مجلة المخطط والتنمية
المجلد (31)، العدد (2)، الشهر (8)، السنة (2026)، الصفحات 29-36
الصفحة الرئيسية للمجلة: https://jpd.uobaghdad.edu.iq/index.php/jpd

P-ISSN: 1996-983X
E-ISSN: 2960-1908

دور البنية العمرانية في تحسين سعادة المدن (دراسة تطبيقية على حي الأمير في مدينة النجف الأشرف)

مصطفى عماد فيصل حميدي [1]*، أ.م. د. سارة محمود حبيتر [2]

[1] كلية التخطيط العمراني/ جامعة الكوفة
[2] مركز التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا/ جامعة بغداد

*بريد إلكتروني للمؤلف المسؤول: mustafae.alfatlawi@student.uokufa.edu.iq

حقوق النشر: ©2026 المؤلفون. هذه المقالة هي مقال مفتوح الوصول موزع بموجب شروط رخصة المشاع الإبداعي 4.0 الدولية (CC BY 4.0). ينشر من قبل مركز التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا بجامعة بغداد.

تم الاستلام: 2025/7/20
تم المراجعة: 2025/7/30
مقبول: 2025/8/7
متوفر عبر الإنترنت:2026/8/7

الكلمات المفتاحية:
السعادة، المدن السعيدة، البنية العمرانية، حي الأمير في محافظة النجف الأشرف

الملخص

في ظل تصاعد التحديات الحضرية وتنامي الحاجة إلى بيئات عمرانية أكثر إنسانية يكتسب مفهوم السعادة الحضرية أهمية متزايدة بوصفه هدف مهم في سياسات التخطيط المستدام. يناقش هذا البحث تحليل دور البنية العمرانية في تعزيز سعادة السكان من خلال دراسة تطبيقية على حي الأمير في مدينة النجف الأشرف، بالاعتماد على مجموعة من المؤشرات التخطيطية، مثل تنوع الاستعمالات، الاتصالية، سهولة الوصول، المقياس الإنساني، تم استخدام أدوات تحليل مكانية متقدمة (GIS) واستطلاع ميداني شمل 375 استبانة، بهدف تقييم الأداء العمراني وربطه بأنواع السعادة الحضرية الثلاثة (اللحظية، التقييمية، الفضائلية). أظهرت النتائج وجود نقاط قوة في بعض المؤشرات مثل الحالة العمرانية والمقياس الانساني، في مقابل تحديات واضحة في التوزيع المكاني للاستعمالات وسهولة الوصول للخدمات. وبينت الدراسة أن تعزيز السعادة الحضرية يتطلب إعادة توجيه السياسات العمرانية نحو تخطيط مرن وعادل يضع سعادة السكان في صميم القرار المكاني. وقد اختتم البحث بجملة من التوصيات الهادفة إلى تحسين البيئة العمرانية لحي الأمير وتعزيز السعادة.

The role of urban dimension in improving urban happiness (a case study on Al-Amir neighborhood in the city of Najaf)

Mustafa Emad Faisal[1]*, Assist.Prof. Dr. Sara Mahmood Hubaiter Al-Jawari[2]

[1] Faculty of physical planning\ University of Kufa
[2] Center of Urban and Regional Planning for post graduate Studies – University of Baghdad

*Corresponding Author Email: mustafae.alfatlawi@student.uokufa.edu.iq

Copyright: ©2026 The Authors. This article is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0). It is published by Center of Urban and Regional Planning for Postgraduate Studies, University of Baghdad.

Received: 20/7/2025
Revised: 30/7/2025
Accepted: 7/8/2025
Available online: 7/8//2026

Keywords:
Happiness, Happy Cities, Urban Dimension, Al-Amir Neighborhood, Najaf Governorate

ABSTRACT

In light of escalating urban challenges and the growing need for more humane urban environments, the concept of urban happiness is gaining increasing importance as a central goal in sustainable planning policies. This research discusses the role of the urban dimension in enhancing residents' happiness through an applied study of the Al-Amir neighborhood in the holy city of Najaf, Based on a set of planning indicators related to the quality of the urban environment, such as diversity of uses, connectivity, accessibility, human scale, and building quality, advanced spatial analysis tools (GIS) and a field survey comprising 375 questionnaires were used to assess urban performance and link it to the three types of urban happiness (momentary, evaluative, and virtuous). The results revealed strengths in some indicators, such as urban condition and visual scale, while posing clear challenges in the spatial distribution of uses and ease of access to services. The study demonstrated that enhancing urban happiness requires reorienting urban policies toward flexible and equitable planning that places the well-being of residents at the core of spatial decisions. The chapter concludes with a set of recommendations aimed at improving the urban environment of the Prince's District and enhancing urban happiness.

المقدمة

يمثل التخطيط العمراني أحد المكونات الاساسية في تشكيل المدن، إذ لا يقتصر دوره على تنظيم الفضاءات الحضرية وتوزيع استعمالات الارض، بل يتجاوز ذلك ليؤثر بشكل مباشر في سعادة السكان ودرجة رضاهم عن البيئة التي يعيشون فيها. وفي ظل التغيرات المتسارعة التي تشهدها المدن برزت الحاجة إلى تبني نماذج عمرانية تضع الإنسان في صلب العملية التخطيطية، وتركز على تعزيز أبعاد الرفاهية والسعادة كأهداف أساسية في التنمية الحضرية.

تعد السعادة الحضرية انعكاس لجودة العلاقة بين السكان وبيئتهم العمرانية حيث تتداخل مجموعة من العوامل التخطيطية مثل تنوع استعمالات الأرض، سهولة الوصول إلى الخدمات، كفاءة شبكة الحركة، وجودة الفضاء العام، في تشكيل تجربة الحياة اليومية. وبالتالي، فإن البنية العمرانية لم يعد عنصر محايد في بنية المدينة بل أصبح عامل حاسم في تعزيز الشعور بالانتماء، وتحقيق الراحة النفسية، وتوفير بيئة مشجعة على التفاعل المجتمعي، وهي جميعها مقومات أساسية في بناء المدينة السعيدة.

وفي هذا الإطار يتوجه هذا البحث إلى دراسة العلاقة بين البنية العمرانية وسعادة السكان من خلال تحليل مؤشرات التخطيط الحضري في حي الأمير بمدينة النجف. ويهدف إلى تقصي مدى تأثير هذه المؤشرات في تشكيل الإحساس بالسعادة الحضرية، وتقديم رؤية عمرانية تمكن من تحسين سعادة السكان. وتكمن أهمية هذه الدراسة في كونها تسلط الضوء على بعد تخطيطي مهم وتسعى إلى توظيفه في خدمة سعادة الإنسان ورفاهيته.

