

جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية العلوم الدقيقة و علوم الطبيعة والحياة
قسم علوم الأرض والكون



مذكرة ماستر

هندسة معمارية ، عمران ومهن المدينة
تسيير التقنيات الحضرية
عمران وتسيير المدن
رقم:/2019

إعداد الطالب:

قزي إدريس

يوم: 20/06/2019

دور إعادة تأهيل الشوارع في تنمية مدينة الوادي دراسة حالة شارع سيدي عبد الله

لجنة المناقشة:

رئيس	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ. مس أ	بومعرف حسين
مناقش	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ. مس أ	هبهوب نوال
مقرر	جامعة محمد خيضر بسكرة	أ. مس أ	لمحظ علي

الإهداء

بدأنا بأكثر من يد وقاسينا أكثر من هم وعانينا الكثير من الصعوبات وهانحن اليوم والحمد لله نطوي سهر الليالي وتعب الأيام وخلاصة مشوارنا بين دفتي هذا العمل المتواضع ، إلى ينبوع الذي لا يمل العطاء إلى من حاكت سعادتي بخيوط منسوجة من قلبها " **أمي** " العزيزة الغالية أطال الله في عمرها و إلى من سعى وشقوا لأنعم بالراحة والهناء الذي لم يبخل بشيء من اجل دفعي في طريق النجاح الذي علمني أن أرتقي سلم الحياة بحكمة وصبر " **والدي العزيز** " . و إلى من حبهم يجري في العروق و يهيج بذكر أهم فؤادي إلى " **إخوتي وأخواتي** " . وإلى من سرنا سويًا ونحن نشق الطريق معا نحو النجاح والإبداع إلى " **أصدقائي** " . و إلى من علموني حروفا من ذهب وعبارات من أسمى العبارات في العلم إلى من صاغوا لنا علمهم حروفا ومن فكرهم منارة تنير لنا سيرة العلم والنجاح إلى " **أساتذتنا الكرام** " .

~ قزي إدريس ~

الفهرس		
الرقم	الموضوع	الصفحة
الفصل التمهيدي.....مدخل عام		
01	مقدمة عامة	أ
02	الإشكالية	ب
03	الفرضيات	ت
04	أهداف الدراسة	ث
05	أسباب اختيار الموضوع	ث
06	المنهج	ج
07	المنهجية المتبعة	ج
08	الوسائل المستعملة	ح
الفصل الأول..... دور الشوارع في تنمية المدينة		
	مقدمة الفصل	01
1	الشوارع	02
1	نبذة تاريخية عن الشوارع	02
2	تعريف الشارع	04
3	تصنيف الشوارع	05
1-3	تصنيف الشوارع حسب الأبعاد الوظيفية	05
1-1-3	الشوارع السكنية	05
2-1-3	الشوارع التجارية	06
3-1-3	الشوارع الصناعية	06
4-1-3	الشوارع الترفيهية	07
2-3	تصنيف الشوارع حسب الأبعاد التصميمية	08
1-2-3	الشوارع الرئيسية	08
2-2-3	الشوارع المحلية	09
3-2-3	الشوارع التجميعية	09
4-2-3	الطرق السريعة	10
3-3	تصنيف الشوارع حسب شكل خطة المدينة	10
1-3-3	شبكة الشوارع الشبكية	10

12	شبكة الشوارع الدائرية	2-3-3
12	شبكة الشوارع الإشعاعية والدائرية المتشعبة	3-3-3
13	شبكة الشوارع المركبة	4-3-3
14	شبكة الشوارع الشريطية	5-3-3
15	شبكة الشوارع النجمية	6-3-3
15	شبكة الشوارع المتعددة الأشكال الهندسية	7-3-3
16	شبكة الشوارع الجديدة والمستحدثة	8-3-3
17	أنماط الشوارع	4
17	الشارع المنتظم	1-4
17	الشارع المتجانس	2-4
18	الشارع الغير المتجانس	3-4
18	الشارع الفوضوي	4-4
19	خصائص الشوارع	5
19	الموقع	1-5
19	المظهر	2-5
19	عرض الشارع وارتفاع المباني	3-5
20	مكونات الشوارع	6
20	الواجهات علي جانبي الشارع	1-6
21	الشبكات العامة في الشارع	2-6
21	الرصيف	3-6
22	التشجير في الشارع	4-6
22	تأثير فضاء الشارع	5-6
23	دور الشوارع في تنمية المدينة	7
23	من الناحية الوظيفية	1-7
23	من الناحية الترفيهية	2-7
24	من الناحية العمرانية والمعمارية	3-7
24	من الناحية الاقتصادية	4-7
24	معايير تخطيط وتصميم للشارع	II
24	مبادئ يجب أن تراعى في تصميم الشوارع	1

25	العوامل التي تؤثر على تصميم الشارع	2
25	التصميم الهندسي للشوارع	3
26	مجال المشاة	1-3
27	معايير المشاة	1-1-3
29	معايير المشاة في منتصف الطريق	2-1-3
29	النقل العام	2-3
30	معايير أماكن توقف الحافلات	1-2-3
31	أماكن توقف الحافلات عند التقاطعات	2-2-3
31	تصميم ممرات الدراجات الهوائية	3-3
32	الأبعاد التصميمية الهندسية للجزر الوسطية	4-3
33	مواقف السيارات	5-3
35	معايير لوحات الدعاية والإعلان	6-3
35	لوحات الإعلان المثبتة على الأرصفة الجانبية	1-6-3
36	لوحات الإعلان والدعاية المثبتة على الجزر الوسطية	2-6-3
37	المعايير التقنية للتشجير	7-3
39	التأثير العمراني	8-3
42	خلاصة الفصل	
الفصل الثاني.....التدخلات الحضرية على الشوارع		
43	مقدمة الفصل	
44	التدخلات العمرانية	1
44	الفاعلون في عمليات التدخلات العمرانية	1
44	أهداف التدخلات العمرانية	2
45	أنواع التدخلات العمرانية	3
46	التجديد الحضري	1-3
46	إعادة الهيكلة	2-3
46	الترميم الحضري	3-3
47	التكثيف الحضري	4-3
47	التوسيع العمراني	5-3
47	إعادة الاعتبار	6-3

48	التحسين الحضري	7-3
48	إعادة التنظيم الحضري	8-3
49	التهيئة العمرانية	9-3
49	إعادة التهيئة	10-3
49	إعادة التثمين	11-3
49	إعادة البناء و التعمير	12-3
50	إعادة الاستعمال	13-3
50	عملية إعادة التأهيل	14-3
51	أهداف عملية إعادة التأهيل	1-14-3
52	أصناف عملية إعادة التأهيل	2-14-3
53	مبادئ عملية إعادة التأهيل	3-14-3
53	أشكال التدخلات على الشوارع	4
53	الشارع الحبيب بورقيبة بتونس	1-4
53	موقع الشارع	2-4
54	التدخل الحضري على الشارع	3-4
54	مكونات تهيئة الشارع بورقيبة	4-4
57	أهداف عملية التدخل على الشارع	5-4
58	مثال لشارع نموذجي شارع الشونزلزيه	5
59	موقع شارع	1-5
60	أقسام شارع الشونزلزيه	2-5
61	النواحي الجمالية شارع الشونزلزيه	3-5
61	التفاضل والتمييز	1-3-5
62	الاستمرارية	2-3-5
63	التقسيم	3-3-5
64	التعريض و الرؤية من بعد	4-3-5
65	أهم المعالم على شارع الشانزلزيه	4-5
65	قوس النصر	1-4-5
65	ساحة الكونكورد	2-4-5
66	متحف اللوفر	3-4-5
67	مكونات شارع الشانزلزيه	5-5

67	أرصفة الشارع	1-5-5
67	الإنارة	2-5-5
68	التأثير العمراني بالشارع	3-5-5
69	التشجير بالشارع شانزليزيه	4-5-5
69	دور شارع شانزليزيه في تنمية مدينة باريس	6-5
70	من الناحية الوظيفية	1-6-5
70	من الناحية السياحية	2-6-5
70	من الناحية الاقتصادية	3-6-5
71	خلاصة الفصل	
الفصل الثالث.....الدراسة التحليلية الميدانية		
72	مقدمة الفصل	
73	لمحة تاريخية لمدينة الوادي	1
73	الدراسة الطبيعية	2
73	الموقع الجغرافي	2-1
74	الموقع الفلكي	2-2
74	الموضع	3-2
75	إيجابيات وسلبيات موضع المدينة	4-2
75	إيجابيات موضع المدينة	1-4-2
75	سلبيات موضع المدينة	2-4-2
75	الطبوغرافية	5-2
76	الانحدارات	1-5-2
76	الارتفاعات	2-5-2
77	الجيولوجية	6-2
78	الدراسة المناخية	3
78	الحرارة	1-3
80	التساقط	2-3
80	الرياح	3-3
82	الرطوبة	4-3
82	الدراسة العمرانية	4

82	مرحلة النمو العمراني المتمركز	1-4
83	مرحلة النمو العمراني الخطي	2-4
84	مرحلة النمو العمراني المحيطي	3-4
85	أشكال النسيج العمراني	4-4
85	النسيج الاستعماري	1-4-4
86	النسيج التقليدي	2-4-4
87	النسيج الفوضوي	3-4-4
87	النسيج المخطط الحديث	4-4-4
88	الدراسة السكانية	5
88	التطور السكاني	1-5
89	التوزيع السكاني	2-5
90	الدراسة التحليلية الميدانية	6
90	موقع مجال الدراسة (شارع سيدي عبد الله)	1-6
91	وظيفة شارع	2-6
93	دراسة الإطار المبني	3-6
93	دراسة السكنات	1-3-6
93	دراسة حالة السكنات	2-3-6
94	دراسة ارتفاع المباني	3-3-6
95	دراسة حالة الواجهات	4-3-6
97	خط السماء	1-4-3-6
97	دراسة التجهيزات	4-6
98	دراسة الإطار الغير المبني	5-6
98	دراسة الطريق	1-5-6
98	حالة الطريق	2-5-6
99	تصنيف الطريق	3-5-6
99	دراسة التقاطعات والنقاط السوداء	4-5-6
100	السعة المرورية	5-5-6
101	الجزيرة الوسطية	6-5-6
101	مواقف السيارات	7-5-6
102	مواقف الحافلات	8-5-6

102	دراسة الأرصفة	9-5-6
103	دراسة حركة المشاة	6-6
105	التأثير العمراني	7-6
105	الإدارة العمومية	1-7-6
105	التشجير	2-7-6
106	أماكن الجلوس	3-7-6
107	اللوحات الإعلانية	4-7-6
107	إشارات المرور	5-7-6
108	حاويات القمامة	6-7-6
109	المساحات الخضراء والمساحات الفارغة	8-6
109	دراسة الحركة الميكانيكية	9-6
110	دراسة التركيبة المرورية	1-9-6
112	الحجم المروري	2-9-6
113	كثافة المركبات	3-9-6
114	العوائق الاصطناعية والطبيعية	10-6
115	أهم مشاكل شارع سيدي عبد الله	11-6
116	خلاصة الفصل	
الفصل الرابع..... المشروع التنفيذي		
117	مقدمة الفصل	
118	مبادئ التهيئة	1
119	البرمجة العمرانية	2
121	مخطط التهيئة المقترح	3
127	التركيبة المالية و التمويلية لتحقيق التيومورفولوجي	4
128	دفتر الشروط	5
130	العائدات الاقتصادية لإعادة تأهيل شارع سيدي عبد الله بمدينة الوادي	6
130	التوصيات	7
131	خلاصة الفصل	8

فهرس الأشكال		
الرقم	العنوان	الصفحة
01	مقطع لشارع سكني	05
02	مقطع لشارع تجاري	06
03	مقطع لشارع صناعي	07
04	مقطع لشارع ترفيهي	08
05	شبكة الشوارع المتعامدة	11
06	شبكة الشوارع الدائرية	12
07	شبكة الشوارع الإشعاعية والدائرية المتشعبة	13
08	شبكة المدينة الشريطية	15
09	شبكة الشوارع متعددة الأضلاع	16
10	العلاقة التناسبية بين عرض الشارع وارتفاع المبني	20
11	أبعاد تصميم رصيف المشاة	26
12	أنواع خطوط دهان معابر المشاة المتقطعة والمستمرة والمائلة	28
13	معابر المشاة في منتصف الطريق واللوحات التحذيرية قبلها	29
14	أبعاد تصميم النقل العام	30
15	أبعاد مواقف النقل العام	30
16	أماكن مواقف الحافلات عند التقاطعات	31
17	أبعاد التصميم الخاص بالدراجات الهوائية	32
18	موقف موازي للرصيف	33
19	الحد الأردني لبعد المواقف المائلة عن تقاطعات الطرق	34
20	موقف متعامد على الرصيف	34
21	اللوحات المثبتة على الأرصفة الجانبية	36
22	اللوحات المثبتة على أرصفة الجزر الوسطية	37
23	ضوابط التشجير في الأرصفة	38
24	علاقة أعمدة الإنارة بالأرصفة	40
25	الطبقات الأرضية لمدينة الوادي	78
26	التغيرات الشهرية لمتوسط درجة الحرارة لسنة 2018	79
27	التغيرات الشهرية لمتوسط التساقط لسنة 2018	80

81	التغيرات الشهرية لمتوسط قوة الرياح لسنة 2018	28
86	نسيج تقليدي لمدينة الوادي قبل 1890	29
87	النسيج الفوضوي لمدينة الوادي	30
88	النسيج المخطط الحديث (1911-1996)	31
88	النسيج المخطط الحديث (1980-1996) حي 300 مسكن	32
89	تطور عدد السكان مابين (1998 - 2018)	33
90	توزيع عدد السكان	34
92	عدد ونوع المحلات	35
92	استعمالات الشارع	36
93	حالات المباني	37
96	حالات الواجهات	38
100	نسبة إعاقة مواقف السيارات لعمل المحلات	39
104	العوامل المناخية المؤثرة على المشاة	40
110	دراسة التركيبية المرورية بالشارع	41
111	الوسائل المستعملة في الشارع	42
113	أوقات الازدحام بالشارع	43

فهرس الصور

الصفحة	العنوان	الرقم
17	نمط الشارع المنتظم - شارع بودابست - هنجاريا	01
18	نمط الشارع المتجانس - شارع مدريد	02
21	أرصفة شارع التحلية - الرياض	03
22	التشجير في الشارع	04
23	أشكال التأثيث العمراني للشوارع	05
38	التشجير في شارع أبي رود - لندن	06
40	نماذج أعمدة الإنارة	07
41	أشكال وتصميم المقاعد على الأرصفة	08
41	أشكال ونماذج حاويات النفايات في الشوارع	09
54	شارع الحبيب بورقيبة بتونس	10

55	شكل الأرصفة في شارع الحبيب بورقيبة	11
56	الإضاءة في شارع الحبيب بورقيبة - تونس	12
56	عملية التشجير على جانبي الأرصفة لشارع الحبيب بورقيبة	13
58	حدود شارع الشونزليزيه بفرنسا	14
59	موقع شارع الشونزليزيه	15
60	القسم الأول من شارع الشونزليزيه	16
60	القسم الثاني من شارع الشونزليزيه	17
62	التفاضل والتمييز لشارع شانزليزيه	18
63	الاستمرارية لشارع شانزليزيه	19
64	التعريض والرؤية من بعد للشارع شانزليزيه	20
65	قوس النصر بشارع الشانزليزيه	21
66	ساحة الكونكوردي بشارع الشانزليزيه	22
66	متحف اللوفر بشارع الشانزليزيه	23
67	الأرصفة الخاصة بالمشاة بشارع الشانزليزيه	24
68	الإضاءة بشارع الشانزليزيه	25
68	التأنيث العمراني بشارع الشانزليزيه	26
69	التشجير بشارع الشانزليزيه	27
85	حي الأعشاش والمصاعبة (ذو سكنات فردية) 1962	28
91	موقع شارع سيدي عبد الله	29
94	حالات المباني داخل الشارع	30
94	عدد طوابق المباني بالشارع	31
96	اختلاف حالات الواجهات	32
97	خط السماء بالشارع	33
97	التجهيزات الموجودة بالشارع	34
98	حالة الطريق	35
99	التقاطعات والنقاط السوداء	36
99	ازدحام السيارات بالشارع	37
100	وضع الحواجز وتقلص السعة المرورية	38
101	تدهور الجزيرة الوسطية	39
102	مواقف السيارات	40

103	حالة الأرصفة	41
103	استعمال الرصيف للسلع	42
104	غياب ممرات الراجلين	43
104	تداخل الحركة الميكانيكية مع المشاة	44
105	تدهور حالة الإضاءة العامة داخل الشارع	45
106	حالة التشجير بالشارع	46
106	غياب أماكن الجلوس	47
107	حالة اللوحات الإعلانية	48
108	الإشارات الضوئية ولوحات المرور بالشارع	49
108	تموضع حاويات القمامة	50
108	انتشار الأوساخ بالشارع	51
109	الساحات العامة	52
121	واجهات المباني وتحقيق التيبومورفولوجية	53
121	حارة الطريق	54
122	مجال المشاة بالشارع	55
122	الترامواي بالشارع	56
123	الممر الخاص بالنقل العام	57
123	المجال الخاص بالدراجات	58
124	موقف السيارات	59
124	المساحات الخضراء ومجال لعب الأطفال	60
125	الإضاءة العامة بالشارع	61
125	مواقف الانتظار	62
126	شجر التين البنجاميني	63
126	نخيل الوانشونطونيا	64
127	التأثير العمراني	65

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
27	يوضح عرض الرصيف طبقا للمعايير التخطيطية	01
79	التغيرات الشهرية لمتوسط درجة الحرارة سنة (2018)	02
80	التغيرات الشهرية للتساقط سنة (2018)	03
81	التغيرات الشهرية لمتوسط قوة الرياح (2018)	04
82	الرطوبة النسبية خلال سنة (2018)	05
88	تطور عدد السكان من الفترة (1998-2018)	06
89	توزيع عدد السكان في مختلف التجمعات	07
91	عدد ونوع المحلات بالشارع	08
93	عدد وحالات المباني بالشارع	09
94	عدد طوابق المباني بالشارع	10
95	عدد وحالات الواجهات بالشارع	11
110	التركيبية المرورية بالشارع	12
112	الحجم المروري بالشارع	13
114	كثافة المركبات طيلة أيام الأسبوع	14
119	البرمجة العمرانية	15

فهرس الخرائط

الصفحة	العنوان	الرقم
74	موقع ولاية الوادي بالنسبة للجزائر	01
84	التطور العمراني لمدينة وادي سوف	02

الفصل التمهيدي

تقديم عام

الفصل الأول

دور الشوارع في تنمية المدينة

الفصل الثاني

التدخلات الحضريّة على الشوارع

الفصل الثالث

الدراسة التحليلية لمدينة الوادي

الملاحق

الفضاء
رس

المرآة جامع

الفصل الرابع

المسروع التنفيذي

❖ المقدمة :

يراعى أثناء تخطيط المدن عدد من العناصر المهيكلية التي تترابط فيما بينها لتعطي نسيج عمراني متضام ومتنوع ومن بين هذه العناصر المهيكلية ، الشوارع بأنواعها والتي أصبحت من المشاريع المهمة لدى المخططين والمهندسين باعتبارها احدي أهم ركائز التنمية في المدينة ، فالشارع عنصر مهم في تكوين المدينة وحلقة من حلقات التواصل المعماري والعمراني عبر الزمن ،حيث أصبحت الشوارع تشكل نسبة عالية من المساحة الإجمالية للمدن حيث تصل إلى 30% في المدن الكبرى ، فالشارع يمثل جزء الذي اختاره الإنسان للممارسة نشاطاته وفعاليته المختلفة والقيام برحلاته اليومية سواء للتوجيه للعمل أو للمسكن أو أماكن الترفيه وغيرها ، فالشوارع في الدول المتقدمة تلعب دورا هام في استقطاب السياح والنشاطات تجارية والاقتصادية العالية لاحتواها على أفخم المحلات والمطاعم وغيرها لذلك لما ترجع بالتنمية على المدينة .

حيث تشهد الشوارع حركة متنوعة من شارع لآخر وحسب كل مما فيه سلبيات وسوء للتخطيط مما يكون هناك إيجابيات ومنافع تقدمها لكن مع زيادة هذه الحركة ومع مرور الزمن تؤدي إلى ظهور العديد من المشاكل والآثار السلبية رغم تلك الإيجابيات التي تقدمها ، مما قد يؤدي إلى الإخلال بالوظيفة التي تؤديها الشوارع .

وعلى غرار هذا النوع من الدراسات الخاصة بإعادة تأهيل الشوارع في تنمية المد و في العديد من الدول ومن بينها الجزائر التي لم تعمل به بصورة محكمة وظهور الظواهر السلبية التي عرفت ولا زالت تعرفها المدن الجزائرية وهذا راجع لعدة عوامل كالاختلال الوظيفي للشوارع وتزايد عدد المركبات وعدم توفير الرفاهية لمستخدمي الشارع، بالإضافة إلى التطبيق السيئ للقوانين المتعلقة بتصميم الشوارع.

ولا شك أن مدينة الوادي وبالخصوص شارع سيدي عبد الله كغيره من الشوارع الرئيسية الذي يعرف اليوم مجموعة من المشاكل التي تظهر جليا من خلال تطور متطلبات السكان العصرية وكذلك سوء التخطيط الذي نتج عنه شارع غير مهيكّل ومنظم .

❖ الإشكالية :

بما أن الشارع جزء لا يتجزأ من المدينة و أحد عناصرها الفعّالة ولما لها دور في تنمية المدن ولعل أغلب شوارع مدن الجزائر تعاني من عدة مشاكل وهذا ما قد يؤدي الى الإخلال بوظيفتها وهذا لا يختلف كثيرا عن شوارع مدينة الوادي ولعل من ابرز الشوارع شارع سيدي عبد الله لكونه يتوسط مركز المدينة ومنه اخترناه محل للدراسة وبما يوجد به عدة مشاكل وهذا ما يندرج تحت التساؤلات التالية :

التساؤل الرئيسي :

- ماهي أهم التدخلات على الشارع لكي يؤدي دوره في تنمية المدينة ؟

الأسئلة الفرعية :

- ما هي المشاكل التي تعاني منها الشوارع و الآثار المترتبة عنها ؟
- ما هي الأسباب التي حلت بالشارع وأفقدت دوره في تنمية المدينة ؟

❖ فرضيات الدراسة :

☒ الفرضية الرئيسية :

من بين التدخلات على الشارع لكي يؤدي دوره في تنمية المدينة :

- 1 تحقيق التيبومورفولوجية والثبات في علو المباني واستخدام المباني متعددة الوظائف (سكنية تجارية - خدماتية) .
- 2 توفير مختلف وسائل النقل العام وذلك لسهولة الوصول للشارع ولزيادة اقتصاد المدينة .
- 3 توفير مواقف السيارات بالدفع .

☒ الفرضيات الفرعية :

1 من بين أهم المشاكل التي يعاني منها الشارع :

✓ عدم توفر حاجيات مستخدمي الشارع

✓ عدم وجود نمط تصميمي معين .

✓ غياب التأثير العمراني والافتقار للتشجير .

الآثار المترتبة عنها هي ضعف مستوى الخدمات بالشارع وافتقار لمكانته .

2 تعود الأسباب التي حلت بالشارع وأفقده لدوره في تنمية المدينة الى السياسة المنتهجة من طرف

السلطات الوصية ونقص الوعي لدى المجتمع .

❖ أهداف الدراسة :

الهدف من دراسة هذا الموضوع هو :

- 1 إبراز دور الشارع في تنمية المدينة.
- 2 تأكيد وظيفة الشارع وتوضيح هويته من خلال الأنشطة المستخدمة فيه .
- 3 رفع مستوى الخدمات للشارع .
- 4 عزل حركة المركبات عن المشاة .
- 5 التقليل من التلوث بأنواعه السمعي والبصري.
- 6 توفير التأثير العمراني والتشجير .

❖ أسباب اختيار الموضوع :

ترجع أسباب اختيار هذا الموضوع إلى :

- 1 الأهمية التي تكتسبها الشوارع في تنمية المدينة .
- 2 يعتبر هذا الموضوع حديث الدراسة وذلك لتغير وجه المدينة إلى الأفضل.
- 3 لهذه المشاريع أهمية كبيرة وذلك لعدة جوانب :
 - الجانب التصميمي .
 - الجانب الوظيفي .
 - الجانب الاقتصادي .

❖ المنهج:

من اجل بلوغ الهدف المنشود و تحقيقه في دراستنا ، اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي ، حيث القيام بدراسة تحليلية لشارع سيدي عبد الله بمدينة الوادي وركزنا على الوصف و التشخيص ومن ثم تحليل المعطيات الخاصة به للوقوف على أسباب تدهوره .

❖ المنهجية المتبعة :

من أجل الوصول الى الغاية المرجوة من هذا البحث لابد من اختيار المنهج المناسب لذلك ، وقد تم الاعتماد في الدراسة على الوصف والتحليل والتقييم ، للوصول الى نتائج يمكن توظيفها في المشروع و بناء على ذلك فقد تم إتباع عدة محاور في خطة الدراسة والمتمثلة في :

الفصل التمهيدي: تقديم عام

وفيه تقديم عام للبحث والمتمثل في المقدمة العامة و إشكالية الدراسة بالإضافة إلى أسباب اختيار البحث و أهدافه والمناهج المتبعة .

الفصل الأول: دور الشوارع في تنمية المدينة

تطرقنا في هذا الفصل الى تاريخ الشوارع عبر العصور وجميع تصنيفات و أنماط ومكونات مختلف الشوارع ودورها في تنمية المدينة بالإضافة الى أهم المعايير التقنية لتصميم الشوارع .

الفصل الثاني: التدخلات الحضرية على الشوارع

تطرقنا في هذا الفصل إلى كل التدخلات الحضرية بشكل عام وإعادة التأهيل بشكل خاص مع أخذ شكل تدخل حضري لشارع بورقيبة بتونس و شارع نموذجي الشانزلزيه بباريس ودوره في تنمية مدينة باريس .

الفصل الثالث: الدراسة التحليلية لمدينة الوادي

تطرقنا في هذا الفصل إلى تحليل عام للمدينة ومراحل توسعها العمراني كما تطرقنا أيضا إلى تحليل

الوضع القائم لشارع سيدي عبد الله واستخلاص المشاكل التي يعاني منها الشارع .

الفصل الرابع : المشروع التنفيذي

في هذا الفصل قمنا باقتراح مشروع لتهيئة الشارع للتخلص من أهم المشاكل به والارتقاء به للأفضل .

❖ الوسائل المستعملة :

بناء على المناهج المختلفة والمتبعة فقد اعتمدنا في جمع المعلومات على التقنيات التالية ومن بينها:

- الملاحظة : حيث تعتبر من أهم الوسائل لجمع المعلومات وتحليلها ووصفها .
- الصور الفوتوغرافية : فهي توضح وتقرب الملاحظة .
- مختلف المصالح التقنية .
- الاستبيان .

مقدمة الفصل :

تعتبر الشوارع مكونا أساسيا وشرينا حيويا للمدينة، وناظما مهما وبوصلة للحركة السكانية والفيزيائية في المدينة ويمكن القول إن تخطيط الشوارع من أهم الأمور التي يجب أن تحظى باهتمام واضعي المخططات العمرانية فهو عنصر فعال داخل المدينة و مكون رئيسي للمجال العمراني حيث تختلف الشوارع بين داخل وخارج المدينة وتتنوع بحسب تخطيط المدينة ومساحاتها ، فقبل البدء في الدراسة الفعلية لموضوع دراستنا نتطرق في هذا الفصل إلى كل المعلومات المتعلقة بالشوارع والجوانب المحيطة بالموضوع ، والتي تعتبر بمثابة القاعدة الضرورية لفهم واستيعاب جميع جوانب الموضوع .

1. الشوارع :

1- نبذة تاريخية للشوارع : (1)

لم يكن تخطيط الشوارع وليد العصر بل ظهر منذ القدم في العديد من العصور و التي شملت العصور الوسطى و عصور النهضة، المدن القديمة أو التي اهتمت بإنشاء هذه الشوارع لعدة أغراض منها السياسية و الحربية .

❖ الحقبة الإغريقية والرومانية :

مثلت مدينة أثينا أهم مدن العالم القديم حضارة وتطور حيث تمثل شوارعها على نشاط كثيف للإنسان من الجانب الاجتماعي والاقتصادي والديني ، وكانت شوارعها الرئيسية تمتد من الشمال نحو الجنوب في حين كانت الثانوية منها تمتد من الشرق نحو الغرب وكانت الشوارع الرئيسية للمدينة مزخرفة بالأعمدة و الأشجار إضافة إلى التناسب الشكلي للمباني حول المجال التي تحيط به ، ومنه يمكننا القول أن الحقبة الرومانية عرفت شبكة الشوارع ذات صفة تنظيمية من حيث التدرج والأبعاد المنتظمة للشارع .

❖ حقبة القرون الوسطى :

عرفت حقبة القرون الوسطى مدن ذات شوارع لا تحمل أي مبدأ للتصميم أو التنظيم حيث كانت الشوارع منحنية وغير منتظمة وخاضعة لانحدارات الرضية بحيث كانت مدينة القرون الوسطى محدودة بحصن تطور بطريقة مكثفة .

1- رامي إبراهيم مذكرة دكتوراه هندسة معمارية - دور النسيج العمراني في تحقيق الرفاهية العمرانية الفيزيائية للمدن الصحراوية -

❖ حقبة عصر النهضة :

كان الشارع في تلك الحقبة يعتمد على نمط الشوارع الواسعة والمنتظمة والإشعاعية والملتوية حيث شكلت بعض الشوارع دوائر مكثفة حول نقطة مركزية و أخرى مكونة على شكل شعاعي مثل مدينة "فيرار" في ايطاليا التي تحتوي على شوارع مستقيمة وزوايا قائمة ومحاطة بمباني كتلية غير متناظرة على الجانبين .

❖ حقبة القرن 18 :

مثلت هذه الحقبة بالمرحلة التي بدا العمران فيها عن التساؤل علي الرفاهية في الشوارع حيث اقترح "ب-باطا- 1759- بناء أرصفة وأقواس على طول الشوارع والتي اعتبرها من بين أهم الأماكن المقصودة في المدينة .

❖ حقبة القرن 19 :

أخذ الشارع في المدن هذي الحقبة بالتطور خصيصا من الجانب المرتبط بتأقلم الشارع مع المناخ حيث أوصلت وزارة الهندسة الفرنسية في الجزائر عام 1844 بتحديد الشوارع بالأعمدة و على طول الشوارع المستقيمة وتغطيتها بالسقف وتبريدها بمياه جارية .

❖ حقبة القرن 20 :

خلال القرن ال 20 اخذ مبدأ توجيه الشارع وتشميس الواجهات إلي تحده أهمية كبيرة في التفكير العمراني للتعامل مع مفهوم الرفاهية ، حيث اقترح جاوسلي 1920 في محاضرة فن العمارة في معهد العمران في باريس اقترح دراسة توجيه وتشكيل الشوارع وذلك بهدف الاستفادة المثلية من الشمس وتحديد الرصيف الذي يتأثر بالشمس حيث النزهة تكون جميلة.

❖ الشارح في المدن الإسلامية القديمة : (2)

كانت الشوارع في المدن الإسلامية والعربية ضيقة كما كان الحال في المدن الأوروبية وفي العصور الوسطى، ولكن أسباب هذه الوحدة الظاهرية كانت متباينة، رغم أنها انعكاس للمناخ في الحالتين وفي المدن العربية فكان ضيق الشوارع وسيلة للوقاية من حرارة الشمس وزيادة الظل، ولم تكن الشوارع في المدن العربية أهمية كبيرة بالنسبة لتوفير الضوء والهواء وذلك لأن هندسة المباني الداخلية كانت تخصص منطقة مكشوفة في وسط المنزل، كانت الشوارع في المدن الإسلامية تخضع للمحتسب الذي يشرف عليها ويراقب قيامها بوظيفتها الرئيسة كطرق يسلكها الناس .

2- تعريف الشارع : (3)

- يعتبر على أنه النظام الفراغي الذي تكون فيه مختلف الوظائف متطابقة ومتفاعلة بنفس طريقة تتطابق تفاعل العناصر التي تشكل هذا النظام الفراغي من (التخصيص ، المباني ، الأرصفة ، الواجهات ، التأنيث العمراني ... الخ)
- يشغل الشارع حوالي 30% من الساحة الكلية للأرض المدينة ، أين تربطها بالمدينة علاقات وظيفية ينتج عنها الصورة النهائية لمنظر المدينة وشكلها الخارجي .

2- زينب رياض-بحث لمؤتمر الوزارة العلمي حول يوم الإسكان المحاور الحركية والبصرية وتأثيرها في مظهر جمالي ص11

3- جبالي نسيم- مذكرة ماستر- المشاريع العمرانية الكبرى للمدينة - جامعة محمد خيضر بسكرة- 2014 ص 6.

3- تصنيف الشوارع :

يمكن تصنيف الشوارع في المدينة وفقا لأسس مختلفة من بين هذه التصنيفات حسب الوظيفة والتصميم وكذلك شكل وخطة المدينة .

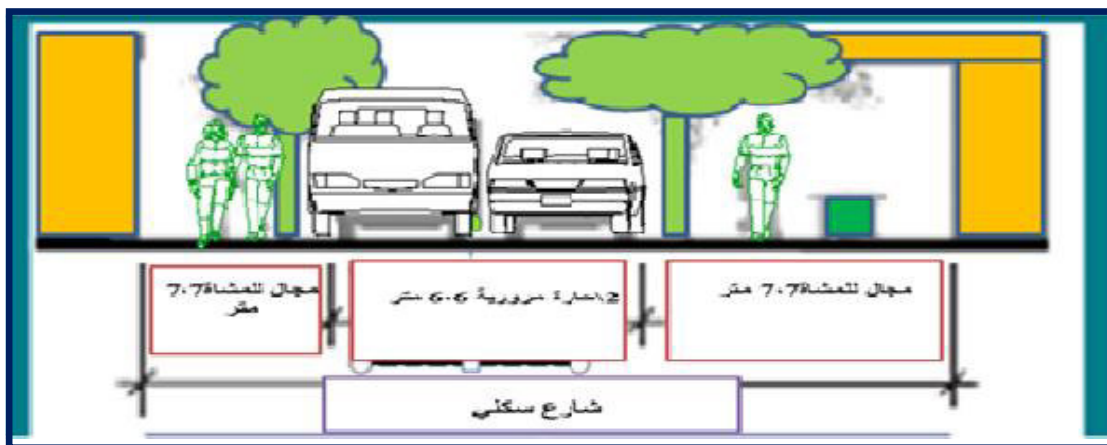
3-1 تصنيف الشوارع حسب الأبعاد الوظيفية : (4)

عادة ما تخدم الطرق والاستخدامات المقامة عليها ويمكن تصنيف شوارع المدينة تبعا لهذا الأساس إلى الأنواع التالية :

3-1-1 الشوارع السكنية :

لاشك أن استخدامات الأرض السكنية بأشكالها وأحجامها المختلفة بالمناطق الحضرية تنعكس على الشوارع التي تخدمها والتي أنشئت لتتاسب طبيعة العقارات المبنية ومتطلبات السكان التي ترتبط بالشوارع على اختلاف درجاتها وتتكامل معها لذلك تختلف أبعادها من مكان إلى الآخر، كما هو الشكل (1) .

