

تعزيز قابلية العيش من خلال التكثيف الحضري

م.د عادل حسن جاسم

سارة عبد الكريم

جامعة بغداد – مركز التخطيط الحضري والإقليمي جامعة بغداد – مركز التخطيط الحضري والإقليمي

dr.adel@iurp.uobaghdad.edu.iq

sarahalsaeed2@gmail.com

المستخلص

يتناول البحث مفهوم حديث في تطبيقاته والدراسات التي يتناولها حيث يعد مفهوم التكثيف الحضري من أحدث استراتيجيات التنمية المستدامة للمدن. وتظهر الدراسات التي تبحث في العلاقة بين التكثيف وقابلية العيش نتائج مختلفة. تسلط هذه الدراسة الضوء على كيفية تأثير البيئة المبنية للمناطق الحضرية الكثيفة على نوعية المعيشة المدركة للسكان. وأن كيفية تعزيز قبول الحياة الكثيفة هو سؤال مهم للتحقيق فيه .

إن تبني مفهوم التكثيف الحضري في سياسات تخطيط المدن لتكون أكثر استدامة وقابلة للعيش له أهمية كبيرة من خلال تحقيق كفاءة الاستعمال للأرض الحضرية والحد من الزحف العمراني ، وكذلك التقليل من استعمال شبكة النقل من خلال تحقيق زيادة الاعتماد على النقل العام او الجماعي الذي يؤثر على البيئة ايجابيا ، وكذلك خلق بيئة متفاعلة اجتماعيا . وعلى الرغم من ذلك ، ما تزال هناك جدالات حول ما اذا كانت المدن في البلدان النامية تستفيد من التكثيف الحضري في تعزيز قابلية العيش في المدن بطريقة مستدامة . ويستكشف هذا البحث مختلف الابعاد لقياس قابلية العيش من خلال دراسة التجارب العالمية واستخراج عدة مؤشرات لقياس ذلك . والبحث مستل من رسالة الماجستير بعنوان التكثيف الحضري المستدام لمركز مدينة الناصرية ، حيث سيتم في هذه الدراسة البحث عن الحلول والخيارات المناسبة لجعل المدينة أكثر استدامة وإنتاجية وقابلة للعيش وأقل استهلاكاً للطاقة والموارد. وتتنظر هذه الدراسة بموضوعية في النمط السائد للحضر وتخطيط المدن والتنمية ، والعيش في المراكز الحضرية ، وخيارات لجعل المدن مروجاً للبيئة والإيكولوجيا من خلال التكثيف الحضري و اعتماد تخطيط المدن المدمجة ؛ واعتماد الاستعمالات المختلطة للأراضي ، والتقليل من الزحف العمراني وزيادة الكثافة.

يتناول البحث في اطاره النظري مفهوم قابلية العيش و فكرة واهداف قابلية العيش في التخطيط الحضري ، وكذلك مدى امكانية العيش من خلال التكثيف الحضري . وتم استخراج مجموعة من المؤشرات (النقل العام، ومرافق المجتمع ، والمساحة المفتوحة والمساحة العامة ، والإحساس بالانتماء للمجتمع ، والشعور بالامان ، ومساحة المسكن) كما تتضمن هذه المؤشرات الرئيسية عدة مؤشرات ثانوية ، حيث يمكن من خلالها التوصل الى قياس مدى تحقيق امكانية قابلية العيش في المدن المكثفة حضرياً .

أما الجانب العملي فقد تمثل بأجراء المسح الميداني لمنطقة الدراسة (مركز مدينة الناصرية) للتعرف على خصائص المدينة وبعدها تم تطبيق المؤشرات المستخلصة من الاطار النظري عليها .

الكلمات المفتاحية: التكثيف الحضري ، المدينة المدمجة ، قابلية العيش ، الكثافة المرتفعة ، الاستدامة ، الاستعمال المختلط ، الرضا السكني .

Enhancing livelihood through urban intensification

Sarah abdukkareem hanoon

Dr. Adel hasan jasim

University of Baghdad / Center of Urban and Regional Planning

sarahalsaeed2@gmail.com

dr.adel@iurp.uobaghdad.edu.iq

Abstract.

The research deals with a modern concept in its applications and the studies it deals with, as the concept of urban densification is one of the most recent sustainable development strategies for cities.

Studies looking at the relationship between condensation and viability show mixed results. This study sheds light on how the built environment of dense urban areas affects the perceived quality of life of the population. How to enhance acceptance of dense life is an important question to investigate.

Adopting the concept of urban densification in city planning policies to be more sustainable and livable is of great importance by achieving efficient use of urban land and limiting urban sprawl, as well as reducing the use of the transport network by achieving an increase in reliance on public or collective transport, which affects the environment positively. As well as creating a socially interactive environment. In spite of this, debates remain as to whether cities in developing countries benefit from urban intensification in enhancing the viability of cities in a sustainable manner.

This research explores various dimensions of livelihood measurement by studying international experiences and extracting several indicators to measure that. This research is drawn from the master's thesis entitled Sustainable Urban Intensification of the Nasiriyah City Center, where in this study the search will be made for appropriate solutions and options to make the city more sustainable, productive, livable and less consuming of energy and resources. This study objectively examines the prevailing pattern of urbanization, city planning and

development, and living in Urban centers, and options for making cities green and ecological through urban densification and the adoption of compact city planning; Adopting mixed uses of land, reducing urban sprawl and increasing density.

