



(عنوان المشروع):

إعادة تخطيط وتطوير شارع نابلس- حوارة الرئيسي

إعداد الطالبة :

أريج "محمد اياد" عبد القادر فطاير

تحت إشراف :

الدكتورة زهراء زواوي

الدكتور علي عبد الحميد

تم تقديم هذا البحث كمتطلب لمشروع التخرج بقسم الهندسة التخطيط العمراني، كلية الهندسة وتكنولوجيا المعلومات، جامعة النجاح الوطنية ،

نابلس

آيار ، 2019



(Research Title):

Redevelopment of Nablus – Howara Main Street

Prepared By:

Areej M. Abdulqader fatayer

Supervised By:

Dr. zahraa zawawi

Dr. Ali Abdelhamid

This part of research is submitted with the Course (Graduation Project) Department of Urban Planning Engineering, Faculty of Engineering & Information Technology, Al-Najah National University, Nablus.

May, 2019

الاهداء

لان من لا يشكر الناس لا يشكر الله

أهدي مشروع تخرجي إلى من تجرع الكأس فارغاً ليسقيني قطرة حب إلى من كلت أنامله
ليقدم لنا لحظة سعادة إلى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم إلى القلب
الكبير والذي الحبيب إلى من أرضعتني الحب والحنان إلى رمز الحب والشفاء إلى القلب
الناصر بالبياض والدتي الحبيبة إلى القلوب الطاهرة الرقيقة والنفوس البريئة إلى رياحين
حياتي أخوتي.

الى زملائي واصدقائي ومن آمن بي، ولن انسى تخصيص كامل الشكر لفضل الدكتور علي
عبد الحميد والدكتورة زهراء زاوي على تعبهم ودعمهم المتواصل لي.

وبعد، فإن هذا المشروع هو حصيلة عمل دؤوب لساعات وايام، بل شهور، وقد اجتهدت
لأخرجه بهذه الصورة، فإن احسنت فمن الله ، وان اخطأت فمن نفسي.

شكر وتقدير

لابد لنا ونحن نخطو خطواتنا الأخيرة في الحياة الجامعية من وقفة نعود إلى أعوام قضيناها في رحاب الجامعة مع أساتذتنا الكرام الذين قدموا لنا الكثير باذلين بذلك جهودا كبيرة في بناء جيل الغد لتبعث الأمة من جديد...

وقبل أن نمضي اقدم أسمى آيات الشكر والامتنان والتقدير والمحبة إلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة...

إلى الذين مهدوا لنا طريق العلم والمعرفة...

إلى جميع أساتذتنا الأفاضل.....

واخص بالذكر الدكتورة زهراء زاوي والدكتور علي عبد الحميد

والى كل من الدكتور عماد دواس والدكتور خالد الساحلي و المهندس تاج صلاحات على

كرمهم في تقديم المساعدة .

فهرس المحتويات

| | |
|----|------------------------------------|
| | 1. الفصل الاول |
| 9 | 1.1 مقدمة البحث |
| 10 | 2.1 مشكلة واهمية البحث |
| 10 | 3.1 اهداف البحث |
| 11 | 4.1 خطة ومنهجية البحث |
| 12 | 5.1 مصادر المعلومات |
| | 2. الفصل الثاني |
| 13 | 1.2 مفهوم الطرق |
| 14 | 2.2 تخطيط الطرق |
| 15 | 3.2 تطوير الطرق |
| 16 | 4.2 تخطيط الطرق واستخدامات الاراضي |
| | 3. الفصل الثالث |
| 17 | 1.3 خطة النقل لمقاطعة ديالكب |
| 20 | 2.3 القاهرة |
| 21 | 3.3 فلسطين |
| | 4. الفصل الرابع |
| 23 | 1.4 تحليل موقع المشروع |
| 25 | 2.4 تشخيص المشروع |
| 26 | • الموقع |
| | • تشخيص طبيعي |
| 29 | - اراضي زراعية |
| 31 | - مشهد طبيعي |
| | • تشخيص من صنع الانسان |
| 33 | - وضع جيوسياسي |
| 35 | - استعمالات الاراضي |
| 37 | - الطرق |
| 38 | - حجم المروري |
| | • تشخيص فيزيائي |
| 40 | - عدد الطوابق |
| 42 | - استعمالات المباني |
| 44 | - استعمالات الطابق الاول |
| | • تشخيص بصري |
| 45 | - التلوث |
| 46 | - مواد البناء والالوان |
| 47 | 3.4 السلبيات والايجابيات |

| | |
|----|-------------------------|
| | 5. الفصل الخامس |
| 56 | 1.5 فكرة المشروع |
| 58 | 2.5 خطوات تحقيق المشروع |

فهرس المحتويات

فهرس الخرائط

- 27 خريطة (1): خريطة الموقع لشارع نابلس حوارة
- 29 خريطة (2): موقع الشارع بالنسبة لمحافظة نابلس
- 30 خريطة (3): موقع الشارع بالنسبة للتجمعات المارة فيه
- 32 خريطة (4): قيم الاراضي الزراعية للاراضي المحيطة بالشارع
- 34 خريطة (5): المشهد الطبيعي
- 36 خريطة (6): الوضع الجيوسياسي
- 37 خريطة (7): استخدامات الاراضي حسب المخطط الهيكلي
- 38 خريطة (8): استخدامات الاراضي حسب المخطط الهيكلي في شارع القدس (مقترح)
- 38 خريطة (9): استخدامات الاراضي حسب الواقع في شارع القدس
- 38 خريطة (10): استخدامات الاراضي حسب المخطط الهيكلي في شارع حوارة (مقترح)
- 38 خريطة (11): استخدامات الاراضي حسب الواقع في شارع حوارة
- 39 خريطة (12): تصنيفات الطرق
- 45 خريطة (13): عدد الطوابق المباني المطلة على شارع الدراسة
- 36 خريطة (14): استخدامات المباني المطلة على شارع الدراسة
- 46 خريطة (15): استخدام الطابق الاول للمباني المطلة على شارع الدراسة
- 50 خريطة (16): الشارع الاقليمي المار بشارع الدراسة
- 51 خريطة (17): سهل حوارة
- 52 خريطة (18): الحركة الاقتصادية في الشارع من خلال المعارض والمطاعم
- 53 خريطة (19): الشوارع البديلة لشارع نابلس حوارة للتخفيف من الازمة المرورية
- 54 خريطة (20): التحديات في الشارع المتمثلة في الوضع السياسي
- 55 خريطة (21): التحديات في الشارع المتمثلة في الاستخدامات المتضادة

- 57 خريطة (22): مصادر التلوث الجوي والبصري في الشارع
- 59 خريطة (23): خريطة توضيحية لفكرة المشروع
- 60 خريطة (24): توسعة الشارع وفتح طريق بديل
- 63 خريطة (25): استخدامات الاراضي المقترحة
- 64 خريطة (26): التدخلات في المنطقة التجارية في شارع القدس (المقترح)
- 65 خريطة (27): التدخلات في ارض المعارض (المقترح)
- 66 خريطة (28): التدخلات في منطقة الاراضي الزراعية والمنتزه (المقترح)
- 67 خريطة (29): التدخلات في منطقة شارع حوارة التجاري (المقترح)
- 67 خريطة (30): اماكن تواجد مشاطب السيارات على الشارع

فهرس الصور

- 47 الصورة (1) : مشاطب السيارات في الشارع
- 47 الصورة (2) : المحاجر
- 48 الصورة (3) : مواد البناء على الواجهة المطلة على الشارع
- 48 الصورة (4) : الوان مواد البناء المستعملة في الواجهة المطلة
- 56 الصورة (5.6) : وضع الارصفة في الشارع
- 60 الصورة (7) : مقطع عرضي لعرض الشارع بعد التوسعة
- 61 الصورة (8) : التوسعة في الشارع من خلال ازالة التعدييات (1)
- 61 الصورة (9) : التوسعة والتقسيم للشارع (2)
- 62 الصورة (10) : التوسعة للشارع (3)
- 62 الصورة (11) : توضح الدوارة بزيادة ذراع بسبب الشارع البديل واعتماد خط خاص لليمين
- 64 الصورة (12) : التدخلات : توحيد مواد البناء وتشجير الارصفة واعادة تاهيل ممرات المشاة
- 64 الصورة (13) : التدخلات : تجميل واجهة مخيم بلاطة المطلة على الشارع
- 64 الصورة (14) : التدخلات : انشاء موقف سيارات عام
- 65 الصورة (15) : التدخلات : تاهيل الارصفة
- 66 الصورة (16) : التدخلات : توحيد الاعلانات وتوزيعها على الجزر الوسطية
- 67 الصورة (17) : مشاطب السيارات الموجودة في الشارع

فهرس الرسم البياني والجدول

- 40 الرسم البياني (1) : نسبة المركبات حسب نوعها
- 42 الرسم البياني (2) : نسب عدد المباني بارتفاعات مختلفة
- 44 الرسم البياني (3) : نسب استخدامات المباني
- 41 الجدول (1) : العدد المروري على الدوارات الحالي (2019)
- 41 الجدول (2) : العدد المروري على الدوارات المتوقع (2039)

1. الفصل الاول

1.1 مقدمة البحث

الشارع هو حقاً المدينة. إنه منتدى مستمر للتجمع حيث تكون كل الأنشطة مقدمة فيه ، مما يجعل حياة المدينة كما هي. وتسعى المدن الى تصميم الشوارع لجميع مستخدمي حق المرور وتعترف بالشوارع كعنصر مهم في تشكيل شكلنا الحضري وتحسين جودة الحي لدينا من خلال: الموازنة بين احتياجات سيارات الطوارئ ومخاوف المرور اليومية - مثل سرعة السيارة وسلامة المشاة - من خلال سياسة تصميم الشوارع .

الترويج لشبكة طرق مترابطة تضم مرافق للمشاة والدراجات حيث تسمح التضاريس وشكل الأرض في خلق بيئة أكثر جاذبية وآمنة للمشاة من خلال الترويج لشوارع الشوارع النشطة واستخدام الفن العام والعناصر الفنية

تعتبر محافظة نابلس العاصمة الاقتصادية لفلسطين، وهذا يجعل التواصل والاتصال مع المحافظات الأخرى مهم ، وهذا يتم من خلال الطرق وكلما كانت جيدة وسهلة يعطي أهمية اقتصادية أكبر من جهة الطرق الإقليمية والطرق الرئيسية داخل المنطقة من جهة أخرى. حيث تعد الطرق الرئيسية أكثر الطرق أهمية تلك التي تستوعب أكبر عدد من السيارات وعربات النقل والحافلات، إذ إنها تربط المجتمعات السكانية الكبيرة بعضها ببعض.

الطرق الرابطة بين المحافظات مهمة بشكل كبير لاقتصاد الضفة الغربية بشكل عام واقتصاد المحافظات بشكل خاص، ومن هنا سنركز في البحث على شارع حوارة نابلس الرابط تجمعات الشمال مع الوسط الوحيد ولا بديل له، وبسبب التوسع التجاري عليه له حصة جيدة من الاقتصاد، ويعاني الشارع من الازمة الخانقة والتلوث البصري الكبير فيه وتحدي مواكبة التوسع العمراني والزيادة السكانية وحاجتها للطرق، وهنا يكمن البحث.

2.1 مشكلة واهمية البحث

قد واجه التخطيط في فلسطين بشكل عام وتخطيط الطرق بشكل خاص صعوبات وتحديات في ظل الاحتلال، وقد تفاوت التحدي من منطقة لاخرى وخاص الطرق الرئيسية الواصلة المحافظات حيث تعتبر تحت سيطرة الاحتلال الاسرائيلي ، ولا يسمح بأي تدخل من الفلسطينيين الا بعد اخذ الاذن او اعطاء التصميم من الاحتلال. وباعتبار شارع حوارة نابلس تحت سيطرة الاحتلال بجزيئة لا بأس بها و وجود العشوائية واساءة استخدام الاراضي مما ادى الى مشاكل في الطرق وازدحام مروري وعدم القدرة على مواكبة للاحتياجات الحالية والمستقبلية.

3.1 أهداف البحث

يهدف البحث الى ايجاد اطار للحفاظ على استمرارية نشاط الشارع، وذلك من خلال حل مشكلة الازدحام المروري واستيعاب عدد المركبات المستقبلي والتخفيف من مسببات الحوادث، وتوزيع استخدامات الاراضي للشارع. وانجاز ذلك يتم من خلال دراسة عدة جوانب للطرق الرئيسية والاقليمية للمنطقة وتتمثل تلك الجوانب في :

1. دراسة استخدامات الاراضي للشارع على مدى السنوات وملاحظة تغيرها عبر السنين.
2. دراسة نوعية وطبيعة مستخدمي الشارع.
3. دراسة العدد المروري واستيعاب الشارع
4. تحديد الفرص والمعوقات لتطوير الشارع
5. تطوير الطريق من ناحية استخدامات اراضي وطرق بحيث يضمن الاستيعاب المستقبلي ويحافظ على استمرارية وزيادة النشاط.
6. ايجاد كيان واضح ومفهوم للشارع والاهتمام باعتباره مدخل لمدينة نابلس.

4.1 خطة ومنهجية البحث

خطة البحث

لتحقيق الاهداف المذكورة ارتكز البحث على ثلاثة محاور رئيسية:

1. الاطار النظري :

وهو ما يتعلق بمفاهيم وسياسات التخطيط للطرق بشكل عام وطريق نابلس حوارة بشكل خاص، من خلال النظريات المختلفة المتعلقة بذلك والتطور التاريخي للشارع، والاستفادة من تجارب مدن اخرى على كل من المستويين المحلي والعالمى.

2. الاطار المعلوماتي :

يشمل جمع المعلومات اللازمة لشرح وفهم الوضع القائم لكل من النشاطات الموجودة على الشارع وتوزيع الاستخدامات للمباني ووضع التجارة فيه، حيث سيتم جمع المعلومات بمختلف الطرق سواء كانت مكتبية او ميدانية كجمع عدد الطوابق واستخدامات المباني.

3. الاطار التحليلي والتقييم :

حيث يتم تحليل ما تم جمعه وفهمه من معلومات ومعطيات وبناء عليه تحديد اتجاه واسلوب التطوير المناسب للشارع.

منهجية البحث

تعتمد الدراسة على أكثر من منهج ويحدد ذلك في سياق الدراسة وفصولها

1. المنهج التاريخي: يركز على تسلسل مراحل تطور استخدامات الاراضي في الشارع ومستخدميه والتطور المروري فيه.

2. المنهج الوصفي التحليلي: تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي المتعلق بالواقع المطلوب دراسته مع محيطه وتحليل التحديات والمكانيات الناتجة والمقدرة على الخروج بفرص وحلول تحل مشاكل الشارع وعشوائيته.

وتم استخدام العديد من تقنيات الحاسوب كأدوات للبحث العلمي مثل Photoshop ، GIS.

، AutoCAD وفي مراحل التصميم تم اعتماد برامج 3D لتوضيح الفكرة.

5.1 مصادر المعلومات

ارتكز البحث على مصادر معلومات مختلفة اهمها :

- المصادر المكتبية :
تتضمن مراجع، كتب ، ودراسات حول تخطيط الطرق بشكل عام وتخطيط الطرق الرئيسية بشكل خاص.
- المصادر الرسمية :
تشمل التقارير والدراسات الصادرة عن المؤسسات مثل جهاز الاحصاء المركزي الفلسطيني وبلدية نابلس وبلدية حوارة ومديرية الحكم المحلي.
- المصادر شبه الرسمية :
تتضمن التقارير الصادرة عن المؤسسات شبه الرسمية، مثل مشاريع التخرج لطلاب جامعة النجاح الوطنية .
- المصادر الشخصية :
تتضمن البيانات والمعلومات التي تم جمعها شخصيا من خلال استبيانات أو مسح ميدانية.

2. الفصل الثاني

1.2 مفهوم الطرق

تلعب الشوارع دورًا رئيسيًا في تشكيل شكل البيئة الحضرية. وتعد جودة تجربة الشارع عنصرًا رئيسيًا في جودة الحي وسيتم تعريف الطرق وأنواعها بشكل عام.

الطريق : هو ذلك الجزء المعد لحركة المركبات والذي يحتوي على مسار الحركة والأكتاف، وفي حال وجود طريق سريع مفصول بجزيرة وسطى يعتبر كلا من الاتجاهين طريق.

يجب التطرق الى ان الطرق تقسم الى نوعين حسب موقعها وهم طرق حضرية و ريفية. واكثر التصنيفات للطرق تعتمد على التصنيف الوظيفي الذي يستند الى الوظيفة الاساسية وطبيعة الخدمة للطريق، والتي تتراوح من الحركة وقابلية التنقل الى امكانية وسهولة الوصول.

يجب هنا التطرق لمعرفة التصنيفات للطرق ومفهومها:

الطرق الحضرية : الطرق التي تتواجد داخل حدود الجمعات السكانية في المدن والبلدات والقرى (أي ضمن الحدود التنظيمية للهيئات المحلية).

الطرق الريفية : الطرق خارج الحدود التنظيمية للهيئات المحلية.

الطرق الشريانية : هي الطرق في المناطق الحضرية التي تقدم بشكل رئيس وظيفة الحركة وقابلية التنقل

الطرق التجميعية : طرق في المناطق الحضرية تقدم بشكل متساو بين وظيفتي الحركة والتنقل وامكانية الوصول.

الطرق الرئيسية : هي التي تعبر البلاد أو تربط المدن او المحافظات وتقوم بتقديم خدمة لحركة السير بين المدن.

الطرق المحلية : هي الطرق التي تقدم بشكل رئيس وظيفة امكانية وسهولة الوصول في المناطق الحضرية او الريفية.

ينقسم النقل في فلسطين إلى قسمين في منطقتين جغرافيتين غير متجاورتين هما: الضفة الغربية، وقطاع غزة نظرًا للوضع السياسي القائم. يتكون النقل في فلسطين من الطرق البرية في الضفة الغربية، تسيطر السلطة الفلسطينية على الطرق بين المدن والبلدات الفلسطينية في مناطق "أ" بالضفة الغربية فقط. وتعد الطرق الاقليمية مثل طريق 60 ويعتبر طريق الدراسة جزء منه هو الطريق الوحيد الرابط محافظات الضفة مع بعضها ويربط الضفة مع غزة. توسعت بلدة حوارة على الشارع الرئيسي بعد فتحه ولموقع الشارع الاستراتيجي وباعتباره رابط اعتمدت الكثير من المؤسسات فتح مشاريع فيه الى ان اصبح الشارع تجاري وحيوي. لكن من جهة شارع القدس اخذ الشارع اهمية لوجود نابلس القديمة بلاطة حاليا بالقرب منه وتوسعت نابلس للشرق وتم تصنيف المنطقة سكنية الى أن تم فتح في الشارع استخدامات تجارية غير مسموحة في المناطق السكنية مثل كراجات السيارات ومغاسل ومحطة وقود تم تحويل التصنيف الى تجاري وبسبب عدم امكانية تحقيق شروط الشارع التجاري تم اعطاء تصنيف الشارع تجاري بأحكام خاصة.

