

واقع تأثير الشوارع في مدينة الكويت وأثرها في المظهر الحضاري العام للمدينة

م.م. وسن نوشي محمد

كلية الفنون الجميلة / جامعة واسط

ملخص البحث

تمثل عنصر التأثير لفضاء الشارع جزءاً من العناصر المهمة في البيئة العمرانية حيث تتصف أغلبها بكونها صغيرة الحجم والمقياس مقارنة بالبيئة الحضرية ولكنها تتواجد بكميات واعداد كبيرة لذا تكون لها أهمية وظيفية وبصرية مؤثرة جداً، كما ان المشكلة الرئيسية لفضاء الشارع الحضري في مركز مدينة الكويت تتمثل في كيفية وجود تصور واضح عن عناصر التأثير الطبيعية والصناعية لفضاء الشارع بحيث يكون مكاناً تتوفر فيه مقومات الراحة والانتماء والامان وملامنا للمتطلبات العصرية المستجدة مع الحفاظ على الهوية والشخصية لشوارع المدينة وذلك من خلال استيعاب كثافة حركة السكان العالية، ومن هنا ظهرت أهمية البحث وهي تأكيد وظيفة اثاث الشارع وتوضيح هويته من خلال النشاط المستخدم فيه وتحسين البيئة العمرانية ورفع مستوى الخدمات، والحاجة الى التحكم في منظومة الحركة حالياً ومستقبلاً وكذلك تدعيم الصورة البصرية من خلال عناصر التأثير المختلفة للشوارع وتوفير الخدمات في المناطق المخصصة للمشاة والتي تتمثل في: المقاعد المظللة والتشجير التي تعمل على توفير البيئة المناسبة للمشاة ودراسة عناصر التأثير المعمارية للشوارع في دراسات وتجمل الطرق. ولتحقيق الاهداف المقصودة من البحث تركز الدراسة على الجانب النظري والتحليلي: تناول الجانب النظري لمحة نظرية عن انماط شبكة الشوارع في مدينة الكويت، تعريفها وانواعها، تصنيف الشوارع في المدينة، عناصر تأثير الشوارع الطبيعية والصناعية، مفهوماً ومكوناتها. اما الجانب التحليلي دراسة وتحليل واقع تأثير الشوارع في احياء (الزهران، الكفءات، داموك، الهورة، تموز) والواقعة في الجانب الايسر من نهر دجلة مع (حي الانوار، الفلاحية، الحوراء، العزة، حي الجهاد) مجموعة احياء المدينة في الجانب الايمن من نهر دجلة. معايير المقارنة بين الشوارع هي: (النبات، المياه، الصخور والموارد الطبيعية، الارصفة، اعمدة الانارة، علامات المرور، مواقف السيارات، مقاعد الجلوس، حاويات جمع النفايات، الاعمال الفنية، النصب التذكارية والجسور بنوعها (المشاة والداخلية) ونلخص اهم ما توصلت اليه الدراسة بعد التحليل الى كثرة المشكلات التي ادت الى ضعف تأثير معظم شوارع مناطق الجانب الايمن واليسر مما ادى الى تحقق ادنى درجات التوافق والانسجام في البيئة العمرانية عن المواقفة والتطور لأسباب عديدة منها، عدم اكتمال تصميم فضاء الشوارع، عدم الاهتمام بجماليات الشوارع عدم توفير احتياجات مستخدمي الشارع، عدم وجود الصيانة الدورية للابنية والطرق. ومن اهم التوصيات الاهتمام بالنواحي الجمالية للبيئة العمرانية وذلك من خلال الاهتمام بعناصر التأثير بنوعها الطبيعية والصناعية كونها تلعب دوراً مهماً في رفع الكفاءات الوظيفية للشارع الحضري

المقدمة

تلعب عناصر تأثير الشارع دوراً نشطاً في التصميم الحضري للمدن ككل سواء أكان للقيم الوظيفية ام الجمالية، كما ان تفاعل الاثاث الحضري مع الخصائص المعمارية للفضاء هو مهمة من حيث مقبوليتها وامكانية اعجاب الاشخاص الذين يستخدمونها، اذ ان الوضع المتجانس لعناصر التأثير الطبيعية والصناعية لها تأثير بصري ايجابي على الفضاء الحضري، كما ان تصميم الاثاث الحضري الذي يعكس او يكمل المدينة يمكن ان يصبح عناصر رمزية في المدينة مع مرور الوقت(١). لذا فان اثاث الشارع يقصد به اشياء كثيرة منها ما هو طبيعي (النبات، المياه، المواد الصخرية) ومنها ما هو صناعي اي يتدخل الانسان منها (اشارات المرور، علامات التنبيه، محددات الطرق، اعمدة الانارة، مسققات الوقوف ومؤشرات وعناصر اخرى، لذا فان اثاث الشارع يعد جزءاً من استعمالات الارض المخصصة للنقل على اعتبارها عنصراً رئيسياً من الشارع وهو مهم لعملية النقل داخل المدينة، ويؤدي كل منها وظيفة خاصة به، وهي تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر في حركة النقل وانسيابية المرور على الشوارع، فضلاً عن اعطائها مظهراً جالياً لاثاث المدينة، لذا يوجب على المخطط

والجهات البلدية الاعتناء بها وتنظيمها والتخطيط لها بشكل يتلائم مع حركة السير سواء للمركبات او للسابلة لان وجود عناصر التأثيث ترفع من كفاءة النقل الحضري^(٢).

