

بسم الله الرحمن الرحيم

جامعة النجاح الوطنية

كلية الدراسات العليا

مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية:
حالة دراسية مدينة نابلس

إعداد

غرود غالب صبحي عوادة

إشراف

د. خالد الساطي

د. علي عبد الحميد

قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في التخطيط الحضري والإقليمي بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين

2007

أولاً
الرفعة
الدراسية
الأساسية
الأساسية

ب

مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية:

حالة دراسية مدينة نابلس

إعداد

غرود غالب صبحي عوادة

نوقشت هذه الأطروحة بتاريخ 18/7/2007 وأجيزت.

التوقيع

أعضاء لجنة المناقشة

.....
.....
.....
.....

1. الدكتور خالد الساطي (مشرفاً ورئيساً)

2. الدكتور علي عبد الحميد (مشرفاً ثانياً)

3. الدكتور نائل سلمان (ممتحناً خارجياً)

4. الدكتور زياد سنان (ممتحناً داخلياً)

شكر وتقدير

قال تعالى (لِإِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ □) صدق الله العظيم.

الحمد لله الذي وهبني القدرة على إتمام هذه الرسالة، أتقدم بالشكر الجزيل وعظيم

الامتنان للدكتور خالد الساحلي والدكتور علي عبد الحميد لما بذلوه من جهد في سبيل

إخراج هذه الرسالة بصورتها الحالية، فلهم مني كل التقدير والاحترام.

كما أتقدم بالشكر إلى لجنة المناقشة الأفاضل الدكتور زياد سنان والدكتور نائل

سلمان.

الإهداء

إلى الذي علمني معنى النجاح والصبر منذ الصغر مثلي الأعلى....

أبي الحبيب

إلى التي أنارت لي دربي بالحب والحنان و الدفء

أمي الحنونة

إلى من أرى فيهم السند والعون والأمل.....

أخوتي و أخواتي في الوطن والخارج

إليكم جميعاً أهدي عملي

فهرس الموضوعات

رقم الصفحة	الموضوع	الرقم
أ	صفحة الغلاف	
ب	قرار لجنة المناقشة	
ج	شكر وتقدير	
د	الإهداء	
هـ	فهرس الموضوعات	
ح	فهرس الجداول	
ي	فهرس الأشكال	
م	فهرس الملاحق	
ن	ملخص الدراسة	
الفصل الأول: مقدمة عامة للدراسة		
2	تمهيد	1.1
3	مشكلة الدراسة وأهميتها	2.1
4	أهداف الدراسة	3.1
5	منطقة الدراسة	4.1
8	خطة الدراسة	5.1
8	مصادر المعلومات	6.1
9	محتويات الدراسة	7.1
الفصل الثاني: الإطار النظري والدراسات السابقة		
12	مقدمة	1.2
12	تكوين المدينة وتخطيطها	2.2
12	مفهوم المدينة	1.2.2
13	مفهوم التخطيط	2.2.2
14	استخدامات الأراضي في المدينة	3.2
18	شبكة المواصلات ودورها في الوصول إلى الخدمات العامة	4.2
18	النقل الحضري	1.4.2
19	تصنيفات شبكة الطرق في المدينة	2.4.2
20	علاقة الطرق باستخدامات الأراضي	3.4.2
21	سهولة الوصول إلى الخدمات العامة	5.2

22	مفهوم سهولة الوصول	1.5.2
24	قياس سهولة الوصول مابين نقطتين	2.5.2
25	دراسات سابقة	6.2
الفصل الثالث: لمحة عامة عن مدينة نابلس		
39	نشأة المدينة وتسميتها	1.3
39	لمحة تاريخية عن المدينة	2.3
40	المخططات السابقة للمدينة	3.3
41	المخطط الحالي للمدينة	4.3
46	تخطيط شبكة النقل والمواصلات في مدينة نابلس	5.3
46	إمتداد شبكة الطرق واتجاهاتها	1.5.3
49	أنماط وأطوال الطرق في محافظة نابلس	2.5.3
54	إستعمالات الأراضي في مدينة نابلس	6.3
56	واقع الخدمات العامة في مدينة نابلس	7.3
60	المشاكل التي تواجه التخطيط العمراني في المدينة	8.3
الفصل الرابع: الفصل الرابع: منهجية الدراسة وإجراءاتها		
63	مقدمة	1.4
64	التحليل الميداني (قياس زمن الوصول)	2.4
74	التحليل بإستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS)	3.4
74	التحليل بإستخدام نتائج الإستبانة	4.4
75	مجتمع وعينة الدراسة	1.4.4
76	أداة الدراسة	2.4.4
77	معايير التقويم	3.4.4
77	صدق الأداة وثباتها	4.4.4
78	إجراءات الدراسة	5.4.4
78	متغيرات الدراسة وفرضياتها	6.4.4
79	المعالجات الإحصائية	7.4.4
الفصل الخامس: تحليل وتقييم مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس		
81	مقدمة	1.5
81	تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية	2.5
99	تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات التعليمية	3.5
99	تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى رياض الأطفال	1.3.5

105	تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى المدارس الأساسية والثانوية	2.3.5
117	تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الكليات أو الجامعات	3.3.5
119	تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الدينية	4.5
124	تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الأخرى	5.5
128	تحليل معايير سهولة الوصول إلى الخدمات العامة	6.5
الفصل السادس: مقترحات حول سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس		
138	مقترحات وحلول للخدمات العامة.	1.6
150	مقترحات حول شبكة الطرق والمواصلات.	2.6
الفصل السابع: النتائج والتوصيات		
153	النتائج	1.7
156	التوصيات	2.7
159	المراجع	
166	الملاحق	
b	الملخص باللغة الإنجليزية	

فهرس الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
36	منطقة الخدمة للخدمات العامة.	جدول رقم (1-2)
51	عدد من الطرق الرئيسية والثانوية في مدينة نابلس وأطوالها.	جدول رقم (1-3)
54	أطوال الطرق في محافظة نابلس.	جدول رقم (2-3)
72	أعداد السكان لسنة 1997 وسنة 2006 موزع حسب الأحياء.	جدول رقم (1-4)
85	نتائج القياس الميداني للزمن والمسافة من الأحياء المختلفة إلى مستشفى رفيديا.	جدول رقم (1-5)
86	نتائج القياس الميداني للزمن والمسافة من الأحياء المختلفة إلى مستشفى الوطني.	جدول رقم (2-5)
88	متغيرات تقييم الإبصالية للمستشفيات وتكراراتها ونسبها.	جدول رقم (3-5)
90	الفرضيات والإختبارات التي أجريت عليها ونتيجة كل إختبار.	جدول رقم (4-5)
92	الأوساط الحسابية للوصول إلى خدمة المستشفيات حسب الحي.	جدول رقم (5-5)
94	الأوساط الحسابية للوصول إلى المراكز الطبية حسب الحي.	جدول رقم (6-5)
96	الأوساط الحسابية للوصول إلى الصيدليات حسب الحي.	جدول رقم (7-5)
103	الأوساط الحسابية للوصول إلى رياض الأطفال حسب الحي	جدول رقم (8-5)
115	التحليل الإحصائي للوصول إلى المدارس حسب الحي.	جدول رقم (9-5)
122	التحليل الإحصائي للوصول إلى المساجد حسب الحي.	جدول رقم (10-5)
128	التكرارات والنسب المئوية لتقييم حالة الطرق في الطريق إلى الخدمات	جدول رقم (11-5)

129	التكرارات والنسب المئوية لتوزيع الخدمات بجوار السكن.	جدول رقم (5-12)
129	التكرارات والنسب المئوية لكيفية الوصول إلى مكان التعليم	جدول رقم (5-13)
130	التحليل الإحصائي للوصول إلى الخدمات العامة مشياً.	جدول رقم (5-14)
131	التكرارات والنسب المئوية وجود محطات إنتظار السرفيس بمكان السكن.	جدول رقم (5-15)
132	التكرارات والنسب المئوية للوقت الممضي في إنتظار السرفيس.	جدول رقم (5-16)
133	التحليل الإحصائي لصعوبات الوصول إلى أماكن الخدمات العامة.	جدول رقم (5-17)
134	الفرضيات ومستوى دلالتها.	جدول رقم (5-18)

فهرس الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الشكل	الرقم
6	موقع مدينة نابلس بالنسبة للضفة الغربية.	شكل رقم (1-1)
7	حدود منطقة الدراسة.	شكل رقم (2-1)
41	مخطط استعمالات الأراضي لمدينة نابلس لسنة 1961م.	شكل رقم (1-3)
44	مخطط مدينة نابلس الهيكلي لسنة 1995م.	شكل رقم (2-3)
45	الاستعمالات الرئيسية للأراضي حسب المخطط الهيكلي لسنة 1995.	شكل رقم (3-3)
48	أنواع شبكة الطرق وامتداداتها.	شكل رقم (4-3)
53	الطرق الالتفافية في محافظة نابلس.	شكل رقم (5-3)
66	مواقع توزيع الأحياء داخل منطقة الدراسة.	شكل رقم (1-4)
68	موقع المركز الجغرافي لكل حي.	شكل رقم (2-4)
70	مواقع المسارات المختلفة في المدينة.	شكل رقم (3-4)
73	توزيع الكثافة السكانية للأحياء.	شكل رقم (4-4)
83	مواقع المستشفيات داخل منطقة الدراسة.	شكل رقم (1-5)
84	المسارات من مركز كل حي إلى موقع المستشفى.	شكل رقم (2-5)
93	الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول إلى المستشفيات لكل الحي.	شكل رقم (3-5)
93	التدرج في الصعوبة للوصول إلى المستشفيات حسب الحي	شكل رقم (4-5)
95	الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول للمراكز الطبية حسب الحي.	شكل رقم (5-5)
95	التدرج في الصعوبة للوصول إلى المراكز الطبية حسب الحي.	شكل رقم (6-5)
97	الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول إلى الصيدلية.	شكل رقم (7-5)
97	التدرج في الصعوبة للوصول إلى الصيدليات حسب الحي.	شكل رقم (8-5)
100	مواقع رياض الأطفال داخل مدينة نابلس.	شكل رقم (9-5)
101	مواقع رياض الأطفال داخل الأحياء.	شكل رقم (10-5)
102	مواقع رياض الأطفال والكثافات السكانية.	شكل رقم (11-5)

104	الأوساط الحسابية للوصول إلى رياض الأطفال حسب الحي.	شكل رقم (5-12)
105	درجة الوصول إلى رياض الأطفال حسب التحليل الإحصائي.	شكل رقم (5-13)
107	مواقع مدراس الذكور الثانوية.	شكل رقم (5-14)
108	مواقع مدراس الذكور الثانوية حسب الأحياء.	شكل رقم (5-15)
109	سهولة الوصول لمواقع مدراس الذكور الثانوية.	شكل رقم (5-16)
110	مواقع مدراس الذكور الثانوية حسب الأحياء.	شكل رقم (5-17)
111	مواقع مدراس الإناث الثانوية.	شكل رقم (5-18)
112	سهولة الوصول لمواقع المدراس الإناث الأساسية .	شكل رقم (5-19)
113	سهولة الوصول لمواقع المدراس الإناث الأساسية حسب الأحياء.	شكل رقم (5-20)
114	سهولة الوصول لمواقع المدراس الإناث الثانوية.	شكل رقم (5-21)
116	الأوساط الحسابية للوصول إلى المدارس حسب الحي	شكل رقم (5-22)
116	التدرج في الصعوبة في الوصول إلى المدارس حسب الحي.	شكل رقم (5-23)
117	الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول إلى الكليات أو الجامعات حسب الحي.	شكل رقم (5-24)
118	درجة الصعوبة في الوصول إلى الكليات أو الجامعات حسب الحي.	شكل رقم (5-25)
120	مواقع المساجد حسب الأحياء.	شكل رقم (5-26)
121	سهولة الوصول لمواقع المساجد حسب الأحياء.	شكل رقم (5-27)
123	الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول إلى المساجد حسب الحي	شكل رقم (5-28)
123	درجة الصعوبة في الوصول إلى المساجد حسب الحي.	شكل رقم (5-29)
124	درجة الصعوبة في الوصول إلى المكتبات العامة حسب الحي.	شكل رقم (5-30)
125	درجة الصعوبة في الوصول إلى البريد حسب الحي.	شكل رقم (5-31)
126	درجة الصعوبة في الوصول إلى المؤسسات الحكومية حسب الحي.	شكل رقم (5-32)
127	درجة الصعوبة في الوصول إلى البنوك حسب الحي.	شكل رقم (5-33)
127	درجة الصعوبة في الوصول إلى الحدائق العامة حسب الحي.	شكل رقم (5-34)
140	مواقع مقترحة لمراكز صحية حكومية داخل أحياء المدينة.	شكل رقم (6-1)
142	توزيع رياض الأطفال داخل أحياء المدينة.	شكل رقم (6-2)
143	مواقع مقترحة المدراس الإناث الثانوية داخل أحياء المدينة	شكل رقم (6-3)

145	مواقع مقترحة للحدائق (أطفال) العامة داخل أحياء المدينة	شكل رقم (4-6)
147	مواقع مقترحة قائم للمكتبة العامة داخل أحياء المدينة	شكل رقم (5-6)
148	مواقع مقترحة للبنوك داخل أحياء المدينة.	شكل رقم (6-6)
149	مواقع مقترحة للبريد داخل أحياء المدينة.	شكل رقم (7-6)
151	المخطط الهيكلي لمدينة نابلس (طرق مقترحة لتسهيل الوصول لأحياء المدينة).	شكل رقم (8-6)

فهرس الملاحق

رقم الصفحة	عنوان الملحق	الرقم
167	إستبانة الدراسة.	ملحق رقم (1)
171	السكان الفلسطينيين في مدينة نابلس حسب الجنس وفئات العمر بالسنوات، 1997.	ملحق رقم (2)
172	أعداد السكان في مدينة نابلس حسب الحي والجنس لسنة 2006.	شكل رقم (3)
173	توزيع أعداد الإستهبان على الذكور والإناث حسب نسب الأحياء.	ملحق رقم (4)
174	توزيع عينة الدراسة حسب متغيراتها.	ملحق رقم (5)
183	فرضيات الدراسة.	ملحق رقم (6)
185	الطر إحصائيات حول فرضيات الدراسة.	ملحق رقم (7)
193	تحليل سهولة الوصول إلى الخدمات العامة.	ملحق رقم (8)
199	التحليل الإحصائي للفرضيات ونتائج إختباراتها	ملحق رقم (9)

مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية:

حالة دراسية مدينة نابلس

إعداد

غرود غالب عوادة

إشراف

د. خالد الساحلي

د. علي عبد الحميد

الملخص

يعتبر توزيع وتنظيم الخدمات العامة أحد الأهداف الرئيسية في تخطيط المدن لعلاقته المباشرة بخدمة سكان المدينة وتلبية احتياجاتهم المعيشية وتسهيل وصولهم إلى هذه الخدمات.

تعاني المدن الفلسطينية بشكل عام ومدينة نابلس بشكل خاص من التوزيع العشوائي للخدمات العامة وعدم اعتماد معايير تخطيطية تركز على حجم وكثافة السكان ونطاق تأثير هذه الخدمات، بالإضافة إلى وجود صعوبة لدى السكان في بعض الأحياء السكنية وخاصة الطرفية وضواحي المدينة في الوصول إلى الخدمات العامة الأساسية مثل التعليم والصحة.

الهدف الرئيسي لهذه الأطروحة هو دراسة وتحليل واقع الخدمات العامة في مدينة نابلس كحالة دراسية من خلال تطبيق مقاييس سهولة الوصول إلى هذه الخدمات، وارتكزت الدراسة في منهجيتها بشكل أساسي على المنهجين الوصفي والتحليلي وذلك بالاعتماد على البيانات والمعلومات المتوفرة، وكذلك المسح الميداني للخدمات العامة في المدينة، بالإضافة إلى الاعتماد على استبانة تم توزيعها على سكان المدينة لقياس مدى سهولة الوصول وتحديد أسباب صعوبة الوصول إلى الخدمات العامة في المدينة.

أظهرت نتائج الدراسة وجود سهولة في الوصول إلى الخدمات التعليمية بدرجة متوسطة في معظم أحياء مدينة نابلس، باستثناء بعض ضواحي المدينة مثل كفر قليل، زواتا، وروجيب

التي تواجه صعوبة في الوصول إلى هذه الخدمات. كذلك أشارت النتائج إلى وجود صعوبة بدرجة متوسطة في معظم أحياء المدينة وبدرجة كبيرة في ضواحي المدينة للوصول إلى المستشفيات الحكومية، المكتبات العامة، والبنوك، والبريد .

أشارت نتائج الدراسة أن صعوبة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس ترجع إلى عدة عوامل أهمها بعد الخدمات عن مكان السكن، وجود إعاقات مرورية، وعدم توفر مواصلات عامة.

اقترحت الدراسة بشكل محدد إنشاء بعض الخدمات العامة في مواقع محددة في مدينة نابلس وذلك لتغطيه النقص في توزيع هذه الخدمات ولتوفير سهولة الوصول إليها من الأحياء المجاورة.

أوصت الدراسة كذلك بضرورة اعتماد مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة كعامل رئيسي عند تخطيط وتوزيع هذه الخدمات في المدينة، وكذلك أوصت بضرورة وضع خطة مرورية لتنظيم الحركة والمواصلات والعمل على توفير خدمة المواصلات العامة في مدينة نابلس. وأخيراً أوصت الدراسة بأهمية إعداد دراسات مشابهة في مدن فلسطينية أخرى على نطاق إقليمي يشمل المدينة وضواحيها.

الفصل الأول

مقدمة الدراسة

1.1 تمهيد

2.1 مشكلة الدراسة وأهميتها

3.1 أهداف الدراسة

4.1 منطقة الدراسة

5.1 خطة الدراسة

6.1 مصادر المعلومات

7.1 محتويات الدراسة

الفصل الأول

مقدمة الدراسة

1.1 تمهيد

تعد المواصلات من أهم محددات حجم المدن ومن أكبر مشاكلها، كما أن المواصلات تحدد هيكل المنظومة الحضرية، وتنشأ المدن وتكبر كلما كانت مواصلاتها أسهل وكما أن المواقع الأفضل والأعلى سعراً هي التي تقع بالقرب من وسائل المواصلات وتلك التي يمكن الوصول إليها بسهولة، وتعد المدينة من أبرز الظواهر البشرية كونها تمثل مركزاً لتجمع السكان فهي تنظيم حيوي وعضوي معقد وخليط من إستعمالات الأرض المختلفة والتي لا يمكن أن تؤدي وظائفها بدون حركة الناس والبضائع لأن هذه الاستخدامات نسجت لنفسها داخل المدينة شبكة من الشوارع مختلفة الدرجات لإدامة صلة التفاعل فيما بينها، وإمتد نطاق التأثير الحضاري والإقتصادي والإجتماعي للمدينة إلى خارج حدود المعمور بفعل عامل النقل الذي هو المسؤول عن تدوير حركة الحياة في المدينة بكافة أنشطتها وفعاليتها الإقتصادية والإجتماعية والثقافية، وإن التخصص العالي في مثل هذه الفعاليات يجعل من الضروري للمؤسسة والأفراد الإتصال والترابط بين بعضهم البعض.

وتتجه المؤسسات نحو سهولة الوصول كعامل مهم لتحديد مواقع الفعاليات والأنشطة الحضرية، وخاصة الوصول إلى الخدمات العامة في المدينة حيث أننا نلاحظ أن القطاع العام في فلسطين لم ينل المكان المناسب على سلم الأولويات التنموية خلال العقود الماضية مما تسبب بتقليص مساهمته إلى حد كبير في الإقتصاد والتشغيل وذلك لتوزيع الخدمات العامة بصورة غير فاعلة وغير منصفة، حيث أنها تعتبر جزءاً أساسياً من البنية الفيزيائية للمدينة وعليه فإن سهولة الوصول إليها يتوازى مع تطور المدينة عمرانياً، حيث أن المهمة الأساسية لهذه الخدمات هي تلبية حاجة السكان بالنوع وشكل المطلوب وخصوصاً توزيع فئات، مستويات، ونوعية المرافق العامة. وقد حقق هذا القطاع نمواً صغيراً أو هامشياً مقارنة بالفئات الخدماتية الأخرى مع العلم بأن نمو الخدمات يركز في خدمات الإنتاج المتصلة بأنشطة تجارة الجملة والمفرق. وتشمل

الخدمات العامة خدمات التعليم والصحة والخدمات الإجتماعية والدينية والثقافية والترفيهية والمناطق المكشوفة وخدمات الإتصالات.

كما ينبغي تجهيز التجمعات السكانية الحضرية ودعمها بمستويات مختلفة من المرافق العامة بحيث تناسب احتياجات مختلف أحجام تلك التجمعات، وإن تطوير وتنمية مرافق الخدمات العامة من حيث النوعية والكمية سوف يرفع مستوى معيشة السكان الفلسطينيين، لذا يتوجب أن يأخذ التخطيط المستقبلي في الإعتبار تحديد مواقع هذه المرافق العامة وتوزيعها بطريقة فعالة تتيح الوصول كافة الأفراد بصورة مريحة، كما يتوجب توزيعها بطريقة تتسجم مع مخطط استخدام الأراضي.

2.1 مشكلة الدراسة وأهميتها

هناك عدة عوامل رئيسية يجب أن تؤخذ بعين الإعتبار عند توزيع الخدمات العامة وتحديد مواقعها مثل حجم السكان في كل مركز، حجم السكان في المناطق الفرعية، وصلات الطرق بين الأماكن وبين المراكز، إمكانية الوصول للمراكز (الإيصالية)، والتوزيع الجغرافي للمراكز بالنسبة للتجمعات السكانية والاحياء المحيطة.

يتوجب أخذ نمط التجمعات العمرانية في الضفة الغربية والمسافات بين الأمكنة بعين الاعتبار كونها عوامل رئيسية في تحديد مواقع مرافق الخدمات العامة، علاوة على حجم السكان الذي يتسبب في مطلق الأحوال تقريبا بزيادة الطلب على المرافق العامة . حيث نلاحظ أن المسافات بين المراكز وتوزيعها الجغرافي والمناطق التي تخدمها تشكل معايير أساسية لتحديد المراكز المؤهلة لتوفير مرافق الخدمات العامة على المستوى الإقليمي، إذ أن من شأن المسافات القصيرة بين الأماكن أن تشجع على تركيز المرافق العامة عالية المرتبة ومتوسطة المرتبة في مراكز قليلة بدلاً من إنتشارها جغرافيا بصورة غير فاعلة ومنصفة، مما يتسبب في زيادة تكلفة التوزيع والتكاليف الإدارية، أما الخدمات المتدنية المرتبة المتعلقة بالحاجات اليومية فيمكن الحصول على هذه الخدمات والوصول إلى مرافقها.

وتبرز أهمية الدراسة في تطبيق معايير سهولة الوصول للمرافق العامة من حيث توزيعها وسهولة الوصول إليها وبالتالي هناك ضرورة لدراسة موضوع الإيصالية وربطها مع المواصلات.

عند دراسة موضوع الإيصالية للمرافق العامة نجد أن هناك عدة إعتبرات رئيسة تحكم التوزيع الجغرافي والتنمية الحيزية للمرافق العامة هي ما يلي:

1- تأمين وصول كافة الأفراد إلى المرافق العامة بشكل عادل ومنصف.

2- تقليص التفاوت والتباين في التوزيع بين المناطق المختلفة وتحقيق توزيع عادل ومتوازن لمرافق الخدمات العامة.

3- تقليص التكلفة عن طريق تقصير المسافات.

لا بد لاستراتيجيات تحديد المرافق العامة أن تتجنب الانتشار العشوائي لتلك المرافق، وبما أن المرافق العامة تتدرج في نظام هرمي فيتوجب أن يأتي تحديد مواقعها منسجما مع النظام الهرمي للتجمعات العمرانية الذي يمتاز كل مركز فيه بدوره الوظيفي الخدماتي من حيث مستوى المرافق العامة التي سيقدمها كل مركز للسكان وللتجمعات السكانية المحيطة به.

3.1 أهداف الدراسة

الهدف الأساسي لهذه الأطروحة هو دراسة تطبيق معايير سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية، وفي مدينة نابلس كحالة دراسية، وبشكل تفصيلي سعت الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف، أهمها:

1- تحليل الوضع الحالي للمدينة من حيث ملامحها، خصائصها، الأنشطة الموجودة بها.

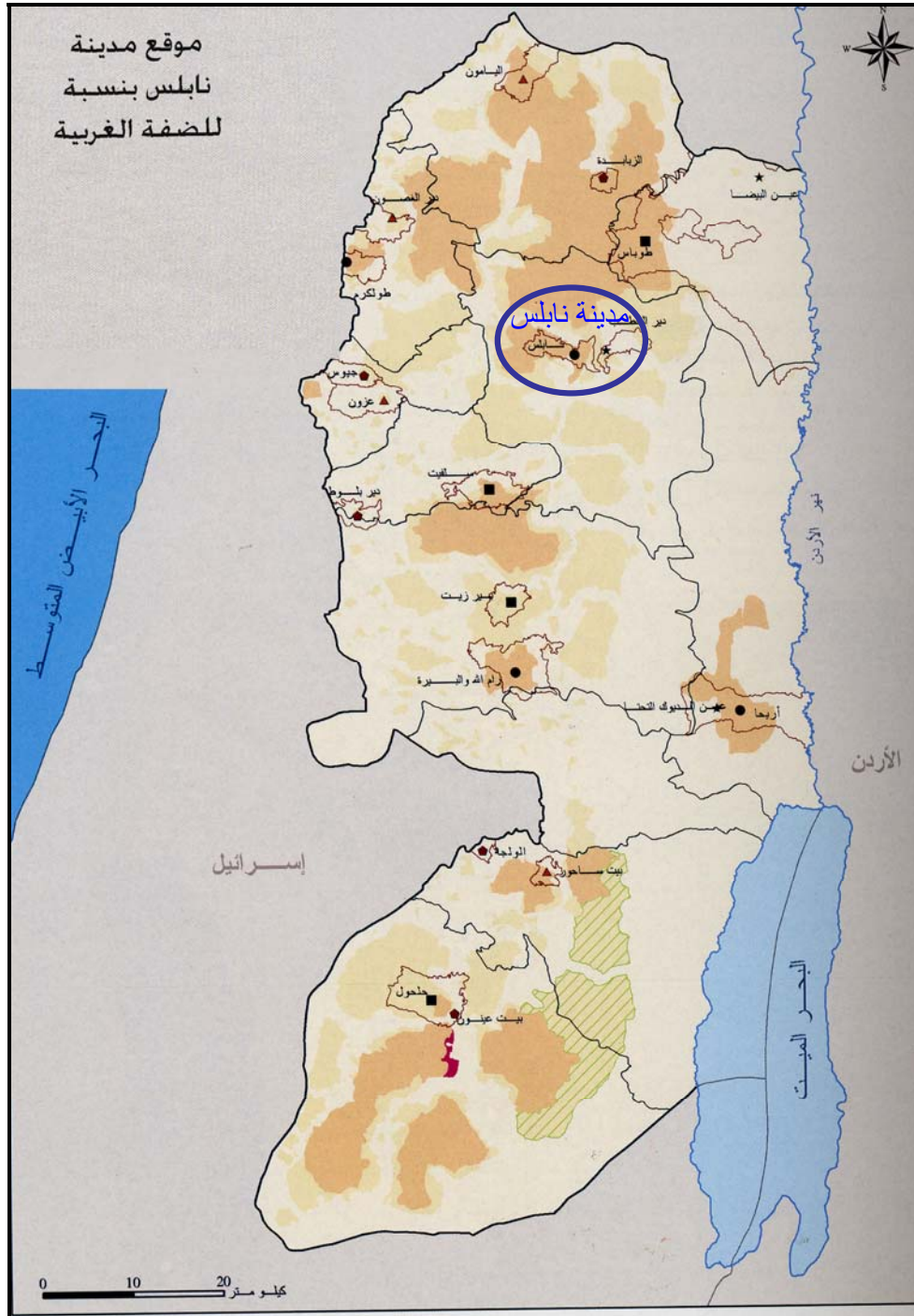
2- دراسة واقع الخدمات العامة في مدينة نابلس وتوزيعها.

3- إستعراض المشاكل التي تواجه توزيع الخدمات العامة في مدينة نابلس.

4- تحليل وتقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس باستخدام طرق مختلفة.

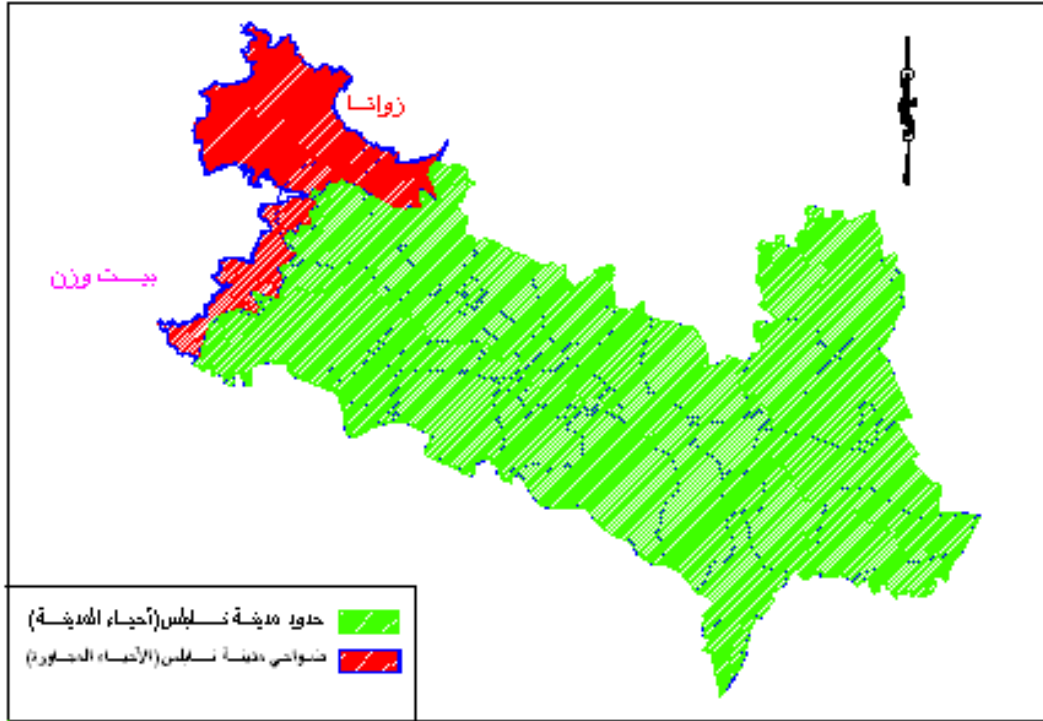
4.1 منطقة الدراسة

منطقة الدراسة هي مدينة نابلس، والتي تقع على خط عرض 32.13 شمالاً على خط طول 35.16 شرقاً غرباً، وتنتشر مباني المدينة على إرتفاع يتراوح بين 940-450 م فوق سطح البحر وأعلى قمم جبال نابلس جبل عيبال الذي يرتفع بمقدار 940 م عن سطح البحر وجبل جرزيم (الطور) وارتفاعه 881 م عن سطح البحر، حيث تقوم مدينة نابلس على هذين الجبلين (موسوعة المدن الفلسطينية، 1990)، وشكل رقم (1-1) يبين موقع مدينة نابلس بالنسبة للضفة الغربية.



شكل رقم (1-1): موقع مدينة نابلس بالنسبة للضفة الغربية.
المصدر: معهد الأبحاث التطبيقية (أريج)، اتجاهات التطور العمراني في الضفة الغربية، 2005.

شملت منطقة الدراسة حدود المخطط الهيكلي لسنة 1995م بمساحة مقدارها (28.500) دونم وعدد سكان حوالي (134.000) نسمة حسب تقديرات الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني لعام 2006م بالإضافة إلى الأحياء المجاورة و المتصلة جغرافيا بمنطقة الدراسة وتضم زواتا وبيت وزن شكل رقم (1-2) يبين حدود منطقة الدراسة.



شكل رقم (1-2): حدود منطقة الدراسة.

المصدر: بلدية نابلس بتصريف الباحث.

5.1 خطة الدراسة

ترتكز هذه الدراسة في خطتها على ثلاثة محاور رئيسية وهي:

(1) المحور الأول: الإطار العام والنظري.

ويشمل مقدمة عامة للدراسة من حيث أهميتها وأهدافها ومحتوياتها، بالإضافة إلى الإطار النظري الذي يتناول المفاهيم العامة المتعلقة بتخطيط المدينة وإستخدامات الأراضي وتخطيط شبكة النقل والمواصلات وتعريف لسهولة الوصول، كذلك الدراسات السابقة المتعلقة بموضوع سهولة الوصول إلى الخدمات العامة.

(2) المحور الثاني: الإطار المعلوماتي.

يتناول لمحة عامة عن مدينة نابلس من حيث تاريخها وتطورها العمراني وتخطيطها، وواقع الخدمات العامة فيها.

(3) الإطار التحليلي والاستنتاجي.

يشمل تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس بإستخدام عدة طرق وأساليب تحليلية تتناسب مع متطلبات توزيع الخدمات العامة ونطاق تأثيرها، كذلك يشمل هذا الإطار النتائج والتوصيات التي خلصت إليها الدراسة.

6.1 مصادر المعلومات:

إرتكزت معلومات الدراسة على المصادر التالية:

(1) مصادر مكتبية: وتشمل الكتب والمراجع والدراسات والدوريات في المواضيع ذات العلاقة (تخطيط المدن، تخطيط إستعمالات الأراضي، تخطيط الخدمات العامة وغيرها).

(2) **مصادر رسمية:** وتشمل الدوريات والتقارير والنشرات والإحصاءات الصادرة عن الوزارات والمؤسسات والجهات الرسمية ذات العلاقة، مثل بلدية نابلس، محافظة نابلس، وزارة الصحة، الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، وزارة التخطيط، الحكم المحلي، التربية والتعليم، الصحة.

(3) **مصادر شبه رسمية:** وتشمل الأبحاث والدراسات والتقارير الصادرة عن مراكز الدراسات والأبحاث والمنظمات الأهلية، مثل مركز التخطيط الحضري والإقليمي في جامعة النجاح الوطنية، مركز البحوث والدراسات الفلسطينية، بكار، الجامعات الفلسطينية، المنظمات الأجنبية الممولة لبعض المشاريع التطورية (CIDA، USAID، UNDP) وغيرها.

(4) **مصادر شخصية:** وتشمل الدراسة الميدانية والمسح العمراني وإستطلاعات الآراء التي قام بها الباحث من خلال المقابلات الشخصية والإستبيانات والملاحظات بالإضافة لخبرة الباحث العملية كأحد سكان منطقة الدراسة.

7.1 محتويات الدراسة:

في ضوء الأهداف السابقة تم تقسيم الدراسة إلى سبعة فصول رئيسية، الفصل الأول منها تناول مقدمة الدراسة وأهدافها، وفي الفصل الثاني تم الحديث حول الإطار النظري للدراسة من حيث تكوين المدينة وتخطيطها، تخطيط إستخدامات الأراضي، النقل الحضري، أنماط الطرق في المدن، شبكة المواصلات ودورها في الوصول إلى الخدمات، تخطيط الخدمات العامة في المدن وكذلك سهولة الوصول إلى الخدمات العامة. وكذلك دراسة بعض النماذج والدراسات السابقة.

أما الفصل الثالث فتناول لمحة عامة عن مدينة نابلس من حيث الخصائص الجغرافية والتاريخية والعمرانية للمدينة، مراحل تخطيط المدينة، المخطط الحالي للمدينة، التطور العمراني للمدينة، تخطيط قطاع النقل والمواصلات، إستعمالات الأراضي في المدينة، والمشاكل التي تواجه التخطيط العمراني في المدينة.

أما في الفصل الرابع فقد تم إستعراض المنهجية المتبعة في هذه الدراسة وإجراءاتها، وكذلك عرض لطرق التحليل التي إعتمدت في الدراسة، وتناول الفصل الخامس تحليل وتقييم معايير سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدينة، حيث تم إستخدام التحليل الميداني لقياس زمن الوصول، كذلك التحليل بإستخدام نظم المعلومات الجغرافية المقارنة مع نتائج التحليل الإحصائي، أما الفصل السادس فتناول وضع عدة اقتراحات وحلول لسهولة الوصول الى الخدمات العامة في مدينة نابلس.

وأخيراً تم في الفصل السابع إستعراض أهم النتائج والتوصيات التي خلصت إليها الدراسة.

الفصل الثاني

الإطار النظري والدراسات السابقة

1.2 مقدمة

2.2 تكوين المدينة وتخطيطها

1.2.2 مفهوم المدينة

2.2.2 مفهوم التخطيط

3.2 إستخدامات الأراضي في المدينة

4.2 شبكة المواصلات ودورها في الوصول إلى الخدمات العامة

1.4.2 النقل الحضري

2.4.2 تصنيفات شبكة الطرق في المدينة

3.4.2 علاقة الطرق بإستخدامات الأراضي

5.2 سهولة الوصول إلى الخدمات العامة

1.5.2 مفهوم سهولة الوصول

2.5.2 قياس سهولة الوصول ما بين نقطتين

6.2 الدراسات السابقة

الفصل الثاني

الإطار النظري والدراسات السابقة

1.2 مقدمة

يتناول هذا الفصل الإطار النظري للدراسة من حيث تكوين المدينة ومفهومها وتخطيطها، ومفهوم التخطيط، كذلك تم الحديث عن شبكة المواصلات ودورها الأساسي في الوصول إلى الخدمات العامة، وفي نهاية هذا الفصل تم تعريف سهولة الوصول وعرض الدراسات السابقة التي تناولت موضوع تحليل وتقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة.

2.2 تكوين المدينة وتخطيطها

1.2.2 مفهوم المدينة

يمكن تعريف المدينة بناءً على الامتداد العمراني كسمة مميزة لها حيث يصعب وضع حدود للمدن نتيجة لإمتدادها المستمر، أوقد نعرفها بناءً على مستوى الخدمات الذي تقدمه والذي يرتفع في المدينة غالباً كما ونوعاً عما سواها، أضف إلى ذلك أن المدينة يمكنها أن تؤدي عدداً من الوظائف مجتمعة فيما تؤدي القرية وظيفة محدودة تكاد تقتصر على الزراعة. وقد يكون التجانس في السكان عاملاً في تحديد التعريف، ففي المدن يقل التجانس بين السكان الذين يختلفون في عقائدهم وأصولهم وطبقاتهم (الدليمي، 2002).

المدينة مجتمع مستقر ذو كثافة سكانية وعمرانية عالية غالباً، تتنوع أنشطة سكانه الاقتصادية والإدارية والخدماتية كما أنها على مستوى من التحضر والتنظيم، وهي متغيرة في الحجم وشكل والوظيفة (الدليمي، 2002).

كما يمكن تعريف المدينة على أنها البيئة الفيزيائية التي تعيش فيها السكان، وهي نظام معيشة وأسلوب حياة لم تصل إليه المدينة إلا بعد فترة من التطور. أي أن المدينة في هذه الحالة عبارة عن عنصرين أساسيين أولهما مادي محسوس مبني أو مشاهد، والأخر غير محسوس يتمثل

بالأمور التي تنظم العلاقات بين الأشياء المادية. وبناء على ذلك للمدينة ثلاثة أبعاد أولهما فيزيائي أو مكاني يشمل الجزء المبني إضافة للمساحات والفراغات. والثاني إجماعي إنساني متعلق بالسكان وتراكيبهم وأنماطهم وخصائصهم ومشاكلهم. أما الثالث فهو العامل الإقتصادي الخاص بطابع المدينة الإقتصادي الذي تقوم عليه (الدليمي، 2002).

إن تحديد مفهوم المدينة بالنسبة للمخطط الحضري يتطلب منه الإدراك الواعي والانتباه إلى أن استعمالات الأرض ضمن المدينة هي استجابة للفعاليات المتنوعة والمتعددة، وأن الكتل العمرانية وشبكة المواصلات والمناطق الخضراء والتجارية تتأثر بشكل واضح بالنظم الحضارية لمجتمع ما (شهاب وعلاء الدين، 1990).

وقد عرف (Davis, 1978) المدينة بأنها ليست تلك البيئة التي يعاني فيها الإنسان من مشاكل التلوث كالدخان والغبار والضجيج فقط، بل هي المنظومة الاجتماعية التي تمثل انتقال البضائع والإنسان الوظيفة الأساسية لها، فالمدن تنمو وتتغير في رأيه عندما تتغير منظومة النقل لأنها تحدد شكل النسيج العمراني وهيكله (شهاب وعلاء الدين، 1990).

وقد يعتمد البعض حجم التجمع السكاني مقياساً لتسمية المدن، فيتم إطلاق تسمية المدينة على التجمع إذا كان عدد السكان فيه كبيراً، ويمكن الإشارة هنا إلى أن مثل هذا المقياس قد لا يكون دقيقاً فقد نجد تجمعاً سكانياً بعدد كبير من السكان يكاد يقتصر نشاطاته على الزراعة وتسيير الحياة فيها بشكل روتيني فيما يكون آخر بعدد قليل نسبياً من البشر لكنه يعج بالحركة والتمدن، وبالتالي فإن النشاط أو الوظيفة التي يقوم بها التجمع هي التي تعطيه صفة القروية أو المدينة (فواز، 1980).

2.2.2 مفهوم التخطيط

هو دراسة تقوم بها مجموعة متكاملة من المتخصصين ذوي الخبرة لمسح منطقة عمرانية بها مشكلة يراد حلها، وذلك للحصول على أكبر قدر ممكن لإنتاجيتها ولراحة سكانها والإستفادة بقدر المستطاع من طبيعتها ومواردها الطبيعية. لذلك فالتخطيط منهج وأسلوب في السياسة والإدارة

وكل نشاط إنساني هو عمل له جوانب اجتماعية واقتصادية وطبيعية وفيه ينظر إلى الأمور بأبعادها الزمنية الثلاثة الماضي والحاضر والمستقبل (حيدر، 1994).

التخطيط أسلوب علمي يهدف إلى دراسة جميع أنواع الموارد والإمكانات المتوافرة في الدولة أو الإقليم أو المدينة أو القرية أو المؤسسة، وتحديد كيفية استخدام هذه الموارد في تحقيق الأهداف وتحسين الأوضاع، وعلى هذا الأساس ترتبط عملية التخطيط ارتباطاً وثيقاً بالدراسة العلمية الجادة والعميقة للموارد البشرية والاقتصادية والطبيعية المتوفرة ومعرفة مدى كفايتها وأنماط توزيعها وكيفية الحصول عليها، وإمكانيات إستغلالها والصور التي يمكن على أساسها استخدامها، ومدى تحقيق ذلك للأهداف والآمال التي يسعى إليها المجتمع أو المؤسسة على أن يكون استخدام الموارد بعد هذه الدراسة محققاً لأكبر قدر من الإنتاج، ومضيفاً المزيد من الدخل القومي ومساعداً على تحقيق قدر كبير من التنمية (حيدر، 1994).

3.2 إستخدامات الأراضي في المدينة

يعد تصنيف استخدامات الأرض بالمدن الحديثة أبرز السمات المميزة للتحضر في العصر الحديث، ويمكن بوضوح تمييز الأحياء حسب وظيفتها وتحديد مناطق الأحياء والمجاورة وذلك في ضوء مظهرها الخارجي، وتركيب سكانها، والخصائص الاجتماعية والاقتصادية المرتبطة بذلك، وهي تختلف من مدينة لأخرى وبعكس وجود أنماط إجتماعية وسكنية متشابهة على رقعة المدينة فإن تركيبها الحضري سيتحدد وفق أسس وقواعد لاستخدام الأرض وتوزيعها السكاني. ويعد تشخيص الأنماط والعمليات الداخلية للمدن وتفسيرها مهمة رئيسية لدراسة جغرافية المدن (أبو عناية، 1993).

تعمل طبيعة موقع المدينة وطبوغرافيته وطبيعة الأراضي التي تحيط به من غابات أو أراضي زراعية أو مسطحات مائية أو غيرها على الحد من نمو المدينة باتجاه معين بل وتوجيهه باتجاه آخر. وتواجه بعض المدن مشكلات خاصة بالتوسع منها ما هو خاص بشبكات الخدمات العامة ومنها ما ينتج عن وجود مناطق مبنية أصلاً أو وجود استعمالات صناعية أو أثرية أو خدماتية أو محددات أخرى متعلقة بملكيات الأراضي (الدليمي، 2002).

بما أن موقع المدينة يؤثر في تشكيلها وتوزيع استعمالات الأرض فيها، فإن الطبوغرافية والتضاريس وأنماط المواصلات واليابسة والماء تعمل جميعاً على التأثير على الأشكال التي تتخذها المدن في فترة نموها بحيث تضم كل من الأشكال المربعة، المستطيلة أو الشريطية، الدائرية، المروحية، الإصبعية، الإشعاعية، المتناثرة، الشبكية والمتعددة الأنوية.

وعلى ذلك فإن شكل المدينة وتضاريسها وتخطيطها تؤثر بشكل كبير في شوارع المدن التي تتخذ أشكالاً متعددة تختلف تبعاً لأنماط النقل المستخدمة فيها. كما أن هذه الشوارع تؤثر في تشكيل المدينة وأدائها لوظائفها تبعاً لأنماط النقل المستخدمة فيها، كما أن هذه الشوارع تؤثر في تشكيل المدينة وأدائها لوظائفها تبعاً لعمر الشارع وطبيعته وقدرته على خدمة الإستعمالات المستخدمة للأراضي، وكلما كانت شبكات الشوارع جيدة وتحقق سهولة الحركة والتنقل كلما زادت كفاءة الأنشطة والفعاليات.

وبناءً على ما سبق فإن المدينة تتكون من عدة استخدامات تحدد في النهاية، أي أن كل منطقة في المدينة تؤدي دوراً في حياة واستمرارية النشاط فيها وهذه الإستخدامات تشمل التالية (أبو عناية، 1993):

1- المناطق السكنية:

تمثل المنطقة السكنية بالمدينة الجزء الأكبر من المساحة المبنية وتختلف المساكن باختلاف المدينة وحجمها وتطورها، فالمدينة القديمة تتركز المساكن فيها حول نواتها بصفة دائمة، ولكن مع تطور العمران ونموه بدأ السكان يتوجهون إلى خارج المدينة وترك وسط المدن للوظائف الأخرى الأكثر أهمية كالوظيفة التجارية والإدارية.

2- الإستخدام التجاري:

ويشمل المركز الرئيس للمدينة وبؤرة نشاطها الداخلي، وكذلك الشوارع التجارية الممتدة من هذا المركز، بالإضافة إلى المراكز التجارية الثانوية المتواجدة في مختلف مناطق المدينة، ويعد

الاستخدام التجاري سبب هام لنشأة وتطور العديد من المدن لتصبح ملتقى لتبادل البضائع وعقد الصفقات، فتنشأ المدن على خطوط المواصلات وتقاطعاتها.

3- المناطق الصناعية:

لقد كانت الصناعة في العصور القديمة قليلة ومارسها عدد قليل من السكان وكانت تتركز في الوسط التجاري للمدن، أما بعد الثورة الصناعية وخاصة في أواخر القرن التاسع عشر، أخذت الصناعة تسيطر على وسط المدينة، وما تبع ذلك من تلوث وإنتشار السكن العشوائي وإرتفاع معدلات الهجرة من الريف للعمل في تلك المصانع.

وقد تبعت هذه المرحلة مرحلة جديدة هي مرحلة ما بعد الصناعة، حيث بدأت الصناعة تهجر وسط المدينة لتنتقل إلى الأطراف الخارجية للمدينة وخاصة بالقرب من خطوط المواصلات، ومع هذا التطور أصبح اليوم ما يعرف بالمدن الصناعية.

4- المناطق الخضراء المفتوحة:

تشمل الحدائق العامة والمنتزهات وهذه المناطق تمثل رئة المدينة ومتنفسها، كما تلعب دوراً مهماً بما تضيفه من إحساس بالراحة والجمال، ولذلك تحرص بلديات الدول المتقدمة حرصاً شديداً على المحافظة على هذه المناطق ورعايتها، ويضاف إليها الأرض الزراعية داخل حدود المدينة.

5- النقل والمواصلات:

وتشمل الشوارع الرئيسية والفرعية الموجودة في المدينة ومواقف السيارات، كما تضم المطارات والموانئ وخطوط سكك الحديد ومحطاتها ومواقع مكاتب البريد والاتصالات.

6- الخدمات العامة:

تشمل الخدمات التعليمية من (مدارس ومؤسسات تعليمية ومعاهد وجامعات وغيرها) والخدمات الثقافية والدينية الترفيهية (من أندية ودور عبادة ومكتبات وملاعب وغيرها) والخدمات الصحية (مستشفيات ومراكز رعاية صحية وغيرها)، وخدمات إدارية (مؤسسات، وزارات وغيرها) وخدمات تجارية (بنوك، محال تجارية وغيرها). وتتوزع هذه الخدمات داخل أحياء المدينة، ومن هنا توضح أهمية هذه الدراسة في تحليل وتقييم توزيع الخدمات العامة وفق عدد السكان من ناحية، وعوامل البعد عن هذه الخدمات ومدى سهولة الوصول إليها من ناحية أخرى، بالإضافة إلى كفاءة تلك الخدمات وقدرتها على أداء دورها بشكل مثالي.

كما ويعتبر تنظيم الخدمات العامة بالمدينة هدفاً ووسيلة لتصبح الخدمات في متناول السكان لتخدم أغراض المجتمع المختلفة وتحقق المستوى المعيشي المنشود. تتحدد الاحتياجات الفعلية بواقع دراسة عدد ووظيفة ونطاق تأثير الخدمات العامة الموجودة فعلاً، وتشمل:

1) إحتياجات الأفراد والمجموعات (ربات البيوت، الشباب، الشيوخ).

2) إتجاهات السكان وعاداتهم الاجتماعية.

كما تنقسم الخدمات العامة إلى ثلاثة أنواع (عبد الله، 1990):

1- نوع يخدم مجاورته المباشرة، مما يجب أن يكون على قرب من المسكن بحيث يلبي الاحتياجات التي تكرر بكثرة (يوميًا).

2- نوع يخدم قطاع من المدينة، بحيث يلبي إحتياجات أقل تكررًا وبالتالي يجب أن يكون أبعد من النوع الأول.

3- نوع يخدم المدينة بأكملها، بحيث يلبي إحتياجات نادرة الطلب يمكن أن تكون في مركز المدينة.

لذا فإن الفكرة العامة في توزيع الخدمات العامة على سطح المدينة هي إنشاء تدرج هرمي للخدمات المطلوبة (من حيث الحجم وعدد السكان المقابل لها، ويلاحظ أن من بين الخدمات ما يشترط له حد أدنى من السكان لتبرير إنشائه اقتصاديا مثل الخدمات التعليمية، الخدمات الصحية المتاجر، وباقي الخدمات يمكن إنشاؤها يأتي حجم طبقا لعدد السكان الذين تنشأ لهم مثل الحدائق العامة، وأساس التقدير فيها هو ما يتقرر كحد أدنى لنصيب الفرد الواحد أو الأسرة الواحدة منها لذلك تتخذ مقياس هرميا لكل خدمه من الخدمات الرئيسية (التعليم، الصحية، المتاجر) كمنطلق تحدد كل منها المجموعة السكنية التي تتبعها وتلائم بينها لأن لكل منها نطاق تأثير خاص، وتضيف إليها سائر الخدمات بالقدر الذي يكافئ عدد سكان كل مجموعه من الخدمات التعليمية، الصحية، التجارية وغيرها (عبد الله، 1990).

4.2 شبكة المواصلات ودورها في الوصول إلى الخدمات العامة

أن حقيقة إمكانية الربط بين المدينة وضواحيها للنقل اليومي قد أدى إلى التغيير في بيئة وهيكلية المدن الكبرى بشكل لم يكن مسبق في وقت سابق وقبل إختراع وسائل النقل الحديثة والتي غيرت الأسلوب التقليدي لتوسع المدن، إذ تكتلت مراكز حضرية على طول طرق النقل.

إن إستخدام المركبات بوصفها واسطة للنقل وتطور تصنيعها من حيث الملائمة والراحة والسرعة والزيادة المستمرة في الأعداد سنة بعد الأخرى وإقبال الأفراد على شرائها والزيادة المضطردة في معدل ملكيتها للأسرة الواحدة أدت مع العوامل الأخرى، كزيادة عدد السكان، إلى التوسع الكبير للمدن وزيادة حجم المرور على حجم الشوارع المتاحة التي يتم تعميمها من قبل الجهات المعنية لهذا الغرض، ولذا فقدت الكثير من المدن مساكن كثيرة وحدائق جميلة لأغراض التوسع في الشوارع وخاصة في مراكز المدن (علي، 2001).

1.4.2 النقل الحضري

إهتم الباحثون والمخططون بمختلف الاختصاصات في الماضي بالنقل داخل المدينة، ومع إرتفاع التضخم السكاني واتساع عملية التحضر والتصنيع في بداية القرن العشرين وإزدهار هذا

الإهتمام على المشكلات الحضرية التي تجلت في انخفاض كفاءة أداء المرافق الأساسية وعلى الأخص شبكة الطرق التي لم تعد قادرة على استيعاب المركبات التي أخذت تزداد أعدادها، وأضحت مشاكل النقل والمرور تشكل أعباءً كبيرة، إذ تعد من أبرز المشاكل الحضرية (زين العابدين، 2000).

2.4.2 تصنيفات شبكة الطرق في المدينة

هناك عدة تصنيفات لشبكة شوارع المدينة وذلك كلما زادت كفاءة الأنشطة والفعاليات المختلفة للأرض الحضرية كلما تكون شبكات النقل جيدة وكفاءة وتحقق سهولة الحركة وسرعة في النقل، وهذا ما دفع المخططين لوضع تصنيفات لشبكة شوارع المدينة بغية تنظيم العلاقة بين النقل واستعمالات الأرض المختلفة، ولذلك ظهرت الحاجة لتحقيق التدرج الهرمي للشوارع وتصنيفها حسب معياري المرتبة والسعة على النحو التالي (زين العابدين، 2000):

1- شوارع سريعة (express streets)

وهي شوارع سريعة تعنى بخدمة حجم سير كبير وبسرعة عالية ولمسافات طويلة للرحلات الإقليمية والحضرية (regional and urban trips)

2- شوارع شريانية (arterial streets)

صممت هذه الشوارع لتقديم تسهيلات كبيرة لاستيعاب حجم كبير من الرحلات الحضرية ولمسافات طويلة وللوصول بسرعة فائقة، وتخدم إضافة إلى المدينة ضواحيها المجاورة.

3- شوارع مجمعة (collector streets)

تعنى بالرحلات الحضرية القصيرة، وتحقق نوع من سهولة الوصول إلى كافة أرجاء المدينة والمناطق المتاخمة لها.

4- شوارع محلية (local streets)

وتقصد لخدمة رحلات النقل القصيرة للوصول إلى الدور السكنية والإستخدامات المختلفة وبسرعة قليلة.

3.4.2 علاقة الطرق بإستخدامات الأراضي

تعد شبكة شوارع المدينة وطرقها السريعة هي العنصر الإنشائي الأساسي للتجمع الحضري، وتشغل حيزاً كبيراً من المدينة، وتقوم بينها وبين مرافق المدينة الأخرى علاقات وظيفية وتفاعلها تنتج الصورة النهائية لشكل المدينة، والشوارع من خلال أداء وظيفتها تأخذ أشكالاً وأنماطاً مختلفة والتي هي إنعكاس لوضع المدينة الطبوغرافي والتاريخي والاقتصادي، والتي لها علاقة بمسافة المدينة وملكية الأرض فيها ووظيفتها الإقليمية، لأن الشوارع أثناء أداء خدماتها تقوم بوظيفتين أساسيتين وهما (شهاب وعلاء الدين، 1990):

1- شوارع تخدم استعمالات الأرض أي استعمالات الأرض المحيطة بها (مثل الشوارع المجمع والمحيطة).

2- شوارع تخدم المركبات أي تستعمل لأغراض المرور بأحجام كبيرة (مثل الشوارع السريعة والشريانية).

تمثل شبكة الطرق في المراكز الحضرية إحدى أهم العناصر المخططة في التصميم الأساسي للمدينة وتعلق عليها المراكز الحضرية أهمية كبيرة لأنها تتضمن لها تحرك سكانها بيسر بين مواقع سكنهم وأعمالهم سواء من خارج المدينة وإليها وضمنها، كما أنها من إحدى العوامل المهمة التي تؤدي إلى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن على سطح الأرض، سواءً كان هذا الارتباط والتفاعل داخل المدينة أو بين المدينة والأقاليم المجاورة لها، ولا يتم النقل بصورة فاعلة إلا إذا توفرت شبكة طرق متطورة وواسعة تستطيع أن توفر الخدمة والحركة للإنسان بشكل فاعل (زين العابدين، 2000).