In its theoretical framework, the research deals with the concept of livability, the idea and goals of livability in urban planning, as well as the extent of the possibility of living through urban densification. A set of indicators were extracted (public transportation, community facilities, open space and public space, a sense of community, a sense of safety, and the area of the dwelling). These main indicators also include several secondary indicators, through which it is possible to arrive at a measure of the extent to which the viability of living in cities can be achieved. Urban intensive.

As for the practical side, it was represented by conducting a field survey of the study area (Nasiriyah city center) to identify the characteristics of the city, and after that the indicators drawn from the theoretical framework were applied to it.

Key words: urban densification, compact city, livability, high density, sustainability, mixed use, residential satisfaction.

1. المقدمة

يتبنّى صانعو السياسات مفهوم العيش بشكل متزايد لرصد التنمية الحضرية وتوجيهها، والسمة الأساسية للمدينة الصالحة للعيش هي مكان عالي الجودة ، حيث تحسين القدرة على العيش والمساواة الاجتماعية - المكانية بين السكان ، ولتعزيز الاستدامة الحضرية في الواقع ، يتم دمج تحسين المعيشة بشكل ضمني في نماذج الشكل الحضري المستدام ، مثل التحضر الجديد ، والنمو الذكي ، والتنمية الموجهة نحو العبور والمدينة المدمجة. تتمثل فكرتان أساسيتان لهذه النماذج في التكثيف في السكان وتعزيز الشعور بالمجتمع ، بالإضافة إلى الحد من استعمال السيارات والتحكم في نمو المدينة والاستعمال المختلط للأراضي . على نطاق الحي ، فوائد المعيشة هي: خدمات مجمعة مع سهولة الوصول ، ومساحات مفتوحة للأغراض المدنية ، وبنى تحتية خاصة للمشاة من خلال الأرصفة والشوارع المتصلة جيداً ، وتحسين التنقل والبيئة ، وتفاعل اجتماعي أقوى ، وتحسين السلامة العامة والفوائد الصحية .

2. مفهوم قابلية العيش

تم تعريف قابلية العيش بطرق مختلفة حيث تؤكد السياقات الحضرية المختلفة وأنظمة الإسكان على ميزات مختلفة للعيش. ومع ذلك ، يوجد إجماع في أدبيات التخطيط الحضري والإسكان على تصور مفهوم القابلية للعيش كشرط حضري مشتق من التفاعلات مع البيئة الحضرية ، ويتم تشغيله من خلال الرضا عن الحياة أو السكن (Szibbo,2016,p: 16). وبهذه الطريقة ، فإن قابلية العيش في البيئة الحضرية هي درجة الرضا التي يعبر عنها السكان تجاه بيئتهم المعيشية ، بأبعاد موضوعية وذاتية (Haarhoff, Beattie et al.,2016,p: 4). يتم تعريف قابلية العيش على نطاق واسع باعتبارها جوانب العلاقات بين الشخص والبيئة التي تجعل المكان مريحاً للعيش فيه (Haarhoff, Beattie et al.,2016,p: 6). وبشكل أكثر تحديداً ، تعدّ قابلية العيش على نوعية حياة المجتمع التي يتم بناؤها من الخصائص المشتركة تجربة السكان في الأماكن والتقييمات الذاتية التي يقوم بها السكان لتلك الظروف. من الناحية المنهجية ، يقيس نهج المؤشرات الاجتماعية ويقارن كمياً المفاهيم الموضوعية المختلفة لنوعية الحياة (Mouratidis,2018,p: 2410). في المقابل ، يحقق نهج الرضا في التصورات الشخصية للأفراد حول حياتهم وبيئاتهم المنزلية. ومع ذلك ، فإن المقاربات القائمة على المكان للعيش قد تغلبت على قيود النهجين أعلاه والتركيز على الفهم المشترك للبيئة السكنية (Satu and Chiu,2019,p: 541). تدمج المناهج القائمة على المكان السياقات الجغرافية وتثبت قابلية العيش في المواقع بدلاً من التحقق من جودة الحياة بشكل مجرد ، مما يؤدي إلى ظهور مصطلحات مثل "جودة حياة المجتمع" و "نوعية الحياة الحضرية" ، وأن القابلية للعيش هي "قياس ظروف المكان ، وكيف يختبر الأفراد هذه الظروف ويقيمونها والأهمية النسبية لكل منها بالنسبة للفرد" (Szibbo,2015,p: 17). في هذا السياق ، يُقال أن المعيشة مشتقة من ظروف الإسكان الداخلية جنباً إلى جنب مع وسائل الراحة المتوفرة ، بالإضافة إلى التجربة الحية للانتماء إلى مجتمع مباشر (Tickle and Principal,2016,p: 17).

مما لا شكّ فيه أن الإسكان كمكون أساسي في البيئة الحضرية يعدّ العنصر الأكثر أهمية في حياة الإنسان على قابلية العيش من خلال أشكالها وطريقة توفيرها. ويمكن تصنيف أشكال الإسكان وفقاً لتكوينها المادي على نطاق واسع على أنها منازل قائمة بذاتها أو كتل سكنية متعددة الطوابق (Haarhoff, Beattie et al.,2016,p: 4). يتكوّن شكل المساكن من ارتفاعات المباني

(المباني المنخفضة، والمتوسطة، والمرتفعة) ، وتكوينات المباني والمرافق العامة في مناطق متعددة العقارات السكنية ، وفي حالة المساكن العنقودية ، فإن التصميم والمرافق المشتركة المتوفرة داخل التجمعات ، التي تسمى عادة بالمناطق السكنية. لذلك ، لا ينبغي اعتبار السكن في بيئة متعددة الطوابق ومتعددة الكتل على أنه يوفر مأوى فحسب ، بل يجب أيضاً اعتباره مرافق قريبة لتلبية الاحتياجات والمتطلبات اليومية (مثل الترفيه، والاحتياجات الاجتماعية)، وعليه ترتبط قابلية العيش ارتباطاً وثيقاً بالشكل المادي للسكن ، وفي الواقع في المباني السكنية متعددة الطوابق ، فإنها تنطوي على تعريف أوسع للإسكان - وهو توفير مرفق وحدة سكنية في المناطق المحيطة بها مباشرة. ومن ثم ، فإن ظروف السكن الداخلي والبيئة المعيشية الخارجية المباشرة هي المكونات الأساسية للعيش على مستوى الحي (Szibbo,2015,p: 17).

