

المراحل المورفولوجية للنقل الحضري في مدينة الكوت

ماهر حبيب عبيد
جامعة الكوفة - كلية الآداب - قسم المجتمع المدني
maher.habeb.1991@gmail.com

أ.م.د. احمد يحيى عنوز
رئيس قسم المجتمع المدني في كلية الآداب - جامعة الكوفة
ahmedy.annooz@uokufa.edu.iq

Morphological stages of urban transport in the city of Kut

Maher Habib Obaid Ali
University of Kufa - College of Arts - Department of Civil
Society

Assis. Prof. Dr. Ahmed Yahya Anouz
Head of the Civil Society Department at the College of
Arts- University of Kufa

Abstract:

The establishment of the city of Kut is one of the most important urban centers in Wasit Governorate. This city has grown on the banks of the Tigris River as a small village that has grown on the western side of the Tigris River. It derives the characteristics of its spatial character from the elements of its distinctive geographical location, which made it an important link between the governorates of the middle Euphrates and the southern governorates. The city of Kut went through three morphological phases through which its urban structure and spatial character were formed, as the urban land use systems grew through it, especially The community services sector in it, whose growth coincided with the development of the city's morphology, while the second morphological stage constituted the most prominent era in the city's life, as it formed its urban character and administrative capacity that it upgraded and that contributed to the development of urban land use systems in it. As for the prominent personality of the city of Kut, it has

ملخص:

نشأة مدينة الكوت أحد أهم المراكز الحضرية في محافظة واسط وقد نمت هذه المدينة على ضفاف نهر دجلة بوصفها قرية صغيرة نمت على الجانب الغربي من نهر دجلة واخذت تستمد صفات شخصيتها المكانية من مقومات موقعها الجغرافي المميز الذي جعل منها حلقة وصل مهمة بين محافظات الفرات الأوسط والمحافظات الجنوبية، وقد مرت مدينة الكوت بثلاثة مراحل مورفولوجية تشكلت من خلالها بنيتها الحضرية وشخصيتها المكانية إذ نمت عبرها نظم استعمالات الأرض الحضرية فيها ولاسيما قطاع الخدمات المجتمعية فيها تزامن نموه مع تطور المدينة مورفولوجيا، فيما شكلت المرحلة المورفولوجية الثانية الحقبة الأبرز في عمر المدينة، إذ تشكلت من خلالها شخصيتها الحضرية وصفتها الإدارية التي ارتقت بها والتي أسهمت في تطور نظم استعمالات الأرض الحضرية فيها، أما الشخصية البارزة لمدينة الكوت فقد تشكلت في المرحلة المورفولوجية الثالثة (المعاصرة) التي تطورت المدينة فيها بمؤسساتها الحضرية المختلفة.

الكلمات المفتاحية: المراحل- المورفولوجية- النقل الحضري- المدينة.

It was formed in the third (contemporary) morphological stage in which the city developed with its various urban institutions.

Key words: stages- morphological- urban- transport –City.

المقدمة:

لا يمكن أن تتم عملية تطوير وتحسين نظام النقل في المدينة إلا من خلال وضع خطة رئيسية للمرور والمواصلات وتحليل وتحسين الأنماط والأشكال المختلفة لعملية تدفق الأشخاص بين المناطق الحضرية المختلفة ودراسة الحياة السائدة في المنطقة والأنماط والأشكال الاجتماعية. من أجل تنظيم عملية النقل الحضري والاستثمار فيها وتطويرها والتحكم فيها، نعى جاهدين لإدارة السلطات والحكومات المحلية والحفاظ على معادلة دائمة بين تخطيط النقل الحضري والتخطيط الحضري ومن أجل معرفة تطور النقل الحضري في مدينة الكوت فقد مره بثلاث مراحل مهمة تم من خلال هذه المراحل التعرف على طبيعة النقل الحضري ودراسة بدايتها التاريخية.

أولاً: مشكلة البحث:

١_ ماهي المراحل التي مر بها النقل الحضري في مدينة الكوت؟

ثانياً: فرضية الدراسة:

١_ تطور النقل الحضري في مدينة الكوت عبر مراحل زمنية مهمة وكل مرحلة اثرت منها في تحقيق جانب مهم

٢_ توجد عدة عوامل اثرت في مراحل النقل الحضري في مدينة الكوت، منها عوامل طبيعية وأخرى بشرية ولاسيما منها السكان.

ثالثاً: هدف البحث:

١_ يهدف البحث الى بيان تطور النقل الحضري في مدينة الكوت وكذلك بيان المراحل التي مره بها النقل الحضري.

