

العلاقة التبادلية بين استعمالات الارض وشبكة الحركة والطرق (منطقة الدراسة مدينة النجف الاشرف)

د. مصطفى عبد الجليل ابراهيم

المستخلص

ان التفاعل في المدينة يتجسد في حركة الاشخاص بدوافع فعاليتهم وغاياتهم الاقتصادية منها والاجتماعية، والتي تتضمن العديد من المتغيرات الخاضعة للعملية التخطيطية في تفسير هذه الحركة ورسم اتجاهات كثافة النقل من خلال مفهوم وظيفة النقل وعلاقاته الوظيفية مع استعمالات الارض في ديمومة وفاعلية حركة النقل وتطوير اداءها الوظيفي لخدمة النشاط الاقتصادي وحركة السكان.

من جانب اخر نجد ان النقل مرتبط كلياً بالجانب الوظيفي والاستخدامي ل حركة داخل المدينة، فلقد اهتم مخطو النقل بمتطلبات استعمالات الارض التي ترتبط وتدخل ضمن عملية تخطيط النقل كعامل لحساب حاجة النقل المستقبلية، فلذن هناك علاقة قوية بين نظام النقل ونظام استعمالات الارض، فلي تغير في انماط الحركة يتبعه تغير في استعمالات الارض، وان هذه الاستعمالات الجديدة سوف تولد مروراً جديداً.

لذا من الممكن تحديد المشكلة البحثية باهمية التعريف بمفاصل الارتباط الوظيفي بين استعمالات الارض المختلفة وتأثير ذلك، (وتأثره في نفس الوقت)، على شبكة الطرق داخل المدينة وخارجها.

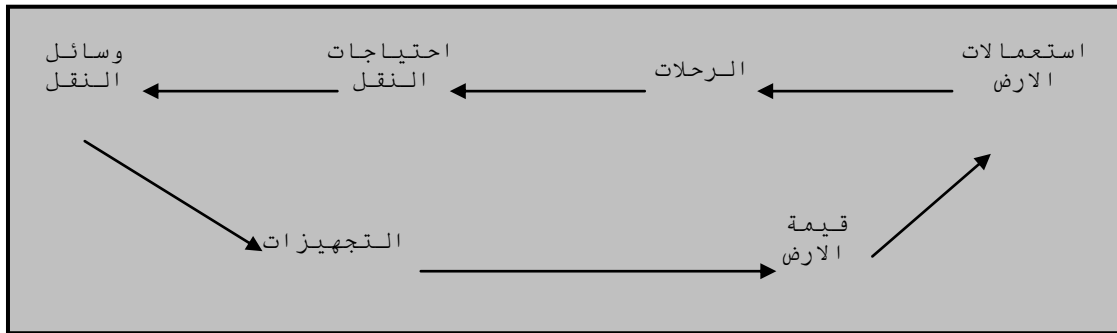
وكخلاصة يمكن القول ان تركيز الحركة المرورية وكثافتها العالية تتحصر بالقرب من مراكز الفعاليات الرئيسية في المدينة، وتستمر بالمناطق المجاورة لها والتي تمتاز بهيمنة استعمال احادي الوظيفة غالباً عليها، وصولاً بالتدرج الى فقدان هيمنة ذلك الاستعمال وتوازنه مع الاستعمال السكني وما يحتاجه من استعمالات سائدة له، كالخدمات التعليمية والترفيهية ومال الى ذلك.



1- المقدمة:

ان الهدف من عملية دراسة النقل مرتبط كلياً بالجانب الوظيفي والاستخدامي لحركة النقل ، فلقد اهتم مخطوطو النقل بمتطلبات استعمالات الارض التي ترتبط وتدخل ضمن عملية تخطيط النقل كعامل لحساب حاجة النقل المستقبلية، فلذن هناك علاقة قوية بين نظام النقل ونظام استعمالات الارض، فلي تغير في انماط الحركة يتبعه تغير في استعمالات الارض، وان هذه الاستعمالات الجديدة سوف تولد مروراً جديداً.

ان الربط بين استعمالات الارض والنقل يمكن تشبيهه بالدورة الآتية:



شكل (1-1) دورة استعمالات الارض في المدينة

يمكن تمثيل المدينة على شكل عقدة تتشابك فيها طرق النقل لكونها مركزاً للتجمع السكاني وفعالياته المتنوعة، وبما ينعكس على كثافة حركة النقل التي تعد من المقاييس المهمة في تأثير العلاقات الإقليمية لهذه المدينة او تلك.

هذا التشابك في طرق النقل هو مقياس حالات التفاعل والتبادل الاقتصادي بين المدينة وإقليمها في مختلف الوظائف والعلاقات المتبادلة بينهما.

هذا التفاعل يتجسد في حركة الاشخاص بدوافع فعاليتهم وغاياتهم الاقتصادية منها والاجتماعية، والتي تتضمن العديد من المتغيرات الخاضعة للعملية التخطيطية في تفسير هذه الحركة ورسم اتجاهات كثافة النقل من خلال مفهوم وظيفة النقل وعلاقاته الوظيفية مع استعمالات الارض في ديمومة وفاعلية حركة النقل وتطوير اداءها الوظيفي لخدمة النشاط الاقتصادي وحركة السكان.

لذا من الممكن تحديد المشكلة البحثية باهمية التعريف بمفاصل الارتباط الوظيفي بين استعمالات الارض المختلفة وتأثير ذلك، (وتأثره في نفس الوقت)، على شبكة الطرق داخل المدينة وخارجها.