2.2 تخطيط الطرق :

باعتبار الشارع مكان هو وجهة بحد ذاتها: موقع تحدث فيه الأنشطة في الشارع أو بجواره. مستخدم المكان هو شخص يرغب في الاستفادة من بعض الميزات الموجودة على هذا الطريق المحدد ، وعادة ما يفعل ذلك سيرًا على الأقدام. على الرغم من أن هؤلاء الأشخاص يتم تصويرهم على أنهم "مشاة" ، إلا أنهم لا يمرون عبر المنطقة - إنهم يقضون وقتًا في المنطقة ، وقد يستغلون مجموعة متنوعة من الأنشطة (مثل التسوق والتحدث والانتظار والراحة) ، (work6). وهي تتأثر بشكل خاص بالضوضاء وتلوث الهواء الناتج عن حركة المرور المفترقة ، وتأثير التوقف العام لحجم حركة المرور الكثيفة في تثبيط حركتها بين الأماكن على جانبي الشارع. ومع ذلك ، ليست كل الأنشطة المتعلقة بحركة المرور والنقل التي تمت ملاحظتها في الشوارع الحضرية جزءًا من هذا الشارع "

يعنى تخطيط الطرق برؤية مستقبلية للطرق وادائها والوظيفة، حتى يتم التأمل مع الشارع ضمن سياق مخطط له، وربط الشوارع مع بعضها مع مراعاة الاختلافات في استخدام الأراضي

السائدة، تعتبر خطة الشارع أوسع من حيث تصورها من شبكة الطرق التقليدية أو خطة استخدام الأراضي ، حيث تأخذ في الاعتبار كل ما يحدث في المنطقة المجاورة للشارع.

3.2 تطوير الشارع :

للوصول الى الطريقة الصحيحة لتطوير الشارع او اي منطقة يجب التعرف على السياسات المتبعة عند التعامل مع هذا الشارع من اجل الوصول الى السياسة الانسب اتباعها.

في هذا الجزء يتم عرض السياسات المختلفة عن التدخل في التطوير:

1. تطوير في استخدامات الاراضي : تخطيط استخدام الأراضي هو التقييم المنهجي لإمكانيات الأراضي والمياه ، وبدائل استخدام الأراضي والظروف الاقتصادية والاجتماعية من أجل اختيار واعتماد أفضل خيارات استخدام الأراضي. والغرض منه هو اختيار وتطبيق تلك الاستخدامات للأراضي التي تلبي احتياجات الناس على أفضل وجه مع الحفاظ على الموارد للمستقبل. القوة الدافعة في التخطيط هي الحاجة إلى التغيير ، أو الحاجة إلى تحسين الإدارة أو الحاجة إلى نمط مختلف تمامًا من استخدام الأراضي تمليه الظروف المتغيرة. فالتطوير يعني باعادة تشكيل وتاهيل للاستخدامات تناسب الواقع الحالي.

2. تطوير الطرق : تخطيط الطرق هو نظرة مستقبلية لعرض الشارع واستخدامه حسب دراسات وتطور المنطقة ويهدف الى ربط الطرق مع بعضها. وتطوير الطرق يعني باعادة تأهيل للطريق من ممرات مشاة وتوسعة اذا كان بحاجة حسب العدد المروري على الشارع.

4.2 تخطيط الطرق واستخدامات الاراضي

تصميم مرافق النقل مثل الطرق ونقاط الوصول الى الممرات والارصفة وطرق الدراجات له تأثير كبير على شخصية المجتمع، وتلك نتيجة لقرارات استخدام الاراضي.

استخدام الارض يؤثر على وسائل النقل والمرافق والخدمات في تلك المنطقة ، ولفهم علاقة استخدام الاراضي و استخدام الارض يتم من خلال وصف ما يحدث عند انشاء طريق او تحسينه ،فتصبح الارض على طول الطريق أكثر سهولة ،بالتالي الوصول والاستخدام المتزايد يجعل الارض اكثر قيمة وجاذبية للمطورين ومع تطورها على طول الطريق يؤدي ذلك الى مزيد من الازدحام بالتالي الحاجة الى تحسينات لتشجيع التطور الاضافي، وهنا تكمن دورة العلاقة بينهم حيث بحاجة لتطوير دائم بينهم.

يمكن أن يؤدي تحسين تكامل استخدام الأراضي وتخطيط النقل إلى تقليل الحاجة إلى توسيع الطرق السريعة والحفاظ على جودة مجتمعاتنا. ثلاث استراتيجيات فعالة من حيث التكلفة مفيدة لدمج استخدام الأراضي مع وسائل النقل هي:

- تطوير العقدي / تقسيم المناطق ,Development/Zoning.
- المجتمعات القابلة للمساومة القابلة للعيش Liveable Walkable Communities ,
- وإدارة الوصول Access Management

منفردة أو مجتمعة ، يمكن لهذه الاستراتيجيات تحسين المجتمع بشكل كبير .

تركز Nodal Development / Zoning على تطوير (على سبيل المثال ، إنشاء قرية) لتشجيع المشي أو استخدام الدراجات بحيث يمكن استخدام الأرض بين العقد للاستخدامات المنخفضة الكثافة ، واستخدام الأراضي منخفضة الحركة.

المجتمعات القابلة للعيش القابلة للعيش فيها هي بلديات توفر التسهيلات لتشجيع المشي وركوب الدراجات والخدمات والأنشطة التي تعزز أسلوب حياة أكثر صحة.

إدارة الوصول هي القدرة على التحكم في عدد ومواقع نقاط الوصول إلى العقار.

3. الفصل الثالث

حالات دراسية

1.3 خطة نقل مقاطعة ديكالب (GA)

تحدد خطة النقل لمقاطعة ديكالب أربعة أهداف موجزة بأربعة إلى ستة أهداف لكل هدف. تضع الخطة بعد ذلك عملية تقييم من ثلاثة مستويات تستخدم مقاييس الأداء لتقييم فعالية المشروعات في تحقيق الأهداف ، وفي النهاية كل هدف.

فيما يلي الأهداف والغايات ، تليها مقاييس الأداء.

الهدف 1: تحسين التنقل لجميع الناس

الأهداف

- تحسين الاتصال عبر أوضاع متعددة بما في ذلك المركبات والعبور والدراجات والمشاة والهواء
- تعزيز العدالة لجميع الناس بغض النظر عن العمر والعرق والحالة الاقتصادية والقدرة البدنية
- استكشاف استخدام الابتكار والتكنولوجيا عند الاقتضاء
- إنشاء وتنفيذ معايير التصميم الحساسة للسياق

الهدف 2: تحسين نوعية الحياة

الأهداف

- تحسين سلامة جميع مستخدمي النظام لجميع وسائل السفر
- الحفاظ على النظافة والإصلاح الجيد للبنية التحتية للنقل
- إعطاء الأولوية لمشاريع النقل التي تمكن المجتمعات الصحية النشطة
- استخدام البنية التحتية للنقل للمساعدة في إنشاء مجتمعات جذابة
- إعطاء الأولوية للمشاريع المستدامة بيئياً باستخدام نهج معقول ومتوازن
- يجب أن تحترم المشروعات الجديدة شخصية وخطط المدن والأحياء المجاورة

مجتمعات.

الهدف 3: تحسين الحيوية الاقتصادية

الأهداف

- تحسين الوصول إلى الوظائف لكل من السكان وأرباب العمل في مقاطعة ديكالب
- تحسين الوصول إلى التعليم لجميع الطلاب داخل المقاطعة
- توفير الحركة الفعالة للبضائع عن طريق السكك الحديدية والشاحنات
- الحفاظ على وتعزيز القيم العقارية في جميع أنحاء المقاطعة
- السماح للنمو المتوازن والعاقل
- تعزيز العلاقة بين النقل واستخدام الأراضي

الهدف 4: التركيز على التنفيذ

الأهداف

- تمويل وصيانة نظام النقل الحالي بشكل كاف
- حدد المشاريع الجديدة التي يمكن الحفاظ عليها بكفاءة
- إعطاء الأولوية للمشاريع في مستويات متعددة من خلال التعرف على التمويل المحدود المتاح حالياً والتحضير لمصادر إضافية محتملة
- تحديد مصادر جديدة للتمويل لتنمية دولارات النقل المحلية
- دعم تجديد الثقة في القادة المنتخبين وثقة الجمهور في العملية من خلال الشفافية والتواصل المفتوح والتعاون عبر الوكالات
- تشجيع المشاركة المجتمعية القوية في عملية التخطيط وفي نمو وتطور المقاطعة في المستقبل

تقييم المشروع

قامت خطة النقل لمقاطعة ديكالب بتقييم المشروعات باستخدام ثلاث جولات من معايير التقييم. كان الهدف من كل جولة تقييم هو تضييق قائمة المشاريع وصولاً إلى القائمة النهائية الموصى بها. تقيس الجولتان الأوليان المشروعات حسب الأسلوب (أي الطرق والطرق غير الآلية) وتم تعيين نقاط بناءً على مدى فعالية المشروع في معالجة مقاييس الأداء. قامت الجولة الثالثة

بتقييم المشروعات المتبقية للمساعدة في تحديد المشاريع متعددة الوسائط ذات الأولوية. فيما يلي أمثلة على مقاييس الأداء المستخدمة خلال عملية التقييم هذه.

• القرب من المواقع الرئيسية (محطات العبور ومراكز النشاط / التوظيف والمدارس والحدائق والمرافق المجتمعية)

• الموقع على طول الممرات الهامة (نظام الطرق السريعة الوطني ، وشبكات الطرق الإقليمية أو الشحن وشبكة أولوية الدراجات)

• تأثيرات إدارة الأصول - الحفاظ على حالة الإصلاح الجيد للشبكة الحالية

• آثار السلامة في موقع تحطم الطائرة عالية

• تأثيرات النقل بالنسبة لذوي الدخل المنخفض ، ومحدودية إتقان اللغة الإنجليزية ، وعدم الوصول إلى سيارة ، أو أولئك الذين تزيد أعمارهم عن 65 عامًا

- تحسين التنقل ، والحد من التأخير في المركبات وتوسيع حظائر العمالة العمالة

- تضمين وسائط متعددة

- التأثير على التنمية الاقتصادية وحركة الشحن

- تحسين مستوى الدراجة و / أو المشاة

- يقع في المناطق التي يرتفع فيها الطلب الكامن

2.3 القاهرة

خطة تطوير منطقة وسط البلد.

1. تطوير المباني التراثية ذات الطابع المتميز بما عرف بمشروع تطوير القاهرة الخديوية.
2. غلق عدد من الشوارع أمام حركة السيارات وتخصيصها للمشاة فقط .
3. العمل على إنشاء مسار للدراجات داخل منطقة وسط البلد ضمن مشرف "بسكلته" لتقليل الازدحام.
4. العمل على غلق منطقة البورصة أمام حركة السيارات تدريجيا.
5. تطوير الأماكن السياحية بالمنطقة وجعلها أماكن جاذبة للسياحة.
6. غلق مقاهى شارع الشريفين وتغيير نشاطها لتلائم مع طبيعة الشارع بعد تطويره.
7. تنظيم دورات تدريبية لعمال مقاهى شارع الألفى على حسن الضيافة واستقبال الزبائن لدعم السياحة.
8. تشكيل اتحاد شاغلين لجميع العقارات بالمنطقة لحماية العقارات وضمان استمرار صيانتها لقيمتها التراثية.
9. تغيير شكل الأكشاك الموجودة بالشارع بما يناسب طبيعة المكان ومنع الإشغالات .
10. إلزام جميع المحال بوضع صندوق قمامة أمام المحال لرفع مستوى النظافة.
11. إلزام جميع المحال التجارية بوضع كاميرات مراقبة حتى تكون جميع الشوارع مراقبة بالكاميرات.
12. منع انتظار السيارات نهائيا بشوارع وسط البلد خاصة الرئيسية منها.

3.3 فلسطين

اعادة تخطيط وتطوير المنطقة الصناعية في مدينة نابلس

اهداف المشروع دراسة الوضع القائم للمصانع والمنطقة الصناعية في مدينة نابلس ودراسة هذه المصانع داخل المنطقة الصناعية وخارجها وحل المشاكل من خلال تطوير المنطقة حضريا وعمرانيا وتحديد اتجاه توسعها المستقبلي، وانجاز ذلك من خلال دراسة عدة جوانب :

- دراسة واقع الصناعات والمنطقة الصناعية شرق المدينة والمصانع الموجودة خارج حدود المنطقة سواء في المنطقة الغربية او وسط البلد.
- دراسة نوعية وطبيعة النشاطات الصناعية في المدينة
- تحديد الفرص والمعوقات للمنطقة الصناعية في المدينة
- تطوير المنطقة الصناعية حضريا وعمرانيا بحيث تستوعب كافة الصناعات
- تحديد اتجاه التوسع المستقبلي للمنطقة الصناعية

فكرة المشروع

تقوم فكرة تطوير المشروع على العمل في محورين رئيسيين تم اعتمادهما بناء على المشاكل التي تم تعريفها من خلال تحليل المنطقة الصناعية والمصانع خارج حدودها، يتجه المحوران نحو الوصول بشكل تكاملي ونظام عمل متوازي الى منطقة صناعية ضمن معايير تخطيطية تساهم في دعم عجلة الاقتصاد الوطني وتوفر بيئة عمل مريحة وامنة

المحور الاول : محور التنظيم

المحور الثاني : محور التطوير والتحسين

تم اخذ المشاريع قيد التنفيذ من الجهات المسؤولة مثل بلدية نابلس ، والجهات المختصة الاخرى مثل : مشروع نقل المجمع الشرقي الى المنطقة الصناعية ، ومشروع ربط المصانع بمحطات تنقية داخلية وتوصيلها مع شبكة صرف صحي .

محور التنظيم : يقوم على حل المشاكل القائمة بسبب سوء التنظيم والعشوائية واتخاذ اتجاهين احدهما نحو تنظيم التوزيع المكاني للصناعات اعتمادا على انواعها والاخر نحو تنظيم منطقة الدراسة .

محور التطوير والتحسين : بالاعتماد على نتائج التحليل وملاحظة العجز الذي تعاني منه المنطقة الصناعية في كم من قطاعات البنية التحتية والمواصلات والخدمات والمناطق الخضراء فقد تم معالجته تحت محور التطوير القائم على هذه القطاعات الثلاثة.

4. الفصل الرابع

1.4 تحليل موقع المشروع

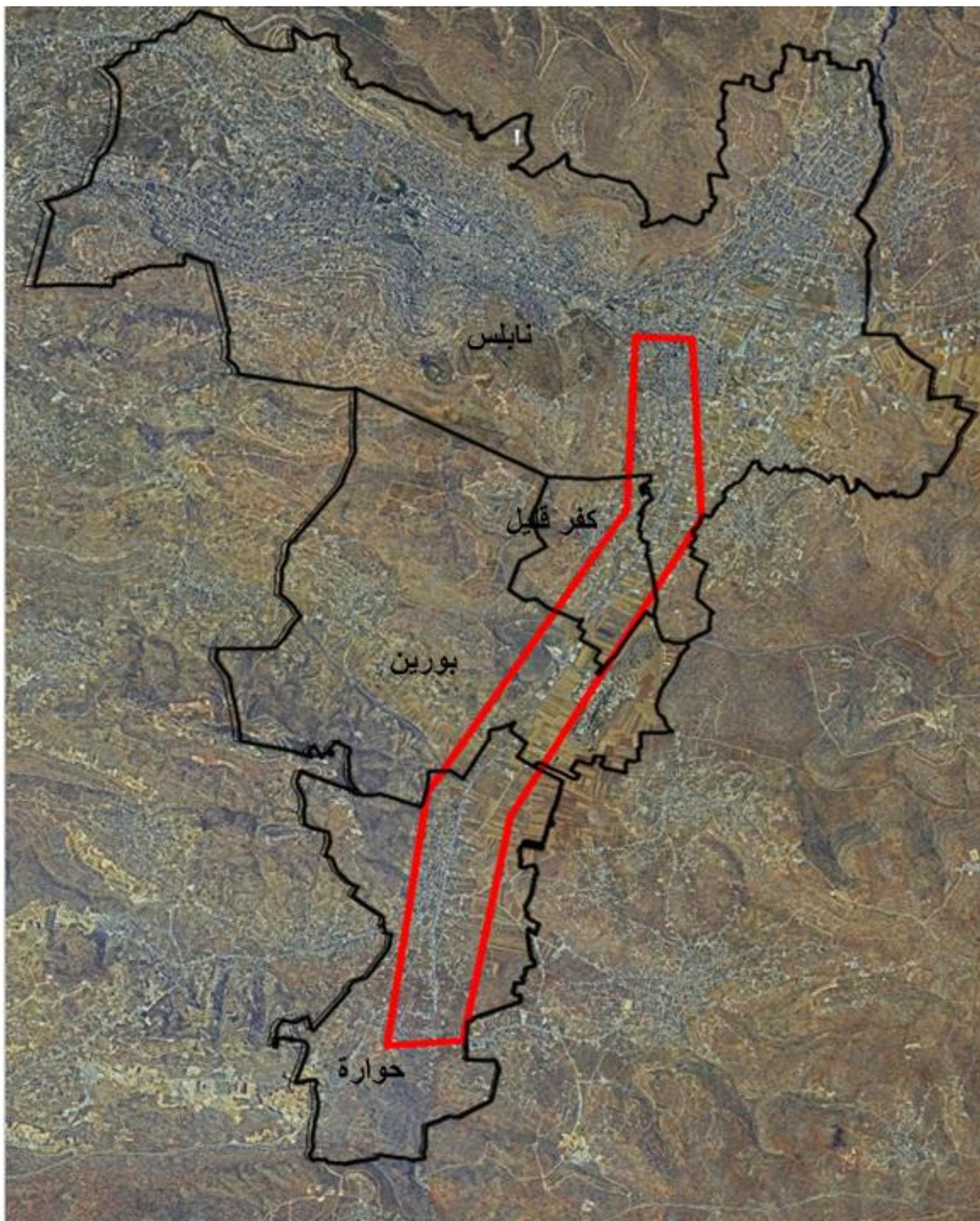
يستعرض هذا الفصل مرحلة اختيار موقع المشروع، وتشخيصه وتحليله وتحديد ايجابيات وسلبيات الموقع والتي تشكل نقطة الانطلاق نحو مرحلة التطوير.