مشكلة البحث:

تظهر المدن ضعف في توظيف المؤشرات العمرانية ضمن السياسات الحضرية ما يؤدي إلى تراجع جودة البيئة العمرانية وانعكاس ذلك على مستويات السعادة الحضرية. وتبرز الحاجة إلى تحليل العلاقة بين كفاءة توزيع الاستعمالات، وسهولة الوصول، والاتصالية، وغيرها من المؤشرات، وتأثيرها على أبعاد السعادة الثلاثة.

فرضية البحث:

يفترض البحث وجود علاقة تأثير إيجابي بين كفاءة المؤشرات العمرانية (كتوزيع الاستعمالات والاتصالية وسهولة الوصول) ومستويات السعادة الحضرية بأبعادها الثلاثة لدى السكان في البيئة الحضرية.

اهداف البحث:

تحليل العلاقة بين مكونات البنية العمرانية ومستوى السعادة الحضرية لدى السكان ضمن البيئة العمرانية.

تقييم فاعلية المؤشرات العمرانية في حي الأمير بمدينة النجف الأشرف بوصفها أداة لتحسين الحياة وتعزيز الرفاه المجتمعي.

اهمية البحث:

تكمن أهمية هذه الدراسة من تركيزها على البنية العمرانية كأحد العوامل الأساسية في دعم سعادة السكان داخل المدن إذ تسعى إلى توجيه السياسات التخطيطية نحو تبني مؤشرات مكانية وإنسانية تعزز سعادة ورفاه السكان وتساهم في بناء بيئة حضرية أكثر توازن ورفاهية وسعادة للسكان.

هيكلية الدراسة:

ولأجل تحقيق أهداف الدراسة تم تقسيم البحث إلى مبحثين رئيسيين:

ناقش المبحث الأول الإطار النظري لمفهوم السعادة ثم الانتقال إلى مفهوم المدن السعيدة بوصفه امتداد حضري لهذا المفهوم مع التركيز على دور البنية العمرانية في تعزيز السعادة الحضرية واستعراض لأبرز المؤشرات العمرانية ذات الصلة بالسعادة داخل النسيج الحضري. أما المبحث الثاني فقد تضمن الجانب التطبيقي للدراسة إذ تم تحليل المؤشرات العمرانية في حي الأمير بمدينة النجف الأشرف وربطها بمستوى السعادة الحضرية من خلال أدوات التحليل المكاني والاستبيان الميداني، وانتهى المبحث بجملة من النتائج والتوصيات المستخلصة من الدراسة. واختتم البحث بمجموعة من الاستنتاجات والمقترحات إضافة إلى قائمة الهوامش والمراجع والملاحق التي تضم الأدوات المساندة للتحليل الميداني.

مجتمع وعينة البحث:

تم تطبيق البحث على عينة من سكان حي الأمير في مدينة النجف الأشرف وقد تم تحديد العينة بناء على عدد سكان الحي حيث تم توزيع (375) استمارة استبيان على مجموعة مختارة من السكان.

الجانب الاول /الاطار النظري للبحث

اولاً:- مفهوم السعادة

السعادة هي التقدير المستمر من قِبل الأفراد لحياتهم ككل مع التركيز على طبيعتها الذاتية القائمة على تقييم معرفي وليس مجرد شعور عابر. ويعكس هذا المفهوم كيف ينظر الأفراد إلى مجمل تجربتهم الحياتية وليس فقط إلى حالاتهم الانفعالية أو ظروفهم الخارجية في لحظة معينة. وبذلك يتم تمييز السعادة عن مفاهيم مثل المنفعة أو المتعة اللحظية إذ تعد أكثر شمول وارتباط بالإدراك الشخصي طويل الأمد. كما أن هذا التقدير يشمل عناصر إيجابية وسلبية على حد سواء ما يجعل السعادة إحدى الركائز الجوهرية في تشكيل الرفاهية الفردية (Ott,2020,p.141).

ثانياً:- السعادة في علم النفس

تعد السعادة من المفاهيم المركزية في علم النفس الإيجابي وقد نالت اهتمام واسع في الأبحاث النفسية خلال العقود الثلاثة الأخيرة بوصفها مقياس مهم للرفاهية من منظور الفرد. يعد النموذج الهيكلي أحد الأطر المركزية في علم النفس التجريبي لفهم السعادة بوصفها حالة مركبة تنشأ من تداخل ثلاثة مكونات نفسية مستقلة نسبياً: الشعور اللحظي، التقييم المعرفي للحياة، وتحقيق الذات. وقد نال هذا النموذج اهتمام واسع في العقود الأخيرة بوصفه نموذج يدمج الأبعاد الانفعالية والمعرفية والوجودية لتفسير كيف تشعر السعادة وتقيّم على مستويات متعددة من التجربة (Kahneman et al.,1999,p.10).

تنقسم السعادة وفق النموذج الهيكلي إلى ثلاثة أبعاد رئيسية:

السعادة اللحظية (Hedonic): وهي البعد الانفعالي الذي يعكس المشاعر الإيجابية الآنية مثل الفرح والارتياح الناتج عن التفاعلات الاجتماعية أو الظروف البيئية (Kahneman et al., 1999, p. 11).

السعادة التقييمية (Evaluative): وتمثل البعد المعرفي المرتبط بتقدير الفرد لحياته وموازنته بين الماضي والحاضر والمستقبل بما يشمل الإنجاز والتوافق مع التوقعات (Kahneman et al., 1999, p. 13).

السعادة الفضائلية (Eudaimonic): وهي البعد الأعمق القائم على الشعور بالمعنى والغاية من خلال التحقق الذاتي والانسجام مع القيم والمشاركة الفعّالة في أنشطة ذات مغزى (Ryff & Singer,2008,p.16).

ويبرز هذا النموذج أن السعادة ليست محصورة في الانفعالات أو الظروف الخارجية فقط، بل ترتكز على توازن مستمر بين المشاعر الآنية، والتقييم المعرفي، والمعنى الوجودي الذي يمنح الحياة قيمة داخلية أعمق.

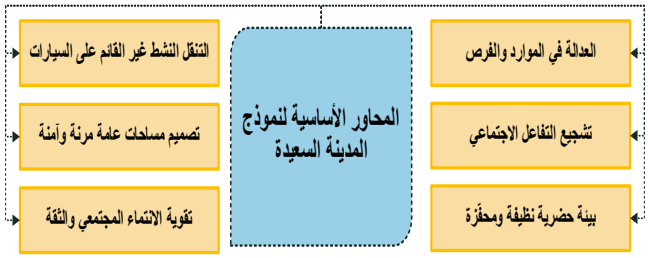
الجانب الثاني: المدن السعيدة

اولاً: المدن السعيدة

هي المدن التي تستطيع ان تلبي احتياجات مجموعات مختلفة من الناس، وتجعلهم يشعرون بالسعادة والراحة، وتشجع الناس على استخدام الأماكن العامة براحة (Yuan Chao,2017,p.439). يدور مفهوم المدن السعيدة حول تصميم مساحات حضرية تعزز السعادة و الرفاهية والتماسك الاجتماعي. ومن المهم التمييز هنا بين مفهومي السعادة والرفاهية فالسعادة تعد بعداً عاطفياً من أبعاد الرفاهية الشاملة التي تتضمن أيضا الرضا عن الحياة والصحة والعلاقات الاجتماعية والاستقرار البيئي والاقتصادي. ويرتكز هذا المفهوم على فكرة أن المدن ليست مجرد أماكن للنشاط الاقتصادي بل هي بيئات ينبغي أن تعزز السعادة بفعالية من خلال الحوكمة الشاملة والتنمية المستدامة والتصميم الذي يركز على الإنسان (Mirzaei & Zangiabadi,2021,p.94-95).

