

جامعة النجاح الوطنية
كلية الدراسات العليا

تطبيق المعايير الإنسانية في تطوير مراكز المدن، حالة دراسية مدينة الخليل

إعداد

عزمي زكريا محمد عزمي زلوم

إشراف

د. خالد قمحية

قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية
بكلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين

2017

تطبيق المعايير الإنسانية في تطوير مراكز المدن، حالة دراسية مدينة
الخليل

إعداد

عزمي زكريا محمد عزمي زلوم

نُوقِشت هذه الأطروحة بتاريخ 2017/9/17 وأُجيزت.

أعضاء لجنة المناقشة

التوقيع

- د. خالد قمحية / مشرفاً ورئيساً

.....

- د. معين القاسم / ممتحناً خارجياً

.....

- د. حسن القاضي / ممتحناً داخلياً

.....

الإهداء

إليك يا منبع الأمل الصافي الحنون ... والأمل المشرق الذي لا يغيب ضوءه كالشمس والقمر .
إليك أهدي عباراتي... ورسالتي ... وأزكى تحياتي... والدتي العزيزة.
إليك يا من غمرتني بعطفك وحنانك وزرعت بنفسي حب الخير . إليك أهدي حبي و قلمي .. ورسالتي ..
وجهدي وعمري ... والدي العزيز .
إلى كافة زملائي في مجال الهندسة في الوطن والخارج .
إلى وطني فلسطين....ومدينتي العزيزة " خليل الرحمن " ، أرضاً وشعباً .

شكر وتقدير

"رَبِّ أَوْزَعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَى وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا تَرْضَاهُ وَأَدْخِلْنِي بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ الصَّالِحِينَ" (سورة النمل : آية 19). صدق الله العظيم الرحمن الرحيم الوهاب الكريم الحليم العليم والحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيد المرسلين سيدنا محمد و على اله وصحبه وسلم و من اهتدى بهديه إلى يوم الدين وبعد ،،،، أسجد لله حمداً وشكراً وتعظيماً، الذي هداني ويسر لي أمري ومنحني العزم والصبر وحبب لي البحث العلمي وأعانني على انجاز هذا العمل العلمي المتواضع وما توفيقى إلا بالله الذي علم بالقلم علم الإنسان ما لم يعلم. واهتداءً بهدي النبي صلى الله عليه وسلم في قوله "من لا يشكر الناس لا يشكر الله".

(الترمذي، 1985: 281)

فمن هنا أغتتم هذه الفرصة كي أتقدم بجزيل الشكر والامتنان والعرفان إلى كل من أفاض علي حبه فأثمر ذلك وساهم في غرس بذور هذا العمل المتواضع، حتى ظهر إلي النور وأخص بالشكر والدي ووالدتي الذي هم نبع الحب والحنان والعطاء، وهم قدوتي بالعمل والعلم، والدي العزيز المهندس زكريا زلوم، ووالدتي المهندسة عايدة القواسمة. كما لا يسعني إلا أن أتقدم بجزيل الشكر والامتنان والعرفان لمشرفي الدكتور خالد قمحية المشرف على هذه الدراسة، والذي أعطاني من وقته وفكره و توجيهاته الكثير، والشكر والتقدير موصول لكل من الدكتور حسن القاضي والدكتور علي عبد الحميد.

كما وأتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى جامعة النجاح الوطنية متمثلة في عمادة الدراسات العليا التي أتاحت لي الفرصة لإكمال دراستي العليا، والشكر والتقدير موصول لجماعة بوليتكنك فلسطين الخليل على مساعدتي وتسهيل مهمتي للدراسة. ولا أنسى شكر وتقدير السادة المحكمين الذين بذلوا جهداً طيباً في تحكيم أدوات الدراسة. وأتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الدكتور غسان دويك والدكتور بدر العطاونة من جامعة بوليتكنك فلسطين الخليل، والمهندسة اسراء بهلول من الجامعة الاسلامية _ غزة.

الإقرار

أنا الموقع أدناه مقدم الرسالة التي تحمل العنوان

تطبيق المعايير الإنسانية في تطوير مراكز المدن، حالة دراسية مدينة الخليل

أقر بأن ما شملت عليه الرسالة هو نتاج جهدي الخاص، باستثناء ما تمت الإشارة إليه حيثما ورد، وأن هذه الرسالة ككل أو أي جزء منها لم يقدم من قبل لنيل أي درجة أو لقب علمي أو بحثي لدى أي مؤسسة علمية أو بحثية

Declaration

The work provided in this thesis, unless otherwise referenced, is the researcher's own work, and has not been submitted elsewhere for any other degrees or qualifications.

Student's Name:

اسم الطالب: عزمي زكريا محمد عزمي زلوم

Signature

التوقيع:

Date

التاريخ: 2017/9/17

فهرس المحتويات

الإهداء.....	ت
شكر وتقدير.....	ث
فهرس المحتويات.....	ح
فهرس الجداول.....	ش
فهرس الأشكال والصور.....	ض
الملخص.....	ف
الفصل الأول.....	1
مشكلة الدراسة.....	1
مقدمة.....	1
1-1: منطقة الدراسة: (مدينة الخليل).....	2
2-1: مشكلة الدراسة:.....	3
3-1: أهمية الدراسة:.....	5
4-1: أهداف الدراسة:.....	5
5-1: الحالة الدراسية:.....	6
6-1: منهجية الدراسة:.....	6
7-1: معوقات الدراسة:.....	7
8-1: مصادر المعلومات:.....	7
الفصل الثاني.....	9
الاطار العلمي.....	9
مقدمة.....	9
1-2: المدينة:.....	9
2-2: تعريف المدينة:.....	9

- 10.....:3-2: نشأة المدن وتطورها:
- 10.....:1-3-2: المدن القديمة:
- 11.....:2-3-2: المدن الحديثة:
- 11.....:4-2: تطور المدن عبر التاريخ:
- 11.....:1-4-2: المدن اليونانية:
- 12.....:2-4-2: المدن الرومانية:
- 15.....:3-4-2: المدن الإسلامية:
- 15.....:4-4-2: المدن في العصور الوسطى:
- 16.....:5-2: استعمالات الأرض في المدن:
- 16.....:1-5-2: المنطقة التجارية المركزية:
- 16.....:2-5-2: المنطقة الانتقالية:
- 16.....:3-5-2: منطقة مساكن العمال:
- 17.....:4-5-2: منطقة ذوي الدخل المرتفع:
- 17.....:5-5-2: منطقة الضواحي:
- 17.....:6-2: مراكز المدن:
- 25.....:7-2: المنطقة التجارية المركزية في مدن العالم:
- 25.....:1-7-2: تعريف المنطقة التجارية في مركز المدينة:
- 27.....:8-2: تطور مراكز المدن:
- 29.....:9-2: أهمية مركز المدينة:
- 30.....:10-2: متطلبات ضمان نجاح مشاريع تطوير مركز المدن:
- 31.....:11-2: الخلاصة:
- 34.....: الفصل الثالث
- 34.....: السلوك الإنساني وعلاقته مع الفراغات الحضرية في مركز المدينة
- 34.....:1-3: تاريخ الاهتمام بالسلوك الإنساني الخاص بالبيئة العمرانية المبنية داخل المدينة:

- 34.....:2-3: السلوك الانساني والبيئة العمرانية:
- 35.....:3-3: السلوك الانساني:
- 35.....:4-3: تصنيف السلوك الإنساني: (wicker.1997)
- 35.....:1-4-3: السلوك الفردي:
- 36.....:2-4-3: السلوك الجماعي:
- 36.....:3-4-3: السلوك الاجتماعي:
- 36.....:5-3: دراسة السلوك الإنساني في البيئة:
- 36.....:6-3: المجال السلوكي:
- 38.....:7-3: علم النفس البيئي وتفسير السلوك الإنساني في البيئة:
- 40.....:8-3: البيئة العمرانية "الفراغات الحضرية في مركز المدينة":
- 40.....:9-3: أهمية الفراغات الحضرية:
- 41.....:10-3: العناصر التي تتكون منها البيئة المبنية:
- 42.....:11-3: الفراغات الحضرية:
- 42.....:1-11-3: تعريف الفراغات الحضرية:
- 42.....:2-11-3: الفراغات الطبيعية:
- 43.....:3-11-3: الفراغات الحضرية(مصطنعة):
- 45.....:12-3: مكونات وعناصر الفراغ الحضري في مركز المدينة:
- 45.....:1-12-3: المكونات المادية:
- 57.....:13-3: عناصر الجذب داخل منطقة مركز المدينة:
- 59.....:2-13-3: أهم العناصر التي تقيّد في التحليل من أجل تحديد منطقة مركز المدينة (العناصر الفيزيائية):
- 62.....:14-3: احتياجات السكان داخل الفراغ الحضري في مركز المدينة:
- 62.....:15-3: شروط نجاح الفراغ الحضري:
- 63.....:16-3: الخصائص البصرية والجمالية للفراغات الحضرية داخل مركز المدينة:

- 64.....:17-3: الخلاصة:
- 65.....الفصل الرابع.
- 65.....تحليل مدينة الخليل ومركزها التجاري
- 66.....مقدمة.
- 69.....1-4: نبذة تاريخية:
- 70.....2-4: المخطط العام لمدينة الخليل:
- 72.....3-4: الشوارع:
- 73.....1-3-4: أنواع الشوارع في مدينة الخليل:
- 74.....2-3-4: كثافة المواصلات في مدينة الخليل:
- 75.....4-4: السكان:
- 76.....5-4: تمهيد وتحليل عمراني لمدينة الخليل ونبذة تاريخية لتطور المدينة:
- 76.....6-4: المرتكزات التصميمية لعمارة الخليل:
- 77.....7-4: المركز التجاري في مدينة الخليل قديماً:
- 78.....8-4: الأسواق التجارية في مدينة الخليل القديمة:
- 79.....1-8-4: سوق الوكالة:
- 80.....2-8-4: خان إبراهيم الخليل.
- 82.....3-8-4: سوق اللبن:
- 83.....9-4: مراعاة الاسواق القديمة للبعد الإنساني ويكمن ذلك في:
- 84.....10-4: المركز التجاري في مدينة الخليل اليوم:
- 85.....1-10-4: مركز الخليل القديم "ساحة عين العسكر":
- 87.....2-10-4: باب الزاوية:
- 93.....3-10-4: دوار المنارة:
- 94.....4-10-4: دوار الصحة:
- 96.....5-10-4: دوار ابن رشد:

100	11-4: تحليل المركز التجاري الحالي:
102	1-11-4: الشوارع في المركز التجاري:
102
103	2-11-4: الأحواض :
104	3-11-4: المباني القديمة والمباني الجديدة:
105	4-11-4: ارتفاعات المباني:
105
106	5-11-4: استعمالات المباني:
107	12-4: الخلاصة:
108	الفصل الخامس
108	الحالة الدراسية
108	1-5: الحالة الدراسية "مدينة ليون الفرنسية":
109	1-5: الحالة الدراسية الاولى "مدينة ليون الفرنسية":
109	2-1-5: معلومات عن مدينة ليون:
110	3-1-5: اقتصاد مدينة ليون:
110	4-1-5: أهم المعالم السياحية في مدينة ليون:
113	5-1-5: مناخ مدينة ليون:
113	6-1-5: تطبيق المعايير الإنسانية في مدينة ليون:
125	7-1-5: الخلاصة:
127	الفصل السادس
127	تحليل الاستبيان والمقابلات الشخصية
128	أولاً: طريقة وإجراءات الدراسة:
128	مقدمة
128	1-6: منهج الدراسة:

128	2-6: مجتمع الدراسة:
128	3-6: عينة الدراسة:
130	4-6: أداة الدراسة:
130	5-6: صدق الأداة:
131	6-6: خطوات تطبيق الدراسة:
131	7-6: المعالجات الاحصائية:
131	8-6: أسئلة الدراسة:
131	6-8-1: ما هي المدة التي تخصصها للتسوق؟
145	9-6: فرضيات الدراسة:
149	ثانياً: المقابلات شخصية:
149	مقدمة:
149	10-6: خلاصة المقابلات الشخصية:
150	الفصل السابع:
150	النتائج والتوصيات:
151	مقدمة:
152	1-7: النتائج:
152	ومن أهم نتائج الدراسة:
153	2-7: الحلول المقترحة:
153	7-2-1: نظام المواصلات للمدينة ككل:
161	7-2-2: العبور الآمن للمشاة " Tunnels ":
164	3-7: عناصر المركز التجاري المقترح:
166	4-7: التوصيات:
166	7-4-1: توصيات للبلدية والمؤسسات الحكومية وأصحاب القرار السياسي:
167	7-4-2: توصيات للمستثمرين والقطاع الخاص:

167:3-4-7 توصيات خاصة بعملية التمويل:
167:4-4-7 توصيات خاصة بالقوانين والتشريعات:
168:5-4-7 توصيات خاصة بالدراسات المستقبلية:
169المراجع
175الملاحق
BAbstract

فهرس الجداول

- جدول (1-2): أوضاع مركز المدن في بعض دول العالم غير الغربية 27
- جدول (6-1): خصائص العينة الديمغرافية 129
- جدول (6-2): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات لعينة البحث عن هذا السؤال: 132
- جدول (6-3): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات عينة البحث هذا السؤال: 132
- جدول (6-4)..... 133
- جدول (6-5): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال: ... 133
- جدول (6-6)..... 134
- جدول (6-7): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال: .. 134
- جدول (6-8)..... 134
- جدول (6-9): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال: .. 136
- جدول (6-10)..... 136
- جدول (6-11): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال: . 137
- جدول (6-12)..... 137
- جدول (6-13): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال: 137
- جدول (6-14)..... 138
- جدول (6-15): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال: 139
- جدول (6-16)..... 139
- جدول (6-17): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال: .. 139
- جدول (6-18)..... 140
- جدول (6-19): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال ... 141
- جدول (6-20)..... 142
- جدول (6-21): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال: .. 143
- جدول (6-22): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات المختصون عن هذا السؤال: 143
- جدول (23-6)..... 144

- 145 جدول (6-24): هل تشعر بالارتياح أثناء التسوق؟
- 146 جدول (6-25)
- 147 جدول (6-26)
- 148 جدول (6-27)

فهرس الأشكال والصور

- شكل (1-1): مدينة الخليل وحدودها.....2
- شكل(2-1): انتقال المركز التجاري في مدينة الخليل.....4
- شكل (2-1): مركز المدينة عند الرومان "الפורم".....13
- صورة (2-2): شبكة الطرق عند الرومان.....13
- صورة (2-3): شبكة المياه عند الرومان.....14
- صورة (2-4): العديد من المعالم المشهورة التي اشتهرت بها الحضارة الرومانية.....14
- شكل (2-5): توزيع استعمالات الأرض داخل المدن.....17
- شكل(2-6): مركز المدينة عند اليونان والتي تعرف " بالأغورا".....19
- شكل (2-7): الفورم الروماني.....20
- شكل (2-8): نماذج لمراكز لبعض المدن (العصور الوسطى).....20
- شكل (2-9): مركز مدينة ميلانو 1521م.....21
- شكل (2-10): مركز مدينة باكنغهام عام 1849 م.....22
- صورة (2-11): ساحة جامع الفنا في مراكش - المغرب.....23
- شكل(2-12): رسم توضيحي لمعظم مراكز المدن الإسلامية.....24
- صورة (2-13): تخطيط لمركز مدينة برشلونة.....25
- صورة (3-1): حديقة "Chaudfontaine" في بلجيكا.....43
- صورة (3-2): حديقة " Parque Lineal de Manzanares " في مدينة مدريد الاسبانية.....44
- صورة (3-3): ساحة " Trafalgar square " في لندن.....44
- صورة (3-4): أشكال مختلفة من أراضي الفراغات الحضرية.....46
- صورة (3-5): أشكال مختلفة من الأراضي في مراكز المدن وطريقة معالجة محيط جذوع الأشجار وتوجيه الحركة.....47
- صورة (3-6): شكل التغطية في "Grand Arch – Paris – France".....47
- صورة (3-7): شكل التغطيات (القناطر) في البلدة القديمة بالخليل.....48
- صورة (3-8): استخدام الاشجار في الفراغات الحضرية في مركز المدينة.....49

- صورة (3-9): استخدام الشجيرات في الفراغات الحضرية والساحات داخل مركز المدينة 50
- 50 "USA، Pittsburgh،PNC Firstside Park"
- صورة (3-10): استخدام الزهور في الفراغات الحضرية داخل مركز المدينة..... 50
- 50 "Pioneer Square in Portland"
- صورة (3-11): استخدام العناصر المائية في الفراغات الحضرية..... 51
- 51 " South Korea، Seoul، Cheonggyecheon greenway"
- صورة (3-12): استخدام المنحوتات والنصب التذكارية في الفراغات الحضرية داخل مركز المدينة
- 51
- USA Public sculpture Free ، Los Angeles، Universal Studios globe fountain"
- 51 " USA، Willard Park،Stamp
- صورة (3-13): أشكال مختلفة من الحواجز والعوائق داخل مركز المدينة 52
- صورة (3-14): أشكال مختلفة من وحدات الإضاءة تستخدم في الفراغات الحضرية داخل مركز
- 54 المدينة
- شكل (3-15): الارتفاعات المختلفة لأعمدة الإنارة حسب وظيفة المكان 55
- صورة (3-16): أشكال مختلفة للمقاعد في مراكز المدن..... 56
- صورة (3-17): نموذج استخدام المظلات في الأماكن المفتوحة داخل مراكز المدن..... 57
- شكل (4-1): خارطة تبين مدينة الخليل مع ما يحيط بها من قرى 67
- شكل (4-2): التقسيمات الإدارية للمدينة عام 1997 إلى منطقة H1,H2 68
- شكل (4-3): خارطة تبين المستوطنات المتواجدة في مدينة الخليل وحولها 69
- صورة(4-4): جزء من مدينة الخليل القديمة عام 1877م..... 70
- شكل (4-5): المخطط العام لمدينة الخليل ومداخلها الرئيسية وأهم المعالم فيها بالإضافة إلى الشوارع
- 71 وحدود.
- شكل (4-6): خارطة تبين الشوارع الشريانية لمدينة الخليل..... 72
- شكل (4-7): خارطة توضح انواع الشوارع في المدينة بالإضافة إلى عرض الشوارع وارتادتها 73
- شكل (4-9): خارطة توضح الكثافة السكانية في ضواحي وأجزاء مدينة الخليل 75

- شكل (4-10): تشكيل الأسواق التجارية في البلدة القديمة لمدينة الخليل..... 78
- شكل (4-11): مخطط يظهر موقع سوق الوكالة بالنسبة لشارع القصبه..... 79
- شكل (4-12): مخطط الطابق الأرضي والأول لسوق الوكالة..... 80
- شكل(4-13): مخطط الطابق الأول لخان ابراهيم الخليل..... 81
- شكل (4-14): توزيع المحلات في مربعة سوق اللبن في البلدة القديمة في مدينة الخليل.... 82
- شكل (4-15): واجهة سوق سكاكية القديم وسوق اللبن..... 83
- شكل (4-16): واجهة سوق اللبن..... 83
- صورة (4-17): ساحة عين العسكر في عام 1933م..... 85
- صورة (4-18) تبين ساحة عين العسكر في عام 1980م..... 86
- صورة (4-19): ساحة عين العسكر في عام 2013 بعد أن سيطر عليها الاحتلال بشكل كامل
- 87.....
- صورة (4-20): منطقة باب الزاوية في عام 1976 م..... 88
- صورة(4-21): باب الزاوية في عهد الأردن عام 1968م..... 89
- صورة (4-22): منطقة باب الزاوية في عام 1976 م..... 89
- صورة(4-23): منطقة باب الزاوية في عام 1976م..... 90
- صورة (4_24): حديقة باب الزاوية في عام 2010_2011..... 90
- صورة(4-25): منطقة باب الزاوية في عام 2014م..... 91
- صورة(4-26): منطقة باب الزاوية والشوارع المؤدية لها..... 91
- صورة(4-27): منطقة باب الزاوية عام 2014م..... 92
- صورة (4-28): منطقة دوار المنارة..... 93
- شكل (4-29): خارطة تبين منطقة دوار المنارة والشوارع والمباني المحيطة فيه..... 94
- شكل (4-30): خارطة تبين منطقة دوار الصحة والشوارع والمباني المحيطة فيه..... 95
- صورة (4-31): منطقة دوار الصحة عام 2016م..... 95
- صورة (4-32): منطقة دوار ابن رشد في سنة 1977 م..... 96
- صورة (4-33): منطقة دوار ابن رشد في سنة 1977م..... 97

- صورة (4-34): منطقة دوار ابن رشد في سنة 1984م 97
- صورة (4-35): منطقة دوار ابن رشد في سنة 2015م 98
- شكل (4-36): خارطة تبين منطقة دوار ابن رشد والشوارع والمباني المحيطة فيه..... 98
- صورة(4-37): صورة جوية تبين مركز مدينة الخليل " منطقة دوار المنارة إلى دوار الصحة " ومحيطها 99
- صورة(4-38): صورة جوية تبين مركز مدينة الخليل "منطقة دوار المنارة وشارع العدل وشارع وادي التفاح الجديد الذان يلتقيان في" منطقة باب الزاوية " 99
- شكل (4-39): خارطة تبين حدود الدراسة..... 101
- شكل (4-41): خارطة تبين الشوارع المحيطة بالمركز التجاري 102
- شكل: (4-41): أرقام الأحواض بمركز المدينة والأحواض المحيطة..... 103
- شكل (4-42): لوحة المباني القديمة والمباني الجديدة في مركز المدينة 104
- شكل (4-43): لوحة تبين ارتفاعات المباني في مركز المدينة 105
- شكل (4-44): خارطة تبين لوحة استعمالات المباني في مركز المدينة 106
- صورة (5-1): مدينة ليون..... 109
- صورة (5-2): كاتدرائية القديس يوحنا المعمدان 111
- صورة (5-3): دار الأوبرا..... 112
- صورة (5-4): المدرج الروماني الملحق بالمتحف 112
- صورة (5-5): متحف الفنون الجميلة 113
- صورة (5-6): المواصلات العامة لمدينة ليون 115
- صورة (5-7): الدراجات الهوائية التي يمكن استئجارها من قبل السياح..... 115
- صورة (5-8): من مركز مدينة ليون تبين رياضة المشي للسياح داخل المدينة..... 116
- صورة (5-9): ساحة بيليكور الخاصة بمدينة ليون وتبين تمثال لويس الرابع عشر 117
- صورة (5-10): من ساحة بيليكور الخاصة بمدينة ليون وتبين تمثال لويس الرابع عشر .. 117
- صورة (5-11): من ساحة بيليكور الخاصة بمدينة ليون، الاحتفالات التي تقام سنوياً في المدينة 117

- صورة (5-12): من ساحة بيليكور الخاصة بمدينة ليون، الاحتفالات التي تقام سنوياً في المدينة.
118
- صورة (5-13): من أحد الشوارع الخاصة بمدينة ليون الخاصة بالمشاة تبين المناطق المحلات التجارية
118
- صورة: (5-14): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع في عام 2008 حيث كانت فقط مكان لاصطفاف المركبات وعدم مراعاتها للنواحي الإنسانية والبيئة المحيطة.... 119
- صورة (5-15): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع والمناطق الخاصة للجلوس..... 120
- صورة (5-16): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع والمناطق الخاصة للجلوس..... 120
- صورة (5-17): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع والمناطق الخاصة للجلوس..... 121
- صورة (5-18): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع والمناطق الخاصة للجلوس..... 121
- صورة (5-19): من مدينة ليون تبين أحد ضفاف نهر الرون واللاند سكيب 122
- شكل (5-20): خارطة تبين الحديقة الخاصة بمدينة ليون 123
- صورة (5-21): الحديقة الخاصة بمدينة ليون..... 123
- صورة (5-22): من جانب نهر الرون لمدينة ليون تبين المناطق الخاصة للأطفال 124
- صورة (5-23): من جانب نهر الرون لمدينة ليون تبين المناطق الخاصة للأطفال 124
- شكل (5-24): تبين مقطع معماري من منطقة الشارع حتى النهر التي شملتها إعادة الإحياء والتصميم..... 125
- شكل (7-1): يوضح مسارين للمетро السريع في مدينة الخليل الأول "LRT 1" من منطقة رأس الجورة إلى منطقة دورا، والثاني "LRT 2" من رأس الجورة إلى بلدة دورا . 155
- شكل (7-2): مسار الحافلات السريعة "المجموعة الأولى" والتي تربط الأحياء المختلفة للمدينة بالمركز التجاري 158
- شكل (7-3): مسار الحافلات السريعة "المجموعة الثانية"..... 159
- شكل (7-5): مخطط يبين " Tunnels " والتي تمر في الشارعين الشريانين في مدينة الخليل 161
- شكل (7-6): مناظير تبين " Tunnels " مناظير ومحطات وقوف وانتظار الحافلات العامة 162
- شكل (7-7): المباني والخدمات المقترح إضافتها في منطقة مركز المدينة..... 163

تطبيق المعايير الإنسانية في تطوير مراكز المدن، حالة دراسية مدينة الخليل

إعداد

عزمي زكريا محمد عزمي زلوم

إشراف

د. خالد قمحية

الملخص

تهدف هذه الرسالة إلى دراسة مركز مدينة الخليل التجاري من النواحي الإنسانية وبيان التغيرات التي حصلت عليه على مر السنين وأسبابها وتداعياتها، كما ناقشت المشاكل التي يعاني منها المركز والقضايا التي يفترق اليها خاصة ذات العلاقة بالبعد الإنساني.

فيعاني مركز مدينة الخليل من الاختناقات المرورية وما ينجم عنها من تلوث سمعي، بصري وبيئي، وافتقاره للفراغات العمرانية الحاضنة للنشاطات الاجتماعية الضرورية من النواحي التخطيطية لأي مركز حضري مثل التنزه والترفيه والتسوق.

وبعد دراسة المشاكل التي يعاني منها المركز، تم عمل استبيان استهدف عددا من المهندسين المختصين في مدينة الخليل وكذلك عدد من المواطنين وبناء عليه تم اقتراح بعض الحلول ووضع خطط واستراتيجيات خاصة بالتطوير المستقبلي للمنطقة بشكل خاص وللمدينة ككل بشكل عام، وتم التوصية بالعمل على تخصيص فراغات عامة كساحات ومنتزهات تحتضن البعد الإنساني للمركز واقترح تطوير نظام المواصلات للمدينة لخدمة سكان المدينة والزوار على حد سواء.

الفصل الأول

مشكلة الدراسة

مقدمة

تعتبر مراكز المدن في العالم مقياساً لتفوقها ومركزاً لأهداف ورغبات المجتمع، ولطالما كانت ولا زالت القلب النابض فيها وشريان الحياة بالنسبة لها، حيث أنها مركز الأنشطة الاقتصادية والسياسية والاجتماعية كما تعتبر مركز المال والأعمال فيها، بالإضافة إلى أنها التي تشكل حجم وشكل وهيكل ووظيفة هذه المنطقة ونموها المستقبلي.

إن معظم عمليات التخطيط والتصميم العمراني تعتمد في تخطيطها وتصميمها لفراغات العمرانية على معالجات وتطوير البيئة المبنية (المادية)، مع اغفال الجانب المعنوي الإنساني والذي يتمثل في السلوك الإنساني للأفراد المستخدمين والزائرين، سواءً كان ذلك لتصميم فراغات عمرانية جديدة والارتقاء بمراكز المدن، مما له أعظم الأثر على كفاءة الفراغ في تأدية وظائفه الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والثقافية، كذلك له التأثير المباشر في وظائف وجماليات البيئة المبنية . كما أن عمليات التخطيط والتصميم العمراني للفراغات تهدف في المقام الأول إلى تحقيق الأنشطة الإنسانية، بما يضمن تحقيق الوظائف المادية والمعنوية لتلك الفراغات، لذلك فإن عمليات تصميم الفراغات بوجه عام ليست بالمهمة السهلة نظراً لصعوبة الاتصال بين المصممين (متخذي القرار التصميمي) وبين المستعملين لتلك الفراغات.

فعلى سبيل المثال، فإن القرارات التصميمية عادةً ما يغلب عليها الاهتمام بالنواحي المادية والاقتصادية وتجاهل أو اغفال للنواحي الاجتماعية والانسانية (السلوك الإنساني)، وبالتالي يحدث تجاهل لاحتياجات ومتطلبات الأفراد المستخدمين (القائمين والوافدين لتلك الفراغات العمرانية). وذلك يتعارض تماماً مع آراء المختصين "المخططين" والأفراد المستخدمين لتلك الفراغات، ويؤثر على سلوك مستعملين الفراغ. فتجاهل متطلبات المستخدمين من جهة وسلوكيات المستخدمين من جهة أخرى يخلق فراغاً غير كاف وغير محققٍ للأهداف الجمالية والاجتماعية والثقافية والاقتصادية والترفيهية.

تعتبر مدينة الخليل من أهم المدن التجارية بشكل خاص في فلسطين، ويعتبر انتقال المركز التجاري الخاص بالمدينة عبر السنوات إلى يومنا هذا ذو تأثير مباشر على التكوين الاجتماعي والسلوكي للمجتمع، كما يعد افتقار مركز مدينة الخليل للنشاطات السكانية والحاجات المعنوية للسكان لتؤثر على سلوكهم فيه.

كما أن تلك المتغيرات لها الأثر البالغ على الكيان العمراني والمعماري، وذلك باعتبار العمران والعمارة هما الوعاء الذي يحوي كل التفاعلات الاجتماعية والسلوكية وتتأثر به وتؤثر عليه.

1-1: منطقة الدراسة: (مدينة الخليل)

تقع الخليل على بُعد 36 كم للجنوب من القدس، على هضبة ترتفع 940م عن سطح البحر. يربطها طريق رئيسي بمدینتي بیت لحم والقدس. ويوضح الشكل (1-1) مدينة الخليل وحدودها.



شكل (1-1): مدينة الخليل وحدودها

المصدر: (بلدية الخليل، 2017)

2-1: مشكلة الدراسة:

إن عمليات التصميم والتخطيط العمراني للمناطق الجديدة والارتقاء بالمناطق والفراغات العمرانية قد ركزت على الجانب المادي (البيئة المبنية) مع إهمالها للناحية الإنسانية، مما كان له الأثر في ظهور تأثيرات سلبية، سواء تأثير البيئة المبنية على السلوك الإنساني أو تأثير السلوك الإنساني على البيئة المبنية في تلك الفراغات.

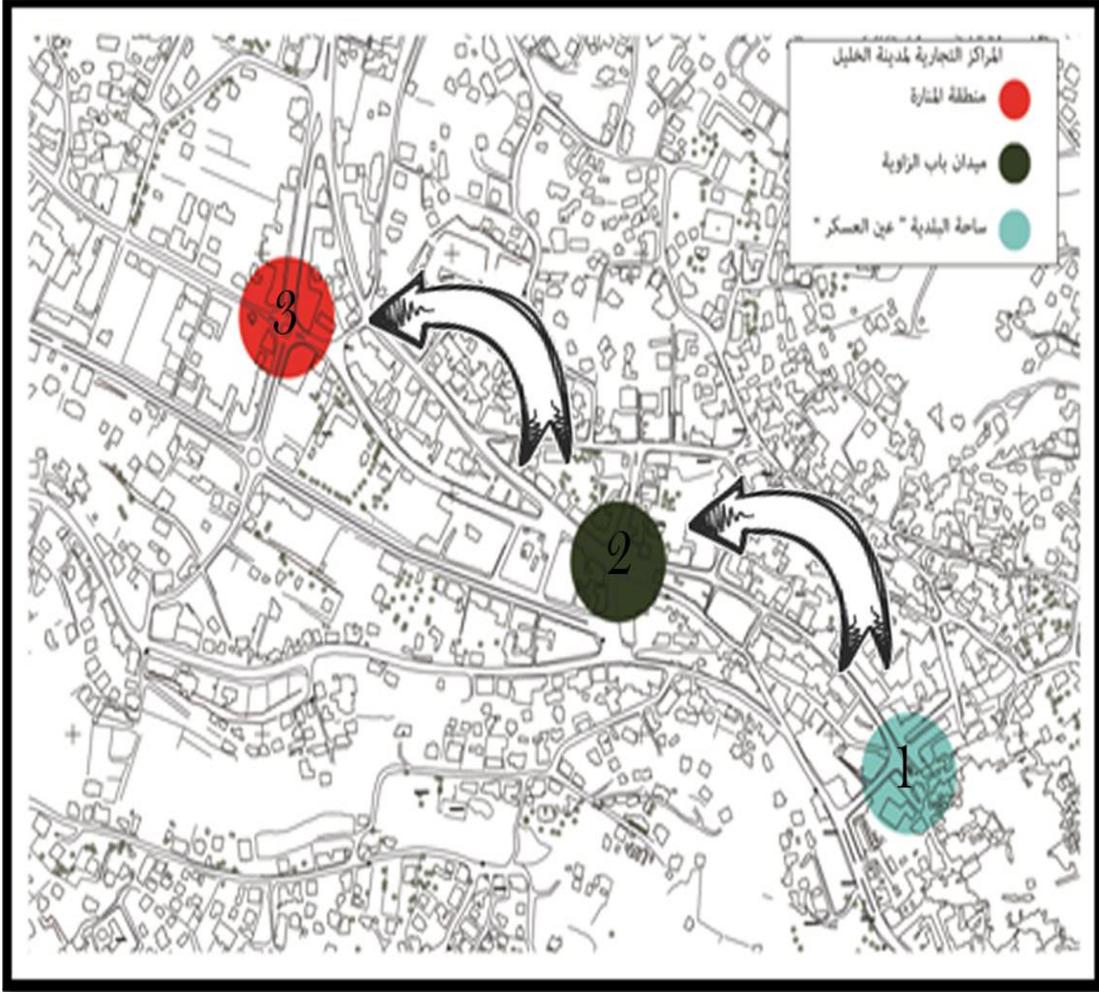
وعلى وجه الخصوص يعتبر العامل والسلوك الإنساني أحد أهم الأسباب التي لعبت دوراً في انتقال مركز مدينة الخليل لعدة مناطق ويعزى ذلك لسببين رئيسيين هما:

أولاً: المضايقات والاضغاث العسكرية التي شهدتها المنطقة خلال الانتفاضة الأولى في مدينة الخليل، بحيث انتقل مركز المدينة من منطقة عين العسكر "ساحة البلدية" إلى منطقة باب الزاوية، وبطبيعة الإنسان الفطرية التي يبحث عنها وهي الأمن والأمان والاستمرارية في حياته، ومع استمرار الاحتلال في شن المضايقات والاضغاث لتلك المنطقة، أدى ذلك إلى اغلاق المحال التجارية بالكامل وشلل للحركة التجارية لتلك المنطقة، مما أفقد الناس الأمل في البقاء بتلك المناطق البدء بالانتقال إلى مناطق أكثر أمناً.

ثانياً: (توسع الناس والتجار في مركز المدينة بشكل غير مخطط)، أصبح مركز المدينة الثاني "منطقة باب الزاوية" محدود ومحصور ولا يوجد مكان للتوسع بشكل أفقي أو عمودي وتطور المحال والأسواق التجارية في تلك المنطقة، وتزامن ذلك مع ازدياد عدد السكان وبالتالي ازدياد طردياً عدد السيارات الواصلة لنفس المكان، ونتج عن ذلك الاختناقات المرورية وصعوبة الوصول إلى مركز المدينة، فبدأ الناس بالانتقال إلى مناطق أكثر اتساعاً وافتتاحاً، لكن كانت هذه الانتقالات الفردية أدت إلى حركة عشوائية وغير مدروسة أو مخطط لها من السابق، مما يتوجب دراسة الآثار السلبية والإيجابية لتلك المنطقة وكيفية تطوير الوضع القائم لمركز المدينة الحالي والسابق بشكل أفضل للوصول إلى حلول أفضل.

كما أن حركة التجار من مدينة الخليل إلى الصين وتركيا للاستيراد، ورؤيتهم مراكز المدن والتوسع في التخطيط لتلك المناطق، والمراكز التجارية المصممة لتخدم تلك الدول، أثرت في عملية الانتقال إلى مناطق أكثر اتساعاً وسهولة الوصول إليها أكثر من المناطق الموجودة، حيث سبب ذلك في الانتقال الفردي العشوائي لأصحاب المحلات التجارية من منطقة باب الزاوية إلى منطقة المنارة.

كما سببت عشوائية المباني الموجودة في مركز المدينة الحالي من تشويه الصورة البصرية للمكان، وعدم استمتاع الزوار في مركز المدينة والمشى والتسوق بحرية، هذا بسبب ازدياد عدد المركبات الخاصة والعامة والتي تتطلب شوارع جديدة ومناطق عمرانية ومتطلبات حياتية جديدة، وبالتالي ضجر المواطنين من التسوق في مركز المدينة. ويوضح الشكل (1-2) انتقال المركز التجاري في مدينة الخليل.



شكل(1-2): انتقال المركز التجاري في مدينة الخليل

المصدر: (بلدية الخليل، 2017)

1-3: أهمية الدراسة:

تسعى الدراسة إلى تفسير العلاقة بين البيئة (المبنية) والسلوك الإنساني في الفراغات العمرانية وتقييم الوضع الحالي للفراغات العمرانية في مركز مدينة الخليل التجاري وتوجيه الانتباه إلى تطوير وتحسين تصميم الفراغات العمرانية.

وتكمن أهمية هذه الدراسة بشكل أساسي في كونها تقدم اقتراحات لحل مشكلة المركز التجاري من الناحية الانسانية والفيزيائية والاجتماعية والعمرانية، وذلك بشكل علمي مبنى على أسس علمية تساعد الجهات المختصة في حل مشاكل المنطقة، ويتمثل ذلك في:

- عمل دراسة لظاهرة انتقال مركز المدينة والاستفادة من توجهات التجار حول هذه الظاهرة، والتي لم يواكبها مشاريع تخطيطية تدعم تطوراتها وتداعياتها على الفراغات العمرانية.
- دراسة الوضع الحالي لمركز مدينة الخليل من الفراغات العمرانية والمرافق التي يفترق لها بحيث تراعي الناحية الإنسانية وتخدم مستعملين الفراغ.
- دراسة الأثر السياسي والتجاري والبيئي والإنساني في تشكيل وصياغة مراكز المدن بشكل عام ومدينة الخليل بشكل خاص.
- ربط المركز التجاري القديم مع المراكز التجارية الجديدة للمدينة والعمل على اعادة الحياة لتلك المناطق والمحافظة على الإرث المعماري.

1-4: أهداف الدراسة:

- التعرف على مراكز المدن والفراغات الحضرية فيها، وعلاقة البعد الإنساني بالبيئة المبنية (الفراغات العمرانية) داخل مركز المدينة.
- إيجاد هيكل تنظيمي للبعد التخطيطي وربطه بالحاجات السكان والاحتياجات على أرض الواقع .
- إلقاء الضوء على مشكلة توسع الناس والتجار في مركز المدينة بشكل غير مخطط، وتنظيمه من قبل بلدية الخليل المؤسسات التخطيطية.

- الوصول إلى توصيات لتصميم الفراغات العمرانية تساعد المصمم والمخطط في تصميم وتنسيق هذه الفراغات، من خلال تحليل سلوكيات المستخدمين بها حيث الإنسان هو الطرف المؤثر والمتأثر في العملية التخطيطية .
- دراسة المشاكل الحالية الموجودة بمركز مدينة الخليل، مع التركيز على المراكز التقليدية والعمل على حصرها بالقطاعات التخطيطية والتنظيمية المختلفة.
- وضع اقتراحات لتحسين وإضافة فراغات عمرانية في مركز مدينة الخليل الحالي تراعي البعد الإنساني.

5-1: الحالة الدراسية:

مدينة (ليون) في فرنسا:

تقع مدينة ليون في القارة الأوروبية في دولة فرنسا، حيث إنها تتوسط بين مدينتي باريس التي تبعد عنها مسافة 74 كم، ومدينة مرسيليا التي تبعد عنها مسافة 320 كم، وعن مدينة برشلونة الإسبانية مسافة 600 كم، وعن مدينة جنيف السويسرية 160 كم، وعن مدينة تورينو الإيطالية مسافة تقدر بـ 280 كم، وسُميت بمدينة النهرين لأنها ملتقي نهرَي الرون، والسون (Jean,2008).

تم اختيار مدينة ليون كحالة دراسية لاهتمامها بنواحي السلوك الإنساني ومراعاتها للظروف والمشاريع والتجارب التي تم استفاد منها في مركز المدينة، ومحاولة تطبيقها في مركز مدينة الخليل بما يتناسب ويخدم الناحية الإنسانية بالرغم من عدم وجود أي تشابه بين مدينة ليون و مدينة الخليل من نواحي التضاريس ومناخ كل من المدينتين.

6-1: منهجية الدراسة:

تعتمد المنهجية التي ستتبع في هذا البحث على استخدام المنهج الوصفي التحليلي، وذلك بجمع البيانات حول المنطقة وتنظيمها وتحليلها للتعرف على المشكلة الأساسية فيها واقتراح حلول لتطويرها، ويتم ذلك من خلال:

- دراسة الحالة: وذلك للتعرف على حالات مشابهة في مجال تطوير مراكز المدن، وكيف تم التعامل معها ووضع حلول للمشاكل التي تعاني منها .

- الاستبيان: الذي يبين آراء الناس والمشاكل التي يعانون منها، بهدف تقييم الوضع القائم من خلال معرفة آراء السكان وأصحاب العلاقة ومحاولة وضع حلول تتوافق مع متطلباتهم.
- المسح الميداني: بهدف التعرف على المنطقة بطريقة تفصيلية دقيقة وجمع البيانات والمعلومات الخاصة بالمباني والطرق والفراغات، ومن ثم تحليلها والتعرف على جوهر المشكلة، للوصول الى حلول المقترحة والمناسبة .
- الحالات الدراسية وعمل دراسة مقارنات المطلوبة للوصول الى أفضل الحلول .
- المقابلات الشخصية: من أشخاص مسؤولين وأصحاب قرار، وذوي خبرة في مجال الدراسة.

1-7: معوقات الدراسة:

- عدم وجود مخطط هيكلي لمدينة الخليل منذ عام 1967، الأمر الذي يعيق بيان الشوارع الموجودة والتطورات والتوسعات التي طرأت على المدينة منذ فترة طويلة من الزمن .
- صعوبة التواصل مع المسؤولين عن الخرائط والمعلومات والاحصاءات الخاصة بالمدينة.

1-8: مصادر المعلومات:

الاعتماد على عدد من المراجع العربية والانجليزية بالإضافة للمراجع الالكترونية نظراً لكون الدراسة تتناول مجالاً بحثياً جديداً. تشمل مصادر المعلومات ما يلي:

كالمصادر المكتبية: وتشمل المكتب، المراجع، الدراسات، الأبحاث، ورسائل جامعية حول موضوع الدراسة.

- المصادر الالكترونية: وتشمل المواقع الالكترونية التي تهتم في هذا الموضوع مثل الجامعات والمنظمات والمؤسسات والهيئات الدولية والإقليمية المتخصصة.
- المصادر الميدانية: وتشمل المعلومات والبيانات التي سيقوم الباحث بجمعها من خلال المسح الميداني والاستبيانات والمقابلات والمشاهدات، والخرائط.
- السفر : من خلال زيارة إلى "مدينة ليون" في فرنسا للتعرف على كيفية مراعاة البعد الانساني في مدينة ليون.

الفصل الثاني

الاطار العلمي

مقدمة

1-2: المدينة

2-2: تعريف المدينة

3-2: نشأة المدن وتطورها

4-2: تطور المدن عبر التاريخ

5-2: استعمالات الأرض في المدن

6-2: مراكز المدن

7-2: المنطقة التجارية المركزية في مدن العالم

8-2: تطور مراكز المدن

9-2: أهمية مركز المدينة

10-2: متطلبات ضمان نجاح مشاريع تطوير مركز المدينة

11-2: الخلاصة

الفصل الثاني

الإطار العلمي

مقدمة

عمد الإنسان إلى تأمين المأوى المناسب الذي يلائم متطلبات حياته، وتبعاً لذلك فقد اختلفت أنماط المساكن وأشكالها التي شيدها، وقد كان للمعتقدات الدينية دوراً هاماً في تحديد ملامح المدينة وأجزائها، فغالباً ما كان المعبد يشكل المنطقة المركزية للمدينة، نظراً للدور الذي يلعبه في التأثير بحياة السكان الدينية والديوية، كما كان لمقر الحكم دور رئيس في تشكيل المدينة وتخطيطها، حيث كانت تتوزع الدور السكنية لطبقات المجتمع حول هذين المعلمين تبعاً لحجم النفوذ الذي يشكله كل منهما في المجتمع (والي، 1983).

1-2: المدينة:

تعتبر المدينة هي خلاصة تاريخ الحياة الحضرية، فهي الكائن الحي كما عرفها لوكوربزيه، فهي الناس والمواصلات وهي التجارة والاقتصاد، والفن والعمارة، والصلات والعواطف، والحكومة والسياسة، والثقافة والذوق، وهي أصدق تعبير لانعكاس ثقافة الشعوب وتطور الأمم، وهي صورة لكفاح الإنسان وانتصاراته وهزائمه، وهي صورة للقوة والفقير والحرمان والضعف (فواز، 1980).

2-2: تعريف المدينة:

هي مستوطنة حضرية ذات كثافة سكانية كبيرة ولها أهمية معينة تميزها عن المستوطنات الأخرى. يختلف تعريف المدينة من مكان إلى آخر ومن وجهة نظر إلى أخرى، ففي العصر الحديث قامت العديد من الدول بوضع شروط معينة لتحديد ما إذا كانت المستوطنة مدينة أم لا (برية، 2003).

2-3: نشأة المدن وتطورها:

لقد نشأت المدن نتيجة الرغبة في التعايش كمجموعات بالنسبة للأفراد، ولتحقيق الاستقرار الذي كان يحاول الإنسان القديم جاهداً الحصول عليه، فمن الريف والصحراء والغابات، بدأ ينتقل تدريجياً للوصول إلى مفهوم جديد للتعايش، يضمن استقراره، ويحقق له في نفس الوقت الحماية من كل المؤثرات الخارجية، فكان تخطيط المدن القديمة ينطلق من نوعين: التخطيط الدائري والتخطيط ذو المحاور المتعامدة. إن قيام المدن ونموها مسألة يصعب أن نتبعها بدرجة ملحوظة لأسباب عديدة، ومما لاشك فيه أن المدن انبثقت تعبيراً عن ظروف روحية ومادية واجتماعية وسياسية، وانعكست هذه الصور على تغير المدن ونمو العمارة، وأكد بارنز: "أن العمارة هي سجل لعقائد المجتمع"، ويقصد بنشأة المدن: "هي مرحلة المدينة في فجر قيامها، وتتميز بانضمام بعض القرى لبعضها البعض، واستقرار الحياة الاجتماعية إلى حد ما، وقد قامت المدينة في هذه المرحلة بعد اكتشاف الزراعة وقيام الصناعات اليدوية (جورج، 1997).

ارتبط نشوء المدن العظيمة التي عرفتها البشرية بعاملين مهمين هما الموارد الطبيعية وأهمها التربة الزراعية الخصبة والموقع الاستراتيجي المطل على خطوط التجارة، وكانت المدينة هي موئل الحضارة وحاضنتها حيث ترعرعت ونشأت بها فنون الإنسانية وآدابها، وبالرغم من أن التاريخ لا يكاد يعرف اليوم الذي قامت فيه أول مدينة، إلا أن أريحا بفلسطين تظل من أقدمها بقيامها على الزراعة قبل 8000 عام، وحيث بدأت ظاهرة جمع الأحجار وتكويها لإقامة "المأوى" لتعلن نقطة التحول من مرحلة البداوة والتنقل وجمع الثمار إلى مرحلة الاستقرار (عترسي، 1977). وتتقسم نشأة المدن إلى:

2-3-1: المدن القديمة:

عرفت منذ القديم في معظم جهات العالم، وإذا تتبعنا نشأة المدن الأولى في الحضارات الإنسانية العريقة في واد النيل وبلاد الرافدين وسواحل فنيقيا وفي سهول الهندوستان و الصين، نجد أن ظهورها قد ارتبط بتقدم العلوم والفنون

وقد أصبح بعض هذه المدن مركزاً للحكم والإدارة، وتشير الوثائق التاريخية أن أقدم المدن عرفها العالم وجدت في العراق مثل: أشور، وفي فلسطين: مدينة أريحا، كما أنشأ الرومان المدن القديمة في

الجزائر مثل: جميلة وتيمقاد وعنابة، وقد اندثرت المدن القديمة ومازالت تشهد بقاياها الأثرية على ما كانت عليه من تقدم و ثروة و غنى، وقد أقيمت على أنقاض معظم هذه المدن في العصور التاريخية المختلفة مدناً أخرى نمت وتطورت حتى أصبحت في الوقت الحالي مدناً ضخمة متعددة الوظائف مثل مدينة القاهرة ومدينة دمشق (فواز، 1980).

