

التحليل الجغرافي لطريق ابي الخصيب السياحي وافاقه المستقبلية

المدرس الدكتور عبدالودود عبدالرضا عبد

المديرية العامة لتربية محافظة البصرة/ قسم تربية ابي الخصيب

المخلص:-

ينعكس النمو الحضري وتزايد اعداد السكان بشكل كبير على الواقع المروري مما سيؤدي الى زيادة الضغط على الطرق الداخلية خلفا الازدحامات المرورية التي تعيق حركة المركبات بانسيابية ويسر ، وهذا بطبيعة الحال ادى الى التفكير الجدي بضرورة ايجاد البدائل المناسبة التي تحد من هذه المشكلة ، وقد يرافق هذه البدائل الانطلاق نحو ايجاد صناعة لم تكن ظاهرة على السطح لدى الكثير من الحكومات المحلية المتعاقبة .

تهدف هذه الدراسة الى بيان اهمية هذا المشروع الذي يعد من المشاريع الحيوية التي ستسهم بشكل كبير في حل مشكلة الازدحامات المرورية التي يعاني منها مستخدمي هذا الطريق ، وهذا بدوره سينعكس على مجمل مجالات الحياة الاقتصادية والاجتماعية في حال تم الاخذ بنظر الاعتبار التخطيط الدقيق والتنسيق الفعال بين جميع مؤهلات انجازه .

كلمات مفتاحية: ابي الخصيب ، السياحة ، جغرافية النقل

Geographical Analysis of the Tourist Road in Abu Al Khasib and Its Future Prospects

Assistant Professor Dr. Abdul-Wadood Abdul-Ridha Abed

Abi Al-Khasib Education Department/ General Directorate of Education in Basra Governorate

Abstract:

The urban growth and the increase in population numbers are greatly reflected in the traffic reality. Thus, this has resulted in increased pressure on internal roads leaving traffic jams that hinder the smooth movement of vehicles. This definitely has led to serious thinking about the need to find a combination of appropriate alternative solutions which could limit this problem. These solutions may launch the creation of an industry that was not apparent to many of the successive local governments. Therefore, this study aims at demonstrating the importance of this project, which would be one of the vital projects that would greatly contribute to solving the problem of traffic congestion experienced by users of this road, and this, in turn, would be reflected in all areas of the economic and social life in case that careful planning and effective coordination would be taken into deep consideration.

Keywords: Abi Al-Khasib, tourism, transportation geography

المقدمة:-

يواجه النقل بصورة عامة كما هائلا من التحديات الخطيرة في ابعادها ، وتبدو الابعاد الاقتصادية لتلك التحديات اكثر اهمية عما سواها في معظم مدن العالم.

وتعد الاختناقات المرورية التي تشهدها الطرق الداخلية من اهم التحديات التي بُنيت عليها معظم الاستراتيجيات الخاصة بالنقل ، اذ ان الهدف من هذه الاستراتيجيات يتمثل في ايجاد الحلول الناجعة التي تتمثل بإنشاء المزيد من البنى التحتية والعمل على زيادة الطاقة الاستيعابية للطرق بما يتلاءم مع اعداد المركبات المتزايدة ، فضلا عن ذلك ينبغي العمل بجدية وبطرق مدروسة على تطوير نظام النقل العام بأسلوب مستدام ، مما سيسهم في الحد من تزايد اعداد السيارات وهذا بدوره سينعكس على ايجاد الحلول المثلى لتذويب تلك الاختناقات والحد من الحوادث المرورية التي اخذت بالتزايد خلال المدة الاخيرة .

يعد طريق ابي الخصيب السياحي من اهم الحلول التي ستؤتي ثمارها في حل الكثير من المشكلات التي يعاني منها كل شرائح المستخدمين لهذا الطريق ، فضلا عن انه سيوفر فرصة جيدة لامكانية تشجيع النقل العام من خلال انشاء محطات انتظار حديثة تتلاءم مع طبيعة المنطقة ذات الطابع الزراعي الذي يضيف نوع من الجمالية على هذا الطريق ، وبذلك فهو يعد بمثابة تحقيق قفزة نوعية في النقل بين قضاء ابي الخصيب ومركز المدينة .

مشكلة البحث / تتلخص مشكلة البحث في الاسئلة التالية :-

(١) هل سيعمل الطريق السياحي على القضاء على الاختناقات المرورية والتقليل من الحوادث المرورية؟

(٢) هل ان الطاقة الاستيعابية لهذا الطريق ستوفر سهولة الوصول على طول امتداده ، لاسيما وانه سيكون عامل مهم للجذب السياحي؟

(٣) هل سيسهم هذا الطريق في تأهيل وزيادة اهمية النقل العام؟

اهمية البحث / تكمن اهمية البحث في ضرورة تسليط الضوء على اهمية هذا المشروع الحيوي والعمل على تشجيع النقل العام بما يتناسب مع الزخم السكاني الذي يشهده القضاء للحد من الاختناقات المرورية ، وهذا سينعكس بدوره على توفير الوقت والجهد المبذولين للتنقل بين القرى التي تقع على امتداده من جهة وبين تلك القرى ومركز المحافظة من جهة اخرى نتيجة لانعدام التناسب بين وحدتي المسافة والزمن .

اهداف البحث / تتمثل الاهداف الرئيسية للبحث في :-

(١) اظهار الاهمية المكانية لهذا الطريق من خلال دوره في حل مشكلة التنقل على طول امتداده لاسيما في ظل الهدر المفرط للوقت لمستخدميه .

(٢) ابراز الجانب السياحي لهذا الطريق الذي يعد فيما سبق من اهم الطرق السياحية في محافظة البصرة بما سيمتلكه من طاقة استيعابية عالية و متعة بصرية من خلال المحيط البيئي المتميز .