ثانياً: نظرية المدينة السعيدة لتشارلز مونتغمري (Happy City Framework):

يعتبر أحد النماذج النظرية والتطبيقية الرائدة في فهم العلاقة بين التصميم الحضري وسعادة الإنسان ويستند إلى فرضية محورية مفادها أن المدينة يمكن أن تكون أداة لإنتاج السعادة. ومن هذا المنطلق يرى مونتغمري أن البنية الحضرية للمدينة تؤثر تأثير مباشر في مشاعر الأفراد وسلوكهم اليومي (Montgomery,2013,p.6–7). فضلاً عن كونه يرتكز على تقاطع معطيات من علم النفس وعلم الأعصاب والاقتصاد والتخطيط العمراني، لتفسير كيف تنتج البيئة الحضرية مشاعر السعادة أو التوتر، وكيف يمكن إعادة تشكيل الفضاءات العامة لتحقيق مستويات أعلى من الرفاهية النفسية والارتباط المجتمعي بدلاً من التركيز على الثروة أو النمو المادي فقط (Montgomery,2013,p.25–28).



شكل (2-1) المحاور الاساسية للمدينة السعيدة حسب نظرية Montgomery
المصدر : الباحث بالاعتماد على (Montgomery, C. (2013). Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design. (New York: Farrar, Straus and Giroux

ثالثاً : تجربة مدينة كوبنهاغن للوصول الى مدينة سعيدة

مدينة كوبنهاغن تعد من أبرز التجارب الحضرية العالمية التي نجحت في دمج مفاهيم السعادة والرفاهية في سياساتها التخطيطية والاجتماعية والبيئية. وصنفت ضمن تقرير (Happy City Index) المراتب الأولى نتيجة التزامها العميق بمبادئ الاستدامة والتوازن المجتمعي والحوكمة الفعالة. تقع المدينة على الساحل الشرقي لجزيرة زيلاند، كما موضح في خريطة (2-1) وتمتد على مساحة تقدر بـ 92.4 كم² ويسكنها أكثر من 652,000 نسمة بكثافة سكانية تقارب 7,000 نسمة لكل كيلومتر مربع (Copenhagen City Presentation,2022,p.3). وشهدت مدينة كوبنهاغن تحولات عمرانية وهيكلية جذرية منذ نهاية القرن العشرين مكنتها من التحول من وضع اقتصادي متراجع إلى أن تصبح واحدة من أفضل وأعلى المدن تصنيف في أوروبا من حيث الرفاهية والسعادة(Fayed et al.,2020,p.1).

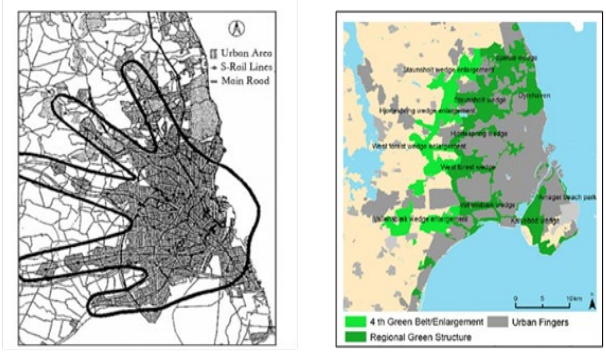
خريطة (2-1) توضح موقع مدينة كوبنهاغن
المصدر : https://www.netmaps.net/digital

صورة (2-1) الفضاءات العامة الحضرية في كوبنهاغن
المصدر : https://www.netmaps.net/digital

البنية العمرانية في مدينة كوبنهاغن:

يمثل البنية العمرانية في كوبنهاغن نموذج عالمي في التخطيط المستدام ويعتمد على خطة الأصابع (Finger Plan) التي قامت بتوجيه التوسع الحضري بمحاذاة محاور النقل العام مع المحافظة على الاشرطة الخضراء كعازل بيئي (Sørensen and Torfing,2019,p.219–23 2). ذلك ادى إلى تحقيق توازن بين الكثافة الحضرية وسهولة الوصول إلى المساحات والمناطق المفتوحة. اعتمدت المدينة على التكامل الوظيفي في استعمالات الأرض كما في منطقة Ørestad التي تجمع بين السكن والخدمات ضمن أحياء متعددة مما يقوم بتعزيز الحيوية ويقلل من الحاجة للتنقل (City of Copenhagen,2014,p.13). كما نفذت سياسات للتأهيل الحضري حافظت من خلالها على الطابع المعماري في مناطق معينة مع تصاميم معاصرة (City of Copenhagen,2014,p.44). ويقوم التصميم الحضري على المقياس الإنساني عبر ملائمة ارتفاعات المباني مع الفضاءات العامة لتشجيع المشاة وتحقيق الراحة البصرية وفق فلسفة (Jan Gehl)(Fayed et al.,2020,p.6). أما على صعيد النقل فتتميز المدينة بشبكة نقل عام مترابطة تستخدم بفعالية عالية حيث تشكل الدراجات 41% من الرحلات والنقل العام 27% (SmartEU, 2023, p.230) مع ضمان قرب 95% من السكان من محطة نقل عام أو مساحة خضراء (Fayed et al.,2020,p.5).

يعكس البنية العمرانية في مدينة كوبنهاغن مستوى عال من الرفاهية الحضرية وتعزز الانتماء والراحة مما يجعل من كوبنهاغن مثال متقدم في تحقيق السعادة من خلال التخطيط العمراني.



