

خصائص شبكة الشوارع في مدينة الهندية

الأستاذ الدكتور وهاب فهد يوسف الياسري

جامعة الكوفة - كلية الآداب

Wahab1957@yahoo.com

المدرس المساعد: محمد طاهر الطائي

جامعة كربلاء - كلية الآداب

Hbeeb750@gmail.com

Characteristics of the street in Al-Hindiyah City

Prof. Dr.

Wahhab Fahd Yousef Al-Yasiri

Kufa University - College of Arts

Assistant Lec.

Muhammad Taher Al-Taei

Karbala University- College of Arts

Abstract:

The research aims to know the reality of the transportation network in the city of Hindi by posing problems and developing appropriate solutions, as the most important characteristic of the city of Hindi, is its location that connects several provinces, which are the center of the city of Karbala and the center of the city of Hilla, as well as the province of Najaf. Increasing traffic in the city, especially on religious occasions due to its proximity to the holy city of Karbala, which is one of the most important religious centers.

The research dealt with the characteristics of the street network in the city of Hindi, and the streets were classified according to their types. Its patterns and function, as the city lacked the density of the main streets, and was limited to one road, which led to pressure on it, and several patterns appeared in the city, and the organic pattern was prevalent in the old neighborhoods, while the network pattern was the largest percentage among the patterns, and it appeared in the neighborhoods that were subjected to planning. Prior to the responsible authorities, the industrial, commercial and residential job appeared in most of the city streets.

Keywords: streets, patterns, types.

الملخص :

يهدف البحث الى معرفة واقع شبكة النقل في مدينة الهندية من خلال طرح المشكلات ، ووضع الحلول المناسبة ، حيث ان أهم ما يميز مدينة الهندية ، هو موقعها الذي يربط بين عدة محافظات وهي مركز مدينة كربلاء ومركز مدينة الحلة ، وكذلك محافظة النجف الاشرف ، فبالنتالي أدى الى زيادة الحركة المرورية في المدينة ، وبالأخص في أيام المناسبات الدينية لقربها من مدينة كربلاء المقدسة التي تعد من أهم المراكز الدينية ،

لقد تناول البحث خصائص شبكة الشوارع في مدينة الهندية فصنفت الشوارع الى حسب أصنافها وأنماطها ووظيفتها حيث افترقت المدينة لكثافة الشوارع الرئيسية ، واقتصرت على طريق واحد مما أدى الى حصول ضغط عليه ، وظهرت عدة أنماط في المدينة وكان النمط العضوي سائد في الأحياء القديمة ، أما النمط الشبكي كان الأكبر نسبة من بين الأنماط فظهر في الأحياء التي خضعت الى تخطيط مسبق من الجهات المسؤولة وظهرت الوظيفة الصناعية والتجارية والوظيفة السكنية في أغلب شوارع المدينة

الكلمات المفتاحية: الشوارع ، الأنماط ، الأنواع .

المقدمة:

أن نشأة المدينة ترتبط بعدة أمور، إما أن تكون نتيجة موقع جغرافي مميز أو موقع تاريخي أو ديني، وكل هذه الأمور لا يمكن أن تقام من دون وجود شبكة شوارع تربط المدينة مع بعضها، أو تربطها مع إقليمها، إذ يعدُّ الشارع شريان الحركة داخل المدينة وخارجها، وأن أغلب المدن الكبرى في العالم نجدها تتمتع بأنظمة شوارع كبيرة، وأن سياسات الدول اليوم أصبحت تعتمد في فك الزخم عن المناطق المكتظة بالسكان من خلال مد خدمات البنى التحتية لضواحي المدن ومن أهمها طرق النقل المعبدة وذات المواصفات العالمية لأجل التشجيع على التوجه نحو هذه المناطق. أما ما نجده في العراق فأن أغلب مدنه تعاني من قلة كفاءة الشوارع وكذلك أن أغلب الأحياء الحديثة نشأت دون تخطيط مسبق للشوارع، وهذا ما أدى إلى ظهور الأنماط العضوية لهذه المدن مما تسبب بمشكلات واضحة في عملية التنقل

مشكلة الدراسة: ماهي أهم تصنيفات الأنماط والوظائف التي تستحوذ على شوارع مدينة الهندية؟

فرضية الدراسة: تفترض الدراسة ان هنالك عدة أصناف في شوارع المدينة منها رئيسية وأخرى ثانوية وكذلك شوارع محلية، وكان النمط الشبكي الأكثر استحواذ على شوارع المدينة اما النمط العضوي فأقتصر في الظهور على المناطق القديمة من المدينة، و كان للوظيفة التجارية والصناعية والسكنية وجود في اغلب شوارعها.