رابعاً: منهجية البحث:

ان المنهج المتبع في الدراسة هو المنهج التاريخي الذي نتبع من خلاله دراسة المراحل التاريخية لتطور النقل الحضري في مدينة الكوت فضلاً عن دراسة المنهج الوصفي الذي اعتمد على وصف الظواهر المؤثرة في النقل الحضري

خامساً: هيكلية البحث:

لغرض اكتمال متطلبات الدراسة فقد جاءت هيكلية الدراسة مكونة من ثلاث مباحث شاملة للموضوع وهي:

المبحث الاول المرحلة الاولى ما قبل ١٩٨٠ اما المبحث الثاني فقد تمثلت فيه المرحلة الثانية ١٩٨١-٢٠٠٠ اما المبحث الثالث فقد جاء بالمرحلة الثالثة والتي تمثلت ٢٠٠١-٢٠٢١

المبحث الاول

المرحلة الاولى ما قبل ١٩٨٠:

تمثلت هذه المرحلة بنشأت مدينة الكوت التي ظهرت على ضفاف نهر دجلة بين عامي ١٨٠٠ و ١٨١٢، حيث كانت بعض القرى مترابطة واستقرار الحياة الاجتماعية فيها بشكل جيد فضلاً عن العوامل الاقتصادية ودورها وتأثيرها في مدينة الكوت الامر الذي حفز ظهور نواة مركزية للمناطق الحضرية والمناطق المحيطة بها من خلال دمج روابط المدن مع المدن الأخرى والقرى المجاورة لا سيما في بناء الطريق البري الذي يربط مدينة الكوت بالعاصمة بغداد، اذ سهل مسار طرق النقل في عام ١٩٦٠ ويرتبط تخطيط المدينة وشكلها ومدخلها وتاريخها جميعها بتوليد وتوسيع وتحضر وإعداد المخطط الأساسي للمدينة. ففي عام ١٩٥٦ وضعت شركة دو كسيادس اليونانية مخططاً رئيسياً لمدينة الكوت، ثم بعد ذلك وضعت خطة من قبل البلدية العامة وخطة عمرانية أخرى في عام ١٩٦٢ (جودة ، ١٩٨٩ ، ص١٧). وفي عام ١٩٧٣ ، كلف مكتب تخطيط المدينة فريق تخطيط من المكتب الإقليمي الجنوبي لتطوير خطة حديثة للمدينة وبعد فترة وجيزة وضع المكتب خطة رئيسية جديدة لمدينة الكوت اكتملت عام ١٩٧٨ وتم تحديثها عام ١٩٨٦ بسبب التوسع السريع للمدينة وكذلك أعدت شركة ناسك للاستشارات الهندسية خطة جديدة للمدينة ، لكنها لم تكتمل ضمن المهلة المحددة (كمونة ، ٢٠٠٤ ، ص١٧).

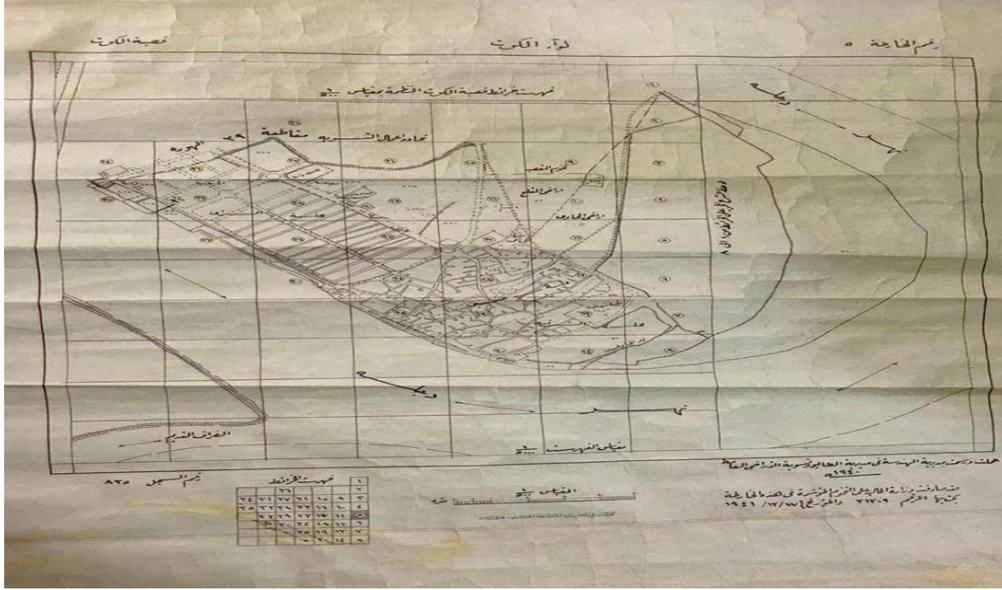
ان المدينة التي تقع على منحني مجرى النهر محمية أكثر من غيرها، وينطبق هذا على مدينة الكوت لأنها تقع على أحد منحنيات نهر دجلة وهو نهر الغراف وهو أحد روافد نهر دجلة وهكذا ترسو السفن التجارية هناك لتوفير الطعام والوقود والحفاظ على البضائع وغيرها لذلك تم بناء حصن في المنطقة مع مجموعة من البيوت الطينية والأكواخ المتجمعة حولها كان ذلك في عام ١٨١٢ م وان السبب الرئيسي في تسمية مدينة الكوت لأنه يقال أن كلمة كوت في البرتغالية تعني القلعة. (كمونة مصدر سابق ، ص٢٢).