صورة (2-2) : تظهر هذه الصورة التخطيط الشعاعي لمدينة كوبنهاغن حيث تمتد خمسة محاور رئيسية (الأصابع) من مركز المدينة (الكف) وتفصل بينها مساحات خضراء (الأوتاد الخضراء) مما يعكس التخطيط الحضري المستدام للمدينة.
المصدر: https://www.researchgate.net/figure/The-six-radial-green-fingers-of-Helsinkis-green-structure-network-Central-Park-marked_fig1_333636204

رابعاً: البنية العمرانية وعلاقته بالسعادة الحضرية

يمثل البنية العمرانية الإطار المكاني الذي تتجسد من خلاله الأنشطة الحضرية اليومية ويعد أحد العوامل البنيوية المؤثرة في سعادة السكان. إذ لا يقتصر أثره على البنية العمرانية للمدينة، بل يمتد ليشمل الأبعاد الاجتماعية والنفسية والوظيفية التي ترتبط مباشرة بتجربة الأفراد داخل الفضاء الحضري (Montgomery,2013,p.25). التغيرات الحضرية التي تشهدها مراكز المدن التاريخية تشمل تحول وظيفي ومظهري تعكس ضغوط النمو العمراني غير المتوافق مع خصائصها، مما يؤدي إلى تراجع الاستقرار الحضري وتضعف التنوع الوظيفي للنسيج العمراني (الجواد، 2011، ص 7). ويقصد بالبنية العمرانية جملة العناصر التخطيطية التي تتعلق بتوزيع استعمالات الأرض، شبكة الطرق والحركة، الكثافة السكنية، سهولة الوصول، تنظيم الخدمات، وجودة المجال العام، وهي جميعها مؤشرات تعكس مدى كفاءة النسيج الحضري في تلبية احتياجات السكان وتعزيز شعورهم بالراحة والانتماء (Gehl,2010,p.55;Ghafel & Al-Jawari,2024,p. 9). ترتبط السعادة الحضرية بالبنية العمرانية من خلال قدرة المدينة على توفير بيئة محفزة نفسياً وجسدياً حيث أن المدن التي تراعي مبادئ العدالة المكانية والتنوع الوظيفي وتوفر فرص التفاعل الاجتماعي تسجل مستويات أعلى من الرضا والسعادة بين سكانها (OECD,2020,p.41). كما أن التصميم الذي يراعي الإنسان بوصفه محور في التخطيط العمراني يتيح إمكانية الوصول الآمن والمريح إلى الفضاءات المفتوحة، والخدمات الحيوية، مما يقلل من الضغوط اليومية ويعزز الإحساس بالتحكم والاستقلالية، وهي مؤشرات نفسية مرتبطة مباشرة بتجربة السعادة (Ryan & Deci,2001,p.146). وفي السياق ذاته تتطلب المدن السعيدة بنية عمرانية تتيح التنقل النشط، مثل المشي وركوب الدراجات، وتقلل من الاعتماد المفرط على المركبات الخاصة. كما تركز على إعادة تشكيل الفضاءات العامة بطريقة تُشجع التفاعل الاجتماعي، وتراعي الخصوصيات الثقافية والاجتماعية للسكان، مما يساهم في تعزيز روابط المجتمع المحلي والشعور بالانتماء (Montgomery,2013,p.91). من هنا فإن العلاقة بين البنية العمرانية والسعادة ليست علاقة ميكانيكية بل هي علاقة مركبة ومتعددة المستويات تتأثر بمخرجات التصميم الحضري بقدر ما تتأثر بتجربة السكان الفردية في استخدام الفضاء. إن فهم البنية العمرانية باعتباره عامل محفز للسعادة يتطلب إعادة توجيه السياسات التخطيطية من النماذج التقليدية القائمة على الكفاءة المادية نحو نماذج إنسانية تضع رفاهية الأفراد في صميم عملية صنع القرار الحضري (Razak Hasach Albasri et al., 2023,p. 2015–2023) (Florida,2014,p.212). كما يشكل التكوين البصري للعناصر العمرانية عامل مؤثر على تجربة المشاة والانطباع الحضري (الكناني، 2012، ص 6). وأهم مؤشرات البنية العمرانية للوصول الى المدن السعيدة:

1- تنوع استعمالات الأرض: يقيس التنوع مدى تعدد الأنشطة الحضرية كالسكن، الخدمات والتجارة داخل النسيج العمراني ويعد أساس في بناء بيئة حضرية حيوية ومتكاملة تقلل الحاجة للتنقل. ويستخدم مؤشر شانون للتنوع عبر نظم المعلومات الجغرافية (GIS) لحساب نسبة كل استعمال (Song et al.,2013,p.2).

2- توزيع استعمالات الأرض: يعبر عن مدى التوازن في انتشار أنواع الاستعمالات ضمن الفضاء الحضري ما يدعم العدالة المكانية (Ewing & Hamidi,2015,p.150). يتم ذلك عن طريق استخدام أداة تحليل الجار الأقرب (Nearest Neighbor Analysis - NNI) باستخدام Arc Gis.

3- الحالة العمرانية للمباني: يقيس مستوى صيانة المباني وسلامتها وهو مرتبط بجودة الحياة والانطباع الحضري. يتم قياسها من خلال المسح والمشاهدة الميدانية وتصنيف المباني إلى (جيدة، متوسطة، متدهورة) وفق معايير معمارية (Whitehand & Carr,2001,p.137).

4- المقياس الإنساني: يشير إلى التناسب بين ارتفاعات المباني وعرض الشوارع بما يدعم الراحة البصرية للمشاة. يتم من خلال مقارنة النسب ميدانياً باستخدام أدوات CAD والنسبة المثلى بين 1:1 و1:2 (Carmona et al., 2010, p.74).

5- شبكة النقل: تعبر عن ترابط شبكة الطرق وسهولة التنقل داخل المدينة (Marshall,2005,p.59). يتم قياسها باستخدام أدوات التحليل المكاني مثل مؤشري الاتصال (Connectivity) والتكامل (Integration).

6- سهولة الوصول للخدمات: يعكس القدرة المكانية على الوصول للخدمات الأساسية ضمن وقت أو مسافة مناسبة. تقاس سهولة الوصول بتحليل القرب المكاني باستخدام Google Maps وقياس المسافة/الزمن لأقرب مرفق (Handy & Niemeier,1997,p.1186).

بالاعتماد على النموذج الثلاثي للسعادة (Kahneman et al., 1999) ونموذج المدينة السعيدة لمونتغمري (2013)، تم تطوير خريطة تشغيلية تربط بين الأبعاد النظرية للسعادة الحضرية والمؤشرات العمرانية القابلة للقياس. يوضح الجدول (1) العلاقة بين المفاهيم في الإطار النظري (مثل: العدالة المكانية، التفاعل الاجتماعي، الراحة النفسية) والمؤشرات التخطيطية المستخدمة في الدراسة (مثل: تنوع الاستعمالات، سهولة الوصول، الاتصالية، حالة المباني، المقياس الإنساني).

الجدول (1) الربط المفاهيمي بين الإطار النظري والمؤشرات العمرانية

البعد النظري للسعادة	المفهوم النظري المرتبط	المؤشر	طريقة القياس
السعادة اللحظية (الراحة النفسية والانفعالية)	- المقياس الإنساني	- التناسب بين ارتفاعات المباني وعرض الشوارع	قياس ميداني للنسبة H/W
السعادة التقييمية (الرضا عن الحياة)	- العدالة المكانية - كفاءة الوصول إلى الخدمات	-توزيع استعمالات الأرض - سهولة الوصول إلى المرافق	نظم معلومات جغرافية (GIS) + تحليل استبياني
السعادة الفضائلية المعنى والمشاركة المجتمعية	-التفاعل الاجتماعي - الترابط الوظيفي داخل الحي	-تنوع استعمالات الأرض -الحالة العمرانية للمباني	مؤشر شانون + الملاحظة الميدانية
المصدر: اعداد الباحث			

بعد استعراض الإطار النظري لمفاهيم السعادة والمدن السعيدة وأبرز التجارب الدولية، يناقش هذا الفصل الجانب العملي من الدراسة من خلال تحليل مؤشرات البنية العمرانية وتطبيقها ميدانياً على الواقع الحضري في حي الأمير مدينة النجف الأشرف.

