الجمهورية العربية السورية
جامعة دمشق
كلية الهندسة المعمارية
قسم التخطيط والبيئة

تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية كأداة أساسية لتنمية المدن السورية

(دراسة حالة مدينة اللاذقية)

رسالة أعدت لنيل درجة الدكتوراه في الهندسة المعمارية
قسم التخطيط والبيئة

إعداد
المهندسة صفاء سلطان ميّا

إشراف
الدكتور المهندس محمد يسار عابدين
أستاذ في قسم التخطيط والبيئة

إشراف مشارك
الدكتورة المهندسة رولا ميّا
أستاذ مساعد في قسم التخطيط والبيئة

دمشق/تشرين الثاني/ 2014

الإهداء

أهدي عملي هذا:

إلى أصحاب الفضل الكبير عليَّ في الصّغر والكبر ..... إلى أبي وأمي الغاليين

إلى من آزرني في دربي وكان لي العون الكبير..... إلى زوجي نمير

إلى من يساندني ويقف إلى جانبي دوماً ..... أخوتي وأخواتي الغاليين

إلى من شجعني منذ البداية وأكن لهم كلَّ الامتنان..... إلى عائلتي الثانية

إلى نور العيون..... ولديّ الغاليين أحمد وعلي

إلى الأرواح الطّاهرة النقيّة أرواح شهداء الجيش العربي السوري مشاعل النور.....

إلى سورية الحبيبة حماها الله.....

شكر وتقدير

انطلاقا من العرفان بالجميل، لا يسعني في هذا المقام إلّا أن أتوجه بالشكر الوفير والتقدير الكبير إلى كل من ساعدني على إنجاز هذا العمل، وأخص بذلك **الأستاذ الدكتور المشرف محمد يسار عابدين** الذي مدّني من منابع علمه بالكثير وحرص على تزويدي بوافر خبرته فكان لإرشاداته ولتوجيهاته القيّمة الأثر الكبير في بناء البحث وإغنائه، وحمداً لله بأن يسره في دربي وعسى أن يطيل الله عمره.

وكما أتوجه بجزيل الشكر إلى الأستاذة **الدكتورة رولا ميّا المشرفة المشاركة** على الرسالة والتي شجعتني على العمل في هذا المجال وكان لعلمها وعونها وحسن توجيهاتها الفضل الكبير والأثر البالغ في أن يظهر البحث بصورته النهائية، فلهم مني كل الاحترام والتقدير وعظيم الامتنان.

الشكر والتقدير إلى كلية الهندسة المعمارية في جامعة دمشق بما فيها من أساتذة ومشرفين على العلم فيها وكما أشكر الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة التحكيم لقبولهم المشاركة في مناقشة هذه الرسالة وهم الدكتور المهندس محمد زياد الملّا، الدكتور المهندس سلمان محمود، الدكتور المهندس عبيدة البريدي، الدكتورة المهندسة ريما حداد، الدكتور المهندس محمد يسار عابدين.

الشّكر لجميع المديريات والمؤسسات في محافظة اللاذقية، ومجلس مدينة اللاذقية ومجلس المحافظة والشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية في محافظة اللاذقية التي قدمت التسهيلات والمعلومات والبيانات اللازمة لبناء البحث.

الشّكر لجميع زملائي وأصدقائي القريبين والبعيدين على تشجيعهم ووقوفهم بجانبي خلال إنجاز البحث .

كل الشّكر والتّقدير لأهلي وأخوتي ولعائلتي الثانية على دعمهم المتواصل، ولكل من ساندني بدعواته الصادقة، أو تمنياته المخلصة.

كل الشكر والتقدير والامتنان الكبير للجيش العربي السوري الذي أرسى لنا الأمان في البلاد لنستطيع المتابعة في المسيرة العلمية.

الفهرس

العنوان	الصفحة
الإهداء	أ
الشكر	ب
فهرس الجداول	ت
فهرس الاشكال والرسوم البيانية	ث
ملخص البحث	ج
الكلمات المفتاحية	د

الجزء التمهيدي

الإطار المنهجي للبحث	
1. المقدمة	2
2. إشكالية البحث	2
3. أهداف البحث	4
4. أهمية البحث	5
5. تساؤلات البحث	5
6. فرضيات البحث	5
7. منهجية البحث	6
8. أدوات البحث	7
9. الدراسات السابقة	7
10. مجالات ومضمون البحث	9
11. صعوبات البحث	10
12. المخطط الهيكلي للبحث	10

الجزء الأول: الإطار النظري
السياسات المعاصرة للتخطيط التنظيمي المستدام

الفصل الأول: النمو الحضري والتحضر والتنمية الحضرية (التغير العالمي، التأثير المحلي، الاستجابة الدولية)	
1.1 النمو الحضري عبر الزمان والمكان	14
1.1.1. مفهوم النمو الحضري Urban Growth	15
2.1 مفهوم التحضر Urbanization	16
3.1 اتجاهات التحضر عالمياً ما بين التقديرات الحالية والتوقعات المستقبلية	18
1.3.1.انعكاس توزع النمو الحضري على أشكال النمو للمدن (اختلاف في الحجوم والسياسات)	19
2.3.1. التحضر في العالم العربي، سماته وعوامله	21
3.3.1. واقع التحضر والنمو الحضري في سورية وآثاره	22
1.3.3.1. تسارع النمو الحضري في سورية	22
2.3.3.1. عوامل التحضر في سورية وآثاره ودور المخططات التنظيمية	23
4.1 التحديات الجارية للتحضر والحاجة إلى التخطيط الحضري المستدام	25

5.1	**التنمية المستدامة للمدن -الاستجابة الدولية لحركة التحضر العالمي**	27
6.1	**مفهوم التنمية الحضرية المستدامة**	28
1.6.1.	مبادئ المدن المستدامة (أولويات القرن 21)	29
2.6.1.	الأبعاد الخمسة للتنمية المستدامة للمدن	31
3.6.1.	متطلبات تنمية المدن ضمن مستويات ومجالات الاستدامة ودور مخططات التنمية	31
7.1	**السياسات الحالية التقليدية للتخطيط الحضري**	33
8.1	**مضامين التخطيط التنظيمي الحضري المستدام**	33
1.8.1.	دور وأهمية التدريس الأكاديمي من أجل العمل بالتخطيط الحضري	34
2.8.1.	وظائف الحكومة الحضرية (تعديلات سياسية)	35
3.8.1.	من الإطار التنظيمي التقليدي للتنمية إلى إطار التنمية الحضرية في سورية	36
9.1	**إعادة تصنيف المناطق الحضرية وتوجيه مخطط التنمية التنظيمي**	37
1.9.1.	تعريف المنطقة الحضرية	37
2.9.1.	اختلاف تصنيف المناطق الحضرية من بلد لآخر	37
3.9.1.	التصنيف من وجهة نظر المنظمات الدولية	39
4.9.1.	من التصنيف التقليدي للمناطق الحضرية في سورية إلى تصنيف معاصر وأكثر استدامة	40
10.1	**استراتيجية تنمية المدن ودورها في توجيه المخطط التنظيمي**	43
1.10.1.	**متطلبات تحقيق استراتيجية تنمية المدن**	43
خلاصة الفصل الأول		**44**
الفصل الثاني: مفاهيم وتعاريف وتوجهات أساسية في التخطيط التنظيمي المستدام		
1.2	**مفهوم التخطيط وأنواع مخططات تنمية المدن**	46
2.2	**مفهوم المخطط التنظيمي**	48
3.2	**الأصول الاولى لنشوء المخطط التنظيمي كأداة لتنظيم المدن**	49
4.2	**من المخطط التنظيمي التقليدي إلى مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة**	50
5.2	**أهداف المخطط التنظيمي المستدام**	53
6.2	**رصد مدى الوعي الإداري والسكاني لمفهوم المخطط التنظيمي المستدام في المدن السورية**	54
7.2	**المجالات الشاملة للمخطط المستدام**	56
1.7.2.	**مفهوم استعمالات الأراضي والعوامل المؤثرة في تخطيطها**	58
1.1.7.2	تأثير آلية تصنيف استعمالات الأراضي وتنظيمها في استدامة المخطط التنظيمي	59
2.1.7.2.	تطوير دليل تصنيف استعمالات الأراضي في سورية	62
3.1.7.2.	التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي	63
4.1.7.2.	تقييم مخططات استعمالات أراضي وفق منهجية الاستدامة	65
2.7.2.	**التصميم المستدام وتأثيره على استدامة المخطط في المستويات الحضرية**	67
3.7.2.	**دور تكامل النقل واستعمالات الأراضي في تشكيل مخطط المستدام**	70
8.2	**مراحل إعداد مخطط التنمية المستدام**	72
9.2	**الجهات المختصة بإعداد مخططات تنمية المدن، أهميتها وسماتها**	76
10.2	**أدوات إعداد مخطط تنظيمي لمدن أكثر استدامة**	78
1.10.2.	**أدوات التخطيط والتنفيذ والتقييم**	78
2.10.2.	**الأدوات القانونية**	79
11.2	**المشاركة الشعبية ودورها في نجاح أداء المخططات التنظيمية**	80
خلاصة الفصل الثاني		81

الفصل الثالث: تطوير أداة تحليلية مناسبة لقياس استدامة المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية		
1.3	**مفهوم الأداة التحليلية، المعايير والمؤشرات**	83
1.1.3.	**معايير اختيار مؤشرات المخطط التنظيمي المستدام**	84
2.3	**معايير إعداد المخطط التنظيمي المستدام**	84
1.2.3.	**بناء معايير تقييم المخطط التنظيمي المستدام.**	85
2.2.3.	**آلية التصديق على المخطط التنظيمي دولياً وتطويرها محلياً.**	85
3.2.3.	**معايير التصديق على المخطط التنظيمي.**	87
3.3	**تقييم الدراسات الخاصة بتطوير أداة تحليلية لقياس استدامة المخططات التنظيمية**	89
1.3.3.	**برنامج ASPIRE™ لتقييم استدامة التخطيط التنظيمي في بريطانيا**	90
2.3.3.	**تحليل المحتوى لتقييم المخططات التنظيمية المحلية Content analysis**	93
3.3.3.	**تحليل الدراسات لقياس وتقييم المخططات التنظيمية**	95
1.3.3.3.	دراسة المؤشرات والأهداف المطورة من قبل منظمات دولية مختلفة	95
2.3.3.3.	قياس أداء المخططات التنظيمية تجاه تحقيق الاستدامة وفق الدراسات والأبحاث المختلفة	96
4.3	**التحليل المقارن للأدوات التحليلية والدراسات التقييمية للمخططات التنظيمية المستدامة**	100
5.3	**نحو تطوير الأداة التحليلية الملائمة لتقييم استدامة المخططات التنظيمية لمدينة اللاذقية**	102
خلاصة الفصل الثالث		106
الفصل الرابع: دراسة وتحليل التجارب العالمية والعربية للمدن الساحلية في مجال إعداد المخطط التنظيمي		
1.4	**التجارب العالمية لإعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة**	108
1.1.4.	**تجربة مدينة برشلونة الاسبانية - المخطط التنظيمي الشامل والمتكامل**	108
1.1.1.4.	الخصائص الديموغرافية والجغرافية لمدينة برشلونة Barcelona City (BCN)	108
2.1.1.4.	نظام التخطيط في مدينة برشلونة	109
3.1.1.4.	الخلفية القانونية التشريعية لنشاطات التخطيط في مدينة برشلونة	109
4.1.1.4.	الأدوات التخطيطية الرئيسة في برشلونة	109
5.1.1.4.	الخلفية الإدارية لإعداد مخططات التنمية في برشلونة	110
6.1.1.4.	تطور نظام التخطيط التنظيمي الحضري لمدينة برشلونة	110
7.1.1.4.	السياسات الجديدة لإعداد المخطط التنظيمي في مدينة برشلونة	113
8.1.1.4.	مؤشرات قياس استدامة المخططات في برشلونة	119
9.1.1.4 .	تقييم آثار تطبيق مخططات التنمية الحضرية المستدامة في برشلونة	119
2.1.4.	**تجربة مدينة مرسيليا في فرنسا، سياسات التجديد الحضري**	121
1.2.1.4.	لمحة عن مدينة مرسيليا Marseille وتبعيتها الإدارية والتخطيطية.	121
2.2.1.4.	نظام وأدوات التخطيط في مدينة مرسيليا.	121
3.2.1.4.	المخطط التوجيهي الإقليمي لمدينة مرسيليا SCOT.	122
4.2.1.4.	مخطط التحضر الحلي PLU لمدينة مرسيليا.	122
5.2.1.4.	دور القوانين والتشريعات التخطيطية في تطوير سياسات إعداد مخطط التحضر PLU لمرسيليا.	123
6.2.1.4.	نظام تخطيط استعمالات الأراضي وفق مخطط التحضر المحلي PLU لمرسيليا.	124
7.2.1.4.	التخطيط للإسكان الحضري في مرسيليا- التحديات وردود الأفعال.	125
8.2.1.4.	دور مخطط النقل الحضري في إدارة الأراضي في مرسيليا.	125
9.2.1.4.	سياسة التجديد الحضري كأداة للتخطيط في مدينة مرسيليا.	127
10.2.1.4.	مؤشرات قياس المخططات في مدينة مرسيليا.	128
3.1.4.	**تجربة مدينة مرسين في تركيا -المدينة الصناعية والسياحية والبيئية**	128

	1.3.1.4.خصائص مدينة مرسين الجغرافية والديموغرافية.	128
	2.3.1.4. نظام التخطيط التنظيمي في مرسين وخلفيته القانونية والإدارية.	128
	3.3.1.4. مبادئ إعداد المخطط التنظيمي الأول لمدينة مرسين وتأثير على الوضع الراهن.	129
	4.3.1.4. إدارة النمو الحضري في مرسين – التحديات وإمكانيات النجاح.	131
2.4	**التجارب العربية في مجال تطوير منهجية إعداد مخططات تنظيمية**	134
	1.2.4. تجربة مدينة بيروت في لبنان- الخطة الشاملة لترتيب الأراضي	134
	1.1.2.4. لمحة عامة عن مدينة بيروت	134
	2.1.2.4. نظام التخطيط وخلفيته القانونية والإدارية في بيروت	135
	3.1.2.4. الوضع الراهن وعوائق تخطيط استعمالات الأراضي في بيروت	135
	4.1.2.4. الخطة الشاملة لترتيب الأراضي في بيروت	136
	5.1.2.4 . تقييم الخطة الشاملة لترتيب الأراضي	140
3.4	**تقييم التجارب العالمية والعربية في مجال إعداد مخططات تنظيمية مستدامة واستخلاص النتائج**	141
	خلاصة الفصل الرابع	143

الجزء الثاني : الإطار العملي
واقع الاستدامة الحضرية، دراسة نظام التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية، قياس استدامة المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية

الفصل الأول : الواقع التنموي والحضري في محافظة اللاذقية والتوجهات التخطيطية التنظيمية الحالية فيها.

1.1	**دراسة خصائص محافظة اللاذقية واتجاهات التحضر والتنمية فيها**	147
	2.1.1. دراسة الأهمية الجغرافية والإقليمية والإدارية لمحافظة اللاذقية	147
	3.1.1. واقع التحضر والنمو الحضري في محافظة اللاذقية	149
	1.3.1.1. تطور النمو السكاني والحضري في محافظة اللاذقية وتوزعه المكاني.	149
	2.3.1.1. أثر التّحضر في التوسع العمراني لمدينة اللاذقية واتجاهات تطور المخطط التنظيمي فيها.	153
2.1	**تقييم أسس التخطيط العمراني الناظمة للعمران في محافظة اللاذقية**	155
	1.2.1. تأثير تصنيف التجمعات السكنية في إعداد المخططات التنظيمية لمحافظة اللاذقية	158
	2.2.1. دراسة ضابطة البناء وتقييم أثرها في آلية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية.	161
3.1	**دراسة الوضع التنموي الراهن لنظام التخطيط التنظيمي الحضري في محافظة اللاذقية**	165
	1.3.1. تقييم البنية التحتية الخضراء الراهنة في محافظة اللاذقية	167
	1.1.3.1. تحليل المساحات الخضراء والمصادر الطبيعية في المحافظة	167
	2.1.3.1. المياه (كماً ونوعاً) في محافظة اللاذقية	168
	3.1.3.1. التنوع الحيوي في محافظة اللاذقية	171
	2.3.1. البنية التحتية المجتمعية في محافظة اللاذقية	170
	1.2.3.1. دراسة المرافق العامة ضمن محافظة اللاذقية	170
	2.2.3.1. قطاع التعليم والصحة في محافظة اللاذقية.	171
	3.2.3.1. واقع السكن في محافظة اللاذقية	172
	4.2.3.1. الوضع الراهن لمناطق السكن العشوائي في مدينة اللاذقية	175
	3.3.1. البنية التحتية للنقل (الحركة) في محافظة اللاذقية	178
	1.3.3.1. نظام النقل على مستوى محافظة اللاذقية	178
	2.3.3.1. دراسة الانسيابية المرورية وتوفر عامل الأمان والخصوصية	180
	3.3.3.1. نظام النقل العام ضمن محافظة اللاذقية.	182
	4.3.3.1. التشكيل البصري للطرق في مدينة اللاذقية	183

	4.3.1. التنمية الاقتصادية (التكلفة) في محافظة اللاذقية	183
	1.4.3.1. توفر فرص عمل قريبة من السكن في المحافظة	184
	2.4.3.1. دراسة توافر الخدمات بشكل عادل.	184
	3.4.3.1. مدى الاستفادة من المصادر والموارد المحلية.	185
	5.3.1. دراسة التكامل بين استعمالات الأراضي والتصميم الحضري في مدينة اللاذقية	188
	6.3.1. النقل وتأثيره في تخطيط استعمالات الأراضي في محافظة اللاذقية	191
	7.3.1. الخلفية الإدارية والتشريعية لعملية التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية.	193
	1.7.3.1. آلية إعداد المخططات التنظيمية في محافظة اللاذقية.	193
4.1	**الوضع التنموي لمحافظة اللاذقية في ظل الأزمة وأثرها في إعداد المخططات**	195
	1.4.1. أثر الأزمة في الضغط السكاني على محافظة اللاذقية.	195
	2.4.1. الأضرار في مجال التنمية البشرية.	196
	3.4.1. الأضرار في مجال السكن	197
	4.4.1. تقييم جهود الإدارة المحلية في محافظة اللاذقية خلال الأزمة	198
5.1	**الاستجابات وردود الأفعال وطنياً ومحلياً ودورها في تطوير المخططات التنموية لمحافظة اللاذقية**	199
	1.5.1. الاستراتيجيات التنموية القطاعية في المحافظة	199
	1.1.5.1. استراتيجية الطرق ومحاور الحركة والمرور على مستوى محافظة اللاذقية.	201
	2.1.5.1. استراتيجية التنمية الإسكانية.	201
	3.1.5.1. استراتيجية التنمية الاقتصادية.	201
	خلاصة الفصل الأول	202
الفصل الثاني: قياس استدامة المخطط التنظيمي الجديد لمدينة اللاذقية بتطبيق أداة قياس المخطط التنظيمي ورصد مدى رضا السكان عنه.		
1.2	**تقييم المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية**	205
	1.1.2. السياسات العامة والمراحل المتبعة في إعداد المخطط التنظيمي الجديد	206
	2.1.2. دراسة البرامج التخطيطية المقترحة لمناطق المدينة	208
	1.2.1.2. البرامج التطويرية للمناطق البرمجية	210
	2.2.1.2. البرنامج التخطيطي لمناطق التوسع	212
	3.1.2. قياس استدامة المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية.	214
	1.3.1.2. مؤشرات البيئة الطبيعية والمبنية ودلالاتها في تقييم استدامة المخطط.	214
	2.3.1.2. المؤشرات الاجتماعية ودلالاتها في تقييم استدامة المخطط.	223
	3.3.1.2. تقييم المؤشرات الاقتصادية ودلالاتها في مقترحات المخطط التنظيمي الجديد	229
	4.3.1.2. تقييم الجانب الإداري لنظام التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية.	230
	4.1.2. تحديد اتجاه المخطط التنظيمي الجديد وفق دلالات ودرجات المعايير الإجرائية.	233
2.2	**الاستبيان كأداة لقياس المخطط وفق رأي السكان**	238
	1.2.2. الهدف من الاستبيان	238
	2.2.2. نطاق المسح وتوزيع العينة	238
	3.2.2. الجدول الزمني للمسح	238
	4.2.2. المحاور والمجالات التي درسها الاستبيان	239
	5.2.2. المعالجة الكمية للبيانات	239
	1.5.2.2. خصائص عينة الدراسة التي شملها المسح.	239
	2.5.2.2. تقييم الوضع التنموي الراهن وتحديد التحديات التنموية	240
	3.5.2.2. تقييم المخطط التنظيمي الصادر عام 2008 من وجهة نظر السكان.	243

	4.5.2.2. إمكانية تطوير منهجية الإعداد للمخطط من خلال رصد قبول السكان للتشاركية	245
	5.5.2.2. أهمية المشاركة في إعداد المخطط التنظيمي وتطوير الآلية الملائمة في اللاذقية	245
	6.2.2. نتائج الاستبيان	247
3.2.	**نتائج تقييم المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية**	248
	خلاصة الفصل الثاني	249
الفصل الثالث: إطار العمل الاستراتيجي لتطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية		
1.3	**الرؤية الإستراتيجية المقترحة لتخطيط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية**	254
2.3	**استراتيجية إعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة في مدينة اللاذقية**	254
	1.2.3. الأهداف المتعلقة بتحقيق استدامة التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية	254
	2.2.3. عناصر الاستراتيجية وفوائدها في إعداد المخطط المستدام	258
3.3	**السياسات وإجراءات العمل التنفيذية**	260
	1.3.3. مستوى التغيير الأول: إدارة استعمالات الأراضي والمعالجة البيئية	263
	1.1.3.3. التوازن بين التركيبة المكانية والتنموية في تخطيط استعمالات الأراضي.	263
	2.1.3.3. التوزيع والاستخدام الأمثل للأراضي	264
	3.1.3.3. تحديد مراكز خدمات جديدة لاستعمالات أراضي أكثر استدامة في مدينة اللاذقية	266
	4.1.3.3. تحسين الأداء البيئي في مدينة اللاذقية .	271
	2.3.3. مستوى التغيير الثاني: عدالة توزيع الخدمات المجتمعية	274
	1.2.3.3. التوزيع المتوازن للخدمات الحضرية مابين المناطق الحضرية والريفية	274
	2.2.3.3. التخطيط للإسكان المستدام في مدينة اللاذقية	275
	3.3.3. مستوى التغيير الثالث: إجراءات النقل والاستدامة	278
	1.3.3.3. تفعيل النقل وفق سياسة استعمالات الأراضي المقترحة	279
	4.3.3. مستوى التغيير الرابع: الاقتصاد الإقليمي والحضري	282
	1.4.3.3. إجراءات دعم الاقتصاد المحلي	282
	5.3.3. مستوى التغيير الخامس: النظام الإداري والتخطيطي	284
	1.5.3.3. التعديلات إدارية والتخطيطية في مدينة اللاذقية.	284
	2.5.3.3. التعديلات القانونية التشريعية.	287
	3.5.3.3. التعديلات التنظيمية في مدينة اللاذقية.	287
	6.3.3. اختبار الأداة التقييمية المقترحة لقياس المخطط التنظيمي المقترح في الدراسة البحثية	288
	خلاصة الفصل الثالث	291
4.3	**الخاتمة**	296
5.3	**النتائج العامة**	297
	1.5.3. نتائج الدراسة النظرية	297
	2.5.3. نتائج الدراسة العملية	299
6.3	**التوصيات**	303
7.3	**الآفاق المستقبلية للبحث**	304
	مراجع البحث	
	الملاحق	

فهرس الأشكال والرسوم البيانية

الشكل	العنوان	الصفحة
1	الهيكلية المعتمدة في إعداد البحث	11
2	صلة النمو الحضري بأنظمة التنمية (البيئية والاقتصادية والاجتماعية والمكانية) ومكان وفترة حدوثها	16
3	العلاقة التبادلية بين التنمية والتحضر	17
4	انعكاسات اتجاهات التحضر على العالم المتقدم والنامي والعالم العربي	22
5	منحني تزايد النمو السكاني الحضري في سورية ما بين الأعوام (1950-2025).	22
6	مبادئ استدامة المدن	30
7	نظام الاستدامة بأبعاده الأربعة	31
8	الأبعاد الخمسة للتنمية الحضرية المستدامة	31
9	العملية التكرارية لإنتاج مدن أكثر استدامة	35
10	المؤشرات الرئيسية لقياس دليل التكتل (تحديد المناطق الحضرية)	39
11	المعايير المقترحة لتصنيف المناطق الحضرية في محافظة اللاذقية	42
12	أنواع مخططات تنمية المدن على مختلف المستويات التخطيطية	48
13	آلية عمل المخطط التنظيمي المستدام	53
14	المفهوم الشامل لنظام تخطيط استعمالات الأراضي	58
15	اصناف استعمالات الأرضي وفق مبادئ التنمية المستدامة	61
16	بناء المخططات التنظيمية لاستعمالات الأراضي في اليابان	62
17	دليل تصنيف استعمالات الأراضي المقترح	62
18	المخطط التنظيمي لضاحية فوبان المتعددة الاستعمالات في مدينة فريبورغ الألمانية للعام 2010	64
19	تخطيط مدينة تويامي المضغوطة من خلال تطوير وسائل النقل العام ومنع الانتشار الحضري	65
20	نموذج لمخطط استعمالات تحت الأرض في مدينة هلسنكي	65
21	تصنيف المواقع الحضرية حسب المبادئ الوظيفية للتصميم الحضري	66
22	الحفاظ على الأراضي عند تصميم وتخطيط المجاورة السكنية الحديثة	68
23	المسافة المطلوب قطعها مشياً على الأقدام من أماكن السكن إلى الخدمات الحضرية الأخرى	69
24	نمط الرحلات ضمن المناطق الحضرية وتأثيرها على أنماط تراكيب المدن.	70
25	التنمية الموجهة بطرق النقل الاستراتيجية	71
26	سياسة مواقع نظام ABC لتخطيط النقل واستعمالات الأراضي	71
27	السياسات التخطيطية لتكامل النقل والشكل الحضري المستدام	72
28	المراحل الأساسية لإعداد المخطط التنظيمي المستدام	75
29	نموذج وشكل الإدارة المرن للجهات المختصة بإعداد المخططات التنظيمية ومستويات عملها.	77
30	أشكال حدود التنمية الحضرية وتأثيرها على أنماط التنمية وتوجيه مخطط التنمية.	78
31	أبعاد قياس الاستدامة الحضرية	84
32	نظام الإشارة الضوئية في برنامج ASPIRE™ لتقييم الاستدامة المشاريع التنموية	90
33	نافذة إدخال المعلومات الأساسية عن المشروع إلى برنامج ASPIRE ™	92
34	مربع حوار إدخال البيانات حول إحدى مجالات التنمية إلى برنامج ASPIRE ™ وتسجيل النقاط.	92
35	العلاقة بين مقاييس إدارة التنمية والمعايير الإدارية القائمة على التخطيط.	94
36	اختيار الطريقة التحليلية المناسبة للتقييم.	102
37	مجالات قياس الاستدامة المقترحة في الدراسة البحثية ضمن عناصر المخطط التنظيمي.	102
38	موقع مدينة برشلونة في إسبانيا	109
39	المخطط التنظيمي العام لمدينة برشلونة واستعمالات الاراضي للعام 1999.	111

40	مخطط للمناطق التي تم تجديدها وفق المخطط الاستراتيجي الاول عام 2003	112
41	المشاريع الاستراتيجية للتجديد القطاعي الحالية والمنفذة عام 2010	112
42	نظام الترام والمترو في مدينة برشلونة للعام 2010	113
43	شبكة النقل الجديدة (المترو) للقطارات المحلية في مدينة برشلونة.	114
44	مسار الحافلة التي تصل بين 7 مدن في برشلونة	114
45	نموذج عن استراتيجية إدارة المساحات الخضراء والعامة في برشلونة	115
46	مشروع التجديد الحضري لمنطقة سيغريرا Sagrera وتحويله إلى منطقة سكنية.	116
47	تجديد المنطقة 22@ كنموذج للمدينة المضغوطة المتكاملة في برشلونة.	117
48	موقع ميناء فيل Vell في مدينة برشلونة .	118
49	ممر المشاة رامبلا Ramble و جسر المشاة يصل مدينة برشلونة بالبحر.	118
50	موقع وحدود مدينة مرسيليا على الخارطة الفرنسية.	121
51	نظام التخطيط في فرنسا	122
52	تصنيف استعمالات الأراضي في مخطط التحضر PLU لمدينة مرسيليا.	124
53	البرنامج الوطني للتجديد الحضري لمواقع مشاريع الإسكان المحلي الرخيص.	125
54	أحد مسارات الترام ومواقف الحافلات والممر الخاص بها	126
55	احد ممرات ذوي الحاجات الخاصة ونوعية الحافلات المخصصة لهم.	126
56	المخطط التوجيهي لإمكانية الوصول السهل للنقل العام SDAT المقترح للعام 2014.	126
57	الرؤية المقترحة لتجديد الواجهة البحرية والميناء في وسط مدينة مرسيليا.	127
58	مخطط مدينة مرسين وموقعها بالنسبة لتركيا.	128
59	مستويات نظام الإدارة المحلية في مرسين	129
60	مخطط التنمية الحضرية الأول لمدينة مرسين الذي تم إعداده من قبل يانسن للعام 1938.	130
61	الأبنية السكنية البرجية العالية على طول الخط الساحلي في مدينة مرسين.	131
62	توزع كثافة وسائل النقل في مرسين مع صور توضيحية لمسارات السيارات والترانزيت.	133
63	خطوط السكك الحديدية في مرسين.	133
64	موقع مدينة بيروت بالنسبة للبنان حدود وأقسام منطقة بيروت الكبرى وتمددها الحضري	135
65	مبادئ التنظيم المدني (الحضري) في منطقة بيروت وأقطاب النمو المقترحة وفق الخطة	137
66	المبادئ الرئيسة لشبكة النقل المقترحة لمنطقة بيروت الكبرى	138
67	مبادئ توزع النقل المشترك داخل مدينة بيروت	138
68	القضايا العمرانية الرئيسية المعالجة في الخطة الشاملة لترتيب الأراضي في بيروت.	139
69	موقع محافظة اللاذقية بالنسبة للجمهورية العربية السورية	147
70	التقسيمات الإدارية لمحافظة اللاذقية	148
71	مقارنة تقدير عدد سكان محافظة اللاذقية مع المحافظات السورية الأخرى في 2011.	149
72	مقارنة عدد سكان مدينة اللاذقية من إجمالي عدد سكان المحافظة للعام 2011	150
73	تطور عدد سكان مدينة اللاذقية (عدد سكان ناحية مركز المدينة) ما بين الأعوام 1981-2011	150
74	التجمعات السكانية المحيطة بمدينة اللاذقية	151
75	أحياء مدينة اللاذقية وعدد سكانها للعام 2012.	152
76	مراحل التوسع العمراني لمدينة اللاذقية ما بين الأعوام 1927-1991	153
77	مناطق التوسع بمراحلها الثلاث في المخطط التنظيمي المصدق لها للعام 1984 لمدينة اللاذقية.	154
78	الحدود الإدارية القديمة والجديدة ومناطق التوسع المقترحة للمخطط الجديد لمدينة اللاذقية عام 2008	155
79	عدد التجمعات وفق تصنيفات وزارة الإدارة المحلية في محافظة اللاذقية	159
80	توزع التجمعات وفق تصنيفها في مناطق محافظة اللاذقية	159
81	عدد التجمعات السكانية وفق معيار التجمع السكاني أكبر من 2000 نسمة و أقل من 2000 نسمة.	160
82	تقسيم مدينة اللاذقية وفق نظام ضابطة البناء	162

83	تغير وظائف الأبنية في الطابق الأرضي إلى خدمات تجارية.	163
84	اختلاف الارتفاعات وتجاوز نظام الضابطة في إحدى أحياء مدينة اللاذقية.	164
85	مخطط استعمالات الأراضي الراهنة في مدينة اللاذقية.	166
86	استعمالات الأراضي الزراعية في محافظة اللاذقية.	167
87	توسع عمراني راهن وهو قيد الاستمرار على حساب الأراضي الزراعية في مدينة اللاذقية	168
88	مواقع الموارد المائية في محافظة اللاذقية	169
89	توزع المدارس الثانوية والصناعية في مناطق المحافظة الأربعة	171
90	مناطق السكن العشوائي في مدينة اللاذقية.	176
91	نماذج التجمعات العشوائية في مدينة اللاذقية	177
92	نماذج للشوارع مع انعدام الأرصفة في مناطق السكن العشوائي في مدينة اللاذقية	177
93	البنية التحتية للنقل في محافظة اللاذقية	178
94	تطور أطوال الطرق البرية في محافظة اللاذقية	179
95	الربط الطرق في مدينة اللاذقية	180
96	تزايد عدد المركبات الآلية في محافظة اللاذقية	181
97	الخلط المروي بين السيارات الكبيرة والصغيرة في شوارع مدينة اللاذقية.	181
98	وقوف السيارات على أطراف الشوارع وعلى الأرصفة في شارع هنانو و8 آذار	181
99	مسارات الباصات ضمن مدينة اللاذقية	182
100	ممرات المشاة على الكورنيش الغربي والجنوبي في مدينة اللاذقية.	183
101	توزع أماكن العمل الإدارية والخدمية و التجارية والصناعات الخفيفة في مدينة اللاذقية	185
102	توزع المنشآت الصناعية في محافظة اللاذقية	186
103	توزع مواقع النشاط السياحي في محافظة اللاذقية	187
104	حدود الأحياء في مدينة اللاذقية ضمن المخطط التنظيمي المصدق	189
105	استعمالات الأراضي لحي الصليبة في مدينة اللاذقية	190
106	العلاقة بين النمط المركزي لاستعمالات الأرضي ودوره في تحديد نمط الرحلات في مدينة اللاذقية	191
107	التوسع العمراني العشوائي المستمر على حساب الأراضي الزراعية (بساتين دمسرخو)	198
108	المراكز التنموية لتعزيز الهيكلية الاقليمية في محافظة اللاذقية	200
109	المناطق البرمجية المدروسة ضمن المخطط للعام 2008	206
110	محاور التنمية المقترحة في المخطط الهيكلي المقترح لمدينة اللاذقية المعلن عام 2008.	208
111	المخطط التنظيمي العام المعلن لمدينة اللاذقية عام 2008	209
112	مناطق التوسع المقترحة في المخطط المعلن عام 2008	213
113	مناطق توسع مرحلة العشر سنوات الأولى	213
114	موقع المنطقة الصناعية ومنطقة دمسرخو الزراعية ضمن المخطط الجديد	216
115	مخطط المناطق الخضراء المقترحة في المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام2008	217
116	منطقة التوسع رقم 2 بالنسبة لمحطة الصرف الصحي وموقع المنطقة الصناعية في مخطط مدينة اللاذقية المعلن عام 2008	218
117	المناطق الفارغة والمعاد تأهيلها في المخطط المعلن لمدينة اللاذقية	220
118	المخططات التنظيمية التفصيلية لمناطق التوسع رقم 1و2 المقترحة في المخطط المعلن للمدينة	221
119	استعمالات الأراضي ونسبها المقترحة في مناطق التوسع رقم 3-4-5-6 في المخطط المعلن للمدينة	222
120	مقترحات لتحسين النقل في مدينة اللاذقية وفق المخطط المعلن عام 2008	225
121	المحاور الرئيسية لشوارع المشاة المقترحة في المنطقة المركزية لمدينة اللاذقية	226
122	مراكز الخدمات المقترحة في المخطط التنظيمي المعلن لمدينة اللاذقية	227
123	نسب التزام المخطط التنظيمي الجديد المعلن بمعايير الاستدامة ضمن المجالات الخمسة	236

124	مناطق توزيع الاستبيان في مدينة اللاذقية	238
125	أولويات المشاكل والفرص المطروحة ضمن نظام التخطيط التنظيمي لمدينة اللاذقية	249
126	المنهجية المعتمدة في وضع إطار العمل الاستراتيجي لتطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية	253
127	إمكانيات التّنمية في المدينة وفي المخطط المقترح المعلن عام 2008	261
128	استراتيجية البديل النهائي المقترح وفق الدراسة البحثية لإعداد مخطط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية	262
129	مثال تطبيقي لتقسيم الأحياء إلى مجاورات (حي الصليبة)	263
130	مستويات التخطيط المحددة لاقتراح أنماط استعمالات الأراضي في مدينة اللاذقية	266
131	حي الصليبة والشيخ ضاهر وتحديد المركز الجديد للمدينة	266
132	مثال تصوري مقترح لإعادة تأهيل وتجديد بعض أجزاء من حي الشيخ ضاهر	267
133	المناطق البرمجية والمناطق المقترح إعادة إشغالها فيها وفق الدراسة البحثية	268
134	الضواحي والمناطق المخالفة في مدينة اللاذقية المناطق البرمجية السابعة والثامنة والتاسعة	269
135	مناطق التوسع المقترحة في الدراسة البحثية	270
136	المخطط الهيكلي المقترح لمدينة اللاذقية	271
137	استخدام المناطق الخضراء كممرات لتجميع الامطار في الطرق	272
138	ممرات تجميع مياه الامطار المقترحة في مدينة اللاذقية	273
139	مقترح مقطع عرضي للشوارع الرئيسية المقترحة (الثورة- المتحلق الشمالي- الحسيني) كممرات تجميع مياه الامطار على جوانبه	273
140	مواقع المنشآت التعليمية المقترحة (المرحلة الجامعية) في منطقة القرداحة.	275
141	زونات استعمالات الأراضي الحالية (وضع راهن) لحي القدس	277
142	مشروع مقترح للتجديد الحضري لحي القدس (الرمل الجنوبي)	278
143	خطوط الترام المقترحة لمدينة اللاذقية	279
144	خطوط الحافلات المقترحة في مدينة اللاذقية	280
145	شبكة المشاة المقترحة في مدينة اللاذقية	281
146	مناطق العمل والتوظيف المقترحة في مدينة اللاذقية	283
147	الآلية المقترحة للتصديق على المخطط التنظيمي واعتماده في مدينة اللاذقية	285

فهرس الجداول

الجدول	العنوان	الصفحة
1	نسب التّحضر والتعداد السكاني الحضري المتوقع ما بين الأعوام 1950- 2050	18
2	التوزيع النسبي للسكان حسب المحافظات السورية (حضر-ريف) ما بين الأعوام 2004-2011	23
3	التحديات الجارية للتحضر العالمي	27
4	أولويات مبادئ الاستدامة الحضرية	30
5	متطلبات تنمية المدن ضمن مجالات التنمية البيئة والاقتصادية والاجتماعية والمكانية والإدارية	32
6	المتطلبات الإدارية لتنمية المدن حسب المستويات التخطيطية	33
7	التصنيفات الدولية لمفهوم التحضر	38
8	معايير قياس التحضر وفق تقرير التنمية العالمي للعام 2010	40
9	متطلبات تحقيق استراتيجية التنمية الحضرية المستدامة	44
10	مقارنة بين المخطط التقليدي والمخطط التنظيمي الذي يحقق الاستدامة	52
11	مصفوفة التنمية الحضرية المستدامة لإعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة	52
12	نتائج البحث في المواقع الإلكترونية الوطنية المختصة بالتخطيط في سورية	55
13	معايير ملاءمة الأرض للتنمية الحضرية في مدينة إيراي في الولايات المتحدة	61
14	معايير تقييم استدامة المخططات في المنهجية الشاملة لاستعمالات الأراضي	67
15	المبادئ الاجرائية والمعيارية للمباشرة بإعداد المخطط	72
16	منهجية تقييم المخطط التنظيمي	85
17	معايير الموافقة على إصدار المخطط التنظيمي	89
18	مؤشرات قياس أداء السياسات ومشاريع التنمية المستدامة المعتمدة في إعداد المخططات التنظيمية وفق البرنامج ASPIRE™	91
19	تقييم نوعية المخططات للباحث بيرك Berke 1994	96
20	المعايير الإجرائية لقياس أداء المخططات الهيكلية الموضوعة من قبل كونسل Counsell عام 1998.	97
21	الإجراءات المطورة من قبل Bruff and Wood لقياس تقدم المخططات تجاه الاستدامة	98
22	الأبعاد والمؤشرات والقيم المعيارية اتجاه الاستدامة المطورة من قبل الشويخات عام 2006	99
23	التحليل المقارن بين الأدوات التحليلية والدراسات الخاصة بتقييم استدامة المخططات التنظيمية.	101
24	مقارنة بين الأبعاد التنموية الأكثر استعمالاً وأهمية في الأدوات التحليلية للجهات الدولية والدراسات والأبحاث المختلفة.	103
25	قائمة التقييم المقترحة في الدراسة البحثية لتقييم المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية.	105
26	مؤشرات قياس استدامة المخطط التنظيمي لمدينة برشلونة.	119
27	مؤشرات قياس المخططات التوجيهية في مدينة مرسيليا- فرنسا.	128
28	تحليل الوضع الراهن لمدينة مرسين وفق SOWT.	131
29	مؤشرات قياس تكامل السياحة مع مخططات الإدارة البيئية في مرسين.	132
30	السمات المقارنة والعامة للممارسات الدولية والعربية.	142
31	تقييم التجارب الدولية والعربية في مجال تطوير إعداد المخططات التنظيمية.	143
32	التقسيمات الإدارية لمناطق محافظة اللاذقية بحسب التعداد العام للسكان	148
33	توزع السكان وفق مناطق محافظة اللاذقية.	150
34	مقارنة بين تطور عدد سكان المدينة وباقي مناطق المحافظة	151
35	عدد سكان التجمعات السكانية المحيطة بمدينة اللاذقية	152
36	التوجهات التخطيطية وفق أسس التخطيط والتنظيم العمراني في محافظة اللاذقية	156

37	أسس تخطيط الطرق في المناطق السكنية	157
38	الحدود الدنيا لمواقف السيارات وفق أسس التخطيط في محافظة اللاذقية	157
39	عدد التجمعات السكانية في محافظة اللاذقية لكل تقسيم إداري وفق تصنيفات وزارة الإدارة المحلية السورية	159
40	تحليل نظام الضابطة في مدينة اللاذقية وفق أداة التحليل SWOT	164
41	توزع نسب استعمالات الأراضي في محافظة اللاذقية	165
42	مقارنة استعمالات الأراضي بين محافظة ومدينة اللاذقية.	166
43	توزع المنشآت الصحية في مناطق المحافظة	172
44	واقع العمل في الإسكان الشعبي في محافظة اللاذقية	174
45	المناطق العشوائية المنظمة وغير المنظمة ومساحتها في مدينة اللاذقية	176
46	عدد سكان أحياء مدينة اللاذقية	189
47	نتائج تقييم سياسات التخطيط التنظيمي الراهنة في محافظة اللاذقية	192
48	مناطق التوسع المقترحة في المخطط المعلن لمدينة اللاذقية ضمن حدود المدينة الحالية والمستقبلية	212
49	مؤشرات استدامة المخطط التنظيمي ضمن مجال البيئة الطبيعية والمبنية	215
50	المؤشرات الاجتماعية ومعايير تقدم نظام التخطيط التنظيمي نحو الاستدامة.	224
51	المؤشرات والمعايير الاقتصادية لنظام التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية	229
52	المؤشرات الإدارية لنظام تخطيط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية	231
53	اتجاه مؤشرات ومعايير تقدم أو بعد المخطط الجديد المعلن لمدينة اللاذقية عن الاستدامة	236
54	نتائج تقييم المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية وفق أبعاد الاستدامة الخمسة	236
55	قياس المخطط التنظيمي الجديد المعلن لمدينة اللاذقية عام 2008	237
56	التركيب العمري لعينة الدراسة التي شملها الاستبيان	239
57	المستوى التعليمي لعينة الدراسة التي شملها الاستبيان	239
58	حالة العمل لعينة الدراسة التي شملها الاستبيان	239
59	مكان عمل لعينة الدراسة	239
60	مكان السكن لسكان عينة الدراسة	240
61	نوع حيازة السن لعينة الدراسة	240
62	حالة السكن لعينة الدراسة	240
63	تحديد المشاكل ذات الأولوية وفق رأي السكان	241
64	وسيلة النقل المستخدمة من قبل السكان	241
65	مدى تغير وسيلة النقل ضمن الرحلة الواحدة	241
66	تقييم شبكة النقل في مدينة اللاذقية من قبل السكان	241
67	وسيلة النقل المفضلة لدى السكان	241
68	تقييم أداء النقل العام من قبل السكان	242
69	وسيلة النقل العام المفضلة للسكان	242
70	رضا السكان عن عرض الشوارع والأرصفة	242
71	تفضيل المشي وركوب الدراجات الهوائية	242
72	وسيلة النقل المفضلة في مركز المدينة	242
73	نتائج تقييم رضا السكان عن الخدمات الحضرية	243
74	رضا السكان عن وجود المرفأ في وسط المدينة	243
75	رضا السكان وكيفية التمتع بالواجهة البحرية	243
76	عدد السكان المطلعين على المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية	244
77	التعرف على وقت صدور المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية.	244

78	أسباب الاطلاع على المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية.	244
79	وجود مشاركة للسكان في إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية.	244
80	مدى كفاية مدة إعلان المخطط التنظيمي (شهر واحد)	244
81	وجود معرفة لدى السكان بالتنمية الحضرية المستدامة	245
82	مستوى معرفة السكان بمفهوم التنمية الحضرية المستدامة	245
83	أولويات العمل وفق رأي السكان	245
84	مدى أهمية المشاركة في إعداد المخطط لدى السكان	246
85	النموذج التشاركي المفضل لدى السكان	246
86	مدى معرفة السكان بنموذج المشاركة الالكترونية	246
87	مدى وصول الانترنيت إلى المنازل	246
88	الموافقة على إبداء الرأي عبر شبكة الانترنيت فيما يتعلق بإعداد المخطط التنظيمي من قبل السكان	247
89	الأهداف الكمية لإستراتيجية الإسكان المقترحة لإعداد المخطط المستدام لمدينة اللاذقية	256
90	دور كل من عناصر الاستراتيجية في التخفيف من التحديات المواجهة لمدينة اللاذقية	259
91	المصفوفة التنفيذية لاستراتيجيات وسياسات العمل المقترحة في مجال إدارة استعمالات الأراضي والمعالجة البيئية لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية	292
92	المصفوفة التنفيذية لاستراتيجيات وسياسات العمل المقترحة في مجال عدالة توزيع الخدمات المجتمعية لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية	293
93	المصفوفة التنفيذية لاستراتيجيات وسياسات العمل المقترحة في مجال النقل والاستدامة لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية	294
94	المصفوفة التنفيذية لاستراتيجيات وسياسات العمل المقترحة في مجال الاقتصاد المحلي لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية	294
95	المصفوفة التنفيذية لاستراتيجيات وسياسات العمل المقترحة في المجال الإداري لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية	295
96	نتائج تقييم سياسات المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية وفق الدراسة البحثية	289
97	نتائج تقييم استدامة كل مجال من مجالات التنمية في المخطط المقترح في الدراسة البحثية	290
98	نتائج تقييم المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية وفق الدراسة البحثية	290

ملخص البحث

لمواجهة التحديات والضغوط التي تعترض مسيرة التنمية في المدن السورية والتي نتجت في معظمها عن النمو السكاني المستمر المرتبط بالقوى والمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي تسودها، وما نجم عنه من آثار على البيئة الطبيعية ونوعية الحياة، وما واكبها من ضعف أنظمة التخطيط التنظيمي المتبعة لدى أجهزة الإدارة المحلية فيها وسيطرة التبعية للسياسات والإجراءات التقليدية في إعداد وتوجيه المخططات التنظيمية، كان لا بد من اتخاذ إجراءات وقرارات فاعلة وتغييرات في السياسات والمعايير وتبني فكر تخطيطي جديد لصياغة مخططات تنظيمية توجيهية تضمن مواجهة تلك التحديات.

ومدينة اللاذقية كغيرها من المدن السورية تتعرض بدورها لتحديات وضغوط مستمرة يأتي في مقدمتها النمو الحضري المتزايد الذي أدى لمجموعة تحديات بيئية واجتماعية واقتصادية تمثلت باستهلاك الأراضي وضغط متزايد على البنية التحتية والموارد الطبيعية، الأمر الذي أدى إلى حالة من عدم التوازن التنموي ارتبطت بضعف السياسات التخطيطية المتخذة لتوجيهه واقتصارها على التدابير والإجراءات التنظيمية المحدودة التي تنفرد بالحلول الآنية دون مواكبة التغيرات المستجدة، ففي ظل غياب استراتيجية فعّالة للتنمية الحضرية المستدامة في مدينة اللاذقية كان لا بد من أن ينعكس ذلك على نظام التخطيط التنظيمي فيها وبالتالي على عملية إعداد المخططات التنظيمية التي لم تُوجه لإدارة مثل هذا النمو ومواجهة آثاره مما جعلها سبباً في زيادة المشاكل الحضرية للمدينة بدلا من أن تكون أداة للتحسين النوعي للحياة فيها، وهذا ما أضاف تّحدياً كبيراً لدى واضعي السياسات ومتخذي القرار يتمثل بكيفية الاستفادة من النمو الحضري في دفع عجلة التنمية في المدينة واستثماره ليكون دافعاً وحافزاً لها على مستوى المدينة والريف معاً، الأمر الذي يدعو إلى البحث عن أفضل السياسات والوسائل والأدوات المناسبة ليأخذ نظام التخطيط التنظيمي في المدينة الدور الفعال له لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة.

انطلاقاً من ذلك يدرس هذا البحث مسألة تنمية المدن السورية بما فيها مدينة اللاذقية وتوجيهها نحو الاستدامة من خلال تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية لتكون أكثر مرونة وواقعية، وذلك من خلال اقتراح إجراءات عمل شاملة لتطوير سياسات وأساليب التخطيط المتبعة لتكون وفق مبادئ الاستدامة، وكذلك اقتراح الأداة التحليلية الملائمة للظروف المحلية للمدينة لرصد المخططات التنظيمية وموقعها من الاستدامة بهدف التمكّن من تحديد الإشكاليات والأهداف بدقة ووضع رؤية مستقبلية لإعداد مخطط تنظيمي مستدام وصياغة الاستراتيجيات الكفيلة بإجراء التغييرات المطلوبة المتعلقة بمجالات التنمية المستدامة البيئية والمكانية والاجتماعية والاقتصادية والتوجهات الإدارية، وذلك بمشاركة أصحاب العلاقة المتأثرين من السكان المحليين والقطاع الخاص، وقد انطلق البحث بذلك من الدراسة التحليلية النظرية المتعلقة بموضوع البحث وكذلك الدراسة العملية ومنها تمّ التّوصل إلى مجموعة من التوجهات التي تشير إلى أهمية إعادة تصنيف المناطق الحضرية في محافظة اللاذقية وفق معايير الاستدامة لتوجيه المخططات التنظيمية، وتطوير المراحل الأساسية لإعداده وإنشاء الجهة الفعالة المختصة بعملية الإعداد وتطوير منهجية التّصديق عليه وتفعيل آلية التّشاركية الملائمة لحالة الدراسة، وكما تمّ إجراء تحليل وتقييم لمختلف التجارب الدولية العالمية والعربية الناجحة التي حققت التنمية المستدامة لمدنها من خلال تطوير آلية إعداد المخططات التنظيمية فيها والمقارنة بينها لاستنتاج أهم الإجراءات المشتركة التي كان لها الدور الأكبر في إعداد مخطط تنظيمي مستدام، الأمر الذي ساهم في اقتراح إطار عمل استراتيجي لتحقيق الرؤية المستقبلية والاستراتيجيات وأولويات العمل التي تحقق التنمية المرجوة .

