إقـــــرار

أنا الموقع أدناه مقدم الرسالة التي تحمل العنوان:

دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة (حالة دراسية –مدينة غزة)

The role of the Paths and Visual Endings in the formation of the Image of the city (Case Study - Gaza City)

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

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 degree or qualification

Student's name:	**Ahmed R. Al Meghary**	اسم الطالب: **أحمد راغب المغاري**
Signature:		التوقيع:
Date:	**22/12/2015**	التاريخ:

الجامعة الإسلامية – غزة
عمادة الدراسات العليا
كلية الهندسة
قسم الهندسة المعمارية

Islamic University – Gaza
Deanship of Graduate Studies
Faculty of Engineering
Architecture Engineering Dep.

دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة (حالة دراسية –مدينة غزة)

The role of the Paths and Visual Endings in the formation of the Image of the city (Case Study - Gaza City)

إعداد
Done by
م. **أحمد راغب المغاري**
Arch. Eng. **Ahmed R. A. Al-Meghary**

إشراف
Supervision

أ.د. محمد علي الكحلوت
قسم الهندسة المعمارية
الجامعة الإسلامية –غزة

Prof. Dr. Mohammed Ali El Kahlot
Architecture department.
Faculty Of Engineering – IUG

أ.د. عبد الكريم حسن محسن
قسم الهندسة المعمارية
الجامعة الإسلامية –غزة

Prof. Dr. Abdel-Karim H. Mohsen
Architecture department
Faculty Of Engineering – IUG

رسالة ماجستير مقدمة لقسم الهندسة المعمارية لنيل درجة الماجستير في الهندسة المعمارية
بكلية الهندسة في الجامعة الإسلامية – غزة – فلسطين
The Research is submitted to obtain the Master Degree in Architecture Engineering in Faculty of Engineering in Islamic University - Gaza

1436هـ –2015م

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

بسم الله الرحمن الرحيم

الجامعة الإسلامية – غزة
The Islamic University - Gaza

مكتب نائب الرئيس للبحث العلمي والدراسات العليا هاتف داخلي 1150

الرقم.....ج.س.غ/35/..... Ref

التاريخ.....2015/03/07..... Date

نتيجة الحكم على أطروحة ماجستير

بناءً على موافقة شئون البحث العلمي والدراسات العليا بالجامعة الإسلامية بغزة على تشكيل لجنة الحكم على أطروحة الباحث/ أحمد راغب أحمد المغاري لنيل درجة الماجستير في كلية *الهندسة* قسم الهندسة المعمارية وموضوعها:

دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة

حالة دراسية – مدينة غزة

The role of the Paths and Visual Endings in the formation of the Image of the city Case Study - Gaza City

وبعد المناقشة العلنية التي تمت اليوم السبت 16 جمادى الأولى 1436هـ، الموافق 2015/03/07م الساعة الواحدة والنصف ظهراً بمبنى القدس، اجتمعت لجنة الحكم على الأطروحة والمكونة من:

أ.د. محمد علي الكحلوت	مشرفاً ورئيساً	.....
أ.د. عبد الكريم حسن محسن	مشرفاً	.....
د. مصطفى كامل الفرا	مناقشاً داخلياً	.....
د. محمد سعدي العيلة	مناقشاً خارجياً	.....

وبعد المداولة أوصت اللجنة بمنح الباحث درجة الماجستير في كلية الهندسة/ قسم الهندسة المعمارية.

واللجنة إذ تمنحه هذه الدرجة فإنها توصيه بتقوى الله ولزوم طاعته وأن يسخر علمه في خدمة دينه ووطنه.

والله ولي التوفيق،،،

مساعد نائب الرئيس للبحث العلمي وللدراسات العليا

أ.د. فؤاد علي العاجز

P.O. Box 108, Rimal, Gaza, Palestine fax: +970 (8) 286 0800 فاكس Tel: +970 (8) 286 0700 ص.ب. 108 الرمال، غزة، فلسطين هاتف
public@iugaza.edu.ps www.iugaza.edu.ps

الافتتاحية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

يقول الله تعالى على لسان موسى عليه السلام/

((* قَالَ رَبِّ اشْرَحْ لِي صَدْرِي * وَيَسِّرْ لِي أَمْرِي * وَاحْلُلْ عُقْدَةً مِنْ لِسَانِي * يَفْقَهُوا قَوْلِي *)) – سورة (طه) ، آية (25 إلى 28) –

صَدَقَ اللَّهُ العَظِيم

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

لجنة الحكم والمناقشة

أستاذ دكتور **محمد علي الكحلوت** .... مشرفاً ورئيساً

أستاذ دكتور **عبد الكريم حسن محسن** .... مشرفاً

دكتور **مصطفى كامل الفرا** .... مناقشاً داخلياً

دكتور **محمد سعدي العيلة** .... مناقشاً خارجياً

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الإهداء

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة .... سيدنا **محمد** صلى الله عليه وسلم

إلى من هم نبع الحنان .... **أبي وأمي**

إلى شموع طريقي وحياتي .... **زوجتي وابنتي**

إلى من لهم أكف الدعاء ترفع .... **إخوتي**

إلى طلبة العلم على الأرض المباركة فلسطين

إلى كل من علمني حرفاً

أهدي هذا البحث

الباحث

أحمد راغب المغاري

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكر وتقدير

هدياً بسنة نبينا محمد صلى الله عليه وسلم "لا يشكر الله من لا يشكر الناس"، أتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى كل من ساهم في نجاح هذا البحث وأخص بالذكر مشرفي الأفاضل **أ.د. محمد علي الكحلوت و أ.د. عبد الكريم حسن محسن** على ما بذلوه من مجهود في إشرافهم على البحث ومتابعتهم له.

كما أتقدم لكل من قدم توجيهاً أو إرشاداً أو نصيحة من **الأساتذة والزملاء والمهندسين**، وأخص منهم الزميل المهندس **محمد مصطفى منصور** وأدعو الله أن يكون ذلك ذخراً لهم في دينهم ودنياهم.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

التعريف بالباحث

الاسم: أحمد راغب أحمد المغاري

مكان الميلاد: فلسطين – قطاع غزة – دير البلح

تاريخ الميلاد: 07 نوفمبر 1984

مكان السكن: فلسطين – قطاع غزة – غزة

البريد الالكتروني: armeghary@gmail.com

الدراسة الأكاديمية:

- (2007): الحصول على درجة البكالوريوس في الهندسة المعمارية من الجامعة الإسلامية – غزة.

خبرات الباحث الأكاديمية:

- (2007/09 – 2012/02) مساعد بحث وتدريس في قسم الهندسة المعمارية في الجامعة الإسلامية، غزة (بدوام جزئي).
- (2008/02 – حتى الآن) محاضر في قسم المهن الهندسية في الكلية الجامعية للعلوم التطبيقية، غزة (بدوام جزئي).
- تدريس العديد من الدورات التدريبية في التخصص.

خبرات الباحث العملية:

- (2014/02 – حتى الآن) مهندس معماري رئيسي في الإشراف على تنفيذ مدينة سمو الشيخ حمد بن خليفة آل ثان السكنية – خانيونس.
- (2008/06 – 2014/01) مهندس معماري في مكتب المجموعة العالمية للهندسة والاستشارات في غزة.
- (2009/05 – 2009/10) مهندس تخطيط في قسم التخطيط الحضري في بلدية خانيونس.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

إقـــــرار

يقر الباحث بالتزامه بالأمانة العلمية وعدم النقل والاستنساخ من الأبحاث والرسائل التي تناولت هذا الموضوع، وأن الاقتباسات المسموح بها علمياً والواردة في هذه الرسالة موضحة المصادر والمراجع في مواضيعها.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

ملخص البحث

تعتبر محاور الحركة أحد العناصر الهامة في تكوين المدينة والتي يتم من خلالها قياس مدى نجاح العملية التخطيطية لها، كما تشكل تلك المحاور الصورة الكلية للتجمع العمراني، وتزداد أهميتها في ظل التزايد المتسارع في أعداد السكان وبالتالي زيادة المساحات المخصصة للحركة، كما وتلعب دوراً هاماً في تحديد معالم ومكونات المدينة وجمالها بصرياً وعمرانياً.

ومن تلك الأهمية هدفت الدراسة إلى تسليط الضوء على الواقع البصري والتخطيطي لمحاور الحركة ودورها في التنمية العمرانية في قطاع غزة وخاصة في ظل التوسع العمراني المتزايد، مما يستوجب التخطيط المسبق والسليم لضمان النجاح المستمر لها.

وتعتبر مدينة غزة من المدن الفلسطينية الكبيرة والمكتظة بالسكان والنشاطات الانسانية مما يستدعي الحاجة إلى محاور حركة متنوعة ذات نهايات بصرية مميزة، ولكن هل تلعب تلك المحاور والنهايات البصرية دوراً في تشكيل صورة ذهنية ايجابية للمدينة؟

ومن هنا اعتمد الباحث في منهجيته على المنهج التاريخي والوصفي والتحليلي عن طريق جمع البيانات والمعلومات عن محاور الحركة والنهايات البصرية وواقعها في مدينة غزة وكل ما يلزم لإتمام الدراسة والمسح الميداني وتحليل البيانات للخروج بمقترحات وبدائل للوصول إلى حلول تخطيطية وبصرية مناسبة وملائمة.

وخلصت الدراسة إلى أن محاور الحركة في المدينة تعاني من مشاكل تخطيطية ومرورية وبيئية وبصرية مثل اختلال الصورة التخطيطية لأنظمة الشوارع وضعف التدرج الهرمي وقلة الاهتمام بالأثاث المدني للشوارع ومسارات الحركة وقلة وجود نهايات بصرية واضحة تساهم في تكوين الصورة الذهنية لمدينة غزة. وبالتالي فإن هناك اختلال في صورتها الذهنية عند المستخدمين وكذلك تكوينها العمراني والمعماري، لذلك وجب على المختصين زيادة الاهتمام بمحاور الحركة ونهاياتها البصرية للوصول إلى صورة ذهنية ايجابية للمدينة.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

ABSTRACT

Paths are considered as one of the important elements in the formation of the city, which are used to measure the success of planning process. These paths form the total image for any urban area. The paths importance increases along the increase in population and more of movement areas are necessary for its. They play an important role in determining the city's landmarks and its visual and architectural beauty.

As a result, the study aimed to highlight the actual visual and planning for the paths and their role in the urban development in the Gaza Strip especially during increasing urbanization, which requires previous and proper planning based on a scientific basis to ensure its continued success.

Gaza city is considered as one of the biggest and more density with population and humanitarian activities Palestine cities. This requires variety of paths and its distinctive visual endings. Nevertheless, do these paths play a role in forming a positive image of the city?.

This study is based on the historical, distributive and analytical methodology in collecting data about paths and visual endings and its actuality in Gaza city. All required information to complete this study are taken. It also analyzes the data to establish some proposals and alternatives for finding suitable planning and visual solutions.

The study concluded that the paths are suffering from many urban planning, traffic, environmental and visual problems. The problems as; disruption of the image of streets planning, the lack of clarity in its hierarchy, the lack of interest in the civil furniture of the streets and movement paths and the lack of clear visual endings which contribute to form mental image for Gaza city. Thus, Gaza city is suffering from disruption of its image and urban and architecture form. Therefore, the specialists should pay more in attention to paths and their visual endings to form a positive mental image for the city.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

محتويات البحث (الفهرس)

الافتتاحية.....II
لجنة الحكم والمناقشة.....III
الإهداء.....IV
شكر وتقدير.....V
التعريف بالباحث.....VI
إقـــــرار.....VII
ملخص البحث.....VIII
ABSTRACT.....IX
محتويات البحث (الفهرس).....X
فهرس الجداول.....XIV
فهرس الأشكال.....XV
الفصل الأول.....2
1- مقدمة الرسالة ومنهجيتها.....2
تمهيد.....2
1-1 أهمية الدراسة:.....2
1-2 أهداف الدراسة:.....3
1-3 مشكلة الدراسة:.....2
1-4 فرضيات الدراسة.....4
1-5 منهجية الدراسة:.....4
1-6 مصادر المعلومات:.....5
1-7 حدود الدراسة:.....5
1-8 معوقات الدراسة:.....5
1-9 هيكلية الدراسة:.....6
1-10 دراسات سابقة:.....6
الفصل الثاني.....11
2- محاور الحركة وأثرها على شكل المدينة.....11
تمهيد.....11

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

2-1 نظرة عامة حول محاور الحركة..... 11
2-1-1 تعريف بمحاور الحركة..... 11
2-1-2 نظرة تاريخية..... 12
2-2 تصنيف شبكة محاور الحركة في المدن..... 14
2-2-1 حسب نوع الاستخدام..... 14
2-2-2 حسب شكل شبكة محاور الحركة..... 15
2-3 التدرج الهرمي لمحاور الحركة: –..... 19
2-3-1 تصنيف محاور الحركة..... 19
2-3-2 أهمية التدرج الهرمي لمحاور الحركة..... 21
2-4 نظريات تخطيط المدن وعلاقتها بمحاور الحركة: – 22
2-4-1 نظرية المدينة الخطيةThe Linear City 22
2-4-2 نظرية مدينة الغد الحدائقية Garden City..... 23
2-4-3 المدن التابعة Satellite Towns..... 24
2-4-4 نظرية المجاورة السكنية Neighborhood 24
الخلاصة 26
الفصل الثالث..... **28**
3- العناصر المكونة للصورة الذهنية للمدينة..... **28**
تمهيد..... 28
3-1 مفهوم الصورة الذهنية 28
3-1-1 تعريف الصورة الذهنية لغوياً..... 28
3-1-2 تعريف الصورة الذهنية اصطلاحاً..... 28
3-2 مكونات الصورة البصرية للمدينة (عناصر كيفن لنش)..... 30
3-2-1 المسارات Paths..... 30
3-2-2 الحدود Edges 33
3-2-3 العلامات المكانية المميزة Landmarks..... 34
3-2-4 نقاط الانتقال والالتقاء Nodes..... 36
3-2-5 المناطق والأحياء Districts..... 37
3-3 الانطباع الذهني للبيئة العمرانية (Urban Mental Images)..... 38

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الخلاصة 41
الفصل الرابع 43
4- واقع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة 43
تمهيد 43
4-1 غزة جغرافيا وتاريخ 43
4-2 تخطيط مدينة غزة 47
4-2-1 خلفية تاريخية حول تخطيط المدينة 47
4-2-2 الوضع الحالي لمدينة غزة (عهد السلطة الفلسطينية) 53
4-3 محاور الحركة في مدينة غزة 54
4-3-1 أنواع شبكة محاور الحركة في مدينة غزة 56
4-3-2 التدرج الهرمي لمحاور الحركة في مدينة غزة 57
4-4 واقع النهايات البصرية في مدينة غزة 59
الخلاصة 60
الفصل الخامس 62
5- الدراسة الميدانية – مدينة غزة 62
تمهيد 62
5-1 الطريقة والإجراءات 62
5-1-1 منهج الدراسة 62
5-1-2 مجتمع الدراسة 63
5-1-3 عينة الدراسة: 74
5-1-4 أداة الدراسة: 74
5-1-5 خطوات بناء الاستبانة: 75
5-1-6 صدق الاستبانة 76
5-1-7 ثبات الاستبانة Reliability: 80
5-1-8 الأساليب الإحصائية المستخدمة: 81
5-2 تحليل بيانات الدراسة 81
5-2-1 تحليل أسئلة القسم الأول من الاستبانة الخاصة بالمستخدمين 81
5-2-2 تحليل أسئلة القسم الثاني من استبانة المستخدمين: 85

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

5-2-3 الإجابة على أسئلة الدراسة الفرعية..... 89
5-2-4 الإجابة على سؤال الدراسة الرئيسي..... 101
الفصل السادس..... **113**
6- النتائج والتوصيات..... **113**
6-1 النتائج 113
6-2 التوصيات 115
المراجع..... **117**
الملاحق..... **122**
ملحق رقم 1: الاستبانة الخاصة بالمستخدمين..... 123
ملحق رقم 2: الاستبانة الخاصة بالمتخصصين..... 128

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

فهرس الجداول

جدول 5-1 يوضح الأحياء الأربعة ومساحاتها وتعداد سكانها..... 63
جدول 5-2 يوضح تفاصيل عينة الدراسة..... 74
جدول 5-3 درجات مقياس ليكرت الخماسي المستخدم في الاستبانة 75
جدول 5-4 معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة القسم الثاني..... 77
جدول 5-5 معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة القسم الثالث..... 78
جدول 5-6 معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة القسم الرابع 79
جدول 5-7 معامل الارتباط بين درجة كل قسم من أقسام الاستبانة 80
جدول 5-8 معامل ألفا كرونباخ لقياس ثبات الاستبانة..... 80
جدول 5-9 توزيع أفراد العينة حسب المعلومات العامة..... 82
جدول 5-10 درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الثاني..... 85
جدول 5-11 مقارنة درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الثاني 87
جدول 5-12 مقارنة بين نتائج البند (1) والبند (2) بين أحياء المدينة 89
جدول 5-13 مقارنة بين نتائج البند (3) والبند (4) بين أحياء المدينة 90
جدول 5-14 مقارنة بين نتائج البند (5) بين أحياء المدينة..... 91
جدول 5-15 مقارنة بين نتائج البند (6) والبند (7) بين أحياء المدينة 92
جدول 5-16 مقارنة بين نتائج البند (8) بين أحياء المدينة..... 93
جدول 5-17 مقارنة بين نتائج البند (9) والبند (10) بين أحياء المدينة..... 94
جدول 5-18 مقارنة بين نتائج البند (11) بين أحياء المدينة..... 95
جدول 5-19 مقارنة بين نتائج البند (12) بين أحياء المدينة..... 95
جدول 5-20 مقارنة بين نتائج البند (13) بين أحياء المدينة..... 96
جدول 5-21 مقارنة بين نتائج البند (14) والبند (15) بين أحياء المدينة..... 97
جدول 5-22 درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الثالث..... 98
جدول 5-23 درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الرابع 99
جدول 5-24 يوضح إجمالي نتائج القسم الثاني من استبانة المستخدمين..... 101
جدول 5-25 تقييم الأحياء الأربعة من المتخصصين 102
جدول 5-26 يوضح تقييم وضوح الصورة الذهنية للأحياء الأربعة من المتخصصين..... 110

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

فهرس الأشكال

شكل 2-1 صورة توضح المستعمرة اليونانية Khirokitia 12
شكل 2-2 شكل يوضح التشكيل الشبكي للطرق 16
شكل 2-3 صورة جوية لأحد أحياء إقليم Hokkaido في اليابان 16
شكل 2-4 رسم توضيحي للتشكيل المحوري لشبكة محاور الحركة..... 16
شكل 2-5 مخطط دولة البرازيل يوضح التشكيل الخطي للطرق..... 16
شكل 2-6 شكل توضيحي للتشكيل الإشعاعي للطرق..... 17
شكل 2-7 مخطط مدينة موسكو كمثال على التشكيل الاشعاعي الحلقي. 17
شكل 2-8 شكل توضيحي للتشكيل المختلط للطرق..... 18
شكل 2-9 صورة جوية لأحد أحياء ولاية Michigan في الولايات المتحدة الأمريكية. 18
شكل 2-10 مخطط توضيحي لتصنيفات محاور الحركة في داخل وخارج المدينة 19
شكل 2-11 شكل يوضح تسلسل الحركة المرورية خلال شبكة الطرق داخل المدينة 21
شكل 2-12 شكل يوضح العلاقة بين كمية الحركة والوصولية..... 21
شكل 2-13 مخطط يوضح المحور الرئيسي للمدينة الخطية..... 22
شكل 2-14 مخطط يوضح مقترح هوارد للمدينة الحدائقية..... 23
شكل 2-15 رسم توضيحي لفكرة المدن التابعة. 24
شكل 2-16 مخطط توضيحي لنظرية المجاورة السكنية 25
شكل 3-1 رسم توضيحي لمكونات الصورة البصرية الخمسة..... 30
شكل 3-2 شكل يوضح مسارات الحركة كأحد المكونات البصرية للمدينة. 31
شكل 3-3 صورة تخيلية توضح مسارات حركة مختلطة في أحد المناطق العمرانية 32
شكل 3-4 صورة تخيلية لمسارات حركة مشاة مفصولة عن سارات الحركة الآلية..... 32
شكل 3-5 شكل يوضح حدود الأجزاء العمرانية كأحد المكونات البصرية للمدينة..... 33
شكل 3-6 صورة توضح حدود طبيعية لأحد المناطق العمرانية..... 34
شكل 3-7 صورة توضح حدود صناعية (طريق رئيسي) كحد لمنطقة عمرانية..... 34
شكل 3-8 شكل يوضح العلامات المكانية المميزة كأحد المكونات البصرية للمدينة. 35
شكل 3-9 شكل يوضح نقاط الالتقاء والانتقال كأحد المكونات البصرية للمدينة. 36
شكل 3-10 شكل يوضح الأحياء العمرانية كأحد المكونات البصرية للمدينة..... 37

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 3-11 مخطط توضيحي للأحياء في أحد المدن..... 38
شكل 3-12 مراحل العملية العقلية لتكوين الانطباع الذهني عند المستخدم 40
شكل 4-1 شكل يوضح مخطط فلسطين..... 44
شكل 4-2 مخطط يوضح محافظات قطاع غزة..... 45
شكل 4-3 المخطط الإقليمي المعدل لقطاع غزة..... 46
شكل 4-4 مخطط يوضح موقع مدينة غزة في العهد الكنعاني..... 47
شكل 4-5 مدينة غزة في العهد الإغريقي..... 48
شكل 4-6 مدينة غزة في العهد الروماني والإغريقي..... 48
شكل 4-7 مدينة غزة في العهد الإسلامي المبكر 49
شكل 4-8 أبواب مدينة غزة الثمانية ومواقعها بالنسبة للنسيج العمراني حتى عام 2000م ... 50
شكل 4-9 غزة في العهد العثماني..... 51
شكل 4-10 التوسع العمراني لمدينة غزة في العهد العثماني..... 51
شكل 4-11 غزة في فترة الانتداب البريطاني 51
شكل 4-12 غزة في فترة الحكم المصري..... 52
شكل 4-13 غزة في فترة الاحتلال وظهور حي الشيخ رضوان 52
شكل 4-14 صورة جوية لمدينة غزة موضح عليها أحياء المدينة السبعة عشر..... 53
شكل 4-15 المخطط الهيكلي لمدينة غزة المعتمد عام 1998م..... 55
شكل 4-16 صورة جوية للبلدة القديمة يتضح فيها المناطق غير المخططة 55
شكل 4-17 أنماط محاور الحركة في مدينة غزة..... 56
شكل 4-18 شارع صلاح الدين كمثال للشوارع الإقليمية في مدينة غزة 58
شكل 4-19 شارع الوحدة مثال على الشوارع الرئيسية في المدينة..... 58
شكل 4-20 شارع الجلاء مثال على الشوارع التجميعية في المدينة 58
شكل 4-21 أحد الشوارع المحلية في مدينة غزة..... 58
شكل 4-22 مبنى المجلس التشريعي الفلسطيني في مدينة غزة 59
شكل 4-23 الأبراج المرتفعة حيث تتميز بارتفاعها..... 59
شكل 4-24 ميدان الساحة وهو أحد أهم الميادين في المدينة من ناحية تاريخية..... 59
شكل 4-25 النصب التذكارية في التقاطعات..... 59
شكل 5-1 مخطط يوضح شوارع حي الرمال الشمالي وبعض المباني الهامة 65

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 5-2 أحد الشوارع المحلية في حي الرمال الشمالي..... 66
شكل 5-3 ملعب فلسطين في حي الرمال الشمالي وتوضيح للبيئة السكنية..... 66
شكل 5-4 أحد العمارات السكنية الإدارية على تقاطع شارعي الوحدة والجلاء 66
شكل 5-5 شارع الجلاء وأحد العمارات الإدارية التي تقع عليه..... 66
شكل 5-6 شارع عمر المختار الذي يفصل حي الرمال الشمالي عن حي الرمال الجنوبي... 66
شكل 5-7 مخطط يوضح شوارع حي الشيخ رضوان وبعض المباني الهامة..... 68
شكل 5-8 صورة جوية لحي الشيخ رضوان..... 69
شكل 5-9 أحد شوارع حي الشيخ رضوان يوضح تنسيق الأرصفة وتنسيقها..... 69
شكل 5-10 أحد شوارع حي الشيخ رضوان يوضح البيئة البصرية المحيطة..... 69
شكل 5-11 صورة توضح أحد المباني على تقاطع طرق في الحي..... 69
شكل 5-12 صورة توضح أحد تقاطعات حي الشيخ رضوان 69
شكل 5-13 مخطط يوضح شوارع حي البلدة القديمة وبعض المباني الهامة..... 70
شكل 5-14 جزء من شارع الوحدة كمثال على أحد الشوارع في حي البلدة القديمة..... 71
شكل 5-15 مثال على المباني التاريخية (مسجد العمري الكبير) في حي البلدة القديمة 71
شكل 5-16 مثال على المباني التاريخية (قصر الباشا) في حي البلدة القديمة..... 71
شكل 5-17 مثال على أحد التقاطعات في حي البلدة القديمة..... 71
شكل 5-18 ميدان الساحة في حي البلدة القديمة 71
شكل 5-19 مخطط يوضح شوارع حي التفاح وبعض المباني الهامة 72
شكل 5-20 صورة توضح شارع يافا أحد الشوارع الهامة في حي التفاح..... 73
شكل 5-21 صورة توضح اكتظاظ العمران في جزء من حي التفاح..... 73
شكل 5-22 صورة توضح حديقة الصداقة في حي التفاح أحد أهم المناطق في الحي..... 73
شكل 5-23 صورة توضح واجهات بعض المباني في حي التفاح..... 73
شكل 5-24 التصنيف العمري لعينة الدراسة..... 83
شكل 5-25 تصنيف عينة الدراسة حسب المؤهل العلمي..... 83
شكل 5-26 تصنيف عينة الدراسة حسب العلاقة بها 83
شكل 5-27 تصنيف عينة الدراسة حسب المرور بمنطقة الدراسة في أغلب الأحيان 84
شكل 5-28 يوضح مقارنة بين تقييم المستخدمين للأحياء الأربعة 101
شكل 5-29 توضيح لنتائج تقييم المتخصصين للأحياء الأربعة.....103

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 5-30 تقييم الأحياء الأربعة من المتخصصين حسب البنود الموضحة.....103
شكل 5-31 صورة جوية للمنطقة المدروسة من حي الرمال الشمالي.....105
شكل 5-32 صورة جوية للمنطقة المدروسة من حي الشيخ رضوان.....105
شكل 5-33 صورة جوية للمنطقة المدروسة من حي البلدة القديمة.....105
شكل 5-34 صورة جوية للمنطقة المدروسة من حي التفاح.....105
شكل 5-35 كروكي من الذاكرة لمستخدمين عدد 2 من حي الرمال الشمالي 106
شكل 5-36 كروكي من الذاكرة لمستخدمين عدد 2 من حي الشيخ رضوان 107
شكل 5-37 كروكي من الذاكرة لمستخدمين عدد 2 من حي البلدة القديمة 108
شكل 5-38 كروكي من الذاكرة لمستخدمين عدد 2 من حي التفاح.....109
شكل 5-39 مقارنة نتائج تقييم الصورة الذهنية للأربعة الأحياء من المتخصصين.....110

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الأول

مقدمة الدراسة ومنهجيتها

تمهيد

1.1 أهمية الدراسة

1.2 مشكلة الدراسة

1.3 أهداف الدراسة

1.4 فرضيات الدراسة

1.5 منهجية الدراسة

1.6 مصادر المعلومات

1.7 حدود الدراسة

1.8 معوقات الدراسة

1.9 هيكلية الدراسة

1.10 دراسات سابقة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الأول

1- مقدمة الرسالة ومنهجيتها

تمهيد

ارتباط المستخدم بالمكان أمر مهم جداً لتوثيق العلاقة بين المستخدم والمكان سواءً كان المستخدم يعيش بهذا المكان أو زائر دائم له أو سائح، ولهذا تعمل الدول دوماً على ربط الشعب بوطنه لما له من أهمية كبيرة في ديمومة الوطن وتطوره وتحضره وذلك بزيادة الشعور بالأمان والراحة والاستقرار، ومن هنا يأتي دور المفكرين في بحث السبل التي تعمل على تعميق هذه العلاقة وكيفية تحسينها أي دراسة الصورة الذهنية للمدينة (الانطباع الذهني) عند المستخدمين وكيفية تكوينها عندهم، فتسعى الدراسة على بحث بعض العناصر التي يمكن اعتبارها من مكونات هذه الصورة وكذلك دراسة مدى دورها في دعم هذا الانطباع، فالملامح التخطيطية للمدينة باعتبارها المكونات البصرية لأي تكوين حضري يمكن اعتبارها من عناصر تكوين هذه الصورة والتي منها محاور الحركة والنهايات البصرية حيث تعمل على تشكيل صورة ذهنية للمدينة من خلال استخدامها أو المرور بها أو رؤيتها، ولذلك اتجهت الدراسة البحثية إلى تسليط الضوء على واقع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة كحالة دراسية ومدى تأثيرها في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة.

1-1 أهمية الدراسة:

ترجع أهمية الدراسة البحثية إلى تراكم المشاكل التخطيطية والتصميمية والبيئية والبصرية لمحاور الحركة دون وجود تصور واضح متكامل موثق لحلول مستقبلية لهذه المشاكل التي تزداد يوماً بعد يوم مع زيادة أعداد السكان وبالتالي زيادة النمو العمراني في قطاع غزة، ووجود تلك المشاكل يقلل من ارتباط سكان المدينة بأرضهم.

كما وتكمن أهمية الدراسة في قلة الدراسات السابقة التي تتناول محاور الحركة والنهايات البصرية في قطاع غزة، وعدم وجود سيناريوهات متوقعة تعمل على فهم الصورة الذهنية للمدينة وكيفية تحسينها عند المستخدمين وبالتالي المحافظة عليها من قبلهم.

1-2 مشكلة الدراسة:

لمحاور الحركة والنهايات البصرية دوراً رئيسياً في تشكيل الصورة الذهنية لمدينة غزة حيث من خلالها يمكن تحديد ملامح المدينة التخطيطية، ومن خلال الزيارات الميدانية والمقابلات

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

واجراء الاستبيانات وتتبع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة وجد أن المشكلة البحثية تكمن في الاجابة على السؤال التالي بالنفي أو الإثبات، **هل لعبت محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة دوراً في تشكيل صورة ذهنية ايجابية للمدينة؟**

ومن هذه المشكلة تتفرع مجموعة من التساؤلات:

- هل هناك صورة تخطيطية واضحة لشوارع مدينة غزة؟
- هل توجد نهايات بصرية واضحة ذات معالم مميزة لمحاور الحركة في مدينة غزة؟
- هل يوجد تدرج هرمي واضح لمحاور الحركة في مدينة غزة؟
- هل هناك فصل واضح بين حركة وسائل النقل الآلية وحركة المشاة في مدينة غزة؟
- هل هناك التزام بتأثيث محاور الحركة في مدينة غزة؟
- هل يوجد استخدامات واضحة لمسارات الحركة في مدينة غزة؟
- هل هناك التزام بالقوانين التنظيمية للبناء في مدينة غزة؟
- هل يوجد طابع معماري مميز لكل منطقة عمرانية في مدينة غزة؟
- ما مدى وضوح تقاطعات الطرق في مدينة غزة؟
- هل تلعب عروض الشوارع دوراً إيجابياً في تعزيز جمال المنطقة العمرانية في مدينة غزة؟
- ما هي العناصر المعمارية والعمرانية التي تمنح النهايات البصرية دوراً إيجابياً في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية؟
- ما هي العناصر والخصائص المعمارية التي تميز شوارع أي منطقة عمرانية وتساعد المستخدم في تكوين صورة ذهنية إيجابية حول المنطقة؟

1-3 أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة البحثية إلى دراسة واقع قطاع غزة بشكل عام ومدينة غزة بشكل خاص من حيث محاور الحركة والنهايات البصرية، وتحديد أهم المشاكل التي تعاني منها مثل الخلط المروري والتخطيطي لمحاور الحركة، وضعف وضوح التدرج الهرمي وتشوه النهايات البصرية لمحاور الحركة والتشوه البصري للمدينة بشكل عام وبالتالي معرفة مدى تأثيرها على الشكل العام للمدينة وصورتها الذهنية عند المستخدمين.

ويمكن تحديد أهداف البحث فيما يلي:

- دراسة واقع مدينة غزة من حيث صورتها الذهنية عند المستخدمين.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- تحديد أهم المشاكل التي تعاني منها محاور الحركة والنهايات البصرية.
- دراسة دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تكوين صورة المدينة الذهنية.
- استخلاص النتائج والحلول من دراسات سابقة مشابهة.
- وضع المقترحات والتصورات المتوقعة لواقع مدينة غزة في محاور الحركة ونهاياتها البصرية.
- الوصول إلى نتائج وتوصيات لتحسين الصورة الذهنية للمدينة عند المستخدمين.

1-4 فرضيات الدراسة

ومما سبق تقوم **فرضية البحث** على أساس أن محاور الحركة والنهايات البصرية لم يكن لها دور في تشكيل صورة ذهنية ايجابية لمدينة غزة. وعليه تكون فرضية البحث بالإجابة على الأسئلة السابقة على النحو التالي:

- هناك اختلال للصورة التخطيطية لشبكة الشوارع في مدينة غزة.
- تشوه النهايات البصرية لمحاور الحركة أو انعدامها في بعض الأماكن.
- ضعف التدرج الهرمي واضح لشوارع المدينة.
- الخلط المروري الكبير بين وسائل النقل والمشاة.
- قلة الاهتمام بالأثاث المدني للشوارع والتشجير.
- تضارب استخدامات محاور الحركة وتعددها في المحور الواحد.
- يوجد مخالفات تنظيمية للمباني على مسارات الحركة.
- لا يوجد طابع معماري مميز لكل منطقة عمرانية في المدينة.
- ضعف تقاطعات الطرق بصرياً في المدينة.
- عروض الشوارع في المدينة لا تسمح برؤية بصرية واضحة.

1-5 منهجية الدراسة:

تعتمد الدراسة البحثية على مجموعة متعددة من أدوات البحث العلمي للوصول إلى النتائج والتوصيات في نهاية الدراسة وهذه الأدوات هي:

- **المنهج التاريخي** من خلال الإطار النظري للدراسة بالاستعانة بالمراجع المختلفة.
- **المنهج الوصفي** من خلال جمع المعلومات والبيانات المطلوبة واللازمة للدراسة والتي تخص منطقة الدراسة (مدينة غزة).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- **المنهج التحليلي** من خلال تحليل وتقييم واقع محاور الحركة والنهايات البصرية لمدينة غزة وانطباع المستخدمين حول الصورة الذهنية لديهم عن المدينة وذلك من خلال الزيارات الميدانية والمقابلات الشخصية ودراسة وتحليل المعلومات ودراسة حالات مشابهة واعداد الاستبيانات وتوزيعها على ذوي العلاقة بالدراسة البحثية.
- استخدام منهجية تحديد الجهات المسئولة ودورها في وضع المقترحات والحلول وتقييمها وتقويمها ومن ثم متابعتها.

1-6 مصادر المعلومات:

تم الاعتماد في إعداد هذه الدراسة على مجموعة متعددة من مصادر المعلومات، والتي يمكن تصنيفها وفق التالي:

- الكتب والمراجع التي تناولت بعض أو أجزاء من موضوع الدراسة.
- الأبحاث والدراسات، وكذلك المجلات والصحف والانترنت.
- تقارير وإحصائيات مختصة بالموضوع من المؤسسات الحكومية وغير الحكومية.
- المؤتمرات وورش العمل التي عقدت حول موضوع الدراسة.
- الاستبيان والزيارات الميدانية والمعلومات المسحية التي يدونها الباحث حول منطقة الدراسة.
- المقابلات الشخصية مع المختصين في مجال الدراسة.

1-7 حدود الدراسة:

- الحدود المكانية: فلسطين – قطاع غزة –مدينة غزة.
- الحدود الزمانية: المعلومات ذات العلاقة وحتى نهاية عام 2014.

1-8 معوقات الدراسة:

- قلة الكتب والمراجع المتعلقة بالصورة الذهنية وواقع مدينة غزة من حيث محاور الحركة ونهاياتها البصرية.
- صعوبة الحصول على مخططات محدثة لمدينة غزة.
- ندرة الدراسات المتخصصة في تسليط الضوء على التوقعات المستقبلية لقطاع غزة في ظل النمو العمراني المتزايد.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

1-9 هيكلية الدراسة:

ينقسم البحث إلى ستة فصول تتسلسل وفق التالي:

تناول **الفصل الأول** مقدمة البحث من خلال عرض المشكلة البحثية وأهمية واهداف ومنهجية البحث ومن ثم مصادر المعلومات وحدود البحث المكانية والزمانية ومعوقات البحث وهيكلية البحث ودراسات سابقة. بينما يعرض **الفصل الثاني** دراسة نظرية حول محاور الحركة وأثرها على تشكيل المدينة والذي يتناول تحت هذا العنوان تعريف وأهمية ونظريات وتأثير محاور الحركة على الملامح التخطيطية العامة. ثم ينتقل **الفصل الثالث** إلى دراسة العناصر المكونة للصورة الذهنية والانطباع الذهني والسلوك الإنساني داخل الفراغ العمراني. أما **الفصل الرابع** فخصص لدراسة واقع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة من خلال دراسة محاور الحركة ومستوياتها وأنواعها واستعمالاتها وتأثيرها على التشكيل العمراني لمدينة غزة. في حين يعرض **الفصل الخامس** الدراسة الميدانية لمدينة غزة وتحليل الاستبانة وأخيراً تنتقل الدراسة إلى **الفصل السادس** الذي يعرض أهم النتائج والتوصيات للدراسة البحثية.

الفصل الأول	الفصل الثاني	الفصل الثالث	الفصل الرابع	الفصل الخامس	الفصل السادس
مقدمة الرسالة ومنهجيتها	محاور الحركة وأثرها على شكل المدينة	العناصر المكونة للصورة الذهنية	واقع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة	دراسة ميدانية – مدينة غزة	النتائج والتوصيات

1-10 دراسات سابقة:

<u>الدراسة الأولى:</u> منهج لتجميل البيئة البصرية للمدينة العربية –دراسة حالة مدينة الكويت، دراسة بحثية، د.م .محمد احمد سليمان، كلية الهندسة– جامعة الزقازيق (سليمان،2003).

هناك عوامل كثيرة تؤثر على تجميل أي مدينة منها العوامل الطبوغرافية، والمناخية، والإنسانية وغيرها، وكلها عوامل تتفاعل مع تخطيط المدينة إلى حد كبير، ويمكن استغلالها ايجابياً وتلافي سلبياتها. حيث شهدت المدينة العربية تطورات كبيرة خلال الفترة الأخيرة حتى تتواكب مع تطورات العصر الحديث وذلك في إطار من سيطرة الانسان على الطبيعة وتطويعه للتكنولوجيا في تشكيل بنائه العمراني، مما ساعد على إفراز تجمع عمراني معالمه البصرية غير واضحة، ومنها على سبيل المثال مدينة الكويت العاصمة، ومن هنا ظهرت الحاجة لتجميل الصورة البصرية للمدينة من خلال منهج علمي مدروس.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

وهدفت هذه الدراسة إلى وضع منهج لتجميل البيئة البصرية للمدينة العربية من خلال تفعيل دور عناصر التنسيق الموقعي "الطبيعية والصناعية" ووضع مخطط عام لتحسين الصورة البصرية للمدينة (الهيكل البصري العام للمدينة) يتأسس على مكونات البيئة البصرية للمدينة (الحدود؛ المسارات؛ المناطق؛ العلامات البصرية؛ العقد والساحات).

الدراسة الثانية: مبادئ عمارة البيئة في تحديد تصميم طرق السيارات وأماكن المشاة في النسيج العمراني للمدن السعودية، دراسة بحثية، د. طلال بن حسن بن محمد علي حمادي، كلية الهندسة والعمارة الإسلامية، جامعة أم القرى –المملكة العربية السعودية (حمادي، 2009).

يعتمد نجاح وظيفة أي نسيج عمراني لأي مدينة على مدى نجاح المصمم في تشكيل نظام حركة السيارات وحركة مسارات المشاة كحجر زاوية في العلاقة فيما بين الحيزات الحضرية الخارجية والحيزات الداخلية للمباني، وذلك لأهميتها وتداخلها مع عناصر النسيج العمراني المختلفة ودورها في توجيه حركة المشاة وحركة السيارات بشكل يتلاءم مع البيئة العمرانية والطبيعية والاجتماعية للمدينة بشكل عام والمناطق السكنية بشكل خاص.

وهدف البحث إلى التأكيد على ضرورة الاستعانة بالتكنولوجيا المتقدمة بعلم عمارة البيئة landscape architecture من أجل إعادة صياغة وهيكلة الأسس التصميمية لتشكيل وتكوين شبكة المواصلات وطرق أو مسارات أرصفة المشاة بحيث توفر بيئة مشاة تحقق الراحة والأمان للإنسان بحيث تعكس المفهوم الحضاري لإيجاد شوارع للسيارات وأماكن للمشاة آمنة وفعالة وظيفيا ومرغوبة جماليا ضمن الإطار العام لحياة المسلم اليومية في البيئة العمرانية المحلية.