من جانب اخر يتضح ان أثاث فضاء الشارع يشمل جميع العناصر المتواجدة ضمن ذلك الفضاء والمثبتة على سطوحه وتتصف اغلبها بكونها صغيرة الحجم والمقياس بالنسبة للبيئية الحضرية لكنها تتواجد بكميات واعداد كبيرة لذا تكون اهميتها بصرية مؤثرة جداً بالإضافة الى اهميتها الوظيفية ولا توجد محددات قياسية ثابتة للعناصر المصنفة لأثاث الشارع اذ يختلف قياسها من بلد لآخر وكدليل عام تكون الالوان المحايدة لأغلب العناصر لا اذا تطلبت الوظيفة عكس ذلك كما ان اسلوب الانهاء وربط العناصر بالسطوح المختلفة للشارع مهم جدا بحيث تخلق الشعور بكونها تنتمي الى الشارع ككل ويقصد به هنا اسلوب ترتيب وتنظيم المكونات والاجزاء لإنتاج الكل المقبول بصريا ووظيفيا اي ان مكونات تأثيث الشارع يجب ان تصمم منفردة بشكل جيد ثم تجمع مع بعضها بأسلوب مناسب لإنتاج تكوين مقبول بصريا ووظيفيا لان جمال المدن تتحكم فيه عناصر اساسية هما عناصر التأثيث لشارع كونها تعتبر من العوامل المؤثرة على شخصية الفضاء الحضري من خلال الانطباعات الحسية التي يثيرها الفضاء في الانسان ومثلما اشار بعض الباحثين woes kett معتبر عناصر الاثاث في فضاء الشارع من مكملات الفضاء الحضري المهمة سواء المادية منها كالمساطب والاكشاك او الطبيعية كالنباتات والمياه، ان الهدف من تأثيث فضاء الشارع هو توفير الراحة لمستعملي الشارع الذي يجعل من الشارع هدفا وغاية في نفس الوقت وليس ممرا للحركة فقط وبمعنى اخر ان عناصر التأثيث لفضاء الشارع هي من المكونات المهمة في البيئة العمرانية وتناسق هذه العناصر هي الاساس في اكتسب البيئة العمرانية قيم جمالية^(٣).

في هذا البحث تم تناول ظاهرة تأثيث الشارع باعتبارها مشكلة تخطيطية يجب ان تؤخذ بنظر الاعتبار في مراحل التخطيط الاولي ويجب ان تتوجه السلطات المعنية باتجاه ايجاد الحلول لهذه الظاهرة لأنه لا يوجد تأثير ملموس لوجودها على شوارحه المدن ، لذا تم دراسة عددت محاور اساسية منها دراسة انماط شبكة الشوارع في مدينة الكوت بأنواعها الشبكية والشعاعي والعضوي وتطبيق هذه الانماط على الشوارع الرئيسية للمدينة كما تم دراسة تصنيف الشوارع منها ما هو تجاري وسكني وصناعي وترفيهي ويخلص البحث الى دراسة عناصر تأثيث الشارع الطبيعية والصناعية من خلال الدراسة الميدانية التي تعد المحور الاساسي في البحث.

الاطار النظري للدراسة

المبحث الاول-

اولاً: مشكلة البحث: تعاني اكثر مدن العراق بشكل عام ومنطقة الدراسة (مدينة الكوت) بشكل خاص من قلة توفر الخدمات الضرورية التي تتلاءم مع المتطلبات الاساسية لتأثيث الشوارع والتي تعكس الصورة الحضارية والجمالية والراحة النفسية في شوارعها والتي تبدأ من الشارع والرصيف وما يقع عليهما من العناصر الحيوية الاخرى الواجب توفرها من قبل الجهات المعنية لكي تتناسب والتطور الحضري.

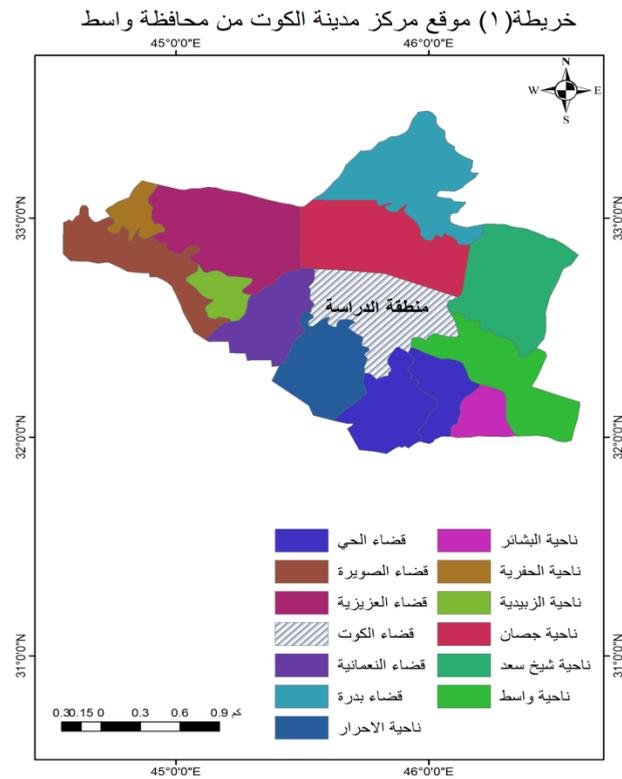
ثانياً: أهمية البحث: لما للشارع من أهمية في تحقيق سهوله الوصول بين وظائف المدينة المختلفة ولأن الشارع شريان الحياة في المدن لها يتوجب اعطاء الاهمية والاهتمام به لتحقيق الخدمة الفعلية لسكان المدينة الذين يعانون من نقص عدة خدمات الواجب توفرها في الشارع .

ثالثاً: هدف البحث: ان للبحث هدفاً حاول الباحث ابرازه وهو ابراز المظهر الحضاري لمدينة الكوت واثره على توفير الراحة النفسية لسكان المدينة .

رابعاً: فرضيت البحث: سنحاول في هذه الدراسة الإجابة عن بعض التساؤلات التي نعرضها على الشكل الآتي؟

- ١ – هل تتناسب متطلبات تأثيث الشوارع في منطقة الدراسة مع مثيلاتها من المدن المتطورة حضارياً؟
- ٢ – هل تتواجد العناصر الاساسية لتأثيث الشوارع ضمن منطقة الدراسة بما يتناسب والمظهر الحضاري للمدينة ؟
- ٣ – هل ان الجهات الحكومية المعنية غير قادرة على توفير هذه الخدمة لسكان المدينة ؟