الكلمات المفتاحية

1	النمو الحضري	Urban Growth
2	التحضر	Urbanization
3	التجمعات الحضرية	Urban Settlements
4	قياس التحضر	Measuring of Urbanization
5	التخطيط الحضري	Urban Planning
6	التنمية الحضرية المستدامة	Sustainable urban development
7	استراتجية التنمية الحضرية المستدامة	Strategy of Sustainable urban development
8	المخطط التنظيمي المستدام	Sustainable master plan
9	توجيه المخططات	Guidance for master plans
10	معايير التخطيط التنظيمي المستدام	Standards of sustainable master planning
11	مؤشرات المخطط المستدام	Indicators of Sustainable master plan
12	أداة تحليلية	Analytical tool
13	مجالات المخطط المستدام	Areas of Sustainable master plan
14	مراحل إعداد المخطط المستدام	Stages of the preparation the Sustainable plan
15	الجهة المثالية لإعداد المخططات التنظيمية	Ideal body for preparing the master plans
16	أدوات المخطط التنظيمي المستدام	Tools of sustainable master plan
17	المشاركة الشعبية	Public participation
18	آليات عمل المشاركة الشعبية	mechanisms of action of popular participation
19	المشاركة الإلكترونية	Electronic participation
20	قياس الاستدامة الحضرية	Measuring Urban Sustainability
21	قياس استدامة المخطط	Measuring the Sustainability of master plans
22	منهجية إعداد المخططات	Methodology for preparation master plans

الفصل التمهيدي: الإطار المنهجي للبحث

1. المقدمة
2. إشكالية البحث
3. أهداف البحث
4. أهمية البحث
5. تساؤلات البحث
6. فرضيات البحث
7. منهجية البحث
8. أدوات البحث
9. الدراسات السابقة
10. مجالات ومضمون البحث
11. صعوبات البحث
12. المخطط الهيكلي للبحث

1. المقدمة

يُمثل إدراك أهمية التنمية الحضرية المستدامة تحدياً عالمياً للمجتمعات والحكومات، حيث أكّدت عليها العديد من المؤتمرات والتقارير الدولية، وذلك منذ قمة المدن التي عقدتها منظمة الأمم المتحدة في اسطنبول عام 1996 والتي جرى الإقرار فيها بأنّ المدن تشكل واحدة من التحديات الكبرى أمام المجتمع الدولي فيما يتعلق بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية وكذلك مستقبل الأرض، وقد استمر الاهتمام الدولي بقضية الاستدامة الحضرية من خلال التقارير والدراسات التي تناولت مجالات التنمية ودعت إلى إجراءات واستراتيجيات من شأنها تعزيز تنمية المدن المستدامة كإحدى القضايا الهامة والمعاصرة لمواجهة التحديات المرافقة للتحضر ولتوجيه نمو المدن بشكل متوازن من خلال اتباع مبادئها وحلولها لتوسع حضري مستدام، إذ أنّه ما لم تكن السياسات التخطيطية مدروسة ومسقطة وفق معاييرها فسيصبح النمو الحضري عبئاً على التنمية بدلاً ن أن يكون حافزاً لها.

وقد حققت معظم مدن العالم وخاصة في البلدان المتقدمة درجات مختلفة من النّجاح في إعداد وتنفيذ استراتيجيات محلية لتحقيق تنمية المدن، واتخذت إجراءات من شأنها اتخاذ موقف استباقي إزاء النمو الحضري الحتمي لتقليل الكثير من عواقبه السلبية، وذلك من خلال إدراج مفاهيم الاستدامة في خططها وبرامجها التخطيطية. كما ساهمت بدورها في تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية لمدنها، وقد استخدمت أدوات تحليلية لقياس استدامة القضايا التي تضمنتها المخططات باعتبارها أدوات هامة في توجيها وتحديد مسارها، بينما العديد من دول العالم النامي وجدت صعوبة في استيعاب النمو الحضري وضبط آثاره وتوجيهه وفق أدوات فعّالة، إذ ارتبط ذلك بضعف الأسس والسياسات التخطيطية والانشغال بإجراءات آنية لمواجهة تحديات هذا النمو بدلاً من العمل على الاستفادة من إمكانياته.

وتواجه معظم المدن السورية المشكلات المتداخلة للنمو الحضري الذي تجاوزت قدرة المعنيين على مواجهة آثاره السلبية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، على الرّغم من أنَّ هناك جهوداً وطنية لتعزيز هذا الأمر كالخطة الخمسية العاشرة في سورية التي أولت الاهتمام لموضوع التنمية الحضرية، ولكن اقتصر ذلك على تشخيص واقع التنمية الحضرية والريفية في المحافظات دون تعزيز ذلك بتوجيه المخططات للالتزام بمسألة النمو الحاصل للمدن، فالتعامل مع مسألة التنمية الحضرية يتم في سياق عمليات التطوير الهندسية التقليدية لتوفير البنى التحتية للعمران وإغفال أهمية التكامل بين جوانب التنمية الأخرى، كما جاء ذلك على مستوى السياسات العامة ولم يترافق ببرامج وخطط تنفيذية محلية.

في الواقع، تباينت آثار النمو الحضري في سورية من مدينة لأخرى، ففي حالة مدينة اللاذقية شكَّلت الزيادة السكانية الحضرية ضغوطاً مستمرة تطلبت جهوداً إدارية وتخطيطية إضافية لا سيما وأنّ نظام التخطيط التنظيمي فيها بحاجة إلى تطوير وتحديث لمواكبة تداعيات النمو السكاني من زيادة للنشاطات البشرية الاقتصادية والعمرانية، إضافة إلى ذلك فقد فرضت الأزمة التي تعرضت لها سورية منذ عام 2011 ضغوطاً كبيرة على مدينة اللاذقية حيث تُعد من المدن المستقبلة للوافدين مما جعلها في مواجهة ضغوطاً إضافية تمثلت بالتغير الديموغرافي والاقتصادي والاجتماعي، الأمر الذي يؤكّد الحاجة إلى اتباع سياسات واستراتيجيات تنموية تأخذ بالاعتبار واقع الأزمة إضافة إلى مواجهة تحديات النظام التخطيط التنظيمي في المدينة والعمل على إيجاد إمكانيات مبتكرة لتطويره بشكل متكامل بما يمكِّن من إعداد مخططات تعمل كأداة لتحقيق تنمية المدينة وتلبية احتياجاتها الحالية والمستقبلية ويضمن التوازن التنموي الإقليمي للمحافظة ويحقق التكامل ما بين المناطق الريفية والحضرية.

2. إشكالية البحث

تُعد المخططات التنظيمية إحدى أهم أدوات التّنمية الحضرية المستدامة لمواجهة آثار التّحضر المتزايدة على المدن، إلّا أن عملية إعدادها تشكل في الوقت ذاته تحدياً تجاه المعنيين، وخاصةً أنّ أساليب وطرائق العمل بمفهوم التنمية ذاتها لا تزال غير واضحة لا سيما في ظل عدم قدرة المعنيين والمسؤولين عن التخطيط على إدماج مبادئها في السياسات والبرامج التخطيطية لمعظم البلدان وخاصة النامية منها والتي شهدت معدلات نمو حضري لم تشهدها من قبل، ولم تكن مخططاتها التنظيمية ذات قدرة على التوجيه المتوازن للنمو الحضري، كما في حالة المدن السورية التي تواجه مشاكل حضرية متعددة نتج عنها قصور مخططاتها التنظيمية التي لم يتم

بناؤها وفق أي معايير تخطيطية معاصرة تعمل وفق مبادئ الاستدامة فلم تتعدى كونها مخططات تنظم استعمالات الأراضي فقط تُصاغ وفق معايير يحددها المرسوم التشريعي رقم /5/ للعام 1982 وهي معايير تقليدية كمية بالدرجة الأولى لكثافات البناء والسكان والنقل وفرض القرارات وغيرها.

وهذا ما أنتج بدوره مخططات ورقية لا إمكانية لتنفيذها فهي لم تستجب لاحتياجات المدن ومتطلبات ساكنيها، كما هو الحال في المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية الذي لم يتم التّصديق عليه حتى الآن رغم صدوره منذ عام 2008 حيث قابله مجموعة من الاعتراضات بلغت ما يقارب 13 ألف اعتراض، وبذلك انعكس المخطط سلباً على المدينة وأصبحت عملية وضعه التحدي الأكبر لدى المعنيين وأصحاب القرار وأحد أهم التحديات المواجهة لعملية التنمية المستدامة بدلاً من أن يكون أداة تطوير للمدينة وتنميتها بما يضمن استدامة الموارد البيئية الحالية والمستقبلية، إذ أنّه لحينه لا يوجد للمدينة مخطط تنظيمي يوجهها، حيث يعود تاريخ المخطط التنظيمي المصدق الحالي إلى عام 1984، ولذلك انطلقت إشكالية البحث من مسألة تطوير وإعداد مخططات تنظيمية أكثر فاعلية في عملية التنمية قائمة على أسس واقعية علمية دقيقة ومعايير معاصرة تتعامل مع المتغيرات والمستجدات الحالية والمستقبلية ليتم صياغة مخططات التنمية على أساسها في مدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية، لا سيما في ظل الإشكاليات المتداخلة للنمو الحضري، وتأخذ ثلاثة اتجاهات:

- **أولها: إشكاليات تنموية** متعلقة بمواجهة التحديات التنموية لمختلف مجالاتها على المستوى المحلي وتتمثل **بيئياً** باستهلاك الأراضي وتناقص التنوع الحيوي للمدينة وتلوث الهواء، والتدهور النوعي والكمي للمياه وعدم وجود نظم لتجميع مياه الامطار كمورد طبيعي متجدد وغير ذلك، **وأمّا اجتماعياً** فقد أدى التزايد السكاني في المدينة إلى حدوث تفاوت في مستويات التنمية أثرت سلباً على مستوى ونوعية حياة ساكنيها ترافقت مع الضغط على مرافقها التعليمية والصحية مع عدم وجود اعتبارات لتوزيعها بشكل متوازن وبما يؤمن سهولة الوصول إليها، مما كان له سبب في ارتفاع نسب الأمية حيث بلغت ما نسبته 12,9% وتتركز معظمها في الريف، وكما تعتبر مسألة توفير السكن الملائم من التحديات الاجتماعية الرئيسية فقد بلغ حجم الاحتياج الإسكاني الحالي 163798 مسكن[1] والمشكلة أنّ النّمو السكاني بازدياد أي سيترافق ذلك بازدياد الطلب على السكن مع عدم قدرة المعنيين على تغطية طلبات الإسكان المتزايدة وخاصة لذوي الدخل المحدود، ما نتج عن ذلك من مشكلة السكن العشوائي الذي يواجه بدوره اختلالات بيئية واجتماعية نتيجة لما يجري من عمليات تخطيطية وسياسات إسكانية غير قادرة على تغطية الحاجات المتزايدة مع تجاهل المخططات التنظيمية وضع الحلول ومواجهة التحديات في هذا المجال إلّا من خلال اقتراح مناطق توسعية والعمل وفق القوانين والتشريعات العمراني التي عمَّقت مشكلة السّكن، إضافة لذلك كله فإنَّ آثار النقل غير المستدام في المدينة كانت سبباً في نشوء تحديات اجتماعية وبيئية أخرى من ازدحام وتلوث وانبعاث للغازات الضارة وعدم تأمين سهولة الوصول والنقل الرخيص بين السكن والعمل لعدم التخطيط المتكامل مع استعمالات الاراضي حيث تفتقر المدينة إلى نظام نقل عام كفوء وقلة خياراته ولشبكة المشاة والدراجات الهوائية، **هذا كله كان له انعكاسات اقتصادية** تمثلت في تكاليف معالجة كل منها، ومرتبطة بالفعاليات والقطاعات الاقتصادية الرئيسة التي لم تستثمر بالشكل الفعَّال على الرّغم من معدل البطالة المرتفع والذي بلغ ما نسبته 15.6% للعام 2011، وهو أعلى من المتوسط على المستوى الوطني والتي بلغت تقديراته 8.3% [91]، حيث تركَّزت قوة العمل في قطاع الخدمات فيما انخفضت في قطاع الزراعة والسياحة ودون وجود جهود لتوفر فرص عمل جديدة أو الاستفادة من الموارد المحلية مع عدم لحظ أهمية ذلك في إعداد المخططات التنظيمية.

- **ثانيها: إشكاليات مكانية** متعلقة بنمو سكان الحضر والتفاوت في معدلات هذا النمو واختلال توازن البنية الحضرية، والاستخدام غير المستدام للأراضي، وتركُّز الخدمات وجهود التنمية في المدينة دون الريف، ونمو التّجمعات بشكل عشوائي شكل حالة من التفاوت المكاني والاجتماعي وعدم التوازن بين المناطق الريفية والحضرية، ترافق ذلك مع ارتفاع في معدلات الكثافة في محافظة اللاذقية حيث ارتفع متوسط الكثافة فيها من 383 نسمة/كم2 للعام 2004 إلى 416 نسمة/كم2 عام 2009، إضافةً إلى التباين في معدلاتها ما بين

[1]- تم حسابها وفق الدراسة التحليلية العملية في البحث وبناء على عدد السكان الحالي والنسبة المئوية للفئة العمرية لمن هم في سن العمل.

مناطق المحافظة ليكون أكثرها في منطقة اللاذقية وتركّزت في مدينتها حيث بلغ متوسط الكثافة السكانية الصافية على مستوى مدينة اللاذقية 700 نسمة/ كم2، وقد ارتبط ذلك بضعف القدرة على ضبط النمو غير المتوازن في عملية إعداد المخططات التنظيمية لمدينة اللاذقية، الأمر الذي فرض على المعنيين تحديات جديدة تتمثل في تغيير سياسات وأسلوب التعامل مع آلية إعداد المخططات فيها للتوجيه المتوازن للنمو الحضري وللعمران الحاصل فيها.

- **ثالثها: إشكاليات إدارية** تقع في أولوية العقبات التي تواجه عملية إعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة في المدينة وتتعلق بمدى قدرة المعنيين وأصحاب القرار واستجابة السياسات التخطيطية التنظيمية المتبعة لديهم لحاجات السكان ومتطلباتهم وإدارة النمو الحضري والتصدي للتحديات التنموية الأخرى، إذ أنَّ ضعف المعرفة بمفهوم التنمية الحضرية المستدامة وغيابها في سياسات التخطيط التنظيمي من التحديات الإدارية التي انعكست بدورها على الاداء الإداري والتخطيطي وعلى نوعية المخططات، لا سيما في ظل محدودية وقدم المعايير التخطيطية والقوانين والتّشريعات التي تسيطر على الإجراءات الإدارية التخطيطية في المدينة والتي يتم إعداد المخططات التنظيمية على أساسها، كما أنّ هناك ثمة مشكلةً إداريةً تتعلق بالتنظيم والتأهيل الإداري لدى أجهزة الإدارة المحلية القائمة على عملية إعداد المخططات التنظيمية في المحافظة تترافق مع غياب الأسس والمعايير لتحليل اتجاهاتهم التخطيطية.

استناداً على ما تقدّم، فإنّ نظام التخطيط التنظيمي الحالي لمحافظة اللاذقية وما يتضمنه من أسس ومعايير تخطيطية يقف في تباين كبير مع المفهوم المستدام للمدن، وهنا تكمن إشكالية البحث الأساسية، إذ أنّ الاستمرار في السياسات والنهج التخطيطية الحالية لنظام التخطيط سيؤدي إلى تفاقم الإشكالية والتوجه بعكس الاستدامة فيما يتعلق بإعداد المخططات التنظيمية لمدينة اللاذقية وغيرها من مناطق المحافظة.

إنَّ إدراك المشاكل والتحديات يعد خطوة هامة للانطلاق بالعمل وفي توجيه وبناء البحث حول أهمية سياسات التنمية الحضرية وإدراجها في نظام التخطيط التنظيمي لمحافظة اللاذقية بما يمكّن من تحديد الاتجاهات بدقة ووضع الرؤية والاستراتيجيات وأولويات العمل فغياب منهجية فعالة تعمل وفق استراتيجية تنموية في المدينة تعتبر من أهم تحديات إعداد مخططات تحقق التنمية المستدامة للمدن.

3. أهداف البحث

يهدف البحث إلى تطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي والارتقاء بها من أجل تحقيق التنمية الحضرية المستدامة في المدن السورية بما فيها مدينة اللاذقية، ولتحقيق ذلك اعتمد البحث على تحديد مجموعة من الأهداف الفرعية تعد بمجملها خطوات وإجراءات لازمة للوصول إلى الهدف الأساس، وتتمثل بالآتي:

- دراسة المفاهيم والتّعاريف المتعلقة بكل من التّحضر والنمو الحضري مع محاولة البحث عن معايير نوعية لقياس التّحضر في المدن السورية بما فيها مدينة اللاذقية.
- توضيح مفاهيم ومصطلحات التنمية الحضرية المستدامة ومبادئها وإظهار أهمية إدراجها في سياسات إعداد المخطط التنظيمي والتعرف على مفهومه ومجالات عمله وأهدافه وأدوات إعداده.
- تطوير أداة تحليلية شاملة مختصة بتقييم المخططات التنظيمية تعمل وفق معايير تخطيطية معاصرة تنطلق من مبادئ الاستدامة لقياس أداء المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية بالنسبة للاستدامة.
- دراسة وتحليل التجارب العالمية والعربية في مجال إعداد مخططات تنظيمية مستدامة لمدنها الساحلية بما يمكن الاستفادة منها في حالة الدراسة.
- إجراء دراسة تحليلية لنظام التخطيط التنظيمي وأثره في الواقع التنموي الراهن لحالة الدراسة من خلال تطبيق أداة قياس المخطط المستدام وتحديد الإشكاليات بدقة على جميع الأصعدة .
- اقتراح وتطوير رؤية استراتيجية وأولويات عمل للنظر في التعديلات اللازمة والتحسينات في آلية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية تأخذ بالاعتبار الاحتياجات الحالية والمستقبلية للسكان وفق أسس تخطيطية معاصرة مستدامة.

4. أهمية البحث

يُشكل مفهوم الاستدامة مطلباً ضرورياً على كافة المستويات وفي جميع المجالات، وتظهر أهميتها في نتائج تطبيقها على أرض الواقع، وهنا تأتي أهمية هذا البحث في محاولته لتطوير إحدى أهم أدوات تجسيدها عملياً وهي المخططات التنظيمية من حيث القيام بوضع أسس وخطوات العمل لإعداد مخطط مستدام، واعتماده منهجاً علمياً وأدوات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالواقع، واستخدامه لأسلوب التحليل العملي من خلال تحليل الوضع التنموي والتنظيمي لحالة الدراسة بالاعتماد على أدوات تقييم شاملة لوصف الواقع ورصد المخططات التنظيمية وتحديد الإشكاليات ووضع الاستراتيجيات وخطط العمل لإنتاج مخططات قابلة للتنفيذ تحقق تنمية مستدامة للمدن تلبي احتياجاتها الحالية والمستقبلية وتحفظ مواردها البيئية والطبيعية وتوفر العدالة الاجتماعية والكفاءة الاقتصادية بما يضمن قدرة الأجيال القادمة على الإيفاء باحتياجاتها.

ولذلك، فإنّ العمل على إدراج مبادئ التنمية الحضرية المستدامة في سياسات إعداد المخططات التنظيمية والانطلاق من معايير الاستدامة يُعد من الادوات التخطيطية الهامة لتطوير منهجية إعدادها وهذه أولوية لمختلف المدن السورية بما فيها مدينة اللاذقية التي هي بحاجة إلى هذا النوع من الأدوات وإجراءات العمل التخطيطية لمواجهة التحديات على صعيد التنمية والتخطيط التنظيمي معاً.

5. تساؤلات البحث

هناك مجموعة من التساؤلات التي سيقوم البحث بالإجابة عليها، منها ما يتعلق بمواجهة التحديات انطلاقاً من إشكالية البحث ومنها ما يتعلق بتطوير الحل الملائم وذلك وفق الآتي:

- ماذا تعني التنمية الحضرية المستدامة وما هي مبادئها وما علاقتها بالمخطط التنظيمي؟
- ما يعني المخطط التنظيمي العام، وما الفرق بينه وبين المخطط التنظيمي المستدام؟
- ما هي التحديات التي تواجه عملية إعداد المخططات في مدينة اللاذقية وما هي الأسباب الكامنة وراء عدم التصديق عليه؟
- هل الافتقار إلى الجهات المختصة ذات الخبرة وإلى الهيئات والإدارات التي تعنى بشؤون التنمية الحضرية المستدامة في المدينة من الأسباب التي أعاقت إعداد مخططات تنظيمية ناجحة؟
- ما هي الأسس والسياسات والمعايير التي يُعتمد عليها في إعداد المخططات في مدينة اللاذقية، وهل تحقق شروط الاستدامة؟
- هل إدراج مبادئ التنمية الحضرية المستدامة في سياسات إعداد المخططات التنظيمية يساعد في تطويرها؟
- هل تطوير معايير خاصة بالمخطط التنظيمي المستدام وتقييم المخططات على أساسها يمكن أن تساهم في زيادة فعالية تلك المخططات وإمكانية تنفيذها على الأرض؟
- ما هو دور كل من أجهزة الإدارة المركزية والسلطات المحلية ممثلة بالبلديات في تطوير عملية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية، وهل هناك شروط أو معايير يجب أن تُتسم بها؟
- ما هي أولويات العمل لتطوير عملية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية بما يضمن تحقيق التنمية الحضرية المستدامة؟

6. فرضيات البحث

للإجابة على التساؤلات السابقة يقوم البحث بإثبات الفرضيات التالية:

الفرضية الأولى: إنَّ لتصنيف التّجمعات الحضرية دور هام في تحديد اتجاه ومنحى التنمية وبالتالي توجيه المخططات التنظيمية، إلّا أنّ ذلك يتطلب إعادة النظر بالمعايير التخطيطية المعتمدة في سورية لتصنيف المناطق الحضرية لدراسة إمكانية مواءمتها مع معايير ومبادئ الاستدامة.

الفرضية الثانية: إنّ عملية إعداد مخططات تنظيمية ناجحة مرتبط بتوافر أدوات تقييم ومراقبة مستمرة للنتائج الاستباقية المتوقعة من تطبيق المخططات على أرض الواقع، وهذا لا يمكن تحقيقه إلاَّ من خلال تطوير أداة تحليلية شاملة لمعايير التنمية الحضرية المستدامة وتوفر تحليلاً دقيقاً لتحديد حالة المخططات فيما إذا كانت باتجاه أو عكس الاستدامة.

الفرضية الثالثة: إنّ إدماج مبادئ ومعايير التنمية الحضرية المستدامة في نظام التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية يُساهم بتحسين أداء المخططات بدرجة كبيرة بما يزيد من إمكانيتها على إدارة عملية التخطيط كأداة أساسية مرتبطة بالواقع قادرة على تحقيق أهداف الاستدامة وتلبية الحاجيات الحالية المستقبلية للمدينة.

الفرضية الرابعة: إنّ تفعيل العمل بمبادئ ومعايير الاستدامة كأداة لإعداد المخططات التنظيمية وتقييمها يتطلب رؤية استراتيجية تتكامل فيها جميع مجالات التنمية مع أسس التخطيط التنظيمي ووفق قوانين مرنة ضمن أنظمة إدارية مؤسساتية فعّالة.

7. منهجية البحث

تمّ إعداد البحث وفق آلية عمل ومنهجية علمية وعملية تتمثل في تأسيس قاعدة نظرية لمفاهيم أساسية في التنمية الحضرية المستدامة والمخطط التنظيمي المستدام، وكذلك إجراء دراسة تحليلية وتفسيرية للبيانات والمعلومات التي تمّ الحصول عليها في سياق دراسة التجارب العالمية المختلفة والدراسة النظرية والعملية ونتائجها بهدف استنتاج وتثبيت الأسس التي سيبنى عليها البحث في تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية كأداة أساسية لتنمية مدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية، ضمن هذا الإطار اعتمد البحث المنهجيات التالية:

- **المنهج الاستقرائي النظري:** يعتمد على تحليل المعلومات المتعلقة بمفاهيم النّمو الحضري والتّحضر والتنمية الحضرية المستدامة ومبادئها وأبعادها، والمخطط التنظيمي المستدام وأهدافه ومجالات عمله وأدواته ومعاييره العامة والخاصة في عدد من البلدان بهدف التوصل إلى المعايير الأكثر استعمالاً وأهميةً، إضافة إلى تحليل وتقييم التجارب العالمية والعربية في مجال تحقيق استدامة المخططات التنظيمية، والتوصل إلى نتائج حول أهمية تطوير المخطط التنظيمي لتحقيق التنمية للمدن من خلال تضمينه لمعايير ومبادئ تنطلق من الاستدامة الحضرية وذلك في الجزء النظري من البحث.
- **المنهج التحليلي التطبيقي:** من حيث إجراء تحليل لحالة الدراسة يشمل التّعرف على تطور نموها الحضري والعمراني، وتحليل وتقييم نظام التخطيط التنظيمي المتبع فيها ودلالاته في الوضع التنموي الحالي وذلك باستخدام منهجية التقييم الشاملة لاستعمالات الأراضي لتحليل مؤشراتها وتطبيقها على المدينة، تمهيداً بذلك لإجراء دراسة تحليلية لمؤشرات المخطط المستدام وفق الأداة التحليلية المقترحة في البحث من أجل تقييم استدامة المخطط التنظيمي المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية لمعرفة موقعه من الاستدامة وفيما إذا استمر في سياق نظام التخطيط الحالي، وذلك بالاعتماد على ما يتوفر من البيانات والمعلومات والسياسات في البرنامج التخطيطي المقترح لقياس مدى تحقيقه لاستدامة المدينة وتلبيته لحاجياتها، وثم عرض وتحليل دلالات المؤشرات وفق نموذج أداة التحليل الاستراتيجي سوات "القوى، والفرص، والضعف، والمخاطر" (.Strengths - Opportunities -Weaknesses -Threats) SOWT، كإحدى الأدوات التحليلية في عملية التخطيط.
- **المنهج الاستشرافي**: من حيث اقتراح الرؤية المستقبلية وصياغة الاستراتيجيات واتخاذ إجراءات العمل التطبيقية الخاصة بتحقيق هدف البحث وهو تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية كأداة فعالة لتنميتها يمكن أن يحتذى بها في غيرها من المدن السورية.
- **المنهج الاستنتاجي**: فيه تمّ التّركيز على النتائج العامة للبحث التي تمَّ التّوصل لها في سياق الدراسة النظرية والعملية وأولويات العمل المقترحة، وتتألف من نتائج نظرية خلص لها الجزء الأول، ونتائج عملية تتعلق بحالة الدراسة ومن خلالها تمّ وضع التوصيات النهائية للبحث.

8. أدوات البحث

لتحقيق الأهداف وإثبات الفرضيات، اعتمد البحث على مجموعة الأدوات التالية:

- الكتب والمراجع والأدبيات المتعلقة بموضوع البحث.
- المراجع من شبكة الانترنيت والمواقع الالكترونية الرسمية والمحلية والدولية كمصدر رسمي للمعلومات والخطط التنموية.
- الدراسة الميدانية للمدينة وزيادة للأحياء ومعاينة الواقع، والمقابلات مع اجهزة الإدارة المحلية ممثلة بمجالس المدن والمديريات والجهات المختصة بإعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية
- الإحصاءات والبيانات المتوفرة عن محافظة ومدينة اللاذقية بالاعتماد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء في المحافظة وعدد من المجموعات الإحصائية في سورية.
- المخططات التنظيمية القديمة والراهنة لمدينة اللاذقية وكذلك الخرائط المتوفرة عن المحافظة والمدينة.
- الصور الفوتوغرافية والصور الجوية المتعلقة بالوضع الراهن للمدينة.

9. الدراسات السابقة

اعتمد البحث مجموعة من القراءات والدراسات والأبحاث العلمية التي تناولت مفهوم التنمية الحضرية المستدامة كإحدى القضايا المعاصرة لمواجهة التّحضر من خلال تطوير المخططات التنظيمية، وخلصت في معظمها إلى نتائج هامة، من خلال استخدام النماذج التحليلية في تقييم دراسات سابقة وحالات دراسية معينة، إلّا أنّ البعض منها لا يمكن اعتباره المسار أو الاتجاه لإعداد مخطط مستدام، فمنها ما ركَّز على دراسة التحضر وآثاره واقتراح ضرورة إيجاد أدوات إدارته فقط، وبعضها الآخر ركّز على دراسة أهمية التنمية الحضرية المستدامة فقط دون إظهار أهمية المخطط في تحقيقها ومواجهة تحدياتها أو دراسة التكامل بين جوانبها إنما معالجة جانب دون الآخر، ودراسات أخرى اهتمت بوضع الأهداف والخطط والاستراتيجيات المتعلقة بالمخطط التنظيمي بشكل نظري فقط، و تناول معظمها تطوير أدوات لتحليل المخططات فقط ولم تدرس التكامل مع التطبيق العملي للخطط والسياسات وإسقاط ذلك على حالة عملية ميدانية معينة، ولكن يمكن أن يُعتمد عليها في البحث من خلال الاستفادة مما قدّمته من مفاهيم نظرية في مجال التحضر والتنمية والمخطط المستدام، ومن خلال ما توصلت إليه من نتائج مهمة شكلت حافزاً للقيام بدراسات مكملة لها من خلال الأخذ بالاعتبار الجوانب الاخرى التي لم تتطرق لها فيما يتعلق بتحقيق استدامة التّحضر من خلال المخططات التنظيمية المستدامة، وتتألف من دراسات عالمية وعربية ومحلية على الشكل الآتي:

> **<u>دراسات عالمية</u>:** تناولت العديد من قضايا التّحضر والتّنمية الحضرية المستدامة ودراسة مبادئها وأهدافها وأهمية تطبيقها محاولةً بذلك تطوير وإيجاد مختلف الوسائل والسبل لإمكانية تنفيذ الاستراتيجيات والسياسات المتخذة بشأنها ومنها:

- **" أنماط التّحضر في مدن النمو الحضري المتسارع (تحليل التجمعات النظامية وغير النظامية في دار إسلام Dar es Salaam ، تانزانيا)، رسالة دكتوراه للباحث جون موديستاس لوبالا John Modestus Lupala، كلية التخطيط والبنية التحتية، قسم الدراسات الحضرية، ستوكهولم،** 2002"، هدفت الرسالة إلى تحديد اتجاهات التّحضر وتحليلها في المدن التي تتعرض لنمو سكاني متسارع ودراسة أثر ذلك على نماذج الإسكان والكثافات والفراغات واستعمالاتها والنوعية المكانية للتجمعات العشوائية والمنظمة، وكذلك هدفت إلى تطوير قاعدة توصيات رئيسة تتعلق بعملية التخطيط المكاني النوعي واحتواء الانتشار الحضري.

وقد قام الباحث بدراسة تحليلية نظرية حول المفاهيم والنظريات المتعلقة بأنماط التّحضر وتصنيفها، تمّ على أساسها القيام بدراسة تحليلية عملية لحالة الدراسة تضمنت تحليل الوضع الراهن للمدينة ونموها المكاني والحضري وكذلك دراسة تأثير نظام التخطيط التنظيمي في أنماط التّحضر فيها، وقد استخدم الباحث بذلك عدة أدوات للتحليل العملي ومنها المقابلات الميدانية مع المعنيين لرصد واقع المدينة واستجابتهم للتحديات المواجهة لها ولتحديد الإشكاليات التي نتجت في معظمها عن ضعف أنظمة التخطيط المتبعة لديها، وقد خلصت الدراسة إلى أهمية إدراج قضايا التحضر وآثاره من ضمن الاعتبارات الرئيسة في عملية التخطيط،

ولكن تجاهلت مسألة التنمية الحضرية المستدامة كإحدى الوسائل الفعالة للتعامل مع قضايا التّحضر حيث اقتصرت على بعض الإجراءات التنظيمية فيما يتعلق بالأنماط المكانية ونماذج السكن والخصائص الفيزيائية للأبنية والكثافات وتوزيعها أي أنّ الدراسة لم تتطرق إلى كيفية التعامل مع الأنماط المختلفة للتحضر من خلال توجيه أنظمة التخطيط التنظيمي فيها وفق مبادئ التنمية الحضرية المستدامة.

▪ **"قياس الاستدامة الحضرية في عملية التخطيط الحضري، (تقييم المخططات البيئية لمدن منطقة الإيجن)" رسالة ماجستير للباحثة إلجي عطاي İlgi ATAY، قسم التخطيط الإقليمي والحضري، أزمير، 2009"** ، تناولت هذه الدراسة أهمية تقييم المخططات من منظور الاستدامة الحضرية انطلقت في البداية من دراسة المفاهيم المتعلقة بالتنمية الحضرية المستدامة وأهدافها ومؤشراتها وتحليل العديد من الطرق المختصة بقياس الاستدامة ولكن اقتصرت على تحليل مجموعة أبحاث ودراسات علمية سابقة قامت بتطوير مؤشرات ومعايير مختلفة لقياس الاستدامة ومن خلالها طورت الباحثة المؤشرات الخاصة بحالة الدراسة وتطبيقها على أربع مدن في منطقة الإيجن AEGEAN REGION من خلال تقييم مخططاتها البيئية وثم إجراء مقارنة لمدى التزام كل منها بمبادئ الاستدامة، ولكن لم يُلحظ الاستناد إلى مجموعة أدوات تقييمية عالمية مطبقة على حالات عملية معينة يمكن التحقق بها من فاعلية المؤشرات المقترحة ومدى إمكانية تطبيقها، كما أنه اقتصرت الدراسة على تحديد مؤشرات لقياس المخططات بما يحقق التنمية الحضرية المستدامة ولم تكن شاملة فقد تضمنت المخططات البيئية فقط دون الجوانب الأخرى، كما تجاهلت أهمية تطوير آلية إعداد تلك المخططات بما يحقق التنمية المرجوة.

> **<u>دراسات عربية،</u>** تضمنت قضايا تخطيطية عدة تباينت نتائجها وفقاً لحالات الدراسة والأهداف التي وضعت من اجلها ومنها:

▪ **استراتيجيات وسياسات التخطيط المستدام والمتكامل لاستخدامات الأراضي والمواصلات في مدينة نابلس، رسالة دكتوراه للباحث مجد عمر حافظ إدريخ، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، 2003"**، اهتم الباحث بالقيام بدراسة مرجعية لأهم المفاهيم والنظريات والنماذج المتعلقة بتخطيط وتنظيم استعمالات الأراضي وشبكة المواصلات والتخطيط المستدام لكل منها، وتحليل بعض الحالات والتجارب المتشابهة بهدف وضع سياسة وإطار عام للتخطيط المستدام المتوازن والعادل لاستخدامات الأراضي في مدينة نابلس، وقد خلصت الدراسة إلى اتخاذ سياسات واستراتيجيات تخطيطية للمنطقة المدروسة تمثلت بإعادة تشكيل المجاورات والمناطق السكنية ومراكز الأعمال وتحديد الاستعمال الأنسب للأبنية والتصميم الجيد للفراغات المفتوحة وتطوير شبكة من الممرات الخضراء وتصميم وإدارة نظم المواصلات بشكل جيد وعادل ومستدام وغيرها، وبذلك يُلاحظ أهمية الموضوع المقترح في البحث وهو وضع استراتيجيات تخطيط مستدام من خلال استعمالات الأراضي ولكن تجاهل الجوانب الأخرى للتنمية وضرورة تكاملها مع مفهوم استعمالات الأراضي وإعداد المخططات التي تجسد هذا التكامل وتحقق استراتيجيات أكثر تكاملاً وشمولية.

▪ **"تطبيق مفاهيم الاستدامة على مجاورة سكنية في قطاع غزة، رسالة ماجستير للباحثين أحمد فؤاد الشرفا، أيمن رزق البرعي، كلية الهندسة، قسم الهندسة المعمارية، الجامعة الإسلامية-غزة، 2009"،** تمثل الهدف العام للبحث في تكوين تصور عام لمفهوم الاستدامة وضرورة تطبيقها في شتى المجالات ولتوفير مرجع علمي يُقدم أسس تطبيق مفاهيم الاستدامة في المناطق العمرانية، حيث قام الباحثان بتأسيس قاعدة نظرية تشمل مفاهيم التنمية المستدامة ومعاييرها على مختلف المستويات التخطيطية والتصميمية وخاصة المجاورة السكنية من خلال تطوير مجموعة المعايير والأسس المتعلقة بها من حيث إنشاء تجمعات عمرانية متقاربة ومتعددة الاستعمالات وتشجيع المشي والحفاظ على المستوى البيئي لمخططات استعمالات الأراضي، إضافة إلى وضع استراتيجية تطبيق كل منها على مستوى المجاورة، وكذلك استعراض لبعض الممارسات الموجهة نحو تحقيق مفهوم الاستدامة، أي أنّه تمّ الاعتماد على بعض مبادئ الاستدامة والتصميم الحضري إلّا أنّ الدراسة اقتصرت على مستوى المجاورة السكنية فقط وتجاهل تكاملها مع المستويات التخطيطية الاخرى إضافةً إلى أنّه لم يتم التّطرق إلى أهمية التطبيق العملي لمفاهيم الاستدامة المستنتجة في عملية إعداد المخططات التنظيمية من أجل تحقيق تنمية شاملة بدءاً من مستوى المجاورة حتى كامل المدينة.

> **أمّا على المستوى المحلي**، فقد شَغُلت قضايا التّنمية وعلى الأخص ما كان منها على المستوى الحضري الموضوع الأساس في معظم الدراسات والأبحاث والخطط الوطنية ولكن لم يتم تناول تطوير أسس ومعايير التخطيط التنظيمي بما يمكنها من إدماج مبادئ تنمية المدن المستدامة في سياسات إعداد المخططات حيث تباينت رؤى كل منها منطلقة من الإشكالية التي قامت بدراستها ومعالجتها، ويمكن أن يُسجل في هذا المجال الآتي:

- **"دراسة تأثير التجمعات الحضرية الكبرى على تطور التنمية (دراسة حالة الجمهورية العربية السورية)، رسالة دكتوراه للباحثة دينا الدجاني، كلية الهندسة المعمارية، جامعة دمشق، 2009"** هدفت هذه الدراسة إلى وضع أسس علمية لقياس العلاقة بين التركز الحضري وتطور التنمية في التجمعات الحضرية الكبرى في سورية حيث ركزت على النمو الحضري وكيفية استثماره في دفع عجلة التنمية، ولكن الدراسة كانت عامة اعتمدت بشكل كبير على الدراسات النظرية، وأظهرت الباحثة العلاقة السلبية بين التنمية والتركز الحضري ولم تتطرق إلى كيفية تحقيق التنمية وتطبيقاتها على المستوى المحلي أو تطوير أدوات كالمخطط التنظيمي لتجسيد ذلك.
- **" دراسة المؤشرات التنموية للنقل الحضري المستدام (حالة مدينة اللاذقية)"**، رسالة ماجستير للباحثة إيفونا سلوم، كلية الهندسة المعمارية، قسم تخطيط المدن والبيئة، جامعة دمشق، 2010": هدف البحث إلى دراسة وتحليل مؤشرات النقل الحضري المستدام وتطبيقها على نظام النقل في مدينة اللاذقية لقياس أدائه بالنسبة للاستدامة كأداة لمساعدة متخذي القرار في وضع توجهات النقل وتغير مساره من خلال ووضع واقتراح أولويات عمل لتحسين أداء النقل في المدينة، وقد تطرق البحث إلى أهمية تكامل استعمالات الأراضي والنقل في تفعيل نظام نقل مستدام من خلال تخفيض الحاجة للسفر ومسافات الرحلة، دعم المشي وركوب الدراجات والنقل العام وتكييف هذه القواعد مع الظروف المحلية للمدينة، وكما أكدت الدراسة على أن تكون محاور التنمية المقترحة عند دراسة المخططات التنظيمية الجديدة للمدينة موجهة بالنقل العام، لكن لم تتم دراسة وتحليل الأسباب والتحديات المواجهة لنظام التخطيط التنظيمي في المدينة وأثره في إعداد المخططات بما فيه جميع مجالاته كالنقل كونه لم يكن من ضمن مجال البحث.

استناداً إلى ما سبق، واستكمالاً لما توصل إليه الباحثون في هذا المجال، يسعى البحث إلى تقديم مساهمة علمية ومتكاملة لرصد أفضل السياسات والإجراءات التي تسير بالمخطط التنظيمي نحو الاستدامة والانتقال بمفهوم المخطط التنظيمي المستدام من النظرية إلى التطبيق العملي.

10. مجالات ومضمون البحث

يشمل المجال العلمي للبحث كلٍ من قضايا النّمو الحضري والتّحضر والتنمية الحضرية المستدامة ومنهجية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية بكافة أحيائها ومناطقها، إضافة إلى دراسة تأثير واقع محافظة اللاذقية على عملية إعداد المخططات في المدينة وكذلك دراسة تأثر المحافظة بعملية إعداد المخطط التنظيمي للمدينة، ويختص البحث بدراسة التخطيط التنظيمي للعمران وتطويره بما يلائم الاحتياجات الحالية والمستقبلية بطرق مستدامة، وقد تمّ إجراء البحث بإطاره النظري والعملي خلال فترة 2010-2014 بينما يضع البحث نتائجه ومقترحاته للفترة المستقبلية حتى عام 2035، وقد تمّت دراسة كافة محتويات البحث ضمن الأبعاد البيئية والاقتصادية والاجتماعية والإدارية للوصول إلى النتائج والحلول الشاملة والمتكاملة التي يمكن تطبيقها في كافة المدن السورية.

ينقسم البحث في مكوناته إلى ثلاثة أجزاء توصل كل منها إلى مجموعة من النتائج التي تتعلق بموضع البحث كالآتي:

- **الجزء التمهيدي**: يطرح هذا الجزء إشكالية البحث وأهدافه والفرضيات التي سيتم إثباتها من خلال البحث، وكذلك يعرض العديد من التساؤلات حول موضوع الدراسة والمنهجية التي اتبعت في إعداد البحث، إضافة إلى استعراض بعض أهم الدراسات السابقة من خلال إطارها التجريبي.
- **الجزء الأول- الإطار النظري التحليلي**: اهتم بالدراسة النظرية لأهم المفاهيم والمصطلحات المتعلقة بالنمو الحضري والتحضر ومفاهيم التنمية الحضرية المستدامة ومبادئها وأبعادها وأدواتها، والمخطط التنظيمي المستدام وأهدافه ومجالات عمله ورصد الأدوات الفعالة والممارسات التي تساهم في تطوير منهجية

إعداده ودور العملية التشاركية في ذلك، وكما يستعرض بعض المبادرات العالمية لمختلف المنظمات الدولية والدراسات والأبحاث المختلفة التي قامت بتطوير الادوات التحليلية المختصة بتقييم استدامة المخططات التنظيمية فيها، وذلك لرصد المعايير التخطيطية المعتمدة واقتراح الأداة التحليلية التي تتناسب مع الخصائص المحلية لمدينة اللاذقية، إضافة إلى استعراض لأهم تجارب المدن الساحلية العالمية والعربية وتقييمها لاستخلاص النتائج المتركِّزة حول أهمية العمل وفق مبادئ الاستدامة الحضرية لإعداد مخطط تنظيمي مستدام.

- **الجزء الثاني – الإطار العملي التحليلي:** درس هذا الجزء الوضع التنموي الراهن لمحافظة اللاذقية واتجاهات التحضر والنمو الحضري فيها، إضافة إلى تقييم اسس التخطيط العمراني ونظام الضابطة البناء فيها، وكذلك تقييم مخطط استعمالات الأراضي الراهن لمدينة اللاذقية وفق منهجية الاستدامة، ودراسة علاقة استعمالات الأراضي بالنقل وبالتصميم الحضري، إضافة إلى استعراض واقع محافظة اللاذقية في ظل الأزمة وآثارها الاقتصادية والاجتماعية، وكما تمّ رصد استدامة المخطط التنظيمي الجديد المعلن للمدينة عام 2008 باستخدام نظام المؤشرات لتقييم البيانات المتوفرة وتحليل دلالات هذه المؤشرات لمعرفة مدى احتياجات المخطط من متطلبات تنمية المدن المستدامة، ليتم التوصل إلى **الإضافة العلمية** التي تتمثل بإسقاط وتطبيق كل ما ورد في الدراسة النظرية والعملية من أجل صياغة الرؤية المستقبلية لنظام تخطيط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية، وتحديد الغايات بعيدة المدى والأهداف العامة والفرعية والعناصر الاستراتيجية واقتراح أولويات العمل المطلوبة في مجالات إدارة استعمالات الاراضي والمعالجة البيئية، عدالة توزيع الخدمات المجتمعية، الاقتصاد الإقليمي والحضري، النقل والاستدامة، نظام المدينة (الإداري والتخطيطي) التي يمكن بتحقيقها توجيه مدينة اللاذقية نحو الاستدامة.
- **الجزء الثالث:** يتضمن مجموعة من النتائج العامة (النظرية والعملية) والتوصيات الخاصة بتحقيق هدف البحث.

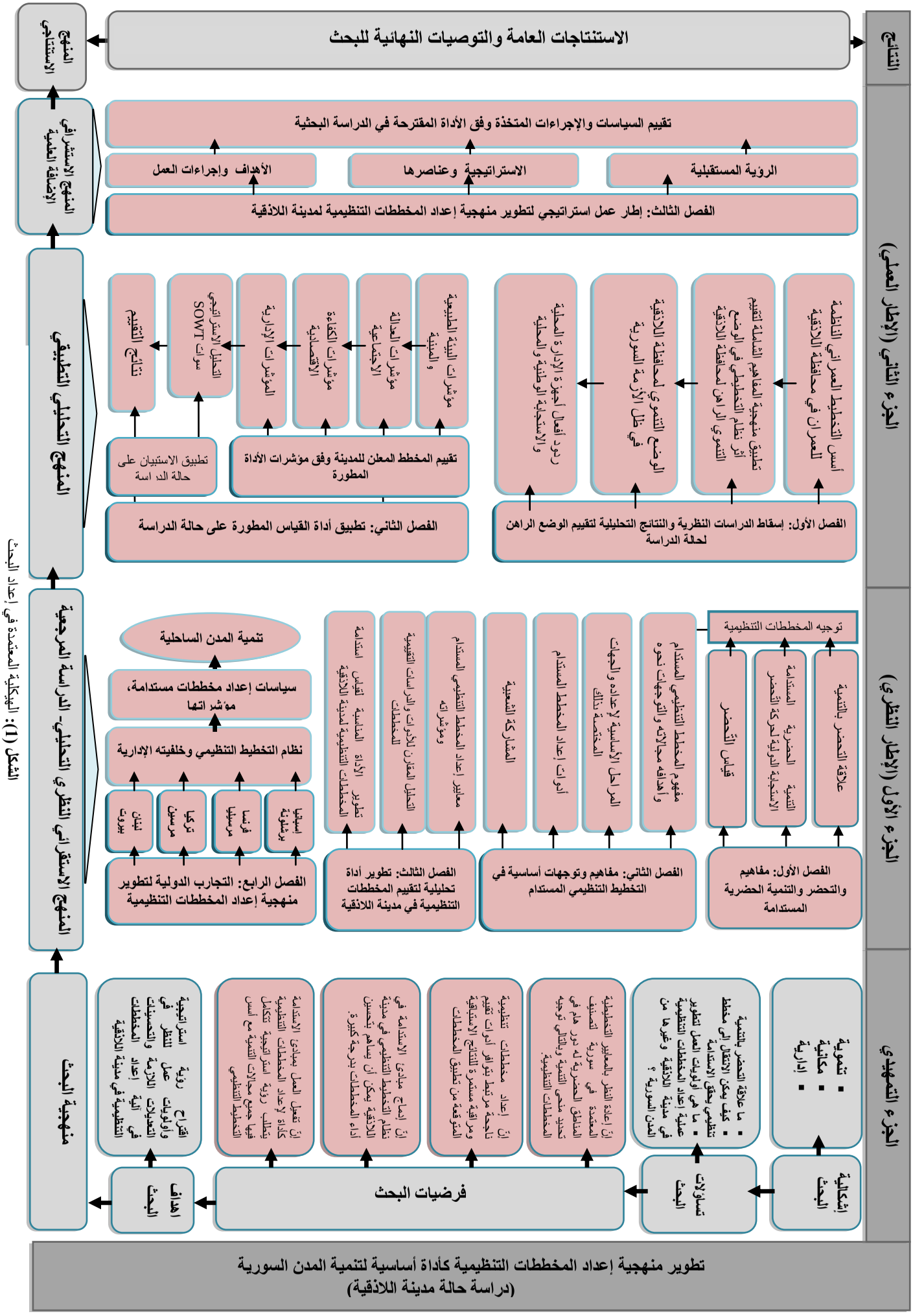
11. صعوبات البحث

واجه البحث صعوبات على المستوى النظري والتطبيقي، تمثلت على المستوى النظري وبسبب حداثة موضوع التنمية الحضرية المستدامة والمخطط المستدام في نقص المراجع العربية والأجنبية الحديثة المتعلقة بموضوع البحث في المكتبات الجامعية والوطنية، لذلك فقد تمّ جمع أكبر قدر ممكن من المصادر العلمية الأجنبية عبر شبكة الانترنيت وتنظيم المادة العلمية تنظيماً مناسباً، والاعتماد على بعض المراجع المتوفرة لإعداد الإطار النظري للدراسة، الأمر الذي تطلّب جهداً كبيراً لفهم واستيعاب كل ما يتعلق بهذا الموضوع الحديث.

أمّا على المستوى التّطبيقي فقد تمثلت الصّعوبات في قلة البيانات والإحصاءات الرسمية والمؤشرات وعدم توفرها في مجال المخطط المستدام موضوع الدراسة، وخاصة فيما يتعلق بحالة الدراسة "مدينة اللاذقية" فأغلب الإحصاءات المتوفرة هي على مستوى المحافظة وخاصة الاجتماعية والاقتصادية مع العلم أنّ البحث تضمن ضرورة دراسة عملية حول المحافظة وذلك لأهمية التخطيط على المستوى الإقليمي من أجل تحقيق التنمية المرجوة على مستوى المدينة، ولكن ضعف المرصد الحضري في مدينة اللاذقية وعدم تفعيله بما يخدم الأبحاث والدراسة فيما يتعلق بهذا الموضوع أدى إلى بذل جهد ميداني أخذ وقتاً إضافياً، إضافة إلى تقصي المعلومات مما يتوفر من دراسات سابقة.

12. المخطط الهيكلي للبحث

يوضح الشكل 1 الهيكلية المعتمدة في إعداد البحث.