الدراسة الثالثة: الاعتبارات البيئية في تخطيط محاور الحركة بالمدن الجديدة في مصر، دراسة بحثية، محمد عبد الباقي محمد إبراهيم، قسم التخطيط العمراني –كلية الهندسة –جامعة عين شمس –جمهورية مصر العربية (إبراهيم، 2008).

يناقش البحث الاعتبارات البيئية لمحاور الحركة الآلية وحركة المشاة الواجب إتباعها عند إعداد المخططات العمرانية العامة والتفصيلية للمدن وبخاصة التجمعات العمرانية الجديدة، حيث يعرض الاعتبارات البيئية لمحاور الحركة في فكر رواد التخطيط العمراني ثم توضيح الآثار السلبية لسيادة السيارات على الطرق والمشاكل البيئية الناتجة عنها من تلوث وضوضاء مع استعراض الاعتبارات البيئية الواجب مراعاتها في تخطيط مسارات الحركة الآلية وحركة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

المشاة وتخطيط أماكن انتظار السيارات في الشوارع مع أهمية الارتقاء بسياسات النقل والمرور بالمدن الجديدة.

ويهدف البحث إلى التعريف بالاعتبارات البيئية الواجب مراعاتها في مرحلة تحديد أهداف المخططات العمرانية للمدن والتجمعات العمرانية الجديدة مع التركيز على منظومة الطرق ومحاور الحركة وآثارها البيئية وأساليب الحد من الآثار البيئية السلبية سواءً كانت ضوضاء أو تلوث الهواء.

الدراسة الرابعة: التلوث البصري وتأثيره على سلوكيات الإنسان واستيعابه للفراغات العمرانية العامة، دراسة بحثية، د يوهانسن يحيي عيد، د. عمر محمد الحسيني – مدرسان بقسم التخطيط العمراني– كلية الهندسة – جامعة عين شمس (عيد، وآخرون).

يتناول البحث موضوع التلوث البصري للبيئة العمرانية في المدن العربية وعناصره وتأثيره على مستخدمي الفراغ العمراني وذلك من خلال دراسة ميدانية مقارنة بين القاهرة ودمشق حتى نستنتج أبعاد التلوث البصري وتأثيره على الناس ومدى وعي وإدراك السكان بالمشكلة وكيف أثر ذلك على استيعابهم وإدراكهم للفراغات العمرانية.

ويقوم البحث بعرض عناصر التلوث البصري كما نراها بصفة عامة ثم يقارن بين توقعاتنا ونتائج الاستبيان للوقوف على مدى توافق أو اختلاف وجهات النظر بين مخطط ومستخدم الفراغ ليكون البحث عموماً حجر أساس في موضوع التلازم بين البيئة العمرانية والمجتمع ولفتح سبل البحث والمناقشة عن كيفية وضع أسس دراسة وتحليل عناصر التلوث البصري وتأثيره على الإنسان للوقوف على أبعاد المشكلة ومظاهرها وأسبابها وطرق علاجها.

الدراسة الخامسة: كتاب كيفن لنش The Image of the city عام 1960م (Lynch, 1960).

وتضمن الكتاب تعريف واضح للصورة الذهنية للمدينة والتي عرفها على أنها تلك التصورات الذهنية للمدينة من قبل أغلب سكانها والتي تلعب الفراغات المفتوحة والتباينات البصرية وكذلك أحاسيس الحركة داخل مساراتها دوراً هاما في تكوين صورة متكاملة عن المدينة من خلالها. ثم تناول الكتاب بعض المشاكل البصرية التي تؤثر في تكوين صورة ذهنية واضحة للمدينة والتي كان منها الحدود الضعيفة التي تعمل على التشتيت عند نقط اتصال المسارات وعدم وجود طابع للمدينة. وبعد ذلك يعرض الكتاب عناصر الصورة الذهنية للمدينة وهي

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

المسارات والعلامات المكانية المميزة ونقط الالتقاء والانتقال والأحياء البصرية المميزة. ثم تناول الكتاب أبرز المعالجات البصرية الواجب مراعاتها في تشكيل المدينة وذكر منها التفرد والانفراد وبساطة التشكيل وتأكيد النطاق البصري ووضوح نقاط الاتصال وتأكيد الادراك الحركي من خلال المسارات ومحاور الحركة.

الدراسة السادسة: فهم الملاحة الحضرية: إيجاد الطريق داخل المدينة، دراسة بحثية، م. عبد البصير عبد الرحيم السيد، كلية الهندسة – جامعة عين شمس (السيد، 2010).

تناولت هذه الدراسة العثور على الطريق اعتمادا على الهيكل المكاني والبصري للمدينة، وتقدم الرسالة نظريتين مختلفتين لإيجاد الطريق الأولى :هي الاستقراء لكيفن لينش والتي يشير فيها إلى أن إيجاد الطريق مرتبط بتكوين خرائط ذهنية للعناصر البصرية للبيئة المحيطة اعتمادا على الذاكرة، والثانية هي نظرية صيغة التركيب الفراغي لبيل هيلير والتي يشير فيها إلى أن فهم البيئة المحيطة يعتمد على علاقة الفراغات المكونة لهيكلها ببعضها البعض واختارت الدراسة مصر الجديدة والمعادي ووسط البلد كحالات للدراسة.

تهدف الدراسة إلى استكشاف العلاقة بين إيجاد الطريق داخل المدينة وهيكلها المكاني والتكوين البصري بها، وتناقش كيفية تعرف الناس على المدينة وإيجاد طريقهم بها وقدرتهم على اتخاذ القرار المكاني من مكان إلى آخر في هذه المدينة.

وقد أظهرت نتائج الدراسة أن هناك علاقة بين إدراك المكان والتنظيم الفضائي له وأن صيغة التركيب الفراغي يمكنها أن تتنبأ بشكل جيد مدى القدرة على إيجاد الطريق في المدينة، كما أظهرت نتائج الدراسة أيضاً أن القدرة على إيجاد الطريق داخل المدينة مرتبط بصلة وثيقة بالتكامل بين التنظيم الفضائي لهذه المدينة والتكوين البصري بها.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الأول	الفصل الثاني	الفصل الثالث	الفصل الرابع	الفصل الخامس	الفصل السادس
مقدمة الرسالة ومنهجيتها	محاور الحركة وأثرها على شكل المدينة	العناصر المكونة للصورة الذهنية	واقع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة	دراسة ميدانية – مدينة غزة	النتائج والتوصيات

الفصل الثاني

محاور الحركة وأثرها على شكل المدينة

تمهيد

2.1 نظرة عامة حول محاور الحركة

2.2 تصنيفات شبكة محاور الحركة في المدن

2.3 التدرج الهرمي لمحاور الحركة

2.4 نظريات تخطيط المدن وعلاقتها بمحاور الحركة

الخلاصة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الثاني

2- محاور الحركة وأثرها على شكل المدينة

تمهيد

تعتبر شبكة محاور الحركة أساس أي تكوين عمراني أو ريفي فمن خلال هذه الشبكة المتصلة مع بعضها البعض يتم الاتصال والتواصل بين هذه التكوينات لتبدأ العلاقات الاجتماعية والتجارية والسياسية بالظهور بين هذه التجمعات فيبدأ المستخدمون باستخدام تلك المحاور للوصولية، ومن خلال ذلك تبرز أهمية محاور الحركة وتلعب دورها الرئيسي في كونها عنصر من عناصر التجمعات العمرانية الهامة سواءً كانت على مستوى حي سكني أو مدينة أو إقليم أو أي مستوى آخر من مستويات البيئة الحضرية.

2-1 نظرة عامة حول محاور الحركة

من خلال تتبع نشأة وتطور التجمعات العمرانية وجد أن شبكة محاور الحركة تطورت مع تطور هذه التجمعات لتوفير الحركة الملائمة لمستخدمي هذه التجمعات وتتيح لهم حرية الاتصال والتواصل من خلال تحقيق الوصولية. فحركة الأشخاص في التنقل في شبكة الطرق في المدينة تكون بدافع فعاليات وغايات منها الاقتصادية والاجتماعية وغيرها من الأغراض، ومن ذلك تنتج العلاقة القوية بين استعمالات الأراضي المختلفة وكثافة الحركة خلال شبكة الطرق، فيبرز دور التخطيط العمراني في تحديد شبكات محاور الحركة وخصائصها المتعددة ومميزاتها اعتماداً على استعمالات الأراضي (ابراهيم، 2008).

2-1-1 تعريف بمحاور الحركة

المقصود بشبكة محاور الحركة أو شبكة الطرق أو الشوارع هي تلك الشرايين الرئيسية والفرعية الحاملة لحركة النقل الآلية أو المشاة. محاور الحركة لا تعني فقط الشريط المرصوف والذي يستخدم لحركة النقل فقط بل يمتد ذلك الوصف ليشمل الربط الوظيفي لأجزاء المدينة ومد شبكات البنية التحتية من خلالها وما تحتويه تلك المحاور سواءً من ناحية مادية أو معنوية وتعتبر محاور الحركة عنصر من عناصر الترفيه من خلال توفير عناصر التجميل Landscape (Bleibleh, 2001).

وتعتبر إنشاء شبكة الطرق لأي دولة له أهمية كبيرة في مجال التنمية الشاملة. وسيتم تناول مصطلح محاور الحركة في الدراسة البحثية لمدلولها الشامل لأنواع الممرات والشوارع والطرقات

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

المختلفة وما تحتويه من عناصر بصرية داخل الشوارع وعلى محيطها وكذلك لما لها من مدلول معنوي أيضاً داخل ذهن المستخدمين.

2-1-2 نظرة تاريخية

نشأة الطرق كانت مع بدايات الإنسان وذلك لاستخدامها في تحقيق الوصولية للمناطق التي يحتاج منها الحصول على احتياجاته، فأنشأت الفراعنة طرقاً مؤقتة لنقل الكتل الحجرية للبناء وأخرى طرق مقدسة للوصول إلى المعابد، كما استخدم الصينيون شبكة من الشوارع منذ 2000 ق.م. واستخدم الآشوريون والبابليون الأسفلت في عملية الإنشاء منذ 700 ق.م. وقام الفرس بتشييد طريق بطول 2500 كم تقريباً مزودة بمحطات للإقامة والاستراحة على طول هذا الطريق، ويعتبر عهد الرومان هو العصر الذهبي لإنشاء الطرق في العصر القديم فأنشأوا شبكة طرق من 90000 كم تربط مستعمرات الدولة الرومانية مع بعضها البعض كما أنشأوا الجسور في بعض الأماكن (قديد، 2009).

وبعد الحرب العالمية الثانية تحولت وظيفة محاور الحركة من اعتبارها عنصر ثانوي في التشكيل العمراني إلى عنصر رئيسي في هذا التشكيل. فيقول المخطط Harald Hals* "الهيكل العظمي لمخطط المدينة هو عبارة عن شبكة الشوارع لهذه المدينة" وهذا تأكيد على أن الشوارع هي التي تولد العناصر العمرانية الأخرى، كما يقول Leon Krier** "الخبرات البنائية هي أداة لتشكيل أو تكوين الشوارع والمناطق المفتوحة أو هي نتيجة لشبكة الشوارع والمناطق المفتوحة".

شكل 2-1 صورة توضح المستعمرة اليونانية Khirokitia

المصدر: (The Cyprus Tree، 2014)

ويقال أن أول شارع في التاريخ هو في مستعمرة يونانية تسمى Khirokitia منذ 6000 ق.م. (انظر شكل 2-1)، كما ويقال أنه بدأ رصف الشوارع منذ 1900 ق.م. وقد تم اكتشاف بعض هذه الشوارع في الوقت القريب في تركيا في منطقة تاريخية تسمى Beycesultan. ويعتبر أول رصف علمي للشوارع

* **Harald Hals** مخطط ومهندس معماري نرويجي ولد عام 1876م وتوفي عام 1959م، واشتهر في مجال في التخطيط الحضري والإسكان الاجتماعي، وتقلد منصب رئيس جمعين المهندسين النرويجية.

** **Leon Krier** مهندس ومنظر معماري وكذلك مخطط حضري، ولد عام 1946م في لوكسمبورغ، ويعتبر أحد منظري الكلاسيكية الجديدة، درس في ألمانيا.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

باعتباره عنصر معماري في عصر النهضة، ومنذ ذلك الوقت بدأت تتوالى النظريات والفلسفات والتوجهات المعمارية والتخطيطية.

ومن هذه التوجهات وصف Leone Alberti* الشارع أو الطريق بأنه ظاهرة معمارية Architecture Phenomenon، وقد تشكلت نظريات Alberti في بدايات عصر النهضة وقادت توجهات مخططي ومعماري هذا العصر، أما مخططي نهاية عصر النهضة اعتبروا الشوارع عنصر معماري وعمراني. وبالرجوع إلى مؤرخي التخطيط العمراني مثل A.E.J. Morris اعتبروا الشوارع بأنها العنصر الرئيسي في عملية التصميم فأصبح الشارع –بجانب وظيفته الأولى والتي تتمثل في الربط بين الخدمات والنشاطات الإنسانية – عنصر يعمل على توليد العناصر الحضرية الأخرى، ولهذا وصف Morris الشارع بأنه الكلية المعمارية أي الكل المعماري "Architecture whole".

ومن الأمثلة البارزة للتأكيد على أن الشارع أصبح هو المنتج للتشكيل الحضري للتجمعات العمرانية هو إعادة إعمار باريس من قبل المخطط Baron Haussman، حيث كانت مهمة Haussman هو حل المشاكل الاجتماعية والتمديدات الصحية في مدينة العصور الوسطى، وكان هناك تزايد في الحاجة إلى التنقل والحركة، وبعد ثورة 1848. زادت الحاجة إلى ممرات ومحاور حركة لتنقل الشرطة وقوات الأمن للتحكم بالمدينة وكان الحل هو تنفيذ شبكة شوارع جديدة، حيث قام المخطط بتتبع خطوط المباني الأثرية المحددة وذلك تماشياً مع طموح نابليون الثالث لجعل باريس أكثر المدن جمالاً في حينه، وكان العنصر الرئيسي الحضري للمدينة هو شبكة محاور الحركة (الشوارع) والتي تتألف من شوارع عامة وممرات وشوارع عريضة على جوانبها الأشجار الكثيفة (Lillebye, 1996).

وقد كانت الشوارع والطرق لا يقيمها إلا الدول القوية ذات المكانة المرتفعة بين الدول، وهذا هو الحال اليوم كلما ازداد تطور المدينة ازداد الاهتمام والرقي بشوارعها بكافة أنواعها وازداد التركيز على التشكيل البصري لهذه المحاور لتعبر عن تحضر المدينة وتقدمها.

تمثل شبكات النقل والطرق في وقتنا الحاضر جزءاً كبيراً من مساحة المدينة ومرافقها الحيوية، حيث تعتبر الطرق بمثابة شرايين المدينة لأنها تمدها بالحياة، إضافة إلى أن شبكة الشوارع المدينة وما تتخذها من أنماط وأشكال مختلفة ساهم في إعطاء الشكل والهوية

* **Leon Alberti** ولد في إيطاليا عام 1404م وتوفي عام 1472م، وهو رسام وفنان ومعماري، ويعتبر من رجال عصر االنهضة.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

المورفولوجية للمدينة. وتشكل العناصر المكونة للطرق نسبة تقدر بحوالي 32% من المساحة الكلية للمدينة وبنسبة 37% من مساحة كندا، وفي الولايات المتحدة الأمريكية قدرها الباحث مورفي بنسبة 34% من مساحة الولايات المتحدة الأمريكية (علي، 2000).

بينما وجد بيدرسون أن نسبة 15-25% من مساحة المدن مخصصة للطرق السريعة بالإضافة إلى 5% من المساحة تستهلكها مرافق النقل الثانية بما فيها الموانئ والمطارات (Pederson، 1980).

2-2 تصنيف شبكة محاور الحركة في المدن

تتجمع محاور الحركة بمستوياتها واستخداماتها لتكون شبكة من الطرق المتصلة مع بعضها البعض لضمان استمرارية الحركة، وتنوعت شبكة محاور الحركة حسب طبيعة استخدامها وحسب شكلها فيمكن تصنيف الشبكة كالتالي:

2-2-1 حسب نوع الاستخدام

شبكة مسارات الحركة يمكن تقسيمها حسب نوع استخدامها إلى تصنيفين أساسيين هما شبكة المحاور الخاصة بالحركة الآلية وشبكة المحاور الخاصة بالمشاة ونذكرهما بالتفصيل (سليمان، 2003): -

أولاً: شبكة محاور الحركة الخاصة بالحركة الآلية: -

وهي المحاور التي يكون استخدامها الأساسي من خلال استخدام المركبات بأنواعها الثقيلة والخفيفة وتكون شوارعها مهيأة لاستخدام المركبات مثل استخدام عروض مناسبة للمركبات والتقاطعات وميول الشوارع التي تمنح الرؤية للسائق وأيضاً إشارات المرور المختلفة وأماكن انتظار ووقوف المركبات، وتكون شبكة المحاور الخاصة بالحركة الآلية مرتبطة مع بعضها البعض ومع الطرق المحيطة بالمدن (الطرق الخارجية) وذلك لضمان التواصل المستمر والدائم بين هذه المحاور.

ثانياً: شبكة محاور الحركة الخاصة بحركة المشاة: -

محاور الحركة الخاصة بالمشاة هي التي تثبت وتؤكد على ارتباط العمران بالإنسان الذي يعيش في المدينة، فتلك المحاور تراعي المقياس الإنساني الذي يسير في مسارات مخصصة ومهيأة له، وتتكون شبكة ممرات المشاة من مجموعة من الممرات والمسارات التي تتلاقى في عقد تتمثل في الساحات والتقاطعات وأماكن تجمع المواطنين. وأصبحت المدن المتقدمة تعمل

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

على توفير شبكة خاصة لحركة الإنسان، وقد تترابط وتتجاور ممرات المشاة مع محاور الحركة الآلية وهو السائد في الكثير من المدن، ولكن المفضل فصل حركة المشاة عن الحركة الآلية قدر الإمكان وهو الأمر الضروري الذي يساهم بدور أساسي في سير الإنسان بحرية وأمان داخل المدينة ويعزز ارتباطه بالمكان.

2-2-2 حسب شكل شبكة محاور الحركة

تتعدد أشكال شبكة محاور الحركة داخل المدن وكيفية ارتباطها مع بعضها، حيث يمكن تصنيف هذه الأشكال إلى خمسة أنواع هي التشكيل الشبكي والمحوري والإشعاعي والمختلط والعضوي وتفصيلها كالتالي (حيدر، 1994): –

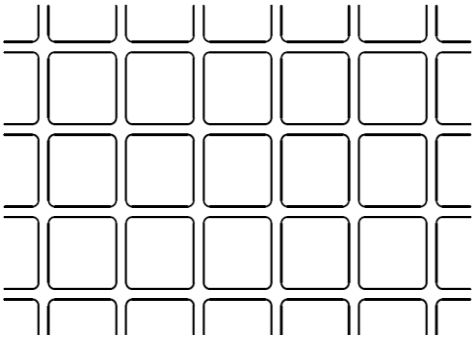
أولاً: التشكيل الشبكي Grid Iron Pattern

وهو عبارة عن تشكيل من محاور الحركة المتعامدة على بعضها البعض (انظر الشكل 2-2 وشكل 2-3)، تشكل فيما بينها تجمعات مربعة أو مستطيلة الشكل أو قريبة من ذلك، ويتميز هذا التشكيل بما يلي:

- البساطة ووضوح التشكيل المتكون من المحاور المتعامدة.
- يسمح هذا النمط من التشكيل بالتدرج الهرمي البسيط والمركب لشبكات الطرق.
- سهولة التوسع العمراني والتمدد في جميع الاتجاهات.
- يناسب هذا النمط احتواء جميع أنواع استعمالات الأراضي.
- سهولة مراعاة التوجيه الأمثل للشمس وحركة الرياح.

ولكن يؤخذ على هذا النمط الملل الناتج عن تشابه محاور الحركة وكثرة التقاطعات ولكن يمكن التخلص من هذا الملل بتحديد مساحات مختلفة بين المحاور وكذلك تحديد المسافات بين التقاطعات واحترام طبوغرافية الأرض، ويفضل استخدام هذا النمط في حالة الأراضي المنبسطة أي الخالية من المحددات الطبيعية القوية. ويكون التشكيل الشبكي إما ثنائي أو ثلاثي أو مركب (علي، 2007).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



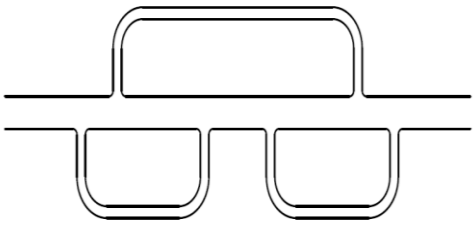
شكل 2-2 شكل يوضح التشكيل الشبكي للطرق

شكل 2-3 صورة جوية لأحد أحياء إقليم Hokkaido في اليابان كمثال على التخطيط الشبكي لمحاور الحركة.

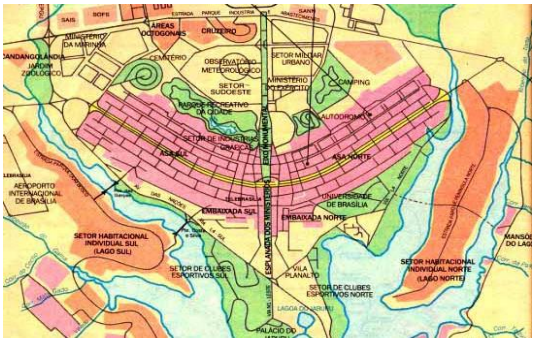
المصدر : (Google-Map، 2014)

ثانياً: التشكيل المحوري Axial linear

نجد هذا النمط في المدن ذات الاتجاه الطولي مثل المدن الساحلية ويكون في الأغلب ناتج عن ملامح طبيعية لموقع المدينة، وتكون مسارات الحركة الرئيسية والثانوية في هذا التشكيل يغلب عليها الطابع المحوري (انظر الشكل 2-4 والشكل 2-5) كما ويميز هذا النمط المرونة في التوسع العمراني. ويؤخذ على التشكيل المحوري ارتفاع تكاليف المرافق لوجودها جميعها على مقربة من مسارات الحركة الرئيسية المحورية والكثافة المرورية العالية على المسارات الرئيسية وخاصة في أوقات الذروة وكذلك كثرة التقاطعات على مسار الحركة الرئيسي المحوري (الكحلوت، 2009).



شكل 2-4 رسم توضيحي للتشكيل المحوري لشبكة محاور الحركة.



شكل 2-5 مخطط دولة البرازيل يوضح التشكيل الخطي للطرق.

المصدر : (http://es.justmaps.org, 2014)

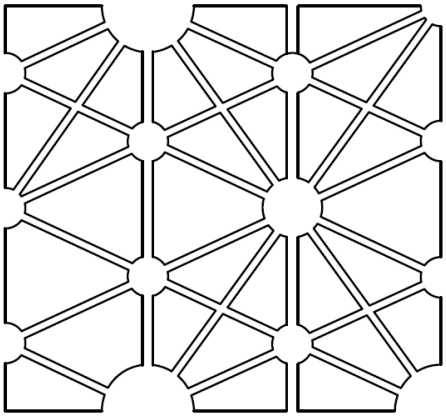
ثالثاً: التشكيل الإشعاعي الحلقي Radial

في هذا النمط تكون المحاور الرئيسية للحركة على شكل حلقات دائرية تحيط بمركز المدينة وتتكرر حسب حجم المدينة، ويكون شكل المدينة هو دائري. وللتواصل بين محاور الحركة

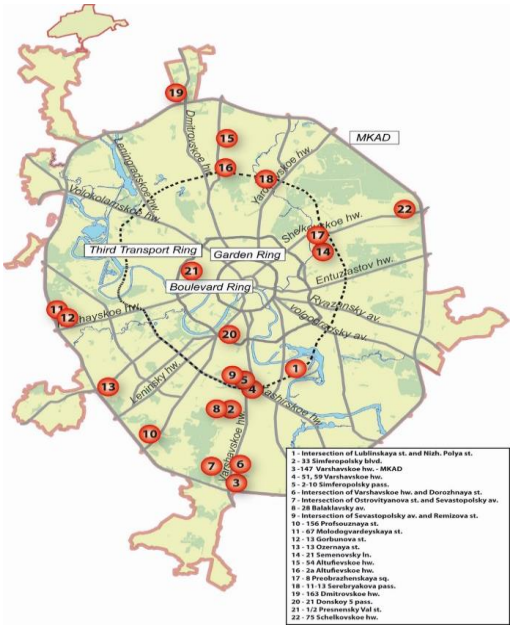
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

تتشكل محاور اشعاعية تربط المحاور الحلقية ببعضها البعض (شكل 2–6)، ويعتبر هذا النمط من الأنماط الكلاسيكية التاريخية مثل مدينة بغداد ومدينة موسكو (الشكل 2–7).

ويتميز هذا التشكيل بتعدد التقاطعات والمسارات التي تحيط بمركز المدينة، كما ويميزه أيضاً الحركة الدائرية التي تعمل على التخفيف من الكثافة المرورية من خلال استخدام المحاور الحلقية التي تمنع اختراق المناطق. ولكن يؤخذ على هذا النمط صعوبة التوسع العمراني وقلة مرونة استعمالات الأراضي (الكحلوت، 2009).



شكل 2-6 شكل توضيحي للتشكيل الإشعاعي للطرق.



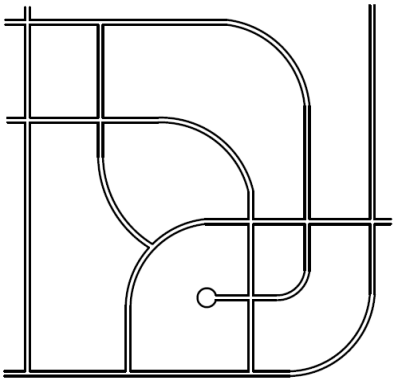
شكل 2-7 مخطط مدينة موسكو كمثال على التشكيل الاشعاعي الحلقي.

المصدر: (Petrov، 2007)

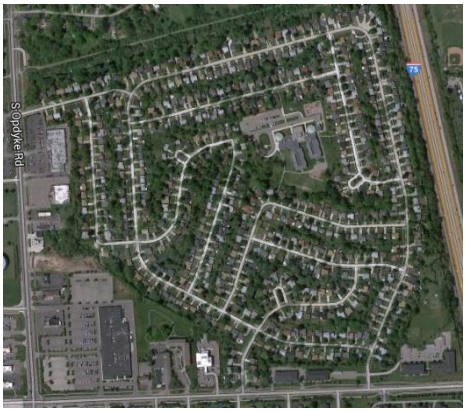
رابعاً: التشكيل المختلط Curvilinear

في نمط التشكيل المختلط تكون محاور الحركة الرئيسية تدمج بين النظام الشبكي والحلقي للطرق (انظر الشكل 2–8 والشكل 2–9)، ويتوجه إليه المخططون لملاءمة تضاريس المدن وفي الأغلب نجد هذا التخطيط في التجمعات السكنية الكبيرة التي يصعب تعميم أحد الأنظمة الثلاثة السابقة عليها.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



شكل 2-8 شكل توضيحي للتشكيل المختلط للطرق.



شكل 2-9 صورة جوية لأحد أحياء ولاية Michigan في الولايات المتحدة الأمريكية كمثال على التخطيط المختلط لمحاور الحركة.

المصدر: (Google-Map، 2014)

خامساً: التشكيل العضوي Organic

في التشكيل العضوي لمحاور الحركة تتبع الشوارع أشكال عضوية غير تقليدية غير متقيدة بأشكال هندسية (انظر الشكل 2-10) وفي أغلب الأحيان تكون هذا المحاور بهذا الشكل لتتلاءم مع طبوغرافية المنطقة التي تكون ذات بعد طبيعي وتصعب فيها شق شوارع هندسية الشكل، وأحيانا يتم استخدامها في المدن السياحية والترفيهية لبث روح التشويق والترفيه.

شكل 2-10 صورة جوية لأحد المناطق العمرانية (Osteras) في النرويج كمثال على التخطيط العضوي لمحاور الحركة

المصدر: (Google-Map، 2014)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

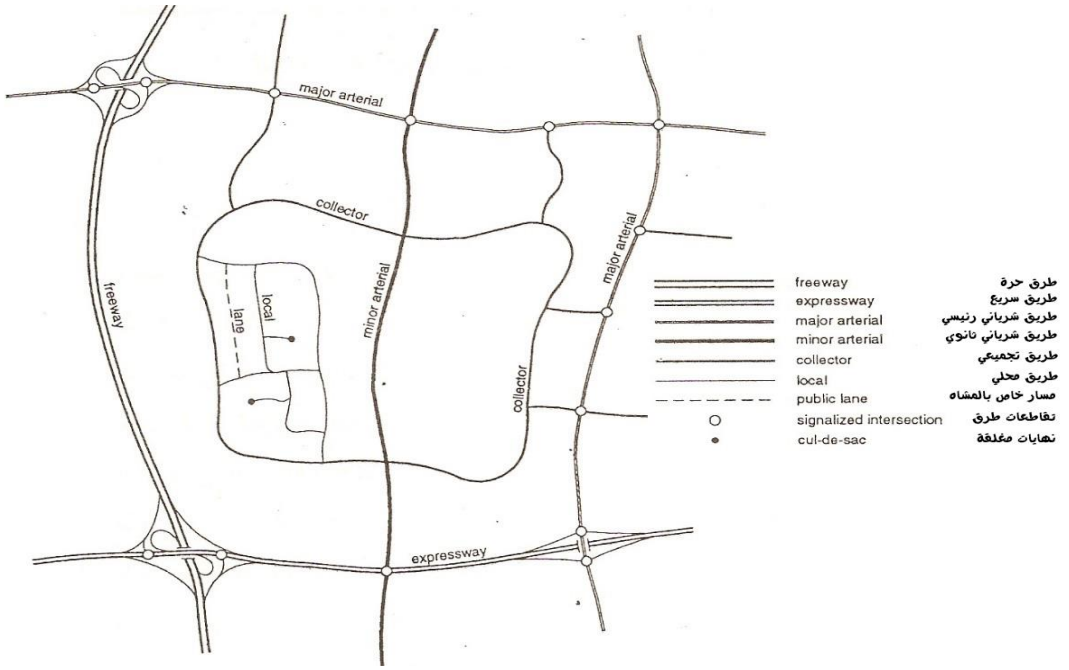
2-3 التدرج الهرمي لمحاور الحركة: -

يعتبر التدرج الهرمي لمحاور الحركة من الأدوات الهامة لاستخدام شبكة الطرق واستعمالات الأراضي، كما ويعتبر وسيلة لتعريف كل طريق وتمييزه من حيث الوظيفة ومستوى الخدمة والهدف الذي يؤديه هذا الطريق وذلك لتحقيق الوصولية والاتصال بشكل سهل وآمن وبكفاءة عالية لشبكة الطرق، ومن دون هذا التدرج الهرمي سنجد التزاحم في الحركة والتشتت فيها وحدوث الاضطرابات المرورية.

وهناك علاقة قوية بين استعمالات الأراضي والتدرج الهرمي لشبكة محاور الحركة حيث أن من أهم أهداف التدرج هو تحقيق سهولة الوصول والاتصال والراحة والسلامة للمستخدمين سواءً كانت حركة آلية أو حركة مشاة مع مراعاة وسائل النقل العام والخاص، كما يتم مراعاة نوعية استعمالات الأراضي في المنطقة المراد تخطيطها وخاصة في تحديد نوع محور الحركة المار واستخدامه (Eppell, McClurg, & Bunker, 2001).

2-3-1 تصنيف محاور الحركة

ظهرت الحاجة للتدرج الهرمي لشوارع المدينة من أجل تنظيم العلاقة وتحقيق التوازن بين استعمالات الأراضي المختلفة وحركة المرور في الشوارع التي تخدم هذه الاستعمالات، ويمكن تصنيف شبكات الطرق إلى طرق داخل المدينة وطرق خارجها (انظر الأشكال 2-11، 2-12، 2-13):



شكل 2-10 مخطط توضيحي لتصنيفات محاور الحركة في داخل وخارج المدينة

المصدر: (أبو أحمد، 2001) بتصرف

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

أولاً/ طرق خارج المدن (طرق إقليمية) (AASHTO, 2001)

1- الطرق الحرة Free Ways: يستخدم هذا النوع من الطرق في الربط بين المدن والأقاليم لمسافات كبيرة جداً وبسعة كبيرة وسرعة عالية للمركبات تصل إلى 2000 مركبة/ساعة وبعدد خطوط بين 4-8، وفي الأغلب تمر هذه الطرق في مناطق غير حضرية.

2- الطرق السريعة Express Ways: وهي طرق سريعة أيضاً كالطرق الحرة ولكن تصمم للرحلات بين المناطق الإقليمية والحضرية وبطاقة استيعابية تصل إلى 1400 مركبة/ساعة وبعدد خطوط 4-8 خط وبسرعة أقل من الطرق الحرة.

ثانياً/ طرق داخل المدن (Eppell, McClurg, & Bunker, 2001)، (زين العابدين، 2000)

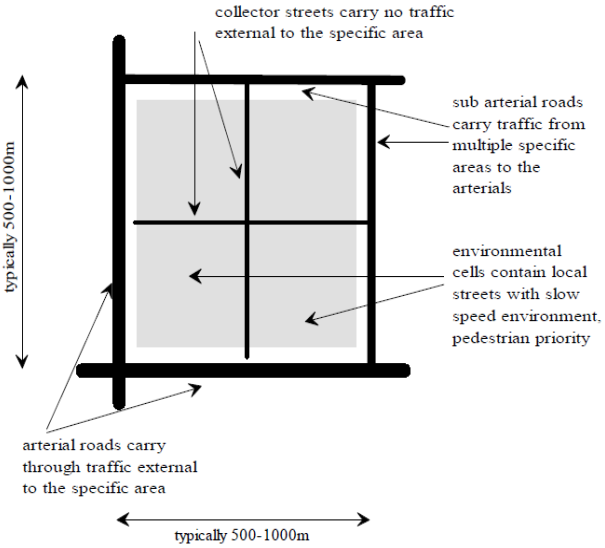
1- الطرق المحلية Local Roads: وهي الطرق القصيرة التي تنسق الحركة المرورية بين الطرق التجميعية والأبنية السكنية مباشرة وتكون بطاقة استيعابية بين 500-600 مركبة في الساعة وبسرعة منخفضة جداً تتراوح بين 20 -30 كم في الساعة، ويأتي تصنيف الطرق المحلية من الناحية الهرمية في أدنى مرتبة إلا انها تحتل المرتبة الأولى بالنسبة لمعيار العدد ومجموع الأطوال داخل المدينة.

2- الطرق التجميعية Collector Roads: تعمل الطرق التجميعية على تجميع الحركة المرورية المتولدة من مناطق التجمعات السكنية والتجارية وغيرها داخل المدينة وربطها بالطرق الشريانية الفرعية وتكون في الأغلب بطاقة استيعابية من 600-800 مركبة / ساعة وبسرعة عملية 40 كم/ساعة.

3- الطرق الشريانية الفرعية Sub Arterial Roads: وتعمل هذه الطرق الشريانية الفرعية على تجميع الحركة المرورية من أكثر من منطقة عمرانية لتنقل الحركة إلى طرق رئيسية شريانية.

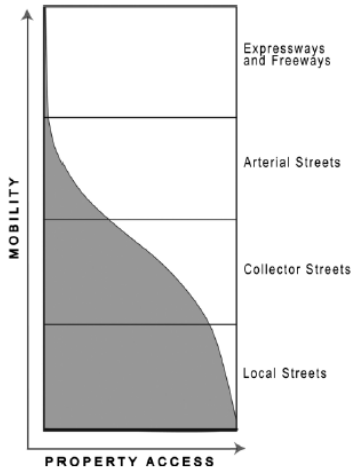
4- الطرق الشريانية أو الرئيسية Arterial Roads: وعادة ما تكون خارج المناطق العمرانية وتنقل الحركة إلى طرق إقليمية أو تنقلها من منطقة عمرانية إلى أخرى ومن ثم إلى الطرق الشريانية الفرعية، وتصمم هذه الطرق لاستيعاب حجم من الرحلات الحضرية ما بين 800-1200 مركبة / ساعة وبسرعة تصل إلى 60 كم / ساعة وتربط بين المدينة وضواحيها، ومهمتها نقل حركة المرور المتولد عن مناطق ضمن المناطق الحضرية دون المرور فيها.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



شكل 2-11 شكل يوضح تسلسل الحركة المرورية خلال شبكة الطرق داخل المدينة

المصدر: (Eppell, McClurg, & Bunker, 2001)



شكل 2-12 شكل يوضح العلاقة بين كمية الحركة والوصولية

المصدر: (HESS, 2009)

2-3-2 أهمية التدرج الهرمي لمحاور الحركة

من خلال تتبع تخطيط الشوارع في المدن والأقاليم نجد أن هناك تدرج واضح وملموس في هذه الشوارع حيث نجد ذلك في عروض الشوارع واستخداماتها وكذلك في الكثافة المرورية على هذه الشوارع وعدد مستخدميها، ويرجع هذا التدرج إلى مدى أهمية هذه المحاور واستخداماتها، أما بالنسبة إلى أهمية هذا التدرج فيرجع إلى مجموعة من العوامل أهمها (عفيفي وفؤاد، 2006) (Eppell, McClurg, & Bunker, 2001): –

- إعطاء شخصية مميزة وطابعاً للتخطيط Character حيث بفقدان التدرج يفقد التخطيط انسجامه ويغلب عليه العشوائية.
- توضيح التركيب التخطيطي سواء للمدينة أو للإقليم من وحدات تخطيطية أصغر إلى وحدات تخطيطية كبرى.
- سهولة توزيع سواءً الخدمات والمنافع العامة أو السكان كل حسب درجته ودوره في التجمع العمراني.
- العامل الاقتصادي الذي يتمثل في تحديد البرامج اللازمة للمرافق مثل الشوارع والكهرباء والمياه والمجاري ومياه الشرب لكل تجمع على حده حسب درجته في الهيكل العام الشامل لتخطيط المدينة أو الإقليم.
- تحقيق إدارة جيدة للحركة المرورية من خلال هذا التدرج بتحديد وظيفة ومستوى كل طريق بالنسبة لشبكة الطرق.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

2-4 نظريات تخطيط المدن وعلاقتها بمحاور الحركة: -

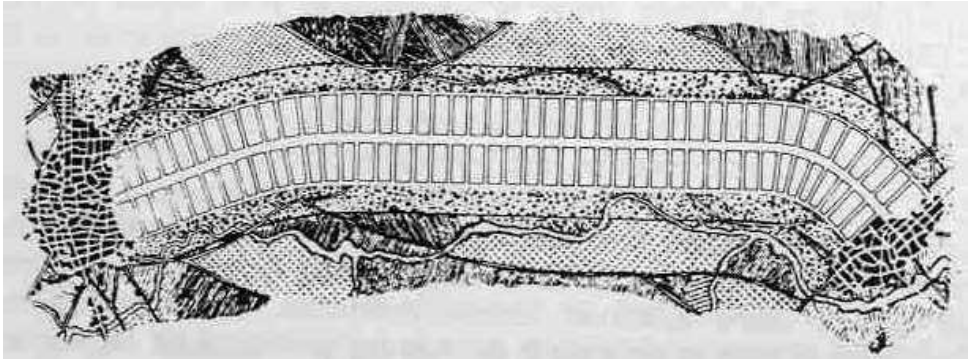
نشأت نظريات تخطيط المدن على أساس حل مشاكل شبكة الطرق (محاور الحركة) في المدينة وذلك إما من خلال التدرج الهرمي (Hierarchy) للشوارع أو من خلال حلول بيئية أو من خلال استخدام وسائل مرور خاصة، ومن خلال ذلك يمكن القول بأن أهم العوامل المؤثرة في تخطيط شبكة محاور الحركة هي (عفيفي و فؤاد، 2006): -

- شكل المدينة The City Form
- مخطط استعمال الأرض Land Use Plan
- علاقة المدينة بالإقليم The City and Region
- توزيع السكان والكثافات في المدينة Population Distribution and Density

لذلك سيتم دراسة بعض هذه النظريات لتوضيح مدى أهمية محاور الحركة في هذه النظريات التخطيطية للمدن.

2-4-1 نظرية المدينة الخطية The Linear City

تعتبر نظرية المدينة الخطية 1882م (شكل 2-14) أحد مقترحات المخطط الإسباني سوريا ماتا "Soria Mata (1844-1920)" سعى من خلال هذا المقترح تقليل المساحة البنائية وزيادة مساحة المناطق المفتوحة والخضراء لتقليل مساوئ المدينة كذلك ربط المدن القائمة بمدن شريطية، وتتكون فكرة المدينة الخطية من محور حركة رئيسي بعرض 50متر يخترق المدينة وتكون كافة الخدمات موزعة على امتداد هذا المحور وتكون المناطق السكنية على عمق 200 متر تقريباً عن المحور الرئيسي ويتم الوصول إليها بشوارع مشاة. ومن خلال اسم النظرية يتضح أن أساس التسمية هو محور الحركة الرئيسي في المدينة (المحور الخطي) (Furundzic & Furundzic, 2012).