الشكل (1): يوضح مقطع لشارع سكني

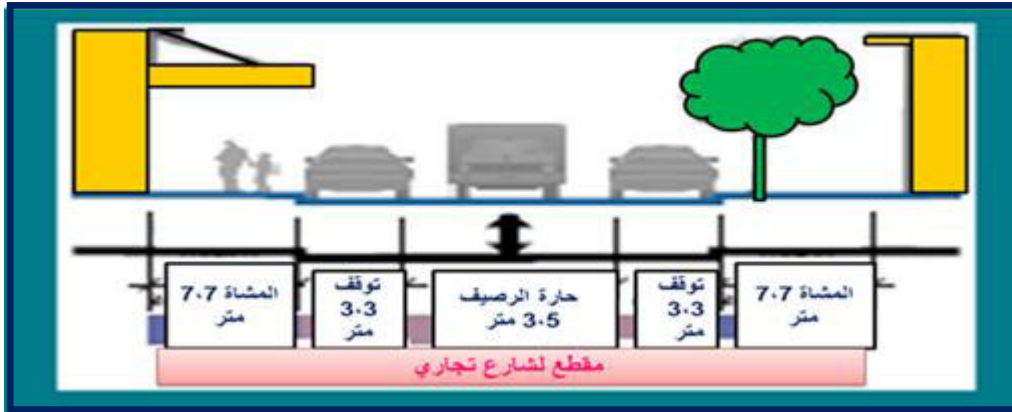


المصدر : عبة زكريا- مذكرة ماستر -تحسين الأداء الوظيفي للشوارع -شارع الزيبان -بسكرة -دفعة 2018- ص 27

3-1-2 الشوارع التجارية :

تقوم الشوارع بعدة وظائف للمدينة وسكانها منها الوظيفة التجارية حيث يفضل أصحاب المؤسسات التجارية و الخدمات المختلفة اختيار موقع مؤسساتهم على امتداد واجهه الشوارع لسهولة الوصول إليها بمختلف وسائل النقل و عاد ما تحتل مثل هذه الشوارع و خاصة الرئيسية من المناطق المركزية في المدينة وتتفرع عنها شوارع ثانوية و محليه وتتمثل هذه الشوارع مركز جذب السكان المدينة ولإقليمها نظرا لما تقدمه من الخدمات الضرورية اليومية والمستمرة ولهذا فهي من أكثر شوارع المدينة ازدحام بالمرور ، كما يوضح الشكل رقم (2) .

الشكل (2): يوضح مقطع لشارع تجاري



المصدر : تحسين الأداء الوظيفي للشوارع مرجع سابق - ص 26

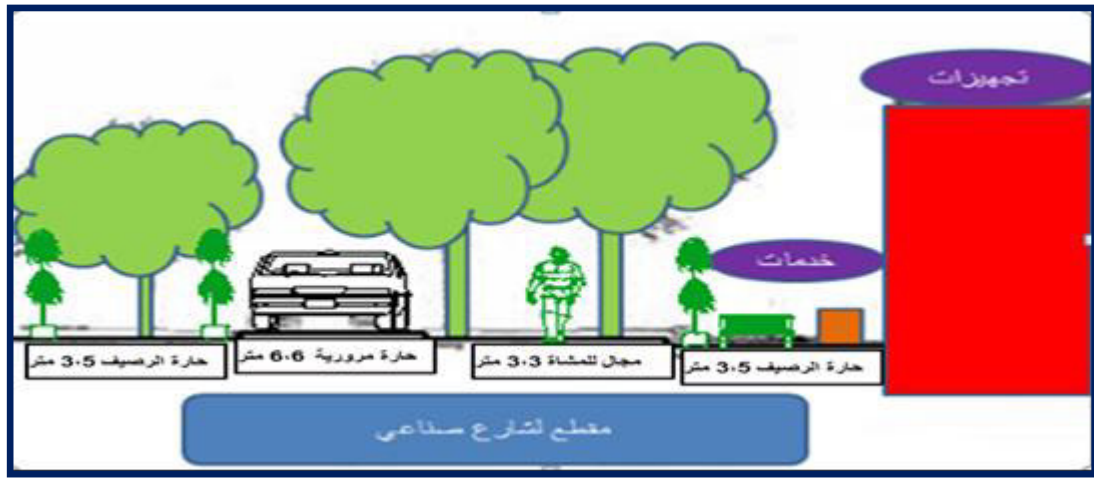
3-1-3 الشوارع الصناعية :

ترتبط هذه الشوارع بين المناطق الصناعية و مركز المدينة عبر وسائل النقل المختلفة لنقل المواد الخام والسلع المصنعة والعمال والخدمات المختلفة وتنقسم إلى ثلاثة أنواع وهي :

- طرق إقليمية : تحيط بالمناطق الصناعية وتربطها بباقي المناطق المجاورة .
- طرق محلية : تتفرع من الطرق الإقليمية إلى داخل المناطق الصناعية وتقسّمها إلى تجمعات .
- طرق فرعية داخلية : تربط بين الطرق المحلية وبين مناطق العمران ومصانع وخدمات المختلفة في المدينة .

كما يوضح الشكل رقم (3) مقطع لشارع صناعي .

الشكل (3): يوضح مقطع لشارع صناعي



المصدر : تحسين الأداء الوظيفي للشوارع مرجع سابق- ص 28

3-1-4 الشوارع الترفيهية :

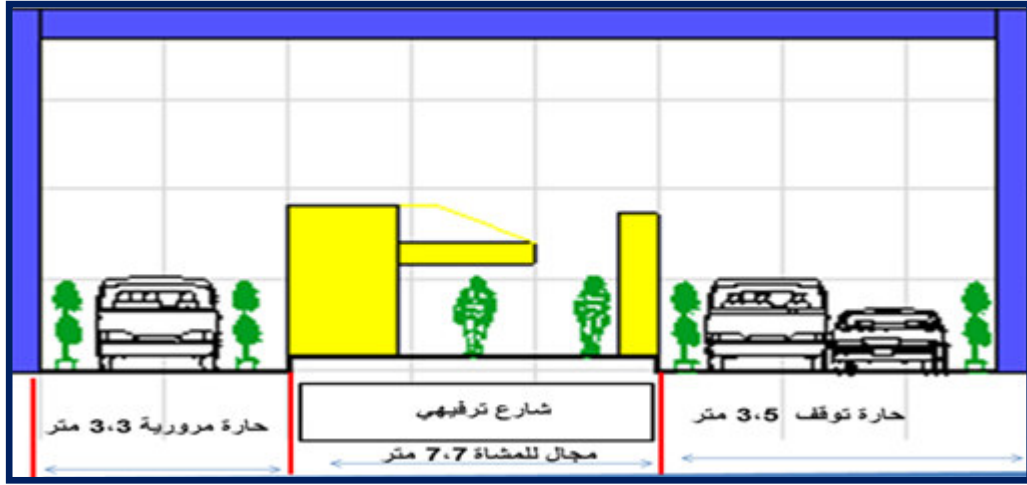
وتعد الشوارع المطلة على الأنهار أو البحار وهناك الشوارع التي تخترق المناطق الخضراء التي

توجد في القطاعات المختلفة من المدينة هناك شوارع التي تتحدث فيها استخدامات الأرض ذات

الأغراض الترفيهية على واجهاتها صالات السينما و النوادي والمطاعم فضلا عن أماكن الراحة المتمثلة

في الحدائق والمنتزهات والفنادق . كما هو في الشكل رقم (4) .

الشكل (4): يوضح مقطع لشارع ترفيهي



المصدر : تحسين الأداء الوظيفي للشوارع- مرجع سابق- ص 27

2-3 تصنيف الشوارع حسب الأبعاد التصميمية : (5)

يمكن تصنيف الشوارع داخل المدينة حسب مستوياتها و أنواعها إلى عدة أنواع من بينها :

1-2-3 الشوارع الرئيسية :

وتسمى أحيانا بالشرابين أو الشوارع المرور ويتفاوت حجم المرور في الشوارع الرئيسية تفاوت كبيره

في اليوم وتنقسم الشوارع الرئيسية إلى قسمين وهما :

☒ شوارع المرور الرئيسية :

وتتلخص الوظيفة الرئيسية بهذه الشوارع في حركة المرور ولا يوجد مكان لوقوف السيارات على جانبي

الشارع .

☒ شوارع المرور الثانوية :

ووظيفتها تحريك المرور بكميات كبيرة ولكنها أقل من الشوارع الرئيسية وغالبا ما تستخدم كفاصل بين المجاورات السكنية من جهة وبين المجاورات والاستخدامات الصناعية من جهة أخرى .

3-2-2 الشوارع المحلية :

إن الغرض الرئيسي للشوارع المحلية هو توفير وصلات للسيارات والمشاة يقطع الأرض الملاصقة لهذه الشوارع ويشكل شارع محل الوحدة الأساسية عند تصميم المشروعات الكبرى وفي داخل المناطق السكنية يتراوح عرض الشارع المحلي ما بين 10_20 متر كما يصل حجم المرور إلى حوالي 800 سيارة في اليوم .

3-2-3 الشوارع التجميعية :

يمثل الشارع التجميعي العمود الفقري المجاورة السكنية حيث يخدم الشوارع المحلية ملخص وظيفته في تجميع التدفقات المرورية من الشوارع المحلية وتوزيعها على نظام النقل في المدينة كما يؤدي وظيفة ثانوية وهي خدمة الأرض أو المساكن الملاصقة له ويتراوح عرض هذا الشارع التجميع ما بين 18_28 متر نسبه للمناطق السكنية ويزداد على ذلك في الأحياء الصناعية ويقدر حجم المرور هذا الشارع ما بين 2000 إلى 3000 سيارة في اليوم بالمدن الكبرى وفي هذه الحالة يقوم بوظيفة شوارع المرور الرئيسية أو الفرعية .

3-2-4 الطرق السريعة :

الطرق السريعة لها وظيفة واحدة أساسا هي حركة المرور أي نقل المرور بسرعة كبيرة و بأحجام كبيرة ولمسافات أطول وتمتد هذه الطرق إلى خارج المدن لترتبط بين مراكز الحضر ببعضها البعض وبطاقة استيعابية تصل إلى حوالي 60000 سيارة في اليوم و تنقسم الطرق السريعة إلى :

☒ الطرق الحرة :

هي نوع من الطرق السريعة و تصميم وهذه الشوارع بمقاييس كبيرة وتهدف إلى تحقيق سرعات عالية و لمسافات طويلة ضمن رحلات دولية وإقليمية وحضرية وبطاقة استيعابية من 200_300 سيارة في ساعة .

☒ الطرق الشريانية :

وقد صممت هذه الشوارع لتقديم تسهيلات كبيرة لاستيعاب حجم أكبر من الرحلات الحضرية تتراوح ما بين 1200 و 800 سيارة/ سل و لمسافات طويلة وتخدم المدينة وضواحيها المجاورة .

3-3 تصنيف الشوارع حسب شكل خطة المدينة : (6)

يمكن تصنيف الشوارع في المدينة وفقا لأسس مختلفة من أهمها ما يلي :

3-3-1 شبكة الشوارع الشبكية :

ويطلق عليها أحيانا خطة رقعة الشطرنج أو خطة شبكة الشواء وتتسم هذه الشبكة بان شوارعها تتقاطع مع بعضها البعض بزوايا قائمة وترجع هذه الخطة إلى زمن بعيد و قد طبقت في تخطيط كل من بيرييه وروودس و هاليكارنس في القرن الخامس قبل الميلاد وقد طبق هذا التخطيط بعد ذلك على معظم

6-د- سعيد عبده - كتاب جغرافية النقل الحضري - مرجع سابق ص - 31

المدن الأمريكية خلال القرن التاسع عشر مثل نيويورك و سان فرانسيسكو و لوس انجلوس وشيكاغو

ويتسم هذا التخطيط شبكي بعده مميزات أهمها :

* سهولة التصميم والتخطيط المواقع

* ينتج عنها تقاطعات متعامدة مما يسهل تركيب إشارات المرور بها .

* سهولة فهم ومعرفة أسماء الشوارع و ترقيم المباني

أما عيوب هذه الشبكة من أهمها :

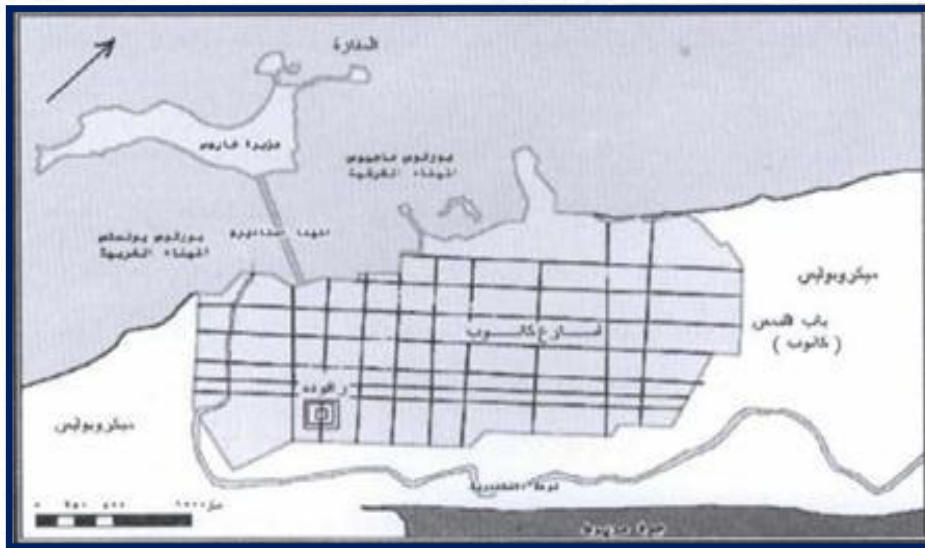
* يصعب في هذا الشكل الشبكي التمييز بين الشوارع الرئيسية والفرعية .

* من الناحية الجمالية يبعث هذا الشكل إلى الملل والرتابة .

* تتعدم الرؤية فيها بالنسبة لتقاطعات الشوارع مما يعني عرقلة حركة المرور وإضاعة الوقت . كما هو

موضح في الشكل (5) شبكة الشوارع المتعامدة .

الشكل (5) : شبكة الشوارع المتعامدة (مدينة الإسكندرية في العصر اليوناني والروماني)

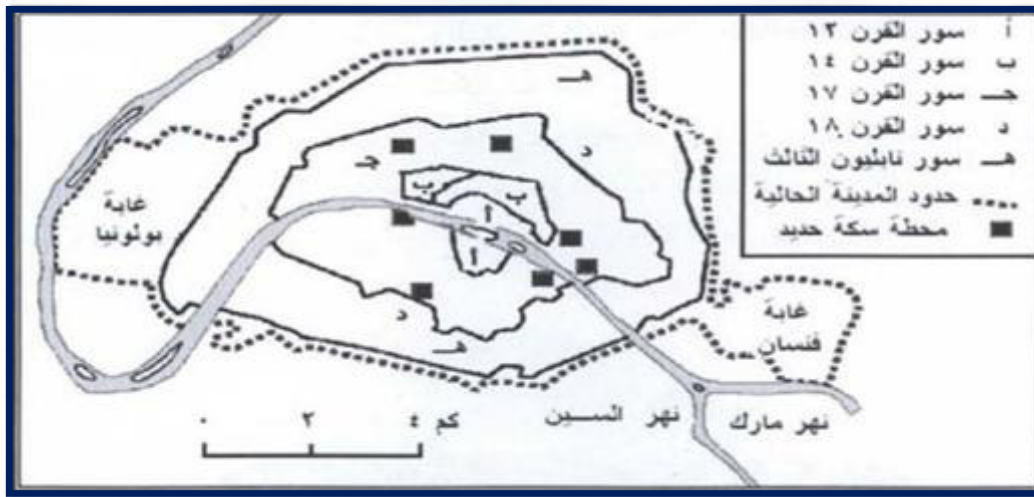


المصدر: كتاب جغرافية النقل الحضري - سعيد عبده - مرجع سابق ص33

3-3-2 شبكة الشوارع الدائرية :

وتعد من أكثر أنواع الشوارع شيوعا في التاريخ المدن عندما كانت المدن مسورة كما يظهر في مراحل نمو مدينه باريس أو من الشكل العام لنمو مدينه لندن كما أخذت العديد من المدن بريطانيه بفكرة الخطة الدائرية في عمليات التخطيط التهيئة التي شهدتها بعد الحرب العالمية الثانية كما طبقت عند التخطيط مدينه بغداد في زمن المنصور، كما هو موضح في الشكل رقم (6) .

الشكل (6) : شبكة الشوارع الدائرية (أسوار مدينة باريس عبر العصور)

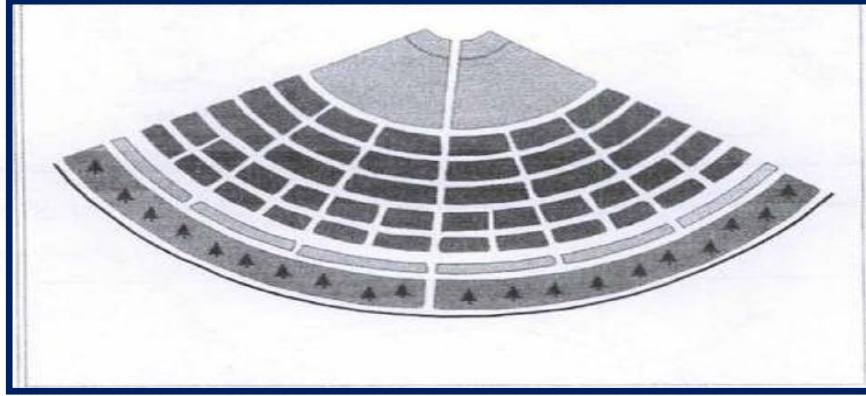


المصدر : كتاب جغرافية النقل الحضري - سعيد عبده- مرجع سابق ص35

3-3-3 شبكة الشوارع الإشعاعية والدائرية المتشعبة :

تتفرع شبكه الشوارع في هذا الشكل التخطيطي قطريا من المنطقة المركزية للمدينة إلى الأطراف على شكل محاور أو إشعاعات وتحيط الشوارع الحلقية الدائرية بوسط المدينة و أطرافها ويطلق عليها نسيج العنكبوت كما تشبه الطرق المتشعبة بالأذرع التي تخرج مركز العجلة ،كما هو موضح في الشكل رقم (7) .

الشكل (7): شبكة الشوارع الإشعاعية



المصدر: كتاب جغرافية النقل الحضري - سعيد عبده - مرجع سابق ص 36

ومن مميزات هذا الشكل ما يلي :

* يمكن التمييز بين الشوارع الرئيسية والفرعية .

* يسمح بالرحلات المباشرة بين نقطتين أو جهتين .

* يمكن تطبيق هذه النظرية بسهولة أكثر في الأرض ذات التضاريس الحادة .

3-3-4 شبكة الشوارع المركبة (الإشعاعية الدائرية) :

وتجمع هذه الخطة بين نوعين من الشوارع هما الدائرية و الإشعاعية و من مميزات هذه الخطة

التداخل بين هذين النظامين مما يؤدي إلى سهولة اتصال المدن مع بعضها وانسياب حركة المرور و

الاتصال بوسائل النقل المختلفة داخل أحياء المدن إلا أنه يتطلب تكاليف مالية كبيرة وإدارة مؤهلة في

مجال التخطيط المدن وينتشر هذا النوع خطط الشوارع في معظم المدن الأوروبية و الأمريكية .

3-3-5 شبكة الشوارع الشريطية :

ويكون نمو العمران متأثراً بمحور طولي أو طريق رئيسي وتنتشر المنطقة المبنية على جانبيه ويمكن أن تمتد على شكل نطاقات طويلة أو أشرطة ، وعاد ما يتسم كل شريط بتخصص وظيفي معين وترتبط الطرق الثانوية بين المساكن و مناطق العمل أو الترفيه .

وقد أعدت الخطة الشريطية الامتداد مدينه لندن الكبرى عام (1943) كما طبقت أيضا على مدن مدريد (اسبانيا) و استالينجراد (فلو جراد) بروسيا و لوس انجلوس (أمريكا) ، كما يبين الشكل رقم (8) .

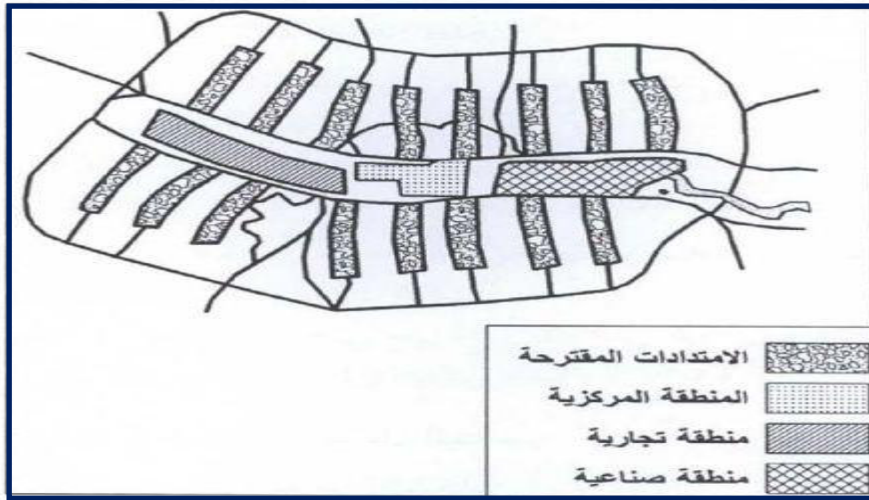
ومن مزايا هذه الشبكة :

- * إمكانية النمو العمراني لمركز المدينة بما يتفق مع التوسع في المساكن والصناعة .
- * إمكانية استيعاب أعداد سكانية اكبر ووفقا لإمكانية نمو العمران .
- * تتميز بشكلها البسيط الذي يسهل حركه المرور .

عيوب الشبكة الشريطية :

- * صعوبة الفصل في بعض الأحيان بين المرور السريع والمرور المحلي .
- * وجود الخدمات المركزية على مسافات بعيدة ، مما يعني تكلفة أكثر .
- * صعوبة الوصول للمنطقة المركزية للمدينة من الأجزاء البعيدة الناجمة عن زيادة النمو .

الشكل (8) : توضح خطة المدينة الشريطية



المصدر: كتاب جغرافية النقل الحضري - سعيد عبده - مرجع سابق ص 39

3-3-6 شبكة الشوارع النجمية :

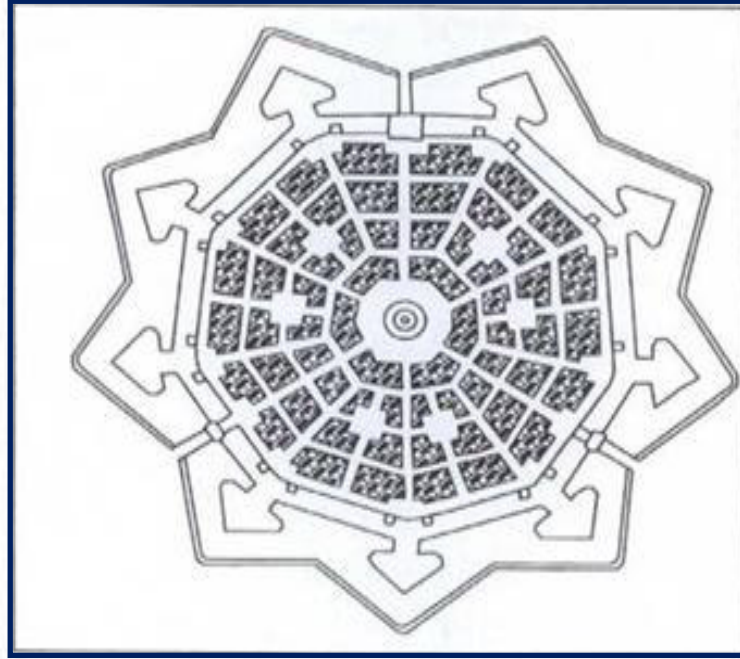
تتمثل في الشوارع إشعاعية تنتشر من المركز في اتجاه الأطراف إلا توسع المدن لا يتم في شكل القطاعات المتساوية وإنما تؤثر المنطقة الريفية المحيطة بالمدن وتتداخل مع المنطقة المبنية في المدن حيث تظهر الخطة الداخلية بشكلها العام و هي شبيهه بالنجمة .

تنتشر هذه الخطة في الدول المتقدمة ذات الانتشار الحضري المتزايد وذات المساحات الصغيرة وخاصة الدول التي تعاني من نقص في الأراضي الزراعية مثل الدنمارك و هولندا .

3-3-7 شبكة الشوارع المتعددة الأشكال الهندسية :

لقد اقترحت وتطورت أشكال جديدة من الخطط شبه الدائرية والتي تتيح رؤية أفضل مثل الشكل السداسي والأشكال المتعددة الأضلاع من الخارج ومن بين المدن التي وضعت لها أشكال جميلة مدينة " بالما نوبا " التي أنشئت عام 1593 في مقاطعه فينيسيا (البندقية الايطالية) كما ينطبق هذا الشكل السداسي على العاصمة الأسترالية كانبرا والعاصمة الأمريكية واشنطن .

الشكل (9): مدينة بالمانوفا الايطالية (خطة شبكة الشوارع متعددة الأضلاع)



المصدر: كتاب جغرافية النقل الحضري - سعيد عبده - مرجع سابق ص 41

3-3-8 شبكة الشوارع الجديدة والمستحدثة :

أصبح هذا النوع من شبكات الشوارع أكثر انتشاراً في العواصم الكبرى نتيجة ارتفاع نسبه التحضر وقد تظهر هذه خطط على شكل الطرق المعلقة و العلوية أو الشوارع والأنفاق الموجودة تحت الأرض إضافة إلى الإبداعات التي ظهرت في الشوارع السطحية من حيث تقاطعها وتداخلها مع بعضها البعض وتهدف هذه الأشكال الجديدة من الخطط إلى تطوير المدن القديمة مثل لندن و طوكيو .

4- أنماط الشوارع : (7)

تختلف الشوارع فيما بينها وكل شارع له نمط يمتاز به ومن بين هذه الأنماط هي :

4- 1 الشارع المنتظم :

وهي الشوارع التي تتميز بوجود تنظيم عالي ومتحكم في واجهات المباني ونسبة ارتفاع الواجهة

إلى عرض الشارع والتي تكون متقاربة كشوارع " بودابست هنغاريا " كما في الصورة رقم (1) .

صورة رقم (1): نمط الشارع المنتظم - شارع بودابست -هنغاريا



المصدر : صور غوغل

4- 2 الشارع المتجانس :

وهي الشوارع المتجانسة حتى وان كانت الواجهات المؤطرة لها مختلفة ويكون التجانس إما في اللون

أو الارتفاع.... الخ مثل : شارع مدريد كما توضح الصورة رقم (2) .

7- رامي إبراهيم - مذكرة دكتوراه هندسة معمارية - دور النسيج العمراني في تحقيق الرفاهية العمرانية الفيزيائية للمدن الصحراوية -

صورة رقم (2) : نمط الشارع المتجانس - شارع مدريد



المصدر : مدونة السياحة

3-4 الشارع الغير المتجانس:

هي الشوارع المؤطرة بواجهات عمرانية غير موحدة في الطراز والنمط المعماري ومواد البناء حيث

يوجد هذا النمط في الضواحي القديمة للمدن والدول العربية .

4-4 الشارع الفوضوي :

الشوارع التي لا يرتبط مظهرها العام بأي قواعد هندسية حيث توجد هذه الشوارع في الأحياء الفوضوية

أو الدول النامية .

5- خصائص الشوارع : (8)

يتميز الشارع عن غيره بعدة خصائص نذكر منها :

1-5 الموقع :

موقع وموضعية الشارع في الشبكة العمرانية عاملان أساسيان في تشكيل عرض الشارع ويؤثران بشكل مباشر على تأقلمه مع التدفق الذي يتعامل معه وفي نمط استعماله وحيويته الوظيفية .

2-5 المظهر:

يرتبط مظهر الشارع دائما بعرض الشارع وارتفاع المباني الناتجة عن الكثافة البنائية له .

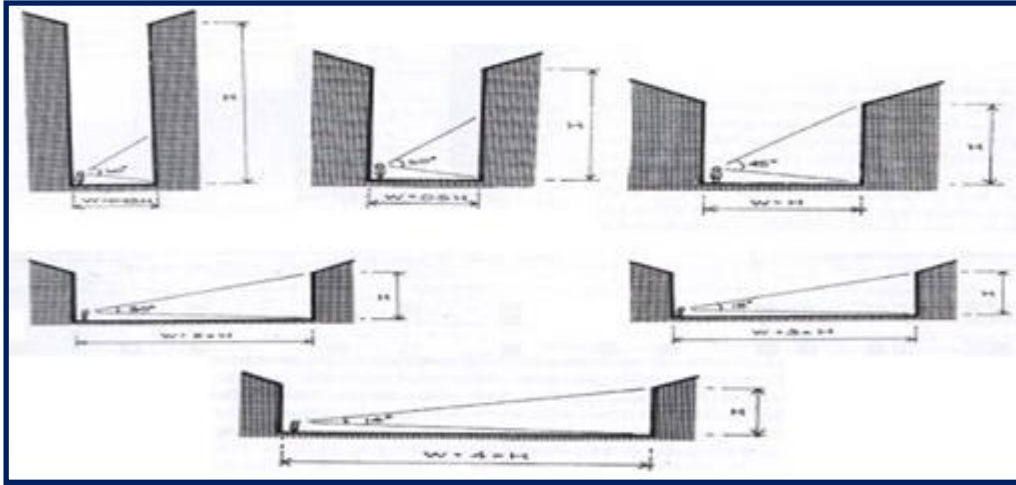
3-5 عرض الشارع وارتفاع المباني :

يكون في أغلب الأحيان محدد قانونيا وذلك وفق الاستعمال والتدفق ولكن تطور حركة المرور في بعض الطرق يمكن أن يؤدي إلي توسعات متتالية على حساب التخصيصات المحيطة به .

وهي نسبة واجهات الأبنية المحيطة بفضاء الشارع ونسبة ارتفاع الأبنية إلى عرض الشارع يعتمد على العلاقة بين المسافة بين الناظر وارتفاع المبنى المرئي بمجال النظر الطبيعي كما يمثل الشكل أدناه العلاقة بين عرض الشارع والارتفاع .

8- رامي إبراهيم - مذكرة دكتوراه هندسة معمارية - دور النسيج العمراني في تحقيق الرفاهية العمرانية الفيزيائية للمدن الصحراوية -

الشكل (10) : العلاقة التناسبية بين عرض الشارع وارتفاع المبني والناظر



المصدر : زينب رياض -المحاور الحركية والبصرية وتأثيرها في مظهر جمالي ص 13

6- مكونات الشوارع : (9)

يتكون الشارع من عدة مكونات ولعل من أبرزها الواجهات على المباني ، الشبكات العامة ،التشجير و التآثيث وغيرها كما هي مفصلة كالآتي :

6-1 الواجهات علي جانبي الشارع :

يؤطر الشارع عادة بواجهتين عمرايين متقابلتين وذات تصفيف إلا في بعض الأحيان يؤطر الشارع بواجهة واحدة وذلك في حالة أن يكون الشارع مقابل للمنتزه أو ذو واجهة بحرية حيث يكون الإطار الفيزيائي للشارع متعلق بطبيعة واجهات المباني .

9-رامي إبراهيم - مذكرة دكتوراه هندسة معمارية - دور النسيج العمراني في تحقيق الرفاهية العمرانية الفيزيائية للمدن الصحراوية - 2017 - مرجع سابق ص 46

2-6 الشبكات العامة في الشارع :

لا يوجد طريق أو شارع يتموضع داخل النسيج العمراني إلا توجد به إحدى الشبكات العامة لهذا تدخل الشبكات العامة في تكوين الشارع حيث أنها من احد العناصر المشوهة للشارع وتؤثر سلبا على مظهره كشبكات الكهرباء وشبكة الاتصالات حيث تكون جميعها تحت الأرض وليس فوقها حيث يجب أن تكون الشبكات وفق أبعاد وأعماق ثابتة ومسجلة في خريطة مخصص لها يمكن الوصول إليها بسرعة وبدقة في حال وجود عطب أو خلل .

3-6 الرصيف :

وهو الجزء المخصص لحركة المشاة من الطريق حيث يتغير عرضه طبقا لمستوى الطريق ودرجته ، وكذلك نوع الأنشطة والاستخدامات ، ومن بين وظائف الأرصفة نذكر منها :

- * تنظيم عملية عبور المشاة عند التقاطعات
- * استيعاب حركة المشاة والاتصال بين الطرق والاستعمالات المحيطة .

صورة رقم (3): أرصفة شارع التحلية - الرياض



المصدر : أرصفة المدن غوغل

4-6 التشجير في الشارع :

يعتبر التشجير كم أهم العناصر المكونة للشارع حيث يعطي جمالا للشارع والمدن بصفة عامة و يساعد التشجير في توفير الظل ويخفف من أشعة الشمس ويحمي من الرياح فيما يرفع بدرجة كبيرة من رفاهية الشارع ومنع الملل والتلوث البصري .

صورة رقم (4): التشجير في الشارع



المصدر : الدليل الإرشادي للتصميم العمراني بالرياض ص31

5-6 تأثير فضاء الشارع : (10)

يشمل فضاء الشارع جميع العناصر المتواجدة ضمن ذلك الفضاء وتواجدها بكميات وأعداد كبيرة لذا تكون لها أهمية بصرية مؤثرة جدا بالإضافة إلى أهميتها الوظيفية ،إن مكونات تأثير الشارع يجب أن تصمم منفردة بشكل جيد ثم تجمع مع بعضها البعض بأسلوب مناسب لإنتاج تكوين مقبول بصريا ووظيفيا ، لان جمال المدن تتحكم فيه عناصر أساسية أهمها عناصر التأثير للشارع .

صورة رقم (5) : أشكال التأثيث العمراني للشارع



المصدر : صور غوغل

7- دور الشوارع في تنمية المدينة :

7-1 من الناحية الوظيفية :

للشارع دور في الربط الوظيفي بين أجزاء المدينة فهو الجزء المخصص لوظائف المدينة وسكانها منها الوظيفة التجارية والصناعية حيث يفضل أصحاب المؤسسات التجارية و الخدمات المختلفة اختيار موقع مؤسساتهم على واجهة الشوارع فبهذا يوفر الشارع مكان فضاء يستخدم للمبادلات التجارية أو غيرها حيث تلعب دورا هاما في تنمية المدينة .

7-2 من الناحية الترفيهية :

يعتبر الشارع كعنصر من عناصر الترفيه لمستخدمي الشارع من المشاة والسيارات فيها استخدامات الأرض ذات الأغراض الترفيهية على واجهاتها صالات السينما و النوادي والمطاعم فضلا عن أماكن الراحة المتمثلة في الحدائق والمنتزهات والفنادق فهي تعتبر من أحد أهم العناصر التي تؤخذ بعين الاعتبار في تنمية المدينة .

3-7 من الناحية العمرانية والمعمارية :

تحقق الشوارع الوظيفة العمرانية والمعمارية للمدينة وذلك لتوفر مكان لعناصر التجميل المختلفة (كالنوافير) والأعمال التذكارية بما فيها التماثيل والنصب التاريخية وبهذا فإنه يكون للشارع ميزة عن مختلف الشوارع الأخرى وذلك بنمط المباني والفضاء العمراني المشكل للشارع دورا في تنمية المدينة .

4-7 من الناحية الاقتصادية :

تساهم الشوارع في ارتفاع اقتصاد المدينة وذلك من خلال تواجد مختلف الخدمات في المباني كالوظيفة التجارية في طابق الأرضي والوظيفية الخدماتية في الطوابق الأخرى من خلال ثمن الكراء وأيضا بوجود مختلف وسائل النقل العام فهي تضيف في اقتصاد المدينة وكذلك العائدات من مواقف السيارات .

II. معايير تخطيط وتصميم للشارع :

للشارع بعض المعايير والقوانين التي لا بد أن يأخذها المصمم العمراني في الحسبان عند تصميم

الشارع في النسيج العمراني وهي كالتالي :

1- مبادئ يجب أن تراعى في تصميم الشوارع: (11)

عند تصميم الشوارع يتعين مراعاة الجوانب التالية :

- ☒ وجود منهجية متوازنة لكافة أنماط النقل .
- ☒ مراعاة المعالم والمناظر والمشاهد للشوارع .
- ☒ السلامة وسهولة الوصول للشارع لجميع المستخدمين .

☒ فعالية التكلفة .

