

ويبقى الأمل...

مع استمرار الأوضاع المضطربة التي تشهدها مناطق من عالمنا العربي منذ ما يزيد عن الثلاث سنوات... ثمة سؤال يطرح نفسه هذه الأيام: أين نحن من القيم المؤسسة للسلام والحوار، والتفاهم بين الشعوب، والتعاون بين المدن والسلطات المحلية؟

في الوقت الذي يتحرك فيه العالم نحو تأكيد هذه القيم باعتبارها ترجمة عملية للتنوع لكافة صوره وأبعاده، وأحد أشكال أصول المجتمعات، وأحد مصادر الإبداع والابتكار... في هذا الوقت نشهد في منطقتنا العربية ما يعكس هذه الصورة عبر سلسلة من الأزمات المتلاحقة التي تركت تأثيراتها على دولنا ومجتمعاتنا العربية.

أن مدننا العربية في المناطق المضطربة تواجه تحديات لا تملك القدرة على مواجهتها، أو التعامل معها باعتبارها سلطة تهتم بقضايا أساسية لمواطنيها. ومن غير الواضح ما إذا كانت الأوضاع الضبابية الراهنة سوف تتغير في وقت قريب، ويدرك اللاعبون المحليون والخارجيون أن عملية التنمية المستدامة، وما يرتبط بها من أهداف اجتماعية وثقافية واقتصادية وبيئية ومساواة، سوف تجد، مع استمرار أوضاعنا المضطربة، إقامة صالحة لها مع استمرار عملية تدمير المدن وهدم المساكن والبيوت وتخريب البنى التحتية والمرافق الأساسية اللازمة للعيش.

إلى أين نحن ذاهبون؟ ولماذا منطقتنا العربية؟ هذه الأسئلة وأخرى غيرها لم نجد لها جواباً طالما تواصلت عمليات تهجير الناس وهدم البيوت وأماكن العبادة والمطارات والحقول.. وطالما أمعن اللاعبون المحليون في عمليات القتل والاضطهاد والتهجير والمصادرة لحرية العقيدة والدين والمذهب.

نحن اليوم، ومنذ انطلاق ما يسمى بـ «الربيع العربي» يملكونا اليأس والمخاوف من أن تطول هذه الأجواء المخيمة على عالمنا العربي الذي يتطلع إلى نهاية قريبة تعيد له كل ما يتمناه من الأمن والطمأنينة والعيش الكريم.

لقد شهد العالم منذ العام 2010 تغيرات تشير القلق في بعض المناطق مع ظهور الأزمات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والإنسانية.. في الوقت الذي تشهده فيه العديد من المدن العربية والمناطق المجاورة لها أزمات متتالية تجعل من الصعب مواجهتها والتعامل معها ولو بقدر ضئيل من درجات الشعور بالوعي والأمل.

إلى ذلك تعمل منظماتنا مع مدنها الأعضاء وشركائها الإقليميين والدوليين في استقراء الحاضر والمستقبل، والاستعداد للتعامل مع الآثار السلبية للأزمات الراهنة، مستفيدة في ذلك من خبرتها المختصة وخاصة في مرحلة الغزو العراقي للكويت وما بعدها، وذلك في عقد المؤتمرات الجامعة للمدن العربية، والدورات التدريبية والعلمية التي تتصل برفع الكفاءة واكتساب الخبرات والاطلاع على التجارب الناجحة.

الأمين العام

برج المدن العربية – 2

في الكويت
تحفة معمارية تجمع بين الأصالة والمعاصرة





المَدِينَةُ العَرَبِيَّة

العدد 165 - أكتوبر - نوفمبر - ديسمبر 2014

- البحرين تستضيف أعمال الدورة الـ 52 للمكتب الدائم
- إعادة تأهيل المراكز التقليدية للمدينة العربية
- ضوابط ومعايير تخطيطية
- للحد من ضوضاء وسائل المواصلات



18



43



المدينة العربية

مجلة دورية متخصصة
تصدرها منظمة المدن العربية

رئيس التحرير

م. أحمد محمد صالح العدساني

الأمين العام المساعد لمنظمة المدن العربية

مدير التحرير

غسان سمان

رئيس قطاع العلاقات الخارجية والإعلام

هيئة التحرير

مدير عام المعهد العربي لإنماء المدن

مدير مؤسسة جائزة المنظمة

مدير مركز البيئة للمدن العربية

مدير المنتدى العربي لتنظيم المعلومات

مدير مؤسسة التراث والمدن التاريخية العربية

الإشتراكات

قيمة الإشتراك السنوي شاملة أجور البريد كما يلي :

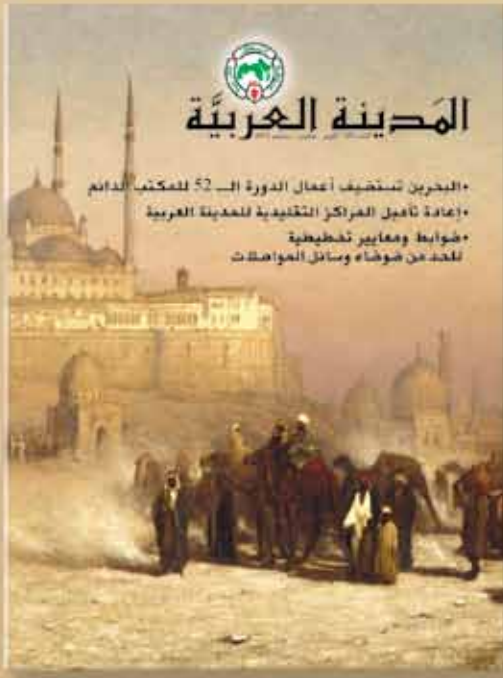
- المؤسسات الرسمية 15 دينار كويتي

- الأفراد 8 دنانير كويتية

- الأفراد في الدول الأجنبية : 10 دنانير كويتية

المقالات المنشورة في هذه المجلة تعبر عن آراء كتابها ،

ولا تعبر بالضرورة عن رأي منظمة المدن العربية



في هذا العدد ...

- من أنشطة المنظمة 4
- البحرين ترحب باستضافة الدورة الثانية والخمسين للمكتب الدائم للمنظمة
- أبحاث 5
- إعادة تأهيل المراكز التقليدية للمدينة العربية
- المدينة وتسيير النقل الحضري 18
- إدارة وتطوير الخدمات البلدية والمرافق العامة - الخرطوم 25
- الضوابط والمعايير التخطيطية للحد من ضوضاء وسائل المواصلات 39
- استطلاع 53
- من مدن المهن التقليدية الى مدن المعرفة
- تقرير 56
- الكويت: خطة إنمائية جديدة «الانطلاقة لتنمية الإنسان واستدامة الاقتصاد»
- تقرير الألفية للتنمية: 67
- عدد سكان الأرض 10 مليارات نسمة في 2050 69
- إعرف مدينتك 70
- قسنطينة... عاصمة الثقافة العربية 2015
- إصدارات 87
- متابعات 89
- ندوات ومؤتمرات 92
- مدن حول العالم 93
- من أخبار المدن العربية 94
- الأخيرة 96



62



73

الإعلانات

يتفق بشأنها مع الأمانة العامة لمنظمة المدن العربية

المراسلات

كافة الخطابات ترسل باسم الأمانة العامة

ص.ب: 68160 كيفان - 71962 الكويت
هاتف: 24849708 / 24849706 / 24849705
فاكس: 24849319 / 24849322

موقع المنظمة الإلكتروني: www.ato.net
البريد الإلكتروني: ato@ato.net

من أنشطة المنظمة

البحرين ترحب باستضافة الدورة الثانية والخمسين للمكتب الدائم للمنظمة إنجاز تقرير الأمين العام وتقارير المؤسسات وجدول أعمال الدورة



وفد الأمانة ومدير عام بلدية المنامة خلال الاجتماع

المنامة إذ ترحب بمحافظي وأمناء العواصم ورؤساء البلديات ومجالس الحكم المحلي المشاركين في أعمال الدورة الثانية والخمسين للمكتب الدائم .. حريصة على تسخير خبراتها وإمكاناتها لإنجاح هذا اللقاء العربي الذي يأتي انعقاده وسط ظروف وتطورات تشهدها مدن عربية شقيقة مما يتطلب اتخاذ خطوات وإجراءات على المستوى المحلي والبلدي العربي تخفف من تبعات تلك التطورات المتلاحقة وتؤكد حرص المدن العربية على التعاون والتضامن في كل ما من شأنه أن يخدم عملية التنمية المستدامة في مدننا العربية الشقيقة.

وعلى هذا الصعيد تقوم الأمانة العامة للمنظمة من مقرها الدائم في الكويت بإجراء الاتصالات مع العواصم والمدن الأعضاء في المكتب الدائم وحثها على المشاركة في الاجتماع. وقد أنجزت الأمانة العامة تقرير الأمين العام وجدول أعمال الدورة .. مستفيدة من توجيهات وملاحظات قادة المدن وأمناء المؤسسات التابعة للمنظمة.

رحب وزير البلديات والتخطيط العمراني بمملكة البحرين الدكتور جمعة بن أحمد الكعبي باستضافة المملكة لاجتماعات الدورة الثانية والخمسين للمكتب الدائم لمنظمة المدن العربية في نهاية نوفمبر 2014 .. وقال أن المدن والبلديات البحرينية الأعضاء في المنظمة تلعب دوراً نشطاً في هذه المنظمة الإقليمية التي تتخذ من الكويت مقراً دائماً لها.

جاء ذلك بمناسبة زيارة وفد من الأمانة العامة لمنظمة المدن العربية إلى مدينة المنامة بهدف الإعداد لاجتماعات الدورة الثانية والخمسين للمكتب الدائم في الفترة 29-30 أغسطس 2014 بدعوة من بلدية المنامة. وقد استقبل مدير عام البلدية المهندس محمد بن أحمد آل خليفة الوفد حيث تم البحث في الترتيبات اللوجستية والفنية والإدارية الكفيلة بنجاح الاجتماع.

وأكد مدير عام البلدية المهندس محمد بن أحمد آل خليفة بأن المدن والبلديات البحرينية تحرص على الاستفادة من عضويتها في المنظمة من خلال المؤتمرات والندوات والفعاليات العلمية والتدريبية التي تعقدتها المنظمة ومؤسساتها. وقال: أن بلدية

إعادة تأهيل المراكز التقليدية للمدينة العربية حالة دراسية للتجربة اللبنانية

حاتم عبد المنعم الطويل
أستاذ مساعد، كلية الهندسة المعمارية
جامعة بيروت العربية، لبنان
drtawil@hotmail.com

تلعب المراكز التقليدية للمدن العربية دوراً حيوياً في تأكيد البعد الحضاري التاريخي التراثي لتلك المدن، حيث تمثل الجذور التراثية لشكل وتكوين المدينة العربية، إضافة الى وضوح فكر وشكل النسيج العمراني بكل أبعاده وانعكاساته على البيئة الاجتماعية الثقافية الاقتصادية لهذه المجتمعات، مؤثراً فيها ومتأثراً بها. وقد كان للمتغيرات السياسية والاقتصادية - التي مرت بها المنطقة العربية في القرن العشرين - سلبياتها على المراكز التقليدية، حيث تحولت مراكز تلك المدن الى مناطق جديدة مكونة مراكز حديثة جاذبة معها النشاطات والاهتمامات، ما أثر بالسلب بأشكال مختلفة على المراكز التقليدية القديمة، هذا وقد قام بعض الدول العربية بمحاولات وتجارب للحد من انهيار وتدهور المراكز التقليدية من خلال إعادة تأهيلها بسياسات وأساليب مختلفة.

وتتميز التجربة اللبنانية في هذا المجال من الكثير من التجارب الأخرى، حيث انها مرت بحروب مختلفة، كانت أحد أهم الأسباب لمشروعات الارتقاء وإعادة التأهيل التي قامت بها مؤسسات حكومية وأخرى أهلية (أو غير حكومية).

أسباب تدهور المركز التقليدي للمدينة العربية ومشكلاته

إن أهم أسباب تدهور المراكز التقليدية للمدن التاريخية العربية هو ظهور مراكز بديلة جديد لتلك المدن، الأمر الذي يفقد المركز التقليدي دوره ومحوريته في دائرة الاهتمامات، حيث يأتي هذا التحول الى مراكز جديدة للمدينة بناء على مجموعة من الأسباب الإدارية والترفيهية والثقافية وهي على النحو الآتي:

1 - التحول الوظيفي Changing the functions:

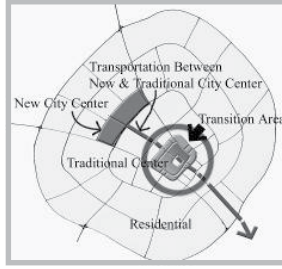
يأتي نمو مركز المدينة متوابعاً مع النمو الطبيعي للكتلة العمرانية له، وملبياً للاحتياجات الوظيفية والإدارية للمجتمع البشري. ومع التطور في النظم والأنساق السياسية والإدارية للدول تظهر غالباً مشكلة تساير نمو مركز المدينة وتطوره، وأيضاً من تغير في شكل وهياكل

النظم الإدارية، حيث تظهر وظائف ومؤسسات وهياكل إدارية جديدة (وزارات ومراكز بحثية ومجالس محلية أو برلمانية...) تختلف عن الواقع الإداري التنظيمي للأزمة السابقة لعمليات التطوير.

2 - أداء الحركة والمواصلات Movement and Transportation:

مع ظهور وظائف جديدة لمركز المدينة ومع النمو الطبيعي للسكان ومواكبة لتلبية احتياجاتهم، يحدث نمو طبيعي في الكتلة العمرانية، سواء للمدينة ككل أو المركز على وجه الخصوص. ومع ظهور السيارة وسيلة رئيسة للحركة، إضافة الى وسائل المواصلات المختلفة (الحافلات، القطارات، قطارات

الصغيرة في مجال مقاهي النت ومكاتب الخدمات والاتصالات.



تحسين شبكة الطرق المحيطة بالمركز وتحسين أداء طريق دائري يحتوي الكيان العمراني للمركز، إضافة إلى طريق دائري آخر يحوي المنطقة الانتقالية (Transition Area)، مع ربط هذه الطرق بشبكة الطرق للمدينة. كما يراعى تحسين المحاور الحركية ما بين المركز التقليدي ومركز المدينة المعاصر، ومراكز التجمعات السكانية ومراكز التجمعات الحركية من محطات رئيسة للسكك الحديدية أو محطات حافلات نهائية، بالإضافة لأحياء المدينة المختلفة، تنتهي بساحات كبيرة بالمنطقة الانتقالية، تصب عند المداخل الرئيسية للمركز التقليدي. وكذلك المعالجة التخطيطية المعمارية للطرق أو الجسور المخترقة للمركز التقليدي، والتي تسبب مشكلات بصرية وبيئية ملوثة للوسط الحضري للمركز التقليدي، وذلك بتحويل

الأنفاق...) وما يستتبعها من خدمات أساسية لها من محطات أو ساحات انتظار، إلى جانب المكون الرئيس وهو الطرق، أصبح النسيج العمراني للمركز التقليدي (أو التاريخي) للمدينة غير قادر على استيعاب هذا النمط من الحركة والمواصلات.

3 - النمو الترفيهي والنمو التجاري

:Entertainments and Commercial Progress

مع التطور الاقتصادي وتطور أساليب التعامل وحركة البيع والشراء، فتحول شكل السوق التجاري إلى المراكز التجارية المغلقة (Malls) مروراً بالطرق التجارية التقليدية بمراكز المدن العربية، هذا بالإضافة إلى ظهور تطور هائل في الوسائل الترفيهية، لم يتمكن المركز التقليدي من مسايرتها.

4 - النمو الثقافي Cultural Progress

إن التطور الدائم في تقديم المنتج الثقافي وتعامل المستخدمين معه يؤدي إلى واقع عملي بانتقال مركز المدينة إلى مركز جديد؛ فالمركز التقليدي لم يستطع مواجهة التطور في تقديم نظم المعلومات المتطورة وبعض الوسائل الثقافية (المسرح، السينما، دور الأوبرا...) التي تختص بالمساحات الضخمة، أو بظهور هذه الأنشطة أساساً في أزمنة تالية نتيجة تطور طبيعي في أنظمة الثقافة والمعلومات.

5 - هجرة السكان الأصليين:

تواجه المراكز التقليدية والمدن القديمة تحديات متنوعة أثرت في توازن الحياة الاجتماعية والاقتصادية للسكان، وهجرة السكان الأصليين بحثاً عن راحة ونمط معيشي جديد نتيجة لتراجع مستوى الخدمات والبنية التحتية للمدينة القديمة، ما يشكل أحد أسباب التدهور للمدينة القديمة (القاسم، 2002).

سبل إعادة تأهيل المراكز التقليدية للمدينة العربية:

تعتمد عمليات التنمية وإعادة تأهيل المراكز التقليدية للمدينة العربية على الآتي:

1 - على مستوى المواصلات والاتصالات

:Transportation and Communication

تطوير شبكة الاتصالات على مستوى المركز التقليدي بأسلوب يواجه المتطلبات المستقبلية ويلبي الاحتياجات المعاصرة في مجال الاتصالات من هواتف أو شبكات إنترنت. وأيضاً تشجيع الاستثمارات



ب) إعادة تأهيل الأحياز الخارجية للمركز التقليدي Rehabilitation for Urban Spaces

إن إعادة تأهيل الأحياز الحضرية الخارجية هي إحدى أهم الوسائل المفترضة لإعادة التأهيل للمراكز التقليدية، حيث تعد مدخلاً رئيساً لتفعيل دور الأنشطة الترفيهية والثقافية عند مرحلة إعادة التأهيل، ويشمل ذلك الممرات والساحات والتقاطعات والنواة والحدود (Paths, Piazzas, Intersections, Nodes and Edges)، سواء بالدراسات البصرية لمسارات الحركة أو ما يختص فيما بعد بأسلوب تنسيق الموقع (Landscape Architecture). وكذلك إزالة العشوائيات والأجزاء المضافة من دون تنسيق مع المحيط العمراني التاريخي، سواء كانت الأجزاء المضافة داخل النطاق الحركي أو حتى النهايات العليا للمباني، وتنسيق المداخل والمخارج للمركز، التي تسهم على نحو كبير في تسهيل عملية

الحركة منها إلى مناطق جديدة أو إبدالها بالأنفاق. وتجربة المنطقة التاريخية بمدينة القاهرة تمثل أحد الأمثلة الناجحة لهذا التوجه، حيث تم تنفيذ نفق الأزهر بمحوريه من وإلى مركز المدينة بطول 4 كم وحتى منطقة الدراسة.

2 - على مستوى إعادة تأهيل النسيج العمراني Rehabilitation of Urban Fabric

تتطلب مرحلة التعامل مع المركز التقليدي على مستوى النسيج العمراني إلى المقترحات الآتية:

(أ) تحديد منطقة انتقالية (Transition Area):

المنطقة الانتقالية هي منطقة تحيط بالمركز التقليدي المراد الحفاظ عليه وإعادة تأهيله، وهي تمثل جزءاً من النسيج العمراني المحيط، يتم تحديدها بناءً على موقعها المحيط بالمركز التقليدي أو التاريخي والتخصيص المفترض لحدود المركز التقليدي (Tradition Center Edges). قد تشمل المنطقة الانتقالية مناطق خضراء أو مناطق عمرانية أو مناطق فضاء، حيث يختص دور هذه المنطقة في التأهيل الحركي النفسي التشكيلي ما بين المركز التقليدي وبقيّة أجزاء المدينة؛ كما يتم على هذا الأساس إعادة استعمالات الأراضي (Re- Land use) لهذه المنطقة الانتقالية كآتي:

- تخصيص مناطق لانتظار السيارات، توزع على نحو يتناسب مع مداخل ومخارج المركز التقليدي.
- تخصيص المناطق الفضاء بهذه المنطقة بهدف استعمالها باحات لخدمة الشحن والفضاء خدمة للمركز.
- تشجيع زيادة المناطق الخضراء سواء بتنمية المناطق الموجودة أو استحداثها بهدف تحسين البيئة المحيطة بالمركز بصرياً وجمالياً، إضافة إلى الدور البيئي في تنقية الهواء من مصادر التلوث المحيطة بالمركز.
- تحسين حال الطرق المخصصة للسيارات بهذه المنطقة بهدف الاستعاضة عن الطرق الداخلية بالمركز والاستعانة بها فقط طرقاً للطوارئ.
- وضع الضوابط والاشتراطات المعمارية للبناء بهذه المنطقة لتحديد الطابع المعماري لها وتهيئة التشكيلات المعمارية لهذه المنطقة تجنباً للتباين المتوقع للطابع المعماري ما بين المركز والمناطق المحيطة.

بهذا الدور، وتحتل مواقع حيوية تخدم الغرض الوظيفي؛ كما تتناسب مع الوظائف المطروحة.

- تحديث المباني ذات القيمة التاريخية ببعض الإضافات (Additions) المعاصرة أو الحديثة في حال الاحتياج لمساحات إضافية، والتي من شأنها تفعيل الدور الحسي للمستخدمين والزائرين للمركز التقليدي.

- إن تصميم المباني الحديثة بالمركز التقليدي يجب أن يكون له صفة التواصل الفكري التصميمي، باستعمال رؤى متطورة في التصميم المعماري، ليس الهدف منها إلغاء الشخصية التراثية للعمارة بالمركز التقليدي التاريخي، ولكن التحديث بمنهجية تهدف إلى إيجاد نوع من التصاد بين القديم والحديث، ورؤية مبتكرة للعمارة في المراكز التقليدية عند إعادة التأهيل.

4 - الإعلام والتنمية الثقافية
Cultural Development:

إن إيجاد الشعور بانتماء المجتمع إلى المشروع سيكون الضمان الأساس لنجاحه، وأيضاً إعطاء مشروع الارتقاء حظه من الإعلام الجماهيري، وبخاصة عند التعامل مع الهيئات الاجتماعية المختلفة، وهذا



نوعاً من إضفاء أسلوب فني يعبر عن التواصل ما بين القديم واستعمال عناصر ذات خامات حديثة وتصميمات متطورة.

إعادة تجهيز المركز التقليدي بنظم متطورة للإضاءة تتناسب في تشكيلاتها مع الطابع المعماري التراثي للمركز التقليدي، بما يضيف على المدينة شخصية مميزة متطورة.

3 - دور العمارة في إعادة التأهيل
Architecture and rehabilitation:

للعمرارة دور بارز عند إعادة تأهيل المركز التقليدي للمدينة العربية يشمل مجموعة التوجهات الآتية:

- إعادة تأهيل وتوظيف المباني التراثية وذات القيمة التاريخية، يراعى في ذلك تحديد الوظائف وتحديد المباني المناسبة لتحقيق هذا الغرض بأفضل أداء، يعتمد ذلك على اختيار أفضل المباني ذات القيمة التاريخية، التي تستطيع القيام

التدفق الحركي من وإلى المركز؛ وأيضاً تهيئة الساحات العامة بهدف تفعيل دور الأنشطة والمهرجانات المفترض إقامتها أو تفعيل ما هو قائم منها.

ج) إعادة دراسة تنسيق المواقع للمركز التقليدي
Landscape Architecture:

تشمل عملية تنسيق الموقع للمركز التقليدي عند إعادة التأهيل مجموعة من الضوابط تتمثل في:

الاهتمام بتهيئة المركز لخدمة جميع الحالات والأعمار والفئات السنية بما في ذلك ذوو الاحتياجات الخاصة من اختلافات للمناسيب أو تخصيص مناطق خاصة لانتظار السيارات الخاصة بهم... إلخ.

الربط التشكيلي ما بين الطابع المعماري التراثي الفني للمركز القديم وإعادة تشكيل الأرضيات، سواء من اختيار الخامات أو شكل التصميم، الذي يمكن استنباطه من القيم التشكيلية الفنية التراثية، معمارية كانت أو فنية.

اختيار عناصر فرش الطرق (Street's Furniture) بعناية تعتمد على توافق تصميماتها مع البيئة العمرانية المحيطة، سواء كان ذلك بالتوافق أو بالتضاد المستحب، الذي يوجد

يعطي إعلام كل من المرئي والمسموع والمقروء أهمية خاصة، حيث انها تصل إلى داخل المجتمع وتشرح بأسلوب بسيط للأفراد والجماعات أهمية المشروع في التنمية وأهمية المشاركة الاجتماعية (عبد الباقي إبراهيم، 1986)، وتفعيل دور المؤسسات الحكومية ودور الثقافة في إقامة المهرجانات والاحتفاليات التي تتناسب مع البعد التاريخي التراثي للمركز التقليدي؛ وكذلك مساهمة المؤسسات والجمعيات غير الحكومية في تنشيط الدور الثقافي للمركز التقليدي، بإقامة الندوات أو المعارض الفنية أو المواسم الثقافية مع تأكيد التشجيع الحكومي الرسمي لهذه المؤسسات، وأيضاً توطيد العلاقات الثنائية وإقامة مشروعات للتآخي بين المراكز التقليدية على مستوى المدن العربية قد يسهم في تنشيط الدور الثقافي التنموي للطرفين.

5- تفعيل الانتماء العاطفي لمركز المدينة

:Emotional endowment

إن تحقيق الانتماء العاطفي بين السكان ومركز مدينتهم يكون بارتباط بعضهم ببعض أثناء ممارستهم للنشاط الاجتماعي الثقافي الفني، الذي يحقق الاحتياجات المادية والروحية لهم على حد سواء... كما يمكن من خلال هذا النشاط نشر الثقافة الفنية على أوسع مجال بعرض المعروضات الفنية في الساحات والحدائق بالإضافة إلى إقامة الحفلات الموسيقية والفنون الشعبية في المناسبات والأعياد القومية (جمعة، 1975).

6- إدارة المشروع Project Management:

إن مشاركة المستخدمين في اتخاذ القرار من الأوليات عند البدء بعملية إعادة التأهيل، حيث يأخذ في الحسبان استقصاء آراء المستخدمين، سواء من الأهالي أو الزوار، باستعمال استمارات الاستبانة. وكذلك أهمية المشاركات الشعبية من هيئات ومؤسسات وجمعيات غير حكومية، وأيضاً يجب إنشاء هيئة مستقلة ذات هيكل إداري يختص بمشروع التنمية للمركز التقليدي يتضمن الجهات الرسمية متمثلة في

بعض الوزارات الحيوية، التي لها دور فاعل في هذه النوعية من المشروعات، كوزارات الثقافة والسياحة والأشغال والمالية والداخلية، ومديريات الآثار والمحليات؛ كما تشمل ممثلين للجهات والمؤسسات غير الحكومية ورجال الفكر ممن لهم دور بارز في خدمة المجتمع، ويكون دور هذا الهيكل المتكامل رسم ودراسة السياسات المقترحة والخطط المستقبلية للمركز التقليدي ضمن إطار المخطط الشامل للمدينة ككل؛ إضافة إلى الإشراف على التنفيذ المرحلي للمشروع (دار العمران، 2001). وكذلك يجب الاهتمام بالجانب الواقعي التطبيقي، وهذا يرتبط إلى حد كبير ببناء الهياكل الإدارية والتنظيمية لنقل النظرية إلى الواقع. لذا، يجب عقد برامج تأهيل الكوادر الفنية، التي تأخذ خطين متوازيين: الأول من خلال عقد دورات تدريبية مكثفة لرفع كفاءة العاملين، وأما الخط الآخر فهو من التدريب أثناء العمل، حيث تعمل مجموعة من المتدربين مع خبير مختص يقوم بنقل خبرته من خلال الممارسة اليومية إلى المتدربين (عبد الباقي إبراهيم، 1986). ولتلافي مشكلة تداخل القرارات يجب اقتراح السياسات وترجمتها إلى قرارات تنفيذية، ثم بحث التعارض بين هذه القرارات حيث توضع أوليات وبرامج التنفيذ المناسبة (حازم إبراهيم، 1986).

7- مصادر التمويل Financing Resources:

تتطلب عمليات التنمية المتواصلة للمركز التقليدي إيجاد البدائل المناسبة لمصادر التمويل، ودراسة حالات مدن عربية خاضت تجارب للتنمية المتواصلة، مثل مدن أصيلة وحلب وصنعاء، حيث نجد انها قامت بتنويع دور التمويل حتى يمكنها من مواصلة دورها الحضاري في مجتمعاتها، حيث قامت السياسة التمويلية لمدينة أصيلة على الناتج من

التجربة اللبنانية لإعادة تأهيل المراكز التقليدية :The Lebanese Experiment

تختلف التجربة اللبنانية لإعادة تأهيل المراكز التقليدية التاريخية عن مثيلاتها في المدن العربية، ويرجع ذلك الى الحروب، وهي أحد أهم الأسباب المؤدية الى تدهور المراكز التقليدية، سواء كانت حرباً أهلية أو حرباً خارجية (الاجتياح الإسرائيلي للبنان العام 1982).

إن أهم أسباب تدهور المركز التقليدي لمدينة بيروت كان نتيجة مباشرة للحرب الأهلية (1975 - 1990)؛ أما تدهور مثيله بمدينة صيدا ف جاء نتيجة للاجتياح الإسرائيلي للمدينة؛ أما بطرابلس فيأتي تدهور مركز المدينة التقليدي لأسباب تقليدية، إضافة الى تأثرها بالحروب، سواء الأهلية أو الخارجية، بصورة غير مباشرة، هذا وقد قامت الحكومة اللبنانية بتجارب مختلفة لإعادة تأهيل تلك المراكز كالآتي:

النشاطات والمهرجانات التي أقيمت خصيصاً لهذا الغرض، ما تبعه من توافر فرص للعمل للمستخدمين، وأيضاً مساهمة الحكومة والمؤسسات غير الحكومية، بخلاف المصادر الخارجية من الحكومة البرتغالية والشركات المتعددة الجنسيات؛ أما حلب فقامت مصادر التمويل على الجهات الرسمية وصندوق الإحياء، وأسس صندوق للاستثمارات الصغيرة والمتوسطة لتحقيق التنمية المستدامة للمدينة القديمة؛ أما صنعاء فجاءت مصادر التمويل من الحكومات والهيئات الدولية لتنفيذ مشروعات ريادية في المرحلة الأولى ضمن مشروع مشترك بين الحكومة ومنظمة اليونسكو وبرامج التطوير التابعة للأمم المتحدة، ومن ذلك أيضاً توافر نظام تمويل مدروس، يخدم التنفيذ الناجح للخطط التنموية، ويعمل على إحداث التنمية المستدامة التي تؤدي بدورها الى الإكتفاء الذاتي بالتمويل الناتج عن عمليات الاستثمار في منطقة الدراسة (دار العمران، 2001)، وأيضاً إلى تشجيع سياسات الحوافز الحكومية المؤثرة، التي أثمرت نتائج إيجابية في تجارب التنمية الإقليمية على المستوى العالمي، منها استحداث أنظمة حوافز حكومية متعددة ما بين تسهيل الائتمان والقروض المباشرة والاعفاءات الضريبية وإعانات العمالة الحكومية لتقليل تكاليف العمالة على المستثمرين ولتشجيع أصحاب المشاريع على زيادة القوى العاملة في مشروعاتهم (Esam، 1996)؛ وكذلك ذاتية التمويل، التي يقصد بها البحث في إمكان استغلال العناصر والمكونات القائمة والطاقت الكامنة في المشروع للحصول على التمويل الذاتي له (حازم إبراهيم، 1986).



1- إعادة تأهيل المركز التقليدي لمدينة بيروت Beirut Traditional Center:

يقع المركز التقليدي لمدينة بيروت على الواجهة البحرية للمدينة، كونها مدينة ساحلية نمت وتطورت انطلاقاً من موضع الميناء. وقد أتى تدمير المركز التقليدي للمدينة إثر الحرب الأهلية اللبنانية (1975 - 1990)، التي أفرزت حدوداً فاصلة (1) بامتداد كامل المدينة من الجنوب إلى الشمال، قسمت على أثرها المدينة إلى بيروت الشرقية وبيروت الغربية؛ أما مركز المدينة فقد اعتبر كله منطقة عازلة كونه منطقة خدمية للطرفين المتنازعين (الشكل 4). وبانتهاء الحرب الأهلية قررت الحكومة إعادة تأهيل مركز المدينة بتخصيص شركة عقارية مساهمة لتولي عملية الاستثمار والتنمية في مشروع لإعادة التأهيل، بالتعاون مع الجهات الرسمية على تنظيم العمران بمركز المدينة، حيث صدر مرسوم حكومي برقم 4830 للعام 1994 عن رئيس الجمهورية ويمثله رئيس مجلس الوزراء، بخصوص "تعديل التصميم والنظام التوجيهي العام وتصديق التصميم والنظام التفصيلي لمنطقة الوسط التجاري في مدينة بيروت. وشمل هذا المرسوم (المرسوم 4830) مجموعة من الشروط المنظمة للبناء أو التعديل أو إعادة التأهيل، هي:

وضعت شروط للتنقيب عن الآثار بمنطقة المركز بإشراف المديرية العامة للآثار، تتضمن شروطاً تشمل ضرورة قيام العلماء بالإعلام عن أي عملية للتنقيب، يحدد من خلالها الهدف منها وحجم الأعمال ومدة التنفيذ والتكلفة المتوقعة ووسائل التمويل المفترضة، وكذلك في حال الاكتشافات الحيوية يُعلم التنظيم المدني والشركة العقارية (المستثمر الرئيس) ومالك العقار، إضافة إلى برمجة أعمال التنقيب بما لا يؤخر أو يعيق مشروعات الإعمار. كما تشكل لجنة للتنسيق بين عمليات التنقيب وأعمال البنية التحتية وتتضمن ممثلين عن التنظيم المدني والآثار ومجلس الإنماء والإعمار والشركة العقارية.

• تحديد منطقة الوسط التجاري بحدود واضحة، حيث يحدها من الشمال البحر ومن الغرب شارع فخر الدين ومن الجنوب جادة فؤاد شهاب وأما من الشرق فهي الحدود الشرقية لشارع جورج حداد.

• تقسيم المنطقة إلى عشرة قطاعات تنظيمية وهي أساس لترجمة اقتراحات واتجاهات التصميم التفصيلي إلى قواعد وشروط لاستعمال الأراضي، تعكس الوظائف والطابع العمراني المنشود في كل قطاع، وتشمل الشروط: الخصائص العمرانية والمعمارية للقطاع واستعمالات الأراضي والاستعمالات الممنوعة ضمن المباني والعقارات والمساحات، والقياسات الدنيا للعقارات، ومعدل الاستثمار، وتركيز الأبنية نسبة إلى الطرق وحدود الأبنية المجاورة؛ كما تشمل الغلاف والحد الأقصى للارتفاعات والمعالجات المعمارية للواجهات والأبنية المحافظ عليها.

• تحل الاشتراطات العمرانية لتنظيم العمران بالوسط التجاري لبيروت محل الاشتراطات المعمول بها بقانون التنظيم المدني وقانون البناء، وهي القوانين السابقة أو الحالية المنظمة للعمران بالمدينة.



المعمارية المحافظ عليها؛ كما اشترط للطرق والشوارع المستحدثة تماشيها مع متطلبات السلامة والأمان وطابع القطاع والمكون الحضري الواقع به الطريق من بيئة عمرانية وبيئة طبيعية موجودتين بالمكان وطبوغرافية الموقع، ومراعاة الشروط والضوابط الفنية في تصميم الطرق من عروض وتقاطعات وممرات مشاة.. إلخ.

إعادة التصميم الحضري لمنطقة ساحة الشهداء ضمن مراحل التطوير المختلفة للمشروع مع مراعاة أنها فضاء حضري مفتوح تجاه البحر من دون حدود، واعتماد هذا الفضاء بوابة وإطلالة بحرية لبيروت تمتد امتداداً طبيعياً لساحة الشهداء وطريق الأوتوستراد المحوري من وسط المدينة الى المطار.



تم إضافة جزء مردوم من البحر يقع على الواجهة البحرية لوسط البلد، حيث يعد هذا الجزء عاملاً استثمارياً لرفع الأداء الاقتصادي للمشروع، وتشكل بداية جزيرة للسكن والأنشطة الترفيهية للمستوى فوق الفاخر، وتصل الى وسط البلد عن طريق جسور، ثم عدل المشروع الى جزء متلاصق مع مركز المدينة وأعيد تخصيص استعمالاته لتشمل المستوى الفاخر مع بعض الأنشطة الترفيهية والسياحية. وفي كل الحالات يعتبر هذا الجزء إضافة سلبية الى المستوى البيئي، لما يمثله من أضرار بيئية تقلل من قيمة هذا المشروع الرائد في مجالات إعادة التأهيل لمراكز المدن ذات البعد التاريخي.



• اعتمدت الشروط المتعلقة بالمناطق والمباني المحافظ عليها على عدة أمور، منها: الترتيب المستقبلي لشبكة المواصلات والبنى التحتية؛ كما تشمل تصنيف المباني الى أبنية محافظ عليها لطابعها المعماري أو طابعها التاريخي أو وجودها ضمن مجموعة أبنية ذات طابع معماري مميز، ومبانٍ محافظ عليها لأسباب أخرى؛ كما تشمل اشتراطات لإعادة تأهيل هذه المباني، منها: الحفاظ على المساحة المبنية والحجم والطابع المعماري لها، ولا يسمح بهدم هذه الأبنية، وفي حال هدمها لأسباب كارثية، يعاد بناؤها وفقاً للبناء الأصلي من حجم وارتفاع وطابع معماري وطبقاً لدفتر شروط التنظيم المدني.

• للمباني الجديدة خصصت مجموعة من المواد التنظيمية في القانون وهي تضع شروطاً وضوابط تنظيمية للبناء في منطقة وسط بيروت التجاري، اعتمدت في مضمونها على تحديد كل الضوابط الممكنة، التي تنسق العلاقة عمرانياً على نحو دقيق؛ كما شملت: تحديد الكثافة البنائية للعقار مع تجاهل المساحات المخصصة لأقفاص (مناور) السلام وغرف الخدمات والشرفات و"اللوجيات" والطوابق السفلية من المساحات المحتسبة؛ وتحديد الارتفاعات بالتنسيق مع عروض الطرق والمناطق المقام عليها البناء، مع استثناء ثكنات القرميد التي لا يتجاوز ارتفاعها 180 سم؛ وتحديد عدد مواقف السيارات بالتناسب مع الاستعمالات المقترحة والمساحات، وأما في حال الفنادق فخصصت تبعاً لعدد الغرف.

• على مستوى التصميم الحضري روعيت الحدود القصوى للارتفاعات وعروض الطرق، سواء المخصصة للسيارات أو تلك المخصصة للمشاة، وأيضاً حدود الساحات والمناطق الخضراء؛ مع احترام مداخل المباني وبخاصة ذات البعد التاريخي، وحماية المناظر الطبيعية والمنظورات

تم تنفيذ الكثير من المراحل بمشروع إعادة تأهيل مركز المدينة التقليدي لمدينة بيروت، حيث قام على التوازن ما بين الأنشطة المختلفة بما يجذب أكبر كم ممكن من المستخدمين، فاعتمد المشروع على استثمارات للبيع أو الإيجار في مجالات متعددة تظهرها خريطة استعمالات الأراضي من: أنشطة إسكان، مكاتب، مناطق ترفيهية، فنادق، أنشطة ثقافية وحكومية، تشكل في مجملها 4690 متراً مربعاً (Annual Report- 2001)، ويحكم الاستناد الى ذلك من النشاط المتنامي للمركز المالي حيث يقع شارع البنوك، وكذلك الأنشطة الإدارية المختلفة وسراي الحكومة. والأنشطة الترفيهية والتجارية المنتشرة حالياً تسهم على نحو فعال في تنشيط وإحياء المركز. من ناحية أخرى اعتمد المركز - بعد إعادة التأهيل، في جذب المستثمرين والمستخدمين والزائرين - على معاصرة تكوين المركز ومواجهته للمتطلبات العصرية والتقنية المتقدمة، وارتكازه على القيم الجمالية والتراثية لعمارة المركز التقليدي التراثي.



