

## 3-1- مقدمة:

على مدى التاريخ نشأت المدن كمراكز تجارية وإدارية للمستقرات البشرية من حولها، ومع ازدياد أعداد السكان والتطور الاقتصادي وارتفاع مستوى المعيشة، ضمت هذه المراكز أنشطة أخرى مالية وتجارية وصناعية متنوعة وما يرتبط بها من مناطق للتخزين، بخلاف الأنشطة التعليمية والصحية والترفيهية والثقافية والدينية وغيرها.

وقد تركزت هذه الأنشطة بأسلوب متصل للاستفادة من اقتصاديات التجمع، وانتشرت حولها الأحياء السكنية وأصبحت مراكز المدن تضم جزءا رئيسا من القاعدة الاقتصادية للمدينة ولإقليمها من حولها، ومع اضطرابات التقدم وزيادة أحجام المدن و تنامي حدودها، نشأت مراكز فرعية تضم أيضا أنشطة تجارية ومالية وتعليمية وصحية وترفيهية وثقافية ودينية، تتناسب في حجمها مع أحجام الأحياء التي تخدمها، وأصبحت مراكز المدن على مر التاريخ تجسد تاريخ حضارتها وتعبّر عن ذاكرة الأمة بأحداثها وثقافتها وفنونها، تدرجت أحجام المدن وأحجام وظائفها وارتبطت هذه الأحجام والوظائف باختلاف مجال خدمتها وتفاعلها مع إقليمها، كما أصبحت المدن ذات أبعاد دولية وإقليمية، يرتبط مركز المدينة وموقعه الجغرافي بأحياء المدينة ومراكزها الفرعية عن طريق شبكات الطرق والمواصلات بأنواعها وتدرجاتها المختلفة، وبشبكات السكك الحديدية ومحطاتها ومواقعها.

وسأتطرق في هذا الفصل إلى البحث والاطلاع على عنصرين أساسيين وهما:

-العنصر الثاني: مبادئ وتخطيط وتصميم مراكز المدن.

-العنصر الأول: ومعايير تحديد مراكز المدن.

3-2-مبادئ تخطيط و تصميم مراكز المدن :

3-2-1-شبكة الطرق الآلية بمركز المدينة :

3-2-1-1-أنواع الطرق :

- طرق تربط أحيان المدينة ببعضها مارة بالمركز.

- طرق فرعية و ثانوية.

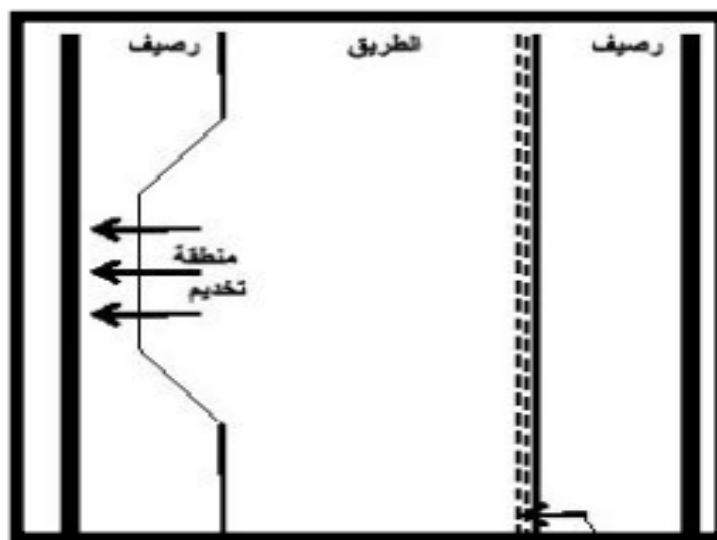
- طرق تؤدي إلى عناصر مهمة بالمدينة.

3-2-1-2-المعايير المطلوبة :

-عدم اختراق الطرق الرئيسية لمركز المدينة لتجنب المرور الآلي العابر.

- توفير مناطق تخديم بالطرق الفرعية للمركز.

