

# مجلة المخطط والتنمية

المخطط والتنمية: مجلة علمية متخصصة محكمة  
يصدرها المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي  
جامعة بغداد

العدد (التاسع عشر) - السنة الثانية عشر ١٤٣٠ هـ - ٢٠٠٨ م

ISSN: 1996-983X

## هيئة التحرير:-

- رئيس التحرير: ا.د. حيدر عبدالرزاق كمونة
- مدير التحرير: م.د. عامر شاكر خضير

- الاعضاء: ا.م.د. لؤي طه الملاحويش  
د.باسل احمد خلف  
د.ناصر الشمري

## الهيئة الاستشارية:-

- ا.د. كامل الكناني
- ا.د. صبيح الجلي
- ا.د. عدنان البدراوي
- ا.د. خليل العلي
- ا.د. سناء ساطع
- ا.د. يوسف يحيى طعماس
- ا.د. محمد صالح القرشي
- ا.د. صبا الخفاجي
- ا.م.د. هادي العنكي
- د.باسم الانصاري

تعنون كافة المراسلات وطلبات الاشتراك الى:

الجادرية ص-ب ٤٧٢٥١

هـ ٧٧٨٩٢٧٦

E-mail: [urpi\\_baghdaduniv@yahoo.com](mailto:urpi_baghdaduniv@yahoo.com)

البحوث الواردة في المجلة تعبر عن آراء اصحابها ولا تعكس بالضرورة رأي المجلة

### شروط النشر في المجلة:

- ١- تخضع البحوث المقدمة للنشر للتحكيم العلمي من قبل خبراء في تخصص البحث.
- ٢- أن يكون البحث جديدا ولم يسبق نشره أو قبوله للنشر في مجلة علمية أخرى.
- ٣- ان لا يزيد طول البحث عن ( ١٦ ) صفحة من حجم A4.
- ٤- أن يتضمن كل بحث يقدم للنشر مستخلصا باللغة العربية وآخر باللغة الأنكليزية بما لا يزيد عن ( ٢٥٠ ) كلمة.
- ٥- يقدم البحث بثلاثة نسخ مع قرص مرن CD .
- ٦- مراعاة الأشارة إلى المصادر وترتيبها في الهوامش في نهاية البحث وتأخذ أرقاما تسلسلية بحسب ورودها في المتن.
- ٧- تحتوي الصفحة الأولى من البحث على عنوان البحث وأسم الباحث أو الباحثين والمستخلص.
- ٨- تنتقل حقوق الطبع ونشر البحث إلى المجلة حالة أشعار الباحث بقبول بحثه للنشر.
- ٩- لا تعاد البحوث إلى أصحابها سواء نشرت أم لا.
- ١٠- يخضع ترتيب البحوث داخل المجلة لاعتبارات فنية.
- ١١- توجه جميع المراسلات الخاصة بالمجلة إلى ( عنوان المجلة ).

### المواضيع التي تهتم بها المجلة:

- التخطيط الحضري
- التخطيط الأقليمي
- المواقع الصناعة
- بحوث العمليات الموجهة نحو التخطيط
- تخطيط الأسكان
- دراسات تخطيط وتصميم البيئة
- تلوث البيئة
- القوانين التخطيطية
- وكل ما له علاقة بالبعد المكاني لعمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية
- الأقتصاد الحضري
- الأجتماع الحضري
- جغرافية المدن
- التحضر
- المدينة العربية
- التصميم الحضري
- التخطيط السياحي
- التنمية الريفية

## قائمة المحتويات

الصفحة	الباحث	عنوان البحث
١٩-١	ا.د. كليم كظمي نك	ي فتبغذاد سح هم لن اث هع مقاب تصاد ف اش اة وكتطير
٤١-٢٠	د. الكراو عهنا عهين ا.و.د. ن ان ملاح ي ش	نت م الاسد ك ا و ل ح ل ج ان س ك ت ف ل ع ر ا ق ي ع الاشارة ل ب ع ط ر ت ج ا ر ب ل ع ر ب ت
٦١-٤٢	ي.ص.ف عهذ ن جهم ابر اوى	العاقبة تب ادنت لبس ت ع آلات الارضوش بكت ل ح ر ك ت و ل ط ر ق - ي ط ت ل ن ذ ر ل ر ت ي ت ل ن ج ف الاشرف
٨٤-٦٢	ا.و.ي. تاز ح زو داو د ن ذى ج فيش بس او اح س ا عهنا ادر	نشر الاسلام ف تطى ر ب ع ط ر ق ا ه ي الاساسيت ف ت خط ط ان ذ
١١٢-٨٥	ش ازاد ج ال جلال	ظا و ا ه س تق ر ا ث ل ح ض ر ت ف ي ه ي ك ي ر د س ت ا
١٢٧-١١٣	هذي عهنا ادر ا.و.د. ج الهاقري طهك ا.و.د. عا دل ه ر	تق ي همة ش بكت انقم الهى ه تن لوس قضا ع ل ح ي ت



## مدينة بغداد

### تحليل آليات الفعل الاقتصادي في النشأة والتطوير

أ.د. كامل كاظم الكنانى (\*)

#### المستخلص:

الاقتصاد في المدينة له دور مهم في نشأة المدينة وتطورها، وهو ما يتجلى في مدينة بغداد عبر مراحل تطورها التاريخي منذ نشأتها عام ٧٦٢م. غير ان التطور اللاحق لدور هذه المدينة في الاقتصاد العراقي لم يرافقه اهتمام موازي للعامل الاقتصادي في المخططات الاساسية لها منذ الخمسينات. وهو ما يفسر اخفاقات هذه المخططات في التعامل مع النمو السكاني الذي شهدته مدينة بغداد وعدم قدرتها على استيعاب هذه الزيادات، وما ترتب على ذلك من تداخل في الفعاليات الوظيفية للمدينة وتنوعها أنعكس سلبا على المتغيرات الاقتصادية وخاصة في قيمة الارض واشتداد المنافسة بين هذه الاستعمالات دون اعتماد ضوابط اقتصادية مسبقة.

ان اولى الضرورات الاقتصادية تتطلب المرونة في التعامل مع استعمالات الارض زمانياً ومكانياً، ليس في داخل المدينة وانما ايضاً في بعدها الاقليمي وهو ما تجلى في دراسة المخطط الانمائي المتكامل لمدينة بغداد. غير ان هذا المخطط لم يحظى بالاهتمام المطلوب في التطبيق وظهرت الكثير من التجاوزات على استعمالات الارض داخل المدينة انعكست على انخفاض كفاءة اداءها الاقتصادي وبالذات ترددي الخدمات في كافة مرافقها وخاصة بعد مرحلة التسعينات.

كل ذلك دفع الباحث الى وضع تصورات تخطيطية ذات بعد اقتصادي عن ما يفترض ان يكون عليه تخطيط مدينة بغداد في المستقبل.

#### Summary

The economy of a city has an important role not only in its establishment but also in its development. This is quite clear in the city of Baghdad throughout its history since its building in 762 A.D. In addition, most of its problems that the city is suffering from are basically related to not giving enough importance to the economic factors in the master planning of Baghdad since 1950's.

This may explain the failiars of master plans in dealing with the actual population growth and the city's inability to absorb such increases and

\* استاذ في المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي.



interrelated and diverse activities which are negatively reflected on the economic variables particularly the effect on the land values, and the strong competitions amongst the land uses without previous economic regulation, such will require good flexibility in dealing with the land uses in time and location, not only within the city but also in its regional dimension. Such consideration was apparent in the comprehensive Development plan study for the city of Baghdad.

However, this plan has not been treated with the importance it deserve in its application, and so a great many unauthorized and wrong land uses have sprang up within the city, these have resulted in a negative way its economic operation as well as on deterioration of its services especially since 1990's .

All this has led this researcher to draw planning economic proposals on how Baghdad should be planned.

### المقدمة

منذ القدم كان تخطيط وتنظيم المدينة مطلب رئيسي للمقيمين فيها لكي تحميهم من الهجمات ومن عوامل الطبيعة وليؤمن لهم حياة بيئية مناسبة. وقد حاول الإنسان بمرور الزمن تنظيم مدينته آخذاً بنظر الاعتبار ليس فقط حماية نفسه بل وتأمين رفاهية متزايدة لحياته. ومن هنا نشأ مفهوم تخطيط وتنظيم المدينة ضمن الإطار العام ليتطور تدريجياً في جوانبه العديدة ويظهر بشكل أكثر تطوراً في المدينة العربية الإسلامية، ككيان قائم له جذور تاريخية وحضارية عميقة وليست مجرد هياكل عمرانية لممارسة النشاطات المختلفة. ومدينة بغداد التي أنشأها أبو جعفر المنصور في عام ٧٦٢ ميلادية وتوافد عليها، وعبر أدوارها التاريخية، مختلف الناس على اختلاف طبقاتهم وأجناسهم وبنوا فيها حضارة أصبحت ليومنا هذا مرجعاً مهماً لمختلف العلوم، جسدت دوراً واهمية الاعتبار الاقتصادية في إنشاء وتطور المدن، ومن هنا جاءت فرضية البحث؛

فرضية البحث: احتلت الأبعاد الاقتصادية دورها الريادي في إنشاء وتخطيط مدينة بغداد كإحدى العناصر المهمة في تنظيم استعمالات الأرض في مختلف مراحل تطورها التاريخي.

هدف البحث: إبراز دور وأهمية الجوانب الاقتصادية عند تخطيط مدينة بغداد، اخذين بنظر الاعتبار التطور التاريخي لهذا الجانب في التخطيط والتطور الاقتصادي والاجتماعي والعمراني على وفق المخططات الأساسية للمدينة.



### أولاً : الجانب الاقتصادي في تخطيط مدينة بغداد؛ خلفية تاريخية

تتجلى الأهمية الاقتصادية في تخطيط مدينة بغداد منذ تأسيسها من بعض المؤشرات التي أشار إليها أبو جعفر المنصور في اختياره لموقع مدينته الجديدة، إذ قال "إنما أريد موقعا يرتفق الناس به ويوافقهم مع موافقته لي، ولا تغلوا عليهم في الأسعار ولا تشتد فيه المئونة فان أقيمت في موقع لا يجلب إليه في البر والبحر شيء غلت الأسعار وقلت المادة واشتدت المئونة وشق ذلك على الناس" ( طاهر مظفر العميد، ١٩٨٦، ص٣٤٧). هذه الشروط عكست المستلزمات الاقتصادية التي كان المنصور يفكر بها لموقع مدينته، كإحدى الأبعاد الرئيسية التي يستند عليها في تخطيط المدن العربية منذ القدم.

#### ١-١ تخطيط المدينة العربية الإسلامية القديمة: ملامح في البعد الاقتصادي

أرتكز تخطيط المدينة الإسلامية على الوظائف الدينية والاقتصادية والاجتماعية كجملة أهداف وجب تحقيقها في آن واحد، باعتبار المدينة منشأة حضرية ذات طابع اقتصادي واجتماعي معقد، فهي تؤثر وتتأثر بعوامل عديدة ومتداخلة غالبا ما يصعب الفصل بين تأثيراتها المختلفة، فإلى جانب تأثيرها وتأثرها بالمدن الأخرى، فان طريقة استعمال الأرض في المدينة عكست اختلاف متطلبات النشاطات الاقتصادية والمقيمين فيها، فهي ذاتها تمثل نظاما معينا بطريقة توظيف أرضها مرتبط أساسا بتمركز النشاطات الاقتصادية من إنتاجية وتجارية وخدمات وسكن حول الوظيفة الدينية، الجامع، الذي يشكل نقطة الارتكاز في تخطيط المدينة (الكناني، ٢٠٠٦، ص١٨١) . ويبدو أن واقع المدينة وتشابك وارتباط النواحي أعلاه ببعضها البعض آنذاك قد حدد مقدار ونوع الاهتمام بالناحية الاقتصادية الحضرية والذي يمكن تلخيصه بجانبين مهمين ( عبد الجبار ناجي، ١٩٨٨) :

أ - تنظيم الحياة الاقتصادية الحضرية بشكل يحقق أفضل وضع للأطراف المتعاملة من منتجين وتجار ومستهلكين. ويتجلى هذا التنظيم في بروز ظاهرة عامة للمدينة العربية هي في انتشار الأسواق المتخصصة بأنواع معينة من النشاطات الاقتصادية، ضمن هيكلها الحضري، حيث إن التخصص يسهل على المنتج والتاجر والمستهلك معا مقارنة الأسعار والجودة لنفس النوع من السلعة قبل إجراء عمليات البيع والشراء. ولقد صممت هذه الأسواق بطريقة علمية وغطيت في كثير من الأحيان بالسقوف لحماية الناس واستمرار النشاط الاقتصادي وبخاصة النشاط التجاري من كافة الأحوال الجوية.

ب - اختصار المسافات ووقت التنقلات في المدينة وتأمين أفضل توزيع أو تمركز لمبانيها العامة ولأسواقها التجارية ونشاطاتها الاقتصادية وتنظيمها بما يلاءم الأطراف المتعاملة، وبما يؤمن للإفراد اختزال المسافات التي يقطعونها بين مختلف نقاط تنقلاتهم اليومية.

#### ٢-١ تخطيط مدينة بغداد المنصور؛ البعد الاقتصادي



اعتمد الخليفة المنصور في تخطيط مدينة بغداد على نفس المبادئ التي اعتمدت في تخطيط المدينة العربية الإسلامية. فهو قد أدرك أهميتها وضرورة توافرها في مجتمع يشهد تطورات اجتماعية واقتصادية مستمرة. حيث أمر، ومن هذا المنطلق، بأن يتخذ شكل مدينة بغداد شكلا دائريا، نظرا للقرب وسهولة الوصول جغرافيا من مركز الدائرة إلى جميع الجهات وبصورة متساوية. وقد عبر المنصور عن أهمية الشكل الدائري في تخطيط المدينة وقيام قصر الخلافة في قلب بغداد المدورة حين قال: " إن على الحاكم إن يقيم في الوسط من الجميع وعلى بعد متساو من الجميع" (إحسان فتحي، ١٩٨٧) وهنا إشارة واضحة إلى دور المسافة كعامل مؤثر في عنصر الكلفة وسهولة الوصول؛ فكما كان وسط الدائرة هو المنطقة الأقرب إلى كافة مناطق المدينة وسكانها، فقد أقيم في وسط المدينة لهذا السبب أيضا جامعها الرئيسي. هذا ومن أجل تحقيق نفس الهدف من سهولة وسرعة تنقل للأفراد، نجد ان المدارس والحمامات العامة والشوارع التجارية والصناعية أقيمت كذلك في منطقة المركز.

لقد توصل معظم الباحثين والمستشرقين إلى أن التخطيط الدائري له مزايا حربية وفنية وفيه اقتصاد في نفقات البناء مقارنة بأي تخطيط آخر ( منظمة المدن العربية، ١٩٨٦ ). هذا التخطيط الدائري الشكل يعتبر نموذج واضح ورائع ومن أهم نماذج تخطيط المدن التي عرفت في التاريخ، كما انه لا نظير له في مدينة سابقة للفتوحات الإسلامية - العربية إذ هو تخطيط مبتكر من قبل الخليفة المنصور حققه ونفذه أتباعه من المهندسين وأهل المعرفة بعد بنائها في ذلك الزمان (٧٦٢م - ٧٦٦م). وبرز ما تميز به، شكلها المدور هو تحصينها القوي وترتيب الأسواق فيها على جانبي شوارعها الرئيسية الأربعة التي تربط قلب المدينة بجسور الخندق الأربعة التي تؤدي كل منها إلى احد المداخل في سور المدينة الخارجي.

وبمرور الزمن، مرت مدينة بغداد بفترات نمو وتوسع لأسباب منها سياسية واقتصادية فأخذت بالتوسع السريع خارج سورها الدائري إلى الضفة الثانية من نهر دجلة وبنى خارج السور معسكر لجيش المهدي (ابن الخليفة المنصور) بعد خلافته للمنصور وانتقلت المحلات التجارية إلى خارجها، ثم تبعها نمو سريع امتد إلى القرى التي كانت قريبة من بغداد واستمرت كذلك خلال فترات أنظمة الحكم المختلفة التي تعاقبت عليها والتي شهدت فيها المدينة تغيرات وإضافات عمرانية كثيرة، وخلال فترة الاحتلال الإنكليزي والعهد الملكي اخذ توسعها يأخذ شكلا شريطيا في جانبي الكرخ والرصافة وظهرت أحياء سكنية جديدة مثل العيواضية والوزيرية والزوية والوشاش والدورة (إحسان فتحي، ١٩٨٧) .

### ثانيا : المرحلة الحديثة للاقتصاد في تخطيط المدن

يعتبر الدور الفعلي الذي بدأ يلعبه علم الاقتصاد في منهج التخطيط الحضري ، دورا حديثا نسبيا،(BUTTON , K.J, 1976) والسبب يرجع إلى تجاهل عدد كبير من المخططين العمرانيين



خلال الفترات السابقة بالمبادئ والتعاليم والأنظمة الاقتصادية، فكانوا لا ينظرون إلى عملية تخطيط المدينة، وكأنه جزء من التخطيط الاقتصادي، لاعتقادهم بأن علم الاقتصاد هو شكل مصغر من العلوم الرياضية المستعملة في حسابات الكلفة بدلا من أن يكون دائما وكما اعتمد في المراحل السابقة، علم توزيع الموارد ودليل عمل في صنع القرار التخطيطي. ولم يكن اقترانه بالتخطيط بالدرجة المقبولة حتى فترة الستينات التي اشتدت حينها الضغوط الاقتصادية والسياسية والاجتماعية وياتت الجوانب الاقتصادية مهمة وضرورية إلى حد أصبح استبعاد الاقتصاديين عن العملية التخطيطية أمرا مستحيلا خصوصا وان حجم وطبيعة تداخل المشاكل الحضرية، يصاحبها التفاعل الكبير بين القطاعين العام والخاص ضمن إطار اقتصاد المدينة. وبنفس الوقت الذي بدأ فيه المخططون يدركون الدور المهم الذي يجب أن يلعبه الاقتصاد في عملهم ، فقد بدأ الاقتصاديون كذلك ينظرون إلى التخطيط الحضري نظرة مختلفة وأدركوا بأن الطريقة الوحيدة التي يمكن بها تنسيق العديد من القرارات الخاصة في المدينة لغرض تحقيق رفاهية أفضل للمجتمع، تكمن في تخطيط فعال لمعظم النمو الحاصل في المدينة.

## ٢-١ أهمية الجوانب الاقتصادية في تخطيط المدينة

يمثل الجانب الاقتصادي محورا رئيسيا من المحاور التي يركز عليها فهم ما يدور في المدينة (Vernon R.H. 1967 p.191) لان التركيب الاقتصادي للمدينة، يعد مسئولا مسؤولة حيوية عن تكوين المدينة وبنائها، كما يشترك في ممارستها لوظائفها، فضلا عما يسهم به من تحديد لحركة السكان، نحو فرصة العمل الأرحب وكمية الأجر الأفضل، ويعتمد الاقتصاديون على هذا الاتجاه كثيرا في تفسير تدفقات الهجرة من الريف إلى المدينة. المدينة بذاتها تعتبر منظومة حضرية متفاعلة دائما تنتج نمطا له عوامله ومسبباته وتأثيره الديناميكي في توزيع الاستعمالات المختلفة للأرض، وان تغيير موقع أي فعالية معينة سيؤثر بالتالي على المواقع الأخرى (Lorry S. B., 1971, pp.69-79). وبالنسبة للاقتصادي فهي "ظاهرة حضرية اقتصادية يحاول أن يسقط عليها وجهة نظر المفهوم الاقتصادي وبخاصة فيما يتعلق باستعمالات الأرض، ضمن حدودها، والتي تتسم بعامل الندرة داخل المنطقة الحضرية Pierre (H., DERYCKE, 1979, p.48). أي انه ينظر إليها من وجهة نظر العقلانية الاقتصادية في التحليل والقرار بغية التنظيم التدريجي للسلع النادرة والخدمات الحضرية لتقديم أفضل الخدمات للإنسان في المدينة. وهي بنفس الوقت تمثل بالنسبة له مركزا اقتصاديا واجتماعيا متميزا، تعيش وتلتقي فيه العناصر الاقتصادية والاجتماعية، باعتبار المدينة المكان الذي يمكن إدارته بتكاليف اقتصادية واجتماعية معينة.





وإذا كانت المدينة، كموقع متميز، يمثل السوق التقليدية للسلع والخدمات وعوامل الإنتاج التي يستند عليها الأفراد والعناصر الاقتصادية عند اتخاذ قراراتهم، فهي أيضا مركز هام يفرض قراراته الاقتصادية والاجتماعية على هذه العناصر أكثر فأكثر مع نمو المدينة وتطورها. ان تجمع الفعاليات الاقتصادية في المدينة يمنحها كفاءة عالية بسبب تجاورها المكاني، تكامل فعاليتها وتركزها في هذه " المواقع المتميزة ". هذا التجاور المكاني (Juxtaposition) ينبع من حقيقة اقتصادية وهي ان التعامل مع الأرض في مفهوم الاقتصاد الحضري، هو في كونها موقع (Location) للفعاليات الاقتصادية وليس وسيلة للإنتاج (Factors of production). وان قوة التجمع (Agglomeration) هذه تتضمن أيضا جوانب سلبية تمارس آثارا معاكسة " الوفورات الأقتصادية " (Diseconomies effects) الناتجة من ارتفاع القيمة العقارية بسبب شدة التركيز للفعاليات الصناعية والحضرية إضافة إلى الآثار الأخرى كالتلوث، الازدحام.... الخ، مما يجعل عملية إدارة المدينة اقتصاديا، عملية دقيقة ومعقدة تحتاج إلى بعد نظر واسع، ذلك أن رغبات الأفراد والعناصر الاقتصادية التي تعيش فيها لا يمكن أن تتحقق إلا إذا كانت متناسبة مع السلوكية الخاصة للمدينة، حيث أن للمدينة سلوك ومنطق اقتصادي خاص بها، توجه به العناصر التي تعيش فيها. فالاقتصادي يحاول دائما أن يصل إلى الوضع الاقتصادي الأفضل لمدينته وهذا يعني أن الخطة الحضرية للمدينة ونموها يجب أن تحقق الهدف بأقل التكاليف الممكنة.

من هنا يبرز جانب مهم من مهام اقتصاد المدن، يهتم بدراسة التوزيع المكاني وتمركز النشاطات الاقتصادية على المستوى الوطني، إلا أن تأثير الظاهرة الحضرية المعاصرة التي امتازت بتسارع معدلات النمو الحضري وتضخم المدن وما إلى ذلك من آثار ونتائج اقتصادية واجتماعية سيجعل في المستقبل من اقتصاد التجمعات السكانية الحضرية الواسعة، الفرع الاقتصادي الأول والأوسع والاهم من فروع العلوم الاقتصادية.



## ٢-٢ الضوابط الاقتصادية في تنظيم استعمالات الأرض الحضرية

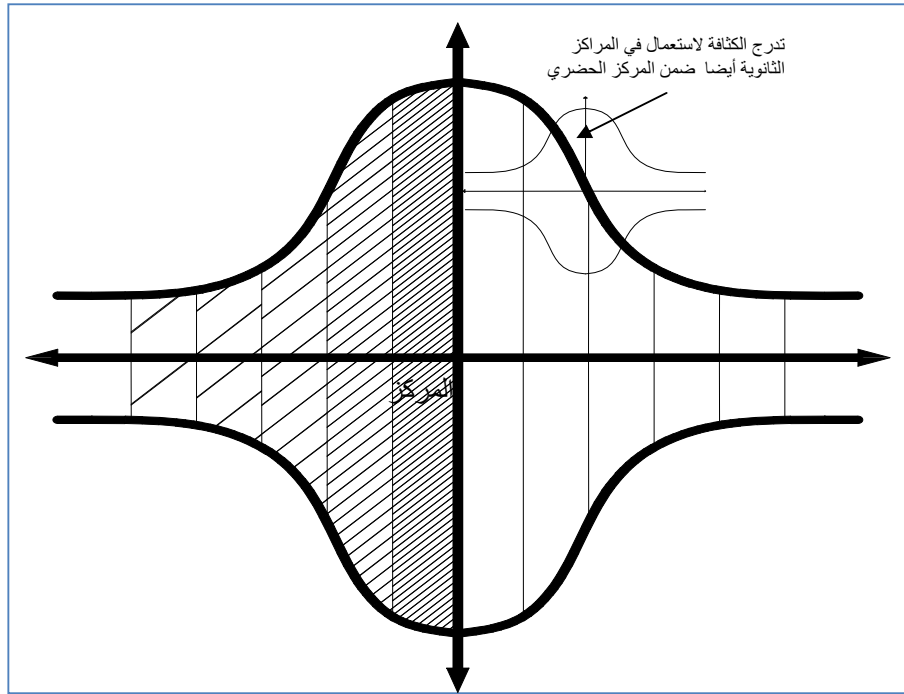
لما كانت الأرض سلعة معروضة للطلب والاستثمار بمراد مالية متباينة، بتأثير مقومات معينة، فإن استثمارها يختلف بحسب تأثير تلك المقومات. وتعد العوامل الاقتصادية من أهم العوامل المؤثرة في استعمالات الأرض في المنطقة الحضرية، ومن أهمها ما يلي :

١- **المنافسة:** ترجع المنافسة على المكان إلى حقيقة انه لا يمكن لشئيين أن يشغلا نفس المكان في نفس الوقت. إن الأداء الوظيفي للمدينة، أي توزيع سكانها وأنماط استخدام الأرض وما تؤديه من وظائف، هو محصلة العلاقة التنافسية بين المجموعات السكانية المختلفة وأنواع استخدام الأرض والوظائف والمؤسسات، من اجل الحصول على أماكن لها في المدينة على نحو يفي بمتطلباتها قدر الإمكان. إن الاستعمالات التجارية والصناعية تعتبر من أفضل الاستعمالات في مقدار مردودها الاقتصادي لذلك فإنها تريح المنافسة من بين أنماط الأرض الأخرى، تاركة الاستعمالات السكنية تحتل المرتبة التالية لقلة قابليتها على منافستها. ولا يكون الفصل بين تلك الاستعمالات منقطعا، ف دائما تكون هناك مناطق انتقالية للتداخل بين هذه الاستعمالات، باتجاهات توسع المدن.

٢ - **عامل النقل:** إن التطور التقني لوسائل النقل هدفه الأساسي هو تسهيل وصول السكان و"البضاعة" إلى المكان المقصود، مع ضرورة الارتباط بين المناطق المتناثرة ومراكز خدماتها المركزية. فالتطور التقني في وسائل النقل جعل استعمالات الأرض الحضرية تتحرك باتجاه خطوط النقل مستفيدة من خدماتها، فالمؤسسات الخدمية والصناعية استفادت من التقدم الفني في وسائل النقل لتنتشر ضمن هيكل المدينة على طول الطرق الرئيسية فيها، ولولا هذا التطور لاكتفت بمواضع محشورة ضمن المناطق السكنية أو التجارية المكتظة في المدينة. إن التغيير في تكاليف النقل يترك أثره في قيمة الأرض الحضرية وبالتالي في مقدار إيجارها، فكلما كانت المناطق بعيدة كلما كانت اقل ثمنا وإيجارا، ولذا فان قيمة وإيجار مناطق الأطراف الريفية والحضرية وتخوم المدينة اقل بكثير من نظائرها المستثمرة ضمن المكان المركزي للمدينة.

٣ - **قيمة الأرض:** إن وحدة المساحة (الأرض) بذاتها هي سلعة غير قابلة للنقل (ثابتة) وان تغير قيمتها يعتمد على تغير مجموعة من العوامل المؤثرة، بعضها يتعلق بالموضع وعناصره والبعض الآخر بنوعية الاستعمال الذي يسود المنطقة او بمحاذاتها، وإمكانية الوصول وغيرها. فالأراضي الواقعة في قلب المدينة التجاري تصلح لكل الاستعمالات لكن اختلاف القابلية على دفع أعلى الإيجارات، بتأثير المنافسة بين استعمالات الأرض، حدد نمط الاستعمال السائد فيها، وكانت الأفضلية في ذلك للمؤسسات التجارية والخدمية المصرفية والمالية، وبذلك يكون نمط الاستعمال السائد للأرض الحضرية هو المحرك الأساسي لقيمتها، إذ كلما اقتربنا من مركز المدينة كلما تزداد كثافة الاستعمال (Density Gradient) ، حيث

نجد إن أعلى القيم تتمثل في المناطق المركزية وتقل باتجاه الأطراف ( الشكل البياني ادناه). وتبقى المناطق المحيطة بالشوارع خاصة الرئيسية، تسيطر على القيمة العليا بالنسبة لما يناظرها من مناطق بالبعد عن المركز الوظيفي للمدينة.



تدرج كثافة الاستعمال في المدينة

وقد تتدخل بعض المتغيرات الاجتماعية في تحديد قيمة الأرض الحضرية، فالمناطق الموبوءة أو المعرضة للتلوث في المدينة تعد أقل قيمة من المناطق الجيدة الواقعة على نفس المسافة عن المركز الحضري، وذلك بسبب إهمال الأولى وقذارتها وعلاقتها الإقليمية المحددة، مقابل نظافة الثانية وتطورها. كما أن متغيرات الموضع في المدينة قد تترك أثرها في قيمة الأرض الحضرية مثل الواجهة المائية والقرب من موقع العمل ومواقع الخدمات الأخرى... الخ.

أن تأثير الضوابط أعلاه، يبدو واضحا في تغير نمط الاستثمار للاستثمارات المختلفة للأرض خلال المراحل المتعاقبة لنمو المدينة. إذ تعتبر المناطق القديمة (مراكز المدن) أقل أجزاء المدينة تغيرا بفعل تخصصها المبكر بالاستثمارات التجارية، حيث يستمر نموها ضمن هذا الحيز مع تشتت بسيط في أطراف وضمن هيكل المدينة. أما المؤسسات الصناعية وخاصة الصغيرة منها تبقى ثابتة بارتباط مع المنطقة المركزية، وما يتوسع منها يتجه نحو أطراف المدينة مستفيدا من انخفاض قيمة الأرض ووفرته

ومن خطوط النقل الرئيسية. في حين يعتبر الاستعمال السكني من أهم الاستعمالات الحضرية سرعة في تغيير موضعه وذلك بسبب محدودية قابليته على المنافسة.

### ٢-٣ كيف يساهم الاقتصادي في تخطيط المدينة؟

يمكن توضيح أساسيات الدور الذي يمكن أن يضطلع به الاقتصادي في عملية تخطيط المدينة بالموشرات الرئيسية الآتية ( Button K.J., 1977, chap.11 ) :

١- يمكن أن يقدم نظاما للإسناد للرجوع إليه دائما، يعكس فيه رغبات المستهلكين مقارنة بالموارد الاقتصادية المتوفرة. وبهذه الطريقة فهو يستطيع أن يكون كالمراقب على الخطط الطموحة التي لا تتوفر لها الموارد الاقتصادية المطلوبة.

٢- إن لدى الاقتصادي أدوات وخبرات يمكن أن تعالج بها مشاكل تخطيطية معينة تمكنه في بعض الحالات من اقتراح الحلول الاقتصادية الأكثر كفاءة وعقلانية. فلقد ظهرت عبر السنين عدة أساليب اقتصادية للتغلب على هذه المشاكل، منها أسلوب الموازنة السلعية وأسلوب المستخدم - المنتج وأسلوب البرمجة الخطية وأسلوب تحليل الكلفة- المنفعة، الذي يعتبر طريقة عملية لتعيين درجة الرغبة في إنجاز بعض المشاريع (\*).

لقد حاولت هذه الأساليب أن تدرس المدينة ونموها بكافة أبعادها ونتائجها كما حاولت الاستخدام الأفضل لاستعمالات الأرض في المدينة وإيجاد التوزيع الأكثر عقلانية في التوزيع المكاني لمختلف النشاطات الصناعية والتجارية والسكنية والنقل وغير ذلك في المدينة. إلا أن تعقيد هذه الأساليب في بنائها الرياضي وبسبب الرغبة في شموليتها وعموميتها وما تتطلبه من بيانات إحصائية ومعالجتها، قد جعل من هذه الأساليب، اساليب عامة غير عملية باستثناء بعض الحالات.

٣- يمكن للاقتصادي أن يتصرف كحلقة وصل بين الذين يضعون الخطة ويتنبأوا لها وبين الذين يكونون مسئولين عن تخصيص وتوزيع الموارد المالية من الحكومة، وانه بواسطة ترجمة الخطط الحضرية إلى قيم مالية فان الاقتصادي يتصرف كواسطة بين هاتين الجماعتين.

٤- إن الدور الرئيسي للاقتصادي في عملية التخطيط الحضري، تكمن في إنجازه التقييم النهائي للاستراتيجيات البديلة الموضوعة من قبل المخططين. فهو المسئول عن اختيار أهم مجموعة

---

\* ان من المهم أن نلقي نظرة شاملة طويلة الأمد؛ بمعنى النظر إلى النتائج غير المباشرة في المستقبل البعيد كما هو في المستقبل القريب، بمعنى السماح للتأثيرات الجانبية المتعددة لتشمل أفراد المجتمع وفعاليتهم الاقتصادية محليا وإقليميا. هذا الأسلوب يتضمن تقييما لجميع الكلف والمنافع ذات العلاقة.



استثمارية وسياستها، كذلك فان عليه تحديد الأولويات وترتيبها حسب أهميتها بالنسبة لاقتصاد البلد ككل. ففي مجال الاستثمار للمشروعات الجديدة المقترحة على النطاق الحضري مثلا، هناك أولويات، لا يجوز الغرق في فرعيات، بل بإمكاننا أن نحدد أولويات، ونعطيها تركيزا أكثر في الاستثمار أو في الجهد الفني. وفي مجال النشاطات الاقتصادية المختلفة، علينا أن نقف عند النشاط غير الاقتصادي ونقله وننتقل إلى نشاط آخر في طاقاتنا واستثمارتنا وفي إمكانياتنا(\*) .

اجمالياً، هناك رغبة دائمة من النواحي النظرية والعملية لتكون مرحلة التقييم الاقتصادي، آخر مراحل العملية كلها ويسري هذا على الخطط قصيرة المدى او تلك التي تقتصر على اجزاء معينة من المدينة. أما في حالة الممارسات التخطيطية الشاملة او البعيدة المدى فان عليه التواجد دائما لغرض المساعدة في التخلص وإزالة البدائل التي تبدو غير واقعية في مراحل العملية التخطيطية. وبصورة عامة فان على الاقتصادي مساعدة المخطط في دراسة ما تعنيه مفردات الخطط من وقائع وحقائق اقتصادية. ونود أن نشير بهذا الخصوص إلى أن انفصال عمليات التخطيط الحضري والعمراني في أجهزة مستقلة عن عمليات التخطيط الاقتصادي - الاجتماعي، قد تسبب في تفكك العمليات التخطيطية الشاملة(\*) .

في الندوة العالمية التي عقدت في وزارة التخطيط والتعاون الانمائي عام ١٩٧١، وجدت مجموعة من خبراء الأمم المتحدة ، إن الوقت قد حان لإدماج الجوانب العمرانية بالجوانب الاقتصادية والاجتماعية في عمليات التخطيط والتنمية الشاملة. وانتشرت هذه الدعوة في المراحل اللاحقة، لكن تأثيرها لا يزال محدودا. وفي نفس الفترة تقريبا تشكلت في وزارة الشؤون البلدية والقروية ووزارة البلديات العراقية فيما بعد، مديرية عامة لتخطيط المدن (التصميم الإنمائي الشامل لمدينة بغداد، ١٩٧٣) ، حيث بدأت بتطبيق فكرة تكامل الجوانب الاقتصادية - الاجتماعية بالجوانب العمرانية، وخاصة بعد استحداث المديرية العامة للتخطيط العمراني في وزارة البلديات عام ١٩٨٧ (\*) ،

\* النشاط غير الاقتصادي، ذلك النشاط الذي يكاف الدولة والمجتمع أكثر مما يعود عليه من نفع وفائدة، وهو ما يتعلق بتحليل الكلفة الاجتماعية.

\*\* وهو ما سنأتي عليه عند استعراض التصاميم والدراسات والمقترحات التي أعدتها مؤسسات عالمية مختلفة لدراسة تطور ونمو مدينة بغداد والتي اخفق غالبيتها في مواكبة هذا النمو.