وقبل توضيح موقع المشروع سيتم طرح المبررات لاختيار المشروع والموقع ،

هناك مجموعة من العوامل التي اجتمعت وحثت على اختيار المشروع(اعادة تخطيط وتطوير شارع نابلس حوارة الرئيسي) ونذكر منها :

1. الشارع رابط التجمعات الشمالية من الضفة مع الوسط ويعتبر الشارع الوحيد لا بديل له
2. الوضع السياسي للشارع لوجود حاجز حوارة، حيث اذا تم اغلاقه من قبل الاحتلال الاسرائيلي يتم فصل تجمعات الشمال مع الوسط بسبب ما تم ذكره سابقا لا يوجد بديل له، ووجود الشارع ضمن ثلاثة تصنيفات من تصنيفات الوضع الجيوسياسي.
3. الحركة المرورية العالية للمركبات في الشارع والازدحام والازمة المرورية.
4. نشاط الشارع الاقتصادي حيث يسهم نشاط الشارع التجاري في زيادة الاقتصاد بنسبة معينة.

كما ذكر سابقا فان الهدف من المشروع اعادة تطوير شارع نابلس حوارة الذي يضم تجمعات مدينة نابلس،بورين،كفر قليل،حوارة والخريطة ادناه توضح الموقع.



خريطة(1): خريطة الموقع لشارع نابلس حوارة.

2.4 تشخيص المشروع

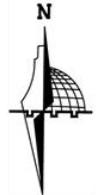
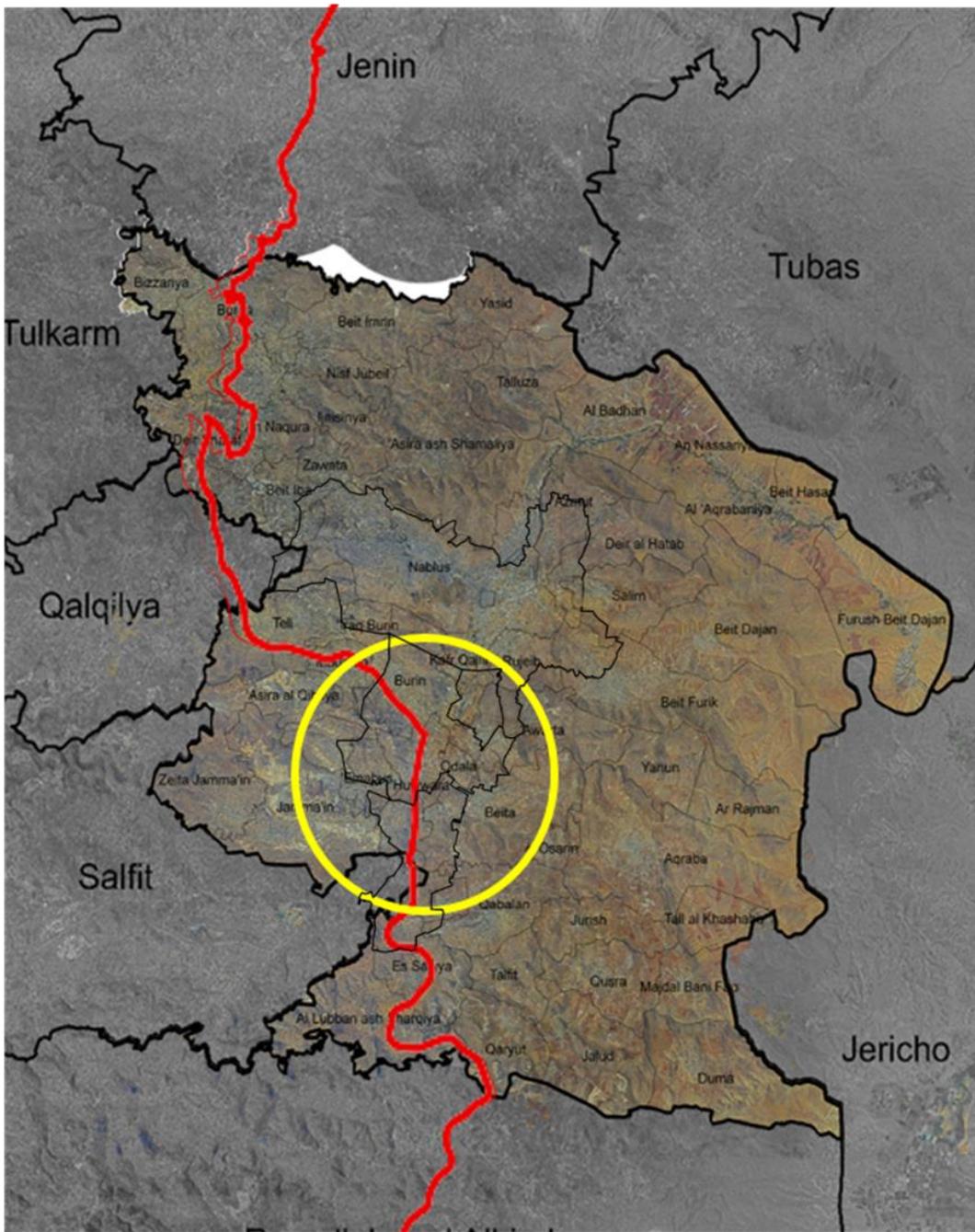
تعتبر مرحلة التشخيص في أي مشروع هي نقطة الانطلاق نحو التطوير حيث انه قبل البدء بأية تدخلات في المشروع يجب فهم الواقع الحالي وتحليله للحصول على توجيه صحيح للتطوير، من خلال تعزيز الفرص ونقاط القوة ومواجهة التحديات ونقاط الضعف.

شملت مرحلة التشخيص على دراسة خمسة محاور :

- الموقع
- التحليل الطبيعي
- التحليل المادي
- التحليل من صنع الانسان
- التحليل البصري

• الموقع :

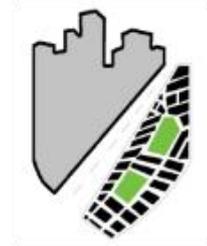
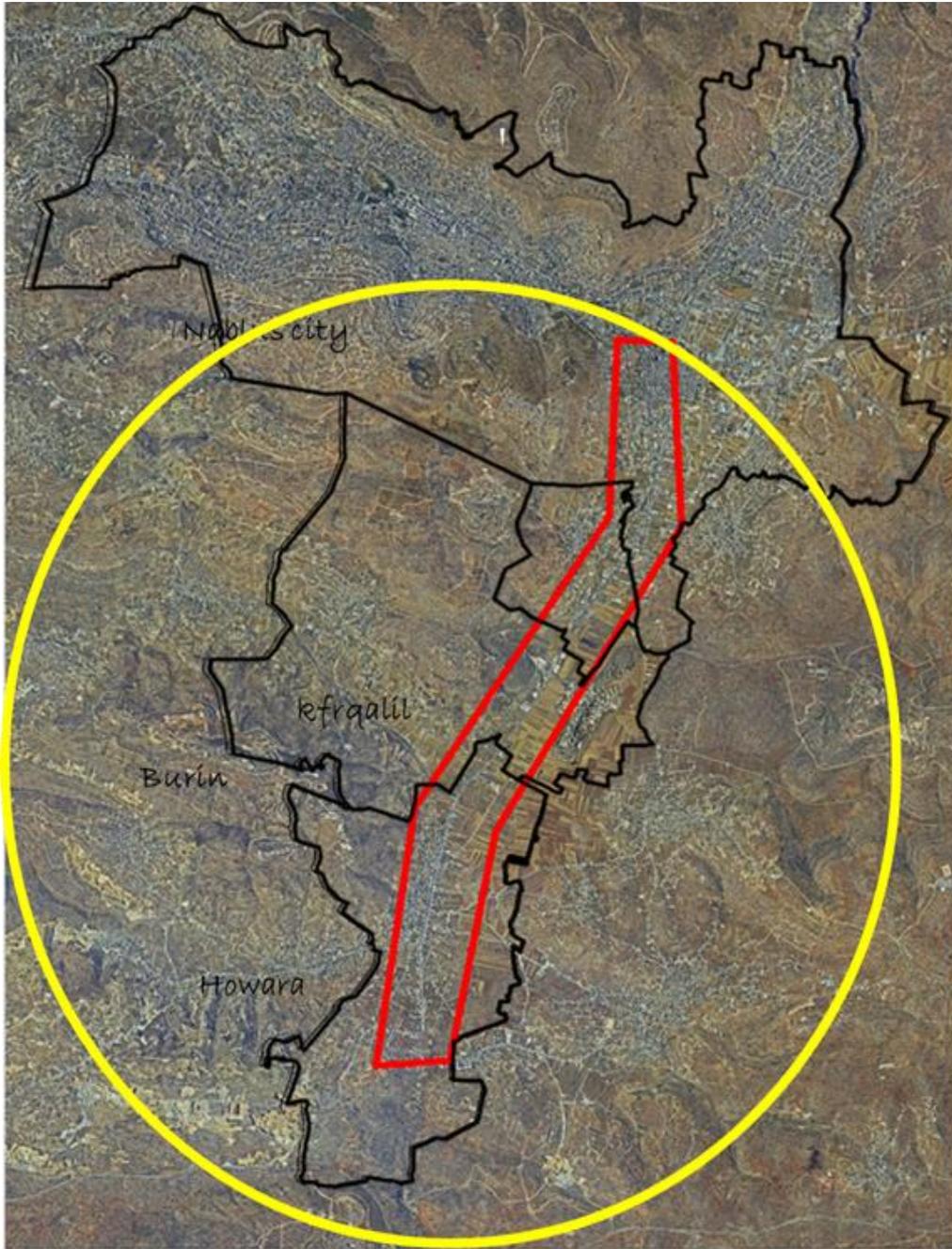
يقع شارع نابلس حوارة ضمن حدود تجمعات فلسطينية تشمل مدينة نابلس و بورين وكفر قليل وحوارة. يقع جزئية من الشارع على واجهة مخيم بلاطة شرق مدينة نابلس. وجزئية اخرى ضمن الطريق الاقليمي (طريق 60). وتوضح الخريطة ادناه رقم (2) موقع الشارع بالنسبة لمحافظة نابلس وللمدينة والتجمعات نفسها.



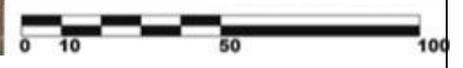
موقع الشارع بالنسبة لمحافظة نابلس

شارع 60 —————
 حدود شارع الدراسة —————

الخريطة (2): موقع الشارع بالنسبة لمحافظة نابلس



موقع الشارع بالنسبة لمحافظة
 نابلس
 حدود شارع
 الدراسة

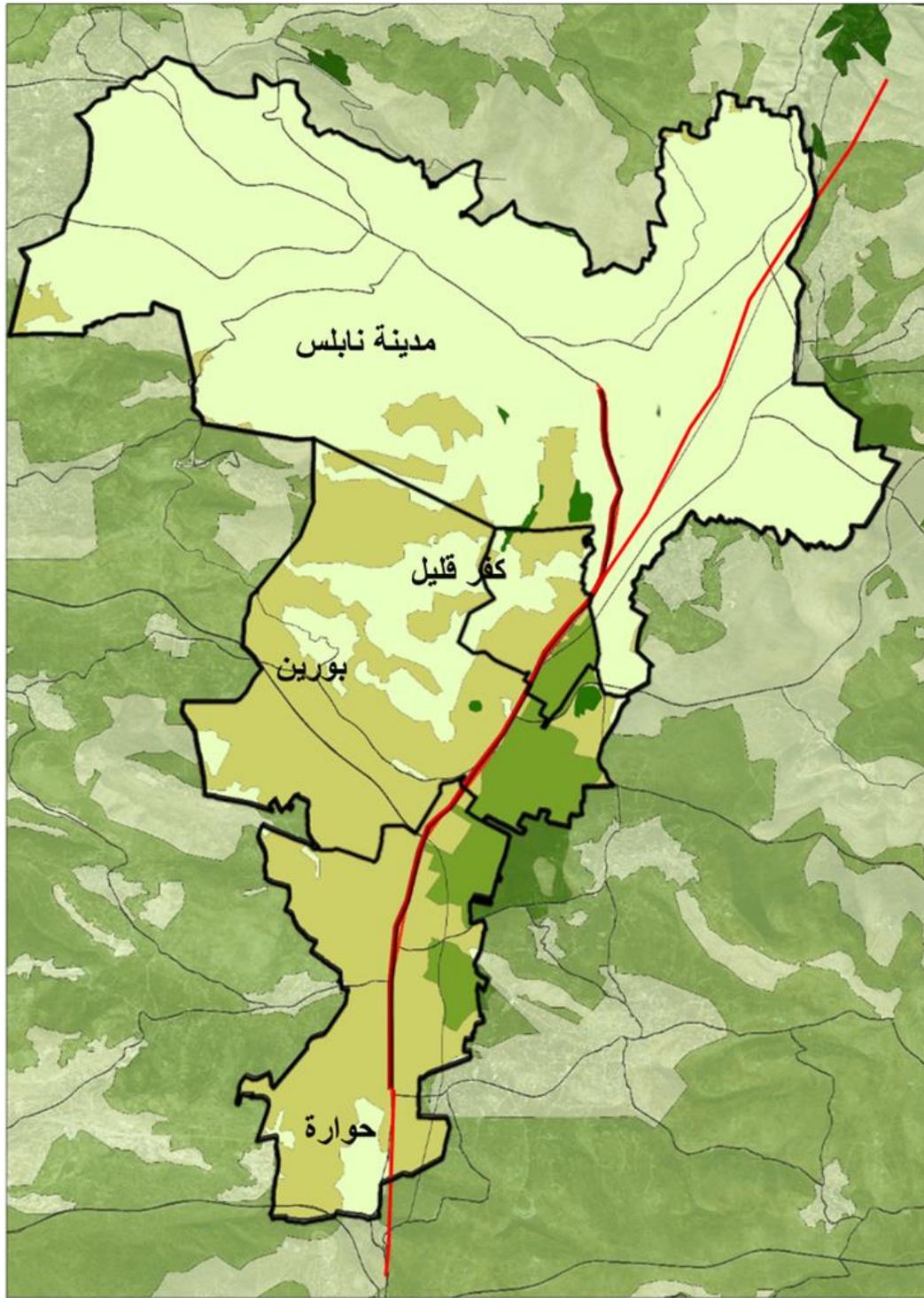


خريطة (3): موقع الشارع بالنسبة للتجمعات المارة فيه

• التتخيص الطبيعي (natural)

- قيمة الاراضي الزراعية :

يمتاز الشارع بوجود تصنيفات مختلفة من القيمة الزراعية حيث يمر فيه اراضي ذات قيمة زراعية عالية ومتوسطة وقليلة، وما يميز الشارع بشكل اكبر وجود سهل حوارة، حيث يعتبر ثاني اكبر سهل في الضفة الغربية بعد سهل مرج بن عامر بمساحة 4000 دونم. وهذا ما يجعلنا نفكر باستثمارات اقتصادية زراعية لتوفير فرص عمل. والخريطة ادناه رقم (4) توضح القيم الزراعية على طول الشارع.



قيمة الاراضي الزراعية

مفتاح الخارطة

شارع الدراسة —

الطرق —

شارع اقليمي —

القيمة الزراعية

غابات

قيمة زراعية عالية

قيمة زراعية متوسطة

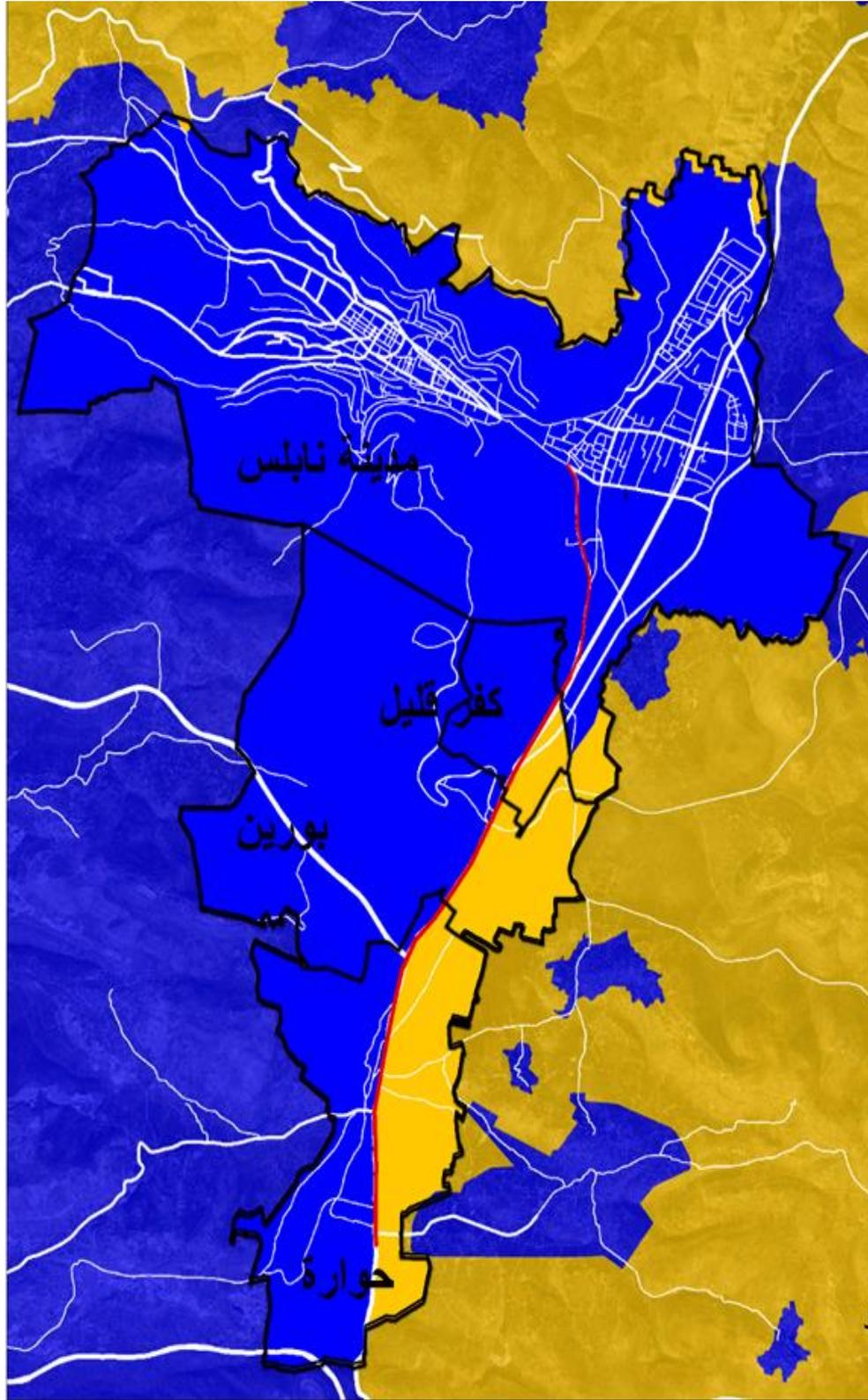
قيمة زراعية منخفضة

0 10 50 100

الخريطة(4): قيمة الاراضي الزراعية

- المشهد الطبيعي

يعتبر الشارع ذات مشهد طبيعي بسبب السهل ذات المساحة الكبيرة. ومشاهد على الجهة الاخرى من السهل لا يوجد فيها مشهد طبيعي وباعتبار التوسع العمراني غير ممتد لتلك المنطقة يمكن تعزيز المنطقة لمنع التوسع وتعزيز المشهد الطبيعي. والخريطة أدناه (5) توضح المشهد الطبيعي



