مسارات المشاة ضمن المجاورة السكنية

عبد العالي حمزة محمد
قسم الهندسة المعمارية \ كلية الإسراء الجامعة، بغداد \ العراق.

Pedestrian Movement

within Residential Areas

Abd Alali Hamza Mohamed

Al-Esraa University College, Dept. of Architecture

Baghdad / Iraq

Abdelalialhamza77@gmail .com

المستخلص

استحضار شبكة النقل داخل المناطق السكنية وخاصة ضمن المجاورة السكنية وشبكة النقل داخل هذه المناطق هي طرق العجلات وطرق المشاة ومن عرض انواع الحلول المطبقة بهذا المجال تم القصد تشخيص الحالات التي توفر الأمان النسبي لسالكي الطرق واختيار الحلول التي توفر اكبر نسبة من الأمان. مع الإعتقاد بأن شبكة المماشي المستقلة عن حركة السيارات ضمن المناطق السكنية وخدماتها تكون الأوفرامانا وراحة للساكنين . وفي سياق البحث في هذا الهدف نستذكر الحلول التي وضعت في تخطيط الطرق والمماشي (الدرابين) في مخططات السكن التقليدية في النسيج الحضري لمدننا القديمة وتمت المحاولة على عمل مقاربات واستنتاجات من النماذج الحديثة الطرق المشاة في التخطيطات الحديثة للدول العربية أو الأوروبية بقدر ما يتيسر لدينا من نماذج نأمل أن يثير البحث مساهمة زملائنا بملاحظاتهم مما يزيد البحث اثراءا ومساهمة وكما يلاحظ من أهمية التطوير في هذا المجال مما يؤمن سلامة مستعملي هذة الطرق من الاطفال وكبار السن على السواء بالاضافة الى الاعتقاد حسب الرأي المتواضع للباحث انه بالامكان تامين مساحات مشجرة ومظللة اكثر من ارض المجاورة أو المناطق السكنية مما يؤدي إلى تقليل انعكاس اشعة الشمس على المباني وبالتالي زيادة المساحات المظللة والتقليل من درجة الحرارة ..والله ولي التوفيق

الكلمات المفتاحية : مسارات المشاة ، المناطق السكنية ، رصف المماشي .

Abstract:

The network of transport within the residential areas, especially within the residential neighborhood, and the transport network within these areas are the roads (i.e mixed movement, the case were design to provide relative safety for road users and to choose the solutions that provide great safety.

With the believe that the network of the pedestrian movement should be separated from the that of car movement). of the road and the pedestrian roads and the types of vehicles applied in this field. The cases were designed to provide relative safety for road owners and to choose the solutions that provide the greatest safety.

In the context of this research, we recall the solutions that were developed in the planning of roads and walkways in the traditional housing schemes in the urban fabric of our old cities. The approaches and conclusions of the modern models of pedestrian roads in the modern planning of the Arab or European countries were tried as far as possible We hope that the research will raise the contribution of our colleagues to their observations, which increases the research enrichment and contribution, and also notes the importance of development in this area, which ensures the safety of users of these methods by children and the elderly alike, in addition to belief in the humble opinion of the researcher that it is possible to complete the Wooded and shaded areas more than the neighboring land or residential areas, which reduces the reflection of the sun on the buildings and thus increase the areas shaded and reduces the hot temperature.

Keywords: Pedestrian Paths, Residential Areas, Sidewalks.

المصطلحات:

مسارات المشاة: شبكة طرق خاصة بالمشاة غالبا ما تكون مرصوفة بطابوق رصف خاص وتظلل بالاشجار والمسقفات، وتربط المناطق السكنية بعضا بالبعض الآخر من جهة ومع المباني الخدمية المختلفة من جهة أخرى، وتزود بمصاطب جلوس ومظلات متنوعة.

المناطق السكنية: هي اجزاء المدن المخصصة للسكن بمختلف انواعه(عمودي، افقي) وغالبا ما تخطط بدون ان تخترقها شوارع، وتزود بخدمات تربوية، تجارية وترفيهية.

رصف المماشي: وهي كل الخدمات التي تزود بها هذه المسالك لراحة المستفيدين منها من جهة واستغلال الأبنية المجاورة لها من قبل مستخدمي هذه المسالك كمحلات تجارية ومختلف انواع الخدمات من جهة أخرى.

اولا: لمحة تاريخية

منذ نهاية القرن الماضي دعت دراسات علم الاجتماع الى ضرورة فهم العلاقات التبادلية بين الفرد والجماعة ضمن مناطق السكن واستمرت محاولات تنظير ابعاد هذه العلاقة وما ارتبط بها من طروحات حول الحجم الأمثل للمجاورة السكنية (ملاحظة 1) والخدمات الضرورية المطلوب توفيرها ضمنها واكثر الدراسات أكدت على ضرورة أن تشترك الجماعة الواحدة في مجموعة مختلفة من الأنشطة العامة التعليمية والترفيهية الامر الذي سيؤدي الى تزايد الألفة والترابط بين افراد الجماعة الواحدة ويذكر كيبل Keeble احد كتاب تخطيط المدن: أن وحدة التخطيط الاساسية أو المجاورة السكنية يجب أن ينظر اليها خلال اطارين لايمكن الفصل بينهما (ابو سعده /ص59)

(1) المجاورة السكنية والمجال الاجتماعي

(2) المجاورة السكنية والمجال العمراني

من الناحية الاجتماعية ينظر الى وحدة الجوار السكني على انها وحدة العلاقات الإنسانية الحميمة والتي تبحث في كيفية توثيق الروابط بين المستعملين مع بعضهم

وبينهم وبين الأنشطة والوظائف التي تستخدم كل وحدة، ويعد اكثر الاهداف تمايزا في هذا المجال هو تحقيق افضل رفاهية للمستعملين، وان توفير الرفاهية من المنظور الاجتماعي يتطلب تحقيق مجموعة من الأهداف (كالعناية والرعاية الصحية والثقافية والتعليمية والمنح الدراسية الى جانب توفير وسائل الترفيه واللهو والأمن) (ابو سعده /ص59).