وترتبط شوارع المدينة وظيفياً ببعض المرافق الخدمية والتي تشغل حيزاً مهماً من الأرض الحضرية وتتكامل معها، وإن قلة كفاءتها تنعكس سلبياً على أداء هذه الشبكة وأن بعض المرافق ترتبط بشكل مباشر كالفضاءات المخصصة لوقوف السيارات ومحتويات أثاث الشارع وأخرى تقدم خدمات للنقل بشكل غير مباشر كمحطات تعبئة الوقود (شهاب وعلاء الدين، 1990).

عند التخطيط للطرق لا بد من الأخذ بعين الاعتبار استخدامات الأراضي المجاورة كما لا بد أن تأخذ بعين الاعتبار تصنيف متعارف عليه بناءً على الغرض الذي تقدمه الطريق فضلاً عن إمكانية تسهيل الوصول إلى الأراضي المجاورة، حيث تنقسم الطرق عادة (كما ذكرنا في سابقاً) إلى طرق سريعة وطرق شريانية وطرق مجمعة وطرق محلية، ولكل من هذه الطرق خصائصها الهندسية ومقاطعها العرضية، وفضلاً عن إعتبار الطرق ضمن الخطة الإستراتيجية، فإنه لا بد من الأخذ بعين الاعتبار المواصلات العامة وحركة النقل التجاري أثناء إعداد الخطة الإستراتيجية للطرق والمواصلات في المنطقة الحضرية دونما فاصل عن علاقة ذلك باستخدامات الأراضي، ومن الضروري أن يتم تحديد خطوط الإرتدادات للمباني بالتنسيق التام بين الخطين الإستراتيجية للطرق وإستخدامات الأراضي فضلاً عن خطط مواقف المركبات بعيدة المدى ووضع سياسات تتعلق بتأثير مشاريعهم التطويرية على نظام الطرق والمواصلات في المدينة (زين العابدين، 2000).

5.2 سهولة الوصول إلى الخدمات العامة

يتبع دراسة حركة النقل والانتقال من مركز المحافظة إلى إقليمها معرفة إمكانية الوصول ومدى سهولتها ما بين المنشأ والوصول بالاعتماد على المسافة الكيلومترية الحقيقية على الأرض (والزمن اللازم لقطع هذه المسافة، ومدى تغير المحطات أثناء عملية الانتقال، ومع الأخذ بعين الاعتبار الصغر النسبي للمحافظة حيث لا تبعد أقصى المراكز العمرانية عن مركز المحافظة (30) كم تقريباً، وفي ظل طبيعة المنطقة الجغرافية التي تسير فيها وسائط النقل والسرعة المسموح بها على الطريق الخارجية بين المدن والتي تتراوح بين (80-90) كم/ساعة (فإن المسافر لا يحتاج للوصول إلى مركز المحافظة أكثر من (25-35) دقيقة لأبعد المراكز وبضع دقائق لأقربها، وكما أن المسافر إلى مركز المحافظة لا يحتاج إلى تبديل المحطات فينطلق عادة من مركز إقامته إلى مركز المحافظة مباشرة دون الحاجة في كثير من الأحيان إلى تبديل واسطة أو محطة نقل، مع الملاحظة أن إمكانية الوصول تتأثر خلال اليوم فهي تقل في ساعات

المساء نظراً لعدم توفر وسائل النقل العامة في ساعات المساء، كما في نظام الخدمة (24) ساعة لدى بعض الدول المتقدمة (زين العابدين، 2000).

1.5.2 مفهوم سهولة الوصول

نعني بسهولة الوصول (الإيصالية) قدرة الأشخاص والبضائع على التحرك والتنقل ببسر من مكان إلى آخر. فالإيصالية المتدنية تعني وفقاً لهذا المفهوم أن تنقل بين الأشخاص والبضائع يصاحبه قطع مسافات طويلة وهدر وقت طويل وتكبد تكاليف باهظة وغير ذلك من المعوقات والقيود.

وهناك تعريف آخر للإيصالية إلى مكان معين يبين مدى وكيفية سهولة الوصول إلى المكان وبالتالي يعطي العلاقة المكانية ما بين موقع النشاط (الخدمة) وغيره من العوامل الأخرى مثل (السكان والخدمات الموجودة في المنطقة) ومن خلالها يمكن معرفة درجة الإيصال ما بين موقع الخدمة والخدمات الأخرى (Al-Sahili, 1992).

تبين الإيصالية توزيع الوحدات السكنية (الأحياء) والعلاقة بينها وبين توزيع الخدمات ونظام الطرق الواصل بين الخدمات الموجودة داخل الأحياء (Al-Sahili, 1992).

ويتوجب مناقشة الإيصالية على عدة مستويات، إذ أنها من ناحية تتطابق على المعابر والطرق التي تربط بين غزة والضفة الغربية والمعابر والطرق التي تربط الضفة الغربية، أو ما يمكن أن نطلق عليها الإيصالية بين الأقاليم الفرعية والإيصالية ضمن الأقاليم الفرعية، أي الإيصالية ضمن كل إقليم فرعي.

وعند دراسة موضوع الإيصالية للمرافق العامة نجد أن هناك عدة اعتبارات رئيسة التي تحكم التوزيع الجغرافي والتنموية الحيزية للمرافق العامة، هي ما يلي (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1998):

(1) تأمين وصول كافة الأفراد إلى المرافق العامة بشكل عادل ومنصف.

(2) تقليص التفاوت والتباين في التوزيع بين المناطق المختلفة وتحقيق توزيع عادل ومتوازن لمرافق الخدمات العامة.

(3) تقليص التكلفة عن طريق تقصير المسافات.

ولا بد لاستراتيجيات تحديد المرافق العامة أن تتجنب الانتشار العشوائي لتلك المرافق، وبما أن المرافق العامة تتدرج في نظام هرمي فيتوجب تحديد مواقعها منسجما مع النظام الهرمي للتجمعات العمرانية الذي يمتاز كل مركز فيه بدوره الوظيفي الخدماتي من حيث مستوى المرافق العامة التي سيقدمها كل مركز للسكان وللتجمعات السكانية المحيطة به.

أخذت معايير مختلفة في الحسبان عند توزيع المرافق العامة وتحديد مواقعها منها:

(1) حجم السكان في كل مركز.

(2) حجم السكان في المناطق الفرعية.

(3) وصلات الطرق بين الأماكن وبين المراكز.

(4) إمكانية الوصول للمراكز (الإبصالية).

(5) التوزيع الجغرافي للمراكز نسبة للتجمعات السكانية المحيطة.

لكن نمط التجمعات العمرانية في الضفة الغربية والمسافات بين الأمكنة يتوجب أخذها بعين الإعتبار أيضا باعتبارها عوامل رئيسة في تحديد مواقع مرافق الخدمات العامة، علاوة على حجم السكان الذي يتسبب في مطلق الأحوال تقريبا بزيادة الطلب على المرافق العامة.

من ناحية أخرى تشكل المسافات بين المراكز وتوزيعها الجغرافي والمناطق التي تخدمها معايير أساسية لتحديد المراكز المؤهلة لتوفير مرافق الخدمات العامة على المستوى الإقليمي، إذ أن من شأن المسافات القصيرة بين الأماكن أن تشجع على تركيز المرافق العامة عالية المرتبة ومتوسطة المرتبة في مراكز قليلة بدلاً من إنتشارها جغرافيا بصورة فاعلة مما يتسبب في زيادة

تكلفة الخدمة والتكاليف الإدارية، أما الخدمات المتدنية المرتبة المتعلقة بالحاجات اليومية فيمكن الحصول على هذه الخدمات والوصول إلى مرافقها (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1998).

2.5.2 قياس سهولة الوصول ما بين نقطتين

عادة ما تكون الرحلة نقطة بدء (Origin) ونقطة انتهاء (Destination) أو ما بين نقاط متعددة، مثال ذلك ما بين مركز تزويد المواد الأولية ومركز الإنتاج ومركز التوزيع أو ما بين موقع الإنتاج ومركز البيع بالجملة، أو ما بين مركز البيع بالجملة ومركز البيع بالمفرد أو مراكز السكن ومراكز العمل (شهاب وعلاء الدين، 1990).

ولا بد من الإشارة بأن الوسائل التقنية الحديثة قد أثرت بصورة فاعلة على توقيع الفعاليات الحضرية وتوزيعها مثال ذلك أجهزة الاتصال والحاسب الآلي أو جهاز التلكس أو الفاكس ميل والتي يتوقع إن يؤدي انتشارها على الإقلال من عدد الرحلات ما بين نقطتين أو يحتمل إن تؤثر على هيكلية المدينة بصورة عامة مستقبلاً.

يتم قياس سهولة الوصول إلى موقع معين أو فعالية معينة بواسطة كلفة الرحلة أي ما تكلفه هذه الرحلة من مبالغ يدفعها القائم بالرحلة أو الوقت المستغرق للقيام بها. وبهذا تمكن (Alonso, 1974) من التوصل إلى أن الأفراد يحاولون اختيار مواقعهم السكنية عند تحقيق أعلى درجة رضى ممكنة والتي يمكن التوصل إليها من خلال ثلاثة متغيرات (شهاب وعلاء الدين، 1990):

1- سعر الأرض.

2- تكاليف النقل من وإلى محل العمل.

3- البضائع التي تستهلكها العائلة.

وعليه فإن الأفراد يحاولون أن يوزعوا ميزانيتهم عليها، وبذلك تكون الميزانية هي المحدد (Budget Constraint) والتي لا يمكن تجاوزها. لذا فإن (Alonso, 1974) فسر مفهوم

الوصول إلى موقع معين بناءً على فرضيته التي تفيد بأن سعر المتر المربع الواحد للأرض السكنية ينخفض كلما ابتعدنا عن مركز المدينة وترتفع أسعار النقل. لذا فإن الأفراد يعملون على إحلال هذه المتغيرات مع بعضها البعض (Trade Off) الواحدة محل الأخرى لكي يحصلوا على أعلى درجة رضى ممكن.

ومن أهم خصائص الخطة الشاملة للتخطيط هو تسهيل عملية انتقال البضائع والأشخاص من موقع إلى آخر، إضافة إلى عملية تنظيم استعمال الأرض بصورة تحقق التوزيع الملائم للفعاليات المتعددة (شهاب وعلاء الدين، 1990).

6.2 دراسات سابقة

يهدف الإحاطة بموضوع سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدينة، تم الإطلاع على عدد من الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع في حالات دراسية مختلفة وهذه الدراسات يمكن تلخيصها كما يلي:

(1) دراسة (Alexander, 1977)

درس المدينة من خلال علاقتها بإقليمها من حيث توزيع المستوطنات التابعة للمدينة الأم وبأحجام متفاوتة حيث اتخذ أعداد السكان كأساس في تحديد حجم المستوطنة، كما أنه عالج المنطقة المبنية في المدينة (Built Up Area) وحدد علاقتها مع الأراضي الزراعية المحيطة بها من جهة وتقسيمها إلى أحياء سكنية (Districts) من جهة أخرى.

ينصب اقتراحه على تشكيل محلات كل منها على شكل ذراع مشيد يمتد داخل المنطقة الخضراء بحيث يتمكن الساكن أن يصل إلى المنطقة الخضراء بوقت محدد وبمسافة السير، وكما حدد قابلية الإنسان البدنية للوصول لها والتي حددها بوقت لا يزيد عن عشرة دقائق وبذلك يتمكن أن يحقق الترابط العضوي ما بين الريف والمدينة. وقد اتجه (Alexander, 1977) ، إلى أبعد من ذلك عندما أكد على ضرورة توزيع السكان على المحلات السكنية وفقاً لتقافتهم، وبذلك يضمن لهم الاحتفاظ بطريقتهم الخاصة بالحياة وإمكانية ممارسة احتفالاتهم وشعائرهم والتي

تؤدي بالنهاية إلى الشعور بالترابط الاجتماعي والمساواة بينهم والذي بالنتيجة يؤدي إلى تقوية الشعور بالانتماء للحي السكني.

أما توزيع مناطق العمل ضمن الهيكل العمراني فيجب ان يوزع ضمن مواقع متعددة وفقا للمبادئ التالية (شهاب وعلاء الدين، 1990):

(1) يجب أن لا يبعد مكان العمل عن 20-30 دقيقة عن مكان السكن وبالوسائل الميكانيكية (مواصلات عامة، سيارة خاصة) وذلك ليسهل الوصول من مكان السكن إلى مكان العمل وبالعكس.

(2) توزيع بعض مواقع العمل ضمن مسافة السير.

(3) الأخذ بعين الاعتبار أن هناك أشخاص يستطيعون انجاز أعمالهم في منطقة سكنهم مثل الأعمال المهنية (خياطة، حدادة، سوبر ماركت).

(4) عالج شبكة الطرق الداخلية بعدم السماح بالمرور النافذ أن يخترق المحلة السكنية.

(2) دراسة (Tindall, 2005)

دراسة أخرى حول سهولة الوصول من خلال عمل نموذج لمخطط مواصلات محلي وذلك بمعرفة مدى سهولة الوصول للخدمات العامة في المنطقة وللمقدرة على عمل نموذج لمنطقة معينة والمناطق المجاورة (Tindall, 2005)، وقد استخدم أغلبية المعلومات التي تعود لمواقع خدمات، وتحتوي المعلومات التي تم الحصول عليها شبكة الطرق الموجودة في المنطقة ومساراتها والجدول الزمني للمواصلات العامة والخدمات العامة من ناحية توزيعها، وكذلك الناحية الديمغرافية للسكان ومواقع الخدمات العامة الهامة والتي تتمثل بالمواقع الصحية والتعليمية والمؤسسات العامة ومواقع التسوق.

وبين (Tindall, 2005) أن الوصول إلى التعليم العالي هو المعيار الوحيد الذي يعرض النسبة العلمية للأشخاص. وعند النظر إلى كافة السكان نجد أن هناك تقديرات أخذت بعين

الاعتبار توضح العوامل أو المجموعات الأكثر ضعفا في التأثير على النموذج مثل (السكان الذين لا يملكون سيارة أو الذين لا يستطيعون الوصول بالسيارات الخاصة والأشخاص الذين يبحثون عن علاوة وغيرهم). وفي هذه الحالات الضعيفة التأثير تبين أن سهولة الوصول باستخدام المواصلات العامة أفضل من سهولة الوصول باستخدام وسائل أخرى بالنسبة للسكان جميعا.

وإعتمد (Tindall, 2005) على معلومات مجزأة وتم العمل على دمجها للحصول على مؤشرات الوصول إلى الخدمات العامة، وبالتالي تضمن النموذج الذي طوره الحصول على معلومات مثل شبكة الطرق وشبكة المواصلات العامة ومعلومات عامة عن المنطقة ومعلومات عن الأحياء الموجودة.

أما بالنسبة للمعلومات حول الموقع (Location Data) تم تعيين نقطة تمثل حوالي خمسين بيت (وحدة سكنية) وطبقت هذه العملية على كامل المنطقة. أخذت المعلومات السكانية من قبل دائرة الإحصاء السكاني لسنة 2001 وقسمت بالتناسب حسب نقاط الأصل الموجودة في المنطقة والمتوفرة لدى دائرة الإحصاء في منطقة الدراسة، وتشمل هذه المعلومات الباحثين عن الوظائف، التلاميذ المعتمدين على إيصال الوجبات المجانية، الأشخاص العاملين ضمن عمر (16-74) والأشخاص المتعلمين من سن (16-19) سنة.

المعلومات التي تم الحصول عليها هي معلومات مكانية مرتبطة بالموقع مثل المعلومات حول التعليم ومنها التعليم الابتدائي والتعليم الثانوي والجامعي، كما تم تعيين مواقع الخدمات العامة مثل المستشفيات ومواقع العيادات والمدارس الابتدائية والثانوية ومواقع الموظفين أي الموقع الموجود فيه ما يزيد عن 25 من موظفي المراكز الرئيسية في البلد والمطاعم خارج البلد، المكتبات، مكاتب البريد، الصراف الآلي، أماكن بيع النظارات، روضات الأطفال، حضانات، مناطق الراحة والاستجمام.

تم أخذ المؤشرات التالية لتقييم سهولة الوصول مثل نسبة الأشخاص من سن التعليم الإلزامي الذين يعتمدون على إيصال الوجبات المدرسية المجانية خلال (15-30) دقيقة للتعليم الابتدائي

ومن 20-40 دقيقة للتعليم الثانوي باستخدام المواصلات العامة، نسبة الأشخاص الذين يستخدمون المواصلات العامة من أعمار (16-19) سنة خلال من (30-60) دقيقة، نسبة الأشخاص الذين يعملون من سن (16-74) سنة، نسبة الأشخاص الذين يبحثون عن وظائف من (20-40) دقيقة من العمل إلى السكن باستخدام المواصلات العامة، الوحدات السكنية ونسبة الوحدات السكنية بدون استخدام السيارة الشخصية خلال (30-60) دقيقة للوصول إلى المستشفى باستخدام المواصلات العامة. كما سجلت نسبة الوحدات السكنية والأشخاص الذين يصلون من الوحدات السكنية إلى المراكز الرئيسية في البلدة بواسطة استخدام المواصلات العامة وبدون استخدام السيارة الشخصية من (15-30) دقيقة.

بينت النتائج أنه بالرغم من الطبيعة المتفرقة للسكان في منطقة الدراسة إلا أن الخدمات العامة تتوفر في مواقع سهلة الوصول إليها باستخدام المواصلات العامة (Tindall, 2005).

تبين المعلومات والبيانات في دراسة (Tindall) أن التعليم الإضافي هو الخدمة الأكثر صعوبة في الوصول بالرغم من أنه يجب ملاحظة العوامل الأخرى المحيطة بهذا الاختيار مثل الكليات والجامعات التي في الحقيقة تحتاج لزمان وصول أكبر، ولكن هذه العوامل المحيطة لها اعتبارات أخرى تؤثر عليها مثل مستوى التعليم والموقع للخدمة نفسها.

خرجت دراسة (Tindall, 2005) بعدة مؤشرات لتقييم سهولة الوصول مثل:

(1) المؤشرات الرئيسية احتوت على تقييم للسكان، ككل أما المؤشرات الأخرى ركزت على سهولة الوصول لمجموعة من السكان لكي يكونوا في حذر الاستثناء، في جميع الحالات يظهر التقييم أنه يوجد تحسن في سهولة الوصول للناس، وهذه قضايا صعبة مرتبطة بمجموعة من العوامل، ومن المحتمل أن يكون هناك مجموعة استهداف لخدمات النقل العام لتقوية المنطقة التي تعود لأغليبيتهم، كما لوحظ أن السكان الذين لا يملكون سيارات خاصة يختارون العيش بمنطقة مخدومة بمواصلات عامة.

(2) من خلال نتائج النموذج تبين أنه يوجد مستوى جيد من حيث سهولة الوصول إلى الخدمات ويمكن أخذ معايير إضافية في التحليل للمؤشرات الرئيسية ومستوى أكبر من التفاصيل المكانية للمنطقة والتي نحتاجها لتكون عوامل مساعدة.

(3) دراسة (2002، وآخرون Chapin).

توجت دراسة (2002، وآخرون Chapin) لتطوير معايير سهولة الوصول إلى المناطق الحضرية، نتيجة لمواجهة التزايد في حجم المرور ونقصان الفراغات المفتوحة وتزايد تلوث الهواء ونقصان التمويل، قام مخطوط المواصلات بالعمل على إيجاد طرق دقيقة ومتجاوبة لتقييم فعالية مشاريع المواصلات المتتالية، ومن ناحية أخرى توفر معلومات إضافية لتفضل مشاريع المواصلات والعمل بالمساواة في توزيع المشاريع نظراً لمحدودية المصادر الممولة.

إن الأهداف الإجمالية لهذه الدراسة (2002، وآخرون Chapin) هي تطوير نموذج لقياس سهولة الوصول الحضري والتي تعكس التكامل والتوافق ما بين أنماط التطور الحضري للأراضي والمناطق والبنية التحتية للمواصلات.

في هذه الدراسة (2002، وآخرون Chapin) تم اعتماد خمس أنواع رئيسية من مقاييس سهولة الوصول وجميع هذه المقاييس تم تقييمها مع عدة قضايا تطورت ودرست بهذا النموذج، النوع الأسهل من مقاييس سهولة الوصول هو المعلومات المكانية المنفصلة أو إجراء نظرية الرسم البياني (Graph Theory Measure) وهذا النوع من المقياس يعتمد فقط على معلومات تعود لنظام المواصلات ولذا لا يعتمد في أي تقييم آخر.

النوع الثاني لقياس سهولة الوصول هو مقياس الفرص المتراكمة (The Accumulative Opportunities Measure) والذي تزود بأعداد الفرص المتاحة والمتوفرة داخل المنطقة وذلك باعتماد على مسافة معينة أو الاعتماد على زمن الوصول.

النوع الثالث من مقاييس سهولة الوصول هو مقياس الجاذبية. هذا المقياس أيضا يحسب عدد الفرص وقيمة الرحلة أو الفرصة تتناقص بزيادة المسافة بالاعتماد على اختيار اتجاه السفر

متغيرات محلية (Local Parameter) نستطيع حسابها لتعكس جاذبية فرص النشاط، والتناقص في معدل الجاذبية يعتمد على المسافة لتلك الفرص.

النوع الرابع من مقاييس سهولة الوصول هو (Log Sum Maximum Utility) ويعتمد هذا المقياس على مشاركة عدة ميزات مع مقياس الجاذبية، و يشتق من النماذج المنفصلة المختارة من اختيار السفر ويقابل اللوغاريتم الطبيعي لمقام الكسر للوغاريتم الطبيعي.

النوع الخامس لمقاييس سهولة الوصول (Time Space Measures) والذي تم الاعتماد عليه في الدراسة (2002، وآخرون Chapin)، وهذا المقياس يحتوي على معلومات منفصلة مثل الوقت بالساعة من عملية فرص أو رحلة النشاط فهذه المعلومات تحتاج إلى نوع من المقياس ولا تهتم بالتقييم الإضافي في هذه الدراسة.

في الدراسة (2002، وآخرون Chapin)، تم الإعتماد على عدة أنواع من المقاييس مثلًا الفرص المتراكمة ومقياس الجاذبية والمرافق، وتم تقييمها باستخدام معلومات من منطقة الدراسة (Dallas/Fort worth Region).

(4) الدراسة التابعة لقسم المواصلات في إسبانيا (2001، وآخرون Javier) .

درست الإيصالية إلى الخدمات والمرافق العامة وذلك بأخذ آراء الناس لتقييم معايير سهولة أو صعوبة الوصول إلى الخدمات والمرافق العامة، وذلك بدراسة أهم مشاكل نظام المواصلات التي تجعل الوصول صعب بالنسبة لهم، وتم عمل استمارة تحتوي على عدة أسئلة من خلالها يتم دراسة معايير سهولة الوصول، وتم توزيع الاستمارة على عينة محددة من الأشخاص البالغين أي فوق سن 18 حيث أن هذه العينة بالأغلب هم من يتعرضون لمواجهة الصعوبات في الوصول إلى الأماكن المختلفة (2001، وآخرون Javier) .

وتم في البداية سؤال الأشخاص عن أنواع الصعوبات التي تواجههم في نظام المواصلات والمشاكل الرئيسية التي تعيقهم من الوصول إلى أماكن الخدمات والمرافق العامة. كانت معظم المشاكل لديهم تتركز حول نقص في توفير الممرات للمركبات، عدم كفاية المواصلات العامة،

مشكلة في التقاطعات المرورية، الأمان الشخصي على الطريق، وتكلفة استخدام أنماط معينة من المواصلات العامة. وتم تصنيف هذه المشكل بناءً على ترتيب معين داخل الاستمارة وتخصيص أسئلة للموظفين، المتدربين، ولقطاع الخدمات التعليمية والخدمات الصحية.

تم تسجيل متغيرات عامة وذلك لاستخدامها في عملية التحليل للاستمارة، مثل العمر، الجنس، مكان السكن، مكان العمل، مستوى الفقر، وعوامل أخرى ذات العلاقة.

تركز التحليل على الظروف المحلية لمنطقة الدراسة أي دراسة الواقع الحالي لشبكة المواصلات وذلك عن طريق طرح أسئلة ذات العلاقة مثل هل الطريق معبدة أم لا؟، مدى سهولة أو صعوبة في قطع الطريق مشياً على الأقدام، الإزعاجات المرورية، الإضاءة على الطريق في حالة المشي ليلاً، الأمان الشخصي أثناء انتظار الحافلات داخل محطات الإنتظار، نوعية الهواء من حيث التلوث. تركز التحليل على وضع عدة أسئلة لها تأثير على الإيصالية في منطقة الدراسة مثل بعد موقع الخدمة، وإملاك الشخص سيارة للوصول، وكذلك رخصة قيادة، تكلفة البترول، قلة توفر التسهيلات للوصول إلى الكراجات، عدم توفر المواصلات العامة بشكل كافي، تكلفة استخدام المواصلات العامة، الأمان على الطريق وغيرها من المعايير. وتم لاحقاً تحليل هذه المعايير بمعرفة نسبها، وتخصصت معايير أخرى خاصة بعملية الرحلة للعمل (travel to work) ومقدار التأخر في الوصول نتيجة مشاكل المواصلات، ونسبة عدم قبول الوظائف المؤقتة نتيجة وجود مشاكل في الوصول وربط تحليله بعلاقته بالأحياء المختلفة ضمن منطقة الدراسة وربطه كذلك بالعمر.

وتم كذلك دراسة الإيصالية من خلال معرفة نسبة الاشخاص الذين يلتحقون ببرنامج معين من التعليم أو بعد مكان التدريب أو التعليم، وعدم امتلاك رخصة قيادة أو عدم امتلاك سيارة شخصية.

أما عن تقييم مدى سهولة أو صعوبة الوصول إلى العيادات الصحية والمستشفيات فقد تم وضع معايير خاصة تقييم على أساسها الإيصالية ومنها فقدان أو عدم الحصول على الخدمة الطبية أو الفحوصات الدورية وذلك نتيجة لوجود صعوبة في نظام المواصلات أو أسباب أخرى

المؤدية إلى موقع الخدمة وربطها بالمعلومات العامة التي تم جمعها سابقا مثل العمر، الجنس، وغيرها من العوامل.

(5) دراسة (2001 ، وأخرون Gutierrez)

أجريت الدراسة للتنقل في أوروبا باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS)، تركز البحث على تصميم وتطبيق نتائج نظام النقل في أوروبا على نموذج لدراسة الوصول باستخدام النقل. تمت الدراسة لسكة القطارات الموجودة في منطقة الدراسة، تم تمثيل طريق القطارات ومساراتها كنموذج و من خلاله يمكن دراسة خط التنقل للأفراد والبضائع.

أخذت الدراسة معايير ثابتة تبين حالة الطريق مثل أقصى سرعة ومسافة الطريق، وتبين الدراسة أن السرعة القصوى للقطار تقلل من زمن الرحلة وبالتالي يجب تقليل المسافة قدر المستطاع وذلك بدراسة الفراغات الموجودة والطرق الإقليمية والتقاطعات ما بين التجمعات السكنية وغيرها من العوامل.

تم الاستعانة في عملية التحليل على نظم المعلومات الجغرافية لعرض وتحميل المعلومات المكانية للتحليل المكاني والإحصائي وتمثيله بواسطة أشكال ومخططات. كما تم تعيين شبكة الطرق والمواصلات الموجودة ضمن منطقة الدراسة، مسارات السكك الحديدية التي تسلكها القطارات، ومعلومات إضافية للمساعدة بعملية التحليل.

ولإيجاد معايير لسهولة الوصول تم الاعتماد على قياس لنشاطات الأفراد داخل التجمعات السكنية ضمن منطقة المسارات وعلاقتها بنظام المواصلات الموجود، وبالتالي تم أخذ بالاعتبار أن كل معيار للوصول يجب أن يكون له عناصر ضرورية، وفي هذا البحث (2001، وأخرون Gutierrez) أخذت المسافة ما بين نقطتين أو أكثر وذلك للتعبير عن سهولة الوصول يجب تغطيه المسافة من عدة جوانب مثل الوقت، الجهد، المسافة، وغيرها من العوامل التي تعتمد على طبيعة النشاط الذي يمارس ضمن مسارات معينة.

وإستخدمت معادلة رياضية لقياس مدى سهولة الوصول تعتمد على حساب الوسط الحسابي للإعاقاة في الوصول لكل عقدة موصلات تصل ما بين النشاطات الاقتصادية المختلفة من خلال إيجاد أقل تكلفة للمسار باستخدام الناتج الإجمالي المحلي:

$$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n (L_{ij} \times GDP_j)}{\sum_{j=1}^n GDP_j}$$

حيث أن:

A_i = سهولة الوصول للمركز رقمه i .

L_{ij} = الإعاقاة الحقيقية ما بين المركزين i, j .

GDP_j = الناتج الاجمالي المحلي لمركز النشاط الاقتصادي .

بينت الدراسة (2001، وأخرون Gutierrez) أن أسهل طريقة للوصول لمراكز النشاطات المختلفة هو علاقتها أو اقترانه بالمقاومة للحركة والتنقل ما بين نقطة الانطلاق (الأصل) ونقطة الوصول (الهدف)، فالمقاومة تمثل وحدة الإعاقاة وقيمة الوصول للوصول إلى المركز هي معدل المسافة للمركز بإضافة معيار الوزن لأهمية منطقة الوصول مشتقة من عدة معايير تبين التدفق لمراكز النشاطات المختلفة والطبيعة الجغرافية وعوامل التدفق لتوفر البنية التحتية والموافق العامة في المنطقة.

يلاحظ أن معايير الوصول في دراسة (2001، وأخرون Gutierrez) اعتمدت على العوامل التالية:

(1) سهولة الوصول عبر الطريق حتى الوصول إلى اقرب مركز موصلات موجود.

(2) التأخير الناتج عن التغيير في نمط وسائل المواصلات الموجودة مثلاً من قطار إلى مواصلات عامة مثل (باص أو سيارة شخصية).

(3) سهولة الوصول بالقطار من مركز المواصلات إلى مركز النشاط الإقتصادي.

ويمكن تلخيص الإعاقة الحقيقية على الشكل التالي:

$$I = I_r + I_{mc} + I_n$$

حيث أن:

$$I = \text{الإعاقة الحقيقية.}$$

$$I_r = \text{الإعاقة في الطريق من نقطة الانطلاق إلى أقرب نقطة وصول.}$$

$$I_{mc} = \text{إعاقة تغيير نمط وسائل المواصلات.}$$

$$I_n = \text{الإعاقة الناتجة عن شبكة المواصلات ما بين نقطتين.}$$

الإعاقة للوصول باستخدام السكك الحديدية تمثلت بالتكلفة والوقت اللازم لتغطيه المسار حتى الوصول بالاعتماد على أعلى سرعة موجودة وهي 275 كم/ساعة للطريق ضمن منطقة الدراسة، وتم تخمين الوقت المتوقع وهو 30 دقيقة.

من أهداف دراسة (Gutierrez، 2001، وآخرون) هو الحصول على خرائط تبين سهولة الوصول حسب مناطق معينة (مناطق الوصول) للمخططين الأفقيين باستخدام نظم المعلومات الجغرافية. تم تمثيل كل موقع نشاط معين بنقطة على المخطط وعرضت النتائج من حيث المناطق الصعبة في الوصول ومعالجتها وإظهارها في خرائط لتعطي نتائج مرتبطة بمنطقة الدراسة تبين مدى سهولة أو صعوبة الوصول حسب تدرج اللون، وتمت المقارنة عبر السنوات والبدء من سنة 1992-1993 إلى سنة 2010، وتبين أن سهولة الوصول تتماشى مع توفر

للخدمات والمرافق العامة، وكذلك هي مرتبطة بتوفر ووجود البنية التحتية في المنطقة وخطوط المواصلات العامة.

(6) دراسة (Al-Sahili and Abu-Ella, 1992)

تم تقسيم مدينة أربد في الأردن إلى 17 منطقة لفحص الإيصالية لمواقع الخدمات العامة، في كل منطقة ثم تحليل (الخدمات التعليمية، الصحية، البريد، المساجد، الحدائق، محطات الوقود، الشرطة، والبنوك)، لمعرفة موقع هذه الخدمات والمرافق بالنسبة للسكان.

تم إعتقاد المعايير الوصفية أكثر من المعايير الكمية في طريقة التحليل، وذلك بوضع دائرة تمثل أقصى مسافة للمشاة حول كل خدمة أو مرفق عام وتم استخدام مساحة التغطية كمؤشر لتحديد المناطق المخدومة كلياً أو جزئياً أو الغير مخدومة. وأظهر التحليل أن مركز المدينة مخدوم كلياً بالكثير من الخدمات العامة، بينما يوجد هناك مناطق أخرى مخدومة جزئياً أو غير مخدومة، والتي تركزت على أطراف المدينة. تم أخذ بعين الاعتبار شبكة المواصلات العامة بشكل أساسي لمعرفة الإيصالية للمناطق (وبين التحليل أن القدرة على التوصيل الجيد يتناسب مع السكان المخدومين).

إعتمد (Al-Sahili and Abu-Ella, 1992) على أقصى مساحة (Converage area) في الدراسة للوصول إلى الخدمة، تمثل دائرة نصف قطرها مسافة المشاة أو السفر، وبين تعريف أقصى مسافة بأنها المسافة أو الزمن التي يستطيع أن يقطعها الشخص من المكان المنطلق منه إلى مركز الخدمة المراد الوصول إليها.

وعرض (Al-Sahili and Abu-Ella, 1992) عدة طرق لقياس الإيصالية من خلال ما عرض من دراسات سابقة، منها ما درس موضوع الإيصالية نظرياً (Theoretical) وهي صعبة التطبيق في رأيه وذلك لصيغتها الرياضية المعقدة مثل (White, 1976)، ودراسات أخرى بسيطة إعتمدت على قياس المسافة وزمن الرحلة. وأشار كذلك إلى دراسة

(Ansari, 1983) الذي إعتد على أقصى مسافة للمشبي والوصول إلى مركز الخدمة وذلك بعد

تحديد مسافة محددة لكل خدمة كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول رقم (1-2): منطقة الخدمة للخدمات العامة.

الخدمة	منطقة الخدمة (أقصى مسافة للمشبي)
البريد	800 m
الشرطة	1.200 m
المساجد	1.200m
المنتزه	300m
الأماكن الصحية	800m
المستشفيات	مستشفى واحد لكل مدينة أودائرة نصف قطرها 20 كم
المدارس الابتدائية	500 m
المدارس الثانوية	800 m
الدراسات العليا	800m
المكتبات	واحدة لكل مدينة
البنوك	غير متوفر
المواصلات العامة	400 m
محطات الوقود	واحدة لكل مدينة

المصدر: (Al-Sahili and Abu-Ella, 1992) نقلاً عن (Ansari, 1983)

كما ناقش (Al-Sahili and Abu-Ella, 1992) المعايير التي وضعها (Ansari, 1983) من جهة الإختلاف في أقصى مسافة للوصول إلى الخدمة مشياً، كما إستعرض عدة دراسات منها (Criterina, 1980) ما هو من قبل وزارة الأوقاف الحضريية في المملكة العربية السعودية حيث تحدد مسافة (300م) كأقصى مسافة للمشبي للوصول إلى المسجد، بينما إعتبر (Ansari, 1983) الذي درس الإيصالية في مدينة بغداد فحدد أقصى مسافة للمشبي هي (1.200م) وبينما بين (Al-Sahili and Abu-Ella, 1992) أن أقصى مسافة للمشبي بـ (300 م) هي الأنسب للإستخدام، وفي هذه الدراسة تم إعتداد مسافة (300م) باعتبارها الأنسب

لمنطقة الدراسة (مدينة نابلس)، حيث تمثل هذه المسافة معدل الزمن (مشيا) بين الأذان وإقامة الصلاة، وهو 5 دقائق تقريبا.

عرض (Al-Sahili and Abu-Ella, 1992) عدة دراسات منها ما تركز على نموذج الجاذبية في دراسة معايير الإيصالية، حيث تمثلت بالمعايير التالية:

(1) بالقياسات التقريبية لجزء من الخدمات مثل سيارات الإسعاف، المراكز الاجتماعية، المدارس، المستشفيات والبريد.

(2) قياس الفرص الكافية للخدمات والمرافق العامة بالاعتماد على نموذج الجاذبية مثل قياس مسافة الطريق الواصل إلى الخدمة كذلك قياس المسافة ما بين مركز الخدمة المراد الوصول إليها ومركز الحي أو المنطقة السكنية (نقطة الإنطلاق)، وكما يستخدم (Al-Sahili and Abu-Ella, 1992) هذه المعايير لجزء آخر من الخدمات مثل البنوك، العيادات، المختبرات.

الفصل الثالث

لمحة عامة عن مدينة نابلس

1.3 نشأة المدينة وتسميتها

2.3 لمحة تاريخية عن المدينة

3.3 المخططات السابقة للمدينة

4.3 المخطط الحالي للمدينة

5.3 تخطيط شبكة النقل والمواصلات في مدينة نابلس

1.5.3 إمتداد شبكة الطرق واتجاهاتها:

2.5.3 أنماط وأطوال الطرق في مدينة نابلس

6.3 إستعمالات الأراضي في مدينة نابلس

7.3 واقع الخدمات العامة في مدينة نابلس

8.3 المشاكل التي تواجه التخطيط العمراني في المدينة

الفصل الثالث

لمحة عامة عن مدينة نابلس

1.3 نشأة المدينة وتسميتها

نابلس وهي في الأصل بلدة كنعانية عربية من أقدم مدن العالم يعود تاريخها إلى 9000 سنة. وتعددت تسميتها منذ ذلك الحين بدءاً من شكيم ومرورا بمبورتا ومامورتا أي المنكب ومن ثم فيلافيا نيابولس أي المدينة الجديدة وفيلافيا هي إسم عائلة قيصر روما الذي أعاد بناءها بعد أن هدمها الرومان عام 67 م (موسوعة المدن الفلسطينية، 1990).

2.3 لمحة تاريخية عن المدينة

يرجع بناء مدينة نابلس إلى سنة 72م، وقد شيدها الرومان في خصيب لا يزيد عرضه عن ستمائة متر بين جبلي جرزيم وعبيال. وكذلك حظيت مدينة نابلس والمنطقة الريفية المحيطة بها باهتمام المؤرخين والجغرافيين والباحثين العرب والأجانب الذين كتبوا المؤلفات الكثيرة عن تاريخها وحضارتها، ومن هؤلاء مصطفى الدباغ الذي أفرد مجلدين من موسوعته الشهيرة "بلادنا فلسطين" للحديث عن الديار النابلسية، وتحدثت رئيسة العزوة في بداية كتابها "نابلس في العصر المملوكي" عن اسم هذه المدينة حيث حملت في بداية الأمر اسم مستعمرة فلافيا نيابوليس، وبعد ذلك حملت المدينة اسم جوليا نيابوليس، أيضا ورد ذكر نابلس في رسائل تل العمارنة وتقارير تحتس الثالث باسم شاكيم "Shakmi" (العزة، 1999).

في ظل الحكم العثماني كان هناك نظام لتراخيص البناء في المناطق الحضرية. كان من الممكن نزع ملكية حتى ربع الأرض المملوكة للسماح بإعادة تطوير وتشبيد طريق، وكانت هناك عوائد تجبي من أولئك الذين يزيد قيمة أرضهم بعد لإنشاء طريق جديد. ولا تزال هذه الجوانب من قانون التنظيم العثماني قائمة في الضفة الغربية في أيامنا هذه على الرغم من أن التنظيم العثماني قد جرى انتقاده في الممارسة بسبب (أن أحكامه) لم تطبق أبداً تطبيقاً صحيحاً، وكان ينظر إليها بشكل واضح لإعتبارها مجرد إجراء للحصول على إيرادات (كون، 1995).

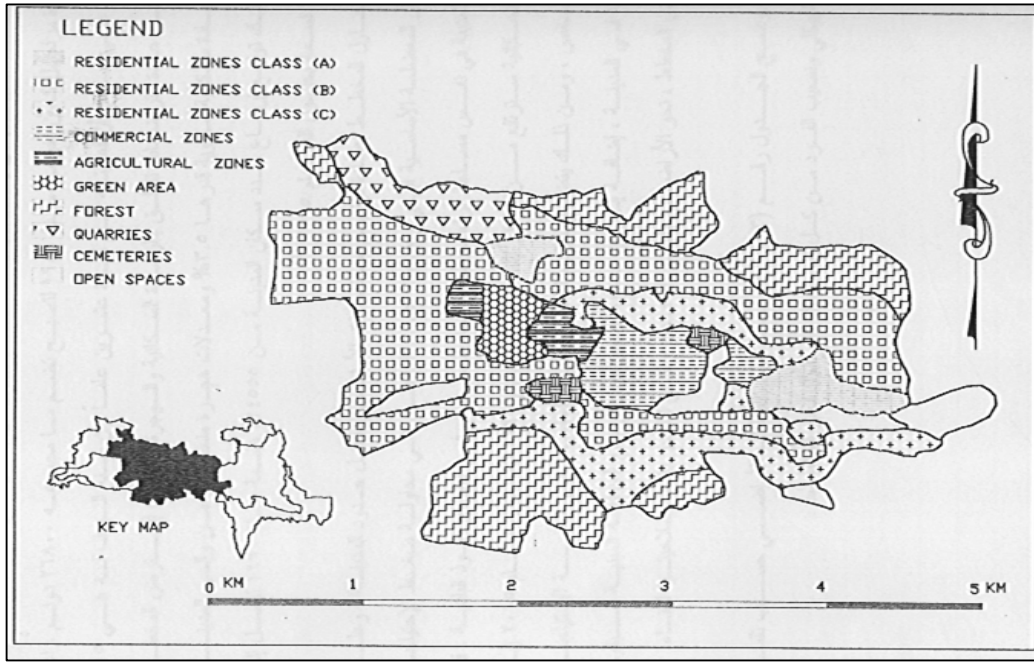
في ظل الانتداب البريطاني جرى تنظيم المدن بتشريعات تنظيم المدن لسنة (1921) وسنة (1936)، والتي وضعت إلى حد كبير على أساس التشريع المعاصر في المملكة، وفي ظل تشريع سنة (1921) تم إعداد مشاريع هيكلية للقدس برمتها، كما خصصت مناطق لتنظيم المدن (ومن المحتمل جداً أن خطأً أعدت) لنابلس وطولكرم بالإضافة إلى مدن أخرى في أماكن أخرى في فلسطين (كون، 1995).

3.3 المخططات السابقة للمدينة

في عام 1946 تم إعداد المشروع الهيكلي العام لمدينة نابلس، وذلك خلال فترة الانتداب البريطاني والذي بقي الوحيد حتى عام 1995، فيما تمت المصادقة عليه في عام 1948 (Abdelhamid, 2007).

تبع مخطط (1948) الخاص بمدينة نابلس مجموعة من المخططات الهيكلية الجزئية وعدد من المشاريع التفصيلية داخل وخارج حدود مشروع المخطط الهيكلي العام، وذلك تبعاً للتوسعات المختلفة التي شاهدها المدينة لفترات زمنية مختلفة.

في عام 1961، أي خلال فترة الحكم الأردني، تم إعداد مخطط عام لأستعمالات الأراضي لمدينة نابلس أحتوى على تقسيمات لقطع الأراضي وتصنيف لعدة استعمالات مختلفة (سكنية، تجارية، خدمات عامة، ترفيهية، زراعية، وغيرها). يبين شكل رقم (3-1) إستعمالات الأراضي لمدينة نابلس لسنة 1961، أما في عام (1985) فقد قرر الحاكم الإسرائيلي لمدينة نابلس إعداد مخطط عام للمدينة ولكن تم توقيفه ولم تتم المصادقة عليه (Abdelhamid, 2007).



شكل رقم (3-1): مخطط استعمالات الأراضي لمدينة نابلس لسنة 1961.
المصدر: بلدية نابلس، 1995.

4.3 المخطط الحالي للمدينة

يعد مشروع تنظيم مدينة نابلس الهيكلية لعام 1995، كما هو مبين في شكل رقم (3-2) تم إعداد مخطط هيكلية لمدينة نابلس ليغطي احتياجات المدينة حتى عام 2015، ومن الجدير بالذكر أن هذا المخطط بدأ اعداده منذ عام 1995 ولم تتم المصادقة النهائية عليه، حتى سنة 1996.

ومن أهم الأمور التي أشار إليها هذا المخطط ما يلي (بلدية نابلس، 1995):

(1) الخطة السكنية وتضم كل من:

- البلدة القديمة وتبلغ مساحتها 232 دونما من المخطط، يشير المخطط إلى أنها وصلت حالة حد الإشباع من ناحية معدل الكثافة السكانية الذي بلغ 60 شخصا للدونم. مخيمات اللاجئين الأربع (بلاطة، عسكر القديم، عسكر الجديد، عين بيت الماء)، مساحتها 472 دونما بمعدل كثافة 60 شخصا للدونم، وهي ذات كثافة عالية وصلت حد الإشباع.

- منطقة سكن "د" تغطي منطقة مساحتها 93 دونم بمعدل كثافة سكانية 25 شخصاً للدونم. وهي منطقة سكنية غير قابلة للزيادة بسبب عدم إمكانية البناء.
- منطقة سكن "ج" وأغلب هذه المنطقة مباني قائمة وقد حددت مسار التخطيط وخصص لها 3305 دونما بمعدل كثافة سكانية 26 شخصاً للدونم.
- منطقة سكن "ب" وهي من المناطق الحديثة المنتظمة وقد خصص لها 10116 دونما بكثافة سكانية معدلها 12 شخصاً للدونم.
- منطقة سكن "أ" وهي المناطق الحديثة والمنظمة وقد خصص لها 2918 دونماً بمعدل كثافة سكانية 8 أشخاص للدونم.

(2) المناطق التجارية: حيث عمل المخطط الجديد على التأكيد على مركز المدينة التجاري كونها عاصمة الشمال التجارية، وتخصيص المراكز التجارية الهادفة لتحقيق فعالية المركز التجاري وامتداده وفعالية المراكز الفرعية لخدمة المناطق المختلفة. وقد تم تخصيص 656 دونما لتغطية متطلبات المدينة التجارية.

(3) المناطق الصناعية: تم تخصيص منطقتين صناعيتين متجاورتين شرقي المدينة. إحداهما للصناعات المتوسطة بمساحة تصل إلى 1353 دونما بواقع 10 أشخاص للدونم تقع في منطقة سهلية مجهزة بخدمات المياه والكهرباء والشوارع اللازمة، والأخرى للصناعات المقيدة تقع جنوب المنطقة الصناعية بين المسلخ البلدي ومخيم بلاطة وشارع القدس. وقد تم تخصيص 580 دونما لهذه الغاية ويقترح أن تكون هذه المنطقة خليطاً من الاستعمال السكني والحرف المختلفة فتكون كثافتها السكانية 14 شخصاً للدونم.

(4) منطقة زراعية ومدينة رياضية: وذلك في المنطقة في السهل الواقع شرقي المنطقة الصناعية ضمن أحواض عسكر ومنطقة دير الحطب والمؤدية لقرية سالم. وقد خصص لهذه المنطقة 663 دونما بكثافة سكانية 3 أشخاص للدونم.

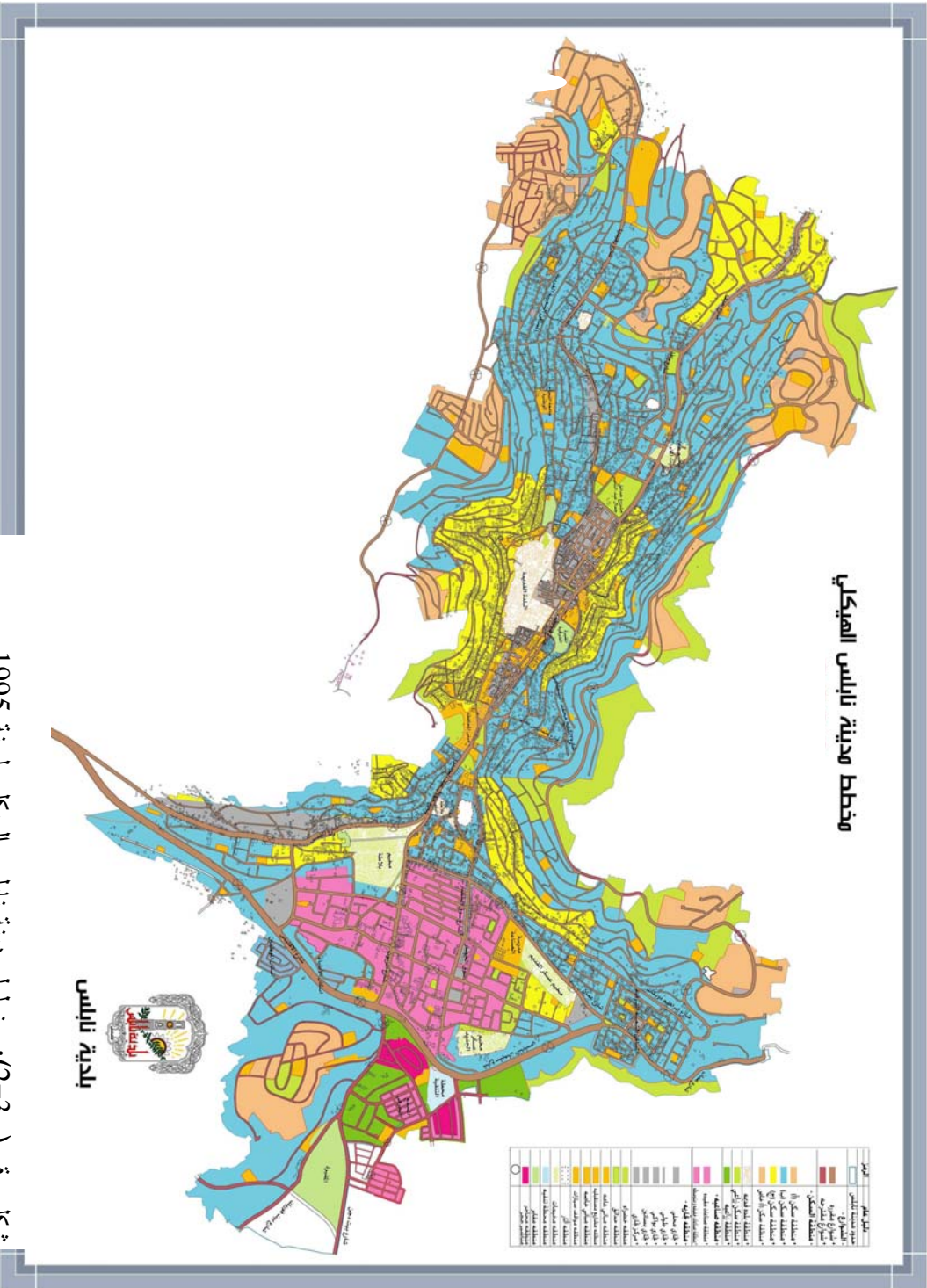
(5) الخدمات الصحية: فقد خصص المخطط موقعا من 40 دنماً لمستشفى مركزي يغطي احتياجات الشمال ويضم 400 سريراً. إلى جانب مستشفى للعيون في منطقة الجبل الأحمر من أراضي بيت وزن على مساحة 26 دونم.

(6) مجموعة من المرافق العامة الأخرى: فقد اقترح المخطط إنشاء محطات تنقية شرق وغرب المدينة ومحطات تنقية خاصة بالمناطق الصناعية ومحاولة نقل النفايات، تخصيص مركز طوارئ وإطفاء متقدم ومركزين فرعيين لخدمة مناطق المدينة المختلفة والمناطق الصناعية، تخصيص مساحات كافية للحدائق العامة والمناطق المفتوحة والخضراء (أنظر شكل رقم (3-3)).

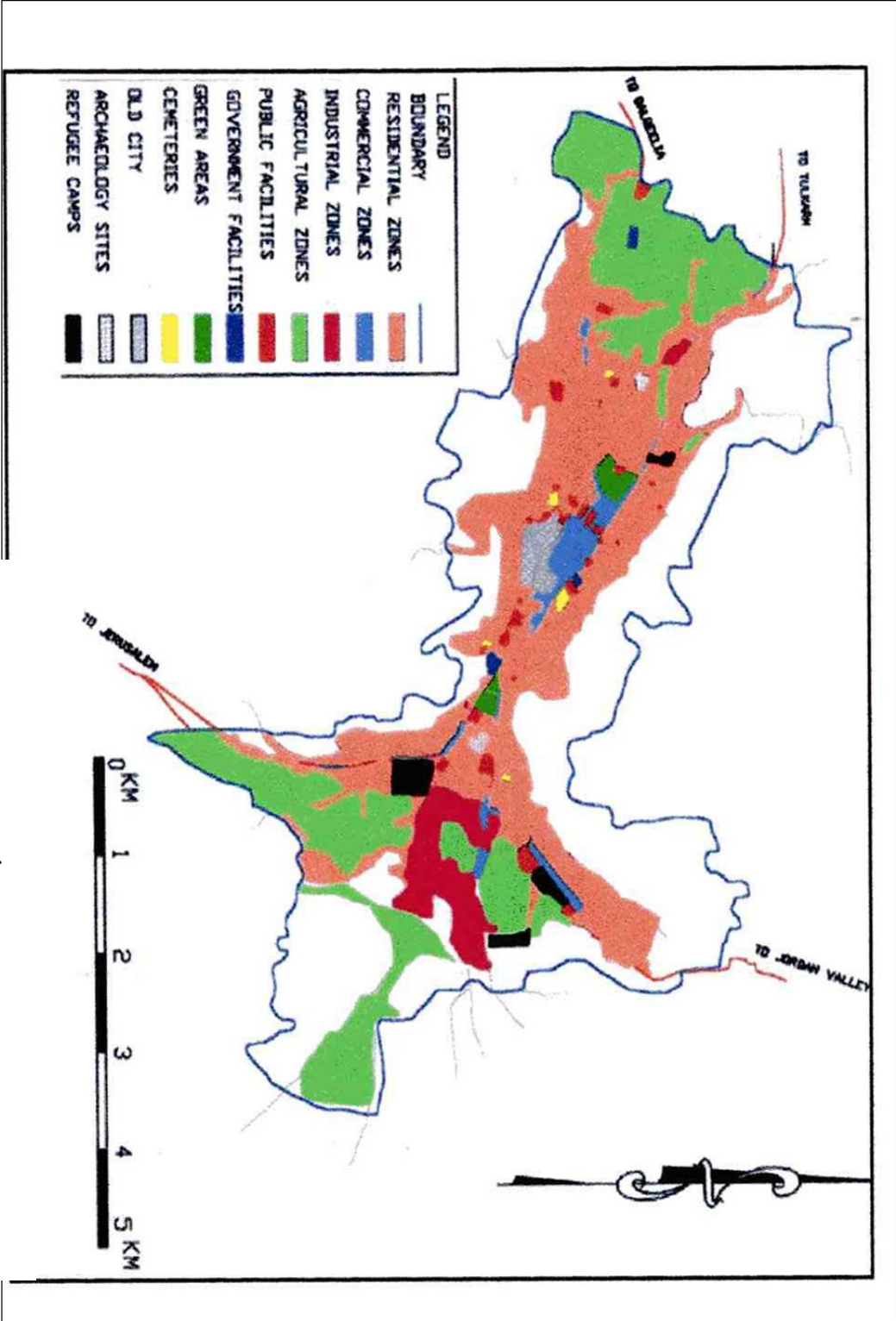
(7) الطرق والموصلات: فقد تم وضع بعض الحلول الخاصة بحركة السير وشبكة الشوارع لتغطية حاجات المدينة سنة الهدف. حيث اقترح المخطط بهذا الخصوص:

- إنشاء طريق دائري رئيسي إضافي لتخفيف الضغط عن الشارع الفيصل وتسهيل الحركة فيه، وإنشاء طرق موازية لاستيعاب حركة السير الإضافية وتوزيعها.
- إنشاء شوارع فرعية طولية وعرضية لخدمة حركة المرور داخل المدينة.
- ج- إيجاد طرق محلية لخدمة المرور داخل الأحياء ونقلها إلى الأراضي المجاورة لها.
- د- إيجاد مجموعة من الكباري لتسهيل العبور عند المفارق المعقدة.

وقد شمل المخطط كذلك مجموعة من السياسات المرورية الخاصة بإنشاء شبكة من الإشارات الضوئية الفاعلة، تنظيم ممرات المشاة، تنظيم أبعاد فتحات الأرصفة، تحسين إضاءة الجزر، توفير مواقف السيارات العامة والخاصة، إنشاء الكباري في بعض النقاط المعقدة، إيجاد نظام موصلات عامة جيد يقلل الاعتماد على السيارات الخاصة،...ألخ.



شكل رقم (3-2): مخطط مدينة نابلس الهيكلي لسنة 1995م.
 المصدر : بلدية نابلس ، 2006.



شكل رقم (3-3): الاستعمالات الرئيسية للأراضي حسب المخطط الهيكلي

المصدر: بلدية نابلس، 2006.