3. فكرة قابلية العيش في التخطيط والتصميم الحضري

إن الرد على السؤال الواسع حول المدى الذي يمكن أن تحقق فيه المساكن عالية الكثافة إمكانية معيشية معززة يتطلب بعض النقاش حول ما يشكل "ملائمة للعيش" و "جودة الحياة" (QOL) فيما يتعلق بالبيئات الحضرية. لا ترتبط قابلية العيش في حد ذاتها بالضرورة بالكثافة ، كما يتضح من الدرجة العالية من الرضا التي غالباً ما يتم التعبير عنها حول أنماط الحياة ذات الكثافة المتفاوتة (Zimmerer, Carney et al.,2015,p: 49). علاوة على ذلك ، كما يشير (Gallent and Wong 2009) ، غالباً ما يتم الخلط بين فكرة قابلية العيش و QOL و "الرفاهية" (Bunce,2011,p: 178). لذلك ، هناك صعوبة في إيجاد الاتساق في استعمال المفاهيم والمصطلحات ، على الرغم من هذه الملاحظة يبدو أن هناك اتفاقاً في أبحاث الإسكان الحضري على أن قابلية العيش هي عنصر من عناصر جودة الحياة الشاملة من حيث خبرة السكان ومعرفتهم (Hutton,2011,p: 237). علاوة على ذلك يبدو أن العلماء الحضريين يصفون الرضا عن السكن هو أحد المقاييس التي تساهم في نوعية الحياة التي يعيشها سكان المناطق الحضرية ، ويعدُّ تعبيراً عن إمكانية العيش (Douglass and urbanization,2002,p: 53).

4. علاقة قابلية العيش والتكثيف الحضري

على الرغم من الدعوة القوية لفكرة أن الكثافة العالية تؤدي إلى تعزيز قابلية العيش إلا أن الأساس التجريبي لهذا الادعاء ضعيف. لذلك ، من المهم بناء مجموعة من البحوث التقييمية التي تدرس إلى أي مدى يعزّز التكثيف الحضري إمكانية العيش ، حيث أن السكان بدرجات مختلفة على استعداد كبير لمقاومة التكثيف من أجل وسائل الراحة والخدمات المحسّنة في الحي (Satu and Chiu,2019,p: 541). وأن التخطيط الحضري يجب أن يكون "حساساً لتحديد ما تعنيه قابلية العيش في المناطق الحضرية للسكان المحليين مع وجهة نظر مهيمنة لتعزيز قابلية (Sofeska,2017,p: 442). معيشتهم الحضرية كجزء من تنفيذ الدمج الحضري

يعد اختيار الموقع والإسكان متعدد الوحدات كمقايضة لملكية المنازل في الضواحي عاملاً آخر تم ملاحظته في تقرير معهد جراتان ، حيث "تستأجر الأسر الأصغر سناً في ... داخل المدينة ومناطق الضواحي الوسطى حيث لا يمكنهم تحمل تكاليف الشراء ، من أجل الوصول بشكل أفضل إلى الوظائف والمدارس والخدمات" (Fu, Yu et al.,2019,p: 104048).

ما تظهره هذه الدراسات هو أن العلاقة بين الكثافة وإمكانية العيش معقدة ومتعددة المتغيرات. من ناحية أخرى ، يمكن أن يؤثر الدمج والتكثيف الحضري كما يشير سلْبًا على المناطق الحالية ، وخاصة مناطق الضواحي حيث تعد الكثافة المنخفضة والتقسيمات الفرعية الكبيرة من السمات الإيجابية التي تساهم في الحياة (Sofeska,2017,p: 442). من ناحية أخرى ، فإن تكثيف هذه المناطق يمثل فرصة لتعزيز قابلية العيش ، وهو افتراض رئيس في خطط إدارة النمو الحضري، حيث العوامل الرئيسية الناشئة عن هذه المجموعة من الأبحاث هي أن السكان يستبدلون المزايا والعيوب المتصورة المهمة لمرحلة حياتهم وظروفهم عند اتخاذ خيارات السكن (Fu, Yu et al.,2019,p: 104048). مع نمو المدن وتصبح أكثر كثافة ، ستصبح المقايضات من هذا النوع ذات أهمية متزايدة ، لا سيما عندما يقيد ارتفاع أسعار المساكن والقدرة على تحمل تكاليف خيارات الإسكان بطرق أخرى (Gospodini,2020,p: 16).

