



جامعة النجاح الوطنية
كلية الدراسات العليا

نحو تصميم شوارع حضرية تلبى الحاجات الانسانية
للمستخدمين، حالة دراسية: شارع السكة/ مدينة طولكرم

إعداد

رانية سيف الدين عبدالحفيظ جلاذ

إشراف

د. محمد عتمة

د. زهراء زاوي

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية، من كلية الدراسات العليا، في جامعة النجاح الوطنية، نابلس - فلسطين.

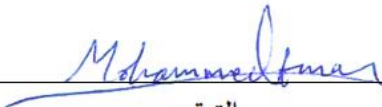
2024

نحو تصميم شوارع حضرية تلبي الحاجات الانسانية
للمستخدمين، حالة دراسية: شارع السكة/ مدينة طولكرم

إعداد

رانية سيف الدين عبدالحفيظ جلاذ

نوقشت هذه الرسالة بتاريخ 2024/01/14م، وأجيزت:


التوقيع


د. محمد عتمة
المشرف الرئيسي


التوقيع

د. زهراء زاوي
المشرف الثاني


التوقيع

د. خالد قمحية
المشرف الخارجي


التوقيع

د. منال البيشاوي
المشرف الداخلي

الإهداء

أهدي عملي هذا إلى روحك الطيبة والذي الحبيب رحمك الله

إلى الشخص الذي أمدني بالحب والحنان والعطاء والوفاء أمي الغالية حفظها الله.

إلى سندي وعضدي وركائز نجاحي ... إخوتي الأعزاء

إلى رمز الوفاء والعطاء زوجي الغالي.

إلى أولادي الأحباء.

إلى جميع الأصدقاء والزملاء

إلى جامعتي وأساس علمي ... جامعة النجاح الوطنية.

إلى طني ... فلسطين، أهدى إليكم بحثي العلمي في الهندسة المعمارية

الشكر

الحمد لله رب العالمين الذي هداني ويسر أمري ومنحني العزم والصبر لإنجاز هذه الدراسة عائلتي الحبيبة،
أمي الغالية، شكرا لكم جميعا على حبكم ودعمكم وعطائكم الدائم وأدامكم الله لي دهرا.

أود أن أشكر أساتذتي في جامعة النجاح الوطنية، أنتم جميعا تستحقون الشكر والثناء فأنتم أهل التميز
والتقدم، وأخص بالذكر مشرفي الأفاضل، الدكتور: محمد عتمة والدكتورة: زهراء زاوي، وذلك على دعمهم
وتوجيهاتهم خلال عملي على الأطروحة، والشكر موصول إلى جامعة النجاح الوطنية ممثلة بكلية الدراسات
العليا التي أتاحت لي الفرصة لاستكمال دراستي العليا.

كما أود أن أشكر السادة أعضاء هيئة التحكيم، الدكتورة: منال البيشاوي والدكتور: خالد قمحية.

كما أقدم جزيل الشكر والامتنان إلى زملائي في الدراسة والعمل، شكرا لكم على ما قدمتموه من عطاء ودعم
وحب، أدام الله عطاءكم.

الإقرار

أنا الموقع أدناه مقدم الرسالة التي تحمل عنوان:

نحو تصميم شوارع حضرية تلبي الحاجات الانسانية للمستخدمين، حالة دراسية: شارع السكة/ مدينة طولكرم

أقر بأن ما اشتملت عليه هذه الرسالة هي نتاج جهدي الخاص، باستثناء ما تمت الإشارة إليه حيثما ورد، وأن هذه الرسالة ككل أو أي جزء منها لم يقدم من قبل لنيل أية درجة أو لقب علمي أو بحثي لدى أية مؤسسة تعليمية أو بحثية أخرى.

رانية سيف الدين عبدالحفيظ جلاذ

اسم الطالبة:



التوقيع:

2024/01/14

التاريخ:

فهرس المحتويات

ج	الإهداء
د	الشكر
هـ	الإقرار
و	فهرس المحتويات
ط	فهرس الجداول
ي	فهرس الاشكال
ك	فهرس الملاحق
م	الملخص
1	الفصل الأول: سياق الدراسة والإطار النظري
1	1.1 المقدمة
3	1.1.1 مشكلة الدراسة
4	1.1.2 أهمية البحث
5	1.1.3 أهداف الدراسة
6	1.1.4 أسئلة الدراسة
6	1.1.5 متغيرات الدراسة
7	1.1.6 حدود الدراسة
7	1.1.7 مصادر الدراسة
7	1.1.8 دراسات سابقة
8	1.1.9 هيكلية البحث
9	1.2 الفراغات الحضرية (Urban Space)
9	1.2.1 مكونات الفراغ الحضري
10	1.2.2 المحددات التشكيلية للفراغات الحضرية
12	1.2.3 الجوانب والقيم المرتبطة بتشكيل الفراغات الحضرية وتجميلها
14	1.2.4 أهمية الفراغات الحضرية

14.....	1.2.5 تصنيف الفراغات الحضرية
15.....	1.2.6 الاحتياجات الإنسانية داخل الفراغات الحضرية
20.....	1.2.7 تصنيف الأنشطة البشرية الخارجية
21.....	1.2.8 تاريخ الفراغات الحضرية العامة
22.....	1.2.9 أساسيات تصميم الفراغات الحضرية العامة الناجحة
25.....	1.3 دور الشارع كفراغ حضري عام
25.....	1.3.1 الشارع كمجال عام واجتماعي
27.....	1.3.2 الشارع كفراغ مادي وحضري
28.....	1.3.3 الشارع كقناة للحركة (Link)
29.....	1.3.4 الشارع كمكان
30.....	1.2.5 تصنيف الشوارع في المناطق الحضرية (Road Classification)
32.....	1.3.6 الأساليب الحديثة في تصميم الشوارع
38.....	1.3.7 الخصائص الحضرية لقياس جودة مساحة الشارع
43.....	1.3.8 نتائج التحليل النظري
45.....	الفصل الثاني: منهجية الدراسة
45.....	2.1 الحالة الدراسية (منطقة الدراسة)
46.....	2.1.1 منطقة الدراسة
49.....	2.1.2 التطور التاريخي للتخطيط العمراني في مدينة طولكرم
53.....	2.2 تصميم الدراسة
53.....	2.2.1 منهج الدراسة
53.....	2.2.2 إجراءات الدراسة
54.....	2.2.3 خطة التحليل
55.....	2.3 أدوات الدراسة
55.....	2.3.1 تحليل نوعي معماري ومكاني باستخدام أدوات الرصد والملاحظة
55.....	2.3.2 تحليل احصائي باستخدام الاستبانة
56.....	2.3.3 تصميم الاستبانة

59.....	2.3.4 مجتمع الدراسة.....
59.....	2.3.5 عينة الدراسة.....
60.....	2.3.6 خصائص عينة الدراسة الديموغرافية وفق البيانات الأساسية.....
63.....	الفصل الثالث: الدراسة التحليلية.....
63.....	3.1 التحليل المعماري.....
63.....	3.1.1 تحليل الموقع ومحيط الشارع (السياق الحضري للمنطقة).....
70.....	3.1.2 تحليل الجودة البصرية للمنطقة.....
77.....	3.1.3 تقييم الجودة التصميمية للشارع.....
82.....	3.2 تحليل الاستبانة البحثية.....
83.....	3.2.1 المقياس المعتمد في الدراسة.....
84.....	3.2.2 نتائج الاستبانة.....
99.....	3.2.3 ملخص نتائج الاستبانة البحثية.....
106.....	الفصل الرابع: النتائج والتوصيات.....
106.....	4.1 المقدمة.....
106.....	4.2 نتائج التحليل المعماري والحضري للشارع.....
107.....	4.3 نتائج تحليل الاستبانة البحثية.....
108.....	4.4 الإجابة عن أسئلة الدراسة.....
110.....	4.5 نتائج عامة.....
111.....	4.6 التوصيات.....
111.....	4.6.1 التوصيات على صعيد التصميم.....
113.....	4.6.2 على صعيد الهيئات المحلية والبلدية واصحاب القرار في بلدية طولكرم.....
115.....	4.6.3 توصيات على صعيد السياسات الحضرية.....
116.....	قائمة المراجع العلمية.....
123.....	الملاحق.....
b.....	Abstract.....

فهرس الجداول

- جدول (1): عدد فقرات الاستبانة حسب أقسام ومحاو أءاة الءراسة 56
- جدول (2): قفم معامل الثبات كرونباخ الفا لمجالاا أءاة الءراسة..... 58
- جدول (3): ءوزفء أفراء العفنة وفق مءعفرات الءراسة..... 60
- جدول (4): المقفاس الوزفف فف الءراسة 83
- جدول (5): المءوسطاا الءسابفة والانءرافاا المعفارفة لاسءجاباا أفراء عفنة الءراسة لفقرات محور الأبعاء الماءفة مرءبة ءنازلفا 88
- جدول (6): المءوسطاا الءسابفة والانءرافاا المعفارفة لاسءجاباا أفراء عفنة الءراسة لفقرات محور الأبعاء البفئفة والصءفة مرءبة ءنازلفا 90
- جدول (7): المءوسطاا الءسابفة والانءرافاا المعفارفة لاسءجاباا أفراء عفنة الءراسة لفقرات محور الأبعاء البصرفة والءمالفة مرءبة ءنازلفا 92
- جدول (8): المءوسطاا الءسابفة والانءرافاا المعفارفة لاسءجاباا أفراء عفنة الءراسة لفقرات محور الأبعاء الاءءماعفة والءءقاففة مرءبة ءرءبفا ءنازلفا 94
- جدول (9): المءوسطاا الءسابفة والانءرافاا المعفارفة لاسءجاباا أفراء عفنة الءراسة لفقرات محور الأبعاء الاءءصاءفة مرءبة ءرءبفا ءنازلفا 97
- جدول (10): ملءص نءاءء ءوزفء الاسءبانة لءف أفراء العفنة وفقا لصفة المبعوآ (سكان، زوار ومءنزهفن، مسءءمرفن) 99

فهرس الاشكال

- شكل (1): الإطار النظري والمفاهيمي الذي تستند إليه الدراسة.....44
- شكل (2): مخطط يوضح المنطقة التي اجريت عليها الدراسة.....47
- شكل (3): شبكة الشوارع في المنطقة المحيطة بشوارع السكة وتصنيفها.....64
- شكل (4): تنوع الاستخدامات الوظيفية في شارع السكة والمنطقة المحيطة به.....69
- شكل (5): ارتفاعات المباني المحيطة بجانب شارع السكة.....72
- شكل (6): مجموعة من واجهات الدور الأرضي وطريقة اتصالها بالشارع.....75
- شكل (7): مجموعة من صور المباني المحيطة بالشارع.....76
- شكل (8): مجموعة من الصور لمنطقة الرصيف المخصصة للمشاة وفرص اللعب والجلوس.....79
- شكل (9): أجزاء من الحواجز والفواصل المتواجدة عند منطقة التنزه وأماكن البناء.....81
- شكل (10): مقترح لتحسين تصميم شارع السكة كمكان ومساحة عامة.....113

فهرس الملاحق

- ملحق (أ): قضاء طولكرم 1948-1967 ويظهر خط الهدنة (الخط الاخضر) الذي يفصل مدينة طولكرم عن باقي أراضيها 123
- ملحق (ب): أشكال مختلفة لفضاءات عمرانية عامة مكونة بواسطة كتل المباني والشوارع 124
- ملحق (ج): اختلاف التصميم بالخطوط 125
- ملحق (د): يبين تناسق الالوان والخامات والملس في الفضاء الحضري 126
- ملحق (هـ): العلاقة بين طبيعة الأنشطة المادية وجودة الفراغ المادية 127
- ملحق (و): قياس جودة الأماكن العامة 128
- ملحق (ز): المكونات المادية للشارع وتكاملها في المشهد الحضري 129
- ملحق (ح): مستويات شبكة الشوارع في المدينة 130
- ملحق (ط): شكل الشوارع المشتركة وتوزيع المساحات داخلها 131
- ملحق (ي): طرق مدينة طولكرم في الفترة 1959-1967 132
- ملحق (ك): مخطط الطرق في المخطط الهيكلي لمدينة طولكرم 1970 133
- ملحق (ل): خطة التحليل وهيكلية البحث 134
- ملحق (م): اختبار التوزيع الطبيعي لمتغيرات الدراسة 135
- ملحق (ن): تصحيح أداة الدراسة وفق مقياس ليكرت الخماسي 136
- ملحق (س): وسيلة النقل الأكثر استخداما بين أفراد العينة 137
- ملحق (ع): العروض النموذجية لأنواع الشوارع المختلفة 138
- ملحق (ف): الطريقة الملائمة لتصميم ممرات العبور المخصصة للمشاة 139
- ملحق (ص): الطريقة التي يجب ان تمتد بها الأرصفة وممرات المشاة امام مداخل الابنية 140
- ملحق (ق): أوقات زيارة أفراد العينة للشارع 141
- ملحق (ر): نسبة تكرار زيارة الشارع من قبل أفراد العينة 142
- ملحق (ش): أسباب زيارة الشارع من قبل أفراد العينة 143
- ملحق (ت): انواع الأنشطة التي يمارسها أفراد العينة عند زيارتهم للشارع 144

- ملحق (ث): أسباب انجذاب أفراد العينة للشارع.....145
- ملحق (خ): رسم بياني يوضح طريقة تعامل المستجيبين لنقص المرافق العامة كالحمامات 146
- ملحق (ذ): رسم بياني يبين أسباب زيادة الشعور بالأمان بالنسبة للنساء وفقا لأفراد العينة147
- ملحق (ض): الاستبانة البحثية.....148

نحو تصميم شوارع حضرية تلبى الحاجات الانسانية للمستخدمين، حالة دراسية: شارع السكة/ مدينة طولكرم

إعداد

رانية سيف الدين عبدالحفيظ جلاذ

إشراف

د. محمد عتمة

د. زهراء زاوي

الملخص

تتناول الدراسة موضوع تصميم الشوارع الحضرية وتتركز على دورها كمساحات عامة واجتماعية متعددة الوظائف، من خلال تسليط الضوء على مشروع حدائق شارع السكة في مدينة طولكرم كحالة دراسية تمثل الجهود المبذولة لتحسين شوارع المدينة وزيادة الجودة البيئية والمعيشية فيها. وتهدف الدراسة إلى تقييم جودة شارع السكة كمكان عام للالتقاء والتواصل، من خلال التعرف إلى تأثيره على المجتمع المحلي والتحقق من العوامل التي جعلت منه مكانا عاما واجتماعيا تتكرر زيارته، حيث تفرض الزيادة السكانية ضغطا شديدا على أنظمة النقل والأماكن العامة، بحيث تتنافس معا بشكل مباشر على المساحة الحضرية، التي أصبحت أكثر ندرة في بعض المناطق الحضرية مثل مدينة طولكرم.

قدمت الدراسة مراجعة لعدد من المفاهيم والدراسات المتعلقة بتصميم الشوارع كأماكن والسياسات المتبعة في تصميم الشوارع وأسسها. واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي في دراسة الحالة، وذلك باستخدام أداتين لجمع المعلومات وتحليلها هما: تسجيل الملاحظات والمشاهدات لدراسة الجوانب الوظيفية والمادية التي تؤثر على أداء الشارع كمكان للاجتماع. من خلال دراسة السياق الحضري للشارع الذي يتضمن تحديد نطاق الشارع وتحليل شبكة الشوارع حوله وإمكانية الوصول ويشمل ذلك شبكة المواصلات العامة والأثر المروري للشارع والتعرف إلى استخدامات الأراضي من خلال دراسة التنوع الوظيفي للمباني المحيطة بالشارع، وتقييم جودة البيئة البصرية من خلال اعتماد معايير المقياس الإنساني ودرجة الإحاطة والشفافية

والتعقيد والتفاصيل المعمارية وتوافر المساحات الخضراء ووجود التفاعل الاجتماعي في المنطقة. من ثم تم قياس جودة تصميم الشوارع من خلال اعتماد معايير الأمن، والسلامة والراحة والمتعة. وللتعرف على الاحتياجات الأساسية لمستخدمي الشارع، تم استخدام الاستبانة البحثية للكشف عن أنشطة الناس في الشارع، والتعرف إلى عوامل جذب الناس للشارع بناء على رأي مستخدميه، وذلك استناداً إلى المتغيرات التالية: الأبعاد المادية، والجمالية، والبصرية، والبيئية، والصحية، والاقتصادية، والاجتماعية.

وأظهرت النتائج أن الشوارع الحضرية المصممة كأماكن لها تأثير إيجابي على الحياة العامة في مدينة طولكرم بالرغم من وجود بعض العيوب في تصميمها. حيث يعد تحقيق التوازن بين الأنشطة الثابتة والديناميكية أمراً بالغ الأهمية في تصميم الشوارع الحضرية الناجحة كأماكن عامة، مع التركيز على مفاهيم المساواة والعدالة الاجتماعية، بما في ذلك تلبية احتياجات النساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة. كما كشفت النتائج عن تزايد طلب سكان المدينة على المساحات الخضراء التي تعزز الشعور بالراحة النفسية والاسترخاء فضلاً عن تحقيقها التوازن في منظر المدينة. كما تضمنت التوصيات مقترحاً لتصميم شارع السكة الذي من شأنه رفع جودته كمكان عام للتواصل والالتقاء.

الكلمات المفتاحية: الشوارع الحضرية، الفراغات الحضرية العام، الفضاء العام، الشوارع كأماكن عامة.

الفصل الأول

سياق الدراسة والإطار النظري

1.1 المقدمة

مع نهاية القرن الماضي حدث تراجع في دور الفراغات الحضرية والحياة العامة داخل المدن، فإن رصيد الفراغات الحضرية المفتوحة قد تراجع داخل المدن مقارنة مع النمو السكاني المتزايد بالتزامن مع عدم عدالة توزيعها (Banerjee, 2001, p. 9). فزيادة السكان تعني ضغطاً قوياً على أنظمة النقل والمساحات العامة، التي ينتج عنها صعوبة في توفير أماكن عامة تحقق الهدف كمكان للقاء والاستمتاع، فأنماط التنقل واستخدام الأماكن العامة تتنافس بشكل مباشر على المساحة الحضرية التي تصبح أكثر ندرة في بعض المناطق الحضرية (Schönfeld, Carlotta, & Bertolini, 2016, p. 300).

فقد شهدت معظم دول العالم عمليات تحضر سريعة خلال القرنين الماضيين، ولم تكن فلسطين استثناء حيث تطورت المراكز الحضرية فيها، وباتت فلسطين اليوم حضرية بنسبة (74%) (Unhabitat، بلا تاريخ)، ونتيجة للتوسع الحضري المستمر وتزايد الكثافة السكانية وزيادة البنية التحتية للطرق والاعتماد على المركبات الخاصة في التنقل بين المناطق الحضرية باتت المساحات الحضرية المفتوحة في العديد من المناطق أماكن مهددة وملوثة ومزدحمة بسبب حركة المرور وغزو السيارات والمركبات لها، وفي أحوال كثيرة يتم التنازل عن هذه الفراغات لصالح المركبات متغلبة على حركة المشاة وأنشطتهم اليومية، مما ساهم في تعزيز انعدام الرضا لدى السكان تجاه بيئتهم وأحيائهم أو مدنهم، ونتيجة لذلك أعرب الباحثون والمفكرون عن أسفهم لفقدان الأماكن العامة، حيث باتت الأماكن العامة مهددة بشكل متزايد من قبل قوى التحديث (Thompson & Travlou, 2007, p. 4). وبدأت العديد من الدراسات الأكاديمية والسياسية في معالجة التحديات المذكورة أعلاه وتحديد إمكانيات التغيير والتحسين (Schönfeld, Carlotta, & Bertolini, 2016, p. 300)، فمثلاً ركز Banerjee على

ضرورة التفكير في كيفية تكامل المساحات العامة ضمن مفهوم المدن واندماجها مع مبادئ التصميم الحضري التي تعزز جودة وشمولية الأماكن العامة بشكل يلبي احتياجات المجتمعات المعاصرة (Banerjee, Tridib, 2001, p. 9). فمدننا اليوم بحاجة إلى التكيف لتشكيل مساحات جديدة تستجيب للاحتياجات الإنسانية الجماعية موفرة الأمن والحماية.

وضمن هذا السياق، وخلال السنوات الماضية كان هناك وعي متزايد بقيمة الفضاء العام وتحديدًا ضمن سياق الأماكن العامة مثل الشوارع، حيث بدأت الشوارع تحظى بالاهتمام والتركيز في محاولة لإعادة استثمارها وتعديلها أو إنشاء شوارع جديدة تعزز أنماط التنقل المستدام وإمكانية الوصول بما يتوافق مع الاستخدام المتنوع والهادف للمساحة العامة، فمثلا تم تحويل العديد من الشوارع في المدن حول العالم إلى أماكن أكثر توجهاً نحو الإنسان ويبدو ذلك واضحاً من خلال إعادة التفكير في الشارع كمكان أكثر ودية وزيادة ظاهرة المقاهي والمطاعم على جانب الشارع (Mehta & Bosson, 2018, p. 2.1).

فمنذ بداية النمو والتحضر السريع أعطيت الأولوية في تخطيط وتصميم الشوارع داخل المناطق الحضرية لتلبية متطلبات المركبات والسيارات، فكانت شوارع القرن العشرين مكلفة بضمان تدفق سلس وسريع للمركبات فقط، دون الأخذ بالاعتبار وظائف الشارع الأخرى (Thompson & Travlou, 2007, p. 4; Marshall, 2004, p. 7) حتى نمت اتجاهات ومبادرات تطالب بتهدئة حركة المرور وتسليط الضوء على وظائف الشارع الأخرى بعد أن أثبتت الممارسات السابقة أن حركة السيارات تقلل وتقيّد الوظائف الاجتماعية والترفيهية للشوارع العامة بشكل عام، حيث أشارت الباحثة الاجتماعية جين جاكوبس كيف يمكن أن يخدم الشارع أكثر من وظيفة بحيث يكتسب أهميته كمساحة للحركة والنقل إضافة إلى ممارسة الأنشطة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية فتقول ان الشوارع هي ساحات اللقاءات الاجتماعية والاحتياجات السياسية ومواقع الهيمنة والمقاومة وأماكن المتعة والقلق (Vikas, 2013, p. 3).

فالنجاح الدائم لصناعة المكان مرتبطة بمدى استيفائه للاحتياجات المتغيرة للسكان والمستخدمين بالإضافة إلى تحديد النشاطات المستمرة والمرتبطة برغباتهم وتطلعاتهم، وهناك العديد من الدراسات التي تناولت موضوع تصميم الشارع وكيفية تطويره وتصميم جوانبه لحماية المشاة وراكبي الدراجات، وفي هذه الدراسة سيتم التطرق إلى الحياة الاجتماعية وكيفية إنشاء مكان في جانب الشارع يعكس مساحة تلبى الحاجات الإنسانية للسكان والمستخدمين، حيث تنعكس ثقافة وبيئة كل مجتمع على شخصية الحياة الحضرية فيه بشكل مختلف عن غيره، لذلك يجب على المخططين والمصممين فهم احتياجات السكان والمستخدمين وسلوكياتهم الاجتماعية إضافة إلى نوعية الأنشطة التي تناسب تفضيلاتهم داخل بيئة الشارع وربطها بالتصميم للوصول إلى نموذج تخطيط مسؤول اجتماعياً.

وبالتالي تحاول هذه الدراسة أن تقدم نظرة على تصميم الشوارع الحضرية كأماكن عامة ضمن سياق الحياة الواقعية في فلسطين وتحديدًا في مدينة طولكرم، وتحاول الكشف عن الظروف التي يتغير بموجبها الشارع ليبيى احتياجات السكان والمستخدمين الإنسانية ويعزز الحياة الاجتماعية فيها ليصبح مفعماً بالحركة والحياة من جهة ويخدم كافة الفئات في المجتمع بصورة أكثر إيجابية من جهة أخرى.

1.1.1 مشكلة الدراسة

يمثل نمو المناطق الحضرية تحدياً للحكومات المحلية في فلسطين، وبشكل خاص لوضعي السياسات والمخططين والباحثين في السلوك البيئي (وحدة التخطيط الحضري والاقليمي، 2021)، لذلك تنطلق الدراسة من واقع بعض المدن الفلسطينية التي تواجه تغيرات عمرانية في نسيجها الحضري كمدينة طولكرم، حيث أدى ارتفاع معدل النمو السكاني وزيادة الكثافة السكانية داخلها إلى انتشار البناء العمودي والعمارات السكنية المترامن مع الزحف باتجاه الأراضي الزراعية فيها، وذلك كردة فعل على محدودية توسعها وتطورها باتجاه الشمال والجنوب، نتيجة فصل مدينة طولكرم عن أراضيها في الغرب، فكانت واحدة من أكثر المدن تضرراً في الضفة الغربية من الحرب عام 1948، حيث قطع خط الهدنة بين الأردن وإسرائيل عن أكبر

جزء من اراضيها (Mahrok, 1995) كما هو مبين في الملحق (أ). ونتج عن ذلك أن المدينة تعاني من شح الأراضي المخصصة للأماكن العامة والخضراء داخلها، بالإضافة إلى انتشار الملكيات الصغيرة للأفراد التي يصعب استغلالها كفراغات حضرية مفتوحة من جهة، وغزو عدد كبير من الفراغات الحضرية بالمركبات والسيارات التي تعيق حركة المشاة وتقلل من عدد الأنشطة الخارجية المرتبطة بها من جهة أخرى، فيتم التنازل عن تلك الفراغات كأماكن عامة، وعن احتياجات الناس لحساب احتياجات السيارة، وبالتالي الافتقار إلى الشعور بالجودة الحسية للمساحات الحضرية خاصة تلك الفراغات المخصصة للترفيه. وفي إطار ذلك، قامت بلدية طولكرم بإنجاز عدد من المشاريع التي تهدف إلى تطوير الفراغات العمرانية وخاصة في جوانب بعض الشوارع لإعادة ترتيب المشهد العام على جانب الشارع (الرصيف) كحوائق عامة في منطقة شارع السكة، بحيث يدعم الرصيف وظيفة المكان لتتداخل وظائف التنقل وتوفير الأماكن العامة معاً. ومن هنا برزت الحاجة إلى تقييم تلك المشاريع فيما إذا كانت تستجيب لحاجة المستخدمين وفقاً للاحتياجات المعاصرة. والتعرف إلى الفرص والتحديات التي توفرها أو تواجهها هذه المساحات في تحقيق التطور اللازم لمدن أكثر حيوية واستدامة.

1.1.2 أهمية البحث

تقدم الدراسة مشروع إعادة تأهيل (حوائق ومنتزه) شارع السكة في مدينة طولكرم كمثال لتطوير السياسات المكانية التي تهدف إلى تحسين الجودة البيئية للمدينة وتدفع باتجاه زيادة رضى السكان ببيئتهم والتقليل من إجهاد الناس اليومي، حيث يعتبر هذا الشارع فضاء تجارياً واجتماعياً. وذلك من خلال تحويل وتكييف جانب الطريق أو رصيف الشارع ليصبح مكاناً عاماً حضرياً، يوفر الخدمات الاجتماعية للتفاعل والاستمتاع. حيث تركز سياسات وعمليات التخطيط الحضري الآن على فكرة صناعة الأماكن، وهو نهج يركز على الناس في تخطيط وتصميم الأماكن العامة. من خلال دعم تقنيات التخطيط الحضري التي تشدد على فكرة توزيع هذه الأماكن بشكل منصف ومفتوح للجميع، بالإضافة إلى تحقيق القرب من الاحتياجات اليومية الأساسية للأفراد كالعامل والترفيه.

الأهمية النظرية

توضيح مفهوم الشارع من خلال الاطلاع على النظريات الأساسية المتعلقة بتصميم "الشوارع كأماكن عامة". وتوجيه النظر نحو امكانيات الشارع ووظائفه التي تدعم جودة الحياة ومحاولة الربط بين مفهوم الأماكن العامة مثل الحدائق والمناطق الخضراء والشارع والاستفادة من التوجهات الحديثة في تخطيط الشوارع لتوفير مساحات خضراء وظيفية وفراغات عامة، يمكن للناس استخدامها للاستجمام والترفيه بهدف تمكينها من العمل بطريقة أكثر إيجابية وفائدة للمجتمع والبيئة.

الأهمية التطبيقية

يعد فهم فكرة انتاج المساحات العامة من منظور يستند إلى البحث الميداني المكاني مفيدا للممارسين والمصممين سواء كانوا يقيمون الجودة المكانية من ناحية مادية، أو اجتماعية، أو مهتمون بعملية تصور أو تصميم مساحات جديدة للحياة اليومية للسكان. فالدراسات التي تركز على الشارع كمساحة عامة داخل فلسطين محدودة، في حين شملت العديد من النظريات والدراسات المتعلقة بالشارع منذ ستينات القرن العشرين على تحليل السياق الاجتماعي والإنساني للشارع، أمثال Jacobs (1961) التي اعتبرت الشوارع الأماكن العامة الرئيسية في المدينة Gehl (2011) الذي عمل على دراسة الأماكن العامة ووضح طبيعة الأنشطة والممارسات التي تشكل الحياة العامة اليومية فيه (Jones, Marshall, & Bonujenko, 2008).

1.1.3 أهداف الدراسة

الهدف العام من الدراسة هو تقييم شارع السكة كمساحة عامة واجتماعية تلي الحاجات الإنسانية للسكان، ومعرفة تأثيره على المجتمع المحلي وعلى الجودة الجمالية للمدينة. وتتحقق ذلك من خلال تحليل الواقع الحالي لشارع السكة والتعرف إلى واقع الشكل الفيزيائي والعمراني للمنطقة (التحليل المعماري) وذلك طبقاً للمشاهدات والمسح الميداني، وإبراز عناصر الضعف أو القوة وفي منطقة الدراسة وفرص تطويرها. ودراسة

النواحي الوظيفية (الأنشطة والفعاليات) التي يدعمها الشارع، وعمل مسح ميداني مبني على المشاهدات والاستبيان؛ لمعرفة حاجات المرتادين التي يدعمها أو يوفرها الشارع وفرص تطويرها. إضافة للتعرف إلى الإجراءات والأنظمة التي تتبعها الجهات المسؤولة في بلدية طولكرم في تصميم شارع السكة.

1.1.4 أسئلة الدراسة

- ما هي الأبعاد الاجتماعية والثقافية التي تؤثر في طريقة إدراك الناس للفراغ في لشارع؟
- ما هي أهم الحاجات الإنسانية لمرتادي شارع السكة في مدينة طولكرم؟
- ما هو واقع الأبعاد المادية للشارع ومدى ملاءمتها والبنية التحتية للتواصل والالتقاء؟
- ما هو واقع الأبعاد الوظيفية لشارع السكة وطبيعة الأنشطة الموجودة فيه؟
- ما هو واقع الأبعاد الجمالية والبصرية لشارع السكة وتأثيرها على تجربة الزوار؟

والتي سيتم من خلالها الإجابة عن الأسئلة الآتية:

- كيف يؤثر تصميم الشارع الحضري على المجتمع المحلي، ليحسن من جودة الحياة ويعزز من ممارسة الأنشطة الاجتماعية لكافة أفرادها؟
- ما هي العوامل التي تجعل الشوارع فراغا اجتماعيا عاما للسكان في فلسطين؟
- ما هي الأسباب التي تساهم في جذب المواطن الفلسطيني لبعض الشوارع بحيث يكرر زيارتها بعكس شوارع أخرى؟

1.1.5 متغيرات الدراسة

تشمل متغيرات الدراسة الأبعاد المادية، والأبعاد البيئية والصحية، والأبعاد الجمالية والبصرية، والأبعاد الاجتماعية والثقافية، والأبعاد الاقتصادية.

1.1.6 حدود الدراسة

تمثلت حدود الدراسة بعدة جوانب رئيسة أهمها: الحدود الزمانية وتشمل الفصل الدراسي الأول من العام الأكاديمي (2022-2023) حسب التقويم الأكاديمي لجامعة النجاح الوطنية. وشملت الحدود المكانية شارع السكة في مدينة طولكرم (فلسطين) من دوار المحاكم إلى مدرسة الحمد لله. وركزت الحدود الموضوعية: تقتصر هذه الدراسة على التعرف إلى واقع تصميم الشوارع الحضرية التي تلبي الحاجات الإنسانية للمستخدمين في شارع السكة في مدينة طولكرم بحيث تغطي أبعاداً محددة (البيئية والصحية، الجمالية والبصرية، الاجتماعية والثقافية، والاقتصادية) وكانت الحدود البشرية المواطنين مرتادي شارع السكة (الزوار)، سكان شارع السكة في مدينة طولكرم، أصحاب المحلات والأكشاك في شارع السكة (المستثمرين)، ذوي العلاقة في بلدية طولكرم.

1.1.7 مصادر الدراسة

شملت مصادر الدراسة المصادر الرسمية كالكتب والمراجع وأبحاث الماجستير المتعلقة بموضوع الدراسة، بالإضافة إلى المجالات الدورية. إضافة إلى تحليل مجموعة من خرائط ومخططات الشارع. والقيام بالمسح الميداني من خلال أخذ الصور والملاحظات. وجمع آراء المستخدمين من خلال توزيع الاستبانات وعمل المقابلات مع أصحاب العلاقة والمهندسين العاملين في المشروع في بلدية طولكرم.

1.1.8 دراسات سابقة

– استراتيجيات استدامة الشوارع التجارية التقليدية (حالة دراسية "خان التجار" في مدينة نابلس) إعداد سهير سويلم. جامعة النجاح الوطنية.

تركز الدراسة على فكرة المحافظة على استدامة الأسواق الشعبية وإعادة تأهيلها وتطويرها كوجهة اقتصادية وثقافية وسياحية، من خلال توفير فرص عمل وفرص استثمارية، سواء في الأسواق أو في عرض وبيع المنتجات المحلية، وإبراز الهوية العمرانية المميزة للأسواق الشعبية، واعتمد الباحث على البحث الميداني

لتحديد المشاكل التي تعاني منها الشوارع التجارية في المدينة القديمة، وتوصلت الدراسة إلى أنه بالرغم من أن الشوارع التجارية التقليدية تتمتع بعامل جذب مستمر إليها إلا أنها تعاني من مشاكل عديدة، ولمواجهة ذلك اقترح الباحث عمل مخطط توثيقي سياحي للمدينة القديمة يعتمد على الشوارع الرئيسية فيها، إضافة إلى استغلال المباني المهملة والمتروكة بعمل مطاعم وأماكن ترفيهية، وأماكن للعب الأطفال لتنمية شعورهم بالانتماء للوطن.

في هذه الدراسة تم التركيز على الشوارع ضمن البلدة القديمة ودراسة خصائصها وخصائص المدن الإسلامية بشكل محدد.

- أثر تصميم شوارع المشاة على استدامة المناطق العمرانية/ حالة دراسية - مركز مدينة خان يونس/ إعداد وفاء ناجي الاسطل/ الجامعة السالمية: غزة.

تركز الدراسة على أنه يجب ألا يتمحور تخطيط المدينة والأحياء السكنية حول المواصلات الخاصة وإنما اعتماد مبدأ المواصلات العامة، مع تخصيص شوارع للمشاة تتوافق مع البيئة لإنتاج أحياء مستدامة، وذلك بسبب ما تواجهه مدينة خان يونس من اكتظاظ سكاني ومشاكل في التخطيط والتصميم لآلية الحركة وشبكتها، وتناول الباحث أهم النظريات الحديثة في العمارة والتخطيط المستدام لشبكة الطرق وممرات المشاة ودراسة عدد من النماذج العالمية والعربية لتحقيق الاستدامة في المناطق العمرانية من خلال شبكة الطرق والمواصلات.

1.1.9 هيكلية البحث

تتكون الدراسة من أربعة فصول موزعة كالآتي: الفصل الأول ويتناول تعريفاً بموضوع الدراسة وأهميتها والهدف منها والأسئلة الرئيسية للدراسة وعرضاً للمجموعة من النظريات المتعلقة بتوضيح مفهوم الشارع ووظائفه وتطوره التاريخي ودوره كفراغ حضري اجتماعي، والأساليب الحديثة في تصميم الشارع من منظور حضري.

يتناول الفصل الثاني من الدراسة موضوع منهجية الدراسة بحيث يوضح تصميم الدراسة ومجتمع الدراسة وعينة الدراسة وأدواتها بالإضافة إلى طريقة تصميم الاستبانة البحثية فيها، ثم يعرض الفصل الثالث نتائج التحليل المعماري لمنطقة الدراسة بالإضافة إلى تحليل الاستبانة البحثية ومناقشة الملاحظات والنتائج. أخيراً، يتناول الفصل الرابع الإجابات عن الأسئلة المتعلقة بموضوع الدراسة، ومجموعة النتائج والتوصيات.

1.2 الفراغات الحضرية (Urban Space)

يعرف Krier (1979) الفراغات الحضرية بأنه الفضاء الخارجي في المدينة، حيث المساحة المفتوحة للحركة في الهواء الطلق سواء كانت المساحة عامة أو شبه عامة أو خاصة (Krier, 1979, p. 15). فهي كل فراغ يتخلل المباني في المدينة، وتسمح للسكان بالتواصل والعبور والتفاعل الاجتماعي، ويتم إدراكها من خلال تكوينها المادي ومكانتها الاجتماعية وتصوراتها الثقافية والتاريخية والسياسية والاقتصادية والتكنولوجية، وتشمل كل ما يحيط بالمدينة من ممرات وساحات عامة، وميادين ومساحات مياه وملاعب وحدائق خاصة وعامة ومواقف سيارات وطرق (اسامة، 2010، صفحة 14).

1.2.1 مكونات الفراغ الحضري

يتكون الفراغ الحضري من ثلاثة عناصر اساسية، هي المكونات المادية والإنسان والقوانين التي تحكم البيئة المادية والإنسان، ويقصد بالمكونات المادية جميع العناصر التي تساهم في تكوين شكل وطابع الفراغ وشخصيته ويمكن تحديدها بأربعة مستويات (راسية كالجدران والحوائط، مستوى أفقي كالأرضيات، ومستوى متعلق بالبعد الثالث كالأسقف، ومستوى متعلق بعناصر فرش الفراغ كالعناصر الطبيعية مثل الأشجار، والأثاث، والفن العام والمنحوتات والجداريات) (عبد الحميد، ابو العيون، عبد الوهاب، و مرسي، 2019، صفحة 48)، القوانين والأنظمة تعتبر جزءاً لا يتجزأ من مكونات الفراغات الحضرية. تؤثر هذه القوانين والأنظمة بشكل مباشر على التصميم، والاستخدام، وإدارة الفراغات العامة في المدن فيأخذ المصممون هذه المكونات في الاعتبار خلال عمليات التصميم لإنشاء مدن جذابة ومستدامة وصالحة

للعيش (ياسين، 2015، صفحة 17،18) (اسامة، 2010، صفحة 3). أما المكونات الإنسانية فيقصد بها كل ما يتعلق بالإنسان من سلوكيات واحتياجات وأحاسيس تساهم في تشكيل الفراغ وتؤثر في طريقة إدراكه (عقيل و سوف الجين، 2020، صفحة 323).

1.2.2 المحددات التشكيلية للفراغات الحضرية

يوجد مجموعة من المحددات والقيم التشكيلية التي تعطي للفراغ خصائصه وهويته، حيث يطوع المصمم هذه القيم والمحددات ليجسد أفكاره وأهداف التصميم مستخدماً العناصر المادية والوظيفية والتجملية في الفراغ، وتشمل هذه القيم ما يلي:

– التكوين (Composition): ويقصد به طريقة تنظيم وترتيب مختلف العناصر المادية داخل الفراغ لخلق توازن وتناغم. يجعلها تشكل وحدة جمالية وتعبيرية واحدة، تشكل وحدة مرئية وانشائية توحى بالانسجام (الفران، 2010، صفحة 71).

– الكتل (Masses) والفراغات (Voids): ويقصد بالكتل المكونات المادية (Solid) المتمثلة في المباني وعناصر التصميم الوظيفية والجمالية كالأثاث الحضري والنصب والأشجار، أما الفراغات (Voids) فهي المسارات والمساحات البينية التي تتخلل المباني، حيث تكون العلاقة بينهما متداخلة ومتبادلة، ويعتمد عليهما نجاح أو فشل التصميم. ويعتمد التشكيل الفراغي على عاملين أساسيين للحصول على مشاهد جمالية وتشكيلية مريحة للمشاهد من الناحية البصرية والجمالية هما المقياس الإنساني ومسار الحركة (الفران، 2010، صفحة 71). ويتضمن مفهوم المقياس الإنساني طريقة تنظيم الفراغ وترتيب خصائصه الفيزيائية، بالمقارنة بأبعاد جسم الإنسان وقدراته الملموسة أو العقلية، وذلك لرفع جودة التجربة الإنسانية داخل الفراغ، ويستخدم مصطلح "المقياس الإنساني" في الأماكن الحضرية للتمييز بين تجربة المستخدمين في المدينة من وجهة نظر المشاة وليس من خلال نافذة السيارة، فهو مرتبط بمساحة التواصل الاجتماعي والرؤية الواضحة والشاملة للمكان وقدرته على دعوة الناس

اليه (Teng, 2012, p. 8). وبناء على ذلك يفترض الباحثون أن الفراغات ذات الحجم البشري (Human scale) من شأنها أن تؤدي إلى نطاق حضري عام أفضل يتجاوز المتطلبات الوظيفية نحو العديد من التأثيرات الأخرى على المجتمعات، كالشعور بالانتماء والسلامة والأمن وسهولة العيش (Radwan & Morsi, 2019, p. 804). ويعتمد مقياس الفراغ في الساحات على أبعاد الساحة وحجمها، وطريقة اتصالها بمحيطها، بينما يقاس المقياس الإنساني لفراغ الشارع من خلال النسبة بين عرض الشارع وارتفاعات الأبنية المحيطة به على الجانبين (Teng, Li, 2012, p. 13) انظر إلى الملحق (ب).

– الخطوط والأشكال: وتعتبر الخطوط أولى المحددات التشكيلية للفراغ، فاختلاف وتنوع الخطوط بين مائل ومتعرج أو مستقيم، يؤدي إلى تنوع الأشكال الناتجة بين هندسي (Geometric) وعضوي (Organic)، لينتج عن ذلك تنوع في العناصر المرئية وبالتالي اختلاف تأثيرها على المشاهد (الفران، 2010، صفحة 72). وتختلف أنماط الفراغات الحضرية من حيث الشكل إلى فراغات حضرية إيجابية (Positive) تكون مغلقة نسبياً ذات شكل محدد ومحاط بأبنية وعناصر مادية واضحة، يمكن قياسها كالميادين والمنتزهات داخل المدينة، وفراغات حضرية سلبية (Negative) ليس لها شكل محدد أو متبلور يصعب تحديد حوافها أو إدراكها كالمحميات الطبيعية والمنتزهات خارج حدود المدينة (اسامة، 2010، صفحة 21) انظر إلى الملحق (ج).

– الألوان (colors) والمواد المستخدمة (Material) والملمس (Texture): تشكل هذه العناصر دوراً مهماً في التأثير النفسي والإدراكي لدى المستخدمين للفراغ كما ترسخ الدلالات التشكيلية التي توضح الهدف من الفراغ، وتعتبر مواد البناء من العناصر المهمة في التشكيل كونها تعكس طبيعة العناصر المستخدمة في التصميم والتي تتميز عن العناصر الأخرى في المنطقة المحيطة بحيث تشكل جزءاً من منظور المدينة، حيث تكمل هذه العناصر أحدها الآخر لتخلق تأثيراً بصرياً مختلفاً ومجموعة من

الانطباعات المختلفة لدى المستخدمين على الصعيدين الإيجابي والسلبى (دويكات، 2009، صفحة 24) (الفران، 2010، صفحة 71) انظر إلى الملحق (د).

1.2.3 الجوانب والقيم المرتبطة بتشكيل الفراغات الحضرية وتجميلها

توجد مجموعة من الخصائص العامة التي تعطي لكل فراغ شخصيته وهويته المميزة، فلكل فراغ شكل وحجم وأبعاد تتلاءم ووظيفته - بما في ذلك الشوارع - فهي مجالات متعددة الوظائف للتفاعل الاجتماعي، والتعبير الثقافي والتبادل الاقتصادي بين الأفراد والتي يمكن بدورها أن تزيد القدرة على إحداث التطور والرقى الحضاري وتفعيل سياسات التنمية في المجتمعات وتعزز الشعور بالهوية والانتماء. فهي تضم جميع الجوانب التي تشكل العلاقة بين الإنسان والمكان والتي تشمل اعتباراته المادية والمواد المتاحة والبيئة المشيدة، إضافة إلى الجوانب التي تضم أنماط النشاط الإنساني والصورة البصرية والتي تعمل بدورها على تحويل الفراغات إلى مكان مفعم بالحيوية والحياة (UN-Habitat, 2018, p. 5)، وفيما يلي توضيح لبعض هذه الجوانب والقيم:

- الجوانب البصرية والجمالية: وهي مجموعة العناصر التي تشكل الفراغ وتساهم في عملية الإدراك البصري والصورة الذهنية للمدينة وعناصر تنسيق الموقع (عبد الهادي، 2018، صفحة 37).
- الجوانب المادية والوظيفية للفراغ: وتشمل مقاييس الفضاء وحجمه والمواد المتاحة فيه من عناصر ومكونات، فالفراغ يتأثر بطبيعة الأنشطة المتوقع اشغالها ويخطط استعمالات الأراضي المقترحة في البيئة المحيطة (عبد الهادي، 2018، صفحة 35).
- الجوانب الاجتماعية والتكنولوجية، القيمة الاجتماعية للفراغات الحضرية العامة واسعة النطاق وتكمن في المساهمة التي تقدمها في ارتباط الناس بمنطقتهم المحلية وفرص الاختلاط بالآخرين، وفي ذاكرتهم عن الأماكن (عبد الهادي، 2018، صفحة 37). فهي مساحات للتواصل الاجتماعي غير المحدود أو المقصود. فالفضاء العام كما تشير إليه عدد كبير من الابحاث عبارة عن إنتاج مشترك، لا يظهر إلى

الوجود إلا عندما يتم تنشيطه من خلال وجود أشخاص وفقاً لأنماط وجداول زمنية ديناميكية ومتغيرة. فهي تلعب دوراً حيوياً في الحياة الاقتصادية والسياسية للمجتمعات، وتساعد على إنشاء روابط محلية تولد الشعور بالانتماء إلى المجتمع (Worpole & Knox, 2007). فهو قادر على تحديد نوعية المدينة، لأنه يدل على نوعية حياة الناس ونوعية المواطنة لسكانها (FRANCO, n.d.).

