

[خصائص ومستويات التخطيط العمراني]

إعداد الباحث:

[عامر محمد عبد العزيز السعود]

[مراقب ابنه]

الملخص:

التصميم المعياري هو أداة لإخراج نماذج لطائفة من التصميمات واسعة النطاق، مثل مخطط رئيسي لمدينة أو حي، وذلك من خلال تغيير الأبعاد والاتجاهات والمواد وخصائص أخرى كي تعكس مناقشات المعنيين ومن بينهم المواطنون والمجتمع المدني والممارسون وصناع السياسات ومساعدتهم على التوصل إلى توافق على تخطيط الأحياء والمدن.

إن التصميم التعاوني المعياري للمناطق الحضرية يفعل ما هو أكثر من مجرد المساعدة على التجسيد الفوري للتصورات الخاصة بنماذج بناء المدن أو الضواحي. يبشر هذا الأسلوب بسد فجوة التواصل بين المتخصصين في بناء المناطق الحضرية والمجتمعات المحلية من جهة وبين الحكومات والدوائر الإدارية من جهة أخرى- من خلال تحويل الوثائق الفنية إلى تصورات ومنتجات تفاعلية مرئية يمكن استيعابها بسهولة وتعديلها من قبل الجمهور. وهذا يعني أن ما جرت عليه العادة من قرارات تتخذ من القمة إلى القاعدة باتت اليوم تُتخذ بتعاون تفاعلي من القاعدة للقمة.

المقدمة:

منذ أن بدأ الإنسان يحس بالحاجة إلى وجود مأوى يعيش فيه ولحد الآن فإن هذا المأوى مر بمراحل عديدة من التطور فبعد انتهاء الفترة التي كان الإنسان يعيش فيها في الكهوف وحتى انتقاله إلى العيش في وحدات سكنية بناها بنفسه، بدأت هذه الوحدات البنائية بالتطور بشكل تدريجي، حيث عاش الإنسان ولحد الآن ما زال البعض يعيش في الخيام المصنوعة من خيوط القطن أو الصوف أو في أكواخ مقامة من أغصان الأشجار. وعندما انتقل الإنسان من مرحلة جمع قوته إزدادات متطلبات حياته فعمد إلى إقامة الحضائر للحفاظ على دوابه وابله وإقامة المخازن لخزن فائضه الزراعي كي يأمن على غذائه. وبعد أن ازداد تعداد أفراد أسرته عمد إلى توسيع مساحة بيته، وعندما ازدادت محاصيله الزراعية عمد إلى تخزينها في بيوت الآلهة (المعابد)، وبظهور المعبد ومحاوله تأسيس أو بالاحرى ظهرت بوادر القرية بأبعادها المعمارية البسيطة التي منها نشأت وتطورت المدينة بأبعادها المعمارية الواسعة الكبيرة ومن هذا وذاك بدأت (الثورة المعمارية الأولى) بالظهور وبدأت الشعوب تتنافس فيما بينها على إقامة القصور والمعابد والمؤسسات الدينية والدنيوية، ولقد تحققت في العراق ولأول مرة أبسط مبادئ العمل المعماري وكان ذلك قبل أكثر من عشرة آلاف عام عندما اختط العراقيون القدماء منازلهم الأولى ثم تطور هذا الفن على مر القرون لتظهر أكبر حواضر العالم القديم في هذه البلاد ممثلة في بابل ونيوى وغيرهما.

4- ثم كان لظهور الإسلام ك حالة تغيير شاملة في شتى النواحي السياسية والاقتصادية والاجتماعية على خارطة العالم أثراً واضحاً في تطوير الكثير من المفاهيم المرتبطة بال عمران والتحضر وتخطيط المدن . فالحضارة الإسلامية هي حضرية في حد ذاتها.

ولقد تطورت المفاهيم الحضرية في الإسلام عبر **مستويين أساسيين** يتمم أحدهما الآخر، الأول ارتبط بالجانب **الفكري النظري** الذي يمكن تتبعه بشكل واضح في الكثير من مصادر الفكر الإسلامي وحيث أشار المفكرون المسلمون إلى العديد من المبادئ الأساسية المرتبطة بموضوع تخطيط المدن ما ارتبط باختيار المواقع ومنها ما أكد على أساليب التخطيط وتبرز هنا كتابات ابن الربيع وابن خلدون وغيرها

أما **المستوى الثاني** في تطور مفاهيم تخطيط المدن فقد ارتبط **بالجانب العملي** وإنشاء التكوينات المعمارية والتي سادت في توافق تام مع أحكام البناء التي اقراها فقهاء المسلمين استناداً إلى الكتاب والسنة وقد تجلى اهتمام الحكام المسلمين بهذا الجانب بمشاركتهم الفعلية في عمليات اختيار المواقع للمدن ومتابعة أعمال إنشائها وأوضح مثال على ذلك مشاركة الخليفة المنصور في إنشاء بغداد المدورة.

أهداف التخطيط الحضري (تخطيط المدن)

بعد تطور وتوسع المدن وتعدد وظائفها وتشعب انشطتها وازدياد اعداد سكانها ظهرت وخصوصاً بعد مرحلة الثورة الصناعية الكبرى ظهرت حاجة ملحة لتنظيم وتوزيع موارد المدن بشكل يقود الى تقليل اثار التنمية الصناعية السيئة التي انعكست على ملوثات بيئية وهدر بالموارد الطبيعية لمعظم المدن الاوربية هذا من جهة كما ان نتائج الحريين العالميتين وما خلفته من دمار واسع لمعظم دول العالم شخص الحاجة الى ادارة المدن واعادة توزيع مواردها بما يضمن تلافي المشاكل والمعوقات التي وقعت فيها تلك المدن مستقبلاً وبما يضمن المحافظة على ماتمتع به من موارد بدأت تتعرض اما للتلويث او النضوب ، وهكذا تطور تخطيط المدن الى مانسميه بالتخطيط الحديث أو المعاصر المستند إلى:

- تخطيط الكثافة السكانية وتوزيعها المتوازن،

- إعادة تنظيم مراكز المدن وتوفير الخدمات العامة الأساسية والمرافق المختلفة بما يخدم سكان المدينة، وتحقيق العدالة الاجتماعية مع الحفاظ على المناطق الأثرية في المدينة والجمع بين عناصر الكفاءة والجمال والإبداع الذي يحقق التوازن بين جمال المدينة وكفاءة التخطيط على مختلف مستويات المدينة.