الشكل (1): الهيكلية المعتمدة في إعداد البحث
المصدر: إعداد الباحثة

الجزء الأول

الإطار النظري

السياسات المعاصرة للتخطيط التنظيمي المستدام

الفصل الأول: النمو الحضري والتّحضر والتّنمية الحضرية (التغير العالمي، التأثير المحلي، الاستجابة الدولية)

1.1. النمو الحضري عبر الزمان والمكان

1.1.1. مفهوم النمو الحضري Urban Growth

2.1. مفهوم التحضر Urbanization

3.1. اتجاهات التحضر عالمياً ما بين التقديرات الحالية والتوقعات المستقبلية

1.3.1.انعكاس توزع النمو الحضري على أشكال النمو للمدن (اختلاف في الحجوم والسياسات)

2.3.1. التحضر في العالم العربي، سماته وعوامله

3.3.1. واقع التحضروالنمو الحضري في سورية وآثاره

1.3.3.1. تسارع النمو الحضري في سورية

2.3.3.1. عوامل التحضر في سورية وآثاره ودور المخططات التنظيمية

4.1. التحديات الجارية للتحضر والحاجة إلى التخطيط الحضري المستدام

5.1. التنمية المستدامة للمدن- الاستجابة الدولية لحركة التحضر العالمي

6.1. مفهوم التنمية الحضرية المستدامة

1.6.1. مبادئ المدن المستدامة (أولويات القرن 21)

2.6.1. الأبعاد الخمسة للتنمية المستدامة للمدن

3.6.1. متطلبات تنمية المدن ضمن مستويات ومجالات الاستدامة ودور مخططات التنمية

7.1. السياسات الحالية التقليدية للتخطيط الحضري

8.1. مضامين التخطيط التنظيمي الحضري المستدام

1.8.1. دور وأهمية التدريس الأكاديمي من أجل العمل بالتخطيط الحضري

2.8.1. وظائف الحكومة الحضرية (تعديلات سياسية)

3.8.1. من الإطار التنظيمي التقليدي للتنمية إلى إطار التنمية الحضرية في سورية

9.1. إعادة تصنيف المناطق الحضرية وتوجيه مخطط التنمية التنظيمي

1.9.1. تعريف المنطقة الحضرية

2.9.1. اختلاف تصنيف المناطق الحضرية من بلد لآخر

3.9.1. التصنيف من وجهة نظر المنظمات الدولية

4.9.1. من التصنيف التقليدي للمناطق الحضرية في سورية إلى تصنيف معاصر وأكثر استدامة

10.1. إستراتيجية تنمية المدن ودورها في توجيه المخطط التنظيمي

1.10.1. متطلبات تحقيق استراتيجية تنمية المدن

خلاصة الفصل الاول

الفصل الأول: النمو الحضري والتحضر والتنمية الحضرية (التغير العالمي، التأثير المحلي، الاستجابة الدولية)

المقدمة

تؤذن الألفية الجديدة بانبثاق عصر التوسع الحضري، فللمرة الأولى سيعيش أكثر من نصف سكان العالم، أي ما يقارب 3,3 مليار شخص في مناطق تُصنّف على أنّها مناطق حضرية، وهذا التّغير هو نتيجة لعملية طويلة الأمد ومستمرة وحتمية تواجه مدن العالم على حد سواء، وقد عرفت تحولاً جذرياً في طبيعة وأشكال نموها الحضري.

هذا، وتوجد عوامل مختلفة عدة ساهمت في حركة التحضر العالمية، وكذلك اختلف أسلوب التعامل معها ما بين الدول المتقدمة والنامية وبالتالي كانت آثارها مختلفة أيضاً، فالتغيرات في الأنظمة الاقتصادية والحكومية وفي طبيعة المجتمع وفي مقياس التحديات البيئية جميعا كان لها تأثيرات رئيسة على عملية التحضر والنمو الحضري والديناميكية المكانية والاجتماعية للتجمعات الحضرية، وقد تزايد الاهتمام بهذه القضايا في ظل ما يخلفه التحضر من آثار سلبية مختلفة كان لا بد من زيادة الوعي تجاهها والاستجابة لها.

وبذلك كانت ردود الأفعال الدولية من السمات التي ميزت الحراك الدولي في أواخر القرن العشرين حتى وقتنا الراهن والذي نتج عنه إدراك الإستهلاك المتزايد للأراضي والموارد المهددة بالزوال نتيجة النمو المتزايد لسكان المدن، إذ مهّد هذا الحراك الطَّريق تجاه تنمية المدن المستدامة كغاية استراتيجية بعيدة المدى لمواجهة الآثار والتحديات المرافقة للتحضر ولتوجيه نمو المدن بشكل متوازن ومستدام بيئياً واجتماعياً واقتصادياً، وهذا يتم باستخدام وتطوير أدوات عملية تجسد أهداف ومبادئ هذه التنمية وذلك عبر التخطيط التنظيمي الذي يعتبر الأداة والعملية الفعّالة للوصول إلى نظام الاستدامة الحضرية من خلال الخطط والسياسات والبرامج التي تحدد استخدامات الأرض الحضرية وبالتكامل بين جميع أنظمة التنمية البيئية والاقتصادية والاجتماعية المستدامة ومن ثم المشروعات التي تنتج من عملية التخطيط.

ضمن هذا الإطار سيتم التّعرف في هذا الفصل على تطور حركة التحضر واتجاهاتها ومفاهيم النمو الحضري وتحديد عوامله المختلفة في الدول المتقدمة منها والنامية والبلدان العربية وعلى المستوى المحلي في سورية والتحديات التي تواجهها المدن، ودراسة مفاهيم التنمية الحضرية المستدامة ومبادئها والسياسات المعاصرة لتحقيقها، وذلك بالاعتماد على دراسة الادبيات والمراجع التخطيطية في مجال التخطيط والتنمية الحضرية للاستفادة منها في تطوير الخطط والسياسات المتبعة في مدينة اللاذقية بما يناسب واقعها ومعطياتها.

1.1. النمو الحضري عبر الزمان والمكان

إنَّ ظاهرة النمو الحضري حاضرة في أكثر مدن العالم، وهذه الظاهرة مرتبطة ارتباط وثيقاً بمسار التطور البشري المؤثر على مسارها وتطورها، وقد بدأت عملية النمو الحضري بعد الثورة الصناعية التي أسست لمرحلة جديدة سميت (مرحلة الإحياء الحضري) في منتصف القرن الثامن عشر حتى منتصف القرن التاسع عشر وتسببت بما يسمى بالتحول الحضري من خلال تحول العمل اليدوي إلى عمل آلي وانتشار المصانع والتجمعات العمالية كما حصل في لندن التي تعتبر من المدن الصناعية الكبرى وغير ذلك في المدن المماثلة. إنَّ ظهور مثل هذه الأنشطة سبب الهجرة الكبيرة من الأرياف إلى المدن بحثاً عن فرص للعمل ما سبب بدوره ضغطاً سكانياً وحضرياً واجهته هذه المدن سواء من حيث التصدي لهذا النمو أو من حيث تأمين خدماته، ورافق ذلك تشكيل الأحياء العشوائية الفقيرة التي تعاني بدورها من سوء الخدمات نتيجة نشوئها غير القانوني، وغالباً ما حصل هذا في مدن بلدان العالم النامي [192].

ومع التّطور الصناعي وخاصة بعد الحرب العالمية الثانية وظهور العمل الإلكتروني والتّطور التكنولوجي وزيادة كفاءة وسائل النقل حدث تحول وتغير حضري جديد يفوق التحول الأول سرعةً وحجماً وكان ذلك بمثابة نقطة

الانطلاق للنمو الحضري في العصر الحديث، وقد اقترن هذا النمو بعوامل أخرى مثل العولمة والتغير الوظيفي للمدن والتغيير الإيكولوجي وغيرها[1].

وكما أنَّ آثار هذا التحول اختلفت من فترة زمنية لأخرى لتبلغ أقصاها في القرن الواحد والعشرين حيث تعدَّت حدود المدينة لتشمل محيطها والمناطق الريفية التي كادت أن تختفي، فإذا تمت المقارنة بين الاتجاهات الماضية والمستقبلية للنمو الحضري يُلاحظ وجود فروق كبيرة بين معدلات النمو وبالطبع هذا عائد إلى العوامل الاجتماعية والاقتصادية والديموغرافية، وقد حصل هذا التحول الحضري عبر موجتين من التحضر وفق الآتي:

- **موجة التحضر الأولى:** حصلت في أمريكا الشمالية وأوروبا وأمريكا اللاتينية على مدى قرنين من الزمن ما بين الأعوام 1750 - 1950 وازدادت خلالها نسبة التحضر من 10 إلى 25%، بينما بقيت آسيا وأفريقيا على حالها دون تحضر [65: 6].
- **موجة التحضر الثانية:** استمرت منذ عام 1950 وبسرعة أكبر في البلدان النّامية وتميزت بسرعتها عن المرحلة الأولى بشكل كبير حيث لوحظ أنَّ ما تمّ تسجيله من تقدم في عقد أو اثنين فاق ما توصلت إليه الدول المتقدمة في قرن أو قرنين، ومن المتوقع زيادة عدد سكان الحضر فيها من 309 ملايين إلى 5 مليارات نسمة حتى عام 2030، مع توقع تناقص سكان الريف في العالم بحوالي 28 مليون بحلول العام نفسه **[199: 25]**.

إنّ هذه الأرقام تشير إلى الموجة التي تعرضت وتتعرض لها مدن العالم وخاصة مدن وبلدات العالم النامي في آسيا وإفريقيا على عكس **المرحلة الأولى** التي مرت بالبلدان المتقدمة في بدء الثورة الصناعية وأدت إلى وجود المجتمعات الصناعية الحضرية والتي انتشرت بشكل واسع الآن [65: 7].

من هنا يُلاحظ أنَّ الموجة الأولى للتّحضر ارتبطت بالتحول الصناعي في الدول المتقدمة ونمو المدن الصناعية الكبرى، بينما الموجة الثانية (منذ منتصف القرن العشرين حتى وقتنا الحاضر) قد ارتبطت بالبحث عن شروط معيشة أفضل وفرص العمل التي لم يوفرها الريف، ومن المتوقع أن تكون المسبب لنمو المدن والبلدات الأصغر في العالم وخاصة الجزء النامي منه الذي سيستقبل نصف سكان الحضر في العالم، وهذا ما يشكل تحدي للبلدان النامية تجاه الأعباء الملقاة عليها للتصدي للمصاعب الناجمة عن التضخم الحضري ومستويات التدهور المرتبطة به بيئيا ومكانياً واجتماعياً واقتصادياً، وهنا يظهرالتساؤل حول أسباب هذا التحول وآثاره وعن الأنماط الحضرية والمفهوم الأساسي للنمو الحضري والتحضر في كل من الدول النامية والمتقدمة وعن السياسات والإجراءات الواجب اتخاذها بهذا الشأن.

1.1.1. مفهوم النمو الحضري Urban Growth

لا يزال هناك اختلاف في وجهات النظر حول تحديد المفهوم الذي تُصنف على أساسه المجتمعات وهذا الاختلاف عالمياً ودولياً ومحلياً تبعاً للعوامل وللأسباب التي أدت إلى **نمو المدن**، إذ أنّ هناك قائمة تعاريف عدة للنمو الحضري ومنها ما جاء في تقرير الأمم المتحدة عن حالة سكان العالم للعام2007 أنَّ **النمو الحضري** هو الزيادة في عدد السكان الذين يعيشون في بلدات ومدن مقاسة إما من حيث القيمة النسبية أو من حيث القيمة المطلقة[2].

في حين عُرِّف **النّمو الحضري** من وجهة نظر أخرى على أنَّه الزيادة التي تطرأ على المدن ذات الأحجام المختلفة باعتبارها هي العنصر الجاذب لهذا النمو من الأرياف بقصد الطلب للخدمات وفرص العمل المتوفرة في المدن دون سواها، وهذا ما يميزه عن درجة التحضر(التّمدن) والتي تعرَّف على أنها "نسبة سكان المدن لمجموع السكان في المجتمع أو البلد أو المنطقة" **[63: 133]**.

تُشير التّعاريف السّابقة إلى أنَّ النّمو الحضري هو زيادة عدد السكان في المدن على اختلاف هذه المدن حجماً وتطوراً وتقدماً وعلى اختلاف أنماط هذا النمو وعوامله.

---

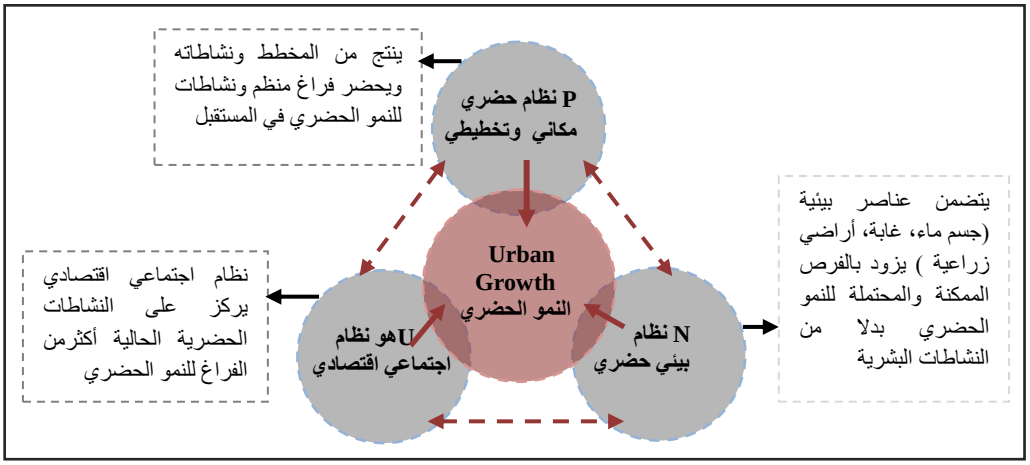
[1] **تعريف الإيكولوجي**: هو العلاقة بين الكائنات الحية والعالم المحيط بها وبمعنى شامل هو علم شروط الوجود (الحياة).

[2] **القيمة النسبية**: وهي قيمة ترتبط بالمكان والزمان وثقافة المجتمع وترتبط وتتغير بتغيرهما، أمّا **القيمة المطلقة** هي قيمة ثابتة تامة كاملة لا ترتبط بشروط أو قيود أو المكان والزمان وتتسم القيمة بالعالمية.

ولكن تُشير التّقديرات العالمية إلى أنَّ هذا النمو بدأ في استقرار وتدني في معدلاته خلال الأعوام السابقة ما بين السنوات 1990 و2000 في المدن الضخمة للدول الأكثر تقدماً، فقد شهدت العديد من مدن العالم المتقدم نحو40 بالمائة معدلات نمو سلبي كما أنَّها تعرضت لخسارة سكانية خلال هذه الفترة، في حين بدأ النمو الحضري بالارتفاع في مدن وبلدات أخرى في كل من الدول المتقدمة والنامية أيضاً ومن المتوقع أن يستمر النمو في هذه المدن ليصبح 5.3 مليار نسمة في عام 2050 [13 :4].

فالنمو الحضري لا يقتصر على زيادة السكان في مراكز المدن، بل ظهرت هناك مناطق محيطة بالمدن الكبرى من ضواحي وأطراف حضرية ما أدى إلى انتشار ظاهرة الانتشار الحضري في الضواحي والأرياف حتى تكاد أن تنعدم الصفة الريفية فيها، وهذا ما يطلق عليه التمدد الحضري أو التوسع الأفقي للمجال المبني الذي يؤدي بدوره إلى زيادة مساحة المدينة ليحدث ما يسمى تحضر الأطراف أو تحضر الريف المحيط أي استقرار سكان المدينة المتزايدين في الضواحي [187]، وعليه يستخدم مصطلح النمو الحضري للإشارة إلى نمو المدينة سكانياً وتوسعها جغرافياً [67].

إنَّ مجمل التّعاريف السّابقة للنمو الحضري، لا زالت تُعرّف بشكل محدود بالتّركيز على النمو الذي يشمل السكان وحجم المدن فقط، لكن النمو الحضري يشمل نطاق أوسع ذو صلة بثلاثة أنظمة للتنمية متكاملة وهي الأنظمة البيئية، الاقتصادية، الاجتماعية، والمكانية التخطيطية والمتعلق بدوره في الفترة التي يحدث بها النمو ومكان حدوثه [140 :3]، كما هومبين في الشكل 2.



الشكل (2): صلة النمو الحضري بأنظمة التنمية (البيئية والاقتصادية والاجتماعية والمكانية) ومكان وفترة حدوثها [3 :140].

يتبين مما سبق، أنَّ النمو الحضري أكثر من كونه نمو سكان المدن ونمو في حجمها فهو يشكل نظام ديناميكي معقد وجديد مفتوح ومستند على أنظمة التنمية المتوفرة لهذا النمو والتي تختلف من فترة لأخرى ومن منطقة لأخرى وبذلك فهو مرتبط بمؤشرات تنموية متغيرة تساعد على تنبوء الاتجاهات المستقبلية لاستخدامات الأرض الحضرية، وبشكل عام يجب أن يعكس النمو الحضري العملية التي أدت إليه وعوامل ظهورها، ومن أجل تعريف أوضح ينبغي دراسة مفهوم وتحليل عملية التحضر المؤثرة في النمو الحضري، وهذا ما سيتم التّعرف عليه.

2.1. مفهوم التحضر Urbanization

تُشير ظاهرة التحضر إلى حدوث عمليتين الأولى تتمثل في نمو وتزايد أعداد المدن والبيئات الحضرية، أما الثانية فتعكس قوى دفع السكان من المناطق الريفية وقوى جذبهم إلى المدن، فالثانية تعكس الجانب المهم من النمو الحضري، أمَّا الأولى فهي الأشمل من حيث التعبير عن نمو المدن أو نشوء المركز الحضري الجديد [67].

وبذلك عُرِّف التحضر من عدة تصورات واتجاهات، منها لأغراض إحصائية وتحليلية لهذه الظاهرة، حيث تشير إحدى وثائق اللجنة الاقتصادية لآسيا والشرق الأقصى التابعة لهيئة الأمم المتحدة إلى أنَّه يمكن تعريف ظاهرة التّحضر في معناها الديموغرافي البسيط بأنَّها العملية التي يميل الناس بمقتضاها إلى التمركز في تجمعات تزيد عن حجم معين [9 :3].

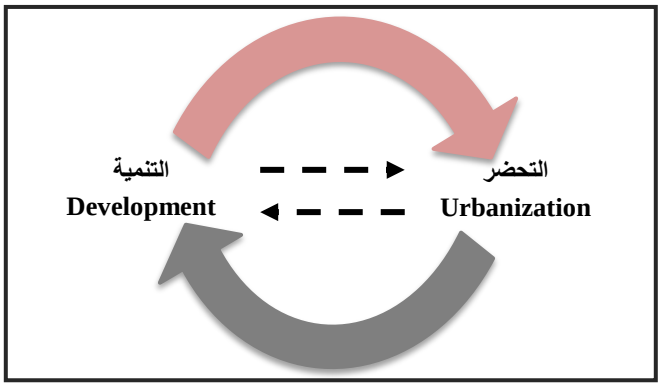
بينما عُرِّف التّحضر وفق تقرير للأمم المتحدة عن حالة سكان العالم عام 2007 على أنَّه عملية التحول من مجتمع ريفي إلى مجتمع أكثر تحضراً، وعُرِّف من الناحية الإحصائية في التقرير نفسه بأنه تزايد نسبة السكان الذين يعيشون في تجمعات معرَّفة بأنَّها حضرية أساساً عن طريق الهجرة الصافية من الريف إلى الحضر، **ومستوى التحضر في هذه الحالة** هو النسبة المئوية لمجموع عدد السكان الذين يعيشون في بلدات ومدن، بينما يمثل **معدل التحضر** المعدل الذي ينمو به عدد أولئك السكان [65: 6].

ومن وجهة نظر أخرى، **التَّحضر** هو عملية زيادة سكان المدن بانتقال الناس من الريف إلى المنطقة الحضرية للاستقرار وتحويل العمل الزراعي إلى الصناعة والخدمات الحديثة، وهذا التغيير في العمل القطاعي يؤدي إلى التحضر وتجمع العمال والشركات ومراكز الأعمال في المدن [119: 125].

ولكن **التّحضر** ليس فقط عملية انتقال الناس إلى المدن وإنّما تغير في نمط الحياة المتبع لديهم فهو أكثر من مجرد عملية استقبال الأفراد من القرى والتحول من العمل الزراعي إلى العمل الصناعي الآلي والتكنولوجي والتجاري فهو أيضا التغيير الأساسي الذي يشمل تفكير الناس وسلوكهم وقيمهم الاجتماعية من منطلق التصور السلوكي الاجتماعي [53]، فعلى أرض الواقع تمثل ظاهرة التحضر جزءاً هاماً من سكان الأرياف الذين يمارسون نمط حياة غير زراعي مثل التجارة والخدمات والسياحة وعمال في المدن القريبة، كما أنه بالمقابل هناك نمط حياة غير حضري للسكان في المدن [62: 2].
أمَّا من الناحية التنموية، يرتبط التحضر بالعملية التخطيطية التنموية من خلال نوعية الخدمات التنموية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والإدارية التي يحصل عليها الأفراد في كل من المدينة والريف طبقا للمساحة وعدد السكان والنشاطات الممارسة (زراعة، صناعة، إلخ) [86: 269-295].

وقد تمَّ التعبير عن التحضر على أنّه التغيير من مجتمع ريفي إلى مجتمع حضري، من خلال زيادة عدد الناس في المناطق الحضرية خلال سنة معيّنة وكذلك يحدث نتيجة التطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي تؤدّي إلى النمو الحضري ونمو المدن الكبيرة، ويغير في استعمال وتحويل الأرض من نمط ريفي إلى نمط حضري [150: 3].

من خلال التّعريفات المختلفة نستنتج أنّ التّحضر لا يحصل فقط عن طريق الهجرة من الريف إلى المدينة وإنما بتطور الريف من خلال تغيير نظام الحياة إلى نظام أفضل بالانتشار والاتصال الثقافي ومن خلال العمليات التنموية التي تحدث تغيير جوهري تنموي فعّال قادر على تطوير وتنمية المدن والريف معا.
وبناءً على ما تقدَّم، يمكن تعريف التحضر من خلال ارتباطه بعمليتين الأولى هي الزيادة السكانية للمدن وزيادة حجومها والثانية هي التنمية التي تعبر عن التطوير والتحسين الشامل في نوعية الحياة للسكان بما يشمل جميع مجالات التنمية والتي تؤدي بدورها إلى العملية الأولى.
وبذلك يعتبر التحضر عملية مرتبطة بالتنمية، فحيث توجد التنمية يوجد التحضر الذي ينمو على أساسها فالعلاقة هي علاقة تبادلية بين كل منهما، فكلاهما يسرع في الآخر وهذا يفرض ضرورة وجود علاقة إيجابية بين التحضر والتنمية، أي أنّه يمكن القول أنّ العلاقة بينهما دورية، كما يظهر الشكل 3 .



الشكل (3): العلاقة التبادلية بين التنمية والتحضر
المصدر: إعداد الباحثة.

تبيّن مما تقدَّم، العلاقة الإيجابية والدورية بين التَّحضر والتنمية وهنا لا بد من إدراك أهمية هذا الموضوع من قبل المعنيين والسياسيين والسكان وأصحاب القرار وخاصة عند إعداد مخططات تنمية المدن التنظيمية للتمكن من اتخاذ خطوات مدروسة تجاه التحضر من حيث ربطه بأبعاد وأهداف تنمية المدن التي تؤدي بدورها إلى التحضر المستدام .

3.1. اتجاهات التّحضر عالمياً ما بين التقديرات الحالية والتوقعات المستقبلية

منذ الحرب العالمية الثانية أخذ التّحضر مكانه بسرعة في الدول المتقدمة في أمريكا الشمالية وأوروبا حيث أن هناك أكثر من نسبة 50% من السكان يعيشون في المناطق الحضرية، وقد تزامن ذلك مع ارتفاع نسبة التغير الحضري في كل من آسيا وإفريقيا بالنسبة للدول النامية من نسبة 17% عام 1950 حتى نسبة 25% عام 2000، بينما الدول المتقدمة كانت نسبة تغيرها أقل من11% [203]، ويشير الجدول (1) إلى أنَّه منذ منتصف القرن العشرين بدأ العالم بمواجهة نسب من التحضر لم يسبق لها مثيل، وقدرت بنسبة نمو 2,6 % سنوياً ما بين الأعوام 1950 و2007، فقد ارتفع مستوى التحضر من 29% في عام 1950 إلى 50% في عام 2008، أي أنه يعيش حالياً حوالي نصف سكان العالم في المدن ومن المتوقع أن يعيش ما نسبته 70% من سكان العالم في المناطق الحضرية بحلول عام 2050.

المنطقة	نسبة التحضر %					التعداد الحضري (مليون)				
	1950	1975	2007	2025	2050	1950	1975	2007	2025	2050
العالم	**29.1**	**37.3**	**%49.9**	**57.2**	**69.6**	**737**	**1518**	**3294**	**4584**	**6398**
الدول الأكثر تقدما	52.5	76.0	74.4	79.0	**86.0**	427	702	916	995	**1071**
الدول الأقل تقدماً	18.0	27	43.8	53.2	**67.0**	310	817	2382	3590	**5327**
إفريقيا	14.5	25.7	38.7	47.2	61.8	32	107	373	658	1233
آسيا	16.8	24	40.8	51.1	66.2	237	574	1645	2440	3486
أوروبا	51.2	65.7	72.2	76.2	83.8	281	444	528	545	557
أمريكا اللاتينية	41.4	61.1	78.3	83.5	88.7	69	198	448	575	683
أمريكا الشمالية	63.9	73.8	81.3	85.7	90.2	110	180	275	365	402
أوقيانوسيا	.62	71.5	70.5	71.9	74	8	13	24	27	31

الجدول (1): نسب التحضر والتعداد السكاني الحضري المتوقع ما بين الاعوام 1950 -2050 [199: 22].

يظهر الجدول السابق أن العالم ينمو حضرياً وقد سجل نموا قدره 1,8% ما بين الأعوام 1975 و2030 وبهذا من المتوقع أن يصل التعداد الحضري إلى الضعف خلال الثلاثون عاماً القادمة، أي سيصبح تعداد سكان العالم الحضري تقريباً 6 مليار نسمة، ويختلف هذا النمو بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية، فمن الملاحظ ما بين الأعوام 1950و2007 أن النمو الحضري في الدول الأقل تقدما يفوق سرعةً وحجماً النمو الحضري في الدول المتقدمة ولكن نسبة التحضر في الدول المتقدمة أعلى منها في الدول النامية. وكذلك تشير التوقعات المستقبلية لهذا النمو بأن تعداد الحضر في العالم النامي سيكون أعلى بكثير من العالم المتقدم بحلول عام 2025، وكذلك أيضا ستكون نسبة التحضر أعلى منها في العالم المتقدم، لما هو عليه الآن.

وبذلك تبيّن من الأرقام والإحصائيات السابقة لمعدلات ومستويات التحضر في العالم أنّ هناك مؤشرات لنمو حضري ضخم وحتمي يجب أن تستعد له مدن العالم وخاصة مدن البلدان النامية في كل من آسيا وإفريقيا التي تتعرض للتحضر السريع وما يسببه من من إشكاليات على مختلف مستويات المدن وهنا يجب أن يُنظر إلى التحضر على أنَّه ظاهرة إيجابية وشرط مسبق للوصل الجيد إلى الخدمات وفرصة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في كل من الدول المتقدمة والنامية على حد سواء.

- **اتجاهات التحضر في الدول المتقدمة**

تُعد الدول المتقدمة هي الأولى التي تعرضت إلى المرحلة الأولى والأكبر من التحضر والتي ترافقت مع مرحلة التصنيع وخاصة في أمريكا الشمالية وأوروبا، ونتيجة لذلك انتشرت المجتمعات الصناعية الصغيرة التي مازالت موجودة حتى الآن.

ومنذ منتصف القرن الماضي حتى الآن تعرضت هذه الدول إلى انخفاض في سرعة النمو الحضري بالرغم من أنها تشكل حوالي 75% من سكان الحضر في العالم، فقد سجل معدل **النمو الحضري** فيها نسبة 0,8 % ما بين الأعوام 1975-2008 ويتوقع انخفاضه إلى 0,3 % ما بين الأعوام 2025 - 2050، وتشير التوقعات إلى احتمالية بقاء مجموع عدد سكان المدن في العالم المتقدم في حالة ارتفاع بطئ بحيث تشهد ارتفاع من نحو 900 مليون عام2005 إلى أكثر من مليار بحلول 2030 و1,1 مليار عام 2050 **[4: 33]**.

وبذلك يكون **مستوى التّحضر** (نسبة التّحضر) في هذه الدول في ارتفاع دائم، وتُعتبر نسب التّحضر فيها من أعلى النسب في العالم، بالرغم من النمو السكاني البطئ نسبياً، ففي منتصف القرن العشرين كانت نسبة الحضر في العالم المتقدم حوالي 67% بتعداد حوالي 702مليون نسمة، ومن المتوقع للقرن الواحد والعشرين أن تستمر الزيادة في نسب الحضر لتصل في عام 2025 إلى ما يُقارب 79% **[151]** ، وتعود الأسباب وراء هذا التفاوت بين ارتفاع نسبة التحضر وانخفاض تعداد الحضر إلى ضعف الخصوبة واستقرار معدل الوفيات وندرة الهجرة الريفية إضافة إلى الشيخوخة فأغلبية السكان هم بعمر 60 فما فوق [199: 25]، وهذا ما يفسر النمو السكاني البطئ والمستوى العالي من تركز التّحضر في العالم المتقدم، ويعود ذلك أيضاً إلى الأنشطة الاقتصادية والعوامل الاجتماعية والديموغرافية والسياسية والإجراءات التنموية المتخذة من قبل حكومات الدول المتقدمة، وكذلك تعتبر العولمة عاملاً هاماً يقف وراء التحول الحضري في البلدان المتقدمة عنها في البلدان الأقل تقدماً [65: 15].

- **اتجاهات التّحضر في الدول النامية**

كما تبيّن من الجدول 1 أنَّه منذ منتصف القرن العشرين شهدت الدول النامية تحول ديموغرافي هائل ونمواً في عدد سكانها الحضر بمعدل لم يسبق له مثيل، فالموجة التي تعرضت لها دول العالم النامي تفوق نظيرتها من دول العالم المتقدم ونمو سكانها الحضر يفوق من 2 إلى 3 مرات النمو في الدول المتقدمة.

ويعيش حالياً في الدول النامية ما نسبته 44% من سكان العالم في المناطق الحضرية، وتشير التّقديرات إلى أنّ عدد سكان الحضر في هذه الدول سيرتفع من 3,9 مليون نسمة عام 1950 إلى 3,9 مليار نسمة للعام 2030، وإلى 5,327 مليار نسمة للعام 2050، حيث أنه سيكون 93% من سكان الدول النامية في المدن وستمثل آسيا وإفريقيا 80% من هذه النسبة.

ولكن بالرُّغم من الزيادة الهائلة الحالية والمتوقعة لتعداد الحضر في دول العالم النامي فإن مستويات التّحضر فيها لا تزال قليلة نسبةً إلى الدول المتقدمة، فمثلا مستوى التّحضر لهذه الدول كان 34% عام 1995 ويمكن أن يصل إلى 53% عام 2025 وإلى 67%عام 2050، ويعود ذلك إلى أنَّ التّحضر في مدن العالم النامي يكون من خلال إعادة التّصنيف الإداري للتجمعات التي يغلب عليها الطابع الريفي واعتبارها حضرية (مدناً) بمجرد زيادة عدد سكانها وخاصة أنَّ هذا النمو يكون ممتداً على حساب الريف مما يتسبب في نمو الأطراف المحيطة وانتشار الحضر حول المركز، إضافة إلى الهجرة الريفية الحضرية والزيادة الطبيعية وانخفاض معدل الوفيات، وهذا يفسر الاتجاه للنمو السكاني في الدول النامية الذي ستكون النسبة العالية منه للشباب ما بين الأعمار 15 و29سنة بحلول 2030 والذين سيعيشون في مناطق حضرية في الدول النامية تحت 18 سنة **[199: 25]**.

بالنتيجة، إنَّ النمو الحضري في العالم النامي كان له تأثيراته على المدن التي تلقت الزيادة الحضرية السريعة ونموها بمعدلات تفوق القدرة على إدارتها من قبل حكوماتها، بينما في الدول المصنعة ما من بلد حقق قدراً من التنمية والنمو الاقتصادي بدون التّحضر، والتساؤل يدور هنا حول انعكاس توزع النمو الحضري على أشكال النمو للمدن في العالم المتقدم والنامي وحول السياسات والأدوات المتبعة لتوجيه النمو في كل منها.

1.3.1. انعكاس توزع النمو الحضري على أشكال النمو للمدن (اختلاف في الحجوم والسياسات)

- **في الدول المتقدمة**

يُشير الاتجاه الديموغرافي إلى تحول في حجوم المدن حيث شهدت العديد من مدن العالم المتقدم تقلصاً بدلاً من نموها خلال الفترة ما بين الأعوام 1990 – 2000، فالقياس النسبي يُبيِّن خسارة 4 من أصل كل 10 مدن في

العالم المتقدم وفي المقابل شهدت 6 مدن من بين كل 100 مدينة معدل نمو متسارع، أمَّا في أوروبا حيث الدول المصنعة شهدت 5 مدن من أصل كل 10 انخفاض في معدل الكثافة خلال الفترة نفسها.

وفقا لذلك هناك تباينات كبيرة في حجوم المدن وأنماط النمو، ففي القرن العشرين كان عدد المدن المليونية لا يتجاوز 17 مدينة في العالم، ولكن خلال 90 عام تضاعف عددها 18 مرة وأصبح تعداد سكان بعضها يتجاوز2 مليون، وأصبحت المدن الكبرى هي المسيطرة على حجم سكان الحضر بالعالم وأكثرها في أوروبا وأمريكا الشمالية، وكذلك الأمر فقد حدث نمو للتجمعات الحضرية بحجم 100,000 نسمة حيث زاد عددها خلال الفترة ما بين الأعوام 1950- 2000، ثم بعد 30 عاما أحصي تقريبا 21 ألف مدينة بهذا الحجم **[201: 22]**.

إذ أنَه بالرغم من نمو المدن الكبرى فإن حوالي 63% من سكان الحضر يعيشون حالياً في الدول المتقدمة في المدن الصغيرة والمتوسطة الحجم، مع نسبة 9.8 % فقط يعيشون في المدن الضخمة، أي أن هناك هبوط للكثافة السكانية في مراكز المدن الكبرى، وذلك بسبب المعدلات المنخفضة للزيادة الطبيعية فيها من جهة، ونتيجة للانتشار الحضري الحاصل وخاصة في أمريكا الشمالية التي انتشرت فيها هذه الظاهرة منذ التسعينات وذلك لتطور النقل وامتلاك النسبة العالية من السكان للسيارات الخاصة بينما في أوروبا كانت ظاهرة الانتشار الحضري أقل حدوثا [200: 25]، فضلاً عن توفير المزيد من الأنماط المركزية للتنمية الحضرية كما في مدينة أوليانوفسك في روسيا التي شهدت معدل نمو حضري تجاوز 5% بالرغم من أنها مدينة صغيرة إلَا أنّها أحد أهم المدن الصناعية فقد تمّ توجيه المخطط التنظيمي ليشمل المدينة كمحور جديد للتنمية الإقليمية في روسيا [4: 13].

وبذلك يتبين أنّ الاختلاف في العوامل المسببة للتحضر في معظم مدن العالم المتقدم جاء نتيجة لأنماط التنمية المتوازنة التي تحدث في المدن الصغيرة ونمو المناطق المحيطة وبالتالي حدث انخفاض أو استقرار نسبي للنمو في المدن الكبيرة والضخمة التي تتميز بشيخوخة سكانها ونمو سكاني بطئ، مما خفف من الضغط على المراكز الحضرية الكبرى، إذ أنّ التنمية الإقليمية شكلت توازن تنموي فرض نوع من الانسجام الاجتماعي والمكاني والاقتصادي والحفاظ على البيئة الحضرية عبر توجيه أدوات وآليات فعالة كالمخططات التنظيمية لتعزيز هذه التنمية على مستوى المدن وأقاليمها.

- **في الدول النامية**

شهدت العديد من مدن العالم النامي ما بين الأعوم 1990-2000 معدلات نمو حضري مختلفة، وكانت المدن الصغيرة والبالغ عددها 912 مدينة ويقدر تعداد سكانها ما بين 100 و500 ألف نسمة هي ذات نمو أسرع من المدن الأخرى المتوسطة والكبرى، حيث أنَّ ما نسبته 19% منها شهدت نمواً سريعاً للغاية، و36.4% منها شهدت نمواً سريعاً، و20% نمو متوسط و13,7% عرفت نمواً بطيئاً أما9,5 % منها لم تشهد أي نمو، في حين استمرت بعض المدن الضخمة مابين (10 ملايين فما فوق) بالنمو السريع بنسبة 15,8% من أصل 19مدينة، وكذلك المدن الكبيرة والمدن المتوسطة كان لها معدلات نمو ذات سرعات مختلفة، أمّا في الموجة الثانية للتحضر في العالم النامي سيتضاعف عدد سكان الحضر وسيكون هذا النمو في المدن والبلدات الصغيرة المحيطة، حيث قدرت النسبة الأكبر للتحضر للعام 2009 بحوالي61.4% وهي في المدن الصغيرة التي يقل تعدادها عن مليون ساكن **[199: 25]**.

إنّ هذه الأنماط الحديثة لنمو المدن في العالم النامي والمتمثلة بنمو المحيط تمثل الزيادة المستمرة في استهلاك الأراضي المحيطة مرتبطاً ذلك بنمو الأحياء الفقيرة العشوائية المتمثلة بفئة التحضر حول أطراف المدن والناتجة عن التفاوت بين التجمعات البشرية المختلفة وأنظمتها الاقتصادية الاجتماعية المتنامية الداخلية من خلال توسع المناطق الحضرية واقتصادها في حين لا تزال مدن ومناطق ريفية نائية أقل تقدماً، فالتفاوت المتنامي هو بين التنمية ونوعية الحياة على الصعيد العالمي ولكن تأثيره أوضح ما يكون على مستوى المدينة، وهنا يتجلى الأثر الذي يحدثه النمو الحضري للبلدان النامية من انعكاسات على مستوى المدن، فالعالم النامي يسير حتماً في طريق التحضر ولكن بالتزامن مع زيادة آثاره السلبية، مما يتوجب توجيه الاهتمام بقضايا التنمية الحضرية وتطوير أدوات لإدارتها بما يخدم أهداف وخطط التنمية في تلك البلدان بدلاً من أن يكون عائقاً أمامها.

إنّ ما تقدَّم من تحليل لظاهرة التّحضر عالمياً يُظهر الاختلاف في اتجاهاتها وانعكاساتها على البلدان النامية والمتقدمة، أما عن انعكاس التحضر على مستوى العالم العربي والمدن السورية فسيتم التعرف عليه في الفقرات التالية.

2.3.1. التّحضر في العالم العربي، سماته وعوامله

تُعتبر المنطقة العربية هي الأكثر تحضراً في العالم، إذ قُدرت نسبة سكان الحضر إلى مجموع السكان في البلدان العربية 36% عام 1990، وارتفعت هذه النسبة لتصبح 60% في عام 2000 بداية القرن العشرين، فقد ازداد عدد السكان الحضر بشكل يفوق النمو السكاني في حد ذاته بحيث أصبح 6 اشخاص تقريباً من بين كل عشرة من سكان المنطقة العربية هم من أهل المدن [46].

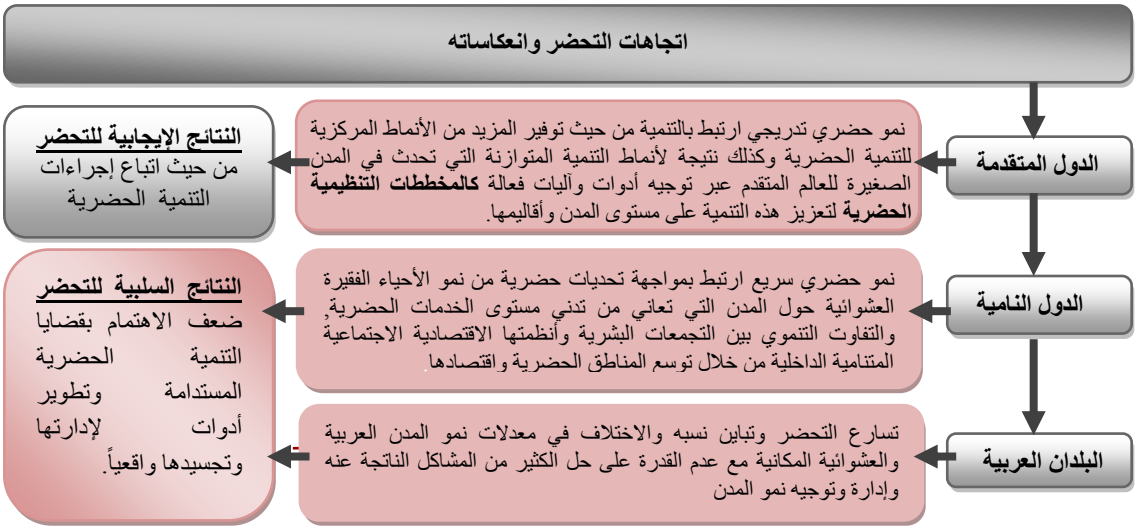
وقد استمرت ظاهرة التّحضر بلا انقطاع في المنطقة العربية رغم انخفاض وتيرة النمو السكاني في جميع البلدان في غضون الربع الأول من القرن 21 نتيجة جذب المدن لسكان الأرياف إذ تُقدَّر حالياً وتيرة نمو السكان في العالم العربي بحدود 2.3% سنوياً بينما في المدن فهي بحدود3.3% سنوياً، مع العلم أنَّ الزيادة الطبيعية في الريف أكثر من المدن وهذا دليل على هجرة الفائض منهم إلى المدن، وتحول الكثير من المراكز الريفية إلى مدن (مناطق حضرية) مع تزايد سكانها وتغيير في أنماط حياتها، فقد قدرت نسبة التحضر في المنطقة العربية 65% للعام 2010 وستصبح هذه النسبة حسب تقديرات الأمم المتحدة لشؤون السكان 75% للعام 2025 [43].

وقد تميزت ظاهرة التّحضر بالمنطقة العربية بالتباين الكبير في نسب التّحضر على مستوى البلدان، إضافة إلى سرعة النمو التي يحدث فيها التحضر بطريقة لا يواكبها تحول مناسب في البنية الاجتماعية والاقتصادية والسياسات التخطيطية المرافقة لحدوثه، فمع تزايد مظاهر الاختلاف ضمن البلد الواحد اختلفت أنماط ونسب ارتفاع معدلات التحضر ومظاهر التنمية الحضرية بين الدول العربية، فمنها ما كان بشكل سريع بل وسريع جداً ومعظمها في دول مجلس التعاون الخليجي ومنها ذات نمو متوسط إلى سريع كما في دول المشرق (سوريا، لبنان، مصر، فلسطين، الأردن، العراق) ومنها ذت نمو بطئ إلى متوسط كما بعض دول المغرب (ليبيا، تونس، المغرب، الجزائر) [62: 2].

إضافة إلى هذا التّباين في معدلات النمو الحضري بين البلدان العربية هناك اختلاف أيضاً في معدلات النمو على مستوى مدنها ضمن البلد الواحد إذ أنَّ النمو الحضري لم يأخذ طريقه بصورة متوازنة ما أدى إلى تركّز السّكان الحضر في مدن قليلة وظهور المدن الكبيرة المهيمنة ونمو مدن العواصم، فبينما كان عدد المدن المليونية العربية للعام 2000 لا يتجاوز 20 مدينة فمن المتوقع أن يصل هذا العدد إلى 40 أيضاً بحلول عام 2025، حيث تشير الإحصائيات إلى تضاعف عدد سكان المدن لبعض البلدان بسرعة نمو تفوق 100%، كما في دبي حيث نما عدد السكان فيها بنسبة 400% وفي الشارقة ارتفعت هذه النسبة إلى 600% أي 6 مرات خلال 12 سنة ويتوقع أن يتجاوز سكان المدن في 8 بلدان عربية عتبة 90% بحلول عام 2025، وهذا نتيجة طبيعية لتوفر الخدمات في العواصم دون غيرها وتركيز اماكن النشاط الاقتصادي فيها واحتوائها على الوظائف الحكومية والإدارات مما جعلها مركز جذب عالي للسكان، الأمر الذي أدى إلى هيمنة المدن الكبرى أي نسبة سكان المدن الكبرى (في المدينة الأكبر) إلى مجموع سكان الحضر في المدن الأخرى الأصغر حجماً ضمن البلد الواحد [35: 100].

ومن جانب آخر لقد شهدت المدن ذات الحجم المتوسط معدل نمو أعلى من المدن الكبيرة حيث لوحظ تباطئ في وتيرة النمو للمدن الكبرى في كل من المشرق والمغرب وزيادة نسب النمو في المدن الأخرى لتستمر المدن المليونية في الازدياد ليس فقط مدن العواصم وإنَّما المدن الصغرى والمتوسطة ضمن البلد الواحد كما في اللاذقية والاسكندرية وبيروت والكويت وغيرها، وفي الواقع لا يمكن إرجاع هذا النمو إلى الزيادة الطبيعية فحسب حيث تشير التوقعات إلى انخفاض وتيرة النمو السكاني الطبيعي في حين ستزداد نسبة النمو الحضري للمدن وهذا عائد إلى الهجرة الريفية الحضرية أولا، وكما أن تصنيف المراكز على أنها حضرية يختلف من بلد عربي لآخر وإن الكثير من المناطق الريفية المتاخمة للمدن لا يتم حساب سكانها من سكان المدن، إذ أنَّه إعادة تصنيف المدن والأرياف يكون لصالح الأولى وعلى حساب الثانية، وهنا تأتي الحاجة لتطوير أدوات وآليات الإدارة الحضرية الجيده وإيجاد المزيد من الإستراتيجيات الجديدة لتحقيق الاندماج ما بين المناطق الحضرية والمناطق الريفية وذلك بهدف تمكينها من تحقيق مستويات أفضل من الاستدامة.

وبذلك، يتبيَّن من كل ما تقدَّم أن عملية التّمدن العالمية أوما يسمى عملية التّحضر هي عملية مختلفة من دولة لأخرى فقد ظهرت هذه العملية بشكل تدريجي في الدول المتقدمة فلم تظهر الآثار السلبية كما في الدول النامية ومنها الدول العربية والتي كانت فيها التغيرات واسعة وغير متوقعة وهذا ماجعل الدول المتقدمة قادرة على حل الكثير من مشاكلها الحضرية في حين عجزت الدول النامية عن حل الكثير منها، فمثلا استغرقت عملية التحضر في الدول الصناعية 150 عام أما في دول الخليج فقد احتاجت من 10-15 عام فقط لتصل إلى نفس المستوى وهذا هو حال غيرها من المدن العربية التي تعرضت لنمو حضري سريع وكان سبباً في نشوء الإشكاليات والتحديات الحضرية. ويلخص الشكل 4 تطور اتجاهات عملية التحضر وانعكاسها على الدول المتقدمة والنامية والعربية.



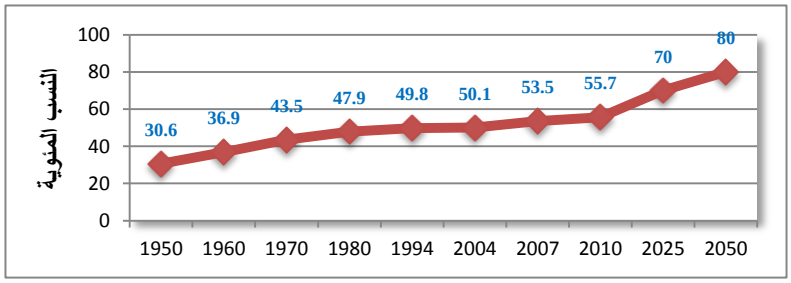
الشكل (4): انعكاسات اتجاهات التحضر على العالم المتقدم والنامي والعالم العربي
المصدر: إعداد الباحثة استناداً إلى التحليلات السابقة

في الواقع، إن المدن السورية كجزء من العالم العربي لا بد من أن تتعرض إلى هذه التحديات أو جزء منها، ما يدفع إلى دراسة الواقع الحضري وجهود الحكومات السورية في مواجهتها وخاصة أن النمو الحضري هو من سمات المدن السورية الحالية.

3.3.1. واقع التحضروالنمو الحضري في سورية وآثاره

1.3.3.1. تسارع النمو الحضري في سورية

شهدت سورية ارتفاع في نسب التحضر بشكل ملحوظ فقد ارتفعت نسبة سكان الحضر من 43% عام 1970 إلى 50% عام 1995 وإلى 53.5% عام 2007 وإلى 55,7 % للعام 2010، ومن المتوقع أن تصل هذه النسبة إلى 70% للعام 2025، وإلى 80% للعام 2050[12: 33]. كما يظهر الشكل 5..



الشكل (5) : منحني تزايد النمو السكاني الحضري في سورية ما بين الأعوام (1950-2025).
المصدر: إعداد الباحثة بالاستناد إلى المجموعة الإحصائية للأعوام ما بين (1950 - 2010) باستثناء النسبة المتوقعة للعام 2025 و2050 التي تمَّ الاعتماد عليها من خلال المرجع [12].

يُمثل المخطط السّابق النمو الحضري المتسارع والمتوقع في سورية ويظهر حجم ظاهرة التّحضر التي تتعرض لها، الأمر الذي يؤكّد ضرورة الوعي تجاهها بما لها من آثار مختلفة على المجتمع السوري ككل، ولذلك لا بد من معرفة أسباب هذه الظاهرة والتحديات التي تفرضها على المدن السورية، والتّعرف على الطرق والأساليب الإجرائية التي يتم اتخاذها لإعداد المخطط التنظيمي للتعامل مع عملية التحضر.

2.3.3.1. عوامل التحضر في سورية وآثاره ودور المخططات التنظيمية

تعود حركة التحضر في المدن السورية إلى مجموعتين من العوامل (عوامل ضاغطة تضع البيئة الحضرية تحت الضغط، وعوامل مساعدة تساعد في زيادة الضغط).

- **تتمثل العوامل الضاغطة بالقضايا التالية**:

- النمو السكاني الطبيعي الذي يُعد العامل الرئيس وراء الانفجار السكاني الحاصل في سورية إذ تُشير الاحصاءات إلى انخفاض ملموس في معدل النمو السكاني مقابل ارتفاع معدل النمو الحضري إذ أنّه منذ بداية الألفية الثالثة وصل معدل النمو السكاني إلى 2.7% ثم عاد وانخفض إلى 2.45% ما بين الأعوام 2000-2005 واستمرت هذه النسبة بالاستقرار حتى عام 2011 لتبقى 2.45%، أي انخفضت وتيرة النمو السكاني ولكن لوحظ هذا الانخفاض في الريف بينما تكون زيادة سكان الحضر في مختلف المدن السورية كما هو موضح في الجدول 2 خلال الأعوام (2004، 2007، 2009، 2010، 2011).