- الجوانب الاقتصادية: من الناحية الاقتصادية والتجارية تعد الفضاءات العمرانية أماكن قوية للتبادل التجاري، حيث أظهرت العديد من الدراسات قدرة الساحات والميادين على زيادة القيمة الاقتصادية والتجارية للمنطقة كما ساهم تحول حركة المرور في بعض الشوارع التجارية من شوارع مخصصة للمركبات إلى شوارع مخصصة للمشاة فقط لزيادة وانتعاش التجارة وذلك بالتزامن مع الاهتمام بتوفير عناصر تنسيق الموقع كالمقاعد والمظلات وأشجار الظل. كما في منطقة بورمونا بكاليفورنيا حيث زادت نسبة المشاة إلى أكثر من (70%) وزادت نسبة المبيعات للمحلات المطلة على هذه الشوارع لتصل نسبة المبيعات إلى (111%) وهو ما يساهم في الانتعاش الاقتصادي للمدن، حيث تتأثر قيمة العقار بوسائل الراحة والترفيه المتوفرة فيه، ومدى بعد المباني عن الفراغات العمرانية والطبيعية (ياسين، 2015، صفحة 24).

- الجوانب والأبعاد البيئية والصحية، وتشمل حجم الكتل ومقاييس الاتصال المريحة بين البيئات المحيطة، لضمان وجود مسافات قصيرة للمشاة وراكبي الدراجات، وقدرتها على زيادة الثروة الاجتماعية والجودة البصرية للسكان. ومستويات الضجيج والتلوث والترتيب للمشهد العام للمنطقة (Teng, Li, 2012, p. 16) (UN-Habitat, 2018, p. 5).

- الجوانب والأبعاد التاريخية، وتمثل عاملاً هاماً في تجميل وتشكيل الفراغات العامة وتطويرها، حيث توجه اهتمام المجتمع نحوها لتشكل نقطة جذب داخل البيئة العمرانية مما يضيف عليها طابعاً خاص يعزز الانتماء للمكان (عبد الحميد، ابو العيون، عبد الوهاب، و مرسى، 2019، صفحة 55).

1.2.4 أهمية الفراغات الحضرية

تظهر لفراغات الحضرية أهمية كبيرة على مستوى الأفراد والمجتمعات وتلعب دورًا حيويًا في تشكيل الحياة الحضرية للمدينة، فهي تمثل دورًا مهمًا في بناء هوية المدينة، حيث تبرز الهوية الفردية والجماعية للسكان مما يعزز شعورهم بالانتماء، وذلك من خلال تصميمها الذي يضفي طابعًا فريدًا داخل النسيج الحضري، كما أنها تشكل مواقع التفاعل الاجتماعي والثقافي بين الناس وتعزز التواصل الاجتماعي بينهم. من جهة أخرى، تُبرز الفراغات الحضرية الجوانب الجمالية والوظيفية للمدينة مسهمة في تحسين جودة المخططات السكنية وجعلها أكثر جاذبية. من خلال تحقيق التوازن بين الحياة الشخصية والاجتماعية الذي من شأنه تعزيز الرفاهية المجتمعية، وبالتالي تشكل الفراغات الحضرية ثروة قومية عالية القيمة في المدينة لذلك يتطلب الحفاظ عليها وتوزيعها بشكل متوازن وعادل بما يضمن الاستمتاع بها من قبل جميع فئات المجتمع وتحقيق فوائدها الشاملة (ياسين، 2015، صفحة 12). فالعلاقة بين الفراغات والسكان علاقة تكاملية يؤثر كل منهما على الآخر، فيقوم المجتمع بتطوير وتشكيل الفراغات لتلبية احتياجاتهم وربطهم بمجتمعاتهم من خلال طريقة تصميمها (دويكات، 2009، صفحة 20) (قنصلية، 2013، صفحة 148).

1.2.5 تصنيف الفراغات الحضرية

تقسم الفراغات الحضرية إلى قسمين: فراغات طبيعية (Natural space) تشكلت بفعل الطبيعة وعناصرها وتضاريسها، وفراغات من صنع الإنسان (Man-made space) وتعني الفراغات من صنع الإنسان وتشكيله وتقسّم إلى فراغات داخلية مخصصة لتقديم أنشطة معينة، وفراغات خارجية (Open public spaces) تشمل (المسارات والحدائق والميادين والملاعب) وفراغات شبه عامة حيث تكون هذه الفراغات عامة ويمكن ممارسة أكثر من نشاط فيها، كالمراكز التجارية والمطاعم (ياسين، 2015، صفحة 15).

ويختلف تصنيف الفراغات الحضرية حسب السياق والمعايير المستخدمة للتصنيف، فيستخدم المخططون الحضريون والمهندسون المعماريون والباحثون أساليب مختلفة للتصنيف تعتمد على وجهات نظر مختلفة،

كحجم الفراغ أو أنواع استخدامات الأراضي، أو على أساس الملكية (عام، شبه عام، خاص) (Alzahrani, 2022, p. 2)، فمثلا وضع Pokharel & Khanal (2018) تصنيفا للفراغات الحضرية العامة هو الحدائق، والملاعب، والمواقع الدينية، والكهوف، والنقاط الجمالية، وممرات الأنهار، والأماكن الفوضوية (Messy places) التي تعد مساحات ملكية خاصة ويمكن استخدامها من قبل الجمهور مع بعض القيود (مثل المطارات) (Alzahrani, 2022, p. 3).

صنف Krier (1979) الفراغات الحضرية بالاستناد إلى الخصائص الفيزيائية للفراغ في المساحات الخارجية إلى نوعين هما الساحات (Squares) والشارع (Street)، فالشارع عبارة عن فراغات خطية ذات أشكال متعددة مستقيمة أو منحنية أو متعرجة تحدد وظيفتها الأساسية -وهي ما تتعرض له الدراسة البحثية- بينما تعرف الساحة بأنها تجمع للأبنية حول مساحة مفتوحة تستمد أشكالها من الأشكال الهندسية كالمربع أو المثلث أو الدائرة، وقد تكون مساحات محاطة بشكل كامل فتكون فراغا مغلقا، أو مساحة محاطة بشكل جزئي فتسمى فراغا مفتوحا، وتتأثر هذه الفراغات بالأنماط المعمارية المختلفة بحيث تتمايز عن بعضها لتشكل هوية خاصة لكل منها (Krier, 1979, p. 17).

1.2.6 الاحتياجات الإنسانية داخل الفراغات الحضرية

يعتبر إدراك الاحتياجات الإنسانية من أهم المتطلبات الأساسية لتصميم الفراغات العمرانية، فحدد العديد من الباحثين نماذج مختلفة لاحتياجات الإنسان من وجهات نظر مختلفة ولأغراض متنوعة، من أهمها نظرية الدافع البشري لإبراهام ماسلو، التي تظهر خمسة مستويات من الاحتياجات تبدأ بالاحتياجات الأساسية وتنتهي بالاحتياجات النفسية التي يحقق من خلالها الإنسان الرضى الكامل (Itma, 2018, p. 61). وتبدأ من قاعدة الهرم من الاحتياجات الفسيولوجية التي تمثل الاحتياجات الأساسية التي لا يمكن الاستغناء عنها وتكون لازمة لبقاء الإنسان على قيد الحياة، تليها الاحتياجات المتعلقة بالأمن والأمان، ثم الاحتياجات الاجتماعية، وتمثل العمليات التي يرتبط بها الأفراد والمجموعات من حيث الحاجات والرغبات والأهداف

والقيم، ليعزز التأثير المتبادل لسلوكياتهم من خلال الاتصال والتفاعل، وتزداد أهمية التفاعل الاجتماعي في الأوقات التي يمر فيها المجتمع بتحويلات سريعة، حيث تؤثر بشكل مباشر في تحديد قيمة وشكل ووظيفة الفراغات المفتوحة (امين، 2014، صفحة 77). وأخيرا الاحتياج إلى تقدير الذات، ويبدأ من إدراك الفرد لذاته وقيمه إلى البحث عن تقدير الآخرين له، فاحتياجات تحقيق الذات (الحاجات العليا) هي عبارة عن مجموعة من القيم التي يسعى الإنسان إلى ترسيخها للوصول إلى أعلى الهرم، وذلك من خلال استخدام كافة مهاراته وقدراته (طه، 2010، صفحة 39).

ومن الجدير بالذكر أنه يوجد صيغة معدلة لهرم ماسلو (1970) حيث تم إضافة مزيدا من الحاجات هي، حاجات جمالية تعنى بالبحث عن الجمال والالتزان والاتساق، وحاجات متعلقة بالمعرفة وتشمل الحاجة إلى اكتشاف البيئة المحيطة ومعرفتها. والحاجة إلى وجود نظام واضح أو مفهوم يفسر مجريات الأحداث في البيئة المحيطة (امين، 2014، صفحة 77).

ويرى Carr (1992) أنه من الضروري توافر عدد من الشروط في الأماكن العامة ليستطيع الأفراد والمجتمع إدراك احتياجاتهم أهمها:

1. الإحساس بالراحة فهي شرط أساسي لإدراك حاجاتك الأخرى على الصعيدين الفيزيائي الجسدي، والنفسي والاجتماعي. كالحاجة إلى الحماية من أشعة الشمس وتوفير الظل، أو توفير المقاعد المريحة وتوزيعها في أماكن متعددة (Carr & Francis, 2006, p. 231). فالتدهور في جودة البيئة الخارجية يمكن أن يكون له تأثير سلبي على نطاق الأنشطة الخارجية والشعور بالراحة حيث من الممكن التأثير على عدد الأشخاص الذين يستخدمون الأماكن العامة، ومدة الأنشطة الفردية، وأنواع الأنشطة التي يمكن أن تتطور (Gehl, Jan, 2011, p. 129)، فكلما زاد مستوى الشعور بالراحة زادت الفترة التي يقضيها الناس في الأماكن العامة (Carr & Francis, 2006, p. 231)، يضيف Carr (1992)

أن مفهوم الراحة يرتبط أيضا بالأمان والانفتاح بمعنى الوصول البصري الذي يعد من الأمور التي تعزز الشعور بالراحة والرضى (Carr & Francis, 2006, p. 232).

2. الاسترخاء وهي حالة فيزيائية تشير إلى الدرجة المتقدمة من الشعور بالراحة والتي تعمل على تغيير الاستجابة الجسدية والعاطفية، فتوفير العناصر الطبيعية كالماء والطبيعة والاستمتاع بالمساحات الخضراء يحظى بتقدير كبير لدى الناس، إضافة إلى الابتعاد عن ضوضاء المدينة والمواصلات، وذلك بالتزامن مع توفير الاتصال البصري لدعم عنصر الأمان والحماية، حيث يجب خلق نوع من الاتزان بين كافة العناصر والشروط لضمان بيئة مناسبة وملائمة للعيش (Carr & Francis, 2006, p. 232).

3. المشاركة السلبية، ويقصد بها الأنشطة المرتبطة بالمراقبة والملاحظة دون حدوث اتصال مباشر بالعين بين الأفراد، وهي من الأنشطة الشائعة بين الناس (Carr & Francis, 2006, p. 233). وفي سياق الفراغات الحضرية العامة تشكل الأنشطة السلبية جزءًا من الأنشطة التي تحدث على حافة الفراغات العامة فيما يعرف بتأثير الحافة والتي تؤثر في تجربة المكان والشعور بالأمان والاستدامة الاجتماعية، وتقع هذه الأماكن في محيط الأماكن العامة حيث يتوفر الظل والدعم لظهور المستخدمين مع امكانية مراقبة أنشطة الآخرين من مسافة بعيدة (Cao, 2022, p. 21). ويلخص كريستوفر ألكسندر تأثير الحافة (Edge effect) في الأماكن العامة بعبارة "إذا فشلت الحواف في مكان ما، فلن تتحول تلك المساحة أبدًا إلى مكان للعيش" (Gürer, Güzel, & Kava, 2017, p. 2).

4. المشاركة الايجابية، وهي تمثل المشاركة الفعالة والنشطة حيث يتشكل تفاعل بين الناس والبيئة المحيطة (المكان) أو بين الناس أنفسهم، من خلال الاتصال المباشر، لذلك يجب أن تمتلك الفراغات العامة القدرة على توفير أشكال مختلفة ومتفاوتة من الاتصال المباشر وغير المباشر لتحقيق كافة التطلعات لدى أفراد المجتمع (Carr & Francis, 2006, p. 234).

5. الاكتشاف ويمثل الرغبة في امتلاك فرصة خوض تجارب جديدة وممتعة، فالاستكشاف حاجة مرتبطة بالإنسان لتحفز النمو الفكري والاجتماعي، ويمكن تحقيق ذلك من خلال فتح الافاق والتنوع في التصميم المادي على كافة المستويات والقطاعات، وخلق نوع من التباين والتجاور بين العناصر العمرانية لخلق إحساس بالغموض والمفاجئة والتشويق (Carr & Francis, 2006, p. 238).

تختلف الاحتياجات الإنسانية في الفراغ وتتأثر بتقاليد وثقافة المجتمعات، فثقافة المجتمع تعد محركاً أساسياً للخيارات والسلوكيات الناتجة عن أفراد هـ، فهي تعكس قيم ومبادئ المجتمع وتحدد الطرق التي يتفاعل بها الأفراد مع بيئتهم أو داخل الفراغ العمراني، حيث قوانين المجتمع تنظم احتياجات الأفراد للفراغ وطريقة استخدامه، لذلك يؤثر المصممون الحضريون على المجتمع من خلال طريقة تشكيل المحيط والفراغات العمرانية، حيث من الممكن أن يسمح الفراغ بممارسة نشاط ما أو يقيد (قنصلية، 2013، صفحة 155).

عوامل تكوين السلوك الإنساني داخل الفراغات العمرانية

ينتج السلوك الإنساني في الفراغات الحضرية من خلال تفاعل معقد بين الإدراك، والاحتياجات الإنسانية، والعوامل الاجتماعية والثقافية (عمير، 2017، صفحة 45)، فالتصميم الحضري الفعال يتطلب فهماً عميقاً لهذه العلاقات لخلق مساحات تلبي الاحتياجات المتنوعة لمستخدميها وتعزز التفاعل الإيجابي داخل المجتمع، حيث تؤثر هذه العناصر بشكل متبادل على كيفية تفاعل الأفراد مع المساحات العامة. فالإدراك يمثل عملية نفسية تستخدم المعلومات الحسية لتفسير البيئة المحيطة، الذي يتأثر بدوره بمجموعة من العوامل الذاتية كالمستوى التعليمي والحالة المهنية والاقتصادية، ومجموعة من العوامل الموضوعية كالمحددات الاجتماعية داخل المجتمع (العوامل الاجتماعية والثقافية) أو البيئة المحيطة والقوانين والأنظمة إضافة إلى ذلك، يشكل الإدراك الحسي والبصري جزءاً لا يتجزأ من تحديد كيفية استجابة الأفراد للفراغات الحضرية، فالأفراد يستجيبون للمثيرات البيئية، مثل التصميم المعماري، الإضاءة، والألوان، والروائح والاصوات استناداً إلى تجاربهم الشخصية، بحيث تؤثر على الحالة النفسية والعاطفية للأفراد، التي تؤثر

بدورها على سلوكهم داخل الفراغ وعلى طريقة استخدامهم وتفاعلهم معه، فإما يشجع الأفراد أو يعيقهم عن المشاركة في الأنشطة. (الحاج، 2017، صفحة 7).

ويتأثر السلوك الإنساني داخل الفراغات الحضرية أيضاً بالاحتياجات الإنسانية الأساسية كالحاجة إلى الأمان والانتماء. فالفراغات التي توفر شعوراً بالأمان وتحترم الهوية الثقافية للمستخدمين، تشجع السلوكيات الإيجابية التي تعزز التواصل وتسهل التفاعلات الاجتماعية، بينما ينتج عن الفراغات التي تفتقر إلى هذه العناصر سلوكيات سلبية تؤدي إلى تجنب استخدام الفراغ بالكامل (عمير، 2017، صفحة 45). ويرى Barker (1968) أن البيئة التي يعيش فيها الفرد توفر له مجموعة متنوعة من المحفزات والفرص التي تؤثر على سلوكه كالعوامل الطبيعية مثل المناخ، والعوامل الاجتماعية والثقافية التي تؤثر أيضاً على التطور السلوكي عبر الأجيال (Azab, 2023, p. 4)، ومن الأمثلة على ذلك، القواعد واللوائح والعادات، فالأعراف الاجتماعية للثقافات المختلفة لها معايير وتوقعات مختلفة حول كيفية تصرف الناس في الأماكن العامة مثل الشوارع فقد يكون للتواصل بالعين بشكل مباشر أو مراقبة المتنزهين أو تواجد النساء في الشارع تأثيراً سلباً في المجتمع (عمير، 2017، صفحة 45).

تؤثر أدوار الجنسين أيضاً (النوع الاجتماعي) على كيفية إدراك الفراغ، ففي بعض الثقافات يختلف الرجال والنساء في طريقة إدراك فضاء الشارع واستخدامهم له، فقد تشعر المرأة بأنها أقل أماناً أو راحة في استخدام شارع يستخدمه الرجال في الغالب أو العكس، فقد وجد أن النساء أكثر حساسية تجاه المخاطر المحتملة بشكل عام ومهتمون أكثر بالبيئة المحيطة بهم، فهم يفضلون الجانب الداخلي للمقاعد، بينما يفضل الرجال المواقع الأمامية، والوقوف بالقرب من البوابة والجانب الخارجي للمقاعد مع اهتمام أقل بالبيئة المحيطة، فهم منفتحون أكثر على التفاعلات (Cao, 2022, p. 24) (عمير، 2017، صفحة 45) (Holland, Clark, Katz, & Peace, 2007, p. 33).

وتقسم الأنشطة الإنسانية داخل الفراغات الحضرية بشكل عام إلى أنشطة حركية (سلوك حركي) وأنشطة استقرار (سلوك استقرار)، وقد صنف Gehl (2011) الأنشطة الخارجية إلى ثلاثة أنواع، حيث لكل نوع أو فئة متطلباتها التي تنعكس على البيئة المادية للفضاء وهي: أنشطة ضرورية، أنشطة اختيارية، أنشطة اجتماعية (Gehl, Jan, 2011, p. 9).

1.2.7 تصنيف الأنشطة البشرية الخارجية

تعتبر المراقبة والملاحظات السلوكية من الطرق الأكثر شيوعاً، للتعرف إلى أنماط الاستخدام المختلفة بين الأفراد أو الجماعات، فطبيعة الأنشطة الخارجية غالباً ما تتأثر أو تتبع للتخطيط المادي للمكان، فالأنشطة الضرورية تشمل كل الأنشطة الاضطرارية ذات الطابع الإلزامي واليومي تقريباً على مدار العام، التي غالباً ما تكون متعلقة بالمشي مثل، الذهاب إلى العمل أو المدرسة، إن مثل هذه الأنشطة لا تتأثر بالبيئة المادية لها كون حدوثها أمراً ضرورياً وإجبارياً، بينما تمثل الأنشطة الاختيارية مجموعة الأنشطة المرتبطة برغبات وميول المستخدمين إذا ما كانت الظروف ملائمة من حيث الزمان والمكان أو حتى الطقس، فهي مرتبطة بالظروف المادية الخارجية للفضاءات العامة مثل وجود المقاعد أو نظافة المكان ومن الأمثلة على هذه الأنشطة: التنزه والجلوس في الهواء الطلق (Gehl, Jan, 2011, p. 9). وتعتمد الأنشطة الاجتماعية على التفاعل بين المستخدمين وتجمع بين الأنشطة الضرورية والاختيارية، سواء كان النشاط الاجتماعي إيجابياً أو سلبياً (يشمل الجلوس ومشاهدة الآخرين) وتشمل الأنشطة الاجتماعية جميع الأنشطة المجتمعية من مختلف الأنواع كأنشطة اللعب للأطفال والتحية والمحادثات، وقد أشار Gehl (2011) إلى أن الأنشطة الاجتماعية يمكن دعمها بشكل غير مباشر عند الحاجة من خلال توفير ظروف أفضل للأنشطة الاختيارية في الأماكن العامة (Gehl, Jan, 2011, pp. 11-13) انظر إلى الملحق (ه).

1.2.8 تاريخ الفراغات الحضرية العامة

يعكس تشكل الفراغات الحضرية العامة داخل البنية الحضرية تطور المدن على مر العصور، فقد صاحبت الفراغات الحضرية الإنسان كمكون أساسي في تشكيل المدن، وكانت مركزاً أساسياً للحياة الاجتماعية والسياسية وتعبيراً صادقاً عن مضمون الحياة اليومية للمجتمع، حيث تنوعت صورها داخل المجتمعات (شورة، 2020، صفحة 143)، حيث ترسخت صورتها في الفهم السائد للفضاء العام (Public space) فكانت الأغورا اليونانية بمثابة نقطة محورية في المدينة فقد عملت كمساحة للتجمع الاجتماعي والاقتصادي والسياسي (ثابت، 2017، صفحة 4)، حيث كانت تتوسط المناطق السكنية، وتميزت بعدم الوضوح نتيجة تبعثر الكتل حولها بشكل انفرادي (اسامة، 2010، صفحة 48) (شورة، 2020، صفحة 143).

عكست الفورم (Forum) الحياة العامة في المدن الرومانية فكانت المركز الإداري الرسمي والساحة الرئيسية فيها (اسامة، 2010، صفحة 48)، فكانت ذات شكل هندسي منتظم محاط بالأعمدة من ثلاث جهات وخلفها المعبد لتعكس قوانين تنظيم البناء والتعمير المقيدة لدى الرومان (شورة، 2020، صفحة 143). وفي العصور الوسطى استضافت الساحات العامة المقترنة بالكنايس المسيحية مجموعة من الوظائف الاجتماعية والاقتصادية والترفيهية، فظهرت الساحات الحضرية المخططة حصرياً للاستخدام السكني، مثل ساحة الفوج في باريس وفي عصر النهضة ظهرت الحدائق الحضرية المخصصة كمساحات ترفيهية متخصصة لأول مرة في القرن التاسع عشر (Stark, Johnston, & Smith, 2012, p. 1092).

وبعد الثورة الصناعية ظهرت عدة اتجاهات لتشكيل الفراغات الحضرية، منها من يدعو إلى الوظيفية في التشكيل حيث اهتموا بوضع مخططات لما يرون أنه أفضل الأشكال العمرانية للمدينة، مثل لوكربوزية (Lo Corbusier) في مدينة شانديغار التي تضمنت ساحات حضرية محاطة بمجمعات سكنية مبنية على الخرسانة، حيث كان الفراغ عبارة عن أبعاد هندسية تتناسب مع وظيفتها

(Stark, Johnston, & Smith, 2012, p. 1102). وفي المقابل ظهر اتجاه آخر يعتمد على دراسة العلاقات بين المناطق داخل البيئة الحضرية ووظائفها، ووفقا لهذا المنظور أصبح الفراغ يعبر عن الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والثقافية، إضافة للأبعاد المادية (قنصلية، 2013، صفحة 149)، (لدرع، 2013، صفحة 112).

الفراغات الإسلامية في المدن الإسلامية

ارتبطت الفراغات الحضرية في المدن الإسلامية بالمرافق العامة في المدينة مثل المساجد والمدارس والخانات، واتخذت الفراغات الحضرية أشكالاً متنوعة حيث تشكلت في نقاط التقاء الطرق والأزقة لتضفي طابعا بصريا متناغما وديناميكيا (شورة، 2020، صفحة 143). ويرجع ذلك إلى طبيعة المنازل السكنية والأفنية الداخلية فيها، التي انتشرت على حساب الساحات العامة، نتيجة التشريعات البنائية المتبعة في المدن الإسلامية التي شكلت الأساس في تشكيل المدينة الإسلامية (اسامة، 2010، صفحة 48)، ويتجسد ذلك في التسلسل الهرمي لتصميم الشوارع والأزقة، فتُعد الشوارع الرئيسية ممرات حيوية متاحة للجميع للنقل والتجارة. بعكس، الأزقة الصغيرة المنقرعة فهي تختلف عن حجم الشوارع بالحجم والوظيفة فتصبح الأزقة نوعاً ما منطقة انتقالية بين المجال العام للشارع والمجال الخاص للأسرة، حيث تحدث التفاعلات الاجتماعية بصورة أكثر حميمية، ويتم تحديد الوصول إليها من خلال الأعراف الاجتماعية (Stanley, Stark, Johnston, & Smith, 2012, p. 1104.1105).

1.2.9 أساسيات تصميم الفراغات الحضرية العامة الناجحة

يجب أن تتمتع الأماكن العامة بمجموعة من الخصائص للحصول على فراغات حضرية فعالة وحيوية، وقد لخص Carr (1992) هذه الخصائص بأن تكون قادرة على تلبية متطلبات واحتياجات الأفراد والمجتمع، وأن تكون هذه الفراغات ديمقراطية وشاملة ويتضمن ذلك سهولة الوصول إليها وقدرتها على خدمة جميع فئات المجتمع، وأخيرا أن تكون ذات مغزى وهدف بحيث تتصل بالأفراد والمجتمعات وتكون علاقات قوية تعزز الإحساس بالارتباط والمكان (Moelsae, 2014, p. 4).

مشروع الأماكن العامة PROJECT FOR PUBLIC SPACE

بين (PROJECT FOR PUBLIC SPACES) مجموعة من العوامل الرئيسية التي تؤثر على جودة الفضاء ونجاحه. هذه العوامل الأربعة هي إمكانية الوصول إليه والراحة والجودة البصرية والاستخدامات والأنشطة والمؤانسة والتفاعلات الاجتماعية، حيث يجب أن يكون الفراغ العام متاحًا للجميع يسهل الوصول إليه والعبور فيه، ويمكن الحكم على ذلك من خلال مستوى ارتباطه بمحيطه، وتتضمن الراحة التصورات الجسدية والنفسية، التي تشمل السلامة والأمان والنظافة، ووفقا لـ (PPS) يمكن للنساء تحديدا تمييز وتقييم الفراغات بشكل أفضل من حيث الراحة النفسية والجسدية، أما من حيث الجودة البصرية فإنها ترتبط بمدى جودة تقديم الفراغ لنفسه فوجود عدد من الأنشطة والاستخدامات داخل الفراغ يمنح الناس سببا لتكرار زيارته، لذلك يجب أن تكون المساحة فعالة على مدار اليوم من قبل المجموعات والفئات المختلفة، بحيث يشعر المستخدمون بالراحة للتجمع والتفاعل، سواء مع الأصدقاء أو الغرباء، وبالتالي يتولد لدى الناس إحساسا أقوى بالمكان وبالتالي زيادة الارتباط بمجتمعهم (pps, 2010) انظر الملحق (و).

تقييم جودة الفضاء العام حسب (PSI) PUBLIC SPACE INDEX

قدم Mehta (2014) في ورقته البحثية (Evaluating public Space) مؤشرا لتقييم الأماكن العامة، من خلال تقييم خمسة أبعاد هي، الشمولية، والأنشطة الهادفة، والراحة والامان، والاستمتاع.

- الشمولية: تتضمن فكرة الشمولية ان يكون الفراغ مفتوحا للجميع، وهذا يعتمد على عدد الأنشطة التي يمكن ممارستها داخل الفراغ وطبيعتها بالنسبة للعمر والجنس وجميع فئات المجتمع، والتي ترتبط بشكل مباشر على ثقافة المجتمع وأنواع السلوكيات المقبولة فيه وعلاقتها بهذه الأنشطة ليحدد لاحقا مدى شموليتها، من جهة أخرى، يرتبط مفهوم الشمولية بإمكانية الوصول من خلال دراسة طريقة توزيعها في المدينة وسهولة الوصول إليها ويشمل ذلك تقليل الحواجز التي تعيق الوصول من خلال التصميم الفعال للبنية التحتية (Mehta V., 2014, p. 57).

- الأنشطة الهادفة: أن تنوع الأنشطة داخل الفراغ يساهم في إتاحة الفرصة لتكوين أنماط حياة متنوعة تلبي احتياجات ورغبات المستخدمين، التي تساهم بزيادة التفاعل الاجتماعي والتواصل بين الأفراد والمجتمعات، وذلك بالتزامن مع توفير السلامة والأمان (Mehta V., 2014, p. 57). من جهة أخرى تتأثر طبيعة الأنشطة ونوعيتها بجودة المكان حيث تقتصر المناطق ذات الجودة المتدنية على الأنشطة الضرورية، على عكس المناطق ذات الجودة العالية التي تعزز الأنشطة الاختيارية المتنوعة التي تعزز الروابط الاجتماعية وبالتالي الشعور بالانتماء (Gehl, Jan, 2011, p. 13). فوفقاً لدورها إلى الإلمام بالمكان والتعلق العاطفي به ويترجم لاحقاً إلى الشعور بالانتماء، وهو إحدى الحاجات الأساسية التي تضمنها هرم ماسلو للاحتياجات الإنسانية (Mehta V., 2014, p. 58).
- الراحة: وقد أكد على أهمية هذا الجانب العديد من الباحثين أمثال وايت وكار وجيل، ويعتمد مستوى الشعور بالراحة في الأماكن العامة على الجانب البيئي والطبيعي مثل الظروف المناخية (والشمس، الظل، الرياح) والجانب المادي كتوفير أماكن للجلوس وموقعها بالنسبة للفراغ (Mehta V., 2014, p. 60).
- الأمان: وتشمل السلامة من النواحي التي تتأثر بالحالة المادية للعناصر المكونة للفراغ وصيانتها كالمقاعد والإنارة، والأمن والحماية من الجريمة (Mehta V., 2014, p. 60).
- الاستمتاع: تصبح المساحات ممتعة عندما تتمتع بمستوى عالٍ من الجودة المكانية والتعقيد الحسي (Mehta V. , 2014, p. 61)، وتشير الجودة المكانية (Spatial Quality) إلى سياسات التصميم المتبعة لإنشاء وتطوير الفراغات الحضرية، بما يتيح للأفراد الاستفادة منها بشكل فعال، وينطبق ذلك على المباني والمناظر الطبيعية والبنية التحتية، وتزداد جودة الفعالية المكانية بزيادة الاستخدام وتلبية مجموعة متنوعة من احتياجات الأفراد والمجتمعات مما يضمن تنوع الوظائف التي تعزز الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية مثلاً، بينما يرتبط مفهوم التعقيد الحسي (Complexity sensory) بما

يعرف بإمكانية التصور (Imageability) وقد عرفها Lynch (1960) بأنها إمكانية التعرف إلى صورة المدينة وتحديد ملامحها البنيوية، حيث تتداخل مجموعة متنوعة من العوامل في تحديد ملامحها وهو ما يعرف "بالنظر إلى المشهد الحضري من خلال الحواس الخمسة كالحس البصري للشكل واللون والضوء والملمس أو الإحساس المرتبط بالشم والأصوات، حيث تساهم هذه العوامل في التعرف إلى الوجهة أو تحديدها، وتخلق نوعاً من الانطباعات الخاصة بالمكان، فالأماكن ذات القدرة العالية على التصور توفر المتعة والراحة (Mehta V., 2014, p. 61)، ولتحقيق ذلك أشار Gehl (2010) في كتابه Cities for People إلى ضرورة تخطيط وتصميم المدينة على المستوى البشري وذلك من خلال تجربتها بسرعة المشي بدلاً من المركبات (Gehl, 2010, p. 43)، حيث يسمح لجميع عناصر المشهد الحضري بالتفاعل بشكل إيجابي لتعزز الرفاهية الشخصية والاجتماعية (Mehta V., 2014, p. 61).

1.3 دور الشارع كفراغ حضري عام

تعد محاور الحركة وخاصة الشوارع من العناصر الأساسية للتكوين العمراني للمدن، فهي تمثل شبكة الحركة والتواصل التي تربط جميع مكونات البيئة الحضرية، ويمتلك الشارع دوراً حيوياً وفعالاً في تحديد هوية المدينة وتنظيم حياتها اليومية وتعزيز التواصل والتبادل الاجتماعي، وفيما يلي يقدم هذا القسم من الدراسة نظرة عامة عن دور الشارع داخل المدينة من خلال مناقشة المفاهيم الأساسية حول تصميم الشارع كمساحة عامة.

1.3.1 الشارع كمجال عام واجتماعي

يشير مصطلح المجال العام إلى الفراغات الحضرية العامة المفتوحة في البيئة الحضرية التي تكون متاحة للاستخدام العام وتخدم جميع فئات المجتمع، بحيث يكون تصميمها متوافقاً مع رغباتهم وطموحاتهم (أبو سعدة، 2018، صفحة 20)، وتعد الشوارع جزءاً هاماً من المجال العام، فعلى مر

التاريخ لم يقم أي تصنيف مكاني آخر بأداء دور الفضاء العام بشكل أفضل من الشارع، وغالبًا ما تكون الجهود المبذولة لتنشيط المجال العام عبارة عن جهود لتنشيط الشوارع وجعلها آمنة ومرغوبة وحيوية (Vikas, 2013, p. 9)، فالشارع يحمل الخصائص المادية التي يجب أن تتوفر في المجال العام والتي أشار إليها اولدبيرج مثل توفر البساطة والوضوح والاهتمام بالأنشطة اليومية (أبو سعدة، 2018، صفحة 20). فالشوارع تعد جزءا حيويًا من الحياة الحضرية اليومية، فالشوارع متعددة الاستخدامات من حيث طبيعة الأنشطة التي تحتويها أو تستضيفها (UN-Habitat, 2018). كما إنها مساحات عامة بحكم ملكيتها العامة يمكن الوصول إليها من قبل الجميع وفي جميع الأوقات، حيث تحدد هذه السمات الأساسية الشارع كمساحة عامة وحيوية (Vikas, 2013, p. 9).

تصور الشارع كمساحة اجتماعية

الشارع أكثر الأماكن التي تمثل الحياة الاجتماعية للمدينة، حيث يصفها Mehta (2013) بأنها المساحة العامة الاجتماعية المثالية للمدينة (Vikas, 2013, p. 10). وهناك علاقة مباشرة بين حالة الأماكن العامة كالشوارع ونوعية حياة الناس، فتعد المساحة العامة المصممة والمدارة جيدًا من الأصول الرئيسية لعمل المدينة التي لها تأثير إيجابي على اقتصادها وبيئتها وسلامتها، وصحتها وتكاملها واتصالها. فهي تندمج داخل النسيج الاجتماعي للمدينة بطرق متعددة، وذلك لأنها تجاور المباني والمرافق العامة والأماكن المفتوحة والأماكن التجارية وتوفر شكلاً من أشكال التفاعل (UN-Habitat, 2018)، وحتى في عصر السيارات يستمر حظر الشارع مؤقتاً أمام حركة مرور المركبات من أجل تأمين المساحة لاستخدامات أخرى، خاصة في المناسبات العامة (الأعياد، إضاءة فانوس رمضان أو شجرة الميلاد أو معرض الشارع أو الأسواق الموسمية)، حيث تُتخذ هذه الإجراءات غالبًا في أكثر المناطق ازدحامًا في المدينة، عندما يتجاوز حجم النشاط القدرة على دعم حركة المركبات الخاصة في الشارع ويتعرض نظام النقل لضغوط بحيث تتنافس الشوارع كحلقات للتنقل، والشوارع كأماكن للإقامة وتتشابك لتبدأ الميزة الشاملة للشارع

بالظهور، حيث الحاجة للتصميم الإنساني الذي يمنح مستخدميه المساحة والأمان، والشعور بالاندماج في محيطهم، بغض النظر عن حركة المرور.

1.3.2 الشارع كفراغ مادي وحضري

يملك الشارع دورا مهما في التكوين العمراني للمدينة، فمن حيث المنظور الشكلي نادراً ما يكون الشارع مكاناً مستقلاً، فالشارع فراغ ثلاثي الأبعاد له عمق وارتفاع حيث تكون جدرانه المباني المصطفة على جانبيه (Rowe, 1979, p. 17,20) انظر إلى الملحق (ز)، وتشكل المتاجر والمقاهي أيضاً إحساساً بالعمق والمشاركة على طول الشارع، حيث توفر الشوارع امتداداً للمباني من خلال توسيع واجهات المتاجر والمقاهي باتجاه الشارع، مما يساهم في تكوين الإثراء البصري له (المغاري، 2015، صفحة 30)، وبذلك يصبح الشارع مجمع مكاني يساهم في التكوين الفضائي للمدينة يمكن إدراكه ضمن الشبكة المتصلة للهيكल الحضري، بحيث يسهل تخيلها في ذهن المشاهد (Rowe, 1979, pp. 17,20)، وقد بين Lynch (1960) دور مسارات الحركة في التجربة البصرية للمستخدمين في المدينة باعتبارها العامل الأبرز في تكوين الخبرة الذهنية، فلكل شارع شخصية مميزة يتم تعريفه وتحديده من خلالها، ويعتمد ذلك على درجة تأثير الشارع على التصور الذهني للمستخدم من خلال مجموعة من المؤثرات مثل نوع الحركة داخل المسار، فالسرعة البطيئة تمنح المستخدم فرصة أكبر لتأمل واكتساب الخبرة البصرية والذهنية، كما يؤثر نوع المسار في طريقة تكوين هذه الصورة فالشوارع المحلية وشوارع المشاة عادة ما تكون غنية بالعناصر البصرية والحسية القادرة على إثراء التجربة البصرية، لذلك من المهم تحديد أبعاد الشارع ومقاطعته عند دراسة علاقته مع النسيج الحضري وإعطاء المشاة حقهم في استعمال الفضاء خلال عمليات التصميم (المغاري، 2015، صفحة 30). وتكمن أهمية تكوين انطباع ذهني عن العناصر العمرانية في الشارع بتوفير الإحساس بالأمان وزيادة قدرة المستخدمين على الاستمتاع واستخدام محاور الحركة بسهولة وراحة (المغاري، 2015، صفحة 30).

من جهة أخرى، توفر الشوارع الحضرية مجموعة واسعة من الأنشطة التي يمكن تصنيفها ضمن نوعين هما: (ربط ومكان)، فمفهوما الربط والمكان يوفران الأساس لتطوير تصنيف الشوارع (Jones, Marshall, & Boujenko, 2008, p. 16). فهناك اختلاف بين ما نحدده على أنه شارع وما نحدده على أنه طريق فالوظيفة الأساسية للطريق (Road) هي استيعاب حركة مرور السيارات في حين تشكل الحركة احدى وظائف الشارع (Street)، فالشوارع تصطف وتلتصق بالمباني والأماكن العامة لتلبي احتياجات الناس كأماكن للعيش والعمل، كما سيتم مناقشته لاحقا (Marohn, 2011).

1.3.3 الشارع كقناة للحركة (Link)

يشكل الشارع جزءًا من شبكة الشوارع الحضرية الأوسع وشبكات النقل الحضري الأخرى الأكثر تخصصًا (مثل شبكة السكك الحديدية الخفيفة في الشارع)، فيعد توفير الحركة أمرًا حيويًا داخل المدن، حيث يجب أن تكون الشوارع سلسلة ودائمة، حيث تكمن حاجتها الأساسية إلى اتباع مسار خطي مستمر عبر شبكة الشوارع مع الحد الأدنى من التعطيل لتقليل وقت السفر، ويشمل ذلك كافة المستخدمين من مركبات ومشاة وراكبي الدراجات، ويرتبط ذلك بمفهوم النفاذية (Accessibility) الذي يشير إلى الطريقة التي توفرها الشوارع للوصول إلى المناطق المختلفة داخل البيئة الحضرية (Jones, Marshall, & Boujenko, 2008, p. 16) فالعلاقة بين الارتباط (Link) والوصول أو النفاذية (Accessibility) هي علاقة تكافلية، فبالإضافة إلى عملها كقنوات للحركة فإنها توفر بدورها إمكانية الوصول إلى مختلف الخدمات والأنشطة على طول مساراتها. ويعد تكامل الروابط ونقاط الوصول أمرًا بالغ الأهمية لإنشاء بيئة حضرية متماسكة وعملية، حيث يساهم تصميم التقاطعات والأرصفت ومعابر المشاة وغيرها من الميزات الملائمة في دعم وتسهيل طريقة الوصول إلى المناطق الحضرية والمساحات العامة المفعمة بالحياة والنشاط بشرط مراعاة جميع الأشخاص من مختلف الأعمار والقدرات (Jones, Marshall, & Boujenko, 2008, p. 16) (حسن، 2016). وتشكل الشوارع أيضا القنوات الرئيسية للصرف والمرافق،

فالصرف المستدام يوفر العديد من الفوائد البيئية، مثل التحكم في الفيضانات، والحفاظ على الحياة البرية (حسن، 2016، صفحة 30).

1.3.4 الشارع كمكان

يعد الشارع وجهة كئيبة حيوية يتزامن فيها حدوث العديد من الأنشطة، ففي حين يتم تصنيف مستخدمي الشارع كمشاة، إلا أنهم يمارسون مجموعة متنوعة من الأنشطة (مثل التسوق والتحدث والانتظار والعمل)، كما يوجد هناك أنواع من الأنشطة المتعلقة بالمكان والمتربطة بشكل مباشر بحركة المرور والنقل مثل التحميل والتفريغ وأماكن توقف الحافلات ومواقف السيارات التي توفر وصولاً سهلاً إلى الواجهات، إضافة إلى واجهات المتاجر والمقاهي الممتدة باتجاه الشارع ويمكن أن تزيد من حيويته (Jones, Marshall, & Boujenko, 2008, p. 16). فالعلاقة القوية بين الشارع والمباني والمساحات المحيطة به تعزز الشعور بالإحساس بالمكان، ووفقاً لجيل يتأثر "الإحساس بالمكان" بعوامل متعددة تشمل المناخ والجودة المعمارية والبصرية ودرجة الضوضاء وتلوث الهواء الناتج عن حركة مرور المركبات وحجم حركة المرور، إضافة إلى دور المواد السطحية والمناظر الطبيعية وأثاث الشارع حيث تلعب هذه العناصر دوراً حيوياً في جذب الأفراد للتواجد في هذه الفضاءات، وتشجع على النشاط الاجتماعي مما يساهم في تحقيق تكامل شامل للمكان كئيبة مريحة وجاذبة (Gehl, Jan, 2011, p. 171). فالتفكير في الشارع كمكان هو مفهوم تنظيمي يعني اتباع نهجاً موجهاً نحو الإنسان ويدعم الاحتياجات والوظائف المتعددة للشارع، ويضع الحلول الإبداعية لتنشيط الحياة الاجتماعية والاقتصادية والمدنية، فالنظر إلى الشارع ضمن سياقه الحضري الموجود فيه وتحديد مستوى توازن حالتي الشارع كقناة للحركة أو كمكان، يساهم في تسهيل تصنيف الشوارع تبعاً لأهميتها الوظيفية، وبالتالي الحصول على حلول تصميمية تتناسب واحتياجات مستخدمي الشارع بدلاً من احتياجات المركبات. فمفهوما الارتباط والمكان يشكلان الأساس لتطوير تصنيف الشوارع وتصميمها كأماكن (Jones, Marshall, & Boujenko, 2008, p. 16).

1.2.5 تصنيف الشوارع في المناطق الحضرية (Road Classification)

يعتبر تصنيف الشوارع الحضرية جزءًا هامًا من تخطيط المدن والهندسة المرورية، حيث يهدف إلى تنظيم حركة المرور وتحديد وظائف الشوارع بناءً على استخداماتها المختلفة أو استخدامات الأرض والبيئة المحيطة بها.

