

# أثر الشوارع التجارية على مراكز المجاورات السكنية

جامعة الزعيم الأزهرى - كلية العلوم الحضرية - قسم التخطيط الحضري

المركز القومي للبحوث - معهد الأبحاث الهندسية وتقانة المواد

المجلس الأعلى للاستراتيجية والمعلومات - ولاية الخرطوم

د. يوسف عز الدين إبراهيم نقد الله

د. نوال إبراهيم إدريس أحمد

أ. عمر محمد علي عبد الرحيم

## المستخلص

تناولت الدراسة أثر الشوارع التجارية على مراكز المجاورات السكنية دراسة حالة شارع (الثورة بالنص والشنقيطي). تمثلت مشكلة الدراسة في طريقة الاستخدام غير الأمثل للشوارع التجارية المخططة لها الأمر الذي أدى إلى ضعف مراكز المجاورات، مما أدى إلى ضعف في تطبيق الغرض الأساسي الذي خططت من أجله تلك الشوارع حتى تتمكن من تسهيل الحركة من وإلى المنطقة. نبعت أهمية الدراسة من أهمية الموضوع باعتبارها تؤثر في مراكز المجاورات بالإضافة إلى أهميتها العلمية حيث تفتقر المكتبة لمثل هذه الدراسات، وتوفر الدراسة مرجعاً للدارسين وتسد ثغرة علمية. هدفت الدراسة إلى إبراز أثر الشوارع التجارية على المناطق المخصصة للاستخدام التجاري في المجاورات السكنية والأسواق القديمة، وبيان تأثير الشوارع التجارية على مركز المجاورة السكنية في تلك المنطقة. اتبعت الدراسة المنهج الاستنباطي والمنهج التاريخي. توصلت الدراسة إلى عدد من النتائج أهمها، أن هنالك علاقة عكسية بين الشوارع التجارية ومراكز المجاورات السكنية كما أثبتت الدراسة أن التطور العمراني المستمر يضغط على الخدمات الموجودة في مراكز المجاورات السكنية ما يوجب المراقبة بصورة فاعلة ومستمرة حتى لا يؤثر في الشوارع التجارية. أهم التوصيات التي قدمتها الدراسة تمثلت في ضرورة إخضاع أي تغيير لغرض من سكني إلى تجاري لدراسات حتى لا يؤثر في المناطق المخصص للاستخدام التجاري داخل المجاورات. وتقتصر الدراسة إجراء دراسات مستقبلية حول أثر الشوارع التجارية في مراكز المجاورات السكنية لمناطق أخرى مماثلة، ودراسات لمعرفة العلاقات بين الشوارع التجارية ومراكز المجاورات وحجم المجاورات السكنية.

## Abstract

The study addressed the impact of the commercial roads on the centers neighboring the residential areas, the problem of the study represented in the way of the non-optimal usage for the planned commercial roads, which led to the weakness of the centers of the neighboring, that led to weakness of the application of the essential purpose that the roads planned for to enable the facilitation of the traffic to and from the area, the importance of the study emerged from the importance of the subject as it considered influencing on the neighboring, in addition to the scientific importance where the library lack such studies, the study provided a reference and filled a scientific gap, the study aimed to focus on the impact of the commercial roads on the places assigned for commercial usage in the neighboring residential, and the old markets, and explaining the impact of the commercial roads on the center of neighboring on that area, the study used the deductive and the historical methods, the study came to many results, the most important, there was adverse relation between the commercial roads and the neighboring residential centers, the study also proved that the continuous construction development pressed the available services at the neighboring centers, it should be monitored effectively and continuously so as not to effect the commercial roads, the most important recommendations, that presented by the study represented in the subjugation of any change of the purpose from residential to commercial, to studies, so as not to effect the areas assigned for commercial purpose in the neighboring, the study suggested conducting future studies about the effect of the commercial roads on the neighboring centers at another similar areas, study to know the relations between the commercial roads and the neighboring and the size of the neighboring residential.

## مقدمة:

الشوارع التجارية هي مفهوم بدأ في الظهور في أوائل الثمانينات من القرن الماضي وهي عبارة عن مزيج من الخدمات العامة (الاستخدامات التجارية) والمرافق العامة (الطرق) ولديها العديد من المزايا والعيوب وقد أثرت في الفترة الأخيرة على المجاورات السكنية من الناحية العمرانية وطريقة وأسلوب المباني وتحولها من أفقية إلى رأسية في تلك المجاورات. وتناقش هذه الورقة أثر الشوارع التجارية على مراكز المجاورات السكنية وقد اتبعت هذه الورقة الأسلوب العلمي في تحديد الأثر الذي تتركه هذه الشوارع على المناطق المستخدمة للاستغلال التجاري في المجاورات السكنية، يعمل الباحثون على تحليل بيانات الملاحظات والمقابلات الشخصية وتحليل بيانات الموقع باستخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستنتاج والاستنباط، لا تزال مشكلة الشوارع التجارية واحدة من المشاكل المطروحة التي تبحث دوماً عن حلول، ورغم من مدى أهميتها إلا أنها لها سلبياتها التي حاولنا أن نبحث لها عن حلول مع المواطنين، فمنهم من يرى أن الحاجة إلى الشوارع التجارية ضرورة في كل المناطق، وذلك لتعدد الأنشطة في الشارع وخلق تنافسية بين أصحاب النشاط الواحد مما يضمن أريحية للمستهلك من حيث الأسعار وتنوع السلع، وآخرون يرون أن الشوارع التجارية بهذا الوضع لا تخدم المناطق بل تشكل عبئاً عليها من حيث الازدحامات المرورية والإزعاج.. إلخ، منطقة الثورة الحارة الأولى يحدها من الشمال شارع الثورة الحارة الرابعة ومن الجنوب شارع المدارس ومن الشرق شارع الثورة بالنص ومن الغرب شارع الشنقيطي، تغطي هذه الورقة أثر الشوارع التجارية (شارع الشنقيطي وشارع النص) على مراكز المجاورات السكنية (سوق الثورة الحارة الأولى)، وتم اختياره كدراسة حالة بسبب المعرفة بطبيعة المشاكل الموجودة والتي يمكن أن تواجه الباحثون. الحدود الزمانية للدراسة: تغطي هذه الورقة الفترة من (1959م - 2020م)، خريطة (1).