المحافظات	2004		2007		2009		2010		2011	
	حضر	ريف	حضر	ريف	حضر	ريف	حضر	ريف	حضر	ريف
دمشق	**8.7**	**0**	**16.6**	**0**	**17.02**	**0**	**15.6**	**0**	**15.4**	**0**
ريف دمشق	**8.2**	**4.5**	**15.74**	8.72	16.9	9.1	15.9	9.9	16.1	9.9
حلب	14.1	8.5	27.37	16	28.5	17.1	26.5	18.3	26.6	18.4
حمص	4.6	3.9	8.71	7.58	9.25	7.8	8.6	8.3	8.6	8.3
حماه	2.8	4.9	5.52	9.22	5.68	9.73	5.3	10.3	5.3	10.3
اللاذقية	**2.5**	2.4	**4.79**	4.52	**4.97**	4.7	**4.6**	5	**5.4**	4.9
دير الزور	**2.5**	**3.1**	**4.68**	**6.09**	**5.11**	**6.35**	**4.8**	**6.8**	**4.8**	**6.9**
الحسكة	2.6	4.6	4.82	8.79	5.12	9.13	4.8	9.8	4.8	9.7
الرقة	1.7	2.7	3.18	5.25	3.43	5.44	3.2	5.8	3.2	5.8
إدلب	2	5	3.8	9.63	4.03	10.03	3.7	10.8	3.7	10.8
السويداء	0.5	1.2	1.07	2.3	1.11	2.4	1	2.6	1	2.6
درعا	2.1	2.6	4.18	4.85	4.29	5.28	4	5.7	4	5.7
طرطوس	1.1	2.8	1.07	2.37	2.9	5.5	2	5.8	2	5.8
القنيطرة	0	0.4	0	0.7	0	0.8	0	0.9	0	0.9

الجدول (2): التوزع النسبي للسكان حسب المحافظات السورية (حضر-ريف) ما بين الأعوام 2004-2011

المصدر:إعداد الباحثة بالاستناد إلى المجموعات الإحصائية في سورية للأعوام 2004 ، 2007، 2009، 2010 ، 2011

- الهجرة الداخلية من الريف إلى المدن تعد أيضاً العامل الأساسي للتحضر السريع في سورية والتي سببت نمو الحضر في مراكز المحافظات ومحيطها، لتكون نسب التحضر في هذه المراكز أعلى منها على مستوى المحافظات ككل مثل حلب ودمشق وحمص واللاذقية مع العلم أنَّ حجم هذه المراكز مختلف من محافظة لأخرى، كما في محافظة اللاذقية حيث بلغت نسبة الحضر فيها 52% من إجمالي حضر المحافظة أي أكثر من نصف سكان المحافظة تقريباً يعيش في مدينة اللاذقية، بالرغم من أن مساحتها لا تتجاوز 0.56% من المساحة الكلية لسورية وتعتبر من مراكز المحافظات الصغرى في سورية[16: 24]، وهذا يُظهر عدم التوازن في توزيع السكان الحضر وتأمين خدماتهم وسوء السياسات التخطيطية، ما يؤدي بدوره إلى ضغوط وتحديات لدى المسؤولين لتأمين التوازن التنموي على مستوى المحافظة الواحدة وبين المحافظات أيضاً وهذه هي إشكالية البحث التي تدور حول مسألة توجيه النمو الحضري وفق أدوات تنموية وأسلوب تخطيطي معاصر يجسد هذه التنمية على أرض الواقع من خلال تطوير منهجية إعداد مخطط التنمية التنظيمي كأداة استراتيجيه لتحقيقها.

- **العوامل المساعدة**: وتتمثل بالممارسات التخطيطية البشرية ومنها:
  - تركيز جهود التنمية في المدن أدى إلى الهجرة إليها طلباً لفرص العمل والاستفادة من عوائد هذه التنمية، إذ أشارت دراسة سكانية للمدن السورية حول الهجرة الداخلية إلى عدم إمكانية قطعها أحياناً، وإنما تشكل ما يسمى بالاغتراب الداخلي حيث وجد أن السكان من فئة الأعمار (19-25) من هم في سن العمل والدراسة الجامعية يميلون إلى الهجرة للمدينة طلباً للعمل ويستمرون في هذا الاغتراب حتى سن التقاعد عندئذ يرغبون بالعودة إلى الريف [17: 5].
  - الاعتماد على المعيار الإحصائي في تصنيف التجمعات والذي يعتبر أنّ عدد التجمعات التي يبلغ عدد سكانها 20 ألف نسمة فأكثر هي مناطق حضرية [17: 5]، هذا ما يؤدي بدوره إلى زيادة النمو الحضري من خلال التصنيف الدوري للقرى ورفع تصنيفها الإداري إلى بلديات وضمها للمناطق الحضرية، حيث تشير السجلات الإحصائية أنَّه بين العامين 2000- 2006 تحولت 27 بلدة إلى مدن وارتفع عدد المدن من 84 مدينة إلى 111 مدينة [16: 25]، ولكن هذا التحويل يكون من حيث تغيير الصفة فقط دون التمتع بالمقومات والخدمات الحضرية التي يجب أن تُصنف التجمعات على أساسها.

يُستنتج مما سبق، أنّ عملية التّحضر في سورية تعود إلى السياسات التي تتحكم بهذه العملية، إذ أنَّ التوزيع الحضري في مراكز المحافظات والمدن متعلق بالدرجة الأولى بالخدمات التنموية المتوفرة فيها وفرص العمل دون المناطق الريفية ومن خلال تركيز جهود التنمية في هذه المراكز، وكما تتم عملية التحضر وفق التعاريف المعتمدة للمدينة والتي حُدِدت من قبل وزارة الإدارة المحلية على أنّها التجمع التي يبلغ تعداده 20 ألف نسمة فأكثر، فقد يكون هذا العدد متوفر في إحدى التجمعات الريفية ولكن لا يصل لها أي نوع من الخدمات الأساسية الحضرية وبهذا لا يمكن تصوُّر أي مجتمع له نفس التعداد هو حضري لمجرد زيادة تعداد سكانه ولا تشمله التنمية، فالتحضر هو عملية تتوقف على أنظمة التنمية المتبعة ودرجة التكامل بينها وشموليتها [115: 33]، وهذا ما يجب تداركه وأخذه بالاعتبار عند إعداد المخططات التنظيمية.

وبالطبع، كان من نتيجة ذلك ومع استمرار النمو الحضري في سورية أن تضاعفت أحجام المدن وعدد سكانها بشكل يتجاوز إمكانيات السلطات المحلية على إدارة علمية التحضر والذي تعددت آثارها وتجلّت في:

- التفاوت الكبير في مستوى نصيب الفرد من الخدمات العامة وفي البيئة المعيشية بين سكان الريف والحضر.
- الأزمة الإسكانية المتعددة الأبعاد التي تتواصل مع التضخم السكاني والأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والصحية للسكان الحضر وتتمثل بعدة أمور:
  - ارتفاع أسعار المساكن في مراكز المدن ونقص السكن الملائم.
  - الازدواجية في ظاهرة السكن ففي الوقت الذي ازداد فيه الطلب على المسكن وعدم قدرة فئات واسعة من المجتمع تأمينه هناك عدد من الوحدات السكنية الشاغرة21 [39].
  - انتشار المناطق العشوائية المحيطة بمراكز المدن الرئيسية والتي نشأت دون تنظيم قانونياً وخدمياً وقد رافق ذلك عدة أزمات تمثلت بتدهور البيئة الحضرية فيها وفقدان المقومات الأساسية للحياة وغياب البنية التحتية وانتشار الفقر، إضافة لذلك فإنها تواجه تلك المناطق ازدواجية الطلب على المسكن فيها وتوسعها على حساب الأراضي الزراعية حيث امتدت لتشمل مساحة 26,600 هكتار منها 5555 هكتار مأخوذة من الأراضي الزراعية الخصبة في سورية [47]، وهذا يدل على عدم وجود سياسة تخطيطية مستدامة للتوسع الحضري الجاري، حيث قُدِرت نسبة السكان الحضر الذين يعيشون في الأحياء الفقيرة العشوائية 11% من إجمالي السكان الحضر في سورية ككل. وكثير منها لا يدخل في محور الدراسات التنموية والخطط والبرامج على المستوى الحضري، علماً أنّه لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة يتطلب التكامل والشمولية على مختلف المستويات المكانية للبيئة الحضرية (المدن ومحيطها) [62].
  - ظهور آثار اجتماعية تتمثل بازدياد البطالة والفقر في المدن حيث بلغ معدل البطالة على المستوى الوطني 8% للعام 2011، متزامناً مع تصاعد للفقر ليكون عدد فقراء الحضر 62 % [12: 341].

في الواقع ترافقت هذه التّحديات المواجهة للمدن السورية وريفها مع عدم قدرة الحكومات والمعنيين على مواكبة حركة التّحضر المتسارعة، مما يشكل تحدي تجاه مخططي المدن السورية لا بد معه من التّحرك على المستوى التخطيطي التنموي والمستند على توثيق نشاطات هذا الحراك، هنا يأتي دور المخطط التنظيمي لتوجيه نمو المدن

وإدارتها، من خلال تضمينه لمعايير معاصرة ومبادئ الاستدامة وربط التّحضر بمجالات تنمية المدن ونشاطاتها لينعكس بذلك إيجاباً على واقعها وواقع المناطق الريفية المحيطة بما يضمن التوازن التنموي والمكاني للمدينة وريفها [120: 27].

4.1. التحديات الجارية للتحضر والحاجة إلى التخطيط الحضري المستدام

بالرغم من أنَّ التّحضر هو من القوى الدافعة للتطوير والتنمية الاقتصادية ولكن تأثيراته على المدن تتزايد يوما بعد يوم سواء من الناحية البيئية أو الاقتصادية أو الاجتماعية والإدارية، وهذا ما يفرض سياسة تعامل جديدة مع نتائج هذا النمو وآثاره المتمثلة بالتحديات التالية:

- **التحديات الديموغرافية والطلب المتزايد على الخدمات الحضرية**:

إنّ آثار التحول الحضري العالمي جعل السلطات المحلية والحكومات في مواجهة مجموعة تحديات ديموغرافية لم تواجهها من قبل، من حيث النمو غير المتوازن بين المناطق الريفية والحضرية وميل التوازن بشدة لصالح النمو الحضري ففي عام 2008 لأول مرة في تاريخ البشرية أكثر من نصف سكان العالم يعيش في المناطق الحضرية وهذه النسبة سترتفع إلى 70% عام 2050 [124: 27]، ولكن كله سيكون تقريبا في الدول النامية، فالمشكلة تكمن في أنّ الطلب المتزايد على الخدمات الحضرية مرتبط في نمو الحضر الذي يتم في أقل البلدان قدرة على تأمينها وخاصة في البلدان النامية الأكثر فقراً والتي هي في مواجهة تحديات التحضر تجاه تأمين مياه الشرب والمرافق الصحية الآمنة والإسكان الجيد والأقل ازدحاماً وتيسير بنية تحتية حضرية وقدرة السكان الحضريين على تحمل تكلفة هذه الخدمات والتي لا يمكن تلافيها في النمو السريع للأحياء الحضرية الفقيرة والمستوطنات العشوائية [9: 3].

- **التحديات البيئية**

تعتبر التحديات البيئية من أكثر المشاكل التي تعترض طريق السياسات الحضرية ومن أهمها قضايا التنمية المستدامة وتتمثل بإشكاليات عدة مثل التغير المناخي الذي يعزى بالمقام الأول إلى النشاط البشري وتأثيره بشكل سلبي من حيث الحصول على الماء وإنتاج الأغذية والصحة والبيئة وخاصة في البلدان النامية والتي ستكون عرضة لهذا التهديد، إذ أن الأنماط الحالية للتحضر تدفع الناس ذات الدخل المتدني للعيش في مواقع معرضة للكوارث الطبيعية والفيضانات ولا سيما التجمعات غير الرسمية والتي تعد نواتج لغياب التنمية والتخطيط الحضري [199: 34].

أما المشكلة الثانية للبيئة الحضرية هي استخدام الوقود الأحفوري في المناطق الحضرية والزيادة المحتملة الطويلة الأمد، فقد أدى الاستخدام العالمي للنفط كمصدر للطاقة إلى النهوض بالتحضر والسماح بنشره من خلال الاعتماد على السيارات الخاصة في التنقل بين الضواحي والمناطق الحضرية المتشكلة من جراء النمو الحضري. وهذا ما يؤدي إضافة إلى استهلاك الموارد الطبيعية كالأراضي إلى التلوث البيئي والازدحام وتحدي تجاه الاستجابة لهذه التحديات الحتمية بالنسبة للتنمية الحضرية ولا سيما فيما يتعلق بكثافة التجمعات والنقل [199: 34].

وكما أصبحت إشكالية البنية التحتية تحدياً ملموساً في معظم بلدان العالم ولا سيما في العالم النامي، وهناك أقل من 35% من المدن في البلدان النامية فقط تقوم بمعالجة مياه الصرف الصحي، إضافة إلى أنّ نقص المرافق الصحية والحصول على المياه النظيفة والتخلص من النفايات وغيرها من الآثار البيئية الحاصلة والمتوقعة والمتركزة في المناطق الحضرية الفقيرة والعشوائية، فالمشكلة لا تكمن في إيجاد حلول للمشاكل البيئية الراهنة فحسب وإنَّما الاستعداد لمواجهة المشاكل من جراء الزيادة الحضرية المتوقعة، حيث تشير التوقعات إلى أنَّه ما يقارب 40% من سكان العالم سيكون بحاجة لبنية تحتية وخدمات حضرية جديدة بحلول عام 2030 [8: 9].

ضمن هذا الإطار فإنَّ آثار التحضر البيئية مستمرة من منطلق الزحف الحضري المستمر وتأثيره على البيئة المحيطة بسبب الطبيعة المركزة للتجمعات الحضرية وأنظمة البنية التحتية المعتمدة والاستهلاك المتزايد لموارد الطبيعة على نحو غير مستدام وغير متوزان مكانياً وزمانياً ليشمل هذا الاستهلاك المناطق الريفية أيضاً، ما يتطلب اتخاذ خطوات وإجراءات أكثر استدامة في استهلاك الموارد الطبيعية الحضرية والريفية على حد سواء.

- **التحديات الاجتماعية والمكانية والحاجة إلى التنظيم المكاني**

مع ارتفاع معدلات التّحضر السريع والمترافق مع النمو المكاني السريع للمدن الصغيرة والمتوسطة الحجم، وكذلك نمو التعداد السكاني بعمر الشباب في كل من الدول المتقدمة والنامية، وجدت الحكومات والسلطات المحلية نفسها في مواجهة أشكال حضرية جديدة للبعد الإجتماعي والمكاني والمتمثلة بالتركيب المتعدد للمدن الصغيرة والتجزئة المكانية واستقطاب القوى العاملة تجاه المدن وبالتالي عدم المساواة في الدخل وانتشار الفقر الحضري الذي يعد أكبر تحدي تواجهه دول العالم وعلى وجه الخصوص الدول النامية حيث تشير الدراسات إلى أنّ نسبة الفقر الحضري أعلى من نسبة النمو الحضري ذاته في الدول النامية [201] والمتمثل بنشوء مدن الأحياء الفقيرة العشوائية المنخفضة الدخل في الدول النامية وكما أن نسبة نموها مساوياً تقريبا لنسبة النمو الحضري [197]، والمفارقة هنا في أن هؤلاء الفقراء اللذين يوصفون بالحضر هم مقيدون والمزايا التي يجب أن يتمتعوا بها من المدن ضئيلة جدا بالمقارنة بسكان الريف [65: 36]، وإنّ أشكال التفاوت الاجتماعي والمكاني في أي مدينة يهدد بوجود الانقسام الاجتماعي وإلى اضطرابات اجتماعية من نشوء الجريمة وانعدام الأمن والاستقرار والعنف الحضري.
ومن أجل مدن أكثر استدامة لا بد من العدالة في توزيع الموارد وخطط التنمية لتفادي التّحدي تجاه إعادة هيكلة هذه المدن وتركيبها الديموغرافي والاجتماعي والمكاني والذي يترتب عنه تحديات أخرى تؤثر على الجوانب الأخرى للتنمية، فإن منع حدوث الاختلال الاجتماعي المكاني يوفر الجهد والوقت والتكاليف أكثر من معالجة المشاكل الناتجة عنه.

- **التحديات الاقتصادية**

أدّت عملية العولمة وإعادة الهيكلية الاقتصادية العالمية إلى تركيز سوق العمالة في المناطق الحضرية للبلدان النامية والمتقدمة معاً وجذب الهياكل المهنية والعمالة إلى المدن وبالتالي عدم المساواة في الدخل، وكذلك نمو قطاع الخدمات أكثر مما هو نمو الصناعات التحويلية كنتيجة مباشرة لنمو التجمعات الحضرية والحاجة إلى تخديمها [198: 34].

وهذا ما يعكس الآثار الاقتصادية للتحضر من حيث التكاليف المرتفعة لتأمين هذه الخدمات والبنية التحتية الحضرية في المدن التي أصبحت مكاناً للفقر والحرمان على وجه الخصوص في المناطق النامية والتي ترافقت مع ارتفاع البطالة المرتبطة بالأزمة الاقتصادية العالمية ووظائف الاقتصاد الحضري غير الرسمي المتركز بأكثر من50% من كامل العمالة في الدول النامية [9: 3]، وهذا يشكل أحد أهم التحديات الحضرية التي يتعين على حكومات البلدان النامية التصدي لها والاستجابة لزيادة الفقر وعدم المساواة.

إضافة إلى ذلك، فإنَّ إحدى الآثار الاقتصادية للتحضر تتمثل بتكاليف التأثيرات البيئية السلبية التي يتعرض لها سكان المدن والناتجة عن استهلاك الموارد الطاقة المفرط، وإنَّ تكاليف تأمينها وزيادة الطلب عليها هي إحدى المستلزمات الرئيسية لتلبية الاحتياجات الأساسية وتعكس أنماط التنمية الاقتصادية والاجتماعية للتجمعات، فهناك ما يقارب 2 مليار نسمة يفتقرون للحصول على الطاقة، وكما أنَّه ملياري نسمة آخرين يعتمدون على الأنواع التقليدية من الطاقة وأكثرهم من التجمعات العشوائية الفقيرة في البلدان النامية، وهذا ما ينجم عنه هدر في الوقت والمال وذلك نتيجة محدودية الوصول إلى خطط التمويل الملائمة لفقراء الحضر وانخفاض الدخول التي لا تكفي لشراء خدمات الطاقة النظيفة [3].

وبذلك يتبيَّن أنَّ تجاهل الترابط الاقتصادي والأبعاد الاجتماعية والبيئية والمكانية للتنمية الحضرية أعاق عملية التنمية فالتكلفة الناتجة عن كل منها تؤثر في المحصلات الاقتصادية والمؤثرة بدورها على السياسات والخطط الحضرية والمتعلقة بتوافر الموارد لتخطيط وتنفيذ مشاريع هذه التنمية.

- **التحديات المؤسساتية والإدارية وإعادة النظر في الإدارة الحضرية الحالية.**

تعد التحديات الإدارية والتخطيطية من أكثر التحديات المرافقة لعملية التحضر وذلك في ظل ضعف القدرة على مواكبة وإدارة النمو الحضري المتسارع وتوجيهه بشكل متوزان مكانياً، وهذا الأمر متعلق بالدرجة الأولى بنوعية السياسات التخطيطية المتبعة وانعدام اللامركزية في اتخاذ القرارات المحلية وإدارتها [199: 34]، إذ أنّ سرعة التّحضر العالمي تفوق قدرة الإدارات المحلية على مواكبة التّغيرات الحضرية على المستوى البيئي والإجتماعي

والاقتصادي والمكاني ما نتج عنها الأدوار المتغيرة للقطاع العام والخاص والقطاع غير الحكومي الناتج عن السياسات غير المواتية، بما في ذلك عدم التنظيم والفوارق الإقليمية وخاصة في المراكز الحضرية الصغيرة والمتوسطة التي تنمو بشكل متسارع في ظل مواجهتها لنقص حاد في الموارد المالية والقدرة المؤسسية لمواجهة هذا التحدي نتيجة اتباع النهج الخاطئ في النظر إلى أنَّ النمو الحضري هو ظاهرة سلبية يجب منعها، في حين يجب أن ينظر إليه كقوة دافعة للمدن والمراكز الحضرية لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحديد أنماط التنظيم المكاني لكل من النشاطات الاقتصادية والسكانية مع مراعاة البيئة لتوسع حضري أكثر استدامة وانسجاماً.

يتوضح مما تقدم، أنَّه لتحقيق التوسع الحضري المستدام لا بد من التكامل بين التغيرات والنشاطات الحضرية وأهداف التنمية البيئية والاقتصادية والاجتماعية باعتبارها نشاطات محفزة للمدن لإيجاد استراتيجيات تساعد على تحقيق التنمية الحضرية الشاملة على المدى الطويل والقادرة على مواكبة حركة التحضر المستمرة والمتوقعة، ويلخص الجدول (3) التحديات الجارية للتحضر.

تحديات ديموغرافية	تحديات بيئية	تحديات اجتماعية ومكانية	تحديات اقتصادية	تحديات مؤسساتية
تفاوت النمو بين المناطق الريفية والحضرية	التغير المناخي	الفقر الحضري	ارتفاع تكاليف تأمين خدمات الحضر المتزايد	المركزية في اتخاذ القرارات
طلب متزايد على الخدمات الحضرية	زيادة استهلاك الموارد الطبيعية من مياه و الأراضي	ارتفاع البطالة في عمر الشباب	ارتفاع تكاليف تأمين الطاقة	ضعف الإدارة الحضرية في بعض البلدان (البلدان النامية)
سرعة نمو الفقراء الحضر	وزيادة تلوث بيئي للمناطق الحضرية	انعدام الأمن- عدم الانسجام الاجتماعي	ارتفاع تكاليف معالجة التلوث البيئي للحضر	نقص الموارد المالية والمؤسسية
	البنية التحتية السيئة لبعض الحضر وزيادة الطلب عليها	التفاوت المكاني بين الريف والحضر		اتباع سياسات محلية غير مواتية لنهج التحضر العالمي
		نشوء الأحياء الفقيرة العشوائية		

الجدول (3): التّحديات الجارية للتحضر العالمي.
المصدر: إعداد الباحثة بالاعتماد على عدد من الدراسات.

نتيجة لهذه الآثار السلبية للتحضر والتي تتركز معظمها في البلدان النامية فإن أساليب التخطيط المتبعة هي في تباين مع المفهوم المستدام لتنمية المدن، ما يتطلب إيجاد الوسائل والأدوات المناسبة لجعل التوسع الحضري مستدام، فالنمو الحضري ليس مجرد مسألة الهجرة من الريف إلى المدينة ولكنّه تحول اجتماعي واقتصادي وبيئي ومكاني معقد في أسلوب العيش، وهنا يدور التساؤل حول الأدوار التي يجب أن تتولاها الحكومات على اختلاف مستوياتها لسد ثغرات القدرات الإدارية وأساليب التخطيط، وهذا أيضاً يقود إلى معرفة ردود الأفعال تجاه معالم التحضر العالمي؟

5.1. التنمية المستدامة للمدن- الاستجابة الدولية لحركة التحضر العالمي

مع استمرار حركة التّحضر العالمية وتفاقم آثارها على المدن، كانت ردود الأفعال الدولية لمواجهتها من السمات التي ميزت السياسة الدولية في أواخر القرن العشرين حتى وقتنا الحالي، فقد مهّدت العديد من المؤتمرات والتقارير الدولية الطريق تجاه حلول وإجراءات من شأنها اتخاذ موقف استباقي إزاء النمو الحضري الحتمي والتقليل إلى أدنى حد من الكثير من عواقبه السلبية، وقد أدى هذا الاهتمام العالمي بقضايا التحضر إلى التأكيد على أهمية استراتيجية تنمية المدن لمواجهة آثاره، ولا يزال الحراك مستمر حتى يومنا هذا ، ويتمثل بالتقارير والممارسات السياسية الآتية:

- **مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية في عام 1987** والذي صدر عنه تقرير برونتلاند بعنوان مستقبلنا المشترك الذي تمّ فيه تبني مفهوم التنمية المستدامة [210].

- **مؤتمر قمة الأرض Earth Summit عام 1992** والذي عقد في مدينة ري دي جانيرو وصدر عنه إعلان الأجندة21 " AGENDA21 " وهو عبارة برنامج العمل التنفيذي للتنمية المستدامة في الجزء السابع من أجزائها للتأكيد على تعزيز التنمية المستدامة للتجمعات البشرية [142].
- **مؤتمر الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية UN-HABITAT في استنبول 1996**، والمعروف بقمة المدن الذي عقد بشأن السياسات الحضرية على الصعيد العالمي والوطني، وقد تمّ فيه تأييد محوران رئيسان من قبل المجتمع الدولي هما المأوى الملائم للجميع والتنمية المستدامة للتجمعات البشرية في عالم آخذ بالتحضر، ومن بين أهم نتائج المؤتمر هو ضرورة كفالة ترابط سياسات التنمية الحضرية في إطار اللامركزية من منطلق مراعاة البعد الريفي للتنمية من خلال إدارة الشؤون الحضرية الرامية إلى تنمية حضرية أكثر استدامة [2: 7].
- **مبادرة تحالف المدن citiesalliance عام 1999** لتيسير تنفيذ أعمال الموئل الثاني وتتمحور أهدافها في وضع استراتيجية لتنمية المدن وسيلة لمساعدة الحكومات المحلية والوطنية وتحسين مستوى الأحياء الفقيرة للمدن حيث أصدر خطة عمل المدن الخالية من الأحياء الفقيرة من خلال تيسير التكامل بين مختلف المنظمات وتعزيز الابتكارات والنهج الجديدة وعدم وجود جهة تنفيذية مستقلة وإنّما العمل مع الشركاء الوطنيين المحليين **[2: 8]**.
- **تقرير المنتدى الحضري العالمي 2005** في إسبانيا بعنوان "المدن ملتقى طرق الثقافات الشمول والتكامل"، بالتركيز على جوهرية التوسع العمراني المستدام والتخفيف من الفقر الحضري بتعزيز نظم التشارك الشامل للإدارة المحلية كوسيلة فعّالة لزيادة كفاءة الإدارة الحضرية.
- **تقرير برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية 2007** حول التوسع الحضري المستدام والدعوة إلى زيادة استدامة المدن ومن بين الاستراتيجيات التي جرى تحديدها الترويج لبسط اللامركزية من خلال تمويل السلطات المحلية والتخطيط التشاركي وتوضيح الروابط بينها وبين الحد من الفقر الحضري.
- **تقرير حالة مدن العالم 2008- 2009** الذي تناول القضايا الحضرية المطروحة في المدن مبيِّنا أنّ كل من عناصر العدالة الاجتماعية والحكم السليم عناصر مترابطة وهامة لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة مع أهمية الانسجام المكاني والإقليمي والاجتماعي والبيئي كقضايا أساسية يمكن تحقيقها من خلال التنمية الحضرية المستدامة **[4]**.
- **التقرير العالمي للمستوطنات البشرية 2009** الذي أشار إلى الانتشار الحضري غير المخطط وضرورة التحضر المستدام لمدن آمنة بيئية ومنسجمة اجتماعيا وذات إنتاج اقتصادي فعال من خلال التخطيط المكاني الاستراتيجي لمكاملة وظائف القطاع العام وتنظيم الأرض والإدارة الحضرية والنقل المستدام وعملية تشاركية والتخطيط لأشكال مكانية أكثر استدامة مثل المدن المضغوطة والكثيفة باستخدام سياسة التجديد الحضري كدور جديد للتخطيط الحضري في التنمية الحضرية المستدامة **[199: 1]**.
- **مؤتمر الأمم المتحدة الثالث بشأن الإسكان والتنمية الحضرية المستدامة** لعام 2011 الموصى بعقده من قبل برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية والذي أقرّ بضرورة تأمين وتمويل الإسكان الميسور التكلفة للجميع بما يحقق العدالة وتعزيز الأطر المؤسسية للإسكان والتنمية الحضرية المستدامة **[8]**.

استناداً لكل ما تقدَّم، يتبيَّن أنَّ المؤتمرات والتقارير تشير إلى أنَّ العالم يجمع أمره على مواجهة القضايا المتعلقة باستدامة التحضر كأداة ووسيلة لمواجهة آثاره السلبية فهو حقيقة حتمية مستمرة (حاضراً ومستقبلاً) تشمل وتلازم جميع جوانب الحياة، وهنا لا بد من النظر إلى الجانب الإيجابي منها واستثماره والذي يمكن أن يحفز التنمية الحضرية المستدامة كوسيلة وغاية في آن معا من خلال إيجاد الآليات والأدوات التي توجه النمو الحضري مكانيا وتترجم أهداف هذه التنمية على أرض الواقع ومن ثمّ إدارتها بالتكامل بين جميع مجالاتها.

انطلاقاً من أهميَّة التنمية الحضرية المستدامة التي أكّد عليها المجتمع الدولي، لا بدّ من التّعرف على أسس ومفاهيم التّنمية الحضرية ومبادئها ومؤشراتها وأدوات تجسيدها على أرض الواقع.

6.1. مفهوم التنمية الحضرية المستدامة.

منذ تقرير برونتلاند المعروف بتقرير مستقبلنا المشترك"Our Common Future" الذي وضع من قبل اللجنة العالمية للبيئة والتنمية WCED **[209]** بإشراف الأمم المتحدة للتنمية والبيئة الذي تمَّ فيه تبنِّي وتحديد التعريف الأوضح للتنمية المستدامة، حيث أصبحت الاستدامة المفهوم الشامل الواجب تضمينه وإدراجه في كل مفهوم للتنمية ومن الأهداف

الواضحة والتي يجب تلازمها في رسم السياسات التخطيطية ولكن المفهوم يجب أن يترجم إلى الأبعاد العملية للتنمية المستدامة وبهذا المعنى أصبح من الضروري أكثر فأكثر ترجمتها على مختلف المستويات وعلى الأخص المستوى الحضري حيث تستقر النسبة الكبيرة والمتزايدة من السكان [106].

إذ أنَّ القضايا الحضرية تضع مطالباً متعددة على مسألة التنمية المستدامة من منطلق أنَّ أكثرية المشاكل البيئية والاقتصادية والاجتماعية والمكانية تنشأ عن آلية العمل داخل المدن، وبذلك أكّد مؤتمر الأمم المتحدة الثاني للمستوطنات البشرية (Un-Habitat) عام 1996 الحاجة إلى وجود مجتمعات تستخدم الموارد بكفاءة وفي حدود القدرة الاستيعابية للنظم الإيكولوجية وإتاحة الفرص للفئات المحرومة لتأمين حياة صحية مأمونة ومنتجة تنسجم مع الطبيعة والتراث الثقافي وتكفل التنمية الاقتصادية والاجتماعية المكانية وحماية البيئة وتسهم في تحقيق التنمية المستدامة [230].

وبذلك أصبح التخطيط الحضري من أهم القضايا المعاصرة لتحقيق **الاستدامة**، باعتبار المدن مفتاح الانطلاق لسياسات الاستدامة، وبقدر ما تتعرض له المدن من آثار للتحضر وتحدياته الجارية فهي بحد ذاتها الحل ولها التأثير الكبير على القضايا حول الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي المحلي وحول البيئة العالمية، إذ أنّ مجالات تنمية المدن أوسع من أن يتم تحديدها إدارياً بقدر ما يتم تحديدها من خلال تأمين فرص التنمية لكافة فئات المجتمع، ولتحقيق استدامة المدن لا بد من التركيز على التغييرات الجوهرية التنموية الداخلية بما في ذلك قضايا (السكان والنقل والإسكان، البنية التحتية واستعمالات الأراضي والبيئة المبنية، وغيرها) [116: 22].

إذ تُعرَّف التنمية الحضرية المستدامة على أنَّها مفهوم شامل يخاطب القضايا المتعددة من تحسين الصحة الاجتماعية والقضايا الاقتصادية والبيئية الطويلة الأجل للمدن والبلدات من خلال التوفيق بين الرؤى والتطلعات المستقبلية لسكان المدن واحتياجاتهم وواقعهم الراهن وتعزيز الأمن البشري في المناطق الحضرية وتحقيق التوازن بين التقدم والتنمية في المستقبل [6: 16].

ومن جهة أخرى، إنَّ طبيعة **التنمية الحضرية** هي في تشكيل المكان حيث تختص بدراسة السكان واستخدامات الأراضي والنقل والخدمات والمرافق وإنتاج رؤية لمستقبل الأماكن مستندة على أهداف محلية ضمن الإطار العام للسياسة الوطنية والإقليمية وتترجم هذه الرؤية إلى مجموعة أولويات وسياسات وتؤمن الإطار العام للاستثمار والتجديد اللذان يساهمان في تحسين الظروف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وإيجاد إطار للعمل يساهم في تحقيق التنمية المستدامة [177: 8].

بناء على ما تقدَّم، يمكن تحديد مفهوم **التنمية الحضرية المستدامة** بأنها عملية تغيير وظيفي ومكاني شامل تهدف إلى خلق مجتمعات ذات بيئة مبنية وفق قواعد ونظم إدارية تمكن هذه المجتمعات من تحقيق أقصى إمكاناتها باستخدام الموارد بكفاءة بيئية واقتصادية وإدارتها بحيث تؤمن حياة صحية بسبل تؤدي إلى تقليل أي تأثير سلبي على البيئة مما ينعكس إيجابياً على الجوانب الأخرى، وبالتالي فهي بذلك عملية تجعل المدن منتجة اقتصادياً ومستدامة بيئياً وملائمة مكانياً ومنصفة اجتماعياً بما يضمن الأمن والأمان الحضري.

وأضف إلى ذلك وتأسيساً على ما سبق، فإنَّ **التنمية الحضرية المستدامة** تهدف إلى التغلب على التشتت الإداري والمكاني من خلال صياغة القرارات السياسية الحضرية المحلية واستثمارها بالبعد المكاني وهذا يمكن أن يكون من خلال العلاقات بين البناء الأفقي والعمودي والذي يتخذ مكانا على الأرض ويرتبط بالقطاعات الأخرى مثل البنية التحتية والمرافق وغيرها من خدمات الحضر لذلك هناك حاجة للعمليات التنظيمية الاستراتيجية لكي تدمج في عمليات اتخاذ القرار وفق إدارة حضرية رشيدة وهذا متوقف على نوعية مخططات التنمية التنظيمية والتي يجب أن تكون وفق مبادئ التنمية الحضرية المستدامة.

1.6.1.مبادئ المدن المستدامة (أولويات القرن 21)

منذ مؤتمر قمة الأرض في ريو دي جانيرو للعام 1992 وتمَّ وضع ستة مبادئ أساسية للتنمية المستدامة في المناطق الحضرية وقِّع عليها من قبل 180 رئيس دولة أو حكومة وهي [186: 33].

- ✓ الكفاءة الاقتصادية،
- ✓ العدالة الاجتماعية،

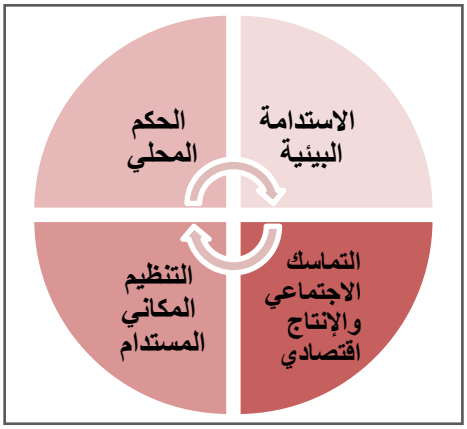
- ✓ الاستدامة البيئية،
- ✓ التخطيط على المدى الطويل،
- ✓ مبدأ الشمولية: العالمية والعلاقة مع المحلية،
- ✓ مبدأ الحكم والإدارة.

تسعى المبادئ السابقة إلى تحقيق التنمية المستدامة في المدينة وأحيائها ومبانيها أيضاً، وبالتوافق مع الاختلافات الإقليمية من خلال التركيز على أولويات كل مبدأ من المبادئ التي تحدد السياسات الحضرية في القرن 21 موضحة في الجدول 4.

الاستدامة البيئة	التماسك الاجتماعي والاقتصادي	الحكم الديمقراطي
➢ خفض أثر التلوث البيئي ، ➢ افتراض الرفاهية الإنسانية كعامل خارج عن الكلف البيئة للنمو الاقتصادي، ➢ خفض استعمال الطاقة الملوثة بيئيا واستثمار طاقة بديلة أكثر استدامة مثل طاقة الشمس وطاقة الرياح، ➢ تقليل انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون ونواتج الصناعات الضارة، تقليل استعمال السيارات الخاصة وتشجيع أنماط بديلة مثل المشي والدراجات الهوائية، ➢ زيادة الكثافات الحضرية (تجديد حضري)، ➢ التثقيف وزيادة الوعي نحو الاستدامة البيئة.	➢تقليل التباينات الاقتصادية والاجتماعية، ➢ تحقيق العدالة الاجتماعية، ➢ تأمين الوصول المكاني المتكافئ إلى الخدمات العامة في كل أنحاء المنطقة وبتكاليف منخفضة (أولوية مكانية واجتماعية واقتصادية)، ➢ تخفيض التباينات الثقافية والعرقية من خلال برامج تهدف إلى تقوية المواطنة والتكامل المحلي،	➢الحكم مقابل الحكومة أي الانتقال من الحكومة التقليدية إلى الحكم الفعال، ➢ ضرورة توافر عملية تداولية وتشاركية واستشارية بين مختلف القطاعات العامة والخاصة. ➢ التدرج في صنع القرارات من الأسفل إلى الأعلى، ➢ الشفافية التي تشجع المشاورات العامة على قضايا السياسات الحضرية

الجدول (4): أولويات مبادئ الاستدامة الحضرية [147: 7].

تبيَّن مما سبق، أنَّ إطار التنمية الحضرية المستدامة إطار ديناميكي ينطلق من توافق المبادئ التي تشمل الجوانب المتغيرة المؤثرة والمتأثرة بالتنمية من خلال الحفاظ على الموارد البيئية والاقتصادية والاجتماعية بطرق إدارية أكثر تشاركية وشفافية، ولكن في مفهوم التنمية الحضرية تترجم هذه الأولويات إلى سياسيات وبرامج ومشاريع تنفذ على المستوى التنظيمي، الأمر الذي يشير إلى أهمية هذا المستوى كمبدأ من مبادئ الاستدامة الحضرية وبذلك حدد المجلس الدولي للمبادرات البيئية المحلية **ICLEI** التخطيط التنظيمي المستدام كمبدأ رابع لاستدامة المدن، حيث يقوم بدور الترويج للاستدامة من خلال البرامج والمخططات التنظيمية التي تحدد استعمالات الأراضي والتأثيرات البيئية التي تنتج عن عملية التخطيط من خلال تكامل دليل التخطيط الاستراتيجي الذي يدمج مع كل جوانب التنمية [143: 33]، ويوضِّح الشكل 6 مبادئ استدامة المدن.

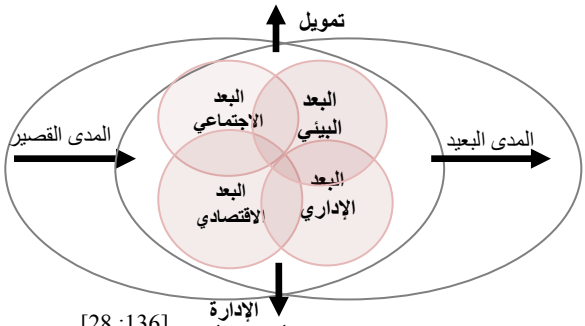


الشكل (6): مبادئ استدامة المدن
المصدر: إعداد الباحثة استنادا إلى [143: 33].

إنَّ الفكرة الأساسية هي بتحقيق التوازن والتكامل بين المبادئ الأربعة للاستدامة عند صياغة السياسات والاستراتيجيات والتي يتم تجسيدها عند إعداد المخطط التوجيهي التنظيمي وذلك من خلال الأخذ بالاعتبار أبعاد الاستدامة الحضرية دون الفصل بينها.

2.6.1. الأبعاد الخمسة للتنمية المستدامة للمدن

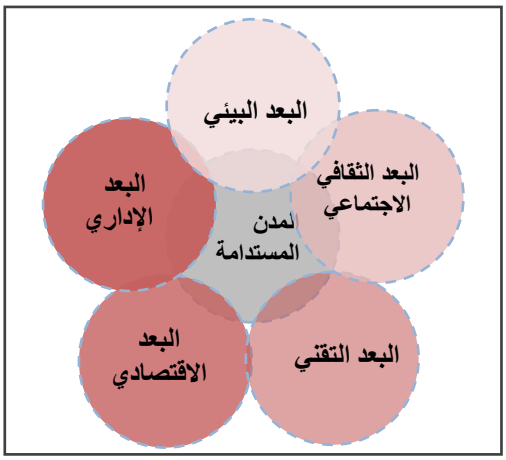
تنطلق أبعاد التنمية الحضرية المستدامة من أبعاد الاستدامة على المستوى الحضري، وقد تمّ تحديد نظام الاستدامة من عدة جهات، فمنذ الإطلاق الرسمي لمفهوم التنمية المستدامة عام 1987، قامت دراسات مستمرة لتطوير أبعاد الاستدامة على مجالات أوسع، ومنها ما يرى أن مكونات الاستدامة تنحصر في الأبعاد الثلاثة وهي البعد الاجتماعي والاقتصادي والبيئي، ويجب أن توجد حتى على مقياس المستوى الصغير (البناء أو الحي) أو المستوى الكبير (المدينة أو المنطقة الحضرية) [70: 39].



الشكل (7): نظام الاستدامة بأبعاده الأربعة [136: 28]

ولكن تمَّ فيما بعد تطوير هذا النظام ليشمل البعد الإداري من منطلق أنَّ التنمية تنطوي على سياسات إدارية لتحليل هذه الأبعاد الثلاثة ولتحديد أي تحدٍ يواجهه التنمية، وبذلك فإنَّ نظام الاستدامة يقدم إطار للجمع بين الأبعاد البيئة والاقتصادية والاجتماعية والإدارية [136: 28]، كما يوضح الشكل 7.

إضافةً إلى ذلك، وفي الوقت الراهن ومع عولمة المدن والحاجة إلى الإدارة السريعة والتنقل السهل والتوزيع المكاني المدروس قام معهد جوسلين Joslyn للمجتمعات المستدامة في أمريكا بتطوير خمسة أبعاد للتنمية المستدامة للمدن وذلك للتكيف مع التحولات الحضرية العالمية المؤثرة محلياً، فالمدن المستدامة يجب أن تدار بطرق أكثر تقدما وأكثر تقنية وأكثر تشاركية واقل تأثيراً على البيئة ووفق شروط اجتماعية ونشاطات اقتصادية وإدارات ديموقراطية وذلك بالتنسيق بين أبعاد الاستدامة الحضرية التي تتداخل وتتفاعل فيما بينها لتشكل المدن المستدامة [114: 33]، كما يبيِّن الشكل8 تداخل أبعاد الاستدامة الحضرية في عمليات التصميم والتخطيط والتنظيم والإدارة الحضرية المتوازنة (الهيكل المكون للمدن والمبادئ المعتمدة للاستدامة) [191: 483-490].



الشكل (8): الأبعاد الخمسة للتنمية الحضرية المستدامة [114: 33].

يبيَّن مما سبق، أنَه إضافة إلى أبعاد الاستدامة الحضرية (البيئية والاجتماعية والاقتصادية والإدارية) هناك البعد التّقني الذي يشمل التقنية في التنقل وإمكانية الوصول من حيث **استخدام أنظمة نقل أكثر تطوراً ضمن المدن** وأقل تلويثاً وبتكاليف معقولة وكذلك يشمل إمكانية تخديم المنطقة إلكترونياً بحيث يتم التواصل بين السكان والمسؤولين وفئات المجتمع الأخرى بما يوفر ذلك من الوقت والجهد والكلفة.

في الواقع، إنَّ مسألة توافر هذه الأبعاد في النظم التخطيطية لمعظم المجتمعات متوقف على إمكانيات كل مجتمع من الناحية المادية والسياسية التخطيطية والمنهجية المتبعة لديها لإعداد المخططات لتجسيد تلك الأبعاد وإنَّ بلوغ التنمية الحضرية المستدامة يتطلب احتياجات وأدوات ضرورية لتوافر الحلول الممكنة لتكامل هذه الأبعاد وتوازنها لضمان توسع المدن بشكل متوازن ومستدام وبما يضمن توفير سبل الحصول العادل على الموارد الحضرية.

3.6.1. متطلبات تنمية المدن ضمن مستويات ومجالات الاستدامة ودور المخططات التنظيمية

من أجل تحقيق التنمية المستدامة والاستعداد لقدوم مهاجرين جدد إلى المناطق الحضرية يلزم العمل على المستوى الوطني والإقليمي ومستوى المدن والمستوى المحلي والتنسيق بينها، والعمل على الصعيد العالمي والإقليمي

ضروري أيضاً لأغراض الدعوة إلى وضع السياسات والاستراتيجيات [6: 16]، الأمر الذي يتطلب إجراءات متكاملة لمختلف مجالات التنمية ومن مستوى لآخر، كما هو موضح في الجدول 5.

المجالات	متطلبات (مستوى أول)	متطلبات (مستوى ثاني)
التحضر المستدام بيئياً	• خفض التلوث البيئي في المدن والبلدات • الوصول العادل للخدمات الأساسية الحضرية	➢ التكيف مع التغير المناخي وتخفيض الانبعاثات. ➢ تحسين إدارة الموارد المائية وتوزيعها المحلي. ➢ المعالجة السليمة لمياه الصرف الصحي ومعالجة النفايات في المناطق الحضرية وإعادة استخدامها في عملية التخطيط لاستخدام الأراضي وبناء المجمعات السكنية
	➢ توافر المساحات العامة والمناطق الخضراء للحفاظ على التراث والطبيعية	➢ المحافظة على المنظر الطبيعي وعلى هوية المدينة ➢ تخفيض استهلاك الموارد الطبيعية بأقل من معدلات الإنتاج ➢ **التكثيف الحضري** مقابل الزحف العمراني وتقليل استنزاف الأراضي.
العدالة اجتماعية مكانية	• تحقيق الانسجام الاجتماعي	➢ الوصول العادل النوعي للخدمات العامة والعدالة في توزيع الموارد ووصول الخدمات إلى المجموعات الفقيرة ومنع وتخفيف العنف والجريمة
	• **التصدي للتشكيل الواسع النطاق للأحياء الفقيرة**	➢ تحسين مستويات الأحياء العشوائية الفقيرة ومنع نشوئها على نطاق واسع. ➢ وجود نظم مستدامة وميسورة التكلفة للأراضي تشمل المدن والبلدات لإشراك الفقراء في تحديد احتياجاتهم
	• **الحصول العادل على الأراضي الملائمة لتوسع حضري مستدام**	➢ **التكثيف الحضري** مقابل الزحف العمراني (التجديد الحضري) ➢ توافر أنماط بناء حضري أكثر ملائمة تؤثر على الهيكل المكاني للمدينة. ➢ ارتباط السياسات بإطار حوكمة[1] الأراضي دون التركيز على الجوانب التقنية لإدارة الأراضي
	• **توفير السكن الملائم المستدام**	✓ تعزيز معايير المباني الخضراء والممارسات الإسكانية المستدامة ✓ تضمين السكن باعتباره قطاع إنتاج اقتصادي من خلال الاستعمالات المدمجة للأراضي للاستفادمن السكن لتعزيز سبل كسب عيشهم.
	• **النقل الحضري المستدام في النظم الحضرية**	✓ توافر أنماط النقل الحضري مثل (النقل العام والخاص واسع النطاق- النقل بالسكك الحديدية- النقل مشياً وبالدراجات الهوائية)
الاقتصاد الحضري المستدام	• تبني استراتيجيات للتنمية الاقتصادية المحلية للمدن والمناطق المحيطة بها.	✓تأمين الخدمات من (مرافق البنية التحتية، مياه وإدارة نفايات والنقل والاتصالات)، وتزويد بالطاقة والتقليل من تكاليف استهلاكها. ✓ الرفاه الاقتصادي وتوفير فرص عمل وتوافر قوى عاملة سليمة وذات مهارات مناسبة. ✓ نظام قانوني يضمن المنافسة والمحاسبة وحقوق الملكية.
الإدارية	• إدارة حضرية أكثر استدامة	➢ إصلاح النظم الحضرية والأطر المؤسسية والتنظيمية وتوفير الحوكمة والاعتراف بدور السلطات المحلية في التنمية، وإدراج المشاركة في عمليات التخطيط والإدارة ➢ إدراج جدول أعمال حضري في مفهوم التنمية للمدن.

الجدول (5):متطلبات تنمية المدن ضمن مجالات التنمية البيئة والاقتصادية والاجتماعية والمكانية والإدارية*

المصدر: إعداد الباحثة بالاستناد إلى المراجع **[7: 17]، [199: 25]**.

إلَّا أنَّ تحقيق متطلبات التنمية الحضرية ضمن هذه المجالات يتطلب أدواراً جديدة ومختلفة للحكومات على مختلف المستويات الوطنية والإقليمية والمحلية تتناول القضايا التنموية الرئيسية للمجتمع كما هو موضح في الجدول 6:

المستويات	متطلبات تنمية المدن نحو الاستدامة	تجسيد المتطلبات (العلاقة بين المستويات الحكومية وعملية التخطيط)
المستوى الوطني	✓ التطوير القانوني ووضع التشريعات والقوانين المرنة للصالح العام. ✓ اعتماد سياسات اجتماعية واقتصادية وبيئية متكاملة. ✓ تخصيص التمويل الكافي ووجود اتصال دائم مع السلطات الإقليمية والمحلية فيما يتعلق بدعم عملية نمو المدينة. ✓ تخطيط استراتيجي بعيد المدى يزود رؤية تكاملية للمستقبل ✓ إجراء تقييم دوري للآثار المحلية والإقليمية والوطنية لقضايا التنمية من قبل الجهة المختصة بالبيئة والتخطيط	➢ خطط العمل الوطنية والبيئية . ➢ استراتيجية وطنية للتنمية المستدامة. ➢قوانين وتشريعات وطنية ذات تأثير محلي فعال ومرن. ➢ دليل السياسة والتخطيط للسلطات المحلية. ➢ استراتيجية إقليمية ووطنية ومحلية للنقل
الإقليمي	✓ اتباع نهج قائم على التنمية الإقليمية والحضرية إزاء التخطيط للتوسع الحضري. ✓ توافر هياكل إدارية سليمة لتحقيق عمليات فاعلة لإدارة المناطق الحضرية والريفية لتفادي اتساع أشكال التفاوت الإقليمي	➢ وضع مخططات إقليمية وإرشادات للسلطة المحلية
المستوى الحضري	✓ إعداد المشاريع الحضرية الإستراتيجية للمدن بما يمكن الاستفادة من الحيز المحدود لمنفعة السكان الحضريين وخاصة فقراء الحضر.	➢ وضع مخططات تنظيمية أو مخططات عامة للتنمية الحضرية.

[1]- **الحوكمة** هي الطريقة التي تدار بها المصالح التنافسية وتشمل المؤسسات القانونية والعرفية ومؤسسات الدولة والجهات الفاعلة وتتعلق بالسلطة ولااقتصاد والحوكمة جزء جوهري من الإدارة الحضرية الجيدة ولضمان الاستدامة لا تركز على الجانب التقني فقط وإنَّما على كيفية إدارته.

المستوى المحلي	✓ إعطاء الصلاحيات للسلطات المحلية والسكان المحليين بتحديد حاجات مدينتهم والأهداف والغايات ✓ تحفيز النقاش بين الحكومات والسلطات المحلية والشركاء الآخرين ، وتنسيق وتعاون بين البلديات	➢ وضع مخططات للمجالات المختلفة للتنمية (استعمالات الأراضي- مخططات محلية- مخططات النقل- تطبيق الأجندة 21المحلية- تقييم الأثر البيئي للمخططات). ➢ تقييم استدامة المخططات.

الجدول (6) : المتطلبات الإدارية لتنمية المدن حسب المستويات التخطيطية
المصدر: إعداد الباحثة بالاستناد إلى المراجع **[4]، [7]، [120: 2]، [199: 25]**.

يتبيَّن من الجدول السابق أنّ تجسيد متطلبات وحلول التنمية الحضرية المستدامة يتم من خلال إعداد المخططات على المستويات (الإقليمية والحضرية والمحلية) ولمجالات تنموية مختلفة - هنا يتحدد المجال الذي يتناوله هذا البحث - ولكن لا تنحصر المتطلبات في هذه الاحتياجات فقط وإنما قد تزداد أو تنقص من مجتمع لآخر حسب المشاكل والتحديات المواجهة لتنميته وبشكل عام فإنّه من أجل الاستجابة لمتطلبات التنمية لا بد من وضع حلول وطرق لتوجيهها لجعل التوسع الحضري أكثر استدامة بحيث تكون آثاره السلبية محدودة.

