



اعادة تخطيط وتصميم مداخل المدن الفلسطينية

المدخل الغربي لمدينة نابلس

(قلقيلية - نابلس) حالة دراسية

اعداد الطالبة : عائشة موفق محمد جانم

تحت اشراف :

الدكتور علي عبد الحميد

الدكتورة زهراء زواوي

تم تقديم هذا البحث ضمن مساق مشروع التخرج (2)

بقسم هندسة التخطيط العمراني ،

كلية الهندسة وتكنولوجيا المعلومات، جامعة النجاح الوطنية ، نابلس

أيار ، 2020

الإهداء

إلى من أسعى لرضاهم وإرضائهم.. إلى من رسم لي طريق العلم بتعبه
وعرقه، وغرس بي حب العلم، إلى قوتي وقدوتي أبي العزيز موفق
إلى بسمه الحياة وسر الوجود، ومن كانت عوناً لي في كل أوقاتي ومهونة لكل
الصعاب ومن كان دعاؤها سر نجاحي.. أمي الغالية رنا
إلى من بهم أكبر وعليهم أعتمد.. اخواتي (سجي ، اسراء،ميرا وفرح)
واخوتي (مُحَمَّد ، مجاهد ، عبد الرحمن)
إلى الأخوات اللواتي لم تلدهن امي (علا ودانا)..رفيقات دربي ومن هَوَّنوا علي ثقل
هذه الأيام
إلى دفعتي الغالية ومن كانوا رفاقاً لي لخمس سنوات متتالية ولم يتسنى لنا أن نودع
بعضنا البعض بسبب ما حل بنا من ظروف حالت دون لقاءنا مرة أخرى
إليكم جميعاً أهديكم عملي المتواضع هذا واسأل الله أن يجعله في ميزان حسناتي.
والحمد لله رب العالمين

شكر وتقدير

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ: " رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَى
وَالِدَيَّ " الحمد لله على إحسانه والشكر له على توفيقه وأشهد أن لا إله إلا الله وأن
مُحَمَّدًا عبده ورسوله، الحمد لله حمداً كثيراً يليق بجلاله وعظيم سلطانه الذي وفقني
وأعانتني على إتمام هذا المشروع وإخراجه إلى النور وأصلي وأسلم على من لا نبي
بعده خاتم الأنبياء والمرسلين ومعلم البشرية أجمعين

قال رسول الله ﷺ " من لا يشكر الناس لا يشكر الله " بفضل الله تم إنجاز هذا
البحث واعترافاً مني بنسب الفضل إلى أهله أتقدم بأسمى آيات الشكر والعرفان
إلى الدكتورة زهراء زواوي والدكتور علي عبد الحميد اللذان أشرفا على هذا
المشروع خطوة بخطوة حتى رأى النور ومدوا لي يد العون في كل لحظة ولم ييخلوا
بأي نصيحة وتوجيه لإتمام هذا المشروع أدامكم الله ونفع بكم وبعلمكم كما وأتقدم
بجزيل الشكر والامتنان إلى الأستاذ صلاح الشخشير على توجيهاته ومساعدته في
إتمام هذا المشروع فقد أعطانا من وقته الكثير.

ولا أنسى دكاترة قسم التخطيط العمراني اللذين كان لهم كبير الأثر في وصولي لهذه
المرحلة الدكتور عماد دواس، الدكتور إيهاب حجازي، الدكتورة فداء ياسين،
المهندسة آلاء حبيبة

كما وأشكر كل من مد لي يد العون والمساعدة ومن أبدى لي رأياً أو قدم لي
مساعدة في إتمام هذا المشروع فلکم مني كل الشكر والتقدير وبالرغم من صعوبة
الظروف والأجواء وجائحة كورونا إلا أننا قد استطعنا وكنا على قدر هذه
المسؤولية واتمنا هذا المشروع فالحمد لله الذي أعاننا ...

فهرس المحتويات

I.....	الغلاف
IV.....	الإهداء
IIIV	شكر وتقدير
IV.....	فهرس المحتويات
V.....	فهرس الصور والأشكال
1	مقدمة عامة
2	الفصل الأول: مقدمة البحث
2	1-1 المقدمة
2	2-1 تعريف عام لمدخل المدينة
3	3-1 مشكلة البحث :
4	4-1 أهمية ومبررات البحث :
4	5-1 أهداف البحث :
6	6-1 خطة ومنهجية البحث
7	7-1 مصادر المعلومات
8	الفصل الثاني
8	الاطار المفاهيمي والنظري
8	1-2 تمهيد :
8	2-2 مفهوم المدينة:
9	3-2 النسيج الحضري:
10.....	4-2 صورة المدينة:
10.....	5-2 أداء المدينة
11.....	6-2 بناء صورة للمدينة
12.....	7-2 عناصر المدينة
15.....	8-2 العلاقة بين صورة المدينة الذهنية ومدخل المدينة
15.....	9-2 المبادئ التحليلية في تخطيط مدخل المدينة

16.....	10-2 مفهوم الفضاءات العامة الحضرية:
16.....	11-2 مفهوم مدخل المدينة :
17.....	12-2 التطور التاريخي لمداخل المدن
19.....	13-2 انواع مداخل المدن
20.....	14-2 مدخل المدينة كبوابة وإدراك بصري
20.....	15-2 خصائص مدخل المدينة:
21.....	16-2 عناصر مدخل المدينة :
21.....	17-2 سياق التصميم الحضري (urban design context)
23.....	18-2 خط سير المسافرين ومراحل دخوله للمدينة
31.....	الفصل الثالث
31.....	الحالات الدراسية
31.....	1-3 تمهيد :
31.....	2-3 دراسة حالة على المستوى العالمي
36.....	2-3 دراسة حالة على المستوى الإقليمي (مدخل مكة المكرمة)
38.....	3-3 دراسة حالة محلية (مقترح تخطيط وإعادة تطوير مدخل مدينة طولكرم)
40.....	الفصل الرابع : تحليل موقع المشروع
40.....	1.4 مبررات اختيار الموقع :
45.....	2.4 تشخيص المشروع
103	3.4 تحليل الموقع :
108	الفصل الخامس: مقترح المشروع
108	1.5 فكرة المشروع
123.....	قائمة المراجع

فهرس الصور والأشكال والخرائط

5	الشكل 1 : يوضح مفردات التخطيط والتصميم العمراني لمداخل المدن
6	الشكل 2 : يوضح منهجية البحث
11.....	الشكل (3) : عناصر المدينة الجيدة

- شكل رقم (4) : تقاطع العلاقة بين البيئة والمراقب ينتج لنا خريطة ذهنية 12
- شكل رقم (5) : العناصر الخمسة للخريطة الذهنية 15
- صورة (1) : باب سان دوني في باريس 18
- صورة رقم (2) مدخل مدينة في القرن 21 19
- الشكل (6) يوضح التصنيف العام لمدخل المدن 19
- شكل (7) محاور النظر 24
- شكل (8) : اختلاف الارتفاعات شكل (9) : الوحدة والتكرار في تحديد محور الوصول 25
- صورة رقم (3) : ألوان مستوحاة من محيط المنطقة 26
- صورة (4) مواد الإنشاء من البيئة 26
- شكل (10): مكان البوابة في حالة طبوغرافية الأرض المنخفضة 27
- صورة (6) : أماكن انتظار السيارات 28
- صورة (5) : تجميل المداخل بالغطاء النباتي والأشجار 28
- صورة رقم (7) : يوضح مثال لمدخل المدينة البري من الطريق (مدينة دبي) 28
- صورة رقم (8) : يوضح الطريق الطوالي قبل الاقتراب من المدخل 29
- صورة رقم (9) : يوضح بداية ظهور المدينة وبعض الدلائل عنها من بعيد 29
- صورة رقم (10) : يوضح الإقتراب أكثر للمدينة وزيادة العلامات والاستعمالات الدالة عليها المدينة 30
- صورة رقم (11) : يوضح أن الكتل والمباني أصبحت واضحة تماماً وبدء الدخول في الشوارع المحلية للمدينة 30
- صورة رقم (12): يوضح آخر مرحلة بعد الدخول الكامل الى المدينة 30
- صورة (13) موقع مدينة SARRALBE 31
- الصورة رقم (14) قبل بداية الأشغال 2012 32
- الصورة رقم (15) بعد نهاية الأشغال 2014 32
- صورة رقم (16): موقع مدينة مارل (MARLE) 33
- الصورة رقم (17) : صورة جوية لمدينة مارل (MARLE) 34
- الصورة رقم (18) مدخل مدينة مارل 34
- الصورة رقم (19) مدخل مدينة مارل 35
- الصورة رقم (20) تدخلات مقترحة لمدخل مدينة مارل 35
- صورة (21) : خريطة الموقع لمدخل مكة - جدة 37
- صورة (22) مدخل مكة على شكل قران كريم 37
- الشكل رقم (11) : مخطط الاستعمالات الحالية 39
- الشكل رقم (12) : مخطط الاستعمالات المقترح 39
- خريطة رقم (1) : موقع الدراسة بالنسبة لفلسطين ومحافظة الضفة الغربية 41
- خريطة رقم (3) : التطور العمراني في المنطقة بداية بالبلدات القديمة 43

43.....	خريطة رقم (4) : التطور العمراني في المنطقة سنة 1944
44.....	خريطة رقم (5) : التطور العمراني في المنطقة سنة 1963
44.....	خريطة رقم (6) : التطور العمراني في المنطقة سنة 1990-2012
45.....	خريطة رقم (6) : التطور العمراني في المنطقة سنة 1990-2012
45.....	خريطة رقم (7) : التطور العمراني في المنطقة سنة 2016
46.....	خريطة رقم (8) : اطوبوغرافيا الأرض
47.....	خريطة رقم (9) : الوضع البيئي في المنطقة
48.....	صورة رقم (24) : مصنع الألمنيوم
48.....	صورة رقم (23) : محطة الوقود في منطقة الدراسة
49.....	خريطة رقم (10) : قيمة الأرض الزراعية
50.....	خريطة رقم (11) : حالة التربة
50.....	صورة رقم (25) الحشائش في منطقة الدراسة
51.....	خريطة رقم (12) الغطاء النباتي
51.....	صورة رقم (26) : الاشجار في منطقة الدراسة
52.....	خريطة رقم (13) طبيعة الارض من حيث الزلازل
53.....	خريطة رقم (14) التصنيف السياسي
54.....	خريطة رقم (15) استخدامات الارض حسب المخطط الهيكلي
55.....	خريطة رقم (16) استخدامات الارض حسب الاستخدام الحالي
56.....	خريطة رقم (17) :تصنيف الشارع
57.....	خريطة رقم (18) :عرض لشارع
58.....	خريطة رقم (19) :التقاطعات المهمة
59.....	خريطة رقم (20) :الجزر المستخدمة على التقاطع
59.....	الشكل رقم (13) :الحركة المرورية على التقاطع
60.....	خريطة رقم (21) :الأزمة المرورية على الشارع
60.....	الشكل رقم (14) :الازمة المرورية وتصنيف السيارات المارة من الشارع
61.....	خريطة رقم (22) :الوضع الحالي للشارع
62.....	خريطة رقم (23) :أثاث الشارع
63.....	صورة رقم (23): مواقع النفايات واشكالها
64.....	صورة رقم (24): مواقع الاعلانات واشكالها
65.....	صورة رقم (26): موقع السياج وحالته
65.....	صورة رقم (25): الأرصفة وحالتها
66.....	صورة رقم (27): اشارات المرور

67.....	خريطة رقم (24،25) :أثاث الشارع
68.....	خريطة رقم (26،27) :أثاث الشارع
69.....	خريطة رقم (28،29) :أثاث الشارع
70.....	خريطة رقم (30،31) :أثاث الشارع
71.....	خريطة رقم (32،33) :أثاث الشارع
72.....	خريطة رقم (34،35) :أثاث الشارع
73.....	خريطة رقم (36) :أثاث الشارع
74.....	خريطة رقم (39) : المباني التي سيتم دراستها وتحليلها
74.....	خريطة رقم (38) : التطورات في البيئة المبنية عبر الفترات الزمنية
75.....	خريطة رقم (40) : استخدام المباني
76.....	الشكل رقم (15) : نسب استخدام المباني
77.....	خريطة رقم (41) : استخدام المباني المقطع 1
77.....	خريطة رقم 42،43 : استخدام المباني المقطع 2، 3
77.....	خريطة رقم (43) : استخدام المباني المقطع 3
78.....	خريطة رقم (44) : استخدام المباني المقطع 4
79.....	صورة رقم(28): استخدامات المباني
80.....	خريطة رقم (45) : استخدام الطابق الأول
81.....	خريطة رقم (46،47) : استخدام الطابق الأول
82.....	خريطة رقم (48،49) : استخدام الطابق الأول
83.....	صورة رقم(29): استخدامات الطابق الاول للمباني
84.....	خريطة رقم (50) : عدد الطوابق للمباني
85.....	الشكل (16): نسبة اعداد الطوابق
85.....	خريطة رقم (51) : عدد الطوابق للمباني المقطع 1
86.....	خريطة رقم (52،53) : عدد الطوابق للمباني المقطعين 2،3
87.....	خريطة رقم (54) : عدد الطوابق للمباني المقطع 4
87.....	صورة رقم(30): اعداد الطوابق للمباني
88.....	خريطة رقم (55) : الحركة التجارية والترفيهية في المنطقة
89.....	خريطة رقم (56،57) : الحركة التجارية والترفيهية في المنطقة
90.....	خريطة رقم (58) : الحركة التجارية والترفيهية في المنطقة
91.....	الشكل (17):انواع مواد البناء في المباني
91.....	الشكل (17):انواع مواد البناء في المباني
92.....	خريطة رقم (59) : نوع مادة البناء

93.....	خريطة رقم (60،61) : نوع مادة البناء المقطع 1،2
94.....	خريطة رقم (62،63) : نوع مادة البناء المقطع 3،4
95.....	صورة رقم (31): نوع مادة البناء
95.....	خريطة رقم (64) : الفراغات بين الأبنية
96.....	خريطة رقم (65،66) : الفراغات بين الأبنية
97.....	خريطة رقم (67،68) : الفراغات بين الأبنية
98.....	صورة رقم (32) : صورة بانوراما توضح المباني
99.....	صورة رقم (33) : الطراز المعماري في المباني
100.....	صورة رقم (34) : التلوث البصري في المنطقة
101.....	صورة رقم (35) : التلوث البصري في المنطقة
102.....	خريطة رقم (69) : نسبة الارتفاعات لعرض الشارع
104.....	خريطة رقم 70 : الفرص والايجابيات
106.....	خريطة رقم 71 : السلبيات والمهددات
108.....	الشكل (18):عناصر تنسيق الموقع
109.....	الشكل (19):تحقيق هوية الشارع
110.....	خريطة رقم (72):المخطط الهيكلي المصدق
111.....	خريطة رقم (73):المخطط الهيكلي المقترح
112.....	خريطة رقم (74):الوضع الحالي للشارع
113.....	خريطة رقم (75):الشارع بعد التعديل
114.....	خريطة رقم (76):الشارع البديل
115.....	خريطة رقم (77):بداية الشارع البديل ونهايته
116.....	خريطة رقم (78):التقاطع قبل التطوير والتعديل
117.....	خريطة رقم (79):التقاطع بعد التطوير والتعديل
118.....	خريطة رقم (80):تعديل المنعطفات وتوسعة الشارع
119.....	خريطة رقم (81): توسعة الشارع الى 30 متر
120.....	خريطة رقم (82): موقع البوابة لمدخل المدينة
121.....	الشكل (20):تصميم بوابة للمدخل
121.....	صورة (36):مدخل مدينة نابلس للداخليين
122.....	صورة (37،38،39):مدخل مدينة نابلس للخارجيين

مقدمة عامة

تعتبر المدن كائن حي ينمو ويتطور في جميع الجوانب سواء كان ذلك عمرانياً أو تجارياً أو صناعياً، وقد واكب ذلك إنشاء مختلف الطرقات والجسور لربط المدن ببعضها البعض، ونتيجة للتوسعات التي عرفت مدنها منذ العصور القديمة عرفت تطور كبير في المجال العمراني لكن لم تعطى أهمية لمداخلها التي تعتبر غير منظمة ولا تعكس جمالية ولا أهمية هذه المدن، بل وأصبحت هذه المداخل لا تشعر الزائر بأهمية تلك المدينة، حيث لا فرق بين قرية أو مدينة صغيرة أو متوسطة وحتى المدن الكبيرة لا ترقى مداخلها لأن تكون مداخل مدينة.

تطوير مداخل المدينة هي فكرة كانت كبيرة توسعت في جميع أنحاء العالم لأن مدخل المدينة هو جزء مهم منها. فهو يعطي صورة أولية للمكان الذي يدخل فيه الشخص ويرسم هوية خاصة للمدينة

في وقتنا الحاضر مختلف المدن وبأنواعها غالباً ما نلاحظ في مداخلها تراكم النفايات الحضرية وأماكن بيع الخردوات، طرق ضيقة وفي حالة متدهورة، انعدام المساحات الخضراء...، وهذا ما يعطي صورة سلبية عن مختلف مدنها لذا وجب علينا الإهتمام بمداخل المدن وتحسينها عن طريق التخطيط الجيد والتسيير الفعال لتعطي صورة جميلة تعكس التطور والتوسع الذي تعرفه مختلف المدن، فالمداخل هي الواجهة الأولية والحقيقية التي تبرز شخصية ووظيفة المدينة

تم أخذ مدينة نابلس حالة دراسية اذ تعتبر مدينة نابلس واحدة من أهم المدن الفلسطينية التي تلعب دوراً هاماً في الاقتصاد والتعليم وغيرها من جوانب الحياة. وكما أن موقعها الجغرافي ساهم في كونها حلقة وصل بين كثير من مدن المحافظات الفلسطينية وقراها

وسيتم تطوير وإعادة تخطيط المدخل الغربي من مدينة نابلس (قليلية-نابلس)

الفصل الأول: مقدمة البحث

1-1 المقدمة

ظهرت المدن في الشرق الأوسط قبل الحقبة الإسلامية ، مثل المدن الفرعونية والبابلية ومع ظهور الإسلام ، ظهرت مدن جديدة ، مثل الطائف والمدينة المنورة. كانت هناك مدن دفاعية وعسكرية والعديد من المناطق الأخرى.(الفيومي ، 2008)

1-2 تعريف عام لمدخل المدينة

توجد عدة تعريفات ومفاهيم سابقة لمدخل المدينة ، فالمفهوم العمراني للمدخل بأنه ذلك الحيز المكاني الذي يمكن من خلاله الدخول الى الكتلة العمرانية من خلال مسار رئيسي يؤدي الى شبكة الطرق الداخلية وهو بذلك بداية التكوين العضوي للشبكة والمدينة .وهناك مفهوم آخر بصري وذهنى وهو أنه الحدود المكانية للحركة الداخلية إلى المدينة خلال مسار محدد في إطار مدة زمنية معينة يمكن من خلاله الانتقال من فراغ مفتوح إلى فراغ مغلق وهي علامة البداية والنهاية للرحلة . (الفيومي، 2008 ، ص 13)

كان لتكوين المدينة وشكلها منذ بداية نشأتها الأثر الواضح على مداخلها وبواباتها من حيث وضوح تصميمها ، وتمييز المنطقة الواقعة به، وسهولة الإحساس والشعور بالمدخل عند الوصول إليه أو الإقتراب منه سواء من داخل المدينة أو خارجها ، وتأثير منطقة المدخل على التصميم العام للمدينة وعلى محاور الحركة بها سواء شوارع ومحاور رئيسية أو ساحات واستعمالات ووسائل النقل والمواصلات .

بدأت المدينة بالانفتاح والامتداد وفقدت هيكلها الأساسي كشكل محدد بأسوار وبوابات وطرق رئيسية لها علاقة بالبوابات على محاور طولية وعرضية كما كانت في بداياتها ، وتعددت الإمتدادات الأفقية والرأسية للمدينة لعدة أسباب مختلفة ومتلاحقة سواء أمنية مع ظهور البارود أو تأثراً بعصر الثورة الصناعية ، وبالتوازي تعددت وسائل النقل والمواصلات التي كان لها تأثير قوي على سرعة الإمتداد وزيادته ونمو الكتلة العمرانية للمدن بصفة عامة ، وبالتالي تلاشت واختفت مداخل المدن كم منطقة محددة وواضحة لها تشكيلها وتصميمها ولها عناصر معروفة لتلبي حاجات المواطن حيث يشعر من خلالها بأنه دخل حيز المدينة أو اقترب منه. أصبح

واضحاً بصورة مؤكدة أن نمو المدينة وتطورها وتطور وسائل النقل والمواصلات له تأثيره على مداخل المدن وتطورها. (الفيومي، 2008)

ارتبطت البوابات والمداخل على مر العصور بالمراكز التجارية في المدن والتجمعات فلم تكن البوابات مجرد ثغرة للمرور إلى داخل التجمعات العمرانية وأدت العلاقة التجارية الى ازدهار واضمحلال هذه المداخل وتظهر أهمية العلاقات المتبادلة والتجارية بين التجمعات في كثافة الحركة على مداخلها وتركز بعض الأنشطة مثل الأسواق والمخازن.

تعتبر مدخل المدينة عنصر هام وفعال من عناصر تكوين المدينة ومرتبطة ارتباطاً وثيقاً سواء بالكتلة العمرانية أو لاستعمالاتها ولأنشطتها أو بمسارات الحركة وشبكات النقل والمواصلات . (الفيومي ، 2008) .

بدأت فلسطين تتجه نحو تخطيط مداخل المدن بسبب أهمية المداخل الكبيرة في جذب انتباه الناظر وتشكيل نقطة قوة للمدينة وتعمل كنقطة مرجعية للشخص لمعرفة المكان

1-3 مشكلة البحث :

تواجه المدن عادة العديد من المشكلات المختلفة في جميع أنحاء العالم. ومع ذلك ، تختلف هذه المشكلات في أنواعها ومقاييسها. قد تواجه مداخل المدن مشاكل سياسية ، ومشاكل اجتماعية ، ومشاكل اقتصادية ، ومشاكل طبيعية. ووفقاً للواقع الفلسطيني .

قد تشمل المشاكل السياسية (السياسات الصهيونية التي تحد التنمية وتحصرها بخيارات قليلة). قد تشمل المشاكل البيئية التلوث في الهواء والصوت ، مثل حفر الأحجار حولها أو وجود أي إنشاءات صناعية. المشاكل الطبيعية قد تشمل وجود العالم. يمكن أن تشمل المشاكل الاجتماعية قلة الوعي بأهمية تطوير مدينة الإقامة. هذه المشاكل تعتبر تهديدات وقيود للمخططين أو المهندسين المعماريين في تطوير المداخل. ومع ذلك ، لا يزال من الممكن تحسين وتطوير هذه المشاكل. كما انه من الملاحظ وجود قصور في تصميم مداخل المدينة الفلسطينية وتخطيطها سواء كان على مستوى الإحساس المعنوي من خلال دخول هذا الحيز أو الاقتراب منه ، أو المادي من خلال وجود العناصر والأنشطة التي يلزم تواجدها في هذا الحيز المكاني ، حيث يتولد الإحساس والانطباع عند الانسان بأنه اقترب من الدخول الى المدينة بالتوازي مع تلبية احتياجاته من حيث الأنشطة والاستعمالات المختلفة . وعند الحديث عن مدينة نابلس فهي تقتقر الى الاهتمام بالمداخل حيث معظم مداخلها يكون بها مخيم للاجئين والحرف المهنية

واماكن تصليح السيارات وبعتبر تشويه بصري غير محبب وضعه في مداخل المدينة كما أن مدينة نابلس تربط بين الكثير من مدن الضفة فهي بحاجة الى مثل هذه المشاريع .

1-4 أهمية ومبررات البحث :

اكتسب موضوع البحث أهمية في عالم فلسطين بشكل خاص. وأيضاً الاهتمام الكبير للمخططين والمصممين الحضريين بمداخل المدن نظراً لأن المدن تعتبر كمراكز تجارية وتعليمية وثقافية فلا بد من الإهتمام بتصميم مداخلها التي تساهم بشكل كبير على زيادة اقتصاد المدينة وتطورها ، اعتبار المداخل من أهم العناصر التي تحدد معالم المدينة الفلسطينية وتكوّن جاذبيتها وبالتالي تجذب اهتمام الزائرين إليها وتعريف العالم عليها. سوف يأخذ هذا البحث دراسة حالة جديدة ويأتي بتوصيات وأفكار تخطيطية تضيي صواباً على صانعي القرار والمفكرين وأصحاب المصالح .

الندرة في الدراسات ذات الصلة بالموضوع محلياً وعالمياً، بالإشارة إلى الندرة في الدراسات على مستوى العالم ، وهي ليست كافية ، لأن المدخل ليس نقطة أو عقدة فقط بل هو سلسلة من المشاهدات حتى نصل لمفهوم المدينة.

1-5 أهداف البحث :

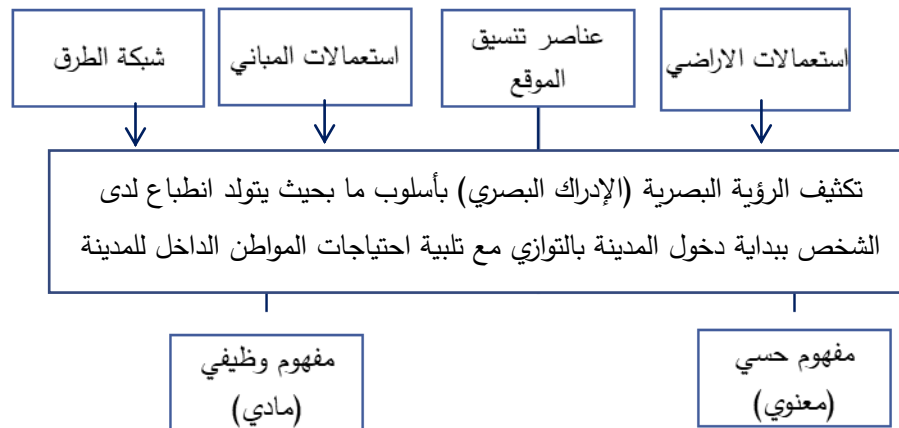
الهدف الرئيسي من هذه الدراسة هو نشر الوعي وجذب الانتباه والإهتمام الى هذا العنصر المهم والمهمل أو المهمش في نفس الوقت من المدينة وهو مدخل المدينة الفلسطينية حيث ان معظم اهتمام الحكومة يتجلى و يذهب إلى مركز المدينة والمنطقة المحيطة به. والصورة الأولى التي يرسمها ويأخذها أي زائر للمدينة عن المدينة هي من خلال مدخلها وهنا تكمن أهمية الإهتمام بمداخل المدن لتعكس صورة جميلة وصحيحة عن المدينة لتقادي أن يرسم الزائر صور غير صحيحة في ذهنه عن المدينة. بالإضافة الى ان تكون هذه الدراسة كمرجع سليم لعمل دراسات مشابهة لتطوير مداخل المدن في فلسطين في المرتبة الأولى وذلك من خلال اتباع الخطوات للوصول الى الخطة التطويرية المقترحة للمدخل المقصود.

حيث اتخذت هذه الدراسة تطوير أحد مداخل مدينة نابلس حالة دراسية. ويشمل دراسة تشكيل المداخل الحالية للمدينة عبر التاريخ حتى وقتنا هذا لمعرفة ما هو شكلها أو استخدامها عبر الزمن، ومن ثم تحديد المداخل وتحليل بياناتها بعد جمعها من خلال المسح الميداني، وتقييم المداخل على أساس تحليل SWOT لكل مدخل للوصول إلى المدخل الذي لديه أكثر حظاً بالفرص لاستغلالها استغلالاً أمثل وفي نفس الوقت لديه العديد من المشاكل لايجاد حلول مناسبة

لها، في النهاية اقتراح المشاريع وفقا للنهج أو الصور المختارة التي سوف تعكس صور عن مدينة نابلس من خلال هذا المدخل.

تهدف الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية :

- التركيز على أهمية مداخل المدينة وعلاقتها بالمدينة .
- دراسة تحليلية للعناصر والمرافق والخدمات من المدخل .
- تخطيط وتصميم الطرق ومرافق النقل .
- تخطيط وتصميم المساحات الحضرية لمنطقة المدخل .
- إعادة التوزيع والتخطيط للمرافق والخدمات في المنطقة .



الشكل 1 : يوضح مفردات التخطيط والتصميم العمراني لمداخل المدن
المصدر : (الفيومي ، 2008)

1-6 خطة ومنهجية البحث

هذا القسم يحتوي على 3 محاور رئيسية وهي :

❖ الإطار العام والنظري :

المفاهيم والمصطلحات المستخدمة في الدراسة والنظريات التي تم استخدامها ، مثل تعريف المدن ، عناصر المدينة ، تخطيط المدينة ، العلاقة بين التخطيط ومداخل المدينة ، أنواع مداخل المدينة من خلال دراسة ثلاثة حالات دراسية على ثلاثة مستويات : عالمية وإقليمية ومحلية .

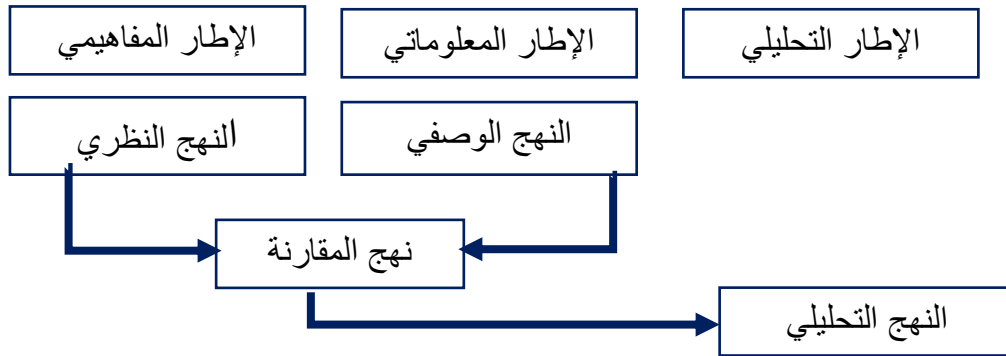
❖ الإطار المعلوماتي :

في هذه المرحلة ، يتم جمع المعلومات حول منطقة الدراسة في المشروع في جميع تفاصيلها من الخدمات ، وأعداد السكان ، والعلاقة مع المحيط مع الأخذ بعين الاعتبار المخطط الهيكلي للمنطقة .

❖ الإطار التحليلي والاستنتاجي

في هذه المرحلة ، يتم ربط المعلومات التي تم جمعها والمفاهيم النظرية التي تمت دراستها وإجراء مقارنات واقتراح حلول واقعية مناسبة للتحليل.

منهجية البحث :



الشكل 2 : يوضح منهجية البحث
المصدر : (الفيوم، 2008)

7-1 مصادر المعلومات

ترتكز معلومات البحث على المصادر التالية :-

1. المصادر المكتبية : رسائل الماجستير / اطروحات الدكتوراة / أبحاث / الكتب والمراجع
2. المصادر الرسمية : يتم الحصول على المعلومات من المؤسسات الرسمية مثل وزارة السياحة والتقارير السنوية لوزارة البيئة والمكتب الإحصائي المركزي والبلديات والمخططات الهيكلية من الحكم المحلي .
3. المصادر شبه الرسمية: تشمل المعلومات والخرائط والصور والإحصاءات التي تم الحصول عليها من المؤسسات شبه الرسمية في الدولة مثل مؤسسة رواق، ومراكز البحوث والجمعيات.
4. المصادر الشخصية: تشمل المسوحات الميدانية لمنطقة الدراسة واستطلاعات الرأي التي أجراها الباحث من خلال الملاحظات اثناء المسح الميداني ، بالإضافة إلى معرفة الباحث بمنطقة الدراسة.

الفصل الثاني

الاطار المفاهيمي والنظري

2-1 تمهيد :

في هذا الفصل سيتم ذكر بعض التعريفات والمفاهيم عن مداخل المدن ونبذة عن التطور التاريخي لمداخل المدن ومن ثم أنواع مداخل المدن ، ومن المهم دراسة الخلفية التاريخية لنشأة المداخل وتطورها حتى نتمكن من التعرف على المفهوم العمراني للمدخل وكذلك استنتاج القوى والمتغيرات المؤثرة في مواضعها وخصائصها العمرانية ومشاكلها، ومن ثم فإن دراسة الخلفية التاريخية لنشأة المدن وتطورها لم يكن لتكرارها أو إعادة تشكيلها ولكن لفهم الأهداف واستنباطها ، وهي المطلوب تحقيقها في تصميم المدن حالياً ومستقبلاً ومحاولة حل مشكلات هذه المداخل.

2-2 مفهوم المدينة:

- بالرغم من كثرة العلماء المهتمين بتعريف المدينة إلا أنهم لم يعطوا تعريفاً واضحاً لها، ذلك لأن ما ينطبق على مدينة لا ينطبق على أخرى، لأنها عرفت باختصاصات متعددة حسب وجهة نظر كل عالم، فمنهم من فسر المدن في ضوء ثنائيات تتقابل بين المجتمع الريفي والحضري، ومنهم من فسرها في ضوء العوامل التكنولوجية، ومنهم من تناولها في ضوء القيم الثقافية. (د. عبد الله ، 2007)

1) إحصائياً :

تشير الإحصائيات إلى أن كثافة أكثر من 01.111 شخص في الكيلومتر المربع الواحد تشير إلى وجود مدينة بحسب رأي مارك جيفرسون، ومن مصلحة الإحصاء في جامعة الإسكندرية تعرف المدينة بأنها تعتبر من الحضر والمحافظات والعواصم المراكز، ويعتبر ريفاً كل ما عدا ذلك من البلدان .

2) قانونياً :

هي المكان الذي يصدر فيه اسم المدينة عن طريق إعلان أو وثيقة رسمية.

3) حجمياً:

فقد عرفت المدينة في ضوء عدد السكان ولقد أجمعت بعض الهيئات الدولية على أن المكان الذي يعيش فيه أكثر من 20.000 نسمة فأكثر يعتبر مدينة، أما في أميركا فقد اعتبرت أكثر من 2500 نسمة يشكلون مدينة، أما في فرنسا فأكثر من 2000 نسمة يحددون المدينة، وكذا في القطر السوري فإنهم يعتبرون 2000 نسمة تشكل مدينة.

(4) اجتماعياً:

المدينة ظاهرة اجتماعية، وهي ليست مجرد تجمعات من الناس برأي " روبرت بارك " مع ما يجعل حياتهم أمراً ممكناً، بل هي اتجاه عقلي ومجموعة من العادات والتقاليد إلى جانب تلك الاتجاهات او لعواطف المتأصلة في هذه العادات، والتي تنتقل عن طريق هذه التقاليد، وهي في النهاية مكان إقامة طبيعي للإنسان المتمدن، ولهذا السبب تعتبر منطقة ثقافية، تتميز بنمطها الثقافي المتميز.

(5) وظيفياً:

لا يوجد للمدينة وظيفة واحدة بل لها عدة وظائف: فهي وحدة عمرانية ذات تكامل وظيفي، لا تشمل قطاع الزراعة فحسب (كما في الريف) ، بل تتعداه للصناعة والتبادل التجاري والصناعات الثقيلة، وتجارة القطاعين الخاص والعام، والحرف وكل ما له علاقة بوصول تطورها إلى العالمية، وتسمى هذه الصناعات بالصناعات الحضرية

(6) وهناك تعريفات متعددة للمدينة منها :

- امتداد القرية على افتراض أن هناك تدرج مستمر بين ما هو ريفي وبين ما هو حضري.
- مجتمع محلي يتميز بمجموعة مركبة من السمات التي يمكن إدراكها.
- عرف وورث المدينة بأنها المركز الذي تمتجاسة،تأثيرات الحياة الحضرية إلى أقصى جهات الأرض، ومنها أيضا ينفذ القانون الذي يطبق على جميع الناس.
- المدينة هي تجمعات سكانية كبيرة وغير متجانسة ، تعيش على قطعة أرض محدودة نسبيا، وتنتشر منها تأثيرات الحياة الحضرية المدنية ، ويعمل أهلها في الصناعة والتجارة والوظائف السياسية والاجتماعية.
- وهي وحدة جغرافية مساحية يعيش فيها عدد كبير من السكان، تتباين مستوياتهم الاقتصادية والاجتماعية، ويترافق مصطلح المدينة مع مفهوم الحضر والتحضر، حيث أنهم أوجدوا المفهوم بابتعادهم عن الريف، والأعمال الزراعية، وأصبحت المجالات الصناعية رفيق التطور والمدنية. (د.عبد الله ، 2007)

2-3 النسيج الحضري:

النسيج الحضري (Urban fabric) : هو عبارة عن نظام مكون من عناصر فيزيائية تتمثل في شبكة الطرق، الفضاء المبني، الفضاء الحر، الموقع والتجاوب بين هذه العناصر يعرف بخصائص الفضاء الحضري الذي يعرف تحولات ثابتة وراجعة للتطور الذي تتعرض له هذه العناصر المكونة عبر مرور الزمن (Ebenezer haword, 1976, p21)

2-4 صورة المدينة :

تعد صورة المدينة (city image) من الأمور المهمة التي يجب دراستها وملاحظتها لأن القدرة على التعرف على العناصر في بيئتنا أمر بالغ الأهمية لزيادة قدرتنا على العمل والفعالية في الأماكن (Lynch، 1981). تعتمد قدرة المدينة إلى حد ما على قدرتنا على العثور عليها وتحديد ما بسهولة. ربط كيفن لينش بين علم النفس والبيئة في وقت واحد ، وتجدر الإشارة إلى أن الأفكار التي تبناها لينش كانت الأساس المتين للعديد من نظريات التصميم الحضري الجيد.

2-5 أداء المدينة

يتم تحديد درجة الأداء الجيد Performance of the city للمدينة من خلال قدرتها على توفير المتطلبات البيولوجية والنفسية والاجتماعية والثقافية لسكانها. بمجرد تحديد هذه المتطلبات ، يمكن عندئذٍ تقديم تقدير إلى أي درجة ستكون المدينة جيدة ، لخص كيفن لينش هذه المتطلبات في خمسة نقاط ، كما يلي: (Theory of Good City Form by Kevin Lynch, 1981, p157)

1) الحيوية (Vitality)

الدرجة التي تحافظ بها المدينة على الأداء البيولوجي الأساسي للإنسان: والحيوية نحن بحاجة إليها مثلما تحتاج أجسامنا إلى الماء والهواء والطاقة والغذاء .

2) الإحساس (Sense)

إنها درجة الملاءمة بين المدينة المادية (الشكل) physical city (form) والطريقة التي يتعرف بها الناس لمدينة وتنظيمها في عقولهم. بمعنى آخر ، إنها درجة التجانس بين البيئة والناظر.

3) الملائمة (Fit)

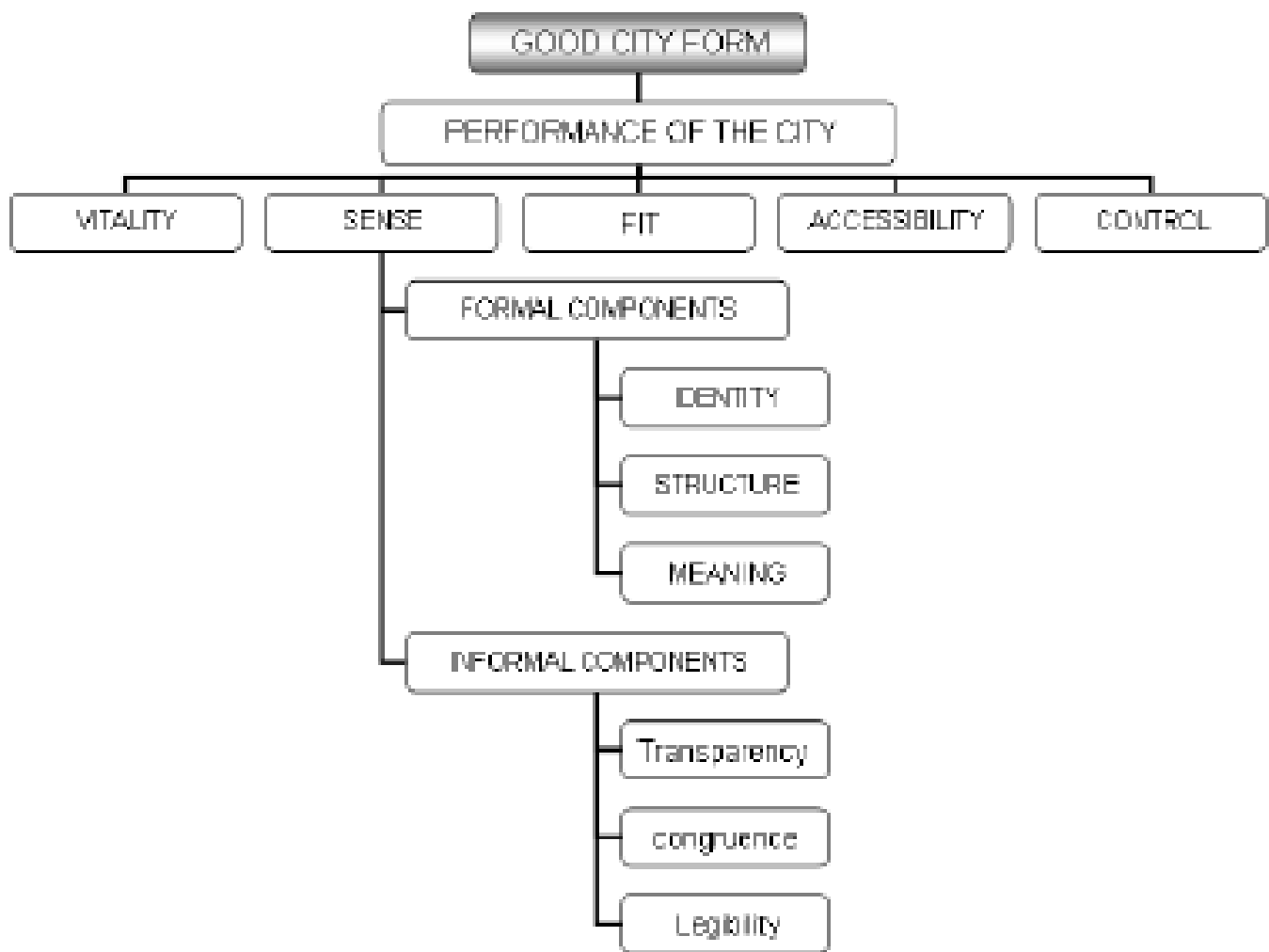
إنها التشابه بين الفعل (الوظيفة) (action (function) والمدينة المادية (النموذج) physical city (form)، ويعتبر هذا من متطلبات ثقافتنا "مدى جودة النموذج المكاني والزمني للنمط spatial and temporal pattern وتتوافق مع السلوك المعتاد لسكانها

4) المراقبة (Control)

إنها الدرجة التي تكون فيها البيئة تحت سيطرة الأشخاص الذين يستخدمونها بالفعل أو يقيمون فيها. وفقا لها، السيطرة تعطي الناس مشاعر القوة والاستقرار. ويشعر الناس بالسيطرة عندما يكون هناك مساحة اجتماعية ومادية كافية للقيام بما يحتاجون إليه.

5) الوصول (Accessibility) : الحد الأدنى من الوقت والجهد اللازم للوصول الى الخدمات

والى المواد والوصول الى المعلومات والى الموارد .



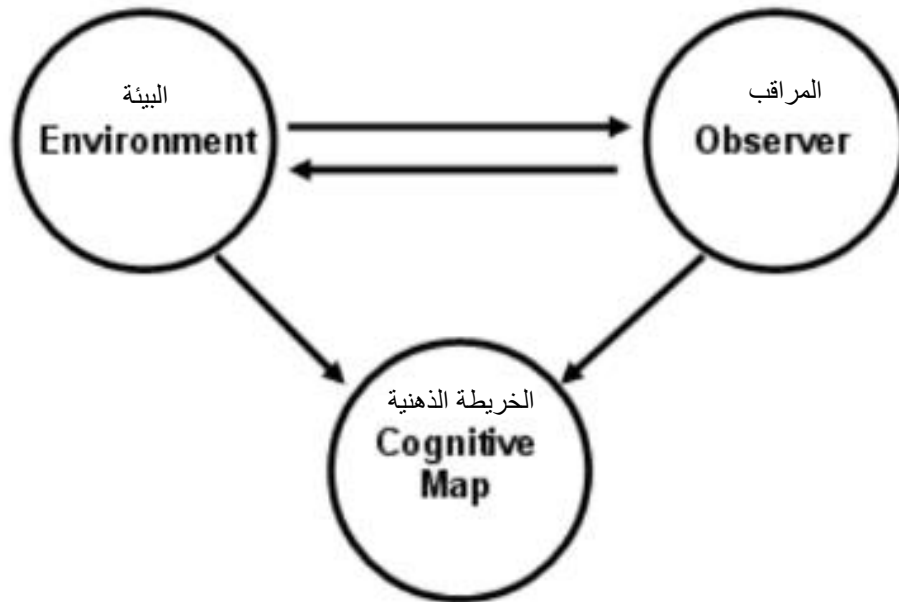
الشكل (3) : عناصر المدينة الجيدة
المصدر: (Theory of Good City Form by Kevin Lynch ,1981,p157)

2-6 بناء صورة للمدينة

كما ذكر من قبل ، فإن الصورة البيئية هي عملية ثنائية الاتجاه. إذ أنها عملية معقدة ناتجة عن تفاعل بين الإنسان والبيئة ، لذلك تم بناء الصورة عن طريق الربط بينهم (Lynch ، 1960). "يرتبط ترتيب المدينة بالطريقة التي ينظر بها الناس إلى البيئة أو يقرؤونها ويفهمونها" (Moug Htin ، 2003 ، P 26).

