

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

مقدمة:

يعد المكان أحد أهم المكونات الرئيسية للمدينة يحظى باهتمام كبير كونه يشكل البنية الحضرية الأساسية للمدينة، والذي يؤدي إلى نشوء وتكون مفهوم صناعة المكان، وهو بالإضافة إلى الابعاد الفيزيائية المتوفرة فيه يهتم بالابعاد الاجتماعية وتحقيق الرفاهية واحتياجات ورغبات السكان التي تكون بتطور مستمر، لذلك برزت توجهات عديدة لصناعة المكان تراعي المتطلبات المكانية إذ يمثل توجه صناعة المكان النابض بالحياة والذي يعالج مراكز المدن حسراً ويجمع توجهات عديدة أخرى لصناعة المكان التوجّه النموذجي لمراكز مدينة الديوانية والذي يعاني من الإهمال والتدّهور وهجرة الأنشطة إلى أطراف المدينة، ومن هنا تبرز مشكلة البحث في عدم وضوح تأثير مفردات صناعة المكان النابض بالحياة مع التخطيط الحضري والتصميم الحضري، وأدى ذلك إلى اعتماد فرضية مفادها أن التنوع والربط وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة يتم إنتاجها من العلاقة بين التصميم الحضري والتخطيط الحضري، وبهدف البحث بتحديد نوع العلاقة وبناء المؤشرات من خلال العلاقة بين التصميم الحضري والتخطيط الحضري ومؤشر التنوع والربط وإمكانية الوصول لصناعة المكان النابض بالحياة، إذ إن مفردة التنوع والربط وإمكانية الوصول تتفاعل مع معايير التصميم الحضري ومهام وأهداف التخطيط الحضري والتي تؤدي إلى استخلاص المؤشرات النهائية التي تكون على نوعين: مؤشرات نوعية يمكن قياسها عن طريق استماراة الاستبانة، ومؤشرات كمية يمكن قياسها بصورة مباشرة، والتي تمثل في أهم الاستنتاجات.

أ.م.د. عامر شاكر الكناني
مركز التخطيط الحضري والإقليمي / جامعة بغداد

الباحث حيدر حمزة نجم

التصميمي خصوصاً، مبيناً كيفية استثمار المعماري للهندسة المبنية في الموقع في مشروعه بالإضافة إلى استثماره للخصائص التاريخية التي يتمتع بها الموقع Broadbent, (1991, P.15)، يشير Lynch إلى أن مفهوم المكان حضرياً يرتبط بفهم الخصائص الثقافية والانسانية للمكان الفيزيائي المجرد، فالفضاء هو فراغ مقصود يحوي طاقة كامنة تسهم عملية ربط الفضاء بالعناصر الموضعية الرابطة ويرتقي هذا الفضاء إلى مفهوم المكان عندما تعطى إليه معاني الذاكرة والتاريخ والمحيط (Lynch, 1980, p.112)

ويتبين أن المكان يتطلب حدوداً وهوية معرفية تنشأ من تفاعل الفرد مع بيئته ولما يحتويه من معانٍ وقيم تخلق الإحساس بروح المكان والتي تسهم من خلالها في ربط العناصر الموضعية بالفضاء ويرتقي مفهوم الفضاء إلى مفهوم المكان، وتمثل هوية المكان المدى الذي يمكن بواسطته تشخيص المكان من خلال الصفات التعبيرية الناتجة عن التنظيم المكاني كالأحداث والأنشطة التي تحدث في المكان، والذي يتكون من مكونات مادية وحسية كالبنية الفضائية أو كتجسيد لفهم الإنسان لحياته واحتياجاته وثقافته كالبنية المفاهيمية والبنية الفعالة كنوع العوامل

أولاً: المكان:

المكان هو الموضع وجمعه أماكن وهي الأبعاد المحددة التي يشغلها الجسم فكل شيء موجود لابد أن يوجد في مكان محدد وهذا المفهوم يرتبط بالأبعاد (طول، عرض، ارتفاع). (صلبياً، ١٩٨٢، ص ٤١٢)

يقول شولز إن المركز للإنسان تمثل لما هو معروف، فهو يعارض ما هو غير معروف، إذ يمثل الأخير العالم المحيط. فالشكل الأول للمكان عند شولز هو المركز، إذ يمثل المركز النقطة التي يستحوذ الإنسان فيها على موضع قدم كائن مفكر في الفضاء، فالإنسان يعرف طبيعة وجوده الإنساني من خلال مكانه وذلك من خلال شبكة من العلاقات التي تربطه مع المحيط، إذ أنه ينبع من الحاجة إلى ادراك العلاقات الحيوية في بيئته، وإلى أن يضفي معنى ونظاماً على عالم الواقع والنشاطات (Schulz, 1971, p.9)، أما طروحات Broadbent فقد اتخذت من نتاجات وظواهر الخلق في العمارة التكعيبية المعاصرة موضوعاً لها موضحة وجود نزعة باتجاه استثمار طاقات المجال الابداعي ومحاولة توظيفها والافادة منها وقد اشارت الدراسة إلى تأثير العوامل الخاصة بالموقع في تحديد نقطة البدء بالتصميم عموماً وعلى الفكر

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

الانسان والبيئة من خلال فهم الخصائص الغير مادية للمكان (روح المكان) وتعد صناعة المكان هي المفتاح لتشجيع تربية الأماكن المستدامة في ضوء الاستخدام الرشيد للموارد الطبيعية والتقدم الاجتماعي والثقافي والعمرياني والاقتصادي وهو يساعد على خلق أماكن حيوية وديناميكية وقابلة للعيش ذات طابع مميز وامنه (Sanders,2006,p.137)

اذا ان صنع المكان الحضري وعلاقتها بالأنشطة صنع المكان للسكان على انها شكل من اشكال المقاومة للتغيرات السلبية وليس الى الأنشطة المهيمنة والمتغيرة، إذ ان الأفكار التي تعم هذه الأماكن والأنشطة تعبر عن السكان (Lombard, 2014, P 40)

(١-٢) اهداف صناعة المكان الحضري:
توجد اهداف عديدة لصناعة المكان الحضري منها:

١. الهوية: المكان يعبر عن شخصية وهوية مميزة خاصة به
٢. الاستمرارية والاحتوائية: في الأماكن العامة والخاصة التي يمكن تمييزها بوضوح
٣. سهولة الحركة: سهولة الحركة في المكان
٤. الوضوح: مكان ذو صورة واضحة يمكن فهمه بسهولة او استيعابه
٥. نوع الحيز العام: مساحات خارجية جذابة

المؤثرة في تحديد نوع الفعالية من خلال منظور امكاناتها والذي يمهد لبناء مفهوم صناعة المكان.

ثانياً: صناعة المكان:

هو المجال الذي يعني بفن صناعة المكان للناس، وقد ارتبط مفهوم المكان بالإنسان، والتصميم الحضري هو الذي يلبي احتياجات الإنسان من قبل المصمم الحضري في اتجاه تحقيق هذه الاحتياجات، فالتصميم الحضري معنياً بصناعة وإنتاج المكان الذي يكون للجميع وسهل الاستخدام والوصول اليه. (Banerjee ,Sideris ,Loukaitou;P14-52;2011)
وفكرة المكان تعني أن يتم إنشاء الهوية من خلال اتخاذ المكان، وفهم المكان المناسب ليكون الهوية الإنسانية. واتسم المكان بهوية التي تربط الناس بوضع قيمة ثقافية مشتركة من قبل المجتمع Peter (Lombard, 2014, P 15) ، وأشار (Buchan) إلى ان التصميم الحضري كان أساساً جوهرياً لصنع المكان فالاماكن ليست فقط فضاءات محددة ولكنها عبارة عن تلك الاحداث والنشاطات التي تجعلها ممكنه وذات ومعنى وأشار (شولز) الى هذا المفهوم بأنه عملية صناعة وتطوير الأماكن والميادين والمسارات باعتبارها عناصر مكونه للفضاء الحضري الذي يتحدد كباقي الاشكال الرمزية في ضوء التفاعل ما بين

يتحول فيه خصائص الفضاءات الحضرية والشوارع واغناءها بالتفصيل وتغيير طريقة الاظهار والشعور بالمكان من خلال جعلها تعمل بفاعلية كبيرة ومرغوبة بالنسبة للناس وتعمل على المحافظة على القيم الاجتماعية والثقافية، ان الغرض الرئيسي من التخطيط هو الخلق او إعادة انتاج هويات الأماكن في ضوء التلاعب في الأنشطة والمعاني والنسيج او يجمع بين الهوية في المكان وبين الأنشطة المستخدمة فيه، التخطيط يركز على التنمية المكانية والتصميم الحضري وشكل المدينة وال المجال العام ومساحات الشوارع والبنية التحتية، وفيما يلي اهم التوجهات المعاصرة في صناعة الأماكن الحضرية.