7.1. السياسات الحالية التقليدية للتخطيط الحضري

إنَّ العديد من السياسات الحضرية المكانية الحالية وخاصة المتبعة في الدول النامية لا تزال تعتمد على دراسة التخطيط للتراكيب الطبيعية للتنمية من حيث تخطيط استعمالات الأراضي وتقسيم المناطق فقط، وبشكل عام تكمن التحديات التي تواجه السياسات الحضرية الحالية بالأسباب التالية**[195: 7]**:

- عدم القدرة على مواكبة التغير الحضري والذي يرافقه زيادة الطلب على الأرض الحضرية من إسكان ومرافق واستهلاك للأرض الزراعية وغيرها.
- اعتماد النموذج التحليلي التقليدي المبني على الاستطلاع - التحليل- التقييم- وضع المخطط – التطبيق، والذي يعتبر مأخوذ من البلدان المتقدمة ولكن دون تطوير وفق الخصائص المحلية.
- لا تقدم دليل على إمكانية التطبيق أو تقنيات ذلك وتهمل الكلفة والتمويل والبدائل للحلول.
- لا يتم العمل وفق مؤشرات الاستدامة وإنَّما التركيز على استعمالات الأراضي وتوزيعها دون النظر فيما قد يؤثر ذلك على البيئة وجوانب التنمية الأخرى.
- الاعتماد على القوانين والتشريعات القديمة دون تطويرها بالرّغم من الحجم المتزايد للنمو الحضري والذي يحتاج إلى قوانين أكثر مرونة وأكثر تيسيراً.
- عدم الترويج للمشاركة الشعبية والإدماج الاجتماعي ومركزية القرارات وعدم الشفافية والمساءلة **[120: 16]**.
- الاعتماد على التقديرات القصيرة الأمد للطلب على الأرض الحضرية وتطور الإسكان المستقبلي.
- تعقيد التعليمات الحكومية والبلدية لاستعمالات الأراضي تعيق الديناميكية الاقتصادية من رخص البناء وتراخيص العمل وتحديد مواقع الأبنية والمساحات الخضراء.
- التعليمات والمعايير غير الملائمة والمشتركة بين مختلف مناطق العالم النامي تجعل السكن غالي جداً وهذه التعليمات تحدد كثافة التنمية من حيث حجوم شقق كبيرة أو مساحات مفتوحة كبيرة نوعا ما وتزيد من سعر القطع السكنية.

إنّ العمل وفق الإجراءات الروتينية السّابقة وفي ظل النمو المتسارع للمدن وزيادة الطلب على البنية التحتية والخدمات الحضرية تجعل نتائج التخطيط تقف في تباين مع المفهوم المستدام للمدن، لذلك لا بد من ترجمة مبادئ التنمية المستدامة وأبعادها على المستوى المكاني الحضري ما يتطلب بدوره تعديلات تخطيطية ومؤسساتية ورؤى إبداعية لتخطيط حضري معاصر.

8.1. مضامين التخطيط التنظيمي الحضري المستدام

يمكن تمييز عدة مضامين تجعل دور التخطيط الحضري هام وحيوي وإيجابي لبناء مدن مستدامة وإنّ تواجدها ضروري ليتم تفعيل دور التخطيط الحضري كأداة لتحقيق الاستدامة في تنمية المجتمعات وتتمثل بالنقاط التالية **[199: 94]**:

- **اعتبار التحضر ظاهرة إيجابية** وشرط مسبق للوصول إلى الخدمات والفرص الاقتصادية والاجتماعية وذلك من خلال استثمار إمكانيات النمو الحضري فيما يتوافق مع السياق المحلي والتخطيط على أساسه وكذلك مخططات التنمية الحضرية والوطنية التي يجب أن تُطوَّر بحيث تكون إطار العمل للتخطيط الحضري والمحلي والإقليمي.

- **تعديلات في الشكل الحضري**: إن المدينة المستدامة والعادلة يجب أن تتميز بسمات مكانية معينة من كثافات عالية واستعمالات مختلطة ونقل عام وتكامل مكاني وحماية الفراغ المفتوح وتحديد الحد الحضري لمنع الانتشار، وهذا النموذج المكاني ما لا تتمتع به البلدان النامية وبذلك تبقى هذه المبادئ بدون هدف من قبل تلك البلدان.
- **تعديلات في مخططات التنمية الحضرية ومراقبتها وتقييمها:** التخطيط الحضري الفعال يتطلب تعديل أشكال المخططات عما كانت عليه في القرن العشرين حيث افتقرت عمليات التخطيط إلى القوة والاستقرار والتوازن، وعلى صانع المخطط أن يعطي انتباه أكثر إلى آلية عمل الجهات المسؤولة عن التخطيط وخاصةً أنَّ هدف التخطيط ليس في إنتاج وثائق التّخطيط وإنَّما العمل وفق سياسات حضرية من شأنها تحسين نوعية الحياة الحضرية، ومراقبة وتقييم المخططات الحضرية لتحديد تأثيرات المخطط والتخطيط للتنمية الحضرية.
- **مقاييس التخطيط:** إنّ التخطيط على المستوى الحضري لا يمكن أن يعمل بمعزل عن التخطيط على المستوى الإقليمي والوطني أو حتى على المستويات الدولية، والمشاكل الحضرية يمكن أن يتعامل معها على المقياس الوطني والإقليمي فالمدن حالياً تمتد خلف الحدود البلدية وإنَّ التنسيق عبر المقاييس المختلفة هام من أجل تخطيط حضري مستدام.
- **تقوية دور الحكومات المحلية والتشاركية:** إنَّ تكامل الأدوار بين الحكومة والمجتمع المدني أولوية هامة لإدارة التغيير الحضري واستمرار تمويل السلطات المحلية للإدارة الحضرية.
- **التكامل بين التخطيط الحضري والسوق**: إنّ إعادة تحديد العلاقة بين نظام التخطيط والسوق، لا سيما في ظل آثار التوسع الحضري السريع ونمو المدن من حيث ارتفاع أسعار الأراضي وزيادة الطلب على البنية التحتية الحضرية والتشتت المكاني وتأثيراته البيئية والاجتماعية السلبية، يؤكد دور الحكومات في الترويج لإنتاج أنماط أراضي كفوءة من حيث الاقتصاد في استعمال الأرض والانسجام بين الاستعمالات المختلفة وآليات السوق المرنة للأراضي والاستثمارات العامة والتركيز على الكثافة العليا وتزويدها بالبنية التحتية الملائمة.
- **لامركزية وظائف التخطيط الحضري**: يجب أن تكون القرارات على مستوى الحكومة الحضرية وهذا ما يتطلب بدوره حكومة محلية فعّالة واحتراف في التخطيط الحضري على المستوى المحلي وكذلك لا بد من إعادة النظر في الحدود البلدية للمناطق الحضرية التي تنمو بشكل مستمر.
- **توافر بيانات حقيقية**: لأن معظم نتائج الخطط لا تعكس حقائق المدن والسبب هو قلة البحث والمعلومات وخصوصا خصائص المكان، لذلك لا بد من توافر المرصد الحضري كأداة لرصد التنمية الحضرية وتوفير البيانات اللازمة لعملية التخطيط.

تشكَّل النقاط السابقة متطلبات ضرورية لقيام التخطيط الحضري بدور فعال في خلق الفرص الحضرية وذلك في شروط التنسيق والتشاركية والحيوية البيئية والإنتاج الاقتصادي والشمولية الاجتماعية.

1.8.1. دور وأهمية التدريس الأكاديمي من أجل العمل بالتخطيط الحضري

إنَّ العمل وفق مبادئ التخطيط الحضري هو أمر ضروري لوضع الحلول للمشاكل الحضرية المواجهة للقرن21، ولكن بالرّغم من ذلك تبقى ممارسات التخطيط في العديد من البلدان وخاصة البلدان النامية التي تواجه نمو حضري عشوائي وسريع غير قادرة على إنتاج تخطيط احترافي بإمكانه مواجهة التحديات الحضرية عملياً بسبب نقص القدرة والكفاءة والمعرفة، حيث يواجه المخططون تحدي تجاه إمكانية الاستجابة للمطالب المتصاعدة من أجل السكن والبنية التحتية وغيرها من الخدمات الحضرية، وهذا ما يتطلب العمل على تعليم التخطيط الحضري المعاصر لزيادة مهارات التخطيط والمعرفة التقنية في أي مرحلة كانت سواء في مرحلة الدراسة الجامعية أو ما بعدها، مما يستوجب بدوره توافر المعاهد المتخصصة للتدريب وتعليم التخطيط الحضري للطلاب وغيرهم ليكون قادرين على مواجهة التحديات الحضرية الحالية.

غير أنّه وفقاً لدراسة واقع تخطيط المدن السورية تبيَّن أنّه لا يوجد أي معهد أو كلية أو مدرسة متخصصة في تدريس مناهج التخطيط الحضري أو التنمية الحضرية المستدامة، بالرغم من أن قضية التنمية الحضرية أصبحت مهمة عالمية، وقد تضمنت معظم الدول أهداف الاستدامة في تنمية مدنها من خلال الاهتمام بوضع مناهج لتدريس التنمية الحضرية والتخطيط لتحقيقها وتخصيص معاهد لهذا المجال، إلا أنَّه في سورية لم يُرصد وجود هذا المصطلح لا في مناهج التخطيط أو في الخطط التنموية المحلية الموضوعة فالوعي والمعرفة العامة تجاه هذا المجال ضعيفة، حيث أظهر استطلاع شبكة جمعية التخطيط العالمية أنّ عدد المدارس المختصة بالتخطيط

الحضري في الدول المتقدمة تبلغ 293 مدرسة وفي الدول النامية 260 مدرسة، وأمَّا في سورية فلا يوجد أي مركز أو معهد لتدريس التخطيط الحضري أو التنمية الحضرية [199: 98].

وهذا يشير بدوره إلى خطوة أوليّة لتوجيه التّخطيط الحضري في سورية من خلال إعطاء الأهمية للتنمية الحضرية في المناهج التدريسية وذلك في مرحلة الدراسة الجامعية و ما بعد هذه المرحلة، وكذلك يمكن تخصيص معاهد ومدارس تعنى بشؤون التخطيط الحضري ومفاهيمه من أجل تفادي النتائج الغير مدروسة من جرَّاء التخطيط غير الشامل الأمر الذي يمكن أن يساهم نوعاً ما في تحقيق تنمية للمدن أكثر استدامة.

2.8.1. وظائف الحكومة الحضرية (تعديلات سياسية)

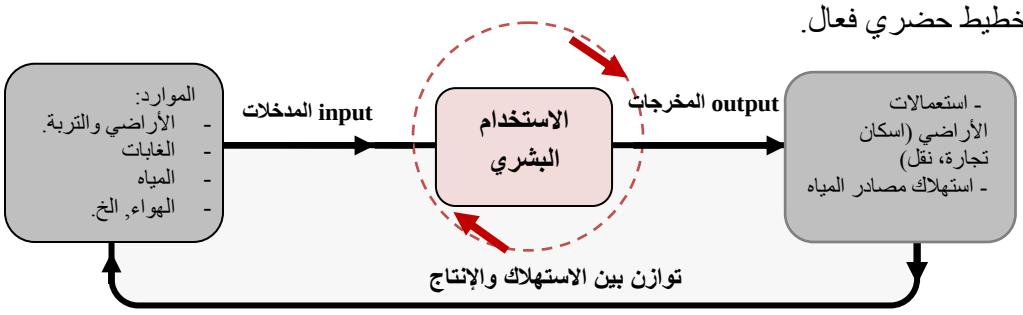
هناك تعديلات عدة مطلوبة من الحكومة الحضرية لتوجيه نمو المدن نحو الاستدامة وتشمل إجراءات عدة أهمها [118: 7].

- تقييمات سوق الأرض **LMAs -Land Market Assesements:** من أجل تأمين قاعدة بيانات موثوقة ودقيقة وتقديرات أساسية حول حالة سوق الأرض الحضرية من حيث شروط الأسعار والمشاريع والاستراتيجيات الحالية وتخمين الطلب على الشقق السكنية والمتطلبات للفراغات التجارية والصناعية المرتبطة بتقديرات السكان والطلب على الوظائف، وتعتبر هذه الخطوة طريقة لتقييم الشرط الحالي لسوق الأرض من خلال الإجابة على التساؤلات التالية :
  - ما هي الأرض الحضرية الصالحة للتوسع لتلبية حاجات التزايد السكاني والتوظيف ؟
  - أي من الأراضي تنمو أسرع وأين يحدث التحول الحضري ؟
  - ما هو مدى تجهيز الأرض بالخدمات الدنيا للحاجات الحضرية المستقبلية ؟
  - هل يوجد أرض كافية لاستيعاب النمو الحضري للسنوات الخمسة التالية ؟

كما تساعد تقييمات سوق الأرض في اتخاذ القرارات للاستثمار الخاص بتطوير الطلب على المستوى الأدنى وتأمين إسكان ذي الكلفة المعتدلة وبالتالي استثمار أكثر كفاءة من رأس المال الخاص لتنمية الأرض.

- تقليل عدد الجهات العامة لتنمية الأرض وتشجيع تعاون القطاعين العام والخاص، حيث أنه بعض الجهات لا تأخذ بالحسبان إسكان ذوي الدخل المنخفض وغالبا ما تُشكِّل تلك الفئات العبء الأكبر على الحكومات من حيث الطلب على التمويل، لذلك على الحكومات تقييم أداء المؤسسات العامة أو إعادة هيكلتها أو خصخصة جزء منها لتقوم بدورها بسوية عالية.
- إعداد المخططات مع وضع استراتيجية تنفيذها وإمكانية التزويد بالتقديرات المالية للتحسينات التي تحدثها فعادة ما تكون العمليات التقليدية لإعداد المخططات الرئيسية تنظر لعمليات التنفيذ والتمويل باعتبارها مرادف لعمليات فرض السيطرة على النظم الحضرية، إلا أنّه ولدى البحث في عمليات التخطيط من نطاق أوسع، لا بد من النظر لعمليات التنفيذ باعتبارها كعملية نوعية اجتماعية تشاركية لجميع الأطراف.

استنتاجاً مما سبق يمكن تطوير تمثيل تخطيطي لتنمية حضرية مستدامة وفق الشكل 9، والذي يؤكد ضرورة الحفاظ على موارد المدن المتجددة وإعادة استخدمها وهذا ما يجب أخذه بالحسبان عند وضع السياسات الحضرية لتطوير المخططات التي توضع للمحافظة على مستويات مقبولة من الاستهلاك لهذه الموارد ما يقود بدوره إلى تحقيق تخطيط حضري فعال.



الشكل (9): العملية التكرارية لإنتاج مدن أكثر استدامة
المصدر: إعداد الباحثة

يتبيّن مما سبق أنَّ التنمية الحضرية المستدامة تنطلق من تحقيق التوازن بين احتياجات السكان في إطار حدود الموارد البيئية والاقتصادية والاجتماعية المتاحة، ولكن يبقى السؤال فيما إذا يتم التخطيط في سورية على أساس ذلك وهل يتم بالتنسيق بين التخطيط التنظيمي ومجالات التنمية الحضرية ؟

3.8.1. من الإطار التنظيمي التقليدي للتنمية إلى إطار التنمية الحضرية في سورية

يتكون الإطار التنظيمي للتنمية العمرانية في سورية من أربعة أنماط لإطارات العمل وهي **(الإطار التشريعي، والإطار المؤسساتي، وأسس وإجراءات التخطيط العمراني، والمواصفات والمعايير الفنية)**، ولكن في الواقع تتم عملية التخطيط بشكل عام في إطار المركزية من خلال التبعية للوزارات المركزية مثل هيئة تخطيط الدولة ووزارة الإدارة المحلية أو وزراة الإسكان والتنمية العمرانية، حيث تخضع عملية التخطيط في سورية إلى قوانين ومراسيم تشريعية محدودة مثل قوانين الإدارة المحلية التي تحدد هيكلية المستويات المحلية وتصنف المناطق الحضرية وتحدد البلدة والقرية والوحدة الريفية، وقوانين التخطيط العمراني وتوسعه، وقانون تقسيم وتنظيم المدن، وقوانين الاستملاك وقوانين الاستثمار وغيرها [66].

وتتضمن تلك القوانين أسس ومعايير التخطيط العمراني كما هي محددة في المرسوم التشريعي رقم 5 للعام 1982 وتعديلاته والتي تحدد الضوابط النوعية لتنمية المدن من خلال التحكم بمكوناتها السكنية والمشيدات العامة والشوارع والطرق والمناطق الخضراء والبنية التحتية والأحياء العشوائية وبذلك فهي توجه عملية التخطيط العمراني التي تنتج الدراسات والبرامج التخطيطية والمخططات التنظيمية العامة والتفصيلية التي تختص بمسألة استعمالات الأراضي فقط، وتُصاغ وفق أسس التخطيط العمراني التي تتضمن التّعاريف والمصطلحات للمخطط التنظيمي والبرامج التخطيطية والأسس العلمية الهندسية العامة للتخطيط والبناء والخطوات والمراحل الواجب اتباعها لتحضير البرنامج التخطيطي للمخطط التنظيمي [59: 81].

إنّ تلك الأسس وكما هي محددة من قبل وزارة الإسكان والتنمية العمرانية للعام 1982 لا تزال هي المعمول بها في الوقت الراهن ولم تتعد كونها مبادئ تنظم عملية استعمالات الأراضي وأنظمة البناء فقط، دون النظر في أهمية تكامل هذه العملية مع جوانب التنمية الأخرى الاقتصادية والبيئية والاجتماعية وتجاهل قضية الاستدامة في عمليات التخطيط، إذ أنّ أسلوب التخطيط التقليدي يطغى على الإجراءات التخطيطة ويعالج المشاكل بشكل آني فلا يوجد تنسيق بين إدارة الأراضي (التخطيط التنظيمي وإطارالتنمية المحلية) بالرغم من أهمية ذلك لمعالجة القضايا على المستويات المحلية والاقليمية والوطنية، فالتخطيط التنظيمي في سورية مجرد تحديد استعمالات الأرضي وتوزيعها بعيداً عن مفاهيم التنمية الاقتصادية والاجتماعية ودون أي استراتيجيات ومشاريع تنفيذية لتنمية المدن.

من جهة أخرى، توالت الخطط الخمسية في سورية وتضمنت رؤى واستراتيجيات متعددة (بعيدة ومتوسطة المدى) على المستوى الوطني والمحلي ولكن التخطيط كان ولا يزال ينحصر في الاهتمام بالميزة النسبية في توظيف الموارد دون النظر إلى مصيرها وبالرغم من أنَّ هناك رؤى بعيدة المدى لتضمين وتعزيز التنمية المستدامة ولكنها ظلت طي الإدراج دون التنفيذ، وقد أولت الخطة الخمسية العاشرة الاهتمام بموضوع التنمية الحضرية ولكن هذا الاهتمام اقتصر على تشخيص واقع التنمية الحضرية والريفية وإظهار الخلل في تركيبة المدن السورية وعدم التزام المخططات بمسألة التوسع الحاصل للمدن جراء النمو الحضري، فالتعامل مع مسألة التنمية الحضرية يتم في سياق عمليات التطوير الهندسي التقليدي من حيث تطوير البنى التحتية للتنظيم العمراني للمناطق بعد إجراء المسح الطبوغرافي.

استناداً لما سبق، يتبيَّن أنَّه ليس هناك أي أسس خاصة بالتخطيط الحضري وتنمية المدن أو أي إجراءات تختص بمعالجة تحديات التحضر، وإنَّما التخطيط بصورة عامة مستند على القوانين والتشريعات التي تحدد أسس التخطيط العمراني والتي لم تتضمن أيضاً أي أسس أو معايير لتنمية المدن ودون أي إجراءات عمل تنفيذية (زمنية ومالية وإدارية) لتحقيق أهداف وبرامج وتنفيذ مشروعات التنمية الحضرية وتجسيدها من خلال المخططات التنظيمية وإنّما تبقى المخططات أداة لتنظيم استعمالات الأراضي خاضعة للروتين التخطيطي والقرارات المركزية.

ومن ناحية أخرى، فإن تخطيط المدن في سورية يتم من قبل جهات متعددة ومختلفة الاختصاصات مع غياب التنسيق فيما بينها مع ازدواجية الأعمال في حالات كثيرة، فلا توجد جهة معنية أومختصة بقضايا تنمية المدن وتتحمل مسؤولية تنفيذ مشاريعها بالتنسيق مع الجهات المسؤولة عن وضع وإعداد المخططات التنظيمية، وكذلك الحال بالنسبة لمستوى المديريات والتي تفتقر إلى وجود إدارة أو قسم للتنمية الحضرية في المحافظات ككل.

انطلاقاً من هذا الواقع، يجب أن تتضمن أسس التخطيط في سورية معايير ومبادئ ضمن إطار للتنمية الحضرية المستدامة يتم من خلاله وضع الاستراتيجيات وتحويلها إلى مشروعات للتنمية الحضرية تنفذ واقعيا من خلال المخطط التنظيمي، وكذلك مكاملة التشريعات وترقيتها إلى مستوى التنمية الحضرية، والتكامل بين استعمالات الأراضي وجوانب التنمية الأخرى.

9.1. إعادة تصنيف المناطق الحضرية وتوجيه المخططات التنظيمية وفق معايير تنموية مستدامة

تأتي أهمية إعادة تصنيف المدن (المناطق الحضرية) من منطلق الإشكالية التي تواجه الباحثين والمسؤولين عن التخطيط على حد سواء من ناحية الاختلاف في تحديد وتصنيف المدينة من مكان لآخر والتخطيط على أساسه، حيث لا يوجد معيار محدد وعالمي لتصنيف المناطق الحضرية وإنما تختلف هذه التصنيفات من بلد لآخر ومن جهة لأخرى وجميعها تكون تبعاً لحجم السكان، الكثافة، الحدود الإدارية، وبذلك أصبحت آلية تصنيف المناطق الحضرية وضم المناطق المحيطة بالمدن إليها أحد أهم العوامل المحددة لكل من النمو الحضري والتحضر [4: 6].

1.9.1. تعريف المنطقة الحضرية

يختلف تعريف المنطقة الحضرية حسب حجم المدن وتصنيفاتها في دول العالم وهي [121]:

- **البلدية أو منطقة إدارية محلية** : لها مركز تاريخي كما في شيكاغو وباريس ولذلك عموماً المدينة العاصمة أو الحضرية لها عدة بلديات أو مناطق إدارية محلية مثل العاصمة باريس لها 1300 بلدية ونيويورك لها 700 وبالمقابل هناك مدن عواصم ليس لها أي بلديات كما في غرب أوروبا وبذلك يمكن اعتبار هذه المدينة العاصمة بحد ذاتها بلدية مثل لندن وكندا.
- **المدينة كمنطقة عاصمة**: هي عبارة عن منطقة لسوق العمالة ولها البلدية الرئيسية التاريخية ولها مركز أيضا يميزها كمنطقة حضرية وضواحي حضرية متطورة بشكل مستمر (حول المركز *Suburb* وخارج المركزexurbs) وتشملها التنمية المستدامة للتكتلات الحضرية.
- **المدينة كمنطقة حضرية:** وهي المنطقة التي تتم **فيها تنمية حضرية مستدامة** ويمكن أن يكون فيها مركز للمدينة وهو الأكبر ضمن المنطقة الحضرية الذي يميزها وتضم أيضاً البلدية التاريخية الرئيسية وضواحي مجاورة ولكن ليس في ضواحي المدن الخارجية exurbs والتي هي غير مرتبطة بالتنمية المستمرة للمناطق الحضرية.
- **المركز الحضري أو المدينة الداخلية** في المدينة المركزية وبعض الأحيان له بلديات مجاورة تشملها التنمية التي تتم للمركز الحضري مثل مركز سبيتاليت في منطقة برشلونة الحضرية.
- **الضواحي الحضرية *Suburb*** هي كل المناطق المتحضرة التي تمتد إلى ما بعد مركز المدينة الحضري ما عدا البلدية المركزية الرئيسية أو البلديات المجاورة للمركز وهذه الضواحي تعتبر كبلديات فردية.
- **ضواحي المدن**: تشير إلى التنمية غير الريفية والتي تقع ضمن المنطقة العاصمة ولكن خارج حدود المنطقة الحضرية وهي بلدية أو مجتمع حضري أو منطقة حضرية في المنطقة العاصمة مفصولة عنها من خلال أرض ريفية من ضمن المنطقة الحضرية كما في لندن كل المناطق ضمن الحزام هي حضرية أما خارج الحزام هي ضواحي مدن.
- **من وجهة نظر سكانية فيتم تعريف المنطقة الحضرية** أو ما يطلق عليه تكتل المنطقة المتحضرة كما هو عليه في الولايات المتحدة أو المركز السكاني حسب إحصائيات العام 2011 في كندا أو المركز الحضري كما في استراليا هي عبارة عن الأرض المبنية والتي تشملها التنمية الحضرية المستدامة وهي عموماً عبارة عن المنطقة المضيئة والتي ترى من الطائرة حسب الإحصائيات الوطنية في استراليا والمملكة المتحدة وذات كثافة سكانية حوالي 400 شخص في كم2 وحوالي 1000 نسمة في كم2 في والولايات المتحدة.

يتبين من كل مما سبق أنَّ تصنيف المنطقة الحضرية ارتبط إلى حد ما بمسألة الحدود الإدارية، وأما في كندا واستراليا فقد اعتُبِرت المنطقة الحضرية ما تشملها التنمية الحضرية المستمرة وهذا يُعد مؤشر جيد لوجود منطقة متحضرة تتوفر فيها الخدمات الحضرية وفرص العمل.

2.9.1. اختلاف تصنيف المناطق الحضرية من بلد لآخر

إنَّ قراءة وتحليل التصنيفات الدولية لمفهوم التحضر تظهر تبايناً واضحاً، إلَّا أنَّ الاختلاف ينحصر في عدد سكان التجمع الذي يقاس على أساسه التحضر والذي يقتصر على المعيار الإحصائي المتمثل بعدد السكان والمعيار الإداري المرتبط بالحدود الإدارية كما يظهر الجدول 7 [121].

القارة	الدولة	قياس التحضر
أفريقيا	بوتسوانا	تشمل التجمعات التى يزيد عدد سكانها عن **حوالي 2000 نسمة** والتي لا يمارس ثلث عوائلهم مهنة الزراعة
	إثيوبيا	تجمعات **تشمل 2000 نسمة فأكثر**
	ليبيريا	**تجمعات تشمل 2000 نسمة فأكثر**
	سنغال	مستوطنات تشمل 1000 نسمة فأكثر
آسيا	الصين	تجمعات السكان الذين يقطنوا المناطق التى تقع تحت إدارة المدن والبلديات والتي يبلغ كثافة السكان بها حوالى 1500 نسمة لكل كم2.
	اليابان	التجمعات السكنية التي يبلغ عدد سكانها حوالي 50 ألف نسمة فأكثر، وحوالي 60% من سكانها يمارسون أنشطة غير زراعية
	أرمينيا	التجمعات السكنية التي يبلغ عدد سكانها حوالي **5000 نسمة** فأكثر، وحوالي 75% من سكانها يمارسون أنشطة غير زراعية.
	السعودية	التجمعات السكنية أو البلديات التى يزيد عدد السكان فيهاعن **5000 نسمة**.
	الأردن	التجمع الذي يزيد عدد سكانه عن 5000 نسمة
	مصر	- المحافظات الحضرية الأربعة : القاهرة، الإسكندرية، بورسعيد، السويس . - تضم عواصم باقي محافظات الجمهورية، بالإضافة إلى عواصم المراكز بكافة محافظات الجمهورية - تشمل المدن المستقلة التي صدر في شأنها قرار إداري بتحويلها إلى مدينة مستقلة
	سورية	المدن، المحافظات، والمراكز، والتى يزيد عدد سكانها عن **حوالى 20 ألف نسمة**.
	البحرين	المجتمعات أو القرى التى يزيد عدد سكانها عن **2500** نسمة.
	السودان	المحليات الإدارية أو التجمعات السكنية التى يزيد عدد سكانها عن حوالى **5000 نسمة**.
	سلطنة عمان	تجمع سكانى ثابت يزيد عدد سكانه عن **2500 نسمة** شريطة أن تتوفر فيه على الأقل ثلاث من الخدمات الأساسية التالية :مدرسة إعدادية أو ثانوية - خدمات المرافق العامة الكهرباء, مركز صحى حكومى-.خدمات الهاتف.
	الكويت	التجمعات السكنية التي يزيد عدد سكانها عن 10 آلاف نسمة فأكثر.
	كندا	التجمعات السكنية التي يبلغ عدد سكانها حوالى 1000 نسمة فأكثر، وتمثل كثافة السكان حوالى 400 نسمة فأكثر لكل كم ٢
أمريكا الشمالية	أمريكا	التجمعات السكنية التي يبلغ عدد سكانها حوالى **2500** نسمة فأكثر، بالإضافة إلى المناطق أو المراكز الحضرية التي يبلغ عدد السكان به حوالى ٥ آلاف نسمة فأكثر، والتجمعات الحضرية : والتى يتراوح عدد السكان بها على الأقل 2500 نسمة وأقل من 50 ألف نسمة
	أرجنتين	كل **مركز تعداده 2000 نسمة فأكثر**
	برازيل	المناطق الحضرية والرئيسية الثانوية للمراكز الإدارية للبلديات والمناطق.
	فنزويلا	كل مركز تعداده 1000 نسمة فأكثر
	بوليفيا	**النواحي بتعداد 2000 نسمة فأكثر**
	تشيلي	مراكز تحدد وفق خصائصها الحضرية مثل الخدمات البلدية والخدمات العامة
أوروبا	روسيا	تضم المدن والمحليات التى تتميز بصفاتها الحضرية طبقاً للمعايير والخصائص الحضرية التى تتلخص فى الآتى : عدد السكان، حيازة الأراضى الزراعية ومساحتها، وعدد العمال المشتغلين فى أنشطة غير الزراعية بعوائلهم .
	فرنسا	تشمل المجتمعات الحضرية التى يبلغ عدد السكان حوالى **2000 نسمة** فأكثر ويعيشون فى منازل . ولا يوجد أآثر من ٢٠٠ متر ما بين الوحدات السكنية.
	بريطانيا	التجمعات السكنية التي يزيد عدد سكانها عن 10000 نسمة
	أستراليا	بلديات ومراكز وفق تعداد 5000 نسمة فأكثر
	بلا روسيا	مدن ونواحي من نمط حضري مع خصائص العمل بغير الزراعة
	آيرلندا	المدن والبلدان التي تتضمن ضواحي حضرية بتعداد 1500 فأكثر
	آيسلندا	**نواحي مع 2000 نسمة فأكثر**
	إسبانيا	**مراكز وفق تعداد 2000 نسمة فأكثر**

الجدول (7): التصنيفات الدولية لمفهوم التحضر [121].

يبيِّن الجدول السابق أنَّ تصنيف التجمعات الحضرية يتم حسب تعداد السكان بالدرجة الأولى، ولكن هل من المنطقي أنّه لمجرد زيادة عدد السكان يصبح التجمع حضري؟ إنّ ذلك إشكالية بحد ذاتها فبالإضافة إلى أنُ التزايد السكاني مشكلة ملحة هناك مشكلة أكبر تكمن في عدم القدرة على مواكبة هذا التزايد بالرغم من إطلاق صفة الحضري عليه ولا يشمله أي نوع من الخدمات، وإضافة إلى عدم معرفة ما مدى شرعية وقانونية هذه التجمعات والأسس التي بني عليها هذا التصنيف، فمن الملاحظ أنَّه تم اعتماد تعدادات سكانية مختلفة من بلد لآخر لتصنيف التجمع على أنه حضري تراوحت ما بين 1000 نسمة كأصغر تعداد مُعتمد إلى 50000 نسمة، فهل هذا تابع لأسس خاصة بكل دولة أم أنّه رقم افتراضي من قبل حكوماتها وجهاتها التخطيطية؟، إذ أنّه عند تحليل هذا الامر يبادر إلى الذهن أنه في حال اعتماد تعداد أصغر يمكن أن تعتبر أكثرية التجمعات حضرية ويمكن إشمالها بالخدمات الحضرية، بالمقابل التعداد الكبير يمكن أن يساهم في عدم تشتت التجمعات وتجميعها لتشكل التجمع الحضري ذو التعداد المفترض

وبالتالي هذا تابع لواقع تلك المناطق وللأسس والسياسات المتبعة والتي تعزز هذا الأمر، وهذا ما يدفع بدوره إلى دراسة وتطوير آلية التصنيف الملائمة وفق التعداد السكاني في المدن السورية وأقاليمها، بما فيها مدينة اللاذقية.

3.9.1. التصنيف من وجهة نظر المنظمات الدولية

وضعت منظمة الأمم المتحدة عدة معايير للتحضر ولكن جميعها تُعبِّر عن المعيار الكمي للتمييز بين المناطق الريفية والحضرية، حيث عُرّفت المناطق الحضرية على أنّها المحليات التي يزيد عدد سكانها عن 2000نسمة، والمناطق الريفية على أنّها المحليات التي يقل عدد سكانها عن 2000 نسمة وذلك وفق ثلاث معايير[202].

- المعيار الاحصائي ويعتمد على عدد معين من السكان في التجمعات البشرية وتصنيفها إلى حضرية بغض النظر عن الاعتبارات الأخرى أي تحديد حد أدنى لعدد السكان في التجمعات الحضرية.
- المعيار الإداري وذلك باعتبار المركز الإداري الذي يخدم عدداً من القرى منطقة حضرية والباقي ريفية أي تحديد التجمعات الحضرية إدارياً وإضفاء صفة المدينة عليها.
- المعيار المركب ويعتمد على الجمع بين عدة خصائص مثل الوظيفة الإدارية للحكومة المحلية وعدد السكان ..

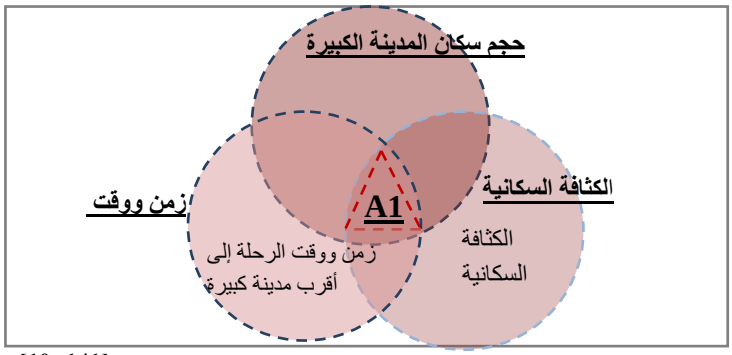
يُلاحظ أنَّ المعيار الإحصائي الأكثر استخداماً في تصنيف التحضر هو تعداد السكان ولكن قد يكون هناك تجمعات عدد سكانها كبير لكن غير مخدمة حضرياً ولا تتوفر فيها أي نوع من مقومات التنمية كالقرى مثلاً، وبذلك أشار مؤخراً قسم إحصائيات الأمم المتحدة United Nations Statistics Division إلى ضرورة إيجاد مؤشرات ومعايير لتصنيف التحضر حسب خصائص كل بلد نظراً لعدم قابلية وجود معيار واحد لكل البلدان ولتمييز المناطق الحضرية عن الريفية حسب خصائص وظروف تلك البلدان، لذلك حددت الأمم المتحدة معايير أكثرها ملائمة هي حجم المحلية أو أصغر قسم إداري في المنطقة يجب أن يميز كمنطقة إدارية ولكن التمييز على أساس حجم السكان لا يكون دائما قاعدة مقنعة للتصنيف وخاصة في الدول التي تطوّر نفسها مثل الدول الصناعية، لذلك بعض الدول طورت تصنيفها على أساس تركيبها الاجتماعي والاقتصادي لسكانها وبعضها الأخر ما زال يعتمد على الكثافة السكانية.

▪ **منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)** [171].

وضعت المنظمة بعض المعايير الكمية التي يُمكن استخدامها لتمييز المناطق الريفية عن الحضرية وأهمها :
نسبة مساهمة النشاط الزراعي في القوى العاملة - الكثافة السكانية وحجم السكان في التجمعات السكني، معدل النزوح إلى عمل خارج المنطقة القاطن بها- حجم السكان في المراكز الإدارية وفقاً للتقسيمات الإدارية- درجة تركز وتأصل ظاهرة المركزية الإدارية- التقسيمات الإدارية داخل المنطقة- مستوى الخدمات المختلفة المتوفرة.

▪ **تقرير التنمية العالمي للعام 2010 World Development Report**

أُعدَّ هذا التقرير بهدف وضع معايير هامة لقياس التحضر بجمع وتحديد ثلاثة معايير وهي (حجم سكان المدينة الكبيرة والكثافة السكنية وزمن ووقت الرحلة إلى أقرب مدينة كبيرة) ويُعتبر هذا التصنيف خطوة هامة لقياس تركّز التجمعات وتصنيفها على أنَّها حضرية وليس فقط الاعتماد على التعاريف المحددة للتحضر حسب البلد والتصنيفات الإحصائية والإدارية وإنّما معالجة المناطق الحضرية والريفية على حد سواء فإنَّ التشتت في تحديد المناق الحضرية هو من الإشكاليات التي تسبب تركيز الجهود على مراكز المدن دون الأخرى وهنا يجب أن ينظر إلى البعد المكاني كاتجاه يأخذ منحاه وتأثيره على تنمية كلا من الريف والحضر [141: 15]، ويوضح الشكل 10 معايير قياس التحضر.



الشكل (10): المؤشرات الرئيسية لقياس دليل التكتل (تحديد المناطق الحضرية) [141: 10].

يدل الرّمز A1 الموضح في الشكل السابق على دليل التجمع الحضري وهو يعتمد على ثلاث عوامل وهي حجم السكان للمدينة الكبيرة باعتبارها مركز المنطقة الحضرية، والكثافة السكانية، ومدة الرحلة إلى أقرب مدينة كبيرة وهو يفترض بأنَّه لوجود مركز تسوق يجب أن يكون هناك عدد معين من الناس لتعيين المدينة الكبيرة.
ولقياس المناطق الحضرية وفق الدليلA1 تم اعتبار وجود ثلاث مستويات لكل معيار من معايير التحضر الثلاثة المعتمدة في تقرير التنمية العالمي وحُسبت من خلال دليل التجمع لكل مستوى هذه المعايير كما في الجدول 8.

المعايير / مستوى المعايير	حجم المدينة الكبيرة	الكثافة السكانية	مدة الرحلة
المستوى1	50000 نسمة	150 نسمة في كم2	30 دقيقة
المستوى 2	100000 نسمة	300 نسمة في كم2	60 دقيقة
المستوى 3	500000 نسمة	500 نسمة في كم2	90 دقيقة

الجدول (8): معايير قياس التحضر وفق تقرير التنمية العالمي للعام 2010 **[15 :141]**

ويفترض هذا الدليل أنّ الكثافة تكون في مركز المدينة الكبيرة (وفق المستويات المطروحة في الجدول السابق) وتتناقص تدريجياً وبحيث تكون مدة الرحلة هي نقطة الفرق، وكذلك يعتمد على التوزيع المكاني لكثافة السكان المكانية كعامل هام في قياس التحضر ولكن تختلف الكثافة من دولة لأخرى ايضاً، وفي هذه الحالة إنّ مدة الرحلة هي المتغير الذي يمكن على أساسه أن تُقاس التجمعات الحضرية حسب بعدها أو قربها من مركز المدينة الكبيرة المفترض في تقرير البنك العالمي.

وبذلك إنّ توفر معلومات بخصوص إحصاءات السكان وشبكات الطرق يمكن أن تعتبر العامل الأكثر أهمية من ناحية اتخاذ القرار المكاني، وخاصةً أنَّ قضايا التّحضر تميل إلى التّركُز في المدن الصغيرة التي تنمو حول المدن المركزية وهذا يبين أهمية تصنيف دليل البنك العالمي (W.B) الذي يشمل المدن الصغيرة والتي تنمو سكانياً وعمرانيا حول المدن الكبيرة المركزية وبالتالي اعتبارها كتجمعات حضرية يجب أن تشملها التنمية الحضرية لتخفيف الضغط عن مراكز المدن.
يتَّضح من كل ما تقدَّم، أنّ قياس التحضر لم يتعد المعيارين وهما (المعيار الاحصائي السكاني والإداري) ولكن في تقرير التنمية العالمي كان هناك ربط كثافة وانتشار الحضر بنوعية الخدمات والبنية التحتية الحضرية، فالانتشار الحضري المدروس دليل على توافر شبكات طرق جيدة وغيرها من الخدمات وهنا يمكن الاستفادة من هذه المؤشرات من ناحية التزويد بالخدمات والبنية التحتية لاعتبار المنطقة على أنّها حضرية ولكن يجب أيضا أن لا يكون ذلك مؤثراً على الجوانب التنموية الأخرى كالبيئة والحياة الاجتماعية والانتاج الاقتصادي وهذا لا بد أن يكون وفق مبدأ الاستدامة الذي لم يظهر في كل التصنيفات المعتمدة السابقة للتحضر، الأمر الذي يتطلب إعادة النظر في تصنيف وتعريف المناطق الحضرية عموماً بما فيها التصنيفات المعتمدة في سورية ليتم على أساس ذلك إعادة تصنيف التجمعات الحضرية في محافظة اللاذقية كخطوة هامة وموجهة لعملية إعداد المخطط التنظيمي فيها، وهذا ما سيتم العمل عليه في الفصول التالية.

4.9.1. من التصنيف التقليدي للمناطق الحضرية في سورية إلى تصنيف معاصر وأكثر استدامة

من أجل تطوير تصنيف جديد للمدن والمناطق الحضرية في سورية لا بد من دراسة أسس تصنيف المدن والتي تختلف من بلد لآخر، وبما أنّ المشكلة التي تصادف هذا التصنيف هي الاستمرار في الزيادة السكانية الحضرية لذلك فإن تصنيفها حسب عدد سكانها يمثِّل التَّطور في نموها الحضري، حيث تصّنف المدن في بعض الأحيان إلى فئات وحجوم وتمثل كل فئة حجماً سكانياً معيناً يتناسب مع عدد سكان الدولة التي توجد فيها تلك المدن ابتداء من البلدة وانتهاء بالميغابولس إذ قد تكون البداية بألف نسمة أو خمسة آلاف نسمة وتتألف من ست مراتب وفق الآتي **[32]**.

- المرتبة الأولى اقل من 5000 نسمة وهي المدن ذات الطابع الريفي.
- المرتبة الثانية 5001 – 10000 وهي المدن الصغيرة.
- المرتبة الثالثة 10001 – 25000 وهي المدن المتوسطة.

- المرتبة الرابعة 25001 – 100000 مدن كبيرة.
- المرتبة الخامسة 100001 – مليون نسمة وتمثل المدن الكبيرة جداً (ميتروبوليس).
- المرتبة السادسة أكثر من مليون نسمة وتمثل المدن الكبيرة جداً (ميغابوليس).

تبيَّن من المرتبات السابقة أنَّ التجمع السكاني الذي يزيد عدد سكانه على (5) آلاف نسمة هو عبارة عن المدينة الصغيرة وهذا التعداد هو بداية التصنيف للتحضر.

وقد تمَّ اعتماد هذا المعيار في سورية في الأسس التخطيطية الصادرة بالمرسوم التشريعي رقم (5) للعام 1982 الذي حدد عدد سكان الوحدة الأساسية المعتمدة في المخطط التنظيمي بالمتوسط بحدود 3-6 آلاف نسمة ضمن مساحة 15-30 هكتار وبكثافة شائبة في حدود 200-350 نسمة/هكتار، وهذا المعيار يحدد التجمع الذي يدخل ضمن المخطط التنظيمي ولكن التنظيم يكون عبارة عن إطلاق الصفة فقط وليس تأمين التخديم الحضري المطلوب باعتباره دخل التنظيم بصفة أنه ريفي، إلَّا أنّ التصنيف المعتمد في سورية والذي يعتبر أن التجمع السكاني الذي يزيد عن 20 ألف نسمة هو تجمع حضري يُبقي عدداً كبيراً من التجمعات السكانية دون الخدمات الحضرية اللازمة.

لذلك فإنَّ الهدف من تطوير معايير تحدد التجمعات الحضرية في سورية هو توجيه المخطط التنظيمي واتخاذ منحى ملائم للتنمية لتكون شاملة ومستدامة، وبالتالي إعداد مخططات توجيهية تنظيمية تحقق نمو متوازن للمدن السورية والتجمعات بما فيها مدينة اللاذقية وإقليمها.

ومن أجل الحصول على معايير ومقاييس واقعية للتحضر تمّت مقارنة أنواع التصنيفات السابقة وذلك لتحديد المعايير ذات التأثير الفعال في تحديد وتصنيف المناطق على أنّها حضرية، وبالمقارنة تبين أنّ المعايير الأكثر استخداماً هي:

- ✓ **حجم السكان:** اعتُمد كمعيار كمي أساسي لقياس التحضر، حيث ورد المعيار 2000 نسمة فأكثر ما يزيد عن ثماني مرات في التصنيفات الدولية فضلاً عن أنّه المقياس المعتمد في منظمة الأمم المتحدة والمقاييس الأخرى لم ترد أكثر من 3 أو 5 مرات وهذا مؤشر قوي على إمكانية اقتراح تعداد 2000 نسمة كمعيار لإطلاق صفة الحضري على أي تجمع بلغ هذا التعداد ويكمن التساؤل هنا حول كثافة توزيع هذا التعداد وحول المساحة التي يجب أن يوزع عليها وهل يتم تخديمها بالخدمات المطلوبة؟
- ✓ **الكثافة السكانية:** وردت في كل التصنيفات السابقة كمعيار أساسي للتحضر، وتعتبر من المؤشرات المكانية والبسيطة الأكثر شيوعا للتركيب الحضري وتختلف أنواع الكثافة في المدن إذ هناك مدن أحادية المركز ذات كثافة عالية، أو متعددة المراكز (ريف وحضر) منخفضة الكثافة ولا يوجد اتجاه عالمي واحد لاعتماد المدن المنخفضة الكثافة أو عالية الكثافة وبالتالي هذا يتوقف على طبيعة كل منطقة ومعطياتها والتي على أساسها توضع السياسات الحضرية [101: 25].
- ✓ **المعيار الإداري:** يتم العمل به حسب التقسيمات الإدارية لكل بلد والتي تختلف باختلاف الدول والتقسيمات المعتمدة فيها وتحدثيها، كما هو عليه الحال في سورية حيث تمَّ فيها مؤخراً إجراء تعديل في مشروع قانون الإدارة المحلية الجديد عام 2011 من حيث تبسيط هيكلية المستوى المحلي إلى ثلاثة مستويات (محافظة– مدينة– بلدية) بدلاً من خمسة (المحافظة– المدينة– البلدية– القرية– الوحدة الريفية) وضم القرى والمزارع التي ليست لها شخصية اعتبارية إلى أقرب وحدة إدارية محلية ذات شخصية اعتبارية [217]، ما قد يساهم في شملها بخدمات الوحدة الإدارية.
- ✓ **توافر مقومات لتنمية حضرية مستدامة** إذ أنَّه وكما تبيّن من تصنيفات التّحضر أنَّه لا يمكن الاعتماد على المعيار الإحصائي أيا كانت قيمته كمعيار للتحضر وخاصة أنَّ ذلك التصنيف يؤثر على مسار التنمية بحد ذاتها من منطلق أنَّ المشكلة في التصنيف هي في كيفية اتخاذ منحاها في التركُّز أو في الانتشار والتوسع على حساب الريف، وهنا لا بد من الاستفادة من تعريف المناطق الحضرية والتي تشير إلى أنّ اعتبار المنطقة التي تتوفر فيها تنمية حضرية مستدامة تجمع حضري (مدينة) أي أنَّ اختيار المعيار الإحصائي يجب أن يكون مشروط بتوافر الاستدامة الحضرية ما يشير بدوره إلى أهمية اختيار المعايير التي تهتم بأبعاد الاستدامة على المستوى الحضري وهي (البعد البيئي والاقتصادي والاجتماعي والمكاني) وهذا يؤكد مقترحات البنك الدولي في تقرير التنمية العالمي الصادر عنه الذي يعتبر البعد المكاني هو أحد المعايير الهامة لحساب التحضر والذي يعتمد

على عدد السكان والكثافة وعامل النقل ومدة الرحلة من منطلق أن توافر خدمات البنية التحتية الحضرية والنقل الحضري المستدام (يوفر الوقت والكلفة) كعوامل هامة في تحديد التجمعات الحضرية، وفي حساب دليل التجمع الحضري (نسبة التحضر) وفق مقترحات تقرير التنمية العالمي لمعايير ومؤشرات التجمعات الحضرية والتي قامت به الأمم المتحدة على مختلف الدول العربية والأجنبية ومنها الجمهورية العربية السورية وُجد أنّ دليل التجمع الحضري عند استعمال حجم المدينة الكبيرة 50,000 نسمة هو 59,1% وعند استعمال الحد 100,000 نسمة هو 56,9% [211]، أي أنّه عند اعتبار الحد الأدنى للمدينة الكبيرة يكون دليل التحضر أكبر وبالتالي يتم توزيع الخدمات الحضرية على هذا التجمع وفق دليل التحضر وهذا الأمر ينطبق على كل الدول التي تم حساب دليل التجمع فيها من قبل الأمم المتحدة، ما يشير بدوره إلى أنّه كلما كان حجم التجمع قليلا كان دليل التجمع الحضري كبيرا أي ارتفاع نسب التحضر، وذلك مؤشراً على وجود بنية تحتية حضرية جيدة ومتوازنة. أي أن اعتبار التجمع الصغير حضرياً يمكِّن من إدخاله ضمن التنظيم وتوفير وتأمين كافة الخدمات الحضرية له وبالتالي تأمين التوازن التنموي.

وبنتيجة لدراسة وتحليل المعايير المختلفة لقياس التحضر تبيَّن أنَّه لا يمكن وضع معايير ومؤشرات ثابتة لكل زمان ومكان، لكن هناك معايير ثابتة تعكس أهداف الاستدامة على المستوى الحضري من خلال التكامل بين الأبعاد (البيئية والاقتصادية والاقتصادية والإدارية والمكانية)، وأمَّا فيما يخص المعايير المطلوبة فيجب أن تعكس الظروف المحلية للمدينة أو الدولة.

لذلك بالاعتماد على ما تقدّم من مؤشرات وبالاستناد على تعريف متضمنات التنمية الحضرية المستدامة يمكن اختيار واقتراح بعض المعايير التي يمكن أن تُقاس على أساسها المناطق الحضرية في سورية وهي **المعيار الإحصائي المحدد بعدد سكانه 2000 نسمة** حيث تمّ اعتماده من قبل عدد كبير من الدول وكذلك من قبل الأمم المتحدة، وكما أنّ **معيارالكثافة السكانية، والمعيار الإداري** الذي يحدد الوظيفة الإدارية للتجمع وبقرار من السلطة الإدارية هما من المعايير الرئيسة التي يمكن الاعتماد عليها وخاصة إمكانية تطبيقها في محافظة اللاذقية التي تتوسع فيها المدينة على حساب الريف بشكل كبير ما يوجب إعادة التقسيم الإداري، وكذلك تطوير معيار جديد يتم على أساس توافر شروط التنمية الحضرية المستدامة بما فيها عامل النقل الحضري المستدام الذي اعتمد في تقرير التنمية العالمي وفق المعايير الموضحة في الجدول 9 وهذه المعايير لا بد من توفرها من أجل إمكانية تطبيقها في الجزء العملي من هذا البحث لتحديد عدد التجمعات الحضرية في محافظة اللاذقية وهل تشملها المخططات التنظيمية والبحث فيما إذا كانت تحقق التنمية الحضرية المستدامة، ويوضح الشكل 11 المعايير الواجب اعتبارها عند تحديد التجمعات الحضرية في محافظة اللاذقية.



الشكل (11): المعايير المقترحة لتصنيف المناطق الحضرية في محافظة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

في الواقع، إنّ تحديد المعايير اللازمة والمناسبة لتحديد التجمعات الحضرية هو بمثابة أداة لقياس التحضر، وإنّ استخدامها يعتبر خطوة هامة في توجيه المخططات التنظيمية الحضرية نحو تحقيق الاستدامة الحضرية، ولكن هذا ليس كافٍ لتوجيه المخططات نحو الاستدامة ما لم يترافق باستراتيجيه لتنمية المدن تعمل على وضع خطة عمل شاملة توجيهية لكافة المخططات.