1.4 الرضا السكني

يُعرّف الرضا السكني بأنه الدرجة التي يرى فيها الناس أن بيئتهم السكنية قادرة على تلبية احتياجاتهم وتحقيق أهدافهم بشكل أكبر ، تمت المجادلة أيضًا ، إن قابلية العيش لها أبعاد موضوعية وذاتية (Gospodini,2020,p: 16). يتعلق البعد الموضوعي بالطريقة التي قد تؤثر بها البيئة المادية على السلوك بشكل إيجابي أو سلبي ، وبهذه الطريقة تعزز أو تقلل من قابلية العيش (Satu and Chiu,2019,p: 538). يتعلق البعد الشخصي بتصورات سكان المدن حول كيفية تأثير البيئة الحضرية على تجاربهم المعيشية الحضرية ، وتشكيل بناءهم المعرفي لقابلية العيش (Vuchic,2017,p). في سياق التنمية العابرة ، يُقال: إن قابلية المعيشة مشتقة من ظروف الإسكان جنبًا إلى جنب مع وسائل الراحة التي يوفرها "نشاط" الجوار المرتبط أو مركز "المدينة". لهذا السبب ، يتم توسيع تدابير الرضا عن السكن إلى ما وراء الوحدات السكنية لتشمل سياق الحي (Tickle and Principal,2016,p: 17).

5. مؤشرات قابلية العيش

الجدول 1. قابلية العيش في المناطق الحضرية ذات الكثافة السكانية العالية: القضايا والمؤشرات والمعايير الرئيسية للتقييم.

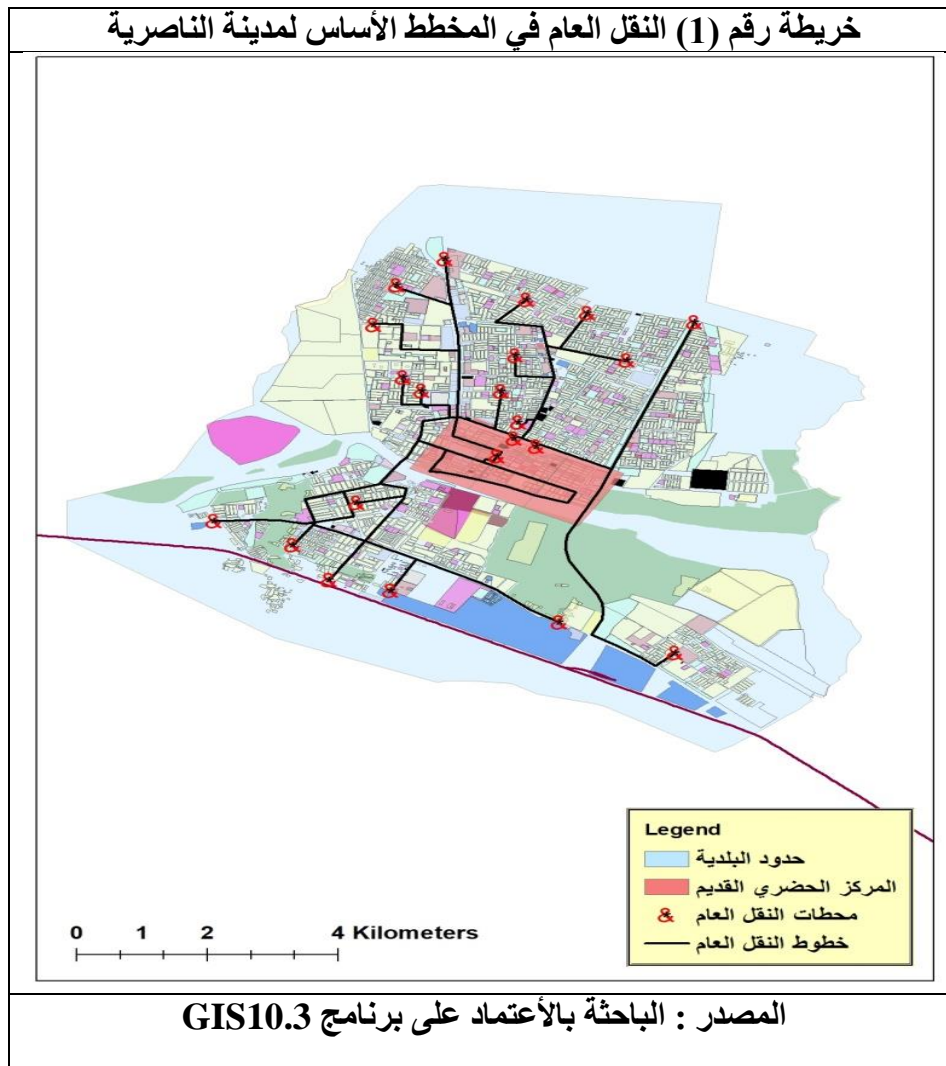
المؤشر	المؤشر الفرعي	المعيار
النقل العام	خيارات النقل	مجموعة متنوعة من خيارات النقل
	مدة الانتظار	وقت انتظار قصير
	متوسط المسافة إلى محطة النقل العام	على مسافة قريبة (5-10 دقائق)
الخدمات المجتمعية	رضا السكان	مستوى رضا عالٍ
	تنوع الخدمات العامة	الكفاية والتنوع الجيد
	متوسط المسافة إلى أقرب الأنشطة	على مسافة قريبة (5-10 دقائق)
	وسائل النقل المستخدمة	سيراً على الأقدام
مساحة مفتوحة ومساحة عامة عند زوايا الشارع	رضا السكان	مستوى رضا عالٍ
	متوسط المسافة إلى أقرب مكان مفتوح	على مسافة قريبة (5-10 دقائق)
	وسائل النقل المستخدمة	سيراً على الأقدام
الإحساس بالانتماء للمجتمع	تواتر استعمال المرافق المجتمعية والأماكن المفتوحة والأماكن العامة في الأسبوع	مرة كل أسبوع أو أسبوعين.
	عدد جهات الاتصال الاجتماعية في الشارع والأماكن العامة الأخرى في الشهر الماضي	التردد العالي يشير إلى إحساس مجتمعي أقوى
	عدد الاتصالات (الدرشة) ، أثناء لقاء بعضهم البعض في الشهر الماضي	
	لمشاركة الذاتية المبلغ عنها في العديد من الأنشطة المجتمعية في آخر 12 شهراً	
الشعور بالأمان	السلامة المتصورة أثناء النهار والليل	شعور جيد بالسلامة والأمن.
	رضا السكان	مستوى رضا مرتفع
مساحة المسكن	حجم الوحدة السكنية.	مساحة كافية قابلة للاستخدام.
	رضا السكان عن مساحة المسكن	مستوى رضا مرتفع

Source: Author, 2014.