من ذلك افترض البحث ان عملية تغير مواقع استعمالات الارض داخل المدينة سيؤثر بشكل مباشر على شكل الحركة وكثافتها داخل المدينة، فضلا عن امكانية ذلك على تغيير انماط الحركة الداخلة الى المدينة من اقليمها ومجاوراته.

2- انواع الطرق في مدينة النجف الأشرف:

تمتلك مدينة النجف الأشرف شبكة طرق بسيطة ، لاحظ شكل (1-2) والتي توضح اهم الطرق والمناطق في المدينة، فهي لا تضم من الطرق الرئيسية سوى طريقين وهما طريق (النجف-الكوفة)، وطريق (النجف-كربلاء) وامتداده إلى أبي صخير في جنوب المدينة. على العموم يمكن تقسيم شبكة الطرق في مدينة النجف الأشرف الى:

1- الازقة الضيقة المتعرجة في الجزء التقليدي من المدينة، واغلبها من ذوات النهايات المغلقة Cul-de-sac.

2- والطرق الخطية المخترقة للنسيج الحضري التقليدي Traditional Fabric وتكون في الاغلب على شكل شبكي متعامد Grid Iron واحيانا شعاعي.

3 -والطرق الشبكية المتعامدة في الاجزاء الحديثة من المدينة.

لذا يمكن القول بان النظام التخطيطي السائد لشبكة الطرق يمتاز في الجزء الاغلب من المدينة بكونه نظاما شبكيا متعامدا، على شكل هندسي منتظم Grid Iron، إذ يوفر هذا النظام سهولة وانسيابية حركة المركبات ويحد من سيطرة الإنسان على منظومة الحركة في المدينة، (لاحظ شكل (1-3)).



شكل (1-2) المناطق المهمة في مدينة النجف الاشرف



شكل (1-3) استعمالات الارض الاساسية في مدينة النجف الاشرف

اما من حيث التدرج الهرمي Hierarchy والتصنيف الوظيفي Functional Class لشبكة الطرق فلا يلاحظ وجوده وضعفه الواضح، فضلا عن قلة الطرق الرئيسية، وتفقر شبكة الطرق هذه إلى التدرج الهرمي بين الشوارع الرئيسية والفرعية (الشريانية Arterial، والمجموعة Collector،... الخ) المؤدي بالتالي الى كون حركة المرور متداخلة، مع وجود شوارع عامة ضمن المناطق السكنية غير المحمية من حركة المرور النافذ Through Traffic.

كما تجدر الإشارة إلى أن طريقاً جانبياً By pass ينفذ الآن من خلال منخفض بحر النجف ويربط طريق النجف-كربلاء بمركز المدينة عند موقع مدينة الزائرين الذي هو الآخر تحت التنفيذ. ومن المفترض ان يساهم هذا الطريق فعلاً في التخفيض بشكل كبير من الزخم المروري على الطرق الداخلية في مركز المدينة.

كما تجدر الإشارة الى ان ذلك سيساعد شبكة الطرق في مدينة النجف الاشراف على نقل الحركة النافذة دون المرور بمركز المدينة المزدهم. والذي يدعم ذلك وجود مداخل حركية واضحة في الهدينة، حيث ترتبط شبكة الطرق من خلالها بمداخل المدينة مباشرة بعيدا عن مركز المدينة.

3- محاور الحركة في مدينة النجف

هناك محاور رئيسية لنقل الحركة في المدينة بشكل عام تتوزع على الشوارع العامة ضمن المناطق السكنية، وإن المحاور الرئيسية لنقل الحركة في المدينة هي:

- 1 - طريق (النجف - كوفة) : لنقل الحركة القادمة من الكوفة والمناطق الإقليمية المحيطة بها فضلاً عن حركة المرور في المنطقة الصناعية وهي حي الأمير والاشتراكي وحي السعد والعمارات السكنية وغيرها من المناطق السكنية المتاخمة.
- 2 - طريق (النجف-أبي صخير) : الذي يحمل الحركة القادمة من الأجزاء الجنوبية من المدينة والمحافظات الجنوبية من القطر و قد كانت تكسبه الحامية العسكرية أهمية استثنائية من حيث حركة المرور.
- 3 - طريق (النجف-كربلاء) : الذي يحمل الحركة الق - ادمة من كربلاء ومحافظة بغداد والمناطق الإقليمية الأخرى فضلاً عن انه يحمل حركة نصف الأحياء السكنية تقريباً ، لاحظ شكل (1-2).



أما في مركز المدينة فأن الحركة تنتزع بشكل رئيسي على شارع الأمام علي (ع) وشارع المدينة وشارع الهاتف وشارع السبط، ويعد شارع الأمام علي (ع) هو المنفذ الرئيسي الوحيد لمركز المدينة.

وفي مرحلة ما قبل الحرب الاخيرة كان لتداخل حركة السابله مع السيارات في شوارع زين العابدين، الصادق، الطوسي، الرسول الدور الاله في ظاهرة الازدحام المروري. لاسيما في شارع زين العابدين الذي يشهد مواكب التشييع دائما لذلك فانه يغلق أمام حركة المركبات في اغلب الأوقات، اما اليوم ولاسباب امنية فقد اقتصرت الحركة في هذه الشوارع على السابله فقط وهو امر ايجابي ولكن بحاجة الى تطوير من حيث خدمات النقل ولا سيما لكبار السن من الزوار ، لاحظ جدول (1-1).