2- إعادة تأهيل المركز التقليدي لمدينة صيدا Sidon Traditional Center:

تقع مدينة صيدا الى الجنوب من بيروت بنحو خمسين كيلومتراً، وتتميز المدينة ببعد تاريخي كبير يمثلها الكثير من الحضارات.. بداية من الحضارة الفينيقية ومروراً بأهمها تأثيراً الرومانية والفارسية وانتهاء بالحضارة الإسلامية ولا سيما المملوكية والعثمانية اللتين تمثلان حجر الزاوية في تكوين المدينة القديمة والمركز التاريخي لصيدا الحالية. ومدينة صيدا شأنها شأن معظم المدن الساحلية في نموها وتطورها التخطيطي، حيث يقع مركزها التقليدي على الواجهة البحرية في نتيجة طبيعية لموضع النواة التي نشأت منها المدينة. ومع الاجتياح الإسرائيلي للبنان العام 1982 كانت الواجهة البحرية ومركز المدينة التقليدي ضمن أولويات أهداف القصف الجوي البحري، ما أدى الى انهيار المركز التقليدي بصورة مباشرة، وانهارت معه شبكات البنية التحتية وتهدم الكثير من المباني الأثرية وذات القيمة التاريخية، إضافة الى ظهور العشوائيات، وتحول شكل النسيج العمراني للمركز، وما تبع ذلك من تلوث بصري، وهجرة السكان الأصليين وظهور سكان جدد ليس لهم انتماء للبعد التاريخي للمكان، وتدهور المستوى الثقافي الاجتماعي للسكان.

تبنت الحكومة عملية إعادة تأهيل المدينة القديمة والمركز التقليدي ضمن دراسة متكاملة شملت الواجهة البحرية للمدينة العام 1996؛ كما كان للمؤسسات غير الحكومية دور فاعل في تنفيذ سياسات الارتقاء (مؤسسة الحريري ومؤسسة عودة) من خلال تأهيل وإعادة توظيف بعض المناطق والمباني التراثية بصيدا القديمة.

انتقالية تحيط بالمدينة القديمة تكون وظيفتها مراعاة تحول الطابع المعماري ما بين البلدة القديمة وصيدا الحالية، وتوافر مناطق لانتظار السيارات وباحات لخدمة المتطلبات التجارية، مع منع استعمال السيارات داخل نطاق المركز التقليدي باستثناء حالات الطوارئ.

• إحداث التنمية الاجتماعية الاقتصادية لسكان المنطقة القديمة وإيجاد توازن بيئي بين السكان ومنطقتهم بحيث يتم السيطرة على أعداد السكان واستدامة أساليب معيشتهم.

• التشجيع السياحي في صيدا القديمة كونه أحد أقطاب التراث الحضاري الثقافي لصيدا.

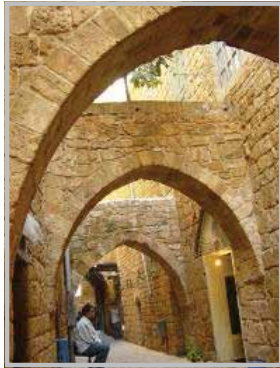
• رفع العشوائيات من النسيج العمراني مع تفعيل الممرات والساحات وتحسين النسق الحضري.

• إعادة توظيف المباني الأثرية ذات القيمة التاريخية (خان الفرنجة، مصنع الصابون.. إلخ).

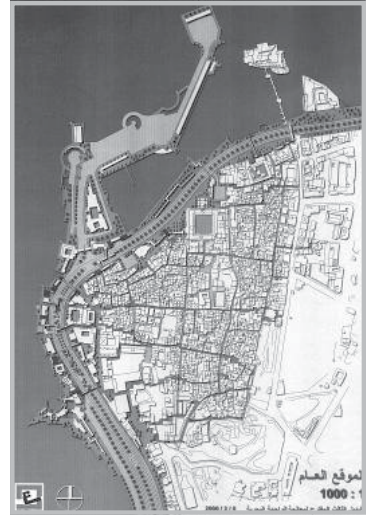
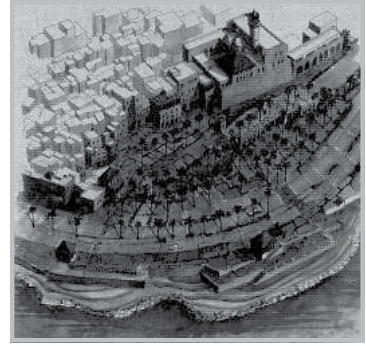
• المحافظة على الطابع المعماري، واتباع سياسة صيانة الإرث الحضاري.

• تنمية الصناعات الحرفية وتحسين المراكز التجارية بصيدا القديمة للارتقاء اقتصادياً بالسكان.

• معالجة القمامة بنظام الأيدي العاملة المكثف لتناسب هذا الأسلوب مع شكل النسيج العمراني.



يمكن الإشارة الى ما تم إنجازه من مشروع إعادة تأهيل الواجهة البحرية لمدينة صيدا ويتلخص في الطريق البحري (الأوتوستراد البحري)، وبعض الطرقات والممرات للمدينة القديمة ومركزها التقليدي،



هذا وقد شملت خطة إعادة تأهيل صيدا القديمة القرارات الآتية (دار العمران، 2001):

• إقرار هيكل إداري تنظيمي يشمل مجموعة من الجهات الحكومية والمؤسسات غير الحكومية وبعض الأفراد والجهات ذات التأثير المجتمعي.

• مشاركة المستخدمين في مشروع الارتقاء من خلال استقصاء آراء المستخدمين باستعمال استمارات الاستبانة.

• تعيين الحدود الأصلية للمدينة التراثية وعمل منطقة

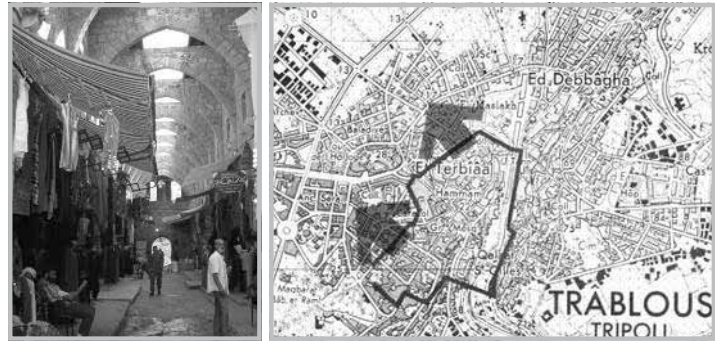
التقليدي للمدينة. ولكن ما يميز المركز التقليدي لمدينة طرابلس هو وجود السكان الأصليين بها وتفاعلهم مع المركز وظهوره بصورة تفاعلية نشيطة مع المستخدمين. كما يجري حالياً بعض المحاولات ولكن على نحو غير رسمي، تهدف لإقامة تجربة مشابهة لمنطقة سوليدير أو الوسط التجاري والمركز التقليدي لمدينة بيروت.

بدراسة التجربة اللبنانية من خلال إعادة تأهيل المركز التقليدي لمدينة بيروت يتضح بعض السلبيات تتلخص في المشكلات الاقتصادية في تقدير قيمة العقارات بين الشركة العقارية المساهمة والملاك الحقيقيين للمباني أو الأراضي الواقعة بالمحيط العمراني لمركز المدينة؛ كما يمثل الجزء المضاف المردوم في البحر عاملاً بيئياً سلبياً لما يشكله من خطورة على التحولات البيئية البحرية وعلاقتها بالبيئة المحاذية اليابسية للمدينة وتغيير الحدود التراثية التاريخية للواجهة البحرية للمدينة في أهم مناطقها على الإطلاق وهي مركز المدينة. وعلى الجانب الآخر نتج عن التجربة الكثير من الإيجابيات التي تم تحقيقها من ظهور هذا المشروع، واعتمد ذلك على هيكلة للمشروع على مستوى يتناسب مع البعد التاريخي لوسط البلد، وعلى نظام استثماري في شركة عقارية مساهمة تستطيع مواجهة المشكلات الاقتصادية التي غالباً ما تواجه هذه النوعية من المشروعات، وعلى تحديد مخطط شامل للمشروع

باستبدال بعض أراضي الممرات والحوائط وبعض البوابات ذات القيمة التاريخية؛ وكذلك التحسين النسبي لبعض شبكات البنية التحتية لبعض المناطق المحدودة. كما تم إعادة تأهيل بعض المباني ذات القيمة التراثية التاريخية، منها خان الفرنجة الذي تم إعادة تأهيله من مؤسسة الحريري، حيث يقوم الخان حالياً بدور ثقافي محوري على مستوى المدينة، وعلى الجانب الآخر قامت مؤسسة عودة بإعادة تأهيل مبنى مصنع الصابون التراثي الذي وظف متحفاً يوضح هذه الصناعة ذات البعد التاريخي.

3- إعادة تأهيل المركز التقليدي لمدينة طرابلس - Tripoli Traditional Center

طرابلس مدينة ساحلية تمثل عاصمة الشمال اللبناني، وتبعد عن بيروت حوالي 82 كم إلى الشمال. وقد مرت طرابلس القديمة بالكثير من الحضارات التي أثرت عليها عمرانياً واجتماعياً، ولا سيما العصر المملوكي الذي أثارها بطابع عمراني مميز، سواء على مستوى النسيج العمراني أو على مستوى العمارة. ومركز المدينة التقليدي يتمتع بطابع معماري مملوكي (منيمنة، 2003) قد تدهور، شأنه في ذلك شأن معظم المراكز التقليدية للمدن العربية، إضافة إلى تأثيره بالحرب اللبنانية سلباً، من انهيار للبنية التحتية وظهور العشوائيات والتعدي على الآثار وتدهور المباني ذات القيمة التاريخية. وقد قامت عدة جهات



بترميم بعض المباني التراثية ذات القيمة التاريخية، حيث قامت جمهورية ألمانيا الاتحادية بترميم خان الخياطين ومساهمة مؤسسة الحريري في عملية إعادة تأهيل طرابلس القديمة برفع الأنقاض جراء الحرب (منيمنة، يناير 2003)، إلا أن هذا لا يتعدى كونه حالات منفردة ولا تشمل خطة متكاملة لإعادة تأهيل المركز



والمنطقة (Master plan) يعين بناء عليه ما يحتاجه المشروع وفق الإطار العام والمخطط الشامل له، وتحدّد ضوابط واشتراطات عمرانية تفصيلية متكاملة لكل عناصر البيئة العمرانية المضافة أو تلك المحفوظ، سواء على مستوى التصميم الحضري أو تنسيق المواقع أو العمارة، إضافة الى تنسيق كل ذلك مع شبكات البنية التحتية وشبكات الطرق والمواصلات على مستوى المدينة بمنهجية علمية مواكبة للمتطلبات الحياتية والتكنولوجية. ونجاح النظام الرقابي لخطوات تنفيذ المراحل للمشروع أدى الى نجاح هذه التجربة، ويمكن تلخيص ذلك في الآتي:

الارتكاز على نحو أساس على المخطط الشامل Master Plan للمشروع.

• الحفاظ على الهوية العمرانية قدر الإمكان، سواء للأحياء الحضرية أو ما يختص بالعمارة والتفاصيل المعمارية، مع ربط ذلك بالعناصر المتطورة (خامات البناء أو مفردات تنسيق الموقع وفرش الطرقات)، وكذلك دمج العناصر المعمارية المضافة بأسلوب علمي متطور.

• نجاح عملية الإدارة والتسويق في تفعيل الدور الثقافي الترفيهي للمركز من خلال الأنشطة الثقافية والمهرجانات (حفلات غنائية بساحة النجمة وكذلك تنظيم الماراثون الأول في لبنان).

- الحفاظ على المناطق الأثرية المكتشفة بالمنطقة وتطوير المشروع بناء على المستجدات.
- تأكيد البعد التاريخي التراثي من خلال تفعيل دور الآثار المكتشفة خلف سرايا الحكومة.
- الالتزام بمستوى راق في الأداء سواء للمشروعات المطروحة من الشركة أو المستثمرين.
- نجاح التجربة يتمثل في نظام إداري على مستوى عال بما يؤهله لقيادة هذه التجربة.

أما في تجربة صيدا فالمركز التقليدي لها هو جزء من مشروع التنمية للواجهة البحرية وهو الأمر الذي لم يضع المركز التقليدي تحديداً في دائرة الضوء، ما أبطأ من تنفيذ إعادة تأهيله، ولكن التجربة كانت مشروعاً يغطي معظم الجوانب المؤهلة لنجاح التجربة.

وعلى الجانب الآخر لا تتعدى تجربة مدينة طرابلس كونها إعادة تأهيل لبعض المكونات لمركزها ولم ترتق لمستوى المشروع الشامل من حيث إعادة التأهيل للمركز التقليدي للمدينة، بالرغم من النشاط المتدفق لمركزها وشعور المستخدمين بالانتماء له على نحو كبير، وهو الأمر الذي يسمح بنجاح مشروعات إعادة التأهيل لمركزها في حال وجود الدعم المالي التنظيمي بناء على القدرات البشرية والطاقات الكامنة للمستخدمين وغير المستغلة.

الخلاصة والتوصيات:

إن مشروعات إعادة تأهيل المراكز التقليدية للمدينة العربية تعتمد على محاور أساس ثلاثة هي: العامل الاقتصادي والعامل الإداري والعامل البشري، حيث المساهمات البشرية من جانب المستخدمين. وتتلخص هذه العناصر في النقاط الآتية:

- تحديد المركز بحدود واضحة له، مع تخطيط طريق دائري حوله مع ربطه بمحاور حركية رئيسة بمركز المدينة، إضافة الى تفعيل حركة المواصلات بين المركز التقليدي والمركز الحديث للمدينة.
- غاية الطريق الدائري حول المنطقة الانتقالية لاستيعاب الحركة المرورية المتدفقة من وإلى المركز.
- تجنب الطرق والجسور المخترقة المرور بالمركز بتحويل مساراتها أو استعمال الأنفاق بديلاً لها.
- تنظيم منطقة انتقالية بين المركز والمحيط العمراني تكون مهمتها تمهيد التضاد المتوقع في الطابع العمراني وسرعة الحركة بالإضافة الى ضمها لمناطق انتظار للسيارات وأخرى باحات للخدمة.
- تنمية الأحياء الحضرية والنسيج العمراني للمركز مع تفعيل النشاطات الثقافية والترفيهية به.
- إعادة تأهيل البنية التحتية كونها أساساً لعمليات التنمية، ورفع العشوائيات مع تحسين البيئة العمرانية.
- تأكيد مواكبة المركز التقليدي للعمارة المعاصرة من خلال الأجزاء المضافة أو المباني الجديدة.
- الدمج المتواصل ما بين التراث والتحديث بهدف إيجاد مناخ معاصر للمركز يجذب معه المستخدمين والمستثمرين، ويشمل ذلك المعالجات المعمارية وعناصر تنسيق الموقع وأساليب فرش الطرق.
- تشكيل هياكل إدارية شاملة، من جهات رسمية وأخرى أهلية، تكون مهمتها اتخاذ القرارات باستقلالية تامة.
- تأكيد دور المستخدمين في اتخاذ القرارات التصميمية والتخطيطية باستعمال استمارات الاستبانة.
- تنويع مصادر التمويل من تمويل ذاتي الى تمويل دولي أو حكومي أو من خلال المؤسسات والجهات غير الحكومية مع تفعيل دور الاستثمار بهدف تحقيق التنمية المستدامة للمركز.
- تفعيل الدور الإعلامي الثقافي للمركز مع مشاركة الهيئات والمؤسسات غير الحكومية.
- تفعيل الانتماء العائلي للمركز بتنظيم المعارض والحفلات والمهرجانات الفنية في المركز.

المراجع العربية والأجنبية:

- دار العمران (2001)، تخطيط وتنظيم الواجهة البحرية لمدينة صيدا، تقرير أعمال المرحلة الثانية.
- حازم، إبراهيم (1986)، الارتقاء بالمناطق التاريخية، ندوة الارتقاء بالبيئة العمرانية للمدن، جدة، مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية.
- جمعة، محمد إبراهيم (1975)، مركز المدينة المعاصرة، ماجستير، قسم العمارة، كلية الفنون الجميلة، جامعة حلوان.
- عبد الباقي، إبراهيم (1986)، المدخل للارتقاء بالبيئة العمرانية للمدينة، ندوة الارتقاء بالبيئة العمرانية للمدن، جدة، مركز الدراسات التخطيطية والمعمارية.
- الحمود، مجد (2002)، التصميم الحضري المستديم لمدينة جاوا التاريخية، ندوة التنمية العمرانية في المناطق الصحراوية ومشكلات البناء فيها، الجزء الأول، ص 822، الرياض 1423 هـ. عن Viera, 1993.

المدينة وتسيير النقل الحضري حالة مدينة المسيلة

الدكتور خلف الله بوجمعة
استاذ محاضر، مدير مخبر بحثي، جامعة المسيلة، الجزائر
boudjemaadz@yahoo.fr



عرف العالم تزايداً سكانياً مذهلاً. وقد صاحب ذلك تطور متسارع للمدن وامتداد لمجالاتها، وازدياد لعددتها. ونتيجة لما سبق ظهرت مشكلات معقدة لم تكن معروفة في العصور السابقة داخل المدن. وقد برز النقل الحضري واحدة من هذه المشكلات إن لم يكن اعقدها على الإطلاق. وللدلالة على أهمية هذا العمل نشير إلى أن الإنسان في مدينة شيكاغو يقضي تسع سنوات من عمره في المتوسط داخل المترو ووسائل النقل الأخرى [روبير أوزيل]، (فن تخطيط المدن)، منشورات عويدات، بيروت، 1983.

وحاول كثير من الدول كالجزائر الاستثمار في هذا المجال وبخاصة في الحواضر الكبرى بهدف التحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها بزيادة البنيات التحتية، وزيادة الوسائل وتنويعها. ولكن لوحظ أن المشكلة ما فتئت تزداد تأزماً من يوم لآخر. فإذا عرفنا أن تسيير المدينة تقنياً يتم بواسطة أدوات التهيئة والتعمير المتمثلة في ثنائية المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأراضي، فإن ذلك يتطلب منا البحث عن طرق لتسيير النقل الحضري يمكنها أن تستفيد من هذا البعد لتحسين الأداء على أن تكون مبنية على قراءة صحيحة لهذه المخططات.

النقل الحضري وأنظمة الحركة المرورية

لا شك في أن شبكة الطرقات في المدينة هي المسؤول الأول عن تغذية كل الأجزاء المكونة لها.

فهو تشبه شرايين الجسم إلى حد بعيد، بحسب أحد الباحثين [زين العابدين علي، تخطيط النقل الحضري، عمان، دار الصفاء، 2000]. فالشوارع المجمعّة تقوم بتجميع حركة المرور من الشوارع الفرعية لتضخها في الشوارع الرئيسية ذات

التدفقات العالية. ويضمن النقل الحضري التنقلات داخل المدينة مستعملا هذه الشوارع والطرق التي تشكل شبكة حتى في المدن الصغرى.

1- النقل الحضري:

يعرف النقل الحضري من بين التعريفات الكثيرة على أنه مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل، التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى التنظيم الإداري الضمني لتنقلات الأفراد والحيوانات والسلع والمعلومات في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة. وي طرح النقل الحضري مشكلات مجالية جغرافية وأخرى لامجالية. ونهتم - عادة نحن المختصين - بهذه الأخيرة، أي: المشكلات المطروحة على مستوى مركز المدينة وأطرافها.

فالمختص في العمران أو في الجغرافية والتهيئة المجالية يدرس مشكلات الاختناق المروري المؤدي إلى هدر الوقت والقلق والتلوث والحوادث وقلة أماكن التوقف على مستوى مراكز المدن. كما يدرس كيفية ربط أطراف المدينة مع المركز وأيضا فيما بينها. ويوجد إمكان للتعاون مع مهندس النقل الذي يقوم فيما بعد بتقويم شبكة النقل واختيار الشبكة التي تناسب متطلبات المدينة المعنية [مصطفى فواز: مبادئ تنظيم المدينة، بيروت، معهد الإنماء العربي، 1980].

والاختناق المروري هو المشكلة الأساسية التي يعنى بدراستها المختصون في تسيير النقل الحضري.

فهذا العامل ينشأ أساسا من تنامي التنقلات التي تتولد من زيادة حاجات السكان للحركة. فكل المحاولات التنظيمية والتسييرية تهدف أساسا للتحكم في هذا العامل وتطويعه. ونشير إلى أن الحاجة الإجمالية للتنقلات تحدد بمعرفة مجموعة من العناصر، هي:

- طبيعة ووسيلة النقل المستعملة.

- حجم تنقلات الأفراد اليومية.

- المدة الزمنية لكل تنقل من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول.

طبيعة المدينة ومورفولوجيتها العامة التي تحتم على الدارس معرفة الكثافة السكانية ونوع النشاطات الغالبة (التجارية، السياحية، الجامعية، الدينية، السياسية...).

2- أنظمة الحركة المرورية

يقصد من أنظمة الحركة المرورية هندسة المرور التي تحقق انسيابية وأمان الحركة المرورية داخل المدينة وذلك عن طريق:

تنظيم مكونات المدينة من خلال ضمان شبكة نقل تتواءم مع حجم التحركات.

السيطرة على التناقض الدائم بين سرعات المرور لأنواع السيارات المختلفة ودراسة التقاطعات بين حركة المشاة والحركة الميكانيكية.

ويحقق ما سبق من خلال ضمان شبكة طرق مخططة للتلاؤم مع حجم ونوعية المرور واتجاهاته



ولضمان مرونة نسبية لهذه المخططات ينبغي إدخال تحسينات من حين لآخر عليها للتأقلم مع المستجدات ومع الحاجات الجديدة. ومعنى ذلك أن هذه المخططات ذات طبيعة استاتيّة وتحتاج إلى وسائل في اتجاه إكسابها نوعاً من المرونة والديناميّة.

وسرعاته وكثافته وعدد رحلات النقل الجماعي والنقل الخاص من وإلى كل الأجزاء المكونة للمدينة. ويتم ضمان الحركة المرورية داخل المدينة وحولها بواسطة:

- طرق سريعة خارجية للمرور الخارجي.
- طرق سريعة رئيسية بين الأحياء والمركز.
- طرق أساسية بين الوحدات العمرانية.
- شوارع رئيسية ومحلية.

تنظيم النقل الحضري داخل المدينة

1- شبكة النقل

إن طبيعة شبكة النقل الحضري في كل مدينة ومدى كثافتها وتنظيمها دليل على التطور الحضري. كما تعبر على قدرة المخططين على ضمان مدينة منظمة تؤدي وظائفها على أكمل وجه وتوفر الراحة والأمان لسكانها. فعندما يراود "المحافظة على المدن العتيقة أو توسيعها في انسجة جديدة تبرز مشكلة النقل مسألة جد مهمة" [M. WEILL (L'urbanisme) éditions]. [les essentiels Milan 2002]

وهناك قواعد تتحكم في تصميم مخطط الحركة والنقل داخل المدينة، منها:

- نوع الحركة: للبضائع أو الأشخاص.
- منبع الحركة: أي مناطق تولدها من المركز أو من المناطق السكنية.

- المقصد: أي تحديد الوجهة النهائية أو الأساسية للحركة.
- النوعية: أي كل من المسارات ووسائل النقل المستخدمة فردية أو جماعية، خاصة أو عمومية.
- سرعة وسيلة النقل.

ففي النموذج المدروس (أي: مدينة المسيلة) نلاحظ أن شبكة النقل الحضري تمتاز بالكثافة التي تتناسب طرداً مع الكثافة السكانية، كما يظهر في الشكل الآتي، الذي يبين أن الضغط الكبير في الطلب على التنقلات يقع على المحور الشرقي الغربي، حيث تتركز الجامعة والمعاهد الثانوية والفنية والمنطقة الحضرية الجديدة:

2- تخطيط الطرق في المدينة

تعتبر عملية تصميم وتخطيط الطرق اهم عامل من العوامل الميسرة لعملية تسييرها. وفي هذا الإطار يجب مراعاة المبادئ التي تحكم العلاقة بين الإطار المبني وشبكة الطرقات الحضرية، والمتمثلة أساسا في:

- التناسق الوظيفي بين الطريق ومحيطه. فالطريق عنصر تركيبي في المدينة يؤثر ويتأثر بمحيطه. ومن هنا يجب ضمان التكامل بينهما.

- التدرج الوظيفي للطرق لضمان سلاسة وانسيابية الحركة.

- إخضاع الاختيار الوظيفي للطرق بحسب العناصر التصميمية.

وفي النموذج المدروس هناك اختلال واضح في التناسق بين شبكة الطرق ومحيطها الذي يمتاز بالكثافة ولغياب التدرج ونقص الانسيابية والسلاسة في تدفق الحركة.

3- تأثير الطرق على المدينة

لا شك ان التكامل واضح بين الطريق والمجال المبني المحيط بها. وللتحكم أكثر في النقل الحضري وتسييره بطريقة عقلانية ينبغي الاعتماد على دراسات تحليلية لمسارات الحركة الميكانيكية والمشاة مشابهة للدراسات العمرانية، لمعرفة نقاط التقاطع بينهما. فهذا الأمر يمكن من تقليل حوادث المرور، ويتأتى ذلك من خلال رسم كل نوع من المسارات في المدينة على نحو منفصل ثم نقوم بعملية مطابقة Superposition لبعضها على بعض للتعرف الى نقاط التلاحم ومعالجتها.

وقد اظهرت لنا الدراسة الميدانية التي قمنا بها بمدينة المسيلة الغياب الكلي للدراسات التحليلية لمسارات الحركة الميكانيكية وحركة المشاة. فكل ما هنالك عمل مبني على ملاحظات يومية من طرف الهيئة التقنية بالبلدية. فإذا كنا نعلم أن هذه الأخيرة قابلة للتغيير في اي وقت من جراء تدخلات المسؤولين للتجاوب مع تدخلات بعض الفاعلين في المدينة او لتحقيق مصلحة ما، فإننا ندرك بسهولة مدى الخلل التسييري الذي يعاني منه النقل الحضري.

4- التمهيد بين النقل الحضري والتعمير

يبرز التمهيد بين النقل الحضري والتعمير عاملا مهما في

تحسين تسيير النقل الحضري. ولا ننس أن الكثافة السكانية تمثل طلبا عن التنقل، وهما متناسبان طردا Pi -ron, V (Urbain interurbain : la problématique est devenue globale), revue Transport N°393) (Paris 1999).

ولا شك أن عملية تقسيم المجال تقسيما عمرانيا اعتمادا على المقاربة الوظيفية (السكن، العمل، الخدمات...) التي تتحكم في الحاجة إلى التنقل وفي توليدها. وهذا الأمر يتطلب ضمان حد أدنى من التناسق بين تنظيم حركة النقل الحضري وشبكات الربط داخل المدينة وحولها. كما أنه يؤثر على سهولة الوصول من منبع الحركة إلى وجهتها أو نقطة الوصول.

ويمكن أن نلاحظ أن الشكل العام للمدينة، وكيفية معالجة مجالها من طرف المختص في العمران، وخصائص شوارعها وأزقتها، وكيفية تهيئة طرقاتها وتنظيم أماكن توقف السيارات هي التي تحدد أساسا النماذج المختلفة للتدفق. وهذه الأخيرة تحرص على ضمان سهولة التنقلات وانسيابية المرور، وتحاول تفادي اختناق الحركة. وهذا الأمر صالح في مركز المدينة التي تشكل مصدر أو وجهة غالبية التنقلات في المدن، كما يصلح على أطرافها. والشكل الآتي يظهر بسهولة أن المحور الرئيس للمدينة الرابط بين اشبيلية غربا ولاروكاد شرقا هو الأكثر استعمالا من طرف النقل الحضري،

التوجيهية للتهيئة والتعمير الخاصة بالمدينة. وهذا الأمر يتطلب معايير لتنسيق السياسات المختلفة بداخل المدينة، يمكن من خلالها بلورة رؤية موحدة للتهيئة العمرانية والنقل الحضري.

5- من أجل تسيير عقلاني للنقل الحضري بالمسيلة

شهدت مدينة المسيلة ذات الحجم المتوسط حركة توسع عمراني مذهل مع بداية التسعينيات من القرن الماضي أدى إلى امتدادها على عدة محاور. ونتج عن ذلك صعوبات كبيرة في ميدان النقل الحضري.

ويبدو من خلال الملاحظة الميدانية أن قطاع النقل عموما يعاني من غياب التنظيم في الحركة وفي برمجة التنقلات المختلفة خاصة على المحاور الهامة، وهي محور لاروكاد أشبيلية، ومحور طريق بوسعادة برج بوعرييج المتشعب، والتي يظهرها الشكل 3.

وهذه المحاور تطرح بها حاليا كثيرا من الإشكاليات المتعلقة بالنقل الحضري، والتي تتطلب تدخلا عاجلا من طرف المختصين. والمحول رقم 5 المخصص للشاحنات بعد فتح مصنع الاسمنت في منطقة حمام الضلعة هو محاولة

لكونه مرتبطا ارتباطا وثيقا مع الحركة النشيطة للتعمير في هذا الحيز. وكان من المفروض أن يكون أكثر تمفصلا مما هو عليه مع ما يحيط به من منشآت ومرافق مهمة بالمدينة.



ومما رأينا سابقا نستنتج بان نجاح عملية تسيير النقل الحضري لا يتوقف على جانب وسائل النقل وحده بل تتعداه لعالم العمران وتسيير المدينة. فهذا الأمر يبين ان التحكم في النقل الحضري وتسييره تسييرا عقلانيا يبدأ في مراحل قبلية تتمثل في مراحل إعداد المخططات

ذلك عدة نقاط ساخنة نشأت من تفرعات الشوارع المتقاطعة معه وبخاصة تلك النافذة إلى حي دالاس وحي بن طبي وحي الظهرة.

فهذه الأحياء تمتد فيها ساعات الاختناق المصاحبة لأوقات الذروة الى ساعة ونصف الحُر من المتوسط، ما بات يتطلب تنظيماً جديداً بإعداد مخطط للتنقل والحركة مسير لمخططات التعمير السارية المفعول.

وهناك جانب آخر يتمثل في "عدم الدقة في اختيار المسارات اللازمة ومحطات التوقف" (الشركة الجزائرية للدراسات والبنيات التحتية، مخطط النقل والحركة لمدينة المسيلة، الجزائر، 2005). فهذا العامل يفرض علينا إعادة النظر في كثير من المعطيات الحالية لكون المخطط الخاص بالنقل والحركة المنظم لكل التنقلات داخل المدينة "يبنى على معطيات بمستويين هما الوضعية الحالية أو المرجعية والوضعية المستقبلية أو السيناريوهات.

ويضاف لما سبق غياب تسعير مدروس بدقة وفق حقيقة المدينة، ومن ثم يكون متوافقا مع المعطيات الاجتماعية والاقتصادية للسكان.

جديدة لتوزيع الحركة وإبعاد ما يمكن أن يعقد من حركة النقل الحضري في القطاعات الحيوية داخل المدينة.



فإذا علمنا أن طبوغرافية المكان لا تطرح أي إشكال لكون الأرضية مستوية، وبأن الطرقات تمتد لتغطي كافة النسيج العمراني للمدينة، فإن عدم تحقيق النقل الحضري لما كان ينتظر منه من الأهداف يعود لا محالة لخلل في الجانب التسييري للقطاع نذكر من بينها على سبيل المثال عدم التوافق بين التصميم العمراني المقترح ومتطلبات الكثافة السكانية.

ولاحظنا أن التزايد في الطلب على التنقلات على مستوى مركز المدينة والأطراف - وبخاصة في الجهتين الشمالية والغربية - أدى إلى حدوث اختناق شديد في الطريق الوطني برقم 60 العابر لوسط المدينة باتجاه العاصمة انطلاقاً من باتنة (محور شرق غرب). وظهرت من جراء

ويتطلب الأمر حلولاً عاجلة على المدى القريب للوضعيات الحالية عن طريق اقتراح إعادة النظر في الإشارات المرورية وتحديد نفاذ بعض المسارات إلى مركز المدينة مباشرة. كما يتطلب تدخلاً على المستويين المتوسط والبعيد لتقدير حجم النقل الحضري المطلوب في منظور معين بناءً على تقدير النمو المستقبلي للمدينة (يفضل أن يتطابق مع منظور مخطط التهيئة والتعمير).

الخاتمة

إن تسيير النقل الحضري تسييراً عقلانياً يتطلب التحكم في عدة عناصر أهمها اختيار المسارات بدقة وبالتوافق مع مخطط التعمير للمدينة، وكذا الاختيار الأمثل لكل من أماكن التوقف والمحطات تفادياً للاختناق المروري والنقاط الساخنة المفضية إلى الحوادث. والتحكم في هذا العامل، يتطلب تسخير أداة قانونية وتقنية هي مخطط الحركة والتنقل المدروس بعناية فائقة.

ولتحقيق ذلك ينبغي الاعتماد على النماذج الرياضية المعروفة للتحكم في سيولة الحركة وانتظامها، والاقتصاد في الجهد والوقت والتكلفة، مع ضمان الحد الأدنى من الراحة للمستعملين.

وفي نموذج الدراسة نقترح الاعتماد على طريقة التنبؤ السكاني التي تقوم على اعتبار السكان أهم عنصر والأكثر دينامية في تحليل المؤثرات على الرحلات المتولدة في المدينة. وتقوم الطريقة على حساب التوقع السكاني في منظور ما لتقدير حاجاتهم للرحلات اليومية مستقبلاً باستخدام قيم معينة من معدلات الانحدار الخطي لبيانات سنة الأساس.

التوصيات

تختص هذه التوصيات بالجانب التسييري من النقل الحضري وتسيير الحركة والمرور بصفة عامة وبخاصة بمدينة المسيلة وهي قابلة للتعميم على الجهات المشابهة. وهي الآتي:

1. إعداد مخطط للنقل والحركة مبني على دراسات علمية وميدانية ويمكن من تحسين تدفق النقل الحضري والتجاوب مع خصوصيات النسيج العمراني.
2. اعتماد نظام المراجعة الدورية للمخطط المذكور آنفاً على نحو يسمح بمرونة أكثر في التسيير ويمنح القدرة على التجاوب مع المستجدات.
3. اختيار المسارات بدقة بالاستعانة بمختصين في النقل، وربط أماكن التوقف بهذا العنصر مع تصنيف هذه الأخيرة إلى دائمة ومؤقتة.
4. تغيير المسارات دورياً كلما كان ذلك ضرورياً.
5. الاعتماد على الدراسات الاجتماعية والاقتصادية المتخصصة لمعرفة الوضعية العامة للسكان، بهدف وضع صيغ متعددة للتسعير بحيث يتجاوب مع المحيط.
6. اختيار وسائل النقل المناسبة للمدينة على أن تكون قادرة على تلبية الطلب الآني والطلب المستقبلي (في منظور مخطط التعمير).
7. خلق هيئة مستقلة على مستوى البلدية للتكفل بالنقل الحضري لكون الهيئة التقنية الحالية غير قادرة على ذلك لتشعب مهامها.

إدارة وتطوير الخدمات البلدية والمرافق العامة دراسة تحليلية لتجربة بلديات ولاية الخرطوم

الأستاذ بشرى أحمد الشيخ
الأمين العام لحكومة ولاية الخرطوم - جمهورية السودان
abdulalah@yahoo.com

المادية والعينية حتى يصبح عاجزاً عن القيام بأي دور إيجابي اتجاه المواطنين. فجاء قانون الحكم الشعبي للعام 1971م الذي سلب البلديات والأرياف من شخصياتها الاعتبارية وحصر تلك الشخصية فقط في رئاسة المديرية فأصبحت تلك المجالس تنعقد وتنفض دون جدوى لأنها لا تستطيع التصرف في مواردها الا بتصديق من رئاسة المديرية، ثم جاء قانون الحكم الشعبي المحلي للسنة 1981م الذي انشأ مجالس المناطق وهمش المجالس القاعدية فتدنى مستوى التحصيل حتى كاد يصل الى درجة العدم وظهر ما كان يعرف وقتها بالعون الذاتي اول مرة في محاولة يائسة لسد الفجوة التي حدثت بسبب الشح الشديد في الموارد فنسي الناس ما كان يقدم لهم من تنمية محلية وخدمات لان مجالسهم (بلدية كانت ام ريفية) أصبحت عاجزة حتى عن سداد رواتب العاملين فيها وأصبحت الخدمات لا تقدم الا للأحياء والمناطق التي تسهم في مشاريع العون الذاتي.

تاريخ إنشاء البلديات في السودان تاريخ حديث، إذ ان البلاد لم تشهد مولداً لأي بلدية قبل العام 1937م. ففي ذلك العام فقط صدر قانون إدارة البلديات اول مرة، وتم بموجبه إنشاء أربع بلديات، ثلاث منها في العاصمة القومية وهي: الخرطوم، أمدرمان، الخرطوم بحري، والرابعة بمدينة بورتسودان (الميناء البحري الرئيسي للسودان).

في العام 1951م صدر أول قانون للحكم المحلي في السودان تم بموجبه تقسيم البلاد الى تسع مديريات، كما خول القانون إنشاء بلديات في المدن الكبرى ومجالس ريفية في المناطق الأخرى. وقد تم بموجبه إنشاء تسع عشرة بلدية وما يقارب الثمانين من المجالس الريفية. والواقع أن السودان قد شهد ممارسة حقيقية للحكم المحلي اول مرة في تاريخه في ظل هذا القانون، لان المواطنين بصفة خاصة والبلاد بصفة عامة كانوا يرحون تحت وطأة الاستعمار ولم تكن الفرص متاحة لهم للمشاركة في السلطة على أي مستوى من المستويات. فجاء هذا القانون وأنشأ مجالس في الأرياف والبلديات عن طريق الانتخاب الحر المباشر وفوض لها سلطات تتناسب تماماً مع إمكانياتها وتطلعات مواطنيها، هذا من جانب، أما من الجانب الآخر فإن الكادر التنفيذي الفني الذي توافر لتلك المجالس كان يمتاز بكفاءة عالية ورغبة صادقة في الأداء والإنجاز. ولهذا نجد ان فترة الستينيات من القرن الماضي قد شهدت إنجازات ضخمة للحكم المحلي على النطاقين البلدي والريفي وأصبحت فيما بعد حديث الرواة حتى يومنا هذا وذلك نتيجة لما أصاب الحكم المحلي فيما بعد من تقهقر وشتات وتخريب كان في كثير من الأحيان متعمداً من السلطة المركزية التي كانت ترى فيه منافساً خطيراً لها في كسب تأييد المواطنين نتيجة لما يقدمه لهم من خدمات وما يحدثه من تنمية محلية. وقد كان هذا الاتجاه جلياً في فترة الحكم المايوي (1969 - 1985م) حيث عمد ذلك الحكم الى إصدار قوانين سميت قوانين الحكم الشعبي المحلي وكان الهدف الأساسي منها تجريد الحكم المحلي من كافة سلطاته واختصاصاته وسلب جميع إمكانياته ومقدراته



وبمجيئ ثورة الانقاذ في يوليو 1989م حرصت على إشراك المواطنين في السلطة بصورة أساسية حقيقية سواء على المستوى المركزي او المستوى المحلي؛ فصدر قانون الحكم المحلي للسنة 1991م الذي أعاد للمجالس القاعدية شخصيتها الاعتبارية كما أعاد لها مواردها. ليس هذا فحسب، بل ان عدد المجالس وحجمها قد زيدا زيادة هائلة كان الغرض منها إشراك المواطنين في السلطة وفي اتخاذ القرار بعد ان حرموا من ذلك زماناً طويلاً.