اي انها ما بني من الاكواخ لمجموعة من الفلاحين على حافة نهر أو ساحل ليكون مأوى لهم فهو مبني من القصب أو الطين (بسيم وآخرون ، ١٩٨٩ ، ص٩١). كان لعامل النقل والمواصلات دوراً مهماً في نشأة ونمو المدينة، إذ يعد عاملاً رئيساً في ربط جانبي المدينة ففي عام (١٩٣٥) منذ إنشاء سدة الكوت حيث عمل على نمو المدينة وتوسعها نحو الغرب تجلى ذلك في البداية بظهور حي العزة ، ثم حي الكريمة وزين القوس والجهد ، وتطور الطرق المرورية من وسط المدينة

إلى الخارج حيث انشئ الطريق الدولي السريع المار والرابط بين بغداد و الكويت عام (١٩٦٠) أدى ذلك الإنجاز مروراً بمدينتي الكوت والعمارة ثم البصرة ، واستكمال الطرق التي تربط المدينة بأحيائها إلى زيادة عدد سكان النقل إلى المدينة ، الأمر الذي أدى بدوره إلى نمو وتوسع المدينة واستمرت الطرق المرورية في التطور ، وفي عام (١٩٦٣) تم بناء جسر الكرامة ، وهو أحد المشاريع المهمة في توسعة مدينة الكوت وربط المدينة بالمحافظات الجنوبية كذلك واسط والمناطق الجنوبية مثل النجيلة والموفقية والبشائر والحي وقد ساعد إنشاء الجسر على استكمال طريق بديل يربط مدينة الكوت بمحافظة ذي قار وبغداد والبصرة مما انعكس بدوره في زيادة عدد المركبات التي تمر عبر المدينة ومع زيادة عدد المركبات المارة وتوسع الأحياء السكنية مع امتداد هذا الطريق مثل أحياء الكرامة والفلاحية (مطر , ٢٠٠٥ , ٣٥٢). لقد بدأت هذه المرحلة بظهور النواة الأولى لمدينة الكوت إذ كانت محصورة ضمن إطار السور الذي كان يحيط بها؛ لذلك كان نموها بطيئاً، وكانت متكئة داخل السور الذي يحيط بها من ثلاث جهات إذ كان لها أربعة ابواب هي(باب الشيوخ باب الولاية ، باب السوق ، باب القشلة) وقد ضمت خمسة أحياء سكنية هي الداودية والشرقية وسيد حسين و السراي الشرقي تعد هذه المرحلة من أهم مراحل النمو الحضري واطولها عمراً فهي تحمل في طياتها التراث الحضاري والعمراني للمدينة إذ أنها تعكس جزء من تاريخ المدينة على الرغم من أن غالبية الموروثات تعود لوقت متأخر من هذه المرحلة قد تكون في أوائل القرن التاسع عشر إن الشوارع خلال هذه المرحلة تمتاز بانها ذات شكل أزقة ضيقة وملتوية تسهل فيها حركة الرياح وتبادل درجات الحرارة تماشياً مع حاجات السكان في هذه الظروف المناخية الحارة وهذا ما يتواجد في المدينة القديمة انظر مخطط (١) النظام العضوي للشوارع المتداخل الذي يربط أجزاء المحلات السكنية ببعضها فالمحاور الرئيسية ترتبط بمحاور ثانوية من الطرق تغذي الوحدات السكنية وصولاً إلى أصغر وحدة عمرانية، وقد تضيق هذه الشوارع فقد بلغ عرض بعضها متراً واحداً (الجنابي وآخرون , ١٩٩٢ , ص٢٤٩).

مخطط (١)

مخطط توضيحي لمدينة الكوت لعام ١٩٤١



المصدر: بالاعتماد على، وزارة البلديات والإشغال العامة، مديرية بلدية الكوت، شعبة تنظيم المدن، بيانات غير منشورة)، ٢٠٢٢.

المبحث الثاني:

المرحلة الثانية (١٩٨١ - ٢٠٠٠)

أسهمت الطرق الجديدة الممتدة بطريق كوت-عمارة وطريق كوت-بغداد خلال هذه المرحلة في توسع المدينة باتجاه محاورها باتجاه شمال وشرق المدينة واعطتها شكلها العام اما التوسع في جهة الجنوب فقد تأخر على الرغم من ان هذا الطريق يقع على محور بصرة-بغداد مرورا بالناصرية. هذا التأخير كان نتيجة عدم وجود جسر وابتداء من عام ١٩٦٥ جرى إنشاء جسر الكرامة.