أهمية الدراسة: تأتي أهمية الدراسة لضرورة دراسة المنطقة ومعرفة أهم التصنيفات التي تتميز بها شوارع المدينة كذلك توفير قاعدة بيانات تستفد منها الجهات المختصة فيها كون الدراسات التي تشير إليها تكاد تكون معدومة

هدف الدراسة: تهدف الدراسة الى التعرف على أهم شوارع مدينة الهندية من حيث أصنافها ووظائفها وإمكانية ما تقدمه لسكان المدينة والمناطق الأخرى المجاورة

حدود منطقة الدراسة: تتمثل حدود منطقة الدراسة في الحدود البلدية لمدينة الهندية التي تقع بين دائرتي عرض (٣٢,٣١,٣) و (٣٢,٣٣,٥٣) شمالا وبين خطي طول (٤٤,١٢,١٨) و (٤٤,١٦,٥٤) شرقا. أما موقعها الجغرافي فإنه في المنطقة الوسطى من العراق

شرق مركز مدينة كربلاء يبعد حوالي ٢٠ كم، وعن محافظة بابل المسافة نفسها أي أن المدينة تتوسط في المسافة بين محافظتي كربلاء وبابل ويحيط بالقضاء ثلاث محافظات هي مركز محافظة كربلاء غرباً، ومحافظة بابل شرقاً، والذي يحده مباشرة بناحية أبو غرق، ومن الجنوب محافظة النجف ومن جهة الشمال ناحية السدة التابعة الى قضاء المسيب . أما الحدود الرمائية فكانت الدراسة هي واقع حال لسنة ٢٠١٦

أولاً/ شبكة الشوارع أصنافها وأنماطها.

١- تصنيف الشوارع حسب أصنافها :

أ- الشوارع الرئيسية :

أن حجم المرور يصل من ٢٠٠٠ الى ٢٥٠٠٠ سيارة في اليوم وقد تصل الى ٤٠٠٠٠ ألف سيارة في اليوم^(١) يوجد في منطقة الدراسة شارع رئيس واحد وهو الذي يربط مركز المدينة باتجاه الحلة و كربلاء وكذلك يربطها بمدن أخرى بواسطة الطرق الثانوية التي تخرج منه و يشق الأحياء السكنية إذ يربط الأحياء بمركز المدينة يبلغ طول هذا الشارع حوالي ٧.٥ كم ويتكون من ممرين للذهاب والإياب باتجاه مدينتي الحلة و كربلاء بسعة كل اتجاه ٣ سيارات ويتكون من جزيرة وسطية تتباين في العرض من مكان الى آخر من نصف متر الى ٣ متر ويعد هذا الطريق من الطرق القديمة الذي بدأ وجوده بوجود مركز المدينة وله أهمية كبيرة في عملية النقل والانتقال ضمن إقليمها، لكن ضيق الطريق الذي يبلغ ٤٠ م مع الأرصفة بمسار ٣٠ متر أدى الى شق طريق جديد يخرج منه قرب سيطرة أم الهوى ويعود إليه عند منطقة معارض السيارات يبلغ طول هذا الطريق ١٠ كم بعرض ١٠٠ متر مع المناطق المحرمة. له دور في تقليل الاختناق الحاصل داخل المدينة إذ كان سبباً مساعداً في التخلص من الازدحام الحاصل في وسطها وكان عامل إيجابي في سرعة الوصول من الحلة باتجاه كربلاء. هذان الطريقان قد أنشئتا وفق معايير هندسية خاصة بحيث تتحمل الأوزان الثقيلة وأيضاً كثافة حركة المرور عليها أيضاً يعد هو من اكبر البوابات الشرقية لمدينة الهندية اذ يستقل ملايين الزائرين في أيام الزيارات الدينية وبالأخص زيارة الأربعين في ال ٢٠ من شهر صفر حيث يكون مخصصاً للزائرين الذين يتوافدون مشياً على الأقدام. أما الطريق الحولي الذي يخرج منه ويعود إليه فيخصص لسير المركبات التي تنقل الزائرين من سيطرة أم الهوى الى مدينة كربلاء.

ب- الشوارع الثانوية :- تمثل هذه الشوارع العمود الفقري للأحياء السكنية وما يحاورها إذ أنه تربط هذه الأحياء بالطريق الرئيس^(٢) وتكون هذه الشوارع مصممة ضمن طاقة استيعابية تصل الى ٨٠٠ الى ١٦٠٠ سيارة \ ساعة وتوصف بالشوارع التجميعية لأنها تربط وتستقطب الحركة من الشوارع المحلية وتدفع بها إلى الشوارع الرئيسة، كما توصف بالتوزيعية إذ تحول حركة المرور من الشوارع الرئيسة الى الشوارع المحلية^(٣) في مدينة الهندية. ان الشوارع الثانوية مهمة جدا وذلك لدورها الكبير في عملية الربط والنقل بين الشارع الرئيس والأحياء السكنية والمناطق الصناعية والتجارية إذ بلغ مجموع هذه الطرق ١٦٠٠٧ متر وتوزع بالشكل التالي:-

١- شارع الكص الشمالي (مليبيج) :هو الشارع الذي يكون بامتداد شارع الكورنيش، بموازية حي الكص الشمالي ويحتضن المدينة على شكل نصف دائرة من جهتها الشمالية، وتوجد فيه عدة أماكن ترفيهية أبرزها مطعم الروان ويبدأ من رأس الجسر القديم من الجهة الغربية للجسر وينتهي عند الشارع الرئيسي في منطقة مليبيج، ويبلغ طوله ٢٠٣٨ متر وله دور في تخفيض الازدحام في أيام المناسبات الدينية كما أنه طريق مختصر للوصول الى المنطقة المذكورة سابقا .