ثالثاً: صناعة المكان النابض بالحياة:

ويحتوي مركز المدينة على تصورات الناس للبيئة التي تشمل التراث قيم المجتمع ويجب ان يكون المركز الحضري يحقق المتعة للعمل وخصوصاً لأنشطة المشاة ولتحسين كفاءة الحيز الحضري من خلال عناصر وهي : إمكانية الوصول، التوع في استعمالات الأرض، التركيز والكافحة او التضام الحضري لاستعمالات الأرض، الهيكل او البنية الحضرية المنظمة، إذ ان الحيوية الاقتصادية هي ركيزة مهمة للنجاح مثل البناء

٦. التوع: مكان للتوع والاختبار (Carmona & Heath, 2003, P.9)

(٢-٢) مبادى صناعة المكان الحضري:
هناك مجموعة من المبادى من اجل تصميم الأماكن الحضرية الناجحة وانتاجها والتي اقترتها (فرانسيس، ١٩٨٩، ص ٤٦٧) فاقتصر الوصايا العشر للتصميم الحضري والتي تصنع المكان ومعظمها قابلة للتطبيق مباشرة الى الأماكن العامة

١. النظر في الأماكن قبل المبني
٢. احترام مبدأ التعلم من الماضي واحترام سياق المبني والموقع
٣. التشجيع على الاستعمال المختلط
٤. التصميم على أساس المقياس الإنساني
٥. التشجيع على حرية المشي
٦. تلبية احتياجات شرائح المجتمع والتشاور معهم
٧. بناء بيئة واضحة
٨. الاعتماد على اخذ الرموز التاريخية من الماضي والتكيف مع الحاضر
٩. تجنب التغيير الى مقياس كبير جدا في وقت محدد
١٠. اعتماد الوسائل المتاحة وتعزيز التعقيد والفرح والبهجة البصرية في البيئة العمرانية يتوضح ان عملية صناعة المكان المنهج الذي

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

(الذهنية): الابتكار التكنولوجي والريادة
الاقتصادية وكذلك الأنشطة الفنية والثقافية
COMPACT CITIES VIBRANT)
(LIVABLE CITIES

ان لتحقيق الخصائص لصناعة المكان النابض
بالحياة لابد من توفير العناصر الآتية:

عناصر صناعة المكان النابض بالحياة (صناعة المراكز النابضة بالحياة):

أ- العناصر الفيزيائية (المادية) وتشمل: التضام الحضري، الاستعمال المختلط (تجارية، سكنية، إدارية)، القابلية على المشي، تصميم المقياس الإنساني، الفضاءات العامة، التطابق والتناسب.

بـ العناصر الاجتماعية للمدن النابضة بالحياة
هي: الأمان، تنوع المستخدمين.

١. قابلية المشي: ان المنطقة المركزية النابضة بالحياة من شأنها أن توفر سهولة الحركة يتضمن البنية التحتية العامة والخاصة: كالشوارع التي يمكن تجاوزها بأمان من قبل المشاة وتدفق حركة المرور، ووقف السيارات، والرصيف الذي يوفر منطقة عازلة لل المشاة من العربات المتحركة والأرصفة الحداشة.

٢. وجود "الإحساس بالمكان" في الأماكن العامة:
يمكن أن يكون الفضاء العام في وسط الشارع،
والأنشطة الترفيهية مالتى تجرى في المنطقة

والتعليم والعيش وممارسة الاعمال التجارية وان الحيوية الاقتصادية لها اهمية رئيسة في خلق مدينة نابضة بالحياة، اذ يظهر ان المركز النابض بالحياة عبارة عن طيف من الأماكن التي يمكن ان يكون لها مراكز تتنسم بالحيوية (Hedges, 2011, P.1) كيف ستبدو المراكز النابضة بالحياة، باعتبار ان هذه المراكز يمكن أن تقدم خياراً مهماً للسكان، من حيث ان المدن تكتسب من خلال وجود مراكز حيوية حقاً، سيكون لديها مراكز حيوية تكون في الواقع تحسن في الوضع الحالي (Hedges, 2011, p 2)

ومن المهم التأكيد على أن كل مركز نابض بالحياة سوف يكون فريد من نوعه ومختلف - ليس هناك قالب واحد لكيفية إنتاج مركز نابض بالحياة في المدينة. وعلاوة على ذلك، والماراكز النابضة بالحياة ليست فقط للمدن الكبرى. على سبيل المثال، برنامج الشارع الرئيسي يوفر فرصا لإعادة تطوير مراكز المدن في المدن الصغيرة والمتوسطة الحجم.

(١-٣) خصائص مركز المدينة النابضة بالحياة:

١. الخصائص الحيوية المادية (الفيزيائية):
البيئة المادية الجيدة، الصورة والهوية المادية،
المدينة المنظمة او المنسجمة بشكل نظامي.
٢. الخصائص الحيوية الاقتصادية والعقلية

- المركز.
٧. السلامة: عندما يحقق مركز المدينة النابض بالحياة الكثافة من الناس ويتم تحسين السلامة أيضاً بجعل الشوارع سهلة للعبور، وتوفير منطقة عازلة بين الأرصفة والشوارع مع وقوف السيارات في الشوارع والأرصفة الواسعة.
٨. تنوع المستخدمين: أن لمرأز المدن مع الأماكن العامة يكون لديها علاقات قوية مع المجتمع المحيط والذي يؤدي إلى اكتساب الشعور بالانتماء. إذ أن المشاريع السكنية توفر مجموعة من الخيارات لجذب جميع مستويات الدخل.
٩. الاستعمال وأنشطة المجتمع: إن المدن لديها فرصة فريدة لتوفير بيئة في موقع مركزي، إذ يمكن للناس أن تجتمع على مدار اليوم. المنطقة المركزية ويمكن أيضاً تقديم الفعاليات والأنشطة التي تجذب المقيمين وغير المقيمين، وتمكن المركز لتقديم نفسه لمجموعة متنوعة من السكان.
١٠. وقوف السيارات: منذ أن أصبحت السيارات أهم جزء في نظام النقل الحديث، توجب توفير مرفق وقوف السيارات تمكن من دعم مراكز صديقة للمشاة دون أن يطغى عليه. بعض من نفس المساحات المستخدمة أنشاء النهار من قبل المجاورة مباشرة. وإن الفضاءات يجب تكون جذابة، وصديقة للمشاة.
٣. الاستعمال المختلط: مفهوم "الاستعمال المختلط" ليس جديداً لمرأز المدن يدعم الاستعمالات من خلال البنية متعددة الطوابق ومن الشوارع والأرصفة، والمسارات والأزقة، وأماكن وقوف السيارات لتسهيل استخدامها من قبل المشاة.
٤. التراص الحضري: إن الكثافة يمكن أن يكون شيء جيد، حجم سوق الحي تحتاج إلى درجة أقل من كثافة من سوق المدينة. حتى يكون هناك كثافة كبيرة من الناس من المقيمين والزوار والعاملين في المكتب والأنشطة لخلق شعور في المكان الحيوي التي تأتي مع وجود أكثر عدد من الناس داخل المنطقة المركزية.
٥. التصميم بمقاييس انساني: إذ ان التصميم بمقاييس انساني يجب في تصميم المباني ان يساعد على تحديد مساحة مركبة ولكن لا تطغى عليه؛ يضع المقياس الانساني-التركيز على المارة بدلاً من السيارات.
٦. النقل الموجه للتنمية: ان مركز المدينة هو عقدة من الاستعمالات، المتنوعة إذ ان الكثافة الكبيرة تدعم أكثر من طريقة واحدة للوصول إلى