جدول (1 - 1) معدل اطوال الطرق في مدينة النجف

المجموع	شبكة الطرق الثانوية	شبكة الطرق الرئيسية	
25172.5	209.61 (1000 م)	42.10 (1000 م)	الطول الكلي
----	0.27 (1000 م)	6.00 (1000 م)	معدل طول الشارع
----	0.15 (1000 م)	0.74 (1000 م)	اقصر شارع
----	4.62 (1000 م)	11.40 (1000 م)	اطول شارع
787	780	7	عدد الشوارع
522	513	9	عدد التقاطعات

المصدر: بلدية مدينة النجف

4- تحليل حركة النقل والمرور وعلاقتها بتوزيع استعمالات الارض

ان معظم الدراسات التي اجريت للمدن العربية التقليدية والمدن الدينية بصورة خاصة منها ، تشير الى كون المسجد الجامع (المركز او الاستعمال الديني)، يشكل محورا للحركة التجارية



والاعمال في المدينة وهذا ما يلاحظ واقعا في مدينة النجف الاشرف ، لاحظ شكل (1-3) الموضحة لاهم استعمالات الارض.

1- حيث ان تجاور كل من الاستعماليين التجاري والديني ناتج عن خصوصية الوظيفة الدينية في جذب الوظيفة التجارية اليها ، الامر الذي سيزيد من كثافة تولد انجذاب الرحلات وتدفقات الحركة نحو هذا المركز لذا فان الاستعماليين التجاري والديني يسببان تولد رحلات عالي وتجاورها يعمل على زيادة الارياك المروري الحاصل في مركز المدينة.

2- ان تعزيز الفصل الموجود بين الاستعمال السكني والاستعمال الصناعي سيحافظ على نمطية الرحلات المنجذبة للمنطقة الصناعية بمعزل عن الرحلات المنجذبة نحو مناطق الاستعمال السكني، (والاغلب فيها رحلات العودة من العمل)، بالتالي الحصول على تخفيف الزخم المروري للمنطقة السكنية وتقليل الارياك الحاصل فيها مع تقليل حدة التعارض بين حركتي السابلة والسيارات.

3- ان طبيعة الاستعمال التجاري الذي يتخذ شكلا محوريا على طول طريق النجف - الكوفة، والفاشيء عن محورية هذا الطريق بالنسبة لحركة الزائرين بين ضريح الامام امير المؤمنين (ع) ومسجد الكوفة والمشاهد المقدسة الاخرى فيها. يولد زخما مروريا عاليا على هذه المحور مع امتياز اغلب الرحلات الموجودة عليه بكونها مرورا عابرا ومرتاديها هم على الاغلب من الزوار من خارج المدينة، خصوصا و ان الاستعمالات التجارية والفنادق والمطاعم تنتشر على جانبي هذا المحور.

4- كما يلاحظ ارتفاع الزخم المروري وتدفق الحركة في منطقة حي العسكري، لاحظ شكل (1-3)، بسبب زيادة نسبة الاستعمالات التجارية في تلك المنطقة مقارنة بالاستعمالات الاخرى ، اذ ان بعد هذه المنطقة عن مركز المدينة حتم ولادة منطقة تجارية لتوفير احتياجات السكان، الذي يعكس سوء توزيع مراكز تقديم الفعاليات التجارية من جهة اخرى.



5- استقرار الحركة المرورية وانسيابيتها في منطقة حي النصر بسبب انتشار الاستعمال السكني وتجانسه فيها، الامر الذي يولد نمطا ثابتا تقريبا من الرحلات اليومية، (رحلة سكن-عمل، رحلة سكن-سوق)، وتمتاز الحركة بتجانسها مع ثبات اوقات الذروة النسبية فيها صباحا وظهرا، عدا ايام العطل والمناسبات، مع عدم وجود لاي مرور خارجي فيها.

6- وتمتاز الحركة في احياء الصحة والعلماء والمعلمين وجزء من حي النصر بالكثافة النسبية المرتفعة بسبب تركيز الخدمات في اماكن محددة من المخطط الاساسي للمدينة ، وهي حالة سلبية طبعا تعكس سوء توزيع الخدمات. في حين تتخفف الحركة والتنقل في احياء السعد والامير والحنانة والغري والعمارات السكنية ، على الرغم من كثافتها السكنية العالية، الا ان تجانس الاستعمال السكني وضع نمطا مستقرا للحركة والمرو في تلك الاحياء.

وكخلاصة يمكن القول ان تركيز الحركة المرورية وكثافتها العالية تنحصر بالقرب من المرقد الشريف وتستمر بالمناطق المجاورة لها والتي تمتاز بهيمنة الاستعمال التجاري عليها وصولا الى ساحة ثورة العشرين، يليه في الكثافة المرورية محور النجف-كوفة، ومنطقة الحي العسكري بسبب زيادة الاستعمال التجاري وهيمنة على بقية الاستعمالات، وخصوصا السكني. بذلك نلاحظ ان تركيز الاختناقات المرورية في منطقة المركز الديني والمناطق المجاورة له، ويبدأ بالتناقص كلما ابتعدنا عن المرقد الشريف والاستعمالات المجاورة له. خصوصا على المحور الحركي مع الكوفة (طريق نجف-كوفة)، فضلا عن تعارض حركتي السابلة والسيارات، كذلك تبلغ اعلى نسبة لها قرب المرقد الشريف والمناطق المحيطة به، فضلا عن منطقة حي الحسين، بسبب ارتفاع نسبة الاستعمال التجاري فيه.