\* في ١٩٨٧/١/٤ صدر قرار حكومي برقم (١٣) تم بموجبه فصل مهام التخطيط الاقليمي عن مهام التخطيط العمراني ، في استحداث المديرية العامة للتخطيط العمراني حيث حددت مهام هذه المديرية في اعداد التصاميم الاساسية والتفصيلية للمدن والقصبات.



والتي سعت الى وضع دراسات أكثر جدية لتصاميم المدن في العراق. وقد ظهر عند تشكيل هذه المديرية النقص الكبير الواضح في متخصصي اقتصاديات المدن في العراق.

### ثالثاً: البعد الاقتصادي في مرحلة التخطيط الحديث لمدينة بغداد

برز البعد الاقتصادي في مجال تخطيط المدينة العراقية تدريجياً، من خلال إعداد المخططات التفصيلية لهذه المدن في تحليل منفعة وكلفة الفعاليات والنشاطات التي يحتوي عليها نظام المدينة، تبعاً لحاجات ورغبات المجتمع، في جوانبها الاجتماعية والعمرانية بالإضافة الى الجانب الاقتصادي، ولكن بمستويات متباينة.

### ٣-١ المخططات الأولية في تخطيط مدينة بغداد

أولى هذه المخططات وضعت من قبل المهندسين الألمانين ، بر يكس وبروفينز في عام ١٩٣٦، ليتلاءم مع النمو الحضري المتوقع لمدينة بغداد ولاستيعاب سكاني مقداره نصف مليون نسمة. لكن هذا المخطط لم يوفق أصلاً لعدم مواكبته للتطور والنمو الذي شهدته مدينة بغداد بحيث تجاوز عدد نفوس بغداد النصف مليون نسمة عام ١٩٤٧. (الكناني، المخططات الأساسية، ١٩٩٩، ص ١٨). وخلال مرحلة الخمسينات، طرأت تغيرات حادة وسريعة في بنية الاقتصاد العراقي نتيجة ارتفاع عائدات النفط ابتداء من عام ١٩٥٢ ارتفاعاً مفاجئاً خاصة بعد التوقيع على اتفاقية مناصفة الأرباح بين الحكومة العراقية وشركة نفط العراق الأجنبية، حيث ارتفعت من (٣) مليون دينار عام ١٩٤٩ إلى (٥٠) مليون دينار عام ١٩٥٣. ونظراً لتوفر الأموال وزيادة إمكانية الدولة اقتصادياً في المباشرة بالمشاريع التنموية فقد تأسس عام ١٩٥٠ "مجلس الأعمار" الذي شرع بتطبيق خطته الطموحة لتنفيذ الخطط الاقتصادية التي شملت مشاريع صناعية وزراعية وروائية ذات نطاق واسع. وعلى مستوى تخطيط المدن شرعت الأجهزة المختصة بالتعاون لإعداد المخططات الأساسية لمدينة بغداد.

- في عام ١٩٥٤ شرع بوضع مخطط أساس جديد لمدينة بغداد من قبل مينيوريو وشركاؤه (Minoprio & Spencely & Magfarand) وهي شركة بريطانية للتخطيط الحضري، والذي انجز في عام ١٩٥٦. وقد اقترح أن يتخذ هيكل المدينة الشكل الأشعاعي بقطر (١٨) كم يحيط به حزام من الأراضي الزراعية بعرض (٢) كم لمنع الانتشار العشوائي للمدينة خارج هذا النطاق. وتم وضع هذا المخطط على أساس إن بغداد ستستوعب (١.٥) مليون نسمة كحد أعلى لغاية عام ٢٠٠٦، لكن تعداد بغداد تجاوز هذا العدد بعد مرور (١٠) سنوات فقط (الكناني، ١٩٩٩، ص ٧٢). وهنا أيضاً كان السبب عدم وجود التصور المستقبلي الكامل عن واقع المدينة الاقتصادي-الاجتماعي وغياب النظرة الاقتصادية الشمولية لمستقبل المدينة، حيث انه خلال تلك السنوات أدت زيادة



عائدات العراق من النفط إلى رفع المستوى المعاشي للمواطنين وارتفعت الدخول ونشطت حركة المشاريع والفعاليات الاقتصادية وحركة العمران في بغداد بالذات مما تتطلب توفر أيدي عاملة إضافية للمساهمة في عملية التنمية. وهنا لعبت هجرة الناس من الريف إلى مدينة بغداد، طلبا لفرص أفضل للحياة اقتصاديا واجتماعيا، الدور الرئيسي في زيادة عدد سكان المدينة وشكلت الهجرة بدورها نسبة كبيرة من مجموع الزيادة السكانية فيها .

وسرعان ما استبدل هذا المخطط، بالمخطط الذي وضعه مكتب دوكسياس عام ١٩٥٩ ( Doxiadis Associates)، حيث كلف هذا المكتب بوضع مخطط تفصيلي، يأخذ بنظر الاعتبار المخططات الأساسية المعدة سابقا والظروف والأوضاع السياسية الاقتصادية والاجتماعية التي تمر بها عاصمة العراق، على ان يستوعب بحدود (3) مليون نسمة لغاية عشرين سنة قادمة أي لغاية ١٩٧٨. وأعطى هذا المخطط أهمية كبرى لنهر دجلة حيث اقترح بناء ثلاث قنوات طويلة نفذ منها قناة الجيش عام ١٩٦٠ ( الكفاني، ١٩٩٩، ص٧٥) لكن تعداد سكان بغداد تجاوز هذا العدد مرة أخرى قبل عام ١٩٧٠. وهنا أيضا كان لغياب النظرة الشمولية في التخطيط الدور الكبير في عدم مواكبة المخطط لتطور المدينة، فالتغير الجذري الذي حصل للأوضاع الاقتصادية والاجتماعية لسكنة بغداد بشكل خاص لم تكن مقدرة أو متوقعة بهذا المقدار (سهير السنوي، ١٩٨٤)، فلقد أثرت زيادة السكان بشكل أساسي على الطلب المتزايد للخدمات الحضرية، مما اظهر النقص وبشكل خاص في مجال السكن والنقل.

بعد هذا المخطط أنيطت مهمة وضع مخطط أساس جديد لمدينة بغداد للفريق البولوني ( Polservice comp.) للمدة ١٩٦٥ - ١٩٦٧ . وهو مقارنة بالمخططات السابقة يمثل أولى المحاولات الجادة في وضع مخطط أساسي لمدينة بغداد وفق دراسات ومسوحات مستفيضة تناولت جميع القطاعات الاقتصادية واستناداً على احتمالات التطور الاقتصادي والاجتماعي للمدينة مقارنة بتطور العراق بصورة عامة والمنطقة الوسطى بصورة خاصة. وأكدت الدراسة على دور بغداد المهم ونموها المتوقع خلال العشر سنوات القادمة. وقد بنيت اقتراحات المخطط وتوقعاته على الفقرات التالية : التركيب السكاني والتركيب الوظيفي والصناعة والتجارة والأعمال، والنقل والمناطق الخضراء.

### ٢-٣ تداعيات تأميم النفط في تخطيط مدينة بغداد

شكل تأميم النفط في ١ حزيران ١٩٧٢ انعطافا جوهريا في تاريخ العراق الاقتصادي، الذي اثر بدوره على كل الخطط السابقة وعلى توجه المخطط الأساس لمدينة بغداد الذي أعده الفريق البولوني، حيث طرأت تغييرات جذرية مهمة لم تكن مقدرة وبانت الفرضيات الأساسية والتوقعات المستقبلية التي استند إليها المخطط في معظمها غير واقعية وغير دقيقة.



وخلال المدة ٧١-١٩٧٢، عاد الفريق البولوني ليقدم المخطط الإنمائي الشامل ولغاية عام ٢٠٠٠، والذي استغرق تحضيره حوالي (٥) سنوات، اعتبر مكملاً للأعمال والجهود السابقة وروعي فيه إعادة النظر في المخطط السابق وتشخيص المشاكل التي ظهرت واستجبت خلال تلك الفترة. هذه المتغيرات تمثلت بشكل اساسي في زيادة عدد سكان مدينة بغداد في السنوات اللاحقة (بفعل عاملي الهجرة والزيادة الطبيعية) والتي تراكمت مع زيادة في مستوى الدخل وبالتالي ارتفاع المستوى المعاشي اقتصاديا واجتماعيا قد انعكس على زيادة الطلب على الخدمات الحضرية، كان له تأثيره في تكوين مراكز جديدة للمدينة كالمراكز التجارية والمراكز الترفيهية. ومثل هذا التسارع في النمو يستوجب الاعتماد على المنطق العلمي الاقتصادي كأحد الأسس التي لا بد منها في التنبؤ بنمو المدينة مسبقاً ولمدى زمني بعيد والتعمق في دراسة استعمالات الأرض وارتباطها بتغير أسعار الأرض من أجل التوصل إلى تطبيق السياسات الحضرية المتعلقة بالحجم الاقتصادي الأفضل أو المتعلقة بإنشاء المدن الجديدة أو المتعلقة بموقع النشاط الاقتصادي الذي يخدم مختلف الأهداف الاقتصادية والسكانية. وعلى اساس هذا المنظور الاستراتيجي، وباعتبار مدينة بغداد تمثل مركز النقل الرئيسي لتجمع السكان الحضر في العراق، فان التوقعات حول تعداد سكانها سوف يتجاوز الـ (٩.٥) مليون نسمة عام ٢٠٠٠، (JCCF، ١٩٨٦) وهذا بدوره سيولد مشاكل بيئية وتنموية على المقيمين فيها.

إن هذا الحجم كان يمثل، في حينه، ضعف حمولة المخطط الأساس المعد عام ١٩٧٣ والذي اعد لاستيعاب سكاني قدره (٤.٥-٥) مليون نسمة. هذا التقدير يظهر خطورته على شكل تعارض بين اقتصاديات الحجم من منفعة وكلفة لتقديم الخدمات بشكل اقتصادي كفاء قائم على اعادة توزيع السكان بما ينسجم وتطور مدينة بغداد اقتصاديا واجتماعيا، وهذا يتطلب معالجات تخطيطية مستمرة بمختلف الواجه والاساليب، وفعلاً قامت أمانة بغداد بأخذ هذه الاعتبارات والتحويلات الجديدة لمدينة بغداد بنظر الاعتبار عند وضع مخططات جديدة للمدينة.





### ٣-٣ تخطيط مدينة بغداد في بعدها الإقليمي

في الثمانينات (١٩٨٢-١٩٨٧) بدأت عملية تخطيط مدينة بغداد، تأخذ مرحلة جديدة، فقد بدأت أمانة بغداد بوضع دراسة تحت عنوان ( التخطيط الإنمائي المتكامل لمدينة بغداد ٢٠٠١) بإشراف مجموعة من الشركات الاستشارية اليابانية (JCCF) بالمشاركة مع خبراء عالميين لدول متقدمة في مجالات التخطيط والتنمية، على تطوير وتحديث المخطط الإنمائي الشامل لمدينة بغداد لسنة ٢٠١٥، وقد قدمت هذه الشركات عدة تقارير إلا ان العمل قد توقف بعد حرب الخليج (١٩٩٠). وهي أول دراسة تقام على مستوى الإقليم إذ أنها لا تشمل مدينة بغداد فحسب (حدود أمانة بغداد) وإنما تشمل أيضا ما يحيط بها وهو ما يطلق عليه ب( بغداد الكبرى) بدائرة نصف قطرها ٥٠-٦٠ كم، بعبارة أخرى المناطق المحيطة ببغداد والتي تتأثر متأثرا مباشرا بعملية التطور الحضري لها. ولم تقتصر هذه الدراسة على هذه المدييات بل امتدت لتشمل ما أطلق عليه ب إقليم بغداد المركزي بنصف قطر ١٠٠-١٢٠ كم، حيث توجد الارتباطات الاجتماعية والاقتصادية مع بغداد ( الكناني،آليات تحجيم..١٩٩٩،)

على مستوى المدينة أشار المخطط إلا أن مركز المدينة لا يتجاوز المنطقة التقليدية القديمة في كل من الرصافة والكرخ. ولكن مع ضغط الزيادة السكانية بدأت المدينة تتسع بشكل موازي لنهر دجلة، مع محاولات لتغيير هذا النمط باتجاه متعامد مع حزام النهر؛ وخاصة في الكرخ: شوارع دمشق، الربيع، ١٤ رمضان مثلا. ومع إنشاء شارع السدة الشرقية في الرصافة أصبحت هناك امكانات كبيرة للتوسع شرقا حيث أنشأت بعض المباني الحكومية والمصالح التجارية والأعمال، وبذلك توفرت أفاق جديدة لتوسع المركز شرقا وغربا.

ولكن ما يؤخذ على هذا المخطط، اقتصاديا، انه لم يولي الأهمية المطلوبة لموضوعة السكن في مركز المدينة، وتوضيح الكيفية في إجراء المعالجات للمناطق التراثية والاستعمالات المختلطة ؛ سكن + تجارة. كذلك لم يعطي هذا المخطط الحلول الكافية للواجهة النهرية لدجلة في المدينة، ومنطقتها المركزية التي تحتضن هذا النهر ولكن بدون أطلاله عليه. وبالنسبة لحركة النقل في المنطقة المركزية اكتفى المخطط بالتأكيد على أهمية الطريق الحلقي الذي يبعد المرور العابر من النفاذ إلى منطقة المركز.

وشمل التقرير الإقليمي التأثير الوظيفي لمدينة بغداد بما فيها السكان، القوى العاملة، الامكانات، السياسات المكانية للنشاطات الاقتصادية والمستقرات البشرية القائمة والمقترحة. إن دراسة البعد الإقليمي لهذه المدينة كان الهدف الرئيسي منها تخفيف التركيز السكاني في مدينة بغداد العاصمة ونشر النمو على إقليم بغداد. ويقدر أهمية التعامل مع الطاقة الاستيعابية للمدينة إلا انه من الضروري التأكيد هنا على عدم المبالغة في سرعة توجيه الفائض السكاني على المدى القصير لئلا يؤثر ذلك سلبا على نشاط اقتصاد المدينة، لما يتطلبه من عمل وتطوير مستمر. من جهة ومن جهة أخرى يجب توفير الضمانات



الاقتصادية لتحقيق حالة الاستقرار السكاني في المناطق الجديدة من توفير فرص عمل كافية وخدمات متطورة وحديثة من سكن ونقل وغيرها لضمان إنجاز عملية الجذب المعاكس وتخفيف الضغط على مدينة بغداد.

إن البعد الإقليمي أخذه مداه الواسع في التطبيق من خلال الدراسات الواسعة والتفصيلية التي تم إعدادها لمجموعة من المدن الجديدة في إقليم بغداد المركزي، من قبل المديرية العامة للتخطيط العمراني سواء بالتعاقد مع الشركات الأجنبية الاستشارية أو/و كادراها الوطني. ولقد استندت هذه الدراسات على أحداث محاور للنمو الحضري حول مدينة بغداد قائمة على إنشاء مدن جديدة على وفق أحدث التصاميم، فكان تخطيط مدينة الثرثار ضمن المحور الشمالي-الغربي، ومدينتي الزبيدية والصويرة ضمن المحور الجنوبي. وكان من المؤمل لهذه المدن أن تساهم بشكل فاعل على إحداث نوع من التوازن التتموي في النمو الحضري لمدينة بغداد مع المدن الرئيسية المحيطة بها، إلا أن ظروف الحرب التي مر بها القطر منذ الثمانينات حالت دون تنفيذ هذه المدن، مما اثر بشكل كبير على آليات تنفيذ المخطط الأساسي لمدينة بغداد.

لقد تقاومت معاناة بغداد أمام الضغط السكاني من مدن العراق المختلفة بسبب هجرة أعداد كبيرة من السكان سواء بفعل تداعيات الحرب أو/ بفعل عدم قدرة هذه المدن على توفير متطلبات الحياة المختلفة، بما في ذلك توفير فرص العمل للأجيال الجديدة إضافة إلى تدني مستوى الخدمات كما و نوعا. لقد ترتب على ذلك توسع غير مسيطر عليه للمدينة، لا سيما إذا ما أضفنا إلى ذلك التوزيع غير العقلاني للأراضي السكنية لشرائح مختلفة من السكان من قبل القيادة السياسية، خلال التسعينات، كمكرمة وخاصة لإفراد القوات المسلحة أو عوائل الشهداء. كل ذلك انعكس في تجاوز على استعمالات الأرض المحددة ضمن المخطط الأساسي للمدينة، فظهرت أحياء سكنية لا تتوفر فيها أدنى متطلبات السكن أو في تغير استعمال للأراضي كتلك المخصصة مناطق خضراء أو الأراضي المخصصة لاستعمالات أخرى كالخدمات البلدية أو تعليمية أو صحية، يرافق ذلك كله زيادة سكانية فاقت الطاقة الاستيعابية للمدينة (Over capacity) .

#### ٤- المنظور الوظيفي لمدينة بغداد؛ تصور مستقبلي

من الضروري إيجاد آليات عمل جديدة لمخطط أساسي يكون أداة فاعلة لدى أمانة بغداد والجهات المسؤولة الأخرى لتوجيه واتخاذ القرارات المتعددة الخاصة بتطوير المدينة والمناطق المحيطة بها مباشرة، نتيجة للتطور الكبير الذي اجتاحت مدينة بغداد وعدم مواكبة المخطط الأساسي المقر قانونا للتعامل مع هذه المتغيرات المترتب على هذا التوسع، كذلك فان هدفها هو إعداد التفاصيل الخاصة بتخطيط المدينة ودراساتها لتكون بمثابة حلقة الوصل بين المخططات البنوية والاقتصادية والاجتماعية المنبثقة أصلا من



المخططات الوطنية والإقليمية التي اعتبرت القاعدة والمرجع الأساس للمخططات المحلية والتفصيلية لمدينة بغداد، من خلال التركيز في تحليل الجوانب الرئيسية الآتية؛

١- النشاط الاقتصادي، إذا ما أريد تحقيق رفع مستوى المعيشة لأكثر عدد من السكان كهدف أساسي، فإن هذا يقتضي زيادة توفير فرص العمل، وبما ينعكس على حدوث تبدلات كبيرة في الهيكل الاجتماعي والاقتصادي وإنشاء المشاريع الصناعية والخدمية ضمن محيط بغداد مع التأكيد على سهولة الوصول بين المدينة وأطرافها.

٢- الإسكان، هناك علاقة مباشرة مترابطة بين المستوى الاقتصادي للسكان وأحوالهم المعاشية. إن الحالة السكنية للمجموعات المختلفة من السكان تتصف بتباين كبير في الكثافة السكنية ومعدل الساكنين في الوحدة السكنية ومستوى المحيط السكني. وهذا يتطلب اتخاذ عدة إجراءات لتقليل هذا التباين، من بينها التوجه نحو السكن العمودي وفق مجمعات سكنية متكاملة الخدمات، تفعيل دور المصرف العقاري، استيعاب الزيادة السكانية اللاحقة في مواقع جديدة ضمن المحيط الإقليمي لمدينة بغداد.

٣- الخدمات، إن المستوى الثقافي لسكان مدينة بغداد يرتفع عن المعدل لمجموع سكان العراق، وإن هناك نقص في الخدمات البلدية والتعليمية والصحية والثقافية في كثير من مناطق المدينة، كما إن توزيعها يتفق إلى حد ما مع المستوى الاجتماعي والاقتصادي للجماعات وليس لحاجة المنطقة لها، وخاصة في المناطق الشعبية ذات الكثافات العالية. إن هذا الإخفاق إنما يعود إلى حقيقة تجاهل المخططات السابقة لحيوية مدينة بغداد الاقتصادية في محيطها الإقليمي مما انعكس على الطاقة الاستيعابية لهذه المدينة أمام الأعداد المتزايدة من المهاجرين بسبب رداءة الخدمات وعدم توفر فرص العمل في مناطقهم الأصلية وخاصة الشباب منهم.

٤- النقل والمرور، الاستفادة من الدراسة الشاملة للنقل في مدينة بغداد والتي تم إعدادها من قبل شركة (Scott Wilson) سكوت ولسون البريطانية بالاشتراك مع فريق المهندسين العراقيين المختصين لغرض تطوير نشاط النقل والمرور للركاب والبضائع في المدينة على ضوء تطورها اللاحق ومواكبة التغيرات في بنيتها الحضرية وللايفاء بمتطلباتها سواء في تأثيرها الإقليمي أو الوطني وحتى الدولي.

هذه المرتكزات الأساسية في الدراسات الاقتصادية للمدينة إنما تتبلور في آليات عمل تقوم على:

١. تحليل الوفورات الاقتصادية منها والاجتماعية، فالمدينة لا تعكس فقط آثار الوفورات الايجابية في تنظيم الإنتاج السلعي فهي أيضا بؤرة لتركز وانتشار المعارف، وطاقة كامنة



- للابتكارات والاختراع إضافة إلى انتشار طرق النقل ، مع ضرورة التركيز في تحجيم الآثار المعاكسة (الوفورات ألاقصادية) الناجمة عن التشبع أو الاختناق للمراكز الحضرية.
٢. دراسات القيمة العقارية وتنظيم استعمالات الأرض بما يحقق أقصى منفعة ممكنة وبأقل التكاليف في العلاقة بين التواجد البشري للمراكز الحضرية، السكن، والفعاليات الاقتصادية المتنوعة.
٣. دراسة هيكل وتنظيم المدينة وبما ينسجم والتنظيم الداخلي لفعاليتها وعلاقتها مع المدن الأخرى سواء على مستوى الإقليم أو على المستوى الوطني في حركة انسيابية السلع والسكان وعوامل الإنتاج المختلفة.

وفي الحقيقة، انه من الصعوبة على المخطط الحضري المدرك لواقع حال القطر العراقي توقع التغيرات المستقبلية بوضعه الراهن بعد الاحتلال الأمريكي للعراق في نيسان ٢٠٠٣ ولمدينة بغداد خصوصا، لما تعانيه من أزمت متنوعة يتعذر معها إعطاء صورة مستقبلية واضحة أو مؤشرات دقيقة وفي إي اتجاه بسبب غياب المؤشرات السكانية والديموغرافية الدقيقة، وعدم توفر المعلومات مع غياب الأمن والاستقرار مما يضع صعوبة في استقراء المستقبل. إضافة إلى سرعة تغير المعطيات والمؤشرات وضعف السيطرة على الإدارة بكافة أجزائها ومفاصلها، وتذبذب النشاطات الاقتصادية وأسعار النفط تضيي نوع من الضبابية على الاقتصاد العراقي عموما وبكافة مؤشرات، كعامل الديون والمنح الخارجية. كل تلك المتغيرات تجعل مهمة المخطط المستقبلي من الصعوبة بمكان بحيث تحمل جانب كبير من عدم الدقة.

بالتأكيد، فان ذلك لا يمنع من وضع أهداف محددة في إعطاء تصور مستقبلي للمنظور الوظيفي لمدينة بغداد عن طريق رفع كفاءة الفعاليات المختلفة فيها وإيجاد نمط أفضل للترابطات الوظيفية بين مختلف الاستعمالات، خصوصا في مجال التوزيع المكاني لاستعمالات الأرض وربطها بشبكة النقل المتنوعة وفق المنظور الحالي والمستقبلي، استنادا على قاعدة سهولة الوصول، وإعطاء صورة مستقبلية توضح هذه العلاقات والترابطات في شكل المدينة العام وهيكلها وهويتها. كما أن عدم ثبوت الحدود الإدارية للمدينة أو إقليمها ووجود تناقض بين حدود أمانة بغداد بموجب "قانون التصميم الأساسي" وحدود محافظة بغداد والحدود الإدارية أو نطاق تأثيرها تتطلب دراسة توحيد هذه الحدود بشكل مدروس وكامل بهدف ربطها مع وظيفة المدينة وهويتها المستقبلية.

**الاستنتاجات :**

إن وجهة نظر الاقتصادي في الدراسات الحضرية تستند على إضفاء طابع النظرة الاقتصادية على المدينة والتي تتعلق بمفهوم (النذرة)، وأكثر دقة العقلانية في التحليل واتخاذ القرار للتنظيم التدريجي للعوامل والسلع النادرة وللخدمات الحضرية.

إن مهمة الاقتصادي تتجسد في بلورة حالة الموازنة والتفاعل بين الفوائد التي يسعى المجتمع في الحصول عليها والتكاليف المترتبة عليها بإبعادها الاقتصادية والاجتماعية. وهذا يتطلب التناغم بين متطلبات التخطيط الحضري للمدينة وعمليات التخطيط الاقتصادي-الاجتماعي بما يحقق أفضل استخدام لاستعمالات الأرض من قبل الفعاليات الاقتصادية-الحضرية.

إن اخذ هذه الاتجاهات في تخطيط مدينة بغداد يشكل دعامة رئيسية في حالة التوازن المطلوبة بين الإمكانيات الاقتصادية للمدينة وطاقتها الاستيعابية للحجم السكاني المطلوب وفق منظور مستقبلي شامل. وهذا يتطلب أن يكون هناك تناغم وتفاعل في عمليات التخطيط بجوانبها المختلفة الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية والبيئية.

### المصادر

- ١- إحسان فتحي ، جبرا إبراهيم جبرا، "بغداد بين الأمس واليوم"، أمانة بغداد ١٩٨٧ .
- ٢- الاستشاريون اليابانيون JCCF، "دراسات في التخطيط الانمائي الشامل لمدينة بغداد ٢٠٠١"، طوكيو، ١٩٨٦.
- ٣-تقرير "التصميم الإنمائي الشامل لمدينة بغداد حتى سنة ٢٠٠٠"، أمانة بغداد أب ١٩٧٣ .
- ٤- سهير السنوي، "المشاكل التصميمية والتنفيذية لمشاريع الاسكان في بغداد"، ندوة بغداد ٢٠٠٠ الصورة المستقبلية والتطور العمراني ، كلية الهندسة / بغداد / ٢٥ - آذار ١٩٨٤ .
- ٥- طاهر مظفر العميد، "تخطيط المدن العربية الإسلامية " جامعة بغداد / كلية الاداب ١٩٨٦.
- ٦- عبد الجبار ناجي، "بغداد " ، مجلة المدينة العربية ، العدد ٢٩ ، ك٢ / ١٩٨٨ .
- ٧- الكنائي، كامل كاظم؛ " تخطيط المدينة العربية الإسلامية؛الخصوصية والحدثة"، مجلة المخطط والتنمية، ع١٥٦/٢٠٠٦، جامعة بغداد،المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي.
- ٨- الكنائي، كامل كاظم؛" المخططات الاساسية لمدينة بغداد؛ نقد وتحليل لاستعمالات الارض للاغراض الصناعية "، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية، ع٤٢/١٩٩٩.
- ٩- الكنائي، كامل كاظم،"آليات تحجيم التركيز الصناعي لمدينة بغداد" مجلة المخطط والتنمية، ع٧/١٩٩٩، جامعة بغداد، المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي.



١٠- المؤتمر العام الثامن لمنظمة المدن العربية المنعقد للفترة ٢٢ - ٢٦ / ٣ / ١٩٨٦، ورقة أعتها أمانة بغداد.

- 1- BUTTON , K.J. " Urban Economics " Theory and Policy , The Macmillan Press Ltd . , 1976 .
- 2- Bourne, Lorry, "Internal Structure of the City , Readings on space and Environment", Oxford University Press – Inc . New York, U.S.A.1971.
- 3-Pierre H., DERYCKE, "Economie et Planification Urbaines", L' espace Urbaine, Paris, PUF, 1979.
- 4-Vernon R.H., "Economic Aspects of Urban Research" , In Houser P. and Schumer 2. , "The Study of Urbanization", M. John Wily and Sons, Inc., New York 1967, p.191.



## التمويل الإسكاني والحاجة السكنية في العراق مع الإشارة إلى بعض التجارب العربية

الدكتورة إكرام عبد العزيز / مدير عام صندوق الإسكان  
الدكتور لؤي الملاحويش / خبير استشاري في صندوق الإسكان - معاون عميد المعهد العالي  
للتخطيط الحضري والإقليمي / جامعة بغداد

### **تمهيد:**

تعد الموارد المالية من عوامل الإنتاج الأساسية , ومن البديهي أن يحتاج قطاع الإسكان الى المبالغ المالية التي يمكن أن تستخدم في تمويل عمليات بناء الوحدات السكنية كافة. ويعتبر التمويل حجر الزاوية في أية إستراتيجية إسكانية , حيث ترتبط درجة نجاحها بنجاح وسائل التمويل وفي خلق قنوات ووسائل فعالة لتوفير الأموال اللازمة للأفراد والمؤسسات المعنية ببناء الوحدات السكنية. وتختلف أشكال ومؤسسات التمويل من دولة الى أخرى حسب طبيعة النظام الاقتصادي والمالي فيها. وتختلف شروط الإقراض وتتنوع إضافة لأشكاله ومقدار الأموال التي يجب إنفاقها لبناء الوحدات السكنية المطلوبة. ويشير موضوع عمليات الإسكان الى العديد من الموضوعات الأساسية التي تأتي في مقدمتها الجوانب الاجتماعية والوطنية والتي يجب أن يأخذ التمويل الإسكاني (هذه الأبعاد) بنظر الاعتبار.

### Summary

The financial resources represent a basic factor of production ;It is obvious that the housing sector needs the resources to finance the building operation to produce all the housing units.

Finance is the cornerstone of any housing strategy , as its successes dependent on the success of the financing methods and the creation of channels and effective methods for the provision of the required finances for both individuals and instantly concerned with the production of housing units.

The kinds of financial institutions vary from one country to another according to the nature of the economic and financial system. The lending conditions also vary as well as the capital cost of the housing units needed

The housing operations is concerned with many basic factors including that of social and national concern which affect lending policies

### أنواع التمويل الإسكاني

تتعدد أشكال المؤسسات التمويلية كما تتعدد أشكال القروض وشروط الاقتراض , الا أنها جميعاً كانت تتطلع الى توفير الموارد المالية اللازمة لقطاع الإسكان من جهة والمحافظة على ما يتواجد لديها من الأصول المالية السائلة والعمل على تنميتها من جهة أخرى بكل الوسائل المتاحة لها .  
التمويل الإسكاني بصورته المعروفة قد يتطلب معرفة المعايير التي يتم استخدامها لهذا الغرض والتي يمكن حصرها بالاتي:-

- ١ . التمويل حسب مدة القرض .
- ٢ . التمويل حسب المصادر التمويلية .
- ٣ . التمويل حسب ملكية الأموال المستثمرة .
- ٤ . التمويل حسب طبيعة النشاط العقاري .

وسيتم استعراض هذه الفقرات بإيجاز وكما يلي:-

#### ١ . التمويل بحسب مدة القرض:-

تعتبر الفقرة الزمنية من المؤشرات المستخدمة في النشاط الإسكاني لإيجاد أصناف القروض التي ترتبط بها , وهي نوعين أساسيين:-

#### ▪ القروض قصيرة الأجل:-

وهي الأموال التي تقوم البنوك بتقديمها (بنوك تجارية وبنوك ادخار) حيث تقوم هذه البنوك بتمويل شراء الأراضي واستيراد المواد الإنشائية والبنائية من الخارج أو تحويل الأرباح العائدة





للشركات الأجنبية لتنفيذ مقاولات مشاريع الإسكان ، ولا تقوم البنوك عادة بعمليات البناء نفسها بسبب الفترة الطويلة لاسترداد الأموال المدفوعة في هذا المجال.

### القروض طويلة الأجل:-

هذه القروض يتم تقديمها من قبل البنوك الإسكانية أو المشابهة لها مثل مؤسسات الرهن أو شركات التأمين وإعادة التأمين.

وتعتبر بنوك الإسكان من المصارف المختصة التي تتولى تقديم الائتمان السكني طويل الأجل للأفراد الراغبين في شراء المساكن أو إقامتها أو ترميمها ومنها على سبيل المثال (المصرف العقاري في العراق ، بنك الإسكان في الأردن ، بنك الإسكان في لبنان ) ولهذه البنوك سياساتها الإقراضية من حيث آجال القروض ونسب الفوائد وأوليات التسليف وإذا ما أردنا إيجاز بعض الأهداف المتعلقة بها فأنها تقع في ما يلي:-

- تمويل البناء.
- تمويل مشاريع الإسكان، أما مباشرة وأما من خلال إصدار ضمانات للقروض الممنوحة.
- تشجيع الاستثمارات الوطنية والأجنبية في قطاع الإسكان.
- تشجيع الادخار وإنشاء صندوق للقروض والادخار السكني.
- تمويل تعاونيات الإسكان.
- توفير الخدمات والمشورة بكل ما يتعلق بمشاريع البناء.
- المشاركة في ضمان إصدار الأسهم أو السندات للقروض المتعلقة بالإسكان.

كما تقوم مؤسسات الرهن على إقراض المشترين للأراضي والمباني السكنية مقابل رهن ما يتم شرائه منها سواء كان ذلك بغرض التأجير أو التمليك.

ولقد انتشرت مؤسسات الرهن العقاري في الدول الرأسمالية على الرغم من وجود مخاطر الاستيلاء على الأصل العقاري الذي يتم شرائه.



أما شركات التأمين وإعادة التأمين فأنها من الهيئات التمويلية الوسيطة التي لا تتخذ من الأعمال المصرفية نشاطاً بل تقوم بدور الوسيط لما لها من أموال متروكة ، فهي تتولى تقديم القروض السكنية علاوة على كونها تمتلك البيانات السكنية التي تعمل على تأجيرها الى الآخرين للاستفادة من العوائد الايجابية.

ولقد انتشرت السلف الطويلة الأجل ذات الطابع التأميني في معظم الأقطار بما فيها جمهورية مصر العربية والأردن وتونس والجزائر ... الخ.

## ٢. التمويل بحسب المصادر التمويلية:-

تتخذ المصادر التمويلية من المعايير لتحديد بعض الأصناف الائتمانية التي يتم تقديمها للأنشطة العقارية الخاصة ببناء المساكن أو الأنشطة المساعدة للإسكان.

ولا خلاف في أن يثير هذا المعيار النطاق الجغرافي للقروض والذي يترتب عليه وجود ما يسمى بالمصادر الداخلية للتمويل والمصادر الخارجية لعمليات الائتمان العقاري.

لقد ظهر التمويل بحسب المصدر الجغرافي على اثر الجهود المشتركة على النطاق الدولي ، كما أن قصور موارد التمويل المحلية قد أظهرت الحاجة الى وجود هذه الأنماط التمويلية.

### ■ المصادر الداخلية للتمويل:-

وهي احد الأنواع المتعلقة بالائتمان الإسكاني التي تعمل على توفير الموارد المالية للأفراد المتعاملين بالعقارات السكنية كالأراضي والأبنية.

وتعد المصادر الداخلية للتمويل المصدر الأساسي من حيث حجم المبالغ التي يمكن أن تقوم بتقديمها.

وتتكون المصادر الداخلية للتمويل من الجهاز المصرفي العامل في البلاد والمؤسسات المالية المتخصصة كالبنوك التجارية والبنوك المتخصصة الأخرى التي يمثل بنك الإسكان أهمها تمويلاً للأنشطة الإسكانية.

كما تعتبر المؤسسات المالية والعقارية في عداد المصارف المتخصصة، وتدخل في عداد المصادر الداخلية للتمويل أيضاً المؤسسات المالية الوسيطة مثل الصناديق المالية للتنمية وإعادة التأمين والشركات العقارية.

### ■ المصادر الخارجية للتمويل:-



والتي نشأت مع تزايد الاعتقاد بأهمية التعاون الدولي في حل مشاكل الإسكان، وذلك من أجل تحقيق التوازن في عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي أصبحت مطلباً دولياً. ويظهر التمويل الخارجي والدولي للإسكان من خلال المؤسسات المالية الدولية وفي مقدمتها البنك الدولي ثم المنظمات الإقليمية الأوربية، ومنها الصندوق المركزي للتعاون الاقتصادي في تقديم القروض الإسكانية لمجموعة الأقطار الأفريقية الناطقة بالفرنسية، حيث قدمت نحو ثلثي قروضها الى مؤسسات الإسكان في البلدان التي تقع جنوب منطقة الصحراء الأفريقية، ثم تأتي المساعدات الثنائية لتدعيم القروض الدولية، ولا يستطيع المرء أن يحصر عدد الهيئات الدولية التي تعمل على إقراض غيرها من البلدان سواء كانت من خلال الجهود الجماعية أو الثنائية ومن أمثلتها مركز الأمم المتحدة للإسكان والبناء والتخطيط، والمجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة، ومؤسسة تنمية الكومنولث وغيرها. وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية من أنشط دول العالم في مجال التسليف الإسكاني ومن بين مؤسساتها (بنك التنمية للدول الأمريكية والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية). ومما يجدر الإشارة إليه أن القروض الدولية الخارجية وان ساهمت في حل بعض المشاكل الإسكانية الا أن دورها سيظل ثانوياً إذا ما قورنت بالأدوار الأساسية التي تقوم بها مصادر التمويل الداخلي .