☒ التزويد بالخدمات الضرورية .

2- العوامل التي تؤثر على تصميم الشارع : (12)

لا يخضع اختيار الشارع في التصميم للتفصيل بل يرجع لعملية تقييم لمختلف العوامل المؤثرة ومن بينها :

☒ الموقع والمناخ :

يكون اختيار شكل الشوارع وذلك حسب الموقع والمناخ ومنه دراسة طبوغرافية المنطقة ،خصائص

التربة والحالة الجيولوجية للأرض و غيرها

☒ العوامل الاجتماعية :

من بين العوامل المؤثرة عند تصميم الشوارع وهي العوامل الاجتماعية وذلك بمعرفة العادات والتقاليد

الاجتماعية للسكان ومختلف خصائصهم فهي من بين العوامل التي يجب أخذها بعين الاعتبار .

☒ القوانين :

يجب على المصمم العمراني احترام القوانين المسنة من طرف السلطة و أن يطبقها ويحترمها وفقا

للتنظيم والتشريع المعمول بهما بهدف ضمان نجاح العملية التصميمية .

3- التصميم الهندسي للشوارع :

من بين العناصر المشكلة للشارع والتي يجب أخذها بعين الاعتبار في تصميم الشوارع ومن بينها

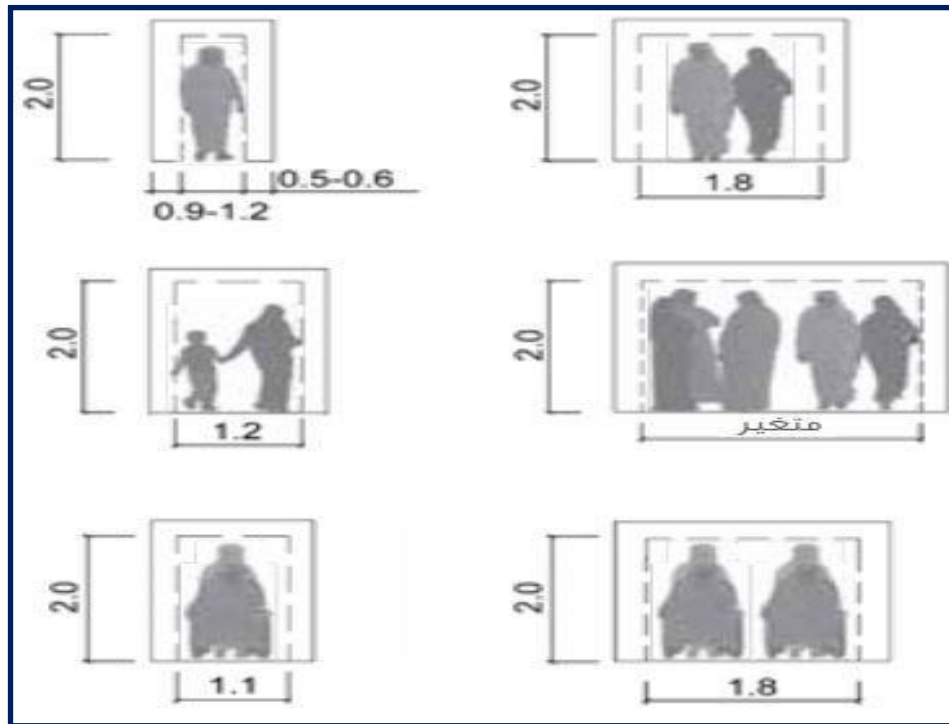
(مجال المشاة ، مواقف السيارات ، مواضع تأثيث الشوارع ..)

12- ملاك عابدين - ماجستير هندسة العمارة - جامعة السودان تصميم وتأثيث فضاء الشارع الحضري -دفعة 2016- مرجع

3-1 مجال المشاة : (13)

يتم توفير أرصفة لحركة المشاة بمحاذاة مسارب الحركة أو حارات وقوف المركبات في المناطق الحضرية أو تلك التي يتوفر بالقرب منها حركة معتبرة للمشاة حتى في المناطق الريفية، وبمحاذاة بعض المراكز السكنية أو المدارس أو غيرها. وتعمل أرصفة المشاة على فصل حركة المشاة عن حركة المركبات، وبذلك تحد من عملية التداخل بين حركتي المشاة والمركبات، وتوفر مساحة آمنة لحركة المشاة، بحيث يجب ألا يقل عرض الرصيف المخصص للمشاة عن 1.8متر وهو يعتبر مناسب لشخصين يمشيان جنباً إلى جنب، كما في الجدول رقم (1) والشكل رقم (11) يوضح العلاقة بين عرض الرصيف والمعايير التخطيطية للطرق .

الشكل (11): أبعاد التصميم الرصيف للمشاة



المصدر : دليل أبو ظبي لتصميم الشوارع الحضرية ، ص 03

جدول رقم (1) : يوضح عرض الرصيف طبقاً للمعايير التخطيطية

الطرق البرية	عرض الرصيف في الطرق الحضرية		تصنيف الطرق
	المفضل بوجود تشجير متر	الأدنى بالمتر	
يكون من ضمن حرم الطريق وبعرض من 3.0- 1.8م	أكثر من 3.0	1.8	طريق محلي
	أكثر من 3.0	1.8	طريق تجميحي
	أكثر من 3.5	1.8	طريق شرياني ثانوي
	أكثر من 4.5	1.8	طريق شرياني رئيسي
لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	طريق سريع

المصدر: وفاء ناجي -ماجستير -أثر تصميم الشوارع المشاة على استدامة المناطق العمرانية-فلسطين -2015 ص 78

3-1-1-1 معابر المشاة: (14)

تعتبر معابر المشاة من المناطق الحرجة في شبكات حركة المشاة ، وهي ذلك الجزء من الطريق

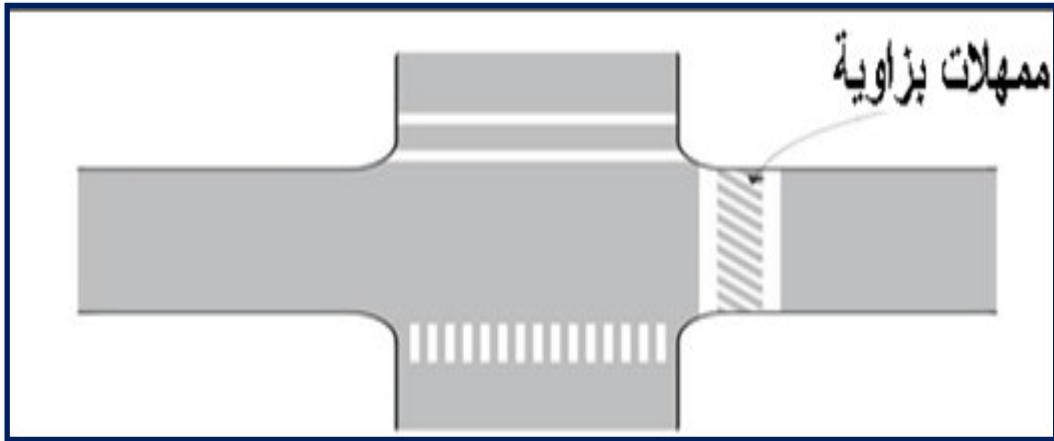
الذي صمم لعبور المشاة بشكل متعامد مع حركة المركبات، ويمكن أن يكون محدد بخطوط الدهان أو

غير ذلك، وتعتبر المعابر المتقاطعة والمميزة بالعلامات أكثر فعالية بحيث يستطيع السائقين تحديدها

بسهولة .

- يمكن إيجاز العوامل الهامة في اختيار مكان معابر المشاة عند التقاطعات كما يلي:
- أن يعطي مكان خط التوقف الإحساس بالأمان للمشاة وعدم الخوف من احتمال تجاوزه من قبل المركبات بحيث يبعد خط التوقف (2م) عن معبر المشاة ليعطي مسافة خالية آمنة.
 - يجب أن يكون المعبر مفصولا عن حركة المرور الموازية بمسافة كافية ، وهذا يتحقق بأن يتم تقصير الجزيرة الوسطية بمسافة لا تقل عن (1م) من طرف حارة المرور الجانبية الموازية لمعبر المشاة.
 - عند المعابر ذات الإشارة الضوئية تكون مسافة الرؤية هي مسافة التوقف الآمنة حسب السرعة التصميمية للطريق الداخل إلى التقاطع.
 - يجب تأمين مسافة رؤية كافية عند المعابر التي لا يوجد فيها إشارات ضوئية لكي يرى المشاة السيارة القادمة إلى التقاطع، وبالتالي يجب أن تكون مسافة الرؤية الآمنة لعبور الطريق حسب السرعة التصميمية.

الشكل(12): يوضح أنواع خطوط دهان معابر المشاة المتقطعة والمستمرة والمائلة

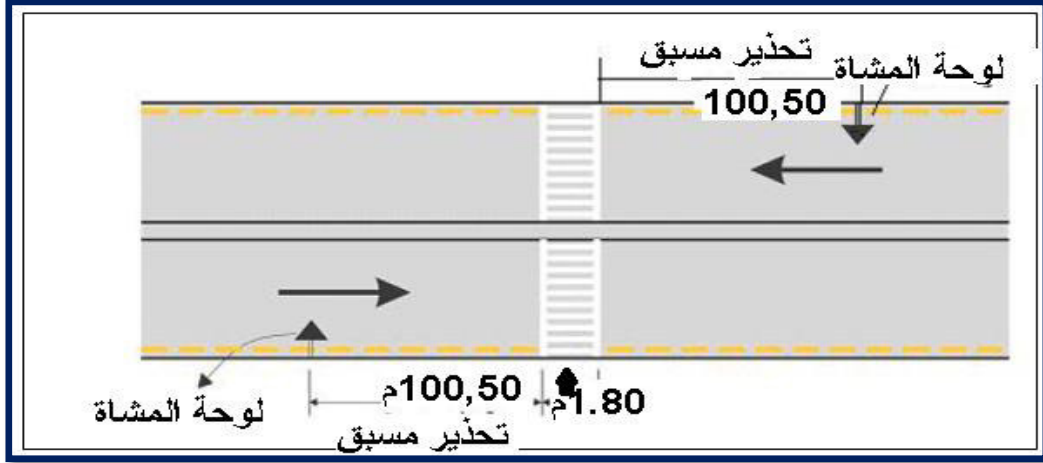


مصدر: دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع مصدر سابق ص17

3-1-2 معابر المشاة في منتصف الطريق : (15)

تعتبر معابر المشاة بين التقاطعات كما هو موضح في الشكل رقم (13) ذات أهمية بالغة لسلامة حركة المشاة ، ويختلف تصميم المعبر وفق اعتبارات عديدة أهمها السرعة المحددة للطرق .

الشكل (13): يوضح معابر المشاة في منتصف الطريق واللوحات التحذيرية قبلها



المصدر: دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع ، مرجع سابق ص18

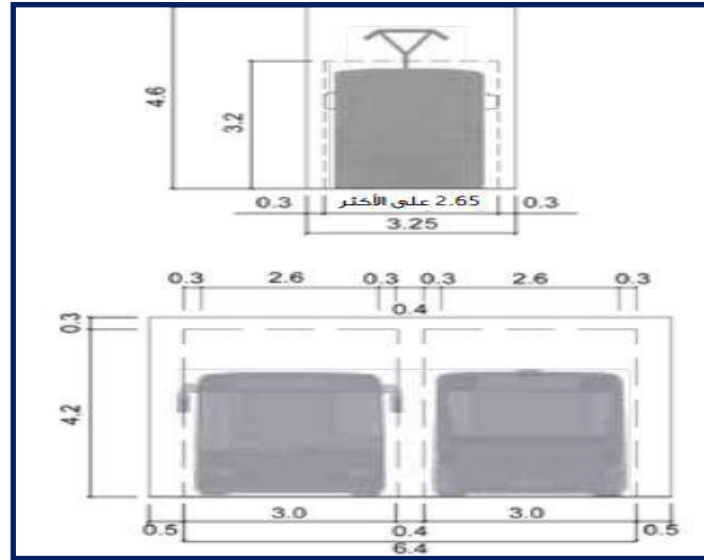
3-2 النقل العام : (16)

تتمثل الاحتياجات لمستخدمي النقل العام بالسلامة والأمان والراحة في مناطق الانتظار ، كما أنهم بحاجة إلى أن يكونوا قادرين على عبور الشوارع بفعالية وسهولة الوصول إلى المواقع المخصصة للنقل العام ، حيث يوفر الشكل رقم (14) أبعاد مساحية للحافلات وعربات السكك الحديدية " ترامواي " .

15- دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع ، مرجع سابق ص18

16- دليل أبو ظبي لتصميم الشوارع الحضرية -مرجع سابق ص 04

شكل رقم (14): أبعاد التصميم النقل العام



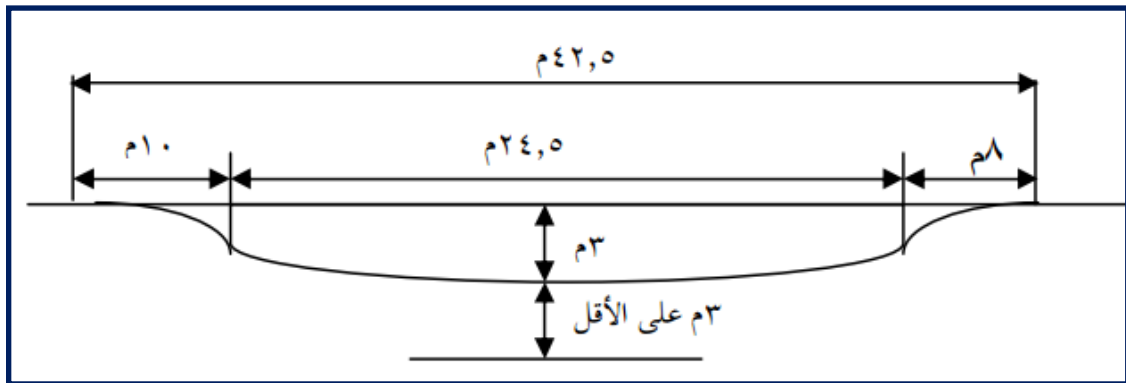
المصدر : دليل أبو ظبي لتصميم الشوارع الحضرية -مرجع سابق ص04

3-2-1 معايير أماكن مواقف الحافلات :

يوجد معايير تقنية لأماكن وقوف الحافلات عادة ما تكون موازية للرصيف ، كما هو موضح في

الشكل رقم (15) .

الشكل (15): يوضح أبعاد مواقف النقل العام

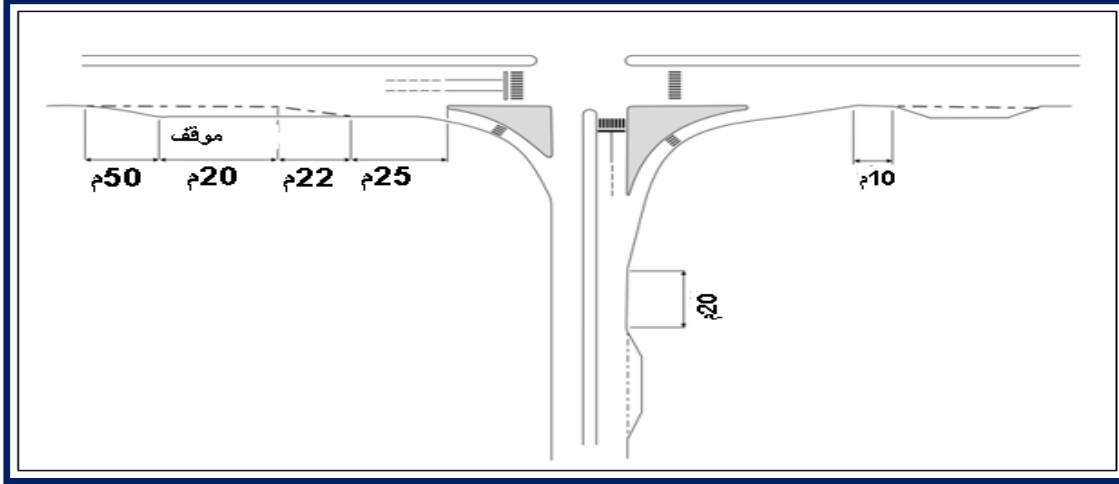


المصدر : معايير إنشاء مواقف سيارات النقل العام للركاب المعهد المروري الأردني- ص 02

3-2-2 أماكن مواقف الحافلات عند التقاطعات :

تكون مواقف الحافلات عند التقاطعات كما هي موضحة في الشكل رقم (16) .

الشكل (16): يوضح أماكن مواقف الحافلات عند التقاطعات



المصدر: دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع ، مرجع سابق ص6

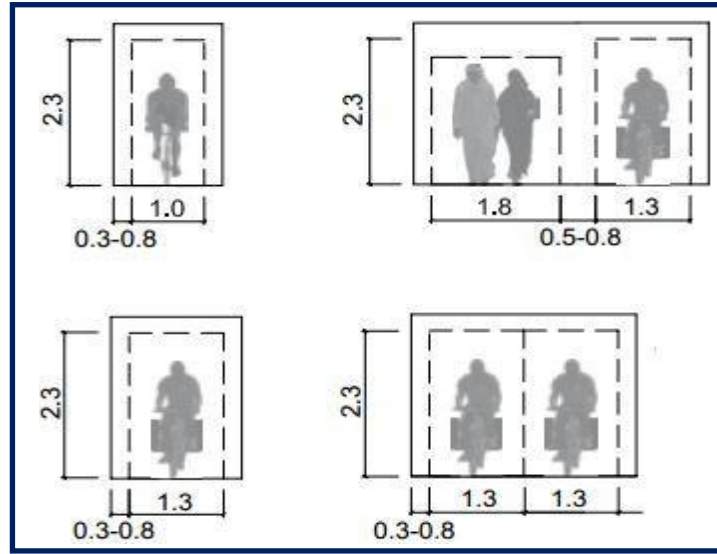
3-3 تصميم ممرات الدراجات الهوائية : (17)

توفر الدراجات الهوائية وسيلة مواصلات بالغة الفعالية ، حيث يتراوح معدل سرعة الدراجة الهوائية

ما بين 15 و 20 كلم/ سا ، يبين الشكل أدناه الأبعاد التصميمية لممرات الدراجات الهوائية .

17- دليل أبو ظبي لتصميم الشوارع الحضرية - مرجع سابق - ص 05

الشكل رقم (17): أبعاد التصميم الخاص بالدراجات الهوائية



المصدر : دليل أبو ظبي لتصميم الشوارع الحضرية - مرجع سابق - ص 05

3-4 الأبعاد التصميمية الهندسية للجزر الوسطية: (18)

تساعد الجزر الوسطية في منتصف الطريق على تأمين مساحة كافية منفصلة تماما عن حارات

المرور، فإذا كان هناك عرض كاف للجزر الوسطية توفير مساحة كافية لزراعة الأشجار وتزيين الطريق

بالنباتات التجميلية والتي بدورها تساعد في السرعات العالية وتعطي الفرصة لإنشاء جيوب تخفيض

السرعة للالتفاف والدوران إلى الخلف بشكل آمن.

وعرض الجزيرة الوسطية هو المسافة بين الحافتين الخارجيتين للرصيف ويتراوح بين (1.2-20م) أو

أكثر حسب نوع الطريق وطبيعة الأرض .

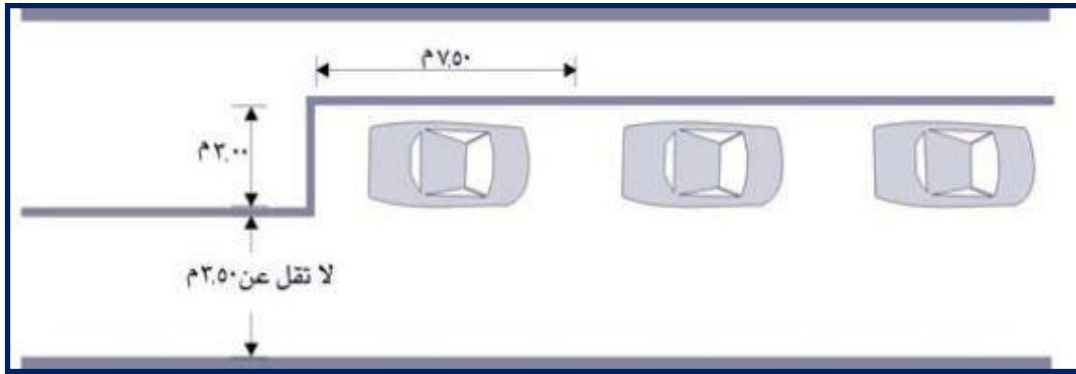
3-5 مواقف السيارات: (19)

تشكل المواقف العنصر مهما في تركيب الطريق وسهولة الحركة وتجنب عرقلة السير ، كما أن تنظيم هذا الجانب أهمية قصوى في توفير الراحة لمستخدمي الطريق وذلك ب توفير مواقف واضحة تكون قريبة من الأماكن المقصودة كالمتاجر والمساجد و.و. الخ وتنقسم المواقف إلى ثلاثة أنواع :

أ - موقف موازي للرصيف:

ويتميز بصغر المسافة الذي يحتلها من عرض الشارع كما هو موضح في الشكل رقم (18)

شكل رقم (18): موقف موازي للرصيف



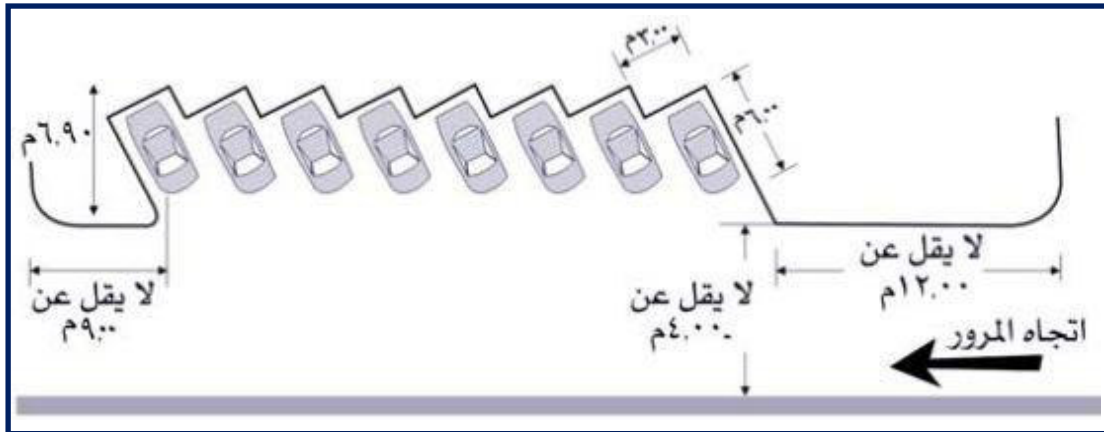
المصدر : دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع- مرجع سابق ص 58

ب -موقف مائل على الرصيف:

ويكون الموقف مائل بزاوية 45 درجة أو 60 ويستوعب هذا النوع من المواقف أكبر عدد من السيارات ويوفر سهولة في الدخول والخروج وأكثر أمانا على المشاة كما هو في الشكل رقم (19) .

19-دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع - مرجع سابق ص 56

شكل رقم (19): الحد الأدنى لبعدها المائلة عن تقاطعات الطرق

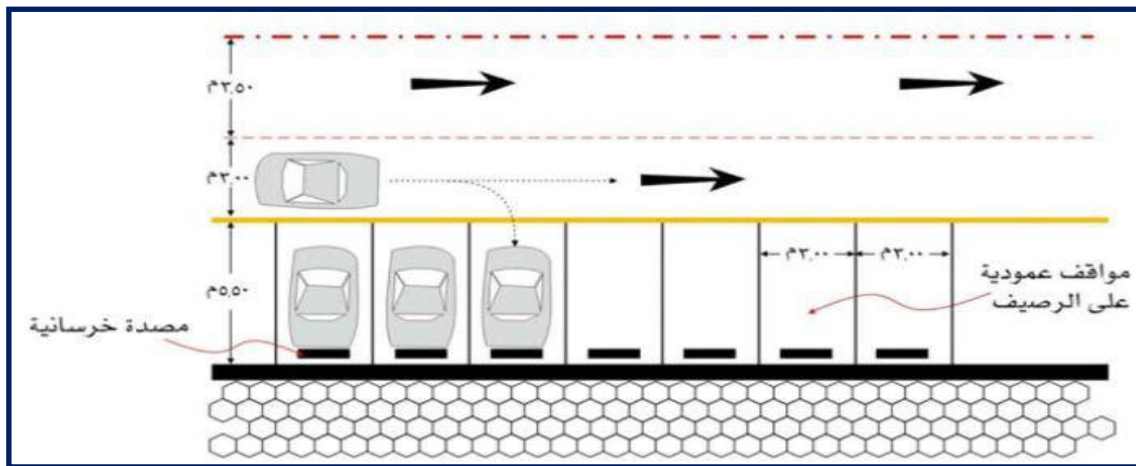


المصدر : دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع- مرجع سابق ص 58

ج- موقف متعامد على الرصيف:

يحتل مساحة أكبر من الشارع ويشكل خطراً على المشاة كما هو موضح في الشكل رقم (20).

شكل رقم (20): موقف متعامد على الرصيف



المصدر : دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع- مرجع سابق ص 58

3-6 معايير لوحات الدعاية والإعلان: (20)

يقصد بلوحات الدعاية أو الإعلان أية لوحة أو تركيبية أو مكان أو وسيلة إعلان لمباشرة الإعلان لمباشرة الإعلان عليها سواء بالكتابة أو بالنقش أو بالرسم متى كانت قائمة بذاتها ، أو تكون جزءا من منشأة أو متصلة بها أو في صورة أخرى من صور العرض على المباني وقصد بها الإعلان أو لفت الانتباه.

يجب ألا توجد أي لوحات إعلانية عند أركان الأرصفة بالتقاطعات وعند مخارج ومداخل الطرق بمسافة لا تقل عن (25م)، كما يجب ألا توجد أي لوحة إعلانية على مسافة تقل عن (9م) قبل الإشارة الضوئية .

يجب ألا تقل المسافة الأفقية بين حافة صحيفة اللوحة وحافة الطريق عن (60 سم)، كما يجب ألا تقل المسافة العمودية بين الحافة السفلية لصحيفة اللوحة وسطح الرصيف عن (2.1م)، ويجب أن يتم تصميم وتركيب اللوحات الإعلانية وسطح الرصيف عن (2.1م)، ويجب أن يتم تصميم وتركيب اللوحات الإعلانية وفقا للمعايير التالية:

3-6-1 لوحات الإعلان المثبتة على الأرصفة الجانبية :

يسمح بتثبيت اللوحات الإعلانية على الأرصفة الجانبية المجاورة للمباني التجارية وفقا للاشتراطات التالية:

☒ ألا يقل عرض الرصيف عن 6 م.

☒ ألا يزيد الارتفاع الكلي للوحة عن 1.2م.

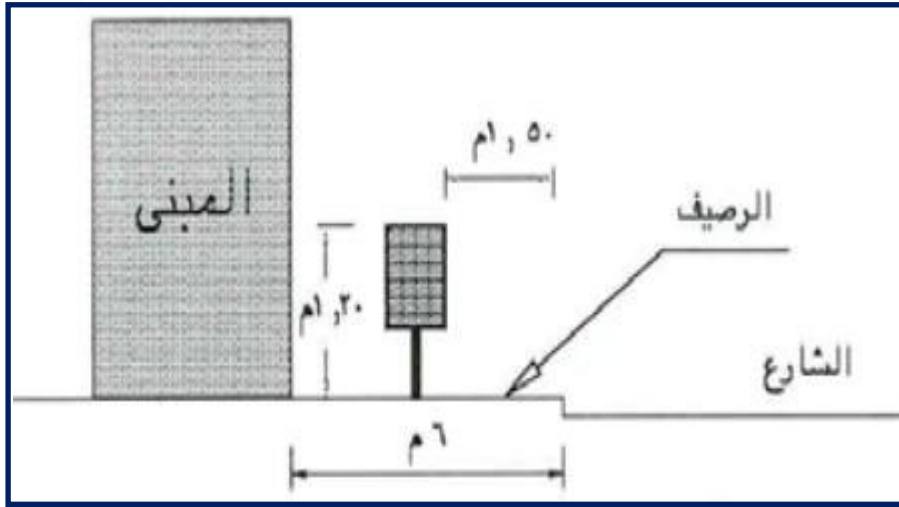
☒ ألا تقل المسافة الفاصلة بين اللوحة الإعلانية والأخرى عن 20م.

☒ ألا يقل الارتداد عن حدود الطريق عن 1.5م.

20- دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع، مرجع سابق ص49

(21): يوضح اللوحات المثبتة على الأرصفة الجانبية

الشكل)



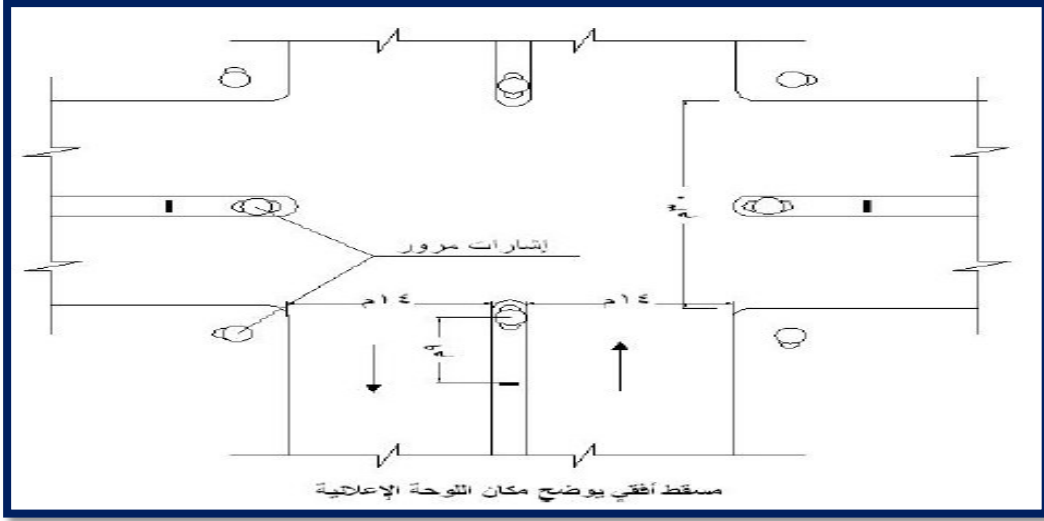
مصدر: دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع مرجع سابق ص51

3-6-2 لوحات الإعلان والدعاية المثبتة على الجزر الوسطية : (21)

يسمح بتهيئة اللوحات الإعلانية على الجزر الوسطية وفقا للاشتراطات التالية:

- ☒ ألا يقل الارتداد عن التقاطع العادي (بدون إشارة ضوئية) عن (25م) .
- ☒ ألا يقل الارتداد عن الإشارة الضوئية عن (9م) في الجزر الوسطية .
- ☒ ألا يقل الارتداد لحافة اللوحة عن حافتي الرصيف عن (60 سم) .

الشكل (22): يوضح اللوحات المثبتة على الأرصفة الجزر الوسطية



مصدر: دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع مرجع سابق ص 5

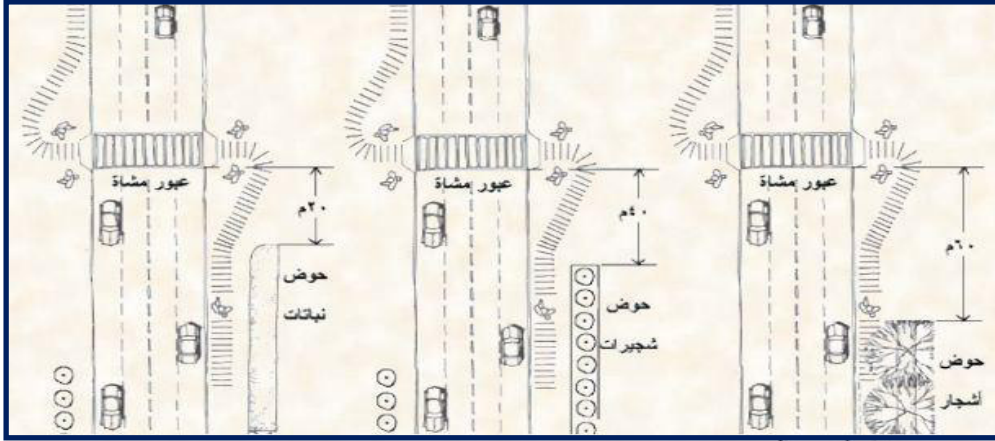
7-3 المعايير التقنية للتشجير : (22)

يجب احترام بعض المعايير في اختيار الأشجار وإدراجها بمحاذاة الطرق والشوارع نذكر منها :

- أن يكون جذعها القائم وغير متفرع لارتفاع 4 متر على الأقل حتى لا تعيق تلك الفروع حركة المرور .
- عدم زراعة الأشجار الشوكية على الأرصفة الجانبية .
- أن يكون حجم نموها القصى مناسباً لعرض الشارع .
- ألا تقل المسافة بين كل شجرة وأخرى عن 5 - 8 متر داخل المدن أو القرى و ألا تقل عن 10 - 12 متر في الطرق السريعة .

- يجب أن تبعد مناطق عبور المشاة عن الأحواض المزروعة بالأشجار بمسافة لا تقل عن 60 متر ، وعن الأحواض المزروعة بالشجيرات بمسافة لا تقل عن 40 متر وعن أحواض نباتات 20 متر كما موضح في الشكل رقم (23) والصورة رقم (7) .

الشكل رقم (23): ضوابط التشجير في الأرصفة



المصدر : دليل تصميم عناصر الفرش الشوارع - الرياض ، مرجع سابق ص 11

صورة رقم (7) : التشجير في شارع أبي رود - لندن



المصدر : صور غوغل

3-8 التآثيث العمراني : (23)

في بعض الأحيان يتم توفير حيز خاص بأثاث الطريق يقطع من العرض الإجمالي لرصيف المشاة، وتشمل أثاث الطريق عدة عناصر تكون ذات تصاميم بسيطة وغير معقدة ومصنوعة من مواد متينة تتحمل الأحوال الجوية المختلفة ، وكذلك تكون ذات مظهر جميل ينسجم مع الطابع العام للمنطقة وتروق للناظرين ويجب وضعها في المكان المخصص لها على الرصيف الشارع حيث يختلف قياسها من بلد لآخر وتتقسم عناصر التآثيث إلى نوعين:

- الطبيعية : النبات -المياه -الصخور والمواد الطبيعية .
 - الصناعية:عناصر الأرضيات مثل الرصيف- اللافتات التجارية واللوحات الإرشادية والإعلانية والموانع والحواجز- أعمدة المرور- مواقف الحافلات- مقاعد الجلوس- صناديق البريد و التبرعات والأكشاك- حاويات جمع النفايات - حاويات النباتات ، ويشمل الأثاث ما يلي :
- ☒ أعمدة الإنارة:

يجب إن توضع في أماكنها المخصصة بشكل آمن بعيدة عن خطر التكهرب، وذات ارتفاعات مناسبة وتصاميم بسيطة قابلة للصيانة المستمرة ، كما يجب إن تؤدي الدور الذي أنشئت من اجله وهو إن تكون الرؤية سهلة وواضحة خاصة في الليل بالنسبة للسائقين ، وثبت إتباع معايير التصميم الخاصة بالإنارة تتمحور حول تقليل حوادث المارة عند استخدام هذه الشوارع في الليل نذكر أهم المعايير :

* يجب أن يتم تنسيق مواقع أعمدة الإنارة في التصميم حتى يتم تجنب تداخله مع المرافق المرتفعة عن المستوى أو المنخفضة عنه أو مع لافتات الطريق .