## خلفية تاريخية:

الثورة الحارة الأولى من أعرق مناطق أم درمان ، وتقع ضمن الخمس حارات القديمة وهي أساس الثورات. امتازت الثورة الحارة الأولى بخريطة العلم الإنجليزي في توزيعها للقطع السكنية الذي يشمل في داخله الخدمات (المدارس - الأسواق المتنوعة فيها المساحات - الثقافية الميادين - الجوامع - الشفخانات). خطة التوزيع شملت الثورة الحارة الأولى في عهد الرئيس الراحل عبود مبنياً على توزيع الأراضي حسب الأحياء القديمة مثال لذلك الثورة الحارة الأولى تحتوي حارات أم درمان الوسطى ومنطقة كرري وودنوبواي، كما توزعت الحارات القديمة منطقة العباسية ومنطقة البحر أو أبروف ومنطقة الدباغة وهكذا. المساحات التي حازت عليها الحارة الأولى بالنسبة لتوزيع القطع ارتبطت بالشكل الهندسي للعلم الإنجليزي كما واحتوت على عدة مواقع وميادين منازل شبيهة ببنيان ثلاثي وآخر رباعي وآخر دائري بشكل هندسي منتظم وبدراسة جيدة للغاية. مع التصريف المائي للمجاري المطرية تصريف صحيح دقيق في حالة هطول الأمطار بشكل ممتاز. تعتبر الثورة الحارة الأولى أول ما تم لها توصيل الخدمات من طرق وكهرباء. وتعتبر منطقة شعبية انتقلت

إليها كل أحياء أمدرمان باختلاف مواقعهم. مساحات القطع في الثورة الحارة الأولى هي 300 متر<sup>2</sup> للقطعة مع اختلاف المناطق المخططة وبعض القطع. المباني في بداية كانت جالوصا ثم تغيرت تدريجياً إلى أسمنت ثم إلى عمارات ثم إلى عمارات متعددة الطوابق (5 - 6) طوابق تقع علي الشوارع الرئيسية.

في التسعينيات من القرن الماضي كان هنالك مجموعة من السكان في المجاورة السكنية وتتوفر لديهم القوة الشرائية ويلبي مركز المجاورة احتياجات سكانها من خلال توفير السلع والخدمات التي يحتاجونها خلال الأسبوع، وتوفر لهم عرض سلعهم (سواء أكانت اليدوية أم الصناعية الأسبوعية) بسعر رخيص نسبياً وبسعر المصنع وبدون أي فوائد عالية في منطقة قريبة وسهلة الوصول وهو مركز المجاورة. أما من خلال الشوارع التجارية فنلاحظ ارتفاع الاسعار نسبة لأن المحلات التجارية عائدها مادي وتسعى للربحية في الدرجة الأولى بعكس المراكز التي تهتم بالمواطنين وتسعى لخلق نوع من العلاقات الاجتماعية بين أفراد الحي الواحد. بالإضافة إلى أن المراكز مخططة اساساً لتشمل سلع معينة ومراعى فيها الناحية التخطيطية والتصميمية على عكس الشوارع التي خططت لأن تكون شوارع والمحلات التجارية هي خدمات داخلية عليها الأمر الذي يعكس على ضعف استخدامها من الناحية التي صممت من أجلها هذه الشوارع.

تأسست منطقة الدراسة الثورة الحارة الأولى في 1959م وتقع منطقة الدراسة في أم درمان في محلية كرري في الثورة الحارة الأولى والموقع الدقيق لها وتحدها من الشمال الثورة الحارة الرابعة ومن الجنوب المدارس وجامعة التقانة ومن الشرق الثورة الحارة الثانية ومن الغرب زقلونا. وقطع الأراضي من الدرجة الثالثة، وبدأ مركز المجاورة في الحارة الأولى سنة 1998م وكان سوقا ناجحا حسب وصف سكان المنطقة وكان يوفر السلع والخدمات اليومين والاسبوعية بأسعار منخفضة بنفس سعر المصنع لأن اللجنة الشعبية كانت تتعامل مع المصانع بصورة مباشرة الأمر الذي أدى إلى وجود القوة الشرائية الجيدة.

ومع ظهور السوق ظهرت التعاونيات ( البقالات وسوبر ماركت التي تباع فيها الضروريات بسعر زهيد) هذه التعاونيات كانت نتاج جهد للجنة الشعبية وأصحاب المنطقة مع أصحاب المصانع لتوفير السلع بسعر المصنع لجذب القوة الشرائية، الأمر الذي أدى إلى تفكك هذه التعاونيات وضعف مركز السوق هو تعاقب السياسات في اللجان الشعبية التي حدثت في المنطقة لأن لكل لجنة شعبية رؤيتها وطريقة عملها ( رأي اللجنة الشعبية).

