DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140

Damietta Journal of Engineering Research and Future Technology
https://djerft.journals.ekb.eg/
ISSN: 2974- 4466 (Online)

Assessment of the Alignment of Modern Residential Neighborhood Layouts with Quality of Life Indicators: The Sidra Residential Plan as a Case Study

تقييم مدى مواءمة مخططات الأحياء السكنية الحديثة لمؤشرات جودة الحياة: مخطط سدرة السكني كحالة دراسية

Hamad alomram[1], Waleed Alzamil[2]

1. Student in Master of Science in Real Estate Development, College of Architecture and Planning, King Saud University, Saudi Arabia. (e-mail: hamadalomran18@gmail.com)

2. Professor, Department of Urban Planning, College of Architecture and Planning, King Saud University, Saudi Arabia. (e-mail: waalzamil@ksu.edu.sa)

Abstract

This study aims to develop a practical framework for quality of life indicators at the residential neighborhood level and apply it to the "Sidra" residential scheme in Riyadh as a case study. The paper adopted a theoretical and analytical approach based on a review of theoretical frameworks and international standards. Field tools were then implemented, including an electronic questionnaire for Sidra residents and visitors, which yielded 40 responses, 27 of which were open-ended. The research also utilized field visits and observation, drawing on government reports and developer documents. The results in the area of urban health and safety showed a high level of perceived safety at night, along with a noticeable improvement in traffic calming. In the area of accessibility, a mosque, a park, and a shopping center were found within a ten-minute walk, connected by a pedestrian network, although a segment of the sample still relied on cars for most trips within the neighborhood. The results also indicated the availability of clean and shaded public spaces with basic amenities, while social cohesion was found to be moderate, with weak participation and governance channels. The participants' proposals focused on expediting the operation of public facilities, improving cleanliness, increasing green spaces, organizing speed bumps and public parking, and providing community facilities and activities. The study concludes that the Sidra residential neighborhood is nearing the achievement of several quality of life indicators in terms of urban development. However, the operational and governance gap necessitates a package of phased interventions and a periodic monitoring mechanism. The study proposes a simplified indicator table that can be generalized as a reference tool for evaluating modern residential neighborhoods.

Keywords: Urban quality of life, quality of life indicators, Sidra residential scheme, accessibility, social cohesion, governance.

المستخلص

تهدف هذه الدراسة إلى بناء إطار عملي لمؤشرات جودة الحياة على مستوى الحي السكني وتطبيقه على مخطط سدرة السكني في مدينة الرياض بوصفه حالة دراسية لاختبار ترجمة المبادئ التخطيطية إلى قيم معيشية قابلة للقياس. اعتمد البحث منهجًا نظريًا تحليليًا يقوم على مراجعة الأطر النظرية والمعايير الدولية، ثم طبق أدوات ميدانية شملت استبانة إلكترونية لسكان سدرة والزوار حيث بلغ عدد الاستجابات 40 استجابة، منها 27 إجابة مفتوحة للمقترحات. كما أستخدم البحث أدوات الزيارة الميدانية والملاحظة، مع الاستفادة من التقارير الحكومية ووثائق المطور. أظهرت النتائج في محور الصحة والسلامة الحضرية مستوىً مرتفعًا من الشعور بالأمان ليلًا مع تحسن ملحوظ في تهدئة الحركة المرورية؛ وفي محور الوصولية تبيّن توفر مسجد وحديقة ومركز تجاري على مسافة لا تتجاوز عشر دقائق سيرًا على الأقدام مع شبكة مشاة متصلة، رغم استمرار اعتماد شريحة من العينة المفحوصة على السيارة في معظم الرحلات داخل الحي. كما بيّنت النتائج توفر مساحات عامة نظيفة ومظللة بعناصر خدمة أساسية، بينما جاءت درجات التماسك الاجتماعي متوسطة مع ضعف في قنوات المشاركة والحَوْكمة. لقد ركّزت مقترحات المشاركين على الإسراع في تشغيل المرافق العامة، وتحسين النظافة، والتشجير، وتنظيم المطبات والمواقف العامة، وتوفير مرافق وأنشطة مجتمعية. وتخلص الدراسة إلى أن حي سدرة السكني يقترب عمرانيًا من تحقيق عدد من مؤشرات جودة الحياة، غير أن فجوة

DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140

التشغيل والحَوْكمة تستدعي حزمة تدخلات مرحلية وآلية متابعة دورية، وتقترح الدراسة جدول مؤشرات مبسطًا يمكن تعميمه كأداة مرجعية لتقييم الأحياء السكنية الحديثة.

الكلمات المفتاحية: جودة الحياة الحضرية، مؤشرات جودة الحياة، مخطط سدرة السكني، الوصولية، التماسك الاجتماعي، الحوكمة.

1- المقدمة

تُعدّ جودة الحياة الحضرية محورًا رئيسًا في سياسات التخطيط المعاصر؛ إذ تواجه المدن ضغوط التحضّر السريع وتداعياته على الإنصاف المكاني وكفاءة الموارد ورفاه السكان اليومي، ما يفرض انتقالًا إلى تخطيطٍ يضع جودة الحياة في صلب المخططات العامة ويترجمها إلى مؤشرات قابلة للقياس والمتابعة (UN-Habitat, 2024) (World Bank, 2025) (ISO, 2018). وتؤكد تقارير UN-Habitat (2024) أن المدن التي تُحسّن جودة الحياة تنطلق من ضبط العلاقة بين السكن والخدمات والحركة والحيّز العام. ويبيّن إطار WHO للصحة الحضرية أن جودة الحياة داخل الحي ترتبط مباشرةً بجودة الهواء، وسلامة المرور، وبيئات داعمة للنشاط اليومي (Urban health, 2025). ويقدّم معيار ISO 37120 مرجعية عملية لقياس جودة الحياة عبر محاور محدّدة تشمل الخدمات العامة، والنقل، والسلامة، والبيئة المبنية (ISO, 2018). كما يضيف OECD (2020) منظورًا للرفاه يربط جودة الحياة بمخرجات معيشية ملموسة للأفراد والأُسر. ويشير World Bank (2025) إلى أن تحسين جودة الحياة يتطلب ترجمة هذه المؤشرات إلى قرارات مكانية متكاملة على مستوى الحي. وعليه فإن تبنّي إطارٍ موحّد لقياس جودة الحياة على مستوى الحي يعتمد حزمة مؤشرات قابلة للمقارنة زمنياً ومكانياً ويرتبط مباشرةً بقرارات التخطيط، يُعدّ شرطاً لرفع كفاءة التقييم وصنع السياسات العمرانية. وتُوصي الأدبيات بمواءمة المؤشرات المحلية مع معيار ISO 37120 والتوجيهات التشغيلية لـ UN-Habitat لضمان الاتساق وقابلية القياس والمتابعة (UN-Habitat, 2024) (ISO, 2018).

على الصعيد الوطني، تبنّت المملكة العربية السعودية إطارًا وطنيًا يجعل جودة الحياة هدفًا صريحًا في سياسات التطوير الحضري والمخططات العامة؛ إذ نصّت رؤية السعودية 2030 على برنامج نوعي مخصص لرفع جودة الحياة عبر تطوير الفضاءات الحضرية والخدمات والثقافة والرياضة وتحسين تجربة السكن داخل الأحياء (رؤية السعودية 2030، بلا تاريخ). وعلى المستوى التنفيذي، دفعت وزارة البلديات والإسكان بسلسلة مبادرات لرفع جودة المشهد الحضري وأنسنه المدن عبر تعزيز المشاة، وتظليل المسارات، وتوفير الفراغات العامة الآمنة، وربطها بخدمات الحي الأساسية (وزارة البلديات والإسكان، بلا تاريخ). كما وضعت الهيئة الملكية لمدينة الرياض إطارًا استراتيجيًا يتضمن مشاريع كبرى مثل حدائق الرياض ودعم مسارات المشاة، ما يرفع نصيب الفرد من المساحات الخضراء ويحسّن بيئات الحركة اليومية داخل الأحياء (الهيئة الملكية لمدينة الرياض، 2021). وتتقاطع هذه الجهود مع مبادرة السعودية الخضراء التي تركّز على التشجير الحضري وخفض الانبعاثات بما ينعكس مباشرةً على الراحة الحرارية وجودة الهواء بالمناطق السكنية (الهيئة الملكية لمدينة الرياض، 2021). وتؤكد UN-Habitat (2024) على أهمية مواءمة السياسات المحلية مع أطر قياس الأداء الحضرية، وربط مؤشرات جودة الحياة بمخرجات مكانية قابلة للمتابعة على مستوى الحي. وبهذا يتبلور مسار وطني يجعل الحي السكني ليس مجرد مكان لإقامة السكان؛ بل وحدة القياس الأولى لرفاه السكان والارتقاء بأنماط معيشتهم عبر حزمة متكاملة من المشاريع واللوائح والاستثمارات المكانية المتسقة مع رؤية 2030.