5.3 تخطيط شبكة النقل والمواصلات في مدينة نابلس

1.5.3 إمتداد شبكة الطرق وإتجاهاتها:

تمتد شبكة الطرق البرية في محافظة نابلس في كل الاتجاهات تقريبا لتخدم حركة النقل البري داخل وخارج المحافظة وهذه الشبكة هي جزء من شبكة الطرق في الضفة الغربية وفلسطين بشكل عام، إلا أنه عند التعرض لتفاصيل هذا الإمتداد نلاحظ أن هناك اتجاهات رئيسية وفرعية فرضتها الطبيعة الجبلية للمنطقة وبالرغم من التعديل المستمر لهذه الشبكة إلا أن امتدادها يقع تحت تأثير العامل الجغرافي التي تفرضه جغرافية المنطقة حتى أعطى الشبكة شكلا معيناً يتلاءم وهذا الوضع، وكان لهذا الامتداد أثره الواضح على حركة النقل البري من وإلى المنطقة (جرار، 2000).

وتشير دراسة الخريطة للمنطقة إلى أن شبكة الطرق في المنطقة تمتد على شكل محاور رئيسية وفرعية على النحو التالي (جرار، 2000).

(1) محور رئيسي يمتد غربا إلى مفرق دير شرف ومن هناك يتفرع في اتجاهين الأول منها يتجه شمالا إلى محافظة جنين بينما الآخر يتابع غربا إلى محافظة طولكرم.

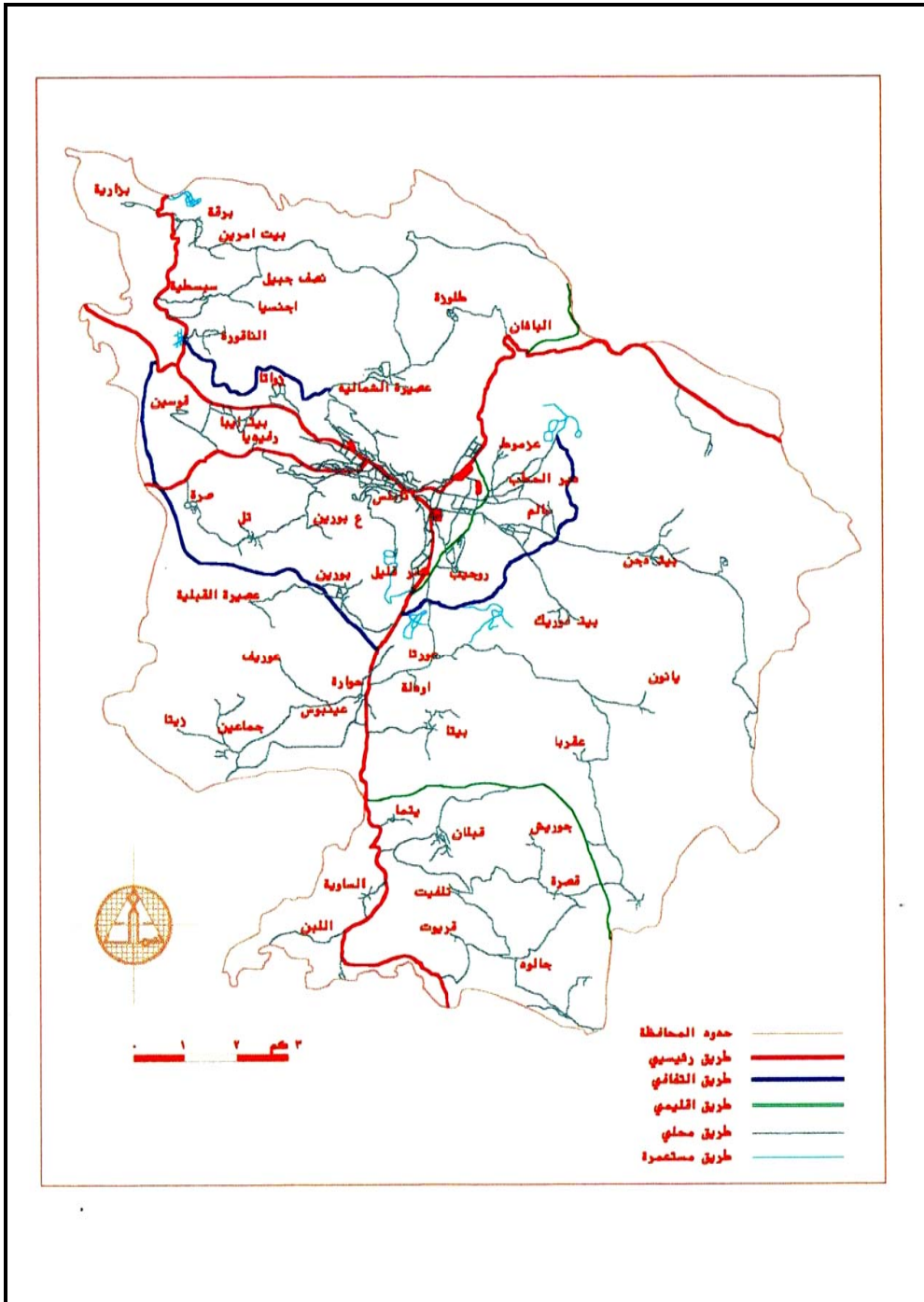
(2) طريق رئيسي باتجاه الغرب أيضا يربط محافظة نابلس بمحافظة قلقيلية.

(3) طريق رئيسي يمتد من مركز المحافظة شرقا ثم ينحرف إلى الجنوب الشرقي إلى منطقة الأغوار، حيث يتابع امتداده إلى محافظة أريحا وهو من أهم الطرق التي تربط المحافظة بالمملكة الأردنية الهاشمية.

(4) طريق رئيسي يتجه جنوبا إلى محافظة رام الله فالقدس، بيت لحم فالخليل.

ويتفرع عن الطرق الرئيسية السابقة الذكر طرق وشوارع فرعية تمتد في كل الاتجاهات لتربط القرى بمركز المنطقة أو بعضها ببعض.

وفيما يخص شبكة الشوارع داخل مركز المحافظة فإنها تبدو أكثر تعقيدا وتشابكا، ذلك أن مركز المحافظة يشكل نقطة مرور من وإلى المحافظات الأخرى كما أنه نقطة تجمع وانطلاق إلى المراكز العمرانية التابعة للمحافظة، وتوضح شكل رقم (3-4)، كيف أن الشبكة تمتد باتجاه محور رئيسي شمالي غربي جنوبي شرقي مستغلة لوادي بين جبلي عييال وجرزيم، ويتفرع عن الشارع الرئيسي الذي يقسم المدينة إلى قسمين شمالي وجنوبي عدة شوارع فرعية تخدم الأحياء المجاورة ويتم عبرها أيضا إكمال الاتصال مع الطرق الرئيسية خارج مركز المحافظة، وبشكل عام يمكن القول أن شبكة الطرق في محافظة نابلس هي من نوع الشبكة الطبوغرافية، وهذا النوع من الشبكات يتبع وبلاتم جغرافية المنطقة ذات المناسيب المختلفة (عارف، 1964).



شكل رقم (3-4): أنواع شبكة الطرق وامتداداتها.

المصدر: مركز التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، 2006.

2.5.3 أنماط وأطوال الطرق في محافظة نابلس

تختلف أنواع الطرق باختلاف الأسس المتبعة في تصنيفها، فمنها ما يصنف حسب طريقة التجهيز والإنشاء، ومنها ما يصنف بناءً على طريقة المعالجة السطحية، أما ما يخص الطرق في محافظة نابلس فقد صنفت اعتماداً على اتساعها وقدرتها على تحمل واستيعاب حركة وسائط النقل ووضع السطح الخارجي للطريق، وعلى هذا الأساس فإنه يمكن التمييز بين أربعة أنماط وهي:

1- الطرق الرئيسية

وهي الطرق التي تصل بين المدن المختلفة في الضفة الغربية وهي كذلك جزء من شبكة الطرق في فلسطين قبل عام 1948 من وتشير معطيات الدراسة الميدانية لهذا النوع من الطرق إلى أنها تتكون من مسرب واحد في كل اتجاه بدون فاصل وسطي أو جزيرة باستثناء جزء منها يمثل المدخل الجنوبي لمدينة نابلس القادم من محافظة رام الله والمدخل الغربي القادم من طولكرم وجنين، وتخلو هذه الطرق في معظمها من أرصفة متسعة أو مساحات للتوقف الاضطراري أو الراحة إضافة إلى تآكل الجوانب على أطراف الطريق وضيقها بشكل عام ويتراوح أقصى عرض لهذه الطرق ما بين 7 متر إلى 8 متر (جرار، 2000).

وفيما يخص حركة النقل على هذه الطرق فالواضح أنها تتداخل مع حركة النقل داخل مركز المحافظة حيث تشكل مدينة نابلس عقدة مواصلات مكتظة نتيجة التقاء هذه الطرق فيها وهي الطرق القادمة من محافظة الشمال باتجاه الجنوب أو العكس، ولا تسمح هذه الطرق بمرور أكثر من سيارة في كل اتجاه وتشكل هذه الطرق الشرايين الرئيسية التي تربط محافظات الضفة الغربية بعضها ببعض، كما أن التداخل في أنواع وسائط النقل واضح تماماً حيث لا توجد مسالك معينة لكل من الشاحنات أو حافلات الركاب الكبرى كما في بعض الدول المتقدمة، وبناءً على هذه المواصفات فإنها لا تعدو كونها طرق من الدرجة الثانية (جرار، 2000)

2- الطرق الثانوية

وهي الطرق التي تتفرع عن الطرق الرئيسية لتصل بين عدة قرى وتربطها بشبكة الطرق الرئيسية، وهي أقل اتساعاً من الطرق الرئيسية مثال ذلك الطريق المتفرع عن طريق جنين نابلس باتجاه قرى سبسطية وبيت امرين ونصف جبيل، وهذه الطرق عموماً لا تسمح بسير كافة أنواع وسائل النقل ولا تسمح بغزارة في حركة المرور مقارنة مع الطرق الرئيسية بين المحافظات، وتمثل هذه الطرق من وجهة النظر الفنية النمط غير الجيد في الطرق مقارنة مع طرق الدرجة الأولى ذات المواصلات عالية الجودة، وعدم الجودة فيها يعني أن الاهتمام بتوفير الخدمات والصيانة لحساب الحركة وعملية النقل والتجاوز والأمن يكون محدوداً، وتكون سطوحها عادة أكثر خشونة من طرق الدرجة الأولى والثانية وقد تتعرض هذه الطرق إلى تشققات عرضية وطولية، ورغم هذه الموصفات غير الجيدة التي تميز بها هذا النوع من الطرق إلا أنها لها أهمية في تغذية حركة النقل على الطرق الرئيسية وكأنها تشكل رافداً لها، وتزيد أهمية هذه الطرق داخل المحافظة لكونها الوسيلة المتاحة حالياً للتنقل عليها في ظل غياب النقل بالسكك الحديدية أو بوسائل أخرى، ويتراوح عرض هذه الطرق ما بين (4-3.6 متر) والجدول رقم (3-1) يبين عدد من الطرق الرئيسية وأطوالها (جرار، 2000).

جدول رقم (3-1): عدد من الطرق الرئيسية والثانوية في مدينة نابلس وأطوالها.

اسم الطريق	طول الطريق(م)	اسم الطريق	طول الطريق (م)
الطرق الرئيسية		الطرق الثانوية	
القدس	3400	المنطقة الصناعية	580
عسكر	580	ابن سينا	300
عمان	3920	حكمت المصري	300
جمال عبد النصر	1420	الرشيد	38
فيصل	1380	ابن رشد	1150
حيفا	2320	الشهدا	180
غرناطة	750	صلاح الدين	110
عمر بن الخطاب	1590	الصلاحية	280
الكبير	1780	راس العين	720
سليمان النابلسي	4925	أسفل راس العين	900
الحسبة	1950	المركز التجاري	300
الزيوت	1350	حمدي كنعان	270
فلسطين	220	العدل	230
أحمد الشكعة	470	المجموع	5700
سفيان	330		
الأمير محمد	300		
عز الدين القسام	1150		
الحجاز	180		
الغزالي	970		
مجمع الحجاز وحيفا	65		
المجموع الكلي لكافة الطرق المذكورة		34750م	

المصدر: وزارة الأشغال العامة، نابلس، 2005.

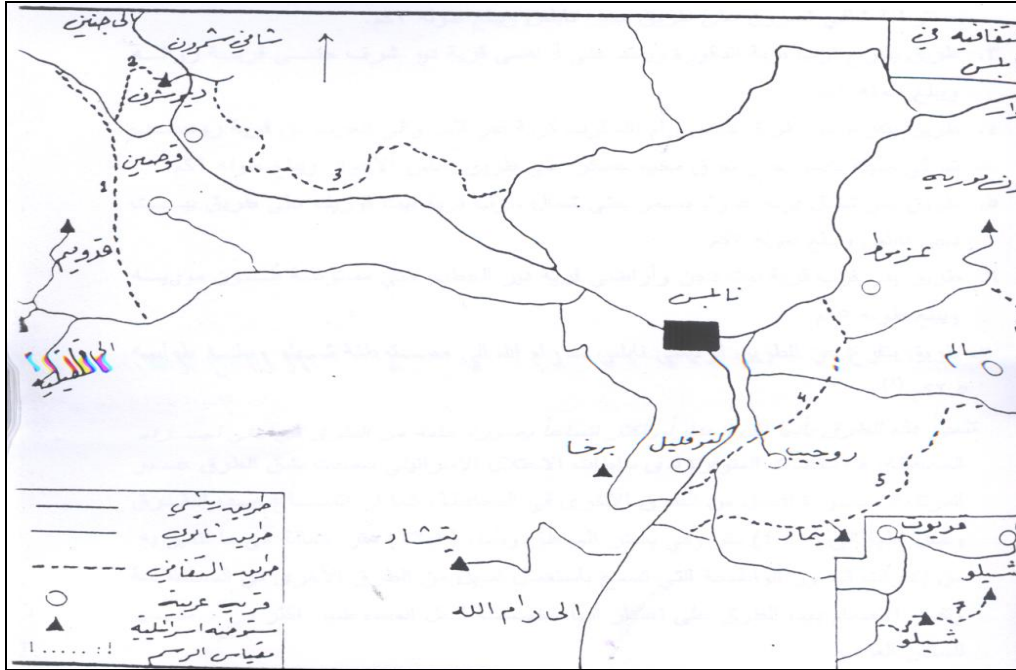
وقد اعتمدت الدراسة إلى تصنيف الطرق الرئيسية كما هو مبين في الجدول أعلاه، مع العلم أن بلدية نابلس تحدد الطرق الرئيسية بشكل مختلف، وهو بشكل عام يشمل عدد أقل من الطرق المذكورة في أعلاه.

3- الطرق المؤدية إلى قرية واحدة (المحلية)

وهذا النوع من الطرق هو الذي يتفرع عن الطرق الرئيسية والثانوية وهي غالبا ما تكون ذات مسرب واحد أي لا يسمح بمرور أكثر من مركبة واحدة في آن واحد، وعليه تضطر واسطة النقل المقابلة من الانتظار على حواف الطريق حتى تمر السيارة المقابلة وهي أقل اتساعا من النوعين السابقين وتكثر فيها التشققات العرضية والطولية والتآكل المستمر من أطرافها، ومن الناحية الفنية تعتبر هذه الطرق رديئة وغير مجهزة بشكل جيد وتكاد تخلو تماما من أي إشارات للإرشاد أو التحذير، ولا يتجاوز عرضها (3-4متر) (جرار، 2000).

4- الطرق الالتفافية في محافظة نابلس

يستخدم هذا المصطلح لأول مره بعد إعلان اتفاقية المبادئ بين منظمة التحرير الفلسطينية وإسرائيل في عام 1993م وذلك لوصف الطرق التي قامت السلطات الإسرائيلية بإنشائها لتجنب التجمعات السكانية الفلسطينية. تنتشر هذه الطرق في الضفة الغربية وبعضها في محيط وداخل محافظة نابلس بشكل ملحوظ، مما يستدعي دراستها كونها جزءاً من شبكة الطرق في المحافظة ولما لها من آثار سياسية واقتصادية وبيئية على كل المحافظة وخاصة عملية النقل البري بالسيارات، وسنتكلم عنها بشكل أكثر تفصيلا لاحقا ضمن هذا الفصل. وشكل رقم (3-5) توضح موقع الطرق الالتفافية وإمتدادها (جرار، 2000).



شكل رقم (3-5): الطرق الالتفافية في محافظة نابلس.

المصدر: (جرار، 2000).

تعتبر دراسة أطوال الطرق من الأمور الهامة التي يجب مراعاتها عند دراسة الخصائص العامة لشبكة الطرق داخل المحافظة. وتكمن أهمية دراسة هذه الأطوال في إعطائنا صورة واضحة عن واقع هذه الشبكة، حيث أن انتشار الطرق في محافظة معينة مؤشر على تقدم المنطقة أو تخلفها.

إن تتبع التطور التاريخي لأطوال هذه الشبكة منذ مطلع الخمسينات خلال فترة الحكم الأردني يشير إلى استئثار محافظة نابلس بالنسبة الأكبر من الطرق على مستوى محافظات الضفة الغربية، فقد بلغت أطوال الطرق بأنواعها في محافظة نابلس عام 1952م 318)، (5كم من مجموع أطوالها في الضفة الغربية والبالغة 778كم أي بنسبة قدرها %41، وفي العام 1965 بلغت أطوالها 839كم من مجمل أطوالها لنفس العام في الضفة الغربية والبالغة 1897كم، وبلغت نسبتها %44 وهي نسبة أعلى منها في كل من محافظات الخليل والقدس في ذلك الوقت،

ويفسر استئثار محافظة نابلس بهذه النسبة المرتفعة من أطوال الطرق كونها كانت تشكل المحافظة الكبرى بين محافظات الضفة الغربية من حيث المساحة (جرار، 2000).

وبالانتقال إلى مناقشة أطوال الطرق في المحافظة حسب التقسيم الإداري للسلطة الفلسطينية نلاحظ أن أطوال الطرق البرية المعبدة بأنواعها قد بلغت 396 كم أي ما نسبته %19.8 من مجمل أطوال الطرق في الضفة الغربية، وبالبالغة حوالي 2000 كم وهي موزعة حسب الجدول رقم (2-3).

جدول رقم (2-3): أطوال الطرق في محافظة نابلس.

نوع الطريق	أطوالها /كم
رئيسية	137
ثانوية	220
التفافية	39
المجموع	396

المصدر: (جرار، 2000).

إن احتفاظ نابلس بالنسبة الأكبر في أطوال الطرق يفسر على أساس الموقع التي تلعبه هذه المحافظة داخل الضفة الغربية فهي تشكل نقطة تجمع والنقاء أربعة طرق رئيسية قادمة من محافظتي جنين وطولكرم عبر المدخل الغربي للمحافظة ومحافظة قلقيلية، إضافة إلى محافظات الجنوب، كما أن اتساع نفوذ بلدية نابلس قد ساهم في زيادة العناية بالشوارع وشق الطرق الواقعة ضمن حدودها والتي هي في المصلحة جزء من شبكة الطرق في المحافظة (جرار، 2000).

6.3 إستعمالات الأراضي في مدينة نابلس

يظهر من خلال المشاهدة العينية أن مدينة نابلس مدينة واقعة في الوادي المحصور بين جبلي عيبال شمالا وجرزيم جنوبا. ومن الواضح أن المدينة تتخذ شكلا طوليا شريطيا، يعود لوجود

جبلين يحدان من تطور المدينة وامتدادها على المحور الشمالي الجنوبي. وبالرغم من صعوبة وحدة ميلان الجبلين إلا أن المسكن والبنائيات المرتفعة تتسلقهما لتنتشر هناك، يساعدها في ذلك سوء التخطيط أحيانا وسوء الإدارة أحيانا أخرى دون أخذ الاحتياجات الاجتماعية والنفسية للأفراد بعين الاعتبار، وحتى دون توفير أقل مستويات المرافق العامة الواجب توفرها في التجمعات السكنية من رياض الأطفال وعيادات أو ساحات للعب الأطفال إلى جانب عدم أخذ طبيعة المنطقة المعرضة للزلازل بعين الاعتبار لدى تصميم وتنفيذ هذه المباني (إدريخ، 2005).

ومع ذلك فإن الميلان المريح الذي يتمتع به المحور الشرقي الغربي لا يزال مهيمنا على اجتذاب الأنشطة المختلفة فهو أسرع نمواً وتطوراً وخاصة باتجاه الغرب حيث أن الأحياء السكنية الجديدة ومنطقة رفيديا والحرم الجامعي الجديد وما يرافقه من مرافق وخدمات. وبشكل عام فإن مدينة نابلس تظهر كتلة حجرية متراسة ترتفع أحيانا وتنخفض أحيانا أخرى تبعاً لارتفاع المباني نفسها والتي أقيم كل منها على حدة ودون أي مراعاة للمحيط الذي سوف تكون البناية في النهاية جزءاً من تكوينه، وتتخلل هذه الكتلة شبكة من الطرق غير المدروسة غالباً ولكنها أنشئت بناءً على إحتياجات السكان حيثما وضعوا مساكنهم (إدريخ، 2005)..

وعند إستعراض هذه المباني على أطراف الشوارع لا بد وأن تلفت العديد من قطع الأراضي الفارغة والمهملة وغير المستغلة الانتباه والتي بقيت على حالها هذه لسنوات طويلة إما بسبب عدم رغبة أصحابها في بنائها حالياً أو عدم قدرتهم على ذلك، أو لعدم تواجدهم في المدينة أصلاً.

أمكن عمل تحليل لاستعمالات الأراضي في مدينة نابلس وذلك عن طريق المشاهدة العينية والتجوال في المدينة، حيث أمكن ملاحظة الاستعمالات المتنوعة من سكنية وتجارية وصناعية ومساجد وكنائس وحدائق عامة ومقابر وأحراش ومحاجر وأثار إلى جانب الأراضي الفارغة غير المستغلة والمهملة والأراضي المزروعة بالزيتون (إدريخ، 2005)..

تتخلل كل ذلك شبكة من الطرق المعبدة التي تزداد ضيقاً وحدة وتعرجاً كلما ابتعدت عن المركز وبدأت تتسلق الجبال يحد من إمكانية إيجاد شبكة مواصلات سهلة ومريحة وسريعة في آن واحد.

ومن الملاحظ أن الحركة على المحور الشرقي الغربي مؤمنة ذهاباً وإياباً بشكل جيد باستثناء مشاكل الازدحام الشديد في أوقات الذروة وفي المناطق التي تضيق عندها الطريق كما هو الحال في مركز المدينة خاصة عند المستشفى الوطني حيث يتدنى عرض الشارع إلى أقل عرض له هناك. كما أن الحركة ما بين الجبلين مازالت صعبة دون المرور في منطقة الحركة وسط المدينة مما يزيد من تقادم مشكلة الازدحام والمرور.

ومن الواضح كذلك الخلط بالاستخدامات التجارية والسكنية وفي كثير من الحالات والورش الصناعية التي تنتشر بين الأحياء السكنية، إلى جانب النقص الواضح في المرافق العامة الضرورية كالدائق العامة والمساحات الخضراء والأندية. كما يلاحظ سوء توزيع المراكز الطبية في المدينة.

7.3 واقع الخدمات العامة في مدينة نابلس

تشمل الخدمات التعليمية من (مدارس ومؤسسات تعليمية ومعاهد وجامعات وغيرها) والخدمات الثقافية والترفيهية (من أندية ومكتبات وملاعب وغيرها) والخدمات الصحية من مستشفيات ومراكز صحية وغيرها) وتتوزع هذه الخدمات داخل أحياء المدينة، ومن هنا يظهر دور البحث في تحليل وتقييم توزيع الخدمات العامة ودراسة معايير الوصول إلى هذه الخدمات وفق عدد السكان من ناحية، وعوامل البعد عن هذه الخدمات من ناحية أخرى، بالإضافة إلى كفاءة تلك الخدمات وقدرتها على أداء دورها بشكل مثالي، ويمكن إجمال الخدمات العامة الموجودة في مدينة نابلس حسب أنواعها كما يلي (بناءً على معلومات موثقة والزيارات الميدانية والمعرفة الشخصية للمدينة):

(1) الخدمات التعليمية

تعد الخدمات التعليمية من أهم الخدمات الواجب توافرها وذلك بوصف هذه الخدمات ضرورية لكل فرد من أفراد المجتمع ولا يمكن الاستغناء عنها. ويمكن تقسيم الخدمات التعليمية في منطقة الدراسة إلى ثلاثة أنواع هي:

(1) رياض الأطفال.

(2) المدارس.

(3) التعليم العالي.

يوجد في مدينة نابلس 120 مؤسسة تعليمية موزعة على النحو التالي: 82 مدرسة منها 67 مدرسة حكومية، 2 مدرسة وكالة، 13 مدرسة خاصة بالإضافة إلى 38 روضة أطفال، ويبلغ عدد الطلبة في مختلف المراحل حوالي 34611 طالب وطالبة منهم 18207 ذكور و16404 إناث (وزارة التربية والتعليم، 2006).

أما بخصوص الجامعات فيوجد في مدينة نابلس جامعتين وهما: جامعة النجاح الوطنية وجامعة القدس المفتوحة، بالإضافة إلى أربع كليات متوسطة تخدم طلاب من محافظة نابلس والمحافظات الأخرى.

(2) الخدمات الصحية

يمكن تقسيم الخدمات الصحية إلى ثلاثة أنواع هي:

(1) المستشفيات.

(2) العيادات.

(3) المراكز الطبية.

يوجد في مدينة نابلس ثمانية مستشفيات منها مستشفيان تابعان للقطاع الحكومي وهما رفيديا الحكومي والوطني الحكومي واللذان يقدمان الخدمات الصحية للسكان من خلال أقسام العيادات الداخلية والخارجية، ويقدم كل مستشفى منها خدمات لـ 145 ألف نسمة بالإضافة إلى الوافدين من المحافظات الأخرى، ويعتبر مستشفى الوطني أقدم مستشفى حكومي أنشئ في المحافظة وهو حاليا مخصص لتخصصات الباطنية والأطفال.

أما مستشفى رفيديا فهو يحتوي على قسم الولادة وأقسام الجراحة المختلفة باستثناء جراحة القلب والأعصاب.

ويوجد في المدينة مستشفيان للقطاع الخاص وهما:

(1) مستشفى نابلس التخصصي ويضم التخصصات العادية كالولادة وجراحة الأعصاب والقسطرة والمناظير والقلب.

(2) مستشفى العربي التخصصي وهو متخصص في جراحة العيون والتنظير وأطفال الأنابيب والقلب.

وهناك ثلاثة مستشفيات تتبع للقطاع الخيري والأهلي وهي:

(1) مستشفى العيون وهو مستشفى تخصصي قيد الإنشاء حاليا.

(2) مستشفى الإنجيلي.

(3) مستشفى الاتحاد النسائي.

أما على صعيد العيادات، فيوجد في مدينة نابلس العديد من العيادات والمراكز الطبية ومراكز التأهيل ومراكز الإسعاف والتي لا تختلف كثيرا عن بعضها في نوع الخدمة المقدمة للسكان، لكنها تختلف في الجهات المشرفة على هذه المراكز وكلها تتبع للقطاع الحكومي والخاص والخيري والأهلي والوكالة.

كما يوجد في نابلس 100 عيادة خاصة وعدد من مراكز إسعاف مثل مركز إسعاف جمعية الهلال الأحمر الفلسطيني (قطاع خيرى)، مركز إسعاف نابلس (قطاع خاص)، ومركز إسعاف الإغاثة الطبية الفلسطينية (قطاع أهلي) (وزارة الصحة الفلسطينية، 2005).

ويوجد كذلك العيادات الخارجية:

- (1) العيادة الصحية -شارع الشويطرة.
- (2) العيادة الصحية-شارع عمر المختار.
- (3) العيادة الصحية في مديرية الصحة -شارع جمال عبد الناصر.
- (4) العيادة الخارجية-المستشفى الوطني

يوجد في مدينة نابلس (84) صيدلية تتوزع في أنحاء مختلفة من المدينة منها (2) في مخيم العين (4) في مخيم بلاطة (6) في مخيم عسكر، وهذه الصيدليات ذات ملكية خاصة، وتعتبر الصيدليات المكان الأول لبيع الأدوية والمستحضرات الطبية للسكان (دليل الصيدليات في الضفة الغربية، 2005).

(3) الخدمات الترفيهية والثقافية

يوجد في مدينة نابلس حديقة ومنتزهين ومركز طفولة على مستوى المدينة ويتكون هذين المنتزهين من حدائق خضراء مفتوحة كما يضم مركز إسعاد الطفولة مرافق وقسم ألعاب الأطفال مع حديقة واسعة للعائلات.

أما على مستوى الأحياء السكنية فلا يوجد حدائق عامة أو ألعاب للأطفال، وهذه من المشكلات التي تعاني منها المدينة.

يوجد على مستوى المدينة ملعب واسع لكرة القدم والألعاب الأخرى، وهذا الملعب (الملعب البلدي) يخدم المدينة وتقام فيه الأنشطة الرياضية على مستوى المدينة والمحافظات أيضا، وهذا

الملعب مجهز بمدرجات. وأما على مستوى الأحياء السكنية فلا يوجد ملاعب خاصة تمارس فيها الأنشطة الرياضية، بإستثناء الملاعب الموجودة في المدارس العامة والخاصة.

يوجد في مدينة نابلس مكتبة عامة واحدة تابعة للبلدية تقدم خدماتها للسكان على مستوى المدينة، أما بالنسبة إلى الخدمات الدينية فيوجد في المدينة (82) مسجدا موزعة داخل الأحياء المختلفة للمدينة(وزارة الأوقاف والشؤون الدينية، 2006).

8.3 المشاكل التي تواجه التخطيط العمراني في المدينة

تعاني مدينة نابلس من مشاكل طبيعية وعمرانية تشمل مجموعة من الصعوبات التي تظهر على البنية الحضرية للمنطقة المبنية من المدينة والحوازر التي تقف أمام نمو وتطور المدينة على وجه أفضل. وفيما يتعلق بتطور المدينة فإن الأراضي الفارغة داخل حدودها محدودة وغير كافية لتطورها وعلى الأخص عند أخذ الطبيعة الطبوغرافية الصعبة بعين الاعتبار، فتوسع المدينة وامتدادها طويلا يصاحبه امتداد للخدمات وإرهاق وزيادة تكاليف إنشائها وتكاليف تشغيلها، يقابل ذلك وجود العوائق الطبيعية للامتداد في الاتجاه الشمالي والاتجاه الجنوبي والكلفة العالية لذلك الامتداد من نواحي تجهيز الخدمات، وخاصة الطرق مهما كان نوعها ومهما كانت طبيعتها (بلدية نابلس، 1995).

من ناحية الطرق، فمشكلة المواصلات في مدينة نابلس مشكلة حادة، حيث أن نابلس تشكل ملتقى طرق رئيسي ولمعظم المواصلات الإقليمية من الشرق إلى الغرب ومن الشمال إلى الجنوب التي تمر من المدينة عبر محور المواصلات الرئيسي والوحيد الذي يخترق المدينة على محور شرق غرب.

أما شبكة الطرق الداخلية فإنها تواجه عدة مشاكل ولا تستطيع استيعاب التطور الحضري، فالعوائق الطبوغرافية تقف حائلا أمام تطوير شبكة الطرق التي تربط بين أجزاء المدينة المختلفة خاصة تطوير طرق عرضية ملائمة، والتي غالبا ما يستعاض عنها بالأدراج المخصصة للمشاة أو الطرق الضيقة الشديدة الانحدار(بلدية نابلس، 1995).

وبالنسبة لمشاكل المرافق والخدمات العامة فهي مع قلتها تتركز في مناطق محددة من المدينة خاصة الحدائق والمنشآت التعليمية، وهناك صعوبة بالغة في توفير أراضي للاستخدام العام، فمعظم الأراضي هي ملكية خاصة والقليل منها ذات ملكية عامة (حكومية، بلدية، وقف، مؤسسات عامة) وهي في غالبيتها تقع خارج المنطقة المبنية وفي أراضي شديدة الانحدار ولا تصلح لإقامة المشاريع المتعلقة بالخدمات والمرافق العامة.

الفصل الرابع

منهجية الدراسة و إجراءاتها

1.4 مقدمة

2.4 التحليل الميداني (قياس زمن الوصول)

3.4 التحليل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية GIS

4.4 التحليل باستخدام الإستبانة

1.4.4 مجتمع وعينة الدراسة

2.4.4 أداة الدراسة

3.4.4 معايير التقويم

4.4.4 صدق الأداه وثباتها

5.4.4 إجراءات الدراسة

6.4.4 متغيرات الدراسة وفرضياتها

7.4.4 المعالجات الإحصائية

الفصل الرابع

منهجية الدراسة و إجراءاتها

1.4 مقدمة

بعد أن تم استعراض أنواع الخدمات ومستوياتها وشبكة الطرق في الفصول السابقة، يتم في هذا الفصل تحليل سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس (منطقة الدراسة) وذلك لمعرفة تأثير عامل سهولة الوصول أو الايصالية لعدد من الخدمات العامة من ناحية تخطيطها وتوزيعها، وتقييم واقعها الحالي وتقييم مدى كفاءتها ونطاق تأثيرها.

ومن خلال ما تم جمعه من معلومات حول الخدمات العامة في منطقة الدراسة (مدينة نابلس) تم التركيز في التحليل على التعامل مع مستويات مختلفة من نطاق الخدمة حيث تم البدء بتحليل على الخدمات من المستوى الأول التي تخدم على نطاق المدينة، ومثال ذلك على الخدمات الصحية مثل المستشفيات، ومن ثم الانتقال إلى المستوى الثاني من الخدمات وهي الخدمات التي تخدم على نطاق الحي أو المجاورة السكنية، وتم أخذ مثال عليها من الخدمات التعليمية مثل المدارس الاساسية والثانوية ورياض الأطفال، أما الخدمات العامة التي تختلف نسبيا في نطاق خدمتها فتم دراسة وتحليل سهولة الوصول إليها عن طريق التحليل الوصفي (إستبيانات)، لذا تم دراسة وتحليل سهولة الوصول إلى الخدمات العامة باستخدام عدة طرق:

1- التحليل الميداني (قياس زمن الوصول): تم إعتداد الزمن الميداني لمعرفة سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية مثل المستشفيات.

2- التحليل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، وتم استخدامها لقياس سهولة الوصول إلى أماكن التعليم مثل المدارس والرياض أطفال والخدمات الدينية مثل المساجد.

3- التحليل الوصفي (إستبيانات) حيث إتبعنا هذه الطريقة لدراسة مدى رأي المستخدمين حول سهولة الوصول إلى الخدمات العامة بشكل عام.

2.4 التحليل الميداني (قياس زمن الوصول)

لقياس معايير سهولة الوصول تم أولاً اعتماد الزمن الميداني في القياس كمؤشر لسهولة وصعوبة الوصول إلى الخدمات العامة حيث تتسبب سهولة الوصول إلى زمن الوصول (Travel Time) وهو الزمن المستغرق للوصول من مكان لآخر، مثلاً من مكان السكن إلى مكان العمل وبالعكس أو من مكان السكن إلى مناطق معينة مثل مناطق الخدمات العامة في المدينة.

إتبعنا هذه الطريقة في عدد من الدراسات السابقة كما أشرنا إليها في الفصل السابق، من أجل محاولة تطبيقها على الواقع الحالي بالنسبة لمنطقة الدراسة تم التحليل بناء على زمن الوصول، وذلك للحصول على فترات زمنية تصنف على أساسها درجات معينة تعكس مدى سهولة أو صعوبة الوصول إلى الأماكن العامة المختلفة.

وهناك عدة طرق لقياس زمن الوصول ومن هذه الطرق معرفة السرعة سواء سرعة الشخص أم سرعة المركبة وقياس المسافة المقطوعة ما بين نقطتين، وبالتالي الحصول على زمن الوصول بتقسيم المسافة على السرعة أو بقياس زمن الوصول مباشرة عن طريق القياس الميداني للزمن بالدقائق، تم اللجوء إليه في هذه الدراسة من حيث إيجاد زمن الوصول وذلك لكونها الطريقة الأقرب إلى الواقع لمنطقة الدراسة وللوصول إلى النتائج الأكثر دقة في عملية التحليل، ويرجع ذلك لطبوغرافية المدينة والطرق الموجودة بها وعدم انتظام تشغيل الإشارات المرورية وعدم وجود مناطق مخصصة لقطع المشاة، فهذه العوامل تؤثر سلباً في الحصول على حسابات دقيقة لزمن الرحلة.

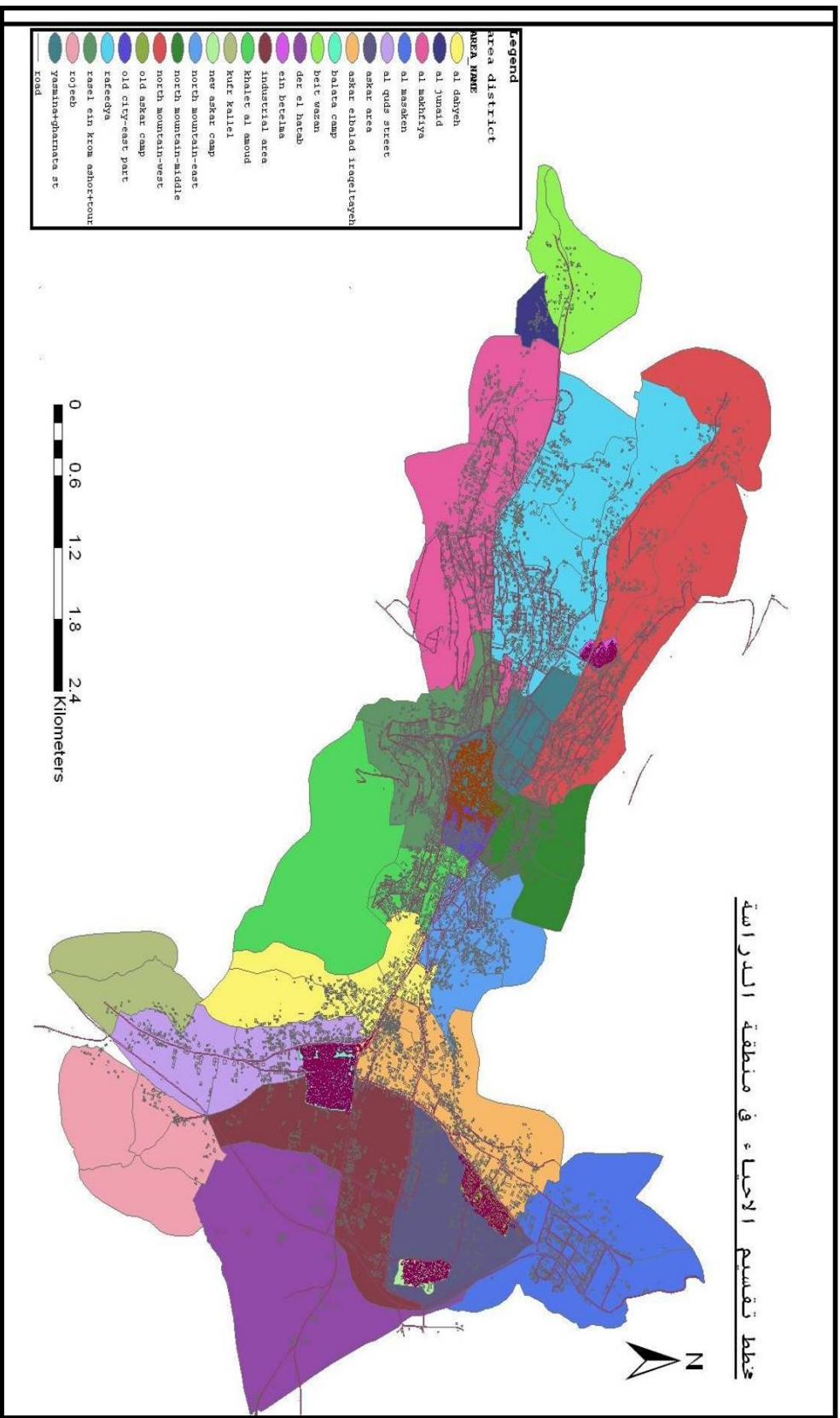
ولقياس الزمن الميداني تم إتباع الخطوات التالية:

1-تقسيم منطقة الدراسة إلى عدة أحياء سكنية

قسمت منطقة الدراسة إلى عدة أحياء سكنية حسب مناطق التعداد السكاني المعتمدة من قبل دائرة الإحصاء المركزي لسنة 1997 م، وتبعاً لهذا فقد قسمت مدينة نابلس إلى أربعة وعشرين

حي تتضمن المخيمات الموجودة داخل مدينة نابلس مثل مخيم عسكر الجديد والقديم، مخيم بلاطة ومخيم العين وبعض القرى المحيطة بمدينة نابلس والتي تتصل جغرافياً بالمدينة مثل بيت وزن والجنيد من الجهة الغربية، وروجيب، دير الحطب، وكفر قليل من الجهة الشرقية. وشكل رقم (1-4) يبين مواقع توزيع الأحياء داخل منطقة الدراسة.

خطة تقسيم الأحياء في منطقة الدراسة

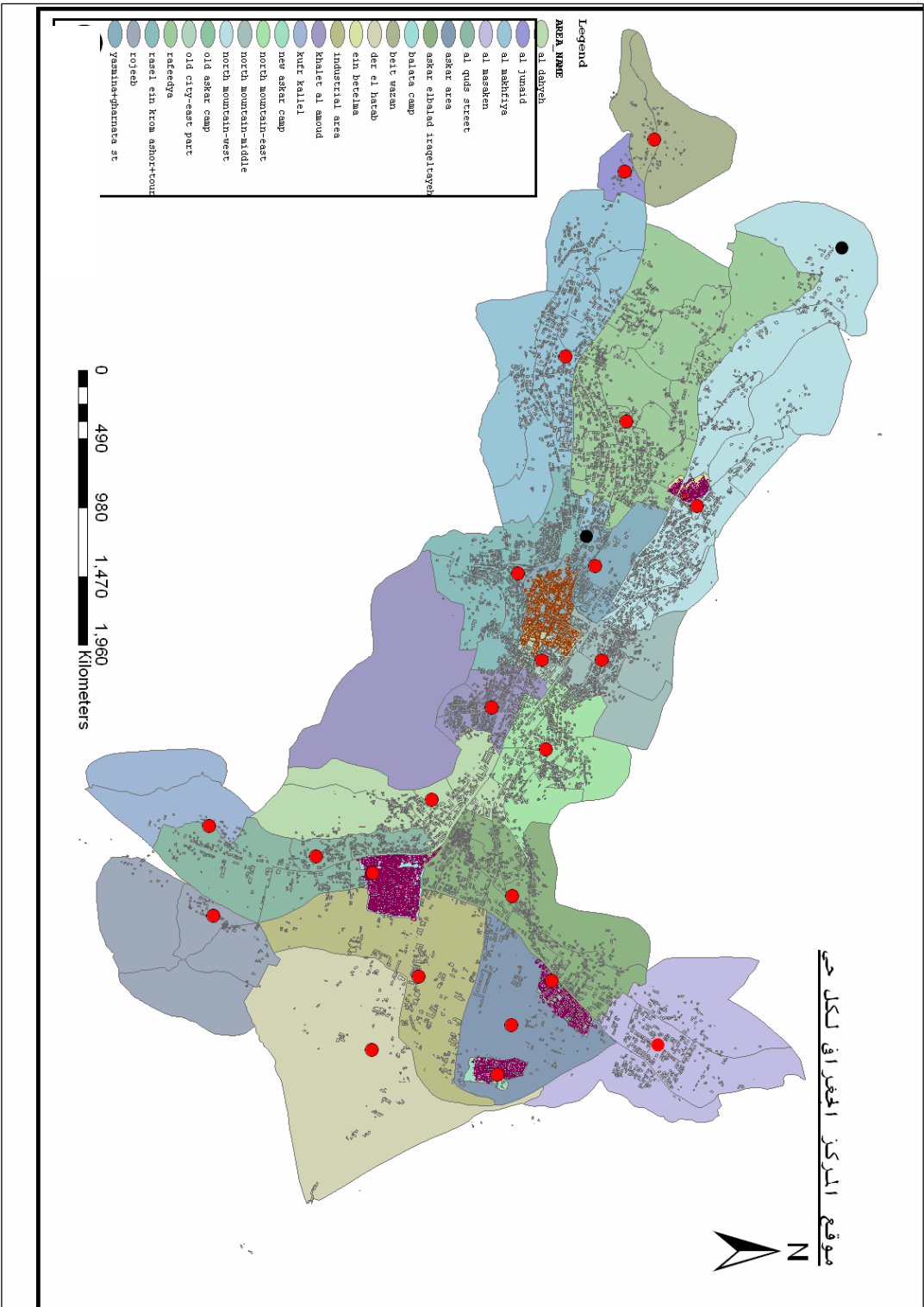


شكل رقم (4-1): مواقع توزيع الأحياء داخل منطقة الدراسة

2- تعيين المركز الجغرافي للوحدات السكنية في كل حي

إعتمد في عملية التحليل للوصول إلى المركز الجغرافي أي مركز ثقل الحي السكني وتمركز البيوت السكنية بها، ويتم حساب المركز الجغرافي لكل حي على حدا عن طريق تحديد الحي و تحديد البيوت السكنية داخله والنقطة التي تتجمع حولها أكبر عدد من البيوت السكنية تعتبر المركز الجغرافي للحي، وفي هذه الدراسة تم تحديده بالاستعانة بنظم المعلومات الجغرافية (GIS) حيث يصبح المركز الجغرافي لكل حي يمثل الحي، ونظراً لطبيعة طبوغرافية المدينة الصعبة وامتدادها الشريطي لذلك نجد أن المركز الجغرافي لا يمثل مركز الحي في الأحياء السكنية البعيدة عن مركز المدينة لأن توزيع هذه الأحياء إعتمد فيه على اسم الحي المتعارف عليه.

نلاحظ من شكل رقم (1-4) أن حي غرب الجبل الشمالي ومنطقة المخفية تمتد هذه الأحياء شريطياً (أفقياً) مع الامتداد العمراني للمدينة، وبالتالي فإن المركز الجغرافي وحده لا يعبر عن تمركز البيوت السكنية التي تعبر عن توزيع السكان في هذه الأحياء، لذلك تم استحداث طريقة تعيين مركز آخر مساند للمركز الجغرافي وهو بأخذ أبعد نقطة عن المركز الجغرافي واعتبارها مركز تجمع سكاني آخر تابع لنفس الحي، وبهذه الطريقة يكون توزيع المراكز الجغرافية يعبر عن توزيع السكان داخل الأحياء وكيفية وصولهم إلى الخدمات الموجودة في المدينة، وشكل رقم (2-4) يبين مواقع المراكز الجغرافية للأحياء المختلفة.



شكل رقم (4-2): موقع المركز الجغرافي لكل حي.

3- ربط المركز الجغرافي لكل حي بموقع الخدمة عبر مسارات معينة

بعد تعيين المراكز الجغرافية (بالإستعانة بنظم المعلومات الجغرافية) كنقاط رئيسية للانطلاق من داخل كل حي ومن ثم الانطلاق من هذا المركز عبر مسار معين، وغالبا ما يكون هذا المسار هو الذي تسلكه الحافلات (الباصات) والمركبات العمومية للوصول إلى مواقع الخدمات العامة.

إعتمدت الدراسة عدة طرق كمسارات رئيسية توجد في مختلف أحياء المدينة يتم الوصول من خلالها إلى مواقع الخدمات في منطقة الدراسة، وهذه الطرق الرئيسية تشمل مايلي (أنظر شكل رقم (3-4)):

1- شارع رفيديا الرئيسي.

2- شارع فيصل.

3- شارع عمان.

4- شارع تونس.

5- شارع يافا.

6- شارع عصيرة.

7- طلعة الاتحاد.

8- شارع الراهبات.

9- شارع حمدي كنعان.

10- شارع غرناطة.

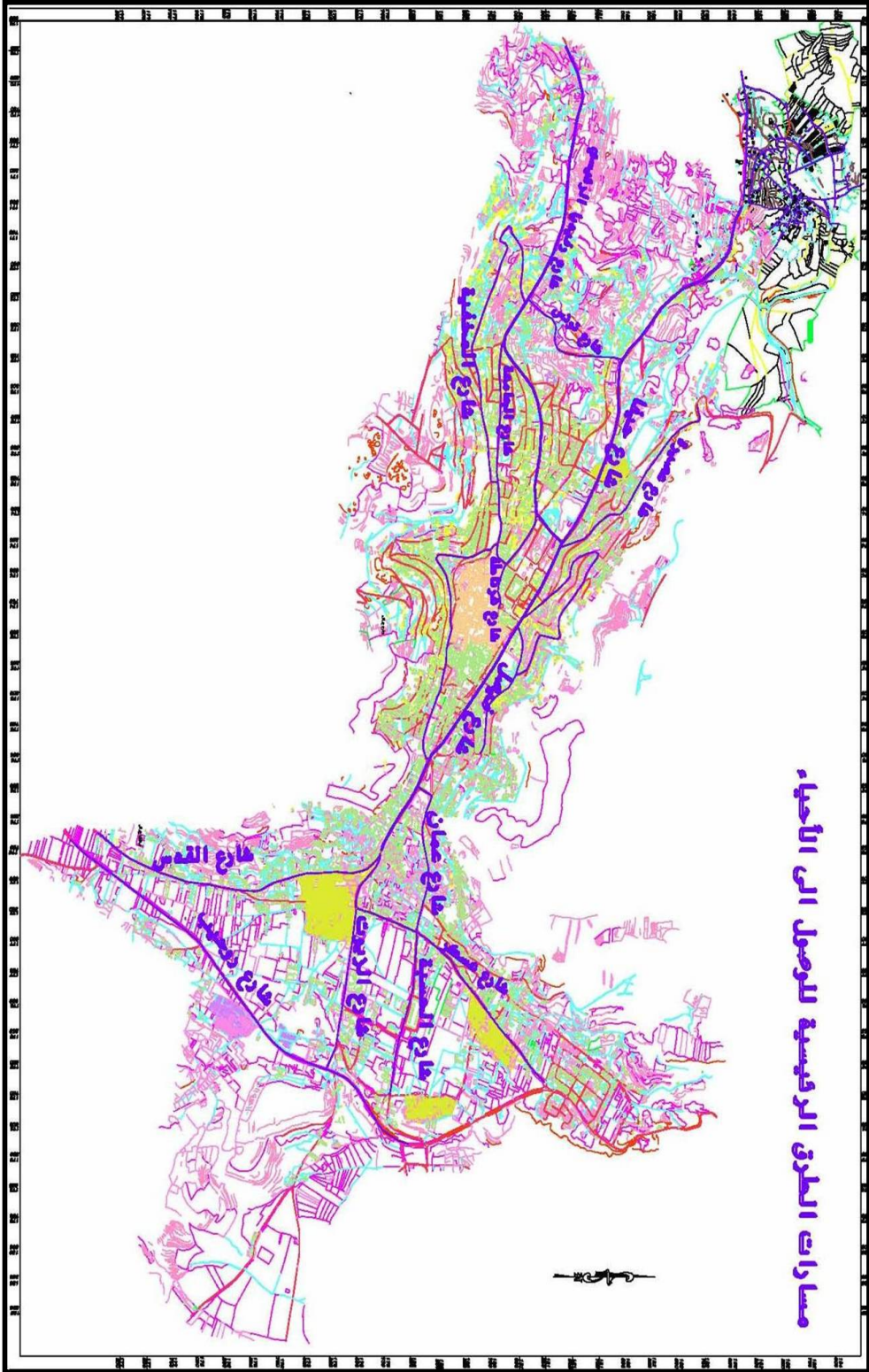
11- شارع الجامعة.

12- شارع المريج.

13- شارع عسكر.

14- شارع الحسبية.

15- شارع القدس.



مسارات الطرق الرئيسية للوصول الى الالحيا.

شكل رقم (4-3): مواقع المسارات المختلفة في المدينة

4- قياس الزمن الميداني من مراكز الأحياء إلى مواقع الخدمات

إعتمدت طريقة القياس الميداني وذلك بأخذ القراءة من المؤشر المسافة الموجود داخل المركبة وتسجيل القراءة للزمن بالدقائق وقراءة المسافة المقطوعة بالكيلومترات ومتوسط سرعة المركبة لكل مسار وتسجيل تلك القراءات لتحليلها وهذا بالتالي يعكس مدى الايصالية إلى مناطق الخدمات العامة المختلفة.

وقياس السرعة أو الزمن يختلف حسب نطاق الخدمة، فعند دراسة زمن الوصول إلى الخدمات من المستوى الأول مثل الجامعات والمستشفيات، حيث أن هذه الخدمات تخدم على نطاق المدينة، فإننا نحسب متوسط السرعة أو متوسط الزمن للمركبات أي السيارة الشخصية أو المواصلات العامة، أما عند تحليل سهولة الوصول إلى الخدمة من المستوى الثاني مثل العيادات، المدارس، فنجد أن هذه الخدمة موزعة لتخدم الأحياء أو المجاورة السكنية فنطاق الخدمة لها يختلف، وبالتالي عند حساب السرعة فإننا نعتمد على متوسط سرعة الفرد أو الشخص للوصول من مكان إلى آخر مثلا من البيت إلى المدرسة وبالعكس أو من خدمة إلى أخرى.

ويعتبر عامل الكثافة السكانية مؤشراً مهماً في عملية تحليل سهولة الوصول إلى الخدمات العامة، فكلما كانت الكثافات السكانية قليلة في الأحياء السكنية نجد أنها تسهل في الوصول إلى أماكن الخدمة مقارنة بالمناطق الكثيفة بالسكان مثل المخيمات الموجودة داخل المدينة (أنظر شكل رقم (4-4)).

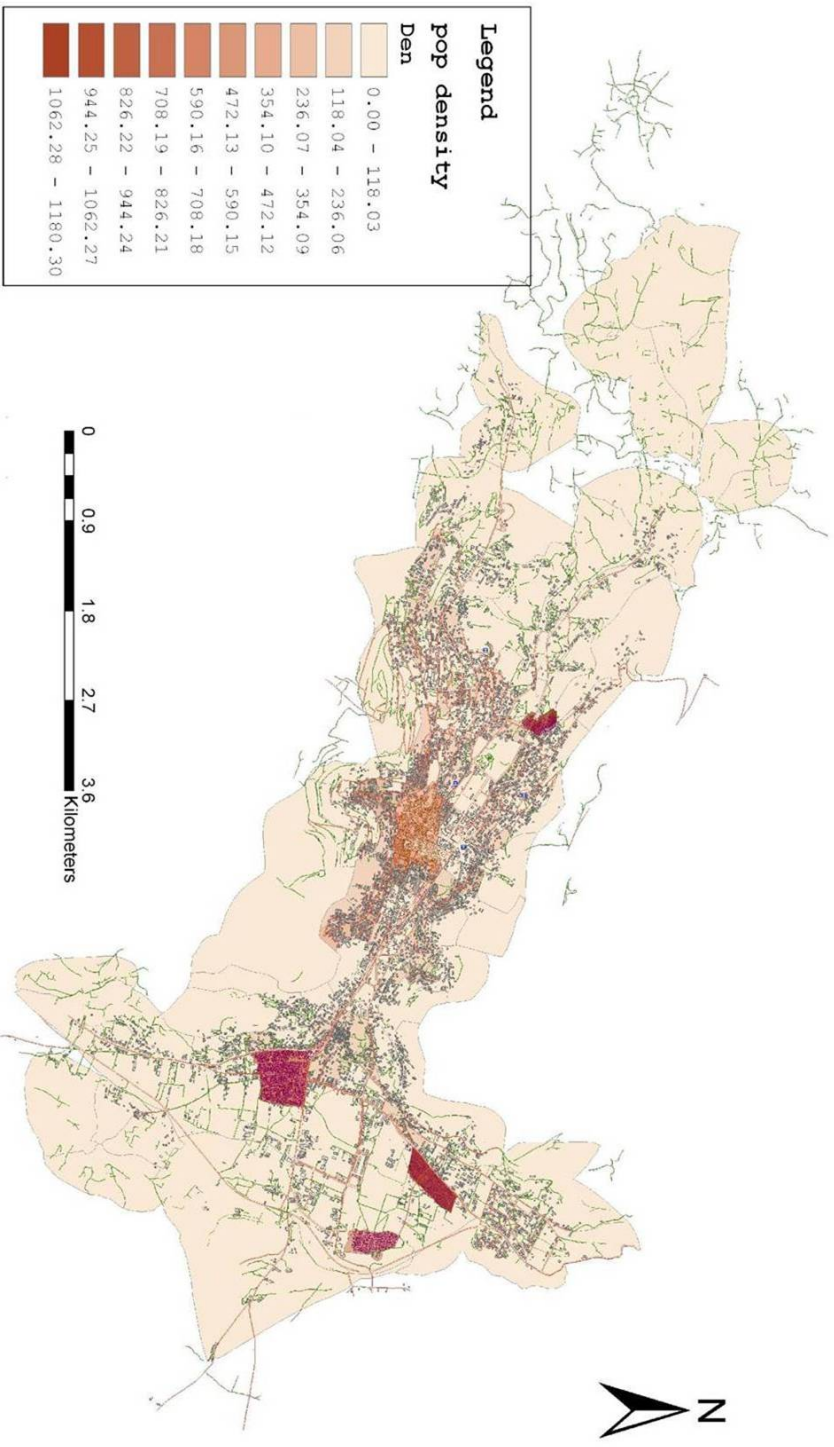
وتم حساب الكثافات السكانية للأحياء السكنية بمعرفة معدل النمو لمدينة نابلس والذي يقدر ب (3.5%) (مركز التخطيط الحضري، 2006) كذلك حساب المساحة لكل حي وعدد السكان لسنة 1997 (التعداد السكاني للسكان والمساكن دائرة الإحصاء، 1997) بالتالي نستطيع احتساب الكثافة السكانية لكل حي والجدول رقم (1-4) يبين أعداد السكان لسنة 1997 و 2006 موزعاً حسب الأحياء.