٢- شارع البلدية :هو الشارع الثانوي الموازي لشارع الكورنيش في الامتداد يبلغ طوله ٧٠٨ متر ويبعد عنه بحوالي ٦٠٠ م باتجاه الغرب والذي يربط بين الشارع العام من جهة الشمال وشارع ابي هاشم من جهة الجنوب ويفصل بين حي الكص الجنوبي عن حي العامل ١ وكما يتكون من ممر واحد وتكون حركة السير من الشارع العام نحو شارع أبو هاشم وله أهمية كبيرة نظرا لوقوع دوائر حكومية مهمة فيه منها مديرية بلدية الهندية ودائرة كهرباء الهندية والعديد من المحال التجارية وبعض المدارس وكذلك علوة بيع الخضار(مكان مخصص لبيع الفواكه والخضار) وبعض الصناعات اليدوية فأن أهميته بوجود هذه المؤسسات الخدمية والتجارية .

٣- شارع أربعين :يقع الى الغرب من شارع البلدية والذي يفصل بين حي العامل ١ وحي العامل ٢ ويمتد من الشارع الرئيس بالقرب من تقاطع الإطفاء حتى شارع أبو هاشم من الجهة الجنوبية يبلغ طوله ١٢٠٨ متر ويتكون من ممرين للذهاب والإياب تفصل بينهما جزيرة وسطية لهذا الشارع أهمية كبيرة، إذ توجد فيه الكثير من المحال

التجارية ومحال الحدادة والأثاث وتكون حركة المرور فيه عالية وانسيابية على العكس من الشارعين السابقين

٤- شارع أبي هاشم: يبدأ من شارع الركضة من الشمال وينتهي بالالتقاء بشارع أربعين ويكونان شارع الحي الصناعي جنوب مرقد السيد أبو هاشم ويبلغ إجمالي الطول حتى الطريق الحولي ١٩٢١ متر.

٥- شارع الركضة (محرم عيشة): ويسمى سابقا شارع محرم وقد تغيرت تسميته بموجب قرار اجتماع رقم (٢) في ٢٠١٧/١/١٧ تحول الى شارع الركضة وذلك بسبب الطقوس الدينية التي تمارس فيه في ليلة العاشر من محرم والذي يستخدمونه أهالي المدينة لأداء مراسم ركضة طويريج فيه ويبلغ طوله ٨٥٤ متر

٦- شارع كورنيش المثنى :- يقع الى الشرق من شط الهندية والذي يمتد بشكل طولي يربط حركة المرور بين الشارع العام عند الجسر القديم باتجاه الجسر الجديد ويتكون من ممر للذهاب والإياب وتكون حركة المرور فيه انسيابية جدا ويبلغ طوله ١١٣٦ متر وأيضا يكتمل هذا الطريق من نقطة البداية عند الجسر ويتجه نحو مستشفى الهندية العام وصولا الى الشارع الثانوي الذي يكون بموازية جدول الكفل فيشكل من جهته هذه نصف دائرة، ويسمى هذا القسم شارع المستشفى ويبلغ طوله ١٤٢٣ متر بحيث يخدم الشارع المنطقة ،لأنه الطريق الذي يؤدي الى المستشفى وأيضا يوصل الى شارع تجاري ثانوي وسط منطقة الجمعية .

٧- شارع كورنيش جدول الكفل :-وهو طريق يربط بين مركز المدينة من الشارع الرئيس الذي يكون موازيا لنهر الكفل من الجهة الغربية باتجاه منطقة الجمعية والمناطق الزراعية التابعة لقضاء الهندية يمر بعدة مناطق منها قرية جناحه وقرية المنفهان ومنطقة البوكريده حتى يصل الى محافظة بابل عند منطقة سدة الهندية، ويتكون في بدايته من جهة مركز المدينة من ممرين الاول رئيس للذهاب باتجاه الأرياف والآخر للإياب حتى مركز المدينة ويبلغ طوله داخل الحدود البلدية للمدينة ٣٨٨٢ متر وتكمن أهمية اذ يعد من الشوارع المختصرة التي تربط مركز المدينة باتجاه سدة الهندية وقضاء المسيب وصولا الى محافظة بغداد حيث يستخدم بشكل كبير من قبل سكان المدينة للذهاب الى محافظة بغداد .