أحداث التنمية المحلية ما زالت يعترضها الكثير من العقبات. لكل هذا وذاك فإن قانوناً جديداً قد تم إعداده وتمت إجازته من بعض الجهات، ولكنه لم يُجَزَ حتى الآن بصورة نهائية ومن المتوقع ان يعالج هذا القانون الترهل التنظيمي الوظيفي بمؤسسات الحكم المحلي وأن يوظف الموارد للمزيد من التنمية والخدمات.

بعد هذه الفدلكة التاريخية التي رمينا من ورائها الى التعريف بمسيرة الحكم المحلي بصفة عامة ومسيرة البلديات بصفة خاصة، فإننا سندلف مباشرة لموضوع الندوة المصاحبة للمؤتمر العام الثالث عشر لمنظمة المدن العربية بعنوان (إدارة وتطوير الخدمات البلدية والمرافق العامة في المدن العربية).

وحتى تكون الفائدة مشتركة بيننا واشقائنا في الدول العربية الأخرى، فستكون المحاور الثلاثة التي رسمها المعهد العربي لانماء المدن هي هادينا ومرشدنا. كما أنها ستشكل الأطر العامة التي سنحاول ملأها بما يتوافر لنا من بيانات ومعلومات، كما سنبدل قصارى جهدنا بتدعيمها بالتجارب الحية والممارسات اليومية

المحور الأول

إدارة الخدمات البلدية والمرافق العامة

أنواع الخدمات والمرافق العامة وأساليب إدارتها:

الخدمات التي تقدمها البلديات بولاية الخرطوم عديدة متنوعة، منها:

1. التعليم.
2. الصحة.
3. الشؤون الهندسية.
4. الشؤون الاقتصادية.
5. الشؤون الاجتماعية.
6. التشريع والشؤون القانونية.
7. الزراعة والثروة الحيوانية.
8. الأمن والنظام العام.

ولكن للأسف الشديد كانت نتيجة ذلك التوسع الهائل في الحكم المحلي عبر مجالسه التي ناهزت الالف وعبر أعضائها الشعبيين الذين بلغوا أكثر من 50 ألف عضو أن تفتت الإمكانيات وتبعثرت حتي أصبح من العسير جداً إيجاد ما يمكن ان يعين على احداث أي تنمية او حتى تقديم أي خدمة.

وقد قام قانون الحكم المحلي للسنة 1998م بإعادة البلديات في المدن الكبرى حتى تنهض بخدماتها المتدهورة ولكن لأن الموارد ما زالت تنقسمها معها مجالس مدن أخرى داخل الرقعة الجغرافية التي من المفترض ان تتبع بكاملها للبلدية، فان المقدرة على تقديم الخدمات او

كما نجد أن بعض الاختصاصات في هذه المجالات يكون العبء فيها مزدوجاً حيث تقوم البلدية بتقديم الخدمة مباشرة أو تقوم بإنشاء المرفق العام وإدارته وتسييره. ومن ناحية أخرى نجد أن هنالك بعض الخدمات تقوم البلدية بالتخطيط لها والصرف عليها، ولكنها تتعاقد مع جهات أخرى للقيام بها. كما أن هنالك خدمات ومرافق عامة تقوم بها البلدية ولكنها تترك أمر إدارتها للوحدة الام (من الناحية الفنية). ويمكن في هذا المقام تقديم نماذج لأي من الحالات المذكورة آنفاً.

1 - التعليم:

الخدمات والمرافق التي تقدمها ولا تديرها	الخدمات والمرافق التي تنشأ وتدار بواسطة البلدية
1 - إنشاء الخلاوي والمدارس القرآنية 2 - المساهمة في إنشاء المدارس الثانوية والجامعات 3 - المساهمة في المناشط التربوية	1 - مدارس مرحلة الأساس 2 - فصول محو الأمية وتعليم الكبار 3 - رياض الأطفال ودور الحضنة 4 - المكتبات العامة

2 - الصحة:

الخدمات والمرافق التي تقدمها ولا تديرها	الخدمات والمرافق التي تنشأ وتدار بواسطة البلدية
1 - أعمال النظافة والتخلص من النفايات 2 - المساهمة في درء الكوارث وانتشار الاوبئة 3 - مساعدة الجمعيات الطوعية والروابط التي تعمل في المجال الطبي	1 - الشفخانات ونقاط الغيار 2 - دورات المياه العامة 3 - مكافحة توالد البعوض والذباب 4 - رقابة الأماكن العامة الخاصة ببيع الطعام والشراب

3 - الشؤون الاجتماعية والثقافية:

الخدمات والمرافق التي تقدمها ولا تديرها	الخدمات والمرافق التي تنشأ وتدار بواسطة البلدية
1 - المساجد ودور العبادة 2 - ترقية الفنون والآداب 3 - الاهتمام بالأحداث والجناحين 4 - تقوية روح التسامح الديني والتكافل الاجتماعي بين أفراد المجتمع	1 - دور العجزة والمشردين 2 - الزكاة بالبلدية 3 - تشجيع الزواج وتسييره 4 - تركية الروابط الاجتماعية 5 - مشاريع العون الذاتي

4 - الشؤون الهندسية:

الخدمات والمرافق التي تقدمها ولا تديرها	الخدمات والمرافق التي تنشأ وتدار بواسطة البلدية
1 - سلخانات الذبح المحلي	1 - الأسواق المحلية
2 - مصارف الأمطار	2 - مواقف المركبات
3 - آبار مياه الشرب	3 - حظائر المواشي وزرائب الهوامل
4 - صوامع ومخازن حفظ الغلال	4 - مواقع دفن الموتى
5 - مجاري الصرف الصحي	5 - تنظيم المباني

والمسنين والمشردين والعاطلين عن العمل والذين يعيشون تحت مستوى الفقر.

كذلك يمكن الاستفادة من الإحصاءات المتعلقة بالحالة الاجتماعية للفرد (متزوج/ أعزب) لمعرفة ما إذا كان هنالك عزوف عن الزواج لدراسة أسبابه والعمل على معالجتها بالكيفية اللازمة سواء كان ذلك عن طريق السعي لتأمين العمل للطاقت الشابة العاطلة او بمحاربة العادات الضارة التي تؤدي لارتفاع تكاليف الزواج.. إلخ.

مدى توافر الخدمات البلدية وكفائتها:

المؤسف في الدول النامية أن التخطيط لا يرتبط بالاحتياجات الفعلية ولهذا نجد ان الموارد تهدر في مجالات لا طائل من ورائها بينما نجد ان الحاجة الفعلية الماسة يخصص لها النذر اليسير من الإمكانيات والموارد التي لا تفي بالحاجة.

إن التخطيط السليم لخدمات كافية ومتطورة ينبغي ان يرتبط ارتباطاً وثيقاً بإحصاء السكاني.

وهذا بدوره يتطلب أن يكون هنالك إحصاء سكاني حديث متجدد يوضح عدد المواطنين بالرقعة الجغرافية للبلدية وفئاتهم العمرية ومؤهلاتهم وأنواع نشاطهم والأمراض المستوطنة لديهم. ويمكن من ذلك كله الخروج مثلاً بتخطيط سليم للتعليم بمعرفة من هم في سن الحضانة ومن هم في سن الروضة ومن هم في سن المرحلة الأساسية.. إلخ.

كذلك يمكن معرفة عدد المكفوفين وعدد المقعدين وعدد الصم حتى يتم إعداد مدارس خاصة بهم. كذلك يمكن معرفة عدد الاميين من صغار السن ومن الكبار لإجراء اللازم نحو تعليمهم.

وكمثال آخر يمكن للتخطيط في مجال الشؤون الاجتماعية بالبلدية ان يستفيد من إحصاءات العجزة



ولأن التخطيط في البلديات لا يعتمد على هذه المعطيات الأساسية فإن نتائجه تكون مخيبة لآمال السواد الأعظم من الناس. وهذا بالطبع لا يعني ان شح الموارد وانعدام الإمكانيات العينية والمادية هي وحدها السبب في عدم توافر الخدمات البلدية او عدم إنشاء المرافق العامة لانه ثبت - بالدليل القاطع - في العديد من الحالات ان سوء التخطيط هو السبب الرئيس في ذلك الفشل. ففي الكثير من البلديات تم إنشاء مدارس في مواقع لا يتوافر فيها العدد الكافي من التلاميذ. وفي كثير من الأحيان تم إنشاء شقق خلاء ونقاط غيار في مواقع يذهب مواطنوها للعلاج في المستشفيات والعيادات الخاصة. وفي كثير من الأحيان تكون دور العجزة سبباً في تكريث العنت والمشقة بدلاً من توفير المساعدة وسبل الراحة. وفي العديد من البلديات نجد ان الانحراف الأخلاقي وسط الشباب والشابات يعود الى عدم التبصير بأهمية الزواج والى عدم تسهيله، ويعود ذلك في المقام الأول الى عدم إلمام القائمين بالأمر على نطاق البلدية بحجم المشكلة لعدم اطلاعهم على الإحصاء السكاني الذي يوضح ذلك بجلاء.

ان المدن كائن حي ينمو ويزدهر اذا وجد الرعاية والعناية اللازمة ويذبل ويشيخ اذا لم يجدها وكلنا يعلم ان المدن الكبرى قد أصبحت مناطق جذب سكاني هائل لما تمتاز به من خدمات متطورة وفرص للعمالة ومجالات وأماكن للترفيه. وقد أدى ذلك كله الى تنامي أمواج الهجرة اليومية القادمة اليها من الريف. وإزاء ذلك كان لا بد لهذه المدن ان لا تخطط فقط لمواطنيها المقيمين بها بل تخطط أيضاً للوافدين اليها من الريف. لان هؤلاء يفتقرون لأبسط مقومات الحياة من سكن وعمل وعلاج بالإضافة لافتقارهم الشديد للجانب الثقافي الذي يجعل اختلاطهم وتعايشهم مع مواطني المدن أمراً عسيراً قبل انقضاء فترة طويلة من الزمن. ولكل هذا وذاك نجد ان الخدمات البلدية ومرافقها العامة غير كافية كماً أو نوعاً في العديد من الأحياء والمناطق الطرفية.

المحور الثاني

تطوير الخدمات البلدية والمرافق العامة:

دور الأنظمة والتشريعات في تطوير الخدمات والمرافق العامة:

كما سبقت الإشارة لذلك فان الأهمية التي تضعها الأنظمة الحاكمة لدور الحكم المحلي بصفة عامة ودور البلديات بصفة خاصة هي التي تؤطر للتشريعات التي تحدد اختصاصاته، ومن ثم فإن ضعف التشريعات وقوتها ومدى تلبية حاجات الحكم المحلي تتوقف بقدر كبير على مدى الأهمية التي توليها الأنظمة للحكم المحلي.

والتجارب السابقة للحكم المحلي في السودان أثبتت بما لا يدع مجالاً للشك ان إنشاء مجالس المدن والبلديات لاعتبارات خارجة عن معايير إنشاء تلك المجالس المحددة في قوانين الحكم المحلي قد أدى الى إنشاء مجالس مدن وأرياف وبلديات صورية ومعقدة ولا تستطيع بأي حال القيام لما كان يطمح بها من اختصاصات ومسؤوليات. ولما كانت القوانين نفسها قد تم تعديلها مراراً وتكراراً لتسمح بتلك التجاوزات فان ثمة قانوناً جديداً للحكم المحلي في السودان لمعالجة كافة السلبيات الواردة في القوانين السابقة.



ومن أهم مميزات القانون الجديد تركيزه الشديد على ضرورة الالتزام بالمعايير الآتية عند إنشاء أي محلية:

1. العدد المناسب للسكان بما لا يقل عن خمسين ألف نسمة.
2. الرقعة الجغرافية المناسبة.
3. موارد مالية تغطي في حدها الأدنى الخدمات والتنمية المحلية.
4. بنية تحتية مناسبة.
5. توافر الأمن والاستقرار.

ولهذا فإن المؤمل بعد إنشاء محليات ولاية الخرطوم بموجب تلك المعايير أن تكون هنالك بلديات مؤهلة للقيام بدورها في تقديم الخدمات وأحداث التنمية المحلية المطلوبة. وقد هدف القانون الجديد الى إنشاء هيكل تنفيذي مدرب متمتع بمقدرات عالية في كافة المجالات. كما هدف الى انتخاب مجلس تشريعي ذي كفاءة عالية لمراجعة التشريعات والقيام بمراقبة الأداء التنفيذي .

أهمية قواعد المعلومات ودور التقنية الحديثة في رفع مستوى الخدمات بالبلديات:

مما لا شك فيه أن دور التقنية الحديثة في رفع مستوى الخدمات بالبلديات دور لا يستهان به ولا يمكن تجاوزه بأي حال من الأحوال. وكلنا يعلم أنه نتيجة لتطور التقنية الحديثة واستخدامها في مجال الاتصالات ونقل المعلومات السريعة والمرئية فإن العالم بأسره قد أصبح قرية صغيرة يمكن لأي مواطن في أي جزء

من العالم أن يطلع على ما يدور فيه لحظة بلحظة. وإزاء ذلك فإن إمام المسؤولين بالبلديات بكل شاردة وواردة في نطاق بلدياتهم يصبح أمراً أساسياً بدهياً وهذه الأهمية لا تأتي بالطبع من منطلق التقليد والمحاكاة لما تم اقليمياً وعالمياً ولكن نتيجة لاستشعار حقيقي بأهمية المعلومات الدقيقة الصحيحة في مجال التخطيط واتخاذ القرار. فقد سبقت الإشارة الى أن شح الموارد في العديد من البلديات ليس هو السبب الوحيد في تدني الخدمات وانعدام التنمية المحلية على مستوى البلديات وإنما السبب الرئيسي يعود الى سوء التخطيط سواء في استنباط الموارد أو في تحصيلها أو في استغلالها أو فيها جميعاً كما هو الحال الماثل في الغالب الأعم. ولقد ثبت جلياً أن سوء التخطيط يعود في المقام الأول الى فقر المعلومات والبيانات التي يستند إليها المخططون في البلديات.

لهذا كله نبعت فكرة إنشاء قواعد ومراكز المعلومات في كافة البلديات يكون هدفها الأساسي هو توفير المعلومة الحديثة والدقيقة والصحيحة للمخططين وصناع القرار بالبلديات. ولكن الواقع يقول ان هذه المراكز لم تنشأ بالصورة المطلوبة حتى اليوم لان حدث في معظم البلديات بعد استجلاب أجهزة الحاسوب هو استغلالها في إعداد كشوف المرتبات

ولطباعة المكاتبات ولأغراض أخرى بعيدة كل البعد عن حفظ البيانات والمعلومات وتحليلها. والدليل القاطع الذي يؤكد ذلك هو عدم توافر أي بيانات تصلح للتخطيط السليم أو لاتخاذ القرار المناسب لدى هذه البلديات.

دور القطاع الخاص في إدارة وتطوير الخدمات والتنمية بالبلديات:

ان القطاع الخاص السوداني لم يتدخل بصورة مباشرة حتى الآن في إدارة وتطوير الخدمات بالبلديات الا في نطاق ضيق للغاية يتمثل في إدارة الحدائق والمتنزهات العامة، إدارة أسواق المواشي، إدارة زرائب الهوامل من الماشية، إدارة المعديات، إدارة دورات المياه العمومية.. إلخ.

أما المشاريع الكبرى الخاصة بالخدمات في البلديات فان هنالك شركات حكومية قد تمت الاستفادة منها من سلطات الولاية للقيام بها نيابة عن البلديات. ونذكر على سبيل المثال خدمات صحة البيئة وبالذات فيما يتعلق بنقل النفايات إذ انها أوكلت لشركة حكومية تابعة للولاية. وكذلك نجد أن رصف الطرق تقوم به عدة شركات حكومية.

وعلى الرغم من ذلك فان دور القطاع الخاص لا يمكن تجاوزه لانه يبرز بصورة واضحة جداً في الأعمال التي تطرحها البلديات في عطاءات أو مناقصات. فصيانة وإنشاء المدارس في الأعم تتم عبر مناقصة أو عطاء تكون من نصيب القطاع الخاص. ومعلوم أن المناقصات تكون للكلفة

القليلة وهذا غالباً ما يحدث في حالات الصيانة، والعطاءات تكون للكلفة الكبيرة التي تكون في الغالب للإنشاءات الجديدة؛ واما مسألة تطوير نظام العقود والمناقصات فهو يتم دائماً عن طريق تطوير القانون الذي ينظمها ويوضح كيفية إجرائها حتى تكون اكثر فائدة بالنسبة للمصلحة العامة وتكون اكثر عدلاً بالنسبة للمنافسين فيها.

دور المنظمات والهيئات غير الحكومية في الارتقاء بخدمات البلديات:

في يوم 29 / 7 / 2002م تم توقيع اتفاقية بين ولاية الخرطوم ومشروع الأمم المتحدة الإنمائي تم بموجبها رصد مبلغ مليون ومئتي ألف دولار أمريكي يسهم فيها المشروع بمبلغ مليون وخمسين ألف وتسهم الولاية بمبلغ مئة وخمسين ألف دينار وسيقوم مشروع دعم الحكم المحلي الذي تم إنشاؤه بموجب الاتفاقية بإعادة تأهيل ثمانين محليات بولاية الخرطوم من بينها بلدية الخرطوم.

المشروع كما ذكرنا مشترك في تمويله وفي إدارته بين الأمم المتحدة وولاية الخرطوم ومدته أربع سنوات من المؤمل في نهايتها أن يكون قد أهل المحليات الثماني المستهدفة في الجوانب الآتية:

إحدى مدارس الخرطوم



المستهدفة تعتبر الخبر بلدية في السودان. ونجاح التجربة فيها سيكون دافعاً قوياً لبقية البلديات لتطبيق التجربة.

المحور الثالث الأهداف

الهدف هو التعريف بالتجربة السودانية بصفة عامة وفي ولاية الخرطوم بصفة خاصة في مجال تقديم الخدمات البلدية وأحداث التنمية المحلية بواسطة البلديات كما تهدف الى التعريف بالمشكلات والتحديات التي تواجهها البلديات بولاية الخرطوم والى عكس النتائج المستخلصة من كل ذلك. ونهدف في الختام من تقديم توصيات محددة الى تطوير وترقية التجربة حتى تستطيع بلديات ولاية الخرطوم القيام بمهامها واختصاصاتها المخولة لها على الوجه الأكمل.

تجارب بلديات ولاية الخرطوم:

قبل أن نتناول التجارب التي عاشتها وتعايشها البلديات في ولاية الخرطوم يجدر بنا أن نوضح المنجزات التي قامت بها في العام 2002م لان التجربة الاخيرة منذ إعادة إنشاء البلديات بموجب قانون الحكم المحلي 1998م ما زالت قصيرة في زمنها ولهذا فان المنجزات التي سنعرض لها في هذه المساحة للعام 2002م هي بلاشك دون طموح المسؤولين وكافة المواطنين الذين سنوضح آراء بعضهم في المساحة الآتية للمنجزات.

1- زيادة الإيرادات.

2- رفع مستوى الوعي وسط المواطنين للمساهمة في التخطيط واتخاذ القرار في الشؤون المحلية لتنشيط المشاركة الشعبية.

3- إنشاء مراكز للمعلومات بالمحليات.

4- إشراك المرأة بصورة أساسية في مناشط الحكم المحلي.

5- مراجعة الهياكل التنظيمية والوظيفية بغرض إزالة الترهل الوظيفي وتضمين الأقسام التنفيذية المهمة التي لم تكن مضمنة في الهيكل القائم.

6- مراجعة القوانين المحلية والتشريعات حتى تصبح دافعة لمسيرة العمل بدلاً من أن تكون عائقاً له.

المشروع الآن يقوم بدراسات شاملة دقيقة لتلك المجالات عبر خبراء ومختصين وسيقوم بعرض ما يتوصلون اليه في ورش عمل يدعى لها المسؤولون بالولاية وبكافة المحليات لتقول كلمتها وترفع توصياتها الختامية التي سيتم العمل التنفيذي على نطاق المحليات المستهدفة. وبناء عليه فان المؤمل أن تكون هناك مجالس مدن ومجالس أرياف وبلديات أنموذج عند احتمال فترة المشروع. وما يهمنا في هذا المقام هو الأنموذج الذي سيخرج به المشروع في مجال البلديات خاصة وان بلدية الخرطوم التي تم اختيارها ضمن المحليات

أ- منجزات بلديات ولاية الخرطوم للعام 2002م:

1 - بلدية الخرطوم:

الجدول أدناه يوضح منجزات بلدية الخرطوم خلال العام 2002م:

التعليم	الصحة	الشؤون الهندسية	الاستثمار
1 - إعادة تأهيل 35 مدرسة أساس. 2 - تأهيل مكاتب إدارات التعليم. 3 - دعم الكتاب المدرسي الكلية بلغت 177,685,947 دينار	معدات رش لإدارة صحة البيئة لمكافحة الذباب والبعوض. الكلية بلغت 485,460,000 دينار	شراء آلات ومعدات لصيانة وتسوية الطرق تأهيل بعض مصارف الأمطار. تأهيل بعض الأسواق الكلية بلغت 108,443,000 دينار	تشيد مبنى متعدد الطوابق بغرض تأجيره ليدخل البلدية.

2 - بلدية الخرطوم بحري:

الجدول أدناه يوضح منجزات بلدية الخرطوم بحري خلال العام 2002م:

التعليم	الصحة	الشؤون الهندسية	الرعاية الاجتماعية
1 - إعادة تأهيل 17 مدرسة بمرحلة الأساس 2 - معدات للتدريس 3 - دعم الكتاب المدرسي الكلية بلغت 48,389,525 ديناراً	1 - معدات رش لإدارة صحة البيئة 2 - البرنامج الاسعافي 3 - تأهيل عربات الصحة الكلية بلغت 47,431,675 ديناراً	1 - آلات للطرق 2 - تأهيل مصارف الأمطار 3 - تأهيل مواقف العربات 4 - تأهيل مركز المعلومات الكلية بلغت 92,136,785 ديناراً	1 - تأهيل وتفعيل المراكز الاجتماعية 2 - مشروع كساء الطالب 3 - كفالة الأيتام 4 - تسوير المقابر الكلية بلغت 12,320,000 دينار

3 - بلدية أمدرمان

الجدول أدناه يوضح منجزات بلدية امدرمان خلال العام 2002:

التعليم	الصحة	الشؤون الهندسية	الزراعة
1 - تأهيل مدارس أساس 2 - دعم الكتاب المدرسي الكلية بلغت 42,230,000 دينار	1 - شراء آلات ومعدات رش لإدارة صحة البيئة 2 - إعادة تأهيل معدات الكلية بلغت 6,435,000 دينار	1 - تأهيل طرق 2 - تأهيل أسواق 3 - تأهيل مصارف أمطار. الكلية بلغت 60,250,000 دينار	1 - إنشاء حدائق. 2 - تأهيل مشاتل الكلية بلغت 3,306,000 دينار

ب) التجارب:

1 - بلدية الخرطوم:

باطلاعنا على الموازنة المصدقة لبلدية الخرطوم للعام 2002م وجدنا أن الإيرادات تشكل الحثر من ستة عشر ملياراً من الجنيهاً بينما أن ما صرف على التنمية حتى نهاية العام لا يتجاوز ثلاثة مليارات ونصف المليار من الجنيهاً. وبناء عليه فقد توجهنا للمسؤولين بالبلدية لمعرفة الجهة التي يذهب لها النصيب الأوفر من الإيرادات. فعلمنا من المسؤولين أن الحثر من ستة مليارات جنيه (قرابة السبعة مليارات) تذهب لمقابلة المرتبات والعلاوات وأن قرابة الستة مليارات جنيه تصرف في الفصل الثاني لتسيير العمل اليومي. ويرى المسؤولون أنه لكي تتم زيادة اعتماد مال التنمية بصورة واضحة يلزم زيادة الإيرادات من جانب وخفض الفصل الأول من جانب آخر.

وبسؤالهم عن كيفية خفض الفصل الأول أوضحوا أن ذلك يمكن أن يتم بشقين: الشق الأول أن تقوم الولاية أو الحكومة الاتحادية بتحمل جزء من مرتبات وعلاوات معلمي مرحلة الأساس والشق الثاني يتم بإعادة هيكلية البلدية بحيث يتم الاستغناء عن جميع الفائض من العاملين ولا يبقى في كافة أقسام البلدية إلا أولئك المؤهلين الذين تحتاجهم البلدية فعلاً ليس فقط لتسيير العمل اليومي وإنما أيضاً لتقديم الخدمات وإحداث التنمية التي يتطلع لها المواطن.

أما عن كيفية زيادة الإيرادات فقد ذكر المسؤولون بالبلدية أن العوائد الحكومية على قلتها فإن عدداً كبيراً من المؤسسات الحكومية تمتنع عن سدادها. ويقولون: أن الخرطوم تشكل القاعدة الرئيسة لكافة المباني الحكومية في السودان فإذا ما تم رفع فئة العوائد المقررة عليها خاصة وأنها فئات قديمة لا تتوافق مع كلفة الخدمات والتنمية وأنه إذا ما تم إلزام كافة المرافق الحكومية بسداد ما عليها من متأخرات وعوائد جديدة فإن زيادة هائلة ستطرأ على الإيرادات.

2 - بلدية امدرمان:

في مدينة امدرمان سألنا المسؤولين عن السبب في ارتفاع الاعتماد المخصص للفصل الثاني (التسيير) إذ أنه يقارب ثلاثة مليارات ونصف المليار من الجنيهاً مقارنة بجملة إيرادات البلدية التي هي في حدود ستة مليارات ونصف المليار جنيه وجاءت أجابته أن ما يصرف في الفصل الثاني ليس فقط للتسيير وإنما هو لتقديم خدمات أيضاً ودلوا على ذلك بما رصدوه من اعتمادات كبيرة للتعليم وصحة البيئة والرعاية الاجتماعية. وبمقارنتنا لما رصدوه في هذه المجالات مع ما رصدته بلدية بحري لنفس المجالات وجدنا farkاً كبيراً بين الموقفين إذ تأكد لنا أن بلدية امدرمان قد رصدت ما يقارب ضعف ما رصدته بلدية بحري لأي من تلك المجالات على الرغم من التقارب الشديد بين البلديتين من حيث جملة الإيرادات المصدقة للعام 2002م.

إن ما صرف على التنمية ببلدية بحري يقارب مليارين اثنين ونصف المليار جنيه بينما الذي صرف على التنمية ببلدية امدرمان كان في حدود مليار واحد ونصف المليار جنيه فقط وبسؤالنا للمسؤولين ببلدية امدرمان عن السبب لقلّة صرفهم على التنمية مقارنة مع بلدية بحري فاجابوا أن السبب ينقسم إلى شقين أولهما أن وزارة المالية بولاية الخرطوم لم تقدم لهم بقدر ما قدمت لبلدية بحري من مساعدة ودعم لمال التنمية. والشق الثاني يتمثل في ضعف تحصيل العوائد الحكومية لأن معظم المرافق الحكومية ترفض رفضاً باتاً مجرد التفكير في سداد تلك العوائد.

العوائق والتحديات التي يواجهها تقديم الخدمات البلدية:

إن من أكبر العوائق التي تواجهها البلديات في السودان وتحول دون تقديمها للخدمات والتنمية المطلوبة هو عدم استقرار القوانين والتشريعات الاتحادية والولائية المتعلقة بالحكم المحلي. إن أكبر فترة من الاستقرار شهدتها نظام الحكم المحلي في السودان (بما في ذلك نظام البلديات) هي الفترة منذ إنشاء البلديات في العام 1937، مروراً بقانون الحكم المحلي في 1951م وحتى صدور قانون الحكم الشعبي المحلي في 1971، الذي تم بموجبه إلغاء نظام البلديات واستعيض عنه بمجالس المدن. وحتى هذه الأخيرة كانت مسلوقة الإرادة ولا تتمتع بشخصيات اعتبارية إذ أن القانون قد منح الشخصية الاعتبارية للمدريات فقط. وظلت البلديات في طي النسيان منذ العام 1971م حتى العام 1998م حيث أعيد إنشاؤها بموجب قانون 1998م وأخذت تمارس سلطاتها واختصاصاتها خلال الفترة القصيرة الماضية التي أعقبت ذلك العام.

لهذا فإن ما يحسب من إنجازات حقيقية للبلديات في السودان هو ما تم تحقيقه في الفترة الأولى التي أشرنا إليها آنفاً وهي تلك الفترة التي امتدت منذ العام 1937م وحتى العام 1971م.

فقد شهدت تلك الفترة إنجازات ضخمة على مستوى الخدمات والتنمية المحلية بالبلديات إذ أن العديد من مشاريع الصحة والتعليم والرعاية الاجتماعية قد تم تحقيقها آنذاك. وما زال المواطن السوداني في المدن الكبرى يعدد تلك المنجزات ويشير إلى أسماء من حققوها من الإداريين والمهندسين ورؤساء تلك البلديات ولجانها وبقية الفنيين بالبلديات.

أما الفترة الحالية التي تعيشها البلديات منذ إعادة إنشائها في العام 1998م فقد وردت الإشارة إليها هنا لإبراز حقيقة أن عدم الاستقرار في التشريعات والقوانين الخاصة بالحكم المحلي وتغييرها من وقت لآخر يجعل البلديات عاجزة عن القيام بدورها المطلوب في تقديم الخدمات لأنها تفقد الكوادر المؤهلة والمدرّبة في الفترة التي يتم فيها تدوين نظام البلديات وتعطيله.

أما العائق الرئيس الآخر فهو ذو شقين: الأول يتعلق بتنزيل السلطات من المركز للبلديات، والآخر يتعلق بتخصيص الموارد. فبينما نجد أن المركز (الحكومة الاتحادية) تقوم بتنزيل المزيد من الأعباء والواجبات

للولايات وتقوم الأخيرة بدورها بتنزيلها للبلديات، نجد أن ما يتم تخصيصه في المقابل من الموارد شحيح للغاية ولا يكاد يذكر على الإطلاق. ولهذا نجد أن الوضع المائل للبلديات يتألف من اختصاصات وسلطات واسعة من ناحية ومن موارد شحيحة وفقيرة للغاية من ناحية أخرى. ولهذا أيضاً نجد أن البلديات لا تستطيع الإيفاء بكافة واجباتها المنصوص عنها في القوانين والتشريعات فتلجأ دائماً وأبداً للعمل بمبدأ الأهم ثم المهم.

ولأن الأهم يفرض نفسه في الغالب لظروف طبيعية وغير ذلك فإن التخطيط طويل المدى بل ومتوسط المدى يصبح عديم الجدوى لأن واقع الحال هو الذي يفرض نفسه في نهاية المطاف كأولوية واجبة التنفيذ الفوري. فيتم ذلك بالفعل على حساب الخطط والبرامج المدروسة التي يتم تأجيلها مرة تلو أخرى إلى أن تصبح عديمة الجدوى فلا يلتفت إليها بعد ذلك. بالإضافة لما ذكر آنفاً نجد أن هنالك العديد من العوائق التي تقف حجر عثرة في طريق تقديم الخدمات البلدية بالصورة المطلوبة.

فعلى سبيل المثال هنالك مشكلة الترهل الوظيفي في البلديات السودانية إذ أن حجم

العمالة أكبر بكثير من الاحتياج الفعلي لأن التعيين في الدول النامية بصفة عامة وفي السودان بصفة خاصة يتم لسد الحاجة الفردية والشخصية وليس لسد الحاجة العامة.

ولما تم منذ بداية السبعينيات تكليف مؤسسات الحكم المحلي بسداد مرتبات معلمي المرحلة الأساس فإن جميع تلك المؤسسات (المدن، الأرياف، البلديات) قد أصبحت عاجزة تماماً عن الإيفاء بواجبها نحو الخدمات والتنمية المحلية لأن المرتبات والعلاوات قد استحوذت على النصيب الأعظم من مواردها.

الجدول أدناه يوضح نسبة الفصل الأول (مرتبات وعلاوات) من إيرادات مجالس ولاية الخرطوم في الفترة 1997 - 2000م (مليار دينار)

النسبة المئوية	الفصل الأول	الإيرادات	العام
50%	1,7	3,4	1997
69,2%	3,4	4,9	1998
70,7%	4,1	5,8	1999
89,5%	6	6,8	2000

وعلى الرغم من أن نسبة الفصل الأول آخذة في التنامي والزيادة.. ما يدل على أنها ربما تستحوذ على كافة الإيرادات، فإن الحالة وعلى سؤتها هذا في ولاية الخرطوم تعتبر أفضل من العديد من الولايات التي التهم فيها الفصل الأول كافة الإيرادات وفي بعضها الآخر لم تستطع الإيرادات تغطية الفصل الأول بمفرده فقامت الحكومة الاتحادية بدعمها حتى تستطيع الإيفاء برواتب وعلاوات العاملين معها.

الجدول أدناه يوضح الدعم الجاري للولايات في الفترة من يناير إلى ديسمبر / 1999م (ملايين الدنانير)

الولاية	الدعم الجاري	الولاية	الدعم الجاري
نهر النيل	354,000	النيل الأبيض	-
الشمالية	342,000	النيل الأزرق	312,000
الخرطوم	-	جنوب دارفور	-
شمال كردفان	390,000	شمال دارفور	378,000
غرب كردفان	324,000	غرب دارفور	342,000
جنوب كردفان	360,000	البحر الأحمر	-
الجزيرة	-	القضارف	-
سنار	-	كسلا	423,600

وهي مشكلة الهجرة الواردة إليها من مختلف بقاع السودان لأسباب متعددة لا يتسع المجال لذكرها.

يقول الباحثون والمحققون في موضوع الهجرة لولاية الخرطوم ان نسبة الهجرة مقارنة مع التعداد الكلي لسكان الولاية قد أخذت في الازدياد في العقدين الأخيرين بصورة مطردة حتى أصبحت تشغل أكثر من 15% من سكان الولاية. وبالطبع فان الآثار السالبة للهجرة تتمثل في إقامة السكن العشوائي في أطراف المدن وما يسببه من مخلفات بشرية وغيرها بالإضافة الى انتشار الجريمة نتيجة للمعدل العالي لحجم العاطلين عن العمل في أوساط المهاجرين.

كذلك توجد مشكلة العمالة غير المدربة لانها تمثل نسباً عالية ومزعجة للغاية في بعض شرائح العاملين. فإذا أخذنا ولاية الخرطوم على سبيل المثال وبلدياتها بصفة أخص نجد أن نسبة المدربين في أوساط الكتبة العاملين بالبلديات لا تتجاوز 40% وإذا أخذنا شريحة الضباط الإداريين بتلك البلديات نجد أن نسبة المدربين لا تتعدى 50% وإذا أخذنا شريحة العاملين في صحة البيئة نجد ان نسبة المدربين لا تتعدى 15% وحتى في وسط العاملين في الشؤون الهندسية فان نسبة المدربين لا تتجاوز 40% وكل ذلك يعود الى شح أو انعدام التدريب أثناء الخدمة. فبعد أن يتم تعيين الشخص - سواء من بين خريجي الجامعات أو من غيرها - لا يلتفت إطلاقاً لتدريبه على ما يوكل له من مهام وإنما يترك لملاحظاته واجتهاداته الشخصية وتجاربه على مر الأيام والسنين. ولا يخفى على أحد أن في ذلك الكثير من الضرر الذي يعود جله على المواطن البسيط الذي ينتظر الخدمة والتنمية من البلديات.

وحمداً لله فان هذه الصورة القائمة لموقف التدريب في أوساط العاملين في ولاية الخرطوم قد بدأت تتلاشى بعد أن أولت الولاية عناية خاصة بالتدريب وخصصت له اعتمادات كبيرة ووجهت بالاستفادة من تجارب الآخرين بالخارج بالإضافة لمن هم في الداخل.

وهناك مشكلة تنفرد بها بلديات ولاية الخرطوم عما سواها من بلديات



وبالطبع فإن البلديات ملزمة بالقيام بالمعالجات اللازمة في شتى المجالات (الصحة، التعليم، الخدمات الاجتماعية، السكن.. إلخ)، ما يشكل أعباء إضافية عليها ويجعلها أكثر تقصيراً اتجاه مواطنيها القدامى ان هي قامت بالمعالجات اللازمة في المناطق العشوائية.

النتائج

إن النتائج المستخلصة من كل ذلك يمكن تشخيصها في الآتي:

- 1 - اعتمادات التنمية في البلديات ضعيفة للغاية.
- 2 - الفصل الأول الخاص بمرتبات العاملين وعلاواتهم يلتهم الجزء الأكبر من موارد البلديات وهذا ناتج من كبر حجم العمالة وليس من ارتفاع المرتبات أو العلاوات.
- 3 - البلديات تفتقر الى مراكز ونظم معلومات تستطيع من خلالها الحصول على المعلومات اللازمة للتخطيط واتخاذ القرار السليم.
- 4 - الكادر العامل بالبلديات يفتقر الى التدريب المستمر لتجنب اهدار الموارد.
- 5 - التغيير المستمر في قوانين الحكم المحلي أفقد البلديات الاستقرار مما أفقدها الكثير من كوادرها المدربة على قلتها.
- 6 - المواطن على استعداد للتعاون الكامل مع البلديات اذا شعر بأنها تقدم له الخدمات المطلوبة.
- 7 - المسؤولية الملقاة على عاتق البلديات كبيرة للغاية والموارد المخصصة لها لا تفي بالحاجة.

التوصيات

- 1 - توفير الكوادر الفنية والتنفيذية عالية التأهيل والتدريب في كافة بلديات ولاية الخرطوم.
- 2 - التخلص من العمالة الفائضة ليوحه ما كان يصرف عليها على الخدمات والتنمية المحلية.
- 3 - مراجعة السياسات والتشريعات بصورة موسعة دقيقة للتوصل الى صيغة يجمع عليها المواطنون والمسؤولون لضمان استمرارها لأطول فترة ممكنة حتى تتمكن البلديات من انتهاز سياسة التخطيط الطويل والمتوسط والقصير.
- 4 - انشاء مراكز معلومات بمعدات حديثة وبكوادر مدربة تستطيع الحصول على المعلومة الصحيحة والحديثة وتحليلها واستخلاص النتائج منها لمساعدة التشريعيين والفنيين والتنفيذيين للتخطيط والتنفيذ السليم كل في مجاله.
- 5 - اشراك القطاعين الخاص والعام في تقديم الخدمات البلدية وإحداث التنمية المحلية عن طريق العطاءات والمناقصات.
- 6 - اشراك المنظمات المحلية والإقليمية والعالمية في مجالات محاربة الفقر ومحاربة البطالة ومحاربة العادات الضارة وفي مجال محو الأمية.. إلخ.
- 7 - استنباط موارد جديدة تمكن البلديات من زيادة مقدراتها في تقديم الخدمات وإحداث التنمية المحلية.
- 8 - اشراك المواطنين في إعادة تأهيل المرافق العامة (المدارس، المستشفيات، محطات المياه، الأسواق.. إلخ) وكذلك اشراكهم في إدارتها عن طريق مجالس إدارات حتى يكونوا أكثر حرصاً على سلامتها وديمومتها.

