

## دراسة للمداخل الحضرية لمدينة الكوت

أ.د. عبد الجليل ضاري عطا الله

جامعة واسط - كلية التربية

### المقدمة

الوعي المروري ، وتعد مداخل المدينة من المناطق المهمة التي عانت كل هذه المشاكل فضلا عن الاهمال والتردي في الخدمات ولحد يومنا هذا ، بسبب عدم الاهتمام بتصميم المداخل وتنظيمها ولانعدام الخدمات الحضرية في الكثير منها فضلا عن الازدحام المروري الواضح التي تعاني منها المداخل . ان لمداخل المدينة اهمية كبيرة كونها تمثل الوجهة الاولى التي تقابل الزائر الذي قدم لزيارة المدينة حيث تعطيه الانطباع الاول عن المدينة ونظافتها وتنسيقها . عليه تهتم مدن العالم بالمداخل الحضرية وتنظيمها ونظافتها وهو ما يظهر في الكثير من العواصم مثل فينا واستوكهولم وفي المدن السياحية واشهرها مداخل اسطنبول المتميزة . عانت مداخل مدينة الكوت الكثير من الاهمال والتقصير من دوائر المدينة الخدمية والذي ادى بدوره الى تردي وضع هذه المداخل ومنظرها وانعكس على طبيعة

يمر العالم بفترة تغيير في جميع النواحي التي تميز الحياة البشرية عن غيرها.ومنها الحياة الحضرية. حيث تزايدت احجام المدن بشكل كبير نتيجة التحضر السريع في اكثر الدول وخاصة النامية . وهذا التوجه يمثل تحديا كبيرا لادارة المدن وطبيعة الخدمات الحضرية و طرق المعيشة ، لذلك يواجه المخططين الحضريين مشاكل عديدة في طريقهم للبحث عن الارتقاء بالحياة الحضرية ومنها النهوض بالخدمات وخاصة النقل الحضري و حركة المرور .

تعاني المدينة العراقية مشاكل مرورية وامنية وبيئية عديدة منها الازدحام المروري و التلوث البيئي وخاصة الضجيجي والحوادث المرورية وغيرها وهذا يعود الى عدة اسباب منها الظروف الطبيعية للمنطقة وطبيعة تخطيط النقل واستيعاب الشوارع داخل المدينة وكثرة عدد السيارات وتنوعها ومستوى

ان عدم اكمال الطريق الحولي في الكوت زاد من مشكلة مداخل المدينة وتزايدت كثافة الحركة المرورية في شوارعها.

### **Abstract**

The world passes with a period of changing in all aspects that distinguish Human life from others. The size of cities has increased as a result of rapid urbanization in most of the countries specially the developing countries. This trend represents a great challenge to administrate cities ,type of urbanizing services and ways of living. Urban planners are facing multi-problems in their way to upgrade with urban life such as promote services specially Urban transport and traffic.

The Iraqi cities are suffering from many security and traffic problems such as traffic Jam, ecological contamination specially noise, traffic accidents and others .All that related to natural

الخدمة التي تقدمها والمتمثلة في تسهيل حركة المرور الى داخل المدينة وشوارعها وفي تنفيذ الاجراءات الامنية المطلوبة. كما

reasons such as; transport planning ,capacity of streets inside the city ,increasing number of cars and the nature of traffic awareness. The entrances of cities are considered the main areas suffered from neglecting and regression till now. All that related to the lack of concern of the entrances design , lack of Urban services in many of their sections and areas and traffic Jam that these areas are suffered from .The entrances of cities are very important because they are the first thing seen by the visitor and will give him a good impression about the city, its cleanliness and organization. So, the cities round the world concern with Urban entrances ,organization and their cleaning and that what we see in most of

the capitals such as Vienna and Stockholm and the tourism cities such Istanbul.

Five entrances of Al-Kut's city suffered from neglecting and dereliction from Al-Kut's governmental service departments led to regression of these entrances situations and

view that reflected the type of service represented by these entrances such as facilitate road traffic inside the city and its roads .The incomplete of the service road round Al-Kut city increased the problem of Al-Kut's entrances and the road traffic increased in Al-Kut's streets.

نظافتها ) مما ولد مشاكل بيئية وخدمية ومروية للمداخل الحضرية في المدينة .

٣- أهمية البحث : يمكن ان نحدد أهمية البحث في النقاط الآتية :

- للمداخل أهمية كبيرة في تنظيم حركة المرور والسيطرة عليها .

- يعد أول بحث علمي عن مداخل المدينة في العراق .

- تنبيه الحكومة المحلية في الكوت الى حالة الإهمال التي تعاني منها مداخل المدينة .

- توجيه انظار الدوائر الخدمية في المدينة الى اوصول الخدمات الى المداخل الحضرية .

٤- الحدود المكانية والزمانية :

تمثل الحدود المكانية للبحث في الحدود البلدية لمدينة الكوت والمناطق المحيطة بها

#### الإطار النظري للبحث

١- مشكلة البحث : يمكن صياغة

مشكلة البحث على شكل سؤال رئيسي يتمثل بأن (هل ان المداخل الحضرية جزء اساسي من المدينة ولها أهمية كبيرة في تنظيم حركة المرور فيها) كما يمكن وضع اسئلة ثانوية لمشكلة البحث :

- هل ان مداخل مدينة الكوت تعاني من الإهمال وقلة الخدمات الحضرية ؟

- هل تتباين حركة وحجم المرور ما بين مداخل مدينة الكوت الخمسة ؟

٢- فرضية البحث :

يمكن ان نصوغ فرضية البحث :

ان مداخل المدينة تعاني من النقص والضعف في ( تصميمها - خدماتها -

يدفع السكان الى بناء حياة افضل وخلق التزام قوي تجاه المدينة والحرص على تنميتها. تعمل التنمية الحضرية على ايجاد ترابط قوي لدى افراد المجتمع ما بين البيئة المحلية وارث المدينة وثقافتها المتميزة. وقد يظهر ذلك جليا في مداخل المدن ولوحاتها واعلاناتها وفي تصميمها وعمارتها.

ان مداخل المدن على انواع منها المداخل البرية التي تستخدمها طرق السيارات وخطوط السكك الحديدية وهي الاكثر اهمية وانتشاراً ومنها المداخل المائية مثل الانهار والبحار و المحيطات والتي تتمثل في مدن الموانئ (بيروت- لندن) والمدن النهرية مثل البصرة والقاهرة وبودابست.