يصف lynch المراقب بأنه مواطن "كان له روابط قوية مع جزء من مدينته ، غارقة هذه الصور في الذكريات والمعاني" (Lynch ، 1960 ، p1).

قسم Lynch العناصر البيئية إلى عناصر متحركة (مثل الشعوب وأنشطتها) والأجزاء المادية الثابتة. يرتبط اكتشاف الطريق في نظريته بأمرين: العناصر المادية والخريطة المرسومة في عقل الشعوب ، وهذه الخريطة هي ما أطلق عليه لينش الخريطة الذهنية أو الخريطة المعرفية. (mental map or cognitive map)



شكل رقم (4) : تقاطع العلاقة بين البيئة والمراقب ينتج لنا خريطة ذهنية
المصدر : SlideShare image

7-2 عناصر المدينة

تصنف عناصر المدينة الى الطبيعية وتلك التي من صنع الإنسان:

- 1) عناصر طبيعيه (Natural elements) هي العناصر التي لم يصنعها الإنسان ، لكنها موجودة بشكل طبيعي مثل الشمس والأنهار.
- 2) عناصر من صنع الإنسان (man-made elements) هي جميع العناصر التي يصنعها الإنسان مثل المباني والجسور والمركبات ، إلخ..

الصورة الذهنية العامة للمدينة :

هي تلك التصورات الذهنية للمدينة من قبل أغلب سكانها والتي تلعب الفراغات المفتوحة والتباينات البصرية (Visual contrasts) وكذلك أحاسيس الحركة داخل مساراتها دوراً هاماً في تكوين صورة متكاملة عن المدينة من خلالها . (محسن يوسف ، 1983، ص4)

عناصر الصورة الذهنية للمدينة :

تعتبر العناصر البصرية التي تتكون منها الصورة الذهنية الشائعة ؛ المادة الخام الأساسية التي تشكل البيئة العمرانية الكلية للمدينة ، والتي يجب أن تتألف وتتسجم لكي تحقق تشكيل واضح ومريح للمدينة ، وبوجه عام فالصورة الذهنية في صياغة نظرية لينش (Lynch theory) لصورة المدينة ، تتكون من خمسة عناصر تشكل الخريطة الذهنية للمدينة وتجعلها مقروءة ويمكن تخيلها ، وهذه العناصر تتركب من تألف وانسجام ووضوح كل من قنوات الحركة الرئيسية المسارات (paths) ، وحدود الأجزاء والوحدات (Edges)، والعلامات المكانية المميزة (Landmarks)، ونقط الانتقال والإلتقاء (Nodes)، وأخيراً المناطق أو الأحياء البصرية المميزة (Districts) .

ومن الجدير بالذكر أن ادراك هذه العناصر يختلف ليس فقط باختلاف الشخص الذي يشاهدها ولكن أيضاً باختلاف ظروف المشاهدة والإدراك، فالطريق السريع يدركه سائق السيارة كمسار للحركة ينقله بين وظائف مختلفة ، بينما يمكن أن يدركه المشاة في نفس الوقت كحد بصري قوي كذلك فمركز المدينة قد يعتبر حي بصري من وجهة نظر السكان المقيمين بالمدينة ، بينما هو في نفس الوقت نقطة تجمع لسكان ضواحي المدينة . بل أن المدينة ذاتها قد تعتبر حي بصري في الإقليم ، ونقطة تجمع على المقياس القومي . ورغم هذا الإدراك الواضح في تقييم العناصر البصرية ، إلا أن المعايير الخاصة بتقييم العناصر تكاد تكون ثابتة إذا ما أخذ في الاعتبار التدرج الهرمي لمستوى رؤية العنصر وتقييمه . (محسن يوسف ، 1983، ص.5)

العناصر الخمسة التي لخصها لينش هي كما يلي: (محسن يوسف ، 1983)

1) المسارات: (paths)

وهي قنوات الحركة الرئيسية التي تدرك من خلالها المدينة ، وهي تختلف من مكان لآخر وفقاً للوظيفة التي تؤديها ، فقد تكون طريق للسيارات أو ممرات للمشاة أو خطوط للنقل العام ، أو مجاري مائية كالترع والأنهار ، أو خطوط السكك الحديدية... لذلك فالمسارات تعتبر العنصر الرئيسي المهيمن على الإدراك الذهني للسكان تجاه مدينتهم ، فهؤلاء يشاهدون المدينة من خلال حركاتهم داخل المسارات التي تنتظم حولها كافة عناصر التشكيل العمراني للبيئة الحضرية التي يعيشون بها.

(2) حدود الأجزاء والوحدات: (Edges)

وهي تتطلب الوضوح والاستمرارية (مثل المسارات) حتى تؤكد وظيفتها، كما تكتسب الحدود تأكيداً وقوة حينما يسهل تمييزها أو رؤيتها عن بعد ، حيث تكسب المنطقة التي خلفها طابعاً مميزاً وتفصل أو تربط بوضوح بين المنطقة وما حولها. لذلك فكل من الأسوار الدفاعية للمدن القديمة وخط الإتصال بين اليابسة والماء وخطوط الحركة السريعة ، تعتبر حدود بصرية ذات تأثير قوي على الإدراك . كذلك فقد يكون الحد البصري هو الخط الفاصل بين منطقتين بينهما تباين واضح ، أو نتيجة لإختلاف واضح في التضاريس بين منطقتين .

(3) العلامات المميزة (landmarks) :

قد يأخذ مبنى غير مميز صفة الأهمية وجذب الانتباه لمجرد تمييز موقعه ، وذلك حينما يقع في نقطة اتخاذ قرارات الحركة (تقاطع) في حين لا يأخذ التكوين المعماري ذو الشكل المميز أي صفة إدراكية إذا ما وضع متشابهاً مع النسيج المحيط به على المسار . فالعلامة المكانية المميزة هي ذلك العنصر الذي يتفق على تمييزه أكبر عدد من السكان .

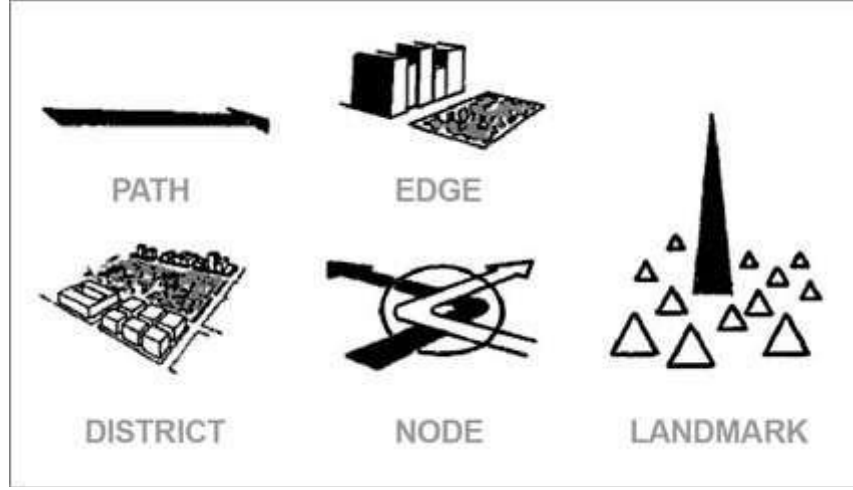
(4) العقد (Nodes) : نقط الانتقال أو الالتقاء (المراسي) :

هي نقط الإرتكاز الذهني في المدينة ، والتي تكتسب شخصيتها ومميزاتها من وحدة وتكامل واستمرارية عدة عناصر (كالحوائط والأرضيات والتفاصيل والإضاءة والنباتات والطبوغرافيا وخط السماء ... الخ) علاوة على تركيز الأنشطة والحركة وغيرها. لذلك فشخصية مواضع الانتقال(العقد) تأتي من كونها مكان مميز لا ينسى ولا يتداخل في الإدراك مع العناصر الأخرى ، علاوة على تميزه بخاصية التوجيه Orientational في اتخاذ قرارات الحركة.

(5) الأحياء البصرية (Visual districts) :

والحي البصري في أبسط أشكاله هو منطقة ذات طابع متجانس والتي يمكن تمييزها من خلال استمرارية الشواهد والأدلة ذات الصفات المشتركة والتي تنتهي بالخروج من الحي والتجانس والاستمرارية في الحي البصري يمكن تحقيقهما من خلال الطابع المعماري ، والتشكيل الفراغي ، والطبوغرافية ، والألوان ومواد البناء والأرضيات ، والنسيج الحضري ، وحجم وتفاصيل الواجهات، والإضاءة ، والنباتات ، وخط السماء Silhouette وكلما زاد عدد العناصر المنسجمة وتداخلت وتوحدت ، كلما ازدادت الصورة الذهنية وضوحاً وتؤكد الإدراك الذهني لها ،

يمكن دمج هذه العناصر الخمسة في العديد من المدن خاصة في المدن الجديدة. تساعد هذه العناصر الأشخاص على التنقل عبر المدينة ، كما تعمل أيضاً على إنشاء مدن ناجحة .



شكل رقم (5) : العناصر الخمسة للخريطة الذهنية
المصدر : SlideShare image

2-8 العلاقة بين صورة المدينة الذهنية ومدخل المدينة

بعد شرح صورة المدينة وعناصرها الخمسة من الممكن أن ينضم مداخل المدن من ضمن هذه العناصر الخمسة لأن المدخل ان كان مبهم وغير معروف المعالم سوف يؤثر على الصورة التي يرسمها الزائر لهذه المدينة ككل ، فالمدخل هو الصورة الأولى للمدينة والإهمال في تصميم مدخل المدينة يسمح للزوار برسم صورة خاطئة عنها . يجب دراسة المدينة وتحليلها قبل تخطيط مدخلها نظراً لأن المدخل هو نافذة المدينة ، ويجب أن يعكس هويته فبعد دراسة الخصائص الطبيعية والخصائص التي صنعها الانسان ووفقاً لتحليل هذه الخصائص سيتم تصميم المدخل وإعادة تطويره

2-9 المبادئ التحليلية في تخطيط مدخل المدينة

هناك بعض المبادئ التي تسهم في تخطيط ودراسة المنطقة. التخطيط عملية شاملة تتضمن جميع أعمال الدراسة وتصميم العمل قبل التنفيذ. من أجل البدء في التخطيط ، يجب النظر في عناصر التخطيط في الموقع وتحليلها ودراساتها جيداً. تتضمن عناصر التخطيط : المباني والمساحات العامة والشوارع وشبكات النقل، والمناظر الطبيعية، والعناصر الطبيعية والعناصر التي من صنع الإنسان وأخيراً عناصر الجذب البصري. (Visual attraction)

2-10 مفهوم الفضاءات العامة الحضرية:

(Ebenezer haword, les cites jardin de demain DANOD 1976, P21)

- مفهوم الفضاء:

الفضاء (space) وهو مكان ذو ثلاثة أبعاد نعيش فيه ويحدد حريتنا في التنقل وكذلك مجال الرؤية الخاص بنا، وفضاء الشارع هو الحجم الفارغ المحدد بواجهات المباني في المدينة.

- مفهوم الفضاء العام:

عبارة " فضاء عمومي (public space) " أصبحت كلمة مفتاحية في العمران حالياً نجد هذه العبارة مستخدمة في الكثير من المجالات مع وجود تعريف مختلف في كل مجال، ففي مجال العمران يشكل الفضاء العمومي ظاهرة إجتماعية متمثلة في التلاقي والتبادل بين مختلف العناصر الحضرية، هذا المفهوم يأخذ بعين الاعتبار طرق العيش ضمن مجموعات في الوسط الحضري.

- مفهوم الفضاء العام الحضري:

الفضاءات العامة الحضرية (Urban public space) هي تلك الفضاءات الشكلية المحددة بالجدران الخارجية للبنىات، وتعتبر الفضاءات الخارجية الحضرية من المكونات الأساسية للفضاء العمراني، يتحدد شكل الفضاءات العمومية وفقاً لوظيفتها وتبعاً لما يحيط بها من فضاءات مبنية، أي كانت طبيعتها وتشكل الفضاء الخارجي من مجموع المساحات المخصصة للنقل وتوقف السيارات، المناطق الحرة، الساحات، الأرصفة، ممرات المشاة، العقارات غير المبنية، أماكن اللعب والمناطق المشجرة. يمكن اعتبار الفضاء العمومي هو الجزء الخاص بملكية الدولة غير مبني ومخصص للاستعمال العمومي، فالفضاء العمومي إذن مكون من ملكية وموجه للاستعمال معين.

2-11 مفهوم مدخل المدينة :

هو الحدود المكانية للحركة الداخلية إلى المدينة خلال مسار محدد في إطار مدة زمنية معينة يمكن من خلاله الانتقال من فراغ مفتوح إلى فراغ مغلق وهي علامة البداية والنهاية للرحلة. (تقي الدين، 2018) .

2- 12 التطور التاريخي لمداخل المدن: (تقي الدين، 2018) .

2-12-1 مدخل المدينة في العصور الرومانية:

تتميز الإمبراطورية العليا في غالبية المدن بعدم وجود مقرات دفاعية وذلك لقوتها واحتلالها العديد من المراكز، مما صعب من العثور على أبواب خاصة وأن الكتابات تكاد تنعدم، فقط عدد قليل من المدن مجهز بمكبرات الصوت ومعظمها في شرق فرنسا حيث كانت الأبواب ذات عرض من 2-3 متر أما بالنسبة للطول من 5-8 متر ويكون مشيد على الطرق الإستراتيجية، حيث كانت هذه الأبواب ذات هندسة معمارية ضخمة تدل على أهمية وهيبة المدينة القادمين إليها.

وعلى عكس الإمبراطورية العليا، فإن الإمبراطورية السفلى هي فترة مضطربة تجبر المدن على تجديد نفسها من خلال توفير أجهزة دفاعية مهمة، شيدت العديد من العتبات المحصنة بين النصف الثاني من القرن الثالث ونهاية القرن الرابع، حيث تكون سميكة وغالبا ما تكون أكثر من ثلاثة أمتار ويمكن أن يتجاوز ارتفاعها عشرة أمتار مع إضافة الأبراج هدفها تحسين الكفاءة الدفاعية، حيث أن الأبواب قليلة وضيقة بما يكفي على عكس الأبواب الضخمة للإمبراطورية العليا، فهي عبارة عن مسالك تسمح بالدخول إلى المدينة دون إضعافها في حالة وقوع هجمات .

2-12-2 مدخل المدينة في العصور الوسطى:

الفترة الأولى عرفت هذه المرحلة إنقسام الإمبراطورية الرومانية وطمس حضارتها تدريجيا خاصة في عام 426 م، فهي مرحلة الانحطاط الحضري حيث أصبحت المدينة عبارة عن ريف ضعيف وغير محمي، وبعدها ظهرت القلاع والأديرة وشيدت معابر للتجارة وكانت بوابات المدينة أماكن مزدحمة للغاية خاصة من قبل التجار، لذلك كانت الهندسة المعمارية الخاصة بهم قضية مهمة بالنسبة للسلطة المجتمعية فكان هنالك نوعين من الأبواب:

- الأبواب الضخمة التي يحيط بها برجان يمكن أن تتجاوز عشرين متر بينهما ممر مغلق أو مفتوح

- الأبواب على المحاور الرئيسية وفوقها فتحات بسيطة في الجدار .

أما بالنسبة للفترة الثانية فتميزت بحرب المائة عام بين فرنسا وإنجلترا ، هذا الصراع أدى إلى إنشاء شكل جديد للمدينة المدبرة من قبل ملوك فرنسا والتي عرفت ظهور الخطة الشطرنجية، كانت الأبواب كبيرة بما يكفي للسماح للعربات بالمرور وضيقة كفاية بحيث يمكن الدفاع عنها ضد المهاجمين، فالأبواب تمثل نقطة بداية للتعريف بما يوجد داخل القلاع.

2-12-3 مداخل المدن في العصر الحديث:

تقسم هذه المرحلة إلى الفترة الأولى وهي عصر النهضة أين يعتبر تخطيط المدينة فن، حيث أنشئت طرق داخلية مكملية للطرق الخارجية ورصيف مرصوف بالحصى يمنحها طابعاً حضرياً حيث برزت الأبواب وأصبحت وجهة نظر ضخمة لاسيما في باريس، فلورنسا وروما... فهي مزينة مع حفاظها على طابعها العسكري.

أما الفترة الثانية فهي المرحلة الكلاسيكية والتي عرفت هدم بعض الأسوار وإنشاء بوابات ضخمة على شكل قوس النصر في باريس، وغالبا ما تأخذ هذه الأقواس مكان التحصينات القديمة ومن هنا سميت أبواب مثل: بورت سانت مارتين، بورت سانت دينيس...



صورة (1) : باب سان دوني في باريس

المصدر : google image

2-12-4 مداخل المدن في العصور المعاصرة:

نظراً للتطور الملحوظ الذي عرفته مختلف مدن العالم خلال القرن 19 وظهور الثورة الصناعية تغير مفهوم مداخل المدن من أبواب مادية إلى أبواب حسية، حيث ظهرت السكك الحديدية إلى جانب الطرق كما ظهرت أيضاً الموانئ والمطارات وأصبح للمدن اليوم عدة مداخل والتي فقدت وظائفها الأولية، فهذه المرحلة تعتبر نقطة تحول في تطور المدن ومداخلها (Quentin Barbier, 2016)



صورة رقم (2) مدخل مدينة في القرن 21
المصدر: google image

2-13 أنواع مداخل المدن

توجد عدة أصناف وأنواع لمداخل المدن كما هي موضحة في الشكل التالي:



الشكل (6) يوضح التصنيف العام لمداخل المدن
المصدر : (الفيومي ، 2008 ، ص 14)

ونظراً لأن موضوع بحثي لا يتطرق إلا للمداخل البرية وبالتالي لن اتطرق لشرح كل أنواع المداخل واكتفي بالمدخل البري (الفيومي ، 2008 ، صفحة 14)

مدخل بري (الطريق)

تعتبر النوع الرئيسي للمداخل حيث تعتبر الشعور المنطقي لدخول المدينة سواء كان ذلك لتعدد الطرق حول معظم المدن وتدرجها من جانب أو لأن معظم باقي أنواع المداخل الأخرى يكون

آخر منها من خلال طريق، حيث تختلف المداخل من الطرق حسب إختلاف تدرج الطريق أو طبيعة المنطقة حول المدخل، حيث تنقسم الطرق لعدة أنواع:

(1) طرق حضرية رئيسية:

تربط هذه الطرق مراكز الأنشطة الرئيسية في المناطق الحضرية وترتبط بالشبكة الإقليمية وتحمل أكبر حمل مروري خلال المنطقة الحضرية؛

(2) طرق حضرية ثانوية:

تقوم هذه الطرق بتجميع المركبات من الطرق الرئيسية وتقوم بتوزيعها إلى درجات الطرق الأقل كثافة؛

(3) طرق حضرية من الدرجة الثالثة (محلية):

تقوم بتجميع المركبات خلال المناطق السكنية ومناطق الأنشطة إلى درجات الطرق الأعلى وتحمل أقل مقدار من المرور في الشبكة.

2-14 مدخل المدينة كبوابة وكإدراك بصري

مدخل المدينة يتم الاستدلال عليه من ناحية الاحساس أو الشعور بالاقتراب أو الوصول الى المدينة ، وهذا يمكن إدراجه بمفهوم الإدراك البصري للمدخل City approach & city entrance وهذا يختلف عن مفهوم المدينة كبوابة gateway فهي بداية ظهور مفهوم مدخل المدينة بصفة عامة ولكنها في العصور الأولى عندما كانت وسائل النقل هي الدواب وعربات الخيول والمشاة ولكن مع تطور وسائل النقل أصبحت هذه البوابات تاريخية ويمكن أن تكون علامة مميزة أو نصبا تذكاريًا تاريخيًا يميز نقطة معينة في مدخل المدينة فإن البوابة هي احساس مكاني ضيق الأفق ولكن مدخل المدينة كإدراك وتكثيف بصري يعتبر واسع الأفق وطويل المدى يعطي إثراء لمفهوم مدخل المدينة تبعاً لتدرجها وأهميتها وطبيعة الإقليم والمنطقة المحيطة بكل مدخل . (تقي الدين ، 2018)

2-15 خصائص مدخل المدينة:

مدخل المدينة له عدة خصائص تميزه، حيث يمكن للشخص الداخل للمدينة الإحساس بواسطتها أنه اقترب من المدينة، وبالفعل أصبح داخل المدينة، تختلف هذه الخصائص بحيث يمكن تقسيمها على النحو التالي: (تقي الدين ، 2018 ، ص 28)

(1) الخصائص الوظيفية:

هي العامل الذي يتم من خلاله بلورة العناصر الأخرى من حيث تحقيق التكثيف البصري وضبط الجانب الفراغي والتشكيلي، وفي وضع الأسس والمعايير الوظيفية للمداخل من حيث نقل

الحركة من خارج إلى داخل المدينة بسهولة وبدون عوائق أو إختناقات مرورية، ويؤخذ في الاعتبار تصميم المدخل من حيث علاقة عناصر تنسيق الموقع باللاقات وبالإضاءات وبالعلامات المميزة.

(2) الخصائص الفراغية:

تعتبر من أهم الخصائص التي تعطي أثقالاً لقوة المدخل من حيث الشعور بالإحتواء، وتمييز فراغات المدخل تبعاً لطبيعة كل منطقة واختلافها عن الأخرى، ومن هنا فإن حالة المداخل من خلال الطرق يعطي عامل الإحتواء والفراغ كالعناصر الرأسية مثل : الأشجار والنخيل وأعمدة الإنارة، وبعدها عناصر التصميم للأنشطة المحيطة بالمدخل، هذا من جانب ومن جانب آخر إحساس الفراغ عند الدخول للمدينة من خلال محطات السكك الحديدية والمطارات، وأيضاً الموانئ يكون لها جانب أهم وأساسي في تصميم الفراغ المقابل للمدخل و اعتبار عنصر الفراغ عنصراً رئيسياً للشخص الداخل للمدينة.

(3) الخصائص الإدراكية:

تعتبر العنصر الأخير الهام من حيث تفاعل كل العناصر السابقة لتعطي إدراكاً بصرياً وفراغياً وتشكيلياً للشخص الداخل للمدينة، حيث يصبح إحساس المدخل بالنسبة له واضحاً بإدراكه أنه قد اقترب من المدينة من خلال عدة عوامل وخصائص متكاملة لتعطي الإدراك البصري المطلوب عند كل مدخل أو كل مدينة تبعاً لتدرجها وطبيعتها ووصفها الإقليمي وأهميتها على مستوى المدن وتدرج مدخلها على مستوى المداخل.

2-16 عناصر مدخل المدينة :

مدخل ، نصب ديني ، فندق ، حمام ، ساحة ، مبنى تجاري ، جسر ، حديقة، قبر ، جامعة، برج، المراكز الثقافية، أماكن السوق جميع العناصر المذكورة تعتبر هنا هوية دخول للمدينة .
(Urban Identity in the Entrance of City. , 1Zohreh Torabi, 2Yalda Sima 2013, page 50)

2-17 سياق التصميم الحضري (urban design context)

2-17-1 مفهوم التصميم الحضري:

هناك العديد من التعريفات الخاصة بالتصميم العمراني. منها :

- التصميم الحضري (urban design) : هو فن ربط الأبنية بعضها ببعض وبمحيطها الطبيعي لخدمة الحياة المعاصرة . (Stein Clarence ,1955)

- التصميم الحضري يجمع سوياً الخيوط العديدة التي تخص صنع المكان، والمسؤولية البيئية، والعدالة الاجتماعية، والصلاحية الإقتصادية؛ على سبيل المثال - في عملية خلق أماكن جميلة ذات هوية . (DOE,1997,page 14)
- التصميم الحضري يعني العلاقة بين المباني المختلفة؛ والعلاقة بين المباني وبين الشوارع والميادين والحدائق والمجاري المائية و الحيزات الأخرى التي تكون المجال العام ... وأنساق الحركة والنشاط المؤسسة هنالك؛ باختصار العلاقات المركبة بين عناصر الحيزات المشيدة وغير المشيدة . (DOE,1997,page 14)

2.17.2 عناصر التصميم الحضري

يجب أن يركز التصميم الحضري على الأساسيات التي تعترف بالسمات الإيجابية للمدينة. وتشمل عناصره مايلي :

1) البنايات (Buildings)

المباني هي العناصر الأكثر وضوحاً للتصميم الحضري - فهي تشكل وتوضح مساحة من خلال تشكيل جدران الشوارع في المدينة. تعمل المباني والمجموعات المصممة تصميماً جيداً معاً لخلق شعور بالمكان .

2) الفضاء العام (Public Space)

المساحات العامة العظيمة هي غرفة المعيشة في المدينة - المكان الذي يجتمع فيه الناس للاستمتاع بالمدينة وبعضهم البعض. المساحات العامة تجعل الحياة ذات جودة عالية في المدينة تتراوح من الساحات المركزية الكبرى إلى حدائق الأحياء المحلية الصغيرة.

3) الشوارع (street)

الشوارع هي الروابط بين المسافات والأماكن ، وكذلك المساحات نفسها. يتم تعريفها حسب بعدها المادي وشخصيتها وكذلك حجم وطبيعة المباني التي تبطنها. تتراوح الشوارع من الطرق الكبرى مثل الشانزليزيه في باريس إلى المشاة الصغيرة والحميمة الشوارع. يعد نمط شبكة الشوارع جزءاً من ما يعرف المدينة وما يجعل كل مدينة فريدة من نوعها.

4) المناظر الطبيعية (landscape)

المناظر الطبيعية هي الجزء الأخضر من المدينة الذي ينسج بالكامل - في شكل حدائق حضرية وأشجار الشوارع والنباتات والزهور والمياه بأشكال عديدة. تساعد المناظر الطبيعية في تحديد شخصية المدينة وجمالها ، كما تنشئ مسافات وعناصر ناعمة ومتناقضة. المساحات

الخضراء في المدن تتراوح بين الحدائق الكبرى مثل سنترال بارك في مدينة نيويورك ومول واشنطن العاصمة ، إلى الحدائق الصغيرة

(5) المواصلات

تربط أجزاء المدن وتساعد في تشكيلها وتمكّن من الحركة في جميع أنحاء المدينة. وهي تشمل شبكات الطرق والسكك الحديدية والدراجات والمشاة ، وتشكل معًا نظام الحركة الكلي للمدينة. إن توازن أنظمة النقل المختلفة هذه هو ما يساعد على تحديد جودة شخصية المدن ، ويجعلها إما صديقة أو معادية للمشاة. أفضل المدن هي تلك التي ترفع من تجربة المشاة وتقلل من هيمنة السيارات الخاصة .

2-18 خط سير المسافر ومراحل دخوله للمدينة

للمسافر برأ :

(1) مرحلة دخول التجمعات أو المدن : المسافر بالبر يمر عبر أراضي زراعية وجبال أو صحراء - ففي حالة الأراضي الزراعية والجبال يرى الأرض خضراء وارتفاعات جبلية ولا يرى سواهم - أما في حالة الصحراء فالمسافر لا يرى سوى الرمال الصفراء والتلال على جانبي الطريق حرصاً على سلامة المسافر توضع بعض اللوحات الإرشادية لتعريف المسافر بقرب نقطة الهدف المراد الوصول إليها وأحياناً بعض الإستعمالات التي يمكن أن تكون خارج الحيز العمراني للتجمع وبذلك تكون هذه الصورة هي الانطباع التمهيدي للوصول .

(2) مرحلة العبور للبوابات : هي المرحلة الثانية ومن المهم أن يراها المسافر بمسافة تعطي تنبيه أنه قد وصل من خلال البوابات التي يمر بها وهي نقطة الانتقال من خارج التجمع الى داخله هذه البوابات تكون منطقة العبور إما نفق أو بوابة ذات ارتفاع أو علامة مميزة على أحد جانبي الطريق وبذلك تعطي الانطباع بأن المسافر قد عبر من الخارج إلى الداخل . من خلال محاور البصر يمكن للمسافر أن يرى نهاية منظور هذا المحور عنصر هام Vista كعلامة مميزة رئيسية بالمدينة.

(3) مرحلة مابعد العبور ودخول التجمع نفسه : هي مرحلة الوصول لكن ليس للهدف المقصود وبذلك يرى المسافر استعمالات أراضي على الجانبي تعطي الإحساس بالبيئة الخاصة بهذا التجمع ومن خلال محاور الحركة الرئيسية يمكن أن يرى أهم العناصر

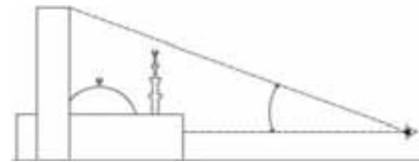
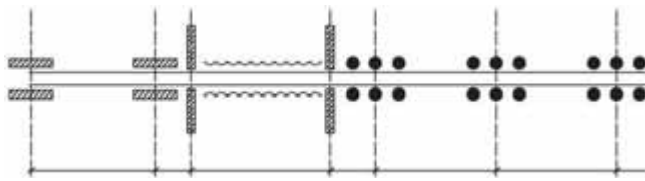
- الطابع المعماري للبوابة والاستخدامات للمباني بعد البوابة يعطى الاحساس بطبيعة هذا المكان ويكون هناك تجانس وتكامل ما بين ارتفاعات المباني واللوانها المتناسقة والناבעة من البيئة المحيطة .

- بذلك يمكن للمسافر ان ينطبع فى ذهنه من الزيارة الاولى للتجمع او المدينة صورة ذهنية عنها حيث تمحى كل ما شاهد عدى بعض اللقطات البصرية للعناصر الهامة فى رحلته.

- هناك عوامل عدة تعمل على اعطاء المسافر الإحساس بالمنطقة والصورة البصرية السليمة عن هذا التجمع او المدينة من:

(1) ارتفاعات المباني: (buildings heights)

من بعد يمكن للمسافر رؤية المباني ذات الارتفاع او العلامة المميزة مثل مآذن المساجد -الأبراج السكنية ..هذا لايعد الإرتفاع بكل المباني خاصة في مداخل التجمعات والمدن لذلك قبل عبور البوابة (شكل رقم 8) تعتمد الرؤية على الوحدة والتكرار حتى تعطى المسافر الاحساس بالوصول (شكل رقم 9)

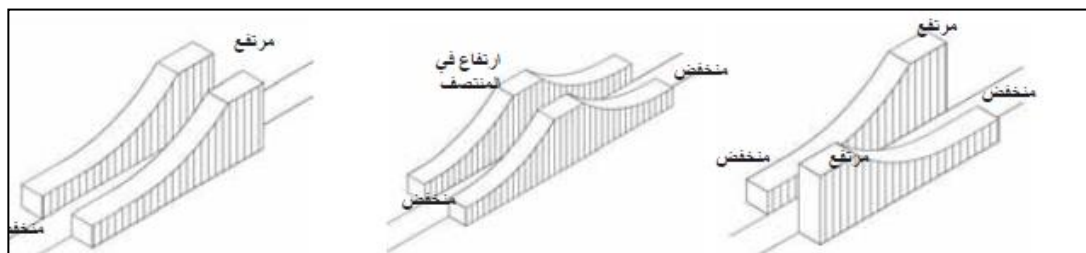


شكل (9) : الوحدة والتكرار في تحديد محور الوصول

شكل (8) : اختلاف الارتفاعات

المصدر : عامر ، المشاكل التخطيطية ما بين القرنين العشرين والواحد والعشرين (2008) ، صفحة 79 .

بعد عبور البوابة يمكن كما سبق الذكر وضع علامة مميزة ذات ارتفاع للاسترشاد بها أما بالنسبة لما بعد العبور فارتفاعات المباني تعطي الإحساس بالحركة عن طريق اختلاف الارتفاعات



شكل (9) ج

شكل (9) ب

شكل (9) أ

المصدر : عامر ، المشاكل التخطيطية ما بين القرنين العشرين والواحد والعشرين (2008) ، صفحة 79

أما الإرتفاع فى أول المحور من الجانبين يعطى الإحساس بدخول تلك المنطقة (شكل 9 أ)
أو الارتفاع من الوسط من الجانبين يعطى الإحساس بالتدرج (شكل 9 ب)
الارتفاع من جانب يقابله انخفاض فى الجانب الآخر العكسى (شكل 9 ج).

(2) اللون المباني (Building colors)

الوان المباني سواء قبل العبور أو عند العبور فكل منطقة أو تجمع له صفة تميزه باستخدام الألوان النابعة من البيئة تعطي الإحساس للمسافر بطبيعة هذه البيئة وتعمل على تثبيت الصورة الذهنية للشخص . ومثال ذلك جميع التجمعات أو المدن الساحلية يستخدم اللون الأزرق (لون البحر) المناطق الصحراوية يستخدم اللون البيج (لون الرمال) وهكذا .(انظر الصورة رقم (3)



صورة رقم (3) : اللون مستوحاه من محيط المنطقة

المصدر : عامر ، المشاكل التخطيطية مابين القرنين العشرين والواحد والعشرين (2008) ، صفحة 80

(3) مواد البناء (Building materials)

لكل منطقة ظروف طبيعة خاصة فهناك مثلا مناطق يكثر فيها ومتوفرة الحجر لذلك يفضل البناء بالأحجار التي تعطي الإحساس بالتكامل والتجانس مع البيئة (انظر الصورة رقم (4)



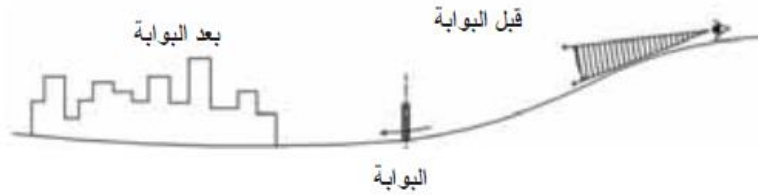
صورة (4) مواد الإنشاء من البيئة

المصدر : عامر ، المشاكل التخطيطية مابين القرنين العشرين والواحد والعشرين (2008) ، صفحة 79

(4) طبوغرافية المكان (Site topography)

بعض المناطق تتميز بطبوغرافية غير مستوية وهذا ليس عيباً بل على العكس يعطي المسافر الإحساس بتغير المنظر سواء قبل العبور أو عند البوابة أو بعدها فمثلاً إذا كان هناك ارتفاع عند مدخل التجمع أو المدينة يمكن تحديد مكان البوابة في (أعلى نقطة) يرى المسافر انفتاح زاوية الرؤية ويمكن مشاهدة أكبر قدر من العناصر البصرية الهامة للمنطقة ومحاور الحركة حتى يصل لهدفه .

في حالة وجود منخفض يمكن وضع البوابة في منتصف هذا المنخفض وبذلك للقادم من بُعد يرى بزاوية مفتوحة معالم البوابة ويقترب منها إلى أن يعبرها ثم يبدأ في الارتفاع حتى يصل إلى محاور الحركة وارتفاعات المباني وبذلك يشعر بأنه قد وصل لهدفه. (شكل رقم ())



شكل (10): مكان البوابة في حالة طبوغرافية الأرض المنخفضة

المصدر : عامر ، المشاكل التخطيطية مابين القرنين العشرين والواحد والعشرين (2008) ، صفحة 80

(5) النباتات والأشجار (Plants and Trees)

استخدام النباتات أو اللون الأخضر هام جداً فهو يعطي الإحساس بالحياة خاصة لو كان المسافر قادم بعد منطقة صحراوية . يمكن استخدام النباتات والأشجار من البيئة حيث أن هناك نباتات صحراوية وأخرى ساحلية لهم ارتفاعات ، وزهور مختلفة وبذلك يمكن تجميل الغطاء الأخضر الملائم لها مما يحقق استكمال جمال الطبيعة للمنطقة ويثبت الصورة الذهنية للمسافر عن المنطقة (كما في الصورة) .

(6) هناك بعض الاعمال التكميلية التي تعمل على تأكيد مداخل المنطقة من :

- لوحات ارشادية
- لوحات مرورية
- الارصفة والتبليطات
- تعبيد الطرق مع وضع اسهم الحركة

- التقليل من التقاطعات المرورية مع العمل على حلها وفصل حركة المشاة عن السيارات.
- تحديد أماكن انتظار السيارات وسيارات الاجرة والباصات .



صورة (6) : أماكن انتظار السيارات
المصدر : Google image



صورة (5) : تجميل المداخل بالغطاء النباتي والأشجار
المصدر : Google image

2-18-1 كيفية دراسة وتحليل المدخل البري -طريق (مثال) مدينة دبي

مدخل المدينة من الطريق كما هو موضح بالصورة رقم (7) له اعتبارات مختلفة عن باقي المداخل حيث أن الإحساس أو الشعور بالمدخل للمدينة يكون بعدة عوامل كثيرة وعناصر يجب توافرها لتعطي الإحساس للشخص أنه اقترب من المدينة وعلى مشارف الدخول في حيزها العمراني ، وسيتم ايضاح ذلك بأخذ مثال عام (من أحد الطرق بمدينة دبي .) الفيومي ، 2008 ، ص 157 ،



صورة رقم (7) : يوضح مثال لمدخل المدينة البري من الطريق (مدينة دبي)
المصدر : الفيومي ، 2008

ان الدخول الى المدينة من الطريق يمر بعدة مراحل هي : أولاً : يكون الشخص مستخدماً وسيلة مواصلات عامة جماعية أو خاصة ومن ثم تكون المنطقة حوله فضاء خالية من أي استعمالات أو أنشطة (بمعنى أصح يكون الطريق طوالياً بصورة منتظمة) (لا يوجد إشارات أو اعلانات أو استعمالات أو تفرعات مكثفة ، وغير ذلك من العناصر التي تعبر عن وجود منطقة معينة سوف يقترب منها. كل ما هو حوله أعمدة إنارة ، أسوار ، بعض الإعلانات الصغيرة والعلامات العامة التي لا تشتت انتباهه عن الطريق ، كما هو موضح بالصورة رقم (8)



صورة رقم (8) : يوضح الطريق الطولي قبل الاقتراب من المدخل
المصدر : الفيومي ، 2008

2. وبعد ذلك المرحلة التالية تبدأ بعض الاستعمالات والأنشطة القليلة في الظهور مع بعض العلامات الإرشادية والإعلانات ومن بعيد تبدأ بعض من المباني للمدينة بالظهور بصورة باهتة توجي للشخص أنه بدأ بالاقتراب من المدينة ، كما هو موضح بالصورة رقم (9)



صورة رقم (9) : يوضح بداية ظهور المدينة وبعض الدلائل عنها من بعيد
المصدر : الفيومي ، 2008

3. ثم بدأت الاستعمالات بالتزايد وبدأ ظهور بعض التفرعات للطرق للدخول بأماكن مختلفة بالمدينة واقتربت المباني أكثر وبدأت تتضح أكثر ، كما هو موضح بالصورة (10)



صورة رقم (10) : يوضح الإقتراب أكثر للمدينة وزيادة العلامات والاستعمالات الدالة عليها المدينة المصدر : الفيومي ، 2008

4. ومن ثم أصبحت الكتل والمباني واضحة تماماً وبدء الدخول في الشوارع المحلية للمدينة وزادت الاستعمالات واللافتات والإعلانات حول الداخل للمدينة ، كما هو موضح بالصورة رقم(11)



صورة رقم(11) : يوضح أن الكتل والمباني أصبحت واضحة تماماً وبدء الدخول في الشوارع المحلية للمدينة المصدر : الفيومي ، 2008

5. وأخيراً دخل الشخص المدينة وأصبح وسط المباني التي رآها من بعيد وأصبح على اتصال مباشر بها وبالشوارع الداخلية للمدينة ، كما هو موضح بالصورة رقم(12) .



الفصل الثالث

الحالات الدراسية

3-1 تمهيد :

في هذا الفصل سيتم عرض مجموعة من الأمثلة والحالات الدراسية لمداخل المدن على المستوى العالمي ، الإقليمي والمحلي لرصد خصائص هذه المداخل وأوضاعها لتؤخذ في الاعتبار وللاستفادة منها في وضع الأسس والمعايير التطبيقية لمداخل المدن .

3-2 دراسة حالة على المستوى العالمي

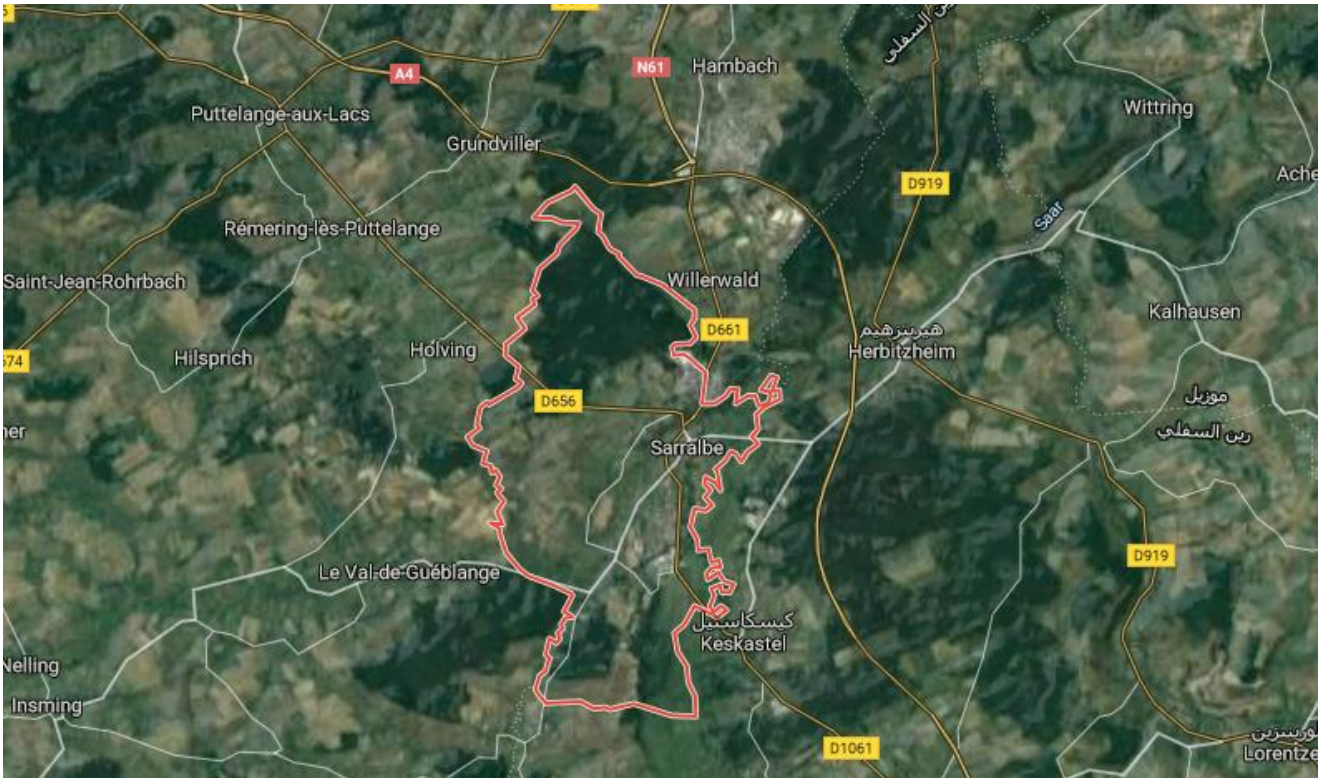
في هذه الحالة الدراسية سيتم التطرق لنموذجين لمعالجة مداخل مدن فرنسية وهذا لمعرفة أهم التدخلات على مستوى مداخل المدن في هذه المشاريع (تقي الدين ، 2018 ، ص 29)
النموذج الأول: مدينة " Sarralbe " الفرنسية

1-المشروع:

تهيئة مدخل المدينة.