- تحديد مشاكل النمو الحضري للمدن القائمة ووضع الحلول المناسبة لها.

- التجديد الحضري مع الحفاظ على الأبنية الأثرية والتراثية في المدن.

- تخطيط مدن جديدة وفق أسس ونظريات حديثة.

عوامل نشوء المدن عبر التاريخ

غالباً ماظهرت المدينة بعد عوامل قادت الى تحول قرية الى مدينة وهذه العوامل هي:

1. تحول الانسان من الاعتماد على الصيد الى الزراعة هنا كان بداية الاستقرار وبعد ازدياد حصيلة الارض الزراعية بسبب خصوبة التربة ووفرة المياه فأن مجتمع قرية ما استطاع ان يسد حاجته واحتفظ بما يزيد عنها بأماكن خزن خاصة ومن ثم بدء عملية التبادل التجاري مع غيره من القرى وهذا ولد اول بداية لظهور رأس مال فعال للمدينة وتوسعها عن مجتمع القرية.

2. تطور قدرات الانسان القديم وتعلمه زراعة المحاصيل الصلبة مثل القمح والشعير التي يمكن تخزينها دون ان تتعرض للتلف ادى الى الحاجة لوجود مدن او بلدات لتكون فيها مخازن لخزن هذه المحاصيل.

3. **ظهور التخصص في العمل ان انتاج محاصيل بكميات كبيرة وخبزها قاد الى تقليص اعدد كبيرة من السكان الذين يمارسون حرفة الزراعة لحرف اخرى بعيدة عن الزراعة وهي الحرف الحضرية التي تمارس في المدن كالادارة والفنون والصناعات البسيطة كالحيكة والتعدين.**
4. **ظهور التجارة مع مجيء عصر الاكتشافات والاختراعات في عصر البرونز والحصول على الاخشاب والنحاس والاحجار بواسطة التجارة فقد تطور وتوسع التخصص في العمل ومن ثم فقد بدأت حضارات العالم القديم بالظهور والتبلور ومعها بدأت مدن وحواضر تلك الحضارات ايضا بالظهور فظهرت خلال هذه الحقبة مدن بلاد الرافدين ومصر ومدن الشرق الاقصى .**
5. **اما السبب الاخر لظهور وقيام المدن فقد ذكره لنا (لويس همفر) وهو السبب في قيام معظم مدن اوربا القديم وهو ان بعض القرى قدمت موقعا دفاعيا منيعا ضد هجمات الاعداء لذا ففي اوقات الحروب جذبت لها اعداد متزايدة من السكان من المناطق الاقل تحصينا وهكذا ظهرت المدن الرومانية واليونانية ومدن العصور الوسطى.**
6. **العامل الديني كان ايضا من العوامل المهمة لظهور المدن حيث غالبا مايرتبط ظهور دين جديد بحضارة مصاحبة له وهذا ما حصل مع الدين الاسلامي وقاد بالتالي الى ظهور المدن الاسلامية التي كان بعضها دفاعيا او تجاريا او مؤسساتيا اداريا كما هو الحال بظهور مدينة بغداد.**
7. **لاحقا بعد الثورة الصناعية: بدأت تخطيط المدن وعوامل قيامها يتخذ اتجاهات من نوع اخر حيث أدت الثورة الصناعية الأولى في منتصف القرن الثامن عشر وصولا إلى القرن التاسع عشر، إلى تحول العمل اليدوي إلى عمل آلي ، وظهور الآلة وانتشارها بشكل كبير، مما أدى إلى التوسع والانتشار العمراني في كل اتجاه ، نتيجة انتشار المصانع والتجمعات العمالية بشكل عشوائي نتيجة لزيادة القوى العاملة وزيادة الإنتاج بشكل كبير ، خاصة في المدن الصناعية الكبرى مثل لندن ومعظم المدن الاوربية.**
8. **وفي منتصف القرن العشرين أيضا وبعد الحربين العالميتين الأولى والثانية كانت الثورة الصناعية الثانية المتمثلة بالثورة التكنولوجية، حيث تحول جزء كبير من العمل والإنتاج إلى ما يسمى بالعمل الالكتروني، وحلت الأنظمة الكومبيوترية المتطورة محل الآلة الميكانيكية ، وبالتالي بدأ معدل التغير والتطور يزداد بسرعة هائلة تفوق بمراحل ما حدث في الثورة الصناعية الأولى.**

أوامر وإخطارات مراقبة الإعمار

المحافظة على الأشجار والحدائق والمنتزهات والأراضي الحرجية

المادة 40-

1- يجوز للجنة المحلية وللجنة التنظيم اللوائية ضمن اختصاصه حسبما تكون الحال بالتعاون مع وزارة الزراعة إذا وجدت ذلك مناسباً من أجل المحافظة على الأشجار والحدائق والمنتزهات والأراضي الحرجية أو المشجرة بأن تصدر أمراً يُشار إليه في هذا القانون بأمر المحافظة على الأشجار والأزهار بصدد أية غرسة زينة أو أشجار أو أراضي حرجية كما هو مبين بالأمر مزروعة على جوانب الطرق أو المنتزهات أو الحدائق أو في أية منطقة وبوجه خاص يجوز أن ينص الأمر على أي من الأمور التالية:-

أ - عدم قطع الأشجار أو الأزهار وإبادتها (ما لم تكن هنالك استثناءات منصوص عليها في الأمر المذكور) إلا بموافقة لجنة التنظيم المختصة ولكن يحق للجان التنظيم المختصة أن تمنح تراخيص لقطع الأشجار ضمن شروط معينة.