وان العديد من هذه الأهداف لا يمكن التعبير عنها فقط في ضوء مصطلحيي الأرض والبناء، حيث يتطلب ترجمة كل هذه الاهداف الى احتياجات\ موجودات الى مدارس، مستشفيات، مراكز تجارية ومباني حكومية والخدمات المتنوعة.....

وتتطلب عملية صياغة هذه الأهداف كترجمة للاحتياجات جهدا خاصا لكل موقع ضمن المدينة المعنية من حيث المناخ و الطبوغرافية والخصائص الإجتماعية للسكان.

تعرف المجاورة بانها تنظيم البيئة العمرانية الخارجية لتوفير اكبر تنوع ويتيح ممارسة الأنشطة الانسانية بما تتضمن هذة الانشطة من عناصر للصناعة مع أنشطة اخرى ولكن النشاطين المذكورين يتطلبان الاهتمام الخاص وكذلك عزلهما عن بعضهما لأسباب بيئية وجمالية (الحوات/ص133) والدراسات في هذا المجال تناولت المناظق السكنية ضمن اطار هيكل المدينة من ناحية وتدرج حجوم هذه المناطق السكنية ومكوناتها من ناحية اخرى.

اما من الناحية العمرانية فما يعنيه المخطط هو مايتعلق باستخدام الأراضي والتوزيع الأوفق لعناصر التشكيل من خلال الترتيب والتنظيم الفضائي لكل من الطرق والخدمات والمناطق السكنية وعلى ضوء مايوفر تحقيق الرفاهية و الأمان

وعلى هذا الأساس يمكن التأكيد على أن التعامل مع مفردات التخطيط الاساسية لا ينفصل عن المنظور الاجتماعي، ولكن للوصول الى الأهداف النهائية تتداخل وتتشابك العوامل والقوى المؤثرة لتعطي في النهاية التصور المقبول للوحدة العمرانية القابلة للحياة والعيش فيها نتيجة التطور الطبيعي وزيادة عدد السكان في المناطق الحضرية واثار الثورة الصناعية وظهور مشاكل التلوث وحدوث تداخل في استعمالات السكن مع استعمالات الصناعة كل ذلك ادى الى تدهور البيئة العمرانية مما استدعى بروز افكار تنادي الى تطوير وتنمية المناطق السكنية وبنيتها العمرانية وكانت من اوئل هذه المحاولات المدينة الحدائقية (Garden city) ل (اي هوارد) وما سبقها من محاولات المجاورة السكنية لــ(بيري) وسيأتي ذكر ذلك لاحقا(ابو سعدة).

ثانيا: تطور النسيج الحضري للمدينة والحاجة الى تنظيم مناطق السكن وخدماتها:

بتقدم وسائط النقل وتنوعها ونشوء مختلف انواع الرحلات للعمل، التبضع او الراحة من ناحية واتساع شبكة الشوارع لتلبية هذة الاحتياجات من ناحية اخرى ادى الى تطور النسيج الحضري للمدينة وظهور مختلف انواع الأنشطة تجارية، صناعية، ترفيهية وادارية..... الى جانب السكنية حيث بات من الضروري تحديد هذه المناطق.

ثالثا: علاقات المناطق السكنية (وحدة الجيرة ومكوناتها):

ينبغي دراسة وحدة الجيرة أو المناطق السكنية مع روابطها بهيكل المدينة من ناحية والمناطق السكنية ضمن وحدة الجيرة من ناحية اخرى وذلك خلال اطارين منفصلين: -. الاطار الأول ضمن هيكل المدينة، يتطلب تحديد المناطق السكنية من حيث المواقع ونوعية استعمالات الأراضي المتاخمة في حالة كونها صناعية (حيث يتطلب العزل التام) او تجاور مناطق ذات استعمالات تجارية او ادارية وعندها يفضل المخططون شيئ من التداخل في الاستعمالات لغرض استمرارية الحيوية في شوارع هذة المناطق في مختلف اوقات اليوم الإطار الثاني ضمن تشكيل ومحتويات وحدة الجيرة نفسها..: من المعلوم أن القوى المؤثرة في تشكيل وحدة الجيزة هي الاحتياجات و المتطلبات وبمراعاتها يمكن التحكم في تنظيم المباني، احجام قطع الأراضي وعروض الطرق والمماشي ومن المفضل ذكر. تعريف المجاورة حسب احد: المخططين (مارشMarch) (احد كتاب التخطيط الحضري) (ابو سعدة\ص62)

التشكيل او المجاورة (تتكون من مجموعة من العناصر التي تحكمها علاقات مكانية متبادلة لتلبية الاحتياجات الانية والمستقبلية وعن طريقها يمكن التحكم بشكل البناء)

رابعا: مكونات وحدة الجيرة

المكونات الرئيسة هي: سكان، مساكن طبيعة الأرض خدمات مختلفة..... حيث ممكن فهم هيكل الوحدة من زاوية تركيبها من عدد من الخلايا السكنية الأساسية (ملاحظة 2) المكونة لها او ما يسمى احيانا الجيوب (الحضرية) المجاورة قائم على توفير الخدمات وحاجات الفرد. وحركة مشاة امنة وبأقل جهد مع مراعات الترابط الإجتماعي ويرى اغلب المخططين إن الحجم المناسب للمجاوره السكنية أن تحتوي مابين 1000-1200 وحده سكنية او عدد سكان يتراوح من 5000-9000 نسمة على إعتبار إن حجم العائلة ٥ اشخاص (ابو سعدة\ص62)

أو بإعتبار إن نسبة الإشغال للمسكن الواحد هو خمسة أشخاص وحسب وجه نظر المخططين أن هذا الحجم مناسب للاشغال الاقتصادي لمركز خدمات المحلة والتي تتكون من الاتي:

1. مركز تسويقي
2. مدرسة أو مدرستين ابتدائية
3. عدد 2 إلى 4 روضة اطفال
4. خدمات بلدية
5. مركز صحي
6. جامع او مركز ديني
7. مركز ترفيهي اجتماعي

مع مراعاة الا يبعد أي مسكن في أطراف المحلة عن 800 متر او حوالي 15 دقيقة مشياً على الاقدام عن مركز خدمات المحلة.

