

تقييم الجوانب العمرانية الأساسية في التطوير والتحسين الحضري المستدام لطريق قباء بالمدينة المنورة (درب السنة) سهل عبدالله سعدالدين وهيب

أستاذ مشارك الكلية التطبيقية، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، المملكة العربية السعودية

sawahieb@uqu.edu.sa

المستخلص. شهدت منطقة المدينة المنورة في السنوات الأخيرة تطوير ملحوظ في البنية التحتية وإقامة مشاريع حضرية عمرانية متميزة من قبل وإشراف جهات عديدة مثل هيئة تطوير المدينة المنورة، وشركة المقر الذراع الاستثماري لأمانة المدينة المنورة، يهدف ذلك التطوير إلى تعزيز مكانة المدينة المنورة كوجهة دينية أساسية ذات منظومة تخطيطية وعمرانية تساهم في تحقيق رؤية المملكة ٢٠٣٠ إلا أنه تظل بعض المناطق والمحاور الرئيسية بالمدينة المنورة تم تطويرها بشكل محدود جداً. من تلك المحاور، جادة قباء من جنوب الحرم النبوي الشريف إلى مسجد قباء، حيث شكل محور جادة قباء في الفترة السابقة قبل تحديده بحركة المشاة فقط خلال السنوات السابقة أحد أهم المحاور التجارية بالمدينة المنورة. ويواجه المحور حالياً تحدي كبير في إعادة الحركة التجارية لما كانت عليه سابقاً. تهدف هذه الدراسة إلى تقييم خمس جوانب عمرانية رئيسية في أنسنة المدن في مشروع إعادة تطوير وتحسين طريق قباء للتأكد من جدواه في تشكيل بيئة عمرانية مؤسنة ومستدامة. كمنهجية بحثية، تم تطبيق استراتيجية المعاينة المباشرة مع استخدام مقياس من ثلاث نقاط لتقييم الخمس جوانب الأساسية، والتي تشمل مدى جاذبية وجهات المحلات التجارية على مستوى الدور الأرضي ومدى جاذبية النشاط التجاري، ومدى جاذبية البنية التحتية للمشاة، ومدى الوصولية للطريق، ونمط مواقف السيارات المتوافرة حالياً. وقد استنتجت الدراسة أن جاذبية الوجهات والنشاطات التجارية وتوفير مواقف السيارات من أهم المحاور التي يجب تطويرها، كما توصي بالبحث لاحقاً بتطوير فراغات وساحات عمرانية جاذبة.

كلمات مفتاحية: جادة قباء، طريق قباء، الاستدامة الاقتصادية، التطوير والتحسين الحضري، المدينة المنورة.

١ . المقدمة

تُعد مبادرة " أنسنه المدينة المنورة " من قبل هيئة تطوير المدينة المنورة التي أطلقها صاحب السمو الملكي الأمير فيصل بن سلمان بن عبدالعزيز، أمير المدينة المنورة سابقاً في عام ٢٠١٦م من أهم المبادرات لتوفير بيئة عمرانية مثالية تتصف بالحيوية وتراعي مختلف الجوانب الثقافية والاجتماعية والاقتصادية. حيث تهدف إلى تحسين البيئة المبنية ورفع المستوي الحضاري وإيجاد وجهات سياحية جاذبة (الحصين ٢٠٢٣).

وبالرغم من أهمية تلك المبادرات والتأكد من فاعليتها، فقد لوحظ وجود قصور شديد في الدراسات الخاصة بتقييم جودة وفاعلية التحسين الحضري للمحاور الأساسية بالمدينة المنورة لطريق قباء، والذي يعتبر أحد أهم الطرق التي تمر من الناحية الجنوبية من الحرم النبوي الشريف، والتي من كونها التحقق من أن ما تم من عملية إعادة تطوير أو تحسين حضري، تم بشكل مستدام وداعماً، ليكون طريق قباء محوراً جذاباً تجارياً واجتماعياً (شكل ١).



شكل ١ . طريق قباء واجهة قباء جنوب الحرم النبوي الشريف. قولق ماب، الباحث.

٢ . الهدف وأهمية الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تقييم خمسة جوانب عمرانية رئيسية في أنسنه المدن في مشروع إعادة تطوير وتحسين طريق قباء للتأكد من جدواه في تشكيل بيئة عمرانية مؤسنة ومستدامة. الجوانب الخمسة تشتمل على: أولاً، مدى جاذبية الواجهات التجارية للدور الأرضي على امتداد طريق قباء؛ ثانياً، مدى جاذبية النشاطات التجارية على

مستوى الدور الأرضي؛ ثالثاً، مدى وجود بنية تحتية مشجعة للمشاة؛ رابعاً، الوصلية لطريق قباء عبر وسائل المواصلات العامة؛ خامساً، نمط المواقف المتوافرة حالياً على امتداد طريق قباء.

وتكمن أهمية الدراسة في أن دراسة مثل هذه الجوانب الأساسية بعد عملية التطوير يمكن أن تشكل خطوة عملية هامة للتأكد من أن ما تم من إعادة تطوير كانت بصورة مكتملة ويمكن كذلك ان يحدد جوانب القصور التي لم تطور أو تحسن بالصورة المطلوبة.

٣. الخلفية التاريخية والإطار النظري واستراتيجيات تطوير المدينة المنورة

تعتبر المدينة المنورة من أهم مدن العالم الإسلامية بسبب مكانتها التاريخية والاجتماعية، ووجود أهم موقع للمسلمين الحرم النبوي الشريف ومكانته الدينية والتاريخية العظيمة، في العهد العثماني ١٣٣٤هـ فتح فخري باشا طريقاً مستقيماً من باب قباء إلى المسجد بطول ٣ كم وبعرض ١٢ م ولم يتم تعويض ملاك الأراضي فاستعادوا أملاكهم بعد انتهاء الحكم العثماني، وفي العهد السعودي ١٣٥١هـ أعاد وكيل امير المدينة عبدالعزيز إبراهيم فتح الطريق واشتري الملكيات، وسجلة وفقاً في محكمة المدينة. وفي فترة توسعة المسجد النبوي الشريف الأولى ١٣٧٠هـ تم فتح الطريق كاملاً وعلى استقامة واحدة إلى مسجد قباء، وفي عام ١٣٨٣هـ فتحت بلدية المدينة طريق جديد للذهاب لمسجد قباء بعرض ٢٢م فظهر مسمي طريقي قباء الطالع والنازل، وفي عام ١٣٩٧هـ انتقلت معظم النشاطات التجارية إلى طريق قباء (الحصين ٢٠٢٣). واهتمام حكومة المملكة العربية السعودية بمشاريع توسعة الحرم النبوي الشريف خلال الخمس عقود السابقة ادي لتطور ملحوظ في منطقة الحرم النبوي الشريف. كما أعلن صاحب السمو الملكي الأمير محمد بن سلمان بن عبدالعزيز آل سعود، ولي العهد رئيس مجلس الوزراء في تاريخ ١٤٤٣/٩/٧هـ عن أكبر توسعة في تاريخ مسجد قباء وتطوير المنطقة المحيطة به، وذلك برفع المساحة الاجمالية للمسجد لـ ٥٠ ألف متر مربع بواقع ١٠ أضعاف مساحة المسجد الحالية.