ب - إعادة غرس أي جزء من منطقة حرجية قطعت أشجارها بترخيص.

ج - كيفية تطبيق وتنفيذ أي أمر من الأمور الواردة في الفصل الرابع من هذا القانون.

د - دفع التعويضات اللازمة من قبل لجنة تنظيم المدن المحلية أو لجنة التنظيم اللوائية كل في منطقته باستثناء الحالات المبينة بالأمر عن أي ضرر لحق بالمالك أو عن أي تعويض له من جراء رفض الترخيص المطلوب بمقتضى الأمر أو منح الترخيص بمقتضى الشروط المعينة.

2- قبل إصدار أمر المحافظة على الأشجار أو أغراس الزينة تتخذ الإجراءات التالية:-

أ - إصدار إشعار لمدة شهر واحد لمالكي وشاغلي الأرض المعنيين الذين يتناولهم هذا الأمر.

ب - النظر في الاعتراضات والعرائض المقدمة فيما يتعلق بالأمر المقترح إلى المالكين - ومشغلي الأرض التي يتناولها هذا الأمر.

ج - إبلاغ نسخ من الأمر عندما يصبح ساري المفعول إلى المالكين ومشغلي الأرض موضوع الأمر.

3- إذا ظهر للجنة التنظيم المختصة أن أمر المحافظة على الأشجار أو أغراس الزينة ساري المفعول حالاً وبمجرد إصداره فيحق لها أن تصدر الأمر المذكور كأمر مؤقت دون التقيد بالإجراءات - الواردة في الفقرة الثانية من هذه المادة فيما يتعلق بالنظر بالاعتراضات والعرائض ويقف مفعول هذا الأمر المؤقت بعد ستة أشهر من تاريخ إصداره إلا إذا سبق وأعيد إصداره كأمر دائم بتعديل أو بدون تعديل بعد تنفيذ الإجراءات المطلوبة في الفقرة الثانية المذكورة.

4- لا يسري أمر المحافظة على الأشجار التالفة أو الميتة أو تلك التي يشكل وجودها خطراً.

5- إذا خالف أي شخص أو أهمل العمل بأمر المحافظة على الأشجار يعتبر أنه ارتكب جرماً يعاقب لدى إدانته بغرامة لا تقل عن خمسة دنانير ولا تتجاوز المائة دينار وفي حالة المخالفة المستمرة يغرم بغرامة إضافية لا تقل عن ثلاثة دنانير عن كل يوم يلي صدور الحكم.

مراقبة الضوضاء

المادة 45-

1- إذا تبين للجنة المحلية أو للجنة اللوائية أن هناك ما يقلق الراحة العامة داخل منطقة المدينة وصادر عن تشغيل مشروع صناعي أو تجاري أو مشغل محددة أو منجرة أو كراج أو عن نشر دعاية تجارية أو عن موسيقى أو عن أي مصدر آخر فيجوز لها أن تصدر إخطاراً إلى مالك أو شاغل الأرض أو البناية أو أي شخص مسبب للضوضاء تطلب فيه منع الضوضاء واتخاذ الخطوات اللازمة لرفعها وعدم تكرار حدوثها.

2- إذا صدر إخطار بمقتضى هذه المادة تطبق ذات الإجراءات المتبعة في الفقرة الثانية من المادة (42) من هذا القانون.

استبدال الأرض

المادة 57- على الرغم مما ورد في المادة السابقة يكون لمجلس التنظيم الأعلى ولجان التنظيم اللوائية والمحلية المعنية صلاحية الاتفاق مع صاحب أية أرض نزع ملكيتها على الوجه المذكور فيما تقدم على نقل ملكية أرض أخرى إليه سواء أكانت واقعة في منطقة أرضه المستملكة أم لم تكن في مقابل جميع الحقوق الناشئة عن نزع الملكية أو بيعها بدلاً من دفع قيمة الأرض نقداً له وفي حالة نزع ملكية أرض تخص عدداً من الوكلاء أو من المالكين المجاورين المذكورين لكون لمجلس التنظيم الأعلى ولجان التنظيم المعنية صلاحية الاتفاق مع المالكين المذكورين على أن تنقل إليه أو إلى كل منهم بالانفراد أو الاشتراك ملكية أرض أخرى سواء أكانت واقعة في تلك المنطقة أم لم تكن بدلاً من دفع قيمة الأرض لهم نقداً ويجوز لمجلس التنظيم الأعلى ولجان التنظيم المعنية عند حصول هذا الاتفاق أن تعيد تقسيم أية أرض لا حاجة لنزع ملكيتها من أجل مخطط الإعمار بين المالكين المذكورين جميعهم أو بعضهم سواء أكانت الأرض واقعة ضمن منطقة مخطط الإعمار المقرر أم لم تكن.