مشهد طبيعي

مفتاح الخارطة

شارع الدراسة —

الطرق —

شارع اقليمي —

مناطق ذات مشهد طبيعي

مناطق لا يوجد فيها مشهد

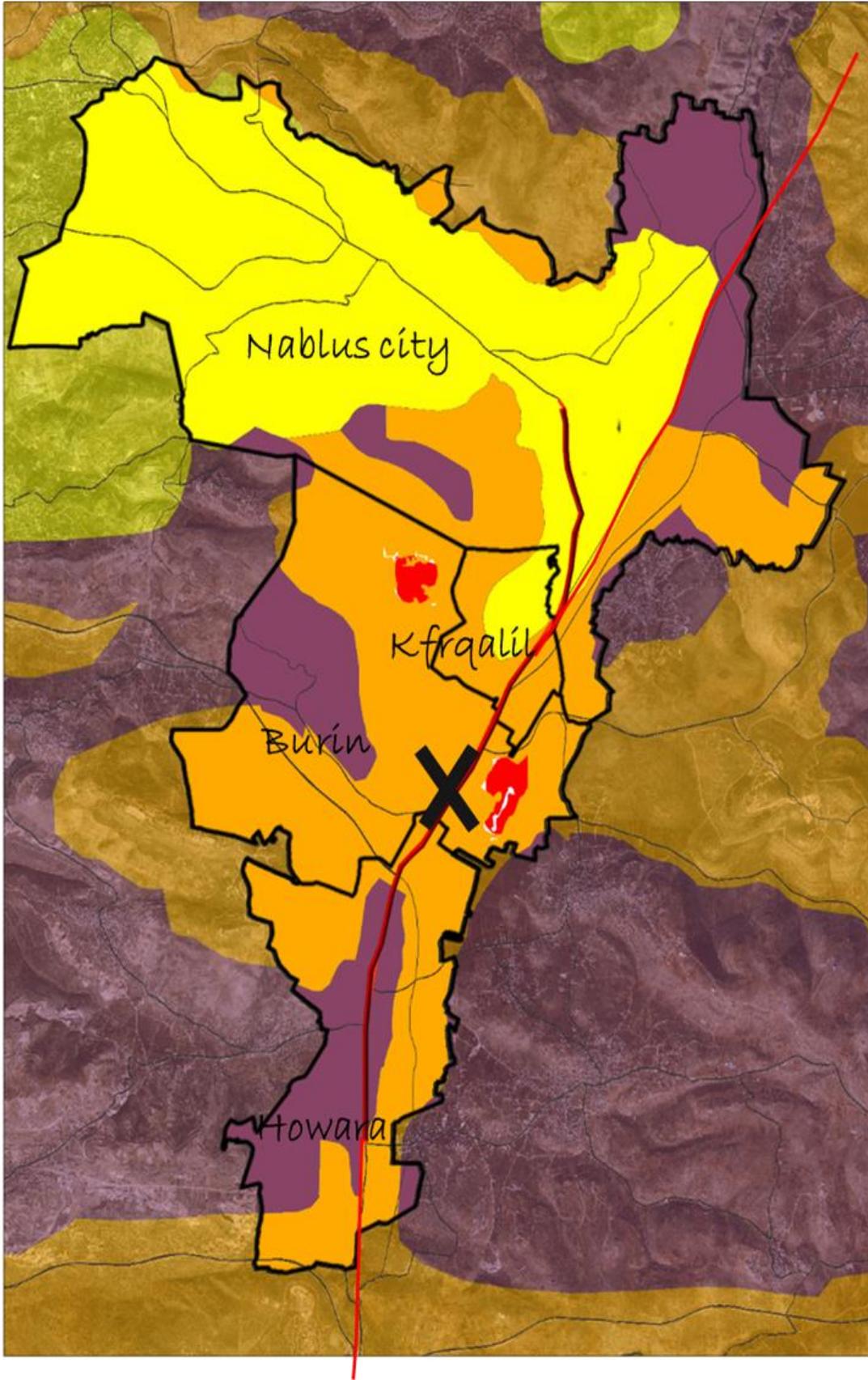
طبيعي

الخريطة (5): المشهد الطبيعي

• تشخيص من صنع الانسان (manmade)

- الوضع الجيوسياسي

يمر الشارع بثلاث تصنيفات للوضع الجيوسياسي ونسبة التصنيف أ التابع للسلطة الفلسطينية 27% من طول الشارع، وتصنيف ب 41% وتصنيف ج 31%. وكما ذكر سابقا يوجد في الشارع حاجز حوارة اذا تم اغلاقه يفصل تجمعات الشمال مع الوسط. ويوجد على جانب الشارع معسكر الارتباط الاسرائيلي ومستعمرة براخاه. وتوضح الخريطة(6) ذلك.



الوضع الجيوسياسي

مفتاح الخارطة

شارع الدراسة —

الطرق —

شارع اقليمي —

الوضع الجيوسياسي

اراضي أ

اراضي ب

اراضي ج

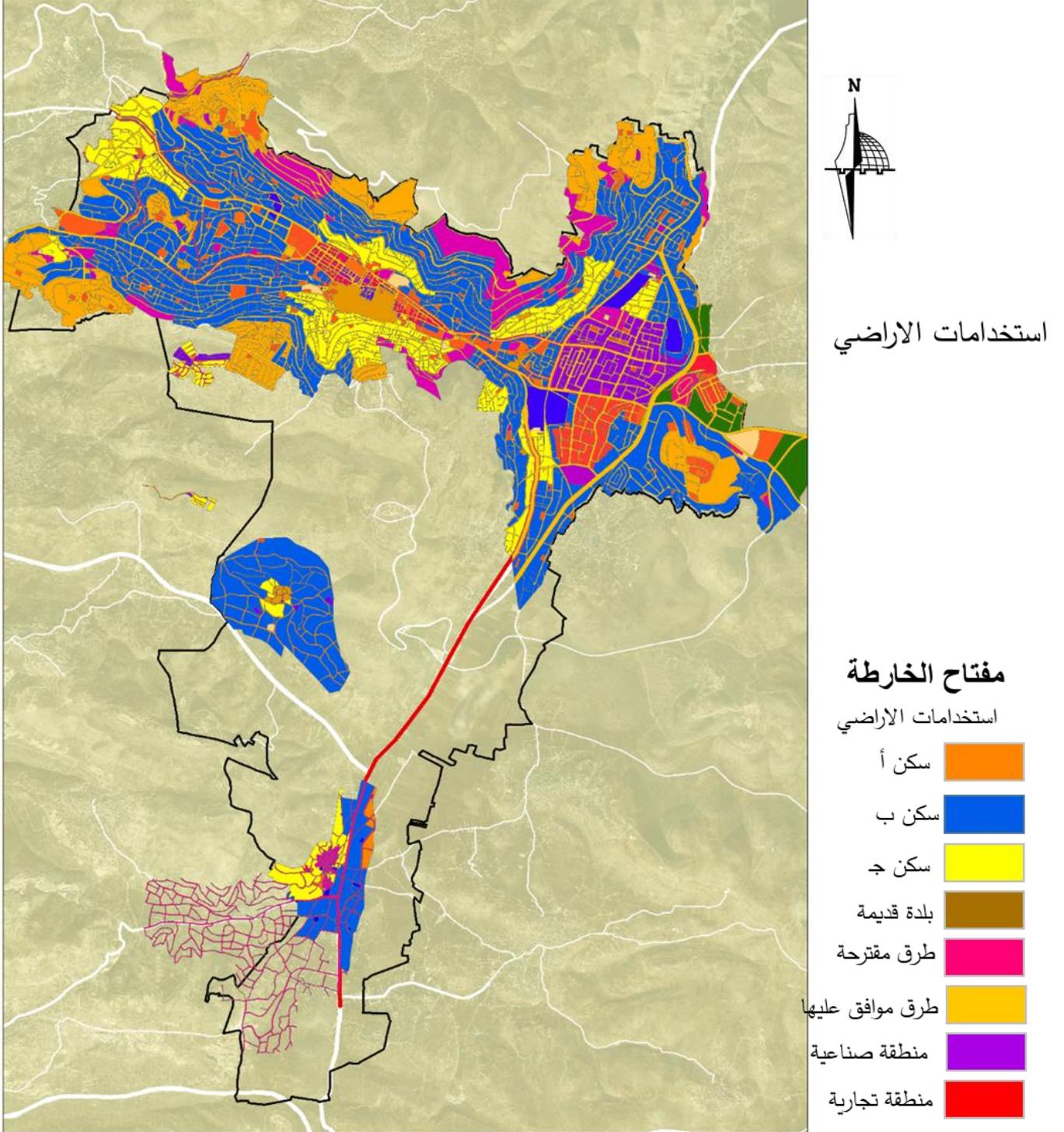
مستعمرات

0 10 50 100

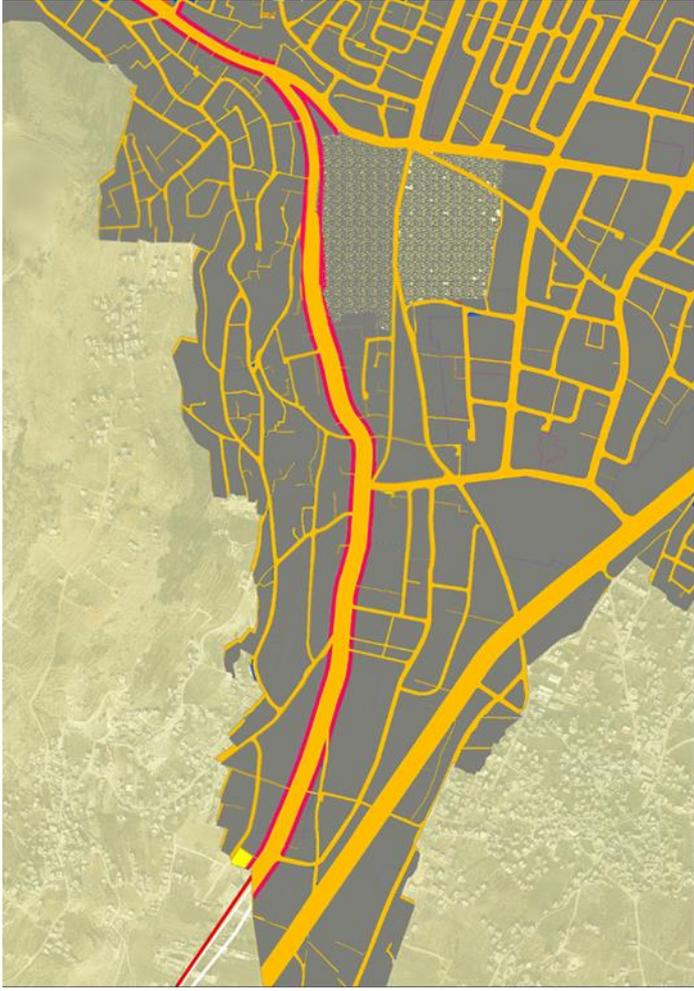
الخريطة(6): الوضع الجيوسياسي

- استعمالات الاراضي

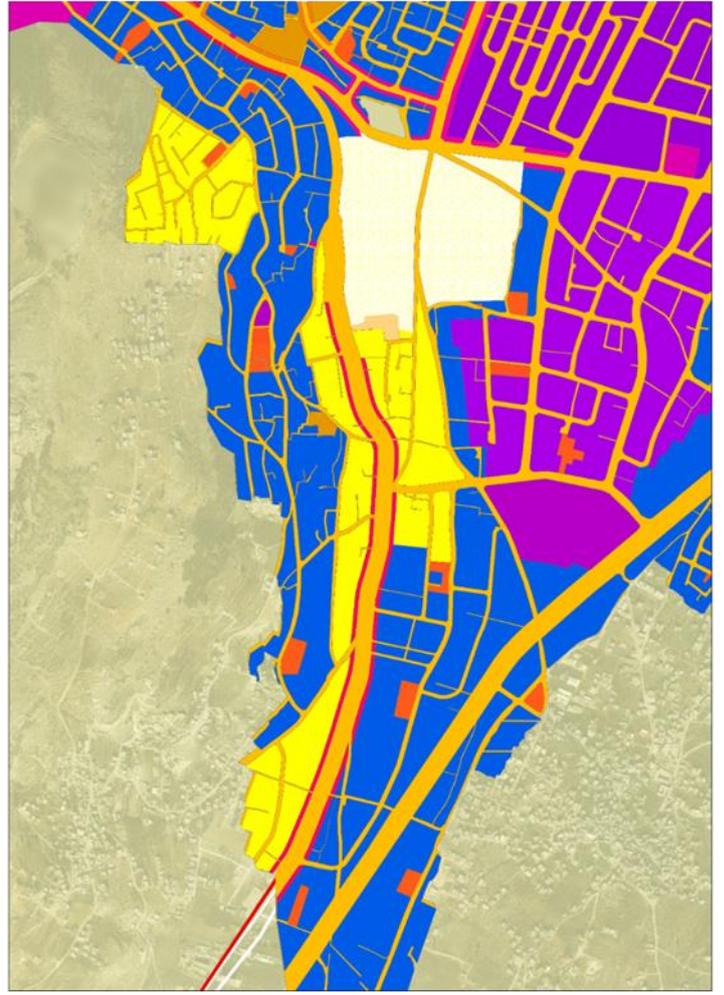
تم مقارنة استخدامات الاراضي المقترحة في المخطط الهيكل للشارع مع الواقع الحالي. وتم التوصل الى ان الشارع بطوله تجاري لكن جزئية حوارة ضمن سكن ب و ج، وجزئية شارع القدس الى حد معين تجاري. ونوضح ذلك بالخرائط التالية(7،8،9،10،11).



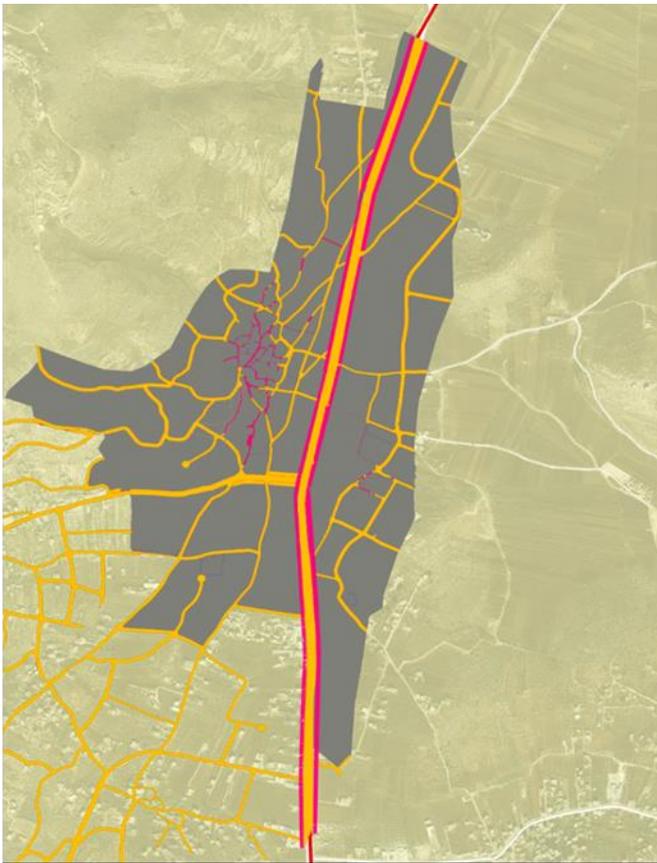
الخريطة (7): استخدامات الاراضي حسب المخطط الهيكل



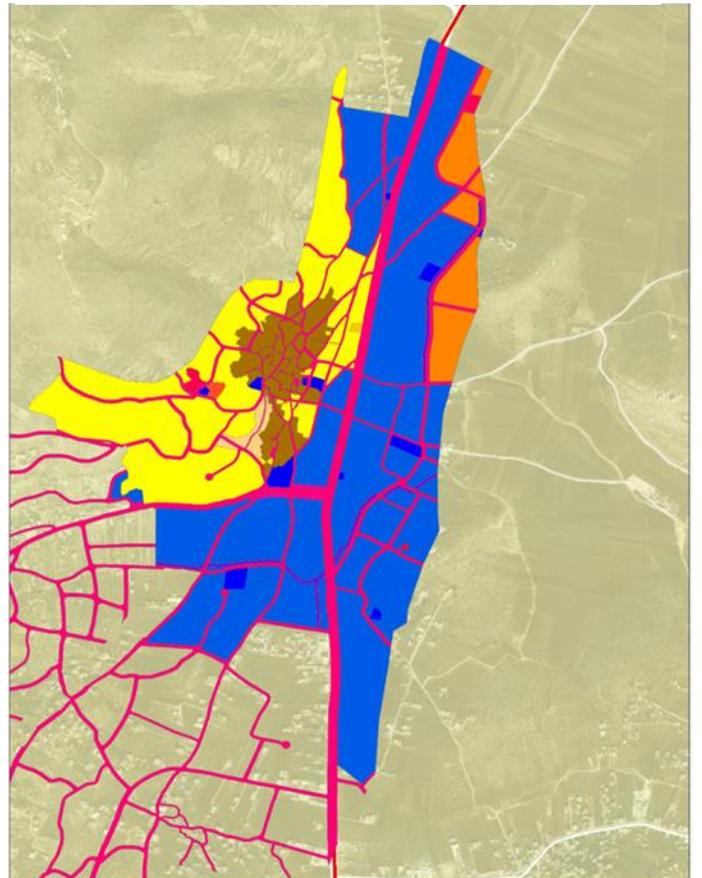
الخريطة(9): استخدامات اراضي حسب الواقع (الفعلي) شارع القدس



الخريطة(8): استخدامات اراضي حسب المخطط الهيكلي (مقترح)