٨- شارع الطبر: يكون مكماً لشوارع كورنيش الجدول لكن بشكل عكسي اذ يمتد من الطريق الرئيس باتجاه مناطق أرياف القضاء منها منطقة الرشيدة والطبر وزغيب والدسمية ويصل هذا الطريق حتى منطقة الكفل ويبلغ طوله ضمن منطقة الدراسة ٦٤٣ متر وتبرز أهميته في أيام الزيارات الدينية إذا استخدمه الزوار في المسير باتجاه الطريق الرئيس وأيضاً يصل بين أرياف القضاء المذكورة سابقاً ومركز المدينة .

٩- شارع المحيط (أبو جوعانة): هو ذلك الشارع الذي يربط بين شارع الطير من جهة الغرب ويمر بمنطقة حي المصطفى من الجهة الجنوبية ويخرج الى الطريق الرئيسي قرب محطة تعبئة الوقود ويبلغ طوله ٨٩١ متر.

١٠- نزلة بنات الإمام الحسن (ع): يمتد بشكل طولي في الجانب الصغير من مدينة الهندية إذ يمتد من الطريق الرئيس في حي الشهداء قرب استدارة الحي العسكري من الجهة الجنوبية لحي الشهداء حتى يصل الى مرقد بنات الإمام الحسن عليهم السلام التي تقع ضمن الحدود الإدارية لمحافظة بابل وأن أهمية هذا الطريق وصوله الى مرقد مقدس اذ تزداد حركة الزائرين والمركبات في أيام المناسبات وبالأخص في زيارة الإمام الحسن عليه السلام في السابع من شهر صفر الهجري وهو طريق فاصل بين حي الشهداء وحي الحسين ٢ ويبلغ طوله ٥٩٧ متر .

ج- الشوارع المحلية: غالباً ما تستحوذ هذه الشوارع على النسبة العليا في المدينة من مجموع استعمالات الأرض المخصصة للنقل وذلك لأهميتها الكبرى لأنها تربط بين اجزاء الأحياء السكنية وتكون ذات كثافة حركة عالية وتكون بأطوال مختلفة وبعرض متباين بين منطقة وأخرى إذ تقوم بربط الأحياء السكنية مع الطرق الثانوية وأحياناً ترتبط بالطرق الرئيسية مباشرة^(٤) ويشكل الشارع المحلي الوحدة الأساسية في تصميم أي مشروع سكني ويتراوح العرض ما بين ١٠ الى ٢٠ متر^(٥) لكن في منطقة الدراسة يكون عرضه من ٣ متر في المناطق ذات النمط العضوي واغلبها المناطق القديمة و١٠متر في المناطق ذات التخطيط الشبكي إذ استحوذ هذا النوع من الشوارع على النسبة العظمى من الشوارع حيث بلغ نسبته 56% من مجموع

استعمالات الأرض المخصصة للنقل وغالبا ما تكون مرتبطة مع غيرها من شوارع المجاورة وأحيانا تنتهي بطريق مسدود .

تصنيف الشوارع حسب أنماطها: تختلف الأنماط التي تصنف بها الشوارع من مدينة إلى أخرى ويمكن أن يكون التنوع في هذه الأنماط داخل الحي الواحد أو المدينة الواحدة، وهذا يعتمد على إنشاء المدينة وتصميمها، فعند تدخل الجهات المختصة في تنظيم وتصنيف الشوارع لأي منطقة سيحدد النمط الذي يناسبها أما إذا ترك من دون رقابة فستتووع الأنماط وهذا التنوع سيكون سلبياً وفي منطقة الدراسة ظهرت لنا ثلاثة أنواع من الأنماط هي :-

١- النمط الشبكي: يُطلق على هذا النمط تسمية رقعة الشواء أو الشطرنج إذ أنه يقسم المدينة إلى مربعات تفصل بينها الشوارع، وعادة ما تبدأ وتنتهي بزواية قائمة مع بعضها البعض، ويتميز باستقامة الشوارع فيه وانسيابية المرور وأيضا سهولة مد الخدمات بشكل منظم من ماء ومجاري وكهرباء واتصالات، وكذلك سهولة الترقية للقطع السكنية وسهولة معرفة أسماء الشوارع وترقيمها^(٦) وقد أصبح لهذا النمط اليوم بعض من سلبيات والتي من أهمها أنه لم يعد يتناسب مع عدد السيارات اليوم ، فكثرة التقاطعات في شوارعها يعيق انسيابية حركة المرور ويؤدي الى اختناق الشوارع بالسيارات ، فضلاً عن عدم ملائمتها للمناخات الصحراوية التي تسود المدينة وإقليمها، أضف إلى ذلك كثرة التوقف بسبب التقاطعات الكثيرة مما يؤدي الى ارتفاع التكلفة الاقتصادية^(٧) .

وقد استحوذ هذا النمط على الجزء الأكبر من المدينة وقد شكل نسبة 85% من مجموع الأنماط السائدة والذي اختفى من المدينة القديمة ومنطقة الطنبي ان وجود هذا النمط يدل على تدخل الجهات المعنية في تصميم المدن وتخطيطها وهذا يعد أمراً ايجابياً للمدينة .