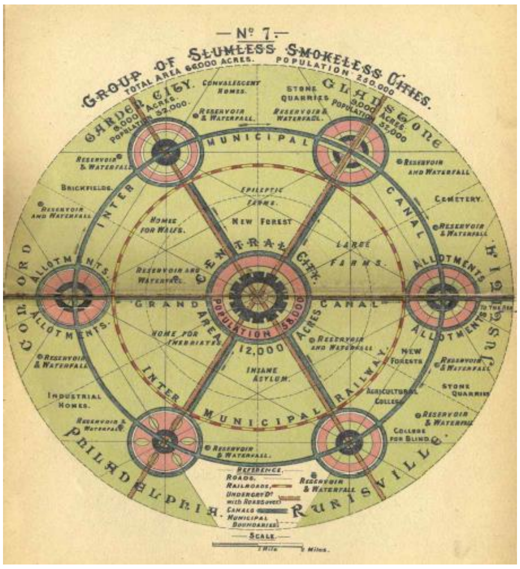


شكل 2-13 مخطط يوضح المحور الرئيسي للمدينة الخطية التي يتركز حولها كافة عناصر المدينة.

المصدر: (Wikipedia، 2014)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

2-4-2 نظرية مدينة الغد الحدائقية Garden City



شكل 2-14 مخطط يوضح مقترح هوارد للمدينة الحدائقية.

المصدر: (Howard, 1898)

ظهرت فكرة المدن الحدائقية (شكل 2-15) في لندن عام 1181م بعد الثورة الصناعية على يد المعماري ابنزار هوارد Ebenezer Haward، وذلك من خلال دمج فكرة المدينة والريف والتي تتخلص من سلبيات المدينة والريف والاستفادة من إيجابيات كل منهما في مدينة جديدة أسماها مدينة الغد الحدائقية.

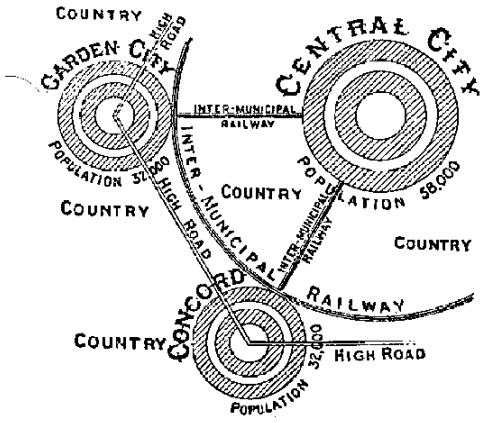
وتهدف فكرة المدينة الحدائقية إلى زيادة نسبة المساحات الخضراء وزيادة العلاقات الاجتماعية وجعل المدينة مكتفية ذاتياً كذلك احاطة المدينة المركزية بمدن صغرى ترتبط بالمدينة المركزية من خلال مجموعة من محاور الحركة.

أما بالنسبة لشكل المدينة المقترح يكون شكل دائري نصف قطرها 11كم يقطعها ست شوارع رئيسية في المركز تقسم المدينة الى ست وحدات أو مجاورات سكنية كل مجاورة تحتوي على خدماتها الأساسية، ويسكن المدينة 32 ألف نسمة ويتوسط المدينة ميدان مركزي يمثل قلب المدينة ويجمع الخدمات العامة للمدينة.

وتطرق المخطط هوارد إلى محاور الحركة بشكل تفصيلي حيث قسم المدينة إلى ستة أقسام يكون عرضها 131 متر وعرض الشوارع المحورية 31 متر، والشوارع الدائرية محاطة بالأشجار من الجانبين وبذلك يكون قد وفر شبكة محاور حركة متكاملة ومتصلة مع بعضها وربطها مع المدن المحيطة من خلال شبكة سريعة من محطات السكة الحديدية (Domhardt, 2012) (ليليا، 2009).

www.manaraa.com

2-4-3 المدن التابعة Satellite Towns



شكل 2-15 رسم توضيحي لفكرة المدن التابعة.

المصدر: (Abeid، 2013)

ظهرت فكرة المدن التابعة متأثرة بفكرة المدينة الحدائقية للمخطط هوارد عام 1922م على يد ريموند يونين* (Raymond Unwin). وهي عبارة عن مدن حدائقية تابعه لمدينة رئيسية (حسب الشكل 2-15). ولقد طبقت هذه النظرية في إنجلترا والدول التي تعرضت مدنها للدمار نتيجة القصف الجوي أثناء الحرب العالمية الأولى والثانية. وقد نبعت فكرة إنشاء المدن التابعة من إنشاء مدينة خاصة بالصناعة والعمل فقط تحيط بها مدن أخرى للحياة الاجتماعية والسكن، وقد حدد يونين مجموعة من المحددات التي تتصف بها المدن التابعة وهي (ليليا، 2009) (الطعاني، 2009):

- أن تكون حول مدينة صناعية قائمة يتم انشاء المدن التابعة لها في نطاق دائرة نصف قطرها 15كم.
- عدد سكان كل مدينة يتراوح بين 3000-10000نسمة مخصصة للسكن.
- تحيط بكل مدينة مناطق خالية زراعية تفصل المدينة عن المدن التابعة المجاورة وعن المدينة المركزية.
- تركيز كافة أنواع الصناعة في المدينة المركزية فقط.
- ترتبط المدن التابعة بمحاور حركة رئيسية مع المدينة الأم.

2-4-4 نظرية المجاورة السكنية Neighborhood

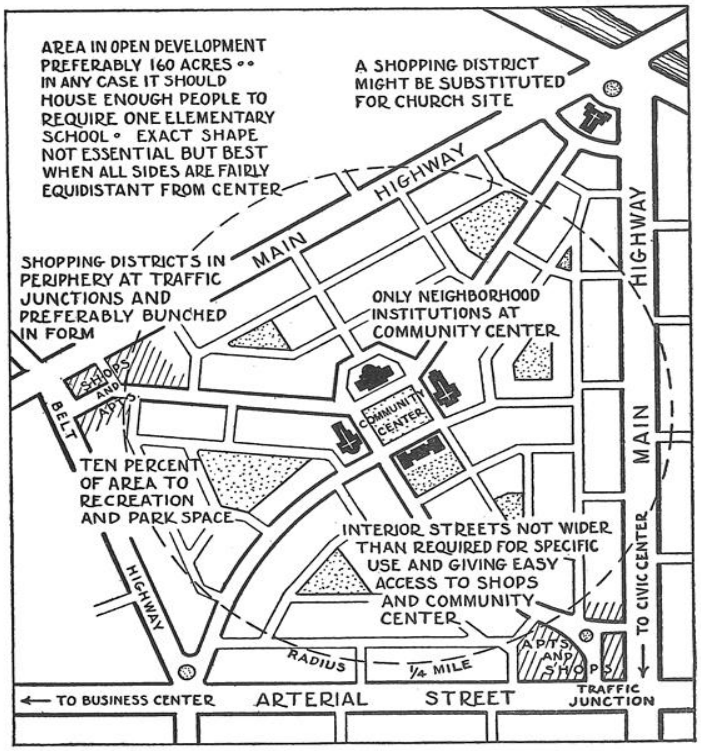
ظهرت نظرية المجاورة السكنية (انظر شكل 2-16) في عام 1923م على يد المخطط الأمريكي بيري Perry، وكانت فكرة هذه النظرية الأساسية هي حماية المجتمع من التفكك الاجتماعي الذي نتج بسبب تضخم المدن وذلك من خلال تجميع السكان حول مجموعة من الخدمات الأساسية في مركزها المدرسة الابتدائية وذلك ضمن مسافة مقبولة للسير للطلاب

* **ريموند يونين Raymond Unwin** مخطط ومهندس أمريكي ولد عام 1884م اهتم بالقضايا التخطيطية والاجتماعية وتوفي عام 1940م.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

للتخفيف من التلوث والازدحام المروري. حيث تم تحديد عدد سكان المجاورة من 5000 إلى 8000 نسمة ومسافة سير للطلاب لا تزيد عن 500 متر.

ومن أهم أسس تخطيط المجاورة هو منع المرور العابر من اختراق المجاورة حيث تحاط المجاورة بشوارع رئيسية لا تخترق المجاورة ويتم تخصيص الطرق الداخلية لمرور سكان المجاورة فقط وذلك لحماية السكان وتوفير الخصوصية لهم، ويوجد داخل المجاورة المناطق الخضراء والخدمات اليومية لسكان المجاورة (قناوى وعبد العزيز، 2007).



شكل 2-16 مخطط توضيحي لنظرية المجاورة السكنية يوضح الشوارع الرئيسية المحيطة بالمجاورة والشوارع المحلية داخل المجاورة ويتوسطها الخدمات الأساسية للمجاورة.

المصدر: (Wikipedia، 2014)

من خلال أمثلة نظريات تخطيط المدن السابقة يتضح أن محاور الحركة لها دور كبير ورئيسي في تخطيط المدن واعتمد عليها المخططون بشكل كبير في تحديد ماهية المدن وأشكالها وطرازها العام، فكان في نظرية المدينة الخطية دور لمحور الحركة الرئيسي في شكل المدينة وتسميتها وفي نظرية المدينة الحدائقية لعبت محاور الحركة دور هام في تشكيل المدينة وتوزيع خدمات المدينة أما في نظرية المدن التابعة ظهر دور محاور الحركة الرئيسية في ربط المدن التابعة بالمدينة الأم مما جعل المخطط يتوجه إلى تحديد المسافة بين مركز المدينة الأم

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

وأي مدينة تابعة بـ 15كم، في نظرية المجاورة السكنية تم استخدام محاور حركة لا تخترق المجاور لتوفير الخصوصية والأمان لها وأحاطت المحاور الرئيسية المجاورة فقط.

الخلاصة

أثبتت الدراسات والأبحاث أن لمحاور الحركة أهمية بالغة في عملية التخطيط، بل اعتبرها البعض أهم عناصر التخطيط فمنها يبدأ التخطيط كما تفهم باقي عناصر التخطيط العمراني من خلال الحركة في تلك المحاور ومن المخططين من اعتبرها التخطيط كله، ومصطلح محاور الحركة يعتبر مصطلح شامل يعبر عن الشوارع والطرق بأنواعها ومستوياتها كل ما تحتويه من عناصر مادية مثل الأرصفة والمسارات والأثاث والمباني على جانبي الطريق كما تشمل العناصر البصرية المعنوية التي تؤثر على المستخدم وانطباعه عن المنطقة العمرانية، وقد اهتم المخططون على مر العصور بمحاور الحركة بشكل كبير جداً، واعتبرها المخططون الحاليين معيار لمدى تقدم المدن.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الأول	الفصل الثاني	الفصل الثالث	الفصل الرابع	الفصل الخامس	الفصل السادس
مقدمة الرسالة ومنهجيتها	محاور الحركة وأثرها على شكل المدينة	العناصر المكونة للصورة الذهنية	واقع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة	دراسة ميدانية – مدينة غزة	النتائج والتوصيات

الفصل الثالث

العناصر المكونة للصورة الذهنية للمدينة

تمهيد

3.1 مفهوم الصورة الذهنية

3.2 مكونات الصورة البصرية للمدينة (عناصر كيفن لنش)

3.3 الانطباع الذهني للبيئة العمرانية (Urban Mental Images)

الخلاصة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الثالث

3- العناصر المكونة للصورة الذهنية للمدينة

تمهيد

تتكون الصورة البصرية في ذهن المستخدم من خلال الحركة والتنقل في المنطقة العمرانية وأجزائها ومكوناتها البصرية المختلفة وبدورها تؤثر على ذهن المستخدم من خلال العمليات العقلية المنظمة والمتتابعة فيتكون انطباع ذهني حول المنطقة العمرانية إما أن يكون إيجابي أو سلبي اعتماداً على المكونات البصرية وهذا الانطباع يؤثر على سلوك المستخدم في المنطقة العمرانية ويعمل على توجيه حركته داخلها.

3-1 مفهوم الصورة الذهنية

3-1-1 تعريف الصورة الذهنية لغوياً

يعرف المعجم الوسيط الصورة بأنها "الشكل والتمثال المجسم، والصورة بمثابة خياله في الذهن أو العقل". ويعود مصطلح الصورة الذهنية في أصله اللاتيني إلى كلمة IMAGE المتصلة بالفعل IMITARI، يحاكي أو يمثل، وعلى الرغم من أن المعنى اللغوي للصورة الذهنية يدل على المحاكاة والتمثيل إلا أن معناها الفيزيائي "الانعكاس" والمشار إليه في معجم ويبستر "تصور عقلي شائع بين أفراد جماعة معينة نحو شخص أو شيء معين"، وهذا التصور يختزل تفاصيل كثيرة في مشهد واحد (الشيخ، 2009).

3-1-2 تعريف الصورة الذهنية اصطلاحاً

اشتهر مفهوم الصورة الذهنية كمصطلح في أوائل القرن العشرين بعد أن أطلق هذا المصطلح الكاتب (والتر ليبمان*) وأصبح يستخدم في تفسير العديد من عمليات التأثير في ذهن الانسان. وتعرف الصورة الذهنية بأنها "مجموعة المعارف والتجارب والخبرات المتراكمة التي تتشكل في ذهن الجمهور وترسم انطباعاً معيناً من خلال عدة وسائل اتصالية تشكل هذه الانطباعات وتؤثر في سلوك الأفراد المجهول تجاه مجتمع أو شركة أو مؤسسة ما وترتبط هذه المعارف المتراكمة بعواطف الأفراد واتجاهاتهم وعقائدهم وعاداتهم الاجتماعية" (الشيخ، 2009).

---

* **والتر ليبمان**، (1889-1974) كاتب وصحفي وفيلسوف أمريكي، ولد في مدينة نيويورك وتخرج من جامعة هارفارد عام 1910، فاز ليبمان بجائزة بوليتزر عن التقارير الصحفية الدولية.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

كما وتم تعريفها أيضاً بأنها "الخريطة التي يستطيع الإنسان من خلالها أن يفهم ويدرك ويفسر الأشياء" (مجلة التدريب والتنمية، 2010). أي أن الصورة الذهنية هي الفكرة التي يكونها الفرد عن موضوع معين وما يترتب عن ذلك من أفعال سواء سلبية أو إيجابية. وعادةً ما تبنى الصورة الذهنية على خبرات الإنسان السابقة منذ لحظة الميلاد باحتفاظه لصورة ذهنية عن الأشياء والأشكال والألوان ودرجات الإضاءة ودرجات الحس المختلفة من خشن وناعم وصلب وغيره، ومن ثم أي تجربة جديدة تطرح أمام ذهن الانسان يتم استقبالها وتفسيرها بطريقة من أربع طرق: –

- إما تضيف إلى التصور الذهني الحالي معلومات جديدة.
- أو أن تقوم بدعم اثبات التصور الحالي (الموجود في ذهن الانسان سابقاً).
- أو تحدث مراجعات وتعديلات طفيفة على التصور السابق.
- أو أن تقوم بإعادة بناء التصور من جديد.

وذكر (جفكيتر) بأن الصورة الذهنية لها عدة أشكال وهي (مجلة التدريب والتنمية، 2010): –

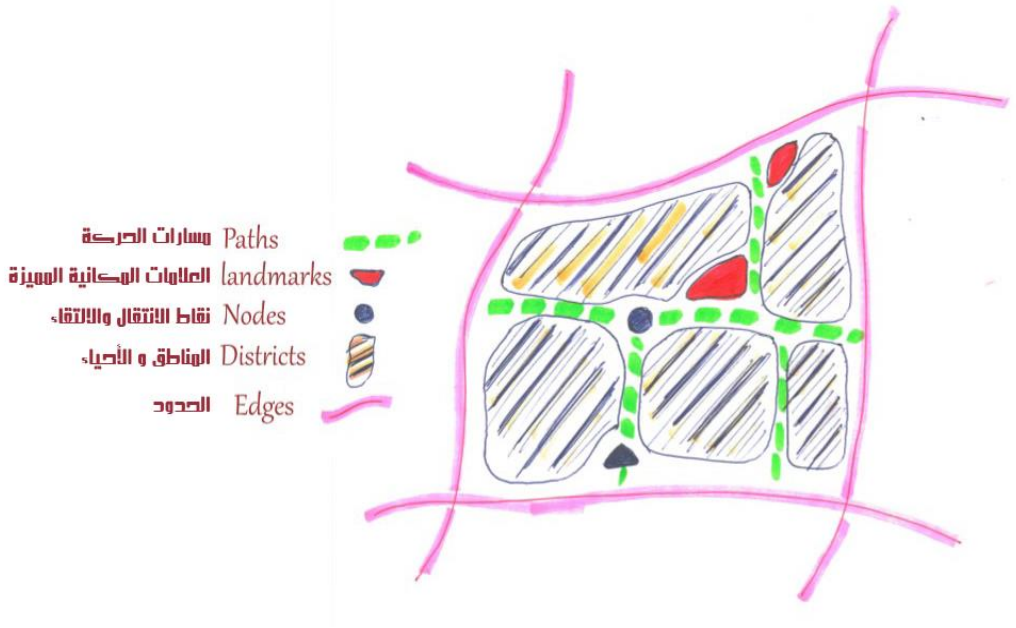
- الصورة المرآة: وهي الصورة التي ترى المنظمة (المدينة) نفسها من خلالها.
- الصورة الحالية: وهي التي يرى بها الآخرين (المستخدمين) المنظمة (المدينة).
- الصورة المرغوبة: وهي التي تود المنظمة (المدينة) أن تكون لنفسها في أذهان الجمهور (المستخدمين).
- الصورة المثلى (الصورة المتوقعة): وهي أمثل صورة يمكن أن تتحقق إذا أخذنا في الاعتبار منافسة المنظمات (المدن) الأخرى وجهودها في التأثير على الجماهير (المستخدمين).
- الصورة المتحددة: وتحدث عندما يتعرض الأفراد لممثلين مختلفين المنظمة (المدينة) يعطي كل منهم انطباعاً مختلف عنها ومن الطبيعي بأن لا يستمر التعدد طويلاً فإما أن يتحول إلى صورة إيجابية أو صورة سلبية أو أن تجمع بين الجانبين صورة موحدة لا إيجابية ولا سلبية.

وبذلك يمكن تعريف الصورة الذهنية للمدينة بأنها تلك التصورات والانطباعات وكذلك أحاسيس الحركة التي يستنتجها السكان والمستخدمين عن تلك المدينة، حيث تلعب مسارات الحركة والمناطق العمرانية المفتوحة والنهايات البصرية دوراً هاماً في تكوين صورة متكاملة عن المدينة سواءً كانت هذه الصورة إيجابية أو سلبية (يوسف، 1983).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

3-2 مكونات الصورة البصرية للمدينة (عناصر كيفن لنش): -

ركز كيفن لنش (Kevin Lynch)* في كتابه The Image of The City على الأسس التي من خلالها يتم فهم المدينة واستيعابها عند المستخدمين لهذه المدينة، وهذه الأسس تعتبر المرجع الأساسي للمكونات البصرية لأي مدينة أو تجمع عمراني، على اعتبار أن هذه العناصر تعتبر عناصر ثابتة في الصورة البصرية لأي مدينة مع اختلاف أشكالها وأنماطها باختلاف المدن، وهذه العناصر الخمسة هي: المسارات، حدود الأجزاء والوحدات، العلامات المكانية المميزة، نقاط الانتقال والالتقاء، المناطق والأحياء (انظر الشكل 3-1)، وسيتم تناولهم بالتفصيل فيا يلي (Lynch, 1960):



شكل 3-1 رسم توضيحي لمكونات الصورة البصرية الخمسة

3-2-1 المسارات Paths

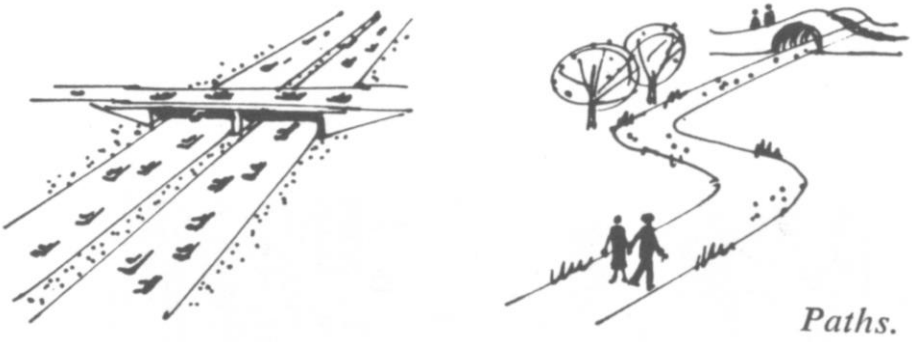
وصف كيفن لينش المسارات بأنها القنوات والممرات الطولية والتي عادة ما تستخدم من قبل المستخدمين لحركة الأشخاص والبضائع وتعبر مسارات الحركة عن الشوارع بأنواعها ورتبها وكذلك ممرات المشاة والقنوات والطرق السريعة وغيرها (حسب الشكل 3-2). وربط لينش بين التجربة البصرية للمستخدمين ومسارات الحركة حيث اعتبر أن الجزء الأكبر من الخبرة الذهنية لدى المستخدم يكتسبها من خلال الحركة والتنقل في تلك المسارات داخل حدود المدينة

* ولد كيفن لينش في شيكاغو عام 1918م، وحصل على درجة البكالوريوس في تخطيط المدن من معهد ماساتشوستس للتكنولوجيا في عام 1947م، ويعتبر كتاب (The Image of The City) من أشهر أعماله، وتوفي عام 1984.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

(Dalton & Bafna 2003). وتعتمد درجة تأثير مسارات الحركة على التجربة البصرية عند المستخدم على عدة مؤثرات أهمها:

- نوع الحركة داخل المسار: فكلما كانت الحركة داخل الطريق أو الشارع بطيئة يكون لها درجة تأثير أكبر حيث تمنح المستخدم هذه الحركة البطيئة فرصة أكبر للتأمل واكتساب الخبرة البصرية ومن ثم الذهنية عن المدينة والمناطق المحيطة بمسار الحركة.
- نوع مسار الحركة: فكلما كان مسار الحركة أقرب على العناصر البصرية للمدينة مثل الشوارع المحلية وخاصة شوارع المشاة كلما منحت فرصة أكبر لاكتساب خبرة بصرية أكبر عن المدينة.



شكل 3-2 شكل يوضح مسارات الحركة كأحد المكونات البصرية للمدينة.

المصدر: (Lynch, 1960)

أي مسار حركة يجب أن يمتاز بثلاثة خصائص ومزايا رئيسية تعزز من قوة وتأكيد هذا المسار وهذه الخصائص هي: –

- هوية وطابع محور الحركة.
- استمرارية المحور.
- قدرته على توجيه الحركة من خلاله.

وهناك مجموعة من العوامل التي تعمل على زيادة أهمية محور الحركة ويدعم وضوحه وهي: –

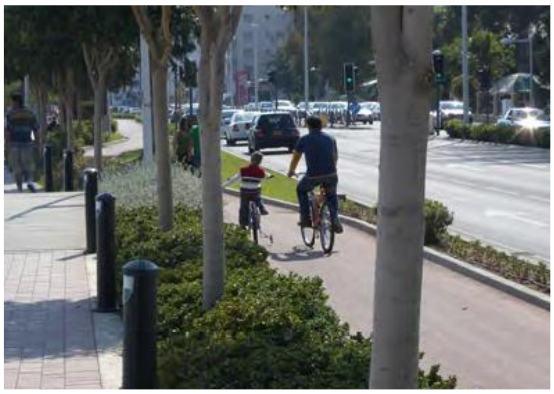
- يعتبر مسار الحركة مستمراً إذا كان هناك تركيز وتنوع في الأنشطة حول المسار مما يجعله موجهاً لحركة المستخدمين من خلاله، وهناك عدة عوامل تعمل على كسر استمرارية محور الحركة مثل؛ التغيير المفاجئ في استخدامات المباني على جانبي الطريق والتغير في عرض المحور بعد التقاطع مما يؤدي إلى فقدان هذا المحور إمكانية استمرارية توجيهه لحركة المستخدمين.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- تناغم وتناسق واجهات المباني على مسار الحركة مما يمنحه هوية وطابع مميز.
- تنسيق محور الحركة من خلال تجميل الأرصفة باللاند سكيب والتشجير.
- يمكن للصفات المكانية من ضيق أو اتساع مسار الحركة أن تعمل على جذب الانتباه وتعزيز الصورة البصرية ومن ثم الذهنية لهذا المسار عند المستخدمين.
- وجود نقطة بداية ونقطة نهاية بحيث تكون تلك النقطتين واضحتين بشكل كافي وبارز فتزداد قوة محور الحركة في التوجيه والصورة البصرية عند المستخدم.
- وجود مداخل وخارج قوية ومؤكدة تعمل على منح محور الحركة هوية تعريفية وصورة واضحة ومحددة.
- وضوح التدرج الهرمي لمسار الحركة يعمل على تحسين جودة وقوة التوجيه وأهميته في هذا المسار وبالتالي تحسين الصورة الذهنية عند المستخدم.
- تدرج كثافة وثبات التغيرات في اتجاه محور الحركة ضروري ويعمل على زيادة وضوح قوة محور الحركة بالنسبة لغيره.

يقول لينش في كتابه The Image of The City "عند وجود أكثر من خيار لمسار الحركة للمستخدم فان تقاطعات محاور الحركة تعتبر نقطة حيوية لاتخاذ القرار من قبل المستخدم". وهناك معاملين يعملان على التحكم في القدرة على فهم تقاطعات محاور الحركة وهما؛ عدد النقاط على هذا التقاطع وزوايا هذه النقاط، فزيادة عدد النقاط مع اختلاف زواياها تجعل التقاطع أكثر تعقيداً، ولكن في المقابل أحياناً يوجد ثلاث نقاط على تقاطع ما لمحاور الحركة بشكل عمودي عليه ولكن شكل التقاطع لا ينسجم مع البيئة المحيطة مما يفقد المستخدم التواصل مع الشكل الحضري والهيكلي.

شكل 3-3 صورة تخيلية توضح مسارات حركة مختلطة في أحد المناطق العمرانية



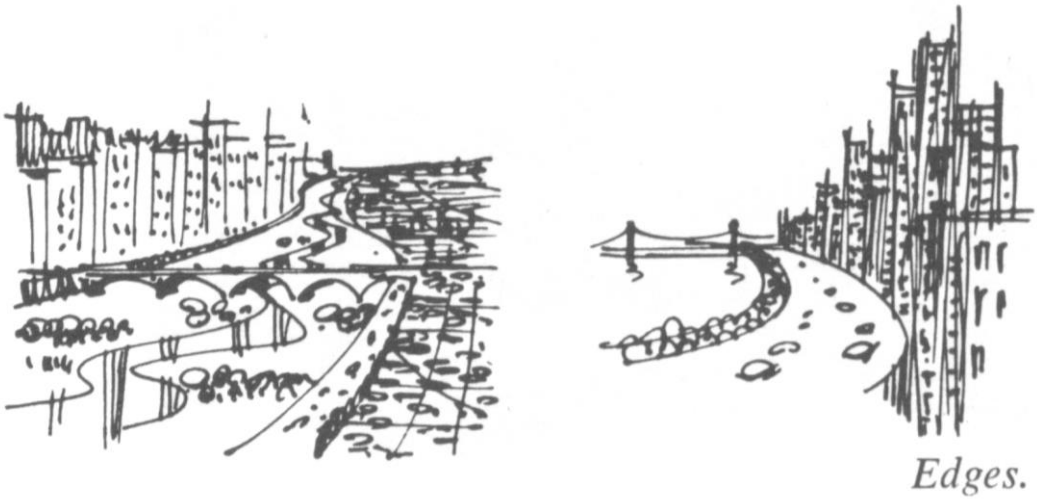
شكل 3-4 صورة تخيلية لمسارات حركة مشاة مفصولة عن سارات الحركة الآلية

المصدر: (مجلس أبو ظبي للتخطيط العمراني، 2012)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

3-2-2 الحدود Edges

عرف كيفن لينش الحدود بعدة تعريفات أشهرها تعريفها لها بأنها تلك العناصر الخطية التي لا تعتبر ولا تستخدم كمحاور حركة داخلية من قبل المستخدمين (انظر الشكل 3-5)، وتعتبر الفاصل بين منطقتين مختلفتين في الخصائص وتعمل على كسر الاستمرارية لتلك المناطق مثل الشواطئ، خطوط السكة الحديدية، نهايات التنمية العمرانية، الأسوار. إلخ (Dalton & Bafna, 2003).



شكل 3-5 شكل يوضح حدود الأجزاء العمرانية كأحد المكونات البصرية للمدينة.

المصدر: (Lynch, 1960)

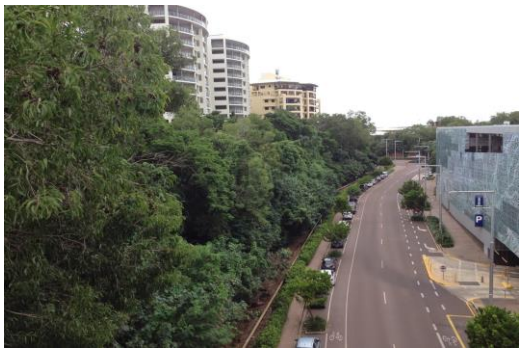
ومن خصائص الحدود أن تكون واضحة بصرياً، مستمرة في شكلها، كما ويصعب اختراقها بالحركة، وهي تكون إما حدود طبيعية مثل الأنهار والممرات الطبيعية والمرتفعات، أو حدود صناعية مثل الأحزمة الخضراء من صنع البشر والكباري والطرق السريعة وغيرها.

نهايات الأجزاء أو الوحدات يمكن ان تكون نهاية حادة كأن تكون نهايتها على شكل مسارات خطية أو حدود صناعية كجدار فاصل بين منطقتين أو أن تكون نهاية متلاشية تدريجياً تختفي مع منطقة أخرى. والاختلاف في الخصائص لمنطقتين لا يعني الانفصال أو الاختلاف التام ولكن يمكن أن يكون اختلاف مثلاً في استخدامات المباني أو شكل الواجهات أو ارتفاعات المباني، وتعتبر الجسور والكباري المعلقة المرتفعة عن رؤية المستخدمين حواف أو حدود علوية حيث لا تمتلك قوة الحواف الأرضية حيث يمكن للمستخدم اختراقها بسهولة فتفقد تلك الحافة أو الحد خاصية مهمة من خواص الحدود في التكوين البصري للمدينة.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

تزداد قوة الحدود وتأكيدها كلما كان تمييزها ورؤيتها عن بعد أكثر سهولة وذلك مثل الأسوار ومسارات الحركة السريعة والكباري وغيرها، وعندما تكون الحدود بين منطقتين غير واضحة يتم تأكيدها من خلال بعض الوسائل التي منها استخدام مواد إنشائية مختلفة أو استخدام بعض المعالجات المعمارية.

شكل 3-6 صورة توضح حدود طبيعية لأحد المناطق العمرانية



شكل 3-7 صورة توضح حدود صناعية (طريق رئيسي) كحد لمنطقة عمرانية

المصدر: (Google-Map، 2014)

3-2-3 العلامات المكانية المميزة Landmarks

العلامات المميزة هي عناصر متميزة عن ما حولها تعمل كعناصر أو نقاط مرجعية (حسب الشكل 3-8)، وتعتمد تلك العناصر أو العلامات على الخبرات الشخصية لدى الأفراد المستخدمين، وعادة ما تكون ساكنة أو ثابتة وفريدة من نوعها، ويمكن أن تكون هذه العلامات عناصر طبيعية مثل العناصر الجغرافية أو عناصر صناعية مثل الهياكل الانشائية.

وترجع أهمية العلامات المميزة في دورها في تحديد وتسهيل وتوجيه حركة المستخدمين مسار حركة المستخدمين وتحديد معالم الطريق نحو أهدافهم وخاصة للزوار الأجانب وأصحاب اللغات المختلفة عن لغة البلد فيسهل عليهم تحديد طريقهم أو مسار حركتهم من خلال تلك العلامات المميزة.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 3-8 شكل يوضح العلامات المكانية المميزة كأحد المكونات البصرية للمدينة.

المصدر: (Lynch, 1960)

وتتميز العلامات المميزة من خلال وضوحها وتأكيدها وبروزها وانفراد شكلها أو لونها أو حجمها أو موقعها وتناقضها الحاد مع البيئة المحيطة وهذا لا يعني أن تكون شاذة عن محيطها ولكن بتناغم معه. كأن يكون مبنى حديث بين مباني قديمة تم استخدام بعض العناصر القديمة بمواد حديثة، أو مبنى مرتفع بين مباني منخفضة، أو عنصر موقعه يجعله سهل الرؤية من مسافة قريبة أو بعيدة على السواء وذلك بأن يكون على مكان مرتفع بالنسبة للمباني المحيطة له أو وقوعه في نقطة محورية أو مركزية بالنسبة للرؤية البصرية للمستخدمين.

خصائص العلامات المكانية المميزة

- الجاذبية البصرية Visual Attraction

هذه الخاصية تركز على الخصائص البصرية للعنصر مما يمنحها الفرصة لتكون من ضمن العلامات المميزة ومن هذه الخصائص: –

- **الواجهات:** فكلما كان هناك تناقض بين واجهة العنصر وواجهات العناصر المحيطة كلما زادت قوته لتكون علامة مميزة.
- **الشكل:** تقاس خاصية الشكل للعنصر باختلاف الشكل مثلاً عن المستطيل الذي يعتبر الشكل المعتاد للمباني فتزداد قوة العنصر ليكون علامة مميزة، ويمكن أن يعتمد مقياس الشكل على علاقة ارتفاع المبنى مع عرضه فكلما ازداد ارتفاعه زاد قوة تأثير الشكل.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- **اللون:** يتميز المبنى بلونه عند اختلافه عن ألوان المباني المحيطة كأن يكون مبنى بلون طوبي بين مباني باللون الأبيض فيكون سهل تمييز المبنى من ضمن البيئية المحيطة ويحفظه المستخدم بشكل أسرع.
- **الرؤية:** وذلك بوجود المبنى على نقطة التقاء شارع او في مكان مرتفع بالنسبة لمحور الحركة فتكون رؤيته من مسافة بعيدة.

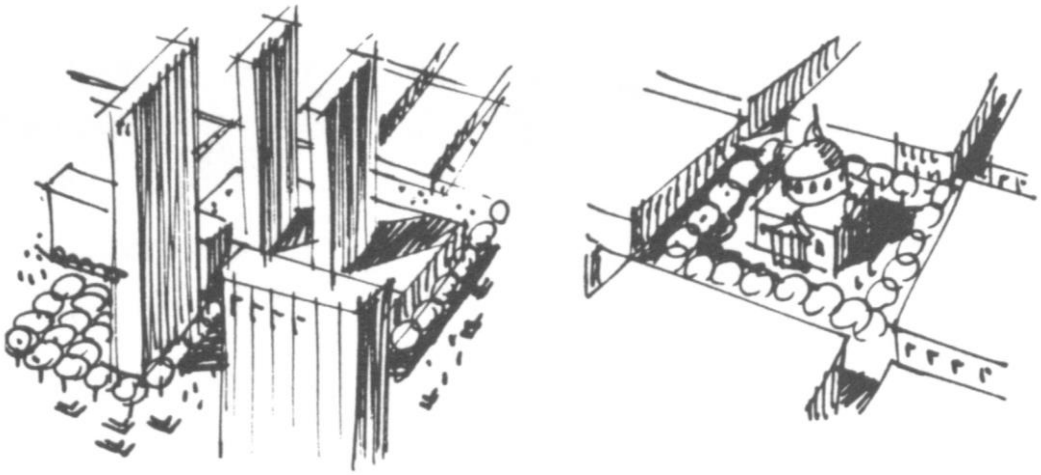
❖ الجاذبية الرمزية Semantic Attraction

تركز هذه الخاصية على رمزية العنصر الثقافية أو التاريخية أو الدينية التي تمنحه قيمة كبيرة عند سكان المدينة والمستخدمين مما يجعله من العلامات المكانية المميزة التي تكون في ذاكرة المستخدم.

❖ الجاذبية الهيكلية (الشكلية) Structural Attraction

وتكون تلك الخاصية بوجود العنصر في موقع وسطي مثل تقاطعات الطرق فيتم عمل نصب تذكاري مثلاً ويكون له شكل تمثالي (نحتي) فيكون من العلامات المميزة المهمة لدى المستخدمين.

3-2-4 نقاط الانتقال والالتقاء Nodes



Nodes.

شكل 3-9 شكل يوضح نقاط الالتقاء والانتقال كأحد المكونات البصرية للمدينة.

المصدر: (Lynch, 1960)

عرف لينش نقاط الالتقاء بأنها عبارة عن البؤر والمحاور الوظيفية الاستراتيجية في التجمعات الحضرية في المدينة والتي يمكن للإنسان دخولها والتعايش مع عناصرها وأجزائها

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

وعادة ما تكون تقاطعات مسارات الحركة أو المناطق المركزية التي تتميز بخصائص مميزة عن باقي البيئة الحضرية المحيطة (انظر الشكل 3–9)، كما تعتبر العنصر الرئيسي وأحياناً المسيطر الذي لا يمكن الاستغناء عنه في أي تكوين بصري للمدينة. ومن أمثلة نقاط الالتقاء الميادين ومحطات الطرق السريعة والساحات العامة وتقاطعات الطرق ومحاور الحركة، وتكتسب العقد أو البؤر أهميتها من كونها نقاط تركيز لعدد من الاستعمالات الطبيعية وتكون مراكز حركة وتجمع نشطة وواضحة في الفراغ الحضري. ونقاط الالتقاء تماثل العلامات المميزة ولكن تختلف عنها في كون المستخدم يمثل عنصر جذب بصري في تحديدها.

ونقاط الالتقاء يمكن أن تكون نقاط اتصال (Junctions) مثل: انتهاء أو بداية أو التقاء أو تقاطع خطوط المواصلات ومسارات الحركة، أو تكون نقاط تركيز موضوعي (thematic concentration) مثل منطقة مركزية للتسوق.

3–2–5 المناطق والأحياء Districts

المناطق والأحياء هي مساحات من الأرض متوسطة أو كبيرة من المساحات تمتلك كل منها خصائص مشتركة وهوية بصرية منفصلة تميزها عن المناطق الأخرى وتختلف عنها في الخصائص وفي شكل تجميعها وتكوينها العمراني مما يجعل تحديدها بصرياً أكثر سهولة كالمجاورات السكنية والأحياء والمراكز التجارية والمناطق الصناعية والتعليمية والضواحي وهذه المناطق في تجميعها تكون المدينة ككل (انظر شكل 3–10). وهي ثنائية الأبعاد مما يجعلها تساهم في التكوين البصري للمدينة من خلال اعتبارها مرجعاً خارجياً عند رؤية المدينة بصرياً خلال رؤيتها من الخارج.

شكل 3-10 شكل يوضح الأحياء العمرانية كأحد المكونات البصرية للمدينة.

المصدر: (Lynch, 1960)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

وتقاس الخصائص الفيزيائية للمناطق أو الأحياء بمدى استمراريتها، وتجانس الواجهات فيها من حيث اللون والمواد المستخدمة، وشكلها، والتفاصيل التي تتكون منها، والفراغات الحضرية، والرمزية، واستخدامات المباني فيها، والنشاطات القائمة فيها، سكان المنطقة، والطبوغرافيا للأرض الواقعة فيها. تمنح هذه الخصائص هوية المنطقة وتخلق التجانس في أجزاء المنطقة والتآلف الحضري. كذلك يلعب اسم المنطقة أو الحي دور مهم في تمييزها. وتحد هذه المناطق حدودها التي يمكن أن تكون حدود بارزة ومؤكدة أو حدود غير مؤكدة مما يحد أو يقلل من هوية المنطقة ومعرفة حدودها، وقد تقاس مدى علاقتها مع المناطق المحيطة بها من خلال تلك الحدود. فهناك مناطق تجمعها متصلة مع بعضها البعض من خلال نسيج حضري منسجم مما يمنحها طابع التكامل والانسجام، أو مناطق منفصلة عن غيرها مما يجعلها منطقة منطوية.