1.5 تطبيق المؤشرات 1.1.5 النقل العام

- خيارات النقل

الكثافة العالية في مدينة الناصرية تجعل من الممكن مالياً تقديم وسائل نقل مختلفة ، إذ يوجد في مدينة الناصرية نظام تراموي مقترح ضمن المخطط الأساسي للمدينة كما توضح في الخريطة رقم (1) في أدناه ، بالإضافة الى نظام الحافلات ، والنقل الخاص ، وهذا يجعل مدينة الناصرية تتمتع بأنظمة ووسائل نقل متعددة ولكنها في واقع الحال تعاني اهمالاً كبيراً من ناحية مواقع السيارات الخاصة للحافلات بالإضافة الى تلك بتطبيق المشاريع الخاصة بالنقل المقترحة ضمن المخطط الأساسي للمدينة، كذلك بالنسبة لنظام المشاة حيث لا توجد مناطق خاصة للمشاة في مدينة الناصرية بالإضافة الى تقاطع المشاة مع السيارات وهذا يؤدي الى الازدحامات بالإضافة الى التلوث والحوادث المرورية



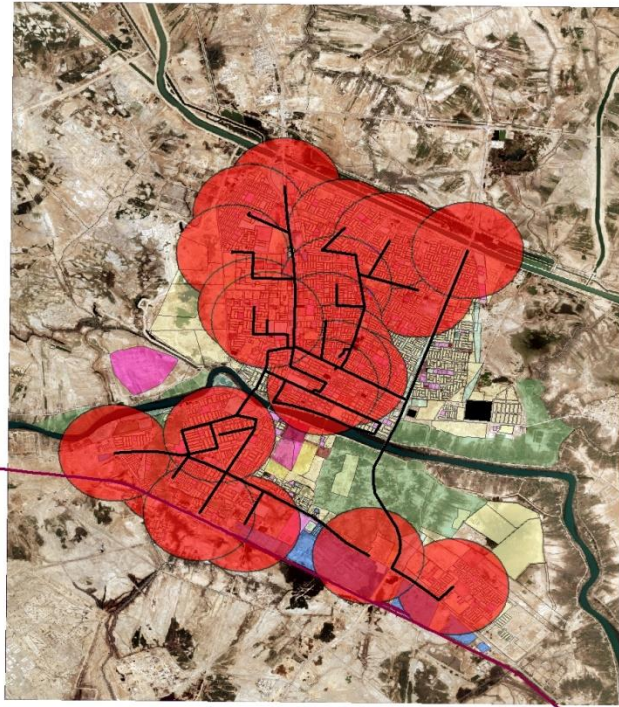
- مدة الانتظار

من خلال الدراسة الميدانية لواقع الحال تبين أنه لا يوجد نظام خاص للحافلات ولا يوجد أماكن رسمية لوقوفها وقياس مدة الانتظار غير منتظمة وتختلف من مكان إلى آخر ، بالإضافة إلى ذلك تم إجراء قياس مدة الانتظار غير الرسمية في منطقة الدراسة وتبين أنها تستغرق 10-15 دقيقة للانتظار الحافلة لكي تنتقل من مكان إلى آخر بالإضافة إلى وجود عدد كافٍ من الحافلات ولا يحتاج السكان إلى انتظار مجيء الحافلة ، وهذا يعني أن نظام الحافلات ممكن أن يكون ناجحاً في حال تم إنشاء بنية تحتية خاصة له وتنظيم وقت انطلاق الحافلات وأماكن ووقوفها بشكل رسمي وقانوني .

- متوسط المسافة إلى محطات النقل العام

من خلال تثبيت نظام النقل العام الموجودة ضمن المخطط الأساس للمدينة تبين أن المنطقة مخدمة بالكامل وتقع محطات النقل العام ضمن المعيار من إبعاد وحدة سكنية إلى محطة النقل العام ضمن مسافة 5-10 دقائق ، كما توضح في الخريطة رقم (2) في أدناه.