### المفاهيم الأساسية للشوارع:

تعتبر الشوارع مكوناً أساسياً وشرطاً حيوياً للمدينة، ونظاماً مهماً وبوصلة للحركة السكانية والفيزيائية في المدينة، ويمكن القول إن تخطيط الشوارع من أهم الأمور التي تحظى باهتمام واضعي المخططات العمرانية والحضرية.

### الفرق بين الطريق والشارع :

- الطريق هو شريط أرضي به مسارات معدة لحركة السيارات وغيرها من مركبات تتحرك على عجلات والناس. والطرق تصل المناطق الحضرية البعيدة بعضها ببعض كما تعمل كفاصل بين المناطق القروية ثم تاراحلاتا عبرملاو فرعتو قرطلا تي.لا تخترق المدن باسم الشوارع.<sup>(1)</sup>
- الشارع يمر ضمن مناطق سكنية عكس الطريق الذي يكون عادة خارج المناطق العمرانية.
- الشارع يحوي في باطنه تميميدات البنى التحتية (صرف صحي- شبكات مياه حلوة - شبكات كهرباء وهاتف).
- الشارع يستخدمه المشاة والسيارات بينما الطرق عادة تكون مخصصة للسيارات فقط.
- الشارع يربط بين نشاطات الناس ويؤمن التفاعل ويربط الطريق بين البلدات والمدن فالشارع وظيفة خدمة الأفراد بينما للطريق وظيفة خدمات المجموعات الكبيرة كالمدين والقرى.

### الفرق بين الشارع الرئيسي (الشريان) والجادة والدرب :

- الشارع الرئيسي: هو شارع من أكثر من مسرب تتم الحركة فيه بالاتجاهين بشكل مفصول كلياً عن طريق جزيرة وسطية وتؤمن حركة المشاة على جانبيه عن طريق الأرصفة.
- الجادة: هي طريق من مسرب واحد تتم فيه الحركة باتجاه واحد وعادة يكون مشجراً من الجانبين بأشجار أو شجيرات ومستقيماً اهتم به معمارياً لكي يبدو بأفضل شكل ممكن.
- الدرب: هو طريق أو شارع من مسرب واحد يفتقر إلى الأكتاف والأرصفة.<sup>(1)</sup>

### تصنيف الشوارع:

تصنف الشوارع حسب طبيعة استعمالها وحجم ونوع الحركة التي تمر بها وأهمية الصلات التي تتم بواسطتها، وكذلك نوعية وموقع المؤسسات التي تربط فيما بينها، ويتم تصنيف الشوارع كما يلي:

1. شوارع الحركة السريعة من الصنف رقم (1).
2. شوارع الحركة السريعة من الصنف رقم (2).
3. الشوارع الرئيسية
4. الشوارع الثانوية
5. شوارع الخدمة المحلية
6. ممرات السيارات

ويمكن أن نضيف إلى ما سبق ذكره الشوارع ذات الاستعمالات الخاصة، وتختلف هذه الشوارع عن بعضها في العرضية والطولانية ومخططاتها، فكلما كان الشارع أكثر أهمية كلما كان عرضه وعدد خطوط السير فيه كبيراً وتكون ميلوله ضعيفة، وأنصاف أقطار منحنياته كبيرة، لذلك تصمم شوارع الحركة السريعة من الصنف (1) لتحتوي على ما بين أربعة إلى ستة خطوط سير في كل اتجاه كما هو الحال في حلقات السير الرئيسية في المدن، وكذلك شوارع الاختراق السريعة أو تلك التي تكون على امتداد الأوتوسترادات الرئيسية الخارجية، أما شوارع الحركة السريعة من الصنف (2) فتحتوي ما بين أربعة إلى ستة خطوط سير في كل اتجاه، وتكون على صلة بالأوتوسترادات الثانوية خارج المدينة ويمكن لهذين النوعين أن يستوعبا خطوطاً للحافلات الكهربائية في موقع متوسط يفصل بين اتجاهي حركة السيارات، ويتم نقل الركاب من وإلى الأرصفة بممرات لمشاة فوق أو تحت الأرض.<sup>(2)</sup>

الشوارع الرئيسية: فهي التي تجمع وتوزع الحركة في المدينة إلى النوعين السابقين من الشوارع كما تقوم بتوزيع الحركة على العناصر الرئيسية في المدينة، وقد تكون الحركة حرة فيها بالاتجاهين كما يمكنها أن تستوعب وسائل النقل المشترك من نوع الأوتوبيس والتوليبوس شريطة أن يخصص لهما خط سير خاص على أطراف هذه الشوارع ليسمح بإنزال وصعود الركاب من الأرصفة مباشرة.