وهناك المداخل الجوية للمدينة و التي تتمثل في المطارات الموجودة في اطراف المدن الكبيرة مثل مطار بغداد ومطار اسطنبول<sup>(١)</sup> . وقد اقتصرت الدراسة على المداخل البرية الخمسة في مدينة الكوت .

**المبحث الاول : مداخل مدينة الكوت - توزيعها**

#### مدينة الكوت تاريخياً

نشأت مدينة الكوت بالفترة ١٨٠٠-١٨١٢ على ضفاف نهر دجلة وذلك بانضمام بعض القرى لبعضها واستقرار الحياة الاجتماعية فيها . وكذلك للعوامل الاقتصادية دورها وتأثيرها كونها ميناء تجاري على الطريق

في اقليم المدينة ولمسافة ١٠ كم من بعض الاتجاهات اما الحدود الزمانية فتتمتد من ظهور الطرق المبلطة حول مدينة الكوت وذلك في النصف الاول من القرن الماضي ولغاية عام ٢٠١٧

٥- **المفاهيم النظرية :** ان المفاهيم النظرية للبحث تتمثل في معنى ومفهوم مدخل المدينة . والذي يمثل منطقة محددة بابعاد مساحية في الاطراف الحضرية للمدينة . وهي تمثل منطقة مرورية و امنية في مداخل المدينة هدفها تنظيم حركة المرور الداخلة للمدينة والخارجة منها فضلا عن الاهداف الامنية المتمثلة في التفتيش و المراقبة و السيطرة الامنية .

كما تعد المداخل من العناصر الخطية التي تستخدم كممرات وطرق مرورية للمدينة ، وقد تمثل نقاط من الحدود البلدية ما بين اراضي المدينة و الاراضي الزراعية المحيطة بها وهي ممرات لحركة المرور التي تربط المدينة بالاقليم المحيط بها و الاقليم الاخرى . ان الاهتمام بتطوير التنمية الحضرية المستدامة والتي تساهم في تمكين المدن من انشاء بيئة سليمة وملائمة للعيش. ويتم ذلك بايجاد مدن خالية من الكاربون والملوثات وقادرة على الحد من بصمتها البيئية من خلال تحقيق الكفاءة في استخدام مصادر الطاقة المتوفرة. فضلا عن ان تعزيز الحس بالمكان

اخرى عام ١٩٩٣ وحدث المخطط للمرة الثالثة عام ٢٠٠٢. وبعد تغيير النظام السياسي عام ٢٠٠٣ تم تكليف شركة نسق للاستشارات الهندسية باعداد مخطط جديد للمدينة عام ٢٠٠٦ ولم يكمل انجازه بالفترة المقررة بعدها تم تكليف مكتب الفارابي للاستشارات الهندسية لاكمال المخطط حيث اقرته الحكومة المحلية في عام ٢٠١٤. في كل هذه المخططات لم ينظر يدراية و اهتمام الى مداخل المدينة الحضرية ولم تكلف اي جهة لدراسة الموضوع حيث ترك الامر لتقدير البلدية والجهات الامنية مما ادى الى عدم تنظيم مداخل المدينة او تصميمها بشكل هندسي وعلمي طيلة السنوات الماضية،

(١) هيام مجيد جابر البكري ، مورفولوجية المحلة السكنية ، مؤسسة مرتضى للكتاب ، العراق ، بغداد ، ٢٠١٠ ، ص١٥

(٢) جبر عطية جودة ، الوظيفة السكنية لمدينة الكوت ، رسالة ماجستير ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩ ، ص١٤

كما ان هذه المداخل كانت عبارة عن طرق ترابية غير منظمة ولم تتم عملية تنظيمها الا

النهري ( بغداد - البصرة ) عبر نهر دجلة ، وقد حفز عامل نشأة المدينة وتطورها التجاري في نشوء النواة المركزية للمدينة والتي جذبت استعمالات ارض حضرية اخرى<sup>(١)</sup>.

ان موقع مدينة الكوت كعقدة موصلات برية مهمة ساهم في تطور المنطقة الحضرية والمنطقة المحيطة بها حيث سهلت طرق النقل بربط المدينة بالمدن الاخرى والقرى القريبة ،<sup>(٢)</sup> وخاصة انشاء الطريق البري الذي يربط الكوت بالعاصمة بغداد في عام ١٩٦٠ .

ان تخطيط المدينة وشكلها ومداخلها وتاريخها يرتبط بنشأة المدينة وتوسعها وعمرانها واعداد المخططات الاساسية لها . فقد تم اعداد مخطط اساسي لمدينة الكوت من قبل شركة دوكسيادس اليونانية عام ١٩٥٦ بعدها اعدت المديرية العامة للبلديات مخطط اخر للمدينة عام ١٩٦٢ ومن ثم كلفت مديرية التخطيط العمراني قسم المنطقة الجنوبية فريق عمل تخطيطي لاعداد مخطط حديث للمدينة عام ١٩٧٣ وبعد فترة قصيرة اعد مخطط اساسي جديد لمدينة الكوت من قبل نفس المديرية والذي انجز عام ١٩٧٨ وبسبب سرعة توسع المدينة تم تحديثه عام ١٩٨٦ وبعد سبع سنوات اضطرت المديرية العامة للتخطيط العمراني الى تحديثه مرة

الخارجية (ينظر خارطة -١-). اما نقاط التفنيش المتواجدة فيها والمشرفة على التفنيش والسيطرة والتنظيم المروري فهي تابعة لقيادة شرطة واسط / مديرية السيطرات الخارجية . وتحتوي على منتسبي في الشرطة و الامن باعداد متفاوتة حسب اهمية المدخل وحجم حركة المرور فيه . وفي الاختصاصات الاتية :

بعد ظهور الطرق المبلطة وخاصة طريق بغداد -الكوت ( ١٩٦٠ ) ، فضلاً عن نقل مواضعها بين فترة و اخرى نتيجة لتوسع المدينة بحيث اصبح موضع بعض المداخل خارج الحدود البلدية للمدينة.

١- مداخل المدينة : ان مداخل المدينة الخمسة تتبع ادارياً وفنياً لمديرية بلدية الكوت وهي تقع في اطراف المدينة وعلى الطرق مديرية شرطة تفنيش ضباط و مراتب .