وفي هذا السياق، تُمثّل المجتمعات السكنية المخطَّطة واسعة النطاق في شمال مدينة الرياض تحوّلًا نحو نموذج يحاول تحقيق هذه المستهدفات الوطنية العليا وخلق بيئات عيش متكاملة تؤكد على شبكات مشاة ومسارات دراجات، ومسطحات خضراء متدرجة، ومرافق يومية في نطاق المشي. والسؤال الناجز: إلى أي مدى حققت هذه المشاريع أهدافها المعلَنة في رفع جودة الحياة؟ وهل تَوافقت مخرجاتها مع مؤشرات الصحة والسلامة، وإتاحة الخدمات، والبيئة المبنية، والتنقّل، والإدماج الاجتماعي؟ نظرياً، توصي أدلّة التخطيط المرتكز على الإنسان بربط الفضاءات العامة بمحاور خضراء ومسارات مظلَّلة، وبتقليل الاعتماد على السيارة داخل الحي (UN-Habitat, 2024). كما تدفع السياسات المحلية نحو أنسنه المدن وتحسين المشهد الحضري عبر تعزيز المشاة وتوفير الفراغات الآمنة (وزارة البلديات والإسكان، بلا تاريخ). وفي خضم التحولات التي تشهدها مدينة الرياض ومشروعاتها الخضراء، من الأهمية إدراك مدى اتساق هذه الأحياء السكنية الحديثة مع أهداف الاستراتيجية الوطنية والمتمثلة بزيادة نصيب الفرد من المساحات الخضراء وتحسين الراحة الحرارية داخل الأحياء (الهيئة الملكية لمدينة الرياض، 2021). وتشير قراءات السوق الحديثة إلى انتشار المجتمعات المخططة بوصفها معززة لمعايير السكن، لكن الحاجة ماسة لقياس تجريبيّ يختبرها على مستوى المؤشرات داخل الحي السكني (Knight Frank, 2025).

1-1 مشكلة البحث

تتمثّل مشكلة هذا البحث في غياب تقييمٍ حضري منظَّم قائم على مؤشرات لمدى ترجمة المخطط العام لعناصر جودة الحياة داخل الأحياء السكنية الحديثة، على الرغم من توافر أطر قياس معيارية مثل سلسلة ISO 37120 التي تدعو لقياس الأداء الحضري بمؤشرات قابلة للمقارنة (ISO, 2018). وطنيًا، تؤكد رؤية السعودية 2030 أولوية تحسين قابلية العيش، فيما تستهدف مبادرة حدائق الرياض رفع نصيب الفرد من المساحات الخضراء من 1.7 م² إلى 28 م² بحلول 2030؛ ما يبرز اتساع الفجوة بين الأهداف التخطيطية العليا ومتطلبات المتابعة للمؤشرات على مستوى الحي السكني. وعليه، تستلزم الحالة الدراسية تحليلًا مقارنًا لمخطط سدرة عبر إطار مؤشرات حضرية لجودة الحياة لرصد الفجوات واقتراح آليات تفعيل قابلة للقياس، اتساقًا مع توجيهات UN-Habitat وWHO التي تشدد على التخطيط القائم على احتياجات المجتمع وربط الفضاءات العامة والصحة وربطها بأهداف قابلة للقياس (UN-Habitat, 2024) (WHO, 2017).

2-1 أهداف البحث

- تطوير إطار مؤشّرات عملية لقياس جودة الحياة في الحي السكني عبر محاور مستخلصة من الإطار النظري.
- قياس مواءمة عناصر مخطط سدرة مع المؤشرات الحضرية المستخلصة نظرياً بما في ذلك استعمالات الأرض، والكثافات، وشبكة الحركة، والفراغات العامة، والخدمات، والاتصال الحضري.

3-1 أهمية البحث

تنبع أهمية هذا البحث من الحاجة إلى تقييم موضوعي لمستوى جودة الحياة في الأحياء السكنية المخططة حديثًا بمدينة الرياض، لاسيما في ظل التوسّع العمراني السريع الذي تشهده العاصمة. نظرياً، تضع المخططات العمرانية أهداف طموحة بتوفير بيئات عمرانية متكاملة تشمل خدمات أساسية، ومسارات مشاة، ومساحات خضراء. وفي المقابل، تظل التساؤلات قائمة حول مدى تحقق هذه الوعود على أرض الواقع، ومدى توافقها مع معايير جودة الحياة الحضرية المعتمدة عالميًا ومحليًا. إن نتائج هذا البحث يمكن أن تُسهم في دعم صنّاع القرار والمطوّرين لرصد الفجوات وتحسين

DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140

تصميم وتنفيذ الأحياء السكنية بما يرفع من مستوى العيش للسكان. كما يقدّم البحث إطارًا مقارنًا يساعد على مواءمة المخططات السعودية مع مؤشرات عالمية مثل ISO 37120، إضافة إلى ربطها بمستهدفات رؤية السعودية 2030 وبرنامج جودة الحياة. ومن ثمّ، فإن هذه الدراسة لا تُسهم فقط في توثيق الحالة الراهنة، بل تفتح المجال أمام تطوير آليات عملية للمتابعة والتقييم، يمكن تبنّيها كنموذج استرشادي في مشروعات سكنية أخرى داخل المملكة العربية السعودية.

2- الإطار النظري

2-1 مفهوم جودة الحياة الحضرية

يُعرَّف مفهوم جودة الحياة الحضرية نظريًا بوصفه إطارًا مركّبًا يجمع بين خصائص المكان، وتصميم الحي، وتكامل الخدمات، والبيئة المبنية، ليعطي نتائج معيشية يدركها السكان ذاتيًا، ويتطلّب قياسًا يدمج المؤشرات الموضوعية والذاتية معًا (Marans, R. W., & (Pacione, 2003) Stimson, R, 2011). تتفق الأدبيات على أن جودة الحياة في المدن تتشكّل من تفاعلٍ بيئي واجتماعي يشمل الصحة والسكن والسلامة والبيئة الحضرية، مع ضرورة ربط القياس بسياق الحيّ والمدينة (Pacione, 2003). وتُبرز المدرسة المعاصرة في دراسات جودة الحياة الحضرية دمجَ بياناتٍ موضوعية ثانوية مع بياناتٍ إدراكية كرضا السكان لتفسير الفروق بين الأحياء داخل المدينة (Marans, R. W., & Stimson, R, 2011). وتعتمد المقاربات الصحية على تعريف منظمة الصحة العالمية لجودة الحياة كإدراك الفرد لوضعه في الحياة ضمن سياقه القيمي والثقافي وأهدافه، ما يبرّر إدخال الأبعاد الذاتية للصحة والرفاه في تقييم الحي السكني (World Health Organization, 2012). وعلى المستوى المؤسسي، أسّس التدقيق الحضري الأوروبي إطارًا واسعًا لمؤشرات قابلة للمقارنة بين يُستخدم لتتبع جودة الحياة عبر الزمن (European Commission, 2008). وتبيّن مسوح جودة الحياة في المدن الأوروبية أنّ القراءة المتوازنة للجودة تمزج الرضا عن الخدمات وفرص العمل والسكن والاندماج مع المؤشرات الموضوعية (European Commission, 2020). وبذلك يوفّر هذا الأساس النظري مدخلًا عمليًا لاشتقاق محاور قياس ملائمة لمستوى الحي السكني وتطبيقها على المخططات العمرانية الحديثة.

تتناول الأدبيات النظرية جودة الحياة الحضرية من منطلقات ليست باعتبارها نتيجة تنموية؛ بل محرك لها. فكلّما تحسّن الوصول إلى السكن اللائق والخدمات والنقل والفضاءات العامة، ارتفعت إنتاجية المدن وجاذبيتها لرأس المال البشري، وتراجعت كُلف المرض والحوادث وازدادت مشاركة السكان وثقتهم بالمؤسسات، بما ينعكس نموًا اقتصاديًا وتماسكًا اجتماعيًا (World Bank, 2025) (UN-Habitat, 2024). كما تُظهر أُطر الرفاه في السياسات العامة لدى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أنّ الرفاه المادي وغير المادي، بما في ذلك الصحة، والأمان، والسكن، والعلاقات الاجتماعية، يرتبط بمخرجات اقتصادية أفضل على مستوى سوق العمل والابتكار (OECD, 2020). ويبيّن (2020) European Commission أنّ المدن التي ترفع رضا السكان عن الخدمات والتنقّل والحيّز العام تحقق معدلات أعلى من الرضا الاقتصادي والاندماج الاجتماعي. ومن منظور اقتصاد المدن، توضّح Glaeser (2011) Florida (2014) أنّ البيئات الحضرية عالية الجودة تجذب الطبقات المُبدعة وتُحسّن تنافسية المدن عبر التكتلات الاقتصادية والمعرفية. عربيًا، تؤكّد رؤية السعودية 2030، في برنامج جودة الحياة أنّ تحسين المشهد الحضري والثقافة والرياضة وتوفير المساحات العامة تعزز التنمية الاقتصادية والتماسك المجتمعي.

تضعُ رؤية السعودية 2030 جودة الحياة هدفاً صريحاً لسياسات التطوير الحضري، عبر برنامجٍ وطني يرفع مستوى الخدمات والفضاءات العامة والأنشطة الثقافية والرياضية ويحسّن التجربة المعيشية داخل الأحياء السكنية، بوصفها وحدة القياس الأولى لرفاه السكان (رؤية السعودية 2030، بلا تاريخ). وعلى مستوى التنفيذ في العاصمة، يقدّم مشروع حدائق الرياض إطاراً عملياً لزيادة نصيب الفرد من المساحات الخضراء وتحسين الراحة الحرارية وجودة الهواء ومشاهد التنقّل اليومي داخل الأحياء، بما يدعم مؤشرات جودة الحياة المرتبطة بالبيئة والصحة والسلامة .ويتكامل ذلك مع مبادرة السعودية الخضراء التي تستهدف التشجير الحضري وخفض الانبعاثات، ما ينعكس مباشرةً على جودة الهواء والفراغات المفتوحة وإتاحة الأنشطة اليومية للسكان (الهيئة الملكية لمدينة الرياض، 2021). بهذا الاتساق بين البرنامج الوطني والمشروعات المكانية الكبرى، تتجه السياسات الحضرية في المملكة العربية السعودية إلى ترجمة مؤشرات جودة الحياة (البيئة، الصحة، الوصول للخدمات، الحركة، والفضاءات العامة) إلى نتائج ملموسة على مستوى الحي السكني، بما يعزّز قابلية القياس والمتابعة ضمن مسار تحقيق مستهدفات الرؤية (رؤية السعودية 2030، بلا تاريخ).