خارطة رقم (2) نطاق خدمة الوصول إلى محطات النقل العام



2 1 0 2 4 Kilometers

Legend

نطاق خدمة الوصول إلى محطات النقل العام

المصدر : الباحثة بالأعتماد على برنامج GIS10.3

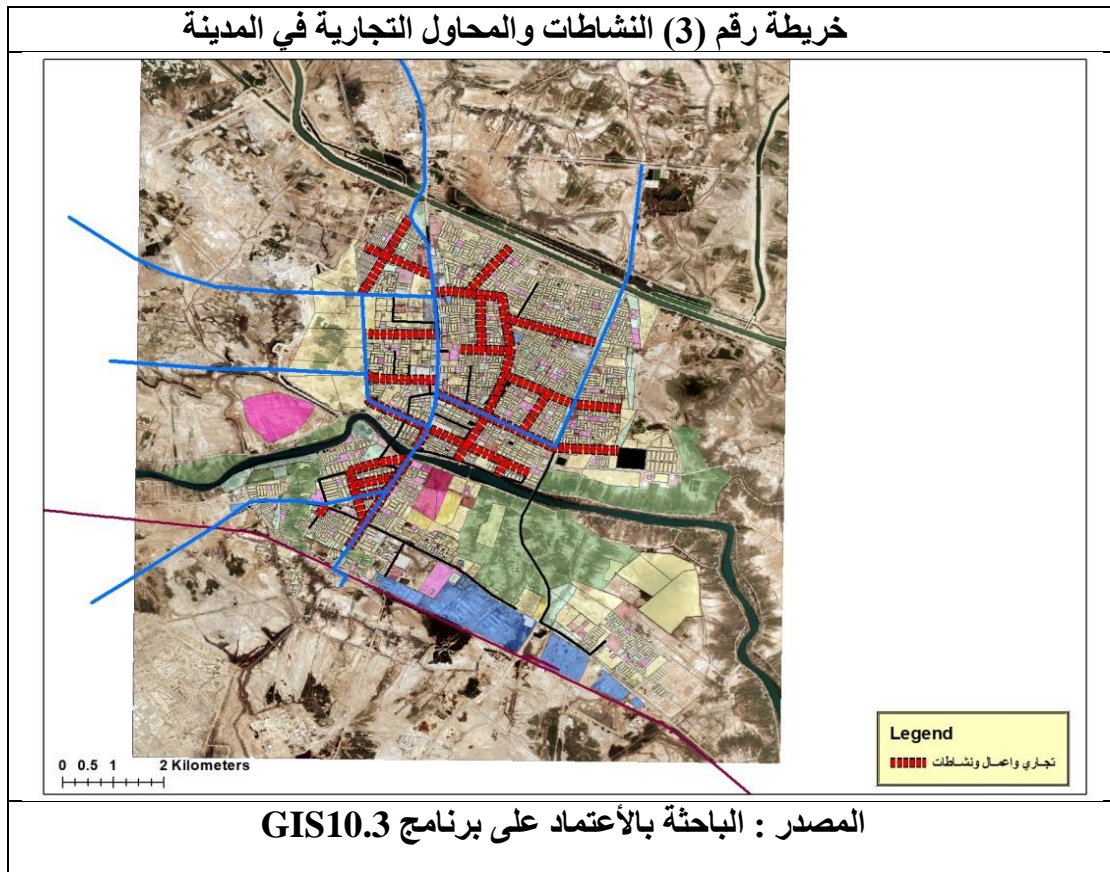
- رضا السكان

من خلال الاستبانة التي تم اجراءها في منطقة الدراسة تبين أن نسبة 25% من مستوى السكان راضيين عن وضع النقل الحالي في المدينة ، ونسبة 75% من مستوى السكان غير راضيين على مستوى نظام النقل العام الحالي ولكن الجميع بنسبة 100% يشجعون وجود نظام نقل عام في المدينة بصورة منظمة من ناحية مدة الانتظار وتوفر خيارات متعددة للنقل العام وقرب محطات النقل العام من المساكن ، ومن هنا نستنتج أن ايجاد نظام نقل عام في منطقة الدراسة يشجع السكان بنسبة 100% ويساعدهم على تسهيل امور حياتهم المعيشية وتقبلهم للكثافة العالية في منطقة الدراسة .

2.1.5 الخدمات المجتمعية

- تنوع الخدمات العامة

منطقة الدراسة تتمتع بتنوع عال من مزيج من الخدمات العامة فهذه الخدمات يمكن جميع سكان المنطقة الوصول اليها لذلك فهي تحقق المعيار كما توضح الخريطة رقم (3) في أدناه.



- متوسط المسافة للوصول الى الانشطة

تتوزع الانشطة والخدمات في منطقة الدراسة في أماكن متعددة ويمكن وصول كافة سكان المنطقة إليها سيراً على الأقدام وعليه فهي تخدم المنطقة بالكامل وتم قياسها على أساس معيار من 5-10 دقائق سيراً على الأقدام كما هو موضح في الخريطة رقم (4) أدناه.



- وسائل النقل المستعملة

من خلال الاستبانة تم تقدير نسبة السكان الذين يستعملون نظام السير على الأقدام بنسبة 73% والنسبة الباقية يستعملون النقل الخاص والعام، وعليه فإن هناك مشكلة ازدحامات كبيرة في منطقة الدراسة التي تفرض خططا تنموية للمنطقة تحدّ من هذا التداخل بين المشاة والسيارات للوصول الى الخدمات المجتمعية .

- رضا السكان

من خلال الاستبانة التي تخصّ الخدمات المجتمعية تم استنتاج أن نسبة السكان 82% راضين عن الخدمات المجتمعية من ناحية تنوعها ومسافة الوصول إليها ونوع وسائل النقل المستخدمة لها ، اما النسبة المتبقية 18% غير راضين عن الازدحامات الكبيرة التي يسببها الوصول الى هذه الخدمات ، وعليه يجب وضع خطة تنموية تساعد على الوصول الى الخدمات المجتمعية تحد من هذه الازدحامات من خلال تنظيم السير واتباع نظام النقل العام على الشوارع العامة ووضع مسارات خاصة للمشاة ومنظمة بطريقة تسهل الوصول اليها وبالتالي زيادة قابلية العيش في ضل توفر الكثافة العالية في المدينة .

3.1.5 المساحات العامة والمناطق الخضراء

- متوسط المسافة إلى أقرب مكان مفتوح

من خلال الدراسة الميدانية لواقع الحال ، تبين أن المناطق المفتوحة منتشرة في المدينة وتخدم المنطقة بالكامل ضمن مسافة وصول 10-15 دقيقة مشياً على الأقدام من ابعاد وحدة سكنية كما موضح في الخريطة رقم (5) في أدناه .