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

- الربط وإمكانية الوصول:

- إن الأماكن النابضة بالحياة يجب أن تتمتع بالربط المناسب وسهولة الوصول إليها من أجل الحفاظ على روح مجتمع قوي ويتحقق هذا الاتصال وسهولة الوصول إليها من خلال التسلسل الهرمي والتصميم بشكل جيد والمخطط لها من شوارع يمكن الوصول إليها مشياً، وآمنة، ويمكن الوصول إليها، ويكون التركيز المباشر على الأماكن العامة النشطة.
- الشوارع، والأرصفة الواسعة، والمناظر الطبيعية المثيرة للاهتمام، وأثاث الشوارع المصممة تصميمًا جيداً، وواجهات المباني المثيرة للاهتمام، والمرات للدراجات ومعابر جيدة تعزز الربط وإمكانية الوصول.
- الطابع المعماري للمكان والتوجه يلعب دوراً رئيسياً في الربط وسهولة الوصول إلى المكان النابض بالحياة والسبل التي تكمل حيوية المكان من خلال الطابع المعماري وتشمل تصميم الواجهات والمداخل ويمكن الوصول إليها بسهولة لمرور المشاة وراكبي الدراجات، وسائقى السيارات، وأيضاً من خلال الجهد لجعل الطابق الأرضي من المبنى شفاف وواضح لتعزيز التفاعل بين المبنى والشارع.
- النقل هو عامل رئيسي في الأماكن النابضة بالحياة وأنه من الضروري أن جميع وسائل النقل

العاملين في المكاتب متاح للمقيمين والزوار ليلاً في الشارع وقوف السيارات. (Hodges, 2011, p 6)

(٣-٣) المفردات الرئيسية لصناعة المكان النابض بالحياة:

- التنوع:

- التنوع داخل المراكز النابضة بالحياة يمكن أن يتضمن جزءاً من الناس والثقافات والأنشطة والخبرات، والمساحات، وأنواع مختلفة للبناء.
- التنوع يضيف إلى حيوية الأماكن أن تكون جاذبة طائفة أوسع من الناس إلى المنطقة، وبالتالي مزيج ثقافي.
- تأثير ملء هذه الأماكن لا يمكن التعامل به بما يخدم تنفيذ مختلف الأنشطة المتنوعة لاجتذاب حشود المختلفة من الناس، وهذا يؤدي إلى متابعة تأثيرها في تطوير مكان نابض بالحياة.
- تهدف الأماكن المختلفة لتعزيز مجتمع شامل وتفاعلية والذي يجذب مجموعة من الموظفين المحتملين والمقيمين من مختلف الجماعات وخلق ودعم مناخ من الشمولية والتنوع الفكري والثقافي
- التنوع هو قيمة أساسية في حد ذاته.
- التنوع هو قيمة هامة في خلق ورعاية المجتمع الواسع الذي هو انعكاس لتتنوع الخدمة والوصول إليها. (YEE, 2009, p10).

تصميم تسهيلات الموقع وتكون متاحة للجميع.

٦-المرونة والتجديد: يجب ان يكون تصميم التسهيلات قوياً وحديثاً بشكل تام ولها من المرونة لاعطاء الفرص.

٧-الاستدامة: ان تسهم التدابير الاحتياطية للتسهيلات بأحداث المتعة والتتنوع وتقليل الهدر بالطاقة وحماية البيئة

٨-خلق المتعة: ان تكون التسهيلات المقدمة للناس وظيفية ومحببة للناس وتقصد من قبل الآخرين.

٩-الادارة الكفؤة: الادارة الكفؤة والفعالة للتسهيلات يجب ان تضمن ترشيد استخدام الموارد الاولية المتاحة وتوجيهها. (Cultural and community Facility Planning Principles, Appendix2)

خامساً: المبادئ للتصميم الحضري:

ان الأماكن الجيدة في التصميم الحضري أصبحت مهمة وذلك لتغير السكان وتلبية احتياجاتهم بسبب زيادة الكفاءة والذي يجب ان يستند الى تخطيط ذو جودة عالية وتكون ذات تصميم وإدارة متميزة ومن هذه المبادئ: (Gehl, ٢٠٠٣, p.1)

- التصميم بمقاييس انساني: والذي يحقق أماكن

تعمل بكفاءة في هذه المجالات من خلال توفير حافلات النقل العام منتظمة وكافية، ومرافق الشارع لسائقي السيارات واستخدام ممرات المشاة، والممرات الخاصة بالدراجات، كما في الشكل (١). (YEE, 2009, p12) (١) ظ: الأشكال والخرائط والجدوال في نهاية البحث).

رابعاً: مهام التخطيط الحضري:

يجب ان يضمن تحقيق المبادئ التالية عند التخطيط للتسهيلات المقدمة للمجتمع هي:

١-حق الوصول(العبور): ان يضمن تخطيط الموقع حق وصول الخدمات والتسهيلات بشكل مثالي وان تكون متاحة للجميع للناس والعجزة. ٢-العدالة: يعتمد تخطيط الخدمات والتسهيلات الى تلبية الحاجات السريعة للساكنين والزائرين مع احترام احقيـة الوصول.

٣-المساواة والتكافؤ: الاخذ بنظر الاعتبار الاحتياجات المتغيرة للساكنين والعاملين والزوار في التخطيط والتمويل والخدمات والتسهيلات.

٤-الاستشارة والمشاركة: تفعيل المشاركة الجماعية للمجتمع والمجاميع التجارية والثقافية والتشجيع عليها في التخطيط والتنمية.

٥-الامان: يأخذ بنظر الاعتبار امن المجتمع في

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

منها والتي تكون عناصر ذات جذب لكل مكان وتشجع الانتقال من خلال المشي.

- حماية الموارد البيئية: ان التصميم المميز والذي يوازن بين التنمية الاقتصادية والطبيعة ليحافظ على الخصائص الطبيعية وحماية الهواء والممرات المائية من التلوث والمحافظة على القيم المادية للعقارات.

- الحفاظ على المناظر الطبيعية: ان الفضاءات الخضراء والمفتوحة والمزروعة والمحميات الطبيعية تكون ذات أهمية ترفيهية وثقافية وبيئية.

- المسائل التصميمية: ان الابداع والتميز في التصميم هو من اسس النجاح للتصميم يوضح الشكل (٢) والجدول (١) الاتي الطريقة التي يتم فيها اختبار مفردة (التنوع) و(الربط وإنجازية الوصول) في صناعة المكان النابض بالحياة بصورة منطقية مع مفردات لمهام واهداف التخطيط الحضري ومعايير التصميم الحضري واستخلاص اهم المؤشرات وتطبيقها على منطقة الدراسة:

سادساً: منطقة الدراسة: مركز مدينة الديوانية: يعرض هذا القسم الوضع الحالي لمركز مدينة الديوانية هو قلب المدينة والذي يمتد هذا المركز على طول جانب نهر الديوانية، وتمتد منطقة مركز مدينة الديوانية على مساحة يحدها في

صديقة للمشاة والذي يمكن من السير على الأقدام الى الخدمات وال محلات التجارية والثقافية وأماكن العمل ويحقق التراص الحضري توفير الخدمات: ان تحقيق عامل التنوع في التسوق والإسكان ووسائل النقل والترفيه وفرص العمل يخلق الحيوية في المناطق.