### ٣. التمويل بحسب ملكية الأموال المستثمرة:-

تعتبر ملكية الأموال التي يتم استثمارها إحدى المقاييس المتبعة لمعرفة بعض الأنماط التمويلية .

وينقسم التمويل حسب ملكية الأموال المستثمرة الى ثلاثة أنواع (التمويل العام، التمويل الخاص، التمويل التعاوني).

**التمويل العام** يعتمد على مقدار ما تخصصه الدولة من الاعتمادات المالية للأجهزة الإدارية المسؤولة عن قطاع التشييد والبناء.

يتراوح حجم الأموال المعتمدة لهذا القطاع ما بين ١٤ و ١٦.٦% من جملة الاستثمارات العامة على المستوى العربي خلال الفترة ١٩٧٦ - ١٩٨٤. و يبلغ نصيب الإسكان منها حوالي ٦-١٠%.



ولا يقتصر التمويل العام على ما تقدمه الدولة من الأموال للهيئات الإدارية لوزارات الإسكان والأجهزة التابعة لها، بل وتشتمل جميع الوزارات والأجهزة ذات الصلة بعمليات البناء وتوفير الأراضي السكنية وتمويل المنافع والخدمات العامة.

**التمويل الخاص** والذي يتم من خلال الأفراد والشركات ذات الشخصية الاعتيادية فمن الصعب تحديد نسبة عامة له.

حيث أن المقادير النسبية قد تبلغ مستويات عالية لدى الدول التي تشجع مساهمة القطاع الخاص من خلال الحوافز التشجيعية والقانونية ، وقد تتخفص كثيراً أو تتلاشى في البلدان التي تعتمد اعتماداً كلياً على الحكومة أو في البلدان التي يحجم القطاع الخاص فيها عن الاستثمار في مجال الإسكان لعدم توفر الضمانات والحوافز التشجيعية اللازمة.

**التمويل التعاوني** فهو يأتي بالمرتبة الثالثة بعد التمويل العام والتمويل الخاص وذلك لمحدودية المساهمة في حقل الإسكان.

٤. التمويل بحسب طبيعة النشاط العقاري :-

ويمكن تحديد ذلك حسب طبيعة النشاط العقاري بالاتي :-

- تمويل توفير الأراضي.
- تمويل المنافع والخدمات العامة.
- تمويل التصاميم الهندسية والمعمارية.
- تمويل إنتاج المواد الإنشائية واستيرادها.
- تمويل تنفيذ مقاولات المشاريع الإسكانية.
- دفع الأجور العمالية.

وعلى العموم فإن المؤسسات والمصارف التمويلية الإسكانية لكي تضمن استعادة مبالغ القروض

الممنوحة للمواطنين ، فأنها عادة ما تقوم بوضع ضمانات معينة تتمثل بالاتي :-

- رهن ارض المشروع ومن عليها من مباني لصالح المصرف أو المؤسسة لدى دوائر التسجيل العقاري ودوائر الطابو حتى الانتهاء من تسديد القرض بالكامل وهذا الرهن يضمن للمصارف



- عدم تصرف المقترض في العقار بأي شكل من الأشكال دون الرجوع الى المصرف أو سداد كامل رصيد القرض.
- إلزام جهة عمل المقترض أو كفيله بالنسبة لأصحاب المهن الحرة بتحويل القسط الشهري بانتظام على حساب القرض وبهذه الإجراءات يضمن المصرف استعادة مبلغ القرض مع فوائده خلال الفترة المحددة لذلك.
  - التأمين على حياة المقترض وعقاره وذلك لضمان سداد القرض من قبل شركة التأمين في حالة وفاة المقترض أو عجزه أو تعرض العقار للمخاطر الطبيعية والمنصوص عليها في بوليصة الحماية التأمينية.
  - تلجأ بعض المصارف الى إلزام المقترض ببناء مسكنه عن طريق شركات مسجلة لدى الجهات الرسمية في الدولة والمصرف المعني وتحت إشراف مكاتب هندسية معترف بها لضمان سلامة المشروع السكني.

وهناك أسباب وعوامل شائكة ومعقدة وراء قصور المصادر التمويلية لقطاع الإسكان في دول العالم النامي منها على سبيل المثال لا الحصر.

- هنالك إجماع دولي بأن قطاع الإسكان يعاني من قلة ما يتم تخصيصه من المبالغ المالية المستثمرة فيه ، أما بسبب إهمال الحاجة الى الأموال اللازمة لبناء المساكن وعدم رصد الحكومات للمبالغ المالية التي هي بأمرس الحاجة إليها ، أو لعدم رغبة السلطات الحكومية في الإنفاق على هذا القطاع أو تفضيل الدولة في جذب المدخرات الوطنية أو الى ضالة حجم المدخرات المحلية التي تؤثر بلا شك في حجم تمويل جميع القطاعات الإنتاجية والخدمية.
- تعقيد نظام الاقتراض والشروط العديدة الموضوعة في وجه المتعاملين التي تستغرق وقتاً طويلاً مما يدفع بهم الى عدم التفكير بارتياح مؤسسات الاقتراض الا في حالات الضرورة القصوى.
- صغر حجم القروض الائتمانية الإسكانية التي تقدمها المؤسسات التمويلية.
- عدم قدرة الجهات المستفيدة من القروض على دفع الأقساط الدورية المقررة أما بسبب انخفاض مستوى الدخل أو لارتفاع أسعار الفائدة بالنسبة للقروض أو لقصر الفترة الزمنية للقروض نفسها.



- مجالات الاستفادة من التسهيلات المقدمة من البنوك التجارية والمصارف الخاصة محدودة جداً ومحصورة على فئة معينة وشريحة بسيطة من المجتمع وهي فئة ذوي الدخل العالية والمرتفعة.
- الاشتراطات التي فرضتها بعض المؤسسات التمويلية الإسكانية ومنها شرط توفير الأرض اللازمة للبناء والذي ابعد الشريحة الكبرى المحتاجة للمأوى في هذه الدولة من الاستفادة من القروض.
- إجماع القطاع الخاص عن تمويل قطاع الإسكان في وقت يعجز فيه التمويل العام عن القيام بدوره بسبب قصور الإمكانيات المالية لدى دول العالم النامي بالأخص ، وقد يكون من أسباب إجماع هذا القطاع عدم توفر الحوافز التشجيعية للاستثمار في مجال الإسكان.
- مشاركة المصادر التمويلية الخارجية في تمويل الإسكان محدودة جداً أما بسبب عدم رغبة الدولة المقترضة للاقتراض من هذه المصادر وذلك لارتفاع سعر الفائدة أو بسبب عدم رغبة المصادر القارضة لإغراض الدول وذلك لسوء استخدام القروض وعدم الاستفادة منها في مجال الإسكان.
- قيام القطاع العام أو المؤسسات التمويلية المتخصصة بتحمل عبئ تمويل قطاع الإسكان رغم محدودية الإمكانيات الاستثمارية لديها وعجزها عن مواجهة الكلف المتنامية لتوفير الوحدات السكنية المناسبة واللائمة لفئات الإسكان.
- محدودية نشاط التعاونيات في مجال الإسكان بالرغم من الدور المتعاظم الذي يمكن أن تلعبه التعاونيات في مجال التحقيق من مشكلة الإسكان.

### أبعاد المشكلة السكنية في العراق

تحدد الدراسات التقديرية المستندة الى نتائج التعداد العام للسكان عام ١٩٩٧ الى أن العجز السكني في العراق يبلغ (٨٨٢) ألف وحدة سكنية عام ٢٠٠٠ .  
ومن المفروض أن تكون في العراق (٤.٣٠٠٠٠٠٠) أربعة ملايين وثلاثمائة ألف وحدة سكنية وفق المعايير في الحدود الدنيا على الأقل سنة ٢٠٠٦ .  
في حين تشير التقديرات الحالية الى وجود رصيد سكني لا يتجاوز (٣.٣٠٠٠٠٠٠) ثلاثة ملايين وثلاثمائة ألف وحدة سكنية حالياً ، وان قسماً من هذه الوحدات دون معايير الحد الأدنى أي أن



هناك نقص (عجز سكني) في عموم القطر يصل الى مليون وحدة سكنية ، وتمثل مدينة بغداد وحدها أكثر من ٣٠% من هذا العجز.

واستناداً الى التقديرات السكانية في العراق المعدة من قبل وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي والتي تشير الى أن سكان العراق عام ٢٠١٢ سيصل الى (٢٨٨١٠٤٤١) مليون نسمة ، عليه فأن الرصيد السكني المطلوب وجوده (٥.٥٠٠٠٠٠٠) خمسة ملايين وخمسمائة ألف وحدة سكنية ، على أساس حجم الأسرة لعام ١٩٩٧ والبالغة ٦.٧ / فرد/ أسرة وبمعدل اندثار سنوي قدره بـ ٢.٥%.

وبذلك يرتفع العجز السكني الى (٢.٢٠٠٠٠٠٠) وحدة سكنية لسد النقص في الوحدات السكنية حتى عام ٢٠١٢.

وهذا يعني لابد من تشييد أكثر من (٣٦٠.٠٠٠) ثلاثمائة وستون ألف وحدة سكنية سنوياً ولغاية ٢٠١٢ لتغطية الحاجة السكنية.

اذ تعد عملية تقدير الحاجة من الخطوات الأساسية المهمة في عملية التخطيط للإسكان ووضع البرنامج أو البرامج الإسكانية ، لأنها تعكس مؤشرات مهمة في الوضع السكني ويتحدد على أساسها برنامج التشييد السنوي اللازم لاحتمال العجز السكني خلال مدة معينة.

### التمويل الإسكاني في العراق :-

#### • المصرف العقاري :-

تأسس المصرف العقاري سنة ١٩٤٨ وبمبلغ لا يزيد عن (١٢٠٠) دينار وبفائدة ٧% ووصل رأس مال المصرف مليون دينار سنة ١٩٥٢ وخفضت الفائدة الى ٥% ، وفي عام ١٩٩٢ وصل رأس مال المصرف الى (١١٠٠) مليون دينار.

لقد كان للمصرف العقاري الأثر الأكبر في مساعدة الأهالي على بناء الوحدات السكنية بقروض طويلة الأجل ، وتشير الإحصاءات الى أن العلاقة طردية بين رفع الحد الأعلى لمبلغ القرض وعدد إجازات بناء الدور السكنية وذلك لان الطلب موجود باستمرار ويتراكم وقطع الأراضي متوفرة ولكن توفر رأس المال يعتبر اكبر معوق أمام كل من يقوم على بناء دار جديدة.

وتشير الإحصاءات الى أن عدد معاملات قروض البناء التي منحها المصرف للفترة من ١٩٦٠-١٩٧١ هي (٥٠٦١٤) معاملة في حين بلغ عدد الإجازات الممنوحة لغرض بناء



وحدات سكنية لتلك الفترة (٨٦٠٦٣) إجازة بناء ، أي أن مساهمة المصرف تمثل ٥٩% من عدد الإجازات.

ساهم المصرف بتنفيذ مشروع بناء الدور وتمليكها واسترجاع أقيامها بأقساط سنوية ، تستمر لفترة ما بين ٢٥،٢٠ سنة وفائدة تتراوح بين (٣% و٥%) اذ نفذ المصرف بناء ٣٩ دار في البتاويين و ٥٠٢ دار في المأمون .

وساهم المصرف في جانب آخر إضافة الى الاقتراض بالعمل على الحد من ارتفاع أسعار الأراضي وخاصة في مدينة بغداد ، وقد وضع خطة للمساهمة في زيادة عرض الأراضي الصالحة للبناء وظهرت أحياء جديدة بأسم العقاري على ضفة قناة الجيش وفي الوزيرية ، وكذلك ساهم في بيع أراضي الجادرية.

#### • الجمعيات التعاونية والمصرف التعاوني:-

صدر قانون الجمعيات سنة ١٩٤٤، ويمكن اعتبار سنة ١٩٥٥ بداية سنة التأسيس للجمعيات التعاونية التي كان من أبرزها جمعيات بناء المساكن ، اذ أصبح عدد الجمعيات في العراق (١١) جمعية سنة ١٩٥٥ من أبرزها جمعية بناء المساكن للمعلمين وجمعية بناء المساكن لمنتسبي الجيش ثم جمعية بناء المساكن للأطباء والصيادلة وجمعية بناء المساكن لضباط الشرطة وجمعية بناء المساكن لموظفي وزارة الزراعة.

وفي عام ١٩٥٩ تم تعديل قانون الجمعيات وجاء تأسيس مصرف تعاوني يدعم هذه الجمعيات وبقيت جمعيات بناء المساكن تنصدر الحركة التعاونية حتى بلغ عددها في بغداد (١٨٢) جمعية.

وقد أنصب غرضها الرئيسي على توفير الأراضي السكنية بسعر رخيص لمنتسبيها يتراوح بين (١٠٠-٢٥٠) فلساً للمتر الواحد وتتراوح مساحة القطع السكنية بين (٤٠٠-٦٠٠) متر مربع .

وبفضل هذه الجمعيات نشأت أحياء على أساس التكتلات المهنية مثل حي المعلمين وحي المهندسين وحي الأطباء .. الخ.





### **المصرف التعاوني:-**

أسس عام ١٩٥٩ وكان الغرض منه إقراض وتسليف الجمعيات التعاونية لتحقيق أهدافها. وقد كان رأس مال المصرف المقرر مليون دينار ثم زاد الى ثلاث ملايين واقتصر عمل المصرف على تسليف الجمعيات التعاونية لبناء المساكن. والغي المصرف سنة ١٩٨٦ ودمج مع المصرف العقاري. ويتضح أن مساهمة المصرف كانت تقتصر على منح القروض الى أعضاء الجمعيات التعاونية لبناء المساكن وتراوحت تلك القروض بين (٥٠٠-٨٠٠) دينار وبفائدة ٦% وبذلك يمكن إن يتوفر لعضو الجمعية مبلغ قدره (٢٣٠٠) دينار لكي يبني داراً عن طريق المصرف العقاري والتعاوني ، إضافة الى مصادر الاقتراض الأخرى كالمصرف التجاري ومديرية أموال القاصرين ومصرف الرهون الذي الحق بمصرف الرافدين فيما بعد.

### **صندوق الإسكان:-**

تأسس صندوق الإسكان بموجب الأمر (١١) سنة ٢٠٠٤م ، يرتبط الصندوق بوزارة الاعمار والاسكان ، ويتمتع بالشخصية المعنوية وباستقلال مالي وإداري ، ويمثل الصندوق المدير التنفيذي للصندوق ويبلغ رأس مال الصندوق (٣٠٠) مليار دينار قابلة للزيادة بقرار من رئيس الوزراء وباقتراح من مجلس أمناء الصندوق الذي يمول من وزارة المالية على شكل قروض بدون فائدة على أن يعاد القرض بعد ٢٥ سنة.

يهدف الصندوق الى

- تمويل مشاريع الإسكان
- تمكين المواطنين العراقيين من بناء مسكن لهم عن طريق منح القروض العقارية لهذه الأغراض.

### **- تتكون موارد صندوق الإسكان من المصادر الآتية:-**

- المبالغ التي تخصصها الحكومة التي من الممكن أن تخصص في موازنة الدولة لهذا الغرض من إيراداتها بما فيها الإيرادات النفطية.



- القروض ، وقد تكون قروض داخلية أو خارجية ومن الممكن أن تتم عن طريق القرض الداخلي التي تتمثل بإصدار سندات بالعملة العراقية والأجنبية وبعد دراسة ذلك من قبل وزارة المالية والبنك المركزي.
- المنح والهبات والمساعدات وأية مواد أخرى لا تشكل عبئاً على خزينة الدولة العراقية بما فيها ما يزود مؤسسات وصناديق التمويل المعنية بتمويل الإسكان.
- أية موارد أخرى يوافق عليها السيد رئيس الوزراء والتي نقتربها على النحو الآتي:-

- أ- أموال القاصرين اذ تتوفر لها سيولة نقدية كبيرة من انتقال الحصص النقدية للمتوفين لورثتهم القاصرين.
- ب- الأموال الموجودة لدى صناديق التوفير في دائرة البريد والتي تكون من الودائع النقدية التي يودعها المواطنون في صناديقها.
- ج- الأموال المتأتية من التوقيفات التقاعدية في دائرة التقاعد العامة والتي تتضمن الاستقطاعات من رواتب كافة الموظفين شهرياً.
- د- الأموال المتأتية من صندوق الضمان الاجتماعي اذ تقوم الشركات وأصحاب المعامل والمشاريع في القطاع الخاص باستقطاع نسبة معينة من الأجور الشهرية أو الأسبوعية المدفوعة للعاملين لديها.

### مهام الصندوق

- الإقراض المباشر للمواطنين (فئة موظفي الدولة) كمرحلة أولية للنشاط.
- دعم القطاع الخاص من خلال تأسيس شركات إسكان للاستفادة من قروض الصندوق.
- دعم المصارف المجازة ومنها الخاصة / الأهلية / بما يعزز حركة الإسكان في الاقتصاد.
- إمكانية إقامة نوع من التعاون بين الدولة ممثلة بصندوق الإسكان والقطاع الخاص عبر إقراضه لإقامة مجمعات سكنية وإقراض المواطنين لشراء تلك الوحدات.
- تنمية القطاع التعاوني وتحريكه بما يخدم المعروض السكني من خلال دعم نشاط مؤسسات وجمعيات الإسكان عبر إجراءات وضوابط محددة مع صندوق الإسكان.
- يسعى الصندوق الى إقراض وتمويل المصارف والسعي لإنشاء مؤسسة للرهن العقاري .



- يسعى الصندوق وعن طريق منظمة المستوطنات البشرية (الهيئات) التابعة للأمم المتحدة للحصول على قروض من الجهات والمصارف الدولية.

#### **الإستراتيجية الحالية والمستقبلية لصندوق الإسكان:-**

- التوجه الحالي للصندوق يقوم على أساس المنح المباشر للقروض العقارية ، أما التوجه المستقبلي فهو بناء مؤسسة رائدة في مجال تمويل الإسكان ، تتعامل مع القطاعات الاقتصادية بما يفعل دور القطاع الخاص عموماً والمصرفي منه وكذلك القطاع التعاوني ويدخل الصندوق في مشاريع تمويلية واقراضية مختلفة مع القطاع الخاص.
- يتجه صندوق الإسكان نحو سياسة تمويلية اقراضية على جلب رؤوس الأموال من شتى المنافذ (محلية، عربية، أجنبية) بهدف تقليص فجوة العرض التمويلي.
- التحول من السوق الأول للرهن الى السوق الثانوي للرهن وبما يتلائم والتحويلات في الفلسفة الاقتصادية الجديدة والعمل وفق مؤشرات اقتصاد السوق.

#### **انجازات صندوق الإسكان:-**

استطاع الصندوق عبر برنامج الإقراض وإدارته وعبر المراحل الثلاث من الإقراض بانجاز الآتي:-

- عدد الوحدات المكشوفة (١٠٠١٨) وحدة سكنية.
- عدد المعاملات المصروفة (٧٨٠٤) معاملة.
- بلغ إجمالي المبالغ المصروفة ما يقارب المائة مليار دينار.
- بلغت الوحدات السكنية التي ساهم الصندوق في تمويلها عبر عملية الإقراض ولكل المحافظات ٣٦٠٠ وحدة سكنية.

#### **التمويل الإسكاني في إقليم كردستان العراق:-**

بهدف تشجيع أصحاب رؤوس الأموال والمستثمرين لتوظيف رؤوس أموالهم في مجال مشاريع بناء (الشقق والعمارات السكنية) في مدن وقصبات كردستان وبغية العمل على تقليل مشكلة



السكن للمواطنين ، قرر مجلس الوزراء في إقليم كردستان إعطاء سلفة لبناء مشاريع (الشقق والعمارات السكنية) وكما يأتي:-

■ تقوم وزارة المالية والاقتصاد بتقديم سلفة بنسبة ٢٠% من الكلفة الحقيقية للمشروع الى المستثمرين الذين يقومون ببناء مشاريع العمارات السكنية بشرط أن لا تتجاوز السلفة مبلغ (٧٥٠.٠٠٠.٠٠٠) سبعمائة وخمسون مليون دينار ويكون صرف السلف وفق الشروط التالية:-

- عدد العمارات يكون :
    - أ- في مركز المدن لا تقل عن (١٠) عشر عمارات وان لا تقل كل عمارة عن (٦) ست شقق سكنية.
    - ب- في الاقضية والنواحي يجب أن لا تقل عدد العمارات عن (٦) ستة ولا تقل كل عمارة عن (٤) أربعة طوابق.
  - على المستثمر أن يقوم بتنفيذ الخدمات العامة ( شبكة الماء والمجاري والكهرباء والشوارع والأرصفة داخل المجمع السكني) وان تقوم الوزارات بإيصال هذه الخدمات الى حدود المشروع.
  - لا يجوز للمستثمر أن يقوم بأخذ نسبة أكثر من ٧٠% من سعر بيع كل وحدة سكنية مستقلة من المشتري قبل إتمام مشروعه.
  - يجب على المستثمر أن يأخذ بنظر الاعتبار المستوى الاقتصادي للمواطنين وان يقوم ببناء (٣) أنواع من الوحدات السكنية في المجمع السكني للمستويات الاقتصادية.
- (أدنى من المتوسط ، متوسط ، أعلى من المتوسط)
- يجب على المستثمر أن يرد السلفة إضافة الى فائدة ١٠% وبدفعة واحدة الى وزارة المالية والاقتصاد وبعد مضي سنتين من تاريخ انتهاء المشروع.
  - يتم صرف السلفة للمستثمر بعد تنفيذ ١٥% من المشروع.

### بعض التجارب العربية في مجال الإسكان والتمويل الإسكاني:- التجربة المصرية:-

يتولى القطاع الحكومي والقطاع الخاص سوية مسؤولية خطط الدولة في مجال الإسكان حيث يقوم القطاع الحكومي بوضع خطط الإسكان ومتابعة تنفيذها وتمويلها وتوفير القروض



الميسرة ، وتشديد قدر من المشروعات التي تخدم فئة محدودي الدخل بينما يشارك القطاع الخاص بدور فعال في تمويل جزء كبير من خطة الدولة وتنفيذها في مجال الإسكان ، ولا سيما توفير الإسكان المتوسط وفوق المتوسط والعالي التكلفة وتطوير صناعة مواد البناء وكذلك الارتقاء بالمناطق العشوائية وفقاً للتخطيط الموضوع.

تتولى الدولة تنفيذ ٢٠% من الخطط الخمسية المقررة مقابل ٨٠% للقطاع الخاص. يعتمد التمويل للإسكان في مصر على البنك الأهلي للتمويل العقاري الذي يقوم بمزاولة نشاط التمويل العقاري للاستثمار في مجالات شراء أو بناء أو ترميم أو تحسين المساكن والوحدات الإدارية والمنشآت الخدمية ومباني المحال المخصصة للنشاط التجاري ، وذلك بضمان حق الامتياز على العقار ورهنه رهناً رسمياً أو غير ذلك من الضمانات التي يقبلها البنك. ويقوم البنك بدور جهة التمويل (والممول) الذي يوفر التمويل اللازم للمستثمرين (المشترين) ذوي الدخل المنخفضة الراغبين في شراء الوحدات السكنية والمساهمة في مساعدة المستثمرين العقاريين من خلال أعمال التسويق العقاري تتضمن الإشراف على إدارة العقارات فنياً وتحصيل الإيجارات من المستأجرين وكذلك عمليات التقييم والتسويق في السوق العقاري. ويساهم البنك في دعم القطاع العقاري من خلال المساهمة في رؤوس أموال الشركات العقارية والتسهيلات الائتمانية الممنوحة للشركات العقارية أو مشتري الوحدات العقارية. ويشارك البنك بصورة غير مباشرة من خلال التسويق العقاري للوحدات السكنية والمشاركة في رؤوس الأموال في تمويل الشركات المرتبطة بالقطاع العقاري (شركة الاسمنت، الحديد .. الخ)، كذلك في إدارة العقارات وتحصيل الإيجارات. ونظراً للدور الكبير الذي يمارسه البنك الأهلي المصري ، نجد من الضروري إلقاء الضرر على هذا الدور.

بدأ البنك بتنفيذ مشروع متكامل لمزاولة نشاط التمويل العقاري مطلع عام ٢٠٠٦ حيث يقوم البنك بالاتي:-

- يقوم البنك من خلال مشروع الأهلي للتمويل العقاري بمزاولة التمويل العقاري للاستثمار في مجالات شراء أو بناء أو ترميم أو تحسين المساكن والوحدات الإدارية والمنشآت الخدمية ومباني أعمال للنشاط التجاري ، وذلك بضمان حق الامتياز على العقار أو رهنه رهناً رسمياً أو غير ذلك من الضمانات التي يقبلها البنك.



من جانب آخر يوافق البنك للمستثمر (المشتري) بالتصرف بالعقار الضامن بالبيع أو الهبة أو غيرها من التصرفات أو ترتيب أي حق عيني عليه بشرط أن يقبل المتصرف إليه أن يحل محل المشتري في الالتزامات المترتبة على اتفاق التمويل.

كما يوافق البنك للمستثمر (المشتري) بتأجير العقار الضامن أو تمكين غيره من الانفراد بشغله بشرط حوالة الحق في أجرة العقار أو مقابل شغله وذلك وفاء لمستحقاته.

ويشترط البنك على المستثمر (المشتري) التامين لصالح البنك بقيمة حقوقه لدى شركات التامين المصرية وذلك ضمن مخاطر عدم الوفاء بسبب وفاة المستثمر (المشتري) أو عجزه.

يعد العقار هو الضمان الأساسي للحصول على التمويل وذلك بضمان حق الامتياز على العقار أو رهنه أو غير ذلك من الضمانات.

يقوم البنك باحتساب سعر عائد مدين حالياً على التمويل العقاري ١٢% سنوياً يعني (تكلفة الأموال بالبنك + تكلفة التشغيل + عائد المخاطرة + هامش ربح مناسب).

يسمح البنك لعملائه بتسديد القروض المخصصة للتمويل العقاري على أقساط شهرية ثابتة وعلى آجال طويلة تصل الى ٢٥ سنة ويمكن أن تصل الى ٣٠ سنة لشرائح العملاء منخفضي الدخل أو ممن لا تتجاوز أعمارهم سن الستين عند انتهاء مدة التمويل.

لايزيد قسط التمويل على ٤٠% من مجموع دخل المشتري من غير ذوي الدخل المنخفضة.

لايزيد قسط التمويل عن ٢٥% من مجموع دخل المستثمر (المشتري) من ذوي الدخل المنخفضة.

ومن الأمور المهمة التي يتعامل معها البنك هو (يمكن جمع دخل الزوج والزوجة للحصول على التمويل اللازم).

ومن أشكال مساهمة البنك في دعم القطاع العقاري المباشرة وغير المباشرة:-

- المساهمة في رؤوس أموال الشركات العقارية.
- التسهيلات الائتمانية الممنوحة للشركات العقارية أو مشتري الوحدات العقارية.
- التسويق العقاري للوحدات السكنية.
- المشاركة في رؤوس أموال تمويل الشركات المرتبطة بقطاع العقاري (شركات اسمنت ، حديد ، مستلزمات البناء... الخ).
- إدارة العقارات (تحصيل الإيجارات).

التجربة الأردنية في مجال الإسكان:-



بموجب التعداد العام للسكان والمساكن الذي جرى عام ١٩٩٤ في المملكة ، نجد أن ٨٠% من المساكن قام القطاع الخاص بتوفيرها من مجمل إنتاج المساكن في الأردن ، وبلغ عدد المساكن الفائضة (١٦٤.١) ألف مسكن منها (٧٥.٤) ألف مسكن خالي والباقية تحت التشييد أو مغلقة. ويبلغ معدل الاكتضاض حسب التعداد المذكور ١.٨ / شخص / غرفة.

وان نسبة المساكن المشيدة من مواد دائمية (ثابتة) حوالي ٩٤% وان ٩٣% من الوحدات مرتبطة بالشبكة العامة لمياه الشرب من مجموع المساكن .

تمحورت المبادئ التي عليها مشروع إعادة هيكلية قطاع الإسكان في الأردن حول تبعية التمويل ، حيث تم أواخر عام ١٩٩٦ تأسيس الشركة الأردنية لإعادة تمويل الرهن العقاري بهدف زيادة تمكين البنوك التجارية المرخصة والشركات المالية من المساهمة في تمويل قطاع الإسكان الى جانب بنك الإسكان الوطني ، إضافة الى ما وفرته الحكومة من التوجهات الجديدة لتيسير استثمار القطاع الخاص في توفير المأوى في المناطق الحضرية والريفية.

#### **التجربة السورية:-**

وفق إحصاء ١٩٩٤ فان معدل النمو السكاني في سوريا ٣.٣% فين يتميز المخزون في سوريا بوجود فائض في الوحدات السكنية بالنسبة لعدد الأسر ، حيث يبلغ عدد المساكن الخالية (٤٠١.٠٧٣) وحدة سكنية تشكل ١٦% من مجموع المساكن وتصل إلى نسبة ١٨% من مجموع المساكن في الحضر بينما تعادل ١٥% من الريف.

أن القطاع العام والتعاوني والخاص يقوم بإنتاج المساكن، ويقع على عاتق القطاع العام استملاك العقارات لتخطيطها وتقسيمها بغية إنشاء المساكن لذوي الدخل المنخفض أو بيعها للراغبين في إنشاء تلك المساكن.

كما يقع على عاتق المؤسسة العامة للإسكان تسليم المسكن إلى المدخر في منطقة ادخاره. أما القطاع التعاوني الذي يمارس نشاطه الإنتاجي المتمثل بالجمعيات التعاونية السكنية فهو مسؤول عن تشييد المساكن ومستلزماتها وتمليكها لأعضائها بسعر الكلفة وضمن الإطار التعاوني تقليص دور القطاع الخاص في بناء السكن النظامي.

#### **التجربة الكويتية:-**



بدأ اهتمام الحكومة في بناء مساكن لذوي الدخل المحدود عام ١٩٥٤ وقد اصدر مجلس الإنشاء بوصفه الجهة التي تطلع بتقرير السياسة الإسكانية والعمرانية قرار بناء (٢٠٠٠) وحدة سكنية توزع على المستحقين، وفي عام ١٩٦٥ ، أسست الحكومة (دائرة أملاك الدولة) التي كان من ابرز اختصاصاتها توزيع وحدات سكنية لذوي الدخل المحدود. وفي عام ١٩٦٠ تأسس بنك الائتمان الكويتي لتيسير القروض العقارية للمواطنين.

وبعد النجاح الذي حققه البنك في هذا المجال، صدر في عام ١٩٦٥ قانون لتطوير نشاط البنك تحت اسم (بنك التسليف والادخار) ليقوم بمهمة بناء الوحدات السكنية ثم طور عمله ليشمل توسيع المباني القائمة وصيانتها وتوفير المرافق الضرورية للمناطق السكنية. وفي عام ١٩٧٤ صدر قانون بإنشاء الهيئة العامة للإسكان والمباني للاضطلاع بمهمة بناء الوحدات السكنية لذوي الدخل المحدود وبناء المساكن الخاصة والعمارات الاستثمارية والمجمعات السكنية. وفي عام ١٩٧٥ استحدثت وزارة الإسكان. وفي عام ١٩٨٨ دمجت وزارة الإسكان مع الهيئة العامة للإسكان وعين وزير الدولة لشؤون الإسكان، وبذلك أصبحت الهيئة تقوم بتخطيط المساكن الحكومية وتصميمها وتنفيذها وتوزيعها.

وفي عام ١٩٩٥ صدر قانون لإسهام القطاع الخاص في مجال الإسكان أنشأت المؤسسة العامة للإسكان للرعاية السكنية لتوفير الخدمة الإسكانية للأسر المستحقة للرعاية السكنية.

### **الاستنتاجات الخاصة بالتجربة العراقية في مجالات الإسكان والتمويل الإسكاني:-**

#### **أولاً في مجال الإسكان**

- إن العجز السكني في العراق كبير جداً ولا يمكن تجاوزه في الحلول التقليدية الحالية.
- ضعف الوعي لدى الدولة والمجتمع بأهمية السكن كونه حاجة اجتماعية وليس اقتصادية وحق من حقوق الإنسان المعترف بها دولياً وان السكن له علاقة وثيقة بالمواطنة والارتباط بالوطن.
- ضعف أداء القطاع العام والخاص والتعاوني في تشييد الوحدات السكنية والتخفيف من الفجوة السكنية.
- الافتقار إلى سياسة إسكانية واضحة وتعدد الجهات المسؤولة عن قطاع التشييد في مجال الإسكان.
- ارتفاع مستوى الاندثار في الرصيد السكني بسبب قلة الرصيد السكني وزيادة الكثافة السكانية في الوحدة السكنية.





- ضعف الدعم المقدم من قبل الدولة للقطاعات السائدة لإنتاج الوحدات السكنية وتوفير مستلزمات البناء.

### ثانياً في مجال التمويل الإسكاني:-

- على الرغم من إن قانون صندوق الإسكان يسمح بمزاولة عدد كبير من النشاطات التمويلية إلا إن القيود القانونية الأخرى وخاصة في مجال الاستثمار قد حرمت الصندوق من ممارسة نشاطاته الواردة في القانون.
- عدم صدور قانون للاستثمار وعدم تشكيل شركات عقارية قد حرم الصندوق من إمكانية تفعيل دور القطاع الخاص في مجال التشييد والبناء للوحدات السكنية.
- عدم تناسب القرض المقدم من قبل الصندوق للمستثمر مع كلفة الوحدة السكنية إذ إن القرض لا يغطي أكثر من ٣٠% من تكلفة الوحدة السكنية.
- ضعف الدعم المقدم من قبل الدولة للقطاعات السائدة لإنتاج الوحدات السكنية وتوفير مستلزمات البناء.
- اقتصر التمويل في العراق على جانب واحد في مجال التمويل وهو بناء وحدة سكنية على ارض يملكها المستثمر أو إضافة وحدة سكنية في الطابق الثاني على الوحدة السكنية القائمة.
- حرمان شرائح واسعة من المجتمع بإمكانها بناء وحدة سكنية بمساعدة الصندوق منها الأرامل بسبب فقرات أمر القانونية.
- عدم التعامل بجميع مدخلات الأسرة (الزوج والزوجة) للحصول على الحد الأعلى للقرض.
- ضعف إدراك الجانب الاقتصادي في إنتاج الوحدات السكنية حيث إن نشاط تشييد الوحدات السكنية يمكن أن يدخل في ٩٤ مجال من مجالات الاقتصاد وهي تساعد اقتصاد الدولة على الحركة، إذ أن هذا النشاط له علاقة مباشرة وغير مباشرة بـ ٩٤ مجالاً اقتصادياً يمكن تحريكه من خلال النشاط الإسكاني.

### الاستنتاجات والتوصيات:-

- زيادة رأس مال الصندوق بما يتناسب مع حجم المشكلة في العراق والأدوار المناطة بالصندوق ليجعلها في مجال التمويل الإسكاني.