منطقة الدراسة:

تقع مدينة النجف الأشرف جنوب العراق وتعد من أعرق المدن دينياً وثقافياً، وتتميز بمكانتها التاريخية والدينية كمركز جذب للزائرين. اختير حي الأمير كمجال تطبيقي للدراسة وهو حي سكني بارز يجمع بين الطابع التاريخي والتطور العمراني الحديث. تبلغ مساحته نحو 167.46 هكتاراً، ويضم 1,716 وحدة سكنية ويبلغ عدد سكانه 17,427 نسمة موزعين على 1,976 أسرة.

خريطة(2-2) توضح حدود منطقة الدراسة (حي الامير)

المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8

تحليل البنية العمرانية لمنطقة الدراسة حسب المؤشرات التالية

تنوع استعمالات الأرض: تم قياس هذا المؤشر باستخدام معادلة مؤشر شانون (Shannon Diversity Index) للتنوع المعتمد في دراسات التخطيط الحضري والذي يعتمد على النسبة المئوية لكل نوع استعمال إلى المساحة الكلية، حيث ان قيمة المؤشر هي من (1.5-3.5).

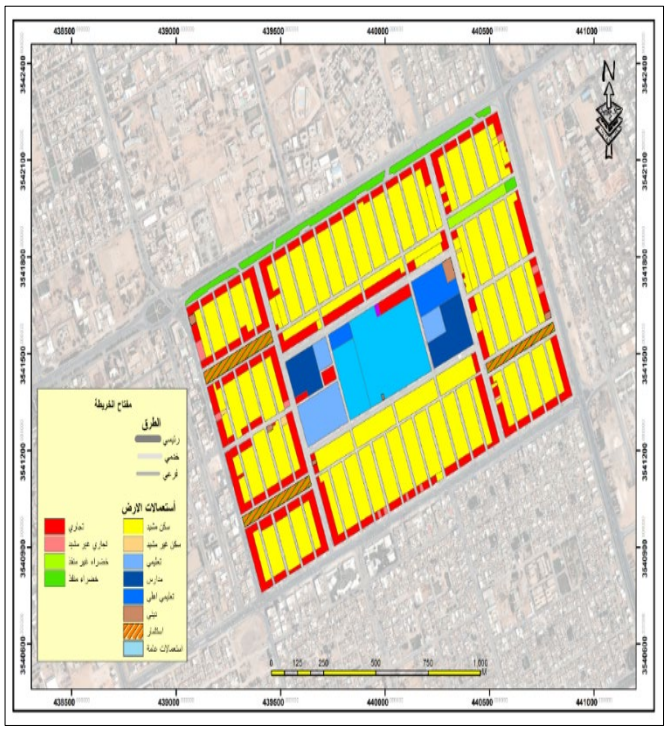
ويوضح الجدول (2-1) وخريطة (2-3) توزيع نسب استعمالات الأرض في حي الأمير، وتحليل علاقتها بمستويات الرفاهية النفسية والاجتماعية للسكان.

الجدول (2-1) توزيع نسب استعمالات الأرض في حي الأمير

نوع الاستعمال	حي الأمير pi	مؤشر شانون ln*pi pi
سكن	43.1	0.362-
تجاري	26.0	0.350-
خضراء	4.8	0.146-
خدمات عامة	6.5	0.178-
ديني	12.2	0.257-
استثمار	2.1	0.081-
تعليمي	4.2	0.133-
رياضة	0.0	0.000
مرافق حكومية	0.0	0.000
طرق	1.19	0.052-
مؤشر شانون H′	1.56	1.560
المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8		

بلغت قيمة مؤشر شانون لتنوع الاستعمالات في حي الأمير ($H' = 1.56$) وتقع هذه القيمة ضمن النطاق المتوسط وفق المدى النظري لمؤشر شانون الذي يتراوح عادة بين (0) في حال انعدام التنوع و(≈3.5) في حالة التنوع العالي كما أشار إليه (Song et al., 2013, p.2). وتشير النتائج إلى وجود تنوع نسبي في الاستعمالات إلا أنه يفتقر إلى التوزيع المتوازن حيث يسود الاستعمال السكني بنسبة (43.1%)، يليه التجاري (26.0%)،

بينما تظهر الاستعمالات الأخرى كالمساحات الخضراء والدينية والتعليمية بنسب محدودة، مع غياب تام للمساحات الرياضية والمرافق الحكومية. ويظهر هذا النمط بيئة حضرية أحادية الوظيفة نسبياً، تضعف فرص التفاعل الاجتماعي والاستخدام المتعدد للفضاءات العامة.
وتشير استجابات السكان إلى أن هذا المؤشر يرتبط أساساً ببعد السعادة التقييمية إذ يعبر عن مستوى رضا معتدل تجاه الخدمات، دون تحقيق لتعددية حقيقية في الأنشطة اليومية.



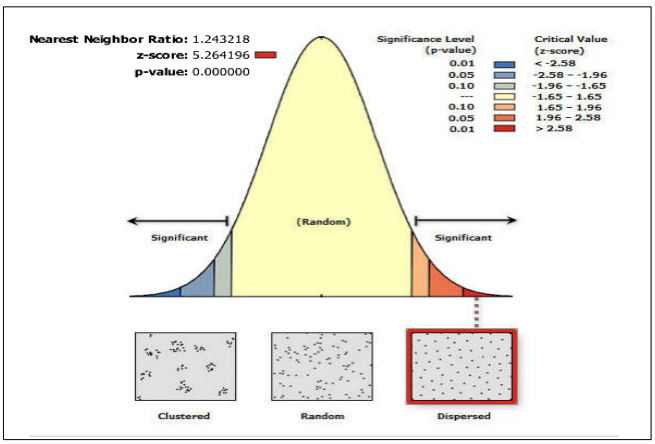
خريطة (2-3) توضح استعمالات الارض لحي الأمير
المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8

توزيع استعمالات الأرض: (تحليل الانتشار المكاني): تم قياس هذا المؤشر باستخدام أداة تحليل الجار الأقرب (Average Nearest Neighbor - ANN) ضمن بيئة نظم المعلومات الجغرافية (GIS) بهدف قياس نمط التوزيع المكاني للاستعمالات المختلفة من حيث درجة التكتل أو التبعثر. ويوضح الجدول (2-2) والشكل (2-2) نتائج التحليل المكاني في كل من حي الأمير.