- التنمية المختلطة الاستعمال: ان دمج الاستعمالات الأرض والابنية المختلفة يحقق الحيوية ومجتمعات متنوعة وصديقة للمشاة.

- الحفاظ على المركز الحضري: ويكون من خلال سياسات متنوعة كال مليء والاستعادة والتنشيط للمركز والاستفادة من الخدمات والشوارع الموجودة والمباني دون الحاجة الى انشاء بني تحتية جديدة.

- التنوع في خيارات النقل: ان توفير خيارات متنوعة من للناس من خلال استعمال وسائل النقل العام والمشي وركوب الدراجات يحمي البيئة ويشجع النشاط البدني ويفصل الا زدحام.

- صناعة فضاءات حيوية: ان لتوفير أماكن عامة ذات معلم مميزة تخلق التفاعل وتشجيع المشاركة المجتمعية كالاحتفالات العامة والمناسبات الجماعية.

- الهوية الخاصة المميزة: ان الإحساس بالمكان يعطي المناطق المختلفة الخصائص المميزة لكل

(٥) أسئلة وقد أعطيت لكل اختبار درجة معينة وفق مقياس ليكرت الخماسي

غير موافق بشدة	غير موافق	غير موافق حد ما	اوافق بشدة	اوافق	الاختبار	الدرجة
١	٢	٣	٤	٥		

إذ ان المتوسط للمقياس = مجموع الدرجات لكل الاختيارات / ٥ (عدد الاختيارات)

$$\text{المتوسط للمقياس} = \frac{٥}{١٥} = ٣$$

ان المتوسط الحسابي للمقياس س يتم مقارنته مع المتوسط الحسابي لفقرات الاستبانة وسيتم قبول كل فقرة إذا كانت مساوية او اعلى من المتوسط الحسابي للمقياس وسيتم رفضها اذا كانت اقل من المتوسط الحسابي للمقياس.

(٢-٧) عينة الدراسة:

تكونت عينة الدراسة من (٦٠) شخصاً والذين يمثلون (٢٠%) من الخبراء في مجتمع الدراسة والذين هم على صلة بالمجال التخطيطي للمدن والذين هم معماريون او مخططون او مهندسون ويكون تحصيلهم الدراسي بكالوريوس وأكثر، وفيما يلي تفاصيل خصائص العينة.

(٣-٧) التوع:

والذي يتضمن المؤشرات الآتية:

الوقت الحاضر شارع الحكيم في الشمال-الغربي، وكل من شارع الطاقة وشارع الزيتون من الشرق، والنهر من الجنوب، شارع الجسر المعلق من الشمال-الغربي، تنقسم هذه المنطقة المختارة أيضاً الى ستة مناطق بلدية، وتتميز كل منطقة باستعمالاتها المختلفة ومساحتها وكثافتها السكانية، والمنطقة ذات الكثافة الأكبر هي السراي بـ ٢٨١,٨٨ نسمة/هكتار، وتبعد مساحة المنطقة المختارة لمركز مدينة الديوانية للتخطيط التقسيلي حوالي (٢٠١,٣٣) هكتار، وهي منطقة منبسطة، ويحيط بها المحلات ذات الكثافة المنخفضة، في حين ان المركز نفسه يتكون من المحلات التالية: محله العروبة الأولى، محله السراي، محله الجديدة، محله السوق، محله الجمهوري الشرقي، محله العصري.

سابعاً: الجانب العلمي:

(١-٧) أداة التحليل:

يقوم البحث باعتماد وبناء أدوات التحليل وهي نوعان:
أ- التحليل المباشر: والتي يقوم بتحليل المؤشرات الكمية في مستخلص الإطار النظري والتي تمثل في (٦) مؤشرات.

ب- التحليل باستخدام الاستبانة: والتي تحتوي

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

التنافس وخفض الكلفة): يلاحظ من تحليل الجدول (٢) أن آراء المختصين كانت إيجابية في فقرات الجدول إذ إن مجموع المتوسط الحسابي للجدول يبلغ (٣,٨٦) وهو أكبر من المتوسط الحسابي للمقياس والذي يكون (٣) وهذا ما يؤكّد على قبول صحة الفقرات في الجدول.

- تكون منطقة الدراسة محاطة بطرق محورية واستمرارية عالية (كشارع الجسر المعلق، وشارع الحكيم، شارع النهضة، شارع جسر الابطال)، والتي تحدد المنطقة في حدودها الخارجية، أما الطرق الداخلية لمركز مدينة الديوانية فيغلب السلوب الشبكي والحديث والذي لا تحتوي على الرمزية ولا تعطي سمات واضحة ولا تعطي الشعور بالانتماء، ما عدا الطرق في منطقة السوق والتي تحتوي على الطرق التقليدية وتعطي الشعور بالانتماء، كما في الشكل (٣)، (٤).

- يتحقق معامل كفاءة الوصول من خلال توفير وسائل النقل الجماعي لجميع منطقة الدراسة وهذا لا يتحقق لاعتماد السكان على وسائل النقل الشخصية والاعتماد على المشي لإمكانية الوصول لجميع الأجزاء لمركز مدينة الديوانية، إذ إن الاعتماد المشي لا يكون نتيجة عدم وصول وسائل النقل الجماعي وإنما بسبب ضيق الشوارع والتجاوزات والقطوعات الأمنية وقلة موافق

(١-٣-٧) مؤشر (تنوع في الأنشطة والأماكن يخلق العدالة): ان التنوع في الأنشطة والأماكن يخلق العدالة، ويكون هذا التنوع ناتج عن التنوع في استعمالات الأرض وهذا التنوع لا يتم في تعدد الاستعمالات ولكن من خلال الكفاية الكمية في الاستعمالات والأنشطة، إذ يفضل زيادة الاستعمال المختلط والذي يسمح بتوفير مقدار كبير من التنوع والمرونة إذ تبلغ مساحة الاستعمال المختلط في مركز مدينة الديوانية (٤٣,٩٧) هكتار أي ما يعادل (٢١,٨٦%) من مساحة المركز أما معامل التنوع لاستعمالات الأرض فيتم حسابه وفق النسبة لاستعمالات الأرض وكالاتي:

$$\begin{aligned} & () + () - = \\ & () + () + () + () \\ & () + () + () + [() + ()] - = \\ & < = \end{aligned}$$

ان معامل التنوع لمزيج استعمالات الأرض حقق نسبة جيدة من الحد الأدنى لمعامل التنوع.

(٢-٣-٧) مؤشر (تنوع خيارات النقل نتيجة

يكون نتاج من التوزيع المكاني الكفوء للمناطق الخضراء المفتوحة والمنفذة والذي يؤثر على الفعالية الوظيفية للاستعمالات والأنشطة الأخرى وبالتالي على فعالية السكان.

(٤-٣-٧) مؤشر (التنوع في الكثافات يصنع المكان المرحبي ويخلق المتعة):

إن التنوع في الكثافات يصنع المكان المرحبي ويتم ذلك من خلال التنوع في الأفراز والذي ينبع الخيارات للسكان تتناسب مع دخل الساكنين واحتياجاتهم الفضائية، إذ تتضمن منطقة مركز مدينة الديوانية على ثلاثة أنواع من الأفرازات، الوحدات السكنية منفصلة ذات افراز من (٣٥٠-٤٠٠م) في المحلة (١٥١) العروبة الأولى، والوحدات السكنية ذات المساحة (٢٠٠م) في المحلة (٣٠٢) العصري، والوحدات السكنية ذات الأفراز (١٢٥-١٥٠م) الجمهوري الشرقي، والتي تكون بشكل افقي حيث تكون أطراف هذه البلوكات السكنية ذات استعمال مختلط.