2-2 الدوافع المؤسسية والمعرفية لتبني مؤشرات جودة الحياة

تُظهر الأدبيات النظرية وجود فجوةٍ مزمنة بين مُخرَجات المخططات العامة وتجربة الساكن اليومية؛ إذ إن تبنّي لغةٍ طموحة عن تحسين جودة الحياة لا يترافق غالبًا مع أدوات قياس حيّة على مستوى الحي تُحوّل الأهداف إلى نتائج ملموسة للسكان (UN-Habitat, 2024). ويبين (2025) World Bank أن عيوب التصميم الحضري لا سيما النقل القائم على السيارة تضاعف إصابات المرور وتدهور جودة الهواء والضجيج، ما يعني أن تجاهل المؤشرات السلوكية والبيئية يُبقي الفجوة قائمة بين الخطة العمرانية والحياة اليومية. كما أن عناصر البيئة المبنية الثلاثة (الكثافة، والتنوع، والتصميم) تغيّر السلوك المروري فعليًا؛ وبالتالي فإن خططًا لا تُترجم هذه العناصر على الأرض تفشل في تغيير أنماط الحياة والرفاه الاجتماعي (Ewing, R., & Cervero, R, 2010). ونبّهت Jacobs (1992) مبكرًا إلى أن التخطيط العقلاني المجرد يتجاهل الفضاء العام، فتظهر فجوة واضحة بين المخطط العمراني المتصور والحياة الحضرية المتعددة الإيقاعات. هنا تبرز المعايير المؤشّرية مثل ISO 37120 بوصفها آليةً لترجمة أداء الخدمات والبيئة الحضرية إلى مؤشرات قابلة للمقارنة تُغلق الفجوة بين الأهداف والنتائج (ISO, 2018). وتؤكد (2020) European Commission أن قراءة الجودة تتطلّب دمج المؤشرات الموضوعية مع إدراكات السكان (الرضا عن النقل، الأمان، التلوث)، وإلا بقيت الخطط ناجحة ورقيًا وفاشلة معيشيًا. ويشدّد (2025) World Bank على ربط الاستثمارات الحضرية بنتائج قابلة للقياس في السكن، الفضاءات العامة، والتنقّل؛ لأن غياب المؤشرات الحضرية يترك قرارات التخطيط دون بوصلة تنفيذية. كما يجادل (2024) Litman بأن الاعتماد على مؤشرات الحركة مثل السرعة والازدحام يضلّل السياسات العمرانية، بينما تُعبّر مؤشرات الوصولية عن تجربة الساكن وقدرته على بلوغ الفرص والخدمات وهي لبّ جودة الحياة. يتضح مما سبق أن سدّ فجوة التخطيط والمعيشة يتطلب حزمة KPIs على مقياس الحي السكني تُغطّي الصحة والسلامة، وإتاحة الخدمات والسكن، والحركة والوصولية، والبيئة والفضاءات العامة، والتماسك والحوكمة، ضمن إطارٍ قياسي يضمن التتبع والمساءلة والتحسين المستمر (ISO, 2018) (UN-Habitat, 2024).

2-3 مؤشرات القياس لجودة الحياة في الأحياء السكنية

أولاً، الصحة الحضرية وتعرف بأنها حصيلة التفاعل بين العوامل البيئية والمكانية والسلوكية والمؤسسية داخل المدينة، وتشمل جودة الهواء، والضوضاء، وقابلية المشي، وسلامة الحركة، وإتاحة الخدمات الأساسية على مستوى الحي السكني. توضح منظمة الصحة العالمية أن البيئات الحضرية المصمَّمة جيدًا، شبكات مشاة آمنة، مساحات خضراء قريبة، ونظام نقل يُقلِّل حوادث المرور، ترتبط بتحسّن واضح في صحة السكان (WHO, 2022). وتؤكد UN-Habitat (2016) برنامج "المدن الأكثر أمنًا" لدى موئل الأمم المتحدة أن السلامة الحضرية ليست إجراءات أمنية؛ بل هي نتاج تصميمٍ

DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140

عمراني جيّد يُفعّل الرقابة الذاتية للفضاء الحضري، ويُنعش الاستعمال المختلط، ويعزّز المشاركة المجتمعية في إدارة الفضاء العام. وعلى مستوى القياس، يوفّر ISO 37120 حزمة مؤشرات صحية وسلامة للمدن مثل وفيات المرور، أسرّة المستشفيات، زمن الاستجابة للطوارئ لقراءة الأداء على مستوى الأحياء والمدن بصورة قابلة للمقارنة (ISO, 2018). ويكمل OECD (2020) بُعد السلامة عبر مؤشرات موضوعية كوفيات الاعتداء وحوادث الطرق وإدراكية شعور الأفراد بالأمان ليلًا، بما يساعد في الربط بين التخطيط والرفاه المُدرَك. وفي السياق المحلي، ركّزت مبادرات أنسنه المدن على تهدئة السرعات، وتحسين الأرصفة، وزيادة الظلال والمساحات العامة الآمنة بوصفها أدواتٍ مباشرة لرفع السلامة والصحة اليومية للسكان داخل الأحياء السكنية (وزارة البلديات والإسكان، بلا تاريخ). تبيّن هذه الأدبيات أن رفع الصحة والسلامة الحضرية يبدأ من تصميم الحي السكني، وشبكة مشاة متصلة وآمنة، واستعمالات مختلطة، وفراغات عامة نشطة تدعم السلوك الصحي.

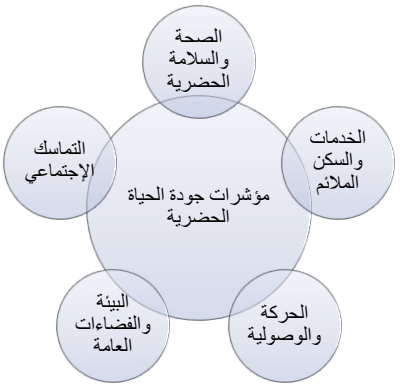
ثانياً، الخدماتِ والسكن الملائم تُعدّ ركيزةً مركزية في أدبيّات جودة الحياة الحضرية؛ فالمعايير الدولية تربط الملاءمة" بسلامة المسكن وأمن شَغله، وإمكانية تحمّل كلفته، واتصاله بخدمات الماء والصرف والكهرباء والتعليم والصحة ضمن مسافةٍ وزمنٍ معقولين، مع أولويةٍ للفئات الأشد حاجة (UN-Habitat, 2020). وتؤكد World Bank (2023) أن العدالة في الوصول للخدمات الأساسية والبنية التحتية المحلية شرطٌ لنموٍّ حضري شامل وخفضٍ للفقر متعدد الأبعاد، لأن ضعف الخدمة يفاقم كلفة المعيشة ويقلّص الفرص الاقتصادية للأسر. وتوفّر سلسلة ISO 37120 إطارًا قياسيًا لقياس الوصول من خلال مؤشرات موضوعية للمياه والصرف، والصحة، والتعليم، والنقل، والإسكان، بما يسمح بالمقارنة بين المدن وتتبع التحسن (ISO, 2018). كما تُبرز دراسات OECD (2020) أن تيسّر السكن وجودة موقعه بالنسبة للوظائف والخدمات العامة يؤثران مباشرةً في رفاه الأسر والحراك الاجتماعي. وعلى المستوى المحلي، يربط برنامج الإسكان في رؤية السعودية 2030 بين تملّك السكن الملائم ورفع جودة الحياة عبر تحسين شبكة الخدمات والمرافق داخل الأحياء (رؤية السعودية 2030).

ثالثاً، الحركة والوصولية تعد ركيزة أساسية لجودة الحياة في الأحياء، إذ تُظهر الأدبيات أن تحسين البنية المكانية للنقل يقلّل زمن الرحلة ويعزّز الوصول اليومي إلى الفرص والخدمات عندما تُدمَج استعمالات الأرض مع شبكات مشاة ودراجات ونقل عام فعّالة (Cervero, R., & Kockelman, K, 1997) (Ewing, R., & Cervero, R, 2010). وتؤكد UN-Habitat (2013) أن التخطيط القائم على إمكانية الوصول لا على السرعة فقط مع ممرات مشاة آمنة وواجهات نشطة وكثافات مناسبة يرفع الإنتاجية ويقلّل عدم المساواة المكانية. ويربط Gehl (2010) بين تصميم الشوارع من أجل الناس وتقليل الاعتماد على المركبات، بما ينعكس مباشرةً على الصحة والاندماج الاجتماعي في الحي. كما أشار Litman (2024) أن قياس الأداء يجب أن ينتقل من مستوى الخدمة للمركبات إلى مؤشرات وصول شاملة تأخذ في الحسبان الوقت والتكلفة والأمان والراحة للفئات كافة. أن مزج الكثافات المتدرجة مع عقد محطاتٍ عالية الخدمة يرفع معدلات المشي ويقلّص الانبعاثات الضارة ويحسّن قابلية العيش. وعلى الصعيد المحلي، تُدرج الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية أولوية الربط متعدد الأنماط وتحسين تنقّل السكان داخل الأحياء السكنية وربطها بالمراكز الحضرية (وزارة النقل والخدمات اللوجستية، 2021).