جدول رقم (4-1): أعداد السكان لسنة 1997 وسنة 2006 موزعاً حسب الأحياء.

اسم الحي	عدد السكان *1997	عدد السكان **2006	اسم الحي	عدد السكان *1997	عدد السكان **2006
الضاحية	6309	8227	شرق الجبل الشمالي	9263	12079
المخفية	11688	15241	وسط الجبل الشمالي	5519	7197
المساكن	4888	6374	غرب الجبل الشمالي	14052	18324
شارع القدس	5611	7317	مخيم عسكر القديم	12535	16346
عسكر البلد عراق التايه	12605	16437	البلدة القديمة الجزء الشرقي	5904	7699
مخيم بلاطة	17407	22699	رأس العين كروم عاشور	15940	20786
بيت وزن	1105	1441	رفيديا	14561	18988
دير الحطب	1129	1472	روجيب	3863	5037
مخيم العين	4969	6480	غرناطة والياسمينه	12399	16168
المنطقة الصناعية	946	1234	زواتا	1874	2444
خلة العامود	8967	11693	مخيم عسكر الجديد	5067	6607
كفر قليل	2458	3205			

*المصدر: (التعداد السكاني للسكان والمساكن دائرة الإحصاء، 1997).
** تم احتساب تعداد السكان لعام 2006 بناءً على معدل النمو السكاني بنسبة 3.5%.

خارطة الكثافات السكانية لمدينة نابلس
حسب اعداد السكان بمناطق العمدة التابعة للجهات المركزي للاصحاء



Person/m²
73

3.4 التحليل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS)

يركز هذا الجزء على تحليل تخدم المجاورة السكنية، كما تم الاعتماد على التقسيم السابق للأحياء الموجودة في منطقة الدراسة، والاستعانة بنظم المعلومات الجغرافية بعملية تحليل الإيصالية.

إعتمد هذا الأسلوب في التحليل المكاني على دراسة توزيع الخدمات التي تخدم على مستوى المجاورة السكنية أو الأحياء مثل الخدمات التعليمية (رياض أطفال، مدارس أساسية وثانوية) وخدمات دينية مثل المساجد، وخدمات صحية مثل الصيدليات وغيرها من الخدمات التي تخدم على نطاق المجاورة السكنية أو الأحياء.

نطاق تأثير كل خدمة على المحيط التابع لها، يمكن التعبير عنه إما زمنياً أو على شكل مسافة (تعرف منطقة التأثير بأنها تلك المنطقة التي تستفيد من الخدمة في زمن معين أو مسافة معينة) فمثلاً يحتاج الطالب في المرحلة الابتدائية مدة 12 دقيقة للوصول إلى المدرسة على افتراض أن معدل سير الإنسان العادي على الأقدام (50 م/دقيقة) (سرحان، 2002).

4.4 التحليل باستخدام الإستبانة

تم الإستبانة بالمنهج الوصفي في عملية تحليل مقاييس سهولة الوصول للخدمات العامة وذلك لمحاولة تقييم هذه المعايير ومعرفة مدى توافقها مع معايير سهولة الوصول التي تم استخدامها بطرق التحليل السابقة، وبالتالي نستطيع من خلال التحليل الوصفي التعرف على انطباعات وأراء السكان لتقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس، من خلال تطوير نموذج استبانة (أنظر الملحق رقم (1)) وتبرز أهمية التحليل الوصفي في معرفة درجة الصعوبة التي يواجهونها السكان داخل الأحياء المختلفة وخاصة الخدمات العامة التي لم يتم تحليلها بالطرق السابقة مثل (البنوك، البريد، الحدائق العامة، ...).

1.4.4 مجتمع وعينة الدراسة

عرف مجتمع الدراسة بأنه جميع الأفراد أو العناصر التي تعاني من مشكلة الدراسة أو ذات علاقة بها، ويسعى الباحث إلى تعميم النتائج عليها وبذلك فإن المجتمع في هذه الدراسة هم الذكور والإناث من سن 19 إلى 60 سنة في محافظة نابلس.

أما عينة الدراسة فتعرف بأنها مجموعة جزئية من أفراد المجتمع الإحصائي للبحث، يتم اختيارهم بطريقة إحصائية تمثل المجتمع أفضل تمثيل وتغني الباحث عن مشقة دراسة المجتمع وتمكنه من جمع البيانات اللازمة لتحقيق أهداف بحثه، ويمكن تعميم نتائجه على جميع أفراد مجتمع الدراسة وقد تكونت عينة الدراسة الحالية من (456) من سكان محافظة نابلس والذين أعمارهم ما بين 19-60 ، وتم اختيار العينة بالرجوع إلى تقرير السكان في محافظة نابلس لسنة 1997، الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، حيث تم اختيارهم بالطريقة العشوائية البسيطة، وتم تقسيم العينة إلى ذكور وإناث وحسب الأحياء.

ولمعرفة نسبة الذكور والإناث ما بين سن 19-60، يبين ملحق رقم (2) مجموع الذكور والإناث ما بين سن 19-60 سنة في عام 1997 حسب تقرير السكان في محافظة نابلس،

وبالتالي نسبة الذكور من سن 19-60 من عدد السكان الكلي = 25.5%

نسبة الإناث ما بين سن 19-60 من عدد السكان الكلي = 25.2%

وتم معرفة عدد السكان في كل حي بالرجوع إلى مناطق التعداد السكاني لسنة 1997 ، وتم حساب عدد السكان لسنة 2006 (أنظر الملحق رقم (3))، وزعت الإستمارات على عينة للأحياء كما هو مبين في الملحق رقم (4) حسب نسبة أعداد السكان في كل حي.

و بلغ عدد الاستبانات الكلي للتحليل الإحصائي (456) إستبانة.

وحتى تكون العينة ممثلة لمجتمع الدراسة بدرجة ثقة (0.05) يجب أن يكون الخطأ المعياري في التقدير أقل من (0.05) حسب المعادلة التالية:

الخطأ المعياري في التقدير = $1.96 \cdot \sqrt{p \cdot q / N}$.

= $1.96 \cdot \sqrt{0.5 \cdot 0.5 / 456}$.

= 0.04

0.05 > 0.04

بما أن الخطأ المعياري في التقدير لعينة أقل من 0.05 فالعينة ممثلة لمجتمع الدراسة، وبما أنها حددت بأعمار من 19-60 للذكور والإناث فتصف العينة بأنها عينة طبقية عشوائية.

2.4.4 أداة الدراسة

تم وضع استبانة كأداة للدراسة لجمع البيانات المتعلقة بموضوع الدراسة وتهدف إلى تقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس، وتم إعداد وتقييم الاستبانة بعد الإطلاع على دراسات سابقة خاصة بموضوع الدراسة (انظر الملحق رقم (1)).

وشملت الاستبانة الأجزاء التالية:

(1) معلومات عامة عن عينة الدراسة والتي دخلت كمتغيرات في البحث وهذه المتغيرات هي العمر، الجنس، المهنة، الدخل، مكان العمل، اسم الحي، مكان السكن، اسم حي مكان السكن، امتلاك سيارة، وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل.

(2) أسئلة تتعلق بتقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة (مدارس، جامعات مستشفيات، بريد، ... الخ) والتي تمثلت في 8 أسئلة وقد تم تصميم عدد من الأسئلة مثل (سؤال رقم 12 و 15 و 16 من الاستبانة) على أساس مقياس ليكرت ثلاثي الأبعاد وسؤال رقم 14 على أساس مقياس ليكرت ثنائي الأبعاد، وقد بينت الفقرات وأعطيت الأوزان كما هو آت لسؤال رقم 12 و 16:

نعم: ثلاث درجات، نوعاً ما (أحياناً): درجتين لا: درجة واحدة

و لسؤال رقم 14: نعم: درجتين لا: درجة واحدة.

وسؤال رقم 15: صعب الوصول: ثلاث درجات، متوسط الصعوبة: درجتين، سهلة الوصول: درجة واحدة

ومن أجل تفسير نتائج المقياس فقد تم تحويل المتوسطات الحسابية إلى نسب مئوية بحيث يمكن تفسير النتائج كما يلي:

3.4.4 معايير التقويم

ينم تحويل المتوسطات الحسابية إلى نسب مئوية وتفسر النتائج على هذا الأساس وفق المعيار التالي:

(أقل من 50%) قليلة

(من 50-69.9%) متوسطة

(من 70% فأكثر) كبيرة

4.4.4 صدق الأداه وثباتها

بعد إعداد أداة الدراسة بصورتها الأولية وللتحقق من صدقها قام الباحث بعرضها على لجنة من أربعة محكمين من الأساتذة ذوي الخبرة والاختصاص في المجالات المهنية التالية: مركز أبحاث البناء والمواصلات، مركز التخطيط الحضري والإقليمي، ومركز الدراسات المسحية وإستطلاع الرأي التابعين لجامعة النجاح الوطنية، وكذلك باحثين تابعين لمركز الحاسوب العربي بهدف التأكد من صدق محتوى الفقرات المكونة للاستبانة، ومدى ملاءمتها لأهداف الدراسة ومتغيراتها، حيث طلب منهم بيان صلاحية العبارة لقياس ما وضعت لقياسه، وقد حصلت على موافقتهم بدرجة كبيرة مع إجراء بعض التعديلات على فقراتها في ضوء الملاحظات التي تقدم بها الخبراء المحكمون، وقد أشاروا إلى صلاحية أداة الدراسة.

معامل ثبات هذه الدراسة باستخدام معادلة كرونباخ ألفا (Chronback Alpha) وقد بلغت قيمة معامل الثبات (0.7667) وهو معامل ثبات جيد يفى بأغراض البحث العلمي.

5.4.4 إجراءات الدراسة

بعدما تأكد الباحث من صدق الاستبانة في قياس الأهداف التي وضعت من أجلها، وإعدادها بصورتها النهائية، وبعدما تم تحديد العينة، قام الباحث بتوزيع الاستبانات لمجتمع الدراسة المتمثل بأحياء محافظة نابلس وتم توزيع الاستبانات باليد للمواطنين لتعبئتها و بعد إعادة الإستبانات المعبئة تم مراجعتها من قبل الباحثة، حيث تبين مايلي:

(1) الإستبانات المعبئة التي تم إرجاعها وتم التعامل معها إحصائيا كانت (440).

(2) هناك (16) استبانات لم يتم التعامل معها إحصائيا وذلك بسبب عدم تعبئتها من قبل عينة الدراسة.

وبذلك بلغت الاستبانات الصالحة لأغراض التحليل الإحصائي (440) استبانة، ومن ثم تم ترميز الاستبانات وتم إدخالها إلى الحاسوب ومعالجتها إحصائيا باستخدام البرنامج الإحصائي الرزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS)، وتفرغ إجابات أفراد العينة، ومن ثم تم إستخراج النتائج وتحليلها ومناقشتها.

6.4.4 متغيرات الدراسة وفرضياتها

إحتوت الاستبانة على عدة متغيرات رئيسية، وهذه المتغيرات هي العمر، الجنس، المهنة، الدخل، مكان العمل، اسم الحي، مكان السكن، اسم حي مكان السكن، امتلاك سيارة، وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل، و تم حساب التكرارات والنسب المئوية لكل متغير في جداول (أنظر الملحق رقم (5)).

وضعت عدة فرضيات توضح العلاقة بين متغيرات الاستبانة، وتبين إذا كانت هناك فروق ذات دلالة دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha = 0.05$) مع المتغيرات المختلفة (أنظر الملحق رقم (6)).

7.4.4 المعالجات الإحصائية

من أجل معالجة البيانات استخدم برنامج الرزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) لعمل المعالجات الإحصائية التالية:

1. التكرارات والنسب المئوية.
2. المتوسطات والانحرافات المعيارية.
3. الجداول التقاطعية.
4. إختبار كاي تربيع.
5. إختبارات للمتغيرات المستقلة (independent sample t-test)
6. إختبار تحليل التباين الأحادي One Way ANOVA.
7. معامل كرومباخ ألفا.

الفصل الخامس

تحليل وتقييم مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس

1.5 مقدمة

2.5 تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية

3.5 تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات التعليمية

4.5 تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الدينية

5.5 تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الأخرى

6.5 تحليل معايير سهولة الوصول إلى الخدمات العامة

الفصل الخامس

تحليل وتقييم مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس

1.5 مقدمة

تم في الفصل الرابع ذكر عدة طرق لتحليل سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس، وفي هذا الفصل تم تطبيق طرق التحليل على الواقع الحالي للخدمات العامة الموجودة في المدينة تبعاً لأنواعها (صحية، تعليمية، دينية، وخدمات أخرى)، من حيث سهولة الوصول إليها، وتطبيق معايير التخطيط لبعضها لمعرفة مدى مطابقتها مع الواقع الحالي للمدينة.

تركز التحليل في هذه الدراسة على توزيع مواقع الخدمات العامة ومواقع الأحياء السكنية داخل منطقة الدراسة، كعامل أساسي لسهولة الوصول إلى الخدمات العامة بالإضافة لوجود عوامل أخرى تؤثر في عملية الوصول مثل تكرار استخدام الخدمة، فمثلاً الخدمات التعليمية (رياض الأطفال و المدارس) يحتاجها السكان يومياً، أما البنوك والبريد فيختلف وتكرر حاجة السكان إليها، حيث أن تكرار استخدام مثل هذه الخدمات يعتبر عاملاً من عوامل سهولة الوصول إلى تلك الخدمات العامة، وقد تم استخدامه في عملية تحليل سهولة الوصول في دراسات أخرى، بينما تناولت هذه الدراسة سهولة إمكانية الوصول إلى هذه الخدمات بغض النظر عن تكرار الحاجة إلى استخدامها.

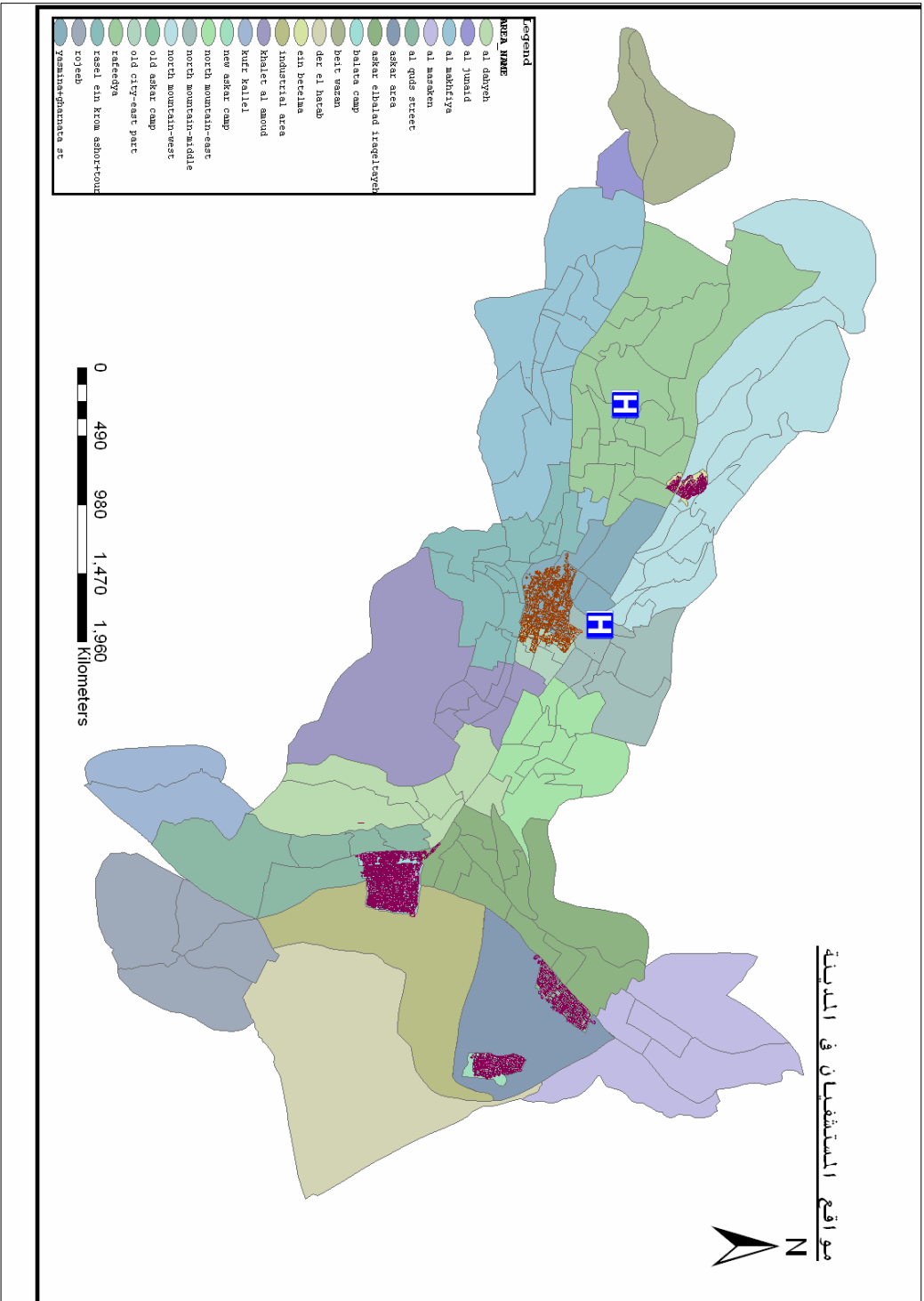
2.5 تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية

إعتمدت طريقة قياس الزمن الميداني في الوصول إلى الخدمات الصحية (المستشفيات)، حيث أن هذه الخدمة تخدم على نطاق المدينة وبالتالي يصل إليها المواطنين من جميع أحياء المدينة.

تم تعيين المستشفيات الحكومية الموجودة في منطقة الدراسة وهما مستشفى رفيديا الحكومي ومستشفى الوطني الحكومي، وتبعاً لجغرافية المنطقة فاننا نلاحظ أن مدينة نابلس تقسم إلى منطقتين المنطقة الشرقية والمنطقة الغربية، وبالتالي فإن الموقع الجغرافي لمستشفى رفيديا يخدم

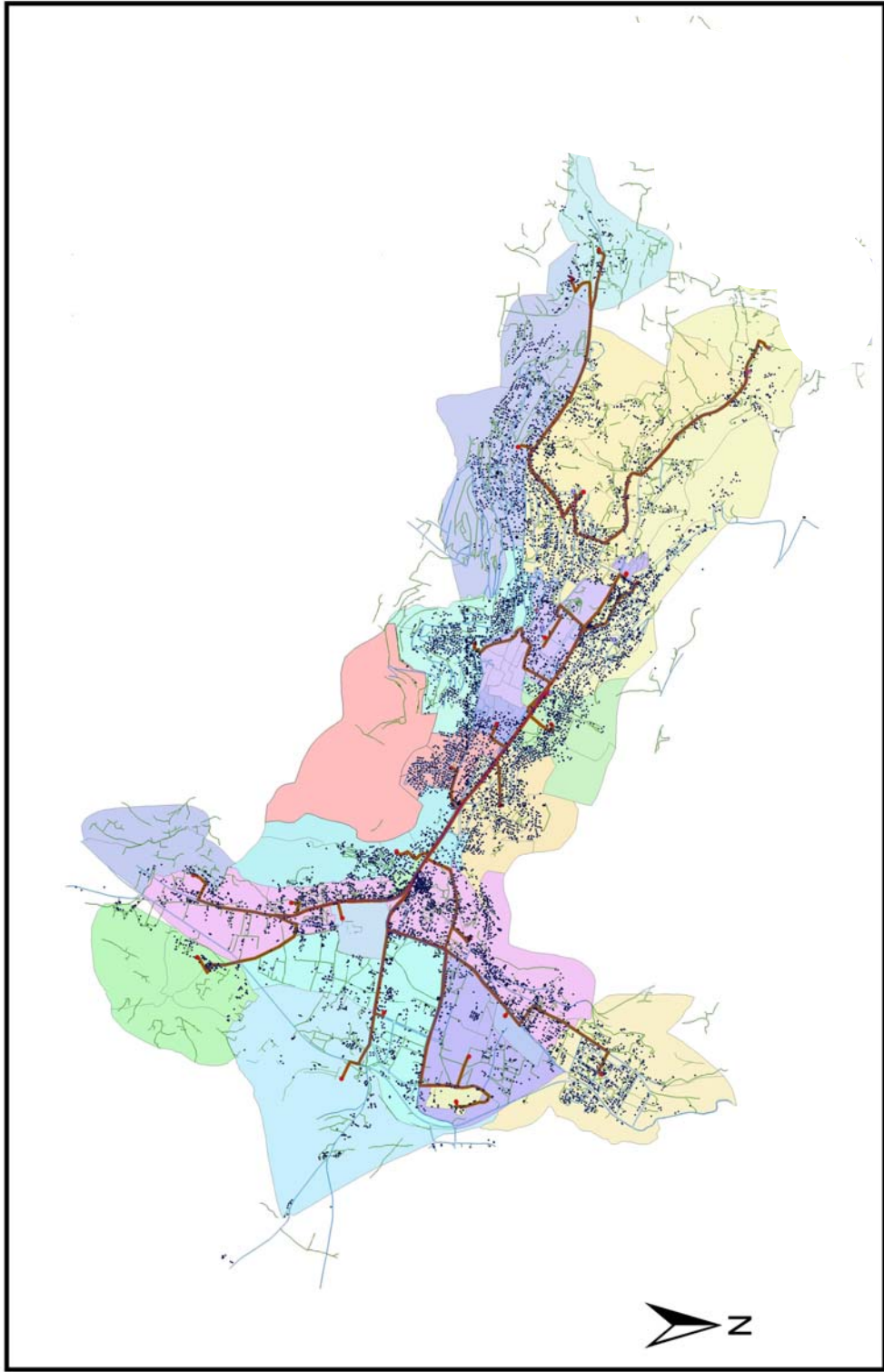
كل من رفيديا، المخفية، بيت وزن، زواتا، الجنيد، غرب الجبل الشمالي، ومخيم العين، أما مستشفى الوطني الحكومي فيخدم بقية الأحياء الشرقية وهي وسط الجبل الشمالي، شرق الجبل الشمالي، البلدة القديمة الجزء الشرقي، رأس العين كروم عاشور، غرناطة والياسمينة، خلة العامود، الضاحية، شارع القدس، كفر قليل، المنطقة الصناعية، روجيب، دير الحطب، مخيم بلاطة، بلاطة البلد، مخيم عسكر الجديد، مخيم عسكر القديم، عسكر البلد عراق التايه، والمساكن. ويبين شكل رقم (1-5) مواقع المستشفيات بالنسبة إلى المدينة.

وتم قياس الزمن الميداني للوصول إلى هذين المستشفيات وذلك بتعين المركز الجغرافي لكل حي وهو يشكل نقطة بداية وانطلاق من الأحياء عبر المسارات المختلفة الموضحة بشكل رقم (2-5) إلى موقع المستشفى.



شكل رقم (1-5): مواقع المستشفيات داخل منطقة الدراسة

شكل رقم (5-2): المسارات من مركز كل حي إلى موقع المستشفى



والجدولان رقم (5-1) و(5-2) يبينان نتائج القياس الميداني للسرعة والزمن والمسافة من الأحياء المختلفة إلى مستشفى رفيديا الحكومي والوطني الحكومي.

جدول رقم (5-1): نتائج القياس الميداني للزمن والمسافة من الأحياء المختلفة إلى مستشفى رفيديا.

الرقم	اسم الحي	المسار المتبع من المستشفى إلى المركز الجغرافي لكل حي	المسافة (كم)	زمن الوصول (بالدقيقة)
1	رفيديا	شارع رفيديا الرئيسي	1.30	8
2	المخفية	1- من مسجد الناطور عبر شارع رفيديا الرئيسي إلى مستشفى رفيديا 2- من مفترق الجنيد عبر شارع رفيديا الرئيسي إلى مستشفى رفيديا	1.50 3.18	7 8
3	بيت وزن	من منتصف شارع بيت وزن عبر شارع رفيديا الرئيسي إلى مستشفى رفيديا	3.30	9.5
4	غرب الجبل الشمالي	1- منتصف شارع عصيرة مرورا بشارع المتنزه (مسجد السلام) عبر شارع رفيديا الرئيسي إلى مستشفى رفيديا 2- نهاية شارع عصيرة مرورا بشارع المتنزه (مسجد السلام) عبر شارع رفيديا الرئيسي إلى مستشفى رفيديا	2.6 3.60	9 11
5	مخيم العين	شارع يافا مرورا بشارع المتنزه (مسجد السلام) عبر شارع رفيديا الرئيسي إلى مستشفى رفيديا	1.90	6

جدول رقم (5-2): نتائج القياس الميداني للزمن والمسافة من الأحياء المختلفة إلى مستشفى الوطني.

الرقم	إسم الحي	المسار المتبع من المركز الجغرافي لكل حي إلى المستشفى الوطني الحكومي	المسافة (كم)	الزمن الوصول (بالدقيقة)
1	البلدة القديمة الجزء الشرقي	الدوار (وسط البلد) إلى مستشفى الوطني الحكومي	1.67	6
2	وسط الجبل الشمالي	من مدرسة عبد الرحيم محمود مروراً بجسر التيتي ونزلة الراهبات إلى المستشفى الوطني الحكومي	1.30	9.4
3	شرق الجبل الشمالي	نزلة الراهبات عبر شارع فيصل إلى المستشفى الوطني الحكومي	1.44	5.30
4	رأس العين كروم عاشور	من مفترق رأس العين قرب مدرسة جمال عبد الناصر مروراً بشارع غرناطة إلى منتصف البلد للوصول إلى المستشفى الوطني الحكومي عبر شارع الشويطرة	3.32	6.7
5	خلة العامود	دخلة حارة القريون باتجاه الشرق (شارع المدارس) مرور بشارع فيصل إلى المستشفى الوطني الحكومي	3.58	7.1
6	الضاحية	من شرق مركز اسعاد الطفولة عبر شارع فيصل إلى مستشفى الوطني الحكومي	2.78	5.5
7	مخيم بلاطة	من منتصف المخيم عبر شارع الحسبة وشارع فيصل إلى موقع المستشفى	3.39	10.6
8	شارع القدس	من منتصف شارع القدس عبر شارع فيصل وصولاً إلى موقع المستشفى.	4.74	11.9
9	كفر قليل	من طلعة كفر قليل إلى شارع القدس مروراً بشارع الحسبة إلى شارع فيصل ثم إلى موقع المستشفى	12.8	11.5
10	روجيب	من اسكان روجيب إلى مخيم بلاطة عبر شارع الزيوت ومن ثم الإتجاه إلى شارع فيصل وصولاً إلى المستشفى.	6.2	16
11	المنطقة الصناعية	من منتصف شارع الزيوت إلى شارع الحسبة ومن ثم إلى شارع فيصل وصولاً إلى موقع المستشفى	5.87	13
12	مخيم عسكر	من عسكر الجديد إلى دوار الحسبة عبر شارع	6.75	14

		عسكر ومنه إلى المحافظة عبر شارع عمان ومن ثم الإلتجاه إلى شارع فيصل وصولاً إلى موقع المستشفى	الجديد	
12	5.80	من المخيم إلى دوار الحسبة عبر شارع عسكر و ثم الإلتجاه إلى شارع فيصل وصولاً إلى موقع المستشفى	مخيم عسكر القديم	13
12	5.4	من شارع عمان نزولاً إلى شارع فيصل ومن ثم الإلتجاه إلى شارع فيصل وصولاً إلى موقع المستشفى	عسكر البلد عراق التايه	14
13	7.18	من المساكن إلى مخيم عسكر الجديد ومنه إلى دوار الحسبة عبر شارع عسكر ومنه إلى المحافظة عبر شارع عمان ومن ثم الإلتجاه إلى شارع فيصل وصولاً إلى موقع المستشفى	المساكن	15
14.5	7.0	من دير لحطب إلى مخيم بلاطة عبر شارع الزيتوت ومن المخيم إلى شارع فيصل وصولاً إلى موقع المستشفى	دير الحطب	16

ونلاحظ الإزدحام كلما إتجهنا إلى مركز المدينة وخاصة موقع مستشفى الوطني بالقرب من وسط المدينة، ومعظم المسارات القادمة من الأحياء الشرقية تصل عبر شارع فيصل فهو يشكل الطريق الشرياني للمدينة ومدخل رئيسي يصل بين محافظة نابلس وباقي المحافظات.

أما بالنسبة لمستشفى رفيديا الحكومي فنلاحظ أنه لا يوجد مسار معين من مراكز الأحياء الغربية إلى موقع المستشفى، عدا عن وجود شارع رفيديا الرئيسي الذي تصل اليه المسارات من الأحياء الغربية مثل رفيديا والمخفية وبيت وزن والجديد، لكن لا يوجد ضغط كبير على هذا الطريق مقارنة مع شارع فيصل، ويمكن اعتبار شارع رفيديا الرئيسي كطريق اقليمي حيث انه يربط مدينة نابلس بمدينة طولكرم وقلقيلية، لكن بسبب الأوضاع السياسية الحالية التي أدت إلى اغلاق المدخل الغربي الذي يصل مدينة نابلس بمدينة قلقيلية وطولكرم عبر شارع رفيديا الرئيسي، مما أدى إلى تخفيف الضغط نسبياً عن شارع رفيديا الرئيسي.

يتبين من خلال الجدولين السابقين أن زمن الوصول يتراوح ما بين (3.5) دقيقة في الأحياء القريبة و(14) دقيقة في الأحياء البعيدة وبالتالي يمكن اعتبار زمن الوصول أحد معايير الوصول إلى الخدمات العامة، وبالرجوع إلى شكل رقم (5-1) الذي يبين مواقع كل من المستشفيات الحكومية نجد أنهما يتوسطان منطقة الدراسة، لذلك نجد قيم زمن الوصول منخفضة نسبياً، مما يفسر إمكانية وجود معايير أخرى نستطيع من خلالها تقييم سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية (المستشفيات)، وهنا يظهر دور التحليل الوصفي (الإستبانة) في إيجاد عوامل أخرى تؤثر في سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية.

ولتحليل نتائج الاستبانة تم الحصول على التكرارات والنسب المئوية لمتغيرات الخدمات الصحية وذلك لإجراء عملية التحليل واختبار الفرضيات، والجدول رقم (5-3) يوضح المتغيرات وتكراراتها ونسبها المئوية.

الجدول رقم (5-3): متغيرات تقييم الإيصالية للمستشفيات وتكراراتها ونسبها.

النسبة المئوية	التكرارات		تقييم الإيصالية للمستشفيات	
78.0	343	لا	وجود العيادة أو المستشفى بجوار السكن	1
19.5	86	نعم		
2.5	11	لم يجب		
100.0	440	المجموع		
35.9	158	لا	مواجهة صعوبة الوصول إلى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة	2
25.7	113	نادرا		
18.4	81	غالبا		
17.7	78	نعم		
2.3	10	لم يجب		
100.0	440	المجموع		
41.8	184	لا	توفر مواصلات عامة للذهاب من المستشفى إلى البيت	3
46.4	204	نعم		
11.8	52	لم يجب		
100.0	440	المجموع		

42.7	80	لا أعرف	تقييم خدمة وصول سيارة الاسعاف	4
11.8	112	تصل متأخرة		
15.9	107	تصل بالوقت المطلوب		
27.7	126	تصل بسرعة		
1.8	15	لم يجب		
100	440	المجموع		
42.7	188	لا	الذهاب إلى المستشفى بواسطة السيارة الشخصية	5
11.8	52	نادرا		
15.9	70	غالبا		
27.7	122	نعم		
1.8	8	لم يجب		
100.0	440	المجموع		

يتبين من الجدول رقم (5-3) 35.9% من عينة الدراسة لا يواجهون صعوبة في الوصول إلى العيادة أو المستشفى بسبب بعد المسافة و 25.7% منهم نادرا ما يواجهون صعوبة بينما 18.4% غالبا ما يواجهون صعوبة في الوصول إلى العيادة أو المستشفى بسبب بعد المسافة و 17.7% يواجهون صعوبة، وهذا يوافق نتائج التحليل الميداني لزم من الوصول.

وضعت عدة فرضيات نستطيع من خلالها تقييم عوامل سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية. تم فحص هذه الفرضيات بعدة إختبارات تتناسب مع متغيرات كل فرضية، وذلك لمعرفة إذا كانت هناك علاقة بين المتغيرات وبالتالي تؤثر على الإيصالية، ويمكن أن تعتبر معياراً، أم لا يوجد علاقة ولا يمكن إعتبارها من عوامل سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية، والجدول رقم (5-4) يوضح الفرضيات ونتائجها كما يلي:

جدول رقم (5-4): الفرضيات والإختبارات التي أجريت عليها ونتيجة كل إختبار .

الرقم	الفرضية	الإختبار	درجة المعنوية	نتيجة الإختبار
1	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين الحي والصعوبة في الوصول إلى المستشفيات بسبب بعد المسافة	بيرسون كاي تربيع	0.000	توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين الحي والصعوبة في الوصول إلى المستشفيات بسبب بعد المسافة "
2	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين الحي ووصول سيارة الاسعاف	بيرسون كاي تربيع	00.00	توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين الحي ووصول سيارة الاسعاف "
3	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين التأخر في الوصول إلى المستشفيات بسبب بعد المسافة ومتغير الجنس	بيرسون كاي تربيع	0.122	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين التأخر في الوصول إلى الخدمات العامة ومتغير الجنس "
4	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين وجود مواصلات عامة بالمنزل ومواجهة صعوبة في الوصول إلى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة	بيرسون كاي تربيع	0.066	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل ومواجهة صعوبة في الوصول إلى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة.

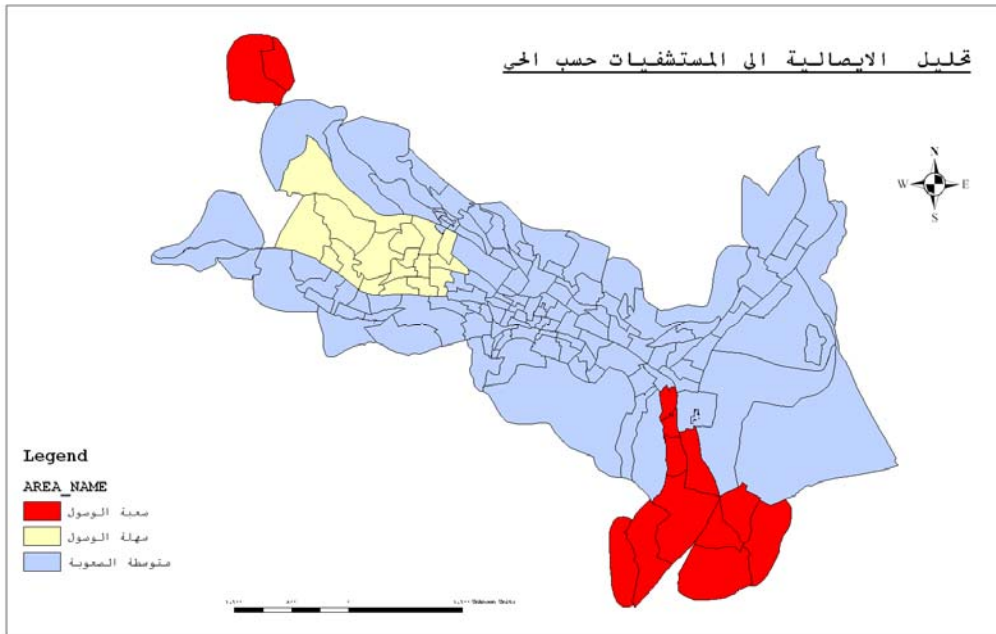
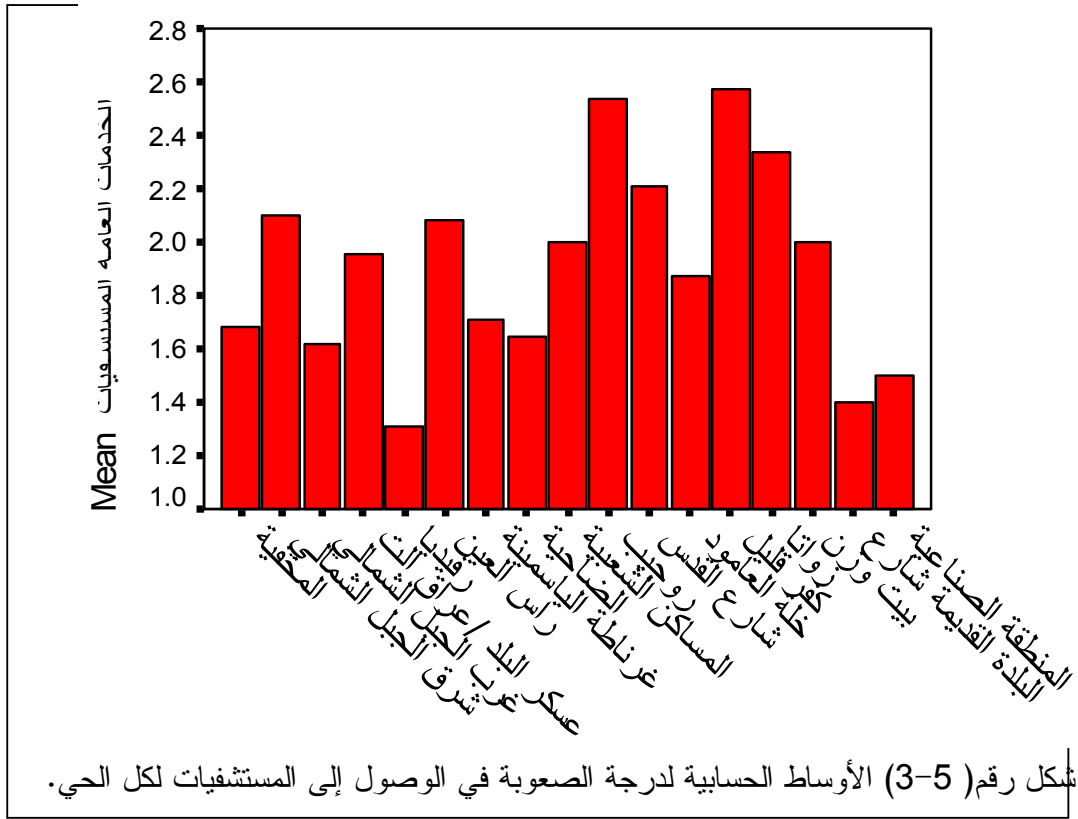
بعد إجراء الإختبارات تبين أن عامل المسافة وخدمة وصول سيارة الإسعاف معيارين للإيصالية للخدمات الصحية (أنظر الملحق رقم (7)). (أن أكبر نسبة من عينة الدراسة الذين قيموا الوصول إلى المستشفيات بأنها سهلة هم من سكان حي رفيديا بنسبة 23.4%) لقرب الحي من مكان المستشفى، في حين أنه لا يمكن إعتبار عامل الجنس ووجود مواصلات عامة بالقرب من مكان السكن معاملين لسهولة الوصول إلى الخدمات الصحية وذلك لعدم وجود العلاقة بين المتغيرين (أنظر الملحق رقم (7)).

كما تم حساب التكرارات والنسب المئوية ودرجة الموافقة للمستشفيات حسب مواقعها داخل الأحياء، الجدول رقم (5-5) يوضح أن عينة الدراسة من سكان كفر قليل تواجه صعوبة كبيرة في الوصول إلى المستشفيات بينما سكان حي رفيديا تواجه صعوبة قليلة في الوصول، كما يتضح ذلك من خلال شكل (3-5) و حساب الأوساط الحسابية لكل حي في منطقة الدراسة، كذلك يبين شكل رقم (4-5) التدرج في الصعوبة في الوصول.

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة الصعوبة
1	كفر قليل	20203	2.5714	85.7%	كبيرة
2	روجيب	18311	2.5385	84.6%	كبيرة
3	زواتا	21082	2.3333	77.8%	كبيرة
4	شارع القدس	19138	2.2105	73.7%	كبيرة
5	شرق الجبل الشمالي	14483	2.1034	70.1%	كبيرة
6	راس العين	9459	2.0800	69.3%	متوسطة

متوسطة	66.7%	2.0000	.18157	المساكن الشعبية	7
متوسطة	66.7%	2.0000	.25000	بيت وزن	8
متوسطة	65.1%	1.9524	.09760	عسكر البلد /عراق التايه	9
متوسطة	62.4%	1.8710	.10731	خلة العامود	10
متوسطة	56.9%	1.7073	.07713	غرناطة الياسمينية	11
متوسطة	56.1%	1.6842	.10850	المخفية	12
متوسطة	55.0%	1.6500	.15000	الضاحية	13
متوسطة	54.1%	1.6222	.09881	غرب الجبل الشمالي	14
متوسطة	50.0%	1.5000	.25000	المنطقة الصناعية	15
قليلة	46.7%	1.4000	.09934	البلدة القديمة شارع غرناطة	16
قليلة	43.8%	1.3125	.06987	رفيديا	17

جدول رقم (5-5): الأوساط الحسابية للوصول إلى خدمة المستشفيات حسب الحي.



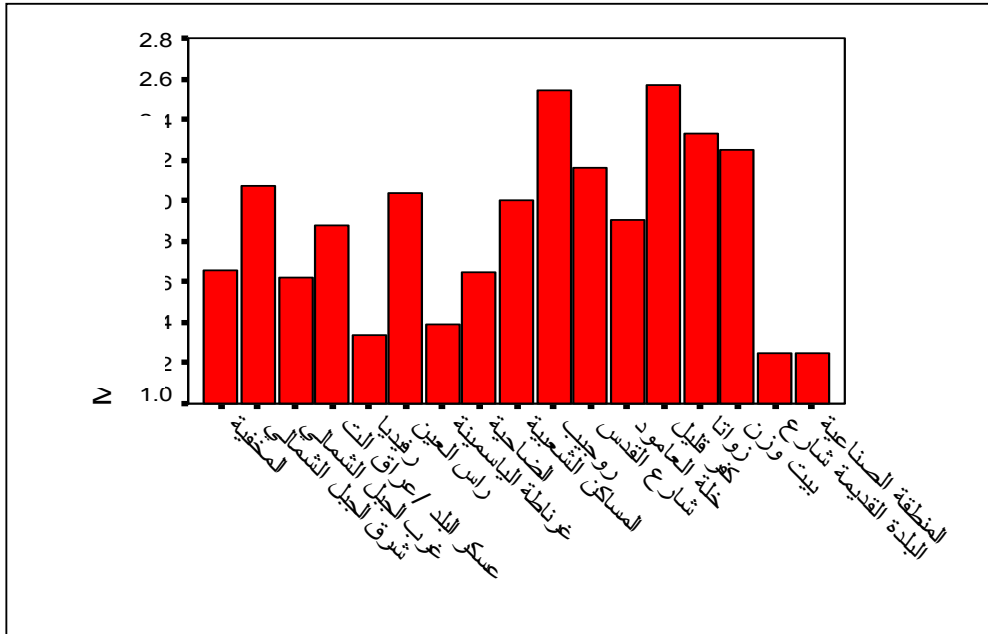
شكل رقم (4-5): التدرج في الصعوبة للوصول للمستشفيات حسب الحي.

وبتحليل سهولة الوصول إلى المراكز الطبية يتبين أن أكبر نسبة من عينة الدراسة الذين قيموا الوصول بأنها سهل هم من سكان حي غرناطة الياسمينية وذلك لوقوع الحي بوسط البلد حيث تتمركز الخدمات (أنظر الجدول رقم(5-6)).

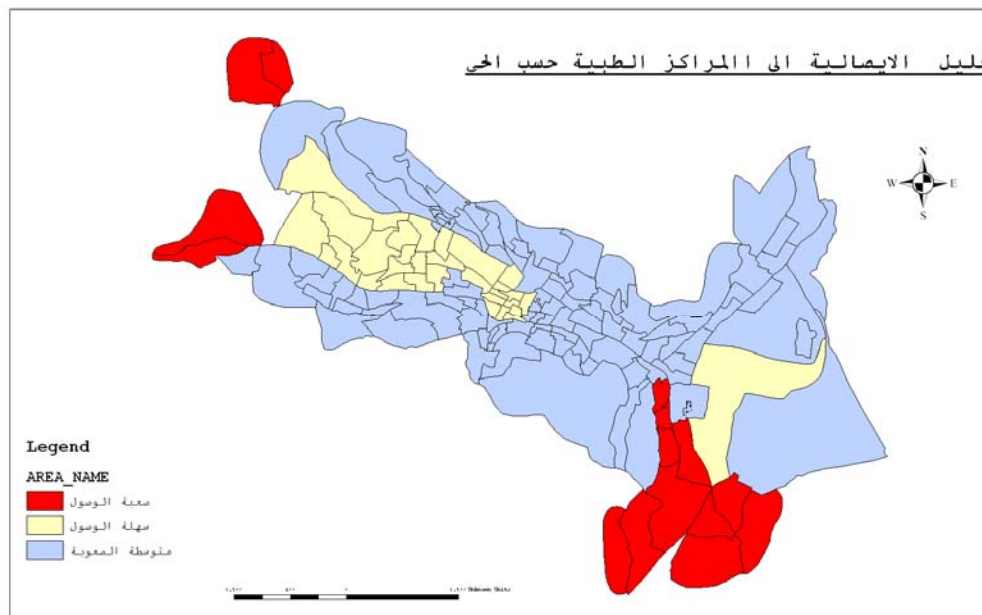
جدول رقم (5-6): الأوساط الحسابية للوصول إلى المراكز الطبية حسب الحي.

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة الصعوبة
1	كفر قليل	.20203	2.5714	85.7%	كبيرة
2	روجيب	.18311	2.5385	84.6%	كبيرة
3	زواتا	.21082	2.3333	77.8%	كبيرة
4	بيت وزن	.25000	2.2500	75.0%	كبيرة
5	شارع القدس	.19138	2.1579	71.9%	كبيرة
6	شرق الجبل الشمالي	.14483	2.0714	69.0%	متوسطة
7	راس العين	.09459	2.0400	68.0%	متوسطة
8	المساكن الشعبية	.18157	2.0000	66.7%	متوسطة
9	خلة العامود	.10731	1.9032	63.4%	متوسطة
10	عسكر البلد/ عراق التايه	.09760	1.8810	62.7%	متوسطة
11	المخفية	.10850	1.6579	55.3%	متوسطة
12	الضاحية	.15000	1.6500	55.0%	متوسطة
13	غرب الجبل الشمالي	.09881	1.6170	53.9%	متوسطة
14	غرناطة الياسمينية	.07713	1.3902	46.3%	قليلة
15	رفيديا	.06987	1.3404	44.7%	قليلة
16	البلدة القديمة شارع غرناطة	.09934	1.2500	41.7%	قليلة
17	المنطقة الصناعية	.25000	1.2500	41.7%	قليلة

كما يوضح شكل رقم (5-5) أكبر نسبة للأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة هم أحياء (كفر قليل، روجيب، بيت وزن)، وبيين شكل رقم (5-6) التدرج في الصعوبة فساكن كفر قليل تواجه صعوبة كبيرة في الوصول إلى المراكز الطبية بينما ساكن حي البلدة القديمة والمنطقة الصناعية تواجه صعوبة قليلة في الوصول إلى المراكز الطبية.



شكل رقم (5-5): الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول للمراكز الطبية حسب الحي.

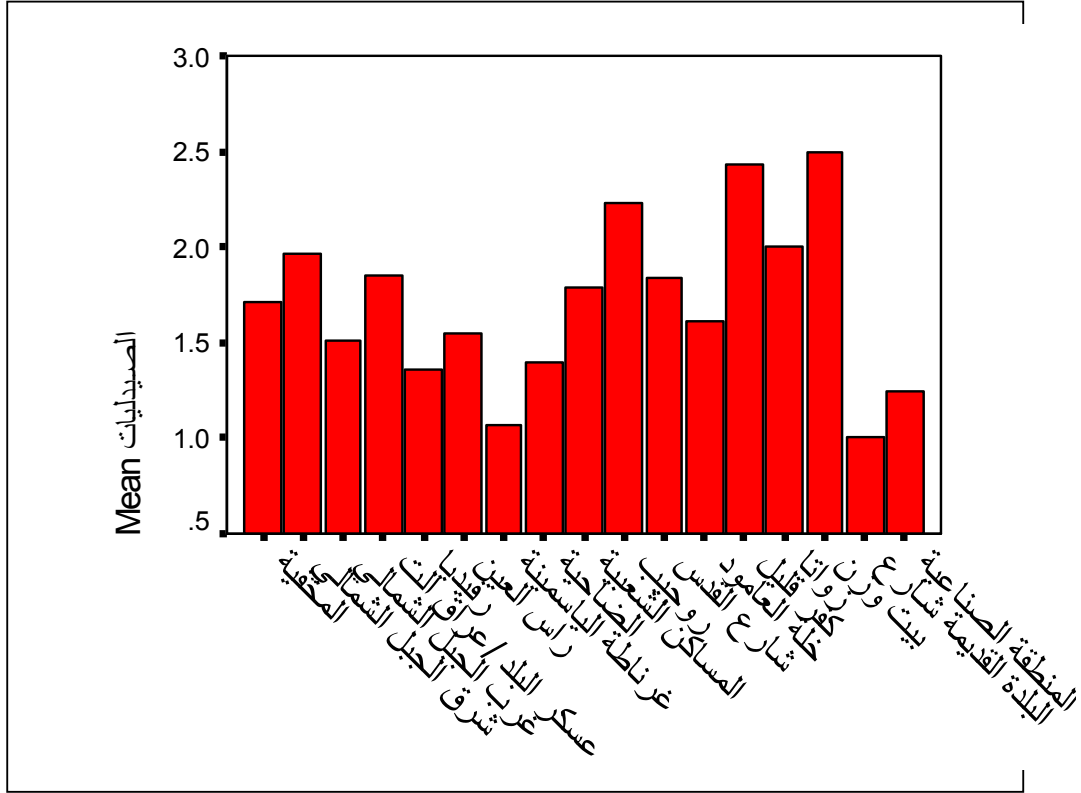


شكل رقم (5-6): التدرج في الصعوبة للوصول إلى المراكز الطبية حسب الحي.

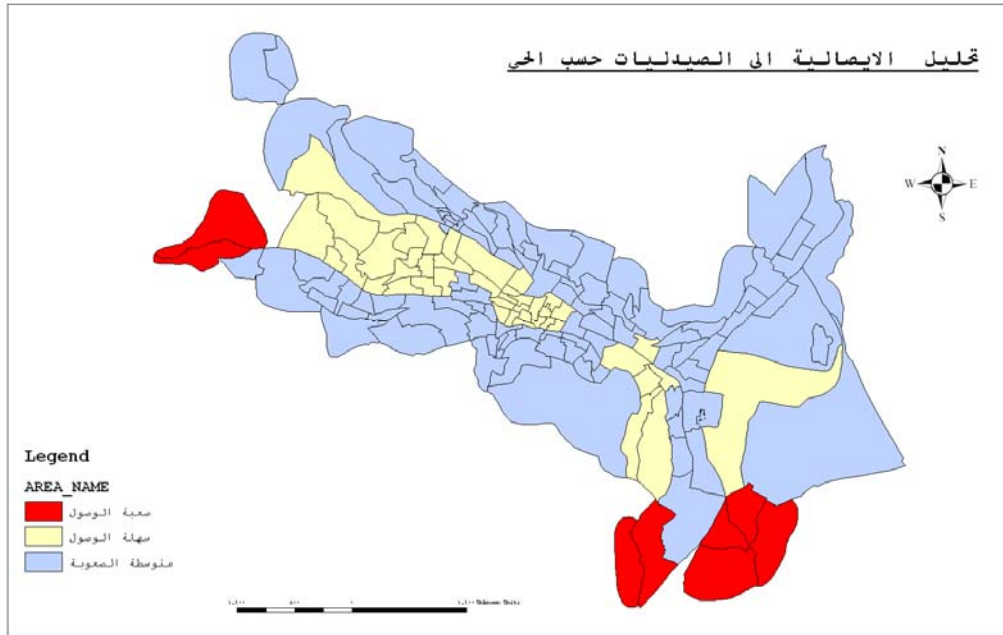
يتبين من الجدول رقم (5-7) ان عينة الدراسة من سكان بيت وزن يواجهون صعوبة كبيرة في الوصول إلى الصيدليات بينما سكان حي البلدة القديمة تواجه صعوبة قليلة في الوصول، كما يظهر من خلال شكل رقم (5-7) والتدرج في الصعوبة في شكل رقم (5-8).

جدول رقم (5-7) : الأوساط الحسابية للوصول إلى الصيدليات حسب الحي.

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة الصعوبة
1	بيت وزن	.28868	2.5000	83.3%	كبيرة
2	كفر قليل	.20203	2.4286	81.0%	كبيرة
3	روجيب	.20108	2.2308	74.4%	كبيرة
4	زواتا	.00000	2.0000	66.7%	متوسطة
5	شرق الجبل الشمالي	.16068	1.9655	65.5%	متوسطة
6	عسكر البلد/ عراق التايه	.12555	1.8571	61.9%	متوسطة
7	شارع القدس	.15789	1.8421	61.4%	متوسطة
8	المساكن الشعبية	.23855	1.7857	59.5%	متوسطة
9	المخفية	.13015	1.7105	57.0%	متوسطة
10	خلة العامود	.12849	1.6129	53.8%	متوسطة
11	راس العين	.09250	1.5510	51.7%	متوسطة
12	غرب الجبل الشمالي	.10912	1.5106	50.4%	متوسطة
13	الضاحية	.13377	1.4000	46.7%	قليلة
14	رفيديا	.07585	1.3542	45.1%	قليلة
15	المنطقة الصناعية	.25000	1.2500	41.7%	قليلة
16	غرناطة الياسمينية	.04118	1.0732	35.8%	قليلة
17	البلدة القديمة شارع غرناطة	.00000	1.0000	33.3%	قليلة



شكل رقم (5-7): الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول إلى الصيدليات حسب الحي.



شكل رقم (5-8) : التدرج في الصعوبة للوصول إلى الصيدليات حسب الحي.

نستنتج من خلال التحليل الميداني والتحليل الوصفي لسهولة الوصول إلى الخدمات الصحية أن عامل زمن الوصول يتناسب طردياً مع المسافة فكلما كان الموقع الجغرافي للحي السكني قريب من الخدمة يقل زمن الوصول وبالتالي تكون درجة الصعوبة قليلة كما ظهر من خلال التحليل للأحياء، وبالنتيجة يعتبر زمن الوصول مؤشراً لسهولة الوصول إلى الخدمات الصحية.