• تبلغ مساحة الوحدات السكنية ذات (٣٥٠-٤٠٠م) (٦,٠٣ هكتار) وهو ما يعادل (٢٣,٧٧٪) من مساحة الاستعمال السكني لمركز المدينة.

• وتبلغ مساحة الوحدات السكنية ذات (٢٠٠م)

السيارات، وتكون سبباً رئيسياً للإمكانية المحدودة للوصول بالسيارة كمنطقة الجديدة والسراي والسوق • ان الطرق التقليدية حسب اراء المختصين توفر (٧٢٪) من الخصوصية والترابط الاجتماعي والتراث في منطقة السوق عن بقية المناطق في المركز.

(٣-٣-٧) مؤشر (الاستدامة تحقق التنوع في خيارات المستخدمين والفعاليات): يلاحظ من تحليل الجدول (٣) ان آراء المختصين كانت إيجابية في فقرات الجدول إذ ان مجموع المتوسط الحسابي للجدول يبلغ (٣,٨٣) وهو أكبر من المتوسط الحسابي للمقياس والذي يكون (٣) وهذا ما يؤكد على قبول صحة الفقرات في الجدول.

• ان منطقة الدراسة تفتقد الى التكامل في المنظومة الحضرية وذلك بسبب النقص الواضح في المناطق الخضراء إذ ان المناطق المفتوحة كمتزه المعلمات والذي يكون جزء منه مستغل كказينو، والشريط المحاذي لنهر الديوانية والذي يكون منفذ منه فقط ساحة الراية، وهذا يقلل من الانفتاحية للمنطقة والذي بدوره يقلل من العامل الترفيهي والذي يكون عامل أساسى في صناعة المكان النابض بالحياة لمركز مدينة الديوانية.

• ان معامل كفاءة الوصول للمناطق الخضراء

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

سواء الرحلات التي تقصد المركز او المتولدة منه ويحتوي على شوارع مهمة ورئيسية ومحورية في هيكلية شبكة النقل في الديوانية كشارع المواكب وشارع التحدي وشارع المحافظة القديمة المحاذي للنهر وشارع الإطارات وشارع العلوي وشارع المصوريين، إذ تحقق هذه المحاور الحركية الكافية من وسائل النقل العام والتي تربط أجزاء المدينة الأخرى. ومن خلال الدراسة الميدانية يحتوي مركز مدينة الديوانية على (١٢) محطة توقف لوسائل النقل العام إذ توجد أربع محطات رئيسية يكون الانتقال منها إلى خطوط داخل المحافظة والى الأقضية والنواحي والى المحافظات، وتوجد ثمان محطات ثانوية والتي تتشتت عادة من القطوعات الأمنية او لوقوعها في تقاطعات مهمة فيتجمع فيها السكان على الرغم من ان قسم منها لا تتتوفر فيها متطلبات البنى التحتية كمحطة توقف كاللمظلات ومقاعد الانتظار كما فيocardطة رقم (١). ان محطة توقف رقم (٧) تتعلق منها الرحلات الداخلية الى الاحياء الشمالية والغربية لمدينة الديوانية، اما المحطة رقم (١٠) تتعلق منها الرحلات الداخلية الى الاحياء الجنوبية والشرقية، اما المحطة رقم (٢) فترتبط منها الرحلات الى ناحية الدغاارة وسومر، اما المحطة رقم (٨) فترتبط منها الرحلات الى محافظة

(٤٤ هكتار) وهو ما يعادل (٥٦,٧٦%) من مساحة الاستعمال السكني لمركز المدينة.
• وتبلغ مساحة الوحدات السكنية ذات (١٢٥-١٥٠م) (٤,٩٤ هكتار) وهو ما يعادل (٤٧,٤٩%) من مساحة الاستعمال السكني لمركز المدينة.

$$\begin{aligned} \text{معامل التنوع} &= \frac{1 - 1\%}{1 + 2\%} \\ &= 0,41658 - 1 = 0,41658 \\ &= 0,5834 \end{aligned}$$

إذ ان معامل التنوع للمساكن يكون ضمن المعيار من (٠,٥-٠,٧) لكن ضمن الحد الأدنى من العيار والذي يوضح ان التنوع فيه نوع من المحدودية بالنسبة للخيارات.

(٤-٧) الربط وإمكانية الوصول: والذي يتضمن المؤشرات الآتية:

(٤-٧) مؤشر (العدالة والمساواة في توزيع البنى التحتية للنقل (محطات النقل)): يمكن تحقيق الربط وإمكانية الوصول من خلال تحقيق العدالة والمساواة في توزيع البنى التحتية لخدمات النقل (محطات التوقف للنقل العام)، إذ تعد منطقة مركز مدين الديوانية المحور الرئيسي لجميع الرحلات للنقل العام في مدينة الديوانية

والتي يتركز فيها النشاط التجاري الرئيسي في المدينة وينطبق معيار سهولة الوصول لهذا النشاط والبالغ (٤٠٠ م) وجد ان المساحة المخدومة (٨١,٧%) يمكن الوصول للاستعمال التجاري.

• الاستعمال الصحي في مركز مدينة الديوانية: من خلال المسوحات الميدانية للاستعمال الصحي والذي يتضح في الخارطة (٣) ان الاستعمال الصحي ينتشر بصورة جيدة في مركز مدينة الديوانية، وينطبق المعيار سهولة الوصول والبالغ (٤٠٠ م)، حيث يخدم بما نسبته (٨٧,٩%) من مجموع مساحة المركز.

• الاستعمال التعليمي في مركز مدينة الديوانية: من خلال المسوحات الميدانية للاستعمال التعليمي والذي يتضح في الخارطة (٤) يكون الانتشار للاستعمال التعليمي (المدارس) بصورة جيدة في مركز مدينة الديوانية، وينطبق معيار سهولة الوصول والبالغ (٤٠٠ م)، حيث يخدم ما نسبته (٨٧,٢%) من مجموع مساحة المركز.

• المناطق المفتوحة والخضراء في مركز مدينة الديوانية: من خلال المسوحات الميدانية للمناطق المفتوحة والخضراء كما يتضح من خلال الخارطة (٥)

النجم وكربلاء وبغداد. ان المعيار يحدد مسافة الوصول من (٣٠٠-٦٠٠ م) وتم تطبيق المعيار ضمن الحد الأدنى وهو (٣٠٠ م) وحساب المساحة المخدومة بالحد الأدنى من المعيار، حيث تبلغ النسبة المئوية المخدومة (٨٢,٥%) من مجموع مساحة المركز، ويلاحظ ان هناك فراغ في منطقة المركز وذلك بسبب انها منطقة تقليدية والشارع الرئيسي المستخدم يكون فيها لل المشاة ويندر وصول وسائل النقل ماعدا الخدمية منها، اما عند تطبيق مسافة الوصول لمحطات النقل العام الحد الأعلى من المعيار (٦٠٠ م) فأنها تعطي مساحة مركز مدينة الديوانية بنسبة (١٠٠%).