جدول (2-2): نتائج تحليل الجار الأقرب (ANN) لتوزيع استعمالات الأرض في منطقة الدراسة

اسم الحي	D_o (م)	D_E (م)	ANN	النمط المكاني	المعادلة	المعيار
حي الأمير	122.5	61.69	1.99	منتظم / منتشر	$NNA = \frac{D_o}{D_E}$	NNA < 1 | تكتلي | NNA = 1 | عشوائي | NNA > 1 | منتظم |

المصدر: الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8



شكل (2-2) مخرجات تحليل الجار الأقرب لنمط توزيع استعمالات الأرض
المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8

أظهر تحليل الجار الأقرب (ANN = 1.99) أن نمط توزيع استعمالات الأرض في حي الأمير منتظم ومنتشر بدرجة متوسطة، مع تباعد أقل، مما يعكس تنظيم مكاني متماسك. يرتبط هذا المؤشر بالسعادة **التقييمية** من خلال تأثيره على رضا السكان عن سهولة الوصول للخدمات وكفاءة البيئة الحضرية، كما يتقاطع مع السعادة **الفضائلية** من حيث تحقيق قيمة العدالة المكانية والشعور بالإنصاف في التوزيع الحضري.
الحالة العمرانية (تصنيف حالة المباني): يرتبط هذا المؤشر بالشعور بالأمان والانتماء والرضا العام. ويوضح الجدول (2-3) نتائج هذا المؤشر في كل من حي الأمير.

الجدول (2-3) نتائج هذا المؤشر في كل من حي الأمير

التصنيف	حي الأمير (%)	التفسير
مبانٍ جيدة	%59	مبانٍ حديثة أو تم صيانتها مؤخرا
مبانٍ متوسطة	27%	تحتاج بعض الإصلاحات
مبانٍ متردية	%14	قديمة أو متدهورة

المصدر: الباحث بالاعتماد على المشاهدة الميدانية

تشير نتائج تصنيف حالة المباني في حي الأمير إلى أن 59% من المباني في حالة جيدة، مقابل 41% في حالة متوسطة أو متردية، مما يعكس واقع عمراني مستقر نسبياً. يرتبط هذا المؤشر بـ: السعادة اللحظية: من خلال الشعور الفوري بالراحة والأمان في البيئة العمرانية. السعادة التقييمية: عبر تحسين تقييم السكان لمكان إقامتهم وجودة حياتهم. يغلب على حي الأمير طابع عمراني جيد يسهم في تعزيز الرضا النفسي والمعيشي للسكان.
المقياس الإنساني (توافق ارتفاع المباني مع عرض الشارع): تم قياس المؤشر ميدانياً من خلال اختيار شارع رئيسي ممثل في حي الأمير وقياس ارتفاع المباني المجاورة وعرض الشارع ثم حساب النسبة H/W ويوضح الجدول (2-5) والشكل (2-3) نتائج هذا المؤشر في حي الأمير.

جدول (2-5): نتائج مؤشر المقياس الإنساني في حي الأمير

نوع الشارع	ارتفاع المبنى (م)	عرض الشارع (م)	نسبة H/W	مستوى التقييم
رئيسي	13	20	0.65	مقبول
خدمي/تجاري	9	15	0.6	جيد
فرعي/سكني	9	10	0.9	جيد

المصدر: الباحث بالاعتماد على الدراسة الميدانية

تم قياس مؤشر المقياس الإنساني (H/W) في ثلاثة أنواع من الشوارع داخل حي الأمير: شارع رئيسي، شارع خدمي، وشارع فرعي، كما يوضح الجدول (2-5) والخريطة (2-3). بلغ متوسط نسبة ارتفاع المباني إلى عرض الشارع 0.65 في الشارع الرئيسي، و0.6 في الشارع الخدمي، و0.9 في الشارع الفرعي، وهي تقع ضمن النطاق المريح بصرياً (0.6–0.9) بحسب أدبيات التصميم الحضري. تشير هذه النسب إلى توافق نسبي بين الكتلة البنائية والعرض، مما يعزز من الإحساس بالاحتواء البصري على مستوى المشاة. تظهر هذه النتائج أثر إيجابي على نوعين من السعادة: السعادة اللحظية: من خلال تعزيز الراحة البصرية أثناء التنقل اليومي. السعادة التقييمية: عبر تحسين تقييم السكان لجودة البيئة العمرانية وتناسبها مع المعايير الإنسانية.

شكل (2-3) يوضح المقياس الإنساني ي حي الامير
المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد المشاهدة الميدانية و على Arc Gis 10.8

اتصالية شبكة الطرق: يعد هذا المؤشر من المؤشرات الأساسية في تحليل كفاءة الحركة والتنقل الحضري ويوضح الجدول (2-6) والخريطة (2-4) التالي نتائج هذا المؤشر في حي الأمير.

جدول (2-6): درجة اتصالية شبكة الطرق وفق مؤشر Gamma في حي الأمير

اسم الحي	عدد العقد (Nodes)	عدد الوصلات (Edges)	المؤشر	مستوى الاتصالية	المعادلة	حيث
حي الأمير	156	170	0.368	منخفضة-متوسطة	$\gamma = \frac{e}{(n-2)3}$	γ (Gamma): قيمة المؤشر (تتراوح بين 0 و1) e: عدد الوصلات (Edges) n: عدد العقد (Nodes)

المصدر: الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8

بلغت قيمة مؤشر Gamma لشبكة الطرق (0.368) وهي قيمة تعد منخفضة إلى متوسطة بالاستناد إلى المدى النظري (0–1) حيث تشير القيم فوق 0.5 إلى ترابط جيد. لذا فإن النتيجة تعكس ضعف نسبي في الاتصالية المكانية (Marshall,2005,p.59). تشير نتائج التقييم إلى أن حي الأمير يتمتع بدرجة اتصالية مكانية متوسطة ما يوفر بيئة أكثر كفاءة في التنقل الداخلي والوصول إلى الخدمات ويرتبط هذا المؤشر بنوعي السعادة التقييمية والفضائلية إذ تؤثر درجة الاتصال العمراني على تقييم الأفراد لسهولة حياتهم اليومية (سعادة تقييمية) كما تجسد العدالة في توزيع البنية التحتية وحرية الحركة (سعادة فضائلية) . ولتعزيز تفسير النتائج تم احتساب مؤشر Beta أيضاً باستخدام الصيغة (Beta = e / v) حيث بلغ عدد الوصلات (170) وعدد العقد (156) وبالتالي كانت القيمة (1.09) مما يعكس كثافة ارتباط مقبولة بين العقد في الشبكة ويدعم وصف الاتصالية بأنها منخفضة إلى متوسطة (Marshall, 2005, p.59).