10.1. إستراتيجية تنمية المدن ودورها في توجيه المخطط التنظيمي

اقتُرِحت العديد من الحلول اللازمة لتحقيق أهداف الاستدامة على المستوى الحضري انطلاقاً من التخطيط المتكامل والعمل التشاركي ضمن خطوات ومراحل وإصلاحات نحو تخطيط حضري أكثر استدامة، وذلك بوضع إستراتيجية لتنمية المدن تُطبق من خلالها هذه الإصلاحات والتعديلات والحلول لتحقيق **المدينة المستدامة** التي يتمتع فيها ساكنيها بمستوى معيشة جيد وخدمات نوعية ودون أن تؤثِّر التحولات الاجتماعية والاقتصادية والبيئة والصحية فيها على الأجيال المستقبلية [137: 12].

حيث تُعرَف **الإستراتيجية** بأنّها مجموعة من الأفكار والمبادئ التي تتناول ميداناً من ميادين النشاط الإنساني بصورة شاملة، وتكون ذات دلالة على وسائل العمل واتجاهات مساراته، بقصد إحداث تغييرات فيه وصولاً إلى أهداف محددة وتأخذ بالاعتبار احتمالات متعددة لإحداثه فتنطوي على قابلية للتعديل وهي تقع وسطاً بين السياسة والسلطة، وهي امتداد للماضي ومدخل إلى المستقبل [21: 38]، إنّ هذا التّعريف يأخذ بعداً سياسياً وإدارياً بالدرجة الأولى.

أمّا من وجهة نظر تخطيطية تهدف استراتيجية تنمية المدن إلى كفالة وجود مدن متكاملة تؤمن مستوى عيش لائق للجميع من خلال تحسين إدارة الشؤون الحضرية والنمو الاقتصادي وتقديم الخدمات، ويُقاس نجاحها بمدى إسهامها في الحد من الفقر في المناطق الحضرية [7: 6].

لذلك تُعد الاستراتيجية من النهج الجديدة التي اعترفت بأهميتها وكالات وجهات دولية عدة والتي سلّمت بوجود قيود حدّت من المساعدة الإنمائية للمجتمعات مردّها إلى النهج القطاعية ولا بد من النّظر إلى حجم الأثر الذي يحدثه التحضر غير المدروس من خلال وضع استراتيجية جديدة للمدن لمعالجة المشاكل الناجمة عنه، ومن هذه الجهات تحالف المدن ACities Alliance التي تمحورت أهدافها في وضع استراتيجية لتنمية المدن كوسيلة لمساعدة الحكومات المحلية والوطنية وتحسين مستوى الأحياء الفقيرة والتكامل بين مختلف المنظمات والنهج الجديدة والعمل مع الشركاء المحليين [2: 7]، وإنّ عملية وضع هذه الاستراتيجية عبارة عن صياغة الخيارات السياسية لتحديد ما يجب عمله تبعاً للتحديات المتوقعة مستقبلاً، بحيث تتحول هذه السياسات إلى خطوات عملية من أجل تحقيق الأهداف والتخصيص المالي لها ومن ثم التنفيذ العملي على مختلف المستويات المحلية والإقليمية والوطنية لبلوغ هذه الأهداف [7: 6].

وتكمن فعالية الخطط الاستراتيجية في توجيه مخطط التنمية من خلال استخدام العمليات التشاركية وتحسين إدارة الشؤون الحضرية والنمو الاقتصادي وتأمين الخدمات الحضرية، ما يساعد في تطوير المخطط التنظيمي الفعلي وصياغته على مختلف المقاييس والأولويات لتحقيق نمو حضري عادل ومتوازن في المدن، وذلك من خلال تحديد المشكلات والأهداف والرؤية والسياسات والبرامج والمشاريع اللازمة لتحقيق التنمية [199].

استناداً إلى ما تقدّم، تبيَّن أنَّ إستراتيجية تنمية المدن هي خطة عمل للمستقبل تُبنى وفق توجهات ومعطيات الحاضر لترسم خارطة المستقبل بتحقيق نوع من التوازن التنموي وطنياً وإقليمياً ومحلياً وهنا تكمن أهمية المخطط التنظيمي كأداة لتحقيق أهداف وغايات هذه الإستراتيجية ومشاريعها على أرض الواقع من خلال المخططات التفصيلية التي توثق هذه الأهداف وتوزيعها مكانياً بما يضمن التوازن المكاني والتنموي للمناطق المستهدفة

1.10.1. متطلبات تحقيق استراتيجية تنمية المدن

مع تسارع وتيرة النمو السكاني في المدن لا بدّ أن يكون هناك أدوات مختلفة لإدارة هذا النمو، وغالباً ما يرتبط ذلك بالوضع الراهن للمدينة وخاصةً أن هناك قيوداً تتطلب وجود منحى متكامل وطرق وأدوات جديدة وصناعة القرار الملائم والتطبيق من حيث ضعف الرؤية البعيدة المدى لوضع الأهداف والنزاعات بين الأهداف الاقتصادية والحاجات الاجتماعية والتجزؤ الوظيفي والجغرافي في معظم المؤسسات، ومحدودية إطارات العمل التقني والقانوني لتجانس نشاطات التخطيط وعدم التطابق بين إطارات العمل السياسية والتخطيطية لذلك فإن تطوير استراتيجية متكاملة لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة يتطلب أنماط مختلفة من الأدوات كما يوضح الجدول 9 [199: 34].

أنواع الأدوات	الوظيفة
السياسية	تتضمن خطوط إرشادية خاصة وعامة ومؤشرات مثل المؤشرات الثقافية والاجتماعية والاقتصادية والصحية.
التخطيطية	تتضمن تقنيات ومعلومات للتخطيط اليومي في النقل والإسكان واستعمالات الأراضي الطبيعية والبرامج للتقليل وإعادة استخدام الأراضي الحضرية
البيانات والمعلومات	تتضمن قاعدة بيانات أساسية وبيانات دورية مع التقارير حول الأوضاع الراهنة للمؤشرات البيئية والاجتماعية والاقتصادية والإدارية ضمن البنية الحضرية والتأثيرات والرصد المستمر لتلك المؤشرات من خلال الشبكات المعلوماتية.
الموارد المالية	يعد توفير الموارد المالية أحد الركائز الأساسية في أي عملية للتنمية، وعليه يمكن قياس درجة فعالية أي إدارة أو سلطة من حيث قدرتها على تمويل مشاريعها، بالإضافة لاتخاذ سياسات مالية تروج للتنمية الحضرية مستدامة على سبيل المثال الإعفاء من الضرائب للذين يعيشون بالقرب من العمل، وتقديم الإعانات الضريبية للنقل العام .
أدوات اتخاذ القرار	وتتضمن تخطيط حضري وتقييم الأثر البيئي واستراتيجية تقييم الاستدامة وتقييم المهارات ضمن فرق متعددة الاختصاصات وآليات لضمان تضمين واسع للسكان.
أدوات تعليمية	تتضمن مخططين حضريين وممارسين وكذلك يمكن أن تتضمن مؤتمرات وفرق وورشات عمل ودراسات حالة وجلسات تدريبية صغيرة لأجهزة الإدارة المحلية
التشاركية	تتضمن تقنيات مبتكرة مثل خرائط تشاركية للتجمعات السكانية المحلية ووضع نماذج لمساكن جديدة، وتتضمن مشاركة كافة فئات المجتمع من (سكان وقطاع خاص وعام ومنظمات حكومية وغير حكزمية)
قانونية وتشريعية	يجب أن تصدر الاستراتيجية بقانون وتكون ملزمة لكافة الأطراف والجهات المعنية العامة والخاصة

الجدول (9) :متطلبات تحقيق استراتيجية التنمية الحضرية المستدامة **[199: 34]**.

يُظهر الجدول السابق الأدوات اللازمة لتحقيق استراتيجية التنمية الحضرية التي غالبا ما يكون عمل كل منها متوقف على الآخر، ولكن عملياً فإنَّ الأدوات الفعَّالة لتحقيقها تتطلب اتخاذ الإجراءات الملائمة على المستوى التنفيذي والتي تتطلب بدورها أدوات جديدة للتنفيذ وتتمثل بمخططات التنمية الحضرية بدلاً عن وثائق تخطيط المدن التقليدية حيث تعتبر تلك الأدوات الوسائل لترجمة السياسات التنموية على أرض الواقع من خلال عملية صياغتها لتوجيه التنمية مكانيا، فالتخطيط الحضري المعاصر يتضمن إنتاج مخططات تنظيمية عامة وتفصيلية تظهر التفاصيل للبيئة المبنية للمدينة وتعتبر الأداة القانونية لتطبيق الرؤى المختلفة لتوجيه تقسيمات ونمو المدن[199: 19]، لذلك ضمن هذا الإطار سيتم إجراء دراسة تفصيلية في الفصل الثاني من هذا البحث حول أنواع مخططات التنمية التنظيمية الحضرية وماهيتها ومراحل إعدادها وأهدافها وقياس أدائها نحو الاستدامة.

خلاصة الفصل الأول

أظهرت دراسة حركة النمو الحضري والتحضر المستمرين أنّ هناك آثار وتحديات مختلفة لهذه الظاهرة تباينت ما بين الدول المتقدمة والنامية لذلك فقد كانت ردود الأفعال تجاهها مختلفة أيضاً وقد ارتبطت بما يتوفر من أنماط للتنمية في هذه الدول، حيث جاءت نتائج التحضر إيجابية في الدول المتقدمة نتيجة لأنماط التنمية المتوازنة التي فرضت نوع من الانسجام الاجتماعي والاقتصادية والحفاظ البيئي عبر توجيه نمو المدن وفق أداوات وآليات فعالة كالمخططات التنظيمية التي تجسد هذه التنمية على أرض الواقع، في حين ارتبط التحضر في العالم النامي والعربي وعلى المستوى المحلي بمواجهة آثاره من نمو الاحياء الفقيرة العشوائية والتفاوت التنموي المكاني وهذا نتيجة لأسباب منها الهجرة الريفية الحضرية والاعتماد على المعيار الإحصائي فقط في تصنيف المناطق الحضرية لتشملها المخططات التنظيمية وضعف الاهتمام بقضايا التنمية الحضرية

وانطلاقاً مما تقدم، جاءت التنمية الحضرية المستدامة ضرور ملحة للتعامل مع آثار التحضر على اختلاف مستويات وظروف البلدان التي يحدث فيها، وقد أكد المجتمع الدولي على أهميتها للتغلب على التحديات وتلبية الحاجات البشرية الحالية والمستقبلية، حيث تقوم على مجموعة مبادئ تتمثل بالكفاءة الاقتصادية والعدالة الاجتماعية والاستدامة البيئية والإدارة والحوكمة تسعى جميعاً لتحقيق التنمية المستدامة في المدينة وأحيائها ومبانيها، وإنّ نجاح ذلك مرتبط بتوافر أدوات لاتخاذ القرار والإجراءات الملائمة على المستوى التنفيذي وتتمثل هذه الأدوات بالمخططات التنظيمية لتوجيه وإدارة النمو المستمر وضبط آثاره كأداة فعالة للتوجه نحو استدامة المدن من خلال صياغتها وفق سياسات التنمية الحضرية المستدامة ومبادئها.

يُشار سابقاً إلى أهمية المخطط التنظيمي كأداة لتطبيق مبادئ تنمية المدن، وهنا تندرج أهمية هذا البحث للتأكيد على أهمية المخططات لتحقيق ذلك، والتساؤل عن ماهية المخططات التنظيمية ومنهجية عملها.

الفصل الثاني: مفاهيم وتعاريف وتوجهات أساسية في التخطيط التنظيمي المستدام

1.2. مفهوم التخطيط وأنواع مخططات تنمية المدن
2.2. مفهوم المخطط التنظيمي
3.2. الأصول الاولى لنشوء المخطط التنظيمي كأداة لتنظيم المدن
4.2. من المخطط التنظيمي التقليدي إلى مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة
5.2. أهداف المخطط التنظيمي المستدام
6.2. رصد مدى الوعي الإداري والسكاني لمفهوم المخطط التنظيمي المستدام في المدن السورية

7.2. المجالات الشاملة للمخطط المستدام
1.7.2. مفهوم استعمالات الأراضي والعوامل المؤثرة في تخطيطها
1.1.7.2 تأثير آلية تصنيف استعمالات الأراضي وتنظيمها في استدامة المخطط التنظيمي
2.1.7.2. تطوير دليل تصنيف استعمالات الأراضي في سورية
3.1.7.2.التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي
4.1.7.2. تقييم مخططات استعمالات أراضي وفق منهجية الاستدامة
2.7.2. التصميم المستدام وتأثيره على استدامة المخطط في المستويات الحضرية
3.7.2. دور تكامل النقل واستعمالات الأراضي في تشكيل مخطط المستدام

8.2. مراحل إعداد مخطط التنمية المستدام
9.2. الجهات المختصة بإعداد مخططات تنمية المدن، أهميتها وسماتها
10.2. أدوات إعداد مخطط تنظيمي لمدن أكثر استدامة
1.10.2. أدوات التخطيط والتنفيذ والتقييم
2.10.2. الأدوات القانونية
11.2. المشاركة الشعبية ودورها في نجاح أداء المخططات التنظيمية

مقدمة

تُعد المخططات التنظيمية المستدامة أحد أهم أدوات التّنمية الحضرية لمواجهة آثار التحضر المتنامية على المدن والتي يصعب تحديدها في ظل السياسات التخطيطية الراهنة لدى معظم البلدان التي تواجه مشاكل حضرية متنامية ترافقت مع النمو الحضري الذي لم تشهده من قبل ولم تكن مخططاتها التنظيمية مصممة أصلاً لضبط مثل آثار هذا النمو. وبذلك تزايد الاهتمام بهذه القضية، وقامت العديد من الدراسات والأبحاث والتقارير الدولية التي تعاملت مع قضايا التخطيط التنظيمي ومسألة تأمين المأوى وسبل العيش المستدام بما يتضمنه هذا المفهوم من شمولية للمكان والزمان، إلّا أنَّ طبيعة ونطاق هذه القضية وما تضمنته في مجال التخطيط المستدام للتجمعات الحضرية وفق مخططاتها التنظيمية وكيفية تطبيقها لا تزال في مراحلها الأولى.

وتوجد أسباب عدة للاهتمام في هذه المسألة وخاصة أنّ الاعتماد على المخططات التقليدية التي تنظِّم استعمالات الأراضي فقط جعلت نتائج التخطيط تقف في تباين مع المفهوم المستدام للمدن.

سيتم في هذا الفصل التّعرف على المفاهيم النظرية للتخطيط وأنواع مخططات تنمية المدن ومفهوم المخطط التنظيمي المستدام وأهميته ومجالات عمله ومكوناته ومراحل إعداده ومعايير تخطيط استعمالات الأراضي المستدامة، كما سيتم دراسة العلاقة المتبادلة بين التصميم والنقل الحضري واستعمالات الأراضي ودور تكاملها لإعداد مخطط تنظيمي يسعى نحو تحقيق مدن أكثر استدامة، إضافة إلى التّعرف على الجهات المختصة بإعداد المخططات وسماتها ونموذج الإدارة المطلوب لنجاح مهامها، والتّعرف على مجموعة الأدوات التي يجب تضمينها ضمن عملية إعداد مخططات التنمية، وكذلك دراسة أهمية المشاركة الشعبية في تطوير منهجية إعداد مخطط تنظيمي أكثر استدامة

1.2. مفهوم التخطيط وأنواع مخططات تنمية المدن

يعد التّخطيط نهجاً واسلوباً للتفكير المستقبلي للوصول إلى تنمية شاملة متكاملة، ويُعرَّف بشكل عام على أنّه عملية يتم فيها تنظيم وتصميم وتخطيط وجدولة حياتنا اليومية لتلبية الحاجات الأساسية والاهداف، وقد عُرّف على أنّه الأداة والوسيلة التي يتم بموجبها نقل المجتمع من وضع لآخر، أو الطريقة التي تنظم عملية نقل المجتمع من حال إلى حال، وبذلك فالتخطيط ليس الهدف في ذاته وإنّما هو أداة للوصول إلى الهدف المطلوب، وأسلوب عمل لتحقيق غاية بأقصر وقت وأوفر جهد وأقل تكلفة [55].

وقد طُورت انماط ومجالات مختلفة للتخطيط لكي تُلائم الظروف والحاجات والأهداف والغايات وتتضمن ما يلي [152: 3].

- **النمط التفاعلي ومتعلق بالنمو** وهو التخطيط العشوائي حيث تُنفذ نشاطاته في أقسام وقطع صغيرة وفق الظروف والأحداث التي تأخذ مكانها.
- **نمط التخطيط التنظيمي** ويتضمن سلسلة من الخطوات المنطقية المتبعة لتحقيق مخطط مقبول يلبي احتياجات الرؤية والغايات المحددة في البداية، وهذه على الأغلب مخططات تقنية جداً.
- **نمط التخطيط الشامل** لإنشاء وإعداد مخطط يشمل الجانب البيئي لكل مجال يتم التخطيط له وهذه المخططات عادة معقدة وتفصيلية وصعبة الإكمال لكونها تفصيلية جداً.
- **نمط التخطيط المتكامل** وهو النمط الذي يتكيف مع النمط التّنظيمي لتحقيق الربط بين كل مكونات المشروع ووضع مخططات لكل القطاعات ومثال على هذا مخطط التنمية البلدي المتكامل الذي يحاول ربط جميع جوانب برنامج تنمية البلدية.

إنّ نتيجة كل من الأنماط السّابقة متعلقة فيما يتم إعداده من مخططات تجسد نتائج التّخطيط في المكان، ويُلاحظ أنّ التّخطيط التنظيمي هو نمط من أنماط التّخطيط التي تنتج مخططات تلبي الحاجات التنموية المختلفة في المكان كونه مبني على اساس حاجات المنطقة المدروسة ويشمل مستويات مختلفة ومجالات تنموية مختلفة أيضا.

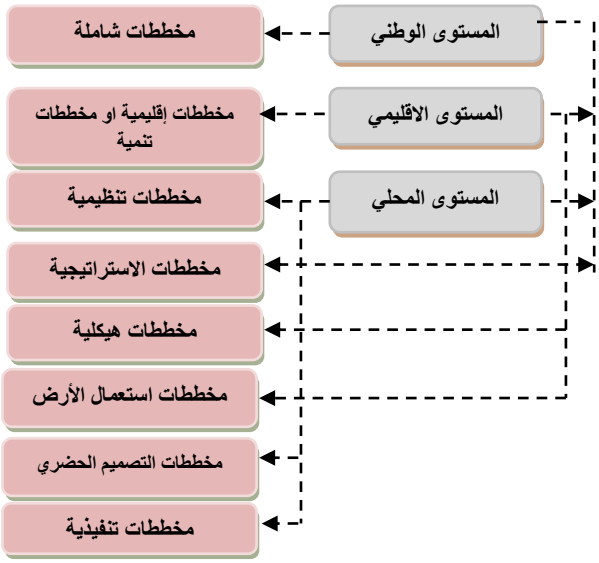
وإنّ لكل من انماط التخطيطة السابقة وظيفتها ضمن الميادين المختلفة التي تتألف منها عملية التخطيط، وهي:

- **تخطيط استعمالات الأراضي:** ويهدف إلى تنظيم استعمال الأرض بطرق كفوءة .

- **التخطيط المكاني**: يهدف إلى توزيع الناس والنشاطات في الأماكن والفراغات وبمقاييس مختلفة وتتضمن هذه العملية كل مستويات تخطيط استعمال الأرض مثل تخطيط البلدة والإقليم والتخطيط البيئي وتخطيط التنمية المكاني الوطني.
- **التخطيط الاقليمي** يمكن أن يُحدد كفرع من تخطيط استعمالات الاراضي التي تتعامل مع الاستخدام الكفوء لنشاطات استعمالات الاراضي والبنية التحتية ونمو التجمعات في منطقة أكبر وهامة من الارض أكثر من مستوى مدينة أو بلدة بشكل فردي، على سبيل المثال المنطقة أيضاً هي إقليم ويمكن أن تُعرف نظرياً أو عملياً بالمدن أو بلدات أو مناطق أخرى مأهولة بالسكان تزود حلول للمشاكل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والهندسة المدنية والنقل والتصميم والبناء ونمو التجمع.
- **التخطيط الحضري:** يأخذ كل سمات المدينة بالاعتبار، يتضمن مخططات للأمان وتعيين المكان الملائم لكل الفعاليات من الإسكان إلى المعامل وكما يتعامل مع تصميم وترتيب استعمالات الأرض مع التجمعات الريفية والبلدات لتحقيق درجة عالية من الملاءمة والوصول والصحة والامان والجمال ويصمم الفراغات والبيئة المبنية.
- **التخطيط البيئي:** يتضمن ضرورة أخذ الجانب البيئي بالاعتبار عند وضع أهداف التخطيط لحماية البيئة للأجيال المستقبلية وللتأكد من أنه لا ضرر على البيئة عند التخطيط.

تبعاً لأنواع وميادين التخطيط يوجد وثائق وأداوات تخطيطية تتضمن إرشادات ودلائل رئيسة للتنمية ونمو التجمعات ولكل منها وظيفتها وتتناول مختلف الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية واستعمالات الأراضي وعلى مستويات مختلفة وهي [126: 16].

- **مخططات شاملة The Comprehensive Plans:** وهي البيانات الرسمية للهيئة التشريعية للحكومة المحلية للتنمية المستقبلية والحماية وتضع الأهداف وتحلل الشروط والاتجاهات.
- **مخططات إقليمية أو مخططات التنمية Regional Plans or Development Plans**: وهي تغطي مناطق جغرافية تتجاوز حدود الوحدات الحكومية الفردية ذات الخصائص المشتركة.
- **مخططات هيكلية Structure Plans** أصلها من المملكة المتحدة البريطانية UK: توجه المنطقة أو الإقليم وهي شاملة ومرنة تغطي مختلف الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية وتهدف إلى تحقيق التوازن في استعمالات الأراضي
- **المخططات التنظيمية Master Plans :** وهذه المخططات من أجل التوجيه والتخطيط على مستوى البلديات أو المدينة أو على المستوى الأوسع وتزود تقسيمات استعمالات الأراضي لمنطقة إدارية ويمكن أن تطبق من خلال المخطط التفصيلي المحلي.
- **مخطط استعمالات الأراضي المحلي Local Land-Use PlanS:** والذي يعتبر حدوده ضيقة وهو محصور للمناطق ذات التغيير البسيط والزمن اللازم لإعداده أقل من المخططات التنظيمية والهيكلية.
- **المخططات التنفيذية Action Plans**: وهي المخططات التي يتم تنفيذها على الأرض والتي توجه لحل المشاكل على المستوى المحلي مع مشاركة المجتمع.
- **المخططات الإستراتيجية Strategic Plans:** تعكس رؤية العملية التخطيطية وتميز التنسيق القطاعي وعملية التمويل والناتج هو ليس فقط مخطط لاستعمالات الأراضي وإنما يؤسس استراتيجيات مترابطة للأرض والبنية التحتية والتمويل والتنمية المؤسساتية.
- **مخططات التصميم الحضري Urban Design Plans:** تركِّز على التصميم العام للمناطق الحضرية والذي ينشأ بواسطة الفراغات العامة والأبنية والعناصر الأساسية لمخطط التصميم الحضري تتضمن المخطط نفسه من خطوط تصميمية للأبنية وتصميم المناطق العامة والفراغات المفتوحة والشوارع وأماكن المشي والساحات بين الأبنية المحيطة [178: 5]، ويوضح الشكل 12 التّكامل بين أنواع مخططات التنمية على المستوى الوطني والإقليمي والمحلي.



الشكل (12) : أنواع مخططات تنمية المدن على مختلف المستويات التخطيطية
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى المراجع [126]-[178]

يتبين مما سبق أن عملية التخطيط عملية شاملة تتضمن مخططات التنمية التي هي الأداة الأساسية للتنمية وإدارتها على مختلف المستويات بما فيها المخططات التنظيمية Master plans التي تختص بالتّوجيه والتّخطيط على مستوى البلديات أو المدينة وما يحيط بها من تجمعات نشأت بفعل النمو الحضري وهذا ما يميز أهمية هذه المخططات لشموليتها للمدن ومحيطها، والتساؤل ما هو مفهوم المخططات التنظيمية وكيف نشأت زمانياً ومكانياً.

2.2.مفهوم المخطط التنظيمي

يُعرَّف المخطط التنظيمي **قانونياً ويختلف مفهومه من دولة لأخرى، ففي فرنسا** عُرِّف المخطط التوجيهي Schema Directeur- SD على أنَّه الوثيقة الرئيسة للتنمية والتي تنظم الأرض لمدة 40 عام من خلال مخطط استعمالات الأراضي POS: Plan d'Occupation des Sols، وتمَّ العمل بهذا النوع من المخططات لمدة تقارب الثلاثون عام من بداية السبعينات حتى عام 2002، حيث تمَّ استبداله بمخطط توجيه الأرض الإقليمي SCOT:Schéma de Cohérence Territoriale باعتباره الأداة الحضرية التي تحدد الاتجاهات الرئيسة للتنمية الحضرية المستدامة من خلال طريقة ومنهجية منظمة **[132: 10]**.

أما في **المملكة المتحدة UK البريطانية** فيعتبر **"المخطط التنظيمي"** مجموعة شروط يمكن أن تستخدم لوصف الإستراتيجية للتجديد الطبيعي للمنطقة وباعتباره إطار عمل وثائقي وإستراتيجية تجديد ورؤية وإطار التصميم الحضري يمكن استعمالها بطريقة تبادلية **[156: 13]**.

ويسمى في المملكة العربية السعودية **"المخطط الهيكلي"** وهو الوسيلة الرسمية الأساسية لتنفيذ استعمالات الأراضي السكنية والتجارية والصناعية والتصور المستقبلي لها وكذلك شبكة الطرق والمرافق العامة والتجمع العمراني ويقوم المخطط الهيكلي بتحديد العلاقة بين استعمالات الأراضي وشبكة الطرق في المدينة**[94: 7]**.

ويطلق عليه في **الجزائر** اسم **"المخطط العام للمدن"**وهو نتاج عمل المخططين الحضريين (ويمثل الخطة الحضرية) وما هو إلا إطار عمل يوضع للسيطرة أو توجيه نمو التجمع الحضري عبر مراحل التصميم بطريقة تستوعب طبيعة التغيير الاجتماعي والاقتصادي والحضاري بما فيه التكنولوجي الحادث والمتوقع حدوثه مستقبلاً **[10 :52]**.

أمّا في **سورية** فقد عُرِف **"المخطط العام"** في القانون رقم 9 الصادر بتاريخ 1974 الخاص بتقسيم وتنظيم وعمران المدن كالآتي: **المخطط التنظيمي العام** هو المخطط الذي يمثل الوضع الراهن للمدينة أو البلدة أو القرية والتطور العمراني المرسوم لأي منها مستقبلاً في جميع المجالات، ويكون هذا المخطط مصدقاً من وزارة الإسكان والتّنمية

العمرانية ويحدد احتياجات البلدة من المناطق السكنية والمراكز الإدارية والتجارية والمدارس والحدائق وكافة الخدمات اللازمة خلال 25 سنة القادمة مع ما يرافقه من تطور لعدد السكان وازدياد حاجاتهم[58: 147].

وقد جاء في المرسوم التشريعي رقم (5) للعام 1982 بأن **"المخطط التنظيمي العام"** هو المخطط الذي يوضح الرؤية المستقبلية للتجمع السكاني وتوسعه، ويتم ذلك عن طريق تحديد الحدود العمرانية وشبكة الطرق الرئيسية واستعمالات الأراضي الواقعة ضمنه كافة ومنهاج ونظام ضابطة بناء كل منهما بما لا يتعارض مع أسس التخطيط العمراني والبرنامج التخطيطي [59: 81].

يتبيَّن مما سبق، أنَّ المخطط التنظيمي وفق المفهوم القانوني في فرنسا وبريطانيا قد ارتبط بسياسات التنمية الحضرية أمَّا في الدول العربية ومنها سورية فهو مخطط لتوزيع استعمالات الأراضي فقط يُحَدد وفق الأسس العمرانية الموضوعة في القوانين والتّشريعات دون أي تطوير أو تعديل عليها بالرغم من التّغيرات المستجدة على مدنها، وهنا يجب أن لا يكون مقتصر على ذلك وإنما لاستدامة تلك المدن لا بد من أن تشمل القوانين والتشريعات على سياسات وأهداف شاملة لجميع مجالات التنمية (الاقتصادية، والاجتماعية والبيئية، الإدارية) مع إدارة استعمالات الأراضي وتوزيعها العادل عبر أقطاب نمو متوازنة وفق أسس مستندة على مبادئ التنمية المستدامة.

أمَّا علمياً وتخطيطياً فقد عُرِّف المخطط التنظيمي من قبل عدد من الباحثين العلميين على أنَّه أداة لتوجيه وإدارة نمو المدن بطريقة مخططة وأساس نجاحه في عملية تطبيقه، وهو خطة طويلة الأمد وعادة يجهز لتوجيه النمو المستقبلي لمدة 20 عام يشمل بشكل رئيسي على تقرير وخرائط استعمالات الأراضي وبرنامج العمل **[167: 12]**.

وكما يُعرَّف **المخطط التنظيمي على أنّه** أداة مساعدة للبلديات في كافة مستويات وأنحاء المدينة حيث يقوم بتزويد تقسيمات استعمالات الأراضي لكامل المنطقة الإدارية ويمكن أن يُطبق من خلال المخطط المحلي الأكثر تفصيلاً [178: 6].

ولكن يجب أن لا يُنظر إلى **"المخطط التنظيمي"** على أنّه مخطط حازم وجامد عن التطوير والتصميم فهو أكثر من ذلك حيث يتناول السمات المتعددة الجوانب التي تصنع الأماكن الناجحة، وهو من أفضل وثائق تنمية المدن من أجل مكاملة قضايا التنمية المستدامة [156: 10].

من ناحية أخرى، يُعرَّف **المخطط التنظيمي الأساسي** على أنّه وثيقة عمل تأخذ بالاعتبار وحدتي الزمان والمكان بمتغيراتها في التجمع الحضري وأقاليمه وهو الإستراتيجية التي تتبعها مراكز اتخاذ القرار لتنمية البيئات الحضرية وتوجيهها وضبط نموها وتوسعها بحيث يتاح للنشاطات والخدمات الحضرية توزيع جغرافي أفضل [81: 87].

من خلال ما تقدَم، يمكن إدراك أهمية المخطط التنظيمي كأداة لإدارة نمو المدن مكانياً وزمانياً ووثيقة رسمية تُحدد وفقها سياسات التنمية لتنفيذها على أرض الواقع، لذلك يجب أن يكون مبنياً وفق مبادئ الاستدامة الحضرية ومعاييرها المعاصرة لبناء مدن أكثر استدامة.

3.2. الأصول الأولى لنشوء المخطط التنظيمي كأداة لتنظيم المدن.

نشأت عملية التخطيط التنظيمي كرد فعل للمتغيرات التي سادت وتسود المستقرات البشرية على مختلف أشكالها جرَّاء النمو السكاني وتأثيره في نمو التجمعات ونشوء المدن من خلال انضمام القرى لبعضها البعض بهدف الاستقرار والانتقال من حياة الريف والصحراء والغابات إلى مفهوم جديد للتعايش الاجتماعي والتاريخي والثقافي والاقتصادي خاضع لعملية تخطيطية منطلقة من المعطيات والاحتياجات الخدمية للمدينة ذاتها.
ولذلك بدأ الشكل المرئي لأي مدينة محدداً من خلال استعمالات الأرض Occupation Du Sol من منطلق الفلسفة الوظيفية والخدمية التي تحكم المدن، وقد تعددت الأساليب التخطيطية التنظيمية والتوجيهية لنمو المدن بشكل أصبح يستند على أسس قانونية ومخططات توجيهية لاستعمالات الأراضي ولتوزيع المسؤوليات وهذه البداية لتخطيط المدن أو ما يسمى بالتخطيط الحضري.

وعليه فقد مرَّت عملية استعمالات الأراضي وإنشاء المستقرات البشرية بمراحل تاريخية مختلفة وصولاً إلى مرحلة وضع قواعد وأسس للتخطيط وإعداد المخططات لها وهي:

- مرحلة النشأة الأولى للمدن وظهور الفكر التخطيطي في الفترة الواقعة ما بين 2500 – 3500 ق.م حيث نشأت مدن حضارة وادي الرافدين، وتعد أولى المدن التي خضعت لفكر تخطيطي منذ نهاية هذه المرحلة هي مدن بلاد النهرين في أرض سومر في عام 3500 ق.م حيت تحولت القرى إلى مدن تجسدت من خلالها الأفكار التخطيطية للمدينة والتي ظلت عناصرها سارية حتى عصرنا الراهن ومنها النمط الشبكي الذي يُعد من أوائل الأنماط التخطيطية للأحياء [1: 8].
- مرحلة التواصل بين الحضارات القديمة واقتباس الأفكار التخطيطية في الفترة ما بين 2500 ق.م – 500م هي مرحلة نشأة الحضارة الهندسية والفرعونية والإغريقية، حيث كانت المحددات التخطيطية لتنظيم استعمالات الأرض في هذه المدن قد اعتمدت مبدأ الهرمية الوظيفة الدينية والدنيوية، وكان عرض الشوارع هو الذي يحدد ارتفاع الأبنية، وبالنسبة لتفاصيل الوحدات السكنية فكانت تتكون من طابقين في الغالب، أما في مجال البنى التحتية فقد تطورت وفقا للاحتياجات المتباينة للسكان .
- مرحلة توارث الأفكار التخطيطية وتنوع مدن الشرق والغرب ما بين الأعوام 500 – 1750 مرحلة نشوء مدن الحضارة الرومانية في الغرب والإسلامية في الشرق.
- مرحلة تكريس قواعد تخطيط المدن في مدن الحضارة الأوروبية ما بين الأعوام 1750 – 1800.
- مرحلة التخطيط الحضري المعاصر وإعداد التصاميم الأساسية والمخططات العامة للمدن في منتصف القرن التاسع عشر وحتى الحاضر.

يتبين من المراحل السابقة أنّ نشوء المخططات التنظيمية العامة قد ارتبط بنشوء المدن وتخطيطها أي تحول إسم المستقرات البشرية سواء كانت قرى أو تجمعات أخرى إلى مدن ونتيجة الضغوط التي تعرضت لها هذه المدن على اختلاف حجومها ظهرت الحاجة إلى العملية التخطيطية التي مرت بمراحل وبفترات مختلفة ومتقلبة عبر التاريخ قبل وبعد الثورة الصناعية متأثرة بظروف كثيرة ومتنوعة تغيرت خلالها أساليب التخطيط ومدخلاته والآثار المترتبة عليه، ووجدت الكثير من النظريات المتعلقة بتخطيط المدن تباينت تبعاً لمجموعة من العوامل التي رافقت ظهورها من الناحية الزمانية والمكانية، وقام العديد من المهندسين المعماريين بإعداد المخططات الرئيسية في بداية الستينات من القرن العشرين ركزت على النواحي الظاهرية من التصميم فقط دون الإدراك بأنّ المدينة ليس لها حالة نهائية محددة بل تمر بحالات ومستجدات مستمرة تنمو باعتبارها تجمعات بشرية وظيفية نتيجة قوى معينة اقتصادية وإدارية واجتماعية متغيرة وهذا ما يجب تداركه خلال إعداد المخطط التنظيمي العام للمدينة مع ضرورة أن يتضمن كافة اعتبارات تنمية المدن وليس مجرد خريطة ورقية وإنّما وثيقة ميدانية يجب صياغتها على أساس الإشكاليات والخدمات المطلوبة وواقعيتها، ، لكن ما هي السياسات والأدوات والمعايير الأساسية الواجب اتباعها عند إعداد المخطط لتحقيق ذلك وللانتقال من المخطط التقليدي إلى المخطط التنظيمي الأكثر استدامة ؟

4.2. من المخطط التنظيمي التقليدي إلى مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة

يُعد المخطط التنظيمي التقليدي للمدينة هو الوثيقة التي تحكم التنمية الحضرية من ناحية استعمالات الأراضي فقط والتي تعتمد على التوقّعات المنتظرة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسكانية ويعد على أساسها المخطط لمدة طويلة من الزمن تصل إلى20 عام، وتطبق في هذه الحالة المعايير التخطيطية المتعارف عليها من كثافات للبناء أو للسكان أو تقدير لحجم الخدمات ونوعياتها والنقل وغيرها من الدراسات التي تقدم في شكل خرائط توضيحية والجداول الحسابية، الأمر الذي يأخذ من الزمن عامين أو ثلاثة أعوام قد تتغير فيها قاعدة البيانات، وتتم الموافقة على المخطط من قبل المجالس الحكومية المحلية والحكومات العليا لمجرد القيام بتحديد استعمالات الأراضي المستقبلية للمدن[81: 87] وهذا النوع من التخطيط هو عملية تكرارية تنتج نفس النتائج الثابتة للمخططات دون تطوير ويعود ذلك إلى عدة أسباب تتمثل بأن[147: 7].

- المخططات التنظيمية عادة ما تكون مخططات على مستوى بلدة أكثر من أن تكون مخططات تشمل الإقليم.

- تتعلق المخططات تنفيذياً فقط باستعمالات الأراضي ويتم العمل بها بطريقة مستقلة بين أقسام التخطيط ومجالاتها وليس مع المجال الكلي للسياسات الحضرية.
- تستغرق صياغة المخططات والحصول على الموافقة والتصديق عليها عادة عدة سنوات، وهذا ما يجعلها غير مطابقة للواقع المفروض كونها بنيت على أساس معطيات قديمة.
- يتم إعداد واختيار المخططات والموافقة عليها من قبل البلديات والحكومات العليا وليس من خلال عملية تشاركية أو تعاون أوسع مع المجتمع المدني والسكان المحليين **[126]**.
- المخططات التنظيمية التقليدية غالبا ما تكون على ثلاث مقاييس وهي المخطط التنظيمي الحضري العام للمدينة GUP-General Urbanistic Plan المخطط التنظيمي الحضري للمنطقة من المدينة AUP - Plan Area Urbanistic والمخطط التفصيلي DUP -Detailed Urbanistic Plan، وهذه خاصة بتعليمات استعمالات الأراضي وتأسيس كيفية توزيعها على كامل الأرض وتطبق هذه التعليمات من قبل الإدارات المحلية **[110: 10]**.

والتساؤل هنا هل هذه الدراسات التقليدية كافية لإنجاز مخطط يتوجه نحو الاستدامة وما هوالدور الذي يجب أن يقوم به هذا المخطط في صياغة السياسات الحضرية من أجل تحقيق التنمية المرجوة؟

لقد تبيَّن مما تقدَّم أنَ عملية التخطيط التنظيمي التقليدي والمخططات العامة التي تنتجها لا تفي بالغرض، لا سيما في ظل الحاجة إلى المرونة ومواكبة التغييرات المستجدة والتي يصعب التنبوء بها عند إعداد المخطط العام لمجرد الاعتماد على تحليل استعمالات الأراضي وفرض القرارات إذ أنّ هناك فجوة كبيرة بين الأنظمة التخطيطية السائدة وبين طبيعة مدن القرن 21 وهذه المشكلة أوضح ما تكون مع المخططات التنظيمية التقليدية والحداثة الحضرية والتي ينتج عنها تجمعات غير لائقة للعيش المستدام، ما يؤكد أهمية التّخطيط االتنظيمي الحضري المستدام وهذا ليس مجرد تغيير في المصطلحات، بل هو بحث عن أهمية جديدة في سياق السياسات الحضرية المستدامة من خلال تضمينه لعدة جوانب تتمثل بالنقاط التالية [147].

- إن قوة التخطيط التنظيمي الحضري تكمن في كونه لا يستمدها من مسؤولية إلزامية كما في التخطيط التنظيمي التقليدي ولكن من دوره كأداة تنسيق بين السياسات الحضرية المتشابكة والتنفيذ للمشاريع التنموية على أساسها.
- التخطيط التنظيمي المستدام له تطبيقات مختلفة على المستويات الثلاثة للسياسات الحضرية: الحي، البلدية، والمنطقة (الإقليم)
- ينطوي على بيئة مجموعة ممثلين وجهات فاعلة تشمل السكان المحليين والمسؤولين الحكوميين المعنيين وأصحاب المصلحة الخاصة، فضلا عن ممثلي منظمات المجتمع المدني.
- هو ليس مجرد تخطيط وتوزيع استخدامات الأراضي ولكن أداة لتحسين تنسيق السياسات الحضرية وتطورات المشروع على نطاق واسع عبر الفراغ من خلال النظر في الآثار المكانية الحضرية المترتبة عليها.
- يتم عمل المخطط التنظيمي المكاني الذي يحقق الاستدامة من خلال تفعيل عناصره وربطها بمؤشرات وأهداف وغايات مستمدة من أهداف الاستدامة وبناء على تلك المؤشرات يتم قياس تقدم المخطط نحو الاستدامة **[139: 9]**.

يتبيَّن مما سبق، أنَّ هناك أشكالاً وأنماطاً جديدة لا بدّ من أن تتضمنها المخططات التنظيمية للتوجه نحو الاستدامة من حيث الالتزام بسياسات ومبادئ التنمية الحضرية من العدالة الاجتماعية وحماية البيئية والكفاءة الاقتصادية واتخاذ منحى التخطيط من الاسفل إلى الأعلى والتشاركية والعمل وفق مؤشرات شاملة وصياغة المخططات التنظيمية على أساسها، ويوضح الجدول 10 اختلاف المخطط التقليدي عن التخطيط التنظيمي الاستراتيجي من حيث الأهداف والمستويات والمجال والجهات المسؤولة والجهة المنفذة.

	التخطيط التنظيمي المستدام (استراتيجيه التنمية المحلية والمخططات التنظيمية)	المخطط التقليدي (المخطط الحضري العام، المخطط التنظيمي للمنطقة، المخطط التنظيمي التفصيلي)
الهدف	مستند على رؤية بعيدة المدى بهدف تنمية المدن المستدامة	حلول آنية لاستعمالات الأراضي
المجال	مخطط شامل يتضمن الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية	هو مخطط لاستعمالات الأراضي السكنية والتجارية والصناعية والتعليمية وتوزيعها .
الجهات المسؤولة	صياغة المخطط تتم من قبل متخصصين، بعد أن يتم وضع الخطط والأهداف والبرامج من خلال التشاور مع المسؤولين وأصحاب العلاقة في المجتمع.	يصاغ من خلال فرق متعددة الاختصاصات
الجهة المنفذة	يطبق من قبل وحدة خاصة بالإدارة والتطبيق للمشاريع تبعا لمجموعة من الممثلين والمسؤولين ذو العلاقة وفق هدف المخطط.	يطبق من قبل الإدارات المحلية
قياس المخطط	الاعتماد على مؤشرات الاستدامة الشاملة (للجوانب البيئية والاقتصادية والاجتماعية).	الاعتماد على تحليل استعمالات الأراضي.

الجدول (10): مقارنة بين المخطط التقليدي والمخطط التنظيمي الذي يحقق الاستدامة

المصدر: إعداد الباحثة

إنّ تمييز هذه الفروق بين المخطط التقليدي ومخطط يحقق الاستدامة يعد خطوة هامة في تطوير التخطيط التنظيمي ولكن لا يقف الأمر عند ذلك وإنما يسعى هذا المخطط لتجسيد إطار عمل السياسات الحضرية بهدف إنشاء مجتمعات أكثر استدامة، وبناءً عليه يطرح السؤال حول ماهية السياسات الحضرية الملائمة من اجل تخطيط وتنظيم فعال ومستدام للمدن؟

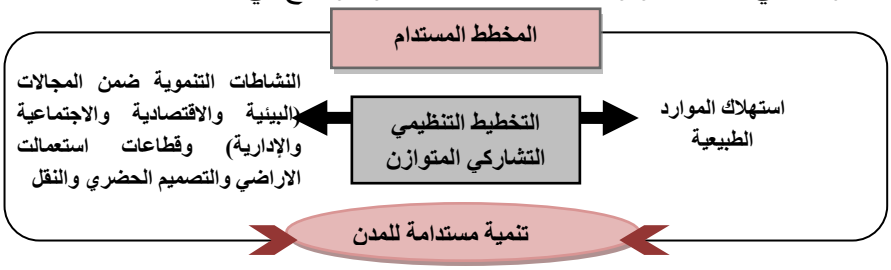
إن العمل لبناء مخطط غير تقليدي لتنمية المدن لا بد من تقليل التبعية للسياسات التقليدية للمخطط العام والهيكلي والمخططات التفصيلية والعمل وفق السياسات الحضرية التي تندرج تحت مجموعة من الأهداف وضمن مجموعة من القضايا مثل الأنظمة البيئية والنفايات والمياه والطاقة والنقل والمجتمع والاقتصاد والمواد وقابلية العيش وتكاملها مع مجالات التنمية الحضرية انطلاقاً من التصميم والتخطيط الحضري والبنية التحتية وفق مبادئ تنمية المدن، ما يشكل مصفوفة التنمية الحضرية المستدامة الموضحة في الجدول 11 [193]، [232].

قضايا التركيز	المستهلك (الوعي، السلوك)	البنية التحتية	التخطيط الحضري	تصميم الأبنية
الأنظمة البيئية	تقييم توافر النباتات والحيوانات المحلية والمناظر الطبيعية كجزء من النظام البيئي الأوسع	تخطيط الخدمات بكفاءة بما يقلل من التأثير على النظام الإيكولوجي	فهم وتقييم القيود والفرص للنظام الإيكولوجي للوصول إلى نتائج متكاملة للتخطيط العمراني	تصميم الأبنية التي تأخذ بالاعتبار دمج واحترام البيئة الطبيعية
الطاقة	تقييم كفاءة استخدام الطاقة والتخفيف من تأثير تغير المناخ	كفاءة استخدام الطاقة والحد من الاعتماد على الموارد التقليدية	تقليل الطلب على مصادر الطاقة غير المتجددة	نماذج بناء تقلل من الطلب على مصادر الطاقة غير المتجددة
المواد	استخدام المواد التي تقلل من التأثير البيئي والمساهمة في رفاهية الإنسان.	اتباع حلول البنية التحتية المستندة على خيارات المواد الأكثر استدامة	تعزيز استخدام المواد مسؤولة بيئيا	تصميم نموذج المباني التي تظهر استخدام المواد المسؤولة بيئيا
الماء	مجموع إدارة دورة المياه	حلول البنية التحتية الداعمة للوعي لإدارة دورة المياه	تضمين قرارات التخطيط للإدارة المتكاملة للمياه	تصميم المباني والفراغات بحيث تحد من الطلب على مياه الشرب
المجتمع	تحقيق صحة المجتمع ورفاهيته من خلال الانخراط مع المجتمع وتحقيق تطلعات المجتمع،	توفير البنية التحتية المادية وغير المادية لتشجيع وتعزيز مجتمعات متماسكة	تحقيق مجتمعات أكثر وضوحاً واتصال جيد مع المجتمعات	حلول الشكل المبني والمرافق التي تسمح بتنوع الخصائص الديموغرافية وتماسك المجتمع وتكامله
الاقتصاد	تقييم الاقتصادات المحلية وقياس الأصول غير الملموسة كجزء من حالة قطاع الأعمال.	توفير البنية التحتية والمرافق وفرص للتنمية الاقتصادية الصعبة والسهلة	اتباع التخطيط المرن والقادر على الاستجابة للظروف الاقتصادية المتغيرة	شكل الأبنية التي تستخدم للتحفيز الازدهار الاقتصادي
النقل	تشجيع استخدام وسائل النقل العامة واستحداث آليات لتقليل الاعتماد على السيارات الخاصة	وضع استراتيجيات تعمل على تحسين وسائل النقل العام والمشي /ركوب الدراجات	توفير أماكن عامة آمنة وجذابة لراكبي الدراجات والمشاة ووسائط النقل العام	تصميم فراغات الشكل المبني بحيث تروج للمشي والدراجات الهوائية
التكلفة الميسورة	تشجيع المبادرات التي توفر فوائد اقتصادية خلال الاجتماعات	لابتكارات في مجال تصميم البنية التحتية بحيث تقلل من تكاليف التخطيط حين تحقيق أهداف الأداء الضرورية	توفير فائدة اقتصادية صافية قابلة للقياس لأصحاب المصلحة النسبية إلى العمل كالمعتاد	تصميم المباني التي تقدم فوائد اقتصادية وبيئية أو اجتماعية وسياسية فعالة .

الجدول (11): مصفوفة التنمية الحضرية المستدامة لإعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة [193]، [232].

من خلال هذه الممارسات والمتطلبات الموضحة في الجدول11 تنطلق علاقة التخطيط التنظيمي مع عملية التنمية وإدارة التنمية وقدرته على إنشاء مدن مستدامة وهذه المتطلبات للمخطط المستدام لا بد من ان تتم وفق مشاركة فعالة من قبل السكان المحليين وفئات المجتمع المدني خصوصاً في التخطيط والتصميم والإدارة على المدى البعيد لمجتمعهم [170].

ووفقا لما تقدّم فإنّ عمل مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة يجب أن يكون وفق سياسات تركز على التوازن بين معدلات الاستهلاك للموارد الطبيعية ومعدلات إحداث التنمية البيئية والاقتصادية والاجتماعية والمكانية والإدارية والانطلاق من التشاركية في تحديد الأولويات لكل منطقة كما هو موضح في الشكل 13.



الشكل (13): آلية عمل المخطط التنظيمي المستدام
المصدر: إعداد الباحثة

وبذلك فإنَّه لا يمكن تغيير المخطط باتجاه الاستدامة إذا لم تُدعم عملية التوازن بين استهلاك الموارد من أجل التنمية وذلك من خلال الجهود التشاركية للجهات ذات المصلحة الأساسية في إعداد المخطط ويبقى السؤال فيما إذا يتم إعداد المخططات في سورية وفق هذا المفهوم والسياسات وتعين أهدافها على أساس ذلك.

5.2. أهداف المخطط التنظيمي المستدام

حدد بعض الباحثون أهداف المخطط التنظيمي العام وفق الآتي [68]:

- تحسين البيئة الطبيعية للمجتمع المحلي وتأمين كافة الخدمات الضرورية اللازمة للسكان وزيادتهم المتوقعة لتأمين أفضل الشروط السكنية والصحية والاقتصادية والاجتماعية والجمالية.
- تأمين الاحتياط العقاري المستقبلي وعملية الترميم وإعادة التأهيل للأحياء وتحديد مواقع البنى التحتية.
- توجيه الاستثمار والامتداد العمراني.
- تقييم الوضع الحالي والتغير الطبيعي المقترح والمتوقع حدوثه للمدن.

تعكس الأهداف السابقة التخطيط المبسط التقليدي الذي يقدم حلول آنية لاستعمالات الأراضي السكنية والتجارية والصناعية والتعليمية وتوزيعها، أمّا المخطط المستدام يُقدِّم حلولاً مستدامة لاستراتيجيات بعيدة المدى إذا بني على أساس الأهداف والأولويات التالية [96] :

- حفظ نوعية الحياة والفراغات العامة من خلال الموازنة المستدامة بين الأرض الحضرية والأرض الطبيعية
- تحسين التنوع الإجتماعي والتنمية الاقتصادية والاستفادة من النمو الحضري السريع.
- الترويج لتقسيمات مناطق مستدامة من خلال وضع قواعد دقيقة لاستعمال الأرض تطبق وفق مبادئ التنمية الحضرية، ومراقبة حدود الانتشار الحضري للحد من استهلاك الأراضي
- ضمان إنشاء التصميم الحضري الجيد والإسكان المتنوع وتطوير البنية التحتية للنقل العام، وتأمين المرافق الحضرية.