رابعاً، البيئة الحضرية والفضاءات العامة هي البنية الحيّة التي تتشكّل فيها خبرات السكان اليومية، حيث تربط الأدبيات بين جودة تصميم الشوارع والساحات ونوعية التفاعل الاجتماعي وإحساس الانتماء والأمان (Gehl, 2010). وتؤكد UN-Habitat (2015) أنّ الفضاء العام الجيد يتسم بالشمولية وإمكانية الوصول، وتنوّع الاستخدامات، وراحة المشاة، ووجود مقاعد وظلال وخدمات تُطيل المكوث وتدعم النشاط اليومي. وتبيّن دراسات الصحة العامة أن المساحات الخضراء الحضرية تخفّض الإجهاد الحراري، وتحسّن الصحة النفسية، وتدعم النشاط البدني، ما ينعكس مباشرةً على جودة الحياة في الأحياء السكنية (Kabisch, Qureshi, & Haase, 2017) (WHO, 2017). كما شدّدت المدرسة الكلاسيكية في نقد المدينة على دور الرقابة الذاتية وكثافة الاستعمالات الدقيقة في تعزيز الأمان والحيوية الاجتماعية للفضاء العام (Jacobs, 1992). وتقدّم أدلة التخطيط بالمكان والتمكين بالمكان معايير عملية لتقييم النجاح بما في ذلك تنوع استعمالات الأراضي، والراحة، والوصولية، والأنشطة الاجتماعية، وتُظهر كيف تقود المشاركة المجتمعية إلى تحسينات قابلة للقياس (Project for Public Spaces, 2018). وفي السياق المحلي، تُبرز مبادرات التشجير والبنية التحتية الخضراء مثل حدائق الرياض؛ كيف يُمكن لرفع نصيب الفرد من المساحات الخضراء وتحسين جودة المشهد الحضري أن يعزّزا الراحة الحرارية وإقبال السكان على الفضاءات العامة (الهيئة الملكية لمدينة الرياض، 2021). وتوصي الممارسات المعيارية بربط تصميم الفضاء العام بمؤشرات أداء حضرية مثل نصيب الفرد من المساحات الخضراء، ورضا المستخدمين، وأمان المشاة، ومعيار زمن الوصول). كل هذه العوامل تساعد على تكوين أساس رصين للمتابعة والتحسين المستمر (UN- (WHO, 2017) .Habitat, 2015)

خامساً، التماسك الاجتماعي ويُعدّ شرطًا بنيويًا لازدهار الحيّ السكني؛ فهو يقلّل تكاليف التعاملات ويعزّز الثقة المتبادلة والاعتماد المتقابل بين السكان، ما ينعكس على المشاركة الاجتماعية وجودة الحياة اليومية (Putnam, 2000). وتوضح أدبيات المشاركة العامة أن إشراك السكان في التخطيط يرفع مشروعية القرارات ويُحسّن مخرجات التخطيط المكاني عندها تُدار العملية بوضوح وعدالة (Arnstein, S. R, 1969). تبيّن World Bank (2013) أن المشاركة لا تُنتج أثرًا تنمويًا تلقائيًا؛ إذ تعتمد فعاليتها على تصميم الآليات المؤسسية، وآليات المساءلة، ومواءمة الحوافز مع مصلحة المجتمع المحلي. وتُقدّم OECD (2020) نماذج الديمقراطية التشاركية كالمجالس والمختبرات المدنية للتشارك في القرارات المعقّدة، مع إبراز معايير الشمول والشفافية والتعلّم المؤسسي. أما تقرير UN-Habitat (2024) فيؤكد أنّ الحوكمة الحضرية المبنية على الشراكات الحكومية والخاصة والمجتمعية وتمكين المجاورات هي مدخلٌ محوري لرفع التماسك الاجتماعي وتقليل الفوارق المكانية داخل المدينة. ويرتبط التماسك الاجتماعي كذلك بقدرة الحيّ السكني على بناء رأس مال اجتماعي متنوّع يسهّل الحصول على الفرص والخدمات ويحدّ من التهميش الاجتماعي، خصوصًا في الأحياء السكنية الجديدة (Putnam, 2000). وتدلّ شواهد المقارنة الدولية على أنّ تصميم قنوات المشاركة مثل استبيانات مُحكَمة، ومجالس حي، والمنصّات الرقمية مع نشر البيانات المفتوحة يمكن أن يرفع الثقة ويقلّص فجوات الرضا بين فئات السكان (OECD, 2020). كما تُظهر المراجعات المنهجية أنّ أثر المشاركة المجتمعية يقوى عندما تُربَط بمؤشرات أداء قابلة للقياس على مستوى الحي السكني مثل السلامة، والوصول للخدمات، وجودة الفضاء العام وتُدمَج في دورات التخطيط والتقييم (World Bank, 2013). تُبرز برامج التحوّل الحضري في المملكة العربية السعودية أن تعزيز جودة الحياة على مستوى الأحياء السكنية يمرّ عبر تمكين المجتمع المحلي وإشراكه في تحديد الأولويات والصيانة التشاركية للفضاءات العامة (رؤية السعودية 2030، بلا تاريخ). وكما هو موضح في الشكل رقم (1) يتبلور إطارٌ نظري يربط التمكين المجتمعي والحوكمة التشاركية برفع جودة الحياة الحضرية، شريطة توافر شفافية القرار، والعدالة الإجرائية، وآليات متابعة (UN-Habitat, 2024) (OECD, 2020).

DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140



الشكل رقم (1): مؤشرات جودة الحياة الحضرية المستخلصة

المصادر: (World Health Organization, 2012)، (World Health Organization, 2021)، (WHO, 2017)، (World Health Organization (WHO), 2025)، (UN-Habitat, 2015)، (UN-Habitat, 2020)، (UN-Habitat, 2024)، (ISO, 2018).

4-2 إطار مرجعي للدراسات السابقة: تجارب دولية لتحسين جودة الحياة في الأحياء السكينة

في دراسة أجراها Pérez (2025) تطرح السوبر بلوكس في برشلونة نموذجًا لإعادة تنظيم الشوارع داخل وحدات حضرية يُخفَّض فيها عبور المركبات وتُستعاد المساحة العامة للمشي والدراجات والأنشطة اليومية؛ بما ينعكس على عناصر الصحة والسلامة والبيئة الحضرية والاستخدام الاجتماعي للفضاءات. اعتمدت الدراسة تقييماً قبل التنفيذ وبعده في ثلاث مناطق مطبقة، وجمعت بين مسوح صحية للسكان وقياسات مباشرة لجودة الهواء ومستويات الضجيج وتدقيق تفصيلي لعناصر المكان على مستوى الشارع ومشاهدات ميدانية منهجية لاستخدام الفضاء العام والحركة النشطة. أبلغ المشاركون عن تحسن في الرفاه الاجتماعي والهدوء وجودة النوم، وانخفاض في التعرض للتلوث والضوضاء، وارتفاع في التفاعل الاجتماعي داخل الحي السكني. وأظهرت القياسات البيئية تحسناً في مؤشرات الهواء وفي مستويات الضوضاء داخل التجمعات العمرانية مقارنة بالمحيط. وبيّنت قراءة المكان أن تهدئة السرعات، وإزالة المرور العابر، وتوسيع الأرصفة، وزيادة الغطاء النباتي حسّنت قابلية المشي وربطت المقاصد اليومية بالخدمات الأساسية على مسافات أقصر. وتبرز من التجربة حزمة مؤشرات قابلة للقياس على مستوى الحي السكني؛ تشمل تركيزات الملوثات الهوائية، ومستويات الضوضاء، وكثافات المشاة والدراجات، ونِسَب استعمال الفضاء العام، وعناصر السلامة المرورية الملموسة. وتوضح النتائج أن تدخلاً تخطيطياً واحداً يمكن أن ينعكس على محاور جودة الحياة الحضرية الخمسة بطريقة قابلة للرصد والمتابعة.

في دراسة أجراها Coates (2013) يقدّم حي فوبان في فرايبورغ نموذجًا حضريًا يحد من حضور المركبات داخل النسيج السكني ويعيد ترتيب الشوارع لصالح المشاة والدراجات والفضاءات الاجتماعية، بما ينعكس على الهدوء اليومي والأمان وقابلية الحركة محليًا. تشكّلت بنية الحي على مبدأ القرب المكاني للخدمات الأساسية والمدارس والمرافق المجتمعية بحيث تُنجز الحاجات اليومية سيرًا على الأقدام أو بالدراجة ضمن مسافات قصيرة، مع توفير ربط فعّال بشبكة الترام والحافلات نحو مركز المدينة. اعتمدت السياسات العمرانية معايير لتنظيم الوقوف على مواقف طرفية مشتركة ومنع الوقوف داخل الشوارع السكنية؛ إلا لأغراض محدودة، الأمر الذي حرّر الحيز العام لصالح الناس وعزّز سلامة العبور. دعمت هذه السياسات شبكة متصلة من مسارات المشي والدراجات وحدائق وممرات خضراء تعمل كمسارات تهوية وتخفيف للحرارة وتدعيم لجودة الهواء داخل النسيج السكني. وعلى المستوى البيئي التزمت المباني بمعايير كفاءة طاقة متقدمة مع حلول توليد حراري كهربائي محلي، ما خفّض الاستهلاك والانبعاثات الضارة ورفع جودة العيش داخل المساكن والفراغات. تأسس التطوير عبر مشاركة مجتمعية واسعة من التعاونيات السكنية ومجموعات البناء، الأمر الذي دعم التماسك الاجتماعي وساعد في بناء هوية مشتركة وآليات حوكمة محلية.