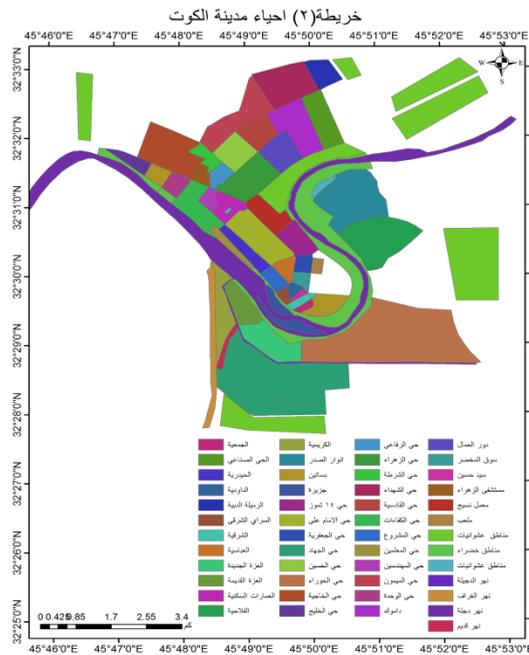
خامساً: منهجية البحث: اعتمدت الدراسة على الاساليب العلمية المتبعة في الدراسات الجغرافية على عدة مناهج ابرزها المنهج الوصفي التحليلي والدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة وكذلك اعتمدت الدراسة على المصادر المكتبية كالكاتب والبحوث العلمية والرسائل والاطاريح المعتمدة في الدراسات التي تخص منطقة الدراسة.



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على خارطة التصميم الاساس لمدينة الكوت، مديرية بلدية الكوت

المبحث الثاني - الموقع الجغرافي

يعد الموقع الجغرافي من اهم الظواهر الطبيعية المؤثرة في خصائص المدينة للعلاقة المباشرة بتنظيم حياة السكان الاقتصادية ، ودورة الهام في خطة المدينة في الوقت الحاضر من خلال تخطيط المواقع المكانية لمختلف الاستخدامات التي تتطلب توفير الخدمات الاجتماعية لها على اساس اقتصادي او للحد من النمو العشوائي اذ تقع محافظة واسط ومركزها مدينة الكوت بين دائرتي عرض $32^{\circ}1'$ و $30^{\circ}33'$ شمالا وخطي طول $44^{\circ}30'$ و $20^{\circ}46'$ شرقا^(٤). خارطة رقم (١) و (٢). اذ تبلغ مساحة مدينة الكوت بحدود (٤٠) كم^٢ وتقع في موقع مهم في تفرع نهري الغراف والدجيلي من نهر دجلة(٥). وهذا الموقع اثره في شكل وظائف الطرق الذي نعكسه على استعمالات الارض لوجود علاقة بين خطة الشوارع داخل المدن ونمط العمارة وتوزيع وترتيب الاستعمالات الاخرى اذ يعد اثاث الشارع جزء من استعمال الارض المخصصة للنقل لكونه عنصرا رئيسا من الشارع وهي مهمة لعملية النقل داخل المدينة ويؤدي كل منها وظيفة خاصة بها وهي تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر في حركة النقل وانسيابية المرور على الشوارع فضلا عن اعطائها مظهر جماليا لائقا للمدينة.



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على خارطة التصميم الاساس لمدينة الكوت، مديرية بلدية الكوت.

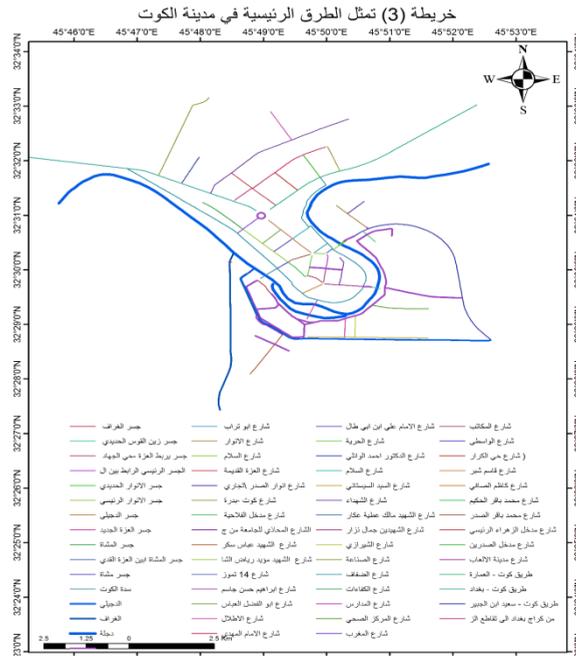
انماط شبكة الشوارع في مدينة الكوت: تعد الشوارع في المدينة الشرايين الرابطة بين اجزائها المختلفة، لذا فهي تمثل المسالك التي يستعملها السكان باعتبار انها تمثل منافذ مهمه لوسائل النقل فضلا عن كونها مناطق جذب لمختلف الاستعمالات السكنية والتجارية والصناعية. كما انها تمثل مناطق جيدة للتنزّه والتسليه (٦). وقبل ان نتطرق الى اهم انماط الشوارع في مدينة الكوت ، لابد لنا الاشارة الى الانماط الرئيسية داخل المدينة بشكل موجز وهي كالآتي:

١- النمط الشبكي (الرباعي): الذي يتم بواسطته تقسيم ارض المدينة الى مربعات او اشكال رباعية او مستطيلة، ان النمط الشبكي يوفر مجالاً واسعاً وحرية للمرور بحيث يتخلص من المركزية الشديدة، وان للمخطط مجال تحديد المسافات بين هذه الطرق المتوازية بحيث يجعلها قريبة من بعضها او يجعل بينها مسافات مناسبة ويقوم النم الشبكي بتوزيع عادل لحركة المرور وعلى الاخص عندما تكون (مسيبات) مولدات حركة المرور موزعة بشكل ثابت، وكذلك يعطي المروره لتوسع ونمو المدينة ولكن لهذا النمط مساوئه ايضاً ، مثل صعوبة ملائمة لتوزيع مراكز الخدمات بشكل تسلسل هرمي. فشبكة الشوارع المنتشرة بشكل متساوي ومتكافئ يصعب معها ايجاد تسلسل وتدرج لاهمية المواقع لكي تكون للخدمات التجارية والاجتماعية مراكز ثانوية ، كذلك يكون من الصعب توفير خطوط (للنقل العام السريع) وذلك لان كثافة السكان وشبكة الشوارع موزعة بشكل منتشر ومتكافئ بينما يحتاج خط النقل العام الى محور ذو كثافة سكانية عالية ليكون النقل العام بشكل اقتصادي وهكذا تكون النتيجة عادة استخدام وسائل النقل الخاصة (السيارات الخاصة) يكون ربط مولدات حركة المرور (كمواقع الصناعة او المكاتب الحكومية او المراكز التجارية والخدمات) صعباً عندما تكون هذا المواقع بشكل مشتت في انحاء مختلفة من المدينة^٧. ويمكن تمييز هذا النمط بسهولة في احياء مدينة الكوت الحديثة وهو السائد حالياً في اكثر احياء المدينة كما في احياء (الزهراء، الهورة، الكفاءات، الحوراء) وغيرها.