التصنيف الوظيفي (FCS) Functional Classification System

يعد التصنيف الوظيفي (FCS) Functional Classification System أكثر أنظمة التصنيف شيوعاً، الذي طور من قبل مخططي النقل ويعتمد على طبيعة الخدمة التي توفرها الطريق من حيث كونها منفذ (Accessibility) أو نقل وحركة (Movement) وهي وظيفة ترتبط بتقديم ساعات مرتفعة وسرعات كبيرة. ويعد تحديد المنطقة التي يمر منها الطريق أمراً ضرورياً لتصنيف الطرق تصنيفاً وظيفياً، فالخصائص للطرق في المناطق الريفية (Rural) مختلفة عنها في المناطق الحضرية (Urban) (عوض الله، أبوعيشة، و الساحلي، 2013، صفحة 17). تم تطوير نظام التصنيف الوظيفي الكامل حول التسلسل الهرمي للحركة وهي، طرق شريانية للحركة الرئيسية (Arterial streets) وهي طرق تنقل حجم حركة مرورية عالية وترتبط بين المدن والتجمعات السكانية والعمرانية، الطرق التجميعية (Collector streets) هي الطرق الموصلة والتي تربط بين المناطق العمرانية والقرى والمراكز، والشوارع المحلية (Local streets) وهي الطرق الموصلة بين التجمعات السكانية والزراعية والصناعية أو بين القرى والشوارع الموصلة للمنازل (عوض الله، أبوعيشة، و الساحلي، 2013، صفحة 19). انظر إلى الملحق (ح) يوضح العلاقة بين الوظائف العمرانية للشوارع وتصنيفاتها (حسن، 2016، صفحة 31).

التصنيف وفقاً لاستخدامات الأراضي (Land-use context)

ترتبط أنواع الشوارع بشكل أكبر بالسياق الحضري والتخطيط العمراني، حيث تقسم الشوارع بناءً على استخدامات الأرض ووظائف الشوارع في الحياة الحضرية (Land-use context) وذلك بهدف إدخال

التحسينات المناسبة على التصميم بما يتلاءم مع طبيعة الأنشطة والاستخدامات السائدة للأبنية والمناطق المجاورة له. وتقسّم الشوارع بحسب نوع الاستخدام إلى شوارع منطقة تجارية، وشوارع منطقة صناعية، وشوارع منطقة سكنية (الحاج، 2017، صفحة 20).

التصنيف وفقاً لفئة الشارع (Street type)

يستند هذا التصنيف إلى كيفية تأثير شبكة الشوارع على المجتمع، ويعتمد على عاملين هما: القدرة الاستيعابية والطابع العام للشارع، ويقصد بالقدرة، قياس كفاءة حركة الشارع للأشخاص بالنسبة لحركة مرور المركبات، ويعتمد ذلك على عدد الممرات وعرضها والمنحدرات والتحكم في التقاطعات، أما طابع وشخصية الشارع فتشير إلى ملائمة الشارع لأنشطة المشاة وأنواع البناء وتفاصيل المباني المرتبطة به والواجهات وأنواع المناظر الطبيعية وعرض الرصيف ووسائل الراحة، ويعتبر هذا التصنيف مهماً من خلال مساهمته في إعداد خطط التنظيم الحضري وتوجيه عمليات تصميم الشوارع بطريقة تلبّي احتياجات المجتمع وتعزز رفاهية السكان (Fofrbes, n.d, p. B-6 / 3)، هذه الفئات هي:

1. الطريق السريع (Highway): هو مسلك مركبات يستخدم للرحلات الطويلة وبسرعات متوسطة عبر المناطق الريفية. حيث الأولوية للمركبات، ويجب أن يكون الطريق السريع خالياً تقريباً من التقاطعات والممرات والمباني المجاورة.
2. الجادة (Boulevard): هو ممر مركبات يستخدم للرحلات على مسافات طويلة وبسرعات متوسطة عبر مناطق حضرية تتألف من ثلاث حارات أو أكثر في كل اتجاه، ويتميز عادة بتوفر مواقف متوازية على جانبيه أو أرصفة واسعة، وقد يحتوي على وسطيات جانبية مزروعة بالأشجار تتسم البنية التحتية للبوليفارد بتواجد المباني بشكل موحد على حافته.
3. طريق (Avenue): هو مسلك لمسافة قصيرة ومتوسطة السرعة يعبر منطقة حضرية، ينتهي محورها بمبنى مدني أو نصب تذكاري.

4. شارع (Drive): هي حافة بين ممر حضري وطبيعي، تكون عادة على طول الواجهة البحرية أو الحديقة يتمتع أحد جانبي الطريق بالطابع الحضري للجادة، مع الرصيف والمباني، بينما يتمتع الجانب الآخر بصفات الزراعة الطبيعية والتفاصيل الريفية.

5. شارع (Street): مسلك صغير الحجم ومنخفض السرعة يتضمن حارة واحدة في كل اتجاه، يوفر واجهة للمباني ذات الكثافة السكانية العالية مثل المكاتب والمحلات التجارية والمباني السكنية، مع أرصفة مرتفعة، وصرف مغلق، وأرصفة واسعة، ومواقف متوازية، وأشجار في مناطق زراعية، ومباني مصطفة على ارتدادات قصيرة.

6. الوصلة (Access lane): شارع بسعة منخفضة جدًا للسيارات، يتضمن حارة واحدة في كل اتجاه، وتقع الوصلات في الجزء الخلفي للمباني، فيما عدا المناطق السكنية ذات الكثافة المنخفضة، كما يمكن استخدامها كمدخل لخدمة محلات البيع بالتجزئة والمباني التجارية (الحاج، 2017، صفحة 24)، (Fofrbes, n.d, p. B-6 / 3).

1.3.6 الأساليب الحديثة في تصميم الشوارع

تمهيد

كانت شوارع المدن القديمة ذات رؤية حضارية ناتجة عن قيم اقتصادية وثقافية واجتماعية وسياسي بحيث تشكل الأماكن الرئيسية لتجمع الناس للتواصل والتجارة والاسترخاء ومع ذلك وضعت الحداثة نموذجًا حضريًا يحرر أشكال الطرق والمباني من بعضها البعض، وسمحت للطرق باتباع هندستها الخطية الخاصة بها، وتجاهلت التعبير عن المباني كأشكال منحوتة ثلاثية الأبعاد ضمن مساحة متدفقة (Marshall, 2004, p. 4)، وكانت النتيجة تحطيم العلاقة بين الحركة والمكان، لتفقد شوارع المدينة الحديثة الإحساس بالعامل الإنساني فيها وتتحول إلى نمط انطوائي حتى ضمن الأجزاء التاريخية وسط المدن، حيث اختفت معظم الخصائص التي يرمز إليها الشارع التقليدي والمرتبطة بثلاثة أدوار

مادية هي: دوره كقناة للحركة، ودوره كفضاء عام، ودوره في الشكل المبنى (الشكل الحضري) (Marshall, 2004, p. 7).

لمحة تاريخية عن تطور التخطيط العمراني

تطورت نظريات التخطيط العمراني للمدن من خلال معالجة تحديات تصميم شبكة الطرق ومحاور الحركة داخل النسيج العمراني، وذلك بالاستناد إلى عدة مقاربات مثل التدرج الهرمي للطرق، ووضع الحلول البيئية المستدامة مثل إدماج وسائل النقل المتخصصة. وتشمل العوامل التي تحدد تخطيط شبكة الطرق التكوين الجغرافي للمدينة استراتيجيات استخدام الأراضي، والعلاقة الإقليمية للمدينة، وأنماط توزيع وكثافة السكان. وقد مر التخطيط العمراني بوصفه عملية منظمة لتصميم وتطوير الفضاءات العمرانية بعدة مراحل تاريخية بارزة تعكس تطور الفكر العمراني واستجابته للتحديات المتغيرة عبر الزمن، ففي العصور القديمة كان التخطيط يعكس النظم الاجتماعية والدينية، مع إيلاء أهمية كبيرة للمراكز العامة والمعابد (اسامة، 2010) (Vikas, 2013). في حين كان التخطيط في العصور الوسطى يتبع النمو العضوي فكانت تتميز المدن بشوارعها الضيقة والمتعرجة إضافة إلى المساحات غير المنتظمة بحيث تقدم مناظر تحقق عنصري الغموض والمفاجأة، فكان الشارع آنذاك يوفر المتعة الحسية العالية بسبب تواجد مجموعة متنوعة من الأشكال والتفاصيل المعمارية، حيث كان الناس يمارسون جميع أنشطتهم الاجتماعية والاقتصادية (Mehta V., 2013, p. 37).

شهد عصر النهضة عودة إلى التخطيط العمراني المنظم (الخطي أو المتعامد)، مع التركيز على النظام والتماثل في التصميم، وذلك كاستراتيجية لمعالجة المشكلات الحضرية في المدينة والتخلص من الفقر والعشوائيات والأحياء المهمشة، كما هو الحال في مدينتي لندن وفيرساي، حيث ظهر التخطيط الهندسي الدقيق والشوارع الواسعة التي تنبثق من القصور والحدائق. فكانت الجادة عبارة عن شارع واسع ونظيف

ومضاء جيداً تصطف على جانبيه الأشجار مع مساحة رصيف متواصلة وواسعة للتنزه. ليعكس هذا المفهوم الرؤية المبكرة للشارع الحديث (Mehta V., 2013, p. 37).

ثم جاءت الثورة الصناعية وشهدت المدن الصناعية توسعاً سريعاً، مع تحول المصانع إلى مراكز النشاط الرئيسية في الأحياء الحضرية الناشئة، هذه الديناميكية المتسارعة دفعت نحو إعادة التفكير في التخطيط العمراني لمعالجة مسائل حيوية كالصحة العامة، الإسكان، والمواصلات. حيث عبر إصلاحيون من أوروبا والولايات المتحدة عن قلقهم من تحول الشوارع إلى فضاءات اجتماعية مزدحمة، مما أفضى إلى خروج مبادرات لإنشاء مناطق سكنية مدروسة وتحسين البنية التحتية. وضمن هذا السياق، برزت فكرة المدينة الحدائقية كنموذج لمدن الغد وذلك لمواجهة التحديات المصاحبة للتوسع العمراني السريع، حيث قدم هوارد في "مدن الغد الحدائقية" (1902)، رؤية جديدة للتنمية العمرانية يجمع فيها ما بين مزايا الحياة الحضرية والريفية، واختلفت شوارع مدينة الحدائق عن التصميم التقليدي لشوارع المدن التاريخية، حيث أنشأت الطرق الرئيسية المحاطة بالأشجار فاصلاً بين المناطق السكنية والصناعية. وتمركزت المراكز التجارية والخدمية في قلب المدينة مشكلةً نقطة تجمع محورية، بينما تم توزيع المساكن على طول الشوارع الهادئة ذات الكثافة المنخفضة، والمخصصة حصرياً للأغراض السكنية (Vikas, 2013, p. 40-44).

في القرن العشرين استلهم العديد من المفكرين في مجال التخطيط العمراني من أفكار هوارد، واقتروا تصاميم مستقبلية للمدن كحلول للتحديات المعاصرة في البيئة الحضرية، حيث تم التركيز على الوظائف العملية للمدينة، مع فصل المناطق حسب الاستخدام ومن أبرز هؤلاء المنظرين لوكرينوزيه الذي قدم بدوره نماذج لمدن المستقبل القادرة على استيعاب ملايين السكان بكفاءة مثل المدينة المشعة (The contemporary city) والمدينة المعاصرة (La Ville Radieuse-The Radiant City) (Vikas, 2013, p. 44). تبعت هذه الفترة مرحلة إعادة الإعمار بعد الحرب في أوروبا والولايات المتحدة، التي أحدثت تغييرات جذرية في المشهد الحضري، من خلال استبدال الأحياء المركزية المتضررة بمشاريع

عمرانية حديثة وتحويل الشوارع إلى طرق سريعة تخدم السيارات بشكل أساسي، مع إهمال احتياجات المشاة (Mehta V., 2013, p. 48).

في النصف الثاني من القرن العشرين، واجهت المدن الأمريكية والكندية تحديات تخطيطية كبيرة نتيجة للتوسع المفرط في شبكات الطرق السريعة، وقدمت الباحثة جين جاكوبس نقدا قويا لسياسات التخطيط العمراني القائمة وتجديد المدن، مؤكدة على ضرورة إعادة النظر في الشارع كمكان للتفاعل الاجتماعي وليس فقط كقناة للمرور، هذا الانتقاد أسهم في تشكيل نظريات جديدة في تصميم المدن تعطي الأولوية في التصميم للإنسان (Vikas, 2013, p. 50). فقد شكل تصميم الشوارع عنصراً حاسماً في نوعية الحياة اليومية للسكان وفي التطورات الحديثة بمجال التخطيط العمراني، ومع التحول نحو تصاميم تركز على الإنسان، برزت أساليب رئيسية تهدف إلى تحسين التفاعل الاجتماعي والتكامل في الفضاء الحضري مثل حركة العمران الجديد، الشوارع الكاملة، الشوارع الملائمة للنقل والشارع المشترك.

حركة العمران الجديد 1980 New urbanism

نشأ التمدين الجديد في الولايات المتحدة في الثمانينيات وأصبحت شعبية في جميع أنحاء العالم على مدار العقود الماضية. حيث تم استبدال خطاب "عصر السيارات" بخطاب الاستدامة والعمران التقليدي الجديد وعادت الأحياء المدمجة والكثيفة ومتعددة الاستخدامات (Marshall, 2004, p. 6). تروج هذه الحركة للمشاة وتنوع الأحياء الصديقة للبيئة والمجتمعات متعددة الاستخدامات والمتكاملة وهناك العديد من المبادئ والعناصر الأساسية التي تم تضمينها في مفهوم العمران الجديد والتي أثرت بشكل متزايد في مجالات التخطيط والعمارة والسياسة العامة (Lillebye, 2007, p. 131)، وتشمل المبادئ الرئيسية للعمران الجديد بعض المفاهيم الأساسية كما يلي:

- شوارع صالحة للعيش (القابلية للمشاة): بمعنى إنشاء مجتمعات وأحياء قابلة للمشاة حيث لا يحتاج أي مقيم إلى سيارة للوصول إلى أي مكان في المجتمع وجميع الاحتياجات الأساسية ومعظم المرافق

والبنية التحتية الضرورية على مسافة قريبة من المناطق السكنية (خمس دقائق سيراً على الأقدام من أي خدمة أساسية). ولتحقيق ذلك، ينبغي على المجتمعات أن تستثمر في الأرصفة والشوارع الضيقة.

- التنوع: يجب أن يتم التخطيط الحضري بطريقة تضمن للسكان الراحة إضافة للمظهر الجميل للحى. وذلك من خلال توفير مجموعة مختلفة من خيارات الإسكان لخدمة الناس من مختلف الأعمار ومستويات الدخل والأسلوب والوظيفة ففكرة الحركة تدور حول الانسجام العرقي واختلاط الأشخاص من مختلف الأعمار داخل المجتمع.
- خلق مجال عام إنساني حيث تحدد المباني المصممة بشكل مناسب الشوارع والأماكن العامة الأخرى وتنشطها (Lillebye, 2007, p. 131).

الشوارع الكاملة COMPLETE STREET

هي نهج أو سياسة تعنى بتصميم الشارع وتشغيله لخدمة كافة المستخدمين من جميع الفئات بشكل يوازن بين حركة المشاة والمركبات وتشغيلها بشكل يحقق الراحة والوصول الآمن للجميع. فلا يوجد خطة أو حل واحد يحقق هذا التوازن فطبيعة وخصائص كل شارع وسماته المكانية هي من تحدد الطريقة التي يتم التعامل بها فالشارع المصمم في الريف قد يختلف عن الشارع المصمم في منطقة حضرية كبيرة (Burlacu, 2012, p. 1).

الشوارع الملائمة للنقل العام Transit - friendly streets

هي شوارع يكون فيها استخدام النقل العام أكثر كفاءة وملاءمة مقارنة باستخدام السيارات أو المركبات الأخرى، ويعني ذلك وضع استراتيجيات لإدارة حركة المرور تشمل توفير أرصفة بحجم مناسب توفر وسائل الراحة للمشاة وركاب الترانزيت من خلال وضع نقاط توقف وعبور مريحة يسهل الوصول إليها. وإنشاء ممرات ذات أولوية للمركبات الأخرى، وإعادة تصميم التقاطعات وتعديل الإشارات والشروع في إجراءات تهدئة حركة المرور للسيارات (P.P.S, 1998, p. 5).

الشارع المشترك: (WOONERF) (SHARED STREET)

(WOONERF) هو مفهوم لنهج تصميم حضري هولندي تم تطويره في الستينات والسبعينات، والذي يعني "شارع المعيشة"، تم تنفيذ هذا النموذج للشارع كمساحة مشتركة لأول مرة في هولندا وبلجيكا. وتستند فكرته إلى منح المشاة مزيداً من الراحة والأمن والأمان من خلال تهدئة حركة المركبات ضمن حدود السرعة المنخفضة والتركيز على الجودة الكاملة للحياة. فالفكرة الكامنة في هذا التصميم هي إزالة أي فواصل بين المركبات والسكان بحيث يتم تحويل الشارع الحضري إلى مساحة اجتماعية واسعة ومشتركة تشجع المشاة على استخدام الشارع بأكمله والتحرك فيه بحرية؛ ليحاكي سمات الشوارع الحضرية التقليدية من حيث توجيهها نحو الإنسان (Al-Mashaykhi & Hammam, 2020, p. 3) انظر إلى الملحق (ط)، وهناك أربعة مبادئ أساسية للحصول على شارع مشترك ناجح، هي:

- هيمنة المشاة (Pedestrian dominance)، يتم تحقيق ذلك من خلال تهدئة حركة المرور وذلك بتضييق المجال البصري وإزالة أي تمايز أو فواصل في مستوى الحركة بين مسار حركة المشاة والمركبات وأماكن الجلوس ووقوف السيارات، ومنح المشاة والسيارات حقوق متساوية في الطريق عن طريق إزالة الحد الفاصل بين الرصيف والطريق، وتقييد سرعة السيارة وحركتها من خلال الحواجز المادية والانحرافات والانحناءات، نظرًا لأن الشارع العريض والمستقيم ذا الرؤية المثالية هو الأكثر ملاءمة للسرعة، فتبدو ظروف الشارع محيرة ويصبح سلوكهم أكثر مسؤولية وأقل تهور (P.P.S, 1998, p. 6)، غير أن إزالة الحواجز من المشهد في الشارع يربك أصحاب الإعاقة البصرية، إضافة إلى أن دمج مستخدمي المركبات والمشاة معاً في نفس المساحة غير مناسب لمن يعانون من إعاقة سمعية بسبب عدم تمكنهم من التعرف إلى أصوات المركبات القادمة، لذلك يجب توفير منطقة مناسبة لهم في الشارع يوفر بيئة مناسبة لهذه الفئة (Al-Mashaykhi & Hammam, 2020, p. 3).

- وجود المساحات العامة المميزة والجذابة (Attractive public space)، وهي عامل يسهم في رفع الجودة الحسية بالمكان، وزيادة عدد الأنشطة في الفضاء، وبالتالي زيادة التفاعل الاجتماعي وتنوعه من خلال توفير أماكن جلوس ومساحات اجتماعية مصممة جيداً مثل توفير المطاعم والمقاهي والإضاءة لخلق ازدحام ذاتي وأجواء محلية (Al-Mashaykhi & Hammam, 2020, p. 3).
- التصميم الشامل (Inclusive design)، ويعنى به التصميم الذي يراعي جميع فئات المجتمع وكافة المستخدمين من كافة الأعمار بغض النظر عن قدراتهم أو حالتهم، وذلك لتعزيز وزيادة حجم المشاة وتقليل استخدام السيارات. وهو ما يرتبط بمبدأ الاتصال والذي يعني ضرورة توفير مواصلات أو وسائل نقل محلية عامة متصلة بشوارع فرعية قريبة من الشارع المشترك وليس إليه (Al-Mashaykhi & Hammam, 2020, p. 3).
- الاتصال (Connectivity)، ويعني ربط المشاة بشبكة النقل العام وذلك لتقليل تدفق المركبات وتوزيعها على شوارع بديلة أخرى تربط الشارع المشترك بها وبوسائل النقل الأخرى.

1.3.7 الخصائص الحضرية لقياس جودة مساحة الشارع

إن عملية إعادة التوازن في الشارع ليصبح مكاناً عاماً مستخدماً جيداً ومحبوباً تبدأ من خلال عملية قوية لصنع المكان، فالمساحة الحضرية الناجحة ليست فقط مساحة قابلة للاستخدام، ولكنها أيضاً مكان محبب يتوافق مع سلوك المستخدمين ويتيح لهم الحق في المشاركة والتعديل وإرفاق معنى بالمساحة وتصوير مستقبل الشارع من خلال التجريب والمراقبة والإشراف المستمر، حيث يعتقد أن مثل هذه التجارب تسهم في زيادة شعور الناس بالفخر والتعلق تجاه الفضاء العام (pps, 2010). فيجب تصميم الشوارع مع الأخذ بعين الاعتبار جميع الوظائف دون التركيز على واحدة فقط أو استبعاد أخرى، حيث تظهر العديد من الدراسات والأبحاث في مجال التخطيط الحضري مجموعة متنوعة من المؤشرات التي يمكن اعتمادها في قياس جودة الشارع وفيما يلي أبرزها:

الشارع المثالي APPLEYARD

هناك سبع صفات مطلوبة للحصول على شارع صالح للعيش وفقا لـ Appleyard (1980)، أطلق عليه اسم (الشارع المثالي) الهدف منه توجيه المخططين في عملهم من خلال السعي لتحقيق هذه الصفات، تتمتع هذه الصفات بالتوازن بين الاحتياجات البيئية والاقتصادية والاجتماعية، اللازمة لتعزيز جودة الحياة وراحة السكان وهي:

- الشارع كملاذ آمن: قد تم الإشارة سابقا إلى عامل الأمن في تقييم جودة الفضاء العام حسب (PSI PUBLIC SPACE INDEX)، حيث يتأثر استخدام الشارع بمفهوم الأمن والسلامة، من حيث نوع الأنشطة وزمن ومدة حدوثها، و تأثيره على نوع وفئات المستخدمين، باختلاف الفئات العمرية أو الجنس أو الثقافة، فالشوارع ذات حركة المرور الأقل تدرك على أنها أكثر أمنا وسلامة، مما يشجع السكان على قضاء المزيد من الوقت سواء للعب في الشارع أو التواصل مع الجيران، كما تعد الشوارع التجارية أكثر أمانا بسبب حركة الناس بجانب المحلات التجارية، حيث أشارت جين جاكوبس إلى مفهوم الأمن في كتابها موت وحياة المدن الأمريكية من خلال اعتبارها الباعة والمشترين العيون في الشارع، التي تساهم في الحماية والمراقبة. وعلى العكس من ذلك، الافتقار إلى السيطرة الإقليمية جعل بيئة الشارع أقل أمانًا بشكل ملحوظ (Appleyard, 1980, p. 107; Mehta V., 2014).

- الشارع كبيئة صالحة للعيش وصحية: يوصف الشارع بالصالح للعيش عندما يكون آمنا وسهلا ومريحا ويوفر خيارات متعددة من الأنشطة اليومية لعدد مستخدمين متنوع على مدار اليوم من حيث العمر، والجنس، والأعراق، والثقافات ويعتبر الشارع صحيا من خلال دعم الأنشطة المرتبطة بالمشي، وتقليل الضوضاء والآثار المترتبة عن المركبات من أدخنة واهتزازات (Appleyard, 1980, p. 107).

- الشارع كمجتمع: ويقصد به أن تكون الحياة المجتمعية ممكنة حيث يمكن لأفراد المجتمع قضاء الوقت والاستمتاع والجلوس وتمييز الغرباء، حيث يمارس السكان احتفالاتهم المحلية أو احتجاجاتهم تجاه المشاريع والاحداث غير المرغوبة (Appleyard, 1980, p. 107).
- الشارع كإقليم للجوار: يعزز الشارع قيمة الانتماء للمكان ويزيد الفخر والمسؤولية حيث يستطيع الناس الاهتمام بصيانة الشارع ومراقبة السلوكيات داخله وتوفير وسائل الراحة فيه مع الأخذ بعين الاعتبار احترام المجال الخاص للأفراد وحمايته (Appleyard, 1980, p. 108).
- الشارع كمكان للعب والتعلم: يرى Appleyard أن الشارع بيئة تعليمية يمكن للأطفال التعلم من خلالها الكثير عن طريق مراقبة البيئة الطبيعية والأنشطة الاجتماعية للناس، بشرط أن تكون آمنة مع ضمان سلامة التنقل، حيث يشكل الشارع وسيلة جيدة لنقل الأطفال إلى الفضاء العام، وتزويدهم بمهارات فهم مكانية، مثل فهم المقاييس والمواد الجديدة، والتوجه في المساحات الكبيرة، وإيجاد الطريق (Appleyard, 1980, p. 108). من ناحية أخرى يستخدم الأطفال أثاث الشارع في اللعب تحت إشراف البالغين، مما يتيح للأهل والبالغين البقاء في الشارع فترة اطول، بحيث تصبح مشاهدة الأطفال نشاطا اجتماعيا (Mehta V., 2013, p. 139).
- الشارع أرض خضراء جميلة، تمثل شوارع المدينة فرصة لجلب الطبيعة إلى المدينة من خلال زراعة الأشجار والنباتات التي تعزز الراحة والاسترخاء، فهي تعمل أيضا على إثراء الناحية البصرية للناس (Appleyard, 1980, p. 108).
- الشارع كمكان تاريخي فريد: إن لكل شارع تاريخ يمكن الكشف عنه وأحياءه بحيث يمكن للناس أن يروه كمكان، ويصبح وجهة، وليس مجرد طريق فيضاعف الارتباط النفسي والمعنوي (Appleyard, 1980, p. 108).

قياس جودة مساحة الشارع (The Art of Making the City's Street)

قدمت الورقة العلمية بعنوان A Place to Meet: The Art of Making the City's Street 2018 دراسة للصفات الحضرية والسماوات المادية التي تؤثر على أداء الشارع كمكان للالتقاء والإقامة وتشمل هذه السماوات، إمكانية التصوير (الخريطة الذهنية)، والمقياس الإنساني، والشفافية والوضوح، والإحاطة، والتعقيد (Osman, 2018, p. 33).

- المقياس الإنساني: يحدد المقياس الإنساني للشارع من خلال العناصر المادية الموجودة ضمن مساحة الشارع كالأثاث والأشجار والمباني والطابع المعماري للواجهات ودرجة التفاصيل المعماري بها وترتيب النوافذ والأبواب على طول مسار الشارع. من جهة أخرى يشكل ارتفاع المباني المحيطة بالشارع عاملاً أساسياً في تحديد المقياس الإنساني، فيرى بعض المصممين أن ارتفاع (4) طوابق يقع ضمن المقياس الإنساني وفيما حدد البعض ارتفاع (6) طوابق كحد أعلى. مع الأخذ بالاعتبار أن تتراجع الواجهات العليا لتحقيق المقياس. كما تلعب الأشجار دوراً مهماً في تحديد وضبط المقياس بالإضافة إلى المظلات (Osman, 2018, p. 34).

- قابلية التخيل: ترتبط قابلية التخيل في الشارع بقياس جودة الشارع كمكان يمكن التعرف إليه وتمييزه من خلال ترك انطباعات لا تنسى، حيث يركز المصممون الحضريون على قوة الصورة الإيجابية، من خلال التركيز على المقياس الإنساني والمناظر الطبيعية ووضوح قراءة عناصر الشارع وشفافيتها، وكلما كانت هذه العناصر واضحة زادت إمكانية التخيل يشكل العامل التاريخي طابعاً فريداً يزيد من خصوصية المكان (Osman, 2018, p. 35).

- الشفافية: وهي الدرجة التي يمكن للناس إدراك العناصر والأنشطة الداخلية خلف الشارع، أي طريقة ارتباط المباني على حدود الشارع ومعه، فالنوافذ تسمح برؤية الاستخدامات الداخلية للمباني المجاورة، وبذلك تزداد تعقيد الناحية البصرية الملازمة للتجربة الحسية خلال المشي، لتصبح ذات مغزى يتعرف فيها الفرد على أنشطة جديدة وخيارات متجددة (Osman, 2018, p. 36).

- الإحاطة: هي المقدرة على تحديد مساحة الشارع بصريا بشكل عامودي أو رأسي بمعنى نسبة ارتفاع المباني إلى عرض الشارع المسافة بين المباني المتقابلة، وأما نهاية الشارع فيمكن تحديدها من خلال بعض العناصر المعمارية كالنوافير أو الآثار (Osman, 2018, p. 36).
- التعقيد: يمكن تلخيصه بدرجة الاختلاف البصري بين العناصر المكونة للشارع كالنمط المعماري للمباني وارتفاعها وعددها والأنشطة المرتبطة بها وأثاث الشارع واللافتات إضافة للناس. فكلما كان هناك تعقيد واختلاف في الشارع فإنه يخلق إثارة وإحساسا بالمكان ليصبح جذابا. ولكن يجب دراسة اللون والحجم جيدا حتى لا يتم عمل مشهد غير منظم خاصةً عند إضاءة اللافتات ليلاً حيث يمكن أن تصل إلى درجة عالية من التعقيد، فستكون غير ودية (Osman, 2018, p. 36).

الخصائص الحضرية لقياس جودة مساحة الشارع بحسب JAN GEHL

قامت شركة الهندسة المعمارية الدولية Gehl Institute - وهي شركة مسؤولة عن العديد من مشاريع صناعة الأماكن وإعادة التطوير الحضري - بتطوير مجموعة من اثني عشر معياراً لتقييم إمكانية العيش في الفضاء الحضري، بالاستناد إلى معرفة الاحتياجات البشرية تبحث هذه المعايير في ثلاثة جوانب مرغوبة فيما يتعلق بقياس مدى قدرة المساحة الحضرية على دعوة الأفراد لزيارتها والبقاء فيها هي: الحماية، والراحة، والمتعة. فإذا كانت المساحة غير قادرة على حماية الناس وتلبية الاحتياجات الأساسية لهم، فسوف يتجنبها الناس (Hespanhol, 2018)، هذه المعايير عامة ويمكن تطبيقها على كافة المساحات الحضرية في المدينة كمساحة الشارع.

- الحماية: يعبر الشعور بالحماية عن حاجتنا للبقاء وتشمل الحماية من الجريمة والحماية والسلامة المرورية بالإضافة إلى الحماية من التجارب السلبية المتعلقة بالمناخ (مطر، ثلج، حر)، فالقدرة على المشي بأمان في مساحة المدينة شرط أساسي لإنشاء مدن جذابة تعمل بشكل جيد، وتعتبر السلامة أمراً ضرورياً للحياة في المدينة. فغالبًا ما تعزز الأماكن والشوارع المظلمة والمهجورة الشعور بعدم

الأمان، ولكي تشعر بالأمان فيها يجب أن يكون هناك أشخاص حولك (عيون الشارع) وأفضل طريقة لتحقيق ذلك هي وجود وظائف متنوعة: الإسكان والمكاتب والمتاجر والمطاعم، في جميع الأوقات. كما يجب أن يكون الناس قادرين على التنقل بشكل مريح وآمن في المدن سيرًا على الأقدام أو بالدراجة لكافة أفراد المجتمع وفئاته من خلال وجود الحماية المادية من خلال توفير مسارات آمنة لهم، ويشمل الحماية أيضا توفير الراحة في الأجواء والمناخات المختلفة (Gehl, 2010, p. 239).

– الراحة: يرى جيل أن الاهتمام بالحماية مرتبط أيضا بمعالجة أمور مختلفة تتعلق بالراحة، فالمشاة بحاجة إلى مسارات مهيئة بشكل مثالي للمشاة. ويشمل ذلك الأسطح ذات المستوى الجيد، والمساحة الواسعة بدون عوائق، والواجهات الممتعة والجذابة للنظر إليها، وتشمل الراحة أيضا توفير فرص جيدة للوقوف والجلوس للاستمتاع وقضاء الوقت والتحدث في الأماكن العامة (Gehl, 2010, p. 239).

– المتعة: يعتمد إنشاء مساحات ممتعة على استغلال جميع الخصائص والسمات المميزة في فراغات المدينة وحولها، لخلق مناطق جذب توفر المتعة. ويتضمن ذلك إنشاء الفراغات داخل المدينة على نطاق إنساني، بتفاصيل معمارية مناسبة، ومواد جيدة، وأثاث شوارع مناسب. بحيث يمكن الاستمتاع بالجوانب الإيجابية للمناخ المحلي والمناظر الرائعة وخلق انطباعات حسية مثيرة للاهتمام (Gehl, 2010, p. 239).

1.3.8 نتائج التحليل النظري

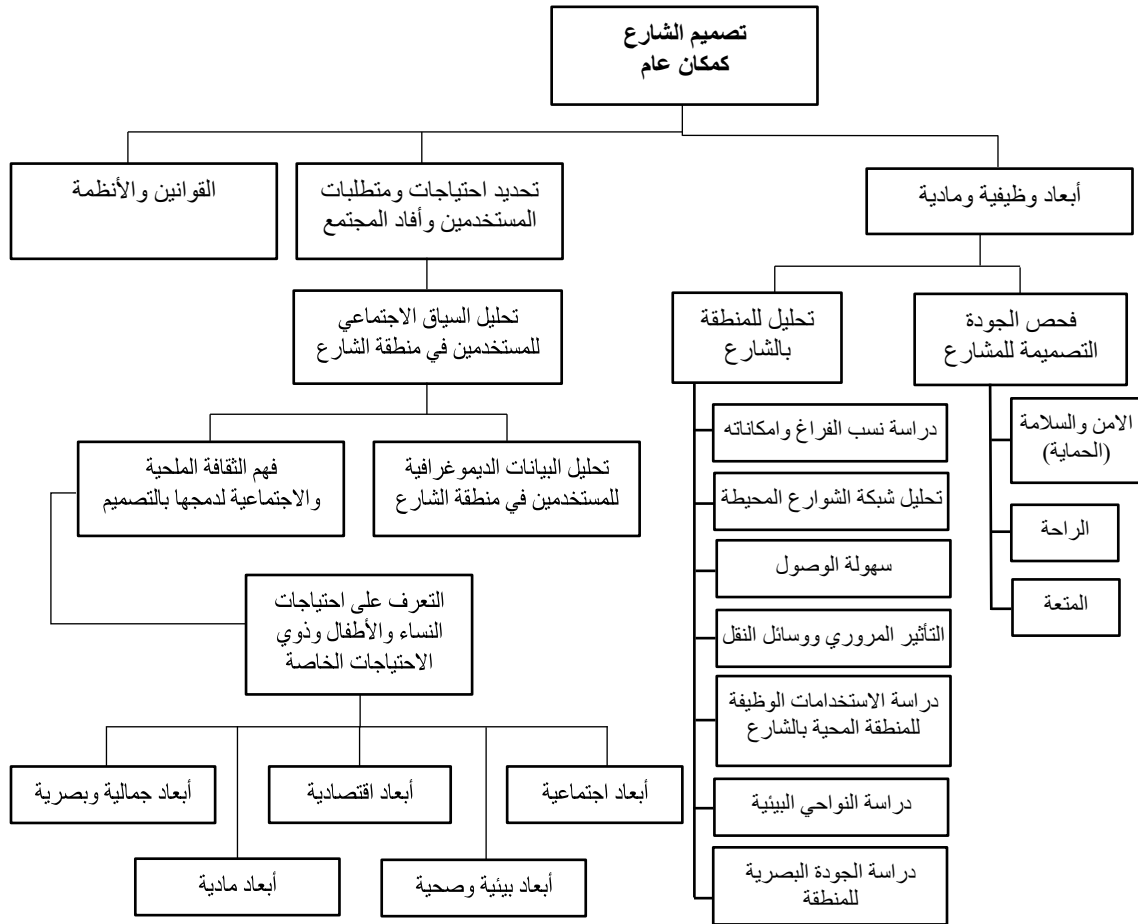
يوضح هذا الجزء نتائج التحليل النظري والاتجاه العام للدراسة من خلال عرض الإطار المفاهيمي الذي يوجه الرسالة نحو تحقيق أهدافها.

الإطار المفاهيمي للدراسة

في ضوء ما توصلت إليه الباحث فإن دراسة الشارع كمكان يجب أن تشمل دراسة مجموعة من العوامل والمفاهيم الأساسية التي من شأنها خلق بيئة حضرية جذابة ووظيفية بشكل يوازن بين احتياجات الإنسان واحتياجات المركبة وذلك من خلال تحليل تلك المؤشرات التي تنتمي إلى الأبعاد الوظيفية والمادية والاجتماعية المرتبطة بفهم طابع وسياق المنطقة المحيطة بالشارع، وقياس معايير الجودة التصميمية لها. هذا التحليل يجب أن يصاحبه تحديد لاحتياجات وتطلعات أفراد المجتمع والمستخدمين وذلك من خلال التعرف إلى تأثير المجالات الاجتماعية، والاقتصادية، والبيئية والصحية، الجمالية على الأفراد وعلى الشارع، كما هو موضح في الشكل (1).

شكل (1)

الإطار النظري والمفاهيمي الذي تستند إليه الدراسة



الفصل الثاني

منهجية الدراسة

في القسم الأول من الدراسة تم تسليط الضوء على المفاهيم الأساسية والنظريات الرئيسية التي تناولت موضوع تصميم "الشوارع كأماكن" وطرق أنسنتها، ووضع إطار نظري لكيفية تصميم الشوارع كأماكن عامة، وتحديد مجموعة من المؤشرات والعوامل التي تساهم في تقييم جودة شارع السكة كمساحة عامة وفراغ اجتماعي يجذب السكان لتكرار زيارته. وفي هذا الفصل سيتم تناول المنهج الذي تم اعتماده من قبل الباحث في هذه الدراسة للوصول إلى النتائج النهائية، ويتضمن وصفاً للحالة الدراسية، ومنطقة الدراسة، ومجتمع الدراسة، وعينة الدراسة، بالإضافة إلى تحديد أدوات الدراسة المستخدمة، وإجراءات الدراسة.

2.1 الحالة الدراسية (منطقة الدراسة)

تقع مدينة طولكرم في الجزء الشمالي من الضفة الغربية إلى الشرق من السهل الساحلي لفلسطين حيث تبعد (15) كم عن ساحل البحر الأبيض المتوسط. وتتوزع أراضي المدينة بين مناطق سهلية ومناطق جبلية (عوض، 2003، صفحة 32)، ساعدت أهمية الموقع التجاري والعسكري على نمو قضاء طولكرم بشكل واضح بسبب وجود السهل الخصيب من الجهة الغربية لمدينة طولكرم، حيث سكن عدد كبير من الفلاحين بالقرب من أراضيهم التي كانت تمتد حتى تصل إلى ساحل البحر (العودة، 2007، صفحة 28)، وتتمتع طولكرم بمناخ البحر الأبيض المتوسط (ماطر دافئ شتاءً، وحار جاف صيفاً)؛ لقربه من البحر الأبيض المتوسط من جهة الغرب وعدم وجود حواجز طبيعية، ومنطقة طولكرم ذات رطوبة مرتفعة بسبب هبوب الرياح الغربية المحملة ببخار الماء وتتراوح الرطوبة النسبية بين (40%-70%) صيفاً، و (70%-85%) شتاءً (العودة، 2007، صفحة 36).

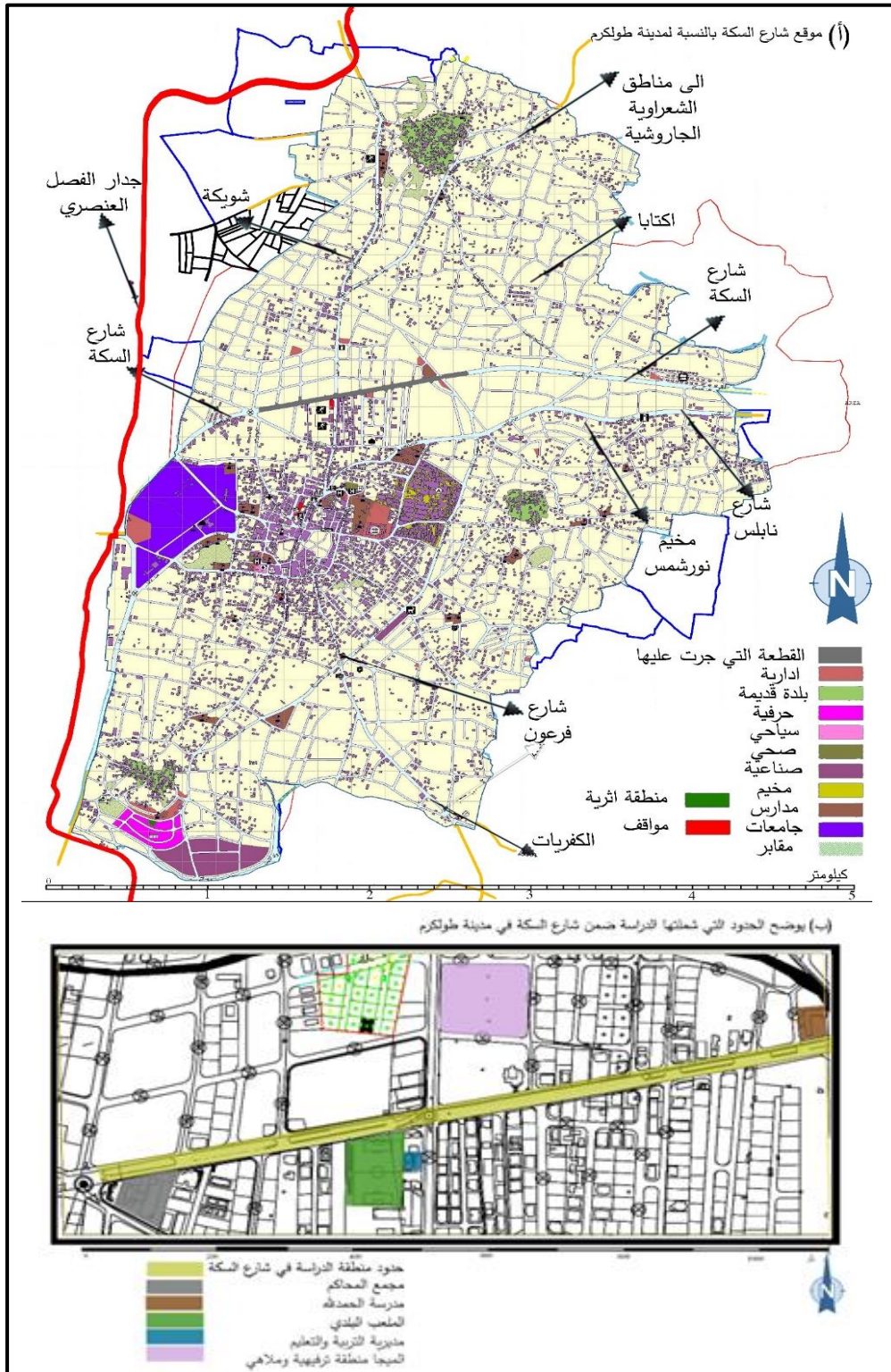
بلغ عدد سكان مدينة طولكرم عام 2021 (68.712) ويدين غالبية سكان قضاء طولكرم بالإسلام؛ ويعود السبب التزايد السكاني في المدينة إلى الزيادة الطبيعية للسكان، والهجرة من القرى المجاورة إلى المدينة، بسبب توفر فرص العمل والخدمات المختلفة كالماء والتعليم، مما زاد في أهمية المدينة التجارية، ويعمل عدد كبير من سكان المدينة في قطاع الخدمات، فتعد مدينة طولكرم مركزاً لتقديم الخدمات الصحية والإدارية والتعليمية للمناطق والقرى المجاورة لها ضمن المحافظة (وفا، المدن الفلسطينية في حدود دولة فلسطين (الأراضي المحتلة عام 1967) طولكرم، 2023).

2.1.1 منطقة الدراسة

شارع السكة: شارع رئيسي في محافظة طولكرم، حيث تكون ضاحية شويكة شمال شارع السكة وفي جنوبه مدينة طولكرم، وهو يقع ضمن المنطقة التي كان يمر منها خط سكة الحجاز التاريخية الشهيرة. كان الشارع يجسد ما تستحضره الطرق السريعة المخصصة لحركة مرور السيارات، ويشهد هذا الشارع الآن تحولاً في استخدامه المهني من نموذج مدفوع بالسيارات إلى نموذج أكثر توجهاً نحو الإنسان والمناطق الحضرية مع تكثيف مزيج الاستخدامات وزيادة الرغبة في التواصل الاجتماعي، كما موضح في الشكل (2) الذي يوضح منطقة الدراسة، التي أجريت عليها الدراسة والتي تمتد مجمع المحاكم إلى مدرسة الحمد لله، حيث الطول الاجمالي للمنطقة يقارب (1.07) كم.

شكل (2)

مخطط يوضح المنطقة التي اجريت عليها الدراسة



المصدر: (وفا، الأرشيف الرقمي الفلسطيني، 2023).

يصنف شارع السكة على أنه أحد الشوارع الشريانية في المدينة، ويبلغ عرض الشارع حوالي 30م، حيث تقسم مساحة الشارع إلى مسربين للحركة ومساحة جانبية عامة تشغل الرصيف الشمالي للشارع والتي تشكل محور الدراسة، ويحيط بالشارع مجموعة من الشوارع التجميعية قليلة الكثافة المرورية، والتي تلعب دوراً مهماً في توسيع خيارات الاتصال و المرور في الشارع، التي يصل عرضها ما بين (10-15)م وتتكون من مسربين باتجاه واحد لكل مسرب، حيث تقع هذه الشوارع في مناطق سكنية ومختلطة أيضاً، وسيتم تناول شبكة الشوارع المحيطة وتقسيماتها في الأقسام التالية:

فكرة المشروع

برزت فكرة تصميم شارع السكة كمكان مفتوح للجميع، كتجربة مبتكرة في مدينة طولكرم تسعى لاستغلال المساحات الخضراء الموجودة على طول رصيف الشارع كمساحات عامة ترحب بالسكان وهي فكرة طرحها المهندس إياد الجراد، حيث تم تطوير المشروع واستكمالته بدعم من بلدية طولكرم؛ بهدف دفع عجلة التطوير الاقتصادي في المنطقة، وتوفير أماكن إضافية تسهم في تعزيز الشعور بالانتماء والرفاهية لدى السكان المحليين وتشجيعهم على الاستمتاع بالمكان (الصريدي، 2024).