2-3-2: المدن الحديثة:

لقد أنشأت هذه المدن في البلدان الجديدة و قد تحكمت في نشأتها غنى الإقليم الطبيعي، وتتشابه هذه المدن فيما بينها من حيث أسلوب وطريقة البناء فهي تبدو منتظمة هندسياً، ومن أمثلة هذه المدن لوس أنجلوس. كما أنشأ الاستعمار مدناً حديثة في البلدان السائرة في طريق النمو مثل مدينة بوفاريك بالجزائر وداكار بالسنغال، والأحياء الجديدة التي أنشأها الاستعمار في المدن القديمة مثل حي الأبيار وحي حيدرة بالجزائر العاصمة، وكذلك الأحياء الكثيرة التي أنشأها الاستعمار البريطاني في مدينة القاهرة (برية، 2003).

2-4: تطور المدن عبر التاريخ:

تطورت المدن على مر العصور كما يلي:

2-4-1: المدن اليونانية:

بدأت المدن في التزايد العددي منذ بداية الألف الأولى الميلادية، وفي خلال القرنين الثامن والسابع قبل الميلاد كانت دولة المدينة اليونانية ظاهرة هامة في المظهر الحضري السياسي بها، وبدأت في التوسع العمراني بل وفي غزو أراضٍ أخرى، ونتج ذلك عن ظروف البيئة الجغرافية لتلك المدن والتي تميزت بقلة الأراضي الزراعية حولها مما دفعها إلى الخروج عن بيئاتها المحلية واستعمار مناطق أخرى. وعلى سبيل المثال، فقد أنشئت سيراكيوزوكوم وغيرها من المستعمرات في إيطاليا وصقلية في الفترة اليونانية المبكرة بين سنتي 750 - 700 قبل الميلاد، ومن ثم استطاعت دول المدينة اليونانية أن تمت نفوذها على امتداد البحر المتوسط، وفي سنة 500 قبل الميلاد كانت الحياة الحضرية La

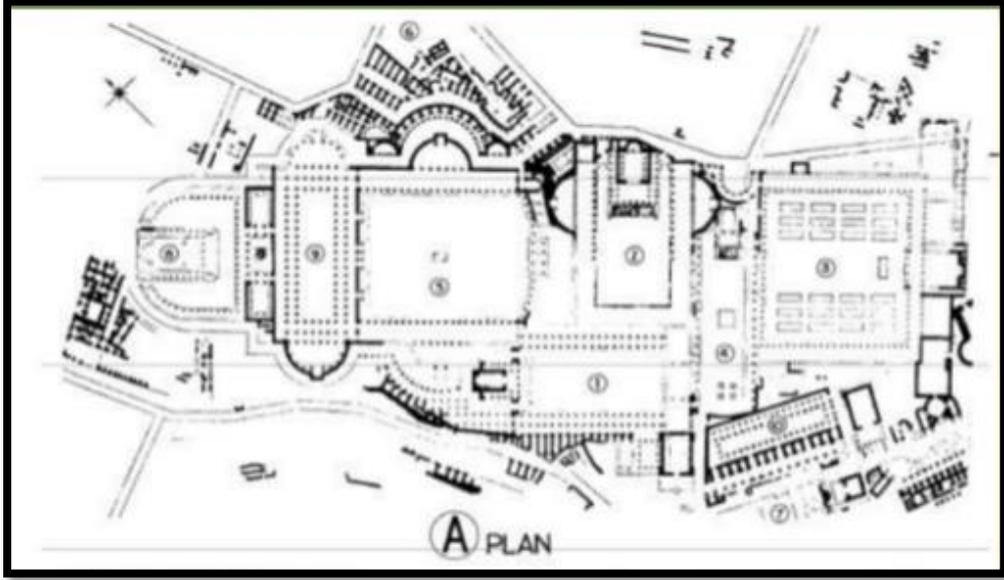
vie Urbane ظاهرة سائدة في ساحل المحيط الأطلسي من إسبانيا غرباً حتى سهول الغانج في الهند شرقاً.

وفي خلال مرحلة الانتشار الحضاري كانت هناك مظاهر حضارية هامة ممثلة في الأساليب والفنون الجديدة لسكان المدن مثل الأدوات والأسلحة الحديدية، كذلك استخدام الكتابة بالحروف الأبجدية وتصميم السفن الشراعية بل وبدء استخدام العملات النقدية في التجارة، وكانت هذه الملامح الحضارية عناصر هامة في الانتشار الحضري. وبدأ التخصص في الإنتاج سمة مميزة للمدن معتمدة على تبادل إنتاجها من الصناعات والأدوات مع المدن الأخرى بغية الحصول على الحبوب، وأبرز مثال على ذلك هو اعتماد المدن اليونانية على تجارة القمح الوارد إليها من سواحل مقدونيا والبحر الأسود (أبو صبيحة، 2003).

2-4-2: المدن الرومانية:

بدأت الحياة الحضارية في الانتشار بصورة أوسع في عهد الإمبراطورية الرومانية التي توسعت بعد أن هزم الرومان اليونانيين في إيطاليا وصقلية والاستيلاء على المناطق التي كانت خاضعة لليونان، بالإضافة إلى مناطق أخرى في شمال غرب أوروبا، وقد ظهرت المدن في شمال جبال الألب لأول مرة، وأنشئت مدن في وادي الراين وفي إنجلترا كذلك، وكانت الوظائف الدفاعية والإدارية لهذه المدن تفوق الوظيفة التجارية، ووجدت بعض منتجات هذه المدن طريقها عبر الإمبراطورية الرومانية وساعد على ذلك الطرق الرومانية الشهيرة في أوروبا وامتدادها في آسيا وأفريقيا. وكان من أهم مكونات المدينة الرومانية ما يلي (البكري، 2006):

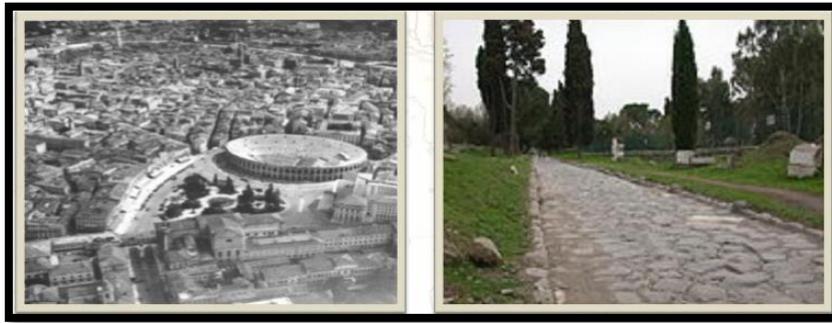
1- مركز المدينة (الفوروم): تميزت المدينة الرومانية في دمج المنطقة المقدسة والأغورا في المدينة الاغريقية في موقع واحد هو الفوروم، والذي كان يرتبط بمركز المدينة ويشمل مجموعة عناصر أو منشآت أساسية هي (الكوريا) مقر مجلس البلدي، و(البازليكا) صالة النشاط التجاري وملتقى رجال الأعمال، ومقر مجلس القضاة، كما يشمل الفوروم سوق المدينة والساحة الرئيسية كما هو موضح في الشكل (1-2).



شكل (2-1): مركز المدينة عند الرومان "الفرم"

المصدر: (البكري، 2016)

2- شبكة الطرق: الرومان كانوا مشهورين بطرقهم. حيث تجد بعض الطرق الرومانية قائمة إلى يومنا هذا بعد 2000 سنة تقريباً من انشائها، فقد أنشئت بشكل ممتاز كما في الصورة (2-2).



صورة (2-2): شبكة الطرق عند الرومان

المصدر: (البكري، 2016)

3- شبكة المياه: لقد كان طول شبكة المياه التي تغذي روما بالمياه العذبة ومنذ القرن الرابع قبل الميلاد أكثر من أربعين كيلومتراً، أما شبكة تصريف المياه الثقيلة فقد ظهرت لأول مرة في القرن السادس قبل الميلاد، وبعد ذلك تم تنفيذ المجرى الرئيسي في روما والذي يشكل في

الوقت الحاضر أهم شريان في شبكة مجاريها. وتوضح الصورة (2-3) شبكة المياه عند الرومان.



صورة (2-3): شبكة المياه عند الرومان

المصدر: (البقري، 2016)

4- الجسور والأقبية: لقد اشتهر الرومان ببناء الجسور التي تصل بين ضفاف الأنهار وذلك لتسهيل الحركة واختصار المسافات وكانت هذه الجسور تتشأ بالحجارة والملاط، ويستند ممر الجسر على مجموعة من الأقواس مغروزة في حوض النهر كما في الصورة (2-4).



صورة (2-4): العديد من المعالم المشهورة التي اشتهرت بها الحضارة الرومانية

المصدر: (البقري، 2016)

5- المنشآت العامة: نتيجة لتطور الحياة الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والفنية، زادت المؤسسات في المدن وخاصة الحمامات والمسارح والملاعب، وكانت هذه الأبنية تتجمع مع بعضها في مجموعة معمارية ضخمة إذ يتم تجميع الحمام مع المكتبة والمساطب لممارسة الألعاب.

2-4-3: المدن الإسلامية:

وبعد ظهور بيزنطة ببضعة قرون ظهر الإسلام وكون المسلمون إمبراطورية واسعة من الدولة البيزنطية وازدهر العمران الحضري في ظل الدولة الإسلامية، وظهرت مدن لعبت دوراً هاماً في نشر الثقافة وتقدم التجارة، ويرجع هذا الازدهار إلى عوامل مختلفة دينية وسياسية وحربية واجتماعية وتجارية، ومن المدن الدينية التي أنشأها المسلمون فاس ومراكش والرباط والنجف وكربلاء وصارت لمكة والمدينة مكانة خاصة في قلوب المسلمين، كذلك أنشئت مدن عسكرية مثل البصرة والكوفة والفسطاط والقيروان، وظهرت العسكر ثم القطائع ثم القاهرة كعاصمة لمصر. وعندما وصل العرب إلى إسبانيا أنشأوا كثيراً من المدن وأسهموا في إضافة الكثير للمدن الرومانية التي كانت قائمة بالفعل، وتحكي مدينة قرطبة في أيام الأمويين "756 - 1002" ميلادية مدى دور الحضارة العربية في ازدهار الحياة المدنية، فقد كانت هذه المدينة ذات حجم سكاني يصل إلى نصف مليون نسمة، وتدنى عددهم اليوم ليصل إلى 10000 نسمة فقط.

2-4-4: المدن في العصور الوسطى:

الحياة الحضرية في كثير من أجزاء أوروبا بطيئة بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية كما لاحظنا، فقد تبع انتشار المسيحية من الشرق الأوسط بين الكنيستين الغربية والشرقية تقسيم جغرافي للعالم الروماني إلى قسمين، وتركز النشاط الاقتصادي والسياسي للقسم الغربي اللاتيني في مدينة روما، أما القسم الشرقي البيزنطي فقد تركز في القسطنطينية (البقري، 2006).

2-5: استعمالات الأرض في المدن:

إن استخدامات الأرض في المدينة تنحصر في خمسة نطاقات تحيط بمركز المدينة موضحة في شكل (2-5) وهي على النحو التالي (حيدر، 1994):

2-5-1: المنطقة التجارية المركزية:

وهي تشكل قلب المدينة، وتكثر فيها المكاتب والمتاجر والبنوك ودور السينما (السرطاوي، 1999). وتتواجد كل تلك النشاطات في مكان مركزي من المدينة يسمى بالمنطقة المركزية للأعمال (Central Business District, CBD) (حيدر، 1994). وتشكل هذه المنطقة ملتقى طرق المواصلات الرئيسية، وترتفع المباني فيها لعدة طوابق نظراً لارتفاع أسعار الأراضي وميل المستثمرين إلى التوسع الرأسي بدلاً من التوسع الأفقي، ويمكن تمييز هذه المنطقة بوضوح في حالة المدن والعواصم الكبرى (غنيم، 2001).

2-5-2: المنطقة الانتقالية:

وتتميز بتعدد وتغير طبيعة استعمالات الأرض، وبذلك يبدأ في هذه المنطقة ظهور المناطق السكنية ذات المستويات المختلفة، مثل الجيوب المعزولة من المساكن العريقة والعمارات السكنية ذات الدخل المتوسط والمنخفض بالقرب من المناطق الصناعية (حيدر، 1994). وتضم هذه المنطقة بعض الشركات التجارية وعدد من الصناعات الخفيفة (السرطاوي، 1999). وهذه المنطقة تجمع بين خصائص المنطقة المركزية وخصائص المنطقة الثالثة التي يسكنها العمال، وعادة ما تتوسع المنطقة التجارية على حساب هذه المنطقة التي سرعان ما تغزوها الاستخدامات التجارية (غنيم، 2001).

2-5-3: منطقة مساكن العمال:

تضم المساكن التي يقطن في كل منها أسرة واحدة أو أسرتين (الزوكة، 1980)، وتضم هذه المنطقة مساكن العمال والفئات الفقيرة والطبقات الدنيا من سكان المدينة وكذلك مساكن الطبقات الوسطى، وتضم أيضاً المحلات التجارية الخاصة بتجارة التجزئة وبعض المدارس والمنتزهات (عزام وغيره،

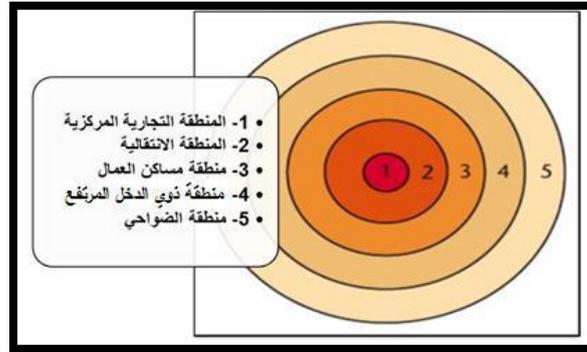
1997)، وسبب تركيز مساكن العمال في هذه المنطقة هو قربها من أماكن العمل في مركز المدينة

2-5-4: منطقة ذوي الدخل المرتفع:

وتشمل هذه المنطقة على مساكن الطبقات الاجتماعية التي تقع بين الطبقة الوسطى والطبقة العليا حسب تعبير (لويد وورثر) (عزام وغيره، 1997). وتنتشر في هذه المنطقة ظاهرة العمارات السكنية ذات الطوابق المتعددة (غنيم، 2001).

2-5-5: منطقة الضواحي:

تشكل هذه الحلقة الدائرة العمرانية التي تحيط بالمدينة ويقطنها أفراد يخرجون منها إلى أعمالهم داخل المدينة ثم يعودون (عزام، 1997). وتتميز هذه المنطقة بوجودها على امتداد خطوط المواصلات الرئيسية مع وجود مساكن كثيرة تسكنها الطبقات ذات الدخل المتوسط والعالي (حيدر، 1994). ويوضح الشكل (2-5) توزيع استعمالات الأرض داخل المدن.



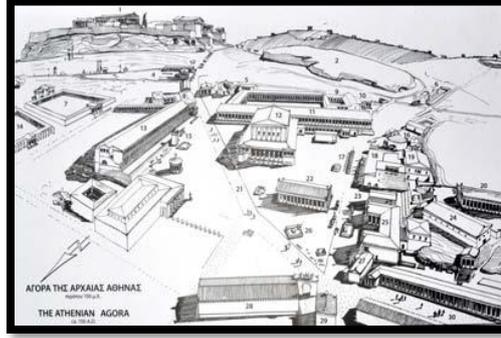
شكل (2-5): توزيع استعمالات الأرض داخل المدن

المصدر: (حيدر، 1994)

2-6: مراكز المدن:

بدراسة تطور تخطيط المدن عبر التاريخ والتي ذكرت في كتاب مبادئ تنظيم المدينة يمكن استنتاج تاريخ تطور مراكز المدن وهي على النحو التالي (فواز، 1980):

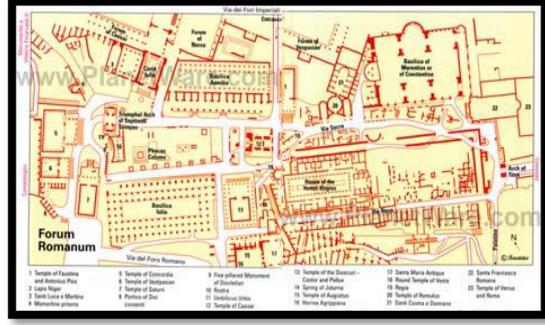
1. مراكز المدن قديماً: كان لمركز المدينة عبر التاريخ دور كبير في تخطيط المدن، فقد كانت تمثل ساحة "الأغورا" مركز المدينة، وهي مركز التقاء ديني وسياسي واقتصادي، ففي الساحة هذه تجري الاحتفالات، لذا صممت الساحة لتكون بحجم خمس المدينة لتتسع بالتالي لجميع السكان، وتنتهي شوارع المدينة الرئيسية في الساحة المركزية دون ان تقطعها. (stuart, chabi. 1964). وساحة "الأغورا" عند اليونان تقابلها من الناحية الدينية والسياسية والاقتصادية ساحة "الفورم" عند الرومان، ففيها تجري الانتخابات وتؤخذ قرارات السلم والحرب ويعين الموظفون وبطبق القانون. وتتقاطع الشوارع الرئيسية عمودياً عند هذه الساحة، ومع الزمن انقسمت الساحة الرئيسية الى اثنتين لعبت احدهما الدور الاقتصادي، ولعبت الاخرى دورها الديني والسياسي (Fraser Reckite. 1976). لقد كانت المدينة اليونانية القديمة فكانت تعبر عن ديموقراطية الحكم ومشاركة المجتمع في تسيير أمور الحياة، الأمر الذي انعكس على شكل الأجورا كمركز إداري وتجاري للمدينة يتوسط المناطق السكنية. ويوضح الشكل (6-2) مركز المدينة عند اليونان.



شكل (2-6): مركز المدينة عند اليونان والتي تعرف " بالأغورا "

المصدر: (stuart,chabi.1964)

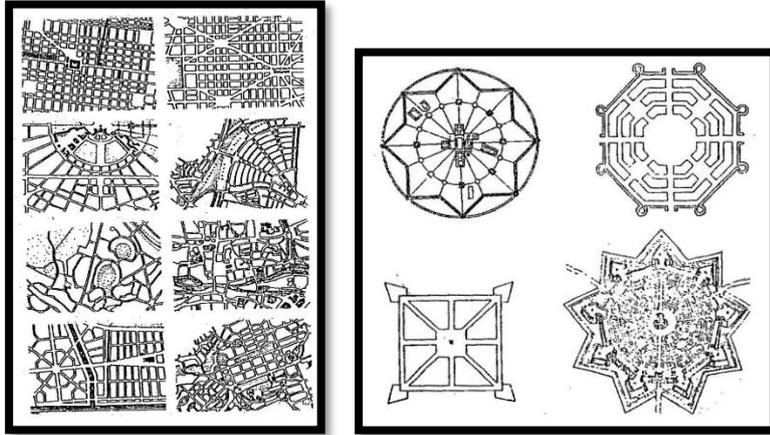
كما كانت الفراغات الحضرية في المدينة الرومانية تعبر عن ارتباط المجتمع بالقانون الوضعي الذي حدده لأنفسهم، وانعكس ذلك على قانون ضبط وتنظيم البناء والتعمير بحرية مقيد بنظام قياسي موحد يحدد قطاعات المدينة التي تتلف حول المركز الإداري الرسمي (الفورم) في وسط المدينة كما في الشكل (2-7).



شكل (7-2): الفورم الروماني

المصدر: (stuart, chabi. 1964)

2. مراكز مدن العصور الوسطى: وفي العصور الوسطى كانت المباني الدينية كالكنائس وقبور القديسين أو قصور الحكام والامراء تمثل مركز المدينة، والتي نمت وحولها التجمعات السكنية الأوروبية، وكانت تقام أمام هذه المباني ساحات كبيرة لإبرازها، وهي عادة دون شكل هندسي منظم لأنها صممت بحيث لا يتعدى أكبر أبعادها ضعفي ارتفاع البناء المراد إبرازه (Hans Carol. 1960). ويوضح الشكلان (8-2)، (9-2) نماذجاً لمراكز بعض المدن في العصور الوسطى.

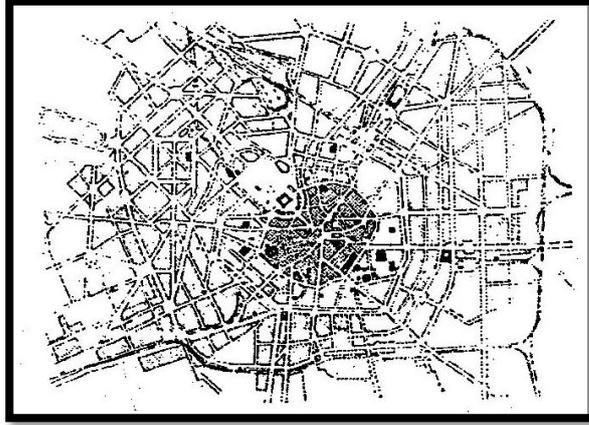


شكل (8-2): نماذج لمراكز لبعض المدن (العصور الوسطى)

المصدر: (البكري، 2006)

3. مراكز المدن في عصر النهضة: لقد ظهرت روح الكلاسيكية الحديثة في عصر النهضة وراحت المدن تتجه لاستعادة بعض الملامح التخطيطية الروماني، فظهرت المحاور، إلا أن

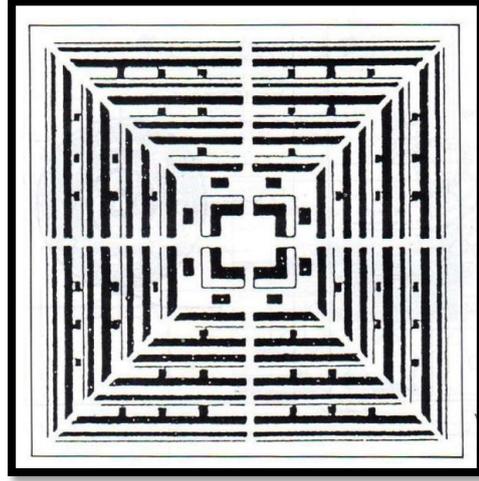
أبرز مظاهر تخطيط مركز المدينة كانت كنيسة (The Piazza) وساحتها التي توسطه، وبقي الأمر كذلك حتى بدأ عصر سيطرة الملوك في نهاية القرن الثامن عشر، وبدأ يظهر ذلك على تخطيط مراكز المدن وانتقال التركيز على قصور الملك والساحات المرافقة له كما في أعمال المهندس الفرنسي (Haussmann)، الذي أعاد تصميم وتخطيط مركز مدينة باريس في القرن التاسع عشر. وكان مركز المدينة في عصر النهضة يضم قصور الأمراء، حيث يمثل القصر قلب الحياة السياسية وبالتالي فإن الشوارع الرئيسية تنطلق منه، وللساحة المركزية شكل هندسي منتظم، فهي مربعة أو مستطيلة بأبعاد مدروسة ومصممة بطريقة تجعلها خارج حركة المرور (عترسي، 1977). ويوضح الشكل (10-2) مركز مدينة ميلانو.



شكل (9-2): مركز مدينة ميلانو 1521م

المصدر: (البكري، 2006)

4. مراكز المدن المعاصرة (القرن الثامن عشر) : تعتبر بداية القرن التاسع عشر مرحلة انتقالية نحو تخطيط وتنظيم المدن المعاصرة، فبعد الثورة الصناعية أواخر القرن 18م واكتشاف آلة جيمس واط البخارية (James Watt)، تميزت المدن بأن شكلها مربع منتظم ومركزه ساحة رئيسية تحتوي على مبنى عام مميز (Land Mark)، وتحيط بالساحة من جميع الجهات الخدمات، ثم يلي ذلك مستويات الإسكان المختلفة على شكل حلقات مربعة الشكل الأعلى فالأوسط ثم الطبقات الدنيا، ويخترق المدينة أربع من الشوارع المحورية التي تلتقي بمركز المدينة (حسن، 1992). ويوضح الشكل (11-2) مركز مدينة باكنغهام.



شكل (10-2): مركز مدينة باكنغهام عام 1849 م

المصدر: (حسن، 1992)

5. مراكز المدن الإسلامية: تعتبر المدينة الإسلامية بمفهومها العقائدي فهي تعبر عن الحياة اليومية للمجتمع الذي يتغلغل في الإسلام كدين وعقيدة في كل عناصر حياه المادية والمعنوية والتي تتجمع في مركز المدينة. وتعتبر القصبه التجارية من أهم الملامح العمرانية في المدينة الإسلامية، إلا أن الميادين العامة بها لم تظهر بنفس أهميتها في المدن الغربية، وذلك باستثناء بعض الأمثلة، ويعود السبب إلى البيوت السكنية التي انتشرت على حساب الساحات العامة نتيجةً للمرونة في التشريعات البنائية المتبعة في المدن الإسلامية التي شكلت الأساس في تشكيل المدينة الإسلامية، وهذا لم يمنع ظهور ساحات عامة مرتبطة بالمسجد، حيث يحتل المسجد مركز المدينة في منتصف القصبه وتتبعه المدارس الإسلامية، كما تركز حوله محلات مرتبطة باقتصاد هذه المدينة، ومن القصبه التجارية الرئيسية للمدينة تتفرع الشوارع والطرق التي تتجمع حولها الأحياء السكنية، وارتبطت الفراغات العامة في المدينة الإسلامية والعربية بالمرافق العامة في المدينة مثل المساجد والمدارس والخانات (مصطفى، 1998). وتوضح الصورة (12-2) ساحة جامع الفنا في مراكش.



صورة (11-2): ساحة جامع الفنا في مراكش - المغرب

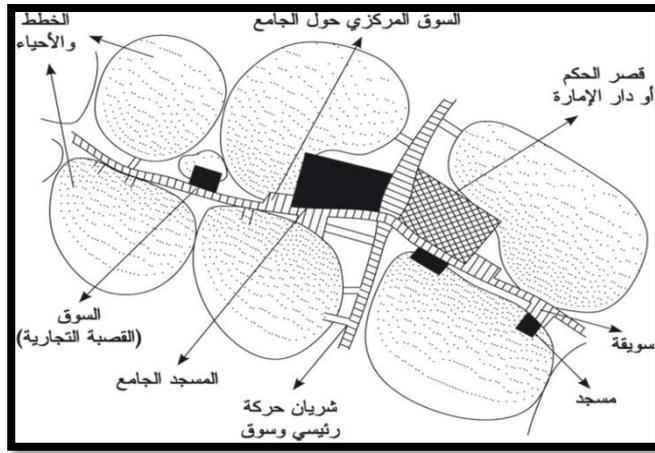
المصدر: (أبو صبحة، 2003)

حيث يعتبر المسجد الجامع من العناصر المحورية بمركز المدينة الإسلامية فهو قلبها النابض بالحياة وله دور أساسي في المجتمع الإسلامي، ويعتبر قصر استعماله لإقامة شعائر الصلاة دون الوظائف الأخرى إلى ارتباط المجتمع بالمسجد، الأمر الذي أدى إلى انفصال المجتمع عن دور المسجد الأساسي، بالإضافة إلى وظائف المسجد الأخرى (بقاعين، 1986):

- ارتباط المسجد بكافة الأنشطة الرئيسية التعليمية والثقافية والصحية والتجارية ، لما يحققه من كونه مركز جذب رئيسي وعمله كوحدة اجتماعية ودينية.
- مركز ديني واجتماعي، وتقام فيه شعائر الصلاة، وتفسير ودراسة تعاليم الدين وكتاب الله عز وجل، بالإضافة إلى اجتماع المصلين بساحته خمس مرات يومياً بعد أداء الصلاة.
- مركز سياسي، لإلقاء الخطب وتلقي البيعة وإذاعة البيانات وحشد وخروج الجيوش ومكان للاجتماع واستقبال السفراء وعمل المزادات، بالإضافة إلى أنه ساحة العدل للحكم بين الناس واقامة الحدود.

• مركز ثقافي وتعليمي، تقام فيه حلقات العلم والمناظرات بين العلماء.

كما أن في بعض المدن الإسلامية كبغداد كان الجامع وقصر الخليفة يقعان في وسط المدينة الذي تتفرع منه الطرق الرئيسية في الاتجاهات الأربعة، واعتمد تخطيط المدينة الإسلامية على المسجد الذي يقع في وسطها ويقام بالقرب منه المدارس والحمامات والخزانات، وتأخذ القلعة مكاناً هاماً ملاصقاً للوسط والتجاري وذلك لأسباب أمنية، كذلك نمت المدارس وسط المدينة نظراً لملازمتها للجوامع (النقاش، 1996). ويوضح الشكل (13-2) رسم توضيحي لمعظم مراكز المدن الإسلامية.



شكل (12-2): رسم توضيحي لمعظم مراكز المدن الإسلامية

المصدر: (حسن، 1992)

6. مراكز مدن القرن العشرين: في منطلق القرن العشرين كانت منطقة بها تجارة التجزئة أو المفروق، وفي منتصف القرن أصبحت مجمعات تجارية وتشغلها المكاتب، أما في الوقت الحاضر فقد أصبحت مراكز سياحية ورياضية بالنسبة للمدن الكبيرة، بينما المدن الصغيرة فما زالت منطقة "CBD" تمثل مراكز لتجارة التجزئة. وتشير دلائل التطور إلى أن المنطقة سوف تصبح منطقة تجارية ثقافية ترفيهية في المستقبل (أبو صبحة، 2003). وتوضح الصورة (14-2) مركز مدينة برشلونة.



صورة (13-2): تخطيط لمركز مدينة برشلونة

المصدر: (أبو صبحة، 2003)

7-2: المنطقة التجارية المركزية في مدن العالم:

إن منطقة مركز المدينة تظهر بالمدن الأوروبية عامة والمدن الأمريكية خاصة، تختلف من مدينة الأخرى تبعاً لكثافة الاستغلال واستخدام الأرض. كذلك فإن المنطقة تطورت عبر فترات زمنية مختلفة وقد ساعد على تطورها عدة عوامل منها (أبو صبحة، 2003):

- تركز الأنشطة المختلفة في مركز المدينة بالإضافة إلى كثافة استغلال.
 - شدة المنافسة بين الوظائف والمستخدمين وذلك نتيجة سهولة الوصول.
 - سيطرة الوظائف التجارية والخدماتية في هذه المنطقة .
 - تركز السكان على أطراف المدينة نتيجة ازدحام والتلوث مما قلل من أهميتها والنسبية.
- بشكل عام لم تتطور منطقة مركز المدينة في المدن غير الغربية بشكل واضح كما هو الحال بالمدن الغربية، كما يشكل المركز في مدن الحضارة غير الغربية أقدم أجزاء المدينة المتهاوية التي تحتاج إلى تحديث (Elsheshtawy. 2009).

1-7-2: تعريف المنطقة التجارية في مركز المدينة:

إن المنطقة التجارية "CBD" لا تحتوي على معنى ثابت ولكن معناها ومحتواها لا تختلف عن مفهوم قلب المدينة (Down Town) ،وهي البؤرة الحياة المدينة وأحياناً يطلق عليها قلب المدينة، وإن

مركز المدينة يجب أن يحتوي على الأهمية العظمى المرئية، بحيث يكون متناسق مع الأقسام الأخرى المحيطة (Reckite.1976).

لقد ظهرت اهتمامات كبيرة لتعريف وتفسير وتحديد مركز المدينة لأنه يشكل جزء هام من المدينة فهو عصب الحياة لها ويعتمد عليه في رفع مستواها الثقافي والاقتصادي. حتى نستطيع أن نحدد أن هذه المنطقة هي منطقة مركز المدينة يجب أن تتوفر فيها ثلاثة عناصر على الأقل وهي:

1. إدارة رئيسية أو مجموعة مدنية، اجتماعية وثقافية وبنائيات عامة.

2. أعمال رئيسية وتجارية وتحتوي على خدمات مساعدة وخدمات صناعية.

3. مسرح رئيسي للترفيه والأمور الثقافية (Reckite.1976).

إيرنستبيرجس أطلق على هذه المنطقة اسم قلب المدينة التجارية (Down Town Retail) وتضم أقسام المخازن، المحلات التجارية، المكاتب، النوادي، البنوك، الأوتيلات، المسارح، المتحف والمسؤولين عن الاقتصاد والحياة السياسية.

وإن هذه المنطقة المركزية تحتوي على أنواع متعددة من السلع والخدمات أكثر من أي منطقة ذات أعمال في المدينة (Carol.1960).

جدول (1-2): أوضاع مركز المدن في بعض دول العالم غير الغربية

المصدر: (أبو صبحة، 2003)

المدينة	أوضاع مراكز المدن بها
مدن الهند	تظهر الوظيفة الصناعية وتوجد فيها بعض المظاهر مثل المعبد والقصر ومؤسسات الاقتراض ومحلات تجارة التجزئة .
المدن الافريقية	يلاحظ وجود القصر يقابله السوق والمسجد ففي المدينة أبادان يظهر مركزين المركز التقليدي ويقدم وظائف اجتماعية وسياسية واقتصادية ومركز حديث به محلات تجارية ومكاتب وبنوك ومخازن.
أمريكا اللاتينية ومكسيكو سيتي .	لم تتضح صوة منطقة مركز المدينة فهناك اتجاه للتركز الاقتصادي في منطقة واسعة من غواتيمالا.
هونغ كونغ ولاغوس	ارتفعت الكثافة السكانية في مراكز هذه المدن مع مرور الزمن نتيجة زيادة المواليد والهجرة مما أدى الى ازدحام الأحياء.

أما في المناطق المركزية في المدن فشهدت عملية تغير اجتماعي حيث تغيرت الأسرة الممتدة إلى أسرة نووية. وما زال الاختلاف ظاهراً ما بين المنطقة التجارية المركزية في المدن الغربية والمدن النامية، ففي مدن الغرب يظهر النموذج الذي يتميز بالغنى والذي يؤدي إلى تشجيع الأنشطة التجارية وبناء البنية التحتية، وفي حين أن الدول النامية تحتاج إلى رأس المال بالإضافة إلى أن هناك مجتمعات بالدول النامية خططت لتصميم مدنها وأخرى لم تضع مثل هذه الخطط. وتمثل مدينة طوكيو مرحلة انتقالية بين المدن الغربية وغير الغربية حيث تنوع الحياة والتحديث في مركز المدينة وقلة ظهور المظهر التقليدي فيها. وبشكل عام تعاني الدول النامية من سرعة التغير والنمو وبالتالي عدم توافر بيانات صعوبة إجراء الدراسات فيها (أبو صبحة، 2003).

8-2: تطور مراكز المدن:

يعتبر مركز المدينة النبض الحي لكل من للمجتمعات والأمم. وقد كان المحرك الاقتصادي لها لفترة طويلة من الزمن، ويعرف بأنه "المركز الرئيسي للإدارة والأعمال والتسلية والثقافة للمدينة ككل" (علام، 1991). ومركز المدينة لا يختلف في معناه ومحتواه عن مفهوم قلب المدينة (Down Town) الذي

هو بؤرة الحياة المدينة (Reckite.1976)، وقد أطلق "بيرنست بيرحس" على هذه المنطقة اسم قلب المدينة التجاري (Down Town Retail) وتضم أقسام المخازن والمحلات التجارية والمكاتب والنادي والبنوك والأوتيلات والمسارح والمتاحف والمسؤولين عن الاقتصاد والحياة السياسية. كما وصفها الباحث "Yeates.M" بقوله هي المنطقة التي ترتفع فيها أسعار الأرض، وتتسم بتركيز عالي للمحلات التجارية والمسارح والفنادق ومكاتب الخدمات، وتعد هذه المنطقة بؤرة الكثافة المرورية في المدينة (LOUIS. 1976).

تتميز منطقة مركز المدينة بدرجة عالية من المركزية نتيجة التقاء طرق المواصلات فيها، ويدخلها أعداد كبيرة من السكان يومياً للعمل أو للتسوق أو للزيارة، وهناك علاقات قوية بين مختلف الأنشطة اليومية، كما تعتبر مركزاً للمكاتب الحكومية والسياحة والترفيه، وذلك بسبب سهولة الوصول Accessibility الذي أدى إلى ارتفاع كثافة الاستخدام وزيادة الطلب على الأرض (LOUIS. 1976).

وهناك أنواع متعددة من مراكز المدن منها المتخصص مثل المركز التجاري، أو المكتبي أو الديني أو الحكومي أو الحضاري أو السياحي أو الاجتماعي، ومنها المختلط الذي يجمع بين بعض أو كل الاستخدامات السابقة، ويتراوح الجمع والخلط بين الاستخدامات الرئيسة من مجتمع إلى آخر بناء على خلفيه الدينية والاجتماعية والاقتصادية والسياسية والحضارية وغيرها. وتعتبر المراكز أكثر عناصر المدينة تحركاً وتغيراً في الحجم والنوعية، ويتخذ مركز المدينة عادةً شكلاً شبه دائري أو شبه رباعي، ويتكون من محال تجارية وساحة مفتوحة وأماكن جلوس وسط المدينة، وتعد الساحة المركزية أكبر فراغ عمراني مفتوح، وتنظم فيها الكثير من المناسبات الدينية والوطنية مثل الأعياد والمناسبات، والتبادلات التجارية بين المزارعين وسكان المناطق الأخرى، ومن الشواهد المراكز التقليدية الترابط بين العناصر الرئيسة كالمسجد الجامع والسوق والساحة الرئيسة (الهيئة العامة، 2010).

وبدراسة الوضع الاقتصادي لسكان منطقة مركز المدينة، حسب دراسة بيري (Berry.1963)، الذي ذكر أنه في مدن الدول المتقدمة يعيش الفقراء حول منطقة الأعمال المركزية بينما يسكن الأغنياء الأكثر قدرة الأطراف، ويحدث العكس في الدول النامية حيث يعيش الفقراء في الأطراف وعند أي تحسن لدخولهم يندفعون إلى المواقع المركزية ويزيد التزاحم، نجد أن تلك الحالة الأخيرة قد انطبقت

على المدينة الاسكندرية ومعظم المدن المصرية وفق دراسة بكير (بكير، 1997) عن حركة قلب الاسكندرية التجارية. وتعتبر الخصائص التالية أهم ما يميز مركز المدينة (أبو صبحه، 2003):

- تركز معظم المحلات التجارية الكبرى ومكاتب الشركات والبنوك والأماكن الترفيهية فيه.
- كثافة مرورية عالية حيث تنتهي إليه معظم الطرق الرئيسية التي تربط المدينة ببيئتها.
- ارتفاع أسعار الأراضي بسبب الطلب المتزايد للخدمات المختلفة فيها مما أدى إلى اللجوء للتوسع الرأسي.
- يوجد اختلاف كبير بين كثافة السكان فيه بالنهار عنها بالليل؛ نظراً لكونه يجذب العملاء من كافة أنحاء المدينة، ويعمل على خلق نوع من الهجرة الداخلية بسبب ارتفاع أسعار الأراضي فيه.
- تمتاز بوجود شارع أو عدة شوارع رئيسية يخدمها شريان هام للنقل، تتركز به المحلات الكبيرة ذات الوظائف المتعددة والتي قد تتكون من عدة طوابق وذات مخازن متصلة بها.
- تقل الصناعات الانتاجية في منطقة مركز المدينة، إلا أن الموجود إما من بقايا الماضي واستمر في منطقة الوسط، أو أنها صناعات جديدة نشأت على أطراف منطقة الوسط.
- التخصص الداخلي في أنشطته ذلك لأن هناك بعض الشوارع التي تخصص في نشاط معين يغلب عليه مثل شوارع المحلات التجارية وشوارع المؤسسات الادارية... الخ.
- تتوسع على حساب المناطق المجاورة ببطء شديد، والتوسع الرأسي يكون كبيراً والأفقي صغيراً.

فتعتبر مراكز المدن في العالم مقياساً لتفوقها ومركزاً لأهداف ورغبات المجتمع، ولطالما كانت ولا زالت القلب النابض فيها وشريان الحياة بالنسبة لها، حيث أنها مركز الأنشطة الاقتصادية والسياسية والاجتماعية كما يعتبر مركز المال والأعمال فيها، بالإضافة إلى أنها مركز التحديات الديموغرافية والاقتصادية والبيئية والتي تشكل حجم وشكل وهيكل ووظيفة هذه المنطقة ونموها المستقبلي.

9-2: أهمية مركز المدينة:

تتمثل أهمية مركز المدينة في الآتي (أبو صبحه، 2003):

- سهولة الوصول حيث أنها منطقة يمكن الحصول منها على جميع الأشياء بسهولة لأنها تشكل المركز وملتقى طرق المواصلات .
- سهولة الاتصال والتفاعل وتسهيل عمليات الاتصال الشخصي من خلال توفير نظم المعلومات والاتصالات، والمواقع المركزية التي تقوي تيار المعلومات .
- توفر نشاط الترفيه والرياضة حيث المسارح والمتاحف والمعارض والمطاعم .
- توفر الخبرات المهنية والارشادية مثل الأطباء ورجال المال وموظفي الحكومة والإدارة
- وجود الأسواق المالية .
- وجود أسواق تجارية على مستوى رفيع .
- إمكانية الوصول إلى فرص التعليم وتوفر مدارس وكنيات ومراكز اعلام .

هذا بالإضافة الى أنها (OTED. 2003):

- توفر عدداً كبيراً من الوظائف للسكان، فوسط المدينة يعتبر غالباً أكبر رب عمل في المجتمع.
- تلعب دور رئيسي كمركز للأعمال، حتى أنها قد تمثل أكبر تجمع للأعمال في المجتمع المحلي.
- تحتوي كمية هائلة من الاستثمارات العامة والخاصة.
- عادة ما تكون مركزاً للحكومة، حيث أنها عادةً ما توجد بها مباني البلدية والمحافظه.
- تؤرخ لتاريخ المدينة وتمثل انعكاساً لصورة المدينة ككل.

2-10: متطلبات ضمان نجاح مشاريع تطوير مركز المدن:

- من أجل ضمان نجاح مشاريع تطوير مركز المدن يجب أن يؤخذ في الحسبان كل المتغيرات والظواهر والمؤشرات المستقبلية والاستعداد لذلك، والتحكم في عدم ظهور مشكلات جديدة، ومن متطلبات ذلك ما يلي (الهيئة العامة، 2010):
- وضع مخطط هيكلية محلي ينظم مراحل تكوين التخطيط مع التركيز على القاعدة الاقتصادية في المركز.

- تكوين تصور استراتيجي شامل إرشادي للمركز، وادخال التعديلات الممكنة على الوضع الراهن.
- تطوير فكرة الأسواق العربية والتقليدية والإسلامية، نظراً لملاءمتها للمقياس الإنساني، ولحركة المشاة وتعبيرها عن المبادئ الإسلامية، وكذلك ملاءمتها للبيئة.
- إيجاد عنصر عمراني جذاب في المركز كأن يكون ساعة كبيرة أو برجاً أو نافورة أو ساحة مركزية أو أي عنصر رمزي أو جمالي أو حضاري يمكن التجمع حوله أو تحته.
- إيجاد شبكة شاملة من حركة وتجمعات المشاة، والربط بين أجزاء المركز، وتوفير المتطلبات الاجتماعية للخصوصية، وإمكانية التشجير، وعمل المجسمات.
- إيجاد ضوابط عمرانية تطبيقية تعمل على حماية التراث العمراني في المنطقة المركزية.
- تحديد الضوابط الخاصة بكل منطقة وشارع (ضوابط الارتفاعات، وضوابط سكنية أو تجارية).
- تطبيق معايير الاستدامة لتقليل الحرارة داخل المركز.
- تحديد الكثافة والطاقة الاستيعابية للموقع، وتحديد درجة ونسب الاستخدامات المختلطة.
- معرفة تأثير المشاريع الجديدة الكبيرة المعتمدة مستقبلاً على الوضع الراهن.
- تقادي التكرار مع المحافظة على التنوع والارتباط بالطابع المحلي والنسيج التقليدي.
- تقادي عزل أي جزء عن الآخر من عناصر المركز، مع وجود بوابات لكل مدخل.
- تأكيد الاستدامة بين المركز والمدينة والمجتمع.
- جعل مركز المدينة مسرحاً اجتماعياً ومتحفاً فنياً ومنتعة ترفيهية وخبرة ثقافية.
- مراعاة عوامل السلامة والأمان بعد تحديد كل المخاطر وإزالتها بتصنيف مواقف السيارات وإضاءة الأماكن المظلمة، والحد من الجريمة، وهدم المباني الآيلة للسقوط وغير ذلك.

11-2: الخلاصة:

ناقش هذا الفصل المدينة وأهميتها ووظائفها، ثم انتقل إلى أهم المواضيع التي تطرقت إلى تعريف للمدينة، وتوضيح أقسام المدينة وأهم القطاعات التي تكون المدينة، ونشأة المدينة وبداياتها من المدن

القديمة وصولاً إلى المدن الحديثة والتطورات التي مرت بها، كما ناقش تطور المدن عبر التاريخ بداية بالمدن اليونانية والرومانية ومدن العصور الوسطى والمدن الإسلامية، والتعرف على بعض خصائص هذه المدن، ثم الانتقال إلى استعمالات الأراضي في المدن والتعرف على أهم المناطق وأقسام المدينة، كما سلط الضوء على "المنطقة المركزية" كونها تشكل القاعدة الأساسية للمدينة، حيث أن جميع النظريات والفلسفات تؤكد على أن منطقة "مركز المدينة" هي المنطقة التي تعتمد عليها المدينة في رفع مستواها الاقتصادي والثقافي والتجاري. ثم عرض الفصل مراكز المدن عبر التاريخ مثل مراكز المدن اليونانية والرومانية والعصور الوسطى والمدن الإسلامية وغيرها، ثم انتقل إلى تعريف المنطقة التجارية في مركز المدينة وكيفية تطور مراكز المدن وأهميتها، وما هي متطلبات نجاح مشاريع تطوير مراكز المدن.

الفصل الثالث

السلوك الإنساني وعلاقته مع الفراغات الحضرية في مركز المدينة

- 1-3: تاريخ الاهتمام بالسلوك الإنساني الخاص بالبيئة العمرانية المبنية داخل المدينة.
- 2-3: السلوك الإنساني والبيئة العمرانية
- 3-3: السلوك الإنساني
- 4-3: تصنيف السلوك الإنساني
- 5-3: دراسة السلوك الإنساني في البيئة
- 6-3: المجال السلوكي
- 7-3: علم النفس البيئي وتفسير السلوك الإنساني في البيئة
- 8-3: البيئة العمرانية " الفراغات الحضرية في مركز المدينة "
- 9-3: أهمية الفراغات الحضرية
- 10-3: العناصر التي تتكون منها البيئة المبنية
- 11-3: تصنيف الفراغات الحضرية
- 12-3: مكونات وعناصر الفراغ الحضري في مركز المدينة
- 13-3: عناصر الجذب داخل منطقة مركز المدينة
- 14-3: احتياجات السكان داخل الفراغ الحضري في مركز المدينة
- 15-3: شروط نجاح الفراغ الحضري
- 16-3: الخصائص البصرية والجمالية للفراغات داخل مركز المدينة
- 17-3: الخلاصة

الفصل الثالث

السلوك الإنساني وعلاقته مع الفراغات الحضرية في مركز المدينة

3-1: تاريخ الاهتمام بالسلوك الإنساني الخاص بالبيئة العمرانية المبنية داخل المدينة:

في عام 1666م ظهرت حركة عالمية لتجميل المدن اقتصر اهتمامها على جماليات رؤية المستعملين لعمران مدينتهم وكان رائد هذه الحركة (وورد)، وبعد الاهتمام بتجميل المدن حتى نهاية القرن التاسع عشر تحول التركيز إلى الاهتمام بعلاقة البيئة المبنية بالبيئة المصنعة كما كان في اتجاه المدن الحدائقية الذي نادى به " Ebenezer Howard " عام 1898م، إلا أن هذا الاتجاه الفكري تحول إلى الاهتمام بالتشكيل المادي للمدينة وأبعادها الثلاثية والتركيز أقل للجوانب التخطيطية في اتجاه المدينة المعاصرة الذي وضعت المعماري الفرنسي (لوكوربوزيه) 1926م. ويمكن القول أن عشرينيات القرن العشرين شهدت التركيز على الاستمتاع البصري وراحة المستعملين من خلال عدم إشغال الأرض والاستفادة منها كحدائق، وللاستعمالات المفتوحة والاستمرار نحو أعمال المعرفة الذي يعطي لدراسة الجوانب العمرانية أهمية، وكذلك الاهتمام بالتصميم العمراني ليتعدى معنى التشكيل إلى تأثير ذلك التشكيل على فهم المستعملين لعمران مدنهم، وطريقة تعاملهم معها كون العلاقة التبادلية بين الإنسان وبيئته البصرية التي يعيش فيها تؤثر على سلوكياته وعلى تفاعله مع الآخرين (صلاح الدين، 2002).

3-2: السلوك الانساني والبيئة العمرانية:

إن معظم عمليات التخطيط والتصميم العمراني تعتمد في حلولها لمشكلات الفراغات العمرانية على معالجات وتطوير البيئة المبنية (المادية)، مع إغفال الجانب المعنوي الإنساني والذي يتمثل في السلوك الإنساني للأفراد المستخدمين أو الوافدين سواء كان ذلك لتصميم فراغات عمرانية جديدة أو الارتقاء بمنطقة متدهورة عمرانياً، مما له أعظم الأثر علي كفاءة الفراغ في تأدية وظائفه الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والثقافية كذلك، مما له التأثير المباشر في وظائف وجماليات البيئة المبنية.