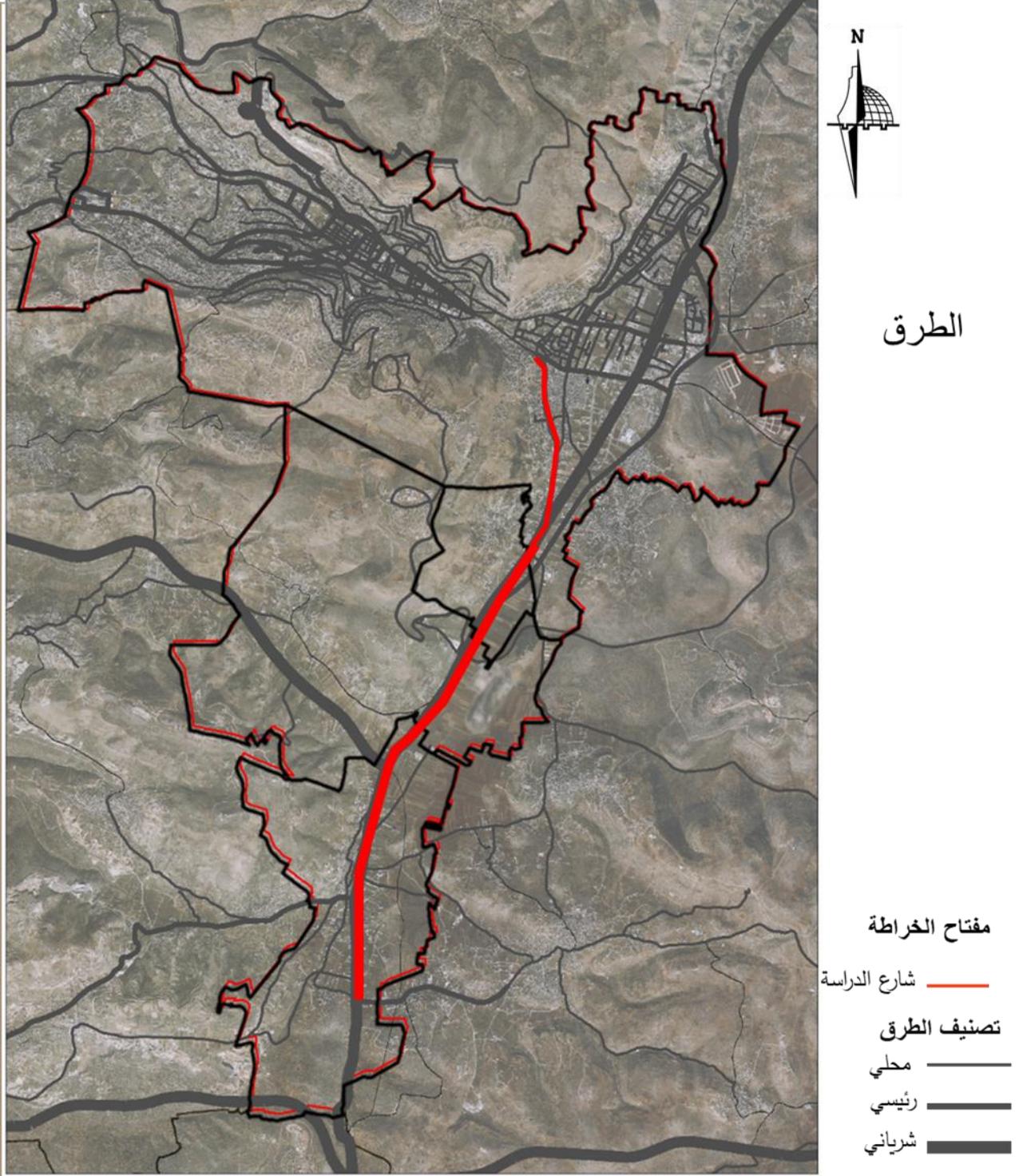
الخريطة(11): استخدامات اراضي حسب الواقع (الفعلي) حوارة



الخريطة(10): استخدامات اراضي حسب المخطط الهيكلي (مقترح)

- الطرق

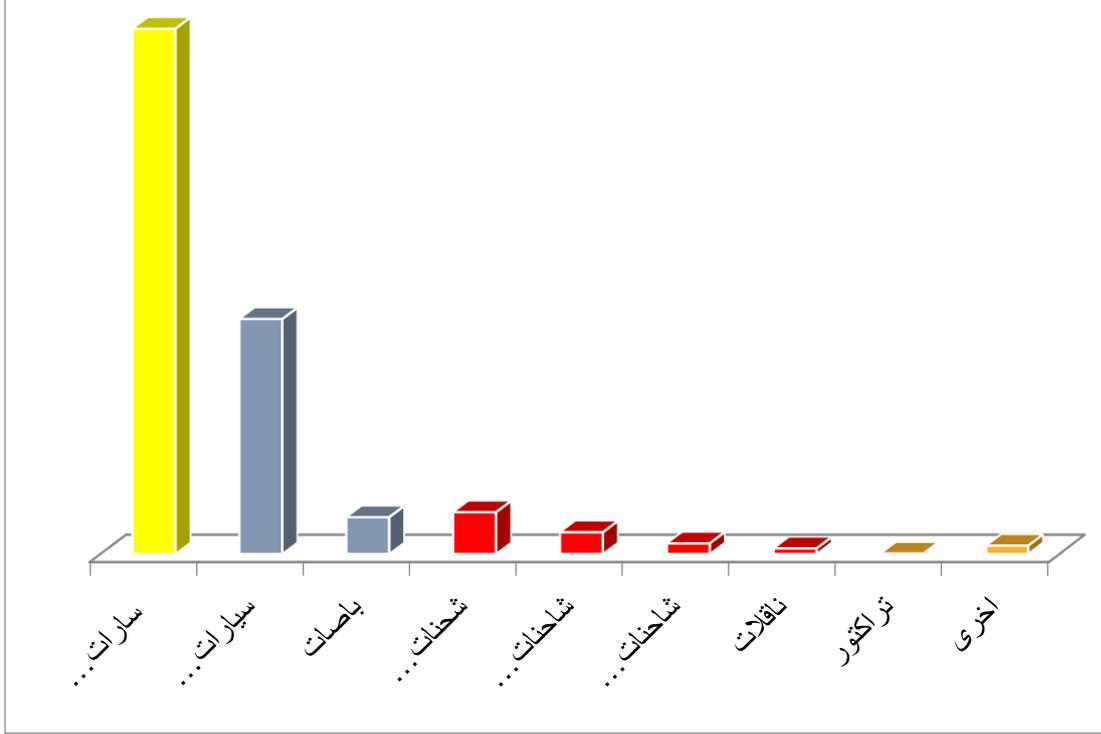
يمر الشارع ضمن تصنيفين اقليمي ورئيسي بعروض مختلفة. وتوضح الخريطة(12) الطرق وتصنيفاتها.



الخريطة(12): تصنيفات الطرق

- الحجم المروري

يعد الشارع حيوي من ناحيا المحلات والسيارات، حيث يصل عدد السيارات في ايام معينة الى 14500 سيارة، وتم الاستناد في العد المروري لمشروع تخرج طلاب في القسم المدني لمعرفة نسبة المركبات المارة حسب نوعها والشكل البياني التالي (1) يوضح ذلك.



الشكل البياني (1): يوضح نسبة المركبات حسب نوعها.

بالاعتماد على دراسة الطلاب ايضا تم الاستعانة بالعد المروري عند الدورات لتوقع العد الحالي والتنبؤ للعد المستقبلي (بعد 20 سنة). وتم اعتماد معدل النمو: 5% ويوضح ذلك زيادة في اعداد المركبات مع القدرة على توسعة الشارع. والجداول (1) و(2) توضح التوقع والتنبؤ.

| دوار عينابوس | الشمال | | | الجنوب | | | الغرب | | |
|------------------|----------------|------|---------|--------|----------------|---------|-------|------|---------|
| | على طول الشارع | يمين | المجموع | يسار | على طول الشارع | المجموع | يسار | يمين | المجموع |
| الحجم المروري | 700 | 98 | 797 | 31 | 878 | 909 | 62 | 48 | 110 |
| مؤشر ساعة الذروة | 0.96 | | | 0.91 | | | 0.9 | | |

| دوار بيتا | الجنوب | | | الشمال | | | الشرق | | |
|-----------------|----------------|------|---------|--------|----------------|---------|-------|------|---------|
| | على طول الشارع | يمين | المجموع | يسار | على طول الشارع | المجموع | يسار | يمين | المجموع |
| الحركة المرورية | 690 | 31 | 721 | 87 | 623 | 698 | 15 | 72 | 87 |
| الحجم | | | | | | | | | |
| مؤشر الذروة | 0.88 | | | 0.83 | | | 0.78 | | |

| دوار قفيلية | الشمال | | | الجنوب | | | الغرب | | |
|------------------|----------------|------|---------|--------|----------------|---------|-------|------|---------|
| | على طول الشارع | يمين | المجموع | يسار | على طول الشارع | المجموع | يسار | يمين | المجموع |
| الحركة المرورية | 834 | 192 | 1025 | 36 | 647 | 683 | 32 | 151 | 184 |
| الحجم | | | | | | | | | |
| مؤشر ساعة الذروة | 0.89 | | | 0.89 | | | 0.82 | | |

الجدول (1): العد المروري على الدوارات في عام 2019

| عينابوس | الشمال | | | الجنوب | | | الغرب | | |
|------------------|----------------|------|---------|--------|----------------|---------|-------|------|---------|
| | على طول الشارع | يمين | المجموع | يسار | على طول الشارع | المجموع | يسار | يمين | المجموع |
| الحركة المرورية | 2487 | 348 | 2835 | 110 | 3121 | 3231 | 219 | 172 | 391 |
| الحجم | | | | | | | | | |
| مؤشر ساعة الذروة | 0.96 | | | 0.91 | | | 0.90 | | |

| بيتا | الجنوب | | | الشمال | | | الشرق | | |
|------------------|----------------|------|---------|--------|----------------|---------|-------|------|---------|
| | على طول الشارع | يمين | المجموع | يسار | على طول الشارع | المجموع | يسار | يمين | المجموع |
| الحركة المرورية | 2454 | 110 | 2564 | 310 | 2216 | 2483 | 52 | 257 | 310 |
| الحجم | | | | | | | | | |
| مؤشر ساعة الذروة | 0.88 | | | 0.83 | | | 0.78 | | |

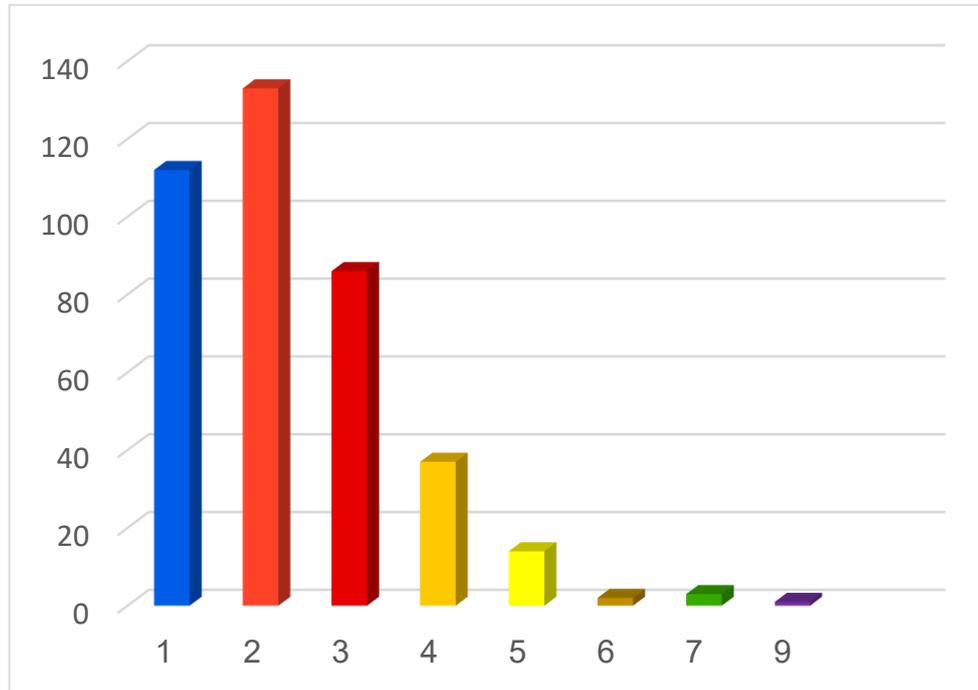
| قفيلية | الشمال | | | الجنوب | | | الغرب | | |
|------------------|----------------|------|---------|--------|----------------|---------|-------|------|---------|
| | على طول الشارع | يمين | المجموع | يسار | على طول الشارع | المجموع | يسار | يمين | المجموع |
| الحركة المرورية | 2964 | 681 | 3645 | 129 | 2301 | 2430 | 114 | 538 | 653 |
| الحجم | | | | | | | | | |
| مؤشر ساعة الذروة | 0.89 | | | 0.89 | | | 0.82 | | |

الجدول (2): العد المروري المتوقع لعام 2039.

• التشخيص الفيزيائي (physical)

- عدد الطوابق

اعتمدت طريقة الحصول على هذه البيانات على السموح الميدانية بشكل كامل، وقد شملت عدد الطوابق واستخدامات المباني واستخدامات الطابق الاول. ونلاحظ في الخريطة ادناه ان اغلب



الارتفاعات الموجودة على الشارع من 1-3 طابق ويوضح الرسم البياني ذلك في النسب.

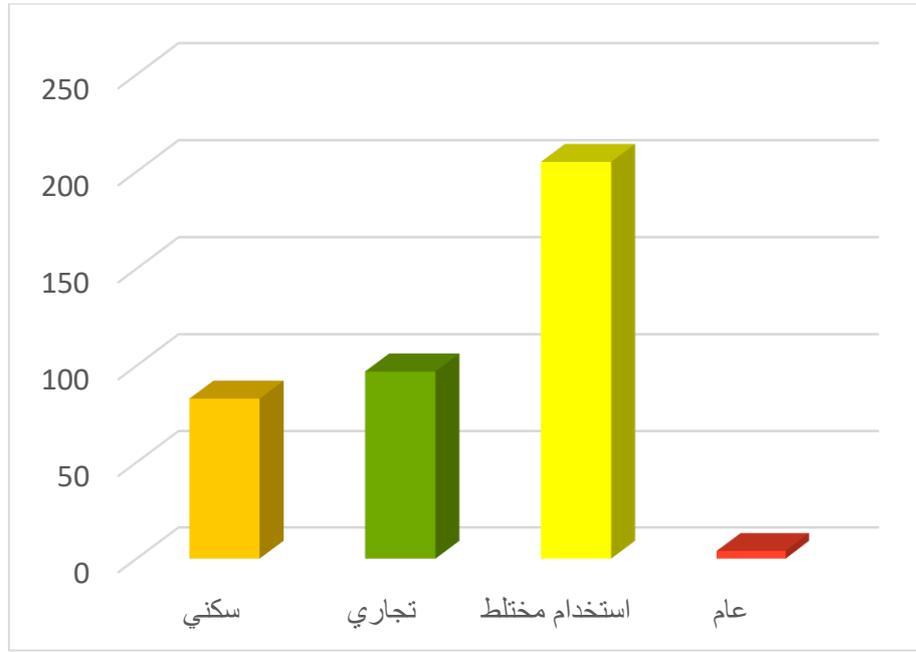
الرسم البياني (2): يوضح
نسب عدد المباني
بارتفاعات مختلف



الخريطة(13): عدد الطوابق للمباني المطلة على الشارع

- استخدامات المباني

نلاحظ ان المباني ذات الاستخدام المتعدد تحتل النسبة الاكبر من المباني وتتوزع النسب الاخرى على المباني السكنية والعامّة والتجارية، ويوضح ذلك من خلال الخريطة ادنا والرسم البياني.



ارسم البياني (3): نسب استخدامات المباني



استخدامات المباني



الخريطة(14): استخدامات المباني المطلة على الشارع

- استخدام الطابق الاول

يوجد استخدامات مختلفة تجارية على طول الشارع وهذا ما يميز الشارع بتنوع التجارة ويوجد نسبة لا بأس بها من محلات تصليح السيارات تحديدا جزئية شارع القدس. والخريطة توضح ذلك.



الخريطة(15): استخدام الطابق الاول للمباني المطلة على الشارع

• التشخيص البصري (visual)

- التلوث

عندما نقول شارع نابلس حوارة يخطر ببال السامع اذا كان على معرفة بالشارع التلوث البصري الموجود على الشارع وعدم التنظيم حيث يوجد مشاطب السيارات المستعملة على طول الشارع بمساحات كبيرة وباعداد اكبر والمحاجر على طرف الشارع والصور التالية (6) توضح ذلك.



الصورة(1): توضح مشاطب السيارات في الشارع



الصورة(2): المحاجر

- مواد البناء والالوان

واجهه الشارع على الجهتين تعاني من تلوث بصري من مواد البناء النخالفة بشكل كبير والالوان العديدة حتى في المبنى الواحد والصور التالية توضح ذلك.



الصورة(3): مواد البناء على الواجهة المطلة على الشارع



الصورة(9): الوان مواد البناء المستعملة

3.4 تحليل الايجابيات والسلبيات

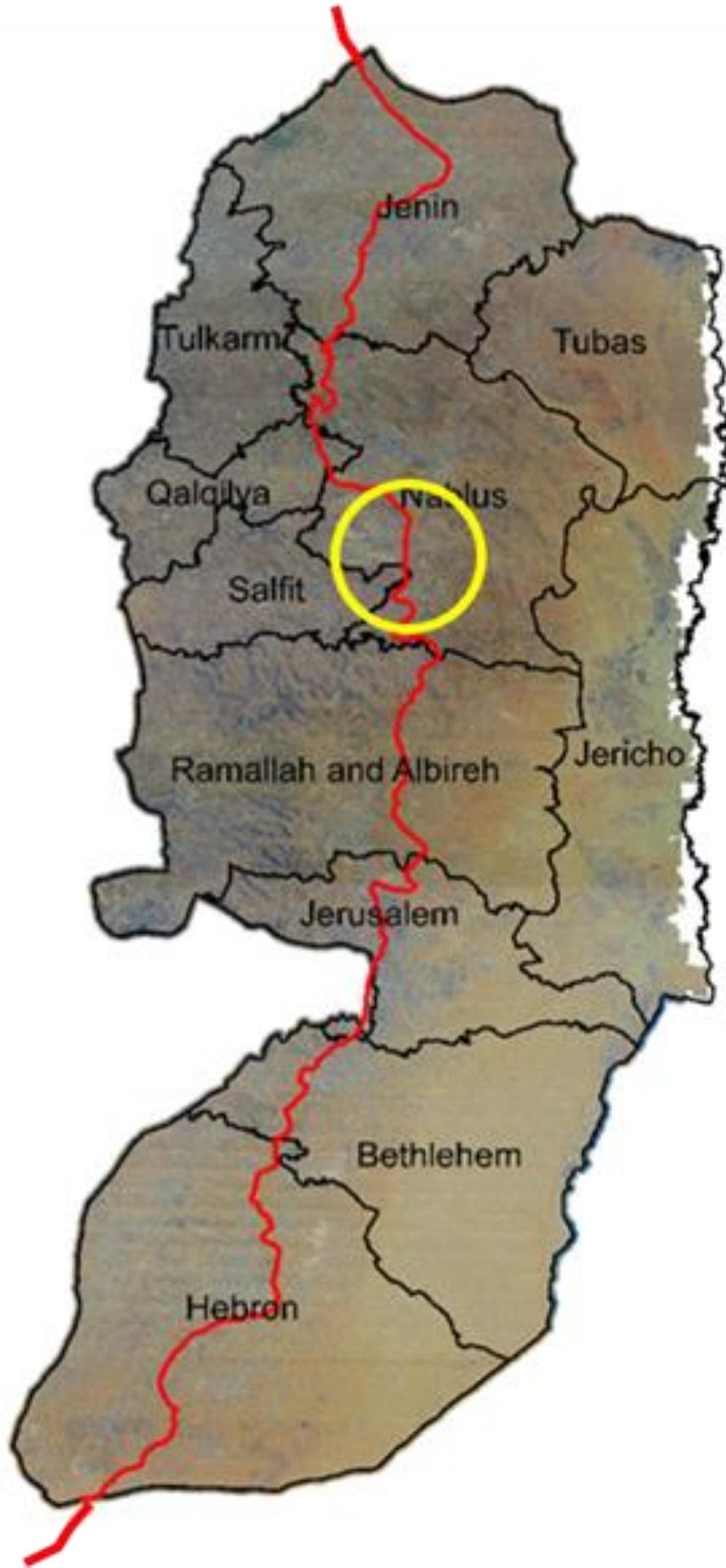
ونتوصل بعد تشخيص الواقع الحالي من خلال كافة الجوانب الى مؤثرات ايجابية تساعد في تطوير الشارع وسلبيه تواجه وتحد التطوير .