٢- النمط الشعاعي: هو النمط الذي تتفرع فيه الشوارع الرئيسية من مركز المدينة وتشع نحو الخارج بشكل مائل مستقيم على ان توصل بينها شوارع اخرى مستقيمة عرضية تقسم المدينة الى قطاعات رباعية ومن فوائد هذا النمط تقليص المسافة بين الاحياء المتواجدة في نهايات الحزم وبين مركز المدينة اما مساوئ هذا النمط ما يتعلق بالنقل والمرور فكما تنمو المدينة ويتسع حجمها فيزداد حجم المرور في المنطقة المركزية وربما تكون هذه الزيادة اكثر من قابلية استيعاب شبكة الطرق في المركز فتشكل عائقاً للمرور وحتى لو كان الربط بين هذه الاجزاء المتباعدة بين بعضها يكون صعباً نظراً لمرور هذا الربط من المنطقة المركزية التي تكون عادة نقطة التقاء جميع الخطوط الشعاعية وبسبب صعوبة الربط بين الاجزاء المختلفة للمدينة والرغبة الشديدة في التشييد في المنطقة المركزية ذات المميزات الكثيرة مما يجعل توسع المركز يشكل مشكلة تخطيطية دائمة^(٨). ويمكن ملاحظة هذا النمط في مركز مدينة الكوت في ساحة العامل حيث تكون الشوارع شعاعية الى جميع الاتجاهات وفي ساحة القصر الابيض والعباسية

٣- النمط العضوي: هو نمط غير منتظم وفيه لا تتبع الشوارع نمطاً موحداً منسجماً لا من حيث الاتجاه ولا من حيث الاتساع وتسود فيه الشوارع الضيقة والازقة الملتوية ولسيادة الشوارع العضوية في الاحياء السكنية القديمة والتي كانت وليدة النمو الطبيعي للمدينة امتازت المساكن بتقاربها وتلاصقها على جانبي تلك الشوارع لتحقيق ضلاً كافياً للمارة يقيهم حرارة الشمس اثناء الصيف. ومن مساوئ هذا النمط صعوبة مرور المركبات الكبيرة في شوارعها الضيقة فهي تتسع لمرور السابلة والعربات الصغيرة^(٩). ويتضح هذا النمط في الاحياء القديمة من مدينة الكوت (السراي، سيد حسين، الشرقية) فكانت مدينة الكوت خلال مراحل نموها الاولى لا تعتمد

على توجيه استعمالات الارض الحضرية فيها على التخطيط لذا كان نموها بصورة عشوائية غير مخططة لذلك افتقرت الى وجود الشوارع المخططة كالنمط الشعاعي والشبكي.



تصنيف الشوارع في مدينة الكوت: انطلاقاً من وظيفة الشارع بصفته عنصراً مهماً من عناصر النقل والموصلات فيمكن تصنيف الشارع من وجهة التخطيط العمراني الى اربع انواع كالاتي:

١ - الشوارع التجارية: تكمن أهمية النشاط التجاري ضمن استعمالات الأرض في المدينة لاعتبارات عدة منها أنها تستقطب جزءاً مهماً من العاملين في المدينة ، كما أنها تشكل مركز جذب سكاني نحو المراكز الحضرية^(١٠). لذا تميزت منطقة الدراسة بتنوع المؤسسات التجارية الممتدة في شوارعها إذ تمثل المنطقة الممتدة بين شارع الكص (شارع الحدادة بأنواعها) جنوباً ومنطقة المشروع شمالاً ونهر دجلة غرباً وساحة ١٤ تموز شرقاً وتشمل احياء (السراي وسيد حسين والشرقية والعباسية والمشروع) القلب التجاري للمدينة وهناك ايضا شوارع تجارية جديدة والمتمثلة بالاحياء العصرية منها شارع الهورة التجاري والتاميم وشارع الكفاءات اضافة الى الشوارع التجارية في الاحياء الشعبية كشارع العزة وشارع حي الجماهير والكريمية والزهراء وداموك والشهداء.

٢ - الشوارع السكنية: يضع المعنيون بتخطيط الطرق في حساباتهم عند تخطيطها الجدوى الاقتصادية لها قبل انشائها وتشمل مقارنة العوائد التي يؤمل الحصول عليها بعد انشائها مع تكاليف البناء ويعتمد ذلك على عدة عوامل اهمها حجم السكان اذ يكون للمناطق ذات الكثافة السكانية العالية الاولوية في اقبال الطرق لها^(١١). وفي مدينة الكوت بحكم ثقلها السكاني تعد نقطة تنطلق منها الطرق باتجاه مراكز الاقضية التابعة لها لذا كان حاجة المدينة الى مد شوارع اضافية نتيجة الى زيادة عدد سكانها او توسيع ما هو قائم منها اذ بلغ عدد سكان مدينة الكوت ٤٢٢٧٩٣ نسمة حسب احصاءات عام ٢٠١٤^(١٢). يقابلها المساحة المخصصة للشوارع ومواقف السيارات والكراجات (٨٣٢) هكتار^(١٣). تفقر اغلب الشوارع السكنية في مدينة واسط الى الكساء (التبليط)

بالإضافة إلى الأرصفة وخدمات البنية التحتية (شبكة مياه الصرف الصحي والأمطار) إذ إن أغلب الشبكات سطحية وعشوائية غير منظمة وتعد ملوثة للبيئة لكونها سطحية ومكشوفة مما تعد مصدر رئيس للأمراض داخل سكان المدينة ، مثل حي الحوراء الفلاحية حي الجماهير وغيرها