وتتناول الدراسة بالبحث والتحليل التأثيرات المتبادلة بين البيئة المادية والسلوك الإنساني في منطقة مركز مدينة الخليل.

3-3: السلوك الانساني:

السلوك الإنساني: يعرف السلوك " behavior " على أنه عبارة عن الاستجابات الحركية والغددية أي الاستجابات الصادرة عن عضلات الكائن الحي أو عن الغدد الموجودة في جسمه، ولذلك فإن السلوك الإنساني يتكون من العديد من الأنشطة التي يؤديها الفرد في حياته اليومية حتى يمكن أن يتماشى مع مقتضيات المعيشة، والسلوك إما أن يكون فطرياً أو مكتسباً، والسلوك الفطري هو السلوك الذي لا يحتاج إلى تعلم مثل صراخ الطفل، أما السلوك المكتسب فهو السلوك الذي يتعلمه الفرد نتيجة لاحتكاكه بالبيئة المحيطة به (كالقراءة، والكتابة). والسلوك الذي يتمثل في علاقة الفرد بغيره من أفراد الجماعة وهو أيضاً إحدى صور السلوك الشائعة في الحياة الإنسانية حيث يميل الإنسان بطبيعته إلى الانتماء وتكوين العلاقات الاجتماعية مع غيره من الأفراد ويكتسب الإنسان هذا السلوك منذ مولده نتيجة علاقته بأسرته التي ينشأ فيها أولاً، ثم البيئة الاجتماعية خارج الأسرة ثانياً (محمد سعد، 1980).

4-3: تصنيف السلوك الإنساني: (wicker. 1997)

1-4-3: السلوك الفردي:

السلوك الفردي هو كل ما يقوم به الفرد من أفعال وتصرفات تعبر عن شخصيته وكل ما يتعلق به من معارف وخبرات وثقافة وقيم موروثية، وكل ما مر به من تجارب سابقة، وتعتبر البيئة (سواء كانت طبيعية، عمرانية، اجتماعية، ثقافية...) أهم العناصر المكونة أو ذات التأثير المباشر على السلوك الفردي للإنسان، وبذلك يمكن القول أن هناك تأثير واضح للثقافة الشخص والتقاليد والعادات التي نشأ عليها على سلوكه.

3-4-2: السلوك الجماعي:

هو اتفاق الناس الذين يجمعهم ارتباط ما سواء عرقياً أو عقائدياً أو مكانياً على اتجاه عام للتعبير، وبذلك فإن القوة المؤثرة في السلوك الجماعي تحمل ملامح ثقافة هذا المجتمع، وتؤدي إلى نوع من التجانس وشعور الفرد بالانتماء للجماعة، ويشترك معهم في الرأي والفكر ويسمى هذا بالرأي العام.

3-4-3: السلوك الاجتماعي:

إن سلوك الأفراد أو الجماعات تشكل مجموعة من الأنشطة التي تمارس في البيئة الفراغية كما أن الإنسان سواء كان منفرداً أو في جماعات يتعامل مع البيئة المحيطة من خلال السلوك الذي يعبر عن الشخصية الإنسانية، كما أن البيئة تؤثر على سلوك الإنسان من خلال عدة عوامل.

3-5: دراسة السلوك الإنساني في البيئة:

تركز اهتمام علماء النفس على دراسة سلوك الإنسان من منظور تقليدي يرتبط بالسمات الفردية والشخصية مثل: الذكاء والعمليات السيكلوجية التي تحدث داخل العقل البشري مثل: التفكير وحل المشكلات وتغيير المشاعر والميول.

فقد نظر علماء النفس للبيئة التي يعيش فيها الأفراد على أساس أنها متغيرة في تأثيرها على السلوك، كما أنه تم التعامل معها من منظور الأفراد تحت الدراسة، حيث أن لكل فرد قدراته الخاصة ومفهومه الشخصي عن البيئة التي يدركها وبذلك فإن البيئة المؤثرة على سلوك الإنسان غير ثابتة ومتغيرة بتغيير الأفراد (wicker.1997).

3-6: المجال السلوكي:

المجال السلوكي هو مجموعة من الأحداث والتفاعلات تحدث داخل إطار مكاني وزماني معروف ومحدد (Barker.1986). كما يتكون المجال السلوكي من عدد من المكونات وهي الأفراد والأدوات والعناصر المتاحة للاستخدام وعناصر إحاطة تمثل الحدود المكانية (أعمدة، حوائط، أسقف..) ونمط معين من السلوك يرتبط بوظيفة المكان. بالتالي فإن للمجال السلوكي مجموعة متتابعة من الأحداث

تحدث خلال زمن معين. وتواجد العدد المناسب من الأفراد لممارسة النشاط بالإضافة إلى العناصر الأخرى المكونة للمجال السلوكي وتهيئة الظروف المناسبة لمساعدة هؤلاء الأفراد على إنجاز الأهداف يساعد على تحقيق وجود المجال السلوكي ،وبذلك فإن المجال السلوكي هو وحدة فعالة لها خاصية التنظيم الذاتي (Stokoles.1981).

وبالنظر إلى خصائص المجال السلوكي التي حددها "Barker" يتضح تنوع ظروف وعناصر البيئة التي يتواجد فيها ويتفاعل معها الإنسان لتؤثر على سلوكه، كما يتضح أيضاً أن البيئة المبنية بما تمثله من عناصر إحاطة وإطار مكاني لها دور أساسي مع عامل الزمن والنشاط في تكوين تركيبة توجه سلوك الإنسان.

ويتطلب تكييف سلوك الأفراد في البيئة المحيطة ليتلاءموا مع خصائصها ومكوناتها تحليل عملية التطابق بين السلوك والبيئة، حيث تم تفسير ذلك من خلال العمليات السيكلوجية الداخلية التي يمر بها الأفراد حينما يتواجدون في مجال سلوكي معين والتي يرجع إليها توافق سلوك الأفراد مع البيئة المحيطة بهم. وهذه العمليات تؤثر على خبرات هؤلاء الأفراد وتوجههم إلى تغير سلوكهم حينما ينتقلون من مجال سلوكي إلى آخر، وقد حدد (Wicker. 1979) أربع عمليات يحدث خلالها تكييف سلوك الأفراد مع المواقف التي يتواجدون فيها وهي:

- **المحاولة والخطأ:** تحدد الأحداث التي تعقب أي سلوك يقوم به الإنسان ما إن كان هذا السلوك يمكن تكراره أم أنه غير مرغوب فيه. ويأتي ذلك التحديد من خلال عناصر البيئة الاجتماعية والمادية للمجال السلوكي والتي تعمل كمثيرات للتوجيه والتميز، وتعتمد هذه العملية على الخبرات السابقة للفرد وخلفيته الثقافية، فبعض المثيرات تمثل عناصر تميز لقاعدة عريضة من الأفراد وبعضها قد تخاطب فئة معينة من الأفراد لها خصائص ثقافية مشتركة وظروف اجتماعية معينة.
- **الملاحظة واتباع الإرشادات:** وهي عملية تعلم الأفراد من خلال ملاحظة ومراقبة سلوك الآخرين أو من خلال تتبع تعليمات موجهة إليهم، وتحدث هذه العملية في أربع مراحل متتالية :

1. المرحلة الأولى: الانتباه لملامح وسمات معينة للبيئة.

2. المرحلة الثانية: تخزين وحفظ المعلومات والتصورات التي تم الحصول عليها من الملاحظة.

3. المرحلة الثالثة: يقوم فيها الفرد بالربط بين المعلومات التي لديه وبين البيئة التي يتواجد فيها.

4. المرحلة الرابعة: التحول وهي إحداث تطابق بين المعلومات التي تم اكتسابها من موقف وبيئة معينة لمواقف وأماكن أخرى يتواجد فيها الفرد.

• الإدراك البيئي: وهو أحد العمليات الأساسية التي يرجع إليها حدوث التطابق والانسجام بين السلوك الإنساني وبين البيئة التي يتواجد فيها، كما إنها تحقق العلاقة بين الإنسان (وهو المستقبل للشيء المدرك) وبين العناصر والمكونات التي تم إدراكها. وتعتبر الحواس أهم وسائل اتصال الإنسان بنفسه وبالعالم المحيط.

• التبادل الاجتماعي: وهو اختيار الأفراد للأماكن والمجالات السلوكية التي تتوافق مع احتياجاتهم ورغبتهم في المشاركة في الأنشطة التي تدور في تلك المجالات، ويتم ذلك على أساس ما يسمى بالتبادل الاجتماعي وهي تحقق إطاراً مناسباً لتحليل اختيار الأفراد للمجال السلوكي. وفي ضوء هذه النظرية فإنه عند تحليل علاقة التطابق بين المجال والسلوك فإنه يمكن التوصل إلى :

1. العلاقة بين الفرد والمجال السلوكي الذي يتواجد فيه تقوم على التأثير المتبادل بينهما
2. نمط التفاعل بين الشخص والمجال يعتمد على مدى التوافق بين قدرات الفرد واحتياجاته وبين المكونات المادية والاجتماعية للمجال السلوكي.
3. إذا استمر تواجد الفرد وتفاعله مع المجال فإنهما سوف يصلان إلى تركيبة من السلوك تحقق أكبر قدر ممكن من الفوائد لكل منهما.

3-7: علم النفس البيئي وتفسير السلوك الإنساني في البيئة:

تركز اهتمام علماء النفس بتأثير البيئة على سلوك الإنسان، إلا أن هذا الاهتمام قد تركزت أبحاثه على عناصر مثل (الحرارة، الضوضاء، التلوث)، في تأثيرها على سلوك الأفراد والمجموعات. ومع

ظهور نظريات علم النفس الأيكولوجي وخاصة تلك التي أوضحت المجال السلوكي، تم توجيه اهتمام الباحثين إلى الخصائص المادية والاجتماعية كمحدد أساسي لسلوك الإنسان وبذلك قام عدد من الباحثين بتطوير بعض المفاهيم الخاصة بعلم النفس التقليدي في تناوله للبيئة وللسلوك الإنساني وللعلاقة بينهما وذلك كما يلي (Canter.1977):

- أصبح مفهوم البيئة المادية الذي يؤثر على سلوك الإنسان لا يعنى مجرد عوامل مثل الحرارة والضوضاء والألوان والكثافات والأشكال، وإنما تم التعامل مع البيئة باعتبارها مجموعة مركبات يتكون منها الحيز أو المكان الذي يتواجد فيه الإنسان ويتفاعل معه ويمارس فيه أنشطة لمدة زمنية معينة .
 - العلاقة بين البيئة وبين السلوك الإنساني تتداخل فيها العمليات الداخلية مثل الإدراك والنمو والتعليم .
 - الاهتمام بتأثير البيئة المادية على سلوك الإنسان بصورة متساوية في الأهمية مع مكونات وخصائص البيئة الاجتماعية التي يتواجد فيها الفرد.
- وبناءً على ذلك يعد محور الاهتمام الأساسي للدراسات في مجال علم النفس البيئي هو المكان وعلاقته بسلوك الإنسان وكيفية إدراك وفهم الأفراد للأماكن واحتياجات وتوقعات وأنشطة الأفراد في المكان وكيفية تأثير الأماكن على تلك التوقعات والخبرات.
- ولقد وضع "Canter" عام ١٩٧٧ مفهوم المكان وعلاقته بالسلوك في ثلاث مكونات أساسية هي الخصائص المادية، سلوك ونشاط الأفراد وتصورات ومفاهيم الأفراد عن الأنشطة التي تدور في هذا المكان. وقد أكد "Canter" على الخصائص المادية باعتبارها أهم المكونات على الإطلاق والتي من خلالها يمكن تحديد وتمييز المكان، وبذلك فإن لها تأثيراً فعالاً على سلوك ونشاط الأفراد. وهناك احتمالية حدوث خلل في علاقة الإنسان بالمكان الجديد عندما يكون الفارق كبير بين القيم السائدة في المجتمع الجديد الذي انتقل الإنسان إليه، وبين تلك التي اكتسبها الإنسان من موطنه الأول. ويحدث عند الهجرة حدوث تغيير في السمات الثقافية والاجتماعية للإنسان المهاجر بحيث تتوافق مع المكان الجديد، ولكن هناك بعض السمات التي يتمسك بها الإنسان ولا يغيرها وإن تعارضت مع المكان، وهذا لأنها مكونة من السمات الأساسية التي لا يستطيع التنازل عنها. ومما سبق يتضح أن

المفاهيم التي تبنتها الدراسات تؤكد وجود علاقة مزدوجة بين مجال علم النفس البيئي ومجال التصميم فبينما تركز الأبحاث الخاصة بعلم النفس البيئي على قياس إدراك وسلوك ومتطلبات واحتياجات وخبرات الأفراد في علاقتهم بخصائص وسمات البيئة المبنية، فإن المصمم يحتاج إلى مثل هذه النوعية من المعلومات التي تختبر صحة توقعاته عند تصميم فراغات ومباني من أجل أغراض معينة (Canter.1977).

3-8: البيئة العمرانية "الفراغات الحضرية في مركز المدينة"

بعد استعراض السلوك الإنساني وتأثير البيئة المبنية عليه، سيتم التطرق إلى البيئة العمرانية والفراغات الحضرية داخل مركز المدينة، وما هي تصنيفات الفراغات الحضرية ومكوناتها كما سيتم الحديث عن الفراغات الحضرية داخل مركز المدينة التي يحتاجها المستعمل، والتي تعود بالفائدة والتأثير الإيجابي على السلوك الإنساني وعناصر الجذب داخل منطقة مركز المدينة وشروط نجاح الفراغات الحضرية.

3-9: أهمية الفراغات الحضرية:

تتمثل أهمية الفراغ الحضري فيما يلي:

- تطوير وتنظيم علاقة الناس مع الفراغ المحيط بحيث يؤثر كل منهما في الآخر.
- توفير الراحة للناس ولمستخدمي الفراغ، وتلبية احتياجاتهم وربطهم بمجتمعاتهم من خلال التصميم.
- البيئة الفيزيائية المتوفرة في الفراغ نفسه تؤثر على سلوك وتصرفات الأشخاص لأن التصرفات البشرية ظرفية متلازمة وهي جزء لا يتجزأ من المحتوى الاجتماعي والثقافي والحسي.
- ربط الفراغ بالمجتمع، حيث يصعب وجود فراغ من غير محتوى اجتماعي والعكس صحيح، وكذلك يقوم المجتمع بتطوير وتشكيل الفراغات بمختلف الوسائل والطرق.

فمراكز المدن على اختلاف مواقعها واختلاف ثقافة سكانها تتكون من عناصر مبنية وفراغات غير مبنية، فمن المدن القديمة حتى عصرنا هذا لازالت تلعب الفراغات الحضرية في مراكز المدن من

مباني تجارية وساحات عامة وأفنية وشبكات طرق الدور المهم والذي يميز تركيب كل مركز عن الآخر.

3-10: العناصر التي تتكون منها البيئة المبنية:

كما صنفها كيفن لينش (The Image of the City.1960)

- الطرق و الممرات (Paths): وتعني المسالك التي يستخدمها الفرد باستمرار وهي أيضاً عبارة عن ممرات أو طرقات بحيث أن المشاهد أحياناً بصورة محتملة يتحرك من خلالها، فيمكن أن تكون شوارع، ممرات مشاة (walk way)، خطوط لحركة المواصلات (transitlines)، طرقات صغيرة (canals)، محطة سكة حديد (rail roads)، بالنسبة لعدة اشخاص هذه العناصر المسيطرة هي عناصر دائماً تكون في مخيلتهم. والأشخاص المشاهدين للمدينة أثناء الحركة فيها، وعلى طول هذه الممرات والطرقات فإن العناصر الأخرى البيئية هي مرتبة وتنسب إليها.
- الحواف (Edges): هي الخطوط التي تفصل بين منطقتين مختلفتين عمرانياً وهي عناصر خطية لا تستعمل ولا تعتبر من قبل المشاهد كطرقات أو ممرات.
- القطاعات أو المناطق (Districts): ويقصد بها مجموعة الكتل والفضاءات المفتوحة والتي تشكل وحدة عمرانية لها خصائصها المادية والاجتماعية والتي تميزها عن غيرها، وهي قطاعات متوسطة إلى كبيرة الحجم، ونحن نتصورها أو نعتقد أنها تحتوي على قياسين باتجاهين، بحيث أن المشاهد بشكل ذهني يدخل إلى داخلها.
- العقد (nodes): هي نقاط استراتيجية في المدينة تتغير اتجاهات الحركة فيها وتشمل الفضاءات العامة أو إحدى الزوايا المهمة حيث المشاهد أو الداخل إليها يلحظ ذلك، وهي بؤرة فعالة بحث ينطلق منها الفرد دائماً وهي مبدئياً نقاط اتصال، وهي أماكن التقاء وتقاطع المواصلات مع بعضها البعض، وهي تقاطع الممرات والطرقات في نقطة واحدة، وإن مراكز الحركة ممكن أن تكون هي أماكن دائماً نتردد عليها وذات خصائص فيزيائية، مثل زاوية في شارع أو شيء مألوف نتردد عليه أو مربع مغلق.

- المعالم (Land marks): هي نوع آخر من النقاط المرجعية ممكن في هذه الحالة أن لا يدخل إليها المشاهد لأنها مغلقة، إلا أنه يميزها بصرياً من زوايا متعددة ومن مسافات مختلفة. وهي دائماً عناصر فيزيائية بسيطة مثل بناية، اشارة، مخزن،...، ويمكن أن تكون برج .
- العناصر الأخرى هي مبدئياً محلية، ممكن أن تكون واضحة في بعض المواقع المحددة وفي بعض التوجيهات الأكيدة، كما يوجد اشارات وعلامات لا تعد ولا تحصى مثل اشارات المخازن، شجر أو أي تفاصيل تتعلق بالمدينة .

11-3: الفراغات الحضرية:

1-11-3: تعريف الفراغات الحضرية:

الفراغ هو المجال الثلاثي الأبعاد، الذي تحدث الأشياء والأحداث فيه، ولها موقع واتجاه في هذا الفراغ من أجل أداء غرض معين أو حالة معينة. هو ايضا كل فراغ بين المباني في المدينة ويشمل كل ما يحيط بها من ممرات وساحات عامة وميادين ومسطحات مائية وملاعب وحدائق خاصة وعامة ومواقف سيارات وطرق. وتعتبر الفراغات الحضرية أهم عنصر من عناصر التكوين الحضري في المدينة، ومهمة جداً لسكانها للتواصل البشري وللقيام بنشاطات لا يمكن القيام بها داخل الوحدة السكنية للترويح عن أنفسهم وللراحة البدنية والنفسية، بحيث تناسب وتخدم السكان بمختلف الفئات العمرية والاجتماعية (مصطفى، 2010). وتصنف الفراغات الحضرية إلى قسمين رئيسيين، هما (مصطفى، 2010):

2-11-3: الفراغات الطبيعية:

هي فراغات تشكلت بفعل العوامل والعناصر الطبيعية دون تدخل الإنسان مثل الجبال والأنهار والوديان كما في الصورة (1-3)، حيث أنها تساعد في تكوين الهوية الطبيعية للمدينة نفسها، فمثلاً نلاحظ الاختلاف بين مدينة وأخرى من خلال تضاريسها التي تعطيها شكلها، فعلى سبيل المثال هناك مدناً تعتبر مدناً شريطية لوقوعها بين جبلين، بينما هناك مدناً أخرى تعتبر مركزية لتجمعها

حول بؤرة ناتجة من التضاريس الطبيعية التي شكلتها، وأيضاً هنالك مدناً أخرى قد يقسمها نهر أو بحر يعمل على تحديد معالمها.



صورة (1-3): حديقة "Chaudfontaine" في بلجيكا

المصدر: (مصطفى، 2010)

3-11-3: الفراغات الحضرية (مصطنعة) :

هي فراغات تشكلت من صنع الإنسان مثل المتنزهات والساحات والبحيرات الاصطناعية، وذلك لتلبية احتياجاته الاجتماعية والنفسية، وهي التي نحتاج وجودها بمركز المدينة لما تعود بفوائد على الإنسان، بالإضافة إلى البهجة والجمال التي يضيفها للمدينة ومركزها كما في الصورتين (2-3)، (3،3).



صورة (3-2): حديقة "Parque Lineal de Manzanares" في مدينة مدريد الاسبانية
المصدر: (مصطفى، 2010)



صورة (3-3): ساحة "Trafalgar square" في لندن
المصدر: (مصطفى، 2010)

والفراغات الحضرية التي يصنعها الإنسان تنقسم إلى الأقسام التالية:

أولاً: الفراغات العامة الخارجية: وهي الفراغات التي تخدم الإنسان في المناطق العامة والمركزية ومنها:

- المسارات: وهي فراغات يستطيع الإنسان من خلالها معرفة ما حوله من محلات وأبنية وهي عبارات عن أرصفة وشوارع وأماكن انتظار.
- الحدائق العامة والمناطق الخضراء: فراغات خضراء وممتدة، وهي مناطق راحة واستجمام، وفي بعضها يتم تخصيص جزء للأطفال.
- الملاعب: هي مناطق معدة لممارسة الرياضة بجميع أشكالها وأنواعها.
- الأماكن المفتوحة: هي فراغات محيطة بالمدن ممتدة وواسعة لقضاء الرحلات الصيفية القصيرة مثل الأحرش أو شلالات المياه والغابات.

3-12: مكونات وعناصر الفراغ الحضري في مركز المدينة:

- البيئة المادية: والتي تعطى للفراغ العمراني داخل المركز شكله وطابعه الخاص.
 - الإنسان: وكل ما يتعلق به من أنشطة وسلوك وتصرفات داخل هذا المركز .
- أي أن المكونات المادية والأنشطة الإنسانية هما المحددان الرئيسيان لشخصية مركز المدينة وتشكيله، وهما ما سيتم تناولهما بالتفصيل كل على حدة:

3-12-1: المكونات المادية:

أولاً: الحوائط: وهي المستوى الرأسي الذي يحدد الفراغ من حيث الشكل والحجم والخصائص المختلفة، وتتنوع الحوائط المحددة للفراغ ما بين الطبيعة كالأشجار أو المادية كالحوائط الجامدة والأسوار الخفيفة والأعمدة، وللحوائط تأثير على الانطباع النفسي للفراغ بالإضافة إلى توجيه الحركة والخصوصية.

ثانياً: الأرضيات: هي الجزء الأساسي في الفراغ المحيط بمركز المدينة، ويتم تهيئتها لسير المشاة والمركبات، وتساعد الأرضيات في تحديد أنماط الحركة بالإضافة إلى تحديد اتجاهها، كما أنها تضيف على المنطقة خاصية جمالية كما في الصورتين (3-4)، (3-5)، حيث ترتبط الفراغات مع بعضها

البعض، وبالتالي يجب الاهتمام بالأرضيات من حيث الاتساع والأبعاد والأحجام لتناسب الفراغات المحيطة بها، وكذلك يختلف تصميمها تبعاً لاختلاف استخدامها كمرر للمشاة أو للسيارات أو للدراجات الهوائية، كما أنه من الممكن التلاعب في المناسيب لتحديد استخدامات بعض الفراغات كأماكن للجلوس أو غير ذلك، ويراعى عند التصميم الأخذ بعين الاعتبار غرف التفتيش والصرف الصحي التي يمكن تغطيتها إما بأغطية حديدية أو خرسانية.



صورة (3-4): أشكال مختلفة من أرضيات الفراغات الحضرية

المصدر: (دويكات، 2009)





صورة (3-5): أشكال مختلفة من الأرضيات في مراكز المدن وطريقة معالجة محيط جذوع الأشجار وتوجيه الحركة

المصدر: (دويكات، 2009).

ثالثاً: الأسقف: الأسقف هي التي تحدد الفراغ المفتوح في مركز المدينة من أعلى، ويمكن إضافة سقف إلى الفراغ أو إلى جزء منه بغرض تحديد الفراغ أو لإعطائه مقياساً معيناً أو طابعاً خاصاً أو للحماية كما في الصورتين (3-6)، (3-7).



صورة (3-6): شكل التغطية في "Grand Arch – Paris – France"

المصدر: (دويكات، 2009).



صورة (7-3): شكل التغطيات (القناطر) في البلدة القديمة بالخليل

المصدر: (زلوم واخرون، 2014)

رابعاً: العناصر النباتية: يدخل استخدام العناصر النباتية بشكل عام من زهور وأشجار على اختلاف أنواعها في كثير من الاحتياجات، باستخدامها في تنسيق وتجميل الشوارع ومصدر للراحة النفسية وجذب أنظار الناس، كما أنها تعتبر من أهم عوامل تقليل نسبة التلوث الهوائي الناتج عن عوادم المركبات، وبعبارة أخرى تعتبر المناطق الخضراء مصدراً للحياة والحيوية في مركز المدينة وشعوراً بالراحة النفسية للناس. فيما يلي نستعرض أنواع النباتات والأشجار التي يمكن استخدامها في تنسيق المناطق المفتوحة (ابراهيم، 1998):

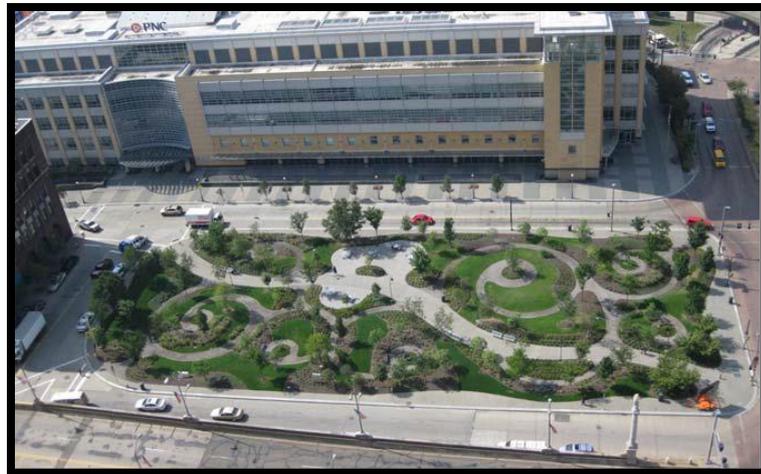
- الأشجار : والتي تلعب دوراً كبيراً في تغطية الفراغات الحضرية والساحات العامة وخاصة أشجار دائمة الخضرة، وتوفير الظل والظلال (3-8)، كما أن لها تأثيراً في تكوين الواجهات في المركز ونسبها.



صورة (3-8): استخدام الأشجار في الفراغات الحضرية في مركز المدينة

المصدر: (ابراهيم، 1998)

وتنقسم أشجار الزينة إلى أشجار دائمة الخضرة وأخرى متساقطة الأوراق. الشجيرات: وهي نباتات أقل في نموها من الأشجار، ويبلغ متوسط ارتفاعها من 3 إلى 4 أمتار، وهي أيضاً إما مستديمة الخضرة أو متساقطة الأوراق، لها العديد من الاستخدامات في الفراغات المفتوحة والمساحات داخل مركز المدينة حيث يتناسب حجمها مع الفراغات المتوسطة والصغيرة، وهي محددات جيدة للفراغ والحركة، كما أنها تربط بين النباتات العشبية القصيرة والأشجار بصرياً كما في الصورتين (3-9)، (3-10).



صورة (3-9): استخدام الشجيرات في الفراغات الحضرية والساحات داخل مركز المدينة

“USA، Pittsburgh،PNC Firstside Park”

المصدر: (ابراهيم، 1998)



صورة (3-10): استخدام الزهور في الفراغات الحضرية داخل مركز المدينة

“Pioneer Square in Portland”

المصدر: (ابراهيم، 1998)

- العناصر المائية: تعتبر العناصر المائية إحدى الوسائل المستخدمة للراحة النفسية وتلطيف الجو في مراكز المدن، وهي ذات أشكال متنوعة منها مياه متحركة، جداول طبيعية وصناعية بالإضافة للبرك، وقد تحتوي على تماثيل، كما أن حركة المياه فيها تضيف ناحية جمالية للمكان، وهي بالإضافة إلى كونها عنصر جمالي فهي عنصر وظيفي حيث أنها تخفف من شدة الحرارة في الطقس الحار كما في الصورة (3-11) (ابراهيم، 1998).



صورة (11-3): استخدام العناصر المائية في الفراغات الحضرية

" South Korea، Seoul، Cheonggyecheon greenway"

المصدر: (ابراهيم، 1998)

• أثاث الشوارع : ويضم:

1. المنحوتات والنصب التذكارية: تعتبر أحد المعالم التي تميز مراكز المدن وخاصة الميادين العامة بها، فهي تعبر عن شيء ما قد يكون دينياً أو لشخص ما مهم في المدينة، وإما تجريدياً يعبر عن فكرة معينة تخص المنطقة التي سيوضع فيها، وهي عنصر جمالي وذات أشكال مختلفة كما في الصورة (12-3).



صورة (12-3): استخدام المنحوتات والنصب التذكارية في الفراغات الحضرية داخل مركز المدينة

، USA Public sculpture Free Stamp، Los Angeles، Universal Studios globe fountain"

" USA،Willard Park

المصدر: (ابراهيم، 1998)

ويجب مراعاة حجم المنحوتة وقياسها بحيث لا تكون عائقاً للمشاة والسيارات وكذلك المواد والألوان المستخدمة وقوة تحملها ومقاومتها، ويجب الاهتمام بالإضاءة الليلية ومكان التوجيه وطريقة وضعها، كما تكون هذه المنحوتات والنصب التذكارية على جوانب الطرق أو في ساحات أو الميادين الخاصة بمركز المدينة، بحيث لا تشكل عائقاً بصرياً لحركة المشاة أو الآليات وبما يتوافق بصرياً مع المباني المحيطة.

2. الحواجز والعوائق: تستخدم الحواجز لفصل حركة المرور الآلي عن حركة المشاة داخل مركز المدينة، ولكن هذا لا يمنع وجود وظائف جمالية للحواجز، فهي قطع الإيقاع المنظم للشارع مما يقضي على الملل أثناء السير كما في الصورة (13-3). وهي نوعان هما:



صورة (13-3): أشكال مختلفة من الحواجز والعوائق داخل مركز المدينة

المصدر: (ابراهيم، 1998)

• الحواجز المخصصة للمشاة: تستخدم هذه الحواجز لفصل حركة المشاة عن المرور الآلي والدراجات، وعند اختيار الأماكن التي توضع فيها الحواجز يجب أن نراعي أن يكون عرض الرصيف كافياً حتى لا يضطر المشاة إلى اختراق هذه الحواجز والسير في نهر الطريق وبالتالي تصبح الحواجز بدون فائدة، كما يجب أن تبتعد الحواجز نفسها عن نهر الطريق بعداً كافياً حتى لا تصطدم بها السيارات عند اقترابها من الرصيف. وعند اختيار شكل ونوع الحواجز يجب أن نتأكد من الغرض الأساسي من استخدامها، ففي حالة فصل المشاة عن الطريق فصلاً تاماً يجب أن يكون ارتفاع الحواجز عالياً نسبياً منعاً لاختراق المشاة لها، وتكون مستمرة حتى النقاط المخصصة لعبور المشاة، على أن تكون أماكن عبور المشاة متقاربة حتى لا يترك المشاة فصلاً جزئياً عن الطريق الذي تسير فيه السيارات ببطء أو عن الحارة المخصصة لسير الدرجات، فإنه في هذه الحالة تكون الحواجز منخفضة نسبياً وغير مستمرة. وتصنع هذه العوائق الخاصة بفضل حركة المشاة عن المرور الآلي من الحديد غير القابل للصدأ أو الألومنيوم أو البلاستيك أو أسوار من الحديد المجلفن أو الحديد المكسو

بالبلاستيك وكذلك يمكن استخدام النباتات كسياج عريض يحمي المشاة من المرور الآلي وفي نفس الوقت يكون بمثابة عنصراً جمالياً (ابراهيم، 1998).

• الحواجز المخصصة للسيارات: ونلجأ غالباً إلى هذه الحواجز عند الحاجة إلى منع السيارات من اختراق منطقة معينة بسبب تحويلها إلى منطقة مخصصة للمشاة أو بغرض تنظيم دخول السيارات إلى المنطقة. وبصفة عامة غالباً ما يكون ارتفاع العوائق المخصصة للسيارات غير كبير حتى لا يعيق الرؤية. وفيما يلي استعراض لأنواع هذه العوائق المخصصة لمنع السيارات:

- عوائق لتأمين مرور السيارات: وهي ما نلجأ إليها عند منع ترك السيارات لمسارها الطبيعي وخاصةً عند النقاط الخطرة مثل المنحنيات الخطرة وعند الصعود أو النزول من الجسور العلوية، وتصنع غالباً من الحديد غير القابل للصدأ أو الخرسانة المسلحة أو الألومنيوم أو البلاستيك مع مراعاة تزويد هذه العوائق بالعواكس الضوئية ليسهل رؤيتها ليلاً، إذ يساعد ذلك أيضاً على معرفة اتجاه المنحنى الخطر ليلاً.

- الحواجز المؤقتة: وهي حواجز الغرض منها منع أو تنظيم دخول السيارات إلى منطقة معينة، وتأخذ هذه الحواجز عدة أشكال منها المخروطي والذي يمكن تحريكه ورفعها عند الحاجة، ومنها الحواجز المنطبقة والتي تتكون من مجموعة من القوائم الرأسية والحديد المنطبق، وغالباً ما تتحرك المجموعة على مجرى في الأرض أو يتم تزويد القوائم الرأسية بعجلات حتى يمكن تحريكها بسهولة، ويمكن استبدال الحديد بسلاسل حديدية يمكن تثبيتها في القوائم ويمكن فكها بسهولة، وفي حالة تثبيت القوائم في الأرض يجب أن تكون المسافة بين القوائم كافية لمرور سيارات الطوارئ في حالة الاحتياج لها ويجب وضع لافتات تحذير واضحة مضيئة على بعد كافٍ يسمح بمحاذاة هذه الحواجز حتى لا تصطدم بها السيارات المسرعة.

- الحواجز المفصلية: وهي حواجز يتم اللجوء إليها عند الحاجة إلى منع دخول السيارات إلى مكان ما إلا بعد تحصيل رسوم أو إبراز بطاقة هوية أو دخول منطقة خاصة...الخ. والحواجز المفصلية تكون مثبتة من ناحية واحدة ويتم التحكم في حركتها إما يدوياً أو إلكترونياً، ويفضل دهانها بلون ابيض أو دهان عاكس للإضاءة حتى يسهل رؤيتها من بعيد (ابراهيم، 1998).

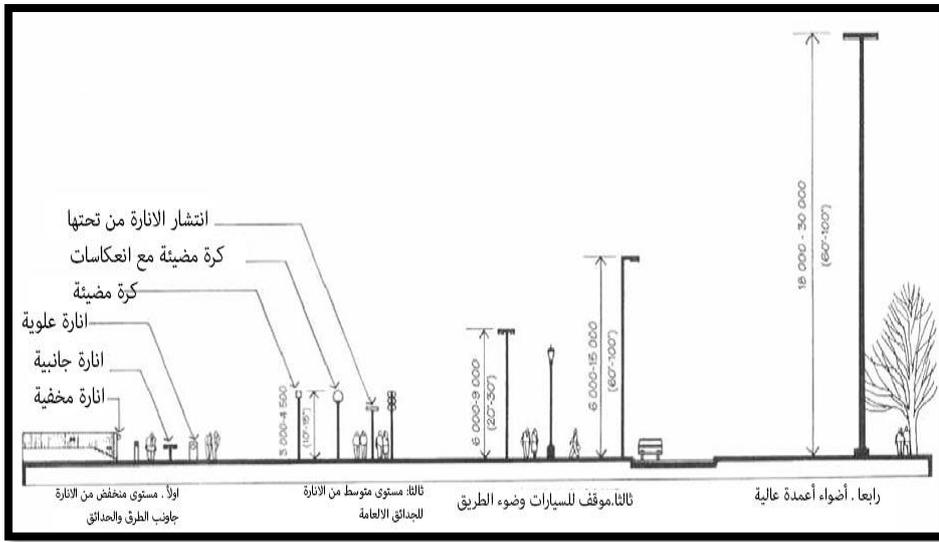
- الإضاءة: هي أهم العناصر التي تؤثر في الإدراك البصري للفراغ داخل مركز المدينة ، وتنقسم إلى الإضاءة الطبيعية والإضاءة الصناعية، وتعتبر من المحددات الهامة لشخصية الفراغ، ويوظف اتجاه وجودة الإضاءة كمؤثر قوي على إظهار عناصر الفراغ من خلال كونها حادة أو ضعيفة، ويؤكد الضوء الحدود ويظهر الملمس، أو يخفف الملامح، ويستخدم الضوء أيضاً في الاحساس بالاتساع أو تقليل حجم الفراغ. وتستخدم الاضاءة لتأكيد الأهداف عن طريق ظهورها أو وضعها مضادة للسماء، ولا بد أن يراعي المصمم الأسطح اللامعة والبراقة والمشعة أو التي تعكس الضوء، ويراعي كذلك شكل ظل الأجسام والعناصر لما له من تأثير على وظيفة واستغلال الفراغ. وتمثل الإضاءة الخارجية للمشاريع عنصراً هاماً حيث تتيح استخدام المناطق الخارجية والانتفاع بها ليلاً، كما تلعب الإضاءة الخارجية دوراً هاماً في المشروعات، حيث أنها تحقق عاملين هامين وهما الأمان والجمال كما في الصورة (14-3).



صورة (14-3): أشكال مختلفة من وحدات الإضاءة تستخدم في الفراغات الحضرية داخل مركز المدينة

المصدر: (ابراهيم، 1998)

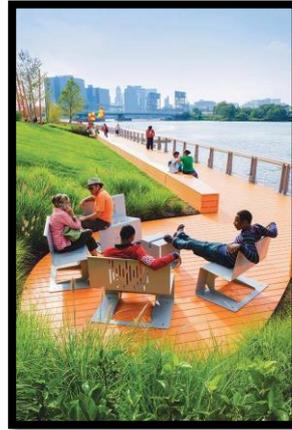
- وتستخدم الإضاءة الخارجية في عدة مناطق من مركز المدينة أهمها :
- شبكة الإضاءة العامة للشوارع كما في الشكل (15-3) الذي يوضح الارتفاعات المختلفة للأعمدة حسب طبيعة المكان.
 - مواقف المركبات.
 - أماكن المشاة ومدخل المباني.
 - الاستخدامات المعمارية.
 - استخدامات تنسيق المواقع.



شكل (15-3): الارتفاعات المختلفة لأعمدة الإنارة حسب وظيفة المكان

المصدر : (ابراهيم، 1998)

3. المقاعد وأماكن الجلوس: ويعتبر توفير المقاعد والجلسات بساحات مركز المدينة من الأمور المهمة، حيث أنه باستخدامها من قبل رواد هذه الأماكن يكون بمقدورهم ممارسة العديد من الأنشطة مثل تبادل الحديث أو تناول الطعام أو الجلوس للراحة، والصورة (16-3) تبين أشكالاً مختلفة للمقاعد.



صورة (3-16): أشكال مختلفة للمقاعد في مراكز المدن

المصدر: (ابراهيم، 1998)

4. المظلات: وهي لوقاية المشاة والجالسين من أشعة الشمس أو العوامل الجوية الأخرى كما في الصورة (3-17)، ويجب أن تكون المواد المصنوعة منها مقاومة للعوامل الجوية المختلفة من

شمس ورياح وأمطار. ومن الممكن أن تكون المظلات مصنوعة من ألواح خشبية بينها مسافات تسمح بدخول الهواء وتسلق النباتات.



صورة (17-3): نموذج استخدام المظلات في الأماكن المفتوحة داخل مراكز المدن
المصدر: (ابراهيم، 1998)

3-13: عناصر الجذب داخل منطقة مركز المدينة:

إن الهدف الأساسي الذي تطمح إليه كل مدينة هو خلق مدينة ملائمة للعيش والحياة وتلبي جميع الحاجات اليومية، وكذلك تلبي جميع متطلبات الفعاليات والنشاطات المتعلقة بالأشخاص، ومن أجل تحقيق هذا الهدف فإن أهم العناصر التي تعمل على جذب الأشخاص إلى منطقة المركز هي: المسارح، أماكن الرياضة، الموسيقى، التنوع في فرص العمل والاهتمام بالمباني المتعددة الطوابق والتي تحتوي على مكاتب مختلفة وتحتوي على محلات تجارية وكذلك أماكن ترفيهية وكراجات للسيارات الخاصة والعامة، وكذلك المباني التاريخية وأماكن المشاة. هذه الأمور تضي وتغطي المدينة الشخصية والخاصية الجديدة وتعمل على خلق المتعة للزوار وتعمل على تحديد وتطوير منطقة مركز المدينة.

3-13-1: أهم العناصر التي تعمل على الجذب داخل منطقة مركز المدينة:

أولاً: المراكز التجارية للمشاة (Pedestrian Malls): إن أهمية شوارع المشاة تكمن في الإجابة على الأسئلة التالية وهي: هل المنطقة المستثمرة والمضافة سوف ترفع درجة المنطقة المراد اغلاق

الشارع فيها؟، هل سوف تعمل على جذب الناس إليها وتصبح شارع للمشاة؟ وهل التجار في المنطقة المستثمرة سوف يرفعون محلاتهم التجارية درجات عند تحويل ذلك الشارع إلى شارع للمشاة؟ الكثير من المدن سواء في الولايات المتحدة الأمريكية أو في كندا كانت لها ميزات ودرجات من النجاح مع المراكز التجارية للمشاة "Pedestrian Malls"، البعض من هذه المراكز اعتمدت في استخدامها على أساس فصلي وذلك بسبب عنصر المناخ المسيطرة على تلك المناطق، مثلاً في (Toronto) لها تجارب مع الـ (Malls) منذ 1971م وهي أول منطقة استخدمت كشارع للمشاة وهي منطقة الـ (Young Street)، هذا التحويل إلى شارع للمشاة استغرق حوالي (24 ساعة) وعمل على أساس أن تفتح (70 يوم)، وكان نجاحاً في زيادة الأعمال التجارية والأشخاص استمتعوا في البيئة الجديدة. والسبب في ذلك النجاح بالإضافة لما ذكر هو استخدام الطوب الاحمر لعملية رصف الشوارع واستخدام الإضاءة والمقاعد على جوانب الشوارع وأحواض الزهور والأعمدة ذات الاشارات الخاصة (Louis. 1976).

ثانياً: الممرات تحت الارض: (Under Ground Concourses): هي التي تربط بين المباني التجارية والشوارع التي تستخدم للعبور (المعبر من خط إلى اخر) والتي هي في المقام الأول هدف إلى حماية المشاة من عوامل الطقس ولكي تمكنهم أيضاً من أن يمشوا بسرعة وبسهولة. هذه المحلات تحت الأرض تستخدم كمحلات تجارية، كما أنها ليست فقط كمصدر قوة أو شيء نافع ولكنها تسمح بالقوة الدافعة لعملية الشراء كخبرة ممتعة وذات نوعية عالية، كما أنها تعطينا شعور بالأمان وعمل على احياء المنطقة.

النفق يستخدم حتى يربط البنايات القريبة والمجاورة لسنوات عديدة، في مدينة (Houston) من حوالي 20 سنة مضت، كان هناك نفق يربط عدد كبير من البنايات وعدد من الكراجات تقريباً 35 كراج قد طورت من قبل مالكين خاصين. أما (Montreal) تعتبر كمثال لمركز وقلب المدينة الاقليمي، هناك العنصر المفضل لمالكي قطع أراضي كبيرة مع أحوال الطقس الشديدة، ومع الحاجة لأكثر من قلب مدينة خاصةً من المحلات التجارية لبيع التجزئة، المطاعم، المسارح، ...، فإنها تشكل عالم آخر مرتبط تحت الأرض، بالإضافة إلى الأوتيلات في قلب المدينة، المكاتب، البنوك وأقسام التزيين ومحطة سكة القطار.

ثالثاً: **الساحات العامة: (Plazas)**: تكمن أهمية وجود الساحات العامة في الـ CBD، وذلك لتزويد الأماكن العامة بالخدمات المسلية العلمية والمحلية من أجل التسلية والاسترخاء، عدا عن ذلك فهي مكان لتجمع الناس فيها. فمثلاً في نيويورك وفي عام 1973م وجدت عدة أنواع من البلازا تخدم كأماكن جذب عامة للناس ومن أجل عملية الاسترخاء والاستمتاع بالمحيط الخارجي.

رابعاً: **الفن في البيئة المحيطة بمركز المدينة (Art In The CBD Environment)**: إن الفن يشكل عنصر جذب هام في مركز المدينة، فالفن في كل أشكاله مثل التماثيل والنوافير والإضاءة والرسومات الجيدة والتي تعمل على التنظيم والترتيب، يجب أن يستخدم الفن في البلازا، أماكن اللعب، المطارات، الممرات الخاصة بمكاتب الحكومة، الكراجات وفي أماكن تجمع الناس وفي الشوارع بحيث تعمل على إعطاء هوية لذلك الشارع (Carol.1960).

3-13-2: أهم العناصر التي تفيد في التحليل من أجل تحديد منطقة مركز المدينة (العناصر الفيزيائية):

أولاً: **ارتفاع المباني (Building Height)**: إن إمكانية معرفة ارتفاع المباني تفيدنا في تحديد منطقة مركز المدينة، فمن المعروف أن من ميزات منطقة المركز التجاري أنها تتوسطها بيانات عالية أكثر من أي جزء آخر في المدينة.

ثانياً: **الشوارع (Streets)**: إن الشوارع بداخل منطقة الـ CBD هي إحدى العناصر المستخدمة لتحليل وتحديد هذه المنطقة، حيث أن الشوارع الخاصة بهذه المنطقة من خصائصها أنها شوارع عريضة وذات ميزات تختلف عن الشوارع بين الضواحي السكنية، حيث تمتاز بأنها مكتظة بحركة السيارات، كما أنها تحتوي على شوارع للمشاة فقط "Pedestrian Streets"، فمن خلالها نستطيع معرفة حدود هذه المنطقة وعادةً يوجد شوارع رئيسية تحيط بها وذلك لتصل منطقة الأعمال التجارية بالمناطق المجاورة .

ثالثاً: **تدفق المواصلات وحركة المرور (Traffic flow)**: إن حركة السيارات والباصات داخل منطقة مركز المدينة تختلف عن المناطق الأخرى حيث من خلال تدفق حركة المواصلات نستطيع

تحديد أن هذه المنطقة هي منطقة مركز المدينة لأن من خصائص هذه المنطقة أنها منطقة مكتظة بحركة السيارات.

رابعاً: **استعمالات المباني (Land Use)**: يمكن لاستعمالات المباني أن تحدد منطقة مركز المدينة وذلك بالاعتماد على وجود خريطة تحدد استعمال مركز المدينة عن طريق النزول الميداني والاستكشاف للاستعمالات الموجودة، ومن خلال ذلك يمكن تحديد مناطق الأعمال والتجارة المتعلقة بمركز المدينة حيث أن معظم مباني هذه المنطقة تتكون من (LYNCH. 1989):

1. المكاتب الخاصة وقطاع الخدمات.

2. المحلات التجارية .

3. مؤسسات القطاع العام .

4. السكان .

إن عد السكان بطريقة مباشرة أو عن طريق عد الوحدات السكانية، هي طريقة أخرى ممكنة لتحديد منطقة مركز المدينة، فهذه المنطقة تحتوي على نسبة قليلة من المباني السكنية مقارنة بالمباني العامة والتجارية، إلا أن الوحدات السكنية تبدو متمركزة في الحدود الخارجية للمنطقة، عند ذلك نستطيع معرفة أن حدود هذه المنطقة هي بداية تلك الوحدات السكنية.

خامساً: **نوعية التوظيف والعمل ودوره في تحديد منطقة مركز المدينة**: إذا كان بالإمكان أن نحصل على عدد الأشخاص الموظفين في المكاتب ومخازن تجارة التجزئة والمؤسسات الخدمائية، ثم وضع المعلومات وتفرغها على الخريطة، مما تشكل هذه أساسيات وحدود تقنية لمنطقة مركز المدينة (Raymond. 1972).

سادساً: **التسويق والحركة اليومية للمتفعين من مركز المدينة**: والمقصود بها الأنشطة الإنسانية التي تمارس داخل مركز المدينة، فهي التي تعطيه شخصيته وطابعه وصفاته وتحدد ملامحه، فهناك العديد من المراكز تأخذ اسمها من نوعية النشاط الذي يمارس فيها، كما يتم تحديد أجزاء المدينة من خلال الأنشطة الإنسانية في مركز المدينة والتي يمكن تقسيمها تبعاً إلى حركة الآليات وحركة المشاة بمختلف صورها.