٢- النمط العضوي:- في هذا النوع من الأنماط يعد بأنه غير منتظم إذ أنه يتسع ويضيق حسب المنطقة التي يمر فيها ويتميز دائماً بالضيق بشكل عام، وغالباً ما ينشأ دون تخطيط وتصميم، وغالباً ما يرتبط بالعامل التاريخي^(٨) يتواجد هذا النوع في المنطقة القديمة التي تقع الى الغرب من شط الهندية في منطقة شيخ حمزة وسيد حسين

وأيضا يوجد في منطقة الطنبي، والتي تتميز شوارعها بالالتواء والضيق والتي عادةً ما تكون فقط للمشاة وتبلغ نسبة هذا النمط ١٠٪.

٣- النمط الشعاعي: هو عبارة عن شوارع تخرج من مركزا لمدينة أو المنطقة المركزية إلى خارجها على شكل محاور وإشعاعات وأهم مميزات هذا النمط هو سهولة الرحلات ويمكن تطبيقها على الأراضي ذات التضاريس الحادة وسهولة التمييز بين الشوارع الرئيسة والثانوية والمحلية كما أن ذلك يخلق اشكالا هندسية جميلة .

من أهم السلبيات في هذا النمط هو أنه يحتاج الى إدارة فنية ذات كفاءة عالية جدة و يصعب تركيب شبكة المرافق العامة إذ تحتاج الى اتجاهات مختلفة وكثيرة يصعب تخصيص الشوارع في اتجاه واحد أيام الحالات الطارئة وينتج تقاطعات معقدة يصعب السيطرة عليها في المرور^(٩) وإن هذا النمط موجود في منطقة الدراسة في اغلب الشوارع الثانوية وأيضا الشارع الرئيسي الذي يخترق وسط المدينة من وسطها حيث يخرج إلى محافظة بابل ومدينة كربلاء وشارع كورنيش الجدول الذي يخرج باتجاه المناطق الزراعية في شمال المدينة وطريق الطبر الذي يخرج بالاتجاه المعاكس ويصل بين الأرياف الجنوبية للمدينة وأيضا شارع نزله بنات الحسن وشارع الكص الشمالي بلغت نسبته ٥ ٪ .

ثانيا \ التصنيف الوظيفي :- الغرض من هذا التصنيف هو تقسيم وتصنيف الشوارع الى حسب طبيعة الوظيفة أو الاستعمال السائد لكل شارع وبالتالي سيحدد الخدمة التي يقدمها كل واحد منها^(١٠) وبدون هذه الشوارع يصبح التخصص الوظيفي للمدينة امراً صعباً بل مستحيلاً^(١١) وعلى هذا الأساس سوف نقوم بتصنيفها حسب التالي .

١- الشوارع التجارية :- هي الشوارع التي يغلب على جانبيها واجهات المحال التجارية وعادة ما توجد هذه الوظيفة على جانبي الشوارع الرئيسية والثانوية وبعض الشوارع المحلية التي تتداخل مع استعمال آخر فتكون ذات قوة جذب عالية للسكان والمتبضعين فنجدها دائما ما يكون فيها حركة السير بطيئة وغير انسيابية بالشكل المطلوب لكثرة التوقفات على جانبي الطريق وقد تضيق هذه الشوارع نتيجة التجاوزات من بعض المحال وتتسع في مناطق أخرى وأهم الشوارع التجارية

الشارع الرئيس:

هو الشارع الذي يوجد وسط المدينة ويمتد بشكل شريط يصل المدينة بمدينة كربلاء ومحافظة بابل فهذا الشارع رغم أنه يؤدي الوظيفة الرئيسية له في النقل إلا أنه لا يمكن أن يتخلى عن وظيفته التجارية فترى أن هذا الشارع عقد استخدم جانبه بشكل شبه الكامل وأصبحت واجهات المحال التجارية بارزة لذا اناسعار هذه المناطق هيا ليه جدا يصل سعر المتر المربع الواحد فيها الى اكثر من ٢٥ مليون دينار عراقي.

ت- شارع الحولي: ويعد هذا الشارع في الوقت الحاضر من أهم الشوارع التي أنشأت حديثاً وكان سبباً في تقليل الزخم المروري عن مركز المدينة وأيضاً كان سبباً في نقص العائد الاقتصادي لأصحاب المحال التجارية على الشارع الرئيسي حيث أصبح مكان جذب تجاري عالي جداً وأصبحت الأراضي غالية الثمن رغم أنها زراعية فقد أنشئت محلات كبيرة للتجارة ومحلات الجملة للمواد الزراعية والإنشائية وبيع السيراميك وكثرة المطاعم ومحال بيع الحلويات التي انتشرت بشكل واضح وملحوظ، وقد ساعد هذا النمو التجاري عليه بسبب انسيابية حركة المرور ووجود أماكن للتوقف والتبضع من دون مضايقات ومن المتوقع ان يصبح هذا الشارع التجاري هو الاول من بين الشوارع التجارية الرئيسة التي يعتمد عليها من خلال جذب السكان إليه .