نزع الملكية من أجل الطرق والحدائق والساحات العامة والمواقع الخاصة بالمدارس

المادة 58-

1- على الرغم مما ورد في أي قانون آخر يكون لمجلس التنظيم الأعلى وللجان التنظيم اللوائية والمحلية صلاحية نزع ملكية أية أرض مشمولة في مخطط تنظيم مقرر وضروية لفتح أو لإنشاء أو تحويل أو توسيع أي طريق أو شارع أو ميدان أو حديقة أو ساحة عامة أو موقف عام بدون تعويض عنها على أن لا تزيد هذه المساحة المنزوعة ملكيتها من الأرض أو مجموعة من الأراضي على 30% من كامل مساحتها ويشترط في ذلك أن لا تزيد هذه النسبة في أي وقت من جراء تعديل أو توسيع ميدان أو طريق ويحق لمجلس التنظيم الأعلى وللجان التنظيم اللوائية والمحلية المعنية بعد إعطاء المالك مهلة شهر واحد بإشعار كتابي أن تضع يدها في الحال على هذه الأرض أو مجموعة الأراضي التي لا تزيد مساحتها على 30% من المساحة الكاملة كما ذكر للغايات التي سلف بيانها من قبل اللجنة المعنية بعد اعتبار جميع ظروف القضية وإذا أخذ في أي وقت أكثر من 30% من مساحة الأرض يُدفع تعويض لصاحبها عما زاد على هذه النسبة.

2- على الرغم مما ورد في أي قانون آخر يكون للجان التنظيمية اللوائية والمحلية بموافقة مجلس التنظيم الأعلى صلاحية تخطيط أو توسيع أي شارع أو طريق أو ممر معبر أو درج من جهة واحدة.

التصرف بالأرض

1- يجوز لمجلس التنظيم الأعلى كما يجوز للجان التنظيم اللوائية أن تتصرف بالأرض المستملكة من أجل الغايات الواردة في البند " و " الفقرة " 5 " من المادة 23 من هذا القانون سواء أكان الاستملاك إجبارياً أم الاتفاق بطريق البيع أو الإجارة إلى أية سلطة محلية أو حكومية أو أية مؤسسة أخرى أو شخص آخر من أجل إعمارها.

2- أ- يحق لمجلس التنظيم الأعلى كما يجوز للجان التنظيم اللوائية والمحلية إنشاء أية طريق والقيام بجميع أو بعض الأشغال التي تتفرع عن ذلك الإنشاء في الأراضي المجاورة لتلك الطريق.

ب - يحق لمجلس التنظيم الأعلى كما يجوز للجان التنظيم اللوائية والمحلية حسب ما يكون الحال أن تحول أو تنقل أية طريق حالية أو تعلن انقطاع كافة الحقوق العمومية المتعلقة بالمرور منها اعتباراً من تاريخ التحويل أو الإقفال. ويشترط أن تقوم لجان التنظيم المعنية قبل إجراء ذلك بإيجاد طرق أو ممرات تستخدم بدلاً من تلك التي حولت أو ألغيت.

ج - يجوز لمجلس التنظيم الأعلى ولجان التنظيم اللوائية والمحلية حسب مقتضى الحال التصرف بأية أرض أصبحت غير لازمة لأية طريق بالصورة التي تستصوبها على أن تأخذ بنظر الاعتبار وضع قطع الأراضي المجاورة قبل تحويل الطريق أو إقفالها وبعده. كما يجوز إذا ما رأت ذلك مناسباً بيع فضلات الطرق إلى المالك أو المالكين المنتفعين بالسعر المعقول العادل وإعادة قيمتها إلى صاحب الأرض الأساسي فيما لو بقي هو المالك للأرض وكان موقع الطريق قد استملك منه دون دفع تعويض بعد خصم 25% من محصل البيع الصافي كمصاريف دائرية.

علاقة التخطيط الحضري بالاقتصاد الحضري

يعد التأكد من وجود الكثير من الوظائف في المدينة أولوية للقادة المحليين ، تتنافس المدن على جذب الاستثمار بهدف توليد النشاط الاقتصادي ، وينسق التخطيط الموقع المكاني وتوزيع النشاط الاقتصادي ويسهل الحصول على القيمة من الاستثمار العام وتحويل الأراضي الريفية إلى المناطق الحضرية. سيحتاج قادة المدينة القادرين على رؤية الفرصة في التحضر إلى إشراك جميع المساهمات الممكنة في التقاطها ، ويوفر إطار العمل الجماعي للقادة المحليين خريطة طريق للوصول إلى المواطنين وتنشيط الإدارات وتعبئة الشركاء حتى يصبحوا منخرطين في تحقيق الرؤية.

المدن لا تعمل في الفراغات ، وترتبط بصماتهم بالمنطقة المحيطة التي يتشاركون فيها الموارد والفرص ، وبدلاً من مجرد البحث داخل الحدود البلدية يمكن للمدن التي تخطط معاً أن تجعل الميزة التنافسية من التنسيق بين البلديات ، بالإضافة إلى الكفاءات المكانية فإن هذا سيسمح لهم بالاستفادة من وفورات الحجم لتعزيز قوتهم التفاوضية.

ضمنت المدن الناجحة استمرارية الخطط من خلال الدورات السياسية ، مدركةً أن خريطة الطريق المستقرة ستجعلها أكثر مصداقية ، حيث أن الاستثمار مسعى طويل الأجل يستفيد من الظروف المتوقعة ، ويعد التخطيط المكاني أحد الأصول لتقليل حالات عدم اليقين وبالتالي تساهم استمراريته في خلق فرص شفافة لمجتمع مشارك. يتمتع القادة المحليون بفرصة قيادة التغيير البناء إذا ابتعدوا عن سياسة عدم التدخل ، وستكون المدن التي تخطط على نطاق كافٍ في وضع التوقع بدلاً من الرد ، وبالتالي تكون قادرة على معالجة جذر المشكلة ، وتعتبر الأنماط المكانية غير المخططة غير فعالة وتتطلب المزيد من الموارد للمحافظة عليها ، ومن المرجح أن تجعل التكلفة العالية للقرارات السيئة أو عدم اتخاذ القرارات غير قابلة للتراجع ، ويعد الاتصال أحد الأصول الرئيسية للمدن ، ولكن يمكن تقويض فرصة الاتصال ونقل مزايا المدينة من خلال الرسائل الفارغة أو المتناقضة ، ويتم زيادة الزخم والدعم عندما يتمكن القائد المحلي من إظهار تقدم جوهري حتى لو كان تدريجياً ، يتوافق مع الرؤية الجماعية وإطار العمل.

