دور الواجهات المائية
في تحسين نوعية الحياة الحضرية
«حالة مدينة اللاذقية»

د. م. جورج قنصلية[1] و م. جورج دبانه[2]

ملخص

ازدادت القناعة في المدينة المعاصرة بأن الارتقاء بنوعية الحياة المتجسدة في الفراغات العامة يُعدّ عامل ضمانة لنجاح التخطيط بشكل عام. وفي هذا الصدد يسلط البحث الضوء على دراسة الواجهة المائية الحضرية. فخلال العقود الماضية ولأسباب مختلفة، انتقلت مرافق الموانئ بعيداً عن المراكز الحضرية في أجزاء كثيرة من العالم. وقد ترك هذا مساحة كبيرة من الأرض على مقربة من المناطق المركزية للمدن متاحةً للتدخل والتنمية.

هذه الإمكانيات كانت عاملاً محفزاً لعدد كبير من الدراسات النظرية التي أفرزت مجموعة من المعايير الوظيفية والعمرانية والتخطيطية والبصرية والبيئية والاجتماعية، وأصبحت تشكل ناظماً لعملية دراسة مشاريع الواجهات المائية. ونجد ذلك واضحاً في دراسة مشاريع كوب فان زويد في روتردام (هولندا)، وهافن سيتي هامبورغ (ألمانيا) التي اعتمد عليها بوصفها نموذجاً عن الدراسات المرجعية العالمية.

هدفت هذه الورقة إلى التفكير في سبل تحسين نوعية الحياة الحضرية من خلال التوصل اقتصادياً واجتماعياً وبيئياً لتوجيهات مستدامة عن علاقات المياه بمدينة اللاذقية. وذلك من خلال تحليل الوضع الراهن للمدينة واستناداً إلى معايير معتمدة عالمياً، ومن ثم اقتراح توصيات يمكن لها أن تسهم في تحقيق الهدف المذكور.

الكلمات المفتاحية: معايير تصميم الواجهات المائية، تحسين نوعية الحياة الحضرية، مدينة اللاذقية.

[1] أستاذ مساعد، كلية الهندسة المعمارية، جامعة تشرين، سورية.

[2] ماجستير، كلية الهندسة المعمارية، جامعة المنارة الخاصة، سورية.

The Role of Waterfronts in Improving the Quality of Urban Life

«The case of the city of Latakia»

Dr. Georges Kounsselie[(1)] and Arch. George S. Debbaneh[(2)]

Abstract

It has became a common agreement in modern cities today that elevating the quality of life expressed in public spaces is a guarantee of successful urban planning in general. In this regard, the research highlights on study of urban waterfront. During the past decades, and for various reasons, port facilities moved away from urban centers in many parts of the world. This has left a large area of land close to central areas in cities available for intervention and development.

These possibilities have been a catalyst for a large number of theoretical studies that produced a set of functional, architectural, planning, visual, environmental, and social criteria and have become a regulatory form for the study of waterfront projects. This is evident in the study of the Kop van Zuid projects in Rotterdam (Netherlands) and Haven City Hamburg (Germany), which has been used as a model for global reference studies.

This paper aims to think of ways to improve the quality of urban life by reaching economically, socially and environmentally sustainable findings about relations between water and Latakia City. This is done by analyzing the current conditions in the city based on internationally set criteria, then to come up with recommendations to achieve the said goal.

Key words: Waterfront design criteria, Improving the quality of urban life, Latakia City.

[(1)]Associat Professor, Faculty of Architecture, Tishreen University, Syria.
[(2)] Lecturer, Faculty of Architecture, Manara University, Syria.

1. المقدمة

أدركت العديد من المدن في مختلف أنحاء العالم أهمية دور المياه في تحسين نوعية الحياة في المدينة، إذ انّها تهدف – عن طريق استخدام المياه – إلى تعزيز هويتها ونوعية الحياة الحضرية فيها وتأكيدها. لذلك تقوم بإنشاء مشاريع الواجهة المائية الطموحة، في محاولة لتحسين الفراغات العامة ولحل المشكلات المتعلقة بالمياه (الوقاية من الفيضانات، وإعادة استخدام منطقة الميناء القديم..).

وكنتيجة لمحاولات الإحياء والتجديد الحضري لبعض المدن في النصف الثاني من القرن العشرين، وما تبعها من سن قوانين المحافظة على البيئة لحماية الشواطئ وضفاف الأنهار، بالتزامن مع تنامي حركة المحافظة على المعالم التاريخية والتراثية التي صاحبت العودة لبعض استخدامات الشواطئ خاصة في ضوء أهميتها للتطوير السياحي على مستوى العالم، بدأت ظاهرة تطوير الواجهات المائية تنتشر أولاً في مدن شمال أمريكا، ثم في مدن أوروبا، وانتقلت حديثاً إلى العديد من الدول التي تقع على الشواطىء والبحار[1].

وفي السياق نفسه جاءت توسعة المرفأ القديم في مدينة اللاذقية ليحتل الجهتين الشمالية والغربية للمدينة، مع وجود جرف صخري يصل ارتفاعه الى حدود عشرين متراً بالجهة الجنوبية، ممّا جعل الاتصال لحركة المشاة المباشر مع المياه في هذه المنطقة معقداً.

2. أهمية تغيير الواجهة المائية

خلال العقود الماضية ولأسباب مختلفة، انتقلت مرافق الموانئ في المدن ذات الواجهات المائية بعيداً عن المراكز الحضرية. وقد ترك هذا مساحة كبيرة من الأرض على مقربة من المناطق المركزية للمدن متاحةً للتدخل والتنمية. ففي معظم العواصم الأوروبية أُحتلت الواجهة المائية من قبل مرافق الميناء بهدف تأمين متطلبات النشاطات التجارية التي كانت تنمو لتشكل فصلاً في الحيز الحضري، ممّا يعيق تنمية المناطق الترفيهية ضمن الواجهة المائية [2].