23- ملاك عابدين - تصميم وتأثيث فضاء الشارع الحضري -ماجستير هندسة العمارة -جامعة السودان-دفعة 2016- مرجع سابق

- * عند وضع أشجار الشوارع بطول نفس الصف الخاص بأعمدة الإنارة ينبغي أن توضع أعمدة الإنارة بين الأشجار حتى لا تتداخل فروع الأشجار مع المساحة التي تغطيها الإضاءة .
- * يتم وضع الأعمدة على أطراف الرصيف جهة الطريق وعلى مسافة لا تقل عن 30 سم من حرف الرصيف حتى لا تعيق حركة المشاة كما هو موضح في الشكل.

الشكل رقم (24): علاقة أعمدة الإنارة بالأرصفة



المصدر : دليل تصميم عناصر الفرش الشوارع - الرياض - مرجع سابق - ص 04

صورة رقم (8): نماذج أعمدة الإنارة



المصدر : ويكيبيديا

☒ المقاعد:

يجب أنتكون في مواضع لا تعرقل سير المارة وفي الوقت نفسه بعيدة عن خطر المركبات وتكون من مواد تتحمل التغيرات المناخية المفاجئة، وذات طابع يتماشى مع الذوق العام في المنطقة كما توضح الصورة رقم (9) أشكال وتصاميم المقاعد على الأرصفة .

صورة رقم (9): أشكال وتصميم المقاعد على الأرصفة



المصدر : دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع -مرجع سابق ص 83

☒ حاويات القمامة:

يتم توفير مكان مخصص لها ضمن عرض الرصيف أو ضمن منطقة أثاث الطريق مع ضمان بقاء حد أدنى لعرض الرصيف لحركة المشاة، وأن تكون ذات شكل مطلوب وتؤدي الغرض المطلوب .

صورة رقم (10) : أشكال ونماذج حاويات النفايات في الشوارع



المصدر :دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع- مرجع سابق ، ص 84

خلاصة الفصل :

في هذا الفصل قد تحدثنا عن تعريف الشوارع و الدراسة التاريخية عن تطور الشوارع منذ القدم والأسس التي من شأنها قد صنفت الشوارع داخل وخارج المدينة ، وبهذا فان الشارع ليس مجرد نظام فراغي فقط بل هو يشكل من المباني و الأرصفة ، الواجهات والتأثير العمراني وغيرها ومن خصوصيات الشوارع انه يختلف من حيث المظهر و العرض والتصنيف على جوانب وهذا ما قد يميز الشوارع عن بعضها البعض ويتمتع كل شارع بخصوصيته .

وكما تطرقنا إلى المتطلبات التخطيطية والتصميمية للشوارع وذلك بذكر بعض المؤشرات التي من خلالها تصمم الشوارع وفق المعايير التقنية (المشاة . مواقف السيارات . التأثير الحضري) .

مقدمة الفصل:

نتطرق في هذا الفصل إلى التعرض لكافة مختلف تعاريف أنواع التدخلات الحضرية وأهدافها والمتدخلون فيها و من بين أشكال التدخلات الحضرية على الشوارع أخذنا نموذجاً عن التجربة التونسية لشارع بورقيبة بتونس والذي كان يعاني من تردي في بنيته التحتية والفوقية وفقدان قيمته الاقتصادية والثقافية ، حيث يعتبر من أحد أبرز الشوارع بتونس ومقصد كبير للسواح وهذا ما يعطي تنمية اقتصادية للعاصمة ، ومن بين نماذج الشوارع أخذنا نموذج عالمي لشارع الشانزلييه في مدينة باريس باعتباره أشهر وأجمل الشوارع في مدينة باريس ومن أكثر الأماكن جمالا في العالم .

1. التدخلات العمرانية : (1)

هي مجموع العمليات العمرانية التي تكون على مستوى نسيج قائم أوحى أو مسكن أو أي مبنى معين، أين نعيد تشكيله، ترميمه، هيكلته، تهيئته، أو تجديده كلياً أو جزء منه، حتى يتماشى مع المتطلبات الحديثة والجديدة للقاطنين و لكن في أي عملية تدخل عمراني على مستوى أي نسيج عمراني يجب أن تسبقه عملية الدراسة التحليلية وذلك لاستخراج مختلف الظواهر السلبية والإيجابية من ذلك، فالعملية تهدف إلى تحسين الإطار المتدخل عليه بتقييم و بمعالجة السلبيات والتحسين من الإيجابيات وإعادة بلورتها وفق تقنيات جديدة وعصرية .

1- الفاعلون في عمليات التدخلات العمرانية :

- الدولة ومختلف مصالحها .
- المصالح التي تستطيع التدخل حسب مجال اختصاصها .
- المؤسسات الاقتصادية التي تقوم بعملية لتدخل حسب اختصاصها .
- مختلف الشركات (شركات البناء. وكالات عقارية. الجمعيات المختلفة ذات النشاط المتعلق بالمجال

2- أهداف التدخلات العمرانية:

- يكون بواسطة إنشاء أو تطوير ما يلي :
- حدائق و الساحات عمومية .
 - تطوير الأداء الوظيفي للشوارع .

1- لبض أيوب- مذكرة ماستر - التدخلات على مراكز المدن القديمة - جامعة أم البواقي-2015- ص 7

- مساحات اللعب.

- أنشطة ترفيهية وثقافية .

خلق صورة جمالية :

وهذا يكون من خلال:

- القضاء على المشاكل التي تشوه المدينة .

- إبراز قيمة النسيج العمراني .

- خلق توازن عمراني ووظيفي لخصوصية المدينة .

- خلق المركزية .

- تركيز مختلف الأنشطة التجارية بانتظام .

3- أنواع التدخلات العمرانية: (2)

بما أن المدينة تعتبر دائما في تحول مستمر يتم في اغلب الأوقات بطريقة منتظمة وسريعة ولهذا

فالتدخل على مجالاتها يتم بصورة منتظمة أيضا وبأنواع مختلفة وهي :

1-3 التجديد الحضري :

هي مجموعة من القوانين الإدارية، العقارية، المالية التقنية ، وضعت بهدف تحسين الوضعية لمنطقة قديمة أو منطقة مهدمة دون تغييرات في الخصائص المجالية للنسيج والنوعية المعمارية والبنية ، و منه فهي عملية مادية لا تطلب تغيير في وظيفة المجال وحدوده ،بمعني أن المجال يحافظ على وظيفته وحدوده الآلية ، وتتمثل هذه العملية في إزالة البنايات القديمة وتهديمها والتي تشكل خطورة على ساكنيها وإعادة بنائها وتعويضها ببنايات أخرى جديدة على أسس معمارية حديثة ، مع الأخذ بعين الاعتبار تناسقها مع النسيج الحضري القائم (النسيج القديم) ، وبنفس الطبيعة وفي نفس الموضع .

2-3 إعادة الهيكلة :

هي عملية تتطلب تغيير في وظيفة المجال وحدوده أي أن المجال في هذه الحالة لا يحافظ على وظيفته الأولى وعلى جوده الأصلية ، وتتمثل هذه العملية في التدخل على مختلف الشبكات التقنية وتوقع تجهيزات جديدة ، وكذلك قد تشمل هذه العملية تهديم جزئي لبعض الحصص وتغيير وظيفتها الأولى وبالتالي فان هذه العملية تؤدي إلي تغيير الخصائص الأصلية للمجال الحضري .

3-3 الترميم الحضري :

يعتبر الترميم الحضري الأكثر حيوية والعمود الفقري للتهنئة العمرانية حيث يهدف إلى العمل على ترميم المباني التاريخية القديمة حيث أن المباني القديمة ليست معطلة يتطلب هدمها دائما بل أنها تصلح في كثير من الأحيان لإعادة توظيفها وإعادة الاستخدام لنشاطات كثيرة ومتنوعة ، الهدف منه الوصول إلى إيجاد نوع من أنواع التجانس والتناسق للنسيج الحضري كما يمكن اللجوء إليه عند تدهور

الحالة الفيزيائية لمختلف المباني دون المساس بالأحكام الواردة في الأمر 281/67 المؤرخ في 20 سبتمبر 1967 و الاتصال بالسلطة المعنية .

3-4 التكثيف الحضري :

تعتبر عملية التكثيف استهلاك للمجال ،وذلك من خلال استغلال الجيوب العمرانية الشاغرة الموجودة داخل النسيج العمراني ، وهي أيضا عملية رفع في كثافة المباني وعدد الطوابق داخل النسيج العمراني وتهدف هذه العملية إلى إنتاج المجال الحضري واستغلاله بطريقة فعالة لتلبية طلبات السكان المتنوعة .

3-5 التوسيع العمراني :

هو عملية إنتاج المجال الحضري المرتبط بالبحث عن الأشكال الخاصة بالطلبات خلال الاحتياجات الجديدة من المساحة (مساحة العمل، السكن، الشبكات القاعدية) مع الأخذ بعين الاعتبار البرمجة، التنظيم، المراقبة.

3-6 إعادة الاعتبار : (3)

هو مجموعة من الأعمال التي تهدف إلى إحداث تعديلات في بناية أو مجموعة من البنايات أو التجهيزات وذلك بان تعيد له الخصائص التي تجعله صالحا للسكن في ظروف جيدة بتوفير العناصر الأساسية لها من كهرباء، ماء صالح للشرب، مساحات خارجية .

3- المرسوم رقم 83- 684 الذي يحدد شروط التدخل على المساحات العمومية .

ومفهوم إعادة الاعتبار يمس عدة جوانب :

- يحتوي على إعادة الهيكلة الداخلية للسكن .
- التطرق إلى تقسيم البنايات شقق لأجل تكييفها مع متطلبات الحجم (عدد السكان) .
- تصنيف الأسقف والقيام بعملية التلبيس معا .
- معالجة الواجهات ومحاولة إيجاد تجانس لها .

3-7 التحسين الحضري : (4)

وهو يركز على المؤثرات التي تقلل من مستوى المنطقة ويعالجها بشكل موضوعي ومؤقت ضمن إطار مخطط يهدف إلى التجديد، ويشمل أسلوب التحسين ورفع مستوى الخدمات في المنطقة مع إضافة لمسات جمالية وظيفية بالاعتماد على حسن استغلال الإمكانيات المتوفرة .

3-8 إعادة التنظيم الحضري : (5)

هذه العملية تهدف إلى تحسين الواقع الحضري عن طريق مجموعة من العمليات السطحية والمعقدة، حيث لا تتغير هذا النوع من التدخلات الحالة القائمة، بل يسمح بتهيئة الإطار السكني ودمجه ضمن الإطار المبنى المتواجد مثل: خلق فضاءات للعب، تنظيم حركة المرور، حظائر السيارات و فضاءات للتجمع، وبالتالي يكون الهدف الرئيسي لهذا النوع من التدخل هو توفير حياة جيدة للمواطنين و تحسين واقع المدينة .

(4)-(5) المرسوم رقم 83-684 الذي يحدد شروط التدخل على المساحات العمومية، مرجع سابق .

3- 9 التهيئة العمرانية : (6)

تشمل كل التدخلات المطبقة في الفضاء السوسيو فيزيائي من أجل ضمان تنظيمه الحسن ويحمل مفهوم التهيئة مدلولاً كبيراً يضم كل الأعمال الضرورية، لسياسة عمرانية هدفها المحافظة على المدينة ككائن حي موحد يتعايش فيه الجديد مع القديم بصفة منسجمة وحركة دائمة ترتقي بها إلى مستويات ذات نوعية مقبولة .

3-10 إعادة التهيئة:

تتمثل في اقتراح برنامج التنمية، تكون مكيفة ومتوازنة على المجال والتهيئة ولا تقتصر على الاستهداف ببنائات جديدة في المدينة وإنما تتعداها إلى بنايات ذات معايير أخذت بعين الاعتبار الاحتياطات والتنظيم .

3-11 إعادة التثمين :

هي عملية تهتم بالمناطق الأثرية أو المعالم التاريخية المصنفة عالمياً، قصد حمايتها من التدهور والاندثار (الزوال) وذلك بالقيام بإحدى العمليات العمرانية على هذه المواقع .

3-12 إعادة البناء و التعمير :

ارتبطت هذه السياسة بعمليات إعادة التخطيط و التعمير للمناطق التاريخية المتدهورة عمرانيا و التي تستلزم عمليات إزالة و إحلال و تجديد واسع النطاق و بشكل جذري تهتم هذه السياسة بالبعد الوظيفي و القيمة الاقتصادية للاستعمال و تتميز بحرية واسعة ، على حساب القيمة الثقافية و التاريخية

6- لبض أيوب- مذكرة ماستر - التدخلات على مراكز المدن القديمة - جامعة أم البواقي 2015- مرجع سابق -ص 8

في كثير من الأحيان ، في إمكانية تغيير الاستعمالات و النسيج العمراني و شبكات الحركة لتلائم التطور التكنولوجي و متغيرات العصر الاجتماعية و الاقتصادية وقد صاحبت عمليات إعادة البناء و التعمير عمليات نقل للسكان و ترحيلها إلى أماكن بديلة أخرى تقوم الدولة . بتوفيرها لهم ، ونتج عن ذلك تغير مصاحب في النمط الاجتماعي للسكان بجانب التغير في النسيج العمراني .

3-13 إعادة الاستعمال : (7)

تختلف هذه العملية عن العمليات السابقة بأنها تهتم بالقيمة الوظيفية و الاقتصادية للمباني التاريخية للحفاظ على قيمتها التاريخية و المعمارية و العلمية، فتختص هذه العملية بإعادة توظيف المباني التاريخية في استعمالات جديدة تلائم التطور وفي نفس الوقت تحافظ على الأثر و تضمن استمرارية صيانتها والمحافظة عليه بصورة علمية، و لذلك فإن اختيار الوظيفة و الاستعمال الجديد للمباني الأثرية يجب أن يتم بعناية فائقة بحيث يحدث أقل تغير ممكن في التوزيع الداخلي للفراغات ولا يحدث أي تغير في الواجهات الخارجية.

3-14 عملية إعادة التأهيل : (8)

هو تحسين ورفع المستوى العمراني للنسيج الحضري للمناطق التي تعاني من تلف في بعض عناصرها وتعويض النقص في مستوى البنية التحتية والخدمات الاجتماعية والاقتصادية .

7- لبض أيوب- مذكرة ماستر - التدخلات على مراكز المدن القديمة - جامعة أم البواقي 2015- مرجع سابق -ص 9 .

8- دكتور سعد الله جبور التجديد الحضري كأسلوب لمعالجة مشاكل مراكز المدن، حالة مدينة الكرك القديمة في الأردن - مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية-المجلد الثالث والعشرون-العدد الثاني -2007- ص 244 .

وهي عملية تهدف إلى تحسين وضعية المجال السكني بالنسبة للمجال الداخلي والخارجي ، ولتكون ملائمة للسكن كتنظيم السقوف ، تحسين الواجهات ، تعبيد الطرق ، إقامة الإنارة والاهتمام بالفراغات الموجودة داخل وخارج المجال العمراني .

3-14-1 أهداف عملية إعادة التأهيل : (9)

إن مشروع إعادة التأهيل يهدف بالأساس إلى محاولة الارتقاء بالمدينة وذلك من خلال تحقيق الأهداف التالية :

- إيجاد التوازن بين مختلف مجالات المدينة .
- إعطاء حياة لائقة للسكان .
- تحسين المستوى الوظيفي للشوارع والمدن .
- توسيع أنظمة خدمات البنية التحتية و المرافق والخدمات .
- الاستغلال الأمثل للأرض وإعادة توقيح استعمالاتها نتيجة تغيرات وظيفة المدينة .
- الحاجة إلى التحكم في منظومة الحركة وعزل حركة المركبات عن حركة المشاة .

9- فريحات إبراهيم - مذكرة ماستر - إعادة تأهيل الأحياء السكنية وفق مبادئ التنمية المستدامة - جامعة العربي بن مهيدي أم

البواقي دفعة 2015 ، ص 14.

3-14-2 أصناف عملية إعادة التأهيل : (10)

يمكن أن تصنف طرق إعادة التأهيل إلى ثلاثة أصناف :

• مشاريع تحتاج إلى تحسينات طفيفة :

وهي المشاريع التي تحتاج إلى تحسين في الأداء والوظيفة فيتم حصر المشاكل التي تقف أمامها

لتحديد أسلوب التحسين وتشمل :

- معرفة الأسباب التي أدت لتدهورها .

- تحديد التغيرات التي حصلت مع مرور الزمن ومع الوظيفة .

• مشاريع تحتاج إلى إعادة التأهيل لكي تقوم بوظيفة مختلفة :

تتم في المشاريع التي ينوى استخدامها لأغراض مختلفة عن الأغراض التي بنيت لأجلها يتم

حصر عناصر التصميم المشتركة بين المشروع الجديد والقديم لتكون أعمال التغيير .

• مشاريع تحتاج إلى إعادة ترتيب الفضاءات :

يكون هذا النوع من المشاريع عندما يتم إعادة ترتيب فضاءات مبني لجهة إدارية وذلك بتبديل

أماكن الإدارات دون المساس بجوهر التصميم أو إعادة التأهيل مباني متكاملة لتستوعب احتياجات

المشروع الجديد كما قد تستوجب الحاجة إلى استبدال أجزاء من الهياكل المتدهورة .

10- مراكشي آمنة - مذكرة ماجستير - إعادة تأهيل الحي الاستعماري بمركز بسكرة من أجل تحقيق التنمية المستدامة -

جامعة محمد خيضر بسكرة - 2014 - ص 66 .

3-14-3 مبادئ عملية إعادة التأهيل :

- * المشاركة الشعبية .
- * تحديد جميع المشاكل .
- * تحديد الأهداف والغاية من عملية التدخل .
- * وضع مخطط الأفكار الأولية .
- * ضمان التكامل والتعاون المشترك بين الشعب والإدارة .

4- أشكال التدخلات على الشوارع :

من بين التدخلات الحضرية على الشوارع أخذنا مثال عن التجربة التونسية والمتمثل في تهيئة شارع

بورقيبة بمدينة تونس .

4- 1 الشارع الحبيب بورقيبة بتونس : (11)

4-1- 1 موقع الشارع :

يمتد الشارع على مسافة نحو 1500 متر، من قوس "باب بحر" غربا، إلى محطة تونس البحرية

للقطارات المتجهة إلى الضواحي الشمالية للعاصمة شرقا، وتلتقي معه العديد من الشوارع الرئيسية كروما،

والجزائر، وباريس، ومرسيليا و القاهرة، واليونان، وقرطاج، ومحمد الخامس، وجمال عبد الناصر، وابن

خلدون.

صورة رقم (10) شارع الحبيب بورقيبة بتونس



المصدر : صور غوغل

4-1-2 التدخل الحضري على الشارع :

كان الوسط المركزي لمدينة تونس يشكو من تقادم بنيته التحتية والفوقية ، غير أن حالة هذا المحور المهم وواجهته لا تشكل مبعث القلق الوحيد بالعاصمة .

ويتنزل مشروع تهيئة الوسط المركزي في إطار الاستجابة لحتمية تفرضها وضعية تونس كجمهورية وكعاصمة تعيش الألفية الثالثة .

4-1-3 مكونات تهيئة الشارع بورقيبة :

☒ تبليط الأرصفة:

وذلك بتبليط الممر الرئيسي للشارع وكذلك الأرصفة مع وضع تصميم جديد لغرس الأشجار في

الرصيف ، كما هو موضح في الصورة رقم (11) .

صورة رقم (11): شكل الأرصفة في شارع الحبيب بورقيبة



المصدر : صور غوغل

☒ الإنارة:

بعد تهيئة الشارع أصبح يتوفر على مساحة أكثر شساعة ، كما تم اعتماد توزيع أعمدة الإنارة يتلاءم

مع مختلف فضاءات حركة المرور وذلك من أجل :

- تحقيق إضاءة أكثر للساحات والنقاط والوظيفية .

- إبراز النقاط الأكثر أهمية بشارع الحبيب بورقيبة .

- ضمان تواصل التنشيط الليلي للشارع .

كما توضح الصورة رقم (12) الإنارة في شارع الحبيب بورقيبة .

الصورة رقم (12) : الإنارة في شارع الحبيب بورقيبة - تونس



المصدر : صور غوغل

☒ عملية التشجير :

مكنت عمليات تهيئة شارع الحبيب بورقيبة من الحفاظ على الشكل الأصلي للشارع وعلى وظائفه كما أنها اقتضت غرس صفين من الأشجار على الأرصفة الجانبية ، كما هي موضحة في الصورة .

صورة رقم (13) : عملية التشجير على جانبي الأرصفة لشارع الحبيب بورقيبة



المصدر : صور غوغل

☒ الأثاث الحضري :

اشتمل التدخل العمراني على الشارع عدة تدخلات فيما يخص :

- تهيئة الأعمدة .
- تركيز مقاعد عمومية جديدة .
- وضع سلات مهملات .
- إنشاء أكشاك .
- توفير محامل اشهارية .

4-1-4 أهداف عملية التدخل على الشارع : (12)

- إعادة ديناميكية الشارع على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والثقافي
- إعادة تنشيط هذا المحور بتخصيص فضاءات تتجانس مع المحيط العمراني والبيئي (الأرصفة والطرقات).
- خلق التوازن بين أجزاء الشارع بتطوير محاور اهتمام وتسهيل التنقل (تهيئة الممرات بين أجزاء الشارع وظيفته وتركيز تجهيزات جاذبة).
- استرجاع وظيفته كمكان للنزهة واللقاء وللتبادل وكمحور تجمعات بالعاصمة (العبور وتأمين المواصلات والتوقف) .
- إيقاف تردي الوسط المركزي بإبراز مكوناته (البناء - تعبيد الطرقات - أثاث حضري) .
- الحفاظ على الشكل الأصلي للشارع .

حيث حافظت عمليات التهيئة على الشكل العام الأصلي لشارع الحبيب بورقيبة محققة في ذات

الوقت أشكال التلاؤم التالي:

- وقع الحفاظ على الممر الرئيسي للشارع مع تضيق عرضه لفائدة الرصيف .
- عرض الرصيف سجل زيادة تبلغ 12 مترا كحد أقصى.
- تحول عرض الممر الرئيسي إلى 16 مترا عوضا عن 29 مترا.
- الحفاظ على حركة مرور السيارات الجانبية على الطرقات الثلاثة بكل ضفة .

مكنت عمليات تهيئة شارع الحبيب بورقيبة من الحفاظ على الشكل الأصلي للشارع وعلى وظائفه كما

أنها اقتضت غرس صفين من الأشجار على الأرصفة الجانبية .

5 - مثال لشارع نمونجي شارع الشونزليزيه :

يمتد شارع الشونزليزيه من بداية ساحة الكونكورد إلى قوس النصر كما هو موضح في الصورة

أدناه رقم (14) .

الصورة رقم (14) : توضح حدود شارع الشونزليزيه

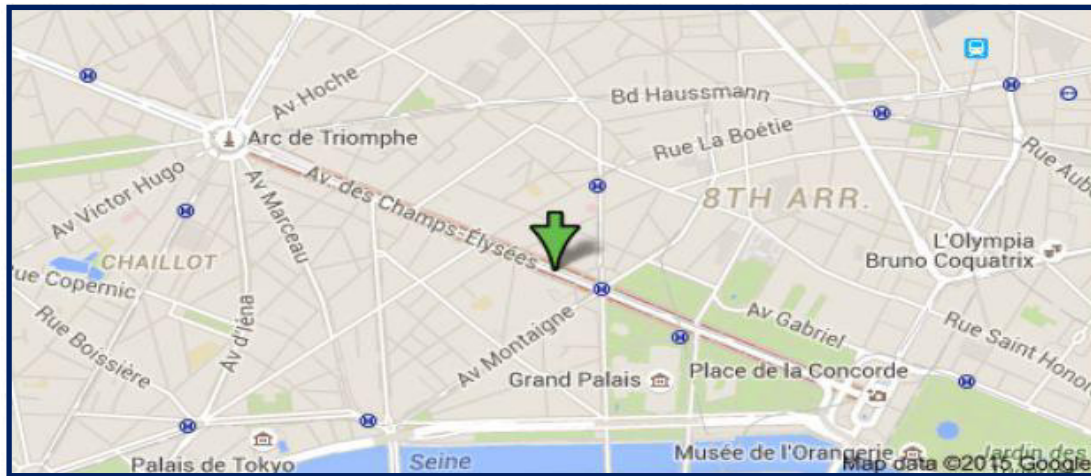


المصدر : غوغل إيرث

5-1 موقع شارع : (13)

يوجد الشارع في الحي رقم (8) من باريس ، في الشمال الغربي من المدينة ، ويصل طول إلى 1910 متر وعرضه 70 متر ، يبدأ من الجهة الشرقية من ساحة الكونكورد التي تعتبر من أكبر الساحات في باريس، ويمتد الشارع إلى الجهة الغربية حتى يصل منطقة شارل ديغول المعروفة بساحة النجمة قديما ، والموجودة عند قوس النصر في الجزء السفلي من الشارع إلى الشرق من دوار شارع الشانزلزيه يوجد شارع يحتوى على أزقة تعرف ببروميناد الشانزلزيه ، وهي حدائق تمر عبر مسافة تصل إلى 700 متر ، كما يوجد في الشارع ساحة قصر الاليزيه ، وساحة ماريجيني التي تحتوي على مسرح ماريجي ومطعم لورانس ، وسوق الطوابع الشهير ، وساحة ليدون وواحة كبيرة للألعاب في أيام العطل حيث يوجد العديد من المحلات التجارية الفاخرة ، والأماكن الترفيهية كالسينما ، ويعتبر هذا الشارع من أشهر الشوارع في فرنسا وأطولها . كما هو موضح في الصورة .

الصورة رقم (15) : موقع شارع الشونزلزيه



المصدر: Earth Map

5-2 أقسام شارع الشونزليزيه : (14)

يمكن اعتبار الشانزليزيه مقسوما إلى جزئين :

☒ القسم الأول :

من ميدان الكونكورد إلى جزيرة دوران شانزليزيه يوجد به ميدان كليمانصو كما هو مبين في الصورة

رقم (16) .

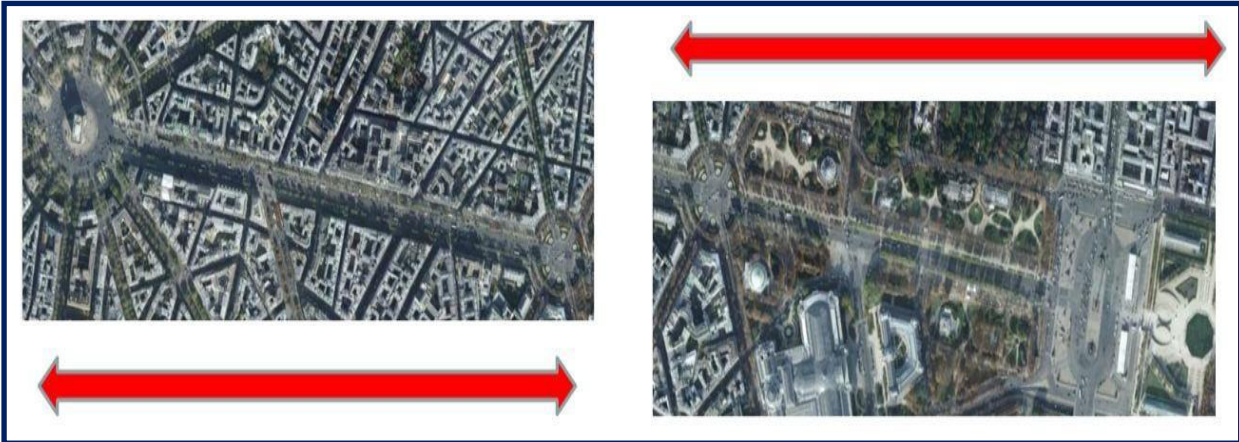
☒ القسم الثاني :

من جزيرة الدوران إلى قوس النصر وهو تجاريا بالكامل ، وفيه عدد من المقاهي الشهيرة كما هو

موضح في الصورة رقم (17) .

الصورة رقم (17) : القسم الثاني

الصورة رقم (16) : القسم الأول



المصدر : Google Earth

3-5 النواحي الجمالية شارع الشونزليزيه : (15)

1-3-5 التفاضل والتمييز :

يجب أن يكون كل شارع مميزا عن غيره وأن يكون لكل شارع خاصية ذاتية ويمكن تحقق ذلك

بعده طرق :

- اختلاف ارتفاع المباني .
- اختلاف الطراز المعماري .
- عناصر تنسيق وتجميل الشارع .
- شكل أعمدة الإنارة .
- مجاورته لعناصر مميزة (شاطئ بحر ، كورنيش نهر ، مباني أثرية) .
- تشكيل الأشجار كما هو موضح في الصورة رقم (18) .

15- ملاك عابدين - ماجستير هندسة العمارة - تصميم وتأنيث فضاء الشارع الحضري - جامعة السودان -دفعة 2016 - مرجع

سابق ص 56 .

الصورة رقم (18) : توضح التفاضل والتميز لشارع شانزليزيه



المصدر: صور غوغل

2-3-5 الاستمرارية :

وهي تؤكد شخصية الشارع في خاصية واحدة ويتم ذلك :

- ثبات ارتفاع المباني على طول الشارع .
- ثبات وحدة الفكرة على طول الشارع كثبات فكرة معمارية متكررة .
- تكرار نوع واحد من الأشجار كما هو موضح في الصورة رقم (19) .

الصورة رقم (19) : توضح الاستمرارية لشارع شانزليزيه



المصدر : صور غوغل

5-3-3 التقسيم :

عبارة عن تقسيم الشارع أي تنويع استعمالات الأرض على جانبيه يساعد على سهولة تحديد المكان

بالنسبة للشارع فإذا كان الشارع غير مقسم فمن عيوبه :

- يبعث في النفس الملل .
- يصعب على السائر تحديد موقعه بالنسبة للشارع .

مميزاته :

- يعطى صورة معمارية متغيرة .

4-3-5 التعريض و الرؤية من بعد :

فمن بين الخصائص التي تعطى رؤية من بعد لجمال الشارع كما في الصورة رقم (20) :

• المحورية :

يكون فيها الشارع مستقيم هناك هدف واحد بالنسبة للشارع ويظهر المنظور الأمامي للشارع .

• البانورامية :

وهي رؤية الشارع بأكمله من كل مكان ما كالشارع المائل والمنحدر .

• التقعر :

هو الشارع المنحني أفقياً يعطي فرصة لتغيير منظر وتعدد الصور بعكس الشارع المستقيم حيث يكون نظر

الإنسان دائماً للأمام .

• الشفافية : تعطي الإحساس بالعمق عند التحرك في المدينة وهي عبارة عن رؤية شيء من خلال شيء

آخر .

الصورة رقم (20) : التعريض والرؤية من بعد للشارع شانزليزيه



المصدر: صور غوغل

4-5 أهم المعالم على شارع شانزلزيه : (16)

1-4-5 قوس النصر :

قوس النصر أحد العلامات المميزة لفرنسا ومقصود كثير من السائحين ، يوجد في ميدان شارل ديغول في نهاية شانزلزيه ، حيث يبلغ ارتفاعه 49.50 على هضبة شايو ليكون وعلى جدار نقوش القوس نقش 660 اسم للقادة الفرنسيين ، الشعلة موجودة في أسفل القوس والتي أعدت خصيصا لتخليد ذكرى الجندي المجهول، كما هو في الصورة رقم (21) .

الصورة رقم (21) : قوس النصر بشارع شانزلزيه



المصدر: صور غوغل

2-4-5 ساحة الكونكورد :

تقع في قلب باريس في نهاية شارع شانزلزيه من جهة الشرق بالقرب من نهر السين وحدائق التويلري ، من اكبر ساحات العاصمة الفرنسية كما هو مبين في الصورة رقم (22) .

16- ملاك عابدين - ماجستير هندسة العمارة - تصميم وتأثيث فضاء الشارع الحضري - جامعة السودان -دفعة 2016 - مرجع

الصورة رقم (22) : ساحة الكونكورد بشارع الشانزلزيه



المصدر: صور غوغل

3-4-5 متحف اللوفر :

من أهم المتاحف في العالم وهو اكبر صالة عرض عالمية ، كانت في البداية عن قلعة دفاعية تحولت إلى قصر ملكي ثم إلى متحف ، يقع في الضفة الشمالية لنهر السين ، وفيه توجد مجموعة رائعة من الآثار الإغريقية والرومانية والمصرية وحضارة بلاد الرافدين و أعمال فنية لكبار فناني العالم .

الصورة رقم (23) : متحف اللوفر بشارع الشانزلزيه



المصدر: صور غوغل

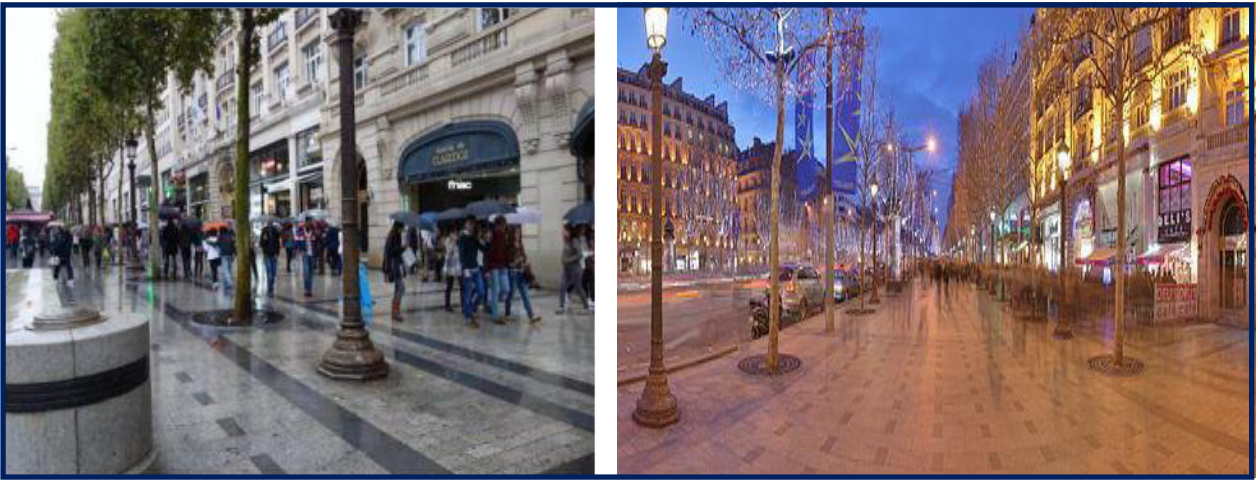
5-5 مكونات شارع الشانزلزيه :

1-5-5 أرصفة الشارع :

تعتبر أرصفة المشاة من بين العناصر المهمة والمكونة للشارع وذلك من خلال توفير الأمن

لمستعملي الرصيف كما توضح الصورة رقم (24) .

الصورة رقم (24) : الأرصفة الخاصة بالمشاة بشارع الشانزلزيه



المصدر : صور غوغل

2-5-5 الإنارة :

تعتبر الإنارة من بين أبرز العناصر التشكيلية لجمال فضاء الشارع ولا سيما ليلا ، بالإضافة إلى

دورها الوظيفي في إضاءة الشارع ومن خلال دراسة التشكيل اللوني للإضاءة باستخدام تقنيات وأشكال

مختلفة ، كما في الصورة رقم (25) .