- أ- وحدة K9 استخبارات ضباط و مراتب.
- ب- مديرية شرطة مرور ضباط و مراتب .
- ت- منتسبي وحدة حاسبة المعلومات .

خارطة (١) مداخل مدينة الكوت



المصدر: من اعداد الباحث، وبالاعتماد على مديرية التخطيط العمراني في محافظة واسط

المداخل الاخرى (ينظر صورة-١) . يقع المدخل الشمالي داخل الحدود البلدية للمدينة وقريبا من نهاية الطريق الحولي حيث يرتبط بطريق ( كوت - بغداد ) والذي يمتد بطول ٢٢ كم . والذي بدء العمل فيه عام ٢٠٠٦ ونفذ منه تقريبا ٤٦% لغاية عام ٢٠١٤ .<sup>(١)</sup>

١-٢ المدخل الشمالي ( طريق كوت - بغداد )  
ويمثل اهم مدخل مروري من مداخل المدينة ، وذلك لكثرة حركة المرور القادمة من بغداد الى الكوت وبالعكس المغادرة من الكوت الى بغداد فضلا عن مستخدمي المرور النافذ والمتوجه الى محافظتي البصرة وذي قار، بالمقارنة مع حركة المرور من

صورة ١- المدخل الشمالي لمدينة الكوت

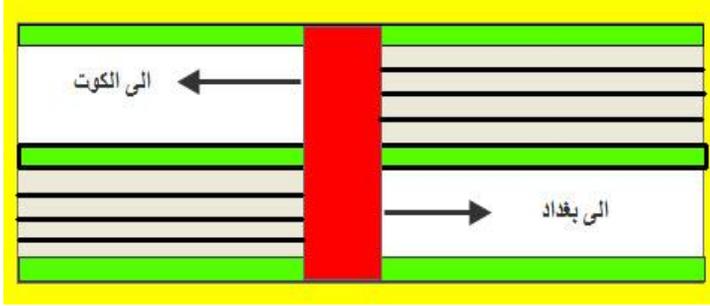


ويحتوي على منشآت عمرانية ( غرف الحرس - مسققات سيارات - دورات مياه عامة ) وهي تابعة الى مديرية بلدية الكوت تستخدم من قبل قيادة شرطة واسط باعتبارها سيطرة رئيسية لاغراض التفتيش والسيطرة . تم تطوير المدخل عدة مرات واخرها عام ٢٠١٧ الا ان العمل لم يكتمل لحد الوقت الحاضر ويعاني المدخل من مشاكل كثيرة

كما ان هذا المدخل هو الاوسع من بين مداخل المدينة حيث صمم بعرض ( ١٠٠ متر ) ويحتوي على جزرة وسطية ومسارين احدهما للذهاب بعرض ( ٢٠ متر ) والاخر للاياب بعرض ( ٢٠ متر ) لكل مسار اربع مرمرات تفصل بينهما جزرات وسطية بعرض متر.<sup>(٢)</sup> ( ينظر الشكل -١ ) ومحرمات طريق ( ٢٥ متر ) على جانبي الطريق .

اهمها الازدحام المروري وقلة الخدمات  
الحضرية وخدمات البنى التحتية وانعدام  
التشجير .

الشكل ١-١- يبين مخطط المدخل الشمالي لمدينة الكوت



- (١) عبد الجليل ضاري عطا الله ، احمد جاجان عباس ، الاثار البيئية للطريق الحولي في مدينة الكوت ، مجلة اداب الفراهيدي ، جامعة تكريت ، العدد ١٩ لسنة ٢٠١٤ . ص ٢١١ .
- (٢) مديرية بلدية الكوت - سجلات غير منشورة ٢٠١٧ .

توجد محطة تعبئة وقود اهلية قرب المدخل .  
والطريق له اهمية دولية ومبلط بالاسفلت.  
ويضم شارع واحد بمسارين احدهما للذهاب  
والاخر للاياب لايزيد عرضه على ( ٦ متر  
) ونتيجة لافتتاح منفذ زرباطية الحدودي عام  
٢٠٠٣ ولتحسن العلاقات التجارية بين  
العراق وايران فهو يستخدم بكثافة متزايدة  
خاصة خلال فترة عاشوراء ، حيث يستخدم  
من قبل الزوار الايرانيين ( ملايين الزوار )  
الذين يستخدمون السيارات العراقية والايرانية  
من مختلف الاحجام مما يسبب حوادث  
مرورية كثيرة على هذا الطريق تسبب سقوط  
اعداد من القتلى والجرحى . يعاني المدخل

٢-٢ المدخل الشرقي ( طريق كوت - بدره )  
(  
وكان يقع داخل المخطط الاساس للمدينة  
master plan مجاور لمديرية مرور  
واسط ، الا انه تحول خارج المدينة نتيجة  
التوسع الحضري باتجاه طريق (كوت-  
بدره) واصبح على مشارف هور الشويجة.  
المدخل بعرض ٦٠ متر وهو بمسارين  
احدهما للذهاب والاخر للاياب ، كل منهما  
يتكون من ممرين احدهما للسيارات العامة  
والاخر للسيارات العسكرية والحكومية، يضم  
بعض المسقفات البسيطة و بناية لتواجد  
الحرس يستخدمها العاملين في السيطرة كما

## ٢-٤ المدخل الجنوبي ( طريق كوت - ناصرية )

ويقع قريبا من نهر الدجيلة الا انه في عام ٢٠١٥ نقل لمكان ابعد بالقرب من المعهد التقني في الكوت خارج الحدود البلدية وهو بعرض ( ٦٠ متر ) للذهاب والاياب تفصلهما جزرة وسطية بعرض ٤ متر ويضم بناية للحرس ومسقات وفي حالة عمرانيتها جيدة . خاصة بعد اجراء عملية توسيع للطريق الرابط بين (الكوت-الحي) في عام ٢٠٠٠ حيث قلت الحوادث المرورية فيه . الا انه يعاني من عدم وصول الماء الصالح للشرب وانعدام المجاري (١) .