الايجابيات :

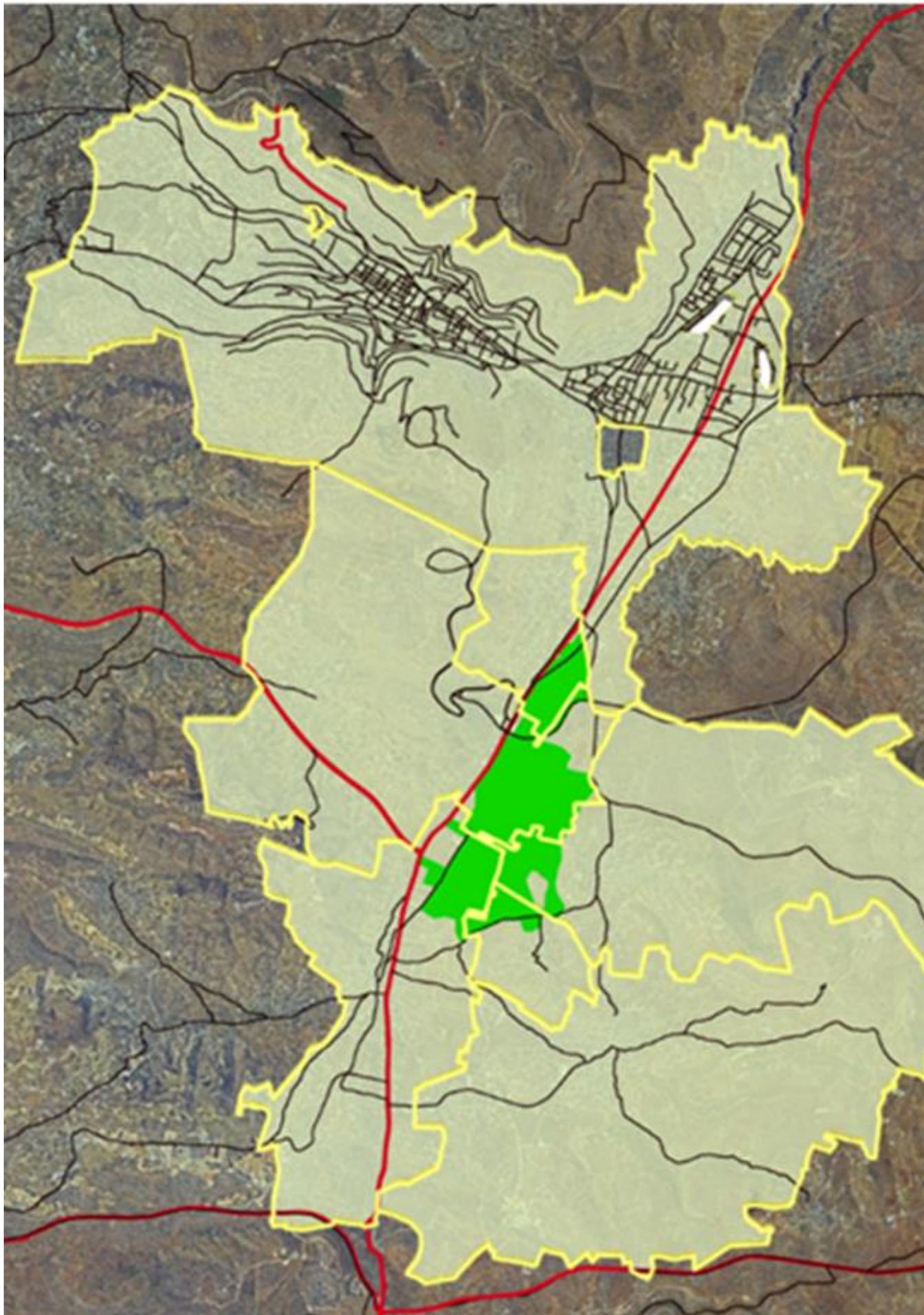
1. طريق اقليمي رابط مما يجعل التفكير في باقتصاد اقليمي يشمل المحافظات الى حد كبير. خريطة (16)
2. سهل حوارة الذي يمثل مساحة كبيرة مما يوفر فرص عمل واستثمارات اقتصادية زراعية. خريطة (17)
3. الحركة المرورية العالية في الشارع مما يجعله شارع ذات حركة حيث يمر كما ذكر سابقا 14500 سيارة يوميا.
4. شارع حيوي اقتصاديا ويستدل بذلك من خلال المعارض سواء سيارات او مفروشات و مطاعم وبنوك وحلويات. خريطة (18)
5. وجود طرق بديلة لتخفيف اثر الازمة المرورية في الشارع. خريطة (19) وتوضح الخرائط التالية الايجابيات مكانيا.

السلبيات :

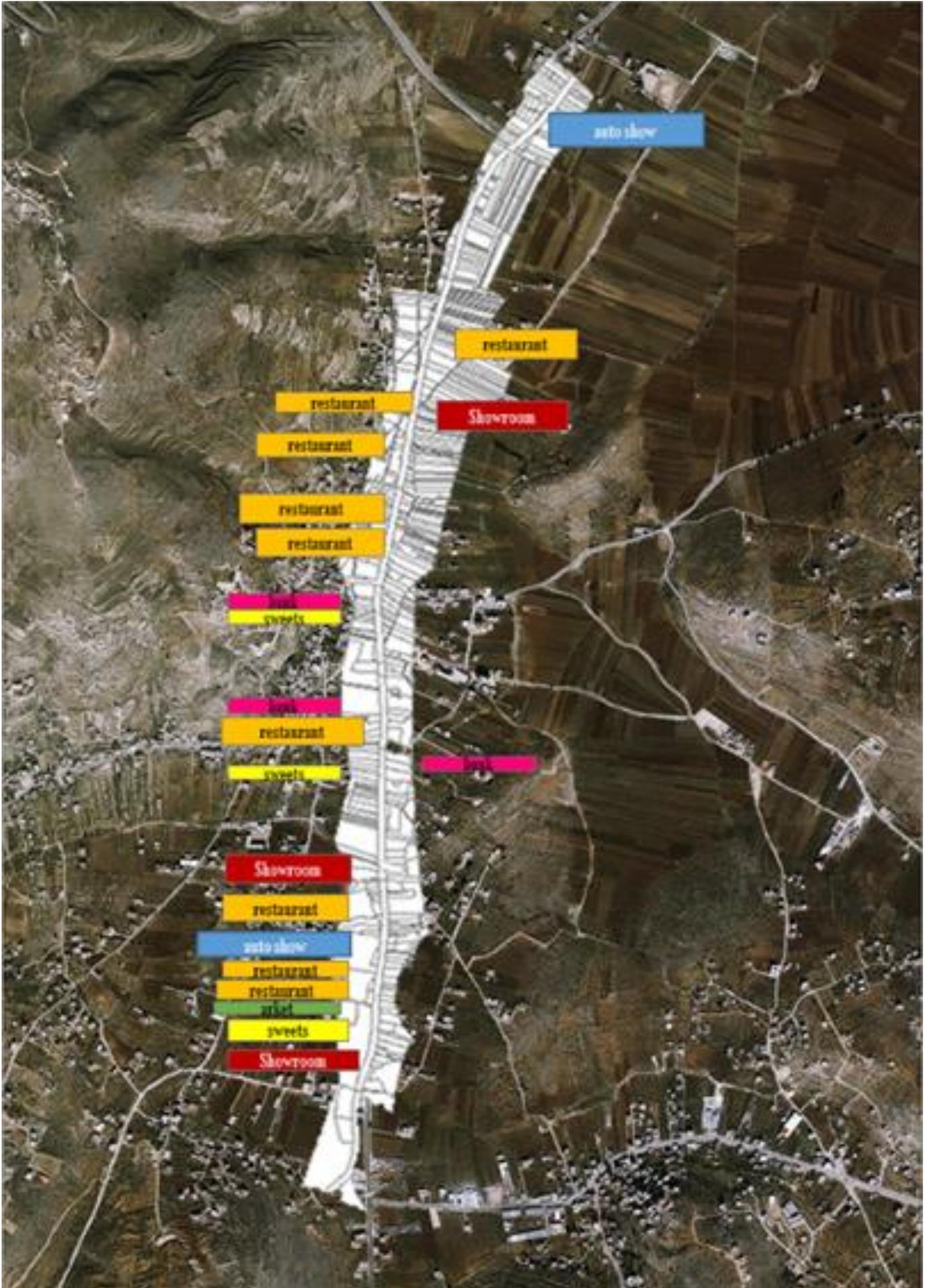
1. الوضع الجيوسياسي في الشارع مما يجعل امكانية التعامل مع كوحدة واحدة ضعيف بسبب وجود حاجز حوارة وتصنيفه تحت سيطرة الاحتلال. خريطة (20)
2. وجود المحاجر والمصانع في الشارع وعشوائية البناء في المخيم. خريطة (20)
3. قدرة الشارع غير المستوعبة للسيارات المارة الحالية ولا المستقبلية.
4. ضعف في تصريف مياه الامطار مما يجعل الشارع يفيض في ايام الشتاء ويعيق الحركة.
5. عدم وجود ارصفة ومحدودة مصفات السيارات.
6. التلوث البصري الموجود وباعتبار الشارع مدخل لمدينة نابلس. خريطة (22)



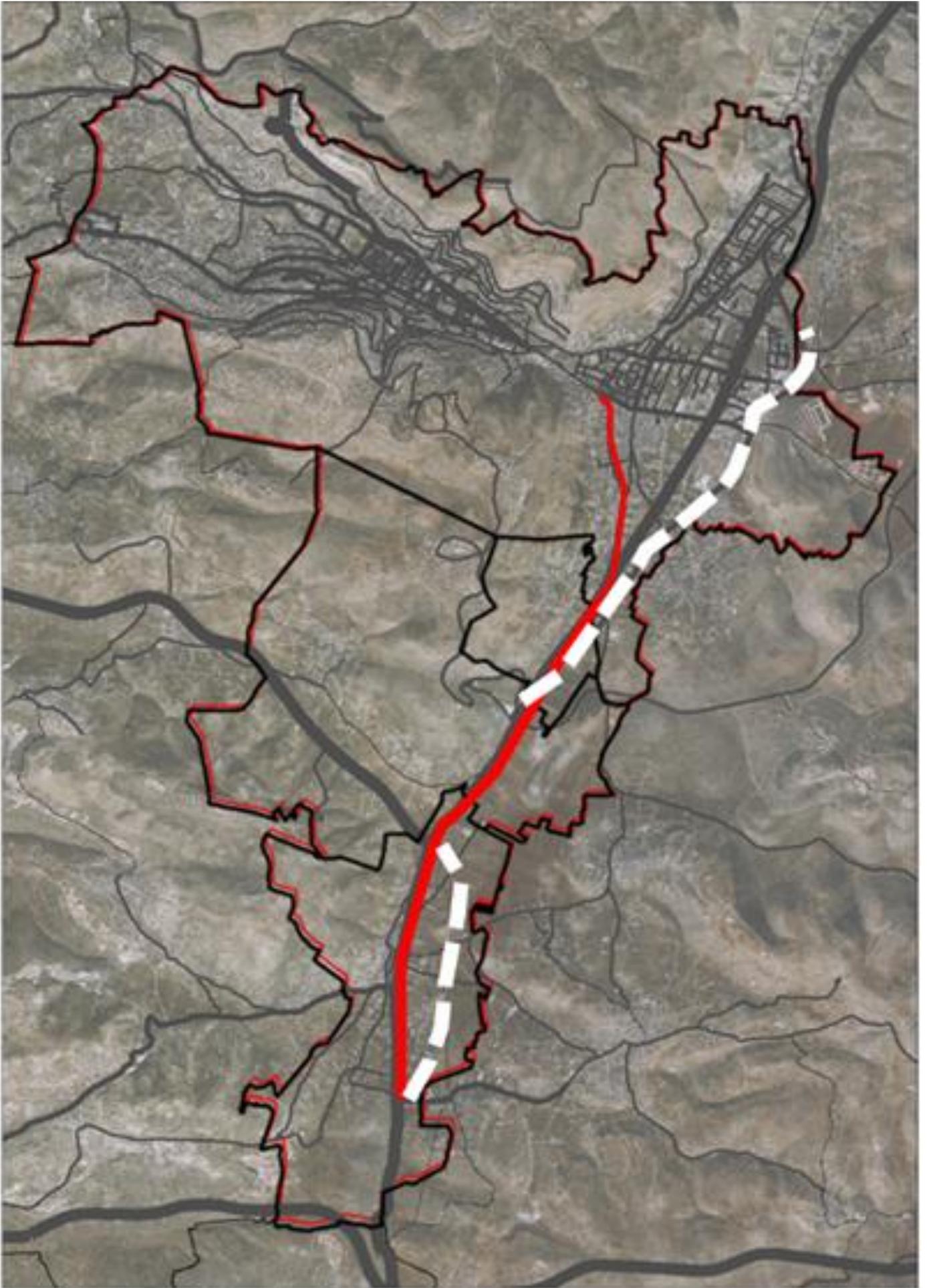
الخريطة(16): الشارع الاقليمي المار بشارع الدراسة



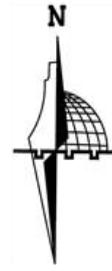
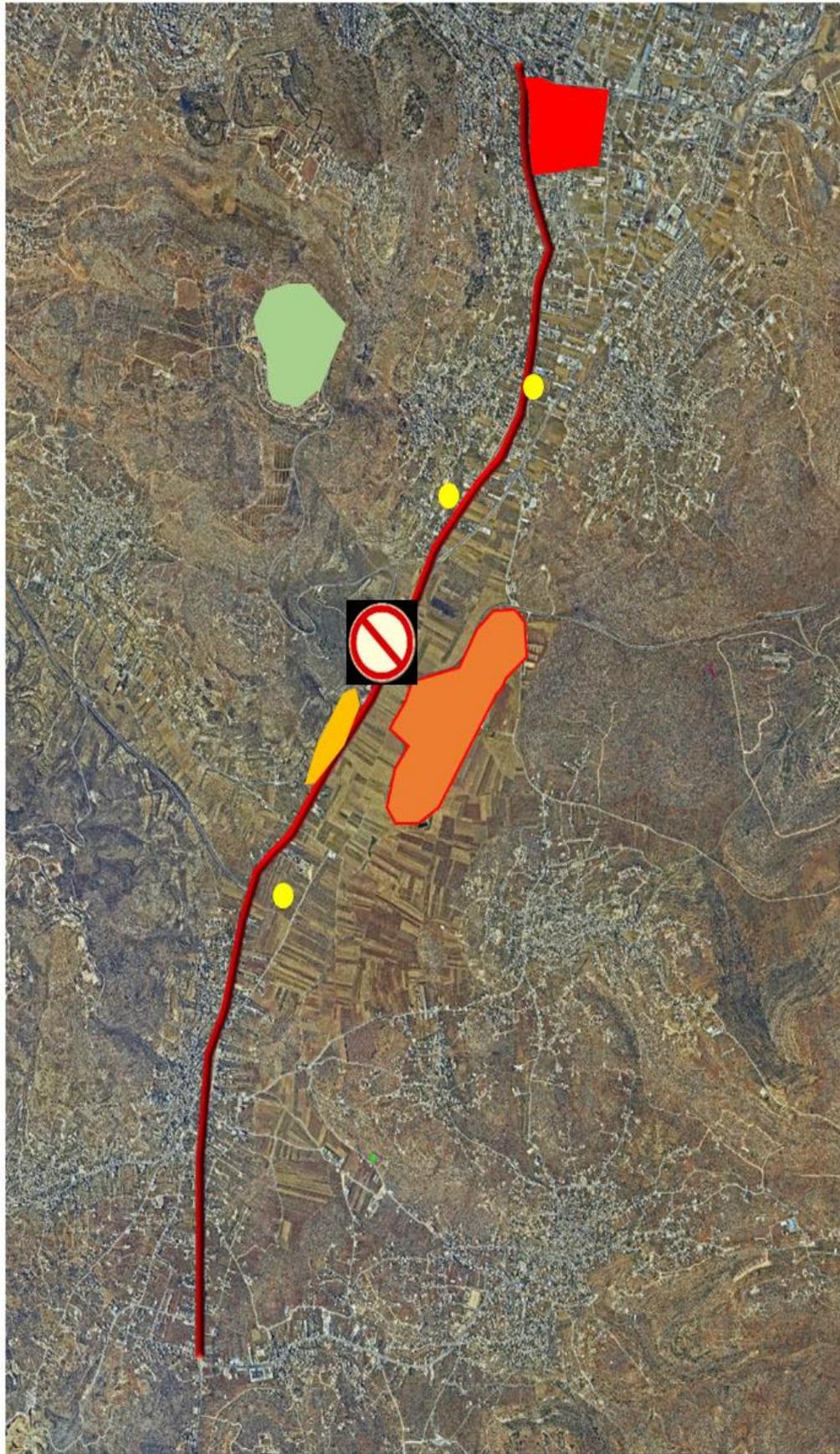
الخريطة(17): توضح سهل حوارة