تعزز مشاريع أنسنة المدينة البعد الإنساني في المدن وتجعلها أكثر متعة وجاذبية للإنسان، حيث سيربط مشروع توسعة مسجد قباء الحرم النبوي الشريف بطريقة مميزة بزيادة الفراغات الحضرية بين المسجدين بنهج لتكوين علاقة بين الفراغ والإنسان ليستجيب لمتطلباته. كما وضعت هيئة تطوير منطقة المدينة المنورة استراتيجيات تطوير وأنسنة الشوارع المحيطة بالحرم النبوي الشريف، وذلك لرفع جودة الحياة وتحسين المشهد البصري وتيسير حركة ووصول الحجاج والزوار والمعتمرين. أحد اهم المشاريع والمبادرات تطوير جادة قباء حيث يهدف المشروع إلى إحياء السنة النبوية بمسار مميز آمن للمشاة بين المسجد النبوي الشريف ومسجد قباء، وذلك بتحويل الطريق

إلى طريق مشاة فقط ومنع دخول السيارات مع استحداث ساحات ونقاط تجمع عمراني وتطوير المحلات التجارية والمباني السكنية على كامل الطريق مع تطوير الهوية البصرية (هيئة تطوير المدينة المنورة ٢٠٢٤).

٤. النسيج العمراني في المدينة المنورة والاستدامة الاجتماعية والاقتصادية

شكل النسيج العمراني وفق التقاليد الإسلامية العربية، مما يؤثر بشكل مباشر على الاستدامة الاجتماعية لسكان المنطقة والتجار. تطوير طريق قباء مثال على ذلك، حيث إن المباني التراثية ليست منعزلة عن النسيج العمراني للمنطقة، والذي يشكل سلسلة من التهديدات والفرص الاجتماعية والاقتصادية والبيئية. فما يحدث حول المباني التراثية قد يكون له انعكاس على مواقع التراث وأهميتها (موارد التراث العمراني ٢٠١٦).

قامت أمانة المدينة المنورة بإكمال مشروع تشييد أرصفة وإنارة طريق المشاة بطريق قباء الرابط بين المسجد النبوي ومسجد قباء على امتداد ثلاثة كيلومترات، ضمن مسار جادة قباء، كما تم توفير ساحات للمشاة لخدمة الطريق، حيث يقوم حالياً الأهالي والزوار باستخدام الطريق سيراً على الأقدام. وكان التطوير مركزاً على الجزء الأول من طريق من ناحية الحرم النبوي الشريف، حيث تم تخصيص مناطق تجارية وساحات واسعة للزوار. ويفتقد النسيج العمراني حالياً لبقية الطريق إلى بعض العناصر البسيطة المهمة، مثل أثاث الشوارع، كالجسوات والمقاعد والإضاءات، وبعض اللوحات الإرشادية لأهم المعالم السياحية والمعالم الأثرية، والتي من الممكن أن تنعكس إيجابياً على حركة الزوار. ومن المهم الأخذ في الاعتبار حركة السيارات داخل المنطقة لتكون مدروسة بشكل متناسب مع تخصيص مناطق قريبة لمواقف السيارات، ودورات المياه حيث إن الوضع الحالي عشوائي وغير مدروس من الناحية المرورية لسهولة وصول السياح والزائرين لكمال رحلة المشي من المسجد النبوي الشريف إلى مسجد قباء، ومراعاة المقياس الإنساني في النسيج العمراني، ويشكل ذلك استدامة المنطقة من الناحية الاجتماعية بسهولة، ووصول والتقاء الزوار.

ويشجع على إقامة المشروعات الصغيرة والمتوسطة؛ ما يعود بالنفع على السكان والمستثمرين ويحميها من الركود الاقتصادي. ويشير (القحطاني ٢٠١٤) إلى أن الاستثمار في المواقع التراثية له الكثير من المنافع الاجتماعية والثقافية المتنوعة المباشرة وغير المباشرة التي تنشأ لتوفير العديد من السلع والمنتجات والخدمات اللازمة للزوار ومرتادي هذه المواقع. ويصف (آل مشيط ٢٠٢١) واجهة الشارع بالكيان المادي الذي ينتج العلاقة المتبادلة بين العناصر المورفولوجية الحضرية (الشارع والمباني) وطريقة تشكيلها واستخدامها تؤثر على صلاحية الشارع للعيش.

٥. التوجهات المختلفة للتعامل مع تطوير محور قباء بالمدينة المنورة

يذكر (أبوغزالة ٢٠١٣) أن المدينة لا تكتسب قيمتها من مواد البناء أو من الأرقام التي تمثل أبعادها الفيزيائية فقط، بل من قيمة وكيونة الإنسان، وبمسيرة الحياة بأبعادها السياسية والاجتماعية والاقتصادية كافة. ويذكر أيضًا أنه في الوقت الحالي في العديد من المشاريع والواجهات المعمارية كثر استخدام التقنية والعناصر الحديثة المتطورة، كالمسطحات الزجاجية والتغطيات المعدنية، مما يؤثر سلبيًا على الموروث التاريخي الأصيل؛ ولذلك يرى الباحث أهمية تطوير مشاريع مثل طريق قباء لدعم وتأسيس القيمة التاريخية، وإشراك المجتمع كمستخدم أو كمستثمر لتأكيد الاستدامة الاجتماعية وإعادة أهالي المدينة المنورة لمنطقة قباء كزوار وكمستثمرين. رغم صعوبة الحركة من الناحية المرورية وقلة مواقف السيارات، وهي إشكالية يمكن حلها بسهولة بعد إجراء الدراسات المرورية اللازمة. ويكون الأثر الاجتماعي إيجابيًا جدًا في حال دعم الاستثمار في طريق قباء ويساهم تطوير الطريق والمحافظة عليه في بناء مجتمع صحي من خلال وجود أنشطة ثقافية واجتماعية مختلفة.

ومن أهم الإيجابيات الاجتماعية لتطوير طريق قباء إمكانية الاستفادة منها على مستوى البحث والتطوير في الجامعات على مستوى الأكاديميين من أعضاء هيئة التدريس والباحثين وطلاب الدراسات العليا، في الامتداد البحثي لتراث العمراني المحلي السعودي. (وهيب ٢٠٢١) إن بناء وتطوير مشروع تراثي، لوجود اكتشافات لمواقع أثرية في طريق قباء مثل مسجد الجمعة ومسجد الصحابي الجليل عتبان بن مالك الأنصاري المكتشف حديثًا وقلة قباء التاريخية يشكل نموذجًا احترافيًا لبناء الأفكار في الأبحاث، وعمل زيارات ميدانية للطلاب للاستفادة منه، والتعرف عليها.