خامساً: الحجم السكاني لوحدة الجيرة

لاحد اوائل المخططين بيري (Perry) رأي حول حجم ومساحة الوحدة حيث حدد المساحة استنادا إلى مسطح يسع للخدمات واعتبار المدرسة الأساسية ومفهوم الأسرة كأساس لتحديد الحجم. اذن الأمر متروك للمصمم او المخطط بعد مراجعة المحددات

كالتعليم والأنشطة التجارية وذلك قبل تحديد الحجم الأمثل وهناك عامل اخر تفرضه محددات مسافة السير وقدرة الإنسان على الانتقال سيرا على الاقدام من المسكن الى منطقة الخدمة المجمعة وحسب مخطط بيري هي 600 متر ((ابو سعدة\ص62).

تعددت مناهج البحث بخصوص الحجم الأمثل وفي ضوء المناهج المختلفة يمكن القول أن المهم الاخذ بنظر الاعتبار التوازن بين الاحتياجات والامكانات مع احترام المقياس الإنساني ويميل الباحث إلى الرأي القائل أن حجم المجاورة ينبغي الا يتجاوز الحجم الذي تضيع فيه او تتحطم الاتصالات، أو العلاقات الشخصية، ولا صغير لدرجة أن تفشل معها الوحدة ضمن التنوع والاختلاف وان تضمن هذة الوحدة كل طبقات المجتمع ولا تجعل بين طياتها أي تميز او تفاوت

سادسا: الشبكات الشائعة الاستعمال(*)

هناك أكثر من نمط للشبكات المستعملة ضمن المجاورة مثلا التخطيط الشبكي غير المنتظم (Grid planning) و(Grid iron planning) ونظام الأفرع وفكرة الشوارع المنحنية شكل (7\1) وفكرة الطرق غير النافذة شكل (7\2) وانواع اخرى علما بان الشبكات المتعامدة كانت الأغلب شيوعا وإستعمالا وهي مدانة اليوم لكثرة السلبيات التي قد تنتج بسبب التقاطعات الرباعية

وبتطور اشكال مخططات المناطق السكنية من حيث المسطح والحجم السكاني ومواقع مختلف الأنشطة ظهرت اهمية احترام العلاقة بين حركة الانسان (سيرا على الاقدام ومراعاة المقياس الانساني والانتقال بواسطة السيارات او الوسائل الالية الأخرى.....

من النماذج المتولدة نتيجة اساليب الحركة المذكورة تطورت معابر الحركة من مجرد مسارات حركة المشاة إلى انظمة متداخلة ومتشابكة لجميع انواع الحركة وبهذا اصبحت حركة النقل احدى القوى المؤثرة على تخطيط المجاورة واتسعت الطرق لكي تلائم انعكاسات كثافة المرور حتى اصبحت تحتل حوالي 25% من مساحة المناطق السكنية وسيطرت هذه الشبكات على الشكل النهائي للمجاورة بعد ان كانت تمثل مجرد محاور النشاط الإنساني في المدينة. من هنا جاءت أهمية وسيادة الحركة في التأثير على

* الشبكة هي تنظيم مسارات الحركة من شوارع ومماشي وكل ما يحد المنطقة السكنية والممرات الخاصة بها.

عملية التشكيل وبالفعل تبلورت اتجاهات وافكار تستهدف صياغة علاقة تجمع بين سيطرة انظمة النقل والحركة وبين المفاهيم الانسانية ممثلة في مخططات ترتكز على فهم اعمق العلاقة بين الانسان والبيئة المحيطة وذلك ضمن حيز مواضع الأنشطة ومجالاتها بالاضافة الى امكانية الانتقال والحركة وفق قدرة الإنسان على السير على الاقدام تحت اعتبارين اساسيين:

أ: الطرق ومعابر الحركة تعتبر الطرق ومعابر الحركه احد القوى الأساسية المؤثرة على استعمالات الأراضي وتوزيعاتها بجانب تنظيم العلاقة بين مواقع الانشطة وفقا لوظائفها ومن ثم فرض التنظيم الفضائي الأوفق لمكونات وعناصر الهيكل العمراني. اهتماما خاصا سيوجه الى خدمات النقل ضمن المجاورة و من خلال عرض نماذج من تخطيطات وحدة الجيره (Neighbourhood) يتضح أن هناك خلطا بين حركة العجلات وحركة المشاة في نموذج (المقياس الإنساني) للمخطط اليوناني دوكسيادس بالاضافة الى إستعمال التقاطعات الرباعية المسببة لكثير من الحوادث، اما مخطط (التضاعف الهندسي) ل هيلبر زايمر يوفر عزلا تاما لحركة المشاة عند التجوال ضمن مراكز الخدمة أو المناطق الخضراء

ب: – القوى المؤثرة على اقتصاديات التشكيل من خلال خفض الاستثمارات المبذولة في تكاليف التنمية من جهة وفي امكانية استردادها والحصول على فائدة ربحية من رفع القيمة الاقتصادية لأسعار بيع قطع الأراضي وفقا لأهمية موقعها وعلاقتها الوظيفية من جهة اخرى.