ج- شارع أربعين التجاري: يعد هذا الشارع قديم في تقديم وظيفته التجارية وقد أصبح اليوم أكثر أهمية وانسيابية بعد أعمال الصيانة التي أجريت عليه فتتوزع الخدمات التجارية التي يقدمها أعطته مكانة خاصة حيث يعد الشارع الذي يربط غرب المدينة مع شارع الحولي وشارع أبي هاشم وشارع الركضة، فنجد المحال التجارية لبيع الجملة من المواد الغذائية وأيضاً المواد الإنشائية وأيضاً ومحلات بيع السيراميك والمرمر وكذلك المواد المنزلية وغيرها من الخدمات التجارية .

د- شارع البلدية: يقع الى الشرق من شارع أربعين، ويتصل بهذا الشارع عن طريق شارع الركضة وشارع أبي هاشم فتتوزع عليه الخدمات التجارية وأهم ما يوجد عليه هي علوة المخضر التي تقع في وسط جانبه الغربي، التي أعطت لهذا الشارع

الأهمية وأيضا انتشرت عليه محال بيع المواد المنزلية ومحلات بيع الملابس والكماليات المتنوعة والكهربائية، فوجود هذه المحال كان بسبب وجود بعض المؤسسات الحكومية الرسمية منها دائرة البلدية ودائرة الكهرباء والمجاري لذا أصبح منطقة جذب تجاري مهمة للسكان لكن ما يعيب هذا الشارع هو ضيقه لأن أي توقف للسيارات على جانبيه يخلق فوضى مرورية كبيرة لذا اختصرت وضيافته للنقل فقط باتجاه واحد من الشارع الرئيسي شمالا الى شارع الركضة جنوبا .

ذ- شارع الكورنيش :-يعدّ هذا الشارع الأقدم من بين الشوارع التجارية في المدينة حيث يقع في الجزء الغربي من شط الهندية امتدادا من الجسر القديم وينتهي جنوبا عند تقاطعه مع شارع الركضة فنجد تنوع المؤسسات التجارية على جانبية من محال بيع المواد الكهربائية والمنزلية وقد ساعد وجود المقاهي الشبابية على جانبه الشرقي من جهة النهر حركة تجارية كبيرة ولا سيما وقت المساء.

و- شارع أبو هاشم :-أهم ما يميز وظيفتها لتجارية هو وجود مكان بيع الماشية والأبقار المعروفة محليا (بالوكفة) وأيضا وجود محال بيع الجملة للمواد الغذائية التي انتشرت بشكل ملحوظ في المدة الأخيرة

د- شارع الركضة (محرم عيشه) :يمتد هذا الشارع من شارع الكورنيش شرقا حتى شارع البلدية غربا فوجود محال بيع المواد الغذائية والتسوق المنزلي وأيضا قربه من مرقد مقام السيد أبي هاشم أعطاه وضيافته التجارية لحاجة السكان الزائرين الى هذه الوظيفة.

ح- شارع الجمعية التجاري :ظهرت وضيافة هذا الشارع التجارية بعد سنة ٢٠١٠ حيث أصبح ينافس في وضيافته التجارية ويتغلب على طابعه السكني في جانبه حيث يمتد هذا الشارع من المستشفى حتى شارع كورنيش جدول الكفل ويخرج منه شارع تجاري مكمل يخترق منطقة الجمعية لمسافة ٢ كم تقريبا حيث تنوع الخدمات التجارية منها بيع الجملة للمواد الغذائية والمواد الكهربائية ومحلات بيع الهواتف وأيضا المواد المنزلية والكهربائية فان الحركة التجارية مستمرة فيه الى وقت متأخر من الليل بسبب اختراقه المنطقة السكنية في حي الجمعية فارتفعت أسعار القطع السكنية حيث وصل

سعر المتر المربع الواحد الى حوالي ٥ ملايين دينار واخذ ينافس الوظيفة السكنية بل أصبح يخفيها من على جانبيه .

ي- شارع كورنيش جدول الكفل: تتركز وظيفته التجارية بالأخص في المنطقة المحصورة بين الشارع الرئيسي من بداية جسر ابو عزيز حتى شارع الجمعية وأكثر ما يميز هذا الشارع هو إنشاء شارع خدمي حديث جعل الحركة انسيابية و جيدة فنجد محال بيع المواد الغذائية للجملة والمفرد وأيضا أهم ما يميزه الآن هو إنشاء مركز تسوق عملاق متكامل الذي يجمع بين المواد الكهربائية والأثاث المنزلي فأصبح ذات ثقل تجاري كبير جدا وارتفع سعر المتر المربع الواحد بشكل ملحوظ جدا .