الضوابط والمعايير التخطيطية للحد من ضوضاء وسائل المواصلات

الدكتورة سلوى عبد الرحمن مجاهد
قسم الهندسة المعمارية - كلية الهندسة
جامعة اسيوط - جمهورية مصر العربية
Megahed83@yahoo.com

لذا، تعدّ الضوضاء من أكبر أعداء المجتمعات الحضرية المعاصرة، حيث انها أحد أنواع التلوث البيئي التي تؤثر على صحة الانسان وممتلكاته. لذلك اهتمت الهيئات الدولية بوضع حدود وقيم لمستوى الضوضاء المناسب ولأداء الوظائف الطبيعية للجسم وأداء الأعمال المطلوبة بكفاءة، نذكر منها:

- المستوى المناسب للنوم المريح: 35 (ديسيبل).
- يجب ألا يزيد مستوى الصوت عن 60 (ديسيبل) للتخاطب مع الآخرين.
- يجب ألا يزيد مستوى الصوت عن 80 (ديسيبل) للحفاظ على شدة السمع عند التعرض له مدة طويلة.

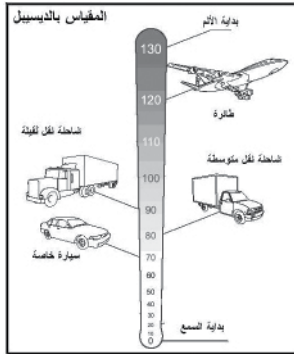
ووضعت الدول المتقدمة تحديدا لمستوى الصوت المسموح به في المناطق السكنية وهو 55 (ديسيبل) نهارا و 45 (ديسيبل) ليلا، وهي لا تسمح بإقامة طرق جديدة قبل التأكد من أن حركة المرور عليها لن تتسبب في ازعاج سكان المناطق المجاورة.

دائما ما تتكرر على مسامعنا تساؤلات الناس: ما أضرار الضوضاء على الإنسان وممتلكاته؟ ما الحاجة لموضوع التحكم في ضوضاء وسائل المواصلات؟

أضرار الضوضاء على الإنسان وممتلكاته تعدّ الضوضاء من مشكلات الحياة الأساسية التي تسبب أضرارا صحية على الانسان اذا ما وصلت لحد معين من التأثير. فقدرة الانسان على تحمل التعرض للأصوات العالية والحادة محدودة. ففي الوقت الذي تقدر درجة الصوت المناسبة ليتمكن الانسان من سماع الأصوات العادية بقوة 60 (ديسيبل)، فإن زيادة القوة بمقدار 30 (ديسيبل) قد يؤدي لحدوث تلف في القدرة السمعية. وكذلك التعرض لموجات صوتية مستمرة مدة طويلة بقوة 100 (ديسيبل) يؤدي لتأثير سيئ على القدرة السمعية .

وحاسة السمع ليست هي الضحية الوحيدة لهذه الظاهرة حيث تتسبب في ارتفاع ضغط الدم واختلال في وظائف القلب وضعف نمو الأطفال والأجنة. وقد دلت الأبحاث على أن معاناة 35% من مرضى التوتر العصبي والقرحة والأزمات القلبية كان بسبب تعرضهم لمعدلات عالية من الضجيج أوقات طويلة متتالية. هذا فضلا على تأثيرها السلبي على الاقتصاد ليس لما تسببه من أمراض فحسب، بل لما تسببه من تدني انتاجية الموظفين بما يعادل 15% من أيام العمل، وأيضا لما تسببه من أضرار للمباني وبخاصة التاريخية منها، حيث ان الذبذبات والاهتزازات الناجمة عن الضوضاء تؤثر على متانة المباني التاريخية على الأمد البعيد.





الشكل (1) مستوى الضوضاء التي تصدر من وسائل المواصلات المختلفة

الحاجة لموضوع التحكم في ضوضاء وسائل المواصلات

أثبتت الإحصاءات أن حركة المرور تتسبب في 75% من ضوضاء المدن . وفي دراسة لحساب معدلات الضوضاء الصادرة من بعض وسائل النقل وجد أن السيارة الصغيرة تصدر صوتاً بقوة 70 - 100 (ديسيبل)، والدراجة النارية 130 (ديسيبل)، والقطار 50 (ديسيبل). والشكل 1 يبين مستوى الضوضاء التي تصدر من وسائل المواصلات المختلفة؛ وأما عن الأسباب الأخرى التي تمثل 25% من ضوضاء المدن فتتمثل في ضوضاء المصانع والضوضاء الاجتماعية.

ولمشكلة المرور آثار أخرى خطيرة وبخاصة على التنمية في المجتمع فإنها تختلف هي الأخرى في جوانبها المتعددة. فضلاً على آثارها الضارة من النواحي الصحية من حيث تلوث البيئة وأضرار الضوضاء ونتائج حوادث الطرق، فإن لها آثاراً سلبية على النواحي الاقتصادية من جهة استفاد طاقات المجتمع وقدرات أبنائه، سواء فيما يتعلق بالوقت الضائع في وسائل المواصلات أو النفقات المهدرة بسببها أو في ارتفاع معدلات الجريمة في المجتمع. ومن هنا تتضح أهمية المبحث لتلاشي ظاهرة ضوضاء المرور.

ما أهداف هذا المبحث؟

يتناول هذا المبحث قضية ضوضاء وسائل المواصلات بهدف منع أو تقليل حدوث هذه الظاهرة، بإدراجها أحد المحددات التصميمية والتخطيطية، سواء في مرحلة التخطيط لمناطق حضرية جديدة أو في مرحلة التنمية الحضرية لمناطق قائمة؛ فنظام النقل - سواء تحت سطح الأرض أو فوقه - أكبر مسبب للتلوث بالضوضاء.

فيجب التركيز ليس فقط على تسهيل الحركة الآلية، ولكن أيضاً من دون الإخلال بالصحتين الجسدية والنفسية للسكان. ويعد تلافي ظاهرة الضوضاء أحد الدواعي الاقتصادية وبخاصة في الدول النامية، حيث يقلل من استعمال وسائل حجب الضوضاء (الحواجز، النوافذ المزدوجة، المواد الماصة للصوت... إلخ). وهذا يتطلب استراتيجية خاصة للتعامل مع التزايد المستمر لكثافة حركة المرور.

فيجب التركيز ليس فقط على تسهيل الحركة الآلية، ولكن أيضاً من دون الإخلال بالصحتين الجسدية والنفسية للسكان. ويعد تلافي ظاهرة الضوضاء أحد الدواعي الاقتصادية وبخاصة في الدول النامية، حيث يقلل من استعمال وسائل حجب الضوضاء (الحواجز، النوافذ المزدوجة، المواد الماصة للصوت... إلخ). وهذا يتطلب استراتيجية خاصة للتعامل مع التزايد المستمر

لكثافة حركة المرور.

1- العوامل التي تؤدي إلى زيادة مستوى ضوضاء وسائل المواصلات.

(أ) زيادة حجم وسرعة حركة المرور

يعتمد مستوى الضوضاء في الطرق على ثلاثة أشياء: حجم حركة المرور، وسرعة المرور، وعدد الشاحنات وسيارات النقل الثقيلة في الطريق. وبصفة عامة تزداد الضوضاء بزيادة الثلاثة عناصر السابقة. فزيادة حجم حركة المرور بمقدار عشرة أمثال العدد تؤدي لزيادة في مستوى الضوضاء مقدارها 10 (ديسيبل)، وهذا المقدار يضاعف من قوة الصوت. والجدول (1)

- يوضح العلاقة بين الزيادة في حجم المرور ومعدلات الزيادة في مستويات الضوضاء وتأثيرها المدرك على المستمع. ويزداد مستوى ضوضاء المرور بزيادة سرعة السيارات، كما هو موضح بالجدول (2). وكلما زادت نسبة الشاحنات وسيارات النقل الثقيلة، زاد مستوى الضوضاء الناتج عن الطريق، كما هو موضح بالجدول (3). ولزيادة كثافة المرور أسباب تتعدد من نواح مختلفة، ولكن أهمها يتمثل في:
- معدل التزايد السكاني العالي وهو من عوامل تفاقم مشكلة المرور في المجتمع.
 - سوء التوزيع الجغرافي للسكان وتباين الكثافة السكانية في المناطق المختلفة وتمركزهم في العواصم والمدن المهمة والمراكز الحضرية الصناعية والتجارية.
 - الهجرة الداخلية المتزايدة من المناطق الريفية التي أدت إلى زيادة حجم المناطق الحضرية؛ وهو ما يشكل أعباء متزايدة على المدن المكتظة غالباً كونها مراكز جاذبة تتميز بوجود المنشآت والمؤسسات المهمة في مجالات مختلفة.
 - سوء التخطيط العمراني للمدن ووجود نقص في شبكات الطرق وعدم وجود طرق بديلة لاستيعاب الكم الضخم من السيارات، مع مرور الطرق السريعة داخل المدن، فضلاً على سوء تصميم المباني والتقاطعات والمداخل والمخارج الرئيسة.
 - الزيادة الكبيرة المطردة لعدد السيارات الخاصة المملوكة للأفراد، نتيجة ارتفاع مستوى المعيشة وزيادة دخول قطاعات مختلفة من الأفراد.

الجدول (1)

معدلات الزيادة في مستوى الضوضاء والزيادة في قوة الضوضاء المدركة تبعاً للزيادة في حجم المرور

حجم المرور (مركبة/ساعة)	الزيادة في حجم المرور	مستوى الضوضاء (بالديسيبل)	الزيادة في قوة الضوضاء المدركة
1000	الأساس	52	الأساس
1250	25%	53	7% أقوى
1600	60%	54	15% أقوى
2000	100% (العدد مضاعف)	55	23% أقوى
4000	300% (أربعة أمثال العدد)	58	50% أقوى
7000	600% (سبعة أمثال العدد)	60.5	80% أقوى
10000	900% (عشرة أمثال العدد)	62	100% أقوى (مضاعفة قوة الضوضاء)

المصدر: City of Vancouver Engineering Services

ملحوظة: مستوى الضوضاء في هذا الجدول مقاس عند سرعة 50 كم/ساعة وعلى مسافة 10 أمتار من الطريق

الجدول (2)

معدلات الزيادة في مستوى الضوضاء تبعا للزيادة في سرعة السيارة

سرعة السيارة (كم/ساعة)	30	40	50	60	70	80	90
مستوى الضوضاء (ديسيبل)	51	53	55	57	58,5	60	61,5

المصدر: City of Vancouver Engineering Services

ملحوظة: مستوى الضوضاء في هذا الجدول مقاس لحجم مرور 2000 سيارة/ساعة وعلى مسافة 10 أمتار من الطريق

الجدول (3)

معدلات الزيادة في مستوى الضوضاء تبعا للزيادة في نسبة المرور الثقيل

نسبة المرور الثقيل (%)	0-0,5	0,5-1,5	1,6-3,5	3,6-6,0	6,1-9,2	9,3-13
الزيادة في مستوى الضوضاء (ديسيبل)	0	+0,5	+1	+2	+3	+4

المصدر: City of Vancouver Engineering Services

ب) تنظيم استعمالات الأراضي غير المدروسة:

إن تنظيم استعمالات الأراضي في مدنها يؤثر تأثيرا سلبيا على حركة المرور. فالتوزيع غير المدروس للأنشطة الحضرية يؤدي إلى زيادة معدل استعمال السيارة وزيادة زمن وعدد الرحلات بالسيارة للقيام بالأنشطة المختلفة، ما يزيد من كثافة حركة المرور زيادة مفتعلة كان يمكن تلافيها بالتخطيط الجيد. ويرجع السبب في سوء توزيع استعمالات الأراضي إلى عدم وجود قيود على البناء والنشاطات بالمدن، وكذلك إلى الامتدادات العشوائية غير المخططة. وتتمثل مظاهر سوء توزيع استعمالات الأراضي في الآتي:

وجود الأنشطة التي تتطلب هدوءاً (المساكن، قاعات المؤتمرات،... إلخ) بجوار الأنشطة الصاخبة أو بجوار الطرق السريعة أو الطرق المختطة بالمرور.

وجود الأماكن الترفيهية - مثل المقاهي - وبعض الأنشطة الترفيهية (المراجيح)، مع كثرة السيارات في الشوارع (أصوات الأبواق) مع اختلاط المركبات والمشاة والباعة الجائلين في الشوارع يؤدي إلى الضوضاء [الشكل 2].

تمركز كافة المباني الحكومية والثقافية والادارية والتجارية في منطقة وسط المدينة. وجود محلات بيع السلع الطويلة الأجل وتجارة الجملة ومخازنها في وسط المناطق السكنية، وتكون مندمجة مع دور السكن، ما يعرقل حركة المرور بسبب عمليات الشحن والتفريغ.



الشكل (3): شبكات الشوارع لبعض مناطق القاهرة:
(أ) مصر الجديدة، (ب) المرج، (ج) وسط المدينة

د) المباني العالية

على جانبي الطريق

في هذه الحال تقوم صفوف المباني العالية على جانبي الطريق باحتجاز ضوضاء المرور فيما يشبه الوادي العميق، كما هو موضح بالشكل (4). فتقوم واجهات المباني بالانعكاس التكراري للموجات الصوتية، ما يتسبب في زيادة مستوى الضوضاء. وتأثير هذا الدوي الزائد يماثل تأثير ظاهرة صدى الصوت. وتزيد حدة هذه الظاهرة كلما زادت درجة الاحتواء لهذا الفضاء، بمعنى آخر كلما زادت النسبة بين ارتفاع المبنى وعرض الشارع (كلما زادت نسبة d/w).

ج) شبكة الشوارع المعقدة ذات الطبيعة الآلية:

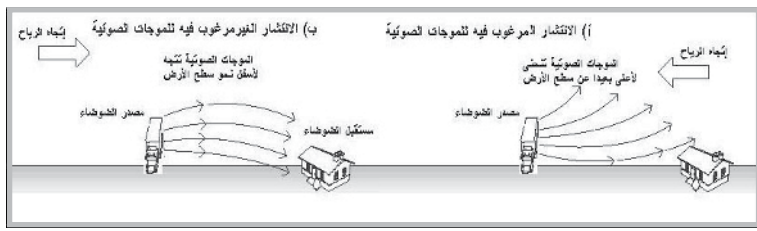
في مدنا المعاصرة تم مراعاة السيارة أكثر من البشر. وأصبح العامل الرئيس في تشكيل شبكة شوارع المدينة هو سهولة وصول السيارات.

وهذه الآلية أدت إلى حيازة المدن المعاصرة شبكة شوارع لها أشكال لا تنتهي من التفرعات الإشعاعية، وبهذا زيدت مساحات المناطق التي خصصت للطرق وحركة النقل. وتميزت شبكة الشوارع في المدن المعاصرة بالمظاهر التالية:

- الشبكات المعقدة من الطرق السريعة والعامّة والتقاطعات المعقدة [الشكل (3)]، ما يؤدي لزيادة عدد مرات توقف السيارة، ومن ثم إعادة تشغيلها، وهذا يزيد من مستوى الضوضاء الصادرة عنها.
- اختراق شبكات الطرق السريعة والسكك الحديدية الإقليمية للنسيج العمراني للمدن وبخاصة المناطق السكنية بها لمسافات تزيد عن 7500 متر في بعض الحالات في المدن المصرية، ما ينتج عنه تلوث بيئي وتلوث سمعي، كما موضح بالشكل (4).
- عدم تخصيص ممرات لحركة المشاة ولحركة الدراجات في المدن، ما أدى إلى تصادم حركة المشاة والدراجات مع حركة السيارات، ما عرقل سيولة المرور وزاد استعمال آلات التنبيه، ما زاد من نسبة الضوضاء.
- زيادة حجم المدينة أدت إلى زيادة المسافات المقطوعة في التنقل للحصول على الخدمات، وكذلك زيادة معدل استعمال السيارات، ومن ثم زيادة استهلاك الطاقة والضوضاء والازدحام وتلوث الهواء والماء والتربة وارتفاع درجة الحرارة.

الشكل (2): اختلاط المركبات والمشاة والباعة الجائلين في الشوارع





الشكل (5): تأثير اتجاه الرياح على انتشار الموجات الصوتية

استعمال النباتات:

يمكن للنباتات أن تتحكم في الضوضاء من مصادرها المختلفة، بحسب نوع وارتفاع وكثافة ومكان زراعة النبات؛ وكذلك أيضاً بحسب اتجاه الرياح وسرعتها، ودرجة الحرارة والرطوبة الجوية. فتستطيع النباتات أن تقلل الإزعاج الصوتي بمقدار 7-21 (ديسيبل) لكل 30 متراً من عرض النباتات المنزوعة [الشكل 6]، وحتى نحصل على نفس الانخفاض عن طريق البعد فقط فينبغي على المستمع أن يبتعد عن مصدر الضوضاء مسافة لا تقل عن 100 متر، والشكل (7) يبين مقدار النقص في مستوى الصوت لمسافات مختلفة من دون استعمال النباتات. ولكي ندرك التأثير الفعال للنباتات ينبغي أن نعرف أن تقليل مستوى الضوضاء مثلاً من 65 إلى 55 (ديسيبل)، أي بمقدار 10 (ديسيبل)، يخفض ارتفاع الصوت (مقدار الانزعاج بالضجيج) إلى النصف، بينما تقليل المستوى إلى 45 (ديسيبل)، أي بمقدار 20 (ديسيبل)، يعمل على تخفيض ارتفاع الصوت إلى الربع.

وتقوم النباتات بالتحكم وتخفيف التلوث الضوضائي عن طريق امتصاص الأصوات والضجيج، وكسر الموجات الصوتية وتشتيتها، كالآتي:

• امتصاص الأصوات:

أوضحت الدراسات أن أوراق الأشجار تستطيع امتصاص الضوضاء بنسبة تصل إلى نسبة 35% من جملة الذبذبات المارة بها، وقد تصل



الشكل (4) الطريق الأقليمي يعبر وسط إحدى المدن ويهدد استقرارها



الشكل (4) الانعكاس التكراري للموجات الصوتية بفعل المباني المرتفعة

الوسائل التخطيطية والتصميمية للتحكم في الضوضاء

(أ) الوسائل الطبيعية ومبادئ التحكم في الضوضاء

عند انبعاث الموجات الصوتية من المصدر تقل قوتها تدريجياً كلما بعدنا عن المصدر. فتكاد تنعدم مشكلة الضوضاء على مسافة 150 متراً من الطريق الشرياني الأقليمي، وعلى مسافة 30 - 60 متراً من الطريق السريع (7)، نتيجة لعدة ظواهر طبيعية، منها:

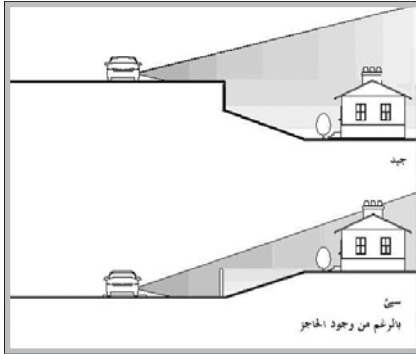
تشتت الموجات وامتصاص الهواء وتأثير نوع الأرضية والرياح ودرجة الحرارة. وفيما يأتي توضيح لتأثير بعض العناصر الطبيعية، بهدف مراعاتها أثناء عملية التخطيط أو التجديد والتطوير الحضري:

تأثير اتجاه الرياح:

عندما يكون اتجاه الرياح معاكساً لاتجاه الصوت (أي أن الرياح تتجه من المستمع إلى مصدر الضوضاء)، فإن هذا يجعل الموجات الصوتية تنحني إلى أعلى بعيداً عن سطح الأرض [الشكل (5أ)] وهذا يخلق منطقة ظل صوتي (منطقة خالية من الضوضاء).

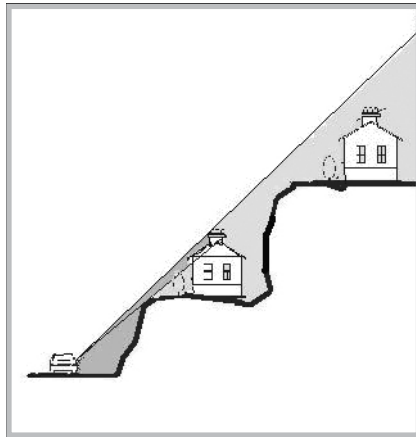
ولكن عندما يكون اتجاه الرياح في نفس اتجاه الضوضاء، فهذا يجعل الموجات الصوتية تنحني لأسفل في اتجاه سطح الأرض [الشكل (5ب)] متجهة بالكامل نحو المستمع.

الظل الصوتي، فيقل بذلك تأثير الضوضاء على نحو ملحوظ على من بداخل المبنى، من دون استعمال الحواجز [الشكل (8)]؛ أما في حال الميل الصعبة فإنه يمكن جعل الطريق في المنسوب المنخفض وتوزيع الكتل على الهضاب في نطاق الظل الصوتي المتكون بواسطة ميل الموقع، كما هو مبين في الشكل (9).



الشكل (8):

كيفية استغلال طوبوغرافية الموقع للحد من ضوضاء الطرق



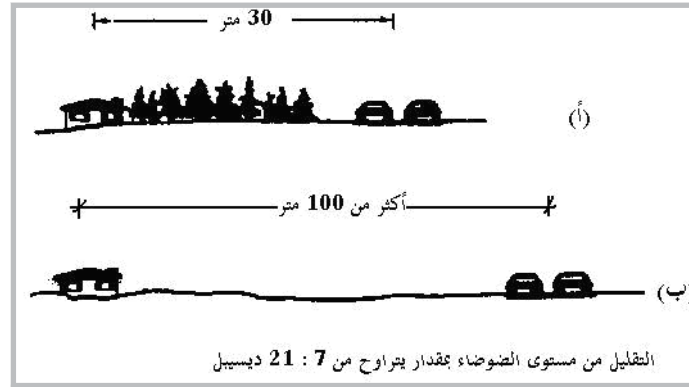
الشكل (9):

وضع الطريق في السفوح في حال الميل الصعبة.

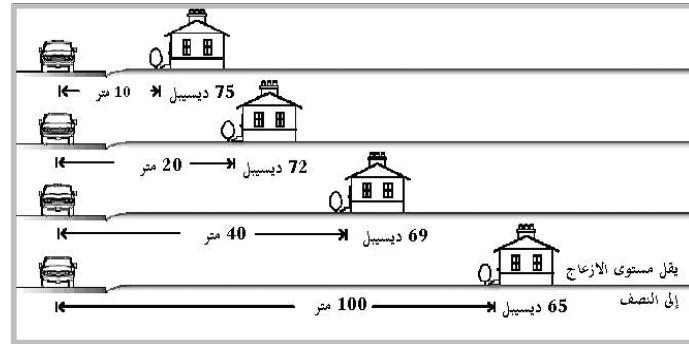
هذه النسبة إلى 45 % في حال وجود الأشجار الكثيفة. والمساحات الخضراء ومغطيات التربة دور أيضا في تقليل الضوضاء بنسبة 40%. فزراعة جوانب الطرق السريعة بالمسطحات الخضراء ومغطيات التربة تزيد من انخفاض الأصوات مقارنة برصف وتبليط تلك الجوانب.

• كسر الموجات الصوتية وتشيتها وانحرافها:

تقوم النباتات بكسر وتغيير اتجاه الموجات الصوتية. فقد وجد أن أفرع النباتات والجذوع السميكة للأشجار تستطيع أن تحجب وتكسر موجات الأصوات المزعجة. ويجب ألا يغفل قدرة الأشجار على تغيير اتجاه الرياح المحملة بالأصوات غير المرغوب فيها. فالتدرج في ارتفاع النباتات - بحيث يكون القصير منها في اتجاه مصدر الصوت والطويلة منها في اتجاه المستمع - يعمل على توجيه الضوضاء لأعلى بعيدا عن المستمع ويحقق كفاءة أعلى لتشيت الموجات الصوتية.



الشكل (6): تقليل مستوى الضوضاء. (أ) باستعمال النباتات (ب) من دون استعمال النباتات



الشكل (7): تقليل مستوى الضوضاء لمسافات مختلفة من دون استعمال النباتات

استغلال طوبوغرافية الموقع:

في حال وجود ميل في أرضية الموقع، فإنه ينبغي وضع الطرق في المنسوب المرتفع وتوزيع المباني في المنسوب المنخفض في منطقة

ب) تخطيط استعمالات الأراضي:

إن المدينة سواء نمت وفق التخطيط العام أو امتدت تلقائياً فلا بد من أن تكون من مجموعة مختلفة من استعمالات الأراضي. وتنظيم استعمالات الأراضي له أثره الكبير في خفض مستوى الضوضاء حيث يعمل على تقليل زمن الرحلة للحصول على الخدمات المختلفة أو تقليل الرحلات نفسها عن طريق اتباع الآتي:

- الدمج بين المركزية واللامركزية في توزيع الخدمات:
- يتمكن السكان من الحصول على الخدمات اليومية أو الأسبوعية سيراً على الأقدام أو باستعمال الدرجات، ففي هذه النوعية من الخدمات تراعى اللامركزية في توزيعها؛ فهذا يساهم كثيراً في الحد من الحركة المرورية غير المرغوب فيها.
- الخدمات الأخرى - مثل: التجمعات التجارية الكبرى وخدمات السلع المعمرة - يراعى تجميعها وعزلها عن المناطق السكنية وإبعادها عن منطقة المركز، فيفضل قربها من الطريق السريع حتى يسهل الوصول إليها، وحتى لا تتسبب حركة السلع منها أو إليها في مشكلات مرورية. فتمركز الخدمات هنا يتيح للسكان البحث عما يرغبون في نفس الحيز من دون الحاجة للتنقل.
- الفصل بين الاستعمالات السكنية والاستعمالات غير السكنية، لأن الاختلاط يزيد من التصادم ويزيد من كثافة المرور في الشوارع السكنية، فيزيد نسبة الضوضاء في الأحياء السكنية.
- التأكد من أن الأنشطة الحساسة تجاه الضوضاء لا تتجاوز مع الطرق السريعة والمزدحمة.
- التأكد من أن مستوى الضوضاء في مواقع الأنشطة الحضرية يتناسب مع نوعية هذا النشاط. لذا، تم تقسيم الأنشطة لفئات بحسب مستوى الضوضاء المناسب لها، كما هو موضح بالجدول.

الجدول (4):

تصنيف الأنشطة بحسب مستوى الضوضاء المناسب لها.

فئة النشاط	مستوى الضوضاء بالديسيبل	وصف النشاط
(أ)	65 - 70	المتنزهات، المناطق الترفيهية، الملاعب، الأنشطة الرياضية، الفنادق الصغيرة (الموتيلات).
(ب)	60 - 65	الخدمات الإدارية، الخدمات التجارية.
(ج)	55 - 60	السكن، الفنادق، المستشفيات، المدارس، الخدمات الدينية، المكتبات، قاعات المؤتمرات، قاعات الاستماع.

أما المناطق التي لا تزال بها أراض غير مبنية بالقرب من الطرق السريعة، فيمكن استغلالها في الأغراض التجارية والصناعية والأنشطة التي لا تتأثر بالضوضاء، كما تتأثر بها الاستعمالات السكنية. فهذه الاستعمالات تعمل

منطقة عازلة للوضاء بين الطريق السريع والمنطقة السكنية، فضلاً على المميزات التي تتحقق لها نتيجة لقربها من الطريق السريع، من سهولة الوصول لها من طرف العملاء. وهناك بديل آخر، حيث يمكن جعلها مناطق مفتوحة للاستعمال الترفيهي أو متنزهاً بالقرب من الطريق السريع. وفضلاً على دورها منطقة عازلة، فهي تضيف على الطريق مزايا بصرية. والمنطقة العازلة يمكن تخصيصها لجميع أعمال الصرف الخاصة بالمنطقة، والاهتمام بزراعتها بالنباتات والأشجار، فهي تساعد في تقليل الضوضاء، بالإضافة لما تضيفه من راحة نفسية لسكان المنطقة.

ج) تنظيم الحركة وتخطيط شبكة الشوارع:

- يهدف تنظيم الحركة إلى تقليل كثافة المرور لتحسين الظروف البيئية في المدينة من خلال الوسائل الآتية:
- تحسين بيئة حركة المشاة وربطها بالخدمات والأنشطة الرئيسية وبمحطات وسائل النقل الجماعي.
 - إعداد شبكة مسارات للدراجات وتأمين أماكن لترك الدراجات عند محطات النقل الجماعي.
 - تحسين وسائل النقل الجماعي وزيادة فاعليتها لتحقيق أيسر وصول إلى قلب المناطق وربط نقاط تغيير الوسيلة مع شبكة المشاة والدراجات.
 - تقييد استعمال السيارات الخاصة وتأمين المرور بزيادة مناطق العبور الهادئ والمناطق الخالية من السيارات تماماً، مثل المناطق التاريخية والأثرية ذات القيمة التراثية والمناطق التجارية الكبرى. ويستلزم ذلك إعادة الصياغة المعمارية لفضاء الشارع بغرض تقليل حجم وسرعة حركة المرور فيه، وتجديده لكي يصبح فضاء مشتركاً للمشاة والدراجات والسيارات. والفكرة تعتمد على إعادة هذا الفضاء للمقياس البشري بإجبار السيارات على التقليل من سرعتها ومراعاة المشاة أكثر من السيارات. وهذا يستلزم وضع عقبات في الشارع، مثلاً: تغيير نوع الأرضية، وتغيير خط الرصيف، وإعداد الشارع ليصلح لحركة المشاة والدراجات، بزيادة عرض الرصيف وإضافة الخضرة والعناصر الطبيعية للطريق. هذا مع إعداد أماكن انتظار للسيارات حول هذه المناطق على أن تكون بالقرب من محطات النقل الجماعي.
 - منع الشاحنات والسيارات الثقيلة من الدخول لشوارع المدينة، ويتطلب مراعاة ذلك عند التخطيط لاستعمالات الأراضي.

وتحقيقاً لهذه الأهداف ينبغي تنظيم وتصنيف ممرات الحركة في المدينة على الأسس الآتية:

- أولاً يتم تحديد نوعين رئيسيين. النوع الأول: ممرات مقصورة على حركة المشاة والدراجات. والنوع الثاني: ممرات للحركة الآلية، حيث يتم فصل حركة السيارات عن كل أنواع النقل البطيء. وبين هذين النوعين توجد ممرات بينية تندمج فيها بدرجة أو بأخرى الحركة الآلية مع حركة المشاة والدراجات. وينبغي تصميم كل نوع من أنواع هذه الممرات بحيث يسهل إدراك السكان بنوعية الممر المتواجدين فيه، بالتنوع في استعمال عناصر المفروشات والتغيير في أنواع بلاط الأرضيات والاستعانة بالعلامات الإرشادية.
- ومما سبق يمكن أن نحدد خمسة أنواع لممرات الحركة، كما هو موضح بالشكل (10):
- ممرات مشاة: تقتصر هذه الممرات على حركة المشاة، مثل الحدائق والمساحات الخضراء، (F) في الشكل (10).
 - ممرات المشاة والدراجات: في هذه الممرات تتداخل حركة المشاة والدراجات في الشوارع السكنية

(د) إدماج التحكم في الضوضاء في عملية التصميم

يمكن الحد من تأثير ظاهرة الضوضاء إذا تم أثناء عملية التصميم الأخذ في الحسبان الوسائل الآتية:

- توجيه وتشكيل المبنى:

في الشكل (11)، يبين أحد الأمثلة كيفية تشكيل المبنى بحيث يتم تكوين فضاء خارجي محمي من تأثير الضوضاء بفعل خصائص الكتلة نفسها. وهذا المبدأ يمكن تطبيقه للكثير من الأشكال. واستعمال الكتلة في تكوين الفضاءات الخارجية الهادئة في خلفية المبنى يفوق في كفاءته استعمال الحواجز لتحقيق نفس الغرض.

- توزيع العناصر داخل المبنى:

يمكن التقليل من التعرض للضوضاء بوضع عناصر المبنى الحساسة للضوضاء (مثل غرف النوم) في الخلفية ووضع العناصر الأقل حساسية للضوضاء (مثل: المطبخ والحمام) بينها وبين الطريق واستعمالها منطقة عازلة للضوضاء [الشكل (12)]. وفي حالة حتمية تعرض العناصر الحساسة للضوضاء للطريق على نحو كلي أو جزئي (بالواجهة الجانبية). في حالة

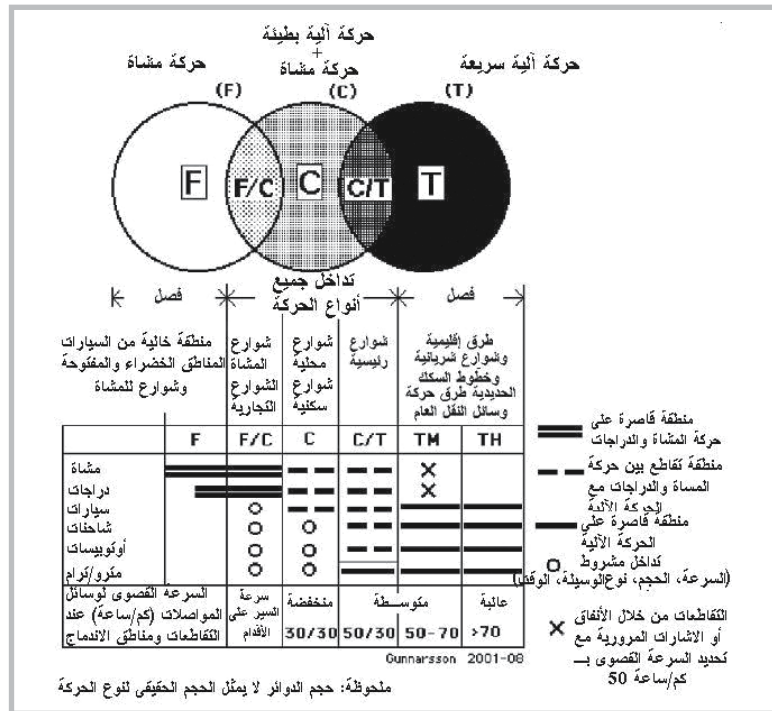
والتجارية ويُسمح بدخول عدد محدود من الحركة الآلية على ألا تتعدى سرعتها سرعة المشاة، (F/C) في الشكل (10).

• ممرات المرور الهادئة: في المناطق السكنية ومنطقة وسط المدينة حيث الأنشطة المتنوعة. في هذه المناطق يتم عاقبة المرور العابر، ويتم تحديد سرعة قصوى للحركة الآلية تقدر بـ 30 كم/ساعة، وكذلك تحديد نوع وحجم المركبات لضمان راحة وأمان حركة المشاة والدراجات، (C) في الشكل (10).

• ممرات تتداخل فيها جميع وسائل النقل: ينبغي أن تستوعب هذه الممرات الحركة الآلية ويخصص لها حاراتان على ألا تتجاوز السرعة فيها 50 كم/ساعة. ويتم تخصيص حارة منفصلة في صورة شارع عريض مشجر لحركة المشاة والدراجات، (C/T) في الشكل (10).

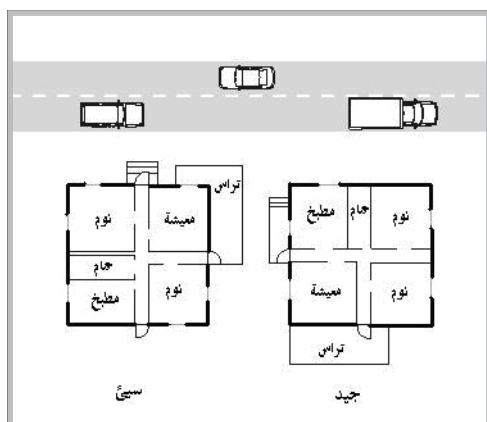
• ممرات الحركة الآلية: (T) المناطق الحضرية القاصرة على حركة المرور الآلي بسرعة متوسطة تبلغ 50-70 كم/ساعة [TM في الشكل (10)]، أو بسرعة أكبر من 70 كم/ساعة [TH في الشكل (10)]. ينبغي فصل حركة المشاة والدراجات عند التقاطعات بواسطة الأنفاق.

ويندرج تحت هذه الفئة الطرق الإقليمية السريعة وخطوط السكك الحديدية. وتتركز هذه الممرات خارج المناطق السكنية ومنطقة المركز وهي تخدم المرور العابر والنقل الثقيل.

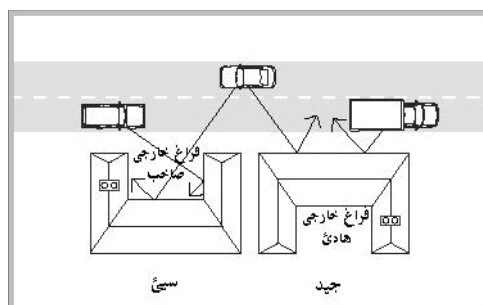


الشكل (10): تصنيف ممرات الحركة في المدينة

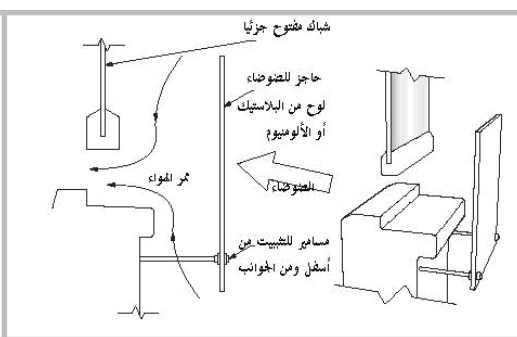
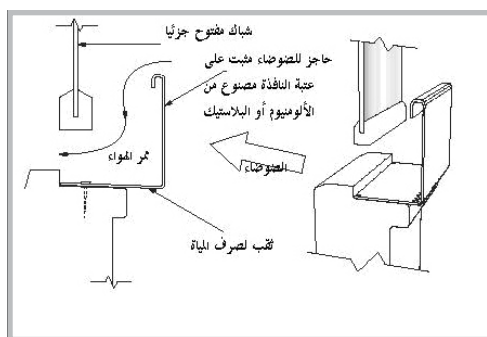
المباني القائمة، فإنه يمكن تقليل دخول الضوضاء، على الرغم من فتح النوافذ بغرض التهوية، وذلك بتعليق حاجز خارج النافذة، بقصد حجب الضوضاء من العناصر التي تقع على الطريق، والشكل (13) يوضح طريقتين مناسبتين للاستعمال في حالة النوافذ التي تفتح رأسياً؛ وبتعديل الحاجز الذي يمكن تركيبه على النوافذ والأبواب التي تفتح أفقياً (الأبواب المعلقة والمنزلة)، ولكنها تكون أقل كفاءة، لأن ضوضاء المرور ستدخل من النافذة بالتساوي من الجانبين. وإلى حد ما يمكن للستائر الثقيلة أن تعوق دخول الضوضاء، ولكنها في الوقت نفسه تعوق دخول الهواء.



الشكل (12): توزيع العناصر بالمبنى والحد من التأثير بالضوضاء.



الشكل (11): كيفية توجيه الشُّتلة وتشغيلها للحصول على فضاء خارجي هادئ.



الشكل (13): وضع حاجز أمام النوافذ المفتوحة.

- استغلال الشرفات في المباني العالية:

كما سبق شرحه، فإن مستوى الضوضاء يزداد في الطرق التي تصطف على جانبيها المباني المرتفعة بفعل الانعكاس التكراري للصوت محدثاً دويًا يشبه ظاهرة صدى الصوت. ولكن يمكن الحد من هذه الظاهرة باستغلال الشرفات المطلة على الطريق في امتصاص القدر الأكبر من الموجات الصوتية [الشكل (14)] باستعمال إحدى أو جميع الوسائل الثلاث الآتية (11):

- تعليق ستارة من مادة ثقيلة، مقاومة للعوامل الجوية.
- زيادة درجة احتواء الشرفة بزيادة ارتفاع (الكوبسته)، باستعمال مادة شفافة مقاومة للعوامل الجوية، مثل مادة Plexiglas التي تستعمل لنوافذ السيارات، ولكن في منطقتنا يفضل استبدال المشربيات الخشبية بها.