2-الموقع:

تقع مدينة " Sarralbe " في الجهة الشرقية لفرنسا ضمن مقاطعة "موسيل"، تتميز بموقع هام حيث يقطعها الطريق الوطني رقم 661 ، كما يقطعها أيضا نهر .



3-أهداف المشروع:

- تصميم متناسق لمدخل المدينة يضمن جذب الزوار إلى وسط المدينة.
- الإعتماد على التكتيف الحضري وتعمير الأراضي البور لتجنب التوسع العشوائي للمدينة.
- تجديد المدينة.
- إنشاء مدخل نهري للمدينة.

مشروع مدخل مدينة Sarralbe هو عبارة عن تحدي للرقى بمدخل المدينة ضمن سياسة فرنسا التي أولت إهتمام بمدخل المدن سواء كانت صغيرة أو متوسطة أو كبيرة، حيث تم في هذه المدينة المتوسطة خلق مدخل نهري جديد للمدينة، مما ساهم في جماليتها وجذب العديد من الزوار .



الصورة رقم(14) قبل بداية الأشغال 2012

المصدر : تقي الدين ، 2018، ص30



الصورة رقم(15) بعد نهاية الأشغال 2014

المصدر : تقي الدين ، 2018، ص30

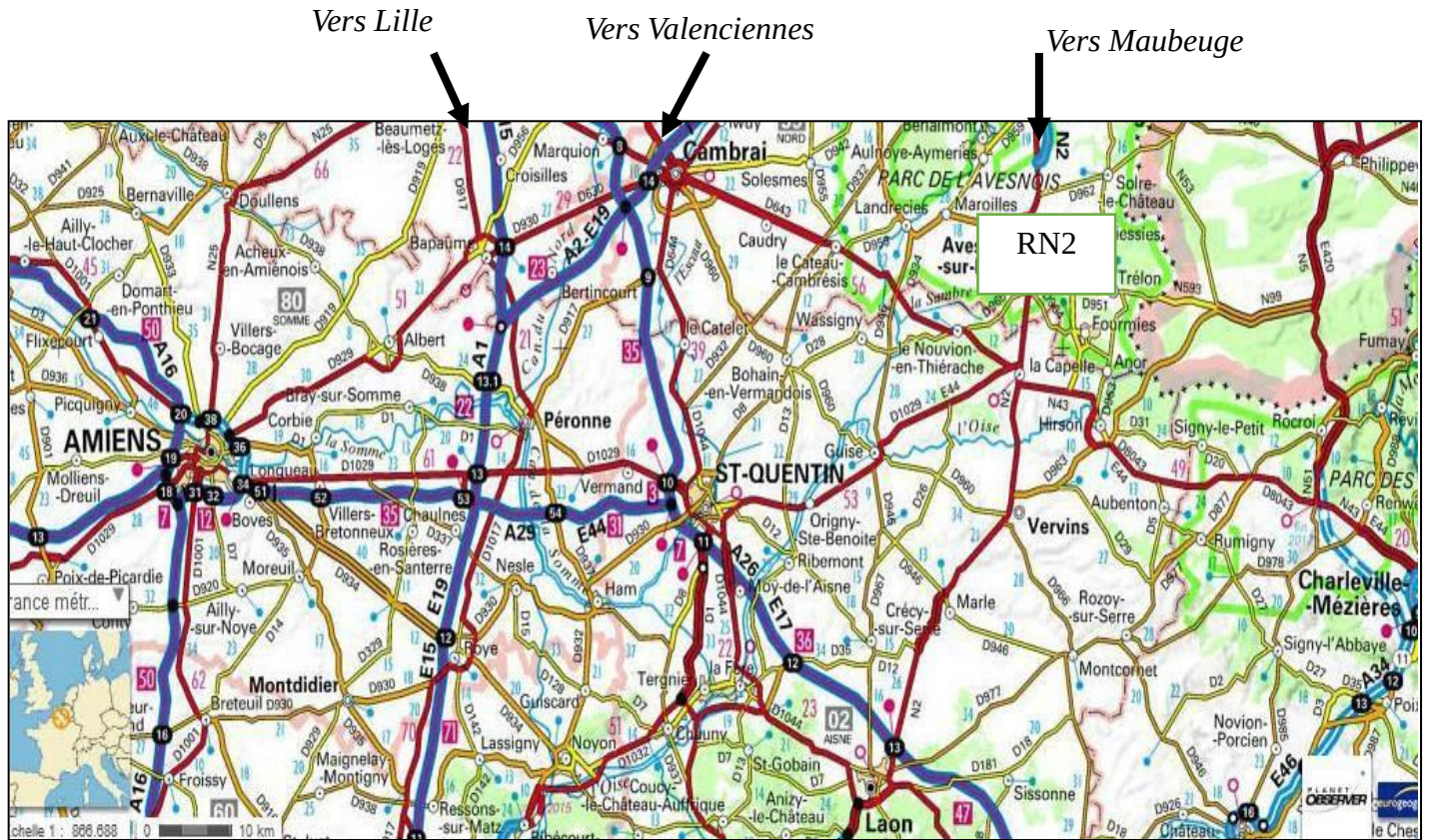
النموذج (2) مدينة " Marle الفرنسية (Etude entrée de MARLE , ville,2015).

1-المشروع:

تهيئة المدخل الغربي لمدينة " مارل " بفرنسا.

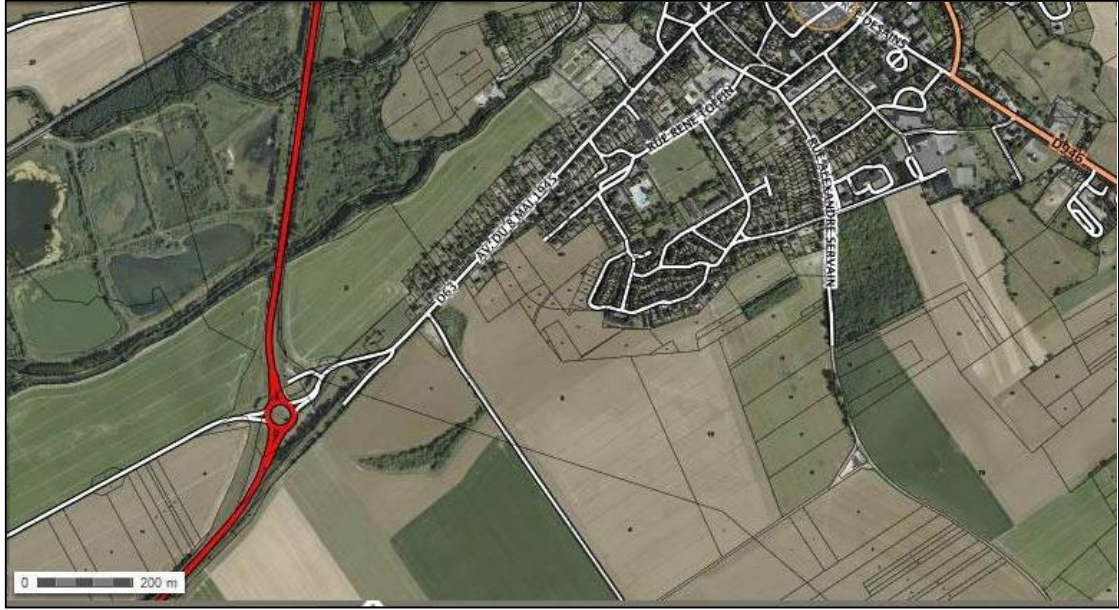
2-الموقع:

تتمتع المدينة بموقع جغرافي مهم في قلب أوروبا، بالقرب من الطرق السريعة الرئيسية والطرق السريعة والسكك الحديدية وبالقرب من المطارات، حيث يخدمها محور دولي RN2 حيث يربط باريس بالحدود الفرنسية البلجيكية.



صورة رقم (16): موقع مدينة مارل (MARLE)

المصدر : MARLE , Etude entrée de ville,2015



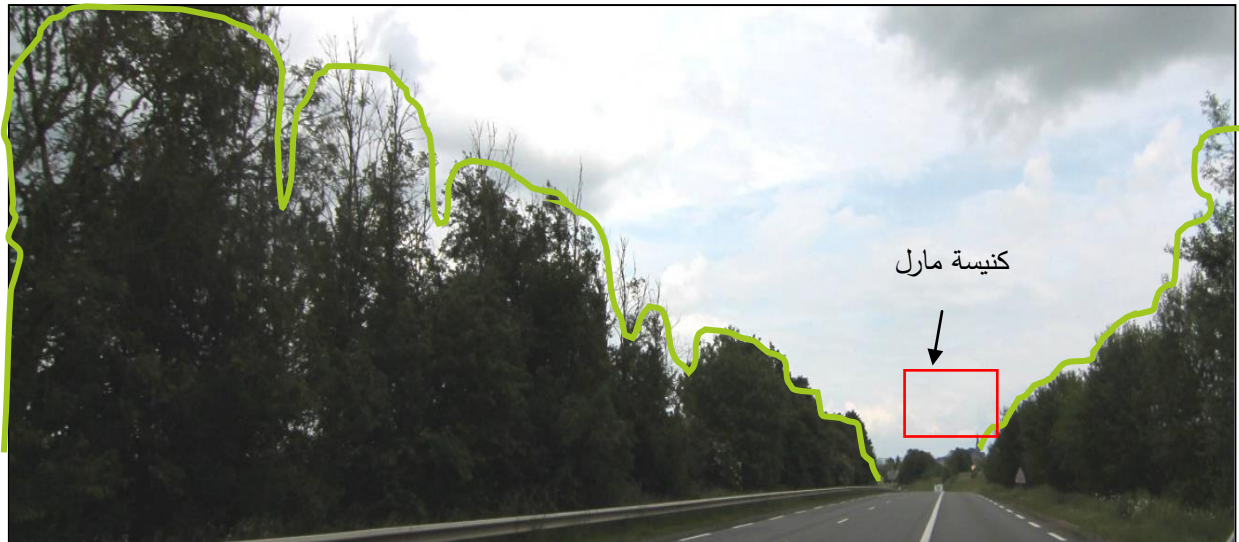
الصورة رقم (17) : صورة جوية لمدينة مارل (MARLE)
المصدر : MARLE , Etude entrée de ville, 2015

3- أهداف المشروع:

- ضمان مدخل ذو مستوى عالي مع سهولة الوصول للكنيسة .
- تهيئة وتجهيز المدخل الغربي بمختلف التجهيزات التجارية والخدماتية.

4- الاقتراحات :

- الاهتمام بالأشجار على طول الطريق لأنها تؤدي إلى تضيق مجال الرؤية نحو الكنيسة.





الصورة رقم (19) مدخل مدينة مارل.
المصدر : MARLE , Etude entrée de ville,2015

- الحفاظ على البيئة الطبيعية وتحقيقها عن طريق إضافة خضرة خفيفة من خلال بعض النباتات الطبية أو الزخرفية دون تشويه الموقع .



الصورة رقم (20) تدخلات مقترحة لمدخل مدينة مارل
المصدر : MARLE , Etude entrée de ville,2015

3-2 دراسة حالة على المستوى الإقليمي (مدخل مكة المكرمة)

هذا الجزء من الفصل مثال على المدخل من البلدان المحيطة بفلسطين ومثال عليها بوابة القرآن (Quran gate)، اذ تعد علامة فارقة (landmark) على طريق مكة المكرمة - جدة السريع يعتبر مدخل لمكة ومسقط رأس سيدنا محمد عليه الصلاة والسلام ، وتشير البوابة إلى حدود منطقة الحرم بمدينة مكة المكرمة ، حيث يُمنع غير المسلمين من الدخول .
هيكل المدخل عبارة عن كتاب ، يمثل القرآن ، موضوع على حامل للكتاب ، وتتكون من ثلاثة أجزاء رئيسية:

(1) موقعان كل منهما بعرض 30 متر × 48 متر (98 قدم × 157 قدم) وطوله حوالي 3 متر (10 قدم) ، ويقعان على جانبي الطريق بمثابة كتل الدعم للأجنحة (make arch).

(2) جناحان طول كل منهما حوالي 80 مترًا (262 قدمًا) وطول 48-18 مترًا (157-59 قدمًا) وطول 20 مترًا (66 قدمًا) وتمتد من المباني إلى الدمج حوالي 23 مترًا (75 قدمًا) فوق الطريق. بمثابة الأساس لدعم الكتاب (موقفها its stand)

(3) كتاب مفتوح يحتوي على صفتين يبلغ طول كل منهما 16.5 مترًا (54 قدمًا) و 26 مترًا (85 قدمًا) لكل منهما ، ويمتد على ارتفاع 23-31 مترًا (75-102 قدمًا) فوق الطريق ؛ بمثابة رمز رئيسي للقوس والجزء الرئيسي هو هيكل الكتاب المقدس للإسلام - القرآن ، ويجلس على ستاند (موقف الكتاب).

(4) تم استخدام الخرسانة المسلحة كمواد بناء أولية. يوجد أيضًا البلاستيك والزجاج والخشب وغيرها من المواد (على سبيل المثال الفسيفساء / الفسيفساء الإسلامية تحت الأقواس والمداخل المقوسة إلى أماكن أخرى). الهيكل كله مزين بأنماط مختلفة ويمكن أن يضيء في الليل بعدة طرق مختلفة.

(5) تحت الإنشاء ، توجد أشجار النخيل المزروعة على طول جزيرة التقسيم (divide-island) ، وكذلك الأشجار السفلية الأخرى والشجيرات المزخرفة التي تنمو على الجزيرة حول النخيل وفي مساحة أرض حرة بجانب الطريق المؤدي إلى أربعة مسارات (الطريق السريع المقسم divided highway). على جانبها يوجد خشب البقس بقطع داخل حدائق أنيقة ، مع أسوار على شكل محيط ، وموقف صغير للسيارات

(6) يوجد أيضًا مرافق اضافية التي تمتد إلى مجمع كبير، تم تزيين الهيكل كله بالألواح واضاءات مختلفة ويمكن أن يتألق في الليل بعدة طرق مختلفة.

3-3 دراسة حالة محلية (مقترح تخطيط وإعادة تطوير مدخل مدينة طولكرم)

(ريف خضر ، 2017)

- 1) تم اعتبار مدينة طولكرم الرابط بين الشمال والجنوب الشرقي لفلسطين
 - 2) تقع في الوسط بين السهل الساحلي والمناطق الجبلية
 - 3) كان تقاطع مهم لخطوط النقل بين يافا وحيفا والقدس ومناطق أخرى
 - 4) كان لديها محطة قطار لنقل المسافرين إلى بلدان مختلفة عبر سكة الحجاز
 - 5) كانت واحدة من المحطات الرئيسية والأكثر استخدامًا (وخاصة للاستخدام التجاري) للقطارات القادمة من مصر وجنوب فلسطين ، متجهة إلى حيفا في الشمال وسوريا والأردن في الشرق.
 - 6) شارع نابلس هو المدخل الشرقي لمدينة طولكرم ، وقد اعتبر الشارع بداية وسط المدينة ، وقد ظهرت بعض الشركات في هذا الشارع لاستغلال النشاط المروري.
- التخطيط والمعاينة لمدخل طولكرم هي فكرة مشروع الطالبة في التخطيط العمراني ، وكان هناك مقترحات للتنمية: الترفيه التجاري - استخدام الأثاث - - التاريخية والزراعية -



Recreational

- Historical & Agricultural -



Commercial

- Furniture Use -

قامت الطالبة ريف خضر (طالبة في قسم هندسة التخطيط الحضري) باقتراح خطة رئيسية تحقق المنهج في مشروع تخرجها (2017) .

Actual Uses



الشكل رقم (11) : مخطط الاستعمالات الحالية

المصدر (رهف خضر، 2017)

Proposed Master Plan



الشكل رقم (12) : مخطط الاستعمالات المقترح

المصدر (رهف خضر، 2017)

من خلال تطرقنا في الدراسة النظرية إلى مختلف المفاهيم والمعلومات الخاصة بالتدخلات العمرانية ومداخل المدن، تمكنا من الإلمام بالموضوع ومعرفة مدى أهمية مداخل المدن وتنوعها. مداخل المدن يجب أن تحدد بعناية لتحقيق الهدف الأساسي منها وهو توفير إمكانية الوصول وتأمين سلامته، وكذلك تصنيف وتوجيه المركبات من خارج إلى داخل المدينة

الفصل الرابع : تحليل موقع المشروع

يستعرض هذا الفصل مرحلة اختيار موقع المشروع، وتشخيصه وتحليله وتحديد ايجابيات وسلبيات الموقع والتي تشكل نقطة الانطلاق نحو مرحلة التطوير.

تم أخذ مدينة نابلس حالة دراسية اذ تعتبر مدينة نابلس واحدة من أهم المدن الفلسطينية التي تلعب دوراً هاماً في الاقتصاد والتعليم وغيرها من جوانب الحياة. وكما أن موقعها الجغرافي ساهم في كونها حلقة وصل بين كثير من مدن المحافظات الفلسطينية وقراها .

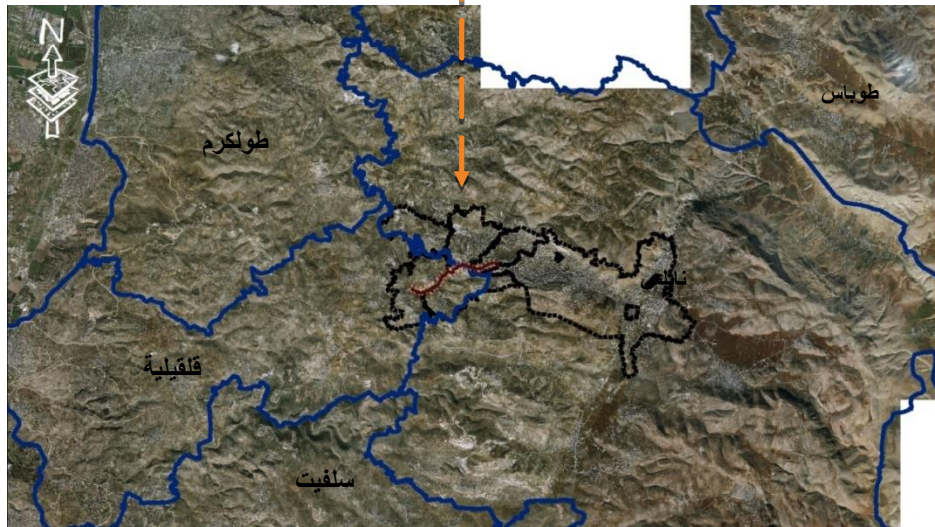
وقبل توضيح موقع المشروع سيتم طرح المبررات لاختيار الموقع ، هناك مجموعة من العوامل التي اجتمعت وحثت على اختيار المشروع اعادة تخطيط وتطوير المدخل الغربي من مدينة نابلس (قلقيلية - نابلس).

1.4 مبررات اختيار الموقع :

1. يعتبر الشارع نقطة ربط قوية بين نابلس ومدينتي طولكرم وقلقيلية.
2. وجود عوامل جذب كوجود جامعة النجاح الوطنية : شجعت الاستثمارات التجارية حولها من عمارات سكنية ونشاطات تجارية (برافو مول ، الفنادق ، المطاعم) والتمدد العمراني باتجاهها فلا بد من دراسة هذا المدخل لما حدث له من تغيرات كبيرة خلال السنوات الاخيرة وماحدث من تغيرات في استخدام الأرض .
3. الشارع ذو أهمية كبيرة على المستوى الوطني ، لأنه يعتبر طريق شرياني أساسي لكثير من الناس الذين يدخلون نابلس من طولكرم وقلقيلية وسلفيت ومناطق أخرى. من المهم بشكل خاص لطلاب الجامعات الذين يدخلون بكميات كبيرة خلال فترات قصيرة.
4. الظروف الحالية للشارع ليست مرضية
5. نشاط الشارع الاقتصادي حيث يسهم نشاط الشارع التجاري في زيادة الاقتصاد بنسبة معينة.
6. الاتجاه العام للتوسع السكاني في المدينة يتجه غرب مدينة نابلس

الموقع :

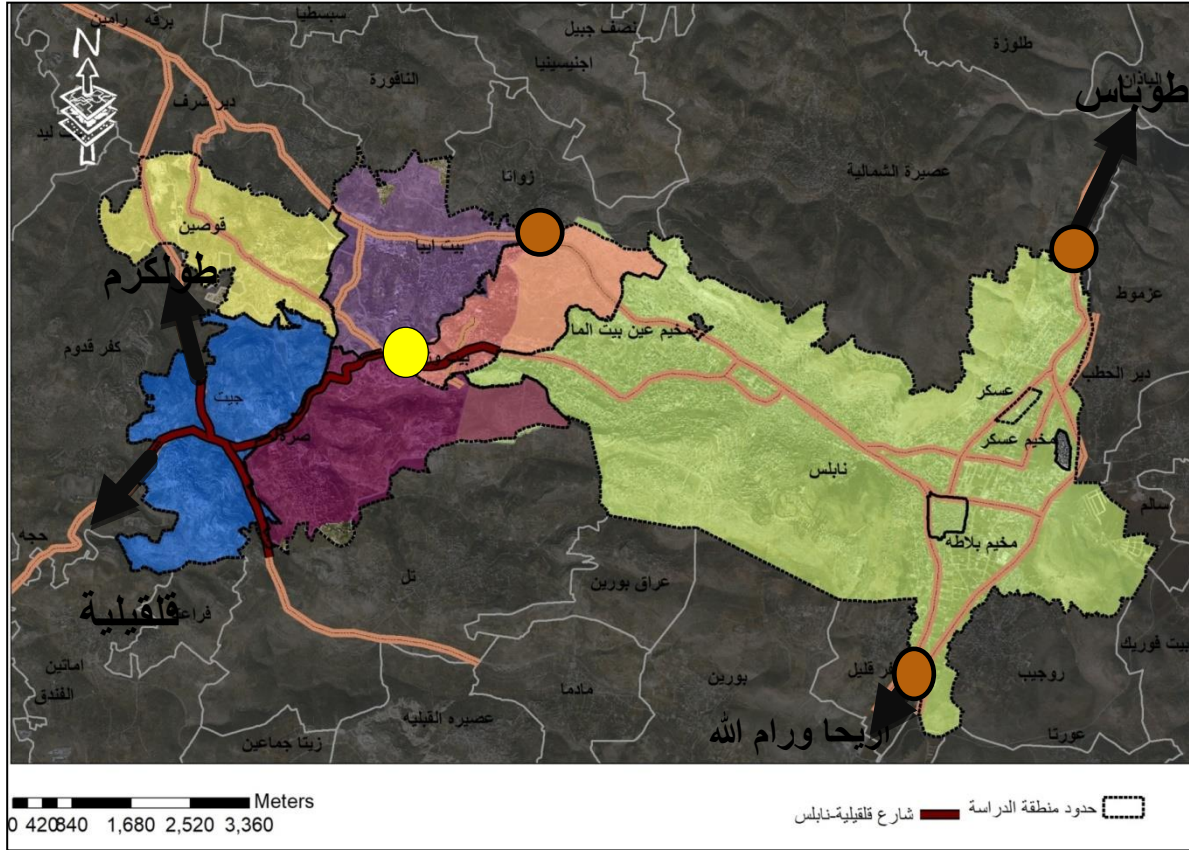
تقع منطقة الدراسة غربي مدينة نابلس ، حيث تم تحديد المدخل من نهاية جامعة النجاح الوطنية حتى مفرق صرة-جيت ويعتبر هذا الشارع اقليمى في مدينة نابلس حيث يصلها بمدينة قلقيلية وكذلك أنه ينتهي بجامعة النجاح الوطنية مما يكسبه أهمية كبيرة



خريطة رقم (1) : موقع الدراسة بالنسبة لفلسطين ومحافظة الضفة الغربية

المصدر (الباحث)

المداخل الرئيسية الأربعة



خريطة رقم (2) : مواقع المداخل في مدينة نابلس

المصدر : الباحث

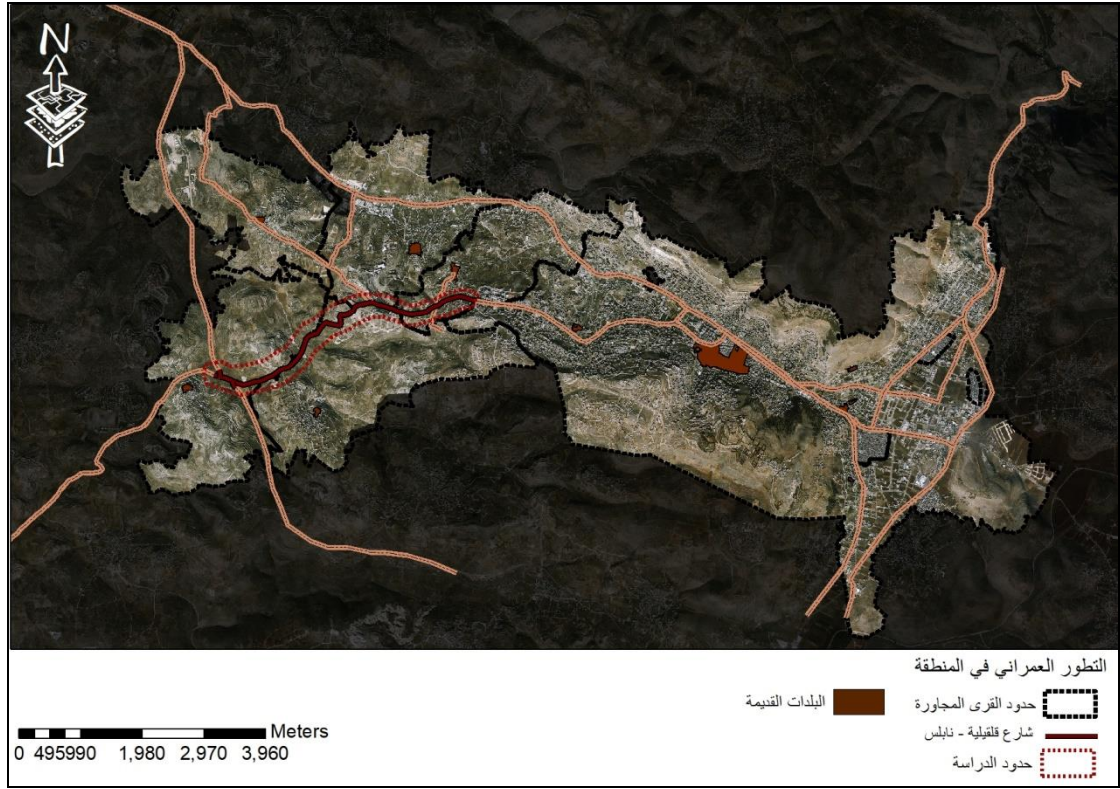
التطور العمراني في المنطقة

تطور البناء في المنطقة عبر الفترات الزمنية وكان الامتداد باتجاه الشارع على النحو الاتي

(1) المراكز التاريخية للتجمعات الحضرية والريفية. (البلدات القديمة) (كما في الخريطة 3) وما بعدها كما في الخريطة 4،5)

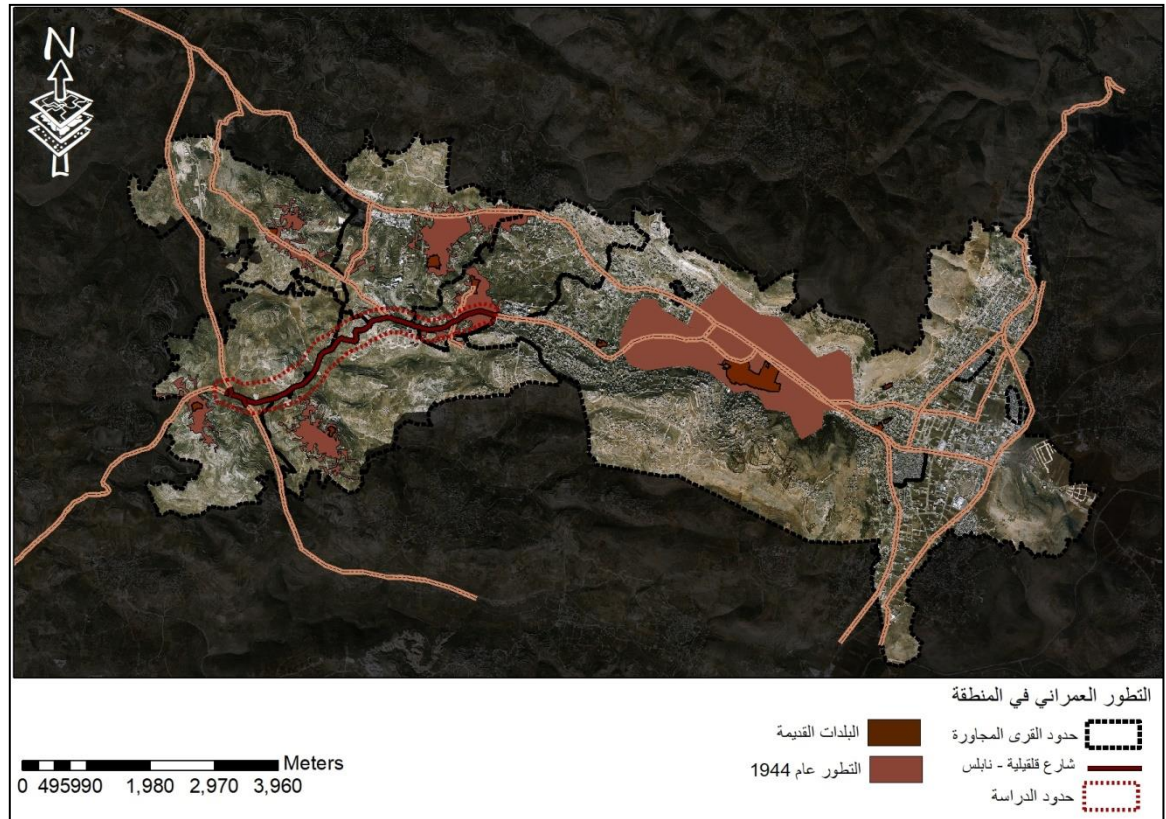
(2) (التوسع الحضري حتى عام 1994 والذي يتميز بأبنية مرتفعة الكثافة السكانية) المناطق التي تخلص من وجود احتياطي لأرض الأنشطة البناء الجديدة. (كما في الخريطة 6)

(3) مناطق التوسع الحضري بعد عام 1994 ويتميز بأن التطور الحضري أصبح أكثر ديناميكية والمناطق أقل كثافة ووجود بعض الفراغات التي لها امكانية لإستيعاب الكثافة السكانية فيها. (كما في الخريطة 7)



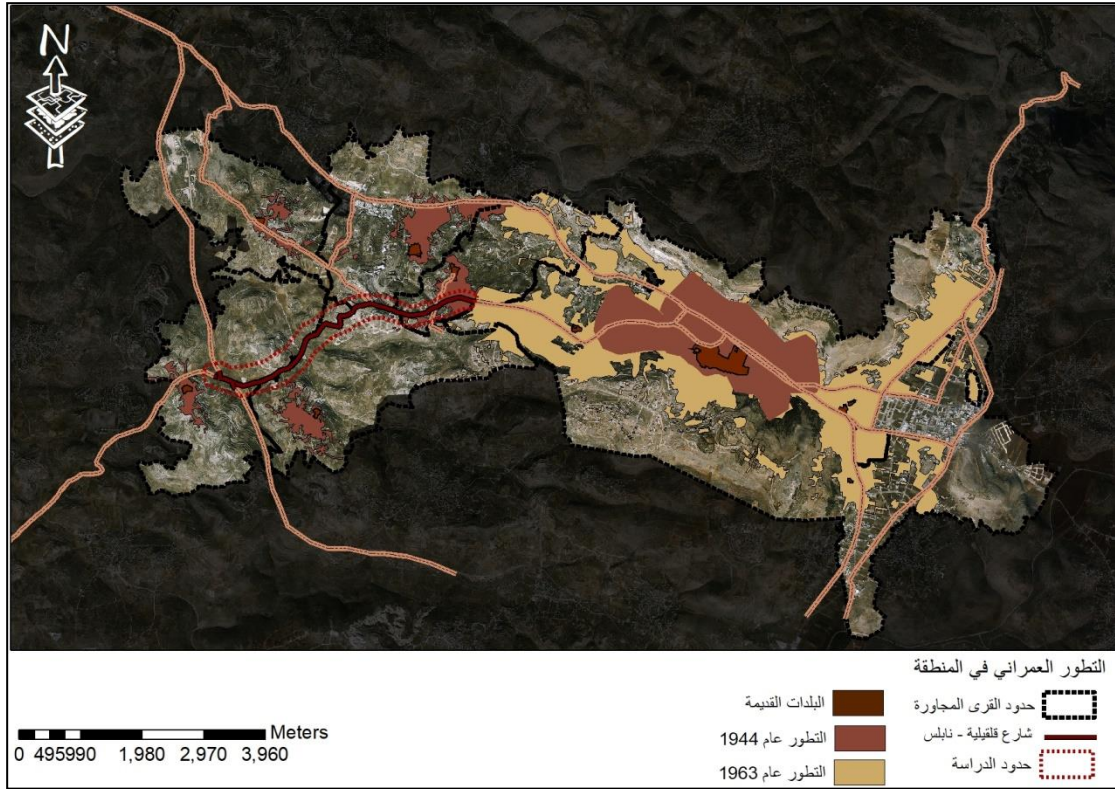
خريطة رقم (3): التطور العمراني في المنطقة بداية بالبلدات القديمة

المصدر : الباحث



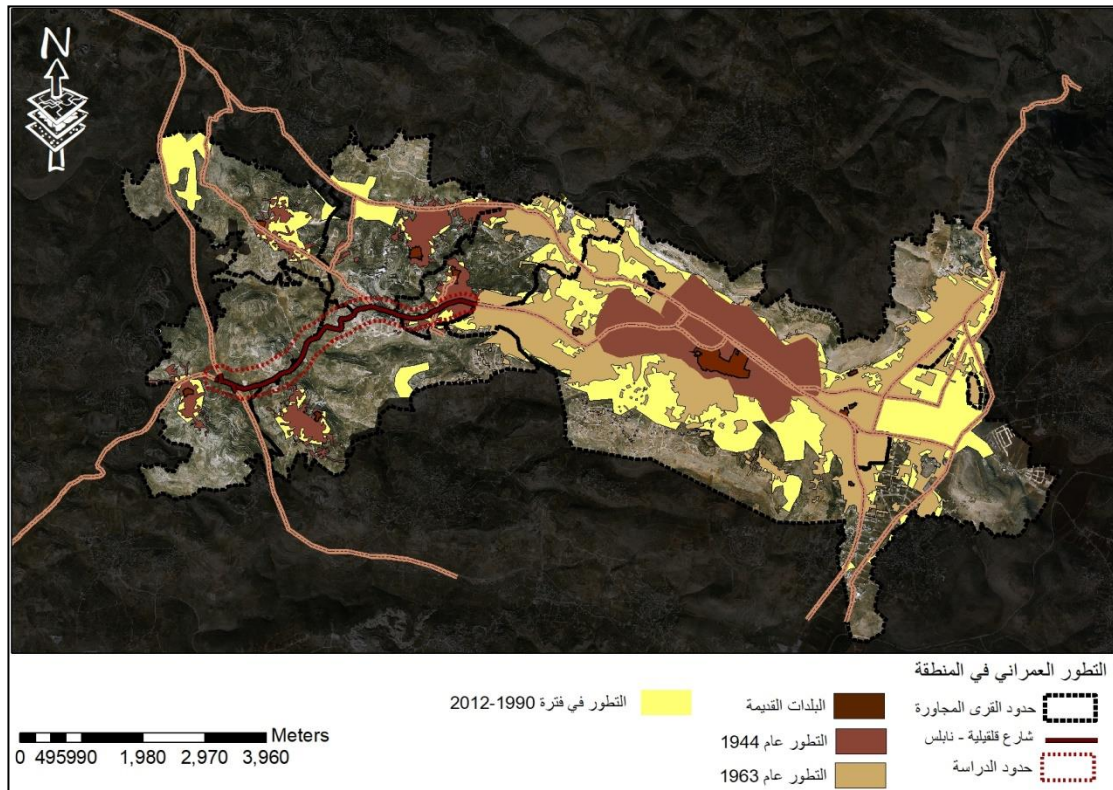
خريطة رقم (4) : التطور العمراني في المنطقة سنة 1944

المصدر : الباحث



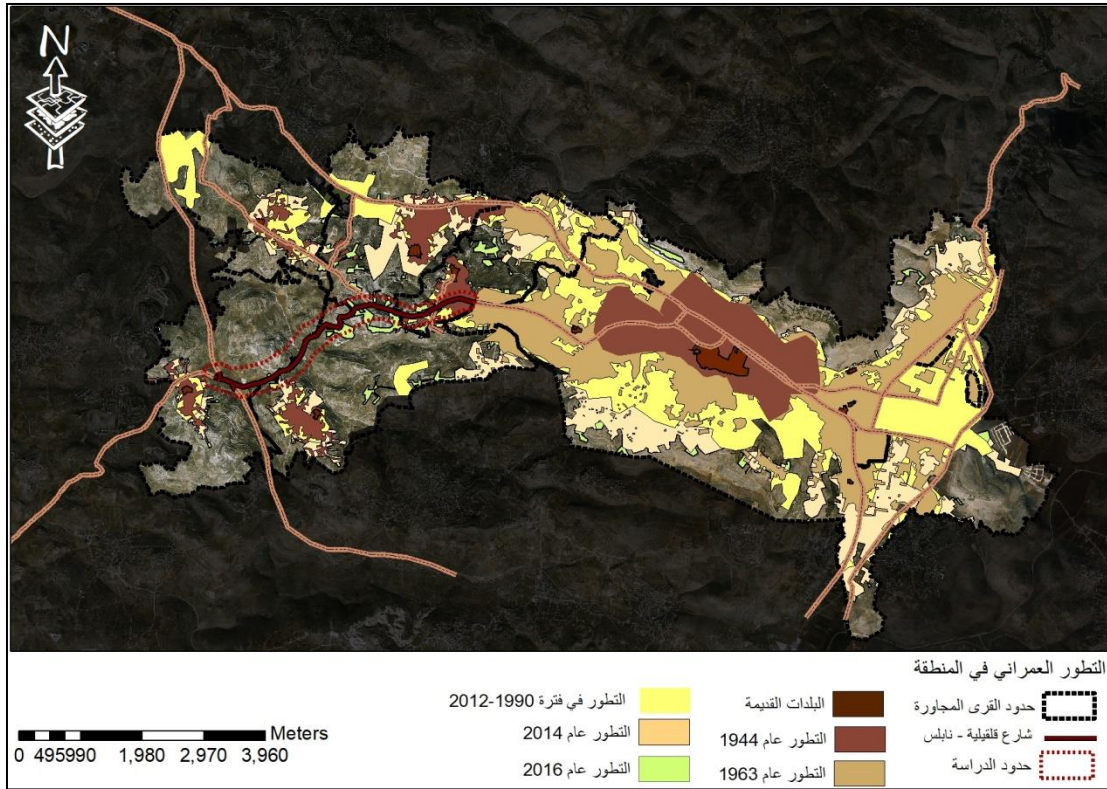
خريطة رقم (5) : التطور العمراني في المنطقة سنة 1963

المصدر : الباحث



خريطة رقم (6) : التطور العمراني في المنطقة سنة 1990-2012

المصدر : الباحث



خريطة رقم (7) : التطور العمراني في المنطقة سنة 2016

المصدر : الباحث

2.4 تشخيص المشروع

تعتبر مرحلة التشخيص في أي مشروع هي نقطة الانطلاق نحو التطوير حيث انه قبل البدء بأية تدخلات في المشروع يجب فهم الواقع الحالي وتحليله للحصول على توجيه صحيح للتطوير، من خلال تعزيز الفرص ونقاط القوة ومواجهة التحديات ونقاط الضعف، وسيتم تحليل الوضع في المنطقة بناءً على ثلاثة خصائص أو عناصر رئيسية تساعد على فهم المنطقة وتحليلها :

1. التحليل الطبيعي

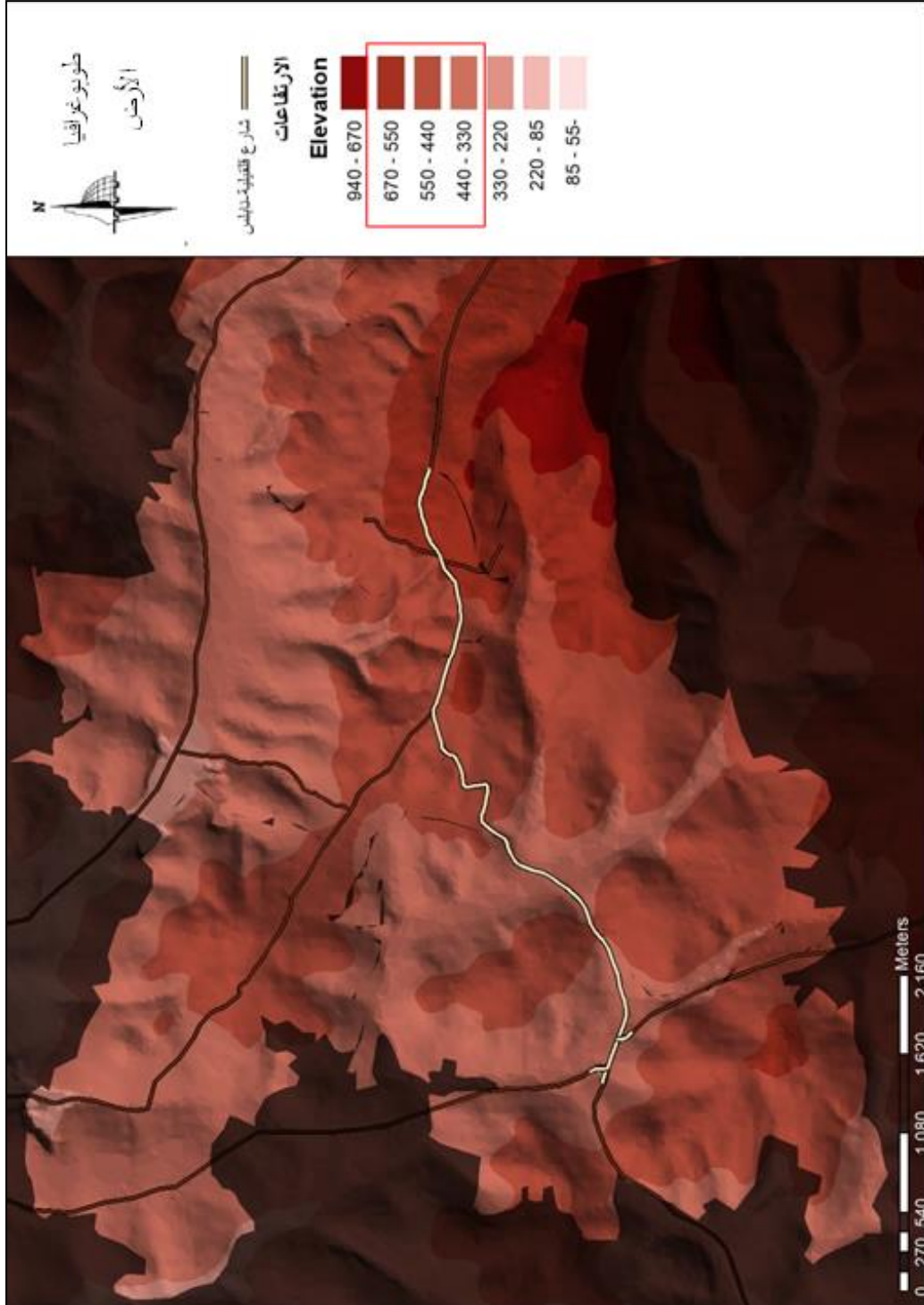
2. التحليل الفيزيائي

3. التحليل البصري

1.2.4 التحليل الطبيعي :

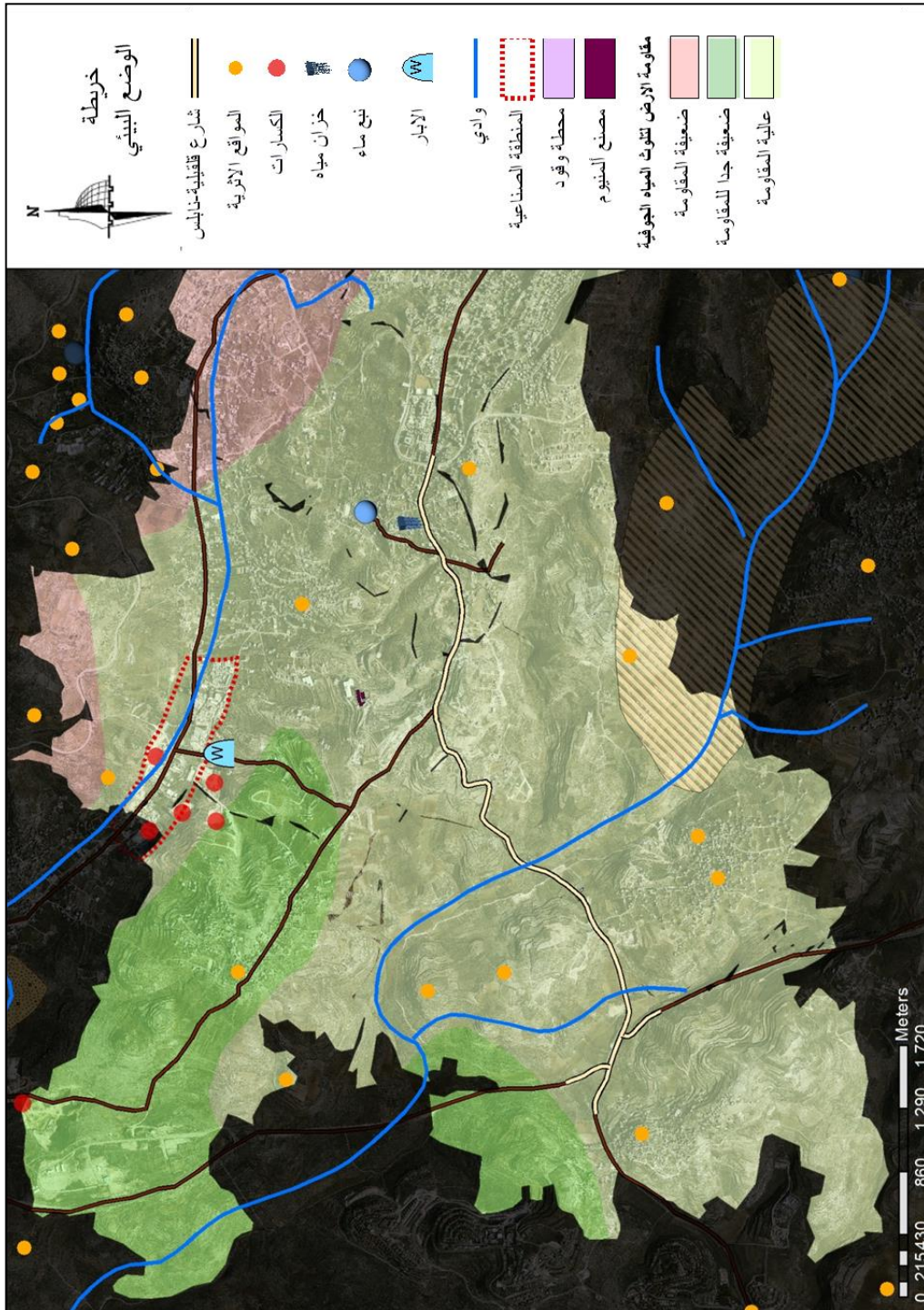
أ) الانحدارات

تلعب دورا هاما في تحديد إتجاهات التوسع العمراني للمدينة فهي تأثر في ميدان التهيئة العمرانية وتوسع المدينة، كما أنها تحدد شكل ونمط البناء. تنوعت الارتفاعات مابين مرتفعة ومنخفضة وتتراوح مابين (340-640) م عن سطح البحر كما في الخريطة (8)



(ب) الوضع البيئي :

تعتبر منطقة الدراسة غير حساسة مائياً، أي لا يوجد فيها مياه جوفية وغير خطرة جيولوجياً وغير معرضة للفيضانات يمر من خلال الشارع وادي ماء وليس هناك مواقع أثرية قريبة من منطقة الدراسة كما أن هناك مصادر للتلوث تتمثل ب محطة الوقود ومصنع الألمنيوم والمنطقة الصناعية والكسارات المحيطون بمنطقة الدراسة كما في الخريطة (9)



تعتبر الرياح الشمالية الغربية هي اتجاهات الرياح السائدة في نابلس ،ويبلغ المعدل العام السنوي لسرعة الرياح ١٠ كم/الساعة .