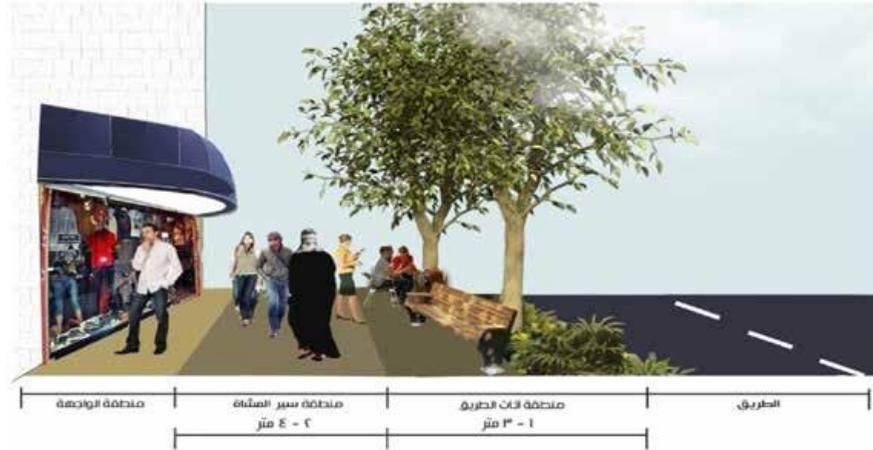
٣- الشوارع الصناعية: وهي الشوارع التي تقدم خدمة للمنطقة الصناعية وفي مدينة الكوت تشمل المؤسسات الصناعية كعمل الغزل والنسيج في وسط المدينة ومعامل الطابوق ومعامل صناعة قناني الغاز على طريق الكوت – مسيان بالإضافة إلى معامل المواد الغذائية والحلويات والمعجنات المنتشرة في أحياء المشروع وسيد حسين العباسية وأيضاً هناك معامل لطحن الحبوب وجرشها منها مطحنة الكوت على نهر الدجيلي فضلاً عن صناعات الحدادة الممتدة على نهر دجلة مقابل حي الحوراء والفلاحية بالإضافة إلى المنطقة الصناعية الرئيسية الممتدة على طريق كوت – مسيان بالقرب من أحياء الداموك، تفتقر أغلب شوارع المناطق الصناعية المذكور إلى البنية التحتية الأساسية إذ تميزت معظمها بسوء صرفها للمياه وشوارعها معظمها غير مبلطة وأرصفتها معدومة وهذا لا يجعلها أن تكون شوارع صناعية بالمقارنة مع شوارع المدينة الصناعية النموذجية في العالم.

٤- الشوارع الترفيهية: يعد الترفيه من الجوانب المهمة في حياة الإنسان لما له من آثار كبيرة على تصرفات الإنسان وإبداعاته إذ يتحقق من الترفيه عدة فوائد مثل إقامة علاقات بين أفراد المجتمع في محض إرادتهم خارج أوقات العمل وخروج الإنسان عن روتين العمل والمسكن مما يجعل الإنسان يشعر بالراحة النفسية التي تنعكس آثارها على إبداعاته ففي الدول المتقدمة تولي اهتمام كبير لهذا الجانب وتعمل على توفيره لكل الأعمار وفي جميع أنحاء المدينة خدمتنا لسكانها^(١٤). إن مدينة واسط على الرغم من امتلاكها وأجهزتها مائية واسعة المتمثلة بوجود ثلاثة أنهار دجلة وفرعيه الدجيل والغراف إلا أنها تعاني من الإهمال الكبير وعدم استغلالها لأغراض ترفيهية إذ يلاحظ على امتداد نهر دجلة من جهة أحياء العزة والحوراء والفلاحية استغلالها لأغراض صناعية (الحدادة) ومواد الإنشائية (الحصي والرمل والأسمنت وغيرها) مما أدى إلى تغيير استعمالها من ترفيهي إلى صناعي فضلاً عن تدهور التربة وقلة قابليتها للإنتاج الزراعي هذا من جانب ومن جانب آخر اقتصرت الأماكن الترفيهية على صالات الألعاب على ضفاف نهر دجلة التي تفتقر إلى الواجهة الحضارية واقتصرت على فئة الشباب الذكور بالإضافة إلى وجود الملاعب الرياضية التي لم تكتمل بعد لتقدم خدماتها لسكان المدينة المتمثلة بالمدينة الرياضية في حي الحوراء وملعب مدينة الكوت الرياضي مجاور جامعة واسط فضلاً عن الحدائق العائلية منها ریحانه الحيدرية و حديقة الواحة في حي الكفاءات ومدينة ألعاب الكوت ، على الرغم من وجود هذه المؤسسات الترفيهية الصغيرة لا تسد حاجة سكان المدينة للترفيه مما يضطر السكان إلى إشباع رغباتهم بالسفر إلى مدينة بغداد وخاصة في الأعياد والمناسبات.

عناصر تأثير الشوارع الطبيعية والصناعية، مفهومها ومكوناتها:

تؤثر عناصر تنسيق الموقع والتأثير الحضري على تصميم الفراغات العمرانية داخل منطقة وسط المدينة حيث إن التصميم الجيد لهذه العناصر يعطي الإحساس بالجمال في الفراغ كما إن التنسيق بينهما يزيد من كفاءة جمالية المدينة شكل (١)، لذا يتضح هنا دور التصميم الجيد والمتكامل لعناصر تنسيق الموقع في حل مشاكل

منطقة وسط المدينة وابرآها بالشكل الذي يتلائم مع متطلبات التخطيط الحضري والعمراني المتميز للمدينة ، لذا نظرا لاهمية هذه العناصر تم تقسيمها الى نوعين:



صورة (1) رسم توضيحي لنموذج يبين منطقة اثآط طريق

١- عناصر التأثيث الطبيعية: وهي التي يستخدمها المصممون من الطبيعة مباشرة لتتسيق فضاء الشارع الحضري داخل المدن:

الاشجار: وهي احد عناصر التنسيق الاساسية التي لها دور في رفع كفاءة العناصر الخدمية ويتمثل ذلك في توفير الظلال لممرات المشاة المؤدية للعناصر الخدمية وتوفير الظلال والمظهر الجميل لشوارع والعمل كعلامات بصرية لتوجيه الحركة وكذلك تعد عنصر جذب وكنوع من الخدمات الترفيهية بالاضافة كعنصر فصل بين الوظائف^(١٥). وتوصلت نتائج الدراسة الى انعدام عنصر الاشجار في شوارع احياء الجانب الايسر من نهر دجلة وجوده بشكل ضعيف في شوارع احياء الجانب الايمن من نهر دجلة .