الصورة رقم (25) : الإنارة بشارع شانزلزيه

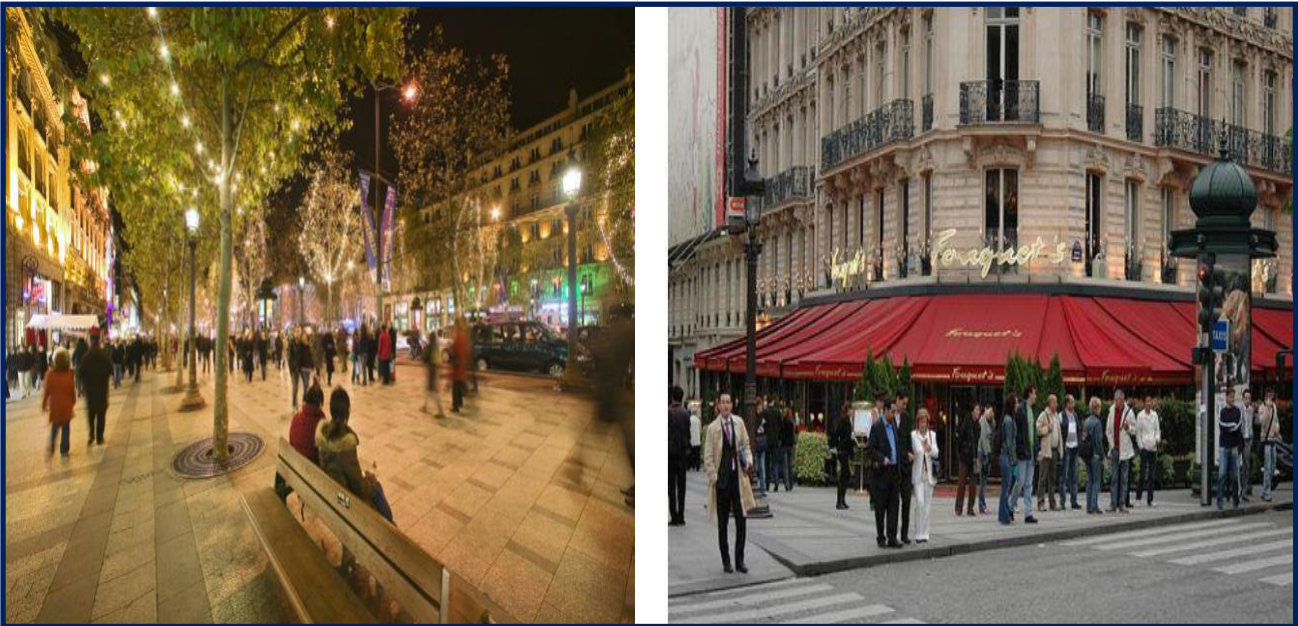


المصدر : صور غوغل

3-5-5 التآثيث العمراني بالشارع :

ما يميز شارع شانزلزيه به مختلف التآثيث العمراني وكل عناصره الرئيسية وهذا ما قد يجلب الكثير من الزائرين وتوفر الراحة لهم ومن بين التآثيث العمراني (أماكن الجلوس ، المضلات و.و. الخ) .

الصورة رقم (26) : التآثيث العمراني بشارع شانزلزيه



المصدر : صور غوغل

4-5-5 التشجير بالشارع شانزليزيه :

تموضع الأشجار بشارع الشونزليزيه بطريقة منتظمة وبمسافات تبعد عن بعضها بعض بمسافة ثابتة مع الاحتفاظ بنوع واحد من الأشجار وذلك لتوفير الضلال لمستخدمي الشارع . كما هو في الصورة رقم (27) .

الصورة رقم (27) : التشجير بشارع الشانزليزيه



المصدر : صور غوغل

5-6 دور شارع الشانزليزيه في تنمية مدينة باريس :

يعتبر شارع الشانزليزيه من أشهر وأجمل الشوارع في المدينة وواحدة من أكثر الأماكن جمالا في العالم ولهذا له دور في فعال في تنمية المدينة .

1-6-5 من الناحية الوظيفية :

يضم الشارع عدد لا يحصى من المحلات التجارية ومن أرقى المحلات العالمية والمطاعم الراقية حيث تكثر في الشانزلزيه المقاهي على جانبي الرصيف و به مختلف أنواع متاجر الماركات العالمية ، وبهذا فانه يلعب دور كبير في تنمية الاقتصادية لمدينة باريس .

2-6-5 من الناحية السياحية :

يعد شارع الشانزلزيه من بين أضخم الشوارع و من حيث إقبال السياح والسكان المحليين على زيارته حيث يعد من أهم الشوارع السياحية التي تمتلئ بالحيوية والنشاط ليلا و نهارا بفضل احتوائه على العديد من المعالم الأثرية الهامة بالإضافة إلى المتاحف الضخمة الموجودة بشارع ، فالمدخول الاقتصادي من الجانب السياحي من بين أهم العوامل المؤدية بنمو المدينة وازدهارها .

3-6-5 من الناحية الاقتصادية :

يشكل شارع الشانزلزيه حيز اقتصادي كبير في مدينة باريس فهو يستقبل ملايين السياح من داخل وخارج فرنسا فيمتاز الشارع بنشاط تجاري رفيع المستوى و مدخول اقتصادي عالي من خلال أفخم المحلات التجارية والماركات العالمية ومن حيث المدخول الاقتصادي للفنادق والمتاحف و.و. الخ ، فشوارع شانزلزيه بدوره ساهم في تنمية مدينة باريس وجعل منها من ابرز المدن في العالم .

خلاصة الفصل :

لقد تعرفنا في هذا الفصل عن مختلف التدخلات العمرانية وأثرها على التحسين والرفع من قيمة وهوية الشوارع والذي يعتبر مركز جذب للناس لقضاء حاجياتهم بكل راحة ، حيث طبقت على هذه الشوارع الأسس والمحددات التصميمية والمعايير التقنية للشوارع ، وذلك لمحاولة الاستفادة من هذه النماذج في التعامل مع شوارع مدينة الوادي بصفة عامة وشارع سيدي عبد الله بصفة خاصة .

مقدمة الفصل :

تعد الدراسة التحليلية لمدينة الوادي و إبراز الخصائص التي تتميز بها المدينة من خصائص طبيعية وبشرية والعمرانية التي تمكننا من معرفة الوضع الحالي لمدينة الوادي حيث أن لعملية التحليل أهمية كبيرة وضرورية بالنسبة لدراسة العمرانية والمعمارية فهي تعتبر محور ارتكاز بالنسبة للباحثين في هذا المجال والتخصص من أجل الوصول إلى تفسيرات منطقية وواقعية للظواهر المدروسة .

حيث نقوم في هذا الفصل الى التطرق الى جميع الدراسة التحليلية الميدانية وذلك لمعرفة الوضع القائم

وجمع المعطيات الخاصة بالمدينة ككل والشارع المدروس بصفة خاصة وذلك لفهم الموضوع المطروح .

1- لمحة تاريخية للمدينة: (1)

ولاية الوادي إحدى الولايات الجزائرية التي انبثقت عن التقسيم الإداري لعام 1984م، كانت سابقا تابعة لولاية بسكرة وتنقسم إلى منطقتين ذات أصول عرقية مختلفة: منطقة وادي سوف وتقع وسط العرق الشرقي وتضم 22 بلدية، أما منطقة وادي ريغ فتقع في الأراضي المنبسطة وتضم 08 بلديات إضافة إلى عاصمة الولاية هي مدينة الوادي وسميت بمدينة الألف قبة وقبة من طرف الكاتبة الألمانية " ازييلا برهاردت " في حدود سنة 1900م، كما تعرف أيضا بعاصمة الرمال الذهبية.

2- الدراسة الطبيعية:

نتطرق من خلالها إلى أهم المعطيات الطبيعية التي تمتاز بها المدينة .

2-1 الموقع الجغرافي لولاية الوادي:

تقع ولاية الوادي في الجنوب الشرقي للقطر الجزائري كما يظهر في الخريطة رقم (1) يحدها:

❖ من الشمال: ولاية تبسه ، خنشلة وبسكرة.

❖ من الجنوب: ولاية ورقلة.

❖ من الشرق: الجمهورية التونسية الشقيقة على حدود تبلغ 300 كم.

❖ من الغرب: الجلفة، ورقلة، وبسكرة.

1- مفكرة نهاية القرن العشرين (1999-2000) ،المطبعة العصرية الوادي،2000.

الخريطة رقم (01): موقع ولاية الوادي بالنسبة للجزائر



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لولاية الوادي، 2003

2-2 الموقع الفلكي:

تقع بلدية الوادي على:

❖ خط عرض: 33 و 30 شمال خط الاستواء.

❖ خط طول: 6 و 44 شرق خط غرينتش.

2-3 الموقع :

تموضع مدينة الوادي على العرق الشرقي الكبير، بحيث تحتل الجانب الشمالي الغربي منه، وهي

منطقة مستوية نسبيا، بارتفاع 75 متر فوق سطح البحر .

4-2 إيجابيات وسلبيات موضع المدينة :

تمتاز مدينة الوادي بموضع استراتيجي مهم وبالرغم من بعض سلبيات وهي كالآتي :

1-4-2 إيجابيات موضع المدينة:

- تعتبر المدينة منطقة عبور وطنية ودولية.
- إمكانيات معتبرة لتطوير السياحة (كثنان رملية، غيطان وفنادق سياحية...).
- تتوفر المنطقة على احتياطي هائل من المياه الجوفية.

2-4-2 سلبيات موضع المدينة :

- مشكلة صعود مياه الطبقة السطحية (REMONTÉE DES EAUX).
- تواجد الكثبان الرملية بارتفاعات تصل 100م ومحاصرتها للمدينة.
- قساوة المناخ الذي يتميز بقلة التساقط وارتفاع درجة الحرارة وتردد الرياح القوية .
- طبوغرافية المدينة المتمثلة في ضعف الانحدار الذي يتراوح ما بين (0-2) %.
- وجود الغيطان والشطوط التي تقف كحاجز أمام توسع المدينة وخلقت نوعا من التقطعات داخل النسيج الحضري.

5-2 الطبوغرافية :

طبوغرافية الأرض جيدة حيث تتميز مدينة الوادي بطبوغرافية منبسطة ومستوية تقريبا وتميل للانحدار

نحو منطقة الشطوط وينقسم السطح عموما إلي :

- ☒ منحدرات : تتمثل في الغيطان ذات انخفاضات ما بين 5-25 م على سطح البحر .
- ☒ مرتفعات : تتمثل في كثبان رملية التي يتراوح طولها من 5-80 م على سطح البحر .

2-5-1 الانحدارات:

تعتبر الانحدارات من العوامل الطبيعية المهمة لما تلعبه من دور هام في إعطائنا صورة واضحة عن طبيعة السطح الطبوغرافي، و هي تلعب دور كبير في نمو النسيج العمراني و اتجاه التعمير، و نلاحظ أن المنطقة أخذت شكلين من الانحدارات.

* الفئة الأولى (0-1) % :

هي أراضي قليلة الترملة ضعيفة الانحدار لا تتطلب تكاليف كبيرة في عملية التسوية و تشكل هذه الفئة 23 % من إجمالي مساحة البلدية .

* الفئة الثانية (1-8) % :

مناطق ذات انحدار ضعيف غير أنها تتميز بارتفاع الكثبان الرملية التي يصل ارتفاعها إلى 80 م تمثل النسبة المتبقية (75%) .

2-5-2 الارتفاعات:

تقع مدينة الوادي فوق منبسط يتراوح ارتفاعه بين (75 و 85) م فوق مستوى سطح البحر وفي الجنوب الغربي للمدينة تصل إلى 120 م .

6-2 الجيولوجية: (2)

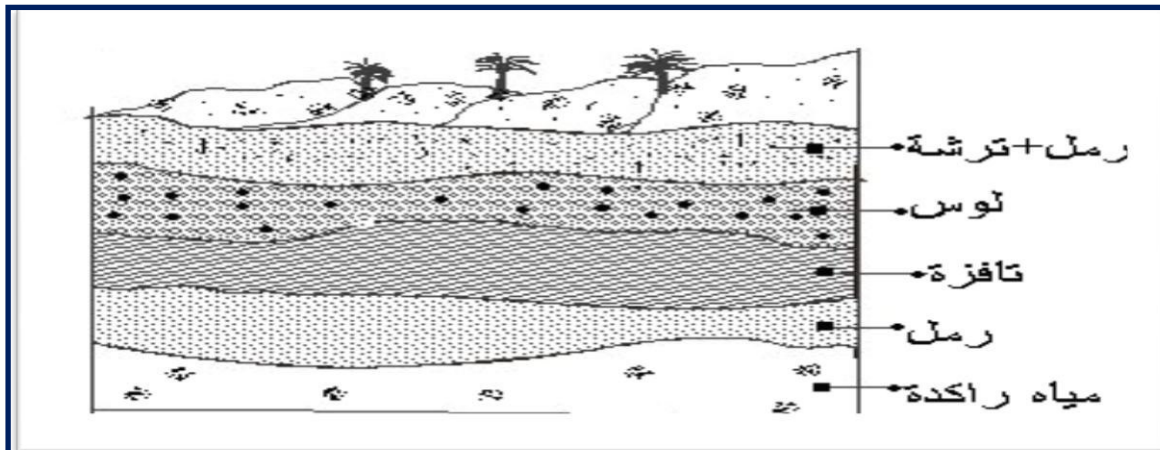
تكمّن أهمية هذه الدراسة في معرفة الأخطار الطبيعية (زلازل، انزلاقات،....)، للوقاية منها وكذلك مدى قدرة تحمل الأرضية للبناء.

ومن خلال التحليل الجيوتقني للأرض الذي يعتمد أساسا على الطبيعة الجيولوجية و التركيب الصخري، وذلك بمعرفة الأزمنة الجيولوجية للمنطقة و خصائصها و الحركات التي تعرضت لها يمكن أن نميز ما يلي:

- ✓ من فوق طبقة من الترشة و هي طرية نوعا ما، هذه الطبقة سهلة السحق بحيث تتشكل من بلورات دقيقة تعطي مظهرا صلصاليا (خزفيا)، ثم نجد طبقة من الرمل الدقيق سمكها 1 متر تقريبا تغطي اللوس.
- ✓ اللوس أو حجر البناء و هو مشكل من بلورات الحديد ذات أسنان معمرة بالتراكب يمكن أن يوجد على شكل طبقات متواصلة (قنوات مختلطة مع الرمل) طبقات منعزلة أو أعمدة تظهر على أنها تشكلت حول جذور جبسيه قديمة .
- ✓ تحتها نجد الصلصالة على شكل صفائح متواصلة أو على شكل طبقات قاسية جدا و هي مشكلة من بلورات الحديد مثل اللوس و لكن أكثر دقة و خاصة أكثر تراصا
- ✓ أخيرا التافزة و هي أحجار مترسبة بيضاء ، قاسية نوعا ما تستعمل في الحصول على الجبس بعد حرقها وطحنها جيدا .

(2) مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير بالوادي ، 2003

الشكل (25): الطبقات الأرضية لمدينة الوادي



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، 2003

3- الدراسة المناخية :

يسود منطقة سوف المناخ الصحراوي الجاف الذي يتميز بقلة الأمطار وارتفاع درجات الحرارة صيفا التي تصل إلى حد 49° وتنخفض في فصل الشتاء.

بينما سقوط الأمطار يتميز بالقلّة حيث تقدر كمية التساقط السنوي بين 80-100 ملم.

ومعرفة العناصر المكونة للمناخ السائد في منطقة سوف يساعدنا في ضبط عدة معايير ومقاييس

معمارية.

3-1 درجة الحرارة (م):

تعتبر درجة الحرارة من العناصر التي يجب أخذها بعين الاعتبار من الناحية العمرانية والمعمارية حيث

تتميز منطقة الوادي باختلاف كبير في درجات الحرارة بين الليل والنهار وهذا راجع الى عدة عوامل

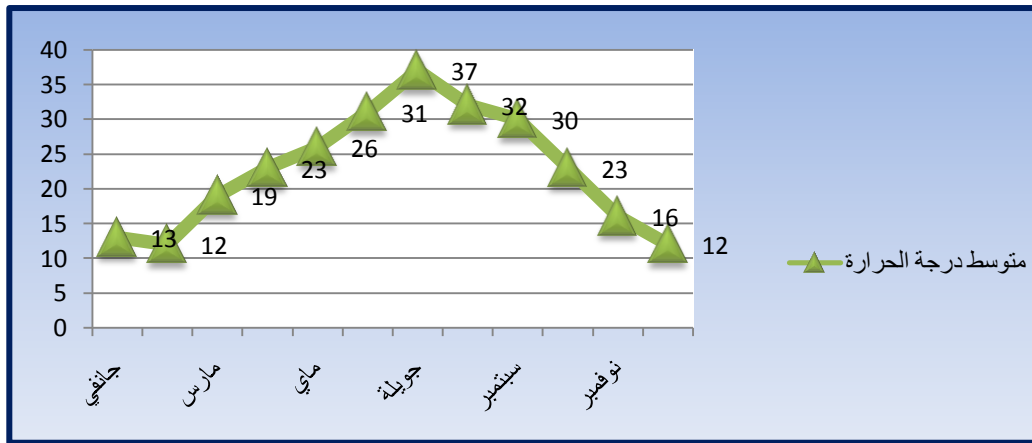
طبيعية.

الجدول رقم (2): التغيرات الشهرية لمتوسط درجة الحرارة سنة (2018)

الأشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	السنة	خلال
متوسط درجة الحرارة (د/م)	13	12	19	23	26	31	37	32	30	23	16	12	22.83	

المصدر : موناوغرافيا 2018 + معالجة الطالب

الشكل رقم (26): التغيرات الشهرية لمتوسط درجة الحرارة (2018)



المصدر : من انجاز الطالب

من خلال الجدول والمنحني نستنتج أن أقصى درجة الحرارة سجلت في شهر جويلية بـ 37° م وادني قيمة

سجلت في شهر ديسمبر و فيفري بـ 12° م .

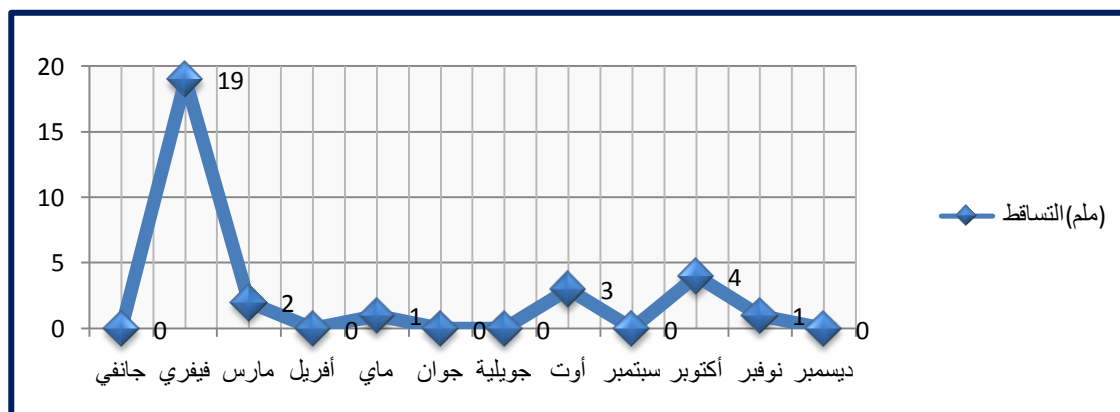
2-3 التساقط (ملم) :

الجدول رقم (3):التغيرات الشهرية للتساقط سنة (2018)

الأشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	السنة خلال
التساقط ملم	0	19	2	0	1	0	0	3	0	4	1	0	30

المصدر : مونوغرافيا 2018 + معالجة الطالب

الشكل رقم (27):التغيرات الشهرية لمتوسط التساقط خلال (2018)



المصدر : من انجاز الطالب

نستنتج من خلال الجدول والمنحني البياني الموضح أعلاه بأن أعلى قيمة شهدت بالتساقط كانت في

شهر فيفري بـ 19 ملم بينما تشهد بقية الشهور افتقار كبير للتساقط .

3-3 الرياح:

تعرض المنطقة إلى هبوب رياح مستمرة طيلة السنة تقريبا وخاصة في فصل الربيع ، وتتمثل هذه الرياح

في :

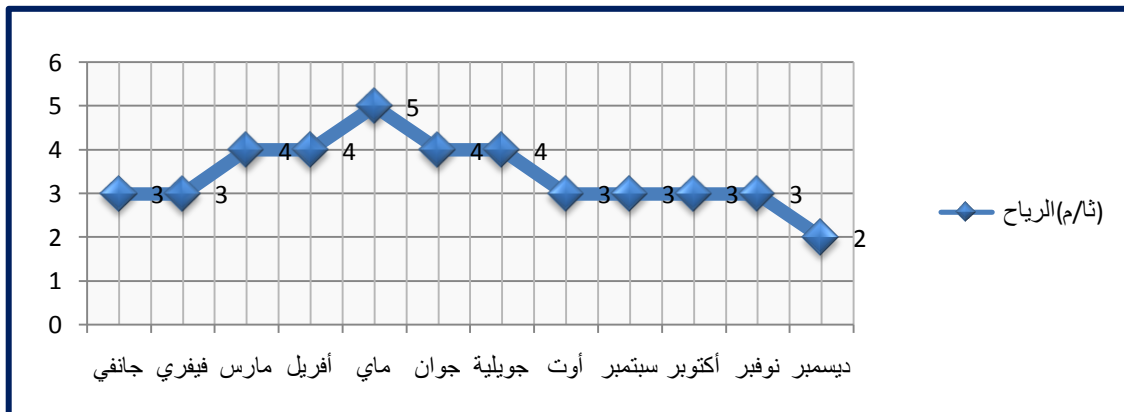
- ❖ البحري : هي رياح شرقية شمالية وتنشط في شهر أوت وأكتوبر .
- ❖ الظهر اوي : وهي رياح شمالية غربية ،جنوبية شرقية تنشط في فصل الربيع.
- ❖ الشهيلي (السيروكو) : هي رياح جنوبية تنشط طوال فصل الصيف وتمتاز بشدة حرارتها وتساعد على نضج التمور والخضروات ، وتمتاز بشدتها حيث تصل سرعتها الى حوالي 1.4 كلم/ سا .

الجدول رقم (4):التغيرات الشهرية لمتوسط قوة الرياح (2018)

الأشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	السنة خلال
متوسط قوة الرياح (م/ث)	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	3.42

المصدر : مونوغرافيا 2018 + معالجة الطالب

الشكل رقم (28):التغيرات الشهرية لمتوسط قوة الرياح (2018)



المصدر : من انجاز الطالب

من خلال الجدول والمنحني البياني نستج أن في الفترة الممتدة بين شهر مارس الى غاية جويلية تشهد قوة الرياح بمتوسط يصل الى (مايين 4-5 م/ثا) أما بقية الشهور فهي اقل تتراوح متوسطها الى (مايين 3/2 م/ثا) .

3-4 الرطوبة:

تضعف الرطوبة صيفا وتزداد حاجة النباتات إلى المياه مما يؤدي إلى انخفاض في الطبقة المائية المسطحة، بينما في الشتاء الذي يتميز بالبرودة الشديدة وقلة الأمطار فتكون الرطوبة بنسب مختلفة في الهواء، خاصة في أماكن الغيطان تكون جد مرتفعة.

الجدول رقم (5): الرطوبة النسبية خلال سنة (2018)

الأشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	يون	جويلية	أون	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	السنة
معدل الرطوبة (%)	56	58	44	42	40	35	24	41	41	51	60	62	46.17

المصدر : مونوغرافيا 2018 + معالجة الطالب

4- الدراسة العمرانية:

تتمثل الدراسة العمرانية في معرفة حركة السكان وتطور العمراني للمدينة .

4-1 مرحلة النمو العمراني المترکز:

أ- مرحلة ما قبل 1890:

خلال هذه المرحلة ظهرت النواة الأولى للمدينة، حيث بدأت تظهر بوادر نشأة مدينة جديدة، فقد بدأت

تستقطب الرحل شيئاً فشيئاً، وهذا بعد بناء مسجد محمد المسعودي المسمى حالياً (مسجد سيدي سالم)

هؤلاء الرحل وبعد استقرارهم شيّدوا مجموعة من المساجد، انطلاقاً من هذه الأخيرة بدأت تتجمع حولها

المباني، وتظهر هناك تجمعات صغيرة وهو ما مهد لظهور السوق الذي كان نقطة التقاء هذه التجمعات

التي أخذت في التوسع، حتى بلغت مساحة المحيط العمراني لهذه الفترة حوالي 38,3 هكتار.

ب- مرحلة (1890 - 1949):

هذه المرحلة عرفت سيطرة الحكم الفرنسي حيث أحتلت المنطقة من طرف الفرنسيين سنة 1887 م وأنشأ بها حي سكني مخطط جنوب المدينة القديمة مزود بكل التجهيزات والشبكات، حيث أعتد النظام الشطرنجي التخطيطي بمواد بناء محلية بتقنيات جديدة، والهدف من ذلك هو إنشاء مركز إداري وقاعدة تربط بين الشمال والجنوب، وفي سنة 1900م عرفت المدينة تطورا عمرانيا معتبرا خاصة بإتجاهي الشمال والجنوب، حيث بلغت مساحة المحيط العمراني لهذه الفترة حوالي 43.45 هكتار.

4-2 مرحلة النمو العمراني الخطي :

أ- مرحلة (1949 - 1977) :

تم في هذه المرحلة ربط المدينة بكل من بسكرة وتقرت، وذلك سنة 1956 م، وبعد الاستقلال أصبحت المدينة مقر بلدية، حيث عرفت نفسا جديدا ونموا عمرانيا متسارعا على طول المحاور الرئيسية للطرق وفي سنة 1974 م أصبحت المدينة مقر دائرة تابعة لولاية بسكرة، بالإضافة إلى الزيادة السكانية الهائلة خاصة بعد استقرار الرحل وعودة اللاجئين من خارج الوطن خاصة من تونس، بلغت مساحة المحيط العمراني 585.45 هكتار.

ب- مرحلة (1977 - 1987):

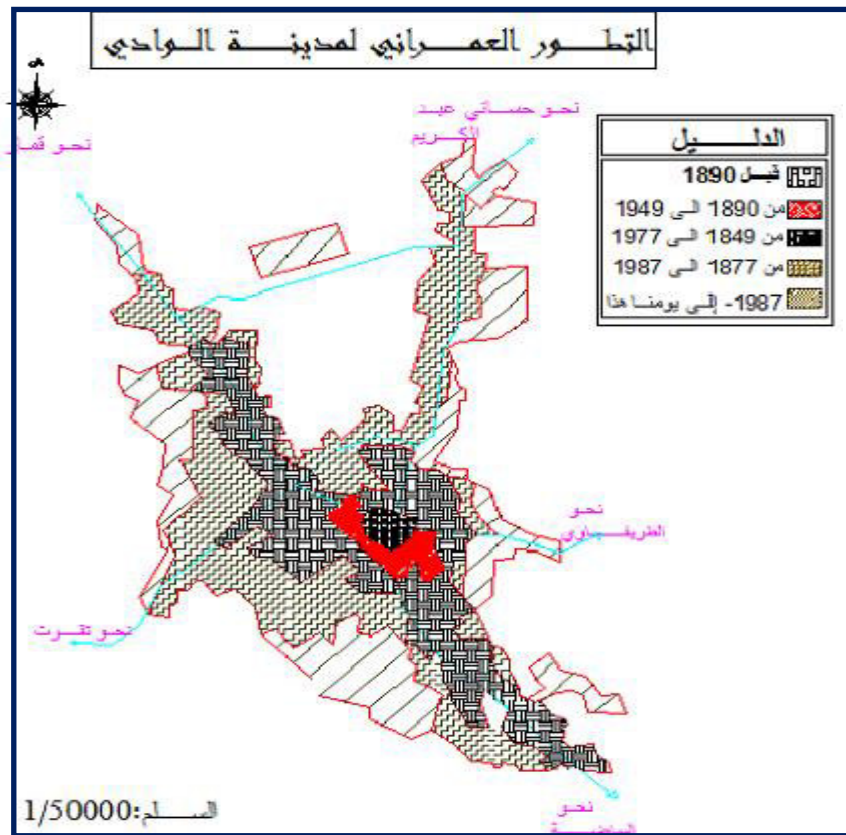
وهي أهم مرحلة للتطور الحقيقي للمدينة، حيث تم فيها إنشاء أول مخطط عمراني متمثل في المخطط العمراني الموجه (PUD) سنة 1978 م، الذي حاول تحديد احتياجات السكان الحالية والمستقبلية (سكن و تجهيزات و مرافق ...)، وبهذا عرفت المدينة تطورا كبيرا، وفي سنة 1984 م أصبحت المدينة مقرا للولاية

وإزداد عدد السكان وتوافدهم خصوصا من المناطق المجاورة، بلغت مساحة المحيط العمراني 1107.95 هكتار.

3-4 مرحلة النمو العمراني المحيطي ما بعد (1987) :

إتسمت هذه المرحلة بنمو عمراني منسجم ومتكامل على الأطراف، كبناء مساكن فردية منظمة ومخططة في الشمال الغربي والجنوب الغربي، وأشكال أخرى للنسيج ذات مساحات كبيرة، مثل المنطقة السكنية الحضرية الجديدة (ZHUN) في الجنوب الغربي، متمثلة في البناءات الجماعية ونصف الجماعية مثل: حي 400 مسكن وحي 300 مسكن وحي 19 مارس بلغت مساحة المحيط العمراني لهذه المرحلة 1869.4 هكتار .

الخريطة رقم (02): التطور العمراني لمدينة وادي سوف



المصدر : مديرية التعمير والبناء بالوادي 2018

4-4 أشكال النسيج العمراني:

عرف التطور التاريخي للمدينة مراحل مختلفة بحيث تركت كل مرحلة بصماتها وهندستها المعمارية

داخل النسيج العمراني، وبهذا يمكن أن نميز الأنسجة التالية:

1-4-4 النسيج الاستعماري :

أدخل هذا النوع للمدينة من طرف المستعمر الفرنسي حيث يتميز هذا النسيج بوحدات ذات أشكال هندسية محددة ومنظمة تتخللها شوارع واسعة، كما يصل علو بناياته إلى ثلاث طوابق وتتميز بالانفتاح نحو الخارج عكس النسيج التقليدي، بالإضافة إلى الأشكال العمرانية المتمثلة في الأقواس ونوعية تخطيط الواجهات ... الخ، ونجد هذا النوع في شارع محمد خميسي وشارع الطالب العربي.

يجدر الإشارة إلى أن النسيج الاستعماري قد تم القضاء عليه من طرف تدخلات السكان فلم يبقى منه

سوى الخطة العامة والطرقات.

الصورة رقم (28) :حي الأعشاش والمصاعبة (نو سكنات فردية) 1962



المصدر: الوكالة العقارية لولاية الوادي 2018

4-4-2 النسيج التقليدي:

يعود تاريخ نشأته إلى ما قبل 1890م، وهو مأخوذ من النمط العربي الإسلامي، الذي يكون فيه المسجد والسوق العنصرين الهيكليين، يتميز هذا النمط بأشكال وهندسة معمارية فريدة، مساكنه مبنية بمواد محلية (الجبس) سقوفه مدعمة بقباب لمنع تكس الرمال فوق السطوح وكذلك أشعة الشمس وعزل الحرارة، مما جعلها تسمى بمدينة الألف قبة وقبة، و تتوضع المساكن في هذا النمط بشكل متداخل حيث نجد إن الكثافة السكنية مرتفعة جداً، و لكن في أغلب الأحيان تكون المساكن ذات طابق ارضي فقط ،كما يراعى في هذا التنظيم المجالي الظروف المناخية والاجتماعية (شدة الحرارة، العواصف الرملية، العادات والتقاليد ...)، أما الطرق فتتميز بالضيق الشديد وذلك لتوفير الظل للمساكن والمارة بالإضافة إلى كثرة الالتواءات بهدف كسر الرياح ومنع زحف الرمال .

الشكل رقم(29):نسيج تقليدي قبل 1890

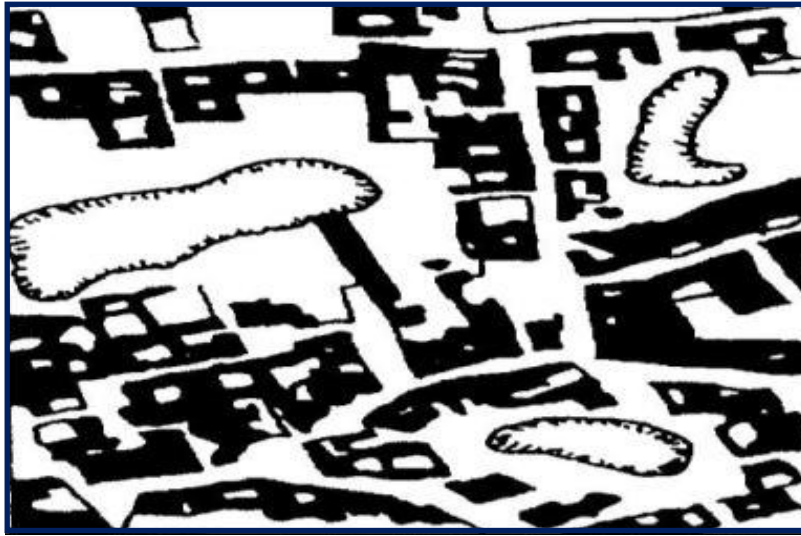


المصدر:الوكالة العقارية لولاية الوادي2018

4-4-3 النسيج الفوضوي :

ظهر هذا النسيج نتيجة الملكية الخاصة للأراضي وتوضع غير قانوني للمساكن، وهو عبارة عن خليط بين الطابع التقليدي والحديث فنجده متنوع الاستعمال لمواد البناء وكذا الأشكال الهندسية، ويشكل نمط شبه شطرنجي متداخل بوحدات سكنية ذات أشكال هندسية منظمة تحصر بينها طرق طويلة مستقيمة وضيقة .

الشكل رقم(30):النسيج الفوضوي



المصدر: الوكالة العقارية لولاية الوادي 2018

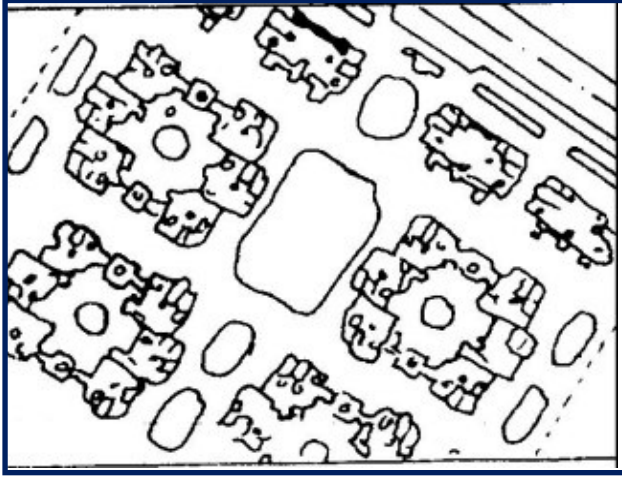
4-4-4 النسيج المخطط الحديث :

يضم مختلف التخصيصات السكنية والأحياء الجماعية المخططة من طرف الدولة، والتي تكون خاضعة لمقاييس عمرانية مدروسة، إذ تكون الوحدات السكنية على شكل قطع منسجمة داخل مساحات حرة تابعة لها والطرق في هذا النسيج واسعة مع وجود المواقف المخصصة للسيارات والمساحات المهيئة كان ظهور هذا النسيج مع بداية الثمانينات على شكل تخصيصات مخططة ، ثم على شكل أحياء سكنية جماعية ونصف جماعية كما هو الحال في حي أول نوفمبر والمنطقة السكنية الحضرية الجديدة

(Z.H.U.N).

الشكل رقم(32): النسيج المخطط الحديث

(1996-1980) حي 300 مسكن



المصدر: الوكالة العقارية لولاية الوادي 2018

الشكل رقم(31): النسيج المخطط الحديث

(1996-1911)



المصدر: الوكالة العقارية لولاية الوادي 2018

5- الدراسة السكانية :

إن الدراسة السكانية تعتبر من أهم العوامل المؤثرة في أي عملية تخطيط ناجع وفعال بالإضافة إلا أنها

تسهل عملية التخطيط المستقبلي لأي دراسة عمرانية .