ما هي أهمية التخطيط العمراني

التخطيط الحضري هو فن إعطاء الشكل والتصميم والبنية للمدن والبلدات ، ويتضمن عمليات مختلفة مثل ترتيب وتصميم المباني وأنظمة النقل والأماكن العامة وكذلك المرافق الجيدة ، في الوقت الحاضر أصبح النظام مطلوباً بشدة لأن المدن تزداد اكتظاظاً بالسكان يوماً بعد يوم والموارد أصبحت نادرة ، وبسبب التهديدات المستمرة للاحتباس الحراري والكارثة البيئية من المهم اتخاذ التدابير ، لهذا السبب أصبح التخطيط الحضري مهماً لأنه يساعد في إيجاد الحلول لاستخدام الأرض والبنية التحتية بأفضل طريقة ممكنة ، ويجب على المخططين الحضريين أن يأخذوا في الاعتبار مجموعة واسعة من القضايا ، بما في ذلك احتياجات المجتمع والبيئة والنقل والإسكان والتوظيف والصحة العامة والتعليم والبنية التحتية للنقل ، حيث إنهم يصوغون خطة طويلة الأجل ، يتم تحليلها عادةً من قبل فريق من الخبراء في التخطيط والتصميم الحضريين ، فضلاً عن التخصصات الأخرى.

دعم عمليات تطوير السياسة الحضرية الإقليمية

حتى الوقت الحالي قام الممثل بدعم العديد من عمليات تطوير السياسة الحضرية، أمثلة على ذلك في بورندي، وملاوي، ومنغوليا وسريلانكا، حيث ساعد الممثل في إعداد أطر سياسة القطاع الحضري الوطنية. تتضمن إسهامات الممثل في هذه المشروعات إجراء تقييم فطري، وتقديم المشورة حول إعداد العمليات الوطنية ومشاركة الأطراف المعنية، وكذلك توثيق الممارسات الجيدة لدعم العمليات الوطنية. كما يساعد الممثل في تحليل سياسات وأدوات التخطيط الحضري، ويسر الحوار المحلي الوطني بشأن الإصلاحات أضف إلى ذلك القيام بنشر السياسة الحضرية وتنمية القدرات بشأنها وذلك فيما بين الأطراف الفاعلة ذات الصلة.

على مستوى المدن والمناطق الحضرية الكبرى، على سبيل المثال القاهرة الكبرى في مصر، ومنطقة بحيرة فكتوريا، وحوض نهر ميكونج في فيتنام، وفلسطين وجنوب السودان، عمل الممثل تجاه زيادة كفاءة استخدام الموارد في التجمعات الحضرية وذلك من خلال تحديد المهام والأنماط الحضرية والإقليمية التي تساهم في التنمية المستدامة ضمن الإقليم. يولي الممثل تركيزاً خاصاً للتنمية المكانية لإقليم المدينة أو المساحة الحضرية الكبرى، وهي عمومًا

المنطقة الواقعة ضمن مساحة تبلغ 100 كم حيث تحدث تفاعلات بين مدينة أو أكثر وتتسم بالكثافة الأراضي الخلفية المحيطة.

فيما يتعلق بالتوسع في المدن والتركز السكاني بها يوفر الموثل المساعدة في وضع تصميمات على مستوى المدينة لكثافات البناء المتوسطة إلى المرتفعة المدمجة، مما يمكن من كفاءة وسائل النقل العام وتحقيق الحدود القصوى لتعزيز عمليات تركيز النشاط الاقتصادي والخدمات والمرافق. كما يساعد في وضع خطط للبيئات متعددة الأغراض والأماكن العامة المفتوحة التي تتوفر للأعمال التجارية الصغيرة وغير الرسمية. على المستوى القطري يجري الموثل عمليات تقييم لمتطلبات التصميم الحضري من أجل المدن المتوسطة ومدن السوق، والتي تتضمن تحديد الشركاء المهتمين بالمشاركة في مبادرات التصميم الحضري المبتكرة. على سبيل المثال قام الموثل بدعم مصر في تعيين حدود المدن الجديدة وهيكلية عملية التوسع لخمسين مدينة صغيرة. وباستخدام اساليب التوسع وتركز السكان، ساعد الموثل أيضًا في دمج الأشخاص المشردين داخليًا في الصومال وجنوب السودان.

علاوة على ما سبق ساعد الموثل بنجاح في تصميم أماكن عامة في كوسوفو وكذلك في التصميم التشاركي للأسواق الحضرية في الصومال. وفي كل من كينيا والهند والمكسيك تم تطبيق مناهج تصميم الأماكن العامة بشكل منتظم للتحسين من مستوى السلامة والتماسك الاجتماعي في الأحياء السكنية المحرومة. ولقد تم بحث دور الأماكن العامة في الإنعاش الاقتصادي والتعبئة المجتمعية وذلك في برامج التحسين من أوضاع الأحياء الفقيرة في كل من كولومبيا وكينيا. والجدير بالذكر أن أهداف تدخلات التصميم الحضري في الأماكن العامة تتمثل في دعم الخصائص الثقافية والوظيفية في سياق محدد، وتعزيز التفاعل والتماسك الاجتماعي وتعظيم الحيوية الاقتصادية. يتحقق ذلك من خلال زيادة وصول كافة المواطنين للأماكن العامة واستخدامها مما يؤدي إلى التحسين الكلي من جودة الحياة الحضرية.