المياه: تعد العناصر المائية شكل من اشكال الخدمات الترفيهية وذلك من خلال تواجدها في الفراغات الحضرية المختلفة اذ تعمل كعنصر جذب وملطف للجو كما انها تعمل على تنسيق الموقع الذي يساهم في رفع كفاءة الاداء الوظيفي للخدمات كما انها تعد عنصر تتجمع حوله العناصر المختلفة للوظائف والانشطة الرئيسية في منطقة وسط المدينة وخاصة كل ما يتعلق بحركة المشاة مثل الخدمات التجارية والترفيهية والادارية^(١٦). وتمثل عنصر المياه بوجود نهر دجلة ورافديه الغراف والدجيلي في احياء الجانب الايمن من نهر دجلة لكن افتقدت الى ابسط عوامل التأثيث الاساسية المتمثلة بارصفة المشاة ومقاعد الجلوس والتشجير والاسيجة بالاضافة الى انعدام المرافق النهرية في حين شهد الجانب الايسر من نهر دجلة امتداد شارع الكورنيش بشكل دائري مع امتداد نهر دجلة والذي تمثلت فيه بعض عناصر التأثيث مثل مقاعد الجلوس والاسيجة والتشجير وارصفة المشاة لذا كانت النتائج متفاوتة في هذه الفقرة اذ تبين وجود الماء مع امتداد شوارع المدينة وخاصة مع امتداد نهر الدجيلي مع انعدام تام لعناصر التأثيث بينما توزعت بعض عناصر التأثيث مع الشوارع الممتدة بمحاذاة نهر دجلة من الجانب الايسر .

الصآور والموارد الطفففة: تعد الصآور بأنواعها المختلفة عنصر من عناصر التنفق المهمة اذ تعمل على الربط بفن العنصر الخدمفة والسكنفة وكذلك العناصر الخدمفة ببعضها فضلا عن كونا عنصر آذب بفن المناطق المرتفعة والمنخفضة والعكس وبالنالف تساعد على فوففه الحركة فآاه عناصر الاهتمام سواء الخدمفة او السكنفة^(١٧)، والنائف فف هذه الفقرة مشابهة فف كل الشوارع اءال المءفنة انعدام الصآور والموارد الطفففة.

٢- عناصر التأفف الصناعفة: فقصء بها عناصر فرش الطرق والحائف لكي تعطف جمالفة آضرفة وفنفة للشوارع اءال المءن فمئلها عناصر (الارضفان، اللافائف الفآرفة واللوحائف الارشائف والاعلانات، الموانع والآواآر، اعمه الاناره، علامائف المرور، مواقف الحافلائ، مقاعء الجلوس، صنائفق البرفء والتبرعات واكشاك التلففون، آوافان جمع النفافان، عناصر الاعمال الفنفة والنصب) وتعمل هذه العناصر الصناعفة على المساعدة على رفع كفاءة الاءاء الوظففي لمنطقة وسط المءفنة كل آسب طففة اءاه .

وففما فلف عرض للمءائف النظرفة لهذه العناصر وعلافاها بمنطقة وسط المءفنة:

الارصفة: هف الجزء المكمل للطرفق المآصص لمرور المشاة وذلك بهفف فصل حركة المشاة عن حركة المركبائف وبذلك تعد ملآاً امنأ للمشاة، رغم ان الغرض الاساس من ارصفة المشاة فوفر بفئة امنه آآنب آظر الفعرض للحركة المرورفة الا انه قد فسآآم لاغراض آخرى^(١٨). واطهرف نائف الفرافة فبافنا فف اعمال رصف الشوارع اذ كان شوارع اآفاء العزة الفءفمة والآفءفة وآف الآوراء الاولى والثائفة الى نفاهة شارع الشفرفازف وجزء من آف الفلاففة وآف الفآهء وقرففا كل شوارع انوار الصءر ارصفة مقبولة بفنما كانت ارصفة شوارع اآفاء الهورة والكفاءائف والآلففج وآف المعلمفن والشرقفة والآاوف والجعفرفة والعباسفة والمشروع فضلا عن اآراء من اآفاء الزهراء والءاموك والشهءاء آفءة فف آفن انءمء فف آف الآآفة اما اعمال الارصفة (للسالفة) فكانء النائف مشابهة فف كل الشوارع اذ كانت مقبولة .

اللافائف الفآرفة واللوحائف الارشائف والاعلانات: هف الفئة الرففسفة من علامائف الطرق الفف فوضع على رصائف الطرق وتصفن الى علامائف طولة وعلامائف عرضفة وعلامائف رسائل وعلامائف مفرفة، اضافة الى صنف آخر ففعلق بعلامائف رصائف الطرق البارزة وتكون ذات الوان لها صلة بوظففة العلامائف منها ما هو فآارف او فلفمف او فرففهي ورفرها. واطهرف نائف هذه الفقرة الى الفشابه فف بعض المفففرائف والفبافن فف مفففرائف آخرى، اذ كان فعبفر بعض اللافائف الفآرفة بسفطا فف معظم الشوارع اذ فزءاء انففشارها فف الشوارع المؤءفة الى مركز المءفنة والمففمثلة بشوارع الواسطف والآرفة وشارع المحافظة وشارع الكورنفش وكذلك فف الشوارع الرففسفة مءآل مءفنة الكوئ والشارع الممءء باآآاه شفآ سعد والمآاآف لآفاء الزهراء والضباط والءاموك وكذلك الشارع الرففسف الممءء باآآاه قضاء آف والمآاآف لآفاء الفلاففة وانوار الصءر وشارع النفط، اما اشكال اللافائف الفآرفة فكانء معظمها عشوائفة فف اآلب الشوارع، اما ابعاءها فكان بعضها مففاسب مع وظيففها والبعض الآخر رفر مففاسب مع وظيففها، اما فف شوارع اآفاء الجانب الالفن من نهر ءفلة فكانء معظم ابعاء اللافائف رفر مففاسب مع وظيففها، اما وضوحفة اللافائف الفآرفة فكانء معظمها

مرئية نهاراً في شوارع احياء الجانب الايسر من نهر دجلة وغير مرئية وغير واضحة في شوارع احياء الجانب الايمن من نهر دجلة .