- إعادة النظر بالقرارات والقوانين والتشريعات التي تمنع تمكن من دور النشاط الخاص في الدخول إلى سوية السكن بكل أبعاده.
- فتح المجال أمام الصندوق للاستفادة من كل المنظمات والهيئات الدولية التي تهتم بمشاريع الإسكان والتمويل لها وخاصة البنك الدولي ومنظمة المستوطنات البشرية (الهيئات) للمساهمة في مشاريع الإسكان في العراق.
- العمل على توفير مواد ومستلزمات البناء والدخول في المساهمة مع شركات متخصصة لتوفيرها ومنع تذبذب أسعارها.
- تمكين صندوق الإسكان من الاستفادة من كل الأموال المحلية المتاحة ومنها أموال التامين وإعادة التامين والتوقيفات التقاعدية والأموال المجمدة والقاصرين وغيرها التي يمكن أن توفر السيولة المطلوبة لصندوق الإسكان.
- العمل على تطوير كادر الصندوق عمودياً وأفقياً ليأخذ دوره الحقيقي و حدة في عملية التمويل الإسكاني.
- زيادة مدة استرداد القرض من ١٥ سنة إلى ٣٠ سنة.
- التوجه لبناء إستراتيجية إسكانية واضحة قائمة من تقييم حقيقي للحاجة السكنية وإدراك حجم الفجوة السكنية في العراق وإسناد هذه المسؤولية إلى جهة واحدة رئيسية تشرف وتوجه وتحفظ وتحدد مسارات العمل لتحقيقه الأهداف المرسومة.
- إعادة النظر بالقرارات الخاصة بإفراز الأراضي لأغراض السكن وبمساحة (١٥٠) متر مربع والتي تتناسب مع معدل حجم الاسرة العراقية.
- العمل على تطوير تعاونيات للإسكان عن طريق توفير الأجواء المناسبة لها والسماح لها بإفراز الأراضي السكنية في بغداد والمحافظات.
- إعادة النظر بقانون إيجار العقار (رقم ٨٧ لسنة ٧٩) وذلك لإعادة التوازن في العلاقة بين المالك والمستأجر بحيث لا يبقى القانون عقبة أمام الاستثمار في مجال السكن.



### المصادر

١. الدقاق إبراهيم (مشكلة السكن في الأرض المحتلة) المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، ١٩٨١.
٢. جعفر،نبيل ناظم (استراتيجيات الإسكان الحضري)، أطروحة دكتوراه ، جامعة بغداد،قسم العمارة ،٢٠٠١.
٣. الحمدان ، الهام يوسف (الحاجة السكنية لمدينة بغداد)، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد ، مركز التخطيط الحضري والإقليمي ١٩٩٩.
٤. الهييتي ، صالح فليح (تطور الوظيفة السكنية لمدينة بغداد الكبرى)، الطبعة الأولى ،مطبعة دار السلام ، بغداد ١٩٧٦.
٥. السعدي ، سعدي محمد صالح ، وآخرون،(جغرافية الإسكان) مطابع دار الحكمة ، بغداد ١٩٩٠.
٦. السعدي، جمال باقر (تحليل تقييم العوامل المؤثرة على الطلب للدور الجديدة في مدينة بغداد)، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد ١٩٨٥.
٧. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الاسكوا) ،(المدينة العربية وجدول أعمال المؤئل الثاني، ٢٠٠١.
٨. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الاسكوا) ،(الاستدامة البيئية الحضرية) ،/ الأمم المتحدة ٢٠٠١.
٩. درة ، إسماعيل إبراهيم الشيخ (اقتصاديات الإسكان) ،عالم المعرفة ،العدد ١٢٧ ، الكويت.
١٠. وزارة البلديات والأشغال العامة، المديرية العامة للتخطيط العمراني،(ورقة عمل السياسات الإسكانية في العراق) تشرين الأول ٢٠٠٥.
١١. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي / الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات (إجازات البناء والترميم الممنوحة للقطاع الخاص لسنة ٢٠٠٤،حزيران ٢٠٠٥.
١٢. وزارة التخطيط والتعاون الإنمائي / الجهاز المركزي للإحصاء وتكنولوجيا المعلومات (تقديرات سكان العراق لسنة ٢٠٠٦،تشرين الثاني ٢٠٠٥.

### من الانترنت

١. الاستثمار في قطاع السكن في إقليم كردستان ،٢٠٠٦

[WWW.Kinvent.org](http://WWW.Kinvent.org)



٢. هشام، علي، (العوامل المؤثرة في التنمية العمرانية المتواصلة)، بحث مقدم- دولة الكويت.

[WWW.Eltamir.com](http://WWW.Eltamir.com)

٣. منظومة التمويل في مصر) ،

[WWW.Kinvent.org](http://WWW.Kinvent.org)

٤. (السكن العمودي بين الواقع والطموح)

## 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 للحركة داخل المدينة، فلقد اهتم مخطو النقل بمتطلبات استعمالات الارض التي ترتبط وتدخل ضمن عملية تخطيط النقل كعامل لحساب حاجة النقل المستقبلية، فاذن هناك علاقة قوية بين نظام النقل ونظام استعمالات الارض، فاي 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.

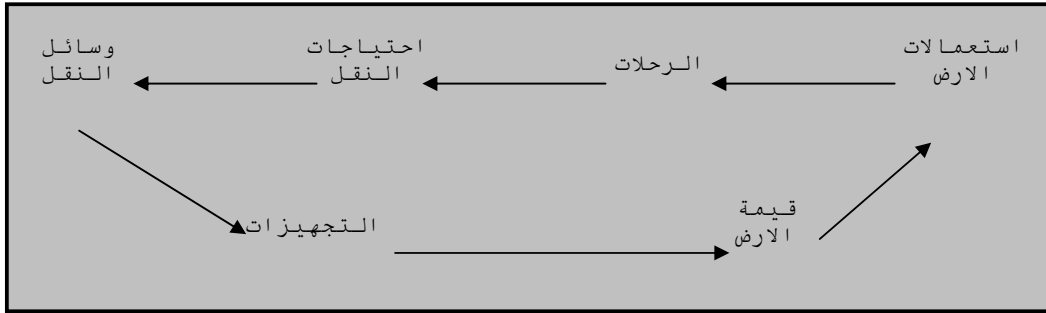
وكخلاصة يمكن القول ان تركز الحركة المرورية وكثافتها العالية تتحصر بالقرب من مراكز الفعاليات الرئيسية في المدينة، وتستمر بالمناطق المجاورة لها والتي تمتاز بهيمنة استعمال احادي الوظيفة غالباً عليها، وصولاً بالتدرج الى فقدان هيمنة ذلك الاستعمال وتوازنه مع الاستعمال السكني وما يحتاجه من استعمالات ساندة له،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



### ١ - المقدمة:

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

ان الربط بين استعمالات الارض والنقل يمكن تشبيهه بالدورة الاتية:



شكل (١ - ١) 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 الاقليمية لهذه المدينة او تلك.

هذا التشابك في طرق النقل هو مقياس حالات التفاعل والتبادل الاقتصادي بين المدينة واقليمها 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 ومجاوراتها.

## ٢- انواع الطرق في مدينة النجف الاشرف:

تمتلك مدينة النجف الأشرف شبكة طرق بسيطة، لاحظ شكل (١-٢) 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 الاشرف الى:

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

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

٣- 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 (١-٣)).



شكل (١-٢) المناطق المهمة في مدينة النجف الاشرف





شكل (١-٣) 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، والمجمعة 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 الاشرف على نقل الحركة النافذة دون المرور بمركز المدينة المزدحم. والذي يدعم ذلك وجود مداخل حركية واضحة في المدينة، حيث ترتبط شبكة الطرق من خلالها بمدخل المدينة مباشرة بعيدا عن مركز المدينة.

### ٣- 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:

١- 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.

٢- 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.

٣- طريق (النجف-كربلاء): الذي يحمل الحركة القادمة من كربلاء ومحافظة بغداد

والمناطق الإقليمية الأخرى فضلاً عن انه يحمل حركة نصف الأحياء السكنية تقريباً، لاحظ شكل (١-٢).



أما في مركز المدينة فإن الحركة تتوزع 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 ولأسباب امنية فقد اقتصررت 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 (١-١).

جدول (١ - ١) معدل اطوال الطرق في مدينة النجف

المجموع	شبكة الطرق الثانوية	شبكة الطرق الرئيسية	
٢٥١٧٢.٥	٢٠٩.٦١ (م ١٠٠٠)	٤٢.١٠ (م ١٠٠٠)	الطول الكلي
----	٠.٢٧ (م ١٠٠٠)	٦.٠٠ (م ١٠٠٠)	معدل طول الشارع
----	٠.١٥ (م ١٠٠٠)	٠.٧٤ (م ١٠٠٠)	اقصر شارع
----	٤.٦٢ (م ١٠٠٠)	١١.٤٠ (م ١٠٠٠)	اطول شارع
٧٨٧	٧٨٠	٧	عدد الشوارع
٥٢٢	٥١٣	٩	عدد التقاطعات

المصدر: بلدية مدينة النجف

#### ٤- 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 (٣-١) الموضحة لاهم استعمالات الارض.

١- حيث ان تجاور كل من الاستعمالين 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 الاستعمالين التجاري والديني يسببان تولد رحلات عالي وتجاورهما يعمل على زيادة الاريك المروري الحاصل في مركز المدينة.

٢- 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 الاريك الحاصل فيها مع تقليل حدة التعارض بين حركتي السابلة والسيارات.

٣- ان طبيعة الاستعمال التجاري الذي يتخذ شكلا محوريا على طول طريق النجف - الكوفة، والناشيء 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 ومرتابديها هم على الاغلب من الزوار من خارج المدينة، خصوصا وان الاستعمالات التجارية والفنادق والمطاعم تنتشر على جانبي هذا المحور.

٤- كما يلاحظ ارتفاع الزخم المروري وتدفق الحركة في منطقة حي العسكري، لاحظ شكل (٣-١)، 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.



٥- 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، رحلية سكن-سوق)، وتمتاز الحركة بتجانسها مع ثبات اوقات الذروة النسبية فيها صباحا وظهرا، عدا ايام العطل والمناسبات، مع عدم وجود لاي مرور حاجي فيها.

٦- 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 تنخفض 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 تتحصر 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 وهيمنته 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.

#### ٥- 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، وتتتظم استعمالات الأرض ووظائف المدينة على شكل شبكة متداخلة يزداد تعقيدها قرب المركز ويطنى 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 عقابها 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 الى ارتفاع قيمة الأرض، كما ان تنوع استعمالات الأرض سيؤدي الى حصول التنافس الذي بدوره يرفع قيمة الأرض. هذه الحالة سوف تقود الى 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 انه: تعبير عن حالة الحراك الوظيفي لاستعمالات الأرض حيث ان ارتفاعه يشير الى اللااستقرارية الوظيفية بمعنى حصول تغير في استعمال الأرض في نفس المكان فهو اما يتغير باستمرار او يتغير زمنياً حيث يختلف الاستعمال حسب الوقت من اليوم او تنوع الاستعمال في نفس المكان، وانخفاضه يشير الى حالة الاستقرار الوظيفي.

وتعليل ذلك هو ان 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 اما وظيفياً واما من حيث القدرة الاقتصادية. كما ان عوامل الوفورات الحضرية سوف تعمل عملها بشكل كبير في هذه الأماكن، اذ من المعروف ان الأنشطة الاقتصادية تميل الى التكتل فيما بينها من جهة والاقتراب من



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

ولحاجة الاستعمال التجاري الى الارض لممارسة فعالياته فانه سوف يقوم بمحاولة ازالة 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 و بروز ظاهرة الاحلال الوظيفي بشكل واسع، بالتالي تكوين نقطة انطلاق للتجاوز على استعمالات الارض في المخطط الاساسي بسبب دخول اليات سوق الارض الحضرية وبتقل 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 (٢))، 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 ازالة الاستعمالات الاخرى كما اسلفنا ولكن ذلك يتم في اطار العلاقة الاقتصادية المعروفة بالوظيفة 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 تؤشر 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 (٤٤) 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 اليه، 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.

### ٦- 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 (٢) 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.

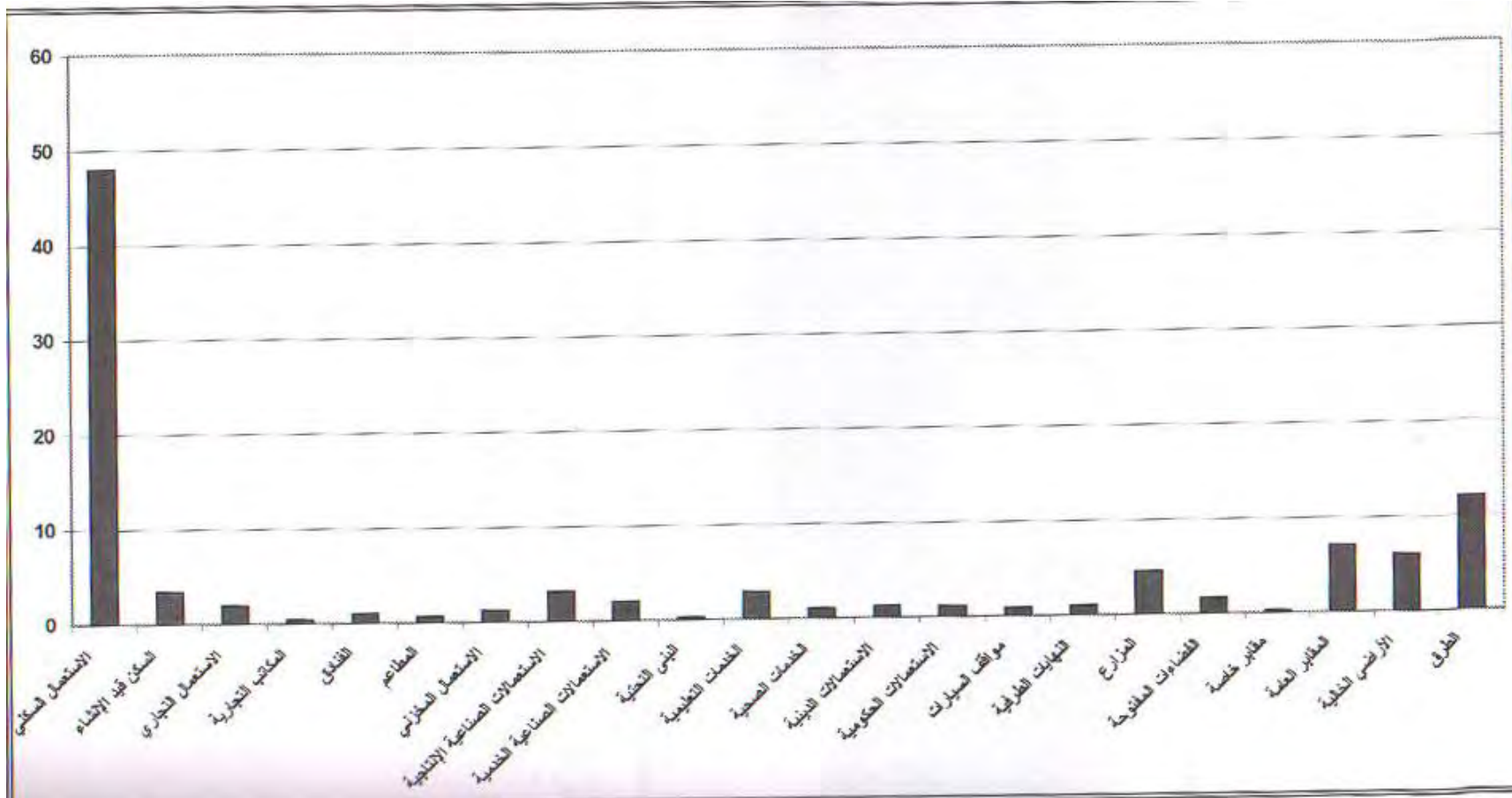
من خلال ملاحظة الجدول (١-٢)، والشكلين (١-٢، ١-٣)، الذي يبين نسب استعمالات الأرض في مدينة النجف الأشرف يتضح بان الاستعمال السكني يهيمن على بقية الاستعمالات الأخرى ففقد نسبته ٤٨% من مجمل مساحة المدينة ضمن حدود المخطط الأساسي مع أن نسبة ٣.٤% منه لا زالت قيد الإنشاء، وهذه من الظواهر الطبيعية في معظم المدن 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 ١٢% ولكنها لازالت دون المعايير التخطيطية.

على الرغم من النسبة الضئيلة التي يحتلها الاستعمال الديني من المخطط الأساسي للمدينة حيث بلغت ١.٢% 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.

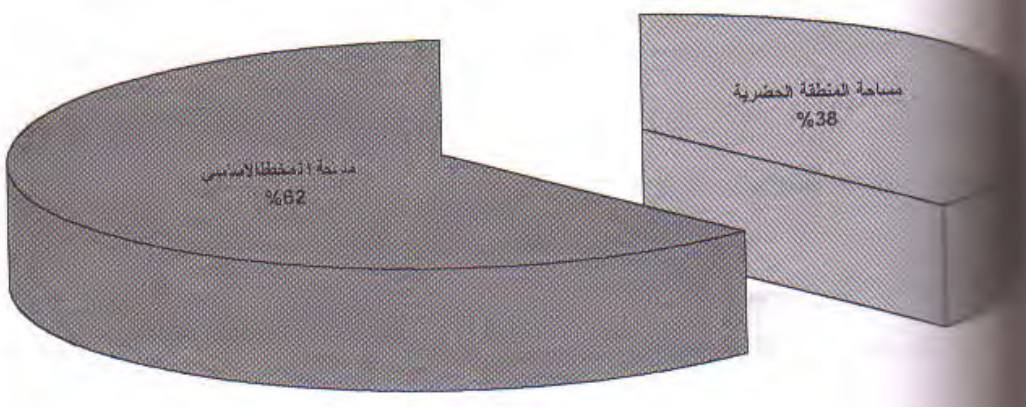
تتميز الخدمات التعليمية في مدينة النجف الأشرف بانخفاض نسبتها البالغة ٢.٨% عن المعايير التخطيطية وسوء توزيعها إذ يلاحظ تركزها في أماكن وانعدامها في أخرى ونفس



الملاحظة تتطبق على الخدمات الصحية التي تشكل نسبة مقدارها ١% من مجمل المساحة الكلية للمدينة ضمن حدود المخطط الأساسي.



شكل (١-٤) مقارنة بين نسب استعمالات الارض في مدينة النجف الاشرف



شكل (١ - ٥) مساحة المدينة الى مساحة المخطط الاساس للنصف الأشرف

لا تحظى مدينة النجف الأشرف بنسبة عالية من الاستعمالات لأغراض الصناعات الإنتاجية على الرغم من أنها تشكل نسبة مقدارها ٣.١% 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 ٢% إلا أنها تمتاز بأهمية اكبر 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 ويشكل 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 ٧% من مساحة المدينة يعدان المولدان الرئيسيان للحركة في المدينة عموما.



جدول (١-٢) توزيع استعمالات الأرض الحالية لمدينة النجف الاشراف

الاستعمال	النسبة (%)
الاستعمال السكني	٤٨
السكن قيد الإنشاء	٣.٤
الاستعمال التجاري	١.٩
المكاتب التجارية	٠.٤
الفنادق	١
المطاعم	٠.٦
الاستعمال المخزني	١.٢
الاستعمالات الصناعية الإنتاجية	٣.١
الاستعمالات الصناعية الخدمية	٢
البنى التحتية	٠.٢
الخدمات التعليمية	٢.٨
الخدمات الصحية	١
الاستعمالات الدينية	١.٢
الاستعمالات الحكومية	١.١
مواقف السيارات	٠.٨
النهايات الطرفية	١
المزارع	٤.٥
الفضاءات المفتوحة	١.٦
مقابر خاصة	٠.٢
المقابر العامة	٧
الأراضي الخالية	٦
الطرق	١٢
المجموع	١٠٠



## ٧- الاستنتاجات

١- 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.

٢- 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.

٣- 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 تاثيرها في نمط توزيع استعمالات الارض في مدينة النجف الاشرف، حيث يلاحظ امتداد الاستعمالات التجارية على امتداد محور (النجف-الكوفة) وبطول يصل الى ١١ 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 .

٤- تبين دراسة المخطط الاساس لاستعمالات الارض التباين من حيث التوزيع المكاني والكمي لاستعمالات الارض، (لاحظ الاشكال (٣، ٤))، 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 (١١) 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.

٥- 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:

- ١- وزارة البلديات والاشغال العامة، مديرية التخطيط العمراني، المخطط الاساس النافذ لمدينة النجف الاشرف، ١٩٩٤.
- ٢- وزارة البلديات والاشغال العامة، المديرية العامة للبلديات، دراسة النقل الشامل لمدينة النجف الاشرف، ٢٠٠٢.
- ٣- علي، حسام حسين، الفضاءات الحضرية حول المراقد المقدسة في المدن العربية الاسلامي، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة التكنولوجية، ١٩٩١.
- ٤- 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، ٢٠٠١.



**ملحق (أ): الزيارات والمناسبات الدينية:**

ت	تاريخ المناسبة الدينية	سبب المناسبة الدينية	أعداد الزوار (تقريبية)
١	٢٨ صفر	ذكرى وفاة الرسول الأعظم (ص).	----
٢	١٧ ربيع الاول	ذكرى ولادة الرسول الأعظم (ص).	----
٣	١٣ رجب	ذكرى ولادة الإمام علي (ع).	----
٤	٢٧ رجب	ذكرى المبعث النبوي الشريف.	----
٥	٢١ رمضان	ذكرى استشهاد الإمام علي (ع).	----
٦	٣-١ شعبان	أيام عيد الفطر المبارك.	----
٧	١٤-١٠ ذي الحجة	أيام عيد الأضحى المبارك.	----
٨	١٨ ذي الحجة	ذكرى عيد غدِير خم.	----
٩	١٥ شعبان	ليلة النصف من شعبان.	----
		ليالي الجمع وعددها ٥٢ ليلة على مدار السنة.	





## أثر الإسلام في تطوير بعض المفاهيم الأساسية في تخطيط المدن

بسام إحسان عبد القادر الحافظ

مهندس معماري

قسم الهندسة المعمارية/كلية الهندسة/جامعة الموصل

ممتاز حازم داؤد الديوجي

أستاذ مساعد

### المستخلص:

كان لظهور الإسلام كحالة تغيير شاملة في شتى النواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية على خارطة العالم أثراً واضحاً في تطوير الكثير من المفاهيم ومن هذه المفاهيم ما ارتبط بال عمران والتحضر وتخطيط المدن . الحضارة الإسلامية في حد ذاتها حضرية الطابع . لقد تطورت المفاهيم الحضرية في الإسلام عبر مستويين متكاملين . المستوى الأول ارتبط بالجانب الفكري النظري ، واقترن الجانب الثاني بالتطبيق العملي وتشديد التكوينات العمرانية . استناداً إلى الافتراض القائل بأن بعض المفاهيم الحديثة في تخطيط المدن يمكن تلمسها وبشكل واضح في الانجازات الإسلامية في مجال التحضر فإن البحث المقدم سوف يتناول هذه المفاهيم محاولاً تتبع أثارها في مجال التحضر الإسلامي بطروحاته النظرية وتطبيقاته العمرانية بهدف تأشير الدور الفاعل للحضارة الإسلامية في هذا المضمار .

الكلمات الدالة: التحضر الإسلامي ، المدينة الإسلامية .

## **The Role of Islam in Developing Some Basic Concepts in Town Planning**

**Momtaz H.D.Aldewachi**

**Assistant Professor**

**Dept. Architecture/ Engg. College /Mosul University**

**Bassam I.A.Alhafith**

**Architect**

### **Abstract:**

The arise of Islam as a multidimensional changing phenomenon with its own revolutionary and comprehensive character was inherent with a lot of alterations in social aspects , and this is explicit particularly in the scope of urban life and town planning .

Essentially, Islamic style of life has its own urban identity. The urbanization process in Islam has been developed across two integrated

sides, the first one concerned on ideational and theoretical aspects , while the other associated with practice .Many urban centers emerged during the Islamic era since the erection of Basrah , the first Islamic town in the middle of the 7<sup>th</sup>. century.

Some contemporary urban concepts , both environmental and social could be noticed in Islamic achievements within this field such as zoning, road hierarchy , and the neighbourhood unit which this research tries to shed light on briefly .

**Keywords:** Islamic urbanization , Islamic city.

١ - مقدمة :

١.١ توطئة :

يعد فن العمارة وتخطيط المستوطنات واحداً من أقدم النشاطات البشرية منذ أن غادر الإنسان حياة الكهوف وشرع بتشديد مستقره الجديد . لقد تفاعل هذا الفن وبشكل مباشر مع أسلوب الحياة فكان خير مثال يعكس المفاهيم والرموز لأي مكان وزمان ويعبر بشكل واضح عن سعي الإنسان الدؤوب لتطوير بيئته والتكيف معها . وبالتالي فان هذا الفن \_ العمارة وتخطيط المدن \_ أصبح واحداً من المفردات الأساسية في اللغة الحضارية للأمة ومعبراً عن خلاصة تجاربها وخبرتها في العديد من المجالات .

لقد تحققت في العراق و لأول مرة ابسط مبادئ العمل المعماري وكان ذلك قبل اكثر من عشرة آلاف عام عندما اختط العراقيون القدماء منازلهم الأولى (أبو الصوف:٢) ثم تطور هذا الفن على مر القرون لتظهر اكبر حواضر العالم القديم في هذه البلاد ممثلة في بابل ونيوى وغيرهما .

ثم كان لظهور الإسلام كحالة تغيير شاملة في شتى النواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية على خارطة العالم أثراً واضحاً في تطوير الكثير من المفاهيم المرتبطة بالعمارة والتحضر وتخطيط المدن . فالحضارة الإسلامية هي حضارية في حد ذاتها . ولقد تطورت المفاهيم الحضارية في الإسلام عبر مستويين أساسيين يتم أحدهما الآخر، الأول ارتبط بالجانب الفكري النظري الذي يمكن تتبعه بشكل واضح في الكثير من مصادر الفكر الإسلامي وحيث أشار المفكرون المسلمون إلى العديد من المبادئ الأساسية المرتبطة بموضوع تخطيط المدن منها ما ارتبط باختيار المواقع ومنها ما أكد على أساليب التخطيط وتبرز هنا كتابات ابن الربيع وابن خلدون وغيرها (عثمان:٢٩) .



أما المستوى الثاني في تطور مفاهيم تخطيط المدن فقد ارتبط بالجانب العملي وإنشاء التكوينات المعمارية والتي سادت في توافق تام مع أحكام البناء التي اقرها فقهاء المسلمين استناداً إلى الكتاب والسنة وقد تجلّى اهتمام الحكام المسلمين بهذا الجانب بمشاركتهم الفعلية في عمليات اختيار المواضع للمدن ومتابعة أعمال إنشائها وأوضح مثال على ذلك مشاركة الخليفة المنصور في إنشاء بغداد المدورة ( الموسوي: ١٣٠ ) .

### ٢.١ مشكلة البحث :

الافتقار الى ما يوضح وبشكل مباشر الدور الفعال للحضارة الإسلامية في مضمار التحضر وتخطيط المدن من مفاهيم نظرية وطروحات فكرية وكذلك في مجال التطبيقات العملية .

### ٣.١ هدف البحث :

تأشير الدور الفعال للحضارة الإسلامية في مضمار التحضر وتخطيط المدن مع التأكيد على إبراز دور العراق الرائد في ردف هذه الحضارة بالكثير من الإنجازات ضمن هذا المجال .

### ٢.١ فرضية البحث :

إن الكثير من المفاهيم الحديثة في تخطيط المدن يمكن تلمسه وتتبع آثاره وبشكل واضح في الإنجازات الإسلامية في مجال العمران والتحضر والتي يعدها كثير من المختصين حديثة وينسبونها إلى الفكر الغربي في حين يمكن تتبع آثار وجوانب هذه المفاهيم وبشكل كلي أو جزئي في ما يمكن تسميته بمجال التحضر الإسلامي بجانبه النظري \_ بما يتضمنه من طروحات وكتابات \_ والتطبيقي بإنجازاته المبهرة التي لازال الكثير منها شاخصاً إلى الآن .

## ٢ - تخطيط المدن في العصر الإسلامي :

بعد انتهاء حروب الردة وهيمنة المسلمين على شبه الجزيرة العربية واستقرار الأوضاع فيها شرع المسلمون بالتحرك نحو الأراضي العربية المغتصبة آنذاك في العراق وبلاد الشام وغيرها لتحريرها من الحكم الأجنبي ونشر الدين الإسلامي فيها ودعت الحاجة الخليفة الثاني عمر بن الخطاب إلى إنشاء معسكرات يجتمع فيها المجاهدون المسلمون وهي ما عرفت بالأمصار ومنها البصرة التي يرجح بناؤها سنة ١٤ هجرية (العميد: ١٢٧) من قبل عتبة بن غزوان المازني ومدينة الكوفة التي شيدها سعد بن أبي وقاص سنة ١٧ هجرية وبذلك يكون العراق موطناً لأول المدن التي تم تشييدها في العصر الإسلامي .



هنالك العديد من المبادي تمت مراعاتها في تخطيط الأمصار الإسلامية الأولى منها البساطة في البناء واستعمال ما متوفر من مواد والتأكيد على المواقع التي يسهل معها الاتصال بمركز الخلافة حسب توجيهات الخليفة عمر بن الخطاب مع مراعاة العوامل البيئية لهذا الموقع من تربة ومناخ إضافة إلى المناعة العسكرية وضرورة توفر الماء ووسائل العيش وسبل المواصلات (يوسف: ١٤٣). في فترة الخلافة الأموية بدأت العوامل السياسية والذاتية تلعب دوراً في ظهور المدن ومنها مدينة واسط التي أحدثها الحجاج بن يوسف سنة ٨٣ هجرية وهي ثالث مدينة رئيسية بناها العرب المسلمون في العراق بعد تحريره. كما كان لولاية الأمويين في مدن العراق الأخرى وخصوصاً الموصل دوراً كبيراً في إعادة تنظيم وتخطيط الاستعمالات المختلفة لهذه المدينة وبشكل واضح في عهد الوالي الحر بن يوسف (ناجي: ٣٣٦).

أما فترة الخلافة العباسية فتعد من ابرز فترات ازدهار فن تخطيط المدن الإسلامية في العراق الذي أصبح خلال هذه الفترة مركزاً للخلافة الإسلامية التي امتدت آنذاك من حدود الصين إلى بلاد الأندلس فعندما تولى أبو جعفر المنصور الخلافة قام بنفسه باختيار موقع بغداد في الجهة الغربية من نهر دجلة ليشيد فيه عاصمة الخلافة التي شرع بها سنة ١٤٥ هجرية وجعلها مدورة مع سورين خارجيين وسور ثالث داخلي ولها أربعة أبواب وقسم المدينة إلى شوارع محددة سماها السكك. ويعتبر التخطيط الدائري لمدينة بغداد حدثاً تاريخياً مهماً وإنجازاً هندسياً ذو مقياس واسع (يوسف: ١٣٩) وكما عبر عن ذلك أحد الباحثين بقوله "إن مدينة المنصور المدورة يمكن أن تعد بحق أحد الأمثلة الشهيرة لتخطيط المدن التي وصلت إلينا". (العميد: ٣٠٩)

قام الخليفة المعتصم بن الرشيد ببناء مدينة سامراء سنة ٢٢٠ هجرية في الجانب الشرقي من دجلة إلى الشمال من بغداد بتأثير العديد من العوامل السياسية والاجتماعية واتخذها عاصمة للخلافة واتبع فيها نظاماً رائعاً في الفصل المكاني أو ما اصطلح عليه حديثاً بالتنسيق (Zoning) وقد اتسعت سامراء في بضع سنوات لتمتد مسافة ٣٥ كيلومتراً على ضفتي دجلة (يوسف: ١٤١).

يبين هذا العرض التاريخي الموجز إن هنالك تطوراً مستمراً في مفاهيم تخطيط المدن في الإسلام بتأثير متغيرات كل فترة ومتطلباتها كما يتضح أن للعوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية ومستلزمات الأمن دوراً فاعلاً ومؤثراً على عملية تخطيط وبناء المدن كذلك فإن العراق كان مسرحاً فاعلاً لمعظم عمليات بناء المدن الجديدة بدءاً من البصرة والى سامراء وعلى مدى زمني يزيد عن القرنين.



### ٣- أدبيات التحضر في الإسلام :

حفلت كتب التراث الإسلامي بالكثير مما يتعلق بمجال العمران والتحضر وتتنوعت المصادر التي تتناول الفكر العمراني والتخطيطي الإسلامي ما بين الفقه وكتب الحسبة والمؤلفات التاريخية والجغرافية وعلم الاجتماع السياسي ومن ابرز المؤلفات في هذا المجال كتاب العلامة شهاب الدين بن أبي الربيع المعروف بـ " سلوك المالك في تدبير الممالك على التمام والكمال" الذي كتبه للخليفة المعتصم وكذلك مقدمة العلامة ابن خلدون.

لقد أكد ابن الربيع في كتابه على مسائل أساسية في عملية تخطيط المدن مبتدأً بمسألة اختيار الموقع والشروط اللازم توفرها فيه ثم حدد شروط التخطيط للموضع المنتخب مؤكداً على مفاهيم تخطيطية جوهرية مثل مسالة مقاييس الطرق وتدرجها وضرورة وجود المسجد الجامع في الوسط والذي يعد بمثابة فضاء تجمع عام بمفاهيم التخطيط الحديثة وكذلك ضرورة تشييد الأسواق لتوفير أساس اقتصادي للمدينة كما أكد ابن الربيع على فكرة التجانس الاجتماعي للسكان وذلك بتمييز قبائل الساكنين وان لا يتم الجمع بين الأضداد المتباينة وهذا ما تناوله الأدبيات الحديثة في علم الاجتماع الحضري وفي الختام يؤكد ابن الربيع على مسالة وحدة الكيان العضوي للمستوطنة الحضرية بقوله إن المدينة بجملتها دار واحدة.

### ٤- بعض المفاهيم التخطيطية وتأثير الإسلام عليها :

#### ٤-١- تحديد معنى المدينة :

#### ٤-١-١- مقدمة عامة :

لقد اختلف الباحثون كما اختلفت الأقطار في تعريف المدينة ويمكن الإشارة هنا إلى بعض الأسس والمقاييس التي تستعمل لمعرفة المقصود بالمدينة . في كثير من الحالات يتخذ عدد السكان كمقياس لتعريف المدن والمراكز الحضرية وتمييزها عن القرى غير أن هناك اختلافاً بين الأقطار عند تعيين الحد الأدنى من السكان لجعله أساساً لتعريف المدينة عن غيرها من أنماط الاستيطان الأخرى . في بعض الأقطار تضاف إلى معيار الحد الأدنى من السكان مقاييس أخرى لكي يعتبر المكان مدينة كالتجهيز بمياه الشرب أو بعض الخدمات الأخرى . في أقطار أخرى يتم إهمال مقياس عدد السكان لاعتبار المستوطنة الحضرية مدينة وتتخذ مقاييس أخرى كالصفة الإدارية مثلاً والتي يمكن أن تتمثل بوجود مجلس إداري وقضائي في المدينة ولها حدود إدارية ويحكمها موظف إداري بمرتبة معينة .



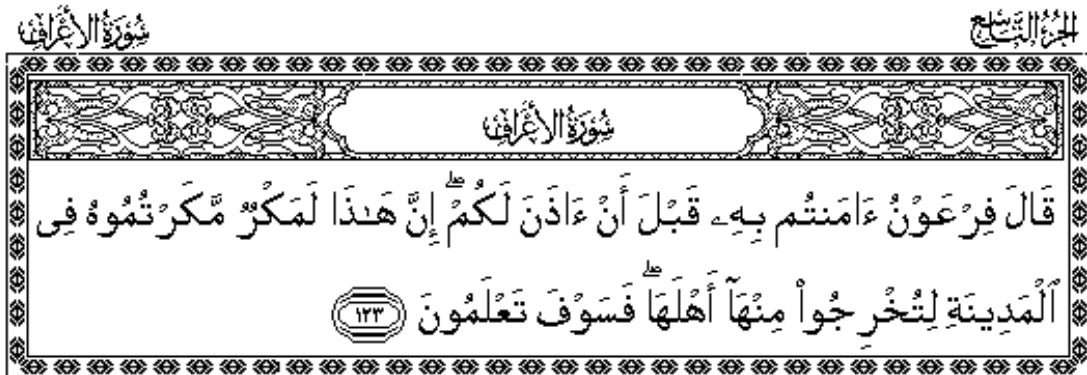
إن الكثير من المختصين بتخطيط المدن يعتبرون تجمعات السكان مدناً عندما تقوم تلك التجمعات بإنجاز نشاطات معينة وتقديم خدمات تجعلها تختلف عن تلك التي تقدمها الأرياف إضافة إلى خصائص المظهر والبيئة الداخلية . مما سبق يمكن الاستنتاج بأنه لا يوجد لحد الآن تعريفاً عاماً منقفاً عليه للمدينة كما انه لا توجد أسس عامة مقبولة بين جميع الأقطار لتمييز المدينة عن القرية .