تنظيم الشوارع في المدن

تعتبر الشوارع مكونا أساسيا وشريانا حيويا للمدينة، وناظما مهما وبوصلة للحركة السكانية والفيزيائية في المدينة، ويمكن القول إن تخطيط الشوارع من أهم الأمور التي يجب أن تحظى باهتمام واضعي المخططات العمرانية ويكفي القول أن الدراسات في الاتحاد السوفياتي السابق أثبتت أن 70% من حوادث السير يعود سببه إلى سوء تخطيط الطرق والشوارع (رؤية سيئة، تقاطعات عديدة، تغييرات مفاجئة في الاتجاه، شوارع ضيقة، منعطفات غير نظامية.. الخ)، وأشار باحث فرنسي إلى أن النسبة المذكورة آنفا هي 80%. لقد كانت المدينة شكلا ومضمونا انعكاسا واضحا لتطور النقل ووسائله، وبالتالي فإن شبكة المواصلات كانت تتلاءم وتطور ونوعية هذه الوسائط، فالمدينة المصرية القديمة بمواكبيها الهامة خصصت أمام معابدها ممرات مستقيمة محددة الأبعاد لاستيعاب هذه المراكب، وهكذا تكونت مخططات هذه المدن انطلاقا من هذا الطريق المتجه شمالا وجنوبا وأخذت المدينة الشكل الشطرنجي، وفي المدن الرومانية ولضغوط الحركة السريعة كان لا بد من تنفيذ شوارع مستقيمة ذات ميل محدود بعرض كاف لمرور العربات السريعة بالاتجاهين، ولتجنب الأخطار التي يتعرض لها المشاة كان لا بد من فصل حركة العربات عن حركة المشاة في الشارع، فكانت الأرصفة المغطاة بالأروقة تشيد على امتداد الشوارع الرئيسية، لقد نفذت الشوارع وطرق المواصلات في تلك المرحلة التاريخية بشكل ممتاز ولا زالت أجزاء منها موجودة حتى وقتنا الحاضر وفي المرحلة الإقطاعية في أوروبا الغربية عندما تقوّعت المدينة على نفسها وأصبحت قرية مسورة ذات اكتفاء ذاتي واختفت عناصر الحركة والاتصال السريعين فيها وتحولت طرق هذه المدينة إلى أزقة وحواري ضيقة، لم يزد عرضها في بعض الأحيان عن 70 سنتمرا إلى أن كان عصر النهضة واكتشاف

التجارة والتطور في الصناعة الذي فتح الآفاق من جديد أمام مسافات بعيدة المدى بين المدن في البلد الواحد أو مع الخارج، فكان لا بد من تطور شرايين المواصلات لتواكب هذا التطور وتستوعب التطور التقني الذي حققته وسائل النقل التي كانت تزداد سرعتها باستمرار، وهكذا أصبحت المدينة بحاجة إلى ممرات لخطوط السكك الحديدية أولاً والسيارات فيما بعد، وبدأت تتهاوى أبنية لتحل محلها ساحات تنتصب عليها شوارع تزداد عرضاً باستمرار، وأصبحت شرايين المواصلات تشغل مساحات متزايدة في المدينة تصل إلى 40% من كامل مساحتها، إن الهجرة من الريف إلى المدينة التي أدت إلى تطور سريع لسكانها جعلت مشكلة المواصلات معقدة خصوصاً وأن تطور شبكة المواصلات وتنوعها لم يتم بشكل مراقب ومخطط ومبرمج وإنما لتلبية مصالح الفئات الرأسمالية، لذلك كان هذا التطور عشوائياً فالنقل الثقيل يعبر المناطق السكنية وتتقاطع خطوط السكك الحديدية مع طرق السيارات بنفس المستوى، كما أن الحوادث كانت تزداد باستمرار خصوصاً وأن زوايا الرؤيا لم تكن تتلاءم وازدياد سرعة وسائل النقل وتطور أعدادها، ونتيجة لتجاوز عدد السكان في المدن الصناعية الملايين بعد الهجرة من الريف إلى المدينة في بلدان العالم الرأسمالي، ونتيجة للتطور الصناعي الكبير ازداد عدد وسائل النقل الخاصة في المدن ووصل أحياناً إلى 500 سيارة لكل 1000 من السكان، ولقد أدى هذا العدد إلى قطع التوازن بين ما هو مخصص لوسائل النقل الخاصة ووسائل النقل المشتركة وازداد التعقيد في شبكة المواصلات في المدن، وتطلب تخصيص مساحات لشوارع كبيرة جداً لتكفي هذا السيل المتزايد من السيارات خصوصاً وأن النقل الخاص يتطلب مساحات شوارع تزيد ب (20) مرة عن المساحات اللازمة للنقل المشترك وهذه تحتاج بدورها إلى مساحات وتعادل المساحات اللازمة للمشاة.

مشكلة المواصلات في المدن:

لمعالجة وحل مشكلة المواصلات في المدن ينبغي تطبيق أحد الأساليب الثلاثة التالية:

- السماح للطرق السريعة " الأوتوسترادات " أن تخترق المدن فتتابع مسيرتها حتى خارج المدينة
- إيجاد حلقة أو حلقات من الطرق السريعة " الأوتوسترادات " حول أو ضمن المدينة وحسب أهميتها تتصل بمستويات مختلفة مع شبكة المواصلات العامة.
- إيجاد حلقة للحركة السريعة تحيط بالمركز التقليدي للمدن، وعلى صلة بشوارع الحركة الرئيسية المتجهة من المركز نحو المحيط على أن يخصص مركز المدينة لحركة المشاة فقط وأحياناً وحسب واقع المدينة وأهميتها نستطيع الاستفادة من أسلوب أو أكثر لإيجاد الحلول اللازمة لمشكلة المواصلات في المدينة، هذا ويمكن القول أن الحل الأنجع لمشاكل المواصلات في المدن يتمثل في تصنيف السير ومنع الاختلاط لوسائل النقل الثقيل مع عناصر الحركة السريعة أو النقل المشترك، كما أن فصل حركة المشاة عن حركة السيارات وتخفيف التقاطعات يساعد في حل المشكلة ، وأخيراً فإن توزيع الخدمات والمؤسسات وخاصة التجارية منها بشكل متوازن على مختلف عناصر منطقة السكن يعطينا مساهمة كبرى في حل مشاكل المواصلات في المدن.