5- التركيب الداخلي لاستعمالات الارض في المدينة

على الرغم من العمق التاريخي الذي يمتد لاكثر من ألف عام لمدينة النجف الأشرف، إلا أنها تختلف عن بقية المدن التاريخية من حيث البيئة الداخلية. إذ يلاحظ في معظم المدن التاريخية بان التوسع يكون حول المركز التاريخي بشكل اغلفة، وتتنظم استعمالات الأرض ووظائف المدينة على شكل شبكة متداخلة يزداد تعقيدها قرب المركز ويطغى عليها الجانب



الاقتصادي ويخف التعقيد والتداخل كلما زادت المسافة ابتعاداً عن المركز ويطغى عليها الجانب الاجتماعي. أما في مدينة النجف الأشرف فيلاحظ بأن المركز التاريخي يتصل مع بقية أنحاء المدينة من نقطة واحدة وهي المنطقة التي تلم منها السور الأخير لتتطلق المدينة من عقالها الذي دام أكثر من ألف عام. ومن الواضح أن الذي حال دون التوسع بشكل دوائر أو أغلفة متراكزة هو وجود مقبرة وادي السلام ومنخفض بحر النجف، الأمر الذي حد من دور المركز التاريخي في توجيه نمو المدينة، وبدلاً من ذلك كان للطرق الرئيسية ومنذ وقت مبكر الدور الأهم في توجيه توسع مدينة النجف الأشرف. إذ يلاحظ اليوم بأنها تنمو بشكل خطي على امتداد طريق (النجف-كربلاء)، (النجف-أبي صخير).

تتوزع استعمالات الأرض في مدينة النجف الأشرف وفقاً لمبدأ التقارب Nearness حيث يلاحظ شيوع الاستعمالات التجارية في مركز المدينة التاريخي وفي مقاطعات الطرق الرئيسية وعلى امتداد بعض محاور الحركة المهمة لاسيما في المناطق البعيدة عن مركز المدينة.

فالتنافس بين استعمالات الأرض بسبب مبدأ التقارب Nearness سيؤدي إلى ارتفاع قيمة الأرض، كما أن تنوع استعمالات الأرض سيؤدي إلى حصول التنافس الذي بدوره يرفع قيمة الأرض. هذه الحالة سوف تقود إلى زيادة الازدحام المروري وازدياد التداخل بين حركة السابلة والسيارات بسبب الجاذبية العالية للحركة. ومن هنا يمكن التعبير عن هذا العامل بأنه عامل اللااستقرارية الوظيفية لاستعمالات الأرض. ويوصف على أنه: تعبير عن حالة الحراك الوظيفي لاستعمالات الأرض حيث أن ارتفاعه يشير إلى اللااستقرارية الوظيفية بمعنى حصول تغير في استعمال الأرض في نفس المكان فهو إما يتغير باستمرار أو يتغير زمنياً حيث يختلف الاستعمال حسب الوقت من اليوم أو تنوع الاستعمال في نفس المكان، وانخفاضه يشير إلى حالة الاستقرار الوظيفي.

وتعليل ذلك هو أن خصائص التجاذب الوظيفي هي من مميزات مراكز المدن حيث ارتفاع قيمة الأرض مما يزيد من التنافس بين الاستعمالات وبالتالي لا تبقى سوى تلك الاستعمالات القادرة على دفع قيمة الأرض فتكون متشابهة في بينها إما وظيفياً وإما من حيث القدرة الاقتصادية. كما أن عوامل الوفورات الحضرية سوف تعمل عملها بشكل كبير في هذه الأماكن، إذ من المعروف أن الأنشطة الاقتصادية تميل إلى التكتل فيما بينها من جهة والاقتراب من



الخدمات والتسهيلات التي تقدمها المناطق الحضرية كالتسهيلات المصرفية واتساع السوق وتوفير خدمات البنى التحتية.

ولحاجة الاستعمال التجاري الى الارض لممارسة فعالياته فانه سوف يقوم بمحاولة ازاحة الاستعمالات الاخرى والحلول مكانها (عدا الدينية طبعا). من كل ذلك يمكن القول بان هذا العامل هو مؤشر عن اللااستقرارية المكانية لاستعمالات الارض الحضرية. وبذلك يوصف هذا العامل على انه: مؤشر على حالة الحراك المكاني لاستعمالات الارض وارتفاعه يشير الى وجود تغير متواصل في استعمالات الارض ناشيء عن ظروف تفسر في حينها اعتمادا على طبيعة كل حالة، وانخفاضه يشير الى حالة الركود والاستقرار في حركة استعمالات الارض.

وهنا اصبح المركز بلا شك هو المرشح الاول لحالة اللااستقرار المكاني وشدة الحركة في استعمالات الارض وبروز ظاهرة الاحلال الوظيفي بشكل واسع، بالتالي تكوين نقطة انطلاق للتجاوز على استعمالات الارض في المخطط الاساسي بسبب دخول اليات سوق الارض الحضرية وبثقل كبير في هذه المنطقة. ومن الطبيعي بعد ذلك ان يكون التدرج في حالة اللااستقرار تنازليا بالابتعاد عن المركز. اما ان ياخذ هذا التدرج شكلا محوريا باتجاه طريق النجف - الكوفة فهذا ناشيء عن محورية هذا الطريق بالنسبة لحركة الزائرين بين ضريح الامام امير المؤمنين (ع) ومسجد الكوفة والمشاهد المقدسة الاخرى فيها. ويلاحظ من خارطة استعمالات الارض، (لاحظ الخارطة (2))، ان هذا المحور تنتشر على جانبيه الاستعمالات التجارية والفنادق والمطاعم.