القوانين والإجراءات المتبعة من قبل بلدية طولكرم في تصميم شارع السكة

اعتمدت بلدية طولكرم استراتيجية متطورة لإعادة تصميم شارع السكة ضمن المناطق الحضرية، تركز على محاولة تحقيق توازن مدروس في توزيع المساحات العامة، وتخصيصها على الأرصفة بطريقة تضمن التنوع والشمولية، حيث يتم تقسيمها إلى مناطق مخصصة لألعاب الأطفال والتجمعات العائلية، بالإضافة إلى مساحات محددة لإقامة الأكشاك وأخرى تسمح لأصحاب المطاعم بتوسيع مساحاتهم عبر إضافة مقاعد خارجية للجلوس والاستمتاع. هذه المبادرة تتضمن تنظيمًا سنوياً يهدف إلى ضمان استخدام هذه المساحات بشكل فعال ومناسب، مع إمكانية سحب الضمان من المستثمرين الذين لا يلتزمون بالقوانين المعمول بها. بالإضافة إلى ذلك، تحرص بلدية طولكرم على تحديد المساحات المستغلة بدقة لكل كشك أو

مطعم، بهدف الحفاظ على البيئة العائلية الآمنة والمرحبة، وتشجيع النساء على التواجد في هذه المناطق العامة براحة وأمان. في السياق نفسه، تأخذ البلدية بعين الاعتبار الحاجة إلى المناطق الخضراء، خاصة في المناطق المقابلة للمساكن الفردية مثل الفلل والمنازل، لضمان عدم إزعاج السكان من النشاطات والتجمعات العامة يعكس هذا النهج التزام بلدية طولكرم بتحسين جودة الحياة العامة، وتعزيز البيئة الحضرية بطريقة مستدامة ومراعية لحاجات جميع السكان (الصريدي، 2024).

من جهة أخرى، تصطدم البلدية بتحديات تتعلق بتنظيم المساحة العامة، فيما يتعلق بمواجهة بعض الباعة الجائلين أو الأكشاك العشوائية المستقرة بالقرب من الشوارع حيث يظهر عدم قبول أصحاب هذه الأكشاك لفكرة الانتقال إلى المرافق التي أعدتها البلدية خصيصاً لهذا الغرض (الصريدي، 2024).

2.1.2 التطور التاريخي للتخطيط العمراني في مدينة طولكرم

تمهيد

شهدت مدينة طولكرم كغيرها من المدن الفلسطينية أحداثاً تاريخية مهمة، وهجرات عربية قديمة، حيث كانت قرية صغيرة على صعيد المساحة وعدد السكان، فكانت تابعة لقضاء شوفة في العهد الإسلامي، أما في العهد العثماني فقد ساهم خط سكة الحديد المتجه إلى الساحل غرباً في نمو قضاء طولكرم وتطوره، لكن ذلك لم يستمر بسبب حرب عام 1948م، ونسف القطار المار من طولكرم، واغتصاب الصهاينة جزءاً من قضاء طولكرم وعدداً من القرى والمدن المجاورة، وهجرة الآلاف المواطنين الفلسطينيين نحو مدينة طولكرم والاستقرار فيها، خاصة في مخيمي طولكرم ونور شمس. واستمر القضاء في النمو السكاني والعمراني إلى أن احتلها الصهاينة عام 1967م، لتخسر ربع سكانها الذين نزحوا باتجاه الضفة الشرقية من نهر الأردن. ومع ذلك استمرت المدينة في استقبال المهاجرين إليها من سكان القرى المجاورة تبعاً لما تقتضيه مصالحهم وأعمالهم، حيث ساهم ما يعرف بـ سوق السبت في المدينة في نموها التجاري (العودة، 2007، صفحة 26).

الخلفية التاريخية للشارع السكة

قام العثمانيون (1520) بتنظيم مدينة طولكرم واضفاء الطابع الحضري عليها فكانت مركزا لقضاء بني صعب الذي استحدثه العثمانيون آنذاك (وفا، المدن الفلسطينية في حدود دولة فلسطين (الأراضي المحتلة عام 1967) طولكرم، 2023)، وكان من أهم مميزات التجمعات العمرانية المتمركز في مناطق متقاربة للشعور بالأمن والحماية (عوض، 2003، صفحة 55). تطورت الطرق في الفترة العثمانية بعدة اتجاهات وتمت إنارتها بالبرافين عام 1892، وكانت الشوارع منظمة بشكل يساهم في تشجيع فتح المحال التجارية فيها. واحتلت سكة الحديد مسافة (2.47) كم من المنطقة فكانت تستخدم في التنقلات البعيدة لصغر المسافة المقطوعة وبشكل عام كانت معظم الطرق في تلك الفترة مميزة بكونها طرق زراعية غير معبدة حيث كانت معظم مساحات الأراضي مخصصة للزراعة (عوض، 2003، صفحة 55). كان التخطيط في مرحلة الانتداب البريطاني (1917-1948) تخطيطاً فيزيائياً توجيهياً ذا طابع سياسي بحث (خمايسي، 2021، صفحة 8). فقد احتلت مدينة طولكرم عام 1918م لتكتسب أهمية خاصة بسبب ربطها بخط سكة الحديد إلى حيفا من مصر وجنوب فلسطين (عوض، 2003، صفحة 55)، وجاءت المحاولة الأولى لسلطات التخطيط الانتدابية لإحداث تغيير في المنطقة الوسطى من طولكرم في عام 1929 من خلال اقتراح تغيير موقع الساحة العامة، لم يتم إدخال أي تغيير رسمي آخر في المنطقة الوسطى من طولكرم حتى عام 1945، عندما تم إعداد مخطط المدينة (Mahrok, 1995, p. 175)، فوفقاً لمخطط عام 1945 صُنفت استعمالات الأراضي وقسمت إلى سبعة أقسام (أ، ب، ج، زراعية، خضراء، مقابر، تجارية، المباني العامة، ومحطة سكة الحديد). ثم تم ضمها للواء السامرة عام 1947 (عوض، 2003، صفحة 57). أما عن توسع المدينة فكان بشكل دائري حول نفسها لتتضاعف أربع مرات عن مساحتها القائمة سابقاً مع تشكيل شبكة شوارع جديدة وموسعة حددت بحسب نظام الأبنية عام 1936 وتبعاً للارتدادات الجانبية للبناء. حيث بلغ عدد الطرق (13) شارع بطول (10.3) كم. وكانت المحال التجارية مصطفة

على الطرق الكبرى داخل المنطقة الحضرية (عوض، 2003، صفحة 63). فلم يكن وجود لمنطقة تجارية متخصصة (Mahrok, 1995, p. 175)

أما نظام التخطيط العمراني الأردني (1948-1967) في الضفة الغربية فكان له تأثيرات عديدة على الحيز المادي لطولكرم، ففي عام 1961، تبنت اللجنة المحلية لطولكرم مخطط تخطيط المدينة الذي تم إعداده من قبل إدارة البلديات في وزارة الداخلية وتمت الموافقة عليها رسمياً في عام 1963. كانت مساحتها حوالي 1.8 كيلومتر مربع، وفي عام 1964 ضمت قرية الذنابة شرق المدينة، وفي عام 1967 ضمت قريتا شويكة شمالاً وارتاح جنوباً، وكان هناك مخطط هيكل في 1967 لكنه لم يكتمل (عوض، 2003، صفحة 71). جاء هذا التوسع للمدينة نتيجة فصل طولكرم عن أراضيها في الغرب، ولم يكن يمثل خطوة مخططاً لها، ولم تكن هناك أحكام للخدمات أو المرافق. حيث كانت مدينة طولكرم واحدة من أكثر المدن تضرراً في الضفة الغربية من الحرب عام 1948، حيث قطع خط الهدنة بين الأردن وإسرائيل عن أكبر جزء من أراضيها وأكثرها صالح للزراعة (Mahrok, 1995). تم تصميم شبكة صغيرة من الشوارع الضيقة في قلب المدينة القديم على الرغم من أن مخطط طولكرم عام 1945 لم يقدم أي مقترحات تسمح بالمحافظة على طابعها التقليدي، كما لم يحافظ مخطط 1961 على الطابع التقليدي للمدينة أيضاً، ولم يقدم حلاً حديثاً لنظام الحركة فيه (عوض، 2003، صفحة 75). ومن أهم الملاحظات على الجوانب الفيزيائية للطرق - وفقاً لدراسة عوض 2003- هو تصميم شوارع جديدة للبلدة القديمة واستبدال شارع الكفریات (طولكرم، ذنابة، مخيم طولكرم) بطريق قلقيلية الغربي عام 1948، وبقاء شارع طولكرم نابلس على حاله، مع إضافة تفرعات بكافة الاتجاهات. فقدت المحال التجارية حول محطة سكة الحديد قيمتها الاقتصادية والتجارية وانخفضت بسبب توقف حركة المرور في السكة (عوض، 2003، صفحة 75). انظر إلى الملحق (ي) الذي يوضح طرق مدينة طولكرم من الفترة 1959-1967 موضحة منطقة خط سكة الحديد التاريخية منطقة الدراسة حالياً.

ظلت اللجان المحلية البلدية وفقاً لنظام التخطيط العمراني الإسرائيلي (1967-1994) دون تغيير في صلاحياتها وهيكلها التي يوفرها نظام التخطيط العمراني الأردني، واحتفظت المنطقة الوسطى من طولكرم في مخطط طولكرم في السبعينيات بطابعها السابق قبل الاحتلال حيث لم يؤثر أي تغيير مهم على هذه المنطقة والترتيبات المكانية للشوارع وبقيت المساحات كما هي. في هذه الفترة كانت مشاركة الفلسطينيين في مؤسسات التخطيط وإدارته كمتخذي قرار محدودة (Mahrok, 1995, p. 197). انظر إلى الملحق (ك) الذي يوضح الطرق في المخطط الهيكلي لمدينة طولكرم سنة 1970.

بدأت السلطة الفلسطينية والبلديات والهيئات المحلية (1994 - الآن) منذ السنوات الأولى بالاهتمام بالتنمية المستدامة وتوجيه الهيئات المحلية عمرانيا واقتصاديا واجتماعيا وإداريا لتصويب الخطط والتجمعات المحلية، فقامت البلدية باختيار شارع السكة في مدينة طولكرم؛ لتنفيذ مشروع أعمال تطوير جزر وأرصفة شارع السكة لترتيب المشهد العام في المنطقة شمال المدينة على طول الشارع من خلال استخدام منطقة الرصيف الشمالية الموجودة وتكييفها كمساحة عامة تستوعب عددا من الأنشطة الترفيهية والاجتماعية في المنطقة (زيدان، 2023). وذلك بهدف تطوير سياسات مكانية تعمل على تحسين الجودة البيئية للمدينة وتدفع باتجاه زيادة رضى السكان ببيئتهم حيث يعتبر هذا الشارع فضاء تجاريا واجتماعيا. وذلك من خلال تحويل وتكييف جانب الطريق أو رصيف الشارع ليصبح مكانا عاما حضريا، يوفر الخدمات الاجتماعية للتفاعل والاستمتاع.

2.2 تصميم الدراسة

2.2.1 منهج الدراسة

اعتمد الباحث في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي باعتباره المنهج المناسب لتحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن أسئلتها.

2.2.2 إجراءات الدراسة

الهدف الرئيسي من الدراسة هو قياس جودة شارع السكة في مدينة طولكرم كمساحة عامة توفر التفاعل الاجتماعي وتدعم جودة الحياة داخل البيئة العمرانية، ولتحقيق ذلك تم في الفصل الأول عرض مجموعة من المفاهيم والنظريات الرئيسية المتعلقة بموضوع الدراسة "تصميم الشوارع الحضرية" وتحديد العوامل والقيم الأساسية التي تساهم في تقييم جودة الشارع من خلال مراجعة عدد من الأدبيات والدراسات المتعلقة بموضوع الدراسة والكتب والمقالات والتقارير المنشورة والتعرف إلى المتغيرات الاجتماعية والمادية للشارع، وإدراك العلاقة بينها.

في الفصل الثاني تم التعريف بمنطقة الدراسة وتوضيح منهج الدراسة وتصميمها وإجراءاتها المستخدمة لتقييم شارع السكة كمكان عام يدعو الناس للحضور والاستمتاع بهدف الإجابة عن أسئلة الدراسة، وذلك من خلال عرض الخطة التي اعتمدها الباحث في التحليل والأدوات التي اعتمدت عليها في ذلك والتعرف إلى مجتمع الدراسة وعينة الدراسة وأدواتها.

تناول الفصل الثالث عرض لنتائج التحليل (النوعي) المعماري للمنطقة لقياس قدرة الفراغ (الشارع) على العمل كمساحة عامة توفر المتعة والراحة للمستخدمين، من ثم عرض نتائج التحليل (الكمي) الإحصائي بالاعتماد على الاستبانة البحثية للتعرف إلى احتياجات المستخدمين وتصوراتهم بالنسبة للشارع ودراسة النواحي الوظيفية التي يدعمها الشارع، وذلك بهدف دراسة ملائمة الأنشطة مع الجودة المادية يوضح

الفصل الرابع ملخصاً لنتائج الاستبانة البحثية والتحليل المعماري في الدراسة، وإجابة عن أسئلة الدراسة والخروج بالتوصيات.

2.2.3 خطة التحليل

بالاعتماد على الإطار النظري والمفاهيمي، سيتم تقسيم التحليل إلى جزئين، يعتمد الجزء الأول على التحليل باستخدام أدوات الرصد والملاحظة، حيث تعتمد خطة التحليل على دراسة الجوانب الوظيفية والمادية للشارع التي تؤثر على أداء الشارع كمكان للالتقاء والإقامة. وذلك بتحليل السياق الحضري للمنطقة المحيطة بالشارع باستخدام مجموعة من المعايير المأخوذة من الإطار النظري وتشمل دراسة نسب الفراغ، وشبكة الشوارع المحيطة بشارع السكة، والتأثير المروري، وسهولة الوصول، والاستخدامات الوظيفية للمنطقة المحيطة والمحاذية للشارع، والنواحي البيئية وجودة البيئة البصرية التي شملت معايير الشفافية والوضوح، ودرجة الإحاطة، والمقياس الإنساني، والخريطة الذهنية، والمساحات الخضراء، ثم دراسة الجوانب المتعلقة بجودة التصميم الحضري للشارع وفقاً لمجموعة من القيم التي تتضمن الراحة، والحماية، والمتعة.

يعتمد الجزء الثاني على التحليل باستخدام أداة الاستبانة البحثية، حيث تهدف خطة التحليل في هذا القسم إلى تحديد احتياجات وتطلعات أفراد العينة من المستخدمين والعاملين والسكان في المنطقة، من خلال استطلاع آرائهم وتحديد طبيعة الأنشطة التي يمارسها السكان في الشارع، وتبين العوامل التي تساهم في جذبهم للمكان، ويشمل ذلك تحليل السياق الاجتماعي للمستخدمين من خلال تحليل البيانات الديموغرافية لأفراد العينة، وفهم الثقافة المحلية لأفراد المجتمع والتعرف إلى احتياجات النساء والأطفال وذوي الاحتياجات الخاصة. بالإضافة إلى قياس جودة المجالات والأبعاد المرتبطة بنجاح الفضاء العام في الشارع (الأبعاد المادية، والاجتماعية، والبيئية والصحية، والجمالية والبصرية، والاقتصادية) وفقاً لرأي وتجربة أفراد العينة، انظر إلى الملحق (ل).

2.3 أدوات الدراسة

اقترحت الباحث طريقتين لجمع المعلومات وتحليلها للوصول إلى نتائج أكثر دقة وشمولية تعتمد على تسجيل الملاحظات الميدانية والمشاهدات، في الأجزاء المتعلقة بقياس جودة التصميم الشارع ضمن إطاره الحضري وطريقة ارتباطه بمحيطه، في حين تم استخدام الاستبانة لجمع المعلومات المتعلقة بآراء المستخدمين وتطلعاتهم.

2.3.1 تحليل نوعي معماري ومكاني باستخدام أدوات الرصد والملاحظة

ويعتمد التحليل المعماري على توثيق الملاحظات الميدانية على شكل خرائط وصور؛ بهدف دراسة الخصائص الحضرية للشارع وتوضيحها، وفقا للإطار النظري والمفاهيمي الذي تم عرضه سابقا، بالإضافة إلى تسجيل الملاحظات المتعلقة بالنواحي الوظيفية التي يدعمها الشارع.

فترة المراقبة

تم جمع البيانات في صيف وخريف عام 2022 وشتاء وربيع 2023 في أوقات مختلفة بشكل منتظم نسبيا، ويشمل ذلك أوقات مختلفة من اليوم وعطلات نهاية الأسبوع والإجازات المدرسية الصيفية، والأجواء الصيفية الدافئة والأيام الباردة نسبيا.

2.3.2 تحليل احصائي باستخدام الاستبانة

تم استخدام الاستبانة من قبل الباحث كأداة للدراسة وجمع البيانات للتعرف إلى واقع تصميم الشوارع الحضرية التي تلبي الحاجات الإنسانية للمستخدمين في شارع السكة في مدينة طولكرم، وقد تم بناء الاستبانة بعد الاطلاع على الأدبيات والدراسات السابقة ذات العلاقة بموضوع الدراسة انظر إلى الملحق (ض).

2.3.3 تصميم الاستبانة

تم تصميم الاستبانة بحيث تكونت من (47) فقرة فعلية موزعة على الخمسة محاور المرتبطة بنجاح الفضاء العام، بالإضافة إلى الأسئلة المفتوحة أو ذات خيار متعدد مع توضيح الأسباب، كما في الجدول في الجدول (1).

جدول (1)

عدد فقرات الاستبانة حسب أقسام ومحاور أداة الدراسة

عدد الفقرات	المجالات	القسم / المحور
6	(الجنس، العمر، الحالة الاجتماعية، عدد أفراد الأسرة للمتزوجين، مكان السكن، المؤهل العلمي).	القسم الأول: المعلومات الشخصية
5	(الأوقات، وسائل النقل، تكرار الزيارة، سبب الزيارة، الميزات التي تجذب إلى المكان).	القسم الثاني: التواجد في الشارع
13	الأبعاد المادية.	المحور الأول
6	الأبعاد البيئية والصحية.	المحور الثاني
7	الأبعاد البصرية والجمالية.	المحور الثالث
13	الأبعاد الاجتماعية والثقافية.	المحور الرابع
8	الأبعاد الاقتصادية.	المحور الخامس

المصدر: الباحث.

تصحيح أداة الدراسة (الاستبانة)

استخدم الباحث مقياس ليكرت الخماسي (Fifth Likert Scale) لتصحيح أداة الدراسة، لتحديد مستوى موافقتهم على فقرات الاستبانة، حيث يتم اعطاء أوزان لدرجات الإجابة لكل فقرة وذلك لبناء المقياس الوزني لأداة الدراسة والتعبير عند مستوى درجة الموافقة (منخفض / متوسط / مرتفع) لكل فقرة أو محور، بحيث أنه كلما ارتفعت الدرجة الممنوحة من المستجيبين (أفراد العينة) إلى الموافقة ترتفع الدرجة، بحيث

تكون درجات الاستجابة على النحو الآتي؛ غير موافق بشدة (1)، غير موافق (2)، نوعاً ما (3)، موافق (4)، موافق بشدة (5).

صدق الأداة

تم التحقق من صدق أداة الدراسة وهي الاستبانة، من خلال قيام الباحث بعرضها على مجموعة من المحكمين المختصين وذوي الخبرة، وقد استجاب الباحث لآراء وملاحظات المحكمين التي أشاروا إليها، وقام بإجراء ما يلزم من إعادة صياغة لبعض الفقرات، وحذف بعض الفقرات، حتى أصبحت الاستبانة بصورتها النهائية.

ثبات الأداة

تم التحقق من ثبات أداة الدراسة من خلال احتساب الثبات بطريقة كرونباخ ألفا للاتساق الداخلي (Cronbach's Alpha) على عينة الدراسة في كل محور من محاور أداة الدراسة، ويبيّن الجدول (2) قيم معاملات الثبات للمجالات بطريقة كرونباخ ألفا للاتساق الداخلي.

نلاحظ من الجدول (2) أن درجة ثبات أداة الدراسة متوسطة بشكل عام، حيث إن قيمة معامل الثبات كرونباخ ألفا لمحور الأبعاد المادية بلغ (0.787) وهي قيمة متوسطة، ومحور الأبعاد البيئية والصحية (0.681) وهي قيمة مقبولة، ومحور الأبعاد البصرية والجمالية (0.854) وهي قيمة عالية، ومحور الأبعاد الاجتماعية والثقافية (0.797) وهي قيمة متوسطة، ومحور الأبعاد الاقتصادية (0.876) وهي قيمة عالية، وهذه مؤشرات لدرجة متوسطة من الاعتمادية، مما يؤكد أن مقياس محاور ومتغيرات الدراسة بالاستقصاء تتمتع بخصائص الاختبار الجيد (درجة متوسطة من الاتساق الداخلي بين محتوياته)، ويمكن الاعتماد عليه في المراحل اللاحقة من التحليل في الدراسة، حيث تعد معاملات الثبات المستخرجة لهذا المقياس مناسبة وتفي لأغراض الدراسة.

جدول (2)

قيم معامل الثبات كرونباخ ألفا لمجالات أداة الدراسة

المجال	عدد الفقرات	كرونباخ ألفا
المحور الأول: الأبعاد المادية	13	0.787
المحور الثاني: أبعاد بيئية وصحية	6	0.681
المحور الثالث: الأبعاد البصرية والجمالية	7	0.854
المحور الرابع: الأبعاد الاجتماعية والثقافية	13	0.797
المحور الخامس: أبعاد اقتصادية	8	0.876

المصدر: الباحث.

المعالجة الإحصائية

تمت المعالجة الإحصائية باستخدام برنامج التحليل الإحصائي (SPSS)، وذلك بعد أن قامت الباحثة بمراجعة وتدقيق البيانات في أداة الدراسة ومدى صلاحيتها للتحليل الإحصائي، وترميزها لإدخالها إلى جهاز الحاسوب، وقد تم إجراء الاختبارات الآتية:

- اختبار التوزيع الطبيعي (Skewness and Kurtosis) للتأكد من التوزيع الطبيعي للبيانات. انظر إلى الملحق (م).
- اختبار التحليل العاملي (Factor Analysis) لفحص صدق أداة الدراسة. انظر إلى الملحق (ن).
- اختبار كرونباخ ألفا (Cronbach's Alpha) لحساب قيمة معامل ثبات أداة الدراسة.
- بناء المتغيرات من خلال عمل (Index) يحسب المتوسط الحسابي لكل إجابة من إجابات المبحوثين، وتم عمل ترميم باستخدام (Lecard Scale)، وتم أيضاً حساب ووصف المتغيرات من خلال الأوساط الحسابية والتكرارات لوصف المتغيرات.
- استخراج المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية للفقرات والدرجات الكلية للمحاور والمجالات.

2.3.4 مجتمع الدراسة

تكوّن مجتمع الدراسة من جميع المستخدمين (الزوار، المستثمرين، السكان) في شارع السكة في مدينة طولكرم.

2.3.5 عينة الدراسة

هي عينة طبقة عشوائية منتظمة ذات مرحلة واحدة. بلغ حجم العينة حوالي (145) فرد، تم تقسيم مجتمع الدراسة إلى طبقتين حسب الجنس. بلغت نسبة الاستجابة في المسح (73%). تم توزيع (200) استبانة على عينة الدراسة، وقد تم استرجاع (145) استبانة، وجميعها كانت مكتملة البيانات وصالحة للتحليل الإحصائي. وكانت نتائج توزيع العينة كالاتي، (68%) من أفراد العينة كانوا من الزوّار وهي النسبة الأكبر، مقابل (21%) منهم سكان المنطقة، فيما بلغت نسبة المستثمرين (11%)، وذلك حسب توزيع الاستبانات على أفراد عينة الدراسة، ويوضح الجدول (3) توزيع أفراد العينة وفق متغيرات الدراسة (الجنس، العمر، الحالة الاجتماعية، مكان السكن، المؤهل العلمي).

2.3.6 خصائص عينة الدراسة الديموغرافية وفق البيانات الأساسية

جدول (3)

يبين توزيع أفراد العينة وفق متغيرات الدراسة

المتغيرات	البدائل	العدد	النسبة المئوية %
الجنس	ذكر	78	53.8
	أنثى	67	46.2
	المجموع	145	100.0
العمر	(أقل من 25) سنة	39	26.9
	(25- أقل من 35) سنة	61	42.1
	(35- أقل من 50) سنة	37	25.5
	(أكثر من 50) سنة	8	5.5
المجموع	145	100.0	
الحالة الاجتماعية	أعزب	72	49.7
	متزوج	73	50.3
	المجموع	145	100.0
مكان السكن	مدينة طولكرم	71	49.0
	حي شويكة	22	15.2
	حي ذنابة	5	3.4
	حي اکتابا	1	0.7
	مخيم طولكرم	4	2.8
	مخيم نور شمس	4	2.8
	قرى طولكرم	27	18.6
	تجمعات سكنية خارج محافظة طولكرم	11	7.6
	المجموع	145	100.0
المؤهل العلمي	لا يوجد	7	4.8
	ثانوية	20	13.8
	دبلوم	16	11.0
	بكالوريوس	83	57.2
	ماجستير	15	10.3
	دكتوراه	4	2.8
	المجموع	145	100.0

المصدر: الباحث.

توزيع أفراد العينة وفقاً لمتغير العمر تظهر النتائج في الجدول (3) بأن (42.1%) من أفراد العينة تتراوح أعمارهم من (25) إلى أقل من (35) سنة وهي النسبة الأكبر، مقابل (26.9%) منهم أقل من (25) سنة، ومقابل (25.5%) منهم تتراوح أعمارهم من (35) إلى (50) سنة، فيما بلغت النسبة الأقل لمن أعمارهم أكثر من (50) سنة وهي (5.5%).

توزيع أفراد العينة وفقاً لمتغير الحالة الاجتماعية. تظهر النتائج في الجدول (3) بأن 50.3% من أفراد العينة الحالة الاجتماعية لديهم متزوج، مقابل (49.7%) منهم الحالة الاجتماعية لهم أعزب، وللمتزوجين وبلغ متوسط عدد أفراد الأسرة للمتزوجين من أفراد العينة 2 فرد (غير الأب والأم).

توزيع أفراد العينة وفقاً لمتغير مكان السكن. تظهر النتائج في الجدول (3) أن غالبية أفراد العينة هم من سكان مدينة طولكرم بنسبة بلغت (49%)، مقابل (18.6%) منهم من سكان قرى طولكرم، ومقابل (15.2%) منهم من سكان حي شويكة، ومقابل (7.6%) منهم من تجمعات سكنية خارج محافظة طولكرم، ومقابل (3.4%) منهم من سكان حي زناينة، ومقابل (2.8%) منهم سكان مخيم طولكرم، ومقابل (2.8%) منهم سكان مخيم نور شمس، ومقابل (0.7%) منهم من سكان حي اكتابا.

توزيع أفراد العينة وفقاً لمتغير المؤهل العلمي. تظهر النتائج في الجدول (3) أن (57.2%) من أفراد العينة لديهم مؤهل علمي بكالوريوس، مقابل (13.8%) منهم لديهم مؤهل علمي ثانوية عامة، ومقابل (11%) منهم لديهم مؤهل علمي دبلوم، ومقابل (10.3%) منهم لديهم مؤهل علمي ماجستير، ومقابل (4.8%) منهم لا يوجد لديهم مؤهل علمي، ومقابل (2.8%) منهم لديهم مؤهل علمي دكتوراه.

توزيع أفراد العينة وفقاً لمتغير الجنس. تظهر النتائج في الجدول (3) بأن (53.8%) من أفراد العينة هم ذكور، مقابل (46.2%) منهم إناث.

توزيع أفراد العينة وفقاً لطريقة الوصول إلى الشارع، تظهر النتائج في الجدول في الملحق (س) ان وسيلة النقل الأكثر استخداماً بين أفراد العينة للوصول كانت السيارة فقط بنسبة (52%) بينما كان الوصول سيراً على الأقدام (18.6%) وكانت استخدام المواصلات العامة بنسبة (5.5%)، وباقي أفراد العينة تستخدم أكثر من وسيلة للوصول في كل مرة.

الفصل الثالث

الدراسة التحليلية

يتناول هذا الفصل عرضاً لنتائج تحليل الحالة الدراسية وهي منطقة شارع السكة في مدينة طولكرم وفقاً لأهداف الدراسة، وينقسم الفصل إلى جزئين الأول يعرض نتائج التحليل المعماري والجزء الثاني يعرض نتائج تحليل الاستبانة البحثية المرتبطة بآراء وخبرات المستخدمين من سكان ومنتزهين وأصحاب محال تجارية.

3.1 التحليل المعماري

وينقسم إلى جزئين الأول سيتناول تحليل للسياق الحضري للمنطقة المحيطة بالشارع من ثم تحليل جودة تصميم الشارع الحضري وفقاً لخطة التحليل المعتمدة في الدراسة.

3.1.1 تحليل الموقع ومحيط الشارع (السياق الحضري للمنطقة)

تم اعتماد مجموعة من المعايير الشاملة لتحليل المنطقة المحيطة بالشارع وتمييز خصائصها لمعرفة تأثيرها على الشارع في منطقة الدراسة وتشمل التعرف إلى نسبة فراغ الشارع وتحليل جودة البيئة البصرية في الشارع وتنوع الاستخدامات والوظائف في المنطقة وأخيراً تحليل شبكة الشوارع المحيطة وسهولة الوصول للشارع.

مقياس ونسب الفراغ (street space)

يعد عرض الشارع بعداً رئيسياً يجب مراعاته فيما يتعلق بالوظيفة والجماليات بحيث يراعي تنوع الأنشطة التي تجري في الشارع وحجم المباني على كلا الجانبين، يوضح الملحق (ع) العروض النموذجية لأنواع الشوارع المختلفة، أما فيما يتعلق بعرض شارع السكة في منطقة الدراسة فيصل إلى ما يقارب (30) متراً، وهو شارع باتجاهين بمسار لكل مسرب، ويقع إلى شمال جانب الشارع منطقة مخصصة للترفيه والجلوس

بعرض 7-8م على طول الشارع، يليها شارع خدمة داخلي (Frontage road) بعرض (5-7) م، يستخدم حاليا لاصطفاف السيارات والأكشاك لخدمة المتزهرين في الشارع، انظر إلى الشكل (3).

شكل (3)

شبكة الشوارع في المنطقة المحيطة بشوارع السكة وتصنيفها



ويتمد شارع السكة من الشرق وتكون بدايته من دوار نور شمس من المدخل الشرقي لمدينة طولكرم، إلى الغرب باتجاه دوار المحاكم، حيث مدخل المدينة من جهة الشارع الغربي باتجاه المعبر في مدينة طولكرم، وبذلك يحتوي الشارع على مجموعة من العقد والتقاطعات مثل (دوار المحاكم، دوار اليونس، دوار نور شمس) بالإضافة إلى التقاطعات مع الشوارع الفرعية على طول الشارع، حيث يتقاطع شارع السكة مع مجموعة كبيرة من الشوارع الفرعية كما هو موضح في الشكل (3).

من جهة أخرى، يمكن أن يكون لطول الشارع تأثير كبير على جودة المكان، حيث تكون الممرات والمسارات المستمرة متكاملة مع خط الأشجار والمشاهد والمعالم والمحلات التجارية على جانبي الشارع والمنطقة المخصصة للتنزه في رصيف الشارع والتي تضفي هوية للمكان، بحيث يحقق مشهد الشارع اهتمامات بصرية متنوعة على حواف الشارع النشطة.

تحليل شبكة الشوارع المحيطة بالشارع وسهولة الوصول

تتحدد سهولة الوصول لشارع ما من خلال عدد الوصلات، واتجاه الحركة على هذه الوصلات، ويعد شارع السكة شارعا شبه مستقيم ذا كفاءة جيدة يحيط به مجموعة من الشوارع والوصلات الفرعية. يوضح الشكل (3) شكل هذه الشبكة فهي شبكة متوازية من الشوارع المنتظمة نوعا ما، بحيث تتقاطع مع بعضها البعض ومع الشارع الرئيسي على مسافات متقاربة ويعكس ذلك استجابة الشبكة للطبيعة فهي منطقة مستوية؛ لذلك يوفر هذا النمط الوصول السهل للناس القاطنين في المناطق المحيطة للشارع الرئيسي وبالتالي إلى المساحة العامة الموازية له، فهي تسمح للناس بممارسة المشي وركوب الدراجات بشكل مريح، بشرط وجود ممرات مشاة آمنة ومناسبة تخلو من العوائق وتناسب كافة المستخدمين من نساء وأطفال وذوي احتياجات خاصة، من جهة أخرى، تساعد هذه الوصلات أو الشوارع الفرعية في النقل والتخفيف من الحجوم المرورية، حيث تتراوح عرضها بين (12-15) م وهي شوارع ذات اتجاهين بمسرب واحد لكل اتجاه.

سهولة الوصول

تتأثر سهولة الوصول أيضا بتوفر وسائل النقل العام بالقرب من المكان وتجدر الإشارة إلى أن المكان المخصص للنتزه الواقع على شارع السكة يمر من خلاله جزء من مركبات النقل العام التابعة لمناطق الشعراوية وضاحية شويكة، إضافة للمركبات الخارجة من طولكرم انظر إلى الشكل (3). ومن الجهة الجنوبية عند منطقة دوار شويكة يوجد خط النقل العام القادم من شرق طولكرم (مخيم طولكرم، ونورشمس) من جهة شارع نابلس، كما يقع مجمع السيارات العامة في الشارع الموازي تقريبا لشارع السكة من الجنوب، وتبعد هذه المناطق مسافة لا تتجاوز (15) دقيقة سيرا على الأقدام للوصول إلى الوجهة المتعلقة بهذا المكان.

تعاني المنطقة من نقص الأماكن المخصصة لمواقف السيارات وممرات الحركة المناسبة لراكبي الدراجات والأرصفة الملائمة لكافة المشاة خاصة ذوي الاحتياجات الخاصة، بالإضافة إلى نقص الإشارات الإرشادية في الطريق وعدم ملائمة مناطق عبور المشاة ونقص عددها وسوء توزيعها، حيث يساهم تحليل جميع هذه العوامل في تقدير مدى سهولة وصول الأفراد إلى هذا المكان وضمان راحتهم وسلامتهم. والتي سيتم تناولها بشكل مفصل لاحقا.

دراسة التأثير المروري للشارع

إن فهم التأثير المروري على المنطقة المحيطة بالشارع تساهم في تحقيق تصميم متوازن وفعال يلبي احتياجات المركبات والمشاة وسلامتهم، وتتأثر التجربة المرورية بعدة جوانب أهمها تدفق المرور (Traffic Flow) وفعالية حركته.

تبين من خلال المسح الميداني لشارع السكة ان التعداد المروري في ساعات الذروة من سيارات شخصية وعمومية وتجارية كالأتي، من الساعة (1.00-2.00) هي 2062 Veh./hr، وفي الساعة (2:00-3:00) 1614 Veh./hr. (الدنا، 2023).

ومن الجدير بالذكر، أن هذا الشارع يعتبر ممرا لعدد من الشاحنات التجارية القادمة من المعبر التجاري إلى المدن الأخرى مما يزيد العبء المروري عليها نهارا، أما عن رواد الشارع ليلا فهو لا يكاد يزيد عن ساعات الذروة بل أقل، غير أن الشارع يتمتع بتفرعات مرورية متعددة ويتصل بدوارين رئيسيين، مما يتيح تصريف سريع للمركبات وتقليل فترة الأزمة والتأخير إلى حد ما، فمستوى الخدمة للشارع (Level of service (LOS يكون كالآتي:

- يصل زمن الانتظار إلى دقيقة واحدة كحد اقصى خلال الذروة.
 - تبلغ السرعة في الشارع (50) كم/ساعة كحد اقصى.
 - الشارع ينقصه العديد من الإشارات التحذيرية والمرورية واعتبارات السلامة المتعلقة بالمشاة والمركبات بوجه عام وهو ما سيتم مناقشته في القسم المتعلق بجودة الشارع من النواحي التصميمية.
- من خلال إجراء استطلاع رأي المستخدمين خلال توزيع الاستبانة البحثية حول طريقة وصلهم إلى الشارع، انظر إلى الملحق (س) تبين أن نسبة كبيرة جداً من الأفراد (52%) تفضل استخدام السيارة كوسيلة رئيسة للوصول إلى الشارع. وهذا يشير إلى أن السيارة لا تزال الوسيلة الأكثر شيوعاً وتفضيلاً في النقل، وقد يكون ذلك نتيجة لعوامل مثل الراحة والسرعة وقلة تكلفة السفر بالسيارة، بينما نسبة منخفضة من الأفراد (18.6%) و(5.5%) تستخدم المشي ووسائل النقل العامة على التوالي، وتشير هذه النسب القليلة إلى وجود تحديات في تشجيع الناس على المشي واستخدام وسائل النقل العامة، ويدعم هذا الرأي ضعف جودة الأرصفة والمسارات المخصصة للمشاة المؤدية للشارع أو بسبب رغبة الناس في الراحة الشخصية، مع الأخذ بعين الاعتبار أن هناك نسبة من الأفراد يستخدمون أكثر من وسيلة للوصول إلى الشارع (من ضمن باقي العينة) الذي يشير إلى تنوع في اختيارات النقل بالنسبة لهم حيث يعكس ذلك التغييرات في احتياجاتهم وظروفهم الشخصية؛ لذلك يجب توفير وتطوير استراتيجيات تحفيزية لتشجيع استخدام وسائل النقل المستدامة في المنطقة وتطويرها.

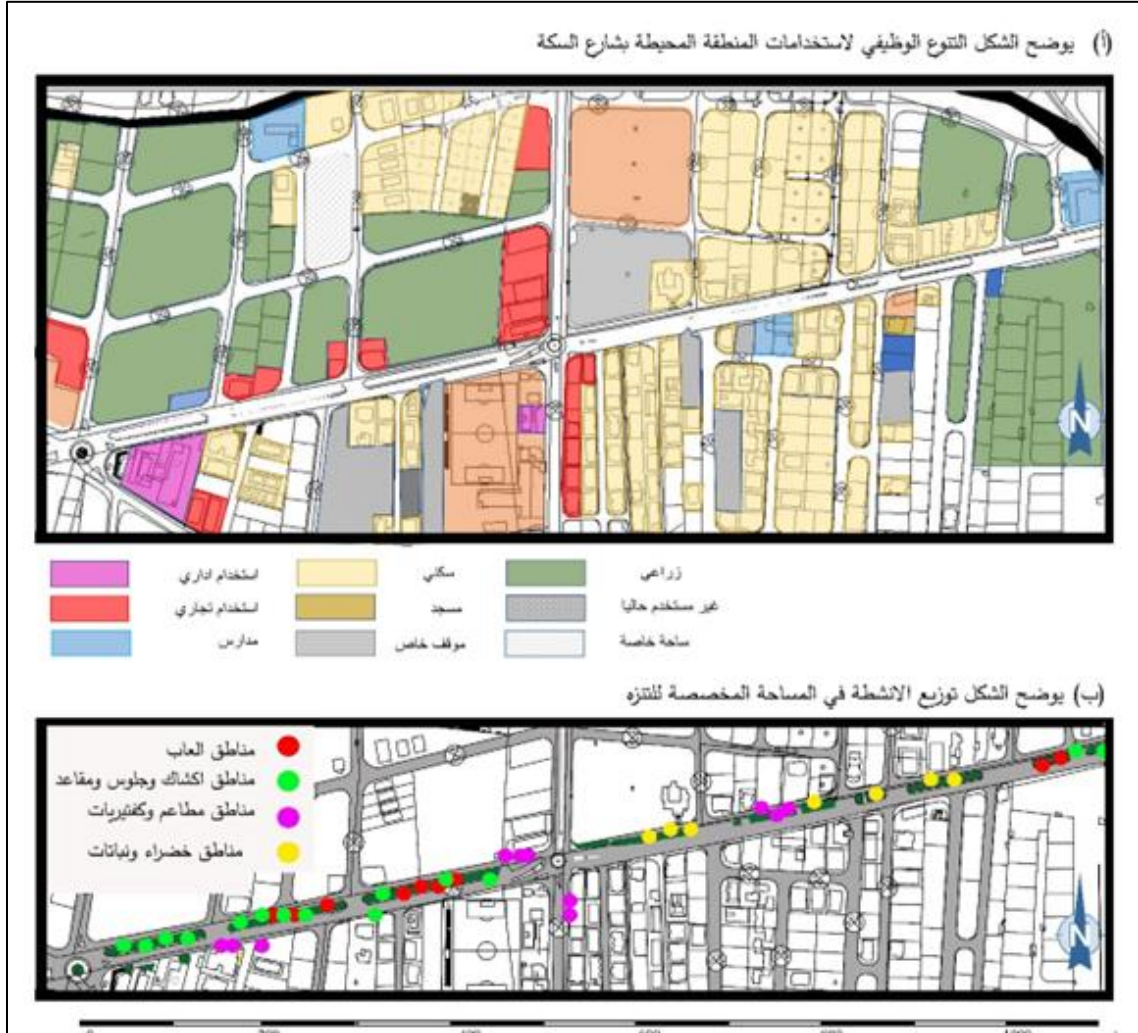
تنوع الاستخدامات الوظيفية في المنطقة المحيطة بالشارع

تصنف المنطقة المحيطة بشارع السكة على أنها مناطق سكنية بوجه عام ذلك بالرجوع إلى المخططات الهيكلية لمدينة طولكرم في بلدية طولكرم، ويشكل التنوع الوظيفي في المنطقة عنصراً حيوياً في تحديد طريقة تفاعل الأفراد مع الفراغات الحضرية وخاصة الشارع ضمن المناطق السكنية، فهو يتجاوز دوره كمرر للحركة ويصبح مكاناً للتفاعل الاجتماعي والتنوع الثقافي والنشاط الاقتصادي، حيث تتميز المنطقة المحيطة بشارع السكة بمجموعة متنوعة من المباني الخدماتية كالمساجد ومبنى المحاكم ومديرية التربية والتعليم، ومرافق التعليم كالمدارس والروضات، ومناطق الترفيه كالملاعب البلدي ومدينة الألعاب الميجا ومسبح العين، إضافة إلى المكان المخصص في الشارع للجلوس والراحة، وتتوزع هذه المباني بشكل متناعم مع المناطق التجارية والمحال التجارية كالمطاعم والمقاهي والمناطق السكنية التي يغلب عليها طابع العمارات السكنية. وتجدر الإشارة إلى صفة الاستخدام لعدد من المباني السكنية ضمن الطابق الأرضي كانت تجارية انظر إلى الشكل (4).

هذا التنوع الوظيفي في الاستخدامات يساهم في سهولة الوصول إلى الخدمات ويثري التجربة العمرانية ضمن المناطق السكنية التي تعزز بدورها قدرة الشارع على تمكين دوره كمكان حيوي يدعم التفاعل الاجتماعي ويعزز الحياة الاقتصادية، حيث يمتلك الشارع محطات متعددة ومتنوعة لجذب المستخدمين إليه. وتجدر الإشارة إلى أن المنطقة المحيطة بالشارع لا تحتوي على مساحة أو فراغ عام تعود ملكيته للقطاع العام تحديداً، باستثناء الشارع مما يجعل المساحة العامة الموازية له وجهة للسكان المحاذيين للشارع كمساحة عامة خاصة بهم. كما من المهم الإشارة إلى أن جزءاً كبيراً من الأراضي المحيطة بالشارع تعد أراضي زراعية خصبة، قد بدأ الزحف العمراني بالوصول إليها نتيجة محدودية التوسع في المحافظة وزيادة النمو السكاني.

شكل (4)

الاستخدامات الوظيفية في شارع السكة والمنطقة المحيطة به



المصدر: الباحث.

دراسة النواحي البيئية للمنطقة

إن تصميم مساحة عامة ضمن الشارع تعني التعرض بشكل مستمر للضوضاء بسبب حركة المرور والمشاة والأنشطة الاجتماعية والاقتصادية المختلفة، مما يساهم في زيادة التلوث الصوتي في المنطقة بوجه عام، فيجب أن تستجيب الشوارع الحضرية مع بيئتها حيث يمكن أن تؤدي دورا هاما في تقليل الأثر البيئي من خلال التركيز على تأثيراتها الإيجابية على البيئة. فشارع السكة ينقصه خطة واضحة لتقليل الأثر البيئي

في المنطقة ويشمل ذلك خطة لإدارة مياه الأمطار بشكل فعال وتصريفها بشكل فعال واستغلالها للري، كما يحتاج الشارع إلى اعتماد خطة أفضل لتوفير الإضاءة المناسبة ليلا كاستخدام الطاقة الشمسية.