٢- الشوارع الصناعية: الشوارع الصناعية هي الشوارع التي يكون على جانبيها الاستعمال الصناعي ، والصناعية تكون بحاجة كبيرة لارتباط دائم مع المدينة وذلك من خلال وسائل النقل المختلفة سواء لنقل المواد الخام والسلع المصنعة ونصف المصنعة والأيدي العاملة والخدمات المختلفة، لهذا فأن هذه الخدمة يجب ان تتصف بالاستمرارية والسرعة والتي تؤمن بصورة أساسية بوساطة الشوارع الرئيسية^(١٢) أما ما يخص الشوارع الصناعية في منطقة الدراسة فقد تنوعت الصناعات الموجودة وتوزعت على عدة شوارع وأهمها

١- الشارع الرئيسي :وهو الشارع الذي يربط مدينة الهندية بمدينة كربلاء ومحافظة بابل فنرى تنوع في الصناعات الموجودة على جانبيه وهذا التنوع أعطاه الحيوية الصناعية وأصبح مكان جذب لأصحاب الحرف فقد وصلت المؤسسات الصناعية فيه الى حوالي ١٥٠ مؤسسه تتنوع بين المخازن ومحال نجارة وحداده ومعامل ألنيوم وbvc وتصفية مياه وتصليح الأجهزة الكهربائية وتصليح السيارات ومعامل إنشاءات لصناعة الكاسي والشتاكر.

٢- شارع الحولي :أهم ما يميز هذا الشارع هو انتشار محال صنع الحلويات بمختلف أنواعها والكعك على جانبه الجنوبي وذلك لإمكانية التوقف لأصحاب المركبات العائدين من مدينة كربلاء باتجاه محافظة بابل بشكل سلسل وعدم المضايقة وانتشرت عليه محال النجارة والحدادة وبعض محال تصلح السيارات

٣- شارع أبي هاشم :وهو من أشهر الشوارع الصناعية بالأخص بعد المنطقة التي يلتقي فيها مع شارع أربعين باتجاه الجنوب الى الشارع الحولي واهم الصناعات هي محال تصليح السيارات وقد تجاوز الـ ١٠٠ محل على جانبيه والتي تخصص كل واحد منها بجزء معين من اجزاء السيارات أما لتصليح الأضرار أو تبديل الزجاج أو قطع معينه ويعدّ هذا الشارع من أهم الشوارع التي تصل المنطقة الصناعية بالشارع الرئيسي للمدينة عن طريق شارع أربعين وشارع البلدية .

٤- شارع أربعين :ان أكثر انتشار عليه هو لمحال تصليح السيارات ومحال الحدادة فقد تجاوزت مؤسساته الصناعية حوالي ٧٥ مؤسسه صناعية .

٥- شارع البلدية :يشتهر بانتشار محال تصليح الأجهزة الكهربائية من أجهزة التلفاز والغسالات وأجهزة التبريد والذي وصل عدد مؤسساته الصناعية الى حوالي ١٥ مؤسسه .

٦- شارع الكورنيش :يعدّ الجانب الصناعي فيه قليلاً نوعاً ما وذلك لاستحواذ الجانب التجاري عليه لم تتعد مؤسساته الـ ١٥ مؤسسه صناعية واغلبها للنجارة وتصليح الأجهزة الكهربائية .

٧- شارع حي الجمعية :والذي يخترق حي الجمعية من وسطه واهم ما يوجد فيه محال النجارة والحدادة وتصليح المولدات الصغيرة والدراجات الهوائية والنارية ولن تتعدى إعدادهما ١٠ مؤسسات صناعية .

٣- الشوارع السكنية :هي الشوارع إلي يغلب على جانبيها الاستعمال السكني وهي التي تستحوذ على اكبر نسبة من الشوارع اذ تتوزع في جميع المناطق السكنية وغالبا ما تكون هذه الوظيفة من حصة الشوارع الثانوية والمحلية بالجزء الأكبر ولكن تختلف في أطوالها وعرضها من مكان الى آخر^(١٣) وتوجد هذه الشوارع السكنية بأعراض مختلفة منها ما تكون صممت وفق المعايير الوطنية والتي تأخذ عرض من ٤ الى ١٢ متر وهذه اغلبها في المناطق التي صممت من قبل المؤسسات الحكومية المختصة وبعض منها تكون بشكل عشوائيات والتي انتشرت بشكل كبير في حي الرياض والتي تكون غير مستقيمة وملتوية تتسع وتضيق حسب البناء الموجود، والمعيب فيها أنها لم تخطط الا بعد إنشاء الدور السكنية ففي الواقع تكون هذه الشوارع ما بين ٣- ٧ متر أما في

تخطيط البلدية فيكون ١٠ متر أي هنالك عدم تطابق بين ما موجود على الورق وارض الواقع وهذا ما يسبب مشاكل في عملية التخطيط ،هنالك تجاوز على حساب الاستعمالات الأخرى.