5-1 التطور السكاني :

عرفت ولاية الوادي عدة تطورات خلال السنوات الأخيرة منها حركة تطور ونمو بشري معتبر وذلك

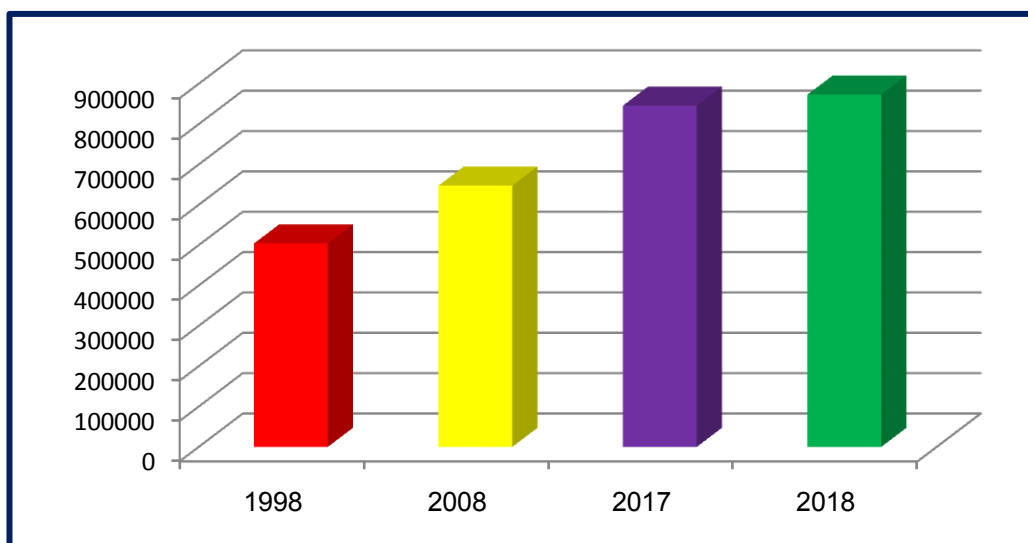
من خلال الإحصائيات الأخيرة .

الجدول رقم (6): تطور عدد السكان من الفترة (1998-2018)

السنوات	1998	2008	2017	2018
عدد السكان	504401	647547	846000	873200

المصدر : مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية 2018 + معالجة الطالب

الشكل رقم (33): تطور عدد السكان ما بين (1998-2018)



المصدر : انجاز الطالب

حسب الإحصائيات شهدت مدينة الوادي ارتفاع عدد السكان ما بين (1998-2008) حوالي

143146 نسمة تقدر بنسبة زيادة 2.58 % حيث وصل عدد السكان في 2017 الى 846000 نسمة

وفي نهاية 2018 وصل الى 873200 نسمة وهو تطور سكاني

5-2 التوزيع السكاني :

تكمن أهمية دراسة السكان في معرفة حجمهم وكيفية توزيعهم في المجال بين المراكز الحضرية

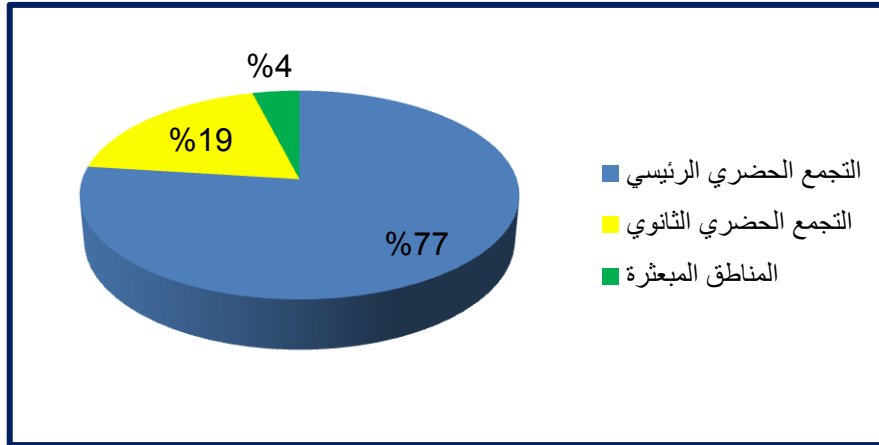
والتجمعات الثانوية والمناطق المبعثرة .

الجدول رقم (7): توزيع عدد السكان في مختلف التجمعات

التجمعات الحضرية	التجمع الحضري الرئيسي	التجمع الحضري الثانوي	المناطق المبعثرة
عدد السكان	644200	163590	38210

المصدر : مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية 2018 + معالجة الطالب

الشكل رقم (34): توزيع عدد السكان



المصدر : انجاز الطالب

6- الدراسة التحليلية الميدانية:

يعتبر شارع سيدي عبد الله من الشوارع الرئيسية المهيكلة للمدينة، و يقع في موقع استراتيجي ممتاز

بحيث انه يتوسط مدينة الوادي وله قيمة وظيفية جعلت منه محل اهتمام للدراسة.

6-1 موقع مجال الدراسة :

يقع شارع سيدي عبد الله وسط مدينة الوادي حيث يتقاطع به الطريق المؤدي الى تبسة وتونس

والطريق المؤدي الى تقرت بالإضافة إلي تعامد الطرق المؤدية الى مركز المدينة .

يحدده شمالا وجنوبا حي سيدي عبد الله و حي النزلة شرقا وحي المنظر الجميل غربا .

- طوله 1688 متر.

- عرضه 22 متر.

الصورة رقم (29) : موقع شارع سيدي عبد الله



المصدر : غوغل إيرث + معالجة الطالب

2-6 وظيفة الشارع :

الوظيفة الغالبة على الشارع هي الوظيفة التجارية من خلال العدد الهائل من المحلات التجارية ومع

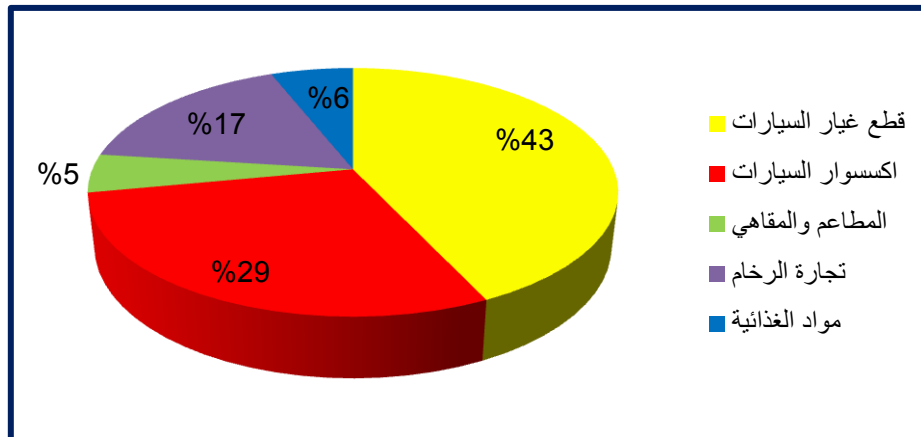
وجود السوق المتعدد الخدمات بالشارع هذا أعطي نشاط تجاري كبير وحيوية أكثر للشارع .

الجدول رقم (8): عدد ونوع المحلات بالشارع

نوع المحلات	غيار السيارات	اكسسوار السيارات	تجارة الرخام	المطاعم والمقاهي	المواد الغذائية	المجموع
عدد المحلات	114	76	44	13	17	264
النسبة	%43	%29	%17	%5	%6	%100

المصدر : انجاز الطالب

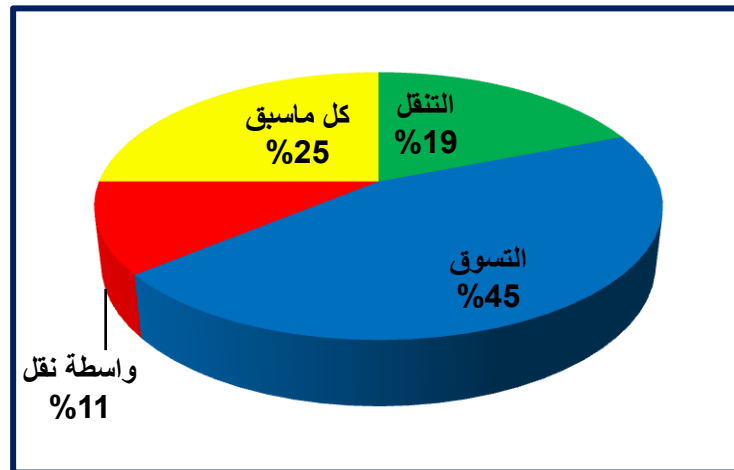
الشكل رقم (35): عدد ونوع المحلات



المصدر : انجاز الطالب

نستنتج من خلال الجدول والشكل الموضح أعلاه بأن التجارة الغالبة على شارع هي تجارة قطع غيار السيارات بنسبة تقدر بـ 43% تليها فئة تجارة الإكسسوار للسيارات بنسبة 29% والنسبة المتبقية هي لتجارة الرخام والمطاعم والمقاهي .

الشكل رقم (36): استعمالات الشارع



المصدر : انجاز الطالب

ومن خلال الدراسة الميدانية وتوزيع الاستبيان تبين أن الشارع تجاري بالامتياز وإضافة على ذلك السوق المتعدد الخدمات مما أعطي الشارع حركة وحيوية كبيرة فمرتادو الشارع يأتون للتسوق وذلك بنسبة 45% لما له جذب للسكان لقضاء حاجياتهم فيه .

3-6 دراسة الاطار المبني :

1-3-6 دراسة السكنات :

من خلال الدراسة الميدانية لمجال الدراسة تبين ان أغلب وجل المساكن هي مساكن فردية حيث يصل عدد البنائيات المتموضعة على جانبي الشارع الى 137 سكن .

2-3-6 دراسة حالة السكنات :

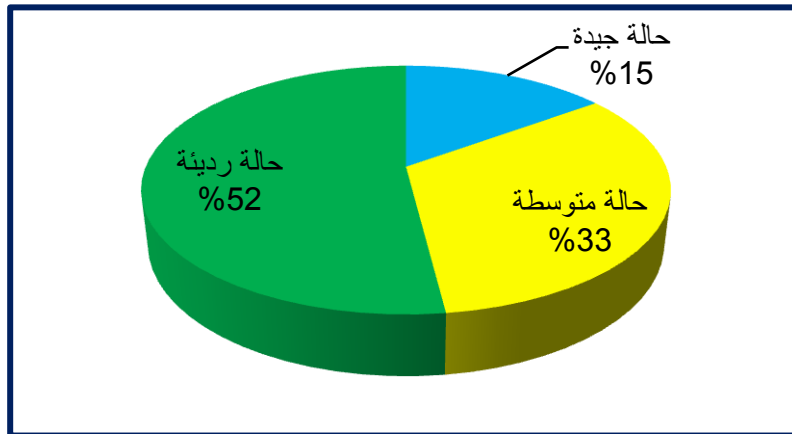
من بين المساكن المتواجدة على طول الشارع حيث وجدنا ختلاف في حالة السكنات من بينها المساكن الجيدة والمتوسطة والرديئة كما هي ملخصة فب الجدول التالي :

الجدول رقم (9): عدد وحالات المباني بالشارع

حالة البنائيات	حالة جيد	حالة متوسطة	حالة رديئة	المجموع
عدد البنائيات	20	46	71	137
نسبة %	15%	33%	52%	100%

المصدر : انجاز الطالب

الشكل رقم (37): حالات المباني



المصدر : انجاز الطالب

الصورة رقم (30): حالات المباني داخل الشارع



المصدر: التقاط الطالب

3-3-6 دراسة إرتفاع المباني :

من خلال الدراسة الميدانية لاحظنا وجود اختلاف في الارتفاع بين المساكن فمساكن ذات طابق أرضي

واخري مختلفة يصل عدد طوابقها الى (R+3) كما توضح الصور :

الجدول رقم (10): عدد طوابق المباني بالشارع

عدد الطوابق	طابق أرضي	(R+1)	(R+2)	(R+3)	المجموع
عدد البنايات	32	43	49	13	137
نسبة %	23%	31%	36%	10%	100%

المصدر : انجاز الطالب

الصورة رقم (31): عدد طوابق المباني بالشارع





المصدر : النقاط الطالب

4-3-6 دراسة حالة الواجهات :

ومن خلال الدراسة الميدانية لاحظنا أن الواجهات المعمارية للمباني تعاني من عدة مشاكل ولعل من

أبرزها نذكر ما يلي :

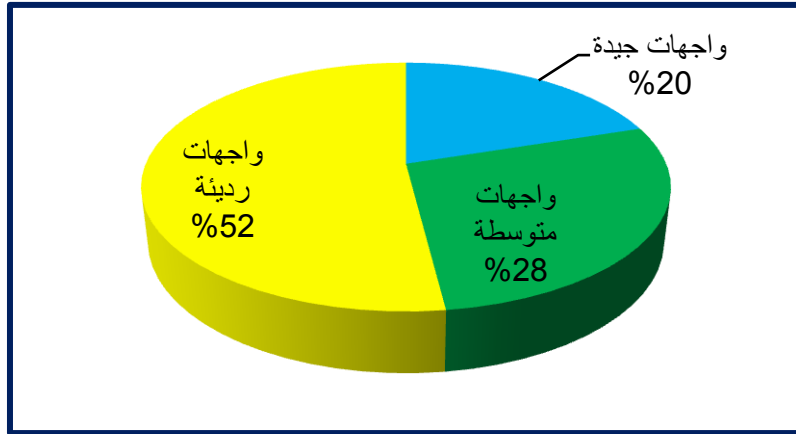
- ☒ عدم وجود نمط تصميمي معين .
- ☒ تدهور حالة الواجهات المعمارية فيزيائيا .
- ☒ عدم الاهتمام بواجهات المحلات التجارية .
- ☒ عدم التناسق في التيبومورفولوجية وهذا من خلال وجود تباين في علو البنايات .

الجدول رقم (11): عدد وحالات الواجهات بالشارع

حالة الواجهات	حالة جيد	حالة متوسطة	حالة رديئة	المجموع
عدد البنايات	27	38	72	137
نسبة %	%20	%28	%52	%100

المصدر : انجاز الطالب

الشكل رقم (38): حالات الواجهات



المصدر : انجاز الطالب

الصورة رقم (32): اختلاف حالات الواجهات



المصدر : التقاط الطالب

6-3-4-1 خط السماء:

من خلال الصور نلاحظ وجود واختلاف في ارتفاع المباني وهذا ما قد يخل بالمنظر الجمالي للشارع .

الصورة رقم (33):توضح خط السماء بالشارع



المصدر : التقاط الطالب

6-4- دراسة التجهيزات :

وجود عدد معتبر من التجهيزات على مجال الدراسة ولعل من ابرزها التجهيزات الادارية والخدماتية

واضافة الى السوق ومحطة الحافلات .

الصورة رقم (34):التجهيزات الموجودة بالشارع





المصدر : التقاط الطالب

5-6 دراسة الإطار الغير المبني :

1-5-6 دراسة الطريق

يعتبر الطريق من اهم المكونات الرئيسية للشارع وبه مختلف الحركات منها الحركة الميكانيكية .

2-5-6 حالة الطريق :

إن الحركة المرورية الكثيفة المتدفقة من الشوارع المتفرعة من شارع فهو يستعمل للربط بين الأحياء السكنية ولأنه يطغى عليه الطابع التجاري فالحركة لا تتقطع فيه، مما يؤدي إلى تدهور حالته ذلك الى ضعف أدائه ، كحدوث أزمة في الاختناقات المرورية عند التقاطعات .

الصورة رقم (35):حالة الطريق



المصدر : التقاط الطالب

6-5-3- تصنيف الطريق و أنواع الشبكات :

يتفرع من مجال الدراسة عدة طرق من بينها الطرق الرئيسية وطرق ثانوية تربط بين الأحياء وثالثية تؤدي الى مساكن الحي ، بينما نوع الشبكة الغالبة على حي الشبكة الشطرنجية .

6-5-4 دراسة التقاطعات والنقاط السوداء :

يحتوى مجال الدراسة على عدة تقاطعات وذلك للتقليل من الازدحام و لكن اغلب هذه التقاطعات غير مهيأة وضيقة للدوران مما تؤدي الى عدة مشاكل كالاختناق المروري .

ومن بين النقاط السوداء في مجال الدراسة وهي في أماكن التدفق العالي وخروج المركبات من السوق و اختلاطها بالمشاة وخروج الحافلات من المحطة البرية .

الصورة رقم (37):ازدحام السيارات بالشارع



الصورة رقم (36):التقاطعات والنقاط السوداء



المصدر : التقاط الطالب

5-5-6 السعة المرورية :

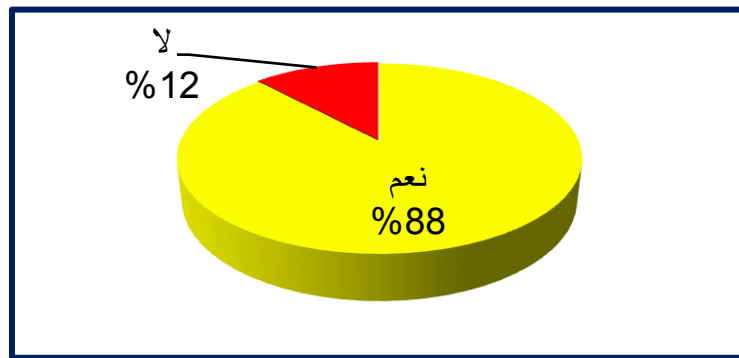
وقوف السيارات بجانب المحلات مما أعطي الى تقلص السعة المرورية بالنسبة للشارع وإضافة على ذلك عرقلة المرور ووضع أصحاب المحلات لحواجز لمنع الوقوف أمام المحلات .

الصورة رقم (38):وضع الحواجز وتقلص السعة المرورية



المصدر : التقاط الطالب

الشكل رقم (39):نسبة إعاقة مواقف السيارات لعمل المحلات



المصدر : انجاز الطالب

من خلال الدائرة النسبية والاستبيان المقدم لأصحاب المحلات عن توقف السيارات أمام المحل يعيق العمل فكانت بنسبة 88% بنعم يعيق وقوف السيارات العمل وذلك بوضع الحواجز .

6-5-6 الجزيرة الوسطية :

تدهور كبير في الجزيرة الوسطية للطريق وذلك من خلال غياب التبليط وعدم وجود الأشجار بها

لتضيف نسق جمالي للشارع .

الصورة رقم (39):تدهور حالة الجزيرة الوسطية



المصدر : التقاط الطالب

6-5-7 مواقف السيارات :

توجد في مجال الدراسة بعض المواقف ولكن غير مهياًة وغير كافية لسعة المركبات ، مما أدى إلى

توقف السيارات أمام واجهات المحلات التجارية وموزعة بشكل عشوائي ويطغى على الشارع نوعين منها

هما الموقف الموازي للرصيف و الموقف المائل مما أدى الى إزعاج أصحاب المحلات وبوضع حواجز

أمام محلاتهم لعدم توقف السيارات وهذا ما أدى الى الازدحام .

الصورة رقم (40): مواقف السيارات



المصدر : التقاط الطالب

6-5-8 مواقف الحافلات :

عدم وجود مواقف للحافلات في مجال الدراسة ونقص في النقل العام مما تطلب على مستخدمي الشارع التنقل بوسائل أخرى .

6-5-9 دراسة الأرصفة :

نلاحظ في مجال الدراسة وجود الرصيف على جانبي الشارع وغيابها في أماكن ومن بين أهم المشاكل

ما يلي :

- ☒ عرض الرصيف لا يتوافق مع كثافة المشاة.
- ☒ غياب التبليط في الأرصفة.
- ☒ ضيق الأرصفة واستغلالها في عرض السلع .
- ☒ عدم الفصل بين الحركة الميكانيكية والمشاة .
- ☒ الاختلاف في مستوى الأرصفة وعدم وجود قنوات تصريف المياه .

الصورة رقم (42): استعمال الرصيف للسلع



المصدر : التقاط الطالب

الصورة رقم (41): حالة الأرصفة



6-6 دراسة حركة المشاة :

لا يوجد في مجال الدراسة معابر للمشاة بحيث وجود صعوبة كبيرة عند قطع الطريق من طرف الراجلين وهذا ما قد يؤدي الى الحوادث وافتقار الشارع لمسالك ذوي الاحتياجات الخاصة ولعل من أبرز المشاكل التي يعاني منها المشاة هي :

- ❖ غياب تام لممر الراجلين .
- ❖ تداخل الحركة الميكانيكية مع حركة الراجلين .
- ❖ العوامل المناخية المؤثرة على المشاة .

الصورة (44):تداخل الحركة الميكانيكية مع المشاة

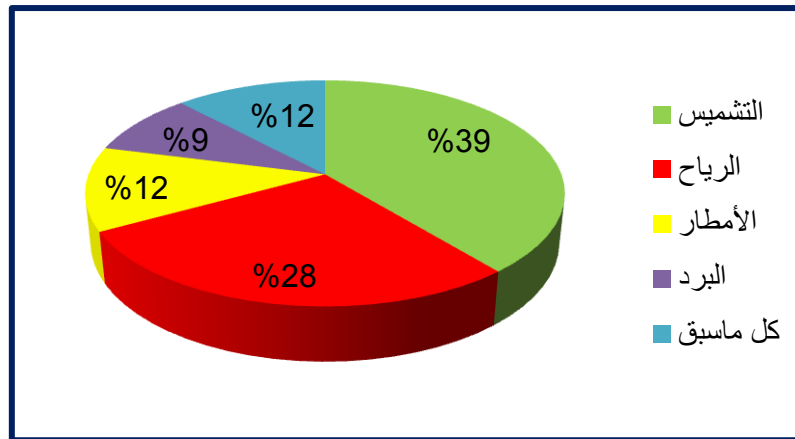


المصدر : التقاط الطالب

الصورة رقم (43) : غياب ممرات الراجلين



الشكل رقم (40):العوامل المناخية المؤثرة على المشاة



المصدر : انجاز الطالب

من خلال نتائج الاستبيان والدائرة النسبية فان اغلب المشاة يتعرضون لأشعة الشمس خلال التنقل داخل الشارع وذلك لعدم توفر الظل وغياب التشجير ، أما بالنسبة للرياح فينتج عنه الغبار وذلك مما يزعج أصحاب المحلات والمشاة وهذا راجع لعدم تهيئة الأرصفة .

6-7 التآثير العمراني :

من مكونات الاساسية لعناصر الشارع هي التآثير العمراني ولما له دور في جمالية الشارع ومن أبرزها :

6-7-1 الإنارة العمومية :

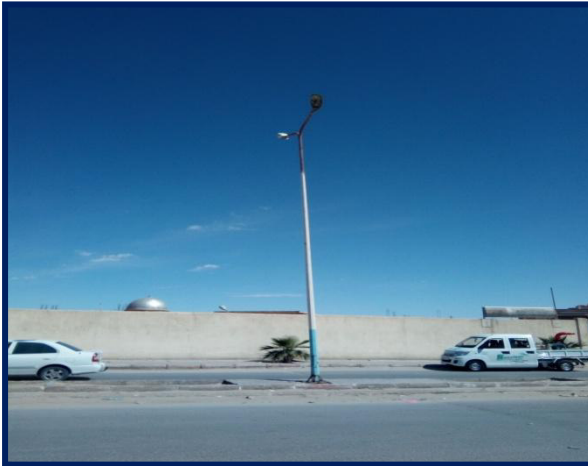
وجود الإنارة العمومية بمجال الدراسة ولكن بها عدة مشاكل ولعل من أبرزها :

☒ ضعف الإنارة في بعض أماكن الشارع

☒ عدم احترام المعايير التصميمية للإنارة

☒ أعمدة الإنارة موزعة بصورة غير مرتبة

الصورة رقم (45): تدهور حالة الانارة العامة داخل الشارع



المصدر : التقاط الطالب

6-7-2 التشجير :

وجود التشجير بمجال الدراسة ولكن بطريقة عشوائية ومواضعها ليس في محلها فهي تعرقل حركة

الراجلين أو إما تغطي على لوحات المرور أو وجود أحواض فارغة وذلك لعدم العناية بالتشجير والذي يوفر

الظل لمستخدمي الشارع .

الصورة رقم (46): حالة التشجير بالشارع



المصدر : التقاط الطالب

3-7-6 أماكن الجلوس :

يمتاز مجال الدراسة بعدم وجود أماكن للجلوس والراحة وغياب للكراسي كما هو مبين في الصورة .

الصورة رقم (47): غياب أماكن الجلوس



المصدر : التقاط الطالب

4-7-6 اللوحات الإعلانية :

وجود لوحات الإعلان بمجال الدراسة ولكن مواضعها وأماكن تواجدها غير مدروسة وغير متواجدة بشكل تصميمي يتوافق مع المعايير التقنية للوحات من حيث القياس .

الصورة رقم (48): توضح اللوحات الإعلانية



المصدر : التقاط الطالب

5-7-6 إشارات المرور :

هناك نقص كبير في إشارات المرور ولعل من أبرزها إشارات منع الوقوف والتوقف مما أدى الى الازدحام ومع ذلك وجود الإشارات الضوئية لتنظيم الحركة .

الصورة رقم (49): توضح الإشارات الضوئية ولوحات المرور



المصدر : التقاط الطالب

6-7-6 حاويات القمامة :

غياب تام لحاويات القمامة وهذا ما أدى لانتشارها بشكل عشوائي و فوضوي وهذا ما يعاني منه

مرتادي الشارع من رائحة القمامة حيث تشوه المنظر العام للشارع وتفقده هيئته .

الصورة (51): توضح انتشار الأوساخ بالشارع



المصدر : التقاط الطالب

الصورة رقم (50): تموضع حاويات القمامة



6-8 المساحات الخضراء والمساحات الفارغة :

يفتقر الشارع للمساحات الخضراء مما يوجد على الرصيف بعض الأشجار إلا أنها لا تؤدي وظيفتها وتجعل الشارع معرض لأشعة الشمس ، ووجود بعض المساحات الفارغة والجيوب العمرانية الغير مستغلة .

الصورة رقم (52):توضح المساحات العامة



المصدر : التقاط الطالب

6-9- دراسة الحركة الميكانيكية :

من خلال الدراسة الحركة الميكانيكية نتطرق الى دراسة التركيبة المرورية والحجم المروري وكذلك كثافة المركبات بالشارع لاستنتاج أهم المشاكل الناتجة عن حركة المرور بالشارع .

6-9-1 دراسة التركيبة المرورية :

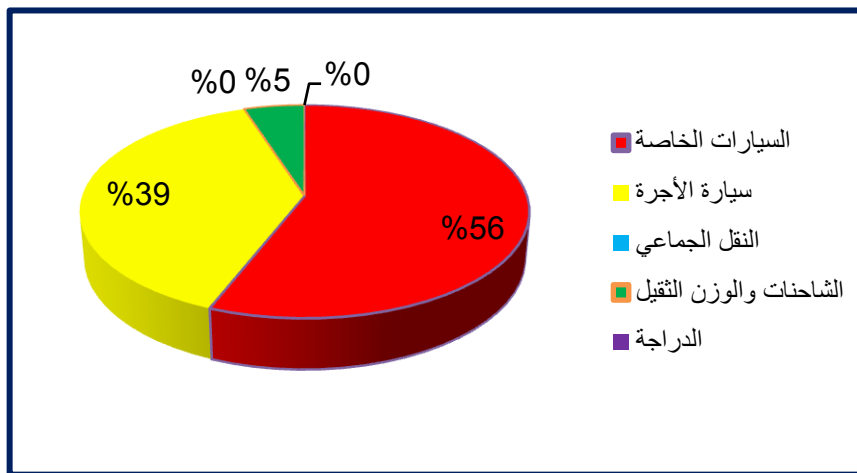
من خلال الدراسة التركيبة المرورية لمعرفة الوسائل المستعملة بالشارع كما هو موضح في الجدول التالي :

الجدول رقم (12):التركيبة المرورية بالشارع

النسبة المئوية %	عدد المركبات	الوسائل المستعملة
56%	3495	السيارات الخاصة
37%	2341	سيارات الأجرة
7%	451	الشاحنات والوزن الثقيل
0%	15	النقل الجماعي
0%	32	الدراجات

المصدر : دراسة ميدانية – مارس 2019

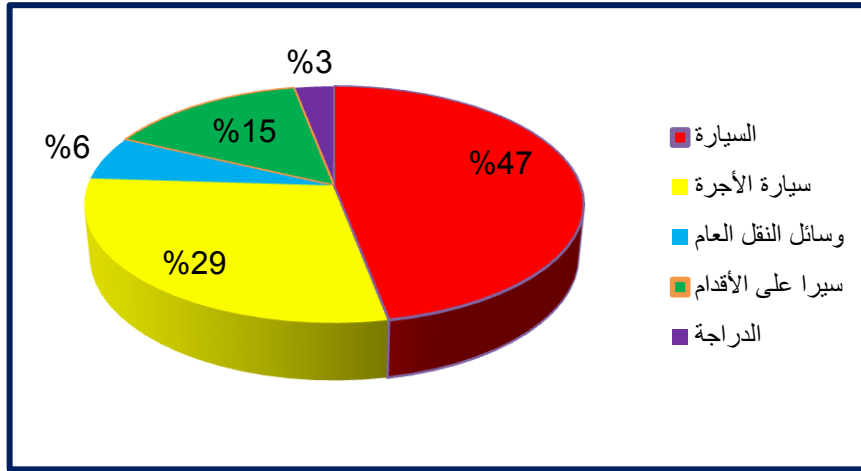
الشكل رقم (41):دراسة التركيبة المرورية بالشارع



المصدر : انجاز الطالب

من خلال الجدول والدائرة النسبية نستنتج أن نسبة السيارات الخاصة هي الأكثر استعمالاً في الشارع بنسبة 56% وبعدها السيارات الأجرة بنسبة 39% وغياب تام للنقل الجماعي ومستعملي الدراجات لكون الشارع يمتاز بالسوق والخدمات التجارية المتنوعة .

الشكل رقم (42): الوسائل المستعملة في الشارع



المصدر : انجاز الطالب

وبالإضافة فان التنقل بوسيلة النقل لمستعملي الشارع تختلف من شخص لآخر ومن خلال التحليل الميداني وتقديم الاستبيان نستنتج أن أغلبية مرتادي الشارع يتنقلون بالسيارات بنسبة 47% ، أما فئة سيارة الأجرة تمثل 29% وهم الفئة الذي لا يملكون السيارة وعدم استعمالهم لوسائل النقل العام وهي قليلة جداً بالشارع ، أما بالنسبة للسير على أقدام فهم من سكان الحي وقرب الشارع من مكان الإقامة ، أما لمستعملي الدراجات فهم نسبة قليلة جداً وذلك لعدم وجود ممرات خاص بالدراجات .

6-9-2 الحجم المروري :

من خلال التحليل الميداني واخذ فترات معينة من اليوم نستنتج الحجم المروري بالشارع طوال اليوم كما

موضح في الجدول التالي .

الجدول رقم (13): الحجم المروري بالشارع

عدد المركبات	المدة الزمنية
1484	8:00-7:30
1122	10:00-9:30
1221	12:30-12:00
1182	16:30-16:00
981	18:30-18:00
644	20:30-20:00

المصدر : دراسة ميدانية – مارس 2019

من الجدول الموضح أعلاه نستنتج أن الشارع يشهد حركة كبيرة لما له موقع هام في المدينة

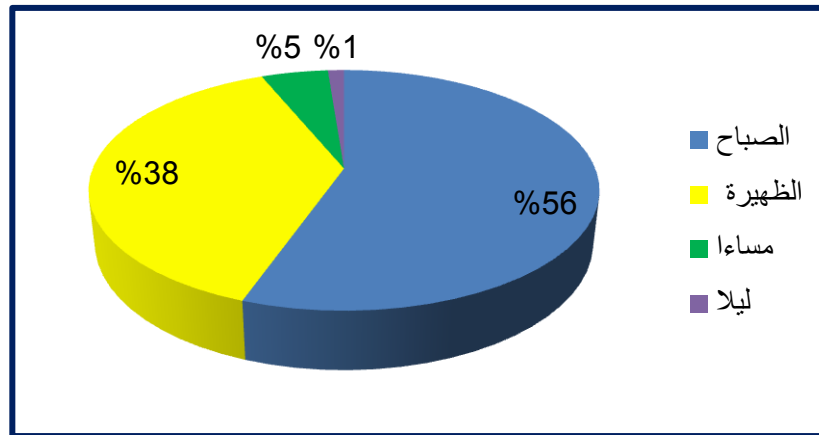
بالإضافة الى انه يشهد أعلى حجم في الفترة الصباحية (من 8:00-7:30) و(من 12:30-12:00)

و(من 16:30-16:00) وهي أوقات الذروة وهذا يعني أن هذه الكثافة ناتجة عن أوقات الذهاب الى العمل

والعودة أما بالنسبة لباقي الأوقات فالكثافة ناتج عن باقي الأنشطة التجارية والسوق، حيث تتعدم الحركة في

الليل، مما يعطي الازدحام في أوقات الذروة من اليوم ، وذلك من خلال نتائج الاستبيان الموضح أدناه :

الشكل رقم (43): أوقات الازدحام بالشارع



المصدر : انجاز الطالب

من خلال تحليل الميداني والدائرة النسبة الموضحة أعلاه للاستبيان نستنتج أن أوقات الازدحام بالشارع تكون في الفترة الصباحية بنسبة 56% تليها فترة الظهر بنسبة 38% وانعدام تام ليلا وذلك راجع لحركية الشارع والنشاط التجاري صباحا .

3-9-6 كثافة المركبات :

من خلال التحليل الميداني ولمعرفة كثافة المركبات داخل الشارع طوال أيام الأسبوع ولفترات من اليوم والمقسمة من الفترة الصباحية ومنتصف النهار والفترة المسائية الى مختلف حركات المركبات (كثيفة ، متوسطة ، ضعيفة) كما هي موضحة في الجدول (14) أدناه .

الجدول رقم (14): كثافة المركبات طيلة أيام الأسبوع

المساء	منتصف النهار	الفترة الصباحية	الأيام / الفترات
كثيفة	كثيفة	كثيفة	السبت
متوسطة	كثيفة	كثيفة	الأحد
متوسطة	متوسطة	كثيفة	الاثنين
متوسطة	متوسطة	كثيفة	الثلاثاء
متوسطة	متوسطة	كثيفة	الأربعاء
ضعيفة	متوسطة	كثيفة	الخميس
كثيفة	كثيفة	كثيفة	الجمعة

المصدر : دراسة ميدانية- مارس 2019

نلاحظ من خلال الجدول الموضح أعلاه بأن كثافة المركبات يومي (الجمعة والسبت) كثيفة في كل

أوقاتها وهذا راجع لاستعمال السوق ، أما باقي الأيام فكثافة مركباتها كثيفة صباحا وهذا لنشاط الشارع

تجاريا ومتوسطة مساء وضعيفة ليلا .

6-10 العوائق الاصطناعية والطبيعية :

لا يوجد في مجال الدراسة لأي عائق اصطناعي أو أي عائق طبيعي .

6-11 أهم مشاكل شارع سيدي عبد الله :

من خلال الدراسة التحليلية لشارع سيدي عبد الله لاحظنا انه يمتاز بعدة مشاكل والتي أدت الى فقدان

قيمه الوظيفية ولعل من أبرز المشاكل التي يعاني منها :

- ❖ عدم وجود نمط تصميمي معين .
 - ❖ التباين من خلال علو وارتفاع البنايات .
 - ❖ نقص تام في وسائل النقل العام .
 - ❖ نقص مواقف للسيارات مما يقلل من السعة المرورية للشارع .
 - ❖ غياب التأثيث العمراني بالشارع .
 - ❖ الازدحام وتداخل الحركة الميكانيكية مع المشاة .
 - ❖ انتشار للنفايات .
 - ❖ قلة التشجير ونسبة التشميس القوية مما يعيق حركة المشاة .
 - ❖ ضعف الإنارة ليلا .
- وكل هذه الأسباب التي أدت الى تدهور حالة الشارع وهذا راجع الى :
- ❖ نقص المراقبة من قبل الجهات الوصية وعدم تأدية مهامها .
 - ❖ نقص الوعي لدى المواطنين .