وهنا بدأت مشاريع إنعاش المناطق الصناعية المهجورة والموانئ المنقولة وإعادة هيكلتها من خلال استخدام المياه، وأدرجت هذه المشاريع على نطاق واسع في جداول أعمال البلديات بدءاً من عام 1980. وقد شكلت تنمية منطقة دوكلاندز في لندن واحدة من أوائل الدراسات وأكبرها في هذا المجال[3].

وفي هذا السياق يصف بوسكيتس حالة المدينة اليوم بأنّها مجزأة، ويرى أنّ الفراغ العام يخضع إلى إعادة صياغة مرة أخرى بوصفه الاستراتيجية التي يمكن أن توفر التماسك بالنسبة الى المدينة التي تتألف من أجزاء (لكل منها إدارة ومشاريع مستقلة). فربط هذه الفراغات من خلال الواجهة المائية سيجعلها فراغات متماسكة[4].

3. معايير تصميم الواجهات المائية

عند دراسة مشاريع الواجهات المائية لا بدّ من مراعاة مجموعة من المعايير لضمان تحسين البيئة الحضرية ونوعية الحياة الحضرية في المدينة كلّها، ويمكن تصنيف هذه المعايير وفقاً لما يأتي:

1.3. من الناحية الوظيفية[5]

- يجب أن تحتوي المنطقة على وظائف متنوعة ثقافية وتجارية وسكنية وسياحية، بحيث تكون نسبة الإشغال بحدود 35 – 45 %(الشكل 1).

الشكل (1) توزع الاستعمالات واعطاء الأولوية للوظائف التي تتطلب الاتصال بالمياه –بادفورد، انكلترا– [6].

- يجب إعطاء الأولوية للوظائف التي تتطلب الاتصال المباشر مع المياه بجعلها في مقدمة الواجهة المائية.
- ضرورة تأمين الانفتاح من أرجاء المدينة كلّها نحو المياه، مما يؤدي الى تحسين نوعية الحياة الحضرية.
- لابدّ أن توفر الدراسة محاور مناسبة تؤمن الوصول السهل والآمن الى منطقة الواجهة المائية، والربط السليم مع باقي أجزاء المدينة.
- ضرورة تقليل التقاطعات بين حركة المشاة والسيارات (قدر الإمكان) في المناطق المدروسة.

2.3. من الناحية العمرانية والتخطيطية

للأبنية دور مهم في خلق الفراغات الخارجية وتحديدها، وذلك من خلال:

- الدراسة الجيدة لتوضع الأبنية بحيث تشكل فيما بينها فراغات واضحة موجهة باتجاه الواجهة المائية للمدينة [7] (الشكل 2).

الشكل (2) دور توضع الأبنية في تشكيل الفراغ العام – ألاسكا، الولايات المتحدة الأمريكية [7].

- تفعيل الوجائب الملاصقة للشارع بفعاليات تجارية أو ترفيهية يسهم في تطوير الإطار التشكيلي للفراغ العام وإعطائه الحيوية والجاذبية [7].
- تخفيف الأثر البصري للمداخل وساحات الخدمة عن طريق إخفائها قدر الإمكان [7].
- توفير محاور مشاة مناسبة وآمنة لا يقل عرضها عن 2.5م، ومحاور مشاة تجارية لا يقل عرضها عن 3.2م، فضلاً عن محور مشاة محاذ للبحر يجمع الفعاليات والفراغات العامة، ويجب أن يكون مستمراً دون انقطاع، ولا يقل عرضه عن 5 م [7].
- تجنب اختراق الشوارع باتجاه الواجهة المائية ،وعدم تقاطعها مع محاور المشاة [7].
- دراسة توضع الفعاليات العامة لتشكل فراغات عامة ذات جودة عالية، وعلى ارتباط بالبحر، وتراعي التدرج الهرمي للفراغات، ويشكل الفراغ التجمع الرئيس ما نسبته 5% من مساحة المشروع [7].
- تجنّب توضع مواقف السيارات في المناطق القريبة من المياه، واختيار مواقع بديلة كي لا تشكل تلوثاً بصرياً، وفي حال الضرورة يجب إيجاد معالجة مناسبة لها [6].
- مراعاة الظروف البيئية والمناخية عند دراسة تنسيق الموقع من خلال زرع نباتات قادرة على تحمل البيئة البحرية وملوحة التربة [6].
- استخدام النباتات التي تسهم في تجميل الموقع وحجب المناظر غير المرغوب بها، وتأمين الفاصل بين الاستعمالات المتجاورة بدلاً من استخدام الأسوار والجدران [6].
- استخدام عناصر الفرش العمراني من مقاعد وأحواض زرع، ومظلات قابلة للتبديل ،بشكل يسهم في إغناء الدراسة وتجميل الموقع ومن ثمّ تحسين الحياة الحضرية للمدينة [7].

3.3. من الناحية البصرية [7]

- احتواء الدراسة التخطيطية على محاور بصرية باتجاه المشهد المائي، بشكل يحافظ على الاستمرارية وعدم انقطاعه بسبب الأبنية، أو أي عناصر أخرى (الشكل 3).

الشكل (3) دراسة المحاور البصرية – بادفورد، انكلترا [6].

- يجب أن تنتج الدراسة التخطيطية مشهداً بصرياً متناغماً مستمراً عبر محاور المشاة ومحاور التنزه المسايرة للمياه. ويتحقّق ذلك من خلال مبان ذات مقياس إنساني، وارتفاعات متنوعة بشكل مدروس مما يخلق ديناميكية بخط السماء، ويكسر الملل في منظر الواجهة (الشكل 4).
- استخدام مواد البناء المتينة ذات الديمومة العالية ومتطلبات الصيانة القليلة.

الشكل (4) نموذج يبيّن محاور التنزه المسايرة للمياه – بادفورد، انكلترا – [6].