في منطقة ما ودرجة حساسية هذا النشاط للضوضاء.

- عدم كفاءة شبكات الطرق وعدم تنوعها.
- غياب المقياس البشري للمدن فأصبحت الحركة فيها خاضعة للسيارة.

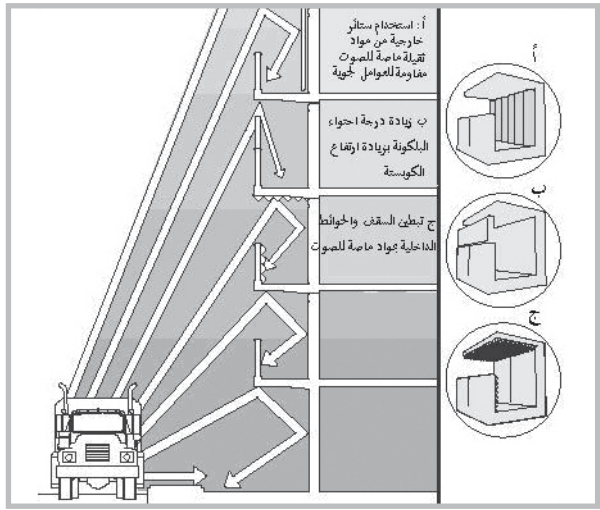
وسوف تزداد هذه المعاناة ما لم يتم تفعيل دور التخطيط والتصميم الحضري في التحكم في ضوضاء وسائل المواصلات، حيث ان المعطيات المعمارية والتخطيطية تؤكد امكان حماية السكان من ضوضاء وسائل المواصلات، سواء بالتقليل الفعلي لمستوياتها أو بالتعامل معها لتفادي تأثيرها السلبي. ويوجد هناك أربعة مداخل للتحكم في الضوضاء بالوسائل التخطيطية: استغلال الامكانات الطبيعية؛ تنظيم استعمالات الأراضي؛ تنظيم الحركة وتخطيط شبكة الطرق؛ تصميم وتشكيل المباني.

ب) التوصيات:

تنحصر التوصية الرئيسة لهذا المبحث في ضرورة التعامل مع مشكلة ضوضاء وسائل الواصلات بأقل التكاليف المادية لتخفيف العبء عن كاهل الدول النامية بقدر الامكان. وهذا يتحقق بحساب هذه القضية أحد المحددات التخطيطية والتصميمية التي تلعب دوراً في اتخاذ القرارات التخطيطية والتصميمية. وبطبيعة الحال فإن الأمر يختلف بين المدن القائمة بالفعل والمدن التي سيتم انشاؤها. ولهذا فقد تم تقسيم التوصيات إلى خاصة بالمدن المنشأة وأخرى خاصة بالمدن القائمة.

أولاً: التوصيات للمدن التي سيتم انشاؤها. في هذه الحال تكون المدينة أشبه بالصفحة البيضاء فيصبح موضوع التحكم في ضوضاء وسائل المواصلات أكثر مرونة في التعامل معه وبخاصة في المراحل الأولى من اعداد المخططات. وفي كل الحالات ينبغي الالتزام

- تبطين السقف والحوائط الداخلية بمواد ماصة للصوت، مثل: الفينيل أو الكرتون المقوى المطلي بمادة عازلة للرطوبة، وهذه الوسيلة فعالة في تقليل مستوى الضوضاء في فضاء الشرفة، بالإضافة لفاعليتها في عزل الفضاء المجاور لها. لذا، تستعمل هذه الوسيلة لعزل فضاءات لها خصوصية صوتية عالية، مثل: قاعات المؤتمرات أو غرف الاجتماعات.



الشكل (14): استغلال الشرفات في المباني العالية للحد من الضوضاء.

النتائج والتوصيات

أ) النتائج:

على الرغم من أن مستوى الضوضاء في الوقت الحالي يعد المعيار الحقيقي لقياس درجة تقدم الأمم، فمعاناة سكان مدننا العربية من الضوضاء تزايد يوماً بعد يوم، وهي نتيجة حتمية لوجود قصور في تناول هذه القضية في مرحلتي التخطيط والتصميم. فيمكن تلخيص ما أوضحتها هذا المبحث من العيوب التخطيطية التي أسهمت في زيادة التأثير السلبي لضوضاء وسائل المواصلات كما يأتي:

- عدم وجود معايير للتوافق بين استعمالات الأراضي وحركة المرور بالمدن.
- عدم الوعي بالعلاقة بين وضعية نشاط معين

بالمبادئ الآتية:

- استغلال الامكانيات الطبيعية في الحد من الضوضاء، مثل: الرياح والطبوغرافيا والنباتات.
- تنظيم استعمالات الأراضي المتوافق الذي يهدف إلى تقليل استعمال وسائل المواصلات وبخاصة السيارات؛ وتقليل التصادم بين الاستعمالات المختلفة؛ والفصل بين الأنشطة الحساسة للضوضاء (مثل: المناطق السكنية والمراكز الثقافية والمدارس وقاعات المؤتمرات) والطرق الاقليمية والسريعة واستعمال المناطق غير الحساسة للضوضاء - مثل: المناطق الترفيهية والمفتوحة والتجارية الكبرى - منطقة عازلة بينهما.

تنظيم الحركة وتخطيط شبكة الطرق بهدف إعادة المقياس البشري للمدينة؛ بتشجيع حركة المشاة؛ وفي نفس الوقت، التحكم في الحركة الآلية، بحيث يتم تسهيل الحركة الآلية في الطرق الشريانية والسريعة، وتقييدها بدرجات متفاوتة في الشوارع الرئيسة والشوارع السكنية والتجارية.

- تصميم المباني بحيث تعمل على تقليل التأثير بالضوضاء.

ثانياً: التوصيات للمدن القائمة:

في هذه الحال يكون الأمر أكثر تعقيداً، حيث تكون المدينة مرت بمراحل كثيرة من التحول والتطور. ولكن يمكن اتخاذ بعض الإجراءات التي من شأنها إعادة الهدوء لمدننا والتي تتمثل فيما يلي:

- التوسع في انشاء الطرق السريعة خارج المدن لمنع المرور العابر من استعمال الطرق المحلية داخل المدن ولتشجيع الحركة الآلية على استعمالها بدائل للطرق السكنية.

- تجنب استعمال المطبات الصناعية في الشوارع المحلية بغرض تهدئة المرور بها، لأنها تتسبب في اتلاف السيارات واعاقة حركة سيارات الاسعاف والشرطة والانقاذ؛ كما أن لها تأثيراً ضاراً على

المرضى أثناء نقلهم.

- إعادة الصياغة المعمارية لفضاء الشوارع السكنية بغرض تقليل حجم وسرعة حركة المرور فيه وتجديده لكي يصبح فضاءً مشتركاً للمشاة والدراجات والسيارات. والفكرة تعتمد على إعادة هذا الفضاء للمقياس البشري بإجبار السيارات على التقليل من سرعتها ومراعاة المشاة أكثر من السيارات. وهذا يستلزم وضع عقبات في الشارع، مثلاً تغيير نوع الأرضية وتغيير خط الرصيف، واعداد الشارع ليصلح لحركة المشاة والدراجات، بزيادة عرض الرصيف وإضافة الخضرة والعناصر الطبيعية للطريق.

- التوسع في تخصيص مناطق بالمدن للمشاة فقط، مثل: المناطق التجارية والتاريخية والمفتوحة.

- خلخلة المناطق السكنية من الأنشطة غير المتوافقة مع الوظيفة السكنية، والتي تعمل على زيادة الحركة الآلية في المنطقة أو عرقلتها.

- تقسيم مناطق المدينة إلى فئات بحسب مستوى الضوضاء فيها، وهذا الأمر يتطلب انشاء محطات فحص فني بالمدن لقياس مستوى الضوضاء في مختلف أنحاء المدينة، وحساب ذلك مرجعاً لتحديد نوعية الأنشطة التي يمكن أن تقام بها.

- عدم الترخيص لإقامة أي نشاط إلا بعد دراسة تأثيره على حركة المرور؛ ومناسبة مستوى الضوضاء في المنطقة التي يراد إقامته فيها لنوعية هذا النشاط.

- الحد من ساعات العمل للخدمات التجارية والخدمات الترفيهية وبخاصة في ساعات الليل؛ ما يسهم في تقليل حجم المرور، فتقل الحركة على الطرق في تلك الساعات، ومن ثم تقل الضوضاء.

المراجع:

1. اللحام، محمد صادق: "المعطيات العمرانية لحماية البيئة من مخلفات المواصلات"، ندوة مراكز المدن العربية.. إعادة التأهيل عمرانيا، حضريا، اجتماعيا، اقتصاديا، حلب، الجمهورية العربية السورية، 10-12، نوفمبر، 1998.
2. بركات، أحمد محمد: "مشكلات المرور في المدن وحركة المواصلات"، تنظيم المرور والنقل في المدن العربية (الجزء الثاني) من إصدارات المعهد العربي لإنماء المدن؛ 1994؛ ص 85 - 110.
3. حسن، على محمد عبد المنعم: "تهدئة المرور بالأحياء السكنية ومنطقة وسط المدينة"، تنظيم المرور والنقل في المدن العربية (الجزء الأول)، من إصدارات المعهد العربي لإنماء المدن؛ 1994؛ ص 453 - 469.
4. عبد الغفور، عبد الواسع: "أسرار ملوثات الهواء ودور النباتات في المحافظة على البيئة"، ندوة المنتزهات العامة والحدائق ودورها في الترويح وحماية البيئة، عمان، المملكة الأردنية الهاشمية 23-25 أبريل 2002؛ ص 31 - 44.
5. كمونة، حيدر عبد الرازق: "البيئة الصحية في المدن العربية"، من إصدارات المعهد العربي لإنماء المدن؛ 1988؛ ص 3 - 32.
6. Angotti T.: "Noise Pollution: A City Planning Problem" <http://www.gothamgazette.com/article/landuse/20030919/12/529> September, 2003.
7. "Acoustics and Noise Control Handbook for Architects and Builders", Leland K. Irvine and Roy L. Richards, Krieger Publishing Company, Malabar Florida, 1998.
8. Consulting Acoustical Engineers: "City Noise – Report of the Urban Noise Task Force", City of Vancouver, Victoria; B.C.C; Wakefield Acoustics Ltd.; April 1997; P.p. 3:5.
9. Ibid. P.p. 12:15.
10. Ibid. P.p. 20:22.
11. Ibid. P.p. 34:36.
12. Greed. C., Roberts M.: "Introducing Urban Design: Interventions & Responses", Longman; 1998.
13. Gunnarsson S. O.: Town and Infrastructure Planning for safety and urban quality for Pedestrians Strategies for creating a walking-friendly city, Edited by lof, Sweden, September 2001
14. Acoustical Society of America www.asa.aip.org
15. Canadian Acoustical Association www.caa-aca.ca
16. Health Canada, Consumer and Clinical Radiation Protection, Healthy Environments and Consumer"
17. Noise & Acoustics www.quiet.uk,"
18. Noise Pollution Clearing House www.nonoise.org,"
19. Right to Quiet Society www.quiet.org,



من مدن المهن التقليدية الى مدن المعرفة

د. آزاد احمد علي
كاتب وأكاديمي سوري

أدى التطور المتسارع للمجتمعات البشرية، مع جملة من المعطيات الاجتماعية والعلمية إلى تشكل ما يسمى (بمجتمع المعرفة) المعاصر، وهو مصطلح جديد يطلق على المجتمعات التي تكون سمتها الرئيسية الاعتماد في عملها واقتصادها على الإنتاج العلمي والمعرفي، كما تقوم هذه المجتمعات باستخدام متطور ومكثف للتكنولوجيا الحديثة والرقمية منها في كافة مناحي حياتها.

واعتمادا على حقيقة تشكل وتبلور مجتمع المعرفة، تم استخدام مصطلح (مدن المعرفة) كوعاء فيزيائي وبيئة عمرانية حاضنة لهذه المجتمعات العالية التطور. وبناء على هذا التوصيف الاختزالي، فإن مدينة المعرفة هي آخر حلقة في تطور وتقدم المدن والحواسر، منذ بداية تاريخ البشرية وإلى عصرنا الحالي، وهي إحدى أبرز سمات الحضارة المعاصرة، لدرجة أن بات يسمى القرن الواحد والعشرين، بقرن مدن المعرفة، كما أن الألفية الثالثة توصف أحيانا بألفية مدن المعرفة.

فكيف يمكن لنا أن نعرف مدن المعرفة؟ ثمة مقاربات وتوصيفات متعددة لمدن المعرفة، لكنها تتفق على سمات وتحديدات أساسية، فمدن المعرفة ليست بالضرورة هي مدن جديدة ومبتكرة والإلكترونية كما توحي التسمية للوهلة الأولى، إنما هي في المقام الأول تجسيد للمستوى المتقدم لتطور التجمعات السكنية الراهنة. لذلك يمكن التحول من المدن التقليدية والصناعية إلى مدن المعرفة بتحقيق مجموعة من الاشتراطات، وتوفير بيئة التحول. لقد

تنبّهت العديد من المدن في أنحاء مختلفة من العالم إلى ضرورة التخطي والرقى نحو مستوى مدن المعرفة، فإتخذت قرارها منذ نهاية القرن العشرين لتكون (مدنا للمعرفة)، وإن كانت مدنا قديمة وتقليدية في الأصل. تسعى وتطمح هذه المدن لتكون بيئة حاضنة لكل ما هو علمي وثقافي متقدم، كمدخل لإعادة تجديد وتطوير وظيفتها الحضرية. وقد تكثفت جهود عدد من المدن الصناعية البريطانية بالنجاح في التحول إلى مدن معرفة، وإن بدرجات متفاوتة، كمدنيتي برمنغهام وليفربول على سبيل المثال لا الحصر. هذا وتعمل عدد من المدن الأوروبية الأخرى لتكتسب مواصفات مدن المعرفة، كل بطريقته وحسب منهجه، كمدن برشلونة، ستوكهولم، ميونخ، مونترال، دبلن.

أجل التأسيس لمجتمع المعرفة المستقبلي فإننا نحتاج الى مناخ مشجع على هجرة وتدفق الكفاءات والابداعات الفردية، وصولا الى تنمية الرأس مال المعرفي والفكري، الذي يشكل الفرد المبدع لبنته الأولى، بصرف النظر عن عرقه ومعتقداته. وعلاوة على كل ذلك فان تراث المدينة او المعاني المتعلقة بماضيها وحاضرها، تشكل الأسس الاجتماعية والسياسية والثقافية التي يمكن ان تساعد على جذب الأفراد الموهوبين والرأس المال البشري من أصقاع بعيدة من العالم.

ولابد معماريا من تأمين فضاءات ومساحات مريحة ومسلية، ومشاهد جميلة تؤمن التواصل والتفاعل الاجتماعي والثقافي، وتوفر جودة عالية للحياة.

من الناحية التطبيقية نجحت تجربة التأسيس لمدن المعرفة في مناطق وبيئات غير متوقعة، أي خارج العالم الغربي المتقدم، وأول هذه النماذج هي مدينة سنغافورة، التي تميزت في امتلاك المعرفة من خلال تبني مفهوم الاستعانة بالشركات متعددة الجنسيات منذ اواخر تسعينات القرن الماضي. كما ان مسارها التتموي يقدم أدلة مفيدة لبلدان نامية أخرى، وتعتبر سنغافورة المكان الذي توجد فيه العقلية الاجتماعية والثقافية التي يتعين عليها احتضان محاولات الإبداع الفردي، والتنوع الفكري، والمبادرات التي يقودها المجتمع المحلي. هذا وقد استقطبت سنغافورة الآلاف من العلماء والمهندسين من قلب العالم الغربي، وهيأت لهم بيئة عمل مناسبة للإبداع العلمي. وعلى المدى البعيد سيتوقف النجاح في سنغافورة على الكيفية التي تتعامل بها الدولة مع مسائل التنمية طويلة الأجل والمتعلقة بقضايا الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والحراك المحلي وقضايا الهوية. ويبدو أن هذا هو التحدي الرئيس الذي يواجهه هذه الدولة - مدينة المعرفة. وخصوصا إذا كانت سنغافورة تسعى إلى إعادة وضع نفسها كنموذج إبداعي في عالم الاقتصاد القائم على المعرفة.

اذ يمكن للمدينة التقليدية من رفع سوية وظيفتها الحضرية النمطية الى مستوى اعلى معرفيا وتقنيا، وبالتالي الاشتغال بشكل مكثف في حقل الثقافة والتقانة الرفيعة. وينبغي لها أن تتمكن من ربط انجازاتها العلمية - المعرفية مع تحسين مطرد في المستوى المعاشي لسكانها. كما يستحسن في الوقت نفسه للمدينة ان تحافظ على جودة عالية لخدماتها المادية كتوفير المياه النقية، والمواصلات المبرمجة المريحة. وأن تكون تصاميمها المعمارية، وفراغاتها المدنية مميزة ورائدة، مع فعالية عالية لحماية البيئة ونظافتها. اضافة إلى توفير أعلى قدر من التواصل والتشارك الاجتماعي.

بعد هذا المدخل يتبادر الى الذهن ان نحدد بدقة أكثر صفات وسمات مدينة المعرفة، ورسم ملامحها الأساسية، ينبغي للمدينة أن تحقق اولا تنمية مجتمعية متوازنة، كما يجب على ادارتها جذب الاستثمارات ذات الموضوعات العلمية والثقافية الى مركز المدينة واقليمها الحضري القريب. السمة الثانية هي عالمية المدينة وقدرتها على استيعاب وتنمية التعددية العرقية والثقافة، لأنه من



مدينة سنغافورة

التجربة الآسيوية الأخرى الرائدة هي مدينة شنغهاي التي تعد أهم مركز معرفي علمي تعليمي في المشرق، حيث تضم شنغهاي (57) من مؤسسات التعليم العالي فيها (331600) من طلاب المرحلة الجامعية، وأكثر من (48) ألف طالب دراسات عليا. يدرسون في (51) مركزا بحثيا، منهم (36600) في درجة الماجستير و(12300) في درجة الدكتوراه. والملفت أنه في شنغهاي 18% من السكان الذين في سن العمل يحملون درجة جامعية أولى أو أعلى. وبلغت نجاحات هذه المدينة بحيث انشأت ما اصطلح على تسميتها بالحدائق الفائقة التقنية، هذه الحدائق تحتوي بدلا من الأشجار والورود على عشرات المصانع ومراكز البحث العلمي. علما أن مدينة شنغهاي تحتضن ثلث مشروعات البحث العلمي في الصين و(47) حديقة صناعية، اذ تضم حديقتين للعلوم والتقنية الفائقة، وأكبر هذه الحدائق هي حديقة زانغ جيانغ، وقد افتتحت الحديقة في العام 1992 على مساحة ثلاث كيلومترات مربعة، في منطقة بودونغ سريعة النمو، التي كانت منطقة زراعية تقع على الأطراف الشرقية لشنغهاي. وفي تلك المنطقة توجد ثلاثة عشرة مدرسة للتعليم العالي، وأكثر من (400)

منظمة تعليمية. وتضم أيضا هذه الحديقة العلمية عددا من الشركات متعددة الجنسيات. وقد أسست ثلاث من كبريات شركات البرمجيات الهندية (ساتيام، انفوسيس، و TCS) فروعها لها في بودونغ وبذلك أصبحت أكبر منطقة لديها إمكانات تطوير البرمجيات في العالم. ويبدو أن أهم مجالين في الحديقة هما تقنية المعلومات، والتقنية الجينية الحديثة والعقاقير. وتتمتع الصناعات الرئيسية بدعم على المستوى الوطني من قاعدة شنغهاي الوطنية للصناعات الحيوية والدوائية، وقاعدة صناعة امن المعلومات الوطنية. وتضم أيضا حديقة زانغ جيانغ أكثر من عشر منظمات بحوث وتطوير صيدلانية على المستوى الوطني، منها معهد ماتيريا ميديكا للأكاديمية الصينية للعلوم، والمركز الوطني للجينات البشرية في شنغهاي، بالإضافة إلى أكثر من تسعين شركة عقاقير حيوية شهيرة.

اخيرا لا تقتصر نيل مرتبة مدينة المعرفة على كل هذه الكثافة في الانتاج العلمي والتقاني، كما في شنغهاي، وانما تتنوع المحاولات وتنشعب الاتجاهات، فمن مدن ترجح الانتاج الثقافي والفني، الى أخرى تؤمن منظومة متكاملة من الحياة الثقافية والتقنية. فثمة العديد من الدول تسعى لدفع احدى مدنها أو عاصمتها نحو سوية مدينة المعرفة، وبعضها الآخر، كما في أوروبا، تعمل لدفع العشرات من مدنها العجوز الى ساحة المنافسة، لتنشيط واحياء وظائفها الحضرية. ولكن حقيقة هذا المسعى، وهذا التوجه يكمن في آراء منظري التحضر وعلماء اجتماع المدن، التي تؤكد بان مدن المعرفة ليست حقلا للتقنيات والعلوم الفائقة التطور، ولا هي مدنا تنتج ثقافة متقدمة فاعلة وحسب، وانما هي مدن تحترم بالضرورة حقوق الانسان، وتشجع التلاقح والتنوع الثقافي في فضاءها الجغرافي، ولا بد لها من ان تحتوي عددا كبيرا من المكتبات، ودور النشر والسينما. بمعنى آخر أنها مدن توفر المعرفة بشكل مستمر وسلس، وتساهم في نشر الديمقراطية وتبدع في تطبيقها. فمدن المعرفة اذا هي بصيغة ما، تعد آخر نسخة موضوعية وممكنة للمدينة الفاضلة، يقترحها مهندسي التخطيط الحضري، وعلماء الاجتماع لحل معضلات التمدن السريع في عالمنا المعاصر.

الكويت: خطة إنمائية جديدة تحت عنوان «الانطلاقة لتنمية الإنسان واستدامة الاقتصاد»

الاقتصادي والمالية العامة من مخاطر الاعتماد على مصدر واحد للتنمية وهو النفط، ويتطلب توسيع دور القطاع الخاص في التنمية، وتوفير بيئة عادلة للمنافسة الاقتصادية تركيز دور الدولة على وظائف ومسؤوليات الدولة الحديثة وعلى الأخص رعاية الصالح العام والأمن الداخلي والوطني، والحد من المنافسة السلبية والممارسات الاحتكارية في بيئة الاستثمار والأعمال، وتوفير شبكة الأمان الاجتماعي للمواطنين الأكثر احتياجاً وذوي الدخل المحدود، والحد من الغش التجاري وحماية المستهلك، بالإضافة إلى وضع القواعد العادلة للتقييم والمساءلة ومكافحة الفساد.

وتتضمن مسارات الخطة الإنمائية مجموعة من التوجهات العامة الأساسية التي توجه وتضبط حركة التنمية الاقتصادية والاجتماعية على الأجل المتوسط المسار الأول منها مواجهة التحديات والاختلالات الراهنة، حيث تتبنى الخطة مجموعة من التوجهات الأساسية للتعامل مع تلك التحديات.

اعتمد مجلس الوزراء في دولة الكويت الخطة الإنمائية الجديدة للسنوات الخمس المقبلة 2015/ 2016 / 2019 / 2020.

حملت الخطة شعار "الانطلاقة لتنمية الإنسان واستدامة الاقتصاد" وهي تؤسس لمسيرة جديدة من الشراكة والتعاون لسفينة الكويت المبحرة نحو المستقبل.

تتبنى الخطة مسارين متوازيين لتحقيق التنمية المستدامة والشاملة، هما مسار مواجهة التحديات والاختلالات الراهنة للدولة، ومسار تأصيل عمليات التحول لتحقيق الرؤية التنموية للدولة للعام 2035، و تستشعر الخطة أن المسؤولية التنموية للدولة مسؤولية مشتركة تتقاسمها كل السلطات، وتضم في جنباتها كل مكونات المجتمع، وان التعاون المجتمعي الجاد والصادق والممنهج هو السبيل الأوحدمواجهة التحديات التنموية وتحقيق إنجازات حقيقية تلامس تطلعات المجتمع في ظل موارده وإمكاناته.

وجاء في تقديم الخطة أنها تسعى إلى تطوير الاقتصاد الكويتي، وفي سياقه المجتمع ككل، ليكون أكثر ديناميكية ومرونة، ويقوم على المنافسة الحرة المنظمة والشفافة، ويوسع من دور وريادة القطاع الخاص، ويعظم المردود المالي للإنفاق العام، ولخلق فرص عمل جديدة للأفراد، ويحفز روح الإبداع والمبادرة وريادة الأعمال في الاقتصاد والمجتمع، الأمر الذي يحقق توفير الحصانة والحماية للنشاط





مواجهة تحديات التنمية الاقتصادية:

من أبرز تحديات التنمية الاقتصادية: هيمنة القطاع النفطي اقتصادياً، ضعف دور القطاع الخاص في التنمية، الخلل في الميزانية العامة، ضعف الاستثمار الأجنبي المباشر، ضعف البنية التحتية وضعف ارتباط المخطط الهيكلي بخطة التنمية، وتتبنى الخطة الإنمائية مجموعة توجهات مهمة للتعامل مع تلك التحديات على النحو التالي:

- تنويع هيكل الاقتصاد، وتوسيع دور القطاع الخاص في التنمية: وذلك من خلال رفع نسبة مساهمة الناتج غير النفطي (الخاص والعام) في توليد الناتج المحلي الإجمالي ورفع مساهمة القطاع الخاص في الناتج المحلي الإجمالي، وتوفير حزم متكاملة من الخدمات المساندة للمشروعات الصغيرة والمتوسطة وتفعيل دور المجلس الأعلى للتخصيص.

- إصلاح الخلل في الميزانية العامة: وذلك من خلال تبني برنامج للإصلاح المالي في الدولة وإعادة هيكلة الدعم الحكومي، وضبط التوظيف بالقطاع الحكومي وتحفيز التشغيل بالقطاع الخاص، وضبط تكاليف المشروعات الحكومية الكبيرة، وتخفيض متوسط تكلفة إنتاج برميل النفط والبدء في تحصيل ضريبة القيمة المضافة بعد إقرارها.

- تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر: وذلك من خلال تفعيل دور هيئة تشجيع الاستثمار المباشر، وتشجيع القطاع الخاص الوطني على الشراكة مع المستثمر الأجنبي.

- تطوير البنى الأساسية الداعمة للتنمية، بما يتماشى مع متطلبات النمو السكاني وتلبية احتياجات التنمية ورؤية الدولة. وتسعى الدولة في هذا الخصوص إلى تبني فصل المشغل عن المنظم وإشراك القطاع الخاص في توليد الطاقة الكهربائية وتحلية المياه بحيث يتم تخصيص محطات الإنتاج الحالية وتخصيص إدارة المنافذ الجديدة كالمطار الجديد وميناء مبارك الكبير لرفع كفاءة تشغيلها واستكمال إنشاء شركات المدن الإسكانية. كما ستواصل الحكومة جهودها في تطوير البنى الأساسية في مجال النقل والمواصلات من خلال إضافة نحو 1.503 كيلو متر من الطرق الرئيسية، وكذلك تشغيل مستشفى جابر وإنشاء المناطق الإسكانية الجديدة.

- تبني رؤية استراتيجية متكاملة للتنمية العمرانية، بما يتطلب ذلك من مراجعة وتعديل المخطط الهيكلي وآلية إدارته والإشراف عليه،

وربطه بتوجهات وسياسات خطط التنمية، والعمل على توفير الأراضي اللازمة ضمن المناطق الجديدة والقائمة لاستخدامات القطاع الخاص لإقامة مرافق استثمارية خدمية صحية وتعليمية واجتماعية، ومشروعات تجارية وحرفية.

مواجهة تحديات التنمية البشرية والمجتمعية:

من أبرز تحديات التنمية البشرية والمجتمعية، مشكلة الرعاية السكنية، خلل التركيبة السكانية، ضعف جودة الخدمات العامة التعليمية والصحية، وتحدي تمكين الشباب في المجتمع، وتسعى الخطة الإنمائية لمواجهة التحديات المذكورة من خلال معالجة بطء توفير الرعاية السكنية في مواجهة النمو السكاني للكويتيين ومواجهة الخلل في التركيبة السكانية، وتحسين كفاءة وجودة نظم التعليم العام والعالي، وتحسين كفاءة وجودة الخدمات الصحية وإشراك القطاع الخاص، وتمكين الشباب وتعزيزه ودوره المجتمعي.

والسياسات ورسم الخطط السنوية، على أن تعمل كافة الجهات المعنية على تحقيقها كل في مجال عمله وحسب اختصاصه.

تقييم الأداء التنموي للخطة:

يعتمد تقييم الأداء التنموي في كافة مجالاته بصورة أساسية على مدى تحقيق مستهدفات الخطة الإنمائية متوسطة الأجل عبر خطط التنمية السنوية، وتشخيص أبرز التحديات التي تواجه التنمية في مختلف المجالات، ويتضح ذلك في ما يلي:

- التنمية الاقتصادية: ففي الناتج المحلي الإجمالي: تشير البيانات الاقتصادية المتاحة إلى تفوق حجم ومعدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي خلال السنوات الثلاث الأولى من الخطة الإنمائية 2010 / 2011 - 2013 / 2014 عن مستهدفاتها، مما يرفع من القدرة الاستيعابية للاقتصاد ويفتح المجال للمزيد من الاستثمارات، وبما يساهم في خلق فرص عمل منتجة في الاقتصاد.

وفي تنوع هيكل الملكية الاقتصادية: تبنت الخطة الإنمائية الأولى وضع المقومات للبدء في إصلاح الاختلالات الاقتصادية في الناتج المحلي، وأهمها تنوع هيكل الملكية الاقتصادية، وتحليل مكونات الناتج، يتبين أن ارتفاع حجم الناتج المحلي الإجمالي يعود إلى النمو المضطرب للناتج المحلي النفطي مدفوعاً بارتفاع أسعار النفط وتحسن كميات الإنتاج، كما تحسن نمو القطاع العام غير النفطي، ومعه استمر الدور المهيمن للقطاع العام في توليد الناتج المحلي الإجمالي، في المقابل، لم يحقق الناتج المحلي للقطاع الخاص مستهدفاته، نتيجة ضعف الاستثمار وغياب محفزات النمو مع بطء تنفيذ إجراءات التخصيص وإنشاء الشركات المساهمة ومشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

وفي استثمارات القطاعين العام والخاص: على الرغم من رصد الحكومة مبالغ كافية لاستثماراتها

مواجهة تحديات مكافحة الفساد:

هناك العديد من التحديات التي تواجه الخطة الإنمائية في مجال الشفافية والحوكمة والإدارة الحكومية، وتبنى الخطة مجموعة من التوجهات المهمة للتعامل مع تلك التحديات مثل تفعيل دور الهيئة العامة لمكافحة الفساد وتفعيل الإفصاح الكامل عن المعلومات المتعلقة بعقود ومشتريات الدولة بكافة أنواعها، وتشجيع مقاومة الفساد داخل الجهات وخارجها، وإعادة هندسة الإجراءات الحكومية، ورفع كفاءة الجهاز الإداري للدولة.

تأصيل عمليات التحول لتحقيق الرؤية التنموية:

يركز المسار الثاني بصورة أساسية على توفير الشروط والبيئات المناسبة الداعمة لتحقيق رؤية الدولة في التحول إلى مركز مالي وتجاري، وفي هذا الخصوص تركز الخطة على تطوير المنطقة الشمالية للبلاد كقاعدة للمركز التجاري للدولة وتوفير الشروط المناسبة للتحول إلى مركز مالي إقليمي ومن بينها تطوير مؤسسات وأسواق المال في القطاع المالي وزيادة المنافسة في سوق رأس المال المحلي ودعوة شركات الوساطة المالية الإقليمية والعالمية.

كما تركز على استمرار الاهتمام بالمشروعات الاستراتيجية وتفعيل مشاركة القطاع الخاص فيها والاستغلال الأمثل لجوانب القوة في دولة الكويت، وتحويل الميزات النسبية إلى ميزات تنافسية لدعم تحقيق الرؤية التنموية، وتعزيز التماسك الاجتماعي والوحدة الوطنية في ظل الضغوط الإقليمية وتفعيل الأدوار التنموية لمنظمات المجتمع المدني واستكمال وتطوير البنية التشريعية والمؤسسية وتمثل هذه المسارات والتوجهات منطلقات لوضع الأهداف

أما المالية العامة للدولة فقد تضاعفت الإيرادات العامة للدولة في نهاية السنة الثالثة مقارنة بنسبة الأساس، حيث أن الإيرادات النفطية كانت المحرك الأساسي لهذا الارتفاع، فقد بلغت 78.5 مليار دينار (خلال السنوات الثلاث الأولى من الخطة)، مقارنة بالمستهدف البالغ 33.7 مليار دينار، في حين تضاعف دور الإيرادات غير النفطية المتحققة في تمويل الميزانية العامة للدولة على الرغم من ارتفاعها إلى 5.3 مليار دينار مقارنة بالمستهدف والبالغ 3.4 مليار دينار، ولا تتفق هذه النتائج مع سعي الخطة الإنمائية لإصلاح هيكل المالية العامة للدولة، برفع الإيرادات غير النفطية لتمثل 30 في المئة من إجمالي الإيرادات، إذ تبين أن تلك النسبة لم تتجاوز 6.3 في المئة لمتوسط السنوات الثلاث.

ويعود ذلك إلى عدم إقرار القوانين الضريبية وعدم تعديل المرسوم الخاص بالرسوم والانتفاع بالخدمات العامة.

كما نتج عن عدم البدء بالخصخصة حرمان المالية العامة من عوائد بيع الأصول للمستثمرين أو تحصيل عوائد مقابل منح حقوق الامتياز أو الانتفاع.

يمثل الإنفاق الجاري حوالي 89.6 في المئة من جملة الإنفاق العام

في الخطط السنوية، إلا أن نسب تنفيذ هذه الاستثمارات لم تكن بالمستوى المطلوب، خاصة إذا ما أخذنا بعين الاعتبار أهمية تأثير الإنفاق الحكومي ودوره في تحفيز النشاط الاقتصادي. وبتفصيل مكونات الاستثمار، يتبين أن قيمة الاستثمارات النفطية المنصرفة خلال الخطط السنوية الثلاث بلغت 3.3 مليار دينار بمتوسط (1.1 مليار سنوياً) تمثل 74 في المئة مما كان مستهدفاً، وذلك لتأخر البدء في تنفيذ عدد من المشروعات النفطية الكبرى، كتتفيذ المصفاة النفطية الرابعة ومشروع الوقود البيئي، وانخفضت استثمارات القطاع العام غير النفطي والتي بلغت 6.4 مليار دينار بمتوسط (2.13 مليار سنوياً)، تمثل 88.5 في المئة من مستهدفاتها البالغة حوالي 7.23 مليار دينار خلال السنوات الثلاث بمتوسط (2.4 مليار سنوياً)، ويرجع ذلك إلى جملة من المعوقات أبرزها، طول الدورة المستندية اللازمة لبدء المشروعات وبطء إجراءاتها وإنجاز مراحلها المختلفة، إعادة طرح بعض المشروعات لأسباب مختلفة، تأخر اعتماد وربط الميزانية السنوية، تأخر إنجاز وصدور عدد من المتطلبات المؤسسية والتشريعية، إضافة لمعوقات فنية أخرى، ومن جهة أخرى، ولتوسيع دور القطاع الخاص في التنمية، وهو التوجه الذي تبنته الخطة الإنمائية تماشياً مع الهدف الثاني من الأهداف الاستراتيجية لدولة الكويت، فقد رصد لهذا القطاع استثمارات قدرت بحوالي 11.34 مليار دينار، أنفق منها خلال السنوات المذكورة حوالي 7.2 مليار دينار بنسبة 63.5 في المئة من المستهدف.



-التعليم العام: وفقاً للبيانات المتوافرة عن الساعات الدراسية لمراحل التعليم العام في عام 2012 / 2013 يتبين تحقيق هذه المستهدفات، حيث بلغت 814 للابتدائي (زيادة 1 في المئة عن المستهدف)، 798 للمتوسط (زيادة 11 في المئة عن المستهدف)، 825 للمرحلة الثانوية (زيادة 15 في المئة عن المستهدف).

تحسن توجه الكويتيين للتخصص والتخرج في الدراسات العلمية في سنة 2013 مقارنة بسنة 2010، لتصل إلى 49.5 في المئة مقارنة بالمستهدف وهو 50 في المئة ومن المتوقع أن يؤثر ذلك بالإيجاب على الالتحاق بالتخصصات العلمية الجامعية في حالة الاستمرار.

- التعليم العالي العام: بلغت نسبة توجه الطلاب الكويتيين نحو التخصصات العلمية بجامعة الكويت عام 2012 / 2013 نحو 41.6 في المئة من إجمالي المقبولين، وهي نسبة تقل عن هدف الخطة الإنمائية والمحدد بـ 55 في المئة تكرر ذلك التوجه لدى المقبولين في التعليم التطبيقي، حيث بلغت النسبة 25.5 مقارنة بمستهدف 40 في المئة من المقبولين، وقد تطورت جهود البعثات الداخلية، حيث ارتفع عددها إلى 8.917 بعثة عام 2012 / 2013 مقابل عدد 8.000 بعثة مستهدفة في الخطة الإنمائية.

-الخدمات الصحية: استهدفت الخطة الإنمائية الأولى زيادة عدد عيادات الأسنان وتوفير خدمات التمريض وعدد أسرة المستشفيات بشكل عام، وتبين النتائج التنفيذية انه بخلاف عدد عيادات الاسنان لم يتم تحقيق المعدلات المستهدفة لبقية المؤشرات (معدلات أطباء الأسنان، خدمات التمريض، معدلات الأسرة) على الرغم من تحسنها الملحوظ.

- خدمات الرعاية السكنية: تبين نتائج الجهود المبذولة في توفير الرعاية السكنية، أن المحقق مازال دون المستهدف. وقد تسبب التأخر في إنشاء الشركات الإسكانية كوسيلة لإشراك القطاع الخاص في توفير الرعاية السكنية وضعف القدرات التنفيذية وتأخر استكمال المشاريع القائمة، في تفاقم أزمة الطلبات الإسكانية.

كمتوسط خلال الخطط السنوية الثلاث، والإنفاق الاستثماري 10.4 في المئة، كما تزايد نمو الإنفاق الجاري خلال الخطة السنوية الثالثة مقارنة بسنة الأساس بنسبة 76 في المئة، بينما بلغت هذه النسبة للإنفاق الاستثماري 38.4 في المئة من حجم الاستثمار المخطط له، ويرجع انخفاض هذا الإنفاق الاستثماري إلى انخفاض الإنفاق الاستثماري لمشروعات خطة التنمية، نتيجة المعوقات الإدارية والمؤسسية التي تواجه بدء المشروعات وتنفيذها.

التنمية البشرية والمجتمعية

- التركيبة السكانية وسوق العمل: في الوقت الذي هدفت فيه الخطة الإنمائية إلى رفع نسبة المواطنين لتمثل 35 في المئة من إجمالي السكان، تشير البيانات إلى ارتفاع طفيف بمقدار 0.1 في المئة عن سنة أساس الخطة الإنمائية الأولى (2008 / 2009). ويعود عدم تحقيق النسبة المستهدفة إلى جملة من الأسباب، أهمها ارتفاع قوة العمل غير الكويتية مقابل استقرار نمو المكون الكويتي للسكان في السنتين الأخيرتين.