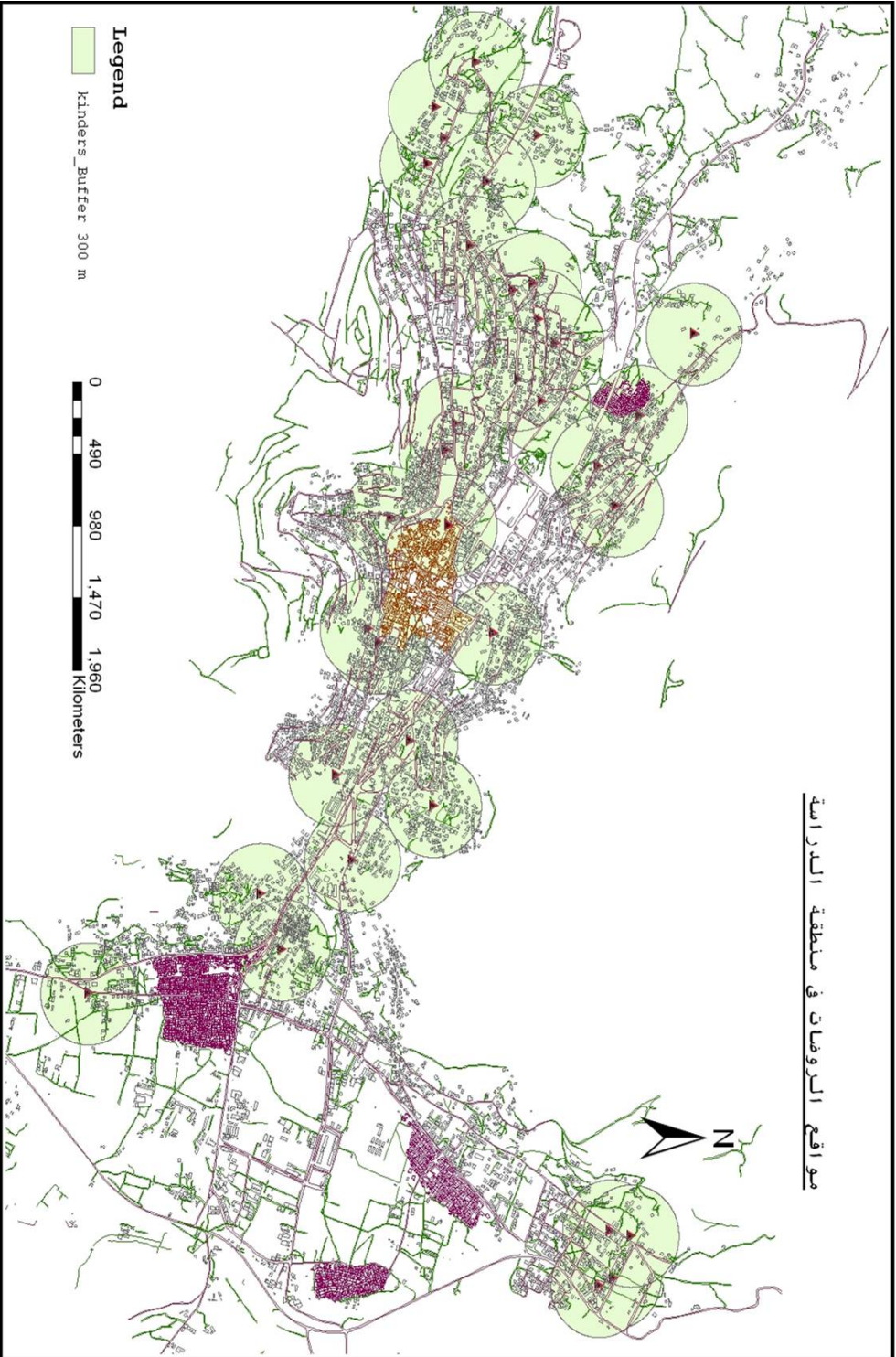
وبالإطلاع على الدراسات السابقة نجد أن معظمها إتمدت زمن الوصول أو المسافة ما بين مركز الخدمة ومركز الأحياء السكنية أو المدن مقياساً لسهولة الوصول، لكن نجد أن الدراسات السابقة تمت على منطقة دراسة كبيرة نسبياً مقارنة مع هذه الدراسة، مما أعطى نتائج متباينة بشكل أوضح، لذا يمكن الاستنتاج أن طريقة التحليل الميداني بقياس زمن الوصول تطبق لقياس سهولة الوصول إلى المدن الكبرى أي على المستوى الأقليمي حيث يوجد التباعد بين التجمعات السكنية.

3.5 تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات التعليمية

5. 3. 1 تحليل معايير سهولة الوصول إلى رياض الأطفال

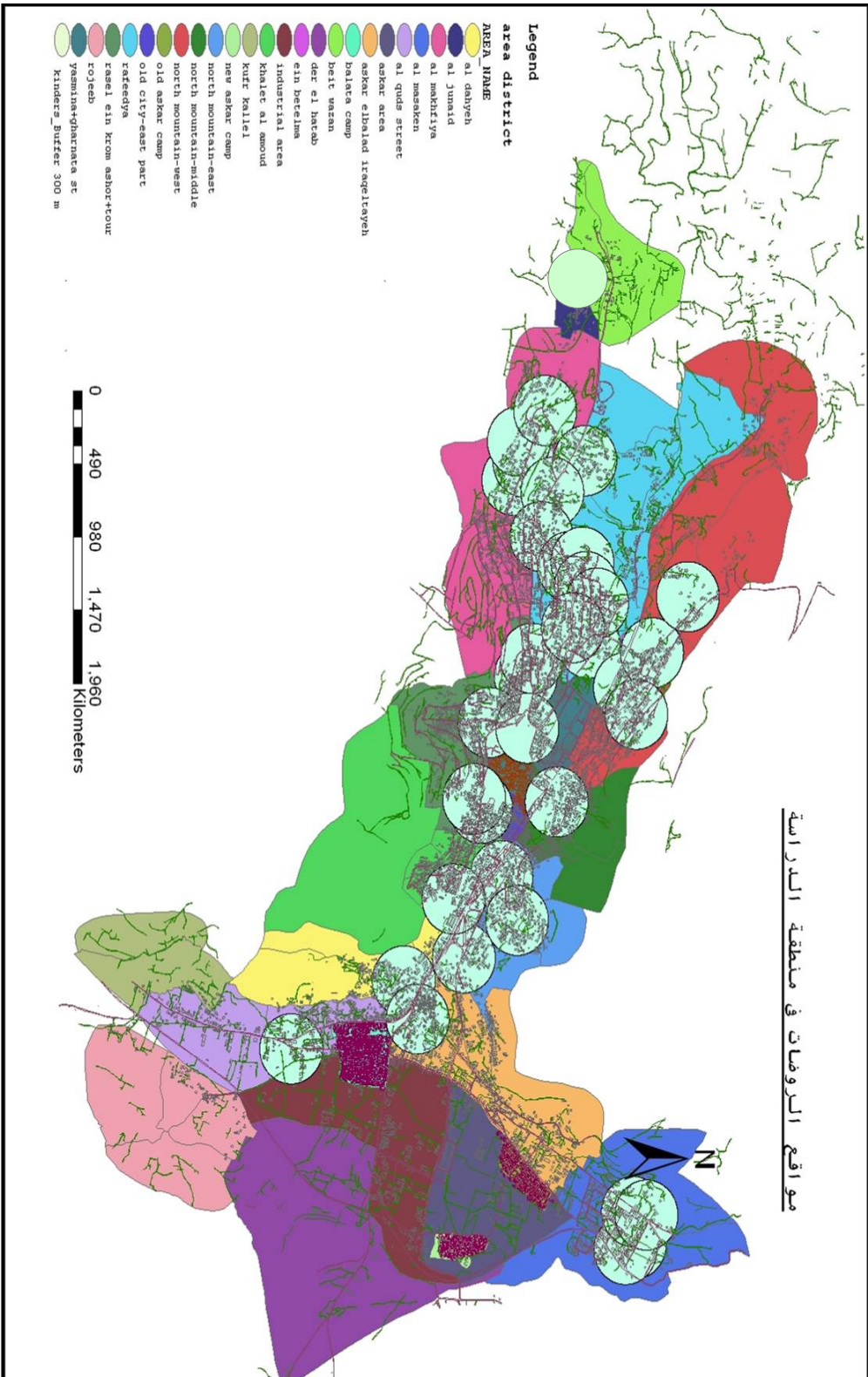
من خلال ما تم جمعه من بيانات حول مواقع رياض الأطفال في منطقة الدراسة، حيث تحتوي منطقة الدراسة على (83) روضة (حسب الترخيص من وزارة التربية والتعليم العالي)، تم تعيين مواقع رياض الأطفال وشكل رقم (5-9) يبين مواقع رياض الأطفال داخل منطقة الدراسة، وبإستعراض معايير تخطيط رياض الأطفال تبين أن أقصى مسافة بين الروضة ومكان سكن الطفل يجب أن لا تتجاوز (300 م) (علام، 1998)، قياساً إلى معدل مسافة المشي عند الأطفال (من البيت إلى موقع الروضة) حيث تقدر بمعدل (50 م/دقيقة)، وعند تطبيق هذه المعايير على منطقة الدراسة نلاحظ أن رياض الأطفال موزعة جيداً داخل الأحياء المختلفة عدا عن بعض الأحياء كما هو مبين في شكل رقم (5-10).

كما يمكن الملاحظة بأن المناطق التي لا يوجد بها نطاق خدمة لرياض الأطفال لا توجد بها كثافة سكانية عالية وبالنظر إلى شكل رقم (5-11) يمكن الإستنتاج إلى أنه لا نحتاج في الوقت الحالي لوجود مواقع جديدة لرياض الأطفال بها لكن مع التوسع العمراني للمدينة والانتشار الشريطي للمباني على قمم الجبال ومناطق التوسعة، فإنه من الضروري تعيين مواقع مقترحة لوجود رياض الأطفال تتناسب مع الإمتداد العمراني للمدينة، بحيث تحقق سهولة الوصول إلى جميع أحياء المدينة وهذا المعيار (300 م) يتطابق مع نتائج التحليل الإحصائي الذي أشار ألا أن معظم الأحياء تواجه صعوبة متوسطة والبعض الآخر لا يواجه صعوبة في الوصول إلى رياض الأطفال مثل أحياء رفيديا، كفر قليل، وقرناطة الياسمينية (أنظر الجدول رقم (5-8)).

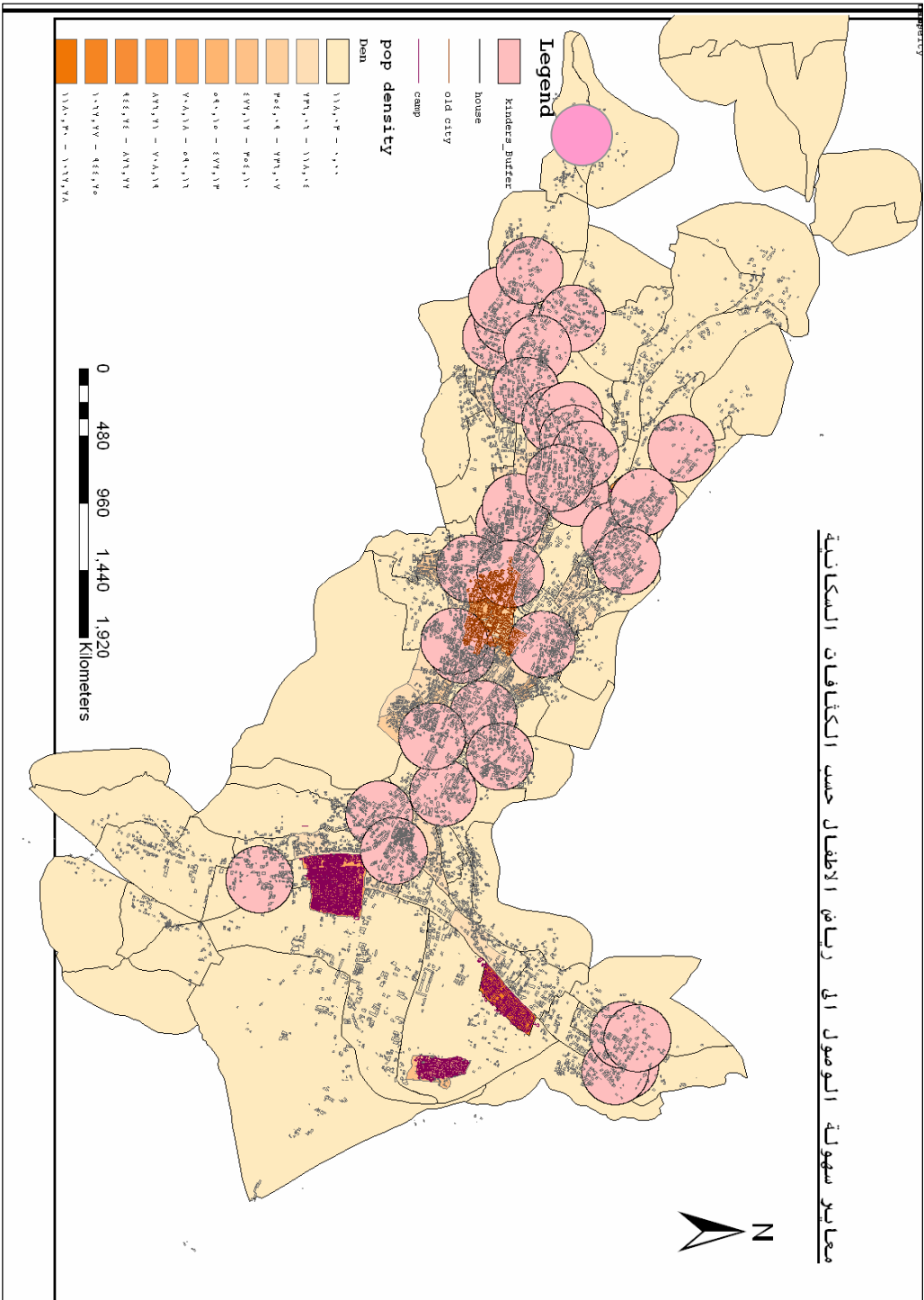


شكل رقم (5-9): مواقع رياض الأطفال داخل مدينة نابلس.

مواقع الرومان في منطقة الدراسة



شكل رقم (5-10): مواقع رياض الأطفال داخل الاحياء.



شكل رقم (5-11): مواقع رياض الأطفال والكثافات السكانية.

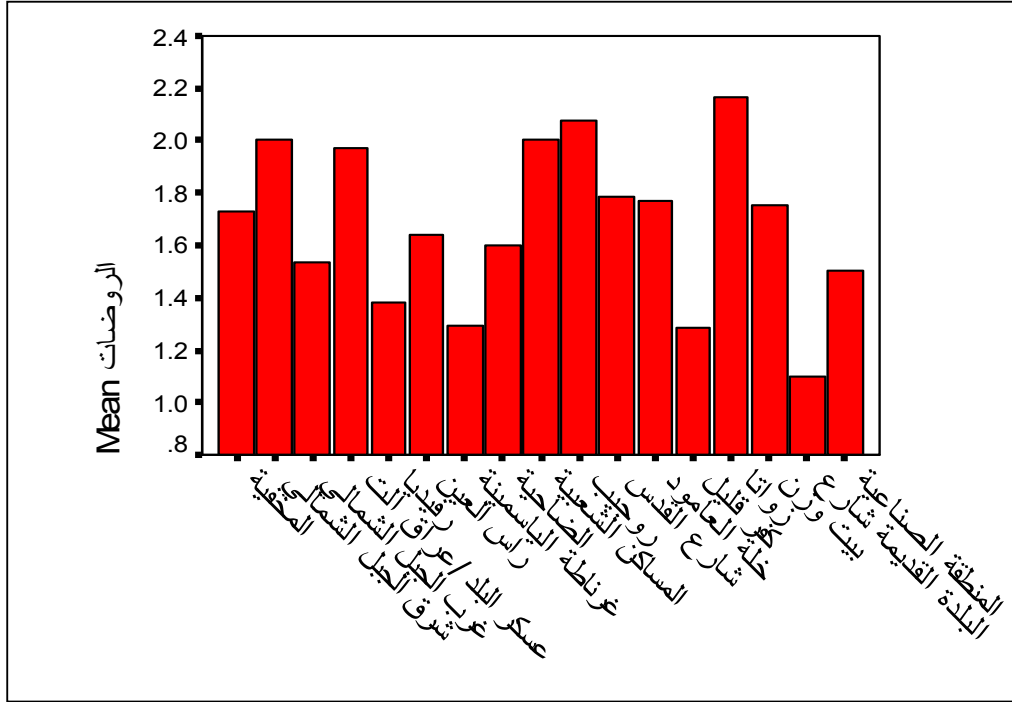
جدول رقم (5-8): الأوساط الحسابية للوصول إلى رياض الأطفال حسب الحي

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة الصعوبة
1	زواتا	.16667	2.1667	72.2%	كبيرة
2	روجيب	.21066	2.0769	69.2%	متوسطة
3	شرق الجبل الشمالي	.16013	2.0000	66.7%	متوسطة
4	المساكن الشعبية	.18157	2.0000	66.7%	متوسطة
5	عسكر البلد/ عراق التايه	.11836	1.9756	65.9%	متوسطة
6	شارع القدس	.14467	1.7895	59.7%	متوسطة
7	خلة العامود	.12395	1.7667	58.9%	متوسطة
8	بيت وزن	.47871	1.7500	58.3%	متوسطة
9	المخفية	.11396	1.7297	57.7%	متوسطة
10	راس العين	.08926	1.6400	54.7%	متوسطة
11	الضاحية	.13377	1.6000	53.3%	متوسطة
12	غرب الجبل الشمالي	.09049	1.5319	51.1%	متوسطة
13	المنطقة الصناعية	.28868	1.5000	50.0%	متوسطة
14	رفيديا	.08359	1.3830	46.1%	قليلة
15	غرناطة الياسمينية	.07997	1.2927	43.1%	قليلة
16	كفر قليل	.18443	1.2857	42.9%	قليلة
17	البلدة القديمة شارع غرناطة	.06882	1.1000	36.7%	قليلة

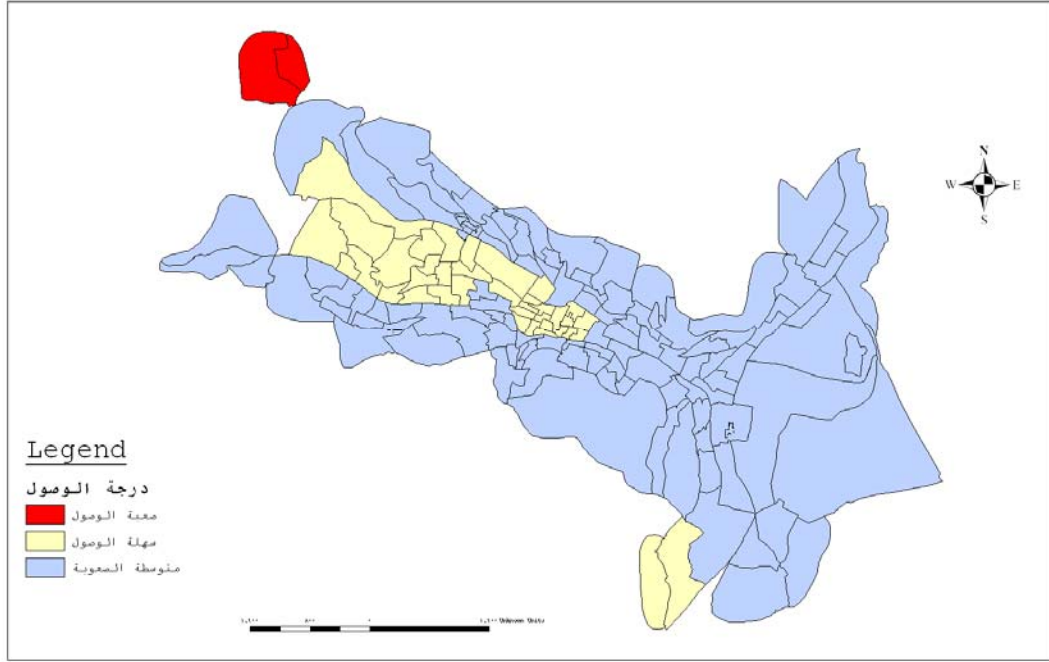
إن عينة الدراسة من سكان زواتا تواجه صعوبة كبيرة في الوصول إلى رياض الأطفال بينما سكان البلدة القديمة شارع غرناطة يواجهون صعوبة قليلة في الوصول.

ونستنتج أن معيار الوصول إلى رياض الأطفال (300) م يعتبر مؤشر على سهولة الوصول ويطابق مقاييس الوصول التي وضعها (علام، 1998) وهذا ما دلت عليه إنطباعات سكان المدينة (أنظر شكل رقم (5-12) وتقارب الأوساط الحسابية لمختلف أحياء المدينة (أنظر شكل

رقم (5-13): الذي يوضح درجة الوصول إلى الأحياء المختلفة) وعليه فإنه يوجد سهولة في الوصول إلى رياض الأطفال بشكل عام.



شكل رقم (5-12): الأوساط الحسابية للوصول إلى رياض الأطفال حسب الحي.



شكل رقم (5-13): درجة الوصول إلى رياض الأطفال حسب التحليل الإحصائي.

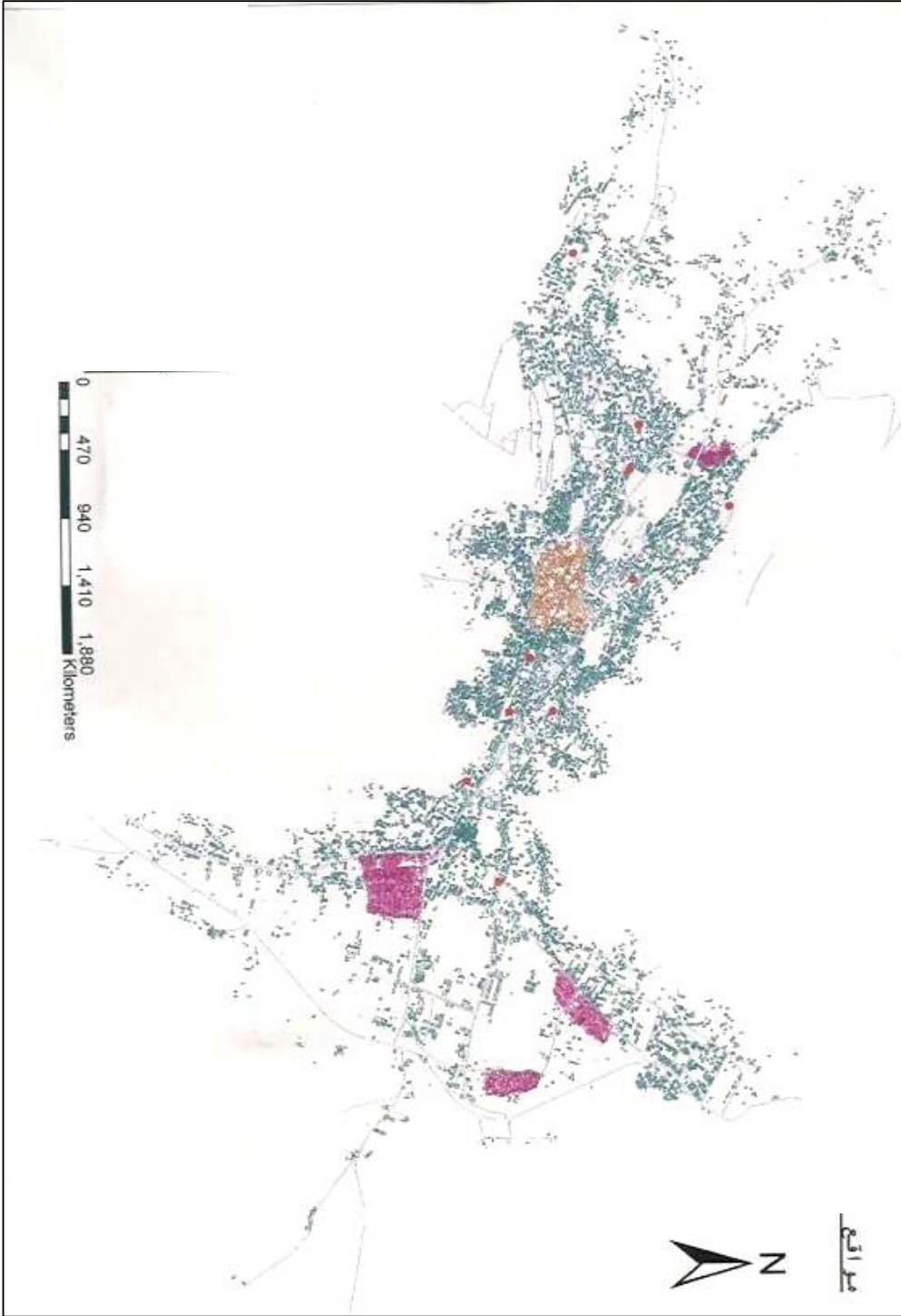
5.3.2 تحليل معايير سهولة الوصول إلى المدارس الأساسية والثانوية

تم إتباع الطريقة السابقة في تحليل سهولة الوصول إلى المدارس الأساسية والثانوية بالنسبة للذكور والإناث، واعتمدت طريقة تغطية مسافة معينة تحدد بنصف قطر الدائرة أي (Buffer).

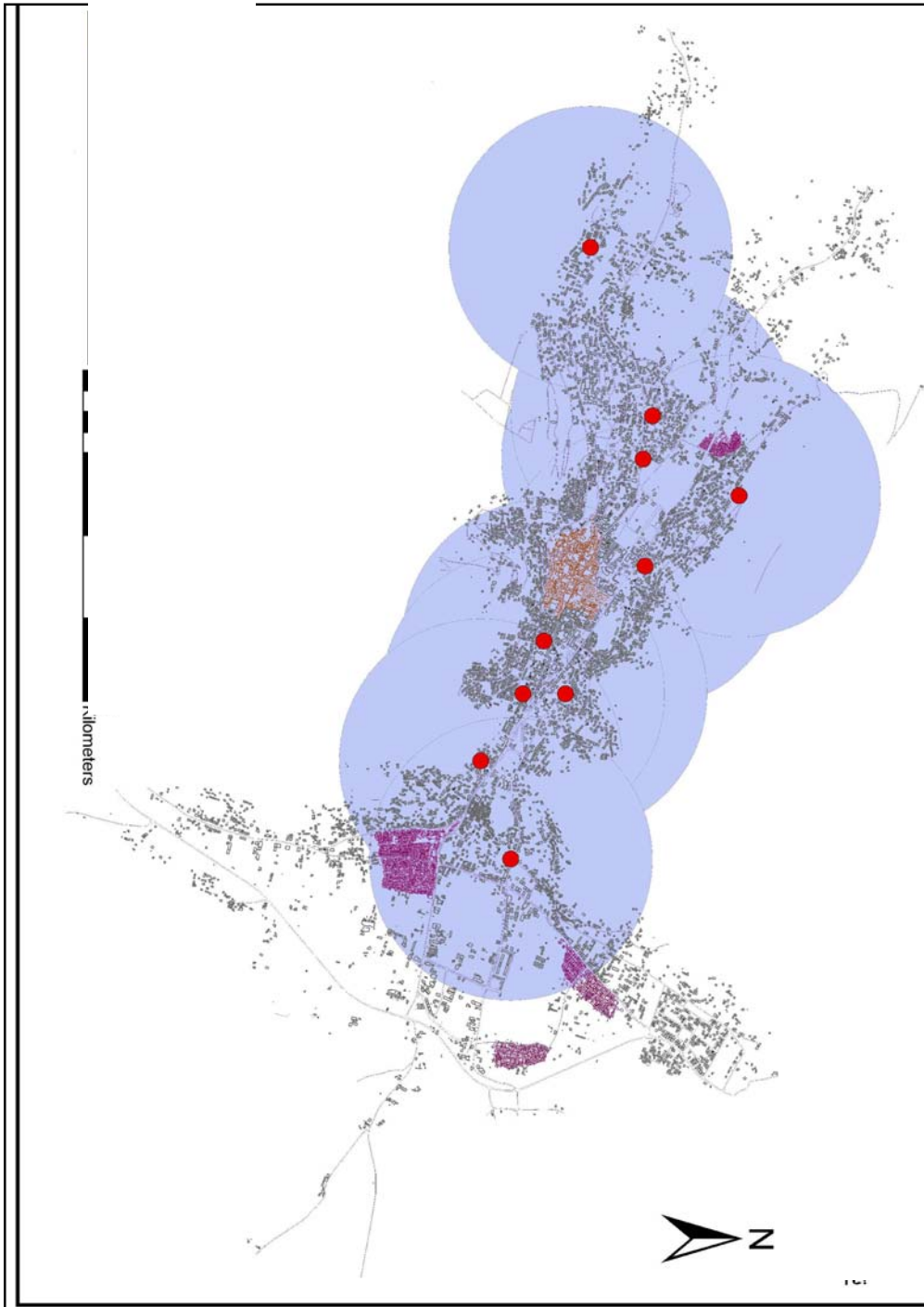
وحسب معايير التخطيط، تم التحليل بناء على أخذ مسافة 600-800 م (علام، 1998) باعتبار هذه المسافة أقصى مسافة يستطيع أن يمشيها الطالب للوصول إلى موقع المدرسة، أما المدارس الثانوية فاعتمدت مسافة 800-1200 م (علام، 1998) وتركز التحليل على تعيين مواقع مدارس الذكور والإناث كلاً على حدا وذلك لمعرفة مدى سهولة الوصول لكل منهما مع فصل المرحلة الأساسية عن المرحلة الثانوية من خلال الأشكال (5-21،14) التي تبين مواقع كل المدارس حسب الجنس وحسب المراحل الدراسية داخل الأحياء.

تبين الأشكال المرقمة (5-21،14) أن مواقع مدارس الذكور والإناث موزعة بشكل جيد على مختلف أحياء المدينة، و بمقارنتها بنتائج التحليل الإحصائي (أنظر الجدول رقم (5-9)) نجد أن هناك صعوبة متوسطة في الوصول إلى الخدمات التعليمية (أنظر إلى شكل رقم (5-22) الذي

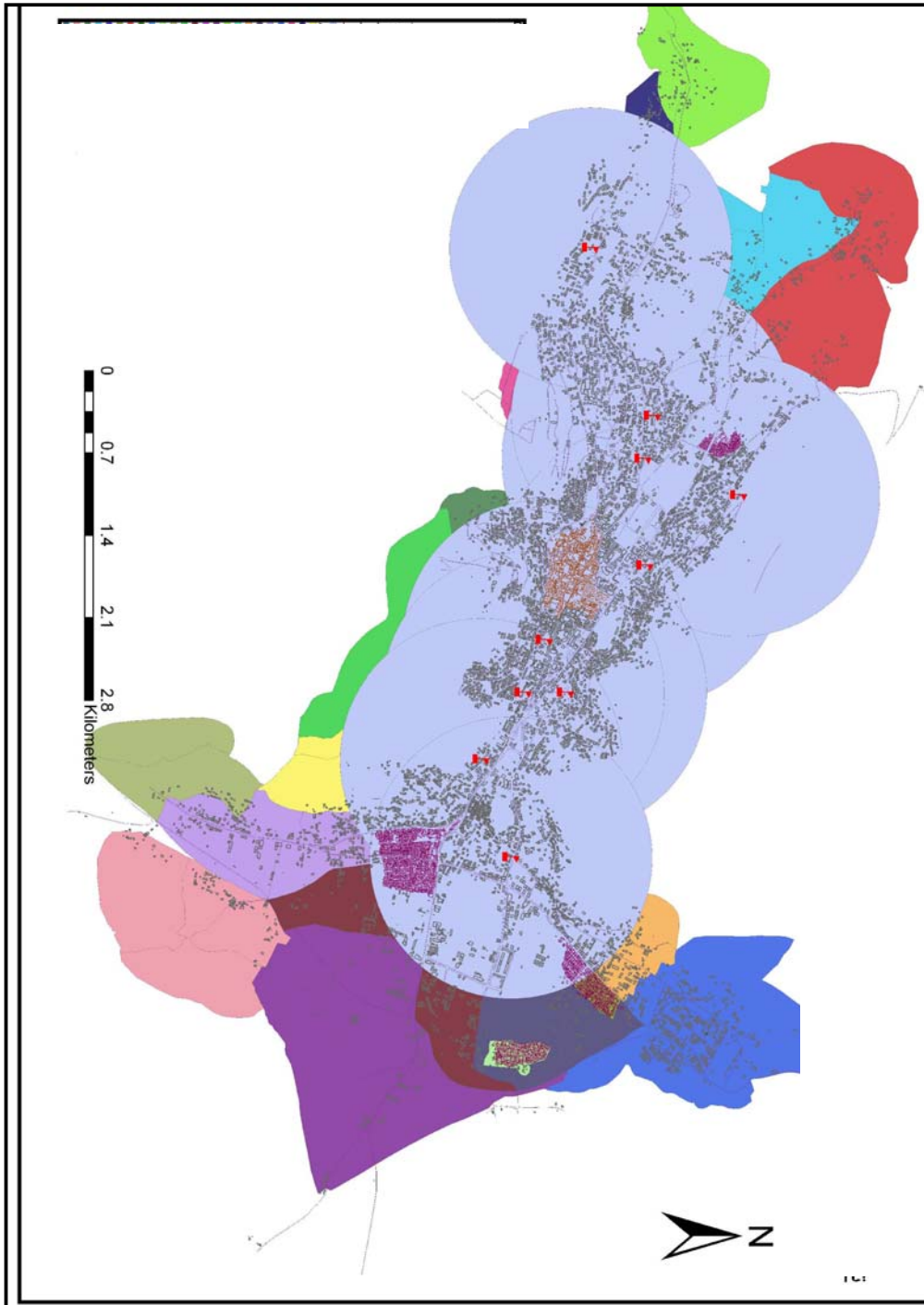
يبين الأوساط الحسابية التقارب في درجة الوصول، وفي شكل رقم (5-23) نجد أن معظم الأحياء تواجه صعوبة متوسطة مقارنة مع الأحياء الطرفية مثل (عسكر البلد عراق التايه، وروحيب)، وهذا يتوافق مع نطاق التأثير حيث نلاحظ أن هناك مناطق خارجة عن نطاق الخدمة والتي بدورها تعكس صعوبة في الوصول إلى الخدمات التعليمية، وبالإطلاع على الكثافات السكانية للمناطق الغير مخدمه نجد أنها متوسطة وقليلة الكثافة مما يعطي مؤشرا بأن تكون هذه المناطق مقترحة للتطور والتوسع العمراني وبحاجة إلى خدمات تعليمية تمكن سكان تلك الأحياء من الوصول بشكل أسهل.



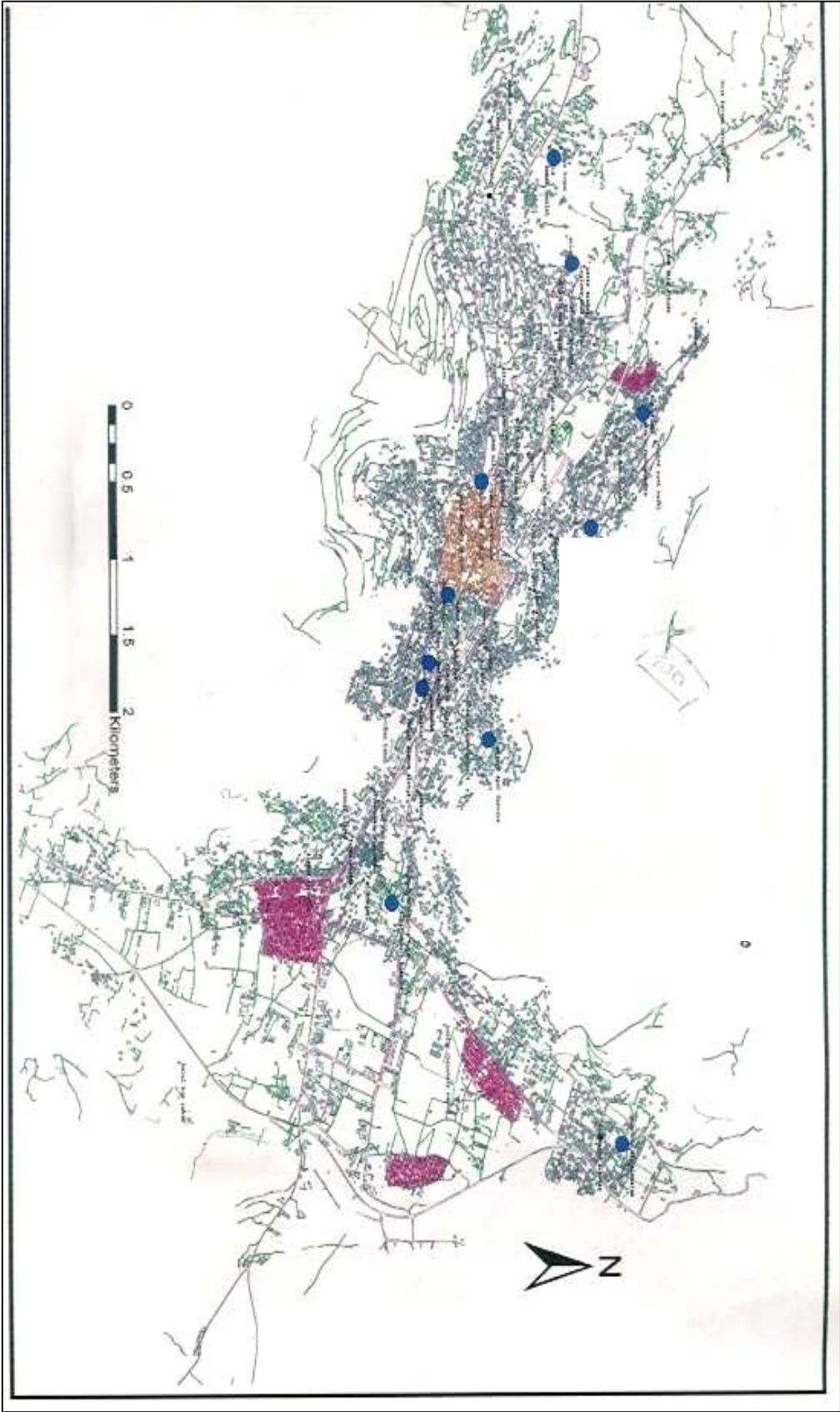
شكل رقم (5-14): مواقع مدارس الثانوية.



شكل رقم (5-16): سهولة الوصول لمدارس الذكور الثانوية حسب الاحياء.



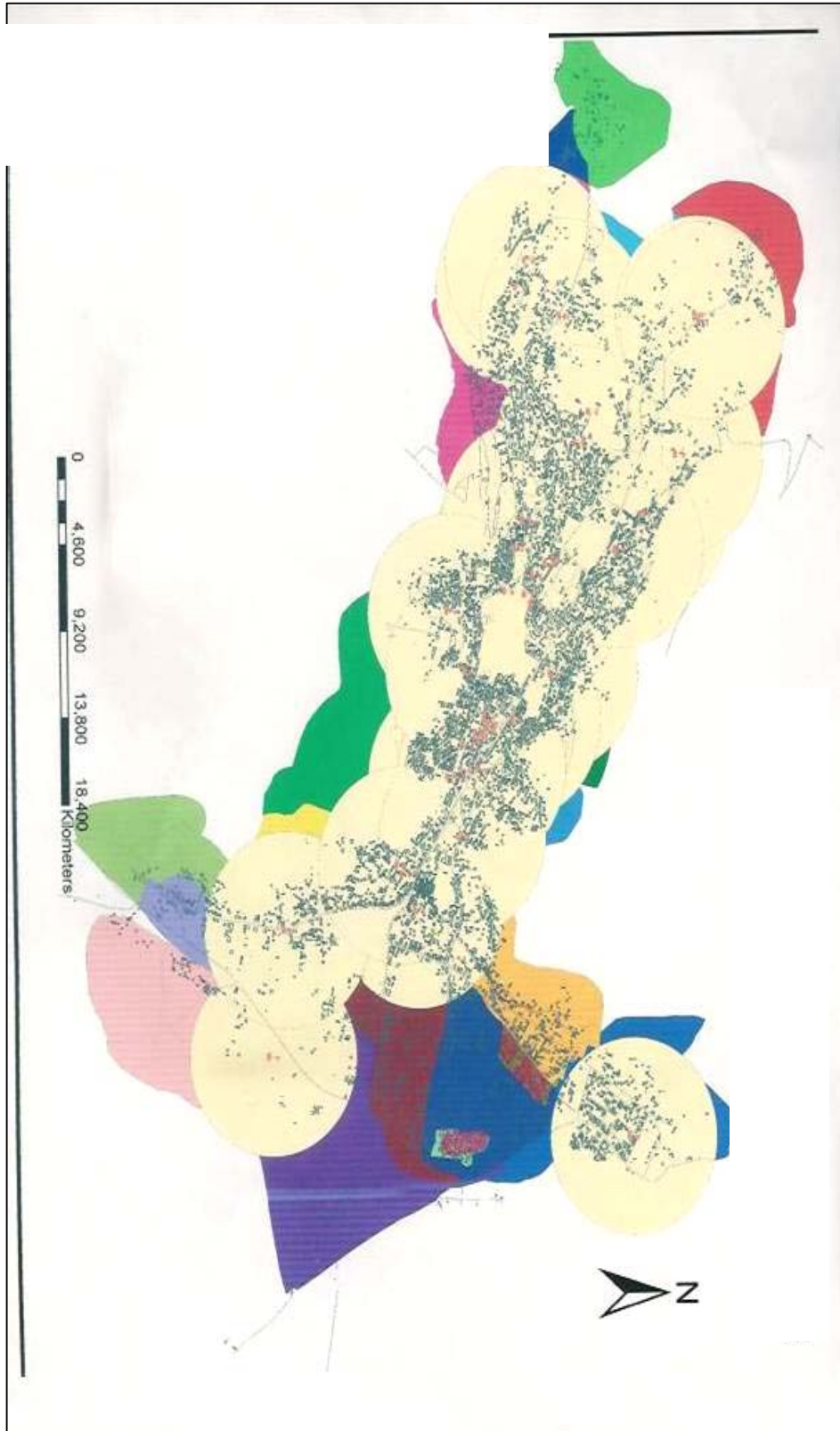
شكل رقم (5-17): مواقع مدراس الذكور الثانوية حسب الاحياء.



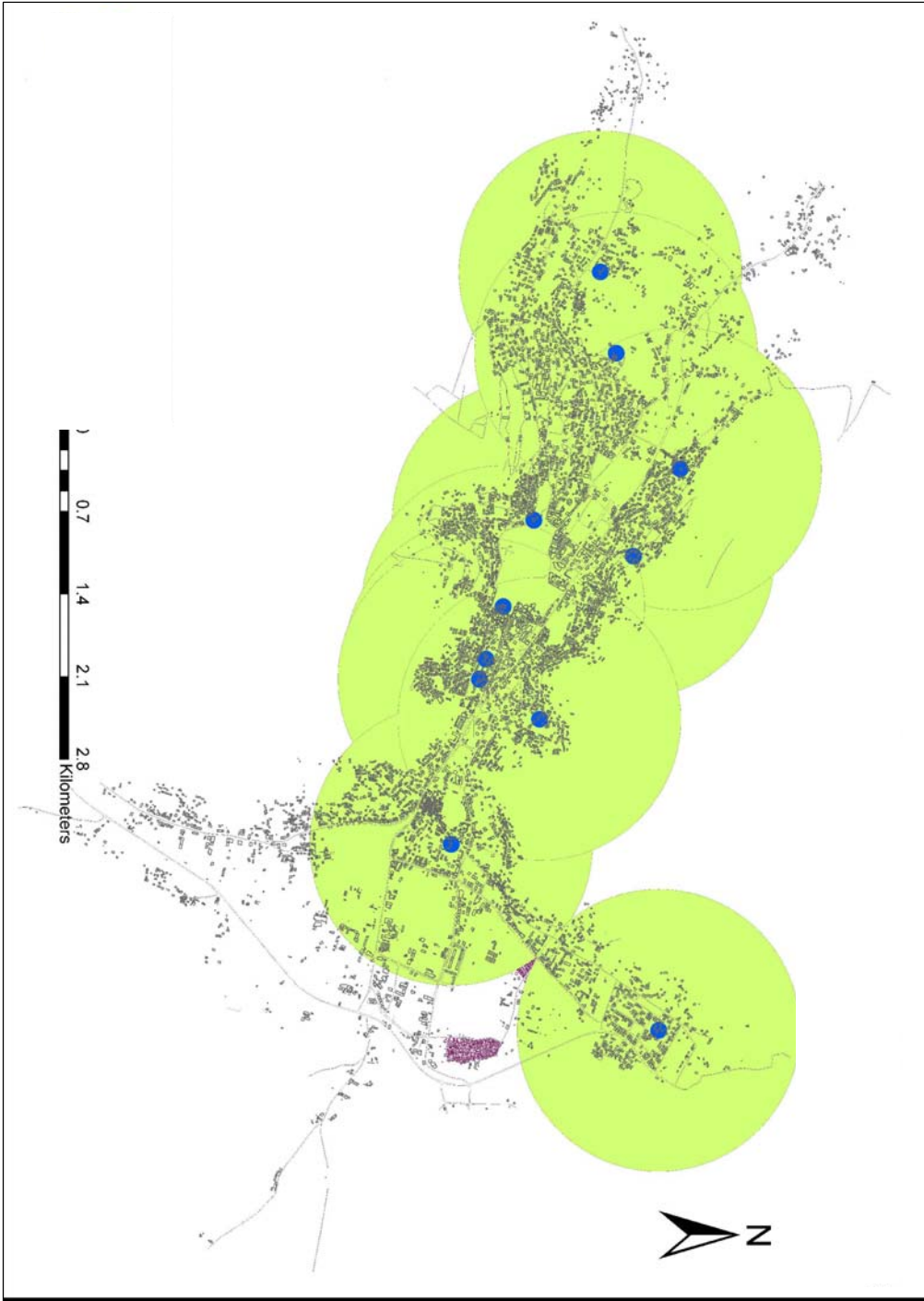
شكل رقم (5-18): مواقع مدراس الإناث الثانوية.



شكل رقم (5-19): سهولة الوصول لمواقع المدراس الإناث الأساسية .



شكل رقم (5-20): سهولة الوصول لمواقع المدراس الأبناث الأساسية حسب الأحياء.

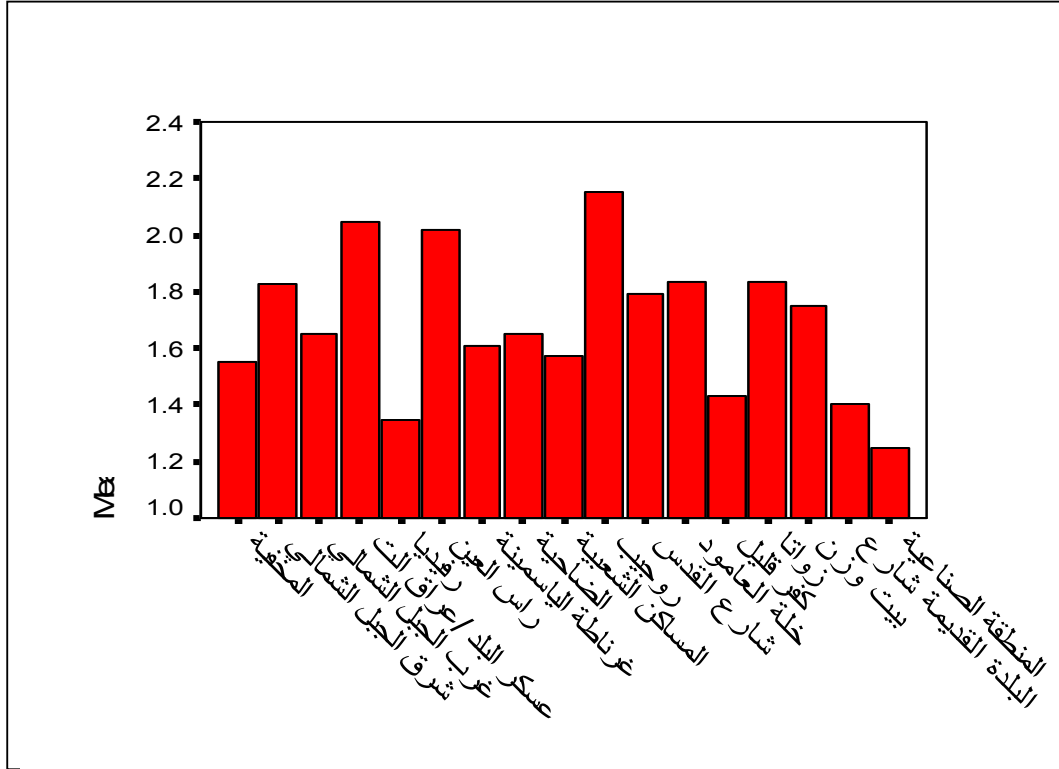


شكل رقم (5-21): سهولة الوصول لمواقع المدارس الإناث الثانوية.

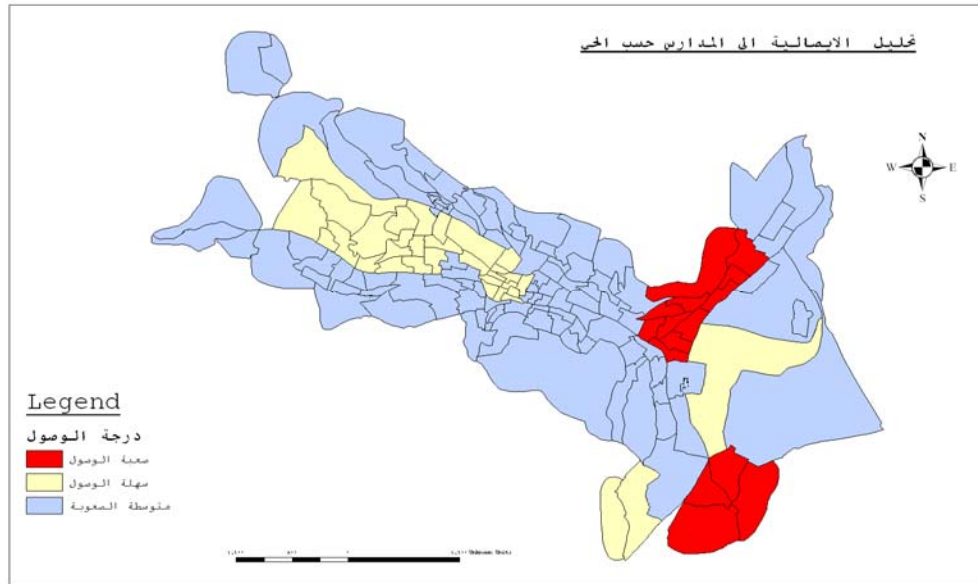
جدول رقم (5-9): التحليل الإحصائي للوصول إلى المدارس حسب الحي.

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة الصعوبة
1	روجيب	.22206	2.1538	71.8%	كبيرة
2	عسكر البلد/ عراق التايه	.12567	2.0488	68.3%	متوسطة
3	راس العين	.08802	2.0200	67.3%	متوسطة
4	خلة العامود	.10810	1.8333	61.1%	متوسطة
5	زواتا	.16667	1.8333	61.1%	متوسطة
6	شرق الجبل الشمالي	.14946	1.8276	60.9%	متوسطة
7	شارع القدس	.18063	1.7895	59.7%	متوسطة
8	بيت وزن	.47871	1.7500	58.3%	متوسطة
9	غرب الجبل الشمالي	.11301	1.6522	55.1%	متوسطة
10	الضاحية	.15000	1.6500	55.0%	متوسطة
11	غرناطة الياسمينه	.09159	1.6098	53.7%	متوسطة
12	المساكن الشعبية	.13725	1.5714	52.4%	متوسطة
13	المخفية	.10464	1.5526	51.8%	متوسطة
14	كفر قليل	.20203	1.4286	47.6%	قليلة
15	البلدة القديمة شارع غرناطة	.11239	1.4000	46.7%	قليلة
16	رفيديا	.07751	1.3478	44.9%	قليلة
17	المنطقة الصناعية	.25000	1.2500	41.7%	قليلة

يتبين من الجدول رقم (5-9) أن عينة الدراسة من سكان روجيب تواجه صعوبة كبيرة في الوصول إلى المدارس بينما سكان المنطقة الصناعية تواجه صعوبة قليلة في الوصول إلى المدارس.



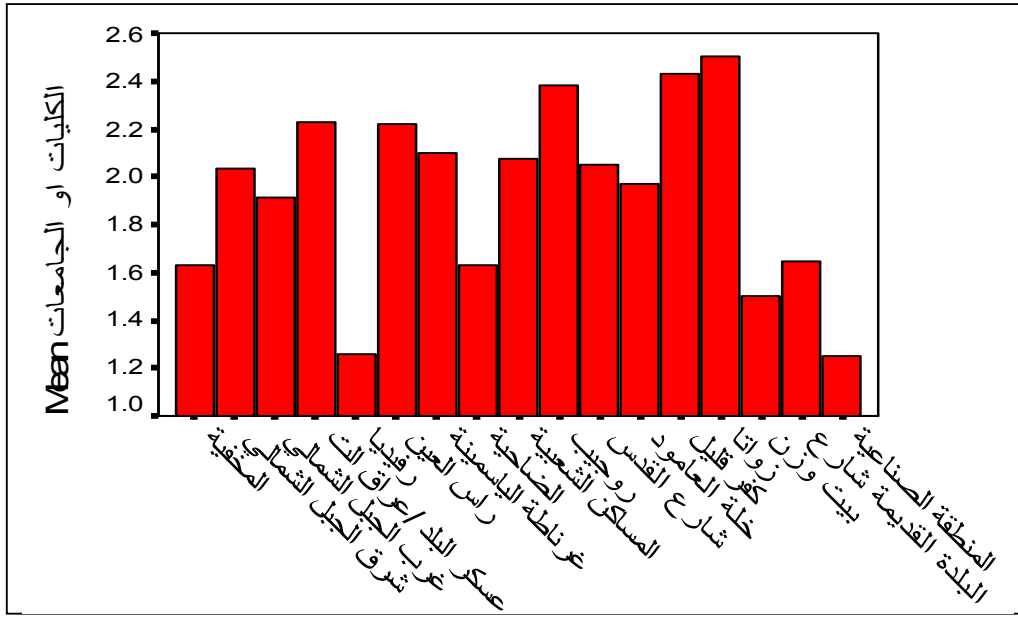
شكل رقم (5-22): الأوساط الحاسوبية للوصول إلى المدارس حسب الحي.



شكل رقم (5-23): التدرج في الصعوبة في الوصول إلى المدارس حسب الحي.

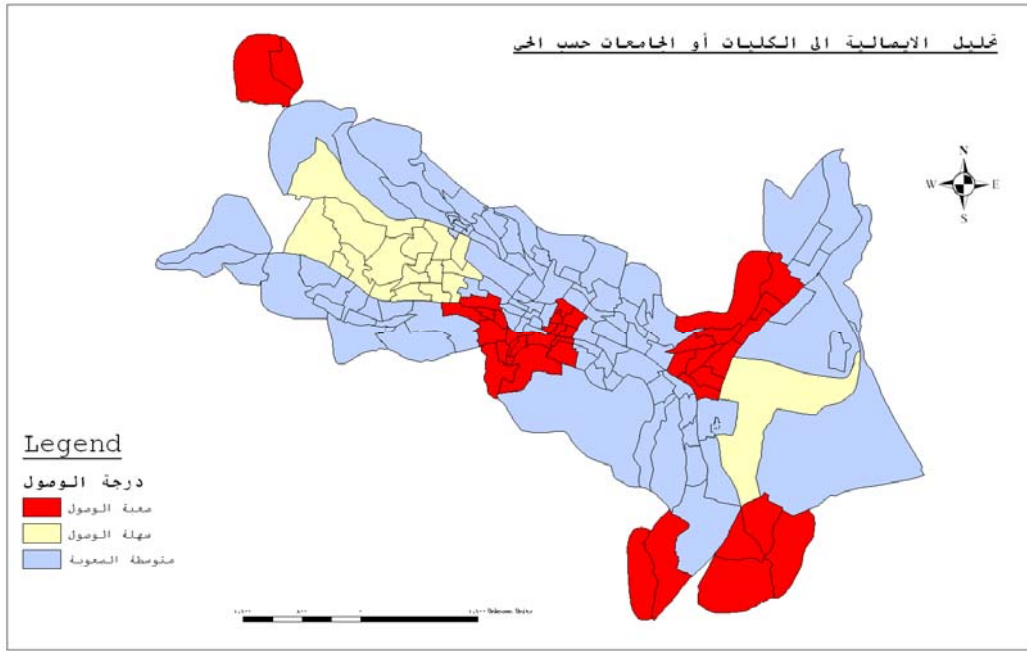
5. 3. 3 تحليل معايير سهولة الوصول إلى الكليات أو الجامعات

تبين نتائج التحليل الإحصائي سهولة الوصول إلى الكليات أو الجامعات أنخفاض قيمة الأوساط الحسابية لكل من حي رفيديا والمنطقة الصناعية (أنظر شكل رقم (5-24))، ويرجع ذلك إلى وجود كلية هشام حجاوي بالقرب من المنطقة الصناعية وبذلك من الممكن أن يكون المستجيبون أشاروا إلى سهولة الوصول إليها بالرغم من أنها لا تغطي كافة التخصصات، أي أنه لا يوجد صعوبة في الوصول ويرجع ذلك لقربها من موقع الخدمة حيث تتواجد النسبة الأكبر من الجامعات والكليات بحي رفيديا بينما ترتفع قيمة الأوساط الحسابية في كل من زواتا، كفر قليل، وروحيب (أنظر الملحق رقم (8)).



شكل رقم (5-24): الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول إلى الكليات أو الجامعات حسب الحي.

يتضح من خلال شكل السابق كذلك من شكل رقم (5-25) الذي يوضح التدرج في الصعوبة للوصول إلى الكليات أو الجامعات، انه يمكن ارجاع السبب الرئيسي للصعوبة في الوصول إلى عامل المسافة بين مركز الحي ومركز الخدمة، بالإضافة إلى مقاييس أخرى تؤثر جزئياً في الوصول إلى الخدمات يتم مناقشتها لاحقاً.