٣) التأكيد على ضرورة التوجه نحو النقل العام لما له من اهمية بيئية واقتصادية تسهم في تعظيم الواقع الاقتصادي للقرى المحيطة به من خلال تشجيع الانشطة الاقتصادية المختلفة بما ينسجم حضاريا مع جمالية هذا المشروع .

فرضية البحث / تنطلق فرضية البحث من الاجابة على التساؤلات التالية :-

(١) هل سيعمل هذا الطريق على تأمين سهولة الوصول لجميع مستخدميهم ، لاسيما في ظل الزيادة السكانية المتفاقمة في القضاء ؟

(٢) هل سيعمل هذا الطريق على ابراز السياحة الايكولوجية ؟

(٣) هل ستعمل الجهات المختصة على تشجيع النقل العام للحد من الضغط على هذا الطريق والطرق الاكثر مستوى منه للحد من اعداد السيارات الخاصة التي تعد السبب الرئيس في خلق الازدحامات المرورية ؟

حدود البحث :- ركزت الدراسة اهتمامها على الطريق الداخلي الذي يربط قضاء ابي الخصيب بمركز محافظة البصرة بدءا من قرية نهر خوز حتى موقع المستشفى التعليمي ، اذ سيتم تأهيل هذه المسافة بعد احوالها الى شركتي اباييل والنجم المضيئ للمقاولات بطول كلي يصل الى (١٢) كم وفق البيانات الخاصة بقسم بلدية ابي الخصيب .

منهجية البحث :- تم الاعتماد على المنهج التاريخي والتحليلي في تحليل البيانات الرسمية المسجلة التي تم لحصول عليها من الدوائر الرسمية في محافظة البصرة لمدة الدراسة ، فضلا عن اعتماد نظم المعلومات الجغرافية في اعداد خريطة البحث .

اولا (التطور التاريخي لطريق ابي الخصيب الداخلي

لم تكن هنالك طرق داخلية رئيسة تربط قرى قضاء ابي الخصيب بمركز محافظة البصرة قبل العام ١٩٢٠ ، اذ كانت المسافة بينهما قبل هذا التاريخ عبارة عن اراضي زراعية يتخللها عدد من القرى المتباعدة في حجمها منها القرى الكبيرة ومنها الصغيرة وتربط بينها طرق ترابية ضيقة تقطعها الانهار .

وكان مما هو متداول في هذه القرى ان توضع جذوع النخيل على الانهار الصغيرة لتستخدم للعبور من الضفة النهر الى الضفة الاخرى ، وكان يصطلح عليها اسم (القناطر) في حين كانت (الابلام) هي الوسيلة الرئيسية المستخدمة للعبور في حال كانت تلك الانهار كبيرة في اتساعها والتي يستحيل معها استخدام القناطر عند اكتافها ، مما دفع سكان المناطق الملاصقة لتلك الانهار الى وضع هذه القناطر عند ذنائبها .

وبهذا كان السكان في المدة التي سبقت مد طريق ابي الخصيب الداخلي يلجأون الى الطريق (الخارجي) الحالي الذي يربط الفاو مع البصرة مرورا بساحة سعد (سابقا) ، وقد كانت وسائل النقل في معظمها قديمة تجرها الحيوانات باستثناء القليلة التي كانت تملكها بعض العوائل الثرية ، وقد كان لشط العرب دورا كبيرا في نقل السكان من قضاء ابي الخصيب الى مركز المدينة مستخدمين وسائل النقل النهري التي تسير باستخدام القوة العضلية للانسان ، فيما كان يذهب

سكان المناطق القريبة الى مركز المحافظة سيرا على الاقدام اي استخدام ما يسمى بمفهوم النقل الحيوي.

ادت هذه المصاعب في التنقل الى التفكير في انشاء الطريق الداخلي لربط قرى القضاء ببعضها من جهة وبمركز المحافظة من جهة اخرى ، وقد تحقق ذلك عند حلول العام ١٩٢٢ عندما بدأ العمل بانشاء الطريق الداخلي الذي يوازي الطريق الخارجي في امتداده وكان ذلك في عهد متصرف البصرة السيد احمد الصانع ، وقد انيط الاشراف على العمل بهذا المشروع الى مهندسين هنود ليتم الانتهاء منه في العام ١٩٢٤^(١).

ومن خلال الدراسة الميدانية لوحظ ان هنالك الكثير من التعرجات التي تتخلل هذا الطريق على طول امتداده الذي يصل الى (٢٠) كم ، اذ تصل تلك التعرجات الى ما يقرب من (٢٢) تعرجاً تتباين في نسبة تعرجها ما بين الحادة والبسيطة كما سيأتي تفصيله ، في الوقت الذي كان من المقرر ان يكون هذا الطريق على استقامة واحدة ، ويعزو بعض السكان القداماء منهم والحاليين سبب هذه التعرجات الى عدم وقوع القرى المراد ربطها بواسطته على استقامة واحدة ، في حين يذهب البعض الى التشكيك بنزاهة المهندسين الهنود الذين غيروا مسار هذا الطريق مقابل الحصول على منافع مادية من قبل بعض العوائل الثرية المالكة الى الاراضي التي من المفترض ان يمر من خلالها ، الا اننا نجد ان التحليل الاول هو الاقرب الى الواقع لاسيما عند قراءة التوزيع الجغرافي للقرى الفلاحية المحيطة به والمستفيدة من تلك الالتواءات والانحناءات المتباعدة احيانا والمتقاربة احيانا اخرى .