- تحديد الطرق الفرعية والثانوية طبقا لاستعمالات الأرض بالمنطقة.



الشكل (1-3): يوضح مناطق التخديم بالطرق الفرعية

المصدر: سمر محمد خليل أبو غالي

- يجب توفير شبكة صرف مياه المطر بجميع الطرق.
- يفضل عدم التوسع في إقامة مدارس أو منشآت تعليمية بتلك المنطقة.
- يجب ان تسمح عروض الطرق بعمل أرصفة لا يقل عرضها عن مترين على جانبي الطريق.
- يفضل عدم وضع حارة انتظار على جانبي الطريق كي يعمل بكفاءة كاملة.
- مراعاة النواحي البصرية التي تشمل تناسق واجهات المباني والعلامات المميزة للأركان والنواصي وخط السماء والألوان المستخدمة.

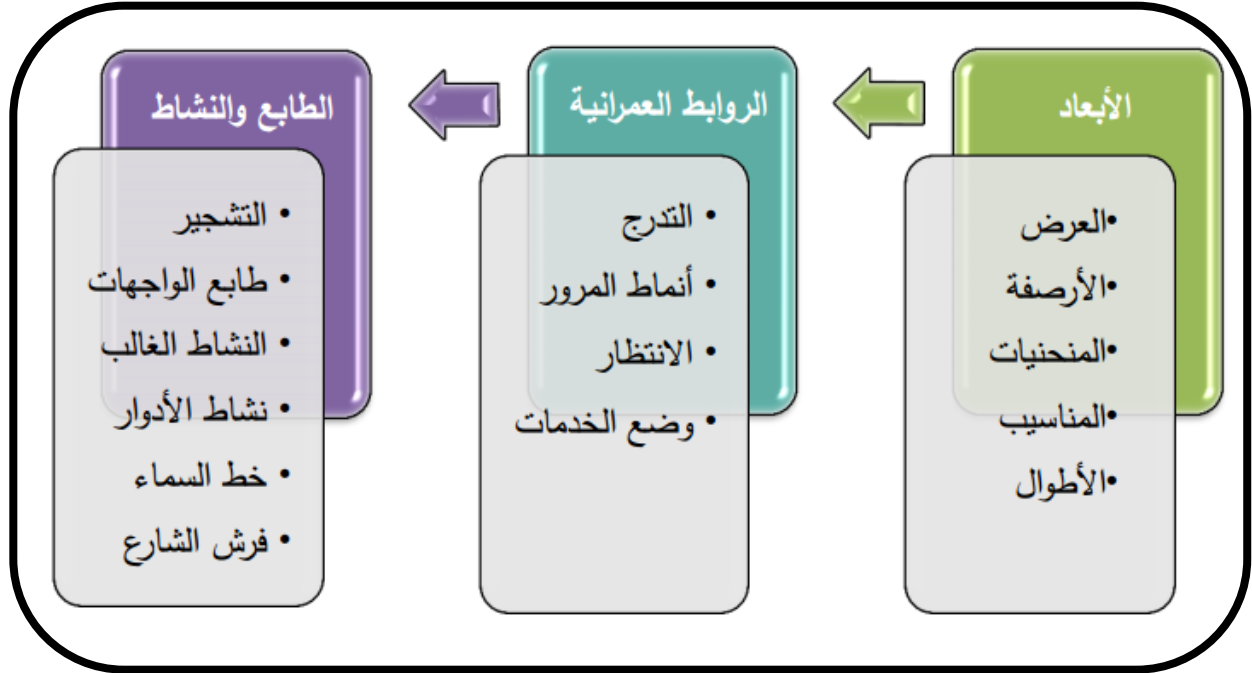


الشكل (3-2): أحد ميادين إنتقاء الطرق الرئيسية بالمركز

المصدر: سمر محمد خليل أبو غالي

\*محاور الحركة:

عند دراسة محاور الحركة في طرق المدينة يجب مراعات أبعادها وارتباطها بالعمران من حولها وطابع ونشاط الشارع. لاحظ الشكل (3-3).