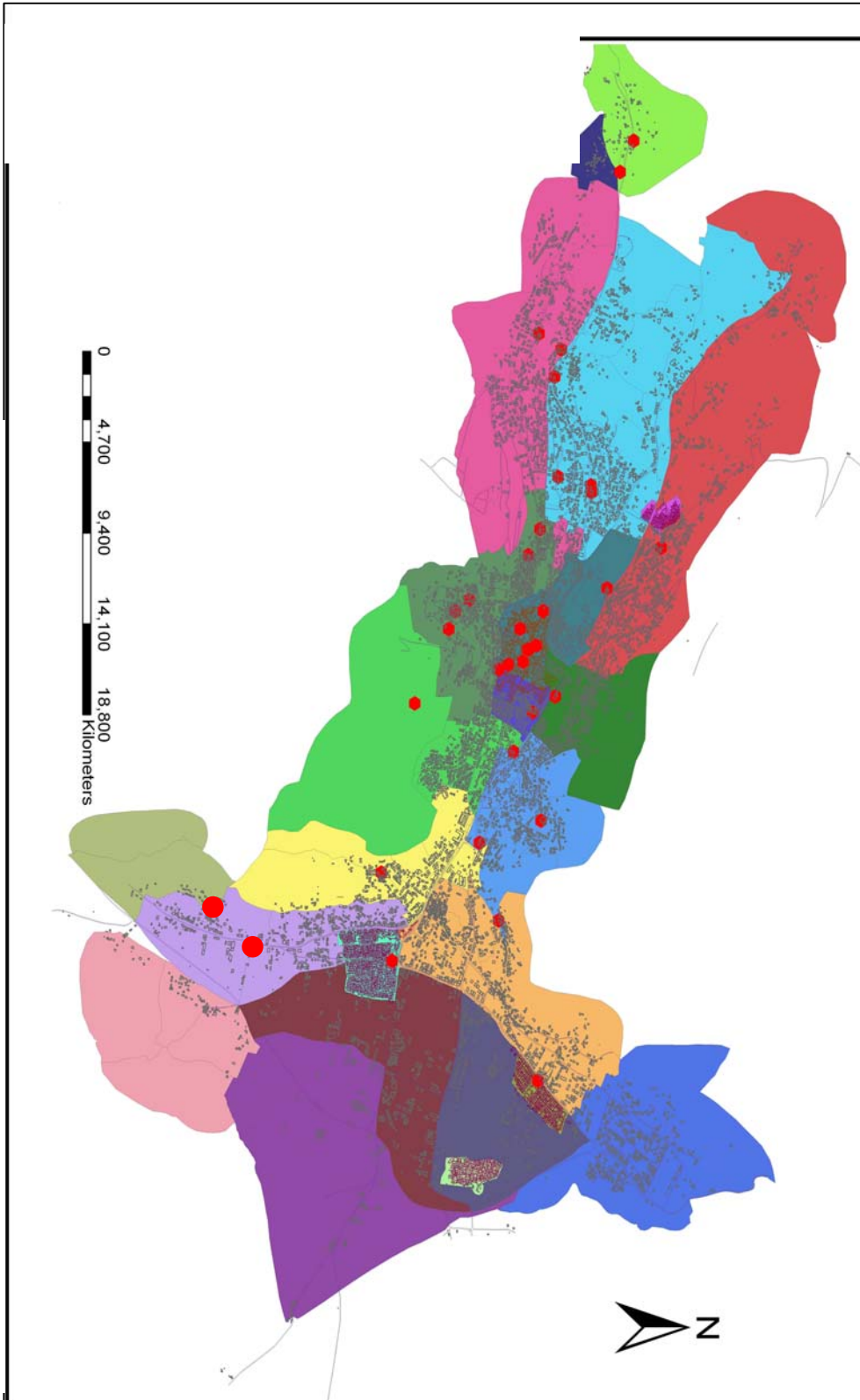


شكل رقم (5-25): درجة الصعوبة في الوصول إلى الكليات أو الجامعات حسب الحي.

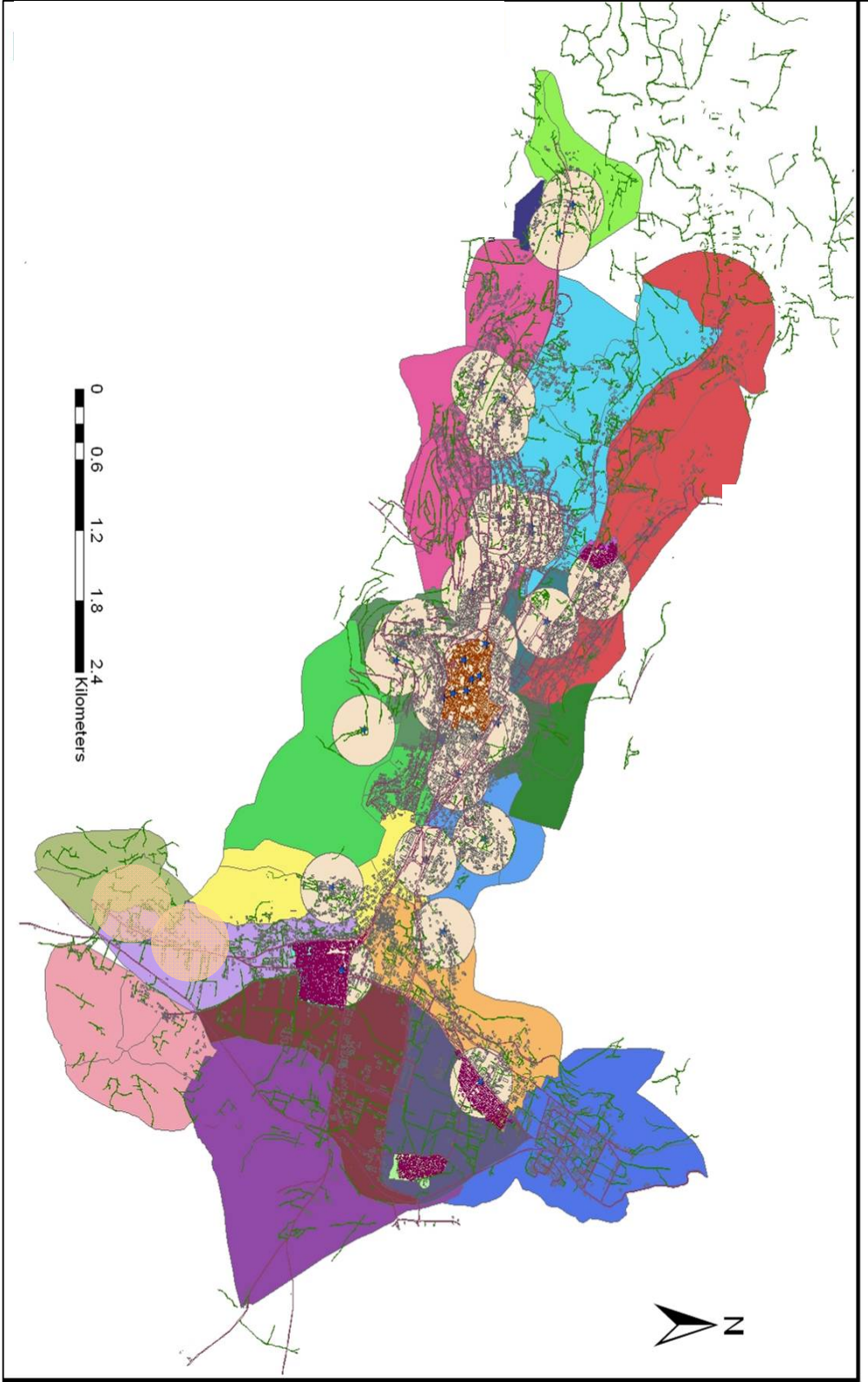
4.5 تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الدينية

في تحليل سهولة الوصول إلى الخدمات الدينية والتي تتمثل بالمساجد (في منطقة الدراسة) والتي تخدم على نطاق الحي وبالتالي نستطيع تطبيق مسافة معينة تعبر عن سهولة أو صعوبة وصول السكان داخل الأحياء المختلفة إلى مواقع المساجد وتم اعتماد مسافة (300) م كحد أقصى للوصول إلى المساجد (الساطي، 1992)، ونستطيع تقدير مسافة 300 م بأنها كافية على اعتبار أن الزمن بين رفع الأذان وإقامة الصلاة تقدر ب(5) دقائق وبالتالي نلاحظ وجود منطقية في هذه المسافة، وبناءً عليها تم تحليل سهولة الوصول بتعيين مواقع المساجد داخل الأحياء المختلفة من المدينة حيث يوجد في منطقة الدراسة (82) مسجداً موزعين داخل الأحياء كما هو مبين في شكل رقم (5-26) .

وتم الاستعانة بنظم المعلومات الجغرافية في عملية التحليل، وشكل رقم (5-27) يبين توزيع المساجد ونطاق خدمتها داخل منطقة الدراسة، ونلاحظ من خلال شكل السابق أنه يوجد صعوبة في الوصول إلى مواقع المساجد داخل العديد من الأحياء كما على الرغم من وجود كثافة سكانية كبيرة نسبياً ووجود إمتداد عمراني داخل العديد من الأحياء السكنية.



شكل رقم (5-26): مواقع المساجد حسب الاحياء.



شكل رقم (5-27): سهولة الوصول لمواقع المساجد حسب الاجياء.

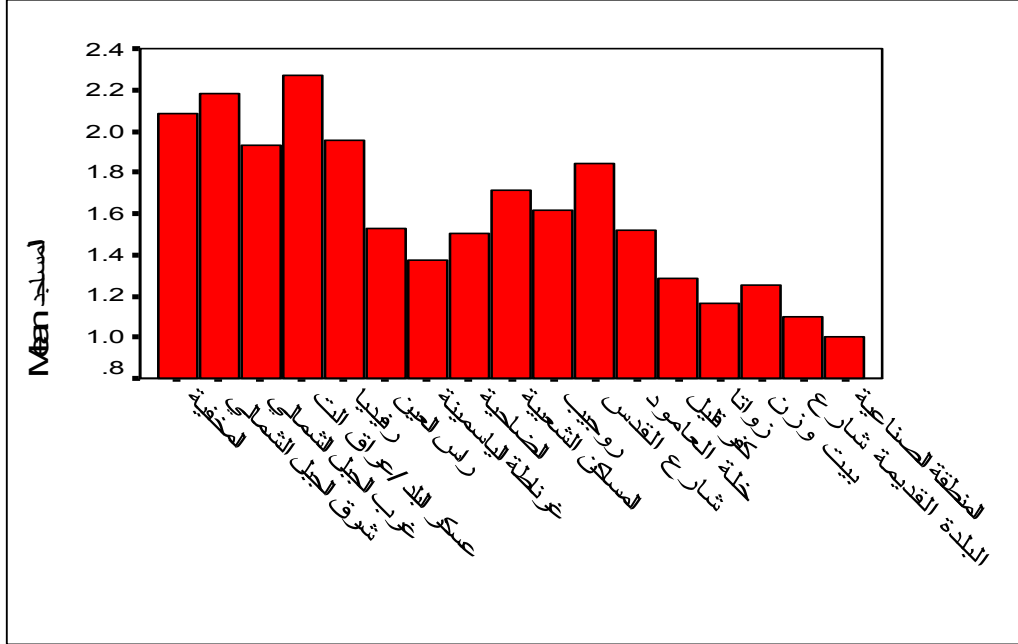
عند تقييم المعيار (مسافة 300 م) وربطها بالتحليل الإحصائي (الجدول رقم (5-10)) نجد عدم تطابق هذا المعيار مع نتائج التحليل الإحصائي كما يظهر في شكل رقم (5-28) حيث أن معظم الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول إلى المساجد قليلة أو متوسطة أي أنه معظم الأحياء لاتواجه صعوبة في الوصول إلى المساجد (أنظر شكل رقم (5-29)) وعند مقارنته مع نطاق تأثير الخدمة نجد أن هناك عدة مناطق غير مخدومة مثل حي المخفية، شرق الجبل الشمالي، ووسط الجبل الشمالي.

جدول رقم (5-10): التحليل الإحصائي للوصول إلى المساجد حسب الحي

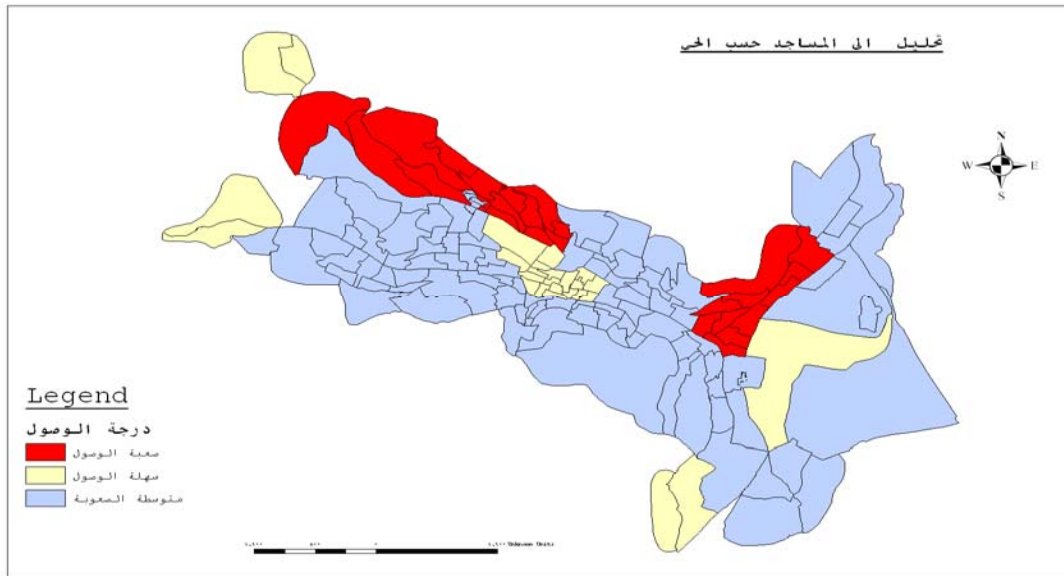
الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	النسبة المئوية	درجة الصعوبة
1	عسكر البلد/ عراق التايه	.11595	2.2683	75.6%	كبيرة
2	شرق الجبل الشمالي	.15476	2.1786	72.6%	كبيرة
3	المخفية	.14571	2.0833	69.4%	متوسطة
4	رفيديا	.13087	1.9556	65.2%	متوسطة
5	غرب الجبل الشمالي	.12199	1.9348	64.5%	متوسطة
6	شارع القدس	.19138	1.8421	61.4%	متوسطة
7	المساكن الشعبية	.22060	1.7143	57.1%	متوسطة
8	روحيب	.21299	1.6154	53.8%	متوسطة
9	راس العين	.10555	1.5306	51.0%	متوسطة
10	خلة العامود	.10235	1.5161	50.5%	متوسطة
11	الضاحية	.15390	1.5000	50.0%	متوسطة
12	غرناطة الياسمينية	.11706	1.3750	45.8%	قليلة
13	كفر قليل	.28571	1.2857	42.9%	قليلة
14	بيت وزن	.25000	1.2500	41.7%	قليلة
15	زواتا	.16667	1.1667	38.9%	قليلة
16	البلدة القديمة شارع غرناطة	.10000	1.1000	36.7%	قليلة
17	المنطقة الصناعية	.00000	1.0000	33.3%	قليلة

لذلك يمكن زيادة مسافة نطاق الخدمة للمساجد بحيث يتفق مع التحليل الإحصائي وزيادة مسافة التأثير من (300) م إلى (400-500) م بحيث تحقق التوافق مع ما يواجهه السكان في أحياء المدينة، وهذا أيضا يتناسب مع طبيعة التطور العمراني الحالي في المدينة ومع صعوبة

توفر مساحات كافية للأماكن العامة (مثل استخدامات المساجد)، وهذا كذلك يتناسب مع طبيعة حركة الناس في العديد من الأحياء، حيث أصبح عدد كبير منهم يستخدمون المركبات الخاصة حتى للمسافات القصيرة.



شكل رقم (5-28): الأوساط الحسابية لدرجة الصعوبة في الوصول إلى المساجد حسب الحي.

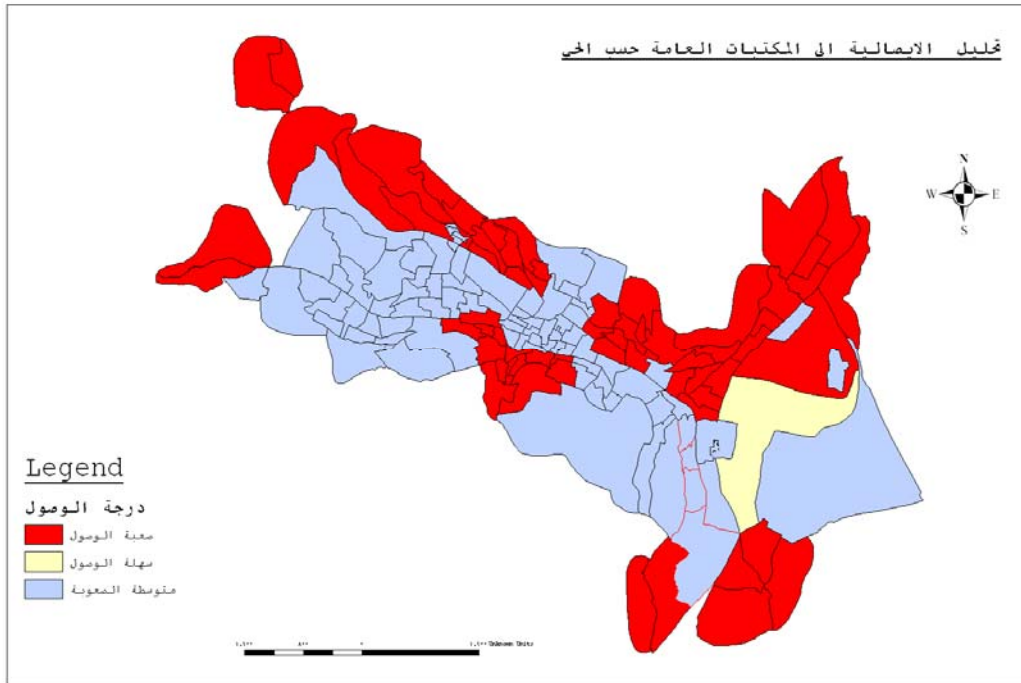


شكل رقم (5-29): درجة الصعوبة في الوصول إلى المساجد حسب الحي.

5.5 تحليل مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات الأخرى

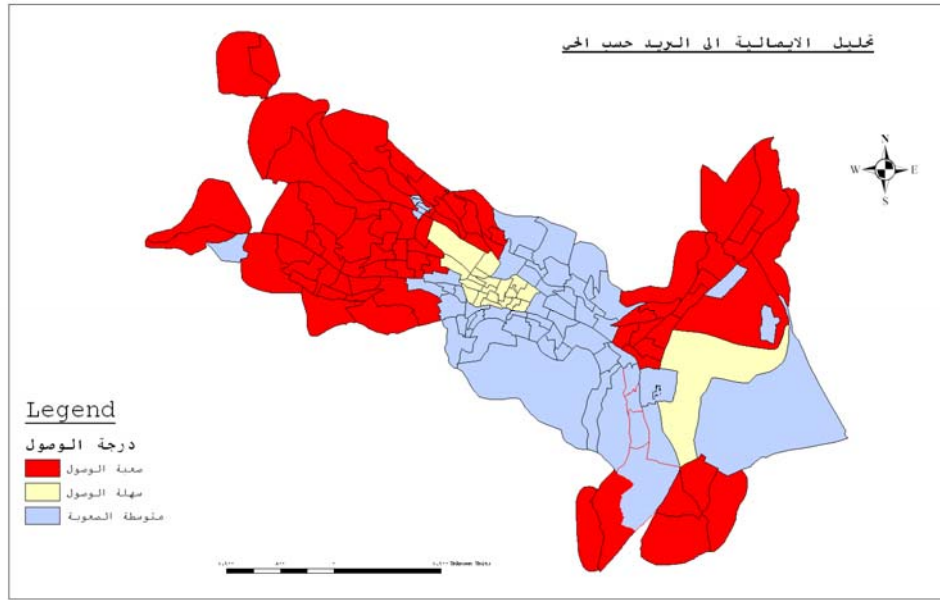
تركزت هذه الدراسة على تحليل سهولة الوصول إلى الخدمات الصحية، التعليمية، والدينية أما الخدمات الأخرى (المكتبات العامة، البريد، البنوك، المؤسسات الحكومية، والحدائق العامة) فتم استخدام التحليل الوصفي في تحليل مقاييس سهولة الوصول إليها، وذلك لمعرفة مدى رضى السكان وإنطباعاتهم عن درجة الصعوبة في الوصول وبالتالي حاجتهم إلى وجود مواقع أخرى داخل الأحياء لتسهيل حصولهم على الخدمة، ومعرفة الأسباب التي يواجهونها في صعوبة الوصول إلى الخدمات.

تبين نتائج التحليل الإحصائي أن أغلبية الأحياء تعاني من صعوبة كبيرة في الوصول إلى المكتبات (شكل رقم (5-30))، ويبين الملحق رقم (8) التحليل الإحصائي لدرجة الصعوبة في الوصول.



شكل رقم (5-30): درجة الصعوبة في الوصول إلى المكتبات العامة حسب الحي.

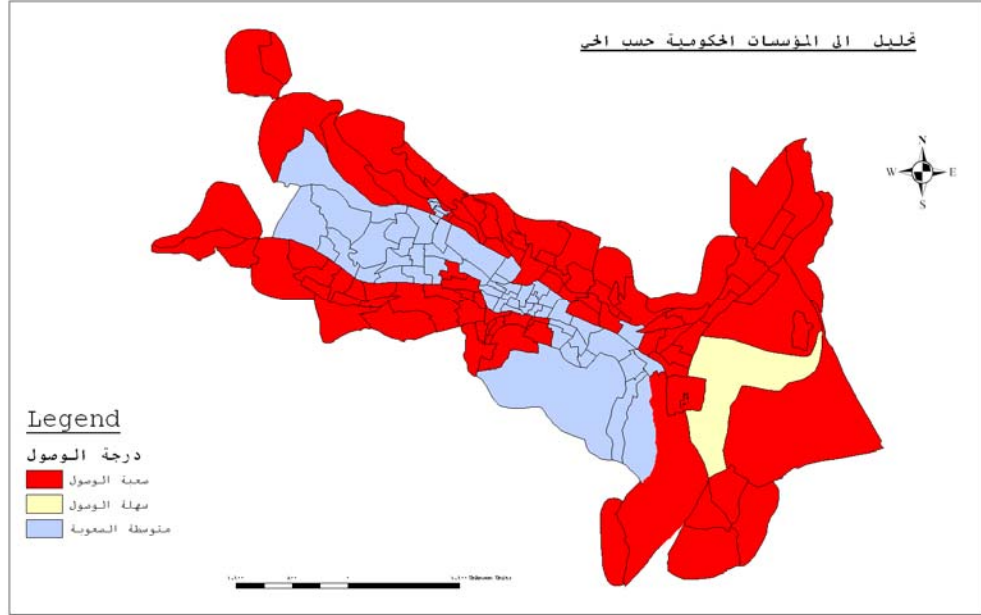
وبتحليل درجة الصعوبة إلى البريد نلاحظ أن الأحياء الغربية من المدينة تعاني من صعوبة في الوصول إلى البريد مقارنة بالأحياء الشرقية كما يظهر بشكل رقم (5-31)، ويمكن تفسير ذلك بوجود شعبة بريد في الأحياء الشرقية (المنطقة الصناعية) بالإضافة إلى مركز البريد الرئيسي في وسط البلد الذي هو الأقرب إلى الأحياء الشرقية منها إلى الغربية مما يخدم الأحياء المجاورة له، ومع التطور التكنولوجي يتم الإعتماد في كثير من الأحيان على البريد الإلكتروني والبريد السريع لغرض المراسلة وهذا يغطي بعضاً من حاجة المدينة لإستخدامات البريد، وبالتالي وجود موقع البريد في وسط المدينة وشعبة للبريد في المنطقة الصناعية يغطي حاجة المدينة لكن واضح أن هناك ضرورة لفتح شعبة بريد في المنطقة الغربية، ويبين الملحق رقم (8) التحليل الإحصائي لدرجة الصعوبة في الوصول إلى البريد.



شكل رقم (5-31): درجة الصعوبة في الوصول إلى البريد حسب الحي.

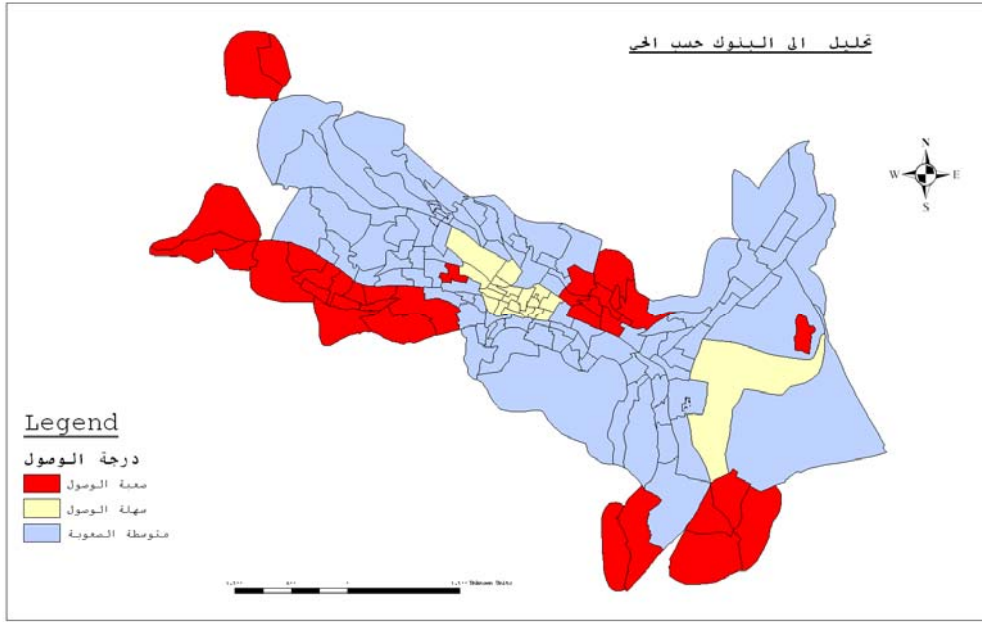
بينت نتائج التحليل انه يوجد صعوبة في الوصول إلى المؤسسات الحكومية، عدا عن بعض الأحياء مثل رفيديا، البلدة القديمة، غرناطة الياسمينية، والضاحية ويمكن تفسير ذلك بوقوع النسبة الأكبر من المؤسسات الحكومية على أمتداد الطريقين الرئيسيين في المدينة وهما شارع رفيديا وشارع فيصل، كما نلاحظ من شكل رقم (5-32) الذي يبين أن الأحياء التي تواجه صعوبة تمتد

على أطراف الطرق الرئيسية، ويبين الملحق رقم (8) التحليل الإحصائي لدرجة الصوبة في الوصول إلى المؤسسات الحكومية.



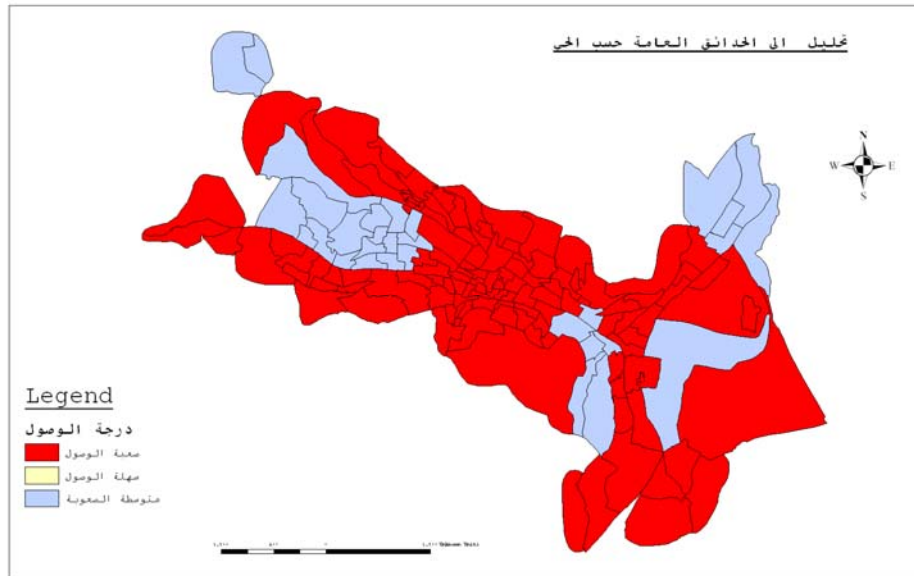
شكل رقم (5-32): درجة الصعوبة في الوصول إلى المؤسسات الحكومية حسب الحي.

يوضح شكل رقم (5-33) وجود بعض الأحياء التي تعاني من الصعوبة في الوصول إلى خدمة البنوك مثل المخفية، روجيب، بيت وزن، كفر قليل، وشارع القدس، أما بقية الأحياء فيواجهون صعوبة متوسطة في الوصول إلى البنوك بالرغم من عدم توفر مواقع للبنوك في تلك الأحياء، لكن يوجد بها خدمة الصراف الآلي لبعض البنوك، وبالتالي يستطيعون الحصول على الخدمة من خلال الصراف الآلي مثل حي رفيديا، يمكن إجمال درجة صعوبة في الوصول إلى البنوك بأنها متوسطة (أنظر الملحق رقم (8)).



شكل رقم (5-33): درجة الصعوبة في الوصول إلى البنوك حسب الحي.

بالنظر إلى شكل رقم (5-34) الذي يوضح وجود صعوبة كبيرة في الوصول إلى الحدائق العامة في مدينة نابلس على مستوى الأحياء السكنية، أما على مستوى المدينة فيوجد متنزهين في المدينة لخدمة الأحياء الغربية ومنتزه لخدمة الأحياء الشرقية مما يعكس وجود بعض أحياء مثل (رفيديا) لديها سهولة في الوصول إلى الحدائق العامة (أنظر الملحق رقم (8)).



شكل رقم (5-34): درجة الصعوبة في الوصول إلى الحدائق العامة حسب الحي.

6.5 تحليل معايير سهولة الوصول إلى الخدمات العامة

هدفت هذه الدراسة إلى تقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس، كما هدفت إلى التعرف على دور متغيرات الدراسة في الإيصالية إلى الخدمات العامة للخروج بمعايير تتلائم مع منطقة الدراسة، ولذلك تم التركيز في بعض أسئلة الاستبيان على عدة عوامل تم إقتراحها ذات العلاقة بسهولة أو صعوبة الوصول إلى الخدمات العامة داخل المدينة. بعد الأطلاع على الدراسات السابقة ودراسة الواقع الحالي، فكانت نتائج التحليل الإحصائي لها كما يلي:

(1) تقييم حالة المؤدية الطريق إلى الخدمات.

جدول رقم (5-11): تقييم حالة الطرق المؤدية إلى الخدمات.

النسبة المئوية	التكرارات	تقييم الحالة
21.4	94	رديئة
37.7	166	متوسطة
26.6	117	جيدة
13.2	58	ممتازة
1.1	5	لم يجب
100.0	440	المجموع

يتبين من الجدول رقم (5-11) أن 37.7% من عينة الدراسة تقييم حالة الطرق الموجودة في الطريق إلى الخدمات بأنها متوسطة ونسبة قليلة جداً تقيم انها ممتازة وبدوره تعطي مؤشراً على الإيصالية إلى الخدمات العامة.

(2) توزيع الخدمات بجوار السكن.

جدول رقم (5-12): توزيع الخدمات بجوار السكن.

النسبة المئوية	التكرارات	توزيع الخدمات بجوار السكن
36.4	160	غير موزعه بشكل جيد
50.5	222	موزعه نسبيا
11.8	52	موزعه جيدا
1.4	6	لم يجب
100.0	440	المجموع

يوضح الجدول رقم (5-12) أن 50.5% من عينة الدراسة يرون أن الخدمات موزعة نسبيا بشكل جيد بجوار السكن ويرجع ذلك لتركز معظم الخدمات في وسط المدينة المجاور لعدد من الأحياء السكنية مما يفسر نتيجة تحليل سهولة الوصول إلى الخدمات العامة وخاصة الصحية والتعليمية، بينما عبر أكثر من ثلث العينة عن عدم رضاهم عن توزيع الخدمات العامة وذلك بالإشارة إلى أنها غير موزعة بشكل جيد.

(3) كيفية الوصول إلى مكان التعليم.

جدول رقم (5-13): كيفية الوصول إلى مكان التعليم.

النسبة المئوية	التكرارات	كيفية الوصول إلى مكان التعليم
43.9	193	مواصلات عامة
20.9	92	سياره شخصية
2.3	10	باصات
4.5	20	مشيا
21.1	93	مشيا ومواصلات عامة
7.3	32	لم يجب
100.0	440	المجموع

يتبين من الجدول رقم (5-13) 65.0% من عينة الدراسة يصلون إلى أماكن تعليمهم بواسطة المواصلات العامة وهذا يعكس مقدار الطلب على المواصلات العامة، مما يؤدي إلى زيادة الحركة المرورية لهذه الوسائل، على الطرق الرئيسية وخاصة أثناء الفترة الصباحية، مما يؤدي إلى وجود الازدحام والتأخير في الوصول.

(4) الوصول إلى الخدمات العامة مشي.

جدول رقم (5-14): الوصول إلى الخدمات العامة مشياً.

الرقم	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	النسبة المئوية	درجة الموافقة
1	الشعور بالامان عند المشي على الطريق	1.9710	.74289	65.7%	متوسطة
2	(وجود اثاث للشوارع) مثل ارصفة، مقاعد، مظلات، أشجار	1.5978	.70931	53.3%	متوسطة
3	وجود اضاءة كافية في الطريق ؟ في حالة المشي ليلا	1.6898	.74772	56.3%	متوسطة
4	المرور خلال الطرق الرئيسية للوصول إلى الخدمة التعليمية أو الصحية	2.6314	.67875	87.7%	كبيرة

والجدول رقم (5-14) يبين أن هناك موافقة كبيرة من قبل عينة الدراسة على أنهم يمرون من خلال الطرق الرئيسية للوصول إلى الخدمة التعليمية أو الصحية وموافقة متوسطة لباقي المتغيرات، ومن معايير الوصول إلى الأماكن التعليمية تجنب المرور من خلال الطرق الرئيسية في حالة الوصول إلى المدارس الأساسية وخاصة رياض الأطفال (علام، 1998)، بينما نجد عدد كبير من السكان يمرون من خلال الطرق الرئيسية للوصول إلى الخدمات التعليمية.

(5) وجود محطات إنتظار السرفيس في مكان السكن.

جدول رقم (5-15): توزيع محطات إنتظار السرفيس بمكان السكن.

النسبة المئوية	التكرارات	وجود محطات انتظار السرفيس في نفس مكان السكن
35.2	155	غير كافية
22.0	97	كافية
14.1	62	كافية جداً
28.6	126	لم يجب
100.0	440	المجموع

نلاحظ من خلال الجدول رقم (5-15) أن النسبة الأكبر من العينة يرون أن محطات إنتظار السرفيس غير كافية في السكن والوقوف عشوائياً لإنتظار السرفيس، وبالتالي هذا يزيد من زمن الوصول الذي بدوره يعطي مؤشراً على سهولة الوصول أو صعوبتها.

(6) الوقت الممضي في إنتظار السرفيس.

جدول رقم (5-16): الوقت الممضي في إنتظار السرفيس.

النسبة المئوية	التكرارات	الزمن (بالدقيقة)
1.1	5	1.00
3.2	14	2.00
.2	1	3.00
.5	2	4.00
8.6	38	5.00
.5	2	6.00
.7	3	7.00
.7	3	8.00
.5	2	12.00
13.4	59	10.00
18.9	83	15.00
.2	1	17.00
8.2	36	20.00
3.6	16	25.00
5.7	25	30.00
.7	3	35.00
.9	4	40.00
.2	1	45.00
1.8	8	60.00
30.5	134	لم يجب
100.0	440	المجموع

يتبين من الجدول رقم (5-16) أن 18.9% من عينة الدراسة ينتظرون السرفيس لمدة 15 دقيقة و 13.4% لمدة 10 دقائق و 8.6% لمدة 5 دقائق و 8.2% 20 لمدة دقيقة وباقي النسبة توزعت على باقي الدقائق، أي أن معدل انتظار السرفيس داخل المدينة يقدر من 10-15 دقيقة، ونلاحظ أن أغلبية عينة الدراسة يعتمدون على المواصلات العامة في الوصول إلى الخدمات العامة، كما توجد نسبة كبيرة منهم يقدرون محطات انتظار السرفيس بأنها غير كافية .

نستنتج مما سبق أن توفر محطات انتظار سيرفيس يحدد زمن الانتظار بما ان معظم سكان المدينة يعتمدون على المواصلات العامة في الوصول إلى الخدمات، وبالتالي يعتبر عامل توفر محطات لانتظار السيرفيس مقياساً لسهولة الوصول إلى الخدمات العامة.

(7) الصعوبات في الوصول إلى أماكن الخدمات العامة.

جدول رقم (5-17): التحليل الإحصائي لصعوبات الوصول إلى أماكن الخدمات العامة.

الرقم	سبب الصعوبة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	النسبة المئوية	درجة الموافقة
1	بعض الخدمات بعيدة جداً	1.8309	.37528	91.5%	كبيرة
2	عدم إمتلاك سيارة للوصول	1.5943	.49162	79.7%	كبيرة
3	ازدحام مرور / اعاقات مرورية	1.6057	.48928	80.3%	كبيرة
4	عدم توفر وسائل للنقل العام	1.4604	.49903	73.0%	كبيرة
5	الصعوبات الشخصية (عجز، مرض، كبر السن)	1.2198	.41459	61.0%	متوسطة
6	الطريق غير آمن (للمشي)	1.3689	.48315	68.4%	متوسطة

وبالأطلاع على الجدول رقم (5-17) نجد أن هناك موافقة كبيرة من قبل عينة الدراسة على أن أكثر الأسباب التي تسبب صعوبة في الوصول إلى الخدمات العامة هي بعدها عن الأحياء (91.5%)، ومن ثم وجود ازدحام مروري يعيق الوصول الكبير (80.3%) يلي ذلك عدم إمتلاك مركبة خاصة وعدم توفر وسائل النقل العام، هذا بالإضافة إلى وجود صعوبات شخصية.

ويعود ذلك للطريقة التي جمعت بها العينة حيث وزعت الاستبانات على المارة داخل الأحياء كذلك على محطات انتظار السيرفيس التابعة للأحياء المختلفة، لذا نجد أن هناك موافقة كبيرة من سكان المدينة على مواجهة صعوبة في الوصول إلى الخدمات العامة نتيجة عدم إمتلاك سيارة للوصول وكذلك الإزدحامات والإعاقات المرورية.

أما فيما يتعلق بوجود صعوبات شخصية مثل عجز، مرض، وكبر السن كون الطريق غير آمن فكانت درجة الموافقة متوسطة، ويعود ذلك لأعمار عينة الدراسة حيث تراجعت ما بين (19-60) سنة، وبالتالي لايعتبر سبب التأخير كبير في الوصول إلى الخدمات العامة.

ويمكن إستنتاج أن إمتلاك سيارة للوصول، موقع الخدمة، والإزدحامات المرورية مقاييس تؤثر في سهولة الوصول لما حققته من درجة كبيرة في الموافقة على أنها سبب من أسباب التأخير في الوصول.

(8) فرضيات لتبيان العلاقة بين المتغيرات.

تم وضع عدة متغيرات وإختبارها لمعرفة مدى علاقتها بسهولة الوصول، وبالتالي نستطيع إعتبارها عاملاً مهماً في عملية الوصول، والجدول رقم (5-18) يبين الفرضيات والإختبارات التي أجريت عليها ومستوى الدلالة التي تعطي نتيجة الإختبار.

الجدول رقم (5-18): الفرضيات ومستوى دلالتها.

الرقم	الفرضية	الاختبار	مستوى الدلالة (P)	نتيجة الاختبار
1	لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث الإتجاهات نحو صعوبة الوصول إلى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد ومتغير الحي.	(one-way ANOVA)	0.000	توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث الإتجاهات نحو صعوبة الوصول إلى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد تعزى إلي متغير الحي "
2	لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث الإتجاهات نحو أسباب التأخر في الوصول إلى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد تعزى إلي متغير الحي.	(one way ANOVA)	.001	توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث الإتجاهات نحو أسباب التأخر في الوصول إلى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد تعزى إلي متغير الحي "
3	"لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث الإتجاهات نحو صعوبة المواصلات من وجهة نظر الأفراد ومتغير الجنس.	اختبار (ت)	0.016	توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث الإتجاهات نحو صعوبة المواصلات من وجهة نظر الأفراد ومتغير الجنس"

4	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين توزيع الخدمات اليومية اليها الأفراد و متغير الجنس .	بيرسون كاي تربيع.	0.005	توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين توزيع الخدمات اليومية الذي يحتاج اليها الأفراد و متغير الجنس.
5	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين التأخر في الوصول إلى الخدمات العامة و متغير الجنس.	بيرسون كاي تربيع	0.032	" توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين التأخر في الوصول إلى الخدمات العامة و متغير الجنس "
6	لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث وجود صعوبة في الوصول إلى أماكن الخدمات العامة و متغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل.	اختبار (ت)	0.000	" توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث وجود صعوبة في الوصول إلى أماكن الخدمات العامة و متغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل
7	" لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين امتلاك سيارة والتأخير في الوصول إلى أماكن الخدمات العامة.	بيرسون كاي تربيع	0.000	توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين امتلاك سيارة والتأخير في الوصول إلى أماكن الخدمات العامة.
8	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين التأخر في الوصول إلى أماكن الخدمات العامة والدخل.	بيرسون كاي تربيع	0.134	لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين التأخر في الوصول إلى أماكن الخدمات العامة والدخل "

نلاحظ من الجدول السابق (رقم 5-18)) وجود علاقة ما بين صعوبة أو سهولة الوصول

إلى الخدمات العامة و المتغيرات المستخدمة في الفرضيات بإستثناء الفرضية الثامنة.

أما بخصوص الفرضية الثامنة المبينة بالملحق رقم (9) التي تربط بين التأخر في الوصول إلى أماكن الخدمات العامة والدخل فنلاحظ عدم وجود علاقة بين المتغيرين وبالتالي لا يمكن إعتبار متغير الدخل، معياراً لسهولة أو صعوبة الوصول، ويمكن إرجاع ذلك إلى أن نسبة كبيرة من العينة لم تجب على متغير الدخل، هذا بالإضافة أن معظم من شملهم الإستبيان يستخدمون المواصلات العامة للوصول إلى الخدمات العامة، والمواصلات العامة تشكل بديلاً للنقل لذوي الدخل المحدود، بالإضافة إلى عامة الناس.

وبعد مناقشة نتائج الفرضيات السابقة يمكن إستنتاج عوامل تؤثر على سهولة الوصول إلى الخدمات العامة ومنها:

(1) التأخر في الوصول نتيجة ان بعض الخدمات بعيدة جداً، عدم امتلاك سيارة للوصول، ووجود الازدحامات والاعاقات المرورية تعتبر عاملاً يحد من سهولة الوصول إلى الخدمات العامة.

(2) يعتبر متغير الجنس أحد عوامل سهولة الوصول وحيث أن الذكور يواجهون سهولة في الوصول إلى الخدمات العامة أكثر من الإناث.

(3) وجود مواصلات عامة قريبة من المنزل يسهل الوصول إلى الخدمات العامة.

الفصل السادس

مقترحات حول سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس

1.6 مقترحات وحلول للخدمات العامة

2.6 مقترحات حول شبكة الطرق والمواصلات

الفصل السادس

مقترحات حول سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس

في ضوء التحليل الذي تم في الفصول السابقة لقياس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس والنتائج التي تم التوصل إليها والمشاكل والصعوبات التي تم تحديدها، يتناول هذا الفصل وضع بعض المقترحات والحلول التي يمكن أن تساهم في التغلب على تلك المشاكل والصعوبات وبالتالي تؤدي إلى سهولة وصول سكان المدينة وضواحيها إلى مواقع الخدمات العامة.

1.6 مقترحات وحلول للخدمات العامة

تشمل المقترحات التالية جميع الخدمات العامة التي تم تحليلها في الفصول السابقة وهي كما يلي:

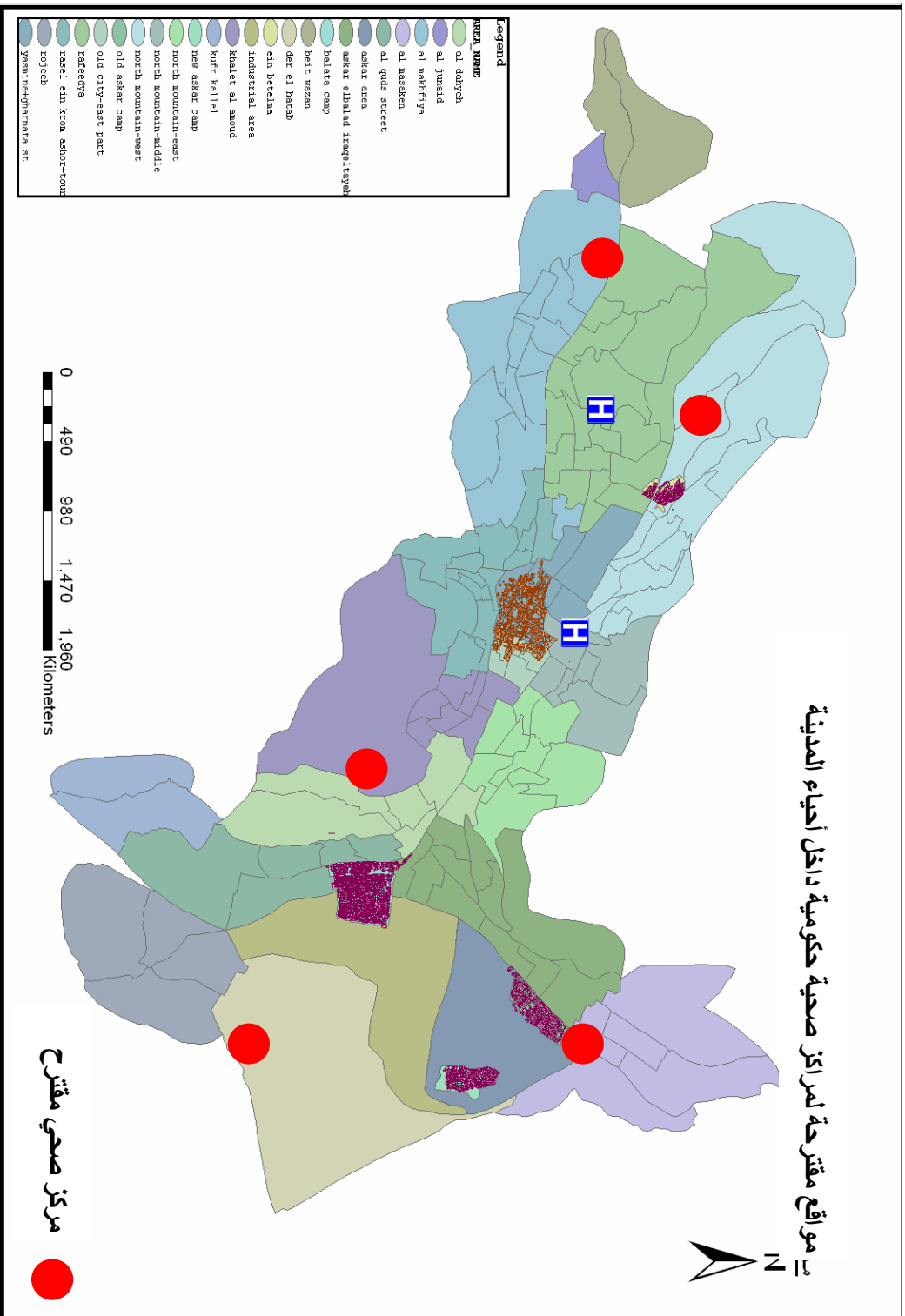
1- الخدمات الصحية

بعد تحليل الخدمات الصحية (مستشفيات، مراكز صحية، صيدليات) وعرض التدرج في لصعوبة الوصول إلى المستشفيات وخاصة في الأحياء الشرقية الطرفية من المدينة، مثل كفر قليل وشارع القدس وروجيب والأحياء الغربية مثل زواتا، ونظراً لتركز المستشفيات الحكومية في وسط المدينة، يمكن اقتراح ما يلي:

1- توفير مراكز صحية حكومية على مستوى الأحياء السكنية للمدينة بحيث يخدم المركز الصحي الحكومي عدداً من أحياء المدينة وخاصة الأحياء الشرقية منها، مثل (عسكر البلد عراق التايه، المساكن، دير الحطب).

2- توفير أربعة مراكز صحية حكومية داخل المدينة بحيث تسهل الوصول إلى الخدمات الصحية للسكان الذين يواجهون الصعوبة في الوصول، حيث أنه يوجد في وسط المدينة حالياً مركز صحي واحد يديره القطاع الأهلي ويعمل بدوام جزئي لغاية منتصف الليل (أنظر شكل رقم (1-6)).

3- العمل على إعطاء ترخيص للصيديات في الأحياء الطرفية وضواحي المدينة التي تعاني من نقص في تواجد الصيديات، مع العلم بأنه يوجد أعداد كبيرة منها داخل المدينة، فنلاحظ أن معظم الأحياء داخل المدينة يواجهون سهولة في الوصول إليها بينما سكان الأحياء الطرفية وضواحي المدينة يواجهون صعوبة في الوصول.



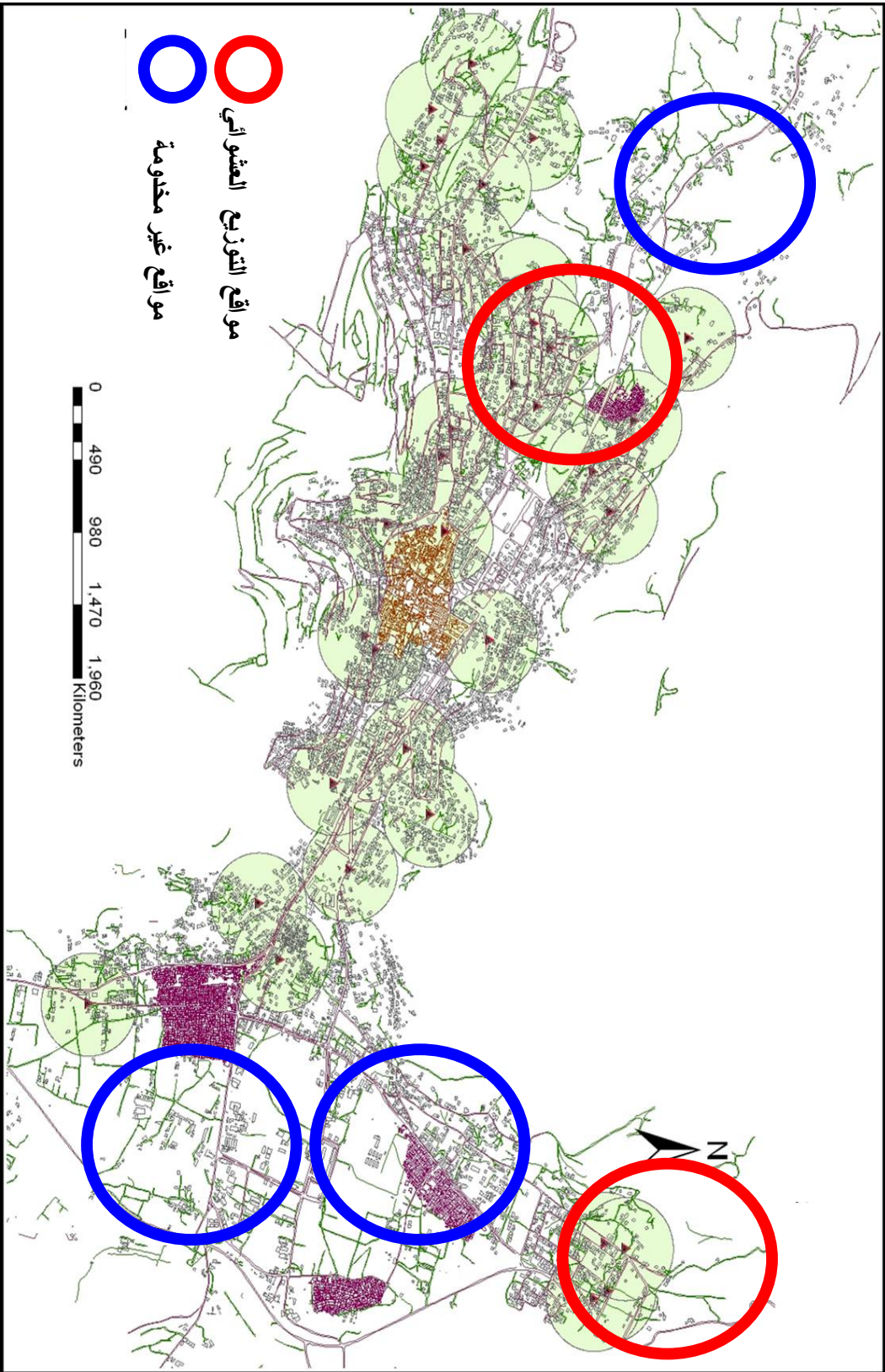
شكل رقم (6-1): مواقع مقترحة لمراكز صحية حكومية داخل أحياء المدينة

2- الخدمات التعليمية (رياض الأطفال, المدارس الأساسية والثانوية)

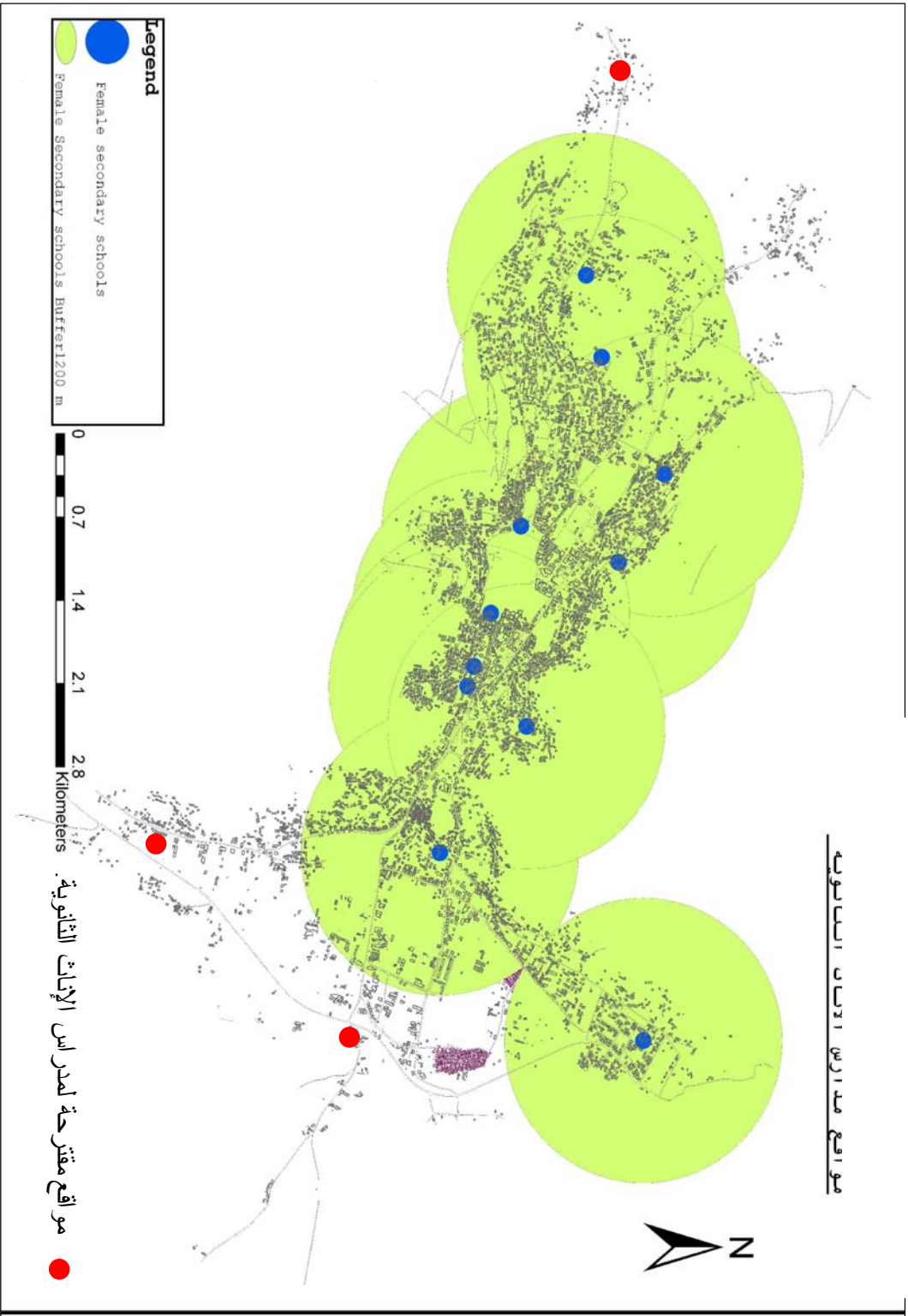
تبين من خلال التحليل في الفصل السابق أن معظم سكان المدينة يواجهون سهولة في الوصول إلى رياض الأطفال, لكن تم ملاحظة وجود التوزيع العشوائي لمواقع رياض الأطفال داخل أحياء المدينة وخصوصا في حي المساكن الشعبية ورفيديا، حيث يوجد عدد من رياض الأطفال ينقطعون في نطاق الخدمة ومرخصة من قبل وزارة التربية والتعليم، ونجد مواقع أخرى داخل المدينة غير مخدمة وذات كثافة سكانية متوسطة, وكذلك بالنسبة للمدارس الأساسية والثانوية للذكور والإناث، فبعد التحليل تبين وجود مناطق مخدمة جزئيا ومناطق غير مخدمة، ومن هنا يمكن اقتراح ما يلي:

1- عند إعطاء ترخيص لإقامة رياض أطفال يجب مراعاة الكثافة السكانية في المنطقة ومواقع رياض الأطفال القائمة وكذلك نطاق الخدمة وذلك لخدمة الأحياء والضواحي الجديدة، ومنع الانتشار العشوائي لمواقع الخدمات العامة داخل المدينة (أنظر شكل رقم (2-6)).