من ناحية أخرى، يستخدم المخطط التنظيمي المستدام لتجسيد استراتيجيات خاصة بمنطقة ما وبالتالي لأهداف معينة تفرضها تحديات أخرى كما في بريطانيا يستخدم المخطط المستدام كأداة لتقييم التغير الطبيعي للمنطقة ضمن ثلاث سياقات حضرية وهي [156].

- **التجديد Regeneration** للمنطقة ككل أو أجزاء منها وتهيئة الأراضي الغير مستثمرة والقادرة على استيعاب التنمية وذلك لإعادة تطوير المناطق ويوضع المخطط التنظيمي أيضاً من أجل حاجة المدينة إلى منطقة حضرية أو ريفية لتنشيط أدائها الاقتصادي وإحداث تنمية جديدة للمدينة.
- **التنمية** لاستيعاب الامتدادت الكبيرة للمناطق الحضرية سواء لإنشاء مدن جديدة أو تأسيس تنمية كمية أو نوعية ملائمة للأرض.
- **إعادة التجديد في مراكز المدينة** مما يستلزم دمج المواقع والتحسينات في النقل وإنشاء استثمار عام مركزي جديد

وفي فرنسا تطور المخطط في مضمونه محتوياً على مجموعة من الأهداف المناسبة لطبيعة فرنسا بحيث يثبت الاتجاهات الرئيسية للتنمية لإعطاء استراتيجيات عالمية وإدارة حدود النمو الحضري وفق سياسات مبنية على التوازن البيئي الطبيعي والوصول العادل للخدمات وحفظ المصادر الطبيعية وضمان التصميم الحضري المستدام والاسكان التنوع والنقل العام والتوافق الإقليمي والمحلي.

وكذلك في السعودية فقد تمَّ إعداد المخطط الهيكلي للمدينة بهدف تحقيق الدور الوظيفي للمدينة التي حددته الاستراتيجية العمرانية الوطنية ليعكس المخطط الهيكلي اقتراحات التنمية الاقليمية وتاثيرها على الحيز المكاني للمدينة في صورة الهيكل العام لتوزيع الاستعمالات المختلفة والتوزيع العام لشبكة الطرق والكثافة السكانية والهيكل الاقتصادي للمدينة وتوزع الخدمات.

يتبين مما سبق، أنّ أهداف المخططات التنظيمية في بريطانيا وفرنسا وكذلك في السعودية قد وُضعت وفق ما تتطلبه معايير الاستدامة على المستوى الحضري فهو يعمل كأداة لتحقيقها، وهذا ما يدل على إدراك أهمية ومدى الوعي تجاه مفهوم التنمية الحضرية المستدامة والمخطط المستدام لديهم، أمّا في سورية فتُتحَدد أهداف المخطط وفق الأسس التخطيطية الجامدة المنصوص عليها في المرسوم التشريعي رقم (5) للعام 1982 والتي تتعلق بتطوير استعمالات الأراضي فقط بالرغم من أنّ المدن السورية تنمو بشكل تسارع وعشوائياً بطريقة تتجاوز قدرة الأجهزة المحلية على مواكبة هذا النمو، وبالتالي فإنّ وضع مخطط يوجه المدن نحو الاستدامة في سورية هو التحدي الأكبر الذي تواجه المجتمعات الحضرية فيها حالياً وهذا لن يتحقق بسهولة إذا لم يتم إدراك أهمية هذا الموضوع من قبل المعنيين والسكان المحليين وهذا بدوره متعلق بتوافر أدوات إدارة المعرفة حول التنمية الحضرية ومشاريعها والمخططات التنظيمية المستدامة سواء للمعنيين أو للسكان المحليين أو لمنظمات المجتمع المدني الأخرى التي يمكن أن تساهم بالتخطيط للتنمية من خلال آرائهم ووجهات النظر فيما يتعلق بتطوير مدينتهم.

6.2. رصد مدى الوعي الإداري والسكاني لمفهوم المخطط التنظيمي المستدام في سورية

تعتبر الاتصالات الالكترونية عبر شبكات الانترنيت اليوم عاملاً فعالاً في نشر الوعي والمعرفة حول موضوع ما، لذلك فقد تمت زيارة المواقع الالكترونية الوطنية والرسمية للجهات المختصة بالتخطيط والإدارة في سورية على اختلاف اختصاصاتها واختلاف وضعها الإداري بهدف إجراء البحث عن مدى تضمين الخطط والسياسات والمشاريع المعلن عنها لمبادئ التنمية الحضرية المستدامة وأبعادها ومجالاتها وكذلك مدى إدراك أهمية إعداد مخططات تنظيمية مستدامة لديها، ومدى زيارتها من قبل السكان وفئات المجتمع المدني الأخرى، وقد تبين أنه في سورية لا يزال هناك ضعف ونقص بالمعرفة سواء بمفهوم التنمية الحضرية المستدامة على وجه العموم، أمّا مفهوم المخطط المستدام لم يرصد وجود هذا المصطلح لا في المواقع الالكترونية الوطنية الرسمية ولا في السياسات ولا في الخطط، على الرغم من أنَه تمت الاشارة إلى ضرورة اعداد مخطط ينطلق من مبادئ التنمية المستدامة في الفصل السادس من الخطة الخمسية العاشرة ولكن لم يتم تنفيذ ذلك ولم تتخذ اجراءات بشأن التطبيق، والجدير بالذكر أيضاً أنه تمّ القيام بالبحث فيما إذا كانت الجهات المعنية بالتخطيط (وزارات،هيئات، مجالس مدن) قد قامت بالإعلان عن مشاريع للتنمية الحضرية المستدامة، حيث تبين أنّ هناك مبادرات لطرح مفهوم التنمية الحضرية ضمن الخطط الخمسية ولكن هناك غياب للترجمة العملية لها وهي المرحلة الاهم والذي يترجم عملياً من خلال المخططات التنظيمية. ويوضح الجدول 12 المواقع الالكترونية الرسمية التي تمّ القيام بزيارتها الكترونياً وعناوين المشاريع المطروحة ومدى المشاركة فيها.

المواقع الرسمية	عنوان آخر المشاريع المعلنة في المواقع	توفر مقترح لوضع مخطط مستدام أو تنمية حضرية	آخر زيارة للموقع	التشاركة في وضع المشروع
وزارة الإدارة المحلية www.mlae-sy.org	✓ مشروع قانون الإدارة المحلية الجديد	×	2013/1/5	-
	مشروع إدخال المفاهيم البئية للمناهج الدراسية وتطوير التعليم الفني	×	**2013/1/5**	-
	✓ ورشة عمل حول مشروع المخطط التنظيمي في حلب	×	**2013/1/5**	✓
وزارة الإسكان والتنمية العمرانية www.mhc.gov.sy	مشروع قانون هيئة الاستثمار والتطوير العقاري 2011	×	**2012/10/2 ، 2013/1/5، و2013/8/28**	-
هيئة التخطيط والتعاون الدولي www.planning.gov.sy	- ورشة عمل لقضايا السكان والصحة الانجابية - مشروع ترتيب أولويات الخطة الخمسية الحادية عشر	×	2013/8/28	-
موقع التشاركية www.youropinion.gov.sy	مشروع مناقشة عملية التخطيط العمراني في سورية (تم اقتراح تطوير المخطط التقليدي إلى مخطط تنموي فقط)	✓ تم اقتراح تطوير المخطط التقليدي إلى مخطط تنموي فقط	**- 2013/1/5 2013 /6/11**	+ + متوسطة
مجلس مدينة اللاذقية www.latakiac.org	مشروع المرصد الحضري لجمع وتحليل البيانات حول التنمية الحضرية (رصد مؤشرات التنمية الحضرية)	✓ **رصد مؤشرات التنمية الحضرية**		+ ضعيفة

الجدول (12) : نتائج البحث في المواقع الإلكترونية الوطنية المختصة بالتخطيط في سورية

المصدر: إعداد الباحثة

يتبيَّن من الجدول السابق أنَه لا وجود لمفهوم المخطط التنظيمي المستدام في المشاريع التنموية المعلن عنها إنّما هي عبارة عن استكمال لمشاريع سابقة لا تتضمن مفاهيم الاستدامة في اعتباراتها، علماً أنَّه هناك جهود وطنية ومحلية تمثلت بإحداث المرصد الوطني في هيئة التخطيط الإقليمي لبناء بنك المعلومات الجغرافي ووضع آلية عمل للأقاليم التخطيطية ورصد مطابقة المخططات التنظيمية لأحكام الخطط الإقليمية والحضرية والتنسيق مع الوحدات من خلال مراحل الاستعراض للبيانات والتحليل وقد بلغت نسبة الإنجاز لكل من مرحلة الاستعراض (70%) ومرحلة التحليل (20%) فقط حتى نهاية عام 2012 [214]، وكذلك مبادرة تطوير المرصد الحضري في محافظة اللاذقية مختص بجمع وتحليل البيانات والإحصاءات في مجالات التنمية الحضرية المختلفة لاستنتاج مجموعة مؤشرات خاصة ووضعها أمام متخذ القرار الذي يهدف دائما لتحقيق التنمية المستدامة، ولكن لم يتم تفعيل المرصد حتى الآن إذ أنَّ هناك عقبات تواجه عمله من حيث صعوبة الحصول على البيانات الملائمة وعدم وجود منهجية للربط بين المصادر المتعددة للبيانات والإدارة الخاصة به [218]، بينما أظهرت المواقع الرسمية الإلكترونية لمختلف الدول الأوروبية الكثير من مشاريع التنمية الحضرية المستدامة على المقياس الكبير والمتوسط والصغير وفق الاهداف التنموية كما في بريطانيا وإسبانيا وألمانيا [153: 29].

إضافة إلى عملية البحث الالكتروني تمَّ رصد الوعي تجاه مفهوم المخطط المستدام ميدانياً وقد بيَّنت اللقاءات مع أصحاب الشأن في إعداد المخطط وخاصة فيما يتعلق بحالة الدراسة (محافظة اللاذقية) في كل من مجلس المدينة والمحافظة وكذلك في الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية الجهة الدارسة للمخطط المقترح للعام 2008 عدم وضوح معنى ومتضمنات التنمية الحضرية المستدامة والمخطط التنظيمي المستدام وتطبيقاته وأهدافه بالنسبة لهم، وهذا مؤشر على عدم اعتماد سياسات التنمية الحضرية المستدامة في إعداد المخطط.

وبنتيجة لكل مما تقدّم يمكن التأكيد على أنّ المخطط المستدام هو طريقة ووسيلة لتحقيق نتائج السياسات التخطيطية التنظيمية وليس نتيجة محددة وهو يتناسب مع قوة ومرونة حل المشكلة في المكان أكثر من التوجيه نحو نتائج محددة. كما أنّه بشكل أساسي عملية سياسية أكثر منه مشكلة تصميمية أو تقنية وتنظيم استعمالات الأراضي فهو في حقيقة الأمر منهجية تخطيطية متكاملة تعتمد على المبادئ التي تتوجّه لربط كل لسياسات الحضرية المتبعة بمبدأ الإستدامة عند الاعداد للمخطط وتضمين ذلك في جميع مجالات عملية التخطيط التنظيمي من استعمالات الأراضي والنقل والبنية التحتية والتصميم الحضري وغيرها .

7.2. المجالات الشاملة للمخطط المستدام

يتكون المخطط التنظيمي بشكل عام من وثائق وتقارير للدراسات التي وضعت المشاريع على أساسها وجمعت من الميدان، وكذلك من خرائط ومخططات المشروع التنظيمي الذي يعمل على تفسير هذه المخططات والخرائط التي تعالج العديد من القضايا أهمها [68]:

- **القطاع السكني**: لتأمين سكن تتوفر فيه الشروط الصحية والبيئية والإسكانية الملائمة.
- **القطاع التجاري والصناعي:** من حيث تأمين مساحات كافية من الأرض لإنشاء الصناعات والحرف وأماكن تبادل تجاري ذات ارتباط بمناطق السكن.
- **القطاع الخدماتي:** لتأمين الخدمات للتعداد السكان لحالي والمتوقع حدوثه مستقبلاً من حيث تأمين البنية التحتية من كهرباء وماء وصرف صحي وطرق ومواصلات.ومنشآت صحية وتعليمية وثقافية واجتماعية.
- **القطاع الترفيهي:** من حيث تأمين الملاعب والحدائق والمنتزهات.
- **المواقع الخاصة:** المواقع الأثرية والتاريخية للحفاظ عليها.

يُلاحظ انً وثائق المخطط العام اقتصرت على المكونات الخاصة باستعمالات الأراضي فقط والتي يجري توزيعها تحت مسمى تنظيم المناطق، الأمر الذي له التأثير السلبي في منهجية إعداده ، وذلك للاعتقاد بانّ المخطط التنظيمي هو عبارة عن إحدى المخططات القطاعية فقط، لذلك لإعداد مخطط تنظيمي ناجح لا بد من ان يتضمن المخطط الرؤية الاستراتيجية الشاملة مع الاخذ بالحسبان إمكانية تطبيقها، والتكامل الشامل مع استعمالات الأراضي الراهنة والجديدة، وأن يكون ناتج لعملية تشاركية تضمنت كل أصحاب العلاقة (أي السكان والسلطات المحلية والمركزية) وإعادة التفكير بدور ووظيفة وشكل الأحياء الحضرية الموجودة [206].

ولتحقيق هذه المضامين قامت لجنة العمارة والبيئة في بريطانيا CABE * عام 2008 بتطوير مجموعة من المكونات والعناصر الشاملة يتكون على أساسها الهيكل الأساسي للمخطط وهي [156: 10]:

- **إطار العمل الاستراتيجي:** يتضمن بيان الأهداف والغايات للمناطق الكبيرة للأرض أو لأجزاء من المنطقة الحضرية مستند على تحليل البيانات الواقعية وهو يكون في المرحلة المبكرة من التخطيط ومن مكوناته:
  - ✓ **جمع وتحليل قاعدة للبيانات** واالمتغيرات الطبيعية من تحليل الوضع حالي (القيود والفرص)، ويجب أن تتضمن هذه القاعدة مخطط الموقع المراد تخطيطيه وإجراء التقييم له في المجالات التالية:
    - إطار عمل التخطيط على المستوى المحلي، الإقليمي والوطني.
    - انماط استعمال الأرض (الأبنية والفراغات المفتوحة).
    - الوضع المادي (الأرض، الهواء، الماء، الأبنية، الطبوغرافيا).
    - البنية التحتية (الشبكات السطحية والجوفية للصرف الصحي، المياه، الاتصالات).
    - التراث (الأبنية، الثقافة، الموقع العام)، الحركة (المرور، النقل العام، المشاة، وراكبي الدراجات)،
    - الديموغرافيا (الاقتصاد، المجتمع)، الناس (المجتمع، التواصل، التنوع).
    - الملكية والقيود القانونية.
    - متغيرات السوق (العرض والطلب).
    - الأصول البيئية والطبيعية، بند الثقافة والهوية.
  - ✓ **تحليل التصميم الحضري** ويجب أن يتضمن جمع وتقييم المعلومة حول التنمية ويتضمن:
    - تطوير الرؤية والأسباب وماذا يحاول المخطط أن يحقق من تطلعات؟ ويشكل هذا المكون الأساس في عملية التخطيط التنظيمي حيث توصف الرؤية من خلال مخططات وصور تجيب عن التساؤلات حول التغيير المطلوب للمنطقة وما هو الوضع الذي ستصبح عليه، وتوضيح الأهداف الواقعية للتنمية؟، وإن بيان الرؤية يكون في المرحلة التحضيرية مع العلم أنه لا يمكن وضع رؤية محددة من البداية وإنما تختبر خلال مرحلة التحضير والتصميم.
    - تحليل المحفزات لإمكانية إجراء المخطط أو تعديله.
    - تحديد أصحاب العلاقة الفاعلين للمشاورة فيما بينهم.

- **المخطط التنظيمي المكاني:** وهو رؤية عامة تتضمن مقترح لمخطط تنظيمي ثلاثي أبعاد للتنمية يظهر الارتفاعات والكتل البنائية والكثافات وطرق الحركة لكل من المشاة والعربات، والاستعمالات تحت الأرض وإعادة التنمية الاجتماعية والاقتصادية والطبيعية والخدمية وهو يحتوي على مخططات ووثائق مكتوبة تصف التقسيم المقترح للأرض والتنمية ويتضمن مجموعة من المكونات وهي:
  - بيان تطور الرؤية العامة والاسباب خلال عملية إعداد المخطط وإظهارها في المخطط المكاني من خلال مجموعة تقارير ومخططات ورسوم توضيحية.
  - مقترحات تنموية للتصميم الحضري في مخططات ثلاثية الأبعاد تظهر التعديلات المادية من حيث ارتفاعات المباني والكثافات المبنية والمساحات المفتوحة ووسائل النقل العام والبنى التحتية والمرافق، ويمكن أن يشمل أشكال البنية التحتية الاجتماعية مثل برامج التوظيف للسكان المحليين.
  - تقييم الجدوى والخيارات وتوضيح آليات التنفيذ للمخطط من حيث برامج التمويل والتنظيم والتكاليف.
  - مفاهيم التصميم والمقترحات**:** وصف عناصر المخطط التنظيمي من عوامل اقتصادية واجتماعية وطبيعية التي ستنشئ مكان ناجح، وهذا يمثل استراتيجية ذات علاقة باستعمال الأرض والتصميم الحضري والفراغ المفتوح والنقل والبنية التحتية، والسياسات التي يجب أن تتبنى بشكل مفصل.
  - تفاصيل التنمية المقترحة وتتضمن آلية تقييم مفصل للمقترحات، وآلية تغيير المخطط التنظيمي إذا تغيرت الظروف، واستراتيجية التسليم وتتضمن توضيح التكاليف والتمويل والجدول الزمني وجهات التسليم، تعيين الشركاء في عملية التنمية وتحديد أدوارهم، والشروط الرئيسة المطلوبة للتطبيق.

يُلاحظ أنّ إعداد المخطط التنظيمي المكاني هو مكون هام من مكونات المخطط التنظيمي الذي يحقق الاستدامة من حيث التركيز على مراقبة ومتابعة تطور الرؤية المقترحة في إطار العمل الاستراتيجي وفق للمعطيات المستجدة وإظهارها في مخطط ثلاثي الأبعاد يوضح مستقبل المنطقة المراد تنميتها وكذلك كيفية الاستثمار الكفوء للأراضي من خلال اعتماد مكون الاستعمالات تحت الأراضي كمبدا أساسي من مبادئ استعمال الارض، وهذا لا يتوافر في مكونات المخططات التنظيمية في سورية فعلى الرغم من كونها مخططات تنظيم استعمالات أراضي فقط فإنه لم تتضمن الأسس التخطيطية ومنهجية إعداد المخططات الهيكلية أية رؤية لإمكانية الاستفادة من الاستعمالات تحت الارض لأي من الخدمات الحضرية أو مخططات ثلاثية الأبعاد تظهر ذلك، كما تقتصر الدراسة التحليلية للوضع الراهن في هذا المجال على إظهار حدود المخطط الطبوغرافي موضحاً عليه أصناف استعمالات الارض زراعية او غير زراعية ومناطق المحميات وغيرها.

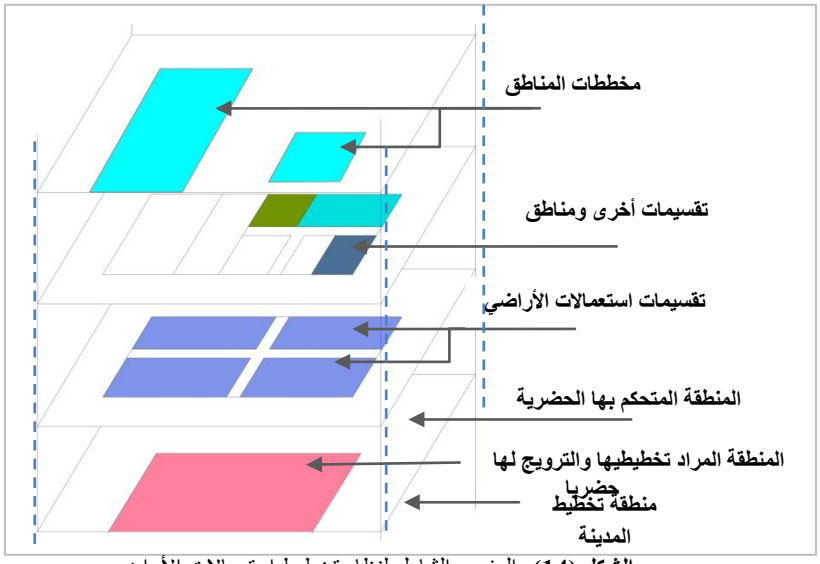
- **مخطط التطبيق**: ويعتبر أساس عملية التخطيط التنظيمي حيث يتضمن الإستراتيجية من حيث توضيح الفرص، الكلفة والبرامج والمقترحات ذات العلاقة بعملية ومرحلة التطبيق، ويجب على المسؤول عن التطبيق أن يكون لديه استراتيجية ودعم منظم لرؤية أن المخطط قد أنجز أو عدل حسب الضرورة، ولإمكانية التحول من الإستراتيجية إلى حدوث المشاريع على الأرض يجب أن يتضمن المخطط معالجة قضايا هامة من (الجدول الزمني، ومصادر التمويل، والشركاء، الجهات المختصة بتسليم المشاريع، التسوق، إدارة وصيانة الإستراتيجية، وتحليل المخاطر).

يُلاحظ مما تقدّم، أنّ مكونات المخطط المستدام تتضمن الرؤية التّشاركية العامة التي تضمن التّكامل بين مخطط استعمالات الأراضي وبين جميع مجالات التنمية الأخرى ومع النقل والتصميم الحضري الذي يظهر الرؤية المستقبلية لمخطط ثلاثي الأبعاد، ومن خلال هذه المكونات يزود نتائج استباقية بتقديم الفرص والرؤية لضمان حصول المجتمع على نتائج عقلانية وقبول واسع من قبل كل المعنيين وبذلك فهو يختلف عن التخطيط التقليدي بأنه يظهر الحالة التي يجب أن يكون عليها المخططات، فهو ليس مجرد وثيقة وإنّما يحدد منحى المجتمع إلى النجاح أو إلى الفشل. ولذلك فإنّ التّخطيط المستدام لكل مضمون أو مجال من المجالات المكونة له من شأنه أن يعزز إعداد مخطط مستدام يساهم في إنشاء مخططات أكثر استدامة.

1.7.2.مفهوم استعمالات الأراضي والعوامل المؤثرة في تخطيطها

يُعتبر تحديد مفهوم استخدام الأرض خطوة هامة في تكامل منهجية إعداد المخططات التنظيمية وذلك من خلال توفير دليل عام للتغيرات في الأراضي، وخاصة أنّ الكثير من البلدان لا تزال تعتمد على هذا المفهوم في إعداد مخططاتها والذي يقتصر على التوزع المكاني وتصنيف الفعاليات المختلفة والمرتبطة بالسكن والتجارة والصناعة والخدمات فقط، إلّا أنّ دراسات عدة أثبتت أنّ هذا المفهوم هو أشمل من ذلك بل هو مفهوم متكامل مع المفاهيم التنموية الأخرى الاقتصادية والاجتماعية وغيرها من المفاهيم المؤثرة في كيفية تخطيط استخدام الارض[183: 98].

وقد عُرِّف تخطيط استعمالات الأراضي على أنّه مجموعة من النشاطات المنطقية والإجراءات المتتابعة التي تهدف إلى توزيع صحيح ومتوازن للأرض بين الاستخدامات المتنافسة والمختلفة منها السكنية والتجارية والصناعية والترفيهية والخدماتية في مكان وزمان محددين، لذلك لا بد للمخطط التنظيمي أن يدرك الفواصل بين المناطق الحضرية والريفية وبين المعطيات لكل منها [71].



الشكل (14): المفهوم الشامل لنظام تخطيط استعمالات الأراضي
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى المرجع [163]

وكما يعرَّف تخطيط استعمالات الأرض بأنّه تقييم منهجي منظم للأرض واستخداماتها القائمة وللعوامل الطبيعية والاجتماعية والاقتصادية بطريقة تساعد وتشجع مستخدمي الأرض على اختيار أنماط استخدام مستدامة تزيد من الإنتاج وتلبي حاجات السكان وتحافظ على البيئة، ويوضح الشكل 14 المفهوم الشامل لنظام تخطيط استعمالات الأراضي.

يتبيّن مما سبق، أنّ عملية استخدام الأراض الحضرية هي عملية تخطيط شاملة لمنطقة حضرياً تقوم بوضع التصورات المستقبلية للتنمية الاجتماعية والاقتصادية والخدمية والبيئية وفق أنماط استعمالات أراضي تحددها للمستقبل من خلال تقييم قدرة الأرض على تلبيتها وإيجاد الحلول للمشاكل الحالية والمتوقعة بإحداث التغييرات المناسبة دون آثار سلبية، وذلك وفق مبادئ استخدام الأراض أساسية تتمثل ب [71]:

- **مبدأ استخدام الأرض الأمثل:** كل قطعة أرض لا بد من أن تؤدي وظيفة معينة في الاقتصاد الوطني وتحقيق أقصى منفعة ممكنة مع التأكيد على التخطيط الحديث والمستدام.
- **مبدا تعدد الاستخدام**: تعدد استخدمات القطعة الواحدة حيث تندر الخدمات والأراضي الجيدة.

إنّ المبادئ السابقة هي نسبية فما هو مثالي في منطقة ما قد لا يكون في منطقة أخرى، وهذا متعلق بالعوامل التي تتحكم في استخداماتها وتؤثر في توزيعها وتختلف هذه العوامل من منطقة لأخرى وأهمها :

- **عوامل طبوغرافية**: يؤثرالموقع في توزيع الأراضي من حيث ميل الأنشطة الحضرية لتكون في المناطق السهلة والقريبة من طرق النقل وهذا يؤثر بدوره في أشكال نمو المدن بما يتناسب وخطوط المواصلات المرتبطة بمركزها الحضري، ومدى قدرة التربة على تحملها للمباني.
- **التقدم التكنولوجي:** يؤثر في حياة السكان وتوزع المرافق العامة.
- **عوامل اقتصادية**: تخضع استعمالات الأراضي للعوامل الاقتصادية من خلال المنافسة بين أنواع الاستعمالات من المنظور المادي الصرف الذي يبحث عن الربح المادي مثل تحويل الأراضي الزراعية لاستعمالات أخرى ذات عائد مادي أكثر من عوائد الاستعمال الزراعي، وكذلك يتحدد عامل قيمة الأرض والذي يتفاوت تبعا للعرض والطلب والقرب أو البعد عن المركز والطبوغرافية والوظيفة والكثافة السكانية..الخ

- **عوامل اجتماعية:** من حيث تمدد واتساع أطراف المدن والبناء الأفقي المستقل التي يميل لها بعض الناس فظهرت الأحياء المنظمة والأحياء العشوائية الفقيرة .
- **عوامل إدارية وتخطيطية:** من حيث نوعية التخطيط الممارس على التجمعات هل هو تخطيط تشاركي، وهل هو وفق مبادئ تخطيط المدن ؟

تؤثر العوامل السابقة في عملية توزيع أنماط استعمالات الأراضي بشكل عام ولكن هناك تحديات وعوامل تؤثر بدورها على سير تلك العوامل وعلى استعمالات الأراضي وبالتالي في إعداد المخطط وتظهر الحاجة إلى اتخاذ تدابير للاستجابة للتغيرات الحضرية وتحدياتها االمتمثلة في الآتي [11: 3].

- الهيمنة الديموغرافية للمدن والزحف الحضري العشوائي لها وتزايد مسافات التنقل وزيادة استخدام النفط والاعتماد على السيارات الخاصة وزيادة الانقسام المكاني والاجتماعي والفقر وضرر النظام البيئي للمدن.
- العولمة وتغير المناخ هما عاملان لدفع الهجرة الريفية والحضرية وبالتالي التأثير على نوعية استعمال الأرض.
- انعدام الأمن وانتشار الجريمة في المناطق الحضرية وتزايد الأحياء الفقيرة العشوائية داخل المدن ومسألة تأمين السكن الآمن من أكبر تحديات القرن 21 والذي يؤثر بدوره في كيفية استخدام الأرض.
- إن استخدام الأراضي وتوزيعها يتأثر بكيفية تأمين الخدمات الحضرية للحيز المكاني .

في الواقع لا تعزى أسباب هذه المخاطر والتحديات إلى قوى الطبيعة وإنّما لضعف الإدارة والتخطيط الحضريين وعدم الاستفادة من إيجابيات التّحضر واتباع اسلوب أكثر استدامة، وخاصةً أنّ الأمر يتعلق بضوابط إلزامية جديدة فيما يخص سياسات الإسكان والتخطيط والتصميم الحضري والنقل ومستويات الكثافة السكنية التي تؤثر على الهيكل المكاني المبني للمدينة. وهنا يأتي دور تنمية المدن في تحقيق استخدام مستدام للأرض من خلال توفير سبل الحصول العادل على الأراضي كمجال مكمل ومؤثر في إعداد مخطط مستدام لمجتمع أكثر حيوية واستدامة.

1.1.7.2. تأثير آلية تصنيف استعمالات الأراضي في استدامة المخطط التنظيمي

لا توجد معايير عامة وشائعة الاستعمال لتقييم استعمالات الأراضي وفق تصنيفاتها وإنّما هي عموماً تنحصر في التصنيفات الأربعة التالية [157: 9].

- الاستعمالات الحضرية،
- الاستعمالات الريفية،
- الاستعمالات الترفيهية،
- استعمالات الأراضي غير المطورة.

يشكل التوازن بين الاستعمالات السابقة الهدف نحو تحقيق المجتمعات المستدامة كل منها وفق خصوصياتها، ولتحقيق ذلك ظهرت محاولات وأفكار ودراسات عدة لتنظيم هذه الاستعمالات استمرت حتى وقتنا الحالي.

في الواقع، إنّ الأسلوب التقليدي للتنظيم المكاني لاستعمالات الأراضي هو النمط التي ما زالت تحتفظ به العديد من المدن وهذا الأسلوب مبني على عدد من النظريات التقليدية التي وضعها العديد من مخططي المدن ما بين الحرب العالمية الأولى والثانية لإيجاد مفاهيم نظرية لتفسير استعمالات الأراضي والعلاقات فيما بينها.
أمّا حديثاً، فقد ظهرت اتجاهات عدة لتنظيم استعمالات الأراضي نتيجة التغيرات الحضرية للمدن وللتطورات الاقتصادية والاجتماعية فهي بحاجة إلى سياسات مستمرة لتنظيم هذا النمو وبالتالي فإن النظريات التقليدية من حيث المبدأ مفيدة في تنظيم الاستعمالات فقط ولكن قد تجعل الاستعمال القائم يتحول إلى استعمال آخر في وقت ما يصبح غير مؤهل لأداء نفس الاستعمال، الأمر الذي يضطره الى التعدي على الاستعمال الآخر.

لذلك فإنّ الهدف من تحديد أصناف استعمالات أراضي ملائمة للتنمية هو تنظيمها وإدارتها وفق مبادئ وسياسات تخطيط المدن ولتحديد الاستعمال غير الملائم للتنمية الذي تتعامل معه الطروحات الحديثة في تخطيط المدن بغرض توفير البيئة الصحية الحضرية وخاصة بعد الثورة الصناعية والتي أوجدت الحاجة لفصل استعمالات الأراضي والتي أصبحت قاعدة في التخطيط حتى الآن كالمناطق السكنية يجب أن تفصل عن المناطق الصناعية للحماية من

التلوث، وهذا بدوره ما يؤكد ضرورة مراعاة العوامل والمبادئ الأساسية التي تشمل الصحة والسلامة والاقتصاد عند إعداد المخططات التنظيمية

وبشكل عام يتم تصنيف الأراضي حسب طبيعتها حضرية كانت أو ريفية مختلطة أو زراعية وطبيعية تبعاً للعوائق من فياضانات ومناطق تعرض مصادر المياه للتلوث، وكذلك تبعاً لمزايا الأراضي حسب نطاق المواقع الطبيعية والتراثية المهمة[25: 19]، وكما أنَّ هناك خمسة عوامل إدارية مستخدمة من قبل الحكومات للسيطرة على استعمالات الأراضي وتصنيفاتها وهي عموما [71]:

- وصف الاستعمالات الموجودة للأرض.
- سن الأنظمة والقوانين للحيلولة دون إساءة استعمال الأراضي مثل تحديد المناطق الصناعية.
- اتخاذ الوسائل اللازمة لمنع تردي استعمال الأرض مثل تفتيت الملكيات وإفراز الأرض بشكل مدروس.
- تنظيم طرق استعمالات الأراضي الغير مدروسة أو الأرض المتروكة.
- توجيه دراسات استعمال الأرض بالأوجه الأكثر ملائمة لاحتياجات السكان الحالية والمستقبلية.

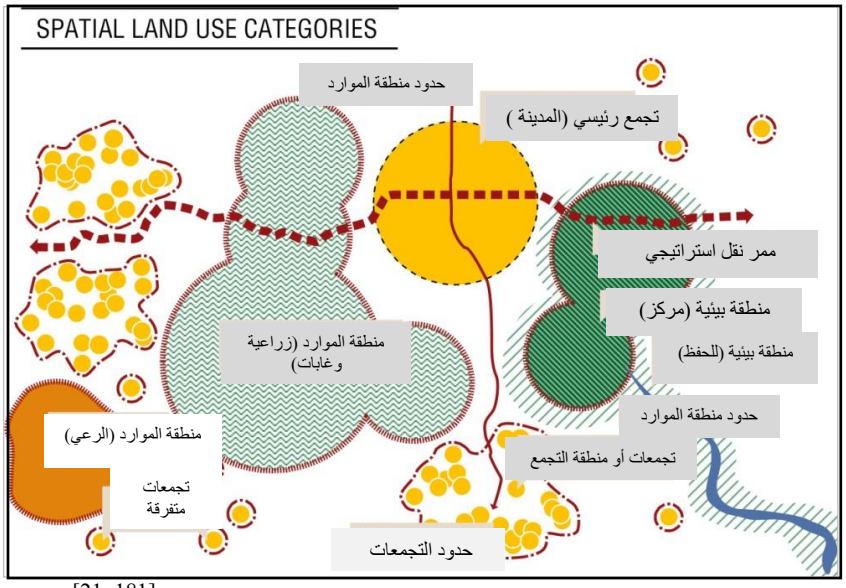
لا يمكن اعتبار العوامل السابقة مثالية وشاملة لكل المناطق وإنّما تختلف من منطقة لأخرى حسب واقعها ومعطياتها وخاصة بعد التغيرات الحضرية التي تسود كل منطقة وهذا يتطلب آلية عمل لمواكبة التغيرات في استعمال الأرض وإدارة عملية تصنيفها.
ضمن هذا المجال تهدف عملية إدارة استعمالات الأراضي إلى تعيين أصناف الاستعمالات الموجودة والمستقبلية المفضلة لتاخذ بعدها المكاني وفق مبادئ التنمية المستدامة، أي تصنيف الاستعمال حيث يمكن للتنمية أن تُطبق وفق البنية التحتية المتوفرة وتبعاً للمصادر والحاجات وتشمل مبادئ التصنيف تحديد مايلي [181: 14].

- **التجمعات البشرية الحضرية والريفية** من المدن، البلدات، القرى، مجموعات المساكن، المناطق المبنية، ومناطق ذات استعمال مختلط Mixed-use تضم مساحات عامة ومفتوحة، واستعمالات سكنية وتجارية وإدارية وصناعية وسياحية ترفيهية وصحية واجتماعية، والاستخدامات الحكومية والبلدية بما في ذلك النقل.
- **البنية التحتية** وتتضمن الطرق والسكك الحديدية والمطارات والموانئ والخدمات ومنشآت الطاقة المتجددة.
- **المناطق البيئية** حيث لا يمكن أجراء أي عملية للتنمية وهي مناطق الحفظ التي يجب أن يُتخذ بشأنها عملية تنموية خاصة ضمن شروط التعليمات الإدارة البيئية الوطنية .
- **مناطق المصادر** (المنطقة غير المبنية) وتتضمن الأراضي الصالحة للزراعة والرعي، ومصادر الطاقة المتجددة، ومناطق السياحية والتراثية .
- **طرق النقل** (الطرق الاستراتيجية وممرات للتنمية).
- **مجالات تركيز التنمية**.
- **حدود التجمعات الحضرية .**

يُلاحظ مما سبق، أنّ تصنيف الاستعمالات أشمل من أن يكون تحديد استعمالات حضرية أو ريفية فقط حيث أنّه لا بد من التمييز بين البيئة المبنية وغير المبنية من الأرض والمنطقة البيئية المحظورة وممرات التنمية عبر طرق النقل وكذلك تحديد فرص التنمية في المنطقة المدروسة، والمقصود هنا تمييز المنطقة التي يجب أن تعطى فيها التنمية أولوية لزيادة الحصول على فرص أفضل للحياة والوصول إلى الخدمات والفرص الاقتصادية للجميع، وكذلك المنطقة التي يجب حمايتها والحفاظ عليها، الأمر الذي يعكس مبادئ تنمية المدن والتي يجب أن تؤخذ بالاعتبار كشروط عند تعيين هذه الأصناف وإدارتها والتي تعتمد نهج متكامل يركز على فرص التنمية داخل الريف والحضر معاً، فمثلا إنّ الاهتمام بتحديد كل التجمعات البشرية (الصغيرة والكبيرة) يساعد في تعيين التجمعات الصغيرة التي لديها مقومات تنموية كامنة، كما في المناطق الريفية يعتبر استعمال نظام العقد (التجمعات الصغيرة) بشكل مستمر غير ملائم لما لهذا من أثر سلبي من زيادة تكاليف تنميتها وتأمين خدماتها وبنيتها التحتية فضلا عن إهمالها في معظم الأحيان من قبل الحكومات المركزية واعتبارها ثانوية، بينما من ناحية أخرى إنّ الاهتمام بتحديد هذه التجمعات الصغيرة واعتبارها مكون هام من مكونات تحديد الاستعمالات لتشكل أقطاب نمو متوازنة يساعد في صياغة مخططات تنظيمية اكثر شمولية وقادرة على إدارة النمو السكاني وتأثيراته سواء للمركز الحضري الرئيسي أو للتجمعات المحيطة الأخرى.

وكذلك الأمر بالنسبة لتعيين مجالات التركيز في المنطقة التي تعكس فرص التنمية وتمكّن من تطبيق برامج قطاعية لمشاريع مختلفة عائدة للمنطقة، أي أنَّ الاستثمار في تصنيف استعمالات الأراضي يرتبط بالخدمات الإدارية والفرص الاقتصادية والإمكانية الاجتماعية للتجمعات ودورها الاستراتيجي في المنطقة ليتم على أساس ذلك تحديد الاستعمالات التفصيلية الأخرى التي تتضمنها كل من استعمالات الأراضي الحضرية (السكنية والتجارية والتعليمية والصحية والترفيهية) والاستعمالات الريفية وغيرها من المضامين التي يمكن أن تطور منهجية إعداد المخططات التنظيمي للمدن وأقاليمها.

يبين الشكل 15 آلية تصنيف استعمالات الأراضي التي تشمل كل ما يمكن استثماره للتنمية في المنطقة وعلى مختلف المستويات (وطني وإقليمي ومحلي)، وفي الواقع تعتمد معظم أنظمة تخطيط استعمالات الأراضي لمختلف مدن العالم المتقدم هذه الآلية حيث قامت بتطوير عملية تصنيف استعمالات الأراضي فيها وفق مبادئ ومعايير التنمية الحضرية ومنها مدينة إيراي في الولايات المتحدة الأمريكية والتي طورت إطار عمل لتخطيط استعمالات الأراضي معتمد من قبل مجلس المدينة ويتم تدريسه في جامعة هاواي في الولايات المتحدة، وقد حدد هذا الإطار دليل تحديد أنماط استعمالات الأراضي Land Use Pattern Allocation Guide وفق عملية تشاركية واسعة من قبل المعنيين وممثلي المجتمع المدني في المدينة يتضمن مبادئ تحديد كل من الأراضي الحضرية والزراعية ومدى ملائمة الأرض للتنمية وتحديد حدود التنمية الحضرية كاستراتجية فعّالة في الحد من الانتشار الحضري وحماية الأنظمة البيئية ومعايير التصميم الحضري المعاصر وهذه المبادئ موضحة في الجدول 13.



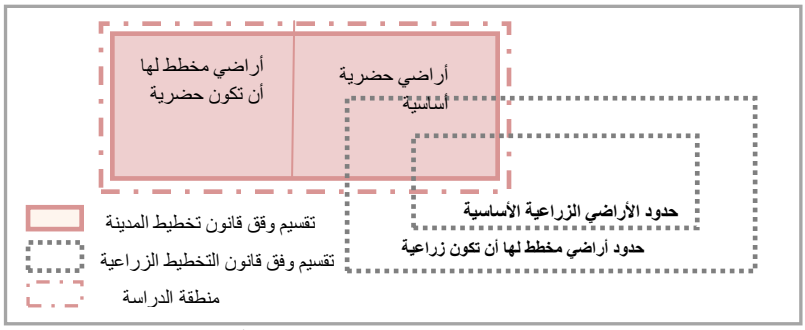
الشكل (15):أصناف استعمالات الأرضي وفق مبادئ التنمية المستدامة [181: 21]

تحليل التنمية الحضرية لاستعمال الأراضي			
تحليل ملاءمة الأرض	**الملاءمة الصناعية**	**مناطق للحفظ**	**حدود التنمية الحضرية**
-القرب من الطرق وشبكة الشوارع والجسور - **القرب من المطار** - **القرب من المدارس** - **المسافة من مواقع معالجة النفايات.**	- القرب من المناطق الصناعية - القرب من الموانئ - البعد عن المناطق السكنية	- المنحدرات أكثر من 30% - المساحات المائية - الأراضي الزراعية الرئيسية المنتجة - مناطق الفيضان - طرق التربة البور	- تحديد الترب الجيدة والمتوسطة والسيئة لمعرفة مدى الملاءمة للبناء ومراعاة عوامل التغير المناخي - **المنحدر**: تقسم الأرض إلى منحدرات من مستوى 10% إلى 20 إلى 30% - القرب من الخدمات العامة. - القرب من الطرق المعبدة: تقسيم الأرض يعتمد على القرب من الأرصفة وشوارع المشاة الموجودة من أجل تكاليف البنية التحتية (الطرق وشبكة شوارع) وتقليل تكاليف المصادر(تكاليف البترول).

الجدول (13): معايير ملاءمة الأرض للتنمية الحضرية في مدينة إيراي في الولايات المتحدة US [157: 51،53،58]

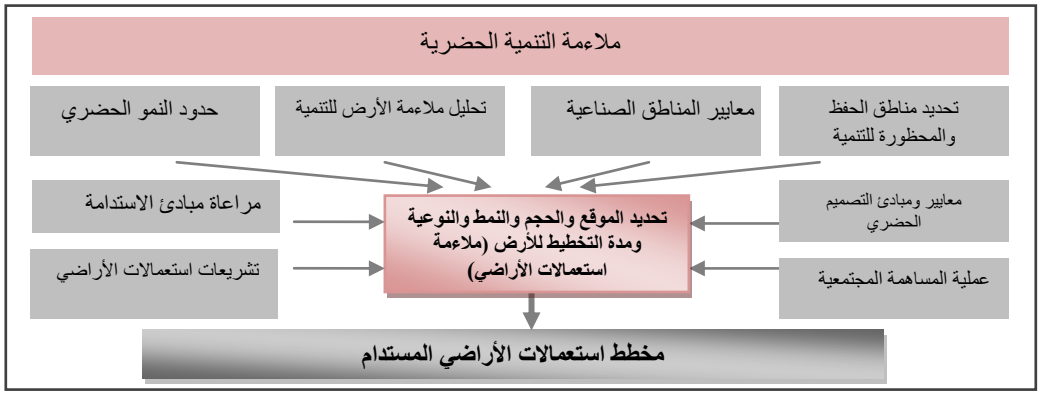
وكذلك الأمر بالنسبة لليابان حيث تُصنف الأراضي فيها بشكل عام إلى أربع أنماط رئيسة وهي أراضي حضرية وأراضي زراعية وغابات وأراضي نامية مع نشاط للتطوير، وأراضي عامة، وتتم آلية التّقسيم بتعيين الحدود لكل من هذه الأنماط من خلال تحديد الأراضي المخطط لها لأن تكون حضرية "urbanization promotion area"، وثم تحديد المنطقة المتحكم بها

كمناطق حضرية "urbanization control area" وكذلك حدود المناطق الزراعية الأساسية والمخطط لها لأن تكون زراعية كأساس في تخطيط الأراضي [78:145] ، ويوضح الشكل 16 نظام التصنيف لاستعمالات الأراضي في اليابان.



الشكل (16): بناء المخططات التنظيمية لاستعمالات الأراضي في اليابان
المصدر: إعداد الباحثة بالاستناد على [78:145].

وبذلك يتبيّن مما سبق أنّ دليل تصنيف استعمالات الأراضي يجب أن يكون متضمناً دراسة العوامل والتفاعلات المؤثرة وتحديد المعايير وبمشاركة أصحاب العلاقة والمعنيين من مجتمع مدني ومنظمات أخرى وتحديد مدى ملاءمة الأرض للتنمية المكانية لإقامة استعمال عليها ووفق قوانين وتشريعات مرنة تتلاءم وطبيعة الأراضي، كما هو موضح في الشكل 17.



الشكل (17): دليل تصنيف استعمالات الأراضي المقترح
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى تحليل الدراسات السابقة

يوضح الشكل السابق العوامل الأساسية الواجب توافرها عند القيام بتعيين استعمالات الأراضي الحضرية، ويبقى السؤال فيما إذا كانت آلية تصنف استعمالات الأراضي في سورية على أساسها ؟

2.1.7.2. تطوير دليل تصنيف استعمالات الأراضي في سورية

يتم نظام تصنيف وتقسيم استعمالات الأراضي في سورية وفق أسس التّخطيط العمراني طبقاً لأحكام المرسوم التشريعي رقم (5) لعام 1982 والمعدل بالمرسوم رقم 41 للعام 2002 وتصدر هذه الأسس من قبل وزارة الإسكان والتنمية العمرانية وهي عبارة عن مبادئ موحدة تنظم تخطيط التجمعات السكنية وتوسعها وشبكة الطرق الرئيسية واستعمالات الأراضي وأنظمة البناء فقط، وتقوم الوحدة الإدارية لكل مدينة بالتنسيق مع مديرية الخدمات الفنية بإعداد البرنامج التخطيطي للمخطط التنظيمي وفق هذه الأسس ومضمون دفتر الشروط الفنية لاستعمالات الارضي الذي يتضمن دراسة عدة عوامل يُعتمد عليها في تصنيف استعمالات الأرض وتتمثل بتحليل الوضع الراهن وإعداد مخططات طبوغرافية وجيوهندسية لمناطق التوسع، والمخططات العقارية والملكية والوضع القانوني والدراسة البيئية من وضع المناخ والترب والتلوث، ودراسة تحليلية بشأن الربط الاقليمي واستعمالات الاراضي والأبنية وارتفاعاتها وحالتها الفيزيائية والقانونية ومناطق الحماية ودراسة المرافق العامة من طرق ومرور ومياه الشرب والصرف الصحي والكهرباء والدراسة السكانية، وعلى أساس ذلك يتم إعداد المخطط من قبل الجهة الدارسة وفق

شروط خاصة بها وفترات محدودة، وكما يتم تحديد استعمالات الأراضي وفق نظام ضابطة البناء في المادة 2 من المرسوم التشريعي المذكور، ووفق قوانين وأنظمة عمرانية هي قانون تقسيم وتنظيم عمران المدن رقم 9 للعام 1974 المعدل بالقانون 46 للعام 2004 وقانون إعمار الأراضي رقم 14 للعام 1974 وقانون التوسع العمراني رقم 60 للعام 1979 والمعدل بالقانون رقم 26 للعام 2000 وقانون الاستملاك رقم 20 للعام 1983 وأحدث القوانين هي قانون إحداث الهيئة العامة للتطوير والاستثمار العقاري بتاريخ 2008/6/30، وقانون إحداث هيئية التخطيط الإقليمي رقم 26 لعام 2010 [57].
وهي قوانين تختص بالمجتمعات العمرانية وتنص كل منها على أسس خاصة باستعمال الأرض وملكيتها والتقسيم والتنظيم وتحديد المفاهيم الخاصة بالتخطيط العمراني والمخططات التنظيمية وبقرار من وزارة الإسكان والتنمية العمرانية أو وزارة الإدارة المحلية دون مشاركة السكان أو اتخاذ وجهات نظرهم، وتحدد نسب الاستعمالات من المناطق العمرانية التجارية والسكنية والصناعية والسياحية وفق ضابطة البناء كنسب ثابتة وبمساحات محددة وهذا ما لا يطابق واقع أي منطقة حضرية في تغير مستمر لجهة تنوع حجمها السكاني وحدود التنمية.

ولدى دراسة البلاغ رقم 5130 تاريخ 2005/6/1 الصادر من قبل وزارة الإدارة المحلية إلى وزارة الإسكان والتنمية العمرانية يُلاحظ أنّه تمّ فيه أخذ بالحسبان الأمور التالية: الطبيعة الطبوغرافية للمنطقة - العادات الاجتماعية- وتقبل المواطنين- الانسجام المعماري والعمراني- المحافظة على المناطق الزراعية والحراجية وعدم التوسع على حسابها- تحمل البنية التحتية والطرق للكثافة السكنية - المحافظة على المنظر العام للتجمع السكاني- تأمين النواحي المناخية (التشميس والرياح– التهوية) –مراعاة الوجائب العمرانية - استغلال الأرض بالشكل الأفضل، ولكن هذه الاعتبارات لا تتعدَّ كونها توصيات ضمن القوانين ولا يوجد بنود خاصة بمحافظة دون الأخرى فالأمر سواء وهي عموميات في الشّكل والمضمون يجب أن تشمل التفصيل الأكثر وضوحاً.

من ناحية أخرى، إنّ تخطيط المدن في سورية وفق القوانين والتشريعات وأسسها لم يراعي التكامل بين استعمالات الأراضي والجوانب التنموية الأخرى وتأثير كل منها في الآخر، وكذلك الحال بالنسبة للدراسات في هذا الجانب، حيث تفتقر الجهات المختصة بالتخطيط إلى اقسام للتنمية الحضرية لتخطيط استعمالات الأراضي متكامل، بينما في الدول المتقدمة إن العمل وفق مبادئ التنمية الحضرية من أولويات إعداد مخطط شامل لاستعمالات الأراضي ومتكامل مع الأبعاد التنموية خرى.
يتبين مما تقدم، أنَّه ليس هناك أسس خاصة لتنظيم تصنيفات استعمالات الأراضي في سورية تنطلق من مبادئ تنمية المدن وإنّما يرتبط نظام التقسيم بوسائل تقليدية وقوانين محدودة دون أي مرونة أو مواكبة للمتغيرات، وتجاهل قضية الاستدامة والتصميم الحضري في عملية التخطيط، وهذا يدل على أهمية تفعيل دور التخطيط الحضري في تحقيق التكامل بين استعمالات الأراضي ومجالات التنمية الأخرى ودراسة العوامل والتفاعلات المؤثرة وبمشاركة أصحاب العلاقة من ممثلي المجتمع المدني وغيرهم، وتحديد مدى ملاءمة الأرض للتنمية المكانية لإقامة استعمال عليها ووفق قوانين وتشريعات مرنة تتلاءم وطبيعة الأراضي للمدن السورية، كخطوة هامة للانتقال من التخطيط التقليدي لاستعمالات الأراضي إلى تخطيط يعتمد على معايير مرنة معاصر، وهذا يقود بدور إلى البحث عن سياسات أفضل النماذج لنظام استعمالات أراضي مستدامة.