يساهم وجود الأشجار في المنطقة أيضا في تحسين الصحة النفسية للسكان ويمكن استغلالها بطريقة تحد من الضجيج في الشارع من خلال تخصيص مساحة لزراعة الأشجار بشكل محاذي للشارع لتعمل كحاجز يخفف الضجيج ويشتته، كما تعمل الأشجار أيضا على تحسين المناخ المحلي، ومن جهة أخرى يمكن لإدارة حركة سير المركبات واعتماد النقل العام أن يحسن جودة البيئة في المنطقة وتقليل انبعاث الغازات وتقليل الازدحام المروري، وفي حالة شارع السكة تبين ضرورة تعزيز جودة تصميم الأرصفة والمسارات وتطويرها وتحسينها من خلال إضافة مسارات للدراجات وإزالة العوائق عن مناطق سير المشاة، ووضع ذوي الاحتياجات الخاصة والأطفال بالاعتبار أثناء التصميم لتعزيز فرصة المشي.

3.1.2 تحليل الجودة البصرية للمنطقة

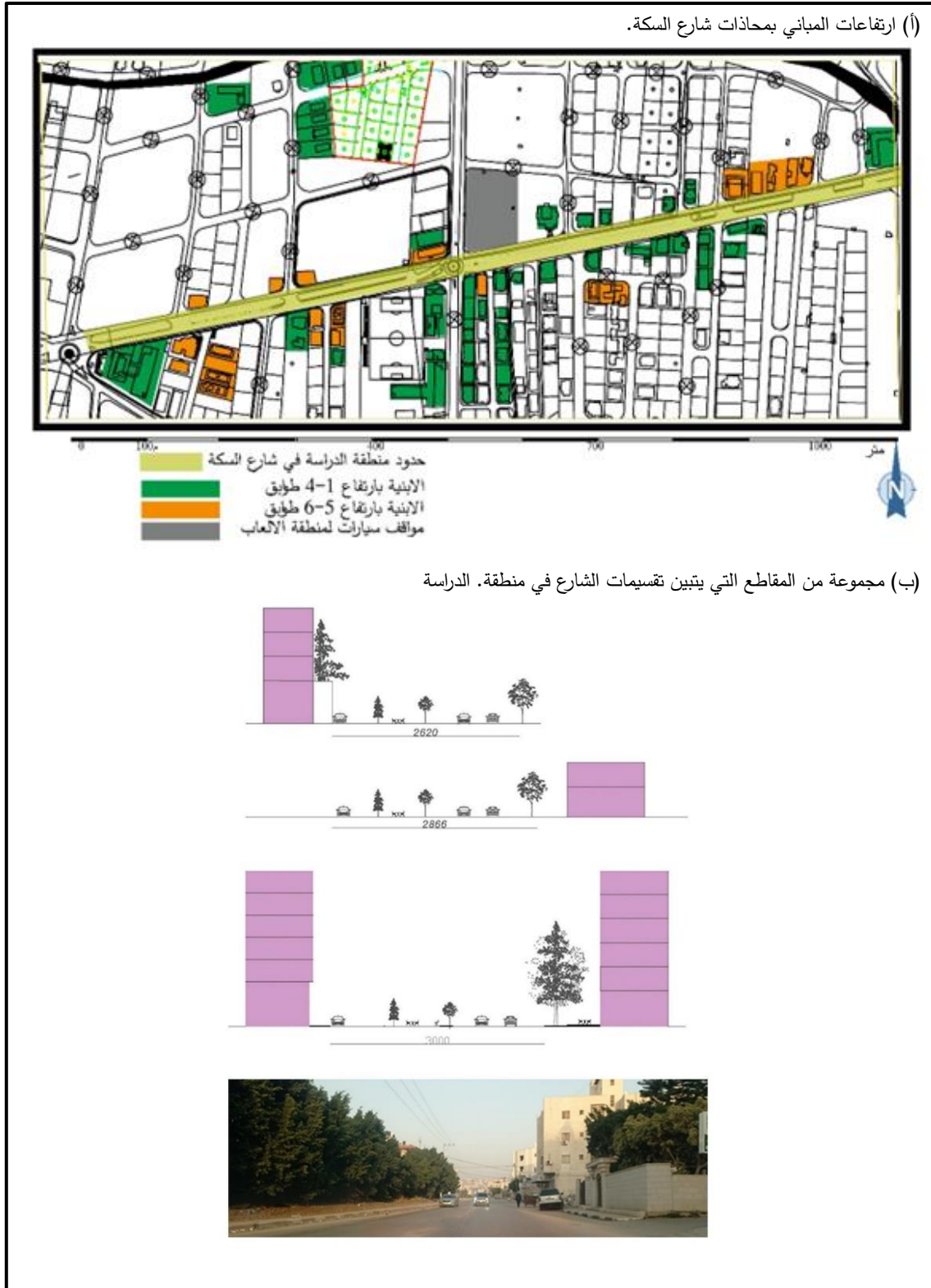
من الممكن تقييم الجودة المرئية للشوارع عن طريق قياس مجموعة من العناصر الرئيسية المتعلقة بالتصميم الحضري مثل، المساحات الخضراء في الشارع، والشفافية (النفاذية)، والمقياس البشري، التفاصيل المعمارية. فالجودة البصرية " مفهوم واسع، يحمل قيمة إدراكية تمثل التجربة المرئية التي تتأثر بعوامل عديدة قد تحدث في الشارع فهي مرتبطة بشكل وثيق بالسمات المادية المحيطة. كما يمكن قياسها من خلال سلسلة الأنشطة والعواطف الإنسانية والشعور بالمجتمع، التي تنعكس من خلال رغبة المستخدمين في البقاء واستخدام أو الاستمتاع بالمساحة في الشارع.

المقياس الانساني

إن المقياس الإنساني يتأثر بأبعاد البناء بالنسبة للإنسان والمنطقة المحيطة به، ويعد ارتفاع المبنى مقياس المباني (Building scale) من العناصر الأكثر أهمية التي تؤثر على إحساس الناس لإنشاء علاقة مرئية وعاطفية مع المساحة الحضرية المرافقة للمبنى، فجودة الاتصال بين المبنى والشارع تكون قوية ما بين الطابق الأرضي إلى أرضية الطابق الخامس. يمثل الشكل (5) هيكل المباني والمساحات في المنطقة المحاذية للشارع، حيث يمثل اللون الأزرق المباني ذات (5-6) طوابق، ويمثل اللون الأخضر المباني من (2-4) طوابق حيث يمكنهم تمييز الأصوات والحركات وبالتالي الإحساس بحياة الشارع.

شكل (5)

ارتفاعات المباني المحيطة بجانب شارع السكة



الإحاطة Enclosure

يمكن إدراك حجم ومساحة الشارع من خلال قياس ارتفاع المباني المحيطة وعلاقتها بعرض الشارع، حيث تشكل هذه النسبة بعداً رئيساً يجب مراعاته فيما يتعلق بالوظيفة والجماليات، مع مراعاة تنوع الأنشطة التي تجري في الشارع وحجم المباني على كلا الجانبين، ويوصى بأن تكون نسبة ارتفاع المباني إلى عرض الشوارع (المسافة بين واجهات المباني عبر الشارع) ما بين (1:1.5) و(1:3)، فهذه النسب تخلق شوارع ذات طابع إنساني مريح للعين وتشعرك بأنك داخل مكان مغلق بشكل مريح لا يسيطر عليه مسار المركبات.

عند النظر في نسبة الارتفاع إلى العرض لواجهات المباني في شارع السكة نجد أن النسبة تتغير على طول الشارع وذلك تبعاً لاختلاف ارتفاع المباني بمحاذاة الشارع والتي تقع ما بين ارتفاع طابقين إلى ستة طوابق. ويوضح الشكل (5 ب) مجموعة مختلفة من المقاطع التي تبين عرض الشارع وتقسيماته بالإضافة إلى ارتفاع الواجهات على جوانب شارع السكة.

وتبلغ النسبة في المناطق ذات الستة طوابق ما يقارب (1:1.5) وفي المقاطع لمحاذاة للأبنية ذات ارتفاع الخمسة طوابق تكون النسبة بحدود (1:1.7). في المقاطع المحاذية للمباني ذات الأربعة طوابق تصل النسبة إلى (1:2) كما هو موضح في الشكل (5 ب)، حيث تقع هذه النسب على عتبة المقياس الإنساني، فتكون المساحة مفتوحة بشكل مريح نسبياً، بحيث يعمل الشارع بشكل جيد ضمن شروط التصميم الحضري، مع توفير حركة مرور ومواقف سيارات في الشارع وتوفير بيئة معيشية ممتعة. ويكون المقياس واسعاً في المناطق الأقل من ثلاثة طوابق حيث يعد بعيداً من المقياس الإنساني للشارع.

وبشكل عام المقياس الذي يدركه الناس في الفضاء مهم لنوعية النشاط البشري وأسلوب حياة المدينة، حيث يعطي ممر الشارع ذو النسبة الرأسية إحساساً حضرياً أكثر كثافة، بينما يعطي ممر الشارع ذو النسبة الأفقية شعوراً بمزيد من الاسترخاء.

من جهة أخرى، هناك فجوات موجودة على طول منطقة الدراسة بحيث تؤثر على جودة وحدة المظهر العام للشارع، لتعطي إحساسا بعدم الاحتواء، في حين تتواجد مجموعات من أشجار الشوارع المصطفة على جانب الشارع والجدران الحدودية (الأسوار) التي تسمح بالحفاظ على خط السياج حيث توجد فجوات صغيرة بين المباني. ويوصى بأن يكون ارتفاع الأشجار الناضجة في حالة وجودها في الشوارع متناسبة مع عرض المساحة العامة المتداخلة لتحقيق مستوى الإغلاق المناسب لطبيعة ووظيفة الشارع، يوضح الشكل (5 ب) صورة توضح مقطع من الشارع محاط بواجهة أسوار امامية من جهة ومجموعة من الأشجار المتراسة من جهة المقابلة، بحيث لا يبدي الشارع في هذا الجزء أي علاقة مع محيطه، ويبدو الشارع مصمما بشكل حصري للمركبات ولا يوجد هناك أي إحساس بالمكان.

الشفافية والتعقيد Transparency

يشمل البعد الإنساني طريقة اتصال المبنى بالمساحة المحيطة به، حيث تلعب حواف المباني على طول الشارع دورا حيويا في خلق ارتباط قوي بالنشاط الاجتماعي وخلق تجربة مكانية جيدة، ويمكن للناس إدراك العناصر والأنشطة الداخلية خلف الشارع من خلال طريقة ارتباط المباني على حدوده، فالنوافذ وأبواب المحلات التجارية والمقاهي والمطاعم تشكل واجهات نشطة تسمح برؤية الاستخدام الداخلي لها، في حين يساعد مستوى ارتباط هذه الأماكن بالشارع في دعم صفة المكان في الشارع حيث تمتد المقاعد نحو الشارع مما يزيد تعقيد الناحية البصرية والتجربة الحسية خلال المشي، حيث يتعرف الفرد إلى أنشطة جديدة وخيارات متجددة. كما تسمح استمرارية الشارع في المحافظة على الخط البصري للمشاهد مما يسمح بزيادة فرص تفاعل المشاة مع واجهات الطابق الأرضي للمباني واستكشاف الأنشطة خلف الشارع. كما هو واضح في الشكل (6).

شكل (6)

مجموعة من واجهات الدور الأرضي وطريقة اتصالها بالشارع



المصدر: الباحث.

من جهة أخرى، يحد اختلاف أنماط الاستخدام لبعض المباني مثل المباني السكنية من قدرتها على دعوة الناس لاكتشافها بسبب وجود أنماط المباني السكنية الخاصة.

التفاصيل المعمارية

فيما يتعلق بالعناصر المعمارية ونسبها فإن معظم المباني الموجودة على طول الشارع تمتاز بطراز معماري بسيط وتصاميم عملية خاصة المباني ذات الطابع التجاري والخدماتي بشكل عام، أما المباني من طابق إلى أربعة تمتاز هذه المباني باستخدام عدد من الطرز والعناصر المعمارية المختلفة بشكل عام والعناصر المعمارية بنسب مناسبة ومريحة.

يوضح الشكل (7) مجموعة من الصور للمباني المحيطة بالشارع، ونلاحظ أن معظم الأبنية المكونة من (5-6) طوابق كانت متقاربة بشكل عام من حيث الهيكل والحجم والمواد المستخدمة في البناء، مع وجود اختلاف بسيط في الألوان في بعض المباني، بينما تمتاز المباني من (1-3) طوابق بشخصية مميزة من

حيث طراز البناء حيث إنها فلل ومساكن شخصية، والتي يمكن أن تخلق تجربة بصرية مختلفة بينما يشكل الطراز الحديث والبسيط الطراز المعماري الغالب للأبنية العالية.

شكل (7)

مجموعة من صور المباني المحيطة بالشارع



المصدر: الباحث.

وتشكل طريقة اختيار المواد الانسجام عبر الشارع، فمنطقة الدراسة تمتاز بمحدودية من حيث المواد المستخدمة في الشارع كما تم الإشارة إليه سابقاً، فالانسجام بمواد البناء في المنطقة لا يثري التجربة البصرية.

المساحات الخضراء

تتميز منطقة الدراسة بوجود مساحات واسعة من الأراضي المخصصة للزراعة التي تشكل فجوات في حدود الشارع والتي تسمح بامتداد خط البصر الأفقي وزيادة الشعور بالراحة، كما توجد مجموعة من الأشجار العالية والصغيرة المتناثرة على أطراف الشارع والتي تشكل جزءاً من هويته حيث تشكل منظراً طبيعياً جميلاً. فالمناطق المفتوحة (الزراعية) والأشجار يعكسان توازناً بين الإحساس بالطبيعة والمناطق الحضرية لتشكل بحسب السكان والمنتزهين ملاذاً هادئاً ومريحاً يسمح لهم بالاستمتاع وإثراء التجربة البصرية لديهم. ولكن يشكل التفاوت في حجم الأشجار وارتفاعها جانباً سلبياً من حيث توفير الراحة والحماية من الظروف

البيئية كتوفير الظل خاصة في فصل الصيف، حيث يقتصر دورها في تعزيز الجودة البصرية وتأطير الشارع بشكل نسبي؛ لذلك يتركز ساعات النشاط بالنسبة للمشاة والمنتزهين بعد غروب الشمس وتحسن الطقس، لذلك من الواجب مراعاة المبادئ التالية في غرس الأشجار في الشوارع بحيث يكون جزءاً لا يتجزأ من تصميم المجال العام دون أن يشكل عائق للمستخدمين، حيث تكون زراعة الأشجار في الشوارع بحد أدنى من الحجم القياسي شبه الناضج في الموقع، مع مراعاة اختيار الأنواع تبعاً لخصائصها الوظيفية والفضائية، ويفضل الأنواع المحلية منها.

التفاعل الاجتماعي

إن وجود مساحات للتوقف والحديث والجلوس واللعب في الشارع يوفر بيئة مثيرة وجذابة تضيف قيمة إدراكية تختلف من شخص إلى آخر كونها مرتبطة بالتجربة الفردية. وتعد التفاعل الاجتماعي في الشارع وتنوع الأنشطة من الأمور التي تعزز الصورة البصرية في المنطقة والتي يعطي للشارع هويته وشخصيته والتي سيتم توضيحها في القسم التالي حيث يوضح الشكل (8) مجموعة من الصور التي تعبر عن التفاعل الاجتماعي والأماكن المخصصة لذلك في الشارع.

3.1.3 تقييم الجودة التصميمية للشارع

في هذا القسم سيتم التعرف إلى أهم الجوانب التصميمية المؤثرة على جودة التصميم في الشوارع الحضرية في شارع السكة وفقاً لمعايير الامن والسلامة (الحماية)، وسهولة الوصول، والمتعة.

الراحة

تبين من خلال المسح الميداني أن الأرصفة المخصصة للمشاة في شارع السكة تميل إلى أن تكون ضيقة إلى حد ما، ويعترض مسارها الأشجار أو أعمدة الكهرباء في بعض الأجزاء، مع العلم يوصى بأن تكون ممرات المشاة ذات عرض أدنى يبلغ (2) متر وبدون عائق وذلك بما يتناسب مع عرض الشارع، حيث

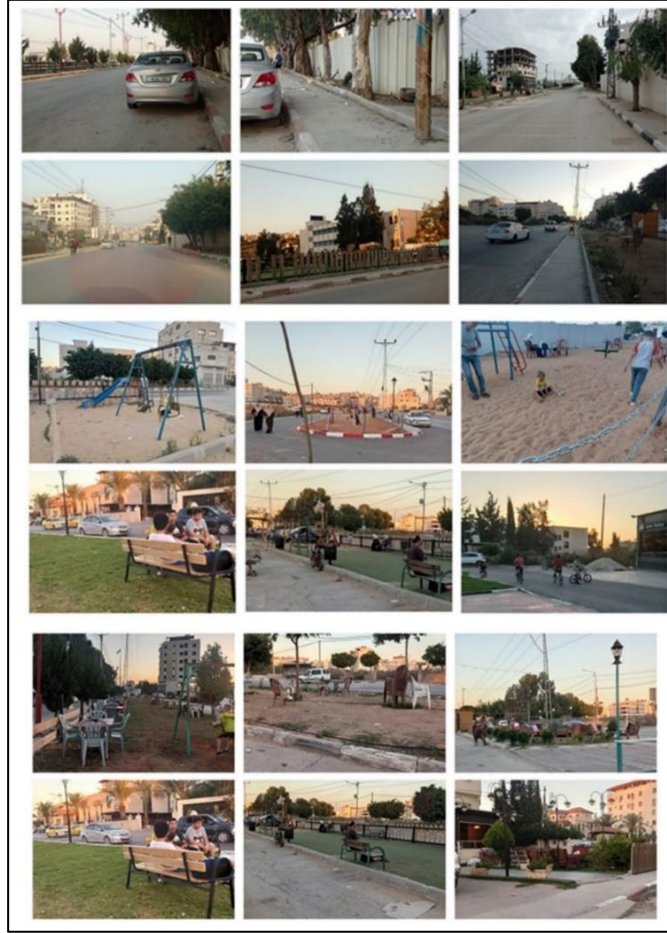
يمكن أن تتسع ممرات المشاة في نقاط معينة مثل مناطق مداخل المباني الأكثر أهمية أو في الزوايا حيث يتوقف الناس للتحدث مثلا، كما ان الأرصفة بحاجة إلى تخصيص بلاطات إرشادية لذوي الاحتياجات الخاصة.

هناك أيضا حاجة لتخصيص مسارات مخصصة لراكبي الدراجات حيث يقوم راكبي الدراجات حاليا باعتماد مسار السيارات مما يساهم في زيادة خطر وقوع الحوادث المرورية.

يظهر الشكل (8) وجود فراغات مخصصة للجلوس تشجع على الالتقاء والحديث واللعب التي من شأنها تعزيز الإحساس بالمكان، وتشجع على النشاط الاجتماعي حيث توفر مناطق اللعب عاملا مهما لبقاء الناس في المكان. يبين الشكل (9) مجموعة الصور التي تبين فرص الجلوس والوقوف التي يدعمها الشارع وجزء من أثاث الشارع، حيث توفر المقاعد بأشكال وأنماط مختلفة وموزعة بأماكن مختلفة على طول الشارع وعند أماكن اللعب.

شكل (8)

مجموعة من الصور لمنطقة الرصيف المخصصة للمشاة وفرص اللعب والجلوس



المصدر: الباحث.

الامن والسلامة (الحماية)

وتشمل الأمن والسلامة الحماية المرورية من حوادث السير والحماية من الجرائم، تقع منطقة التنزه في شارع السكة بمحاذاة الطريق بمعنى أنها معرضة بشكل مباشر لخطر الحوادث المرورية، كما أن بعض السائقين يستخدمون أجزاء من جانب الطريق المخصص للتنزه كمواقف للسيارات في أوقات مختلفة من اليوم، أما بالنسبة لوجود حواجز للحماية فهي موجودة ولكنها بحاجة لمتابعة الصيانة الدورية لها، و بخصوص ممرات المشاة والاشتراطات اللازمة لحمايتهم فالمنطقة تعاني من تدني مستويات الحماية المرورية حيث تشكل مناطق عبور المشاة خطورة على المستخدمين بسبب عدم وضوحها وتوزيعها بشكل مناسب وقلة

وندرة اللوحات الإرشادية، ويفضل أن تكون مناطق عبور المشاة مرتفعة عن سطح الطريق مع وضع إشارات مخصصة لذوي الاحتياجات الخاصة كما هو موضح في الملحق (ف) وذلك لتحقيق الحماية وتبטיء حركة السيارات أيضا عند اقترابها منها، كما يشكل تدني شدة الإضاءة في المنطقة خطرا على المشاة أيضا.

من جهة أخرى يجب أن تمتد مسارات المشاة والأرصفة أمام مداخل الأبنية حتى لا تتقطع حركة المشاة مع بقائها مرتفعة عن سطح الطريق والاحتفاظ بمنحدر بسيط للسماح بعبور المركبات انظر إلى الملحق (ص)، فالأرصفة ومناطق التنزه في منطقة الدراسة غير متصلة مما يزيد من خطورة التعرض للحوادث.

يوضح الشكل (9) مجموعة من الصور التي تبين بعض الفواصل المقامة بين الطريق ومكان التنزه بهدف حماية المنتزهين والتي تحتاج إلى صيانة دورية فهي متفاوتة من حيث الجودة وفعاليتها في تحقيق الحماية المطلوبة منها، كما يوجد هناك أيضا بعض الأبنية تحت الإنشاء في المنطقة المحاذية للشارع والتي تشكل خطرا على المشاة والمنتزهين.

كما ينبغي أن يزود الشارع بنظام صرف صحي يمنع تكون البرك لضمان سلامة المشاة والأطفال وذوي الاحتياجات الخاصة، فالمنطقة لا تلي الحد الأدنى من متطلبات الحماية المرورية.

يوفر وجود عدد كبير من المنتزهين في المنطقة خاصة في ساعات المساء الأمن من خلال فكرة وجود عيون الشارع أما في ساعات الصباح فالشارع يقع في منطقة حيوية محاطة بعدد كبير من الفراغات والمباني المهمة، مثل مجمع المحاكم والمحلات التجارية والمطاعم التي تنشط الحركة حولها.

شكل (9)

أجزاء من الحواجز والفواصل المتواجدة عند منطقة التنزه وأماكن البناء



المصدر: الباحث.

الاستمتاع

كما تم الإشارة إليه سابقاً، تصبح المساحات ممتعة عندما تتمتع بمستوى عالٍ من الجودة المكانية والتعقيد الحسي (Mehta V., 2014, p. 61)، ومن خلال المسح الميداني للمنطقة ومجموعة العوامل التي تم تغطيتها خلال التحليل، نجد أن المنطقة تستطيع توفير درجة من الترفيه والاستمتاع بنسب متفاوتة

ومتوسطة حيث يعتمد قياس هذا العامل بشكل كبير على الأفراد والتجربة الشخصية لهم، فيعد تكامل مجموعة النواحي البصرية وفرص الجلوس والمشى وطريقة تفاعل واجهات المباني الأرضية مع المستخدمين والمشاة معا أمرا أساسيا في تحقيق وزيادة الشعور بالمتعة في المكان.

كما يرتبط مفهوم التعقيد الحسي (Complexity sensory) بما يعرف بإمكانية التصور (Imageability) التي ترتبط بجودة المكان وطريقة بناء الصورة من خلال جودة العناصر المادية المميزة وهيكل المكان وهويته، وبالرجوع إلى الشكل (5) نجد أولا أن طبيعة شكل الشارع (شريطي منتظم ومستمر) يسمح بتحديد بدايته ونهايته بوضوح وسهولة فعادة ما تكون بداية ونهاية الشارع عبارة عن دوار، كما توجد العديد من العناصر والعلامات المميزة في المنطقة (Landmarks) كسارية العلم على الدوار الغربي، إضافة إلى مجموعة من المباني التي يمكن تصنيفها كمعالم مميزة ضمن منطقة الدراسة كمجمع المحاكم والمدارس والمسجد والملعب البلدي.

هناك عوامل أخرى تساهم في زيادة التعقيد الحسي الذي يمكن تمييزه من خلال طريقة اتصال الشارع بمحيطه وأسلوب توزيع المباني والعمارات بشكل منتظم نسبيا، بحيث يكون لها اتصال مباشر مع الشارع لتشكيل حدوده (Edges) يمكنها من تحقيق تفاعل إيجابي مع المشاة والمنتزهين لتشكيل الأنشطة الموجودة في الشارع دورا مهما في تأثيرها على شخصية المكان وهويته وطريقة إدراك الناس له، وما يصاحبه من تأثير على جودة التجربة البصرية. فالشارع بشكل عام قادر على خلق طابع وشخصية مميزة له تساعد على سهولة إدراكه أو تصوره.

3.2 تحليل الاستبانة البحثية

يتناول هذا القسم عرض وتحليل لنتائج الدراسة التي توصل إليها الباحث عن "تصميم الشوارع الحضرية التي تلبى الحاجات الإنسانية للمستخدمين واستصلاح الشوارع كمساحات عامة للناس"، وتحليل البيانات من خلال طرق المعالجة الإحصائية، ومناقشة النتائج، والإجابة على أسئلة الدراسة.

3.2.1 المقياس المعتمد في الدراسة

اعتمدت الباحثة في تفسير النتائج على قراءة المتوسطات الحسابية على مستوى محاور الاستبانة وعلى مستوى الفقرات في كل محور، وقد حددت الباحثة الدرجة حسب المقياس المعتمد للدراسة كما هو موضح في الجدول (4):

جدول (4)

المقياس الوزني في الدراسة

درجة الموافقة	المتوسط الحسابي	
	من	إلى
منخفضة	1	2.33
متوسطة	أكبر من 2.33	3.67
مرتفعة	أكبر من 3.67	5

المصدر: الباحث.

يوضح الجدول (4) طرق توزيع المقياس، حيث إنه بعد إعطاء استجابات أفراد العينة أرقاماً تمثل أوزان استجاباتهم من (1-5)، تم حساب فرق أعلى قيمة وهي 5 من أدنى قيمة وهي 1 وهو ما يسمى المدى، ثم تمت قسمة قيمة المدى على عدد المستويات المطلوبة في الحكم على النتائج، وذلك وفقاً للمعادلة الآتية:

$$\text{طول الفئة} = \frac{\text{الحد الأعلى للتدرج} - \text{الحد الأدنى للتدرج}}{\text{عدد المستويات المطلوبة}} = \frac{(5-1)}{3} = 1.33 \dots \dots \dots (1)$$

3.2.2 نتائج الاستبانة

التعرف إلى الأبعاد الوظيفية (الأنشطة والاعمال)

تعتمد أنشطة المستخدمين في الشارع إلى حد كبير على أسباب استخدامهم للشارع، وأوقات زيارته. فتظهر نتائج الدراسة أن غالبية أفراد عينة الدراسة يفضلون زيارة شارع السكة بغرض التنزه بالفترة (5-9) مساءً بنسبة (45.51%)، وفي الفترة (5-9) عصراً بنسبة (15.17%)، انظر إلى الملحق (ق)، في حين ظهر أن الوقت الأقل زيارة للشارع كان في فترة (1-11) ظهراً حيث بلغت نسبة الزوار (8.97%)، ويعزى ذلك إلى مناخ واجواء مدينة طولكرم، فهي حارة وذات رطوبة عالية نسبياً، لذلك يلجأ المتنزهون للزيارة الشارع في الأوقات التي تكون درجة الحرارة مناسبة ومنخفضة من جهة أخرى تبين من نتائج التحليل المعماري لجودة الشارع أن المنطقة بحاجة إلى تطوير وسائل حماية مناسبة من الظروف البيئية، ويشمل ذلك زيادة تشجير المنطقة لتحسين وتلطيف الجو وتوفير الظل، ومن جهة أخرى كانت نسبة المرور وزيارة الشارع صباحاً (6-10) (14.48%)، وكانت هذه الفئة تستخدم الشارع لأغراض العبور والوصول إلى أماكن العمل أو التسوق أو الجامعة.

أما عن تكرار زيارة الشارع فقد بلغت نسبة تكرار زيارة الشارع بشكل اسبوعي (38%)، و(34%) بالشهر في حين بلغت تكرار الزيارة بشكل يومي (28%). هذه النسب تعكس عادات وأنماط الزيارة في المنطقة وتقدم دلائل حول نشاط الشارع في أوقات مختلفة من الأسبوع، فزيادة نشاط الشارع بشكل اسبوعي يشير إلى أن المنطقة تكون أكثر نشاطاً وحيوية خلال عطلات نهاية الأسبوع. بحيث توجه الأنظار إلى وجود أنشطة ترفيهية أو تجارية تجذب الأشخاص إلى المنطقة خلال هذه الفترة، أما زيارة الشارع يومياً. فيمكن أن يرتبط بوجود العديد من الأنشطة اليومية مثل العمل أو التسوق أو الأنشطة الاجتماعية. في الحقيقة هذه النسب مهمة لفهم الاحتياجات والفرص التي يمكن توفيرها في المنطقة لضمان توجيه الاستثمارات والجهود بشكل فعال ضمن منطقة الدراسة، انظر إلى الملحق (ر).

وللحصول على نتائج أوضح تم السؤال عن أسباب زيارة الشارع، وقامت الباحثة بجمع الإجابات وتمييزها وترتيبها وتقسيمها وفق تشابهها، وكانت الأسباب متعلقة بالعمل أو التسوق أو السكن أو زيارة المقاهي والمطاعم أو التنزه أو المرور بالشارع كطريق، (مع الأخذ بالاعتبار أن إجابات أفراد العينة شملت أكثر من خيار) انظر إلى الملحق (ش) الذي يوضح أسباب زيارة الشارع بالنسبة لاستجابات أفراد عينة الدراسة، فكان (80) فرد من العينة يزور الشارع لأغراض التنزه، و(18) فردا يزور الشارع لأسباب تتعلق بالعمل، (11) فردا يزور الشارع لأسباب تتعلق بالوصول إلى وجهة ما، (8) أفراد يقطنون في الأحياء المجاورة، و(7) أفراد يرون في الشارع مكانا للتسوق (2) فرد لزيارة المقاهي، وهناك (4) أفراد كانت إجاباتهم (غير ذلك) ويمكن أن تكون هذه الأسباب متنوعة تعكس تنوع الاحتياجات والاهتمامات الشخصية للأفراد. فإجابات أفراد العينة توفر رؤية واضحة حول الأنشطة والأسباب التي تجلب الناس إلى الشارع.

وللتعرف إلى طبيعة الأنشطة التي يمارسها أفراد العينة خلال تواجدهم في الشارع، يبين الشكل في الملحق (ت) أن نشاط المشي بهدف التنزه هو الأعلى حيث بلغت نسبة الأفراد الذين يمارسون المشي (21.38%)، الجلوس والاستمتاع بالأجواء العامة (19.31%)، الرياضة والجري (6.9%)، اللعب (13.79%)، لقاء الاصحاب (7.58%)، زيارة المقاهي (7.58%)، للعمل (3.45%)، والتسوق (2.07%). وامتنع (11.72%) عن الإجابة. يعكس تنوع الأنشطة التي يقوم بها أفراد العينة في الشارع عن أهمية دوره في حياة أفراد السكان. فترى الباحثة أن هذه النتائج تسلط الضوء على الطريقة التي يدرك الناس بها مساحة الشارع كوجهة للتنزه والاستمتاع. فوجود المطاعم والمقاهي بمحاذاة الشارع تعزز ممارسة أنشطة الجلوس، والاستمتاع، والمشاهدة، والتنزه. مع الأخذ بعين الاعتبار أن جزءا كبيرا من المجمعات والمحلات الموجودة ما زالت قيد الإنشاء كما تم الإشارة إليه سابقا، والذي من شأنه ان يؤثر في سلوك الأفراد مستقبلا على الصعيدين التجاري بهدف التسوق والتنزه والاستجمام.

أما عن أسباب انجذاب أفراد العينة لهذا الشارع تحديداً، يبين الشكل في الملحق (ث) أن وجود أماكن للجلوس ووجود أماكن للترفيه والمحال والمطاعم ووجود المساحات الخضراء هي الأعلى على التوالي، هذه النتائج تؤكد ما توصل إليه Whyte (1988)، حيث تم تحديد وجود أماكن للجلوس كواحد من أهم الميزات التي تجذب الأفراد إلى المكان وتدعم السلوك الاجتماعي فيه. مع العلم أنه قد سمح لأفراد العينة باختيار أكثر من إجابة في حال وجود أكثر من سبب. وترى الباحثة أن وجود أماكن للعب والمقاهي والأكشاك تدعم الأنشطة التي تجذب العائلات لقضاء الوقت والاسترخاء. فالملاحظات المسجلة تظهر أن المقاعد الموجودة بالقرب من المقاهي والأكشاك أو مناطق اللعب قد تم استخدامها أكثر من المقاعد العامة المماثلة الموجودة في أجزاء أخرى من نفس الشارع. بحيث كان التواصل الاجتماعي هناك أكثر وضوحاً خاصة فيما يتعلق بتواجد العائلات والنساء تحديداً. وكانت ذروة هذه الأنشطة خلال عطلات نهاية الأسبوع وفي الإجازات الصيفية خاصة في أوقات المساء، فكانت العائلات والأفراد يتوافدون إلى الشارع بصحبة أطفالهم للعب والجلوس والاستمتاع، أو الالتقاء بالأصدقاء وزيارة المقاهي عندما تكون الظروف ملائمة لهم من حيث الطقس والأجواء العامة أيضاً، مثل السهر بعد الإفطار في رمضان أو ليالي العيد.

هذه النتائج تشير أيضاً إلى أن الجودة التصميمية المتعلقة بالراحة والمتعة في الشارع قد لبت احتياجات السكان وأفراد العينة تحديداً بحيث ساهمت في دعوة الناس إلى الفضاء، فأفراد العينة قد اختاروا زيارة الشارع كوجهة متعلقة بالاستمتاع والاسترخاء.

نتائج تحليل فقرات واقع الأبعاد المادي

أظهرت نتائج الجدول (5) أن المتوسط الحسابي للدرجة الكلية لمحور الأبعاد المادية بلغ (2.76) وانحراف معياري (0.49)، وهذا يدل على أن درجة الأبعاد المادية لشارع السكة جاءت بدرجة (متوسطة) حسب استجابات أفراد عينة الدراسة.

تظهر النتائج في الجدول (5) بأن الفقرة (هنالك حاجة إلى توفير مزيد من المناطق التي تتيح للمواطنين التنزه/ المشي فيها) حظيت بأعلى متوسط حسابي لمحور الأبعاد المادية، حيث بلغ المتوسط الحسابي (4.41) والانحراف المعياري (0.77)، حيث إن هنالك موافقة بدرجة مرتفعة من أفراد العينة على هذه الفقرة، ولذلك حصلت على المرتبة الأولى في هذا المحور. فالشوارع المصممة كأماكن عامة تنشئ مدينة ملائمة للعيش وتساهم في زيادة جودة الحياة والرضا للسكان، ونجد من نتائج الجدول أن الفقرة (تتوفر مرافق عامة تلبي احتياجات المواطنين كافة مثل الحمامات) حظيت بأقل متوسط حسابي في محور الأبعاد المادية، حيث بلغ متوسطها الحسابي (1.88) وانحراف معياري (0.89)، حيث إن هنالك موافقة بدرجة منخفضة من أفراد العينة على هذه الفقرة.

يجب أن يعتمد تصميم الشوارع المخصصة كأماكن عامة، على نهج يركز على الإنسان أولاً، مع الأخذ بالاعتبار الاحتياجات الخاصة للأطفال وذويهم، من خلال توفير عدد من المرافق العامة وممرات للمشاة وراكبي الدراجات. فالمنطقة تفنقر إلى المرافق العامة كالحمامات وأماكن النظافة العامة ومياه الشرب، فمثل هذه المرافق توفر تسهيلات خاصة وتحديدا للنساء حيث تدعم عددا من أعمال الرعاية مثل (مكان تغيير للأطفال الرضع أو ممارسة الرضاعة الطبيعية). بما يضمن تخفيض درجة القلق والانزعاج بخصوص تجربة الأماكن العامة بشكل عام. فالمستجيبين للاستبيان مضطرون لطلب استخدام الحمام من المقاهي والمتاجر القريبة بنسبة (45.5%) بينما يقرر المعظم العودة للمنزل بنسبة (85.6%). انظر إلى الشكل في ملحق (خ).

جدول (5)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات أفراد عينة الدراسة لفقرات محور الأبعاد المادية مرتبة تنازلياً

رقم الفقرة	فقرات محور الأبعاد المادية	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة
10	هنالك حاجة إلى توفير مزيد من المناطق التي تتيح للمواطنين التنزه/ المشي فيها	4.41	0.778	مرتفعة
9	يوجد أماكن مفضلة للزيارة في هذا الشارع أكثر من غيرها	3.21	0.810	متوسطة
8	يدعم الشارع مجموعة متنوعة من الأنشطة مثل الجلوس واللعب	3.17	0.799	متوسطة
6	مستوى الإنارة مساء مناسب	2.97	0.968	متوسطة
12	يعتبر المسار/ الرصيف المخصص للمشبي مناسباً لسير المواطنين	2.79	0.914	متوسطة
3	خيارات الجلوس عديدة ومتنوعة	2.68	0.873	متوسطة
7	أرضية المنطقة الخاصة للجلوس مريحة للمتزهين	2.59	0.932	متوسطة
1	حركة السيارات في الشارع لا تؤثر على راحة المواطنين أثناء التنزه/ قضاء الوقت في المكان المخصص لهم	2.59	1.121	متوسطة
2	اكتظاظ السيارات في الشارع لا يشكل عائقاً في سهولة الوصول للمكان المخصص للتنزه	2.52	1.074	متوسطة
5	منطقة اللعب الخاصة بالأطفال تلبى متطلبات السلامة العامة	2.50	0.987	متوسطة
4	المساحة المخصصة لألعاب الأطفال كافية بالنسبة لعدد المتزهين	2.38	0.921	متوسطة
13	أنت راض عن الصيانة الدورية للشارع/ المنطقة المخصصة للتنزه	2.30	0.960	منخفضة
11	تتوفر مرافق عامة تلبى احتياجات المواطنين كافة مثل الحمامات	1.88	0.894	منخفضة
	الدرجة الكلية لمحور الأبعاد المادية	2.7687	0.49359	متوسطة

المصدر: الباحث.

من جهة أخرى، تشير نتائج الاستبيان المتعلقة بالجودة المادية المتعلقة بتصميم الشارع إلا أن معظم العناصر الموجودة كانت متوسطة، كمستوى الإنارة، جودة الأرصفة المخصصة للمشبي، توفير السلامة العامة في منطقة اللعب، ورضا أفراد العينة عن صيانة الشارع الدورية، كفاية المساحة المخصصة للعب. وهذا يدل على ان الشارع بحاجة إلى تطوير في بنيته التحتية والخدماتية، فوجود فرص المشبي والجلوس واللعب يحتاج إلى الإشراف المتواصل والدوري لضمان جودة الخدمات وراحة المستخدمين، من جهة أخرى يتبين أن الجودة المتوسطة لهذه المعايير لم تمنع الشارع من تلبية احتياجاتهم المتزايدة لوجود مساحة عامة تحقق الرضا النفسي والراحة والمتعة مع التركيز على ضرورة الصيانة الدورية للشارع لضمان جودته.

أما في البنود المتعلقة بحركة المرور وازدحام السيارات، تم توجيه سؤال هل تشعر بالأمان أثناء المشبي مع توضيح السبب. كانت النتائج (79.3%) من أفراد العينة يشعرون بالأمان بينما كان (20.7%) لا يشعرون بالأمان وذلك لعدة أسباب تتعلق بتنظيم حركة المرور من حيث سرعة السيارات وتأمين ممرات امنة لعبور للمشاة بالإضافة إلى حاجتهم إلى توسعة الأرصفة وإزالة المعيقات بالإضافة إلى الحاجة إلى صيانة الحواجز الموجودة بين المكان المخصص في الشارع للتواصل والالتقاء وبين مسار السيارات، بالإضافة إلى تحسين الإضاءة المتوفرة في الشارع. وهذا متوافق تماما مع تقييم الشارع في بند الحماية المرورية، والملاحظات المسجلة، فالشارع بحاجة إلى إعادة تصميم وتطوير ليتناسب وحاجات الإنسان بحيث يشمل جميع فئات المجتمع خاصة الأطفال وذوي الاحتياجات الخاصة والنساء.

نتائج تحليل فقرات واقع الأبعاد البيئية والصحية

أظهرت نتائج الجدول (6) أن المتوسط الحسابي للدرجة الكلية لمحور الأبعاد البيئية والصحية بلغ (2.57) وانحراف معياري (0.62)، وهذا يدل على أن درجة الأبعاد البيئية والصحية لشارع السكة جاءت بدرجة (متوسطة) حسب استجابات أفراد عينة الدراسة.

جدول (6)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات أفراد عينة الدراسة لفقرات محور الأبعاد البيئية والصحية مرتبة تنازلياً

رقم الفقرة	فقرات محور الأبعاد البيئية والصحية	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة
17	لا تعاني المنطقة/ الشارع من تواجد روائح كريهة	2.94	1.022	متوسطة
18	تتوفر اشجار كافية في المنطقة	2.62	1.035	متوسطة
14	تقوم الجهات المسؤولة بالمحافظة على نظافة الشارع بشكل دوري	2.60	0.931	متوسطة
16	عوادم السيارات والمصانع لا تؤثر بشكل كبير على المواطنين من حيث التلوث البيئي	2.59	1.083	متوسطة
15	ثقافة المواطنين المستفيدين من الشارع تجعلهم يهتمون بنظافة الشارع والمكان	2.38	0.890	متوسطة
19	ضجيج السيارات المرتدة للشارع لا يشكل ازعاجاً كبيراً للمتزهين	2.29	1.111	منخفضة
الدرجة الكلية لمحور الأبعاد البيئية والصحية		2.5701	0.62997	متوسطة

المصدر: الباحث.

تظهر النتائج في الجدول (6) بأن الفقرة (لا تعاني المنطقة/ الشارع من تواجد روائح كريهة) حظيت بأعلى متوسط حسابي لمحور الأبعاد البيئية والصحية، حيث بلغ المتوسط الحسابي (2.94) والانحراف المعياري (1.022)، حيث إن هنالك موافقة بدرجة متوسطة من أفراد العينة على هذه الفقرة، ولذلك حصلت على المرتبة الأولى في هذا المحور. ونجد من نتائج الجدول أن الفقرة (ضجيج السيارات المرتدة للشارع لا يشكل ازعاجاً كبيراً للمتزهين) حظيت بأقل متوسط حسابي في محور الأبعاد البيئية والصحية، حيث بلغ متوسطها الحسابي (2.29) وانحراف معياري (1.111)، بحيث يوجد موافقة بدرجة منخفضة من أفراد العينة على هذه الفقرة. ويعزى ذلك إلى خصائص الشارع فهو شارع شريطي رئيسي باتجاهين بحيث تشجع استمرارية الشارع السائقين على استخدام السرعات العالية التي تشكل العامل الأخطر فيما يتعلق بحوادث المرور وإصدار الضجيج، لذلك لابد من اتخاذ الإجراءات التي من شأنها إدارة سلوك السائقين وتخفيض

الإزعاج القادم منهم، كما أنه يمكن لسياج من الأشجار الحدودية ذات الأحجام المتوسطة أن تقلل من نسبة الضجيج الواصل للمنطقة المخصصة كمساحة عامة في الشارع وزيادة جودة المنطقة. أما فيما يتعلق بعوامل الثقافة العامة للنظافة والنظافة الدورية في الشارع وتوفر مناطق أشجار كافية، فكما تم الإشارة إليه سابقا تتوفر في المنطقة مجموعة من الأشجار والنباتات بأحجام متفاوتة تحقق الفائدة البيئية والجمالية للمنطقة. غير أنه يجب مراعاة استخدام الأشجار وزراعتها بأحجام مناسبة قريبة من أحجامها القياسية لتحقيق الغاية الكاملة منها. يتفق أفراد العينة على أن مستوى نظافة الشارع متوسطة، ويعود السبب إلى ثقافة المواطنين المستفيدين من الشارع فهم غير حريصين على استخدامه بشكل حضري وملائم، وهذا يدعو الهيئات المحلية إلى ضرورة إشراك المجتمع المحلي في تصميم الشارع وصيانته لتعزيز الانتماء للمكان والمحافظة عليه والاهتمام بنظافته.

من جهة أخرى، يمكن ربط تقييم الأبعاد البيئية بنتائج تقييم الاستدامة في التحليل المعماري، حيث سجل هذا البند ضعفا واضحا في تحقيق عدد كبير من مؤشرات كفاءة استغلال الطاقة، وتخفيف الأثر البيئي، وتخفيض انبعاث الكربون. وهذا يدعو الجهات المعنية بالتصميم للشارع بالاهتمام بشكل أكبر بنواحي الاستدامة البيئية.