- تجنّب استخدام المواد العاكسة كالحجر اللامع والزجاج العاكس منعاً لزيادة السطوع الشمسي.
- عدم استخدام ألوان ناصعة ومميزة ومشعة حتى لا تلفت الانتباه لمبنى أو جزء محدد.

4.3. من الناحية البيئية [6]

- تحقيق التلاؤم مع البيئة المحيطة، وذلك من خلال استخدام تقنيات العمارة الخضراء التي سينعكس أثرها البيئي والاقتصادي على المدى الطويل.
- الافادة من الطاقات المتجددة كالطاقة الشمسية في إنارة الشوارع والفراغات المفتوحة.
- حماية المياه من مخلفات السفن والملوثات.

5.3. من الناحية الاجتماعية [5]

- تأمين سهولة الوصول إلى منطقة الواجهة المائية بصرياً وفعلياً (مكانياً) من قبل السكان المحليين والسياح، وبمختلف الأعمار، ومختلف المستويات الاقتصادية.
- تأمين بيئة مناسبة للفعاليات الاجتماعية والتواصل الإنساني ضمن الفراغات العامة، من خلال نمط معماري يعكس روح المكان وتاريخ المنطقة، ممّا يسهم في توليد الشعور بالانتماء (الشكل 5).

الشكل (5) توظيف الفراغات العامة كبيئة للفعاليات الاجتماعية – ألاسكا، الولايات المتحدة الأمريكية – [7].

4. الدراسات المرجعية عن الواجهات المائية

حدّدت مجالات تقييم دراسات الواجهات المائية وفقاً لما يأتي [8]:

- الحيز الحضري.
- مخطط استعمالات
- الإسكان.
- البنية التحتية / النقل.
- البيئة الثقافية.

1.4. روتردام (هولندا)

تضمنت أعمال تطوير الواجهة المائية فيروتردام مشاريع عدّة، منها:

1.1.4. مشروع كوب فان زويد (Kop van Zuid)

ركزت أعمال تطوير الواجهة المائية في المدينة التي فقدت منطقة مينائها والواقعة على الضفة الجنوبية من نهر ماس (Maas) المقابلة للمركز الحالي للمدينة وظيفتها الأساسية بسبب التوسع غرباً بين عامي 1960–1970م. وهدف المشروع الى الربط بين الضفتين الشمالية والجنوبية (باسهام قوي للجسر الجديد). وقد حددت المدة الزمنية للمشروع بالمدة بين 1984 – 2010م (الشكل 6). وذلك عبر التركيز على تأمين مجموعة نقاط أساسية تعدّ منطلقاً موضوعياً للدراسة كالآتي:

أ- **الحيز الحضري الترفيه:** خصّصت مساحة 45000م² للنشاطات الترفيهية من المساحة الكلية البالغة 110000م². كما أعدت مواصفات الجودة للفراغات المفتوحة والمباني من خلال تفاصيل الفراغ العام[9].

الشكل (6) منظر العام لميناء كوب فان زويد، يبيّن أهمية الربط بين الضفتين الشمالية والجنوبية– [8].

ب- **الإسكان:** اقترحت منطقة متعددة الاستخدامات (السكن، والمكاتب، والتعليم، والترفيه) بجودة عالية مع مبانٍ مميزة معمارياً، وربط جيد مع مركز المدينة.

ج- **البيئة الثقافية:** تحتوي المنطقة على مبان ثقافية مثل: المتحف البحري، ومتحف التصوير الهولندي، ومعرض لاس بالماس، ومتحف الميناء؟، ومسرح الأقصر، وكذلك نقل مبنى قصر العدل، ومبنى الضرائب [10].

د- **مخطط استعمالات الأراضي:** يتألف البرنامج التخطيطي من 6500 مسكن ومكاتب بمساحة طابقية 325000م² [11]. فضلاً عن فندق ومطعم ومتحف ومحطة الركاب.

هـ- **البنية التحتية/ النقل:** إن الربط الرئيس مع مركز المدينة في الشمال يتم عن طريق جسر إيراسموس، وأضيفت محطة مترو، ومدّد خط الترام الجديد وطريق جديدة عبر السكك الحديدية القديمة.

2.4. هامبورغ (ألمانيا)

1.2.4. مشروع هافن سيتي (Hafencity) [13]

تقع هذه المنطقة على نهر إلبه (Elbe)، وقد خطّط لها لتكون بمنزلة مدينة جديدة مع مزيج عالمي من شقق وشركات ومبانٍ ثقافية وترفيهية وسياحية وتجارية. اذ يعدّ مشروع هافن سيتي أكبر مشروع تطوير لمركز مدينة في أوروبا، على اعتبار أن بإنجازه سيضمن توسيع وسط المدينة بنسبة 40٪ في 20 سنة (الشكل 7). وبتحليل النقاط الأساسية يتبين ما يأتي:

الشكل (7) مشروع هافن سيتي، منظر عام يبيّن المشاريع المقترحة للواجهة المائية – هافن سيتي، هامبورغ–[12].

أ- **الحيز الحضري/ الترفيه:** يتضمن نحو 10كم من المنتزهات المحاذية للضفة، والفراغات العامة المفتوحة على الواجهة المائية (مدرجات ماجلان وماركو بولو وساحة فاسكو دي جاما) التي تشغل 13000م².

ب- **الإسكان:** إن الجزء الرئيس من هذا البرنامج هو المكاتب والمساكن (5500 شقة). وتقدّم مجموعة متنوعة من الإمكانيات التصميمية لها.

ج- **البيئة الثقافية:** يتضمن المشروع العديد من المعالم الثقافية كقاعة الاحتفالات (Elbphilarmonie)، ومتحف هامبورغ البحري الدولي، والساحات العامة.