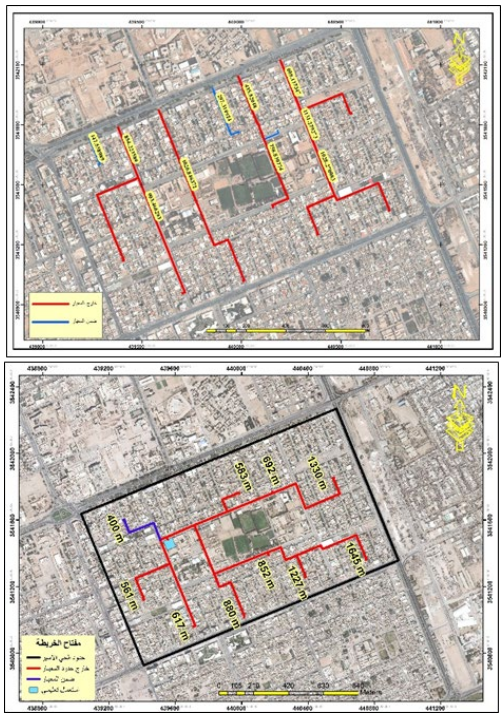
خريطة (2-4) توضح درجة اتصالية شبكة الطرق لحي الأمير
المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8

سهولة الوصول للخدمات والمرافق: تم قياس المؤشر ميدانياً باستخدام أدوات نظم المعلومات الجغرافية (GIS) وذلك من خلال تحليل 10 نقاط مكانية موزعة داخل كل حي ثم احتساب عدد النقاط التي تحقق الوصول الفعلي إلى أقرب مدرسة أو مساحة خضراء ضمن (≤500م اي ≈ 6 دقائق) وقد تم استخدام نفس العينة المكانية لكلا المؤشرين لضمان المقارنة الدقيقة ويوضح الجدول (2-7) النتائج .

جدول (2-7): تحليل سهولة الوصول إلى المرافق الأساسية في حي الأمير

اسم الحي	عدد النقاط	عدد النقاط التي تحقق الوصول للاستعمال التعليمي	النسبة	عدد النقاط التي تحقق الوصول للمناطق الخضراء	النسبة
حي الأمير	10	1	%10	3	%30

المصدر: الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8 و Google Maps



خريطة (2-5) توضح سهولة الوصول للخدمات التعليمية (أ) والمناطق الخضراء (ب) لحي الأمير
المصدر: اعداد الباحث بالاعتماد على Arc Gis 10.8

تم قياس مؤشر سهولة الوصول إلى الخدمات والمرافق ميدانياً باستخدام أدوات GIS وذلك من خلال اختيار 10 نقاط تحليلية موزعة داخل الحي تمثل مواقع سكنية متباينة. وقد تم احتساب عدد النقاط التي تحقق الوصول الفعلي إلى أقرب مدرسة أو مساحة خضراء ضمن معيار ≥500م (أي ≈ 6 دقائق مشي)، استنادًا إلى ما ورد في الأدبيات التخطيطية التي تعتبر هذه المسافة مقبولة للوصول إلى الخدمات الأساسية (Handy & Niemeier, 1997, p.1186). أظهرت النتائج أن نقطة واحدة فقط من أصل 10 تحقق الوصول إلى المؤسسات التعليمية (10%) و3 نقاط فقط تحقق الوصول إلى المساحات الخضراء (30%) ما يعكس ضعف التغطية للخدمات الأساسية ضمن الحي المدروس. ويرتبط هذا المؤشر ببعد السعادة التقييمية من خلال تأثيره على رضا السكان عن البيئة الحضرية، كما يتقاطع مع السعادة الفضائلية من حيث تمكين الأفراد من استخدام الفضاءات العامة والخدمات بعدالة.

الاستنتاجات:

تعد البنية العمرانية عنصر بنيوي مؤثر في تشكيل التجربة الحضرية للسكان إذ يتداخل توزيع الاستعمالات ومستوى الاتصالية، والمقياس البصري، وحالة المباني في التأثير على أبعاد السعادة الحضرية الثلاثة حيث تسهم المكونات المادية في تعزيز السعادة اللحظية من خلال الراحة الحسية والبصرية، والسعادة التقييمية عبر رضا السكان عن جودة الخدمات، والسعادة الفضائلية من خلال دعم التفاعل والمشاركة داخل الحي.

كشف التحليل المكاني لاستعمالات الأرض باستخدام مؤشر شانون (H′ = 1.56) عن مستوى متوسط من التعددية الوظيفية مع سيطرة الاستعمال السكني (43.1%) وتدنٍ في نسب الخدمات التعليمية (4.2%) والخضراء (4.8%) وغياب شبه تام للمرافق الرياضية. هذا التوزيع غير المتوازن يحد من العدالة المكانية ويضعف من فرص تحقيق السعادة الفضائلية (عبر المشاركة المجتمعية) والتقييمية (عبر رضا السكان عن التنوع الوظيفي).

أظهرت نتائج تحليل الحالة العمرانية أن نحو 59% من المباني بحالة جيدة وهي نسبة تعكس قوة عمرانية داعمة للرضا فضلا إلى تحقق المقياس الإنساني في أحد الشوارع الرئيسية (H/W = 0.9) ما يشير إلى توازن بصري ضمن النطاق المريح. إلا أن هذه القوة تظل محدودة بسبب غياب العناصر التفاعلية على مستوى المشاة، ما يقلل من تحقيق السعادة اللحظية المرتبطة بجودة تجربة التنقل اليومي داخل الحي.

أظهرت نتائج تحليل شبكة الحركة باستخدام مؤشر γ) Gamma = 0.368) ضعف الاتصالية والتكامل المكاني مع محدودية المسارات الآمنة للمشاة والدراجات كما أن نتائج الوصول إلى الخدمات أظهرت أن 10% فقط من النقاط تحقق الوصول للمدارس و30% للمساحات الخضراء ضمن مدى 500م. هذه المعطيات تدل على فجوة في تحقيق السعادة التقييمية المرتبطة بسهولة الوصول، والسعادة الفضائلية المتعلقة بالعدالة البيئية والاجتماعية في التنقل.

تعكس المؤشرات المجمعة للبعد العمراني وجود مقومات أولية لبناء بيئة حضرية داعمة للسعادة مثل الحالة الإنشائية الجيدة لبعض المباني وتوازن المقياس البصري، لكنها تقابل بتحديات واضحة في تنوع الاستعمالات وضعف الاتصالية، وقصور الخدمات مما يؤكد الحاجة إلى تدخلات تخطيطية متعددة الأبعاد تعزز من العدالة المكانية، وتدعم التفاعل المجتمعي، وتحسّن من تجربة السكان ضمن إطار يعزز الأنماط الثلاثة للسعادة الحضرية.