## ٢-٥ المدخل الغربي ( طريق كوت - موقية - احرار )

ويقع المدخل على بعد ٤ كم خارج الحدود البلدية للمدينة وصمم بعرض (١٠٠ متر ) الا انه قلص في الواقع لعرض ( ٦٠ متر ) ولم ينفذ التصميم لحد الان ، اذ يضم المدخل بناية صغيرة لتواجد الحرس والشرطة العاملين في نقطة للتفتيش والسيطرة ويضم مسقات بسيطة تستخدم لاييقاف السيارات واجراء عملية التفتيش .

بعد نقطة التفتيش مباشرة يتفرع الطريق الى اتجاهيين ( طريق كوت - موقية ) التي تبعد ٣٠كم والطريق الاخر يؤدي الى ( ناحية الاحرار ) التي تبعد حوالي ٢٥ كم .

من صعوبة الحصول على الماء الصالح للشرب وانعدام المجاري وسوء التبليط فضلا عن انعدام الارصفة ومحدودية الخطوط المرورية وعدم وجود مناطق خضراء .

## ٢-٣ : المدخل الجنوبي الشرقي ( طريق كوت - عمارة )

ويقع المدخل خارج الحدود البلدية لمدينة الكوت ( منطقة السوادة ) وبعرض ( ١٠٠ متر ) ويتكون من مسارين تفصل بينهما جزرة وسطية وهناك محرمات طريق (٢٥ متر) على الجانبين . والطريق الرئيسي الدولي (رقم ٦) بمسارين بعرض ( ٨ متر ) لكل مسار تفصلها جزرة وسطية بعرض (٤ متر ) (١) . ويضم مسقات بسيطة وبناية صغيرة لتواجد الحرس العاملين في سيطرة ( كوت -عمارة ) وقريبا من المنطقة محطتان لوقود السيارات ،يتبع المدخل لاشراف مديرية بلدية الكوت ، علما انه خارج الحدود البلدية .

تم اعداد دراسة لتطوير المدخل من قبل البلدية الا انها لم تتجز لحد الان بسبب التقشف المالي في العراق مند عام ٢٠١٤ ولقلة التخصصات المرصودة لبلدية الكوت .ويعاني من صعوبة الحصول على مياه الشرب وانعدام المجاري وعدم وجود حدائق ومناطق خضراء .

يعكس العلاقات الاقليمية للمدينة ومحيطها .

ان موقع مدينة الكوت على الطريق الدولي الرابط بين جنوب العراق والعاصمة بغداد من جهة والمناطق الحدودية في المحافظة والمدن الايرانية مع المناطق الدينية المقدسة في النجف و كربلاء من جهة اخرى ساهم في زيادة الحركة المرورية والضغط المروري على مداخل المدينة الخمسة .

وان بيان الاهمية المرورية لمداخل المدينة يتمثل في قدراتها الاستيعابية على دخول هذا الكم الكبير من السيارات المختلفة الى المدينة ( ينظر جدول ١ ) والخروج منها .وان التدفق المروري للمدينة من مداخلها الخمسة يتباين في حجمه واعداد وسائط النقل المستخدمة ( ينظر جدول -١ ) .

يعاني المدخل مشاكل عديدة من سوء الخدمات الحضرية وانعدام التشجير وسوء التبليط .

### المبحث الثاني : اهمية ودور مداخل المدينة

ان لمداخل المدينة اهمية مرورية وبيئية واقتصادية وامنية كونها تساهم في تنظيم حركة المرور الداخلة والخارجة من والى المدينة فضلا عن اهميتها البيئية والدينية . ان مداخل المدن تحتل مكانة مهمة في تخطيط المدينة الغربية حيث تمثل المكان الاول الذي يعطي انطباع للمشاهد و الزائر القادم للمدينة . وتتمثل اهميتها في .

#### ( ١ ) الاهمية المرورية :

لنقل الحضري دور مهم في حياة المدينة الاقتصادية والاجتماعية كما يعمل على نمو وتوسع المدينة فضلا عن انه

جدول -١- التدفق المروري الداخل لمدينة الكوت عبر مداخلها الرئيسية لعام ٢٠١٤

| المجموع | حمل ثقيل ٣ طن | حمل متوسط | حمل خفيف | باص كبير | باص متوسط | باص صغير | سيارة حكومية | سيارة ركاب ٥ | سيارة خاصة |                                       |
|---------|---------------|-----------|----------|----------|-----------|----------|--------------|--------------|------------|---------------------------------------|
| ٦٣٠٧    | ١٠١٢          | ٤٢٧       | ٥٣١      | ١٧٣      | ١٢١       | ١٤١٨     | ٢٠٥          | ٩٠٧          | ١٥١٣       | المدخل الشمالي                        |
| ٣٠٢٦    | ٤٨٤           | ٨٧        | ٤١٩      | ١٨       | ٣١        | ٤٩٨      | ٣٩           | ٤٧           | ١٤٠٣       | المدخل الجنوبي                        |
| ٣٩٥٢    | ٦٨٣           | ٢٠٧       | ٤٩٧      | ١٩       | ٢١        | ٨٣٦      | ٦٨           | ٧٠٥          | ٩١٦        | المدخل الجنوبي الشرقي                 |
| ١٩٥٨    | ٦٥٣           | ٦٤        | ١٢٩      | ٥٨       | ٢٠        | ٢٥١      | ١٣١          | ٢٢٤          | ٤٢٨        | المدخل الشرقي                         |
| ١٣٦٥    | ٥٦            | ٦٩        | ٣٣٨      | ٣        | ٨         | ١٧١      | ٤٧           | ٢٤١          | ٤٣٨        | المدخل الغربي<br>( موقفية -<br>احرار) |
| ١٦٦٠٨   | ٢٨٨٨          | ٨٤٤       | ١٩١٤     | ٢٧١      | ٢٠١       | ٣١٧٤     | ٤٩٠          | ٢١٢٤         | ٤٦٩٨       | المجموع                               |

المصدر : استراتيجية تطوير مدينة الكوت وتحديث التصميم الاساسي لها ، المرحلة الاولى

٢٠١٤،

مرورية هذا العدد الكبير يستخدم مداخل المدينة خلال ساعات اليوم الواحد مما يدل على ضخامة الاعداد التي تدخل المدينة واعداد السيارات التي تخرج منها فضلا عن دخول اعداد اخرى عبر الطرق الترابية المحيطة بالمدينة منها طريق الكارضية الموازي لنهر دجلة والذي يدخل لشبكة شوارع المدينة من محلة الكرامة والتي لم يتم تسجيلها لقله اهميته كونه طريق زراعي وقله عدد المركبات المستخدمة للطريق . واكثرها زحما هو المدخل الشمالي حيث يزيد عدد السيارات في ساعات النهار عن (٦٣٠٧ مركبة).