د- **مخطط استعمالات الأراضي:** مزيج من وظائف السكن والمكاتب بتشكيلات مختلفة. فالبرنامج الرئيس عبارة عن مكاتب وشقق، أمّا البرنامج الخاص فيتألف من محطة ركاب بحرية، ومركز مؤتمرات، ومتحف العلوم والتكنولوجيا، ومتحف الأحياء المائية، ومركز تسوق.

هـ- **البنية التحتية/ النقل:** بناء خط مترو (U4) جديد.

5. الاستنتاجات من الدراسات السابقة

- أعطت مشاريع الواجهات المائية الحضرية المسطحات المائية دوراً مهماً كأكبر منطقة ترفيه في المدينة. إذ حققت زيادة بالمساحة بين 20 –35 %.
- أكدت مشاريع الواجهات المائية أهمية انفتاح المحاور البصرية والفراغات باتجاه المشهد المائي.
- إن إعطاء الأولوية للسكن على الواجهات المائية هو أمر إيجابي من حيث تجنب التفاوت في حجم استخدام هذه المناطق بين الليل والنهار.
- إن مخطط استعمالات الأراضي يشير الى خليط من الوظائف الحضرية. فالبرنامج الرئيس عبارة عن مزيج عالي الجودة من المكاتب والمساكن، والبرامج الخاصة تهتم بالمرافق العامة.
- النقل في هذه المناطق الجديدة أمر بالغ الأهمية. فالربط الجيد مع مركز المدينة سيمكن المنطقة من الاندماج معه، وجذب الناس إليها بسهولة.
- الافادة من النقل البحري وتكامله مع النقل البري.

6. الوضع الراهن لمدينة اللاذقية

يحيط الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط بمدينة اللاذقية من ثلاث جهات الشمالية والغربية والجنوبية. ومع ذلك نلحظ انقطاع العلاقة بين المدينة والبحر بسبب عدة عوامل تتلخص بتوضع المرفأ في منطقة اتصال المدينة الرئيسة بالبحر فضلاً عن غياب أي دراسة صحيحة للفراغات ومحاور الحركة التي تؤمن انفتاح المدينة على البحر، كما أسهمت أنظمة البناء المتعددة بهذا الانقطاع، كما هو مبيّن بالشكل (الشكل 8).

الشكل (8) علاقة مدينة اللاذقية بالمياه (الباحثين+خرائط Google Earth).

فقد كان المرفأ القديم للمدينة يشغل حيزاً محدوداً من الجهة الجنوبية الغربية للمدينة المتضمن حوض المرفأ ومبنى الإدارة العامة فضلاً عن مباني مستودعات المرفأ، أمّا باقي الشريط الشمالي للمدينة فكان المحور الترفيهي للمدينة، ويمتاز باتصال مباشر مع المياه، وكانت تنتشر على طوله مجموعة من المقاهي والمطاعم وفنادق المدينة،

وقد استمر ذلك حتى نهاية سبعينيات القرن الماضي حيث اتخذ القرار بشأن توسيع المرفأ شمالاً (الشكل 9).

الشكل (9) كورنيش اللاذقية 1955م – (موسوعة اللاذقية) [14].

7. الدراسة التحليلية للوضع الراهن لواجهة مدينة اللاذقية المائية

1.7. وظيفياً

- **استعمالات الأراضي:** يشغل المرفأ والفعاليات المرافقة له الجزء الملاصق للبحر بشكل كامل، وذلك بطول نحو 4.5كم وعرض يراوح من 200 – 500م دون وجود أي وظيفة أخرى تتخلله. تليه منطقة شريطية من المسطحات الخضراء على الكورنيش كلّه، تقريباً مع وجود منطقتين سياحيتين ترفيهيتين (نادي صف الضباط، والكازينو) فضلاً عن وجود حديقة البطرني التي يتوضع فيها جامع البطرني الأثري.

أمّا الشريحة المتوضعة بين شارعي الكورنيش وشارع 8 آذار فتتوزع فيها الاستعمالات السكنية التي استغلت الطوابق الأرضية منها للاستعمالات التجارية أو الترفيهية، أو الخدمية. وتتخلل هذه الشريحة بعض المسطحات الخضراء المتفرقة (منها حديقة العروبة) فضلاً عن بعض المدارس، وبعض الاستعمالات الإدارية الخدمية (البلدية، والمتحف الوطني، وبناء الأوقاف..) (الشكل 10).

الشكل (10) استعمالات المباني للمنطقة الواقعة بين المرفأ وشارع 8 آذار– (الباحثين + خرائط Google Earth).

- **سهولة الوصول:** هذه المنطقة مخدمة جيداً بالشوارع ومحاور حركة السيارات مع غياب شبه كامل لمحاور مشاة التي تخدم المنطقة، باستثناء وجود محور التنزه الذي يمتد على طول الكورنيش الغربي، من ثمّ تكثر التقاطعات بين حركة المشاة والسيارات في مناطق الكورنيش الغربي كلّها(الشكل 11).

الشكل (11) محور التنزه الرئيسي– (الباحثان + خرائط Google Earth).

ولرصد هذا الجانب قام الباحثان بعمل جدول درجات تقييم (من 0 حتى 9) من أجل تحليل الجانب الوظيفي عن طريق دراسة تنوع الاستعمالات، وموقع هذه الاستعمالات وعلاقتها مع البحر، ودراسة محاور الحركة من مشاة وسيارات، ودرجة تقاطعها، فضلاً عن تحليل النفاذية نحو البحر، كما هو مبيّن بالشكل (الشكل 12).

الشكل (12) مخطط بياني للجانب الوظيفي للوضع الراهن للمنطقة– [الباحثان].

ومن ثمّ يمكن القول: إن دراسة المنطقة من الناحية الوظيفية لم تحقق النفاذية من مركز المدينة نحو البحر، كما لا توجد استعمالات على علاقة مباشرة بالبحر، أمّا محاور المشاة فمحققة جزئياً عن طريق محور التنزه ومحاور حركة السيارات ومن ثمّ تكثر التقاطعات بين المشاة والسيارات، وعلى صعيد الاستعمالات نجد أنها متنوعة تنوعاً محدوداً.