سابعاً: خصائص الحركة: تتضح خصائص الحركة في عوامل تحت على الحركة وعوامل تمنع الحركة (فرحات، 2001):

- العوامل التي تحت على الحركة: مثل وضوح الهدف المراد الوصول إليه وسهولة الوصول إليه بالإضافة إلى التشويق وجذب المار.
- العوامل التي تمنع الحركة: مثل وجود خطورة في الوصول إلى هدف ما بالإضافة إلى الملل والفوضى وغيرها من المشاعر التي تنتاب المشاة (دويكات، 2009).
- مواجهات الحركة: احتواء المركز وشكله من العوامل الأساسية التي تساعد على توجيه الحركة داخل المكان المحدد، كذلك العناصر التي تشكل داخل الفراغ الخاص بالمركز سواءً من عناصر طبيعية أو عناصر من صنع الإنسان تساهم في تحديد اتجاهات الحركة داخل المركز وتأكيدها.
- طبوغرافية الارض: الأرض المنبسطة هي التي تكون فيها الحركة سلسلة وواضحة وسهلة الرؤية لمختلف الاتجاهات والعناصر المتحركة، كما تتميز بالأمان، بينما تتطلب الحركة في اتجاهات الميول إلى اسفل مجهوداً أقل في الحركة من الميول الى اعلى.
- الحركة الآلية داخل الفراغ: عند دراسة مراكز المدن لا بد من التعرف على بعض النقاط الهامة الخاصة بالحركة الآلية:
 1. نوعية الحركة الآلية داخل المركز من حيث السيارات الخاصة ووسائل النقل المختلفة.
 2. التأثيرات البصرية للحركة الآلية داخل مركز المدينة مثل تواجد وسائل الحركة وكثافتها.
 3. التأثيرات السمعية لوسائل الحركة الآلية داخل مركز المدينة.
 4. التأثيرات الحركية لوسائل الحركة الآلية داخل مركز المدينة ناتجة عن كثافة هذه الوسائل وسرعتها فيه.
- تحليل معضلات وتوجيهات الهيئات المحلية الخاصة بالتنظيم والتخطيط: سيتم عرضها بالفصول اللاحقة لتحليل بعض الحالات الدراسية والاستفادة من النتائج الخاصة بكل منها، بالإضافة إلى مركز "مدينة الخليل" التي تعاني العديد من المشاكل، ووضع العديد من الاقتراحات بعد التحليل الخاص للمدينة ومركزها.

3-14: احتياجات السكان داخل الفراغ الحضري في مركز المدينة:

تختلف احتياجات المجتمع ومتطلباته باختلاف العادات والثقافة والتقاليد، وبالتالي تختلف هذه الاحتياجات من منطقة لأخرى، إلا أن هناك احتياجات إنسانية مشتركة بين هذه المجتمعات لا يمكن الاستغناء عنها، حتى وإن اختلفت الثقافة والتقاليد واختلف المجتمع ومهما بعدت عن بعضها البعض. ويجب أن يحقق أسلوب تصميم الفراغات العامة في مركز المدينة أهدافاً لمستخدميها بحيث تخلق علاقة قوية بين المجتمع والمكان، ويجب أن تسمح بدخول جميع الفئات والطبقات وأن تلبى وتخدم احتياجات المستخدمين بحيث تخلق نوعاً من الراحة والانتماء لمستخدمي هذا الفراغ. وبناءً على ذلك تم تحديد أربعة احتياجات أساسية يطلبها الناس للشعور بالرضا في الفراغ المتعلق بمركز المدينة وهي (حسن، 2008):

1. الراحة: يجب أن يحقق الفراغ الحضري داخل المركز لمستخدميه الراحة والانتماء، بحيث يستطيعون قضاء أطول فترة ممكنة فيه، وعوامل الراحة بيئية واجتماعية وفيزيائية، وهذه العوامل هي سر نجاح الفراغات، وبالتالي يزداد اقبال الناس للدخول والاستمتاع بمركز المدينة، وتحقيق الاسترخاء والراحة النفسية لمستخدمي الفراغ الحضري.
2. الاكتشاف: التنوع والاختلاف في البيئة المحيطة بالفراغ الخاص بالمراكز المدن والتنوع بالمشاهد يساعد على تنمية عنصر الاكتشاف، ويمكن تحقيق ذلك مع تقدم الوقت واختلاف فصول السنة، كما أن عنصر الاكتشاف يتطلب الخروج عن العادات والروتين اليومي وعدم الشعور بالخطر.
3. الارتباط الفعال: إن الفراغات العامة داخل المراكز هي التي توفر التواصل بين البشر سواء كان مباشراً أو غير مباشر بحيث يتفاعلون مع المحيط وهذا يوجد لديهم الراحة والرضا.

3-15: شروط نجاح الفراغ الحضري:

قام كليفين لينش بوضع خمسة شروط يجب توافرها في البيئة الحضرية لضمان نجاحها هي (Lynch, 1990):

1. الحيوية (Vitality): التوافق بين طبيعة المكان واحتياجات ووظائف أفراد المجتمع.
2. الاحساس (Sense): الاحساس بالفراغ والمكان وربطهما مع الوقت بما يضمن تنظيمه.

3. **الملاءمة (Fit):** ملاءمة المكان وشكله وسعته مع تصرفات المستخدمين.
4. **الوصول (Accessibility):** امكانية الوصول إلى كل ما يحتاجه الإنسان وتوفيره بالفراغ، كالخدمات والمعلومات وغيرها.
5. **السيطرة (Control):** القدرة على الوصول إلى المكان وأنشطته من خلال السيطرة على حركة الناس بداخل الفراغ.

3-16: الخصائص البصرية والجمالية للفراغات الحضرية داخل مركز المدينة:

هناك خصائص بصرية وجمالية للفراغات في مركز المدينة هي (دويكات، 2009):

1. وحدة التصميم: تعتبر وحدة التصميم من أهم عناصر التصميم نفسه، لأنها تعكس علاقة الكتل مع بعضها بعض ومع الفراغات المحيطة بها، وتبين أيضاً التوافق بين المساحات والفراغات المستغلة لأن ذلك يؤدي إلى اظهار جانب جمالي وبصري للمدينة.
2. النسب والمقاييس: وتعتبر النسب والمقاييس الإنسانية هي المحددات أو الأمور الأساسية التي تتم بناءً عليها عملية التصميم، وذلك لأن الهدف من التصميم هو تلبية كل ما يحتاجه الإنسان، وبالتالي فإن مقاسات الإنسان هي مصدر المقاييس والنسب بالنسبة للفراغ، ومراعاة هذه النسب تساعد على تحقيق ترابط بصري بين عناصر وأجزاء المدينة.
3. الكتل والاسطح: إن اختلاف المباني بأنواعها وأشكالها من خلال المواد المكونة لها ومن خلال اختلاف الناحية المعمارية يؤدي إلى تكوين صورة بصرية في ذهن الإنسان المتجول في المدينة، فقد يترك أثراً إيجابياً أو سلبياً، وهو مختلف بحسب ذوق الإنسان، كما أن الفراغات الموجودة تعكس صورة المدينة بشكل عام وعلاقتها ومدى توافقها مع بعضها بعض.
4. الملمس: إن تعدد الأنواع والأشكال والأحجام للمواد المستخدمة في مباني المدينة يشكل المظهر البصري لدى الناس حين تنقلهم وتجولهم فيها، ويعطي انطباعاً مختلفاً بحسب اختلاف المواد الخام وبحسب ذوق الشخص فقد يعطي انطباعاً سلبياً وقد يكون إيجابياً.
5. مواد البناء: تعتبر مواد البناء من أهم الأمور اللازمة لتكوين العناصر، فهي تعكس طبيعة وخصائص هذا العنصر وتبين مدى اختلافه عن العناصر المحيطة به بحيث تشكل في مجملها منظور المدينة.

6. الإدراك البصري: التنقل والتحرك بين أجزاء المدينة يساعد على التمتع وإدراك الأجزاء والمكونات، وبالتالي يستطيع الإنسان رسم صورة في ذهنه عن هذه المدينة، ويستطيع ربط العلاقات مع بعضها بعض.

3-17: الخلاصة:

يعتبر هذا الفصل حلقة وصل ما بين السلوك الإنساني والبيئة المادية "الفراغات الحضرية" في مركز المدينة، والعلاقة بينهم، حيث تناول القسم الأول من الفصل تاريخ السلوك الإنساني وبيان ضرورة تركيز المصممين والمخططين على تطوير البيئة المادية مع الجانب الإنساني "السلوك الإنساني" بشكل متوازي عند تصميم الفراغات الحضرية خاصة في منطقة مركز المدينة، كما تناولت الدراسة التأثيرات المتبادلة بين البيئة المادية والسلوك الإنساني في منطقة مركز المدينة. ولا بد من أن الفراغات الحضرية تلعب دور كبير في التأثير على السلوك الإنسان، فالسلوكيات الإنسان مرتبطة بمكان إقامته، ولا شك من تأثيرها على حياته وتعامله مع الأشخاص المحيطين به. وتطرق الفصل لشرح العديد من المواضيع المهمة بالسلوك الإنساني منها: تعريف السلوك الإنساني وبيان تصنيفاته ودور علم النفس البيئي بتفسيره للسلوك الإنساني، ثم بيان الفراغات الحضرية في المدينة وأنواعها، فتعتبر الفراغات الحضرية داخل مركز المدينة هي التي تنظم علاقة الناس مع الفراغ وتساهم في التواصل الإنساني بين أفراد المجتمع، ولقد ظهرت هذه الفراغات على مر العصور والأزمان، حيث اهتم الفراغنة بالمباني العامة والفراغات حول المعابد.

الفصل الرابع

تحليل مدينة الخليل ومركزها التجاري

مقدمة

1-4: نبذة تاريخية

2-4: المخطط العام للمدينة

3-4: الشوارع

4-4: السكان

4-5: تمهيد وتحليل عمراني لمدينة الخليل ونبذة تاريخية لتطور المدينة

4-6: المرتكزات التصميمية لعمارة الخليل

4-7: المركز التجاري في مدينة الخليل قديما

4-8: الأسواق التجارية في مدينة الخليل القديمة

4-9: مراعاة الاسواق القديمة للبعد الإنساني

4-10: المركز التجاري في مدينة الخليل اليوم

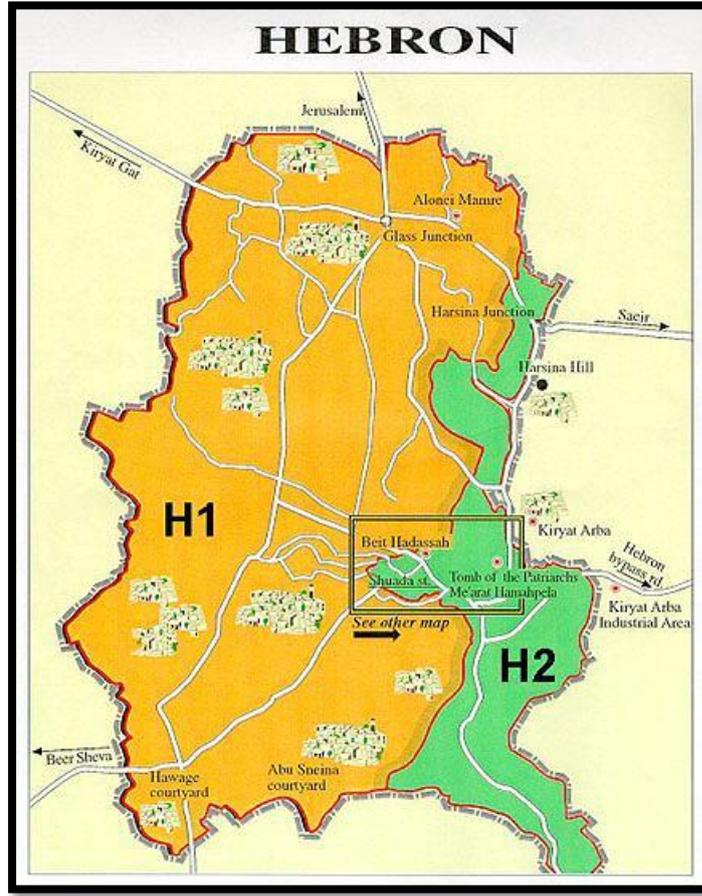
4-11: تحليل المركز التجاري الحالي

4-12: الخلاصة

مقدمة

تقع الخليل في جنوب غرب فلسطين عند التقاء دائرتي عرض $30,19^\circ$ و $31,23^\circ$ شمالاً وخطي طول $34,52 - 35,4$ ، إلى الجنوب من مدينة القدس، وعلى بعد حوالي 36 كم منها. يحدها من الشمال محافظة بيت لحم، ومن الجهات الثلاث الأخرى خط الهدنة (الخط الأخضر)، 1949، تبلغ مساحة محافظة الخليل 1,067 كم²، وبحسب طبيعة استعمالات الأراضي في المحافظة، فإن هذه المساحة تضم المناطق السكنية الفلسطينية، المستوطنات الإسرائيلية، القواعد العسكرية الإسرائيلية، المناطق المغلقة من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلي، المحميات الطبيعية، مناطق الغابات والأراضي الصالحة للزراعة. يوجد في محافظة الخليل 182 منطقة عمرانية، حيث يعتبر 17 منطقة منها كبلديات بالمقارنة مع فقط أربعة بلديات في العام 1994م، وهذه البلديات هي الخليل، لحول، يطا، دورا، صورييف، بيت أولا، ترقوميا، إذنا، بيت أمر، سعير، الشيوخ، بني نعيم، تفوح، السموع، الظاهرية، وبيت عوا. ويوجد في المحافظة مخيمين للاجئين وهما مخيم الفوار والعروب للاجئين، ويدار كل مخيم من قبل لجان إدارة المخيمات، أما باقي المناطق العمرانية فهي تدار من قبل المجلس القروي أو لجنة المشاريع. تشكل المناطق العمرانية نسبة 7.9 % من مجمل مساحة المحافظة بالمقارنة مه 3.6 % فقط في عام 1994 مما يدل على حصول نمو كبير في المساحة العمرانية والتي تتوازي مع النمو السكاني بالمحافظة (دويك وآخرون، 2008). ويوضح الشكل (1-4) خريطة مدينة الخليل.

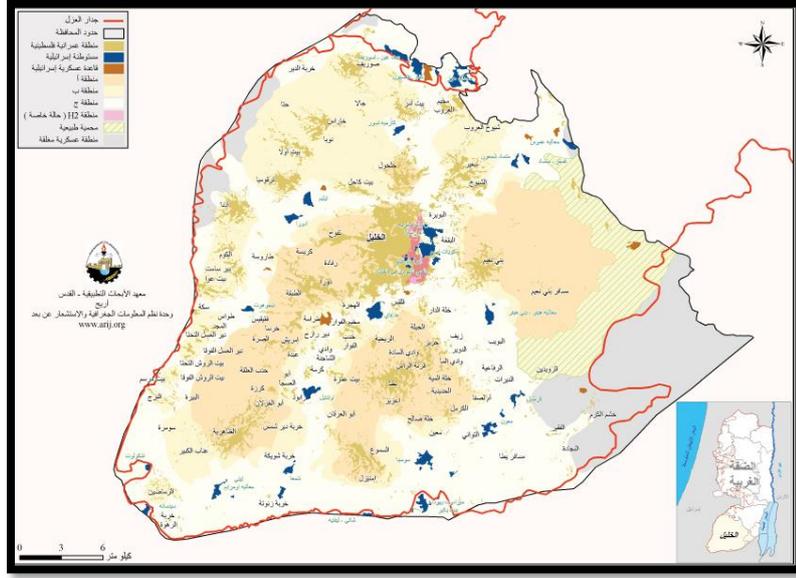
80% من المساحة المتبقية فهي ضمن حدود السلطة الوطنية الفلسطينية (H2)، (أريج، 2012). ويوضح الشكل (2-4) التقسيمات الإدارية للمدينة عام 1997م.



شكل (2-4): التقسيمات الإدارية للمدينة عام 1997 إلى منطقة H1, H2

المصدر: (بلدية الخليل، 2016)

ويحيط بالمدينة أيضاً الكثير من المستوطنات الإسرائيلية موضحة في الشكل (3-4)، أكبرها مستوطنة كريات أربع، والمستوطنات والتجمعات اليهودية تحتكم لجسم بلدي منفصل.



شكل (3-4): خارطة تبين المستوطنات المتواجدة في مدينة الخليل وحولها

المصدر: (أريج، 2012)

4-1: نبذة تاريخية:

(لجنة اعمار الخليل، 2008)

تشير الآثار إلى أن تاريخ مدينة الخليل يعود إلى أكثر من 3500 سنة ق.م.، وقد حكمت من قبل الكنعانيين في الفترة ما بين 3500-1200 ق.م.، وقد وفد إليها النبي إبراهيم عليه السلام في القرن التاسع عشر ق. م.، وقد دفن فيها هو و زوجته سارة وولده إسحق و زوجته رقيقة، ويعقوب وولده يوسف بعد أن نقلت جثتيهما من مصر. ثم خضعت المدينة لحكم العبرانيين الذين خرجوا مع النبي موسى "عليه السلام" من مصر وأطلقوا عليها اسم حبرون، ثم اتخذها داود بن سليمان قاعدة له لأكثر من سبع سنين. أما عن السور الضخم الذي يحيط بالحرم الإبراهيمي الشريف في الوقت الراهن فيرجح إلى بقايا بناء أقامه هيرودوس الذي ولد المسيح عليه السلام في آخر أيام حكمه مع الأخذ بعين الاعتبار أن الشرفات في أعلى السور إسلامية. ثم خضعت الخليل للحكم الإسلامي عام 638م، حيث تم الاهتمام بالمدينة بشكل واضح لأهميتها الدينية، إذ تضم رفات عدد من الأنبياء خاصة خليل الرحمن. وقد وصفت الخليل في العديد من كتب الرحالة مثل كتاب المسالك والممالك للأصطخري الذي ألفه عام 951م وفتوح البلدان للبلاذري. وفي عام 1099م سقطت الخليل في يد الصليبيين

وأطلقوا عليها اسم أبراهام، ثم دخلت الخليل تحت الحكم المملوكي واستمر حتى عام 1516م، وأثناء الحكم العثماني وقعت في يد إبراهيم باشا المصري، في عام 1831 - 1840م. ثم خضعت الخليل كغيرها من المدن الفلسطينية للانتداب البريطاني عام 1917 وارتبط اسمها بظروف الحرب العالمية الأولى وانتصار الخلفاء على الدولة العثمانية (مرقة، 2005). ويوضح الشكل (4-4) جزء من مدينة الخليل القديمة.



صورة (4-4): جزء من مدينة الخليل القديمة عام 1877م

المصدر: (الدويك، 2017)

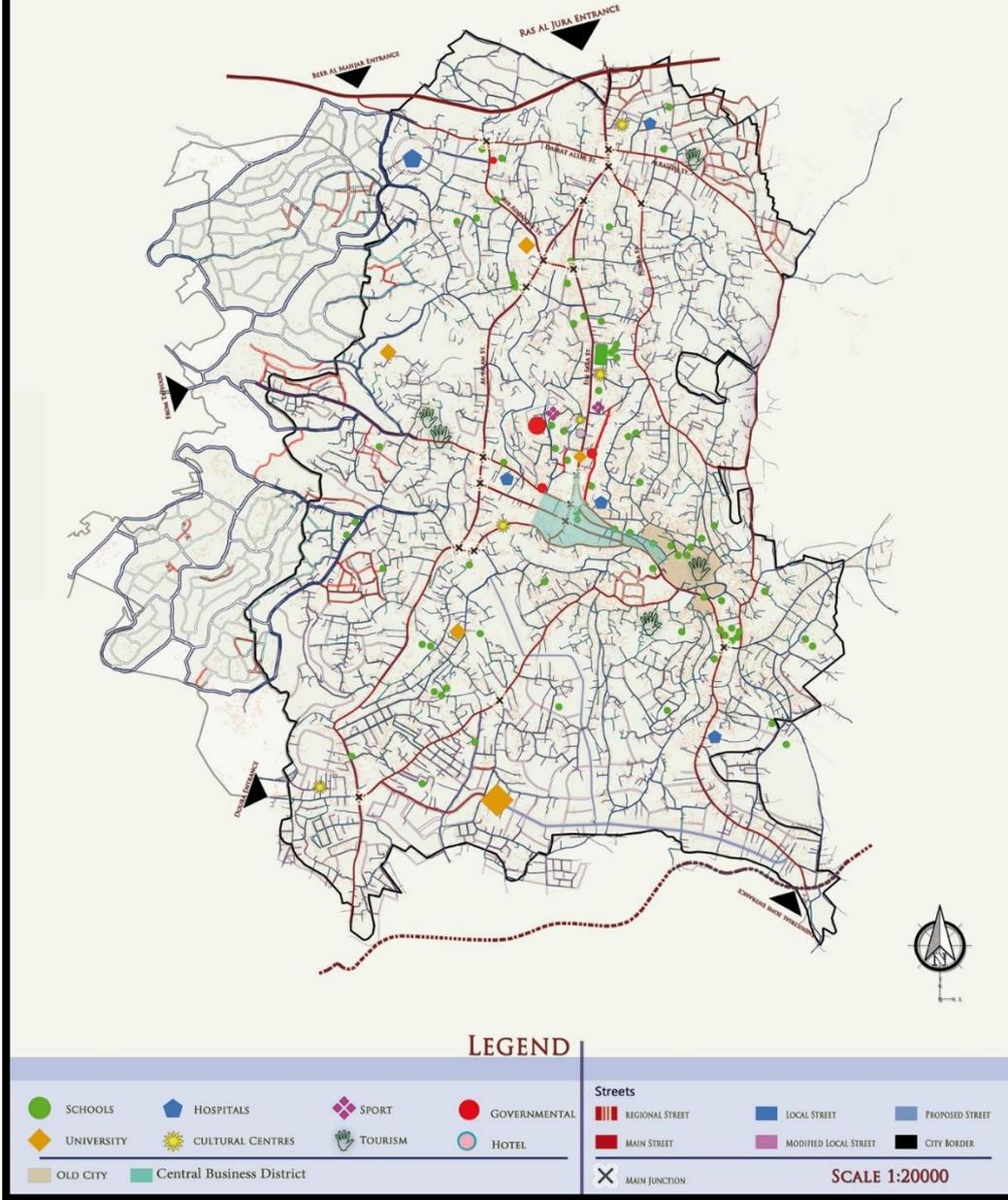
2-4: المخطط العام لمدينة الخليل:

ويبين مداخل المدينة الرئيسية وهي كما في الشكل (4-5) (بلدية الخليل، 2016):

1. منطقة رأس الجورة
2. منطقة بئر المحجر
3. منطقة تفوح
4. البلدة القديمة
5. منقطة دورا

MASTER PLAN

STREETS & UTILITIES



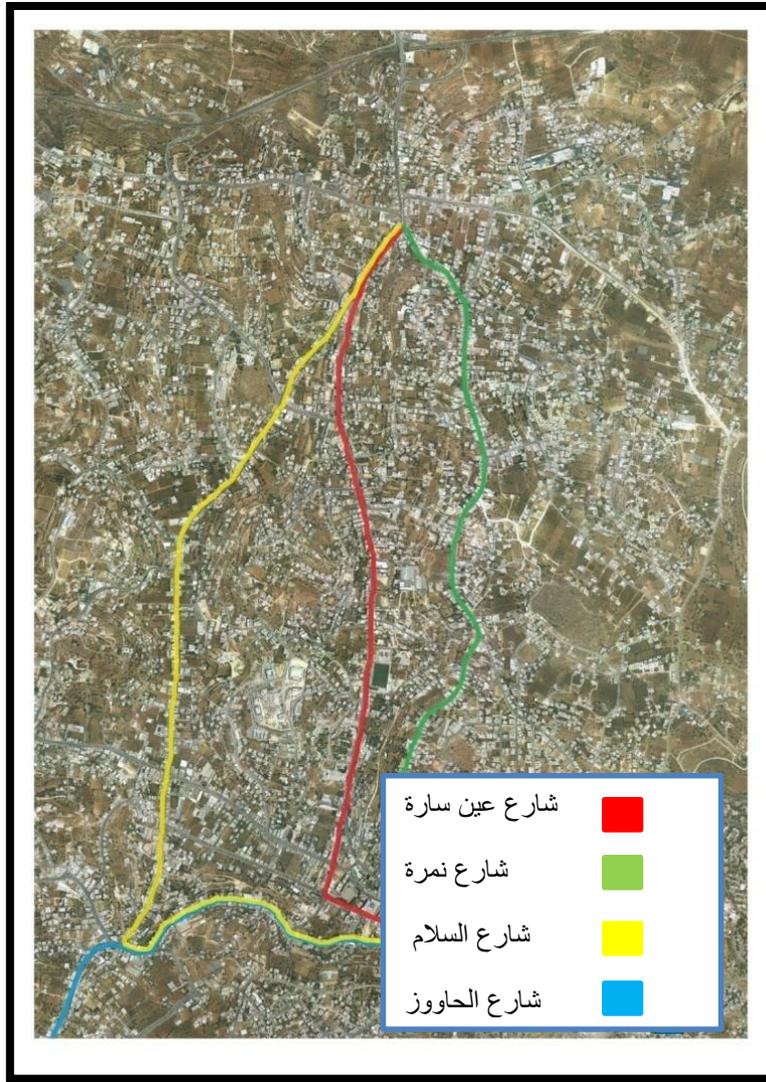
شكل (4-5): المخطط العام لمدينة الخليل ومداخلها الرئيسية وأهم المعالم فيها بالإضافة إلى الشوارع وحدود

المدينة، المصدر: (بلدية الخليل، 2016)

4-3: الشوارع:

هناك شوارع رئيسية في المدينة والتي تعتبر شوارع شريانية لمدينة الخليل والتي تصل إلى مركز المدينة وهي كما هو موضح في الشكل (4-6):

1. شارع عين سارة باللون الأحمر
2. شارع نمرة باللون الأخضر
3. شارع السلام باللون الأصفر
4. شارع الحاووز باللون الأزرق

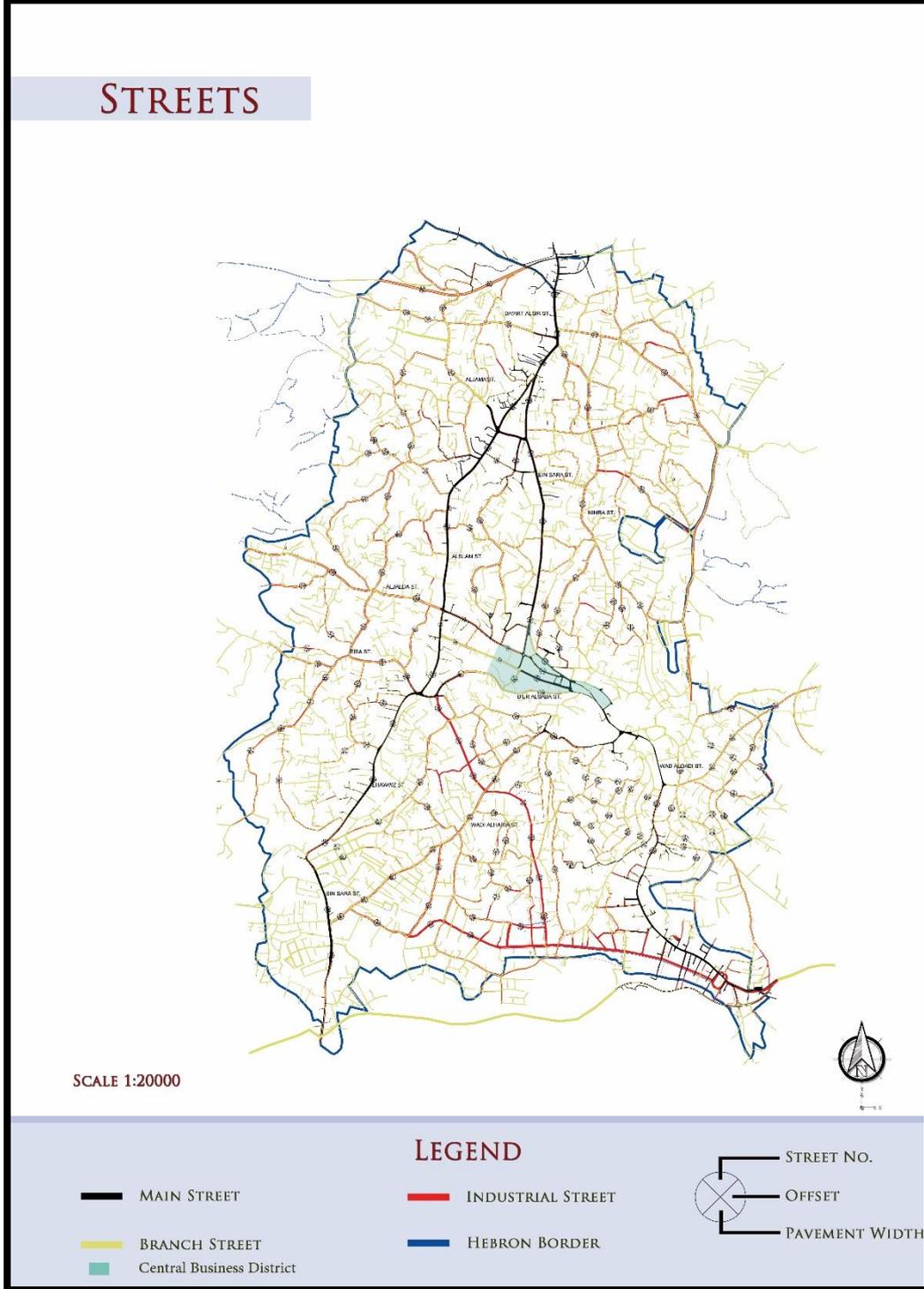


شكل (4-6): خارطة تبين الشوارع الشريانية لمدينة الخليل

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)

4-3-1: أنواع الشوارع في مدينة الخليل:

يوضح الشكل التالي (4-7) أنواع الشوارع في مدينة الخليل.

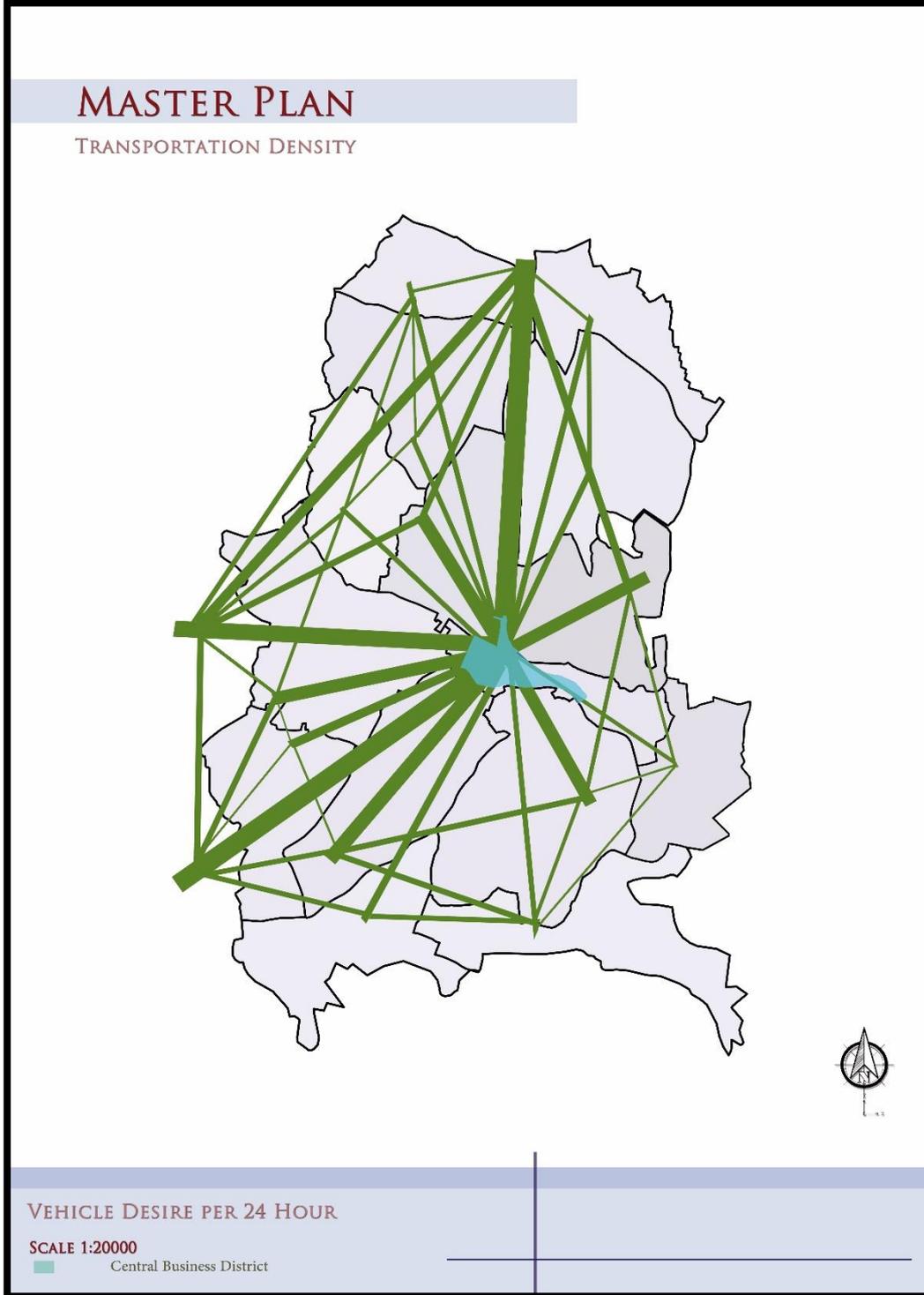


شكل (4-7): خارطة توضح انواع الشوارع في المدينة بالإضافة إلى عرض الشوارع وارتادتها

المصدر: (بلدية الخليل، 2016)

4-3-2: كثافة المواصلات في مدينة الخليل:

نلاحظ أن أكثر منطقة مكتظة بالمواصلات هي منطقة مركز المدينة كما يوضح الشكل (4-8)

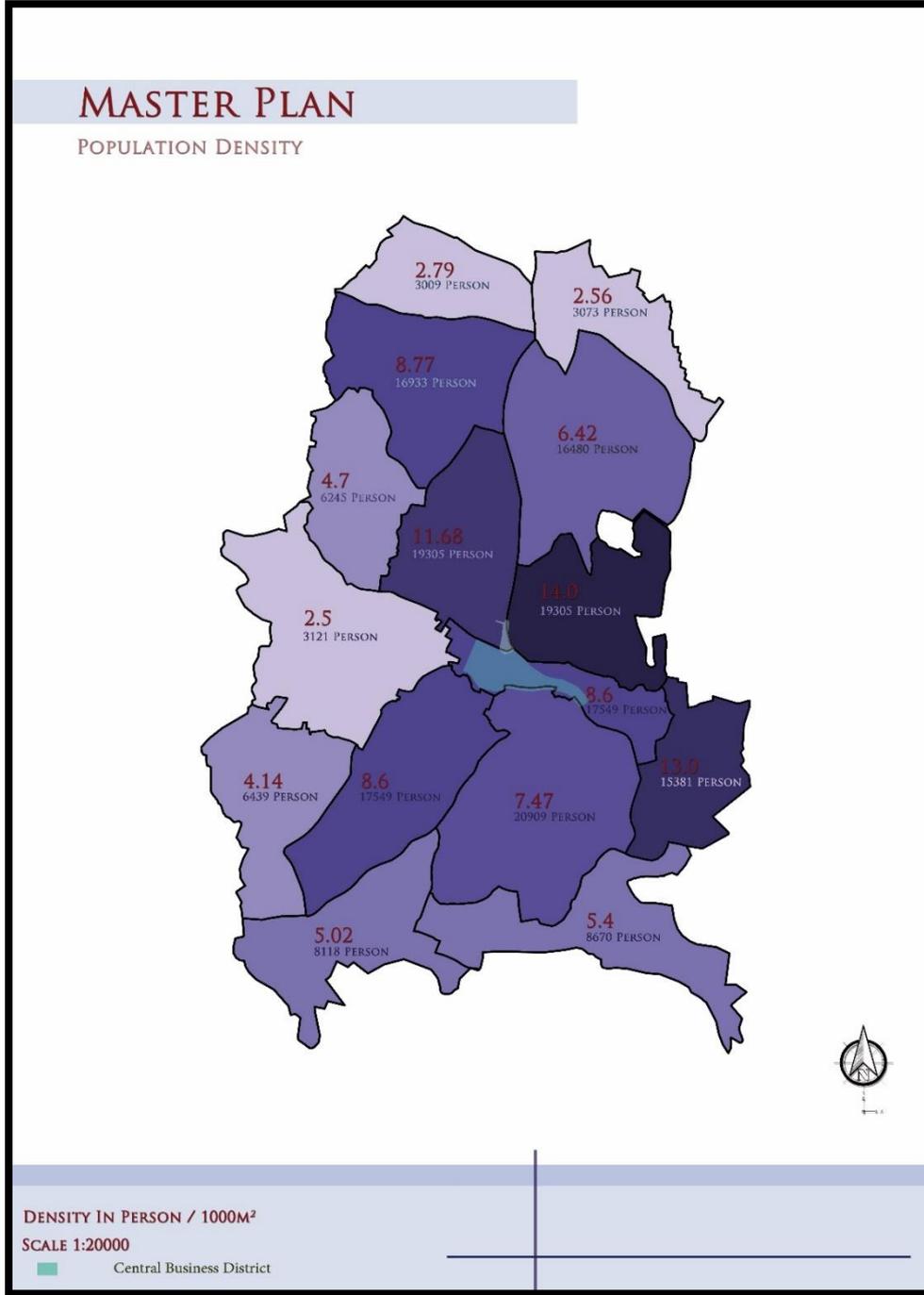


شكل (4-8): خارطة توضح كثافة المواصلات في مدينة الخليل

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)

4-4 السكان:

بلغ عدد السكان في منتصف عام 2011م في مدينة الخليل الى 183312 نسمة (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2007-2016)، ويوضح الشكل (4-14) الكثافة السكانية في مدينة الخليل.



شكل (4-9): خارطة توضح الكثافة السكانية في ضواحي وأجزاء مدينة الخليل

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)

4-5: تمهيد وتحليل عمراني لمدينة الخليل ونبذة تاريخية لتطور المدينة:

من الواضح أن مدينة الخليل استفادت في تكوينها وشكلها من عناصر ثلاثة مهمة، أولها موقعها حول المسجد فوق قبر ابراهيم عليه السلام. أما الأمر الآخر الذي ساعد على تشكيل المدينة، فهو وقوعها على الجهة الشرقية من وادي الخليل، الذي كان يضم أنواعاً مختلفة من أشجار الفاكهة والعنب والزيتون وغيرها، إلى جانب وجود عيون الماء العذبة، وفي الوقت نفسه كان الوادي يعد أحد الطرق التجارية المهمة التي تصل الخليل بالقدس وغزة ومصر. أما العنصر الثالث المؤثر فهو تل الرميذة، حيث أن هذا التل هو الموقع الكنعاني الأول للمدينة، وقد بقي رافداً من روافد المدينة الجديدة، كما بقي عامراً في بعض أجزائه حتى الحروب الصليبية (القواسمة، 2016).

4-6: المرتكزات التصميمية لعمارة الخليل:

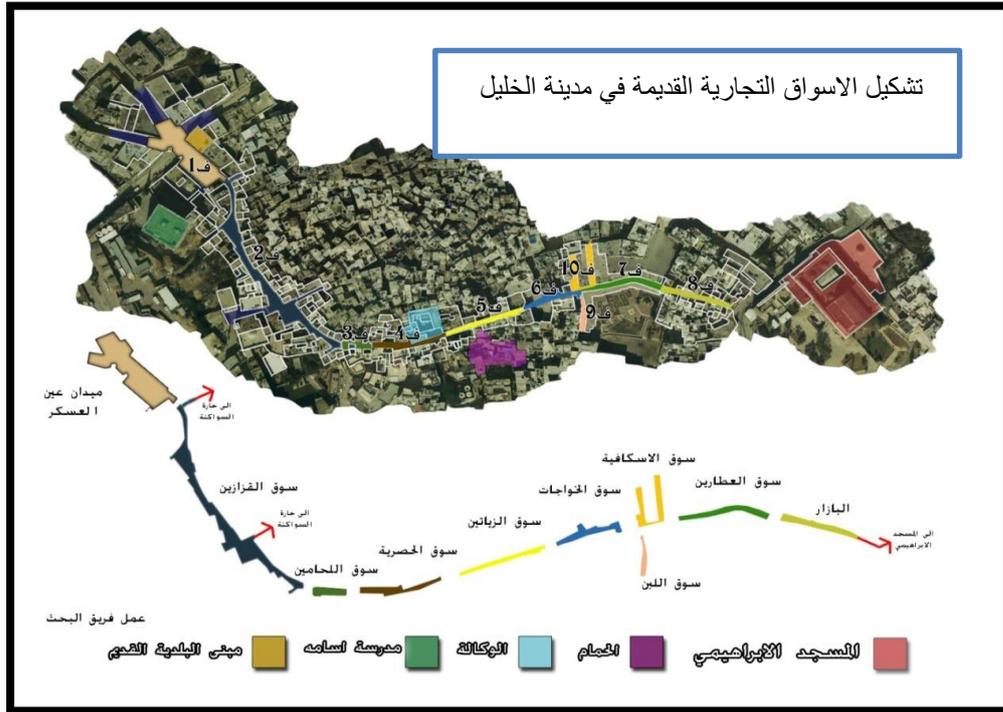
شهدت مدينة الخليل توسعاً واضحاً، وخاصةً في مراكزها التجارية، ومما لا شك فيه أن مدن هذه المنطقة من العالم هي بشكل أساسي أماكن للاحتكاك و التبادل، ففي العصر العثماني كانت الفراغات الحضرية، منظمة لتأكيد الحضور. كما شهد المركز التجاري لمدينة الخليل اتساعاً في العمران بشكل لافت للنظر، بين المسجد الإبراهيمي والشارع الممتد باتجاه الشمال الغربي، حيث جرى بناء العديد من الأسواق وتوسيع وتحسين سوق الوكالة، والعديد من الخانات، وحتى نهاية القرن الثامن عشر. ولكن هذه المدينة كانت مأهولة بكثافة بعد ذلك لا تسمح بإيواء توسع حضري، لذلك تم توسع الخليل خارج الأسوار (حدودها التقليدية) نحو الجنوب والغرب والشمال الغربي ولكن التطور الأهم هو ذلك التوسع والاهتمام الذي حصل على طول طريق الحج من توسع فعاليات الأسواق، كذلك إيجاد عناصر أخرى مثل البرك وغير ذلك من العناصر، وإذا تتبعنا تلك الحركة العمرانية خلال الفترة الوسطى للعصر العثماني نشاهد التوسعات باتجاه حارة أبو سنينة وقيطون والشيخ إلى غير ذلك من التوسعات (مرقة، 2005).

4-7: المركز التجاري في مدينة الخليل قديماً:

يعتبر مركز الخليل القديم الذي هو ضمن منطقة البلدة القديمة، فالقادم للبلدة القديمة من جهة الغرب إلى الشرق يبدأ في سوق القصبه والذي يمثل السوق الرئيسي في البلدة القديمة وعصبتها، ويبدأ عند ساحة عين العسكر أو ساحة باب البلدية القديمة، حيث كانت تقوم هناك بلدية الخليل في الخمسينات والستينات وبداية شارع الشلالة القديم والجديد وشارع الزاهد وشارع طلعة الكراج، وينتهي السوق بقنطرة "خزق الفار" التي تؤدي إلى سوق الجملة المركزي، ويتفرع عنه أسواق وأزقة عديدة، ثم سوق اللحامين وسوق الحصرية الذي يليه إلى الشرق منه، ويعتبران امتداداً لسوق القصبه باتجاه الحرم الإبراهيمي الشريف، ويبدأ سوق اللحامين من قنطرة "خزق الفار"، أما سوق الحصرية فقد اشتهر بالحوانيت التي كانت تباع الحصر، المصنوعة من القش أو النخيل أو غيرها، والبسط والمزاود وكلاهما كان يصنع في بيوت القرى المختلفة من أشعار وأوبار الحيوانات ليفرش على الأرضيات فوق الحصر شتاءً، يلي سوق الحصرية سوق الزياتين باتجاه الحرم الإبراهيمي الشريف ماراً بمدخل قنطرة حمام الخليل حتى نهاية مبنى مسجد ابن عثمان، وكانت تباع فيه أنواع الزيوت المستخرجة من الزيتون ومن السمسم (السيرج) وغيرها. وكان يوجد في المنطقة العديد من المعاصر لاستخراج زيت السيرج من السمسم، ثم سوق الغزل المقابل لباب مسجد ابن عثمان ويشكل بداية المدخل من السوق الرئيسي إلى حارة العقابة، وكان يتم فيه غزل عدول الشعر وبيوت الشعر والأخرجة حيث تصنع من شعر الماعز، وكذلك غزل البسط والمزاود، ويليه سوق الخواجات الذي يمتد في المسافة القصيرة الواقعة ما بين مفترق المدخل إلى جامع ابن عثمان وسوق الغزل وحارة العقابة وبين مفترق "مربعة السوق"، والكلمة "خواجة" تطلق على التاجر، حيث كان التجار يشغلون الحوانيت على جانبي ذلك السوق، ثم سوق اللبن ويطلق على الشارع المستقيم الذي يبدأ من مفترق "مربعة السوق" ويتجه جنوباً حتى أول منحى في الشارع. وكان اللبن وكافة منتجاته (الحليب، الكشك أو اللبن الجميد، الأجبان، الزبدة، اللبنة واللبن الرائب) تباع في حوانيت هذا السوق المتخصص بذلك دون غيره (الدويك وآخرون، 2008).

4-8: الأسواق التجارية في مدينة الخليل القديمة:

تعكس المباني التجارية ضمن النسيج العمراني لمدينة الخليل أهميتها التجارية، وتميزت هذه المدينة لكونها من أهم المدن الفلسطينية، فقد كانت مركزاً هاماً للتجارة في المنطقة، شهيرة بتجارة الفواكه ومشتقات العنب و الأصواف و الجلود، كما اشتهرت بصناعة القرب و الفخار إضافةً إلى العديد من الحرف اليدوية، كما اشتهرت مدينة الخليل بأسواقها التجارية وبتنوع سلعتها، وكانت الحركة التجارية خلال العصرين المملوكي و العثماني مزدهرة، وظهرت العديد من الأسواق. ومن أهم هذه الأسواق: سوق اللحامين وسوق الحصرية حيث يعتبران امتداداً لسوق القصبه باتجاه الحرم الإبراهيمي الشريف. يلي سوق الحصرية سوق الزيتين باتجاه الحرم الإبراهيمي الشريف ماراً بمدخل قنطرة حمام الخليل حتى نهاية مبنى مسجد ابن عثمان، ثم سوق الغزل المقابل لباب مسجد ابن عثمان ويشكل بداية المدخل من السوق الرئيسي إلى حارة العقابة، ثم سوق اللبن (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2014)، ويوضح الشكل (15-4) مورفولوجيا أسواق الخليل.



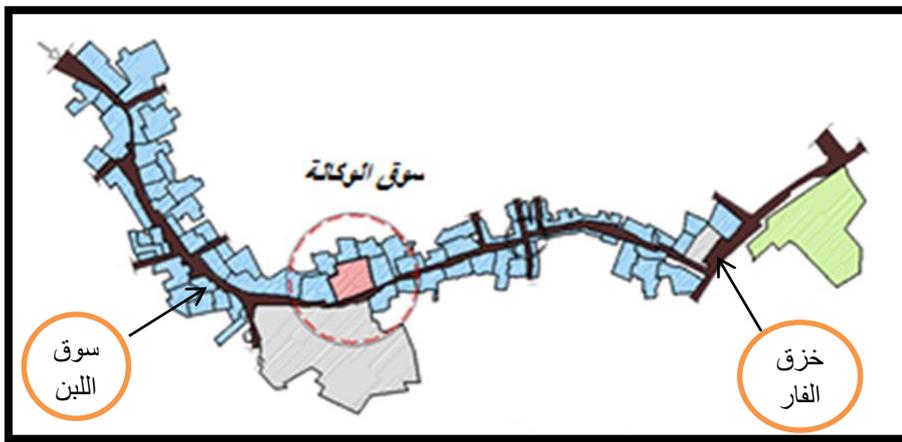
شكل (10-4): تشكيل الأسواق التجارية في البلدة القديمة لمدينة الخليل

المصدر : (برادعية وآخرون، 2014)

إن تعدد الأسواق في المدينة يظهر دورها الحاسم في نسيج مركز مدينة الخليل القديم، كما أن التخصص في الأسواق يعد من أسس تخطيط المدن الإسلامية. هذا إضافةً إلى العديد من المباني المخصصة للتجارة مثل :

4-8-1: سوق الوكالة:

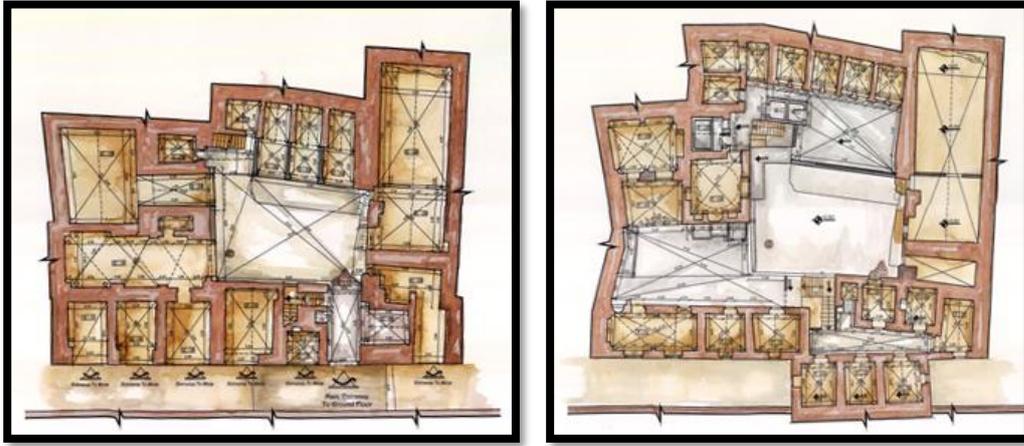
الوكالة اسم يطلق على العمائر التي أعدت لتكون سكناً للتجار الأجانب و لحفظ بضائعهم، فهي عبارة عن منشأ رباعي الشكل يتم الدخول إليه من خلال بوابة واحدة كبير تسمح بدخول الجمال و الخيول. وهي تتكون من مخازن منفصلة بالدور الأرضي تطل على فناء مفتوح، كما تضم جميع الخدمات والمرافق اللازمة لمثل هذه الأغراض، أما الطوابق العلوية فتحتوي على أجنحة لسكن التجار تطل على الفناء نفسه. وكانت هذه الوكالات تنشأ على يد الحكومة والعديد من الأفراد الذين بنوا وكالات خاصة بهم. إذ كان يشترط فيمن يبني وكالة أن يكون من كبار التجار و حائزاً على ثقة الحاكم، إذ كان يعتبر وكيلاً للتجار الأجانب و من هنا جاءت تسمية "الوكالة". وإن وجود مثل هذه المنشآت يدل على عظمة الدولة و ازدهارها الاقتصادي، كما أن سوق الوكالة في الخليل من أوقاف سيدنا ابراهيم الخليل عليه السلام، حيث يقع في منطقة الخليل القديمة جنوب حارة السواكنة، شرق حارة القزازين، على شارع القصبه الواقع بين منطقة عين العسكر ومنطقة المسجد الإبراهيمي الشريف. وتكمن أهمية هذا المبنى بقربه من مداخل البلدة القديمة مثل مدخل (خزق الفار) ومدخل الخان (سوق اللبن) (أبو صبيح، 2011). ويوضح الشكل (4-16) موقع سوق الوكالة.