خلاصة الفصل :

من خلال الدراسة التحليلية لمدينة الوادي من مختلف الجوانب التاريخية والطبيعية والسكانية والعمرانية

عرفت المدينة من خلالها توسع عمراني كبير موازي مع النمو الديمغرافي بعد فترة الاستقلال وتطور

اقتصادي كبير وهذا ما جعل لنا محل الدراسة بمدينة وادي سوف حيث يتوسط شارع سيدي عبد الله قلب

المدينة ومحور تنقل عبر الولايات ، ومن خلال الدراسة الميدانية للشارع عن طريق الملاحظة والاستنتاج

تبين لنا به عدة مشاكل من مختلف النواحي ولعل من أبرزها الجانب التصميمي حيث يفتقد لنمط تصميمي

معين وعدم التناسق في التيبومورفولوجية ، ومن الجانب الجمالي يفتقر الشارع للتشجير والتداخل بين الحركة

الميكانيكية والمشاة إضافة الى غياب التأثيث العمراني .

وبالرغم من هذه النقائص والمشاكل الموجودة بالشارع إلا انه لا تفقده المميزات الموجودة به لأنه

يتوسط مركز المدينة وبحركته ونشاطه التجاري الكبير ولهذا علينا إعادة تأهيله لاسترجاع أهميته التصميمية

والوظيفية والرجوع بالفائدة الاقتصادية والتنمية للمدينة .

مقدمة الفصل :

بعد الدراسة التحليلية لمدينة الوادي بصفة عامة و تحليل شارع سيدي عبد الله بصفة خاصة لكونه مجال الدراسة وقد تبين لنا من خلاله مجموعة من المشاكل والعراقيل التي تطرقنا إليها في الفصل السابق ومنه نقدم في هذا الفصل أهم المبادئ المقترحة للتهيئة الشارع والبرمجة العمرانية لكي يلبي حاجيات مستعمليه بكل راحة و لكي يلعب دورا هاما في تنمية مدينة الوادي .

1 مبادئ التهيئة :

- من خلال المشاكل التي تطرقنا إليها في الفصل السابق والتي أدت الى تدهور حالة الشارع اعتمدنا على وجود الحلول المناسبة و الخروج بمشروع عمراني يغير في شكل المدينة إلى الأفضل ويلبي حاجيات مستعملي الشارع و ذلك عن طريق اقتراح بعض الحلول و هي:
- ❖ تحقيق التيبومورفولوجي من خلال ثبات علو المباني .
 - ❖ إحداث نمط تصميمي للشارع و ذلك عن طريق الأقواس والقباب.
 - ❖ التقليل من التقاطعات وتهيئتها .
 - ❖ تنظيم تقاطع حركة الراجلين مع حركة المرور .
 - ❖ توفير مواقف للسيارات (Sou Sol).
 - ❖ توفير مساحات خضراء .
 - ❖ توفير مختلف وسائل النقل العام (النقل الجماعي و الترامواي).
 - ❖ الاهتمام بفئة ذوي الاحتياجات الخاصة.
 - ❖ توفير التأثيث العمراني والتشجير .

2 البرمجة العمرانية :

تعتبر البرمجة العمرانية من أهم الركائز الضرورية لتحديد مختلف مكونات المشروع العمراني بالمدينة وذلك حسب احتياجات مستعملي هذا المشروع ولعل من أبرز العناصر الأساسية التي قمنا ببرمجتها كما هي موضحة في الجدول أدناه :

الجدول رقم (14): يوضح البرمجة العمرانية

النوع	العدد	الملاحظة
مواقف السيارات	01	توفير موقف (Sou Sol) مقابل السوق لكثرة مستعملي السوق وإمكانية الوقوف على جانبي الرصيف على بعد كل 300 متر.
ترامواي	01	توفير النقل المتطور والسريع بربط الشارع بشبكة الترامواي انطلاقا من جامعة المركزية حتى مركز المدينة ومرورا بشارع سيدي عبد الله وصولا الى محطة المسافرين.
المساحات الخضراء	01	توفير المساحة خضراء وفضاء لعب الأطفال ل مغطاة بالعشب الاصطناعي والتشجير ومع المياه و النوافير إضافة الى مقاعد الجلوس.
مواقف الحافلات (أماكن الانتظار)	06	تخصيص ممر خاص بالنقل الجماعي ومواقف الحافلات في أهم النقاط بالشارع .

توفير التشجير بشكل منتظم على جانبي الشارع لتوفير التظليل بعدد 90 من نوع نخيل الوانشونطونيا و 93 شجر التين بنجاميني (Ficus).	183	التشجير
توفير الإنارة على جانبي الشارع ب 67 عمود على كل جهة وبمسافة 25 م بين الأعمدة لتوضيح الرؤية ليلا .	134	أعمدة الإنارة
هدفها تنظيم حركة المرور بالشارع والتقليل من تداخل الحركة الميكانيكية بالمشاة أما بنسبة لترامواي عند تقاطع يدخل الى النفق لتجنب الازدحام .	27 إشارة و 8 إشارات ضوئية إضافة الى الإشارات الأرضية	إشارات المرور
توضع في مكان مخصص من عرض الرصيف وبشكل ملائم على بعد 50 م من كل حاوية.	37 حاوية	حاويات القمامة
تبليط الأرصفة على طول وجانبي الشارع بعرض الرصيف 3.5 م وبطول الشارع 1688 متر .	2م 11816	تبليط الأرصفة

المصدر : من انجاز الطالب

3 مخطط التهيئة المقترح :

1-3 واجهات المباني :

إحداث نمط تصميمي على واجهات المباني والمتمثل في الأقواس والقباب وتحقيق التيبومورفولوجية أي الثبات في علو المباني ، لاستخدام الطابق الأرضي للتجارة والطابق الأول للمكاتب والمؤسسات الخاصة واستعمال الطابقين الثاني والثالث للسكن وللرجوع بالتنمية للمدينة .

الصورة رقم (53):توضح واجهات المباني وتحقيق التيبومورفولوجية



المصدر : انجاز الطالب

2-3 الطريق :

يتكون الطريق من مسارين خاص بالسيارات ومسار خاص بالنقل العام ومسار مخصص للدرجات .

الصورة رقم (54):توضح حارة الطريق



المصدر : انجاز الطالب

3-3 مجال المشاة :

يوفر مجال المشاة الراحة لمستعمليه من خلال عرض الرصيف ونوع التبليط المستعملة على طول

الشارع .

الصورة رقم (55):توضح مجال المشاة بالشارع



المصدر : انجاز الطالب

4-4 الترامواي :

تنطلق شبكة الترامواي من الجامعة المركزية الى وسط المدينة مروراً بشارع سيدي عبد الله وصولاً الى

محطة المسافرين .

الصورة رقم (56):توضح الترامواي



المصدر : انجاز الطالب

3-5 النقل العام :

لتسهيل عملية التنقل في الشارع اقترحنا وجود ممر خاص بالنقل العام لتنظيم حركة المرور .

الصورة رقم (57):توضح الممر الخاص بالنقل العام



المصدر : انجاز الطالب

3-6 مجال الدراجات :

اقترح ممر خاص بالدراجات وذلك لتوفير الأمان لمستعملي الدراجات وعدم التداخل مع الحركة

الميكانيكية وحركة المشاة .

الصورة رقم (58):توضح المجال الخاص بالدراجات

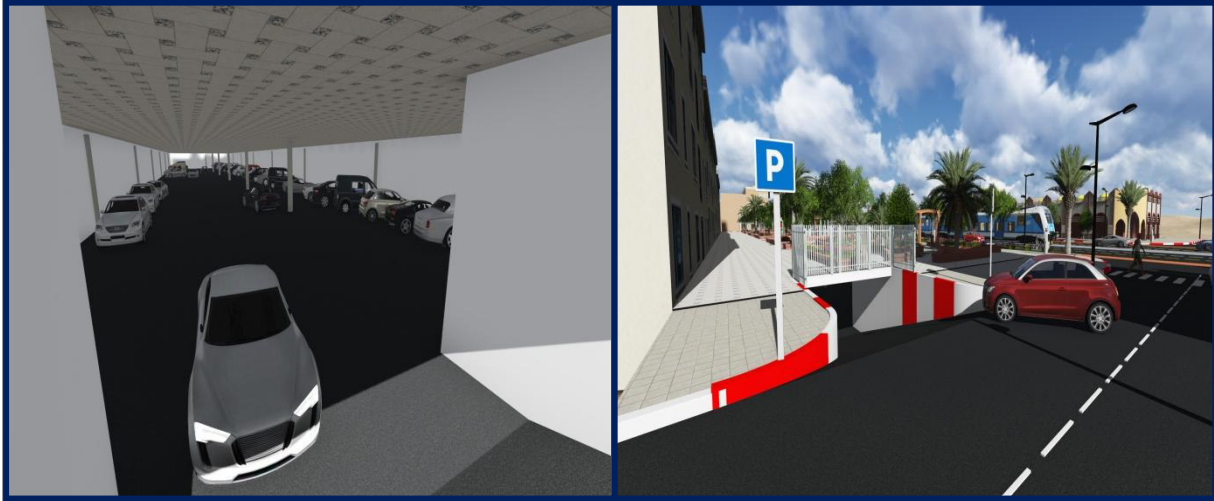


المصدر : انجاز الطالب

3-7 مواقف السيارات :

اقترح موقف للسيارات (SOU SOL) وذلك لتنظيم وقوف السيارات العشوائي و إمكانية التوقف على جانبي الشارع في أماكن مخصصة .

الصورة رقم (59) : توضح موقف للسيارات



المصدر : انجاز الطالب

3-8 المساحات الخضراء وفضاء لعب الأطفال :

اقترح مساحة خضراء وفضاء لعب الأطفال لتوفير الراحة لمستعملي الشارع .

الصورة رقم (60) : توضح المساحات الخضراء ومجال لعب الأطفال

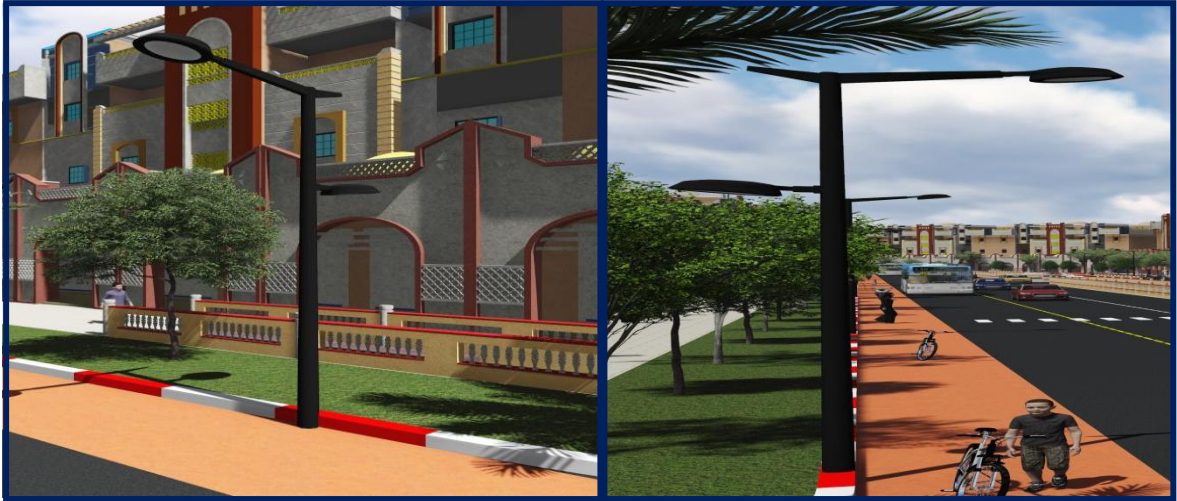


المصدر : انجاز الطالب

3-9 الإنارة العمومية :

اقترحنا هذا النوع من الإنارة ذات مصباحين ليوضئ مجال المشاة والطريق وللتقليل من عدد الإنارة .

الصورة رقم (61) : توضح الإنارة العامة بالشارع



المصدر : انجاز الطالب

3-10 مواقف الانتظار :

اقترح عدة مواقف للانتظار النقل العام ومواقف انتظار (sou sol) الترامواي على أهم الأماكن بالشارع .

الصورة رقم (62) : توضح مواقف الانتظار



المصدر : انجاز الطالب

3-11 التشجير :

☒ نخيل الوانثونطونيا :

يعتبر هذا النوع من الأشجار دائم الخضرة، ويمتاز بنموه العمودي، ويساقه الطويل يتحمل هذا النوع الظروف البيئية القاسية، كالحرارة المرتفعة وهو المناخ المعروف بمنطقة وادي سوف .

☒ تين بنجاميني (Ficus) :

شجرة مستمرة الخضرة عمودية النمو يتراوح ارتفاعها بين (2-4 م)، وهى شجرة قوية وشديدة التحمل ومناسبة للمناخ الحار .

الصورة رقم (64) توضح نخيل الوانثونطونيا



الصورة رقم (63) توضح شجر التين البنجاميني



المصدر : انجاز الطالب

3-12 التأثيث العمراني :

وفرنا في الشارع مختلف التأثيث العمراني والمتمثلة في كراسي الجلوس و حاويات النفايات و المضلات لتوفير الضل وغيرها

الصورة رقم (65) : توضح التأثيث العمراني



المصدر : انجاز الطالب

4 -التركيبه الماليه و التمويلية لتحقيق التيبومورفولوجية :

لتحقيق التيبومورفولوجية أي الثبات في علو المباني بالشارع ليكون ذات نمط متجانس و يكون المباني ملك خاص قد تكون هذه المشاريع مكلفة ولكن مع اقتراح آلية للانجاز هذا المشروع وتحقيقه وبرجوعه بالمد خول الاقتصادى للمدينة حيث نقترح ما يلي :

- 1 -صاحب المبني يطلب قرض من البنك .
- 2 -القرض هي قيمة تكلفة لانجاز طوابق المباني أي طابق أو طابقين أو ثلاثة حسب علو المبني .
- 3 -انجاز المشروع (تحقيق التيبومورفولوجية) .
- 4 -كراء الطوابق للمستخدمين الطابق الأرضي تجاري والطابق الأول للمكاتب والمؤسسات الخاصة والطابقين الثاني والثالث للسكن .
- 5 -لمدة زمنية (5 سنوات) حق كراء طوابق المباني يكون لفائدة البنك لاسترجاع القرض .

6- الضريبة على كراء كل طابق و كل سجل تجاري لكل المباني وعلى طول الشارع .

7- للرجوع بالفائدة الاقتصادية عن طريق الضريبة لصالح المدينة .

5- دفتر الشروط :

يهدف دفتر الشروط الى ضبط المقاييس وإعطاء صيغ قانونية وتشريعية في مجال التعمير من

أجل تحقيق الأهداف المسطرة و ضمان دور إعادة تأهيل شارع سيدي عبد الله في تنمية الوادي .

1-المواطنين :

المادة 01 : تطبيق جميع تعليمات دفتر الشروط على جميع المستفيدين .

المادة 02 : يجب على كل بناية موجودة على جانبي الشارع احترام العنصر التصميمي و المتمثل في الأتواس.

المادة 03 : يجب احترام الواجهات المعمارية للبنايات الموجودة على جانبي الشارع (طلاء الواجهات) وعدم إدخال أي تغييرات .

المادة 04 : يجب احترام التسلسل في ارتفاع المباني وذلك من اجل استمرارية الكتلة البصرية التصميمية وتحقيق التيبومورفولوجية .

المادة 05 : يجب على كل فرد احترام التأنيث العمراني الموجود في الشارع و خرابه يعرض صاحبه إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة ضده.

المادة 06 : في أماكن المساحات الخضراء يجب على كل فرد سواء كان صاحب المحل أو السكن الاعتناء بالمجال الأخضر وعدم التخريب واحترام الساحات من حيث النظافة فهي مسؤولية الجميع .

2 صاحب المشروع :

المادة 01 : مخطط الهياكل القاعدية

- ✓ تطبيق جميع الاقتراحات الخاص بالنقل الجماعي .
- ✓ وضع الممر الخاص بالنقل العام لتسهيل عميلة النقل .
- ✓ تحديد المواقع والمعابر الخاصة بالمشاة وتخطيطها بأشكال مختلفة ودهنها بالألوان .
- ✓ احترام ممرات ذوي الاحتياجات الخاصة .
- ✓ تهيئة أماكن انتظار الحافلات .
- ✓ يجب الأخذ بعين الاعتبار للامان والرؤية عند التقاطعات .

المادة 02 : عند إنجاز المواقع يجب أن تتلاءم مع طبيعة الطريق و أن يؤخذ بعين الاعتبار شروط الأمان والسلامة.

المادة 03 : احترام وضع إشارات المرور والإشارات الضوئية في الأماكن المخصصة بها وعند التقاطعات.

المادة 04 : يجب وضع التآنيث العمراني في الأماكن المخصصة لها كحاويات القمامة والكراسي و... لكي لا تعرقل حركة المشاة وتؤدي وظيفتها بشكل جيد .

6 -العائدات الاقتصادية لإعادة تأهيل شارع سيدي عبد الله بمدينة الوادي :

من خلال المشروع العمراني الذي قمنا بتهيئته و إدخال عناصر البرمجة العمرانية كل هذا راجع بالفائدة على المدينة وتتميتها من الناحية الاقتصادية ولعل من ابرز دور شارع سيدي عبد الله في تنمية مدينة الوادي هي :

❖ ثمن الضريبة على كراء الطوابق .

❖ ثمن كراء المحلات بالسوق المتعدد الخدمات بالشارع .

❖ ثمن مواقف السيارات .

❖ ثمن النقل العام .

❖ ثمن النقل السريع والمتطور بالترامواي .

كل هذا راجع بالمدخول الاقتصادي للمدينة وتتميتها وبهذا فان الشارع بعد تهيئته يلبي احتياجات مستعمليه ويتوفير كل وسائل الراحة لبلوغه .

7 التوصيات :

❖ تطوير البنية التحتية المتعلقة بالطرق و الجسور والأنفاق .

❖ دمج التكنولوجيا مع هذه المشاريع ككاميرات مراقبة المرور .

❖ استغلال الطاقة الشمسية في الإنارة و اللوحات الضوئية للتقليل من استنزاف الكهرباء .

❖ تشجيع النقل العام و السريع للتقليل من استعمال السيارات .

❖ التطبيق الصارم للقوانين وفرض غرامة مالية لكل مسبب في مشكلة مرورية أو تعطيل حركتها .

خلاصة الفصل :

قمنا في هذا الفصل الى إدخال جمل من الاقتراحات والتدخلات والتي كانت على مستوى الجانب التصميمي وذلك من خلال إحداث نمط تصميمي معين والمتمثل في الأقواس والقباب وهو النمط المميز لمدينة واد سوف وتحقيق التيبومورفولوجية وهذا راجع لزيادة الفائدة الاقتصادية للمدينة ، ومن الناحية الجمالية تهيئة الطرق لتنظيم حركة المرور والتقليل من التقاطعات وتهيئتها وخلق مواقف للسيارات وبوجود التشجير للتقليل من أشعة الشمس ويتوفر مختلف التأثيث العمراني والمساحات الخضراء لتلبية رغبات محتاج الشارع .

ولعل كل هذه التدخلات التي قمنا بها تعالج المشاكل المطروحة بالشارع والتخفيف من حدتها وهذا ما يؤدي بالرجوع بالفائدة الاقتصادية للمدينة ، ويمكن أخذ هذا المشروع و تطبيقه في مدن صحراوية أخرى لما خصائص تتوافق مع مدينة واد سوف .

خاتمة عامة

تلعب الشوارع دور مهم في هيكلية المدينة ولما لها من وظائف كبيرة من الجانب العمراني والمعماري مشكلة بذلك شكل المدينة ككل ، ومنه فان موضوع الدراسة دور إعادة تأهيل الشوارع في تنمية مدينة الوادي وهي من أهم المواضيع حديثة الدراسة و بهذا قمنا في الجانب التصميمي بإحداث نمط تصميمي مميز لمدينة الوادي وهي الأقواس والقباب للحفاظ على تراث المدينة وتحقيق التيبومورفولوجية والتجانس بين المباني لما لها عائدات اقتصادية كبيرة للمدينة ، ومن الجانب الجمالي توفير مختلف وسائل النقل الجماعي لتسهيل الوصول الى الشارع وبلوغه وبتنظيم حركة المرور إضافة الى توفير التأثيث العمراني والتشجير، فهدف الاقتراحات المبرمجة بهذا المشروع والغاية المنشودة به هو الارتقاء بالشارع الى أفضل المستويات وتوفير الراحة لمستعمليه وتلبية رغبات المواطنين والرجوع بالتنمية الاقتصادية للمدينة .

وفي الأخير نتمنى أن نكون قد تطرقنا إلي أهم جوانب هذا الموضوع و الغاية منه إبراز دور شارع سيدي عبد الله في تنمية مدينة الوادي بعد ما قمنا بتهيئته وإدخال عناصر جديدة تساهم في تطوير المدينة وأن يأخذ هذا المشروع بعين الاعتبار كمحاولة لحل المشاكل الحالية به وتطبيقه في مختلف المدن الصحراوية لما لها خصائص تتوافق مع مدينة وادي سوف .

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر - بسكرة

كلية علوم الدقيقة وعلوم الطبيعة والحياة

شعبة : تسيير التقنيات الحضرية

تخصص : عمران وتسيير المدن

دراسة ميدانية حول دور إعادة تأهيل الشوارع في تنمية مدينة الوادي

ملاحظة: الرجاء من سيادتكم ملئ الاستمارة بكل صراحة و ذلك لمساعدتنا في إعداد مذكرة نهاية الدراسة, بوضع علامة (X) في المكان المناسب .

1-معلومات شخصية:

- 1- الجنس: ذكر أنثى
- 2 - السن: تحت 20 سنة ما بين 20-40 سنة ما بين 40-60 سنة فوق 60 سنة
- 3-المستوى التعليمي : ممتدرس جامعي دون المستوى
- 4- المستوى المهني: موظف تاجر بطل مهن حرة

2-معلومات متعلقة بالبحث:

1- فيما يستعمل هذا الشارع ؟

- التنقل التسوق واسطة نقل كل ما سبق

2- ما هي وسيلة النقل المستعملة لبلوغ الشارع؟

- السيارة سيرا على الأقدام وسائل النقل العام الدراجة
- سيارة الأجرة

3- متى يكثر الازدحام في الشارع ؟

الصباح الظهيرة المساء الليل

4- أوقات ارتيادك للشارع:

أحيانا دائما أبدا

5- ما هي الظروف المناخية التي تعيق تنقلك داخل الشارع؟

الأمطار الرياح التشميس البرد كل ما سبق

6- ماهي الأشياء التي تميز الشارع وتجذبك إليه ؟

المحلات التجارية تجهيزات السوق النظافة الأمن أشياء أخرى

7- هل الشارع مهيأة؟

نعم لا

8- ماذا ينقص الشارع؟

مواقف سيارات ممر الراجلين مرافق قلة التآثيث كل ما سبق

9- ما هو النشاط الغالب والممارس في الشارع:

الإجابة:

10 - ما العائق الذي يواجهك عند عبور الرصيف أو الطريق ؟

الإجابة:

11- ما هي الأسباب التي من وجهة نظرك أدت إلى تدني المستوى الوظيفي للشارع؟

الإجابة:

12- من وجهة رأيك ما هي التوصيات والاقتراحات التي من شأنها التحسين من وضعية الشارع :

الإجابة:

.....

3- معلومات متعلقة بالأصحاب المحلات:

1- ما سبب اختيارك لهذا الشارع لفتح محلك؟

امتلاك العقار نشاط شارع ثمن الكراء القرب من مكان إقامتك

2- هل يتوافد عدد معتبر من الزبائن الى محلك؟

نعم لا

3- هل حجم المحل مناسب لنشاطك التجاري؟

نعم لا

4- هل تريد توسيع تجارتك بهذا الشارع؟

نعم لا

5- هل السوق يؤثر على نشاطك التجاري؟

نعم لا

6- هل وقوف السيارات أمام المحل يعيق عملك؟

نعم لا

7- ما رأيك في المباني متعددة الوظيفة (تجارية ، خدماتية وسكنية) ؟

موافق غير موافق رأي آخر
.....

8- ما رأيك في استعمال الطابق الأول للمؤسسات الخاصة ؟

موافق غير موافق رأي آخر
.....

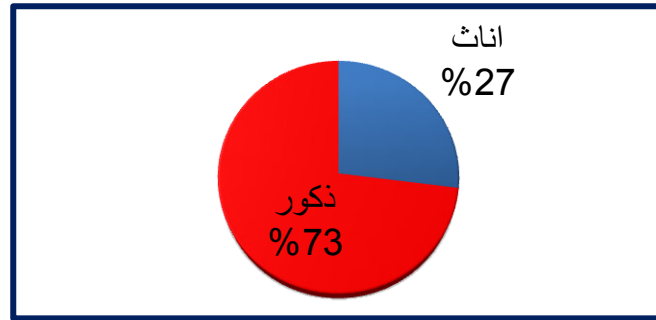
9- ما رأيك في استعمال الطابق الثاني والثالث للسكن ؟

موافق غير موافق رأي آخر
.....

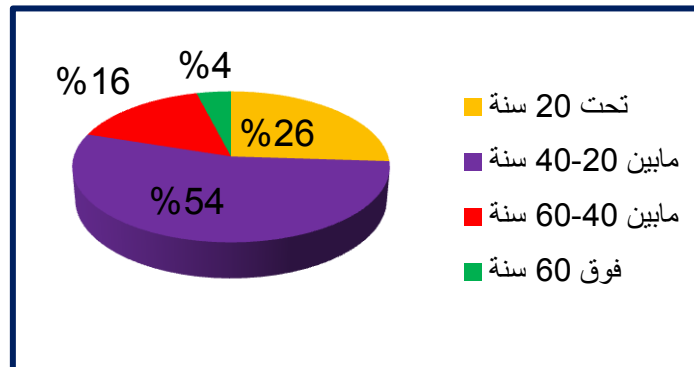
تحليل الاستبيان :

تم تقديم الاستبيان للمواطنين ومستعملي الشارع وإضافة الى ذلك أصحاب المحلات حيث كانت مجمل العينة ككل 130 شخص تمثلت في 100 شخص من مستعملي الشارع واخذ 30 شخص من أصحاب المحلات أي بنسبة 10% وهذا للإجابة على التساؤلات المطروحة والمتعلقة بالبحث .

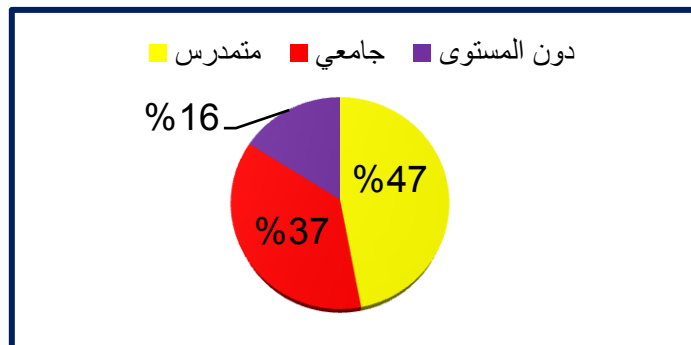
1 الجنس :



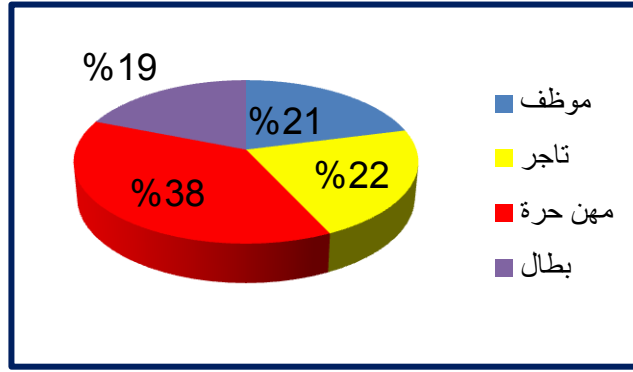
2 الفئة العمرية :



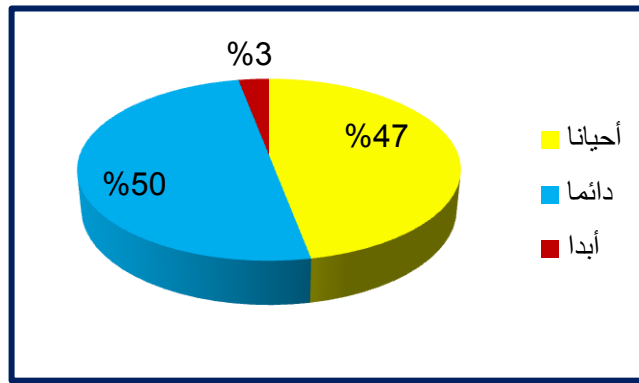
3 المستوى التعليمي :



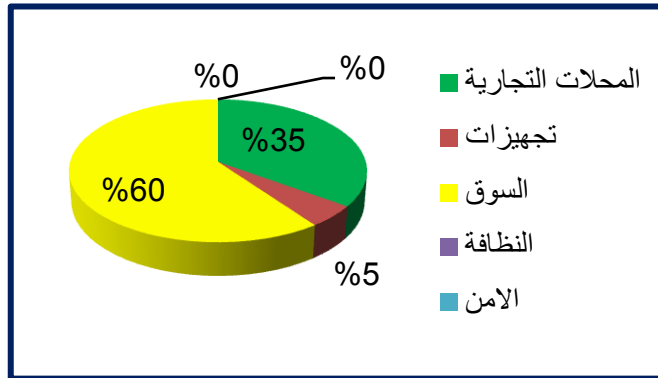
4 المستوى المهني :



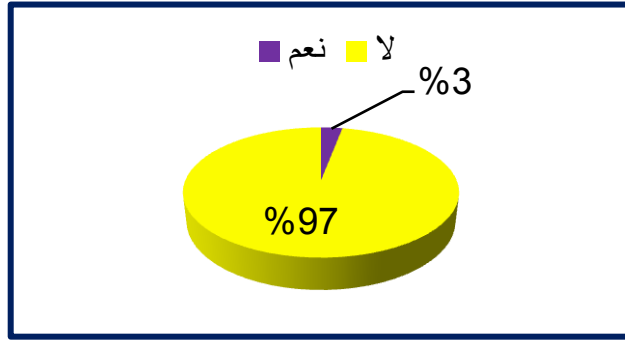
5 أوقات ارتياد الشارع :



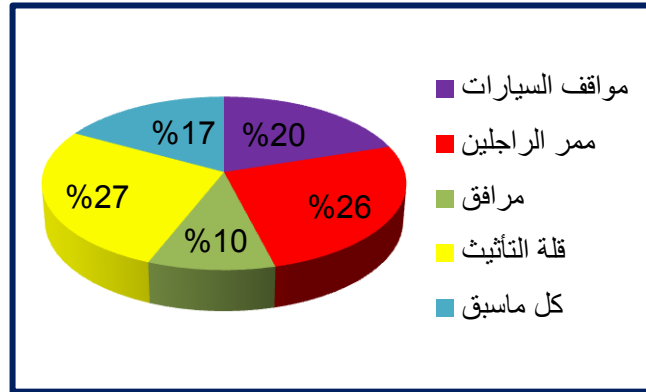
6 سميزات الشارع :



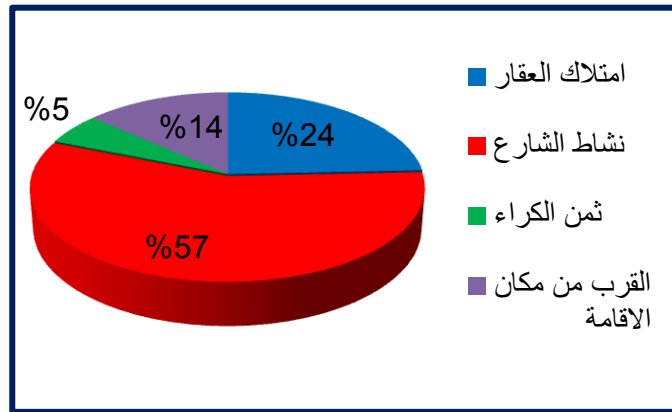
7 - حالة الشارع (مهياً أم لا)



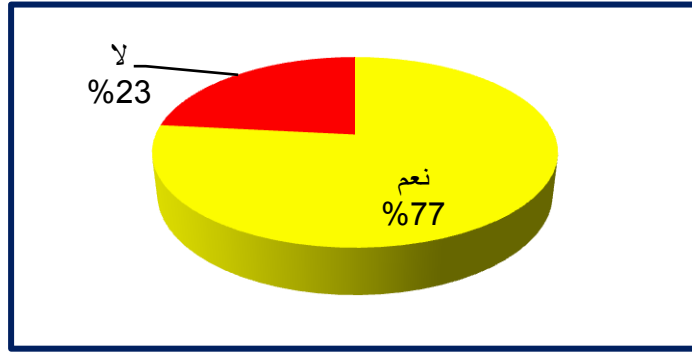
8 - نقائص الشارع :



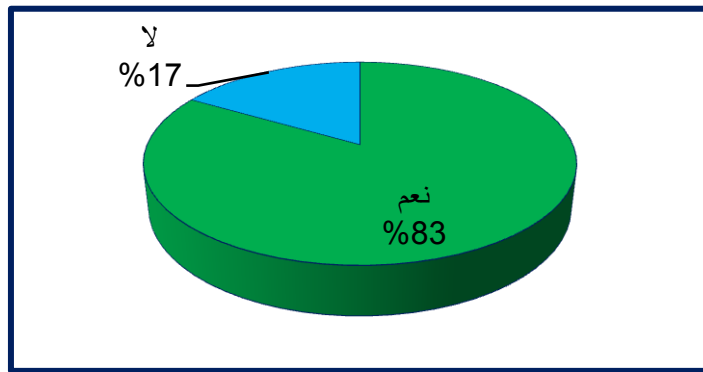
9 سبب اختيار فتح المحل في هذا الشارع :



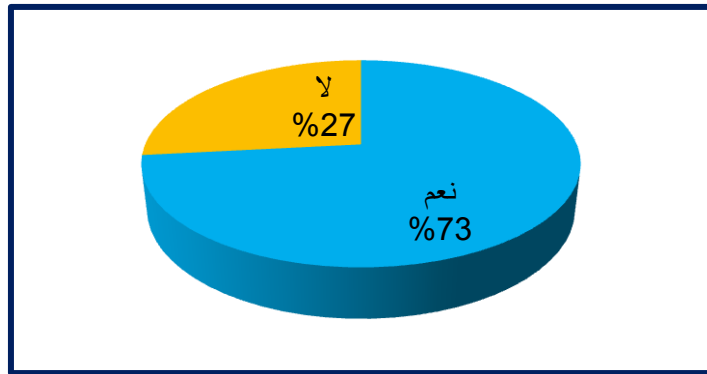
10 -توافد عدد معتبر من الزبائن الى محلك :



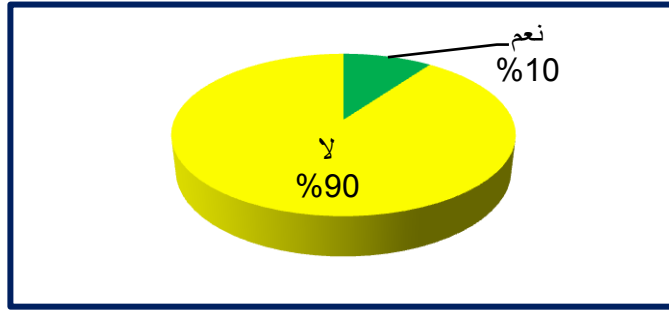
11 حجم المحل مناسب لنشاطك التجاري :



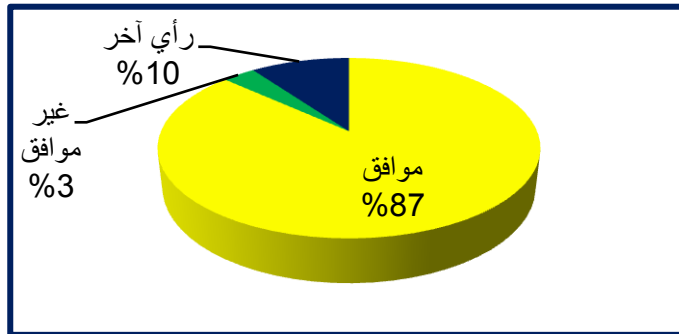
12 هل تريد توسيع تجارتك بهذا الشارع :



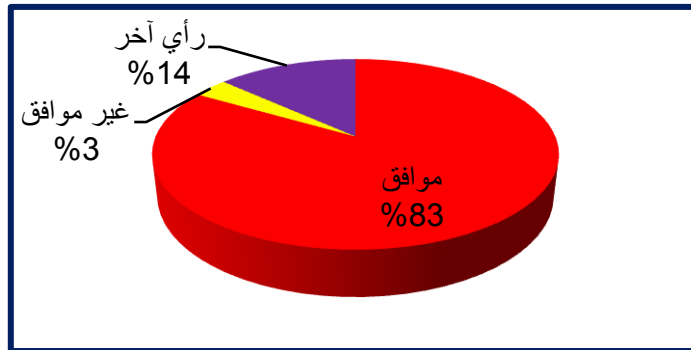
13 - تأثير السوق على النشاط التجاري للمحلات :



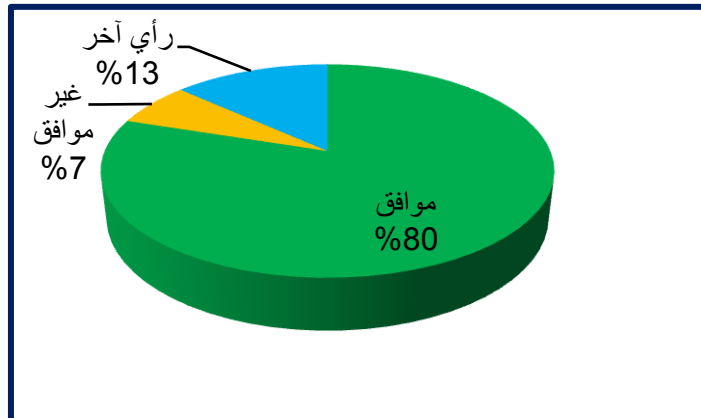
14 - ما رأيك في المباني متعددة الوظيفة (تجارية ، خدماتية وسكنية) :



15 - ما رأيك في استعمال الطابق الأول للمؤسسات الخاصة :



16 - ما رأيك في استعمال الطابق الثاني والثالث للسكن :



قائمة المراجع:

1. باللغة العربية :

- 📖 سعيد عبده ، جغرافية النقل الحضري ، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي ، 2007 .
- 📖 زينب رياض، بحث لمؤتمر الوزارة العلمي حول يوم الإسكان المحاور الحركية والبصرية وتأثيرها في مظهر جمالي ، المركز الوطني للاستشارات الهندسية بالعراق ، 2009 .
- 📖 رامي إبراهيم ، مذكرة دكتوراه هندسة معمارية - دور النسيج العمراني في تحقيق الرفاهية العمرانية الفيزيائية للمدن الصحراوية ، جامعة بسكرة 2017 .
- 📖 ملاك عابدين ، تصميم وتأنيث فضاء الشارع الحضري ، ماجستير هندسة العمارة ، جامعة السودان دفعة 2016 .
- 📖 جبالي نسيم ، مذكرة ماستر ، المشاريع العمرانية الكبرى للمدينة، جامعة بسكرة، 2014.
- 📖 وفاء ناجي ، ماجستير ، أثر تصميم الشوارع المشاة على استدامة المناطق العمرانية ، كلية الهندسة بفلسطين ، دفعة 2015 .
- 📖 دليل أبو ظبي لتصميم الشوارع الحضرية ، مجلس أبو ظبي للتخطيط العمراني .
- 📖 دليل تصميم الأرصفة والجزر بالطرق والشوارع ، الطبعة الأولى ، 2014 .
- 📖 الدليل الإرشادي للتصميم العمراني بالرياض ، الطبعة الأولى ، 2017 .
- 📖 دليل تصميم عناصر الفرش الشوارع ، الطبعة الأولى ، 2014 .
- 📖 لبض أيوب ، مذكرة ماستر ، التدخلات على مراكز المدن القديمة ، جامعة أم البواقي ، 2015 .
- 📖 المرسوم رقم 83-684 الذي يحدد شروط التدخل على المساحات العمومية .