كان لاستخدام الجسور الخشبية فيما بعد على الانهار الكبيرة منها والصغيرة دورا كبيرا في امكانية العبور بين ضفتي تلك الانهار بما يضمن انسيابية المرور من جهة والحد من الزيادة في تعرج هذا الطريق من ناحية اخرى ، فضلا عن اختصار المسافة للوصول بين نقطتين فيما لو تم الالتفاف حول النهايات العليا لتلك الانهار والتي تبعد بمسافات طويلة عن صدورها .

ومما تجدر الاشارة اليه ان طريق ابي الخصيب عند وصوله الى منطقة السراجي كان يرتبط بالبصرة القديمة (حاليا) عبر طريق ضيق يتوسط بساتين قرية المطيحة ولا يزال يستخدم لحد الان ولكن على نطاق ضيق جدا ، وفي العام ١٩٣٠ تم ربط قرية السراجي بمناطق البراضعية والخورة وذلك لغرض تطوير محاور الاتصال بمد شبكة نقل تعمل على سهولة الاتصال بين قرى ومناطق جديدة .

ثانيا (مورفولوجية طريق ابي الخصيب

يبلغ الطول الكلي لطريق ابي الخصيب الداخلي (٢٠) كم وذلك ابتداءً من نهر ابي الخصيب وحتى العشار ، ويتصل به عدد من الشوارع الفرعية التي يصل عددها الى (٤٥) شارعاً فرعياً ، اذ يصل عدد الشوارع الفرعية المرتبطة به من جانبه الشرقي (٢٠) شارعاً في حين يصل الغربي منها الى (٢٥)* ، ويعد هذا الطريق من الطرق المحلية التي تعمل على نقل المركبات من المناطق السكنية ومناطق الأنشطة إلى الطرق ذات المستويات الأعلى او الى التجمع الحضري الاكثر كثافة وتخدم أقل جزء من حركة المرور في شبكة الطرق ، كما تعد أقل

مستوى في التدرج الهرمي لشبكة الطرق^(٢) ، ويتراوح عرض هذه الطرق ما بين (١٢ - ٢٤) م .

يتميز هذا الطريق بكثرة تعرجاته التي يصل عددها الى اكثر من (٢٢) تعرجا ، وتمتد من فلكة (اللبناني) حتى مركز المحافظة وتتباين نسب تعرجها بين (١,٠٥) كما في الجزء الذي يقع الى الشمال من جسر حمدان الى (١,٣) في الجزء الذي يقع شمال قرية السراجي ، الجدول (١) .

ان هذه الالتواءات تكاد لا تخلو من الجوانب الايجابية التي تتمثل في ربط القرى التي تقع على جانبي الطريق مع بعضها كونها لا تقع على خط مستقيم من جهة ومع مركز المحافظة من جهة اخرى ، فضلا عن ان مروره بهذه القرى وما تتميز بها من مساحات خضراء سيضفي ناحية جمالية تثير انتباه واهتمام مستخدميه محققة ما يسمى بالسياحة الايكولوجية^(٣) .

جدول (١) نسب التعرج لالتواءات طريق ابي الخصيب الداخلي*

الموقع	طول الشارع في المنعطف	طول الموجة	نسبة التعرج
١	٢١٠	١٩٨	١,٠٦
٢	٢٤٠	٢٢١	١,٠٨
٣	٢٩٠	٢٢١	١,٣١
٤	١٣٠	١١٩	١,٠٩
٥	٩٠	٨١	١,١١
٧	٢٩٠	١٦٩	١,٠٧
٩	٢٢٤	٢٠٦	١,١
١١	٣٠	٢٦	١,١٥
١٣	١٥٥	١٤٧	١,٠٥
١٥	١١٠	١٠٢	١,٠٧
١٦	١٠٠	٨٠	١,١٦
٢٠	٤٦٩	٣٧٥	١,٢٦
٢١	١٠٧	١٩٢	١,٠٨
٢٢	٦٦٠	٥٠٠	١,٣٢

المصدر :- من عمل الباحث بالاعتماد على برنامج Arc GIS 9.3 والاعتماد على المعادلة التالية :- نسبة التعرج = طول المنعطف / طول الموجة^(٤) .

الا ان هنالك الكثير من الجوانب السلبية التي تظهر نتيجة لهذه الالتواءات يأتي في مقدمتها زيادة طول المسافة بين نقطتين عنه فيما لو كانت تلك المسافة مستقيمة ، اذ بلغ معامل الانعطاف (١,٢)* بفارق مسافة يصل الى (٣) كم ، علاوة على ذلك فان هذه الالتواءات ستؤدي الى عدم توفر مسافة رؤية كافية لمستخدمي هذا الطريق ، فضلا عن عدم تحقيق مسافة الرؤية اللازمة للتوقف على كافة أجزاء الطريق والتي يجب أن تكون طويلة بما يكفي لتمكين مركبة تسير على السرعة التصميمية من التوقف قبل الوصول إلى النقطة المطلوب التوقف فيها ، فضلا عن ذلك فان هنالك مخاطر كبيرة لمستخدمي الطرق ذات الحركة المرورية باتجاهين ، اذ انه لا تتوفر امام السائق مسافة كافية خالية من المرور تمكنه إتمام عملية التجاوز بأمان وبما يضمن عدم الاحتكاك بالمركبة التي يتخطاها ودون أن تعترضه أي مركبة مضادة يحتمل ظهورها ، لذلك ومع هذه السلبيات اصبح لزاما على مصممي الطرق ضرورة عمل التوسيع عند المنحنيات بسبب عدم اتباع العجلات الخلفية لمسار العجلات الأمامية وتعتمد قيم التوسيع المطلوبة في المنحنيات على السرعة التصميمية ونوع مسافة الرؤية التي تعبر عن طول الجزء المستمر والمرئي من الطريق أمام السائق^(٥) .