النماذج الشائعة لمخططات وحدة الجيرة

1-6 مخطط المجاورة حسب مفهوم بيري 1923 (Perry، ص 92)

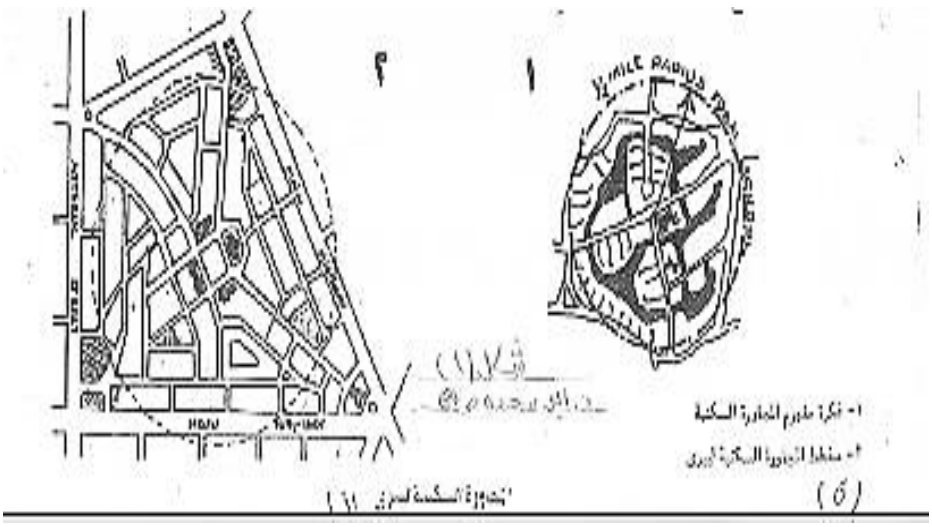
تضمنت مفاهيم، هذا المخطط على المستويين.. الإقتصادي والإجتماعي و الثقافي ولم تخلو من الأداء الوظيفي ومكونات فكرتة كألاني: –

1-1-6 الخدمات المجتمعية العامة: – حيث تشكل الركيزة الأساسية لصياغة وتحديد حجم المنطقة السكنية واهم هذه الخدمات المدرسة الأساسية (المدرسة الإبتدائية) وعدد تلاميذ هذة المدرسة حوالي (1000-2000) تلميذ ويقترح أن يتراوح الحجم السكاني (5000-9000) نسمة كما اعتبرت فكرته ان يكون للمدرسه ايضا دورا إجتماعيا وبالإضافة الى الملاعب الرياضية والجوامع ودور العبادة الأخرى وباقي المباني الخدمية العامة وكما ذكر اعلاه

2-1-6 معابر الحركة والإنتقال (الطرق ومسارات الحركة) كعنصر وظيفي مع إعتبار أن أفضل وسيلة للتنقل داخل الوحدة يكون سيرا على الأقدام مع ضرورة الفصل بين المرور الآلي وحركة المشاة ومن ثم أن يكون للوحدة شبكة من الطرق الرئيسية المخططة للمرور الآلي على أن تحيطها من الخارج دون إختراق المجاورة مع وجود مسارات للحركه الداخلية للمرور المحلي والبطيء، ومن المحددات ايضا حجم ومسطح المجاورة ومؤشر قدرة التلميذ على السير من مكان السكن وحتى المدرسة سيرا على الأقدام بما لايتجاوز نصف مبل حوالي (800)متر،

3-1-6 إقترح الفصل التام بي المناطق السكنية والتجارية على أن يختار للأخيرة مواقعا في الأركان ويسمح التشكيل الوصول اليها بسهولة ويسر تصمم هذة المناطق بحيث تشكل مركزا تجاريا مستقلا

4-1-6 يعد عامل الكثافة السكانية محددا لمسطح المجاورة باعتبار أن لكل هكتار 24 عائلة كمعيار لهذه الكثافة

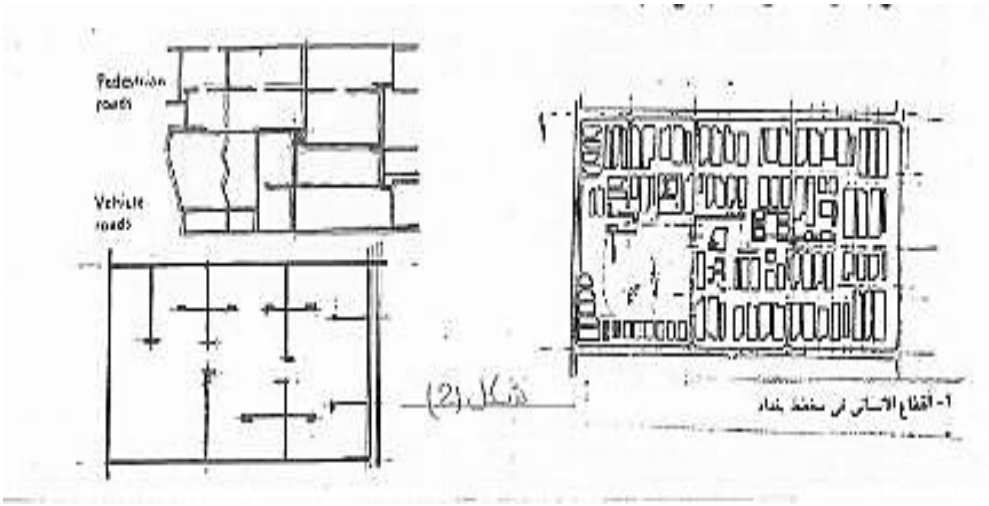


6-2 القطاع الإنساني (Human secter)

6-2-1 استحدث المخطط اليوناني دوكسيادس (Doxiadis 968) وحدة تخطيطية اطلق عليها اسم القطاع الانساني (Human sector) تحكمها من حيث الشكل والابعاد قدرة الإنسان على السير لمسافة محدودة وان الشكل الأمثل لها المستطيل وابعاده 700×800 متر كما في الشكل (2).

6-2-2 تحيط بالمجاورة طرق رئيسية من جميع الجهات ولا تخترقها ثم خططت مسارات الحركة الثانوية المخصصة المرور البطئ واكثر هذه الطرق بنهايات مغلقة تنفذ الى مركز القطاع ولاتخترقه واستخدمت هذة الوحدة خلية اساسية في هيكل المدينة الديناميكية والتي تنمو باكملها بنمو مركزها وتجمع بين فكرة المدن السكنية وظيفتها السكن ولا تحتوي على انشطة انتاجية كالصناعة مثلا ومنها المدن الحدائقية(Garden cities).