ان هذا التدفق المروري الكبير والذي يصل الى (١٦٦٠٨ سيارة ) الداخلة الى مدينة الكوت خلال ساعات النهار ( من الساعة السابعة الى السادسة مساء) يمكن ان يضاف اليه ٥٠% من حجم المرور داخل المدينة خلال ساعات الليل . وهذا يعني ان حجم حركة المرور الداخلة للمدينة خلال اليوم الواحد والتي تقدر بـ ( ٢٤٩١٢ ) مركبة اصف لها نفس العدد من المركبات الخارجة من المدينة الى الطرق الخارجية للمدن المحيطة بالكوت ومحافظه واسط ، بحيث تصل عدد السيارات الداخلة للمدينة والخارجة منها خلال اليوم الواحد (٤٩٨٢٤) رحلة

على مصادر الطاقة التقليدية وتقليص عمليات التمدد الحضري.<sup>(٢)</sup>

(١) سناء عودة عبد الله الحجامي ، التحليل المكاني لاستعمالات النقل الحضري في مدينة الكوت ، رسالة ماجستير في كلية التربية ، جامعة واسط ، ٢٠١٦ ، ص ١٩١  
١- فؤاد بن غضبان.، المدن المستدامة والمشروع الحضري نحو تخطيط استراتيجي مستدام، دار صفاء للطباعة والنشر، عمان، ٢٠١٤، ص ٨٠.

(٢) الأهمية الاقتصادية لمداخل المدينة :

ان مداخل المدينة تعمل على تسهيل عمل المتسوقين من اقليم المدينة والاقليم المجاورة الى داخل المدينة واسواقها من اجل انجاز وشراء حاجاتهم من السلع والخدمات بشكل يومي . وتعد الحركة التجارية في اسواق المدينة جزء هام من اقتصاد المدينة ونشاطها الاقتصادي . وفي دراسة للاستعمال التجاري للمدينة ظهر ان نسبة كبيرة من المتسوقين ياتون من خارج المدينة حيث تقدر نسبتهم ( ٥٠ % ) بينما يقدر عدد المتسوقين اليومي (٥٥٠٠متسوق ) من المناطق التجارية المختلفة لمدينة الكوت<sup>(١)</sup> اذ تبين ان نسبة

ان دور واهمية مداخل المدينة واضح في خدمة الاقتصاد الحضري للمدينة وتسهيل انسيابية المرور من مداخل المدينة الخمسة باتجاه الشوارع الرئيسية للمدينة ولمستخدمي المرور العابر الذين لا يحتاجون التوقف في المدينة كما تساهم في خدمة مستخدمي السيارات الذين يرومون الدخول الى اسواق المدينة و مؤسساتها ودوائر الدولة المختلفة من سكان المدن والقرى المجاورة حيث يعودون الى مناطقهم الاصلية بعد انجاز معاملاتهم واعمالهم عبر نفس المداخل . بالرغم من دور مداخل المدينة في تسهيل حركة المرور وخدمتها الا ان الازدحام المروري حالة مزمنة في مركز المدينة وشوارعها الرئيسية بسبب طبيعة تصميم بعض الشوارع وكثرة الحواجز الامنية ونقاط التفتيش داخل المدينة وقلة انضباط السواق ووعيهم وسوء استعمالات الارض الحضرية وخاصة ارصفتها والشوارع والجزر الوسطية حيث تستخدم لغرض عرض بضاعة الباعة المتجولون .<sup>(١)</sup> ولغرض تحقيق التنمية الحضرية المستدامة يمكن تطبيق النقل المستدام بالمدينة من خلال تبني تصاميم عمرانية تتلائم والاستخدام الامثل لموارد الطاقة بحيث يتضمن تطوير النقل الجماعي والعمل على انشاء ممرات للمشاة وغيرها وصولا لتخفيض مستوى الاعتماد

المتسوقين للمحلات التي تستقبل اقل من ٢٥-٢٠ شخص ( حوالي ١,٣% ) ينظر  
٢٥ متسوق تقدر بـ ٢٦,٦% ونسبة  
المتسوقين للمحلات التي يشتري منها من ( جدول ٢ )

جدول ( ٢ ) عدد المتسوقين من المحلات بحسب المناطق التجارية في الكوت لعام ٢٠١٧

| عدد المتسوقين<br>المناطق التجارية<br>٢٥ | %   | ٥٠-٢٥ | %   | اكثر من<br>(٧٥-٥٠) | %  | اكثر من<br>١٠٠-٧٥ | %  | اكثر من<br>١٠٠ | %  | المجموع | %   |
|---|-----|-------|-----|--------------------|----|-------------------|----|----------------|----|---------|-----|
| المنطقة التجارية المركزية               | ٤٢  | ٢٥,٨  | ٧٤  | ٥٤,٤               | ٢٧ | ١٦,٦              | ١١ | ٦,٧            | ٩  | ١٦٣     | ١٠٠ |
| الشوارع التجارية الرئيسية               | ٧   | ٣١,٨  | ١٠  | ٤٥,٥               | ٢  | ٩,١               | ١  | ٤,٥            | ٢  | ٢٢      | ١٠٠ |
| الشوارع التجارية المحلية                | ٣٦  | ٢١,٨  | ٩٦  | ٥٨,٢               | ٢٣ | ١٣,٩              | ٧  | ٤,٣            | ٣  | ١٦٥     | ١٠٠ |
| المجمعات والمحلات المعزولة              | ١٣  | ٦٨,٤  | ٦   | ٣١,٦               | /  | /                 | /  | /              | /  | ١٩      | ١٠٠ |
| المجمعات والمخازن في<br>الضواحي         | ٤   | ٥٧,١  | ٣   | ٤٢,٩               | /  | /                 | /  | /              | /  | ٧       | ١٠٠ |
| مراكز بيع الجملة                        | /   | /     | ٨   | ١٠                 | /  | /                 | /  | /              | /  | ٨       | ١٠٠ |
| المجموع                                 | ١٠٢ | ٢٦,٦  | ١٩٧ | ٥١,٣               | ٥٢ | ١٣,٦              | ١٩ | ٤,٩            | ١٤ | ٣٨٤     | ١٠٠ |

المصدر: علي فوزي سعيد. تطور استعمالات الارض التجارية في مدينة الكوت. اطروحة دكتوراه في  
جامعة واسط-كلية التربية، ٢٠١٨، ص ٣٣.