الخريطة (18): الحركة الاقتصادية باستدلال المعارض والمطاعم في جزء حوارة



الخريطة(19): الشوارع البديلة لشارع نابلس حوارة للتخفيف من الازمة



السليبات

مفتاح الخارطة

- مخيم
- مستعمرة
- مصانع
- معسكر اسرائيلي
- مهاجر
- حاجز /

الخريطة (20): التحديات في شارع نابلس حوارة المتمثلة في الوضع السياسي



الاستخدامات المتضادة

- مفتاح الخارطة
 استخدامات الطابق الاول
- تجاري
 - تصليح سيارات
 - سكني

الخريطة (21): التحديات المتمثلة في الاستخدامات المتضادة



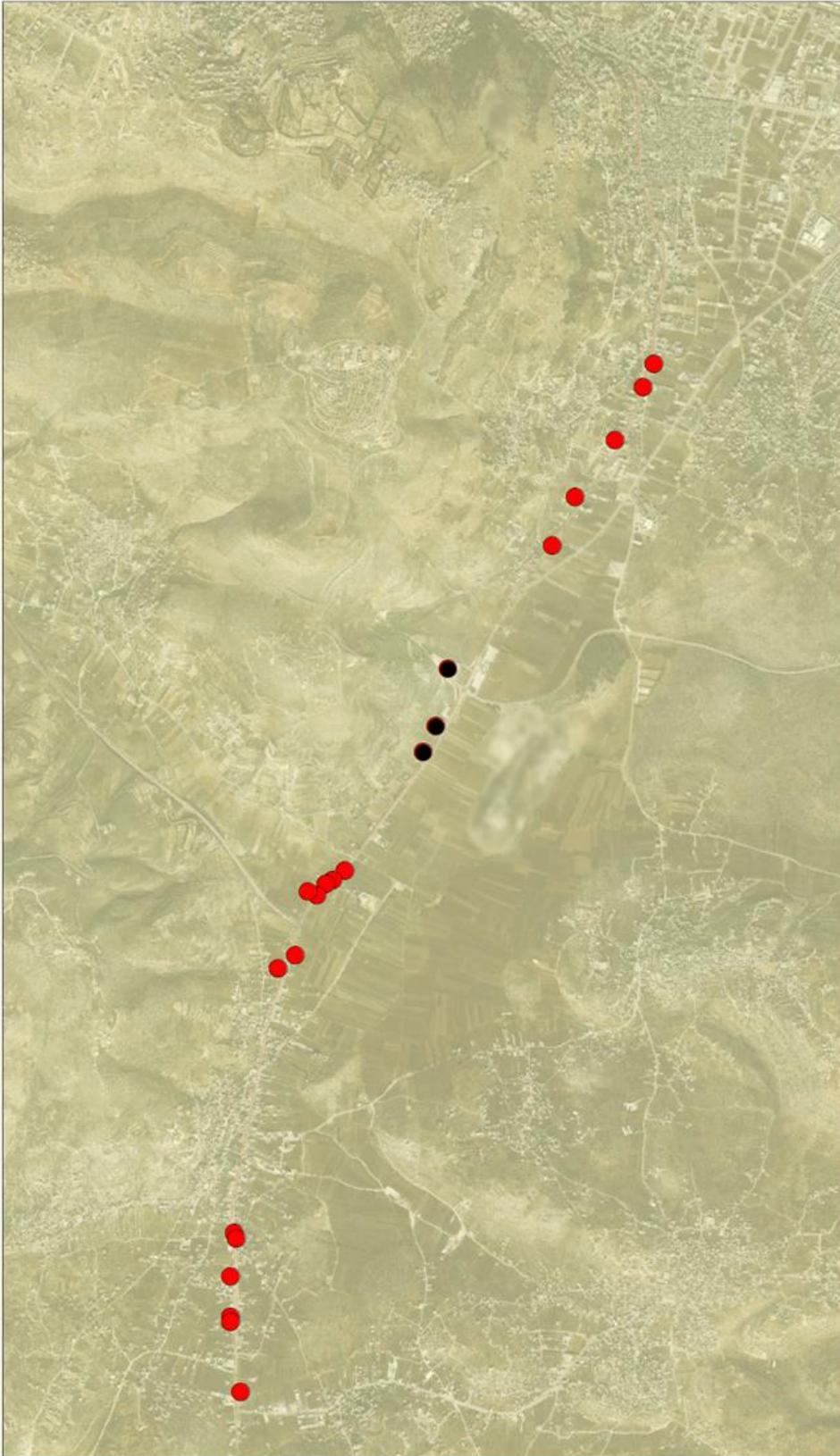
الصورة (5-6):توضح وضع الارصفة في الشارع



التلوث

مفتاح الخارطة

- مشاطب السيارات
- محاجر



الخريطة(23): مصادر التلوث الجوي والبصري في الشارع

5. الفصل الخامس

1.5 فكرة المشروع

تقوم فكرة المشروع على محورين مهمين وهما تنظيم استخدامات الاراضي بما يضمن فكرة التطوير ومحور الطرق لضمان السير المروري المنظم وعدم وجود ازدحام. رؤية المشروع تكمن في تكوين شارع متكامل،جاذب اقتصاديا،وامن. خريطة(23) ولتنفيذ تلك الرؤيا تم وضع خطوات مختصرة في ثلاثة اهداف:

1. تنظيم استخدامات الاراضي على طول الشارع.

2. تزويد بيئة جاذبة للمستثمرين.

3. خلق بيئة مناسبة للمشاة وامنه.

1. الطرق :

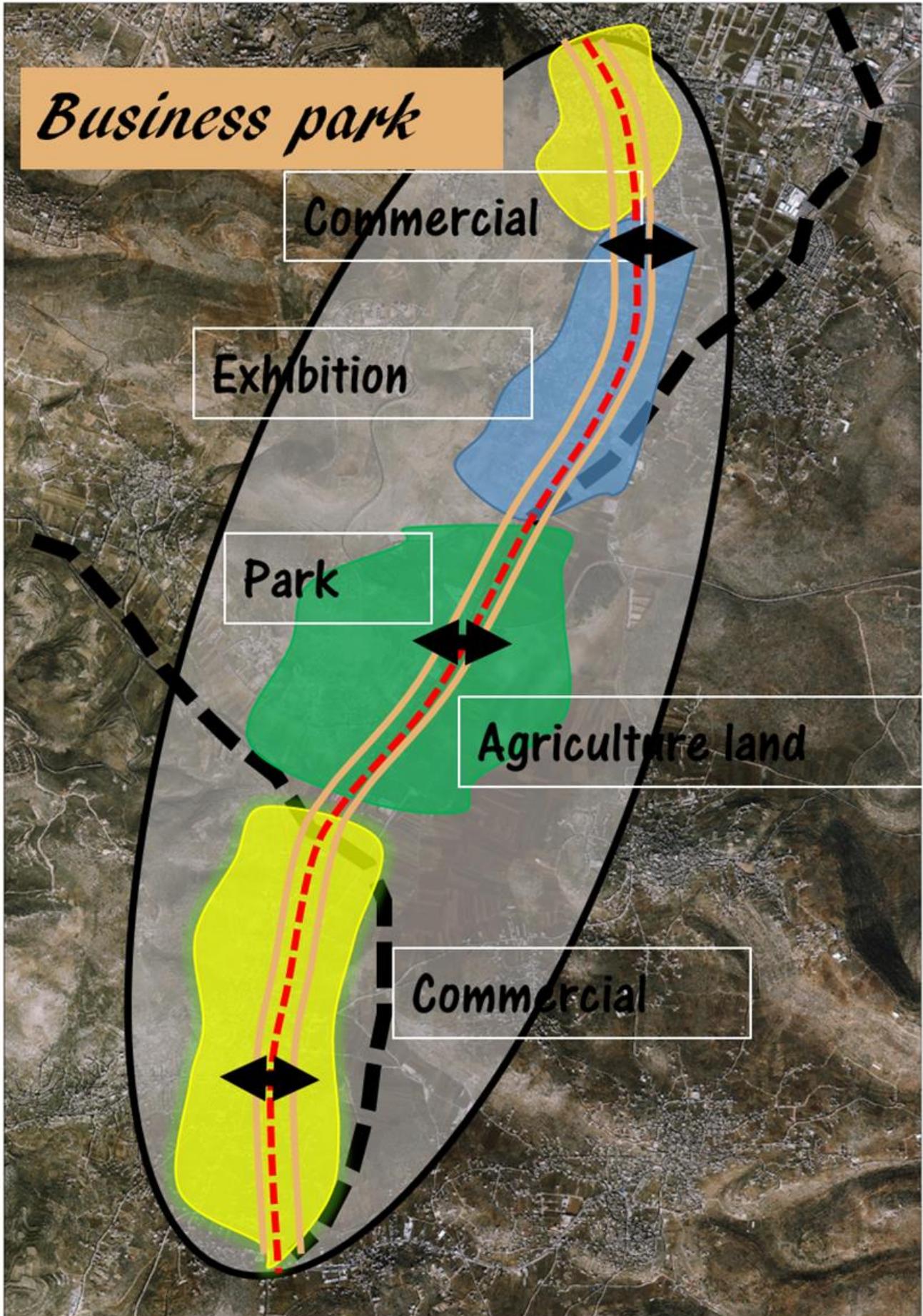
تتكون فكرة التطوير في البداية بتوحيد تصنيف الشارع الى ان يصبح الشارع بطوله ضمن تصنيف شارع رئيسي وايجاد بديل اخر للشارع الاقليمي في جزئية شارع حوارة باعتباره شارع اقليمي، وتوحيد عروض الشارع الى عرض مناسب بدون هدم اي مبنى لان ذلك غير وارد في القانون الفلسطيني، بالتالي تم توسعة الشارع الى عرض 25م الا جهة مخيم بلاطة بسبب التعدي الكبير تم توسعته الى 16م فقط.

جعل شارع حوارة شارع بطيء للسيارات والشاحنات والشارع البديل خط سريع.

2. استخدامات الاراضي :

فكرة توزيع الاستخدامات اي توزيع تفصيلي للاستخدام التجاري، وتم توزيع الشارع ضمن الرؤى المناسبة لكل جزئية، منها ارض معارض ومنها اراضي زراعية ومناطق تجارية مختلط .

وجعل الشارع ذو مشهد مناسب من خلال ازالة الملوثات وتوحيد شكل البناء على الواجهة المطلة على الشارع وغيرها.

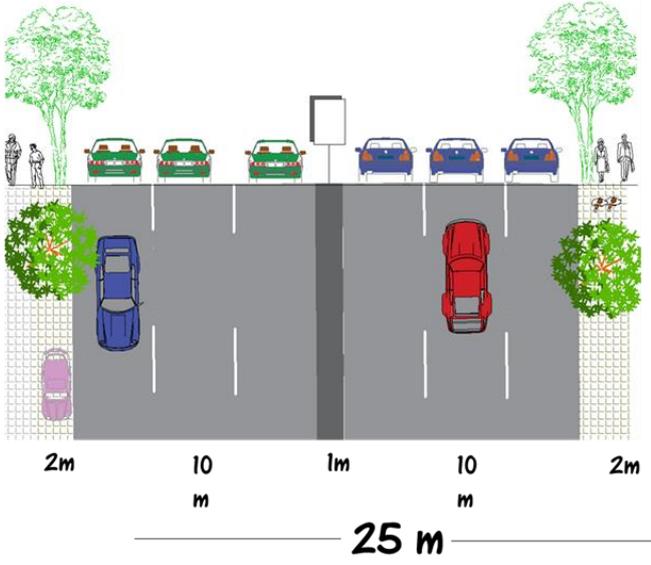


الخريطة(24): خريطة توضيحية لفكرة المشروع

2.5 خطوات تحقيق فكرة المشروع

1. توسعة عرض الشارع وتوحيده الى عرض 25م وفتح طريق بديل للتخفيف من

الازمة المرورية . خريطة(24)



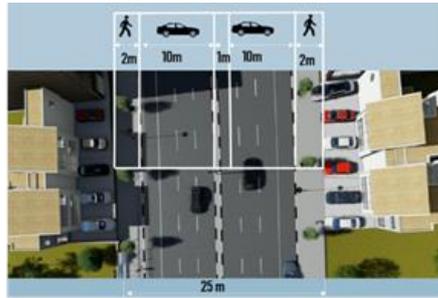
الصورة (7) : مقطع عرضي لعرض الشارع بعد التوسعة



خريطة(24): توسعة الشارع وفتح الشارع البديل

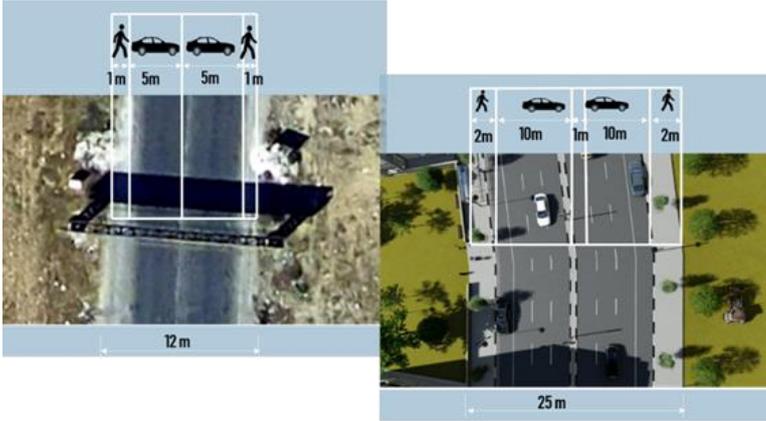


الصورة (8): التوسعة في الشارع من خلال ازالة التعدييات في جزء رقم 1



الصورة (9): التوسعة وتقسيم الشارع في جزء 2

خريطة(25): توسعة الشارع وفتح الشارع البديل



الصورة (10): توضح التوسعة في جزء 3

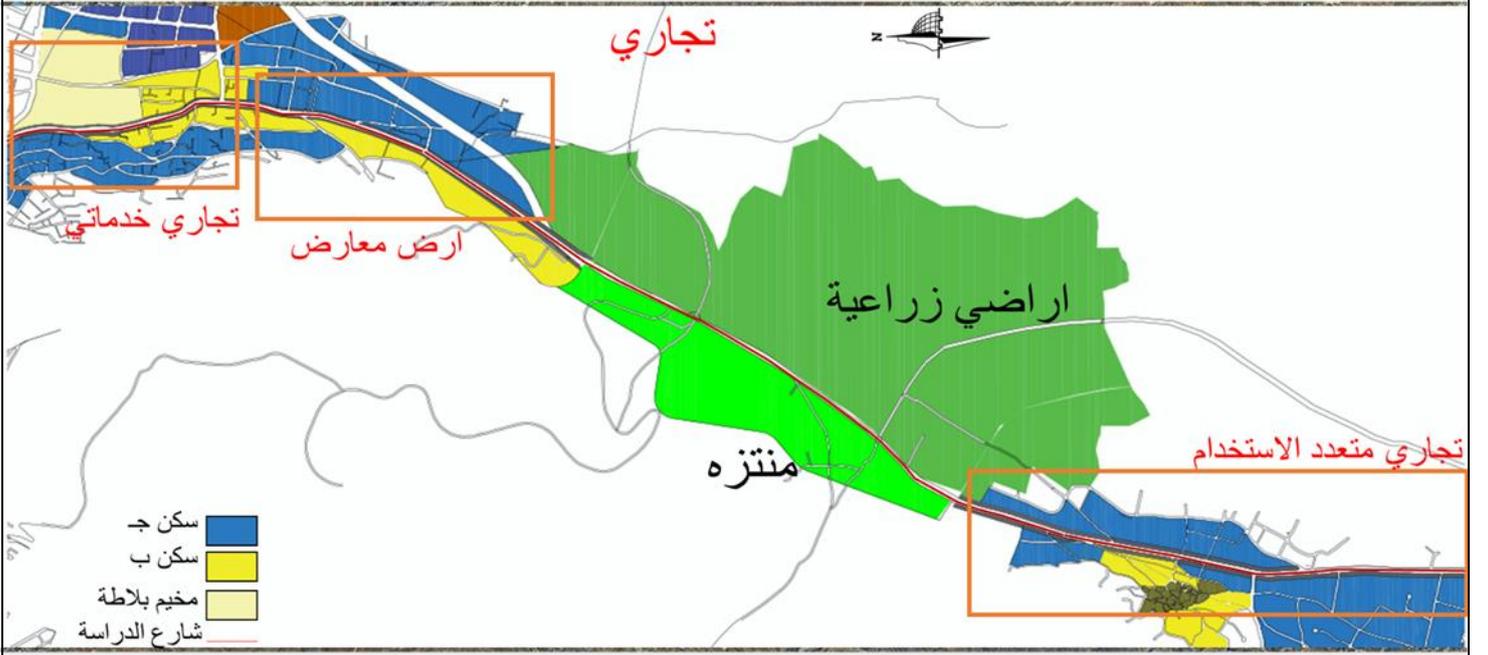


الصورة (11): توضح الدوار بزيادة ذراع بسبب الشارع البديل واعتماد خط خاص لليمين. في جزء 4

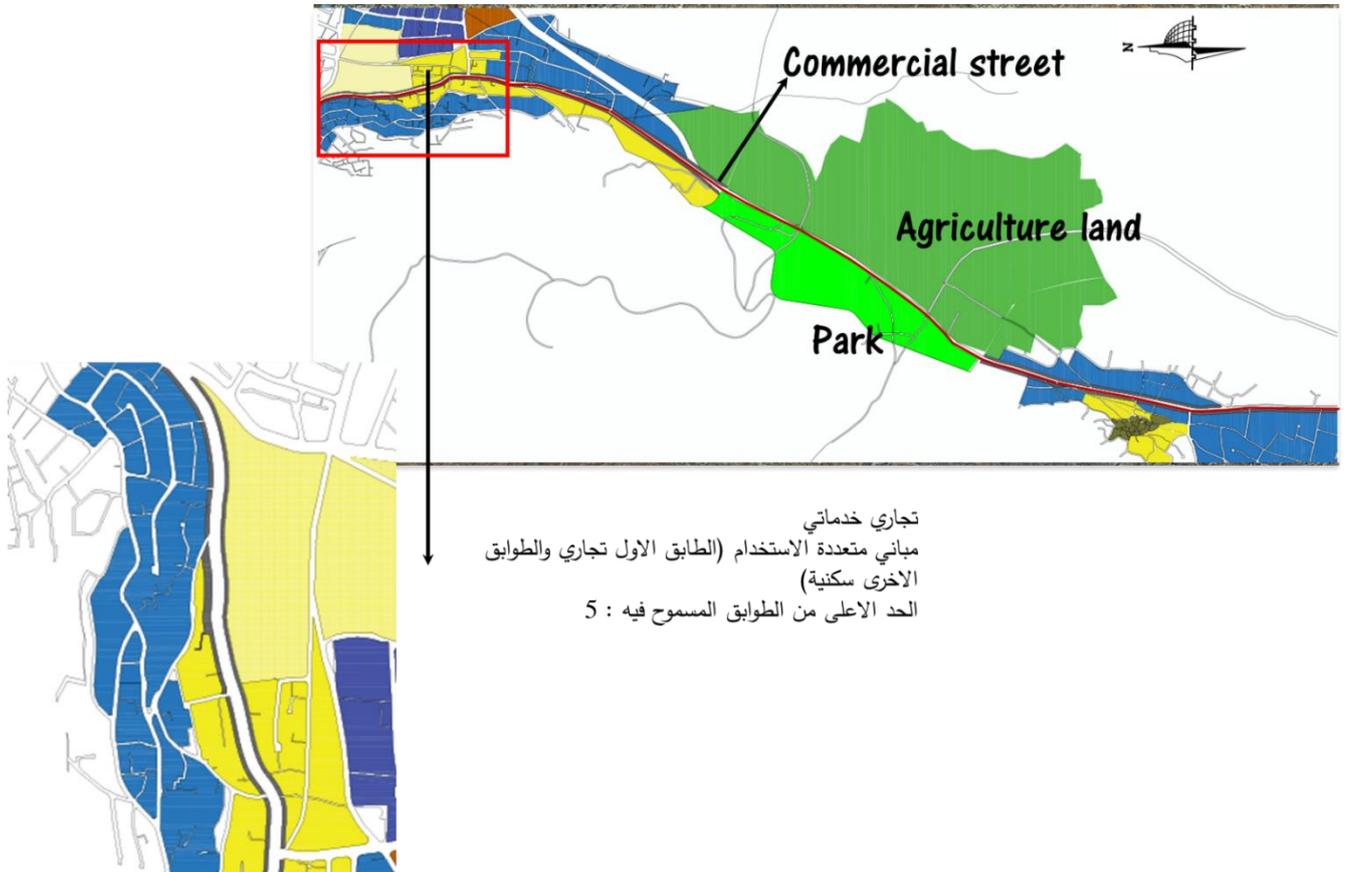


خريطة (25): توسعة الشارع وفتح الشارع البديل

2. توزيع استخدامات الاراضي بما يضمن تعزيز المنطقة و الحفاظ على استمرارية نشاطها.