فربطت ضفتي المدينة وبدء التوسع باتجاه الجنوب توسعت المدينة كثيرا في هذه المرحلة لتخرج عن التفاف النهر الذي يحيط بالمدينة وحصل انتشار للأحياء السكنية نتيجة انتشار السيارة في هذه المدة ظهرت اغلب أحياء المدينة. ورافق هذا التوسع انخفاض في كثافة البناء وتغير نمط البناء من البناء العضوي الى الوحدات السكنية على النمط الغربي. وظهر النظام الشبكي في إنشاء الطرق والشوارع التي اصبحت اكثر سعة ونتجه التفاعل بين الانظمة الوظيفية في المدينة وتغير الكثير من استعمالات الارض في المدينة، فنتيجة توسع المدينة وزيادة عدد سكان الاقليم توسع مركز المدينة وتم احلال الوظيفة التجارية بدل الوظيفة السكنية في المركز فأصبحت مساحة المرحلة الاولى كلها ضمن المركز التجاري التي شملت احياء السراي وسيد حسين واجزاء كبيرة

جدا من الشرقية والعباسية والمشروع وظهرت شوارع تجارية كثيرة سواء الرسمية منها ام التي أقيمت تجاوزا (المياحي , ٢٠٠١ , ص١٥٢).

وأخذت المدينة بالتوسع خارج نطاق السور الذي قيد حركة نموها خلال مرحلة النشأة، ولقد دخلت مجموعة من المتغيرات على أبنية المدينة خلال هذه المرحلة، إذ شهدت المدينة عملية تنظيم داخلي وزيادة عدد السكان وتوسع في استعمالات الأرض الحضرية المختلفة إذ أن أهم تطور في المدينة أثناء هذه المرحلة مقارنة مع مرحلة النمو الأولى هو التطور النسبي في استعمالات النقل الحضري المختلفة وهذا ما يمكن تمييزه من خلال النمو الأفقي للمدينة خارج الحدود التقليدية لها وظهور أحياء جديدة، وكذلك التوسع بفتح شوارع أعطت المدينة نسيجاً معمارياً مختلفاً عن المرحلة السابقة.

إذ اتصفت بسيادة النظام الشبكي (الشطرنجي) وهو نظام مكون من طرق وشوارع رئيسية في أغلب الأحيان تنفرع من مركز المدينة نحو الخارج ويمتاز هذا النمط بزيادة سرعة السير والحركة عليه بين أقسام المدينة وأطرافها، وسهولة الوصول إليها إذ أصبحت الأحياء السكنية أكثر انتظاماً بعد ظهور الشوارع الواسعة التي أضافت مظهراً مورفولوجياً جديداً للمدينة من جانب آخر من خلال التغيير في الطراز العمراني واستعمال مواد بناء جديدة تمثلت باستعمال الطابوق والتسليمان بدلا من الطين والأخشاب التي تستخدم في التسقيف وكذلك توسعت مدينة الكوت توسعاً ملحوظاً خلال هذه المرحلة وامتدت باتجاه الشمال والشرق بظهور أحياء سكنية جديدة تمثلت بأحياء المشروع، والعباسية، والجعفرية، والحيدرية (الربيعي، ٢٠٠٢ ، ص١٠٦).

لقد اتخذت المدينة خلال هذه المرحلة في نموها الجانب الذي تقع فيه المدينة القديمة نمواً طويلاً كما ظهر أيضاً النمو عن طريق القفز وظهرت أحياء سكنية جديدة في هذه المرحلة متمثلة بحي العمال الذي أصبح نواة للتوسع وظهور أحياء أخرى متمثلة بحي الزهراء والخاجية وداموك ،ودور المهندسين ،وكذلك العمارات السكنية ،والكفاءات (الجابري ، ١٩٨٧ ، ص ٢١١). وتميزت هذه المرحلة بمعالم جديدة إذ تميز نمط الشوارع في هذه المرحلة عن ما سبقه من المراحل إذ تمثل بالنظام العضوي في المرحلة الأولى وتطور الى الشبكي في المرحلة الثانية، والى النظام الشعاعي ويرجع ذلك الى التطور التقني واستخدام الوسائل الحديثة، وكان الطراز العمراني الغربي هو الطراز السائد في هذه المرحلة (الجنابي، ١٩٨٥ ، ص٥٥).