الموانع والحواجز: هي عناصر الطريق التي تسهم في توفير الامان وغالباً ما تكون صلبة من مواد خرسانية وتوضع غالباً وسط الطريق متعدد المسارب في الجزيرة الوسطى بهدف منع المركبات من المغادرة الى الاتجاه المقابل. وتوصلت الدراسة الى التشابه في النتائج لهذه الفقرة وذلك لكون الموانع والحواجز موجودة بشكل ضعيف في كل شوارع احياء الجانب الايمن والايسر لنهر دجلة باستثناء شارع محمد باقر الصدر (شارع النسيج سابقاً).

اعمده الإنارة: تعد من ابرز العناصر التشكيلية الجمالية لفضاء الشارع ولاسيما بالليل بالإضافة الى دورها الوظيفي في اضاءة الفضاء العمراني، وتسهيل حركة الناس ويجب ان توضع في اماكنها المخصصة بشكل امن بعيد عن خطر التكهرب وتكون ذات ارتفاعات مناسبة وذات تصاميم بسيطة وقابلة للصيانه المستمرة^(١٩). وكانت نتائج الدراسة متباينة في هذه الفقرة كون اعمدة الانارة موجودة بشكل ضعيف في احياء الجانب الايمن لنهر دجلة و مقبول في احياء شوارع الجانب الايسر لنهر دجلة.

علامات المرور: هي ادوات للتحكم المروري تضبط الكفرونيا وتعمل على توجيه حركة المركبات والمشاة بصورة متبادلة للوقوف والمضي في السير، وتستخدم هذه الاشارات بشكل رئيس لتنظيم حركة السير عبر التقاطعات كما تستخدم لضبط حركة المشاة عبر معابر المشاة. وبينت نتائج الدراسة الى وجود علامات المرور بشكل مقبول في شوارع احياء الجانب الايسر من نهر دجلة وانعدامها في شوارع احياء الجانب الايمن من نهر دجلة

مواقف الحافلات: وهي الحيز الذي يجري توفيره من عرض الطريق المعبد وبمحاذاة مسارب الحركة في المناطق الحضرية في كثير من الاحيان ويخصص لايفاف السيارات. وظهرت النتائج الى الوجود الضعيف لمواقف الحافلات في شوارع احياء الجانب الايسر لنهر دجلة والمتمثلة بشارع محمد باقر الصدر وانعدامها في شوارع مناطق الجانب الايمن لنهر دجلة.

المظلات ومقاعد الجلوس: هي الاماكن المخصصة لتوفير الظلال للأشخاص سواء للممرات او لاماكن الجلوس والانتظار ولايد ان تكون مصنوعة من مادة مقاومة للعوامل الجوية ويفضل ان تكون مصنوعة من مواد طبيعية مثل الخشب^(٢٠). وتوصلت الدراسة الى الوجود الضعيف لمقاعد الجلوس في شوارع احياء الجانب الايسر لنهر دجلة وانعدامها في شوارع احياء الجانب الايمن.

صناديق البريد والتبرعات واكشاك التليفون والحاويات عناصر الاعمال الفنية والنصب: تنتشر هذه العناصر بطريقة متجانسة خلال الفراغات العمرانية وسط المدينة ، وان تتركز بصورة اكبر بالمناطق الخدمية ذات الكثافة السكانية العالية ويجب ان تكون خامات الصناعية لهذه العناصر مقاومة للعوامل الجوية، ويرى ايضا ان تتواجد هذه العناصر على اساس المعدلات الخاصة بها كمسافات حركة ومسافات سير^(٢١). وكانت نتائج الدراسة متشابهة في هذه الفقرة كون صناديق البريد والتبرعات واكشاك التليفون موجودة في اغلب شوارع

احياء الجانب الايمن والايسر لنهر دجلة وبشكل عشوائي، اما بالنسبة لحاويات جمع النفايات توصلت الدراسة الى الوجود الضعيف لحاويات جمع النفايات في شوارع احياء الجانب الايمن مقابل وجودها بشكل افضل في شوارع احياء الجانب الايسر لنهر دجلة. اما عناصر الاعمال والنصب كانت نتائج متشابهة في هذه الفقرة كون عناصر الاعمال الفنية والنصب موجودة بشكل ضعيف جداً في شوارع احياء الجانب الايسر اذ اقتصر على وجود نصبين احدهما نصب الصياد بالقرب من مدخل سدة الكوت والثاني نصب الشهداء الفيولين بالقرب من مجسر المتنبي (فلكة العمارة) وعدم وجودها في شوارع احياء الجانب الايمن للمدينة.

الاستنتاجات:

١- اظهرت نتائج البحث الى تحقق ادنى درجة من التوافق والانسجام في البيئة العمرانية لشوارع مركز مدينة الكوت بسبب الوجود الضعيف لعناصر النبات في شوارع احياء الجانب الايمن لنهر دجلة وانعدامها تقريبا في شوارع احياء الجانب الايسر وكذلك انعدام وجود المياه والصخور والموارد الطبيعية الاخرى في كلتا الجانبين من المدينة .

٢- تفتقر شوارع مناطق مركز الكوت لعناصر تأثيث الشوارع الصناعية (اسلال نفايات، مقاعد جلوس، لوحات ارشادية، عناصر مائية، ارصفة للمشاة، حواجز الارصفة، تليفونات عامة وعدم وجود موقف مخصصة لانتظار السيارات).

٣- عدم توافق العناصر الطبيعية رغم ضعفها مع عناصر التأثيث الصناعية.

٤- التشابه الكبير لمعظم العناصر رغم ضعفها وعدم تفرد تصميمها بما يضعف من امكانيات تعريف المكان من خلال هذه العناصر.

٥- توصلت الدراسة الى عدم توفر الراحة لمستعملي فضاء الشارع بسبب ما تعانيه شوارع مركز مدينة الكوت من مظاهر الترددي البصري لافتقارهما الى معظم عناصر التأثيث الطبيعية والصناعية.