#### ٤-١-٢- المدينة في نظر الإسلام :

تبين الكثير من الدلائل اللغوية أن العرب قد ارجعوا أصل كلمة مدينة لغويّاً إلى جذر دين المراد به الملك والتملك وهذا يؤكد على الفهم العربي للعلاقة الجدلية بين المدينة والقانون (ناجي : ٤٨)

بعد ظهور الإسلام تحددت معاني أكثر وضوحاً للمدينة . فقد وردت في القرآن الكريم آيات غير قليلة تتعلق بهذا الموضوع . ورد ذكر القرية بثلاثة وخمسين آية خمسة و أربعون آية منها مكية وثمانى مدنيات (الموسوي:٣٥٢)  
أما المدينة فقد جاء ذكرها في القرآن الكريم بسبع عشرة آية فقط ثلاث عشرة آية منها مكية والباقي مدنية . (الموسوي:٣٥٣) ويمكن تلمس بعض المعايير الخاصة بمعنى المدينة من هذه الآيات كالتالي :

١- المدينة تشير إلى المكان الذي يجتمع فيه الناس لقوله تعالى :

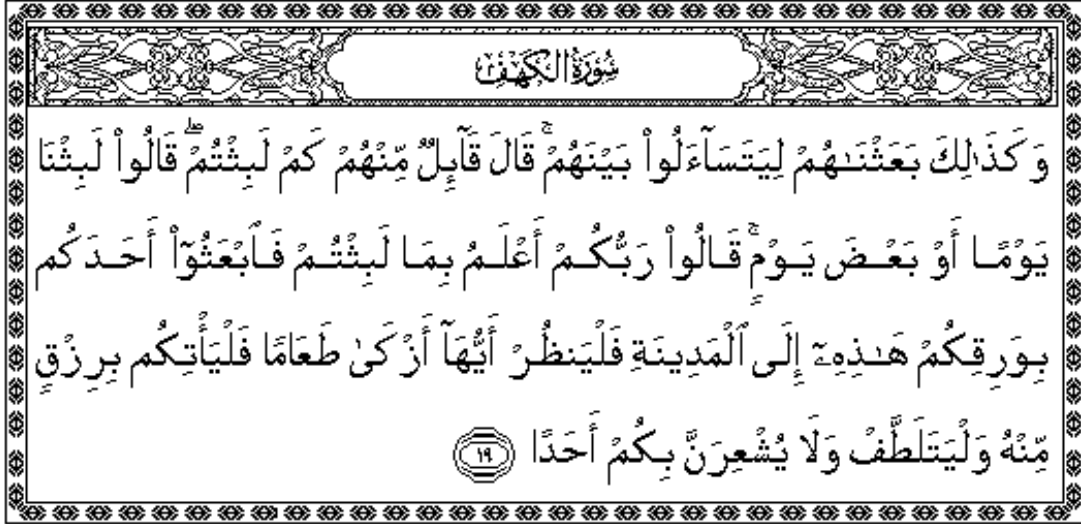


٢- المدينة تشير إلى المركز الاقتصادي الثابت وحيث يكون التبادل النقدي هو الأساس في التعامل التجاري لقوله تعالى :



سُورَةُ الْكَافُرِينَ

الْمُرَّةُ الْمَسِينَةُ



٣- المدينة تشير إلى مقر الملك أو الحاكم لقوله تعالى :

سُورَةُ التَّائِبِينَ

الْمُرَّةُ النَّارِيَّةُ



والعزيز يقصد به الحاكم أو الملك والمدينة هنا هي مفره .

وبشكل عام يمكن القول أن القرآن الكريم قد استعمل كلمة مدينة للإشارة إلى المراكز الحضرية الرئيسية والتي كان معظمها يقع خارج الجزيرة العربية بينما أشار إلى المراكز الحضرية الصغيرة في الجزيرة العربية بلفظة قرية .

ويرد تحديد مماثل لمفهوم المدينة في الحديث الشريف . حيث يشير المفهوم إلى المدن الكبيرة المستقرة خارج الجزيرة العربية (ناجي:٥٤) كما وردت إشارات أخرى لهذا المفهوم كالأمصار والميناء والحصن .



ومن وجهة النظر الفقهية فان هناك إجماعاً بين فقهاء المسلمين حول شروط إقامة صلاة الجمعة التي لا يجوز أن تقام إلا في الأمصار أو المدن لقول الرسول (ص) " لا جمعة ولا تشريق ولا فطر ولا أضحي إلا في مصر جامع أو مدينة عظيمة " فشرط اجتماع المنازل والناس أساسي لإقامة صلاة الجمعة مع ضرورة أن يقطن في هذه المنازل من تتعقد بهم صلاة الجمعة وان لا يرحلوا عن هذا المكان صيفا أو شتاء . ويضيف الإمام أبو حنيفة في تحديده للأمصار بأنها المكان الذي يتوفر فيه

١- سلطان يقيم الحدود .

٢- قاضي ينفذ الأحكام .

وباختصار فان خصائص تحديد مفهوم المدينة من وجهة نظر الإسلام يمكن إجمالها بالتالي :

١- القدرة البشرية والكثافة السكانية .

٢- وجود السلطة التي تقيم الحدود .

٣- التطور العمراني .

وهذه تنسجم تماماً مع ما ورد من مفاهيم معاصرة لتحديد معنى المدينة وتميزها عن القرية .  
(ناجي:٥٩)

#### ٤-٢- مفهوم فصل وعزل الاستعمالات غير الملائمة للأرض الحضرية :

٤-٢-١- مقدمة عامة :

تعرف الاستعمالات غير الملائمة للأرض الحضرية بأنها تلك الاستعمالات التي تتسبب بطبيعتها في إحداث نسب عالية من عوارض التلوث البيئي من ضوضاء وروائح ودخان وفضلات وغيرها . ولما كان تخطيط المدن بمفهومه الشامل مهتماً بتنظيم استعمالات الأرض وتحديد مواقع الفعاليات المختلفة لتحقيق اكبر المردودات الاقتصادية والراحة والجمال لذا فان توفير البيئة الحضرية الصحية اللائقة يعد هدفاً أساسياً لمثل هذا العمل والذي لا يمكن أن يتم إلا بالسيطرة على الاستعمالات غير الملائمة ومن ثم إزالتها ومنع حصولها مستقبلاً .

إن الطروحات الحديثة في تخطيط المدن تتعامل مع هذه الحالة من منطلق أن وجود استعمال غير ملائم في منطقة ما سوف يسبب ضرراً يجب إزالته أو معالجته . وتؤكد هذه الطروحات على ضرورة مراعاة المبادئ الأساسية التي تشمل الصحة ، السلامة ، الراحة والاقتصاد عند إعداد مخطط التطوير لأي موقع (41: chapin) .

لقد طرحت أفكار ومقترحات عديدة تناولت هذا الموضوع منها :





### ١ - فكرة وحدة الجيرة السكنية *The Neighborhood Unit*

هذه الفكرة تمنع حركة المركبات الاختراقية للمناطق السكنية ولا تسمح ألا بتواجد الاستعمالات الخدمية البسيطة المخصصة لخدمة السكان دون أن تسبب أي ضرر بالبيئة . أما الاستعمالات غير الملائمة فيقترح إزالتها أو إخراجها إلى خارج حيز المحلة السكنية ومنع تواجدها مستقبلاً .  
(Gallin:252)

### ٢ - فكرة المناطق البيئية *The Environmental Areas*

تم طرح هذه الفكرة ضمن تقرير *Traffic In Towns* عام ١٩٦٣ . وحسب هذا التقرير فان المناطق البيئية يمكن أن تستحدث لأي استعمال من استعمالات الأرض الحضرية وحيث أن المعايير يمكن وضعها لتحديد المناطق الحضرية ذات الاستعمالات المختلفة لتحقيق بيئة صحية وسليمة . ( Buchanan : 221 ) .

### ٣ - أسلوب التنطيق *The Zoning*

وهي طريقة أو وسيلة لتحقيق التجانس في أماكن الاستعمالات المختلفة للأرض الحضرية وتهيئة المساحة المناسبة لكل استعمال ويسمح أسلوب التنطيق بالسيطرة على كثافة البناء في كل منطقة وحيث تتوفر لكل منشأ الخدمات الكافية . ويتم أسلوب التنطيق بتقسيم المناطق الحضرية إلى قطاعات ومن ثم استعمال الصيغ القانونية لتنظيم مساحات البناء وكثافات السكن ونوع الاستعمال المسموح به ضمن هذه المناطق ( Chapin : 356 )

### ٤-٢-٢-تنظيم استعمالات الأرض في المدينة الإسلامية :

كانت الأحكام الفقهية بمثابة القانون العام الذي ينظم العمران في المدينة الإسلامية . هذه الأحكام تنطلق من مبادئ إسلامية أساسية واستناداً إلى الحديث الشريف " لا ضرر ولا ضرار " فان مواضع الاستعمالات المختلفة قد تحددت ضمن المدينة الإسلامية وفق شروط معينة هدفها التوافق بين حق التصرف في الملكية مع عدم التسبب في أذى الآخرين (عثمان:١٢٤) .  
إن المثال الأكثر وضوحاً على عملية تنظيم استعمالات الأرض في المدينة الإسلامية و إبعاد الاستعمالات الغير ملائمة يظهر في عملية تصنيف الأسواق . لقد راعى هذا التصنيف مبدأ عدم إحداث الضرر لأي صنف تجاري أو حرفي من قبل مجاوريه من الأصناف الأخرى . وقد حددت مسببات الضرر بثلاثة أنواع هي الدخان والرائحة الكريهة والأصوات المزعجة وبالتالي فان أية استعمالات تسبب إحداث هذا الضرر كانت تنقل إلى خارج المدينة مع مراعاة اتجاه الرياح السائدة لتأكيد منع وصول الأذى والضرر .



ويحفل تاريخ المدن الإسلامية وخصوصاً العراقية بأروع الأمثلة على مسالة إبعاد الاستعمالات غير الملائمة للأرض الحضرية فقد أمر الخليفة المنصور سنة ١٥٧ هجرية ( ٧٧٣م) بإخراج الأسواق والصناعات التي تسبب الروائح والدخان إلى خارج أسوار بغداد المدورة (الكبيسي:٧٩) وهذه تعد من التجارب الأولى الرائدة في هذا المجال وعلى مستوى تاريخ تخطيط المدن بشكل عام .

كذلك فان سوق الأربعاء وهي من الأسواق التي كانت موجهة لتصريف منتجات الفلاحين وخدمتهم في مدينة الوصل وكانت تقام في يوم الأربعاء من كل أسبوع فقد خصص لها مكان خارج سور المدينة لدفع الضرر الناجم عنها (الديوجي:١٢٥) كما يلاحظ أن جميع الحرف المسببة للضرر أو الاستعمالات غير الملائمة كانت تبتعد إلى خارج أسوار مدينة الموصل مثل الصباغين والدباغين الذين يشكل عملهم مصدراً للتلوث والروائح غير المستطابة .

#### ٤-٣- مفهوم وحدة الجيرة (المحلة) السكنية *The Neighbourhood Unit* ٤-٣-١- مقدمة عامة :

شاع استخدام تعبير وحدة الجيرة في الدراسات التخطيطية بشكل واسع وخاصة بعد الحرب العالمية الثانية وحيث برزت العديد من الطروحات النظرية في هذا المضمار إضافة إلى بعض الممارسات التطبيقية المحدودة في بعض المدن الجديدة في بريطانيا والهند .

يمكن القول أن وحدة الجيرة السكنية الحديثة (المحلة الحديثة ) تمثل وببساطة البيئة العمرانية التي تجعل الأم مطمئنة فيها إلى أن طفلها سوف لن يضطر إلى عبور شارع ذو حركة مرور خطيرة في طريقه إلى المدرسة وحيث تكون هذه المدرسة ضمن نطاق المسافة التي يستطيع الطفل أن يمشيها بسهولة ويسر من البيت . وأنها البيئة التي تستطیع فيها ربة البيت الوصول مشياً وبسهولة إلى اقرب مركز للتسوق لتحصل على الحاجات المنزلية اليومية . وأنها البيئة التي تحتوي على ملعب للأطفال قريب من البيت وحيث يتمكن الأطفال من اللعب بأمان مع أقرانهم . الطروحات والأفكار التي تناولت مفهوم وحدة الجيرة هذا عديدة ومتنوعة وأضاف بعضها

إلى الآخر ومن أهم هذه الأفكار ( Gallin : 252 )

#### ١- فكرة كلارنس بييري :

عرف بييري وحدة الجيرة السكنية بأنها مساحة من الأرض المسكونة التي تتطلب وجود مدرسة ابتدائية بعدد من التلاميذ يتراوح ما بين ١٠٠٠-١٢٠٠ تلميذ والذي قد يعني عدداً من السكان يتراوح ما بين ٥٠٠٠-٦٠٠٠ نسمة .وحدة الجيرة هذه تعطي مساحة تقرب من ٦٤



- هكتاراً وشكلها لا يسمح بان يمشي الطفل مسافة اكثر من ٨٠٠ متر للوصول إلى المدرسة الابتدائية. إن ١٠% من مساحة وحدة الجيرة مخصص للترفيه والوحدة مجهزة بخدمات تسويقية ، مركز ديني ، مكتبة ، مركز اجتماعي يفضل أن يكون قريباً من المدرسة الابتدائية .
- إن المبادئ التي اعتمدها بييري يمكن تلخيصها بالنقاط التالية :
- ١- الشوارع الرئيسية يجب أن لا تمر خلال وحدة الجيرة السكنية بل أنها تكون بمثابة الحدود لهذه الوحدة .
  - ٢- الشوارع الداخلية في وحدة الجيرة السكنية يجب أن تكون من النمط المغلق ( الأعمى ) Cul-de-sac وتكون منحنية بشكل يجعل الحركة عليها هادئة وبطيئة للمحافظة على البيئة السكنية .
  - ٣- إن عدد سكان وحدة الجيرة السكنية يجب أن يكون مساوياً للعدد اللازم لإقامة مدرسة ابتدائية .
  - ٤- إن مركز وحدة الجيرة السكنية تمثله المدرسة الابتدائية التي تكون واقعة ضمن ارض خضراء عامة مع الخدمات الضرورية لوحدة الجيرة .
  - ٥- وحدة الجيرة السكنية تشغل مساحة تقارب (٦٤) هكتاراً وبكثافة سكانية تقترب من ٢٥ عائلة/هكتار .
  - ٦- وحدة الجيرة السكنية مزودة بالفعاليات التسويقية ، الدينية والثقافية .
- ٢- **فكرة كلارنس شتاين :**
- استند شتاين على نفس المبادئ التي اعتمدها بييري مع زيادة الاهتمام بالمتنزهات والمساحات الخضراء الموزعة بشكل متجانس ومنظم ضمن جميع أجزاء وحدة الجيرة السكنية . كما أضاف شتاين إلى ذلك بان قام بتجميع ثلاث وحدات جيرة سكنية لتخدمها مدرسة ثانوية ومركز تجاري رئيسي وهذه واقعة جميعاً في موقع التقاء وحدات الجيرة السكنية الثلاثة وبحيث تكون ابعد نقطة عن هذا المركز لا تزيد عن ١٦٠٠ متراً .
- ٣- **فكرة انجل هارد :**
- ادخل هارد فكرة تجمع أربع وحدات سكنية تقطنها (٦٨٠٠) عائلة و أطلق عليه مصطلح المجتمع السكني الذي يضم بحدود ٢٤٨٠٠ ساكن .
- ٤- **فكرة خوسيه سيرت :**



اقترح سيرت مخططاً هيكلياً تتجمع فيه ٦-٨ وحدات جيرة سكنية لتشكل مدينة بعدد سكان يصل إلى ٥٦٠٠٠ نسمة مع مركز محاط بحزام اخضر وتوجد طرق رئيسية تربط وحدات الجيرة السكنية مع المركز وعلى جانبي هذه الطرق تقام الخدمات المتنوعة .

#### ٤-٣-٢- المحلة السكنية في المدينة الإسلامية :

قسمت المدينة الإسلامية إلى محلات سكنية عرفت باسم الخطط . وهذا التقسيم كان صياغة إسلامية حاولت التوفيق بين الطبيعة القبلية العربية والتأكيد على رابطة صلة الرحم ضمن القبيلة الواحدة وكذلك محاولة جمع القبائل في خطط متعددة ضمن مدينة واحدة تمثل كياناً حضرياً متكاملأ يسوده إطار التآخي الذي دعا إليه الإسلام لإزالة النزاعات القبلية وخلق المجتمع الواحد .

إن أولى الأمثلة على هذا النموذج للتقسيم يمكن ملاحظته في المدينة المنورة بعد هجرة الرسول (ص) إليها وكان الهدف من توزيع الخطط هو تجميع كل قبيلة في خطة خاصة بها وتركت حرية تقسيم الخطة للقبيلة وحسب ظروفها وإمكانياتها الذاتية (عثمان: ٥٥) .

على ذات الأساس تمت عمليات تخطيط المدن الإسلامية الأولى ومنها البصرة حيث قسمت إلى أخماس للقبائل هي خمس بني تميم وخمس أهل العالية وخمس بكر بن وائل وخمس عبد القيس و أخيراً خمس الازد (الموسوي: ٢٦٠) .

أما الكوفة فقد اتبع في خطتها نظام الأسباع . وكانت هذه الأسباع موزعة على القبائل لكل قبيلة ومن حالها سبعاً وكالتالي (ناجي: ١٦٨)

- ١- السبع الأول وصار من نصيب قبيلة كنانة وقبيلة جديلة .
- ٢- السبع الثاني وصار من نصيب قبيلة قضاة وقبيلة بجيلة .
- ٣- السبع الثالث وصار من نصيب قبيلة مذحج .
- ٤- السبع الرابع وصار من نصيب قبيلة تميم .
- ٥- السبع الخامس وصار من نصيب قبائل أسد وغطفان وتغلب .
- ٦- السبع السادس وصار من نصيب قبيلة الازد .
- ٧- السبع السابع وصار من نصيب قبيلة أياد .

أما الموصل فبعد تمصيرها تم تقسيمها إلى خطط وسميت خطتها بالأحياء وكان كل حي يحمل اسم القبيلة التي نزلته كحي خزرج وحي تغلب وحي كندة وحي ثقيف وحي بني هاشم وحي قریش وحي طی وغيرها (الموسوي: ٢٦٣) .



في بغداد المدورة فان طبيعة تصميمها والغرض الذي شيدت من اجله جعل خططها لا تشابه إلى حد ما خطط أهالي الأمصار التي استندت على الأساس القبلي (ناجي : ٢٨٢) ومع ذلك فان أسماء السكك والارياض في داخل المدينة المدورة تشير إلى أن بعضها ربما كان يمثل تجمعاً عائلياً أو قبلياً إلى حد ما كما أنها تعكس وضعيتها وتركيبتها المنسوبة إلى أشخاص بالدرجة الأولى .

إن هذا الشكل من أشكال التنظيم الاجتماعي في المدينة الإسلامية – وبضمنها المدينة العراقية – والذي لازال قائماً في الكثير من هذه المدن قد نجح في توفير الجو السكني الكفوء وحيث توافقت الجوانب الإنسانية مع العوامل العمرانية وبشكل خدم الهدف الوظيفي للمدينة وانعكس على نشاطها الاقتصادي (الاشعب:٣٤) .

لقد تميزت المحلات السكنية في المدينة الإسلامية بسمات عديدة أهمها أنها كانت تمتلك شخصيتها المميزة وقد حافظت على وحدتها وتجانسها الذي يستند إلى عدة أسس منها الأساس الديني والأسري والاقتصادي – الاجتماعي . كما أن تنظيمها قد استند إلى مبدأ الاكتفاء الذاتي حيث كان لكل محلة مركزها الخدمي المستقل الذي يضم مجموعة من الفعاليات الضرورية كالجامع والمدرسة والحمام ويقدم هذا المركز خدماته ضمن مسافات مشي مقبولة .

كما تميزت هذه المحلات السكنية بظاهرة اختلاط المساكن وبدون النظر إلى مستوى السكان الاقتصادي حيث يسكن الغني بجوار الفقير وصاحب الجاه يجاور المغمور والسبب في ذلك يعود إلى الدور القبلي في تنظيم هذه المحلات حيث يغلب أن يتركز البناء القبيلة الواحدة في محلة معينة دون اعتبار للفروق الاقتصادية كما أن الدين الإسلامي لا يشجع على خلق تفاوت طبقي كبير بين السكان لذلك فغالباً ما كان أبناء المحلة الواحدة يرتادون بيت الغني حيث يوجد الديوان الذي يشعر الكل بملكته وحيث يمكن أن يستضاف الضيف (الاشعب : ٣٦)

كذلك كان للمحلات معيارها الاجتماعي حيث الانسجام والتقارب والتعاون في السراء والضراء فكل ساكن في المحلة له نوع من الضمان الاجتماعي تضمنه له محله وقت الحاجة أو المحن . كذلك كان للمحلة معيار مساحي ينعكس على التلاحم الاجتماعي وحيث أن كل فرد في المحلة يعرف بقية أفرادها وهذا له دوره في الضبط الاجتماعي لسلوك الفرد وتعامله مع الآخرين وتميز هذا السلوك ضمن المحلة عن سلوك نفس الفرد في مناطق المدينة الأخرى.

إن هذه المميزات تتجاوب وتتفق مع المفاهيم الحديثة لما يعرف بوحدة الجيرة السكنية والتي تهدف بمجملها إلى توفير البنية الاجتماعية الملائمة لسكن الإنسان في المدينة.



#### ٤-٤-٤ - شبكة الحركة والشوارع :

#### ٤-٤-٤-١ - مقدمة عامة :

تمثل الشوارع في المدينة شرايين اتصال وحركة تربط بين تكويناتها العمرانية المختلفة وتكون شبكة الشوارع في المدينة متدرجة على أساس الخدمة وحيث أن الحركة تكون موزعة بشكل متدرج من الطرق الرئيسية إلى الثانوية ثم الطرق المحلية وتختلف وتتوسع التسميات والتصنيفات لعناصر هذه الشبكة إلا أنها يمكن أن تتدرج بشكل عام ضمن المجاميع التالية (Chapin:244).

١. الطرق الرئيسية وتمثلها الشوارع التي تتم عبرها الحركة الرئيسية ولمسافات طويلة من وإلى المدينة.
٢. الطرق الثانوية وتمثلها شبكات الشوارع التي تقوم بتوزيع حركة النقل بين الأحياء المختلفة وتشكل حلقة الوصل بين الطرق الرئيسية والمحلية.
٣. الطرق المحلية وتمثلها شبكات الشوارع التي تقوم بتوزيع حركة النقل ضمن الأحياء المختلفة وتشكل حلقة الوصل بين الطرق الثانوية وطرق الوصول.
٤. طرق الوصول وتمثلها الشوارع التي تقوم بالربط المباشر بين الأبنية والطرق المحلية. إن هذه الخطوط العريضة لتدرج شبكة الشوارع قد اعتمدها بشكل أو بآخر معظم الطرقات الحديثة لتنظيم عملية المرور والانتقال ضمن المدينة مع تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية البيئية والخصوصية الاجتماعية.

#### ٤-٤-٢ - الشوارع في المدينة الإسلامية :

أدرك المسلمون ومنذ فترة مبكرة أهمية تخطيط شبكة الحركة في المدينة وقد ارتبطت مقاييس الشوارع في المدينة الإسلامية بعدة عوامل منها ما كان متصلا بالنظام التخطيطي للمدينة ومما ما ارتبط بخصائص الموضع وعوامل المناخ كما كان للقيم الإسلامية دورها في تحديد هذه المقاييس .

بشكل عام يمكن القول بان المدينة الإسلامية تضم مجموعة من الشوارع الرئيسية تربط ما بين مداخل المدينة وموقع الجامع الكبير والأسواق الرئيسية . وحيث تصب غالبية الشوارع الرئيسية



باتجاه المنشآت المركزية . ومن الشوارع الرئيسية تتفرع شوارع ثانوية تنقل إلى منشآت اقل أهمية ومن ثم شوارع أو أزقة الدرجة الثالثة المخصصة لخدمة المحلة الواحدة . وهناك نوع رابع من وهو المعروف بالزقاق الأعمى أو المغلق من أحد طرفيه والذي يحمل أسماء مختلفة حسب المكان الذي يوجد فيه .

ومن الدراسات العديدة التي أجريت ضمن هذا المجال فإنه يمكن تحديد شبكة الحركة

من المدينة الإسلامية ضمن المستويات المتدرجة التالية (Hakim: 64) :

١ - **المستوى الأول** : ويشكل العمود الفقري لنظام الشوارع ويمثل الشوارع الرئيسية التي تربط البوابات الرئيسية للمدينة مع بعضها ومع قلب المدينة وحيث تقع الفعاليات المركزية وترتبط خارجيا مع الطرق المؤدية إلى المدن والقرى المجاورة . وتحتوي المدينة على عدد قليل من شوارع هذا المستوى وان أحدها يمثل المحور الرئيس للسوق في قلب المدينة .

٢ - **المستوى الثاني** : وهي الطرق الرئيسية التي تربط المحلات السكنية المتجاورة مع بعضها أو تخترقها وترتبط بشكل مباشر ومستقيم بين شوارع المستوى الأول .

٣ - **المستوى الثالث** : وهي الشوارع الثانوية التي تخدم المناطق الواقعة ضمن المحلة السكنية وتستهمل عادة من قبل سكان المحلة الواحدة أنفسهم أو من له اتصال بهم وفي بعض نقاط هذا المستوى تظهر فعاليات تجارية وخدمية مخصصة لخدمة المحلة السكنية .

٤ - **المستوى الرابع** : ويتمثل بنظام الأزقة العمياء التي تؤدي إلى مجموعة محدودة من المساكن وتمثل منطقة الانتقال بين الحيز شبه العام والحيز الخاص في السكن . ويمكن أن ترتبط هذه الأزقة مع أي من المستويات الثلاثة الأخرى ويتراوح طول الأزقة ما بين تسعة أمتار ومائة و أربعين مترا في معظم الحالات .

من الناحية الفقهية فإن شوارع المدينة الإسلامية يمكن تقسيمها إلى نوعين : الأول أطلق عليه الفقهاء **(طريق المسلمين)** أو **(طريق العامة)** ويمثل هذا النوع المستويين الأول والثاني وبعض شوارع المستوى الثالث من مستويات التدرج وهذه الطرق هي ملك للعامة لهم جميعا حق الارتفاق بها ووجب على السلطة المحافظة عليها من أي تجاوز يعرضها للضييق أو يعيق حركة المرور . أما النوع الثاني فتعرف **بالطرق الخاصة** وتتمثل ببعض شوارع المستوى الثالث والرابع في مستويات التدرج . هذه الشوارع تركت حرية تخطيطها وتحديد مقاييسها لأصحاب الخطط وهي مشتركة الملكية لأصحاب الدور المحيطة بها ولهم حرية الارتفاق بها دون غيرهم من



العامة ولم تكن السلطة تتدخل في شؤونها إلا إذا طلب ذلك أحد من أصحابها أو لحل المشاكل التي يمكن أن تحدث .

لقد اعتبرت الشوارع الرئيسية في المدينة الإسلامية الأصل الذي تتفرع منه وتصب فيه جميع الشوارع الفرعية والتي كان اتساعها اقل من الشوارع الرئيسية فقد تمت مراعاة التدرج في قطاعات الطرق حسب الأهمية وتدفق حركة المرور على كل محور من محاور المدينة .

### ٤-٣- مقاييس الشوارع في المدينة الإسلامية :

ارتبطت مقاييس الشوارع في المدينة الإسلامية بتوزيع حركة المرور عليها . ففي البصرة أمر الخليفة عمر بن الخطاب الوالي أبو موسى الأشعري بفتح شارع كبير بعرض سنتين ذراعا (حوالي ٣٠ مترا) ليكون بمثابة مريد المدينة والشوارع الأخرى بعرض عشرين ذراعا (حوالي ١٠ أمتار) أما الأزقة فعرضها سبعة اذرع (٣.٥) متر وأمره أن يجعل في وسط كل خطة رحبة فسيحة لربط خيول الساكنين (العميد: ٢١٣) ، إن الحد الأدنى لعرض الأزقة والبالغ سبعة اذرع إنما استند إلى رأي متفق عليه ونص لا تجوز مخالفته فقد روي عن الرسول (ص) أنه قال : "إذا تدارأ القوم في طريق فليجعل سبعة اذرع" (عثمان: ١٨٠) .

كما أمر الخليفة عمر بن الخطاب بتحديد أبعاد شوارع مدينة الكوفة حيث أن الطرق الرئيسية (المناهج) كان عرضها أربعين ذراعا وان تكون سعة الأزقة سبعة اذرع ولا تقل عن ذلك مطلقا استنادا إلى نص الحديث الشريف السابق ذكره وقد تم الالتزام بهذه التوصيات في تنظيم الشوارع والدروب (ناجي: ١٦٧)

مع اتساع وتطور المدن الإسلامية وتحولها إلى مراكز حضرية متميزة ازداد الاهتمام بعملية تنظيم شوارعها وخطوط الحركة فيها . فعندما اختط الوالي الأموي الحجاج بن يوسف مدينة واسط جعل فيها أربعة شوارع رئيسة تتفرع منها أبواب دار الإمارة وكان عرض كل شارع ثمانين ذراعا (عثمان: ١٨١) .

أما بغداد فكانت مقسمة إلى أربعة أرباع تفصل بينها أربعة طرق رئيسة التي فيها الطاقات والشارعة من الأبواب الأربعة إلى مركز المدينة ويتخلل الدور شوارع وسكك عديدة وقد أمر الخليفة المنصور بان يكون في كل ريبض من السكك والدروب النافذة وغير النافذة ما يعتدل





به المنازل وحد لهم أن يجعلوا عرض الشوارع خمسين ذراعاً والدروب ستة عشر ذراعاً .  
(الموسوي : ٢٣١) .

في سامراء كان أسلوب التخطيط المتبع خاضعاً لتنظيم هندسي شبكي صارم ومدرس بدقة وامتازت شوارعها باتساعها حيث أن عرض الشارع الأعظم أو ما كان يعرف بشارع السريجة قد بلغ حوالي المائة متر وهو بذلك يضاهي عرض الشوارع في مدن اليوم (سلمان : ٩٩) .

أما الطرق الخاصة فقد تركت حرية تحديد أبعادها لأصحابها وفي حالة حدث خلاف حول تحديد اتساع الشارع يتم اللجوء إلى الحديث الشريف (إذا تدارأتم في شارع فاجعلوه سبعة اذرع) كمرجع أساسي لحل الخلاف. لقد وجه الفقهاء إلى بعض حدود المقاييس المناسبة ومن هذه التوجيهات:

- ١ - أكد ابن كنانة أن الناس يجب أن يتركوا لشوارعهم وأزقتهم ما يتلاءم و أقصى ارتفاع واضح شيء من خلالها وان هذا يجب أن إلا يحدد بحمل جمل .
- ٢ - أكد مالك ذات الرأي بقوله : يجب أن يترك الاتساع الكافي للأنتقال والأنفس الذي يمكن من المرور .
- ٣ - عندما انتدب ابن الرامي للقيام بتقسيم بعض الأراضي في تونس بين مجموعة من الناس جعل عرض الشارع ثمانية أشبار كافية لجمل يمر ولا يقل عن ذلك (عثمان : ١٨٣) .

#### ٥-الاستنتاجات :

مثلت المدينة الإسلامية ترجمةً للتعاليم الإسلامية ضمن تنظيم اجتماعي واقتصادي محدد بهيئة عمرانية قائمة وقد حفلت هذه المدينة بالعديد من الإبداعات والإنجازات في تنظيمها وتخطيطها وحملت مفاهيم حضرية متقدمة يعدها الكثيرون من مستجدات العصر الراهن ومنها :  
أولاً: أعطى الإسلام مفهوماً واضحاً لمعنى المدينة بالارتكاز إلى نقاط أساسية تمثلت في توفر العدد الكافي من السكان ووجود السلطة المدنية اللازمة لديمومة الحياة الحضرية .  
ثانياً: أكد الإسلام على مبدأ إبعاد الضرر عن سكان المدن بتأثير الاستعمالات غير الملائمة للأرض الحضرية ووضع الضوابط الضرورية لصيانة وحفظ الصحة العامة وضمن محددات شرعية وفقهية متفق عليها .



**ثالثاً:** كانت المدينة الإسلامية رائدة في تطبيق مفهوم التطبيق Zoning لضمان تنظيم استعمالات الأرض الحضرية .

**رابعاً:** كذلك كانت المدينة الإسلامية رائدة في طرح فكرة المحلة السكنية ومراعاة الجانب الاجتماعي لهذه الفكرة إضافة إلى الجوانب الاقتصادية و الخدمية والذي لم تتناوله الطروحات الحضرية الغربية إلا منذ عقود قليلة .

**خامساً:** وكذلك اهتم المخططون المسلمون بمسألة شبكة الحركة في المدينة وقاموا بتنظيمها وفق معايير ومقاييس استندت إلى الحديث الشريف وراعت المتطلبات الوظيفية لهذه الشوارع كما أنهم كانوا من الأوائل الذين أكدوا على مسألة التدرج في عناصر شبكة الشوارع وهو مفهوم يعد حديث نسبياً في تخطيط المدن .

**سادساً:** وعلى الصعيد المكاني فقد كانت للعراق الريادة في معظم التطبيقات لهذه المفاهيم ففيه اختط المسلمون أولى مدنهم في البصرة والكوفة وفيه شيّدوا ابرع إنجازاتهم الهندسية في بغداد و سامراء وفيه حققوا أحسن الأمثلة في تمصير المدن القائمة سابقاً وذلك في الموصل .



**مصادر البحث :**

١. أبو الصوف ، د. بهنام ، البدايات في العمارة العراقية القديمة ، ندوة أصالة المعالجات المعمارية التخطيطية عند العرب ، مركز إحياء التراث العلمي العربي ، جامعة بغداد ، بغداد ، ١٩٨٦
٢. الأشعب ، د. خالص حسني ، أصالة المدينة العربية ، مجلة آفاق عربية ، العدد الأول ، السنة الثالثة ، بغداد ، أيلول ١٩٧٧ .
٣. الديوه جي ، سعيد ، الموصل في العهد الاتابكي ، مطبعة شفيق ، بغداد ، ١٩٥٨ .
٤. سلمان ، د. عيسى وآخرون ، العمارات العربية الإسلامية في العراق ، الجزء الأول ، دار الرشيد للنشر ، بغداد ، ١٩٨٢ .
٥. الصوفي ، احمد ، خطط الموصل ، الموصل ، ١٩٥٣ .
٦. عثمان ، د. محمد عبد الستار ، المدينة الإسلامية ، سلسلة عالم المعرفة ، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، ١٩٨٨ .
٧. العميد ، طاهر مظفر ، تخطيط المدن العربية الإسلامية ، جامعة بغداد ، بغداد ، ١٩٨٦ .
٨. الكبيسي ، د. حمدان عبد المجيد ، أسواق بغداد حتى بداية العصر البويهى ، دار الحرية للطباعة والنشر ، بغداد ، ١٩٧٩ .
٩. الموسوي ، مصطفى عباس ، العوامل التاريخية لنشأة وتطور المدن العربية الإسلامية ، دار الرشيد للنشر ، بغداد ، ١٩٨٢ .
١٠. ناجي ، عبد الجبار ، دراسات في تاريخ المدن العربية الإسلامية ، جامعة البصرة ، ١٩٨٦ .
١١. يوسف ، شريف ، المدن الإسلامية كيف كان تخطيطها .. وكان بناؤها ، مجلة العربي ، العدد ١٩٠ ، الكويت ، سبتمبر ١٩٧٤ .

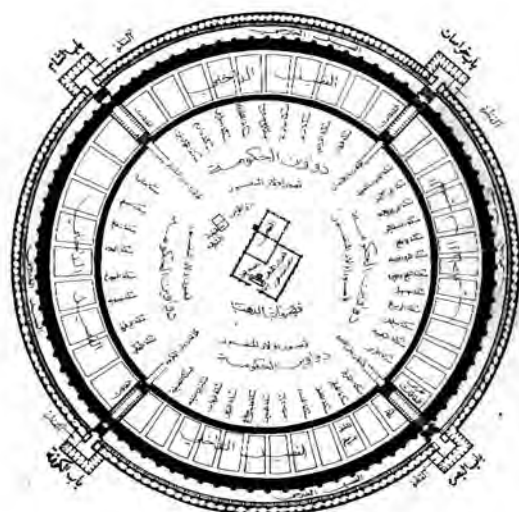
12. Chapin, F. Stuart, **Urban Landuse Planning**, University of Illinois Press, Urbana, 1965.
13. **Gallin**, Arthur B. and Eisner, Simon, **The Urban Pattern**, Van Nostrand Reinhold Co. 4<sup>th</sup>. ed., New York, 1983.
14. Hakim, Basim Sahim, **Arabic – Islamic Cities Building and Planning Principles**, KPI Ltd, England, 1986.
15. Keeble, Lewis, **Principles and Practice of Town and Country Planning**, The Estates Gazette Ltd., London, 1969.
16. Ministry of Transport, **Traffic in Towns** (Buchanan Report), HMSO, London, 1963.