نتائج تحليل فقرات واقع الأبعاد البصرية والجمالية

جدول (7)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات أفراد عينة الدراسة لفقرات محور الأبعاد البصرية والجمالية مرتبة تنازلياً

رقم الفقرة	فقرات محور الأبعاد البصرية والجمالية	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة
25	المناطق الخضراء والحدائق الموجودة تعزز جمالية المنطقة	3.57	0.934	متوسطة
21	يساهم الشارع في تكوين المنظر الجمالي للمنطقة القريبة منه	3.51	0.944	متوسطة
20	يعتبر الشارع وجهة جذابة للمواطنين فيما يتعلق بجمال المناظر الطبيعية	3.13	1.029	متوسطة
22	التصميم المعماري للأبنية المحيطة بالشارع جميلة وممتعة	3.01	0.965	متوسطة
23	البيئة العمرانية الموجودة في محيط الشارع تعكس الهوية الثقافية والتاريخية للمنطقة من حيث الارتفاعات للمباني وشكل الفتحات	2.99	0.954	متوسطة
26	هناك توازن وتناسق في استخدام الألوان والمواد المستخدمة في المنطقة الحضرية	2.93	0.918	متوسطة
24	العناصر المعمارية والتصميمية في المنطقة المحيطة تتماشى مع بعضها البعض وتعزز الصورة البصرية للمنطقة مثل الأقواس أو الأعمدة... الخ	2.75	0.983	متوسطة
	الدرجة الكلية لمحور الأبعاد البصرية والجمالية	3.1291	0.70194	متوسطة

المصدر: الباحث.

أظهرت نتائج الجدول (7) أن المتوسط الحسابي للدرجة الكلية لمحور الأبعاد البصرية والجمالية بلغ (3.12) وانحراف معياري (0.70)، وهذا يدل على أن درجة الأبعاد البصرية والجمالية لشارع السكة جاءت بدرجة متوسطة حسب استجابات أفراد عينة الدراسة.

تظهر النتائج في الجدول (7) بأن الفقرة (المناطق الخضراء والحدائق الموجودة تعزز جمالية المنطقة) حظيت بأعلى متوسط حسابي لمحور الأبعاد البصرية والجمالية، حيث بلغ المتوسط الحسابي (3.57) والانحراف المعياري (0.934)، فهناك موافقة بدرجة متوسطة من أفراد العينة على هذه الفقرة، وبذلك

حصلت على المرتبة الأولى في هذا المحور. ونجد أن النتائج تتوافق نسبياً مع نتائج الإجابة على السؤال المتعلق بالميزات التي تجذبك إلى المكان، حيث أبدى (48.3%) الموافقة على خيار وجود مساحات خضراء، وهو ما يفسر طريقة إدراك المستجيبين للفراغ واعتماده كمكان للتسلية والتنزه في مكان مفتوح _ على حد اعتبارهم _ وذلك بنسبة (35.8%) فالشارع محاط بمساحات من الأراضي المفتوحة المخصصة للزراعة والتي تسمح بمد خط رؤيا أفقي وواسع للعين. كما نجد من خلال النتائج الظاهرة في الجدول أن الفقرة (العناصر المعمارية والتصميمية في المنطقة المحيطة تتماشى مع بعضها البعض وتعزز الصورة البصرية للمنطقة مثل الأقواس أو الأعمدة... الخ) حظيت بأقل متوسط حسابي في محور الأبعاد البصرية والجمالية، حيث بلغ متوسطها الحسابي (2.75) وانحراف معياري (0.983)، حيث إن هنالك موافقة بدرجة متوسطة من أفراد العينة على هذه الفقرة. فالمستجيبين لا يجدون ما هو مثير أو مميز في المنطقة من الناحية المعمارية، فالمنطقة تفتقد إلى الهوية المعمارية الموحدة والبارزة حيث تصمم المباني بالطراز الحديث والعصري من حيث تبسيط الأشكال وبايقاعات وفلسفات متباينة تعتمد على انتماءات المعماريين من جهة أو رغبات اصحاب العقار واجتهاداتهم من جهة أخرى ليغلب عليها الطابع التجاري في البناء والبسيط، وبدرجة عالية من الانسجام والتشابه في المواد المستخدمة والالوان وهو ما تم الإشارة إليه سابقاً في الخصائص البصرية للمنطقة العمرانية سابقاً. لذلك يمكن استغلال المساحات والفجوات الصغيرة بين المباني لعمل حدائق صغيرة مفتوحة على المنطقة العامة في الشارع، لدعم المنظر الجمالي وزيادة فرص تنوع الأنشطة. من جهة أخرى الشارع لا يعكس الهوية التاريخية له، لذلك من المحبذ إيجاد مراكز لاستقبال الزوار تقدم المعلومات حول التاريخ والثقافة المحلية والمناطق المحيطة بالشارع، التعاون مع الجهات المحلية مثل البلديات والمجتمعات المحلية لتنفيذ المشروعات والبرامج التي تعزز الهوية التاريخية للمنطقة، إنشاء معارض تعرض الصور والوثائق التاريخية التي تتعلق بسكة قطار الحجاز وتاريخ الشارع. بالإضافة إلى تثبيت لافتات توجيهية وتوعوية للزوار حول تاريخ المكان.

نتائج تحليل فقرات واقع الأبعاد الاجتماعية والثقافية

جدول (8)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات أفراد عينة الدراسة لفقرات محور الأبعاد الاجتماعية والثقافية مرتبة ترتيباً تنازلياً

رقم الفقرة	فقرات محور الأبعاد الاجتماعية والثقافية	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة
38	يشعر الرجال بالراحة في الشارع أكثر من النساء	3.81	0.836	مرتفعة
39	الشباب غير المتزوجين يجدون تقبل وترحيب في المساحات المتوفرة في الشارع	3.63	0.897	متوسطة
37	يوجد تفاوت في فهم الناس للفراغ/ المنطقة الخاصة بالمتزهين في الشارع عبر أجيال وفئات العمر	3.61	0.810	متوسطة
36	تشكل منطقة اللعب للأطفال عامل جذب للمكان	3.61	0.852	متوسطة
31	يحقق تصميم جانب الشارع حاجاتك في التواصل والترفيه عن النفس	3.43	0.814	متوسطة
30	أشعر بأن الشارع يدعم التواصل الاجتماعي بين السكان	3.42	0.752	متوسطة
27	أشعر بالأمان خلال تواجدي/ مروري بالشارع	3.30	0.981	متوسطة
32	يشكل الشارع مجالاً آمناً للنساء	3.27	0.868	متوسطة
29	يخلق الشارع بيئة شارع صديقة للمجتمع (يلبي احتياج المواطنين وتطلعاتهم)	3.26	0.858	متوسطة
33	التصميم الخاصة بمنطقة التنزه على جانب الشارع مناسبة للعائلات	3.10	0.900	متوسطة
28	أشاهد/ أشارك في الأحداث الترفيهية/الثقافية في الشارع	3.03	0.931	متوسطة
35	أشعر بأهمية الشارع كمصدر للتعلم والتثقيف	2.97	1.023	متوسطة
34	يشكل الشارع مجالاً آمناً للأطفال	2.71	0.985	متوسطة
	الدرجة الكلية لمحور الأبعاد الاجتماعية والثقافية	3.3183	0.47950	متوسطة

المصدر الباحث

أظهرت نتائج الجدول (8) أن المتوسط الحسابي للدرجة الكلية لمحور الأبعاد الاجتماعية والثقافية بلغ (3.31) وانحراف معياري (0.47)، وهذا يدل على أن درجة الأبعاد الاجتماعية والثقافية لشارع السكة جاءت بدرجة (متوسطة) حسب استجابات أفراد عينة الدراسة.

كما تظهر النتائج في الجدول (8) بأن الفقرة (يشعر الرجال بالراحة في الشارع أكثر من النساء) حظيت بأعلى متوسط حسابي لمحور الأبعاد الاجتماعية والثقافية، حيث بلغ المتوسط الحسابي (3.81) والانحراف المعياري (0.836)، حيث إن هنالك موافقة بدرجة مرتفعة من أفراد العينة على هذه الفقرة، ولذلك حصلت على المرتبة الأولى في هذا المحور.

وبناء على المسح الميداني والملاحظات المسجلة فإن نسبة الرجال والشباب تزداد في الجانب المقابل لمجمع المحاكم بعد الساعة التاسعة ليغلب على الموقع طابع القهوة، حيث يجلس الشباب على حواف الرصيف بينما تتمركز النساء مع الأطفال في مناطق اللعب بشكل العام نسبياً يتبادلان الحديث ويراقبن الأطفال على حد سواء، ليغلب على تلك الأجزاء الطابع العائلي نوعاً ما. فالمساحة الموجودة في الشارع لا تعزل الجنسين فعلياً، ولكنها تفصل بينهما نسبياً. حيث إن طبيعة سلوك الرجال والشباب ضوضائي يتخللها مجموعة من الإضرابات التي تؤثر على بقاء الناس في المكان. فنجد أن تصميم مناطق اللعب للأطفال قد هيأت الظروف الملائمة لتجذب النساء وتستقطبن لزيارة الشارع للجلوس فيه. ويشير ذلك إلى أنه من الممكن توفير مناطق عامة هادئة ونشطة في الشارع تكون قائمة بذاتها، ومتصلة جيداً أو مسامية، تمكن الرجال والنساء من العثور على مناطق راحة مناسبة بحيث يتم إعادة تحديد الأنشطة المتصورة للرجال والنساء بشكل تدريجي.

ويبين الرسم البياني في الملحق (ذ) الأسباب التي من شأنها تعزيز الشعور بالأمان لدى النساء عند تواجدهم في الشارع بحسب استجابات أفراد العينة، فنجد أن وجود عائلات أخرى تشكل أعلى نسبة بتقدير 75.9%، وترى الباحثة أن الثقافة المجتمعية في المدينة لا ترحب بجلوس النساء في الشارع مثل الرجال

بشكل عام حيث يوجد تفاوت في طريقة فهم الناس للفراغ وإدراكهم له، لذلك يعد وجود العائلات عامل مشجع لتوافد مزيدا من النساء للشارع والذي يرتبط بشكل مباشر مع وجود المناطق التي تدعم الأنشطة المتعلقة باللعب والترفيه. حيث شكلت منطقة اللعب للأطفال في المرتبة الثانية للعوامل الرئيسية التي تجذب أفراد العينة للمكان انظر إلى الشكل في الملحق (ث). في حين جاءت في المركز الثالث من بين الأنشطة الأكثر شيوعا التي يمارسها المستجيبين في الشارع انظر إلى الشكل في الملحق (ت). كما يدعم وجود مجموعة من المرافق العامة كالحمامات وأماكن الشرب راحة النساء تحديدا وهو ما تم الإشارة إليه في نتائج تحليل فقرات واقع الأبعاد المادية.

من جهة أخرى، حظيت الفقرة (يشكل الشارع مجالا آمنا للأطفال) من نتائج الجدول بأقل متوسط حسابي في محور الأبعاد الاجتماعية والثقافية، حيث بلغ متوسطها الحسابي (2.71) وانحراف معياري (0.985)، فهناك موافقة بدرجة متوسطة من أفراد العينة على هذه الفقرة. وتفسر الباحثة هذه النتائج بسبب عدة عوامل أهمها انخفاض عامل السلامة فيما يتعلق بسلامة وسهولة الوصول إلى الأماكن المخصصة للتنزه واللعب في الشارع حيث يشجع الشارع السائقين على السرعة. كما أن مناطق عبور المشاة في الشارع غير واضحة أو متكررة بشكل يحقق درجة عالية من الأمان عند عبور الشارع، إضافة إلى انعدام وجود ممرات واضحة مهيئة لركوب الدرجات. كما أن جزءا من المنطقة التي يمر منها الشارع تخضع لعمليات بناء قد تشكل خطرا خلال تواجد الأطفال حاليا، في حين كان رأي أفراد العينة أن المنطقة بحاجة إلى الصيانة الدورية للألعاب وزيادة عددها لتخفيف تدافع الأطفال عليها، واستخدام ارضيات مناسبة للأطفال. وتوفير وصيانة الحواجز الموجودة بين مناطق اللعب وحدود الطريق. وتوفير إضاءة أفضل. كما يعتقد أفراد العينة بضرورة وجود طريقة آمنة لمراقبة أماكن اللعب بشكل دوري كوجود حارس مثلا، بالإضافة إلى نقص المرافق العامة التي يحتاجها الأطفال ومقدمي الرعاية لهم بشكل عام.

وتؤكد نتائج استطلاع رأي أفراد العينة عن مدى تلبية الشارع لاحتياجاتهم كانت بدرجة متوسطة، فأفراد العينة غير متأكدين ما إذا كان المكان المخصص للتنزه في الشارع مناسبة للعائلات.

نتائج تحليل فقرات واقع الأبعاد الاقتصادية

أظهرت نتائج الجدول (9) أن المتوسط الحسابي للدرجة الكلية لمحور الأبعاد الاقتصادية بلغ (3.80) وانحراف معياري (0.62)، وهذا يدل على أن درجة الأبعاد الاقتصادية لشارع السكة جاءت بدرجة (مرتفعة) حسب استجابات أفراد عينة الدراسة.

جدول (9)

المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لاستجابات أفراد عينة الدراسة لفقرات محور الأبعاد الاقتصادية مرتبة ترتيباً تنازلياً

رقم الفقرة	فقرات محور الأبعاد الاقتصادية	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة
42	توفر المقاهي والأكشاك عامل جذب للمتزهين في المنطقة.	4.00	0.799	مرتفعة
41	تصميم جانب الشارع يشجع الأنشطة التجارية والمشاريع الصغيرة.	3.94	0.852	مرتفعة
40	يساهم تصميم جانب الشارع في تنمية المنطقة اقتصادياً.	3.89	0.800	مرتفعة
46	اعتقد أن تصميم جانب الشارع يؤثر على مدى جاذبية المنطقة للمستثمرين.	3.85	0.869	مرتفعة
43	تساهم الأنشطة الاقتصادية المختلفة في خلق جو من الحيوية والنشاط الاجتماعي في المنطقة.	3.83	0.817	مرتفعة
47	اعتقد أن تصميم جانب الشارع يؤثر على الأسعار العقارية في المنطقة.	3.81	0.884	مرتفعة
45	الشوارع المصممة كأماكن عامة تساهم في تعزيز الاقتصاد المحلي وتوفير فرص عمل جديدة.	3.72	0.837	مرتفعة
44	أشعر بأن المؤسسات والمحلات التجارية في الشارع توفر خدمات متنوعة ومناسبة للمتزهين/ المستخدمين.	3.36	0.933	متوسطة
	الدرجة الكلية لمحور الأبعاد الاقتصادية	3.8000	0.621760	مرتفعة

المصدر: الباحث.

تظهر النتائج في الجدول (9) بأن الفقرة (توفر المقاهي والأكشاك عامل جذب للمتزهين في المنطقة) حظيت بأعلى متوسط حسابي لمحور الأبعاد الاقتصادية، حيث بلغ المتوسط الحسابي (4.00) والانحراف

المعياري (0.799)، حيث إن هنالك موافقة بدرجة مرتفعة من أفراد العينة على هذه الفقرة، ولذلك حصلت على المرتبة الأولى في هذا المحور. وهو ما يتوافق مع أحد أسباب زيارة أفراد العينة للشارع. بالإضافة إلى وجود المقاهي يساهم في زيادة فرص الجلوس والاستجمام كما أن توسيع مقاعد هذه الأماكن للخارج يسمح بتعزيز احترام المكان والمحافظة عليه وعلى ترتيبه.

ونجد من نتائج الجدول أن الفقرة (أشعر بأن المؤسسات والمحلات التجارية في الشارع توفر خدمات متنوعة ومناسبة للمتزهين/ المستخدمين) حظيت بأقل متوسط حسابي في محور الأبعاد الاقتصادية، حيث بلغ متوسطها الحسابي (3.36) وانحراف معياري (0.933)، حيث إن هنالك موافقة بدرجة متوسطة من أفراد العينة على هذه الفقرة.

وتفسر الباحث هذه النتائج بان النشاط التجاري الأكثر شيوعاً في المنطقة هو المقاهي والمطاعم والأكشاك الصغيرة التي تسمح بتوسيع وزيادة مقاعدها للخارج واستغلال مساحة أكبر من الشارع، وبالتالي زيادة فرص الجلوس وتناول المشروبات أو الطعام في الشارع، بحيث تدعم صورة الشارع كمكان للتنزه والاستمتاع، لتزيد جاذبيته. وبالتالي يجب على الجهات المختصة بوضع الخطط والتصورات المستقبلية للمنطقة، حيث تشير نتائج الدراسة إلى أنه من الممكن أن يتحول الشارع إلى شارع تجاري نشط.

3.2.3 ملخص نتائج الاستبانة البحثية

جدول (10)

ملخص نتائج توزيع الاستبانة لدى أفراد العينة وفقا لصفة المبحوث (سكان، زوار ومتنزهين، مستثمرين)

النسبة %	درجة الموافقة	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العدد	صفة المبحوث	محاور الدراسة
51.8	متوسطة	0.48	2.59	16	مستثمر	الأبعاد المادية
53.6	متوسطة	0.43	2.68	31	سكان	
56.4	متوسطة	0.50	2.82	98	زائر	
55.2	متوسطة	0.49	2.76	145	الدرجة الكلية للبعد	
51	متوسطة	0.57	2.55	16	مستثمر	الأبعاد البيئية والصحية
47.8	متوسطة	0.69	2.39	31	سكان	
52.4	متوسطة	0.61	2.62	98	زائر	
51.4	متوسطة	0.62	2.57	145	الدرجة الكلية للبعد	
67.2	متوسطة	0.87	3.36	16	مستثمر	الأبعاد البصرية والجمالية
55.8	متوسطة	0.64	2.79	31	سكان	
63.8	متوسطة	0.66	3.19	98	زائر	
62.4	متوسطة	0.70	3.12	145	الدرجة الكلية للبعد	
68.2	متوسطة	0.56	3.41	16	مستثمر	الأبعاد الاجتماعية والثقافية
62.4	متوسطة	0.39	3.12	31	سكان	
67.2	متوسطة	0.47	3.36	98	زائر	
66.2	متوسطة	0.47	3.31	145	الدرجة الكلية للبعد	
75.6	مرتفعة	0.92	3.78	16	مستثمر	الأبعاد الاقتصادية
76.6	مرتفعة	0.61	3.83	31	سكان	
75.8	مرتفعة	0.56	3.79	98	زائر	
76	مرتفعة	0.62	3.80	145	الدرجة الكلية للبعد	
62.6	متوسطة	0.53	3.13	16	مستثمر	الدرجة الكلية
59.6	متوسطة	0.29	2.98	31	سكان	
63.2	متوسطة	0.41	3.16	98	زائر	
62.4	متوسطة	0.40	3.12	145	الدرجة الكلية	

المصدر: الباحث.

يبين الجدول (10) نتائج الاستبانة وفقا لصفة العينة (مستثمر، سكان، زوار)، وتشير النتائج المتعلقة بقياس البعد المادي لشارع الشبكة إلا أن الزوار والمنتزهين هم الأكثر رضا بمتوسط حسابي (2.82)، يليهم السكان بمتوسط حسابي قدره (2.68)، وأخيرًا المستثمرون بأقل مستوى بمتوسط حسابي قدره (2.59). هذه الأرقام تعكس تفاوتًا في مدى الرضا بين الفئات الثلاث تجاه الأبعاد المادية المتاحة في شارع السكة. وقد تدل هذه النتائج على أن الزوار والمنتزهين، يجدون أن الشارع يقدم تجربة إيجابية تتماشى مع توقعاتهم للترفيه أو الزيارة. من ناحية أخرى، نجد أن السكان الذين يعيشون في المنطقة ويتفاعلون مع هذه الأبعاد بشكل يومي لديهم مستوى أقل من الرضا، مما يشير إلى أن هناك حاجة لتحسين الشارع وجعله أكثر ملاءمة للعيش اليومي. أما المستثمرون فقد حققوا أقل مستويات من الرضا، حيث يرون أن الفرص الاستثمارية في الشارع أو العوائد المتوقعة منه لا تلبى توقعاتهم بشكل كامل. بحيث يمكن أن تعكس هذه النتائج الحاجة إلى إدخال تحسينات في البنية التحتية أو في توفير خدمات تجذب استثمارات جديدة وتعزز النمو الاقتصادي للمنطقة.

تُظهر نتائج الاستبانة أيضًا تباينًا في مدى رضا الفئات الثلاث عن الأبعاد البيئية والصحية فالزوار هم الأكثر رضا عن هذه الأبعاد بمتوسط حسابي (2.62)، حيث يمكن أن يشير ذلك إلى أن تجاربهم أو الزيارات المؤقتة للمنطقة تُعطي انطباعًا إيجابيًا عن البيئة والجوانب الصحية. في حين يُظهر المستثمرون مستوى رضا معتدل بمتوسط حسابي (2.55). ويمكن تفسير ذلك بأن المستثمرين قد يكون لديهم توقعات أو معايير أعلى نظرًا لاستثماراتهم المالية والاهتمام بالعائد على الاستثمار، مما يجعلهم أكثر حرصًا على تقييم الأبعاد البيئية والصحية. أما السكان الذين يعيشون في المنطقة بشكل دائم ويواجهون تأثيراتها البيئية والصحية على أساس يومي، فقد أظهروا أقل مستويات من الرضا بمتوسط حسابي (2.39). وهذا يشير إلى وجود مشاكل أو تحديات بيئية وصحية ملموسة تؤثر على جودة حياة السكان كوجود روائح سيئة بسبب قرب الشارع من وادي الزومر مما يستدعي الانتباه والعمل من قبل الجهات المعنية لتحسين هذه الأبعاد.

تكشف نتائج الاستبانة بخصوص الأبعاد الجمالية والبصرية أن المستثمرين يسجلون أعلى متوسط حسابي بقيمة (3.36). بحيث يعكس مدى تقديرهم لتأثير هذه الأبعاد على القيمة الاستثمارية وجذب الزوار والسكان المحتملين. بينما أظهر الزوار مستوى رضا جيد عن الأبعاد الجمالية والبصرية، بمتوسط حسابي قدره (3.19)، بحيث يعكس تأثير هذه الجوانب على تجربتهم الإجمالية والانطباع الإيجابي الذي يحملونه عن المنطقة بعد الزيارة. فالجوانب الجمالية والبصرية غالبًا ما تكون عوامل جذب رئيسية للزوار الذين يبحثون عن تجارب ممتعة ومحفزة بصريًا. من ناحية أخرى، سجل السكان أقل متوسط حسابي بقيمة (2.79)، مما يعكس مستوى رضا أقل نسبيًا عن الأبعاد الجمالية والبصرية مقارنة بالمستثمرين والزوار. وقد يعود هذا إلى الاعتياد والألفة، أو تجاهل التأثيرات البصرية بمرور الوقت بالنسبة للسكان الذين يعيشون في المنطقة بشكل دائم. ووجود فجوة بين التوقعات والواقع، والحاجة إلى إدخال تحسينات وتعديلات لزيادة الجاذبية الجمالية للمنطقة.

تُظهر نتائج الاستبانة المتعلقة بالأبعاد الاجتماعية والثقافية أن المستثمرين قد سجلوا أعلى مستوى من الرضا بمتوسط حسابي قدره (3.41)، يليهم الزوار بمتوسط (3.36)، وأخيرًا السكان بمتوسط (3.12). وتشير هذه النتائج إلى تقدير كبير للأبعاد الاجتماعية والثقافية من جانب المستثمرين، الأمر الذي قد يعكس إدراكهم لأهمية هذه الأبعاد في تعزيز جاذبية المنطقة للاستثمارات وتحفيز النشاط الاقتصادي خاصة المتعلق بالأكشاك والمطاعم أو المقاهي. كما يُظهر الزوار أيضًا مستويات عالية من الرضا، مما يدل على أن التفاعلات الاجتماعية في المنطقة تعزز تجربتهم وتترك عندهم انطباعات إيجابية. من ناحية أخرى، يُظهر السكان مستوى أقل نسبيًا من الرضا مقارنة بالفئات الأخرى، رغم أن مستوى الرضا لديهم يُعتبر جيدًا، إلا أنه قد يعكس الحاجة إلى تعزيز الأنشطة الثقافية وتحسين البنية التحتية الاجتماعية لتلبية احتياجات وتوقعات السكان بشكل أفضل. وبشكل عام، تُظهر هذه النتائج أهمية العناصر الاجتماعية والثقافية في تشكيل تجارب الأفراد ورضاهم عن المنطقة. حيث يُعد الاستثمار في هذه الأبعاد ضروريًا

لتعزيز التماسك الاجتماعي، ودعم الهوية الثقافية، وتحفيز النشاط الاقتصادي عبر جذب المزيد من الزوار والاستثمارات.

نتائج الاستبيان المتعلقة بالأبعاد الاقتصادية تُظهر مستويات متقاربة جدًا من الرضا بين الفئات الثلاث، مع متوسط حسابي يبلغ (3.78) للمستثمرين، (3.83) للسكان، و(3.79) للزوار. هذه النتائج تعكس تقدير عام وإيجابي للجوانب الاقتصادية في المنطقة من قبل جميع الفئات المعنية. فالسكان يُظهرون أعلى مستويات من الرضا، مما يشير إلى أن الفرص الاقتصادية المتاحة في المنطقة تُلبي توقعاتهم بشكل جيد، من حيث توفير الوظائف، وتحسين الدخل، ووجود الفرص الاستثمارية التي تؤثر بشكل إيجابي على حياتهم اليومية واستقرارهم الاقتصادي وأيضًا الخدماتي كسكان يعيشون في المنطقة.

يظهر الزوار أيضًا مستوى مرتفع من الرضا، مما يدل على أن الأبعاد الاقتصادية في المنطقة، مثل التسوق، الخدمات، والترفيه، تقدم تجربة مرضية لهم، وهذا يؤكد على أن المنطقة تمتلك جاذبية اقتصادية تسهم في تعزيز السياحة والزيارات. كما يعكس تقييم المستثمرين الإيجابي للبيئة الاقتصادية في المنطقة أن الفرص الاقتصادية، سواء كانت تجارية أو استثمارية، تُلبي توقعاتهم وتُعتبر مغرية بما يكفي لتحفيز الاستثمار. وبشكل عام، تُظهر هذه النتائج أن الأبعاد الاقتصادية في المنطقة تُقِيم بشكل إيجابي من قبل جميع الفئات المعنية، مما يشير إلى وجود بيئة اقتصادية صحية تدعم النمو والازدهار. ويُعد الحفاظ على هذه الجودة الاقتصادية وتحسينها أمرًا حيويًا لضمان استمرارية التنمية وجذب المزيد من السكان، الزوار، والمستثمرين.

وكانت آراء أفراد العينة من فئة الزوار والمتنزهين ترى بأن الجو العام للمكان مريح ومناسب وقادر على جذب عدد من العائلات والسكان للجلوس بشكل دائم تقريبًا في حال كانت الظروف ملائمة، في حين يجد باقي أفراد العينة أن المكان بحاجة إلى الصيانة والنظافة الدورية بشكل أفضل، والحاجة إلى تقليل طابع القهوة في بعض أجزاء الشارع الذي يساهم في كثرة وجود الشباب على حساب الفتيات، ومحاولة تنظيم

حركة المركبات حول المنطقة لخطورتها لزيادة الراحة والاستمتاع بالمكان. وذكرت العينة مجموعة من الملاحظات التي من شأنها رفع جودة المكان كتحويل الشارع الداخلي بين حد البناء الداخلي ومنطقة التنزه في جانب الطريق إلى شارع للمشاة فقط. وإضافة مرافق عامة كالحمامات وأماكن الشرب، ووضع نقطة للإسعافات الأولية والحالات الطارئة. توفير أماكن لعب إضافية للأطفال، وعمل صيانة دورية لها. بالإضافة إلى الاهتمام بنوعية الارضيات الموجودة في مناطق اللعب لضمان السلامة العامة للأطفال وذوي الاحتياجات الخاصة. وزيادة المساحات المخصصة للتنزه. وأعرب البعض منهم عن الحاجة إلى تكرار تجربة تصميم الأرصفة كمساحات للالتقاء والتواصل على جوانب الطرق في أكثر من منطقة، لما لها من أثر إيجابي على السكان.

فيما يتعلق بالسكان الحاليين، فهم يرون في الشارع مصدرًا يساهم في تعزيز الجو الترفيهي والأجواء الإيجابية العامة في المنطقة، مع وجود بعض التحفظات حول الحاجة إلى مزيد من الرقابة من قبل البلدية. للحفاظ على الطابع الثقافي العام للشارع، والتركيز على توفير بيئة عائلية، لمنع تحول الشارع إلى منطقة تسودها المقاهي المكتظة بالشبان والرجال. كما يشددون على ضرورة الاستمرار في تطوير الشارع من خلال إضافة المزيد من أماكن اللعب، وتحسين الإنارة، وتعزيز جودة الحركة المرورية والسلامة العامة، لضمان تجربة شاملة وآمنة لجميع مستخدمي الشارع. واقترح أفراد هذه العينة مجموعة من التوصيات للجهات المسؤولة لإعادة تنظيم المنطقة مستقبلاً تشمل إعادة ترتيب المشهد العام للشارع من حيث توزيع الأنشطة الموجودة على جانب الطريق، بحيث لا يطغى طابع المقاهي على المشهد وتوزيع مناطق اللعب على طول الشارع. إضافة المزيد من المقاعد العامة التي توفرها البلدية وتوزيعها بشكل مناسب. وتوفير إضاءة مناسبة تضمن جودة الرؤية ليلاً للسائقين والمستخدمين من المشاة والمنتزهين على حد سواء. زيادة الصيانة الدورية والعناية بالنظافة بالنسبة للشارع وتوفير سلال مهملات بشكل جميل وحضري، وإضافة المزيد من الأشجار والنباتات والعناصر المائية التي تدعم المنظر الجمالي للمنطقة. مع التركيز على إضافة مزيداً من العناصر التي توفر التظليل المناسب للمستخدمين. وتوفير ممرات مخصصة لراكبي

الدرجات، ووضع عناصر أمن لتوفير الحد الأدنى من الإشراف على المنطقة أو كاميرات مراقبة. إضافة إلى تحديد المواعيد التي يمر بها الشاحنات وتقليلها، أو تغيير اتجاهها.

فيما يتعلق بالمستثمرين فقد تنوعت آراءهم بخصوص الشارع، حيث رأى أصحاب المراكز التجارية، المحلات، والأكشاك أن الشارع يساهم في خلق جاذبية اقتصادية، خصوصاً بالنسبة للمطاعم والمقاهي، بالإضافة إلى توفيره لفرص عمل متعددة. من ناحية أخرى، عبر بعض المستثمرين في قطاع التطوير العقاري عن مخاوفهم لدى التواصل مع بلدية طولكرم، مشيرين إلى احتمالية تأثر سوق الشقق السكنية سلباً نتيجة تحول الشارع إلى مركز تجمع للشباب والنشاط الليلي، مما قد يصعب من عملية بيع الوحدات السكنية. ومن هذا المنطلق تتجلى أهمية تطوير خطط تنمية متكاملة للتوفيق بين المصالح المتنوعة بين السكان والمستثمرين والزوار وذلك من خلال تخصيص مناطق معينة للأنشطة التجارية والترفيهية، مع مراعاة الحواجز الفعالة والتصميم الحضري الذي يضمن فصلاً مناسباً بين هذه الاستخدامات وتنظيم الأنشطة بطريقة تحافظ على التوازن بين الأنشطة الحيوية الاقتصادية وراحة السكان من خلال إشراك جميع الأطراف في التخطيط للتواصل والتفاهم المتبادل.

من جهة أخرى تجد بلدية طولكرم في تجربة تصميم شارع السكة كمكان عام للالتقاء والتواصل، فرصة لمحاولة انتاج مساحات عامة جديدة من منظور مختلف، يعتمد على استغلال فراغ الشارع وتطويره لمواجهة نقص الأماكن العامة المخصصة للترفيه خاصة تلك المدارة من قبل القطاع العام، وذلك بسبب شح الأراضي المخصصة لذلك وانتشار الملكيات الصغيرة، من جهة أخرى يحقق شارع السكة بالنسبة لبلدية طولكرم فرص استثمارية واقتصادية تتعلق بالتنمية الاقتصادية، فالبلدية تقوم بتضمين أجزاء من رصيف الشارع لأصحاب المطاعم والأكشاك سنوياً، وتسمح لهم بالتوسع باتجاه الشارع حيث تثبت هذه السياسة انها قادرة على الحفاظ على أجواء جيدة في الشارع ضمن نطاق محدد لكل محل أو كشك، بحيث لا يتعدى استخدامه ويمتد لمناطق أوسع بما يضمن المحافظة على الأجواء العائلية، وعدم الامتداد تجاه أماكن اللعب

والعائلات. وتقوم البلدية حاليا بعمل خطط تطوير للشارع؛ لإضافة مرافق عامة جديدة كالحمامات لخدمة المتنزهين وتوظيف مراقبين في الشارع لضمان الأمن والنظام فيه. مع التأكيد على أنه لم يتم تسجيل أي شكوى من قبل السكان أو المحال بسبب سوء سلوك الزوار وتحديدًا الشباب في الشارع.

الفصل الرابع

النتائج والتوصيات

4.1 المقدمة

يتناول هذا الفصل ملخص لأهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة والإجابة عن أسئلة الدراسة، وعرض مجموعة من التوصيات بناءً على تلك النتائج.

4.2 نتائج التحليل المعماري والحضري للشارع

يبين هذا القسم قراءة لواقع شارع السكة في مدينة طولكرم من نواحي المبادئ التصميمية لتصميم الشوارع كأماكن عامة.

– أن جودة تصميم شارع السكة غير مثالية وتعاني من مجموعة من العيوب، هذه العيوب تتضمن عدم مراعاة احتياجات وتوقعات النساء والأطفال وذوي الاحتياجات الخاصة بشكل كافي في عمليات التصميم والتخطيط، حيث ينبغي أن تعكس التصميمات المستقبلية مفهومًا أكبر للتوازن والعدالة الاجتماعية، إضافة إلى وجود عيوب تصميمية في الجوانب المرورية، والتي يجب معالجتها بعناية لتعزيز الأمن والسلامة في الشارع.

– تظهر النتائج أن السياق الحضري لشارع السكة وطريقة اتصاله بالمنطقة حوله، كان لها تأثير كبير على طريقة إدراك الناس للشارع كمكان ناجح، بحيث ساهمت عوامل مثل شكل شبكة الشوارع واتصالها بالأماكن السكنية والتنوع الوظيفي في الشارع في إدراك الشارع كوجهة جذابة للمتزهين رغم وجود عيوب واضحة في الجوانب التصميمية الأخرى.

4.3 نتائج تحليل الاستبانة البحثية

يبين هذا القسم قراءة لواقع شارع السكة في مدينة طولكرم من خلال وجهة نظر المستخدمين بالاعتماد على متغيرات الدراسة، هذه النتائج تساعد في توجيه المصممين في تحديد الخطة التي يجب اعتمادها لتحسين شارع السكة وفقا للتحويلات التي تحدث فيه مع الأخذ بعين الاعتبار حاجات السكان وتوقعاتهم، وطريقة إدراكهم للشارع نفسه.

- تظهر نتائج التحليل أن الشارع تجري عليه تحولات متسارعة في طبيعة الاستخدام، حيث كان الشارع يجسد مبادئ الطرق السريعة المخصصة لحركة مرور السيارات، في حين ساهمت التحويلات التصميمية المتمثلة بإضافة مناطق اللعب والجلوس بتعزيز الجانب الاجتماعي للشارع التي ساهمت بدورها في توجيه المنطقة نحو التنمية الاقتصادية، المتمثلة حاليا بوجود المقاهي والمطاعم وبعض الأنشطة الاقتصادية الخفيفة مثل الأكشاك، لذلك لا بد من اتخاذ إجراءات للحفاظ على التوازن بين النشاطات التجارية والحفاظ على الطابع الثقافي والتاريخي للشارع حيث يجب وضع خطط حضرية تستند إلى مشورة مجتمعية، وتنظيم فعاليات ثقافية وفنية على مدار العام في الشارع يمكن أن يساهم في الحفاظ على الجاذبية الثقافية للمكان، مثل استضافة معارض فنية وعروض موسيقية وفعاليات ثقافية أخرى.

- تشير النتائج المتعلقة براحة النساء في الشارع إلا أن توزيع الأنشطة على طول الشارع وفصل أماكن اللعب بطرق غير مباشرة عن أماكن الجلوس قرب المقاهي، يساهم في المحافظة على الأجواء العائلية في مناطق اللعب. فالفصل الجزئي بين الجنسين يكسب النساء والرجال الثقة والقبول الاجتماعي للمشاركة في الأنشطة بشكل تدريجي ويرجع ذلك إلى أسباب ثقافية واجتماعية.

4.4 الإجابة عن أسئلة الدراسة

كيف يؤثر تصميم الشارع الحضري على المجتمع المحلي، ليحسن من جودة الحياة ويعزز من ممارسة الأنشطة الاجتماعية لكافة أفرادها؟

وجد من خلال الدراسة أن الشوارع المصممة كأماكن عامة لها تأثير إيجابي على الحياة العامة، بشكل عام والممارسات الاجتماعية فيها، حيث ساهم تصميم الشارع بدعم وتوفير مجموعة من الأنشطة المتنوعة في شارع السكة، التي ساهمت في تحويله لوجهة بالنسبة للمستجيبين كمكان عام مخصص للتنزه والاستجمام، فكانت الأنشطة الاختيارية والاجتماعية الأكثر شيوعاً خاصة في ساعات المساء مثل: زيارة أماكن اللعب وتناول الأطعمة والمشروبات وزيارة المقاهي ومقابلة الأصدقاء؛ ليرز دور الشارع الاجتماعي والثقافي.

ما هي العوامل التي تجعل الشوارع فراغاً اجتماعياً عاماً للسكان في فلسطين؟

تؤكد النتائج أن تنوع الأنشطة والممارسات الاجتماعية (التسوق، اللعب، المقاهي) من العوامل الأساسية التي تساهم في دعم الحياة الاجتماعية في الشارع، بحيث يصبح الشارع فضاء اجتماعياً محبباً وحيوياً يشجع الناس على الاجتماع والمشاركة في الأنشطة الاجتماعية. يليها الاهتمام بالنواحي الجمالية والبيئية والمناطق الخضراء حيث أشارت النتائج إلى أن السكان يبحثون عن الأماكن المفتوحة والجميلة، وهي من الاحتياجات الأساسية التي تم إعادة صياغتها وإضافتها إلى هرم ماسلو 1970 (حاجات جمالية تعنى بالبحث عن الجمال والالتزان والاتساق) حيث ازداد شعور سكان المدن بالنقص تجاه هذه الاحتياجات نتيجة الحرمان منها، بسبب ما تعانيه المدن من الكثافة السكانية المتزايدة وبالتالي الزحف العمراني على الأراضي الزراعية واختفاء هذه المساحات، فكان توفير شارع بمساحة عامة يحقق هذا الاحتياج ويرفع من الجودة الحسية لهم في المدينة.

ما هي الأسباب التي تساهم في جذب المواطن الفلسطيني لبعض الشوارع بحيث يكرر زيارتها بعكس شوارع اخرى؟

غالبا ما يشكل تنوع الأنشطة والممارسات الاجتماعية الموجودة في الشارع أحد العوامل الأساسية لتكرار الزيارة، فكما تبين من دراسة الحالة، تتكرر زيارة للشارع بسبب توفر عدد من الأنشطة الاجتماعية التي تدعمها عدد من المرافق مثل أماكن اللعب، وتوفر أماكن الجلوس، والمقاهي، كما ساهم وجود المساحات المفتوحة والمشجرة نسبيا، بتعزيز الشعور العام بالراحة والاسترخاء وزيادة المتعة، ورفع الجودة الحسية للناس.

وقد كشفت الدراسة عن أن مسألة تلبية احتياجات المرأة وتعزيز حقوقها الثقافية ضمن الفضاءات العامة لا تزال في مراحل تطورها الأولية، ويظهر هذا التطور في شارع السكة من خلال محاولة تحسين شعور النساء بالأمان في الأماكن العامة، ودمجهن في عمليات التصميم والإدارة لهذه المساحات، وتشجيعهن على استخدامها بنشاط، حيث تجسد العناصر الحضرية مثل مناطق اللعب الموجودة على الأرصفة والمقاعد العامة على أن المنطقة موجهة للعائلات وخصوصاً النساء ضمن المجتمعات العربية والإسلامية، حيث تشكل هذه العناصر دوراً محورياً في تشجيع النساء على استغلال هذه الفضاءات، مما يعزز من طابعها العائلي والنسائي، إضافة إلى ذلك يسهم تخصيص بعض المناطق لتضمينها للمقاهي والمطاعم (ذات طابع عائلي) في إثراء الفضاء العام بطابع خاص يتطلب من الزوار احترامه والمحافظة على بيئة مريحة وآمنة للنساء والفتيات على حد سواء، حيث يسمح تضمين المناطق المحددة في الشارع من تحديد أماكن توسع كل فئة من الخدمات في الشارع كالمقاهي مثلا وعدم انتشارها على طول الشارع إضافة إلى أن بعض المطاعم التي تتوسع باتجاه الشارع تحافظ على طابع ونظام معين يشجع النساء على التواجد فيه.

كما ترى الباحث أن توفير عدد من المرافق العامة وممرات المشاة ومناطق اللعب، يوفر تسهيلات خاصة تدعم تواجد النساء تحديداً في الشارع، بسبب تيسير أعمال الرعاية بالأطفال، وبذلك تقليل درجة القلق بخصوص تجربة التواجد في الأماكن العامة الموجودة في الشارع، بالإضافة إلى أن تصميم جانب الشارع بمساحة مناسبة وآمنة يشجع السكان على الخروج والمشى والتنقل بأمان وسهولة، وحيث تعمل بلدية طولكرم حالياً على تطوير الشارع ووضع خطط تتضمن خطط لإنشاء هذه المرافق التي يتم تخطيطها والإشراف عليها من قبل مهندسة، مما يسمح أن تكون احتياجات النساء في صميم عملية التصميم والتطوير.

4.5 نتائج عامة

– تؤكد الدراسة إلى أن تصميم شارع السكة كمكان عام واجتماعي، يلعب دوراً حاسماً في تحسين جودة الحياة في مدينة طولكرم وليس فقط كوسيلة لتسهيل حركة المرور، وذلك من خلال تكامل العناصر المعمارية والتخطيطية التي تعزز التفاعل الاجتماعي، وتوفر مساحات للتجمع والأنشطة المشتركة، حيث يمكن لتصميم الشوارع أن يلعب دوراً حيوياً في تحسين جودة الحياة الحضرية، وبالتالي يمكن تحسين تصميم الشوارع الحضرية ليكون لها دور في تعزيز فرص توفير أماكن عامة متاحة للجميع وبشكل عادل في المدن وتعزيز الحياة الاجتماعية من خلال استتساخ تجربة حدائق شارع السكة في أماكن ومدن أخرى. ففكرة الشوارع كأماكن تعني وجود حدائق عامة ممتدة في المدينة والمناطق الحضرية التي من شأنها رفع جودة المشهد الحضري والجمالي للمدينة وتعزيز الراحة النفسية للمواطنين.

– إن إنشاء شوارع كأماكن عامة، يتطلب تخطيط متكامل يقوم على دراسة مفصلة ودقيقة للسكان والمجتمع المحلي وتحليلاً متكاملاً للمنطقة، وتحديد الغرض أو الدور الذي سيؤدي به هذا المكان أو الشارع في المجتمع والبيئة المحيطة به، مثل إنشاء مكان للتفاعل الاجتماعي، أو مركز ترفيهي

وثقافي، أو منطقة تجارية، أو تحسين البيئة الحضرية وتجميل المنطقة فدراسة السياق الحضري للشارع يساعد في تحديد نقاط الضعف لتحسينها ونقاط القوة لتطويرها. حيث تساهم هذه الخطوات في توجيه عملية التصميم وتسهيل اتخاذ القرارات المناسبة بشأن المرافق أو الميزات التي يفضل تضمينها في المكان، بحيث تتناسب مع رغبات المجتمع المحلي وأهداف التطوير الموضوعة والمحددة للمنطقة، فليست كل الشوارع تتطلب نفس العلاجات أو الخطط والاستراتيجيات فبعض الشوارع مناسبة للنقل، بينما البعض الآخر يناسب الناس أكثر، وهذا يعتمد على درجة تكيف التصميم وتناسبه مع الاحتياجات والظروف المحيطة ومستوى الجهود المبذولة للتحسين.

– تثبت تجربة شارع السكة أن الشارع المصمم كمكان عام للالتقاء والتواصل ويحتوي على عدد من العيوب قادر على أن يكون شارعًا ناجحًا نسبيًا، وهذا يقودنا إلى أهمية تسليط الضوء على الحاجة المستمرة للتركيز على تعلم كيفية إنشاء الأماكن الناجحة، وأخذ الدروس والعبر من المشاريع التي تم تنفيذها من الناحيتين الإيجابية والسلبية، لاستخدامها كمرجع عند تصميم الشوارع الجديدة وتحسين الشوارع القديمة.

4.6 التوصيات

يركز هذا القسم على تقديم توصيات هادفة وفعالة بغية تحسين واقع شارع السكة وفي مقدمتها وضع مقترح لنموذج تطبيقي لتصميم الشارع بناء على الاستنتاجات النظرية والتحليلات.