ولكن يوجد العديد من العناصر التي تلوث الهواء في منطقة الدراسة مثل مصنع الألمنيوم الموجود على أطراف قرية بيت ايبا ، وكذلك وجود العديد من ورشات البناء الضخمة في المنطقة والحفريات والتي تسبب في تلوث هواء المنطقة ، وتؤثر على النباتات والتنوع الحيوي في المنطقة



صورة رقم (23) : محطة الوقود في منطقة الدراسة

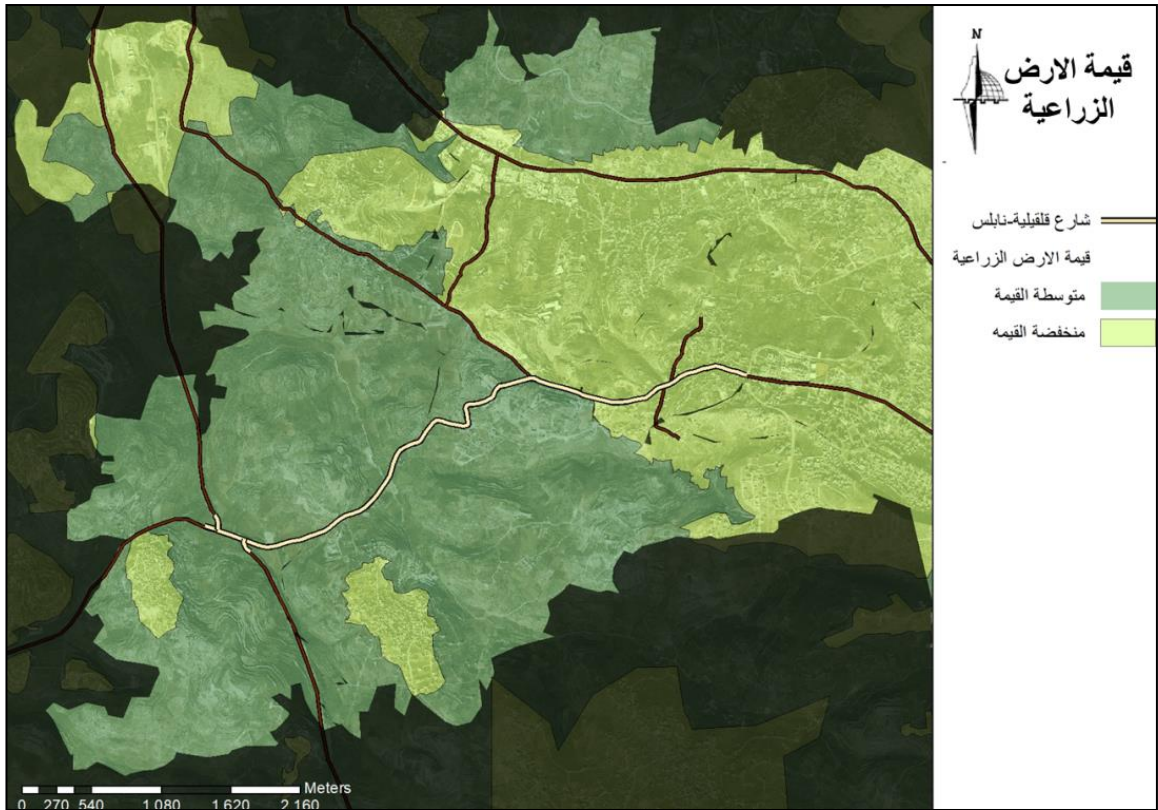
المصدر : الباحث



صورة رقم (24) : مصنع الألمنيوم

المصدر : الباحث

ج) قيمة الأرض الزراعية : تراوحت ما بين متوسطة القيمة ومنخفضة القيمة الزراعية
قيمة الارض الزراعية المتوسطة يجب الحفاظ عليها وعند اقتراح المشاريع في المرحلة القادمة
ان تتناسب مع طبيعة الارض كما هو في الخريطة (10)

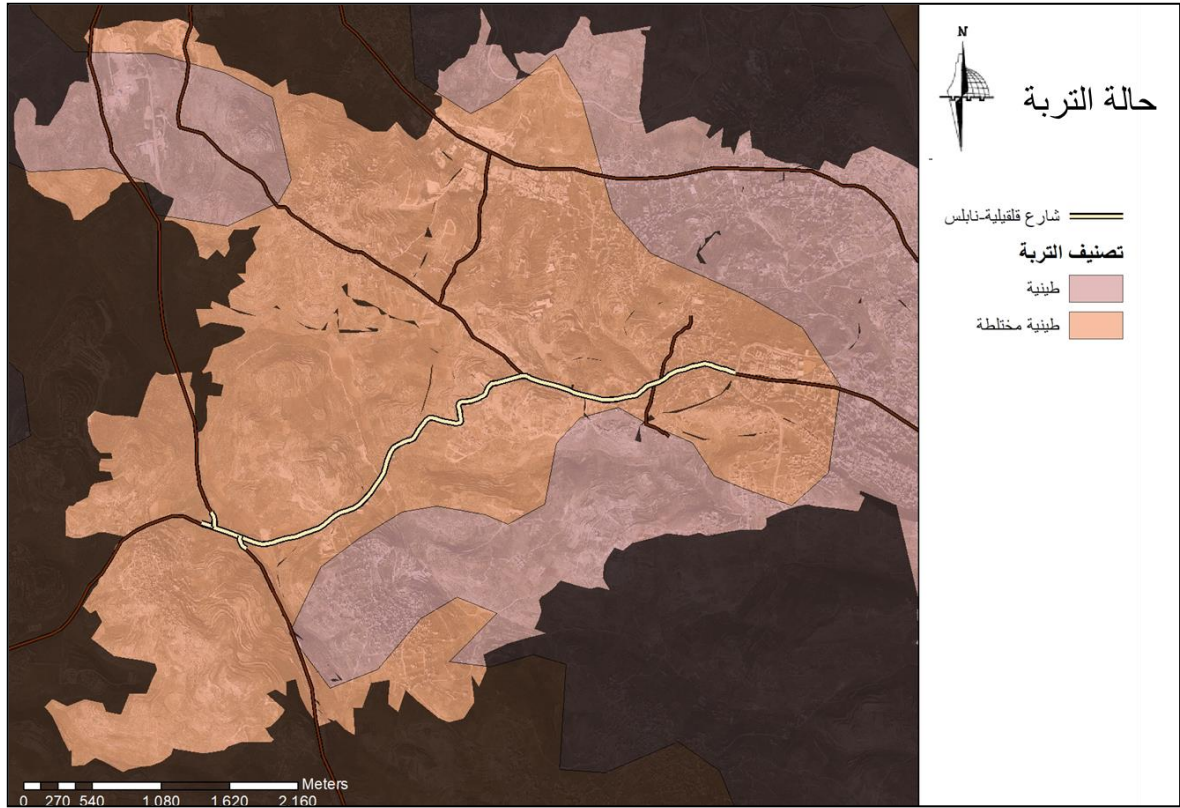


خريطة رقم (10): قيمة الأرض الزراعية

المصدر : الباحث

د) التربة :

تصنف تربة الموقع على أنها تربة طينية ممزوجة بمعادن وانواع من الصخور وهذه التربة
لاتناسب البناء لذلك فان المباني معرضة للانزلاق على المدى البعيد كما هو موضح في
الخريطة (11)



خريطة رقم (11): حالة التربة

المصدر : الباحث

هـ) الغطاء النباتي :

لايصنف على أنه متنوع لأن أغلب الاشجار الموجودة هي من زراعة الانسان ولكن تنمو العديد من الحشائش في المنطقة كما هو موضح في الخريطة (12) .

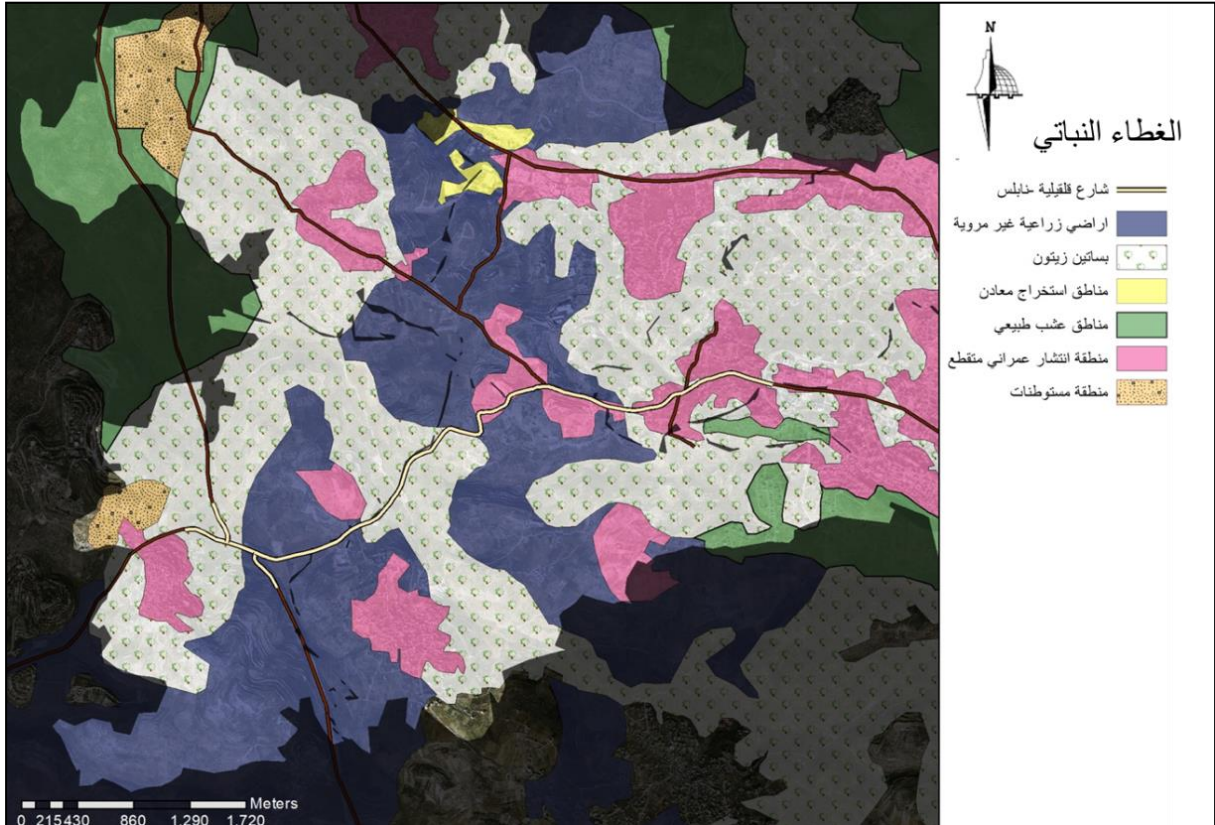


صورة رقم (25) الحشائش في منطقة الدراسة

المصدر : الباحث



صورة رقم (26): الاشجار في منطقة الدراسة

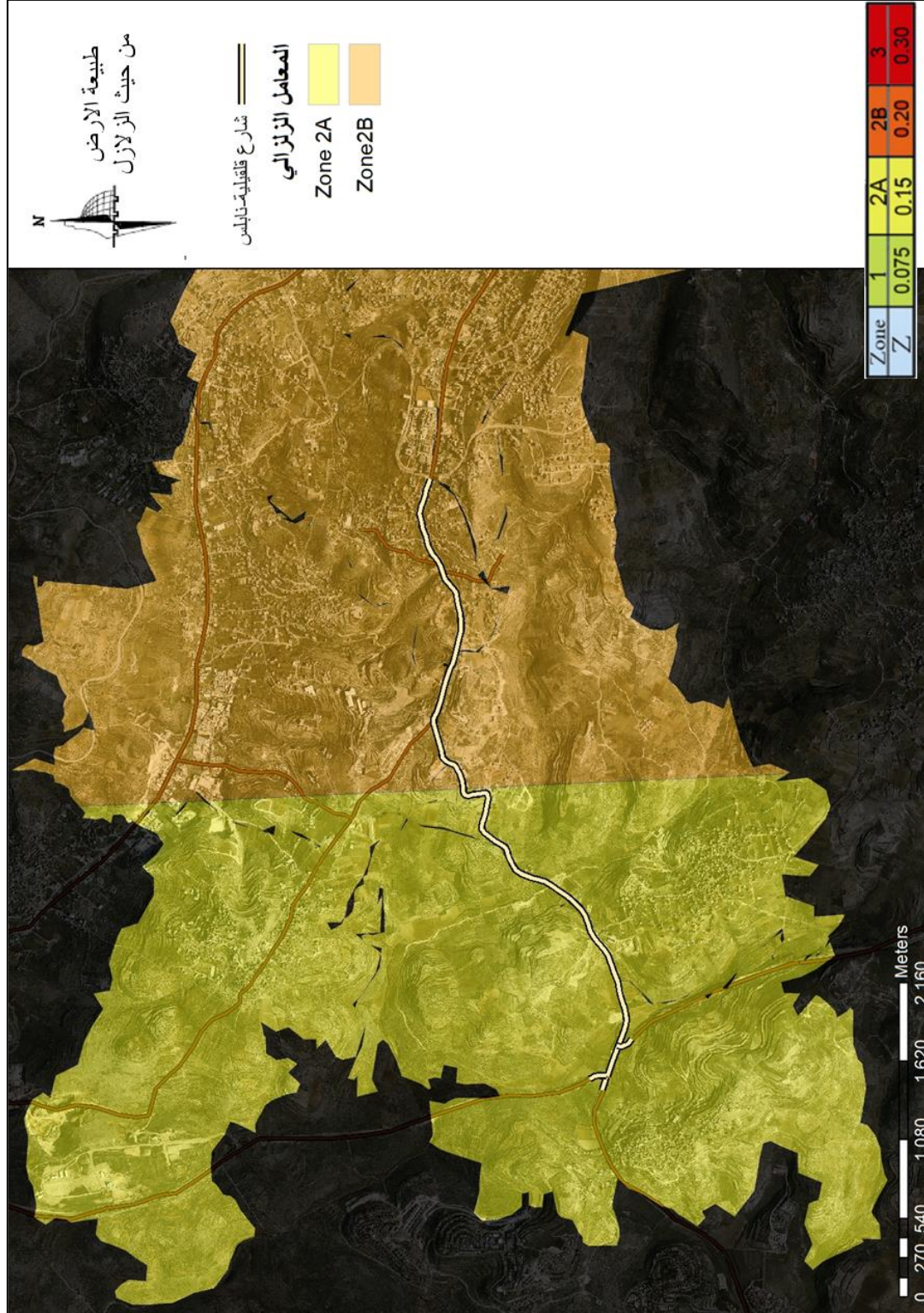


خريطة رقم (12) الغطاء النباتي

المصدر : الباحث

(و) عامل الزلازل: هو عامل مهم في البناء والتطوير في أي مجال

هذه المنطقة هي منطقة متوسطة الخطورة من الناحية الزلزالية والبناء والتطوير داخلها يجب أن تأخذ في الاعتبار الكثير من الجوانب في التصميم والبناء وتوضح ذلك الخريطة (13)



خريطة رقم (13) طبيعة الارض من حيث الزلازل

المصدر : الباحث

2.2.4 التحليل الفيزيائي :

يعتبر تحليل ودراسة هذه العناصر مهما في تصميم المدخل ، حيث ان العناصر الفيزيائية هي التي من صنع الانسان و تؤثر على النواحي البصرية وعلى المناظر الطبيعية في المنطقة مثل:

1. دراسة الوضع الجيوسياسي للمنطقة
2. دراسة الاستخدامات حسب المخطط الهيكلي وحسب الواقع
3. تحليل شبكة الطرق والمواصلات من ناحية الاكتظاظ، الازمات المرورية ،تصميم الشارع حسب المعايير ، وجود إشارات المرور واثاث الشارع .
4. دراسة استخدامات المباني الحالية والطوابق ومواد البناء

1. الوضع الجيوسياسي:

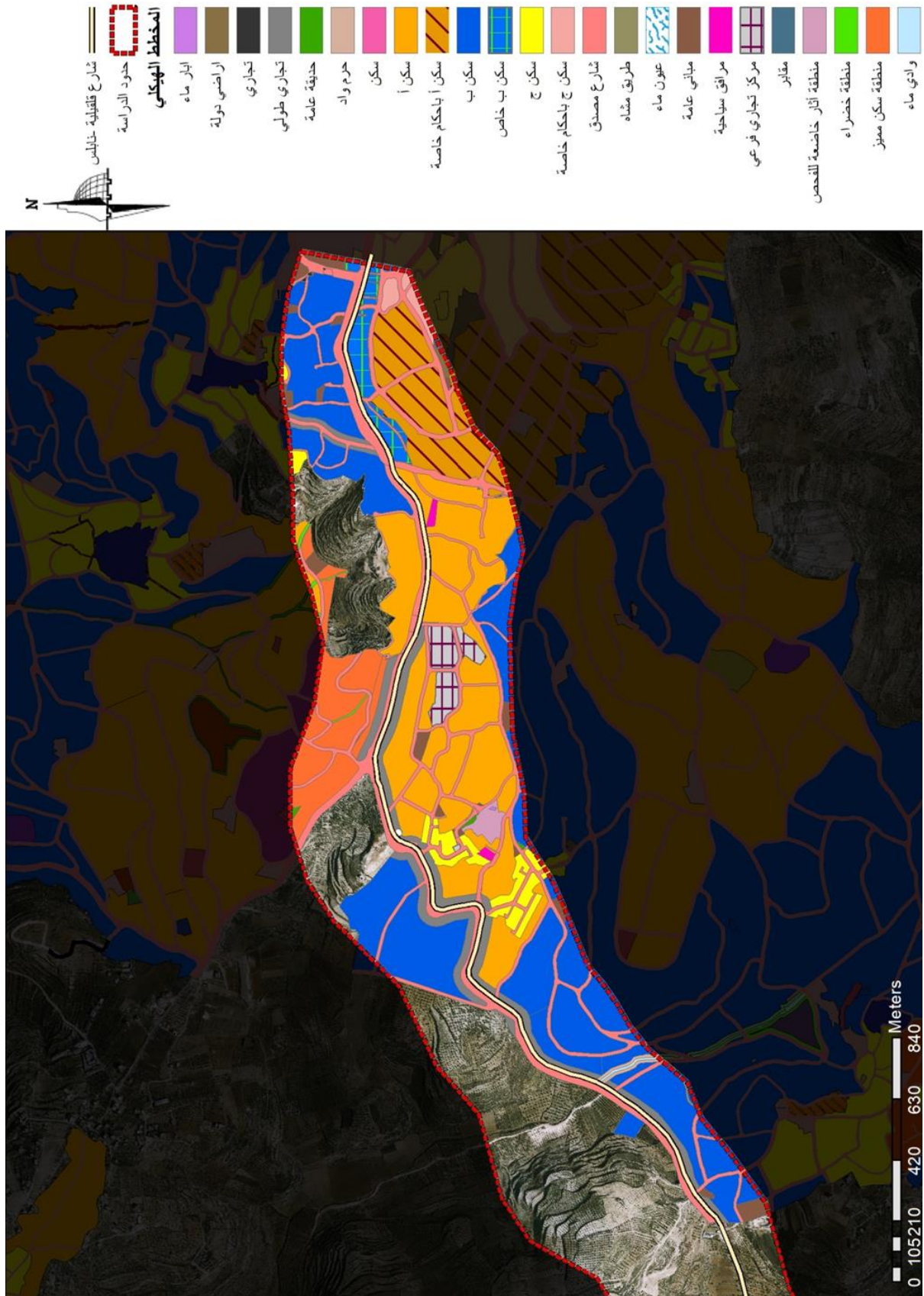
يمر الشارع بثلاث تصنيفات للوضع الجيوسياسي ونسبة التصنيف أ التابع للسلطة الفلسطينية 18% من طول الشارع، وتصنيف ب 60% وتصنيف ج 23%. ويوجد بعد نهاية الشارع مفرق صرة جيت مستعمرة كدوميم ، وتوضح ذلك الخريطة(14)



خريطة رقم (14) التصنيف السياسي

المصدر : الباحث

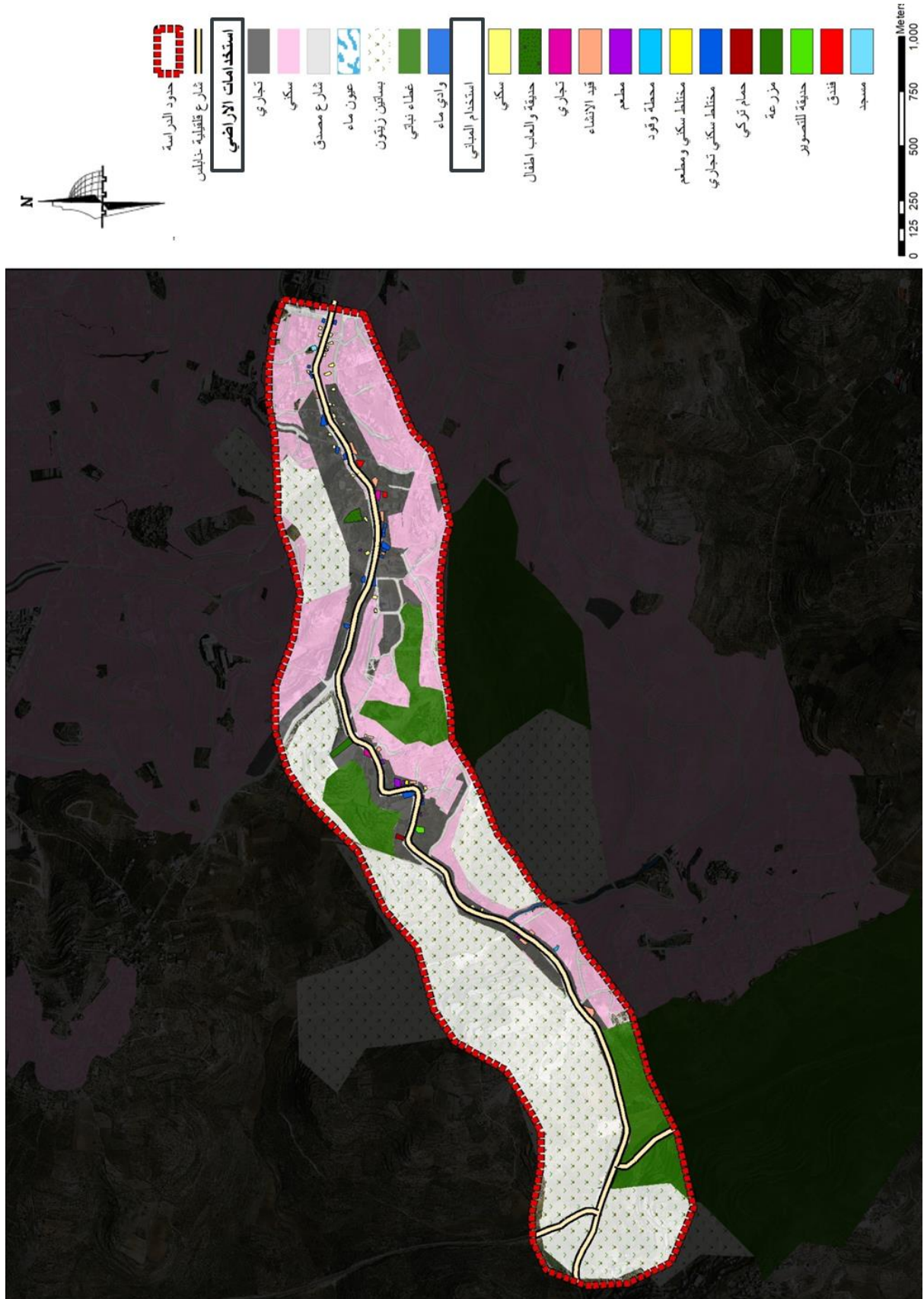
2. استخدامات الاراضي حسب المخطط الهيكلي (مقترح)



خريطة رقم (15) استخدامات الارض حسب المخطط الهيكلي

المصدر : الباحث

استخدامات الاراضي حسب الواقع (الحالي):



خريطة رقم (16) استخدامات الارض حسب الاستخدام الحالي

المصدر : الباحث

هناك اختلاف ما بين الاستخدام الحالي وما هو مصنف بالمخطط الهيكلي كما هو مشار اليه بالخريطة فاستخدامات المباني مختلطة تجاري وسكني ومنها ما هو تجاري وعدد الطوابق اكثر من 5 طوابق واستخدامات الارض تستخدم كأرض تجارية وليس كسكن أ فيجب تعديل استخدام الارض بما يتناسب مع الاستخدام الحالي والنظر الى توجه الشارع والاستخدامات المتوقعة له في المستقبل .

2. شبكة الطرق والمواصلات :

تصنيف الشارع

يصنف على انه شارع رئيسي من حيث الاستخدام وهو شارع شرياني من حيث الوضع الاقليمي اذ يصل المدن ببعضها كما في الخريطة رقم (17)



خريطة رقم (17) : تصنيف الشارع

المصدر : الباحث

عرض الشارع :

اختلف عرض الشارع المعبد من مكان لآخر وحسب الابنية وارتداداتها ومما لاشك فيه أنه يحتاج
توسعة حيث انه مقترح بالمخطط الهيكل على ان يكون عرضه 30 متر ومنفذ نصفه بل أقل
في بعض الأجزاء



خريطة رقم (18): عرض لشارع

المصدر : الباحث

التقاطعات :



خريطة رقم (19): التقاطعات المهمة

المصدر : الباحث

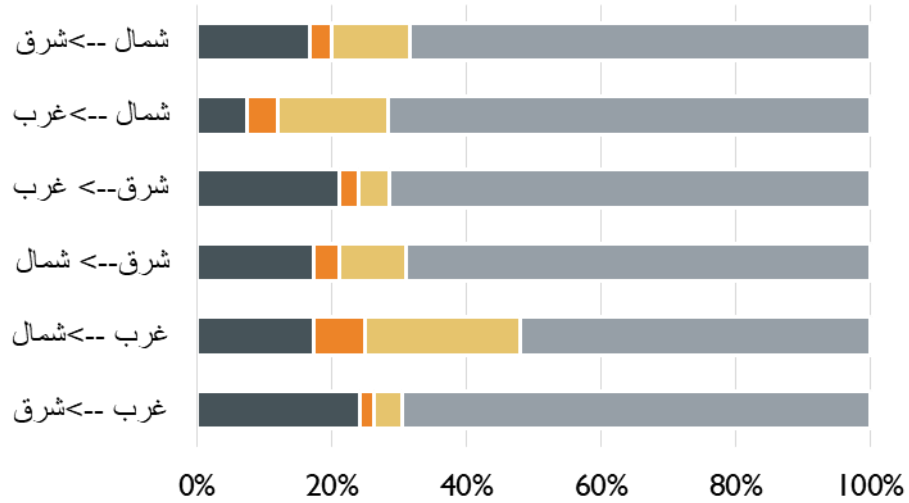
توزيع الحركة المرورية على التقاطع :

يتبين لنا بعد دراسة هذا التقاطع أنه عليه حركة مرور عالية وبحاجة الى اعادة دراسته وتطويره



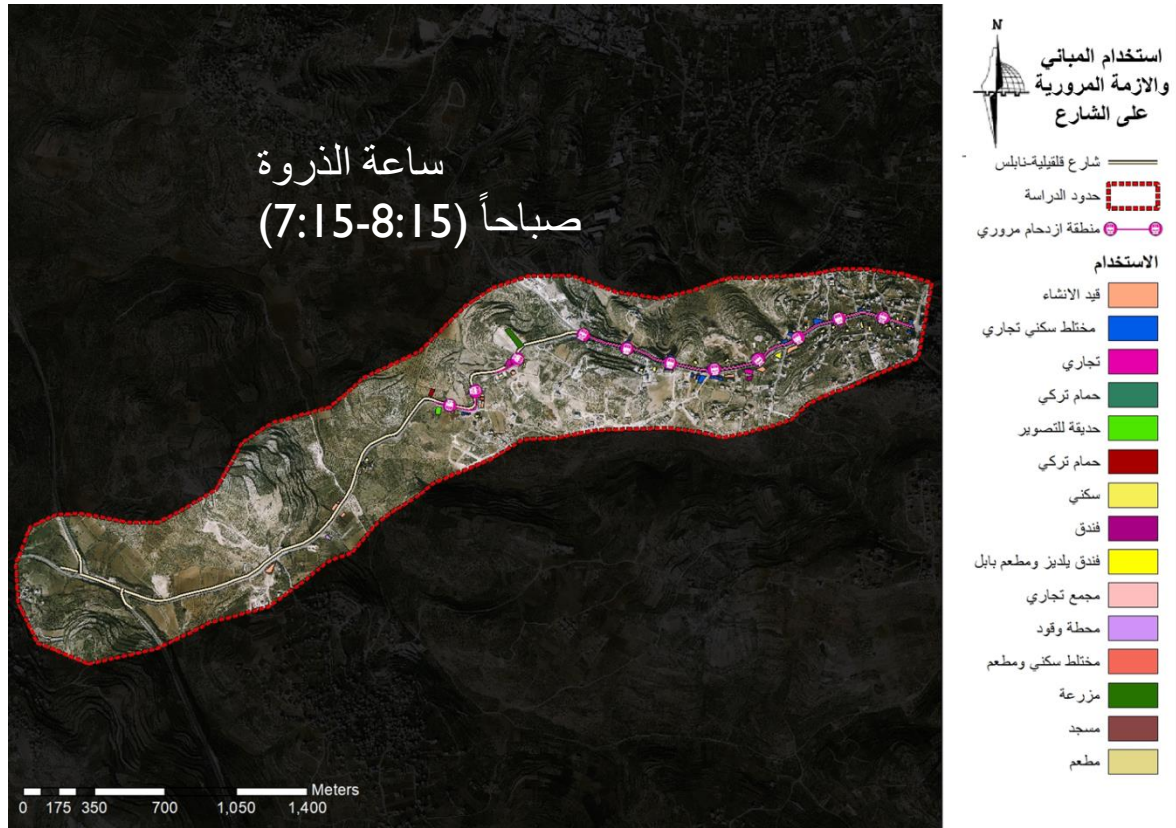
خريطة رقم (20) :الجزر المستخدمة على التقاطع

المصدر : الباحث

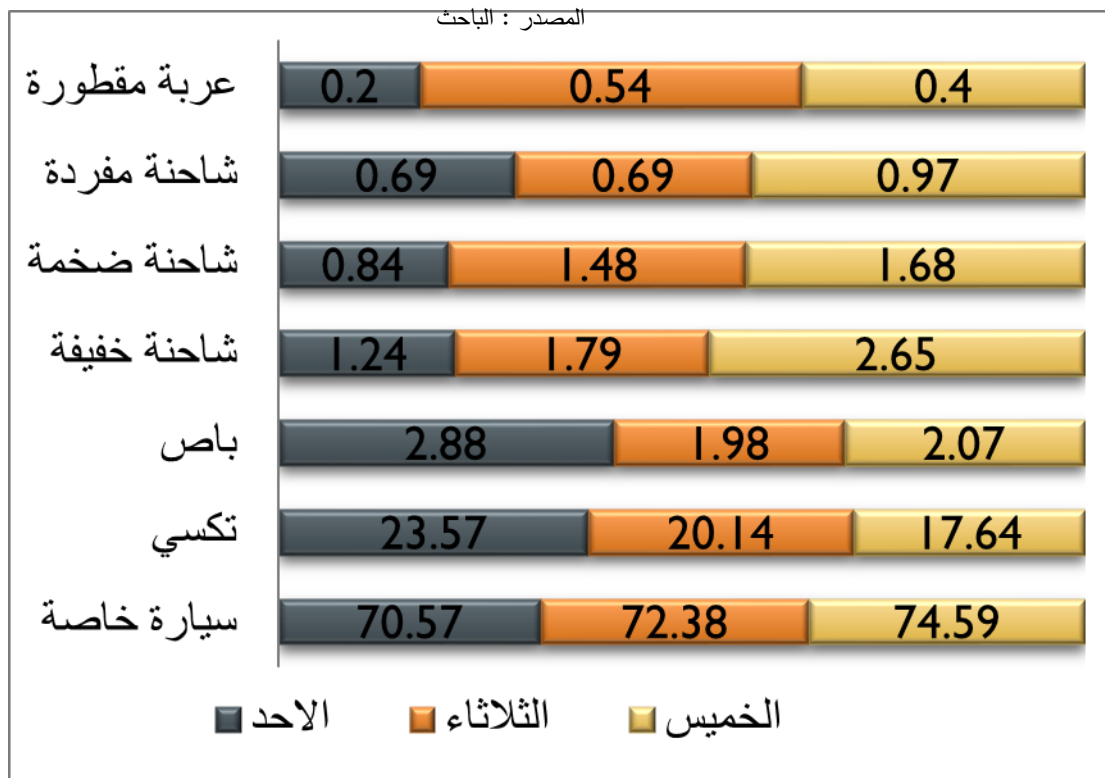


الشكل رقم (13) :الحركة المرورية على التقاطع

المصدر : الباحث



خريطة رقم (21): الازمة المرورية على الشارع

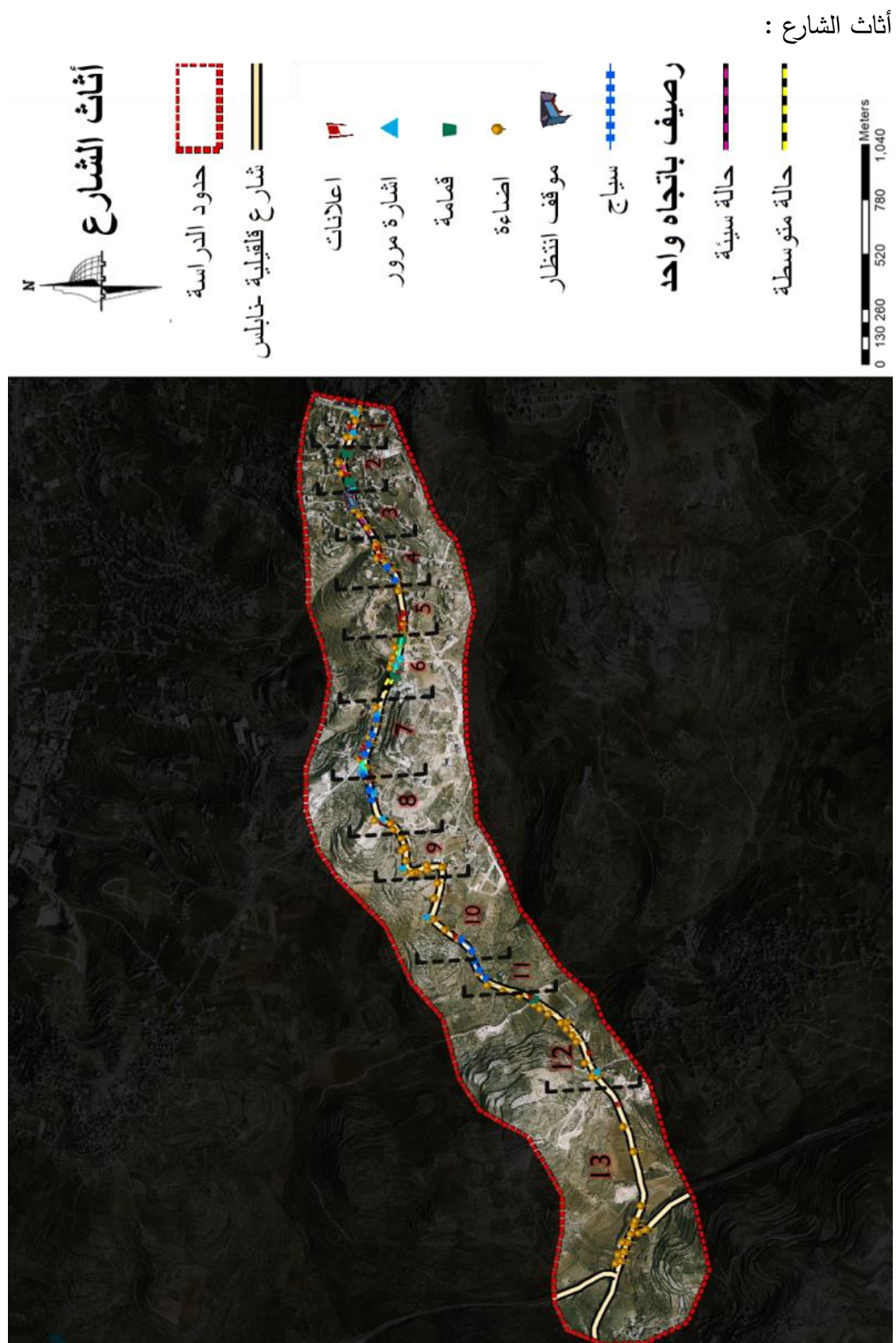


الوضع الحالي للشارع :



خريطة رقم (22) :الوضع الحالي للشارع

المصدر : الباحث



خريطة رقم (23) :أثاث الشارع

المصدر : الباحث

تعاني المنطقة من عدم تجانس في توزيع اثاث الشارع فمثلا :

الانارات

تتوزع بشكل عشوائي وعلى جهة واحدة من الشارع ومعظمها غير صالحة وغير مطابقة
لأسس تصميم الشارع .