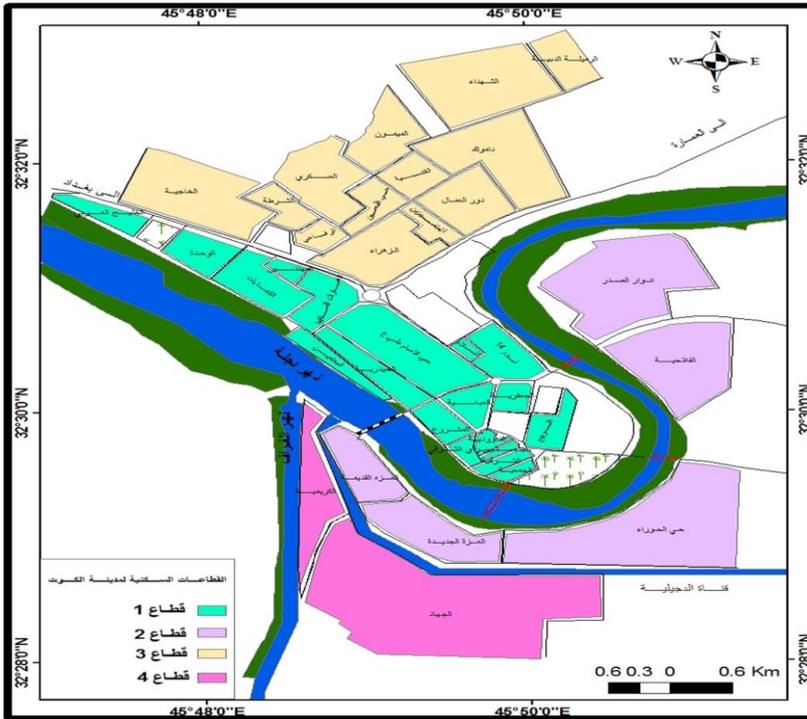
يعد النقل الحضري المتسارع الذي شهدته مدينة الكوت في هذه المرحلة ، والمقترن بزيادة وسائل النقل، عاملاً رئيسياً في حدوث مشكلات النقل في المدينة ، إذ رافق ذلك قصور في تطور وتغيير شبكة النقل داخل المدينة، والتي مازالت معظم شوارع المدينة غير كافية لأعداد واتجاهات السير والشوارع الحلقية التي أوجدها التصميم الأساسي للتخفيف من حدة الازدحام المروري في مركز المدينة عن طريق ربط الشوارع الشعاعية الممتدة من مركزها نحو الأطراف. ان اغلب الشوارع خلال هذه المرحلة، لم تتم دورانها حول المدينة وظلت تمثل أجزاء من شبكة النقل القابلة للتطور والتغيير ، لذا تتمثل اولى مشاكل النقل في المدينة بمشكلة الازدحام المروري في المنطقة المركزية من المدينة خصوصاً عند الساعة السابعة - الثامنة صباحاً والتي تعد ساعة الذروة التي تتكدس فيها السيارات وبالذات عند تقاطعات الشوارع وعند الجسور ويتمثل

ذلك في مدينة الكوت بشارع النسيج الذي يعاني اختناقات مرورية في ساعات الذروة. ولعل أهم العوامل التي تسهم في حدوث هذه المشكلة هو تركيز الأنشطة الحضرية في هذه المنطقة، بخاصة المؤسسات الإدارية (كمونة، ٢٠٠٦، ص ٤). وتتمثل مشاكل النقل في المدينة خلال هذا المرحلة أيضاً بعدم تعبيد شوارع الأحياء السكنية بخاصة البعيدة منها عن مركز المدينة مما شكلت مشكلة لاسيما عند سقوط الأمطار إذ تصبح الشوارع متجمعة فيها مياه الأمطار مما يسبب صعوبة حركة وسائل النقل وكذلك المشاة هذا وتشكل التقاطعات والشوارع المخترقة للأحياء السكنية كشارع النسيج وشارع السدة وشارع العمارة خطورة على سكان المدينة.

ان قطاع النقل خلال هذه المرحلة، احد اهم القطاعات التي وفرت الكثير من فرص العمل في مجتمع مدينة الكوت وهذا ما شجع في تفعيل عملية التنمية باعتبار، ان العنصر البشري هو الاساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تطلبه العملية من جهة بشرية في إنجاح مهامها ولا بد من توفير ملاكات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل وانعكاساتها على التنمية في مدينة الكوت انظر خريطة (٢).

خريطة (١)

مدينة الكوت خلال المدة (١٩٨١ - ٢٠٠٠)



المصدر: الباحث بالاعتماد على، وزارة البلديات والاشغال العامة، مديرية بلدية الكوت، قسم تنظيم المدن، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٢.