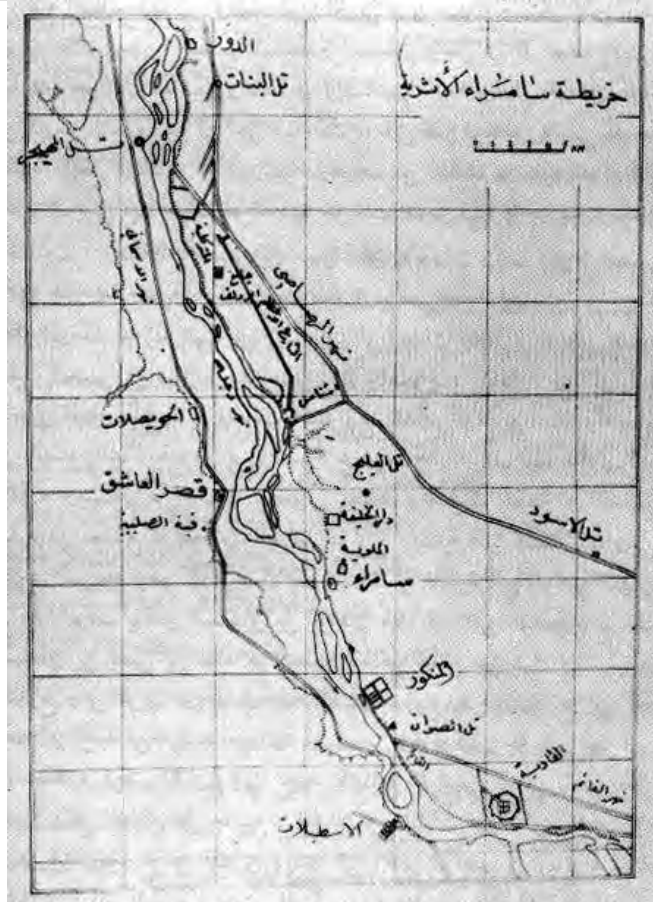
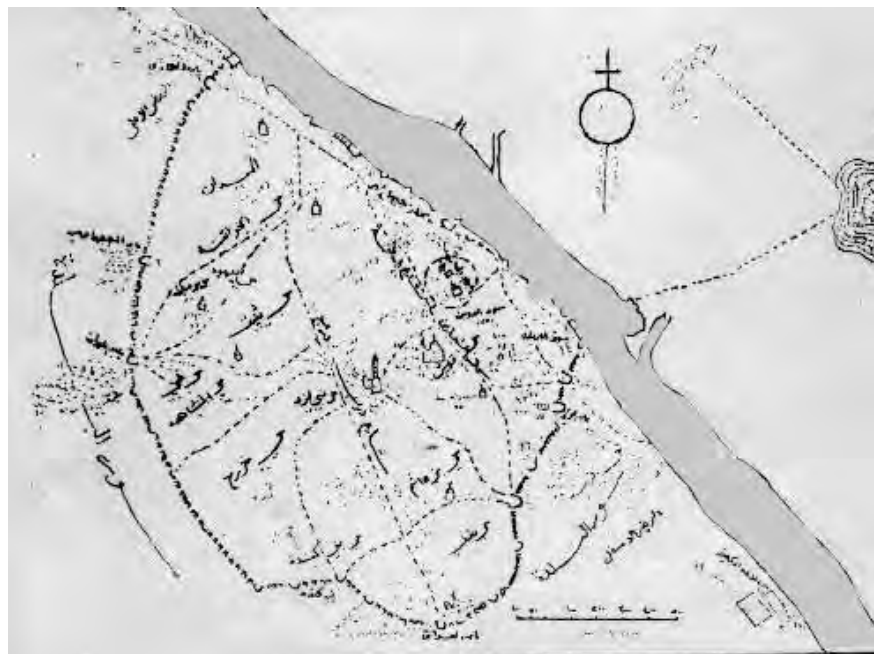
البصرة ، تخطيط تقريبي ، الموسوي : ٢٦١



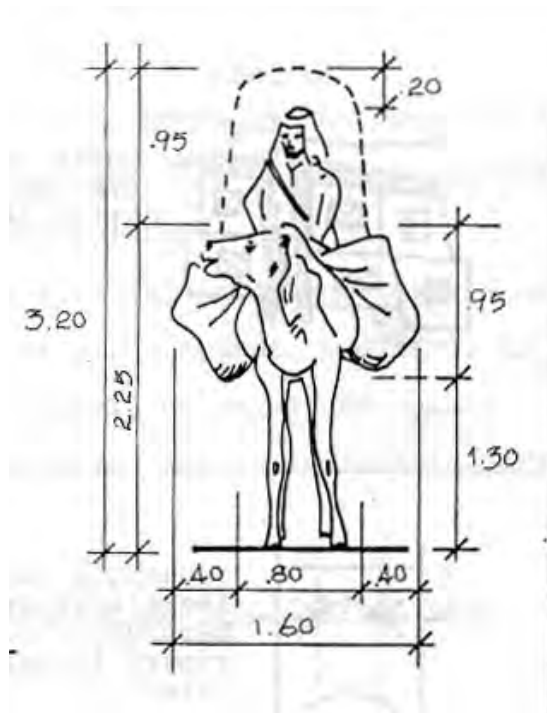
الكوفة ، تخطيط تقريبي ، الموسوي : ٢٦٢



بغداد المدورة ، سلمان : ٨٤



سامراء ، سلمان : ٩٨



أبعاد الشارع في المدينة الإسلامية ، Hakim



## نظام المستقرات الحضرية في إقليم كردستان العراق

شازاد جمال جلال<sup>١</sup>

### ملخص البحث:

تمتاز الدول النامية بالتباين المكاني وتعميق الهوية بين مستقراتها الحضرية والريفية وظهور المدن الطاغية فيها. ويمكن تلمس آثار التنمية المكانية بإعتبارها عملية دابنمية ومستمرة في كيفية توزيع سكان مستقراتها البشرية بين وضمن الأقاليم فضلا عن هرمية مستقراتها الحضرية عبر سلاسل زمنية. وقد ثبت من البحث بأن الحكم الكمي على مدى تحسّن هيكل النظام الحضري بإستخدام معامل جيني غير دقيق لكونه لا يتعاطى مع التشكيلات الداخلية ما يحدث تناقضا بين الحكم الكلي (القطر) وتكويناته الجزئية (المحافظات ومن ضمنها محافظة السليمانية). تم توزيع سكان المستقرات البشرية لأول مرة في البحث وفقا لمحاور التفاعل المكاني والتمثلة بالطرق الرئيسية مع مركز المحافظة لغرض تشخيص الهجرة المكانية الداخلية المتوجهة نحو مدينة السليمانية كمدينة طاغية وحدد هوية المهجرين فيها. وقد بادر البحث وللمرة الأولى أيضا من المقارنة الكمية بين هيكل النظام الحضري في محافظة السليمانية من خلال مستقراتها الحضرية في سلاسل زمنية وذلك بإستخدام معامل الإرتباط ومعتمدا على الصيغة اللوغاريتمية لقاعدة (المرتبة- الحجم) ل (زيف). وحدد البحث الحالة المثلى لأعداد وحجوم سكان الهيكل الحضري في محافظة السليمانية بواسطة عملية التكرارات على ان لا يقل الحجم السكاني لأصغر مستقرة حضرية من منطلق نظرية كريستالر عن (4,000 نسمة). وتم إحتساب مقدار الهيمنة في سلاسل زمنية بعد مقارنتها بحالتها المثالية فضلا عن قياس التشبث بواسطة الخطأ المعياري للتقدير في نموذج الإنحدار بين واقع المستقرات الحضرية في سلاسل زمنية والمحددة بسنوات 1977 و 1987 و 2002 على التوالي ومقارنتها مع الحالة المثالية عند إستخدام الطريقة المقترحة في محاولة واحدة فقط. إن هذه الطريقة المقترحة للأمثلية بمثابة قاعدة علمية وموضوعية لإستحداث المستقرات الحضرية الحديثة في المستقبل بموجب التوزيعات السكانية والسياسات الإسكانية المستقبلية في الخطة الإقليمية، ويخلص صنّاع القرار من الذاتية والحكم الإداري الإرتجالي كما هو الدارج في القطر حتى الآن.

### Abstract:

<sup>١</sup> مدرس في قسم العمارة - كلية الهندسة - جامعة السليمانية.





The developing countries can be distinguished by spatial disparities and by this a wide gap between urban and rural settlements were produced as well as the appearance of primate cities. The effect of spatial development as a dynamic and continuous process can be perceived in the state of population distribution inside settlements inter and intra regions as well as the hierarchy of urban settlements according to time series. The research proved that the improvement judgment of the structure of the urban system using Gene factor is not accurate because it cannot be accounted for the internal components of the system which make a contrariety between the whole judgment (country) and partial components (Provinces including Sulaimaniyah Province). The population of settlements is distributed in this research for the first time according to interaction axes representing by main roads with Province center to diagnosis the internal spatial immigration towards Sulaimaniyah city as a primate city and delineate the identity of immigrants inside the city. Also for the first time this research makes a quantitative comparison between the urban settlement system of Sulaimaniyah Province at time series using the correlation coefficient according to the logarithmic form of Zipf's (rank- size) rule. This research delineate the optimal case of number and population size of urban structure in Sulaimaniyah Province using the iteration method in which the minimum population size of urban settlement with respect to ( W.Christaller ) theory is not less than ( 4,000 inhabitants). The amount of primacy is calculated and compared with the optimal situation and also the dispersion was measured using the standard error estimates of regression line model at time series 1977, 1987 and 2002 respectively and compared with the optimal case which has been calculated by the proposed method of one iteration only. This proposed method of optimization which represents a scientific and subjective basis in originating new urban settlements in the future with respect to future population disribution and a certain policies of housing in the regional plan and deliver the decision makers from objectivity and extemporization judgment which is current in the country till now.

#### المقدمة:

التحديد الأحصائي للحضر له مفهوم اداري ويلعب دورا في اقرار وحصر المنطقة الحضرية لأن الحكم على المستقرات البشرية بأنها حضرية اعتمادا على حجمها فقط مسألة اقتراح لا قرار. وأن من الصعوبة بمكان أن يتم الدفاع عن التعريف التعدادي الحالي والذي يحدد حجم المستقرة الحضرية بـ (



2,500 نسمة) فما فوق وغير ذلك بأنها ريف، والحالة مشابهة في معايير سكانية بـ (4,000 و 8,000 و 10,000 و 25,000 و 100,000 نسمة) [1].

ميّز دارسو التحضر نوعان من التوزيعات لحجم المدينة: الأول: المرتبة- الحجم، يكون توزيع المدن ضمن بلدانهم بموجب فئة الحجم السكاني على شكل لوغاريتم الطبيعي ( Log-normal ) والثاني: الهيمنة أو التسلط ( Primate ) ، وفيها تهيمن أو تتسلط مدينة كبيرة أو أكثر على مجموعة من المدن والقصبات وهناك نقص وجود عدد من المدن متوسطة الحجم. إنّ انتظام المرتبة- الحجم مرتبط بنظم متكاملة من المدن في البلدان المتقدمة اقتصادياً، على أنّ المدن الطاغية أو المهيمنة ( Primate City ) مرتبطة باقتصاديات مستعمرة في البلدان النامية أو في البلدان ذات كيانات محلية لها سيطرة سياسية- إدارية في مجتمعات فلاحية [2].

إنّ وجود المدن الطاغية أو المهيمنة سيحدث فجوة كبيرة في التوزيع السكاني على البعد المكاني وموازنة غير مستقرة بين الخدمات والقوى العاملة من جهة وبين القابلية الاستيعابية للتمركز السكاني فيما تتعلق بالطاقة الاستيعابية للمخطط الأساس وحجم التنمية الاقتصادية والاجتماعية للمركز الحضري من جهة أخرى [3].

لاحظ العديد من الباحثين ومنهم ستيوارت ( J.Q.Stewart ) وزيف ( G.K.Zipf ) بانه عند ترتيب حجوم سكان المستقرات الحضرية في المجال الحضري تصاعدياً ( اي اعطاء تسلسل رقم واحد لأكبر سكان المستقرات الحضرية) ومن ثم رسمها على ورقة لوغاريتمية يأخذ شكل النقاط خطأً مستقيماً بميل ( 1- ) و يمثل المحور ( X ) لوغاريتم المراتب الحجمية من ( 1,2,3,...,الخ ) ومحور ( Y ) لوغاريتم سكان المستقرات الحضرية. وعبر زيف عن مفهوم هرمية المستقرات الحضرية بصيغة رياضية والمعروفة بقاعدة (المرتبة- الحجم) كالآتي [4]:

$$P_r = P_1 / r^q \dots\dots\dots (1)$$

حيث أنّ:

$P_r$  : سكان المستقرة الحضرية لها مرتبة r في النظام الحضري.

$P_1$  : سكان أكبر المستقرات الحضرية في النظام الحضري.

r : مرتبة المستقرة الحضرية من (2,3,...,الخ).

q : ميل خط المستقيم والمتمثل بـ (واحد) عدد صحيح.

وقد وصف ستانباك ونايت ( Stanback & Knight ) قاعدة زيف بانها قليلة الحدوث ولكنها نموذج احصائي تعطي مؤشر واقع حال هرمية النظام الحضري علاوة على بساطتها وعدم شموليتها لأنها تأخذ المعيار السكاني بنظر الاعتبار وتغفل العوامل الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية المؤثرة على



حجوم المراكز الحضرية [5] . وعزف جيفرسون ( Mark Jefferson ) بعد زيف مفهوم المدينة الطاغية او المهيمنة في النظام الحضري عندما يكون سكان المدينة الأولى عدة أضعاف سكان المدينة الثانية في سلم النظام الحضري [4] .

#### مشكلة البحث:

حدوث تخلخل مكاني في بنية المستقرات الحضرية للنظام الحضري في محافظة السليمانية وظهور المدينة الطاغية والتي تشكل عبئا على المدينة نفسها مما تؤدي ذلك في استمرار التباين المكاني بين المستقرات الحضرية وتبطاء من وتيرة عجلة التنمية بسبب إستقطاب الإستثمارات في مواقع محدودة والأحالة دون نشر ثمار التنمية على البعد المكاني بصورة متوازنة.

#### فرضية البحث:

- 1) حدوث تغييرات بنيوية في الحجوم السكانية للمستقرات الحضرية ضمن النظام الحضري خلال سلاسل زمنية.
- 2) تتطلب العملية التنموية أعداد وحجوم سكانية محددة ضمن النظام الحضري لتحقيق اهدافها المنشودة عند بلوغ سنة الهدف.

#### هدف البحث:

- 1) مقارنة التوازن المكاني للنظام الحضري في محافظة السليمانية والذي يمكن تلّمسه في التوزيع السكاني لمستقراتها الحضرية خلال سلاسل زمنية من ( 1977 - 2002) وذلك لإختبار مدى قابلية الخطة التنموية من تقليل امكانية مدينة السليمانية الطاغية في استقطاب السكان وزيادة النمو السكاني فيها خلال تلك المدة.
- 2) تحديد الهجرة المكانية ضمن المحافظة والمتوجهة نحو مدينة السليمانية خلال المدة المذكورة.
- 3) إيجاد العدد الأمثل للمستقرات الحضرية وحجوم سكانها ضمن النظام الحضري في محافظة السليمانية لكي تتمكن الخطة التنموية من تحقيق اهدافها المنشودة عند بلوغ سنة الهدف.

#### أهمية البحث:

- 1) تبيان هيكل النظام الحضري من منظور السياسات المكانية التي مارسها النظام السابق في محافظة السليمانية فضلا عن توضيح التغييرات التي طرأت على النظام الحضري في المدة التي تلت



الانتفاضة الجماهيرية لشعب كردستان في آذار سنة 1991 ومتابعة تجربة حكم الكورد في مناطقهم وتأثيراتها المكانية على محافظة السليمانية حتى سنة 2002.

(2) إعتقاد سياسة تنموية عقلانية من قبل متخذ القرار بعد توضيح مواطن الضعف بصورة علمية في النظام الحضري الحالي ورصد تخصيصات مالية من ضمنها ميزانية تنمية المحافظات من اجل توجيه الإستثمارات ما يساعد في تحقيق التشكيلة المقترحة للمستقرات الحضرية.

(3) إتباع منهجية علمية والإبتعاد عن الإرتجالية عند إصدار قرار لإستحداث مستقرة حضرية مستقبلية جديدة.

### منهجية البحث:

تبني المنهج الاستنباطي والاستقرائي لقاعدة (المرتبة-الحجم) ل (زيف) في اختبار فرضيتي البحث من خلال الأعتداد على اسلوب العمل المكتبي في جمع ودراسة البيانات والمعلومات.

### الدراسات السابقة:

تطرق ( مهند كاكو) في أطروحته للدكتوراه الموسومة (بدائل نمو مدينة بغداد) سنة 1999 الى موضوع هيمنة المدن الكبرى. وقد حلل المراتب الحجمية للمراكز الحضرية في العراق بين تعدادي 1977 و1987 وذلك بتصنيف حجوم المراكز الحضرية الى فئات تكرارية تبدأ بفئة (أقل من 10,000 نسمة) وتنتهي بفئة (مليون نسمة فأكثر). وقارن الباحث بين كل من نسبة عدد المراكز الحضرية ونسبة عدد سكانها ضمن الفئة نفسها للمدة الواقعة بين التعدادين المذكورين. وقارن ايضا بين الأهمية النسبية لمحافظة المنطقة الوسطى التي تقع العاصمة بغداد من ضمنها في سلاسل زمنية 1977 و1987 و 1997 وذلك لمعرفة الأهمية النسبية للعاصمة بغداد ضمن الأقليم الوسطى والعراق [3].

إستخدم (علي حسين) في أطروحته للدكتوراه الموسومة (الأبعاد المكانية لخطط التنمية القومية في العراق وسبل تعزيزها) سنة 1999 قاعدة ( المرتبة/ الحجم ) ل (زيف) على مراكز محافظات القطر للسنوات 1977 و1987 و1997 لتحليل واقع النظام الحضري فضلا عن اتباع أسلوب ( مهند كاكو) نفسها وذلك بتصنيف حجوم المراكز الحضرية الى فئات تكرارية تبدأ بفئة (أقل من 3,999 نسمة) وتنتهي بفئة (مليون نسمة فأكثر). وطبق الباحث اسلوبا آخر وهو (معامل جيني) على مجمل المراكز



الحضرية في القطر واستنتج بأن هناك تحسن نسبي في النظام الحضري للقطر بين التعدادين 1977 و 1987 وذلك بسبب انخفاض قيمة معامل جيني من (0.85) الى (0.81) للتعدادين على التوالي [6].  
إعتمد ( شازاد جمال) في رسالته للماجستير الموسومة ( تحليل استعمالات الأرض ضمن المخطط الأساس لتحديد اتجاهات النمو العمراني لمدينة السليمانية) سنة 2000 على قاعدة زيف لتبيان وجود تخلخل نسبي في بنية المستقرات الحضرية ضمن محافظة السليمانية بين التعدادين 1977 و 1987 بعد مقارنة الإنحراف النسبي عن خط المستقيم ل(زيف) للتعدادين المذكورين وبروز مركز المحافظة (مدينة السليمانية) كمدينة مهيمنة [7] .

### إحتساب معامل جيني للمراكز الحضرية في محافظة السليمانية والعراق:

تتحصر قيمة معامل جيني ما بين (الصفر والواحد صحيح)، وكلما كانت القيمة كبيرة فإن ذلك يعني وجود تفاوت شديد في توزيع السكان من خلال تطبيق المعادلة الآتية [6]:

$$G = \Sigma (y_i + y_{i-1})N_i / 10,000 \dots\dots\dots (2)$$

حيث أن:

G: معامل جيني.

y<sub>i</sub>: النسبة المئوية التراكمية لعدد المستقرات البشرية.

N<sub>i</sub>: النسبة المئوية لسكان المستقرات البشرية.

وتم احتساب معامل جيني للمستقرات الحضرية في محافظة السليمانية لسنوات 1977 و 1987 و 2002 (بعد مرور 11 سنة على الإنتفاضة الجماهيرية للشعب الكوردي والسيطرة على مناطقهم وإنسحاب الحكومة العراقية منها في ربيع سنة 1991) بالإعتماد على (جدول 1) وتطبيق (معادلة 2) فكانت 0.71 و 0.73 و 0.74 على التوالي. وهذا مؤشر لتعميق الإختلالات المكانية في بنية المستقرات الحضرية في محافظة السليمانية بالمقارنة مع (25 سنة) الماضية بسبب ممارسات النظام العراقي البائد بدءا بحملات الترحيل السكاني وهدم دورهم السكنية وتدمير البنى الإرتكازية في تلك المناطق فضلا عن الإبادة الجماعية للمدة ما بين (1975- 1988) من ضمنها الإبادة الجماعية وحملات الأنفال في سنتي (1987-1988) والفاجعة الإنسانية المتمثلة بضرب مدينة حلبجة بالأسلحة الكيماوية سنة 1988 لأسباب سياسية وبالأخص على طول الشريط الحدودي مع ايران فضلا عن مناطق أخرى ضمن محافظة السليمانية [7] التي تقطنها سكان ذات قومية كوردية مطلقا. وقد كان عمق الإخلاء السكاني أثناء



الحرب العراقية-الإيرانية ( 1980-1988 ) تصل الى ( 60 كم) في مركز ناحية قرداغ التابع الى مركز قضاء السليمانية و ( 80 كم) في مركز ناحية سنكاو التابع الى مركز قضاء جمجمال [11]. وأقرت تلك الجرائم من قبل المحكمة الجنائية العليا في ايلول سنة 2007 بجرائم ضد الأنسانية. فاودت هذه السياسات اللانسانية الى تهشيم الهيكل الأقليمي وتشويه البنية الحضرية والريفية لمحافظة السليمانية في آن واحد في رقعة واسعة تشكل مساحتها نسبة ( 3.9 % ) من مجمل مساحة القطر [12] فضلا عن موقعها الجيوسياسي ( Geopolitics ) على اعتبار أن محافظة السليمانية تشارك الحدود مع إيران بطول ( 310 كم) أي بنسبة ( 27.5 % ) من مجمل الشريط الحدودي مع إيران [13] .



جدول 1 كيفية إستخراج معامل جيني للمستقرات الحضرية في محافظة السليمانية (1)[8]

$(y_i + y_{i-1})N_i$	$y_i + y_{i-1}$	عدد المستقرات الحضرية لسنة 1977			سكان المستقرات الحضرية لسنة 1977		تصنيف سكان المستقرات الحضرية (نسمة)
		النسبة التراكمية ( $y_i$ )	النسبة %	العدد	النسبة (%) ( $N_i$ )	المجموع	
168.07	3.12	3.12	3.12	1	53.87	175,413	199,999-100,000
-	6.24	3.12	-	-	-	-	99,999-50,000
-	6.24	3.12	-	-	-	-	49,999-25,000
237.58	15.62	12.50	9.38	3	15.21	49,519	24,999-10,000
1023.50	50.00	37.50	25.00	8	20.47	66,652	9,999-5,000
1436.88	137.50	100.00	62.50	20	10.45	34,018	4,999 فأقل
<b>2866.03</b>	-	-	100.00	32	100.00	325,602	المجموع

تابع

جدول 1 [9]

$(y_i + y_{i-1})N_i$	$y_i + y_{i-1}$	عدد المستقرات الحضرية لسنة 1987			سكان المستقرات الحضرية لسنة 1987		تصنيف سكان المستقرات الحضرية (نسمة)
		النسبة التراكمية ( $y_i$ )	النسبة %	العدد	النسبة (%) ( $N_i$ )	المجموع	
267.40	5	5	5	1	53.48	364,096	399,999-300,000
-	10	5	-	-	-	-	299,999-200,000
-	10	5	-	-	-	-	199,999-100,000
333.20	20	15	10	2	16.66	113,402	99,999-50,000
748.35	45	30	15	3	16.63	113,228	49,999-25,000
459.75	75	45	15	3	6.13	41,740	24,999-10,000
489.50	110	65	20	4	4.45	30,302	9,999-5,000
437.25	165	100	35	7	2.65	18,062	4,999 فأقل
<b>2735.45</b>	-	-	100	20	100.00	680,830	المجموع



(1) الجدول من عمل الباحث.

تابع  
جدول 1 [10]

$(Y_i + Y_{i-1})N_i$	$Y_i + Y_{i-1}$	عدد المستقرات الحضرية لسنة 2002			سكان المستقرات الحضرية لسنة 2002		تصنيف سكان المستقرات الحضرية (نسمة)
		النسبة التراكمية ( $y_i$ )	النسبة %	العدد	النسبة (%) ( $N_i$ )	المجموع	
108.69	2.33	2.33	2.33	1	46.65	569,123	999,999-500,000
-	4.66	2.33	-	-	-	-	499,999-400,000
-	4.66	2.33	-	-	-	-	399,999-300,000
-	4.66	2.33	-	-	-	-	299,999-200,000
-	4.66	2.33	-	-	-	-	199,999-100,000
111.63	9.31	6.98	4.65	2	11.99	146,275	99,999-50,000
783.07	32.56	25.58	18.60	8	24.05	293,440	49,999-25,000
942.90	74.42	48.84	23.26	10	12.67	154,509	24,999-10,000
240.70	106.98	58.14	9.30	4	2.25	27,484	9,999-5,000
377.95	158.14	100.00	41.86	18	2.39	29,157	أقل 4,999
<b>2564.94</b>	-	-	100.00	43	100.00	1,219,988	المجموع

احتساب معامل جيني لمحافظة السليمانية:

$$G_{1977} = 1 - (2866.03/10000) = 0.71$$

$$G_{1987} = 1 - (2735.45/10000) = 0.73$$

$$G_{2002} = 1 - (2564.94/10000) = 0.74$$





إن انخفاض قيمة معامل جيني لعموم المستقرات الحضرية في العراق من 0.84 سنة 1977 الى 0.81 سنة 1987 دفع بـ (علي حسين) أن يؤكد في أطروحته للدكتوراه بأن هناك تحسن نسبي في بنية المستقرات الحضرية في القطر [6] علما بأن قيمة العامل نفسه قد ارتفعت في محافظة السليمانية للمدة نفسها. أي أن التحسن الكلي المدعاة للقطر كان على حساب تفاقم حالة الجزئيات الداخلية والمتمثلة بهيكلية المحافظات كما هو الحال في محافظة السليمانية، وأنه عند احتساب معامل جيني قد تغاضى عن بنية الجزئيات والتي بمجملها تشكل الكل وبالنتيجة يكون الحكم النهائي بحدوث تحسن في المسقرات الحضرية للعراق لموضع الشك وليس بالإمكان البناء على اساسه.

ونستدل من كل ذلك بأن مؤشر معامل جيني لا يعد شموليا ومظلاً في الوقت نفسه ولا يمكن الإعتماد عليه في عملية التحليل والحكم على التكوينات الداخلية في النظام الحضري كما هو الحال في النزول من المستوى الوطني (العراق) الى المستوى الأقليمي (محافظة السليمانية).

#### **تشخيص التهجير السكاني مكانيا ضمن محافظة السليمانية و بروز المدينة المهيمنة:**

تركز نسبة كبيرة من السكان في مركز المحافظة والمتمثلة بمدينة السليمانية على مدى أكثر من نصف قرن الماضية في رقعة جغرافية قدرت مساحتها بـ (30.79 كم<sup>2</sup>) سنة 1998 والتي تشكل نسبة ( 0.18%) من مجمل المساحة الكلية للمحافظة [7]. بدأ مسلسل تزايد نسبة النمو السكاني لمدينة السليمانية بالمقارنة مع محافظة السليمانية منذ سنة 1957 كما مبين في (جدول 2) وهياً الأجواء المناسبة لظهور المدينة المهيمنة أو الطاغية. ويمكن ملاحظة تناقص نسبة النمو السكاني للمحافظة من (4.2 %) بين سنوات (1957 - 1977) الى (3.3 %) بين سنوات (1977 - 1987) أي أن محافظة السليمانية كانت طاردة لسكانها بسبب إستبعاد أعداد كبيرة من السكان الى وسط وجنوب العراق سنة 1975 لمبرر سياسي وهو مساندة الثورة الكوردية ضد النظام العراقي آنذاك في المدة بين (1974 - 1975) وقد تم إخماد تلك الثورة بعد الإتفاقية المبرمة بين النظام العراقي آنذاك مع (شاه إيران) والمعروفة بـ (إتفاقية الجزائر) في آذار سنة 1975. وقد رجعت نوع من الإستقرار النسبي في نسبة النمو السكاني للمحافظة بين سنوات (1977 - 2002) لتصل الى حالة من التوازن النسبي في مدينة السليمانية بين سنوات (1987 - 2002). وأن حالة الإستقرار للمحافظة في تلك المدة يمكن الإستفادة منه لغرض تحليل الأبعاد المكانية للهجرة الداخلية الإجبارية التي حدثت في المحافظة وتحديدًا في المدة المحصورة بين سنوات (1977 - 1987) لنستشف نقاط منشئها ومقاصدها المكانية.

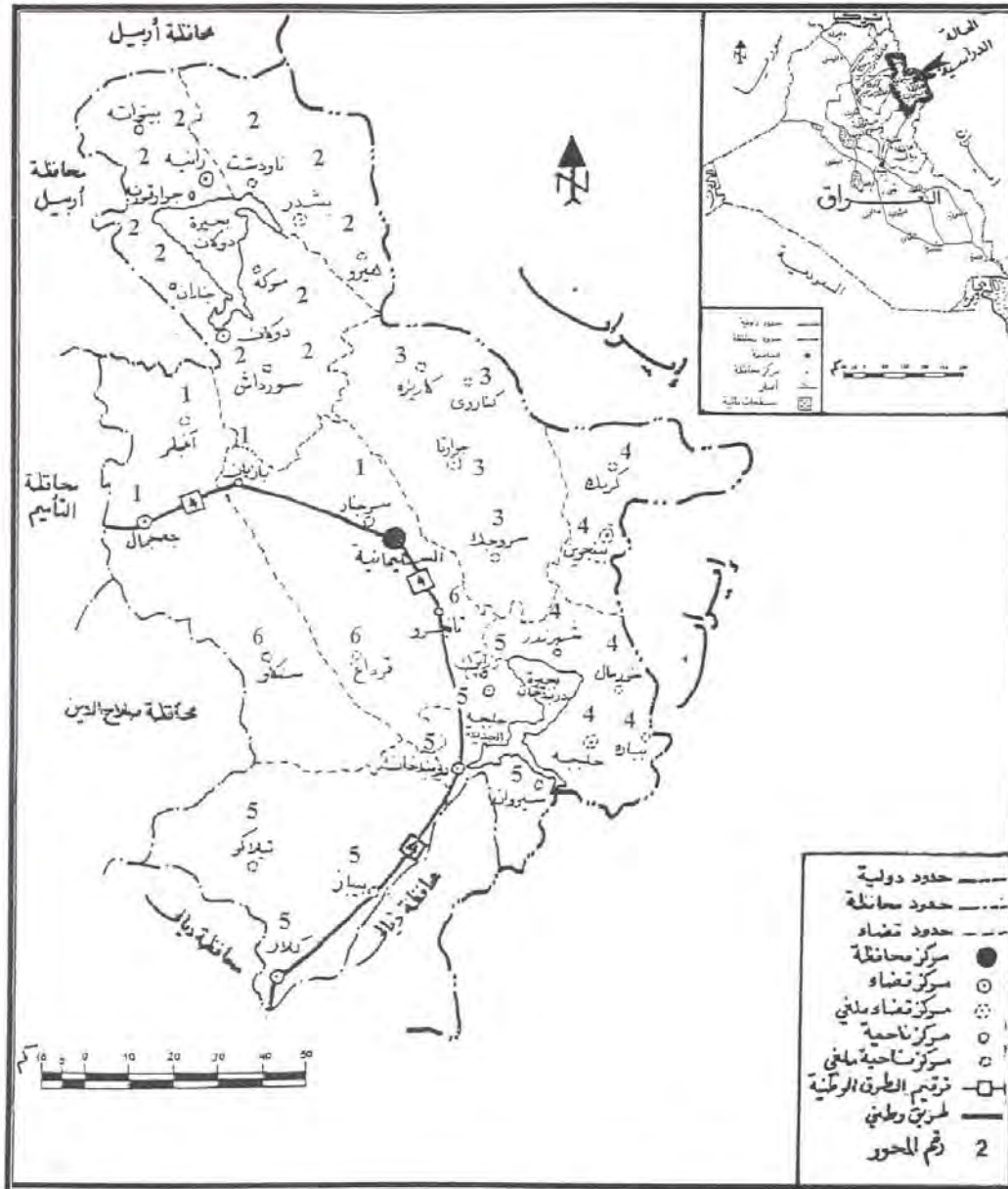
سجلت نسبة النمو السكاني للمدينة ذروتها لتصل الى (2.3 أضعاف) النمو السكاني للمحافظة المدة المحصورة بين سنوات (1977 - 1987). وبذلك تم تعميق ظاهرة المدينة المهيمنة وأثرت سلبا في



عدم استثمار الإمكانيات والموارد البشرية والطبيعية بصورة مرجوة في المحافظة من جهة بسبب ممارسات الترحيل الإجباري والإخلاءات السكانية المتعاقبة فضلا عن تعميق التباين المكاني في تقديم خدمات البنى الإرتكازية في البيئة الحضرية والريفية للمحافظة على حد سواء، والضغط المتزايد على تلك الخدمات داخل مدينة السليمانية على الوجه الخصوص، والتي تعاني أصلا من مشكلة ندرة الأرض الصالحة للعمران والحاجة السكنية التي تعاني منها. إذ بلغ معدل الإشغال في المدينة ( 1.67 أسرة/ وحدة سكنية ) سنة 1998، أي أنه بمعدل كل (5 أسر) في المدينة لا يمتلكون إلا (3 وحدات سكنية ) فقط [7]. وقد تفاقم الحاجة السكنية مرة أخرى سنة 2002 بسبب عدم فقدان التوازن بين تشكيل عدد الأسر وتشبيد الوحدات السكنية فبلغ معدل الإشغال في المدينة ( 1.75 أسرة/ وحدة سكنية ) [10] .

قسِم مجمل سكان محافظة السليمانية الى (6 أجزاء) وموزعة وفقا لمحاور الطرق الرئيسية التي تربط مدينة السليمانية بالمستقرات الحضرية والريفية ضمن محافظة السليمانية كما موضح في ( شكل1)، بهدف تلُمس الحركة المكانية للتهجير القسري التي تعرض لها سكان المحافظة في المدة المحصورة بين نهاية السبعينيات ونهاية الثمانينيات من القرن الماضي. أما مراكز الأفضية والنواحي فضلا عن المستقرات الريفية التابعة لهما ضمن محافظة السليمانية موزعة كما موضح في ( جدول3 ).