وقد تم تعيين 13.801 فرد سنوياً من الكويتيين في المتوسط بالقطاع الحكومي خلال فترة الخطة الإنمائية الأولى، وهو ما يفوق مستهدفات سوق العمل بتعيين 8.000 موظف كويتي بالقطاع الحكومي سنوياً، وبالتالي لم يتحقق مستهدف وصول نسبة العمالة الكويتية إلى إجمالي العمالة بالقطاع الخاص إلى 8 في المئة، حيث لم تتجاوز النسبة المتحققة 6.7 في المئة.



الرؤية والأهداف

جعل دولة الكويت مركزاً مالياً وتجارياً جاذباً للاستثمار، تذكى فيه روح المنافسة، وترفع كفاءة الإنتاج يقيم فيه القطاع الخاص بقيادة النشاط الاقتصادي، في ظل جهاز دولة مؤسسي داعم، يرسخ القيم، ويحافظ على الهوية الاجتماعية، ويحقق التنمية البشرية والتنمية المتوازنة، ويوفر بنية أساسية ملائمة وتشريعات متطورة وبيئة أعمال مشجعة، يشتق من هذه الرؤية الأهداف الاستراتيجية الستة المتمثلة في زيادة الناتج المحلي الإجمالي ورفع مستوى معيشة المواطن، وإفساح المجال للقطاع الخاص ليقود التنمية وفق آليات محفزة، ودعم التنمية البشرية والمجتمعية، وتطوير السياسات السكانية لدعم التنمية، وإيجاد الإدارة الحكومية الفعالة، وتعزيز الهوية الإسلامية والعربية.

وتسعى الخطة الإنمائية الثانية - بتوافق السلطتين - على إقرارها والعمل على تحقيق الطموحات الوطنية المحددة بالرؤية - إلى الدفع بجدية نحو ترجمة مضامين الرؤية وأهدافها الاستراتيجية إلى أهداف وسياسات محددة واضحة، على الأجل المتوسط، مع تحديد لأهم المتطلبات التشريعية والمؤسسية، وذلك حتى يمكن ترجمتها إلى مشروعات تنموية على مستوى الخطط السنوية.

وقد تمت بلورة الأهداف والسياسات المنشودة في ضوء تقييم موضوعي لنتائج الخطة الإنمائية الأولى والتعرف على الإنجازات التي تحققت والإخفاقات والتحديات التي مازالت قائمة والتي يتعين على المخطط مواجهتها في الخطة الجديدة.

ويبقى الأمل مشرعاً في أن تسهم الخطة الجديدة في استعادة الدولة لدورها المالي والتجاري الإقليمي من خلال استعادة القطاع الخاص لدوره في قيادة النشاط الاقتصادي، وبث روح المبادرة

والريادة في الأعمال والتجارة في الدولة، ويزداد الطموح والعزم على الارتقاء برأس المال البشري وتنمية رأس المال الاجتماعي لدعم التنمية وتكريس الاستقرار الاجتماعي وتحسين مستوى معيشة المواطن، ويتواصل إصرار الحكومة على تحسين كفاءة الإدارة الحكومية، وتحسين الخدمات العامة، وخدمات دعم بيئة الاستثمار والأعمال، وتطوير نظم الإحصاء والمعلومات الوطنية، كما يظل تعميق انتماء الدولة لهويتها الإسلامية والعربية بمثابة صمام الأمان والسند الروحي والمعنوي للتنمية المنشودة.

وعلى ذلك يمكن تحديد الأهداف المرحلية لفترة السنوات الخمس المقبلة في تحسين مستوى



والقطاعية للتخطيط، ويرتكز النموذج على تحليل بيانات السلاسل الزمنية التجميعية للاقتصاد في شكل نظام ديناميكي متعدد المعادلات الآنية غير الخطية والمتغيرات الداخلية والخارجية مع ضرورة انسجامها مع التوازنات الاقتصادية الكلية.

تتكون مدخلات النموذج من منظومة متكاملة من الفرضيات موثقة بخطاب رسمي من الجهات الحكومية ذات الصلة وتتعلق بنشاط قطاع النفط من حيث العمر وكمية الإنتاج ما يتيح احتساب إجمالي الإيرادات النفطية وتأثيرها المباشرة وغير المباشرة على بقية الأنشطة الاقتصادية وموازنة الدولة بحسب أبواب الإيرادات والمصروفات وتقديرات النمو العالمي كما وردت بحسب أحدث إصدارات المؤسسات الدولية المختصة.

المعيشة وزيادة نصيب الفرد في الناتج المحلي الإجمالي، ورفع مساهمة القطاع الخاص في الاقتصاد الوطني، ورفع مستوى الخدمات المقدمة للمواطن من تعليم وصحة وخدمات اجتماعية وتطوير الخصائص السكانية للمجتمع الكويتي، ورفع كفاءة الإدارة الحكومية وتطويرها بشرياً وفنياً، وتعزيز الهوية الإسلامية والعربية.

الأهداف الكمية للخطة الإنمائية

يشكل (نموذج التوازن الكلي) القاعدة والأساس الذي تبنى عليه الخطط التنموية ويمثل تعبيراً عن أهم ملامح الاقتصاد الكويتي ويقوم بعمليات حسابية يتم توظيف نتائجها لإعداد وتحليل وتقييم الخطط التنموية السنوية ومتوسطة الأجل والأهداف الكلية

بالرغم من تحسن معدلات النمو في السنوات الأخيرة إلا أن الاقتصاد الوطني مازال يعاني من عدد من الاختلالات، أهمها:

- هيمنة النفط على توليد الناتج المحلي الإجمالي.
- اختلال هيكل الملكية في الناتج المحلي الإجمالي.

وتطرح الخطة الإنمائية جملة من السياسات الإصلاحية الاقتصادية التي تهدف لتحفيز نمو القطاع الخاص ورفع مساهمته في توليد الناتج المحلي الإجمالي ترتبط بتحسين بيئة الأعمال وتسهيل الإجراءات مع توفير فرص استثمارية كبرى (على سبيل المثال، مدينة الحرير كجزء من تطوير منطقة الشمال) وإنشاء الشركات المساهمة والدخول في مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص، إضافة إلى تحسين أسس إدارة المشروعات العامة وفق أفضل ممارسات الإدارة الاقتصادية ومراجعة وتعديل المتطلبات التشريعية التي تحد من دور القطاع الخاص، كما سعت الخطة إلى دعم إنشاء المشروعات الصغيرة وتعزيز معدلات الإنفاق الاستثماري العام بما يخلق الفرص أمام القطاع الخاص.

ومن أهداف وسياسات النمو الاقتصادي رفع معدلات النمو الاقتصادي بما يفوق معدلات نمو السكان، وبما يحسن من ترتيب الاقتصاد الكويتي ليصل إلى المرتبة الثالثة خليجياً، وبما يعزز من تنمية الطبقة الوسطى ويرفع من الدخل الحقيقي للفرد ومستوى معيشته وتستهدف الخطة الإنمائية رفع متوسط نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي إلى 5.8 في المئة حال تنفيذ مشروعات الخطة، وهو ما يزيد بمقدار 1.4 في المئة عن المعدل المتوقع في حال استمرار الوضع الراهن، وسوف يؤدي المعدل المستهدف إلى زيادة الدخل الفردي الحقيقي بافتراض نمو عدد السكان الكويتيين بمعدل 2.6 في المئة سنوياً، كما تستهدف الخطة نمو القطاع

يعمل النموذج على توزيع الموارد المتاحة وتعظيم مردودها التنموي. وتحتوي مخرجات النموذج على التوقعات المستقبلية المقدرة للمتغيرات الأساسية والتي تلعب دوراً مهماً في تحديد النشاط الاقتصادي الحالي وكذلك في استشراف المستقبل وتحديد آثار السياسات الاقتصادية على مجرى الاقتصاد، وفي النهاية تتوزع القيم والمؤشرات على مختلف أجزاء الخطة الإنمائية في ثلاث نسخ، تتعلق النسخة الأولى ببيانات سنة الأساس وهي سنة مرجعية تمكّن من قياس نسبة إنجازات الخطة وتوثق النسخة الثانية إلى التقديرات المستقبلية تحت فرضية استمرار منوال التنمية الحالي وتوثق النسخة الثالثة إلى قيم مختلف المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية عند تفعيل حزمة السياسات الكمية والنوعية ومرتكزات الخطة الإنمائية في إطار الرؤية الاستراتيجية لدولة الكويت

أهداف وسياسات الخطة الإنمائية

يعد الاقتصاد الكويتي رابع اقتصاد بين دول مجلس التعاون الخليجي من حيث حجم الناتج المحلي والإجمالي الذي بلغ 70 مليار دولار أميركي بالأسعار الثابتة عام 2012، ويمثل بذلك 8.4 من إجمالي الناتج المحلي لدول المجلس البالغ قيمته 832 مليار دولار. وتشير تقديرات صندوق النقد الدولي إلى أن الوزن النسبي للاقتصاد الكويتي سينخفض ليصل إلى 7.7 في المئة عام 2019، الأمر الذي يستدعي رفع معدلات نموه خلال الفترة المقبلة.

أما في مجال تطور ونمو الاقتصاد، فقد ارتفع معدل النمو الحقيقي للاقتصاد الكويتي من 2.4 - في المئة عام 2010 إلى 6.2 في المئة عام 2012. وبالمقارنة مع دول مجلس التعاون الخليجي، يتبين أن معدل النمو المتحقق في كل من الكويت وقطر في عام 2012 هو الأفضل مقارنة ببقية دول المجلس، حيث حققتا معدل نمو 6.2 في المئة، في حين بلغ أدنى معدل نمو في مملكة البحرين 3.4 في المئة.

خلال الالتزام الجاد بالرؤية الاستراتيجية بعيدة المدى التي تحدد دور الدولة في الاقتصاد الوطني الذي يركز على جانبي التنظيم والإشراف، وتهيئة بيئة الأعمال، واستكمال البنية التشريعية بما يسرع من المبادرات الخاصة ويرفع من تنافسية الاقتصاد الوطني. وإسناد عدد من الأنشطة الاقتصادية التي تديرها الأجهزة الحكومية إلى القطاع الخاص في بيئة تنافسية وفقا للقانون. وزيادة الإنتاجية الاقتصادية للدولة من خلال تخفيض دور القطاع العام كنسبة مئوية من الاقتصاد الكلي والإسراع في تعديل المخطط الهيكلي للدولة ليتوافق مع الخطة الإنمائية.

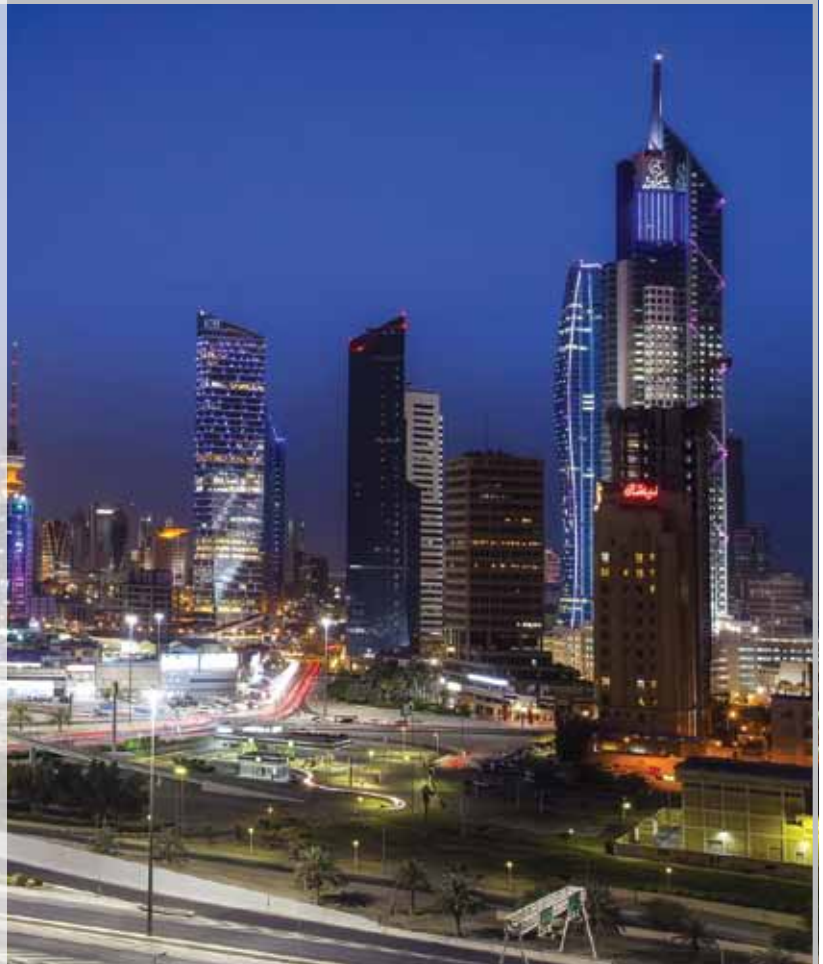
كما تقوم على زيادة استثمارات القطاع الخاص من خلال تعزيز دور وآليات السوق وتوسيعها، وتبني مشروعات محورية في عملية التنمية، والاستفادة من الخدمات الاستثمارية المتوافرة للمصارف المحلية ذات المستوى المرتفع من الكفاءة في دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروعات المختلفة التي تسعى الخطة لتنفيذها، وفك التداخل في الاختصاصات من خلال مبدأ النافذة الواحدة لإنجاز الأعمال.

الخاص بنسبة 9.4 في المئة في حال تنفيذ الاستثمارات المستهدفة في الخطة، وان يبلغ متوسط استثمارات القطاع الخاص 5.5 مليار دينار خلال سنوات الخطة الإنمائية، ولذلك من خلال استمرار إشراك القطاع الخاص في تأسيس الشركات المساهمة العامة وتنفيذ مشاريع ال-B.O.T وتفعيل قانون التخصيص وتحسين المناخ الاستثماري.

توسيع دور القطاع الخاص

تشير البيانات المتاحة إلى انخفاض مساهمة القطاع الخاص في الأنشطة الاقتصادية، حيث انخفضت مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي من 29 في المئة في عام 2010 إلى 22 في المئة عام 2012. ويتركز نشاط القطاع الخاص في أنشطة قطاع التمويل والتأمين والعقار وخدمات الأعمال وقطاع النقل والمواصلات والاتصالات وقطاع التجارة، والتي شكلت 72 في المئة من ناتج القطاع الخاص في عام 2012، في حين بلغت مساهمة الصناعات التحويلية 10 في المئة فقط.

وتقوم أهداف وسياسات دعم وتوسيع دور القطاع الخاص على زيادة مساهمة القطاع الخاص في الناتج المحلي الإجمالي، من



تنويع القاعدة الإنتاجية

تعتبر مساهمة قطاع الصناعة التحويلية في الناتج المحلي الإجمالي منخفضة، حيث لم تزد هذه النسبة على 5.6 في المئة خلال الفترة 2009 - 2012، بالإضافة إلى انخفاض مساهمته في استيعاب القوى العاملة، حيث تبلغ 5.4 في المئة فقط من إجمالي العمالة.

كما يلاحظ هيمنة الصناعات الاستخراجية على هيكل ناتج القطاع الصناعي، وذلك على حساب الصناعات التحويلية، فإنتاج النوع الأول من الصناعات يمثل ما يقرب من ثلثي الناتج المحلي الإجمالي 62 في المئة عام 2012، بينما إنتاج النوع الثاني لا يتجاوز 5.1 في المئة للعام نفسه.

كما يشهد قطاع الصناعة التحويلية أيضاً اختلالاً اشد عمقا، حيث فاقت صناعة المنتجات البترولية بقية المنتجات الصناعية خلال الفترة 2009 - 2012، إذ مثلت الصناعات الأولى ما يقرب من 64 في المئة من إجمالي هيكل الصناعة التحويلية في المتوسط العام للفترة، بينما بلغ الوزن النسبي لبقية الصناعات 36 في المئة كما يلاحظ الصناعات التقليدية ذات القيمة المضافة المنخفضة والتطور التكنولوجي الأقل على هيكل الصناعات التحويلية في الاقتصاد الكويتي على حساب الصناعات ذات القيمة المضافة المرتفعة والتكنولوجية المتطورة.

ومن المؤكد أن هذا التوازن في الأداء هو نتيجة لعدد من المعوقات، أهمها تعقد الإجراءات، وطول الدورة المستندية للحصول على تراخيص إنشاء المشروعات، وعدم توافر المناخ التشريعي الملائم لتشجيع المستثمر الصناعي المحلي والأجنبي، وعدم توافر القسائم المناسبة لتنفيذ المشروعات الإنتاجية عليها، والتشابك المؤسسي وتضارب الاختصاصات بين الهيئة العامة للصناعة والهيئة العامة للبيئة، وعدم توافر نظام للجودة الشاملة يضمن الوصول بجودة المنتج الوطني إلى المستوى

العالمي، وعدم مواكبة التطورات الحديثة، وضعف الاهتمام بالمشروعات الصغيرة والمتوسطة، على الرغم من أنها تستحوذ على ما يقارب من 80 في المئة من جملة الصناعات في العالم.

أهداف وسياسات الصناعة التحويلية:

تهدف خطة التنمية إلى إحداث تغييرات ملموسة في هيكل الناتج الصناعي، وزيادة معدل النمو الحقيقي للقطاع الصناعي العام ليبلغ 8.3 في المئة سنويا، وزيادة حجم الاستثمار الإجمالي الصناعي ليصل إلى 1.745 مليون دينار، وبمتوسط سنوي قدره 349 مليون دينار، وبمساهمة أساسية للقطاع الخاص، ومن ذلك:

- زيادة معدلات نمو القطاع الصناعي ليكون رافدا مهماً ومصدرا من مصادر زيادة الدخل الوطني، بحل وجذب رؤوس الأموال والخبرات الوطنية والأجنبية إلى قطاع الصناعة. وتشجيع مجالات الصناعات التحويلية والصناعات المعتمدة على الموارد الطبيعية وتوسعتها. وتوفير القسائم الصناعية والمرافق العامة والبنية الأساسية اللازمة. وتوفير رأس المال البشري الوطني المدرب اللازم للنمو السريع في القطاع الصناعي وتنمية مهاراته.

- إعادة هيكلة القطاع الصناعي ورفع كفاءته من خلال تشجيع الصناعات المعرفية وذات التقنية المتطورة وتسويقها للقطاع الصناعي. وتوفير الفرص الاستثمارية في النشاط الصناعي. وتطبيق مبدأ «الترخيص الصناعي» للمشاريع التي يتجاوز رأس المال المستثمر فيها، أو عدد العاملين فيها أو طاقتها الإنتاجية حدودا معينة، على ألا ترفض السلطات المرخصة منح هذه التراخيص إلا في الحالات التي تتصل بمصلحة البلاد العليا أو بالاقتصاد الوطني، وتوفير الرعاية والدعم



(المشاركة الثلاثية). وتشجيع وتوسعة مجالات الصناعات التحويلية والصناعات المعتمدة على الموارد الطبيعية مثل الموارد النفطية والمعدنية، وتشجيع الصناعات القائمة على تدوير الفضلات والنفايات الصلبة والسائلة.

- تعزيز دور المشروعات الصغيرة وزيادة مساهمتها في النشاط الصناعي، بدعم المشروعات الصغيرة والمتوسطة وتمكينها وبناء قدراتها التنافسية، وتطوير روابطها الصناعية مع المنشآت الوطنية الكبيرة والمنشآت الأجنبية، وتحسين نظام الدعم الحكومي.

- حماية المنتج الصناعي المحلي من المنافسة الخارجية الضارة وتشجيعه بكافة السبل المتاحة.
- تنمية الصادرات الصناعية غير النفطية وتنويع هيكلها.

للصناعات التحويلية جنباً إلى جنب مع الصناعات الاستخراجية، حتى يتمكن الاقتصاد من إنتاج السلع الصناعية وبتكاليف تنافسية للأسواق المحلية والخارجية وتشجيعها لتطبيق نظم الجودة، وتعميق التكامل والتعاون بين مختلف الصناعات الوطنية القائمة بتقوية الروابط الأمامية والخلفية وزيادة نسبتها.

- تحفيز القطاع الخاص الوطني وتشجيعه على الاستثمار في الصناعات التحويلية، من خلال إنشاء المشاريع الصناعية كبيرة الحجم والتي لا يمكن أن يقوم بها القطاع الخاص بمفرده، على أن تتيح الدولة للقطاع الخاص المساهمة فيها حسب إمكانياته، وطرح وترويج مشروعات مجمعات الأعمال العنقودية المدروسة للقطاع الخاص في جميع المجالات، مع إتاحة إمكانية مشاركة شركات القطاع العام والاستثمار الأجنبي المباشر فيها

تقرير الألفية للتنمية:

32 ألف شخص ينزحون يوميا وسورية مصدر رئيس الفقراء 22 % من سكان العالم

وفي سياق المعونة الإنمائية الدولية، «ارتفعت عام 2013 المساعدة الإنمائية الرسمية إلى البلدان النامية بنسبة 6.1 في المئة بالقيمة الحقيقية مقارنة بعام 2012، بعد سنتين من التراجع. وبلغت تلك المقدمة من مجموعة بلدان لجنة المساعدة الإنمائية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، 134.8 بليون دولار، وهو المستوى الأعلى.

وعام 2013، قدمت أميركا والمملكة المتحدة وألمانيا واليابان وفرنسا المنح الأكبر. على أن الدنمارك ولوكسمبورغ والنرويج والسويد بقيت تتجاوز الهدف الذي حدّته الأمم المتحدة للمساعدة الإنمائية الرسمية والمتمثل بنسبة 0.7 في المئة من الدخل الوطني في حين أن المملكة المتحدة بلغت هذا الهدف للمرة الأولى. كما ازدادت المعونات من بلدان أخرى غير أعضاء في لجنة المساعدة الإنمائية. فبلغ صافي المساعدة الإنمائية

أظهر تقرير الأهداف الإنمائية للألفية العالمية وهو التقرير الأخير قبل انتهاء المهلة المعطاة للعالم لإنجاز الأهداف الثمانية (2015)، حصول ارتفاع كبير في عدد النازحين في العالم، يكاد يصل إلى 32 ألف شخص في اليوم الواحد. وساهمت أزمات المنطقة العربية في تغذية هذه المعضلة، إذ إن هناك 50 مليون لاجئ في العالم نصفهم من العرب، علماً بأن العرب يشكلون نسبة 5 في المئة من سكان العالم.

ويؤكد الأمين العام للأمم المتحدة بان كي مون في تقديمه للتقرير الذي نشر في جريدة "الحياة"، أن الأهداف الإنمائية التي التزم قادة العالم بتحقيقها لرفع مبادئ الكرامة الإنسانية والمساواة والإنصاف بين الناس وتحرير العالم من الفقر المدقع، أحدثت فارقاً عميقاً في حياة الناس، إذ تم وفق بيانات التقرير التي تعود إلى عام 2010، خفض الفقر في العالم إلى النصف قبل خمس سنوات من موعده عام 2015 النهائي.

ويشير التقرير إلى «ازدياد عدد المشردين الجدد ثلاثة أضعاف قياساً إلى عام 2010. وخلال السنة، أجبرت نزاعات 32 ألف شخص يومياً في المتوسط على ترك منازلهم. وبنهاية عام 2013 ضرب رقم قياسي بلغ 51 مليون شخص أجبروا بالقوة على النزوح في مختلف أنحاء العالم نتيجة للملاحقة والنزاع والعنف العام. ويدخل في عداد المشردين 16.7 مليون لاجئ، بينهم 11.7 مليون دخلوا ضمن مسؤولية المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، و5 ملايين لاجئ فلسطيني من المسجلين لدى «أونروا». وبنهاية السنة، كان هناك 1.1 مليون شخص ينتظرون البت في طلباتهم للجوء. وهناك 33.3 مليون شخص ممن شردهم العنف والملاحقات لا يزالون يعيشون مشردين ضمن حدود بلدانهم. ولا تزال البلدان النامية، وكثير منها يعاني من الفقر، تتحمل العبء الأكبر. وأصبحت سورية مصدراً رئيساً للاجئين عام 2013.



الرسمية التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة 1.25 في المئة من الدخل الوطني، وهو المعدّل الأعلى بين كل البلدان في عام 2013».

ولاحظ التقرير أن «المعونة تتحول بعيداً من أفقر البلدان»، إذ في عام 2012، بلغت نسبة المعونة المقدّمة من مانحي لجنة المساعدة الإنمائية إلى أقل البلدان نمواً 0.09 في المئة من مجموع الدخل الوطني الإجمالي للبلدان المانحة، وهو أدنى معدّل بلغته هذه المعونة منذ العام 2008»..

ورأى رئيس شعبة التنمية الاقتصادية والعولمة في «إسكوا» عبد الله الدردري في لقاء صحافي عقد في بيروت قبل ساعات من إطلاق التقرير، أن «العالم كله يشهد مراجعة اقتصادية منذ بدء الأزمة الاقتصادية في 2007، ونشهد أدبيات جديدة تتعلق بطبيعة الثروة والإنتاج والاستهلاك والنمو وحصّة الفرد من الناتج وبماذا نعرف الاقتصاد الحقيقي والورقي. وفي منطقتنا هناك جهد كبير يبذل على الأقل من «إسكوا» حول الاقتصاد الموائم للإنسان والاقتصاد الكلي الذي محوره المواطن».

إلى أن الدول العربية الأربع التي كانت اقترنت في شكل لافت من تحقيق إنجازات كبيرة لأهداف الألفية كانت السعودية ومصر وتونس وسورية.

وإذا كانت نسبة السكان الذين يعانون من سوء تغذية انخفضت من 24 إلى 14 في المئة في العالم، إلا أن عدد الذين يعيشون تحت خط سوء التغذية في المنطقة العربية ارتفع من 30 مليوناً إلى 50 مليوناً، ما يعني تراجعاً.

ويضيف «على رغم الإنجازات هناك تحديات كبيرة، فعدد الفقراء لا يزال كبيراً، على رغم انخفاضه إلى 22 في المئة، وفي منطقتنا العربية حققنا أسرع معدل في انخفاض الفقر عند خط 1.25 دولار لكن هل هو مناسب لمنطقة بثرائها وقدراتها؟ فعندما قسنا خط الفقر عند مستوى 2.50 دولار للفرد يومياً تبين أن عدد الفقراء في المنطقة يصل إلى 40 في المئة من السكان، مع الإشارة

عدد سكان الأرض 10 مليارات نسمة في 2050

المتحدة على أن يصبح موازيا لعدد سكان الصين بحلول نهاية القرن الحالي.

ويفترض أن تتجاوز دول عدة، إفريقية خصوصا، عتبة 200 مليون نسمة قبل 2100 ومن بينها تنزانيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وأثيوبيا وأوغندا والنيجر.

في المقابل ستشهد أكثر من 10 دول غالبيتها من أوروبا الوسطى تراجعاً يزيد عن 15 في المئة. بحلول عام 2050. أما بيلاروسيا وبلغاريا وكرواتيا وكوبا وجورجيا ولايتيا وليتوانيا ومولدوفا وروسيا وأوكرانيا فهي تشهد اليوم أضعف أجل متوقع لمواطنيها بين كل الدول المتطورة مع أقل من 70 عاماً. أما بالنسبة للهجرة، فتذكر الدراسة بين الدول المضيفة الرئيسية خلال الفترة الممتدة بين عامي 2010 و2050 كلاً من الولايات المتحدة (مليون مهاجر سنوياً كمعدل) وكندا (205 ألفاً) وبريطانيا (175 ألفاً) وأستراليا (150 ألفاً) وإيطاليا (131 ألفاً) وروسيا (127 ألفاً) وفرنسا (106 ألفاً) وإسبانيا (102 ألفاً).

حين ستحتفل البشرية بحلول القرن الثاني والعشرين، أي بعد 73 عاماً من الآن، سيكون عدد سكان العالم قد وصل إلى 11 مليار إنسان. فقد أظهر تقرير للأمم المتحدة أن عدد سكان العالم البالغ حالياً 7.2 مليارات نسمة يتوقع أن يصل إلى 8.1 مليارات عام 2025 وإلى 9.6 مليارات في 2050 و 10.9 مليارات في 2100.

وأشار التقرير إلى أن سكان الكوكب يتقدمون سريعاً في السن. فعدد الأشخاص الذين هم فوق سن الستين سيزيد ثلاث مرات بحلول عام 2100 منتقلاً من 841 مليوناً في الوقت الراهن إلى مليارين في 2050 ونحو ثلاثة مليارات في 2100.

وهذا التطور سيكون أشد وطأة في الدول النامية بسبب تراجع الخصوبة وارتفاع الأجل المتوقع (81 عاماً قرابة عام 2095 في مقابل 89 في الدول الغنية). أما نسبة المسنين في الدول النامية فستتقل من 9 في المئة الآن إلى 19 في المئة في 2050 و 27 في المئة في 2100 (في مقابل 22 في المئة من الأطفال دون سن الخامسة عشرة). أما الأشخاص الذين هم فوق سن الثمانين فسيزيد عددهم سبع مرات بحلول نهاية القرن الحالي ليصل إلى 830 مليوناً في مقابل 120 مليوناً راهناً وسيكون ثلثاهم من سكان الدول النامية.

وجاء في التقرير الذي حمل عنوان "آفاق السكان في العالم مراجعة للعام 2012" أن إفريقيا ستساهم بنصف الزيادة الطارئة على عدد السكان في العالم مع انتقال عدد سكانها من 1.1 مليار نسمة إلى 2.4 مليار في 2050 و 4.2 مليارات في 2100. ويتوقع أن ينمو عدد سكان بقية مناطق العالم بنسبة 10 في المئة فقط بين 2013 و2100 في حين أن عدد سكان أوروبا سيتراجع بنسبة 14 في المئة. فغالبية دول أوروبا لا يمكنها تجديد سكانها مع معدل 1.5 طفل لكل امرأة في الوقت الراهن.

ويفترض أن تتجاوز الهند الصين في عدد السكان في حدود عام 2028 مع 1.45 مليار نسمة وستواصل نموها لتصل إلى 1.5 مليار نسمة في 2100 في مقابل 1.1 مليار نسمة للصين. وقبل عام 2050 سيزيد عدد سكان نيجيريا عن عدد سكان الولايات

قسنطينة... عاصمة الثقافة العربية 2015 إرث تاريخي عريق ومشاريع حضرية كبرى حديثة

الدكتور فؤاد بن غضبان
معهد تسيير التقنيات الحضرية
جامعة أم البواقي - الجزائر
البريد الإلكتروني: foud_benghadbane@yahoo.fr

منذ قيامها كمدينة عسكرية دفاعية وصولاً إلى الوقت الحاضر، إذ أنه يضمن مجال نفوذ واسع متجاوزاً في ذلك المناطق القريبة المحيطة بها. أما موقعها الجغرافي، فالمدينة تتوسط إقليم الشرق الجزائري، حيث تبعد بمسافة ٢٤٥ كم عن الحدود الشرقية الجزائرية التونسية، وحوالي ٤٣١ كم عن مدينة الجزائر العاصمة غرباً، و٢٣٥ كم عن مدينة بسكرة جنوباً و٨٩ كم عن أقرب مدينة ساحلية وهي مدينة سكيكدة شمالاً.

بينما موضع مدينة قسنطينة فهو يتشكل من عدد من الهضاب والتلال المرتفعة، وهو موضع يتميز بالانقطاع في وحداته الطبوغرافية لوجود وادي الرمال وبومرزوق والانحدارات الشديدة وخوانق الرمال، وهو ما أحسب المدينة في بداية نشأتها على الصخرة وظيفه دفاعية ٢. وتبرز شدة تضرس موضع مدينة قسنطينة في تعدد وتعقد وحداته الطبوغرافية وإنفراد كل وحدة بخصائص مختلفة عن الأخرى.

الصخرة هي أهم وحدة طبوغرافية بالموضع، وهي النواة الأولى لنشأة مدينة قسنطينة، تبلغ مساحتها ٤٠ هكتار، تحيط بها العوائق الطبيعية (خوانق الرمال والانحدارات الشديدة) من كل جهاتها ماعدا الجهة الغربية أين تتصل طبيعياً بشريط عرضه ٣٠٠ م، وهي كتلة كلسية بارزة، شكلها العام مثلث غير منتظم الأضلاع، قاعدته في الشمال ورأسه في الجنوب وهو يتفق مع الإنحناءات التي رسمتها خوانق الرمال المحيطة به على طول يبلغ ٢,٨ كم (شكل: ١).

لا تنحصر عظمة مدينة قسنطينة في حجمها السكاني والعمراني الكبير فحسب، بل في عراقه تاريخها وتميز معالمها وثقافة سكانها، فهي ملتقى العديد من الحضارات والأنماط العمرانية والبشرية على مر العصور وهذا ما جعلها تحتسب خصوصية مميزة في الوطن العربي. ومع بداية سنة ٢٠١٥ ستكون مدينة قسنطينة عاصمة الثقافة العربية، لأن فيها مدرسة عبد الحميد ابن باديس، وقصر أحمد باي، ومنها انطلقت جمعية العلماء المسلمين وحزب شمال أفريقيا و مسجد الأمير عبد القادر وجسورها المتعددة... وعشرات المعالم التاريخية والتراثية الأخرى.

فمدينة قسنطينة من أقدم المدن العربية، ومسقط رأس العديد من العلماء، والتي يحفل تاريخها القديم والحديث بأنواع عديدة من الثقافات والفنون... وهي اليوم تستعيد ماضيها العريق لتواكب المدينة الحديثة بتنظيمها العمراني المخطط ضمن ثقافتها وخصوصيتها من خلال العديد من المشاريع الحضرية الكبرى التي يجري إنجازها وفق برنامج محكم ومضبوط حتى تكون في الوقت "قسنطينة..."

١ - موقع قسنطينة ذو خصوصية مميزة: تقع مدينة قسنطينة فلكياً على خط 36,23° شمالاً وخط 7,35° شرقاً لذلك فهي تحتل موقعاً طبيعياً متميز بالشرق الجزائري، حيث يبيد موقعها قدرة فائقة على التكيف مع مختلف الوظائف التي عرفتها المدينة

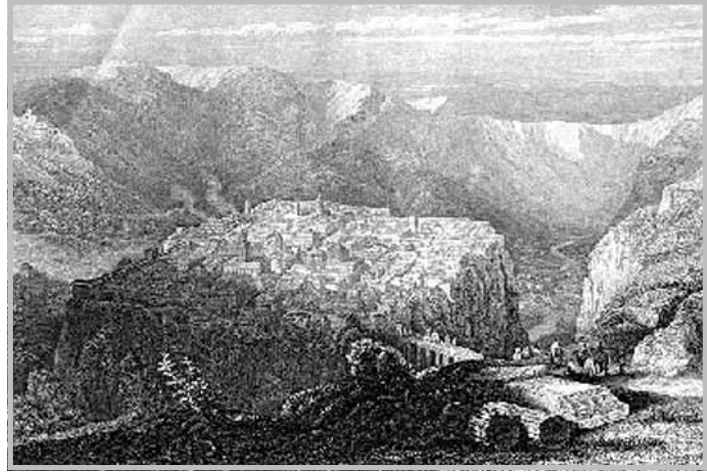
ومن الجهة الجنوبية نجد هضاب ممتدة على كامل الجهة وهي ذارع بوفريكة المنفتح على هضبة عين الباي التي يتراوح متوسط ارتفاعها ما بين 600-800م، الشيء الذي جعلها تشرف على المناطق الشمالية والشرقية والغربية، وانحداراتها متوازنة في عمومها، على الرغم من وجود انحدارات شديدة تفوق 25 % على الحواف الصخرية لهضبة عين الباي والنااتجة عن النشاط الحثي الكثيف لوادي الرمال وبومرزوق.

إلى جانب ذلك نجد أن موضع مدينة قسنطينة اتسع ليشمل سفوح الجبال ونخص هنا السفح الجنوبي لجبل الوحش الذي يقع في أقصى الشمال الشرقي من مركز المدينة على بعد 12كم (شكل: 2).



شكل: 2

إن هذه المميزات الطبيعية التي تخص موضع مدينة قسنطينة، جعلته موضعاً شديد الخصوصية ويختلف عن مواضع المدن الأخرى التي تأخذ خطتها شكل الدوائر المترافزة، ودفع بمدينة قسنطينة للنمو بطريقة خاصة



شكل: 1

يبلغ انحدار الصخرة في المتوسط 10 % باتجاه جنوبي شرقي (كاف شكاره في أقصى الشمال على ارتفاع 644م، ورأس سيدي راشد في الجنوب الشرقي بارتفاع 535م)، وفي أقصى الشمال الغربي منها نجد منخفض الحامة بارتفاع يقل عن 400م وبانحدارات غير متجانسة بين ضفتي واد الرمال حيث تتراوح بين 12,5 - 25 % على الضفة اليمنى وتقل عن 12,50 % على الضفة اليسرى.

يحيط بالصخرة عدد من الهضاب والتلال المرتفعة والتي تختلف فيما بينها من حيث الارتفاعات والانحدارات... الشيء الذي يبين تعقد طبوغرافية الموضع، فهضبة المنصورة تقع على الضفة اليمنى لواد الرمال على ارتفاع يتراوح بين 630-815م، فهي تتحدر من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي بانحدار قدره 8 % وتتصل هذه الهضبة مجموعة من التلال المتوسطة الارتفاع أهمها تل سيدي مبروك الذي تتراوح قيمة الانحدار به بين 8-12 %، وفي شمالها تتواجد هضبة سيدي مسيد على الحافة اليمنى لخوانق الرمال مقابل الصخرة والذي يفصل بينهما هو منخفض الحامة، يبلغ ارتفاعها في المتوسط 725م وانحدارها العام 12 %.

ومن الجهة الغربية من الصخرة نجد الحدية التي تم تسويتها، يبلغ انحدارها في المتوسط 8 % وارتفاعها يقدر بـ 637م، ثم تل المنظر الجميل الذي يقع جنوب غرب الصخرة، يتسم سطحه تقريباً بالانبساط إذ تتراوح قيم الانحدار به بين 5-8 %.



إعرف مدينتك

مكيفة نفسها مع ظروف موضعها، حيث أخذ التوسع الحضري شكل الانتشار الحلقي ليتلاءم مع الظروف الطبيعية.

2- توسع عمراني يتضمن إرث حضاري هام بمدينة قسنطينة:

مر توسع مدينة قسنطينة بمراحل متعددة تباينت وتعددت عواملها حسب السياسات العمرانية المطبقة بها، وذلك كما يلي:

1-2 - مدينة قسنطينة ما قبل الاحتلال الفرنسي (قبل 1837م):

الصخرة هي النواة الأولى للمدينة في بداية نشأتها (العهد الروماني)، ولم تعرف أي نوع من مظاهر التوسع العمراني ذلك لأن وظيفتها كانت دفاعية وبمجيء الإسلام عرفت المدينة الأمن والاستقرار والأمن، وبالتالي ساعدها ذلك على التطور والازدهار، ومع بداية سنة 1500م شهدت مدينة قسنطينة توسعاً داخل أسوارها وبلغت مساحتها 30 هكتار، وكان هذا تحت الحكم العثماني، واتسم نسيجها بكثافة البناء وانعدام الساحات وبمساكن جماعية موحدة النمط متراسة تتخللها شوارع ضيقة وأزقة.

والمدينة مقسمة إلى ثلاثة أقسام: القسم السفلي ويسمى حي باب الجابية يسكنه المسلمون وقد بقي محافظاً على بنيته لعدم التدخل عليه، والقسم الشرقي ويسمى الشارع ويسكنه اليهود من أجل تسهيل المراقبة، والقسم العلوي هو حي القصبة وهو رمز السلطة العسكرية، يقع في أعلى نقطة من الصخرة يتميز بمخططة المنتظم نوعاً ما.