6-2-3 اعتبار ان مفهوم الزمن كبعد رابع والتشكيل هو الحاكم لصياغة التشكيل العمراني لمدن المستقبل (اشارة الى ابعاد الوحدة ومسافة السير ضمنها) ويظهر من الاشكال ادناه كيف يستخدم النمطية في شكل ونوع الشوارع الفرعية واطوالها المستخدمة في التصميم كوحدة اساسية وتكرار تنوعها في شبكة الشوارع المقترحة لمخطط القطاع الانساني كما نفذ في بعض المناطق السكنية في مدينة بغداد.



شكل (2) القطاع الانساني في مخطط بغداد

3-6 الوقت اللازم للتجول داخل المجاور السكني

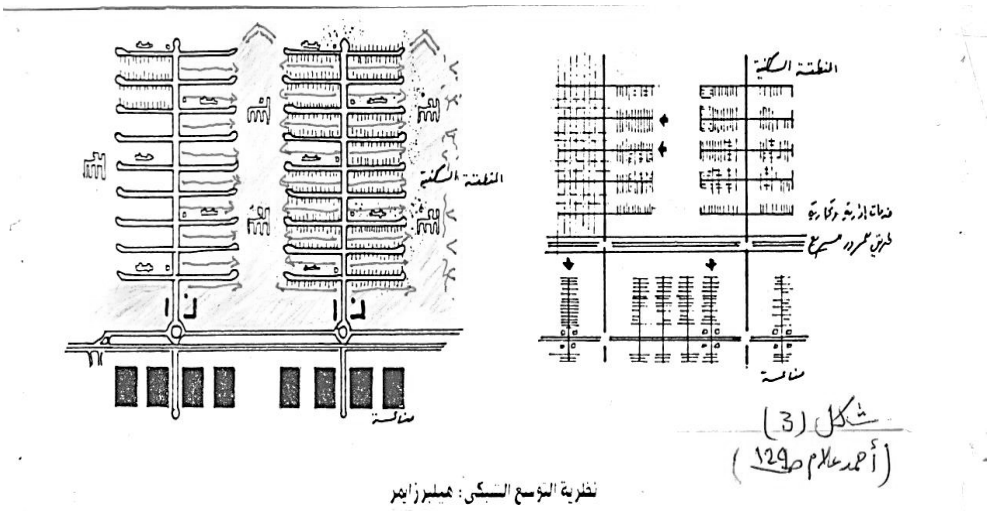
1-3-6 تتضمن مقترحات كل من بيري ودوكسيادس العزل بين حركة مرور الاليات وحركة ومرور المشاة و كذلك عدم قبول اختراق الشوارع عبر مساحة الوحدة. Neighbourhood (يلاحظ أن مخطط دوكسيادس فيه تداخلا بين حركة العجلات والمشاة كما يرى في مخطط المقياس الانساني بالاضافة إلى استعمال التقاطعات الرباعية حيث حالات التقاطع تسبب الحوادث اما مخطط التضاعف الهندسي لهيلبر زايمر يوفر عزلا تاما لحركة المشاة عند التجوال ضمن مراكز الخدمة او المناطق الخضراء.

2-3-6 فكرة التضاعف الهندسي او المحتوى الاجتماعي للمخطط هيلبر زايمر:
وهو مخطط الماني من المحدثين والمطورين للفكرة اعلاه باستخدامة شبكة محددة الابعاد تحتوي على عدد من الخلايا (4 إلى 5 خلايا) للمناطق السكنية مع الخدمات الضرورية لتكون مكتفية ذاتيا وتتكرر هذه الخلايا على امتداد طريق رئيسي(كما يلاحظ في الشكل رقم 3) اما الخدمات فتوقع بين هذه الخلايا وتجدر الإشارة إلى علاقة ارتباط الخلايا مع الطرق الثانوية وثم الطرق الرئيسية

3-3-6 المنطقــة الســكنية بجوار الطريــق الرئيســي تتخللها طــرق ثانوية ذات نهايــات مغلقــة (cul de- sac) وبيــن كل مجموعة خلايــا واخرى مباني تعليمية وثقافية.

الأراضي المجاورة للطريق الرئيسي تستعمل للمباني التجارية والمكاتب الادارية والخدمية.

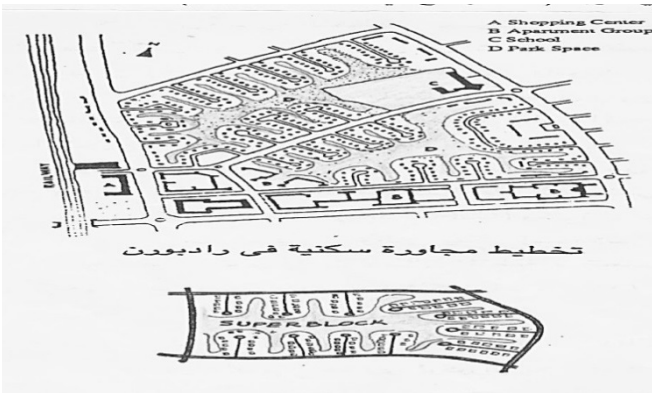
4-3-6 يمكن الانتقال وبسهولة من المناطق السكنية الى مناطق الخدمات المختلفة سيرا على الاقدام بمدة زمنية لا تتجاوز ١٠ الى ٢٠ دقيقة على أبعد تقدير.



شكل (3)

وباتباع هذا الأسلوب الشبكي ممكن التوصل الى حجوم السكانية تقارب حجم وحدة الجيرة (الذي سبق ذكره) وضمن مقترح تتمثل فية مزايا مهمة من منظور المواقع المناسبة للانشطة الرئيسية سكن / خدمات / تجارة.