وجود حالة التوافق المكاني المتوسط في مركز المدينة ومحور النجف-الكوفة التجاري فان ذلك لا يتعارض مع مبدأ التحليل اذ ان العلاقة بين الاستعمالات التجارية والسكنية قائمة في اطار الية العرض والطلب ولا يوجد تنافر بيئي بينهما، وينطبق نفس التحليل على الاستعمالات الاخرى كالخدمية والدينية، فهي استعمالات متوافقة فيما بينها وظيفيا وبيئيا مع انها تتنافس فيما بينها. وتحاول الوظيفة التجارية خصوصا ازاحة الاستعمالات الاخرى كما اسلفنا ولكن ذلك يتم في اطار العلاقة الاقتصادية المعروفة فالوظيفة التجارية تميل دائما الى اعتماد مبدأ التقارب Nearness في تموضعها وبالتالي فانها ومن خلال مردوداتها العالية يمكنها دفع قيمة الارض Land Value والتنافس عليها اذا كانت تحقق لها هذا المبدأ ومن هنا تدخل في علاقة الجذب والشد (ان صح التعبير)، مع الاستعمالات الاخرى التي لا تستطيع ان تصمد امام تزايد



قيمة الارض، وان جميع ذلك لا يتعارض مع الية التوافق المكاني لاستعمالات الارض الحضرية.

ان مستوى التفاعل الشديد يظهر في مركز المدينة قرب المرقد الشريف والمناطق المحيطة به وصولا الى ساحة ثورة العشرين. و تتميز هذه المنطقة بارتفاع نسبة الاستعمالات التجارية التي يجذبها وجود المرقد الشريف الذي يمثل المحرك الاساسي لمعظم الانشطة الاقتصادية في المدينة كما انها تمثل المنطقة الاكثر جاذبية للاستثمارات الامر الذي يؤدي الى ارتفاع قيمة الارض فيها وبالتالي ازدياد حدة الحراك المكاني والوظيفي لاستعمالات الارض مما يفسر كونها منطقة تفاعل وظيفي شديد لاستعمالات الارض. كما يلاحظ ان مستوى التفاعل المتوسط يمتد على طول محور النجف - الكوفة وهو المحور التجاري الديني المعروف حيث الارتباط المباشر بين ضريح الامام امير المؤمنين (ع) ومسجد الكوفة وبقية المشاهد المقدسة. وتمتد الاستعمالات التجارية والدينية على جانبيه متمثلة بالفنادق والمطاعم والمدارس الدينية والمساجد الكبيرة والحسينيات. كما تؤثر منطقة الحي العسكري كمنطقة تفاعل متوسط بسبب الاستعمالات التجارية التي تتركز هناك والتي تولدت بفعل ابتعاد المنطقة عن مركز المدينة مما يتطلب سد الحاجات اليومية للسكان. اما مستوى التفاعل الضعيف فيظهر في باقي انحاء المدينة التي اما ان يهيمن عليها الاستعمال السكني الذي يجلب معه الركود والاستقرار او انها مناطق لم تتبلور بعد، حيث يلاحظ عدم تبلور الكثير من المناطق الطرفية بالنسبة للمخطط الاساسي ولاسيما شمال المدينة.

كما تجدر الاشارة الى ان النمط العام لتوزيع مستويات التفاعل الوظيفي مكانيا يمتاز بمحوريته وتدرجه نزولا من مركز المدينة وباتجاه محاور الحركة الرئيسية وخصوصا محور النجف - الكوفة، الامر الذي يعكس تاثير طبيعة الامتداد الحضري Urban Development للمدينة على مستويات التفاعل الوظيفي لاستعمالات الارض واتجاهاته. ومن ناحية التدرج الهرمي للمناطق التخطيطية لا يوجد ما يميز المدينة الى قطاعات، وكأنها بأجمعها قطاع سكني واحد، متوزعة الوظائف الحضرية فيه دون اتباع للمتطلبات التخطيطية التي يفرضها حجم السكان وتوزيعهم. تتألف المدينة من (44) حياً سكنياً، ومن أهمها المحلات التقليدية وتشمل البراق، الحويش، المشراق، العمارة والجديدات الأربعة، حي الشرطة، وحي الثورة، الأنصار، القادسية،



الزهراء، المعلمين، الاشتراكي، الإسكان، السعد، حي الأمير، الحنانة، حي الحسين، الشعراء، العلماء، الصحة، الكرامة، الجامعة، الغربي، العسكري، الهندية، حي السلام، الميلاد، النصر. ومما تجدر الإشارة إليه، احتواء المدينة لمرافق دراسية عالية المستوى تتمثل بجامعة الكوفة والمعهد الفني/ النجف، الامر الذي زاد من أهميتها وخصوصاً وجود جامعة الكوفة في موقعها الجديد على طريق النجف-الكوفة، سوف يزيد من نشاط المنطقة ويكون ذا تأثير واضح على طبيعة الرحلات عندما يزداد نطاق تأثير المدينة.