الحاويات

موزعة بشكل عشوائي وبعضها غير كافي نظرا لوجود المطاعم وهناك قمامة أكثر من قدرة
هذه الحاويات على الاستيعاب وأيضا جودة الحاويات سيئة فهي تعاني من الصدأ كما ان
هناك بعض منها على الجزر نفسها وبعضها على الشارع بحاجة الى اعادة توزيع وتهيئتها
ووضع عدد أكبر منها



صورة رقم (23): مواقع النفايات واشكالها

المصدر : الباحث

الاعلانات

منها ما هو مناسب وبحالة جيدة ومنها ما هو بحاجة الى اعادة وضعها بمكان اخر أو تصليحها
ومعظمها بمواقع واحجام تعيق البصر وتشتت السائق



صورة رقم (24): مواقع الاعلانات واشكالها

المصدر : الباحث

الارصفة

الارصفة ضيقة وعلى شكل اجزاء وليست متصلة كما ان الاشجار التي زرعت عليها اعاقت الحركة وموقعها غير مناسب وهناك سيارات متخذينها كموقف يصطفون عليها عدم وجود اشجار الزينة التي تعطي منظرا جماليا للشارع بالرغم من أهميته كشارع اقليمي للمدينة والذي موجود يعيق الحركة على الرصيف،

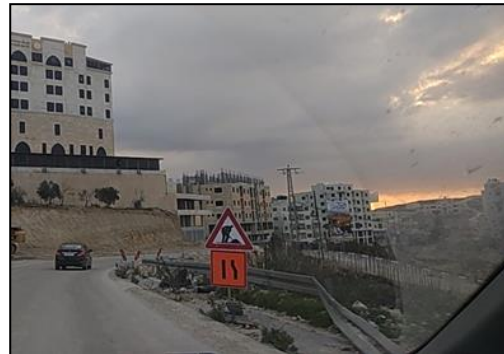


صورة رقم (25): الأرصفة وحالتها

المصدر : الباحث

السياج

تم استخدام السياج على المفارق وكان في 3 مناطق ففي المنطقة الاولى وضع لفرق الارتفاع بين الشارعين ولوجود عمليات حفر ولكن جزء كبير منه تم اتلافه بسبب عمليات التوسعة في المنطقة الثانية لخطورة المنعطفات



اشارات المرور

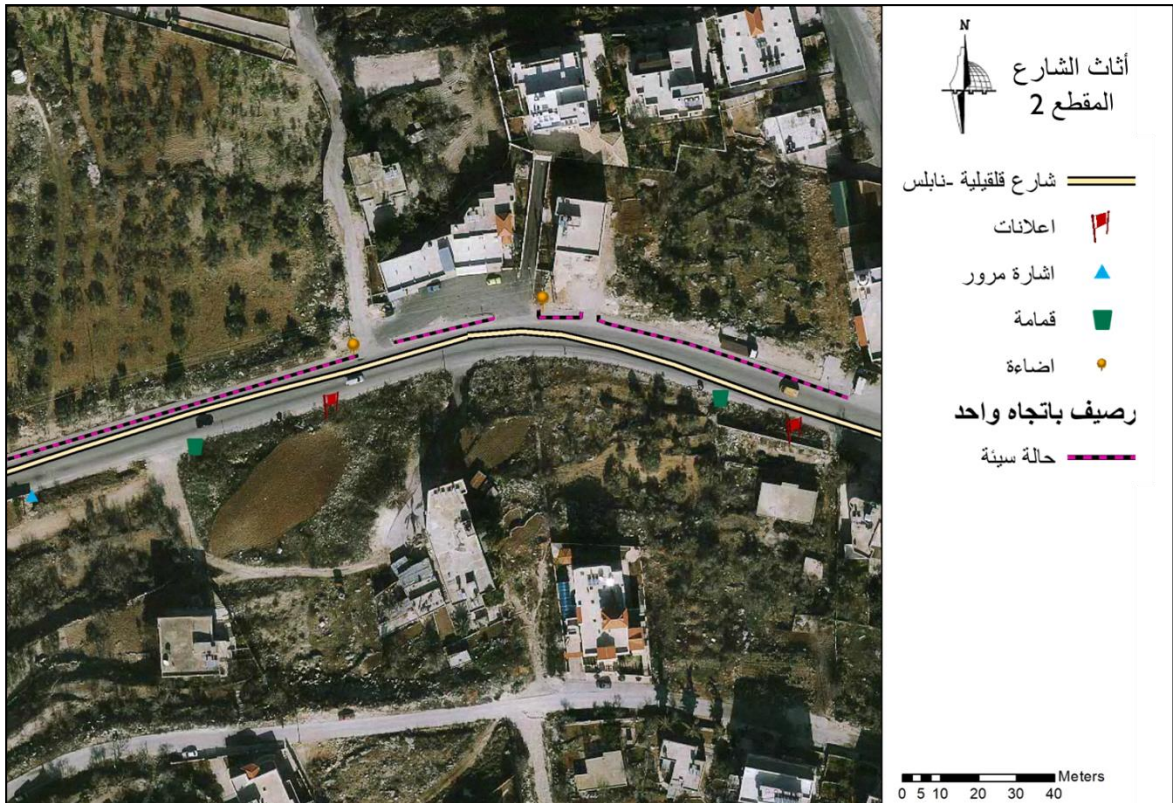
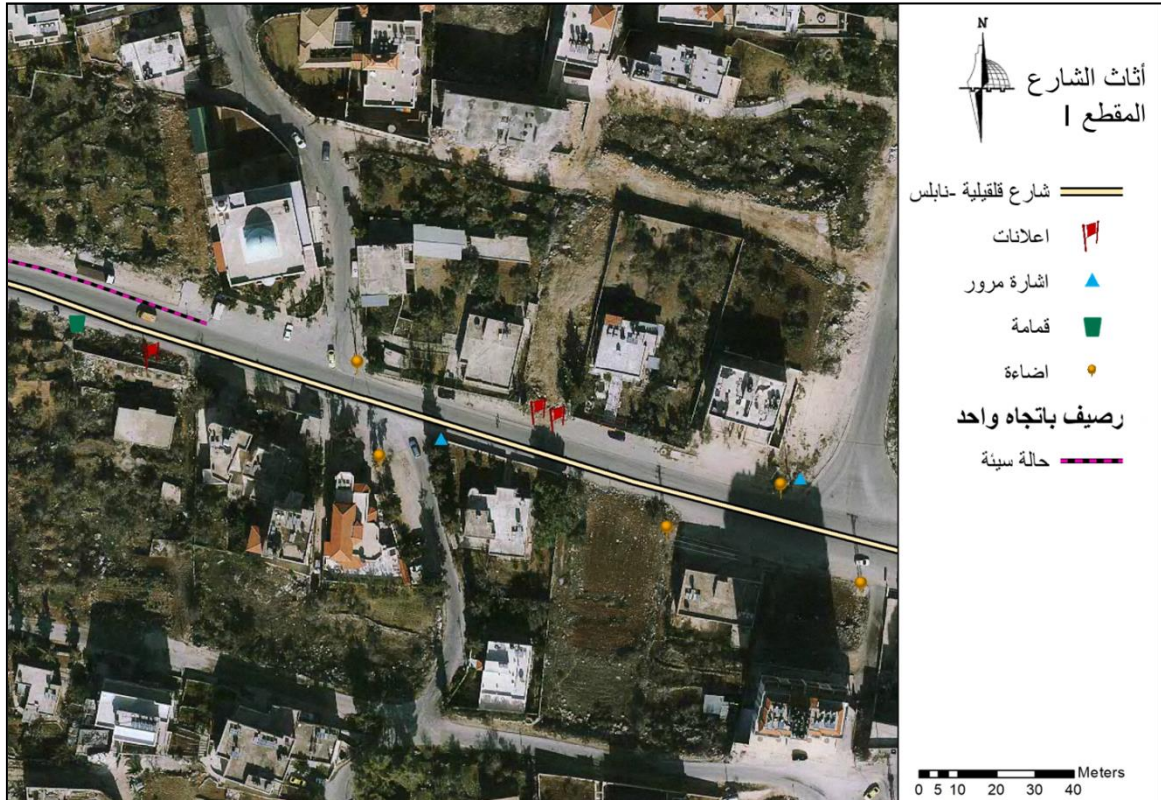
يتواجد الكثير منها في المنطقة فمنها لتحديد السرعة واطارات توقف واطارات المشاة ولكنها بحاجة لاعادة ترتيب وتنظيم ووضعها بطريقة أوضح



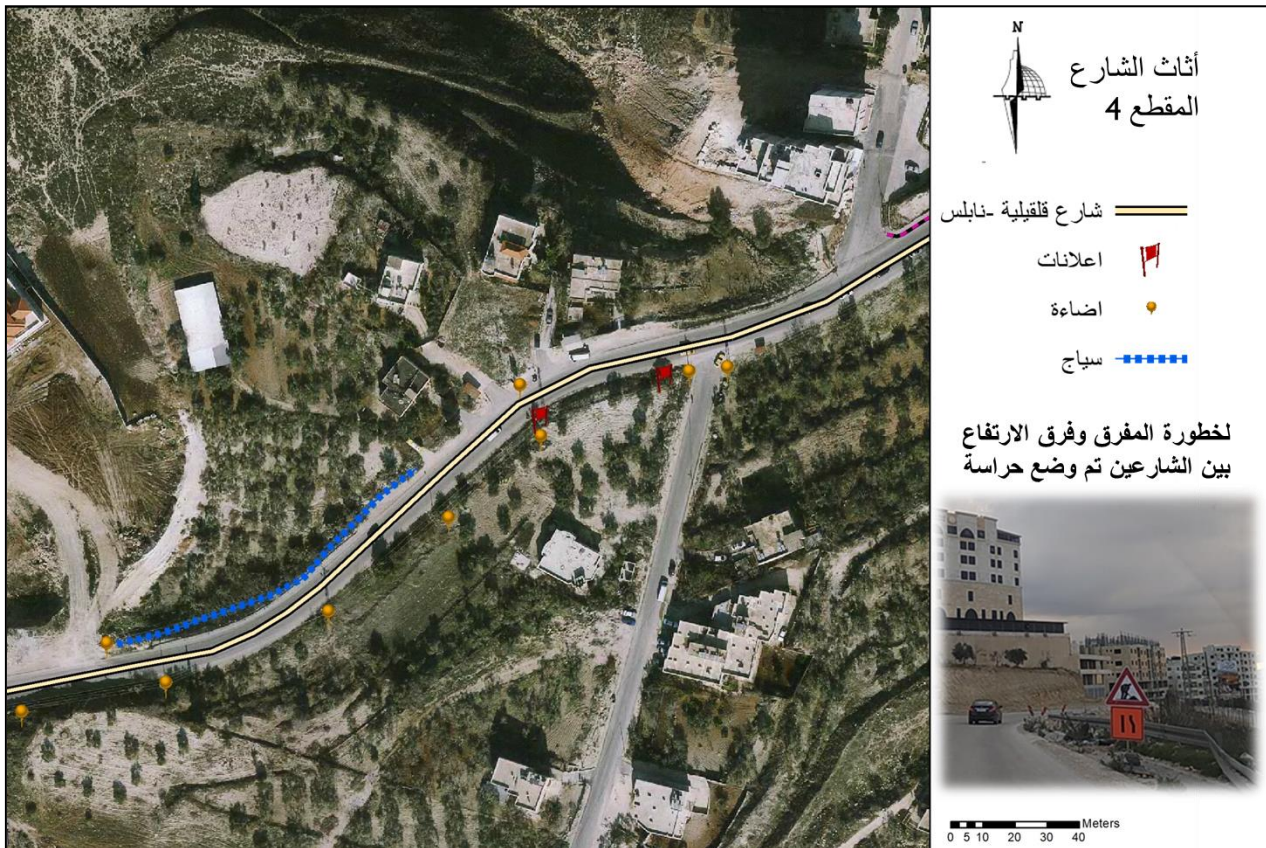
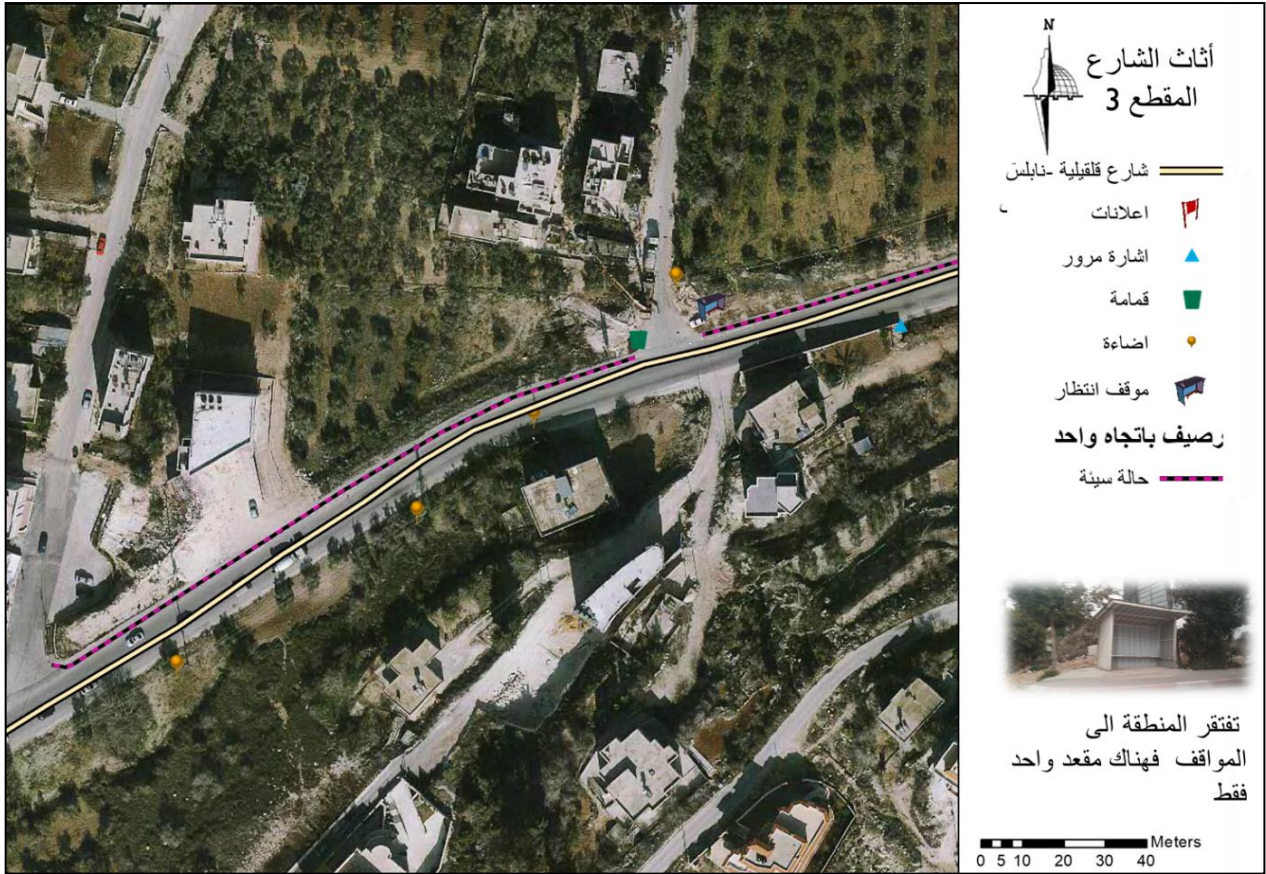
صورة رقم (27): اشارات المرور

المصدر : الباحث

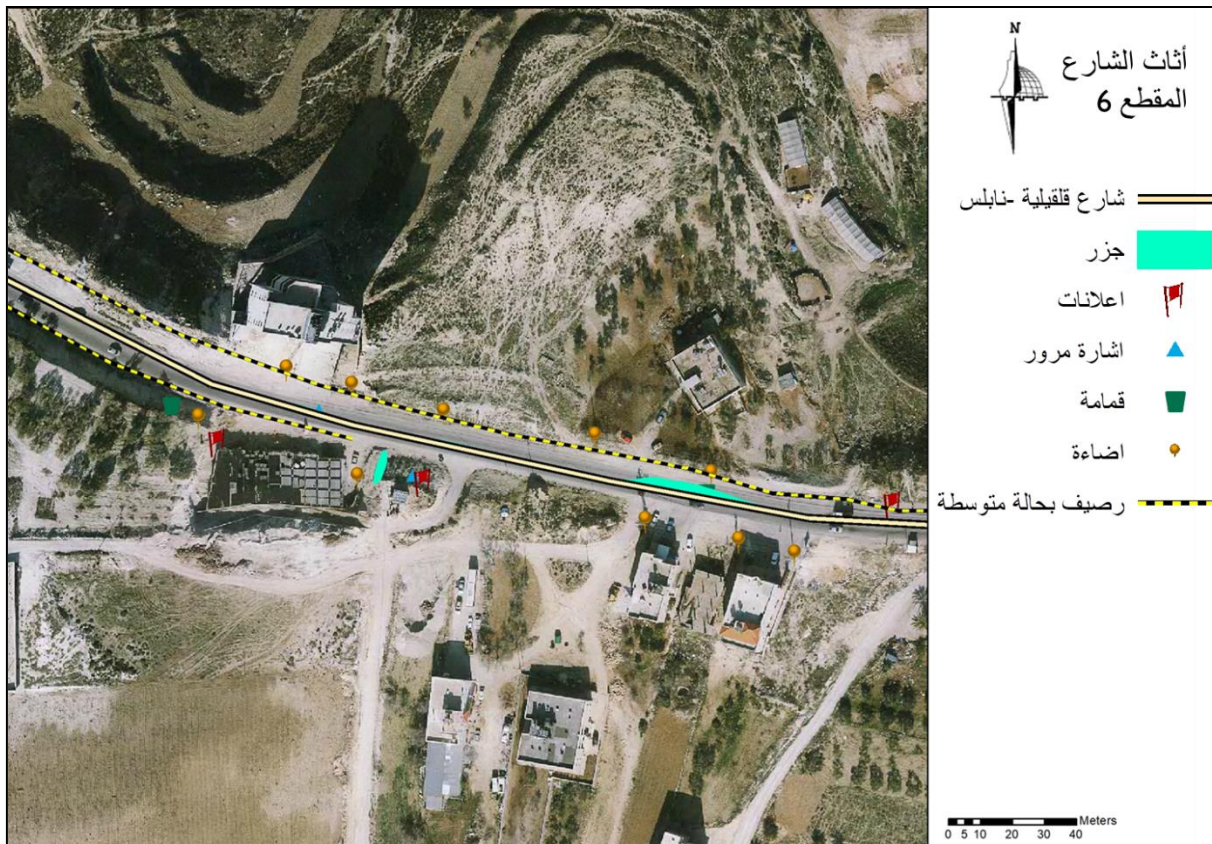
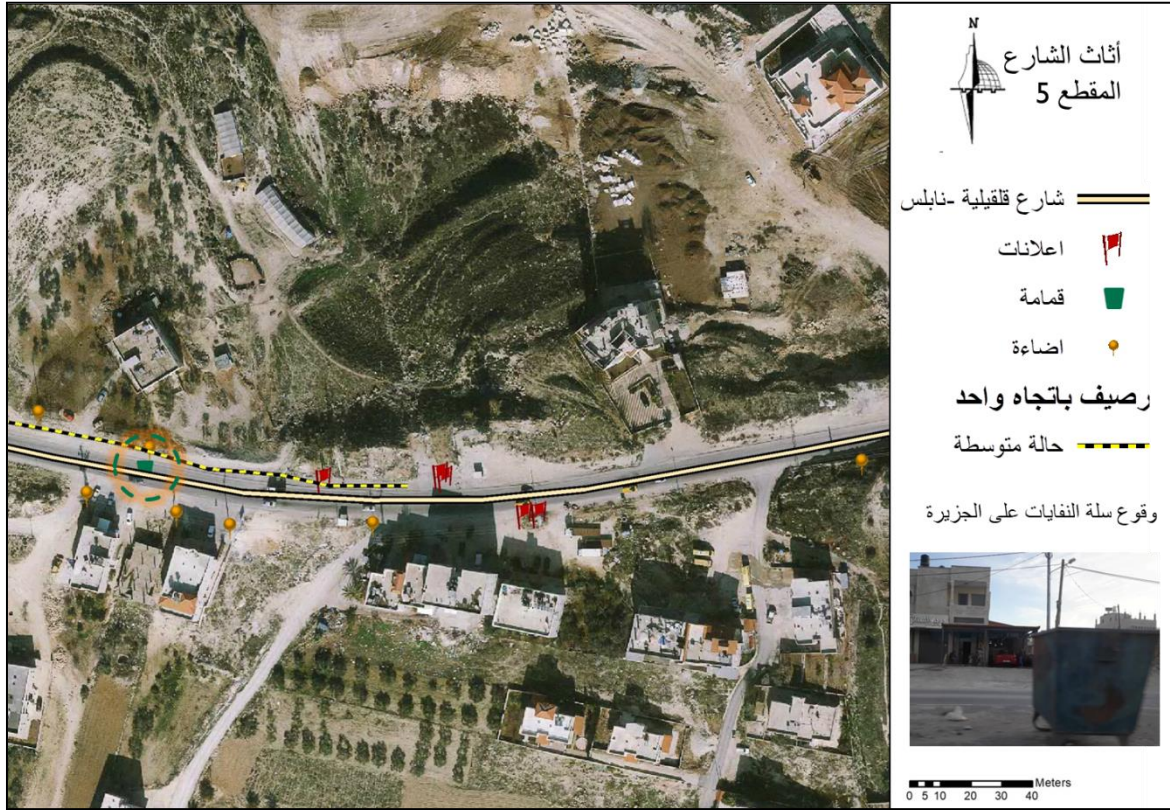
وفيما يلي مقاطع توضح اثار الشارع في كل منها :



خريطة رقم (24،25): أثاث الشارع
المصدر : الباحث

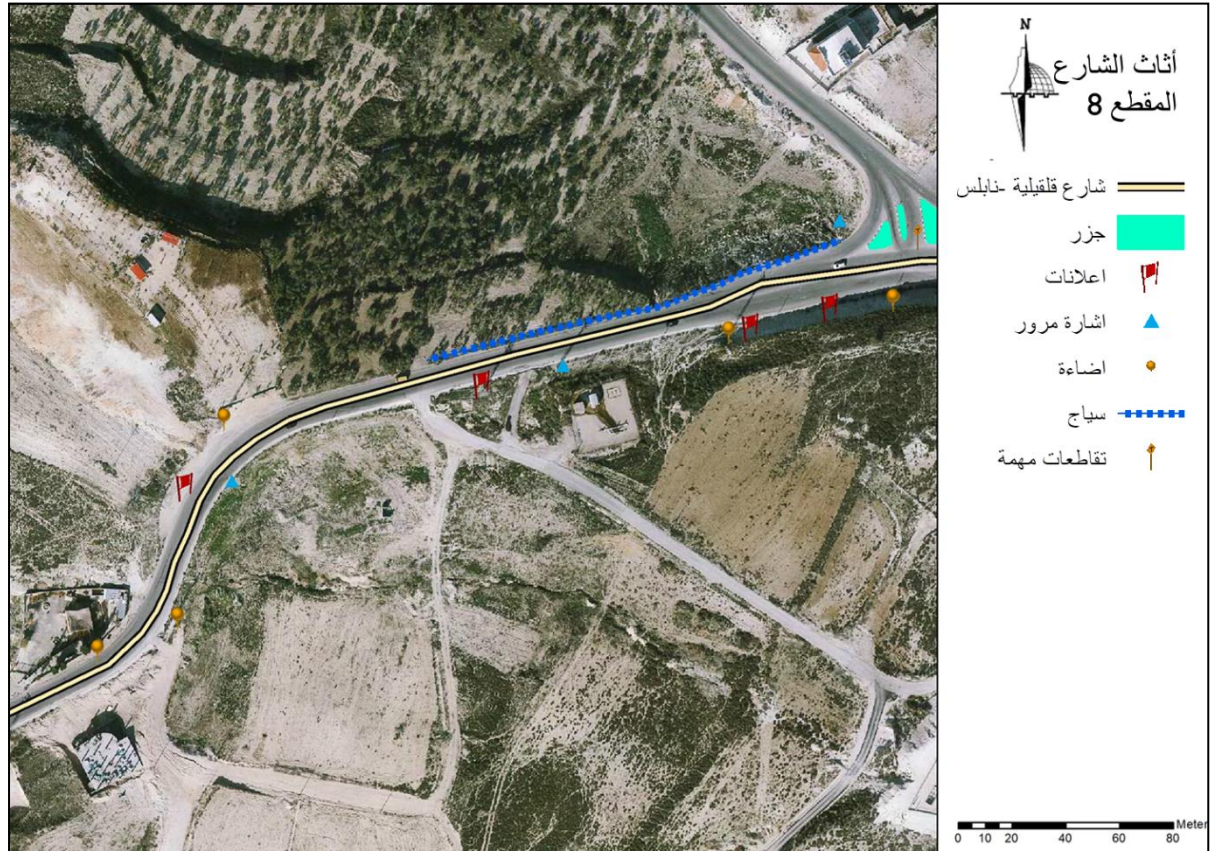
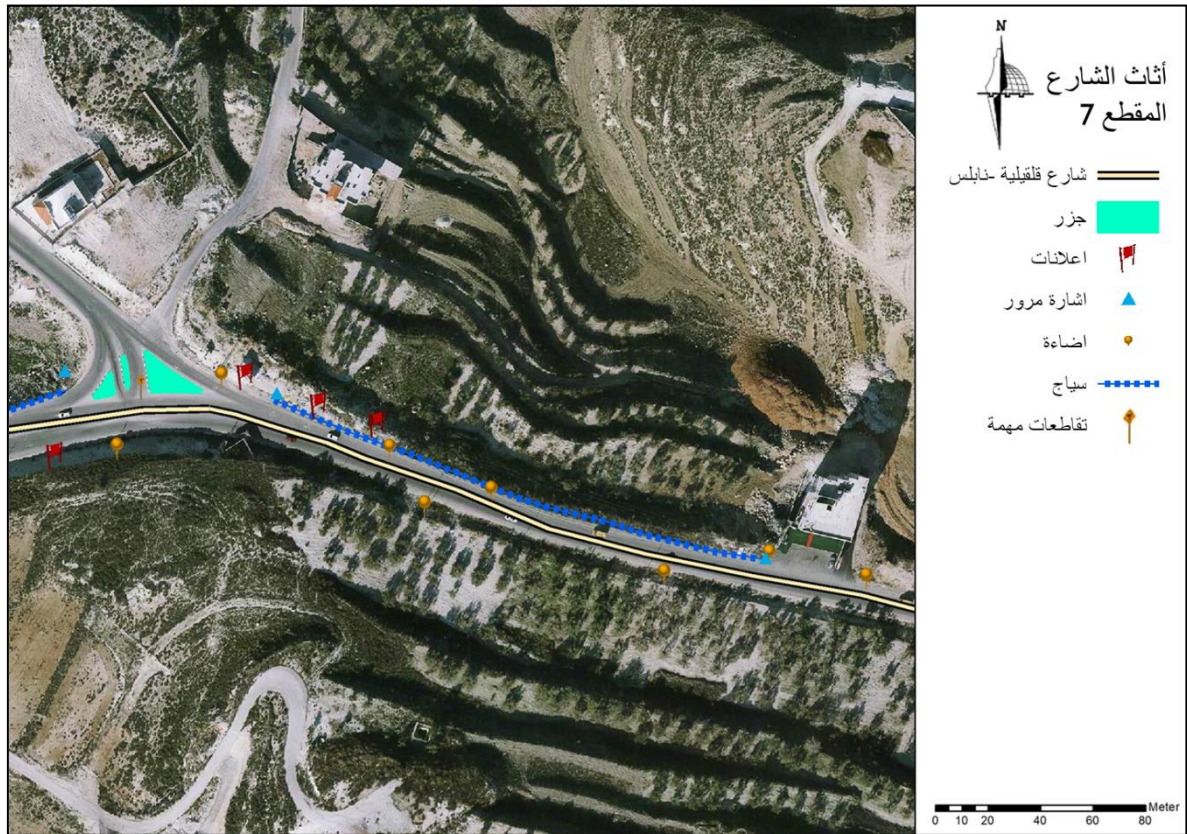


خريطة رقم (26,27): أثاث الشارع
المصدر : الباحث



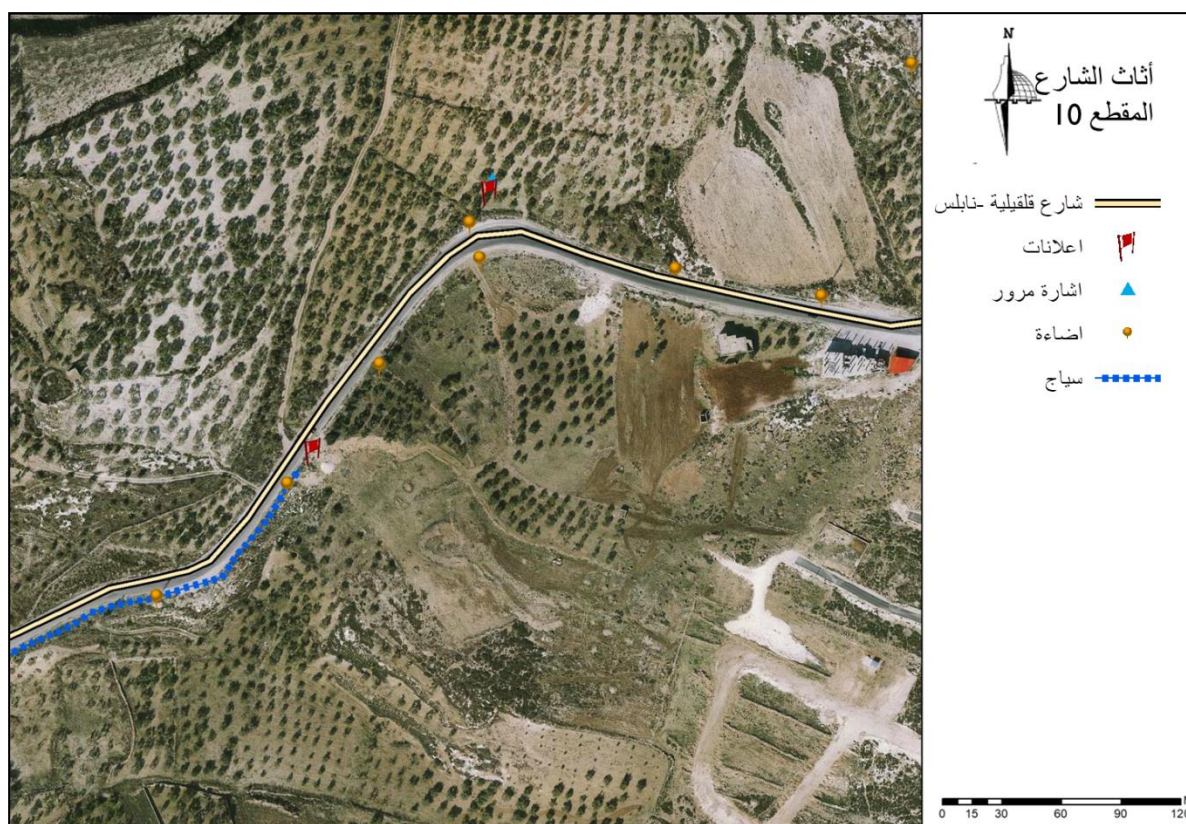
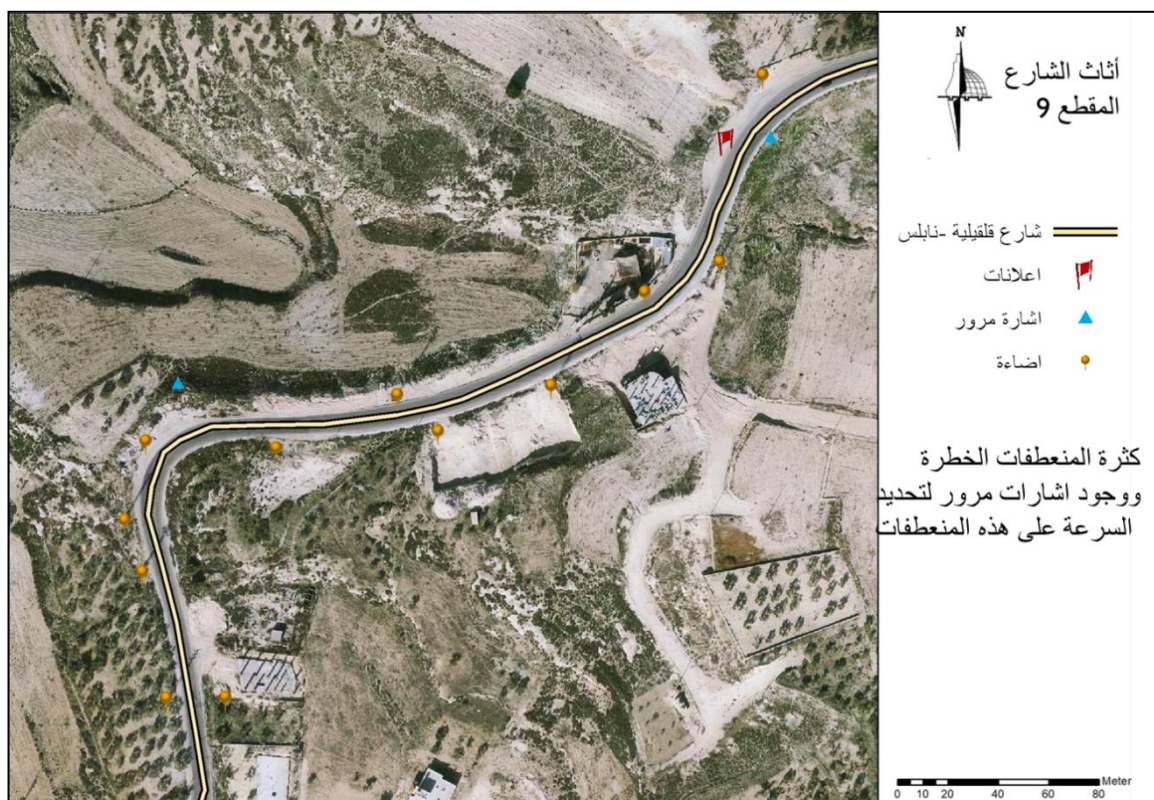
خريطة رقم (28،29): أثاث الشارع

المصدر : الباحث



خريطة رقم (30.31): أثاث الشارع

المصدر : الباحث



خريطة رقم (32.33): أثاث الشارع

المصدر : الباحث



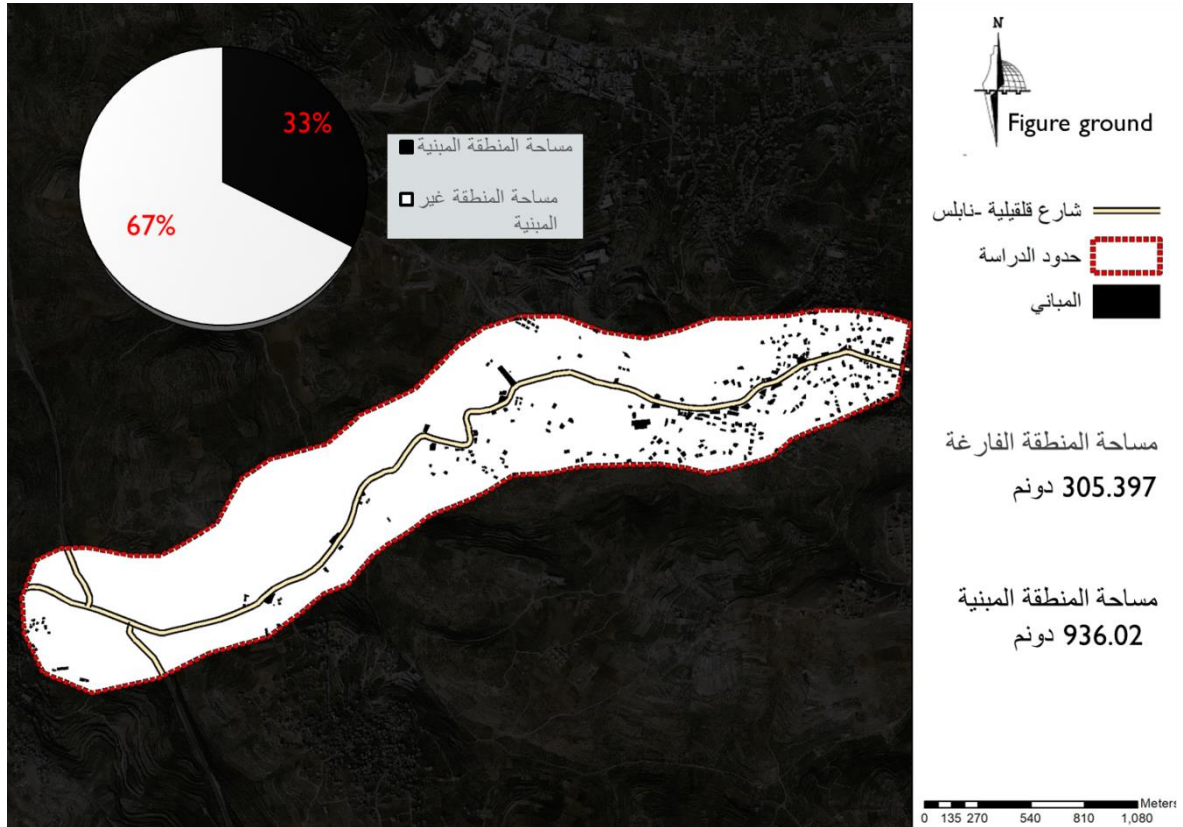
خريطة رقم (34،35): أثاث الشارع

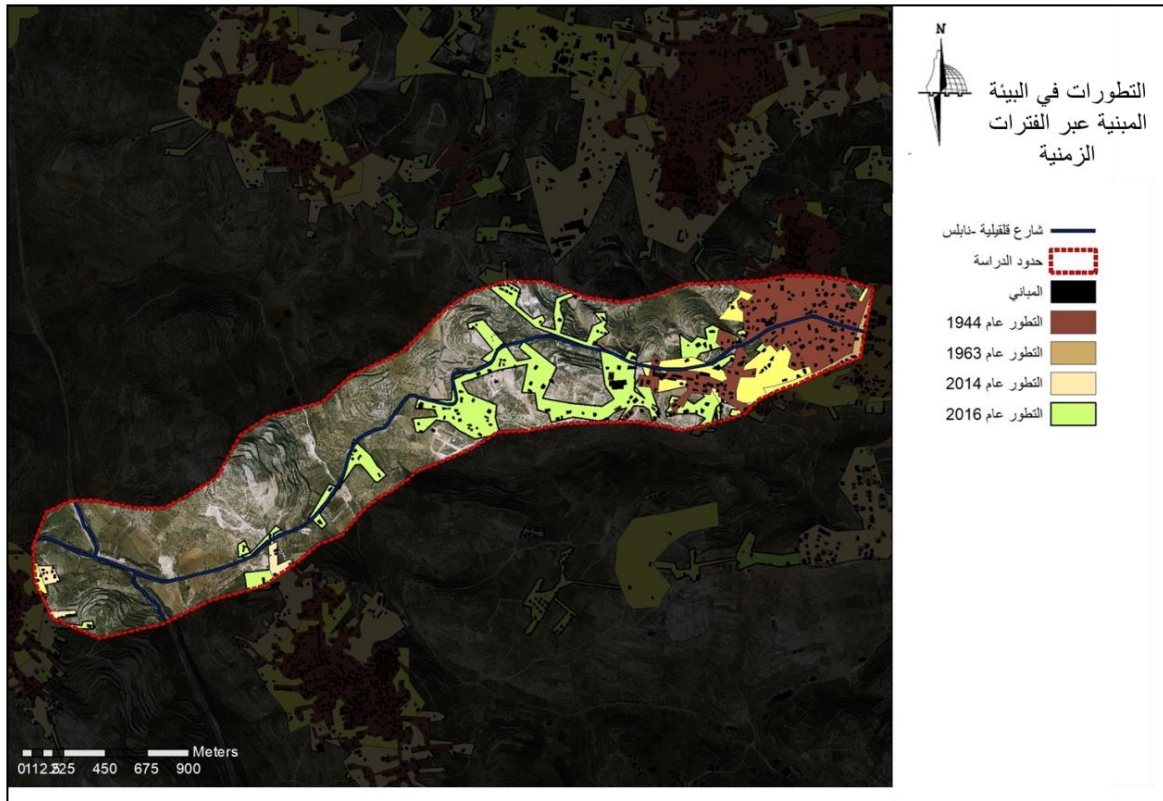
المصدر : الباحث



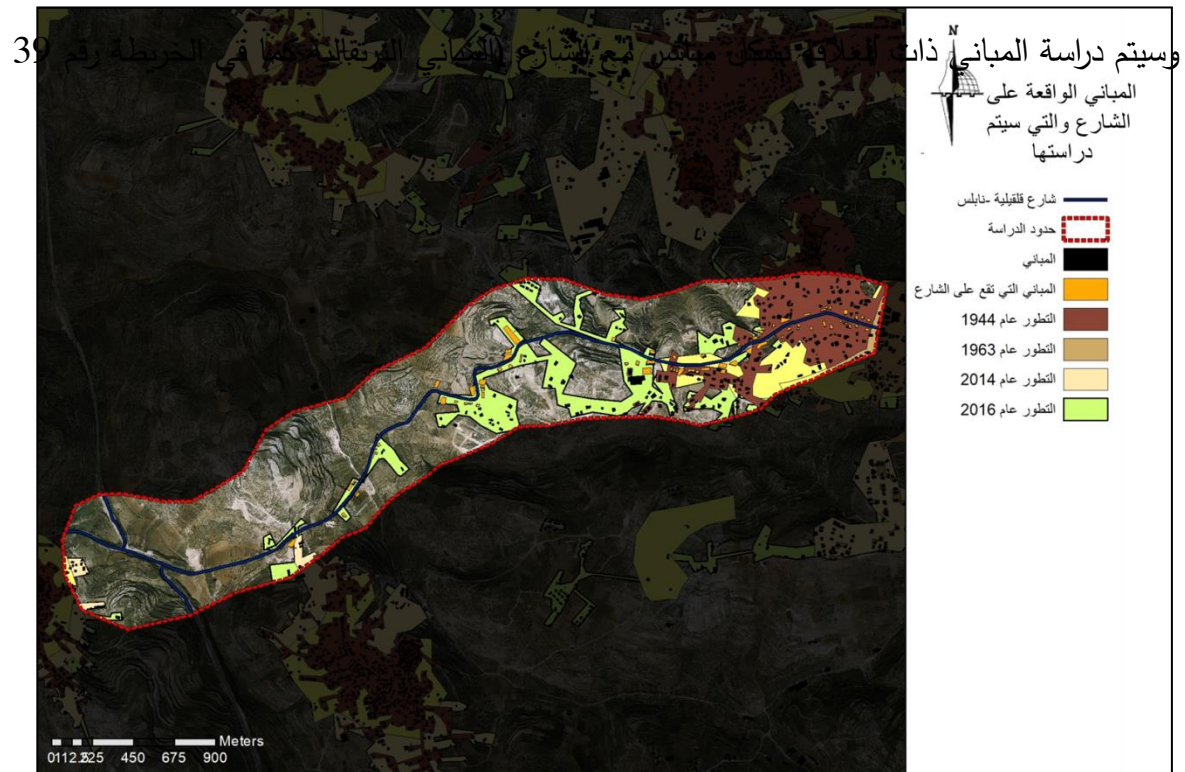
4. دراسة استخدامات المباني الحالية والطوابق ومواد البناء :

لحساب نسبة المساحات المفتوحة والمبنية انظر الخريطة رقم 37





خريطة رقم (38) : التطورات في البيئة المبنية عبر الفترات الزمنية
المصدر : الباحث



تحليل المباني ويشمل :

أ- استخدام المبنى

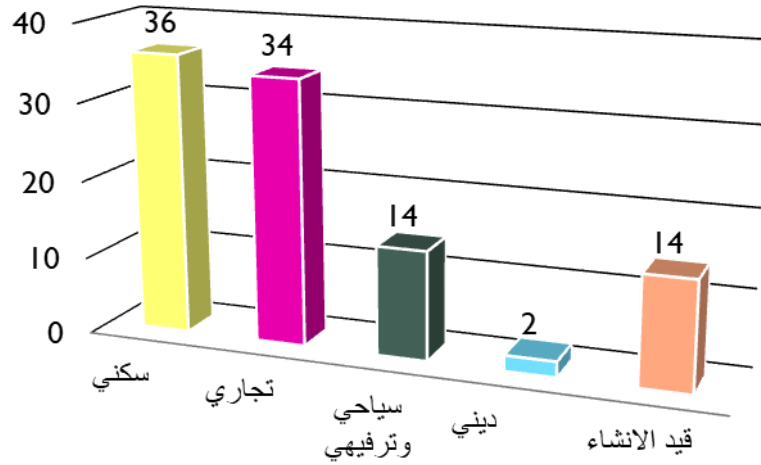
ب- استخدام الطابق الأول

ج- عدد الطوابق



كانت نسبة استخدام المباني التجارية والترفيهية النسبة الأكبر 48% ويليها الاستخدام السكني