ثالثا (مشروع طريق ابي الخصيب السياحي

لطريق ابي الخصيب (الداخلي) خصوصية مهمة يمتاز بها عن سواه من الطرق ، وذلك لمروره بين الاراضي الزراعية المتمثلة ببساتين النخيل التي تقع على جانبيه ، فضلا عن انه وبواسطة الجسور الكبيرة والصغيرة يربط بين القرى التي تفصلها الانهار مما يضيف عليه صفة جمالية وممتعة بصرية لمستخدميه .

ان هذه الخصائص دفعت قسم بلدية ابي الخصيب الى التخطيط في استغلالها من خلال التفكير في توسيع الشارع القديم الذي لا يسمح الا بمرور سيارتين باتجاهين متقابلين ، وبعرض تقريبي باتجاهي (الذهاب والاياب) لا يتجاوز (٧) م في بعض الاماكن ، على ان يبدأ العمل به من قرية نهر خوز التي لا تبعد عن مركز قضاء ابي الخصيب سوى (١٢٠٠) م حتى قرية السراجي .

تعد هذه المسافة التي يصل طولها الى (١٢٠٠٠) م السبب الرئيس في حدوث الازدحامات المرورية نتيجة لعدم قابليتها على استيعاب اعداد السيارات المتزايدة ، ففي الوقت الذي كان فيه عدد السيارات رغم قلتها يتناسب مع عدد السكان في القضاء الذين بلغ عددهم في عام ١٩٧٧ (٤٧٧٥٦) نسمة^(٦) لينخفض هذا العدد الى (٦٩٨) في عام ١٩٨٧ بسبب الحرب العراقية – الايرانية التي ادت الى ان يكون هذا القضاء ساحة شبه عسكرية بين البلدين الامر الذي دفع السكان الى النزوح الى اقصية البصرة الاخرى الاكثر امانا او الخروج الى المحافظات الاخرى للحفاظ على سلامتهم ، ليعود هذا العدد الى الارتفاع في عام ٢٠٠٩ ليصل الى (١٨٣٢٨٥)^(٧) ، الا ان هذا العدد ازداد اكثر من الضعف في العام ٢٠١٩ ليصل الى اكثر من (٤٥٠٠٠٠) نسمة^(٨) بسبب الهجرة العكسية من المدينة الى الريف الذي تفتت اراضيها الزراعية لتتحول في معظمها الى دور سكنية ، فضلا عن ان لسيارات النقل الجماعي الحكومية (الباص

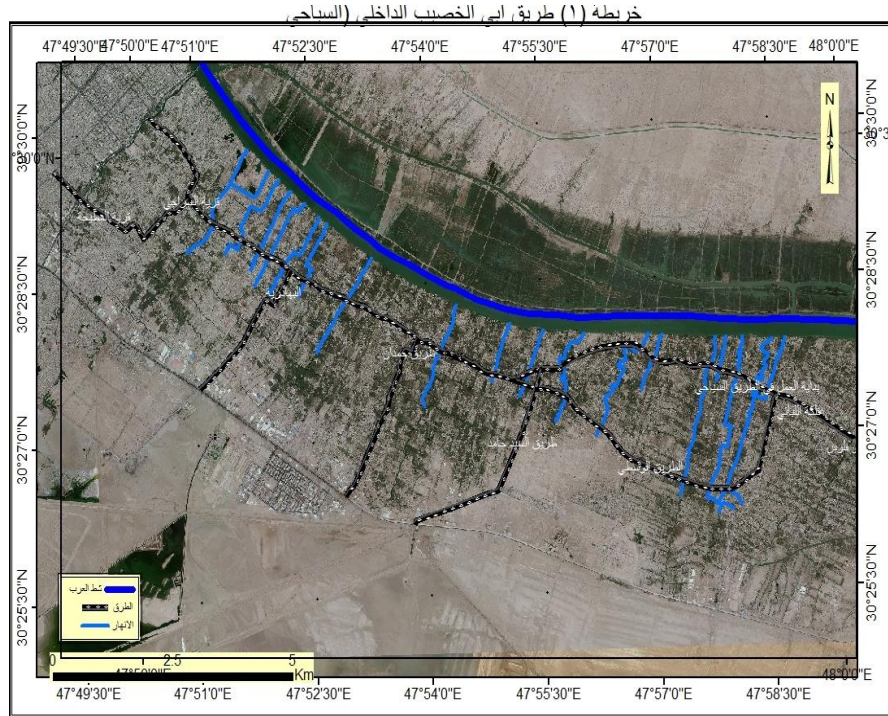
(والاهلية التي كانت تعمل على نقل السكان بين القرى المجاورة لهذا الطريق ومركز المحافظة حتى ما قبل عام (٢٠٠٣) دورا كبيرا في تقليل الزخم المروري كونها كانت تستخدم للتنقل بشكل اوسع مما هو عليه في الاعوام اللاحقة نتيجة لقلّة عدد السيارات وهذين السببين كانا كفيّلين بتقليل الضغط على استخدام هذا الشارع مقارنة بما هو حاصل الان ، اذ بلغ عدد السيارات المارة في نقطة مختارة في قرية السراجي في سنة ٢٠١٥ اكثر من (١٠٠٠) سيارة في وقت الذروة^(٩)، وهذا العدد الكبير من السيارات في مثل هكذا طرق سيؤدي حتما الى حدوث اختناقات مرورية شديدة ، الامر الذي سيؤدي الى استنزاف كبير لوحدة الزمن مقارنة مع وحدة المسافة ، ومما يجب ذكره ان هذا الاستنزاف سيكون له اثاراً اقتصادية كبيرة جدا ، لا سيما اذا ما علمنا بان معظم سكان القضاء يستخدمون هذا الطريق للانتقال من مناطق سكناهم الى مواقع عملهم وبالعكس ، اذ انه بينما بالإمكان قطع المسافة بين مركز ابي الخصيب ومركز محافظة البصرة بوقت يصل الى (٢٥) دقيقة تقريبا في الاوقات الاعتيادية نجد ان هذه المسافة لا يتم قطعها باقل من (٩٠) دقيقة في وقت الذروة ، ولغرض ضمان انسيابية السير في كلا الاتجاهين دون حدوث اي اختناقات مرورية تمت المباشرة بتأهيل الطريق السياحي الذي تصل كلفته الاجمالية الى (٤٣) مليار دينار عراقي بتاريخ ١٥ / ٥ / ٢٠١٩ على ان ينتهي العمل بعد (١٨) شهرا* .