2- اقتراح مدارس ثانوية في الأحياء الطرفية والضواحي المجاورة (مثل مدارس الإناث الثانوية) خاصة في المناطق الغير مخدمة مثل كفر قليل وبيت وزن، بحيث تسهل من وصول سكان تلك الأحياء إليها، وتكون الخدمة موزعة على كافة أحياء المدينة (أنظر شكل رقم (3-6)).



شكل رقم (6-2): توزيع رياض الأطفال داخل أحياء المدينة.

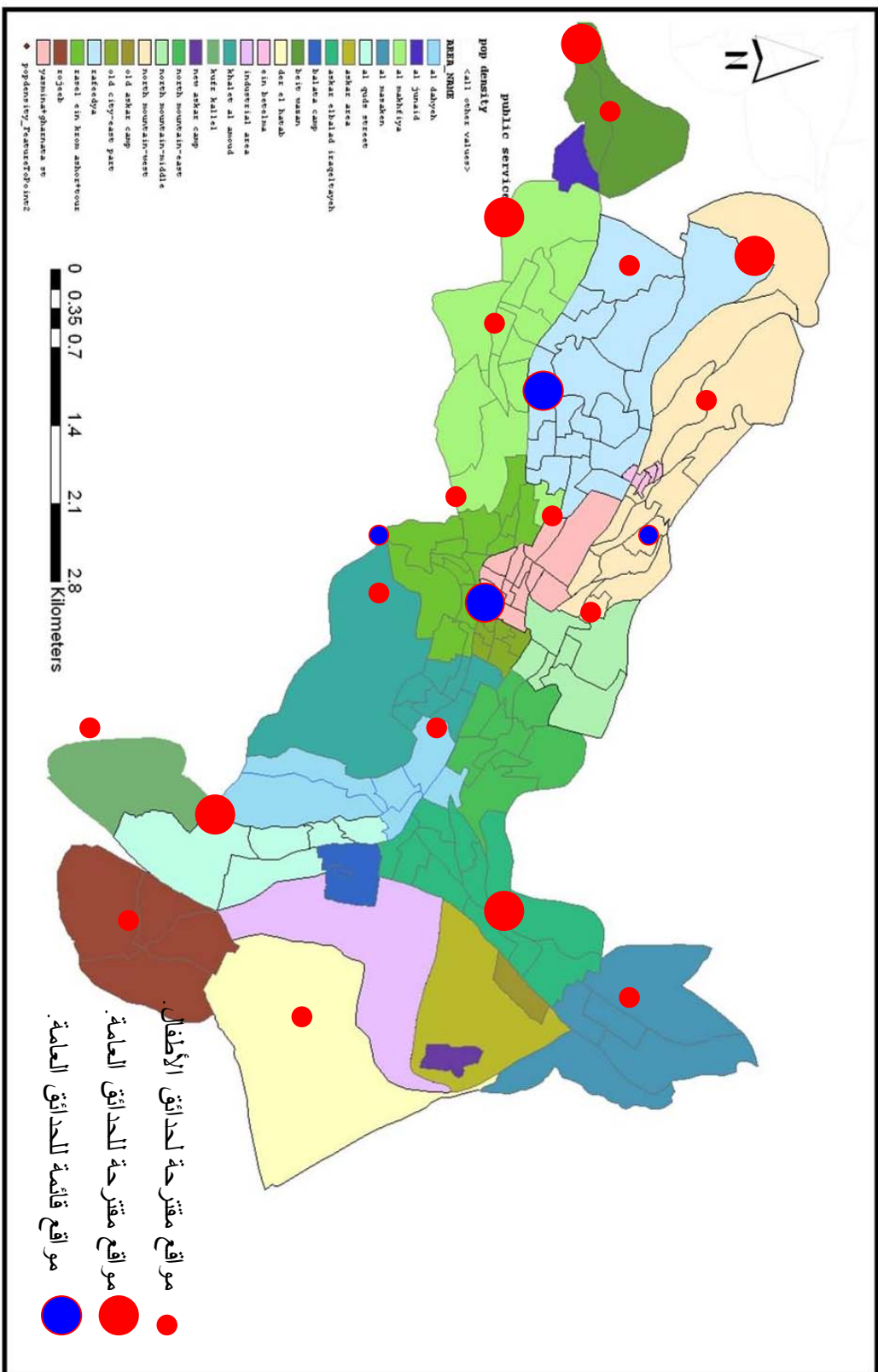


شكل رقم (6-3): مواقع مقترحة لمدراس البنات الثانوية داخل أحياء المدينة.

3- الخدمات الترفيهية.

من خلال الدراسة والتحليل في الفصل السابق للحدائق العامة والمنتزهات تبين وجود نقص واضح في الحدائق العامة وخاصة على مستوى الأحياء السكنية، حيث يوجد في مدينة نابلس منتزهان إثنان فقط أحدهما في المنطقة الغربية والآخر في المنطقة الشرقية، ولا يوجد منتزهات للأطفال على مستوى الأحياء السكنية مما يشكل صعوبة في الوصول إلى المنتزهات والحدائق العامة من قبل العديد من سكان الأحياء، وبالتالي يمكن اقتراح إقامة حدائق ومناطق خضراء على مستوى الأحياء السكنية في المدينة، وكذلك حدائق خاصة بالأطفال داخل كل حي سكني (أنظر شكل رقم (4-6)).

وقد تم اقتراح توزيع حدائق أطفال أخذ بعين الاعتبار التوزيع الجغرافي لهذه الحدائق والكثافة السكانية للأحياء المختلفة، مع العلم أن بلدية نابلس تقوم حالياً بإنشاء حديقتين عامتين في منطقة الجبل الشمالي والحرث في الجبل الجنوبي، وهي المناطق المشار إليها بدائرة زرقاء صغيرة في شكل رقم (4-6).



شكل رقم (4-6): مواقع مقترحة للخدمات (أطفال) العامة داخل أحياء المدينة.

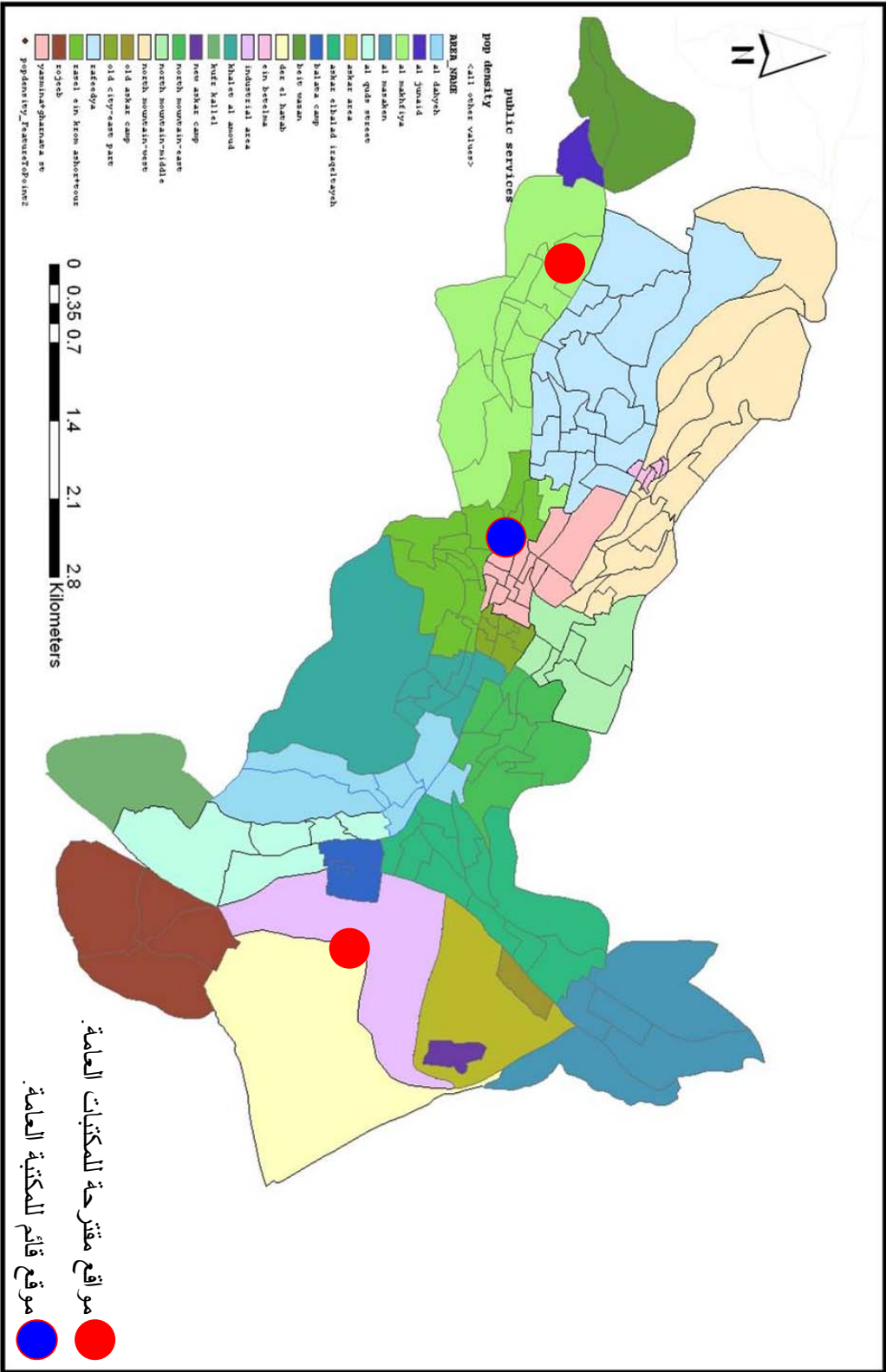
4- الخدمات العامة الأخرى.

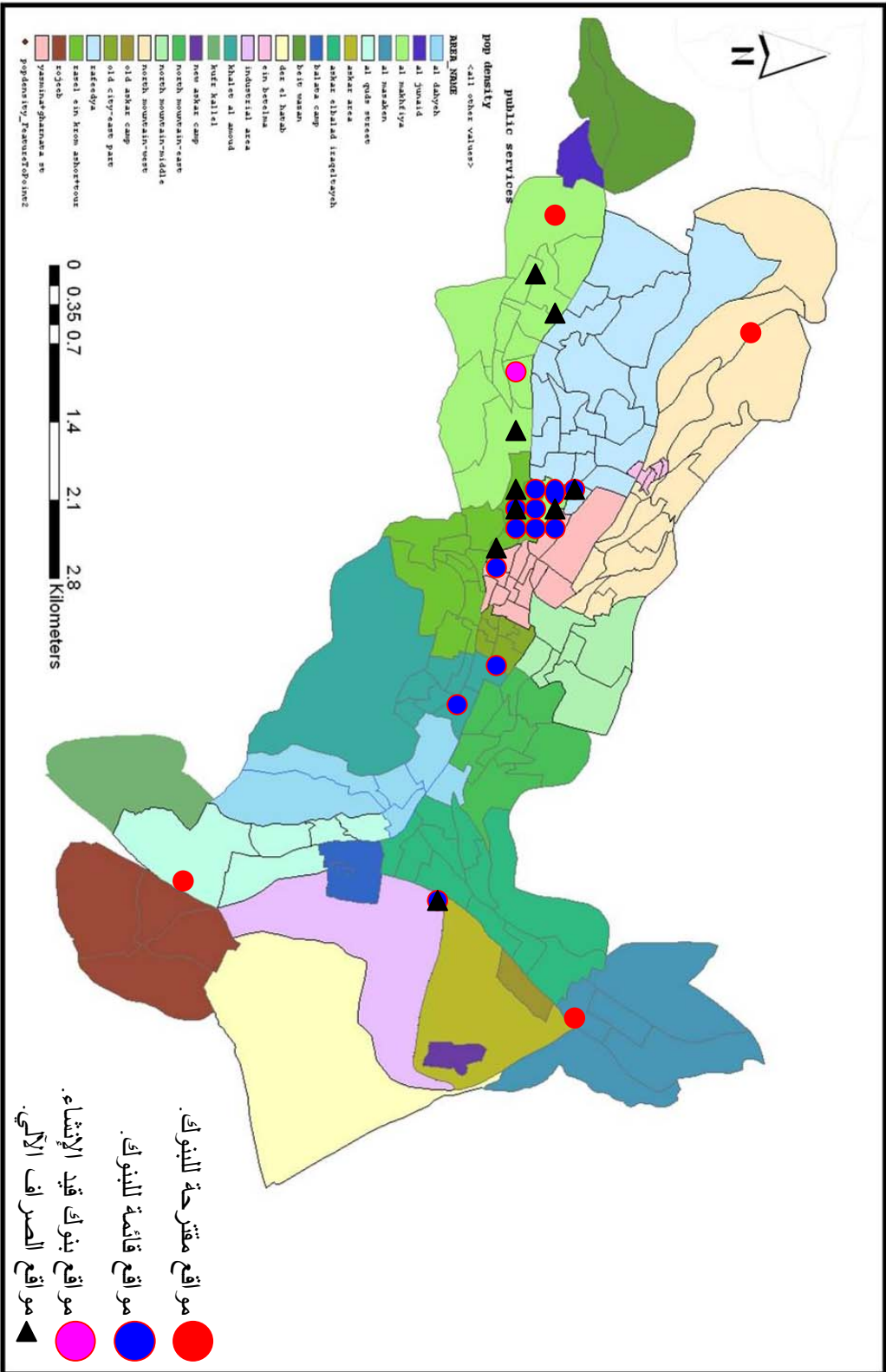
بعد دراسة آراء وانطباعات السكان داخل الأحياء حول الخدمات العامة الأخرى (البريد، المكتبات، البنوك...) ودراسة توزيعها داخل أحياء المدينة تبين أن هناك بعض الأحياء تعاني من صعوبة في الوصول إلى هذه الخدمات العامة، ولذا يمكن اقتراح ما يلي:

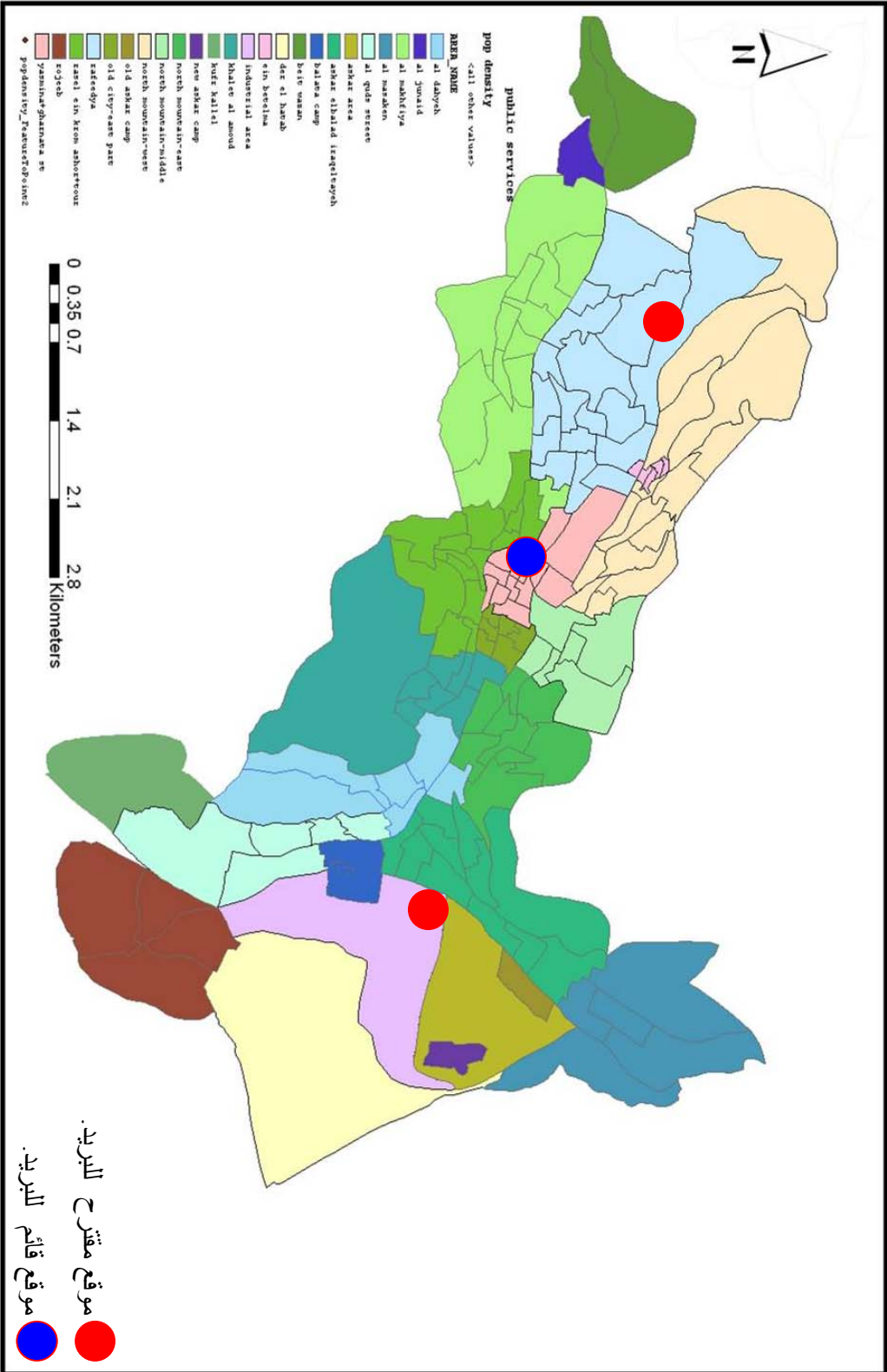
1- إقامة موقعين للمكتبات العامة داخل المدينة في المنطقة الشرقية والمنطقة الغربية بالإضافة إلى موقع مكتبة البلدية الحالية في وسط المدينة، وذلك لخدمة سكان الأحياء البعيدة عن الوسط وتسهيل حصولهم على الخدمة والوصول إليها، ويمكن الإستعانة بالمكتبات المتنقلة كبديل ولو مؤقت لتوفر مواقع للمكتبات داخل الأحياء (أنظر شكل رقم (5-6)).

2- إضافة مواقع جديدة للبنوك أو مواقع الصراف الآلي، بحيث تخدم معظم الأحياء ويسهل حصول السكان على الخدمات البنكية والوصول إليها، خصوصاً وأن معظم البنوك تتمركز في وسط المدينة مما يؤدي إلى ضغط كبير عليها، وكما نجد حالياً توجه لأقامة فروع لعدة بنوك موزعة على أحياء مختلفة مثل فرع البنك العربي وصراف آلي لبنك الأردن في حي رفيديا في المنطقة الغربية، مما يتوافق مع مقترحات الدراسة (أنظر شكل رقم (6-6)).

3- أما بالنسبة لموقع البريد فيمكن اقتراح موقع آخر لشعبة بريد في المنطقة الشرقية وأخرى في المنطقة الغربية، التي يعاني سكان تلك المناطق من صعوبة في الوصول إلى خدمة البريد الموجود حالياً في وسط المدينة (أنظر شكل رقم (7-6)).







شكل رقم (6-7): مواقع مقترحة للبريد داخل أحياء المدينة.

2.6 مقترحات حول شبكة الطرق والمواصلات

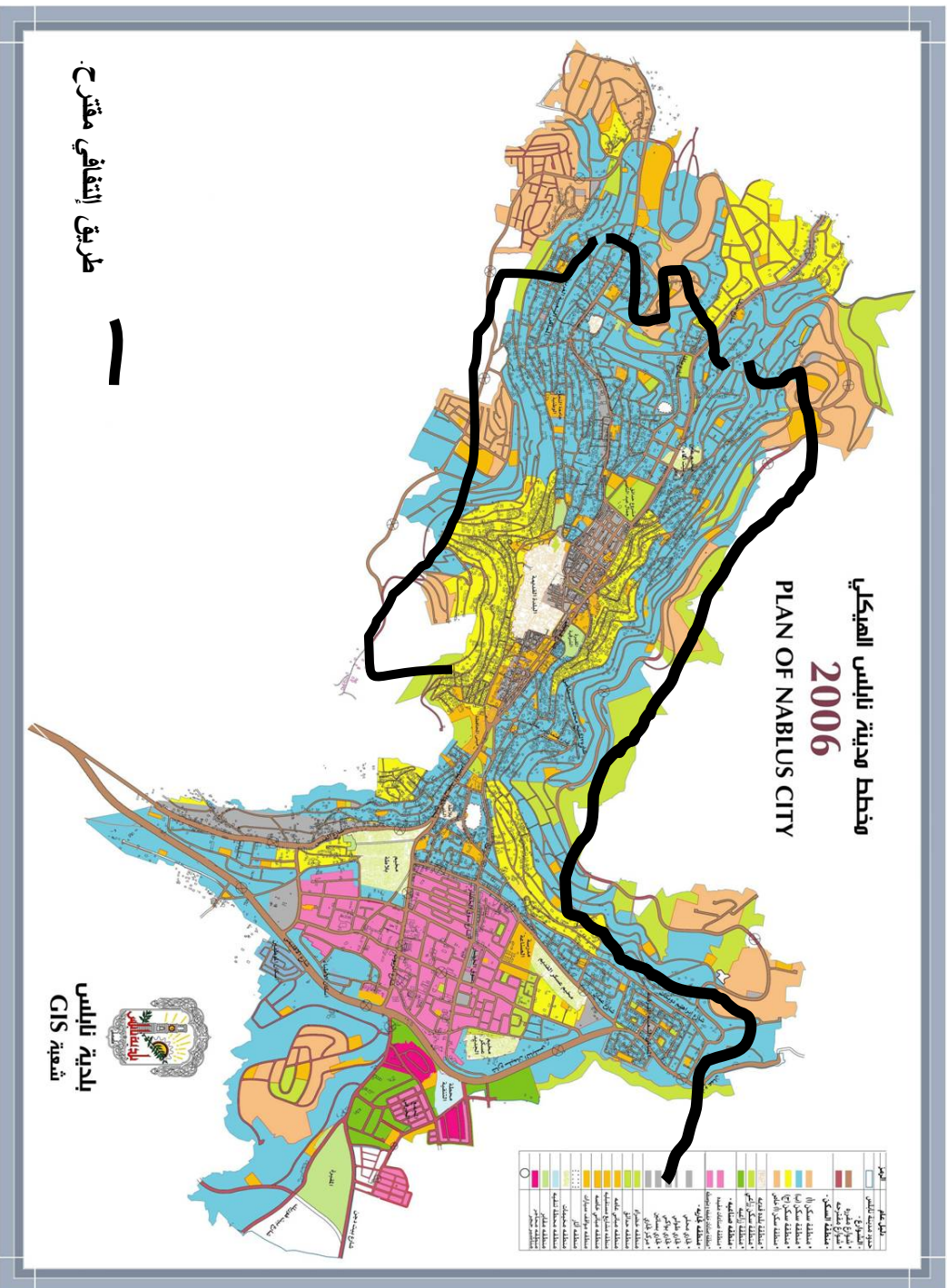
من خلال التحليل الميداني لقياس سهولة الوصول تبين أن معظم الأحياء الغربية تستخدم شارع رفيديا الرئيسي للوصول إلى الخدمات، في حين أن الأحياء الشرقية تستخدم شارع فيصل للوصول إليها مما يؤدي إلى وجود الاختناقات والازدحامات المرورية مما يعيق الوصول إلى مواقع الخدمات العامة. من أجل التخفيف من هذه الازدحامات يمكن إقتراح مايلي:

1- إيجاد طرق مساندة للوصول إلى الخدمات دون المرور بمركز المدينة، وبدراسة المخطط الهيكلي لمدينة نابلس الذي تم عرضه في الفصل الثالث من هذه الدراسة، نجد أن هناك طرق مساندة للوصول من شرق المدينة إلى غربها كما هو موضح بشكل رقم (6-8) دون التعرض لاختناقات مرورية، وبالتالي تسهل من الوصول إلى الخدمات العامة.

2- حث الجهات المعنية مثل بلدية نابلس على الإسراع في استكمال شق الطريق الالتفافي المقترح في المخطط الهيكلي والذي يمر في الجهة الشمالية ويربط شرق المدينة بغربها دون المرور في مركز المدينة.

3- تفعيل إستخدام كل من مجمع الكراجات الغربي ومجمع الكراجات الشرقي في المدينة من أجل تنظيم حركة المواصلات وتخفيف الضغط عن مركز المدينة.

4- ضرورة عمل خطة مرورية للمدينة تتضمن تغيير اتجاهات الحركة في بعض الشوارع الرئيسية، كذلك إغلاق منطقة دوار الشهداء خلال ساعات معينة بمنع مرور السيارات بداخله، تنظيم النقل العام ومواقف السيارات الخاصة داخل المدينة.



شكل رقم (6-8): المخطط الهيكلي لمدينة نابلس (طرق مقترحة لتسهيل الوصول لأحياء المدينة).

الفصل السابع

النتائج والتوصيات

1.7 النتائج

2.7 التوصيات

الفصل السابع

النتائج والتوصيات

1.7 النتائج

في ضوء التحليل والدراسة والتقييم الذي تم في الفصول السابقة يمكن إستخلاص النتائج التالية:

1- يوجد سهولة في الوصول بدرجة كبيرة ومتوسطة إلى الخدمات التعليمية (رياض الأطفال، المدارس الأساسية والثانوية، الكليات، والجامعات) في معظم أحياء المدينة بإستثناء بعض ضواحي المدينة على الأطراف مثل (كفر قليل، زواتا، روجيب) التي تواجه صعوبة متوسطة في الوصول إلى هذه الخدمات.

2- تعتبر درجة الصعوبة في الوصول إلى المستشفيات الحكومية (رفيديا الحكومي، الوطني الحكومي) متوسطة في معظم أحياء المدينة، نتيجة توسط موقع المستشفيات داخل المدينة، وتوفر وسائل المواصلات وشبكة الطرق الموصلة إليها، بإستثناء الضواحي (كفر قليل، زواتا، روجيب، بيت وزن) التي تواجه صعوبة كبيرة في الوصول، يضاف إلى ذلك توفر مشتشفيات أخرى غير حكومية (خاصة وأهلية) يغطي جزءاً من الإحتياجات السكانية، وهي موزعة بشكل جيد في الأحياء الغربية والجبل الشمالي من المدينة.

3- يوجد سهولة بدرجة كبيرة ومتوسطة في الوصول إلى الصيدليات في مختلف أنحاء المدينة وضواحيها.

4- عند تطبيق معيار (300) م كنطاق تأثير لخدمة المساجد في المدينة، تبين أن هناك مناطق داخل أحياء المدينة ذات كثافة سكانية عالية، تقع خارج نطاق تأثير الخدمة، وبالتالي هناك صعوبة في الوصول إلى المساجد. وبزيادة نطاق التأثير إلى نطاق تأثير

(400-500) م تصبح معظم المناطق في المدينة داخل نطاق التأثير، وهذا المعيار ينطبق أكثر مع الوضع الحالي من حيث عدم توفر مساحات كافية لبناء المساجد واستخدام المركبات الخاصة للذهاب إلى المساجد من قبل العديد من السكان.

5- درجة الصعوبة في الوصول إلى المكتبات العامة تعتبر متوسطة في معظم أحياء المدينة، وتعتبر كبيرة بالنسبة للضواحي الواقعة في شرق المدينة مثل (كفر قليل، روجيب، المساكن).

6- وجود صعوبة بدرجة كبيرة في الوصول إلى خدمة البريد من أحياء المدينة الغربية مثل (رفيديا، المخفية)، بينما هناك صعوبة بدرجة متوسطة في الوصول إليها من أحياء المدينة الشرقية (مثل عسكر البلد عراق التاية، الضاحية).

7- يوجد سهولة في الوصول إلى المؤسسات الحكومية من الأحياء الواقعة على امتداد الشوارع الرئيسية مثل (رفيديا، وسط المدينة، رأس العين كروم عاشور) والأحياء القريبة منها، بينما يوجد صعوبة كبيرة في الوصول من ضواحي المدينة، وخاصة الضواحي الشرقية، وصعوبة متوسطة في الوصول إلى هذه المؤسسات من باقي أحياء المدينة.

8- بشكل عام يوجد سهولة في الوصول بدرجة كبيرة ومتوسطة إلى خدمة البنوك (موقع البنك أو الصراف الآلي) من معظم أحياء المدينة باستثناء بعض الأحياء والضواحي مثل (المخفية، زواتا، بيت وزن، كفر قليل، روجيب)، التي تواجه صعوبة متوسطة في الوصول إلى هذه الخدمات.

9- بالنسبة للحدائق والمنتزهات العامة على مستوى المدينة، فنلاحظ عدم وجود صعوبة في الوصول إليها كونها موزعة في شرق وغرب المدينة، أما بالنسبة للحدائق أو المناطق الترفيهية والخضراء على مستوى الأحياء السكنية، فهناك نقص واضح أو عدم تواجد لهذه الخدمة.

10- أظهرت الدراسة أن وجود مواصلات عامة وبشكل خاص (السيرفيس) بالقرب من مكان السكن يسهل الوصول إلى الخدمات العامة في المدينة، وقد كان لهذا العامل دور كبير في تسهيل الوصول إلى العديد من الخدمات العامة، حيث يستخدمها عامة الناس في تنقلاتهم المختلفة، ومنها بغرض الوصول إلى الخدمات العامة، مع الأخذ بعين الاعتبار أن خطوط المواصلات العامة منتشرة بشكل جيد في المدينة مما يغطي هذه الأحياء ويساعد سكانها في الوصول إلى الخدمات العامة المختلفة.

11- ترجع صعوبة الوصول أو التأخر في الوصول إلى الخدمات العامة في بعض الأحياء إلى عدة عوامل مثل بعد الخدمات عن مكان السكن، عدم إمتلاك سيارة خاصة، وجود إعاقات وإزدحامات مرورية، وعدم توفر مواصلات عامة.

12- بعض متغيرات الدراسة مثل الدخل الشهري، الصعوبات الشخصية (مثل مرض، كبر السن، الإعاقة) ليس لها علاقة بسهولة أو صعوبة الوصول إلى الخدمات العامة، في حين أن بعض المتغيرات مثل الجنس (ذكور أو إناث) تؤثر بشكل نسبي بحيث أن الذكور يواجهون سهولة في الوصول إلى الخدمات العامة مقارنة بالاناث.

2.7 التوصيات

بالإرتكاز على نتائج الدراسة المشار إليها يمكن الخروج بالتوصيات التالية:

1- قدمت الدراسة تحليلاً شاملاً لتوزيع الخدمات ومدى النقص في توزيعها واقترحت إقامة بعض هذه الخدمات وتبني معايير محددة لتسهيل الوصول إلى الخدمات العامة، توصي هذه الدراسة تبني النتائج والمقترحات التي خلصت إليها بشكل عام.

2- توصيات محددة حول منطقة الدراسة (مدينة نابلس):

- إقامة مراكز صحية داخل أحياء المدينة وخاصة الأحياء الطرفية.
- إعادة توزيع رياض الأطفال داخل الأحياء السكنية وخاصة في حي المساكن ورفيديا.
- إضافة مواقع للمدارس الثانوية في ضواحي المدينة مثل كفر قليل وبيت وزن.
- تحسين البنية التحتية للطرق داخل المدينة والإستعانة بطرق بديلة عن الطرق الرئيسية للوصول إلى الخدمات العامة وإنشاء الجسور والأنفاق لتسهيل الوصول وتخفيف الإزدحام على الطرق الرئيسية.
- توفير وسائل للنقل العام للوصول إلى الأحياء السكنية وإقامة محطات انتظار.
- إقامة حدائق ومنتزهات عامة داخل أحياء المدينة وموزعة بشكل متوازن.
- العمل على إيجاد مواقع إضافية لبعض الخدمات العامة مثل البريد، البنوك، المكتبات العامة).

3- وضع خطة مرورية لتنظيم الحركة والمواصلات في المدينة بحيث تقلل من الإزدحامات المرورية على الطرق الرئيسية المؤدية إلى الخدمات العامة، خاصة المستشفيات والجامعات ومراكز الأنشطة الرئيسية مما يسهل الوصول إليها.

4- العمل على توفير المواصلات العامة وخاصة (الباصات) في المدن الفلسطينية، بما في ذلك مدينة نابلس مما يسهل الوصول إلى الخدمات العامة ويقلل نسبة إستخدام المواصلات الخاصة، وبالتالي يخفف الإزدحامات المرورية على الطرق المؤدية إلى الخدمات العامة.

5- يراعى في التخطيط المستقبلي للخدمات التعليمية مثل (رياض الأطفال، المدارس الاساسية والثانوية) تجنب وقوعها بالقرب من الطرق الرئيسية، مما يمنع حدوث الازدحامات والحوادث ويسهل الوصول اليها.

6- مراعاة الزيادة السكانية في المناطق الغير مخدمومة أو المخدمومة جزئيا (خاصة الأحياء الطرفية والضواحي) بحيث يتم تزويدها بالخدمات العامة ضمن مسافة مناسبة تغطي نطاق تأثير هذه الخدمات.

7- ضرورة اعتماد سهولة الوصول إلى الخدمات العامة كعامل رئيسي عند توزيع وتخطيط مواقع هذه الخدمات في المدينة بالإضافة إلى وجود عوامل اخرى.

8- العمل على ايجاد معايير تخطيطية للخدمات العامة تتناسب والواقع الحالي للمدن الفلسطينية، وضرورة التأكد من مدى مطابقة المعايير العالمية لمنطقة الدراسة قبل إعتمادها وتطبيقها، ويمكن الإستفادة من نتائج هذه الدراسة في تحديد مثل هذه المعايير.

9- الأهتمام بإستخدام التقنيات الحديثة مثل (تقنيات الإتصالات والمراسلات، الخدمات البنكية، التعليم عن بعد) لدى المؤسسات الحكومية والأهلية، مما يساعد في تخفيف الضغط على بعض الخدمات العامة وبالتالي يقلل من الحاجة إلى وجود مواقع إضافية للخدمات لتغطي حاجة السكان مثل (خدمات البريد، البنوك، خدمات البلدية).

10- تعميم هذه الدراسة على مدن أخرى مع محاولة تطبيقها على نطاق اقليمي (مستوى المدينة والتجمعات المحيطة بها) مما يعطي نتائج أكثر دقة ويساعد في تطبيق مقاييس سهولة الوصول بشكل أفضل.

11- ضرورة توفير بعض الخدمات العامة مثل (المستشفيات الحكومية) في الأحياء الغير
مخدومة أو التي تواجه صعوبة في الوصول إلى هذه الخدمات، مثل الأحياء والضواحي
الشرقية في المدينة.

المراجع

المراجع

أولاً: المراجع العربية

أبو عيانة، فتحي محمد: جغرافية العمران "دراسة تحليلية للقرية والمدينة". القاهرة. دار المعرفة الجامعية بالإسكندرية، 1993.

إدريخ، مجد عمر حافظ: استراتيجيات وسياسات التخطيط المستدام والمتكامل لإستخدامات الأراضي والمواصلات في مدينة نابلس، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، 2001.

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني: دليل التجمعات السكانية - محافظة نابلس، المجلد السادس، رام الله، فلسطين، 2000 .

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني: التعداد العام للسكان والمساكن 1997، سلسلة تقارير المدن (مدينة نابلس)، 2000.

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني: محافظة نابلس، إحصاءات وأرقام، تموز 2005.

الدليمي، خلف حسين علي: التخطيط الحضري أسس ومفاهيم، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2002.

العزة، رئيسة عبد الفتاح: سلسلة تاريخ المدن والقرى الفلسطينية(2) "نابلس في العصر المملوكي". دار الفاروق للطباعة والنشر، نابلس، 1999.

بلدية نابلس، قسم الهندسة - التخطيط: التنظيم الهيكلي لمدينة نابلس. نابلس 1995 .

بلدية نابلس، قسم الهندسة والتخطيط، بيانات غير منشورة، الأرشيف، 2005.

حيدر، فاروق عباس: تخطيط المدن والقرى. الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1994 .

خمايسي راسم: المخططات الهيكلية كوسيلة للتنمية المحلية للحكم الفلسطيني، مجلة السياسة الفلسطينية، العددان الأول والثاني، 1994 .

جرار، مازن: النقل البري في محافظة نابلس دراسة جغرافية. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، 2000.

زين العابدين، علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2000.

سرحان، بسام عبد العزيز: المعايير التخطيطية في تطوير المدارس، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، 2002.

شهاب أحمد محمد وعلاء الدين مؤمل: المتطلبات الفضائية لتخطيط المدينة. الجامعة التكنولوجية، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، بغداد، العراق، 1990.

عارف، أنور النعمان: مدينة نابلس-دراسة إقليمية، دراسة أعدت لنيل إجازة في الآداب وجامعة دمشق، كلية الآداب، 1964.

عبد الله، محمد احمد: تاريخ تخطيط المدن، مكتبة الأنجلو المصرية، دار وهدان للطباعة والنشر، 1990.

علام، أحمد خالد: تخطيط المدن. مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1998.

علي، محمد عبد الجواد محمد: نظم المعلومات الجغرافية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2001.

عنان، وائل: الجغرافيا الاقتصادية للضفة الغربية لنهر الأردن، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافية، الجامعة الأردنية. عمان، 1979.

كلبونة، عبد الله صالح شريف: تاريخ مدينة نابلس 2500 ق.م - 1918 م، الطبعة الأولى، نابلس، 1992.

كون، أنطوني: التنظيم الهيكلي الإسرائيلي للمدن في الضفة الغربية، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت، 1995.

معهد الأبحاث التطبيقية (أريج): إتجاهات التطور العمراني في الضفة الغربية، بيت لحم، 2005.

منظمة التحرير الفلسطينية: موسوعة المدن الفلسطينية، دار الثقافة، دمشق، 1990.

وزارة التخطيط و التعاون الدولي: المخطط الإقليمي لمحافظة الضفة الغربية، التقرير الأول، رام الله، 1998.

Abdelhamid, A. *Interrelationships and Integration between Old Town and New City*, a paper presented at a Workshop on “**The Medinas between Memory, Uses and Projects**”, Rabat , Morocco, 26-29 April, 2007.

Aboul-Ela: *Accessibility of Public Services as an Indicator of Transportation System*, **Jordan International Conference on Sustainable Development of Transportation Systems**, Amman, Jordan, April 2004.

Al-Sahili, K and Aboul-Ela: *Accessibility of Public Services as an Indicator of Transportation System Sustainability: the Case of Irbid, Jordan*, **Journal of Urban Planning &Development**, ASCE, Vol 118, March 1992.

Ansari, B.R: *Building Style in the Arab World and the Manufacture of Clay Beicks*. **Conference On Living Styles in Jraq, Ministry of Urban Affairs**, Baghdad, 1983.

Bern Hardesen Ton: **Geographic Information System, An Introduction**. John Wiley and Sons. 1999.

Castello, V.F: **Urbanization in the Middle East**, Cambridge University Press, 1977.

Chapin, F. Shuart and other: **Urban Land use Planning**, University of Illinois, Press Urbanal, 2002.

Clark, K: **Getting Started with Geographic Information System**, Prentice Hall, New Jersey, 1999.

Chandra, R. Bhat: **Accessibility Measures, Formulation Considerations and Current Applications**, September 2000.

Dianna G. Bresee Clerk: **Corporation of the Township of Rideau Lakes – Accessibility Plan**, Reeve and Council Township of Rideau Lakes, September 2003.

Estlie.M Smith: **Urban Place and Process: Reading in the Anthropology of Cities**, 1980.

Fidi, S: **Nablus Morphology**, Unpublished Master Thesis in Architecture, Jordan University, Amman, 2000.

Gilbert, R. and Tanguay, H.:**Sustainable Transportatuon Performance Indicators**, Project Brief Review Of Some Relevant Worldwide Activity And Development Of An Initial Long List Of Indicators, Centre For Sustainable Transportation, Toronto, Ontario, Canada ,June 2000.

Gutierrez Javier Puebla, Rafael E. Gonzalez Aguayo: **A Study of Train Accesibility Using GIS**, Universidad Completeness de Madrid Facult adde Geogr,afiae Historia Departamentode, Geografia Humana, Avda.Complutense,October 2001.

Liebbrand, K: **Transportation and Town Planning**, Leonard Hill Books, London, England, 1970.

Liman, T: **Sustainable Transportation Indicators**, Voctoria Transport Policy Institute, British Columbia, 1999.

Ministry of Health: **National Strategic Health Plan - Palestine** (1999 - 2003) Gaza: PNA , 1999.

MOPIC: **The Land-Use Transportation Study on the West Bank**, Ramallah, 1998.

Mukfas, S. :*Transport proplems in the Arabic City and Search for Solution. 'A Study of Qustantina City, Algeria, Proceedings of the conference of the Organization of Arab Cities*, Riyadh.

Raymonde, Murphy: **The American City: An Urban Geography**, New York, 1966.

Susan Handy: **Regional Versus Local Accessibility Implications for Nonwork Travel**, Department of Community and Regional Planning, School of Architecture, University of Texas, 1993.

Tindall, Duncan: **Local Transportation Plan Accessibility Study** ,Modelling Report, Northumberland County Council, MVA Project, June, 2005.

White, P.R: **Planning for Puplic Transport**, Hutchinson and CO. London, 1976.

الملاحق

- ملحق رقم (1) إستبانة الدراسة.
- ملحق رقم (2) السكان الفلسطينيين في مدينة نابلس حسب الجنس وفئات العمر بالسنوات، 1997.
- شكل رقم (3) أعداد السكان في مدينة نابلس حسب الحي والجنس لسنة 2006.
- ملحق رقم (4) توزيع أعداد الإستهبان على الذكور والإناث حسب نسب الأحياء.
- ملحق رقم (5) توزيع عينة الدراسة حسب متغيراتها.
- ملحق رقم (6) فرضيات الدراسة.
- ملحق رقم (7) إحصائيات حول فرضيات الدراسة.
- ملحق رقم (8) تحليل سهولة الوصول إلى الخدمات العامة.
- ملحق رقم (9) التحليل الإحصائي للفرضيات ونتائج إختباراتها.

ملحق رقم (1) نموذج الإستبانة

إستبيان حول

تقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس

مقدمة:

يهدف هذا الاستبيان إلى استطلاع الرأي حول تقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في مدينة نابلس، سيتم استخدام المعلومات لأغراض البحث العلمي والدراسة فقط وسيتم التعامل مع المعلومات بسرية تامة.

أولاً: معلومات عامة

1- العمر ()
2- الجنس () ذكر ()
أنثى

3- المهنة () موظف () رب عمل () طالب () ربة منزل () غير ذلك

4- الدخل الشهري () دينار

5- مكان العمل () داخل المدينة () خارج المدينة اسم المنطقة (حي)---

6- مكان السكن () داخل المدينة () خارج المدينة () نفس مكان العمل اسم المنطقة (حي)----

7- هل تمتلك سيارة؟ () نعم () لا

8- هل يوجد مواصلات عامة بالقرب من منزلك؟ () نعم () لا

ثانياً: تقييم سهولة الوصول إلى الخدمات العامة (مدارس، جامعات، مستشفيات، بريد.....الخ)

9- كيف تقييم حالة الطرق الموجودة في طريقك إلى هذه الخدمات؟

() ممتازة () جيدة () متوسطة () رديئة

10- هل تشعر أن الخدمات التي تحتاج إليها يومياً موزعة جيداً بجوار سكنك؟

() موزعة جيداً () موزعة نسبياً () غير موزعة بشكل جيد

11- كيف تصل إلى مكان التعليم؟

1- مواصلات عامة

2- سيارة شخصية

3- باصات

4- مشياً

5- مشياً + مواصلات عامة

6- أخرى، حدد:

12- إذا كنت تصل مشياً إلى بعض هذه الخدمات، هل (إذا كنت لا تمشي إلى هذه الخدمات

انتقل إلى السؤال رقم (13)

1	تشعر بالأمان عند المشي على الطريق	() نعم	() نوعاً ما	() لا
2	يوجد أثاث للشوارع (مثل أرصفة، مقاعد، مظلات، أشجار)؟	() نعم	() نوعاً ما	() لا
3	هناك إضاءة كافية في الطريق؟ في حالة المشي ليلاً	() نعم	() نوعاً ما	() لا
4	هل تمر من خلال الطرق الرئيسية للوصول إلى الخدمة التعليمية أو الصحية؟	() نعم	() نوعاً ما	() لا

13- في حالة استخدام السيرفس (إذا كنت لا تستخدم السيرفس انتقل إلى السؤال رقم (14) هل يوجد محطات انتظار السيرفس في نفس مكان السكن () كافية جدا () كافية () غير كافية

كم تقضي من الوقت في انتظار الباص ----- دقيقة

14- ما هي الصعوبات التي تواجهها للوصول إلى أماكن الخدمات العامة (تعليمية، ترفيهية، صحية،..)؟

1. بعض الخدمات بعيدة جداً () نعم () لا
2. لا أملك سيارة للوصول () نعم () لا
3. ازدحام مروري / إعاقات مرورية () نعم () لا
4. عدم توفر وسائل للنقل العام () نعم () لا
5. الصعوبات الشخصية (عجز، مرض، كبر السن) () نعم () لا
6. الطريق غير آمن () نعم () لا

15- تقييم سهولة أو صعوبة الوصول إلى الخدمات العامة

الرقم	الخدمة	صعب الوصول	متوسط الصعوبة	سهولة الوصول
1	المستشفيات			
2	المراكز الطبية			
3	الصيدليات			
4	الكليات أو الجامعات			
5	المدارس			
6	الروضات			
7	المكتبات العامة			
8	البريد			
9	المؤسسات الحكومية			
10	البنوك			
11	المساجد			
12	الحدائق العامة			

16- عند ذهابك إلى أماكن الخدمات العامة هل تتأخر في الوصول؟

() نعم () غالباً () نادراً () لا
إذا كنت تتأخر فما هو سبب التأخير في الوصول إلى هذه الخدمات

الرقم	الخدمة	نعم	أحياناً	لا
1	ازدحام المركبات على الطرقات			
2	لا يوجد أماكن لوقوف السيارات			
3	الإشارات الضوئية			
4	المرور من الطرق الرئيسية للوصول إلى مكان الخدمات			
5	بعد المسافة			
6	كثرة الضغط على وسائل المواصلات العامة وعدم توفرها بشكل كافي			

ثالثاً: معلومات حول الوصول إلى المستشفيات

17- أين توجد العيادة أو المستشفى؟ هل هي بجوار السكن؟
() نعم () لا

18- هل تواجه صعوبة في الوصول إلى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة؟
() نعم () غالباً () نادراً () لا

19- هل تتوفر مواصلات عامة للذهاب من المستشفى إلى البيت؟
() نعم () لا

20- هل تذهب إلى المستشفى بواسطة السيارة الشخصية؟
() نعم () غالباً () نادراً () لا

21- إذا كنت استخدمت سيارة الإسعاف سابقاً كيف تقيم خدمة وصول سيارة الإسعاف :
() تصل بسرعة () تصل خلال الوقت المطلوب () تصل متأخرة () لا أعرف.

ملحق رقم (2) السكان الفلسطينيين في مدينة نابلس حسب الجنس وفئات العمر
بالسنوات، 1997.

فئات العمر	ذكور	أناث
من 0-4	7782	7281
من 5-9	6958	6436
من 10-14	5427	5203
من 15-19	5221	4986
من 20-24	4786	4749
من 25-29	4169	4050
من 30-34	4025	3815
من 35-39	3230	2891
من 40-44	2093	2000
من 45-49	1805	1616
من 50-54	1519	1645
من 55-59	1057	1274
من 60-64	1108	1084
المجموع الكلي	25388	23906
المجموع الكلي للذكور والاناث	50945	49089
المجموع فوق سن 19	25557	25183

(المصدر الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 1997)

ملحق رقم (3) أعداد السكان في مدينة نابلس حسب الحي والجنس لسنة 2006.

اسم الحي	عدد السكان 2006	عدد السكان 1997*	نسبة الاناث فوق سن 19 (25.2%)	نسبة الذكور فوق سن 19 (25.5%)
الضاحية	8227	6309	2073	2098
المخفية	15241	11688	3841	3886
المساكن	6374	4888	1606	1625
شارع القدس	7317	5611	1844	1866
عسكر البلد عراق التايه	16437	12605	4142	4191
بيت وزن	1441	1105	363	367
المنطقة الصناعية	1234	946	311	315
خلة العامود	11693	8967	2947	2982
كفر قليل	3205	2458	808	817
شرق الجبل الشمالي	12079	9263	3044	3080
وسط الجبل الشمالي	7197	5519	1814	1835
غرب الجبل الشمالي	18324	14052	4618	4673
البلدة القديمة الجزء الشرقي	7699	5904	1940	1963
رأس العين كروم عاشور	20786	15940	5238	5300
رفيديا	18988	14561	4785	4842
روجيب	5037	3863	1269	1285
غرناطة و الياسمينه	16168	12399	4074	4123
زواتا	2444	1874	616	623
المجموع			45332	45872

• المصدر الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 1997.

ملحق رقم (4) توزيع أعداد الإستهيين على الذكور والإناث حسب نسب الأحياء.

اسم الحي	عدد استمارات الذكور	نسبة الذكور فوق سن 19 (25.5%)	عدد استمارات الاناث	المجموع
الضاحية	11	2098	10	21
المخفية	20	3886	19	29
المساكن	8	1625	8	16
شارع القدس	10	1866	9	19
عسكر البلد عراق التايه	22	4191	2	44
بيت وزن	2	367	2	4
المنطقة الصناعية	2	315	2	4
خلة العامود	16	2982	15	31
كفر قليل	4	817	4	8
شرق الجبل الشمالي	16	3080	15	31
وسط الجبل الشمالي	10	1835	9	19
غرب الجبل الشمالي	24	4673	23	47
البلدة القديمة الجزء الشرقي	10	1963	10	20
رأس العين كروم عاشور	26	5300	26	53
رفيديا	25	4842	24	49
روجيب	7	1285	6	13
غرناطة و الياسمينه	22	4123	20	42
زواتا	3	623	3	6
المجموع	230	45872	227	456

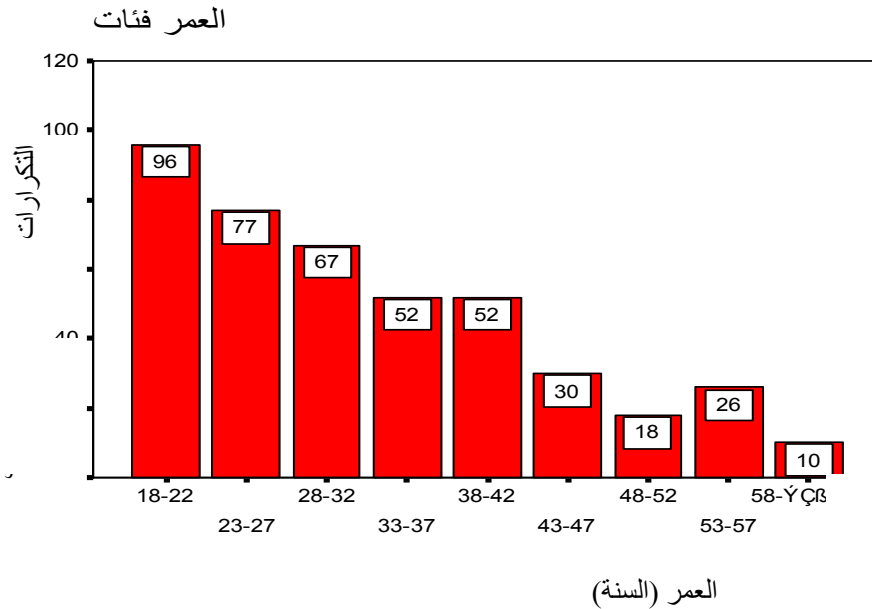
ملحق رقم (5) توزيع عينة الدراسة حسب متغيراتها.

1-متغير العمر

الجدول (1)توزيع عينة الدراسة حسب متغير العمر

النسبة المئوية %	العدد	العمر (السنة)
21.8	96	18-22
17.5	77	23-27
11.8	52	28-32
11.8	52	33-37
13.6	60	38-42
7.3	32	43-47
4.3	19	48-52
5.9	26	53-57
3.2	14	فاكثر-58
2.7	12	لم يجب
100	440	المجموع

الشكل رقم (1) التوزيع التكراري لمتغير العمر.



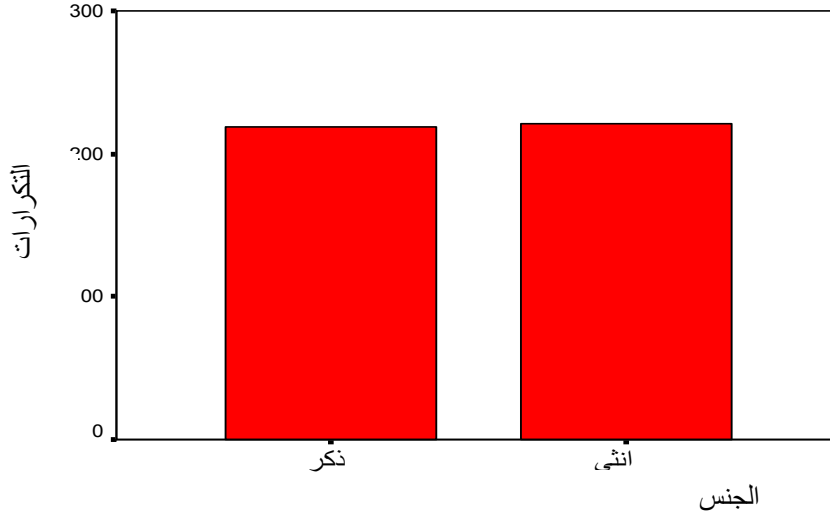
2-متغير الجنس

الجدول (2) توزيع عينة الدراسة حسب متغير الجنس

النسبة المئوية%	العدد	الجنس
49.8	219	ذكر
50.2	221	انثى
100	440	المجموع

يتبين من الجدول السابق أن 50.2% من المبحوثين أناث و49.8% ذكور.