- وسائل النقل المستعملة

من خلال الاستبانة تبين أن الوصول الى المساحات المفتوحة والخضراء في المدينة يكون عن طريق السيارات الخاصة بنسبة كبيرة وهذا يخالف المعيار التي يتضمن النقل سيراً على الأقدام .

- رضا السكان

المناطق المفتوحة في المنطقة خالية من التنوع والخدمات العامة والبنية التحتية الخاصة بها وبذلك تبين من خلال الاستبانة أن هناك نسبة كبيرة من السكان غير راضين على المساحات المفتوحة والمناطق الخضراء في المدينة .

4.1.5 الاحساس بالانتماء للمجتمع

من خلال الدراسة الميدانية واجراءات الاستبانة لواقع حال مدينة الناصرية تبين أن نسبة مؤشر الاحساس بالانتماء للمجتمع بلغت 87% على الرغم من ضعف الخدمات العامة والمناطق المفتوحة وما تعانيه من اهمال واضح في المنطقة ، وهذا يعطي مؤشرا عاليا جدا على الاحساس والشعور بالانتماء ، وعليه فإن تنظيمها وتنميتها سيزيد من قابلية العيش لدى السكان المحليين . أما بالنسبة عن رضا السكان عن الاحساس بالانتماء فقد حقق نسبة عالية جدا وصلت الى 88% وهذا يعطي مؤشرا جيدا للمنطقة .

5.1.5 الشعور بالامان

- الشعور بأمان اثناء التجول ليلاً

من خلال الاستبانة حقق هذا المؤشر نسبة 71% وعليه فإنه فوق النسبة المتوسطة لذلك فهو يعتبر مؤشرا جيدا .

- رضا السكان

من خلال جمع البيانات والاستبانة تبين ان السكان يعانون من انتشار بعض الحيوانات السائبة في المنطقة وعليه فهي تسبب قلق للمجتمع بالإضافة الى ضعف انتشار الامن وعليه يؤثر سلبا على رضا السكان المحليين .

1- مساحة السكن

- حجم الوحدة السكنية

تتدرج مساحة الوحدات السكنية في منطقة الدراسة من 100م ال 600 حيث بلغت النسبة الأكبر للوحدات السكنية ذات مساحة 100-300 م مع نسبة تغطية ارضية تصل الى 80-90% وهذا يعطي مؤشرا سلبيا للوحدة السكنية الملائمة للسكن حيث تعاني نسبة كبيرة من السكان من توفر الوحدات السكنية .

- رضا السكان

بلغت نسبة السكان الراضين عن مساحة الوحدات السكنية 66% اما المتبقيين غير الراضين عن مساحة الوحدات السكنية فهم يعانون تعدد العوائل داخل الوحدة السكنية الواحدة وبالتالي كثافة الوحدة السكنية اعلى من المعيار حيث ان اغلب هذه الوحدات السكنية ذات نمط افقي مما يعطي مؤشرا سلبيا على قابلية العيش في هذا الوحدات السكنية، لذلك نحتاج الى زيادة الكثافة البنائية للوحدات السكنية بأدخال النمط العمودي بنسبة جيدة تساعد على خفض نسبة الكثافة السكنية داخل الوحدة السكنية الواحدة ، وهذا يعني توفير مقومات معيشية افضل وفقا للمعايير الخاصة للاستدامة .

جدول (2) تقييم مؤشرات قابلية العيش على مدينة الناصرية

		التقييم		المؤشر
رضا السكان	متوسط المسافة إلى محطة النقل العام	مدة الانتظار	خيارات النقل	النقل العام
*	*	**	*	
رضا السكان	وسائل النقل المستخدمة	متوسط المسافة إلى أقرب الأنشطة	تنوع الخدمات العامة	الخدمات المجتمعية
**	*	**	***	
	رضا السكان	وسائل النقل المستخدمة	متوسط المسافة إلى أقرب مكان مفتوح	مساحة مفتوحة ومساحة عامة
	*	*	*	
المشاركة الذاتية المبلغ عنها في العديد من الأنشطة المجتمعية في آخر 12 شهراً	عدد الاتصالات (الدرشة) ، أثناء لقاء بعضهم البعض في الشهر الماضي	عدد جهات الاتصال الاجتماعية في الشارع والأماكن العامة الأخرى في الشهر الماضي	تواتر استعمال المرافق المجتمعية والأماكن المفتوحة والأماكن العامة في الأسبوع	الإحساس بالانتماء للمجتمع
*	**	***	**	
		رضا السكان	السلامة المتصورة أثناء النهار والليل	الشعور بالأمان
		**	**	
		رضا السكان عن مساحة المسكن	حجم الوحدة السكنية.	مساحة المسكن
		*	**	

المصدر: الباحث

7. الاستنتاجات والتوصيات

يهدف التكتيف الحضري الى وضع أكثر عدد من السكان على مسافة قريبة من الخدمات والانشطة وتقليل الاعتماد على السيارة ، ولهذا السبب فإن تحقيق استجابة جيدة لهذه العوامل هو مقياس لنجاح التكتيف الحضري .

أفاد معظم الذين تمت مقابلتهم أنهم كانوا يذهبون إلى خدمات الحي أو يمشون مع دراجة أو سيارة أو حافلة. أبلغت أقلية عن استعمال سيارة حصرياً للوصول المحلي ، مما يشير إلى استجابة جيدة لهدف التخطيط الحضري للمجتمعات التي يمكن المشي فيها.