تصنيف الشوارع:

تصنيف الشوارع حسب طبيعة استعمالها وحجم ونوع الحركة التي تمر بها وأهمية الصلات التي تتم بواسطتها، وكذلك نوعية وموقع المؤسسات التي تربط فيما بينها، ويتم تصنيف الشوارع ضمن المدينة كما يلي:

- شوارع الحركة السريعة من الصنف رقم (1)
- شوارع الحركة السريعة من الصنف رقم (2)
- الشوارع الرئيسية
- الشوارع الثانوية
- شوارع الخدمة المحلية

• ممرات السيارات

ويمكن أن نضيف إلى ما سبق ذكره الشوارع ذات الاستعمالات الخاصة، وتختلف هذه الشوارع عن بعضها العرضانية والطولانية وبمخططاتها، فكلما كان الشارع أكثر أهمية كلما كان عرضه وعدد خطوط السير فيه كبيراً وتكون ميوله ضعيفة، وأنصاف أقطار منحنياته كبيرة، لذلك تصمم شوارع الحركة السريعة من الصنف (1) لتحتوي على ما بين أربعة إلى ستة خطوط سير في كل اتجاه كما هو الحال في حلقات السير الرئيسية في المدن، وكذلك شوارع الاختراق السريعة أو تلك التي تكون على امتداد الأوتوسترادات الرئيسية الخارجية، أما شوارع الحركة السريعة من الصنف (2) فتحتوي ما بين أربعة إلى ستة خطوط سير في كل اتجاه، وتكون على صلة بالأوتوسترادات الثانوية خارج المدينة ويمكن لهذين النوعين أن يستوعبا خطوطاً للحافلات الكهربائية في موقع متوسط يفصل بين اتجاهي حركة السيارات، ويتم نقل الركاب من وإلى الأرصفة بممرات لمشاة فوق أو تحت الأرض.

أما الشوارع الرئيسية، فهي التي تجمع وتوزع الحركة في المدينة إلى النوعين السابقين من الشوارع كما تقوم بتوزيع الحركة على العناصر الرئيسية في المدينة، وقد تكون الحركة حرة فيها بالاتجاهين كما يمكنها أن تستوعب وسائل النقل المشترك من نوع الأوتوبيس والتروليبوس شريطة أن يخصص لهما خط سير خاص على أطراف هذه الشوارع ليسمح بإزالة وصعود الركاب من الأرصفة مباشرة.

أما الشوارع الثانوية: فتخصص للنقل ضمن أحياء المدن وتحتوي على خطين حرين للحركة في كل اتجاه وتخصص هذه الشوارع للمواصلات الخاصة، وتتفرع عنها شوارع الخدمة المحلية وممرات السيارات التي تربط الأرصفة بمدخل الأبنية.

أما الشوارع ذات الاستعمالات الخاصة: فهي شوارع النزهة للسيارات والمشاة في آن واحد تكون مسيرة لشواطئ البحار والممرات أو مجاري الأنهار أو تلك التي تحيط بالمدن من علي لتؤمن الإشراف إضافة إلى تلك الشوارع التي تؤدي إلى أبنية ذات قيمة فنية أو تاريخية، ويتوسط هذه الشوارع عادة حداثق شريطية وتخصص الحركة فيها لنزهة المشاة، وفي المدن الموجودة وعندما لا تكون المقاطع العرضانية متكافئة للحركة بالاتجاهين فإننا نخصص شارعاً أو أكثر للحركة باتجاه وأخرى موازية لها للحركة بالاتجاه الآخر.

يتم التخطيط العمراني علي أربع مراحل رئيسية وهي كالتالي:

المرحلة الأولى: التخطيط الهيكلي

يتعامل التخطيط الهيكلي مع كل العناصر الطبيعية - الواقعة في نطاق الوحدة المحلية - ككل وليس كجزء منها وذلك في إطار التخطيط الإقليمي للإقليم الذي تقع فيه، ويقصد به رسم الخطوط العريضة التي تواجه عمليات التنمية العمرانية، من استعمال سكني وتجاري وصناعي وترفيهي وخدمي وغيرها من الاستعمالات التي تتفق مع طبيعة المدينة وظروفها، وتلبي احتياجات القاطنين بها، حيث يكون علي مستوي المدينة.

ويراعي في إعداد مشروعات التخطيط الهيكلي للمدن أو القرى أن يكون شاملاً ومتكاملاً ومحققاً للاحتياجات العمرانية علي المدى الطويل، ويقوم التخطيط الهيكلي علي الدراسات المتكاملة البيئية والاجتماعية والاقتصادية والعمرانية، ويتكون التخطيط الهيكلي من مجموعة خرائط تصنف كما يلي:

- خرائط استعمالات الأراضي موضح عليها المناطق السكنية والتجارية والصناعية والترفيهية والسياحية والأثرية والزراعية.
- خرائط شبكة الطرق والشوارع الرئيسية والمطارات والسكك الحديدية والمجاري المائية والموانئ البحرية.
- خرائط موقع الخدمات العامة مثل: المدارس والمستشفيات والمباني الإدارية والحداثق والملاعب والمنتزهات.
- خرائط شبكات المرافق العامة كالمياه والصرف الصحي والكهرباء والغاز والهاتف.