التوصيات:

إعادة هيكلة استعمالات الأرض لتحقيق التعددية الوظيفية والعدالة المكانية من خلال زيادة نسبة الاستعمالات التعليمية، والمساحات الخضراء، والمرافق المجتمعية، بما يضمن توزيع متوازن للأنشطة داخل النسيج الحضري ويسهم في تعزيز السعادة الفضائلية من خلال دعم التفاعل والمشاركة المجتمعية، والسعادة التقييمية عبر رفع مستوى الرضا عن بيئة العيش وتوزيع الخدمات.

تأهيل الفضاءات الحضرية وتحسين المقياس الإنساني عبر صيانة الأبنية المتدهورة وضبط نسب ارتفاعاتها بما يتناسب مع عرض الشوارع وتفعيل العناصر التفاعلية عند مستوى المشاة مثل الواجهات النشطة والإنارة والمقاعد مما يعزز السعادة اللحظية عبر توفير راحة بصرية فورية، والسعادة التقييمية من خلال تحسين إدراك السكان لجودة الفضاء العمراني.

تحسين كفاءة شبكة الطرق والاتصالية الداخلية من خلال تعزيز الربط بين الشوارع السكنية والخدمية وإنشاء مسارات آمنة للمشاة والدراجات تدعم التنقل النشط بما يسهم في تعزيز السعادة اللحظية عبر تسهيل الحركة اليومية، والسعادة التقييمية من خلال تمكين السكان من الوصول السلس إلى المرافق والخدمات.
تعزيز كفاءة واستدامة النقل العام المحلي عبر توسيع التغطية المكانية والزمانية وتقليل الاعتماد على المركبات الخاصة بما يعزز العدالة البيئية والاجتماعية ويسهم في تعزيز السعادة الفضائلية من خلال ضمان الإنصاف في الوصول إلى وسائل التنقل، والسعادة التقييمية عبر تحسين جودة الحياة وتقليل التكاليف والازدحام.

اعتماد مؤشرات البنية العمرانية المرتبطة بالسعادة كأداة تقييم حضري ودمجها ضمن السياسات المحلية للتنمية المستدامة لضمان توجيه التخطيط العمراني نحو رفاهية السكان لا النمو المادي فقط وهو ما يسهم في دعم السعادة التقييمية والفضائلية على حد سواء من خلال اعتماد نهج شامل يراعي احتياجات السكان الحقيقية.

REFERENCES

Angel, S., Parent, J., Civco, D. L., , & Blei, A. M. (2016). Atlas of Urban Expansion – 2016 Edition, Volume 1: Areas and Densities. New York: NYU Urban Expansion Program.

Boyko, C. T., & Cooper, R. (2011). High-density housing: A sustainable solution? Built Environment, 37(1), p. 25–38.

Burton, E. (2002). Measuring urban compactness in Uk towns and cities. Environment and Planning B: Planning and Design, 29(2), 219–250.

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., , & Tiesdell, S. (2010). Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design. 2nd ed. Oxford: Architectural Press.

City of Copenhagen. (2014). Copenhagen City of Cyclists: Bicycle Account 2014. Copenhagen: Technical and Environmental Administration.

Curtis, C., & Scheurer, J. (2010). Planning for sustainable accessibility: Developing tools to aid discussion and decision-making. Progress in Planning, 74(2), p. 53–106.

Diener, E., Oishi, S., & Tay, L. (2018). Advances in subjective well-being research. Nature Human Behaviour, 2(4), p. 253–260.

ECD. (2020). How's Life? 2020: Measuring Well-being. Paris: OECD Publishing.

Ewing, R., & Hamidi, S. (2015). Compactness versus sprawl: A review of recent evidence from the United States. Journal of Planning Literature, 30(4), p. 413–432.

Fayed, H., Al-Hagla, K., El-Setouhy, M., , & Attia, S. (2020). The role of urban form in enhancing urban resilience: A case study of Copenhagen. International Journal of Disaster Resilience in the Built Environment, 11(3), p. 1–15.

Florida, R. (2014). The Rise of the Creative Class – Revisited. New York: Basic Books.

Gehl, J. (2010). Cities for People. Washington, DC: Island Press.

Ghafel, A. H., , & Al-Jawari, S. M. (2024). March). The role of road elements in providing a safe environment for pedestrians. AIP Conference Proceedings (Vol. 3092, No. 1). AIP Publishing..

Handy, S., & Niemeier, D. A. (1997). Measuring accessibility: An exploration of issues and alternatives. Environment and Planning A, 29(7), p. 1175–1194.

Kahneman, D., Diener, E., & Schwarz, N. (1999). Well-Being: The Foundations of Hedonic Psychology. New York: Russell Sage Foundation.

Litman, T. (2021). Evaluating Public Transit Benefits and Costs: Best Practices Guidebook. 10th ed. Victoria Transport Policy Institute. [Online]. https://www.vtpi.org

Marshall, S. (2005). Streets and Patterns. London: Routledge.
Marshall, S. (2005). Streets and Patterns. London: Routledge, p. 59.
Mirzaei, A., & Zangiabadi, A. (2021). Happy city: A new paradigm for urban design. International Journal of Architectural Engineering and Urban Research, 14(2), p. 93–105.

Montgomery, C. (2013). Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design. New York: Farrar, Straus and Giroux.
Nasar, J. L. (1994). Urban design aesthetics: The evaluative qualities of building exteriors. Environment and Behavior, 26(3), p. 377–401.

Razak Hasach Albasri, N. A., Shakir, H. S., , & Al-Jawari, S. M. (2023). Monitoring and Prediction Functional Change of Land Uses Toward Urban Sustainability. International Journal of Sustainable Development & Planning, 18(7)..

Ryan, R. M., & Deci, E. L. (2001). On happiness and human potentials: A review of research on hedonic and eudaimonic well-being. Annual Review of Psychology, 52, p. 141–166.

SmartEU. (2023). Smart and Sustainable Cities in Europe: Performance Report 2023. Brussels: European Commission.
Song, Y., Merlin, L., , & Rodriguez, D. A. (2013). Measuring urban form: Compactness versus sprawl. Urban Studies, 50(6), p. 1113–1132.
Sørensen, E., & Torfing, J. (2019). The Copenhagen model: Balancing economic growth and environmental sustainability. Urban Affairs Review, 55(1), p. 218–243.

The City of Copenhagen. (2019). Action Plan for Sustainable Development Goals. [Online]. https://international.kk.dk

tt, J. C. (2020). Understanding happiness: A theory of subjective well-being. Social Indicators Research, 152(1), p. 135–157.

Whitehand, J. W. R., & Carr, C. M. H. (2001). The changing fabric of urban form. Urban Studies, 38(4), p. 643–664.

Yuan Chao, T. (2017). The happy city: A holistic approach to urban well-being. Urban Studies, 54(2), p. 438–452.

الجواد، ســـلام عبد الحســـين. (2011). التغير في مراكز المدن التاريخية. مجلة المخطط والتنمية، العدد (24)، ص 7.

الكناني، عامر شـــاكر. (2012). التشـــكيل الحضـــري والبصـــري للمدينة. مجلة المخطط والتنمية، العدد (26)، ص 6.