شكل 3-11 مخطط توضيحي للأحياء في أحد المدن

المصدر: (مجلس أبو ظبي للتخطيط العمراني، 2012)

3-3 الانطباع الذهني للبيئة العمرانية (Urban Mental Images)

يعرف الانطباع الذهني للبيئة العمرانية بأنه "التكوين العقلي (Mental construct) الذي يقوم به المشاهد (المستخدم) لتثبيت ما يعتبره أو يراه هاماً من المكونات العمرانية للمدينة بعد تكوين علاقات مكانية بينها بصورة تمكنه من استعمالها فيما بعد لتوجيه حركته داخل المنطقة العمرانية". وبذلك يكون الانطباع الذهني عملية انتقائية يقوم بها كل فرد على حده اعتماداً على خبراته السابقة ومعتقداته الخاصة وثقافة الجماعة التي ينتمي إليها. وتكرار أحد هذه المكونات المادية يكسبها أهمية خاصة لدى المخطط والمصمم العمراني وكذلك المستخدم وذلك بإمكانية

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

تأثيره على أولويات التعامل مع البيئة العمرانية. وتسمى تلك العناصر العمرانية بمنظمات الإدراك "Image regularities" حيث أنها تكون مشتركة بين الأفراد والجماعات المختلفة مع تباين خبراتهم العمرانية، ووصف هذه العناصر بهذا المسمى يكسبها مزايا ثقافية أو اقتصادية لما تعنيه لهم من سهولة في تعامل المستعملين معها وتفضيلها على غيرها، مما يوجه المخططين والمصممين إلى فهم التفكير الإنساني وتوجيهه في ذهن المستخدم وتسهيل حركته (عوف، 2002)، ومن أهمية تكوين انطباع ذهني واضح حول العناصر العمرانية مايلي: –

- منح الاحساس بالأمان والقدرة على الاستمتاع بالعمران للمستخدمين.
- زيادة قدرة المستعملين على استخدام محاور الحركة بسهولة واضحة.
- تكوين علاقات مكانية بين العناصر العمرانية مما يضفي عليها هوية واضحة.

ولتكوين انطباع ذهني يتم من خلال عملية عقلية منظمة ومتتابعة ويلزمها ثلاث خصائص أساسية وهي (عوف، 2002): –

- **الانتباه (Attention):** حيث يتم ادراج المكونات العمرانية ضمن الانطباع الذهني عند المشاهد إذا كان هناك انتباهاً من طرفه لوجود هذا العنصر والشعور بأهميته، واختلاف درجة الانتباه من شدة أو ضعف تؤثر على الانطباع بشكل كبير وجوهري.
- **البساطة (Simplicity):** زيادة البساطة في العناصر العمرانية يزيد فرصة تمثيلها لجزء من الانطباع الذهني لدى الأفراد والجماعات لهذه العناصر.
- **التكوين (Structure):** أن يكون العنصر العمراني المرشح للدخول في الانطباع الذهني له علاقة مكانية واضحة وقوية بباقي عناصر العمران وامكانية تكوين علاقات مكانية جديدة بينها.

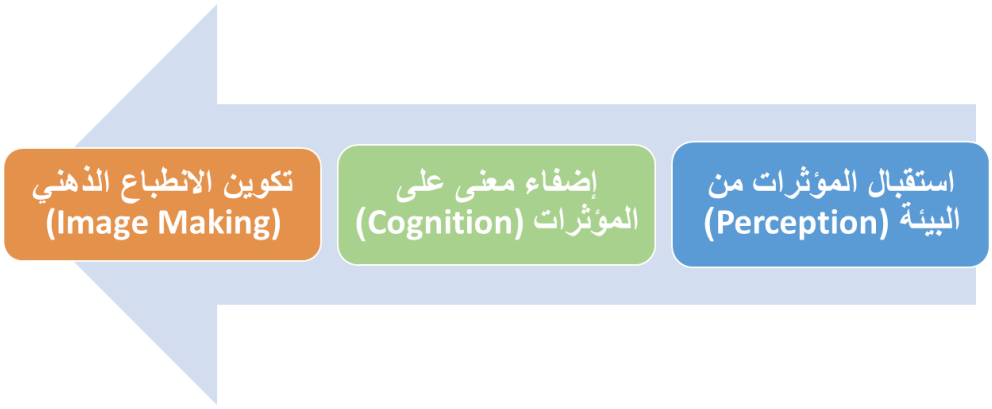
وتمر العملية العقلية في ذهن المستخدم بثلاث خطوات رئيسية لتكوين الانطباع الذهني (انظر الشكل 3–12) والخطوات هي (عوف، 2002):

1– **استقبال المؤثرات من البيئة (Perception):** ويتم ذلك عبر الحواس الخمسة للإنسان (المستخدم) بعد تلقيه مجموعة كبيرة ومختلفة من المؤثرات العمرانية المحيطة ومن ثم توفر هذه المؤثرات أساس (المادة الخام) لتكوين الانطباع الذهني، ولكن يشترط منح حرية كاملة للمستخدم في استقبال المؤثرات وترجمتها عبر حواسه.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

2- **إضفاء معنى على المؤثرات (Cognition):** بعد استقبال المؤثرات تبدأ الحواس الخمسة إضفاء معنى لهذه المؤثرات من خلال الخبرات المكتسبة والثقافات الفردية والجماعية والسياق الذي استقبل فيه المؤثر، فتختزل تلك المؤثرات حيث تتلاشى المؤثرات التي لا ترتبط بمعنى وتبقى المؤثرات ذات القيم الثقافية أو العمرانية أو الاجتماعية أو السياسية ... إلخ.

3- **تكوين الانطباع الذهني (Image Making):** المرحلة الأخيرة يتم خلالها اختيار عدد قليل من العناصر العمرانية بصورة انتقائية ذات المعنى القوي والواضح والعلاقة المكانية الواضحة لتكوين انطباع ذهني عنها داخل العقل، يحكم هذا الاختيار الثقافة الفردية وعادات المجتمع وغيرها من المؤثرات التي تعمل على ترسيخ الانطباع عن بعض العناصر أو اهمال بعضها الآخر.



شكل 3-12 مراحل العملية العقلية لتكوين الانطباع الذهني عند المستخدم

إن الانطباع الذهني الحقيقي عن البيئة العمرانية داخل العقل لأي شخص يجب أن يتوقع اختلافه بوضوح عن الرسم ثنائي الأبعاد الذي نحاول أن نعبر به عن الانطباع لأن تحويل العرض الحقيقي إلى رسم مسطح يفقده الكثير من التفاصيل الهامة، وحتى الوصول إلى هذا التعبير المبسط عن الانطباع الذهني بالرسم يتطلب معرفة جيدة بمفردات لغة الرسم والمهارة فيها حتى يكون معبراً عن نسب الانطباع ومكوناته. لذا فإن استخراج الانطباع الذهني من عقول المستخدمين قد يتطلب أكثر من رسم ثنائي الأبعاد بل قد يلزم التعرف على صور فوتوغرافية ووصف كلامي للعناصر العمرانية وعلاقاتها المكانية.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الخلاصة

تلعب المكونات البصرية وطريقة إدراكها عند المستخدمين دوراً هاماً في تشكيل صورة بصرية حول البيئة العمرانية المحيطة وتتحسن هذه الصورة البصرية بزيادة كفاءة الإدراك البصري وتحسن المكونات البصرية، وتعتبر المكونات البصرية جزء لا يتجزأ عن المكونات العمرانية والمعمارية ومتكاملة معها، وللإدراك البصري دور بارز في عملية التخطيط العمراني للمناطق العمرانية المختلفة.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الرابع
واقع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة

تمهيد

4.1 غزة جغرافيا وتاريخ

4.2 تخطيط مدينة غزة

4.3 محاور الحركة في مدينة غزة

4.4 واقع النهايات البصرية في مدينة غزة

الخلاصة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الرابع

4- واقع محاور الحركة والنهايات البصرية في مدينة غزة

تمهيد

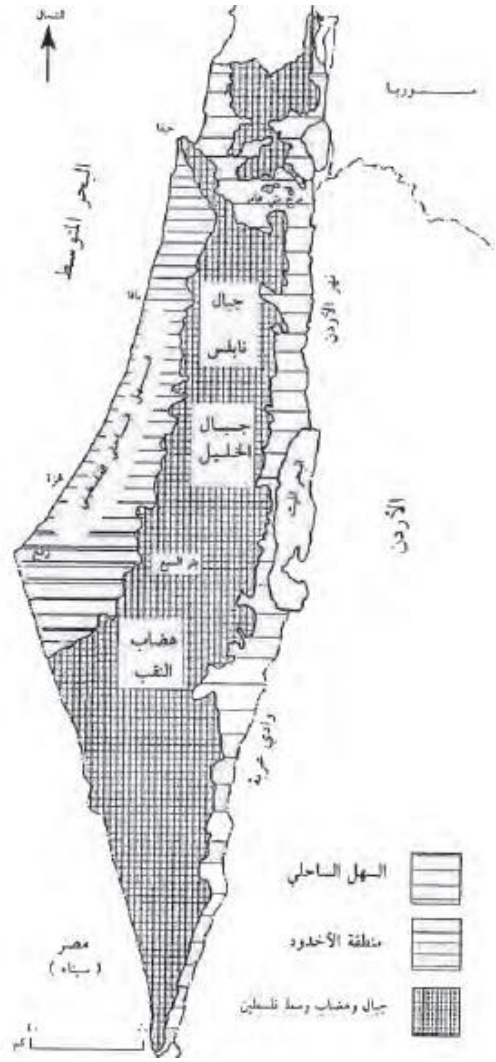
لمحاور الحركة والنهايات البصرية تأثير كبير على مدينة غزة كباقي المناطق العمرانية، حيث الكثافة السكانية العالية والخصوصية الجغرافية والتاريخية والسياسية للمدينة لذلك تلعب محاور الحركة دوراً كبيراً في تكوين الانطباع الذهني لمستخدمين تلك المدينة، ويجب على المخططين الاهتمام بدور تلك المحاور لتوثيق العلاقة بين المستخدم والمدينة، والازدحام السكاني في المدينة يجعل من الأهمية الاهتمام بالسرعة الممكنة في مسارات الحركة بأنواعها ونهاياتها البصرية لإنقاذ ما يمكن إنقاذه لتحسين الصورة الذهنية عند المستخدمين لتلك المدينة.

4-1 غزة جغرافيا وتاريخ

تعتبر مدينة غزة أحد مدن فلسطين، وتقع فلسطين جنوب غرب قارة آسيا على ساحل البحر الأبيض المتوسط أي تقع في وسط العالم القديم فكانت بمثابة الجسر البري بين آسيا وأفريقيا والجسر البحري من خلال البحر المتوسط والبحر الأحمر، وتحديداً تقع على خطي طول 34,15 و 35,40 شرقاً وبين دائرتي عرض 29,30 و 33,15 شمالاً مما انعكس ذلك على التفاوت المناخي بين الأجزاء الجنوبية والشمالية. ويحد فلسطين من الجنوب جمهورية مصر العربية ومن الغرب البحر الأبيض المتوسط ومن الشمال دولتي سوريا ولبنان ومن الشرق سوريا والأردن (الشكل 4-1). وتبلغ مساحة فلسطين 27009 كيلو متر مربع (10429 ميلاً مربعاً) بما في ذلك بحيرتا طبريا والحولة ونصف مساحة البحر الميت (صالح، 2012).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

وبسبب أهمية فلسطين دينياً وثقافياً واقتصادياً جعلها معرض للعدوان المتكرر عليها، وقد تكالبت عليها أمم شتى كالبابليين والأشوريين والفرس واليونان والرومان، ثم جاء الفتح العربي الاسلامي ليضمها إلى ديار الاسلام. وفي أواخر القرن الثامن عشر الميلادي تعرضت فلسطين لحملة نابليون بونابرت التي استهدفت السيطرة على بلاد الشام، وفي القرن الحالي تعرضت فلسطين لعدوان بريطاني خلال الحرب العالمية الاولى، أدى احتلالها تحت اسم الانتداب البريطاني واستفادت بريطانيا ودول الحلفاء من موقع فلسطين خلال الحرب العالمية الثانية، وقبل أن تنهي بريطانيا انتدابها على فلسطين بالرحيل عنها في 1948 (عام النكبة)، كانت قد مهدت السبيل لإقامة كيان صهيوني في فلسطين يكون قاعدة للدول الغربية في المنطقة، ولا يزال الكيان الصهيوني منذ عام النكبة وحتى اليوم يقبع فوق أرضنا العربية، وينعم بمواردها، ويستفيد من أهمية موقعها الجغرافي في تنفيذ مخططاته العدوانية والتوسعية. وتركز الفلسطينيون الذين بقوا على أرض فلسطين في منطقتين منفصلين هما الضفة الغربية وقطاع غزة.

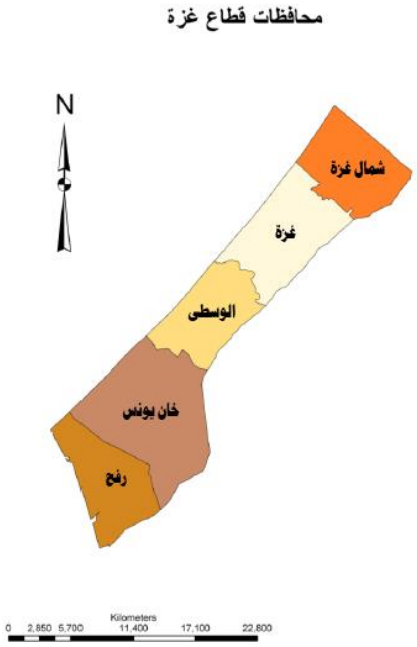


شكل 4-1 شكل يوضح مخطط فلسطين

المصدر: (صالح، 2012)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

أما بخصوص قطاع غزّة فهو الجزء الجنوبي من الساحل الفلسطيني على البحر المتوسط على شكل شريط ساحلي ضيق وهو يشكل تقريباً 1,33% من مساحة فلسطين بمساحة 365 كيلو متر مربع (وفا، 2015)، بطول 41 كم وعرض يتراوح بين 5 و15 كم. تحد قطاع غزة الأراضي المحتلة الفلسطينية شمالاً وشرقاً ويحدها مصر من الجنوب والبحر الأبيض المتوسط من الغرب، وسمي قطاع غزة بهذا الاسم نسبة لأكبر مدنه وهي مدينة غزة (صالحة، 1997). ينقسم قطاع غزة إلى خمس محافظات وهي من الشمال إلى الجنوب (محافظة شمال غزة، غزة، الوسطى، خانيونس، رفح) (شكل 4–2) وتعتبر محافظة خانيونس أكبر المحافظات مساحة (وزارة الحكم المحلي، 2014). وبلغ إجمالي تعداد سكان قطاع غزة 1,701,437 نسمة في عام 2014 وذلك حسب تقرير مركز الإحصاء الفلسطيني (مركز الإحصاء الفلسطيني PCBS، 2013).

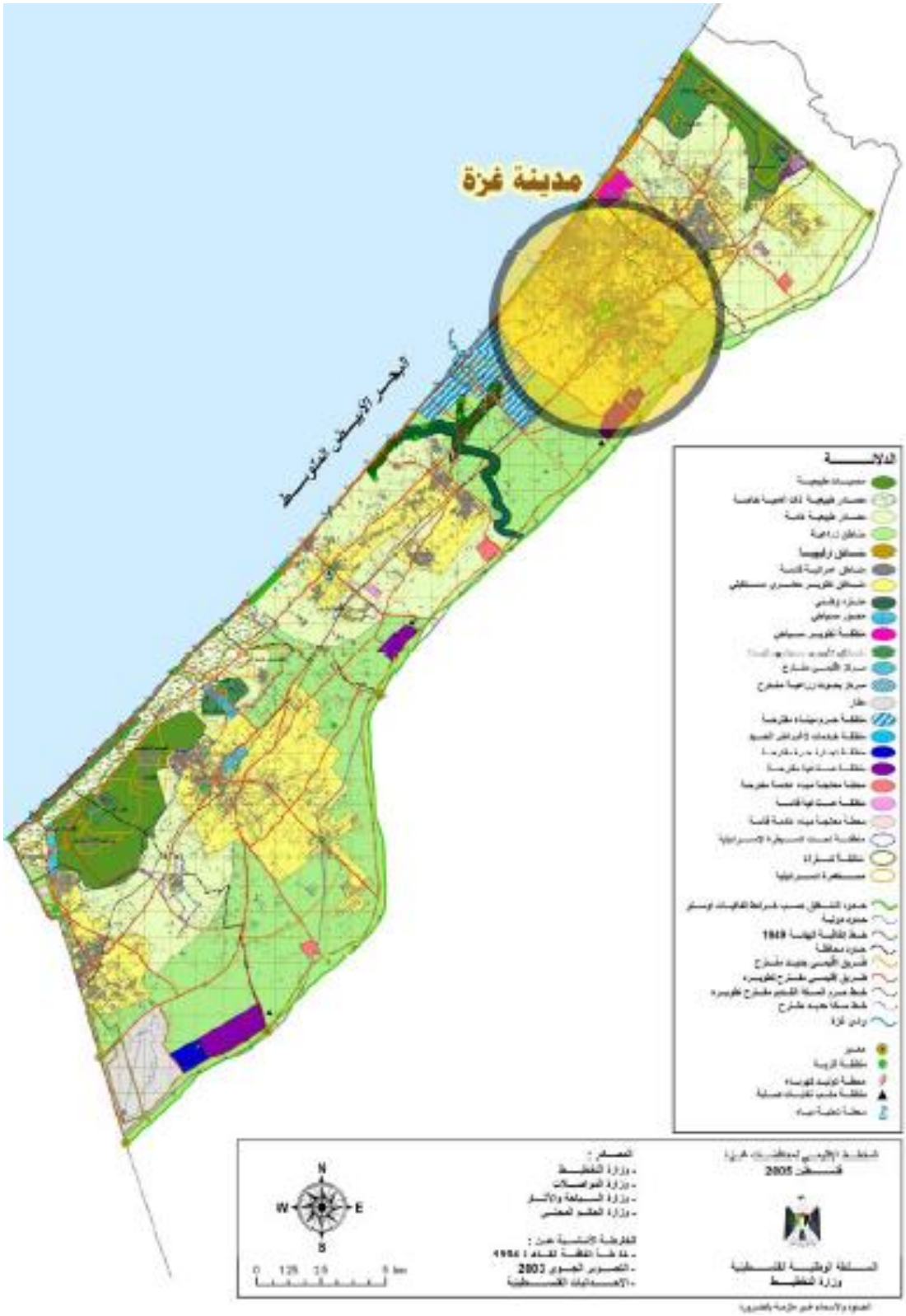


شكل 4-2 مخطط يوضح محافظات قطاع غزة

المصدر: (وزارة الحكم المحلي، 2014)

تعتبر مدينة غزة أكبر مدن قطاع غزة الأربعة مساحة وهي غزة، دير البلح، خانيونس، رفح، ومدينة غزة مدينة ساحلية تقع في شمال القطاع وتبلغ مساحتها 56 كيلو متر مربع تقريباً بتعداد سكاني 450,000 نسمة تقريباً حسب مركز الإحصاء الفلسطيني (مركز الإحصاء الفلسطيني PCBS، 2013)، ويمكن اعتبارها بالمدينة المركزية بالنسبة لقطاع غزة لاحتوائها على مراكز معظم الخدمات الرئيسية سواء حكومية أو خاصة أو أهلية، مما يجعل أغلب سكان قطاع غزة يقصدونها بقصد العمل أو عمل اجراءاتهم الخدماتية (انظر الشكل 4–3).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



شكل 4-3 المخطط الإقليمي المعدل لقطاع غزة موضح عليه موقع مدينة غزة من القطاع

المصدر: وزارة التخطيط، 2007

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

4-2 تخطيط مدينة غزة

أهمية مدينة غزة التاريخية والسياسية والجغرافية جعلها تمر بمراحل تخطيطية كثيرة ومتعددة ومؤثرة سنتناولها باختصار للوقوف على تطور محاور الحركة في تاريخ مدينة غزة بشكل رئيسي والتعرف على العناصر التخطيطية الأخرى التي أثرت على وضع مدينة غزة الحالي.

4-2-1 خلفية تاريخية حول تخطيط المدينة

مدينة غزة من أقدم المدن تاريخياً حيث مر بها أحداث تاريخية وسياسية هامة أثرت تأثيراً كبيراً على تخطيط المدينة ونمطها العمراني، ويمكن تلخيص هذا التطور من خلال المرور على بعض المحطات الهامة في نمو وتطور التخطيط العمراني للمدينة: –

1. العهد الكنعاني

في هذا العصر كانت نشأة مدينة غزة وكانت تعتبر البوابة الرئيسية التي تربط مصر ببلاد الشام، وترجع تسمية فلسطين أيضاً إلى العهد الكنعاني. وفي هذه الحقبة التاريخية أصبح للطريق الساحلي أهمية خاصة حيث كان يسمى هذا الطريق باسم "حورس"، وقد بدأ العمران في المدينة على بعد بضع كيلو مترات عن شاطئ البحر الأبيض المتوسط (انظر الشكل 4-4)، وتميز العمران في هذه المرحلة ببعض الملامح العمرانية التي من أهمها (محسن، 2000):

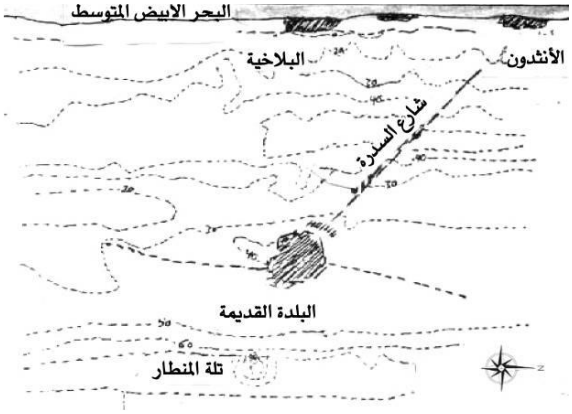
شكل 4-4 مخطط يوضح موقع مدينة غزة في العهد الكنعاني والمعتقد أنه في موقع تل العجول
المصدر: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995)

- استخدام الأزقة الضيقة والمتعرجة وبعضها يكون مسقوفاً.
- وجود ساحة أو ميدان عام وسط التجمعات السكنية لالتقاء الناس وتسوقهم.
- احاطة المدينة بسور للحماية يعلوها أبراج للمراقبة.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

2. العهد الإغريقي

بعد سقوط غزة في يد الاسكندر الأكبر أسس فيها مركزاً لحراسة الطريق الساحلي، كما انتقل موقع مدينة غزة في هذه الفترة إلى منطقة البلدة القديمة (حالياً) فأحيطت بأسوار وبوابات ثمانية وأنشأ ميناء الأنثيدون وطريق (شارع السدرة) لربط البلدة القديمة بالميناء (شكل 4-5)، وتميز هذا العصر بمجموعة من الملامح التخطيطية للمدينة والتي نذكر منها (محسن، 2000):

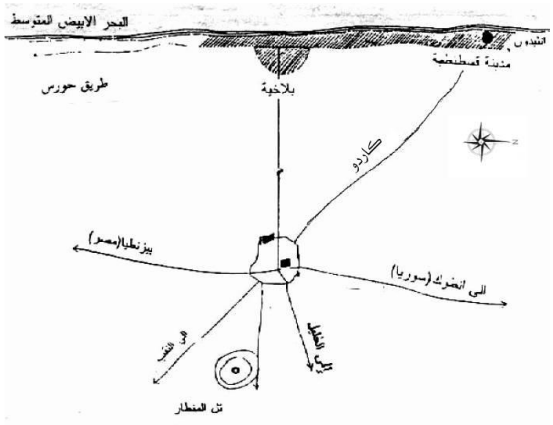


شكل 4-5 مدينة غزة في العهد الإغريقي
المصدر: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995)

- تم إقامة المدينة على منطقة مرتفعة للحماية.
- إنشاء ميناء بحري على شاطئ البحر الأبيض المتوسط (الأنثيدون) وذلك لاستقبال الأساطيل الحربية والتجارية.
- وجود شارع (السدرة) من الشمال إلى الجنوب يربط مركز المدينة مع الميناء البحري.

3. العهد الروماني والبيزنطي

تحولت غزة في هذه المرحلة إلى مستعمرة رومانية وأصبحت مركز تجاري هام للإمبراطورية الرومانية، وأنشئت المعابد والحصون وتم تعبيد الطرق وإنشاء شبكات الصرف الصحي وإنشاء السدود، وفي عام 407م تعرضت غزة لغزو مسيحي فقاموا بتدمير المعابد الوثنية وأنشئوا الكنائس. ونشأت في العهد الروماني بلدة بحرية "البلاخية" كقرية للصيادين، وكان مركز مدينة غزة في هذه المرحلة عبارة عن تقاطع محورين رئيسيين هما ديكومانوس وكاردو (يعتبر أصل شارع عمر المختار حالياً)، وكان مخطط مدينة غزة في ذلك



شكل 4-6 مدينة غزة في العهد الروماني والإغريقي
المصدر: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995)

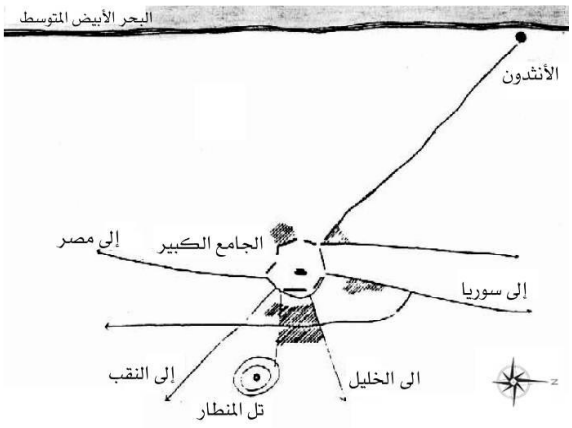
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الوقت يتكون من ثلاثة طرق برية تتجه إلى الشرق كونت النظام المركزي للمدينة (شكل4–6). وتميزت المدينة بمجموعة من الملامح العمرانية في هذا العصر أهمها (العارف،1943؛ محسن،2000؛ المبيض،1987):

- أصبح الشكل العام للمدينة أشبه بالمستطيل.
- أحيطت المدينة بسور دفاعي وقلاع وبوابات للحماية.
- وجود محورين رئيسيين يقسمان المدينة أحدهما من الشمال إلى الجنوب (كاردو) والآخر من الشرق إلى الغرب (ديكومانوس) يتفرع منهما شوارع ضيقة متعامدة.
- تكون مركز المدينة (الفورم) عند تقاطع المحورين.
- الاهتمام بالطرق واستخدام شبكات صرف صحي.

4. العهد الإسلامي المبكر

فتحت مدينة غزة عام 637م سلمياً من أيدي البيزنطيين، وتغير مفهوم التخطيط للمدينة إلى القصبة الإسلامية (النموذج الإسلامي في التخطيط) ومازالت هناك مجموعة من الشوارع إلى يومنا هذا من تلك الفترة مثل شارع صلاح الدين. ومن ثم تتالى على غزة حكم الأمويين ثم العباسيين ثم تحت سيطرة الفاطميين، وازدادت أهمية غزة في تلك الفترة وأصبحت تمتلك مسجداً كبيراً وقصراً (انظر الشكل 4–7)، ومن أهم الملامح العمرانية في تلك الفترة ما يلي (محسن، 2000):



شكل 4-7 مدينة غزة في العهد الإسلامي المبكر
المصدر: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995)

- ظهور مفهوم القصبة الإسلامية حيث تم تأسيس شارع جديد وهو شارع صلاح الدين كما أسسوا مسجداً وسوقاً على طول الشارع.
- اختفاء الميناء في هذه الفترة حيث استخدمت وسيلة القوافل في ذلك العهد.

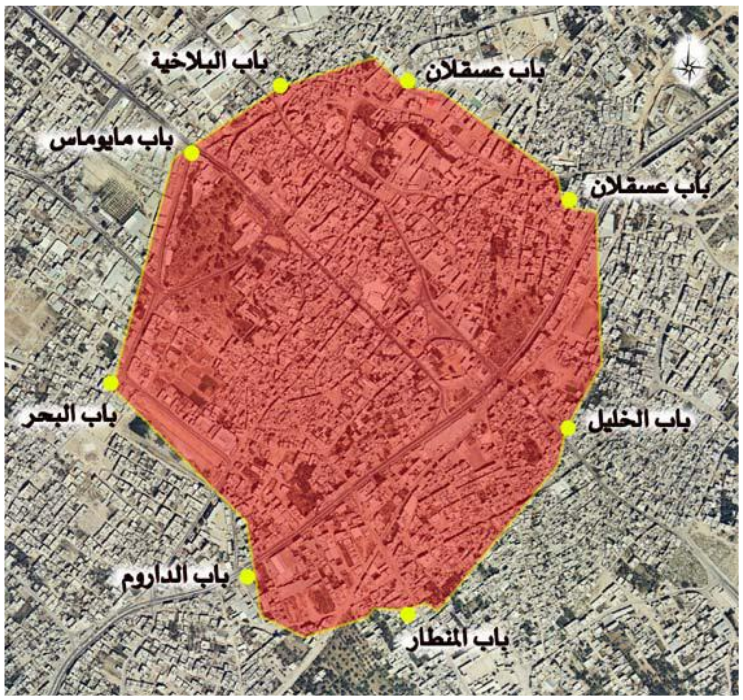
5. العهد المملوكي والصليبي

استولى الصليبيون على غزة عام 1100م وقاموا ببناء القلعة القديمة، وفتح صلاح الدين الأيوبي غزة عام 1187م، واحتلها الصليبيون مرة أخرى إلى أن انتهى الاحتلال الصليبي نهائياً عام 1240م، أصبحت غزة في العهد المملوكي من أغنى المدن فانتشرت فيها المباني العامة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

من مساجد ومدارس وخانات ومستشفيات، ومنذ بداية الفترة الأيوبية بدأ ظهور أول امتداد عمراني في الشرق حيث ظهر حي الشجاعية كما امتد العمران ناحية الغرب خارج سور المدينة بالقرب من باب البلاخية، ومن الملاحظ أن الامتداد العمراني مرتبط بأبواب سور غزة، وازدادت الكثافة السكانية والمباني الخدماتية عدداً ونوعاً (شكل 4-8). ومن أبرز الملامح العمرانية في الفترة المملوكية ما يلي (محسن، 2000): -

- استمرار الاهتمام في سور المدينة في البداية للحماية ثم اختفى بعد الامتداد السكاني خارجه.
- ظهور الامتداد العمراني خارج السور مثل حي الشجاعية.
- امتداد النظام العمراني بشكل مركزي باتجاه مناطق الجذب.
- ظهور المنشآت العامة مثل الحمامات والخانات والزوايا وغيرها.
- الشوارع الضيقة والمنحنية والمتعرجة.



شكل 4-8 أبواب مدينة غزة الثمانية ومواقعها بالنسبة للنسيج العمراني حتى عام 2000م

المصدر: (داود، 2007)

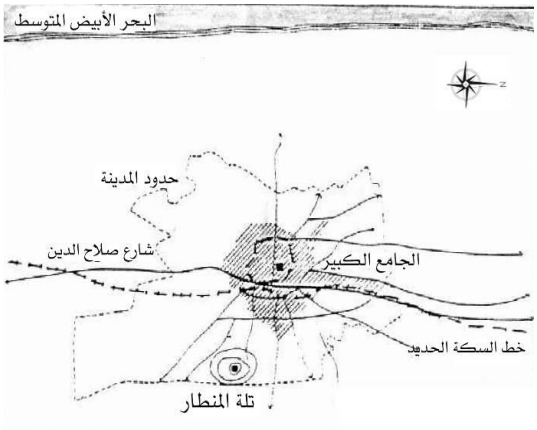
6. العهد العثماني

بدأ الحكم العثماني عام 1660م وأصبحت غزة عاصمة إقليم فلسطين، وخلال هذه الفترة قام العثمانيون بمد أول خط سكة حديد يربط بين تركيا والقاهرة وتأسس شارع عمر المختار الحالي، واستمر الامتداد العمراني بنفس الاتجاهات في الفترة المملوكية وازدادت مساحة المدينة، ولكن

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

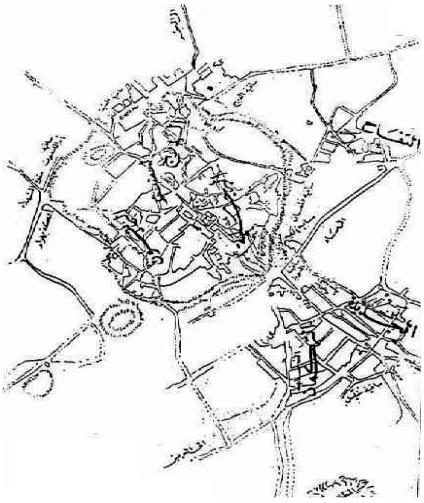
صد العدوان ضد الدولة العثمانية أوقف التطور العمراني (انظر الشكل 4–9 والشكل 4–10)، وأهم الملامح العمرانية في تلك الفترة هي (محسن، 2000) (داود، 2007): –

- تخلل المناطق العمرانية السكنية مناطق زراعية.
- الاهتمام بإقامة المباني العامة.
- إقامة رصيف بحري في مكان الميناء القديم.
- تأسيس شارع عمر المختار وظهور أول خط سكة حديد.
- الشوارع الضيقة والمنحنية والمتعرجة كالفترة السابقة.



شكل 4-9 غزة في العهد العثماني

المصدر: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995)

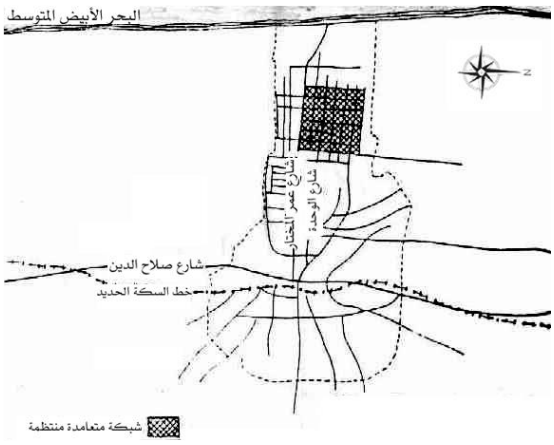


شكل 4-10 التوسع العمراني لمدينة غزة في العهد العثماني

المصدر: (المبيض، 1987)

7. الانتداب البريطاني

وقعت غزة تحت الانتداب البريطاني ودمر الكثير من عمرانها، ولكنها شهدت في الثلاثينات نهضة عمرانية فبلغت مساحة المنطقة السكنية نحو 2010 دونم، وأنشئ حي الرمال (الذي عرف قديماً بغزة الجديدة) وتميز بالشوارع الواسعة (انظر الشكل 4–11)، أما المناطق الأخرى فكان النمو العمراني عشوائياً وعلى حساب الأراضي الزراعية (داود، 2007).

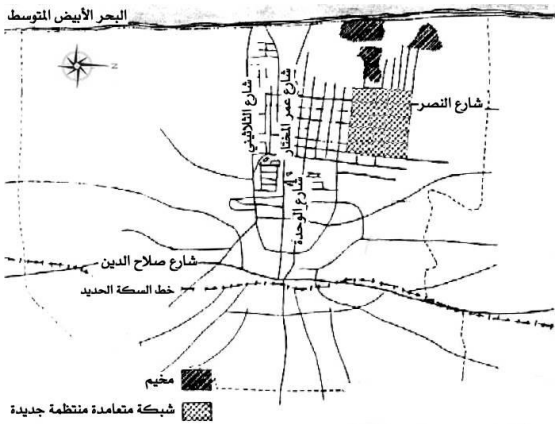


شكل 4-11 غزة في فترة الانتداب البريطاني

المصدر: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

8. فترة الحكم المصري



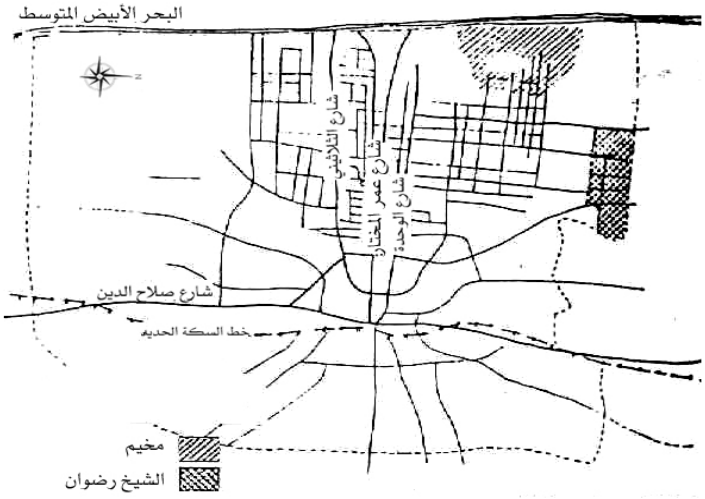
شكل 4-12 غزة في فترة الحكم المصري

المصدر: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995)

أصبحت غزة تحت الإدارة المصرية بعد الاحتلال الصهيوني عام 1948 لفلسطين مما هجر آلاف الفلسطينيين من مناطق فلسطين الشمالية إلى غزة مما أدى إلى زيادة مفاجئة في تعداد السكان وبالتالي نمو لهيكل المدينة فظهرت معسكرات جديدة مثل مخيم الشاطيء وظهر شارع النصر وساد عدم الاستقرار فكان الهدف التحرير وليس الاستقرار وبعد ذلك تم شق وتوسيع شارع الوحدة وإنشاء العديد من المباني الإدارية والخدماتية (انظر الشكل 4-12) (محسن، 2000).

9. فترة الحكم الإسرائيلي

وقعت غزة تحت الاحتلال الإسرائيلي وقد تم انشاء حي الشيخ رضوان فظهر شارع النصر كمحور تجاري (انظر الشكل 4-13)، ومن الملاحظ أنه في هذه الفترة وضع الاحتلال الصهيوني العقبات في وجه التطور العمراني لغزة ومنع المشاريع الاستثمارية في البنية التحتية للمدينة كما دمر الاحتلال البيوت والشوارع والمرافق والحياة الاجتماعية والاقتصادية (محسن، 2000) (داود، 2007).



شكل 4-13 غزة في فترة الاحتلال وظهور حي الشيخ رضوان بديلاً عن معسكر الشاطيء

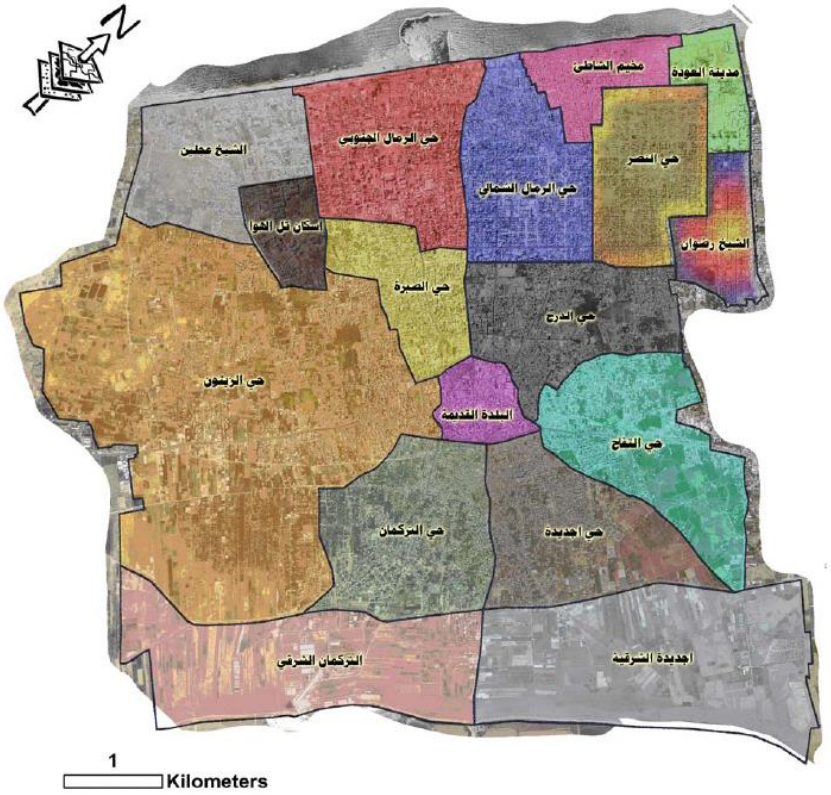
المصدر: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

4-2-2 الوضع الحالي لمدينة غزة (عهد السلطة الفلسطينية)

استلمت السلطة الوطنية الفلسطينية صلاحيات التخطيط في قطاع غزة والضفة الغربية عام 1994م، فقسمت السلطة مناطق قطاع غزة إلى خمس محافظات، كما تم اصدار التشريعات والقوانين للتخطيط وقوانين البناء والتنظيم بالاعتماد على المخططات السابقة، واعتمدت السلطة ثلاثة مستويات لأجهزة التخطيط وهي مجلس التنظيم الأعلى واللجان اللوائية في المحافظات واللجان المحلية في المدن والقرى، وخلال ذلك منحت البلديات صلاحيات التخطيط والتنظيم وتراخيص الأبنية بالتنسيق مع اللجان العليا، وصدر (المخطط الإقليمي 1998-2015) لمحافظات غزة من قبل وزارة التخطيط والتعاون الدولي عام 1998م وجرى عليه تعديل عام 2005م وتمديد مدة صلاحيته إلى 2020م (عبد الحميد، 2005).

وقامت البلديات بإعداد المخططات الهيكلية للمدن والتي من ضمنها بلدية غزة التي أعدت مخطط هيكلي لمدينة غزة عام 1997 – 2010 والتي قسمت مدينة غزة إلى 17 حياً سكنياً بمساحات مختلفة (انظر شكل 4-14) وذلك حسب التجمعات العمرانية التي كانت قائمة في تلك الفترة مع الأخذ بعين الاعتبار التنمية العمرانية المستقبلية في المدينة، كما قامت البلدية بتجهيز مجموعات مخططات تفصيلية للأحياء السكنية في المدينة (وزارة الحكم المحلي، 2014).