2.7. عمرانياً

- **توضع الأبنية:** تتوضع الأبنية بشكل شريطي ممّا يسهم بتشكيل فراغات عمرانية تؤمن انفتاح النسيج باتجاه البحر جزئياً. ويغلب استثمار الطوابق الأرضية بالاستعمالات التجارية أو الترفيهية، حيث تم استغلال الوجائب من أجل هذه الفعاليات، واستخدمت الأرصفة المجاورة كممرات مشاة تجارية، ولكن بعرض قليل. أمّا مناطق الخدمات والمداخل فهي بمعظمها متوضعة على الشوارع بشكل مباشر.
- **محاور المشاة:** يلحظ القصور في دراسة محاور حركة المشاة التي تربط بين الفعاليات المختلفة، واقتصرت هذه الحركة على الأرصفة الملاصقة للشوارع. إلاّ أنّه يوجد محور مشاة (رصيف) مخصص للتنزه، ولكنه ليس على اتصال مباشر مع البحر، إذ يفصل المرفأ بين هذا المحور والبحر.
- **تنسيق المواقع:** ونلحظ أيضاً وجود مجموعة من النباتات الملائمة لمناخ المنطقة في مناطق مختلفة تتوزع بين الأرصفة وجزر الشوارع والحدائق. فضلاً عن وجود مجموعة من المقاعد وأعمدة الإنارة التي تتوزع على طول محور التنزه الخاص بالمشاة.
- **مواقف السيارات والشوارع:** لا يوجد اختراق للشوارع باتجاه المنطقة المحاذية للبحر، وتتوزع هذه الشوارع بشكل يخدم المنطقة جيداً، وتتنوع مقاطعها. أمّا بالنسبة الى مواقف السيارات فهي تتوضع بشكل جانبي موازي لكل الأرصفة الموجودة بالمنطقة فضلاً عن وجود موقفين مخصصين للسيارات، ولكنهما يتوضعان في المنطقة البعيدة عن البحر (الشكل 13).

الشكل (13) مواقف السيارات ومعالجات تنسيق الموقع– (الباحثان + خرائط Google Earth).

ولدراسة الجانب العمراني قام البحثان بتحليل توضع الأبنية وعلاقتها مع الفراغات العامة من جهة ومع الفعاليات التجارية والخدمية من جهة أخرى، فضلاً عن تحليل محاور المشاة الموجودة، وعلاقتها بمحاور التنزه والمحاور التجارية، ومدى اختراق شوارع السيارات لها، مع تحديد حجم مواقف السيارات في المنطقة، ونوعية الغطاء النباتي، وعناصر الفرش العمراني، ويمكن تلخيص ما سبق بما يأتي (الشكل 14).

الشكل (14) مخطط بياني للجانب العمراني للوضع الراهن للمنطقة– [الباحثين].

أي إنّ دراسة المنطقة لم تحقق عمرانياً محاور مشاة مستقلة، فضلاً عن الافتقار لعناصر الفرش العمراني والغطاء النباتي، في حين نجد أن المحاور التجارية والتنزه محققة جزئياً، وعلى صعيد مواقف السيارات فهي محققة بشكل جيد.

3.7. بصرياً

- **مواد البناء والألوان:** يقتصر إكساء الأرضيات على استخدام المجبول الاسفلتي للشوارع وبلاط الأرصفة، والإنترلوك لأرضيات الأرصفة. في حين تتنوع المواد المستخدمة في إكساء واجهات المباني بين الدهان والحجر الأبيض والزجاج...الخ، مع استخدام ألوان مختلفة ومتنوعة بين الأبيض والعسلي و... الخ.
- **الطابع المعماري:** يحوي الموقع مجموعة من الأبنية التراثية (المتحف الوطني، والكازينو، وجامع البطرني، ومدرسة الكرمل)، ويلحظ ضعف الانسجام بين الأبنية الجديدة والأبنية التراثية، وخاصة في مجال طبيعة النسيج العمراني والطرز والعناصر المعمارية المستخدمة. كما يوجد عدم الانسجام الواضح بين أحجام الكتل وأساليب دراسة الواجهات، ويعود ذلك لأسباب عدّة في مقدمتها تعدد نظم البناء، ممّا يولد عدم انسجام بالارتفاع والوجائب ونسب البناء، وبالتالي تتشكل لدينا تكوينات معمارية غير متناسقة وتولد فراغات عمرانية غير مدروسة في أجزاء عدّة من المخطط التنظيمي.
- **المشهد البصري:** يلحظ غياب المحاور البصرية المستمرة باتجاه البحر نتيجة حجب المرفأ لهذا المشهد. إذ يمكن رؤية البحر جزئياً من بعض المناطق في محور التنزه، ويختفي في مناطق أخرى بسبب المرفأ وفعالياته، ممّا يسبّب حدوث انقطاع بصري بين الفراغات الرئيسة للمدينة والبحر (الشكل 15).

الشكل (15) مخطط يبيّن الانقطاع البصري للمحاور الرئيسة مع البحر– [الباحثان].

- **الارتفاعات وخط السماء:** تختلف المباني في مقاييسها وأبعادها دون وجود تناسب فيما بينها، ودون أن تكون مراعيةً للمقياس الإنساني، وذلك بسبب تعدد أنظمة البناء، فتتنوع الارتفاعات بشكل غير مدروس، ممّا يخلق خطّ سماء ديناميكياً غير منسجم (الشكل 16).

الشكل (16) خط السماء ديناميكي غير منسجم– المصدر:الباحثان.