ومما تجدر الاشارة اليه ان طول الطريق السياحي المحال الى شركتي ابابيل والنجم المضيء يصل الى (١٢) كم اي انها نفس المسافة التي تعد سببا رئيسا في حدوث الازدحامات المرورية كما اسلفنا ، ومن المقرر ان يكون باتجاهي ذهاب واياب تفصل بينهما جزيرة وسطية يصل عرضها الى (٢/١) م على ان يكون عرض كل اتجاه منه (٨,٥) م وكخطوة اولية للعمل تمت المباشرة بقلع الشارع القديم وتوسعته باضافة مساحات جانبية للشارع قدرها (١٠) م لكلا الجانبين لتزيد من المساحة العرضية بما يتوافق مع ما هو مخطط له، الصورة (١) .

الصورة (١) عملية توسيع طريق ابي الخصيب على حساب المساحة الجانبية



تم التقاط هذه الصورة ميدانيا بتاريخ ١٥ / ١١ / ٢٠٢٠
 كما سيتم تأهيل جميع الجسور البالغ عددها (١٣) ، جسرا كونها تشكل جزءاً مهماً منه بما يتناسب مع اتساعه ، بكلفة اجمالية تصل الى (مليار ومائة مليون) دينار عراقي ، وقد ادت هذه العمليات الى عدم امكانية استخدام هذا الطريق كونه اصبح موقعا للعمل وبالتالي لابد من اختيار طرق داخلية بديلة لضمان عملية الربط بين قضاء ابي الخصيب وقراه المتناثرة و مركز البصرة ، كالطريق الذي يطلق عليه (الطريق الوسطي) وطريق سيد حامد وطريق حمدان والبهادرية وغيرها من الطرق الداخلية ، كما في الخريطة (١)



المرئية الفضائية الملتقطة من القمر 7 landsat

نجم عن اختيار هذه الطرق الداخلية لعدم أهليتها وانعدام الطاقة الاستيعابية لها حدوث اختناقات مرورية حادة تسببت في تأخر الكثير من القوى العاملة عن اعمالها ، و يعود السبب في استخدامها بدرجة او باخرى الى ان العمل في تأهيل الطريق السياحي قد تزامن مع اعادة تأهيل طريق (البصرة - الفاو) او ما يسمى (الطريق الخارجي) ، لذلك فان التخطيط الملائم لشبكة النقل يتطلب وضع البدائل الممكنة وصولا الى البديل الامثل ، ومن هنا فان تخطيط النقل الشامل داخل المدن يعد جزءا لا يتجزأ من التخطيط الحضري لانه قابل للتعديل والتطوير المستمر في ضوء المتغيرات الحاصلة ومتطلبات المجتمع المختلفة التي ترتبط مع تطور المدينة.

الصورة (٢) احد الجسور القديمة قبل تأهيلها



تم التقاط هذه الصورة في اثناء الزيارة الميدانية بتاريخ ٢٠٢٠/١٠/٢١
الصورة (٣) احد الجسور بعد تأهيله وفتحه باتجاهين



تم التقاط هذه الصورة في اثناء الزيارة الميدانية بتاريخ ٢٠٢٠/١١/١٨
ان التخطيط السليم في هذا المجال يعد احد المتطلبات الاساسية والضرورية للمساعدة على توفير خدمات النقل عالية الجودة وبكلف ميسرة مع تأثير أقل في البيئة وتحسين النشاط الاقتصادي ، وبالعكس من ذلك فان غياب تخطيط النقل سيؤدي الى ازدحام حاد في المرور ، فضلا عن انه سيؤدي الى الابطاء في وتيرة النمو الاقتصادي ، علاوة على ما له من تأثير سلبي على البيئة وتبذير في المال العام وهدر في الطاقة ، وهذا يعد دليلا واضحا على ان مشاريع النقل تتطلب مدة طويلة نسبيا لانجازها وسيستنزف جزء كبير من الوقت في الدراسة

والتصميم والتنفيذ ، فضلا عن ذلك ان تطوير اي مدينة سيكون مرتبطا بصورة مباشرة بتطوير وتنمية استعمالات الارض كجزء مكمل للخطة بعيدة الامد.

ان عملية توسيع الشارع من (٧) م الى مايقرب من (١٧,٥) م تطلبت وضع الكثير من الخطط التي تهدف الى ضمان اتمام هذا المشروع الاستراتيجي وكان اولها قلع الطرق القديم وازالة الكثير من التجاوزات التي تعيق المسار الجديد للطريق وفق ما هو مطلوب ، وقد تباينت المساحات المتجاوز عليها والتي تمت ازلتها بين منطقة واخرى ، اذ بلغت في بعض المناطق (٦) م كما في قرية (ابو مغيرة والحمزة) في حين قلت في مناطق اخرى الى ما يقرب من (٢) م كما في قرية (نهر خوز) ، فضلا عن ذلك تباين جنس الابنية المشيدة على هذه المساحات بين استخدامها في تشييد المنازل للسكن لما تتمتع به من سهولة الوصول وبين استخدامها في تشييد المحلات التجارية كونها تقع على طريق المواصلات الرئيس في القضاء .