شكل 4-14 صورة جوية لمدينة غزة موضح عليها أحياء المدينة السبعة عشر.

المصدر: (شحادة، 2010)

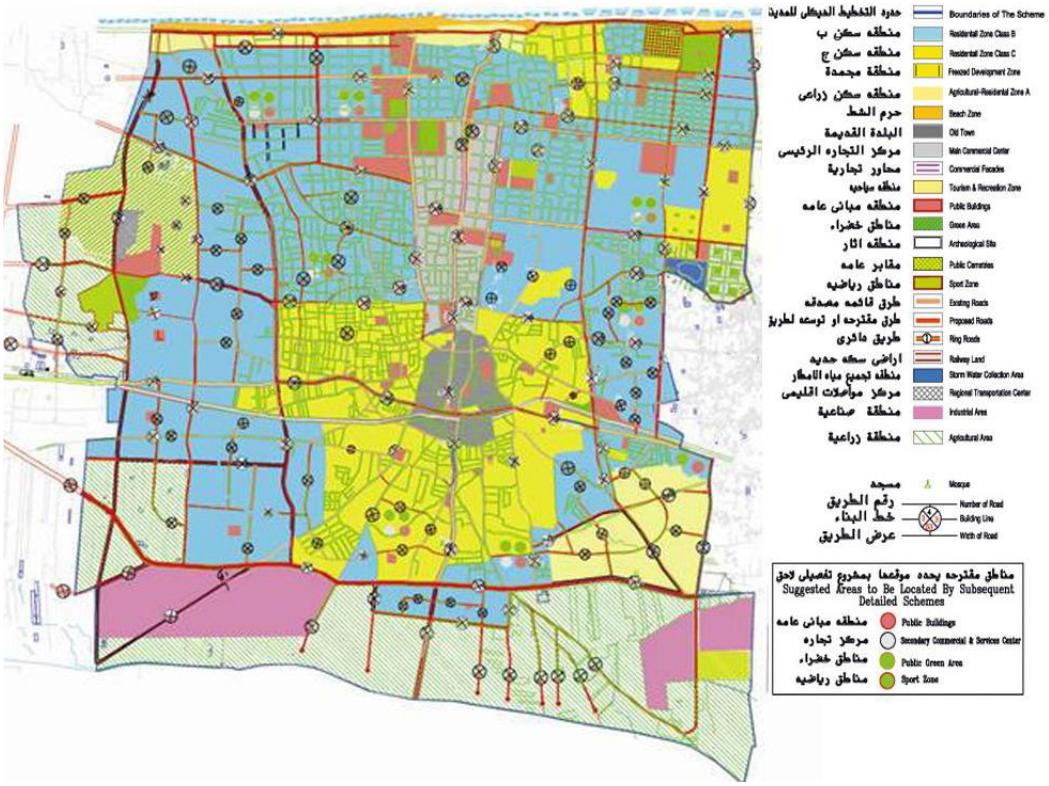
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

4-3 محاور الحركة في مدينة غزة

من خلال ما سبق نجد أن مدينة غزة تأثرت بالعديد من المؤثرات السياسية في تاريخها القديم والتي أثرت بشكل مباشر على التخطيط الحضري فيها وتخطيط شبكات الطرق في المدينة وخاصة المناطق التي كان النمو العمراني بها قبل البدء بالمخططات الهيكلية للمدينة مثل البلدة القديمة وحي الدرج والزيتون ومخيم الشاطيء فنجد التخطيط العشوائي فيها واكتظاظها بالعمران منذ فترات زمنية بعيدة، وبالاطلاع على المخطط الهيكلي لمدينة غزة عام 1998م (شكل 4-15) يمكن تصنيف مناطق مدينة غزة إلى صنفين هما مناطق مخططة ومناطق غير مخططة (المغني، 2006): -

- **مناطق مخططة:** وهي المناطق والأحياء ذات النمو العمراني في الفترة القريبة أي بعد وضع المخطط الهيكلي مثل حي الرمال والشيخ رضوان وحي النصر، وتتميز بوجود تخطيط مسبق للمناطق العمرانية وجهت النمو العمراني باتجاهات سليمة.
- **مناطق غير مخططة:** وهي المناطق والأحياء ذات النمو العمراني العشوائي حيث كان أغلب هذا النمو من قبل وضع المخطط الهيكلي للمدينة وتتمثل في الأحياء القديمة ومخيم الشاطيء، فنجد شوارع تلك المناطق لا تستوعب الحركة المرورية خلالها وتعاني من نقص حاد في الخدمات العامة والمناطق الخضراء والمفتوحة وخدمات البنية التحتية من صرف صحي وشبكات المياه وغيرها (شكل 4-16).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



شكل 4-15 المخطط الهيكلي لمدينة غزة المعتمد عام 1998م

المصدر: وزارة الحكم المحلي، 1998

شكل 4-16 صورة جوية للبلدة القديمة يتضح فيها المناطق غير المخططة

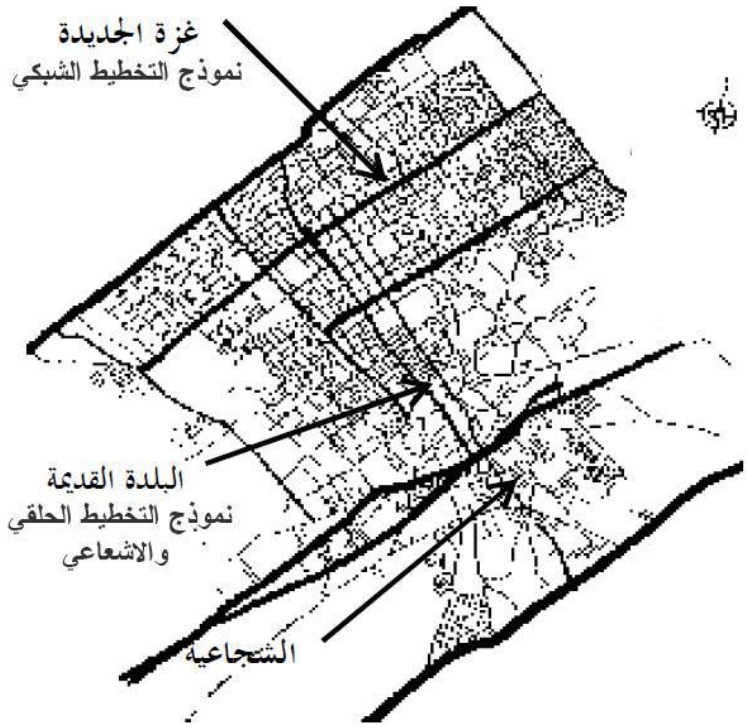
المصدر: (Google Earth, 2015)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

4-3-1 أنواع شبكة محاور الحركة في مدينة غزة

من خلال تتبع تخطيط المناطق العمرانية في مدينة غزة نجد أنه هناك نمطين لتخطيط شبكات محاور الحركة في المدينة وهما (انظر الشكل 4-17) (المغني، 2006): -

- **مناطق ذات نمط شبكي متعامد:** ويتمثل النمط الشبكي لمحاور الحركة في مناطق النصر والشيخ رضوان والرمال وتل الإسلام والتي تسمى بـ "غزة الجديدة" حيث تم افراز هذه المناطق في فترة الانتداب البريطاني والإدارة المصرية من خلال قانون تنظيم المدن لعام 1936م، وقد تم اعتماد النظام الشبكي في التخطيط لبساطة إفراز الأراضي خلال هذا النمط، وقد قامت الإدارة المصرية ما بين عامي 1948م-1967م بمجموعة من المشاريع السكنية وتقسيم الأراضي باستخدام نفس النمط وذلك من خلال تقسيمها إلى قسائم وتوزيعها على المواطنين ضمن أربعة مشاريع سكنية تسمى "القرعات".
- **مناطق ذات نمط حلقي وإشعاعي:** ويتمثل هذا النمط لمحاور الحركة في مناطق البلدة القديمة حيث تعود تلك المنطقة إلى العهد المملوكي حيث كان النمو العمراني من خلال الأبواب الثمانية لسور البلدة القديمة بشكل اشعاعي انطلاقاً من مركز البلدة القديمة فظهرت الشجاعية إلى الشرق من البلدة القديمة بنفس النمط التخطيطي.



شكل 4-17 أنماط محاور الحركة في مدينة غزة

المصدر: (الكحلوت، 2009)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

وترجع أنماط التخطيط السابقة في مدينة غزة إلى مجموعة من المحددات أدت إلى ظهور النمط الشبكي والنمط الإشعاعي لشبكة محاور الحركة في المدينة ومن أهم هذه المحددات: –

- **ملكيات الأراضي:** حيث لعبت ملكيات الأراضي دور كبير في تشكيل شبكات محاور الحركة في مدينة غزة فارتفاع سعر الأراضي وندرة الأراضي الحكومية في مناطق العمرانية وجهت التخطيط إلى التخطيط الأسهل على المخططات لعدم التأثير على مساحات الأراضي وشكل القسائم التي في الغالب يفضلها المالك بالشكل المستطيل.
- **الظروف السياسية والاقتصادية:** أثرت الظروف السياسية والأمنية وتطورها على مدينة غزة عبر تاريخها القديم والجديد على تخطيط شبكة المحاور فتكونت شبكة المحاور الإشعاعية في المناطق العمرانية القديمة والتي نمت من مركز البلدة القديمة بشكل مركزي من أبواب سور البلدة القديم الذي كان هدفه توفير الحماية والأمن، وعمد الاحتلال الصهيوني على توجيه التخطيط الشبكي في المناطق العمرانية الجديدة في غرب غزة مثل حي الرمال وأجزاء من حي الشيخ رضوان والنصر لسهولة دخولها والخروج منها وحرية الحركة خلالها وسهولة السيطرة الأمنية عليها.
- **اتجاهات النمو العمراني:** ساد النمط الاشعاعي الحلقي في المناطق العمرانية القديمة حيث أنه كان التوجه في التخطيط هو وجود خدمات المدينة في المركز وتتواجد المناطق السكنية حول هذا المركز، بينما ساد النمط الشبكي في المناطق التي ظهرت خلال وبعد الانتداب البريطاني لعدم الحاجة إلى خدمات مركزية في المناطق العمرانية الجديدة وتمحورت هذه الخدمات على محاور حركة طولية مثل شارع النصر وشارع عمر المختار مع ارتباطها مع البلدة القديمة في الخدمات الأخرى.

4-3-2 التدرج الهرمي لمحاور الحركة في مدينة غزة

يعتبر تصنيف محاور الحركة وتخطيطها من الأمور الهامة التي ركز عليها المخطط الهيكلي لمدينة غزة، وذلك لما له من أهمية كبيرة في حل المشاكل المرورية المعقدة في مدينة غزة من اختناق مروري وعشوائية عروض الشوارع في المدينة وضعف مراعاتها للكثافات السكانية والمرورية خلالها وصعوبة التحكم في الحركة داخل المدينة، ويمكن تصنيف محاور الحركة في غزة إلى أربعة مستويات وهي: –

- **محاور حركة إقليمية:** – وهي المحاور التي تربط مدينة غزة بباقي مدن القطاع، وفي أغلب الأحيان تكون تلك المحاور على حدود المدن ولكن في مدينة غزة بعض هذه الطرق الإقليمية تخترق مدينة غزة وتقسمها إلى جزئين ومن أمثلة هذه المحاور شارع

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

صلاح الدين (انظر الشكل 4–18) وسط مدينة غزة وشارع رشيد (الطريق الساحلي) إلى الغرب من المدينة وشارع الكرامة في شرق المدينة، وتتميز هذه الشوارع بعروضها التي تتراوح ما بين 40–55 متر تقريباً وجميعها تمتد من الشمال إلى الجنوب.

- **محاور حركة رئيسية:** – وهي المحاور التي تتعامد غالباً مع المحاور الإقليمية وتخترق مدينة غزة من الشرق إلى الغرب وتخدم أحياء مدينة غزة وتربطها مع الشوارع الإقليمية، ومن أمثلة هذه المحاور شارع عمر المختار وشارع الوحدة (انظر الشكل 4–19) وشارع (8)، وتقل كثافة الحركة المرورية عليها عن الشوارع الإقليمية.
- **محاور حركة تجميعية:** – وهي محاور تعمل على تجميع الحركة من الشوارع المحلية للأحياء السكنية في المدينة وتوجيهها نحو المحاور الرئيسية والعكس لتسهيل حرية الحركة والتنقل وتوفير الحركة الآمنة ومن أمثلة المحاور التجميعية شارع عمر بن الخطاب وشارع فلسطين وشارع صلاح خلف وشارع الجلاء (انظر الشكل 4–20).
- **محاور حركة محلية:** – وهي محاور الحركة القصيرة والتي تربط العناصر المعمارية (مباني سكنية – خدمات محلية .....) مباشرة مع الشوارع التجميعية وهدفها التوصيل (انظر الشكل 4–21) وهي أكبر كمية في أنواع محاور الحركة في المدينة وتكون حركة المرور عليها بطيئة وآمنة.

شكل 4-18 شارع صلاح الدين كمثال للشوارع الإقليمية في مدينة غزة

شكل 4-19 شارع الوحدة مثال على الشوارع الرئيسية في المدينة

شكل 4-20 شارع الجلاء مثال على الشوارع التجميعية في المدينة

شكل 4-21 أحد الشوارع المحلية في مدينة غزة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

4-4 واقع النهايات البصرية في مدينة غزة

من خلال دراسة واقع النهايات البصرية لمدينة غزة وجدت الدراسة أنه لا يوجد مصدر رسمي يوثق النهايات البصرية من حيث تصنيفها وأماكنها وأشكالها، ولكن تمكنت الدراسة من وصف بعض العناصر المعمارية والعمرانية بأنها نهايات بصرية نظراً لأهمية مكانها أو لتميزها عن المنشآت التي حولها من حيث الشكل والحجم والتشطيب والاستخدام، كما اعتبرت الدراسة أن العناصر المعمارية في تقاطعات الطرق أو على حواف التقاطع هي نهايات بصرية أيضاً، وما يلي عرض لمجموعة من النهايات البصرية من وجهة نظر الدراسة (انظر الأشكال من 4-22 إلى 4-25)

شكل 4-22 مبنى المجلس التشريعي الفلسطيني في مدينة غزة بتميزه من حيث الاستخدام والموقع

شكل 4-23 الأبراج المرتفعة حيث تتميز بارتفاعها

شكل 4-24 ميدان الساحة وهو أحد أهم الميادين في المدينة من ناحية تاريخية

شكل 4-25 النصب التذكارية في التقاطعات

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الخلاصة

لمحاور الحركة والنهايات البصرية دوراً مهماً في مدينة غزة منذ نشأتها واستمر ذلك خلال تطورها عبر الزمن ولكن بشكل متفاوت حسب درجة الاستقرار التي تعيشها المدينة، ومازالت تتميز بمجموعة من الخصائص المعمارية والعمرانية وخاصة في ظل الكثافة السكانية المرتفعة لها، ويوجد اهتمام كبير نسبياً بمحاور الحركة من حيث تخطيطها وأنواعها ولكن هناك ضعف بالاهتمام في البيئة البصرية للمحاور والنهايات البصرية ودورها.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الخامس

الدراسة الميدانية – مدينة غزة

تمهيد

5.1 الطريقة والإجراءات

5.2 تحليل بيانات الدراسة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل الخامس

5- الدراسة الميدانية – مدينة غزة

تمهيد

بعد الانتهاء من الدراسة الأدبية في الفصول السابقة، تناول هذا الفصل الطريقة الإجرائية للدراسة التي اتبعت في الدراسة وذلك من خلال وصف منهج ومجتمع وعينة الدراسة وأداة الدراسة وطريقة إعدادها وخطوات بناء الاستبانة وصدقها وثباتها والمعالجات الإحصائية التي استخدمت في تحليل البيانات، ومن ثم الانتقال إلى تحليل بيانات الدراسة (الاستبانة) واستنباط النتائج من التحليل.

5-1 الطريقة والإجراءات

تعتبر منهجية الدراسة وإجراءاتها محورا رئيسا يتم من خلاله انجاز الجانب التطبيقي من الدراسة، وعن طريقها يتم الحصول على البيانات المطلوبة لإجراء التحليل الإحصائي للتوصل إلى النتائج التي يتم تفسيرها في ضوء أدبيات الدراسة المتعلقة بموضوع الدراسة، وبالتالي تحقق الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها.

وبناء على ذلك تناول هذا الفصل وصفا للمنهج المتبع ومجتمع وعينة الدراسة، وكذلك أداة الدراسة المستخدمة وطريقة إعدادها وكيفية بنائها وتطويرها، ومدى صدقها وثباتها، وينتهي الفصل بالمعالجات الإحصائية التي استخدمت في تحليل البيانات واستخلاص النتائج، وفيما يلي وصف لهذه الإجراءات.

5-1-1 منهج الدراسة

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي الميداني في الدراسة وذلك بجمع البيانات من مجتمع الدراسة من خلال استبانة خصصت لمستخدمي مدينة غزة واستبانة أخرى خاصة بمجموعة من المتخصصين في مجال الدراسة وذوي العلاقة بمجتمع الدراسة، ومن ثم الخلوص بنتائج الدراسة مستندة إلى الفرضيات التي وضعتها الدراسة البحثية وهذا يتناسب مع أهداف الدراسة التي تم تناولها في الفصل الأول.

وقد استخدم الباحث مصدرين أساسين للمعلومات:

أولاً: المصادر الثانوية: حيث اتجه الباحث في معالجة الإطار النظري للدراسة إلى مصادر البيانات الثانوية والتي تتمثل في الكتب والمراجع العربية والأجنبية ذات العلاقة، والدوريات

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

والمقالات والتقارير، والأبحاث والدراسات السابقة التي تناولت موضوع الدارسة، والبحث والمطالعة في مواقع الإنترنت المختلفة.

ثانياً: المصادر الأولية: لمعالجة الجوانب التحليلية لموضوع الدراسة لجأت الدراسة إلى جمع البيانات الأولية من خلال الاستبانة كأداة رئيسة للدراسة، صممت خصيصاً لهذا الغرض.

5-1-2 مجتمع الدراسة

مجتمع الدراسة يعرف بأنه جميع مفردات الظاهرة التي يدرسها الباحث، وبناءً على مشكلة الدراسة وأهدافها فان المجتمع المستهدف يتكون من كافة مستخدمي مدينة غزة سواءً كانوا من سكانها المقيمين أو زائريها بشكل دائم أو متقطع، وأيضاً يشمل مجتمع الدراسة كافة محاور الحركة في المدينة بأنواعها وأشكالها ومستوياتها وكذلك العناصر البصرية الصناعية والطبيعية التي تقع ضمن محاور الحركة أو على جوانبها.

ولصعوبة دراسة كافة المفردات السابقة قام الباحث باختيار أربعة أحياء من أحياء مدينة غزة البالغ عددها 17 حي، وذلك لإجراء الدراسة الميدانية عليها وتلك الأحياء هي: حي الرمال الشمالي، حي الشيخ رضوان، حي البلدة القديمة وحي التفاح، وكان اختيار هذه الأحياء وفق مجموعة من المعايير التي تم أخذها بعين الاعتبار عند اختيار الأحياء وهذه المعايير هي:

- التنوع في استخدامات محاور الحركة في الحي السكني الواحد.
- التنوع في أسلوب التخطيط.
- التنوع في نشأة الأحياء.
- التنوع في استخدامات الأراضي بين تجاري وإداري وسكني.

وذلك من خلال جمع المعلومات حول هذه الأحياء الأربعة وعمل مسح ميداني لمحاور الحركة فيها والعناصر البصرية المطلة على هذه المحاور.

جدول 5-1 يوضح الأحياء الأربعة ومساحاتها وتعداد سكانها

اسم الحي	مساحة الحي/ كيلو متر مربع	التعداد السكاني للحي/ نسمة
حي الرمال الشمالي	2.37	36,185
حي الشيخ رضوان	1.03	49,610
حي البلدة القديمة	0.70	17,618
حي التفاح	2.84	35,784

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

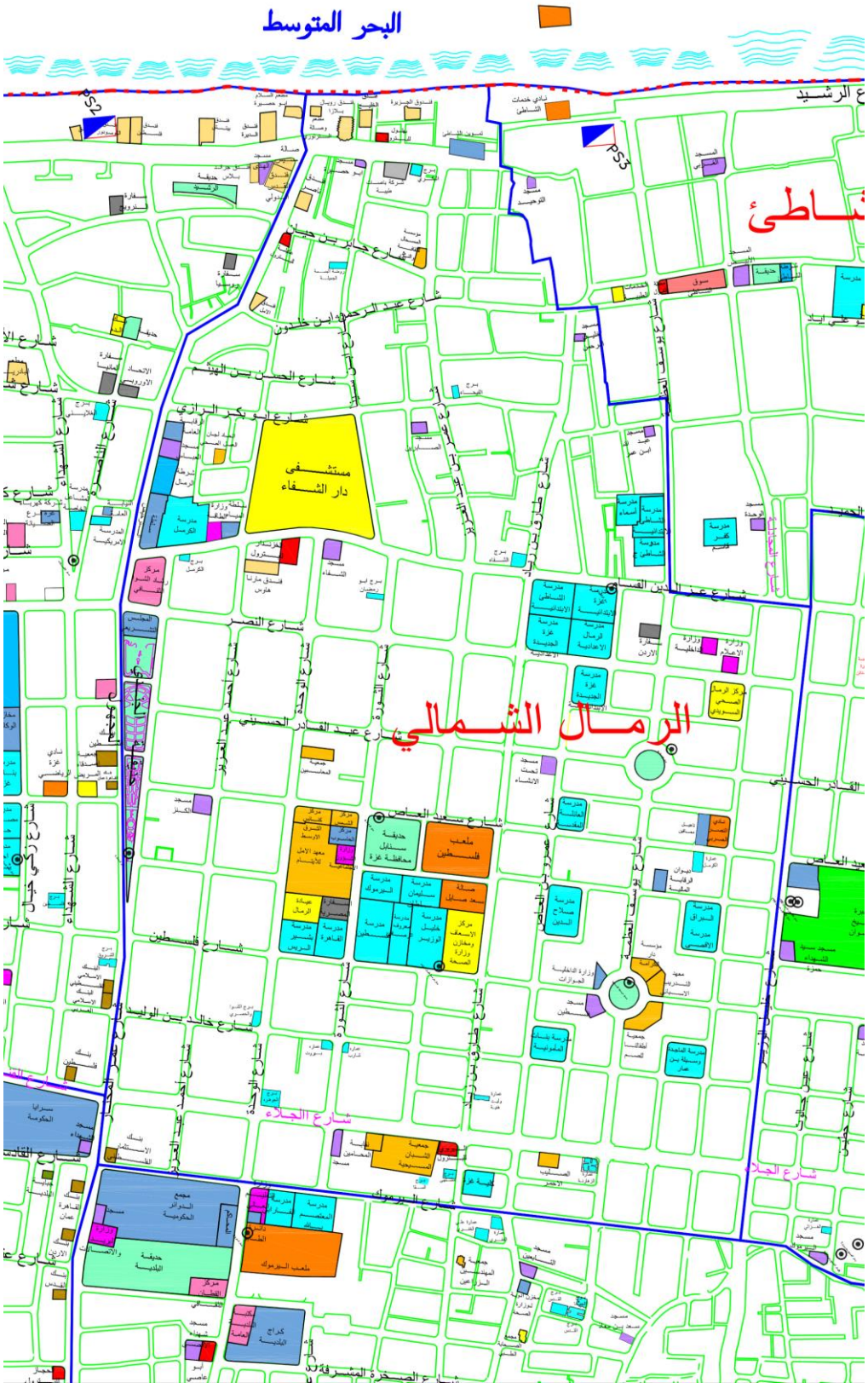
أولاً: حي الرمال الشمالي

يعتبر حي الرمال الشمالي (انظر الشكل 5-1) أحد جزئي حي الرمال بعد تقسيمه إلى حي الرمال الجنوبي وحي الرمال الشمالي، وحي الرمال يعتبر من الأحياء الحديثة التي امتد العمران فيها بعد الحرب العالمية الأولى، وسمي بذلك الاسم نسبة إلى الكثبان الرملية التي كانت تمنع امتداد العمران ناحية الحي. وبدأ العمران فيه بعد رصف أحد طرقه في الثلاثينات ونتيجة لتشجيع الإدارة المصرية في الخمسينات عندما قامت بتوزيع أراضيه للموظفين للسكن به. وبدأ بعد ذلك في التطور بإنشاء مجموعة من المباني الإدارية الهامة فيه مثل المجلس التشريعي وشق الطرق فيه. ويصل تعداد حي الرمال نحو 36,185 نسمة على مساحة تقدر بـ 2.37 كيلو متر مربع وذلك حسب تقديرات دائرة الإحصاء المركزية لعام 2014.

ومن الشوارع الهامة التي تمر في الحي شارع عمر المختار الذي يحد الحي من الجهة الجنوبية ويفصله عن حي الرمال الجنوبي وكذلك شارع الوحدة وشارع الثورة وشارع طارق بن زياد وشارع الجلاء وشارع النصر وشارع عزالدين القسام.

ويتميز هذا الحي بوجود مجموعة من المباني الإدارية والخدماتية والصحية الهامة منها على سبيل المثال مستشفى الشفاء والمجلس التشريعي الفلسطيني ومركز رشاد الشوا الثقافي وملعب فلسطين ومجموعة من الأبراج المرتفعة الإدارية والسكنية (انظر الأشكال 5-2 إلى 5-6).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



شكل 5-1 مخطط يوضح شوارع حي الرمال الشمالي وبعض المباني الهامة

المصدر: (بلدية غزة، 2014)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 5-2 أحد الشوارع المحلية في حي الرمال الشمالي

شكل 5-3 ملعب فلسطين في حي الرمال الشمالي وتوضيح للبيئة السكنية المحيطة بالملعب

شكل 5-4 أحد العمارات السكنية الإدارية على تقاطع شارعي الوحدة والجلاء في حي الرمال الشمالي

شكل 5-5 شارع الجلاء وأحد العمارات الإدارية التي تقع عليه.

شكل 5-6 شارع عمر المختار الذي يفصل حي الرمال الشمالي عن حي الرمال الجنوبي

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

ثانياً: حي الشيخ رضوان (شكل 7:5 – 12:5)

أقيم هذا الحي بهدف تفريغ معسكر الشاطيء من ساكنيه كمحاولة لإنهاء قضية اللاجئين ولكن هذه المحاولة باءت بالفشل، وفي عام 1973 بدأ العمل في مشروع الشيخ رضوان بعد زيادة أعداد السكان في معسكر الشاطيء مما أدى إلى انتقال جزء منهم بهدف التوسعة إلى مشروع الشيخ رضوان وقد انتهى مشروع الشيخ رضوان (أ) عام 1978 والذي يضم نحو 1000 وحدة سكنية وسوقاً مركزياً ومدرسة ومسجداً ومستوصفاً، وفي أكتوبر 1978 بدأ العمل في مشروع الشيخ رضوان (ب) فتم توزيع 1100 قطعة أرض لاستيعاب نحو 2200 عائلة. ويعتبر هذا المشروع امتداداً لضاحية النصر والرمال الشمالي. وفي أواخر الثمانينات أصبح الحي مكتظاً بالسكان (انظر الشكل 5–7 والشكل 5–8).

ويبلغ تعداد سكان حي الشيخ رضوان حسب إحصائية مركز الإحصاء الفلسطيني لعام 2014 هو 49,610 نسمة موزعين على مساحة 1.03 كيلو متر مربع إي بكثافة سكانية تبلغ 48,188 نسمة/كم^2.

ومن أهم محاور الحركة التي تمر بالحي شارع النصر وشارع الجلاء وشارع فلسطين وشارع عمر بن الخطاب والذي يسمى "الشارع الأول" وشارع غسان كنفاني والذي يسمى "الشارع الثاني" وشارع صلاح خلف والذي يسمى "الشارع الثالث".

ويحتوي هذا الحي على عدد من المباني الخدماتية والتي أهمها مركز شهداء الشيخ رضوان الصحي وبركة الشيخ رضوان ومجموعة من الحدائق الصغيرة (انظر الأشكال 5–9 إلى 5–12).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 5-7 مخطط يوضح شوارع حي الشيخ رضوان وبعض المباني الهامة

المصدر: (بلدية غزة، 2014)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 5-8 صورة جوية لحي الشيخ رضوان

شكل 5-9 أحد شوارع حي الشيخ رضوان يوضح تنسيق الأرصفة وتنسيقها.

شكل 5-10 أحد شوارع حي الشيخ رضوان يوضح البيئة البصرية المحيطة

شكل 5-11 صورة توضح أحد المباني على تقاطع طرق في الحي

شكل 5-12 صورة توضح أحد تقاطعات حي الشيخ رضوان

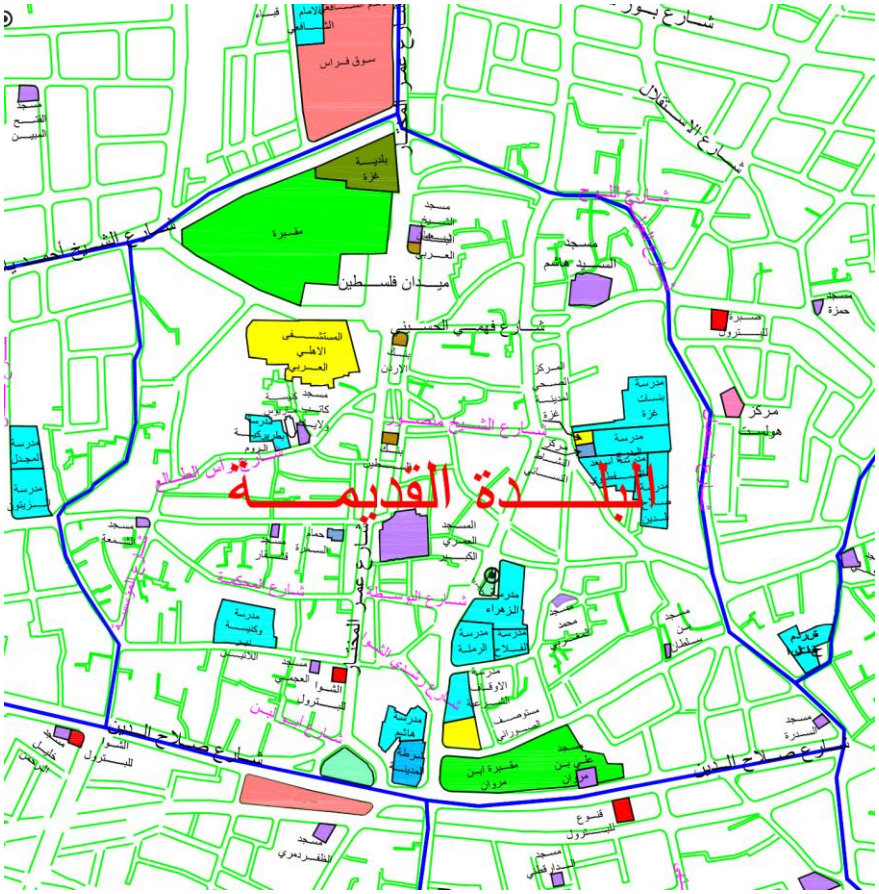
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

ثالثاً: حي البلدة القديمة (شكل 13:5 – شكل 18:5)

يعتبر هذا الحي من أقدم أجزاء مدينة غزة حيث من هذا الحي بدأ التوسع العمراني ويقع في قلب مدينة غزة، على منطقة مرتفعة، ويحتوي هذا الحي على مجموعة كبيرة من المباني التاريخية التي منها المسجد العمري الكبير ومسجد السيد هاشم وقصر الباشا ومسجد وكنيسة كاتب ولاية وحمام السمرة وغيرها من المباني الخدماتية والسكنية (انظر الشكل 5-13). ويبلغ تعداد سكان حي البلدة القديمة حسب إحصائية مركز الإحصاء الفلسطيني لعام 2014 هو 17,618 نسمة موزعين على مساحة 0.70 كيلو متر مربع إي بكثافة سكانية تبلغ 25,047 نسمة/كم^2.

ومن أهم الشوارع التي تمر في الحي شارع عمر المختار وشارع صلاح الدين وشارع الوحدة ومجموعة من الشوارع والأزقة الضيقة.

وبجانب المباني التاريخية توجد مجموعة من المباني الإدارية والخدماتية والتي من أهمها المستشفى الأهلي العربي وبلدية غزة ومركز صحي وغيرها (انظر الأشكال 5-14 إلى 5-18).



شكل 5-13 مخطط يوضح شوارع حي البلدة القديمة وبعض المباني الهامة

المصدر: (بلدية غزة، 2014)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 5-14 جزء من شارع الوحدة كمثال على أحد الشوارع في حي البلدة القديمة

شكل 5-15 مثال على المباني التاريخية (مسجد العمري الكبير) في حي البلدة القديمة

شكل 5-16 مثال على المباني التاريخية (قصر الباشا) في حي البلدة القديمة

شكل 5-17 مثال على أحد التقاطعات في حي البلدة القديمة

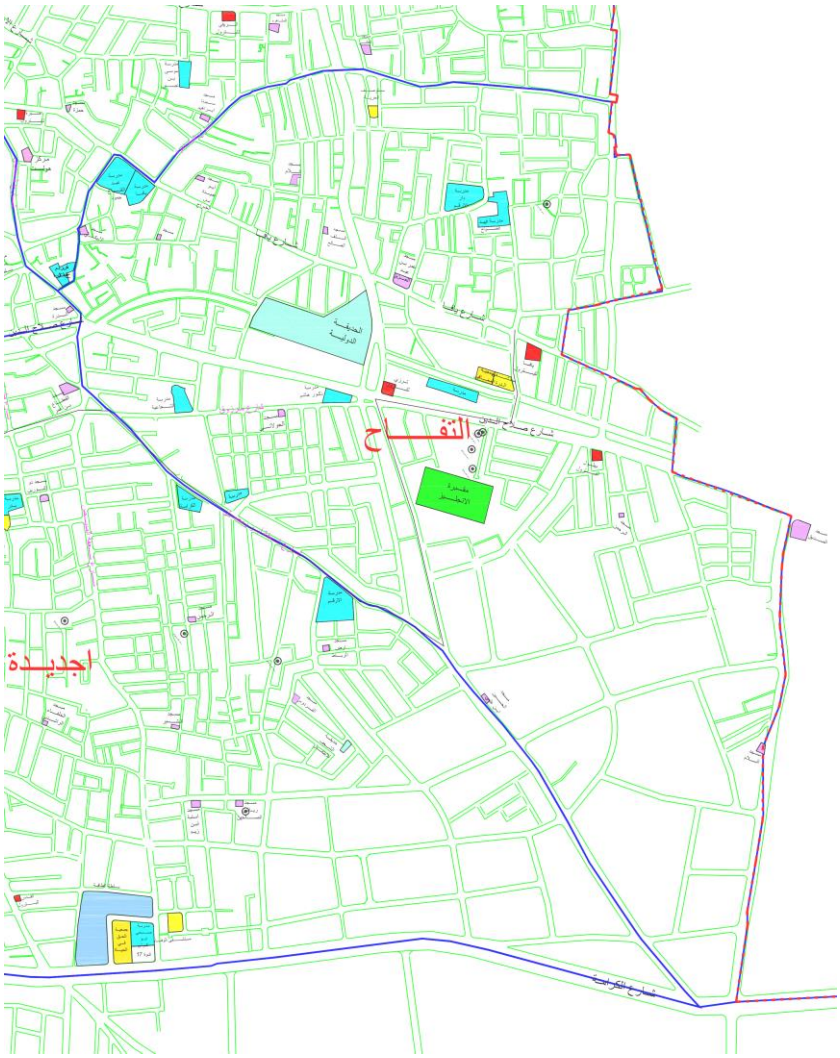
شكل 5-18 ميدان الساحة في حي البلدة القديمة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

رابعاً: حي التفاح (شكل 19:5 – شكل 24:5)

تعود تسمية هذا الحي بهذا الاسم إلى كثرة أشجار التفاح وقد أطلق عليه قديماً "حكر التفاح"، ومن أهم معالم هذا الحي الأثرية مسجد "الأيبكي" وجامع "علي بن مروان" ومقبرة لشهداء الحروب الصليبية (انظر الشكل 5–19). ويبلغ تعداد سكان الحي 35,784 نسمة على مساحة تبلغ 2.84 كيلو متر مربع.

يخترق حي التفاح شارع صلاح الدين الإقليمي الذي يقسم الحي إلى جزئين، كما يمر بالحي شارع يافا الذي يعتبر من الشوارع الرئيسية في الحي ويمتد من الجنوب إلى الشمال. ويفتقر هذا الحي على المباني الإدارية ومعظم المباني العامة هي مباني خدماتية لسكان الحي فقط (انظر الأشكال 5–20 إلى 5–23).



شكل 5-19 مخطط يوضح شوارع حي التفاح وبعض المباني الهامة

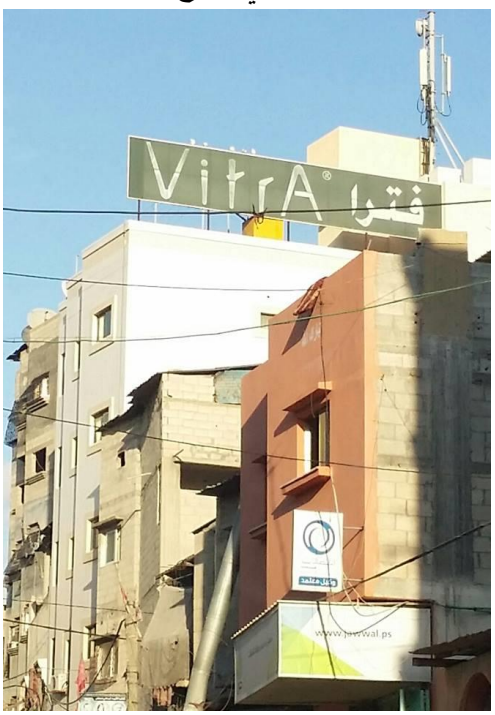
المصدر: (بلدية غزة، 2014)

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

شكل 5-20 صورة توضح شارع يافا أحد الشوارع الهامة في حي التفاح

شكل 5-21 صورة توضح اكتظاظ العمران في جزء من حي التفاح

شكل 5-22 صورة توضح حديقة الصداقة في حي التفاح أحد أهم المناطق في الحي



شكل 5-23 صورة توضح واجهات بعض المباني في حي التفاح

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

5-1-3 عينة الدراسة:

اعتمدت الدراسة على استخدام الطريقة العشوائية في اختيار العينة حيث تم توزيع 140 استبانة (بمعدل 35 استبانة لكل حي) على مجتمع الدراسة (4 أحياء) وقد تم استرداد 123 استبانة من الأحياء الأربعة بنسبة 87.58% (حسب الجدول رقم 5-2).

جدول 5-2 يوضح تفاصيل عينة الدراسة

اسم الحي	عدد الاستبانات الموزعة	عدد الاستبانات المستردة	نسبة الاستبانات المستردة
الرمال الشمالي	35	29	%82.85
الشيخ رضوان	35	32	%91.34
البلدة القديمة	35	30	%85.71
التفاح	35	32	%91.34
الإجمالي	**140**	**123**	**%87.85**

5-1-4 أداة الدراسة:

فقد تم إعداد استبانة لدراسة مدى **دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تشكيل الصورة الذهنية لمدينة غزة**، حيث تتكون استبانة الدراسة الخاصة بالمستخدمين من مقدمة التي تحتوي على تشجيع المبحوثين على تعبئة الاستبانة وطمأنتهم بخصوص عدم استخدام المعلومات إلا لأغراض البحث العلمي، ومن ثم انقسمت الاستبانة إلى ستة أقسام رئيسة وهي:

- **القسم الأول:** وهو عبارة عن المعلومات العامة عن المستجيب (الاسم – إذا رغب المستجيب، الجنس، العمر، المؤهل العلمي، المهنة الحالية، العلاقة بمنطقة الدراسة، طريقة المرور بمنطقة الدراسة في أغلب الأحيان).
- **القسم الثاني:** وهو عبارة عن مجموعة أسئلة تقييمية تحت عنوان ما هو تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة (الحي)، ويتكون هذا القسم من 15 سؤال.
- **القسم الثالث:** وهو عبارة عن مجموعة أسئلة تحت عنوان كيف تقيم أهمية العناصر التالية في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية وتميزها عن غيرها حسب وجهة نظرك، ويتكون هذا القسم من 8 أسئلة.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- **القسم الرابع:** وهو عبارة عن مجموعة أسئلة ضمن استفسار رئيسي بعنوان من ناحية بصرية ما مدى أهمية وجود العناصر/الخصائص التالية في شوارع أي منطقة عمرانية، ويتكون هذا القسم من 10 أسئلة.
- **القسم الخامس:** وهو عبارة عن استفسار يقوم خلاله المستجيب برسم مخطط توضيحي (كروكي من الذاكرة) للمنطقة موضحاً عليها أهم الشوارع والمنشآت والمباني من وجهة نظره، حيث تم تحديد بعض التقاطعات المعروفة ليستند إليها المستجيب وذلك لكل حي من الأحياء الأربعة.