ولتقييم ذلك درس الباحثان مواد البناء المستخدمة ومدى متانتها وملاءمتها للجوار وخصوصاً بحال كون الجوار تاريخياً، كما حلّلت المحاور البصيرة للمدينة وعلاقتها مع البحر، فضلاً عن دراسة خط السماء وارتفاعات المباني وعلاقاتها بعرض الشوارع المحيطة، ومن ثمّ مدى تحقيق

المقياس الإنساني في تخطيط هذه المنطقة، ويمكن توضيح ذلك بالشكل (الشكل 17).

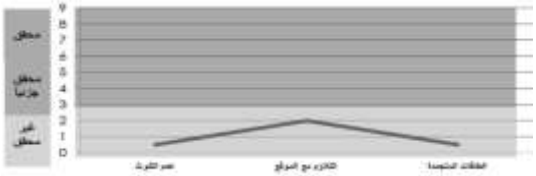
الشكل (17) مخطط بياني للجانب البصري للوضع الراهن للمنطقة – [الباحثان].

فمن الناحية البصرية نجد أنه لم يتم تحقيق احترام للجوار التاريخي، كما أن استمرارية المحاور البصرية نحو البحر منقطعة في محاور عدّة من المنطقة، ولم يتم تحقيق المقياس الإنساني إلا جزئياً ومن ثمّ نلحظ التشوه بالمشهد البصري كلّه، ونلحظ أيضاً أن مواد البناء تناسب جزئياً المنطقة، ورغم عمليات التجديد للواجهات بمواد اكساء حديثة على مدد زمنية متعاقبة إلاّ أنّه يمكن تميز المباني الجديدة عن القديمة، وذلك من خلال المفردات المعمارية المتنوعة، أمّا خط السماء فهو ديناميكي غير منسجم.

4.7. بيئياً

- **عدم التلوث:** يشكل المرفأ مصدر تلوث كبيراً للبحر في هذه المنطقة. كما يسبّب تلوثاً بصرياً وسمعياً للمنطقة المحيطة، ومع ذلك نلحظ الفقر في استخدام التشكيلات النباتية والغطاء الأخضر في المناطق الفاصلة بين المرفأ والمناطق السكنية والترفيهية.
- **التلاؤم مع الموقع:** نلحظ ضعف الانسجام بين النسيج العمراني وطبيعة الموقع ومحيطه، إذ يفتقر الموقع للنباتات دائمة الخضرة التي تعطي نسبة تظليل عالية.
- **الطاقات المتجددة:** لايوجد أي اعتماد على الطاقات المتجددة في تزويد المباني بالطاقة. إذ ينحصر استخدام هذه التقنيات في سخانات المياه ولعدد محدود من المباني.

ولبيان ذلك درس الباحثان نوعية الغطاء النباتي المستخدم الذي يغلب عليه استخدام النخيل العالي وبعض أشجار الكينة، ومن ثمّ تكون نسبة التشميس عالية، ومقدار الحد من التلوث البصري والسمعي ضعيفاً، وعند دراسة استخدام أساليب الطاقات المتجددة وتقنياتها تبيّن اقتصار ذلك على وحدات تسخين المياه لبعض الشقق السكنية والفنادق، أمّا استخدام الخلايا الشمسية من أجل إنارة المنازل فقد كان ضمن أضيق الحدود وينعدم على مستوى إنارة الشوارع، يمكن تلخيص ما سبق بما يأتي (الشكل 18).



الشكل (18) مخطط بياني للجانب البيئي للوضع الراهن للمنطقة– [الباحثان].

أي انّ الدراسة لم تحقق من الناحية البيئية التلاؤم مع الموقع على صعيد علاقة المباني فيما بينها ،ومع مناخ المنطقة، وهناك غياب شبه كامل للمعالجات البيئية للتخفيف من التلوث الناتج عن المرفأ بصرياً وسمعياً.

5.7. اجتماعياً

رصد الوضع الراهن اجتماعياً عبر استبيان شمل عينة مكونة من270 شخصاً (الشكل 19).

الشكل (19) الاستبيان المعمول لرصد الدراسة الاجتماعية للمنطقة المدروسة– [الباحثان].

يمكن استخلاص النتائج الآتية (الشكل 20):

الشكل (20) مخطط بياني للجانب الاجتماعي للوضع الراهن للمنطقة– [الباحثان].

- الغالبية يزورون الكورنيش الغربي بتواتر متباعد (بشكل شهري)، أي علاقة السكان مع القسم البحري من مدينتهم ضعيفة نوعاً ما.
- تتساوى النسبة تقريباً فيما يتعلق بمنظر السفن في المرفأ، إذ يوجد قسم يستمتع برؤيتها، مع العلم أن الغالبية تفضل الكورنيش قبل تطوير المرفأ وتوسيعه، وتعدّه نقطة تحول سلبية لواجهة مدينتهم البحرية.
- الناس متأقلمون نوعاً ما مع الشوارع المجاورة لمحاور التنزه، ولا تشكل إزعاجاً لهم.
- الأشخاص المنعزلون عن الكورنيش لا يفضلون ارتياده لعدم وجود عناصر تجذبهم سواء من الناحية الاجتماعية أو الترفيهية.

8. الإمكانيات الموجودة واحتياجات مدينة اللاذقية

من دراسة الواقع الراهن نجد لدينا منطقة جاهزة للاستثمار، وهي عبارة عن منطقة المرفأ التي هناك مقترحات عدّة لنقلها، ممّا يعطينا إمكانيات هائلة تتمثل بأرض على طول الشريط البحري الممتد من الشمال نحو الجنوب الغربي بمساحة تقدر بنحو 1.5 مليون م²، فضلاً عن التنوع الطبوغرافي، إذ تتدرج المستويات من نحو1.5 م شمالاً حتى 15 م عند حوض المرفأ القديم للمدينة. كما يحازي المنطقة شارع رئيس بعرض وسطي 25 م ويتمتع بالإشغالات السكنية وبعض الإشغالات التجارية والترفيهية البسيطة (الشكل 21).

الشكل (21) منطقة المرفأ واتصالها بالمدينة– [حسب خرائط Google Earth].