وسيساعد تطوير وإعادة إحياء طريق قباء بشكل أساسي في إعادة إحياء المنطقة، وإنشاء ورش ومصانع صغيرة لصناعة المنتجات الحجازية والتقليدية، مثل: ورش خشب المنجور، والسجاد، والأزياء، والتحف المعدنية والزجاجية، والمشغولات الجلدية والفخارية، وبعض الهدايا التذكارية البسيطة الرمزية للمدينة المنورة التي يمكن أن تكون مصدر دخل جيد، مما يؤدي إلى إيجاد فرص عمل جيدة للمجتمع المحلي والشباب. ويشير (يوسف ٢٠١٤) إلى أنه وفقًا للتجارب العالمية من غير الممكن الحفاظ على التراث العمراني خارج سياق تهيئة البيئة والمحيط والتخطيط الحضري، فلا يمكن فصل الحفاظ على التراث العمراني والمعالم الأثرية، ومعالم المدينة ومراكزها القديمة عن خطة تطوير المدينة، في إطار التنمية العمرانية المستدامة Urban Sustainability Development، والتنمية السياحية والاقتصادية والاجتماعية بالمدن القديمة العربية.

من الأهداف الأساسية لتطوير طريق قباء ليس فقط أنه يخبرنا بما كان في الماضي، بل شاهد على استمرار التقاليد القديمة في الثقافة المعاصرة، وهو الدليل الضمني على استدامتها؛ لذا يجب أن تتشكل العلاقة بين العمارة الحجازية والتنمية المستدامة لدعم الاستدامة الاجتماعية، وبالتالي دعم رؤية المملكة ٢٠٣٠ والتي من محاورها الثلاثة الرئيسة مجتمع حيوي: قيمة راسخة.

٦. مراجعة الأدبيات

٦,١ أهمية واجهات الدور الأرضي، النشاط التجاري للمشاة

إن الفتحات الواسعة للمحلات التجارية المزينة بأشياء متنوعة بالداخل تمنح المشاة الفرصة الكاملة لرؤية كل ما يوجد أو يحدث داخل المباني، حيث يرفع ذلك جودة الخبرة التي يمكن للمشاة تجربتها، كلا الجانبين مستدامان بشكل متبادل في إثراء جودة التجربة الإنسانية، وخاصة التجربة البصرية للشوارع. (امرالا وفؤاد ٢٠٢٠). كما تذكر (حسان ٢٠١٩) غالبًا ما ترتبط أنشطة البقاء على الرصيف بالطبيعة المحددة لاستخدامات البناء في الطابق الأرضي. وجد أن وجود التنوع في استخدامات الطابق الأرضي، بما في ذلك على وجه الخصوص منافذ الطعام والمقاهي، مهم لحدوث أنشطة الإقامة، كما وجد أن النفاذية المادية والبصرية هي سمة مهمة لبناء واجهات الطابق الأرضي في الواقع، تميل النفاذية العالية إلى تعزيز امتداد الأنشطة الداخلية أو انتشارها إلى الرصيف (مثل المقاعد التجارية والشراء والبيع).

٦,٢ أهمية وجود بنية تحتية مشجعة للمشاة

ناقش (يان جيل ٢٠١١) متطلبات الجودة في البيئة الخارجية التي تهتم بالأنشطة البسيطة الأساسية مثل المشي والوقوف والجلوس إلى جانب الرؤية والاستماع والتحدث. حيث يحتاج المشي إلى مساحة مقبولة فمن الضروري التمكن من المشي بدرجة كافية من الحرية بدون التعرض لإزعاج أو الدفع أو المناورة كثيرا، حركة مرور المشاة حساسة جدًا للأرصفت وأسطح الأرضيات، فالحصي الكبير والرمل والحجارة الصغيرة وسطح الأرض غير المستوي، هي أمور غير ملائمة في معظم الحالات. من أهم متطلبات نظام المشي الجيد هو تنظيم حركة المشاة من خلال تتبع المسافة الأقصر بين الواجهات النهائية في منطقة ما. إلا أنه عندما يتم حل مشاكل تخطيط حركة المرور الرئيسة، يصبح من المهم وضع الروابط المنفردة وتصميمها في الشبكة، بحيث يصبح النظام بأكمله شديد الجاذبية (الزهراني ٢٠٢١).

٦,٣ أهمية وجود أنماط متعددة من وسائل المواصلات لتسهيل الوصولية الى الطريق وتأثير المواقف على حركة المشاة

توثق الأدبيات تأثيرات إيجابية كبيرة على النشاط البدني، وتحول التنقل بعيدًا عن السيارة نحو المشي وركوب الدراجات والنقل العام، وزيادة السلامة، وتعزيز التفاعلات الاجتماعية ورأس المال الاجتماعي، وعلى الأقل غياب التأثيرات السلبية على الأعمال التجارية المحلية. (لوكا ٢٠٢٠) الاتصالية والوصولية: مستوى السهولة التي يمكن من خلالها للزوار الانتقال من وإلى أي وجهه يتناسب طرديا مع الاقبال المتوقع للزوار. ويمكن قياس هذا المستوي من خلال: الوصولية التي تعني أساسًا بعناصر البنية التحتية التي يتم من خلالها الوصول للوجهة المقصودة، والمتصلة بوسائل النقل، ومسافة السفر بين نقاط الوصول والمقصد النهائي للزوار. فكلما ارتفع عدد نقاط الوصول، كلما ارتفع الاقبال للزوار (حسن ٢٠١٩).

٦,٤ أمثلة من الشوارع التجارية العالمية التي تشجع على المشي والتواصل الاجتماعي

يعتبر شارع الرامبلا في مدينة برشلونة الإسبانية من أقدم المحاور التجارية يتميز بالأنشطة والمطاعم والمتاجر، ويعد من أفضل أماكن السكن في المدينة حيث الأسواق والرياضة والمهرجانات والمناسبات العامة، ويعتبر مثال متميز حيث كان مجرد نهر بمثابة تصريف مياه الأمطار يفصل بين جناحي المدينة الشمال الشرقي والجنوب الغربي في القرن الرابع عشر، وتحول بعد ذلك لأهم المحاور التجارية والحضارية في المدينة (شكل ٢) شارع الرامبلا برشلونة. ويشكل عنصر جاذبية الواجهات المحلات التجارية على مستوى الدور الأرضي في الشارع وجهات معمارية جاذبة بأنشطة تجارية متميزة متعددة جاذبة كالمطاعم ومحلات بيع التجزئة.