في نهاية كل مقابلة ، طُلب من المشاركين التفكير فيما إذا كانوا يعيشون في المكان الذي كانوا قد حققوا فيه توقعاتهم العامة ، مع استجابة معظم الذين تمت مقابلتهم بالإيجاب. على الرغم من تباين مستوى الاستجابة عبر دراسة الحالة ، إلا أن عدد أولئك الراضين ما زال يفوق عدد غير الراضين.

إن عدد قليل فقط من السكان الذين تمت مقابلتهم كانوا يعيشون في السابق في مسكن متعدد الطوابق وملحق. كانت الأسباب البارزة التي أعطيت لانتقالهم إلى مساكن عالية الكثافة هي القرب من المدارس والتسوق والمواصلات العامة والتوظيف. تنعكس أسباب الانتقال هذه في التعليقات الموجزة المستخرجة من المقابلات: بالنسبة لأحد سكان المباني ، كانت المدرسة المجاورة عاملاً مهماً في اختيار تطورهم.

استمارة المسح الميداني		درجة وجود الصفة		المؤشر	الصفة
موجود بدرجة جيدة	موجود بدرجة متوسطة	بدرجة غير موجود	غير موجود		
					توفر أنواع مختلفة من وسائل النقل
					توفر محطات انتظار للنقل العام
					مدة انتظار وسائل النقل العام 5-15 دقيقة سيراً على الأقدام
					مسافة الوصول الى محطات النقل العام 5-15 دقيقة سيراً على الأقدام
					درجة الرضا عن النقل العام
					تنوع الخدمات العامة
					متوسط المسافة الى اقرب الأنشطة 10-15 دقيقة سيراً على الأقدام
					وسائل النقل المستخدمة
					سيارات خاصة
					نقل عام
					سيارة على الأقدام

						الرضا عن الخدمات المجتمعية		
						متوسط المسافة إلى أقرب مكان مفتوح		
	سيارة	نقل عام				وسائل النقل المستخدمة	الفضاءات العامة	
	على الأقدام							
						الرضا عن مستوى الفضاءات العامة		الإحساس بالانتماء للمجتمع
	أكثر من مرة بالأسبوع	مرة بالأسبوع				عدد مرات التردد الى الأماكن العامة والفضاءات المفتوحة		
	20-10 شخص	10-5 شخص			5-0 شخص	عدد مرات التواصل (الدرجشة) في الأماكن العامة خلال الشهر الماضي		
	20-10 شخص	10-3 شخص			0-3 شخص	عدد مرات التواصل (الدرجشة) في الشوارع والأماكن الأخرى العامة خلال الشهر الماضي		
						السلامة المتصورة أثناء النهار والليل		الشعور بالأمان
						الرضا عن توفر الأمان أثناء السير ليلاً		
درجة الرضا	400م	درجة الرضا	300م	درجة الرضا	200م	درجة الرضا	100م أو أقل	حجم الوحدة السكنية

ملاحظة: تم اعطاء درجة 5 للموجود بنسبة جيدة ، و3 للموجود بنسب متوسطة ، و0 لغير الموجود

8- Refrence :

- 1- Bunce, S. J. L. E. (2011). "The emergence of 'smart growth' intensification in Toronto: environment and economy in the new official plan." **9**(2): 178.
- 2- Douglass, M. J. E. and urbanization (2002). "From global intercity competition to cooperation for livable cities and economic resilience in Pacific Asia." **14**(1): 53.
- 3- Fu, B., et al. (2019). "The livable urban landscape: GIS and remote sensing extracted land use assessment for urban livability in Changchun Proper, China." **87**: 104048.
- 4- Gospodini, A. J. J. o. U. D. (2020). "Urban design: the evolution of concerns, the increasing power, challenges and perspectives." **25**(1): 16.

- 5- Haarhoff, E., et al. (2016). "Does higher density housing enhance liveability? Case studies of housing intensification in Auckland." **2**(1): 4.
- 6- Haarhoff, E., et al. (2016). "Does higher density housing enhance liveability? Case studies of housing intensification in Auckland." **2**(1): 6.
- 7- Hutton, T. A. J. I. P. S. (2011). "Thinking metropolis: From the 'livable region' to the 'sustainable metropolis' in Vancouver." **16**(3): 237.
- 8- Mouratidis, K. J. U. s. (2018). "Is compact city livable? The impact of compact versus sprawled neighbourhoods on neighbourhood satisfaction." **55**(11): 2410.
- 9- Satu, S. A. and R. L. J. H. S. Chiu (2019). "Livability in dense residential neighbourhoods of Dhaka." **34**(3): 541.
- 10- Satu, S. A. and R. L. J. H. S. Chiu (2019). "Livability in dense residential neighbourhoods of Dhaka." **34**(3): 538.
- 11- Sofeska, E. J. P. E. S. (2017). "Understanding the livability in a city through smart solutions and urban planning toward developing sustainable livable future of the city of Skopje." **37**: 442.
- 12- Szibbo, N. A. (2015). Livability and LEED-ND: The Challenges and Successes of Sustainable Neighborhood Rating Systems, UC Berkeley: 17.
- 13- Szibbo, N. A. J. A.-J. o. U. R. (2016). "Assessing neighborhood livability: Evidence from LEED® for neighborhood development and new urbanist communities." (14): 16.
- 14- Tickle, D. and H. Principal (2016). "Superdensity: A New Model for Vertical Urbanism." 17.
- 15- Vuchic, V. (2017). Transportation for livable cities, Routledge.
- 16- Zimmerer, K. S., et al. (2015). "Sustainable smallholder intensification in global change? Pivotal spatial interactions, gendered livelihoods, and agrobiodiversity." **14**: 49.