في دراسة أجراها Galvin & Maassen, Anne (2020) يقدّم خط المترو كيبل في ميديلّين مثالًا تطبيقيًا على «تحويل حضري» متعدّد المستويات امتدّ زمنيًا من تهيئة السياق المؤسسي والمالي إلى التنفيذ، ثم إلى الأثر طويل الأمد. فبعد مرحلة اللامركزية وتوسيع صلاحيات البلدية، طوّرت المدينة شراكات مع منظمات المجتمع وأقامت لجانًا محلّية مكّنتها من تصميم يربط الأحياء السكنية الفقيرة بشبكة المترو كجزء من مشروع حضري متكامل. خُطِّط التمويل باقتسام الكلفة بين البلدية وشركة المترو، وترافق الاستثمار مع ترقية للفضاءات العامة والخدمات حول المحطات. رصدت الدراسة نتائج مباشرة قابلة للقياس تشمل زيادة قيم الأراضي حول المحطات بنسبة خمسين في المئة، وخفض تكاليف وزمن الرحلة بنسبة خمسة وستين في المئة لسكان المستهدفين، وتراجع متوسط زمن التنقّل من تسعين دقيقة إلى ثلاثين دقيقة، واستفادة أكثر من مئة وخمسين ألف ساكن من خطوط المترو كيبل، وإنشاء أكثر من أربعين ألف متر مربع من المساحات العامة والمرافق الترفيهية. كما وضحت المؤشرات انخفاض يفوق المتوسط في معدلات الجريمة قرب المحطات، وارتفاع الثقة بالمؤسسات، وتعزّيز التماسك الاجتماعي والشعور بالانتماء. وبمنطق مؤشرات جودة الحياة الحضرية، تُظهر هذه النتائج تحسنًا في الوصول إلى الخدمات العامة، والحركة والوصولية، والصحة والسلامة، وجودة الفضاءات العامة، والحوكمة والمشاركة المجتمعية، ضمن إطارٍ تخطيطي ومالي شارك فيه فاعلون متعدّدون على المدى الطويل.

في دراسة أجراها Alvarez & Müller-Eie (2020) تركّزت الدراسة على تفسير علاقة ظروف الحي بجودة الحياة لدى السكان المحليين والمهاجرين في أحياء سكنية في النرويج هما ستورهاوغ في مدينة ستافانغر وغرونرلوكا في أوسلو، واعتمدت منهجًا مختلطًا يجمع بين بيانات موضوعية عن التخطيط العمراني والبيئة والحركة والخدمات، وبيانات ذاتية من مقابلات ومسوح لقياس الرضا والإدراك. قاست الدراسة أبعادًا مكانية وبيئية وحركية ونفسية عبر مؤشرات محددة، ثم قارنت بين المجموعتين لاستخلاص الفروق الدقيقة في التجربة الحضرية. أظهرت النتائج أن السكان المحليين يستفيدون بدرجة أكبر من خصائص الحي الفيزيائية والبيئية والحركية ويحققوا مستويات أعلى من جودة الحياة المدركة. بيّنت المقارنات اختلافات بنيوية، إذ تسود الشقق السكنية بنسبة مرتفعة في غرونرلوكا مقابل تنوع أكبر في ستورهاوغ، وهو ما ينعكس على أنماط الحركة واستعمال النقل العام والسيارة والمشي. أشارت النتائج إلى مستويات متفاوتة من الرضا عن صيانة البيئة الحضرية، كما سجّلت نسبة غير قليلة من المشاركين عدم رضا عن النقل العام وتنظيم مواقف السيارات. وقد فسّرت الدراسة هذه الفوارق بتركيب السكن والخدمات وتوفر بدائل الحركة ومدى اتصال شبكة الشوارع وجودة المساحات الخضراء. وتخلص الدراسة إلى أن جودة الحياة في الحي السكنية هي نتاج تفاعل بين المؤشرات الموضوعية في التخطيط العمراني وبين الإدراكات الذاتية للسكان، مع التوصية بمواءمة سياسات الحي السكني لتقليل الفجوات بين المهاجرين والمحليين وتحسين الوصول العادل للخدمات والحركة والفضاءات العامة. ويلخص الجدول رقم (1) أبرز نتائج الدراسات السابقة.

DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140

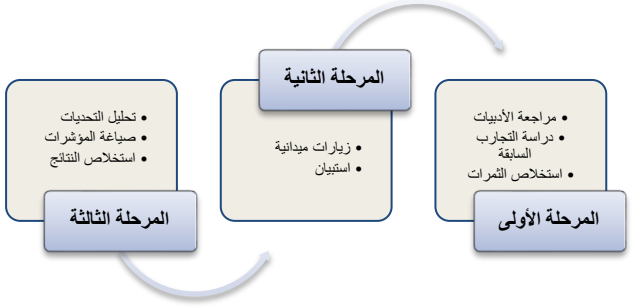
الجدول رقم (1): ملخص الدراسات السابقة

اسم الباحث	عنوان البحث	المنهج البحثي	نتائج البحث
Katherine Pérez et al	Environmental and health effects of the Barcelona superblocks	اعتمدت الدراسة منهجًا مختلطًا بتقييم قبلي وبعدي يجمع بين مسح صحيّ للسكان، وقياسات ميدانية لتلوث الهواء والضجيج، وتدقيق منهجي لخصائص الشوارع وقابلية المشي.	أشارت النتائج أنّ تطبيق نموذج السوبر بلوكس خفّض تركيز ملوثات الهواء ومستويات الضوضاء وزاد المشي والنشاط البدني واستعمال الفضاءات العامة، وارتبط بتحسن شعور السكان بالراحة والهدوء وجودة النوم والرفاه العام مقارنة بفترة ما قبل التطبيق.
G. J. Coates	The Sustainable Urban District of Vauban in Freiburg, Germany	دراسة حالة نوعية اعتمدت على مراجعة الأدبيات، وإجراء مقابلات مع خبراء وسكان مختارين، إضافة إلى ملاحظات ميدانية مباشرة داخل الحي.	أثبتت الدراسة أن حي فوبان نموذج ناجح للحي السكني المستدام؛ إذ يجمع بين تقليل الاعتماد على المركبات، وكفاءة الطاقة في المباني، وكثافة عمرانية مختلطة، مع مشاركة مجتمعية فعّالة؛ ما ينعكس في تحسين ملحوظ لجودة الحياة للسكان.
Madeleine Galvin, Anne Maassen	Connecting formal and informal spaces: a long-term and multi-level view of Medellín's Metrocable	منهج نوعي تحليلي، دراسة حالة طولية على عدة مستويات، اعتمدت على تحليل وثائقي وسياساتي، ومراجعة أدبيات سابقة، ومقابلات مع مسؤولين وأطراف مجتمعية، مع استخدام بيانات ثانوية عن مؤشرات المدينة.	المتروكيبل كان نقطة تحوّل في دمج الأحياء الفقيرة بالمدينة وتحسين جودة الحياة فيها. نجاحه ارتبط بتلاقي أربع ركائز وهي سياسات وطنية داعمة، تعلّم مؤسسي، تمويل عام مستقر واستراتيجي، وشراكات قوية مع منظمات المجتمع. التجربة أسست نموذجاً مؤسسياً لتخطيط المشاريع الكبرى في المناطق المهمشة.
Ana Llopis Alvarez – Daniela Müller-Eie	Neighbourhood Conditions and Quality of Life Among Local and Immigrant Population in Norway	منهج مختلط؛ دمج بين تحليل مكاني باستخدام نظم المعلومات الجغرافية GIS، واستبيانات وخرائط ذاتية لجمع بيانات كمية ونوعية عن رضا السكان، مع تحليل إحصائي باستخدام الانحدار اللوجستي الترتيبي لقياس أثر ظروف الحي في جودة الحياة.	أظهرت الدراسة أن بعض ظروف الحي الملموسة مثل عدد الأنشطة والخدمات المستخدمة، وعدد ومساحة المناطق الخضراء، ومستوى الصيانة، ورضا السكان ترتبط مباشرة بارتفاع الرضا عن جودة الحياة. السكان المحليون يستخدمون الخدمات ولديهم رضا أعلى عن جودة الحياة مقارنة بالمهاجرين، بينما تبيّن أن إدراك الأفراد لبيئتهم يلعب دورًا حاسمًا؛ إذ يمكن أن تتقارب مستويات الرضا عن جودة الحياة بين أحياء مختلفة ماديًا بسبب اختلاف التقييم الذاتي للسكان.

المصادر: (Pérez, 2025)، (Coates, 2013)، (Galvin & Maassen, Anne, 2020)، (Alvarez & Müller-Eie, 2020).

3- المنهج البحثي

يعتمد هذا البحث على منهج مختلط يجمع بين الأسلوب الكمي الوصفي والأسلوب التحليلي المقارن في إطار تصميم تتابعي تفسيري، حيث يبدأ المسار بجمع بيانات إدراكية عبر تطوير نموذج استبيان مقسم على مقياس ليكرت لخمس فئات من مؤشرات جودة الحياة الحضرية، تليها زيارة ميدانية منظمة لمسارات مختارة داخل الحي لتسجيل قياسات ومشاهدات موضوعية مرتبطة بالمؤشرات نفسها مثل زمن المشي إلى الخدمات وعدد نقاط الخطر في مسارات المشاة ووجود تجهيزات الإتاحة وعناصر التشجير والظل والفراغات العامة. يتم دمج المخرجات من خلال مقارنة نتائج الاستبيان مع نتائج الملاحظة الميدانية في مصفوفة واحدة على مستوى المؤشر والحي السكني، وتُعد بيانات الاستبيان تعبيراً عن إدراكات السكان ورضاهم، بينما تمثل بيانات الزيارة الميدانية والوثائق الحكومية قيماً مقاسة عن حالة البيئة العمرانية. وعند ظهور تعارض بين ما هو ذاتي وما هو موضوعي تُقرأ الفروق وتفسر بوصفها فجوات بين التجربة المعيشة والبنية الفعلية للخدمات، ويستفاد من هذه الفجوات في صياغة توصيات التدخل وأولوياته في خاتمة البحث.