4.6.1 التوصيات على صعيد التصميم

بالاعتماد على النتائج السابقة تم الخروج بعدد من التوصيات التي تهدف إلى تطوير رؤية لتصميم شارع السكة كمكان للالتقاء والتواصل وخلق بيئة حضرية آمنة تضع الإنسان في المقام الأول، حيث ترى الباحث الحاجة إلى اتباع نهج شمولي في تصميم مساحة الشارع كونه شارع رئيسي ذا كثافة مرورية عالية نسبيًا، وذلك لفصل مسارات الحركة من مشاة وراكبي دراجات ومركبات ومساحة عامة ليتم تحقيق توازن بين

وظائف الشارع دون تقليل كفاءته المرورية ووفقا لمعايير السلامة العامة. ويبين الشكل في ملحق (ج)

تصميم مقترح للشارع يوضح أهم الملاحظات التي يجب النظر إليها خلال عملية التصميم وهي:

- يجب أن يكون التصميم متعدد الاستخدامات بحيث يمكن استخدام الشارع لأغراض متنوعة مثل المشي والتنزه والتسوق والترفيه والعمل، بحيث يتم توجيه الجهود لجعل الشارع مكاناً يجمع بين الأنشطة المختلفة بشكل فعال.

- يجب تخصيص مساحات وممرات آمنة ومخصصة للمشاة وراكبي الدراجات لتشجيع وسائل النقل الصديقة للبيئة وتحسين تجربة المشاة.

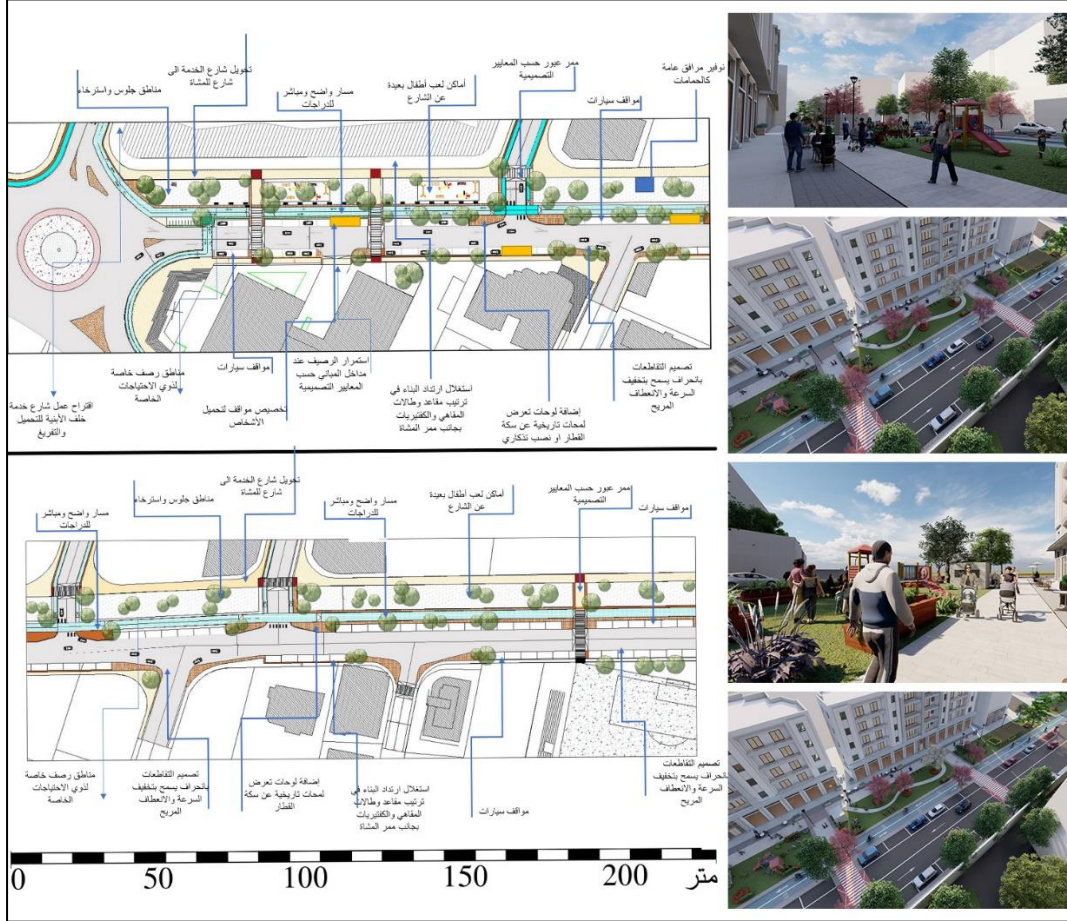
- من الضروري تحسين تصميم وإدارة الشوارع العامة بحيث يتم تعزيز الراحة والأمان والمتعة للنساء والجميع على حد سواء، فيجب تصميم الشوارع بشكل متنوع يتيح للنساء اختيار الأماكن التي يشعرن فيها بالأمان من خلال طريقة توزيع الأنشطة على طول الشارع وذلك لجعلها أماكن للتفاعل الاجتماعي الإيجابي، وبالتالي تقليل السلوك غير المرغوب في الشارع.

- دمج الفنون والثقافة في التصميم من خلال النصب التذكارية والأعمال الفنية العامة والتماثيل والحدائق الفنية، مما يعزز هوية الشارع ويضيف لمسة جمالية.

وبناء لما سبق فقد تم استغلال شارع الخدمة المحاذي للأبنية التجارية، وتحويله كمسار مخصص للمشاة، لعدة أسباب أولاً: جعل مسار المشاة آمن وبعيد عن المركبات وتقليل الأثر البيئي للتلوث والضجيج. ثانياً: موقع المسار قادر على تعزيز التفاعل بين المشاة واجهات المباني، واستغلال المساحات الجانبية للرصيف للاسترخاء وتوزيع أنشطة اللعب فيها. كما تم إضافة مبنى للمرافق العامة خاصة الحمامات في مساحات اللعب والتنزه، واتباع المعايير التصميمية لمسارات عبور المشاة التي تم الإشارة إليها سابقاً. انظر إلى الشكل (10).

شكل (10)

يبين مقترح لتحسين تصميم شارع السكة كمكان ومساحة عامة



المصدر: الباحث.

4.6.2 على صعيد الهيئات المحلية والبلدية واصحاب القرار في بلدية طولكرم

- على المصممين ومتخذي القرار إيلاء اهتمام أكبر بخطط واستراتيجيات إدارة حركة المرور المتعلقة بضبط سلوك السائقين في الشوارع بشكل عام وفي شارع السكة بشكل خاص لرفع درجة السلامة المرورية وتقليل الأثر البيئي من المركبات والضجيج الناتج عنها.
- بناء قدرات المسؤولين المحليين لزيادة الوعي بدورهم في تشكيل الصحة والسلامة العامة والبيئية والتأكد من أن جميع القرارات والإجراءات الصادرة عنهم تشمل الصيانة المستمرة والمنتظمة في خطط الإدارة والعمليات طويلة الأجل.

- وضع الأطفال ومقدمي الرعاية في قلب جميع قرارات التصميم واختيار المواقع وتمكين المجتمعات من خلال التصميم من منظور الطفل (طريقة تنقله وقضائه الوقت في الفضاء)، والتركيز على الأحياء التي يقضي فيها الأطفال معظم الوقت، لضمان مستقبل أكثر نظافة وصحة وأماناً، فتصميم الشارع من منظور الأطفال يحقق شوارع ملائمة لجميع أفراد المجتمع.
- ضرورة إشراك مهندسي المناظر الطبيعية في تصميم الشوارع الحضرية وتنسيق المواقع بغية إنشاء مساحات خارجية فريدة وعملية تكون ممتعة من الناحية الجمالية وسليمة بيئياً.
- ضرورة الاهتمام بوضع خطط ومناهج تصميمية تعزز حق المرأة في الاستمتاع بالمشاركة الفاعلة والمريحة ضمن مجال الشارع للسير والتنزه.
- ضرورة الاهتمام بالأبعاد المادية والبيئية والصحية في المناطق المخصصة للتنزه بشكل عام والموجودة ضمن مساحة الشارع بشكل خاص، فهي ضرورة حتمية تهدف إلى خلق بيئة آمنة وصحية ومريحة للزوار، وتعكس الاهتمام بالمستخدمين وبيئتهم. وإجراء تقييم دوري لحالة الشوارع والمناطق المخصصة للتنزه، حيث سيساعد ذلك في التعرف إلى أية مشاكل واتخاذ الإجراءات المناسبة للتحسين والإصلاح بسرعة لتجنب الحوادث والإصابات.
- توفير مرافق عامة تلبي احتياجات المواطنين كافة مثل الحمامات، حيث يعد جزءاً مهماً من تطوير البنية التحتية للمجتمع وتوفير بيئة حضرية مريحة وصحية، مع التشديد على متابعتها وصيانتها بشكل دوري.
- إشراك المجتمع المحلي كأصحاب مصلحة في الخطط والقرارات المتعلقة بالتصميم والتوجهات التطويرية للمنطقة بهدف تسليط الضوء على الاهتمامات والمتطلبات المحلية وإيجاد قنوات اتصال دائمة مع المستخدمين كافة (سكان ومنتزهين ومستثمرين) في شارع السكة، للوقوف على حاجاتهم والاستماع لأرائهم واقتراحاتهم.

- تنفيذ حملات توعية تشجع على المحافظة على نظافة المرافق وتوجيه المستخدمين حول أهمية استخدامها بشكل لائق.

- توصي الباحث بإجراء مزيداً من الأبحاث المتعلقة بدراسة التأثير المروري وتحليل شبكة الشوارع خاصة في مدينة طولكرم، فالمدينة تفتقر إلى هذه الإحصائيات والبيانات التي تعد مهمة في تصميم الشوارع وأثرها على السلوك الاجتماعي.

4.6.3 توصيات على صعيد السياسات الحضرية

- الاعتماد على البيانات والأبحاث في اتخاذ القرارات المتعلقة في اختيار طريقة تصميم الشوارع الحضرية وذلك بما يتلاءم وخصائصها المكانية وطبيعة الأنشطة التي تقدمها بحيث تتناسب وتطلعات مستخدميها وثقافة المجتمع، حيث تشير التجربة العملية إلى الطريقة الملائمة التي يجب أن يتم التعامل بها من قبل المصممين، واعتماد دليل إرشادي لتصميم الشوارع الحضرية في فلسطين بهدف تلبية الاحتياجات الناشئة عن ارتفاع تعداد السكان وزيادة الرغبة في تحسين نوعية الحياة.

- تعزيز الاستدامة من خلال تهيئة شبكة متكاملة وامنة للمشاة وراكبي الدراجات؛ لتصبح الأحياء والمناطق الحضرية أكثر ملائمة للمشاة، بالإضافة إلى تحسين جودة النقل العام بما يشمل سهولة الوصول وتقليل الازدحام والخطورة المرورية.

- التنسيق بين الهيئات المحلية والجهات المختصة سواء بالتصميم الحضري وتنسيق المواقع أو مهندسي المواصلات والنقل العام، لضمان تكامل الجهود المبذولة في إدارة حركة المرور، وتخطيط وتصميم الشوارع بطريقة موجهة نحو تحقيق احتياجات الإنسان ومتطلباته بالدرجة الأولى.

قائمة المراجع العلمية

أولاً: المراجع العربية

- أبو سعدة، هاشم جلال. (2018). نحو مدينة - التصميم الحضري- النظام والأمل.
- أبو ياسين، هديل و ذوابة، سالم. (2018). دراسة في التوسع العمراني لمنطقة قضاء طولكرم.
- أسامة، مصطفى. (2010). تشكيل الفراغات والمساحات العامة في البلدة القديمة في مدينة نابلس: تحليلها ومقترحات تطويرها. رسالة ماجستير في قسم الهندسة المعمارية. جامعة النجاح الوطنية.
- أمين، آلان فريدون علي. (2014). تقييم التفاعل الاجتماعي في الفضاءات المفتوحة للمجمعات السكنية الحديثة/ مدينة السليمانية حالة دراسية. *Sulaimani Journal for Engineering Sciences*, 1، 90-75.
- بيرزيت. (2023). الأرشيف الرقمي الفلسطيني. تم الاسترداد من <http://awraq.birzeit.edu/ar/node/5175>
- ثابت، نورا. (2017). الفضاء العام عند يورغن هامبرس، بحث في مفهوم والتحول التاريخي. *الحوار الثقافي*، 10، الصفحات 169-181.
- الحاج، هند حيدر ضاحي. (2017). الإدراك البصري للتصميم الحضري لشوارع المدن / دراسة حالة : شارع الأربعين امدرمان. جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا. بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في هندسة العمارة.
- حسن، ايمان عمر خضر. (2016). التصميم الفضائي للشوارع الحضرية/ دراسة حالة شارعي القصر والجمهورية. جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا. <https://doi.org> /بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في العمارة.

خمايسي، راسم محيي الدين. (2021). دليل إسرائيل العام 2020 - الأرض والتخطيط والعمران. مؤسسة الدراسات الفلسطينية.

الدنا، محمد. (2023). دراسة للتأثير المروري في شوارع طولكرم حول دوار شويكة.

دويكات، فراس. (2009). الفراغات العامة الحضرية في مدينة نابلس وتطويرها عمرانياً وبصرياً / دراسة تحليلية لمنطقة المجمع الشرقي". (رسالة ماجستير). فلسطين: جامعة النجاح الوطنية.

زيدان، محمد. (2023). (رانية جلا، المحاور).

شورة، وليد عبد الهادي. (2020). تفعيل دور البيئة الطبيعية في تخطيط وتصميم الفراغات الحضرية العامة/ ممارسة تاريخية للعصور الوسيطة بمدينة القاهرة. *Engineering Research Journal*, 163-138.

الصريدي، هديل . (2024). تصميم شارع السكة في مدينة طولكرم. (م. رانية جلا، المحاور).

طه، رانية محمد علي. (2010). التأثير المتبادل بين الواقع العمراني للمساكن والهوية الثقافية الاجتماعية للسكان حالة دراسية مدينة نابلس. جامعة النجاح الوطنية. أطروحة تكميلية لمتطلبات درجة الماجستير في الهندسة المعمارية.

عبد الحميد، جمال، ابو العيون، أشرف، عبد الوهاب، أحمد و مرسى، منال. (2019). الفراغ العمراني دراسة بصرية لعلاقة الشكل والمضمون. *Journal of Advanced Engineering Trends*, 38(2)، 69-45.

عقيل، فوزي محمد و سوف الجين، عبد السلام محمد. (2020). تقييم جودة الفراغ العام المفتوح في إطار التصميم الحضري المستدام / حالة دراسية - ميدان جمال عبد الناصر بالخمس. كلية الهندسة جامعة المرقب.

عبد الهادي، سحر. (Apr, 2018 28). الأبعاد الاجتماعية والتكنولوجية وتأثيرها على تشكيل الفراغات

العمرانية بالمدن. 28. Journal of Urban Research.

عمير، هيام محمود. (2017). السلوك الإنساني كأداة فاعلة في التنمية العمرانية بالمدن الجديدة في مصر.

ضمه مقتضيات الحصول علي درجة الدكتوراة الفلسفةكلية الهندسة بالمطرية – جامعة حلوان.

العودة، عبد الجبار رجا محمود. (2007). ملكية الأراضي في قضاء طولكرم في ظل الحكم البريطاني

(1918 - م 1948). نابلس: جامعة النجاح الوطنية.

عوض الله؛ فيصل، أبوعيشة، سمير و الساحلي، خالد. (2013). دليل السلامة المرورية على الطرق في

فلسطين. وزارة النقل والمواصلات.

عوض، محمد ناجي عبد السلام. (2003). تخطيط وتحليل وتطوير الخدمات التجارية في مدينة طولكرم

باستخدام نظم المعلومات الجغرافية GIS. نابلس: جامعة النجاح الوطنية نابلس.

الفران، هاني. (2010). محددات التصميم البصري للفضاءات العمرانية العامة في المدينةالعربية. مجلة

العمران والتقنيات الحضرية (2)، 68-88.

قنصلية، جورج. (Mar, 2013 10). الكفاءة الوظيفية والاجتماعية للفراغات العمرانية العامة في اللاذقية.

مجلة جامعة تشرين، 35(4)، 146-165.

لدرع، الطاهر. (2013). الاتجاهات الحديثة في نظرية التخطيط العمراني: من عموميات النظريات المعيارية

إلى خصوصيات الممارسة بحكمة في الواقع. Courrier du Savoir, 107-124.

ليليا، حفيظي. (2022). البيئة العمرانية و السلوك الإنساني في ظل التحديات المعاصرة. مجلة افاق العلوم.

الجزائر: جامعة ام البواقي.

المغاري، ا. ر. (2015). دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة) حالة دراسية -مدينة غزة. الجامعة الإسلامية - غزة. <https://doi.org/>رسالة ماجستير مقدمة لقسم الهندسة المعمارية.

وحدة التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة النجاح الوطنية . (أيلول، 2021). *السياسة الحضرية الوطنية لدولة فلسطين*. تم الاسترداد من <https://molg.pna.ps/uploads/userfiles>

وفا. (8، 2023). المدن الفلسطينية في حدود دولة فلسطين (الأراضي المحتلة عام 1967) طولكرم. تم الاسترداد من مركز المعلومات الوطني الفلسطيني: https://info.wafa.ps/ar_page.aspx?id=3297

ياسين، هند فؤاد جميل. (2015). دور عناصر تنسيق الموقع في إثراء القيم الجمالية والوظيفية للفراغات. رسالة ماجستير. الجامعة الإسلامية - غزة.

Unhabitat. (بلا تاريخ). *قضايا حضرية - فلسطين*. تم الاسترداد من <https://unhabitat.org/ar/qdaya-hdryt-flstyn>

ثانياً: المراجع الأجنبية

- Al-Mashaykhi, B., & Hammam, R. (2020). Shared Street as A Means of Liveable Urban Space. Malaysia: The 1st International Conference on Urban Design and Planning.
- Alzahrani, A. (2022). Classification of Urban Spaces: An Attempt to Classify Al-Baha City Urban Spaces Using Carmona's Classification. *SAGE Open*, 12.
- Appleyard, D. (1980). Livable Streets. In *Protected Neighborhoods?*
- Azab, N. (2023, 11 27). *AN OPTIMISTIC RE-VISIT TO BEHAVIOR SETTINGS THEORY*
- Banerjee, T. (2001). The Future of Public Space: Beyond Invented Streets and Reinvented Places. *Journal of the American Planning Association*, 67(1), 9-24.

- Burlacu, A. (2012). Complete Streets design concept. *The 3rd Conference of the Young Researchers from TUCEBA*. Bucharest.
- Bradbury, A. (2007). *Manual for Streets*. لندن: Thomas Telford Ltd.
- Cao, J. (2022, Feb). Soundscape and social relationships in urban public spaces. The University of Sheffield Faculty of Social Sciences School of Architecture.
- Carr, s., & Francis, M. (2006). Needs in Public Space. In *Urban Design Reader* (p. 384). London. Retrieved from file:///C:/Users/Rania/Downloads/NeedsinPublicSpace CarrFrancisetal%20(1).pdf
- Forbes, G. (n.d). *Urban Roadway Classification Before the Design Begins*. Retrieved from <https://arqjespalfra.wordpress.com/toward-a-definition-of-urban-spaces>.
- Franco, J. P. (n.d). *Toward a Definition of Urban Spaces*. Retrieved from <https://arqjespalfra.wordpress.com/>: <https://arqjespalfra.wordpress.com/toward-a-definition-of-urban-spaces>
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Gehl, Jan. (2011). *Life Between Buildings*.
- Gürer, N., Güzel, B. I., & Kava, I. (2017). Evaluation on Living Public Spaces and Their Qualities Study from Ankara Konur, Karanfil and Yüksel Streets. *Materials Science and Engineering*.
- Hespanhol, L. (2018). Making Meaningful Spaces: Strategies for Designing Enduring Digital Placemaking Initiatives. *researchgate*, p. 109.
- Holland, C., Clark, A., Katz, J., & Peace, S. (2007). *Social interactions in urban places*. Great Britain: The Policy Press.
- Itma, M. (2018). High-Rise Apartment Buildings in Palestinian, in Response to Human Needs”. *Journal of Engineering and Architecture*, 6, 60-66.
- Jones, P., Marshall, S., & Boujenko, N. (2008). CREATING MORE PEOPLE-FRIENDLY URBAN STREETS THROUGH ‘LINK AND PLACE’ STREET PLANNING AND DESIGN. *IATSS Research*.
- Krier, R. (1979). *Urban Space*.
- Lillebye, E. (2007). THE STREET AS AN EXTENDED ROAD NOTION. NTNU.

- Mahrok, A. R. (1995). Physical planning system and the physical spatial structure of the human settlement : the case of Palestine from late 19th century to 1994 with special reference to Tulkarm city, West Bank. *ethos*. University of Glasgow.
- Marohn, C. (2011). The important difference between a road and a street. Retrived from: https://www.youtube.com/watch?v=6XRjatW_N9M. TEDx TAKLS.
- Marshall, S. (2004). *Streets and Patterns*.
- Mehta , V. (2014, 22). evaluating public space.
- Mehta Vikas. (2013). *The Street A Quintessential Social Public Space*. USA and Canada: Routledge.
- Mehta, V., & Bosson, J. (2018). Revisiting Lively Streets: Social Interactions in Public Space. *Journal of Planning Education and Research*, 41.
- Moelsae, A. (2014). Public Space--Urban Spaces Of Multiple And Diverse Publics. A *master's thesis*. City University of New York (CUNY).
- Osman, D. A. (2018). A Place to Meet: The Art of Making the City's Street. *European Journal of Sustainable Development* , 7(1), 33-45.
- P.P.S, p. (1998). *Transit-Friendly Streets: Design and Traffic Management Strategies to Support Livable Communities*. New York: The Federal Transit Administration /.
- Pps. (2010). project for public spaces. Retrieved from: <https://www.pps.org/article/wwhyte>.
- Radwan, A., & Morsi, A. A. (2019). The Human Scale in Public Spaces. An Analytical Study of New Cairo Settlements. *SSRN Electronic Journal*.
- Rowe, C. (1979). *Urban Space*. Britain: academy Edition.
- Schönfeld, K. C., & Bertolini, L. (2016). Urban Streets between Public Space and Mobility. *International Scientific Conference on Mobility and Transport Transforming Urban Mobility*.. Transportation Research Procedia.
- Stanley, B. W., Stark, B. L., Johnston, K. L., & Smith, M. E. (2012). URBAN OPEN SPACES IN HISTORICAL PERSPECTIVE: A TRANSDISCIPLINARY TYPOLOGY AND ANALYSIS1. *Urban Geography*, 1089–1117.

Stark, B. L., Johnston, K. L., & Smith, M. E. (2012). URBAN OPEN SPACES IN HISTORICAL PERSPECTIVE: A TRANSDISCIPLINARY TYPOLOGY AND ANALYSIS. 1089-1117.

STREETS - SCALE AND PROPORTION. (n.d). Retrieved from [cudastudio.com](https://www.cudastudio.com/streets-scale-and-proportion):
<https://www.cudastudio.com/streets-scale-and-proportion>.

Teng, Li. (2012). *Human scale development*.

Thompson, C., & Travlou, p. (2007). *Open Space: People Space*. Taylor & Francis.

UN-Habitat. (2018). *Training Module: Public Space. United Nations Human Settlement*. Retrieved from UN-Habitat: <https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/07/>.

What Makes a Successful Place? (n.d). Retrieved Sep. 22, 2023, from:
<https://www.pps.org/article/grplacefeat>.

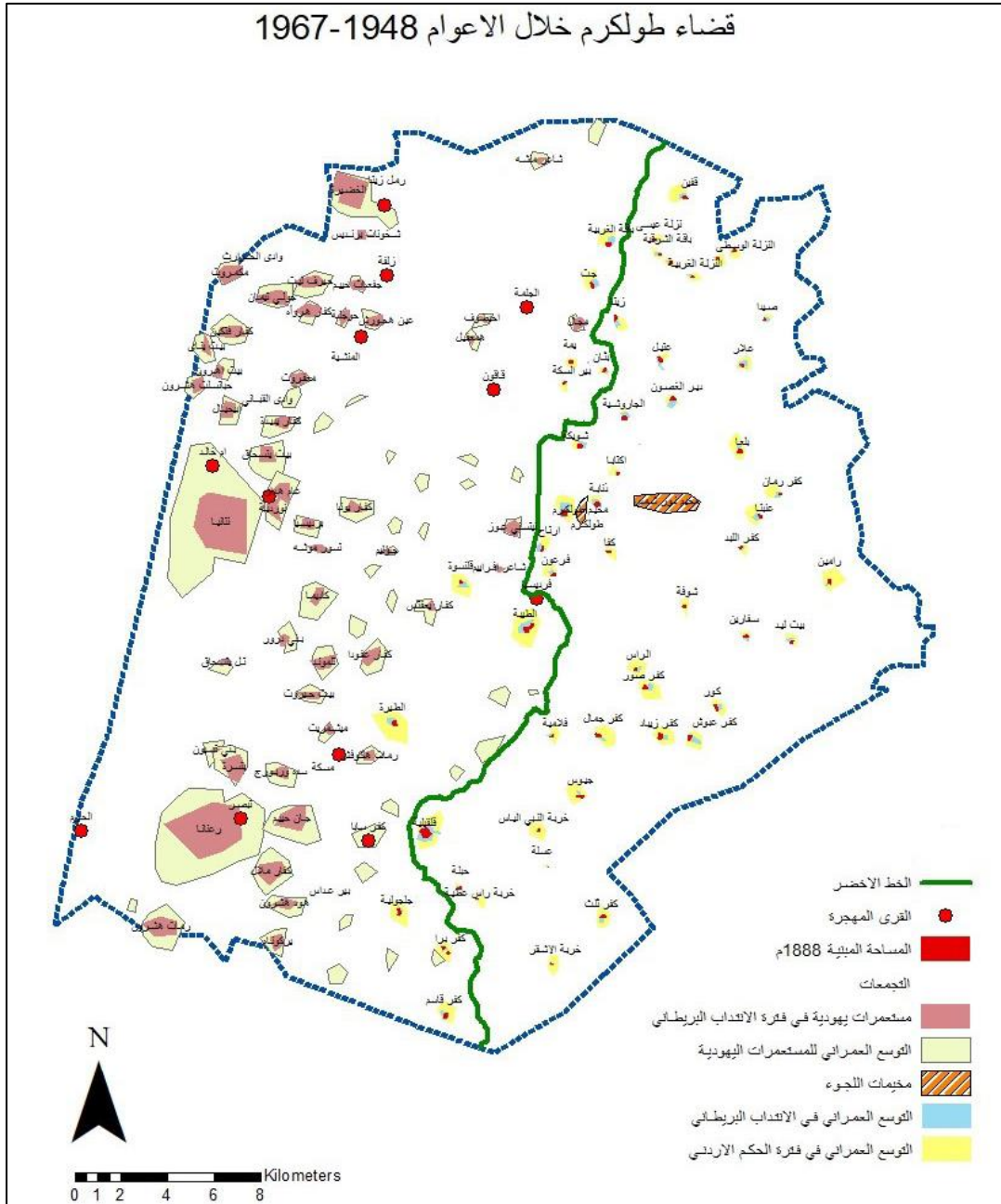
Whyte, W. H. (1988). *The social life of small urban spaces*.

Worpole, K., & Knox, K. (2007, April 24th). The social value of public spaces. the Joseph Rowntree Foundation. Retrieved from <https://www.jrf.org.uk/report/social-value-public-spaces>.

الملاحق

ملحق (أ)

قضاء طولكرم 1948-1967 ويظهر خط الهدنة (الخط الاخضر) الذي يفصل مدينة طولكرم عن باقي أراضيها



المصدر: (ابو ياسين، 2018، صفحة 22).

ملحق (ب)

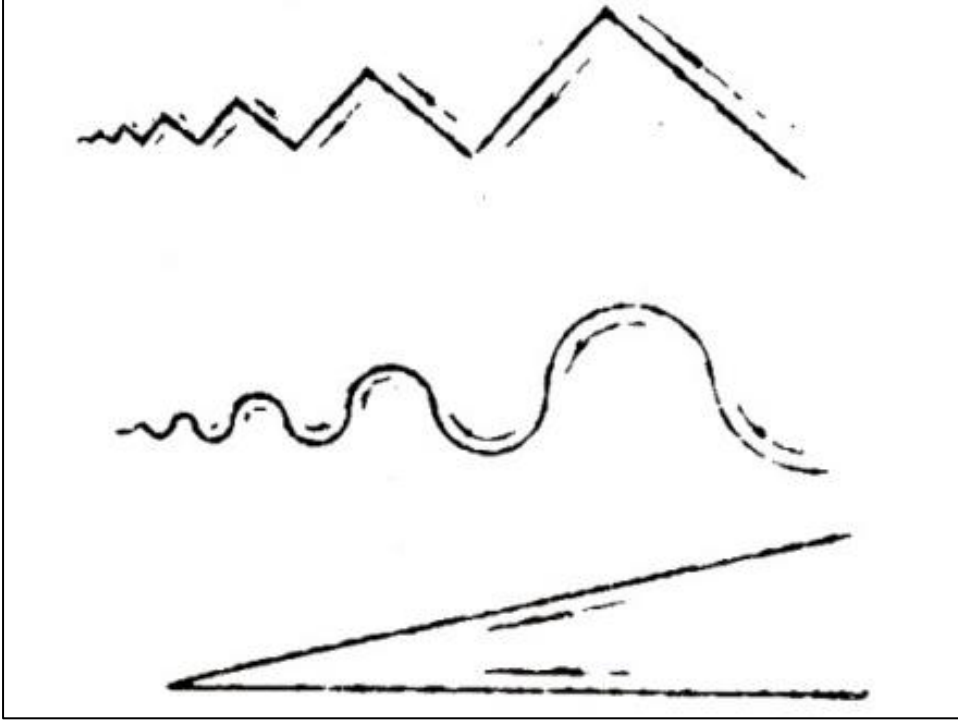
أشكال مختلفة لفضاءات عمرانية عامة مكونة بواسطة كتل المباني والشوارع



المصدر: (الفران، 2010، صفحة 73).

ملحق (ج)

اختلاف التصميم بالخطوط



المصدر: (الفران، 2010، صفحة 72).

ملحق (د)

تناسق الالوان والخامات والملس في الفضاء الحضري



المصدر: (الفران، 2010، صفحة 74)

ملحق (هـ)

العلاقة بين طبيعة الأنشطة المادية وجودة الفراغ المادية

	Quality of the physical environment	
	Poor	Good
Necessary activities	●	●
Optional activities	●	●
“Resultant” activities (Social activities)	●	●

المصدر: (Gehl, Jan, 2011, p. 11).

ملحق (و)

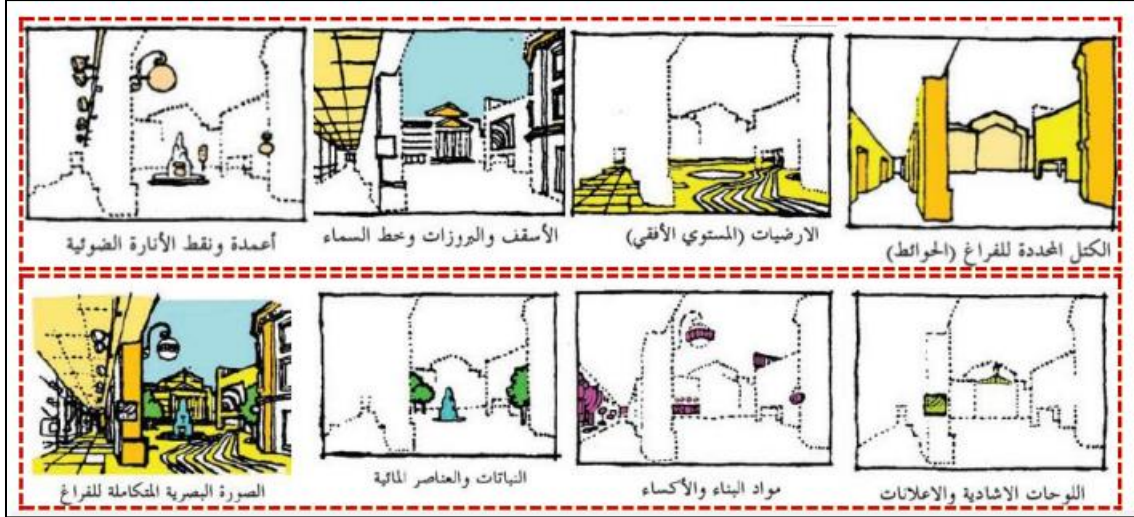
قياس جودة الأماكن العامة



المصدر : (pps.org, PLACEMAKING HEROES, 2008)

ملحق (ز)

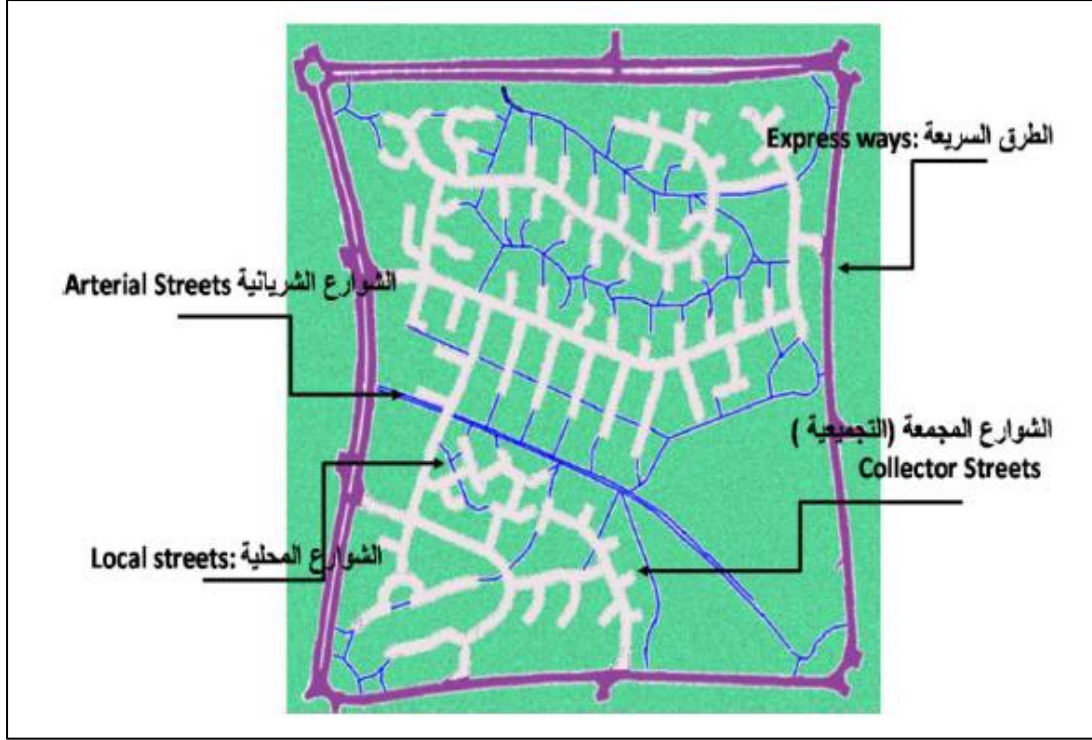
المكونات المادية للشارع وتكاملها في المشهد الحضري



المصدر: (ياسين، 2015، صفحة 19).

ملحق (ح)

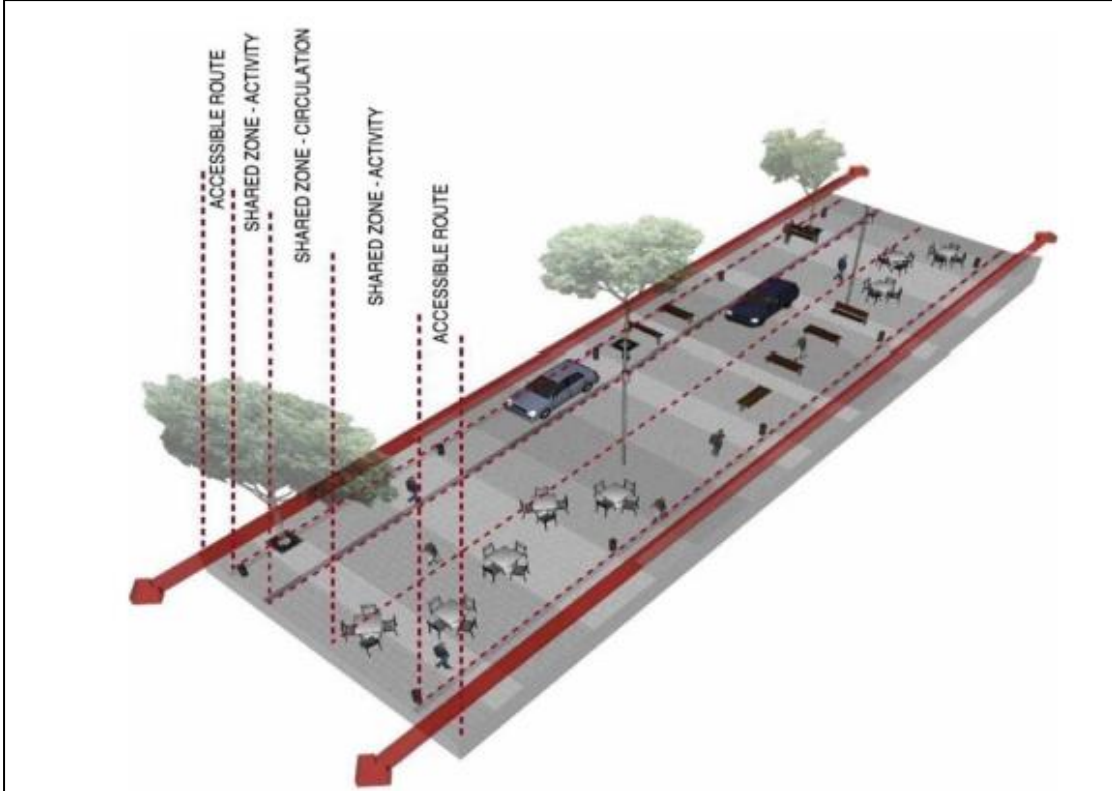
مستويات شبكة الشوارع في المدينة



المصدر: (الحاج، 2017، صفحة 20).

ملحق (ط)

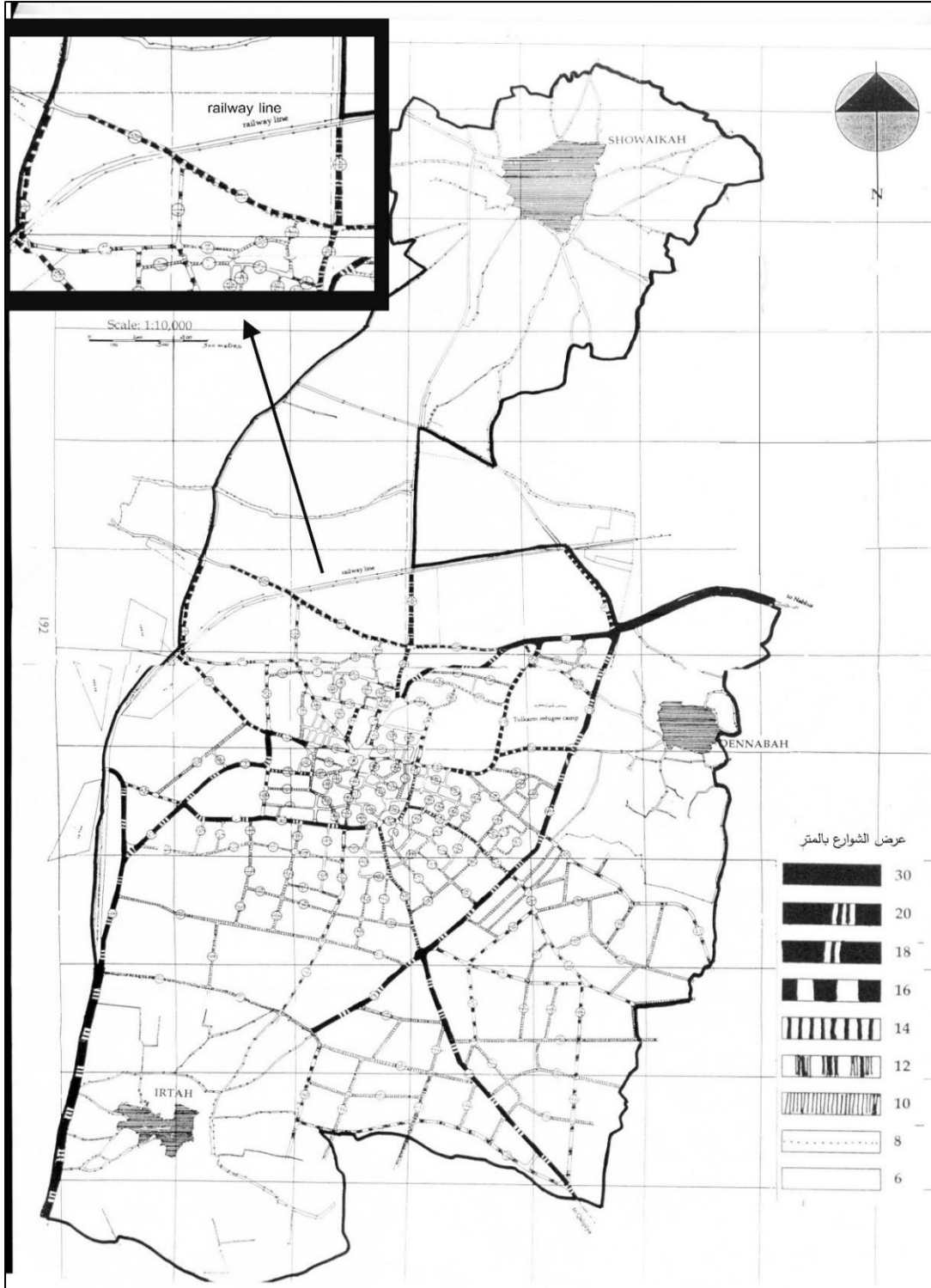
شكل الشوارع المشتركة وتوزيع المساحات داخلها



المصدر: (Al-Mashaykhi & Hammam, 2020, p. 3) .