المبحث الثالث:

المرحلة الثالثة (٢٠٠١ - ٢٠٢١)

عانى مركز مدينة الكوت ولايزال يعاني حالياً من مشكلات بيئية وحضرية، حيث ان دور مركز مدينة الكوت اخذ في التناقص يوم بعد يوم وان جزء من هذه الاسباب مرتبطة ببنية مدينه الكوت بصورة عامة، والجزء الاخر يعلق بتصميم وتخطيط مركز المدينة نفسه والمشاكل المرتبطة بالجزء الاول ونلاحظ المدينة البنية المكانية الحضرية غير كفؤة ويتخللها الكثير من العيوب فالمدينة تنتشر على مساحة واسعة وتوزيع الكثافات السكانية غير منظم والكثافات الاكثر تكون ابعد عن المركز، مما ادى الى طول وعشوائية الرحلات وعدم الانتظام فيها ان هذه المشكل تهدد المدينة بتجزئتها الى جزئين ويفاقم هذا الامر ان هناك عزلا اجتماعيا بين ضفتي النهر وخطا في توزيع الخدمات لصالح الجزء الشمالي الذي يعتبر الجزء الذي يسكنه السكان الاعلى دخلا لاسيما على شبكة الشوارع الرئيسة البالغة مجموع اطوالها (٤٦١٣ كم^٢)، انظر الجدول (١)

كما ان المشاكل خلال هذه المرحلة اخذت تتفاقم في حركة المرور نتيجة عدم وجود تدرج هرمي للطرق فضلا عن ضعف الارتباطية بين اجزاء المدينة نتيجة انتشار المدينة بين ضفتي النهر والجسور التي تربط بين ضفتي النهر جميعها موجود في مركز المدينة اي رحله بين جانبي المدينة تلزم على المرور في مركز المدينة مما سبب مشاكل لسكان الاطراف والمركز على حد سواء، فضلا عن المرور العابر عبر خط البصرة- ناصرية- بغداد يمر عبر جسر الانوار ويمر في مركز المدينة ليسبب مشاكل اضافية ان هذا النوع من المشاكل يمكن تجاوزها بأنشاء جسور اضافية بعيدا عن المركز ان تقييم كفاءة مركز مدينة الكوت.

وقد شكل النقل الحضري في مدينة الكوت خلال هذه المرحلة جزء كبير من الحركة الالية، وذلك لعدم قدرة شرائح كبيرة من المجتمع على امتلاك سيارة خاصة أي ان الركاب مقيدون بالنقل العام ولعدم وجود خط نقل عام يمر في مركز المدينة يضطر السكان الى قطع مسافات كبيرة داخل المركز للوصول الى مراب النقل الداخلي.

كما ان النقل العام خلال هذه المرحلة لا يخدم مركز المدينة فحسب بل ان الخطوط تمر حول محيط المركز كذلك ان تحسين النقل وجعله جاذباً يتطلب معالجة جذرية تتلاءم مع التحولات التي يشهدها مركز المدينة حالياً. كما انشأ خلال هذه المرحلة مرانب النقل الداخلي لمدينة الكوت الذي يقع في اقصى جنوب مركز المدينة.

ان بيئة الشارع الموجهة للمشاة هي واحدة من أفضل سمات مركز المدينة في هذه المرحلة لأنها تجذب السكان فضلا عن حركة المشاة التي تشجع على تفعيل النقل العام.

صورة (١)

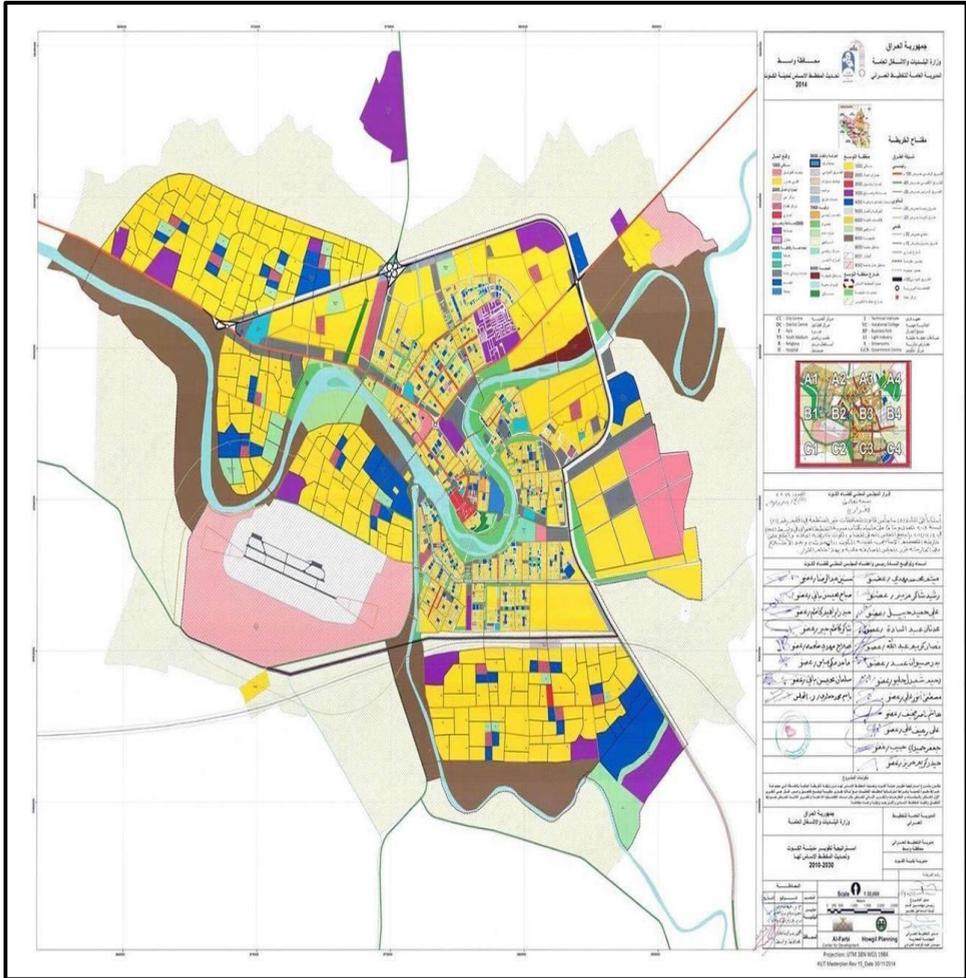
صورة مرئية لمركز لمدينة الكوت خلال المدة (٢٠٠١ - ٢٠٢١)