الشوارع الثانوية: فتخصص للنقل ضمن أحياء المدن وتحتوي على خطين حرين للحركة في كل اتجاه وتخصص هذه الشوارع للمواصلات الخاصة، وتتفرع عنها شوارع الخدمة المحلية وممرات السيارات التي تربط الأرصفة بمداخل الأبنية.<sup>(3)</sup>

الشوارع ذات الاستعمالات الخاصة: فهي شوارع النزهة للسيارات والمشاة في آنٍ واحد تكون مسابرة لشواطئ البحار والممرات أو مجاري الأنهار أو تلك التي تحيط بالمدن من علي لتؤمن الإشراف إضافة إلى تلك الشوارع التي تؤدي إلى أبنية ذات قيمة فنية أو تاريخية، ويتوسط هذه الشوارع عادة حدائق شريطية وتخصص الحركة فيها لنزهة المشاة، وفي المدن الموجودة وعندما لا تكون المقاطع العرضية متكافئة للحركة بالاتجاهين فإننا نخصص شارعاً أو أكثر للحركة باتجاه وأخرى موازية لها للحركة بالاتجاه الآخر.<sup>(3)</sup>

### التصنيف الوظيفي للطريق :

الطرق السريعة (freeway systems): وهي طرق شريانية مخصصة لخدمة المرور الطولي العابر بين المدن المتوسطة والمدن الكبرى ويسمح فيها بسرعات عالية للعربات ويكون حجم المرور فيها مرتفعاً جداً ويمنع وصول الناس والسيارات من الجوانب إلى هذه الطرق . ويتم الدخول والخروج من وإلى هذه الطرق من خلال نقاط محددة مدروسة ومتباعدة، بحيث تدخل المركبات أو تخرج تدريجياً دون تعرض المركبات الأخرى التي على الطريق إلى الخطر أو إلى التخفيض من سرعتها:<sup>(4)</sup>

- الطرق الرئيسية: وهي طرق شريانية سريعة تستخدم للمرور الطولي العابر بين

- المناطق المختلفة وعبورا الى المدن .
- شوارع التجمع: وتستعمل هذه الطرق لربط شبكات الطرق الرئيسية مع الشوارع المحلية.
- شوارع محلية: وهي طرق داخلية تستعمل أساسا لخدمة المرور المحلي وربط مواقع السكن أو الأعمال أو الممتلكات المجاورة.

### المفاهيم العامة للشوارع التجارية:

تعد الأنشطة التجارية من الفعاليات الحضرية الأساسية التي تسهم في انعاش مراكز الإستيطان وتستأثر على نسبة عالية من القوى العاملة في أنشطتها المتعددة. وقد خضعت العديد من الوحدات العمرانية التي تقع على الطريق الرئيسي إلى التبديل الوظيفي من سكني إلى تجاري وللتطوير العمراني الذي غالباً ما يكون بإطار حديث في طرازه ومادة بنائه وتشهد تلك التغييرات خلطاً وظيفياً فلم تظهر بوادر التخصص والعزل بين أصنافها المختلفة. ويمكن ملاحظة أن الضاحية تفتقر إلى منطقة الأعمال المركزية شأنها في ذلك شأن المراكز الحضرية صغيرة الحجم حيث تتضاءل الأهمية المكانية والموقعية للقلب التجاري ويبدو توقيع تلك الأنشطة والفعاليات تلقائياً ولكنها ترافق عادة محور الطريق الرئيسي.<sup>(5)</sup>

### تعريف الشوارع التجارية داخل الكتلة العمرانية:

هي الشوارع الرئيسية والشريانية التي يسمح بها بالاستعمالات التجارية المختلفة ضمن نطاق خدمات حدود كل بلدية.

### التخطيط ومفهوم نظم المعلومات الجغرافية:

يدلنا التاريخ أن الإنسان منذ أن وجد في جماعة حاول دائماً أن ينظم محيط حياته (مأواه ومصدر رزقه) بطريقة اتفقت مع ظروف كل جماعة في كل عصر وكل بيئة، وهذا يدل أن الرغبة غريزة في الإنسان، حيث كانت تبنى المساكن وأماكن العمل لمجابهة الأهداف الأولية للمجتمع وهي المأوى وحاجات الإنسان، وأن المواصلات وطرقها تنشأ لتستمر التجارة وأن الإنسان يسعى للترفيه والتسلية في أماكن تبنى لهذا الغرض كل هذا يحدث دون تخطيط، وقد يخطر ببال البعض أنه لا فائدة من التخطيط طالما يحقق المجتمع أهدافه ولكن من خلال التجربة تبين إن انعدام التخطيط يؤدي إلى تزايد المشاكل التي يعاني منها المجتمع إذ إنه مع الزمن تتناقص صلاحية عناصر المدينة (مساكن، أماكن عمل، مواصلات) في تحقيق الغرض الذي أنشئت من أجله، وإدراك تلك الحقيقة هو الدافع إلى إدراك ضرورة التخطيط في تحسين ظروف السكن والعمل. ومن هنا نرى أن التخطيط ضرورة اجتماعية إذ يمكن إذا أحسن عمله أن يكون وسيلة فعالة للنهوض بالمادي والاجتماعي للسكان.<sup>(6)</sup>

### مفهوم التخطيط:

هو مزيج من الفن والعلم يهدف إلى إيجاد تنظيم معقول ومناسب لاستخدام الأراضي وتحديد مواقع الأنشطة المختلفة داخل المدينة وتقرير شبكة المواصلات التي تحقق أكبر فائدة

عملية للسكان كما يؤدي إلى اختيار المواقع المناسبة لاستخدامات الأرض المختلفة وتوفر للسكان الإحساس بالراحة والجمال معًا. تكوين المجاورة السكنية (المبادئ النظرية) كنموذج تخطيطي هو الأساليب والإجراءات التي يتخذها الإنسان لتحويل الواقع إلى صورة أفضل وأحسن مما كان عليه، ويتحقق ذلك بدراسة وفهم الحاضر والتنبؤ بما سيكون في المستقبل.<sup>(6)</sup>