وقد تم استخدام مقياس ليكرت الخماسي لقياس استجابات المبحوثين للأقسام الثاني والثالث والرابع (حسب الجدول 5–3):

جدول 5-3 درجات مقياس ليكرت الخماسي المستخدم في الاستبانة

الاستجابة	بشكل مرتفع جداً	بشكل مرتفع	بشكل متوسط	بشكل منخفض	بشكل منخفض جداً
	أهمية كبيرة جداً	أهمية كبيرة	أهمية متوسطة	أهمية قليلة	لا يوجد أهمية
الدرجة	5	4	3	2	1

5–1–5 خطوات بناء الاستبانة:

قام الباحث بإعداد أداة الدراسة لمعرفة دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تشكيل الصورة الذهنية لمدينة غزة، واتبع الباحث الخطوات التالية لبناء الاستبانة: –

- الاطلاع على المراجع والأدب الهندسي والدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الدراسة، والاستفادة منها في بناء الاستبانة وصياغة فقراتها.
- استشار الباحث عدداً من أساتذة الجامعات والمشرفين في تحديد أقسام الاستبانة وأسئلتها.
- تحديد الأقسام الرئيسة التي شملتها الاستبانة.
- تحديد الأسئلة التي تقع تحت كل قسم.
- تم تصميم الاستبانة في صورتها الأولية.
- تم مراجعتها وتنقيحها مع المشرفين.
- تم عرض الاستبانة على 4 من المحكمين من أعضاء هيئة التدريس في الجامعات المحلية.
- في ضوء أراء المحكمين تم تعديل بعض أسئلة الاستبانة من حيث الحذف أو الإضافة والتعديل، لتستقر الاستبانة في صورتها النهائية، (انظر ملحق 1).

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

5-1-6 صدق الاستبانة

صدق الاستبانة يعني "أن يقيس الاستبيان ما وضع لقياسه" (الجرجاوي، 2010)، كما يقصد بالصدق "شمول الاستقصاء لكل العناصر التي يجب أن تدخل في التحليل من ناحية، ووضوح فقراتها ومفرداتها من ناحية ثانية، بحيث تكون مفهومة لكل من يستخدمها" (عبيدات، عدس، و عبد الحق، 2001)، وقد تم التأكد من صدق الاستبانة بطريقتين:

أولاً: صدق المحكمين "الصدق الظاهري"

يقصد بصدق المحكمين "هو أن يختار الباحث عددًا من المحكمين المتخصصين في مجال الظاهرة أو المشكلة موضوع الدراسة" (الجرجاوي، 2010) حيث تم عرض الاستبانة على مجموعة من المحكمين تألفت من 4 متخصصين في مجال، وقد استجاب الباحث لآراء المحكمين وقام بإجراء ما يلزم من حذف وتعديل في ضوء المقترحات المقدمة، وبذلك خرج الاستبيان في صورته النهائية – (انظر الملحق رقم 1).

ثانياً: صدق المقياس

وقد تم التحقق من صدق المقياس من خلال:

1- الاتساق الداخلي Internal Validity

يقصد بصدق الاتساق الداخلي مدى اتساق كل سؤال من أسئلة الاستبانة مع القسم الذي ينتمي إليه هذا السؤال، وقد قام الباحث بحساب الاتساق الداخلي للاستبانة وذلك من خلال حساب معاملات الارتباط بين كل سؤال من أسئلة الاستبانة والدرجة الكلية للقسم نفسه، وقد تم ذلك للأقسام الثاني والثالث والرابع التي لها نفس المقياس وهي على النحو التالي:

- **معامل ارتباط أسئلة القسم الثاني:** -

يوضح الجدول التالي (5-4) معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة القسم الثاني والذي ينص على "ما هو تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة (الحي)" والدرجة الكلية للقسم، والذي يبين أن معاملات الارتباط المبينة دالة عند مستوى معنوية $0.05 \geq \alpha$ وبذلك يعتبر القسم صادقاً لما وضع لقياسه.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

جدول 5-4 معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة القسم الثاني "ما هو تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة (الحي)" والدرجة الكلية للقسم

م	البند	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
.1	يوجد صورة تخطيطية واضحة للشوارع في هذه المنطقة.	0.379	*0.000
.2	يمكن لزائر المنطقة الجديد فهم شوارعها بسهولة.	0.535	*0.000
.3	تساعدك بعض المباني والعناصر المهمة في الحركة وسهولة التوجيه أو معرفة المنطقة.	0.496	*0.000
.4	يوجد عناصر (منشآت/مباني/عناصر) على جانبي شوارع المنطقة لا تشجع على المشي.	0.497	*0.001
.5	يمكن بسهولة تمييز الشوارع الرئيسية عن الشوارع الفرعية في هذه المنطقة.	0.441	*0.000
.6	هناك فصل واضح بين حركة المشاة وحركة المركبات في هذه المنطقة.	0.401	*0.000
.7	تشعر بالأمان أثناء تحركك مشياً على الأقدام في شوارع المنطقة.	0.669	*0.000
.8	يتوفر أثاث للشوارع مثل: التشجير والإنارة وأماكن جلوس ونصب تذكارية بشكل كافي وجذاب في المنطقة.	0.466	*0.000
.9	يوجد أنشطة تجارية على جانبي الشوارع داخل المناطق السكنية في المنطقة.	0.592	*0.000
.10	يوجد تخصص في الأنشطة التجارية في شوارع المنطقة. مثال شارع يحتوي فقط على محلات ملابس فقط.	0.513	*0.000
.11	هل هناك التزام بقوانين تنظيم البناء في الحي.	0.602	*0.000
.12	يوجد طابع مميز للمنطقة يميزها عن المناطق الأخرى في المدينة.	0.562	*0.000
.13	تقاطعات الطرق في الحي لها دوراً ايجابياً في تحديد الشكل البصري للحي.	0.547	*0.000
.14	تمثل الزيادة في عرض الشارع أهمية في تعزيز جمال المنطقة.	0.419	*0.000
.15	عروض الشوارع في المنطقة تسمح برؤية بصرية واضحة لما هو على جانبي الطريق.	0.572	*0.000

* الارتباط دال إحصائياً عند مستوى دلالة $0.05 \geq \alpha$.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- **معامل ارتباط أسئلة القسم الثالث: -**

يوضح الجدول التالي (5-5) معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة قسم "كيف تقيم أهمية العناصر التالية في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية وتميزها عن غيرها حسب وجهة نظرك" والدرجة الكلية للقسم، والذي يبين أن معاملات الارتباط المبينة دالة عند مستوى معنوية $0.05 \geq \alpha$ وبذلك يعتبر القسم صادقاً لما وضع لقياسه.

جدول 5-5 معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة القسم الثالث " كيف تقيم أهمية العناصر التالية في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية وتميزها عن غيرها حسب وجهة نظرك" والدرجة الكلية للقسم

م	البند	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
.1	شكل وواجهات المباني على جانبي الشوارع	0.660	*0.000
.2	ارتفاعات المباني	0.709	*0.000
.3	تشطيبات المباني الخارجية	0.743	*0.000
.4	المباني عند تقاطعات الشوارع في المنطقة يزيد من أهميتها ومدلولها	0.622	*0.000
.5	الأهمية التاريخية للمباني	0.707	*0.000
.6	وجود مباني مميزة ذات بعد بصري واضح	0.732	*0.000
.7	حجم المبنى	0.601	*0.000
.8	وظيفة المبنى	0.427	*0.000

* الارتباط دال إحصائياً عند مستوى دلالة $0.05 \geq \alpha$.

- **معامل ارتباط أسئلة القسم الرابع: -**

يوضح جدول (5-6) معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة القسم الرابع "من ناحية بصرية ما مدى أهمية وجود العناصر/الخصائص التالية في شوارع أي منطقة عمرانية" والدرجة الكلية للقسم، والذي يبين أن معاملات الارتباط المبينة دالة عند مستوى معنوية $0.05 \geq \alpha$ وبذلك يعتبر القسم صادقاً لما وضع لقياسه.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

جدول 5-6 معامل الارتباط بين كل سؤال من أسئلة القسم الرابع "من ناحية بصرية ما مدى أهمية وجود العناصر/الخصائص التالية في شوارع أي منطقة عمرانية" والدرجة الكلية للقسم

م	البند	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
.1	عروض الشوارع	0.604	*0.000
.2	عروض الأرصفة المخصصة للمشي وملاءمتها للمشي	0.627	*0.000
.3	نظافة وتبليط الأرصفة في الشوراع	0.768	*0.000
.4	التشجير في الشوارع	0.703	*0.000
.5	الإنارة في الشوارع	0.697	*0.000
.6	تصميم المباني المطلة على الشوارع	0.746	*0.000
.7	تصميم تقاطعات الطرق	0.676	*0.000
.8	أماكن الجلوس على الأرصفة	0.623	*0.000
.9	إشارات المرور	0.618	*0.000
.10	تنسيق يافطات الإعلانات	0.560	*0.000

* الارتباط دال إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$.

2- الصدق البنائي Structure Validity

يعتبر الصدق البنائي أحد مقاييس صدق الأداة الذي يقيس مدى تحقق الأهداف التي تريد الأداة الوصول إليها، ويبين مدى ارتباط كل قسم من أقسام–التي لها نفس المقياس–الدراسة بالدرجة الكلية *للاستبانة*، وقد تم ذلك من خلال قياس معامل الارتباط بين أقسام الاستبانة فيبين الجدول التالي (5-7) أن جميع معاملات الارتباط في أقسام الاستبانة دالة إحصائياً عند مستوى معنوية $\alpha \leq 0.05$ وبذلك تعتبر أقسام الاستبانة صادقة لما وضعت لقياسه.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

جدول 5-7 معامل الارتباط بين درجة كل قسم من أقسام الاستبانة والدرجة الكلية للاستبانة

القسم	معامل بيرسون للارتباط	القيمة الاحتمالية (Sig.)
ما هو تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة (الحي)	0.653	*0.000
ما مدى أهمية العناصر التالية في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية وتميزها عن غيرها حسب وجهة نظرك	0.607	*0.000
من ناحية بصرية ما مدى أهمية وجود العناصر/الخصائص التالية في شوارع أي منطقة عمرانية	0.701	*0.000

*الارتباط دال إحصائياً عند مستوى دلالة $\alpha \leq 0.05$.

5-1-7 ثبات الاستبانة Reliability:

يقصد بثبات الاستبانة هو "أن يعطي الاستبيان نفس النتائج إذا أعيد تطبيقه عدة مرات متتالية" (الجرجاوي، 2010)، ويقصد به أيضا إلى أي درجة يعطي المقياس قراءات متقاربة عند كل مرة يستخدم فيها، أو ما هي درجة اتساقه وانسجامه واستمراريته عند تكرار استخدامه في أوقات مختلفة.

وقد تم التحقق من ثبات استبانة الدراسة من خلال معامل ألفا كرونباخ Cronbach's Alpha Coefficient حيث تم استخدامه لقياس ثبات الاستبانة، وكانت النتائج كما هي مبينة في الجدول التالي (5-8).

جدول 5-8 معامل ألفا كرونباخ لقياس ثبات الاستبانة

القسم	عدد الفقرات	معامل ألفا كرونباخ
ما هو تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة (الحي)	15	0.763
ما مدى أهمية العناصر التالية في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية وتميزها عن غيرها حسب وجهة نظرك	8	0.806
من ناحية بصرية ما مدى أهمية وجود العناصر/الخصائص التالية في شوارع أي منطقة عمرانية	10	0.855
جميع الأقسام معاً	33	0.810

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

يتضح من النتائج الموضحة في الجدول السابق (5-8) أن قيمة معامل ألفا كرونباخ مرتفعة حيث بلغت لجميع أسئلة الاستبانة (0.810)، وهذا يعنى أن الثبات مرتفع.

وبذلك تكون الاستبانة في صورتها النهائية كما هي في الملحق (1). ويكون الباحث قد تأكد من صدق وثبات استبانة الدراسة مما يجعله على ثقة تامة بصحة الاستبانة وصلاحيتها لتحليل النتائج والإجابة على أسئلة الدراسة.

5-1-8 الأساليب الإحصائية المستخدمة:

تم تفريغ وتحليل الاستبانة من خلال برنامج التحليل الإحصائي Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)، حيث تم استخدام الأدوات الإحصائية التالية:

1- الرسم البياني والعرض الجدولي.
2- النسب المئوية والتكرارات (Frequencies & Percentages) لوصف عينة الدراسة.
3- المتوسط الحسابي والانحراف المعياري والمتوسط الحسابي النسبي.
4- اختبار ألفا كرونباخ (Cronbach's Alpha)، لمعرفة ثبات الاستبانة.
5- معامل ارتباط بيرسون (Pearson Correlation Coefficient) لقياس درجة الارتباط حيث يقوم هذا الاختبار على دراسة العلاقة بين متغيرين، وقد تم استخدامه لحساب الاتساق الداخلي والصدق البنائي للاستبانة.

5-2 تحليل بيانات الدراسة

يتضمن هذا القسم عرضاً لتحليل بيانات الاستبانة الخاصة بالمستخدمين وكذلك الاستبانة الخاصة بالمتخصصين، لذا تم إجراء المعالجات الإحصائية للبيانات التي تم جمعها من الاستبانتين، إذ تم استخدام برنامج الرزم الإحصائية للدراسات الاجتماعية (SPSS) للحصول على نتائج الدراسة، وسيقوم الباحث بالتحليل عن طريق الإجابة على أسئلة الدراسة الفرعية وسؤال الدراسة الرئيسي، بعد عرض التحليل الإحصائي للقسم الأول والثاني من استبانة المستخدمين وذلك على النحو التالي:

5-2-1 تحليل أسئلة القسم الأول من الاستبانة الخاصة بالمستخدمين

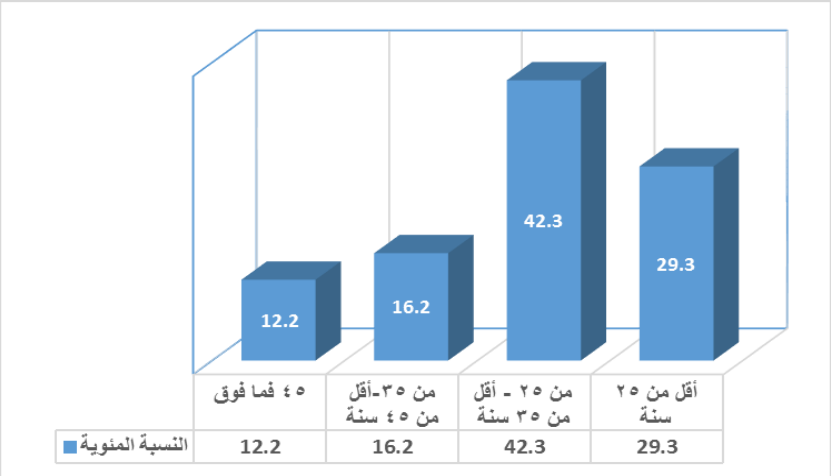
وفيما يلي عرض لخصائص عينة الدراسة الخاصة بالمستخدمين وفق المعلومات العامة التي تم الحصول عليها من الاستبانات المستردة البالغ عددها 123 استبانة من مستخدمي أربعة أحياء وهي حي الرمال الشمالي، حي الشيخ رضوان، حي البلدة القديمة وحي التفاح وكانت الخصائص كما في الجدول التالي (5-9):

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

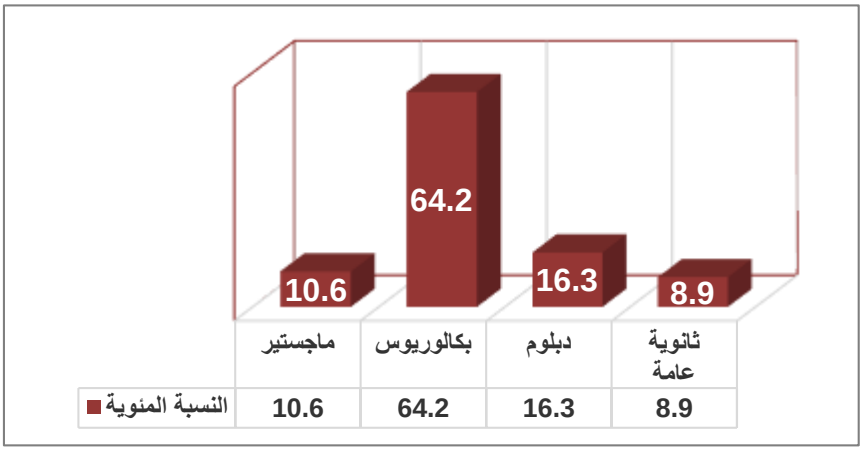
جدول 5-9 توزيع أفراد العينة حسب المعلومات العامة (ن=123)

البيانات الشخصية		العدد	النسبة المئوية %	النسبة الإجمالية
الجنس	ذكر	80	65.0	**%100**
	أنثى	43	35.0	
العمر (شكل 5-25)	أقل من 25 سنة	36	29.3	**%100**
	من 25 – أقل من 35 سنة	52	42.3	
	من 35–أقل من 45 سنة	20	16.3	
	45 فما فوق	15	12.2	
المؤهل العلمي (شكل 5-26)	ثانوية عامة	11	8.9	**%100**
	دبلوم	20	16.3	
	بكالوريوس	79	64.2	
	ماجستير	13	10.6	
المهنة الحالية	موظف	31	25.2	**%100**
	عمل خاص	47	38.2	
	بدون عمل	28	22.8	
	طالب –مازال يدرس	17	13.8	
العلاقة بمنطقة الدراسة (شكل 5-27)	مقيم – من سكان المنطقة	66	53.7	**%100**
	زائر دائم – شبه يومي	29	23.6	
	زائر عادي	17	13.8	
	مار بالمنطقة	11	8.9	
المرور بمنطقة الدراسة في أغلب الأحيان (شكل 5-28)	مشياً على الأقدام	85	69.1	**%100**
	باستخدام مركبة	38	30.9	
المنطقة (الحي)	البلدة القديمة	30	24.4	**%100**
	الرمال	29	23.6	
	الشيخ رضوان	32	26.0	
	التفاح	32	26.0	

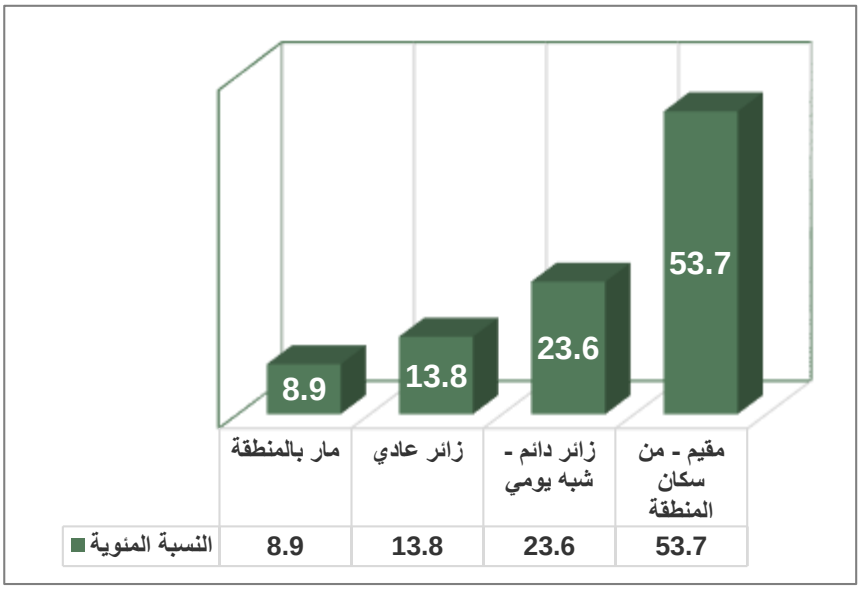
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



شكل 5-24 التصنيف العمري لعينة الدراسة

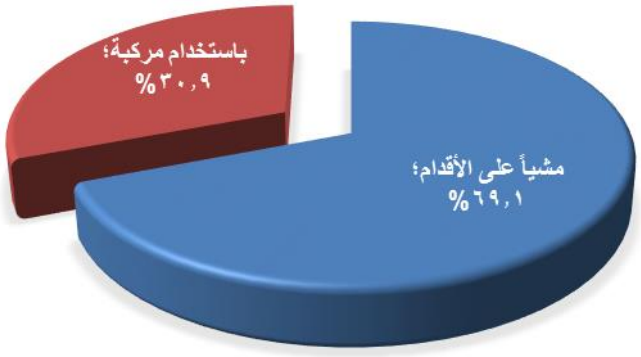


شكل 5-25 تصنيف عينة الدراسة حسب المؤهل العلمي



شكل 5-26 تصنيف عينة الدراسة حسب العلاقة بها

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



شكل 5-27 تصنيف عينة الدراسة حسب المرور بمنطقة الدراسة في أغلب الأحيان

يتضح من الجدول السابق (5-9) و (الأشكال 5-24 حتى 5-27) ما يلي:

- ما يقارب ثلثي عينة الدراسة هم من الذكور بنسبة 65% ونسبة 35% هم من الإناث.
- أكثر من ثلثي العينة هم في عمر الشباب بنسبة 71.6% وهذا يدعم الدراسة لأن الشباب هم عماد المجتمع ومسئولية التطوير والتنمية هي من مسئولياتهم.
- ما نسبته 64.2% هم من حملة درجة البكالوريوس ونسبة 10.6% هم من حملة الماجستير و16.3% هم من حملة درجة الدبلوم، أي أن معظم العينة هم من المتعلمين تعليم عالي بنسبة إجمالية 91.1%، وذلك يدعم دقة وجدية الدراسة ومصداقيتها.
- ما نسبته 63.4% هم من العاملين سواءً في الوظائف العامة أو الخاصة، وهذا يدعم الدراسة حيث يكون تحركهم وانتقالهم بين المناطق العمرانية أكثر من العاطلين عن العمل.
- أكثر من نصف العينة بنسبة 53.7% هم من سكان المناطق أو الأحياء التي تم اختيارها لإجراء الدراسة وهذا يقوي واقعية الاستبانة من خلال اتصالهم المباشر بالمناطق العمرانية (الأحياء) المدروسة. ونسبة 23.6% هم من الزائرين الدائمين (شبه يومياً) للمناطق.
- ما نسبته 69.1% من عينة الدراسة أي أكثر من ثلثي العينة أغلب تحركهم في المناطق المدروسة مشياً على الأقدام وهذا مؤشر على إمكانية الحصول على نتائج أكثر واقعية منهم لخبرتهم بتلك المناطق.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- تتساوى نسب الاستبانات المستردة من الأحياء الأربعة تقريباً، مما يجعل المقارنة أكثر دقة ومصداقية بين تلك المناطق.

5-2-2 تحليل أسئلة القسم الثاني من استبانة المستخدمين:

وينص استفسار القسم الثاني على "**ما تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة (الحي)**"، وذلك كنتيجة اجمالية لكافة المناطق (الأحياء) الأربعة وهي الرمال الشمالي، الشيخ رضوان، البلدة القديمة، التفاح، وتم استخدام المتوسط الحسابي والانحراف المعياري والمتوسط الحسابي النسبي والترتيب للتعرف على درجة الموافقة لكلك بند من بنود هذا القسم، وما يلي عرض نتائج التحليل:

أولاً: درجات الموافقة للقسم الثاني من الاستبانة للأحياء الأربعة (انظر جدول 5-10)

جدول 5-10 درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الثاني "ما هو تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة (الحي)" – لكافة المناطق (4 أحياء) (ن=123)

م	البند	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي النسبي	الترتيب
.1	يوجد صورة تخطيطية واضحة للشوارع في هذه المنطقة.	2.58	1.12	51.54	15
.2	يمكن لزائر المنطقة الجديد فهم شوارعها بسهولة.	2.96	1.02	59.19	9
.3	تساعدك بعض المباني والعناصر المهمة في الحركة وسهولة التوجيه أو معرفة المنطقة.	3.28	0.94	65.53	4
.4	يوجد عناصر (منشآت/مباني/عناصر) على جانبي شوارع المنطقة لا تشجع على المشي.	2.69	1.03	53.82	13
.5	يمكن بسهولة تمييز الشوارع الرئيسية عن الشوارع الفرعية في هذه المنطقة.	3.56	0.89	71.22	3
.6	هناك فصل واضح بين حركة المشاة وحركة المركبات في هذه المنطقة.	2.61	1.16	52.20	14

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

.7	تشعر بالأمان أثناء تحركك مشياً على الأقدام في شوارع المنطقة.	2.85	1.19	56.91	**11**
.8	يتوفر أثاث للشوارع مثل: التشجير والإنارة وأماكن جلوس ونصب تذكارية بشكل كافي وجذاب في المنطقة.	2.72	1.16	54.31	**12**
.9	يوجد أنشطة تجارية على جانبي الشوارع داخل المناطق السكنية في المنطقة.	3.60	1.06	72.03	**1**
.10	يوجد تخصص في الأنشطة التجارية في شوارع المنطقة. مثال شارع يحتوي فقط على محلات ملابس فقط.	2.89	1.16	57.89	**10**
.11	هل هناك التزام بقوانين تنظيم البناء في الحي.	3.12	1.19	62.44	**6**
.12	يوجد طابع مميز للمنطقة يميزها عن المناطق الأخرى في المدينة.	3.08	1.11	61.63	**7**
.13	تقاطعات الطرق في الحي لها دوراً ايجابياً في تحديد الشكل البصري للحي.	3.24	1.01	64.72	**5**
.14	تمثل الزيادة في عرض الشوارع أهمية في تعزيز جمال المنطقة.	3.57	1.11	71.38	**2**
.15	عروض الشوارع في المنطقة تسمح برؤية بصرية واضحة لما هو على جانبي الطريق.	3.04	1.20	60.81	**8**
	جميع فقرات القسم معاً	**3.05**	**0.53**	**61.04**	

من الجدول السابق (5–10) يتبين ما يلي:

- أن درجة الموافقة على جميع بنود القسم الثاني بشكل عام تساوي 61.04%، وهي نسبة متدنية نوعاً ما.
- حصل البند التاسع والرابع عشر على أعلى درجة موافقة على التوالي بنسبة 72.03% للبند التاسع والذي ينص على"يوجد أنشطة تجارية على جانبي الشوارع داخل المناطق السكنية في المنطقة" وبنسبة 71.38% للبند الرابع عشر والذي ينص على" تمثل الزيادة في عرض الشوارع أهمية في تعزيز جمال المنطقة".

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- بينما حصل البند الأول والسادس على أقل درجة موافقة على التوالي بنسبة 51.54% للبند الأول والذي ينص على "يوجد صورة تخطيطية واضحة للشوارع في هذه المنطقة" وبنسبة 52.20% للبند السادس والذي ينص على "هناك فصل واضح بين حركة المشاة وحركة المركبات في هذه المنطقة".

ثانياً: مقارنة درجات الموافقة للقسم الثاني لكل حي على حده باستخدام المتوسط الحسابي النسبي فقط (جدول 5–11):

جدول 5-11 مقارنة درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الثاني "ما هو تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة (الحي)"

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي لكل حي				
		الرمال الشمالي (ن=29)	الشيخ رضوان (ن=32)	البلدة القديمة (ن=30)	التفاح (ن=32)	الإجمالي
.1	يوجد صورة تخطيطية واضحة للشوارع في هذه المنطقة.	70.34	41.88	47.33	48.13	**51.54**
.2	يمكن لزائر المنطقة الجديد فهم شوارعها بسهولة.	71.03	62.50	52.00	51.88	**59.19**
.3	تساعدك بعض المباني والعناصر المهمة في الحركة وسهولة التوجيه أو معرفة المنطقة.	77.24	71.25	57.33	56.88	**65.53**
.4	يوجد عناصر (منشآت/مباني/عناصر) على جانبي شوارع المنطقة لا تشجع على المشي.	46.90	58.75	56.00	53.13	**53.82**
.5	يمكن بسهولة تمييز الشوارع الرئيسية عن الشوارع الفرعية في هذه المنطقة.	80.69	77.50	66.00	61.25	**71.22**
.6	هناك فصل واضح بين حركة المشاة وحركة المركبات في هذه المنطقة.	55.86	53.13	48.67	51.25	**52.20**
.7	تشعر بالأمان أثناء تحركك مشياً على الأقدام في شوارع المنطقة.	61.38	59.38	63.33	44.38	**56.91**
.8	يتوفر أثاث للشوارع مثل: التشجير والإنارة وأماكن	62.76	40.63	65.33	50.00	**54.31**

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

	جلوس ونصب تذكارية بشكل كافي وجذاب في المنطقة.					
.9	يوجد أنشطة تجارية على جانبي الشوارع داخل المناطق السكنية في المنطقة.	78.62	78.75	74.67	56.88	**72.03**
.10	يوجد تخصص في الأنشطة التجارية في شوارع المنطقة. مثال شارع يحتوي فقط على محلات ملابس فقط.	65.52	55.63	63.33	48.13	**57.89**
.11	هل هناك التزام بقوانين تنظيم البناء في الحي.	73.79	65.00	61.33	50.63	**62.44**
.12	يوجد طابع مميز للمنطقة يميزها عن المناطق الأخرى في المدينة.	66.21	60.63	72.00	48.75	**61.63**
.13	تقاطعات الطرق في الحي لها دوراً ايجابياً في تحديد الشكل البصري للحي.	69.66	73.75	58.67	56.88	**64.72**
.14	تمثل الزيادة في عرض الشوارع أهمية في تعزيز جمال المنطقة.	75.17	81.25	71.33	58.13	**71.38**
.15	عروض الشوارع في المنطقة تسمح برؤية بصرية واضحة لما هو على جانبي الطريق.	69.66	65.00	60.00	49.38	**60.81**
	جميع فقرات القسم معاً	**68.32**	**63.00**	**61.16**	**52.38**	**61.04**

من الجدول السابق (5-11) يتبين ما يلي:

- أن حي الرمال الشمالي حصل على أعلى نسبة تقييم بنسبة 68.32%.
- حصل حي البلدة القديمة على أقل نسبة تقييم بنسبة 52.38%.
- نتائج حي الشيخ رضوان وحي التفاح متقاربة نسبياً.
- لا يوجد فصل واضح بين حركة المشاة وحركة المركبات في شوارع البلدة القديمة وبالرغم من ذلك يوجد شعور بالأمان أثناء المشي على الأقدام ويرجع ذلك لتحديد اتجاه السير للمركبات في اتجاه واحد واتساع أرصفة المشاة ووجود شوارع ضيقة لا تتسع للمركبات.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

5-2-3 الإجابة على أسئلة الدراسة الفرعية

استخدم الباحث نتائج تحليل القسم الثاني والثالث والرابع من الاستبانة الخاصة بالمستخدمين للإجابة على أسئلة الدراسة الفرعية وذلك من خلال المقارنة بين النتائج التي تم الحصول عليها من الأحياء الأربعة وباستخدام المتوسط الحسابي النسبي وكانت النتائج كالتالي: –

1. الإجابة على السؤال الأول من أسئلة الدراسة وهو "**هل هناك صورة تخطيطية واضحة لشوارع مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (1) والبند رقم (2) من القسم الثاني ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5-12):

جدول 5-12 مقارنة بين نتائج البند (1) والبند (2) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة الأول

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
.1	يوجد صورة تخطيطية واضحة للشوارع في هذه المنطقة.	70.34	41.88	47.33	48.13	**51.54**
.2	يمكن لزائر المنطقة الجديد فهم شوارعها بسهولة.	71.03	62.50	52.00	51.88	**59.19**
	المتوسط الحسابي النسبي الإجمالي	**70.68**	**52.19**	**49.66**	**50.00**	**55.36**

من الجدول السابق (5-12) وجد الباحث أن هناك صورة تخطيطية غير واضحة في معظم مناطق وأحياء مدينة غزة حيث حصل حي الرمال الشمالي على أعلى نسبة مقدارها 70.68% وهي نسبة متوسطة في حين باقي المناطق حصلت على نسب متقاربة ومتدنية.

ويعزو الباحث ذلك إلى التخطيط الشبكي السهل للحي مع الاهتمام بتأثيثها وتشجيرها وكذلك اهتمام السكان بالمباني السكنية والإدارية وتشطيبها من الخارج مما يشجع المستخدمين على الرؤية البصرية الممتعة لمحاور الحركة، بالإضافة إلى اهتمام بلدية غزة بحي الرمال بشكل

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

كبير لاحتوائها على مباني رئيسية ومركزية بالنسبة لقطاع غزة مثل المجلس التشريعي الفلسطيني ومؤسسات دولية مختلفة.

2. الإجابة على السؤال الثاني من أسئلة الدراسة وهو "**هل يوجد نهايات بصرية واضحة ذات معالم مميزة لمحاور الحركة في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (3) والبند رقم (4) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5-13):

جدول 5-13 مقارنة بين نتائج البند (3) والبند (4) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة الثاني

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
3.	تساعدك بعض المباني والعناصر المهمة في الحركة وسهولة التوجيه أو معرفة المنطقة.	77.24	71.25	57.33	56.88	**65.53**
4.	يوجد عناصر (منشآت/مباني/عناصر) على جانبي شوارع المنطقة لا تشجع على المشي.	46.90	58.75	56.00	53.13	**53.82**

من خلال نتائج البند (3) في الجدول السابق (5-13) وجد الباحث أن استخدام المباني في الحركة والتوجيه داخل المناطق العمرانية المختلفة كان بنسبة مقبولة ولكن بشكل متفاوت بين الأحياء المختلفة في مدينة غزة حيث كانت النسبة 65.53%، ويعزو الباحث ذلك إلى قلة الاهتمام بالتشكيل البصري للنهايات البصرية وقلة توفرها في بعض الأحياء، وحصول حي الرمال الشمالي على أعلى نسبة موافقة يؤكد أنه كلما زاد الاهتمام بالنهايات البصرية كلما استخدمت بدرجة أكبر في توجيه حركة المستخدمين داخل المنطقة العمرانية.

كما يتضح من البند رقم (4) أن هناك عناصر ومباني ومنشآت على جانبي الطريق ذات خصائص بصرية سلبية تعمل على تقليل حركة المشاة داخل المناطق العمرانية المختلفة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

في مدينة غزة، ويعزى ذلك إلى قلة الاهتمام بواجهات المباني وتشطيبها على جانبي الشوارع مما يقلل من تشجيع المستخدمين من السير على الأقدام.

وبذلك استنتجت الدراسة بأنه يوجد ندرة في النهايات البصرية ذات المعالم المميزة في معظم أحياء مدينة غزة وتتفاوت بشكل نسبي بين الأحياء المختلفة حيث يتوفر في حي الرمال الشمالي وحي الشيخ رضوان عناصر تسهل الحركة والتوجيه للمستخدمين، ويعزو الباحث ذلك إلى ضعف اهتمام مستخدمي مدينة غزة إلى دور النهايات البصرية في تشكيل البيئة البصرية للمدينة بشكل كافي، وكذلك قلة اهتمام المؤسسات الحكومية المسؤولة في وضع آليات واستراتيجيات وقوانين تساعد في بلورة نهايات بصرية ومعالم مميزة لكثير من مناطق مدينة غزة.

3. الإجابة على السؤال الثالث من أسئلة الدراسة وهو "**هل يوجد تدرج هرمي واضح لمحاور الحركة في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال تم استخدام المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (5) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5-14):

جدول 5-14 مقارنة بين نتائج البند (5) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة الثالث

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
.5	يمكن بسهولة تمييز الشوارع الرئيسية عن الشوارع الفرعية في هذه المنطقة.	80.69	77.50	66.00	61.25	**71.22**

من الجدول السابق (5-14) وجدت الدراسة أن هناك تدرج هرمي واضح نسبياً في مدينة غزة بشكل متفاوت بين المناطق المختلفة بنسبة 71.22%. ويعزو الباحث ذلك إلى الاهتمام بتخطيط الشوارع بشكل كبير من قبل المؤسسات الحكومية مع وجود بعض العقبات التي تواجه المخططين في بعض المناطق مثل ارتفاع سعر الأرض ووجود بعض التعديات في بعض المناطق التي تعقد عملية تخطيط تلك المناطق، ومن الجدول يتضح أيضاً أن حي الرمال الشمالي هو أكثر الاحياء وضوحاً من حيث التدرج الهرمي للشوارع حيث هناك فروقات واضحة بين الشوارع الرئيسية والشوارع الفرعية من حيث العرض ومن حيث كثافة حركة المرور

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

وساعد على ذلك إشارات المرور، بينما حي التفاح هو أقلها وضوحاً وذلك يرجع إلى تشابه عروض الشوارع وقلة إشارات المرور.

4. الإجابة على السؤال الرابع من أسئلة الدراسة وهو "**هل هناك فصل واضح بين حركة وسائل النقل الآلية وحركة المشاة في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال تم استخدام المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (6) والبند رقم (7) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5-15):

جدول 5-15 مقارنة بين نتائج البند (6) والبند (7) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة الرابع

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
.6	هناك فصل واضح بين حركة المشاة وحركة المركبات في هذه المنطقة.	55.86	53.13	48.67	51.25	**52.20**
.7	تشعر بالأمان أثناء تحركك مشياً على الأقدام في شوارع المنطقة.	61.38	59.38	63.33	44.38	**56.91**
	المتوسط الحسابي النسبي الإجمالي	**58.62**	**56.26**	**56.00**	**47.82**	**54.56**

من الجدول السابق (5-15) وجدت الدراسة أن هناك خلط بين حركة المشاة والحركة الآلية بشكل كبير في مدينة غزة بنسبة 52.20%، كما يوجد عدم الشعور بالأمان أثناء الحركة مشياً على الأقدام في شوارع المدينة بنسبة 56.91%، مع وجود اختلافات بسيطة بين الأحياء.

ويعزى ذلك إلى ندرة وجود شوارع خاصة بالمشاة في المدينة بسبب الكثافة السكانية المرتفعة وكذلك ارتفاع نسبة الكثافة البنائية في بعض مناطق المدينة ويرجع أيضاً ذلك إلى ارتفاع أسعار الأراضي وندرتها وخاصة في وسط المدينة، وترجح الدراسة عدم الشعور بالأمان في التحرك مشياً على الأقدام إلى صغر عروض أرصفة المشاة في الشوارع الرئيسية والفرعية وقلة الاهتمام بالتأثيث والتشجير للأرصفة، واستغلال التجار والأهالي للأرصفة بشكل كبير وخاصة في الشوارع التجارية.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

5. الإجابة على السؤال الخامس من أسئلة الدراسة وهو "**هل هناك التزام بتأثيث محاور الحركة في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (8) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5–16):

جدول 5-16 مقارنة بين نتائج البند (8) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة الخامس

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
.8	يتوفر أثاث للشوارع مثل: التشجير والإنارة وأماكن جلوس ونصب تذكارية بشكل كافي وجذاب في المنطقة.	62.76	40.63	65.33	50.00	**54.31**

من الجدول السابق (5–16) وجد الباحث أن هناك شبه انعدام في الاهتمام بتأثيث الشوارع في أحياء مدينة غزة، بالرغم من ارتفاع نسبة حي البلدة القديمة وحي الرمال الشمالي ولكن النتيجة غير كافية وغير مرضية، والاهتمام يكون بعنصر واحد أو عنصرين وتقصير في باقي عناصر التأثيث الأخرى.

ويعزو الباحث ذلك إلى ضعف ثقافة الاهتمام بمحاور الحركة وقلة الوعي بأهمية أثاث الشوارع في المدينة من أشجار وأماكن جلوس وانارة ومدى دورها في تكوين البيئة البصرية والعمرانية المناسبة والتي تزيد من ارتباط المستخدمين بالمكان، وكذلك ضعف متابعة الجهات المسؤولة لذلك.

6. الإجابة على السؤال السادس من أسئلة الدراسة وهو "**هل يوجد استخدامات واضحة لمسارات الحركة في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (9) والبند رقم (10) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5–17):

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

جدول 5-17 مقارنة بين نتائج البند (9) والبند (10) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة السادس

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
.9	يوجد أنشطة تجارية على جانبي الشوارع داخل المناطق السكنية في المنطقة.	78.62	78.75	74.67	56.88	**72.03**
.10	يوجد تخصص في الأنشطة التجارية في شوارع المنطقة. مثال شارع يحتوي فقط على محلات ملابس فقط.	65.52	55.63	63.33	48.13	**57.89**
	المتوسط الحسابي النسبي الإجمالي	**72.07**	**67.19**	**69.00**	**52.51**	**64.96**

من الجدول السابق (5-17) وجدت الدراسة أن استخدامات شوارع مدينة غزة غير واضحة حيث هناك خلط في استخدامات جانبي الشوارع بين الاستخدامات تجارية وسكنية بنسبة 72.03% ولكن بشكل متفاوت بين أحياء المدينة، كما توضح النتائج السابقة أن هناك تخصص في الشوارع التجارية في حي الرمال الشمالي والبلدة القديمة بشكل أكبر من حي الشيخ رضوان والتفاح.