الشكل رقم (2) التوزيع التكراري لمتغير الجنس

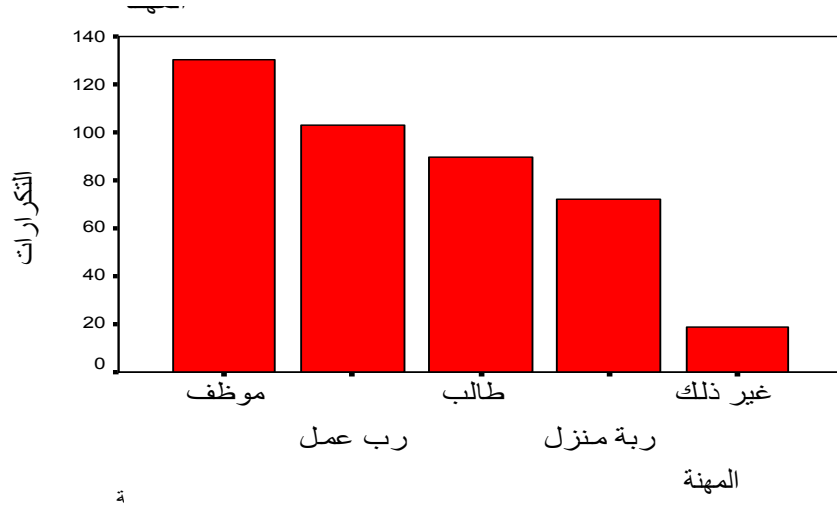


3-متغير المهنة

الجدول (3) توزيع عينة الدراسة حسب متغير المهنة

النسبة المئوية%	العدد	المهنة
29.5	130	موظف
23.4	103	رب عمل
20.5	90	طالب
16.4	72	ربة منزل
4.3	19	غير ذلك
5.9	26	لم يجب
100	440	المجموع

الشكل رقم (3) التوزيع التكراري لمتغير المهنة

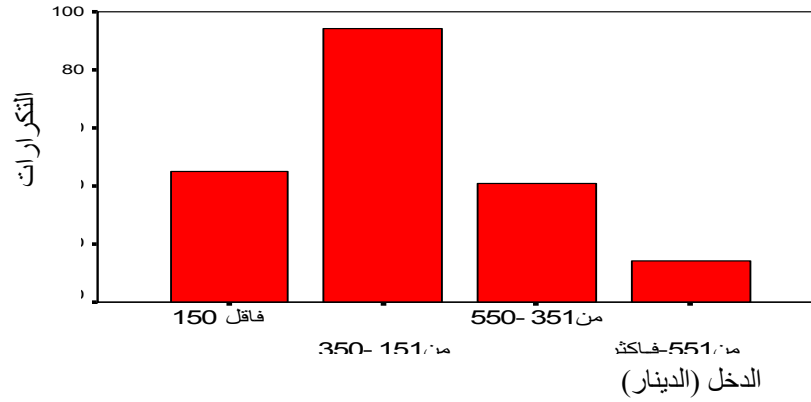


4-متغير الدخل

الجدول (4) توزيع عينة الدراسة حسب متغير الدخل

النسبة المئوية%	العدد	الدخل الشهري (دينار)
10.2	45	150 فأقل
21.4	94	من 151-350
9.3	41	من 351-550
3.2	14	من 551 فأكثر
55.9	246	لم يجب
100	440	المجموع

الشكل (4) توزيع عينة الدراسة حسب متغير الدخل

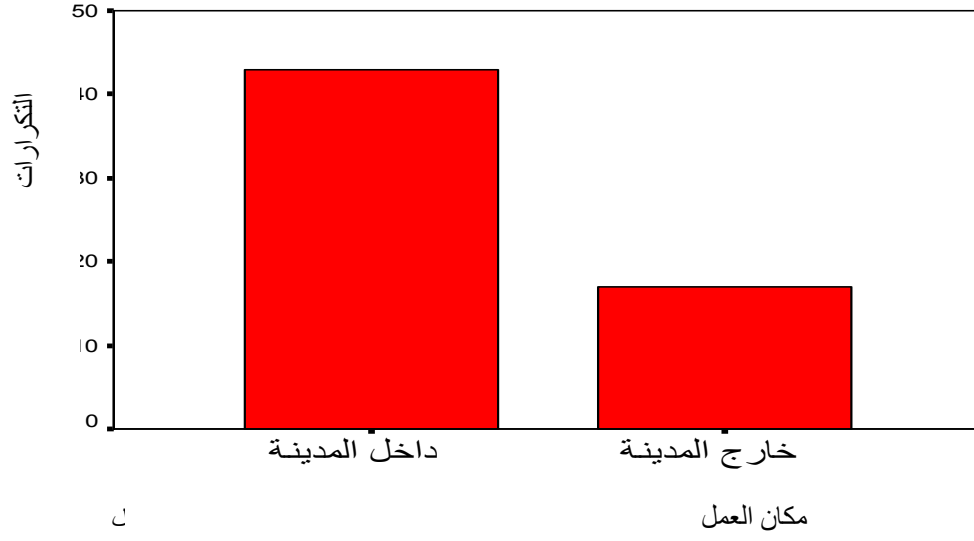


5- متغير مكان العمل

الجدول (5) توزيع عينة الدراسة حسب متغير مكان العمل

النسبة المئوية %	العدد	مكان العمل
9.8	43	داخل المدينة
3.9	17	خارج المدينة
86.4	380	لم يجب
100	440	المجموع

الشكل (5) توزيع عينة الدراسة حسب متغير مكان العمل

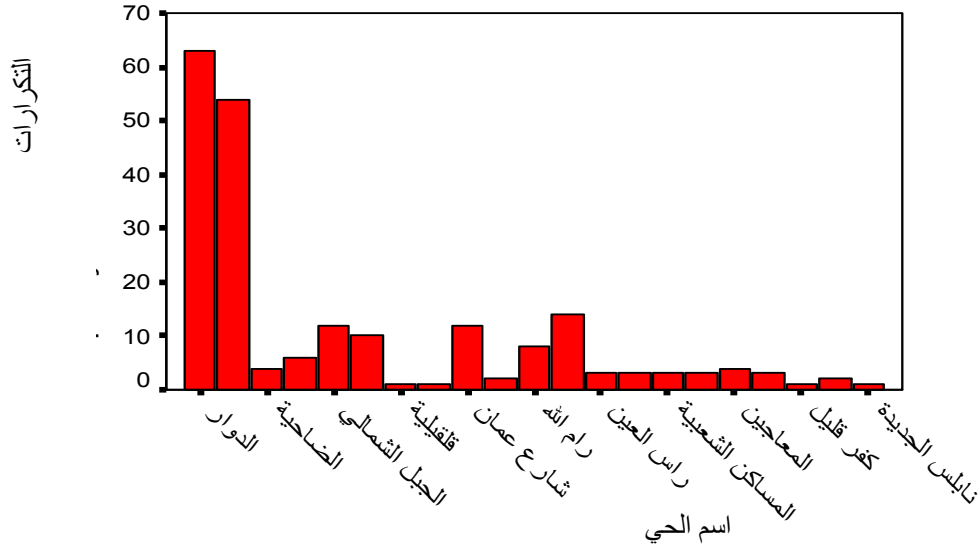


6-متغير اسم المنطقة التي يعمل فيها

الجدول (6) توزيع عينة الدراسة حسب متغير أسم المنطقة التي يعمل فيها

اسم المنطقة	العدد	النسبة المئوية%
الدوار	63	14.3
رفيديا	54	12.3
الضاحية	4	.9
مخفية	6	1.4
الجبل الشمالي	12	2.7
البلدة القديمة	10	2.3
قليلية	1	.2
بيت وزن	1	.2
شارع عمان	12	2.7
شارع عصيرة	2	.5
رام الله	8	1.8
اسرائيل	14	3.2
راس العين	3	0.7
شارع فيصل	3	0.7
المساكن الشعبية	3	0.7
طولكرم	3	0.7
المعاجين	4	0.9
شارع القدس	3	0.7
كفر قليل	1	0.2
بيت لحم	2	0.5
نابلس الجديدة	1	0.2
لم يجب	230	52.3
المجموع	440	100

الشكل (6) توزيع عينة الدراسة حسب متغير أسم المنطقة التي يعمل فيها

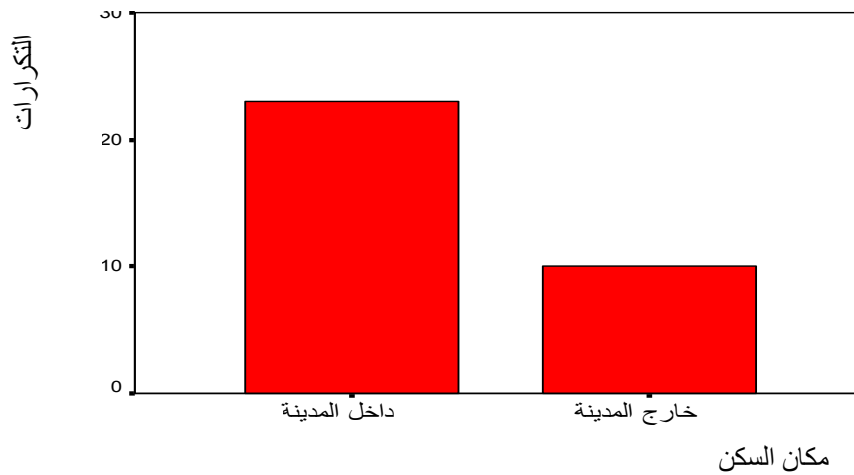


7-متغير مكان السكن

الجدول (7) توزيع عينة الدراسة حسب متغير مكان السكن

النسبة المئوية%	العدد	مكان السكن
5.2	23	داخل المدينة
2.3	10	خارج المدينة
92.5	407	لم يجب
100	440	المجموع

الشكل (7) توزيع عينة الدراسة حسب متغير مكان السكن

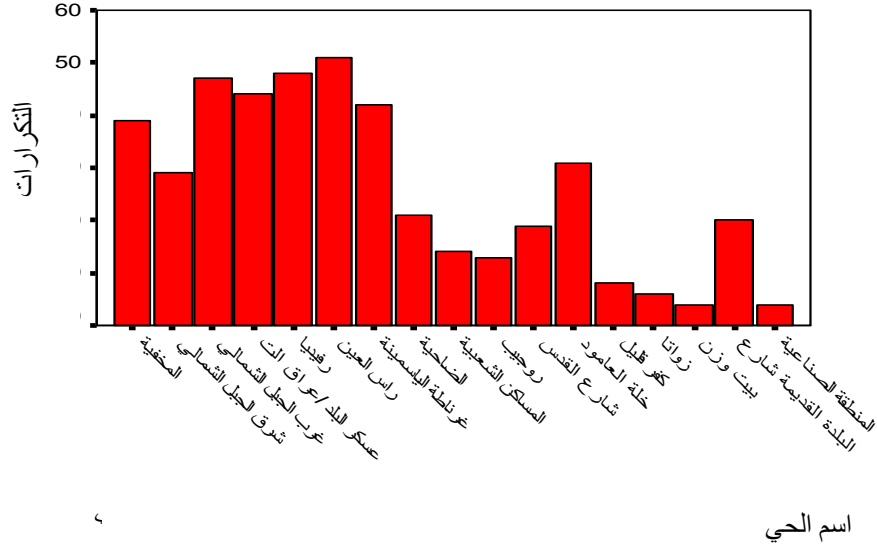


8-متغير اسم الحي الذي يسكنه

الجدول (8) توزيع عينة الدراسة حسب متغير اسم الحي الذي يسكنه

النسبة المئوية%	العدد	اسم الحي الذي يسكنه
8.9	39	المخفية
6.6	29	شرق الجبل الشمالي
10.7	47	غرب الجبل الشمالي
10.0	44	عسكر البلد/ عراق التايه
10.9	48	رفيديا
11.6	51	راس العين
9.5	42	غرناطة الياسمية
4.8	21	الضاحية
3.2	14	المساكن الشعبية
3.0	13	روجيب
4.3	19	شارع القدس
7.0	31	خلة العامود
1.8	8	كفر قليل
1.4	6	زواتا
.9	4	بيت وزن
4.5	20	البلدة القديمة شارع غرناطة
.9	4	المنطقة الصناعية
100	440	المجموع

الشكل (8) توزيع عينة الدراسة حسب متغير اسم الحي الذي يسكنه

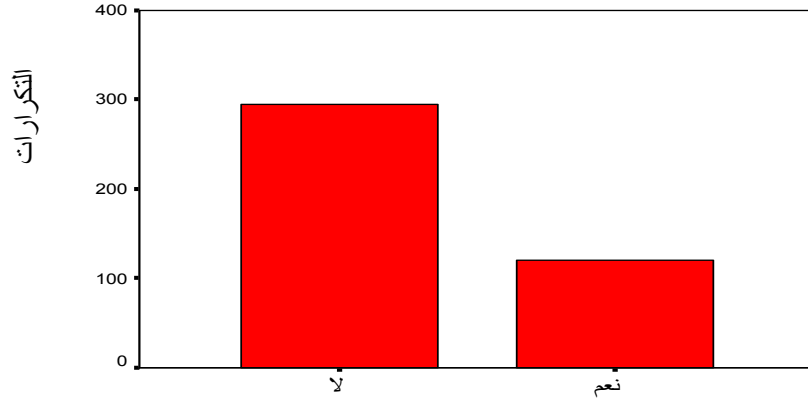


9-متغير امتلاك سيارة

الجدول (9) توزيع عينة الدراسة حسب متغير امتلاك سيارة

المتغير	العدد	النسبة المئوية %
لا	294	66.8
نعم	120	27.3
لم يجب	26	5.9
المجموع	440	100

الشكل (9) توزيع عينة الدراسة حسب متغير امتلاك سيارة



هل تمتلك سيارة

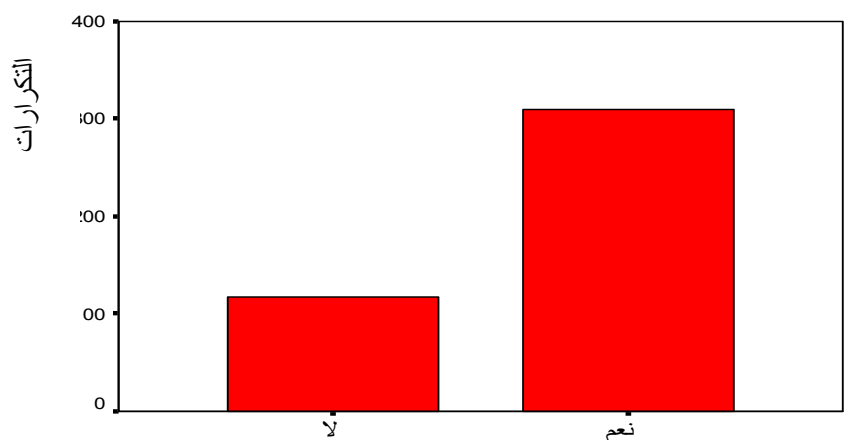
هل تمتلك سيارة

10-متغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل

الجدول (10) توزيع عينة الدراسة حسب متغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل

وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل	العدد	النسبة المئوية%
لا	118	26.8
نعم	310	70.5
لم يجب	12	2.7
المجموع	440	100

الشكل (10) توزيع عينة الدراسة حسب متغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل



هل يوجد مواصلات عامة بالقرب من منزلك

ملحق رقم (6) فرضيات الدراسة.

1. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، من حيث الاتجاهات نحو صعوبة الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد و متغير الحي.
2. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، من حيث الاتجاهات نحو أسباب التأخر في الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد و متغير الحي.
3. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، من حيث الاتجاهات نحو صعوبة المواصلات من وجهة نظر الأفراد و متغير الجنس
4. لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين توزيع الخدمات اليومية الذي يحتاج اليها الأفراد من وجهة نظر الأفراد و متغير الجنس
5. لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين التأخر في الوصول الى الخدمات العامة و متغير الجنس
6. لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين التأخر في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة و متغير الجنس
7. لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين امتلاك سيارة ومواجهة صعوبة في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة..
8. لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل ومواجهة صعوبة في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة..
9. لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، من حيث وجود صعوبة في الوصول الى أماكن الخدمات العامة و متغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل

10. لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين امتلاك سيارة والتأخير في الوصول الى اماكن الخدمات العامة.

11. لا توجد علاقة دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين وجود العيادة أو المستشفى بجوار السكن وخدمة وصول سيارة الاسعاف.

12. لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث التأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة والدخل .

ملحق رقم (7) إحصائيات حول فرضيات الدراسة

(1) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه " لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين الحي والصعوبة في الوصول الى المستشفيات بسبب بعد المسافة قمنا بتطبيق اختبار كاي تربيع على فئات الاجابة وفيما يلي جدول يوضح التكرارات والنسب المئوية لفئات الإجابة بين الحي والصعوبة في الوصول الى المستشفيات وجدوالذي يليه يوضح اختبار بيرسون كاي تربيع لمتغيرات الفرضية.

جدول (1) التوزيع النسبي والتكرارات بين الحي والصعوبة في الوصول الى المستشفيات بسبب بعد المسافة

المجموع	اسم الحي																	التكرارات	لا	هل تواجه صعوبة في الوصول الى العيادات او المستشفيات بسبب بعد المسافة
	المنطقة الصناعية	البلدة القديمة شارع غرناطة	بيت وزن	زواتا	كفر قليل	خلة العامود	شارع القدس	روجيب	المساكن الشعبية	الضاحية	غرناطة الياسمينية	راس العين	رفيديا	عسكر البلد عراق /التايه	غرب الجبل الشمالي	شرق الجبل الشمالي	المخفية			
158	2	16				6	2	1	3	10	26	18	27	5	18	10	14	التكرارات	لا	هل تواجه صعوبة في الوصول الى العيادات او المستشفيات بسبب بعد المسافة
100.0%	1.3%	10.1%				3.8%	1.3%	.6%	1.9%	6.3%	16.5%	11.4%	17.1%	3.2%	11.4%	6.3%	8.9%	النسبة المئوية %		
113	1	3	1	1	1	11	6	2	4	7	6	8	8	18	15	9	12	التكرارات		
100.0%	.9%	2.7%	.9%	.9%	.9%	9.7%	5.3%	1.8%	3.5%	6.2%	5.3%	7.1%	7.1%	15.9%	13.3%	8.0%	10.6%	النسبة المئوية %		
81		1	1	1	2	7	4	3	3	2	6	11	6	13	10	5	6	التكرارات	غالا	
100.0%		1.2%	1.2%	1.2%	2.5%	8.6%	4.9%	3.7%	3.7%	2.5%	7.4%	13.6%	7.4%	16.0%	12.3%	6.2%	7.4%	النسبة المئوية %		
78	1		2	4	4	6	7	7	4		2	13	7	6	4	5	6	التكرارات		نعم
100.0%	1.3%		2.6%	5.1%	5.1%	7.7%	9.0%	9.0%	5.1%		2.6%	16.7%	9.0%	7.7%	5.1%	6.4%	7.7%	النسبة المئوية %		
430	4	20	4	6	7	30	19	13	14	19	40	50	48	42	47	29	38	التكرارات	المجموع	
100.0%	.9%	4.7%	.9%	1.4%	1.6%	7.0%	4.4%	3.0%	3.3%	4.4%	9.3%	11.6%	11.2%	9.8%	10.9%	6.7%	8.8%	النسبة		

يتبين من الجدول السابق أن أكبر نسبة من عينة الدراسة التي لا تواجه صعوبة في الوصول الى المستشفيات بسبب بعد المسافة هي التي تسكن في ريفديا بنسبة 17.1% من المستجيبين وأعلى نسبة من عينة الدراسة التي نادرا ما تواجه صعوبة وغالبا هي التي تسكن في عسكر البلد /عراق التاية بنسبة 15.9% و16% على التوالي والنسبة الاكبر من العينة التي تواجه صعوبة في الوصول الى المستشفيات بسبب بعد المسافة هي سكان رأس العين بنسبة 16.7% ونلاحظ من الجدول السابق أن أكبر تكرار لفئة العينة التي لا تواجه صعوبة في الوصول الى المستشفيات بسبب بعد المسافة .

جدول(2) اختبار بيرسون كاي تربيع بين الحي والصعوبة في الوصول إلى المستشفيات.

119.338	قيمة بيرسون كاي تربيع
48	درجات الحرية
0.000	مستوى المعنوية

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

من الجدول السابق نلاحظ أن قيمة بيرسون كاي تربيع 119.338 ومستوى الدلالة 0.000. وهي أصغر من القيمة المحددة في الفرضية لذلك فأننا نرفض صحة الفرضية ونقول بأنه " توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين الحي والصعوبة في الوصول الى المستشفيات بسبب بعد المسافة ."

(2) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه "لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين الحي ووصول سيارة الاسعاف "قمنا بتطبيق اختبار كاي تربيع على فئات الاجابة وفيما يلي جدول (3) يوضح التكرارات والنسب المئوية لفئات الإجابة بين الحي ووصول سيارة الاسعاف و جدول (4) الذي يليه يوضح اختبار بيرسون كاي تربيع لمتغيرات الفرضية.

جدول(3)التوزيع النسبي والتكرارات بين الحي ووصول سيارة الاسعاف

المجموع	اسم الحي																	التكرارات	النسبة المئوية%	الاسعاف
	المنطقة الصناعية	البلدة القديمة شارع غرناطة	بيت وزن	زواتا	كفر قليل	خلة العامود	شارع القدس	روجيب	المساكن الشعبية	الضاحية	غرناطة الياسمينية	راس العين	رفيديا	عسكر البلد عراق/ التايه	غرب الجبل الشمالي	شرق الجبل الشمالي	المخفية			
80	1	1		2	1	10	6	2	1	5	2	2	3	14	9	9	12	التكرارات	لا	إذا كنت استخدم سيارة ت الاسعاف
100.0%	1.3%	1.3%		2.5 %	1.3%	12.5 %	7.5%	2.5%	1.3%	6.3%	2.5%	2.5%	3.8%	17.5%	11.3%	11.3 %	15.0 %	النسبة المئوية%	اعرف	
112			3	3	1	3	5	3	3		4	11	14	23	13	11	15	التكرارات	تصل	سابقا كيف تقيم خدمة وصول
100.0%			2.7 %	2.7 %	.9%	2.7%	4.5%	2.7%	2.7%		3.6%	9.8%	12.5%	20.5%	11.6%	9.8%	13.4 %	النسبة المئوية%	متاخرة	
107	2	8	1	1	2	10	5	5	6	6	12	17	13	3	12		4	التكرارات	تصل	سيارة الاسعاف
100.0%	1.9%	7.5%	.9 %	.9 %	1.9%	9.3%	4.7%	4.7%	5.6%	5.6%	11.2%	15.9%	12.1%	2.8%	11.2%		3.7%	النسبة المئوية%	خلال الوقت المطلو ب	
126	1	11			3	8	3	3	3	7	22	20	17	1	13	7	7	التكرارات	تصل	
100.0%	.8%	8.7%			2.4%	6.3%	2.4%	2.4%	2.4%	5.6%	17.5%	15.9%	13.5%	.8%	10.3%	5.6%	5.6%	النسبة المئوية%	بسرعه	
425	4	20	4	6	7	31	19	13	13	18	40	50	47	41	47	27	38	التكرارات		
100.0%	.9%	4.7%	.9 %	1.4 %	1.6%	7.3%	4.5%	3.1%	3.1%	4.2%	9.4%	11.8%	11.1%	9.6%	11.1%	6.4%	8.9%	النسبة المئوية%	المجموع	

يتبين من الجدول السابق أن أكبر نسبة من عينة الدراسة التي ال تستطيع تقييم سرعة وصول سيارة الاسعاف هي التي تسكن المخفية بنسبة 15% وعينة الدراسة التي ترى بأنها تصل متأخرة هي التي تسكن عسكر البلد/عراق التايه وأكبر نسبة من العينة التي ترى بأنها تصل خلال الوقت المطلوب هي التي تسكن راس العين والعينة التي ترى بأنها تصل بسرعة هي التي تسكن غرناطة الياسمينة بنسبة 17.5% الجدول السابق أن أكبر تكرار لفئة العينة التي ترى بان سيارة الاسعاف تصل بسرعة.

جدول(4) اختبار بيرسون كاي تربيع بين الحي وصول سيارة الاسعاف.

135.539	قيمة بيرسون كاي تربيع
48	درجات الحرية
0.000	مستوى المعنوية

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

من الجدول السابق نلاحظ أن قيمة بيرسون كاي تربيع 135.539 ومستوى الدلالة 0.000. وهي أصغر من القيمة المحددة في الفرضية لذلك فأنا نرفض صحة الفرضية ونقول بأنه" توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين الحي ووصول سيارة الاسعاف "

(3) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه" لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين التأخر في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة و متغير الجنس "قمنا بتطبيق اختبار كاي تربيع على فئات الاجابة وفيما يلي جدول (1) يوضح التكرارات والنسب المئوية لفئات الإجابة بين التأخر في الوصول الى الخدمات العامة ومتغير الجنس وجدول (5) الذي يليه يوضح اختبار بيرسون كاي تربيع لمتغيرات الفرضية.

جدول (5) التوزيع النسبي والتكرارات بين التأخر في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة و متغير الجنس

المجموع	هل تواجه صعوبة في الوصول الى العيادات او المستشفيات بسبب بعد المسافة				التكرارات	الجنس
	نعم	غالبا	نادرا	لا		
213	41	39	46	87	التكرارات	ذكر
100.0%	19.2%	18.3%	21.6%	40.8%	%	
217	37	42	67	71	التكرارات	انثى
100.0%	17.1%	19.4%	30.9%	32.7%	%	
430	78	81	113	158	التكرارات	المجموع
100.0%	18.1%	18.8%	26.3%	36.7%	%	

يتبين من الجدول السابق أن أكبر نسبة من عينة الدراسة من فئة الذكور لا تواجه صعوبة في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة بنسبة 40.8% و 21.6% منهم نادرا ما يواجهون صعوبة و 19.2% من فئة الذكور يواجهون صعوبة في الوصول بسبب بعد المسافة و 18.3% غالبا ما يواجهون صعوبة وايضا أكبر نسبة من فئة الاناث من العينة لا تواجه صعوبة في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة بنسبة 32.7% و 30.9% منهم نادرا ما يواجهون صعوبة و 19.4% من فئة الاناث غالبا ما يواجهون صعوبة في الوصول بسبب بعد المسافة و 17.1% يواجهون صعوبة

جدول (6) اختبار بيرسون كاي تربيع بين التأخر في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة و متغير الجنس

5.802	قيمة بيرسون كاي تربيع
3	درجات الحرية
0.122	مستوى المعنوية

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

من الجدول السابق نلاحظ أن قيمة بيرسون كاي تربيع 5.802 ومستوى الدلالة 0.122 وهي أكبر من القيمة المحددة في الفرضية لذلك فأنا نقبل صحة الفرضية ونقول بأنه " لا توجد علاقة

ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين التأخر في الوصول الى الخدمات العامة و متغير الجنس " .

(4) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه " لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل ومواجهة صعوبة في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة.." قمنا بتطبيق اختبار كاي تربيع على فئات الاجابة وفيما يلي جدول (7) يوضح التكرارات والنسب المئوية لفئات الإجابة بين وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل ومواجهة صعوبة في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة.. و جدول (8) الذي يليه يوضح اختبار بيرسون كاي تربيع لمتغيرات الفرضية.

جدول(7)التوزيع النسبي والتكرارات بين وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل ومواجهة صعوبة في الوصول الى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة..

المجموع	هل يوجد مواصلات عامة بالقرب من منزلك				
	نعم	لا			
155	121	34	التكرارات	لا	هل تواجه صعوبة في الوصول الى العيادات او المستشفيات بسبب بعد المسافة
100.0%	78.1%	21.9%	%		
110	82	28	التكرارات	نادرا	
100.0%	74.5%	25.5%	%		
80	55	25	التكرارات	غالبيا	
100.0%	68.8%	31.3%	%		
77	48	29	التكرارات	نعم	
100.0%	62.3%	37.7%	%		
306	116	116	التكرارات	المجموع	
72.5%	27.5%	27.5%	%		

يتبين من الجدول السابق أن أكبر نسبة من عينة الدراسة من الذين أجابوا بعدم وجود صعوبة في الوصول الى المستشفيات أو العيادات بسبب بعد المسافة لا توجد مواصلات عامة بالقرب

من المنزل و21.9% منهم لا توجد مواصلات عامة لديهم بالقرب من المنزل بينما عينة الدراسة التي أجابت بنادرا ما تواجه صعوبة في الوصول بسبب بعد المسافة 74.5% منهم توجد مواصلات عامة بالقرب من المنزل والباقي لا توجد مواصلات أما عينة الدراسة من الذين اجابوا غالبا ما يجدون صعوبة في الوصول الى المستشفيات أو العيادات بسبب بعد المسافة توجد مواصلات عامة بالقرب من المنزل وبنسبة 68.8% و31.3% منهم لا توجد مواصلات بالقرب من المنزل ومن يجد صعوبة في الوصول إلى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة 62.3% توجد مواصلات عامة بالقرب من المنزل و37.7% لا توجد مواصلات.

جدول (8) اختبار بيرسون كاي تربيع بين وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل ومواجهة صعوبة في الوصول إلى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة..

7.193	قيمة بيرسون كاي تربيع
3	درجات الحرية
0.066	مستوى المعنوية

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

من الجدول السابق نلاحظ أن قيمة بيرسون كاي تربيع 7.193 ومستوى الدلالة . 0.066 وهي أكبر من القيمة المحددة في الفرضية لذلك فأننا نقبل صحة الفرضية ونقول بأنه " لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل ومواجهة صعوبة في الوصول إلى العيادات أو المستشفيات بسبب بعد المسافة."

ملحق رقم (8) تحليل سهولة الوصول إلى الخدمات العامة.

(1) تحليل الإيصالية إلى الكليات أو الجامعات حسب الحي

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي		
1	زواتا	.22361	2.5000	83.3%	كبيرة
2	كفر قليل	.29738	2.4286	81.0%	كبيرة
3	روحيب	.18040	2.3846	79.5%	كبيرة
4	عسكر البلد/ عراق التايه	.12136	2.2250	74.2%	كبيرة
5	راس العين	.08708	2.2200	74.0%	كبيرة
6	غرناطة الياسمينه	.10256	2.1026	70.1%	كبيرة
7	المساكن الشعبية	.19511	2.0714	69.0%	متوسطة
8	شارع القدس	.16175	2.0526	68.4%	متوسطة
9	شرق الجبل الشمالي	.15838	2.0357	67.9%	متوسطة
10	خلة العامود	.12686	1.9677	65.6%	متوسطة
11	غرب الجبل الشمالي	.10689	1.9130	63.8%	متوسطة
12	البلدة القديمة شارع غرناطة	.10942	1.6500	55.0%	متوسطة
13	المخفية	.12175	1.6316	54.4%	متوسطة
14	الضاحية	.15692	1.6316	54.4%	متوسطة
15	بيت وزن	.28868	1.5000	50.0%	متوسطة
16	رفيديا	.06546	1.2609	42.0%	قليلة
17	المنطقة الصناعية	.25000	1.2500	41.7%	قليلة

(2) تحليل الايصالية إلى المكتبات العامة حسب الحي.

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
1	زواتا	.20000	2.8000	كبيرة 93.3%
2	بيت وزن	.25000	2.7500	كبيرة 91.7%
3	عسكر البلد/ عراق التايه	.10622	2.4000	كبيرة 80.0%
4	راس العين	.09372	2.3600	كبيرة 78.7%
5	شارع القدس	.14989	2.2632	كبيرة 75.4%
6	روحيب	.20108	2.2308	كبيرة 74.4%
7	شرق الجبل الشمالي	.11905	2.2143	كبيرة 73.8%
8	المساكن الشعبية	.18689	2.2143	كبيرة 73.8%
9	غرب الجبل الشمالي	.11756	2.1739	كبيرة 72.5%
10	غرناطة الياسمينية	.10420	2.1707	كبيرة 72.4%
11	كفر قليل	.26082	2.1429	كبيرة 71.4%
12	المخفية	.13071	2.0811	متوسطة 69.4%
13	خلة العامود	.10302	2.0645	متوسطة 68.8%
14	رفيديا	.12508	1.9778	متوسطة 65.9%
15	الضاحية	.17168	1.8000	متوسطة 60.0%
16	البلدة القديمة شارع غرناطة	.19022	1.7500	متوسطة 58.3%
17	المنطقة الصناعية	.25000	1.2500	قليلة 41.7%

يتبين من الجدول رقم (1) إن عينة الدراسة من سكان زواتا تواجه صعوبة كبيرة في الوصول الى المكتبات العامة بينما سكان المنطقة الصناعية تواجه صعوبة قليلة في الوصول الى المكتبات العامة.

(3) تحليل الايصالية إلى البريد حسب الحي.

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
1	زواتا	.00000	3.0000	كبيرة 100.0 %
2	بيت وزن	.00000	3.0000	كبيرة 100.0 %
3	المخفية	.12899	2.4474	كبيرة 81.6%
4	شارع القدس	.17456	2.3684	كبيرة 78.9%
5	كفر قليل	.18443	2.2857	كبيرة 76.2%
6	روحيب	.23077	2.2308	كبيرة 74.4%
7	عسكر البلد/ عراق التايه	.10012	2.1951	كبيرة 73.2%
8	رفيديا	.11372	2.1489	كبيرة 71.6%
9	المساكن الشعبية	.23103	2.1429	كبيرة 71.4%
10	شرق الجبل الشمالي	.13539	2.0714	متوسطة 69.0%
11	خلة العامود	.15015	2.0323	متوسطة 67.7%
12	راس العين	.09320	1.8800	متوسطة 62.7%
13	غرب الجبل الشمالي	.10124	1.8696	متوسطة 62.3%
14	الضاحية	.11239	1.6000	متوسطة 53.3%
15	غرناطة الياسمينية	.08271	1.3415	قليلة 44.7%
16	البلدة القديمة شارع غرناطة	.10513	1.3000	قليلة 43.3%
17	المنطقة الصناعية	.00000	1.0000	قليلة 33.3%

يتبين من الجدول رقم (1) إن عينة الدراسة من سكان زواتا وبيت وزن تواجه صعوبة كبيرة في الوصول الى البريد بينما سكان المنطقة الصناعية تواجه صعوبة قليلة في الوصول الى البريد .

(4) تحليل الايصالية إلى المؤسسات الحكومية حسب الحي.

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
1	كفر قليل	.00000	3.0000	كبيرة 100.0%
2	زواتا	.00000	3.0000	كبيرة 100.0%
3	بيت وزن	.00000	3.0000	كبيرة 100.0%
4	روحيب	.17485	2.6923	كبيرة 89.7%
5	المخفية	.11969	2.5676	كبيرة 85.6%
6	راس العين	.08300	2.5306	كبيرة 84.4%
7	شارع القدس	.14035	2.5263	كبيرة 84.2%
8	غرب الجبل الشمالي	.08418	2.4043	كبيرة 80.1%
9	المساكن الشعبية	.19410	2.2857	كبيرة 76.2%
10	خلة العامود	.13090	2.2581	كبيرة 75.3%
11	شرق الجبل الشمالي	.13660	2.1786	كبيرة 72.6%
12	عسكر البلد/ عراق التايه	.11209	2.1000	كبيرة 70.0%
13	رفيديا	.10989	2.0444	متوسطة 68.1%
14	غرناطة الياسمينية	.11836	2.0244	متوسطة 67.5%
15	الضاحية	.14327	1.9000	متوسطة 63.3%
16	البلدة القديمة شارع غرناطة	.14327	1.9000	متوسطة 63.3%
17	المنطقة الصناعية	.25000	1.2500	قليلة 41.7%

يتبين من الجدول رقم (1) إن عينة الدراسة من سكان كفر قليل وزواتا وبيت وزن تواجه صعوبة كبيرة في الوصول إلى المؤسسات الحكومية بينما سكان المنطقة الصناعية تواجه صعوبة قليلة في الوصول إلى المؤسسات الحكومية كما هو مبين في الشكل التالي:

(4) تحليل الإيصالية الى البنوك حسب الحي.

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
1	زواتا	.33333	2.6667	كبيرة 88.9%
2	وزن بيت	.50000	2.5000	كبيرة 83.3%
3	قليل كفر	.20203	2.4286	كبيرة 81.0%
4	المخفية	.13356	2.3947	كبيرة 79.8%
5	روحيب	.23709	2.3077	كبيرة 76.9%
6	التايه عراق/ البلاد عسكر	.12496	2.0976	متوسطة 69.9%
7	رفيديا	.11796	2.0652	متوسطة 68.8%
8	الشمالي الجبل شرق	.14069	1.9643	متوسطة 65.5%
9	القدس شارع	.20906	1.9474	متوسطة 64.9%
10	الشعبية المساكن	.19511	1.9286	متوسطة 64.3%
11	الشمالي الجبل غرب	.10194	1.8936	متوسطة 63.1%
12	العين راس	.09509	1.8776	متوسطة 62.6%
13	العامود خلة	.12876	1.7742	متوسطة 59.1%
14	الضاحية	.13377	1.6000	متوسطة 53.3%
15	الياسمينه غرناطة	.08467	1.3902	قليلة 46.3%
16	غرناطة شارع القديمة البلدة	.09177	1.2000	قليلة 40.0%
17	الصناعية المنطقة	.00000	1.0000	قليلة 33.3%

يتبين من الجدول رقم (1) إن عينة الدراسة من سكان وزواتا تواجه صعوبة كبيرة في الوصول الى البنوك بينما سكان المنطقة الصناعية تواجه صعوبة قليلة في الوصول الى البنوك كما هو مبين في الشكل التالي:

(5) تحليل الايصالية إلى الحدائق العامة حسب الحي

الترتيب	أسم الحي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	
1	راس العين	.05335	2.8367	كبيرة 94.6%
2	كفر قليل	.18443	2.7143	كبيرة 90.5%
3	المخفية	.10464	2.5526	كبيرة 85.1%
4	روجيب	.18311	2.5385	كبيرة 84.6%
5	غرب الجبل الشمالي	.07961	2.5319	كبيرة 84.4%
6	غرناطة الياسمينية	.11259	2.4250	كبيرة 80.8%
7	خلة العامود	.11983	2.3871	كبيرة 79.6%
8	شارع القدس	.15692	2.3684	كبيرة 78.9%
9	شرق الجبل الشمالي	.12822	2.3571	كبيرة 78.6%
10	البلدة القديمة شارع غرناطة	.19568	2.3500	كبيرة 78.3%
11	عسكر البلد/ عراق التايه	.11130	2.3333	كبيرة 77.8%
12	بيت وزن	.25000	2.2500	كبيرة 75.0%
13	رفيديا	.11232	2.0222	متوسطة 67.4%
14	المساكن الشعبية	.16456	1.9286	متوسطة 64.3%
15	زواتا	.30732	1.8333	متوسطة 61.1%
16	الضاحية	.17168	1.8000	متوسطة 60.0%
17	المنطقة الصناعية	.28868	1.5000	متوسطة 50.0%

يتبين من الجدول رقم (1) إن عينة الدراسة من سكان راس العين تواجه صعوبة كبيرة في الوصول الى الحدائق العامة بينما سكان المنطقة الصناعية تواجه صعوبة متوسطة في الوصول الى الحدائق العامة كما هو مبين في الشكل التالي:

ملحق رقم (9) التحليل الإحصائي للفرضيات ونتائج اختباراتها.

(1) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه "لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث الاتجاهات نحو صعوبة الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد ومتغير الحي " استخدم المتوسطات الحسابية واختبار التباين الأحادي (onewayANOVA) للعينات المستقلة وكانت النتائج كما هو مبين في الجدولين رقم (1،2) التاليين:

جدول (1) المتوسطات الحسابية لصعوبة الوصول الى الخدمات العامة ومتغير الحي

المتوسط الحسابي	العدد	المتغير
2.0048	38	المخفية
2.0789	29	شرق الجبل الشمالي
1.9111	47	غرب الجبل الشمالي
2.1649	43	عسكر البلد/ عراق التايه
1.7000	48	رفيديا
2.0556	50	راس العين
1.6681	41	غرناطة الياسمينه
1.6699	20	الضاحية
1.9821	14	المساكن الشعبية
2.3136	13	روجيب
2.1377	19	شارع القدس
1.9425	31	خلة العامود
2.2527	7	كفر قليل

2.2914	6	زواتا
2.2115	4	بيت وزن
1.4667	20	البلدة القديمة شارع غرناطة
1.2917	4	المنطقة الصناعية

تضح من خلال الجدول (1) ان هناك فروق بين الأوساط الحسابية لفئات متغير الحي حيث كانت أعلى الأوساط الحسابية لفئة حي روجيب واطلها لفئة المنطقة الصناعية وللتحقق ما اذا كانت الفروق في المتوسطات الحسابية قد وصلت الى مستوى الدلالة الإحصائية استخدم اختبار تحليل التباين الاحادي والجدول (2) يوضح ذلك:

الجدول (2) نتائج اختبار التباين الأحادي لدلالة الفروق من حيث الاتجاهات نحو صعوبة الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد ومتغير الحي

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة (ف) المحسوبة	مستوى الدلالة (P)
المربعات بين الفئات	21.267	16	1.329	7.715	.000
المربعات الداخلية	71.841	417	.172		
المجموع الكلي	93.108	433			

*دال إحصائياً عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

يتبين من الجدول رقم (2) إن قيمة مستوى الدلالة 0.000 هذه القيمة أصغر من القيمة المحددة في الفرضية وهي (0.05)، ولذلك فإننا نرفض صحة الفرضية ونقول بأنه " توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، من حيث الاتجاهات نحو صعوبة الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد تعزى إلي متغير الحي "

(2) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه "لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث الاتجاهات نحو أسباب التأخر في الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد تعزى الى متغير الحي " استخدم المتوسطات الحسابية واختبار التباين الأحادي (one way ANOVA) للعينات المستقلة وكانت النتائج كما هو مبين في الجدولين رقم (4،3) التاليين:-

جدول (3)

المتوسطات الحسابية للاتجاهات نحو أسباب التأخر في الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد تعزى الى متغير الحي

المتوسط الحسابي	العدد	المتغير
2.4121	33	المخفية
1.9556	27	شرق الجبل الشمالي
2.0806	36	غرب الجبل الشمالي
2.2341	41	عسكر البلد/ عراق التايه
2.2240	25	رفيديا
2.3469	49	راس العين
2.2808	39	غرناطة الياسمينه
2.2667	18	الضاحية
2.1231	13	المساكن الشعبية
2.2154	13	روجيب
2.2000	18	شارع القدس
2.0222	27	خلة العامود

2.0571	7	كفر قليل
2.1000	6	زواتا
1.8667	3	بيت وزن
2.2000	19	البلدة القديمة شارع غرناطة
2.4000	4	المنطقة الصناعية

تضح من خلال الجدول (3) ان هناك فروق بين الأوساط الحسابية لفئات متغير الحي حيث كانت أعلى الأوساط الحسابية لفئة حي المخفية واقلها لفئة بيت وزن وللتحقق ما اذا كانت الفروق في المتوسطات الحسابية قد وصلت الى مستوى الدلالة الإحصائية استخدم اختبار تحليل التباين الاحادي والجدول (4) يوضح ذلك:

الجدول (4) نتائج اختبار التباين الأحادي لدلالة الفروق من حيث الاتجاهات نحو أسباب التأخر في الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد تعزى الى متغير الحي

مصدر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	قيمة (ف) المحسوبة	مستوى الدلالة (P)
المربعات بين الفئات	6.683	16	.418	2.636	.001
المربعات الداخلية	57.202	361	.158		
المجموع الكلي	63.884	377			

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

يتبين من الجدول رقم (5) إن قيمة مستوى الدلالة 0.001 هذه القيمة أصغر من القيمة المحددة في الفرضية وهي (0.05)، ولذلك فإننا نرفض صحة الفرضية ونقول بأنه " توجد فروق

ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، من حيث الاتجاهات نحو أسباب التأخر في الوصول الى الخدمات العامة من وجهة نظر الأفراد تعزى إلي متغير الحي "

(3) "لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، من حيث الاتجاهات نحو صعوبة المواصلات من وجهة نظر الأفراد ومتغير الجنس"، من أجل فحص صحة الفرضية المتعلقة بمتغير الجنس استخدم اختبار (ت) للعينات المستقلة وكانت النتائج كما هو مبين في الجدول رقم () التالي:-

الجدول (5) نتائج اختبار (ت) لدلالة الفروق من حيث الاتجاهات نحو صعوبة المواصلات من وجهة نظر الأفراد ومتغير الجنس

الدلالة (P)	قيمة (ت)	أنثى (العدد=219)		ذكر (العدد=215)	
		الانحراف	المتوسط	الانحراف	المتوسط
0.016	-4.140	.47211	2.0184	.43752	1.8374

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)، بدرجات حرية (432)

يتبين من الجدول رقم (5) السابق، أن مستوى الدلالة 0.016، وهذه القيمة أصغر من القيمة المحددة في الفرضية وهي (0.05)، ولذلك فإننا نرفض صحة الفرضية ونقول بأنه "توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، من حيث الاتجاهات نحو صعوبة المواصلات من وجهة نظر الأفراد ومتغير الجنس"

ويتبين من الجدول السابق أن هناك تباعد في الوسط الحسابي لفئة ذكر (1.8374) وفئة الاناث (2.0184) حيث أن فئة الإناث تميل الى أنها تواجه صعوبة كبيرة في الوصول الى الخدمات العامة مقارنة بالذكور.

(4) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه "لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين توزيع الخدمات اليومية الذي يحتاج إليها الأفراد و متغير الجنس" قمنا بتطبيق اختبار كاي تربيع على فئات الإجابة وفيما يلي جدول (6) يوضح التكرارات والنسب المئوية لفئات الإجابة بين توزيع الخدمات اليومية الذي يحتاج إليها الأفراد من وجهة نظر الأفراد و متغير الجنس و جدول (7) الذي يليه يوضح اختبار بيرسون كاي تربيع لمتغيرات الفرضية.

جدول (6) التوزيع النسبي والتكرارات بين توزيع الخدمات اليومية الذي يحتاج إليها الأفراد و

متغير الجنس

المجموع	هل تشعر ان الخدمات التى تحتاج اليها يوميا موزعة بجوار سكنك			التكرارات	الجنس
	موزعه جيدا	موزعه نسبيا	غير موزعه بشكل جيد		
216	32	120	64	التكرارات	ذكر
100.0 %	14.8%	55.6%	29.6%	%	
218	20	102	96	التكرارات	انثى
100.0 %	9.2%	46.8%	44.0%	%	
434	52	222	160	التكرارات	المجموع
100.0 %	12.0%	51.2%	36.9%	%	

يتبين من الجدول السابق أن 55.6% من فئة الذكور ترى أن الخدمات التي يحتاج إليها يوميا موزعة نسبيا بجوار السكن و 29.6% يرون بأنها غير موزعة بشكل جيد و 14.8% منهم يرون بأنها موزعة جيدا و 46.8% من فئة الإناث ترى بان الخدمات التي يحتجن أليهن يوميا موزعة نسبيا و 44% يرون بأنها غير موزعة بشكل جيد و 9.2% من فئة الإناث يرون بأنها موزعة جيدا

جدول (7) اختبار بيرسون كاي تربيع بين توزيع الخدمات اليومية الذي يحتاج اليها الأفراد

من و متغير الجنس

10.620	قيمة بيرسون كاي تربيع
2	درجات الحرية
0.005	مستوى المعنوية

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

من الجدول السابق نلاحظ أن قيمة بيرسون كاي تربيع 10.620 ومستوى الدلالة 0.005 وهي أصغر من القيمة المحددة في الفرضية لذلك فأنا نرفض صحة الفرضية ونقول بأنه " توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين توزيع الخدمات اليومية الذي يحتاج اليها الأفراد و متغير الجنس"

(5) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه "لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين التأخر في الوصول الى الخدمات العامة و متغير الجنس "قمنا بتطبيق اختبار كاي تربيع على فئات الاجابة وفيما يلي جدول (8) يوضح التكرارات والنسب المئوية لفئات الإجابة بين التأخر في الوصول الى الخدمات العامة و متغير الجنس و جدول (2) الذي يليه يوضح اختبار بيرسون كاي تربيع لمتغيرات الفرضية.

جدول(8) التوزيع النسبي والتكرارات بين التأخر في الوصول الى الخدمات العامة و متغير الجنس

المجموع	عند ذهابك الى اماكن الخدمات العامة هل تتأخر في الوصول						
	نعم	غالبا	نادرا	لا			
210	34	52	73	51	التكرارات	ذكر	الجنس
100.0%	16.2%	24.8%	34.8%	24.3%	%		
206	44	61	45	56	التكرارات	انثى	
100.0%	21.4%	29.6%	21.8%	27.2%	%		
416	78	113	118	التكرارات	التكرارات	المجموع	
100.0%	18.8%	27.2%	28.4%	%	%		

يتبين من الجدول السابق أن أكبر نسبة من عينة الدراسة من فئة الذكور بنسبة 34.8% نادرا ما تتأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة 24.3% لا تتأخر في الوصول وغالبا ما تتأخر

في الوصول و 16.2% من فئة الذكور تتأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة بينما 2 النسبة الأكبر من عينة الدراسة من فئة الإناث غالباً ما تتأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة و 27.2% منهم لا يتأخرون و 21.8% نادراً و 21.4% منهم يتأخرون في الوصول الى أماكن الخدمات العامة.

جدول (9) اختبار بيرسون كاي تربيع بين التأخر في الوصول الى الخدمات العامة و متغير

الجنس

8.839	قيمة بيرسون كاي تربيع
3	درجات الحرية
0.032	مستوى المعنوية

*دال إحصائياً عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

من الجدول السابق نلاحظ أن قيمة بيرسون كاي تربيع 8.839 ومستوى الدلالة 0.032 وهي أصغر من القيمة المحددة في الفرضية لذلك فإننا نرفض صحة الفرضية ونقول بأنه " توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين التأخر في الوصول الى الخدمات العامة و متغير الجنس "

(6) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه "لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث وجود صعوبة في الوصول الى أماكن الخدمات العامة ومتغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل"، استخدم اختبار (ت) للعينات المستقلة وكانت النتائج كما هو مبين في الجدول رقم (10) التالي:

الجدول (10) نتائج اختبار (ت) لدلالة الفروق من حيث وجود صعوبة في الوصول الى أماكن الخدمات العامة ومتغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل

الدلالة (P)	قيمة (ت)	نعم (العدد=240)		لا (العدد=93)	
		الانحراف	المتوسط	الانحراف	المتوسط
0.000	4.077	0.20932	1.4785	0.17989	1.5789

*دال إحصائياً عند مستوى الدلالة $(\alpha=0.05)$ ، بدرجات حرية (58)

يتبين من الجدول رقم (10) السابق، أن مستوى الدلالة 0.000 وهذه القيمة أصغر من القيمة المحددة في الفرضية وهي (0.05) ، ولذلك فإننا نقبل صحة الفرضية ونقول بأنه "توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، من حيث وجود صعوبة في الوصول الى أماكن الخدمات العامة ومتغير وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل".

ويتبين من الجدول أن هناك تباعد بين الأوساط الحسابية لفئة عدم وجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل (1.5789) ووجود مواصلات عامة بالقرب من المنزل (1.4785) حيث أن فئة من لا يوجد مواصلات عامة بالقرب من المنزل تميل الى الموافقة بشكل أكبر نحو أن هناك وجود صعوبة في الوصول الى أماكن الخدمات العامة من فئة التي توجد مواصلات عامة بالقرب من منزلها.

(7) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه " لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين امتلاك سيارة والتأخير في الوصول الى اماكن الخدمات العامة..." "قمنا بتطبيق اختبار كاي تربيع على فئات الاجابة وفيما يلي جدول (11) يوضح التكرارات والنسب المئوية لفئات الإجابة بين امتلاك سيارة والتأخير في الوصول لاماكن الخدمات العامة.

جدول(11) التوزيع النسبي والتكرارات بين امتلاك سيارة والتأخير للوصول للخدمات العامة

المجموع	هل تمتلك سيارة			
	نعم	لا		
103	46	57	التكرارات	لا
100.0%	44.7%	55.3%	%	
113	40	73	التكرارات	نادرا
100.0%	35.4%	64.6%	%	
108	17	91	التكرارات	غالبا
100.0%	15.7%	84.3%	%	
71	12	59	التكرارات	نعم
100.0%	16.9%	83.1%	%	
395	115	280	التكرارات	المجموع
100.0%	29.1%	70.9%	%	

عند ذهابك الى
اماكن الخدمات
العامة هل
تتاخر في
الوصول

وجداول (12) يليه يوضح اختبار بيرسون كاي تربيع لمتغيرات الفرضية.

يتبين من الجدول السابق أن أكبر نسبة من عينة الدراسة من الذين لا يتأخرون في الوصول الى أماكن الخدمات العامة 55.3% منهم لا يملكون سيارة و 44.7% يملكون سيارة و من نادرا من يتأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة من عينة الدراسة 64.6% و 35.4% يمتلكون سيارة ومن غالبا من يتأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة من عينة الدراسة 84.3% لا يملكون سيارة والباقي يمتلك سيارة و 83.1% من عينة الدراسة ممن يتأخرون في الوصول لا يملكون سيارات و 16.9% منهم يمتلكون سيارة.

جدول (12) اختبار بيرسون كاي تربيع بين امتلاك سيارة والتأخير في الوصول الى أماكن

الخدمات العامة

28.715	قيمة بيرسون كاي تربيع
3	درجات الحرية
0.00	مستوى المعنوية

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

من الجدول السابق نلاحظ أن قيمة بيرسون كاي تربيع 28.715 ومستوى الدلالة 0.000 وهي أصغر من القيمة المحددة في الفرضية لذلك فأنا نرفض صحة الفرضية ونقول بأنه " توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين امتلاك سيارة والتأخير في الوصول الى أماكن الخدمات العامة".

(8) من أجل دراسة صحة الفرضية القائلة بأنه "لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة $(\alpha=0.05)$ ، بين التأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة والدخل..." "قمنا بتطبيق اختبار كاي تربيع على فئات الاجابة وفي يلي جدول (13)

جدول (13) التوزيع النسبي والتكرارات بين التأخر في الوصول أماكن الخدمات العامة والدخل.

المجموع	الدخل فئات				التكرارات		
	من 551- فاكثر	من 351- 550	من 151- 350	150 فاقل			
46	6	12	22	6	التكرارات	لا	عند ذهابك الى الخدمات اماكن العامة هل تتاخر في الوصول
100.0%	13.0%	26.1%	47.8%	13.0%	%		
61		12	32	17	التكرارات	نادرا	
100.0%		19.7%	52.5%	27.9%	%		
49	5	6	24	14	التكرارات	غالبا	
100.0%	10.2%	12.2%	49.0%	28.6%	%		
32	3	8	14	7	التكرارات	نعم	
100.0%	9.4%	25.0%	43.8%	21.9%	%		
14	38	92	44	44	التكرارات	المجموع	
7.4%	20.2%	48.9%	23.4%	23.4%	%		

جدول (14) يوضح اختبار بيرسون كاي تربيع لمتغيرات الفرضية.

يتبين من الجدول السابق أن أكبر نسبة من عينة الدراسة من الذين لا يتأخرون في الوصول الى أماكن الخدمات العامة 47.8% منهم مستوى دخلهم ما بين 151-350 و 26.1% من 351-500 دينار و 13% و 150 دينار فأقل و من 551 فأكثر و من نادرا من يتأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة من عينة الدراسة 52.5% منهم دخلهم ما بين 151- و 27.9% منهم 150 دينار فأقل و 19.7% دخلهم ما بين 351-550 دينار ومن غالبا ممن يتأخرون في الوصول الى أماكن الخدمات العامة 49% دخلهم ما بين 151-350 دينار و 28.6% و 150 دينار فأقل و 12.2% من 351-550 ومن 551 فأكثر 10.2% منهم غالبا ما يتأخرون وأكبر نسبة من عينة الدراسة ممن يتأخرون 43.8% منهم دخلهم ما بين 151-350 و 25% من 351-55 دينار و 21.9% و 150 دينار فأقل و 9.4% و 551- فأكثر

جدول (14) اختبار بيرسون كاي تربيع بين التأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة

والدخل

5.573	قيمة بيرسون كاي تربيع
3	درجات الحرية
0.134	مستوى المعنوية

*دال إحصائيا عند مستوى الدلالة ($\alpha=0.05$)

من الجدول السابق نلاحظ أن قيمة بيرسون كاي تربيع 5.573 ومستوى الدلالة 0.134 وهي أصغر من القيمة المحددة في الفرضية لذلك فأننا تقبل صحة الفرضية ونقول بأنه "لا توجد علاقة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha=0.05$)، بين التأخر في الوصول الى أماكن الخدمات العامة والدخل " .

**An-Najah National University
Faculty of Graduate Studies**

**Accessibility Measures to Public Services in Palestinian Cities:
The Case of Nablus City**

**Prepared by
Ghrood Ghaleb Subhee Awadeh**

Supervisors

**Dr. Khaled Al-Sahili
Dr. Ali Abdelhamid**

*Submitted in Partial Fulfilment of the Requirements for the Degree of
Master in Urban and Regional Planning, Faculty of Graduate Studies at
An-Najah National University, Nablus, Palestine*

2007

**Accessibility Measures to Public Services in Palestinian Cities:
The Case of Nablus City**

**Prepared by
Ghrood Ghaleb Subhee Awadeh**

**Supervisors
Dr. Khaled Al-Sahili
Dr. Ali Abdelhamid**

Abstract

The distribution and planning of public services is considered one of the major objectives of city planning due to its direct relation with serving residents, meeting their needs, and their accessibility to these services.

The Palestinian cities in general and Nablus city in particular are suffering from the random distribution of public services without referring to the planning regulations that are based on population density and range of these services. In addition, there is a difficulty for the inhabitants of some residential districts, especially the outer ones and the suburbs, in accessibility to basic services like education and health.

The major aim of this thesis is to study and analyze the current situation of public services in Nablus City as a case study through the application of certain accessibility measures to these services. The methodology of the study was based mainly on the descriptive and analytical methods using the available data and the field survey of public services as well as the results of the questionnaire distributed to a random sample in the city to measure the accessibility and determine the difficulties in access to these services.

The results of the study indicated that there is a medium degree of accessibility to public services for most districts in Nablus City except

some suburbs like Kufr Qallil, Zawata, and Roujeeb, which face difficulty in access to these services. Also, the results showed that there is a medium degree of difficulty in most districts and a high degree of difficulty in the suburbs to access to public hospitals.

For other services like public libraries, banks, and post office, the results indicated that there is a medium degree of difficulty in access to such services from most of districts in the city.

The results of the study have referred the difficulty in access to public services in Nablus City to certain factors, the most important being the long distance from public services, traffic congestion, and the absence of public transportation.

The study suggested providing certain public services in specified locations in the city of Nablus so that to cover the shortage in distribution of these services through out the city; and to provide better accessibility for these services to the surrounding neighbourhoods.

The study recommended the necessity of using the accessibility measures as a basic factor in the planning and distribution of public services in the city. In addition, it recommended the necessity of undertaking a traffic plan for arranging the transportation network, and the provision of public transportation service in Nablus City.

Finally, the study recommended the importance of preparing similar studies in other Palestinian cities on the regional scale including the city and its surroundings.