شكل ٢. شارع الرامبلا، برشلونة، إسبانيا. <https://www.hotels.com/go/spain/las-ramblas-barcelona>

صنفت اليونسكو شارع سالزبرغ في النمسا (شكل ٣) عام ١٩٩٦ من التراث العالمي، وهو أكثر الشوارع ازدهاماً لشهرته، ويعود تاريخ طريق سالزبرغ إلى العهد الروماني. قرر مجلس المدينة إخلاء شارع ستروفت في مدينة كوبنهاغن (شكل ٣) عام ١٩٦٢م، وهو من أطول ممرات المشاة التجارية في العالم، حيث يبلغ طوله أكثر من ٣,٢ كم (الحصين ٢٠٢٣). ويشكل عنصري مدى جاذبية البنية التحتية للمشاة ومدى الوصولية للطريق عناصر قوة للشارع، حيث يتميز بوجود نهر في المنتصف في أجزاء من الطريق وجسور تربط جانبي الطريق، مما يعزز جانب الوصولية.



شكل ٣. شارع سالزبرغ النمسا (يمين) وشارع ستروفت، كوبنهاغن، الدنمارك (يسار) المصدر (الحصين ٢٠٢٣).

٧. الفراغات الحضرية والعمرانية في طريق قباء (المشاكل والمعوقات)

عرّف (الماجدي والطائي ٢٠١٥) الاستدامة الاقتصادية بصيانة وحماية رأس المال الاقتصادي وتحقيق الأرباح. ويدعم هذا المحور بشكل أساسي تحقيق رؤية المملكة ٢٠٣٠، حيث يتم من خلاله تحقيق عوائد اقتصادية جيدة من خلال إعادة الحركة التجارية لطريق قباء كما كانت سابقاً، وتحقيق أرباح من خلال الزوار، كما تدعم هذه المبادرة توظيف الشباب السعودي، وخلق بيئة عمل تنافسية لمشاريع مماثلة في منطقة المدينة المنورة اقتصادياً، ولا يمكن تطوير طريق قباء بشكل فاعل إلا من خلال إعادة إحياء حركة الزوار والتجار والحجاج، وذلك أيضاً جزء من الاستدامة الاجتماعية وتحسين صفة الاستمرارية، فيهدف المشروع أساساً إلى تعزيز دور الخدمات التجارية، من خلال منظومة متكاملة لتطوير طريق قباء بشكل شامل.

يمكن تحديد المشاكل في طريق قباء إلى ثلاثة معوقات رئيسية: معوقات وظيفية، ومعوقات بصرية، ومعوقات مناخية. المعوقات الوظيفية تتمثل في انخفاض الحركة التجارية في الطريق، حيث كان طريق قباء سابقاً من أهم الشوارع التجارية في المدينة المنورة، وذلك بعد قرار تحويل الطريق إلى طريق مشاة فقط وعدم السماح للسيارات بالمرور في الطريق. وتتمثل المعوقات البصرية في التلوث البصري الناتج من التصاميم العشوائية لوجهات المباني ووجهات المحلات التجارية في كامل الطريق، وعدم توافر عناصر الجذب البصري، وإهمال الهوية المحلية، وعدم وجود طابع مميز للطريق. كما يمثل عدم وجود المعالجات المناخية كالنوافير والأشجار التي تساعد في تلطيف درجة الحرارة ومساعدة الزوار في المشي لمسافات في الطريق العائق المناخي (باسيلي ٢٠٢٣).

وتعتمد فرصة نجاح الاستثمار في طريق قباء بشكل كبير على تلبية متطلبات المجتمع الحالية والمستقبلية، وحفظ شكله وقيمه المعمارية وتعزيزها ونجاحها اقتصادياً وبيئياً، وإعادة توظيفه وتشغيله تجارياً. ومن المهم أيضاً قياس نجاح المشروع بدراسة مدي عودة الاستثمار والمحلات التجارية كما كانت سابقاً وأفضل. وتذكر (باسيلي ٢٠٢٣) أن تصميم الشوارع التجارية الغير مدروسة، يؤدي لعدم استيعاب العدد الكافي للحركة الآلية والمشاة.

تشكل فكرة إعادة تطوير طريق قباء استدامة اجتماعية متميزة، حيث ستقوم إعادة إحياء طريق قباء الرئيس على تعزيز الاستثمار والتنمية وحركة المشاة والزوار للمسجد النبوي الشريف ومسجد قباء. فيشكل المشروع تلبية لاحتياجات المجتمع المحيط من تطور ونمو ملائم للفترة الحالية والمستقبلية.

٨. منهجية الدراسة

١, ١ موقع منطقة الدراسة

يمتد طريق قباء من جنوب الحرم النبوي الشريف إلى مسجد قباء مسافة ٣ كم، وتم تطوير الجزء الأول من الطريق من ناحية الحرم النبوي الشريف، ويحتوي الطريق على المحلات التجارية والمطاعم وبعض المعالم الأثرية، مثل مسجد الجمعة (شكل ٤).

١, ٢ تقييم الجوانب العمرانية الخمسة في أنسنة المدن

كما تم الإشارة سابقاً في قسم (٢. الهدف من الدراسة) فإن هذه الدراسة قيمت خمسة جوانب عمرانية رئيسية في أنسنة المدن في مشروع إعادة تطوير وتحسين طريق قباء للتأكد من جدواها في تشكيل بيئة عمرانية مؤانسة ومستدامة. الجانب الأول تقييم مدي جاذبية الواجهات التجارية للدور الأرضي على امتداد الطريق، وذلك لأهمية ذلك في التشجيع وجذب المشاة. حيث إن الواجهات الجاذبة في المباني على طريق قباء يجب أن تكون بنسب جمالية وهوية محلية مدينية، وتعكس جانباً من عمارة الحرم المدني الشريف، مثال لذلك في (شكل ٦) (قسم ١٠)