ويعزو الباحث ذلك إلى قلة الاهتمام بالتخطيط المسبق لمحاور الحركة واستخداماتها من الجهات المسؤولة حيث هناك موافقة على تراخيص مباني تجارية على محاور حركة خاصة بالسكان، كما أن الزيادة السكانية المتسارعة في الأحياء المختلفة تعمل على تحويل محاور حركة سكنية إلى تجارية لتغطية خدمات هذا الزيادة.

7. الإجابة على السؤال السابع من أسئلة الدراسة وهو "**هل هناك التزام بالقوانين التنظيمية للبناء في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (11) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5-18):

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

جدول 5-18 مقارنة بين نتائج البند (11) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة السابع

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
.11	هل هناك التزام بقوانين تنظيم البناء في الحي.	73.79	65.00	61.33	50.63	**62.44**

من الجدول السابق (5-18) وجد الباحث أن هناك التزام نسبي بقوانين تنظيم البناء في مدينة غزة بنسبة 62.44% وتزداد هذه النسبة في حي الرمال الشمالي ويقل الالتزام بها في حي التفاح.

ويعزو الباحث ذلك إلى ضعف متابعة الالتزام بالقوانين التنظيمية للبناء من قبل المسؤولين وكذلك ارتفاع سعر الأراضي في مدينة غزة وقلة الوعي من قبل السكان بأهمية الالتزام بالقوانين ودورها في تحسين البيئة العمرانية والبصرية للمدينة.

8. الإجابة على السؤال الثامن من أسئلة الدراسة وهو "**هل يوجد طابع معماري مميز لكل منطقة عمرانية في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (12) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5-19):

جدول 5-19 مقارنة بين نتائج البند (12) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة الثامن

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
.12	يوجد طابع مميز للمنطقة يميزها عن المناطق الأخرى في المدينة.	66.21	60.63	72.00	48.75	**61.63**

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

بدراسة نسبة درجات الموافقة على وجود طابع مميز يميز كل منطقة عمرانية في مدينة غزة وجد الباحث أن هناك نسبة منخفضة بشكل عام للمدينة وهي 61.63%، كما حصلت البلدة القديمة على نسبة مرتفعة نسبياً عن غيرها من الأحياء.

ويعزو الباحث ذلك إلى عدم صياغة قوانين تنظيمية للبناء تهتم وتحدد طابع معماري خاص بكل منطقة عمرانية، كذلك قلة الاهتمام بوضع سياسات واضحة لتحديد ملامح معمارية وبصرية للمدينة في غزة من قبل المسئولين، ويرى الباحث ارتفاع درجة الموافقة في حي البلدة القديمة وجود مباني كثيرة تاريخية لها طابع واحد نوعاً ما ووجود بيئة عمرانية متناسقة مع البيئة التاريخية مثل الأزقة والشوارع الإشعاعية ولكن بدأ الطابع المعماري والعمراني الخاص بالبلدة القديمة بالتلاشي مع ظهور مباني متعارضة مع طابع المنطقة الخاص.

9. الإجابة على السؤال التاسع من أسئلة الدراسة وهو "**ما مدى وضوح تقاطعات الطرق في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (13) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5-20):

جدول 5-20 مقارنة بين نتائج البند (13) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة التاسع

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
13.	تقاطعات الطرق في الحي لها دوراً ايجابياً في تحديد الشكل البصري للحي	69.66	73.75	58.67	56.88	**64.72**

بدراسة نسبة درجات الموافقة على وجود دور إيجابي لتقاطعات الطرق في المدينة لتحديد الشكل البصري وجد الباحث أن هناك نسبة قليلة نسبياً بشكل عام للمدينة وهي 64.72%، كما حصل حي الشيخ رضوان وحي الرمال الشمالي على نسبة مرتفعة نسبياً عن غيرها من الأحياء.

ويعزو الباحث ذلك إلى قلة الاهتمام بتقاطعات الطرق سواءً من الناحية التخطيطية أو البصرية في مدينة غزة مع توفر الإمكانية لتطوير تلك التقاطعات ولكن قلة الموارد المالية تحول دون ذلك، وارتفاع درجة الموافقة في حي الشيخ رضوان وحي الرمال الشمالي يعزى إلى اتساع

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

التقاطعات عن باقي الأحياء وهذا يعطي إمكانية أكبر في الاستفادة من هذه التقاطعات لمنح الأحياء بيئة بصرية وتشكيلية مميزة.

10. الإجابة على السؤال العاشر من أسئلة الدراسة وهو "**هل تلعب عروض الشوارع دوراً إيجابياً في تعزيز جمال المنطقة العمرانية في مدينة غزة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي النسبي للبند رقم (14) والبند رقم (15) ودراسة مدى التفاوت في النسب للأربعة أحياء حيث كانت النتائج كما في الجدول التالي (5-21):

جدول 5-21 مقارنة بين نتائج البند (14) والبند (15) بين أحياء المدينة للإجابة على سؤال الدراسة العاشر

م	البند	المتوسط الحسابي النسبي				
		الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح	الإجمالي
14.	تمثل الزيادة في عرض الشوارع أهمية في تعزيز جمال المنطقة.	75.17	81.25	71.33	58.13	**71.38**
15.	عروض الشوارع في المنطقة تسمح برؤية بصرية واضحة لما هو على جانبي الطريق.	69.66	65.00	60.00	49.38	**60.81**
	المتوسط الحسابي النسبي الإجمالي	**72.41**	**73.12**	**65.66**	**53.75**	**66.09**

من الجدول السابق (5-21) وجد الباحث أن هناك نسبة مرتفعة نسبياً تؤكد على أن عروض الشوارع في مدينة غزة لها دور كبير في زيادة جمال المنطقة بنسبة موافقة 71.38% ولكن في نفس الوقت هذه الزيادة في عروض الشوارع في المدينة لا يسمح للمارة بالرؤية البصرية الواضحة في بعض أحياء المدينة.

ويعزو الباحث ذلك إلى أن بعض أحياء مدينة غزة هي أحياء جديدة النشأة حيث تم زيادة عروض الشوارع بشكل كبير في الأحياء الجديدة والاستفادة من تجارب الأحياء القديمة حيث مع زيادة النمو العمراني والسكاني أصبحت غير كافية للحركة المرورية فيها، ويرجع الباحث انخفاض نسبة الرؤية البصرية لما هو على جانبي الطريق لعدم تمكن المارة من الرؤية البصرية

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

حيث أن هناك قلة شعور بالأمان بالحركة مشياً على الأقدام في شوارع المدينة لضيق الأرصفة المخصصة للمشي وندرة وجود شوارع خاصة بالمشاة التي تتيح الفرصة بالرؤية البصرية.

11. الإجابة على السؤال الحادي عشر من أسئلة الدراسة وهو "**ما هي العناصر المعمارية والعمرانية التي تمنح النهايات البصرية دوراً إيجابياً في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي والانحراف المعياري والمتوسط الحسابي النسبي والترتيب للتعرف على درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الثالث من الاستبانة الخاصة بالمستخدمين، والنتائج موضحة في جدول (5-22):

جدول 5-22 درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الثالث "ما مدى أهمية العناصر التالية في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية وتميزها عن غيرها" (ن=123)

م	البند	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي النسبي	الترتيب
.1	شكل وواجهات المباني على جانبي الشوارع	3.25	1.07	65.04	**8**
.2	ارتفاعات المباني	3.26	1.05	65.20	**7**
.3	تشطيبات المباني الخارجية	3.53	1.12	70.66	**3**
.4	المباني عند تقاطعات الشوارع في المنطقة يزيد من أهميتها ومدلولها	3.71	0.92	74.15	**1**
.5	الأهمية التاريخية للمباني	3.42	1.23	68.46	**5**
.6	وجود مباني مميزة ذات بعد بصري واضح	3.56	0.93	71.22	**2**
.7	حجم المبنى	3.42	0.93	68.46	**6**
.8	وظيفة المبنى	3.53	1.00	70.57	**4**
	جميع فقرات القسم معاً	**3.46**	**0.68**	**69.22**	

من الجدول السابق (5-22) يتبين ما يلي:

- أن درجة الموافقة على جميع بنود القسم الثالث بشكل عام تساوي 69.22%.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- حصل البند الرابع والسادس على أعلى درجة موافقة على التوالي بنسبة 74.15% للبند الرابع والذي ينص على "المباني عند تقاطعات الشوارع في المنطقة يزيد من أهميتها ومدلولها" وبنسبة 71.22% للبند السادس والذي ينص على "وجود مباني مميزة ذات بعد بصري واضح".
- بينما حصل البند الأول والثاني على أقل درجة موافقة بنسبة 65.04% للبند الأول والذي ينص على "شكل وواجهات المباني على جانبي الشوارع" وبنسبة 65.20% للبند الثاني والذي ينص على "ارتفاعات المباني".

ومن خلال الجدول السابق وجد الباحث أن جميع بنود القسم الثالث لها دور في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية ولكن بشكل متفاوت، ويعزو الباحث بتقدم البند الرابع في حصوله على أعلى نسبة موافقة إلى دور التقاطعات وما حولها من تكوين بيئة عمرانية متكاملة التي بدورها تعمل على تكوين صورة ذهنية في عقل المستخدم وتجعله يشعر بالقيمة العمرانية للمنطقة إذا اتصفت بخصائص بصرية واضحة ومتناسقة مثل مفترق أنصار في مدينة غزة ومفترق أبو مازن.

12. الإجابة على السؤال الثاني عشر من أسئلة الدراسة وهو "**ما هي العناصر والخصائص المعمارية التي تميز شوارع أي منطقة عمرانية وتساعد المستخدم في تكوين صورة ذهنية إيجابية حول المنطقة؟**"

وللإجابة على هذا السؤال استخدم الباحث المتوسط الحسابي والانحراف المعياري والمتوسط الحسابي النسبي والترتيب للتعرف على درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الرابع من الاستبانة الخاصة بالمستخدمين، والنتائج موضحة في جدول (5-23):

جدول 5-23 درجة الموافقة لكل بند من بنود القسم الرابع "من ناحية بصرية ما مدى أهمية وجود العناصر/الخصائص التالية في شوارع أي منطقة عمرانية" (ن=123)

م	البند	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي النسبي	الترتيب
.1	عروض الشوارع	3.85	0.89	77.07	**5**
.2	تصميم المباني المطلة على الشوارع	4.02	0.94	80.49	**2**

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

.3	عروض الأرصفة المخصصة للمشي وملاءمتها للمشي	4.06	0.99	81.14	**1**
.4	التشجير في الشوارع	3.86	0.95	77.24	**4**
.5	الإنارة في الشوارع	3.98	1.13	79.51	**3**
.6	نظافة وتبليط الأرصفة في الشوارع	3.56	1.05	71.22	**8**
.7	تصميم تقاطعات الطرق	3.78	0.86	75.61	**6**
.8	أماكن الجلوس على الأرصفة	3.24	1.11	64.88	**10**
.9	إشارات المرور	3.57	1.08	71.38	**7**
.10	تنسيق يافطات الإعلانات	3.36	1.12	67.15	**9**
	جميع فقرات القسم معاً	**3.73**	**0.67**	**74.57**	

من الجدول السابق (5-23) يتبين ما يلي:

- أن درجة الموافقة على جميع بنود القسم الرابع بشكل عام تساوي 74.57%.
- حصل البند الثالث والثاني على أعلى درجة موافقة على التوالي بنسبة 81.14% للبند الثالث والذي ينص على "عروض الأرصفة المخصصة للمشي وملاءمتها للمشي" وبنسبة 80.49% للبند الثاني والذي ينص على "تصميم المباني المطلة على الشوارع".
- بينما حصل البند الثامن والعاشر على أقل درجة موافقة بنسبة 64.88% للبند الثامن والذي ينص على "أماكن الجلوس على الأرصفة" وبنسبة 67.15% للبند العاشر والذي ينص على "تنسيق يافطات الإعلانات".

ومن خلال الجدول السابق (5-23) وجد الباحث أن جميع بنود القسم الرابع لها دور في تميز شوارع أي منطقة عمرانية وكذلك تساعد المستخدم في تكوين صورة ذهنية إيجابية حول المنطقة العمرانية ولكن بشكل متفاوت بين تلك البنود، ويعزو الباحث تقدم البند الثالث وهو عروض الأرصفة وملاءمتها للمشي لما تعانيه مدينة غزة من ضيق عرض الأرصفة وفقدان الحركة الآمنة أثناء المشي على الأقدام، وكذلك لما للأرصفة من دور كبير في فهم البيئة العمرانية المحيطة وتمنح المستخدم مجال التأمل والاستمتاع بالعناصر البصرية المحيطة بالشوارع.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

5-2-4 الإجابة على سؤال الدراسة الرئيسي والذي ينص على "هل تلعب محاور الحركة والنهايات البصرية دوراً في تشكيل صورة ذهنية إيجابية للمدينة؟"

استخدم الباحث نتائج تحليل القسم الثاني والخامس من الاستبانة الخاصة بالمستخدمين وكذلك نتائج تحليل القسم الثاني والثالث من استبانة المتخصصين (حسب الملحق 2) وذلك باتباع الخطوات التالية:

1- نتائج المقارنة بين الأحياء العمرانية الأربعة من وجهة نظر المستخدمين وتحديد ترتيب الأحياء.

2- مطابقة ترتيب الأحياء مع نتائج القسم الثاني في استبانة المتخصصين (الملحق 2)

3- دراسة وتفسير لإجابات بعض المستجيبين للقسم الخامس للأحياء الأربعة.

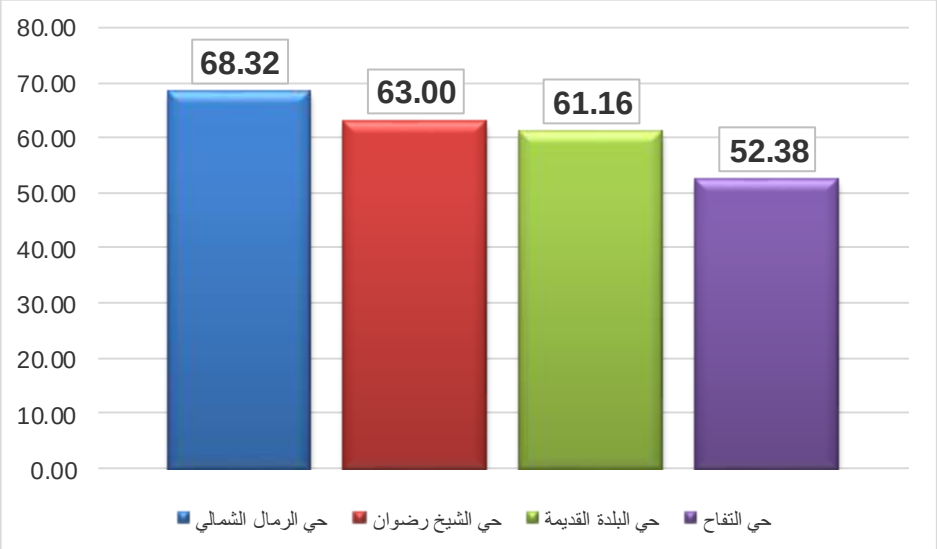
4- مطابقة تلك التصورات مع إجابات المتخصصين بخصوص تقييم الصورة الذهنية للأحياء الأربعة.

أولاً: نتائج المقارنة بين الأحياء العمرانية الأربعة من وجهة نظر المستخدمين وتحديد ترتيب الأحياء.

من خلال نتائج بنود القسم الثاني (15 بند) من الاستبانة الخاصة بمستخدمي الأحياء الأربعة والتي تم عرضها مسبقاً كانت النتائج كما يلي (الجدول 5-24) (شكل 5-28):

جدول 5-24 يوضح إجمالي نتائج القسم الثاني من استبانة المستخدمين

حي الرمال الشمالي	حي الشيخ رضوان	حي البلدة القديمة	حي التفاح
68.32	63.00	61.16	52.38



شكل 5-28 يوضح مقارنة بين تقييم المستخدمين للأحياء الأربعة في بنود القسم الثاني من الاستبانة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

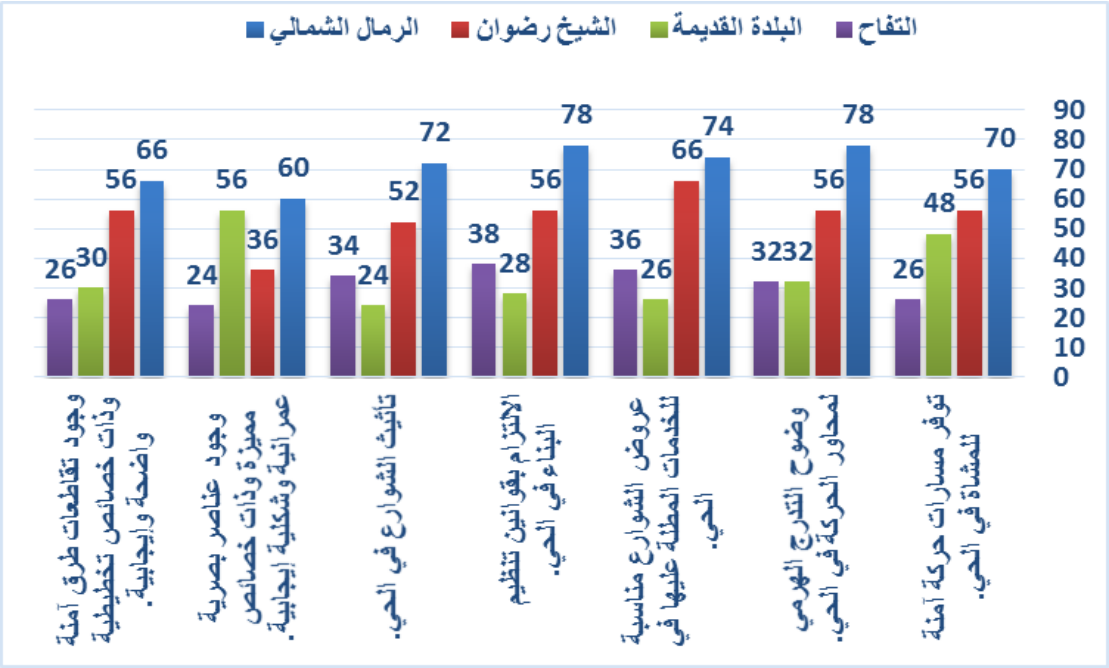
ثانياً: تحليل أسئلة القسم الثاني من استبانة المتخصصين

وينص سؤال القسم الثاني من استبانة المتخصصين على "**حسب رؤيتك التخطيطية والبصرية ومعرفتك بأحياء مدينة غزة رتب الأحياء الأربعة التالية حسب البنود المذكورة**"، وتم استخدام المتوسط الحسابي النسبي للتعرف على الترتيب وكانت النتائج كما في الجدول التالي (5-25) و (الشكل 5-29 والشكل 5-30):

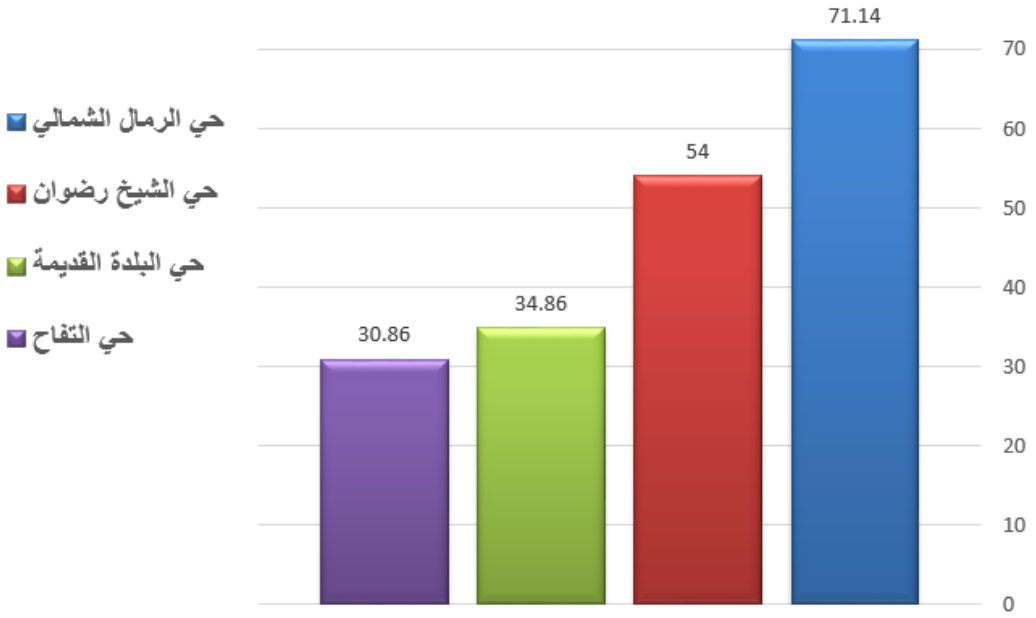
جدول 5-25 تقييم الأحياء الأربعة من المتخصصين حسب البنود الموضحة

م	السؤال	الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح
.1	توفر مسارات حركة آمنة للمشاة في الحي.	70.0	56.0	48.0	26.0
.2	وضوح التدرج الهرمي لمحاور الحركة في الحي.	78.0	56.0	32.0	32.0
.3	عروض الشوارع مناسبة للخدمات المطلة عليها في الحي.	74.0	66.0	26.0	36.0
.4	الالتزام بقوانين تنظيم البناء في الحي.	78.0	56.0	28.0	38.0
.5	تأثيث الشوارع في الحي.	72.0	52.0	24.0	34.0
.6	وجود عناصر بصرية مميزة وذات خصائص عمرانية وشكلية إيجابية.	60.0	36.0	56.0	24.0
.7	وجود تقاطعات طرق آمنة وذات خصائص تخطيطية واضحة وإيجابية.	66.0	56.0	30.0	26.0
اجمالي بنود القسم		**71.14**	**54.00**	**34.86**	**30.86**

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



شكل 5-29 توضيح لنتائج تقييم المتخصصين للأحياء الأربعة



شكل 5-30 تقييم الأحياء الأربعة من المتخصصين حسب البنود الموضحة

من خلال الجدول رقم 5–25 وجدت الدراسة أن هناك توافق كبير بين آراء المتخصصين والمستخدمين في العديد من الجوانب ولكن مع وجود اختلافات بين آرائهم في بعض الجوانب وهي:

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- تدني نسبة الموافقة على تأثيث الشوارع في حي البلدة القديمة عند المتخصصين وارتفاع نسبة الموافقة عن المستخدمين ويعزى ذلك إلى فهم المستخدمين المقتصر على أماكن الجلوس والأشجار، في حين أن التأثيث يقصد به مجموعة من العناصر التي منها أعمدة الإنارة وإشارات المرور وخطوط المشاة وتوفير أماكن آمنة للمشاة وأماكن جلوس حضارية.
- تفوق نسبة الموافقة عند المستخدمين لحي الشيخ رضوان عن حي الرمال الشمالي بوجود تقاطعات طرق آمنة وذات خصائص تخطيطية واضحة وإيجابية على النقيض من نسبة الموافقة عند المتخصصين، ويعزى ذلك إلى فهم المستخدمين بالتقاطعات من ناحية العدد والاتساع في حين أن ذلك لابد أن يكون في إطار تخطيطي وبصري.

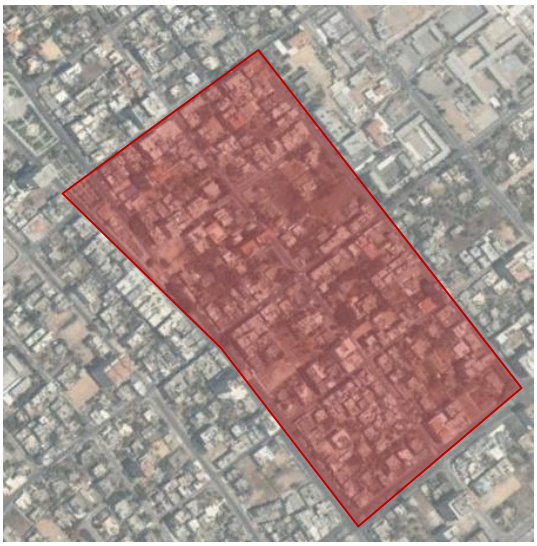
ثالثاً: دراسة وتفسير إجابات بعض المستجيبين للقسم الخامس للأحياء الأربعة.

من خلال إجابات بعض المستجيبين للقسم الخامس من الاستبانة الموجهة للمستخدمين في الأحياء الأربعة حيث نص استفسار القسم الخامس على "الرجاء رسم مخطط توضيحي (كروكي من الذاكرة) للمنطقة الموضح حدودها موضحاً عليها أهم الشوارع والمنشآت والمباني من وجهة نظرك"، ويهدف هذا الاستفسار لتقييم الصورة الذهنية لمستخدمي كل حي فكلما كان الكروكي غنياً بالعناصر المعمارية كلما كانت هناك صورة ذهنية أوضح ومن ثم يستطيع الباحث مقارنة الأحياء الأربعة من حيث وضوح الصورة الذهنية، وقد تم تحديد 4 معايير لاختيار المستجيبين الذين سيقومون برسم الكروكي وهذه المعايير هي:

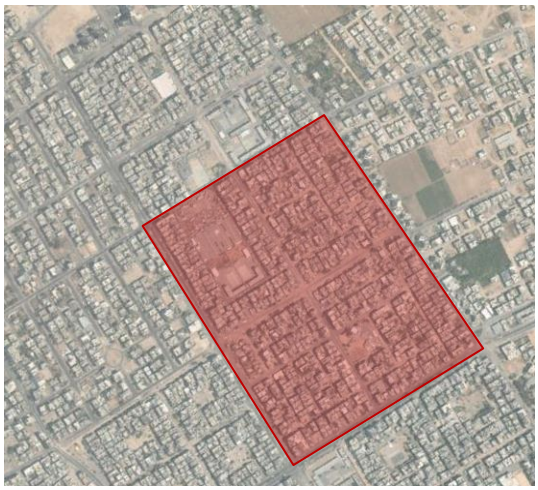
- التقارب في المستوى العلمي
- أن لا يكونوا من المهندسين
- أن يكونوا من سكان الأحياء الأربعة
- التقارب في العمر

وفيما يلي عرض للمناطق التي تم رسم كروكي لها من المستخدمين ومن ثم عرض نموذجين من كل حي (الأشكال من 5-31 إلى 5-38)

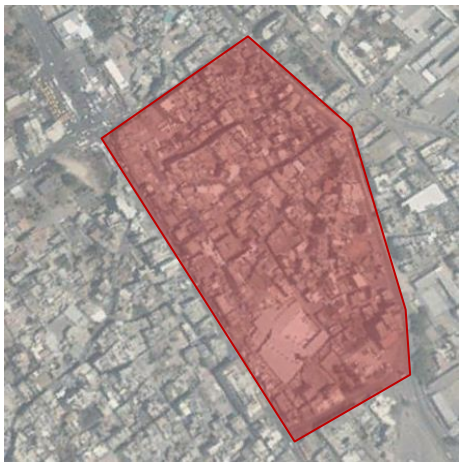
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com



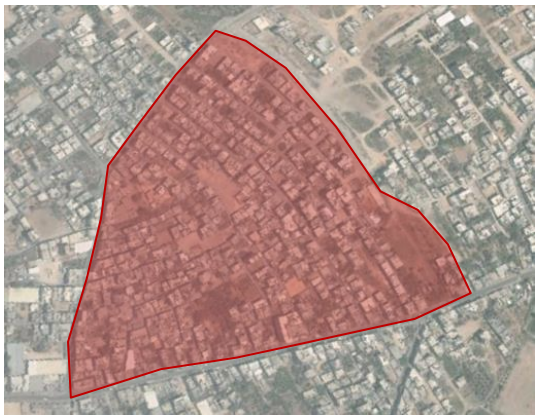
شكل 5-31 صورة جوية للمنطقة التي قام المستجيبين برسم كروكي من الذاكرة لها من حي الرمال الشمالي



شكل 5-32 صورة جوية للمنطقة التي قام المستجيبين برسم كروكي من الذاكرة لها من حي الشيخ رضوان

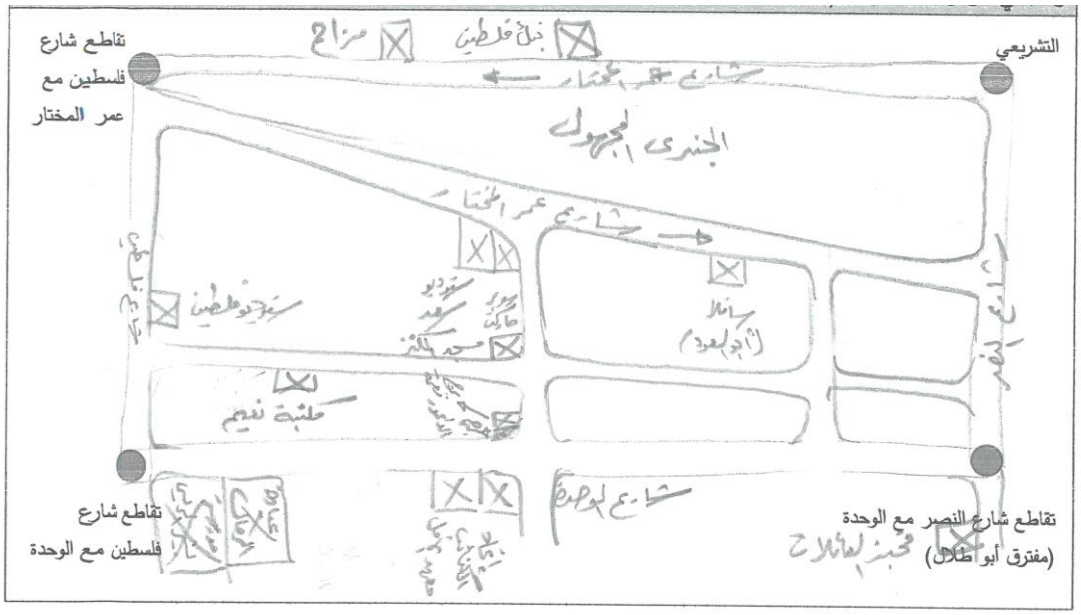


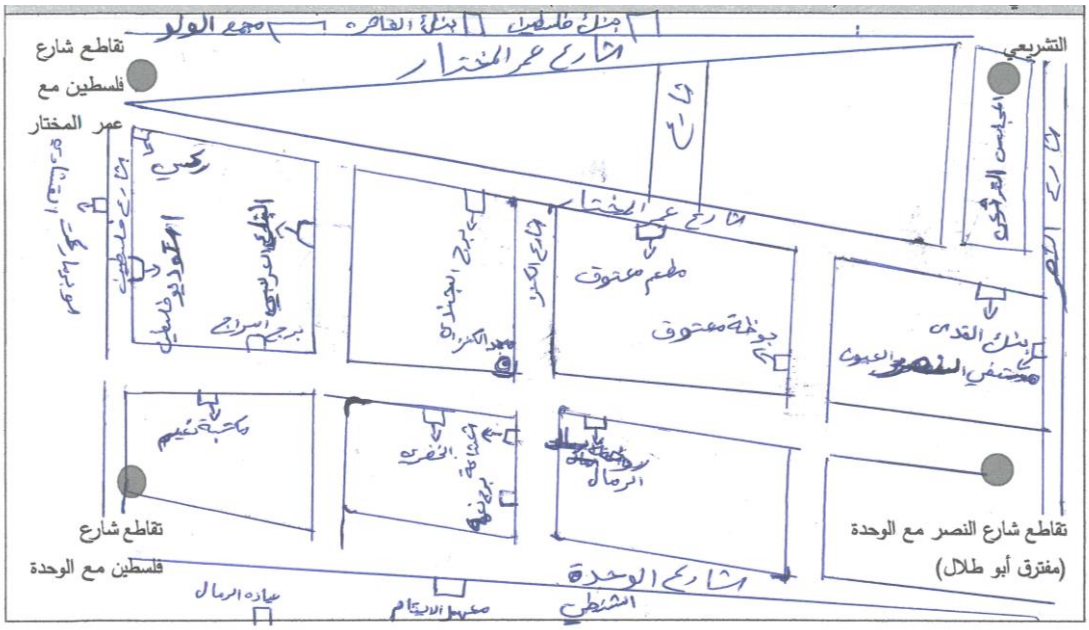
شكل 5-33 صورة جوية للمنطقة التي قام المستجيبين برسم كروكي من الذاكرة لها من حي البلدة القديمة



شكل 5-34 صورة جوية للمنطقة التي قام المستجيبين برسم كروكي من الذاكرة لها من حي التفاح

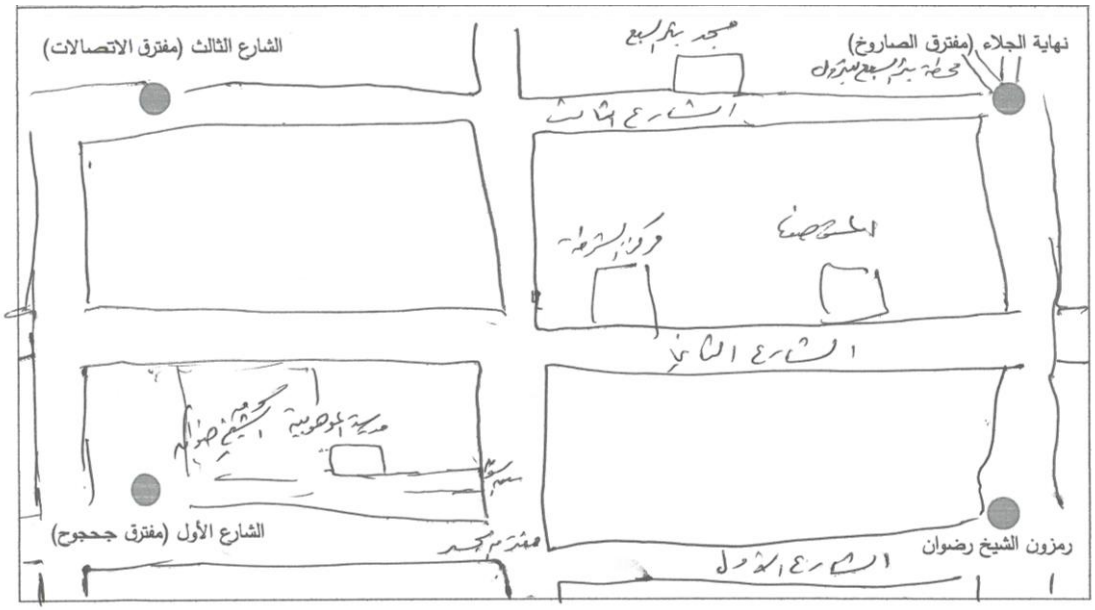
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

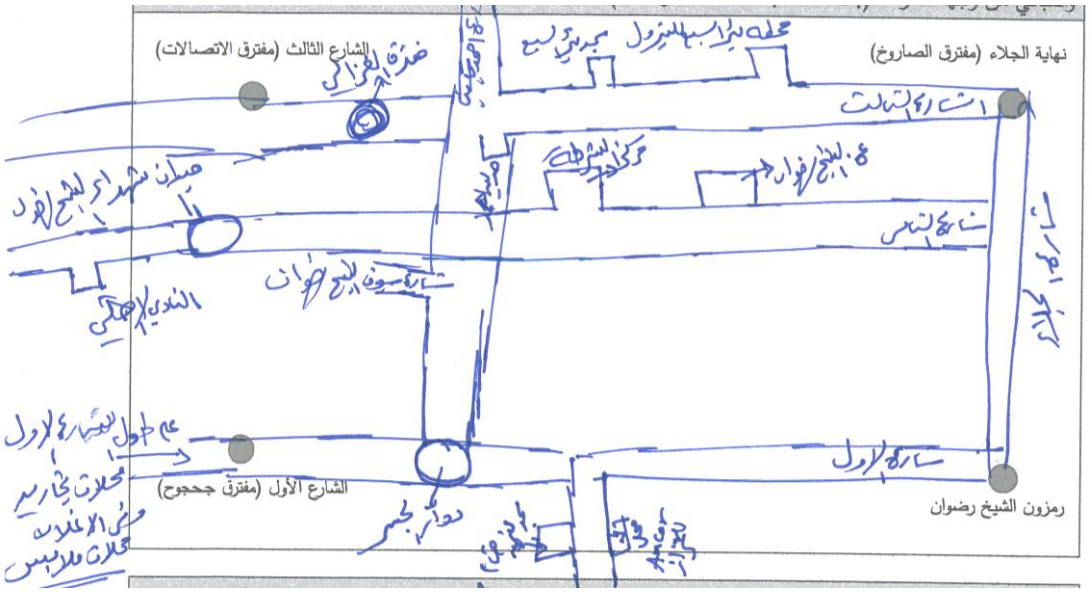




شكل 5-35 كروكي من الذاكرة لمستخدمين عدد 2 من حي الرمال الشمالي

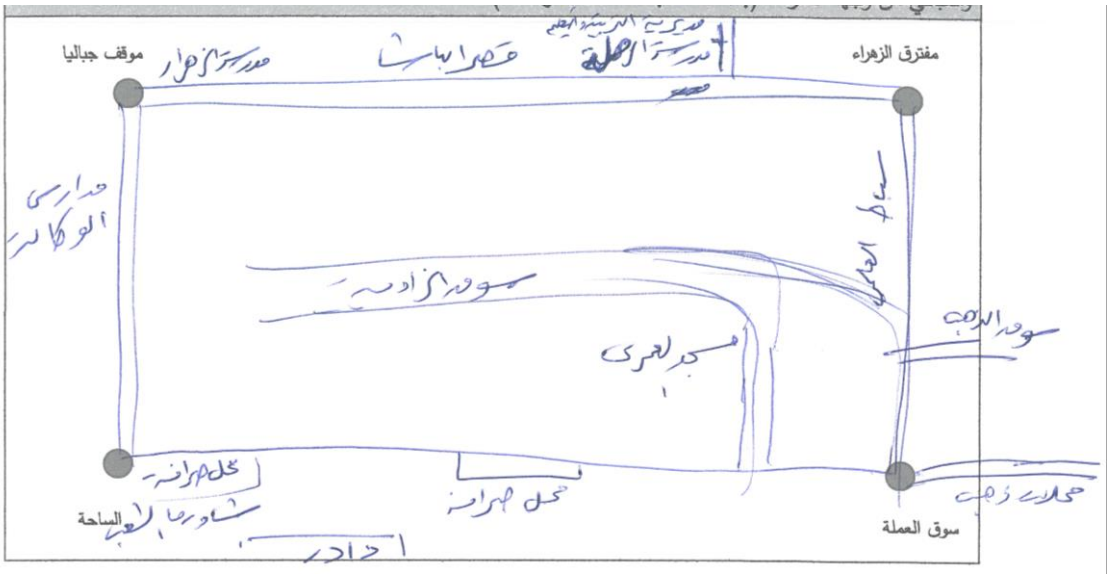
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