6- المخطط الاساس للمدينة والتوزيع المكاني لاستعمالات الأرض

يتميز نسيج استعمالات الأرض في مدينة النجف الأشرف بانفتاحه التدريجي من المركز باتجاه الأطراف ليشكل تطوراً خطياً على امتداد طريق النجف-كربلاء ويبدو من ملاحظة خارطة (2) أن المدينة تتوسع باتجاه الشمال أكثر من بقية الاتجاهات كما أن توسعها محدود باتجاه الشمال الغربي حيث منخفض بحر النجف ومقبرة وادي السلام التي تقف عائقاً طبيعياً وبشريا أمام هذا التوسع.

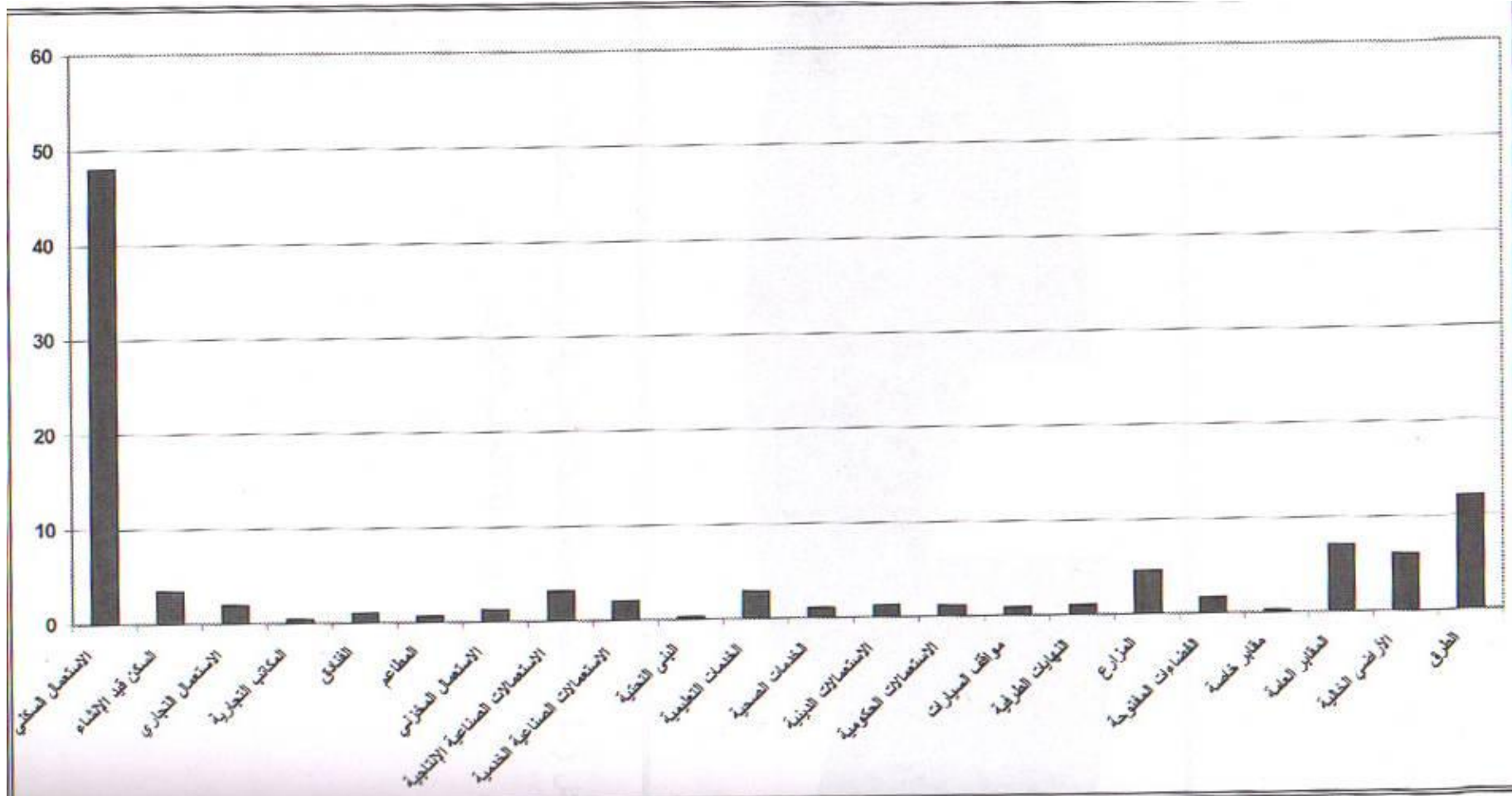
من خلال ملاحظة الجدول (1-2)، والشكلين (1-2، 1-3)، الذي يبين نسب استعمالات الأرض في مدينة النجف الأشرف يتضح بان الاستعمال السكني يهيمن على بقية الاستعمالات الأخرى ففقد بلغت نسبته 48% من مجمل مساحة المدينة ضمن حدود المخطط الأساسي مع أن نسبة 3.4% منه لا زالت قيد الإنشاء، وهذه من الظواهر الطبيعية في معظم المدن بسبب المساحة الكبيرة التي يتطلبها هذا النشاط فضلا عن ضخامة حجم السكان ويأتي بعد الاستعمال السكني من حيث النسبة استعمالات الأرض لأغراض الطرق فقد بلغت نسبتها 12% ولكنها لازالت دون المعايير التخطيطية.