تطوير وتحسين جوانب الضعف في طريق قباء). الجانب الثاني تطرق لتقييم مدى جاذبية النشاطات التجارية على مستوى الدور الأرضي، وهذا يتمثل في أن وجود أماكن للتواصل الاجتماعي، مثل المقاهي والمطاعم، يعتبر من أهم محركات الجذب للمشاة. كما أن وجود متاجر للعلامات التجارية الكبرى العالمية، مثل الملابس والاكسسوارات والتحف والهدايا، يمكن أن يشكل عامل جذب قوي وداعم للمشي على امتداد الشارع، بدلاً من النشاطات التجارية الأخرى غير الجاذبة، مثل محلات إصلاح السيارات، وبيع مواد البناء، أو المأكولات الشعبية. الجانب الثالث قيم مدى وجود بنية تحتية مشجعة للمشاة، وهذا يشمل توافر أرصفة عريضة ومستمرة تسمح بحركة سلسلة للمشاة على جانبي الطريق، وكففي لامتداد المقاهي والمطاعم خارجياً، من خلال إمكانية السماح بوضع الجلسات الخارجية لتقوية عملية الربط ما بين الداخل والخارج على امتداد الطريق، وهو ما أثبتت الدراسات السابقة (يان جل ٢٠١١) أهمية ذلك كعنصر جذب للمشاة وتقوية التواصل الاجتماعي. كذلك ضرورة وجود أماكن للجلوس والراحة من المشي، ووجود عنصر التشجير الذي يضيف نوعاً من الراحة البصرية للمشاة، ويوفر ظلالاً خلال فترة النهار. الجانب الرابع هو تقييم الوصلية لطريق قباء وذلك بالتحقق من معرفة نمط المواصلات العامة التي تخدم الطريق كالحافلات أو المترو أو الترام، والتي تسمح بالوصول السريع للطريق وسهولة التنقل. وأخيراً الجانب الخامس تعلق بتقييم نمط المواقع المتوافرة حالياً لخدمة الطريق، من حيث هل توجد مناطق منظمة وسهلة الوصول لمواقف السيارات، أم أن عملية الوقوف لم تؤخذ في الاعتبار، وبالتالي أدت إلى الوقوف العشوائي غير المنظم في شوارع الأحياء السكنية المجاورة.

لابد من الإشارة إلى أن هذه الدراسة اعتمدت في تقييم الجوانب الخمس العمرانية الأساسية في أنسنة المدن على طريقة المشاهدة المباشرة، أو ما يعرف بالـ *direct observations*، وهي أحد الطرق الفعالة التي يمكن استخدامها في تقييم المواقع وجمع المعلومات، والتي يمكن أن توفر نتائج موثوقة إذا استخدمت بطريقة ممنهجة (ديمنج وسواتيلد ٢٠١١).

وبخصوص تقييم الجوانب العمرانية الخمسة، فقد كان باستخدام مقياس مكون من ثلاث نقاط حسب جدول (١). ولا بد من الإشارة هنا إلى أن طريقة التقييم المتبعة في هذه الدراسة قد تم تطويرها بناءً على فهم عميق لطرق مشابهة تم استخدامها في العديد من الدراسات السابقة (الحجاج وداغستاني ٢٠٢١؛ الحجاج ٢٠٢٣).



شكل ٤. طريق قباء من المسجد الحرام إلى مسجد قباء ومسجد الجمعة. الباحث.



الجانب العمراني الأول: مدى جاذبية وجهات المحلات التجارية



الجانب العمراني الثاني: مدى جاذبية النشاط التجاري



الجانب العمراني الثالث: مدى جاذبية البنية التحتية للمشاة



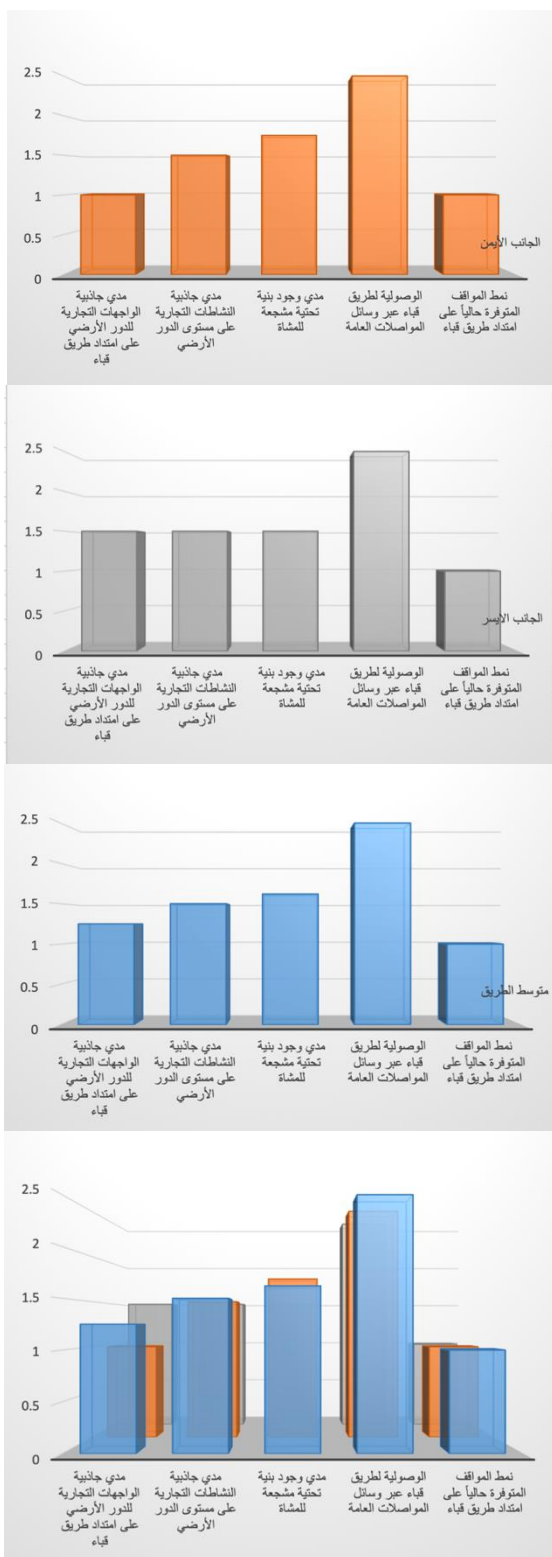
الجانب العمراني الرابع: مدى الوصلية للطريق



الجانب العمراني الخامس: نمط المواقف المتوافرة للسيارات

شكل ٥. صور توضيحية للجوانب العمرانية الخمس المختارة التي

سيتم تقييمها بالدراسة. الباحث، جوقل ماب ٢٠٢٤.



شكل ٦. نتائج دراسة تقييم الجوانب العمرانية للجانب الأيمن والجانب الأيسر والمتوسط لطريق قباء.

الباحث

جدول ١. طريقة تقييم الجوانب العمرانية الخمس من خلال مقياس ذي ثلاث نقاط مع توضيح بالصور لأمثلة للمعايير. الباحث.