36%

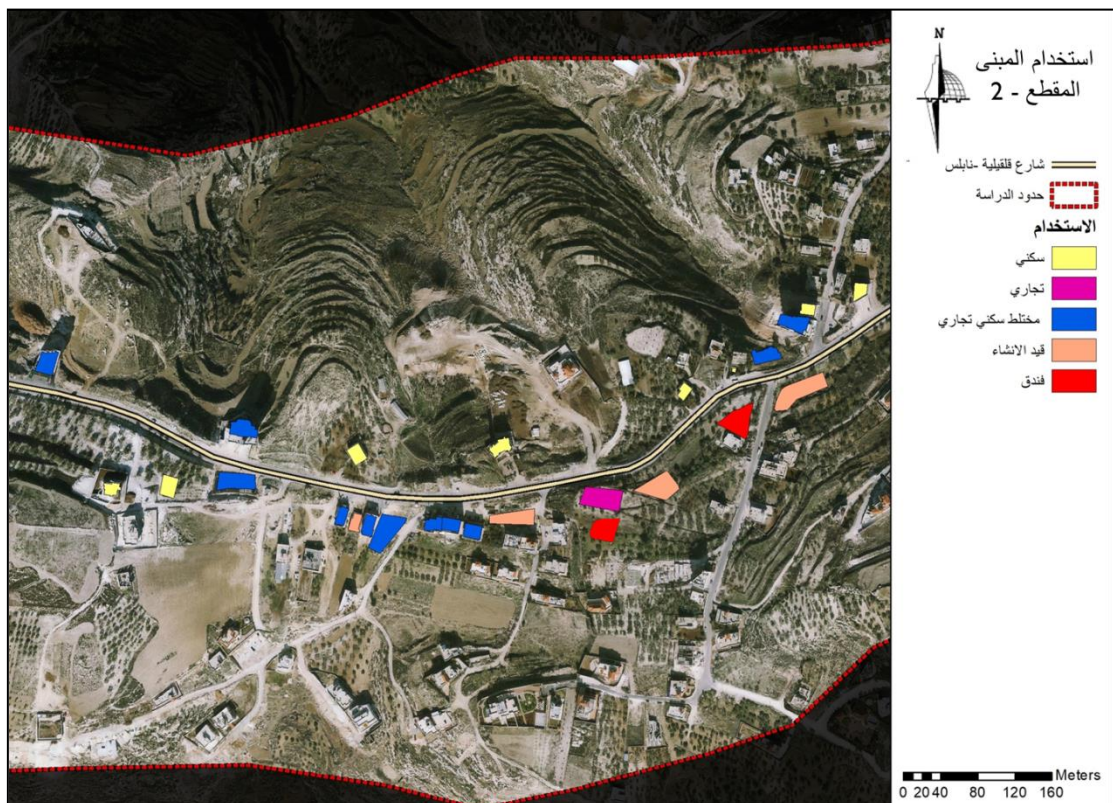


الشكل رقم (15) : نسب استخدام المباني

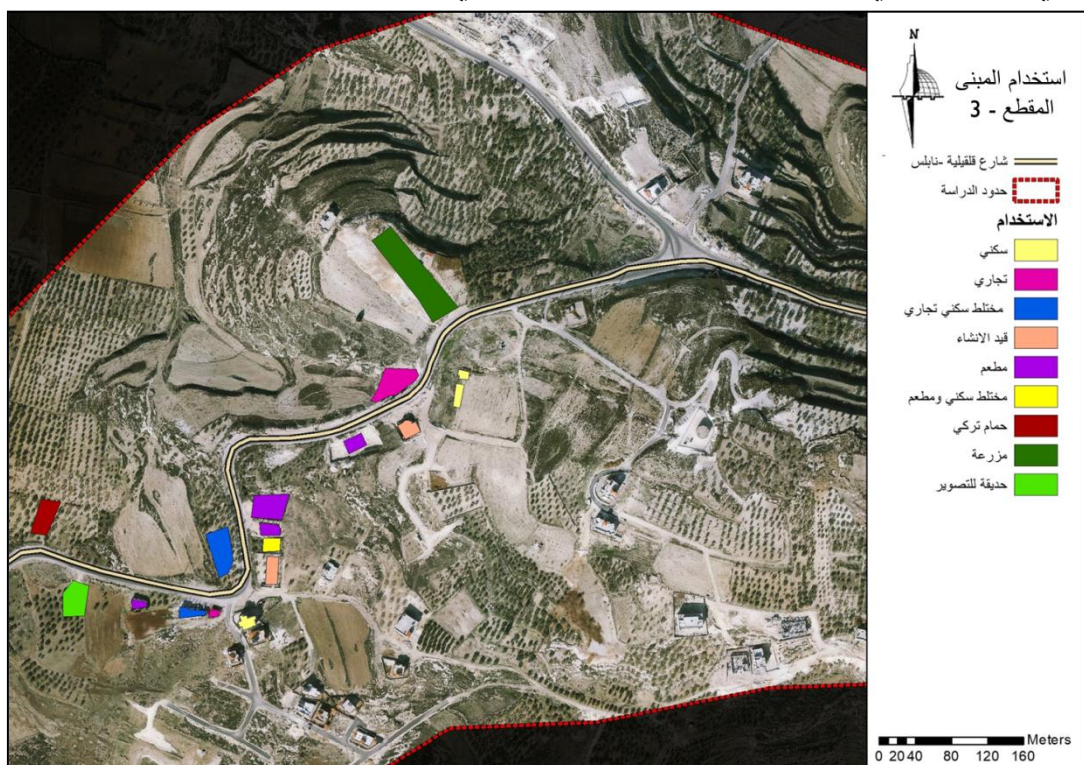
المصدر : الباحث

وتم تقسيم مسار الشارع الى 4 أقسام لتوضيح استخدامات المباني كما يلي
المقطع الاول يغلب فيه الاستخدام السكني والمختلط سكني وتجاري





وفي المقطع الثاني يغلب فيه الاستخدام المختلط سكني وتجاري ووجود فندقين

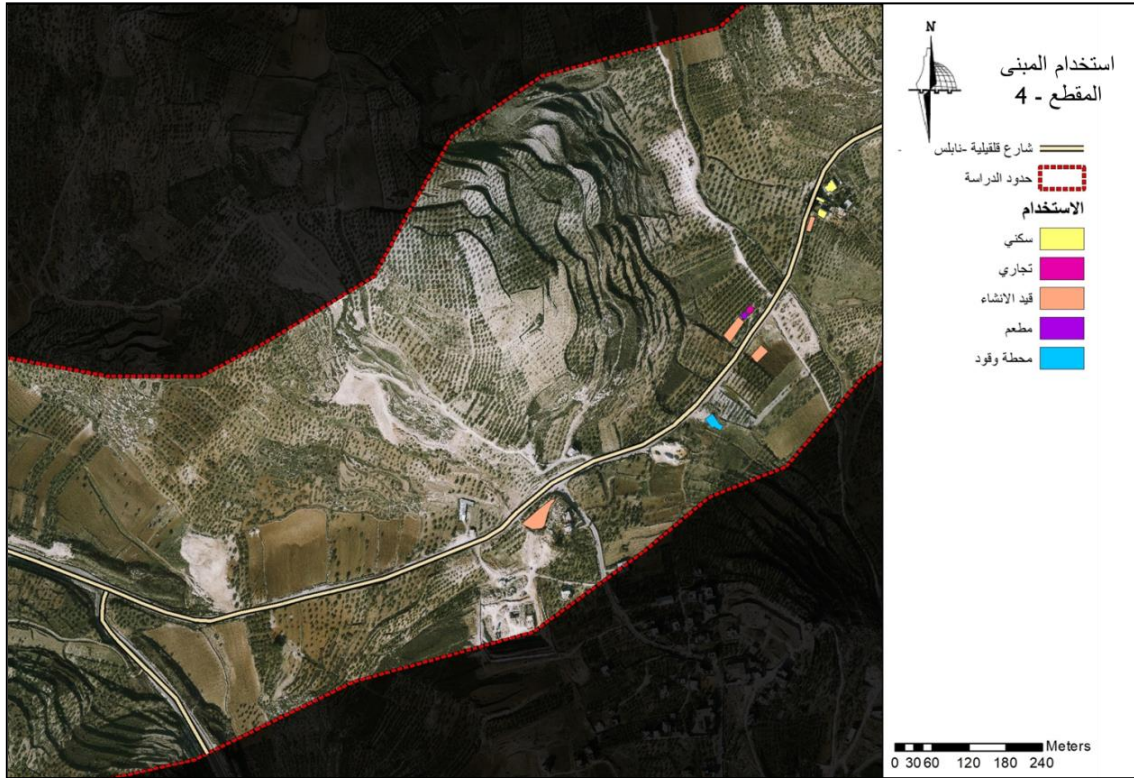


خريطة رقم 42،43 : استخدام المباني المقطع 2، 3

المصدر : الباحث

وفي المقطع الثالث غلب عليه الاستخدام التجاري والمطاعم والاستخدامات الترفيهية كما في الخريطة السابقة

أما في المقطع الرابع تنوعت الاستخدامات وغلب فيها الابنية التي قيد الانشاء والتوسع باتجاه الشارع كما في الخريطة 44



خريطة رقم (44) : استخدام المباني المقطع 4

المصدر : الباحث

وفيما يلي بعد الصور لاستخدامات المباني في منطقة الدراسة :





صورة رقم (28): استخدامات المباني

المصدر : الباحث

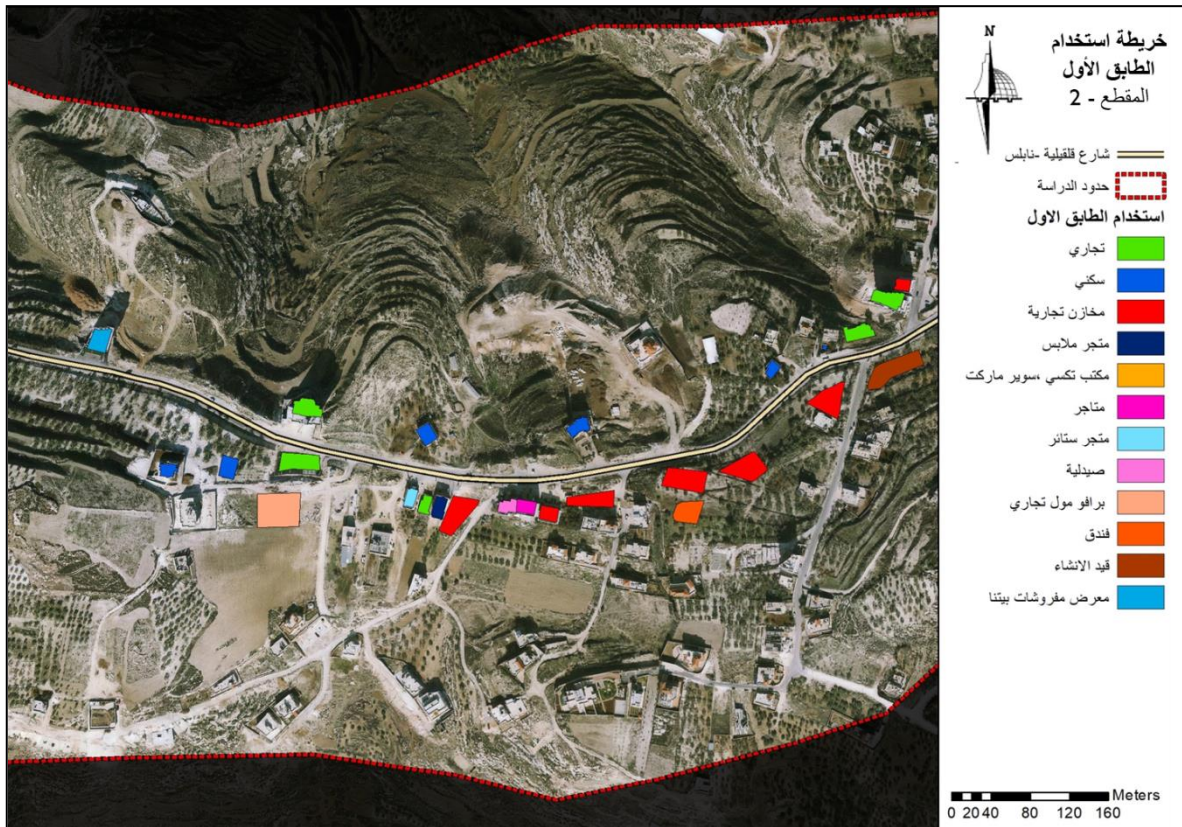
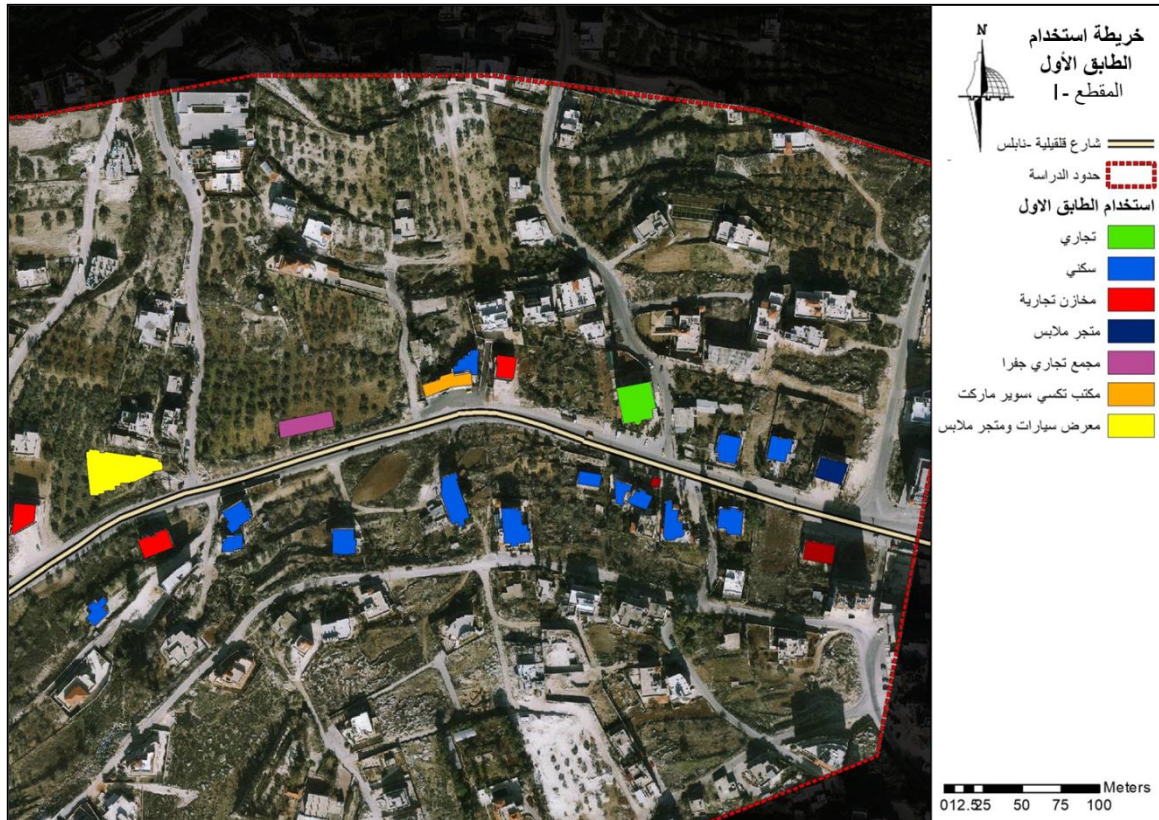
ب- استخدامات الطابق الأول :

يغلب على المنطقة الاستخدام المختلط الطابق الاول مخازن تجارية أو متاجر ومعارض سيارات والطوابق العليا سكنية ، اتجهت المنطقة نحو الاستخدام التجاري بكثرة، معظم الابنية السكنية فقط هي قديمة والمنشآت الحديثة مختلطة تجارية وسكنية كما في الخريطة 45



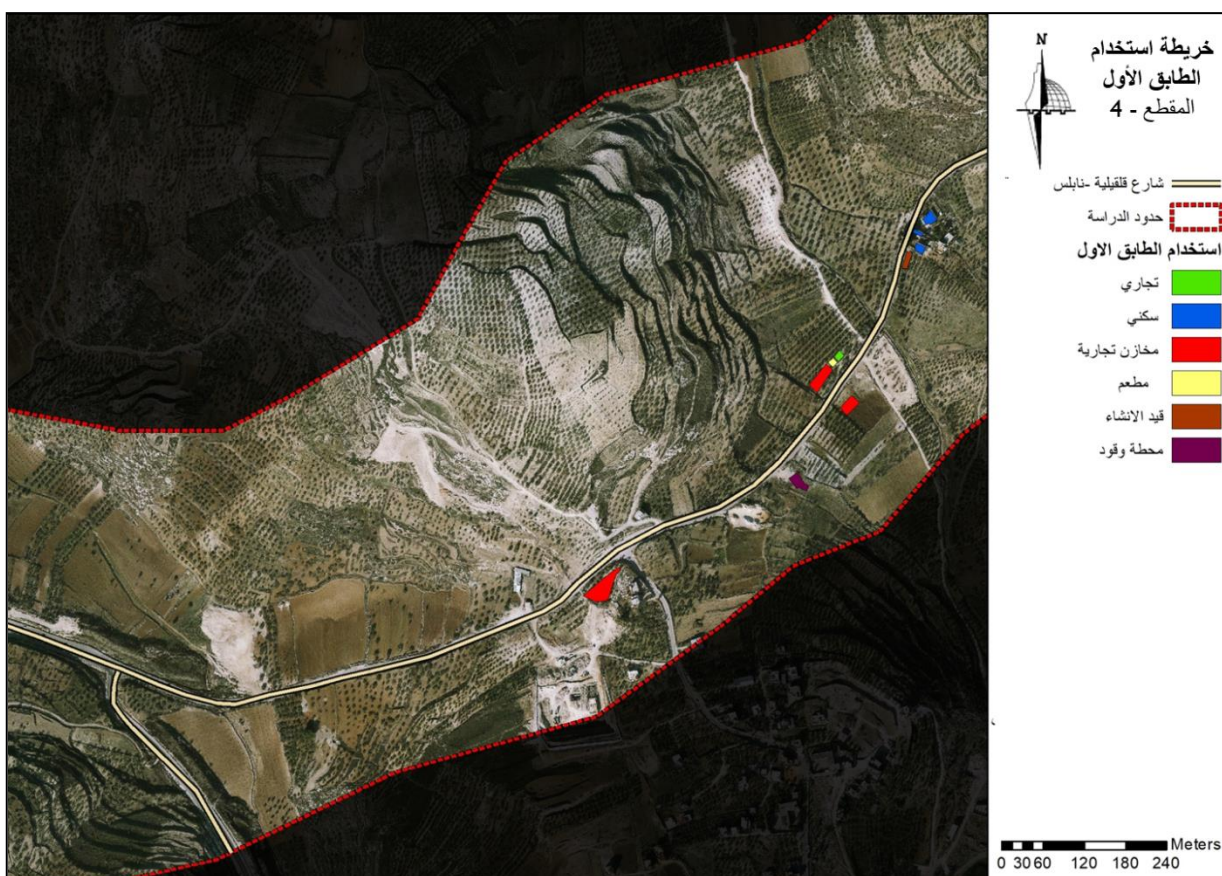
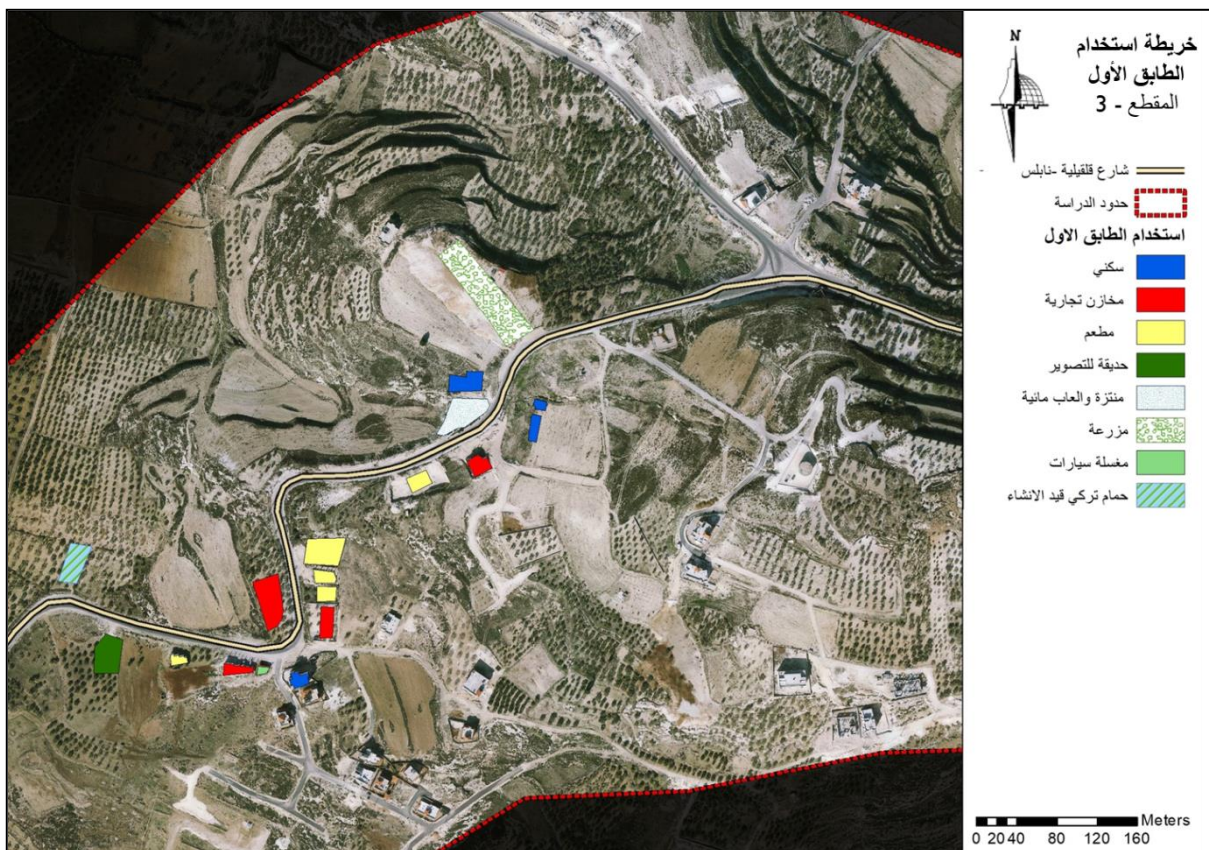
خريطة رقم (45) : استخدام الطابق الأول
المصدر : الباحث

وفيما يلي تم تقسيم المنطقة الى 4 أقسام



خريطة رقم (46،47) : استخدام الطابق الأول

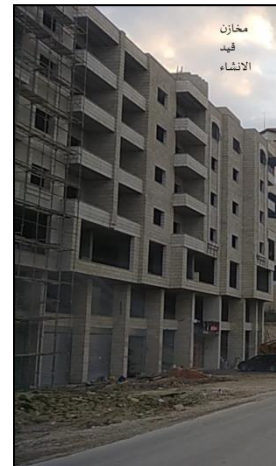
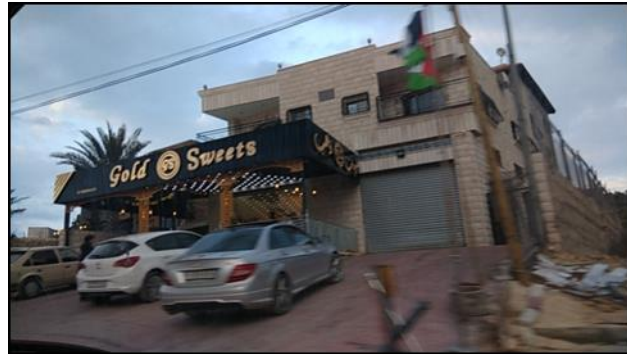
المصدر : الباحث



خريطة رقم (48،49) : استخدام الطابق الأول

المصدر : الباحث

وفيما يلي بعض الصور التي توضح استخدام الطابق الاول في منطقة الدراسة



صورة رقم (29): استخدامات الطابق الاول للمباني

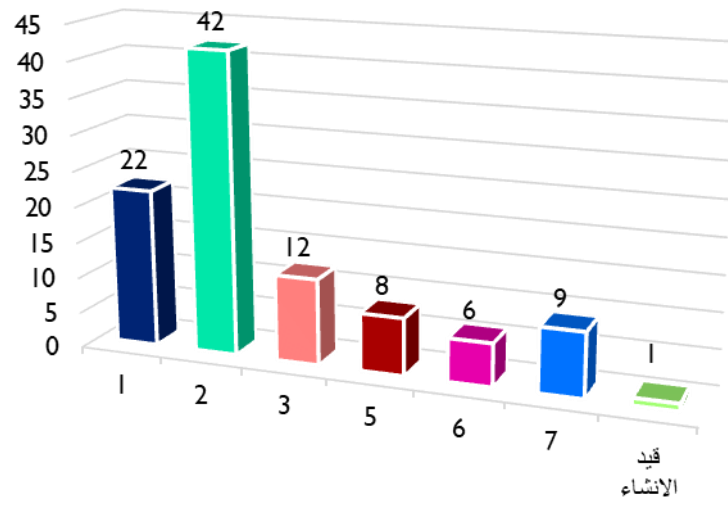
المصدر : الباحث

ج- عدد الطوابق :



خريطة رقم (50) : عدد الطوابق للمباني
المصدر : الباحث

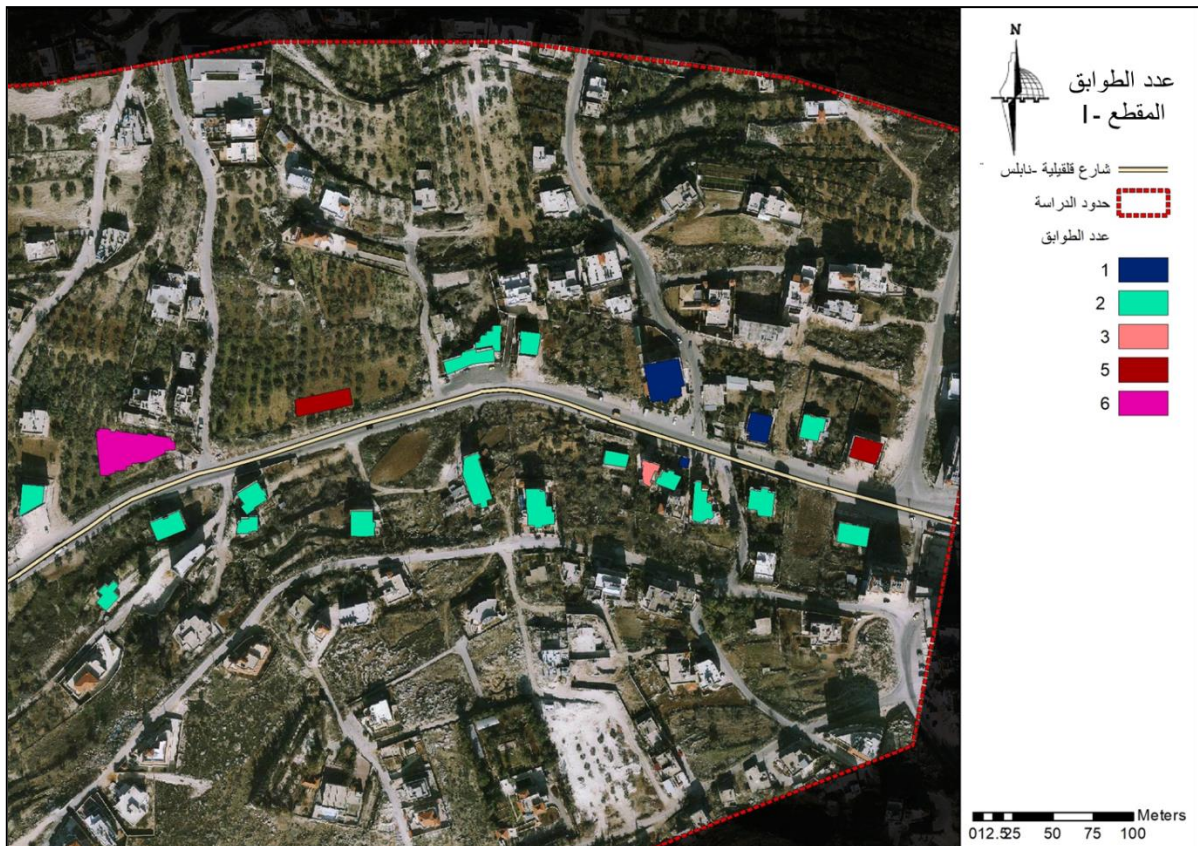
وفيما يلي الشكل البياني الذي يوضح نسبة اعداد الطوابق والغالب فيها



الشكل (16): نسبة اعداد الطوابق

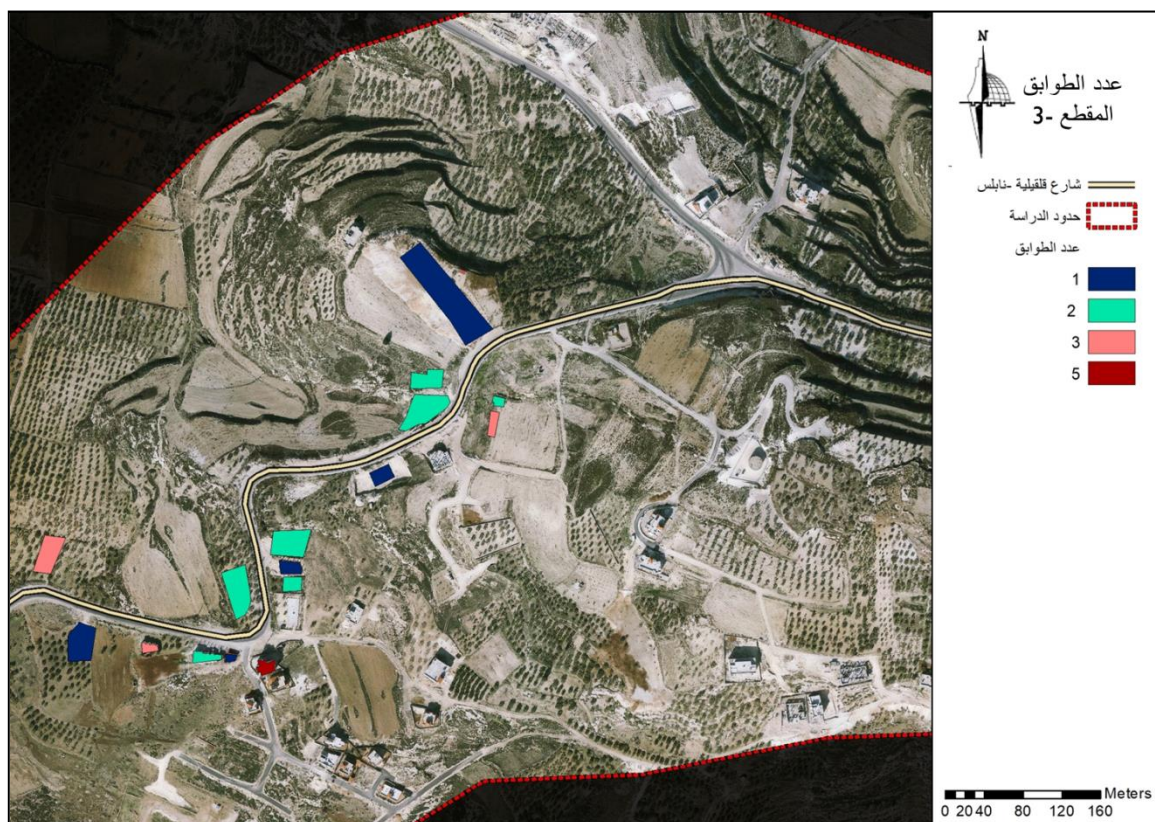
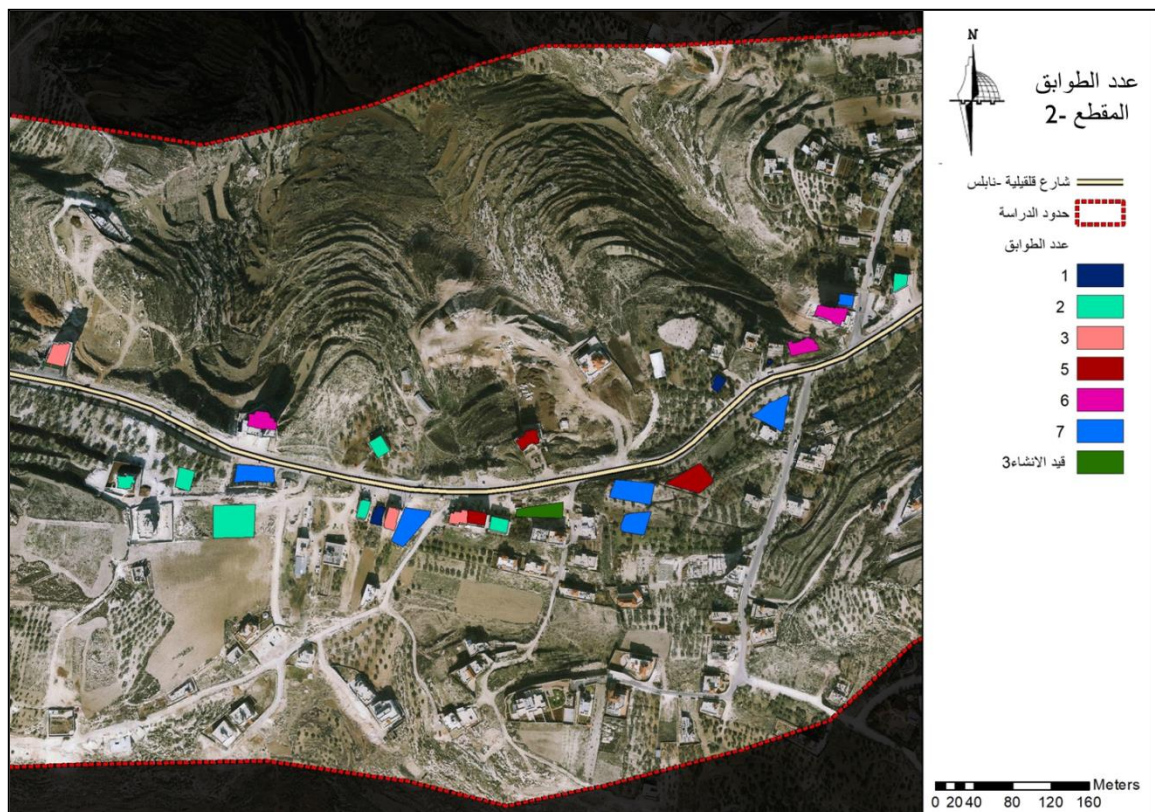
المصدر : الباحث

تم تقسيم المسار الى أربعة أقسام لتوضيح اعداد الطوابق



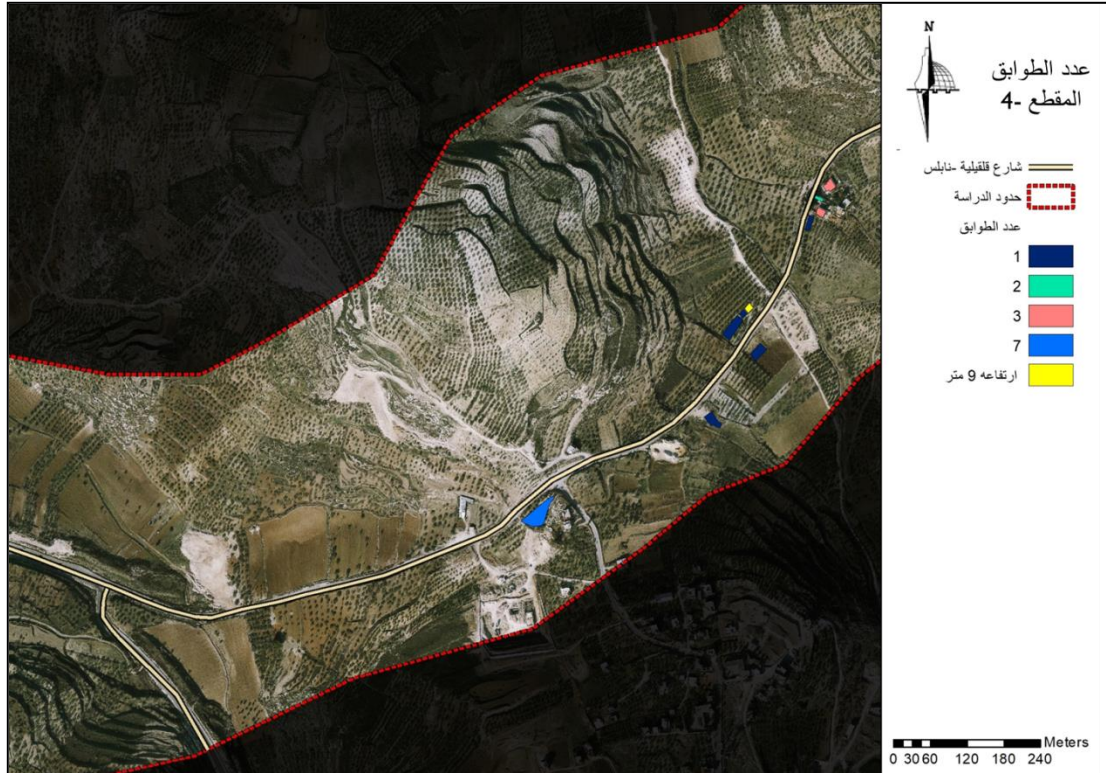
خريطة رقم (51) : عدد الطوابق للمباني المقطع 1

المصدر : الباحث



خريطة رقم (52،53) : عدد الطوابق للمباني المقطعين 2،3

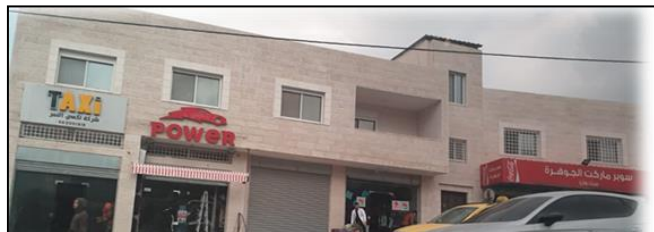
المصدر : الباحث



خريطة رقم (54) : عدد الطوابق للمباني المقطع 4

المصدر : الباحث

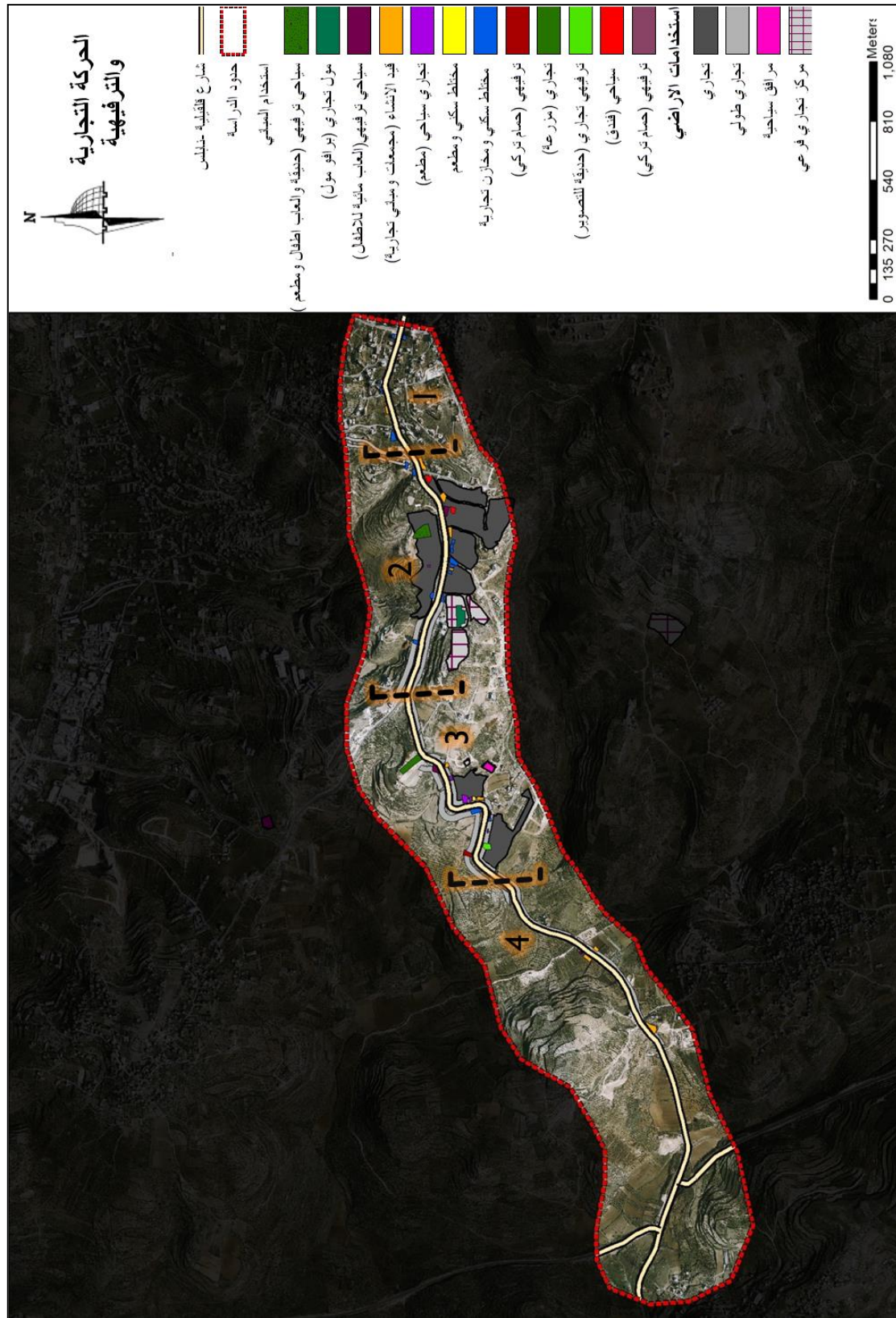
وفيما يلي بعض الصور التي توضح اعداد الطوابق للمباني :



صورة رقم(30): اعداد الطوابق للمباني

المصدر : الباحث

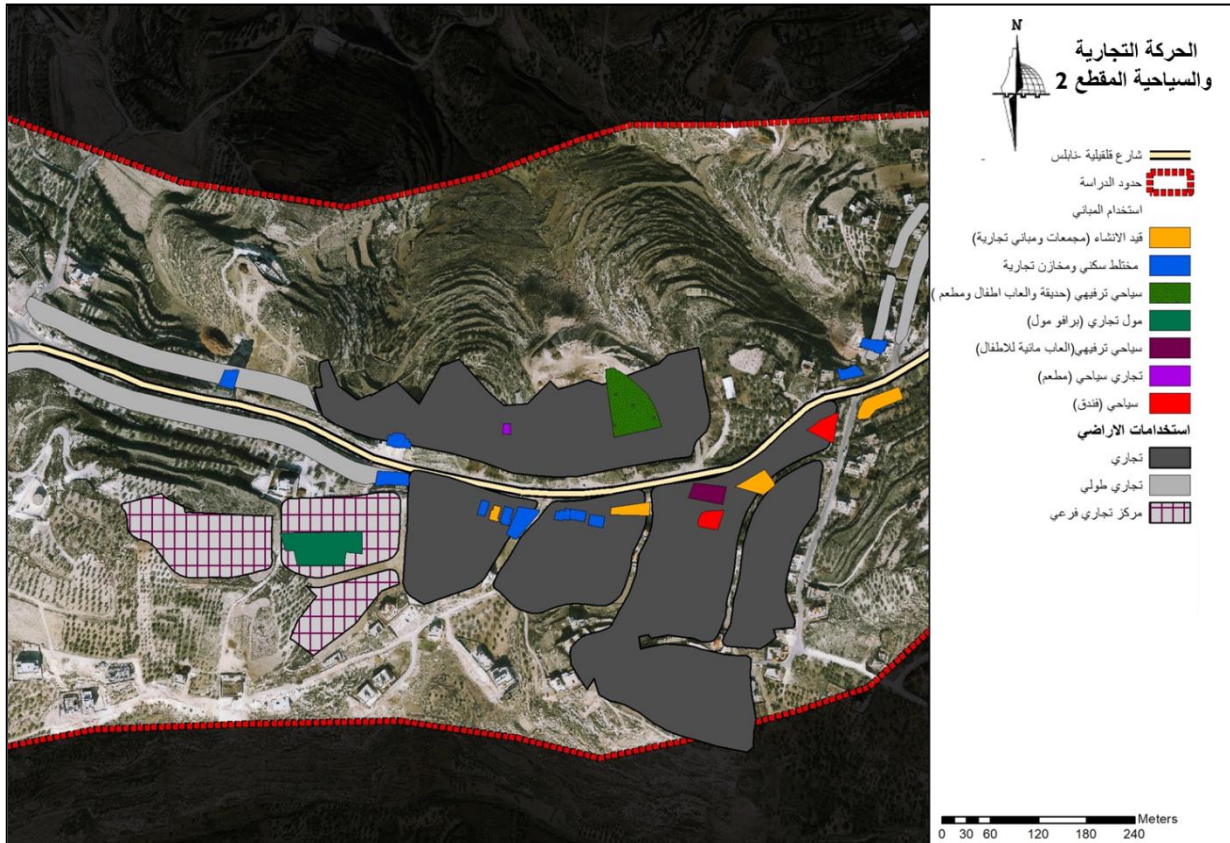
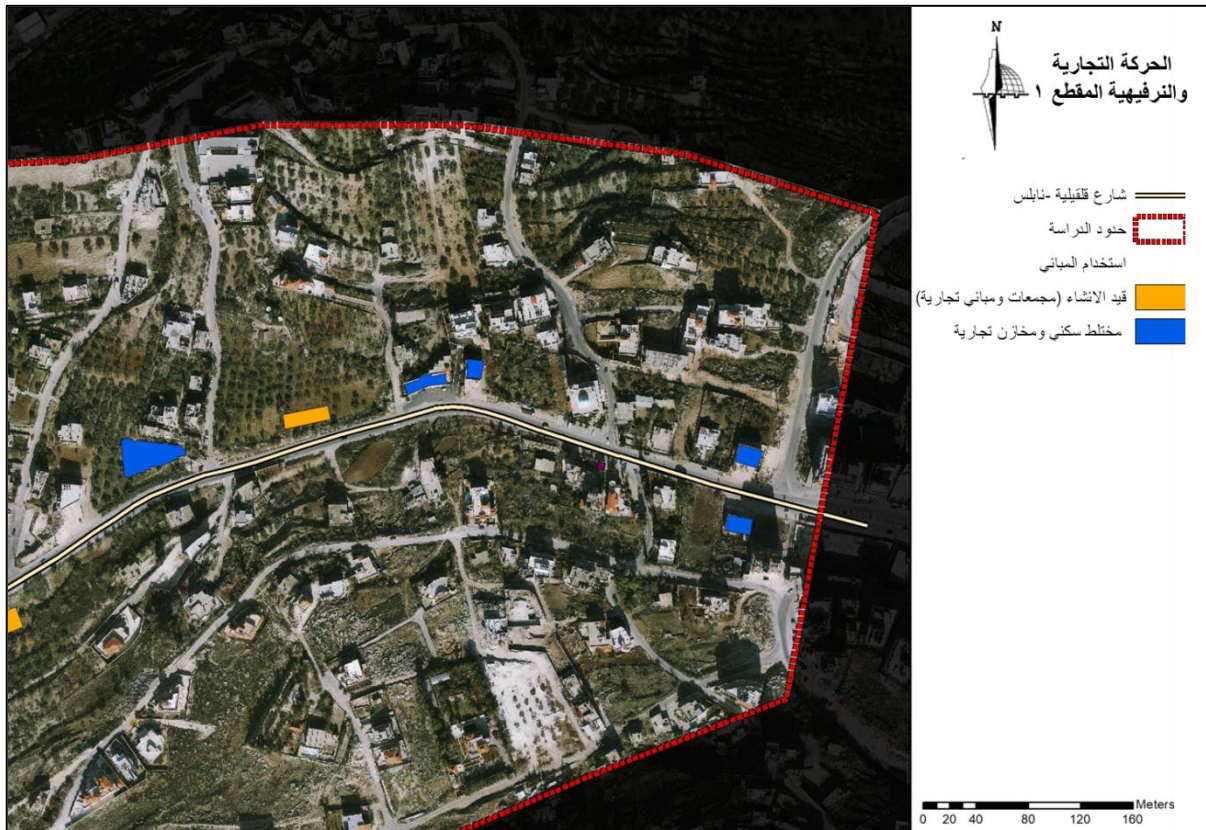
بعد دراسة استخدامات الأراضي واستخدام المباني نلاحظ الحركة التجارية والترفيهية بالاستدلال بهم كما هو في الخريطة 55