شكل (4-11): مخطط يظهر موقع سوق الوكالة بالنسبة لشارع القصبه

المصدر: (أبو صبيح، 2011)

وقد استخدم مبنى سوق الوكالة لاستقبال الزوار وصغار التجار القادمين من مختلف القرى المجاورة لقضاء موسم التجارة في المدينة، فيبيعون بضائعهم في محلات الطابق الأرضي و يبيتون في الطابق العلوي. أصبحت فراغات المبنى فيما بعد تستخدم لوظائف أخرى، فقد استخدمت فراغات الطابق الأرضي لصناعة المفروشات التقليدية و التجديد، و أصبحت أقسام الطابق الأول عام 1970م عبارة عن شقق سكنية تقطنها العائلات، وتستخدم فراغاتها كغرف نوم ومطبخ وغرف معيشة، حيث أضيفت فراغات جديدة من الطوب الخرساني لتلبية الاحتياجات الجديدة، أما الآن فالمبنى مهجور إلا من بعض الفراغات (أبو صبيح، 2011). ويوضح الشكل (4-17) مخطط الطابق الأرضي والأول لسوق الوكالة.



شكل (12-4): مخطط الطابق الأرضي والأول لسوق الوكالة

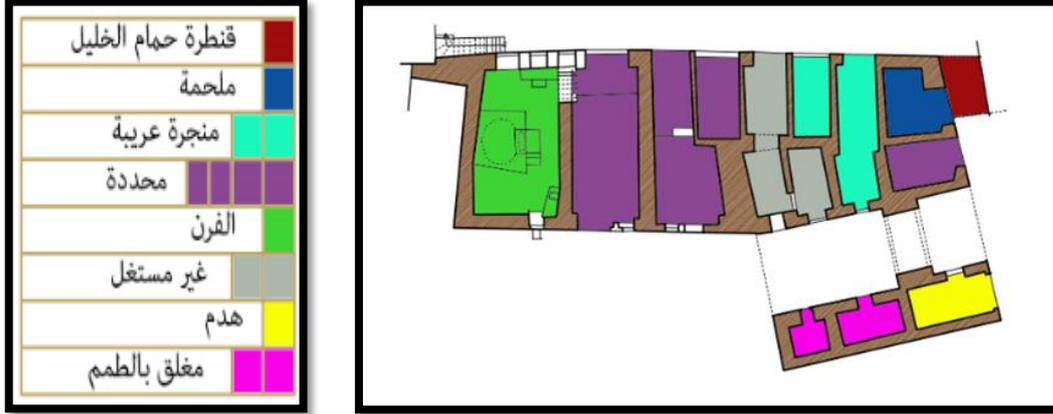
المصدر: (أبو صبيح، 2011)

4-8-2: خان إبراهيم الخليل: الخان كلمة فارسية الأصل بمعنى منزل أو نزل مهياً للطعام والشراب والنوم، يقصده المسافرون من التجار والحجاج والرحالة وغيرهم للإقامة المؤقتة، وهو أيضاً دكان أو حانوت كبير للتجارة. والمعنى الاصطلاحي للخان أنه نزل للاستراحة على طرق القوافل المختلفة بين المدن أو عند مداخل أسوارها.

يقع خان الخليل مقابل بوابة حارة بني دار من جهة الشرق، وجنوب حمام إبراهيم الخليل (المتحف)، بالقرب من قنطرة الأوقاف التي تؤدي إلى سوق الخضار المركزي في مدينة الخليل (الحسبة)، وتبلغ المساحة الإجمالية للخان 5665 متر مربع (زنوم وآخرون، 2014).

أما فيما يتعلق بالوصف المعماري للخان، فهو يتكون من طابقين، فيتم الدخول إلى الطابق الأرضي عبر مدخل أطلق عليه قنطرة الخان في جهة الشرق، ومدخل أطلق عليه قنطرة الأوقاف من الغرب، ومدخل ثالث على الزاوية الشرقية الشمالية للخان ويسمى قنطرة الحمام، أما الطابق الأول فيتم الوصول إليه عن طريق درج حجري من خلال الساحة الداخلية.

ويوضح الشكل (4-18) مخطط الطابق الأول لخان ابراهيم الخليل.



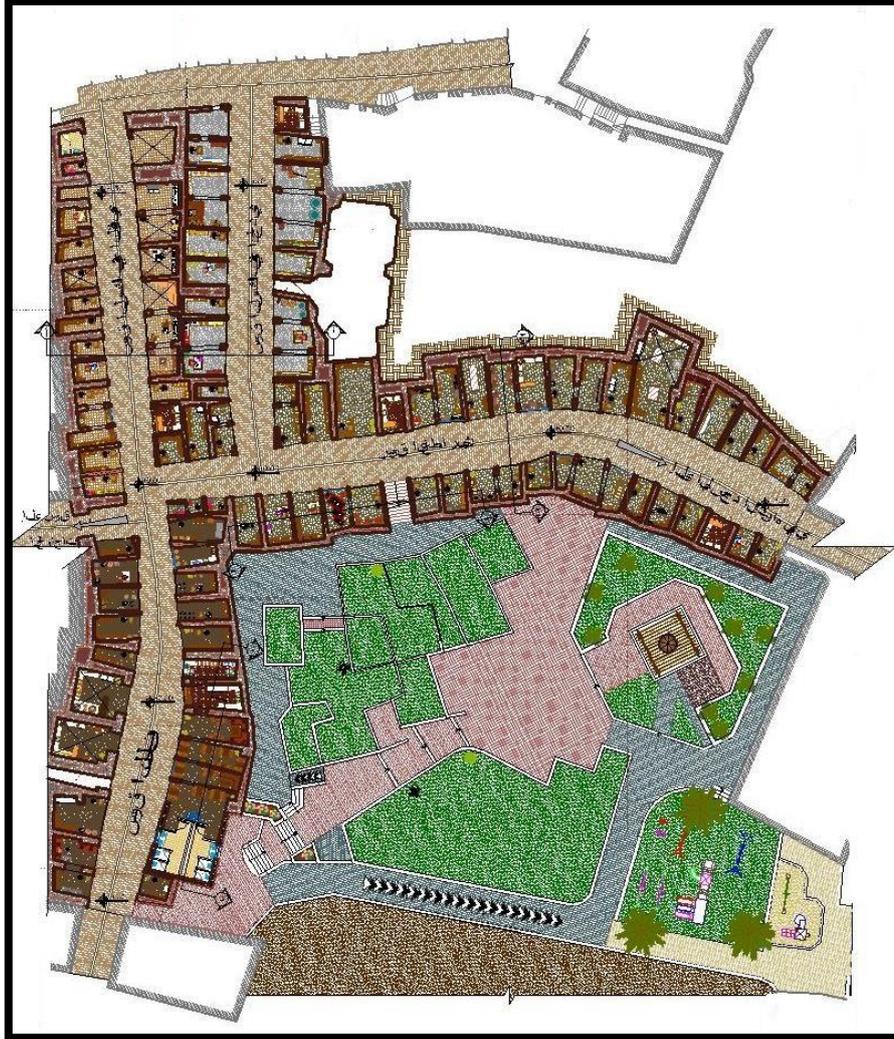
شكل(13-4): مخطط الطابق الأول لخان ابراهيم الخليل

المصدر: (زلوم وآخرون، 2014)

الطابق الأرضي للخان يتكون من مجموعة محلات على الأغلب كانت لتخزين البضائع وكانت إسطبلات للحيوانات سابقاً، أما الطابق الأول فهو طابق المنامة، إذ يحتوي على غرف نوم وصالة ومرافق أخرى، حيث كان المسافرين والتجار يقضون ليلتهم فيه للراحة والنوم . ولا يخفى أن موقع الخليل من أهم المواقع التجارية، ولهذا كانت الخليل مركزاً وطريقاً تجارياً في المنطقة وما بين الشمال و الجنوب.

4-8-3: سوق اللبن:

يطلق سوق اللبن على الشارع المستقيم الذي يبدأ من مفترق "مربعة السوق" ويتجه جنوباً حتى أول منحنى في الشارع. وكان اللبن وكافة منتجاته (الحليب، الكشك أو اللبن الجميد، الأجبان، الزبدة، اللبنة واللبن الرائب) تباع في حوانيت هذا السوق المتخصص بذلك دون غيره (القواسمة، 2013)، وتوضح الأشكال التالية محلات وواجهات سوق اللبن.



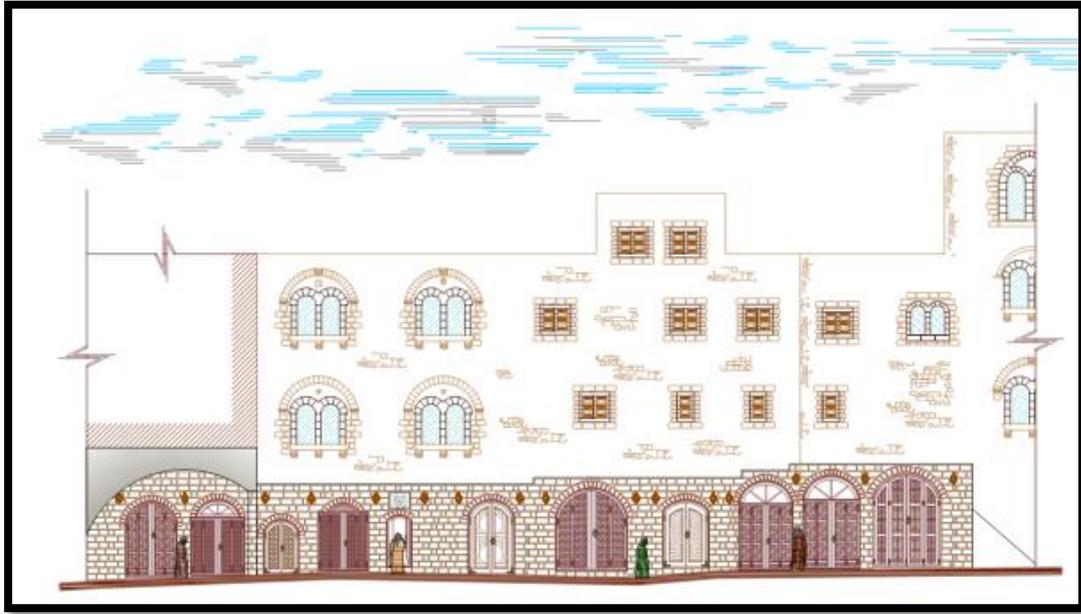
شكل (4-14): توزيع المحلات في مربعة سوق اللبن في البلدة القديمة في مدينة الخليل

المصدر: (القواسمة، 2013)



شكل (15-4): واجهة سوق سكافية القديم وسوق اللين

المصدر: (القواسمة، 2013)



شكل (16-4): واجهة سوق اللين

المصدر: (القواسمة، 2013)

4-9 مراعاة الاسواق القديمة للبعد الإنساني ويكمن ذلك في :

1. توجيه البناء : بحيث كانت المباني مدروسة من ناحية توجيه الفتحات (الأبواب والشبابيك) للحفاظ على الخصوصية السكان، ولتجنب الرياح الغير مرغوب فيها .

2. توفير الساحات : للجلوس فيها وتبادل الحديث بين السكان والزوار، وتحقيق البعد الاجتماعي، وتحسين العلاقات بين الناس.
3. نظام البناء : حافظت الأسواق في البلدة القديمة في مدينة الخليل على الصورة البصرية، من توحيد في نمط البناء وارتفاع الطوابق ونوعية المواد المستخدمة وتفصيل الفتحات والاقواس المعمارية، وكل ما يتعلق بها من تفاصيل وأشكال للحمايات المستعملة وغيرها.
4. التدرج في الخصوصية : من حيث قسبة السوق حيث كانت للعامة الناس والزوار ثم الأزقة المختلفة التي كانت للسكان المشتركين بنفس الحوش، ثم الأبنية الداخلية التي كانت خاصة لكل بيت منفرد.
5. الخدمات العامة : من حيث وجود حمامات عامة، وقهوة عامة، وبركة سباحة "بركة السلطان".

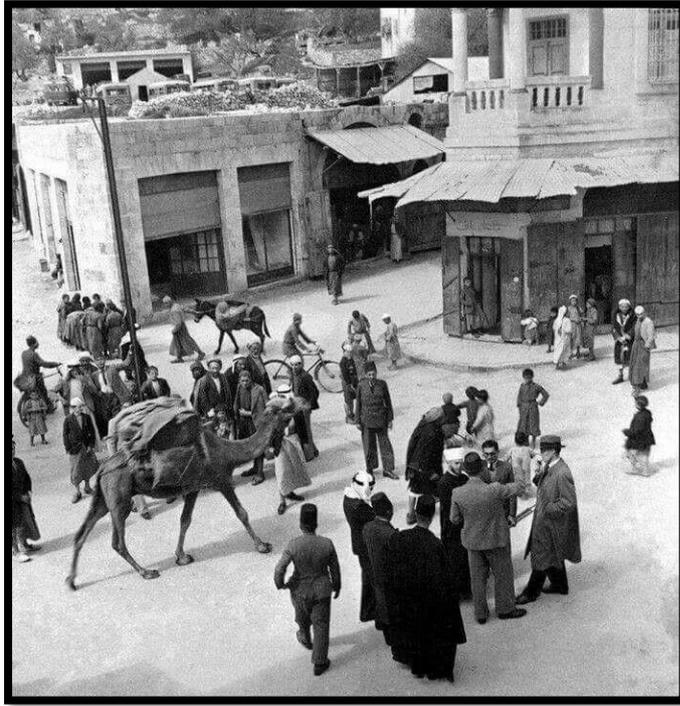
4-10: المركز التجاري في مدينة الخليل اليوم:

يعد المركز التجاري لمدينة الخليل من أهم المراكز التجارية في الضفة الغربية، لكن هذا المركز انتقل لعدة مرات عبر التاريخ لعدة ظروف كانت حيث بدأ المركز التجاري من منطقة عين العسكر (ساحة باب بلدية الخليل قديماً) في فترة الانتداب البريطاني عام 1927م، عندما كانت مدينة الخليل تنحصر في البلدة القديمة تمتد من الحرم الابراهيمي الشريف إلى منطقة عين العسكر، حيث نبض الحياة والصناعات الخفيفة ومستلزمات السكان اليومية تتوفر في المحال التجارية التابعة لتلك المنطقة، وبسبب المضايقات التي فرضها الاحتلال الغاصب الذي فرض منع التجوال والاعلاقات المستمرة لتلك المنطقة، أدى ذلك الى انتقال مركز المدينة إلى منطقة باب الزاوية بدافع الأمن والأمان الذي يوفر الحياة الآمنة، وانتقال العديد من سكان المدينة بالاتجاه الشمالي والتوسع العمراني. كل هذه الأسباب دفعت إلى انتقال المدينة، لكن ذلك لم يدوم طويلاً بسبب ضيق المنطقة - باب الزاوية-، وحركة تجار مدينة الخليل في بداية 2000م إلى تركيا والصين للاستيراد ورؤية مراكز المدن، دفعتهم إلى الحاجة إلى التطور والبدء بالتفكير بفكرة المجمعات التجارية الكبيرة "المولات" (الدويك، 2017).

كما أن امكانية الوصول إلى منطقة باب الزاوية أصبحت صعبة بسبب ضيق الشوارع وزيادة عدد المركبات والناس، مما أدى إلى انتقال المركز التجاري إلى منطقة دوار المنارة والتوسع إلى الشمال حتى دوار ابن رشد وإلى الجنوب الغربي إلى دوار الصحة.

4-10-1: مركز الخليل القديم "ساحة عين العسكر":

سبب التسمية : تعود منطقة عين العسكر " ساحة البلدية القديمة " إلى ماسورة مياه كانت في المنطقة أقامها الجيش العثماني في بداية شارع الشلالة القديم مقابل مدرسة أسامة، بحيث كانت مدرسة أسامة مقراً لقيادة الجيش العثماني بمحافظة الخليل، فكانت العساكر تملأ المياه من الصنبور "الحنفية" وأطلق عليها الناس فيما بعد اسم عين العسكر (أبو ميزر، 2017)، وتبين الصورتان التاليتان ساحة عين العسكر.



صورة (4-17): ساحة عين العسكر في عام 1933م

المصدر: (أبو ميزر، 2017)



صورة (18-4) تبين ساحة عين العسكر في عام 1980م

المصدر: (أبو ميزر، 2017)

سبب انتقال المركز التجاري من منطقة عين العسكر إلى منطقة باب الزاوية :

- التوسعة التي حصلت في مدينة الخليل إلى خارج البلدة القديمة أدى إلى انتقال الناس للسكن والتجارة في تلك المناطق.
- قدم البناء في تلك المنطقة بحيث كانت من أيام الانتداب البريطاني، ولم تكن تلك التكنولوجيا الحديثة لتلك المحال التجارية.
- ساءت الأوضاع في البلدة القديمة بعد مجزرة الحرم الابراهيمي الشريف فانقل أغلب التجار إلى منطقة باب الزاوية.
- كما أن الانتفاضة الثانية والاعلاقات المستمرة من قبل الاحتلال ومنع التجوال في البلدة القديمة أدى إلى افرار البلدة القديمة من سكانها وأدى ذلك بدوره إلى اغلاق المحال التجارية وشلل الحركة في تلك المنطقة.

كما خضع الانتقال إلى ثلاث مراحل (أبو ميزر، 2017):

المرحلة الأولى : الانتقال في فترة " 1930 م " زمن الانتداب البريطاني.

المرحلة الثانية : الانتقال بعد عام " 1967 م".

المرحلة الثالثة : عام " 1987 م " الانتفاضة الأولى.

وتبين الصورة (4-24) ساحة عين العسكر عام 2013 بعد أن سيطر عليها الاحتلال بالكامل

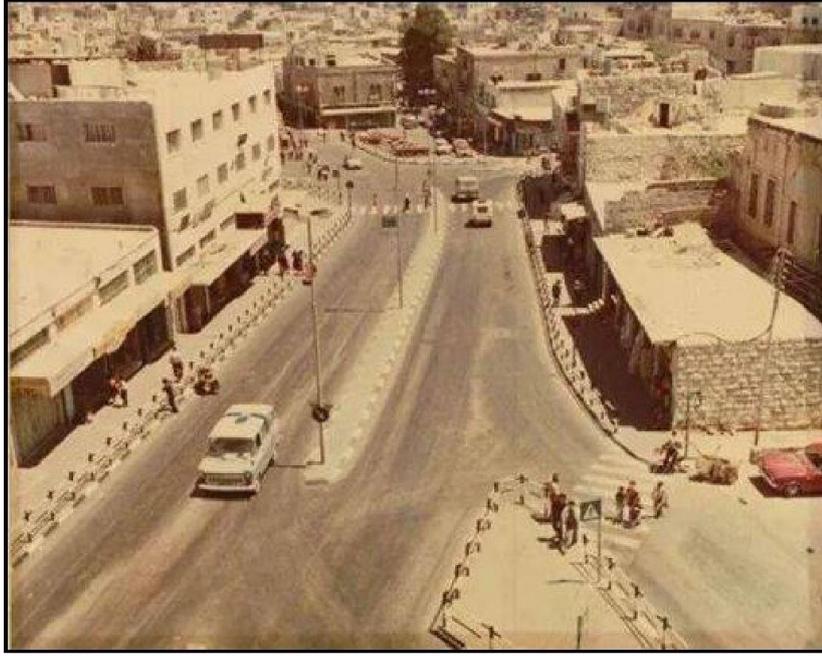


صورة (4-19): ساحة عين العسكر في عام 2013 بعد أن سيطر عليها الاحتلال بشكل كامل

المصدر: (أبو ميزر، 2017)

4-10-2: باب الزاوية:

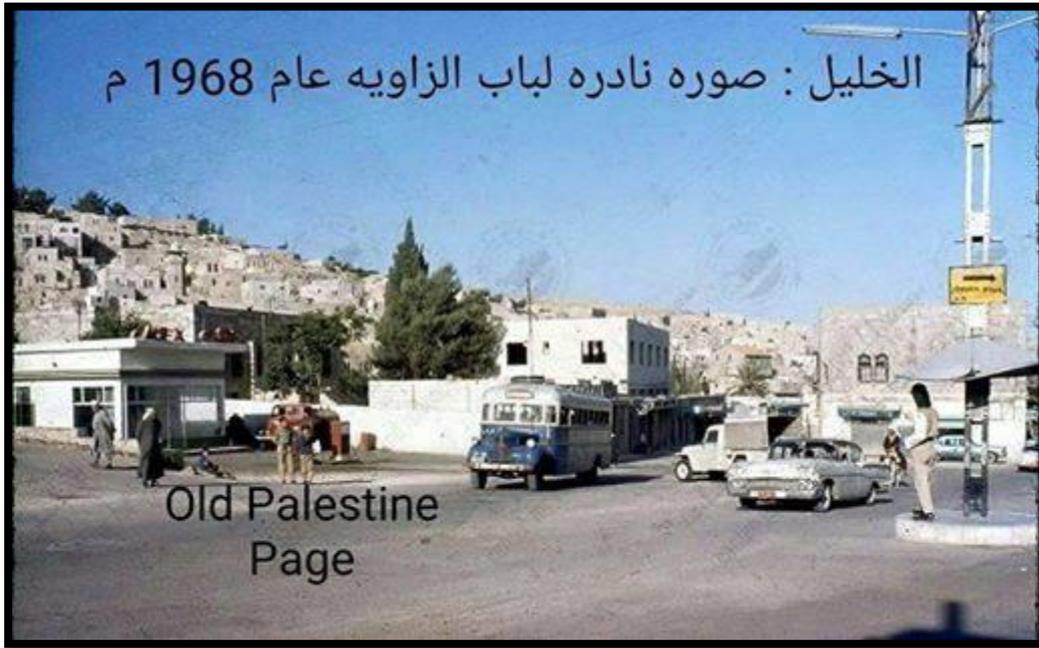
تقع منطقة "باب الزاوية" في قلب مدينة الخليل على نقاط التماس بين منطقة (h1 و h2) بحسب الاتفاق، إضافةً إلى أنها مطلة تماماً على الحاجز العسكري الرئيس على مدخل شارع الشهداء والمناطق الاستيطانية في قلب المدينة (بيت هداسا، بيت رومانو، وتجمعات حي الرميذة الاستيطانية)، ولذلك فإن ميدان باب الزاوية يشكل خط المواجهة المتقدم في مواجهة قوات الاحتلال والمستوطنين (Hepron.ps، 2017). وتوضح الصور التالية منطقة باب الزاوية في أعوام مختلفة.



صورة (4-20): منطقة باب الزاوية في عام 1976 م

المصدر: (أبو ميزر، 2017)

سمي الميدان باب الزاوية نسبةً إلى الزاوية الصوفية التابعة لعائلة السعيد والتي كانت قائمة في قلب المكان على مدخل شارع العميان الذي يقال إن إبراهيم باشا مر منه يوم دخوله المدينة، حيث أن استراتيجية المكان (باب الزاوية) جعل منها منطقة هامة واستراتيجية تاريخياً، فقد كان مقهى بلاط الشهداء في قلب الميدان مقراً للهيئة العربية العليا حيث حضر إليه الحاج أمين الحسيني أكثر من مرة.



صورة (4-21): باب الزاوية في عهد الأردن عام 1968م

المصدر: (Hebron.ps، 2017)



صورة (4-22): منطقة باب الزاوية في عام 1976 م

المصدر: (أبو ميزر، 2017)



صورة (23-4): منطقة باب الزاوية في عام 1976م

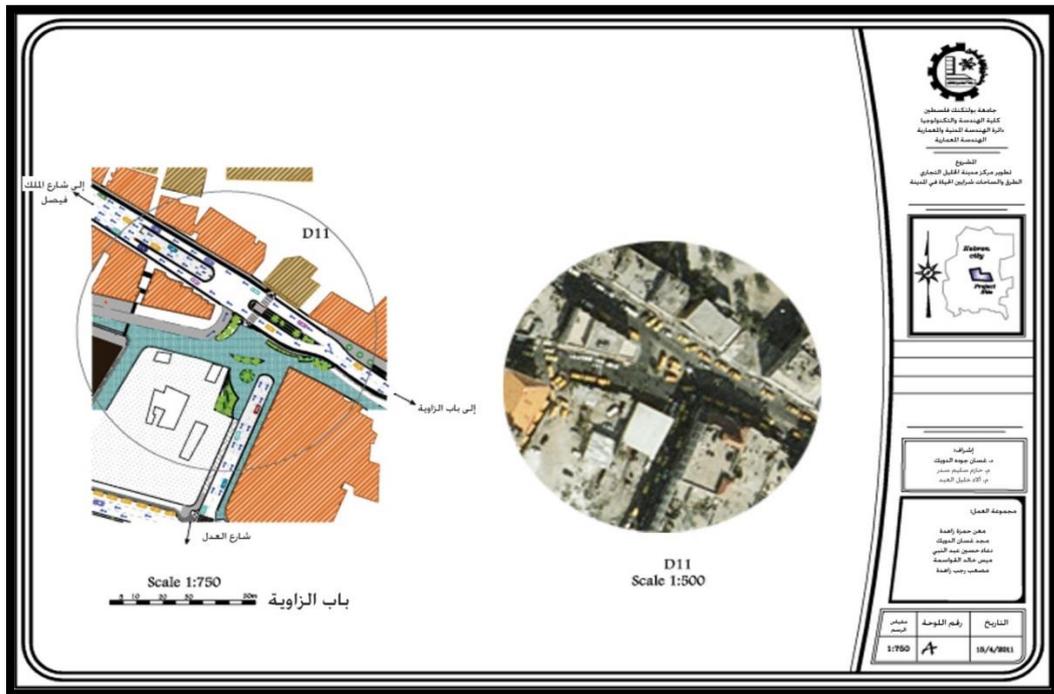
المصدر: (أبو ميزر، 2017)

كما قامت لجنة اعمار الخليل بإجراء مسابقة في منطقة باب الزاوية على مستوى الضفة الغربية لتصميم حديقة تخدم الزوار لتلك المنطقة في عام (2010-2011)، تراعي البعد الإنساني لكن لم تستمر تلك الحديقة لفترة طويلة لإهمالها من قبل المسؤولين والمتابعين، وسوء استعمال البائعة المتجولين والتجار في تلك المنطقة .



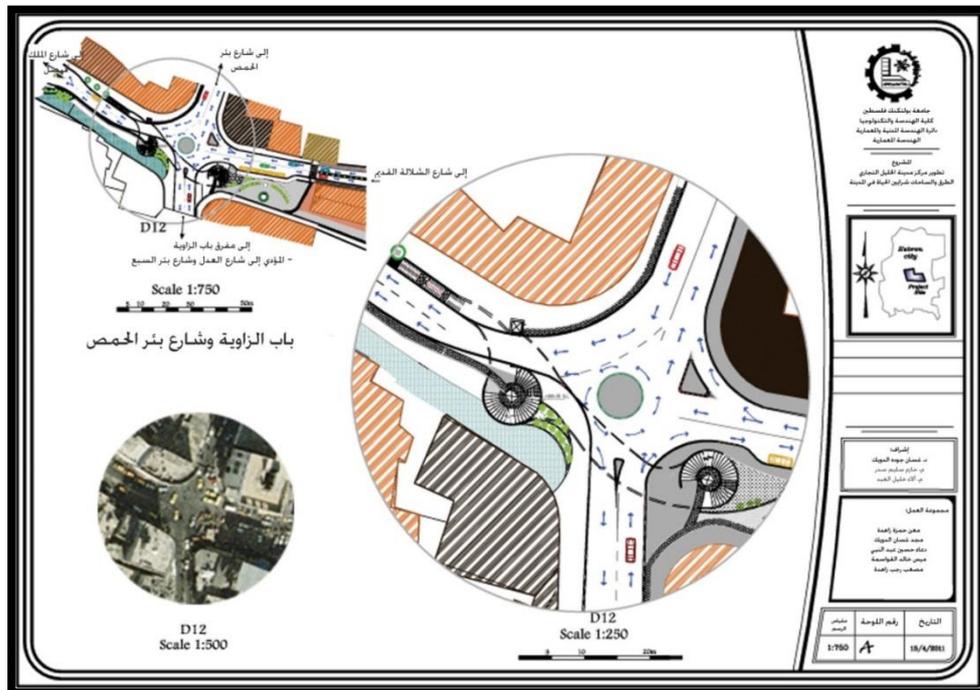
صورة (4_24): حديقة باب الزاوية في عام 2010_2011

المصدر: (Hepron.ps، 2017)



صورة(25-4): منطقة باب الزاوية في عام 2014م

المصدر: (Hepron.ps، 2017)



صورة(26-4): منطقة باب الزاوية والشوارع المؤدية لها

المصدر: (Hepron.ps، 2017)

أما عن طبيعة النشاط التجاري اليوم في منطقة باب الزاوية فأغلبها تتوزع في أنها محلات بقالة وخضار وفواكه، إضافةً إلى العديد من المحلات التجارية للملابس الشعبية وحلويات شرقية و معارض الأحذية وأماكن لدباغة الجلود.



صورة(27-4): منطقة باب الزاوية عام 2014م

المصدر: (Hepron.ps، 2017)

سبب انتقال مركز المدينة من منطقة باب الزاوية الى دوار المنارة:

- ازدهار النشاط الاقتصادي في مدينة الخليل في بداية "1990م أدى إلى انتشار وبناء المحلات التجارية والمجمعات تجارية في المنطقة الواقعة ما بين دوار المنارة حتى باب الزاوية "شارع وادي التفاح القديم" أو ما يسمى بشارع العد.
- انتقال العديد من سكان المدينة بالاتجاه الشمالي والتوسع العمراني، كل هذه الأسباب دفعت إلى انتقال مركز المدينة.

- ضيق المنطقة - باب الزاوية-، وحركة تجار مدينة الخليل في بداية 2000م إلى تركيا والصين للاستيراد ورؤية مراكز المدن دفعت منهم إلى الحاجة إلى التطور والبدء بالتفكير بفكرة المجمعات التجارية الكبيرة "المولات".

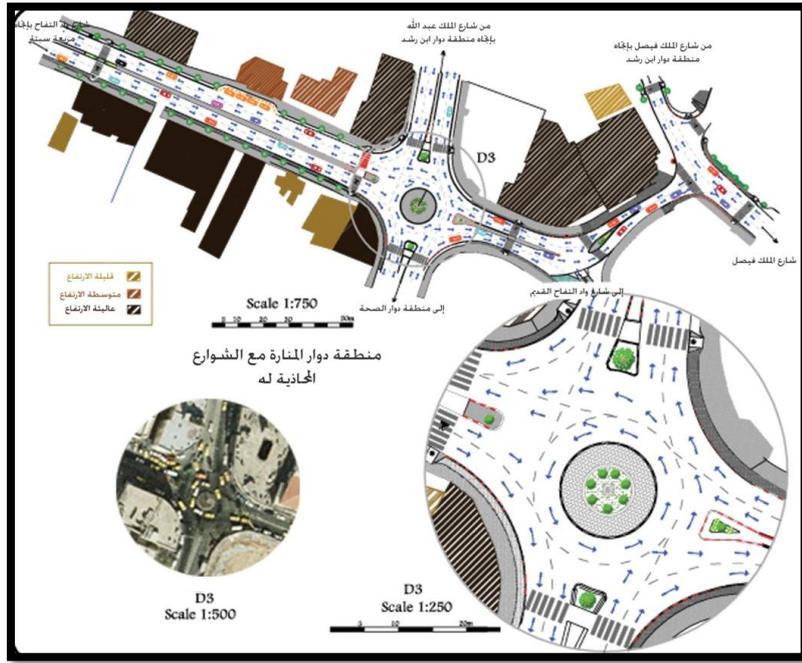
4-10-3: دوار المنارة:

يعد من أهم المراكز التجارية حيث يمد من دوار ابن رشد إلى دوار الصحة، ويحوي على العديد من المجمعات التجارية التي تخدم المنطقة، وتتراوح ارتفاعاتها من 5-7 طوابق، في الطابق الأرضي محلات تجارية مختلفة الأنشطة من ملابس أو مطاعم و محلات أحذية ومحلات بقالة، أما الطوابق المتكررة الأخرى فهي مكاتب بالغالب خدماتية من عيادات طبية ومكاتب هندسية ومكاتب محاماة ومحاسبين، أما الطوابق الاخيرة فأغلبها مطاعم. وتبين الصورة (4-32) منطقة دوار المنارة، والشكل الذي يليها خارطة له.



صورة (4-28): منطقة دوار المنارة

المصدر: (Hepron.ps، 2017)

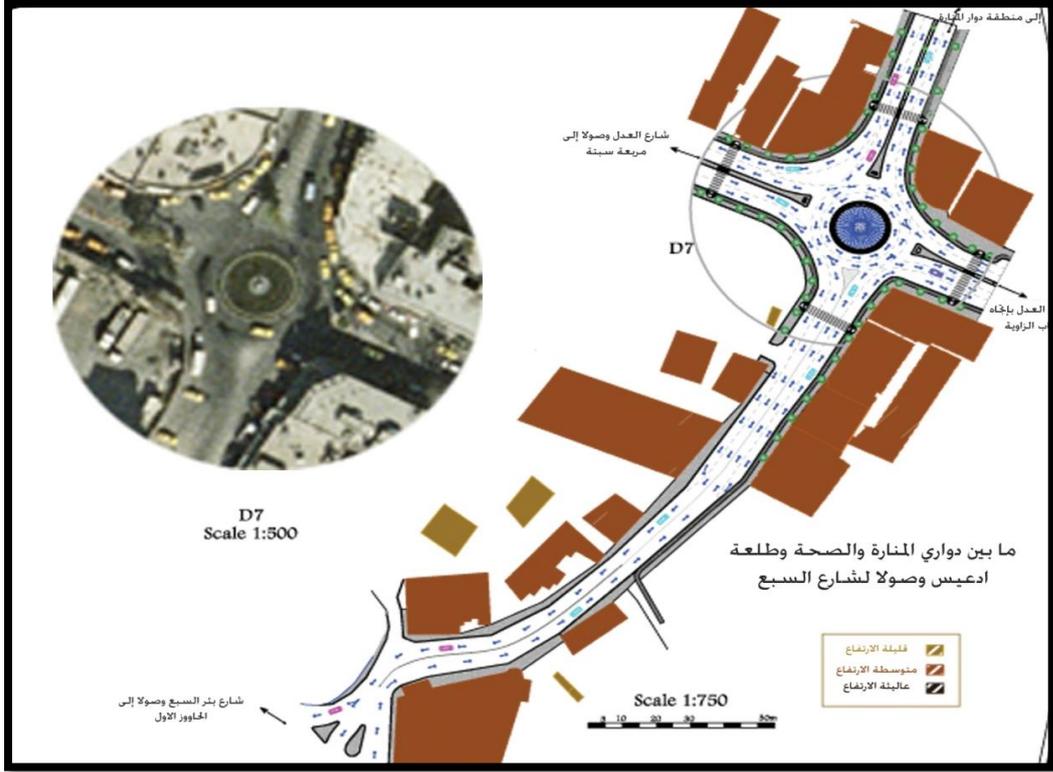


شكل (29-4): خارطة تبين منطقة دوار المنارة والشوارع والمباني المحيطة فيه

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)

4-10-4: دوار الصحة:

يعد امتداد للمركز التجاري في مدينة الخليل بحيث يبعد عن دوار المنارة مسافة 80م، وأغلب المنطقة تحوي على محلات تجارية في الطوابق الأرضية، أما الطوابق الأخرى فهي تتنوع من مطاعم ومكاتب، وبجانبه موقف خاص للسيارات الداخلة لمركز المدينة. ويوضح الشكل (4-43) خارطة لدوار الصحة وما يحيطه، والصورة (4-35) توضح الطرق المؤدية إليه.



شكل (30-4): خارطة تبين منطقة دوار الصحة والشوارع والمباني المحيطة فيه

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)



صورة (31-4): منطقة دوار الصحة عام 2016م

المصدر: (Hebron.ps، 2017)

4-10-5: دوار ابن رشد:

يعتبر دوار ابن رشد بداية مركز مدينة الخليل الجديد، والذي ينتهي فيه شارع عين سارة "شارع الملك عبد الله"، وينتهي بدوار المنارة، ويحتوي على مجمعين تجاريين يعدان الأكثر ارتفاعاً بالمدينة، بالإضافة إلى البنك العربي الإسلامي والعديد من المطاعم، إضافةً إلى محلات بيع متنوعة من ملابس وأحذية في الطوابق الأرضية من المجمعات التجارية، أما الطوابق العلوية من ذلك فهي تتوزع في خدمات مختلفة، منها مكاتب سياحة وسفر أو عيادات طبية أو مكاتب هندسية، وفي الطوابق الأخيرة تحتوي على نوادي صحية للرياضة والاستجمام، كما تحتوي المنطقة على حديقة صغيرة للجلوس فيها وتعد الحديقة الوحيدة في مركز المدينة ككل. وسميت المنطقة بسبب وجود مدرسة ابن رشد نسبة إلى الفيلسوف ابن رشد في عام "1950"، والصور التالية تبين دوار ابن رشد في أعوام مختلفة.



صورة (32-4): منطقة دوار ابن رشد في سنة 1977 م

المصدر: (Hebron.ps، 2017)



صورة (4-33): منطقة دوار ابن رشد في سنة 1977م

المصدر: (Hepron.ps، 2017)



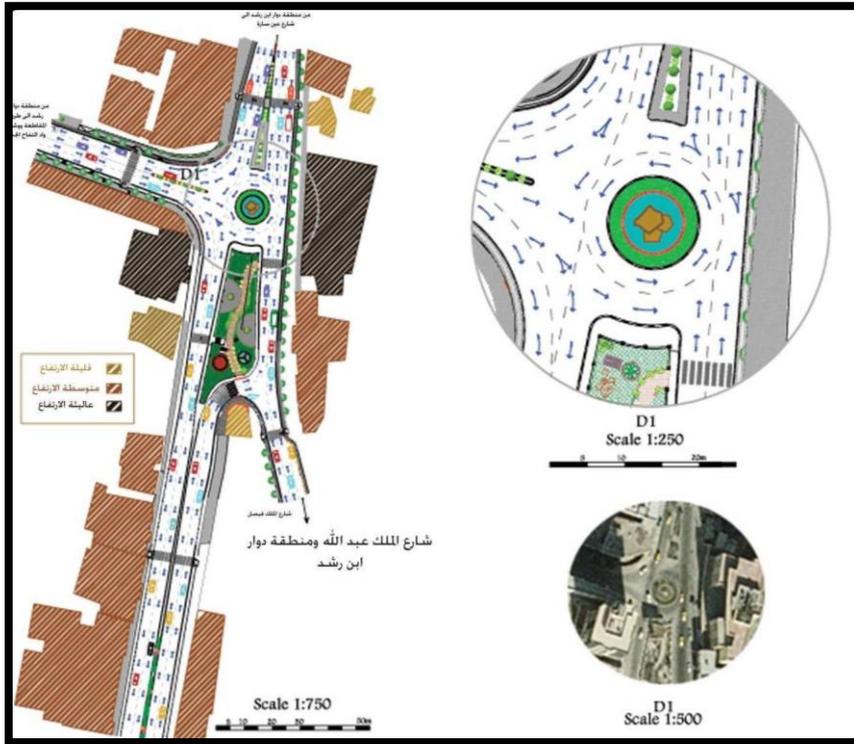
صورة (4-34): منطقة دوار ابن رشد في سنة 1984م

المصدر: (Hepron.ps، 2017)



صورة (35-4): منطقة دوار ابن رشد في سنة 2015م

المصدر: (Hebron.ps، 2017)



شكل (36-4): خارطة تبين منطقة دوار ابن رشد والشوارع والمباني المحيطة فيه

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)



صورة (37-4): صورة جوية تبين مركز مدينة الخليل " منطقة دوار المنارة إلى دوار الصحة " ومحيطها

المصدر: (Hepron.ps، 2017)



صورة (38-4): صورة جوية تبين مركز مدينة الخليل "منطقة دوار المنارة وشارع العدل وشارع وادي التفاح الجديد

الذان يلتقيان في " منطقة باب الزاوية "

المصدر: (Hepron.ps، 2017)

4-11: تحليل المركز التجاري الحالي:

سيتناول هذا الفصل تحليل منطقة المركز التجاري بعد دراسة كيفية تحديد المركز التجاري في الفصل الثاني، وبيان أهم الخصائص والميزات التي تميز منطقة المركز التجاري عن باقي مناطق المدينة، ويبين هذا التحليل عدداً من الخرائط التي تبين حدود الدراسة، والأحواض المحيطة بالمركز والتصنيف الإداري للمركز، وتوضيح الشوارع التي تتغلغل في المركز وارتفاعات المباني الموجودة واستعمالاتها، و المباني القديمة و الحديثة الموجودة أيضاً.

حدود الدراسة : بعد دراسة مدينة الخليل وتحليلها تم تحديد مركز المدينة بناءً كما هو مبين في الشكل التالي.

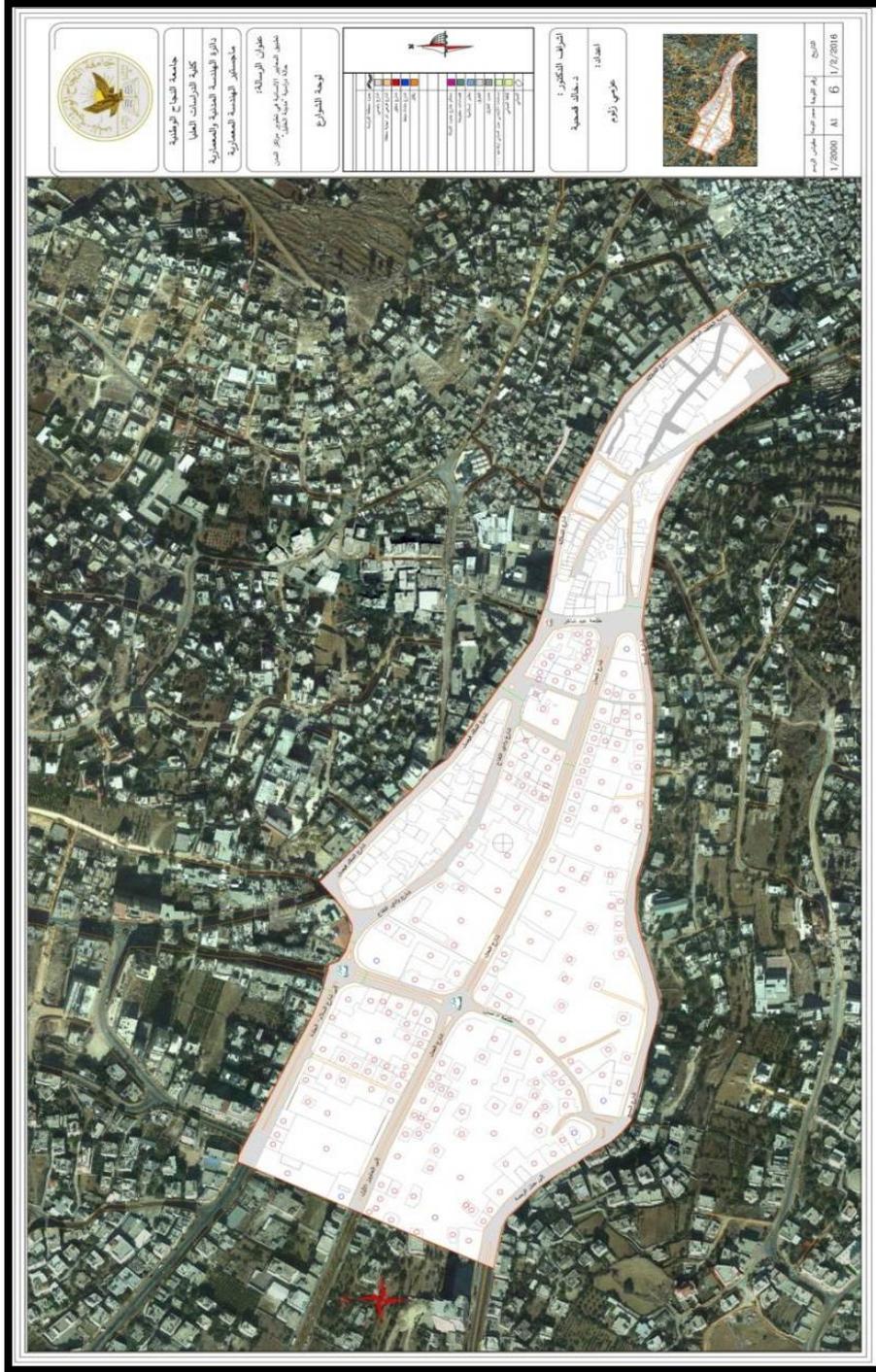


شكل (39-4): خارطة تبين حدود الدراسة

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)

4-11-1: الشوارع في المركز التجاري:

يحتوي المركز التجاري العديد من الشوارع الرئيسية والموضحة بالشكل التالي.