درجة التقييم			الجانب العمراني*
٣ عالي	٢ متوسط	١ منخفض	
معظم واجهات المتاجر والمحلات التجارية جذابة على سبيل المثال مواد التشطيب بجودة عالية نسب معمارية متزنة مع استخدام الهوية العمرانية المدنية	بعض من واجهات المحلات جذابة على سبيل المثال وجود جودة متوسطة في مواد التشطيب نسب وتصميم الواجهات مدروس إلى حد متوسط	معظم واجهات المحلات غير جذابة على سبيل المثال تدني مستوى التشطيب تصميم غير مدروس للواجهات وتفتقر إلى اساسيات النسب المريحة للعين	١ مدي جاذبية الواجهات التجارية للدور الأرضي على امتداد طريق قباء
معظم النشاطات التجارية للمتاجر والمحلات جذابة	بعض من النشاطات التجارية للمتاجر والمحلات جذابة	معظم النشاطات التجارية للمتاجر والمحلات غير جذابة على سبيل المثال المطاعم الشعبية ومحلات بيع الخردوات الغير منظمة	٢ مدي جاذبية النشاطات التجارية على مستوى الدور الأرضي
بنية تحتية مكتملة وتوفر معظم الخدمات الأساسية التي تشجع على المشي	بنية تحتية متواضعة وينقصها عدد من الخدمات التي تشجع على المشي	بنية تحتية ضعيفة وغير مشجعة للمشبي	٣ مدي وجود بنية تحتية مشجعة للمشاة
يوجد أكثر من نمط واحد من المواصلات العامة تخدم الطريق	يوجد نمط واحد من المواصلات العامة تخدم الطريق	لا توجد مواصلات عامة تخدم الطريق	٤ الوصولية لطريق قباء عبر وسائل المواصلات العامة
هنالك خيارات متعددة نظامية للوقوف خلف معظم البلوكات العمرانية	هنالك مواقف نظامية محدودة خلف بعض البلوكات العمرانية	لا توجد أماكن للمواقف المنظمة خلف معظم البلوكات العمرانية	٥ نمط المواقف المتوافرة حالياً على امتداد طريق قباء

			مدي جاذبية الواجهات التجارية للدور الأرضي على امتداد طريق قباء
			مدي جاذبية النشاطات التجارية على مستوى الدور الأرضي
			مدي وجود بنية تحتية مشجعة للمشاة
			الوصولية لطريق قباء عبر وسائل المواصلات العامة
			نمط المواقف المتوفرة حالياً على امتداد طريق قباء

٩. نتائج الدراسة

من خلال تقييم الجوانب العمرانية الخمسة لطريق قباء تمّ استخلاص الآتي:

- وجدت الدراسة أن طريق قباء يفتقد إلى وجود الهوية والشخصية المميزة، حيث إن أهميته التاريخية والاقتصادية تجعله أهم المحاور في المدينة المنورة لاكتساب الطابع الحضري والعمراني المميز. قُيم الجانب العمراني الأول والمتعلق بمدى جاذبية وجهات المحلات التجارية (جدول ٢) بدرجة منخفضة (١,٢٥ من ٣) حيث إن معظم واجهات المباني غير جاذبة من الناحية العمرانية وجذب المشاة (شكل ٧).

- وجدت الدراسة أن الجانب العمراني الثاني، والمتعلق بمدى جاذبية النشاطات التجارية، والجانب العمراني الثالث مدى جاذبية البنية التحتية للمشاة منخفضة، حيث أشار التقييم الي درجة ١,٥ من ٣ للجانب العمراني الثاني و١,٦٢ من ٣ للجانب العمراني الثالث.

جدول ٢. نتائج التقييم للدراسة لطريق قباء.

درجة التقييم			الجانب العمراني*	
المتوسط للطريق	الحافة اليسرى من الطريق	الحافة اليمنى من الطريق		
١,٢٥	١	١,٥	مدى جاذبية الواجهات التجارية للدور الأرضي على امتداد طريق قباء	١
١,٥	١,٥	١,٥	مدى جاذبية النشاطات التجارية على مستوى الدور الأرضي	٢
١,٦٢	١,٥	١,٧٥	مدى وجود بنية تحتية مشجعة للمشاة	٣
٢,٥	٢,٥	٢,٥	الوصولية لطريق قباء عبر وسائل المواصلات العامة	٤
١	١	١	نمط المواقف المتوافرة حالياً على امتداد طريق قباء	٥

- تشير النتائج إلى وجود وصولية جيدة لطريق قباء في الجانب العمراني الرابع، حيث تم تقييمه الأعلى ما بين الجوانب العمرانية (٢,٥ من ٥)، وذلك لتوافر حافلات ترددية وعربات جولف كار لنقل المشاة من المسجد النبوي الشريف إلى مسجد قباء، والعكس (شكل ٦).
- وأخيراً، وجدت الدراسة أن طريق قباء يفتقر إلى مواقف السيارات المنظمة والقريبة، لمساعدة الزوار القادمين إلى منطقة الطريق بسيارتهم الخاصة، وهو ما تسبب بعملية الوقوف العشوائية في الشوارع السكنية للأحياء المجاورة للطريق، والتي نتج عنها تأثير سلبي على جودة حياة سكان تلك الأحياء. ولذلك نجد أن الجانب العمراني الخامس قيم الأقل (درجة ١ من ٣) بالمقارنة بالجوانب الأربعة الأخرى، ولهذا يتطلب إعادة النظر في معالجة هذه المشكلة، لتحسين الوصولية إلى الطريق، خاصة أن المدينة المنورة لا تحتوي على نظام نقل عام فعال لنقل السكان من أحيائهم السكنية إلى الأجزاء الأخرى النشطة من المدينة، مثل منطقة طريق قباء. شكل (٦) يستعرض تقييم الجوانب العمرانية الخمسة بيانياً.

١٠. تطوير وتحسين جوانب الضعف في طريق قباء



شكل ٧. مظلات الحرم النبوي الشريف والممرات المظللة بالحي التراثي بالمدينة المنورة نماذج متميزة لتوفير ممرات مظللة في طريق قباء. منصة مشاريع منطقة المدينة المنورة.

قد تكون الاستدامة الاقتصادية أهم عناصر إعادة تأهيل طريق قباء في الوقت الراهن لما يمر به العالم في الفترة الحالية من ركود اقتصادي، ومن خلال تأكيد الأهمية التاريخية والعمرانية والفنية لطريق، وإقامة الأنشطة والمساحات والاحتياجات للزوار والمستثمرين سيتم توفير العائد المادي من خلال إعادة تشكيل ودراسات الفراغات في الطريق. وذلك يمثل الجانب العمراني الثاني جاذبية النشاطات التجارية، إضافة للجانب العمراني الخامس تصميم المساحات المخصصة لمواقف السيارات. ومن أهم محددات الاستدامة الاقتصادية زيادة النشاطات الاقتصادية والتجارية، كالأسواق والمكاتب، بتصميم الطريق المميز، وتوفير مساحات وفراغات مفتوحة، ووجهات مباني مميزة، لتطوير جاذبية واجهات المحلات التجارية، لتساهم في زيادة الإقبال وتشجيع حركة المشاة، وسهولة وصول السيارات ووسائل النقل العام، ويمكن إشراك القطاع الخاص في المشاريع المماثلة، لما لها من جدوى اقتصادية كبيرة، في حال تحقيق المعايير الإنسانية في المساحات المفتوحة، ومعالجات حالات التشوه البصري والمتصلة بمنطقة الدراسة.