2-2 - مدينة قسنطينة أثناء الاحتلال الفرنسي (1837-1962م):

نظراً لأهمية هذه المرحلة في نمو وتوسع مدينة قسنطينة، فقد ارتأينا تقسيمها إلى 3 فترات، وهي:

- فترة 1837-1874: كان للمستعمر الفرنسي دور كبير في التدخل على نسيج الصخرة، حيث قام بتقسيم المدينة إلى 3 عشائر (مسلمين، فرنسيين ويهود)، وذلك بإدخال تعديلات على المدينة بشق طريق جديدة (شارع العربي بن مهدي) التي اصطلقت على جانبيها المباني ذات النمط الأوروبي بهدف ربط جسر القنطرة ومحطة القطار بساحة لايريش، وحتى يدعم وجوده أنشأ الثكنة العسكرية على مساحة قدرها 05 هكتار وإلى جانبها الحي الإداري، وكل هذا كان على حساب المجال الجغرافي للصخرة بعد إزالة العديد من المساكن، لذلك فقد ظهرت في مزيج بين النمط العربي والنمط الأوروبي.

- فترة 1874-1937: استمر التوسع الفرنسي خارج الصخرة وعلى ضواحيها في اتجاهين: الأول نحو الجنوب الغربي حيث ظهر سان جان وتم تسوية الحدية ثم تلاها إنشاء حي المنظر الجميل، والثاني نحو الجهة الشرقية متمثلاً في حي الأمير عبد القادر، كما قامت السلطة الفرنسية بتوقيع بعض الأحياء بهضبة المنصورة وسيدي مبروك وباب القنطرة، وأصبحت مدينة قسنطينة تجمع بين المدينة العربية والمركز الفرنسي والضاحية الفرنسية، وقد تم هذا التوسع من خلال أول مخطط وضعته البلدية سنة 1931 لتنظيم المدينة هدفه ضبط وتوجيه نموها العمراني وتجهيزها بالمرافق الضرورية للحياة العصرية وتحديد مناطق التوسع المستقبلية، وقد رافق تنفيذ هذا المخطط عمليات هدم لعدد كبير من المباني القديمة لتحل محلها مباني وطرق جديدة، وبالتالي تضاعفت مساحتها حيث بلغت 1937 حوالي 234 هكتار بمقدار 08 مرات خلال 100 سنة، ويرجع ذلك إلى دور الدولة البارز في هذا النمو خاصة فيما يتعلق بالمنشآت الأساسية والهيكل الإدارية،

هضبة المنصورة، وتل بوفريكة وتل المنظر الجميل من أجل إسكان الموظفين ذوي الدخل المنتظم بإنجاز العمارات من نوع "HLM"، وتجميع النازحين الجدد في محتشدات لتسهيل مراقبتها والسيطرة عليها، إلى جانب إنجاز مناطق صناعية على مساحة قدرها 650 هكتار جنوب المدينة على ضفتي وادي الرمال وبومرزوق، مع إعادة هيكلة المجال الحضري وتنظيم المدينة ضماناً للتوزيع العادل للتجهيزات الإدارية والخدمية على كل المجال الحضري.

والجدير بالذكر أن النمو السكني والوظيفي لمدينة قسنطينة في مرحلة الاحتلال الفرنسي قد سار لصالح الفرنسيين الذين شغلوا المواضع الاستراتيجية والأراضي السهلة التعمير بالبنائات السكنية والتجهيزات الإدارية، وفي المقابل كانت المجالات الهامشية وغير صالحة للتعمير كمناطق الفيضانات والانزلاقات تجمع الأحياء الفوضوية وأحياء المحتشدات للسكان الأهالي.

3-2 - مدينة قسنطينة ما بعد الاستقلال

(ما بعد 1962م):

ويمكن تقسيمها إلى 03 فترات هامة، وهي:

- فترة 1962-1971: استمر توسع مدينة قسنطينة في شكلين، الأول أحياء فوضوية في مناطق غير ملائمة للتعمير خاصة في الجهة الشرقية، وارتفع النمو العشوائي في كل من حي الأمير عبد القادر، برج الرمال، بن تليس، حي رومانيا والأخواع القصديرية في سركنة والمنصورة وعلى طول وادي الرمال وبومرزوق والظم الرابع في الجنوب والجنوب الشرقي، ومن الجهة الغربية نجد حي المنشار، وبوذراع صالح وحي بن الشرقي. والثاني تمثل في استمرار نمو حي المنظر الجميل الأعلى والجزء السفلي من حي المحاربين وحي المحاربين وحي الموظفين... ففي مجملها إتمام مشاريع قد بدأت في الفترة الاستعمارية.

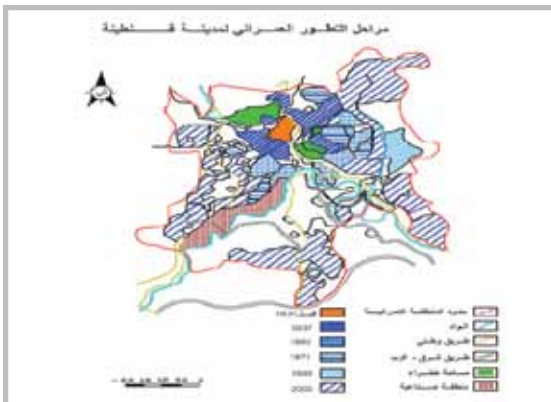


ضف إلى ذلك عمل الفرنسيين الخواص في إنشاء المساكن الخاصة والمؤسسات الصناعية، في حين كانت الأماكن المهمشة كالمنحدرات الجنوبية الشرقية تحتلها المساكن الفوضوية كحي رومانيا.

- فترة 1962-1967: تميزت هذه الفترة بظهور مخطط كاراكاس سنة 1953 المتضمن إنشاء 2539 مسكن موزعة على مختلف أنحاء المدينة منها ما تم بناءه، بينما بقيت أغلبية المساكن إلى ما بعد الاستقلال وكان هذا استجابة لمتطلبات سكن جديد لإيواء المستعمرين، وقد ارتبط هذا بإعادة تخطيط الشوارع وتنظيم الشبكات والمرافق وبناء مختلف التجهيزات الضرورية للأجانب الوافدين. وخلال الحرب التحريرية عرفت مدينة قسنطينة نزوح أعداد كبيرة من سكان الأرياف إليها، ومن ثم فرض على المدينة واقع جديد تمثل في ظهور أحياء الصفيح، ولمواجهة هذه الوضعية جاء ما يعرف بمخطط قسنطينة سنة 1959، ومن خلاله ظهر مخطط كالزات سنة 1960 والذي كان يهدف إلى توفير السكن وبرمجة تطوره المجالي على مرحلتين خلال 20 سنة بتعمير 750 هكتار على

بالإضافة إلى إنشاء مناطق سكنية حضرية جديدة في الجهة الغربية وفي الجهة الشمالية الشرقية.

- فترة ما بعد 1982: استمر توسع المدينة بتوطين البناء الجاهز الفردي بجهات مختلفة من المدينة، كما استمر نمو السكن الفوضوي، وفي عشرية التسعينات تشهد مدينة قسنطينة توسعاً عمرانياً تركز على توسع المنطقة الحضرية الجديدة وإنشاء عدة أحياء مخططة في جهات مختلفة، كما عرفت المدينة مؤخرًا وبصفة مكثفة شكلاً آخر للتوسع وهو التخصيصات في مواضع مختلفة من المدينة وعلى الأخص بالجهة الجنوبية (تخصيصات بوالصوف، الجباس، سيدي مسيد وجبل الوحش وعين الباي...) وهذا استجابة للطلب المتزايد على السكن وفتح المجال أمام الأفراد للمشاركة في بناء مساكنهم بطريقة تسمح لهم بالإشراف وتوجيه مجهوداتهم. وفي سنة 1998، وجد المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير من أجل حل إشكالية النمو العمراني الذي تشهده مدينة قسنطينة والذي يرى أن حله يكمن في المجال الإقليمي للمدينة، لذلك فقد غطى المخطط 05 بلديات هي: قسنطينة، الخروب، عين اسمارة، ديدوش مراد والحامة بوزيان، من أجل الوصول إلى حد قريب من التوازن في توزيع الثقل السكاني وحل الأزمة السكنية لمدينة قسنطينة على البلديات المجاورة، كما ركز المخطط على المدينة الجديدة عين الباي التي شرع في إنجازها حالياً لجعلها قطباً عمرانياً من أجل تخفيف الضغط على بلدية قسنطينة والبلديات الأخرى. ويقدم الشكل (3) مراحل توسع مدينة قسنطينة.



- فترة 1971-1982: اتسمت هذه الفترة بظهور المخطط العمراني التوجيهي لسنة 1973-1974 الذي أنجزه الصندوق الوطني للتهيئة العمرانية، وقد ركز في توجيهاته على الاستفادة من التجهيزات القاعدية للنسيج القائم، وذلك بمد التعمير على المحاور السابقة في اتجاهين الشرقي والغربي، كما وقعت تجهيزات كبرى وهي الجامعة على ذراع بوفريكة والمركب الأولمبي بالجنوب، بالإضافة إلى المناطق الصناعية على ضفاف واد الرمال وواد بومرزوق، إلا أن خصوصية الموضع وضرورة المحافظة على الأرض الزراعية جعل الأرض القابلة للتعمير جد قليلة، لهذا اقترح المخطط تحويل نمو مدينة قسنطينة إلى المدن التوابع (الخروب، عين اسمارة وديدوش مراد) للاستفادة من التجهيزات القاعدية والمرافق المتوفرة بها وكذا قربها من المدينة ووقوعها على محاور الطرق الكبرى. إلا أن البرامج المسطرة ضمن مخطط 1973-1974 لم تعد كافية لسد جميع المتطلبات واستمر التطور العمراني للمدينة بصفة عشوائية أمام النقص في الموارد الموضعية وندرة الأراضي القابلة للتعمير. ولحل إشكالية التعمير بالمدينة تم فغي سنة 1982 وضع مخطط عمراني توجيهي خاص بالمجمع العمراني: قسنطينة، الخروب، عين اسمارة وديدوش مراد، وقد صنف هذا المخطط المناطق المحمية من خلال مخطط كالحالات التي كانت مناطق محمية إلى مناطق سكنية. حيث تتمثل أم توصياته في نقل الفائض السكاني لمدينة قسنطينة نحو المدن الصغيرة المتواجدة على محو الخروب، عين اسمارة وديدوش مراد، لأن هذه التجمعات تتوفر على تجهيزات يمكن الاستفادة منها والتي أنشأت في إطار برامج المخطط العمراني السابق للمجمع العمراني لقسنطينة لسنة 1973-1974، مع تخفيف عدد السكان لغاية سنة 2000 لحل مشكل النزوح الريفي والزيادة الطبيعية وزيادة الكثافة السكانية، مع إنشاء مدينة جديدة بمنطقة عين الباي تقع إلى الجنوب على بعد 13 كم من مدينة قسنطينة

3- مدينة قسنطينة تزخر بمعالم تاريخية وتراثية:

أصبحت مدينة قسنطينة بعراقية تاريخها وتعاقب العديد من الحضارات عليها تُمثل فسيفساء عمرانية ومعمارية نادرة تحتضن العديد من الشواهد التي تؤرخ لوجود هذه الحضارات، ونذكر أهمها:

1-3 - المواقع الأثرية:

كُشفت التنقيبات التي أجريت بمدينة قسنطينة عن اكتشاف العديد من المواقع الأثرية التي تعود إلى عصور متعاقبة والتي تؤكد على وجود النشاط البشري بالمنطقة منذ العصور الجيولوجية الأولى، ومن هذه المواقع:

1-1-3 الموقع الأثري تيديس:

يقع الموقع الأثري تيديس على بعد أقل من 30 كلم من مدينة قسنطينة في اتجاه الشمال الغربي حيث تقدر مساحته الإجمالية بـ 40 هكتار، وقد تم تصنيفه ضمن التراث الوطني سنة 1995، ويعود أصل تسمية الموقع إلى الكلمة البربرية "Tiddar" بمعنى ras_el_dar وتلفظ رأس الدار، في حين ترجح بعض الدراسات الأثرية إلى أن اسم الموقع الأصلي هو "Castellum Tidissanorun" بمعنى المكان المحصن، ويُعد هذا التفسير الأقرب إلى الصحة نظراً لأن المدينة مبنية على هضبة صخرية ذات صخور قوية تطل على الضفة اليمنى لوادي الرمال، كما أنه قد عُثر على هذا الاسم مكتوباً على أحد النقشيات الأثرية بالمدينة وذلك سنة 1941 (شكل: 04).

تعاقبت على مدينة تيديس حضارات عديدة من عصور ما قبل التاريخ، واللولبية، والبنوقية، والرومانية، والبيزنطية وصولاً إلى الحضارة العثمانية لتهجر المدينة بعد ذلك لانعدام الأمن بها.



شكل: 4

ومن أشهر الألقاب التي أطلقت على المدينة، هي: مدينة الأقداس: لقبت المدينة بهذا الاسم لما عرفت من ديانات ومعتقدات مختلفة كالوثنية، والمسيحية والإسلام، وهذا ما يفسر بوجود الكثير من الكهوف التي كان يعتكف بها المتعبدون.

مدينة الحرفيين: كانت المدينة تحوي حرفيين متخصصين في جميع الصناعات، كصناعة الحلي، وأدوات الزينة والتجميل، ونحت الأدوات الصغيرة، واستغلال المعادن من النحاس، والفضة، والعظام، والفخار والخزف، وهي معروض باستمرار برواق بالمتحف الوطني «سيرا».

3-1-2 موقع المنصورة:

يتواجد موقع المنصورة جنوب شرق مدينة قسنطينة، ويعتبر من أقدم مواقع ما قبل التاريخ بالجزائر، حيث يعود تاريخه تحديداً إلى ما يُعرف بحضارة الحصى المنحوتة، فقد اكتشفت به أدوات من الحجارة المنحوتة، إضافة إلى بقايا حيوانية لأنواع مختلفة من الحيوانات منها: فرس النهر، والغزال والفيل...

3-1-3 موقع جبل الوحش:

تم اكتشاف هذا الموقع سنة 1912 شمال شرق مدينة قسنطينة، ويضم هذا الموقع

العديد من الأدوات الحجرية المنحوتة والبقايا الحيوانية.

2-1-3 الموقع الأثري بكيرة:

اكتشف هذا الموقع سنة 1990 من قبل السكان (المستفيدون من قطع أرضية للبناء) أثناء عمليات حفر الأساسات، ولإشارة فإن البقايا الأثرية المكتشفة لا تزال معروضة أمام منازل السكان، وتسعى السلطات المعنية بالطرق القانونية والسلمية لاسترجاعها.

5-1-3 المدينة القديمة:

تعتبر المدينة القديمة إرثاً مادياً ومعنوياً على حد سواء، فهي تعبر عن الذاكرة الحية للمجتمع القسنطيني، فقد كانت منذ فجر التاريخ مأوى للإنسان الأول، لتردهر بها بعد ذلك المبادلات التجارية لتصبح مع الزمن سوقاً كبيرة يقصدها الناس ليس من أنحاء المدينة فحسب بل من كل البقاع المجاورة.

ويعكس النسيج الحالي للمدينة القديمة تناغماً بين التركيبة الاجتماعية والبنية العمرانية، فنجد المباني المتلاحة والمتراصة المنفتحة على أفنية داخلية تعكس مدى تقديس السكان المحليين للعلاقات الاجتماعية والخصوصية، في حين تضمن الدروب والأزقة المتسلسلة وفقاً لتراتبية من العام إلى الخاص التنقل بين مختلف أرجاء المدينة، كما تحوي المدينة على أسواق متخصصة لكل منها اسم ونشاط معين فنجد الجزارين، والحدادين، وسوق الغزل...، إلى جانب المساحات التي تحيط بها المنازل والتي تسمى "الرحبة" وتختص في التجارة مثل: رحبة الصوف، ورحبة الجمال.

وقد استفادت المدينة القديمة من قرار تصنيفها كقطاع محفوظ في شهر مايو سنة 2005، وفي شهر سبتمبر (أيلول) من سنة 2008 تم انطلاق

مشروع المخطط الدائم لحفظ واستصلاح القطاعات المحفوظة، وبعد الانتهاء من المرحلة الأولى (من أصل ثلاثة مراحل يمر بها المخطط) تم تسجيل عدد من البنايات المتضررة والتي وصل عددها إلى 575 بناية سيتم التكفل بها في إطار أعمال استعجاليه، مع الإسراع في عمليات التدخل حتى لا تتفاقم الأضرار.

6-1-3 كهوف ما قبل التاريخ:

تحوي مدينة قسنطينة على مجموعة من الكهوف التي تعتبر هي الأخرى شاهداً على حضارات ما قبل التاريخ بالمنطقة.

- كهف الدبة: يقع هذا الكهف بهضبة سيدي مسيد شمال الصخرة، يبلغ طوله 60م، وعرضه 6م، وقد أطلق عليه هذا الاسم لاكتشاف عدد كبير من بقايا الدبة به سنة 1907، غير أن هذا الكهف يطلق عليه محلياً اسم "غار زهار"، لأن الكلمة مشتقة من "غار زئير" لأن الكهف يحدث صوتاً يشبه صوت زئير الأسد عند دخول الهواء إليه.

- كهف الأروية: اكتشف هذا الكهف سنة 1908، وهو يقع بهضبة سيدي مسيد قرب مغارة الدبة، يبلغ طوله 100م، وعرضه يصل إلى 6م، وقد سمي بهذا الاسم نسبة إلى نوع من الغزال عثر على بقايا به هذا الكهف، كما يطلق على هذا الكهف محلياً اسم "غار الظلمات" لشدة ظلمته و انعدام أي منفذ لضوء فيه.

- كهف الحمام: يقع هذا الكهف أسفل القصبة، وقد اكتشفت به العديد من البقايا الحيوانية والخزفية. إضافة إلى الكهوف الثلاث هناك مغارة عجيبة تقع أسفل ساحة الشهداء، تعرف باسم "المغارة المنسية" لأن مدخلها أغلق عند تثبيت مصعد فندق العربي بن مهدي بمركز المدينة.

2-3 - المباني الأثرية:

1-2-3 قصر أحمد باي:

يعود تاريخ بناء القصر إلى الفترة الممتدة ما بين 1827-1835م، وهو يتربع على مساحة تقدر بـ 5600م²، يمتاز باتساعه ودقة تنظيمة وتوزيع أجنحته (شكل: 06).

عمارة المساجد، فأجمل مساجد المدينة تعود إلى العهد العثماني عدا المسجد الكبير الذي بني في عهد الحماديين، وأهم هذه المساجد نذكر:

-المسجد الكبير:

بُني هذا المسجد الكائن بنهج العربي بن مهدي سنة 530 هـ الموافق لـ 1163 م، هو عبارة عن تحفة فنية تحوي أعمدة أسطوانية (أعمدة منتفخة، وأعمدة ملساء وأخرى ذات قنوات)، يتراوح قطرها ما بين 30 و60 سم تعود كلها إلى العهد الروماني (لأنه بني على أنقاض معبد روماني)، عدا العمودين الحاملين لقوس المحراب والذان تم تشيدهما في العهد الإسلامي، وقد أبهر المسجد الكبير العثمانيين بجماله، فأقاموا بقربه قصر الباي، وانتشرت الأسواق حوله مشكلة قلب المدينة الذي أصبح يعرف فيما بعد بسوق التجار.

وقد تعرض المسجد لجملة من التغييرات أثرت سلباً على قيمته الأثرية أهمها ما قام به المستعمر الفرنسي عند شقه لطريق جديدة (والتي تعرف حالياً بشارع العربي بن مهدي)، أين تم تهديم أكثر من 60% منه، وفي سنة 1968 تمت توسعته من خلال تسقيف فناءه وذلك لزيادة طاقة استيعابه للمصلين.

ومما زاد من القيمة الثقافية والتاريخية لهذا المسجد تعاقب مجموعة من المشايخ على إمامته أمثال:

المكي البوطالب، وعبد القادر المجاوي، كما تلقى العلامة عبد الحميد بن باديس العلم الشرعي به وأمّ المصلين لصلاة التراويح به وهو في سن الثانية عشرة (شكل: 07).

وقد حاول الاستعمار إضفاء الطابع الأوربي على القصر من خلال طمس معالم الزخرفة الإسلامية (سيراميك)، ورغم ذلك فقد ظلت الهوية الأصلية للقصر هي السائدة والمهيمنة على كل أجزائه وفضاءاته، وقد صنف القصر ضمن التراث الوطني سنة 1934، باعتباره تحفة معمارية فريدة من نوعها.



شكل: 6

3-2-2 إقامة صالح باي:

هي منتجع للراحة، تقع على بعد 8 كلم شمال غرب قسنطينة، وقد كان من قبل منزلاً ريفياً خاصاً، وقد قام صالح باي ببنائه لأسرته في القرن 18، والإقامة عبارة عن بناية أنيقة تقع وسط الحدائق الغناء التي كانت تزين المنحدر حتى وادي الرمال.

وتعتبر الإقامة حالياً محجاً يقصده النساء لممارسة بعض الطقوس، وهو ما يعرف محلياً بـ "النشرة"، وهذا لوقوع ضريح محمد غراب به.

3-2-3 المساجد:

تركت الحضارة الإسلامية بصماتها بمدينة قسنطينة في شتى المجالات خاصة منها



إعرف مدينتك



شكل: 8

يقوم المسجد بعدة وظائف بالموازاة مع الوظيفة التعبدية، فهو يضم جامعة عريقة خاصة بتدريس العلوم الإسلامية الإنسانية والاجتماعية تتسع لأكثر من 2500 طالب.

3-2-4 الزوايا:

تعتبر الزوايا مكاناً للتصوف والتفقه في أمور الدين، وباعتبار أن مدينة قسنطينة احتضنت العديد من الحضارات الإسلامية فقد كان لها نصيب من انتشار هذه المراكز الدينية، ومن أهمها نذكر:

- الزاوية الرحمانية:

تقع الزاوية الرحمانية المتربعة على مساحة 250م شمال شرق الصخرة بالمنطقة المسماة الشارع، وتحديدًا بشارع الإخوة عرفة، تعتبر هذه الزاوية من أهم وأعرق الزوايا بالمدينة، حيث يعود تاريخ بنائها إلى القرن العاشر الهجري، وتنسب هذه الزاوية إلى عائلة "باش تارزي" نظراً لأنها من ممتلكاتها ونسبة إلى مؤسسها الأصلي "عبد الرحمن بن حمود بن مانس باش تارزي".

- الزاوية التيجانية السفلى:

تقع هذه الزاوية بناحية الشط تحديدًا بشارع ملاح سليمان، ويعود تاريخ إنشائها إلى القرن الثاني عشر ميلادي، وتوجد بالزاوية مدافن "آل بن نعمون"، وهم من أعلام قسنطينة.

- مسجد سوق الغزل :

تم بناءه سنة 1721 من طرف «قليان حسين باي»، وقد سمي بهذا الاسم نسبة إلى سوق صوف الغزل التي كانت موجودة بالقرب منه.

للمسجد واجهة مزينة بزخرف تنتظم حول مشكاة نصف دائرية وعلى يسارها يوجد المدخلان اللذان يؤديان إلى المسجد وللمحراب الموجه نحو الجنوب الشرقي. وقد تعمد المستعمر الفرنسي تحويله إلى كاتدرائية ليعود بعد الاستقلال إلى وظيفته الأصلية وذلك سنة 1963، ليُعرف حالياً باسم مسجد الباي، وقد تم تصنيفه سنة 1903 كتراث وطني.

- مسجد سيدي لخضر:

يعود تاريخ إنشاء هذا المسجد الكائن بحي الجزائرين إلى سنة 1743، حيث أنشأ بأمر من الباي «حسين بن حسين»، وقد تم تصنيفه كتراث وطني سنة 1905.

- مسجد سيدي عبد المؤمن:

تم بناء هذا المسجد في عهد «أحمد باي بن علي القلي» في الفترة الممتدة ما بين 1756-1771، أنشأ هذا المسجد تخليداً للشيخ عبد المؤمن الذي كان من طلبة العلم البارزين آنذاك.

- مسجد سيدي الكتاني:

أمر بتشبيده «صالح باي» سنة 1776، يتواجد هذا المسجد بالقرب من سوق العصر، وهو يتميز بروعة جماله فقد تم تزيينه بلوحيتين مخطوطتين من الرخام. أما المدرسة الكتانية فقد بنيت سنة 1776، وقد صنف الجزء القديم منها الذي يضم ضريح «صالح باي» وعائلته كتراث وطني سنة 1913.

- مسجد الأمير عبد القادر:

تم تشييد هذا المسجد سنة 1994، على مساحة تمتد على 3 هكتار، فهو يعتبر من أهم المساجد في المدينة، ويتسع لأكثر من 160 مصلي، ما جعله يصنف كمسجد وطني مركزي (شكل: 08).



شكل: 10

شكل: 9

- الزاوية التيجانية العليا:

بنيت هذه الزاوية سنة 1730، وتبلغ مساحتها حوالي 200م²، تتكون من قاعة للصلاة وغرفتين إحداهما لتعليم القرآن والأخرى لاستقبال الضيوف.

- الزاوية الطيبية:

تقع هذه الزاوية بحي السوق، وتحديداً بشارع بوحالة عمار، تم إنشائها في القرن الثامن عشر ميلادي على يد "محمد الشريف بن شريط" الذي يوجد ضريحه بالزاوية حالياً.

- زاوية حنصالة:

توجد بشارع رواق السعيد، وقد سميت بهذا الاسم لإتباعها الطريقة الحنصالية، يعود تاريخ بنائها إلى القرن التاسع عشر ميلادي من طرف مؤسسها "أحمد الزاوي" المدفون بها.

- زاوية سيدي راشد:

تعد هذه الزاوية من أكثر الزوايا قيمة تاريخية، يعود تاريخ إنشائها إلى القرن التاسع الميلادي، وهي تتواجد أسفل جسر سيدي راشد الذي تنسب إليه.

3-2-5 الحمامات:

يعتبر الحمام أحد أهم العناصر التي تتميز بها المدينة الإسلامية، فهو يعبر عن مدى ارتباط العلاقات الاجتماعية بالسلوكيات التعبدية، وباعتبار أن مدينة قسنطينة قد عايشة الحضارة الإسلامية لفترة طويلة فهي تحوي على عدد معتبر من الحمامات قدر بـ 16 حماما تتميز كلها بعمارتها المتميزة، من أهمها نذكر: حمام نعمان باي، حمام بلجاوي، حمام بوقفة، حمام سوق الغزل، حمام بلحاج مصطفى، حمام بن طبال، حمام البطحة، حمام بن جللول... (شكل: 09)، (شكل: 10).

ويعبر موقع الحمامات بمدينة قسنطينة عن مدى ارتباط الحمام بالمراكز الدينية، ففي المحيط القريب من كل حمام يوجد مسجد أو زاوية وأحيانا يلتصق المبنى كما هو الحال بالنسبة لحمام سوق الغزل مع مسجد سيدي كموش، وكذلك الحال بالنسبة للجامع الكبير الذي يقابله حمام ويلتصق به آخر، وهذا ما يعكس التكامل الموجود بين المبنيين فالممارسات اليومية المتمثلة في الوضوء استوجبت تكاملا لوظيفتي الصلاة والوضوء فترجم ذلك معماريا بقرب المبنيين: المسجد والحمام، بالإضافة إلى ذلك فإن بعض الحمامات تعتبر من المنشآت الموقوفة على المباني الدينية.

3-3 - المعالم الأثرية:

تضم مدينة قسنطينة مجموعة من المعالم الأثرية أبرزها:

3-3-1 الجسور:

لطالما تعلقت مدينة قسنطينة بعدة ألقاب مستوحاة من طبيعتها وجمالها، كذلك عندما يتعلق الأمر بجسورها إذ يعتبر اسم «مدينة الهواء والجسور المعلقة» اسماً تعرف به المدينة محلياً وعالمياً.

وتضم مدينة قسنطينة سبعة جسور تربط بين أحيائها ونسيجها العمراني المقام على موضع متضرس، وتتمثل هذه الجسور في:

إعرف مدينتك

- جسر باب القنطرة :

يعتبر جسر باب القنطرة أقدم جسر بالمدينة (شكل: 11)، فقد بناه صالح باي سنة 1792 على أنقاض جسر روماني، وفي سنة 1857 تعرض الجسر لتهديم جراء مرور قافلة عسكرية فرنسية ثقيلة، الأمر الذي جعل الفرنسيين يقررون إعادة بنائه، وقد تم ذلك فعلاً مع نهاية سنة 1863، وبعد قرن من بناء الجسر ومع حلول سنة 1952 استفاد الجسر من عملية توسيع عرضي بعد أن تعرض جزء منه للسقوط.



شكل: 11

- جسر سيدي راشد :

يعتبر هذا الجسر أطول جسر حجري في العالم، تم تشييده من قبل المستعمر الفرنسي سنة 1912، يبلغ طوله 447م، وعرضه 12م، في حين يبلغ علوه 105م عن وادي الرمال، يحتوي الجسر على 27 قوساً قطرها يصل إلى 70م (شكل: 12)، يطل الجسر على وادي الرمال والمدينة القديمة، فهو بذلك المدخل الرئيسي لها.



شكل: 12

- جسر سيدي مسيد :

هو أعلى جسور قسنطينة وأهمها على الإطلاق، بناه المستعمر الفرنسي سنة 1906، وتم تدشينه سنة 1912، ارتفاعه إلى 175م فوق وادي الرمال (شكل: 13)، وهو يربط بين المدينة القديمة والمستشفى الجامعي.



شكل: 13

- جسر ملاح سليمان :

دشن هذا الجسر سنة 1917، يمتد على مسافة 125م، وعرضه فيقدر بـ 2م، في حين يصل ارتفاعه إلى 103 م عن وادي الرمال.

- جسر الشلالات :

تم إنشاء هذا الجسر سنة 1928، يصل طوله 80 م أما عرضه فلا يتجاوز 3 أمتار (شكل: 14)، وقد سمي بهذا الاسم لمرور مياه واد الرمال من خلاله مشكلة بذلك شلالات.



شكل: 14



شكل: 16

4-3 - المنشآت الثقافية والعلمية:

إلى جانب المساجد والزوايا تشتمل مدينة قسنطينة على مجموعة من الهياكل الثقافية والعلمية، والتي تعتبر أحد الدعام الأساسية لإرساء الحداثة بالمدينة، وتتمثل في:

1-4-3 المسرح الجهوي:

يتربع المسرح الجهوي على مساحة تقدر بـ 1568 م²، قام المستعمر الفرنسي ببنائه سنة 1883 طبقاً للنموذج التقليدي للمسارح الإيطالية (شكل: 17)، ورغم مرور أكثر من قرن على وجوده لازال المسرح يحتل مكانة متميزة في الفضاء الثقافي لمدينة قسنطينة ولا زال يعد من أجمل معالمها المعمارية.

وقد أنشأت السلطات الفرنسية هذا المسرح محاولة لمحو جمال قصر الباي الشاهد على الفترة التركية، فشيّد بأكبر ساحة بمركز المدينة واختارت له الهندسة الإيطالية المستقاة من الهندسة الرومانية الكلاسيكية.

- جسر مجاز الغنم:

هو امتداد لشارع رحمانى عاشور يتميز بضيقه حيث لا يتجاوز عرضه 2 م، في حين يبلغ طوله 40 م.

- جسر الشيطان:

هو جسر صغير يربط ضفتي وادي الرمال.

3-3-2 ضريح ماسينيسا:

اكتشف هذا المعلم الأثري سنة 1915 ببلدية الخروب على بعد 16 كلم من مدينة قسنطينة، بني هذا الضريح في مكان عال لا اعتقاد النوميديين أنه أقرب إلى الآلهة.

وهو في شكل مدرجات، به ثلاثة صفوف من الحجارة وهي منحوتة بطريقة مستوحاة من الأسلوب الإغريقي (البونيقي) (شكل: 15)، وقد نسب هذا الضريح لماسينيسا الذي حمى المنطقة لمدة 60 سنة، ويعود له الفضل في تأسيس الدولة النوميديّة. تم تصنيف المعلم ضمن التراث الوطني سنة 1900.

وقد تم اقتراح مشروع لتهيئة موقع الضريح يعرف بمشروع القرية النوميديّة، لكن لم يتم إنجاز سوى الطريق لتتوقف الأشغال بعد ذلك سنة 2006.



شكل: 15

3-3-3 الأقواس الرومانية:

يعتبر هذا المعلم من بين المعالم المصنفة كتراث وطني وذلك منذ سنة 1900، فهو عبارة عن بقايا قناة مائية قديمة تجلب المياه من منبع بومرزوق لتعبر وادي الرمال، حيث تعتبر هذه الأقواس شاهدا على الحضارة الرومانية بالمنطقة، لم يتبق من هذه الأقواس سوى 5 من أصل 10 أقواس (شكل: 16)، أعلاها يبلغ طوله 20 م من أصل 75 م.

"كدية عاتي" كموقع لهذا المتحف لما لها من أهمية تاريخية واستراتيجية بالنسبة للمدينة، وقد دشن المتحف سنة 1931 تحت اسم "Gustave Mercier"، وفي سنة 1975 أطلق عليه الاسم القديم لمدينة قسنطينة "سيرتا"، وصنف كمتحف وطني سنة 1986، ويتربع المتحف على مساحة 2100 م²، يحتوي على ثلاث أقسام رئيسية هي: قسم الآثار، قسم الفنون الجميلة وقسم الاثنوغرافية.

3-4-5 المتحف العمومي للوطنى للفنون والتعبير الثقافية التقليدية:

تم تحويل جزء من قصر أحمد باي بعد ترميمه سنة 2010 إلى متحف للفنون والتقاليد الشعبية، ويحوي المتحف حالياً على قاعتين للعرض فقط، القاعة الأولى في الطابق الأرضي وتحوي آثار لمختلف الحضارات التي مرت على المدينة، والقاعة الثانية تحوي على عرض بعنوان "كتامة والحضارة الفاطمية"، في حين تبقى مجموعة من القاعات خالية.

3-4-6 قصر الثقافة مالك حداد:

دشن هذا الصرح الثقافي سنة 1997، حيث يعتبر من بين أهم الهياكل الثقافية بالولاية، تجمع هندسته بين الطابع القديم للعمارة الإسلامية والشكل المعماري المعاصر، يحتضن هذا الصرح الثقافي أهم التظاهرات الثقافية المقامة على مستوى الولاية.

3-4-7 جامعة الإخوة منتوري "جامعة قسنطينة":

دشنت جامعة الإخوة منتوري سنة 1971، لتعد أكبر مجمع علمي في الشرق الجزائري تتميز بجمال تصميمها المعماري الذي أشرف عليه المهندس البرازيلي "أوسكار نمير" (شكل: 18)، وفي إعادة هيكلة الجامعية وظهور جامعات أخرى بالمدينة، فقد أصبحت هذه الجامعة تمثل جامعة قسنطينة.



شكل: 18



شكل: 17

3-4-2 المركز الثقافي ابن باديس:

يعتبر المركز الثقافي ابن باديس من أعرق مراكز الإشعاع الثقافي بالمدينة، يعود تاريخ بنائه إلى العهد الاستعماري.

ويعد حالياً فضاء لعقد الندوات، والملتقيات و إحياء الحفلات الفنية من قبل مختلف الجمعيات والهيئات الثقافية بالمدينة.

3-4-3 دار الثقافة محمد العيد آل خليفة:

تعد من أهم الفضاءات الثقافية الموجودة بمركز مدينة قسنطينة، والتي فتحت أبوابها سنة 1978، وتضم عدة ورشات إضافة إلى مكتبة وقاعة للحفلات.

3-4-4 المتحف الوطني "سيرتا":

يعد المتحف الوطني "سيرتا" من أقدم المتاحف بالجزائر، فقد جاءت فكرة إنشائه مع ظهور الجمعية التراثية لمقاطعة قسنطينة سنة 1852، والتي ألحت على إنشائه بدافع تخزين القطع الأثرية التي تكتشف من حين لآخر، واختيرت منطقة

الملكة إليزابيث وذلك في سنوات الخمسينيات من القرن الماضي.

3-5-2 الطرز التقليدية:

يعتبر هذا النوع من الحرف من أهم ما تتميز به مدينة قسنطينة، حيث يعود أصل هذه الحرفة إلى الحماديين تحديداً في القرن الرابع الهجري (شكل: 19).



شكل: 19

3-5-3 صناعة الحلويات التقليدية:

تزخر مدينة قسنطينة بحلويات تقليدية عديدة منها ما يعود تاريخها إلى ما قبل الوجود العثماني بالمنطقة، وأشهرها: البقلاوة، القطايف، المقروط، بورك الرنة، الجوزية... (شكل: 20)، حيث تشهد هذه الحلويات إقبالا كبيرا من طرف السكان المحليين وكذا سكان الولايات المجاورة.



شكل: 20

4-5-3 تقطير الورد والزهر:

تعد عملية تقطير الورد والزهر عادة قسنطينية تمارس في فصل الربيع، ويعود أصل هذا التقليد إلى عهد البايات، حيث يتم استخدام أداة نحاسية تعرف بـ "القطار" (شكل: 21)، كما تقام سوق لبيع الورد والزهر برحبة الصوف بالمدينة القديمة في كل سنة، ويستعمل السكان المحليين الماء المقطر منزلياً في صناعة الحلويات، وتعطير القهوة، وكذا تعطير المفروشات إضافة إلى استخدامه لإغراض صحية وجمالية.



شكل: 21

6-3 - الطبوع الموسيقية:

استطاعت مدينة قسنطينة في خضم هذا الحراك الحضاري أن تستوعب القادمين من كل مكان، ونخص أولئك القادمين من الأندلس ومن السودان الكبير الذين

5-3 - الحرف والصناعات التقليدية:

لم تعد الحرف والصناعات التقليدية موروثاً حضارياً وثقافياً تتناقله الأجيال فحسب، بل أصبحت قطاعاً حيوياً مهماً يساهم في تكوين الناتج الداخلي الإجمالي وعنصراً مهماً للجذب السياحي، ولذلك أولت وزارة السياحة اهتماماً متزايداً لهذا القطاع في السنوات الأخيرة، من خلال إنشاء هيكل متخصصة تسهر على تنظيم وتطوير هذا القطاع وذلك بتكثيف الصالونات والمهرجانات الوطنية والدولية بغرض الترويج للمنتوج التقليدي وترقيته.

وقد كان لمدينة قسنطينة خلال سنة 2012 نصيب كبير من هذه الفعاليات باعتبار أن المدينة تضم 90 نشاطاً حرفياً من أصل 213 نشاط، ينشط بها 9355 حرفي مسجل على مستوى الولاية، إلا أن المدينة تشهد ازدهاراً لمجموعة من الأنشطة دون الأخرى لشدة توسع مجال الإبداع والتميز فيها، نذكر منها:

1-5-3 الصناعة النحاسية:

تشتهر مدينة قسنطينة بحرفة صناعة النحاس التي توارثتها عائلات قسنطينية عريقة منذ العهد العثماني، وهذا ما يفسر بوجود عدد لا بأس به من الحرفيين النحاسيين، فقد تم إحصاء 72 حرفي مسجلين بسجل غرفة الصناعات التقليدية والحرف إلا أن هذا العدد لا يعكس العدد الحقيقي للحرفيين الناشطين بالولاية وذلك لانتشار هذه الحرفة ومزاولتها من قبل حرفيين بطريقة غير قانونية.