المصدر، الباحث بالاعتماد على وزارة الاسكان والاعمار، دائرة الطرق والجسور، في محافظة واسط، ٢٠٢٢.

خريطة (٢)

التصميم الاساسي المحدث لمدينة الكوت لسنة ٢٠١٤



المصدر، الباحث بالاعتماد على وزارة البلديات والاشغال العامة، دائرة التخطيط العمراني، في محافظة واسط، شعبة تنظيم المدن، ٢٠٢٢.

جدول (١)

أهم الطرق الشوارع الرئيسية (الخارجية والداخلية) لمدينة الكوت لغاية سنة ٢٠٢١

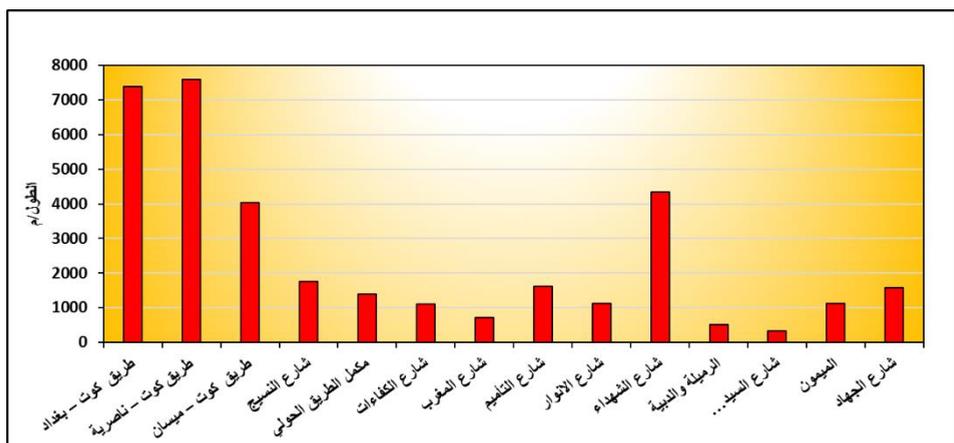
ت	اسم الشارع	طول الشارع	عرض الشارع	الموقع
١	طريق كوت - بغداد	٧٣٨٦	٦٠	من تقاطع المتنبي الى سيطرة كوت- بغداد
٢	طريق كوت - ناصرية	٧٥٩٨	٥٠	طريق كوت - ناصرية
٣	طريق كوت - ميسان	٤٠٢٨	٤٠	من تقاطع المتنبي باتجاه محافظة ميسان
٤	شارع النسيج	١٧٥٠	٥٠	من تقاطع المتنبي الى تقاطع ١٤ تموز في مدينة الكوت
٥	مكمل الطريق الحولي	١٣٨٩	٥٠	مدخل مدينة الكوت
٦	شارع الكفاءات	١١٠٠	٤٠	منطقة الكفاءات
٧	شارع المغرب	٧٢٠	٤٠	في منطقة الهورة من تقاطع المتنبي الى فندق النخيل
٨	شارع التأميم	١٦٢٠	٣٥	من تقاطع الكفاءات الى المدرسة الغربية
٩	شارع الانوار	١١٢٧	٤٠	منطقة الانوار
١٠	شارع الشهداء	٤٣٣٧	٤٠	من طريق بغداد الى خلف الحي الصناعي
١١	الرميلة والديبة	٥٢٠	٤٠	يقع في منطقة الرميلة والديبة داخل مدينة الكوت

يقع في حي الحوراء محلة ٢١٠	٤٠	٣٢٧	شارع السيد السيستاني	١٢
يقع في منطقة حي الميمون	٤٠	١١٣٠	الميمون	١٣
يقع في منطقة حي الجهاد	٢٥	١٥٨١	شارع الجهاد	١٤
	٥٩٠	٣٤٦١٣	المجموع	١٥

المصدر: الباحث بالاعتماد على وزارة البلديات والأشغال العامة، مديرية بلدية الكوت، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٢.