(٢-٤-٧) مؤشر (المرونة في الاستعمال المختلط يعزز الربط والوصول) ان المرونة في توزيع الاستعمالات المختلفة يعزز اربط وإمكانية الوصول وتعزز الوصول الامن للأنشطة المختلفة، ومن خلال الدراسة الميدانية يتضح مدى كفاءة الأنشطة والاستعمالات الآتية:

• الاستعمال التجاري في مركز مدينة الديوانية: من خلال المسوحات الميدانية للاستعمال التجاري يتضح من الخارطة (٢) ان الاستعمال التجاري يتركز في المنطقة الوسطية في منطقة الدراسة

والذي يؤدي الى تقاطع مع مسارات المشاة وكذلك
القطوعات الأمنية، ولحماية مرتدى مركز مدينة
الديوانية، اما الشوارع التي يسمح فيها بـ
السيارات بجانب الرصيف فتلغ (١٠٠) شارع
وتكون بطول (٢٥٠٨٠)م طول، وتكون بما
نسبة (٥٤,٨٧%) من مجموع اطوال شوارع
مركز مدينة الديوانية، وهذا لا يعطي المعيار
الذى يجب ان تكون موافق السيارات
بنسبة(٧٠%) من طول شبكة الطرق في مركز
مدينة الديوانية، ويتم التعويض من هذه النسبة
بالاعتماد على موافق السيارات، حيث يوجد
موقف سيارات نظامي ويكون متعدد الطوابق
ويبلغ مساحته (٩١٧ هكتار)، وهناك موافق
سيارات غير نظامية تنشأ من هد الأبنية في
مركز المدينة واستعمالها كساحة وقوف سيارات
وتبلغ عدد هذه المواقف (١٩) موقف وبمساحة
اجمالية (٢,١١٢٦ هكتار) وتكون هذه الساحات
مفقرة الى البنية التحتية وتفقد الى عامل الأمان
والposure الى الظروف الجوية، كما انها تشكل
تجاوز على الاستعمالات الأخرى كونها مستغلة
في غرض يتنافى مع الاستعمال المخطط، كما
في الشكل (١١)، والشكل (١٢)

٤-٧) مؤشر (الربط وإمكانية الوصول للشبكة تعزز الاستدامة الحضرية):

والتي توضح موقع المناطق الخضراء والمفتوحة المخططة، حيث تكون منتشرة في جميع أنحاء مركز المدينة، ويوجد ترکز كمي في المنطقة المحاذية لنهر الديوانية، ومن خلال تطبيق معيار سهولة الوصول والبالغ (٤٠٠ م) للوصول إلى المناطق الخضراء والمفتوحة المخططة يتضح أنها مخدومة بنسبة (١٠٠%) من مجموع مساحة المركز.

(٧-٤) مؤشر (الإدارة تكون لها القدرة على التوزيع المكاني لموافقات السيارات لاستعمالات الأرض):

إن لإدارة المدينة القدرة في التحكم في موقع مساحات موافق السيارات تبعاً لتوزيع الأنشطة والفعاليات، وتوجد عدة أنواع لموافق السيارات والتي تكون لإدارة المدينة وأصحاب القرار اتخاذها لتوفير هذه المواقف منها الركن الموازي للأرصفة، ويتضح من الخارطة (٦) الشوارع التي يسمح بركن السيارات من عدمه، حيث يبلغ عدد الشوارع التي لا يسمح بركن السيارات فيها (٨٧) شارع وتكون بطول (٢٠٦٣١) م، وتمثل ما نسبته (١٣٪٤٥) من مجموع اطوال الشوارع في مركز مدينة الديوانية والبالغة (٤٥٧١١) م طول، ويرجع سبب عدم السماح بوقف السيارات الى كثافة الاستعمالات في المنطقة والتي تشهد حركة مشاة

- الديوانية.
- تقييم صناعة المكان النابض بالحياة في مركز مدينة الديوانية:
الاستنتاجات:
١. ان عملية صنع المكان الي يوفر الفرص والبيئة الديمقراطيه في ظل تنوع الخيارات للشعب وتوفير الحياة الاجتماعية والاقتصادية تدعى الأماكن المستجيبة.
 ٢. ان عملية التفاعل بين الانسان والبيئة التي يعيش فيها هي التي تنشأ حدود وهوية المكان المعرفة والتي تكون نتاج تطور الحدود المعرفية للفضاء وعملية ادراكه كمكان.
 ٣. إضفاء الخصوصية المكانية باعتماد اليه (صنع المكان) من خلال تحديد الطابع الخاص من خلال إضفاء العناصر للبيئة الحضرية وفق المفاهيم الشكلية.
 ٤. صنع المكان من خلال احياء الوظائف الحضارية والثقافية المهمة بأسلوب يحقق الحداثة ويذبح السكان ويخلق التفاعل الاجتماعي للمكان.
 ٥. ان صناعة المكان النابض بالحياة يهدف الى صناعة مركز حضري ديناميكي ويذبح الساكنين الى تقوية العلاقة بين الساكنين والزوار والمعالم

ان الربط وإمكانية الوصول لشبكة النقل الخاصة بالمركز ونوعها تعزز الاستدامة الحضرية من خلال توفير خدمة سهولة الوصول من خلال مقاييس الوصول الى شبكة المركز والذي يعبر عن مدى الارتباط الداخلي للشبكة الخاصة بالمركز مع عموم شبكة المدينة، حيث يقاس طول محيط منطقة مركز مدينة الديوانية والذي يقسم على نقاط الاتصال للشبكة الداخلية مع محيطها كما في الخارطة (٧).

وتبلغ عدد نقاط الاتصال الرئيسية للشبكة الداخلية مع شبكة الحركة في المدينة (١٣) نقطة اتصال، وتبلغ نقاط الاتصال الثانوية للشبكة الداخلية عبر الطرق المحلية مع شبكة الحركة في المدينة (٢٨) نقطة اتصال، وبذلك تكون الشبكة الداخلية لمراكز مدينة الديوانية تتصل مع الشبكة العامة للطرق لمدينة الديوانية (٤١) نقطة اتصال، ويبلغ محيط مركز مدينة الديوانية (٥,٩١٤) كم.
يكون الربط للشبكة = $5,914 \text{ كم} / 41 \text{ نقطة اتصال} = 0,144$

كم لكل نقطة اتصال وهذا يوضح ان عدد نقاط الاتصال اقل من المعيار مما يضعف اتصالية الشبكة الداخلية لمراكز مدينة الديوانية مع عموم شبكة مدينة

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

٢. الاهتمام بخلق الفراغات الإيجابية بين الكتل

لما لها من إثر في صنع الأماكن الحيوية.

٣. التركيز على زيادة مقدار التنوع في الأنشطة والثقافات في مركز المدينة مع التنوع والانتشار المكاني للمناطق الخضراء والمفتوحة.

٤. اعتماد نظام شبكة الطرق يسمح بالوصول إلى جميع أجزاء المركز بالنسبة للنقل العام وتحسين نوع محطات التوقف، وتوفير أماكن نظامية لوقف السيارات وعدم السماح بركن السيارات في الشوارع المزدحمة وزيادة عدد نقاط الاتصال الخارجية لشبكة الشارع الداخلية، والتشجيع على تحويل الشارع المهمة إلى شارع صالحة لحركة المشاة في مركز مدينة الديوانية.

٥. تنظيم افرازات القطع وتقليل طول البلوك لتحقيق اتصالية للشبكة لإعطاء الوحدة البصرية من خلال الانتظام مع إعطاء المرونة لواجهات الأبنية والارتفاع بممرات المشاة.

٦. زيادة نسبة الاستعمال المختلط في مركز المدينة وذلك لتقليل المسافات المقطوعة وقلة استعمال وسائل النقل والاعتماد على المشي لغرض تقضية الاحتياجات اليومية.

٧. اعتماد آلية عمل تسهم في جلب الاستثمارات الكبيرة لإنشاء الأبنية التجارية والمختلطة المتعددة الطوابق في الأراضي التابعة لبلدية الديوانية في

الجاذبة في مركز المدينة والتي تمثل الخصوصية والهوية المميزة للمركز فيكون للناس القدرة على العمل والسكن والتسوق والترفيه.