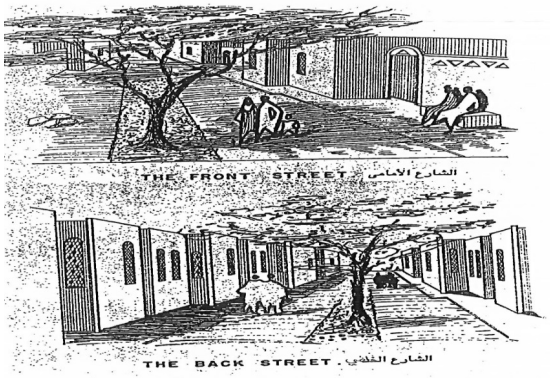
ولا يخفى أن المقترح الأخير يشابه التخطيطات الرائجة للمناطق السكنية الحديثة ويقصد بها مخططات نظام مدينة Radburn City في امريكا (كما موضح في الشكلين (4 و5)



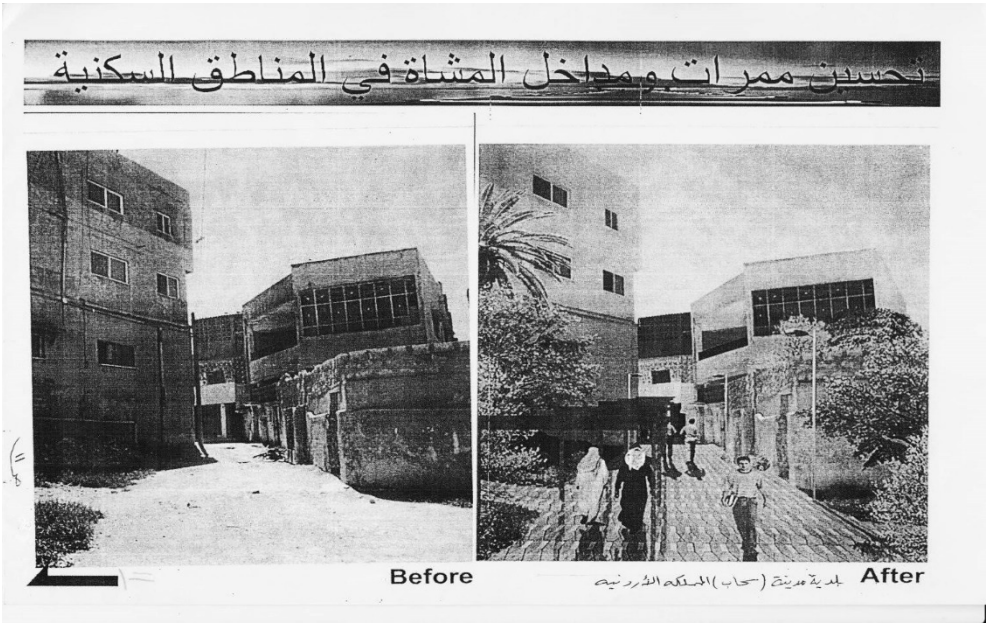
الشكلين (4 و5)

تظليل وتشجير ورصف مسارات المشاة:

شبكة الطرق الخاصة بالمشاة غالبا ما تكون مرصوفة بطابوق رصف خاص وتظلل بالاشجار والمسقفات، وتربط المناطق السكنية بعضها بالبعض الآخر من جهة ومع المباني الخدمية المختلفة من جهة أخرى، وتزود بمصاطب جلوس ومظلات متنوعة.وتتوزع داخل اجزاء المدن المخصصة للسكن بمختلف انواعه(عمودي، افقي) وغالبا ما تخطط بدون ان تخترقها شوارع، وتزود بخدمات تربوية، تجارية وترفيهية. وتضم كل الخدمات التي تزود بها هذه المسالك لراحة المستفيدين منها من جهة واستغلال الأبنية المجاورة لها من قبل مستخدمي هذه المسالك كمحلات تجارية ومختلف انواع الخدمات من جهة أخرى كما في الشكلين (6 و 7).



الشكلين (6 و7)



الشكلين (8 و9)

تحسين رصف ممرات المشاة في المناطق السكنية القديمة:

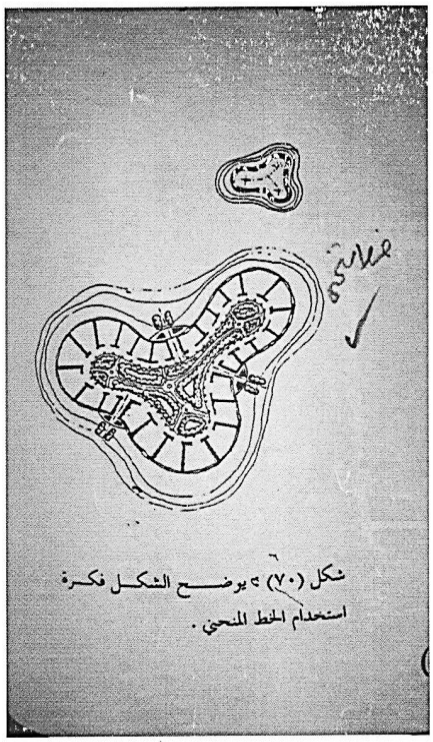
يتطلب ذلك عناية خاصة بتحسين المسالك (الازقة) والساحات وتسمى المفردة منها (فضوة) ضمن المناطق السكنية للمدن القديمة من جهة وامكانية تزويدها بالخدمات المختلفة من جهة اخرى، يمكن ملاحظة ذلك في الشكلين (8 و 9)

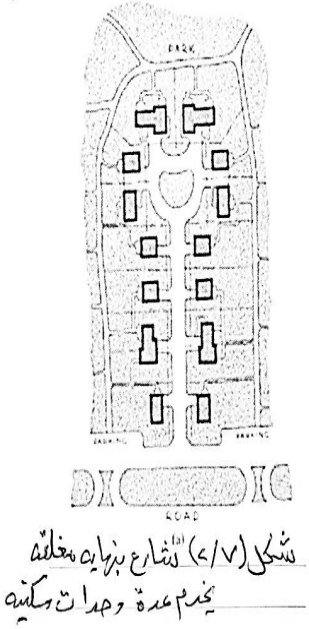
سابعا: نماذج مناسبة للوحدات الثانوية او التشكيل الفراغي لاصغر مجموعة من الوحدات السكنية