خريطة رقم (55) : الحركة التجارية والترفيهية في المنطقة

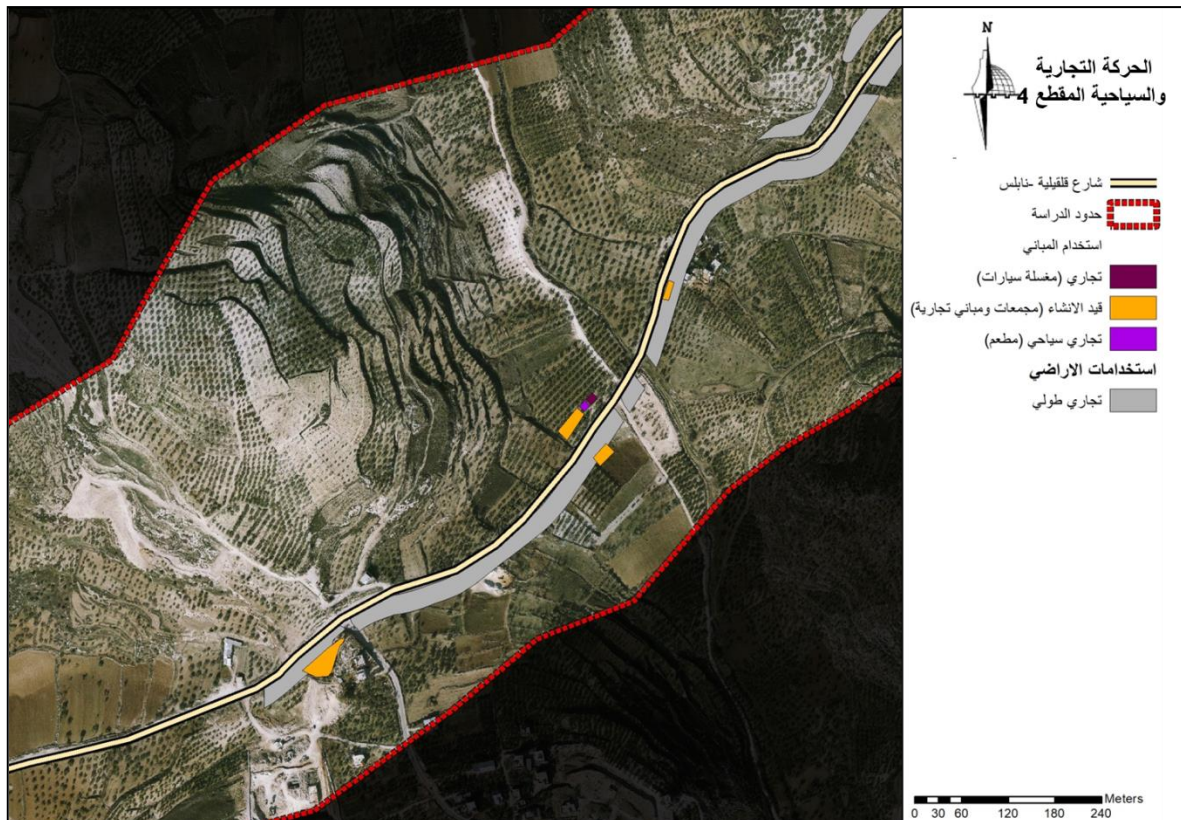
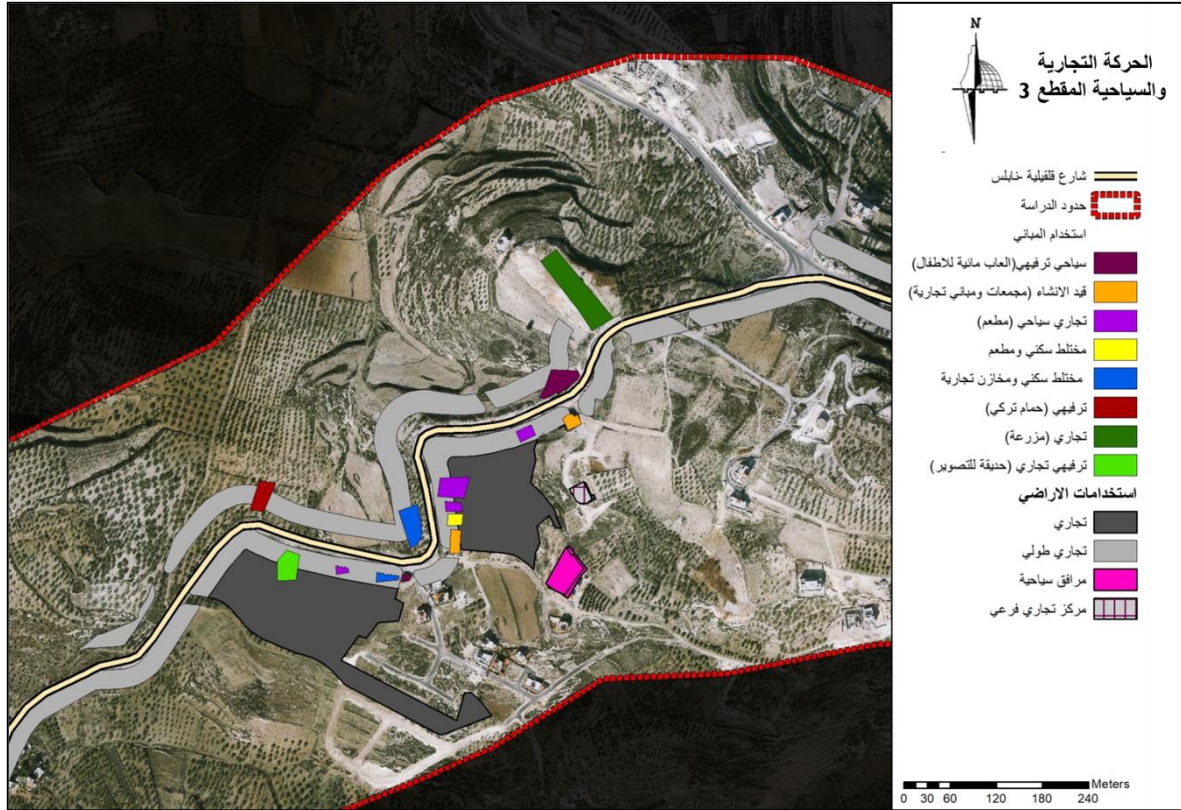
المصدر : الباحث

وتم تقسيم المنطقة الى 4 أقسام كما يلي للتوضيح :



خريطة رقم (56,57) : الحركة التجارية والترفيهية في المنطقة

المصدر : الباحث



خريطة رقم (58) : الحركة التجارية والترفيهية في المنطقة

المصدر : الباحث

3.2.4 التحليل البصري: ويشمل مايلي

أ. المناظر الطبيعية (land scape) وعناصر التشجير

ب. نوع مادة البناء

ج. الفراغات بين الأبنية

د. الواجهات التجارية

هـ. الطرز المعمارية للمباني

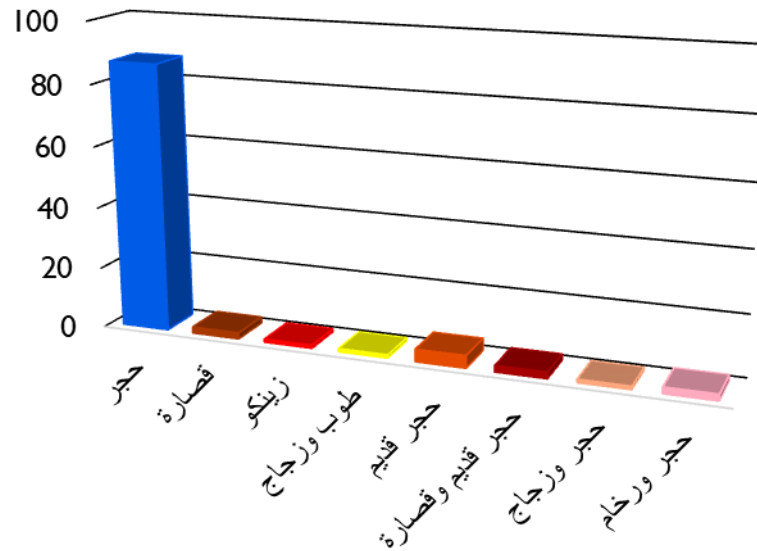
و. التلوث البصري

ز. نسبة ارتفاعات المباني لعرض الشوارع

أ. بالنسبة لعناصر التشجير يفترق الشارع لهذا العنصر

ب. نوع مادة البناء :

كانت النسبة الأكبر هي استخدام الحجر الأبيض كما في الشكل البياني الاتي :



التمثيل (17) : أنواع مواد البناء في المباني

المصدر : الباحث

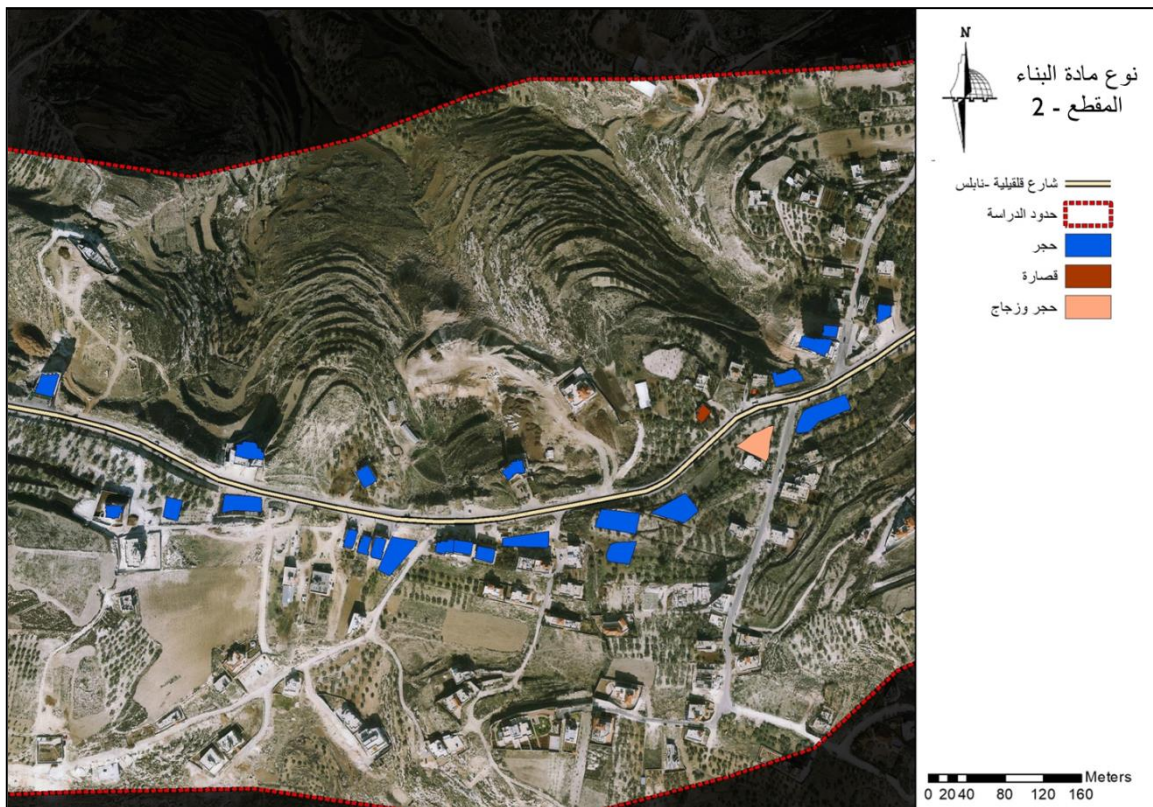
وفيما يلي خريطة (59) توضح انواع مادة البناء :



خريطة رقم (59) : نوع مادة البناء

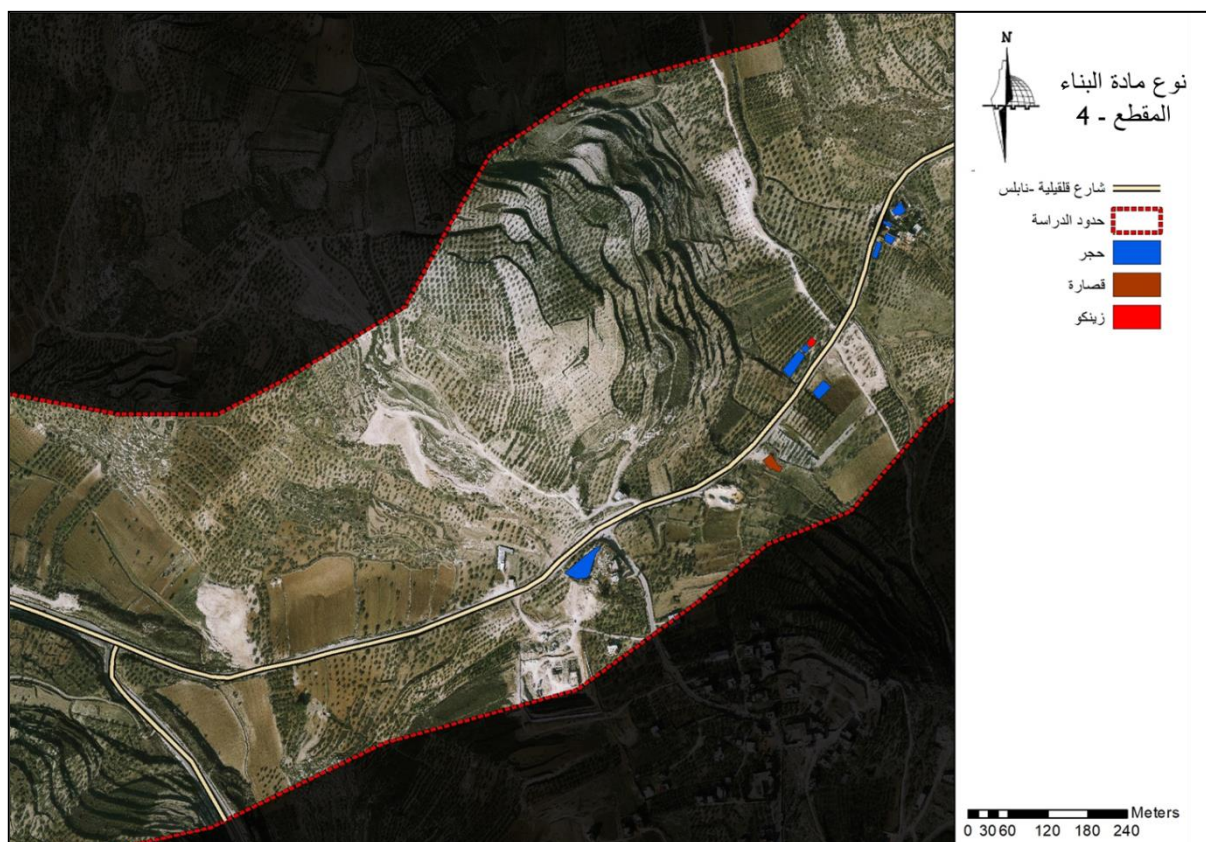
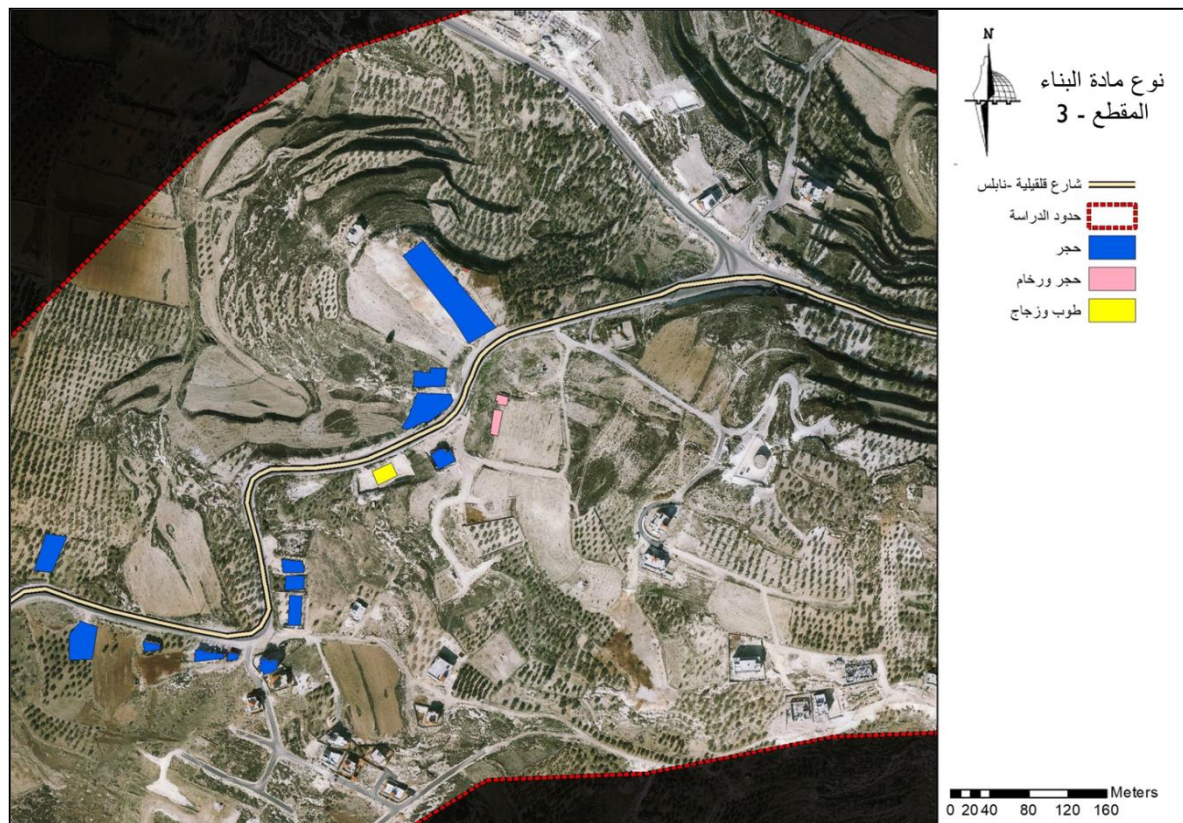
المصدر : الباحث

تم تقسيم المنطقة الى 4 أقسام للتوضيح كما يلي :



خريطة رقم (60،61) : نوع مادة البناء المقطع 1،2

المصدر : الباحث



خريطة رقم (62،63) : نوع مادة البناء المقطع 3،4

المصدر : الباحث

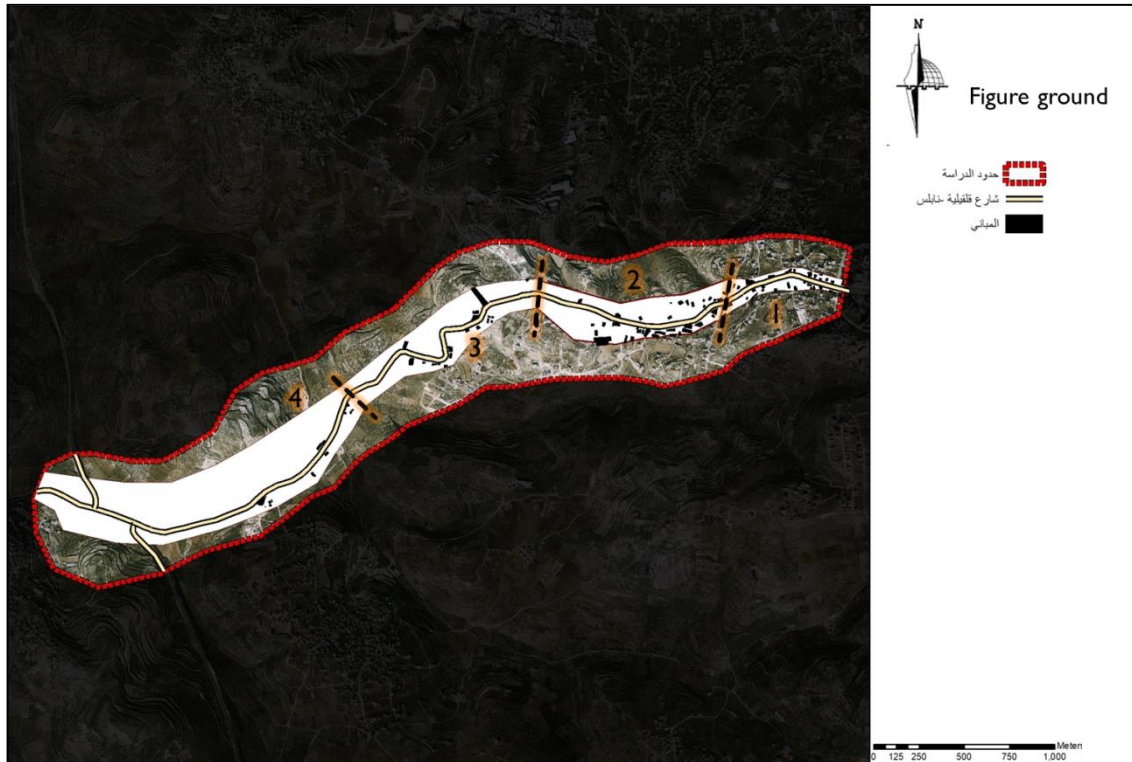
وفيما يلي بعض الصور التي توضح نوع مادة البناء في منطقة الدراسة:



صورة رقم (31): نوع مادة البناء

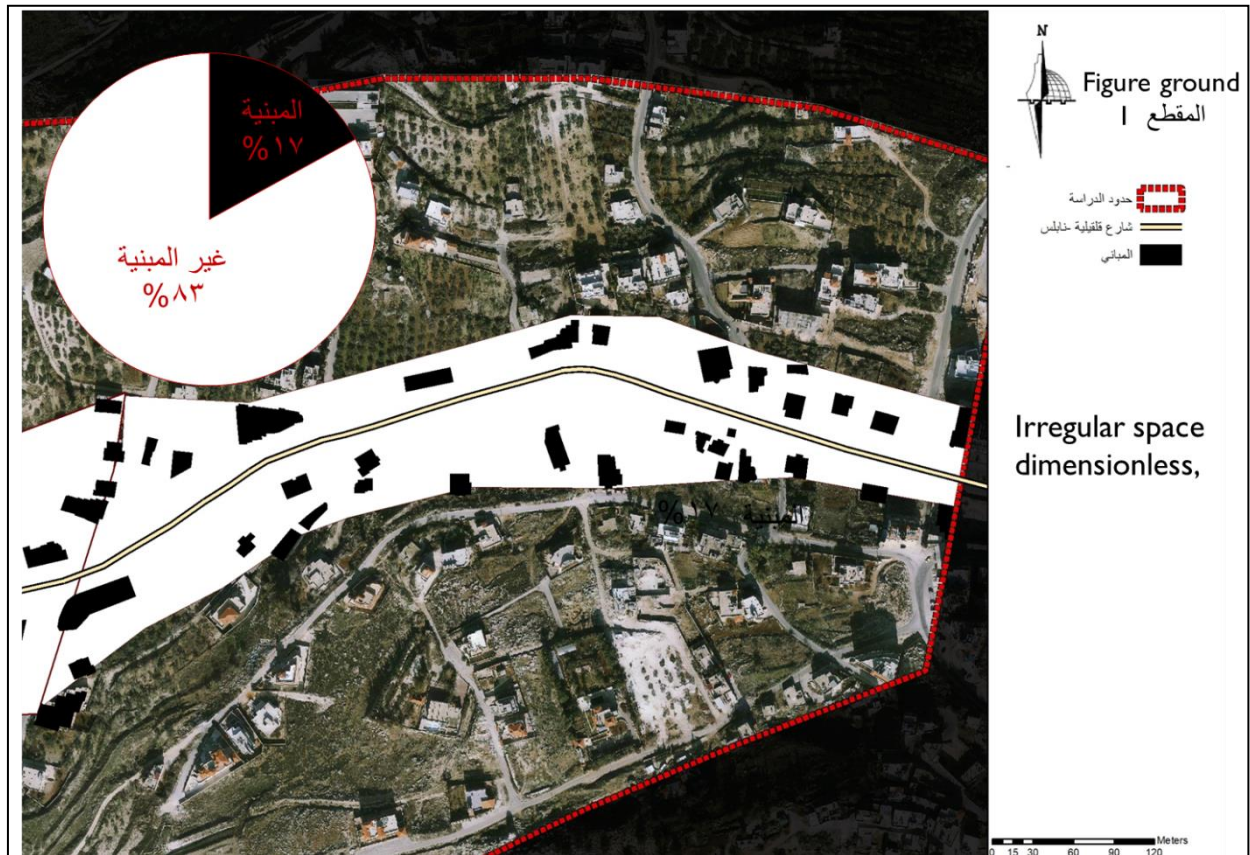
المصدر : الباحث

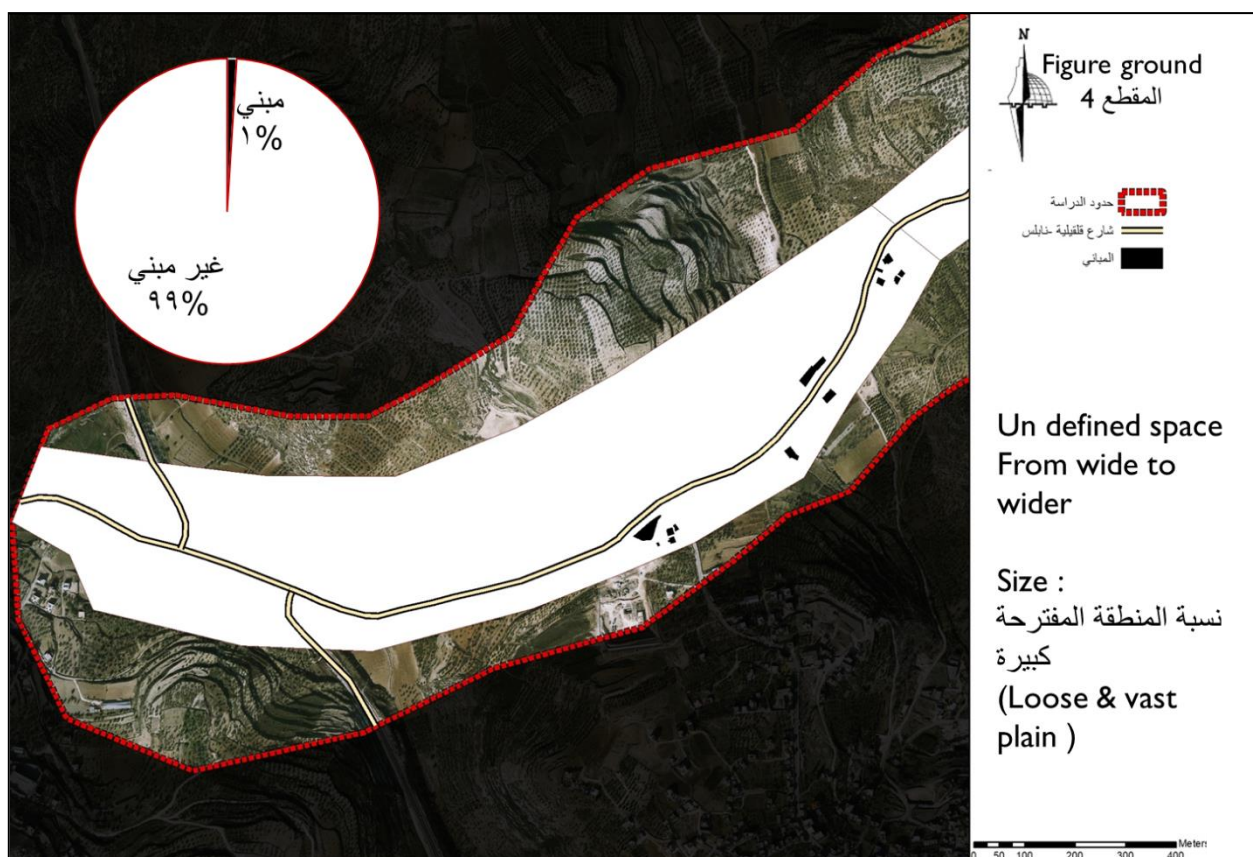
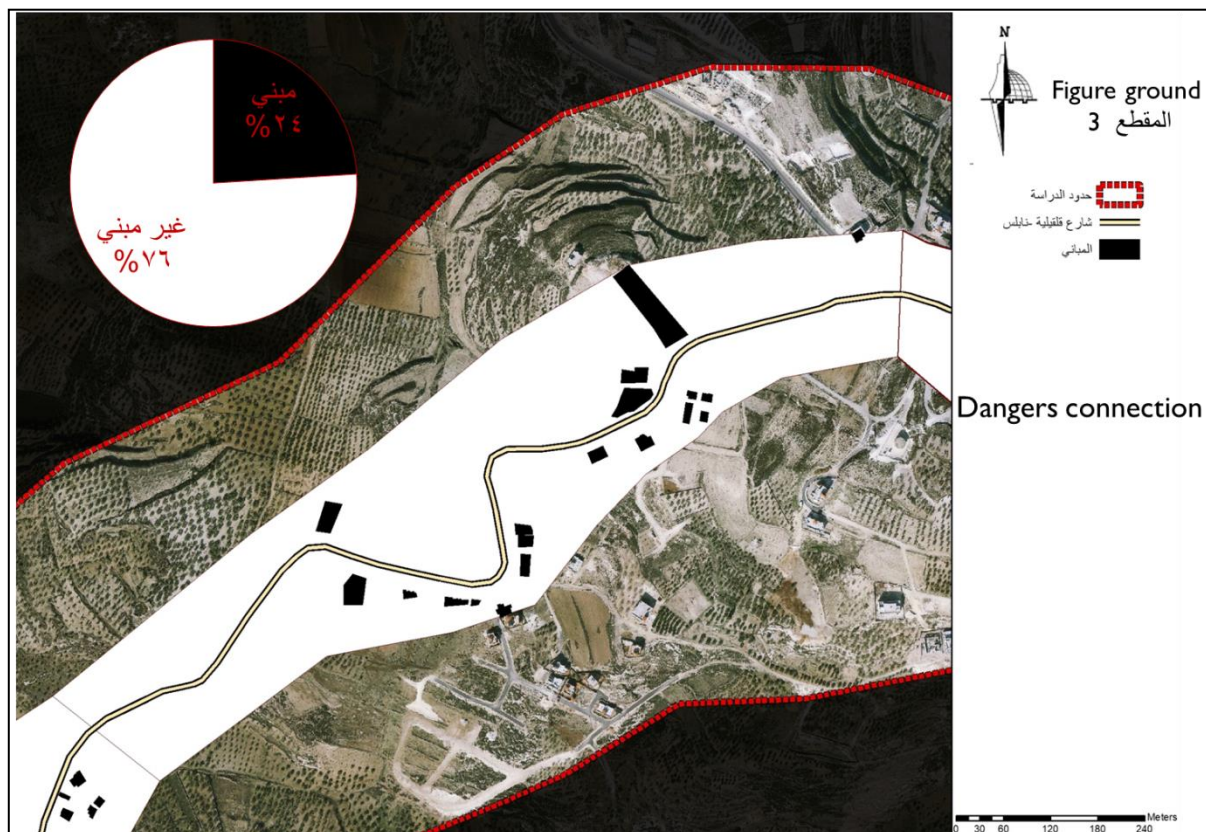
ج- ولتوضيح الفراغات لبن المباني ذات العلاقة بشكل مباشر مع الشارع تم توضيحها كما يلي:



خريطة رقم (64) : الفراغات بين الأبنية

المصدر : الباحث



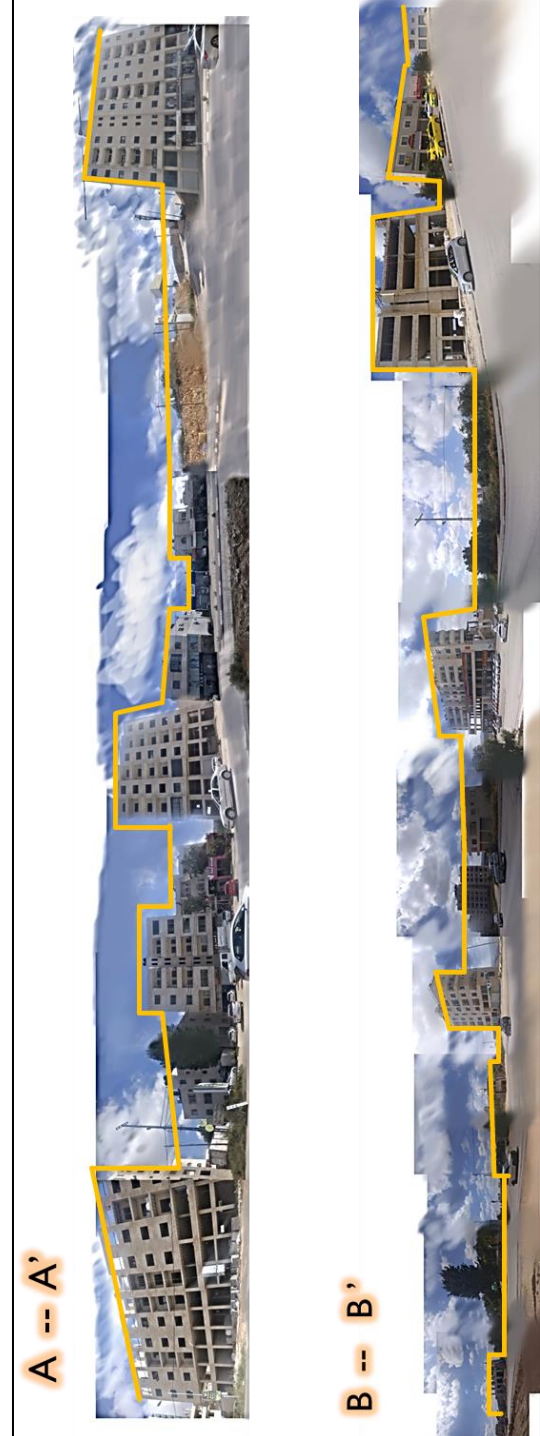


خريطة رقم (68,67) : الفراغات بين الأبنية

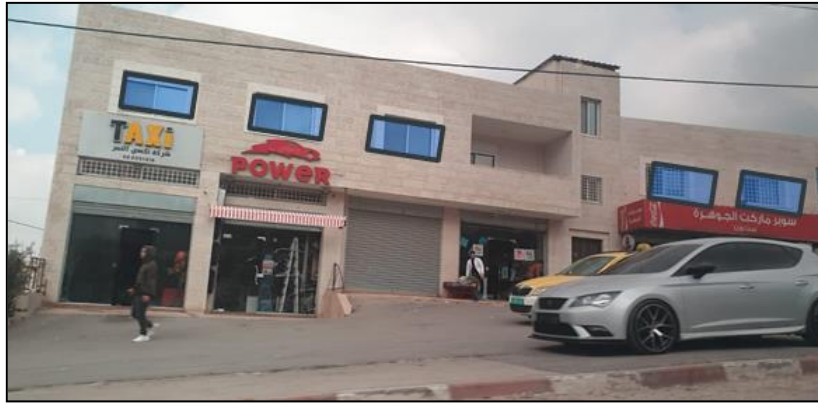
المصدر : الباحث

د- الواجهات التجارية : معظمها بشكل وحجم مناسب ليست بحاجة الى تطوير ومعظمها متناسق مع من حوله

مواقع مداخل المباني : مواقعها واضحة وبأحجام مناسبة
وفيما يلي صورة بانورامية لمقطعين من الشارع توضح
مواقع المداخل وخط النظر



هـ- الطراز المعماري : تنوعت اساليب البناء بأشكالها والوانها ومعظم الابنية ذات طراز حديث



صورة رقم (33) : الطراز المعماري في المباني

المصدر : الباحث

و- التلوث البصري :

هناك مخلفات بناء وقمامة بحاجة الى ازالة وبعض المرافق التالفة



صورة رقم (34) : التلوث البصري في المنطقة

المصدر : الباحث

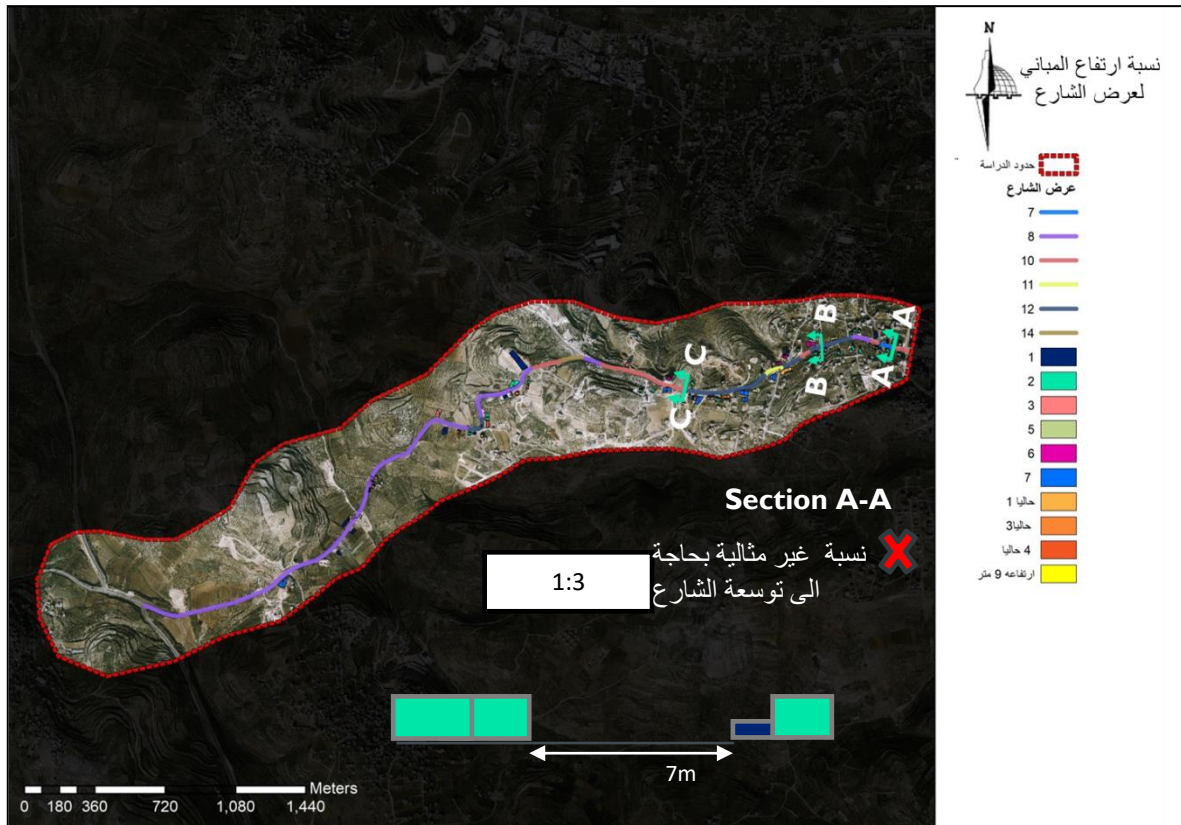
مخلفات البناء والاعلانات الموضوعة بشكل عشوائي تعتبر تشويه بصري



صورة رقم (35) : التلوث البصري في المنطقة

المصدر : الباحث

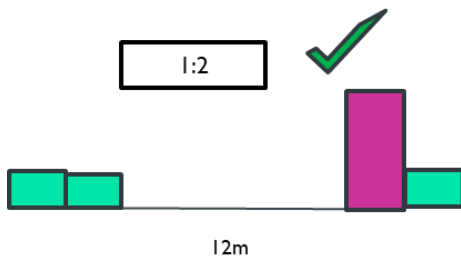
ز - نسبة ارتفاع المباني لعرض الشارع :



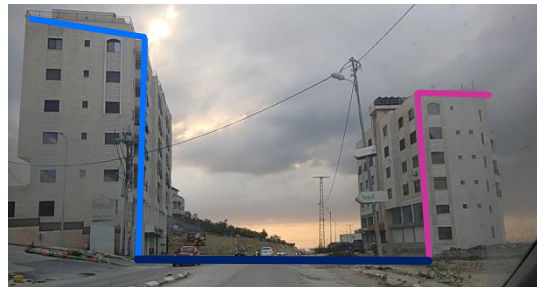
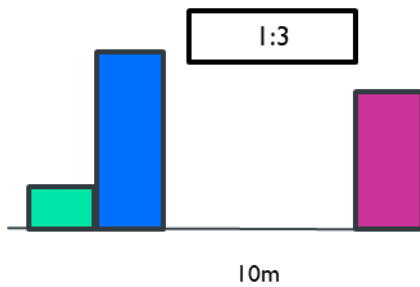
خريطة رقم (69) : نسبة الارتفاعات لعرض الشارع

المصدر : الباحث

Section B-B



Section C-C



شعور بالانغلاق weak نسبة غير مثالية بحاجة الى توسعة الشارع او زيادة البروزات بالمبنى

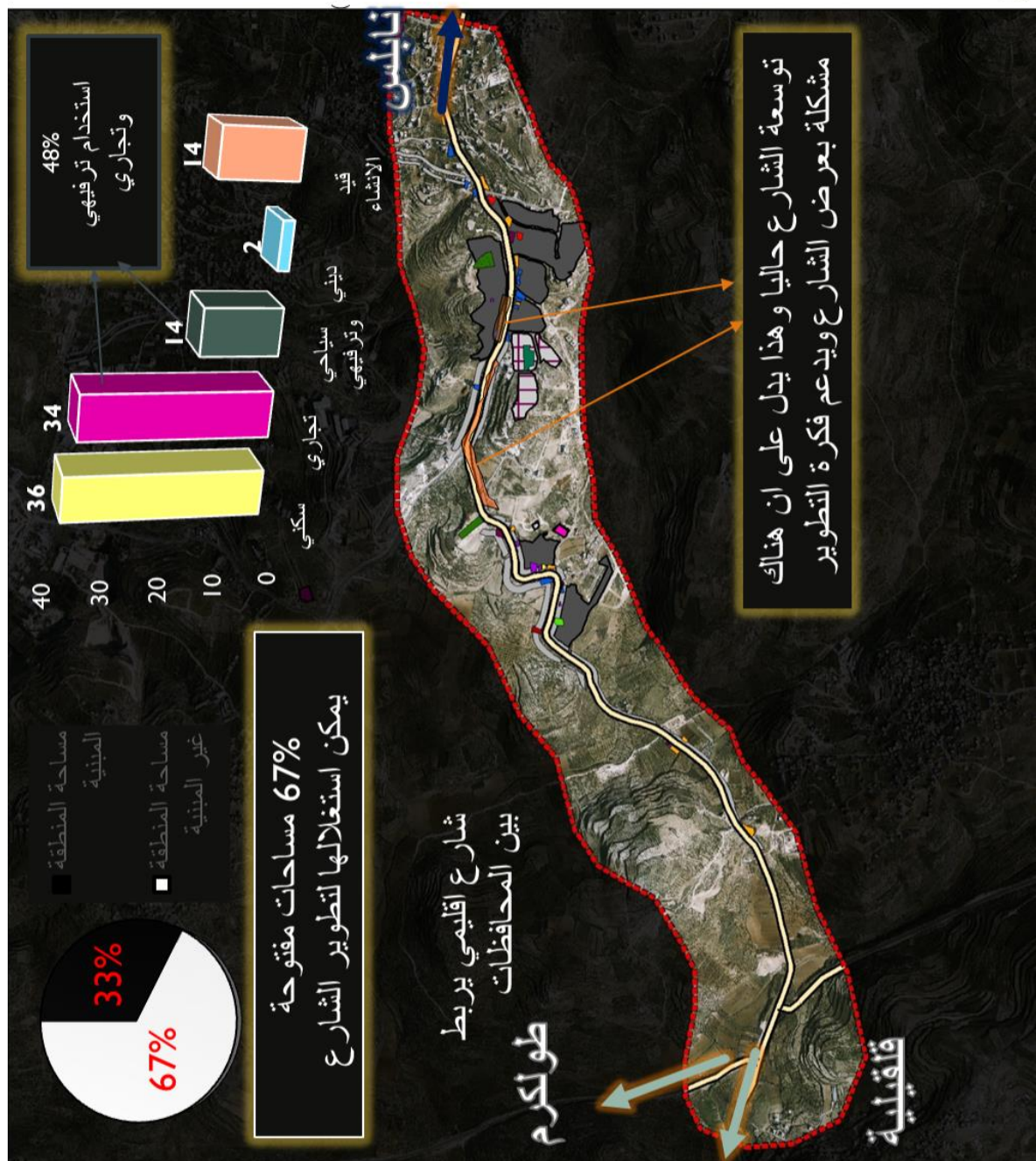
ونتوصل بعد تشخيص الواقع الحالي من خلال كافة الجوانب الى مؤثرات ايجابية تساعد في تطوير الشارع وسلبية تواجه وتحد التطوير.

