مكلفة لانها تستوجب رفع الشبكات القديمة واستبدالها بشبكات جديدة اكبر سعة.

### الاستنتاجات

من خلال ما جاء في الاطار النظري، وتحليل نتائج دراستنا الميدانية يمكن الخروج بالاستنتاجات الآتية:

١. جرت عملية تغيير الاستعمال السكني الى تجاري في اغلب شوارع الناصرية
  ٢. يؤدي شارع الدراسة (الجبوبي) وظائف عدة تجارية، اجتماعية، وخدمية ومرور عابر، الا انه يفتقر الى اسس واضحة في تصاميم واجهات المحلات التجارية مما جعلها مشوهة بصرياً لاتساعد على تعزيز ادائه التجاري والاجتماعي مكانا لتجمع الاصدقاء والمعارف.
  ٣. اثر التباين الكبير في ارتفاعات الابنية نسبة الى عرض مقطع الشارع في تقليل الشعور بالاحتواء والانتماء الى الفضاء، ولعل ذلك التباين راجع الى عدم اكتمال تشييد بقية الطبقات على وفق اجازات البناء الممنوحة التي تسمح لصاحب المبنى اكمال البناء على مراحل زمنية.
  ٤. ظهور ابنية ذات تصاميم وانماط متنوعة بمظهر سيء غير متجانس يعود في اساسه الى المصادقة عليها في مكاتب هندسية غير متخصصة في مجال التصميم الحضري و المعماري ( كهرباء، مدني، ميكانيك ، مساحة).
- يجب على المصمم الحضري اخذها بنظر الاعتبار بايجاد فضاءات مخصصة للقاء الناس وتسهيل التماس بين مستعملي الشارع واضفاء المعالجات التصميمية كمصاطب الجلوس وحدائق، وورصف الارضيات وتوفير الخدمات العامة، وتذليل المصاعب المرورية والازدحامات.
- ٥- مراجعة الضوابط البنائية الحالية على نحو دوري لتجاوز السلبيات التي برزت خلال عملية تغيير الاستعمال السكني الى تجاري، وتشكيل لجان خاصة لمتابعة هذا الغرض.
- ٦- وضع تصاميم مفصلة وضوابط فاعلة لكل شارع او مجموعة من الشوارع في المدينة، بما يحقق مجموعة اعتبارات عند وضع التصاميم اللازمة لهذه الشوارع كتحديد ضوابط خاصة بنوع الاستخدامات المسموح بها ضمن الشارع يشمل الانشطة والفعاليات لمختلف الطواقم، وتفعيل الرقابة على تنفيذ المباني على وفق مصادقة امانة الناصرية عليها، و على وفق مخططات يضعها المختصون بالتصميم الحضري والمعماري.



٧- تشجيع الدراسات والبحوث التي تسعى الى المحافظة على الخصوصية المحلية وتضفي على الشوارع التجارية الروحية والطابع المحلي العام لعمارتنا، وان تتضمن القوانين والتشريعات الاجراءات الحاسمة للتصدي للغزو الثقافي والافكار الغربية، ووضع حد لانتشارها في المدن العربية بما يحفظ القيم والتقاليد العربية الاصلية والموروث الحضاري.

### الهوامش والمصادر

- (٢) عادل عبدالله خطاب، جغرافية المدن ، الموصل، مطابع التعليم العالي ،١٩٩٠، ص٥٩.
- (٣) محمد شهاب احمد ومؤمل علاء الدين ،المتطلبات الفضائية لتخطيط المدينة ، مطابع التعليم العالي ، بغداد ، 1990 ، ص 158 .
- (٤) حسين عليوي ناصر الزيايدي، خصائص السكان في محافظة ذي قار، مجلة اداب ذي قار ، العدد السادس،٢٠١٧،ص١٥٤.
- (٥) حسين عليوي ناصر الزيايدي، ارض الحضارات جغرافية محافظة ذي قار، دار الفيحاء للنشر والتوزيع، ٢٠١٧،ص١٨٤.
- (٦) كمونة، حيدر عبد الرزاق، " مشكلة النقل والمرور في المدينة العراقية – حلول ومعالجات" ، وزارة الثقافة والإعلام ، بغداد ، ١٩٨٦، ص٣٢.
- (٧) مديرية بلدية الناصرية، قسم الارشيف،٢٠١٨.
- (٨) مقابلة خاصة مع نقيب المرور محمد علي حسين،٢٠١٨.
- (٩) كمونة ، حيدر عبد الرزاق، " اهمية تحديد مواقف السيارات في المدينة العراقية "، مجلة المرور، العدد١، مديرية المرور العامة، بغداد، ١٩٨٧.
- (١٠) عبد الرحمن، خلدون علي، " اثر بعض المشاريع الجديدة في تغيير متعالم مدينة الناصرية العمرانية "، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الى مركز التخطيط الحضري والإقليمي بجامعة الناصرية، ١٩٨٦.
- (١١) كمونة، حيدر عبد الرزاق، " تلوث البيئة وتخطيط المدن "، دار الجاحظ للنشر، بغداد، ١٩٨١.