الشكل (3-3): الاعتبارات الواجب توفرها عند تصميم محاور الحركة

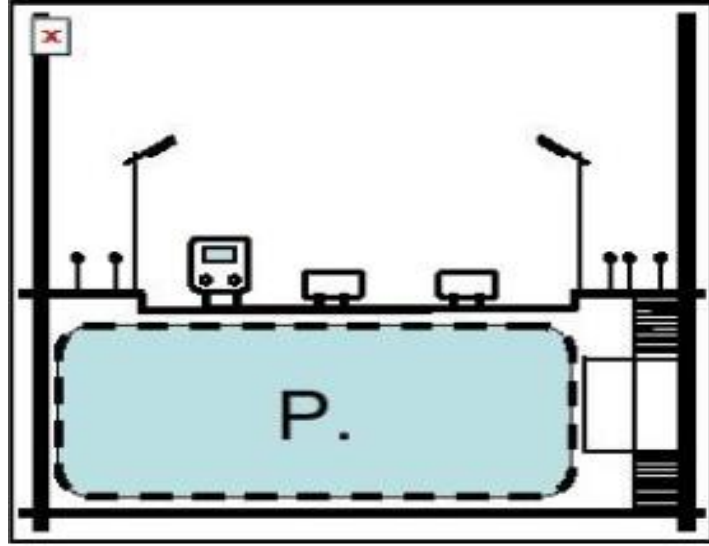
المصدر: سمر محمد خليل أبوغالي

### 3-2-2-2- أماكن انتظار السيارات :

- توفير أماكن انتظار السيارات سواء على هيئة ساحات، ويفضل أن تكون قريبة من الطرق الرئيسية وحول المركز أو أسفل الطرق، لاحظ الشكل.

- العمل على توفير أماكن انتظار السيارات أسفل الطرق الرئيسية المحيطة بمركز المدينة، وذلك لتخفيف الضغط على الطرق الفرعية داخل المركز.

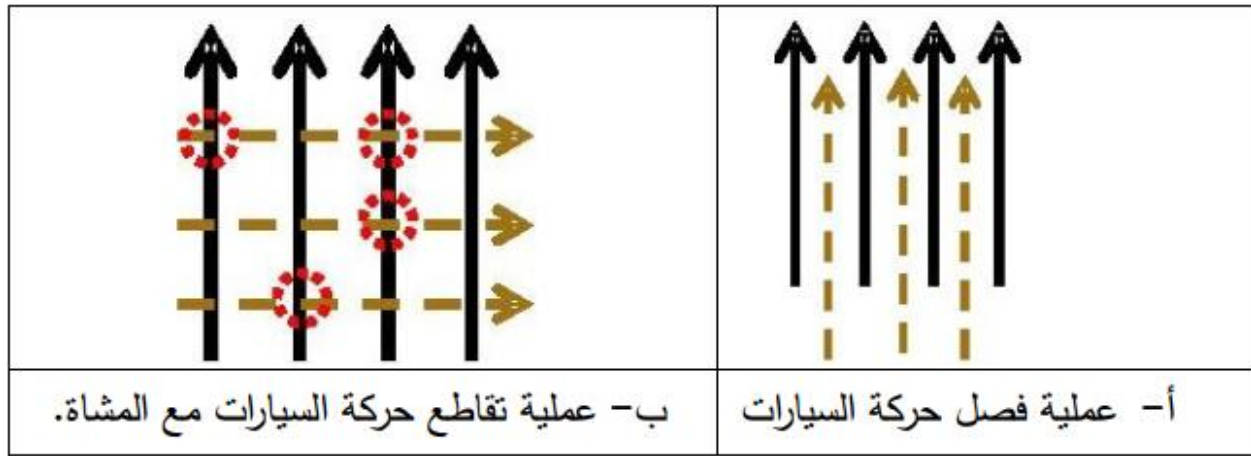
- ضرورة تخصيص أماكن خاصة لانتظار سيارات ذوي الاحتياجات الخاصة.