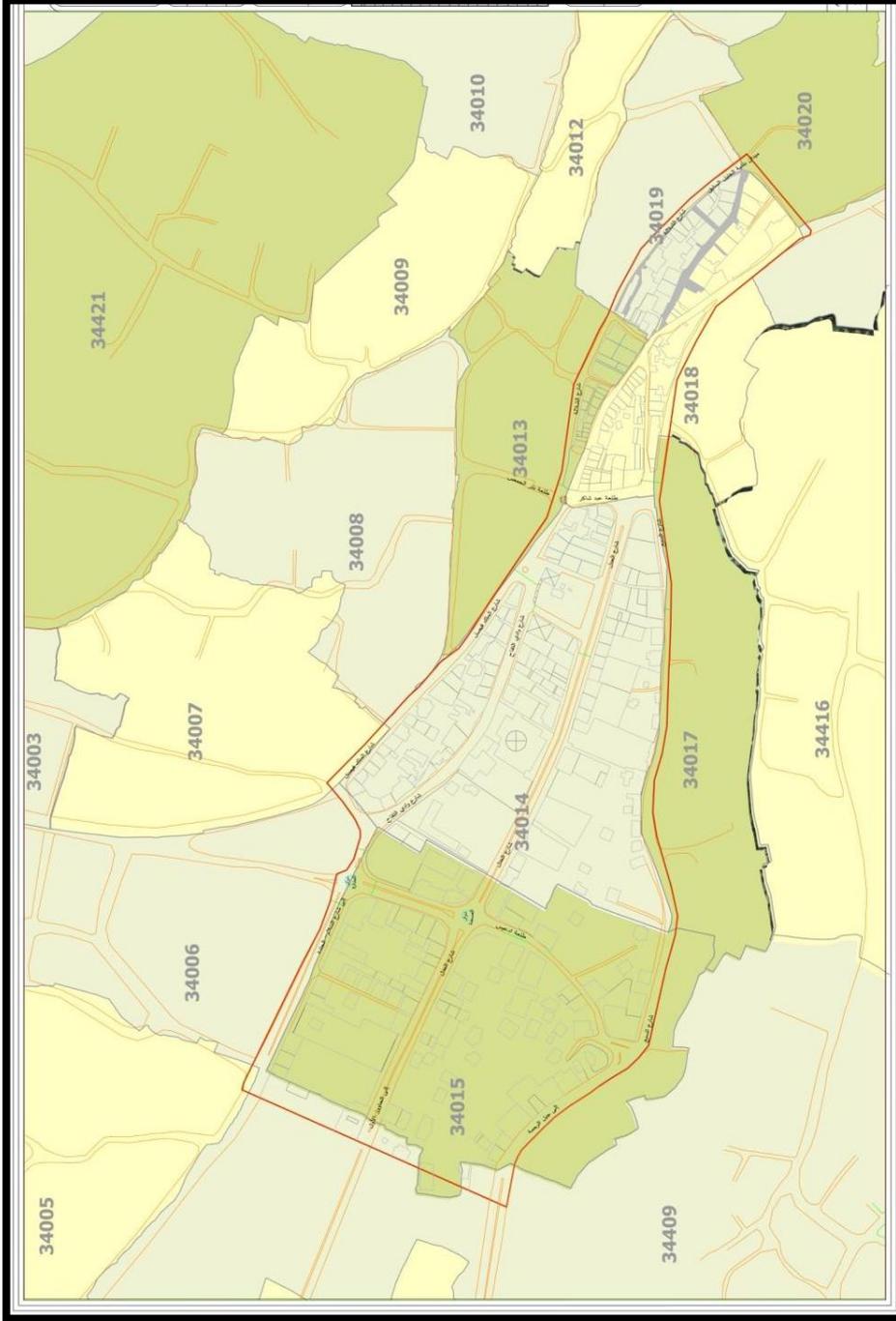


شكل (4-41): خارطة تبين الشوارع المحيطة بالمركز التجاري

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)

4-11-2: الأحواض :

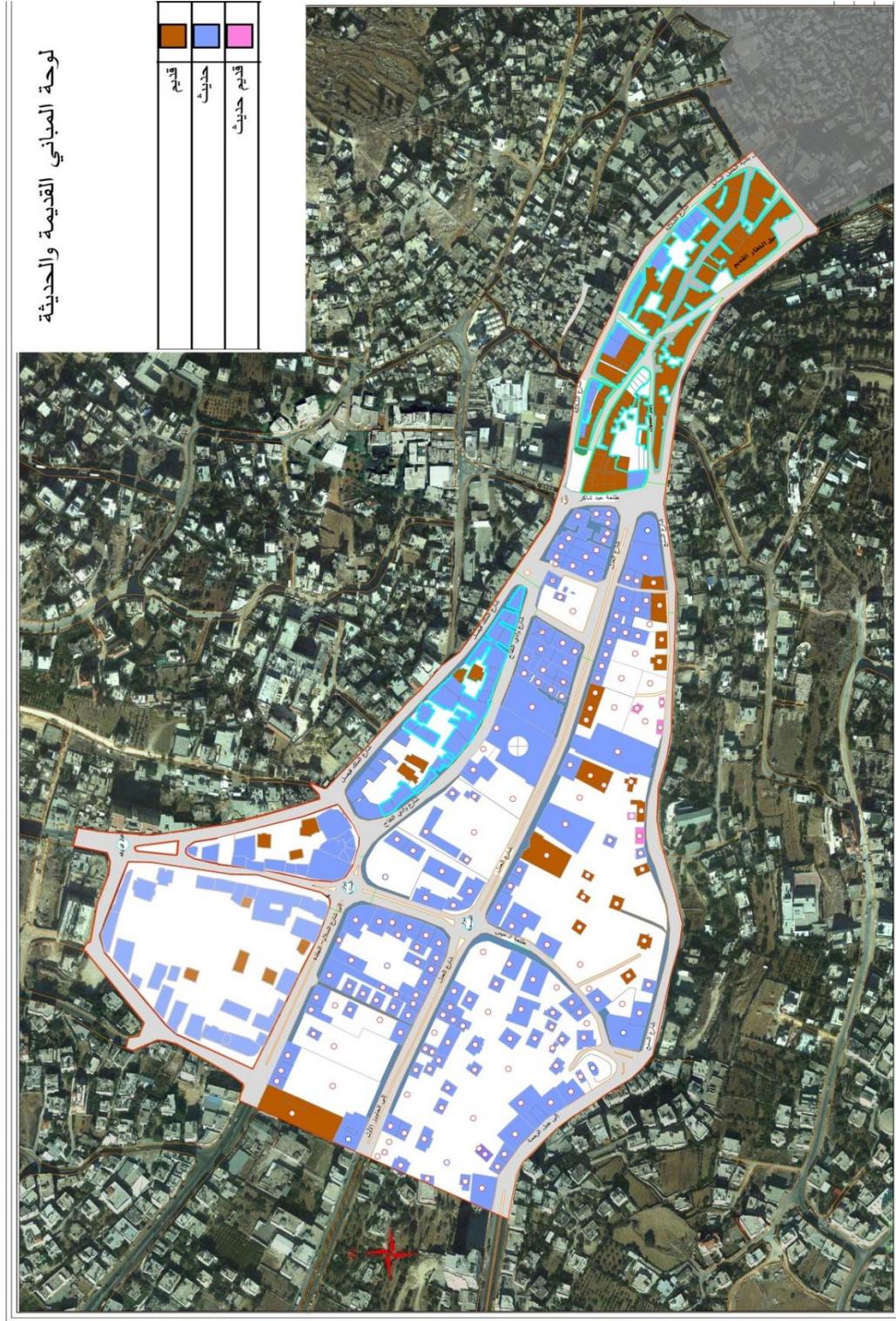
يقع مركز المدينة في حوض 34014 وهي تصنف منطقة "أ"، كما هو موضح في الشكل التالي.



شكل: (4-41): أرقام الأحواض بمركز المدينة والأحواض المحيطة

المصدر: (بلدية الخليل، 2016)

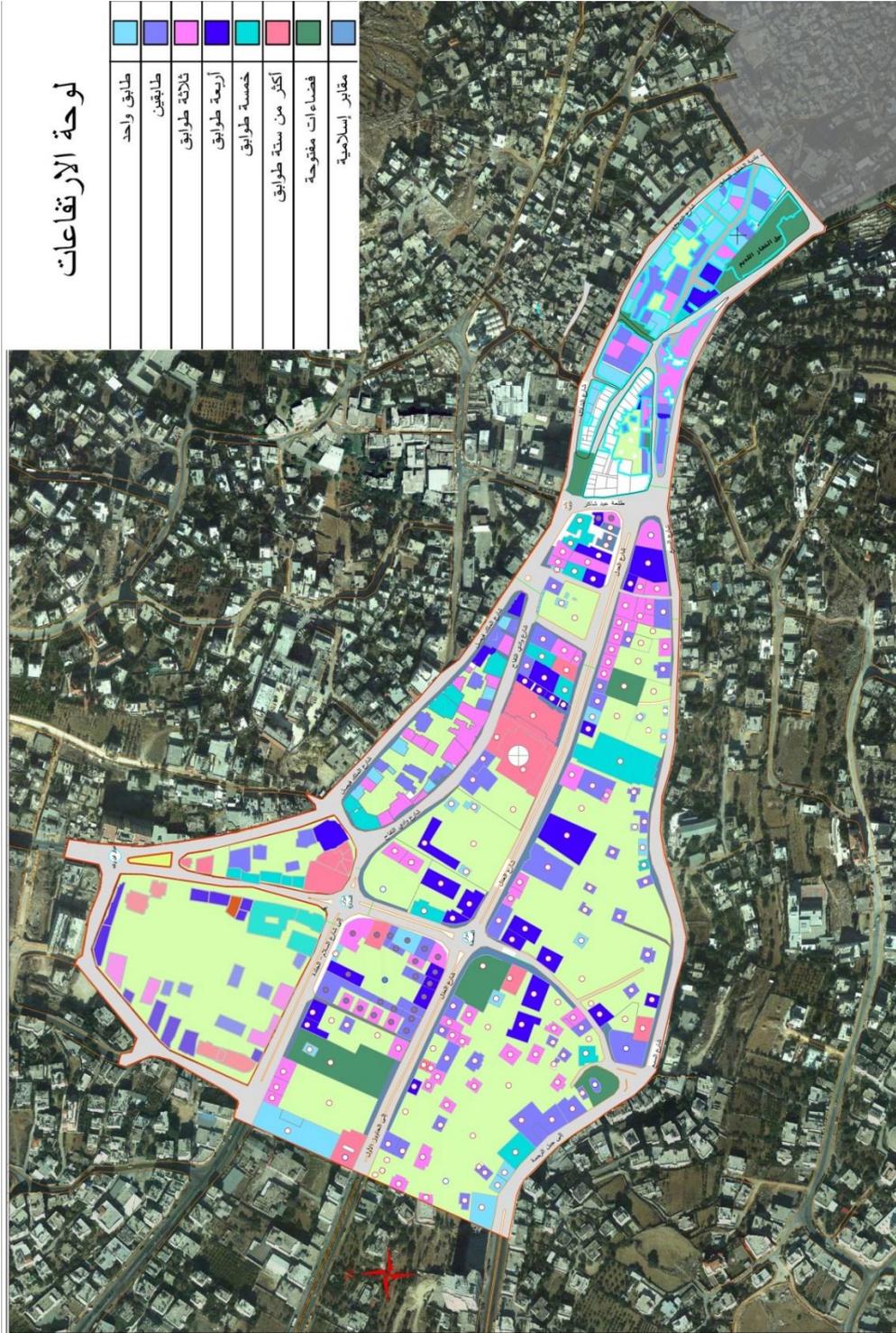
3-11-4: المباني القديمة والمباني الجديدة:



شكل (4-42): لوحة المباني القديمة والمباني الجديدة في مركز المدينة

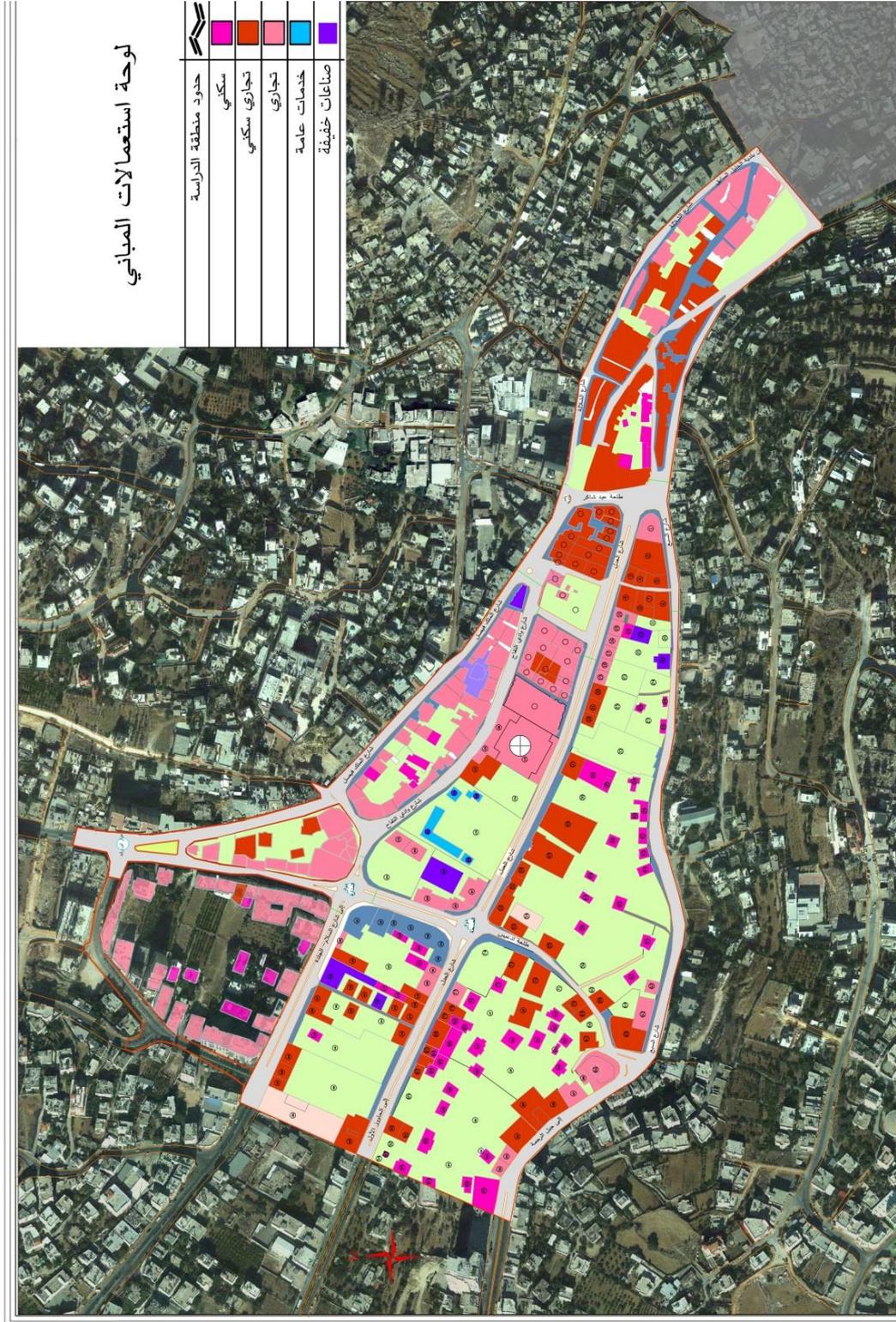
المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)

4-11-4: ارتفاعات المباني:



شكل (4-43): لوحة تبين ارتفاعات المباني في مركز المدينة

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)



شكل (4-44): خارطة تبين لوحة استعمالات المباني في مركز المدينة

المصدر: (جامعة بوليتكنك فلسطين، 2017)

4-12: الخلاصة:

تناول هذا الفصل مدينة الخليل ومقدمة عامة عن المدينة، وعن سبب التسمية و الموقع الجغرافي الخاص بالمدينة، وبيان التقسيمات الإدارية فيها، ثم الحديث عن نبذة تاريخية والدراسات الطبيعية التي شملت التضاريس والمناخ الخاص بالخليل، كما تطرق إلى موضوع السكان وعددهم، ثم التمهد إلى التحليل العمراني للمدينة ونبذة عن تطور مدينة الخليل والمرتكزات التصميمية لعمارة الخليل للوصول إلى مركز المدينة القديم والأسواق التجارية القديمة مثل سوق الوكالة وسوق خان ابراهيم وسوق اللبن، والحديث عن المركز التجاري الحالي لمدينة الخليل بدايةً من سوق عين العسكر مروراً بمنطقة باب الزاوية وشارع وادي التفاح وشارع العدل اللذان ينتهيان بمنطقة دوار المنارة ودوار الصحة إلى منطقة دوار ابن رشد، والتعرف على أهم الشوارع الشريانية في المدينة والواصلتة إلى المركز التجاري، ثم تحليل المركز التجاري الحالي والتعرف على استعمالات المباني الموجودة فيه وارتفاعاتها والشوارع الموجودة فيها، بالإضافة إلى تصنيف المنطقة والأحواض المحيطة والموجودة فيها. وسيتم اقتراح الأماكن التي يمكن إضافة مباني جديدة فيها، وخدمات ومرافق خاصة تفيد مستعملي المركز التجاري بعد عمل استبيان خاص والتعرف على أهم المشاكل التي تواجه المواطنين أو التجار في المركز والسياح أيضاً، وماهي الخدمات الغير موجودة والتي يفتقر إليها المركز والتي تعود بالفائدة عليهم وتوفر أجواء مريحة للتسوق والاستمتاع بالمركز التجاري بحيث يلبي حاجاتهم ورغباتهم ومراعاة البعد الانساني في المركز التجاري الخاص بالمدينة.

الفصل الخامس

الحالة الدراسية

5-1: الحالة الدراسية "مدينة ليون الفرنسية":

5-1: الحالة الدراسية الاولى "مدينة ليون الفرنسية":

سبب الاختيار: تم اختيار مدينة ليون كحالة دراسية، لاهتمامها بالبعد الإنساني، ومراعاة تصميمها الحضري لذلك، كما أن هناك العديد من المشاريع والتجارب التي يمكن الإستفادة منها خاصة المشاريع التي نفذت في مركز مدينة ليون، ومحاولة تطبيقها في مركز مدينة الخليل بما يتناسب ويخدم الناحية الإنسانية بالرغم من عدم وجود أي تشابه بين مدينة ليون وبين مدينة الخليل من نواحي التضاريس ومناخ كل من المدينتين.



صورة (1-5): مدينة ليون

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

لقد قام الباحث بزيارة مدينة ليون الفرنسية في رحلة في تاريخ 2017/5/19 وحتى تاريخ 2017/5/21، ولاحظ أن من خلال زيارته أن هناك العديد من المعايير الإنسانية المطبقة في هذه المدينة على كافة المجالات، كما أجرى مقابلة مع أحد المهندسين العاملين في جامعة "ليون 2"، وأوضح له أسباب نجاح هذه المدينة ومراعاتها للبعد الإنساني والخدمات المتوفرة للزوار أو حتى سكان المدينة الحاليين.

5-1-2: معلومات عن مدينة ليون:

تقع مدينة ليون في القارة الأوروبية في دولة فرنسا، حيث أنها تتوسط بين مدينتي باريس التي تبعد عنها مسافة 74 كم، ومدينة مرسيليا التي تبعد عنها مسافة 320 كم، وعن مدينة برشلونة الإسبانية مسافة 600 كم، وعن مدينة جنيف السويسرية 160 كم، وعن مدينة تورنتو الإيطالية مسافة تقدر بـ 280 كم، وسميت بمدينة النهرين لأنها ملتقي نهرَي الرون والسون (Jean. 2008).

3-1-5: اقتصاد مدينة ليون:

تشتهر مدينة ليون بالحركة الاقتصادية الفنية، حيث إنها تتقدم على باقي المدن الفرنسية بصناعاتها التي تتميز بها، حيث تشتهر بصناعة النسيج التي تكتسب بسببه سمعة عالمية في صناعة الحرير الذي تنتج منه كميات كبيرة، فهناك نجد عدداً كبيراً من مصانع الغزل، النسيج، الدباغة وأيضاً مصانع إنتاج السيارات والصناعات الكيميائية والصناعات الحربية، كما تشتهر بالزراعة (Anne. 2007).

4-1-5: أهم المعالم السياحية في مدينة ليون:

من أهم معالم مدينة ليون ما يلي (Pelletier. 2007):

أولاً: كاتدرائية القديس يوحنا المعمدان: تم الانتهاء من بنائها عام 1476م، وتعتبر الكاتدرائية مقر رئيس الأساقفة في ليون، وهي من الأماكن المهمة في فرنسا، كما تتميز بفنها المعماري كما في الصورة (2-5):



صورة (2-5): كاتدرائية القديس يوحنا المعمدان

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

ثانياً: بيت الأوبرا: يعتبر من أشهر معالم مدينة ليون، وهو يقع بين نهر الرون ووسط المدينة، وبُني عام 1930م، ويعتبر بيت الأوبرا من أهم الوجهات الثقافية في مدينة ليون، وليس فقط في مجال الأوبرا، بل أيضاً يقام في هذا المبنى العديد من العروض المسرحية، والموسيقية، والثقافية، وشكل هذا المبنى مميّز بشكل كبير على قوس يمكن رؤيته من عدة مناطق في ليون كما في الصورة (5-3).



صورة (3-5): دار الأوبرا

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

ثالثاً: متحف الحضارة الرومانية: يبين هذا المتحف بوضوح تاريخ مدينة ليون في فترة الإمبراطورية الرومانية، حيث يضم العديد من الأعمال الفنية، والأسلحة القديمة، وغيرها من الأعمال الفنية التي كانت موجودة في روما القديمة، وهذا ما يميزه فأصبح مكاناً لجذب السياح. (Wilke. 1991)، والصورة (4-5) تبين المدرج الروماني الملحق بالمتحف.



صورة (4-5): المدرج الروماني الملحق بالمتحف

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

رابعاً: متحف الفنون الجميلة: يحتوي على كم هائل من الآثار التاريخية، واللوحات المشهورة عالمياً، كما تعكس المعروضات في هذا المتحف عدداً من الحضارات، ومن أبرز الآثار الموجودة في المتحف والمعروضة فيه هي الآثار الفرعونية، والصورة (5-5) تبينه.



صورة (5-5): متحف الفنون الجميلة

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

5-1-5: مناخ مدينة ليون:

تتمتع ليون بمناخ هو خليط من المناخ المحيطي والمناخ شبه المداري، وهي أبرد من سائر مناطق فرنسا في الشتاء بسبب موقعها، حيث يبلغ متوسط درجات الحرارة في كانون الثاني/يناير 3 درجات. أما صيفها فدافئ ويبلغ متوسط درجات الحرارة في تموز/يوليو قرابة 23 درجة، ويكون الصيف مرفقاً بهطول الأمطار أيضاً، فيما تقل في الشتاء.

5-1-6: تطبيق المعايير الإنسانية في مدينة ليون:

أ- مراعاة المقياس الانساني في المدينة : وظهر ذلك بارتفاعات المباني المتساوية تقريبا، حسب تصنيف المناطق إن كانت سكنية أو تجارية، والتي شكلت الصورة البصرية للمدينة

واحترمت المقياس الانساني، ووجود الساحات العامة بين المباني السكنية، وكذلك في المراكز التجارية.

ب- مواد البناء: من حيث استخدام الطوب الاحمر في العديد من المباني السكنية والتجارية، التي تقع في حدود منطقة معينة (في ضاحية سكنية واحدة)، أو استعمال الباطون والطلاء الموحد في واجهات المباني التجارية في منطقة مركز المدينة. كما كانت أشكال الفتحات متشابهة من حيث التفاصيل المعمارية.

ت- البعد الاجتماعي: سعى المخططون والمصممون مركز مدينة ليون على توفير الساحات العامة ومناطق المشاة، ومناطق المدرجات بجانب نهر السون والرون، لتحسين العلاقات الاجتماعية بين السكان والزوار، وكذلك توفير المقاهي المفتوحة بالشوارع الملحقة بمركز المدينة.

ث- الاهتمام بالمشهد الحضري: وذلك بتوفير الأشجار والنباتات وتنسيق اختيارها، واختيار مواقعها في الساحات والمدرجات العامة، مما توفره من ظل وظلال، والراحة النفسية لزوار والسكان الأصليين.

من خلال زيارة الباحث لمدينة ليون لاحظ أن هناك العديد من التسهيلات المعدة للسياح والزوار أو حتى لسكان تلك المدينة وهي:

أولاً: نظام المواصلات: تم مراعاة خدمة المستخدمين (السكان المحليين و الزوار والسياح) من ناحية سرعة الوصول وتوفير الوقت والمال والراحة، وسهولة الاستخدام بحيث تقسم مواصلات مدينة ليون إلى ثلاث أنواع وهي (Wilke. 1991):

1. المواصلات العامة: الترام والحافلات والمترو، وتشمل وسائل النقل العام كالحافلات والترام والمترو ومسارين من القطار المائل الذي يربط فيه ليون بغورفيروسينت جاست، وتعمل وسائل النقل العام من الساعة الخامسة صباحاً وحتى منتصف الليل، والصورة (5-6) توضح أحد وسائل النقل العام.



صورة (5-6): المواصلات العامة لمدينة ليون

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

2. سيارات الأجرة: يشمل التنقل المحلي سيارات الأجرة، حيث تتوفر سيارات الأجرة في كل مكان، كما أنها تتميز بإعطاء الراحة للسائح، ولكن سعر هذه الخدمة مرتفعة جداً. لذلك فإن المواطنين يفضلون المواصلات العامة.

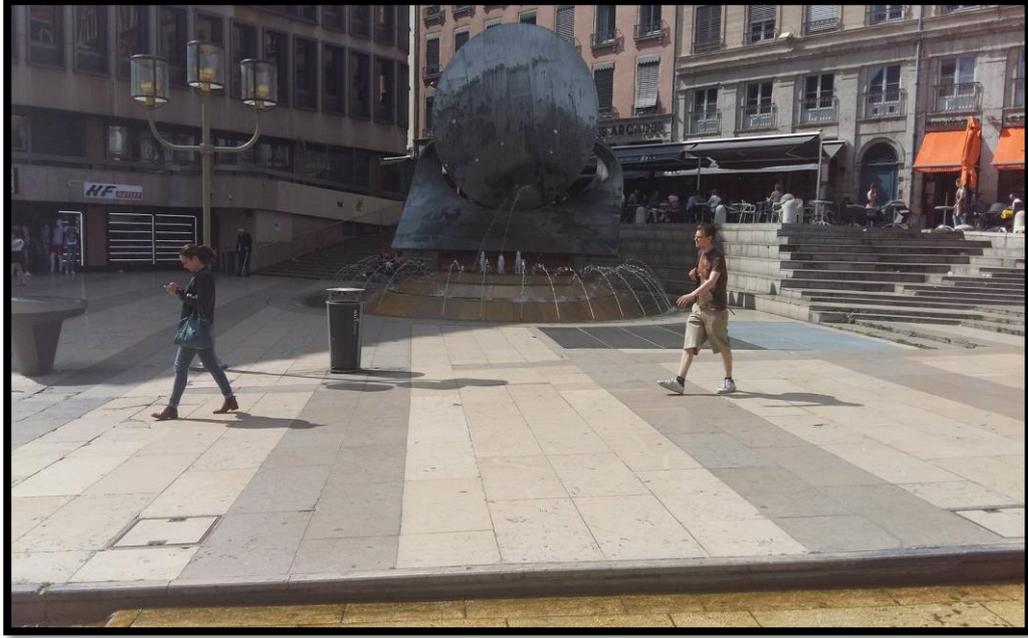
3. الدراجات: يمكن استئجار دراجة هوائية والتجول بها في جميع أنحاء ليون. ويوجد في ليون حوالي 200 محطة للدراجات، حيث يمكن استئجار دراجة من أحد المحطات وتسليمها في محطة مختلفة أخرى. تُعد أول 30 دقيقة مجانية وسيتم المحاسبة لبقية وقت استخدام الدراجة، وآلية الاستخدام سهلة جداً ومرنة، فهي تعمل على الوصول بشكل سلس وسريع، كما أنها مفيدة كرياضة لتحريك الجسم فهي تراعي السلوك الإنساني، وتوضح الصورة (5-7) هذه الدراجات.



صورة (5-7): الدراجات الهوائية التي يمكن استئجارها من قبل السياح.

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

4. السير: ثمة خيار آخر هو المشي. فإنها واحدة من أفضل الطرق للقيام بجولة بليون، كما سهلت تقنية (Gps) المتوفرة على الأجهزة الذكية الوصول إلى أي منطقة يريدونها المستعمل بدون دليل سياحي، وتوضح الصورة (5-8) رياضة المشي في مركز المدينة.



صورة (5-8): من مركز مدينة ليون تبين رياضة المشي للسياح داخل المدينة.

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

ثانياً: **الساحات العامة**: ساحة بيليكور هي عامل الجذب الرئيسي لحي (PRESQU'ILE) ويقع هذا الحي بين نهري الرون والسون، أما بالنسبة لساحة بيليكور فهي أكبر ساحة للمشاة في أوروبا بأكملها، ولذلك فإن حجمها الهائل يجعلها موقع مثالي للمهرجانات المحلية والحفلات الموسيقية في الهواء الطلق والمناسبات الخاصة، كما يوجد بالساحة عدة تماثيل تستحق الاهتمام بما في ذلك التمثال الذي تم نحته في القرن التاسع عشر للملك لويس الرابع عشر وهو يجلس على ظهر خيل، ومن الأمور المميزة للغاية بالساحة هو قربها من منطقة التسوق الفاخرة بالمدينة حيث يمكنك الذهاب إلى السوق سيراً على الأقدام، فهو يبعد أربعة شوارع رئيسية عن الساحة و تصطف به المتاجر الفخمة (ar-traveler. 2017)، وتوضح الصور التالية ساحة بيليكور.



صورة (5-9): ساحة بيليكور الخاصة بمدينة ليون وتبين تمثال لويس الرابع عشر

المصدر: (googlemap. 2017)



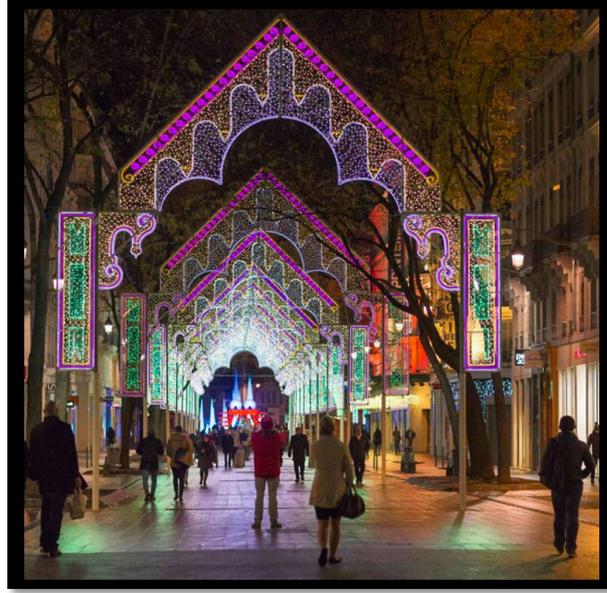
صورة (5-10): من ساحة بيليكور الخاصة بمدينة ليون وتبين تمثال لويس الرابع عشر

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



صورة (5-11): من ساحة بيليكور الخاصة بمدينة ليون، الاحتفالات التي تقام سنوياً في المدينة

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



صورة (12-5): من ساحة بيليكور الخاصة بمدينة ليون، الاحتفالات التي تقام سنوياً في المدينة.

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



صورة (13-5): من أحد الشوارع الخاصة بمدينة ليون الخاصة بالمشاة تبين المناطق المحلات التجارية المصدر:

(تصوير الباحث، 2017)

ثالثاً: الشوارع والمشهد الحضري الملحق بها: تم إعادة تخطيط شوارع مدينة ليون من 2008 لتتناسب وتخدم الناحية الإنسانية والخدمات التي يحتاجها سكان المدينة الحاليون أو حتى الزوار والسياح من خارج المدينة، كالشوارع الواسعة للسيارات والمواصلات العامة والأرصفة وأماكن للجلوس

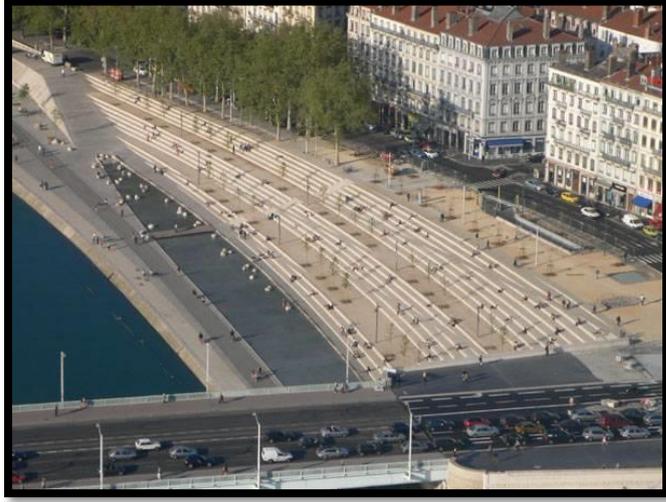
بجانب النهر ومدرجات ومرافق عامة ومناطق خضراء ومناطق للمشبي وللجري وللدرجات الهوائية والحمامات العامة الآلية بجانب الطرق ومناطق للتزلج خاصة لهواة الزلاجات والدرجات الهوائية (Lawrence. 2009)، والصور التالية توضح شوارع مدينة ليون.



صورة: (14-5): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع في عام 2008 حيث كانت فقط مكان لاصطفاف المركبات

وعدم مراعاتها للنواحي الإنسانية والبيئة المحيطة

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



صورة (5-15): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع والمناطق الخاصة للجلوس

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



صورة (5-16): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع والمناطق الخاصة للجلوس

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



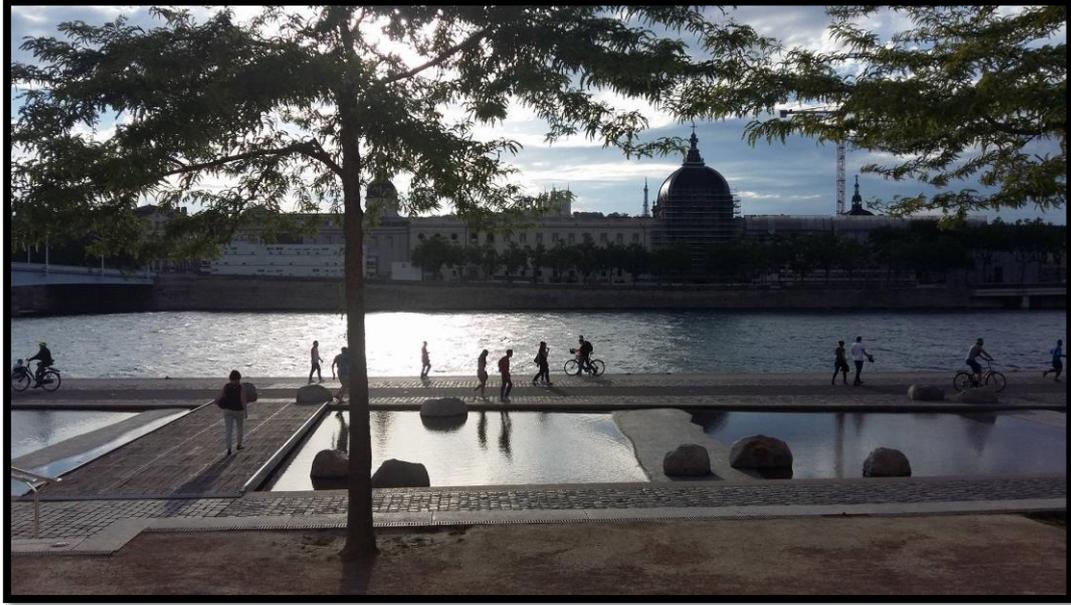
صورة (5-17): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع والمناطق الخاصة للجلوس

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



صورة (5-18): من مركز مدينة ليون تبين الشوارع والمناطق الخاصة للجلوس

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



صورة (19-5): من مدينة ليون تبين أحد ضفاف نهر الرون واللاند سكيب

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

رابعاً: **الحدائق العامة:** حديقة (Park de la Tate d'Or Blanc): هذه الحديقة هي أكبر حديقة في المناطق الحضرية في فرنسا، وهي المقصد الأول للعائلات و لمحبي الركض وراكبي الدراجات، وهي من عوامل الجذب الأفضل في المدينة، وخاصةً بالنسبة للأطفال فهي بها قطار مصغر ومسرح للعرائس، وهناك مجموعة متنوعة من المرافق الرياضية، فمثلاً: تقدم البحيرة فرص رائعة لركوب الزوارق والرحلات البحرية والتنزه في الأماكن ذات المناظر الخلابة على طول الخط الساحلي للحديقة، وهي مليئة بمجموعات واسعة من النباتات الاستوائية بما في ذلك الكاميليا والنباتات آكلة اللحوم وزنابق الماء من نهر الأمازون (Lawrence. 2009)، ويوضح الشكل والصورة التاليين الحديقة الخاصة بمدينة ليون.



شكل (20-5): خارطة تبين الحديقة الخاصة بمدينة ليون

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)



صورة (21-5): الحديقة الخاصة بمدينة ليون

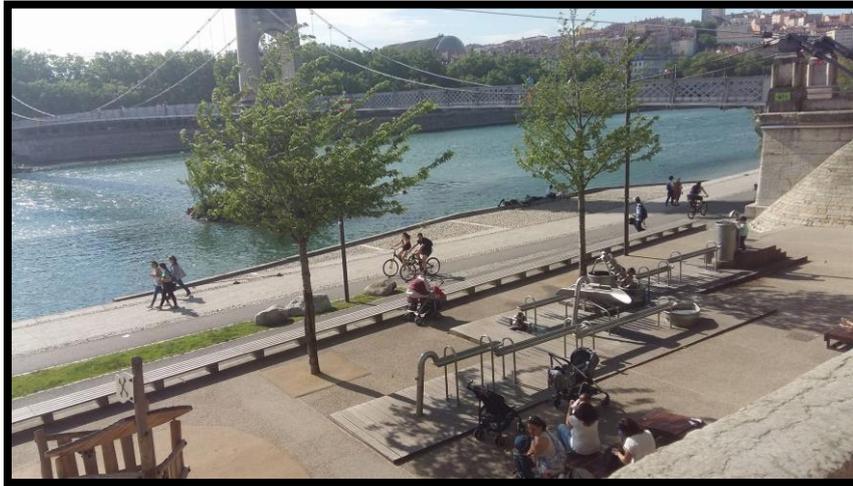
المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

خامساً: مناطق لعب الاطفال: لا بد أن للأطفال حظ واسع في مرافق مدينة "ليون" من حيث مناطق اللعب ومسارات الحركة والفن في صناعة المكان الخاص بهم، بحيث عني المختصون بالتخطيط والتصميم الحضري لكل ما يحتاجه الطفل من خدمات صحية وحتى منطقة اللعب، بحيث جعلوها جزءاً لا يتجزأ من البيئة العمرانية المبنية في المدينة كما هو موضح في الصورتين التاليتين.



صورة (5-22): من جانب نهر الرون لمدينة ليون تبين المناطق الخاصة للأطفال

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

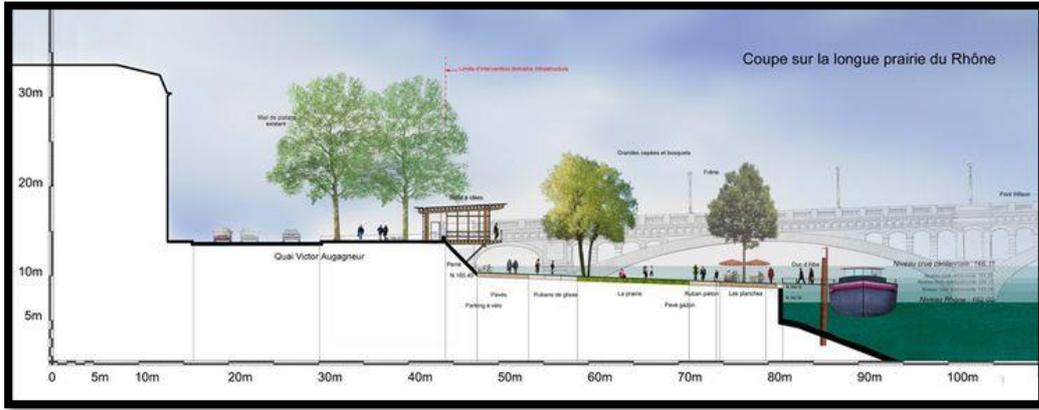


صورة (5-23): من جانب نهر الرون لمدينة ليون تبين المناطق الخاصة للأطفال

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

سادساً: تدوير النفايات وطرق التخلص منها: في كل بناية هناك غرفة صغيرة في الطابق الأرضي مخصصة لوضع النفايات فيها من قبل السكان والمستعملين بعد تصنيفها إلى نفايات ورقية وكرتون،

ونفايات علب زجاجية، ونفايات بلاستيكية ونفايات بقايا الطعام، والمدهش أنه لا يتم إعطاء أي ترخيص لأي مبنى سكني إذا لم تتوفر هذه الغرفة في الطابق الأرضي، والتصنيفات الخاصة بتدوير النفايات. كما أنه تم توفير العديد من سلال المهملات في الحدائق والساحات العامة بشكل كبير. سابعاً: الخدمات الصحية "الحمامات العامة": تتواجد العديد من الحمامات الآلية في الشوارع وخاصة منطقة مركز المدينة والمناطق السياحية، بحيث تكون مجانية وتنظيفها آلي لتوفر الخدمة لسياح والمستعملين وتراعي النواحي الإنسانية والسلوك الإنساني.



شكل (24-5): تبين مقطع معماري من منطقة الشارع حتى النهر التي شملتها إعادة الإحياء والتصميم

المصدر: (تصوير الباحث، 2017)

7-1-5: الخلاصة:

مدى الاستفادة من المشروع في تطوير مركز مدينة الخليل:

- دراسة نظام المواصلات في مدينة ليون ومحاولة الاستفادة منه في مدينة الخليل، وكل الطرق التي تؤدي الى مركز المدينة.
- دراسة إمكانية إضافة ساحات عامة في مركز مدينة الخليل والمرافق التي تخدم السكان فيها، لتحسين العلاقات الاجتماعية بين السكان والزوار، على غرار ساحة "بلكور" في مدينة لوند.
- التعاون بين بلدية الخليل ونقابة المهندسين على توفير غرفة خاصة للنفايات بدل من وضعها بحاويات للمهملات على الشوارع، لإعادة تدوير النفايات في المباني السكنية والتجارية.

- دراسة الشكل المعماري والصورة البصرية لمدينة الخليل، ومحاولة استعمال طراز موحد في المباني التجارية والسكنية، ومراعاة ذلك بنوعية مواد البناء وخصائصها وصفاتها، وأشكال بوابات المحال التجارية في مركز التجارية والوانها.
- عمل مناطق خاصة للتنزه داخل المركز للاستمتاع والجلوس فيها بعد الانتهاء من عملية التسوق داخل مركز المدينة.
- توسيع الأرصفة في مدينة الخليل وتصميمها بما يخدم المشاة، ومراعاة أن تكون مصصمة للإنسان وليست للمركبات والسيارات فقط

الفصل السادس

تحليل الاستبيان والمقابلات الشخصية

أولاً: طريقة وإجراءات الدراسة

مقدمة

1-6: منهج الدراسة

2-6: مجتمع الدراسة

3-6: عينة الدراسة

4-6: أداة الدراسة

5-6: صدق الأداة

6-6: خطوات تطبيق الدراسة

7-6: المعالجات الإحصائية

8-6: أسئلة الدراسة

9-6: فرضيات الدراسة

ثانياً: المقابلات الشخصية

مقدمة

10-6: خلاصة المقابلات الشخصية

أولاً: طريقة وإجراءات الدراسة:

مقدمة

تناول هذا الفصل وصفاً كاملاً ومفصلاً لطريقة وإجراءات الدراسة التي قام بها الباحث لتنفيذ هذه الدراسة وشمل وصف منهج الدراسة، مجتمع الدراسة، وعينة الدراسة، أداة الدراسة، صدق الأداة، ثبات الأداة، إجراءات الدراسة، والتحليل الإحصائي.

6-1: منهج الدراسة:

استخدم الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي الذي يعتمد على دراسة ووصف الظاهرة في الوقت الحاضر وكما هي في الواقع، وهو المنهج المناسب والأفضل لمثل هذه الدراسات.

6-2: مجتمع الدراسة:

يتكون مجتمع الدراسة من جميع المواطنين والتجار في منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل والبالغ عددهم (3370).

6-3: عينة الدراسة:

تتكون عينة الدراسة من 350 من المواطنين والتجار في منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل تم اختيارهم بطريقة العينة العشوائية البسيطة، وذلك من خلال وجود قوائم بجميع عينة البحث المستهدفين واستخدام جدول الأرقام العشوائية لاختيار العينة، وتم توزيع 350 استبيان، وتم استرداد 350 استبيان، وبالتالي تكون نسبة الاسترداد 100%، وفيما يلي عرض المعلومات الشخصية والديمغرافية عينة البحث:

جدول (1-6): خصائص العينة الديمغرافية

المتغيرات	البدائل	العدد	النسب المئوية %
العمر	أقل من 19	26	7.4
	من 20-29	6	1.7
	من 30-39	215	61.4
	من 40-49	51	14.6
	من 50 فما فوق	52	14.9
	المجموع	350	100.0
الجنس	ذكر	303	86.6
	أنثى	47	13.4
	المجموع	350	100.0
الحالة الاجتماعية	أعزب	30	8.6
	متزوج	320	91.4
	المجموع	350	100.0
مستوى التعليم	أقل من ثانوية عامة	99	28.3
	ثانوي	92	26.3
	دبلوم	58	16.6
	بكالوريوس	100	28.6
	دراسات عليا	1	.3
	المجموع	350	100.0
المهنة	تاجر	137	39.1
	رجل أعمال	25	7.1
	صيدلي	14	4.0
	طبيب	26	7.4
	عامل	31	8.9
	مهندس	81	23.1
	موظف	36	10.3

100.0	350	المجموع	
33.7	118	داخل منطقة الوسط التجاري	مكان السكن
52.6	184	مدينة الخليل	
13.7	48	خارج المدينة	
100.0	350	المجموع	
62.3	218	نعم	امتلاك سيارة
37.7	132	لا	
100.0	350	المجموع	

4-6: أداة الدراسة:

استخدم الباحث أداة الاستبيان لدراسة البعد الإنساني في تطوير مركز مدينة الخليل والتي تكونت من أربعة أقسام: القسم الأول يحتوي على بيانات عامة عن عينة البحث، والقسم الثاني خاص بمعلومات حول التسوق في منطقة الوسط التجاري، والقسم الثالث خاص بمعلومات حول المشاكل و الصعوبات في منطقة الوسط التجاري، والقسم الرابع خاص بمعلومات حول الخدمات في منطقة الوسط التجاري، وكانت الإجابة على الفقرات جميع الفقرات بنعم أو لا والفقرات الأخرى متعددة الاختيارات حيث تم إعطاء الإجابة (نعم=1)، و الإجابة (لا=2)، وتم استعمال برنامج الاحصاء (spss)، لتحليل البيانات من خلال الاستبيان الذي تم توزيعه على عينة الدراسة.

5-6: صدق الأداة:

تم التحقق من صدق أداة الدراسة بعرضها على مجموعة من المحكمين من ذوي الاختصاص، والذين أبدوا بعض الملاحظات والآراء حول مدى صلاحية المقياس في دراسة البعد الإنساني في تطوير مركز مدينة الخليل، وقد أشاروا إلى صلاحية فقراته وملائمته لهذا الغرض.

6-6: خطوات تطبيق الدراسة:

1. بعد التأكد من صدق أداة الدراسة قام الباحث بطبع وتوزيع (350) استبيان على مجموعة من المواطنين والتجار في منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل.
2. لقد تم بتعبئة الاستبيان من "عينة البحث" بما هو مطلوب منهم وبعد ذلك قام الباحث بجمعها منهم وقد بلغت الاستبيانات المسترجعة (350) استبيان بنسبة استرداد 100%.
3. قام الباحث بإدخال الاستبيانات إلى جهاز الحاسوب لتحليل النتائج باستخدام برنامج التحليل الإحصائي SPSS.

6-7: المعالجات الإحصائية:

بعد جمع بيانات الدراسة، قام الباحث بمراجعتها تمهيداً لإدخالها إلى الحاسوب وقد تم إدخالها للحاسوب بإعطائها أرقام معينة أي بتحويل الإجابات اللفظية إلى رقمية كالاتي: الإجابة (نعم=1)، الإجابة (لا=2)، والإجابات الأخرى بأرقام متسلسلة تبدأ من القيمة 1، وذلك من أجل دراسة البعد الإنساني في تطوير مركز مدينة الخليل.

وقد تمت المعالجة الإحصائية اللازمة للبيانات باستخراج الأعداد والنسب المئوية، وتم استخدام اختبار كاي تربيع (Chi-Square Test) لفحص فرضيات الدراسة، وذلك باستخدام الحاسوب باستخدام برنامج الرزم الإحصائية SPSS.

6-8: أسئلة الدراسة:

سؤال الدراسة الرئيسي: هل يوجد تطبيق للمعايير الإنسانية في مركز مدينة الخليل؟
سوف يتم الإجابة عن سؤال الدراسة الرئيسي من خلال تحليل فقرات الاستبيان و الأسئلة الفرعية التالية:

6-8-1: ما هي المدة التي تخصصها للتسوق؟

جدول (2-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات لعينة البحث عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
52.0	182	ساعة	الفئات
46.3	162	ساعتين	
1.7	6	أكثر من ساعتين	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" يخصصون من ساعة إلى ساعتين من الوقت للتسوق بنسبة (98.3%).

السؤال الأول: ما تقييمات المواطنين في مدينة الخليل للتسوق في منطقة الوسط التجاري؟
سوف يتم الإجابة عن هذا السؤال الفرعي من خلال تحليل فقرات الجزء الثاني من الاستبيان على النحو التالي:

أولاً: هل تشعر بالارتياح أثناء التسوق؟

جدول (3-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات لعينة البحث هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
7.1	25	نعم	الفئات
92.9	325	لا	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم عينات البحث لا يشعرون بالارتياح أثناء التسوق بنسبة (92.9%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أسباب ذلك تعود إلى ازدحام حركة المواصلات بنسبة (21.5%) يليها المدة الزمنية الطويلة التي تستغرقها عملية التسوق بنسبة (15.1%) و عدم وجود ممرات مشاة مخصصة للمتسوقين بنسبة (9.2%). مع ملاحظة أنه تم اختيار كل ما ذكر من حلول بنسبة أعلى من جميع النسب السابقة (54.2%).