- 📖 دكتور سعد الله جبور، التجديد الحضري كأسلوب لمعالجة مشاكل مراكز المدن، حالة مدينة الكرك القديمة في الأردن، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد الثالث والعشرون-العدد الثاني، 2007.
- 📖 عبة زكريا، مذكرة ماستر، تحسين الأداء الوظيفي للشوارع، شارع الزيبان، بسكرة، دفعة 2018.
- 📖 فريحات إبراهيم، مذكرة ماستر، إعادة تأهيل الأحياء السكنية وفق مبادئ التنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي دفعة 2015.
- 📖 مراكشي آمنة، مذكرة ماجستير، إعادة تأهيل الحي الاستعماري بمركز بسكرة من أجل تحقيق التنمية المستدامة، بسكرة 2014.
- 📖 موقع بلدية تونس 2018/11/24 - 20:08
- 📖 مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لولاية الوادي 2003.
- 📖 مونوغرافيا ولاية الوادي 2018.

2. باللغة الفرنسية :

📖 Maouia Saidouni: Eléments d'introduction à l'urbanisme, Casbah Editions, Alger 2000 .

3. المصالح التقنية :

- ✚ مديرية الهندسة المعمارية والبناء والتعمير .
- ✚ مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية .
- ✚ الوكالة العقارية لولاية الوادي .
- ✚ المصلحة التقنية لبلدية الوادي.

المخلص :

لقد تناول هذا البحث موضوع دور إعادة تأهيل الشوارع في تنمية مدينة الوادي ، إذ يعتبر هذا الموضوع أحد المواضيع الهامة ، وقد اخترنا شارع سيدي عبد الله محل الدراسة لكونه يتوسط مركز المدينة وعنصر مهكل مهم حيث قمنا بإعادة تأهيله وإدخال عدة عناصر من الناحية الجمالية والتصميمية والوظيفية قد تطرقنا إليها في هذا البحث ، وهذا لتحقيق الرفاهية لمستعمليه والرجوع بالفائدة الاقتصادية والتنمية لمدينة الوادي .

الكلمات المفتاحية:

الشوارع - إعادة التأهيل - التنمية - العائدات الاقتصادية

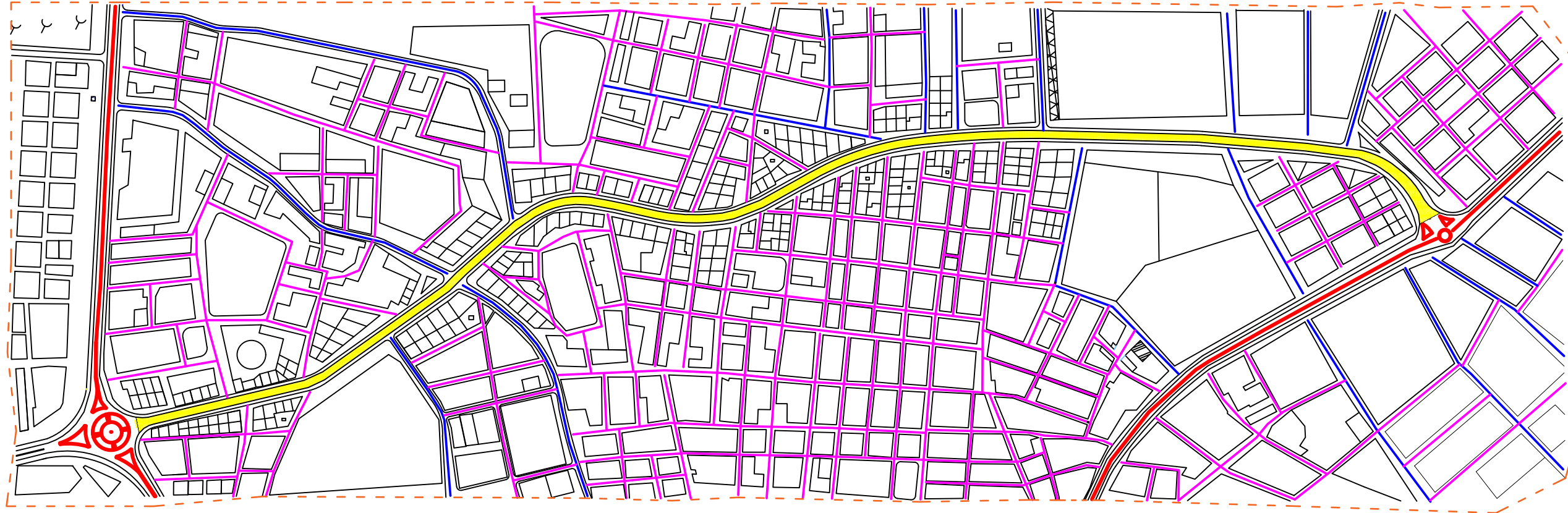
المخلص :

لقد تناول هذا البحث موضوع دور إعادة تأهيل الشوارع في تنمية مدينة الوادي ، إذ يعتبر هذا الموضوع أحد المواضيع الهامة ، وقد اخترنا شارع سيدي عبد الله محل الدراسة لكونه يتوسط مركز المدينة وعنصر مهيكّل مهم حيث قمنا بإعادة تأهيله وإدخال عدة عناصر من الناحية الجمالية والتصميمية والوظيفية قد تطرقنا إليها في هذا البحث ، وهذا لتحقيق الرفاهية لمستعمليه والرجوع بالفائدة الاقتصادية والتنموية لمدينة الوادي .

Résumé

Cette recherche porte sur le rôle de la réhabilitation des boulevards dans un sujet important: nous avons ,le développement de la ville d'eloued choisi la rue Sidi Abd Allah comme centre de la ville et comme élément structurel important. Nous avons abordé cette recherche dans le but d'assurer le bien-être de ses utilisateurs et de revenir aux avantages et au développement économiques de la ville d'eloued .

مخطط تصنيف الطرق



المفتاح	
حدود الدراسة	
شارع سيدي عبدالله	
طرق أولية	
طرق ثانوية	
طرق ثالثية	

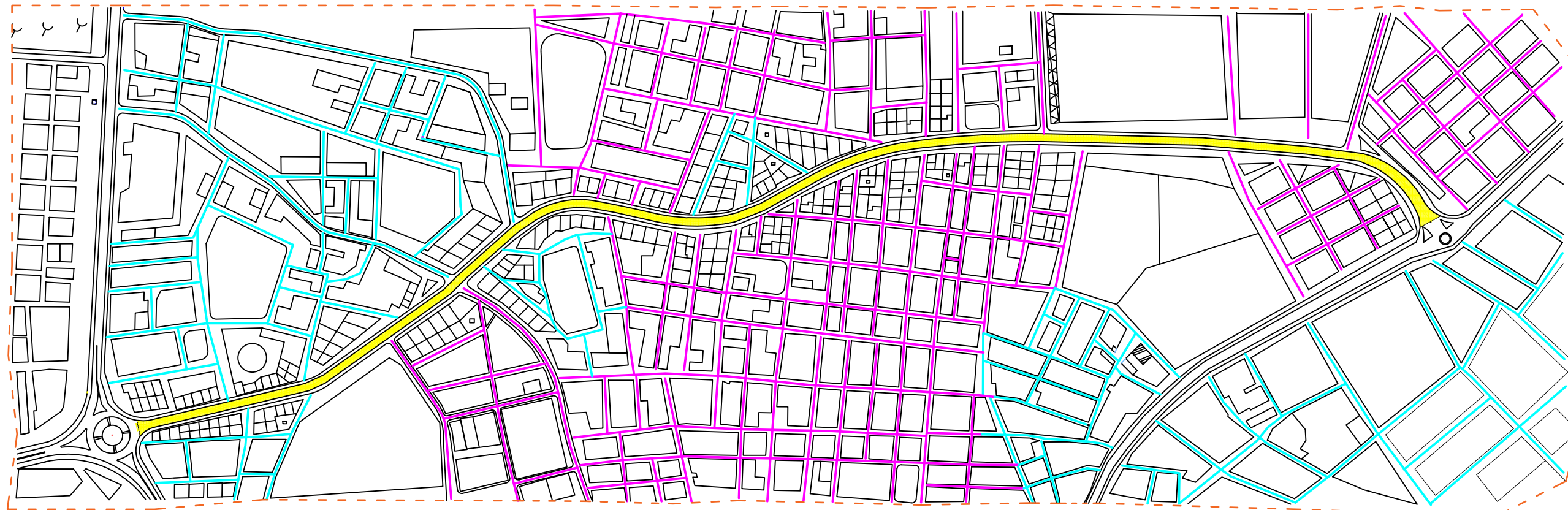
جامعة محمد خير بفسكرة
قسم علوم الارض والكون
تسيير التكنيات الحضرية
تخصص عمران وتسيير المدن

الموضوع:
دور اعادة تاهيل الشوارع في
تنمية مدينة الوادي
دراسة حالة شارع سيدي عبدالله

الطالب: قزي ادريس
الاساتاذ المؤطر: لمحنط علي

2018/2019	السلم 1/1000
-----------	-----------------

مخطط أنواع الشبكات



المفتاح	
حدود الدراسة	
شارع سيدي عبدالله	
شبكة شجيرية	
شبكة شطرنجية	

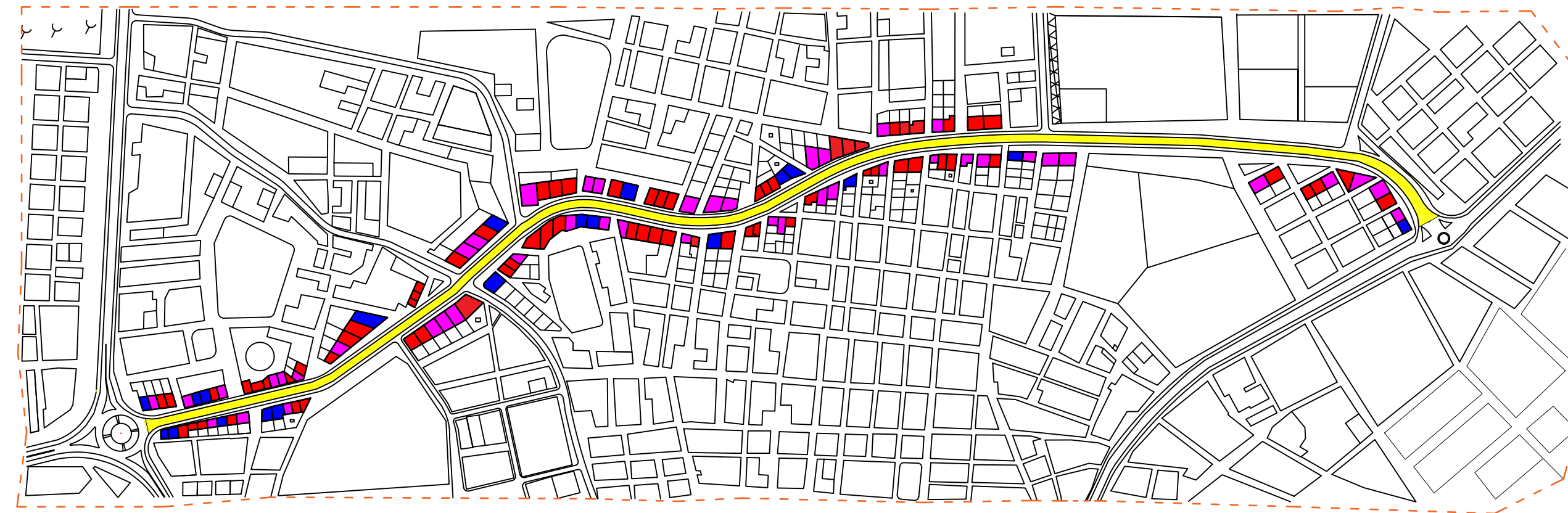
جامعة محمد خيضر بسكرة
قسم علوم الارض والكون
تسيير التقنيات الحضرية
تخصص عمران وتسيير المدن

الموضوع:
دور اعادة تاهيل الشوارع في
تنمية مدينة الوادي
دراسة حالة شارع سيدي عبدالله

الطالب: قزي ادريس
الاساتاذ المؤطر: لمحنط علي

السلم
1/1000
2018/2019

مخطط حالة المباني



المفتاح	
حدود الدراسة	
شارع سيدي عبدالله	
حالة جيدة	
حالة متوسطة	
حالة رديئة	

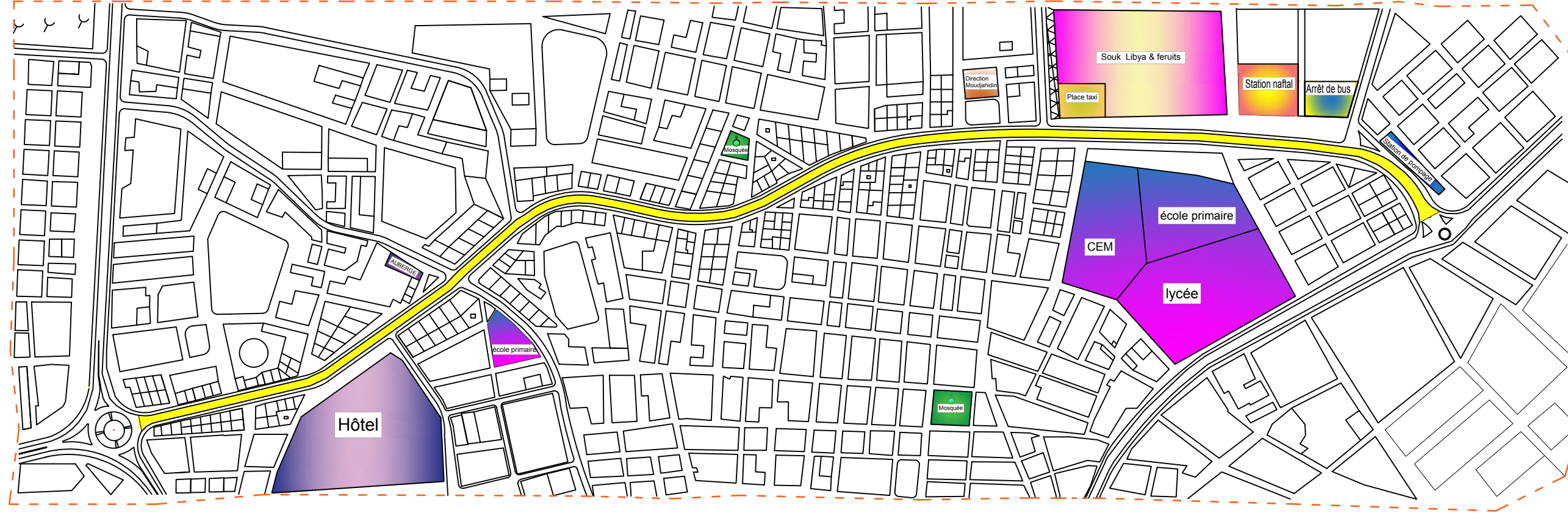
جامعة محمد خيضر بسكرة
قسم علوم الارض والكفون
تسيير التكنيات الحضرية
تخصص عمران وتسيير المدن

الموضوع:
دور اعادة تاهيل الشوارع في
تنمية مدينة الوادي
دراسة حالة شارع سيدي عبدالله

الطالب: قزي ادريس
الاستاذ المؤطر: لمحنط علي

2018/2019	الاسم 1/1000
-----------	-----------------

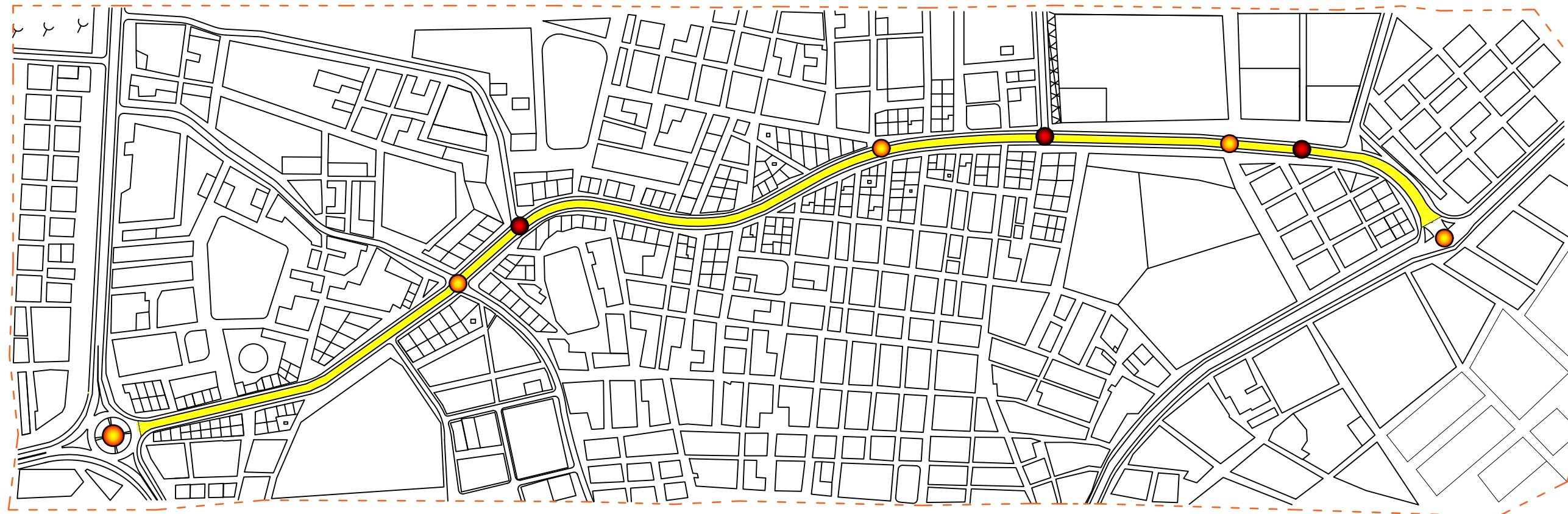
مخطط التجهيزات



المفتاح	
	حدود الدراسة
	شارع سيدي عبدالله
	التجهيزات

جامعة محمد خيضر بسكرة قسم علوم الارض والكفون تسيير التقنيات الحضرية تخصص عمران وتسيير المدن	
الموضوع: دور اعادة تأهيل الشوارع في تنمية مدينة الوادي دراسة حالة شارع سيدي عبدالله	
الطالب: قزي ادريس	
الاساتذ المؤطر: لمحنط علي	
2018/2019	الاسلم 1/1000

مخطط التقاطعات والنقاط السوداء



المفتاح	
حدود الدراسة	
شارع سيدي عبدالله	
التقاطعات	
النقاط السوداء	

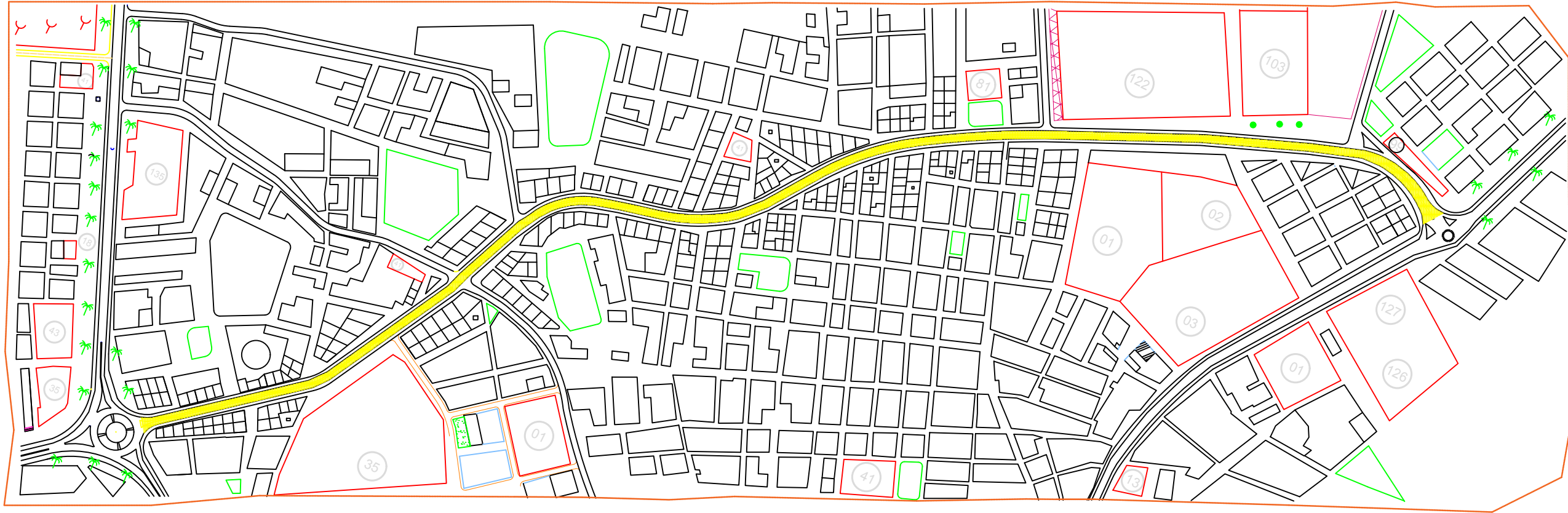
جامعة محمد خيضر بسكرة
قسم علوم الارض والكون
تسيير التقنيات الحضرية
تخصص عمران وتسيير المدن

الموضوع:
دور اعادة تأهيل الشوارع في
تنمية مدينة الوادي
دراسة حالة شارع سيدي عبدالله

الطالب: قزي ادريس
الاستاذ المؤطر: لمحنط علي

السلم
2018/2019 1/1000

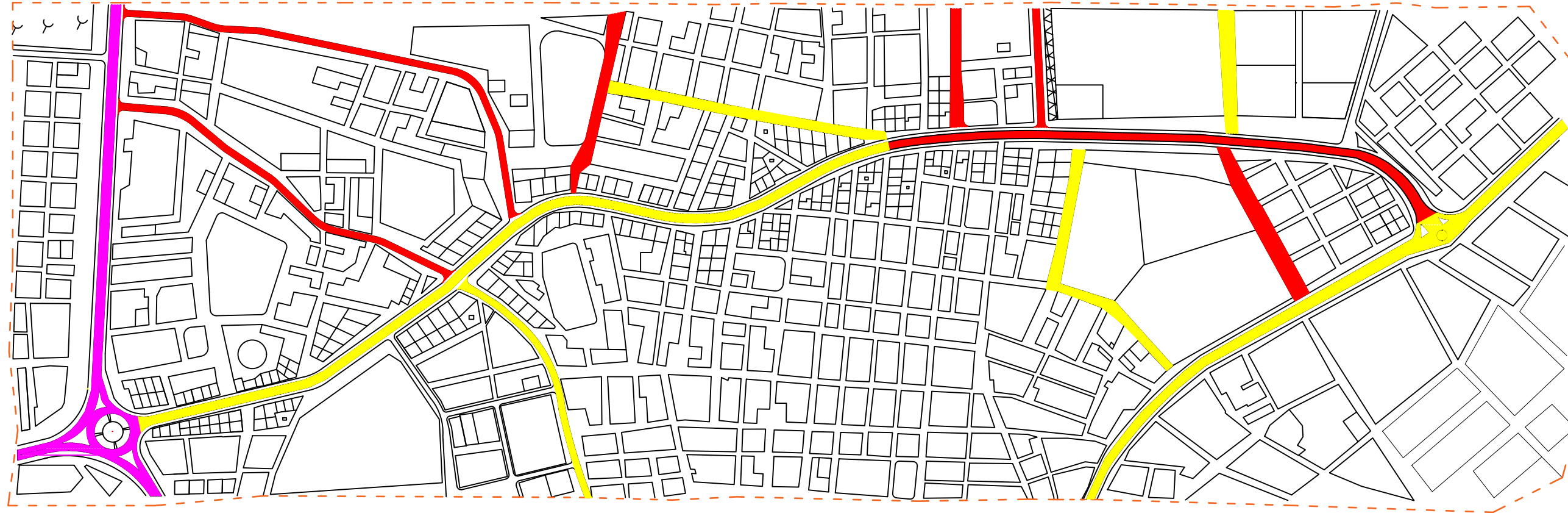
مخطط الوضعية الحالية للشوارع



المفتاح
حدود الدراسة
شارع سيدي عبدالله

الموضوع:	
دور اعادة تاهيل الشوارع في	
تنمية مدينة الوادي	
دراسة حالة شارع سيدي عبدالله	
الطالب: قزي ادريس	
الاستاذ المؤطر: لمحنط علي	
2018/2019	الاسلم 1/1000

مخطط حالة الطرق



المفتاح

حدود الدراسة

حالة جيدة

حالة متوسطة

حالة رديئة

جامعة محمد خير بركة
قسم علوم الارض والفضاء
تسيير التقنيات الحضرية
تخصص عمران وتسيير المدن

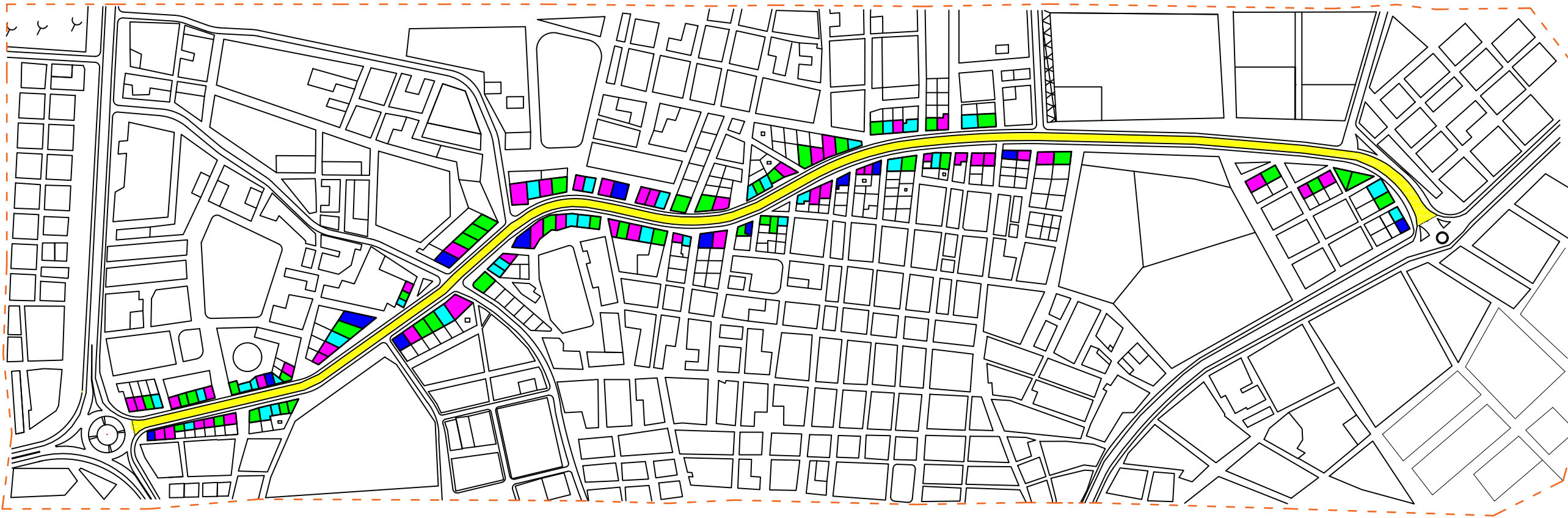
الموضوع:
دور اعادة تأهيل الشوارع في
تنمية مدينة الوادي
دراسة حالة شارع سيدي عبد الله

الطالب: قزي ادريس

الاساتذ المؤطر: لمحنط علي

الاسلم
2018/2019 1/1000

مخطط مورفولوجية المباني



المفاتيح	
حدود الدراسة	
شارع سيدي عبدالله	
R+3	
R+2	
R+1	
R	

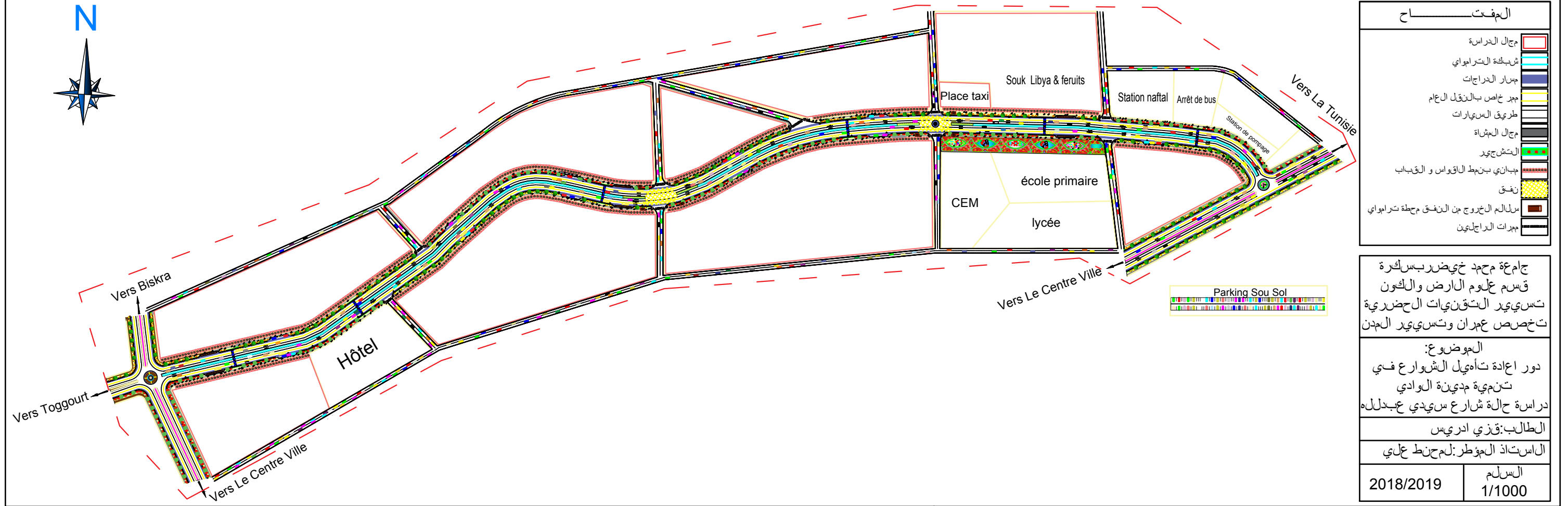
جامعة محمد خيضر بسكرة
قسم علوم الارض والكفون
تسيير التقنيات الحضرية
تخصص عمران وتسيير المدن

الموضوع:
دور اعادة تاهيل الشوارع في
تنمية مدينة الوادي
دراسة حالة شارع سيدي عبدالله

الطالب: قزي ادريس
الاستاذ المؤطر: لمحنط علي

2018/2019	الاسلم 1/1000
-----------	------------------

مخطط التهيئة المقترح



المفتاح

مجال الدراسة	[Red dashed line]
شبكة الترامواي	[Blue line]
مسار الدراجات	[Green line]
ممر خاص بالنقل العام	[Yellow line]
طريق السيارات	[Black line]
مجال المشاة	[Grey line]
التشجير	[Green dots]
مبانى بنمط الاقواس و القباب	[Red and white pattern]
نفق	[Yellow and black pattern]
سبلالم الخروج من النفق محطة ترامواي	[Red and white pattern]
ممرات الدراجين	[Green line]

جامعة محمد خيضر بسكرة
قسم علوم الارض والكون
تسيير التقنيات الحضرية
تخصص عمران وتسيير المدن

الموضوع:
دور اعادة تاهيل الشوارع في
تنمية مدينة الوادي
دراسة حالة شارع سيدي عبدلله

الطالب: قزي ادريس
الاساتاذ المؤطر: لمحنط علي

2018/2019 | السلم
1/1000