الشكل (3-4): يوضح مواقف السيارات تحت الطريق  
المصدر: سمر محمد خليل أبو غالي

### 3-2-3- مسارات المشاة الرئيسية و الفرعية :

- يراعي عدم تقاطع حركة المشاة مع الحركة الآلية، أي فصلهما.



الشكل (3-5): علاقة حركة المشاة مع الحركة الآلية  
المصدر: سمر محمد خليل أبو غالي

- تخصيص طرق متصلة للمشاة كلما أمكن، وتوفير مسارات مظلة للمشاة. لاحظ الشكل (3-6)



الشكل (3-6): يوضح توفير التظليل لممر المشاة

المصدر: سمر محمد خليل أبو غالي

- مراعاة توفير كل ما يخص ذوي الاحتياجات الخاصة من منحدرات وسلالم متحركة.

- تحديد أماكن خاصة للباعة الجائلين لا تتعارض مع حركة المشاة على الأرصفة، ولا تعيق نشاط المحلات التجارية.

### 3-2-4-الميادين و الساحات :

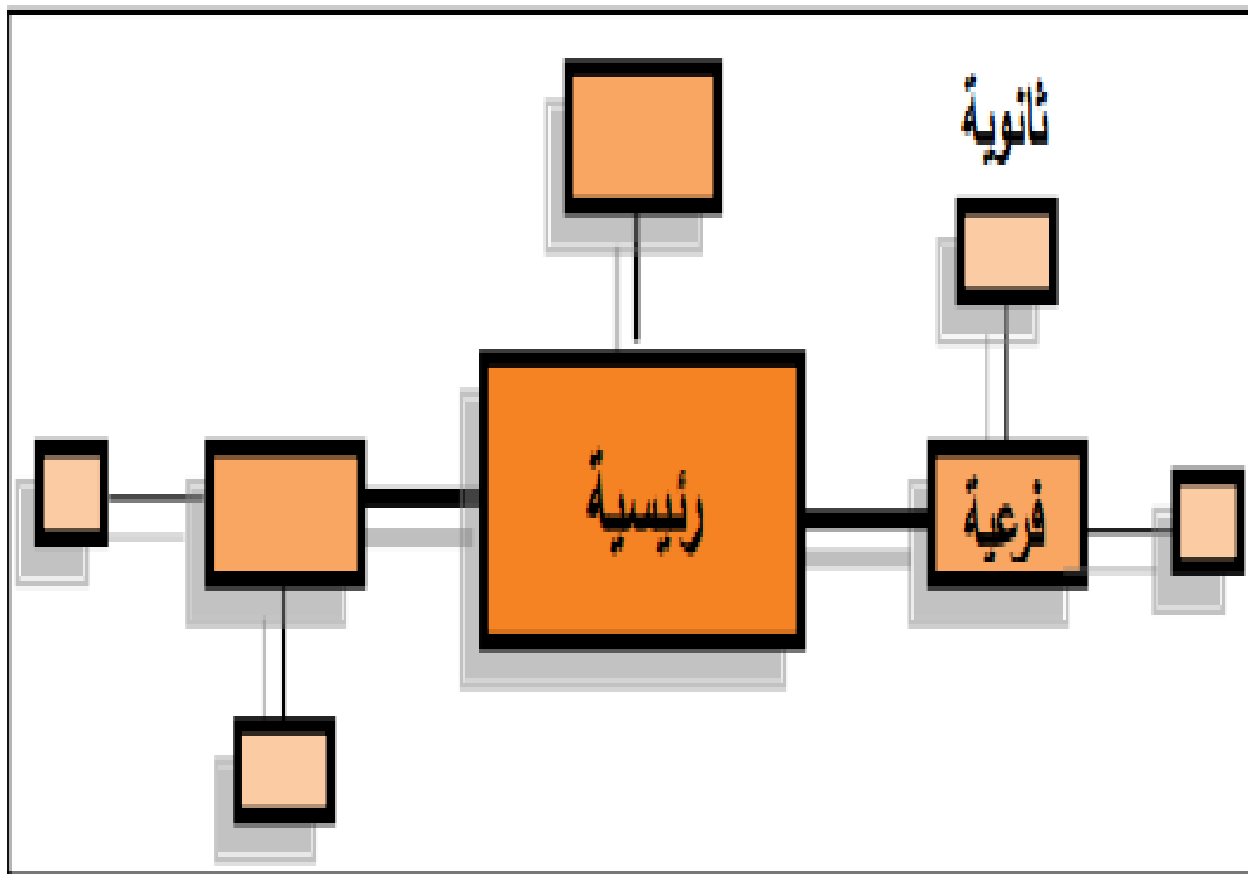
- أغلب تقاطعات الطرق في مركز المدن هي الميادين.