في ختام هذا البحث نعرض الملاحظات التالية حول المعلومات الواردة فيه بقصد الاستفادة منها لمن يريد المضي في البحث قدما لاستنتاج التشكيل الأوفق لوحدة الجيرة ضمن ظروفنا المحلية وتوجهاتنا الاجتماعية

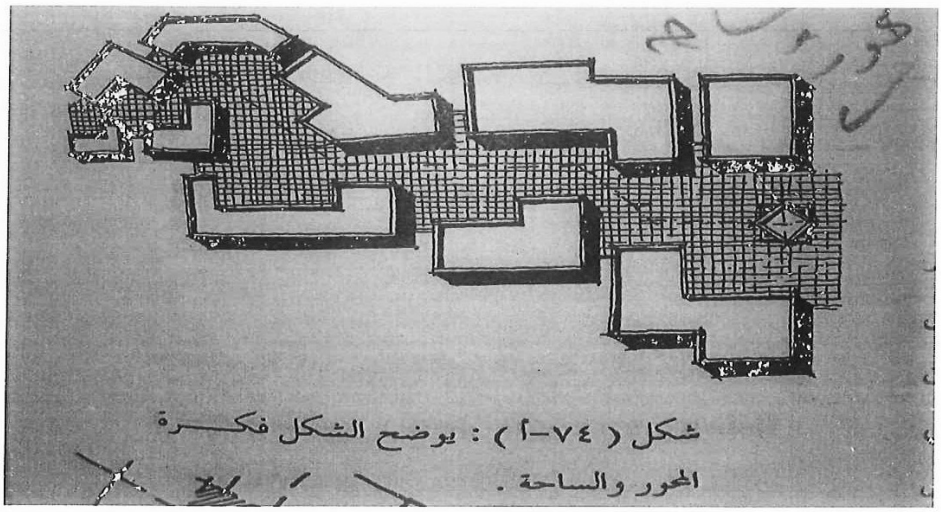
7-1 تحديد نماذج مناسبة للوحدات الثانوية او التشكيل الفراغي لاصغر مجموعة من الوحدات السكنية التي تشكل نموذجا بحد ذاتها مثلا: تشكيل 18 الى 25 وحدة سكنية

حول شارع واحد بنهاية مغلقة (cul de sac) يشبه فكرة الحارة أو مجموعة الوحدات السكنية حول ساحة وسطية مع ممر وسطي للمشاة قد تخدم بشارع يحيطها من 3 جهات وتشكل ايضا فكرة للوحدة البنائية الثابتة، وهذه ذات فائدة كبيرة للاسهام في صياغة الوحدات التخططية الأعلى (المحلة السكنية وحدة الجيرة) كما في الشكلين (10 و11) استنادا الى الوحدات المذكورة سابقا ممكن تشكيل اي شبكة تتفق وتتنامي انعكاسا مع تنويعات وتشكيلات خلايا مجمعة بما يتلائم مع أبعاد ومقاسات معابر الحركة وتكون محددة وتنسجم مع طبيعة الأرض أو حجوم التقسيمات الثانوية كما يفرضها التصميم تبعا للفكرة التصميمية كاتخاذ فكرة الخط المنحني او فكرة المحور والساحة وهناك حالات اخرى لا حصر لها ويمكن ملاحظة ذلك في الاشكال (12 و13 و14).

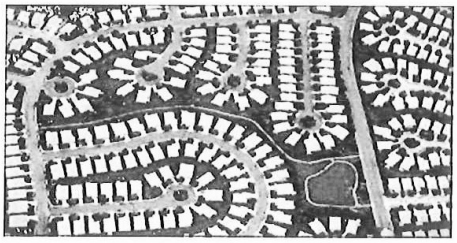


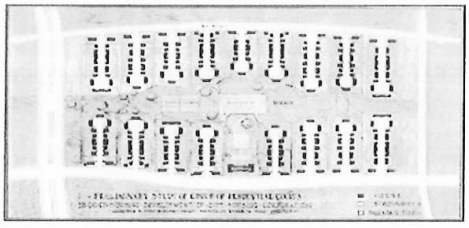


الشكلين (10 و11)