المرحلة الثانية : التخطيط التفصيلي

ويسمى بالتصميم العمراني Urban Design وهو التخطيط الذي يعد لجزء من المدينة، حيث يتم فيه مشروعات التخطيط التفصيلي للمناطق التي يتكون منها التخطيط الهيكلي للمدينة أو القرية ، والتخطيط التفصيلي يقوم بتصنيف ما يلي:

- ارتفاعات المباني وطابعها المعماري وكثافتها السكانية والبنائية وعدد الوحدات
- الإسكان من حيث موقع ونوع الأحياء السكنية التي تحقق الكثافة التي افترضها التخطيط.
- تكوين الفراغات وتتابعها بين الأنشطة (مثل : تكوين المساحات الخضراء بين المساكن) .
- استعمال الأراضي وإشغالات المباني.
- تخطيط وتصميم شبكة الطرق ودراسة الحركة المرورية.
- تخطيط وتصميم أماكن انتظار السيارات من حيث أعدادها وأنواعها ومستوياتها وكفاءتها .
- تخطيط الشوارع السكنية التي تمثل أدنى مستوى من التخدم على المحلات.
- تخطيط ممرات المشاة الرئيسية والفرعية كمحاور حركة السكان.
- الاشتراطات الخاصة بالمناطق التاريخية والسياحية والأثرية بما يكفل الحفاظ عليها.

المرحلة الثالثة: التصميم البيئي

وهو التصميم الذي يدرس تنسيق المواقع في المدينة أو القرية مثل : تصميم أنواع الممرات والمواد المستخدمة لأرضيات المدينة وأنواع التشجير فيها حسب وظائفها مثل : استعمال مصدات الرياح أو أشجار مثمرة أو استعمال الأشجار للتظليل، كما يدرس في تلك المرحلة خواص تلك الأشجار من حيث سمك وارتفاعات سيقانها والغرض من أشكالها (مخروطي، هرمي، دائري، مربع).

بالإضافة إلى ذلك يدرس كيفية ري المسطحات الخضراء والأشجار وتوزيعها في الشوارع باعتبارها جزءاً من التصميم العام للفراغ في المدينة أو القرية ومكملة لها، كما يتم في تلك المرحلة - أيضاً - دراسة المقاعد العامة في الحدائق والطرق ، كما يدرس العناصر المائية واستغلالها في شكل بحيرات طبيعية أو صناعية للاستحمام أو لتربية الأسماك أو في شكل نافورات مائية.

المرحلة الرابعة : تخطيط المشروع

وهو التخطيط المتميز للمشاريع المتخصصة مثل : مشاريع المباني ، المشاريع التجارية والصناعية أو مشاريع البنية التحتية والشوارع وهو عادة يدخل فيه الكثير من العلوم الطبيعية والكيميائية والهندسية والجيولوجية أو الاقتصاد، أي علي حسب دراسة نوعية المشروع المراد عمله في المدينة أو القرية .

خصائص التخطيط العمراني

هناك مجموعة من الخصائص للتخطيط العمراني وتتمثل فيما يلي:

- مراعاة الجوانب الاجتماعية والثقافية والنفسية التي توضع للبيئة الحضرية ، ويربط التخطيط العمراني بين الجوانب المعمارية والسلوكية.
- التخطيط العمراني يتكون من عنصرين أساسيين ينتج عنهما نظام استعمال الأراضي للأنشطة والخدمات المختلفة ، وهما : الخصائص الطبيعية المتمثلة بالتضاريس والتربة والمياه وعناصر المناخ، والآخر هو النشاط البشري من مؤسسات إدارية واقتصادية واجتماعية.

- التخطيط العمراني هو عبارة عن عمليات مترابطة وعلى عدة مستويات.
- التعامل مع الخصائص الطبيعية والظواهر المختلفة في المناطق العمرانية.
- معالجة المنطقة العمرانية كوحدة مترابطة في جميع مكوناتها وعناصرها مع بعضها.
- يرتبط التخطيط العمراني بقرارات سياسية وإدارية ومالية.
- يتعامل مع بيئة متجانسة غير متجانسة دينياً واجتماعياً لاختلاف عادات وتقاليد السكان.
- تحقيق التوازن في توزيع السكان في المناطق العمرانية ، وبشكل يحقق التجانس الاجتماعي.

المصادر والمراجع:

- صابر، (٢٠١٣)، تنظيم الشوارع في المدن، مركز التنمية البيئية والاجتماعية، متاحة على الرابط الإلكتروني التالي: <https://www.etccmena.com>، تمت الزيارة بتاريخ: ١٧-١١-٢٠٢٢، الساعة: ١٢:١٠ مساءً.
- شمس، (٢٠٢٢)، التخطيط العمراني، ما هو، مستوياته، مراحل، خصائصه، متاحة على الرابط الإلكتروني التالي: https://www.starshams.com/2022/10/blog-post_17.html، تمت الزيارة بتاريخ: ١٧-١١-٢٠٢٢، الساعة: ٠٢:٠٠ مساءً.
- ألاء، (٢٠٢٢)، أهمية التخطيط العمراني، مقالة منشورة على مدونة المرسال، متاحة على الرابط الإلكتروني التالي: <https://www.almrsal.com/post/932073>، تمت الزيارة بتاريخ: ١٧-١١-٢٠٢٢، الساعة: ٠٤:٠٠ مساءً.
- قانون تنظيم المدن والقرى والأبنية قانون رقم (79) لسنة 1966 المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 1952 الصادر بتاريخ 1966/9/25.

محمد احمد سلام المدحجي. (2010). أهمية التشريعات والمعايير التخطيطية في الحفاظ على البيئة الحضرية . Journal of Science and Technology, 15.

تحلب, & احمد. (2022). التشريعات و القوانين التخطيطية و مدي تأثيرها علي الهوية العمرانية. مجلة العمارة والفنون والعلوم الإنسانية, 7(35), 1-22.