تتمثل أهم احتياجات المدينة بالنقاط الآتية:

- إعادة تشكيل العلاقة مع البحر تخطيطياً وبصرياً وتطويرها بما يلائم المتطلبات العمرانية الحديثة.

- إعـادة تأهيـل المحـاور والفراغـات العامـة، وتـأمين انفتاحها على البحر.
- إيجـاد فعاليـات ترفيهيـة وأمـاكن نشـاطات اجتماعيـة موزعة متوازناً في منطقة الواجهة المائية.

إذ انّ سور المرفأ يشكل سداً في وجه وصول السكان الـى البحـر فالمقـاهي والفنـادق القليلـة لا تتمتـع بالاتصـال المباشر مع البحر، بل تكتفي بالإطلالة من خلال السور.

وعند دراسة المخططات القديمة للمدينة لحظ أن المدينة قد خططت على شكل شطرنجي اذ كان توجيه الفراغات الرئيسة نحو البحر، ومع مرور الوقت وبسبب التعديلات غيـر الملائمـة علـى مخطـط المدينـة نلحـظ انقطـاع هـذه العلاقة، إذ انّ هناك حواجز بين الفراغات الرئيسة والبحر، فساحة الشيخ ضاهر مثلاً تتعدم فيها الإطلالة على البحر رغم ارتفاعها عن سطح البحر بنحو 8 م.

9. الحلول المقترحة

إنّ كـلّاً من منطقة مقهى العصـافيري ومنطقة الكـازينو مكانان مرتبطان بتاريخ اللاذقية وبذاكرة السكان، لذلك فإن البدء بعملية التنمية من هاتين المنطقتين سيكون ذا فعالية أكبر. فالربط بين مقهى العصافيري وساحة البلدية يساعد علـى خلـق فـراغ فعّـال لسكان المدينـة. كمـا يمكـن تحويـل الطريق أمام مبنى البلدية إلى ساحة حركة وتجمع للمشاة مفتوحة على حديقة العروبة.

ويمكن استغلال الفرق بين مستوى محور التنزه والمرفأ من خـلال تراسـات عدّة متناوبـة تحقق إطلالـة أكبر باتجاه البحـر، وتخلـق فراغـات عامـة يمكـن اسـتغلالها للفعاليـات الاجتماعية والترفيهية.

وفي إطار العمل على تأمين الطابع العمراني المناسب وإعـادة الهويـة المعماريـة المميـزة للمدينـة يمكـن اقتـراح استملاك الواجهـة الخارجيـة لأبنيـة المنطقـة لمعالجتهـا مـن أجل الحصول على نسيج متناغم.

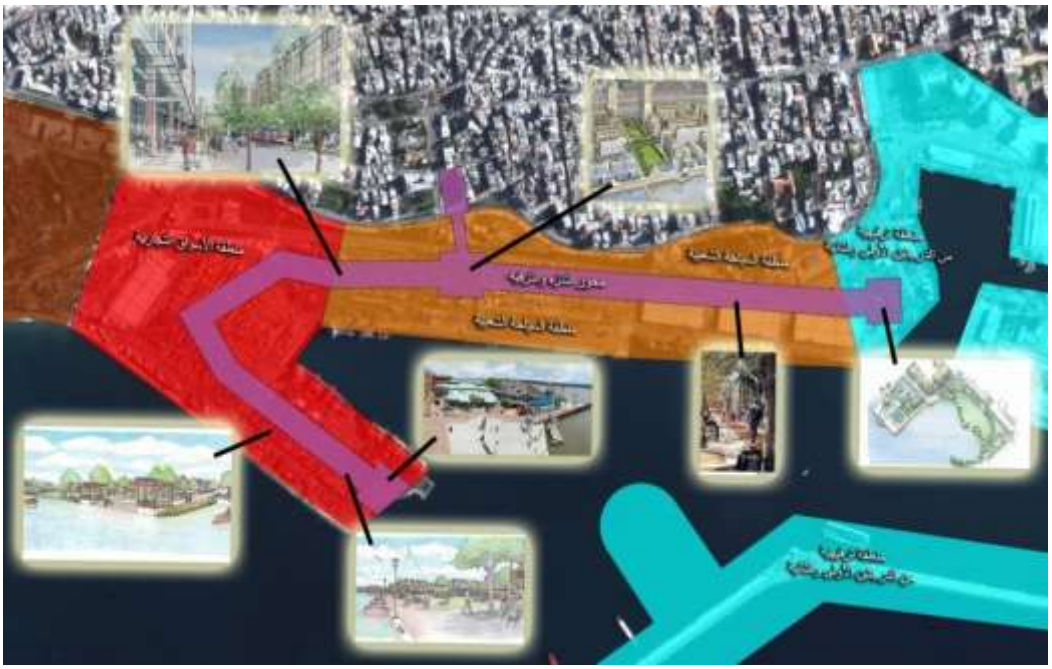
ومـن أجـل تحقيـق ذلـك يمكـن اقتـراح المخطـط الآتـي والمتضـمن توزيـع الاسـتعمالات الرئيسـة لمنطقـة الواجهـة المائية من الشمال نحو الجنوب الغربي (الشكل 22):

الشكل (22) المخطط المقترح للواجهة المائية لمدينة اللاذقية– [الباحثان].