ويتضح من ( جدول4 ) بأنَّ سكان المستقرات الحضرية والذي يمثل سكان المحاور الست المربوطة بمدينة السليمانية في تزايد مستمر من (29.2%) سنة 1977 الى (54.5%) سنة 1987 وصولا الى (65.9%) سنة 2002 ،



شكل 1 ترميز الأفضية والنواحي ضمن محافظة السليمانية موزعة على محاور الطرق الست الرئيسية والمربوطة بمدينة السليمانية [11]

## جدول 2 نسبة النمو السكاني لمدينة السلیمانية ومحافظة السلیمانية<sup>١</sup>

السنوات	نسبة النمو السكاني في مدينة السلیمانية (%)	نسبة النمو السكاني في محافظة السلیمانية (%)
1977 - 1957	6.6	4.2
1987 - 1977	7.6	3.3
2002 - 1987	3.0	3.4

## جدول 3 توزيع الأفضية والنواحي على محاور الطرق الست الرئيسية والمربوطة بمدينة السلیمانية<sup>٢</sup>

محور (1)	سرجنار	بازيان	آعجلر	ججمال						
محور (2)	سورداش	دوكان	جناران	مركه	جوارقورنه	رانيه	بيتواته	هيرو	بشدر	ناودشت
محور (3)	جوارتا	كناروي	كاريزه	سروجك						
محور (4)	شهرزور	خورمال	بياره	حلبجة	بينجوين	كرمك				
محور (5)	زراين	حلبجة الجديدة	سيروان (3)	وارماوا	دريندخان	بيياز	تيلاكو	كلار		
محور (6)	تاجرو	قرداغ	سناكاو							

## جدول 4 توزيع الأفضية والنواحي على محاور الطرق الست الرئيسية والمربوطة بمدينة السلیمانية<sup>٣</sup>

أماكن التركيز السكاني	نسبة النمو السكاني سنة 1977			نسبة النمو السكاني سنة 1987			نسبة النمو السكاني سنة 2002		
	حضر (%)	ريف (%)	مجموع (%)	حضر (%)	ريف (%)	مجموع (%)	حضر (%)	ريف (%)	مجموع (%)
مدينة السلیمانية	25.4	0.0	25.4	38.5	0.0	38.5	36.6	0.0	36.6
محور (1)	3.4	8.1	11.5	6.4	4.4	10.8	8.5	4.6	13.1
محور (2)	6.2	13.3	19.5	8.6	10.0	18.6	13.7	6.4	20.1
محور (3)	1.1	7.8	8.9	0.4	1.0	1.4	0.3	1.7	2.0
محور (4)	6.8	6.5	13.3	7.9	4.2	12.1	7.5	4.8	12.3
محور (5)	3.1	11.9	15.0	9.6	6.2	15.8	10.8	2.2	13.0

<sup>١</sup> الجدول من عمل الباحث بالإعتماد على [7] و[8] و[9] و[10].

<sup>٢</sup> الجدول من عمل الباحث بالإعتماد على [11].

<sup>٣</sup> أُلغي مركز ناحية سيروان ضمن محور (4) بعد التعداد السكاني لسنة 1977 بسبب ترحيل سكانها ثم أنشئء ناحية سيروان الجديدة ضمن محور (5) بالقرب من حلبجة وهي المقصودة بها في تعداد سنة 1987.



محور (6)	1.0	5.4	6.4	0.6	2.2	2.8	1.0	1.9	2.9
مجموع	47.0	53.0	100.0	72.0	28.0	100.0	78.4	21.6	100.0

يقابله تناقص سكان المستقرات الريفية بصورة مفاجئة من (53.0%) سنة 1977 الى (28.0%) سنة 1987 نزولا الى (21.6%) سنة 2002 والذي أثر سلبا على الأساس الإقتصادي للمحافظة وحدث نزوحات إقليمية ودولية أيضا لأنها اضطرت الى إستيراد حتى الفواكه والخضراوات ذات طبيعة تداولها اليومي للساكين من الدول المجاورة.

إن تناقص نسبة السكان في مدينة السليمانية بنسبة (1.9%) سنة 2002 مقارنة بسنة 1987 في (جدول 4) يمكن أن يعزى الى صعوبة عيش الساكنين ذوي الدخل المحدود والطلب المتزايد على السلع والخدمات في المدينة وبالأخص إرتفاع إيجارات السكن مما يضطرون للجوء الى القصبات القريبة وبالأخص ان المدينة لا تمتلك مخططا أساسيا موضوعا بصورة علمية ومركزها التجاري معرض للغزو التجاري وطارد للإستعمال السكني مما دفع بسكان المنطقة المركزية للهجرة الداخلية نحو الضواحي بسبب سهولة الوصول النسبي في حافات المدينة والتوافر النسبي لخدمات النقل العام بإتجاه مركز المدينة أو بالعكس. يمكن تشخيص نسبة الهجرة بإتجاه مدينة السليمانية سنة 1987 وفقا لتسلسل المحاور الست كما مبين في (جدول 4) فكانت بنسبة (0.7%) في محور (1) و(0.9%) في محور (2) و(6.5%) في محور (3) و(1.2%) في محور (4) و(3.4%) في محور (6). وإن الهوية المكانية للمهاجرين موضح في (جدول 3). وإن الزيادة النسبية لسكان محور (5) بمقدار (0.8%) بين سنتي 1977 و 1987 كانت بسبب إنشاء مجمعات سكنية للسكان المهجرين والذي سمي من قبل ساكنيها ب (المجمعات القسرية) على طول الطرق الرئيسية ضمن المحاور (1) و (2) و (4) و (5) وبالأخص طريق رقم (4) الوطني الموضح في (شكل 1) بهدف سهولة السيطرة عليها. وكانت هذه المجمعات بمثابة معسكرات إعتقال لساكينها كما وصفوها (شهود الإثبات في قضية الأنفال) أمام المحكمة الجنائية العليا سنة 2007. ولم تمتلك تلك المجمعات السكنية أساسا إقتصاديا فأسكن فيها سكانا ريفيين او شبه حضرين فيها والدليل على ذلك التناقص الملحوظ في سكان الريف ضمن كل المحاور في تلك المدة كما موضح في (جدول 4).

أما سبب تناقص سكان المحاور (3) و(6) الملفت للنظر بين سنتي 1977 و 1987 فيعود الى طوبوغرافية وتضاريس تلك المناطق التي تتصف بالوعورة وصعوبة الوصول اليها لذلك إستهدف الخطة الى التهجير القسري لسكانها نحو أراض منبسطة على طول الطرق الرئيسية أو بإتجاه مدينة السليمانية ليسهل السيطرة عليها من خلال



قطعات الجيش ومنظومات الأجهزة الأمنية وبالتالي إخلاء مساحات شاسعة ومن ثم زرعها بحقول الألغام والتي باتت مصدر خطورة تعاني منها سكانها حتى الوقت الحاضر. وإن آثارها المستقبلية مستمرة الى الأجيال القادمة ويكلف ساكنيها خسائرًا في الأرواح وتتطلب تخصيص ميزانية باهضة من قبل الأجهزة الإدارية لمحافظة السليمانية بهدف تنظيف تلك الأراضي الملوثة وإعادة استثمارها من جديد.

ولانتزال الآثار السلبية لتلك الحالة اللإنسانية التي حدثت بين سنتي 1977 و1987 مستمرة وباقية على سكان المحاور سنة 2002 أيضا ولم تسترد محافظة السليمانية عافيتها بإستثناء تزايد في نسبة سكان المحاور (1) و(2) و(3) بسبب الطاقة الإستيعابية لتلك المحاور وقربها من المواقع السياحية مثل سرجنار ودوكان ومناطق شهريازاروبالأخص التوسع العمراني لمدينة السليمانية باتجاه محور (1) وإفراز أراضي واسعة في جمجمال ومركز ناحية سرجنار والمتمثل بـ (بكرجو) فضلا عن القصبات القريبة منها. أما تناقص نسبة سكان المحور (5) فيعود الى كون تلك المستقرات البشرية قد بنيت حديثًا (نهاية الثمانينات) ولم تمتلك اساسا إقتصاديًا لتشغيل الأيدي العاملة فيها فضلا عن قلة وعدم إنتظام هطول الأمطار مما أثرت سلبا على القطاع الزراعي فيها ودفع بسكانها للهجرة الى مدينة السليمانية وأخارج القطر. أما نسبة سكان محوري (4) و(6) فبقيت على حالها السابق كما في سنة 1987 واصبحت الإفرازات السلبية للترحيل واقعا فرض نفسه على تلك المناطق ول يتمكن سكانه من تجاوزه لحد الآن.

### قياس معامل ارتباط هرمية المستقرات الحضرية في محافظة السليمانية:

معامل الارتباط الخطي للعينة يرمز له بـ (r) ويقاس قوة العلاقة الخطية بين المتغيرين (x) و(y) لعدد (n) من المشاهدات ويتراوح قيمته بين الصفر والواحد صحيح ذو إشارة موجبة أو سالبة. هذا يعني بأنه كلما اقتربت قيمة المعامل من الواحد يكون العلاقة الخطية بين المتغيرين أما الإشارة فتدل على علاقة طردية أو عكسية [14]. ويمكن إستخراج قيمة معامل الارتباط من خلال المعادلة الآتية [15]:

$$r = \frac{[n (\sum x_i y_i) - (\sum x_i) (\sum y_i)]}{[n (\sum x_i^2) - (\sum x_i)^2]^{1/2} [n (\sum y_i^2) - (\sum y_i)^2]^{1/2}} \quad (3)$$

أما معامل الارتباط للمجتمع فيرمز له بـ (rho) اللاتينية (ρ) ومن ثم تطبيق (معادلة 3) نفسها [15]. ويختبر الفرضية البديلة (H<sub>1</sub>: ρ ≠ 0) أي (هناك ارتباط خطي) مقابل الفرضية الصفرية (H<sub>0</sub>: ρ = 0) أي (ليس هناك ارتباط خطي). ويكون الإستنتاج وفقا للآتي [15]:



- إذا كانت قيمة  $|r|$  المحسوبة أكبر من القيمة الحرجة (Critical Value) الجدولية، ترفض النظرية الصفرية ( $H_0$ ) ونستنتج بأن هناك إرتباط خطي.
- إذا كانت قيمة  $|r|$  المحسوبة أصغر أو يساوي القيمة الحرجة الجدولية، نفشل في رفض النظرية الصفرية

سكان المستقرات الحضرية			المرتبة الحجمية
سنة 2002	سنة 1987	سنة 1977	
569,123	364,096	175,413	1
90,519	63,102	22,411	2
55,756	50,300	13,685	3
48,650	49,986	13,423	4
44,504	37,049	9,460	5
42,943	26,193	9,274	6
37,500	15,350	8,738	7
30,733	14,487	8,594	8
30,458	11,903	8,554	9
30,282	9,357	7,932	10
28,370	8,207	7,895	11
22,000	7,513	6,206	12
21,373	5,225	3,940	13
17,920	4,447	3,396	14
17,753	4,074	3,247	15
13,613	3,026	2,760	16
13,096	2,629	2,288	17
12,975	2,152	2,236	18
12,154	1,508	2,216	19
12,042	253	1,815	20
11,583	*1	1,470	21
8,936		1,449	22
7,109		1,399	23
5,910		1,379	24
5,529		1,363	25
3,775		1,239	26
3,434		1,230	27
3,102		843	28
2,730		580	29
2,700		403	30
2,500		383	31
1,735		382	32
1,400			33
1,380			34
1,272			35
932			36

\* أخذ عدد السكان (واحد) بدل الصفر لأن  $(\log 0)$  غير معرف.



925			37
910			38
610			39
600			40
492			41
240			42
180			43
1,219,748	680,858	325,603	المجموع

جدول 5 المراتب الحجمية للمستقرات الحضرية في محافظة السلیمانية<sup>١</sup>

(H<sub>0</sub>) ونستنتج بأنه ليس هناك دليل واضح بوجود إرتباط خطي.

وتُستبدل قيم (x) بـ (log x) وقيم (y) بـ (log y) في (معادلة 3) إذا كانت العلاقة بين المتغيرين (x) و (y) لوغاريتمية [14] كما هو الحال في (قاعدة زيف) لأنها كما أسلفنا سابقا عند رسم الإحداثيات المتمثلة بـ ( لوغاريتم المرتبة الحجمية للمستقرة البشرية) على محور (X) و ( لوغاريتم سكان المستقرة البشرية) والمحسوبة من خلال تطبيق (معادلة 1) على محور (Y) على ورق بياني لوغاريتمي بإحداثيات (log y, log x) وإيصال النقاط المرسومة يظهر خطا مستقيما بميل (-1) ومعامل إرتباطها تساوي (-1) أيضا على إعتبار أن قاعدة زيف تعبر عن حالة مثالية.

عند إحتساب معامل الإرتباط بصورة يدوية وذلك بإستخدام (معادلة 3) وأخذ لوغاريتم المراتب الحجمية ولوغاريتم سكان مجمل النظام الحضري للمستقرات الحضرية (مراكز أفضية + مراكز نواحي) في محافظة السلیمانية كما موضح في (جدول 5) أو استخدام أي من برامج الحاسوب الجاهزة مثل ( مايكروسوفت أكسل أو SPSS الإحصائية) فالنتيجة سيات.

إن من المآخذ التي يمكن أن تسجل على البحوث والدراسات السابقة في استخدامهم لقاعدة زيف بسبب نظرتهم الجزئية وكان إستخدامهم لقاعدة زيف مجردا فقط على مراكز المحافظات او مراكز الأفضية بصورة فردية، لذلك فإن الإستنتاج المبني على ذلك الأسلوب التحليلي غير شامل ولا يتسم بالدقة والموضوعية بسبب تغاظهم عن المستويات الدنيا من النظام الحضري علما بأن تلك المستويات من منظور المخطط المكاني لا تقل اهمية من المستويات العليا في التدرج الهرمي للمستقرات البشرية والتي تشكل مجملها البنية المكانية لهيكل النظام الحضري سواء في الإقليم (المحافظة) أو القطر.

وعند إحتساب قيم معامل الإرتباط (r) نجد بأن أعلى قيمة لها كانت (-0.95) سنة 1977 ثم إنخفضت الى (- 0.75) سنة 1987 وارتفعت مرة اخرى لتصل الى (-0.85) سنة 2002 ولكنها لم

<sup>١</sup> الجدول من عمل الباحث بالإعتماد على [7] و[8] و[9] و[10].



تبلغ مستواها السابق في سنة 1977. وإن إختبار قيم (r) يبين بأن هناك علاقة خطية للمتغيرين ( لوغاريتم المرتبة الحجمية ولوغاريتم سكان المستقرات الحضرية ) وذلك بعد رفض الفرضية الصفرية القائلة (  $H_0: \rho = 0$  ) أي وجود علاقة خطية، لأن كل قيم (r) المحسوبة كانت أكبر من قيمتها الحرجة الجدولية عند مستوى الدلالة (  $\alpha = 0.01$  ) كما موضح في (جدول 6). وإن إنخفاض قيمة (r) سنة 1987 بالمقارنة مع سنة 1977 مؤشر على إنخفاض صفة الخطية للنموذج اللوغاريتمي لـ (زيف) بسبب حالة التهجير والترحيل الإجباري للمحافظة ولكن سرعان ما عادت صفة الخطية في الإرتفاع سنة 2002 بسبب رجوع أهالي تلك المناطق المهجرة والتي سماها النظام البائد بـ (المنطقة المحرمة) فضلا عن تزايد عدد المستقرات الحضرية والذي وصل الى (43) مركز حضري كما موضح في (جدول 5).

#### جدول 6 إختبار قيم معامل الإرتباط (r) لهرمية المستقرات الحضرية في محافظة السلمانية<sup>١</sup>

سنوات	قيم (r) المحسوبة	قيم (r) الجدولية <sup>٢</sup>
1977	0.95	0.45
1987	0.75	0.55
2002	0.85	0.39

#### الحالة المثلى لعدد المستقرات الحضرية وتحديد حجوم سكانها:

يعد كريستالر ( W.Christaller ) أول من طرح نظرية الأماكن المركزية ( Central Place Theory ) في منتصف القرن الماضي لتفسير الحجم وعدد وتوزيع المستقرات الحضرية مما جعل منها (نظرية المؤسسات والتجارة الحضرية) [2]. لذلك فإن الشروع بالجواب على هذا التساؤل متعلق بالخدمات والمؤسسات التي تتوفر للمجتمع داخل المستقرة الحضرية، والذي يتأثر بالعاملين الرئيسيين الآتيين [16]:

- إن الحجم الوظيفي للخدمة له علاقة بحجم السكان المخدومين بها وبكفاءة وإقتصادية توافرها لذلك الحجم.

<sup>١</sup> الجدول من عمل الباحث.

<sup>٢</sup> قيم (r) الجدولية مأخوذة من [15].



- إنَّ جاذبية الخدمة المقدمة تتناقص كلما إزدادت المسافة بين المسكن وموقع الخدمة. كما أنَّ المسافة التي

يقطعها المواطن لها علاقة بكثرة او قلة التردد على الخدمة، لذلك فإنَّ الخدمات المتوافرة في المدينة قد وزعت وفقاً لتدرج هرمي (المدينة، القطاع، الحي، المحلة).

وقد قَدَّر المعايير العراقية أصغر حجم سكاني بـ (4,000 نسمة ) والذي يمكنه في الإستفادة من تلك الخدمات الخاصة بالإحتياجات اليومية في أدنى مستويات قاعدة التدرج الهرمي في المدينة والمتمثل بالمحلة السكنية [16] و [17]. ويُعتمد على هذا الحجم المتفق عليه في القطر كنقطة اساس للإنبطاقة نحو تثبيت العدد الأمثل للمستقرات الحضرية ومن ثم تحديد عدد سكانها بعد ذلك.

ترتكز الطريقة المقترحة على المعرفة المُسبقة لعدد سكان الحضر الحالي للإقليم في (سنة الأساس) أو (سنة الهدف)، ويحدد ذلك العدد على ضوء الخطة الإقليمية والمعتمدة على طبيعة الأساس الإقتصادي للإقليم والوظيفة المستقبلية المُناطة على عاتق الإقليم والتي يتوجب ممارستها عند بلوغ سنة الهدف. وتتخلص الطريقة بإستخدام عملية التكرارات (Iterations) عند إتباع الخطوات الآتية:

(1) تحديد سكان المستقرة الحضرية والمتمثلة بمرتبة رقم (1) في سلّم النظام الحضري في الإقليم وذلك بتطبيق المعادلة الآتية<sup>١</sup>:

$$P_1 = \Sigma U_i / \Sigma (1 / r_i) \dots\dots\dots (4)$$

حيث أنَّ:

$P_1$  : سكان المستقرة الحضرية لها مرتبة رقم (1) في النظام الحضري.

$U_i$  : سكان المستقرة الحضرية في النظام الحضري.

$r$  : مرتبة المستقرة الحضرية من (1,2,3,..., الخ).

(2) إحتساب الحجوم السكانية للمستقرات الحضرية في المراتب الدنيا وذلك بعد تطبيق (معادلة 1).

(3) يثبت عدد المستقرات الحضرية وحجوم سكانها شريطة أن يكون الحجم السكاني لأدنى مرتبة (أقرب

ما يكون من 4,000 نسمة). بخلافه يتم الحصول على إحدى الحالتين الآتيتين:

- إذا كان الحجم السكاني المحسوب للمستقرة البشرية لأدنى مرتبة (أكبر من 4,000 نسمة) فهذا

مؤشر الى تركيز المستقرات الحضرية على البعد المكاني. فيطبق (معادلة 4) مرة أخرى بعد (إضافة

<sup>١</sup> عمل الباحث.



واحد عدد صحيح ) الى عدد المستقرات الحضرية ومن ثم يحدّد حجم المستقرة الحضرية بمرتبة رقم (1) مرة ثانية. ويطبق بعدها (خطوة 2)، وتتكّـر المحاولات الى أن يتحقّق الشرط المذكور في (خطوة 3).

- إذا كان الحجم السكاني المحسوب للمستقرة البشرية لأدنى مرتبة ( أصغر من 4,000 نسمة ) فهذا مؤشّر الى تشتّت المستقرات الحضرية على رقعة البعد المكاني فيطبق (معادلة 4) مرة أخرى بعد ( طرح واحد عدد صحيح ) من عدد المستقرات الحضرية، ويحدّد حجم المستقرة الحضرية بمرتبة رقم (1) مرة ثانية. ويطبق بعدها (خطوة 2) فتتكرّر المحاولات الى أن يتحقّق الشرط المذكور في (خطوة 3).

**مقارنة واقع حال حجـوم المستقرات الحضرية بوضعيتها الإفتراضية عند تطبيق الطريقة المقترحة في محافظة السليمانية:**

تعتمد الطريقة المقترحة على مبدأ تكرار المحاولات ، وبعد تطبيق (معادلة 4) و(معادلة 1) مرة واحدة على المستقرات الحضرية في محافظة السليمانية لكي تبقى أعداد المستقرات الحضرية على حالها، تم التوصل الى النتائج المبينة في (جدول 7). وبذلك نتمكن من مقارنة واقع حال الحجوم السكانية ( القيم المشاهدة ) عبر سلاسل زمنية 1977 و 1987 و 2002 مع مثيلاتها الحجوم السكانية الإفتراضية بالطريقة المقترحة ( القيم المقدّرة) بسبب تساوي عدد المستقرات البشرية في كلتا الحالتين وذلك باستخدام مؤشّر الخطأ المعياري للتقدير (Standard Error of Estimate). والخطأ المعياري للتقدير يرمز له بـ (Se) ويقيس مقادير الإختلافات أو (المسافات) بين القيم

**جدول 7 تطبيق الطريقة المقترحة على المستقرات الحضرية في محافظة السليمانية ( المحاولة الأولى )<sup>١</sup>**

سكان المستقرات الحضرية	
------------------------	--

<sup>١</sup> الجدول من عمل الباحث



سنة 2002	سنة 1987	سنة 1977	المرتبة الحجمية
<b>280,402</b>	<b>186,774</b>	<b>80,228</b>	<b>1</b>
140,201	93,387	40,114	<b>2</b>
93,467	62,258	26,743	<b>3</b>
70,100	46,694	20,057	<b>4</b>
56,080	37,355	16,046	<b>5</b>
46,734	31,129	13,371	<b>6</b>
40,057	26,682	11,461	<b>7</b>
35,050	23,347	10,028	<b>8</b>
31,156	20,753	8,914	<b>9</b>
28,040	18,677	8,023	<b>10</b>
25,491	16,979	7,293	<b>11</b>
23,367	15,565	6,686	<b>12</b>
21,569	14,367	6,171	<b>13</b>
20,029	13,341	5,731	<b>14</b>
18,693	12,452	5,349	<b>15</b>
17,525	11,673	5,014	<b>16</b>
16,494	10,987	4,719	<b>17</b>
15,578	10,375	4,457	<b>18</b>
14,758	9,830	4,223	<b>19</b>
14,020	9,339	4,011	<b>20</b>
13,352	8,894	3,820	<b>21</b>
12,745		3,647	<b>22</b>
12,191		3,488	<b>23</b>
11,683		3,344	<b>24</b>
11,216		3,209	<b>25</b>
10,785		3,086	<b>26</b>
10,385		2,972	<b>27</b>
10,014		2,865	<b>28</b>
9,669		2,766	<b>29</b>
9,347		2,674	<b>30</b>
9,045		2,588	<b>31</b>
8,762		2,507	<b>32</b>
8,497			<b>33</b>
8,247			<b>34</b>
8,012			<b>35</b>
7,789			<b>36</b>
7,579			<b>37</b>
7,379			<b>38</b>
7,191			<b>39</b>
7,011			<b>40</b>
6,839			<b>41</b>
6,677			<b>42</b>
6,522			<b>43</b>
<b>1,219,748</b>	<b>680,858</b>	<b>325,603</b>	<b>المجموع</b>



المشاهدة (Observed Values) لـ (y) والقيم المقدرة (Predicted Values) لـ ( $\hat{y}$ ) والتي يتم الحصول عليها من خلال استخدام معادلة الإنحدار. ويحسب من خلال المعادلة الآتية [15]:

$$s_e = [ (\Sigma (y_i - \hat{y}_i)^2 / (n - 2) )^{1/2} \dots\dots\dots (5)$$

حيث أن:

$s_e$ : الخطأ المعياري للتقدير.

y: القيم المشاهدة.

$\hat{y}$ : القيم المقدرة.

n: عدد المشاهدات.

وعند احتساب قيمة الخطأ المعياري للتقدير ( $s_e$ ) بالإعتماد على القيم المشاهدة لـ (y) في (جدول 5) والقيم المقدرة لـ ( $\hat{y}$ ) في (جدول 7) فنجد إزديادها بمرور السنين وبدأت بـ (18,028) سنة 1977 ثم إرتفعت الى (42,133) سنة 1987 وإستمرت في الإرتفاع بعدها كذلك لتصل الى (47,062) سنة 2002. هذا يعني أن الإنحراف المعياري قد إرتفع بمقدار (2.3 أضعاف) سنة 1987 بالمقارنة بسنة 1977 و (2.6 أضعاف) سنة 2002 بالمقارنة بالسنة نفسها فضلا عن إرتفاع بمقدار (1.1 ضعف) سنة 2002 بالمقارنة بسنة 1987. وهذا الإرتفاع في قيمة الإنحراف المعياري مؤشر على وجود تباين مكاني فيما يتعلق بظاهرة التكتل السكانية داخل المستقرات الحضرية في محافظة السليمانية والذي أثبت تفاقمه بالمقارنة بالـ (25 سنة) الماضية وأصبحت واقعا مفروضا يعاني منه السكان لحد الآن. وفيما يخص موضوع المدن المهيمنة فقد توصل دراسة للأمم المتحدة الى مؤشر لقياس الهيمنة من خلال المعادلة الآتية [3]:

$$PI = P_1 / ( P_2 + P_3 + P_4 ) \dots\dots\dots (6)$$

حيث أن:

PI : مؤشر الهيمنة.

$P_1$  و  $P_2$  و  $P_3$  و  $P_4$  : سكان المستقرة الحضرية لها مرتبة رقم (1) و (2) و (3) و (4) في النظام الحضري.



إن استخدام (معادلة 6) لقياس مؤشر الهيمنة وتطبيقها على (جدول 7) والمتمثل بسكان المستقرات الحضرية وفقا للطريقة المقترحة نجد بانه يساوي (0.92) أي أقل من ( واحد عدد صحيح) مما يعطي مؤشر عدم وجود ظاهرة الهيمنة. أما استخدام المعادلة نفسها ومن ثم تطبيقها على (جدول 5) والذي يمثل واقع سكان المستقرات الحضرية في سنوات 1977 و 1987 و 2002 فكانت (3.54) و (2.23) و (2.92) على التوالي<sup>١</sup>. وبذلك نستنتج بان ظاهرة المدينة المهيمنة والمتمثلة بمدينة السليمانية كانت (3.85 أضعاف) سنة 1977 إذا قورنت بحالتها المثالية ثم إنخفضت الى (2.42 أضعاف) سنة 1987 بسبب تقليص عدد المستقرات الحضرية وممارسة سياسة التهجير القسري أثناء تلك المدة، وقد تدهورت قيمة المؤشر مرة أخرى بعد إرتفعها مرة أخرى بمقدار (3.17 أضعاف) سنة 2002 بسبب وجود ظاهرة التشتت في هيكل المستقرات الحضرية والهجرة العكسية الغير منتظمة لساكنيها الى أماكنهم الأصلية وتفضيل إستمرارالبقاء لنسبة كبيرة منهم في مدينة السليمانية كما موضح في (جدول 4).

#### الحالة المثلى لعدد وحجوم المستقرات الحضرية باستخدام (طريقة التكرارات) عند تطبيق الطريقة المقترحة في محافظة السليمانية:

يحدد الطريقة المقترحة الحالة المثلى لأعداد وحجوم المستقرات الحضرية من خلال طريقة التكرارات وبعد إستخدامها على محافظة السليمانية عبر سلاسل زمنية كما موضح في (جدول 8). وقد كررت الطريقة على سكان المستقرات الحضرية (10 مرات) في سنة 1977 و (19 مرة) في سنة 1987 و (29 مرة) في سنة 2002 على

<sup>١</sup> عمل الباحث.



### جدول 8 الحالة المثلى لعدد وحجوم المستقرات الحضرية في محافظة السلیمانیة<sup>١</sup>

سكان المستقرات الحضرية					المرتبة الحجمية
سنة 2002 المحاولة ( 29 )		سنة 1987 المحاولة ( 19 )	سنة 1977 المحاولة ( 10 )		
6,428	40	257,120	160,068	88,220	1
6,271	41	128,560	80,034	44,110	2
6,123	42	85,707	53,356	29,407	3
5,981	43	64,280	40,014	22,055	4
5,845	44	51,424	32,014	17,644	5
5,715	45	42,853	26,678	14,703	6
5,591	46	36,731	22,867	12,603	7
5,472	47	32,140	20,008	11,028	8
5,358	48	28,569	17,785	9,802	9
5,248	49	25,712	16,007	8,822	10
5,143	50	23,374	14,552	8,020	11
5,043	51	21,427	13,339	7,352	12
4,946	52	19,778	12,314	6,786	13
4,851	53	18,357	11,433	6,301	14
4,761	54	17,141	10,672	5,882	15
4,675	55	16,070	10,004	5,514	16
4,591	56	15,125	9,416	5,189	17
4,511	57	14,284	8,894	4,901	18
4,433	58	13,533	8,426	4,643	19
4,358	59	12,856	8,003	4,411	20
4,285	60	12,244	7,622	4,200	21
4,215	61	11,687	7,276	4,010	22
4,147	62	11,179	6,959		23
4,081	63	10,713	6,670		24
4,018	64	10,285	6,404		25
		9,889	6,156		26
		9,523	5,928		27
		9,183	5,717		28
		8,866	5,520		29
		8,571	5,336		30
		8,294	5,164		31
		8,035	5,002		32
		7,791	4,850		33
		7,562	4,708		34
		7,346	4,573		35
		7,142	4,446		36
		6,949	4,327		37
		6,766	4,212		38
		6,593	4,104		39
1,219,748		680,858	325,603		المجموع

<sup>١</sup> عمل الباحث.



التوالي لكي لا يتجاوز أدنى حجم سكاني في النظام الحضري الى أقل من (4,000 نسمة). ويمكن أن نستنتج من

(جدول 8) بأن عدد المستقرات الحضرية كان مبالغ فيه بمقدار (1.45 مرة) سنة 1977 وأقل من حالته المثالية بمقدار (1.86 مرة) و (1.49 مرة) في سنتي 1987 و 2002 على التوالي. وإنّ انخفاض عدد المستقرات الحضرية في تلك المدة يعطي مؤشرا بأن ممارسة سياسة الترحيل القسري قد تدخلت بصورة سلبية في تركيز سكان المحافظة في مناطق محددة وترك مساحات شاسعة من الأراضي دون استثمار والتي اثرت سلبا على الأساس الإقتصادي لمحافظة السليمانية.

### الإستنتاجات:

- (1) إن استخدام معامل جيني كمؤشر لتحسّن او تدهور الهيكل الحضري العام غير دقيق وخير دليل على ذلك انخفاض المؤشر في القطر سنة 1987 بالمقارنة مع سنة 1977 مما يعطي مؤشرا في تحسّن الهيكل الحضري في حين أنّ المؤشر نفسه قد ارتفع في محافظة السليمانية في المدة نفسها وذلك يعطي مؤشرا في تدهور الهيكل الحضري بسبب الممارسات ضد الإنسانية للنظام السابق والمتمثل بالتهجير القسري وعمليات الأنفال والضرب بالأسلحة الكيماوية والمحرّقة. وكان أوجّ التفاقم في سنة 2002 إمتدادا للحالة المأساوية التي مرّ بها المحافظة من جزاء الممارسات العدوانية للنظام السابق من جهة والمشاكل السياسية والإقتصادية لتجربة الحكم الكوردي من جهة اخرى.
- (2) تم تشخيص نسبة السكان المهجّرين الى مدينة السليمانية على الرغم من صعوبة القيام بذلك في البلدان النامية، وذلك بتوزيع سكان المحافظة على محاور التفاعل المكاني مع مدينة السليمانية والمتمثلة بالطرق الرئيسية والمربوطة بها في سلاسل زمنية عندئذ تم تحديد نسبة هوية المهجّرين الى المدينة.
- (3) أنشئ المجمعات السكنية حيثة العهد أثناء الحرب العراقية- الإيرانية على طول الطرق الرئيسية بهدف السيطرة على سكانها المهجّرين سياسيا وعسكريا وهذا منافٍ لأسس ومبادئ التخطيط الإقليمي والدليل على ذلك إخلاء المناطق فيما بين الطرق الرئيسية وانخفاض نسبة سكان المناطق الوعرة في تلك المدة. وقد سُميت أراضيهم بالمناطق المحرمة وبعدها تم زرع تلك الأراضي بالأغام لكي لا يُستفاد ساكنيها منها في المستقبل، ويكلف عملية تطهيرها إزهاقا في الأرواح وكلفا نقدية باهظة.
- (4) أُستخدم مُعامل الارتباط لخط الانحدار بصيغته اللوغاريتمية وتبين وجود علاقة خطية بين تراتب المراتب الحجمية وحجوم سكانها بسبب رفض الفرضية الصفرية ( $H_0: \rho = 0$ ). وأفضل نتيجة



للعلاقة الخطية كانت في سنة 1977 ثم إنخفضت سنة 1987 ولكنها إرتفعت مرة أخرى سنة 2002. ويمكن تسبب ذلك بإنخفاض المستقرات الحضرية بسبب سياسة التهجير القسري للسكان بعد تعداد سنة 1977 وإزدياد أعداد تلك المستقرات الحضرية بسبب الهجرة العكسية للسكان الى مناطقهم فضلا عن إستحداث مستقرات حضرية حديثة كانت ريفية قبل سنة 2002 ولكن قيمة مُعامل الارتباط لم يبلغ مستواها السابق كما في سنة 1977 .

(5) يعتمد الطريقة المقترحة في تحديد الحالة المثلى للنظام الحضري على مبدأ التكرارات بعد تثبيت مجمل سكان الحضر في الإقليم إعتامادا على الخطة الإقليمية للمحافظة.

(6) إنَّ الحالة المثلى للنظام الحضري بالطريقة المقترحة يحدد أدنى مرتبة حجمية للمستقرة الحضرية على أن لا يقل عدد سكانها عن (4,000 نسمة) . وإنَّ هذا الحجم مستتبطة من نظرية الأماكن المركزية لـ (كريستالر) فضلا عن المعايير العراقية للخدمات الإجتماعية لكي تزود تلك الخدمات بصورة فعالة وإقتصادية.

(7) سُجل أقل مقدار للإنحراف المعياري للتقدير بالمقارنة مع الحالة المثالية للطريقة المقترحة بمحاولة واحدة سنة 1977 ثم إرتفعت سنة 1987 ثم إزداد إرتفاعا مرة أخرى سنة 2002. وذلك مؤشر على مدى زيادة الإنحرافات بين عدد سكان المستقرات الحضرية ومثيلاتها الحالة المثالية مما يثبت تجسيد الآثار السلبية للترحيل القسري وعدم إمكانية التخصيصات المالية للتنمية على العمل بفاعلية في إيجاد الحلول الواقعية لتلك المشكلة المزمنة بعد مرور ربع قرن من الزمان.

(8) يؤكد مؤشر الهيمنة على أن مدينة السليمانية كانت هيمنتها أكبر ضمن محافظة السليمانية في سنة 1977 بالمقارنة مع سنة 1987 بسبب كثرة عدد المستقرات الحضرية وقلة حجوم سكانها ولكنَّ المؤشر نفسه عاد ليرتفع مرة أخرى سنة 2002 بسبب عدم إنتظام الهجرة المعاكسة من جهة وإطلاق قابلية مدينة السليمانية في إستقطاب السكان دون وضع خطة إقليمية للحد من خطورة تلك الظاهرة على المدينة والمحافظة من جهة أخرى.

(9) تم تحديد أعداد المستقرات الحضرية الإفتراضية لسنوات 1977 و 1987 و 2002 على التوالي بإستخدام طريقة التكرارات. ونستنتج بأنَّ عدد المتسقرات الحضرية كان مبالغا فيها واصغر حجما في سنة 1977 وأقل عددا واصغر حجما فيما يتعلق بالمراتب الدنيا للمراتب الحجمية في سنتي 1987 و 2002 على التوالي.

### التوصيات:



- (1) وضع خطة إقليمية لمحافظة السليمانية بأسرع وقت ممكن لكي يتمكن السلطة التنفيذية في إقليم كردستان بالتنسيق مع مجلس محافظة السليمانية في تنفيذها لأنّ البنية المكانية للمحافظة لا تتحمّل العمل العشوائي وتوزيع المشاريع الإستثمارية بصورة إعتباطية بل يتوجب برمجتها ضمن خطط تنموية إقليمية يهدف الى التوزيع العادل للثروات على مجمل سكان المحافظة.
- (2) محاولة الحد من هيمنة مدينة السليمانية وزيادة النمو السكاني فيها وذلك بتحديد ضخ الإستثمارات فيها لأنّ ذلك يؤدي الى تعميق الهوة بينها وبين مجمل النظام الحضري في محافظة السليمانية.
- (3) إلغاء الإعتماد المطلق من قبل مجلس النواب العراقي على نسبة سكان المحافظات في تخصيص الميزانية السنوية لأقليم كردستان وميزانية تنمية الأقاليم لمحافظة السليمانية على وجه الخصوص لأنّ ذلك يؤدي الى الإستمرار في تشويه بنية النظام الحضري ومجمل المستقرات البشرية في القطر بسبب حدوث إختلالات مكانية خطيرة في المدة ما بين 1977 و 1987 في محافظة السليمانية والمحافظات الأخرى لإقليم كردستان ومازلت آثارها باقية لحد الآن أيضا.
- (4) العمل على إعادة إعمار القرى المهذّمة والمعمرّة بعد إنتفاضة شعب كردستان سنة 1991 ولكن ليست بالصورة التي كانت عليها في السابق والتي إتسمت بالتشتت بل يتم تنفيذ سياسة تجميع القرى بالتنسيق مع سكانها لكي يتم تزويدهم بالخدمات الضرورية بصورة عقلانية وتقليل الكلف الإقتصادية الى حدودها القصوى.