ان هذه المحلات بسبب قدم البعض منها كون بنائها يعود الى عقود ماضية وعدم الاهتمام ببناء البعض الاخر ادى الى عدم اظهارها بشكل حضاري ، فضلا عن انه بسبب تثارها وعدم انتظامها اصبحت واجهاتها لا تتناسب مع واقع هذا الطريق و ماهو مخطط له من انه سيكون بمثابة شريان رئيس ومهم في محافظة البصرة يعمل على الترويج النفسي ليس لسكان القضاء فحسب بل لمعظم سكان المحافظة ، لاسيما وانه ينتهي بطريق ساحلي ينتهي الى متنزه الساحل العائلي الذي ترتاده الكثير من العوائل البصرية كونه يحتل موقعا متميزا اسهم في جذب السفرات المدرسية من مختلف ارجاء المحافظة ، لذا ان عملية ازالة هذه الابنية بمختلف اشكالها نتيجة للاسباب الالفة الذكر تطلب جهودا اضافية ووقت اضافي تم هدره في توجيه الانذار للمتجاوزين ثم عملية الازالة ناهيك عن عدم امتثال بعض المالكين للتبليغات الموجهة اليهم مما قد اضطر الجهات المحلية المسؤولة الى اتخاذ اجراءات بحق المخالفين لتلك التعليمات وقد تضطر تلك الجهات الى القيام بعمليات الازالة بنفسها على الرغم من اعتراض المالكين وذلك خدمة للصالح العام .

مما تقدم نجد ان تخطيط النقل يتطلب تخطيطا هيكليا يجب ان يشمل جميع الاثار التي تقف عائقا في طريقه والتي يجب ان تتماشى مع خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية بما يضمن التغيير الشامل او الجزئي لهما ، وان هذا التغيير سيتترك اثره على الجانب العمراني لمحيط الشارع .

رابعا) محددات طريق ابي الخصيب السياحي

هنالك عدد من المحددات التي ينبغي الالتفات اليها واخذها بنظر الاعتبار لاطهار هذا المشروع بالشكل الذي يتناسب مع اهميته كطريق استراتيجي يمكنه ان يحقق انسيابية عالية في حركة المرور بما يضمن سهولة الوصول لكل مستخدميه كونه يربط جميع قرى قضاء ابي الخصيب مع بعضها ومع مركز محافظة البصرة وتتمثل تلك المحددات بالاتي :-

(١) التجمعات السكانية على جانبي الطريق وحراكها المستمر ، لاسيما في قرى (نهر خوز ، السبيليات ، الصنكر ، محيلة ، حمدان ، يوسفان ، مهيجران ، البهادرية ، السراجي)

، اذ يمكن للحراك السكاني غير المنضبط ان يكون عاملا رئيسا في عدم امكانية استخدامه الامثل بما يضمن سهولة الوصول لمستخدميه .

(٢) تعد الاسواق الممتدة على جانبي الطريق ومايرافقها من عمليات تبضع من قبل السائقين وسكان المنطقة سببا في حدوث الازدحامات التي قد تتخطى حدود الاماكن المحددة لها الى الطريق المستخدم من قبل سائقي المركبات مما يؤدي الى اعاقه وعرقلة حركة السيارات بالمستوى المطلوب .

(٣) يعد انتشار المدارس الحكومية والاهلية التي تقع على جانبي الطريق والتي يصل عددها الى (٢٠) مدرسة ذات دوام مزدوج من اهم المحددات ، الخريطة (٢) ، اذ يؤدي خروج التلاميذ والطلبة في اثناء انتقالهم من والى سكنهم الى خلل في مكونات السلامة العامة التي يعد المورد البشري من اهمها ، كما ان وجود هذه المدارس ادى الى حدوث الكثير من الحوادث المرورية التي يتعرض لها الطلبة والتلاميذ الذين هم في سن مبكر

(٤) الحراك العشوائي لوسائل النقل المختلفة التي تتنوع ما بين السيارات والعربات والدراجات بانواعها المختلفة سيؤدي فيما لو لم يتم السيطرة عليه وفق آلية دقيقة الى حدوث الحوادث المرورية التي ستكون سببا في خسائر بشرية ومادية تلقي بتبعاتها على مستخدمي هذا الطريق الحيوي.



بالاعتماد على المرئية الفضائية الملتقطة من القمر 7 landsat

الاستنتاجات

توصلت الدراسة الى ان الطريق الداخلي الذي يربط القرى المتناثرة في قضاء ابي الخصب فيما بينها من جهة و مركز محافظة البصرة من جهة اخرى قد مر بمراحل رئيسة ثلاث ، تمثلت المرحلة الاولى باستخدام الطرق الترابية غير المعبدة وربط ضفتي الانهار التي تقطع ذلك الشارع باستخدام الموارد الطبيعية المتاحة المتمثلة بجذوع النخيل التي اطلق عليها اسم (القناطر) ، لاسيما الانهار الصغيرة ، اذ تم وضع هذه القناطر في مقدماتها في حين تم وضعها

في ذنائب الانهار الكبيرة بعد ان قل اتساعها ، وبذلك كانت هذه الطرق تتناسب مع استخدامها من قبل المشاة في اثناء تنقلهم بين القرى المتباعدة التي تفصل بينها تلك الانهار .