الشكل رقم (2): مراحل الورقة البحثية
المصادر: الباحثان استندا إلى المنهج البحثي

3-1 المجتمع البحثي وأدوات البحث

يمثّل المجتمع البحثي في هذه الدراسة سكان مخطط سدرة السكني والزائرين المتكرّرين له خلال الأشهر الأخيرة، وهم الفئة الأقدر على وصف الخبرة اليومية داخل الحي وبيئته العمرانية. جرى اختيار العينة بطريقة غير احتمالية ميسّرة تستهدف القاطنين فعليًا أو من يرتادون الحي بصورة متكرّرة لأغراض السكن أو العمل أو التسوّق، واستخدمت أداة الاستبيان الإلكتروني القصير لقياس خصائص العينة ومؤشرات جودة الحياة عبر أسئلة مغلقة ومحور تقييمي يعتمد مقياسًا ليكرت من خمس درجات، إضافة إلى سؤال مفتوح للمقترحات، مع توزيع رابط الاستبيان بالتوازي مع الزيارة الميدانية.

DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140

كما هو موضح في الجدول رقم (2) بلغ حجم العينة أربعين استجابة، غلب عليها تمثيل الذكور والفئة العمرية المتوسطة، ما يجعلها عينة دلالية محدودة وليست ممثّلة إحصائيًا لجميع سكان الحي أو فئاته السكانية المختلفة، وعليه تُقرأ النتائج بوصفها مؤشرات وصفية أولية لا تفترض التعميم على جميع الأحياء السكنية في مدينة الرياض؛ بل تُحصر الاستنتاجات في نطاق المستجيبين وظروف التطبيق الحالية مع التنبيه إلى ضرورة إجراء دراسات لاحقة بعينات أكبر وأكثر توازنًا بين الجنسين والفئات العمرية لتعزيز قابلية التعميم.

الجدول رقم (2): خصائص العينة في الاستبيان

البند	الفئات	العدد من (40)	النسبة
الجنس	ذكر	37	%92.5
	أنثى	3	%7.5
الجنسية	سعودي	39	%97.5
	غير سعودي	1	%2.5
الفئة العمرية	من 18 إلى 35 سنة	9	%22.5
	من 36 إلى 50 سنة	29	%72.5
	من 51 إلى 65 سنة	1	%2.5
	أكبر من 65 سنة	1	%2.5
صفة المشارك بالنسبة لسدرة	يسكن داخل مخطط سدرة	33	%82.5
	زائر متكرر	7	%17.5
نوع السكن	فيلا	29	%72.5
	تاونهاوس	7	%17.5
	شقة	0	%0
	دبلوكس	4	%10

المصدر: الباحثان استناداً إلى نتائج الاستبيان (الباحثان، 2025).

2-3 الاعتبارات الأخلاقية في البحث

يتقيد هذا البحث بجملة من الاعتبارات الأخلاقية المتعلقة بجمع البيانات وتحليلها واستخدامها، إذ تم توضيح هدف الدراسة للمشاركين في الاستبيان والتنبيه إلى أن مشاركتهم اختيارية ويمكنهم الانسحاب في أي وقت دون أي تبعات. لم تُجمع أي بيانات تعريفية مباشرة مثل الأسماء أو أرقام الهواتف أو أية معلومات يمكن أن تؤدي إلى التعرف على هوية المشاركين أو وحداتهم السكنية، واقتصر الاستخدام على بيانات إجمالية لأغراض بحثية فقط. كما جرى التعامل مع الاستجابات بسرية تامة وعدم مشاركتها مع أي طرف خارج إطار البحث، مع حفظ ملفات البيانات الإلكترونية في مساحة تخزين خاصة بالباحثين لا يطّلع عليها سوى الباحث والمشرف البحثي عند الحاجة. وفي الزيارة الميدانية تم تجنّب تصوير الأفراد أو لوحات السيارات أو أية دلائل تعريفية، واقتصر التوثيق البصري على الفضاءات العامة وعناصر البيئة المبنية. وتعكس هذه الإجراءات التزام الدراسة بتوجيهات أخلاقيات البحث العلمي المعتمدة في جامعة الملك سعود واحترام خصوصية المجتمع المحلي في حي سدرة السكني. استُخدمت الدراسة أدوات الذكاء الاصطناعي كمساند بحثي في تتبع المراجع وفرزها الأولي وصقل بعض الصياغات اللغوية مع التزام الباحثان بالتحقق اليدوي والدقة العلمية والمسؤولية الكاملة عن المضمون وبما يتوافق مع دليل إرشادات استخدام الذكاء الاصطناعي التوليدي في التعليم الإصدار رقم: 1.0 لعام 2025.

3-3 نموذج الحالة الدراسية

تم اختيار مخطط سدرة كحالة دراسية لأنه يمثل حيًا سكنيًا مخططًا حديثًا بحدود مكانية واضحة ومراحل تطوير مميزة، مع توافر مخططات تنظيمية ووثائق تسويقية تُقدِّم وعودًا صريحة تتعلق بجودة الحياة، ما يجعله حالة كاشفة لاختبار مدى تحوّل هذه الوعود إلى مؤشرات ملموسة على مستوى المعيشة اليومية. ويمتاز الحي السكني بكونه مشروعًا تقوده شركة تطوير وطنية وضمن إطار تخطيطي جديد لمدينة الرياض، مع تشابه خصائصه وأنماط الاستعمال فيه مع أحياء سكنية حديثة أخرى تعتمد نموذج المجتمعات المخططة، الأمر الذي يسمح بمقاربة تفسيرية تربط بين الأدبيات العالمية حول جودة الحياة الحضرية وبين ممارسات التخطيط المحلي. وتُقرأ هذه الحالة بوصفها مجالًا لتحليل العلاقات بين تصميم المخطط وتشغيله المبكر وما يتيحه من فرص أو قيود على الأمان والحركة والوصول والفضاءات العامة والتماسك الاجتماعي، مع التأكيد على أن النتائج لا تُعمَّم إحصائيًا على جميع أحياء مدينة الرياض، بل تُقدَّم مقاربة مرجعية يمكن الاستفادة منها في قراءة أحياء حديثة مشابهة ضمن حدود زمانية ومكانية محددة.

4- النتائج

1-4 الصحة والسلامة الحضرية

أظهرت نتائج الدراسة المبنية على الاستبيان تباين في مؤشر الصحة والسلامة الحضرية حيث أشار سؤال الشعور بالأمان أثناء المشي ليلاً إلى النسب التالية على مقياس من واحد إلى خمسة 2.5 في المئة لا أوافق بشدة و2.5 في المئة لا أوافق و7.5 في المئة محايد و25 في المئة أوافق و62.5 في المئة أوافق بشدة. وأظهر سؤال كثرة المخاطر المرورية قرب المنزل النسب الآتية 42.5 في المئة لا أوافق بشدة و25 في المئة لا أوافق و20 في المئة محايد و7.5 في المئة أوافق و5 في المئة أوافق بشدة. وفي الزيارة الميدانية سُجل زمن عبور شارع رئيسي مقداره 23 ثانية ولم ترصد حفر أو عوائق أو انقطاعات على رصيف لمسار طوله 500 متر، كما لوحظ وجود مطبات تهدئة مهيأة لعبور المشاة عند الشوارع (شكل رقم 3).

مسارات مشاة لتقليل المخاطر

عناصر فرش الشارع

الشكل رقم (3): تحليل مظاهر الصحة والسلامة الحضرية

المصدر: الباحثان استنادا إلى الزيارة الميدانية (الباحثان، 2025).

2-4 الوصول إلى الخدمات والسكن الملائم

تبيّن في محور الوصول إلى الخدمات والسكن الملائم أن توزيع الإجابات على عبارة أصل سيراً على الأقدام إلى أقرب مركز تجاري أو حديقة صغيرة خلال 10 دقائق، كان: 32.5 في المئة لا أوافق بشدة، 2.5 في المئة لا أوافق، 20.0 في المئة محايد، 22.5 في المئة أوافق، 22.5 في المئة أوافق بشدة. وبشأن عبارة مسكني لا يلبي بعض الاحتياجات الأساسية للأسرة جاءت

DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140

النسب: 7.5 في المئة لا أوافق بشدة، 20.0 في المئة لا أوافق، 25.0 في المئة محايد، 22.5 في المئة أوافق، 25.0 في المئة أوافق بشدة. وخلال الزيارة الميدانية سُجّل زمن مشي لم يتجاوز 10 دقائق إلى أقرب مسجد وحديقة ومركز تجاري، مع توافر تجهيزات الإتاحة عند مداخل هذه المرافق. وقد لاحظ الباحثان في الزيارة الميدانية وجود أعمال ترميم داخل الوحدات السكنية الخاصة.

3-4 الحركة والوصولية

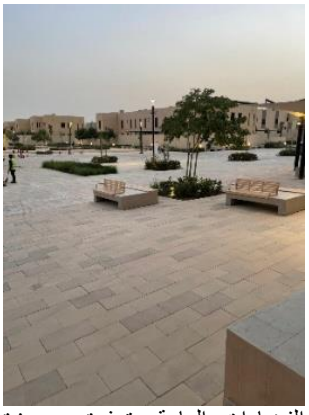
أظهرت الإجابات في محور الحركة والوصولية على توفر مسارات مشاة متصلة وآمنة تربط بالخدمات القريبة وكانت النسب المسجلة: 5.0 في المئة لا أوافق بشدة، 7.5 في المئة لا أوافق، 12.5 في المئة محايد، 27.5 في المئة أوافق، 47.5 في المئة أوافق بشدة. ولعبارة أحتاج لاستخدام السيارة الخاصة في معظم مشاويري داخل الحي كانت النسب: 10.0 في المئة لا أوافق بشدة، 7.5 في المئة لا أوافق، 32.5 في المئة محايد، 25.0 في المئة أوافق، 25.0 في المئة أوافق بشدة. وبحسب المعاينة الميدانية اتسمت الأرصفة في المسارات المحددة بالاستمرارية دون انقطاع أو عوائق، وثبت وجود معالجات تهدئة مرورية عند مواقع قطع الشوارع المخصصة لعبور المشاة (شكل رقم 4).