٦. يتتوفر عامل التنوع للأنشطة والفعاليات وتنوع الثقافات على الرغم من عدم تحقق التنوع المكاني بالنسبة للطرق والمساحات الخضراء بنسبة مقبولة.

٧. يتحقق عامل الربط وإمكانية الوصول من خلال نسبة تعطية عالية لمحطات النقل العام ونسبة وصول عالية للاستعمالات التجارية والتعليمية والمناطق الخضراء من جميع المناطق، ونسبة جيدة من الشوارع المسموح بركن السيارات فيها لكن دون المعيار، على الرغم من عدم توفر الربط والاتصال لشبكة الداخلية بالشبكة العامة للمدينة لا تصل إلى المعيار المقرر.

التوصيات: من خلال دراسة صناعة بين التخطيط الحضري والتصميم الحضري في مركز مدينة الديوانية، توصل الباحث من خلال الجانب العملي:

١. استبعاد الاستعمالات والأنشطة غير الملائمة (الصناعية) عن الأنشطة والاستعمالات التجارية والسكنية المختلطة وعدم استعمال القطع لغير الغرض التي خصصت من أجله.

موقع الأبنية المتهيئة لزيادة العائدات الحكومية
والتحسين المشهد البصري بما يتلاءم مع السياق



شكل (١) يوضح علاقة مفردات المكان النابض بالحياة بمكوناته وعناصره

المصدر : الباحث



شكل (٢) يوضح طريقة استخلاص المؤشرات النهائية لصناعة المكان النابض بالحياة

المصدر : الباحث

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

مفردات النابض بالحياة	المؤشرات النهائية	نوع المعيار	وصف المعيار	المعايير القابلة لقياس
أكثر من ٥٠٪ من مجموع الاستعمالات	تصف درجة التنوع في استعمالات الأرض	كمي	تنوع في الأنشطة والأماكن يخلق العدالة	التنوع
—	ان لإدارة المدينة المحلية القدرة في توجيه المواطنين لاستخدام وسائل النقل الجماعي ذات الكلفة الأقل والأكثر استيعابا	وصفي	تنوع خيارات النقل نتيجة التنافس وخفض الكلفة	1
—	يصف حماية التنوع الاحيائي وزيادة الرقعة المزروعة لتنمية الهواء والذي يعتبر شرطا من شروط الاستدامة	وصفي	الاستدامة تحقق التنوع في خيارات المستخدمين والفعاليات	
(٠,٧-٠,٥)	يوضح درجة التنوع في كثافات السكن والاستعمالات	كمي	التنوع في الكثافات يصنع المكان المرحبا ويخلق المتعة	
٣ محطات لكل ١٠٠٠ م (بمسافة (٣٠٠-٦٠٠ م)	العدالة والتسهيلات في مجال النقل العام	كمي	العدالة والمساواة في توزيع البنى التحتية للنقل	الربط وإمكانية 2

			(محطات النقل)	الوصول
مسافة الوصول الى الخدمات بدائرة نصف قطرها ٤٠٠ م وبنسبة ٦٩٠	توزيع الاستعمالات والخدمات ومدى تخصيصها لحاجات المستخدمين	كمي	المرونة في الاستعمال المختلط يعزز الربط والوصول	
تكون مواقف السيارات بنسبة ٧٠% من طول شبكة الطرق في مركز المدينة التجاري	استعمال مواقف السيارات الموازية للطرق والارصدة	كمي	الإدارة تكون لها القدرة على التوزيع المكاني لمواقف السيارات لاستعمالات الأرض	
نقطة اتصال لكل ١٢ كم من محيط المنطقة	نوع شبكة الحركة ومدى توفرها الجانب الخدمي	كمي	الربط وإمكانية الوصول للشبكة تعزز الاستدامة الحضرية	

جدول (١) يوضح المؤشرات النهائية لصناعة المكان النابض بالحياة

المصدر: الباحث

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

النسبة المئوية	المتوسط الحسابي	تكرار الاجابات					الفقرة	ت	
		(١)	(٢)	(٣)	(٤)	(٥)			
%٨٣,٦	٤,١٨	-	٢	٧	٢٦	٢٥	ان معامل كفاءة الوصول للسكان يعتمد على توفر وسائل النقل الجماعي لجميع أجزاء منطقة الدراسة (مركز المدينة)	٥	
%٧٢	٣,٦	-	٨	١٦	٢٧	٩	الخصوصية والترابط الاجتماعي والثراء من المميزات للطرق في المنطقة التقليدية (منطقة السوق) عن الطرق في المناطق الحديثة	٦	
%٧٥,٨	٣,٧٩	-	٧	١٤	٢٠	١٨	الإمكانية المحدودة للوصول إلى جميع أجزاء مركز المدينة بالسيارة أدى إلى الاعتماد على المشي في الوصول	٧	
%٧٧,٢	٣,٨٦	المتوسط الحسابي للفترات							

جدول (٢) مؤشر (تنوع خيارات النقل نتيجة التنافس وخفض الكلفة)

المصدر : الباحث



شكل (٣) طريق تقليدي في مركز الديوانية

المصدر: الباحث



شكل (٤) طريق حديث في مركز الديوانية

المصدر: الباحث



التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة



شكل (٥) طريق تقليدي في منطقة السوق

المصدر: الباحث



شكل (٦) طريق ضيق في مركز الديوانية

المصدر: الباحث

النسبة المئوية	المتوسط الحسابي	نكرار الاجابات					الفقرة	ت	
		(١)	(٢)	(٣)	(٤)	(٥)			
%٦٤	٣,٢	٢	١٢	٢٦	١٣	٧	الشعور المتولد للسكان بكفاية المناطق الخضراء والمفتوحة المنفذة من حيث المساحة والعدد كما هو الحال في متزه المعلمات	٨	
%٨٩	٤,٤٦	-	-	٤	٢٥	٣١	التوزيع المكاني الكفوء للمناطق الخضراء والمفتوحة بالنسبة لبقية الاستعمالات له تأثير قوي في إمكانية تحقيق الحيوية لمركز المدينة	٩	
%٧٦,٦	٣,٨٣	المتوسط الحسابي للفقرات							

جدول (٣) مؤشر (الاستدامة تحقق التنوع في خيارات المستخدمين والفعاليات)