- الساحات هي المسطحات التي تتوسط المباني وتعمل على خلخلة العمران وتفرغته والتي يمكن استخدامها كمساحات خضراء أو أماكن مفتوحة.

### 3-2-4-1-المعايير :

-تدرج الساحات من ساحة رئيسية بالمركز إلى ساحات فرعية وأخرى ثانوية.

- تكامل شكل ومساحة وحجّ الساحة مع الاستعمال الغالب لها.
- يفضل وضع المباني المهمة كعلامة مميزة بالساحات والميادين.
- يفضل ألا تزيد مداخل ومخارج الحركة الآلية في الميادين عن أربعة مخارج.
- يجب أن يتناسب حجم وارتفاع العمل الفني (تمثال أو نافورة...) في الساحة مع حجم الفراغ المحيط.
- يفضل في الساحات إلا يزيد عدد مداخل المشاة ومخارجهم منها وإليها عن ثلاثة مداخل.
- يفضل أن تكون الفراغات بين المباني  $\frac{3}{4}$  أمثال ارتفاع المباني إلى عرض الفراغ.



الشكل (3-7): يوضح تدرج الساحات من رئيسية إلى فرعية

المصدر: سمر محمد خليل أبو غالي

### 3-2-5- الطابع المعماري:

- يجب أن يتم الحفاظ على المباني الأثرية والمباني ذات القيمة المعمارية بمراكز المدن، مع توثيقها لأجل بقائها متحف مفتوح.

- الحفاظ على الطابع العمراني المميز طبقاً لحالة كل مركز، مع مراعاة تحقيق التجانس بعد الخلط بين الأنماط المعمارية المتباينة.

- العمل على تجانس ألوان الكتل المعمارية لتحقيق وحدة الترابط والتناسق.

- معالجة أركان المباني طبقاً للطابع المعماري المستخدم.

### 3-2-6- المناطق الخضراء و المفتوحة :

-منطقة قلب المدينة أو مركزها عادة ما تنقل إلى المسطحات الخضراء والمفتوحة، لذلك يلزم مراعاة الحفاظ على ما هو قائم بها حالياً من حدائق مع زيادة هذه المسطحات الخضراء والعمل على خلخلة الكتلة البنائية.

-الأخذ بالاعتبار توفير شبكة مناطق خضراء مرتبطة بالمناطق المفتوحة، مع الوصول بمعدل نصيب الفرد منها بما يتناسب مع ظروف كل مركز مدينة.<sup>1</sup>

### 3-3- معايير تحديد مراكز المدن:

تعتمد المعايير الآتية في تحديد مراكز المدن

<sup>1</sup> باوية تهاني و زميلاتها. إعادة هيكلة مركز مدينة بسكرة. مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس. قسم علوم الأرض و الكون. جامعة محمد خيضر بسكرة. ص6-ص8. بتصرف



### 3-3-1-المعيار التاريخي:

هو معيار أساسي في دراستنا، ويمكن تحديد مجال الدراسة بالرجوع إلى نشأة وتطور المدينة عمرانيا وذلك بالاعتماد على المراحل التاريخية التي مرت بها المدينة.