تصميم مواقف سيارات في مساحات ملاصقة للطريق

أصبح ضرورياً لتشجيع حركة المشاة بين المسجد النبوي الشريف ومسجد قباء، لتخفيف كثافة السيارات بجانب المسجد النبوي الشريف، وتشجيع الزوار للوقوف بسياراتهم في مناطق مختلفة في منتصف الطريق بين المسجدين، لتشجيع المشي أو استخدام وسائل النقل العام الخفيف، مثل الجولف كار، لتطوير الجانب العمراني الرابع مدى الوصلية للطريق ورفع مستوى جودة الفراغات في طريق قباء وتوفير مقاهي ومطاعم وممرات مظللة بنفس هوية المدينة المنورة (شكل ٧)، ومناطق لعب للأطفال يساهم بشكل كبير في تشجيع لاستثمار وزيادة المحلات التجارية وزيادة العائد الاقتصادي للمنطقة. من المهم أيضاً زيادة المناطق الخضراء والتشجير لتوفير ممرات مظللة للمشاة،

وذلك لطبيعة المناخ الحار في المدينة المنورة، واختيار أنواع نباتات وأشجار محلية، كالنخيل المرتفعة لتوفير مناطق مشاة مظلة جميلة بطابع محلي. كما يمكن استخدام المياه والنوافير بطابع عربي محلي لترطيب المناخ في طريق قباء، وتوفير بيئة جميلة مشجعة للأنشطة والمشى والجلوس. أيضًا توفير مناطق بطابع محلي وساحات لإقامة الاحتفالات الموسمية، كاليوم الوطني، ويوم التأسيس، وتسليط الضوء على الوجه الثقافي والحضاري للمملكة العربية السعودية للزوار والحجاج من جميع أنحاء العالم، مما يساهم بشكل كبير في الارتقاء الحضري لطريق قباء ويزيد من قيمة الثقافية والتاريخية.

يمكن توفير أربع مناطق رئيسة في طريق قباء كل ٤٠٠ أو ٥٠٠ متر كمنطقة للجلوس، ومواقف سيارات، ومناطق لعب أطفال، وساحات احتفالات وطنية، مع تحسين وتطوير الواجهات للمباني المحيطة، مع الاهتمام بالتشجير في تلك المناطق وكامل الطريق، كما يمكن توفير نقاط واي فاي إنترنت لجذب المزيد من الزوار وتشجيع المشى في الطريق، مع استمرار المحلات التجارية علي كامل الطريق من المسجد النبوي الشريف إلى مسجد قباء. ومن أهم محاور تطوير طريق قباء، هو وجود ممرات مظلة لحماية المشاة من أشعة الشمس المباشرة بتصاميم إسلامية محاكية للعمارة الإسلامية وعمارة المسجد النبوي الشريف، وتصميم واجهات المباني بما يتناسب مع العمارة المدنية، قدم المهندس عبدالله نغمش الأحمدى نماذج متميزة في التصاميم لوجهات معاصرة بروح العمارة المدنية (شكل ٨). كما يجب الاستفادة من تصاميم المظلات الموجودة حاليًا في الحرم النبوي الشريف لعمل ممرات مظلة مميزة، وذلك يمثل امتدادًا للحرم النبوي الشريف إلى مسجد قباء.

١١. توصيات البحث

- وضع خطة استراتيجية، ومن ثم تنفيذها للمحافظة على محور قباء والصيانة الدورية لكامل المحور.
- إشراك القطاع الخاص والمطورين العمرانيين في تطوير محور قباء، وتفعيل دور الاستدامة الاقتصادية، والدعم من الجهات الحكومية لتلك المؤسسات، وتسهيل وتذليل الصعوبات لهم. ويمكن استخدام نموذج الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص PPP Public Private Partnership. يتميز طريق قباء بموقع استراتيجي ضمن التركيبة العمرانية للمدينة المنورة، حيث يربط المسجد النبوي الشريف بمسجد قباء، فهو محور مشجع للاستثمار بمشاركة القطاع الخاص للتطوير، ودعم الاقتصاد في المدينة المنورة. حيث من الملاحظ في الدراسات (شكل ٦) أن الجانب العمراني مدى جاذبية النشاطات التجارية على مستوى الدور الأرضي، حصل على تقييم ١,٥ من ٣، ولذلك من المهم تشجيع النشاطات التجارية الجاذبة في طريق قباء.

- تشجيع حركة المشاة بمسارات مظلة محددة. تظهر النتائج في (شكل ٦) انخفاض درجة الجانب العمراني مدي وجود بنية تحتية مشجعة للمشاة متوسط الدرجة ١,٦٢ من ٣.
- الاهتمام بالفراغات المفتوحة في محور قباء ومراعات التدرج الفراغي بداية من الحرم النبوي الشريف مروراً بمسجد الجمعة وصولاً إلى مسجد قباء. حيث يعتبر ذلك تطوير إضافي للجانب العمراني بنية تحتية مشجعة للمشاة لانخفاض التقييم للجانب والحاجة إلى التطوير الفوري.
- توفير مواقف سيارات للمناطق التجارية في المنطقة الخلفية لمحور قباء مع المحافظة على قصر الحركة من المسجد النبوي إلى مسجد قباء على المشاة وعربات النقل الخفيف (جولف كار). درجة تقييم الجانب العمراني نمط المواقف المتوافرة حالياً على امتداد الطريق متدنية جداً ١ من ٣ يظهر ذلك في (شكل ٦)، وذلك لعدم وجود مواقف منظمة بشكل كافٍ تساعد على زيادة استخدام طريق قباء بوقوف السيارات في مواقف مجهزة، ثم الانتقال إلى استخدام المواصلات العامة.
- توفير مظلات مبتكرة متحركة والتشجير، المدروسة بالارتفاعات ومساحات التظليل المناسبة للمحور، للمساعدة على خفض درجات الحرارة للمشاة، ودعم استدامه الحركة، وبالتالي دعم الاستدامة الاقتصادية، للتأكيد على دعم الجانب العمراني جودة بنية تحتية مشجعة للمشاة، حيث إن درجة التقييم هي ١,٦٢ من ٣ (شكل ٥).
- وضع قيود محددة للهوية البصرية لتصميم الواجهات للمباني بطريق قباء. يمكن تحديد ثلاثة أو أربعة نماذج بالهوية المحلية بتصاميم معاصرة، ويمكن اقراح أحد النماذج مثال (شكل ٨). وتظهر النتائج انخفاض درجة تقييم الجانب العمراني مدى جاذبية الواجهات التجارية للدور الأرضي على امتداد طريق قباء بدرجة ١,٢٥ من ٣ لمتوسط المسارين الأيمن والأيسر (شكل ٦).
- تخفيف حركة السيارات حول المسجد النبوي الشريف عن طريق تحسين نظام المواصلات العامة بين الحرم النبوي الشريف ومسجد قباء، وتحسين نظام المواصلات العامة للتقليل من استخدام السيارات الخاصة الذي يزيد من الازدحام المروري. الملاحظ في (شكل ٦) أن الجانب العمراني الخاص بنمط المواقف المتوافرة حالياً على امتداد طريق قباء حصل على تقييم منخفض جداً ١ من ٣، ولذلك الحلول العاجلة والسريعة مطلوبة للجانب العمراني الخاص بمواقف السيارات.