والجدير بالذكر أن عائلة "أمين خوجة" قد احتضنت الحرفة ومارستها لصالح الطبقة الحاكمة لفترة معينة لتنافسها بعد ذلك عائلة "الإخوة بن شاعر" لتنتشر الحرفة فيما بعد بالمدينة القديمة، وقد توصلت العائلة إلى أن حاز أحد أفرادها المدعو "محمد شاعر" على جائزة

-الوصفان:

يُؤدى هذا النوع من قبل فرقة متصوفة تقوم بعزف الموسيقى وأداء الأغاني الخاصة بالمديح الديني اعتقاداً منهم أنها تطرد الأرواح الشريرة.

-العباسية:

يُؤدى هذا الطبع الموسيقي بالزوايا الصوفية أثناء إقامة التظاهرات الدينية الخاصة بها اعتقاداً من المؤدين والمستمعين أنها تقربهم إلى الله، وتجلب الغيث وتيسر قبول الدعاء. تقام هذه التظاهرات في الأعياد الدينية ك: عيد المولد النبوي الشريف، ورأس السنة الهجرية وغيرها من المناسبات الدينية، والتي تعرف محلياً باسم "الزردة" أو "النشرة".

4 - قسنطينة تستقبل مشاريع كبرى هيكلية للتحديث والاستدامة:

وُجدت مشاريع حضرية كبرى من أجل إعادة تنظيم وتأهيل مدينة قسنطينة لتواكب الحداثة والاستدامة، وتتمثل هذه المشاريع في:

4-1 - المشاريع النقطية: وتتمثل في:

- التدخلات الخاصة بمركز المدينة (الصخرة): تقديرًا للقيمة التاريخية والتراثية للمدينة القديمة لقسنطينة وأهميتها الحالية، ونظرًا لما آل إليه نسيجها العمراني، فإن حمايتها وإعادة الاعتبار لها، كان وما زال من أولويات السلطات المحلية، لذلك فقد كانت محور للعديد من الدراسات المجعدة، وقد شرع مؤخرًا في تطبيقها جزئيًا على أحد أحياء المدينة القديمة.

- التدخلات الخاصة بالتجمعات الكبرى: الوضعية المتأزمة لهذه التجمعات استدعت التدخل السريع للسلطات، من خلال عمليا التحسين الحضري في إطار مخطط الدعم والإنعاش الاقتصادي، وتولت مديرية التعمير والبناء تنفيذ وتسير هذه العمليات.

استطاعوا أن يخلقوا عرسًا بهيجًا داخل هذه المدينة المفتوحة، التي استطاعت أن تستوعب الوافدين من إسبانيا والوصفان هؤلاء العبيد الوافدين من إفريقيا، فالطبوع الموسيقية بمدينة قسنطينة لا تقتصر فقط على المألوف وإن كان أشهرها، فهناك:

-المألوف:

يعتبر موروثة غنائية أندلسية يمتاز بألفاظه وكلماته ذات الدلالات، لا يعتمد هذا النوع من الطرب الموسيقي على القوافي والأوزان كما أن مؤديه معروف بارتجاله، وفي هذا المجال تعد مدرسة المألوف بقسنطينة من أعرق مدارس الموسيقى الأندلسية في الجزائر.

والجدير بالذكر أن هذا التراث الغنائي يعاني من الاندثار بسبب عدم تدوينه، نظرًا لأنه ينقل صوتيًا من الشيخ إلى تلاميذه، فمن أصل 24 نوبة لم يتبق سوى 11 نوبة فقط.

-الزجل:

يعتبر الزجل من أقدم وأحب الطبوع الموسيقية الأندلسية بمدينة قسنطينة، ويختلف عن المألوف في الآلات الموسيقية المستخدمة، حيث يتم الاعتماد على كل من "الدربوكة النحاسية"، و"النفرات" و"الزنج".

وما يعكس اهتمام وتذوق المجتمع القسنطيني للفن الأندلسي بروز مجموعة من المشايخ على المستوى الوطني الذين كانوا يقيمون جلسات فنية بمقهى "النجمة" أو ما يعرف محلياً بـ"القفلة" (شكل: 22) التي تعتبر شاهدًا على مدى تعلق القسنطينيين بالتراث الموسيقي.



شكل: 22

بالتصاميم إلى مكتب "دار الهندسة BET" وبمشاركة جامعة قسنطينة، أما عمليات الإنجاز فقد تكلفت بها شركة برازيلية "Andrade Gutierrez" مع مشاركة الشركة الوطنية "COSIDER".

• متحف الفن والتاريخ، ومن أجل إنجازه هناك خيارين إما توقيعه بحي باردو، أو بجوار ساحة أحمد باي في جهتها الجنوبية، وقد أسندت الدراسات إلى مكتب "TASSAADIT- BET".

• إنجاز 06 مراكز ثقافية ملحقة موزعة على المدن المجاورة لقسنطينة.

• أشغال إعادة التأهيل وتهيئة: وتخص هذه الأشغال كل قاعات السينما المتواجدة بمدينة قسنطينة، وكذلك المركز الثقافي "محمد العيد آل خليفة" والـ "مدرسة ابن باديس"، وقصر الباي، وإقامة الوالي ومركز الفنون وموضع سيدي مسيد، بالإضافة إلى تهيئة مركز دولي للصحافة، للإشارة أن هذه الأشغال قد انطلقت من بداية سنة 2014.

4-4 - المشاريع الخاصة بالنقل والمرور:

ك معالجة التقاطعات بإنجاز محول و ثلاث أنفاق، ودعم النقل الحضري من خلال خلق

• التدخلات الخاصة بالتحصيلات (تحسين إطار حياة السكان): مثل إعادة هيكلة 532 سكن فردي في حي حد الباب، حيث كانت حالة الحي قبل التدخل جد مزرية، أما بعد تحضير المشروع المتمثل في دراسات إنجاز شبكات تزويد وتصريف المياه والتزويد بالإضاءة العمومية قد انتهت، فينتظر أن تكون له آثار بيئية إيجابية على صحة ونظافة سكان الحي.

• التدخلات على الأحياء القصديرية والعشوائية: القضاء على الأحياء القصديرية هي عملية صعبة، تتطلب إعادة إسكان سكان هذه الأكوخ مثل حي بوليقون: الذي سيضم بعد هدم سكناته، بنايات مديرية التكوين المتخصص كقطب إداري جديد، وكذا أراضي المنصورة التي ستضم إلى المنطقة العسكرية الخامسة، بعد هدم بناياتها، أما بالنسبة للأحياء الأخرى التي تم هدمها، فقد تحولت إلى جيوب فارغة لم تعرف سوى دراسات تهيئة غير نهائية مثل حي باردو والقماص.

تهيئة الفضاءات العمومية و فضاءات الراحة و التسلية: لإعادة فتح مسبح سيدي مسيد، وذلك للاحتياج الكبير خاصة فئة الشباب لمثل هذا النوع من التجهيزات الترفيهية.

2-4 - المشاريع المثمنة للاقتصاد الحضري للمدينة: مثل الفنادق الجديدة: (فندق ACCOR، و فندق IBIS ونوفوتال NOVOTEL) (شكل: 23، 24) التي انطلقت أشغال الإنجاز بهما في خريف 2006، وانتهت في سنة 2013 بمركز مدينة قسنطينة وذلك لتغطية النقص في الهياكل السياحية المستقبلية.



شكل: 23- 24

3-4 - المشاريع المثمنة لثقافة المدينة: وتتمثل في جملة من المشاريع، وهي:

• قطب ثقافي بحي باردو، يتضمن قصر للثقافة، ومكتبة حضرية، وقاعة مشاهدة وقصر المعروضات، وقد أسندت الدراسات المتعلقة



شكل: 29

المراجع:

- محمد الهادي لعروق، مدينة قسنطينة: دراسة في جغرافية العمران، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.

- فؤاد بن غضبان، المدن التوابع حول مدينة قسنطينة: تحولاتها، أدوارها ووظائفها، مذكرة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2001.

- ك. إبراهيمي، ترجمة: محمد البشير لشنيتي ورشيد بورويبة، تمهيد حول ما قبل التاريخ في الجزائر، وزارة الثقافة، 2007.

- تقرير مديرية الثقافة عن الممتلكات الثقافية المصنفة وغير المصنفة بولاية قسنطينة، 2013.

- مديرية الثقافة، قسنطينة: زهرة الصخور، 2010.

- سليم مرابييا، دور المعالم مجلة سيرتا: فضاء للإبداع والتواصل، قسنطينة، 1999.

- عبد السلام يخلف، ألوان بلادي، قسنطينة، الجزء الأول، أكتوبر 2012.

مؤسسة عمومية للنقل بالحافلات، والتي تستعمل حافلات جديدة تضمن الربط بين بعض القطاعات. ومن أجل تشجيع النقل الحضري أكثر، استفادت المدينة من المشاريع التالية:

- مشروع الترامواي: يمتد على طول 8 كلم يربط مركز المدينة بالأحياء الجنوبية انطلاقا من محطة ابن عبد المالك إلى زواغي، ويضم مساره 11 موقفا وقد تكلف بإنجازه المجمع الإيطالي Inpressa pizaroti ، وقدرت كلفة الانجاز 34 مليار دج، وتبلغ حمولة القصوى: 400 راكب بسعة 6000 راكب\سا أي ما يقارب 16.000 راكب\اليوم.

- محطة متعددة الخدمات وقطب اقتصادي وإداري وخدماتي بحي زواغي بالجهة الجنوبية للمدينة (شكل: 26).

- مشروع الجسر العملاق: يربط ساحة الأمم المتحدة (الفج) بسطح المنصورة (شكل: 27).

- مشروع المصعد الهوائي (التليفريك) (شكل: 28).



شكل: 26-27-28

5-4 - مشروع المدينة الجامعية:

يقع المشروع في مدينة علي منجلي، يتربع على مساحة قدرها 170 هكتار، ويبعد عن قسنطينة بـ 13 كلم، وهو يتميز بموقع استراتيجي كحلقة وصل بين ثلاث مدن رئيسية قسنطينة، الخروب، عين السمارة، حيث يقع على جوار الطريق الوطني رقم (05)، وينحصر بين الطريق السيار شرق غرب ومطار محمد بوضياف، وقد تضمن برنامج التهيئة الإدارة المركزية والحظيرة العلمية و 10 أقطاب جامعية من معاهد ومدارس وكليات تضم 52000 مقعد (شكل: 29).

عصر الهيدروجين.. من أجل مستقبل طاقة نظيفة



كتاب عصر الهيدروجين

صدر عن مشروع «كلمة» للترجمة، التابع لهيئة أبوظبي للثقافة والتراث، الترجمة العربية لكتاب (عصر الهيدروجين.. من أجل مستقبل طاقة نظيفة) لمؤلفيه جيوفري ب. هولند وجيمس ج. بروفنزانو، وقام بنقله للعربية المترجمين علي لولو وناجح شاهين.

يتصدّى الكتاب لجملة من الافتراضات العلمية التي تُرشّح غاز الهيدروجين ليكون بديلاً للنفط، قام بتأليف الكتاب المؤلفين جيوفري ب. هولند وهو منتج حائز على جائزة إيمي عن البرنامج الوثائقي «الطاقة المتجددة: مصير الطاقة النظيفة للأرض» 1998، وهو كاتب ومنتج أو مخرج لاثني عشر برنامجاً وثائقياً، وأشرطة فيديو تعليمية، يركز نصفها على الطاقة المتجددة والهيدروجين، تنقل هولندا في شتى أنحاء العالم ليوثق استغلال الحضارات والاستخدام المفرط لموارد الأرض، تابع هولندا الذي تخرج من جامعة كنساس ستيت، دراساته العليا في العلوم الطبية الحيوية في جامعة واشنطن.

وجيمس ج. بروفنزانو رئيس منظمة (الهواء النقي الآن)، وهي إحدى أقدم المنظمات الأمريكية المناصرة لجودة الهواء، وهو خبير رائد في مجال الهيدروجين والطاقة المتجددة، وقد لعب دوراً رئيساً، باعتباره مدير البرامج البيئية في مؤسسة زيروكس في تطوير وإدارة البنية التحتية لوقود الهيدروجين منذ بواكيرها في كاليفورنيا، وساهم في دراسة أجرتها وزارة الدفاع الأمريكية حول الجدوى الاقتصادية التقنية لاستخدام وقود الهيدروجين المتجدد لتشغيل المركبات، تخرج بروفنزانو في جامعة بوسطن.

مختارات من عمارة العالم العربي 1914 - 2014

أصدرت وزارة الثقافة البحرينية كتاب «مختارات من عمارة العالم العربي 1914 - 2014»، ويرصد الكتاب 100 عام من الحداثة للمنطقة العربية من الخليج إلى المحيط، ويقدم مادة بحثية مهمة لمعاينة التحولات العمرانية في دول الوطن العربي. كما يحتوي الكتاب على دراسة تشرح علاقة النسيج المدني لتلك المنطقة مع المستعمرات الأوروبية، إضافة إلى رصد التغيرات التي فرضها الحراك السياسي والاقتصادي.

يتضمن الكتاب، في 7 مقالات وأوراق بحثية مختلفة، 100 معمار بكل التفاصيل والرسوم الهندسية من مختلف أنحاء الوطن العربي، صممت ونفذت في الفترة بين 1914 حتى 2014. وقدمت مشاركة البحرين لهذا العام في بينالي فينيسيا بعداً جديداً في تعريف العالم بالهوية المكانية للمنطقة العربية.

(التعليم الجديد في الصين)



صدر عن مؤسسة الفكر العربي في بيروت كتاب جديد بعنوان (التعليم الجديد في الصين) بقلم تشو يونغ شين. يتكون من 13 فصلاً، يعرض من خلاله المؤلف نظرية تربوية، غايتها بناء حياة تعليمية جيدة تستند إلى المثل العليا، انطلاقاً من أن إنجازات الإنسان لا تكون عظيمة، إلا إذا كانت تحفزها مثل سامية. يوضح الكاتب أن التعليم مشروع لنشر المثل وبناء الإنسان عبرها، مشروع يطمح إلى أن تكون الحياة التعليمية حياة سعيدة، وإلا فقد التعليم معناه وضرورته.

«حاضر اللغة العربية» كتاب يطرح حلول لمشكلات لغة الضاد

صدر عن المنظمة الإسلامية للتربية والعلوم والثقافة (إيسيسكو) في الرباط كتاب للدكتور عبد العزيز بن عثمان التويجري مع ترجمتين له بالانكليزية والفرنسية.

يقدم الكتاب حلول لمشكلات عويصة تعاني منها لغة الضاد في هذه الفترة المتأخرة من تاريخ العالم العربي والأمة الإسلامية. ويضم الكتاب بحثين مهمين جداً للمهتمين بشؤون اللغة العربية العزيزة لغة القرآن الكريم، والحديث الشريف، والتراث الأصيل، والثقافة الإسلامية الراقية، وقد قدم المؤلف البحثين المذكورين إلى المؤتمر الثامن والسبعين والمؤتمر التاسع والسبعين لمجمع اللغة العربية بالقاهرة سنة 2012 وسنة 2013. البحث الأول بعنوان (ملاحم من الأزمة اللغوية) والثاني (مشاكل اللغة العربية).

جزيرة بورانو الإيطالية تزينها الألوان



منازل جزيرة بورانو

جزيرة بورانو الواقعة شمال بحيرة البندقية الإيطالية تشتهر بالألوان الناصعة التي تكسو بيوتها حيث تتبع الألوان نظاماً معيناً مستمداً من العصر الذهبي لتطور الجزيرة التي يعود تقليد الصيد فيها إلى عهد الرومان.

هناك قصة يرددها الأهالي تقول إنه قبل سنوات، عندما كان الصيادون يعودون من رحلات الصيد، كان يصعب عليهم التعرف على منازلهم بسبب الضباب ولذلك بدأوا بطلائها بألوان مختلفة. كما يقال إن الأسر احتفظت بنفس الألوان لمنازلها لعدة قرون.

الجفاف يرفع سطح الأرض في الغرب الأميركي

لاحظ علماء راقبوا سطح الأرض بواسطة نظام (جي بي إس) الأميركي العامل بالأقمار الاصطناعية، أن الجفاف الذي يضرب غرب الولايات المتحدة في السنوات الأخيرة، أدى إلى ارتفاع في مستوى سطح الأرض هناك بسبب انحسار المياه الجوفية. ويبلغ هذا الارتفاع في القشرة الأرضية 15 ملمتراً في جبال كاليفورنيا وأربعة ملمترات في المعدل في سائر مناطق الغرب.

وقدر هؤلاء العلماء المختصون في الجيوفيزياء العجز في المياه الجوفية بحوالي 240 مليار طن، وقالوا إن هذا الارتفاع في مستوى القشرة الأرضية لا يمكن أن يفسر إلا بارتفاع سريع في الصفائح التكتونية التي يستقر عليها الغرب الأميركي، موضحين في المقابل أن ذلك لا يرفع احتمالات وقوع زلازل.

منزل تاكو تانكو .. صديق للبيئة

تمكنت إحدى الشركات في نيويورك من تصميم منازل بلاستيكية مصنوعة من خزانات المياه المعاد تدويرها، وطلقت الشركة على المنازل الجديدة اسم «تاكو تانكو»، وهي كبيرة بما يكفي لتتسع لسرير ومكتب. منزل تاكو تانكو لا يحتوي على تواليت أو أبواب للصرف، ويمكن استخدامه بكفاءة كمأوى مؤقت. يمكن أيضاً حمل المنزل بواسطة شخص واحد أو شخصين، كما يمكن حمله على دراجة هوائية أو سيارة أو حتى قارب، ويمكن للمنزل الجديد السفر للعديد من المناطق والبيئات ليكون بمنزلة الرفيق والمأوى. ويمكن للمنزل الجديد الصديق للبيئة، استيعاب من 2 - 3 أشخاص، كما أن به حجرة لتخزين بعض الأمتعة الخاصة، وهو مزود بمصابيح تعمل بالطاقة الشمسية.

الصين تطلق قمر صناعي عالي الوضوح إلى المدار لمراقبة الكرة الأرضية

أعلنت مصلحة الدولة الصينية للعلوم والتكنولوجيا والصناعة للدفاع الوطني، أن الصين نجحت في إطلاق قمر صناعي عالي الوضوح إلى المدار لمراقبة الكرة الأرضية. فقد تم إطلاق القمر الصناعي "قاوفن-2" من مركز تايوان لإطلاق الأقمار الصناعية في مقاطعة شانشي بشمال الصين، بالدفع من قبل صاروخ حامل من طراز "لونج مارتش-4 بي".

يشار إلى أن هذا القمر الصناعي عالي الوضوح لرصد كرة الأرض يعد الأكثر تقدماً في الصين ويستطيع رصد الأشياء بالألوان الكاملة، وسيستخدم لأغراض المسح الجغرافي ومسح الموارد ومراقبة البيئة وتغيرات المناخ والزراعة وإغاثة من الكوارث وتخطيط المدن.

سيارات تتحدث لمنع الحوادث



يعمل باحثون أميركيون على تطوير تكنولوجيا جديدة تتيح للسيارات التفاعل فيما بينها، لتفادي حوادث وشيكة. ويقول مختصون من ميتشيفان انهم اختبروا بنجاح في مدينة آن آربر نظاماً يتيح للمركبات التحدث فيما بينها لاسلكياً ضمن دائرة قطرها ألف قدم.

ويؤدي على سبيل المثال ضغط سائق سيارة للمكابح بسرعة لسبب أو لآخر إلى إضاءة لوحات العدادات في السيارات القريبة منه على الفور مع ظهور تحذيرات صوتية وضوئية. إذ يقوم كمبيوتر النظام بتحليل المعلومات المتوافرة لديه، ومن ثم تحذير السائق حتى قبل أن يكون قادراً على رؤية السيارة الثانية.

وتعتمد الأجهزة الجديدة على سرعة بديهة السائق واستجابته للتحذير، لكن العلماء يخططون لتصنيع أجهزة تكون قادرة على السيطرة على السيارة وإيقافها إذا تأخر السائق في الاستجابة للتحذير في الوقت المناسب.

طائرات المستقبل .. زجاجية الجوانب



كشفت شركة تيكنيكن ديزاين الفرنسية، المتخصصة في ابتكار تصاميم الطائرات عن تصميم طائرة ركاب جديدة زجاجية الجوانب تسمح للمسافرين بمشاهدة معالم المناطق المختلفة التي تحلق الطائرة في مجالاتها الجوية في شكل بانورامي بديع، فيما تظهر الطائرة وكأنها جسم شفاف يحلق في السماء، حسبما نقلت صحيفة ديلي تلغراف البريطانية.

كما وضعت شركة سبايك إيروسبيس الأميركية لصناعة الطائرات خططا لانتهاه من تنفيذ التصميم الجديد للطائرات الشفافة وإطلاق أولى رحلات الطائرة في 16 مارس 2018.

ويرى القائمون إن استغناء الشركات عن النوافذ الجانبية في طائرة الركاب الجديدة يجعلها أخف وزناً وأقل استهلاكاً للوقود وتكاليف أقل في صيانتها، فضلاً عن أنه يتيح للمصممين فرصاً أكبر لابتكار وسائل وأساليب تجميلية للطائرة من الداخل.

سيارة تعمل بالطاقة الشمسية

أعلن فريق من طلبة في جامعة ويلز فب بريطانيا عن رغبته في تسجيل رقم قياسي في سرعة السيارات الكهربائية العاملة بالبطاريات الشمسية من خلال السيارة الكهربائية التي يقومون بتصميمهم بحيث ستقطع مسافة 500 كيلو متر بمتوسط سرعة يبلغ 73 كلم/ساعة. لاسيما وأن المشكلة الرئيسية لكل السيارات العاملة بالبطاريات الشمسية تكمن في ملامحها الخارجية الغريبة. ويتعلق هذا الأمر برغبة المصممين في توزيع أكبر عدد من البطاريات على سطح السيارة.

صنع هيكل السيارة من الكربون مما خفض وزنها إلى 300 كيلو غرام، وزودت بمحركين كهربائيين، وبمجموعة من البطاريات الشمسية وبطاريات بانسونيك الليثيوم الايونية التي تعتبر مصدراً رئيسياً لطاقة السيارة، فيما وضعت البطاريات الشمسية لضمان دوام استقرار الطاقة.



ندوات ومؤتمرات

الدورة (19) لمؤتمر الوزراء المسؤولين عن الشؤون الثقافية في الوطن العربي للمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم 10 ديسمبر 2014 - مدينة الرياض

تعقد المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم الدورة التاسعة عشر لمؤتمر الوزراء المسؤولين عن الشؤون الثقافية في الوطن العربي يوم الأربعاء 10/12/2014 في مدينة الرياض باستضافة من وزارة الثقافة والإعلام في المملكة العربية السعودية.

سيناقش المؤتمر عدة موضوعات من أبرزها (اللغة العربية منطلقاً للتكامل الثقافي الإنساني)

لمزيد من الاستفسار والتسجيل الاتصال على:

هاتف: 0021671905334 - فاكس: 0021671909065

الموقع الإلكتروني: www.culture.alecso.org/minsterscongress البريد الإلكتروني: d.khemiri@alecso.org.tn

المؤتمر السنوي السابع لتنمية المدن 19-21 نوفمبر 2014 سنغافورة

يعقد المؤتمر السنوي السابع لتنمية المدن خلال الفترة 19-21 نوفمبر 2014 في سنغافورة. يناقش المؤتمر الخطط والاستراتيجيات التي من شأنها تلعب دور في تطوير المدن، بالإضافة إلى عرض لمختلف الخدمات الأساسية في المدن من وسائل النقل والإسكان وغيرها.

لمزيد من الاستفسار والمعلومات الاتصال على:

هاتف: 0060327236611 - فاكس: 0060327236622

المؤتمر الرابع الدولي للعلاقات العامة للمنظمة العربية للتنمية الإدارية 3-4 نوفمبر 2014 فيينا - النمسا

تعقد المنظمة العربية للتنمية الإدارية المؤتمر الرابع الدولي الثاني للعلاقات العامة (التواصل بين الثقافات المتعددة - إدارة الحوار عبر التنوع الثقافي في العالم) خلال الفترة 3-4 نوفمبر 2014 في فيينا - النمسا.

يناقش المؤتمر (تأثير التنوع الثقافي في أساليب التواصل في العصر الحالي)، ويهدف المؤتمر إلى تحقيق العديد من الأهداف من أهمها: بيان أوجه الاختلافات الثقافية في فن التواصل وعرض لاهم الممارسات المثلى وحملات التواصل الناجحة عبر الثقافات المتعددة.

لمزيد من المعلومات والاستفسار الاتصال على:

هاتف: 0020222580006 - فاكس: 0020222580077 أو 0020224538931 - الموقع الإلكتروني: www.arado.org.eg

مدن حول العالم

أشجار المستقبل... طاقة شمسية في سنغافورة

نجحت سنغافورة في إنشاء بستان بأشجار ذات قوة خارقة للمرة الأولى بتصميم من قبل الشركة البريطانية «غرانت وشركاه» لهندسة المناظر الطبيعية.

تتميز الحديقة بميزات مذهلة لـ 18 شجرة من صنع الإنسان. وتشمل 11 شجرة ميزات مستدامة بيئياً مثل ألواح الطاقة الشمسية لتوليد الكهرباء.

وتحتضن الحديقة التنوع البيولوجي من خلال أكثر من 300 نوع من النباتات. وتنمو بعض الكروم الاستوائية والنباتات والفاكهة في الحقائق العمودية على كل شجرة. ونما ما لا يقل عن 20 ألفاً من النباتات في حديقة عمودية. ويضم المرفق البيئي اثنين من أكبر المستنبتات الزجاجية في العالم. ويتم استخدام النفايات في توليد الطاقة في المستنبتات الزجاجية. يذكر أن الحديقة استقبلت أكثر من 5 ملايين زائر في افتتاحه في عامه الأول، وبلغت كلفة البناء مليار دولار.

المكسيك، لاغونيا وتاماتشين.. مدينتين جديدتين

عثر علماء آثار على مدينتين من مدن حضارة المايا في غابة بجنوب شرق المكسيك. وقال رئيس فريق البحث إنه يعتقد بوجود عشرات المدن الأخرى في المنطقة. وقال إيفان سبراغيتش الأستاذ المشارك بمركز الأبحاث في أكاديمية العلوم والفنون في سلوفينيا إن فريقه عثر على مدينتي لاغونيا وتاماتشين الأثريتين في شبه جزيرة يوكاتان في أبريل بعد فحص صور التقطت من الجو للمنطقة. وقال سبراغيتش إن المدينتين وصلتا إلى ذروة ازدهارهما خلال الفترة بين 600 و1000 بعد الميلاد. كما عثر الباحثون في الموقعين على مبان شبيهة بالقصور وأهرامات وساحات.

جزيرة يابانية جديدة

أظهرت صور التقطتها السلطات اليابانية استمرار وجود جزيرة اكتشفت فجأة في تشرين الثاني (نوفمبر) الماضي على مسافة ألف كيلومتر جنوب طوكيو في التمدد. وهذه الجزيرة التي كانت تبدو في الأيام الأولى بيضوية الشكل تقريباً بطول 400 متر وعرض 200 متر، انتهت بالانضمام إلى جزيرة نيشينوشيما المأهولة التابعة لأرخيبيل أوغاساوارا الصغير.

وباتت مسافة الجزر تبلغ 1550 متراً من الشرق إلى الغرب و1350 متراً من الشمال إلى الجنوب، ولا يزال هناك احتمال لتمدها.

يذكر أنه منذ نهاية حرب المحيط الهادئ، ظهرت 4 - 5 جزر بشكل مفاجئ قبالة سواحل اليابان، البلد المعروف بكثرة زلزاله وبراكينه، بينها جزيرة ظهرت في 1986 ثم اختفت بعد شهرين. وتضم خريطة اليابان 6852 جزيرة، بينها 4 جزر رئيسية هي كيوشو في جنوب غربي الارخبيل، شيكوكو في الجنوب، هونشو في الوسط، وهوكايدو في الشمال.



من أخبار المدن العربية

• اليمن

مشروع «عدن مدينة السلام»

دشنت «مؤسسة عدن للفنون والعلوم» في محافظة عدن مشروع «عدن مدينة السلام» تحت شعار «ضع بصمتك في مدينتك» بالتعاون مع صندوق تحسين المدينة. يستمر المشروع لمدة شهرين و يهدف إلى تعزيز الشراكة بين الشباب والحكومة في إبراز معالم عدن الأثرية والتاريخية ويساهم في رفع ثقافة الملكية لدى الشباب وإبراز مهاراتهم الإبداعية.

يتضمن المشروع إعادة تأهيل جولة البجع في خور مكسر وإعادة بناء جولة زكو في الميدان في مديرية كريت لتعزيز ثقافة السلم والتعاون بين الشباب ونبز العنف وتعزيز مشاركتهم في التنمية وتحسين مدينتهم.



مدينة عدن

• السعودية

أبها: إعادة تأهيل وترميم قرية طبب التراثية

وجه رئيس الهيئة العامة للسياحة والآثار الأمير سلطان بن سلمان بتبني ترميم وإعادة تأهيل قرية طبب التراثية الواقعة في الشمال الغربي من مدينة أبها على بعد 25 كيلومتراً. إذ سيقوم مركز التراث العمراني في الهيئة بإعداد الدراسات والمخططات ومستندات الترسية للتعاقد مع مقاول محلي للتنفيذ والبحث عن آلية التشغيل.

تم بناء القرية في عهد الدولة السعودية الأولى وهي العاصمة السياسية والثقافية والاقتصادية الأولى للمنطقة أثناء حكم الدولة السعودية الأولى خلال إمارة آل أبو نقطة المتحمي، وهي في الوقت الحالي مقر أسرهم ومشخة قبائل ربيعة ورفيدة وبني ثوعة، وتضم القرية العديد من المواقع التاريخية والتراثية المهمة.



قرية طبب التراثية

• جيبوتي

تعين حسين عبد الله كاياد رئيس بلدية جيبوتي

تم تعيين السيد حسين عبد الله كاياد رئيساً لبلدية جيبوتي. والأمانة العامة لمنظمة المدن العربية تهنيء السيد كاياد وتتطلع لتعاون وثيق مع مدينة جيبوتي.

الجامعة الأورو متوسطية في مدينة فاس المغربية 2015

في إطار عملية التنمية والتطوير التي تعيشها المملكة المغربية سوف تفتح الجامعة الأورو متوسطية في مدينة فاس المغربية في العام 2015. تهدف الجامعة إلى تشجيع الحوار بين الثقافات والتبادل والتعاون في مجال التعليم العالي بحوض البحر المتوسط و تعزيز فرص اندماج الخريجين في سوق العمل وتطوير مهارات إقامة المشاريع وتقديم الدعم لمؤسسات الأعمال الجديدة. سوف تقدم الجامعة جميع التخصصات العلمية وتمنح شهادات التعليم الجامعي (بكالوريوس - ماجستير - دكتوراه ودبلوم الهندسة).



تعين حسن محمد حسين مونغب عمدة مقديشو ومحافظ منطقة بنادر



صدر مرسوم من رئيس الجمهورية الصومالية بتعيين السيد حسن محمد حسين مونغب في منصب عمدة العاصمة مقديشو، ومحافظ منطقة بنادر. والأمانة العامة لمنظمة المدن العربية تهنيء السيد مونغب وتتطلع لتعاون وثيق مع مدينة مقديشو.

إنقاذ البيت

خافيير سولانا

إن الشرخ في أساس أي بيت قد يستمر في النمو إذا لم يتم إصلاحه، فيزعزع في النهاية استقرار البناء ويجعله غير صالح للسكن، وهنا يضطر شاغلو البيت إلى الانتقال إلى بيت آخر، ولكن سكان العالم لا يمكنهم الانتقال إلى مكان آخر، فالمساكن يمكن تغييرها، رغم أنها غير رخيصة؛ في حين لا يمكننا تغيير كوكبنا.

الواقع أن تغير المناخ، كما عرفناه لسنوات، يُعدّ واحداً من هذه الشروخ التي تعيب أساس بيتنا، فكان الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ عاكفاً على دراسة هذه الظاهرة منذ عام 1988، وقبل اثنين وعشرين عاماً، ظهرت إلى الوجود اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ؛ واليوم بلغ عدد الدول الموافقة على منع الانحباس الحراري العالمي الخطير من خلال الحد من الزيادة في درجات الحرارة بما لا يتجاوز درجتين مئويتين 195 دولة.

إلا أننا لا نزال مستمرين على نفس المسار المحفوف بالمخاطر، ووفقاً لحسابات الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ فإننا نتجه نحو ارتفاعات في درجات الحرارة تتراوح بين 2.7 إلى 4.8 درجات مئوية بحلول نهاية هذا القرن. إن الشرخ أخذ في الاتساع، وبالفعل يشهد الآن بعض سكان العالم - خصوصاً الأكثر ضعفاً وعرضة للخطر - التأثيرات المترتبة على هذا الشرخ، ولكن من المسؤول، ومن ينبغي له أن يتحمل تكاليف وقف الانحباس الحراري العالمي؟

هيمنت مثل هذه التساؤلات على المناقشات والحوارات الدولية حول تغير المناخ منذ البداية، والتمييز بين المسؤولية والسببية والعلاجية أمر بالغ الأهمية، وتتعترف الوثيقة الرئيسية للاتفاقية الإطارية بمسؤوليات مشتركة ولكنها متباينة، فضلاً عن القدرات المرتبطة بكل هذه المسؤوليات، وكما أشار عالم الاجتماع كلوز أوفي مؤخراً، فإن الحديث عن المتسبب في الضرر يختلف تماماً عن تحديد من يستطيع ومن يتعين عليه أن يتحمل المسؤولية عن حل المشكلة.

ولا يتقيد هذا البحث الذي لا ينتهي عن موضوع المسؤولية (السببية والعلاجية) بعالم تغير المناخ، ففي العالم الخاضع للعلومة قد يتساءل مواطنو الدول القومية على سبيل المثال (كما يفعل كثيرون) لماذا تتسبب أزمة مالية في النصف الآخر من الكرة الأرضية في انهيار بنوك بلدانهم على هذا النحو المفاجئ؟

وفي أوروبا، حيث تجمعت البلدان معاً منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، فتنازلت عن بعض السيادة الفردية الثمينة من أجل بناء كل أكثر استقراراً، تسببت الصراعات الدائرة حول العملة الموحدة في غرس الخوف في قلوب المواطنين وفي أصواتهم. في التحول من الحكومة إلى الحكم، بنينا مصفوفة من الجهات الفاعلة - الخاصة والعامة، على المستويات المحلية والوطنية وفوق الوطنية - لمعالجة المشاكل الاجتماعية والاقتصادية. ولكن في هذا الكون المؤسسي المعقد والذي يتسم بالتغير المستمر، لم نعد غالباً ندرى من المتحكم في الأمر.

تبرز هذه القضية في المقدمة في أغلب الأحيان في حالة المشاكل العالمية المشتركة مثل تغير المناخ، وتتلخص المسألة ببساطة في ضرورة إصلاح النظام الدولي وتكييفه مع النهضة الاقتصادية التي تشهدها بلدان مثل الهند والصين، والواقع أن الاتفاق الأخير بين بلدان مجموعة البريكس (البرازيل وروسيا والهند والصين وجنوب إفريقيا) على إنشاء بنك التنمية الجديد وترتيبات احتياطي الطوارئ يمثل إشارة واضحة إلى هذا الضمأ إلى التغيير.

ولكن الإصلاح الهيكلي الخلي لبيئة الاقتصاد العالمي المؤسسية أمر مستحيل، بصرف النظر عن السياق. فالإبداع هو الحل، وأفضل الحلول تلك التي تقوم على أقوى نقاط البنية الحالية.

كانت أساليب الحكم من القمة إلى الأسفل مفيدة، حيث أظهرت رغبة بعض الجهات المسؤولة تاريخياً عن إطلاق الانبعاثات الغازية المسببة للانحباس الحراري العالمي في تقبل المسؤولية العلاجية. فقد أجد الاتحاد الأوروبي على سبيل المثال التزامه ببروتوكول كيوتو الذي أنشأته الاتفاقية الإطارية، والذي يشكل المعاهدة الدولية الوحيدة بشأن تغير المناخ حتى يومنا هذا والتي تتضمن أهدافاً ملزمة لخفض الانبعاثات، ولكن أحدث قمم الاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ كشفت عن الحدود التي تقيد هذا النهج.

لذا، فبينما يستعد العالم لعقد قمة الاتفاقية الإطارية في باريس عام 2015، والذي سبقها اجتماع قمة رفيع المستوى يعقده الأمين العام للأمم المتحدة بان كي مون في نيويورك في سبتمبر من هذا العام، فسوف يكون من المفيد دراسة وتصدير المبادرات الخلاقة التي تنشأ من الأسفل إلى الأعلى، فمن جانبها أطلقت الصين سبعة مشاريع رائدة لمقايضة الانبعاثات، تغطي ربع مليار من البشر، وهو ثاني أكبر جهد من هذا القبيل على مستوى العالم (بعد الاتحاد الأوروبي)، وفي أوغندا، تعمل مدينة كامبالا على إضاءة شوارعها باستخدام الطاقة الشمسية، والحق أن العديد من الدول الصغيرة، مثل توفالو، تضرب مثلاً مهماً من خلال الملاحة السريعة لهدف الحياد الكربوني.

تتلخص واحدة من أكثر أولويات الاتفاقية الإطارية أهمية في تأمين التمويل من أجل تعظيم جهود التخفيف والتكيف التي تبذلها البلدان النامية، وبالتالي حشد القدرات والنوايا الحسنة لدى أكثر الجهات إطلاقة للانبعاثات تاريخياً من أجل تحفيز المزيد من الإبداع، ويعتقد العلماء في مختلف أنحاء العالم على إيجاد الحلول؛ والواقع أن العلم وحده هو الكفيل بمساعدتنا في تحقيق التقدم بفعالية، تماماً كما ساعد في تمكين مستويات المعيشة في أغلب بلدان العالم من الارتفاع فوق مستوى الكفاف، وفي هذه اللحظة الحاسمة، عندما بات من المحتمل أن يقودنا الوقود الأحفوري إلى الهلاك بعد أن جلب علينا الكثير من الرخاء والأزدهار، فإن الإبداع التكنولوجي مرة أخرى هو القادر على توجيهنا إلى مسار أفضل.

في حالة تغير المناخ لن يتسنى لنا إنقاذ بيتنا المشترك إلا من خلال الإبداع والابتكار وتحمل المسؤولية والإرادة السياسية، وينبغي لنا أن نفتح أعيننا لكي نتبين مدى خطورة الشرخ في أساساتنا، ونواجه مسؤولياتنا لإصلاح هذا الشرخ، وفي الربع الأول من عام 2015، يتعين على الحكومات أن تعلن المساهمات التي تعتمزم بلدانها تقديمها لدعم هذه الجهود، وبالتالي تعزيز الثقة والتعجيل بالتقدم على المسار إلى باريس، ومن ناحية أخرى، ينبغي لنا أن نبحث بجدية عن الإبداعات المحتملة وأن نستثمر في البحث والتطوير حيثما تلمسنا مثل هذه الإمكانيات.

*** الممثل الأعلى لشؤون السياسة الخارجية والأمن في الاتحاد الأوروبي والأمين العام لمنظمة حلف شمال الأطلسي ووزير خارجية إسبانيا سابقاً، ويشغل حالياً منصب رئيس مركز إيساد (ESADE) للاقتصاد العالمي والجغرافيا السياسية، وزميل متميز لدى معهد بروكجز. بروجيكس سديجيت**