المصدر: الباحث

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة



شكل (٧) كازينو الراية

المصدر: الباحث



شكل (٨) متنزه اعدادية المعلمات

المصدر: الباحث



شكل (٩) المشاتل على ضفاف نهر الديوانية

المصدر: الباحث

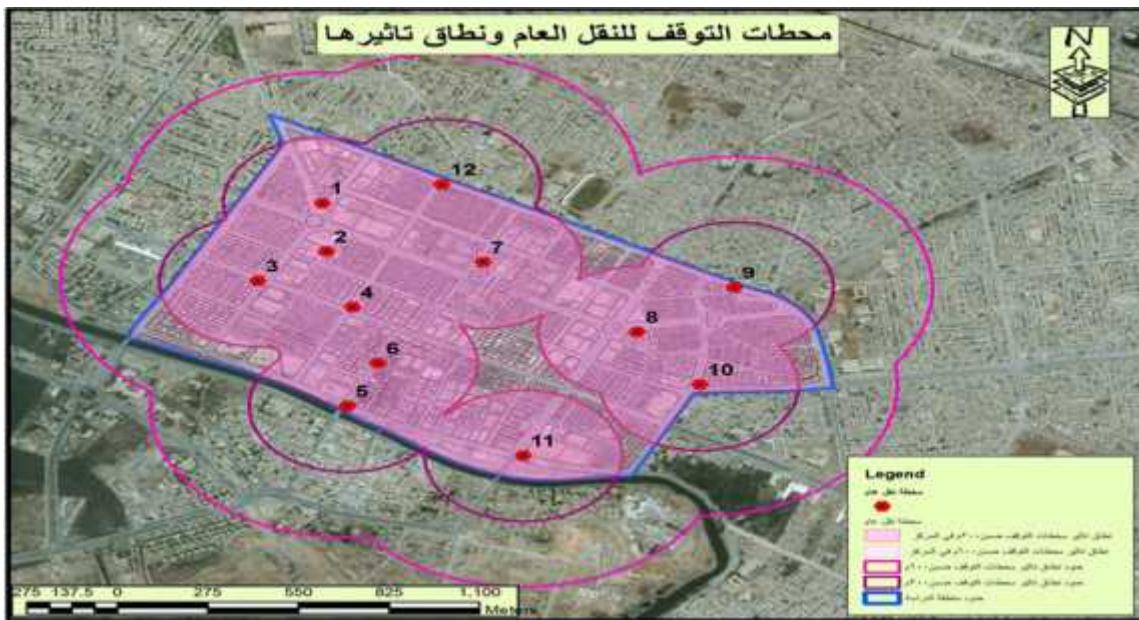


التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة



شكل (١٠) المنطقة المهملة على ضفاف نهر الديوانية

المصدر: الباحث



خارطة (١) محطات التوقف للنقل العام ونطاق تأثيرها في مركز مدينة الديوانية

المصدر: الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة والصورة الجوية لمدينة الديوانية



التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة



خارطة (٢) نطاق تأثير الاستعمال التجاري في مركز مدينة الديوانية

المصدر: الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة والصورة الجوية لمدينة الديوانية



خارطة (٣) نطاق تأثير الاستعمال الصحي في مركز مدينة الديوانية

المصدر: الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة والصورة الجوية لمدينة الديوانية

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة



خارطة (٤) نطاق تأثير الاستعمال التعليمي في مركز مدينة الديوانية

المصدر: الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة والصورة الجوية لمدينة الديوانية



خارطة (٥) نطاق تأثير المناطق المفتوحة والخضراء المخططة في مركز مدينة الديوانية
المصدر : الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة والصورة الجوية لمدينة الديوانية

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة



خارطة (٦) المواقف والشوارع التي يسمح بركن السيارات في مركز مدينة الديوانية

المصدر: الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة والصورة الجوية لمدينة الديوانية



شكل (١١) موقف سيارات نظامي

المصدر: الباحث



شكل (١٢) موقف سيارات غير نظامي

المصدر: الباحث





خارطة (٧) شبكة الحركة ونقاط الاتصال بمحيط مركز مدينة الديوانية

المصدر: الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية لمنطقة الدراسة والصورة الجوية لمدينة الديوانية

التنوع			
الملاحظة	واقع الحال	نوع المعيار	المؤشرات النهائية
ان تحقيق التنوع في الأنشطة يتطلب التنوع الكمي	نسبة التنوع في الأنشطة (٠,٧٥٢٩)	أكثر من ٠,٥ من مجموع الاستعمالات	تنوع في الأنشطة والأماكن يخلق العدالة
اعتماد أنظمة نقل جماعي لها القدرة للوصول الى جميع أجزاء المركز	٦٧,٢% من نتائج الاستبيان ان تنوع خيارات النقل يؤدي الى خفض الكلفة	وصفي	تنوع خيارات النقل نتيجة التنافس وخفض الكلفة
الانتشار المكاني للمناطق الخضراء يعطي الشعور بالكافية والتنوع	٦٧٦,٦% من نتائج الاستبيان ان تنوع المناطق الخضراء يحقق الاستدامة	وصفي	الاستدامة تحقق التنوع في خيارات المستخدمين والفعاليات
زيادة معدل التنوع في الكثافات من خلال زيادة خيارات السكن	تنوع الكثافات في المنطقة (٠,٥٨٣٤)	(٠,٧ - ٠,٥)	التنوع في الكثافات يصنع المكان المرحب ويخلق المتعة
الربط وإمكانية الوصول			
الملاحظة	واقع الحال	نوع المعيار	المؤشرات النهائية
رفع الكفاءة النوعية من عناصر الراحة لمحطات التوقف	نسبة كفاءة المسافة (٣٠٠-٦٠٠) م عند ٣٠٠ م بمسافة ٦٠٠ م (١٠٠%) نسبه الكفاءة عند ٦٠٠ م (١٠٠%)	٣ محطات لكل ١٠٠ م	العدالة والمساواة في توزيع البنى التحتية للنقل (محطات النقل)
رفع كفاءة الوصول	كفاءة الوصول الى مسافة الوصول الى	مسافة الوصول الى	المرونة في الاستعمال

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

<p>ونوعية الخدمات للأنشطة</p> <p>للاستعمال التجاري (%) ٨١,٧ الصحي (%) ٨٧,٩% التعليمي (%) ٨٧,٢% مناطق الخضراء % ١٠٠</p>	<p>للاستعمال التجاري (%) ٤٠٠ قطرها ٤٠٠ م وبنسبة ٩٠%</p>	<p>الخدمات بدائرة نصف قطرها ٤٠٠ م وبنسبة ٩٠%</p>	<p>المختلط يعزز الربط والوصول</p>
<p>توفير أماكن ركن نظامية ورسمية للسيارات</p>	<p>نسبة الشوارع التي يسمح فيها بالركن (%) ٥٤,٨٧</p>	<p>تكون مواقف السيارات بنسبة ٧٠% من طول شبكة الطرق في مركز المدينة التجاري</p>	<p>الإدارة تكون لها القدرة على التوزيع المكاني لمواقف السيارات لاستعمالات الأرض</p>
<p>توفير نقاط اتصال اضافية وتحسين الحالة الفنية لنقاط الاتصال</p>	<p>(٤٤,١٠) كم لكل نقطة اتصالات</p>	<p>نقطة اتصال لكل (١٢,٠) كم من محيط المنطقة</p>	<p>الربط وإمكانية الوصول للشبكة تعزز الاستدامة الحضرية</p>

جدول (٤-٢٧) يوضح خلاصة المؤشرات منطقة الدراسة ومقارنتها مع المعايير

المصدر: الباحث

المراجع:

١. جميل صليبيا، "المعجم الفلسفي"، بيروت، لبنان، ١٩٨٢ م.
٢. محافظة القادسية، محافظة القادسية بين الماضي والحاضر، كراس صدر بمناسبة الذكرى السادسة لتأسيس المحافظة، مطبعة الحكم المحلي، بغداد ، ١٩٨٨
٣. Banerjee ,Sideris ,Loukaitou, Australian institute Landscape Architecture, 2011.
٤. Broadbent, Geoffrey (Emerging Concept in urban Space Design) London: Van Nostrand Reinhold, 1990.
٥. Carmona Matthew & Heath Tim & Tiesdell Steven , " public places urban spaces ",Gillingham, Kent, UK Printed and bound in Great Britain , 2003
٦. COMPACT CITIES VIBRANT LIVABLE CITIES.
٧. Cultural and community Facility Planning Principles, Appendix2.
٨. Gehl, Jan, CREATING PLACES FOR PEOPLE, AN URBAN DESIGN PROTOCOL FOR AUSTRALIAN CITIES, 2011
٩. Hodges, John, the Value of VIBRANT CENTERS to Towns and Cities in the Greater Research Triangle Region, Urban Land Institute – Triangle, 2011.
١٠. Lombard, Melanie, Constructing ordinary places: Place-making in urban informal settlements in Mexico, 2014
١١. Lynch, Kevin, A Theory of Good City Form, The MIT Press, secondprinting, 1980
١٢. Schulz, Christian Norberg, Genius Loci, Academy Editions, London, 1971
١٣. YEE, BENJAMIN, NextGen Housing: WHAT MAKES A VIBRANT NEIGHBOURHOOD, 2009.

التنوع وإمكانية الوصول في صناعة المكان النابض بالحياة