شكل ٨. تصميم مقترح يعكس العمارة المحلية بالمدينة المنورة لوجهات طريق قباء. مكتب المهندس عبدالله الأحمدى.

■ زيادة وتطوير الموصلات العامة، كالباصات الترددية وعربات النقل الخفيف كالجولف كار، هو دعم للجانب العمراني الوصلية لطريق قباء عبر وسائل الموصلات العامة، حيث حصل هذا الجانب العمراني على أعلى تقييم بين الجوانب العمرانية الخمسة وهو ٢,٥ من ٣ وذلك لوجود وسائل موصلات عامة جيدة تربط المسجد النبوي الشريف ومسجد قباء في طريق قباء.

■ وضع قيود محددة للهوية البصرية لتصميم الواجهات للمباني بطريق قباء. يمكن تحديد ثلاثة أو أربعة نماذج بالهوية المحلية بتصاميم معاصرة، ويمكن اقراح أحد النماذج مثال شكل ٦. وتظهر النتائج انخفاض درجة تقييم الجانب العمراني مدى جاذبية الواجهات التجارية للدور الأرضي على امتداد طريق قباء بدرجة ١,٢٥ من ٣ لمتوسط المسارين الأيمن والأيسر (شكل ٦).

المراجع

أولاً: المراجع والمصادر العربية

- أبو غزالة، أسعد، "الاستدامة كمدخل للحفاظ على الهوية المعمارية في ظل العولمة (دراسة حالة جمهورية مصر العربية)" ملتقى التراث العمراني الوطني ٢٠١٣.
- باسيلي، إيمان، "الآليات والحلول التخطيطية والتصميمية لتطوير الشوارع التجارية دراسة حالة شارع خلوصي، شبرا مصر. مجلة العمارة والفنون والعلوم الانسانية-م ٨. ع ١١ (٢٠٢٣).
- راشد، أحمد: "الاستثمار كركيزة لعمليات الحفاظ بالمناطق التراثية دراسة حالة (شارع المعز لدين الله الفاطمي)" ملتقى التراث العمراني الوطني الثالث. المدينة المنورة (٢٠١٣).
- الماجدي، باسم والطائي، حارث، "الحفاظ الوقائي المستدام للأبنية التاريخية" المجلة العراقية للهندسة المعمارية. العراق، بغداد (٢٠١٥).

محمود حسن، عادة، "المدن الذكية البيئة المستدامة كمدخل لتخطيط التجمعات السياحية الجديدة. مجلة البحوث الحضرية، القاهرة (٢٠١٩).

موقع الرؤية (Accessed 10 November 2020) <http://vision2030.gov.sa/ar/node/112030>

إدارة التراث الثقافي العالمي: دليل موارد التراث العالمي " منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة. يونسكو. باريس، فرنسا (٢٠١٦).

يوسف، محمد محمود، برامج الاستثمار في التراث العمراني ووسائل التمويل بالاستناد لتجارب عربية ودولية " كلية التخطيط العمراني والاقليمي، جامعة القاهرة (٢٠١٤).

وهيب، سهل بن عبدالله، (الاستدامة الشاملة في إعادة توظيف المباني الحجازية التاريخية (حالة دراسية لبيت الصيرفي في جدة التاريخية) مجلة العمارة والتخطيط م ٣٣ (٤) (٢٠٢١).

هيئة تطوير منطقة المدينة المنورة، <https://www.mda.gov.sa/Projects/View/282> (٢٠٢٤).

الزهراني، عادل "الحياة بين المباني" ترجمة كتاب يان جيل. مركز النشر العلمي، جامعة الملك عبدالعزيز. (٢٠٢١).

ثانياً: المراجع والمصادر الأجنبية

Alawad, Abeer. " Using the Architecture style of heritage buildings as a tool to avoid health risks-An analytical study of Rowshan in traditional houses in the city of Jeddah" **International conference- Green Urbanism**, GU (2016)

Jan Gehl "Life Between Buildings: Using Public Spaces" the Danish Architectural Press. (2011).

Dalya Hassan, Yasser Moustafa, Sherif El-Fiki " Ground-floor façade design and staying activity patterns on sidewalk: A case study in Korba area of Heliopolis, Cairo, Egypt. Ain Shams Engineering Journal (2019).

Alhajaj, Nawaf and Farouk Daghistani "Hybrid method for measuring the accessibility and safety of students' walking routes in car-dominated campuses" **URBAN DESIGN International (2021)**

Alhajaj, Nawaf, "Assessment of Walkability of Large Parking Lots on University Campuses Using Walking Infrastructure and User Behavior as an Assessment Method for Promoting Sustainability, Sustainability", (2023).

Satria Rakha Amrullah; Achmad Hery Fuad "The 5 Km/h streetscape: Role of the 5 Km/h architecture to identify streetscape - Case study.AIP Conference (2020).

M.Elen Deming and Simon Swaffield "Landscape Architecture Research, Inquiry, Strategy, Design, (2011).

Evaluation of the Basic Urban Aspects in the Sustainable Urban Development and Improvement of Quba Road in Medina (Darb Al-Sunna)

Sahl Abdullah Waheeb

Associate Professor, Engineering Science Department, Umm AlQura University, Saudi Arabia

sawahieb@uqu.edu.sa

Abstract. In recent years, the Medina region has witnessed remarkable development in infrastructure and the establishment of distinguished urban projects by and under the supervision of many parties such as the Medina Development Authority and Al-Maqar Company, the investment arm of Medina Municipality. This development aims to enhance the status of Medina as a basic religious destination with a planning and urban system. It contributes to achieving the Kingdom's Vision 2030, but some of the main areas and axes of Medina remain developed to a very limited extent, including Quba Avenue from the south of the Prophet's Mosque to Quba Mosque, where the Quba Avenue road was formed in the previous period before it was limited to pedestrian traffic only during the previous year's one of the most important commercial hubs in Medina. The road currently faces a major challenge in restoring commercial activity to what it was previously. This study aims to evaluate five main urban aspects of urban humanization Quba Road redevelopment and improvement project to ensure its feasibility in shaping a humanized and sustainable urban environment. The five basic aspects are the attractiveness of the retail facades at the ground floor level, the attractiveness of the commercial activity, the attractiveness of the pedestrian infrastructure, the accessibility of the road, and the type of parking spaces currently available. The study concluded that the attractiveness of destinations, commercial activities, and the development of parking lots are among the most important aspects that must be developed. It also recommends subsequent research into developing attractive urban spaces and squares.

Keyword: Quba Avenue, Quba Road, Economic sustainability, Urban development and improvement, Medina.