### مفهوم استعمالات الأرض Land Use :

تأخذ استعمالات الأرض عدة مفاهيم، ولكنها ترتبط في إنها تظهر اهتمام الإنسان المباشر ونشاطه، ومدى تفاعله مع البيئة المحيطة. وتعرف بأنها (الأعمال التي يقوم بها الإنسان على مساحة معينة من الأرض مستغلًا إمكاناته الطبيعية عن طريق استغلال أفضل الإمكانيات البشرية) وتعرف أيضاً بأنها (متطلبات الإنسان من الأرض للعيش عليها واستعمالها لأغراض الحياة الأخرى زيادة على السكن). أو أنها (الوسائل المتبعة من قبل مجموعة من السكان يهدف منها الحصول على تلبية متطلباتهم الضرورية).<sup>(7)</sup>

### نظم المعلومات الجغرافية :

عرفت المساحة الجيولوجية الأمريكية (United States Geological) نظم المعلومات الجغرافية عام 1992م بأنها نظم حاسوبية قادرة علي تجميع وتخزين ومعالجة وعرض المعلومات الجغرافية. إلا ان تعريف نظم المعلومات الجغرافية لم يغط استخدامات وأهمية هذه التقنية في مجال الجغرافيا أو في غيرها من المجالات ولعل أهم استخدام لنظم المعلومات الجغرافية وهو ما يميزها عن نظم خرائط الحاسب (Computer Mapping System) (CMS) وهو قدرتها على عمل التحليلات المكانية (Spatial analyses).<sup>(8)</sup>

### المجاورة السكنية:

المجاورة السكنية هي وحدة سكنية محددة المعالم لها اكتفاء وقوة ذاتية تكفل إنشاء وحدة اجتماعية بين سكانها بجانب توافر الشروط الضرورية في الوسط السكني لتقاوم التفتت الاجتماعي بالمدينة وما يؤدي إليه من انهيار في تكوين المدينة، وقد عرف بييري Perry المجاورة السكنية بانها منطقه سكنية مخططة تشتمل على كل العناصر التي تلزم لتحقيق المعيشة المناسبة للسكان والظروف المهيأة لتقدمهم الحضاري.<sup>(9)</sup>

يمكن تعريف الخلية السكنية بأنها وحدة جوار مخططة بحيث تكون جميع أجزائها على مسافات سير الأقدام لبلوغ موقع المدرسة الابتدائية دون تعب، كما يكون الوصول إليها من خلال مسارات آمنة. وهكذا تصبح المدرسة الابتدائية هي نواة الخلية ويحسن أن تقع قريبا من مركزها، ويتحدد حجم الخلية وعدد سكانها من سعة ومدى استيعاب هذه المدرسة. كما عرفها بييري بأن المجاورة السكنية هي تجمع مكاني يشمل كل العناصر اللازمة لتحقيق المعيشة المناسبة للسكان وتهيئة الظروف الملائمة بما يخدم التقدم الحضاري. وظهرت على يد المهندس الإنجليزي بييري عام 1933.<sup>(10)</sup>

## عناصر المجاورة السكنية

تتكون المجاورة السكنية من العناصر التالية: (9)

1. خدمات اسكان: وتضم المباني السكنية والأراضي المخصصة للسكن بمساحاتها الكافية والتي يجب أن تتمتع بالتهوية والإضاءة الجيدة الطبيعية والخصوصية.
2. خدمات عامة: مركز المجاورة والخدمات الخاصة بها وتشمل خدمات ثقافية وترفيهية واجتماعية وتعليمية .
3. المرافق العامة: هي شبكات المياه والكهرباء والصرف الصحي والتليفونات بالإضافة للشرطة والمطافئ والإسعاف.
4. شبكة الطرق: والمواصلات الداخلية اللازمة لنقل الأشخاص والسلع من وإلى المسكن ومباني الخدمات العامة.

### كما يجب أن تتضمن المحلة السكنية ما يأتي:

1. خدمات تعليمية كافية حسب عدد السكان (مدرسة ابتدائية، روضة أو حضانة على الأقل).
2. خدمات صحية حسب الكثافة السكانية (مركز صحي على الأقل).
3. خدمات ترفيهية متنوعة تناسب كل الأعمار والجنس (ألعاب أطفال، ملعب شباب، حديقة عامة، مركز ترفيهي نسائي، مقهى عام، مقهى انترنت، مكتبة عامة).
4. سوق تجاري يكفي لتوفير الحاجات الأساسية للسكان.
5. مسجد يسد حاجة سكان المحلة.
6. محطة وقود لسد حاجة السكان من الغاز والبنزين والنفط وغيرها.
7. خدمات بلدية لجمع النفايات، تحدد مراكز جمع مؤقت للنفايات تخدم بلوك سكني أو أكثر.
8. خدمات اتصال كافية.
9. خدمات أمنية ودفاع مدني.
10. توزيع مناطق خضراء وساحات ضمن الوحدات السكنية والتي تعد متنفساً للأطفال العوائل.
11. توفير مواقف سيارات كافية ضمن الوحدات السكنية وعند مراكز الخدمات.
12. منع المرور النافذ من أن يمر وسط المحلة، ويفضل العمل بأسلوب الطرق المغلقة.
13. توفير ممرات للمشاة تربط بين كل أجزاء المحلة لغرض التنقل من خلالها نحو الخدمات دون الحاجة إلى استغلال السيارة، وفي تلك العملية فوائد عدة منها تحقيق الأمان للسكان، كما تحقق منفعة صحية، حيث تعد رياضة المشي شيء مهم لكل إنسان.
14. توفير خدمات البنية التحتية من ماء وكهرباء وصرف صحي ضمن الممرات الرئيسية.