على الرغم من النسبة الضئيلة التي يحتلها الاستعمال الديني من المخطط الأساسي للمدينة حيث بلغت 1.2% إلا انه يحظى بهيمنة واضحة على المشهد الحضري للمدينة ذلك أن هذا الاستعمال يتميز بأنه ذو بعد روحي مما يجعل قاعدته ارسخ في نفسية الإنسان كما انه الباعث الأساس لوجود المدينة واستمرارها.

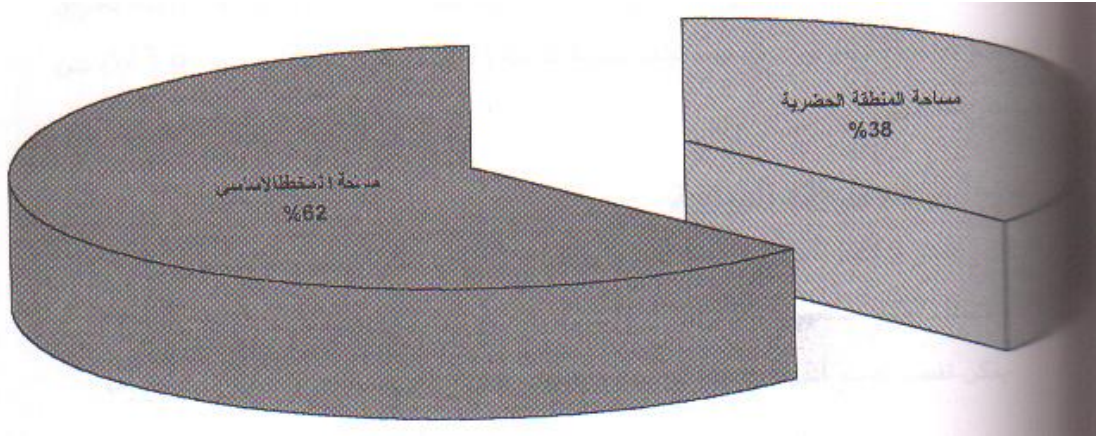
تتميز الخدمات التعليمية في مدينة النجف الأشرف بانخفاض نسبتها البالغة 2.8% عن المعايير التخطيطية وسوء توزيعها إذ يلاحظ تركزها في أماكن وانعدامها في أخرى ونفس



الملاحظة تنطبق على الخدمات الصحية التي تشكل نسبة مقدارها 1% من مجمل المساحة الكلية للمدينة ضمن حدود المخطط الأساسي.



شكل (1-4) مقارنة بين نسب استعمالات الارض في مدينة النجف الاشرف



شكل (1-5) مساحة المدينة الى مساحة المخطط الاساس للنجف الاشراف

لا تحظى مدينة النجف الأشرف بنسبة عالية من الاستعمالات لأغراض الصناعات الإنتاجية على الرغم من أنها تشكل نسبة مقدارها 3.1% إذ أن هذه النسبة تأتي من المساحة الكبيرة التي تتطلبها المشاريع الصناعية ولا يوجد في المدينة من الصناعات الإنتاجية سوى مصنع الألبسة الرجالية ومصنع الحبوب وبعض المشاريع الصغيرة الأخرى. أما الصناعات الخدمية فإنها تحتل نسبة اقل من الصناعات الإنتاجية تبلغ 2% إلا أنها تمتاز بأهمية أكبر بكثير فهي تقدم الخدمات إلى عدد كبير من المناطق الإقليمية لمدينة النجف الأشرف ومن الجدير بالذكر أن كل من الصناعات الإنتاجية والخدمية تحتل مواقع طرفية بالنسبة للمدينة بحيث أنها لا تتداخل مع الاستعمالات السكنية.

إن هذا النمط من استعمالات الأرض الذي تتميز به مدينة النجف الأشرف اثر وبشكل واضح على طبيعة الحركة في المدينة حيث يلاحظ بان حركة المرور تكون على اشدها في مركز المدينة ثم تقل تدريجيا باتجاه الأطراف كما أن اتجاه الحركة التي تستخدم مركبات النقل العام يكون دائما من المركز باتجاه الأطراف ولا توجد حركة نقل عام بين أطراف المدينة نفسها كما أن وجود المرقد الشريف ومقبرة وادي السلام التي تحتل نسبة مقدارها 7% من مساحة المدينة يعدان المولدان الرئيسيان للحركة في المدينة عموما.

جدول (1- 2) توزيع استعمالات الأرض الحالية لمدينة النجف الاشرف

الاستعمال	النسبة (%)
الاستعمال السكني	48
السكن قيد الإنشاء	3.4
الاستعمال التجاري	1.9
المكاتب التجارية	0.4
الفنادق	1
المطاعم	0.6
الاستعمال المخزني	1.2
الاستعمالات الصناعية الإنتاجية	3.1
الاستعمالات الصناعية الخدمية	2
البنى التحتية	0.2
الخدمات التعليمية	2.8
الخدمات الصحية	1
الاستعمالات الدينية	1.2
الاستعمالات الحكومية	1.1
مواقف السيارات	0.8
النهايات الطرفية	1
المزارع	4.5
الفضاءات المفتوحة	1.6
مقابر خاصة	0.2
المقابر العامة	7
الأراضي الخالية	6
الطرق	12
المجموع	100