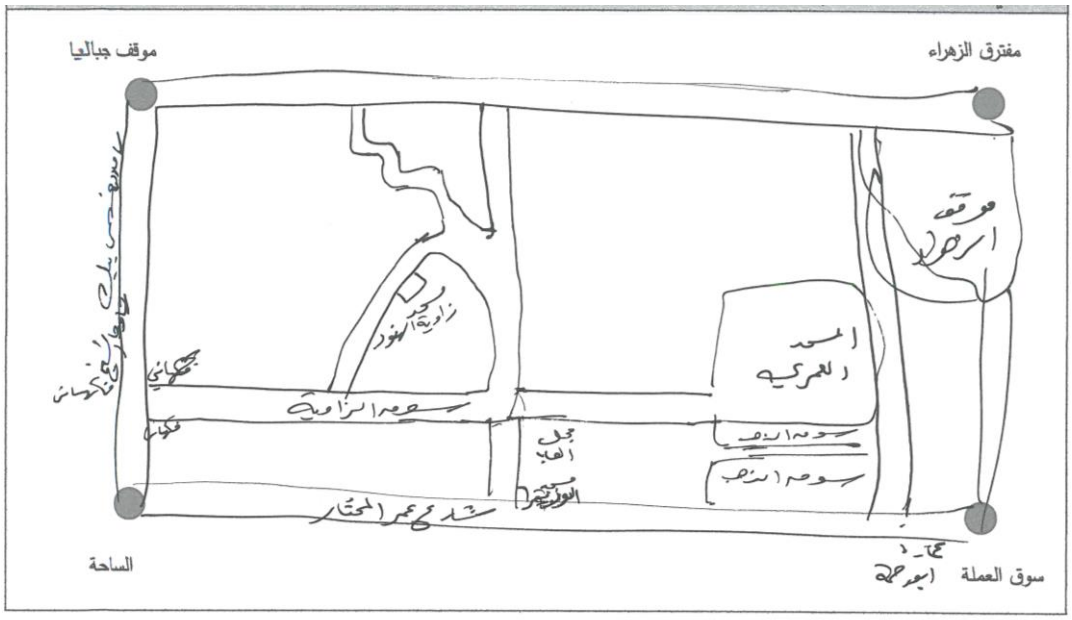




شكل 5-36 كروكي من الذاكرة لمستخدمين عدد 2 من حي الشيخ رضوان

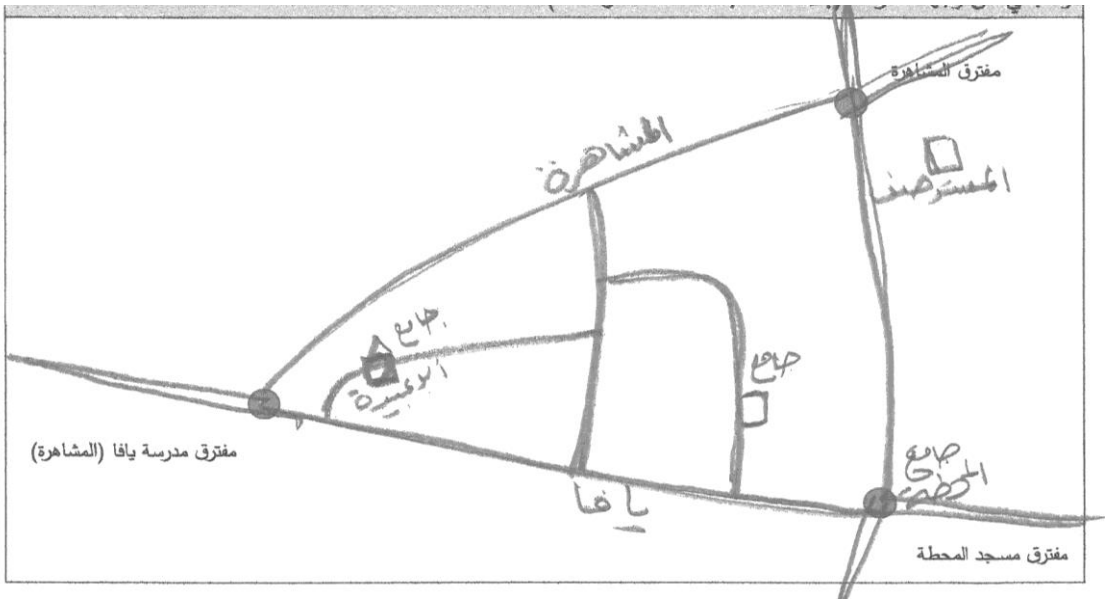
المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

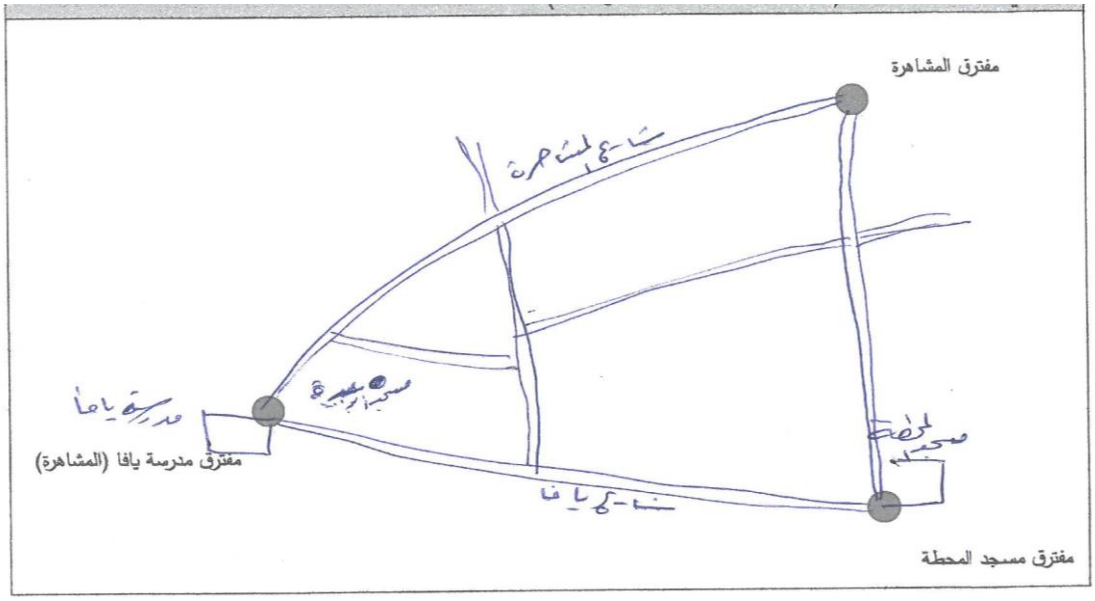




شكل 5-37 كروكي من الذاكرة لمستخدمين عدد 2 من حي البلدة القديمة

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com





شكل 5-38 كروكي من الذاكرة لمستخدمين عدد 2 من حي التفاح

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

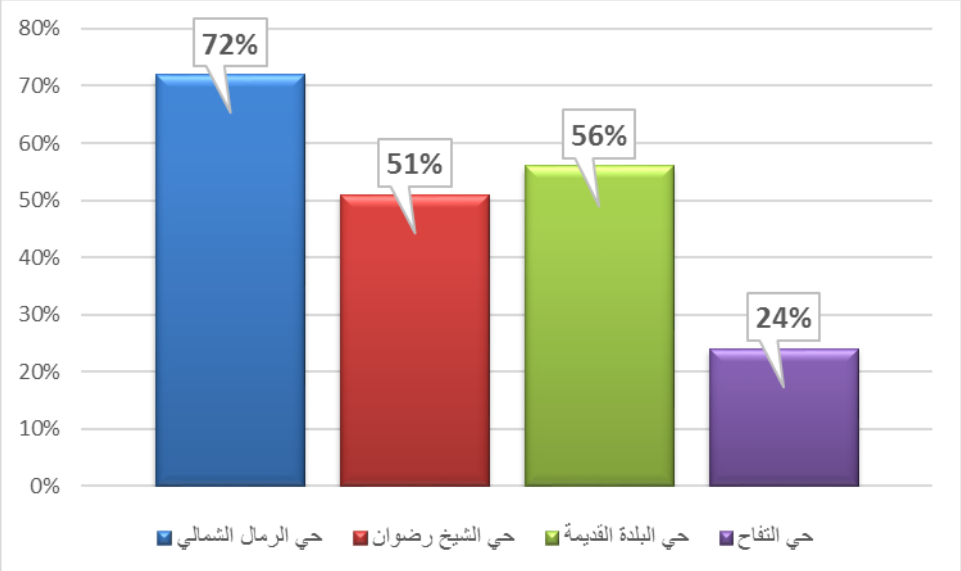
من العرض السابق لجزء من إجابات المستخدمين للأحياء وجد الباحث أن حي الرمال الشمالي كان أكثر الأحياء وضوحاً في الصورة الذهنية عند مستخدميه حيث الرسم الكروكي لمنطقة من الحي كان غنياً بالعناصر العمرانية والمعمارية، بينما حي التفاح كان أقل الأحياء من حيث وضوح الصورة الذهنية حيث كانت كروكيات المستخدمين فقيرة بالعناصر المعمارية والعمرانية، وتقاربت نسبة حي الشيخ رضوان وحي البلدة القديمة من حيث وضوح الصورة الذهنية فحي البلدة القديمة غني بالعناصر المعمارية التاريخية والأثرية وحي الشيخ رضوان كان أكثر وضوحاً في الشوارع بسبب التخطيط الشبكي السهل.

رابعاً: إجابات المتخصصين بخصوص تقييم وضوح الصورة الذهنية للأحياء الأربعة.

من خلال إجابة المتخصصين على القسم الثالث من الاستبانة الخاصة بهم حيث طلب الباحث منهم بعد توضيح مفهوم الصورة الذهنية لهم حسب الدراسة النظرية للباحث تقييم مدى مفهومية ووضوح الصورة الذهنية للأحياء الأربعة وكانت النتائج كما في الجدول (5-26) و(الشكل 5-39):

جدول 5-26 يوضح تقييم وضوح الصورة الذهنية للأحياء الأربعة من المتخصصين

الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح
72.0	51.0	56.0	24.0



شكل 5-39 مقارنة نتائج تقييم الصورة الذهنية للأربعة الأحياء من المتخصصين

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

من خلال ما تم عرضه لنتائج تقييم الصورة الذهنية لأحياء مدينة غزة ومقارنة النتائج ودعمها بتقييم المتخصصين للأحياء الأربعة وجدت الدراسة أن حي الرمال الشمالي كان أكثر الأحياء وضوحاً في الصورة ذهنية من غيره من الأحياء الأربعة، حيث تقاربت نتائج التقييم من قبل المستخدمين والمتخصصين وبنفس الوقت كان أكثر الأحياء تقييماً من المستخدمين والمتخصصين في الخصائص التخطيطية والبصرية لشوارعه والنهايات البصرية فيه، وهذا يعبر عن أن وضوح الصورة الذهنية له علاقة مباشرة بمحاور الحركة والنهايات البصرية. وفي نفس الوقت قيم المستخدمين والمتخصصين حي التفاح بأنه أقل الأحياء وضوحاً بعد أن تم تقييم الخصائص البصرية والتخطيطية له وكانت نسبته أقل الأحياء أيضاً.

ومما سبق يرى الباحث أن لمحاور الحركة والنهايات البصرية دوراً هاماً في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة أو أي منطقة عمرانية بمنحها صورة ذهنية إيجابية إذا تميزت محاور الحركة والنهايات البصرية بخصائص تخطيطية وبصرية إيجابية وتقل إيجابية الصورة الذهنية كلما قلت الخصائص الإيجابية التخطيطية والبصرية لهما.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل السادس

النتائج والتوصيات

6.1 النتائج

6.2 التوصيات

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الفصل السادس

6- النتائج والتوصيات

بعد أن قام الباحث بالانتهاء من الدراسة الأدبية في الفصول السابقة ومن ثم الانتقال إلى الدراسة الميدانية، وفي هذا الفصل تتناول الدراسة أهم النتائج والتوصيات.

6-1 النتائج

بعد إجراء الدراسة الميدانية في الفصل الخامس من خلال الاستبيانات والمقابلات والمقارنات وتم تحليلها بشكل علمي وممنهج خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج التي أهمها:

- ضعف الصورة التخطيطية لمدينة غزة بشكل نسبي ومتفاوت بين أحياء مدينة غزة المختلفة حيث بلغت نسبة الموافقة على مدى وضوح الصورة التخطيطية للمدينة 51.54% وهي نسبة ضعيفة وتحتاج إلى الوقوف على أسباب ذلك ومعالجتها، ومن أسباب ذلك قلة الاهتمام بالبيئة البصرية للمدينة وخاصة لمحاور الحركة وتأثيثها.
- قلة الاهتمام بالنهايات البصرية لمحاور الحركة في مدينة غزة سواءً على صعيد الجانب التخطيطي لتلك النهايات في اختيار مواقعها أو على الجانب المعماري من حيث شكلها المعماري.
- هناك أهمية للمباني المميزة وذات البعد والتكوين المعماري المتميز في توجيه حركة المستخدمين لأحياء مدينة غزة سواء كانوا المستخدمين من السكان أو من زوار المنطقة العمرانية، كما تعمل تلك المباني على سهولة الحركة والتنقل بين أجزاء المدينة، وذلك يعكسه نسبة موافقة عينة الدراسة على دور المباني المميزة في توجيه الحركة والتي بلغت 65.53%.
- وجود اهتمام مرتفع نوعاً ما في تخطيط محاور الحركة وتدرجها الهرمي من قبل الجهات المسؤولة في مدينة غزة ويتضح ذلك من نسبة الموافقة التي بلغت 71.22% من عينة الدراسة على سهولة تمييز الشوارع الرئيسية عن الفرعية.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- قلة الاهتمام بحركة المشاة من الجهات المسؤولة سواءً بفصل حركة المشاة عن حركة المركبات الآلية في جميع أحياء مدينة غزة، أو عن طريق توفير ممرات خاصة آمنة لهم (مثل أرصفة مهيأة بشكل مناسب) تشجعهم على التحرك وتأمل البيئة العمرانية المحيطة والاستمتاع بها.
- ضعف الاهتمام بأثاث الشوارع بكافة أشكاله وأنواعه، حيث تفتقد أحياء مدينة غزة بشكل متفاوت من العناصر البصرية التجميلية والتنسيقية مثل الأرصفة وبلاطها وأبعادها ونظافتها واستخدام النباتات الخضراء والإنارة المناسبة واستخدام النصب التذكارية.
- تداخل المحاور التجارية مع الممرات الخاصة بالسكان في العديد من مناطق مدينة غزة حيث أيد ذلك 72.03% من عينة الدراسة، وكذلك اختلاط أنواع الخدمات التجارية فيما بينها في بعض المناطق العمرانية مثل وجود ورش ميكانيكية في وسط محلات ملابس.
- هناك التزام نسبي في العديد من أحياء مدينة غزة بقوانين تنظيم البناء المعمول بها في قطاع غزة ولكنها دون المستوى المطلوب حيث وصلت نسبة الموافقة على وجود التزام من قبل المستخدمين لأنظمة البناء إلى 62.44% من عينة الدراسة.
- يوجد اهتمام نسبي بتقاطعات الطرق وفي الأغلب الاهتمام يكون من جانب تخطيطي ومروري ولكنه دون المستوى المطلوب ويقل هذا الاهتمام بالتقاطعات من الناحية البصرية.
- تتميز نسبة كبيرة من شوارع المدينة بعروض كافية وملائمة ولكن دون الاهتمام بها والاستفادة من توفر هذه العروض بالاهتمام بالنواحي التنسيقية والبصرية داخلها وعلى محيطها.
- محاور الحركة بكافة أنواعها وأشكالها في مدينة غزة لها دور مهم في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة سواءً دور من الناحية التخطيطية أو من الناحية البصرية والتنسيقية والتجميلية.
- تزداد إيجابية دور محاور الحركة في تحسين الصورة الذهنية للمنطقة العمرانية كلما تميزت تلك المحاور بخصائص تخطيطية وبصرية مميزة وذات بعد تنسيقي مناسب.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- تلعب النهايات البصرية دوراً هاماً في تحسين الصورة الذهنية للمستخدم حول المنطقة العمرانية وخاصة عند وجود تلك النهايات في أماكن تخطيطية ملائمة تسمح برؤيتها والاستمتاع بها والاستفادة من موقعها.
- محاور الحركة في مدينة غزة مهمشة نوعاً ما من قبل المسؤولين سواءً من الناحية التخطيطية وبشكل كبير من ناحية بصرية بقلة الاهتمام بواجهات المباني والمنشآت المحيطة بالشوارع وكذلك قلة العناصر التنسيقية فيها.
- تفتقر النهايات البصرية لبعدها وأهميتها في منح المدينة صورة خاصة ومميزة عن غيرها وتعزز ارتباط المستخدمين بالمنطقة العمرانية.

6-2 التوصيات

- مشاركة المستخدمين للمناطق العمرانية في صياغة قوانين ونظم واستراتيجيات لتحسين خصائص محاور الحركة من الناحية التخطيطية والبصرية وذلك بعمل ورش عمل ومقابلات مع مجموعة من المستخدمين.
- استحداث قسم خاص بتنمية البيئة البصرية لتقييم وضع المدينة من الناحية البصرية وبالتنسيق التام مع الجهات المسؤولة مع المخططين، ومن ثم وضع الحلول والاقتراحات والبدائل لمعالجة البيئة البصرية ومن ثم سن القوانين والتشريعات ومتابعة تنفيذها.
- توفير جهة مراقبة ذات صلاحيات لمراقبة ومتابعة المخالفات البصرية لمحاور الحركة والمباني المحيطة بها.
- نشر الوعي البيئي بأهمية الاهتمام بشكل المدينة وصورتها الذهنية عند مستخدمي المدينة وذلك بالاستفادة من بعض الشخصيات في المناطق العمرانية المختلفة وكذلك مواقع التواصل الاجتماعي.
- توفير قاعدة علمية بحثية تختص بدراسة المجالات السلوكية للإنسان اتجاه العمران وكذلك سلوك العمران في المدينة، وفتح المجال للباحثين والمتخصصين لتقييم ذلك السلوك للخروج بالتوصيات والنتائج المتلائمة مع سلوك المستخدمين.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- زيادة الاهتمام بالمناطق غير المكتظة بالسكان ووضع تصور بصري لها من قبل الجهات المسؤولة، وذلك قبل فوات الأوان والاستفادة من سهولة تخطيط ذلك وتنفيذه في تلك المناطق.
- توفير ممرات حركة خاصة بالمشاة مثل الأرصفة الآمنة والمريحة للحركة خلالها والبحث في إمكانية توفير محاور خاصة لهم مما يعزز انتماء المستخدمين بالمنطقة العمرانية ويشجعهم على تطويرها والاهتمام بها والمحافظة عليها.
- تشجيع المستثمرين والشركات الخاصة الكبرى في تنفيذ مشاريع تطويرية لمحاور الحركة بحيث تستفيد تلك الشركات بعوائد مادية قليلة وتكون بمثابة دعاية لهم لشركاتهم، وذلك ضمن خطة تطويرية كاملة وشاملة.
- تشجيع الملاك بالاهتمام بالبعد البصري لمنشآتهم من حيث شكلها الخارجي وتشطيب واجهاتها واستخدام العناصر التنسيقية أمامها والاعتناء بها، مقابل اعفاءهم من جزء من رسوم التراخيص.
- وضع قوانين تنظيمية وبصرية لكل منطقة عمرانية بحيث تمنح المنطقة مزايا خاصة وخصائص عمرانية مختلفة عن غيرها ويلتزم بها الملاك والمكاتب الاستشارية والنقابات والجهات المسؤولة.
- تعديل الخطط المرورية للمدينة بحيث تراعي حركة المشاة وتحترمها وتسمح بحركة متواصلة وآمنة لهم.
- نشر ثقافة الاهتمام بتنسيق شوارع المدينة عند المؤسسات الأهلية NGO's للاستفادة من مشاريعهم الطارئة بالحصول على تمويل مشاريع تطويرية للشوارع بتنسيقها وتزويدها بعناصر بصرية مع وجود تنسيق كامل ومتواصل مع الجهات المسؤولة ليكون ذلك ضمن سياسات وآليات واضحة ومحددة مسبقاً.
- الاستفادة من تجارب البلدان الأخرى في وضع الحلول والمقترحات لتنمية البيئة البصرية للمدينة وخاصة للمناطق العمرانية المكتظة بالسكان.
- الاهتمام بتقاطعات الطرق وما حولها من عناصر عمرانية ومعمارية في وإعطائها أولوية لأهميتها ودورها الكبير في تحسين الصورة الذهنية عند المستخدمين.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

المراجع

أولاً: المراجع العربية

- إبراهيم، محمد عبد الباقي، **الاعتبارات البيئية في تخطيط محاور الحركة بالمدن الجديدة في مصر، المؤتمر الدولى العلمى الثانى للهندسة المعمارية و التخطيط العمرانى** – كلية الهندسة – جامعة عين شمس، 2008.
- إبراهيم، مصطفى عبد الجليل، **العلاقة التبادلية بين استعمالات الأراضي وشبكة الحركة والطرق – منطقة الدراسة مدينة النجف الأشرف**، مجلة المخطط والتنمية العدد (19)، 2008.
- أبو أحمد، خليل أحمد، **التصميم والتخطيط الهندسي للطرق الحضرية والخلوية**، دار الراتب الجامعية، 2001.
- الجرجاوي، زياد، **القواعد المنهجية لبناء الاستبيان** (المجلد الطبعة الثانية)، فلسطين: مطبعة أبناء الجراح، 2010.
- السيد، عبد البصير عبد الرحيم، **فهم الملاحة الحضرية: إيجاد الطريق داخل المدينة**، كلية الهندسة – جامعة عين شمس، 2010.
- الشيخ، صالح، **تكوين الصورة الذهنية للشركات ودور العلاقات العامة فيها**. سوريا، 2009.
- الطعاني، محمد، **التخطيط الحضري والإقليمي**، مؤتمر العمل الهندسي الاستشاري الثالث في فلسطين. عمان، الأردن: جامعة العلوم التطبيقية، 2009.
- العارف، عارف،. **تاريخ غزة**. القدس: مطبعة دار الأيتام الإسلامية.
- الكحلوت، محمد علي، **تخطيط المواصلات الحضرية**، غزة، فلسطين: الجامعة الإسلامية غزة، 2006.
- الكحلوت، محمد علي، **حالة الطرق المرورية في قطاع غزة – مشاكل وتوصيات**، مجلة العمارة والتخطيط، السعودية: جامعة الملك سعود،2009.
- المبيض، سليم عرفات، **غزة وقطاعها**. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- المغني، نهاد محمود، **أنظمة البناء والتخطيط في مدينة غزة**، غزة: بلدية غزة، 2006.
- بلدية غزة، **مخطط مدينة غزة، 2014**.
- حمادي، طلال حسن، **مباديء عمارة البيئة في تحديد تصميم طرق السيارات وأماكن المشاة في النسيج العمراني للمدن السعودية**، المملكة العربية السعودية، جامعة أم القرى، 2009.
- حيدر، فاروق عباس، **تخطيط المدن والقرى**، القاهرة، 1994.
- داود، حسام الدين، **محاضرات مساق الحفاظ المعماري**، غزة، فلسطين: الجامعة الإسلامية – غزة، 2007
- زين العابدين، علي، **مباديء تخطيط النقل الحضري**، الأردن، عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع، 2000.
- سليمان، محمد أحمد، **منهج لتجميل البيئة البصرية للمدينة العربية (دراسة حالة مدينة الكويت)**، الكويت، 2003
- شحادة، زياد محمد، **أثر التصميم العمراني على تفعيل دور المساجد في قطاع غزة.** *رسالة ماجستير*، غزة، فلسطين: الجامعة الإسلامية، 2010.
- صالح، محسن محمد، **القضية الفلسطينية خلفياتها التاريخية وتطوراتها المعاصرة**، بيروت – لبنان: مركز الزيتونة للدراسات والأبحاث، 2012.
- صالحة، رائد، **مدينة غزة دراسة في جغرافية المدن**، غزة: مطبعة الرنتيسي، 1997.
- عبد الحميد، علي شعبان، **(إدارة التخطيط العمراني في الأراضي الفلسطينية المحتلة بين تحديات الواقع وتطلعات المستقبل**، الملتقى العربي الثاني حول إدارة المدن الكبرى. الاسكندرية – مصر: المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية، 2005
- عبيدات، ذوقان وعدس، عبد الرحمن وعبد الحق، كايد، **البحث العلمي – مفهومه وأدواته وأساليبه**، عمان: دار الفكر للنشر والتوزيع، 2001.
- عفيفي، أحمد و فؤاد، حسن، **كتاب تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة**، 2006.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

- علي، عصام الدين محمد، **تقييم النمط التخطيطي الشبكي لمخططات تقسيمات الأراضي**، مجلة كلية الهندسة – جامعة المنصورة عدد 32، مصر، 2007.
- عوف، أحمد محمد، **مقدمة في التصميم العمراني**. القاهرة: مطبعة الزهراء، 2002.
- عيد، يوهانسن يحيى، والحسيني، عمر محمد، **التلوث البصري وتأثيره على سلوكيات الإنسان واستيعابه للفراغات العمرانية العامة**، قسم التخطيط العمراني، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، 2010.
- قديد، محمود حميدان، **كتاب تخطيط النقل الحضري**، 2009.
- قناوي، عبدالرحيم قاسم وعبد العزيز، عصام عبد السلام **المجاورة السكنية: النظرية – الواقع**، مؤتمر الأزهر الهندسي الدولي التاسع (الصفحات 127–132). القاهرة: مجلة كلية الهندسة – جامعة القاهرة ، 2007.
- ليليا، حفيظي ليليا، **المدن الجديدة ومشكلة الاسكان الحضري**، رسالة ماجستير، الجزائر: جامعة منتوري، 2009.
- مجلة التدريب والتنمية، **توظيف الاتصال لتحسين الصورة الذهنية للمنظمات**، 2010.
- مجلس أبو ظبي للتخطيط العمراني، **دليل تصميم الشوارع الحضرية في أبوظبي**، 2012.
- محسن، عبد الكريم حسن، **الطابع المعماري والعمراني لمدينة غزة**، رسالة ماجستير، القاهرة، مصر، 2000.
- مركز الإحصاء الفلسطيني PCBS، **كتاب فلسطين الاحصائي السنوي**، رام الله: PCBS، 2013.
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي، **المخطط الهيكلي لمدينة غزة**، غزة: وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 1995.
- وزارة الحكم المحلي، **المخطط الإقليمي**، غزة، فلسطين، 2014.
- يوسف، محسن صلاح الدين، **الصورة الذهنية للمدينة**، ترجمة عن كتاب The Image of The City، 1983.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

ثانياً: المراجع الأجنبية

- AASHTO, **A Policy on geometric design of highways and streets,** Washington: American Association of State Highway and Transportation Officials, 2001.
- Bleibleh, Sahera, **Parameters of people's satisfaction towards streets in Nablus City,** (Master Thesis), palestine: An-Najah National University, 2001.
- Dalton, Ruth C. & Bafna, Sonit, **The syntactical image of the city**, 4th International Space Syntax Symposium, London, 2003.
- Domhardt, Konstanze S., T**he garden city idea in the CIAM discourse on urbanism: a path to comprehensive planning,** Planning Perspectives, pp. 173-197, 2012.
- E.O. Pederson, **Transportation in Cities,** NewYork ،USA: Pergamon Press offices, 1980.
- Eppell, V.A.T ،McClurg, Brett A & Bunker Jonathan M., **A Four level road hierarchy for network**, Melbourne ،Australia: Vicki, Eds, Proceedings 20th ARRB Conference, 2001.
- Furundzic, Danilo S. & Furundzic, Bozidar S., **Infrastructure Corridor as Linear City. 1st International Conference on Architecture & Urban Design (pp. 721-728),** Alpania: EPOKA University, 2012.
- Hess, Paulm, **Avenues or Arterials: The Struggle to Change Street Building Practices in Toronto - Canada**, Toronto, Canada: Journal of Urban Design, Vol. 14, 2009.
- Howard, Ebenezer, **Tomorrow: Apeaceful path to real reform.** London, 1898.
- Lillebye, Einar, **Architectural and functional relationship in street planning: an historical view**, Landscape and Urban Planning magazine, 1996.
- Lynch, Kevin, **The Image of The City**, Chicago: The M.I.T. Press, 1960.
- Municipality of Gaza (MOG, **Specific Plan of Gaza City,** Palestine: MOG, 1996.

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

ثالثاً: مواقع الانترنت

- http://ocw.mit.edu/ans7870/11/11.001j/f01/lectureimages/6/image6.htm, 2014.
- Andrey Petrov, http://www.knightfrank.ru/summary/2007-04/eng, 2007.
- Google-Map, https://maps.google.com/., 2014.
- Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Linear_city, 2014.
- Wikipedia , http://en.wikipedia.org/wiki/Neighbourhood_unit, 2014.
- World Maps,

http://es.justmaps.org/mapas/latinoamerica/brazil/brasilia.asp , 2014.

- The Cyprus Tree , www.thecyprustree.wordpress.com, 2014.
- Cesar Abeid, http://www.houseplanninghelp.com ./House Planning Help, 2013.
- مركز المعلومات الوطني الفلسطيني – وفا, /http://www.wafainfo.ps, 2015

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الملاحق

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

ملحق رقم 1: الاستبانة الخاصة بالمستخدمين

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الموضوع

استبيان لبحث علمي – ماجستير هندسة معمارية

أعد هذا الاستبيان بهدف دراسة **دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة (مدينة غزة – حالة دراسية)**، لنيل درجة الماجستير في الهندسة المعمارية بالجامعة الإسلامية بغزة.

وتم اختيار هذا الموضوع لمعرفة مدى دور محاور الحركة (الشوارع والطرق والممرات) والنهايات البصرية (نصب تذكاري أو مباني وعناصر مميزة) في تحقيق سهولة في فهم المدينة (المنطقة العمرانية).

واختار الباحث **حي الرمال الشمالي** كجزء من أجزاء الدراسة الثلاثة المراد عمل الدراسة عليها.

يرجى التكرم والاطلاع على هذه الاستبانة والإجابة على أسئلتها بدقة وموضوعية وذلك بوضع إشارة في الخانة التي ترونها تمثل رأيكم.

كافة البيانات والمعلومات المقدمة من قبلكم لن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي فقط.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير

الباحث/ أحمد راغب المغاري

الاستبانة

(حي الرمال الشمالي/ حي الشيخ رضوان/ حي البلدة القديمة/حي التفاح)

القسم الأول/ معلومات عامة	
الاسم (إذا رغبت):	
الجنس: ☐ ذكر	☐ أنثى
العمر:	
المؤهل العلمي:	
المهنة الحالية:	
العلاقة بمنطقة الدراسة: ☐ مقيم (من سكان المنطقة)	☐ زائر دائم (شبه يومي)
☐ زائر عادي	☐ مار بالمنطقة
المرور بمنطقة الدراسة في أغلب الأحيان : ☐ مشياً على الأقدام	☐ باستخدام مركبة

ملاحظات التقييم (تعبئة الاستبيان)

- **الرجاء إضافة أي ملاحظات تراها مناسبة أمام البند.**
- **الرجاء مراعاة الدقة في تعبئة الاستبيان للوصول إلى نتائج واقعية.**

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

القسم الثاني/ ما هو تقييمك للبنود التالية الخاصة بشوارع المنطقة.

الرجاء وضع علامة (√) عند المؤشر المناسب

		1	2	3	4	5	ملاحظات
		بشكل منخفض جداً	بشكل منخفض	بشكل متوسط	بشكل مرتفع	بشكل مرتفع جداً	
.1	يوجد صورة تخطيطية واضحة للشوارع في هذه المنطقة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.2	يمكن لزائر المنطقة الجديد فهم شوارعها بسهولة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.3	تساعدك بعض المباني والعناصر المهمة في الحركة وسهولة التوجيه أو معرفة المنطقة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.4	يوجد عناصر (منشآت/مباني/عناصر) على جانبي شوارع المنطقة لا تشجع على المشي.	☐	☐	☐	☐	☐	
.5	يمكن بسهولة تمييز الشوارع الرئيسية عن الشوارع الفرعية في هذه المنطقة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.6	هناك فصل واضح بين حركة المشاة وحركة المركبات في هذه المنطقة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.7	تشعر بالأمان أثناء تحركك مشياً على الأقدام في شوارع المنطقة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.8	يتوفر أثاث للشوارع مثل: التشجير والإنارة وأماكن جلوس ونصب تذكارية بشكل كافي وجذاب في المنطقة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.9	يوجد أنشطة تجارية على جانبي الشوارع داخل المناطق السكنية في المنطقة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.10	يوجد تخصص في الأنشطة التجارية في شوارع المنطقة. مثال شارع يحتوي فقط على محلات	☐	☐	☐	☐	☐	
.11	هل هناك التزام بقوانين تنظيم البناء في الحي.	☐	☐	☐	☐	☐	
.12	يوجد طابع مميز للمنطقة يميزها عن المناطق الأخرى في المدينة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.13	تقاطعات الطرق في الحي لها دوراً ايجابياً في تحديد الشكل البصري للحي.	☐	☐	☐	☐	☐	
.14	تمثل الزيادة في عرض الشوارع أهمية في تعزيز جمال المنطقة.	☐	☐	☐	☐	☐	
.15	عروض الشوارع في المنطقة تسمح برؤية بصرية واضحة لما هو على جانبي الطريق.	☐	☐	☐	☐	☐	

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

القسم الثالث/ ما مدى أهمية العناصر التالية في تحديد ملامح أي منطقة عمرانية وتميزها عن غيرها.

الرجاء وضع علامة (√) عند المؤشر المناسب

		1	2	3	4	5	ملاحظات
		لا يوجد أهمية	أهمية قليلة	أهمية متوسطة	أهمية كبيرة	أهمية كبيرة جداً	
.1	شكل وواجهات المباني على جانبي	☐	☐	☐	☐	☐	
.2	ارتفاعات المباني	☐	☐	☐	☐	☐	
.3	تشطيبات المباني الخارجية	☐	☐	☐	☐	☐	
.4	المباني عند تقاطعات الشوارع في المنطقة يزيد من أهميتها ومدلولها	☐	☐	☐	☐	☐	
.5	الأهمية التاريخية للمباني	☐	☐	☐	☐	☐	
.6	وجود مباني مميزة ذات بعد بصري	☐	☐	☐	☐	☐	
.7	حجم المبنى	☐	☐	☐	☐	☐	
.8	وظيفة المبنى	☐	☐	☐	☐	☐	

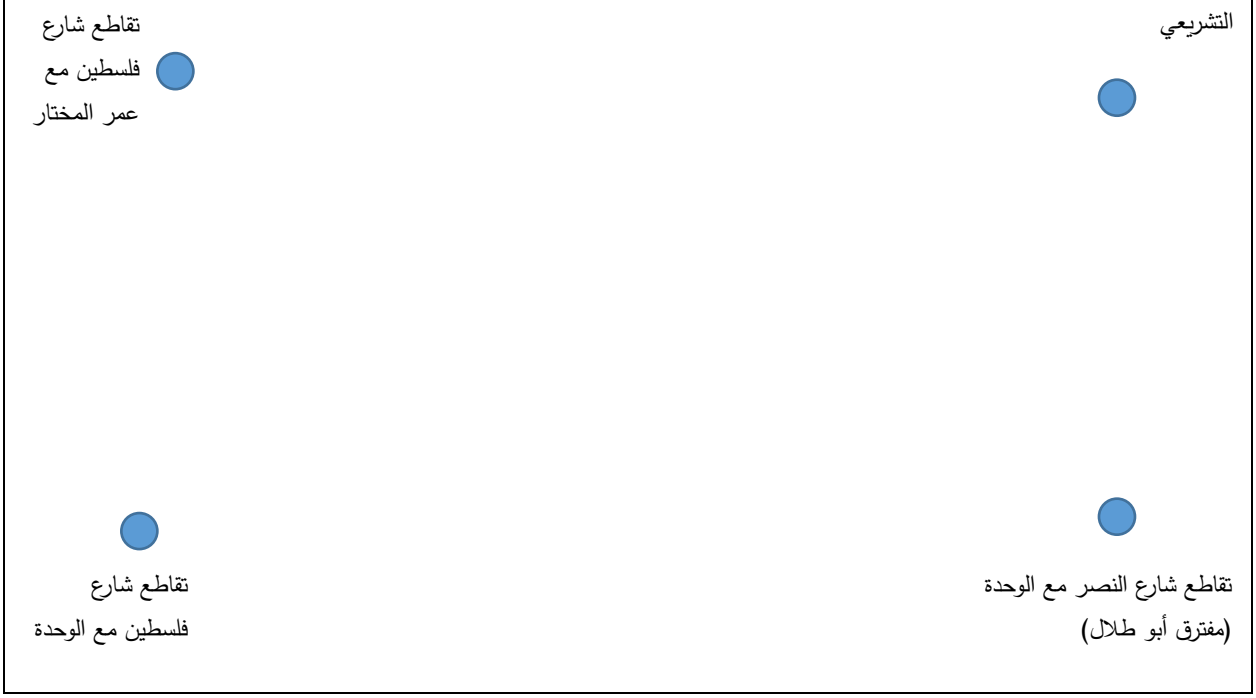
القسم الرابع/ من ناحية بصرية ما مدى أهمية وجود العناصر/الخصائص التالية في شوارع أي منطقة عمرانية.

الرجاء وضع علامة (√) عند المؤشر المناسب

		1	2	3	4	5	ملاحظات
		لا يوجد أهمية	أهمية قليلة	أهمية متوسطة	أهمية كبيرة	أهمية كبيرة جداً	
.1	عروض الشوارع	☐	☐	☐	☐	☐	
.2	تصميم المباني المطلة على الشوارع	☐	☐	☐	☐	☐	
.3	عـــروض الأرصـــفة المخصصـــة للمشـــي	☐	☐	☐	☐	☐	
.4	التشجير في الشوارع	☐	☐	☐	☐	☐	
.5	الإنارة في الشوارع	☐	☐	☐	☐	☐	
.6	نظافة وتبليط الأرصفة في الشوارع	☐	☐	☐	☐	☐	
.7	تصميم تقاطعات الطرق	☐	☐	☐	☐	☐	
.8	أماكن الجلوس على الأرصفة	☐	☐	☐	☐	☐	
.9	إشارات المرور	☐	☐	☐	☐	☐	
.10	تنسيق يافطات الإعلانات	☐	☐	☐	☐	☐	

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

القسم الخامس/ الرجاء رسم مخطط توضيحي (كروكي من الذاكرة) للمنطقة موضحاً عليها أهم الشوارع والمنشآت والمباني من وجهة نظرك. (بالاستعانة بالتقاطعات الموضحة)



المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

ملحق رقم 2: الاستبانة الخاصة بالمتخصصين

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

الموضوع

استبيان لبحث علمي – ماجستير هندسة معمارية

أعد هذا الاستبيان بهدف دراسة **دور محاور الحركة والنهايات البصرية في تشكيل الصورة الذهنية للمدينة (مدينة غزة – حالة دراسية)**، لنيل درجة الماجستير في الهندسة المعمارية بالجامعة الإسلامية بغزة.

وتم اختيار هذا الموضوع لمعرفة مدى دور محاور الحركة (الشوارع والطرق والممرات) والنهايات البصرية (نصب تذكاري أو مباني وعناصر مميزة) في تحقيق سهولة في فهم المدينة (المنطقة العمرانية).

يرجى التكرم والاطلاع على هذه الاستبانة والإجابة على أسئلتها بدقة وموضوعية حسب رأيكم.

كافة البيانات والمعلومات المقدمة من قبلكم لن تستخدم إلا لأغراض البحث العلمي فقط.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير

الباحث/ أحمد راغب المغاري

القسم الأول/ معلومات حول البحث العلمي حسب وجهة نظر الباحث
تعريف شبكة محاور الحركة أو شبكة الطرق أو الشوارع هي تلك الشرايين الرئيسية والفرعية الحاملة لحركة النقل الآلية أو المشاة. محاور الحركة لا تعني فقط الشريط المرصوف والذي يستخدم لحركة النقل فقط بل يمتد ذلك الوصف ليشمل الربط الوظيفي لأجزاء المدينة ومد شبكات البنية التحتية من خلالها وما تحتويه تلك المحاور سواءً من ناحية مادية أو معنوية وتعتبر محاور الحركة عنصر من عناصر الترفيه من خلال توفير عناصر التجميل Landscape. **تعريف الصورة الذهنية للمدينة** بأنها تلك التصورات والانطباعات وكذلك أحاسيس الحركة التي يستنتجها السكان والمستخدمين عن تلك المدينة، حيث تلعب مسارات الحركة والمناطق العمرانية المفتوحة والنهايات البصرية دوراً هاماً في تكوين صورة متكاملة عن المدينة سواءً كانت هذه الصورة إيجابية أو سلبية.

القسم الثاني/ معلومات عامة
الاسم: .....
الجنس: ☐ ذكر ☐ أنثى
العمر: .....
المؤهل العلمي: .....
المهنة الحالية: .....

ملاحظات التقييم (تعبئة الاستبيان)

- **الرجاء إضافة أي ملاحظات تراها مناسبة.**
- **الرجاء مراعاة الدقة في تعبئة الاستبيان للوصول إلى نتائج واقعية.**

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

القسم الثالث/ حسب رؤيتك التخطيطية والبصرية ومعرفتك بأحياء مدينة غزة رتب الأحياء الأربعة التالية حسب البنود. الرجاء وضع رقم من 1 وحتى رقم 4 مع العلم بأن 1 أقل مرتبة و4 أعلى مرتبة

	البند	الرمال الشمالي	الشيخ رضوان	البلدة القديمة	التفاح
.1	توفر مسارات حركة آمنة للمشاة في الحي.				
.2	وضوح التدرج الهرمي لمحاور الحركة في الحي.				
.3	عروض الشوارع مناسبة للخدمات المطلة عليها في الحي.				
.4	الالتزام بقوانين تنظيم البناء في الحي.				
.5	تأثيث الشوارع في الحي.				
.6	وجود عناصر بصرية مميزة وذات خصائص عمرانية				
.7	وجود تقاطعات طرق آمنة وذات خصائص تخطيطية				
.8	كثافة الحركة المرورية في الحي.				
.9	كثافة حركة المشاة في الحي.				

القسم الرابع/ حسب رؤيتك ومعرفتك كيف ترتب درجة مفهومية ووضوح الصورة الذهنية للأحياء العمرانية الأربعة السابقة؟ مع كتابة أي ملاحظات تراها مناسبة الرجاء وضع رقم من 1 وحتى رقم 4 مع العلم بأن 1 أقل مرتبة و4 أعلى مرتبة مع وضع ملاحظات ان أمكن.

حي الرمال الشمالي ( )

حي الشيخ رضوان ( )

حي البلدة القديمة ( )

حي التفاح ( )

الملاحظات

.....

.....

.....

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com

القسم الخامس/ كيف يمكن تحسين الصورة الذهنية عند المستخدمين للمنطقة العمرانية سواءً كانوا من سكان المنطقة أو من المارين بها.
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

الباحث/ أحمد راغب المغاري

المنارة للاستشارات
www.manaraa.com