الخريطة (25): استخدامات الاراضي المقترحة للشارع



الخريطة (26): توضح التدخلات في المنطقة التجارية في شارع القدس.



بعد

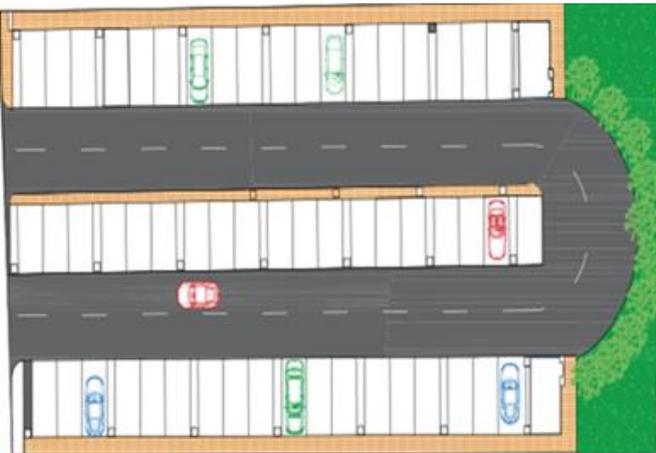


قبل

الصورة(12): التدخلات: توحيد مادة البناء وتشجير وإعادة تاهيل ممرات المشاه.



الصورة (13): التدخلات: تجميل واجهة مخيم بلاطة المطلة على الشارع.

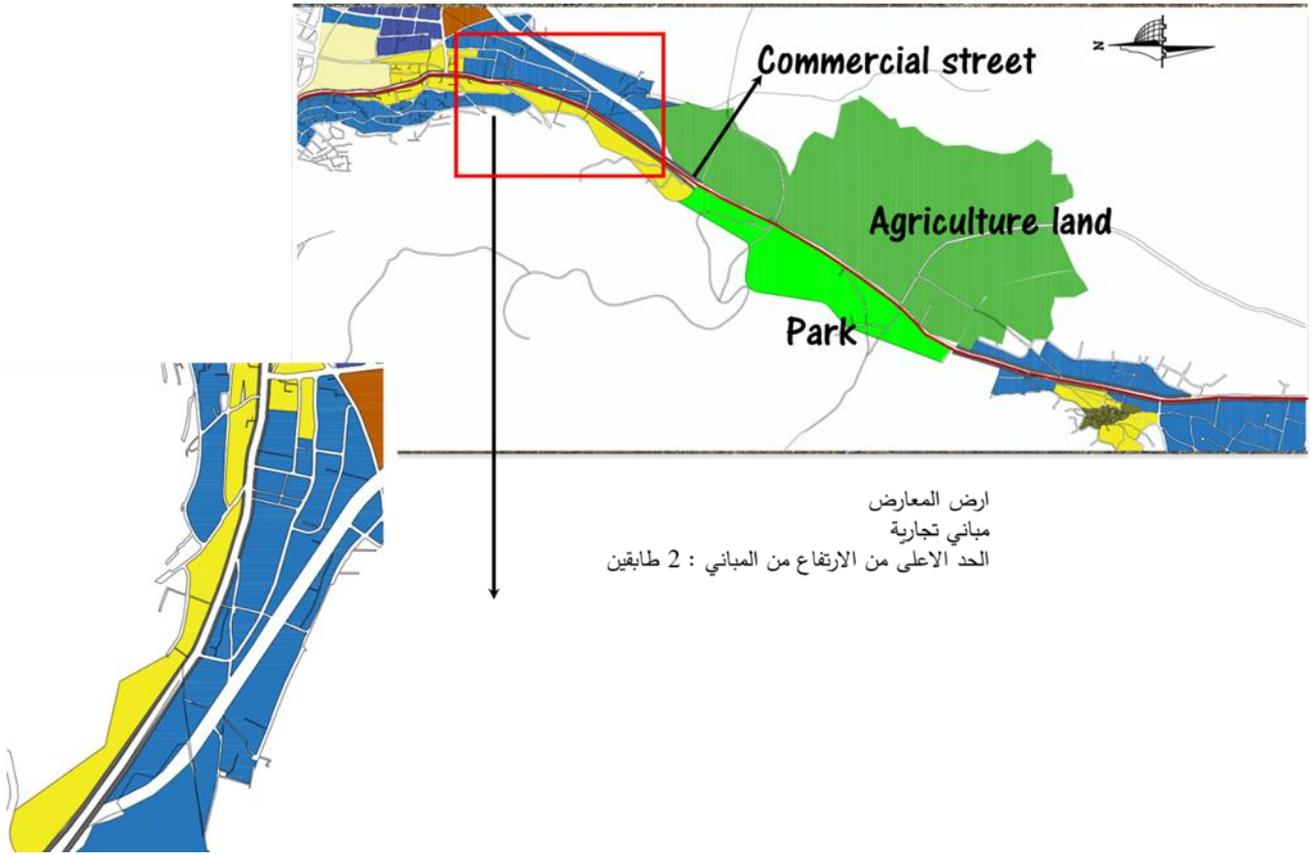


بعد



قبل

الصورة(14): انشاء موقف سيارات عام.



الخريطة (27): التدخلات في منطقة ارض المعارض

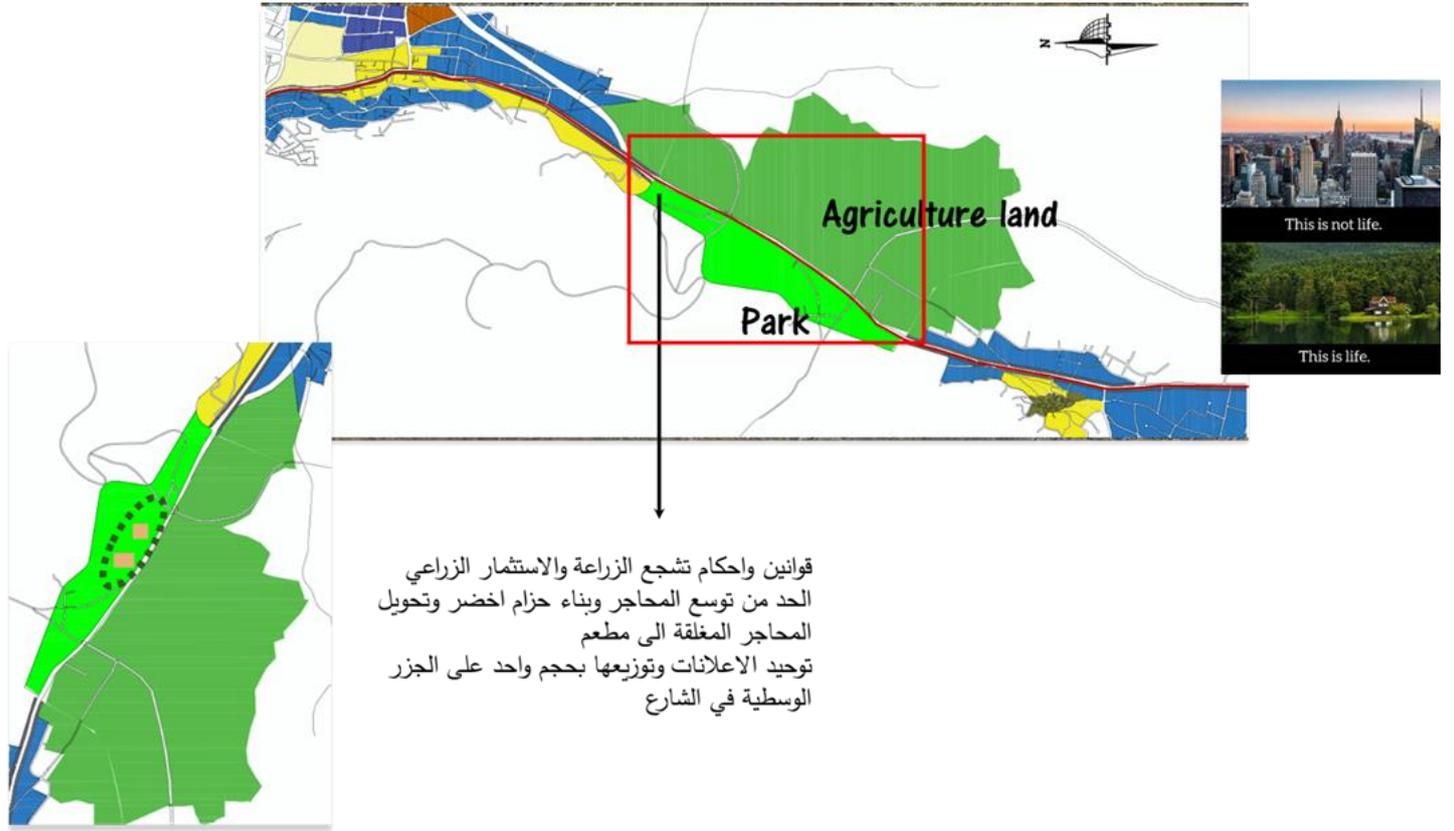


بعد



قبل

الصورة (20): تاهيل الارصفة



لخريطة(28): التدخلات في منطقة الاراضي الزراعية والمنتزه.

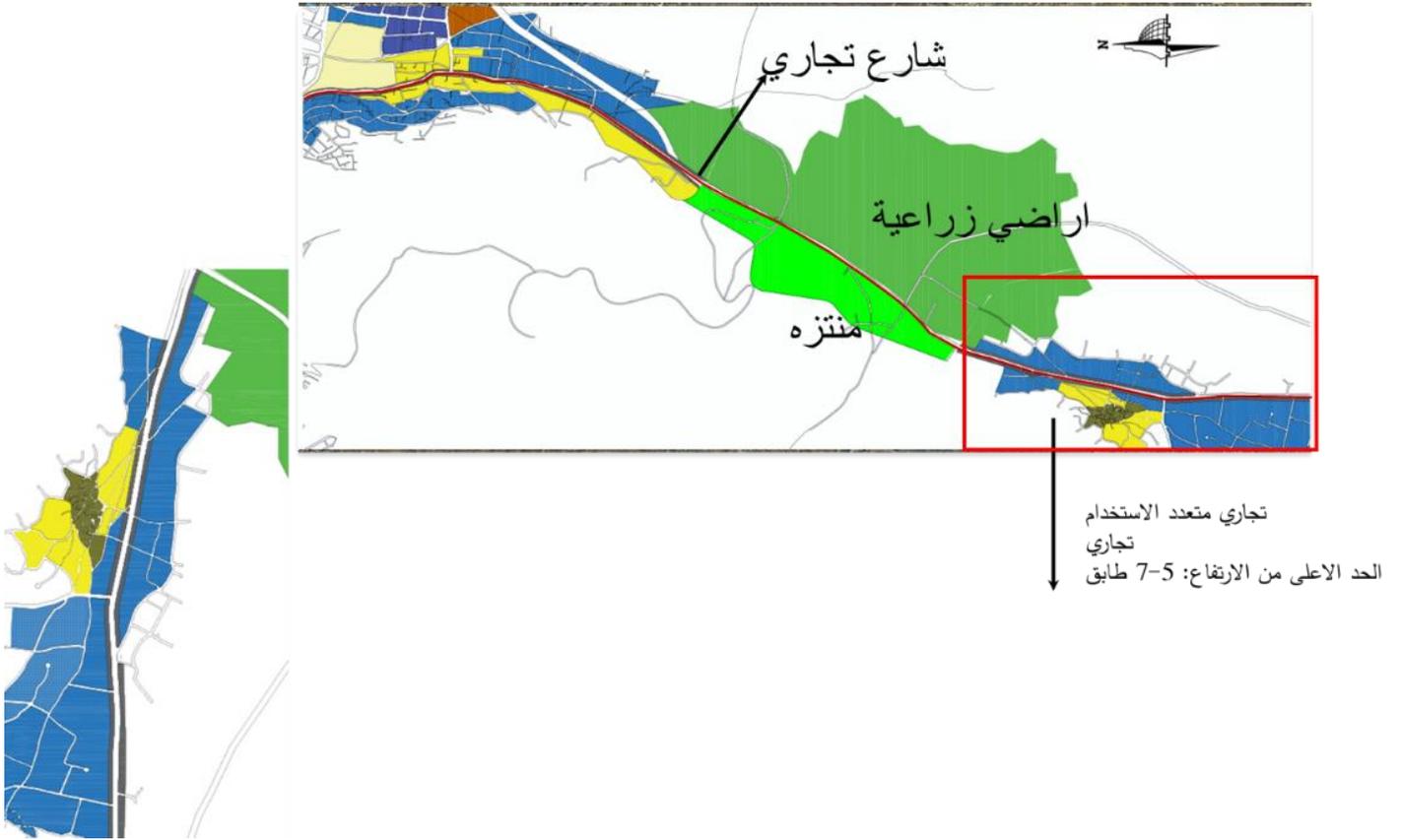


بعد

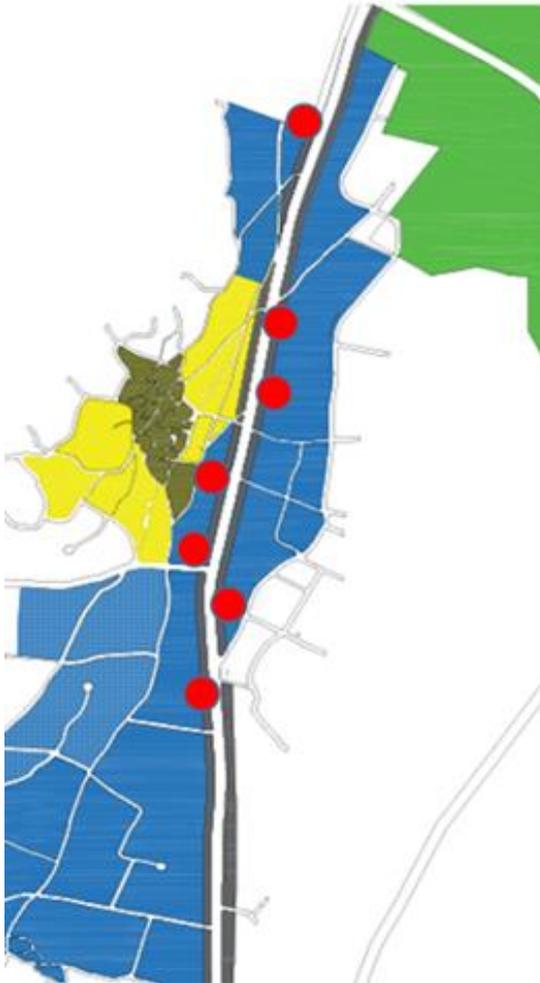


قبل

الصورة(21): التدخلات: توحيد الاعلانات وتوزيعها على الجزر الوسطية.



الخريطة(29): التدخلات في منطقة شارع حوارة (التجاري).



الصورة(17): مشاطب السيارات الموجودة في الشارع

الخريطة(30): اماكن مشاطب السيارات

الخلاصة

في الخلاصة نركز على اهمية الطرق التجاري ودورها المهم في دفع عجلة تطور الاقتصاد سواء كان تطور محلي او اقليمي، ويجب تركيز الاهتمام الدائم والمستمر في المنطقة الشرقية من مدينة نابلس ودعم الاهتمام فيها على صعيد الطرق وغيرها، لخلق بيئة جاذبة للمستثمرين وتوفير بيئة امنة للعمل في الشارع. ويجب التركيز على فكرة الاراضي الزراعية ومنع اي توسع فيها وخاصة مساحات مفتوحة.

المراجع

- دليل تخطيط الطرق والمواصلات في المناطق الحضرية، وزارة الحكم المحلي، 2013
- Transportation and Land Development, A1D02: Committee on Transportation and Land Development Chairman: Robert T. Dunphy
- Evaluating Transportation Land Use Impacts Considering the Impacts, Benefits and Costs of Different Land Use Development Patterns 18 March 2019, Todd Litman, Victoria Transport Policy Institute
- Ministry of Transport, Traffic in Towns, HMSO (1963)
- Jones, P. and Thoreau, R. Involving the public in redesigning urban street layouts in the UK. Paper presented at the TRB Urban Streets Symposium, Seattle. (2007).
- West Chicago , central main street redevelopment plan , may 2018
- Main Street/Central Expressway Enhancement/Redevelopment Strategy
- Complete Streets Chicago , Design Guidelines , 2013