## مدخل إلى مراكز المجاورات السكنية:

مركز المجاورة السكنية هو مكان يتوسط المجاورة السكنية أي في مركزها وتتوفر فيه القوة الشرائية للمجاورة السكنية وبه مجموعة من الخدمات الدينية والتجارية والتعليمية والصحية والخدمات، ومركز المجاورة هو الذي يلبي جميع احتياجات سكان المنطقة والخدمات التي يحتاجون إليها في المستوى اليومي أو الأسبوعي بمعنى آخر السلع الاستهلاكية ومن أهم ما يميزه أنه يتوسط المجاورة السكنية ويمكن الوصول إليه مشياً عن طريق الأقدام من أي منطقة داخل المجاورة السكنية. (11)

## النسيج العمراني في مراكز المدن:

تلعب مراكز المدن التقليدية دوراً حيوياً في التأكيد على البعد الحضاري والتاريخي والتراثي لتلك المدن، حيث تمثل الجذور التراثية لشكل وتكوين المدينة العربية إضافة إلى وضوح فكر وشكل النسيج العمراني بكل أبعاده وانعكاساته على البيئة الاجتماعية والثقافية والاقتصادية لهذه المجتمعات مؤثراً فيها ومتأثراً بها، وعندما نتحدث عن قيمة وتراث وتاريخ مركز المدينة فنحن لا نتحدث عن النواحي الفيزيائية فقط كالنسيج العمراني والمباني والكتل والواجهات وإنما نتحدث أيضاً عن الجوانب الاجتماعية والثقافية وهي جوانب لا يمكن فصلها عن البعد العمراني لمركز المدينة، ويتحدد الطابع العام الموحد للمدينة العربية بالقطاعات التالية: (12)

## مزايا وعيوب الشوارع التجارية :

هناك عدة مزايا وعيوب للشوارع التجارية تتمثل في ما يلي:

### مزايا الشوارع التجارية: (13)

#### تتميز الشوارع التجارية بالمزايا التالية:

1. تعمل على توفير معظم الاحتياجات اليومية بصورة جيدة بالقرب من المستخدمين.
2. تعمل على أحياء الشوارع بسبب أنشطتها المستمرة إلى فترات طويلة من اليوم.
3. تعمل على توفير أكبر قدر من القوة الشرائية التي تجلب المستثمرين.
4. تمثل عائداً اقتصادياً لدى المحلية بصورة عامة ولدى الأفراد المجاورين لها بصفة خاصة.
5. تمثل نقاط ربط للمناطق المتفرقة.
6. تجمع أكبر قدر متنوع ومتكامل من الخدمات في حيز شريطي.

### عيوب الشوارع التجارية: (12)

#### تتمثل أهم عيوب الشوارع التجارية فيما يلي:

1. الشوارع التجارية غير مصممة لأن تستخدم هذا الاستخدام التجاري.
2. لا توجد فيها مناطق مخصصة كمواقف للسيارات.
3. الضوضاء الذي تسببه هذه الشوارع تكون مزعجة بالنسبة لسكان المنطقة.
4. معظم المستفيدين من خارج نطاق المنطقة الجغرافي.
5. كمية التلوث الناتج عن تلك الشوارع سواء أكان تولثاً سمعياً أم بصرياً أم ضوئياً

يؤثر علي سكان هذه المناطق.

6. تؤثر سلباً على المناطق المخصصة للاستخدام التجاري داخل الأحياء
7. تعمل على زيادة الكثافة المرورية فيها مما يؤدي إلى الاختناقات المرورية.

### نتائج المقابلات الشخصية:

أجرى الباحثون عدة مقابلات مع أعيان السكان في أحياء الثورة وقد غطت هذه المقابلات شارع (الثورة بالنص) وشارع (الشنقيطي) كان السؤال الرئيسي في الدراسة: ماهو أثر الشوارع التجارية (شارع الثورة بالنص وشارع الشنقيطي) على مراكز المجاورات السكنية؟ وأبثقت من هذا السؤال الأسئلة الفرعية التالية:

1. إلى أي مدى أثرت الشوارع التجارية على المناطق المخصصة للاستخدام التجاري في المجاورات السكنية والأسواق القديمة؟
2. ما هو تأثير الشوارع التجارية على مركز المجاورة السكنية في تلك المنطقة؟
3. إلى أي مدى تعمل تلك الشوارع كإضافة للقطع المخصصة أصلاً سكنية وتم تحويلها إلى محلات تجارية؟
4. كيفية مساهمة الشوارع التجارية في تنمية المنطقة؟
5. إلى أي مدى تؤثر الشوارع التجارية على الحركة المرورية؟
6. مدى ملائمة النواحي الفنية والتصميمية لتلك الشوارع؟

### وقد توصلت الدراسة من خلال إجابات أعيان الأحياء إلى النتائج التالية:

1. لا يلبي سوق الثورة الحارة الأولى لا يلبي الغرض بالإضافة إلى الأسعار العالية مقارنة بسوق أم درمان بفضل الشوارع التجارية لتوفر معظم الاحتياجات الأساسية بها.
2. شارع الشنقيطي به قوة شرائية لأن معظم سكان الحارات المجاورة للحارة الأولى من خارج منطقة أم درمان ويعملون بالسوق لذلك نشأت المطاعم والمحلات التجارية لتلبي احتياجاتهم.
3. تأثرت جميع المباني الواقعة على الشارع الرئيسي اتجاه الشمال والواجهة الجنوبية للحارة الأولى اتجاه الغرب بقيام المتاجر والمحلات الخدمية من دكاكين وخدمات تجارية على شارعي الثورة بالنص وشارع الشنقيطي.
4. وجود قناعة لدى سكان قطع الأراضي الواقعة على شارعي الثورة بالنص والشنقيطي بتحويل جزء من البيت أو تأجيره إلى تجاري للاستفادة من العائد المادي للمساعدة في معيشة الأسرة وبدأوا بإنشاء دكاكينهم الخاص.
5. تخطيط المنطقة لم يساعد المركز على الازدهار نسبة لقربة من سوق أم درمان والأسواق الأخرى القريبة التي توجد بها معظم الاحتياجات عكس مركز الحارة الأولى محدود الخدمات.