الصغيرة حيث يأتي اكثر من النصف ( ٥  
الاف عامل ) من المدن و القرى القريبة  
مثل ( الحي والنعمانية والموقية والاحرار  
وشيخ سعد ). كما ان عمال قطاع النقل  
الحضري سواء العاملين كسواق او في  
خدمات التوصيل او محطات البنزين وغيرهم  
والذين يقدر عددهم ( ١٠٠٠ عامل ) قسم  
منهم يسكن خارج المدينة ونسبتهم تقدر  
( ٢٥% ) .

ان نصف هذا العدد ويقدر ( ٢٧٥٠  
متسوق ) يستخدم مداخل المدينة يوميا ، مما  
يدل على اهمية الدور الاقتصادي الذي  
تؤديه مداخل المدينة في خدمة القطاع  
التجاري . اضع الى ذلك دور المداخل في  
خدمة قطاع الصناعة حيث يعمل اكثر من  
( ١٠ الاف عامل ) في معامل الكوت اهمها  
معامل الشركة العامة للنسيج في واسط حيث  
يعمل ٧ الاف عامل (١) ، ومعامل الغاز  
السائل وورش الحي الصناعي وبقية المعامل

المرور والتنقل في المناطق الخضراء، توقيع الابنية ، اللون و اشكال الواجهات ) لتاثيرها على نفسية الانسان ومعنوياته فكلما نظمت البيئة الحضرية في مدخل المدينة و صممت بطريقة علمية و جميلة ساعد ذلك على اعجاب و ارتياح عين الناظر وبالعكس فان انعدام التنظيم والجمالية تعمل على احداث تاثيرات سلبية على البيئة الحضرية ونفسية الزائرين للمدينة وتاثيرات صحية اخرى .

ان احد الاسس والمعايير التي ينبغي ان يتم بموجبها وضع تصاميم الفضاءات المفتوحة ومنها مداخل المدن هو استعادة القيم والمفردات الحسية المتعارف عليها التي تكمن في ممارسات الانسان الفطرية و المكتسبة<sup>(١)</sup> .

ان عدم تنظيم المداخل للمدينة وسوء تصميمها وضعف الخدمات فيها سوف يؤدي الى ارتفاع معدلات التلوث البيئي ، حيث يزداد تلوث الهواء بسبب الازدحام المروري خلال ساعات الدروة (ينظر جدول-٣-) وانعدام المناطق الخضراء، كما يظهر التلوث البصري بشكل واضح في مداخل المدن بسبب انعدام التنظيم واهمال الطرق ونقاط التفتيش وقلة النظافة وتجمع النفايات في مداخل المدينة . كذلك قد نجد ارتفاع معدلات الضجيج بسبب فوضى المرور

هؤلاء يستخدمون مداخل المدينة يوميا في رحلة العمل من البيت الى مكان العمل وبالعكس ، ويعملون في مساحة من المدينة تقدر (٨٣٢ هكتار) عام ٢٠١٧ حسب التصميم الاساس للمدينة والتي تمثل الارض الحضرية المخصصة لقطاع النقل<sup>(١)</sup> . ان مداخل المدينة تساهم بدور واضح في خدمة اقتصاد المدينة حيث تنقل يوميا المواد الاولية التي تحتاجها الصناعة وكذلك تساهم في نقل الانتاج الصناعي الى الاسواق في المدن الاخرى داخل المحافظة وخارجها . كذلك فانها توفر فرص عمل متنوعة للمشرفين والمراقبين في هذه المناطق فضلا عن اعمال الباعة المتجولون الذين يقدمون الماء والمشروبات الغازية والشاي وخدمات الطعام وغيرها .

### ٣) الالهية البيئية :

تعد مناطق المداخل جزء من بيئة المدينة ، حيث تساهم في التعبير عن جمالية المدينة وتنظيم شوارعها وبنائاتها حيث يحكم البعض من الزوار والمسافرين على جمالية المدينة واهميتها من خلال المدخل المروري الذي يستخدمه .

ان مداخل المدينة والفضاءات المحيطة بها هي جزء معبر عن الوضع البيئي للمدينة ، لذلك اخذ المهندسون والمخططون بالاهتمام بجمال المدينة ومداخلها من حيث ( نظام

(١) حيدر عبد الرزاق كمونة ، التلوث الثقافي العامة ، طبع في مطبعة الشؤون البصري للشوارع التجارية في مدينة بغداد ، الثقافي ، بغداد، ٢٠٠٤، ص ٣٩ . العدد ١٧ ، سلسلة ثقافية تصدر عن الشؤون

### الجدول (٣)

كثافة المرور والملوثات الغازية ساعات الذروة في مدينة الكوت للعام ٢٠١٦ على وفق الدرجات المعيارية

| الملوثات التي تم قياسها / بوحدة قياس p.p.m ودرجتها المعيارية |                           |                  |                         |                  |                          |                  |                        | كثافة المرور / سيارة ساعة | مواقع القياس             |
|--|---------------------------|------------------|-------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------------------|---------------------------|--------------------------|
| الدرجة المعيارية   | ثاني اوكسيد النتروجين NO2 | الدرجة المعيارية | ثاني اوكسيد الكبريت SO2 | الدرجة المعيارية | ثاني اوكسيد الكاربون CO2 | الدرجة المعيارية | اول اوكسيد الكاربون CO |                           |                          |
| 1.7  | 0.90                      | 1.7              | 1.58                    | 11.1             | 3٨٧                      | 1.9              | 19                     | 2875                      | شارع النسيج              |
| 1.5  | 0.81                      | 1.5              | 1.45                    | 8.8              | 375                      | 1.9              | 18.9                   | 2830                      | شارع كوت بغداد           |
| 0.9  | 0.63                      | 0.8              | 1.04                    | 1.9              | 340                      | 0.1              | 9.7                    | 1006                      | شارع الهورة              |
| -0.8   | 0.08                      | -0.1             | 0.51                    | -4.9             | 305                      | -0.7             | 5.8                    | 16                        | حي سكني الهورة           |
| 0.8  | 0.59                      | 1.7              | 1.58                    | 12.7             | 395                      | 1.4              | 16.2                   | 1354                      | الكراج الخارجي ( الموحد) |
| -١,٠   | 0.05                      | -0.8             | 0.11                    | -4.4             | 308                      | -0.8             | 5                      | 12                        | حي سكني الزهراء          |
| 1.7  | 00.9                      | 1.8              | 1.61                    | 12.3             | 393                      | 1.7              | 17.8                   | 135                       | داموك الحي الصناعي       |
| 0.2  | 0.41                      | 0.7              | 1.01                    | 11.5             | 389                      | 1.3              | 15.5                   | 578                       | محطة وقود الكوت القديمة  |
| 1.7  | 0.90                      | 0.9              | 1.1                     | 2.9              | 345                      | ١                | 10.3                   | 2344                      | شارع الملعب              |