### 3-3-2-معيار المورفولوجي:

يمكن من خلال تحليل هذا المعيار يتم تحديد المركز بالنسبة لباقي المدينة، حيث تتضح العلاقة بين مكونات المجال العمراني المتمثلة في البنية الفوقية والبنية التحتية.

السبب الذي يسمح بالتمييز بين هذين العنصرين، هو أن البنية التحتية ليست وليدة إسقاط العناصر المبنية، ولكن على العكس فإن العناصر المبنية هي التي تتوضع داخل البنية التحتية، يمكن على مستوى التحليل فهم توافقهما، فكل بنية لها عناصرها المميز التي تحلل على أساسها.

هذا هو المبدأ الأساسي في التحليل المورفولوجي، الذي يتضمن تفكيك كل عنصر ودراسته على

حده ثم تركيبه مع العناصر الأخرى لدراسة العلاقة بينهم.

### 3-3-3-المعيار الوظيفي:

من الصعب القول إن تجهيزا ما أو نشاطا ما خاص بمركز المدينة إلا نادرا، لكن ما يلاحظ غالبا في المراكز هو تجمع التجهيزات والنشاطات ذات المستوى العالي في مجال ضيق ومحدود، مثل التجهيزات الإدارية الكبرى والتي تخص مثلا البلدية، الولاية البنوك، المحاكم ومقرات السلطة... الخ.

كل الهياكل المذكورة تكون سببا في وجود تجمع وتركز للسكان، كما يوجد وظائف التوزيع والتي تخص المحلات التجارية، هنا نقوم بدراسة ظاهرة قلب المركز الوظيفي، فعادة عند يتعلق الأمر بتحديد الوظائف المركزية، يتحدد داخل المجال المركزي منطقة ذات تردد كبير والتي يطلق عليها اسم قلب المركز الوظيفي

### 3-3-3-1- قلب المركز الوظيفي :

يعرف خاصة بأنه استمرارية الواجهات التجارية، وكذا توقيع استمرارية بعض التجهيزات المهمة في مختلف الوظائف، هنا يمكن توقيع المناطق التجارية فعلا والمناطق التي يمكن اعتبارها ملحقا لقلب المركز الوظيفي، كما يجب الاهتمام بظاهرة التقطعات الحضرية مثل الساحات والحدائق والمعالم العامة، ومعرفة إذا كانت تنتمي إلى قلب المركز الوظيفي وبالتالي تزيد من حدة التركيز أو عكس ذلك تحده.

### 3-3-4- معايير أخرى :

يحدد مركز المدينة بناء على مؤشرات أخرى منها:

- عدد وكثافة كل من السكن والسكان.

- تردد على المؤسسات الخدمائية.

- نسبة العمالة بين مركز المدينة وبقي القطاعات الحضرية.

- قيمة العقار شراء وكراء.

- كثافة حركة المرور.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> عماد فوزي ، كريد نوال ، شبوط صبرينة . إعادة تنظيم المركز الأوروبي لمدينة قسنطينة . مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة .معهد علوم الأرض . قسنطينة دفعة 1997 . رقم الصفحة 08

## 3-4-الخلاصة:

من خلال دراسة هذه الأمثلة السابقة الذكر (مشاريع التطوير الحضري لمراكز المدن)، لاحظت أن هذه المشاريع-مشاريع التطوير الحضري-تتضمن جوانب ايجابية وأخرى سلبية، لكنها تبقى محاولات جد مهمة لحل مشاكل مراكز المدن وترقيتها والتي توصلت وبالمحاولة إلى إمكانية تحسين الوضع المتدهور القائم بمراكز المدن.

ومن هذا كله التوصل إلى الهدف الرئيسي في التصميم والتخطيط والتسيير العام للمدينة، هو مراعاة كافة الجوانب (الجانب العمراني والمعماري، الجانب الاجتماعي، الجانب الثقافي، الجانب المناخي ...)، إذ نجد أن كل هذه الجوانب لها أهمية كبيرة في عمليات التطوير على مستوى مراكز المدن.