الفضاءات العامة عروض مسارات المشاة

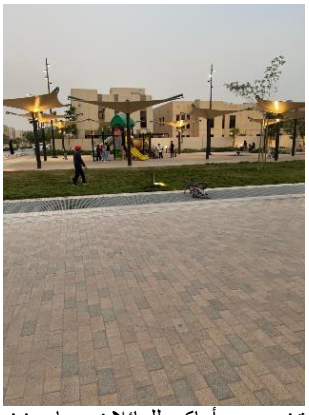
الشكل رقم (4): تحليل مظاهر الحركة والربط الفراغي
المصدر: الباحثان استندا إلى الزيارة الميدانية (الباحثان، 2025).

4-4 البيئة الحضرية والفضاءات العامة

أظهرت نتائج مؤشر البيئة الحضرية والفضاءات العامة أن توزيع الإجابات على عبارة "تتوفر مساحات عامة نظيفة ومظللة ومجهزة للنشاط اليومي على بُعد 5 إلى 10 دقائق سيرًا على الأقدام" كان: 12.5 في المئة لا أوافق بشدة، 2.5 في المئة لا أوافق، 17.5 في المئة محايد، 32.5 في المئة أوافق، 35.0 في المئة أوافق بشدة. ولعبارة الضوضاء والحرارة العالية والروائح تؤثر سلبًا على راحتي اليومية في الحي جاءت النسب: 32.5 في المئة لا أوافق بشدة، 22.5 في المئة لا أوافق، 10.0 في المئة محايد، 17.5 في المئة أوافق، 17.5 في المئة أوافق بشدة. وفي الملاحظة الميدانية سُجل وجود تشجير ضمن المسارات التي جرى مسحها، كما رُصدت عناصر خدمة أساسية في الحدائق والساحات مثل المقاعد وسلال النفايات.



الفضاءات العامة متوفرة ومجهزة بمقاعد الجلوس والتشجير والإنارة



تخصيص أماكن للعائلات مما يعزز استفادة السكان من الفضاءات العامة

الشكل رقم (5): تحليل مظاهر البيئة الحضرية والفضاءات العامة
المصدر: الباحثان استندا إلى الزيارة الميدانية (الباحثان، 2025)

5-4 التماسك الاجتماعي والمشاركة والحوكمة

أظهرت النتائج في مؤشر التماسك الاجتماعي والمشاركة والحوكمة تبايناً في إجابات عبارة "أشعر بأن السكان في الحي يتعاونون ويحترمون القواعد العامة" على النحو الآتي: 5.0 في المئة لا أوافق بشدة، 17.5 في المئة لا أوافق، 27.5 في المئة محايد، 25.0 في المئة أوافق، 25.0 في المئة أوافق بشدة. أما عبارة "لا تتاح لي قنوات واضحة لإبداء الرأي أو تقديم ملاحظات للجهات المسؤولة" فكانت النسب: 7.5 في المئة لا أوافق بشدة، 7.5 في المئة لا أوافق، 15.0 في المئة محايد، 30.0 في المئة أوافق، 40.0 في المئة أوافق بشدة. وأثناء الزيارة الميدانية جرى المرور على مسجد وحديقة عند الساعة الثانية ظهرًا في يوم عمل ولم يُلاحظ وجود مستخدمين وقت الرصد. كما لم تُشاهد لوحات أو دلائل تشير إلى فعاليات أو أنشطة معلنة في نقاط الرصد، كما لاحظ الباحثان وجود أعمال ترميم في بعض الوحدات السكنية الخاصة دون وجود حوكمة واضحة لتلك الأعمال، وتتعلق هذه الملاحظات بالمسارات والمواقع المحددة في هذه الزيارة فقط.

استجاب للسؤال المفتوح الموجّه للعينة وعددهم سبعة وعشرون من أصل أربعين، ونصه "ما أهم اقتراح عملي وقابل للتنفيذ لرفع جودة الحياة في حيك السكني"، وجاءت المقترحات مركزة على الإسراع بتشغيل الخدمات والمنشآت الجاهزة مثل المساجد والمراكز التجارية ومركز خدمات الحي، مع طلب إنشاء قنوات تواصل مباشرة مع إدارة الحي ومقدمي الخدمات وعقد اجتماعات دورية وتفعيل نظام البلاغات وكاميرات المراقبة، كما طُلب رفع كفاءة النظافة والتشجير والصيانة وتغطية المواقع غير المخدومة، وفي جانب الحركة والسلامة دعت المقترحات إلى تنظيم المطبات وتقليل عددها وضبط السرعات ومنع استخدام مسارات المشاة من قبل الدراجات وموصلي الطلبات وفتح الربط بين الأحياء السكنية. كما وشملت المقترحات توفير مرافق وأنشطة مجتمعية مثل الأندية الرياضية وقاعات المناسبات ومراكز الضيافة وبرامج ثقافية، وأكد المشاركون ضرورة تطبيق أنظمة الحي السكنية لمنع التشوه البصري وتحسين الخصوصية المنزلية مع إتاحة تعديلات منظمة كغرفة السائق والاستفادة من السطح وفق اشتراطات، وظهرت حاجة إلى حلول لمواقف السكان والزوار وإدارة دخول الزوار بما يضمن استفادة السكان من مرافق الحي السكني. كما طُرح موضوع تخفيف الرسوم السنوية لاتحاد الملاك، وأخيراً أشير إلى فجوة بين ما تم التسويق له والواقع الحالي مع توقع تحسن بعد اكتمال تشغيل الخدمات والتنظيمات. ويلخص الجدول رقم (3) نتائج مواءمة مؤشرات جودة الحياة الحضرية.

DJERFT., Vol. (1) (2): (P 12 – P22) (2026) DOI: 10.21608/djerft.2026.484140

الجدول رقم (3): ملخص نتائج مدى مواءمة حي سدرة لمؤشرات جودة الحياة الحضرية

المحور	التصنيف	الاستبيان	الملاحظة الميدانية
الصحة والسلامة الحضرية	متحقق	الأمان ليلاً موافقة 87.5%. لا توجد مخاطر مرورية، موافقة 67.5%.	زمن عبور شارع رئيسي 23 ثانية. لا حفر ولا عوائق ولا انقطاعات رصيف لمسار 500 متر. وجود مطبات تهدئة لعبور المشاة
الوصول إلى الخدمات والسكن الملائم	قابل للتحسين	الوصول سيراً على الأقدام خلال 10 دقائق إلى بقالة أو صيدلية أو حديقة صغيرة، موافقة 45%. السكن يلبي الاحتياجات الأساسية للأسرة، موافقة 27.5%.	زمن المشي لأقرب مسجد وحديقة ومركز تجاري 10 دقائق كحد أقصى. تجهيزات متوفرة عند مداخل المسجد والمجمع والحديقة
الحركة والوصولية	متحقق	مسارات المشاة متصلة وآمنة، موافقة 75%. احتياج استخدام السيارة داخل الحي، موافقة 50%.	أرصفة متصلة بلا انقطاعات أو عوائق في المسارات المختارة. تهدئة مرورية عند نقاط عبور المشاة
البيئة الحضرية والفضاءات العامة	متحقق	توفر مساحات عامة مجهزة، موافقة 67.5%. لا توجد ضوضاء تؤثر سلباً على الراحة اليومية، موافقة 55%.	وجود تشجير ومستوى ظل متوسط. عناصر راحة متوافرة مثل المقاعد وسلال النفايات.
التماسك الاجتماعي والمشاركة والحوكمة	قابل للتحسين	تعاون السكان واحترام القواعد العامة، موافقة 50%. توفر قنوات واضحة لإبداء الرأي والملاحظات، موافقة 15%.	لوحظ وجود أعمال ترميم للوحدات السكنية. عدم وجود لوحات أو دلائل على فعاليات مجتمعية في نقاط الرصد.

المصادر: الباحثان استندا إلى نتائج الاستبيان والزيارة الميدانية.

5- المناقشة

تُشير قراءة النتائج في ضوء مؤشرات جودة الحياة التي تم استخلاصها نظرياً إلى أنّ حي سدرة يقدّم صورة مزدوجة لجودة الحياة الحضرية؛ فهو من جهة يقترب في تصميمه المبدئي من تجارب الأحياء السكنية النموذجية لصالح المشاة والحركة النشطة مثل نموذج السوبر بلوكس في برشلونة ودراسة فوبان في فرايبورغ التي تربط بين تهدئة السرعات وتكامل المسارات والفضاءات العامة وبين تحسّن مؤشرات الراحة والصحة والهوية المحلية؛ إلا أنّ مستوى التشغيل الفعلي في سدرة ما زال متأخرًا عن هذه النماذج. فاستمرار اعتماد السكان على السيارة وارتفاع الطلب على تنظيم المواقف يعكسان أن البنية التخطيطية والتصميمية لم تُترجم تماماً إلى سلوك يومي مشابه لما رُصد في فوبان أو في أحياء المتروكيل في ميديلين التي حققت خفضًا ملموسًا في زمن الوصول وتقليصًا لفجوات العدالة المكانية. كما يكشف ضعف قنوات المشاركة والحوكمة وغياب برامج منتظمة للأنشطة المجتمعية عن فجوة مقارنة بالدراسات التي أثبتت دور التماسك الاجتماعي في رفع الرضا عن الحي كما في دراسة الأحياء في فرايبورغ والنرويج. وعليه يمكن تفسير وضع حي سدرة السكني بأنه مرحلة انتقالية يتجاور فيها تصميم مكاني حديث مع نمط تشغيل تقليدي، ما يستدعي التركيز في التدخلات المستقبلية على إدارة التشغيل وتفعيل الخدمات وآليات المشاركة أكثر من التركيز على تغييرات عمرانية تحول البنية القائمة إلى إطار عملي يحقق على المدى المتوسط مكاسب أقرب لما أظهرته التجارب الدولية وخاصة في مؤشرات الأمان والحركة والفضاءات العامة والتماسك الاجتماعي.