دراسة للمداخل الحضرية لمدينة الكوت ..... ( ٥٤ )

|      |      |      |       |      |      |     |      |                       |
|------|------|------|-------|------|------|-----|------|-----------------------|
| 0.51 |      | 0.31 |       | 330  |      | 9.1 | 2789 | مدخل الجامعة ١        |
| 0.5  | -0.5 |      | 0.0   |      | 0.0  |     |      |                       |
| 0.05 |      | 0.01 |       | 303  |      | 6.1 | 113  | مدخل الجامعة ٢        |
| -١,٠ | -0.8 |      | -5.3  |      | -0.6 |     |      |                       |
| 0.20 |      | 0.11 |       | 302  |      | 8   | 1056 | الانوار قرب الجسر     |
| -0.4 | -0.8 |      | -5.5  |      | -0.2 |     |      |                       |
| 0.30 |      | 0.06 |       | 305  |      | 6.8 | 901  | شارع سيد ابو الحسن    |
| -0.1 | -0.9 |      | -4.9  |      | -0.5 |     |      |                       |
| 0.10 |      | 0.1  |       | 302  |      | 6.3 | 845  | شارع الشيرازي الحوراء |
| -0.7 | -0.8 |      | -5.5  |      | -0.6 |     |      |                       |
| 0.12 |      | 0.18 |       | 302  |      | 5   | 823  | شارع العزة الجديدة    |
| -0.6 | -0.7 |      | -5.5  |      | -0.8 |     |      |                       |
| 0.04 |      | 0.03 |       | 303  |      | 4.1 | 9    | حي سكني العزة         |
| -١,٠ | -1.0 |      | -5.3  |      | -1.0 |     |      |                       |
| 0.01 |      | 0.08 |       | 307  |      | 6.3 | 102  | شارع ٤٠ الفلاحية      |
| -1.0 | -0.9 |      | -4.6  |      | -0.6 |     |      |                       |
| 0.01 |      | 0    |       | 303  |      | 4   | 10   | حي سكني الفلاحية      |
| -1.0 | -1.0 |      | -5.3  |      | -1.0 |     |      |                       |
| 0.02 |      | 0.7  |       | 303  |      | 4   | 88   | شارع جامع الكريمة     |
| -1.0 | 0.2  |      | -5.3  |      | -1.0 |     |      |                       |
| 0.00 |      | 0.01 |       | 308  |      | 3.6 | 8    | حي سكني الكريمة       |
| -1.0 | -1.0 |      | -4.4  |      | -1.1 |     |      |                       |
| ٠,٠٥ |      | 0.0٤ |       | -    |      | ١٠  |      | المحدد البيئي         |
| 0.3  |      | 0.6  |       |      |      | 9.1 |      | معدل تركيز الغازات    |
|      |      |      | 330.3 |      |      |     |      |                       |
| 0.4  |      | 0.٥  |       | 34.7 |      | 5.1 |      | الانحراف المعياري     |

المصدر: لمى عبد المناف رحيم. الاثار البيئية لوسائط النقل الحضري على مدينة الكوت. اطروحة دكتوراه في جامعة

واسط-كلية التربية. ٢٠١٧. ص ٧٨.

معينة تؤخذ بنظر الاعتبار ( الصحة البشرية - الاتظمة البيئية - المصروفات المطلوبة للتخلص من - انواع التكنولوجيا - الوعي البيئي ) (١) عند البحث عن معالجة مستويات التلوث .وان التباين في نسب الملوثات واضح في(جدول-٤-)حيث اختلافها ما بين الشوارع في منطقة الدراسة،ويظهران شارع النسيج يحتل النسبة الاعلى (٤٣،٦) من بين شوارع المدينة،واقلمها في شوارع محلة سكنية صغيرة(الكريمية) ويقدر ب(٦،٧).

وانعدام السيطرة على حركة وسائط النقل والذي يؤدي الى استخدام اجهزة التنبيه وكثرة المشاجرات بين العاملين في نقاط السيطرة ومستخدمي الطريق بحيث يصل مستوى الضجيج بالصوت الى اكثر من ( ٧٠ ديسبل ) ويصبح مصدر للتلوث الصوتي في مدخل المدينة .

ان التلوث البيئي في اي منطقة يظهر على مستويات مختلفة ،فالمستوى المقبول في التلوث سيكون طبعا مختلفا ما بين المكونات الملوثة للبيئة الحضرية. ولكن في كل حالة من حالات التخطيط البيئي فان عناصر