التوصيات:

١- الاهتمام بالنواحي الجمالية للبيئة العمرانية في شوارع مراكز المدن وذلك من خلال الاهتمام بعناصر التأثيث الطبيعية والصناعية لكونها تلعب دوراً مهماً في تحقيق الرفاهية للمجتمع.

٢- توفير كافة العناصر التأثيث والخدمات حتى يكون الشارع صالحاً للاستخدام من قبل كافة فئات المجتمع.

٣- اللاتفات التجارية واللوحات الارشادية والاعلانات يجب ان تكون تعبيرها بسيطاً واشكالها موحد وابعادها متناسبة مع وظائفها وان تكون مرئية ليلاً ونهاراً.

٤- الوجود الجيد للموانع والحواجز وكذلك اعمدة الانارة وعلامات المرور ومواقف الحافلات ومقاعد الجلوس وصناديق البريد والتبرعات واكشاك التليفون والحاويات وعناصر الاعمال والنصب.

٥- الاخذ بنظر الاعتبار تأثير خصوصية الزمان والمكان على تصميم عناصر تأثيث فضاء الشارع في المناطق الحضرية.

المصادر

- 1- Güremen, L., Kent Kimligi ve Estetigi Yönüyle Kentsel Donati Elemanlarinin Amasya Kenti Özelliginde Arastirilmesi, E-Journal of New World Sciences Academy, Cilt: 6, Sayi: 2, 2011
- ٢ عبد الواحد ن حيدر عبد الهادي ، دراسة تأثير استعمالات الارض على تقييم شبكة الطرق في اعداد التصميم الاساس للمدينة ، رسالة ماجستير ، المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا ، جامعة بغداد ، ٢٠١٠ ، ص٨٥ .
- ٣ شاهين، علاء، تأثيث الشارع في مدينة الكويت ، دراسة ميدانية لبعض العناصر، ٢٠٠٦ ، ص٣٤
- ٤ جبر عطية جودة المياح، الاقليم الوظيفي لمدينتي الكوت والحلة ، دراسة مقارنة في جغرافية المدن ، اطروحة دكتوراه ، كلية الاداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٣ ، ص٥١ .
- ٥ احسان عباس جاسم ، تحليل العلاقة بين استعمالات الارض ومنظومة النقل الحضري باعتماد تقنية GIS ، منطقة الدراسات لمدينة الكوت ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد ، المعهد العالي للتخطيط الحضري والاقليمي ، ٢٠٠٧ ، ص٥٣ .
- ٦ علي لفته سعيد ، الاقليم الوظيفي لمدينة النجف الكبرى ، اطروحة دكتوراه ، جامعة بغداد ، كلية الاداب ، ٢٠٠٧ ، ص١٧٣ .
- ٧ مظفر علي الجابري ، التخطيط الحضري ، الجز الاول مدخل عام ، مركز التخطيط الحضري والاقليمي للدراسات العليا ، جامعة بغداد ، ط١ ، ١٩٦٨ ، ص٧١-٧٠ .
- ٨ مظفر علي الجابري ، مصدر سابق ، ص٦٨-٧٠ .
- ٩ عبد العال عبد المنعم الشامي ، جغرافية المدن عن العرب ، مجلة عالم الفكر ، المجلد التاسع ، العدد الاول ، ص١٤٢ .
- ١٠ قاسم مطر عبد الخالدي ، النمو الحضري و أثره في التخطيط العمراني لمدينة الزبير ، اطروحة دكتوراه ، كلية التربية للعلوم الانسانية ، جامعة البصرة ، ٢٠١٣ ، ص١٤١ .
- ١١ محمد لفته خلف ، تقييم كفاءات الشوارع الرئيسية للنقل بالسيارات في مدينة البصرة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية ، رسالة ماجستير ، كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ٢٠١٢ ، ص٥٨ .
- ١٢ <http://wasitprovince.gov.iq>
- ١٣ احسان عباس جاسم ، مصدر سابق ، جدول ١-٢ ، استعمالات الارض الفعلية لمدينة الكوت ، ص٦٢ .
- ١٤ خلف حسين علي الدليمي، التخطيط الحضري اسس ومفاهيم ، ط١ ، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ، عمان ، الاردن ، ٢٠٠٢ ، ص٢٤٠ .
- ١٥ محمد عبد الهادي خليل الاكياي ، كلية الهندسة ، جامعة اسبوط ، العوامل المؤثرة على دور عناصر التشكيل وتجميل الفراغات العمرانية بالمدن، المؤتمر العلمي الرابع بجامعة المنيا ، ٢٠٠٦ ، ص٤٥ .
- ١٦ محمد احمد سلمان ، التشكيل الحضري والمعايير التصميمية لمراكز المدن ، رسالة دكتوراه ، جامعة الزقازيق ، كلية الهندسة شبرا ، قسم العمارة ، ١٩٩٦ ، ص٣٥ .
- ١٧ احمد عماد الدين الحضري، احسان زكي بدر ، دور عناصر التأثيث الحضري في تنسيق الفراغات العمرانية بالمجتمعات الجديدة ، المؤتمر العلمي السابع بجامعة المنيا ، ٢٠٠٢ ، ص٧٣ .
- ١٨ توفيق البديري و اخرون ، دليل تخطيط الطرق والمواصلات في المناطق الحضرية ، فلسطين ، ط١ ، ٢٠١٣ ، ص٥ .
- ١٩ ملاك عابدين خضر حسين ، تصميم وتأثيث فضاء الشارع الحضري، رسالة ماجستير ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، ٢٠١٦ ، ص٣٣ .
- ٢٠ ممدوح كمال احمد و اخرون ، العلاقة بين التشكيل الحضري والتوجيه المكاني ، المؤتمر الدولي الرابع ، كلية الفنون العسكرية ، ٢٠٠٢ ، ص٣٦ .
- ٢١ هشام ابو سعدة ، الكفاءة والتشكيل العمراني محل لتصميم وتخطيط المواقع ، جامعة الملك فيصل ، المكتبة الاكاديمية ، القاهرة ، ١٩٩٤ ، ص٣٧ .