6- الخاتمة

تخلص هذه الدراسة إلى أن تطبيق إطار مؤشرات جودة الحياة الحضرية على مستوى حي سدرة السكني قد أتاح قراءة مركبة للواقع المعيشي تجمع بين إدراكات السكان والمشاهدات الميدانية، وتترجم الوعود التخطيطية إلى قيَم ملموسة في محاور الأمان والوصول والحركة والفضاءات العامة والتماسك الاجتماعي. يسهم البحث علمياً في اقتراح سلّم مبسط لمؤشرات يمكن استعمالها من الجهات المحلية لمتابعة الأحياء الحديثة، وفي توضيح كيفية دمج الاستبيان مع الزيارة الميدانية وربط النتائج بسياق السياسات الحضرية في مدينة الرياض. ومع ذلك تبقى حدود البحث محصورة في نطاق ضيق مرهون بالإمكانات البحثية الفردية التي حالت دون تطبيقات واسعة على نطاق مدينة الرياض؛ إذ يقتصر التحليل على حالة واحدة هي مخطط سدرة، وبعينة مكونة من أربعين مشاركاً، وفي نقطة زمنية واحدة، كما أن أدوات القياس اعتمدت على إدراكات المشاركين ومشاهدات الباحثان في مسارات محددة دون تغطية شاملة لكل أجزاء الحي أو مقارنة مباشرة بأحياء أخرى. ومع ذلك، ينبغي النظر إلى النتائج بوصفها تشخيصاً أولياً يساعد في ترتيب أولويات التدخل والتشغيل، لا حكماً نهائياً على التجربة. وتوصي الدراسة بتوسيع تطبيق الإطار المقترح على أحياء إضافية وبصيغ طولية ترصد التغير عبر الزمن، مع تطوير مؤشرات أكثر دقة لبعض المحاور مثل الحوكمة والمشاركة، بما يعزز موثوقية القياس ويفتح المجال لبناء قاعدة أوسع لمؤشرات جودة الحياة الحضرية في السياق المحلي.

مصادر البيانات الأولية

يمكن الرجوع إلى البيانات الأولية من خلال الرابط:
https://drive.google.com/drive/folders/1zj4wiI1FlH7LeGC_xR1xvBjNcEw9v2Zb?usp=sharing

7- المراجع

المراجع العربية

الهيئة الملكية لمدينة الرياض. (2021). *مشروع الرياض الخضراء*. الرياض: الهيئة الملكية لمدينة الرياض. تم الاسترداد من https://www.rcrc.gov.sa/ar/projects/green-riyadh

رؤية السعودية 2030. (بلا تاريخ). *برنامج الإسكان*. الرياض: رؤية السعودية 2030. تم الاسترداد من https://www.vision2030.gov.sa/ar/programs/housing

رؤية السعودية 2030. (بلا تاريخ). *برنامج جودة الحياة*. تم الاسترداد من https://www.vision2030.gov.sa/en/explore/programs/quality-of-life-program

وزارة البلديات والإسكان. (بلا تاريخ). *عن الوزارة*. تم الاسترداد من وزارة البلديات والإسكان: https://www.momrah.gov.sa/ar/about

وزارة النقل والخدمات اللوجستية. (2021). *الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية*. الرياض: وزارة النقل والخدمات اللوجستية. تم الاسترداد من https://www.mot.gov.sa

English References

Alvarez, A. L., & Müller-Eie, D. (2020). Neighbourhood Conditions and Quality of Life Among. *International Journal of Community Well-Being*. doi:10.1007/s42413-022-00183-5

Arnstein, S. R. (1969). *Journal of the American Institute of Planners (JAIP)*, 216–224. doi:01944366908977225

Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 199–219. Retrieved from https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920997000096

Coates, G. J. (2013). The sustainable urban. *International Journal of Design & Nature and Ecodynamics*, pp. 265–286. doi:10.2495/DNE-V8-N4-265-286

European Commission. (2008). *The Urban Audit—Measuring the quality of life in European cities (Statistics in Focus 82/2008).* Office for Official Publications of the European Communities: Office for Official Publications of the European Communities. Retrieved from https://edz.bib.uni-mannheim.de/www-edz/pdf/statinf/08/KS-SF-08-082-EN.PDF

European Commission. (2020). *Report on the quality of life in European cities (5th survey).* Brussels: European Commission. Retrieved from https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/work/qol2020/quality_life_european_cities_en.pdf

Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. *Journal of the American Planning Association*, 265–294. Retrieved from https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944361003766766

Florida, R. (2014). *The Rise of the Creative Class (Updated ed.).* New York: Basic Books. Retrieved from https://www.basicbooks.com/titles/richard-florida/the-rise-of-the-creative-class/9780465029938/

Galvin, M., & Maassen, Anne. (2020). Connecting formal and informal spaces: A long-term and multi-level view of Medellín's Metrocable. *Urban Transformations*, pp. 1-9. doi:10.1186/s42854-020-00008-8

Gehl, J. (2010). *Cities for People.* Island Press: Washington, D.C. Retrieved from https://islandpress.org/books/cities-people

Glaeser, E. (2011). *Triumph of the City.* New York: Penguin Press. Retrieved from https://www.penguinrandomhouse.com/books/307596/triumph-of-the-city-by-edward-glaeser/

ISO. (2018). *ISO 37120:2018 — Sustainable cities and communities: Indicators for city.* Geneva: International Organization for Standardization (ISO). Retrieved from https://www.iso.org/obp/ui/en/#iso:std:iso:37120:ed-2:v1:en

ISO. (2018). *ISO 37120:2018 — Sustainable cities and communities: Indicators for city services and quality of life.* Geneva: International Organization for Standardization. Retrieved from https://www.iso.org/obp/ui/en/#iso:std:iso:37120:ed-2:v1:en

Jacobs, J. (1992). *The death and life of great American cities.* New York: Vintage Books.

Kabisch, N., Qureshi, S., & Haase, D. (2017). Human–environment interactions in urban green spaces — A systematic review of contemporary issues and prospects for future research. *Environmental Impact Assessment Review*, 25-34. Retrieved from https://doi.org/10.1016/j.eiar.2014.08.007

Knight Frank. (2025). *The Saudi Report 2025.* https://content.knightfrank.com: Knight Frank.

Litman, T. (2024). *Evaluating Accessibility for Transport Planning.* Victoria, Canada: Victoria Transport Policy Institute. Retrieved from https://www.vtpi.org/access.pdf

Marans, R. W., & Stimson, R. (2011). *Investigating quality of urban life: Theory, methods, and empirical research.* Dordrecht: Springer. Retrieved from https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-007-1742-8

OECD. (2020). *How's Life? 2020: Measuring Well-being.* Paris: OECD Publishing. doi:10.1787/9870c393-en

Pacione, M. (2003). Urban environmental quality and human wellbeing—A social geographical

Retrieved from https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment

World Bank. (2025). *Urban development – Overview*. Retrieved from https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview

World Health Organization (WHO). (2025). Retrieved from Urban health: https://www.who.int/health-topics/urban-health

World Health Organization. (2012). *WHOQOL User Manual: 2012 revision.* Geneva: World Health Organization. Retrieved from https://iris.who.int/handle/10665/63482

World Health Organization. (2021). *Barcelona: Using urban design to improve urban health.* Geneva: World Health Organization. Retrieved from https://www.who.int/publications/i/item/9789240026605

perspective. *Landscape and Urban Planning*(1), 19–30. doi:10.1016/S0169-2046(02)00234-7

Pérez, K. e. (2025). *Environmental and health effects of the Barcelona Superblocks.* Barcelona: ISGlobal. Retrieved from https://www.isglobal.org/en/-/environmental-and-health-effects-of-the-barcelona-superblocks

Project for Public Spaces. (2018). *What Makes a Successful Place*. Retrieved from Project for Public Spaces: https://www.pps.org/article/grplacefeat

Putnam, R. D. (2000). *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community.* Cambridge, MA: Harvard University Press.

UN-Habitat. (2013). *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility.* Nairobi: UN-Habitat. Retrieved from https://unhabitat.org/planning-and-design-for-sustainable-urban-mobility-global

UN-Habitat. (2015). *Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies.* Nairobi: UN-Habitat. Retrieved from https://unhabitat.org/global-public-space-toolkit

UN-Habitat. (2016). *Safer Cities Programme: Safer City Toolkit.* Nairobi: UN-Habitat. Retrieved from https://unhabitat.org/safer-cities

UN-Habitat. (2020). *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization.* Nairobi: United Nations Human Settlements Programme. Retrieved from https://unhabitat.org/wcr

UN-Habitat. (2024). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities.* Nairobi: United Nations Human Settlements Programme. Retrieved from https://unhabitat.org/wcr

WHO. (2017). *Urban green spaces: A brief for action.* Geneva: World Health Organization. doi:9789241513906

WHO. (2022). *Urban health: Overview and toolkit.* Geneva: World Health Organization. Retrieved from https://www.who.int/health-topics/urban-health

World Bank. (2013). *Localizing Development: Does Participation Work.* Washington, D.C: The World Bank. Retrieved from https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/3d8d9f16-46ab-5ff5-bb08-0564e0f6dbf7

World Bank. (2023). *Service Delivery & Inclusive Urbanization.* Washington, D.C: World Bank.