إذا كان الجواب لا، السبب في ذلك يعود إلى :

جدول (4-6)

النسبة المئوية	العدد		
9.2%	30	عدم وجود ممرات مشاة مخصصة للمتسوقين	
15.1%	49	المدة الزمنية الطويلة التي تستغرقها عملية التسوق	
21.5%	70	ازدحام حركة المواصلات	
54.2%	176	كل ما ذكر	
100.0%	325	المجموع	

ثانياً: هل طبيعة الأسواق التجارية الحالية تلبى احتياجاتك؟

جدول (5-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
9.1	32	نعم	الفئات
90.9	318	لا	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" يعتقدون بأن طبيعة الأسواق التجارية الحالية لا تلبى احتياجاتهم بنسبة (90.9%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الحلول المقترحة لذلك هو من خلال إيجاد أسواق تجارية في أماكن معدة للمشاة فقط بنسبة (68.2%) يليه تحسين الأسواق التجارية الحالية بنسبة (12.9%) ثم إيجاد أسواق تجارية متخصصة بنسبة (12.6%) وأخيراً إيجاد مجمعات تجارية ضخمة بنسبة (6.3%).

إذا كان الجواب لا، يمكن حل المشكلة من خلال إيجاد:

جدول (6-6)

النسبة المئوية	العدد		
6.3%	20	مجمعات تجارية ضخمة	الفئات
12.6%	40	أسواق تجارية متخصصة	
68.2%	217	أسواق تجارية في أماكن معدة للمشاة فقط	
12.9%	41	تحسين الأسواق التجارية الحالية	
100.0%	318	المجموع	

ثالثاً: هل المنطقة بحاجة إلى مكان للاستراحة عند الفراغ من عملية التسوق؟

جدول (6-7): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
100.0	350	نعم	الفئات

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن جميع "عينة البحث" يعتقدون بأن المنطقة بحاجة إلى مكان للاستراحة عند الفراغ من عملية التسوق بنسبة (100%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الحلول المقترحة للمشكلة هو من خلال أماكن خضراء للاستراحة بنسبة (56.6%) يليها تخصيص أماكن ترفيهية بنسبة (22.3%) و تخصيص مقاعد للجلوس في الشوارع و الساحات بنسبة (21.1%).

إذا كان الجواب نعم ، يمكن حل المشكلة من خلال :

جدول (6-8)

النسبة المئوية	العدد		
21.1	74	تخصيص مقاعد للجلوس في الشوارع و الساحات	الفئات
22.3	78	تخصيص أماكن ترفيهية	
56.6	198	أماكن خضراء للاستراحة	
100.0	350	المجموع	

وأخيراً فيما يتعلق بالسؤال الأول اتضح بأن تقييمات المواطنين في مدينة الخليل للتسوق في منطقة الوسط التجاري ضعيفة، حيث اتضح قلة شعور المواطنين بالارتياح أثناء التسوق في منطقة الوسط التجاري و أن طبيعة الأسواق التجارية الحالية لا تلبي احتياجاته كما يجب أن تكون، كما أن المنطقة بحاجة إلى مكان للاستراحة عند الفراغ من عملية التسوق.

السؤال الثاني: ما هي المشاكل والصعوبات التي تعاني منها منطقة الوسط التجاري حسب آراء المواطنين في مدينة الخليل والمتعلقة بالبعد الإنساني؟

سوف يتم الإجابة عن هذا السؤال الفرعي من خلال تحليل فقرات الجزء الثالث من الاستبيان على النحو التالي:

أولاً: هل تواجه صعوبة في التوجه إلى وسط المدينة؟

جدول (9-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
89.7	314	نعم	الفئات
10.3	36	لا	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" يواجهون صعوبة في التوجه إلى وسط المدينة بنسبة (89.7%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الصعوبات تتعلق بكثافة حركة السير بنسبة (52.2%) يليها ضيق الشوارع والأرصفة بنسبة (21%) وعدم تنظيم المواصلات بنسبة (14%) وأخيراً الازدحام من المارة بنسبة (12.7%).

إذا كان الجواب نعم، فهل هذه الصعوبات تتعلق بـ :

جدول (10-6)

النسبة المئوية	العدد		
12.7%	40	الازدحام من المارة	الفئات
52.2%	164	كثافة حركة السير	
14.0%	44	عدم تنظيم المواصلات	
21.0%	66	ضيق الشوارع و الأرصفة	
100.0%	314	المجموع	

ثانياً: إذا كنت تمتلك سيارة فهل تواجه صعوبات في إيجاد موقف؟

جدول (6-11): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
90.3	316	نعم	الفئات
9.7	34	لا	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" يواجهون صعوبات في إيجاد مواقف للسيارات بنسبة (90.3%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الحلول المقترحة للمشكلة حسب رأي المختصون هو إيجاد مواقف تحت الأرض بنسبة (40.5%) يليها مواصلات عامة بنسبة (30.1%) و إيجاد مواقف متعددة الأدوار بنسبة (23.7%) وأخيرا إيجاد مواقف فوق الأرض بنسبة (5.7%).

إذا كان الجواب نعم، الحل يكمن في :

جدول (6-12)

النسبة المئوية	العدد		
5.7%	18	إيجاد مواقف فوق الأرض	الفئات
40.5%	128	إيجاد مواقف تحت الأرض	
23.7%	75	إيجاد مواقف متعددة الأدوار	
30.1%	95	مواصلات عامة	
100.0%	316	المجموع	

ثالثاً: هل تواجه صعوبات أثناء المشي و التسوق داخل منطقة الوسط التجاري؟

جدول (6-13): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
90.3	316	نعم	الفئات
9.7	34	لا	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" يواجهون صعوبات أثناء المشي و التسوق داخل منطقة الوسط التجاري بنسبة (90.3%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الحلول المقترحة للمشكلة حسب آراء المختصون: هو إبقاء الوضع على ما هو عليه مع تقييد دخول السيارات في أوقات معينة بنسبة (33.9%) يليها تحويل بعض الشوارع للمشاة بنسبة (29.7%) و تحويل منطقة دوار المنارة إلى دوار الصحة إلى ساحة للمشاة بنسبة (27.2%) وأخيرا تحويل منطقة دوار ابن رشد إلى دوار المنارة إلى ساحة للمشاة بنسبة (9.2%).

إذا كان الجواب نعم، يمكن حل هذه المشكلة عن طريق :

جدول (14-6)

النسبة المئوية	العدد		
9.2%	29	تحويل منطقة دوار ابن رشد إلى دوار المنارة إلى ساحة للمشاة	الفئات
27.2%	86	تحويل منطقة دوار المنارة إلى دوار الصحة إلى ساحة للمشاة	
29.7%	94	تحويل بعض الشوارع للمشاة	
33.9%	107	إبقاء الوضع على ما هو عليه مع تقييد دخول السيارات في أوقات معينة	
100.0 %	316	المجموع	

رابعاً: هل تعاني منطقة الوسط التجاري من ضغط شديد نتيجة لازدحام حركة المواصلات؟

جدول (15-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
90.9	318	نعم	الفئات
9.1	32	لا	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" يعتقدون بأن منطقة الوسط التجاري تعاني من ضغط شديد نتيجة لازدحام حركة المواصلات بنسبة (90.9%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الحلول المقترحة للمشكلة حسب رأي المختصون: هو منع دخول المركبات إلى دوار المنارة فقط بنسبة (42.1%) يليها منع دخول أنواع معينة من المركبات بنسبة (34%) و تقييد دخول المركبات بساعات معينة بنسبة (13.2%) وأخيراً منع دخول المركبات تماماً بنسبة (10.7%).

إذا كان الجواب نعم، يمكن التغلب على هذه المشكلة عن طريق :

جدول (16-6)

النسبة المئوية	العدد		
13.2%	42	تقييد دخول المركبات بساعات معينة	الفئات
34.0%	108	منع دخول أنواع معينة من المركبات	
10.7%	34	منع دخول المركبات تماماً	
42.1%	134	منع دخول المركبات إلى دوار المنارة فقط	
100.0%	318	المجموع	

خامساً: هل المباني و الفراغات الموجودة حالياً في منطقة الوسط التجاري تعكس الوجه الحضاري لمدينة الخليل؟

جدول (17-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
12.3	43	نعم	الفئات
87.7	307	لا	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" يعتقدون بأن المباني و الفراغات الموجودة حالياً في منطقة الوسط التجاري لا تعكس الوجه الحضاري لمدينة الخليل بنسبة (87.7%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الحلول المقترحة للمشكلة حسب رأي المختصون: هو إيجاد فراغات عمرانية ذات قيمة عالية بنسبة (46.6%) يليها إعادة تأهيل الواجهات الخارجية للمباني بنسبة (28.7%) و وضع معايير جديدة عند تصميم المباني و الفراغات بنسبة (19.2%) وأخيراً تحسين نوعية المباني و الفراغات بنسبة (5.5%).

إذا كان الجواب لا ، الحل يكمن في :

جدول (6-18)

النسبة المئوية	العدد		
5.5%	17	تحسين نوعية المباني و الفراغات	الفئات
19.2%	59	وضع معايير جديدة عند تصميم المباني و الفراغات	
28.7%	88	إعادة تأهيل الواجهات الخارجية للمباني	
46.6%	143	إيجاد فراغات عمرانية ذات قيمة عالية	
100.0%	307	المجموع	

وأخيراً فيما يتعلق بالسؤال الثاني اتضح بأن المشاكل والصعوبات التي تعاني منها منطقة الوسط التجاري حسب آراء المواطنين والمختصين في مدينة الخليل والمتعلقة بالبعد الإنساني تتمثل بصعوبة التوجه إلى وسط المدينة بسبب كثافة حركة السير و ضيق الشوارع والأرصفة وعدم تنظيم المواصلات و الازدحام من المارة، كما اتضح بأن المواطنين يواجهون صعوبات في إيجاد مواقف للسيارات، و

يواجهون صعوبات أثناء المشي والتسوق داخل منطقة الوسط التجاري، كما تبين بأن منطقة الوسط التجاري تعاني من ضغط شديد نتيجة لازدحام حركة المواصلات وأن المباني و الفراغات الموجودة حالياً في منطقة الوسط التجاري لا تعكس الوجه الحضاري لمدينة الخليل.

السؤال الثالث: ما تقييمات المواطنين في مدينة الخليل للخدمات في منطقة الوسط التجاري؟
سوف يتم الإجابة عن هذا السؤال الفرعي من خلال تحليل فقرات الجزء الرابع من الاستبيان على النحو التالي:

أولاً: هل تعتقد أن منطقة الوسط التجاري تفتقر إلى المباني الخدماتية؟

جدول (19-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال

النسبة المئوية	العدد		
98.9	346	نعم	الفئات
1.1	4	لا	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" يعتقدون بأن منطقة الوسط التجاري تفتقر إلى المباني الخدماتية بنسبة (98.9%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الحلول المقترحة حسب رأي المختصون للمشكلة هو إيجاد خدمات اجتماعية بنسبة (26.9%) يليها إيجاد خدمات سياحية بنسبة (17.9%) و إيجاد خدمات ثقافية بنسبة (9.2%) وأخيراً إيجاد خدمات ترفيهية بنسبة (7.8%). مع ملاحظة أنه تم اقتراح كل ما ذكر من حلول بنسبة (38.2%).

إذا كان الجواب نعم، يمكن حل المشكلة من خلال إيجاد :

جدول (20-6)

النسبة المئوية	العدد		
7.8%	27	خدمات ترفيهية	الفئات
9.2%	32	خدمات ثقافية	
26.9%	93	خدمات اجتماعية	
17.9%	62	خدمات سياحية	
38.2%	132	كل ما ذكر	
100.0%	346	المجموع	

ثانياً: هل باعتقادك أن هناك مساحات ضائعة وغير مستغلة بمركز المدينة؟

جدول (21-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات "عينة البحث" عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
22.6	79	هناك مساحات كبيرة ضائعة ولا بد من استغلالها من قبل البلدية أو المؤسسات المعنية لخدمة المواطنين	الفئات
9.7	34	لا يوجد مساحات ضائعة وأغلبها مستغلة من الناحية التجارية	
67.7	237	يوجد العديد من المساحات لكن الاستعمال لا يخدم الناحية الإنسانية	
100.0	350	المجموع	

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن معظم "عينة البحث" والمختصون يعتقدون بأنه يوجد العديد من المساحات في مركز المدينة لكن الاستعمال لا يخدم الناحية الإنسانية بنسبة (67.7%)، كما يلاحظ بأن ما نسبته (22.6%) يعتقدون بأن هناك مساحات كبيرة ضائعة ولا بد من استغلالها من قبل البلدية أو المؤسسات المعنية لخدمة المواطنين، وأن (9.7%) فقط يعتقدون بأنه لا يوجد مساحات ضائعة وأغلبها مستغلة من الناحية التجارية.

ثالثاً: إمكانية اتصال مركز المدينة القديم "منطقة عين العسكر" مع مركز المدينة الجديد من دوار المنارة إلى منطقة ابن رشد؟

جدول (22-6): يوضح الأعداد والنسب المئوية لإجابات المختصون عن هذا السؤال:

النسبة المئوية	العدد		
100.0	350	لا	الفئات

يتضح من نتائج الجدول السابق بأن جميع المختصون لا يعتقدون بإمكانية اتصال مركز المدينة القديم " منطقة عين العسكر" مع مركز المدينة الجديد من دوار المنارة إلى منطقة ابن رشد بنسبة(100%). ويتضح من نتائج الجدول التالي بأن أكثر الأسباب المتعلقة بذلك هو صعوبة فتح الشوارع والتعدي على بعض الممتلكات الخاصة بنسبة(21.1%) يليها ظروف الاحتلال بنسبة(18.9%) و عدم قدرة المجلس البلدي الحالي أو البلدية على التنظيم والتحكم بالمنطقة بنسبة(15.7%). كما تم اختيار جميع ما ذكر من أسباب بنسبة(44.3%).
إذا كانت الإجابة لا بسبب:

جدول (6-23)

النسبة المئوية	العدد		
18.9	66	ظروف الاحتلال	الفئات
15.7	55	عدم قدرة المجلس البلدي الحالي أو البلدية على التنظيم والتحكم بالمنطقة	
21.1	74	صعوبة فتح الشوارع والتعدي على بعض الممتلكات الخاصة	
44.3	155	جميع ما ذكر	
100.0	350	المجموع	

وأخيراً فيما يتعلق بالسؤال الثالث ومن خلال تقييمات المواطنين والمختصين في مدينة الخليل للخدمات في منطقة الوسط التجاري تبين بأن منطقة الوسط التجاري تفتقر إلى المباني الخدماتية، وأنه يوجد العديد من المساحات في مركز المدينة لكن الاستعمال لا يخدم الناحية الإنسانية، وأن هناك مساحات كبيرة ضائعة ولا بد من استغلالها من قبل البلدية أو المؤسسات المعنية لخدمة المواطنين، كما اتضح عدم بإمكانية اتصال مركز المدينة القديم "منطقة عين العسكر" مع مركز المدينة الجديد من دوار المنارة إلى منطقة ابن رشد بسبب صعوبة فتح الشوارع والتعدي على بعض الممتلكات الخاصة و ظروف الاحتلال وعدم قدرة المجلس البلدي الحالي أو البلدية على التنظيم والتحكم بالمنطقة.

وأخيراً فيما يتعلق بسؤال الدراسة الرئيسي "هل يوجد تطبيق للمعايير الإنسانية في تطوير مركز مدينة الخليل؟" و من خلال الإجابة على الأسئلة الفرعية يمكن استنتاج بأنه هناك نقص في تطبيق للمعايير الإنسانية في تطوير مركز مدينة الخليل.

6-9: فرضيات الدراسة:

الفرضية الرئيسية: هل هناك نقص في تطبيق للمعايير الإنسانية في مركز مدينة الخليل.

و سيتم فحص هذه الفرضية من خلال الفرضيات الفرعية التالية:

الفرضية الأولى: لا يوجد شعور بالارتياح لدى المواطنين أثناء تسوقهم في منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل.

من أجل فحص هذه الفرضية، تم استخدام اختبار كاي تربيع (Chi-Square Test) لفحص تساوي النسب المئوية لإجابات "عينة البحث" على الفقرة المتعلقة بهذه الفرضية، وكانت النتائج على النحو التالي:

جدول (24-6): هل تشعر بالارتياح أثناء التسوق؟

النسبة المئوية	العدد		
7.1	25	نعم	الفئات
92.9	325	لا	
100.0	350	المجموع	
كاي تربيع = 257.134، مستوى الدلالة = 0.000			

من نتائج الجدول السابق يستنتج قبول الفرضية السابقة عند مستوى 0.05 بسبب انخفاض مستوى دلالة اختبار كاي تربيع عن مستوى 0.05، مما يدل على عدم تساوي نسب إجابات "عينة البحث" على هذا السؤال المتعلق بالفرضية أي أن هناك فروق في الإجابات، كما يتضح بأن الفروق في إجابات "عينة البحث" كانت لصالح انخفاض في الشعور بالارتياح أثناء التسوق بنسبة (92.9%)

وبالتالي يستنتج انخفاض الشعور بالارتياح لدى المواطنين أثناء تسوقهم في منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل.

الفرضية الثانية: يواجه المواطنون صعوبات أثناء المشي والتسوق داخل منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل.

من أجل فحص هذه الفرضية، تم استخدام اختبار كاي تربيع (Chi-Square Test) لفحص تساوي النسب المئوية لإجابات "عينة البحث" على الفقرة المتعلقة بهذه الفرضية، وكانت النتائج على النحو التالي:

هل تواجه صعوبات أثناء المشي و التسوق داخل منطقة الوسط التجاري؟

جدول (25-6)

النسبة المئوية	العدد		
90.3	316	نعم	الفئات
9.7	34	لا	
100.0	350	المجموع	
كاي تربيع = 227.211، مستوى الدلالة = 0.000			

من نتائج الجدول السابق يستنتج قبول الفرضية السابقة عند مستوى 0.05 بسبب انخفاض مستوى دلالة اختبار كاي تربيع عن مستوى 0.05، مما يدل على عدم تساوي نسب إجابات "عينة البحث" على هذا السؤال المتعلق بالفرضية أي أن هناك فروق في الإجابات، كما يتضح بأن الفروق في إجابات "عينة البحث" كانت لصالح وجود صعوبات أثناء المشي والتسوق داخل منطقة الوسط التجاري بنسبة (90.3%) وبالتالي يستنتج بأن المواطنين يواجهون صعوبات أثناء المشي والتسوق داخل منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل.

الفرضية الثالثة: تعاني منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل من ضغط شديد نتيجة ازدياد حركة المواصلات.

من أجل فحص هذه الفرضية، تم استخدام اختبار كاي تربيع (Chi-Square Test) لفحص تساوي النسب المئوية لإجابات "عينة البحث" على الفقرة المتعلقة بهذه الفرضية، وكانت النتائج على النحو التالي:

هل تعاني منطقة الوسط التجاري من ضغط شديد نتيجة لازدياد حركة المواصلات؟

جدول (26-6)

النسبة المئوية	العدد		
90.9	318	نعم	الفئات
9.1	32	لا	
100.0	350	المجموع	
كاي تربيع = 233.703، مستوى الدلالة = 0.000			

من نتائج الجدول السابق يستنتج قبول الفرضية السابقة عند مستوى 0.05 بسبب انخفاض مستوى دلالة اختبار كاي تربيع عن مستوى 0.05، مما يدل على عدم تساوي نسب إجابات "عينة البحث" على هذا السؤال المتعلق بالفرضية أي أن هناك فروق في الإجابات، كما يتضح بأن الفروق في إجابات "عينة البحث" كانت لصالح معاناة منطقة الوسط التجاري من ضغط شديد نتيجة لازدياد حركة المواصلات بنسبة (90.9%) وبالتالي يستنتج بأنه تعاني منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل من ضغط شديد نتيجة ازدياد حركة المواصلات.

الفرضية الرابعة: تفتقر منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل إلى المباني الخدماتية.
من أجل فحص هذه الفرضية، تم استخدام اختبار كاي تربيع (Chi-Square Test) لفحص تساوي النسب المئوية لإجابات "عينة البحث" على الفقرة المتعلقة بهذه الفرضية، وكانت النتائج على النحو التالي:

هل تعتقد أن منطقة الوسط التجاري تفتقر إلى المباني الخدماتية؟

جدول (6-27)

النسبة المئوية	العدد		
98.9	346	نعم	الفئات
1.1	4	لا	
100.0	350	المجموع	
كاي تربيع = 234.183، مستوى الدلالة = 0.000			

من نتائج الجدول السابق يستنتج قبول الفرضية السابقة عند مستوى 0.05 بسبب انخفاض مستوى دلالة اختبار كاي تربيع عن مستوى 0.05، مما يدل على عدم تساوي نسب إجابات "عينة البحث" على هذا السؤال المتعلق بالفرضية أي أن هناك فروق في الإجابات، كما يتضح بأن الفروق في إجابات "عينة البحث" كانت لصالح افتقار منطقة الوسط التجاري إلى المباني الخدماتية بنسبة (98.9%) وبالتالي يستنتج بأن منطقة الوسط التجاري في مدينة الخليل تفتقر إلى المباني الخدماتية.

وأخيراً من خلال فحص الفرضيات الفرعية وقبولها جميعها يمكن استنتاج قبول الفرضية الرئيسية التي تنص على أنه: هناك نقص في تطبيق للمعايير الإنسانية في مركز مدينة الخليل.

ثانياً: المقابلات شخصية

مقدمة:

تم إعداد نموذج للمقابلات لبعض المهندسين من سكان مدينة الخليل والمهتمين بالوضع الحالي لمركز المدينة، التي لها رأي مهم جداً في الوضع الحالي لمركز مدينة الخليل ومشكلاته، وآلية التعمير والإصلاح ووضع العديد من النقاط والاقتراحات التي تعود بالفائدة من ناحية البعد الإنساني، والتي هي جل اهتمام الدراسة، وهدفها من هذه المقابلات هو الوصول إلى الاقتراحات للعديد من المشكلات الحالية في مركز المدينة.

6-10: خلاصة المقابلات الشخصية:

- ضرورة الموضوع المتعلق "البعد الانساني" وتطبيق المعايير التي تخدم مستعملين والمواطنين والسياح والزوار للمدينة.
- يجب على توفير الخدمات العامة من قبل البلدية وخاصة الخدمات الصحية والحمامات العامة.
- ضرورة تعاون بين المواطنين والمستثمرين والقطاع الخاص مع البلدية والمؤسسات الحكومية لفتح الشوارع، وإيجاد أماكن للساحات والجلوس والحدائق في مركز المدينة، وتعويض المواطنين في حال قررت البلدية في فتح شوارع، وتوفير الساحات التي تعود بالنفع عليهم وعلى كافة المدينة.
- ضرورة أن يكون هناك قرار سياسي للربط بين المركز المدينة القديم والجديد.
- عدم إهمال المباني التراثية في مركز المدينة، ولا بد من الاهتمام بها وترميمها، وفرض عقوبات لمن يتعدى عليها.
- ضرورة عمل مخطط هيكلي للمدينة، وأخذ الموضوع بجدية.
- توفير البنية التحتية لمركز المدينة ومتابعة صيانتها.
- التركيز على التراث العام للمدينة وتحسين الصورة البصرية لها، من خلال الطابع المعماري للمباني المقترحة، ومتابعة ذلك من قبل المهندسين ونقابة المهندسين.
- أهمية وجود مواقف للمركبات الداخل لمركز المدينة، والساحات العامة، والمناطق الخضراء.

الفصل السابع

النتائج والتوصيات

مقدمة

1-7: النتائج

2-7: الحلول المقترحة

3-7: عناصر المركز التجاري المقترح

4-7: التوصيات

5-7: المراجع

1-5-7: المراجع العربية

2-5-7: المراجع الأجنبية

3-5-7: مراجع الانترنت

6-7: الملاحق

مقدمة

سعت هذه الأطروحة إلى دراسة مركز مدينة الخليل من الناحية الإنسانية، للتعرف على المشاكل التي يعاني منها المركز، للوصول إلى حلول مبنية على أهداف واستراتيجيات وأسس علمية وتخطيطية سليمة، تم فيها الجمع بين المسح الميداني والملاحظة واستطلاع آراء المواطنين والمسؤولين والمقابلات الشخصية، وتم من خلال ذلك اقتراح جملة من الاستراتيجيات التي تدعم الناحية الإنسانية وتطوير المركز التجاري لمدينة الخليل.

انتهت الدراسة بتحقيق جميع الأهداف التي وضعت مسبقاً، فقد تم في الفصل الثاني تحقيق الهدف الأول وهو التعرف على المدينة ونشأتها وتطورها، ومراكز المدن وتطورها وأهمية المنطقة المركزية، ومتطلبات نجاح مشاريع تطوير مراكز المدن، وفي الفصل الثالث تم تحقيق الهدف الثاني وهو التعرف على السلوك الإنساني وربطه مع البيئة المادية "الفراغات الحضرية" في مركز المدينة والتي تخدم النواحي الإنسانية، بعد التعرف على أنواعها وتصنيفاتها وشروط نجاحها، وفي الفصل الرابع تم التعرف على مدينة الخليل وتحليلها والتركيز على مركز مدينة الخليل الحالي، بعد تحديده وتحليله والتعرف الأسواق الموجودة فيه، كما تطرقت الأطروحة في الفصل الخامس إلى التعرف على تجارب مشابهة من الدراسة وهما: مدينة "ليون" في فرنسا، ومدينة "المصدر" في الإمارات، كحالات دراسية عالمية كحالات دراسية في تطبيق المعايير الإنسانية، والتطوير مركز المدينة والاهتمام بالبعد الإنساني فيها، وفي الفصل السادس تحليل نتائج الاستبيان بعد تحديد أهم المشاكل والمعضلات التي تواجه مركز مدينة الخليل، من خلال أسئلة وفرضيات تم دراستها بعد استطلاع رأي عينة من المجتمع وتجار ومواطنين في منطقة مركز مدينة الخليل، والوصول إلى الفرضية الرئيسية وهي: عدم وجود تطبيق للمعايير الإنسانية في مركز مدينة الخليل، كما ناقش هذا الفصل العديد من المقابلات الشخصية وتم التوصل إلى توصيات عديدة وبالتالي تحقيق الهدف الثالث للأطروحة، أما في الفصل السابع فقد تم وضع اقتراحات وحلول للمشاكل التي يعاني منها المركز، ووضع الخطط والاستراتيجيات الخاصة بالتطوير المستقبلي للمنطقة بشكل خاص وللمدينة ككل بشكل عام، وقد تم تحقيق هذا الهدف في الفصل.

7-1: النتائج:

إن عملية تطوير مركز المدينة تحتاج لتضافر جهود عدد كبير من الجهات وكذلك المواطنين بشكل عام، ولعل كثرة الجهات المؤثرة في عملية التطوير قد تخفف من الأعباء الملقاة، ولكنها يجب أن تكون نابعة من شعور كل طرف بالمسئولية وبالرغبة في التطور للأفضل. والجهات المسئولة عن عملية تطبيق المعايير الإنسانية في تطوير مركز المدينة هي: بلدية الخليل، وزارة التخطيط، محافظة الخليل، وزارة الحكم المحلي، الغرفة التجارية، شرطة المرور، التجار وأصحاب الأعمال بمركز المدينة، المواطنون والزوار، المستثمرون ورجال الأعمال، سلطة الطاقة، وكالة الغوث وسلطة البيئة. هذا بالإضافة إلى أطراف أخرى تحمل مسؤولية غير مباشرة من الأكاديميين ووزارة التربية والتعليم ورجال القانون والمشرعين.

ومن أهم نتائج الدراسة:

- التعرف على مشاكل مركز المدينة والتي تتمثل بشكل أساسي في:
 - إن تقييمات المواطنين في مدينة الخليل للتسوق في منطقة الوسط التجاري ضعيفة، حيث اتضح عدم شعور المواطنين بالارتياح أثناء التسوق في منطقة الوسط التجاري.
 - إن طبيعة الأسواق التجارية الحالية لا تلبى احتياجات المواطنين، كما أن المنطقة بحاجة إلى مكان للاستراحة عند الفراغ من عملية التسوق.
 - إن المشاكل والصعوبات التي تعاني منها منطقة الوسط التجاري حسب آراء المواطنين في مدينة الخليل والمتعلقة بالبعد الإنساني تتمثل في:
 1. صعوبة التوجه إلى وسط المدينة بسبب كثافة حركة السير و ضيق الشوارع والأرصفة و وعدم تنظيم المواصلات والازدحام من المارة.
 2. كما اتضح بأن المواطنين يواجهون صعوبات في إيجاد مواقف للسيارات، ويواجهون صعوبات أثناء المشي والتسوق داخل منطقة الوسط التجاري.
 3. كما تبين بأن منطقة الوسط التجاري تعاني من ضغط شديد نتيجة لازدحام حركة المواصلات.

4. وأن المباني والفراغات الموجودة حالياً في منطقة الوسط التجاري لا تعكس الوجه الحضاري لمدينة الخليل.
5. إن منطقة الوسط التجاري تفتقر إلى المباني الخدماتية، كما يوجد العديد من المساحات في مركز المدينة لكن الاستعمال لا يخدم الناحية الإنسانية.
6. و أن هناك مساحات كبيرة ضائعة ولا بد من استغلالها من قبل البلدية أو المؤسسات المعنية لخدمة المواطنين.
7. كما اتضح عدم بإمكانية اتصال مركز المدينة القديم "منطقة عين العسكر" مع مركز المدينة الجديد من دوار المنارة إلى منطقة ابن رشد، بسبب صعوبة فتح الشوارع، والتعدي على بعض الممتلكات الخاصة وظروف الاحتلال وعدم قدرة المجلس البلدي الحالي أو البلدية على التنظيم والتحكم بالمنطقة.

2-7: الحلول المقترحة:

بعد دراسة الوضع الحالي والتعرف على المشكلات التي يعاني منها مركز مدينة الخليل، فهناك العديد من الاقتراحات ووضع الخطط والاستراتيجيات الخاصة بالتطوير المستقبلي للمنطقة بشكل خاص وللمدينة ككل بشكل عام، وتطوير نظام مواصلات الخاص للمدينة بشكل كامل حتى يعود بالخدمة للمدينة ومركزها وخدمة الناحية الإنسانية، كما أن هناك مقترحات لمباني خدماتية يفتقر لها المركز، وساحات عامة وأماكن خضراء لخدمة المكان واستمتاع زوار بالمركز وعملية التسوق.

1-2-7: نظام المواصلات للمدينة ككل:

بعد دراسة شوارع مدينة الخليل الرئيسية فهناك شارعان شريانيان يربطان أجزاء المدينة معاً وهما:

1. شارع عين سارة

2. شارع السلام

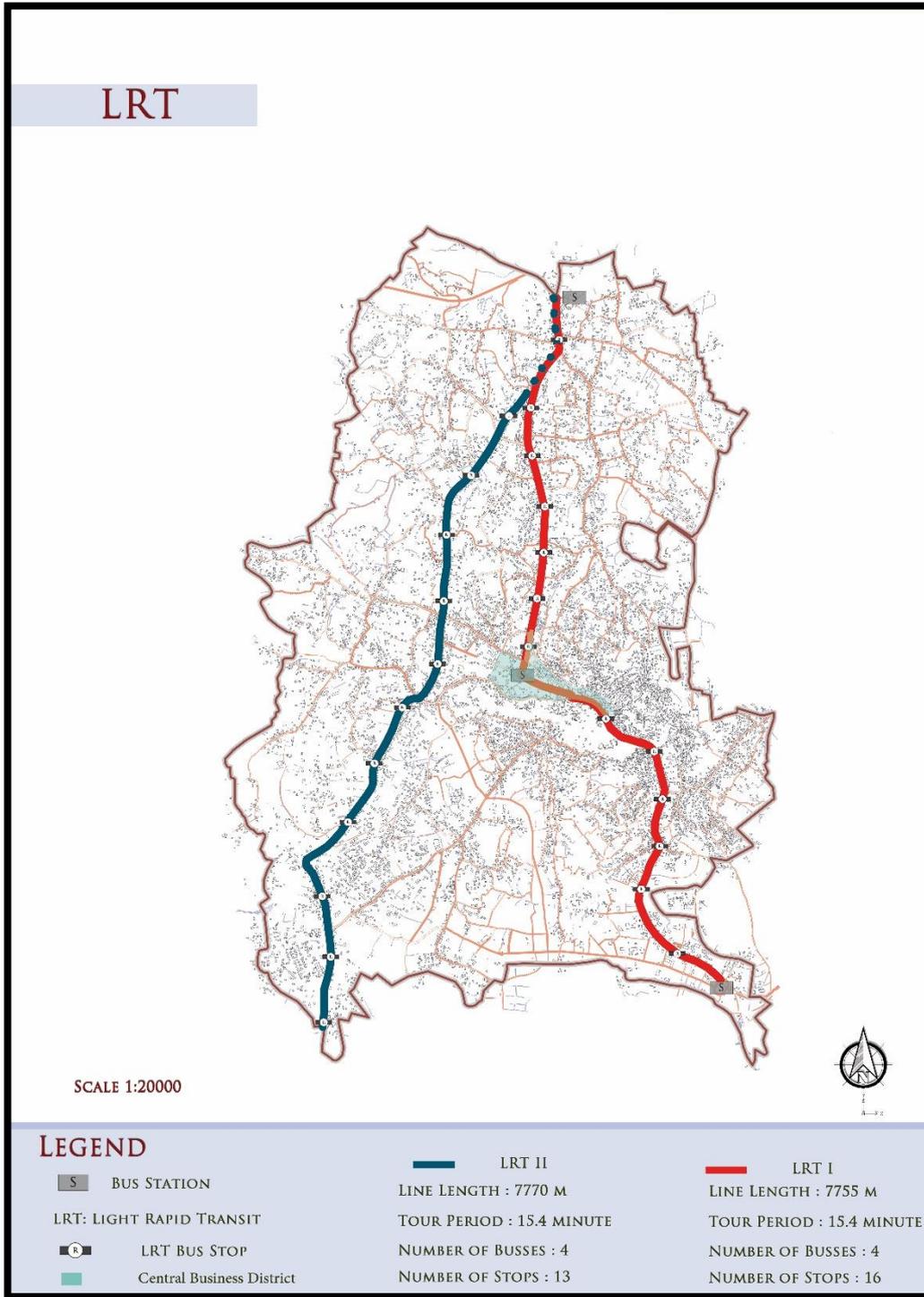
وبعد دراسة خرائط المدينة ومشكلاتها ونظام المواصلات وخاصة لمنطقة مركز المدينة واعتماداً على نظريات التخطيط، وأهم المعايير والمقاييس العالمية تم اقتراح النظامين للمواصلات العامة وهي:

أولاً: نظام المترو السريع "light rapid transit"، للربط بين مداخل المدينة ومركزها، كما يعد نظام المرور العابر في النقل الجماعي العام.

ثانياً: نظام الحافلات "Bus rapid transit"، لربط وخدمة الأحياء السكنية المختلفة .
وبالاطلاع ودراسة الخرائط تم اقتراح خطين مختلفين للمترو السريع في مدينة الخليل وهما كما في الشكل (1-7) كالآتي:ـ

1. المترو الأول: ينطلق المترو "light rapid transit" واختصار "LRT 1" من مدخل المدينة الشمالي " منطقة رأس الجورة" مروراً بشارع " عين سارة " و مروراً بمنطقة مركز المدينة التي تعتبر المحطة الثانية للتوقف، ووصولاً إلى المحطة الثالثة والأخيرة "البلدة القديمة في مدينة الخليل وهي المدخل الرابع للمدينة، كما أن هناك " 13 " محطة فرعية لكن سيكون الوقف عندها في حال أن تم طلب ذلك من الركاب وساعات الذروة . كما يبلغ طول مسار المترو السريع الاول "7755م"، ويستغرق للوصول من بداية انطلاقه من مدخل المدينة الأول إلى المدخل الثاني 15.4 دقيقة. وهناك ثلاث محطات رئيسة للتوقف بالإضافة إلى 13 محطة أخرى في أوقات معية كما تم توضيحه من قبل، فيصبح المجموع 16 محطة توقف.

2. المترو الثاني: ينطلق مترو " LRT 2 " من منطقة مدخل المدينة " رأس الجورة " مروراً بمنطقة " الإلكتروود" ومروراً بمنطقة " مفرق جامعة الخليل"، ويمر بالشارع الشرياني الثاني "شارع السلام" إلى مفترق الطرق الذي يؤدي إلى مركز المدينة " مربعة سبتة " ثم يستمر بطريقه إلى " منطقة الحاووز الاول " ثم إلى الحاووز الثاني إلى منطقة دورا وهي المدخل الخامس للمدينة، ويبلغ طول مسار المترو السريع الثاني "7775م"، كما أن هناك 13 محطة توقف.



شكل (7-1): يوضح مسارين للمترو السريع في مدينة الخليل الأول "LRT 1" من منطقة رأس الجورة إلى منطقة

دورا، والثاني "LRT 2" من رأس الجورة إلى بلدة دورا

المصدر: (الباحث)

ثانياً: نظام الحافلات السريعة "Bus Rapid Transit": تم اقتراح هذا النظام للربط ما بين الضواحي والأحياء السكنية الموجودة في مدينة الخليل اعتماداً على: الكثافة السكانية حسب كل منطقة، وعلى كثافة النقل في المنطقة، والخرائط التالية توضح مسار الحافلات في الأحياء والضواحي السكنية وطول كل مسار وفترته الزمنية.

المجموعة الاولى (BRT A) كما في الشكل (2-7):

BRT 1: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة فرش الهوى وبئر المحجر وخلة المعاربة مرورا بميدان الجلدة وميدان سبتة إلى مطقة مركز المدينة.

BRT 2: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة رأس الجورة مع ضاحية الرامة ونمرة وخلة قلقشة مع مركز المدينة.

BRT 3: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة ننقر وضاحية الزيتون وجبل أبو رمان وتلة أبو سينية وميدان الصاحب والبلدة القديمة مع مركز المدينة.

BRT 4: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة ضاحية الزيتون مع منطقة جبل أبو رمان وواد الهرية وميدان الحاووز وجبل الرحمة مع مركز المدينة.

BRT 5: مسار الحافلات السريعة التي تربط المنطقة الصناعية مع جبل سنداس مع وميدان الصاحب وتل رمدية وضاحية إسكان البلدية مع مركز المدينة.

BRT 6: يوضح مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة الصناعية والبلدة القديمة وخلة قلقشة ومنطقة واد الهرية مع منطقة باب الزاوية ومركز المدينة.

المجموعة الثانية (BRT B) كما في الشكل (3-7):

BRT 7: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة رأس الجورة ومنطقة نمرة مع منطقة بئر المحجر وجامعة الخليل.

BRT 8: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة خلة المغاربة مع ميدان الجلدة وميدان سبتة و منطقة المحاور.

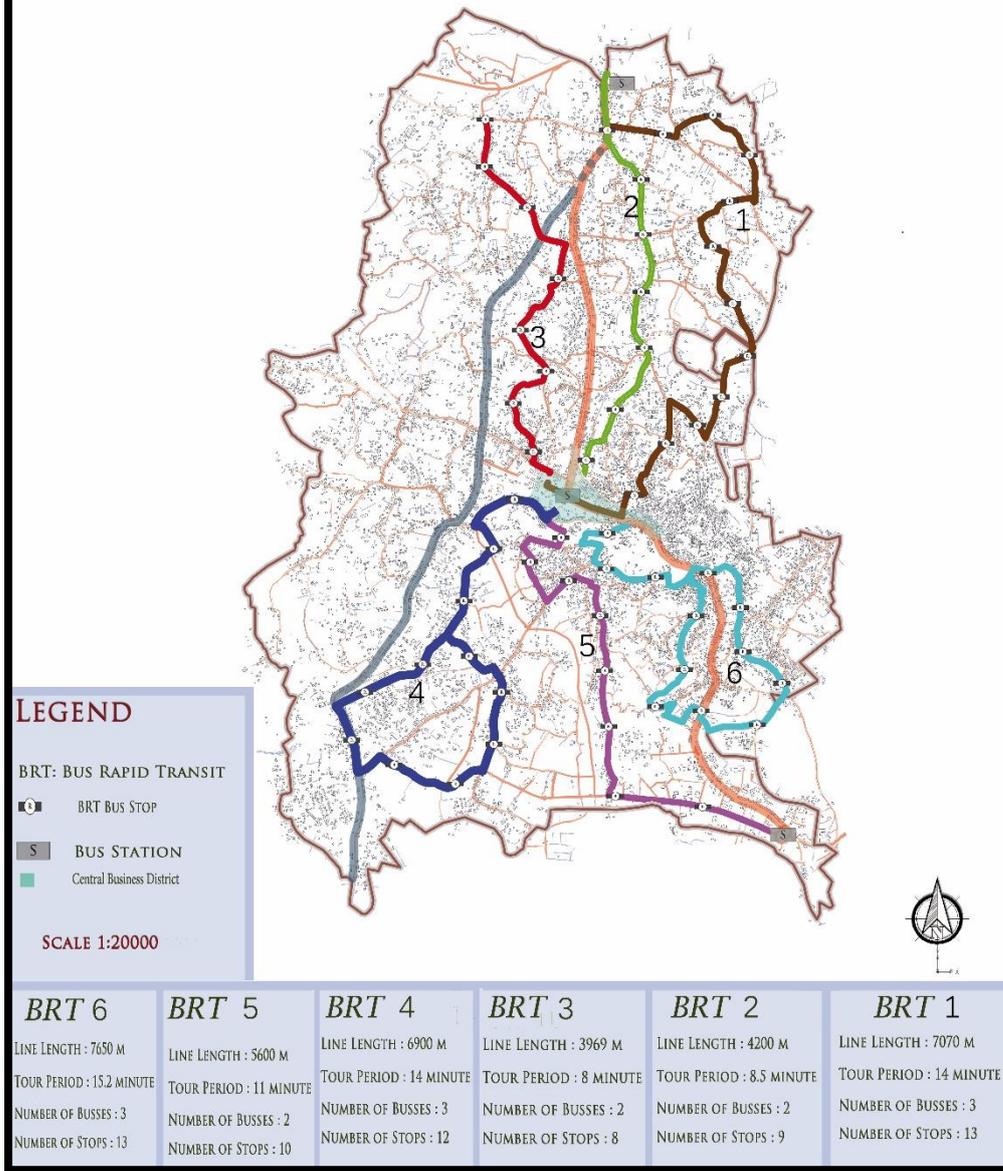
BRT 9: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة فرش الهوى وخلة المعاربة وميدان الجلدة وميدان الجلدة بمركز المدينة.

BRT 10: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة دويربان مع البصة ومع جبل أبو رمان وميدان
الهاووز وجبل الرحمة مع مركز المدينة.

BRT 11: مسار الحافلات السريعة التي تربط المنطقة الصناعية مع جبل سنداس ومع ميدان
الصاحب وتل رمدية وضاحية إسكان البلدية مع مركز المدينة.

BRT 12: مسار الحافلات السريعة التي تربط منطقة البلدة القديمة وجبل جوهر ووادي القاضي
وميدان الصاحب والمنطقة الصناعية وتلة أبو سنينة مع مركز المدينة.