3.4 تحليل الموقع :

1.3.4 الایجابيات والفرص:

1. طريق اقليمي رابط مما يجعل التفكير في باقتصاد اقليمي يشمل المحافظات الى حد كبير.
2. تطور الأنشطة التجارية على طول الشارع وبشكل سريع
3. النمط المعماري الموحد نوعا ما
4. سهولة الوصول (Accessibility)
5. الحركة المرورية العالية في الشارع فهو مدخل يؤدي الى الجامعة والحركة الكبيرة من الطلاب القادمين من خارج نابلس مما يجعله شارع ذات حركة
6. شارع حيوي اقتصاديا ويستدل بذلك من خلال الفنادق التي أقيمت حديثا والمطاعم والعمارات التجارية والمولات التجارية والمعارض سواء سيارات او مفروشات
7. وجود مساحات مفتوحة بكثرة يمكن استغلالها لتطوير الشارع
8. المخطط الهيكلي يدعم التطور حيث يتجه توسع المدينة اليها
9. .توسعة الشارع الحالية وهذا يدل على ان هناك مشكلة فعليا بعرض الشارع ويدعم فكرة التطوير

وفيما يلي خريطة 70 توضح الایجابيات والفرص

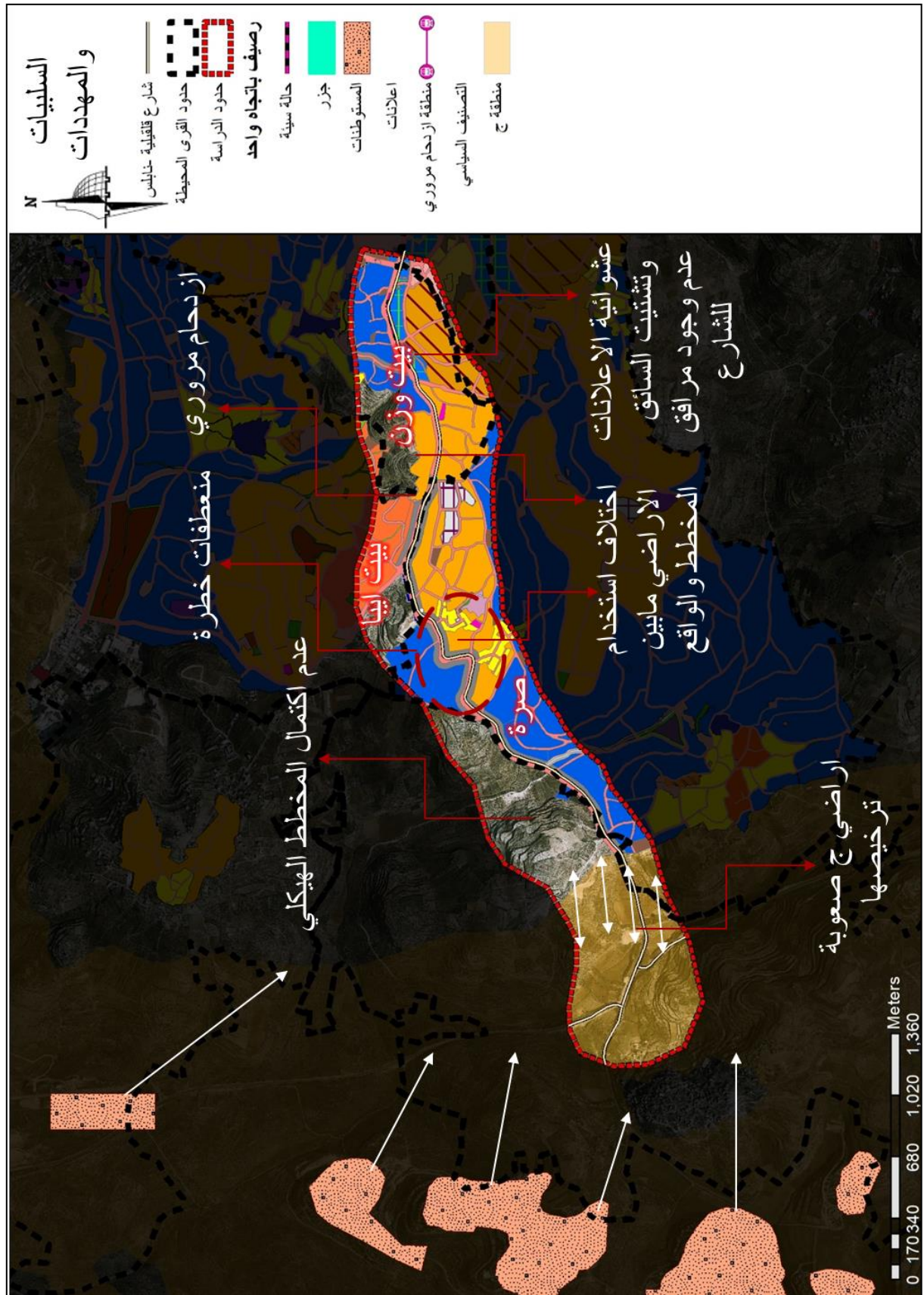


خريطة رقم 70 : الفرص والاجابيات

المصدر : الباحث

2.3.4 السلبيات والمهددات :

1. هناك اختلاف مابين الاستخدام الحالي وماهو مصنف بالمخطط الهيكلية
 2. عرض الشارع غير مناسب كمدخل لمدينة وتعبيد جزء بسيط
 3. من الشارع المقترح بالمخطط الهيكلية
 4. مفارق خطرة وكثرة حوادث
 5. اختلاف الارتفاعات وتباينها
 6. وجود مناطق غير مخطط لها في المخطط الهيكلية
 7. 3مخططات هيكلية ل 3 تجمعات بيت وزن بيت ايبا صرة وجزء من نابلس
 8. أزمة المرور والشارع مكتظ نظرا للنشاط التجاري الكبير فيه
 9. جزء من الشارع موجود في منطقة ج
 10. عدم قدرة الشارع على استيعاب السيارات المارة الحالية والمستقبلية.
 11. عدم وجود أماكن لمصفات السيارات مما يشكل أزمة ويعيق الحركة
 12. ارتفاع اسعار الاراضي في المنطقة
 13. الطبوغرافيا الصعبة للشارع
 14. نهاية الشارع تطل عليها مستوطنة (كدوميم)
 15. عشوائية الاعلانات المشتتة للسائق
 16. ضعف مرافق الشارع وعدم توزيعها وفق معايير تصميم الشوارع
 17. وجود أرصفة المشاة على اتجاه واحد من الشارع وهي بحالة سيئة ولاتغطي كل المنطقة بل جزء بسيط فقط
 18. نظرا لوجود الجامعة بالقرب منه واعتباره مدخل لنابلس فهناك حركة نشطة من قبل الطلاب مشكلا أزمة خاصة في أوقات الذروة صباحاً ومساءً
- وفيما يلي خريطة 71 توضح السلبيات والمهددات



خريطة رقم 71 : السلييات والمهددات

المصدر : الباحث

3.3.4 ملخص تحليل SWOT :

العناصر المميزة :

- المناطق الخضراء والواسعة
- النشاط التجاري في المنطقة

العناصر المربكة

- عدم قدرة الشارع على استيعاب السيارات المارة الحالية والمستقبلية
- اللافقات وكثرتها ومواقعها المشتتة لنظر السائق وبعض منها يسبب تشوه بصري في المنطقة
- أشكال حاويات القمامة

العناصر التي يجب تطويرها:

- مسار بديل للشارع
- تخفيف حدة المنعطقات الخطرة
- الجزر بحاجة الى تنظيم وإعادة تصميم
- أثاث الشارع : ويشمل الانارات والمقاعد
- أرصفة المشاة
- اشارات المرور
- اللافقات

العناصر التي يجب ازالتها:

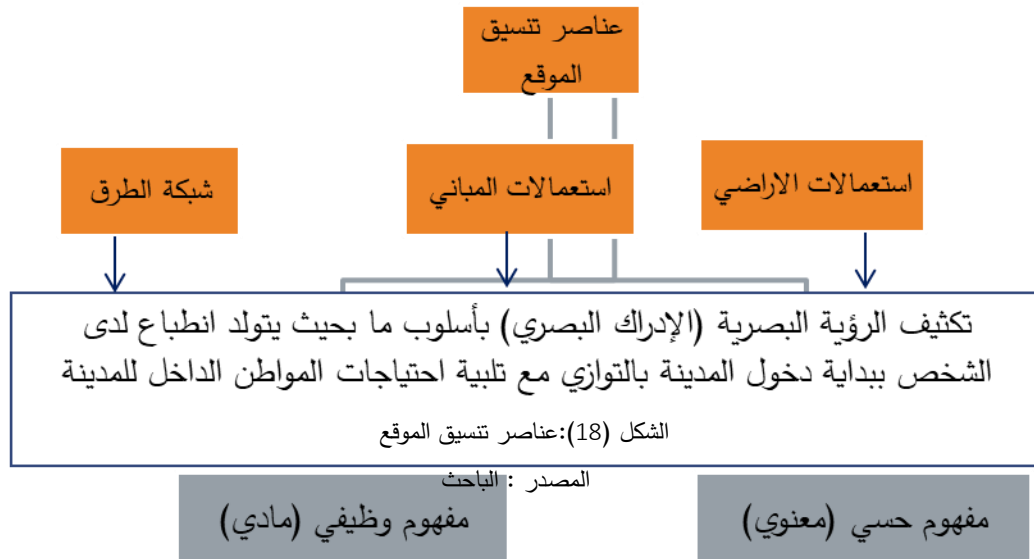
- مخلفات البناء
- ماتبقى من الارصفة المحطمة عند البناء
- مخلفات المتاجر (تشوه بصري)
- مخلفات المطاعم
- الاعلانات الممزقة

الفصل الخامس: مقترح المشروع

يتضمن هذا الفصل عدة أقسام تتعلق بخطوات تطوير المدخل الغربي :
بدءاً بتحديد هوية المدخل التي سيتم تحقيقها وتعزيزها بناءاً على التحليل السابق
ثانياً: عرض الاستخدامات الفعلية للمدخل بعدما تم تحليل الاستخدامات في المرحلة السابقة
وإلى أي مدى يتوافق مع استخدامات المخطط الرئيسي.
ثالثاً ، توضيح المشاريع أو خطة العمل التي سيتم تنفيذها في المدخل من أجل تعزيز الهوية.
وأخيراً ، الدخول في خطط تفصيلية لإظهار بعض الأفكار بوضوح بشأن بعض المشاريع
المقترحة.

1.5 فكرة المشروع

تقوم فكرة المشروع على محورين مهمين وهما تنظيم استخدامات الأراضي بما يضمن فكرة
التطوير ومحور الطرق لضمان السير المروري المنظم وعدم وجود ازدحام وتصميم الشارع على
أسس هندسية صحيحة وتعزيز الهوية التجارية الترفيهية الخدماتية للشارع بمشاريع مقترحة



هوية الشارع كما

تم توضيحه في الخريطة سابقاً أصبح يميل الى استخدام تجاري ، ترفيهي ، خدماتي

لتحقيق هذه الهوية سيتم تصنيف المشاريع بما يحقق كل بند من الهوية كما في الشكل 19 :

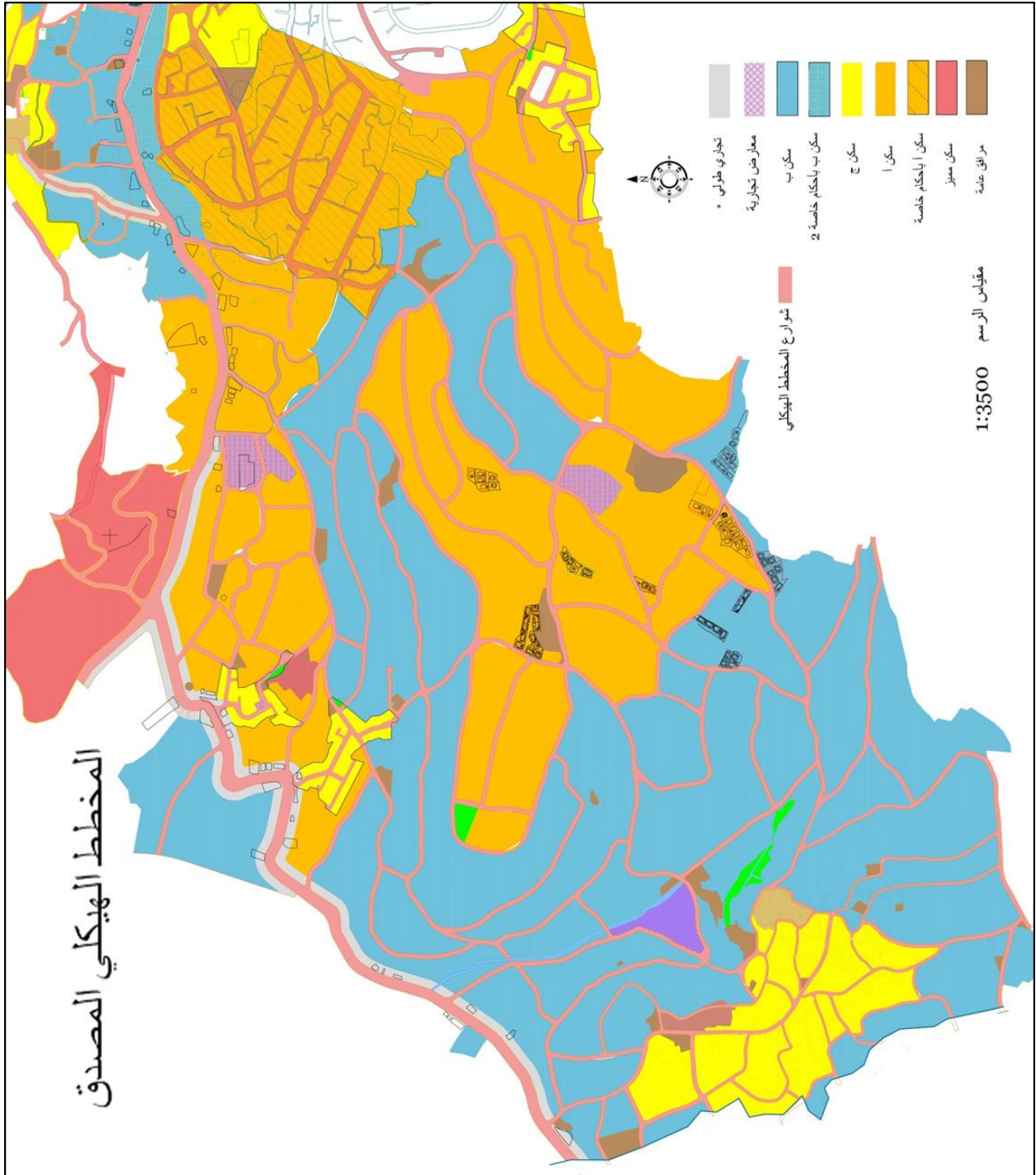


الشكل (19):تحقيق هوية الشارع

المصدر : الباحث

بعد التحليل تبين لدينا الاختلاف في استخدامات الارض والتعارض ما بين استخدامات الاراضي

الحالية وبين المخطط الهيكلي وفيما يلي المخطط الهيكلي المصدق انظر الخريطة 72



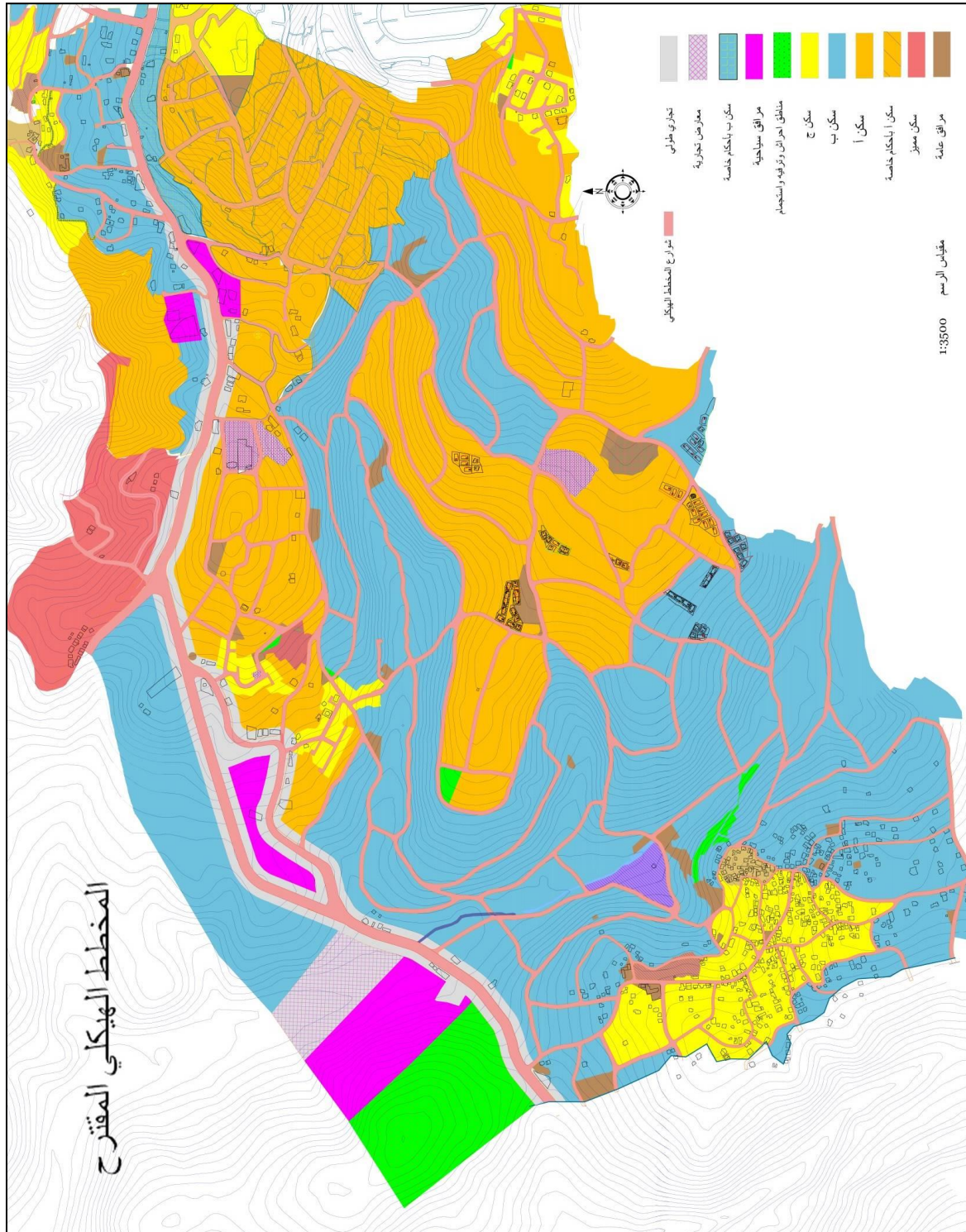
خريطة رقم (72): المخطط الهيكلي المصدق

المصدر : الباحث ، الحكم المحلي - نابلس

وفيما يلي المخطط التفصيلي المقترح :

تم تغيير صفة الاستعمال من خارجي الى تجاري طولي وسكن أ الى تجاري طولي

وسكن أ الى مرافق سياحية واطافة استخدامات للأراضي التي بدون استخدام كالمرافق السياحية ومنطقة أحراش وترفيه واستجمام ومنطقة معارض تجارية ومنطقة سكن ب وتغيير صفة من سكن ب الى تجاري طولي وتنظيم شوارع وتعديل تنظيمي لمسار وعرض الشارع وبناء على مادة (49) منطقة المرافق السياحية تستعمل منطقة المرافق السياحية والمنتزهات لأغراض اقامة ابنية الفنادق السياحية والمنتزهات والملاهي والنوادي الترفيهية والمطاعم وقاعات الأفراح ودور السينما والمسارح ولتوضيح الاستخدامات كما في الخريطة 73 :



وفيما يلي المخططات التفصيلية للمشاريع المقترحة والتعديلات :

1. الشارع قبل التعديل



خريطة رقم (74):الوضع الحالي للشارع

المصدر : الباحث

تم توسعة الشارع الى 30 متر وجزء منه 20 مترا لإعطاء المنطقة الخصوصية والطابع القريب لها لانها ليست منطقة خارجية بل حيوية وخدمائية وكان لكل شارع تصنيفات في تقسيم الشارع من عروض ارصفة ومرافق سيتم توضيحها في الصور القادمة وأيضا تم اقتراح شارع بديل لتخفيف الأزمة المرورية وتعديل المنعطفات الخطرة وسيتم توضيحهم بشكل مفصل في الخطوات القادمة وفيما يلي خريطة 75 توضح الشارع بعد التعديل والتطوير



خريطة رقم (75):الشارع بعد التعديل

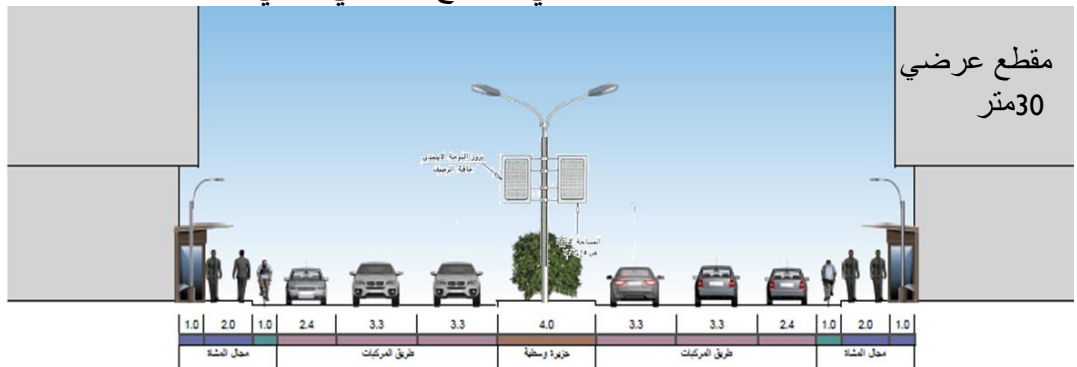
المصدر : الباحث

2. اقتراح شارع بديل 30 متر يخفف الأزمة المرورية في المنطقة فالداخل الى نابلس أو الخارج منها لايحتاج ان يدخل الى الشارع 20 متر وعلى المنعطفات الصعبة ومنها يخفف الازمة المرورية خاصة في أوقات الذروة ودوام الطلاب كما في الخريطة 76 :

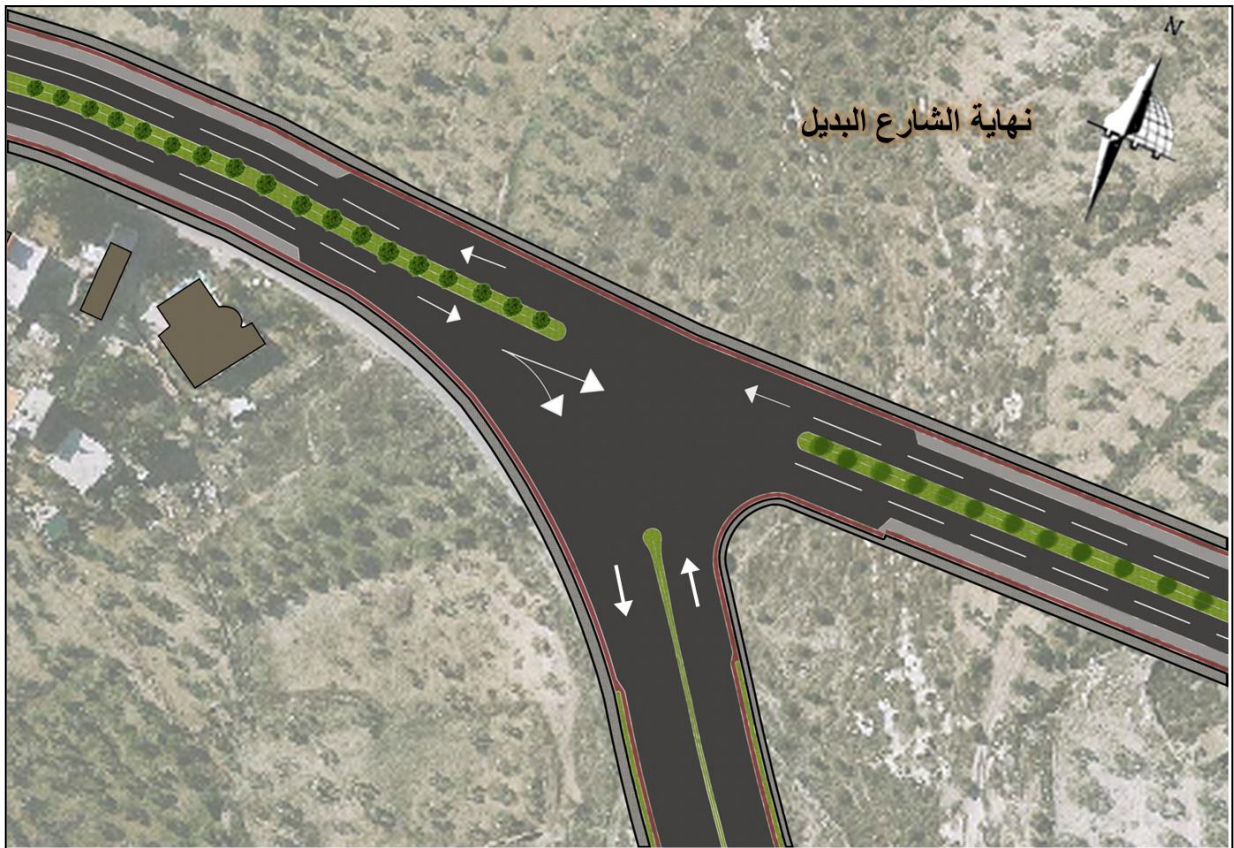


خريطة رقم (76): الشارع البديل
المصدر : الباحث

وتم تقسيم الشارع (30 متر) الى رصيف 3 متر، مترين للمشاة ومتر لمقاعد الانتظار والقمامة وباقي أثاث الشارع ، وجزيرة وسطية 4 متر بها اشجار زينة لايتعدى ارتفاعها المتر حتى لاتعيق النظر وبالجزيرة انارة مزدوجة وعلى عمود الانارة الاعلانات بمواصفات وقياسات معينة فلا يجب أن يتجاوز عرض الاعلان عن 1.25 متر ولا يتعدى حافة الجزيرة الوسطية حتى لايشتم السائق ولايعيق النظر وموقف سيارات على الشارع بعرض 2.4 مترعلى الجهتين ومسار للدراجات الهوائية بعرض 1 متر على الجهتين وحرم الطريق لمسربين من الجهتين بعرض 3.3 متر ومن ضمن مساحة الرصيف كما في المقطع العرضي التالي :



وفيما يلي خريطة 77 توضيحية لبداية الشارع البديل ونهايته ومافيه من تصنيفات



خريطة رقم (77):بداية الشارع البديل ونهايته
المصدر : الباحث

3. تم تعديل التقاطع وتنظيمه بدلا من الجزر بدوار بمواصفات دليل المواصلات وتم اتباعها خطوة بخطوة للوصول الى هذا الشكل النهائي
بدايةً التقاطع قبل التعديل كما في الخريطة 78 :



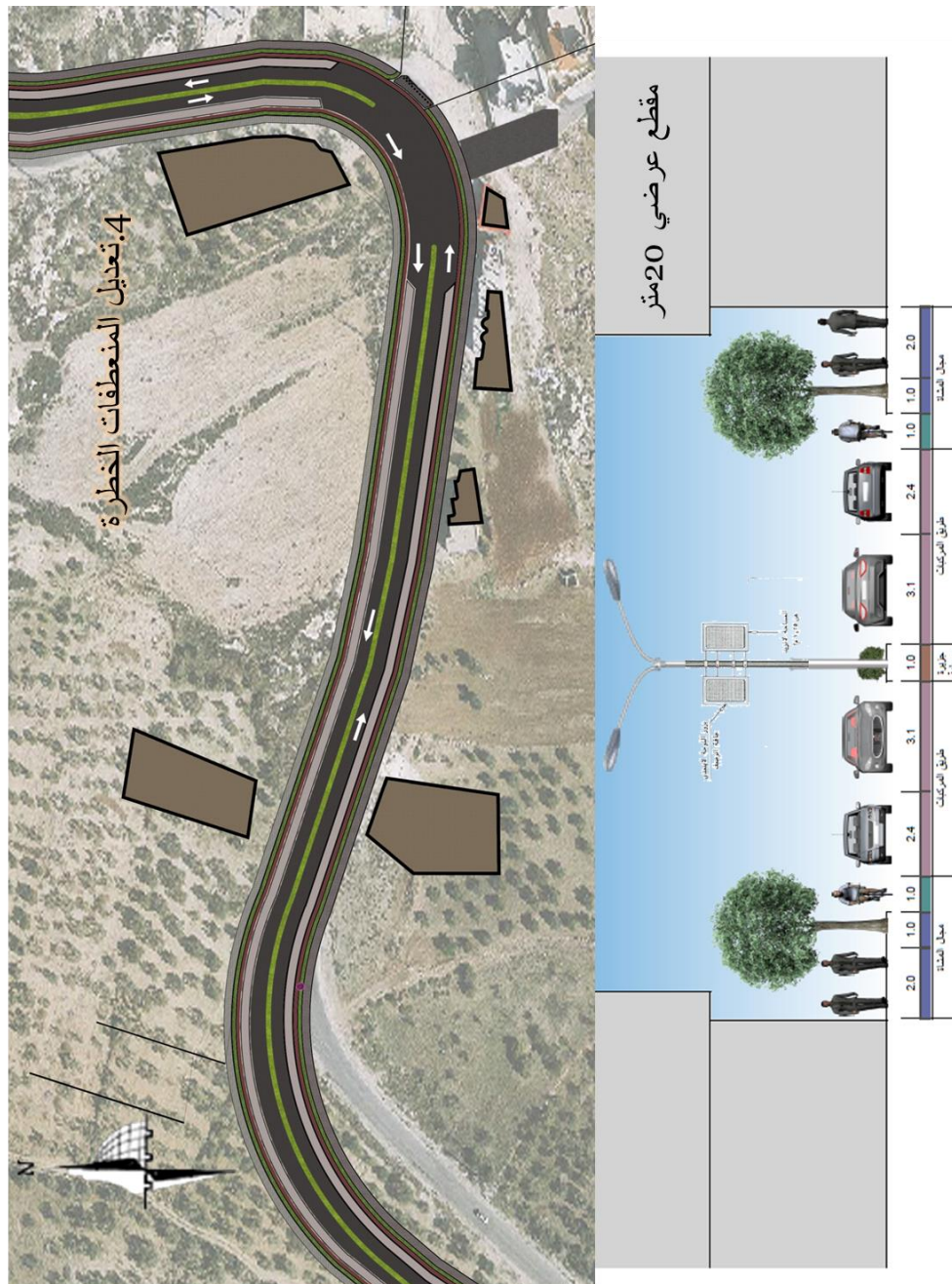
خريطة رقم (78): التقاطع قبل التطوير والتعديل
المصدر : الباحث



خريطة رقم (79): التقاطع بعد التطوير والتعديل

المصدر : الباحث

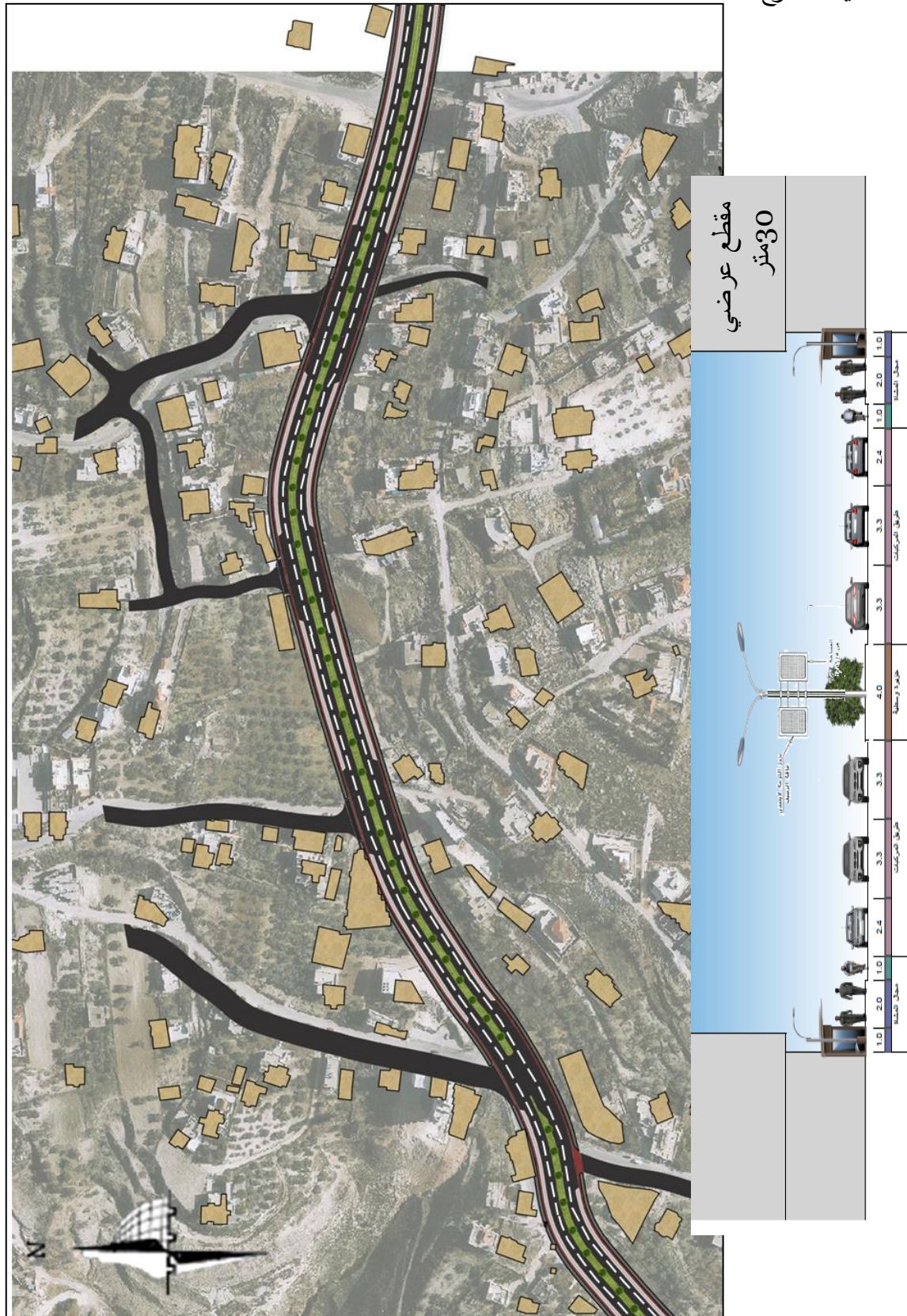
4. تعديل المنعطفات الخطرة المتتالية وتوسعة الشارع ليصبح 20 متر لاعطاءه الخصوصية فتم تقسيمه الى رصيف 2 متر وحزام أخضر 1 متر ومسار للدراجات الهوائية 1 متر على الجهتين وجزيرة وسطية 1 متر وبالجزيرة اشارة مزدوجة وعلى عمود الانارة الاعلانات بمواصفات وقياسات معينة فلا يجب أن يتجاوز عرض الاعلان عن 1.25 متر ولا يتعدى حافة الجزيرة الوسطية حتى لا يشتت السائق ولا يعيق النظر وموقف سيارات على الشارع بعرض 2.4 متر على الجهتين وحرم الطريق مسرب واحد على الجهتين يفصل بينهما الجزيرة الوسطية كما في الخريطة 80 :



خريطة رقم (80): تعديل المنعطفات وتوسعة الشارع

المصدر : الباحث

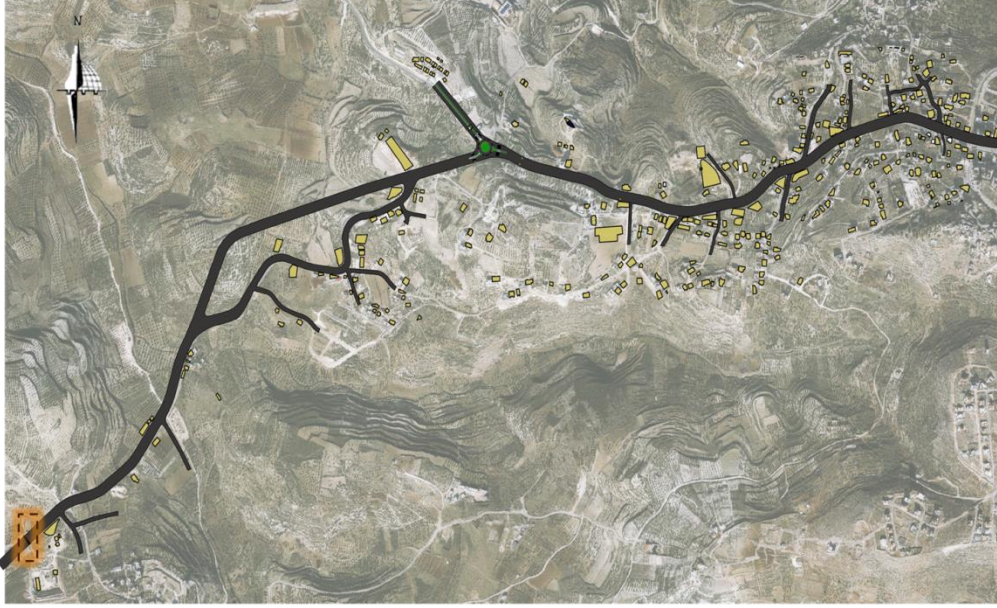
ومثال اخر على توسعة الشارع الى 30 متر كما في الخريطة 81 والمقطع العرضي التوضيحي لتفاصيل الشارع



خريطة رقم (81): توسعة الشارع الى 30 متر

المصدر : الباحث

5. تصميم بوابة لمدخل مدينة نابلس تحاكي ثقافة وحضارة المدينة وأي زائر يزورها تبقى عالقة في ذهنه وفيما يلي خريطة 82 توضح مكان البوابة :



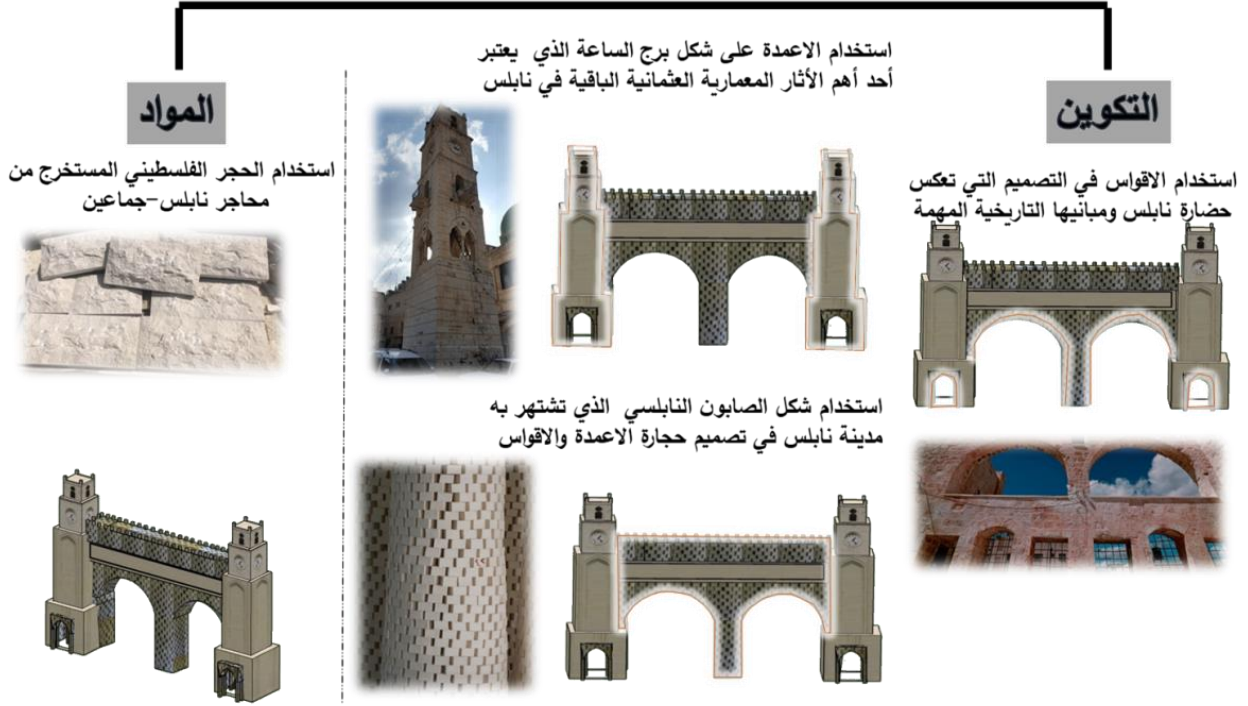
خريطة رقم (82): موقع البوابة لمدخل المدينة
المصدر : الباحث

توضيح فكرة البوابة :

الفكرة

تصميم بوابة تعبر عن مدينة نابلس ، باستخدام عناصر خاصة تتميز بها المدينة عن غيرها بحيث يستطيع الداخل اليها ان يقرأ المدينة من خلالها

تطبيق الفكرة



الشكل (20):تصميم بوابة للمدخل

المصدر : الباحث

وفيما يلي صور توضيحية للبوابة :



الخارجين من المدينة :



صورة (37,38,39):مدخل مدينة نابلس للخارجين

المصدر : الباحث

الخاتمة :

تعتبر مداخل المدن جزءاً مهماً جداً لتحديد المدينة ، لذلك فهي تأخذ الأولوية الأولى في التخطيط الحضري.

• كل مدينة هي حالة خاصة لتطوير مدخلها ، لا يمكننا وضع نفس القواعد أو الخصائص لجميع المناطق ، من ناحية أخرى العديد من المدن لديها أوجه تشابه في ظروفها.

• التطوير يجب أن يأخذ في الاعتبار مستخدمي هذا المدخل سواء أكانوا سكان أم زوار.

قائمة المراجع :

المراجع الانجليزية

- Urban Identity in the Entrance of City *1Zohreh Torabi, 2Yalda Sima
- THE IMAGE OF THE CITY Kevin Lynch
- Ebenezer haword, les cites jardin de demain DANOD 1976
- Planning and Redeveloping Cities' Entrances The Case Study of the Eastern Entrance of Tulkarem City ,Rahaf Khader
- Urban development of eastern north entrance of Nablus city , Heba Ghannam

المراجع باللغة العربية

- مداخل المدن في اطار التخطيط العمراني الشامل للتجمعات الحضرية، محمد الفيومي
- المشاكل التخطيطية مابين القرنين العشرين والواحد والعشرين ، اسماعيل عامر
- دليل تخطيط المواصلات
- البرنامج الالكتروني لتصميم الشوارع الحضرية والخدمات -ابو ظبي