بدأت المرحلة الثانية في العشرينات من القرن الماضي حينما بدأت فكرة اكساء الشارع نفسه ليكون قادرا على استيعاب حركة السيارات ، اذ بدأ العمل فيه في عام ١٩٢٠ ليتم اكماله بعد اربعة اعوام ويبدأ في حينها من نهر ابو فلوس مرورا باللبناني لينتهي بالبصرة القديمة حاليا مارا بقرية المطيحة ، الا ان الضرورة دعت الى مد شبكة النقل هذه عبر ربط قرية السراجي والبراضعية الى العشار ، وقد كانت الطاقة الاستيعابية له تتناسب مع اعداد السيارات التي تسلكه من جهة ، فضلا عن انه يتلاءم مع عدد السكان حينذاك من جهة اخرى ، الا ان الانفجار السكاني الذي شهده قضاء ابي الخصيب الناجم عن موجة النزوح التي تزامنت مع تفتيت الاراضي الزراعية ومارافقها من زيادة في اعداد السيارات ادت الى عدم امكانية هذا الطريق على استيعابها مسببة الاختناقات المرورية على امتداده ، لاسيما في نقاط التفتيش والتقاطعات وبعض المناطق التي اتخذ فيها الباعة من هذا الشارع سوقا رائجا لبضائعهم المتنوعة .

وبعد قرن من الزمن بدأت المرحلة الثالثة التي تعد من المراحل المتطورة جدا ، اذ اتسمت بالدقة العالية في التخطيط لكل مرحلة من مراحل انشائه بدءا من قلع الشارع القديم واعادة اكسائه بما يحقق جودة العمل مرورا بتوسيعه وصولا الى رفع الجسور القديمة وتوسيعها بما يضمن انسيابية سير المركبات بسهولة ويسر على طول امتداده ، فضلا عن ان خصوصيته الجمالية المرافقة لعملية التأهيل ستعمل على اكتسابه الطابع السياحي الى جانب دوره الرئيس في عملية النقل بما يحقق سهولة الوصول لمستخدميه .

لذلك فان اي مشروع بهذا الحجم من التكاليف يتطلب المزيد من التخطيط ليتناسب مع ما هو معول عليه كأساس في دعم وتأهيل البنى التحتية التي ترتبط به ، فضلا عن امكانية تحسين الواقع السياحي في القضاء واظهار الكثير من المعالم السياحية التي ستبرز الى حيث الوجود في حال الالتفات اليها ، فضلا عن انه سيعمل على تحسين الواقع الاقتصادي للكثير من العائلات التي اقامت المحلات التجارية على جانبيه مستغلة الزخم السكاني الناجم عن الزخم المروري ، وهذا سيؤدي بدوره الى حركة تسوق عالية يمكنها ان تدر ارباحا مغرية تشجع مالكي هذه المحلات على توسعتها وتطويرها فيما بعد لتعطي واجهة ملائمة تختلف عما كانت عليه المحلات في السابق .

المقترحات

هنالك مجموعة مقترحات مهمة وضرورية ينبغي الالتفات اليها والتأكيد عليها من قبل الجهات المعنية لضرورة كل منها ، لاسيما وان هذا التحول قد يأتي بنتائج سلبية في حال عدم الالتزام بمتطلبات المصلحة العامة والتقييد بالقوانين والانظمة المرورية وتمثل بما يلي :-

(١) التوجه نحو اعتماد النقل العام لما له من مزايا متعددة كونه يقلل من الضغط على المرور مما سيخفف من حدة الازدحامات والحوادث المرورية وبالتالي سيقص الفجوة بين وحدة الزمن مقارنة مع المسافة المطلوب قطعها بين نقطتين ، فضلا عن ان

- استخدام النقل العام سيقفل من حجم التلوث البيئي الناجم عن كثرة عدد السيارات الخاصة ، كما انه سيوفر للأشخاص فرصة جيدة للتمتع بمحيط الشارع ذو الطابع الزراعي في بعض القرى الزراعية المحاذية له.
- (٢) انشاء محطات انتظار نموذجية تتوافر فيها مستلزمات الراحة لضمان ديمومة وانجاح النقل العام ، وضرورة التغلب على المشاكل التي تواجه تلك المحطات والتي يعد عدم الاهتمام بتوفير البيئة المريحة والممتعة للمستخدم في اثناء الانتظار ، مما يجعل من الصعوبة انجاح مشروع النقل العام لعدم امكانية استخدامه من الصمود بوجه مغريات النقل الخاص التي يتمكن مستخدميه من تسييره وتسييره وفقا لرغباتهم المباشرة وأمزجتهم وأساليبهم في الحياة مما سيؤدي إلى عدم الإقبال على وسائل النقل العام في حال عدم الاهتمام بتوفير البنى التحتية المرافقة لهذا المشروع الحيوي ، كما انه من الضروري استخدام موارد البيئة الطبيعية المتاحة لتحاكي محيط الطريق وبالتالي سينعكس ذلك على جمالية المكان .
- (٣) انشاء مواقف حديثة للسيارات والاهتمام باللوحات الارشادية لانجاح مشروع الطريق السياحي واطهاره بمستوى الطموح وتهيئة جميع مستلزمات النجاح وتعد مواقف السيارات احدى هذه المستلزمات لتفادي حدوث الازدحامات المرورية التي قد تحدث اذا لم تتوفر تلك المواقف الخاصة بالسيارات في اثناء عمليات التبضع من الاسواق المنتشرة على جانبيه او في اثناء التوقف لنقل او نزول الاشخاص .
- كما ان للوحات الارشادية دورا كبيرا في التعرف على القرى المجاورة لهذا الطريق والتي تمتاز بتسمياتها القديمة الى تعود الى قرون من الزمن ، فضلا عن ان هذه اللوحات ستسهم في ابراز الكثير من المعالم الاثرية المنتشرة على جانبية واطهارها كجزء من الموروث الحضاري الذي ينبغي تطويره بما يتناسب مع حاجة الفرد لمثل هذه المواقع للترويج عن النفس في ظل الهروب من صخب المدينة وضوضائها , كقصور آل النقيب وفجة النعمة ، فضلا عن انه سيكون لهذه المواقع مردود مالي يسهم بشكل او باخر في تعظيم الايرادات المحلية .
- (٤) انشاء اسواق مركزية لكل قرية من القرى على ان لا تكون مماسا للطريق وتخصيص اماكن خاصة للباعة المتجولين ومنعهم من البيع في غير تلك الاماكن .
- (٥) بناء الجسرات في المناطق القريبة من المدارس وتنظيف التلاميذ والطلبة على استخدام تلك الجسرات بدلا من استخدام الطريق في عملية العبور ، وذلك عن طريق دورات توعوية مكثفة تبين المخاطر التي يسببها العبور عبر الطريق المستخدم من قبل المركبات بمختلف انواعها .
- (٦) انشاء طريق خاص لمستخدمي الدراجات بعيدا عن طريق المركبات لتجنب المخاطر التي يسببها الاستخدام المشترك بين المركبات وتلك الدراجات ، مما سيؤدي الى انخفاض الحوادث المرورية من جهة وانسيابية السير من جهة اخرى .