6. الشارع الرئيسي أصبح ذا خطورة كبيرة على سكان المنطقة من حيث كثرة العربات وضيق الشارع وكثرة الحوادث.
7. الحارة الأولى أصبحت معظم المساكن مؤجرة لطلاب طلبة الجامعات والمدارس.
8. في البداية كان الناس بسيطين ومع زيادة دخلهم انتعشت المنطقة.
9. أثرت الشوارع التجارية على الحركة المرورية وعند ساعات الذروة يدخل الكثيرون الحارة الأولى لتفادي الزحامات المرورية التي تسببها الشوارع التجارية.
10. لا يجد المتسوق جميع حاجاته في مركز سوق الحارة الأولى على عكس شارع النص والشنقيطي حيث يجد الماري جميع حاجاته الاستهلاكية متوفرة.
11. تغير المساكن إلى تجارية يرجع إلى صاحب القطعة السكنية الذي ينشئ الدكان لرفع مستوى دخله.
12. زادت نسبة الشوارع التجارية لقربها النسبي من منطقة سوق أم درمان.
13. معظم من يعمل بالسوق مركز المجاورة والشوارع التجارية من خارج منطقة الثورة الحارة الأولى.

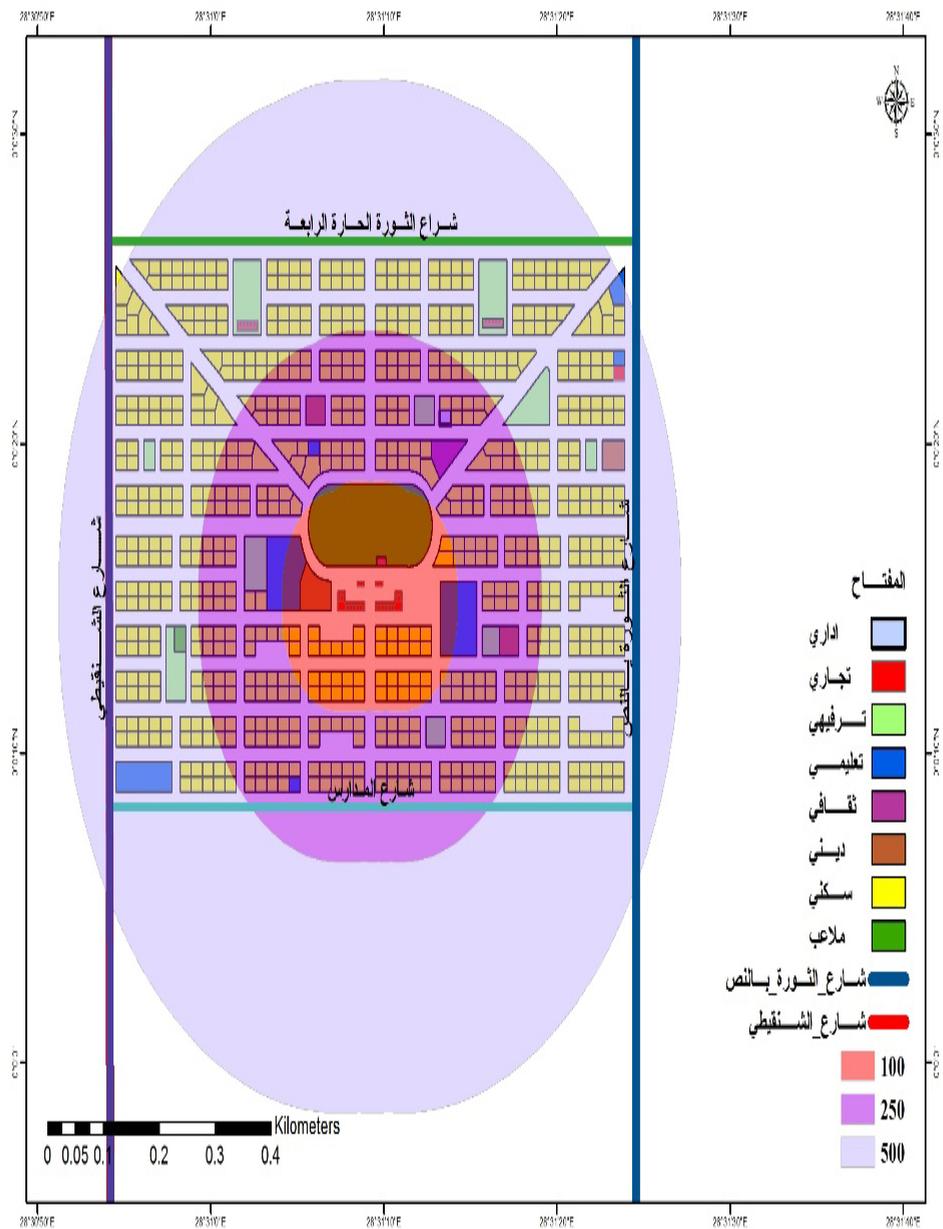
## النتائج:

1. هنالك علاقة عكسية تربط بين الشوارع التجارية ومراكز المجاورات السكنية وضرورة الانتباه إلى تلك الظاهرة التي بدأت تنتشر في أغلب المجاورات السكنية.
2. هنالك علاقة طردية بين الشوارع التجارية وحجم المجاورة السكنية.
3. تلبى الشوارع التجارية معظم احتياجات السكان عكس مركز المجاورة محدود الخدمات.
4. الشوارع التجارية أثرت سلباً على القوة الشرائية للمناطق المخصصة للاستخدام التجاري في مركز المجاورة السكنية.
5. تعمل الشوارع كإضافة حقيقية للقطع المطلة عليها بالإضافة إلى أنها تمثل عائداً اقتصادياً مجزياً عند تغيير غرضها.
6. الشوارع التجارية تساهم في تنمية المنطقة بتوفيرها لسلع بمستويات مختلفة وتشجيع القيام بالمزيد من المحلات التجارية في المنطقة مما يؤدي إلى تنمية المنطقة.
7. الشوارع التجارية الموجودة حالياً غير متطابقة مع النواحي الفنية والتصميمية والسعة الاستيعابية لديها غير كافية مما يؤدي للضوضاء والاختناقات المرورية.

## التوصيات:

وعلى ضوء تلك النتائج المذكورة يمكن تقديم التوصيات والاقتراحات التي يمكن الأخذ بها بناءً على نتائج الدراسة:

1. لا بد من إخضاع كافة الأنشطة التجارية إلى مزيد من الدراسة والدراسة قبل أخذ التصاريح من الجهات المختصة.
2. الاستعانة بالخبراء في التخطيط الحضري لوضع الخطط والاستراتيجيات والمساعدة في رفع مستوى تقديم الخدمات التجارية في مركز المجاورة.
3. وضع وتنفيذ خطط وبرامج لتطوير الشوارع التجارية ورفع ثقافة السكان والتوعية، والحد من المناطقية التجارية على الشوارع.
4. زيادة الإدراك بأهمية التخطيط وتقوية الضوابط التخطيطية والإدارية للحد من انتشار ظاهرة الشوارع التجارية في الوضع الراهن.
5. الاهتمام بالدراسات والبحوث العلمية واتباع المنهج العلمي في حل المشاكل التي تواجه سكان المنطقة بدلاً من الاعتماد على الأساليب التقليدية حيث تطور البحوث.
6. تقديم الدعم الكامل والمعلومات للمساعدة في تقديم البحوث بالأسلوب العلمي الصحيح.
7. العمل على إعادة التعاونيات القديمة في مراكز المجاورات حتى تتمكن من جذب المواطنين.
8. تقنين الشوارع التجارية بسن القوانين واللوائح والمعايير التي تساهم في رفع مستوى الخدمات في الشوارع التجارية.



المصدر: الباحثون، 2020م

## المصادر والمراجع

- (1) الدليمي، خلف حسين، تخطيط المدن نظريات أساليب معايير تقنيات، دار صفاء للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2015م، ص 267.
- (2) الزوكة، محمد خميس، جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة للنشر، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2006م، ص 46.
- (3) الشامي، صلاح الدين، استخدام الارض دراسة جغرافية، منشأة المعارف بالاسكندرية، مصر، الطبعة الثانية، 2017، ص 46.
- (4) بهنسي، عفيف، العمارة العربية الجمالية والوحدة والتنوع، المجلس القومي للثقافة العربية، منشورات المجلس القومي للثقافة، الرباط، الطبعة الأولى، 2002م، ص 46.
- (5) دليل المعايير التخطيطية للخدمات التجارية في المدن، وزارة الشؤون البلدية والقروية، الرياض، السعودية، 2005م، ص 06.
- (6) سالم، محمد توفيق، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية 1985، بيروت، لبنان، 1985م، ص 186.
- (7) سويلم، سهير عصام ابراهيم، رسالة ماجستير غير منشورة استراتيجيات استدامة الشوارع التجارية التقليدية حالة دراسية " خان التجار " في مدينة نابلس، 2008م، ص 22.
- (8) (شرف، محمد إبراهيم محمد، رسالة ماجستير غير منشورة التحليل المكاني باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2011م، ص 35.
- (9) عارف، حليم، تخطيط وتنظيم المدن بين النظرية والتطبيق، جامعة الاسكندرية، الجزء الأول، 2006م، ص 87.
- (01) علام، أحمد خالد، تخطيط المدن، الناشر مكتبة أنجلو المصرية الاستعمالات التجاري، مكتبة الأنجلو المصرية، الطبعة الأولى، 1998م، ص 37.

(11) غنيم، عثمان محمد، تخطيط إستخدام الأرض الريفي والحضري، دار صفاء، عمان، الأردن، 2001م، ص 84.

(12) قناوى، عبد الرحيم قاسم، عبدالعزيز، عصام عبدالسلام، ورقة علمية منشورة المجاورة السكنية النظرية الواقع، جامعة الأزهر، مؤتمر الأزهر الهندسي الدولي التاسع، مصر، 2007م، ص 5.

(31) (13) مكي، محمد شوقي إبراهيم، المدخل الى تخطيط المدن، دار المريخ للنشر، الطبعة الأولى، 1986م، ص 62.