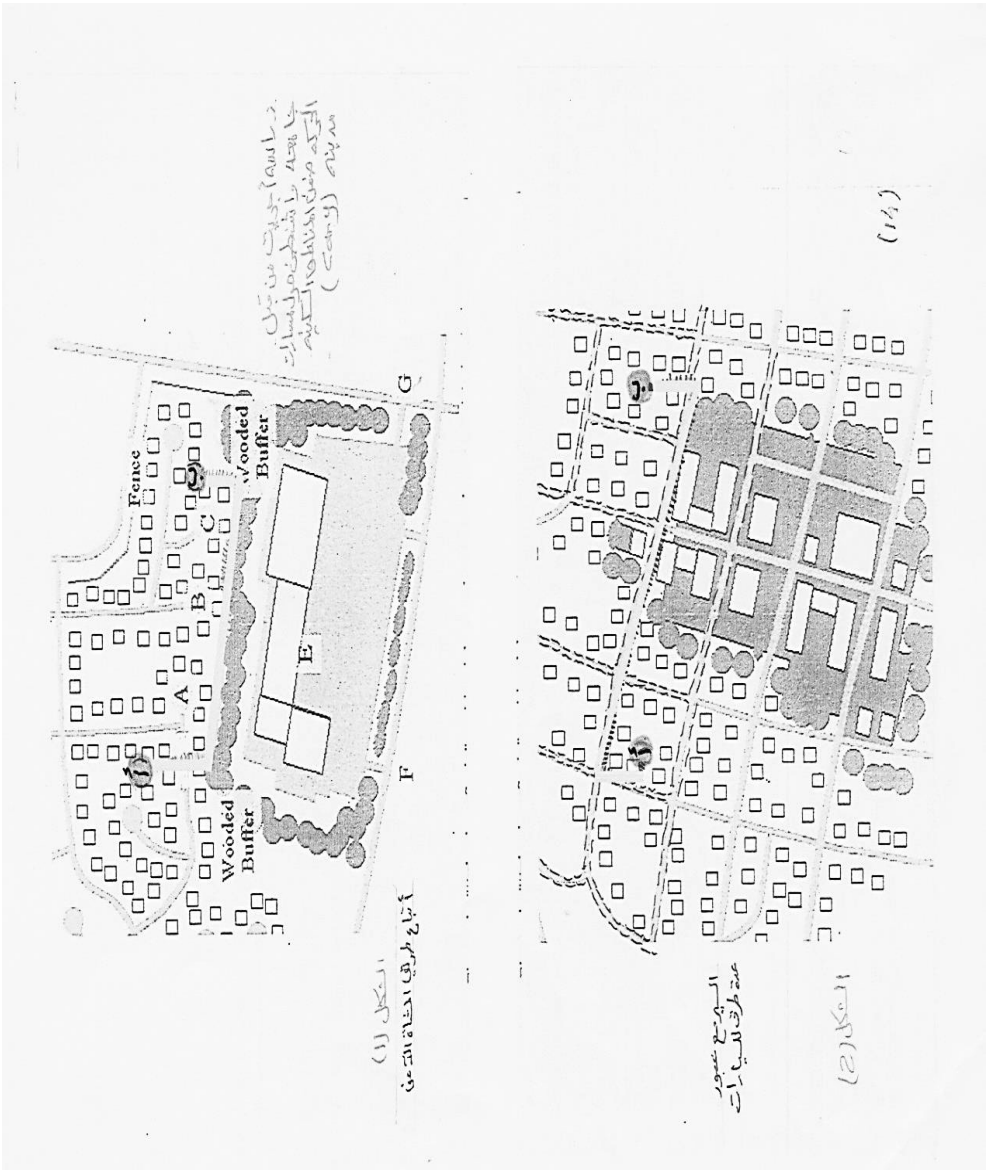
شكل (٧٤-أ) : يوضح الشكل فكـــرة المحور والساحة .





الاشكال (12، 13 و14)

الشــكلين (15و16) يوضحــان الفكرة بايجاز شــديد(يتطلب تبنــي أي من الأفكار التخطيطيــة مثــلا هــل نختار الامــان او ســرعة الوصول) وهــذا يتمثل في حالة الســاكن فــي المنطقــة (أ) ويريــد زيــارة الموقــع (ب) فســلوكه طرق المشــاة يتطلــب منه قطع الممشــى الأمــن (----) بينما اذا ســلك طريق الســيارات (-- -) في هــذه الحالة يضطر عبــور عــدة تقاطعــات رباعيــة خطــرة بينما فــي حالة توفــر طرق المشــاة كما اســلفنا سوف يكسب الراحة والأمان.



الشكلين (15و16)

- التنظيم الفراغي المناسب (التسقيط الموقعي لمواقع الأنشطة) عندما ينشأ على ضوء متطلبات تخطيطية وتنسجم مع الظروف البيئية للموقع (مثلاً حسب الأتجاهات المناسبة ومواقعها بالنسبة لمفاصل حركة مرور المشاة وتناسب الطبيعة الجغرافية للموقع من حيث مناسيب الارض...الخ) سيحظى التشكيل في الغالب على تحقيق المبادئ النظرية المطلوبة في تخطيط مواقع الأسكان.
- المزايا التي تتوفر في الحل الموفق لموقع السكن ومجاورته للخدمات الضرورية من جهة ومن جهة اخرى مجاورته لمناطق خضراء ومناطق ترفيهية وتوفر امكانية الامتداد الافقي في اراضي منخفضة مقارنة بسعر السوق مع اراضي اخرى. كل هذا يعزز مايدعو اليه هذا البحث من تفصيل مقترح (عزل نوعي للحركة الرئيسيتين ضمن المناطق المجاورة وبالذات عزل طرق المشاة عن طرق العجلات) من بين المقترحات الأخرى.
- ليس عبثاً حرص المعماريون القدماء على تخطيط مناطقنا السكنية القديمة بأسلوب التخطيط المتضام الذي نراه في المحلات والأزقة القديمة من مدننا وعمل المناور الداخلية لتسهيل تهوية وأنارة المنازل، ولعل استحداث ممرات للمشاه والمناطق الخضراء بموازاة الممرات وحول مباني الخدمات مما سيخفف مساوئ حالة انشطار القطعة السكنية الواحدة (المنتشرة حالياً) الى قطع بمساحات صغيرة غير كافية بمستلزمات نصف المساحة اللازمة لشقة سكنية.

المصادر

- أبو سعدة, كمال (1994), الكفاءة والتشكيل العمراني, المكتبة الأكاديمية, القاهره, جمهورية مصر العربية.
- الحوات, علي: (1990), التخطيط الحضري, دار الجماهير, القاهرة\ جمهورية مصر العربية.
- الحيدري, علي.(2002) / التصميم الحضري / مكتبة مدبولي. القاهرة\ جمهورية مصر العربية.
- الذياب, جهاد(1996), افكار في العمارةAldiab excite. Com, القاهرة \جمهورية مصر العربية.
- بيري، كلارنس، (1923)، مخطط مدن وباحث اجتماعي وناشط امريكي.
- حيدر, فاروق, (1994), التخطيط الحضري /منشاة المعارف, الإسكندرية \جمهورية مصر العربية.
- Doxiadis (1968) مؤسسة يونانية متخصصة بتخطيط المدن قامن بوضع مقترح لاعادة تخطيط مدينة بغداد.