7- الاستنتاجات

- 1- يتضح من دراسة التركيب الداخلي للمدينة تنوع النسيج الحضري، فهناك النسيج الحضري التقليدي بازقته الضيقة المتعرجة وانضغاطه وتمحوره نحو الداخل. ومن ثم يليه ما يمكن ان يسمى بالنسيج الانتقالي الذي يمثل الحالة الانتقالية بين النسيج التقليدي والنسيج المعاصر، من خلال استقامة الشوارع وانتظام قطع الاراضي. فضلا عن النسيج الحضري المعاصر الذي يمتاز بانفتاحه واتساع شوارعه ذات النمط الشطرنجي المتعامد وانتظام قطع الاراضي مع اتساع مساحاتها.
- 2- اما من حيث الامتداد الحضري Urban Development نجد ان هناك اختلافات بين المدينتين ناشئة بسبب الخصائص المكانية لموضع كل منهما. فقد منع منخفض بحر النجف محددًا طبيعيًا ومقبرة وادي السلام محددًا بشريا استمرار توسع المدينة في جميع الاتجاهات وبشكل دائري، لذا فيلاحظ توسع المدينة من منطقة انثلام السور فقط بينما تقف المدينة التقليدية على حافة منخفض بحر النجف ومقبرة وادي السلام.
- 3- لقد ادت الممرات الحضرية المتمثلة بمحاور (النجف-كربلاء)، (النجف-الكوفة)، دورا مهما في توجيه امتداد مدينة النجف الاشرف، فقد اخذت المدينة شكلا خطيا على امتداد هذه الطرق.
- ولا يقف دور الممرات الحضرية عند هذا الحد، اذ يلاحظ تأثيرها في نمط توزيع استعمالات الارض في مدينة النجف الاشرف، حيث يلاحظ امتداد الاستعمالات التجارية على امتداد محور (النجف-الكوفة) وبطول يصل الى 11 كم مع امتداد اقل بكثير من ذلك على المحورين الاخرين (النجف-كربلاء) و (النجف-ابي صخير) ويعلل الامتداد الطويل للاستعمالات التجارية على امتداد محور (النجف-الكوفة) لكونه محور مهم يربط المدينتين المقدستين مباشرة ويشهد حركة واسعة بين مرقد الامام امير المؤمنين (ع) ومسجد الكوفة التاريخي .
- 4- تبين دراسة المخطط الاساس لاستعمالات الارض التباين من حيث التوزيع المكاني والكمي لاستعمالات الارض، (لاحظ الاشكال (3، 4))، فعلى صعيد التوزيع المكاني فمع ان استعمالات الارض تزداد كثافتها قرب المركز، الا ان امتدادها ياخذ شكلا محوريا باتجاه مدينة الكوفة بشكل رئيسي، ولمسافة طويلة تصل الى (11) كم مع امتدادات قصيرة مقارنة بهذا الرقم باتجاه محور كربلاء ومحور ابي صخير. وتجدر الاشارة الى ان مقبرة وادي السلام تتنافس

الاستعمالات الاخرى من حيث القرب من المركز، فيلاحظ امتدادها من حافة المدينة القديمة حيث لا يفصلها عن مرقد الامام امير المؤمنين (ع) سوى شارع الطوسي بمسافة لا تزيد على (250) مترا ويعزى ذلك الى الجوانب الدينية والروحية التي تعطي أهمية استثنائية لدفن الموتى في هذا المكان.

5- كما تبرز هنا هيمنة الاستعمال السكني وارتفاع نسب استعمالات الارض ذات الطابع الاستثماري مقارنة بالاستعمالات الاخرى، كالاستعمال التجاري والصناعي والفنادق والمطاعم. ويلاحظ تقارب نسب استعمالات الارض لاغراض النقل والطرق. كما تحتل المقابر نسبة عالية من استعمالات الارض مع خصوصية الدفن في هذه المدينة المقدسة.

المصادر:

- 1- وزارة البلديات والاشغال العامة، مديرية التخطيط العمراني، المخطط الاساس النافذ لمدينة النجف الاشرف، 1994.
- 2- وزارة البلديات والاشغال العامة، المديرية العامة للبلديات، دراسة النقل الشامل لمدينة النجف الاشرف، 2002.
- 3- علي، حسام حسين، الفضاءات الحضرية حول المراقد المقدسة في المدن العربية الاسلامي، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة التكنولوجية، 1991.
- 4- نصر الله، رشا مالك، اثر تغيير مسارات الحركة في استعمالات الارض في المركز التقليدي لمدينة كربلاء، رسالة ماجستير غير منشورة، المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا، جامعة بغداد، 2001.



ملحق (أ): الزيارات والمناسبات الدينية:

ت	تاريخ المناسبة الدينية	سبب المناسبة الدينية	أعداد الزوار (تقريبية)
1	28 صفر	ذكرى وفاة الرسول الأعظم (ص).	----
2	17 ربيع الاول	ذكرى ولادة الرسول الأعظم (ص).	----
3	13 رجب	ذكرى ولادة الإمام علي (ع).	----
4	27 رجب	ذكرى المبعث النبوي الشريف.	----
5	21 رمضان	ذكرى استشهاد الإمام علي (ع).	----
6	3-1 شعبان	أيام عيد الفطر المبارك.	----
7	14-10 ذي الحجة	أيام عيد الأضحى المبارك.	----
8	18 ذي الحجة	ذكرى عيد غدير خم.	----
9	15 شعبان	ليلة النصف من شعبان.	----
		ليالي الجمع وعددها 52 ليلة على مدار السنة.	