المصادر والهوامش :

- 1) Padilla, Efren N.,(2006) “ Perspectives on Urban Society from Preindustrial to Postindustrial ”, Pearson Education Inc., USA:147.
- 2) Friedman, John, Alonso, William,(1969), “ Regional Development and Planning; A Reader ”, 4<sup>th</sup> Printing, M.I.T. Press, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, USA:138- 139:121-122.
- 3) كاكو، مهند مانوئيل،(1999)، "بدائل نمو مدينة بغداد"، أطروحة دكتوراه غير منشورة، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد:30:83-78:30 .
- 4) Berry, Brian J.L., Horton, Frank E.,(1970), “ Geographic Perspectives on Urban Systems; with Integrated Readings ”, Prentice- Hill, Inc. Englewood Cliffs, New Jersey:64:66.
- 5) Polous, S.M., (1984) “ Urban Growth Theories and the Urban Pattern for Upper Euphrates Region of Iraq ”, Unpublished Ph.D. Thesis, Sheffield University, England:107.
- 6) علي حسين حسون،(1999)، "الأبعاد المكانية لخطط التنمية القومية في العراق وسبل تعزيزها"، أطروحة دكتوراه غير منشورة، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد:265:155:154-143 .
- 7) شازاد جمال جلال،(2000)، "تحليل استعمالات الأرض ضمن المخطط الأساس لتحديد اتجاهات النمو العمراني لمدينة السليمانية، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة بغداد:53:62:98:102:108-107 .
- 8) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للأحصاء، (1978)، "نتائج التعداد العام للسكان لسنة 1977 لمحافظة السليمانية"، بغداد.
- 9) وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للأحصاء، (1988)، "نتائج التعداد العام للسكان لسنة 1987 لمحافظة السليمانية"، بغداد.
- 10) مديرية احصاء محافظة السليمانية ومنظمة الغذاء العالمي (WFP)، سكان محافظة السليمانية لسنة 2002 ، السليمانية، العراق.
- 11) الباحث بالاعتماد على دراسة هيئة التخطيط الإقليمي رقم (280)، (1986)، بغداد.
- 12) هيئة التخطيط، الجهاز المركزي للأحصاء، (1998)، "المجموعة الإحصائية السنوية 1995-1996"، بغداد.
- 13) الباحث بالاعتماد على خريطة مديرية المساحة العسكرية، (1993)، بغداد.
- 14) Johnson, Richard A., (2000), ” Miller & Freund’s Probability and Statistics for Engineers”, Prentice- Hall, Inc., 6<sup>th</sup> Edition, USA:366:348.
- 15) Triola, Mario F., (2008), ” Essential of Statistics for Engineers”, Pearson Education, Inc., 3<sup>rd</sup> Edition, USA:488:486:616:528.
- 16) وزارة التخطيط، (1983)، "إعداد وتنفيذ التصاميم الأساسية للمدن"، دراسة رقم (71) ، بغداد:38 .
- 17) وزارة التخطيط، (1983)، "المبادئ التخطيطية لتصميم الأحياء السكنية"، دراسة رقم (73) ،بغداد:8 .



## تقييم كفاءة شبكة النقل الإقليمية لمركز قضاء المحمودية<sup>1</sup>

هدى عبدالقادر	ا.م.د. جمال باقر مطلق	ا.م.د. عادل نهير
المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي	المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي	كلية الهندسة - جامعة الانبار

### المستخلص:-

يتناول البحث تقييم كفاءة شبكة النقل الإقليمية لمركز قضاء المحمودية، إذ يعاني مركز القضاء (مرآب النقل العام) من ازدحاماً كبيراً في حركة النقل القادمة من إقليم المحمودية والأقاليم المجاورة وبالأخص المستقرات البشرية الصغيرة إذ تتفاوت في درجة ترابطها بشبكة النقل الإقليمي التي تربطها بمراكز المدن الرئيسية، مما يؤثر في حركة وانسيابية ساكني تلك المستقرات كذلك إنجاز الفعاليات الإقليمية على وفق قاعدة الترتاب الهرمي.

لأغراض الدراسة تم تصميم إستمارة بهدف جمع البيانات عن طريق عينة عشوائية شملت القادمين إلى كراج النقل العام لمركز قضاء المحمودية لاجل التعرف على حركة الرحلات وعددها، وقد تم تصنيف الرحلات على وفق منشأها والغرض منها القادمة من القرى ومن النواحي أو الأقاليم المجاورة والمنجذبة إلى مركز القضاء.

يهدف البحث إلى إيجاد انموذج يبين تولد الرحلات وانجذابها والعوامل المؤثرة فيها والتنبؤ بالرحلات المستقبلية المتوقعة للإيفاء بمتطلبات النقل لهذه المستقرات ورفع مستوى أدائها ضمن إقليم الدراسة.

إن

أهم النتائج التي توصل اليها هو أن قوة الجذب بين بعض المستقرات الريفية القريبة ومركز القضاء أعلى من قوة الجذب بين بعضها الآخر من المستقرات الأبعد، بالإضافة إلى ذلك فقد

<sup>1</sup> بحث مستقل من رسالة الماجستير للطالبة هدى عبدالقادر ((تقييم كفاءة شبكة النقل الإقليمية لمركز قضاء المحمودية)) مقدمة الى المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي



ظهر وجود قوى جذب بين المستقرات الريفية الأبعد ومركز القضاء، مما يؤدي إلى ارتفاع عدد الرحلات القادمة إلى مركز القضاء من تلك المستقرات وهو ما يدل على ضعف ارتباط تلك المستقرات بمراكز المدن التابعة لها وزيادة اعتمادها على مركز قضاء المحمودية، توصل البحث إلى مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات التي جاءت منسجمة مع نتائج البحث.

## **Abstract**

The Study aims at evaluating the efficiency of the regional transportation net in Al-mahmoodiya Qadaa center. The bus station of the Qadaa center is suffering from heavy traffic jam, which is due to the ongoing movement of the adjacent provinces, particularly the small cities. They vary in the degree of their link by the regional transportation net that links the province with the centers of big cities. That affects the traffic flow of the civilians of these cities and their daily activities in hierarchical way

To achieve the purpose of the study, a questionnaire has been constructed to collect data through selecting a random sample including the passengers who are coming to the bus station in Al-Mahmoodiya center to know the flow and number of journeys. The journeys has been classified according to their places of departure from the nearby Villages.

The study attempts to find out a model to revil the source at these journeys and the factors affecting them and the prediction for future expected journeys to implement all the requirement of transportation at these provinces and to raise their adequacy and efficiency.

The study concluded that the power of attraction between these near by rural areas and the province center is higher than other remote provinces.

This reveals the weak connection and link between the province center and its affiliated cities. Moreover, it maintains the increase in depending Upon Al-Mohmoodiya Province center.

The study draws some conclusions and recommendation, which came to compatible with the results of the study.



### المقدمة:-

يعد النقل واحدا من الفعاليات الأساسية في حياة الإنسان، إذ اعتمد الإنسان على النقل منذ قديم الزمان مستخدما طاقاته الذاتية لكي يؤمن إنجاز الفعاليات التي تكفل بقاءه على قيد الحياة. وتعد منظومة النقل وشبكة الطرق من أهم مكونات المدن إذ تسهم شبكة النقل وترابطها الإقليمي في تعزيز كفاية وأداء المدينة لوظائفها، فضلا عن ذلك تمثل شبكة الطرق أحد عناصر الربط بين المستقرات ومنظومة التفاعلات كافة.

وعلى ذلك فإن نطاق تأثير كل إقليم يعتمد على حجم وشكل شبكة الطرق التي تخترقها، والتي تربطها بما يجاورها من أقاليم أخرى، لذلك نجد لشبكة الطرق التأثير الفاعل في تنشيط المستقرات وتفعيلها واستثمار الموارد المتوافرة وتوظيفها بالشكل الذي يعمل على نمو الإقليم وتطويره وديمومته واستقراره. فنشأة أية مدينة أو إقليم وتفعيل دوره ونجاحه لا يتم إلا بوجود شبكة نقل كفوءة ومخططة لتؤمن سهولة الحركة وانسيابيتها وتربط بين المدينة وإقليمها والأقاليم الأخرى.

### **مشكلة البحث:-** تعاني المستقرات البشرية الصغيرة (الريفية) في العراق عموما وفي منطقة

الدراسة بشكل خاص من ضعف وتفاوت في درجة ارتباطها بشبكة النقل الإقليمي التي تربطها بمراكز المدن المختلفة مما يؤثر في مرونة وانسيابية حركة الأشخاص والبضائع، كذلك في إنجاز الفعاليات الإقليمية على وفق قاعدة التراتب الهرمي، مما يولد ازدحاما شديدا في حركة النقل إلى المدن الرئيسية كما هو الحال في حركة النقل الكثيفة إلى مركز قضاء المحمودية.

### **هدف البحث:-** يهدف البحث إلى دراسة مدى كفاءة الربط الإقليمي للمستقرات ضمن الإقليم

ودراسة تولد الرحلات وانجذابها نحو مركز قضاء المحمودية والعوامل المؤثرة فيها، وصولا إلى إيجاد علاقة رياضية للرحلات المنجذبة إلى مركز القضاء والتنبؤ بالرحلات المستقبلية المتوقعة وذلك للإيفاء بمتطلبات النقل لهذه المستقرات ورفع مستوى أدائها ضمن إقليم الدراسة.

### **فرضية البحث:-** تعتمد علاقة المستقرات ضمن الإقليم على كفاءة أداء منظومة النقل

وعلى تراتب المستقرات ضمن الإقليم.

### **منهجية البحث:-** اعتمد البحث المنهج التحليلي والإحصائي للبيانات، واستخدام نماذج

الجاذبية والانحدار لدراسة وتقييم كفاءة أداء شبكة النقل الإقليمية لمركز قضاء المحمودية.



## الجزء العملي

اعتمدت الدراسة رصد حركة المسافرين داخل مرآب النقل العام في مركز القضاء، إذ أعدت استمارة لهذا الغرض، ومن خلال معرفة عدد السيارات القادمة وتحديد نوع كل سيارة وسعتها أصبح بالإمكان معرفة عدد القادمين اليومي، إذ بلغ (٥٦٥٠) شخص /يوم، وتم اختيار عينة تمثل (١٠% ) من القادمين<sup>(١)</sup>، وعليه يكون حجم العينة (٥٦٥) استمارة وقد تم تصنيف الاستمارات حسب منشأ الرحلات القادمة من الأقاليم المجاورة أو النواحي التابعة لقضاء المحمودية.

بلغ عدد الرحلات المنجذبة إلى مركز القضاء من الأقاليم المجاورة (٣٥٢٠) رحلة، كانت لإقليم مدينة بغداد حصة الأسد من هذه الرحلات إذ بلغت (٢٦٢٠) رحلة، تليها أقاليم الحسوة والمسيب وكربلاء والنجف والحلة. وقد كانت نسبة الرحلات لأغراض العمل والأغراض الاجتماعية هي الأعلى تليها رحلات إنجاز الأعمال والدينية والتسوق والصحية. جدول(١).

أما على مستوى الرحلات داخل الإقليم فقد بلغت (٢١٣٠) رحلة، وتتصف قرى ناحية اليوسفية بأنها الأعلى في عدد الرحلات المنجذبة إلى مركز القضاء، تليها قرى ناحية اللطيفية ثم قرى ناحية الرشيد واخيرا قرى مركز قضاء المحمودية. أما على مستوى مراكز النواحي فان مركز ناحية اليوسفية يتصف بأعلى عدد من الرحلات، يليه مركز ناحية اللطيفية والرشيد وقد كانت النسبة الأعلى من هذه الرحلات تتركز في رحلات التعليم والعمل والتسوق. جدول (٢).

(١) تم اختيار عينة بحجم ١٠% لاجل زيادة الدقة في النتائج علما ان دراسات النقل تشير الى ان حجم العينة المناسب لمثل هكذا دراسات تتراوح بين (٣-٥٥%):-

- مايكل جي بروتن، "مدخل لتخطيط النقل"، ترجمة عماد اكرم الهاشمي ورمزي حمدي، المكتبة الوطنية، بغداد ١٩٨٧، ص ١٦٣.



### جدول (١)

عدد الرحلات اليومية القادمة إلى مركز قضاء المحمودية من الأقاليم الأخرى والغرض منها

مجموع النسب	الغرض من الرحلة %					عدد الرحلات	المنطقة
	أخرى	إنجاز أعمال	دينية	اجتماعية وترفيهية	العمل		
%١٠٠	-	١٣	٦	٣٧	٤٤	٢٦٢٠	بغداد
%١٠٠	-	٣٦	٧	٤٣	١٤	١٤٠	نجف
%١٠٠	-	٢٢	٦	٢٨	٤٤	١٨٠	كربلاء
%١٠٠	-	١٧	٨	٣٣	٤٢	١٢٠	الحلة
%١٠٠	-	٢٣	١٤	٢٧	٣٦	٢٢٠	المسيب
%١٠٠	٥٤	-	٤	٨	٣٤	٢٤٠	الحصوة
-	-	-	-	-	-	٣٥٢٠	المجموع

المصدر: المسح الميداني

### جدول (٢)

عدد الرحلات اليومية والغرض منها القادمة إلى مركز قضاء المحمودية من داخل الإقليم

مجموع النسب	الغرض من الرحلة %							العدد	المنطقة
	إنجاز أعمال	صحية	دينية	اجتماعية	تسوق	عمل	تعليمية		
%١٠٠	٨	١٢	-	٤	٢٠	٢٤	٣٢	٢٥٠	قرى مركز القضاء
%١٠٠	١٤	٧	-	٧	٧	٢٢	٤٣	٣٠٠	مركز ناحية اليوسفية
%١٠٠	٧	١٠	٢	٨	٢٨	٢٠	٢٥	٦٠٠	قرى ناحية اليوسفية
%١٠٠	٣	١٧	٧	١٠	٢٧	١٣	٢٣	١٤٠	مركز ناحية اللطيفية
%١٠٠	٨	٧	٢	٣	١٠	٢٥	٤٥	٤٠٠	قرى ناحية اللطيفية
%١٠٠	٧	١٤	-	٧	٢٩	٧	٣٦	١٤٠	مركز ناحية الرشيد
%١٠٠	٧	٢٣	٣	١٣	١٠	٧	٣٧	٣٠٠	قرى ناحية الرشيد
-	-	-	-	-	-	-	-	٢١٣٠	المجموع

المصدر: المسح الميداني





### عينة المستقرات (القرى) المدروسة:

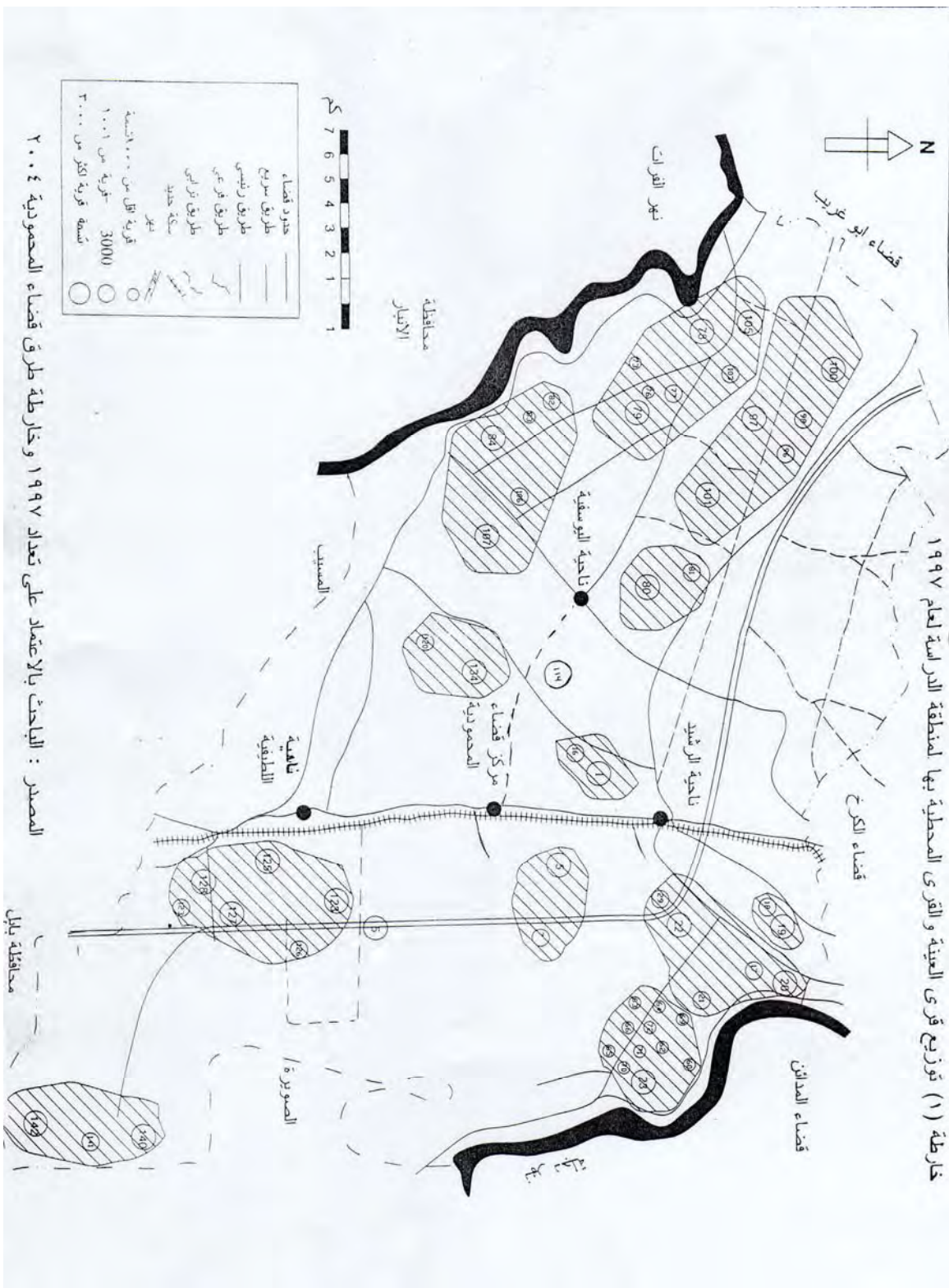
يبلغ عدد القرى في قضاء المحمودية ١٤٢ قرية منتشرة على عموم منطقة الدراسة، ويعود سبب ذلك إلى توفر شبكات الري واعتماد المزارعين على أسلوب الزراعة الفردية، لذلك تميزت مستقراتها بصغر حجمها وانتشارها على مساحات واسعة.

بلغ عدد القرى التي يقل عدد سكانها عن ١٠٠٠ نسمة حوالي ٤٥% من إجمالي المستقرات الريفية في القضاء، أما المستقرات التي يتراوح عدد السكان فيها بين ١٠٠١-٣٠٠٠ نسمة فإن نسبتها تبلغ حوالي ٣٩%، في حين بلغت نسبة القرى من الفئة الحجمية أكثر من ٣٠٠٠ نسمة حوالي ١٦% من مجموع المستقرات.

إن دراسة وتخطيط النقل لهذا العدد الكبير من المستقرات قد يكون صعباً من الناحية العملية، وعليه فقد تم تجميع بعض القرى في مجموعات محددة واستبعاد البعض الآخر لاعتبارات عدة وهي:

١. إن المجموعات المختارة تضم القرى ذات الحجم السكانية الكبيرة.
٢. إن الرحلات المنجذبة نحو مركز القضاء قد تولدت من هذه المجموعات استناداً إلى نتائج المسح الميداني.
٣. إن أي عملية تخطيطية لاقتراح إنشاء طرق أو توفير خدمات من أجل رفع كفاءة الأداء لهذه المستقرات ضمن الإقليم لا يمكن أن تتم على مستوى القرية وإنما على مستوى مجموعة من القرى.

مما تقدم فقد تم توزيع عينة القرى المدروسة ضمن مجموعات كما في خارطة (١). تم جمع البيانات الخاصة بعدد السكان لكل مجموعة من مجاميع القرى آنفة الذكر وعدد الرحلات المتولدة منها والمسافة عن مركز القضاء وذلك لغرض الاستفادة منها في مرحلة تطبيق النموذج الخاص بالدراسة. جدول (٣).



المصدر : الباحث بالاعتماد على تعداد ١٩٩٧ وخارطة طرق قضاء المحمودية ٢٠٠٤



### جدول (٣)

البيانات المتعلقة بعدد سكان مجاميع القرى وعدد الرحلات المنجذبة والمسافة عن مركز القضاء

ت	اسم القرية	رمز القرية	عدد السكان	عدد الرحلات السنوية	المسافة (كم)	الملاحظات
١	محمودية القديمة	٥	٧٨١١	٢٩٢٠	٢.٥	قرى مركز القضاء
٢	جاون الشرقي	١	٦٩٥٤	٣٦٥٠	٣	
٣	تل الذهب	٦	٥٤٤٤	٢٥٥٥	٤.٩	
٤	الجيجي/عويريج	١٩	١٤٠٧٧	٣٢٨٥	٩.٢	قرى ناحية الرشيد
٥	السور	٢٢	١٠٥٣٨	٥١١٠	٤.٢	
٦	حليجة	٢٣	٥٩٩٠	٢٥٥٥	٩.٢	
٧	جاون الجنوبي	٧٩	٥٦٩٢	٥١١٠	١٢.٥	قرى ناحية اليوسفية
٨	الكشك القديم	١٠٧	٢١٣٢٣	٥١١٠	٨	
٩	حركاوي الشمالي	٩٧	١٨٤٠٢	٥١١٠	١٤.٢	
١٠	التاجي	٨٠	١٣١٠١	٢٥٥٥	٧	
١١	بئر الحمام	١١٤	٧٥٢٢	٤٠١٥	٢	
١٢	شاخه/٣	١٢٣	٢٥٠٧٢	٩١٢٥	٤.٢	قرى ناحية اللطيفية
١٣	الفرات	١٤٠	٨٦٧٨	١٨٢٥	١٧.٤	
١٤	محمدالفهد	١٣٤	٧٩٤١	٣٦٥٠	٤.٢	

المصدر:

١. نتائج التعداد العام للسكان ١٩٩٧.
٢. المسح الميداني.



### قياس قوة الجذب بين قرى قضاء المحمودية ومركز القضاء:

بعد أن تم تحديد القرى الرئيسة والقرى المحيطة بها ضمن مجموعات، فإن قوة الجذب بين هذه القرى ومركز القضاء يمكن إيجادها وفق الصيغة الآتية:

$$I_{ij} = K P_i P_j / d_{ij}^B \dots\dots(1)^{(1)}$$

إذ إن :

$I_{ij}$ : مقدار الجذب بين  $i$  و  $j$

$P_i$ : عدد السكان في المنطقة  $i$

$P_j$ : عدد السكان في المنطقة  $j$

$d_{ij}$ : المسافة بين  $i$  و  $j$

$B$ : عائق المسافة بين  $i$  و  $j$

$K$ : عامل يعتمد على الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للقرى المولدة للحركة

لغرض تنفيذ القانون أعلاه والتعرف على قوة الجذب بين القرى ومركز قضاء المحمودية فسيتم اعتماد قيمة  $B=1$  وقيمة  $K=1/1000$ ، فيما أولية لحين احتساب قيمها الحقيقية فيما بعد<sup>(٢)</sup>.  
إن قوة الجذب تعد انعكاسا لعامل المسافة وعامل الثقل السكاني بين القرى المدروسة ومركز القضاء وقد وجد إن أعلى قوة جذب قد ظهرت في قرية شاخة/٣ إذ بلغت حوالي (٣٨٥٠٧٠)، أما أقل جذب فقد ظهر في قرية الفرات إذ بلغت قوة الجذب (٣٢١٧١). جدول(٤).

(1) C.LEE, "Models in Planning", Pergamon Press, New York, 1973, P.58.

(2) Edward G.T. and Others, "Geography of transportation", Prentice Hall, New Jersey, 2nd, 1996, p.20.



جدول (٤)

قوة الجذب بين قرى ومركز قضاء المحمودية

ت	اسم القرية	رمز القرية	قوة الجذب
١	محمودية القديمة	٥	٢٠١٥٤٣
٢	جاون الشرقي	١	١٤٩٥٢٥
٣	تل الذهب	٦	٧١٦٦٧
٤	الجيجي/عويريج	١٩	٤١٩٩٩
٥	السور	٢٢	٢١٦٢٠٣
٦	حليجة	٢٣	٧٣٨٨٧
٧	جاون الجنوبي	٧٩	٩٤٩٦٣
٨	الكشك القديم	١٠٧	١٠٥٦٣٧
٩	حركاوي الشمالي	٩٧	٩٦٨٦٣
١٠	التاجي	٨٠	٦٩٣١٦
١١	بئر الحمام	١١٤	١٨٣٥٨٤
١٢	شاخه/٣	١٢٣	٣٨٥٠٧٠
١٣	الفرات	١٤٠	٣٢١٧١
١٤	محمدالفهد	١٣٤	١٢١٩٦٢

المصدر: الباحث باستخدام قانون الجذب، علما ان عدد سكان مركز القضاء حسب نتائج تعداد السكان لعام ١٩٩٧ بلغ ٦٤٥٠٦ نسمة.



## إيجاد قيمة عائق المسافة B ومتغير الخصائص الاجتماعية والاقتصادية K:

### أولاً:

لغرض إيجاد قيمة عائق المسافة B فقد تم استخدام نموذج الانحدار لتوضيح العلاقة بين عدد الرحلات وقوة الجذب بين القرى ومركز القضاء. والتوصل إلى المعادلة الآتية\*:

$$Y_i = 1973.606 + 0.0156932 X_i \dots\dots\dots (1)$$

S.E.=0.004  
R<sup>2</sup>=62%      F=19.7

اذ تمثل Y عدد الرحلات بين القرى ومركز القضاء  
Xi قوة الجذب

بلغت قيمة t المستخرجة (3.9) وهي اكبر من قيمة t الجدولية البالغة (2.18) عند مستوى معنوية (0.05)، كما إن قيمة F المستخرجة (19.7) هي أعلى من الجدولية البالغة (9.3)، كذلك بلغت قيمة معامل التحديد (0.62)، وهو ما يجعل النموذج صالحاً للتحليل<sup>(1)</sup>.  
أظهرت نتائج الانحدار أنفة الذكر إن قيمة (B) التي تمثل (عائق المسافة) تعد صغيرة نسبياً، وبذلك فإن قوى الجذب بين القرى ومركز القضاء سوف لن تتأثر كثيراً بهذا العامل كونه يدخل ضمن حساب معوقات التفاعل وهي هنا المسافة (dijB)، ويعود سبب ذلك إلى صغر مساحة الإقليم (قضاء المحمودية) أو إلى انخفاض كلف النقل أو تساويها تقريباً بين مراكز النواحي أو قرأها ومركز القضاء\*\*، كما يدل على إن مشاكل شبكة النقل الإقليمي بين القرى ومركز القضاء على مستوى ريف المحمودية هي ذاتها فيما يخص مسالك الطرق ونوعها.

### ثانياً:

لإيجاد قيمة (K) الذي يمثل الخصائص الاقتصادية والاجتماعية والعمرائية والذي يعد مؤشراً مهماً في التأثير على عدد الرحلات المنجذبة من القرى والنواحي إلى مركز القضاء فقد تم الاعتماد

\* تم استخراج النتائج باستخدام برنامج SPSS 10

(1) Montgomery & Peck, "Introduction to Linear Regression Analysis" Jone Wiley and Sons, USA, 1982,P.15.

\*\*تبلغ كلف النقل من القرى إلى مركز القضاء بواسطة السيارات ذات ٨ راكب فاكتر ٢٥٠-٥٠٠ دينار.



على القانون (١) والتعويض عن قيمة الجذب  $I_{ij}$  بعدد الرحلات السنوية<sup>(١)</sup>.  
بلغت أعلى قيمة ل  $K$  في قرى حليجة وجاون الشرقي في حين إن اقل قيمة كانت لقرية  
جاون الجنوبي والنتائج موضحة في جدول (٥).

### جدول (٥)

قيمة  $k$  التي تمثل الخصائص الاجتماعية والاقتصادية المؤثرة في عدد الرحلات المنجذبة  
من القرى إلى مركز قضاء المحمودية

ت	اسم القرية	رمز القرية	قيمة $k$ (بالمليون)
١	محمودية القديمة	٥	٥.٨
٢	جاون الشرقي	١	٨.٢
٣	تل الذهب	٦	٧.٤
٤	الجيجي/عويريج	١٩	٨.٨
٥	السور	٢٢	٥.٧
٦	حليجة	٢٣	٣.٨
٧	جاون الجنوبي	٧٩	٤.٤
٨	الكشك القديم	١٠٧	٦.٢
٩	حركاوي الشمالي	٩٧	٣.٨
١٠	التاجي	٨٠	٥.٤
١١	بئر الحمام	١١٤	١.١
١٢	شاخه/٣	١٢٣	٥.٧
١٣	الفرات	١٤٠	٣.٤
١٤	محمدالفهد	١٣٤	٧.٢

المصدر: الباحث

<sup>(١)</sup> C. LEE. Op. Cit. P.61.

### عدد الرحلات المستقبلية:

إن تحليل الرحلات المنجذبة إلى مركز قضاء المحمودية، ومعرفة المكونات المولدة لهذه الرحلات المتمثلة بتأثير عدد السكان وقيمة عائق المسافة B وقيمة K (الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية للقرى) فان من الممكن التوصل إلى تقدير عدد الرحلات المستقبلية بين القرى ومركز القضاء والتي سيكون لها دور مهم في رسم سياسات النقل المستقبلية للإقليم.

حققت قرية شاحة أعلى عدد للرحلات المستقبلية المنجذبة إلى مركز القضاء تليها قرية كشك القديمة ثم حركاوي الشمالية وعويريج، اما اقل عدد من الرحلات فهي من قرية محمد الفرات.

جدول (٦). جدول (٦).

عدد الرحلات المستقبلية (لعام ٢٠١٤) المتولدة من القرى الى مركز قضاء المحمودية

ت	اسم القرية	رمز القرية	dijB	قيمة k (بالمليون)	عدد السكان سنة الهدف*	عدد الرحلات المستقبلية
١	محمودية القديمة	٥	١.٠١٤	٥.٨	٢٠٥٢٦	١٦٥٣٤
٢	جاون الشرقي	١	١.٠١٧	٨.٢	١٣٢٧٩	١٥٠٧٨
٣	تل الذهب	٦	١.٠٢٥	٧.٤	١٢٥٢٧	١٢٧٦٣
٤	الجيجي/عويريج	١٩	١.٠٣٥	٨.٨	٩٨٩٩	١١٨٥٣
٥	السور	٢٢	١.٠٢٣	٥.٧	٢٩٥٧١	٢٣٢٠٣
٦	حليجة	٢٣	١.٠٣٥	٣.٨	٢٣٣١٠	١٢٠٥٣
٧	جاون الجنوبي	٧٩	١.٠٤٠	٤.٤	٣٩٥٢٧	٢٤٤٩٣
٨	الكشك القديم	١٠٧	١.٠٣٣	٦.٢	٢٧٠٢٤	٢٢٨٤٢
٩	حركاوي الشمالي	٩٧	١.٠٤٣	٣.٨	٤٦٦٢٨	٢٣٩٢٤
١٠	التاجي	٨٠	١.٠٣١	٥.٤	٢٣٩٠٠	١٧٦٢٩
١١	بئر الحمام	١١٤	١.٠١١	١.١	٨٠٠٠	١٢٢٥٨
١٢	شاحة/٣	١٢٣	١.٠٢٣	٥.٧	٦٦٤٢٣	٥٢١٢١
١٣	الفرات	١٤٠	١.٠٤٦	٣.٤	٢٤٩٩١	١١٤٤٠
١٤	محمد الفهد	١٣٤	١.٠٢٣	٧.٢	١٠٢٥٩	١٠١٦٩

المصدر: الباحث، باستخدام قانون (١)، بعد التنبؤ بعدد السكان لسنة الهدف باستخدام





الصيغة:  $P_{t+1} = P_t (1+r)^n$  وبعد استخراج معدل النمو  $r$  بين عدد السكان لعام ١٩٨٧ و١٩٩٧. علما ان عدد سكان مركز القضاء لعام ٢٠١٤ بلغ ١٤٠٨٣٠ نسمة.

### الاستنتاجات:-

١. ظهر أن عامل عدد السكان وكذلك عامل الخصائص الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية  $(k)$ ، من العوامل المهمة المؤثرة في تحديد عدد الرحلات المنجذبة إلى مركز القضاء القادمة من المستقرات الريفية لاقليم المحمودية.
٢. لم يكن لعائق المسافة تأثيرا كبيرا على عدد الرحلات المنجذبة إلى مركز القضاء، ويعود سبب ذلك إلى انخفاض كلف النقل بصورة عامة في الإقليم وتقارب مستوى هذه الكلف بين المستقرات الريفية المختلفة ومركز القضاء. من جانب آخر فان معظم شبكة الطرق الريفية تعاني من عدم وجود أفضلية كونها طرق ترابية ومتعرجة.
٣. أظهرت النتائج إن تفاعل بعض المستقرات البعيدة مع مركز القضاء كان عاليا، وهو ما يؤدي اعتماد هذه المستقرات على مدينة المحمودية بدلا من اعتمادها على مراكز النواحي التابعة لها.
٤. إن اكبر عدد من الرحلات المنجذبة نحو المركز هي من قرية شاخة/٣ تليها حركاوي الشمالية ثم قرية كشك القديمة والجيجي/عويريج والتاجي.

### التوصيات:-

١. القيام بتنفيذ مشاريع لإنشاء طرق تربط المستقرات الريفية بالنواحي وبالأخص القرى ذات الجذب والتفاعل الأعلى من خلال الرحلات المتولدة منها إلى مركز القضاء، مما يجعل منها مركز جذب للقرى الأخرى المحيطة التي تعمل على تحقيق سهولة الوصول إلى مركز القضاء للإيفاء باحتياجاتها من الخدمات ذات المستوى الأعلى المتوافرة عادة في مراكز المدن الكبيرة وعلى النحو الآتي:-
  - أ. طريق مبلط يربط قرية (شاخة/٣) مع ناحية مركز القضاء أو مع الطريق الرئيس الذي يربط مركز ناحية اللطيفية مع مركز القضاء.
  - ب. طريق مبلط يربط قرية (حركاوي الشمالية) مع مركز ناحية اليوسفية ثم مركز القضاء.



- ج. طريق مبلط يربط قرية (الكشك القديم) مع مركز ناحية اليوسفية.
  - د. طريق مبلط يربط قرية (الجيجي/عويريج) مع ناحية الرشيد.
  - هـ. طريق مبلط يربط قرية (التاجي) مع مركز ناحية اليوسفية.
٢. إعادة توزيع الخدمات على مركز القضاء ومراكز النواحي على وفق قاعدة التراتب في توزيع الأنشطة وعلى وفق المستويات الأعلى ثم الأدنى والوصول بها إلى المعايير المطلوبة لتقليل اعتماد القرى على مركز القضاء.

### المصادر

١. مايكل جي بروتن، "مدخل لتخطيط النقل"، ترجمة عماد اكرم الهاشمي ورمزي حمدي، المكتبة الوطنية، بغداد ١٩٨٧.
٢. وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، نتائج التعداد العام للسكان ١٩٩٧.
3. C.LEE, "Models in Planning", Pergamon Press, New York, 1973.
4. Edward G.T. and Others, "Geography of transportation", Prentice Hall, New Jersey, 2<sup>nd</sup>, 1996.
5. Montgomery & Peck, "Introduction to Linear Regression Analysis" Jone Wiley and Sons, USA, 1982.