٤- الشوارع الترفيهية: تُعد الشوارع الترفيهية هي الأماكن القريبة من ضفاف الأنهار أو تلك التي تكون وسط مناطق خضراء وقد تتنوع الخدمات الترفيهية بين ساحات لعب لكرة القدم أو الرياضيات الأخرى وأيضا الكورنيشات التي تطل على الأنهر من مطاعم ومقاهي وصالات مغلقة فتكون منتشرة مع الاستعمالات الأخرى وتتداخل معها لكن من أشهر الشوارع الترفيهية في منطقة الدراسة هو شارع الكس الشمالي الذي يقع الى الغرب من شط الهندية ويقابله في الاتجاه نفسه شرق النهر كورنيش شارع الجمعية حيث كثرت فيها أماكن الراحة العائلية من العاب ومطاعم وأشهرها مطعم الروان والبنفسج وغيرها وأيضا شارع الكورنيش الذي يمتد غرب النهر من الجسر القديم الى شارع الركضة فتتشر المقاهي بكثرة والتي يرتادها الشباب من كل أماكن المدينة أما المكان الثاني والذي يقع الى الجنوب من الشارع الرئيسي عند رأس جسر البو عزيز شرق حي المصطفى فقد استثمر من قبل الدولة كحدائق ومطاعم وأعطتها لمستثمرين وقد تميز موقعها بالقرب من جدول الكفل من جهته الشرقية والذي يحتضنه شارع حي المصطفى المحلي الذي يربط بين الشارع الرئيس وشارع المحيط قد بلغ عدد الشوارع الترفيهية في المنطقة ٤ شوارع فقط مستثمره حاليا .

الاستنتاجات:

من خلال مناقشة مفردات البحث تم التوصل الى الإستنتاجات الآتية :

١- لوحظ من خلال الدراسة الميداني لمنطقة الدراسة إنها تعاني عدم استيعاب الشوارع للمركبات التي أخذت بالزيادة في أعدادها خاصة بعد ٢٠٠٣ لعدم تنظيم عملية الاستيراد.

٢- كثرة الحوادث على اختلاف أنواعها فهناك حالات اصطدام وانقلاب وحالات دهس وفقدان أرواح ناس الكبار منهم والصغار ورجال ونساء.

٣- لوحظ أيضاً قلة الشوارع الترفيهية في منطقة الدراسة .

التوصيات (المقترحات):

هناك مجموعة من التوصيات أو (المقترحات) توصلنا لها وهي كالآتي :

- ١- على دائرة مرور منطقة الدراسة وضع علامات دلالات مرورية والعلامات الإرشادية لما لها من تأثير على سائقي المركبات وسكان المنطقة.
- ٢- على دائرة بلدية الهندية إدامة شوارع المدينة ومعالجة التكررات وقدم الشوارع في تعبيده وتجديدها منعاً للحوادث المرورية لتحقيق سلامة المواطنين وانسيابية السير.
- ٣- تشديد الرقابة المرورية من قبل رجال المرور في المنطقة لمراقبة المركبات غير المرقمة ومتابعة الذين ليس لديهم رخصة قيادة المركبة.

هوامش البحث

- ١- سعيد عبده ، جغرافية النقل الحضري مفهومها وميدانها ومنهجها . جامعة عين الشمس ، كلية البنات ، ص٤٥ ، ٢٠٠٧
- ٢- الدراسة الميدانية .
- ٣- حيدر عبد الكريم سالم ، النقل بالسيارات في مدينة الناصرية ، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، ٢٠١٥ ، ص١١٩.
- ٤- حيدر عبد الكريم سالم ، مصدر سابق ، ص١١٩ ص٤٥
- ٥) سعيد عبده ، جغرافية النقل الحضري مفهومها وميدانها ومنهجها ، مصدر سابق ، ص٤٥
- ٦- سعيد عبده ، جغرافية النقل الحضري مفهومها وميدانها ومنهجها ، مصدر سابق ، ص٣٣
- ٧- حيدر عبد الكريم سالم ، مصدر سابق ، ص١٠٩
- ٨- خضير عباس خزعل التميمي ، و محمد عطيه محمد العزاوي ، خصائص النقل في مدينة المقدادية رسالة ماجستير ، جامعة ديالى ، كلية التربية ، ص٩٣
- ٩) سعيد عبده ، جغرافية النقل الحضري مفهومها وميدانها ومنهجها ، مصدر سابق ، ص٣٤
- ١٠) حيدر عبد الكريم سالم ، ، مصدر سابق ، ص١١٩ .

(١١) خضير عباس خزعل التميمي، محمد عطيه محمد العزاوي، خصائص النقل في مدينة المدادية، مصدر سابق .

(١٢) حيدر عبد الكريم سالم ، ، مصدر سابق، ص١٢٩.

١٣- حيدر عبد الكريم سالم ، ، مصدر سابق ص١٢٨،

قائمة المصادر والمراجع

- ١- سعيد عبده ، جغرافية النقل الحضري مفهومها وميدانها ومنهجها . جامعة عين الشمس، كلية البنات
- ٢- حيدر عبد الكريم سالم ، النقل بالسيارات في مدينة الناصرية، رسالة ماجستير ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الانسانية، ٢٠١٥
- ٣- خضير عباس خزعل التميمي، ومحمد عطيه محمد العزاوي، خصائص النقل ف بمدينة المقدادية رسالة ماجستير، جامعة ديالى ، كلية التربية
- ٤- الدراسة الميدانية