(٧) المباشرة بانشاء الطريق السياحي المقترح المحاذي لشط العرب ابتداءً من العشار وصولاً الى جنوب قضاء ابي الخصيب ، مما سيوفر فرصة جيدة لاستغلال المقومات السياحية التي يمتلكها شط العرب والتي ستعمل على تعظيم الايرادات المالية لمحافظة البصرة . ، فضلا عن انه سيوفر فرص عمل للكثير من السكان .

المصادر

١. الدليمي ، خلف حسين ، الجيومورفولوجيا ، علم شكل الارض التطبيقي ، المملكة الاردنية الهاشمية ، عمان ، ٢٠٠١ .
٢. سلامة ، حسن رمضان ، اصول الجيومورفولوجيا ، الطبعة الاولى ، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة ، عمان ، ٢٠٠٤ .
٣. عبد ، عبدالودود عبد الرضا ، تقييم كفاءة النقل النهري في شط العرب وافاقه المستقبلية ، اطروحة دكتوراه ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، ٢٠١٦ .
٤. العبود ، ياسين صالح ، ابو الخصيب في ماضيها القريب ، العراق ، ٢٠١٥ .
٥. غضبان ، فؤاد بن غضبان ، السياحة البيئية المستدامة بين النظرية والتطبيق ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، الاردن .
٦. قائممقامية قضاء ابي الخصيب ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٩ .
٧. وزارة الشؤون البلدية والقروية في المملكة العربية السعودية ، دليل التصميم الهندسي للطرق ، ٢٠١٩ .
٨. وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، البصرة نتائج تعداد ١٩٧٧ .
- وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج الحصر السكاني لمحافظة البصرة ، بيانات غير منشورة ، ٢٠١٤ .

(١) ياسين صالح العبود ، ابو الخصيب في ماضيها القريب ، ابي الخصيب ، العراق ، ٢٠١٥ ، ص ٤٩

* تم الحصول على هذه الملاحظات من خلال الزيارة الميدانية بتاريخ ١٦/١٠/٢٠٢٠

(٢) وزارة الشؤون البلدية والقروية في المملكة العربية السعودية ، دليل التصميم الهندسي للطرق ، ٢٠١٩ ص ٢٥ .

(٣) د.فؤاد بن غضبان ، السياحة البيئية المستدامة بين النظرية والتطبيق ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، الاردن ، ص ٦٨ .

* لم يتم ادراج ثمان تعرجات كونها اقرب الى الخط المستقيم منه الى الالتواء .

(٤) حسن رمضان سلامة ، اصول الجيومورفولوجيا ، الطبعة الاولى ، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة ، عمان ، ٢٠٠٤ ، ص ٢٢٢ .

* تم الحصول على هذه القيمة من خلال المعادلة (معامل الانعطف = الطول الحقيقي / الطول المثالي) ويعد الانعطف حاداً اذا اقترب من القيمة (١,٥) راجع د. خلف حسين الدليمي ، الجيومورفولوجيا ، علم شكل الارض التطبيقي ، المملكة الاردنية الهاشمية ، عمان ، ٢٠٠١ ، ص ١٦٠ .

(٥) وزارة الشؤون البلدية والقروية في المملكة العربية السعودية ، دليل التصميم الهندسي للطرق ، ٢٠١٩ ص ٦٣ .

(٦) وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، نتائج تعداد سنة ١٩٧٧ ، البصرة

(٧) وزارة التخطيط ، الجهاز المركزي للإحصاء ، احصاء البصرة ، ٢٠١٥ ، بيانات غير منشورة ٧.

(٨) قائممقامية قضاء ابي الخصيب بيانات غير منشورة ، ٢٠١٩ .

(٩) د . عبدالودود عبد الرضا عبد ، تقييم كفاءة النقل النهري في شط العرب وافاقه المستقبلية ، اطروحة دكتوراه ، جامعة البصرة ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، ٢٠١٦ ، ص ١٦٨

* مقابلة شخصية مع المهندس حسين معاون مدير بلدية ابي الخصيب بتاريخ ٢٩/١١/٢٠٢٠