- منطقة سياحية من الدرجة الأولى، وتضم فنادق وشاليهات فاخرة فضلاً عن نادي يخوت ومراكب النزهة.
- منطقة سياحية من الدرجتين الثانية والثالثة، وتضم فنادق ومطاعم تتنوع بين ثلاث وأربع نجوم.
- منطقة سكنية فاخرة وشقق فندقية، وهي عبارة عن منطقة سكنية تتميز بشقق ذات مساحات كبيرة، وشقق مخصصة للآجار لزوار المدينة، مع تأمين الخدمات الفندقية لهم.
- منطقة الأسواق التجارية وتضم مولاً مركزياً والعديد من الأسواق التخصصية والحرفية من تراث المدينة.
- منطقة السياحة الشعبية، وهي منطقة الكورنيش التاريخي للمدينة، فضلاً عن المسابح العامة المجانية.
- منطقة الأعمال الإدارية، وتضم مباني إدارة المرفأ والجمارك فضلاً عن مباني البنوك والمصارف الخاصة وخدمات إدارية متنوعة.
- منطقة ترفيهية من الدرجتين الأولى والثانية تتضمن مطاعم ومقاهي عائمة، فضلاً عن حوض يخوت.

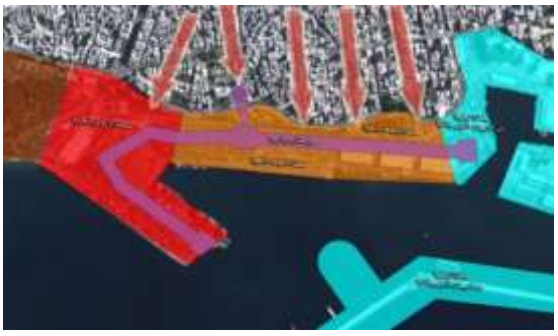
أمّا على مستوى الدراسات التخطيطية التفصيلية فيمكن اقتراح ما يأتي:

- دراسة محور تنزه وترفيه رئيس في موقع الكورنيش القديم يؤمن الربط الفعّال بين منطقتي الأسواق التجارية والسياحة الشعبية، ويشكل الرئة الحيوية للمدينة، والانفتاح الرئيس لها على البحر (الشكل 23).



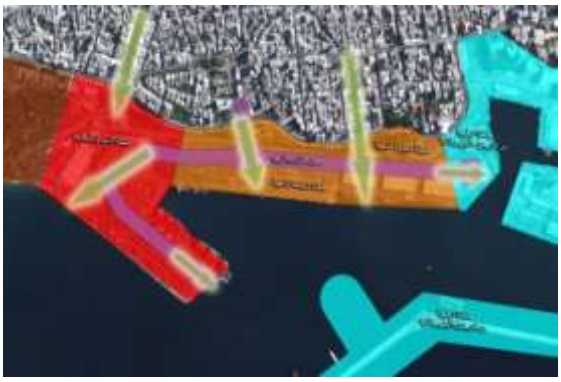
الشكل (23) المخطط المقترح لبعض تفاصيل محور التنزه والترفيه– [الباحثان].

- اعتماد نسب إشغال مناسبة للمنطقة بين 25-35%.
- دراسة مواقف السيارات بحيث لا تكون في المناطق القريبة من المياه، ولا تشكل تلوثاً بصرياً للمحيط العمراني عن طريق إيجاد المعالجات التفصيلية لها.
- تأمين الربط الطرقي الجيد والفعّال لمحاور المدينة مع هذا المحور بشكل خاص، ومع منطقة الواجهة المائية بشكل عام (الشكل 24).



الشكل (24) تأمين الربط الطرقي الجيد مع محور التنزه والترفيه- [الباحثين].

- دراسة شبكة محاور المشاة وفراغات مفتوحة تؤمن الربط المناسب والعلاقة البصرية الجيدة مع محور التنزه وباقي منطقة الواجهة المائية (الشكل 25).



الشكل (25) تأمين العلاقات البصرية الجيدة مع المياه- [الباحثان].

- دراسة عناصر الفرش العمراني واللاندسكيب من مقاعد وأحواض زرع ومظلات قابلة للتبديل، بشكل يسهم في إغناء الدراسة البصرية، وتجميل الموقع، وتعزيز الحياة الاجتماعية في منطقة الواجهة المائية ممّا يؤدي الى تحسين نوعية الحياة الحضرية للمدينة على العموم.

REFERENCES المراجع

[1] وشاح، نسرين عايد. (2009)، تطوير الواجهات البحرية في الأردن – حالة دراسية: البحر الميت، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية.

[2] Martire, A. (2008). Leisure coast-city: a comparative history of the urban leisure front - Barcelona - Chicago - Buenos Aires - 1870-1930, PhD thesis, Architecture History, Faculty of Architecture TU Delft.

[3] Shaw, B. (1993). the London Docklands Experience. Waterfront: A New Urban Frontier for Cities on Water (ed. Bruttomesso, R.), Centro InternazionaleCittad'acqua, Venezia, 124.

[4] Busquets, J. (2005). Barcelona Revisited: transforming the city within the city. CityEdge. case studies in contemporary urbanism (ed. Charlesworth, E.) Architectural Press, Oxford.

[5] un-habitat - united nations human settlements programme - 10 principles for sustainable urban waterfront development

[6] Bedford Waterfront Design Study 2010

[7] Waterfront Design Guidelines Juneau, Alaska.

[8] Klerks, J. (2007). Stand van zaken Kop van Zuid 2007, Gemeente Rotterdam, Rotterdam.

[9] Meyer, H. (1999), City and Port, International Books, Rotterdam.

[10] Zandbelt, d., Van de Berg, R. (2005). Big and Beautiful / Comparing Stadshavens in Europe, Zandbelt, Rotterdam (مرجع سابق).

[11] Bruttomesso, R. (ed.) (1991). Warefront: Una Nuova Frontiera Urbana, 20 Progetti di Riorganizzazione e Riuso di Aree Urbane sulFronted'acqua, Centro InternazionaleCittad'acqua, Venezia.

[12] Hafencity Hamburg GmbH, (2008). Projects; Insights in the Current Developments, Hamburg.

[13] Hafencity Hamburg GmbH, (2006). The Birth of a City: Hafencity Hamburg, Hamburg.

[14] http://www.lattakia.org/

Received	2016/10/13	إيداع البحث
Accepted for Publ.	2018/08/29	قبول البحث للنشر