الجدول ( ٤ )التباين المكاني لنسب ملوثات الهواء الغازية في مدينة الكوت للعام ٢٠١٦

| مواقع القياس             | النسب المؤوية للملوثات الغازية في الهواء |                     |                     |                       | مجموع تركيز الملوثات |
|--------------------------|--|---------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|
|                          | اول اوكسيد الكربون                       | ثاني اوكسيد الكربون | ثاني اوكسيد الكبريت | ثاني اوكسيد النتروجين |                      |
| شارع النسيج              | 10.5                                     | 5.9                 | 13.٧                | 13.6                  | 43.6                 |
| شارع كوت بغداد           | 10.4                                     | 5.7                 | 12.5                | 12.2                  | 40.8                 |
| شارع الهورة              | 5.3                                      | 5.1                 | 9.0                 | 9.5                   | 29.0                 |
| حي سكني الهورة           | 3.2                                      | 4.6                 | 4.4                 | 1.2                   | 13.4                 |
| الكراج الخارجي ( الموحد) | 8.9                                      | 6.0                 | 13.6                | 8.9                   | 37.5                 |
| حي سكني الزهراء          | 2.8                                      | 4.7                 | 0.9                 | 0.8                   | 9.1                  |
| داموك الحي الصناعي       | 9.8                                      | 6.0                 | 13.9                | 13.6                  | 43.3                 |
| محطة وقود الكوت القديمة  | 8.5                                      | 5.9                 | 8.7                 | 6.2                   | 29.3                 |
| شارع الملعب              | 5.7                                      | 5.2                 | 9.5                 | 13.٤                  | 34.0                 |
| مدخل الجامعة ١           | 5.0                                      | 5.0                 | 2.7                 | 7.7                   | 20.4                 |
| مدخل الجامعة ٢           | 3.4                                      | 4.6                 | 0.1                 | 0.8                   | 8.8                  |
| الانوار قرب الجسر        | 4.4                                      | 4.6                 | 0.9                 | 3.0                   | 13.0                 |

|       |       |       |       |       |                       |
|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|
| 13.4  | 4.5   | 0.5   | 4.6   | 3.7   | شارع سيد ابو الحسن    |
| 10.4  | 1.5   | 0.9   | 4.6   | 3.5   | شارع الشيرازي الحوراء |
| 10.7  | 1.8   | 1.6   | 4.٤   | 2.8   | شارع العزة الجديدة    |
| 7.7   | 0.6   | 0.3   | 4.6   | 2.3   | حي سكني العزة         |
| 9.0   | 0.2   | 0.7   | 4.6   | 3.5   | شارع ٤٠ الفلاحية      |
| 6.9   | 0.2   | 0.0   | 4.6   | 2.2   | حي سكني الفلاحية      |
| 13.1  | 0.3   | 6.0   | 4.6   | 2.١   | شارع جامع الكريمة     |
| 6.7   | 0.0   | 0.1   | 4.7   | 2.0   | حي سكني الكريمة       |
| 400.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | المجموع               |

المصدر : لمى عبد المناف رحيم ، الآثار البيئية لوسائل النقل الحضري على مدينة الكوت ، اطروحة دكتوراه ، جامعة واسط - كلية التربية ، ٢٠١٧ ، ص٦٨

### الاستنتاجات والتوصيات :

لقد توصل الباحث الى مجموعة من الاستنتاجات :

١- لمداخل مدينة الكوت دور مهم في تنظيم الحركة المرورية في شوارع المدينة ، وفي اكمال الاجراءات الامنية المطلوبة .

٢- تعاني مداخل المدينة الخمسة من اهمال في التصميم والتنظيم وخدمات البنى التحتية .

٣- يعد المدخل الشمالي ( طريق بغداد - كوت ) اكثرها اهمية و ازدحاما من الناحية المرورية و الامنية .

٤- اما اهم التوصيات التي يعتقد الباحث انها ضرورية لتطوير عمل المداخل الحضرية للمدينة :

١- تنفيذ التصاميم المعدة لمداخل المدينة من قبل مديرية بلدية الكوت واطهارها بالمظهر اللاتق .

٢- ايصال الخدمات الضرورية ( الماء - المجاري - الاتصالات - المناطق الخضراء ) الى جميع مداخل المدينة .

٣- تطوير اساليب العمل في التفتيش والمراقبة الجارية في المداخل الامنية باستخدام المراقبة الالكترونية والكاميرات الحديثة .

١- لمداخل مدينة الكوت دور مهم في تنظيم الحركة المرورية في شوارع المدينة ، وفي اكمال الاجراءات الامنية المطلوبة .

٢- تعاني مداخل المدينة الخمسة من اهمال في التصميم والتنظيم وخدمات البنى التحتية .

٣- يعد المدخل الشمالي ( طريق بغداد - كوت ) اكثرها اهمية و ازدحاما من الناحية المرورية و الامنية .

## المصادر :

- i. استراتيجية تطوير مدينة الكوت وتحديث التصميم الاساسي لها ، المرحلة الاولى، ٢٠١٤.
- ii. جبر عطية جودة ، الوظيفة السكنية لمدينة الكوت ، رسالة ماجستير ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ١٩٨٩ ،
- iii. حيدر عبد الرزاق كمونة ، التلوث البصري للشوارع التجارية في مدينة بغداد ، العدد ١٧ ، سلسلة ثقافية تصدر عن الشؤون الثقافية العامة ، طبع في مطبعة الشؤون الثقافية ، بغداد، ٢٠٠٤،
- iv. سناء عودة عبد الله الحجامي ، التحليل المكاني لاستعمالات النقل الحضري في مدينة الكوت ، رسالة ماجستير في كلية التربية ، جامعة واسط ، ٢٠١٦،
- v. عبد الجليل ضاري عطا الله ، احمد جاجان عباس ، الاثار البيئية للطريق الحولي في مدينة الكوت ، مجلة اداب الفراهيدي ، جامعة تكريت ، العدد ١٩ لسنة ٢٠١٤ .
- vi. عبد الجليل ضاري عطا الله السعدون ، الاثار البيئية لتناقص مياه الانهار على المدينة العراقية ، اطروحة دكتوراه في مركز التخطيط الحضري والاقليمي ، جامعة بغداد ، ٢٠١١ ،
- vii. علي فوزي سعيد ، تطور استعمالات الارض التجارية في مدينة الكوت ، اطروحة دكتوراه ، كلية التربية -جامعة واسط ، ٢٠١٧،
- viii. فؤاد بن غضبان،، المدن المستدامة والمشروع الحضري نحو تخطيط استراتيجي مستدام، دار صفاء للطباعة والنشر، عمان، ٢٠١٤.
- ix. لمى عبد المناف رحيم ، الاثار البيئية لوسائل النقل الحضري على مدينة الكوت ، اطروحة دكتوراه ، جامعة واسط - كلية التربية ، ٢٠١٧
- x. محمد صالح القرشي ، اسس التخطيط البيئي ، دار الفراهيدي للنشر والتوزيع ، بغداد ، ٢٠١٥،
- xi. مديرية بلدية الكوت - سجلات غير منشورة ٢٠١٧ .
- xii. هيام مجيد جابر البكري ، مورفولوجية المحلة السكنية ، مؤسسة مرتضى للكتاب ، العراق ، بغداد ، ٢٠١٠