ملحق (ي)

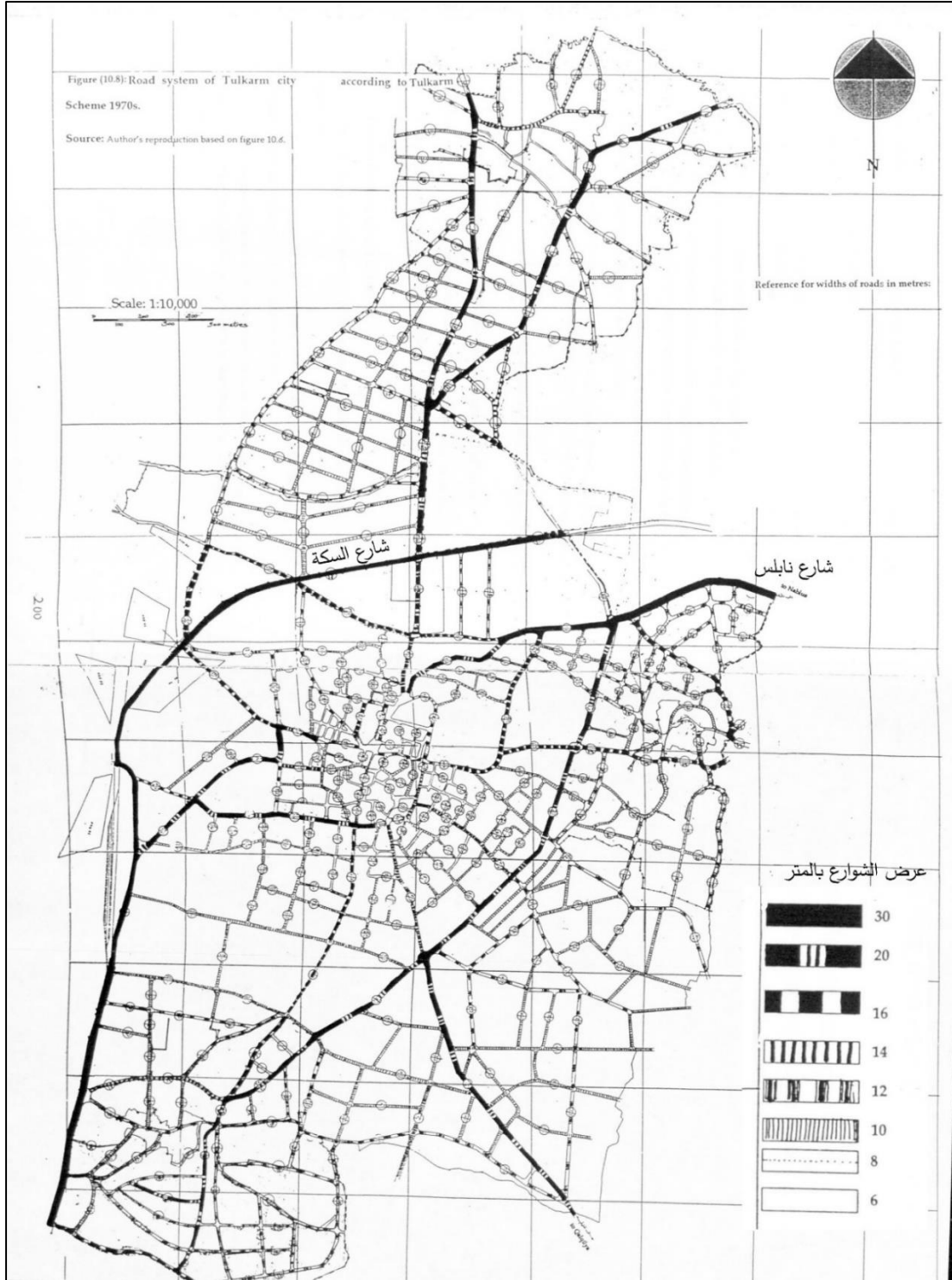
طرق مدينة طولكرم في الفترة 1959-1967



المصدر (Mahrok, 1995, p. 192)

ملحق (ك)

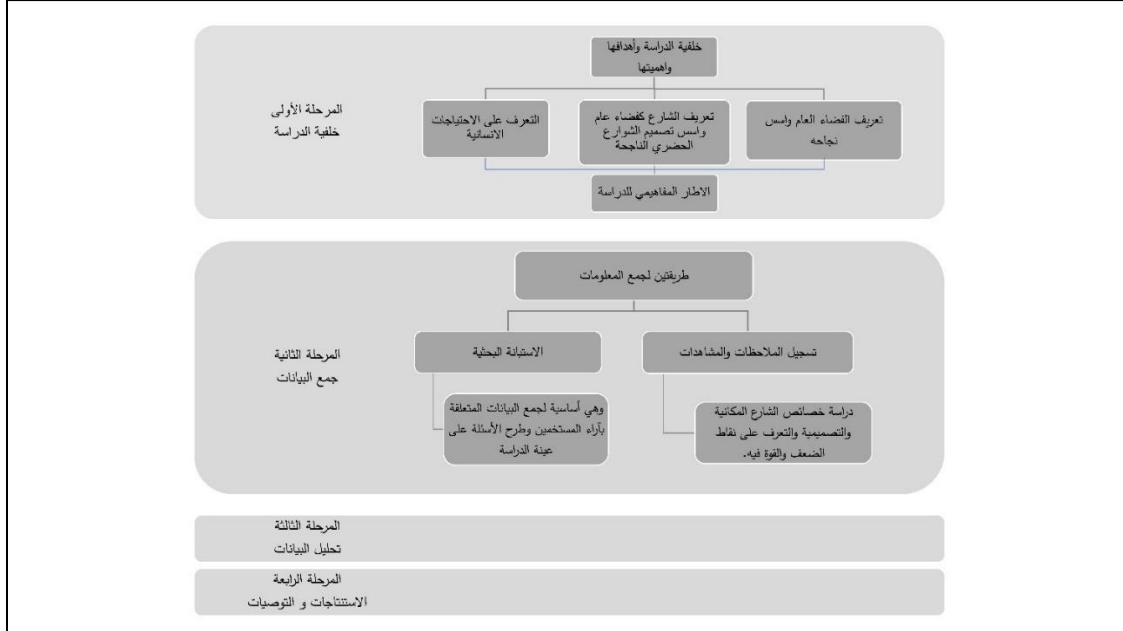
مخطط الطرق في المخطط الهيكلي لمدينة طولكرم 1970



المصدر (Mahrok, 1995, p. 200)

ملحق (ل)

خطة التحليل وهيكلية البحث



ملحق (م)

اختبار التوزيع الطبيعي لمتغيرات الدراسة

أبعاد اقتصادية	الأبعاد الاجتماعية والثقافية	الأبعاد البصرية والجمالية	أبعاد بيئية وصحية	الأبعاد المادية	متغيرات الدراسة
145	145	145	145	145	N
-1.134	-0.724	-0.256	-0.399	-0.660	Skewness
0.201	0.201	0.201	0.201	0.201	Std. Error of Skewness
3.382	0.673	0.565	-0.372	0.652	Kurtosis
0.400	0.400	0.400	0.400	0.400	Std. Error of Kurtosis

المصدر: الباحث.

ملحق (ن)

تصحيح أداة الدراسة وفق مقياس ليكرت الخماسي

الاستجابة	موافق بشدة	موافق	نوعاً ما	غير موافق	غير موافق بشدة
الدرجة	5	4	3	2	1

المصدر: الباحث.

ملحق (س)

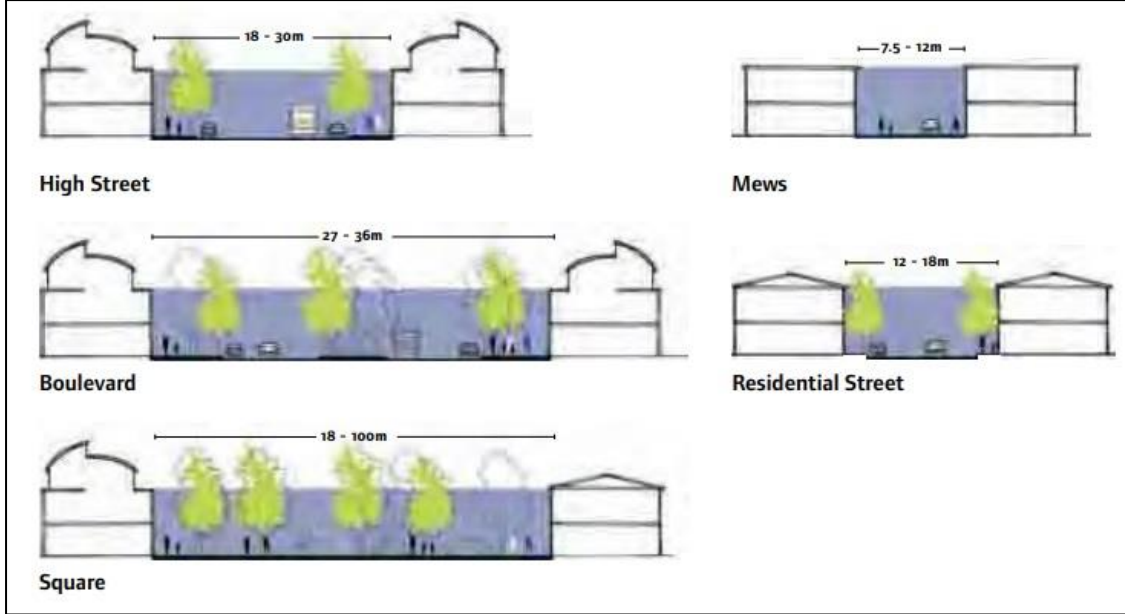
وسيلة النقل الأكثر استخداماً بين أفراد العينة

النسبة	العدد	وسيلة النقل
18.6%	27	سيراً على الأقدام
52%	75	بالسيارة
5.5%	8	مواصلات عامة
11.7%	17	سيراً على الأقدام + بالسيارة
0.6%	1	سيراً على الأقدام + المواصلات
10%	15	بالسيارة + مواصلات عامة
1%	2	سيراً على الأقدام + بالسيارة + مواصلات عامة
100%	145	المجموع

المصدر: الباحث.

ملحق (ع)

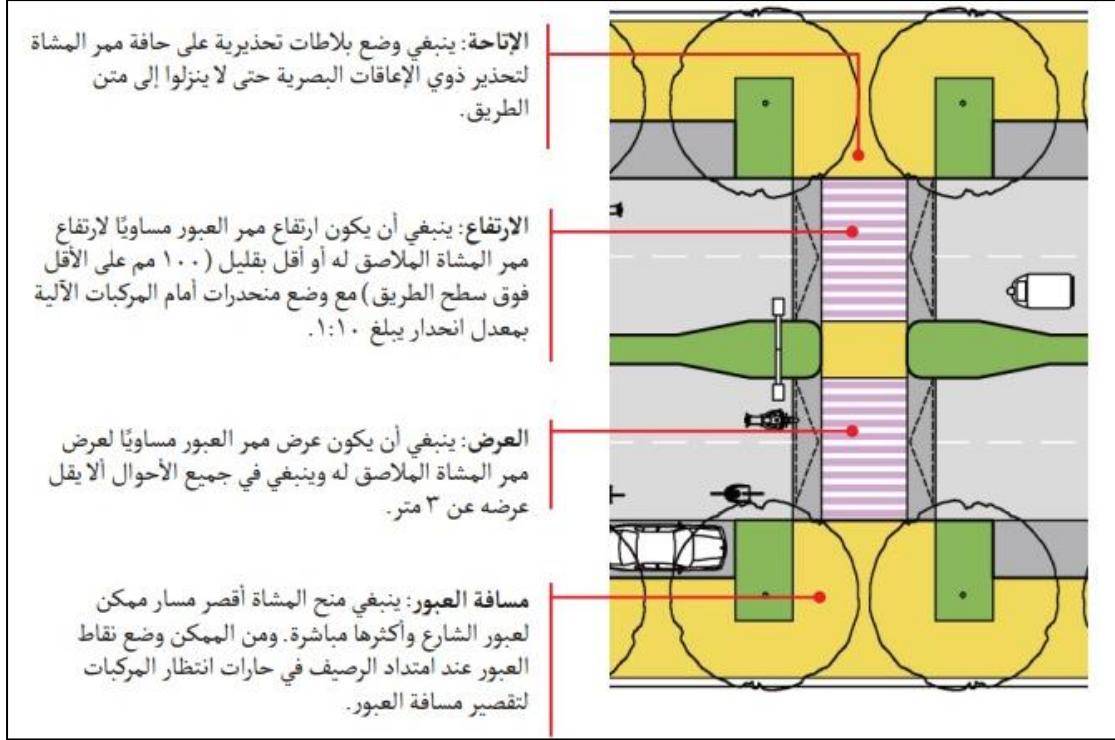
العروض النموذجية لأنواع الشوارع المختلفة



المصدر: (Bradbury, 2007, p. 52).

ملحق (ف)

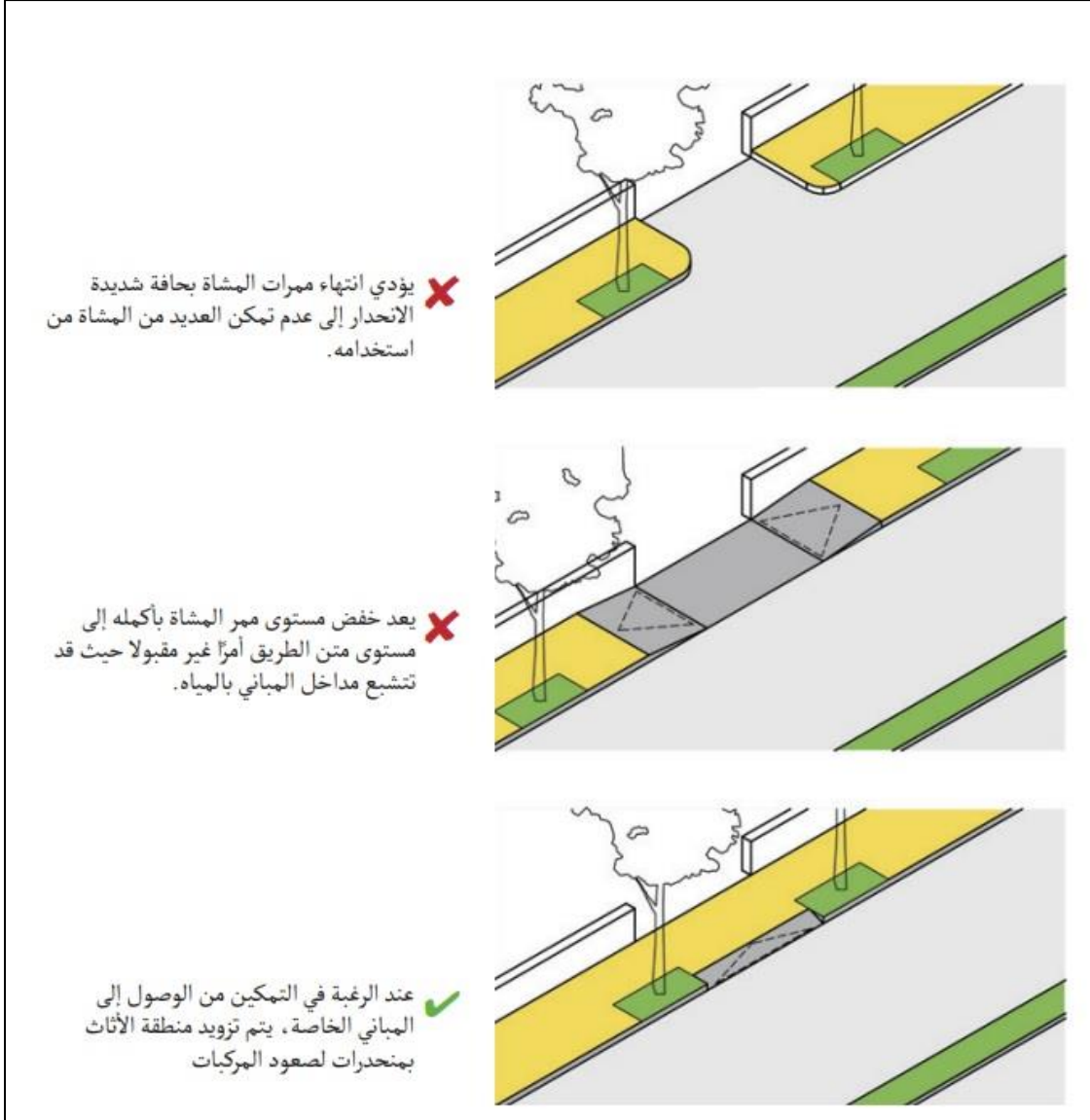
الطريقة الملائمة لتصميم ممرات العبور المخصصة للمشاة



المصدر: (كوست، موارا، جاني، و ايكين، 2019).

ملحق (ص)

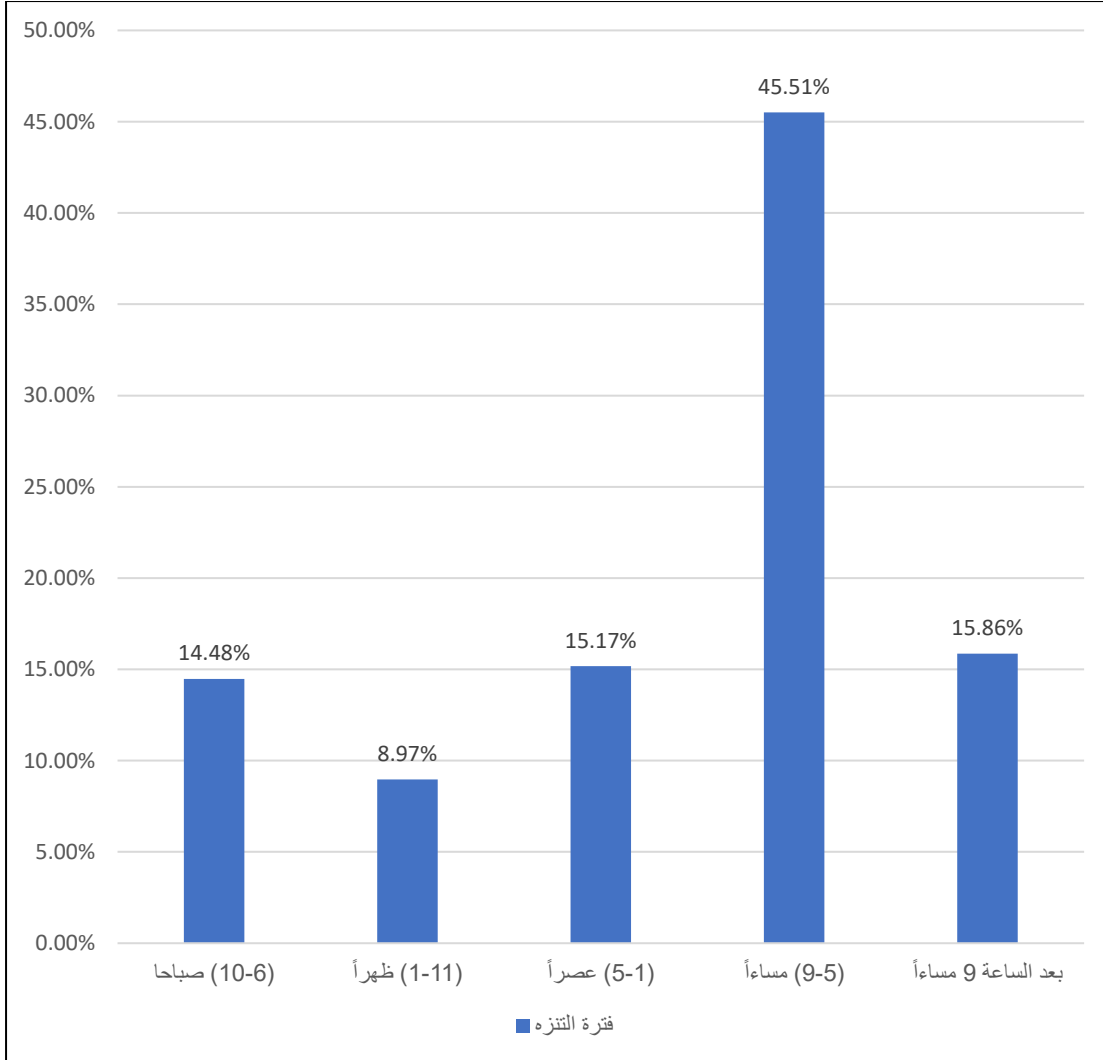
الطريقة التي يجب ان تمتد بها الأرصفة وممرات المشاة امام مداخل الابنية



المصدر: (كوست، موارا، جاني، و ايكين، 2019).

ملحق (ق)

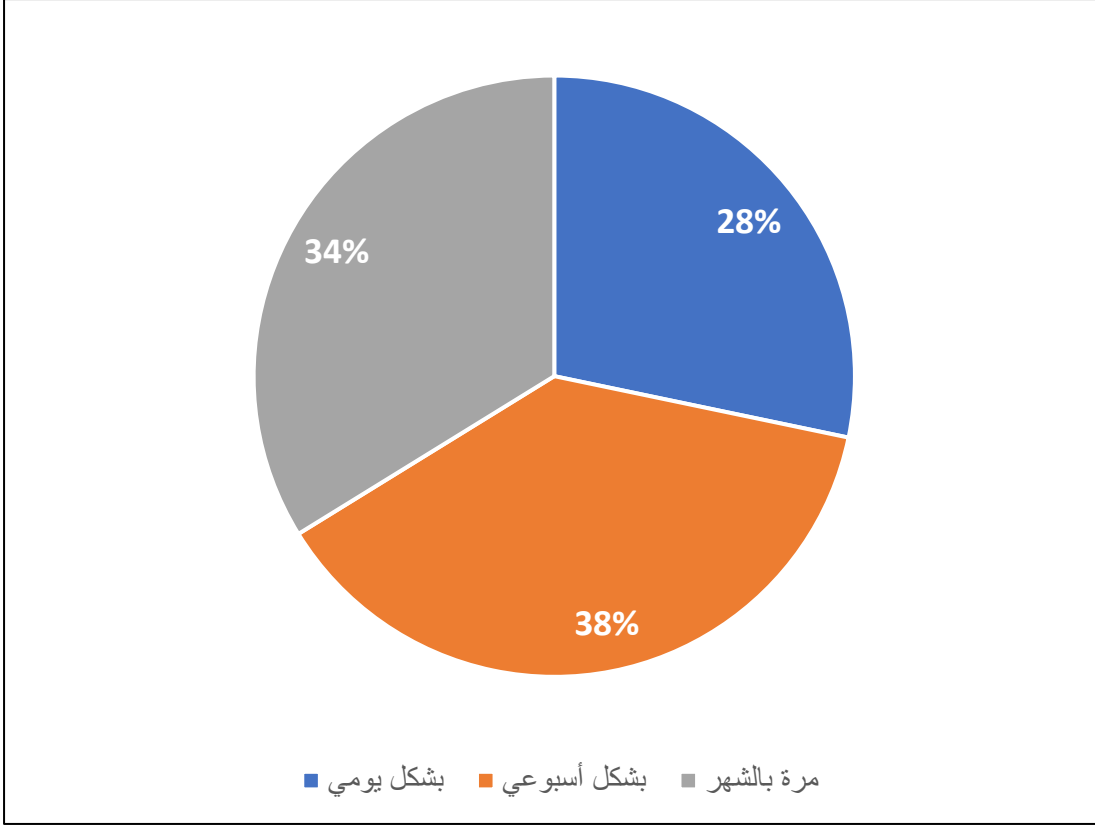
أوقات زيارة أفراد العينة للمشاريع



المصدر: الباحث.

ملحق (ر)

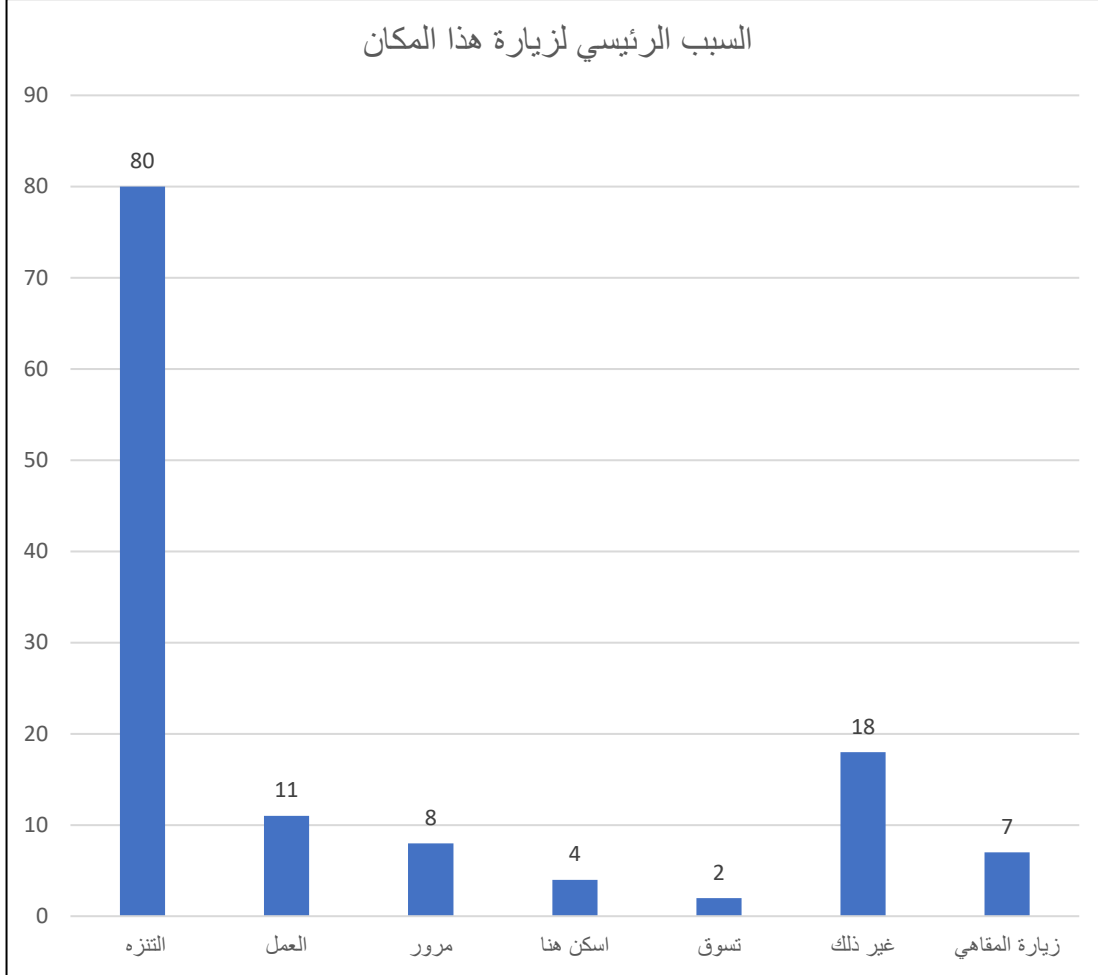
نسبة تكرار زيارة الشارع من قبل أفراد العينة



المصدر: الباحث.

ملحق (ش)

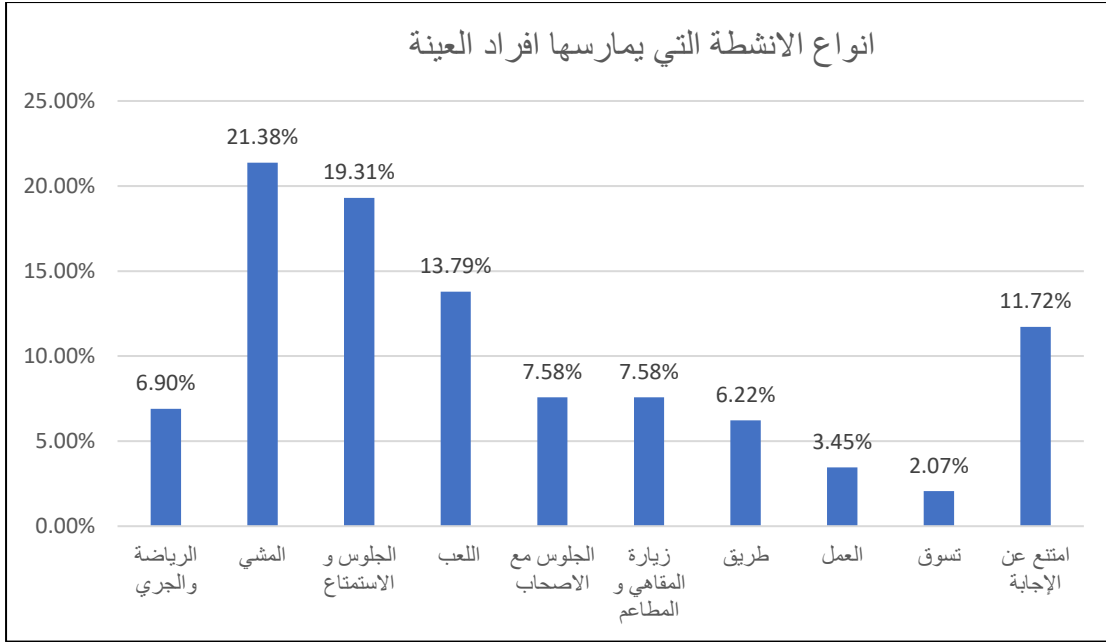
أسباب زيارة الشارع من قبل أفراد العينة



المصدر: الباحث.

ملحق (ت)

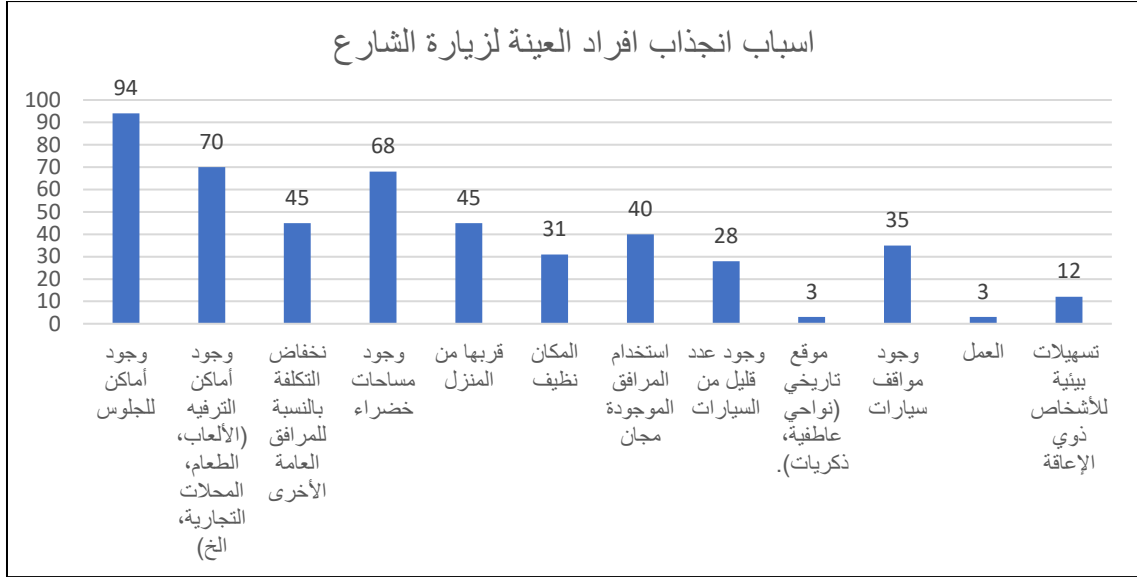
انواع الأنشطة التي يمارسها أفراد العينة عند زيارتهم للشارع



المصدر: الباحث.

ملحق (ث)

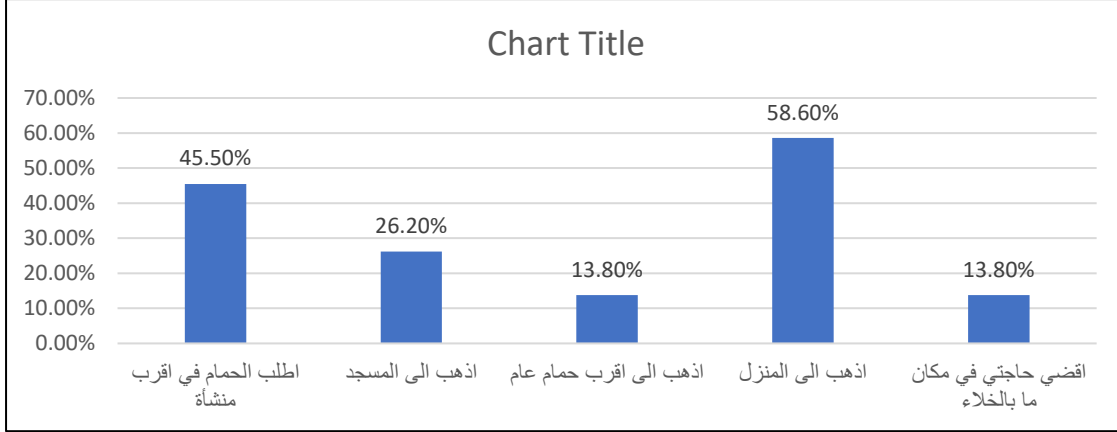
أسباب انجذاب أفراد العينة للشارع



المصدر: الباحث.

ملحق (خ)

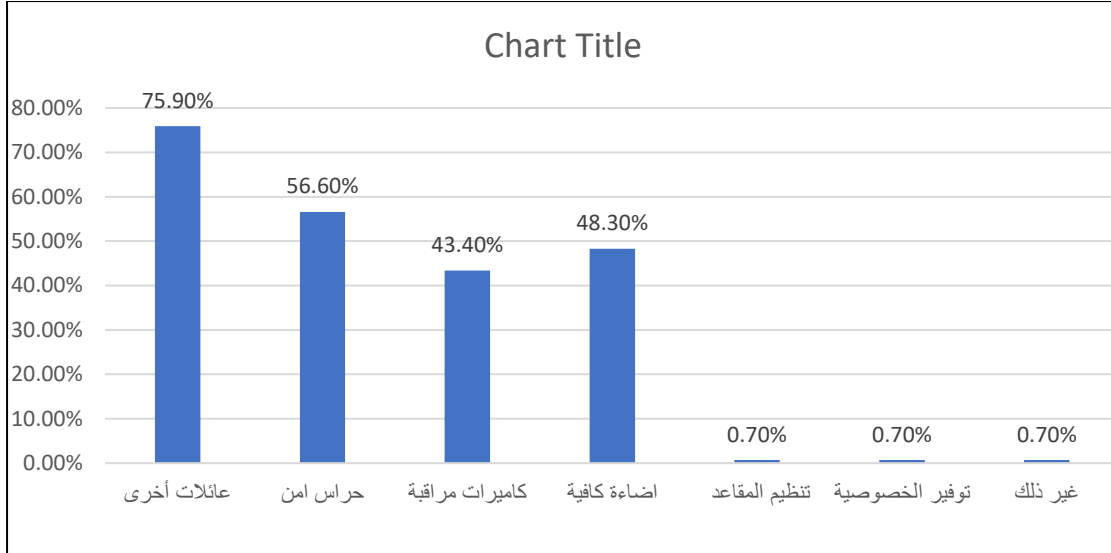
رسم بياني يوضح طريقة تعامل المستجيبين لنقص المرافق العامة كالحمامات



المصدر: الباحث.

ملحق (ذ)

رسم بياني يبين أسباب زيادة الشعور بالأمان بالنسبة للنساء وفقا لأفراد العينة



المصدر: الباحث.

ملحق (ض)

الاستبانة البحثية



جامعة النجاح الوطنية

كلية الدراسات العليا

ماجستير هندسة العمارة

الإخوة المواطنين المحترمين.

تحية طيبة وبعد،

يقوم الباحث بإعداد رسالة ماجستير بعنوان "تحو تصميم شوارع حضرية تلبي الحاجات الإنسانية للمستخدمين/ استصلاح الشوارع كمساحات عامة للناس"، وذلك بهدف التعرف على "التعرف على واقع تصميم الشوارع الحضرية التي تلبي الحاجات الإنسانية للمستخدمين في شارع السكة في مدينة طولكرم" وتأتي هذه الدراسة في إطار استكمال متطلب الحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية - جامعة النجاح الوطنية. نرجو من حضرتكم التكرم بقراءة الاستبانة جيداً، والإجابة على فقراتها الآتية بدقة وموضوعية، علماً بأن جميع المعلومات التي ستقدمونها ستعامل بسرية تامة ولن تستخدم إلا لأغراض البحث العمي.

شاكراً لكم حسن تعاونكم واهتمامكم.

الباحث: رانية جلاذ

القسم الأول: البيانات الأساسية

يحتوي هذا القسم على المعلومات الشخصية الخاصة بك، من فضلك ضع اشارة (x) في مربع الإجابة التي تنطبق عليك مع الشكر.

1. الجنس ذكر أنثى
2. العمر 18-24 25-44 45-64 +65
3. الحالة الاجتماعية أعزب متزوج
4. عدد أفراد الأسرة للمتزوجين
5. مكان السكن: مدينة. قرية. مخيم.
6. المؤهل العلمي
- لا يوجد ثانوية دبلوم بكالوريوس ماجستير دكتوراه
7. مكان السكن: قريب. متوسط. بعيد.

القسم الثاني: التواجد في الشارع.

8. في اي الأوقات تزور الشارع عادة في فترة التنزه؟
- 6-10 صباحا 10-1 1-5 5-9 مساء بعد الساعة 9
9. ما هي وسائل النقل التي تستخدمها للوصول إلى هذا المكان؟
 سيرا على الاقدام بالسيارة مواصلات عامة. غير ذلك (دراجة، ...الخ).
10. تتكرر زيارتي لهذا المكان بشكل:
- يومي أسبوعي مرة خلال الشهر

11. ما هو السبب الرئيسي لزيارة هذا المكان؟ وماذا تفعل عندما تكون هنا؟

..... -

.....

12. حدد من القائمة الميزات التي قد تجذبك إلى المكان.

(يمكن اختيار أكثر من اجابة)

- وجود أماكن للجلوس
- وجود طاولات
- وجود أماكن الترفيه (الالعاب، الطعام، المحلات التجارية، الخ)
- وجود مساحات خضراء
- تسهيلات بيئية للأشخاص ذوي الاعاقة
- انخفاض التكلفة بالنسبة للمرافق العامة الاخرى.
- استخدام المرافق الموجودة مجاناً
- قربها من المنزل
- وجود عدد قليل من السيارات
- وجود مواقف سيارات
- أماكن نظيفة
- موقع تاريخي (نواحي عاطفية، ذكريات).
- أخرى (.....).

القسم الثالث: برجاء وضع إشارة (X) في المكان المناسب من وجهة نظرك.

الرقم	الفقرات	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المحور الأول: الأبعاد المادية						
1	حركة السيارات في الشارع لا تؤثر على راحة المواطنين أثناء التنزه/ قضاء الوقت في المكان المخصص لهم.					
2	اكتظاظ السيارات في الشارع لا يشكل عائقاً في سهولة الوصول للمكان المخصص للتنزه.					
3	خيارات الجلوس عديدة ومتنوعة.					
4	المساحة المخصصة لألعاب الأطفال كافية بالنسبة لعدد المنتزهين.					
5	منطقة اللعب الخاصة بالأطفال تلي متطلبات السلامة العامة.					
6	مستوى الإنارة مساءً مناسب.					
7	أرضية المنطقة الخاصة للجلوس مريحة للمنتزهين.					
8	يدعم الشارع مجموعة متنوعة من الأنشطة مثل الجلوس واللعب.					
9	يوجد أماكن مفضلة للزيارة في هذا الشارع أكثر من غيرها.					
10	هنالك حاجة إلى توفير مزيد من المناطق التي تتيح للمواطنين التنزه/ المشي فيها.					
11	تتوفر مرافق عامة تلي احتياجات المواطنين كافة مثل الحمامات.					
12	يعتبر المسار/ الرصيف المخصص للمشاة مناسباً لسير المواطنين.					
13	انت راض عن الصيانة الدورية للشارع/ المنطقة المخصصة للتنزه.					

1. أين تذهب إذا أردت أن تستخدم الحمام أثناء تواجدك في الشارع؟

- أطلب استخدام الحمام في أقرب منشأة (مطعم/مقهى/متجر/مجمع تجاري).
- أذهب إلى أقرب مسجد.
- أذهب إلى أقرب حمام عام.
- أقضي حاجتي في مكان ما في الخارج (شجرة/شجيرة، زاوية، خلف الجدار، إلخ).
- أذهب إلى المنزل.

برجاء وضع إشارة (x) في المكان المناسب من وجهة نظرك.

الرقم	الفقرات	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المحور الثاني: أبعاد بيئية وصحية						
14	تقوم الجهات المسؤولة بالمحافظة على نظافة الشارع بشكل دوري.					
15	ثقافة المواطنين المستفيدين من الشارع تجعلهم يهتمون بنظافة الشارع والمكان.					
16	عوادم السيارات والمصانع لا تؤثر بشكل كبير على المواطنين من حيث التلوث البيئي.					
17	لا تعاني المنطقة/ الشارع من تواجد روائح كريهة.					
18	تتوفر اشجار كافية في المنطقة.					
19	ضجيج السيارات المرتادة للشارع لا يشكل ازعاجاً كبيراً للمتزهين.					

برجاء وضع إشارة (x) في المكان المناسب من وجهة نظرك.

الرقم	الفقرات	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المحور الثالث: الأبعاد البصرية والجمالية						
20	يعتبر الشارع وجهة جذابة للمواطنين فيما يتعلق بجمال المناظر الطبيعية.					
21	يساهم الشارع في تكوين المنظر الجمالي للمنطقة القريبة منه.					
22	التصميم المعماري للأبنية المحيطة بالشارع جميلة وممتعة.					
23	البيئة العمرانية الموجودة في محيط الشارع تعكس الهوية الثقافية والتاريخية للمنطقة من حيث الارتفاعات للمباني وشكل الفتحات.					
24	العناصر المعمارية والتصميمية في المنطقة المحيطة تتماشى مع بعضها البعض وتعزز الصورة البصرية للمنطقة مثل الاقواس أو الأعمدة...الخ.					
25	المناطق الخضراء والحدائق الموجودة تعزز جمالية المنطقة.					
26	هناك توازن وتناسق في استخدام الألوان والمواد المستخدمة في المنطقة الحضرية					

برجاء وضع إشارة (x) في المكان المناسب من وجهة نظرك.

الرقم	الفقرات	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المحور الرابع: الأبعاد الاجتماعية والثقافية						
27	أشعر بالأمان خلال تواجدي/ مروري بالشارع.					
28	اشاهد/ اشارك في الأحداث الترفيهية/الثقافية في الشارع.					
29	يخلق الشارع بيئة شارع صديقة للمجتمع (يلبي احتياج المواطنين وتطلعاتهم).					
30	أشعر بأن الشارع يدعم التواصل الاجتماعي بين السكان.					
31	يحقق تصميم جانب الشارع حاجاتك في التواصل والترفيه عن النفس.					
32	يشكل الشارع مجالاً آمناً للنساء.					
33	التصميم الخاصة بمنطقة التنزه على جانب الشارع مناسبة للعائلات.					
34	يشكل الشارع مجالاً آمناً للأطفال.					
35	أشعر بأهمية الشارع كمصدر للتعليم والتثقيف.					
36	تشكل منطقة اللعب للأطفال عامل جذب للمكان.					
37	يوجد تفاوت في فهم الناس للفراغ/ المنطقة الخاصة بالمتزهين في الشارع عبر أجيال وفئات العمر.					
38	يشعر الرجال بالراحة في الشارع أكثر من النساء.					
39	الشباب العزاب يفتقرون إلى المساحات التي تتقبلهم وترحب بهم فيتجهون إلى الفراغات الموجودة في الشارع.					

1. ما هي الأنشطة التي تحب ممارستها في الشارع؟

.....

.....

2. كيف تقييم المكان (المنطقة المخصصة للتنزه) بالنسبة اليك؟

- مقبول جيد ممتاز

- هل تشعر بالأمان أثناء المشي؟ إذا كانت الإجابة لا وضح السبب.

نعم لا

(.....)

- هل تجد منطقة اللعب الخاصة بالأطفال مناسبة وامنة؟ إذا كانت الإجابة لا وضح السبب.

نعم لا

(.....)

- هل تؤثر جودة المنطقة المخصصة للتنزه في الشارع على استخدامك أو زيارتك له في الوقت

الحالي؟ وضح السبب

نعم لا

وذلك بسبب

.....

- تشعر النساء بالأمان عند وجود

- عائلات أخرى حراس امن كاميرات مراقبة اضاءة كافية غير ذلك

برجاء وضع إشارة (x) في المكان المناسب من وجهة نظرك.

الرقم	الفقرات	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
المحور الخامس: أبعاد اقتصادية						
40	يساهم تصميم جانب الشارع في تنمية المنطقة اقتصاديا.					
41	تصميم جانب الشارع يشجع الأنشطة التجارية والمشاريع الصغيرة.					
42	توفر المقاهي والأكشاك عامل جذب للمتزهين في المنطقة.					
43	تساهم الأنشطة الاقتصادية المختلفة في خلق جو من الحيوية والنشاط الاجتماعي في المنطقة.					
44	أشعر بأن المؤسسات والمحلات التجارية في الشارع توفر خدمات متنوعة ومناسبة للمتزهين/ المستخدمين.					
45	الشوارع المصممة كماكن عامة تساهم في تعزيز الاقتصاد المحلي وتوفير فرص عمل جديدة.					
46	اعتقد ان تصميم جانب الشارع يؤثر على مدى جاذبية المنطقة للمستثمرين.					
47	اعتقد ان تصميم جانب الشارع يؤثر على الأسعار العقارية في المنطقة.					

1. ما هي الامور التي تحب ان تغيرها في الشارع؟

.....

2. يرجى إضافة اي مقترحات للتطوير.

.....

شاكرين لكم حسن تعاونكم،



An-Najah National University
Faculty of Graduate Studies

**TOWARDS DESIGNING URBAN STREETS THAT
MEET THE HUMAN NEEDS OF USERS, CASE
STUDY: AL-SIKKA STREET/ TULKARM CITY**

By
Rania Saif AL-Deen Jallad

Supervisors
Dr. Mohmmed Attmi
Dr. Zhra'a Zawawi

**This Thesis is Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree
of Masters of Architectural Engineering, Faculty of Graduate Studies, An-Najah
National University, Nablus - Palestine.**

2024

TOWARDS DESIGNING URBAN STREETS THAT MEET THE HUMAN NEEDS OF USERS, CASE STUDY: AL-SIKKA STREET/ TULKARM CITY

By
Rania Saif AL-Deen Jallad
Supervisors
D. Mohmmmed Attmi

Abstract

This research explores urban street design, emphasizing their role as multifunctional public and social spaces. Therefore, the study presented the Al-Sikka Street Gardens Project in the city of Tulkarm as a case study representing the efforts made to improve the city's streets and the environmental and living quality of the city.

The research intends to evaluate the quality of Al-Sikka Street as a public place, by identifying its impact on the local community and verifying the factors that made the street a frequently visited public and social space. Population growth puts intense pressure on transportation systems and public spaces, as the population increases imposes severe pressure on transportation systems and public places, so that they compete directly for urban space, which is becoming rarer in some urban areas such as Tulkarm

The study relied on the descriptive analytical approach, using two methods to collect and analyze information, observation to analyze the functional and physical aspects that affect the performance of the street as a meeting place. Through studying the urban context of the street, which included identifying the street scale, the street network, accessibility, public transportation, the traffic impact of the street and land uses through studying the functional diversity of the buildings surrounding the street and also identifying the quality of the visual environment by adopting the standards of human scale, enclosure, transparency, the complexity and architectural details, the availability of green spaces and the presence of social interaction in the area. Then measure the quality of street design by adopting the standard of security, safety, comfort and enjoyment. Then, to identify the basic needs of users on the street, a research questionnaire was used to reveal people's activities, and to verify the factors of attraction of the street based on the opinion of its users, based on the following variables: the physical, aesthetic, visual, environmental, health, economic, and social dimensions.

The results showed that urban streets designed as places have a positive impact on public life in Tulkarm city, even with some flaws in their design. Achieving a balance between static and dynamic activities is crucial in designing successful urban streets as public spaces, with an emphasis on concepts of equality and social justice, including meeting the needs of women, children and people with disabilities. The results also revealed an increasing demand among city residents for green spaces that enhance feelings of psychological comfort and relaxation as well as achieving balance in the cityscape. The recommendations also included a proposal to design Al-Sikka Street, which would increase its quality as a public place.

Keywords: Urban streets, public urban spaces, public space, streets as public spaces