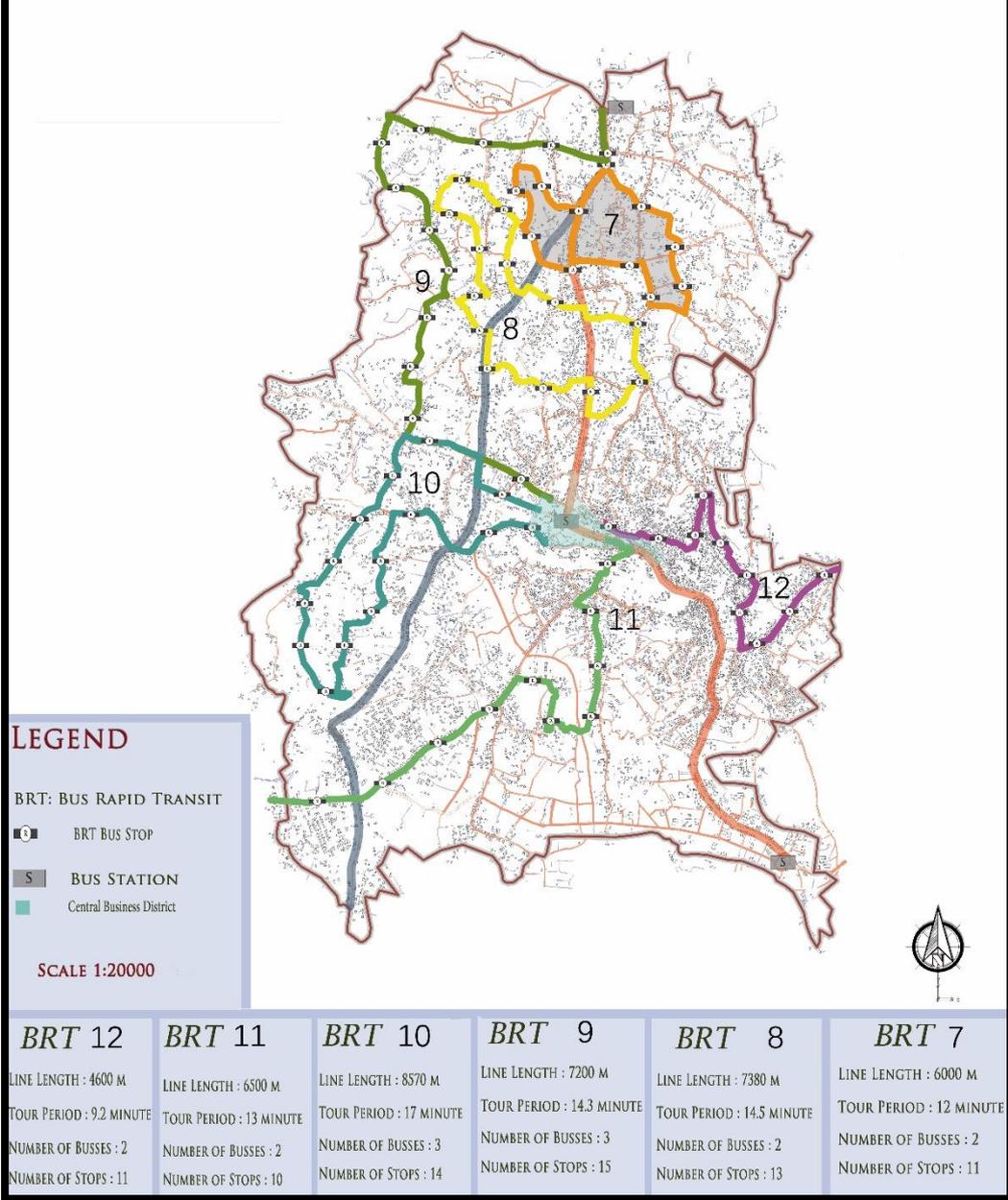
BRT A



شكل (2-7): مسار الحافلات السريعة "المجموعة الأولى" والتي تربط الأحياء المختلفة للمدينة بالمركز التجاري

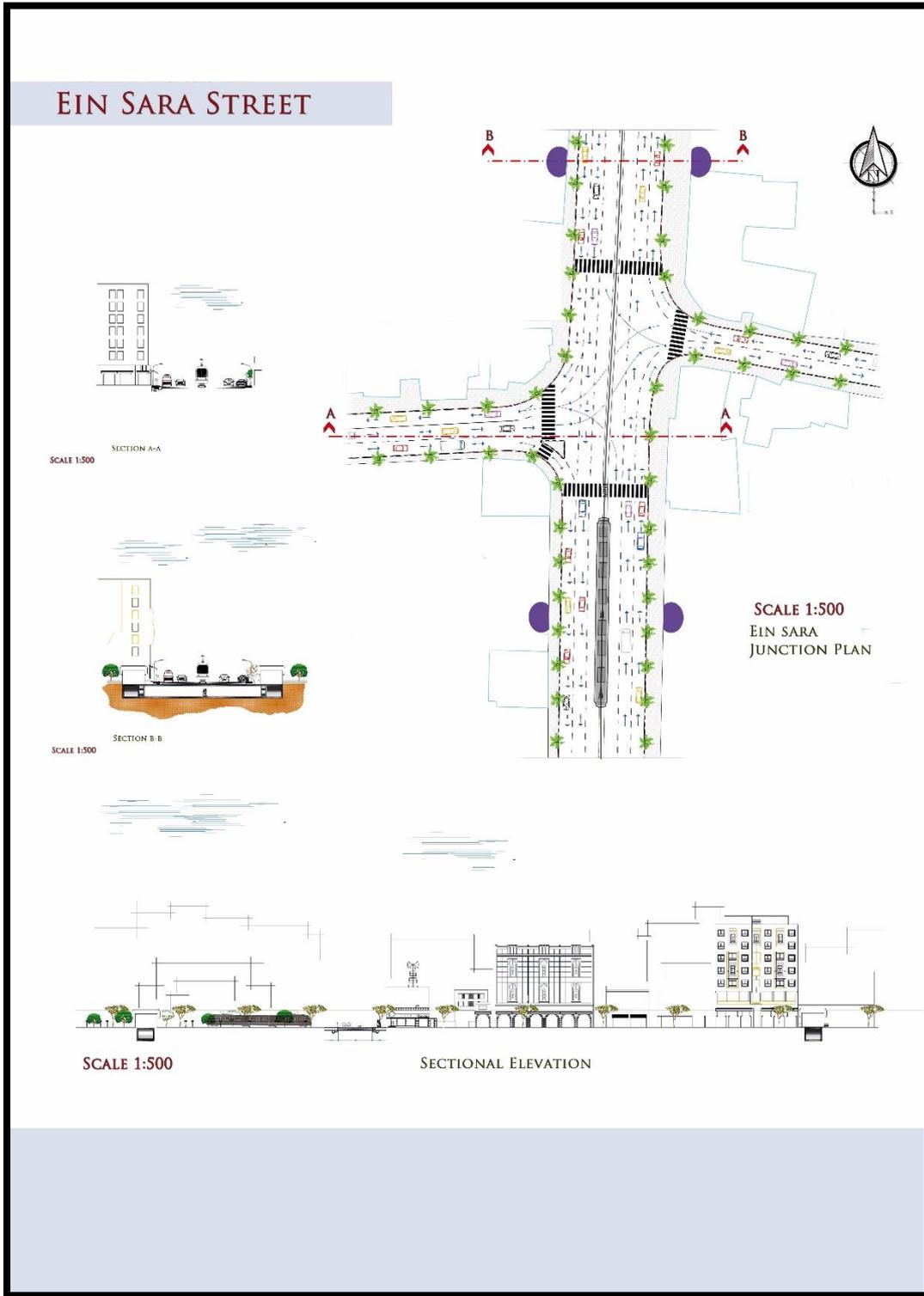
المصدر: (الباحث)

BRT B



شكل (3-7): مسار الحافلات السريعة " المجموعة الثانية "

المصدر : المصدر : (الباحث)

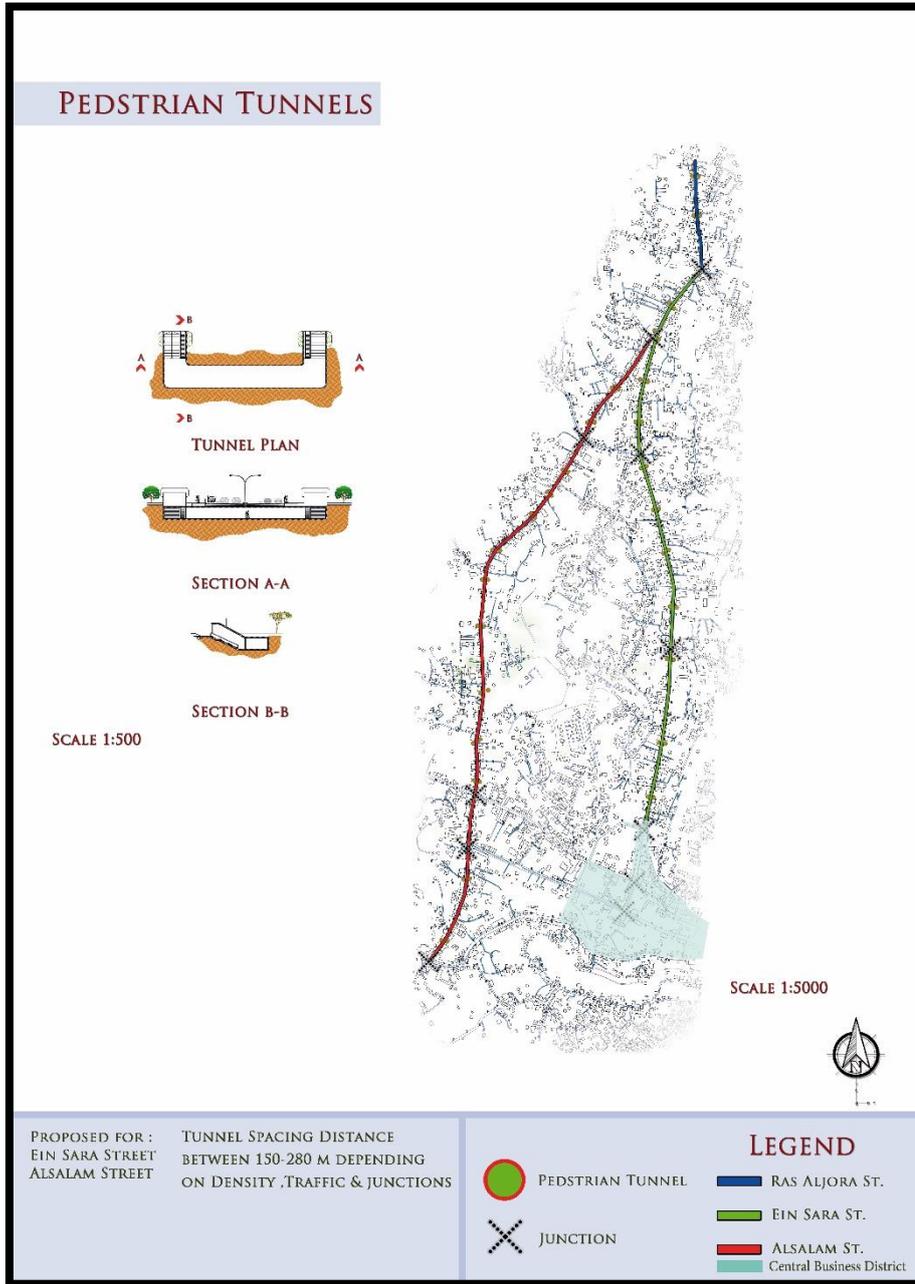


شكل (4-7): الشارع الشرياني الأول للمدينة "شارع عين سارة" والذي يمر فيه المترو السريع "LRT"

المصدر: المصدر: (الباحث)

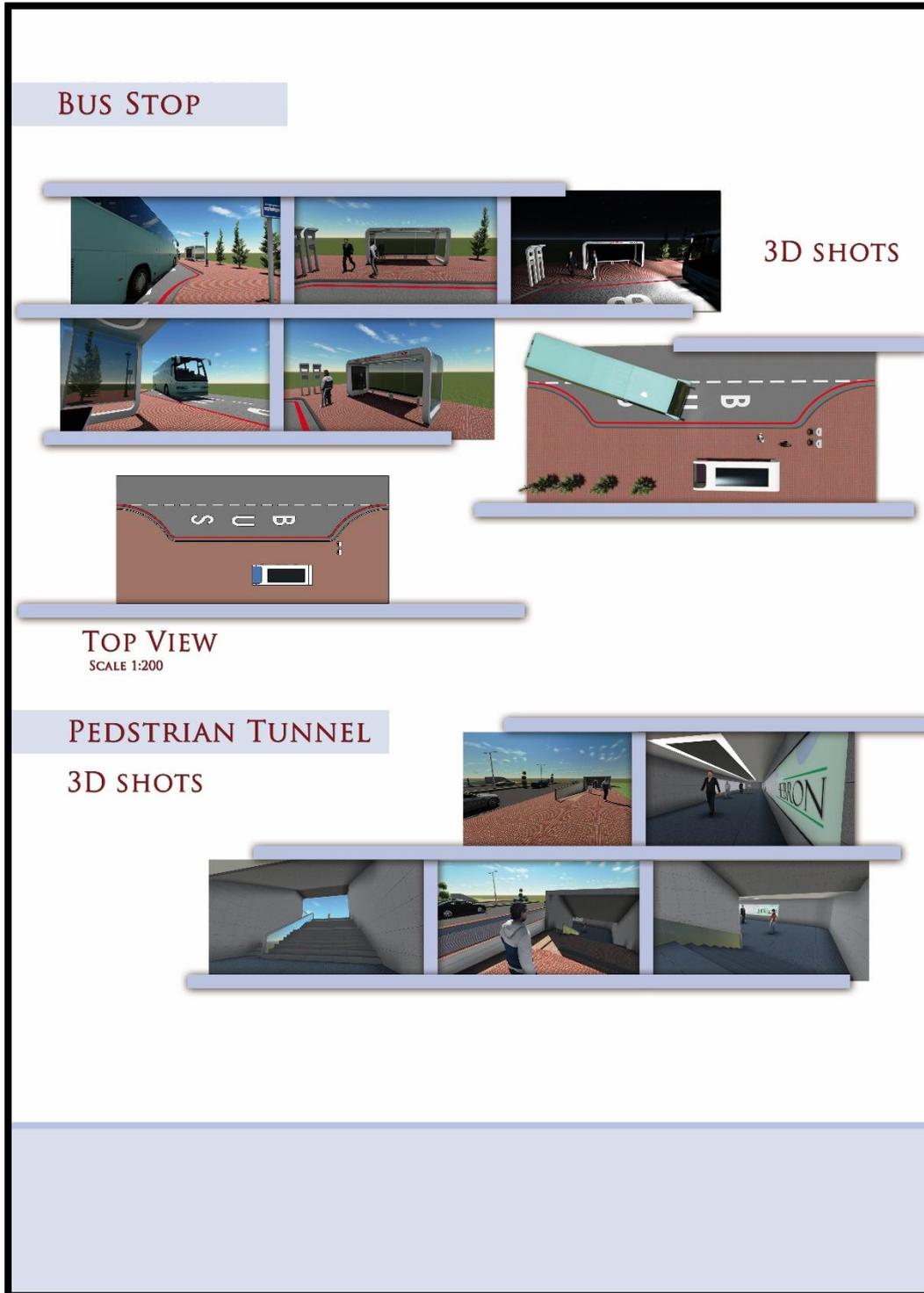
7-2-2: العبور الآمن للمشاة " Tunnels " :

وهي أنفاق للمشاة صممت في الشوارع الرئيسية والشريانية لمدينة الخليل والتي يمر منها المترو، بحيث تحقق العبور الآمن للمارة بكافة الأعمار، بحيث تبلغ أبعاد مسافة بين كل وحدة والأخرى مسافة 150-200 م كحد أقصى، والأشكال التالية توضح ذلك.



شكل (7-5): مخطط يبين " Tunnels " والتي تمر في الشارعين الشريانيين في مدينة الخليل

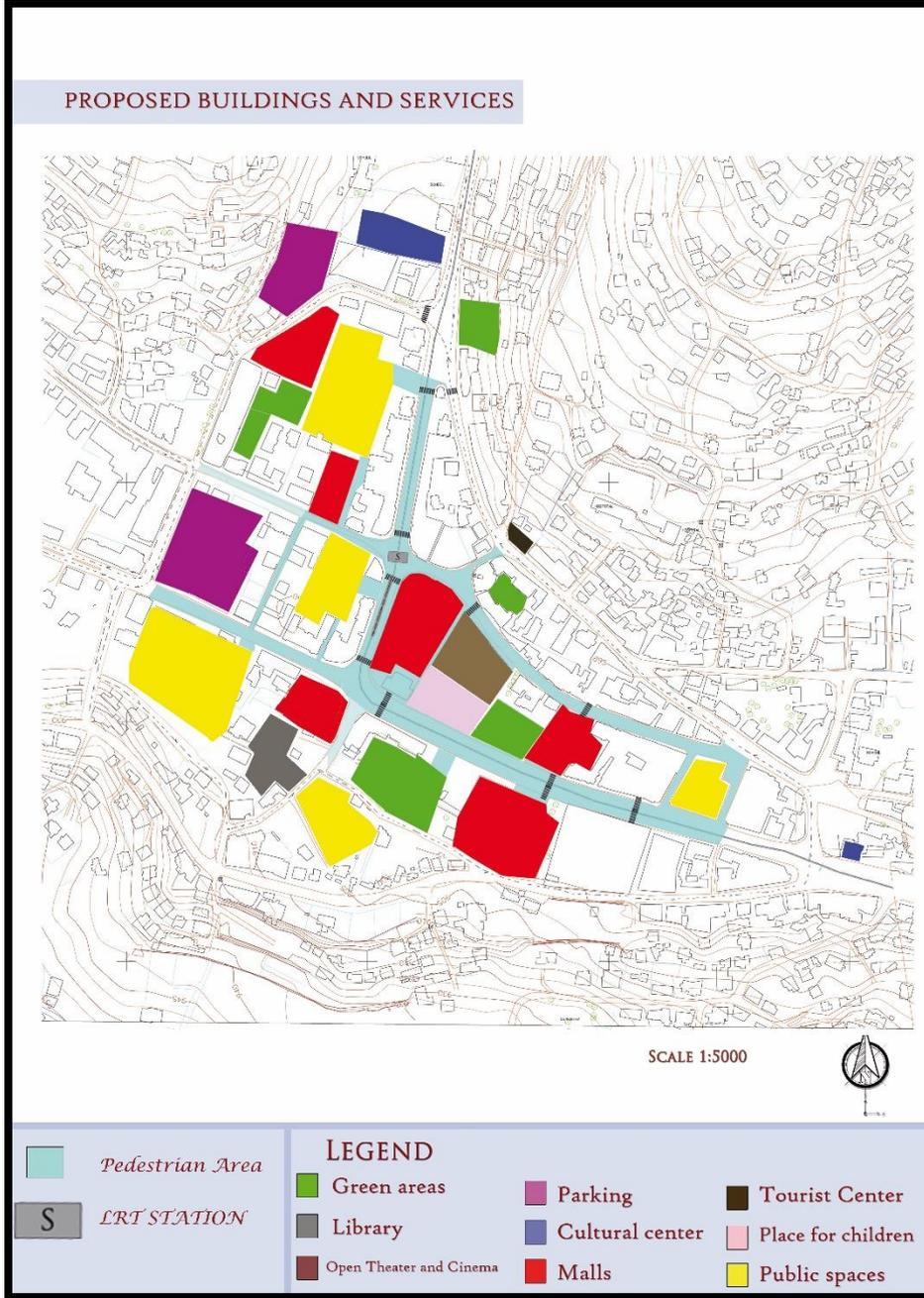
المصدر: (الباحث)



شكل (6-7): مناظير تبين " Tunnels " مناظير ومحطات وقوف وانتظار الحافلات العامة

المصدر: المصدر: (الباحث)

3-2-7: المباني والخدمات المقترحة في منطقة مركز المدينة: تم إضافة مباني وخدمات تعود بالفائدة للزوار والمواطنين في مركز مدينة الخليل، بعد دراسة ما يفتقر اليه مركز المدينة، و الهدف من هذه الخدمات والمباني أن تراعي الناحية الإنسانية كما هو موضح في الأشكال التالية.



شكل (7-7): المباني والخدمات المقترح إضافتها في منطقة مركز المدينة

المصدر: (الباحث)

7-3: عناصر المركز التجاري المقترح:

1. الساحات العامة: وهي باللون الأصفر: تم إضافة ساحات عامة، حيث تحوي بداخلها على مناطق للجلوس والتنزه بعد الانتهاء من عملية التسوق في المركز التجاري، كما تحتوي بداخلها على عناصر مائية لتلطيف الجو في فصل الصيف، ومناطق للعب الأطفال والتي تعتبر من أهم المناطق التي يفترق لها المركز التجاري لمدينة الخليل، وتم اقتراح بأن تكون تلك الساحات على اتصال معاً بواسطة الشوارع خاصة للمشاة.

2. شوارع خاصة للمشاة : وهي تظهر بالخارطة باللون "التركواز" بحيث تكون تلك الشوارع مبلطة، والهدف منها:

- إبعاد السيارات الخاصة والعامة عدا "المترو السريع"، من الدخول إلى مركز المدينة، لتوفير الراحة النفسية لزوار ومستعملين الفراغ، وبالتالي إبعاد الضوضاء وعوادم السيارات التي تسببها تلك المركبات التي تزعج المواطنين وتلوث البيئة.
- الربط بين الفراغات الحضرية والمباني الجديدة، التي تم اقتراحها في مركز المدينة لخدمة الزوار والمواطنين والسياح والتسهيل عليهم أثناء التسوق وتوفير أجواء مريحة وممتعة خلال زيارتهم لمركز المدينة.

كما تحوي هذه الشوارع بدخلها على شارع خدمة لتزويد البضائع في وقت الصباح الباكر للمولات والمحلات التجارية، ومساءً للتخلص من النفايات، ويخترق تلك الشوارع المترو السريع " LRT 1" بحيث تعتبر محطة الثانية وسط المركز.

3. كراج للسيارات: وهو باللون "البنفسجي"، حيث تم اقتراح مناطق خاصة للكراج في بداية المركز التجاري لمدينة الخليل حيث يسهل على المواطنين والزوار والسياح على الدخول والخرج من المركز بوقت قياسي وقصير والابتعاد عن أزمة المواصلات.

4. المناطق الخضراء : وهي باللون "الأخضر"، حيث تم اقتراح مناطق خضراء في المركز التجاري داخل مدينة الخليل بحيث يكون بجانب المباني المقترحة والقديمة، للحفاظ على البيئة وتوفير الأكسجين والتخلص من ثاني أكسيد الكربون من خلال الأشجار الموجودة، ولتوفير مناظر خلابة

- داخل مركز المدينة وتحسين الصورة البصرية للمدينة والبعد عن الملل الموجود في المباني التجارية في منطقة المركز، ما يؤثر على نفسية مستعمل الفراغ الحضري داخل المركز للأفضل.
5. مسرح مفتوح ومبنى للسينما : " وهم باللون البني "، فالمسرح يعمل على لتوفير العروض التراثية و الموسيقية، والمناسبات الشعبية والتي تعد من أهم المكونات العمرانية المفتوحة داخل المركز، والسينما لعرض الأفلام التاريخية وتعريف الزوار على مدينة الخليل وأهم معالمها.
6. مكتبة عامة للقراءة : " وهي باللون الرمادي"، حيث تم اقتراح مكتبة داخل المركز لزيادة الوعي بين أفراد المجتمع، بحيث توفر داخلها مركز حاسوب ومكان مريح للقراءة والدراسة خاصة لطلبة الجامعة.
7. مركز ثقافي : " وهو باللون الأزرق "، حيث يعد المركز الثقافي عنصراً مهماً في مدينة الخليل، والتي من خلالها يتعرف الزائر للمدينة على أهمية الصناعات اليدوية والتطريز والعديد من المنتجات الشعبية التي يتم صناعتها وإنتاجها في مدينة الخليل.
8. مكان لعب للأطفال : وهو باللون " الزهري"، بحيث يمكن وضع الأطفال للعب في تلك الأماكن، في حين الانتهاء من عملية التسوق ويكون المكان يراعي السلامة العامة.
9. مركز سياحي : وهو باللون " البني الداكن"، لتعريف السياح بالمدينة وتاريخها، ويوفر هذا المركز خدمة الدليل السياحي، والمترجمين للسياح من كافة أنحاء العالم، وجولات سياحية داخل المدينة.
10. أسواق تجارية "مولات" : وهي باللون " الأحمر "، حيث تم اقتراح العديد من الأسواق التجارية واستغلال الأرض الموجودة، وذلك بعد دراسة المكان والمركز، بحيث توفر هذه الأسواق التجارية كل ما يحتاج له المواطن من المنتجات والاحتياجات اليومية .
- ولا بد من تطبيق المعايير الإنسانية في مركز المدينة ويكون ذلك بالاتي :**
- 1- المقياس الانساني : يجب مراعاة الصورة البصرية وارتفاع المباني بحيث تتناسب مع كل منطقة، وذلك بالاستعانة مع دور البلدية ونقابة المهندسين .
- 2- وحدة المواد المستعملة : ويشمل كل المواد من حجر مستعمل في الواجهات الخارجية وألواح الألمنيوم للمحال التجارية وألوان الأبواب للمحال أيضاً، واليافطات الموجودة في المراكز التجارية .

- 3- توفير مناطق للراحة والاسترخاء : مثل المساحات الخضراء التي أشرت اليها في العناصر المقترحة في مركز المدينة والتي تعود على المستعملين بالراحة النفسية.
- 4- مراعاة البعد الاجتماعي : وذلك بتوفير ساحات عامة واماكن للجلوس بعد الانتهاء من علمية التسوق، للزوار والسكان وتحسين العلاقات الاجتماعية بينهم.
- 5- الحرص على توفير الخدمات والمرافق الصحية ونظافتها .

4-7: التوصيات:

1-4-7: توصيات للبلدية والمؤسسات الحكومية وأصحاب القرار السياسي:

1. ضرورة الاهتمام بالموضوع "البعد الانساني" وتطبيق المعايير التي تخدم مستعملين والمواطنين والسياح والزوار للمدينة.
2. عمل مخطط هيكل جديد للمدينة، وأخذ الموضوع بجدية.
3. إعادة تقسيم أحياء المدينة بما يدعم إعادة تطوير المركز بما يدعم الناحية الإنسانية، وبما يتفق مع هذه الخطة، والنظر إلى المقترح لإضافة محطة المترو السريع في المدينة، ونظام الحافلات العامة التي تربط أحياء المدينة المختلفة معاً وبمركز المدينة.
4. ضرورة زيادة الاهتمام بمركز المدينة وعمل خطة تنفيذية لتطويره تستند على استراتيجيات واضحة، وإضافة المباني و الخدمات المقترحة والاستفادة من هذه الدراسة في عملية التطوير.
5. ضرورة أن يكون هناك قرار سياسي للربط بين المركز المدينة القديم والجديد .
6. عدم إهمال المباني التراثية في مركز المدينة، ولا بد من الاهتمام بها وترميمها، وفرض عقوبات لمن يتعدى عليها.
7. التركيز على التراث العام للمدينة وتحسين الصورة البصرية لها، من خلال الطابع المعماري للمدينة، ومتابعة ذلك من قبل المهندسين ونقابة المهندسين.
8. أهمية وجود مواقف للمركبات الداخل لمركز المدينة والساحات العامة والمناطق الخضراء .
9. يجب توفير الخدمات العامة من قبل البلدية وخاصة الخدمات الصحية والحمامات العامة.

7-4-2: توصيات للمستثمرين والقطاع الخاص:

1. تشجيع الاستثمار المشترك بين المستثمرين وأصحاب العقارات والبلدية في مركز المدينة. وخصوصاً في المشاريع المتعلقة بمواقف السيارات والمراكز التجارية الضخمة والمباني الإدارية والساحات والمناطق الخضراء .
2. مساهمة المؤسسات الخاصة والجمعيات والأفراد في أعمال تطوعية بمركز المدينة.
3. ضرورة تعاون بين المواطنين والمستثمرين والقطاع الخاص مع البلدية والمؤسسات الحكومية لفتح الشوارع وإيجاد أماكن للساحات والجلوس والحدائق في مركز المدينة، وتعويض المواطنين في حال قررت البلدية في فتح شوارع وتوفير الساحات التي تعود بالنفع عليهم وعلى كافة المدينة

7-4-3: توصيات خاصة بعملية التمويل:

1. عمل تقدير مالي لتكلفة مشروع تطبيق المعايير الإنسانية في تطوير مركز المدينة بمساعدة مختصين في هذا المجال.
2. توفير الحوافز المالية من القروض الميسرة أو إنشاء صندوق لمساعدة السكان في القيام بأعمال التأهيل بدل انتظار المعونات الخارجية.
3. تنوع في مصادر التمويل، من تمويل ذاتي إلى تمويل دولي أو حكومي أو من خلال المؤسسات والجهات غير الحكومية مع التأكيد على تفعيل دور التمويل والاستثمار بهدف تحقيق التنمية المستدامة للمركز .

7-4-4: توصيات خاصة بالقوانين والتشريعات:

1. تطوير التشريعات بإفراد فصل خاص بالتطوير الحضري في قانون تنظيم المدن والقرى أو وضع قانون خاص للتطوير الحضري .
2. وضع قوانين وأنظمة تختص بتطوير المظهر الجمالي والبصري لوسط المدينة، مع مراعاة الناحية الإنسانية .
3. إعادة النظر في قوانين المحاور التجارية.

4. التشديد على تطبيق القوانين وخصوصا قوانين المرور والبناء .
5. فرض عقوبات على التعديات على الشوارع والأرصفة من قبل المحلات التجارية، ومراعاة النظافة في منطقة المركز .
6. عمل مشروع تنظيمي للمنطقة المقترحة واعتماد الاستخدامات الجديدة في المنطقة حسب المقترح السابق.

7-4-5: توصيات خاصة بالدراسات المستقبلية:

يمكن أن تساعد هذه الدراسة الجهات المعنية على حل الكثير من المشاكل التي يعاني منها مركز المدينة، وإهماله لنواحي الإنسانية، وقد تكون البداية في تطوير المدينة ككل، لذا يجب أن تتبع هذه الدراسة دراسات قادمة تركز على شتى الجوانب بمدينة الخليل، نظرا لقلة الدراسات التي تختص في البعد الانساني.

المصادر والمراجع

المراجع العربية:

1. ابراهيم، محمد محمود. أسس التصميم الحضري للشوارع التجارية بالمدينة المصرية. رسالة ماجستير. جامعة المنيا- مصر، 1998.
2. أبو صبيح، روان. إعادة إحياء سوق الوكالة. مشروع تخرج. جامعة بوليتكنك فلسطين- الخليل، فلسطين، 2011.
3. أبو ميزر، يوسف. شفاء العليل في أخبار بلد الخليل. غير منشور. ط 1. الخليل، فلسطين، 2017.
4. برية، نصر إبراهيم. خصائص السكان والمسكن في مدينة طولكرم. رسالة ماجستير غير منشورة. نابلس، فلسطين، 2003.
5. بقاعين، غالب. *جذور ومقومات وشخصية المدينة العربية*. المؤتمر الأول لمنظمة المدن العربية. بيروت، لبنان، 1986.
6. البقري، عبد اللطيف. الموسوعة الهندسية المعمارية. مكتبة انجلوا المصرية. المجلد الأول. القاهرة، مصر، 2006.
7. بلدية الخليل- دائرة الهندسة والتخطيط. الخليل، فلسطين، 2016.
8. الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، التجمعات السكانية في محافظة الخليل حسب نوع التجمع وتقديرات أعداد السكان. فلسطين، 2007-2016.
9. جورج، سابا. *وجوه المدينة*. ملحق مجلة *الموظف الكويتي*. المطبعة العصرية. العدد 17. الكويت، 1962 (أ).
10. جورج، سابا. *العلم وتنظيم المدن العربية*. بلدية الكويت. الكويت، 1977 (ب).
11. حجة، شوكت. *الخليل عبر العصور*. فلسطين، 2003.
12. حسن، عاطف حمزة. *تخطيط المدن أسلوب ومراحل*. مطابع قصر الوطنية. ط 1. قطر، الدوحة، 1992.

13. حسن، محمود يسري. أسس ومعايير التنسيق الحضاري للمناطق المفتوحة والمساحات الخضراء. المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية العمرانية. القاهرة، مصر، 2008.
14. حيدر، فاروق عباس. تخطيط المدن والقرى. مركز الدلتا للطباعة. ط 1. الاسكندرية، مصر، 1994.
15. الدليمي، خلف. التخطيط الحضري أسس ومفاهيم. الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع. ط 1. عمان، الأردن، 2002.
16. دويكات، فراس نظمي. الفراغات العامة الحضرية في مدينة نابلس وتطويرها عمرانياً وبصرياً. رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة النجاح الوطنية- نابلس، فلسطين، 2009.
17. الدويك، غسان، الترتوري، يوسف، أبو سرية، عبد الحافظ، وآخرون. الخليل القديمة سحر مدينة وعمارة تاريخية. لجنة إعمار الخليل. الخليل، فلسطين، 2008.
18. الدويك، غسان، جامعة بوليتكنك فلسطين - الخليل، فلسطين، 2017.
19. زلوم، عزمي، شرعب، محمد، رجوب، سجود، وسويطي، هناء. الصفات العمرانية والمعمارية للبلدة القديمة في الخليل. مشروع تخرج. جامعة بوليتكنك فلسطين - الخليل، فلسطين، 2014.
20. الزوكة، محمد خميس. مقدمة في التخطيط الاقليمي. دار الجامعات المصرية. الاسكندرية، مصر، 1980.
21. السرطاوي، محمد عبد الهادي. أثر التغير السكاني على التخطيط العمراني في مدينة سلفيت. رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة النجاح الوطنية- نابلس، فلسطين، 1998.
22. عترسي، نايف. قواعد تخطيط المدن. دار الرتب الجامعية. بيروت، لبنان، 1977.
23. عزام، ادريس، أبو حوسة، موسى، ورباعة، أحمد. المجتمع الريفي والحضري. منشورات القدس المفتوحة. ط 1. فلسطين، 1997.
24. غنيم، عثمان محمد. تخطيط استخدام الأرض الريفي والحضري. دار الصفاء للنشر. ط 1. عمان، 2001.

25. فرحات، باهر اسماعيل. العلاقة التبادلية بين السلوك الانساني والبيئة المادية في الفراغات العمرانية. رسالة ماجستير غير منشورة في التخطيط والتصميم العمراني. جامعة مصر الدولية- القاهرة، مصر، 2001.
26. فواز، مصطفى. مبادئ تنظيم المدينة. معهد الانماء العربي. بيروت، لبنان، 1980.
27. القباني، هبة فاروق. المدينة (التعريف والمفهوم والخصائص) دراسة التجمعات الحضرية في سورية. جامعة دمشق (كلية الهندسة- قسم التخطيط العمراني والبيئة)- دمشق، سوريا، 2007.
28. القواسمة، آلاء. المسار السياحي في مدينة الخليل. مشروع تخرج. جامعة بوليتكنك فلسطين- الخليل، فلسطين، 2013.
29. القواسمة، خالد فهد. الدليل الإنشائي لأعمال ترميم المباني التاريخية. لجنة الإعمار. فلسطين، 2016.
30. المؤتمر الدولي لتنمية مراكز المدن التاريخية والنهوض بواقعها الاقتصادي. رابطة الجامعيين. جامعة بوليتكنك فلسطين- الخليل، فلسطين، 2011.
31. محمد سعد، عبد الحميد. دراسات في علم الاجتماع الثقافي. نهضة الشرق. القاهرة، مصر، 1980.
32. مرقة، حلمي. ترميم وتأهيل البلدة القديمة في الخليل. لجنة إعمار الخليل. الخليل، فلسطين، 2005.
33. مصطفى، أسامة. تشكيل الفراغات والمساحات العامة في البلدة القديمة في مدينة نابلس. رسالة ماجستير غير منشورة في التخطيط الحضري والإقليمي. جامعة النجاح الوطنية- نابلس، فلسطين، 2010.
34. معهد الأبحاث التطبيقية (أريج). دراسة التجمعات السكنية والاحتياجات التطويرية في محافظة الخليل. القدس، فلسطين، 2009 (أ).
35. معهد الأبحاث التطبيقية (أريج)، القدس، فلسطين، 2012 (ب).

36. النقاش، غازي عبد الرازق. اقتصاديات الموقع والاستراتيجيات العالمية للتحضر والتنمية. مكتب وائل للطباعة. الأردن، 1996.
37. الهيئة العامة للسياحة والآثار. مراكز المدن التاريخية في المملكة السعودية. الرياض، السعودية، 2010.
38. والي، عبد الهادي محمد. التخطيط الحضري تحليل نظري وملاحظات واقعية. دار المعرفة الجامعية. الاسكندرية، مصر، 1983.
39. صلاح الدين، عوف أحمد محمد . مقدمة في التصميم العمراني. مصر، 2002م.

المراجع الأجنبية:

1. Barker, R. *Ecological Psychology: concepts and methods for studying the environment of human behavior- Stanford, CA University press, United States* , (1968).
2. Canter, D. **The Psychology of Place**, New York, (1977).
3. Carol, H. *The Hierarchy of Central Functions within the city, Annals of the Association of American Geographers* 50. 419-438,(U.S.A), (1960).
4. Chapin, S. **Land Use Determinants**, University of Illinois, Chicago, (1969).
5. Chomer, C , Le Mer, C. **Carte archéologique de la Gaule**, Lyon France, (2007).
6. Elsheshtawy, Y. **Planning Middle Eastern Cities**, London,(2009).
7. John, R. **Urban Geography**, Rout ledge- London, (1980).
8. Latreille, A. **Histoire de Lyon et du Lyonnais**, Private, LYON, France,(2008).

9. Lawrence, L. *Local power in Roman Gaul*, Blaise -Pascal University Press, Clermont-Ferrand, France,(2009).
- 10.Louis, G. **The New Downtown**, Canada, (1976).
- 11.LYNCH, K. **The Good City**, Cambridge, England, (1989).
- 12.LYNCH, K. **The Image of the City**, Library of Congress, twentieth printimes , USA, (1960).
- 13.Pelletier, A, Jacques, R. *Françoise and Pierre Bayard Cayez, History of Lyon: the origins to today*, Lyon Publishing Art and History, Lyon, France,(2007).
- 14.Raymonde, E. *The Central Business District*, Chicago-New York, (1972).
- 15.Reekie, R. **Design in the Built Environment**, (1972).
- 16.Wicker, A. *An introduction to ecological psychology*, California-USA, (1979).
- 17.*Office of Trade and Economic Development “OTED”*. **Organizing a Successful Downtown Revitalization Program Using the Main Street Approach**. Washington State, (2003).
- 18.Wilke, D. **The Roman aqueduct of Yzeron**, Lyon, France,(1991).
- 19.Stokoles, D. Shumaker, S. **People in places-a transactional view of settings in J.H harey (Ed), cognition, social behavior, and The Environment Hillsdale- New Jersey**, United States, (1981).

المراجع الإلكترونية:

1. www.batuta.com ، اطلع عليه بتاريخ 2017\03\06.
2. www.ar-traveler.com ، اطلع عليه بتاريخ 2017\04\025.
3. www.hebron.ps ، اطلع عليه بتاريخ 2017\05\01.
4. <http://www.hebronrc.ps> ، اطلع عليه بتاريخ 2017\06\26.
5. [/http://www.hebron-city.ps](http://www.hebron-city.ps) ، اطلع عليه بتاريخ 2017\02\01.
6. <http://site.iugaza.edu.ps> ، اطلع عليه بتاريخ 2017\03\12.
7. www.ar-traveler.com ، اطلع عليه بتاريخ 2017\01\22.
8. WWW.GOOGLE.MAP.COM ، اطلع عليه بتاريخ 2017\02\04.

الملاحق

ملحق رقم (1) نموذج الاستبيان النهائي

ملحق رقم (2) نموذج المقابلات الشخصية مع المقابلات

ملحق رقم (3) نموذج مقابلة المهندس من مدينة "ليون" الفرنسية

ملحق رقم (1) نموذج الاستبيان النهائي جامعة النجاح الوطنية

كلية الدراسات العليا

قسم الهندسة المعمارية

إستبيان حول البعد الانساني في تطوير مركز مدينة الخليل

إرشاد : أنا الطالب عزمي زكريا زلوم في كلية الدراسات العليا - قسم الهندسة المعمارية بجامعة النجاح الوطنية ، أقوم بإعداد رسالة ماجستير بعنوان * " البعد الانساني في تطوير مركز مدينة الخليل " ،،، (

الهدف من الإستبيان :

يهدف الإستبيان إلى الحصول على معلومات تساعد الباحث على تحديد المشاكل والصعوبات التي تعاني منها منطقة الوسط التجاري والتي تخدم الناحية الانسانية ومستعملين الفراغ و لن تستخدم هذه المعلومات إلا لأغراض البحث العلمي .

اولا : معلومات عامة :

1. العمر : [] اقل من ١٩ [] من ٢٠ - ٢٩ [] من 30 - 39 [] من 40 - 4٩ [] فوق 50 .
2. الجنس : [] ذكر [] أنثى
3. الحالة الاجتماعية : [] أعزب [] متزوج
4. مستوى التعليم : [] أقل من ثانوية عامة [] ثانوي [] دبلوم [] بكالوريوس
- [] دراسات عليا .
5. المهنة : حدد
6. مكان السكن : [] داخل منطقة الوسط التجاري [] مدينة الخليل [] خارج المدينة
7. هل تمتلك سيارة : [] نعم [] لا

ثانيا : معلومات حول التسوق في منطقة الوسط التجاري :

- 1 - ما هي المدة التي تخصصها للتسوق : [] ساعة [] ساعتين [] اكثر من ذلك
- ٢- هل تشعر بالإرتياح أثناء التسوق : [] نعم [] لا
إذا كان الجواب لا ، السبب في ذلك يعود إلى :
[] عدم وجود ممرات مشاة مخصصة للمتسوقين
[] لمدة الزمنية الطويلة التي تستغرقها عملية التسوق

- [] ازدحام حركة المواصلات
 [] كل ما ذكر
 [] أمور اخرى : اذكرها
- 3- هل طبيعة الأسواق التجارية الحالية تلبي احتياجاتك : [] نعم [] لا إذا كان
 الجواب لا ، يمكن حل المشكلة من خلال إيجاد :
 [] مجتمعات تجارية ضخمة
 [] أسواق تجارية متخصصة
 [] أسواق تجارية في أماكن معدة للمشاة فقط
 [] تحسين الأسواق التجارية الحالية

- 4- هل المنطقة بحاجة إلى مكان للإستراحة عند الفراغ من عملية التسوق : [] نعم [] لا
 إذا كان الجواب نعم ، يمكن حل المشكلة من خلال :
 (1) تخصيص مقاعد للجلوس في الشوارع و الساحات []
 (2) تخصيص أماكن ترفيهية []
 (3) أماكن خضراء للإستراحة []
 (4) غير ذلك ، حدد

ثالثا : معلومات حول المشاكل و الصعوبات في منطقة الوسط التجاري :

- 1- هل تواجه صعوبة في التوجه إلى وسط المدينة [] نعم [] لا
 إذا كان الجواب نعم ، فهل هذه الصعوبات تتعلق بـ :
 [] الإزدحام من المارة
 [] كثافة حركة السير
 [] عدم تنظيم المواصلات
 [] ضيق الشوارع و الأرصفة
 [] عدم المعرفة بالمنطقة
- ٢- إذا كنت تمتلك سيارة فهل تواجه صعوبات في إيجاد موقف : [] نعم [] لا
 إذا كان الجواب نعم ، الحل يكمن في :
 [] إيجاد مواقف فوق الأرض
 [] إيجاد مواقف تحت الارض
 [] إيجاد مواقف متعددة الأدوار
 [] مواصلات عامة

- 3- هل تواجه صعوبات أثناء المشي و التسوق داخل منطقة الوسط التجاري : [] نعم [] لا
 إذا كان الجواب نعم ، يمكن حل هذه المشكلة عن طريق :
 [] تحويل منطقة دوار المنارة الى دوار الصحة إلى ساحة للمشاة

- [] تحويل منطقة دوار المنارة الى دوار الصحة إلى ساحة للمشاة
- [] تحويل بعض الشوارع للمشاة
- [] إلقاء الوضع على ما هو عليه مع تقييد دخول السيارات في أوقات معينة 1
- 4 - تعاني منطقة الوسط التجاري من ضغط شديد نتيجة لإزدحام حركة المواصلات : [] نعم [] لا
- إذا كان الجواب نعم ، يمكن التغلب على هذه المشكلة عن طريق :
- [] تقييد دخول المركبات بساعات معينة
- [] منع دخول أنواع معينة من المركبات
- [] منع دخول المركبات تماماً
- [] منع دخول المركبات إلى دوار المنارة فقط
- 5 - المباني و الفراغات الموجودة حالياً في منطقة الوسط التجاري تعكس الوجه الحضاري لمدينة الخليل : 1 : [] نعم [] لا
- إذا كان الجواب لا ، الحل يكمن في :
- [] تحسين نوعية المباني و الفراغات
- [] وضع معايير جديدة عند تصميم المباني و الفراغات
- [] إعادة تأهيل الواجهات الخارجية للمباني
- [] إيجاد فراغات عمرانية ذات قيمة عالية
- رابعا : معلومات حول الخدمات في منطقة الوسط التجاري :
- 1 - هل تعتقد أن منطقة الوسط التجاري تفتقر إلى المباني الخدماتية : [] نعم [] لا
- إذا كان الجواب نعم ، يمكن حل المشكلة من خلال إيجاد :
- [] خدمات ترفيهية [] خدمات ثقافية
- [] خدمات إجتماعية [] خدمات سياحية
- [] كل ما ذكر
- 2 - هل باعتقادك أن هناك مساحات ضائعة وغير مستغلة بمركز المدينة ؟:
- [] هناك هناك مساحات كبيرة ضائعة ولا بد من استغلالها من قبل البلدية او المؤسسات المعنية لخدمة المواطنين
- [] لا يوجد مساحات ضائعة واغلبها مستغلة من الناحية التجارية
- [] يوجد العديد من المساحات لكن الاستعمال لا يخدم الناحية الانسانية

3) إمكانية اتصال مركز المدينة القديم " منطقة عين العسكر " مع مركز المدينة الجديد من دوار المنارة الى منطقة ابن رشد ؟: [] نعم [] لا

إذا كانت الإجابة لا بسبب

[] ظروف الاحتلال

[] عدم قدرة المجلس البلدي الحالي أو البلدية على التنظيم والتحكم بالمنطقة

[] صعوبة فتح الشوارع والتعدي على بعض الممتلكات الخاصة

[] جميع ما ذكر

شكرا لتعاونكم

ملحق رقم (2) نموذج المقابلات الشخصية مع المقابلات

جامعة النجاح الوطنية

المقابلات شخصية :

تم إعداد نموذج للمقابلات لبعض المهندسين من وسط مدينة الخليل ، والمهتمين بمركز مدينة الخليل ومشكلاته ، واليه التعمير والإصلاح ، ووضع العديد من النقاط والاقتراحات التي تعود بالفائدة من ناحية البعد الإنساني ، والتي هي جل اهتمامي ، وهدف من هذه المقابلات هو الوصول إلى الاقتراحات للعديد من المشكلات الحالية في مركز المدينة

1. كما هو معروف أن هناك عشوائية في مركز مدينة الخليل فما هي أهم

أسباب العشوائية الموجودة في مركز المدينة ؟

2. قامت البلدية بالفترة الأخيرة بعمل مواقف سيارات بالأجرة على الأرصفة، هل تعتقد أن هذا كاف لحل مشكلة مواقف السيارات ، و إذا لم يكن كذلك فما هي الخطوات الإضافية التي يجب أن تقوم بها البلدية في هذا الخصوص ؟

أجاب عنها " سلطان "

3- تعكس مراكز المدن الوجه الحضاري و المشرق فهذه المدن ككل متكامل ، في هذا السياق ما هي الأمور التي يمكن عملها لوسط مدينة الخليل و ذلك لتحسين البيئة العمرانية من مباني و فراغات ؟

أجاب عنها " سلطان "

4- معظم أراضي وسط مدينة الخليل التجاري بملكية خاصة، كيف يمكن التعامل مع ذلك و خاصة عند التفكير في تطوير و إعادة تأهيل المنطقة ؟

أجاب عنها " سلطان "

5- من خصائص مراكز المدن أنها تحتوي على ساحة أو ميدان عام ، هل تعتقد أن مدينة الخليل بحاجة لذلك ؟

أجاب عنها " سلطان "

6- هل تعتقد إن الشوارع الموجودة تعتبر كافية لإعداد السيارات و أعداد المواطنين والزوار للمركز ؟

أجاب عنها " سلطان "

7- كيف يمكن إيجاد عناصر جذب و راحة للزوار و المتسوقين داخل منطقة الوسط التجاري ؟

أجاب عنها " سلطان "

13- حسب رأيك ماذا يمكن عمله للمباني التاريخية الموجودة في منطقة الوسط التجاري ؟

أجاب عنها " سلطان "

14- ما هي الأمور التي يجب أن تكون في وسط مدينة الخليل التجاري و تشعر بأنها غير موجودة ؟

أجاب عنها " سلطان "

ملحق رقم (3) نموذج مقابلة المهندس من مدينة "ليون" الفرنسية

مقابلة في مدينة "ليون" الفرنسية

لقد قام الباحث بإجراء مقابلة مع أحد المهندسين العاملين في جامعة ليون "2" في تاريخ 2017/05/18 عن التعديل وإعادة الإحياء الحضري للمدينة الذي حصل في عام 2005م والتعرف على أسباب نجاحه.

السؤال الأول: ما الذي دفعكم للقيام بإعادة التصميم الحضري للمنطقة المحيطة بنهر الرون والسون، وإعادة تخطيط الشوارع؟

الجواب: في الحقيقة المنطقة أصبحت مكتظة بأعداد السيارات حيث لم تكن المنطقة سوى مصف لهم، وبدأت الشكاوي العديدة من السكان المحليين حيث لا مكان للذهاب إلى المشي أو التنزه سوى حديقة "Park de la Tate d'Or Blanc"، وهي منطقة بعيدة نسبياً عن مكان السكن والعمل، ولا شك أن منطقة نهر الرون والسون هي منطقة جميلة جداً للمشبي وممارسة رياضة المشي وركوب الدراجات، فكان القرار من بلدية ليون في إعادة تأهيل المنطقة لخدمة الزوار والسكان المحليين.

السؤال الثاني: ما هي المنطقة التي تم العمل بها و ما هي الإضافات التي قد أضيفت للمشروع؟
الجواب: بدأ العمل على منطقة بداية الشوارع حتى ضفاف منطقة نهر الرون، وبين الشكل (5-24) مقطع يبين أبعاد كل منطقة وما تحويه من مناطق للجلوس الخاصة والأرصفة والشوارع ومناطق اللعب والتزلج والدراجات الهوائية والحمامات العامة الآلية، وأماكن للبيع "أكشاش" وحتى المطاعم المتنقلة على السفن الصغيرة كانت جزء للمشروع.

السؤال الثالث: ما هي المقومات الأساسية التي نحتاجها للقيام بمشروع مثل مشروعكم؟
الجواب: سؤال جميل جداً، في البداية لا بد من أن تقنع البلدية بمشروعك، وعمل استبيان لإمكانية موافقة الأغلبية وموافقة الجهات المختصة بالدولة. لكنك تحتاج إلى عدة أمور رئيسة لتنفيذ أي مشروع ناجح مثل هذا المشروع:

أولاً: القرار: والذي ينطلق من الجهات المختصة بالدولة بشكل عام والمدينة بشكل خاص ثم إلى عمدة المدينة والبلدية وقسم التخطيط الحضري الخاص في البلدية.

ثانياً: رأس المال: لا شك أننا نأخذ ضرائب من كافة الشعب، ولا بد أن هذا الجزء يعود عليهم من الدولة بشتى الطرق، منها الشوارع والخدمات الصحية والمرافق العامة التي يحتاجها المواطنين، ومساعدات الدولة أيضاً.

ثالثاً: الجدية والإلتقان بالعمل: لا بد أن يكون المشروع مدروس من الفكرة التصميمية الأولى، بحيث تتناسب مع طبيعة المكان، وتتماشى الخطوط الرئيسية للمصمم العمراني مع البيئة العمرانية والبيئة

الطبيعية الموجودة، ثم التنفيذ كما هو مدروس ضمن المخططات وحسابات الكميات والمواصفات التي يضعها أهم الخبراء والمختصون بهذا المجال، ولا بد من التنفيذ ضمن فترة زمنية محددة وغير مفتوحة لأن ذلك يرهق الدولة.

رابعاً: الانتماء للمكان: بطبيعة الحال لا بد من السكان المحليين والزوار مراعاة كافة قواعد السير ونظافة المكان الذي يضمن له الاستمرارية وبقاءه إلى الأجيال القادمة وجعله يعكس صورة إيجابية للزوار والسياح عن طابع المدينة وسلوك المستعملين الأصليين من السكان المحليين.

خامساً: التخطيط المستقبلي والاستدامة: إعادة التصميم الحضري الذي خضعت له المدينة كان مدروس من ناحية الاستمرار لقرون عدة، فيما يتماشى مع عدد السكان الحاليين وأعداد المركبات التي تمر في الشوارع بدراسة نسبة المواليد للوفيات، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى أعداد السياح التي تأتي في كل عام للمدينة و الاستمتاع بها.

سادساً: فرض المخالفات: إن وجود مخالفات تضمن وجود رادع، والذي بدوره يعمل على تحقيق إلزام الناس بالقوانين الموجودة والمحافظة على البيئة المحلية والعمرانية وعدم إلحاق الضرر بها، والاستمرار في تحقيق النظافة العامة وجودة المكان.

An-Najah National University
Faculty of Graduate Studies

**Applying human aspects
in developing city centers,
A Case Study of Hebron City**

By

Azmi Zakaria Mohammed Azmi Zalloum

Supervisor

Dr. Khaled Kamhieh

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

2017

**Applying human aspects in developing city centers,
A Case Study of Hebron City By
Azmi Zakaria Mohammed Azmi Zalloum
Supervisor
Dr. Khaled Kamhieh**

Abstract

The purpose of this thesis is to study the city center of Hebron in terms of humanity and the changes it has undergone over the years and its causes and repercussions. It also discussed the problems that the Center suffers and the issues that it lacks, especially those related to the human dimension.

The city center of Hebron suffers from traffic jams and the resulting pollution of audio, visual and environmental, and lack of urban spaces incubating the necessary social activities from the planning aspects of any urban center such as hiking, entertainment and shopping.

A questionnaire was drawn up targeting a number of specialized engineers in the city of Hebron as well as a number of citizens. Accordingly, some solutions and plans and strategies were proposed to develop the city center in particular and for the city as a whole. A proposal was proposed to work on allocating public spaces such as squares and parks to embrace the human dimension of the city center. and another proposal for developing the transportation system of the city to serve the residents and visitors alike.