الشكل (١)

الشوارع الرئيسية (الخارجية والداخلية) لمدينة الكوت لغاية سنة ٢٠٢١



المصدر: بيانات جدول (١)

النتائج

- 1- أخذت المدينة بالتوسع خارج نطاق السور الذي قيد حركة نموها خلال مرحلة النشأة، ولقد دخلت مجموعة من المتغيرات على أبنية المدينة خلال هذه المرحلة، إذ شهدت المدينة عملية تنظيم داخلي وزيادة عدد السكان وتوسع في استعمالات الأرض الحضرية المختلفة.
- 2- لقد بدأت هذه المرحلة بظهور النواة الأولى لمدينة الكوت إذ كانت محصورة ضمن اطار السور الذي كان يحيط بها؛ لذلك كان نموها بطيئاً، وكانت متكثلة داخل السور الذي يحيط بها من ثلاث جهات إذ كان لها اربعة ابواب هي(باب الشيوخ باب الولاية ، باب السوق ، باب القشلة) وقد ضمت خمسة احياء سكنية هي الداودية والشرقية وسيد حسين و السراي الشرقي تعد هذه المرحلة من اهم مراحل النمو الحضري واطولها عمرا فهي تحمل في طياتها التراث الحضاري والعمراني للمدينة.
- 3- يعد النقل الحضري المتسارع الذي شهدته مدينة الكوت في هذه المرحلة ، والمقترن بزيادة وسائل النقل، عاملاً رئيساً في حدوث مشكلات النقل في المدينة ، إذ رافق ذلك قصور في تطور وتغير شبكة النقل داخل المدينة، والتي مازالت معظم شوارع المدينة غير كافية لأعداد واتجاهات السير والشوارع الحلقية التي أوجدها التصميم الأساسي للتخفيف من حدة الازدحام المروري في مركز المدينة.
- 4- شكل النقل الحضري في مدينة الكوت خلال هذه المرحلة جزء كبير من الحركة الالية، وذلك لعدم قدرة شرائح كبيرة من المجتمع على امتلاك سيارة خاصة أي ان الركاب مقيدون بالنقل العام ولعدم وجود خط نقل عام يمر في مركز المدينة يضطر السكان الى قطع مسافات كبيرة داخل المركز للوصول الى مراب النقل الداخلي.

قائمة المصادر:

- 1- جبر عطية جودة، الوظيفة السكنية لمدينة الكوت، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٨٩.
- 2- بسيم، مؤيد سعيد وآخرون ، الدليل الاداري لجمهورية العراق ، ج٢، ط١، ١٩٨٩
- 3- مطر سليم، موسوعة المدن العراقية، مركز دراسات الأمة العراقية ، بغداد ، ٢٠٠٥ .
- 4- الجنابي، صلاح حميد وسعدي علي غالب ، جغرافية العراق الإقليمية ، دار الكتب للطباعة والنشر ، الموصل ، ١٩٩٢ .

المجلات والدوريات:

- 1- كمونة، حيدر عبد الرزاق ، التلوث البصري للشوارع التجارية في مدينة بغداد ، العدد ١٧ سلسلة ثقافية تصدر عن الشؤون الثقافية العامة ، طبع في مطبعة الشؤون الثقافية ، بغداد ، ٢٠٠٤ .
- 2- الجنابي، صلاح حميد ،مركز المدينة الاقتصادي دائرة في المركب الحضري، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية المجلد السادس عشر ،مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٥
- 3- الجابري، مظفر ، المناطق الصناعية ومواقعها في المدينة، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد التاسع عشر ، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٧ .

الرسائل والاطاريح:

- ١_ المياحي، عبد الامير ، دراسة مقارنة للاقليم الوظيفي لمدينتي الكوت والحلة، دراسة دكتوراه غير منشورة لقسم الجغرافيا -جامعة بغداد ٢٠٠١ .
- ٢_ الربيعي، نادية مطلق ارما ،التحليل المكاني للمرائب الرئيسية في بغداد / الكرخ ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية للبنات ، جامعة بغداد، ٢٠٠٢ .

الدوائر والوزارات الحكومية:

- ١_ وزارة البلديات والاشغال العامة، مديرية بلدية الكوت، قسم تنظيم المدن، بيانات غير منشورة، ٢٠٢٢ .
- ٢_ وزارة الاسكان والاعمار ، دائرة الطرق والجسور، في محافظة واسط، ٢٠٢٢ .