3.1.7.2. التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي

يُعد الاستعمال المتوازن للأراضي من الركائز الأساسية في تخطيط المدن، إذ أن استعمالات الأراضي غير المخطط وفق الاستدامة يؤدي إلى الانتشار الحضري العشوائي ذو التأثيرات السلبية على التنمية. ويوضح الشكل 18 نموذج للانتشار الحضري وتأثيره في تغيير نوعية المناظر الطبيعية وزيادة الطلب على النقل الخاص وتخصيص الإسكان والفصل الاجتماعي (الاسر الفقيرة في المراكز الحضرية القديمة) وتزايد الصعوبات في المركز الحضري من حيث زيادة دفع تكاليف المرافق العامة نتيجة هجرة ذوي الدخل المتوسط والمرتفع [4: 158].

لذلك يتوجب النّظر في مسألة الأراضي بطريقة منهجية لأنها تربط بين النظم الفرعية للمدن من أنشطة اقتصادية وإسكان وخدمات، لكي تؤدي دور مستدام في تأمين الخدمات الحضرية من حيث التركيبة المكانية والتنموية معاً

وفق استراتيجيات شاملة لاستخدام الأراضي تتضمن تحديد الأدوات والسياسات ومعايير تحديد كل نوع من أنواع الاستعمالات ومن أهم سياسات توجيه نمو المدن في إطار استعمالات الأراضي هي [8: 198] :

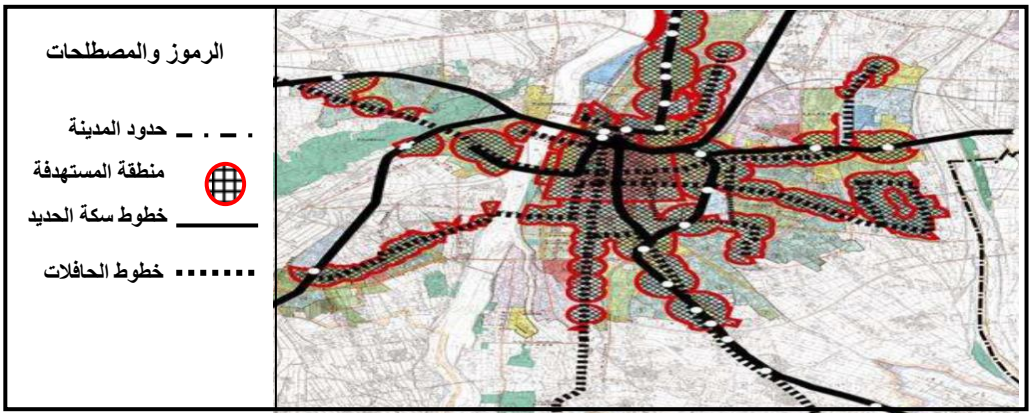
- اتباع سياسات الكثافة الحضرية العالية للتأكد من فعالية استعمال الأراض الحضرية وخفض الانبعاثات المرتبطة بالشكل الحضري وأنماط النقل الحضري، واعتماد استراتيجية مستندة على معطيات المنطقة مثل القرية الحضرية لتقليل استعمال السيارة بتوفير الوظائف والمساكن في مكان محدد، على سبيل المثال تم إنشاء القرية الحضرية في الأراض الصناعية في بريطانية لضمان إعادة التنمية وتوفير مساكن جديدة للعمال بالقرب من العمل في وقت واحد كنشاط محفز للتجديد الحضري مع الالتزام بمبادئ التصميم الحضري ومراعاة طبوغرافية المواقع المجاورة.

- تنمية استعمالات أراضي مختلطة من حيث إدماج الأنشطة المختلفة، وبالتالي تشجيع وسائل النقل العامة وغير الآلي من خلال تقليل المسافات بين الاستعمالات ومحاولة استثمار الأرض بالشكل الأنسب كما في مدينة Freiburg فربيورغ الألمانية التي قامت بإعداد مشروع التخطيط التنظيمي لضاحية فوبان Vaubanمتعددة الاستعمالات تم الانتهاء من تنفيذه عام 2010 وتضمنت الضاحية 2000 وحدة سكنية و600 فرصة عمل وتوفير 10% سكن اجتماعي بسعر أقل من سعر السوق واستخدام النقل العام من خلال تحديد 160 سيارة لكل 1000 شخص أي لتقليل استخدام السيارات مع منع مواقف السيارات داخل الوحدات السكنية المصممة على شكل حرف U لتأمين أماكن آمنة للعب الأطفال وذلك باستخدام نظام نقل قائم على المشي والدراجات الهوائية لتأمين الوصول إلى خط الترام كبديل للرحلات الطويلة على المدى المتوسط ويعمل هذا الترام على طرق غير معبدة لتخفيض التلوث الضجيجي، ويوضح الشكل 18 منطقة الدراسة والوحدات السكنية الخالية من مواقف السيارات باللون البرتقالي ومسار الترام باللون الأرزق والوحدات السكنية ذات مواقف سيارات تحت الأرض باللون البني، كما يلاحظ مواقف الدراجات والحافلات والترام التي يتم الوصول إليها بواسطة المشي أو الدراجات الهوائية [166 :49].



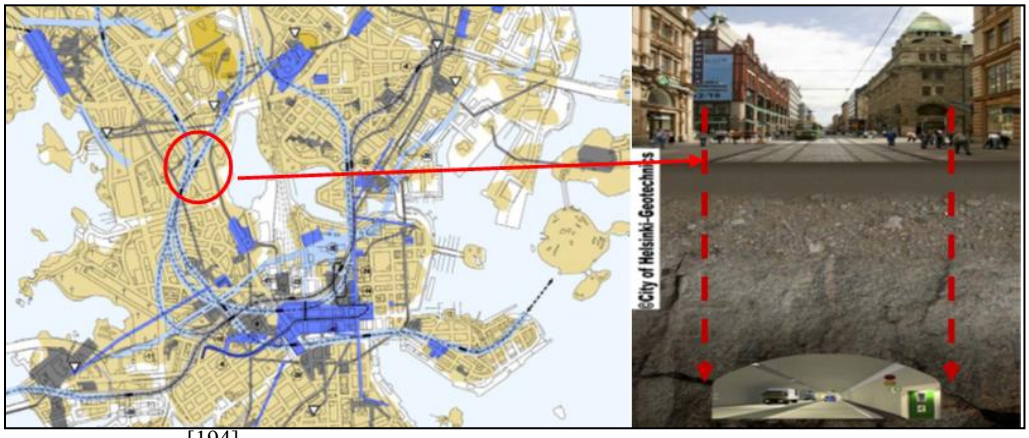
الشكل (18): المخطط التنظيمي لضاحية فوبان المتعددة الاستعمالات في مدينة فريبورغ الألمانية للعام 2010 [166 :49].

- التّكيف مع التّغير المناخي عند تخطيط استعمالات الأراضي من خلال عدة طرق منها تشكيل المدينة المضغوطة (المدمجة) "compact city" لمنع التوسع غير المدروس والابتعاد عن المناطق المعرضة للتغير المناخي، وذلك من خلال تحسين النقل العام لتقليل انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون CO_2 كما في مدينة تويامي في اليابان التي وضعت مخطط بمشاركة السكان وأصحاب العلاقة وفق خطة طويلة الأمدة لمدة 20 عام يتضمن ضغط المدينة لمنع الهجرة والامتداد العشوائي إلى الضواحي ولتشجيع النقل العام ومنع التعرض للتغير المناخي حيث اعتبرت من المدن الصديقة للبيئة، ووضعت خطة لتقليل انبعاثات الكربون بحوالي 50% بحلول عام 2050 [160]، ويوضح الشكل 19 مخطط لمدينة تويامي المضغوطة عبر تطوير وسائل النقل العام ومنع الأمتداد إلى الضواحي.



الشكل (19): تخطيط مدينة تويامي المضغوطة من خلال تطوير وسائل النقل العام ومنع الانتشار الحضري [160]

- **تطوير الاستعمالات تحت الأرض Urban Underground Space use(UUS)** وضرورة أن يكون للمخطط التنظيمي بعد ثالث ليأخذ بالاعتبار وجود استعمالات تحت الأرض إن أمكن، حيث أثبتت عدة دراسات على أن إدماج سياسة UUS وقضايا التنمية المستدامة في المخططات التنظيمية يمكن أن يزود حلول لبنى تحتية أفضل ونتائج إيجابية مثل حفظ الطاقة ومواقع أقل تلوثاً للبيئة، وكما تؤمن المرونة وتقدم حلولاً جديدة لإدارة الكوارث الاصطناعية والطبيعية [12:167]، وقد قامت العديد من الدول بتطوير استخدام البنية التحتية وخاصة التي تواجه كثافة عالية كما في باريس وفي هلسنكي وغيرها، فقد بدأت مدينة هلسنكي بتبني رخص البناء تحت الأرض بلغت أكثر من 400 رخصة بناء و200 كم من الأنفاق وأكثر من 200 دراسة للمشاريع على المدى البعيد، ولذلك تم إعداد المخطط التنظيمي لاستعمالات تحت الأرض في هلنسكي متضمناً مخطط المشروع والمواصفات المحتاج إليها ومتطلبات الفراغات فوق الأرض وتحت الأرض، وكما تتضمن المشاريع أنظمة تقنية ومواقف سيارات ومخازن وخدمات وغير ذلك من الخدمات التي تهم الحياة اليومية، ويوضح الشكل 20 نموذج لمخطط استعمالات تحت الأرض في مدينة هلسنكي



الشكل (20): نموذج لمخطط استعمالات تحت الأرض في مدينة هلسنكي [194].

يتبين مما سبق، أنَّ هناك سياسات وتدابير هامة يجب أن تتبع من أجل التخطيط لاستعمالات الأراضي لتكون أكثر استدامة والتساؤل هنا كيف يمكن معرفة فيما إذا كانت الإجراءات والسياسات المتخذة أو التي ستتخذ تتجه نحو الاستدامة، وهذا يقود إلى البحث عن طرق تقييم شاملة لمخططات استعمالات أراضي تساهم في تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية وتحقق مزيد من التكامل مع الجوانب التنموية الأخرى.

4.1.7.2. تقييم مخططات استعمالات أراضي وفق منهجية الاستدامة

غالباً ما يتم تقييم المخططات العمرانية التقليدية من خلال التوزيع الوظيفي لاستعمالات الأراضي وفق النسب العامة المحددة في المعايير التخطيطية الدولية على مستوى المجاورة السكنية كوحدة أساسية للتخطيط على اختلاف حجومها وهي[21: 51].

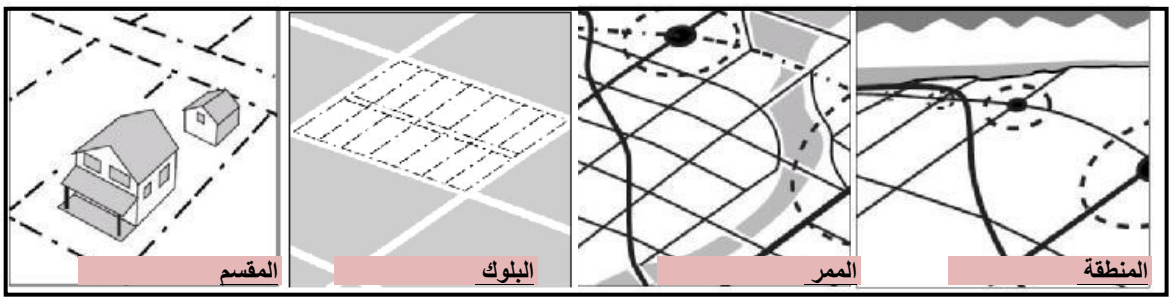
- 40% للاستعمالات السكنية نسبة إلى باقي الاستعمالات ومساحتها تقل كلما اتسع وتضخم حجم المدينة وهي ضعيفه المنافسه أمام الوظيفة التجارية وتختلف حصة الفرد من منطقة لأخرى.
- 15% للاستعمالات التجارية مع متوسط نصيب الفرد 2م2 ويتناسب حجم هذه الوظيفة طردياً مع حجم المدينة ومجموع سكانها وتقدم مستويات مختلفة من الخدمات التجارية وهي المنطقة التجارية المركزية وتخدم دائرة نصف قطرها من 2- 4 كم في المركز الرئيس للمدينة، وخدمات تجارية يومية (المحلات المنفردة) وتخدم دائرة نصف قطرها 100 -150م ومركز تجاري للمجاورة ويخدم دائرة نصف قطرها 200-250م.
- الاستعمالات الصناعية وتختلف نسبها ومواقعها تبعا لأنواع الصناعات مثلاً الخفيفة منها يجب أن تكون في المنطقة المركزية لتسهيل حركة التسوق أما الثقيلة يُفضل أن تكون على أطرف المدينة لتقليل الأخطار الناتجة عنها.
- استعمال الخدمات (الصحية والتعليمية والإدارية والترفيهية) ويفضل أن تكون قريبة من الاستعمال السكني.
- توزيع ما نسبته (15%) لشبكة الطرق، و(30%) للمناطق المفتوحة [19: 56].

أما بالنسبة للمعايير وأسس التّخطيط العمراني في سورية فقد خصصت نسبة للاستعمالات السكنية تتروح ما بين 35-65%، وللمناطق المفتوحة الخضراء 30-40%، وللطرق 15-22%، وأمّا الاشغالات الخدمية فتُحدد نسبتها حسب حصة الفرد المخصصة لكل استعمال، وهنا يلاحظ توافق المعايير المعتمدة في سورية نوعاً ما مع المعايير الدولية على الرّغم من اختلاف خصائص ومعطيات كل دولة وهذا يدل على أنّه لم يتم تطوير الأسس والمعايير في سورية وفق الخصائص المحلية.

يتبين من المعايير الدولية والمحلية السّابقة أنّ هذا الأسلوب في توزيع استعمالات الأراضي بحد ذاته يجعل المخطط يتعامل مع الجوانب المختلفة للعمران بصورة جزئية تُخالف ما يعرف عن الاستدامة كإطار عام وشامل ومتكامل، فللانتقال من الأسلوب التقليدي لمخطط استعمالات الأراضي لا بد من التفاعل المتوازن بين المكونات الاجتماعية والبيئية والاقتصادية المؤثرة بدورها على كل مستويات التخطيط بدءاً من المبنى الواحد إلى كامل المجاورة والمنطقة الحضرية، لذلك فان منهجية تطبيق مبادئ الاستدامة في التخطيط تعتمد على تفعيل هذه المبادئ على كافة مستوياته.

ومن النماذج الناجحة في تفعيل مبادئ الاستدامة **هي المنهجية الشاملة لاستعمالات الأراضي وهي عبارة عن دليل تصنيف وتصميم المواقع الحضرية المستدامة للمجتمعات البريطانية site design manual forBC British Columbia** [172]، الذي يركّز على إنشاء مناطق يمكن الحفاظ عليها مستقبلاً، وهو نتيجة للعمل التشاركي الذي أنتج أدلة تخطيط المواقع ضمن مبادئ تحدد استراتيجيات للمخطط وهي:**الاستفادة من خصائص الموقع، الاتصال والارتباط، إنشاء مراكز، ووظيفة واقتصاد الوسائل،** ويتم العمل وفق هذه المبادئ ضمن مستويات حددها الدليل وهي:

- **المنطقة :**الحي أو الوحدة الأساسية للإدارة المحلية،
- **الممرات Corridor:** وهي فراغات تنقل السكان والمركبات وتشمل حركة الشوارع والمشاة والدراجات الهوائية،
- **البلوك:** وهو جزء من الحي محاط بالشوارع المحلية أو قطع من الأراضي،
- **المقسم:** وهو أصغر وحده فراغيه في النسيج العمراني ويعتبر من المؤشرات الأساسية للاستدامة بدلالتها على الكثافة ونمط العمران وعلاقتها بالنسيج الأخضر المرتبط بها، وهذا الأسلوب يضمن التحقق من تطبيق هذه المفاهيم بشكل شامل في كافة مكونات البيئة المعيشية للإنسان، ويوضح الشكل 21 مستويات تصنيف المواقع الحضرية



الشكل (21):تصنيف المواقع الحضرية حسب المبادئ الوظيفية للتصميم الحضري [172 :50-53].

إذا تمَّ تحقيق معايير ومؤشرات الاستدامة ضمن المستويات السابقة فإنها ستكون رديفة لمقاييس التخطيط لاستعمالات الأراضي الحضرية (الاقليمية والحضرية والبلدية ومقياس الموقع المراد تنميته) [46: 172].

وفي الأساس تقوم هذه المنهجية على تقييم وتخطيط الموقع بالاستناد على **عناصر الاستدامة** التي يتم تطبيقها في هذه المستويات المختلفة فهي تتمثل في المعايير التي تشكل بتفاعلها متطلبات البيئة المعيشية للإنسان وتعبر عن محتوى الاستدامة في العمران بصورة شاملة وهي: **البنية التحتية الخضراء Green Infrastructure**، **البنية المجتمعية Social Infrastructure**، **التكلفة Cost**، **والحركة Movement**، وتتضمن كل منها مؤشرات فرعية كما يوضح الجدول 14.

البنية التحتية الخضراء	البنية المجتمعية	الحركة	التكلفة
➢ المسطحات الخضراء	➢ جودة المرافق العامة	➢ التدرج الهرمي لشبكة الطرق	➢ توفر الخدمات بشكل عادل
➢ الحفاظ على الموارد الطبيعية	➢ توافر المسكن الملائم	➢ الانسيابية المرورية وتوفر عامل الأمان والخصوصية	➢ توفر فرص عمل قريبة من السكن
➢ التنوع الحيوي	➢ توافر مناطق الترفيه والاستجمام	➢ كفاءة النقل العام	➢ الاستفادة من المصادر المتجددة والموارد المحلية
➢ تجميع مياه الأمطار	➢ المراكز الثقافية والحضارية	➢ التشكيل البصري للطرق	➢ الاستفادة من مياه الأمطار والمياه العادمة ومياه الصرف الصحي

الجدول (14) : معايير تقييم استدامة المخططات في المنهجية الشاملة لاستعمالات الأراضي [172 :49].

يوضح الجدول السابق معايير ومؤشرات تقييم مدى توافر عناصر الاستدامة في مخططات استعمالات الأراضي لكل مستوى من المستويات الشاملة التي حددتها المنهجية ، وتساعد في تحديد اتجاهات عناصر المخطط لاستعمالات الأراضي أيَّاً كان المستوى التخطيطي، وبناءً على عناصرها يتم تقييم المخطط حول مدى كفاية وجودها ضمن استعمالاته، حيث تشير هذه المعايير إلى الدمج الوظيفي لاستعمالات الأراضي وإمكانية الوصول الميسور والسهل والتقارب بين الفعاليات، وهذا النوع من التنمية يهدف إلى تخفيف ضغط المرور وتشجيع المدينة المضغوطة compact city والاستثمار التجاري والوظيفي ضمن الحدود الحضرية مع تأمين النقل العام للضواحي وهذا ما يتفق مع مبادئ تنمية المدن لتحقيق تنظيم الأراضي على مستوى الاستدامة الحضرية، وهنا تأتي ضرورة إعادة النظر في المعايير المتبعة لإعداد مخططات استعمالات الأراضي الحالية بما فيها مخططات استعمالات الأراضي في سورية ليتم تقييمها وفق المنهجية السابقة وهذا ما سيتم العمل عليه في الفصل العملي من حيث تقييم المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية.

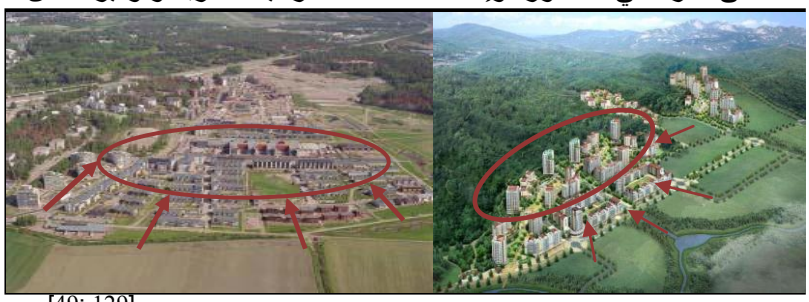
من ناحية أخرى، لتحقيق استعمالات أراضي أكثر استدامة، فإنّ كل استعمال يجب أن يكون وفق ما تتطلبه معايير استعمالات الأراضي الحضري للمنطقة إذ يعد تنظيم استعمالات الارض جزءاً من تخطيط شامل يقوم على وضع مستقبلي واضح للتنمية المستقبلية بجوانبها (البيئية، والاجتماعية، والعمرانية، والاقتصادية، العمرانية، الادارية، الخدمية، الثقافية وانماط استعمالات الأرض) وهذا التطور يتم توثيقه في خطة شاملة تعرف بـ (التصميم الحضري) تشمل عادة أهداف التنظيم سياسته – مستوياته – ادواته ومعدلات النمو المطلوب تحقيقه، لذلك لا بد من دراسة تكامل استعمالات الأراضي والتصميم الحضري.

2.7.2. التصميم المستدام وتأثيره على استدامة المخطط في المستويات الحضرية

يعد التصميم الحضري أداة لإنتاج استعمالات أراضي مستدامة متكاملة على عدة مستويات يعتمد على معطيات كل مستوى لإمكانية القيام بالإجراءات والاهتمام بالمقومات المتوفرة لتوسيع وتطوير المناطق الحضرية سواء على المستوى الحضري او الإقليمي الذي يتعامل مع المقياس الخاص به من خلال ربط البيئة والطبيعة والأرض مع الجوانب التنموية (تأمين بنى تحتية) أو على مستوى الكتل البنائية من خلال تنظيم العلاقة بين الفراغ والمبنى وكلا المستويين يشكلان الصيغة لإعداد المخطط التنظيمي، وبالتالي كلّما كان التصميم الحضري مستدام انعكس على تخطيط استعمال الأراضي كمستوى أكبر، وذلك إذا تمّ الالتزام بأسس تنظيم الفضاء الحضري المستدام المؤثرة في تركيب أي نسيج حضري من حيث تحقيق **إمكانية الوصول (accessibility)**، **والتقارب (proximity)**، **واندماج الوظائف (functiona mix)** حيث تُشكّل هذه الأسس التدابير العامة على مختلف المستويات الحضرية كالمستوي

الحضري أو القطاعي أو مستوى المجاورة السكنية، ويجب أن تأخذ بالاعتبار المبادئ التالية للتصميم الحضري المستدام على كل مستوى كما يلي [73: 19-38].

- **مستوى المجاورة السكنية:**
- اعتماد وحدة المجاورة السكنية المستدامة المعاصرة كوحدة أساسية للتخطيط من حيث التعامل مع مبدأ التصميم الانساني الذي يؤكد تفاعل العمارة مع ساكنيها والبيئة.
- الاستخدام المتعدد للفراغ وقرب الفعاليات واعتماد النقل العام والمشي كوسيلة للنقل داخل المجاورة لتقليل الأثر البيئي وتقليل استهلاك الطاقة وبحيث لا تزيد مسافة المشي عن 400م كنصف قطر دائرة تخديم، وزيادة الاكتفاء الذاتي، وتعزيز التفاعل الإجتماعي.
- تحديد حجم لوحدة المجاورة بحيث لا يكون كبير الى الدرجة التي تنقطع عندها الاتصالات والعلاقات الاجتماعية ولا صغير للدرجة التي تفشل معها الوحدة في تحقيق التنوع ومن المفضل ان يتراوح عدد السكان في وحدة المجاورة المستدامة بين 5000 نسمة للمدن الصغيرة وبما لا يقل عن 10000 نسمة للمدن الكبيرة، واعتماد التنوع في حجم الوحدات وفي أنماط السكن الصالحة لكافة الفئات، ويوضح الشكل 22 مجاورة سكنية حديثة ومستدامة تم فيها الحفاظ على الأراضي المجاورة وإنشاء تجمعات عمرانية متقاربة وتوفير أماكن عمل قريبة.



الشكل (22): الحفاظ على الأراضي عند تصميم وتخطيط المجاورة السكنية الحديثة [49: 129].

- **مستوى القطاعي للمدينة:**

تنقسم المدينة إلى قطاعات مختلفة (مركزية وسكنية وتجارية صناعية أو ترفيهية وسياحية) وجميعها تعتمد على التدرج الهرمي في توزيع الفعاليات المحددة للقطاع، ويتجسد دور التصميم الحضري على هذا المستوى في توفير معالجات تصميمية تفصيلية تتضمن وضع وتصميم منظومة الحركة وتحديد مواقع الأبنية وتعيين خط البناء لها ومعالجات معمارية للكتلة البنائية وواجهاتها ولفراغات الطرق وتنسيق المواقع ومعالجة النسيج العمراني ذات القيمة التراثية والتاريخية وتحديد مواقع خدمات البنية التحتية وجميعها تدخل ضمن مكونات المخطط التنظيمي[22 :38].

- **مستوى التجمع الحضري المديني أو التجمع الحضري الأكبر (البلدة، المدينة، الإقليم)**

يهتم التصميم الحضري على هذا المستوى بدراسة المشاكل والتحديات الجارية في المجتمع من خلال الاعتماد على المقومات الاقتصادية والاجتماعية للمدينة أو الإقليم فكلما كان الإقليم غنياً بالموارد الطبيعية (المياه والزراعة مثلا) تتحسن ظروف المعيشية للمدينة فالتصميم يبدأ بتنظيم العلاقات بين المدينة وتلك المواقع من إقليمها، وذلك من خلال تطوير شبكة المواصلات بين مختلف نواحي الإقليم وتنظيم مداخل المدينة والبحث عن فرص للعمل وتوزع السكان والقوى العاملة ومناطق الترفيه للاستثمار ومواقع الأنشطة أو التخطيط لتطوير الضواحي لاستيعاب متطلبات التنمية الحضرية، وتتحدد مكونات التصميم الحضري المستدام على هذا المستوى وفق الآتي [79: 157]:

- **التنمية الكثيفة** من حيث زيادة الكثافة السكانية وتأمين الاستعمالات المتعددة ضمن المراكز والأحياء لكافة الفئات وقرب الفعاليات والخدمات بحيث لا يتجاوز زمن التنقل مشياً إلى العمل أو المنزل 10 دقائق، أي بنصف قطر تخديمي حوالي 400م وهذا المبدأ يطبق على مدى واسع من الكثافات للبلدات الصغيرة أو المدن الكبيرة .

النقل الذكي بوجود شبكة النقل العام، وتصميم شوارع صديقة للبيئة لتشجيع استعمال الدراجات الهوائية والمشي كوسيلة تنقل يومية للمسافات القصيرة، وتأمين تسلسل هرمي للشوارع.

الاستدامة: من حيث تقليل الأثر البيئي للتنمية، والتكنولوجية الصديقة للبيئة، وكفاءة الطاقة، زيادة الانتاج المحلي وتخفيض قيادة المركبات من خلال الاستعمال الكفوء للأراضي وحماية المصادر الطبيعية .

وهكذا يتبين بأنّ للتصميم الحضري دوراً هاماً في تطوير منهجية إعداد مخطط يحقق الاستدامة على جميع المستويات، ولكن يتجسد هذا الدور بالانطلاق من عدة مبادئ تُطبق على مختلف المستويات لاستعمالات الأراضي (المنطقة ككل والممرات والبلوك وصولاً إلى المقسم) المدروسة سابقاً والمستويات الحضرية (المجاورة السكنية، القطاعي، الحضري)، ولا بد من أخذها بالاعتبار عند إعداد المخططات التنظيمية وتندرج ضمن السياسات الحضرية لكل مستوى وهي الاستفادة من الموقع capitalize on the site، وربط كل منطقة بإقليمها بتفعيل الترانزيت مع توفير مسافة تأخذ زمن 5 دقائق من كل منزل إلى محطة الترانزيت مشياً أو على الدراجات اقتصاد الوسائل economy of means، وإنشاء المراكز للمنطقة ككل وللاحياء create a centre من حيث جعل المركز يحدد المجتمع من خلال استعمالات الأراضي المختلطة (كثافات التوظيف والأعمال والإسكان المتوازنة ضمن الحي أو المنطقة) ووفق توزع النسب التالية في [157 :94]، [172 :153-79].

- مركز الحي أو المجاورة السكنية الاستعمالات العامة 10-15%، أماكن العمل 10-20%، السكن 60-90%.
- مركز المنطقة او الإقليم الاستعمالات العامة 10-15%، أماكن العمل 30 -70%، السكن30 – 70%.

يتبيَّن من النسب السابقة أنه في الحي تكون نسب المناطق السكنية بكثافة عالية مقابل نسب توزيع أماكن العمل مع ثبات النسب للفراغات العامة في مركز الحي والاقليم لتأمين البيئة الصحية للسكان على مستوى الحي ومع تأمين إمكانية الوصول الميسور إلى أماكن عملهم في مركز الإقليم.
وكما تضمَّن مبدأ إنشاء المراكز بأنّ كل الخدمات تتطلب زمناً للتنقل مشيا ما بين مكان السكن والخدمات الحضرية حيث يوضح الشكل 23 مسافة المشي التي يجب قطعها من السكن للوصول إلى الوظائف الحضرية الأخرى.

المسافة من الوحدة السكنية		400م	800م	1200م	1600م	أكثر من 1600 م
العمل	وقت جزئي	❋	❋	❋	❋	+
	وقت كامل	❋	❋	❋	❋	+
المدرسة	الحضانة	❋				
	ابتدائية	❋	❋			
	ثانوية وجامعات	❋	❋	❋	❋	+
مرافق المجتمع	تسوق محلي	❋	❋			
	مرافق اجتماعية/دينية	❋	❋	❋	❋	+
	مشافي	❋	❋	❋	❋	+
مرافق ثقافية	مكتبة محلية ومتاحف	❋	❋			
خدمات ترفيهية	حدائق وملاعب	❋	❋			
❋	المسافة المطلوبة لقطعها مشياً					
+	المسافة التي يجب قطعها بالسيارة أو وسائل النقل العام والترانزيت					

الشكل (23): المسافة المطلوب قطعها مشياً على الأقدام من أماكن السكن إلى الخدمات الحضرية الأخرى
المصدر: إعداد الباحثة استنادا إلى المرجع [172 :153-79].

يُلاحظ مما سبق، أنّ متطلبات التصميم الحضري المستدام تُشكل آلية لإعداد المخطط التنظيمي وخاصة أنّها تراعي التكامل التنموي وليس مجرد تعيين الكتلة وتصميمها وموقعها وإنما تكاملها مع الاستعمالات الأخرى وفق معايير الاستدامة، كما أنّه من الملاحظ أن المبادئ السابقة تنطلق من طبيعة المنطقة المراد تخطيطها ونوعها ريفية كانت أم حضرية من خلال الاستفادة من خصائص موقعها.
بعد دراسة متطلبات ومبادئ التصميم المستدام السابقة في مختلف المستويات الحضرية تبين أن كل خطوة ومبدأ يتعلق بوسيلة النقل الذي يحقق بيئة صحية وحضرية مستدامة، وهذا ما يفرض تساؤل حول دور ذلك في إعداد مخطط مستدام؟ والإجابة على هذا السؤال مرتبطة بالعلاقة بين النقل واستعمالات الأراضي وتكاملهما وتاثيرهم في إعداد المخطط .

3.7.2. دور تكامل النقل واستعمالات الأراضي في صياغة مخطط المستدام

تؤثر حركة الأشخاص ضمن المدن في العديد من المتغيرات الخاضعة للعملية التخطيطية التي تفسر هذه الحركة وترسم اتجاهات كثافة النقل وعلاقاته الوظيفية مع استعمالات الارض، فالتنقل مرتبط كلياً بالجانب الوظيفي والاستخدام داخل المدينة وخارجها وفي علاقتها مع ريفها، ولذلك فإن متطلبات استعمالات الأراضي تدخل ضمن نظام النقل لحساب حاجاته وإن أي تغير في نمط النقل يتبعه تغير في استعمال الأراض أي أن العلاقة تبادلية بين كل منهما فكلاهما يحدد ويؤثر بالآخر، ويكون تأثير استعمال الأرض في النقل من حيث توزيع الاستعمالات وتغيراتها المترافقة مع التزايد السكاني وما يرافقه من زيادة الطلب على النقل وبالتالي التأثير على التركيب المكاني للمدن من حيث نسب استهلاك الأرض والكثافة ونسب الرحلات اليومية [101] ، كما هو موضح الشكل 24.



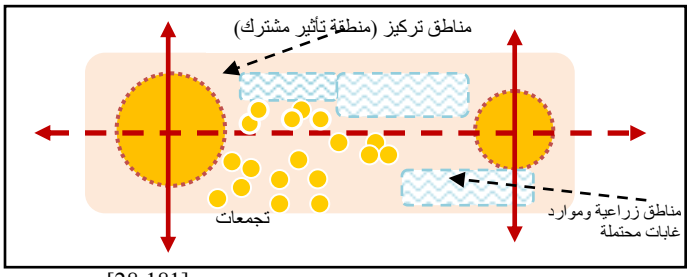
الشكل (24): نمط الرحلات ضمن المناطق الحضرية وتأثيرها على أنماط تراكيب المدن [28:100].

يظهر الشّكل السّابق التّراكيب الحضرية المكانية الأكثر شيوعاً والتي تفرضها نوعية التنقل المعتمدة وأنماط الرحلات ضمن وخارج المدينة والتي تؤثر بدورها على استعمالات الأراضي، **والتساؤل هنا ما هو النمط والخيار الاستراتيجي الأساسي من أنماط التنقل الذي يجب أن يؤخذ بالاعتبار عند التّخطيط لاستعمالات الأراضي؟**

أظهرت دراسات عدّة على أنّ نمط أحادي المركز يعمل على تنشيط أو تعزيز وسط المدينة بينما تعتمد استراتيجية التنمية في نمط متعدد المراكز على تطوير مواقع جيدة في مراكز فرعية.
وإن الاختيار بين استراتيجيات نمط أحادي المركز أو متعدد المراكز يعتمد على حجم المدينة، حيث يعتبر نمط أحادي المركز للمدن الأصغر هو أكثر استدامة من نموذج متعدد المراكز الحضرية لأنّ المدن الأصغر التي تختار في وقت مبكر نمط متعدد المراكز الحضرية هي في الواقع تشجع الانتشار العمراني، ومن ناحية أخرى، إن المدن الأكبر التي تسعى إلى نموذج أحادي المركز مع التركيز على مركز المدينة قد تفقد القدرة والسيطرة على أطراف المدينة ويتسبب ذلك بما يسمى الزحف العمراني غير المنتظم بينما استراتيجية نمط متعدد المراكز لهذا المدن يمكن أن تحد من ذلك. وبالتالي ينبغي العمل على مواءمة استراتيجيات المدينة اعتمادا على هذا السياق [127].

إنّ هذه العلاقة التّبادلية بين النقل واستعمالات الأراضي تؤكد أهمية التخطيط المتكامل فيما بينهم وتعزيز دور كل منهما في توجيه المخطط العام للمدن وذلك من خلال تخطيط المدينة وتنميتها الموجهة بممرات النقل الاستراتيجية كما هو موضح في الشكل 25 وتعتبر هذه الطرق ضرورية لتمكين جهود تنموية محاذية للممرات، حيث يركز هذا الإجراء على كفاءة استخدام الطاقة والنقل من خلال التصاميم الحضرية التي توفر الوصول السريع للنقل الجماعي (الترام والمترو وحافلات النقل العام) إلى العقد الرئيسة للمناطق (المنازل، العمل، التعلم، الترفيه، الخدمات الصحية) وإن مثل هذا المفهوم أيضاً يعزز إمكانيات التنمية الريفية إذ أنه يمكن للغالبية من الناس أن يقيمون حيث تكمن الكثير

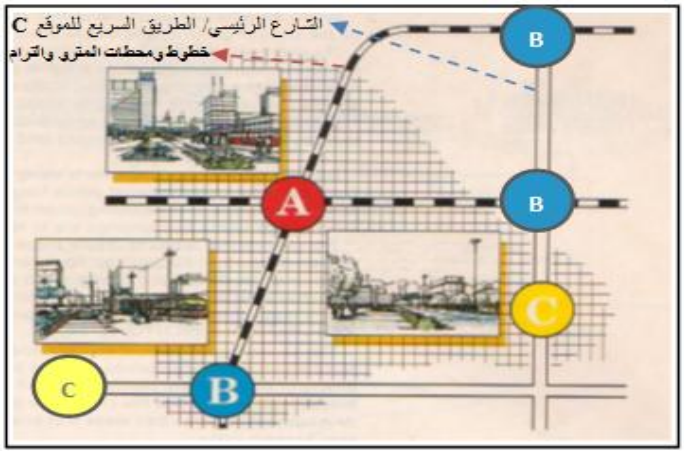
من فرص التنمية الريفية أو التي هي في طور التنمية أي تخطيط النقل العام بالتزامن مع تخطيط استعمالات الارضي لكي يكمل كل منهما الآخر.



الشكل (25): التنمية الموجهة بطرق النقل الاستراتيجية [28:181]

ضمن هذا المجال، فإنّه لا بد من التخطيط لنقل حضري مستدام يوجه عملية التنمية، ويتجسد هذا في مجموعة من المبادئ تشكل بمجموعها الوسائل لبنية تحتية لنقل مستدام تطبق من خلال مستويات مختلفة لاستعمالات الأراضي من حيث تأمين التركز في المراكز ومزيج من الاستعمالات في هذه المراكز والتخطيط لأقطاب نمو محاذية للممرات بربط النقل العام مع استراتيجيات الأراضي وتأمين مواقف السيارات وتحسين وصول المشاة والدراجات الهوائية، ولكن اتباع تلك المبادئ ليس كافٍ لتحقيق التكامل إذا لم يترافق ذلك بمجموعة أدوات عملية كفيلة بالانتقال إلى التطبيق العملي وجميعها تتم بالاستشارة والتنسيق بين المعنيين وهي [53:168]:

- **التخطيط لسهولة الوصول:** سهولة الوصول هي القدرة على تنفيذ مجموعة من الأنشطة اليومية بأقصى حد ممكن من الرحلات (للعمل والتسوق والتعليم).
- **ربط أو مطابقة تخطيط إمكانية الوصول والتنقل** وذلك من أجل التزويد بالتنمية المركزة للوظائف حول طرق النقل العام ومن أفضل الدراسات والسياسات لتخطيط التنقل وتخطيط سهولة الوصول من حيث استعمالات الأراضي هي سياسة **(العمل المناسب في المكان المناسب- The Right Business in the Right Place)** المعروفة بسياسة مواقع ABC، كما هو موضح في الشكل 26 وهذه السياسة تشير إلى توزيع الاستعمالات وفق أنماط النقل حيث يتركز النقل العام في **المنطقة A** لتركز الأعمال والخدمات والمكاتب لإمكانية الوصول السهل والعكس صحيح أي أن هذه المناطق هي مناطق التنمية الرئيسية، أمّا في **المنطقة B** فيسمح بتوزيع استعمالات تتطلب كثافة متوسطة تسمح بالنقل العام والسيارة معاً ولكن وفق نسب صديقة للبيئة، **والمنطقة C** تستخدم فيها استعمالات تتطلب سيارة خاصة وتحتاج أراضي كثيرة.

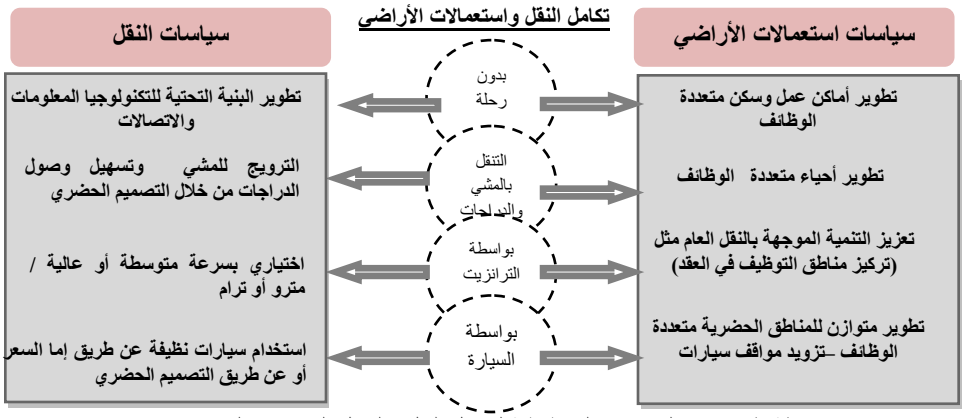


الشكل (26): سياسة مواقع ABC لتخطيط النقل واستعمالات الأراضي [174].

- **نظام النقل غير الآلي ويدعى بالنقل الفعّال** ويشير إلى التنقل بالمشي وبالدراجات الهوائية الذي يعزز التكلفة المنخفضة نسبيا لذلك ومن الطرق لترويج هذا النظام هو تقاسم الدراجات كما في باريس التي خصصت 21 ألف دراجة متاحة للسكان في جميع انحاء المدينة ويتضمن هذا النظام معايير تصميم الشوارع وتحديد الطرق وتنعكس آثارها في مخططات استعمالات الأراضي.
- سياسات وقوانين المواقف للسيارات ومحطات الحافلات والمترو والترام والدراجات الهوائية تعتبر أدوات هامة للتأثير على مطلب الرحلة وبالتالي على الموقع والتصميم الحضري التي يحسن الوصول السهل.

وبذلك يتبين العلاقة التبادلية بين النقل واستعمالات الأراضي والتكامل فيما بينهما إذ تؤثر أنماط الرحل وانواع وسائل النقل المستخدمة في تخطيط الأراضي فمثلا عند التنقل مشياً أو الدراجات الهوائية من المفترض التخطيط لاراضي متعددة الاستعمالات وقرب الفعاليات (أماكن العمل بالقرب من أماكن السكن) وهكذا الامر بالنسبة لغيرها من وسائل

النقل أي أن هذا النوع من العلاقة يفرض سياسات خاصة ومتكاملة حسب كل وسيلة مستخدمة للتنقل كما هو موضح في الشكل 27.



الشكل (27): السياسات التخطيطية لتكامل النقل والشكل الحضري المستدام
المصدر: الباحثة

يتبيَّن مما تقدَّم، أنَّ التكامل بين استعمالات الأراضي والنقل يعتبر مكوناً رئيسياً من مكونات إعداد المخطط التنظيمي للمدن ولا بد من اتباع الإرشادات الموجهة لكل منها والتي تشكل بمجملها التدابير والمعايير لإنشاء مدن أكثر استدامة، كما أنَّ القرارات بشأن كل من العناصر السابقة تكون وفق ما تتطلبه السياسات الحضرية وما تسعى إليه على مستوى تخطيط الاستعمالات أو النقل أو التصميم وهذا ما يؤكد على أهمية اتباعها وإدراجها ضمن التصورات الهامة في منهجية الإعداد لمخطط تنظيمي توجيهي للمدن.

بعد أن تمت دراسة مكونات المخطط التنظيمي المستدام ودلائل وإرشادات ومعايير إعداد كل منها فإن السؤال الذي يطرح نفسه هو" ما هي مراحل إعداد كل من مجالات المخطط وأيهما اكثر اهمية في عملية إعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة"؟

8.2.مراحل إعداد مخطط التنمية المستدام

إنّ التّحضير للمخطط التنظيمي يتطلب وجود مبادئ إجرائية ومعيارية لا بد من تكاملهما للمباشرة والبدء بمراحل إعداد المخطط وهي موضحة في الجدول 15.

مبادئ معيارية	مبادئ إجرائية
• الاستدامة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. • العدالة في توفير الحاجات والوصول. • الكفاءة.	• حكومة جيدة وعادلة • حكومة متناسقة • التشاركية • الصلات الاستراتيجية • تسهيل أكثر من التحكم

الجدول (15): المبادئ الاجرائية والمعيارية للمباشرة بإعداد المخطط [30:182].

تتضمن عملية إعداد المخطط مجموعة من الخطوات والمراحل الأساسية تنطلق بالأساس من عملية التخطيط التي تقوم بإرشاد المخطط إلى كيفية مكاملة مبادئ التنمية في مكوناته، وعموماً، يتمثل الأسلوب التقليدي في دورة عملية التخطيط من عدة خطوات تشكل الدورة الأساسية لمراحل التخطيط وهي موضحة في الآتي [104]:

1- تحديد القضايا والخيارات .
2- تأسيس الأهداف والغايات والأولويات.
3- جمع وتحليل البيانات.
4- تحضير الخطط .
5- صياغة برامج التطبيق للخطط.
6- تقييم التأثيرات للخطط وبرامج التطبيق.

7- مراجعة وتبني الخطط لإعداد المخططات على أساسها.
8- مراجعة وتبني برامج التطبيق.
9- إدارة برامج التطبيق.

إضافة إلى المراحل الأساسية السابقة هناك دورة تكرارية لخطوات تُضاف إلى عملية التخطيط تبعاً لتغييرات جديدة قد تحدث مثل تحديد القضايا ومراجعة الغايات والأولويات وجمع بيانات إضافية يُمكن أن يحتاج إليها في التخطيط وتضاف النتائج إلى مرحلة تحضير الخطط، وثم بعد المرحلة السادسة من الدورة الأساسية لعملية التخطيط يتم فيها مراجعة الخطط وصياغة برامج التطبيق ومن ثم تقييم تأثيرات الخطط التي تمّ مراجعتها وبرامج التطبيق وصولاً إلى مرحلة مراجعة وتبني الخطط، وثم بعد وضع برامج إدارة عملية التطبيق يتم تقييم تأثيراتها لتبني البرامج واتخاذ القرار المناسب بشأن إدارة عملية التطبيق.

يُلاحظ من المراحل السابقة أنّه يتم تحديد الخيارات والقضايا قبل أن يتم جمع البيانات وتحليلها أي يتم وضع أهداف عامة وليست خاصة بحالة المنطقة، كما تمثل المراحل السابقة الخطوات لأي عملية تخطيطة ينتج عنها مخطط تنظيمي. والفارق هنا هو بين إنشاء مخطط يغطي مشاكل المنطقة بشكل آني ومخطط يحيط بمشاكل المنطقة ينطلق من معطياتها ويضع لها حلول على المدى الطويل من أجل الأجيال المستقبلية، وهذا ينطوي على تفعيل العمل وفق خطوات ومراحل شاملة من أجل تطبيق السياسات التي تعزز حيوية وقدرة المخطط

ومن أكثر الأدلة الناجحة في إدراج سياسات تنمية المدن ضمن عملية إعداد المخطط **هو دليل عمل للجهات المعنية بإعداد المخطط التنظيمي** وُضِع من قبل لجنة العمارة والبيئة المبنية في إنكلترا CABE عام 2008 اللجنة الاستشارية والهيئة العامة للحكومة والمخططين المحليين للتصميم الحضري والفراغات العامة، حيث حدَّد هذا الدليل المراحل الأساسية لأعداد المخطط وهي [129: 156].

- **مرحلة التحضير Prepare**:وهي دراسة المعطيات على أرض الواقع وإمكانيات التطور الاقتصادي والاجتماعي والسكاني...الخ.
- **مرحلة التصميم Design**: وذلك من خلال وضع الفرضيات العامة للمخطط مع الأخذ بالاعتبار المعطيات الإقليمية.
- **مرحلة التطبيق Implementation** : وتتضمن وضع استراتيجية التطبيق
- **مرحلة تسليم المشاريع Delivering Projects:** يُوضع المخطط بشكله النهائي ويرفق معه نظام التخطيط المتبع من حيث تحديد التسلسل الزمني لإنجاز المخطط حسب المراحل الرئيسة للتنفيذ أي مرحلة التصديق على المخطط

يركِّز هذا الدليل على المراحل الثانوية لكل مرحلة أساسية والتي تكون متسقة مع المراحل الأخرى بدءاً من مرحلة التحضير، إذ أنَّه لكل مرحلة وثائق ومخططات يجب صياغتها للانتقال إلى مرحلة أخرى كالتالي :

- **مرحلة التحضير: وتتضمن الخطوات التالية:**

- **تأسيس التطلعات عن المنطقة والأهداف من حيث**: تحديد ما هو المطلوب من المخطط وتأسيس الأهداف الواسعة للنتائج المطلوبة وتحديد الحدود الإدارية للمنطقة.
- **إطار العمل الاستراتيجي** وهو يعتبر الخلفية الحيوية لمرحلة التّصميم بعد مرحلة التّحضير وتتمثل مهامه الرئيسية في تحضير ما يلي:

أ- **قاعدة المعلومات الأساسية** baseline information تتضمن تحليل الوضع الراهن (الطبيعي والاقتصادي والاجتماعي) وتحديد القيود والفرص والموقع والمرافق للبنية التحتية، وأخذ بالاعتبار رأي السكان وأصحاب العلاقة، والمواضيع التي يجب معالجتها عند إعداد المخطط في مرحلة تحديد المعلومات الأساسية هي:

- إطار العمل التخطيطي (المحلي والإقليمي والوطني).
- أنماط استعمالات الأراضي (الأبنية والفراغات المفتوحة).
- الشروط الطبيعية (الأرض، الهواء، الماء، الأبنية، الطبوغرافيا، والخصائص).
- البنية التحتية (الصرف الصحي، الماء والاتصالات).
- التراث الثقافي والهوية (الأبنية التراثية والمشاهد القديمة).
- الحركة (المرور، النقل العام، المشاة، الدراجات الهوائية).

- السكان والخصائص الاجتماعية والاقتصادية.
- الناس (المجتمع، إمكانية الوصول السهل، التنوع) الملكية.
- القيود القانونية ورخص البناء.
- السوق (المطلب وتزويد حفظ البيئة والطبيعة).

ب- تحليل التصميم الحضري Urban design analysis من حيث علاقة الفراغ بالكتلة والمواقع العامة والحركة.

ت-تطوير الرؤية حول نوع المكان التي ستصبح عليه المنطقة وكمية التغير المطلوب وأهداف التنمية الواقعية وفق المواضيع التي تمت معالجتها في خطوة جمع المعلومات الأساسية.

- **تحديد نموذج عملية التخطيط التنظيمي :** من حيث تعيين قرارات بشأن الخبراء وكيفية اختيار شركاء التنمية أو الجهات المختصة في هذه المرحلة وتحديد فريق العمل وتحديد أصحاب العلاقة الرئيسين.
- **تحضير استراتيجية الاتصال والاستشارة لأصحاب العلاقة** من خلال عدة آليات مثل(ورشات عمل، المعارض، رحلات الدراسة، لقاءات المجتمع، الاستبيانات، اللجان الرسمية والمقابلات المحلية، فريق فعلي للتصميم الحضري، مشاريع مع المعماريين المحليين ومركز البيئة المبنية، المواقع الإلكترونية، والمجلات)
- **اختيار فريق لتصميم ووضع المخطط التنظيمي وهذه خطوة هامة** ويجب أن يتضمن الفريق الاختصاصات التالية (التخطيط التنظيمي، التصميم الحضري، تخطيط المدن، العمارة، تصميم المواقع العامة، تحليل الحركة والمرور والنقل والتخطيط، التنمية الإقتصادية، التجديد الحضري، إدارة المشاريع وهندسة الطرق السريعة تخطيط التكلفة واستطلاع النوعية تحليل السوق، علم الاجتماع الحضري، مؤرخين حضريين، اختصايين بيئية،استشاري قطاع صناعة، ومحترفوا الفن)، وهنا يلاحظ تعدد الاختصاصات وتكاملها فيما بينها عند إعداد المخططات وفق دليل العمل البريطاني بينما لا يتجاوز اختصاص القائمين على إعداد المخطط التنظيمي في محافظة اللاذقية عن اختصاصين محدودين في مجال الهندسة والتصميم المعماري وعدد قليل من مخططي المدن كاستشاريين تتم الاستعانة بهم.

- **مرحلة التصميم:** يقوم فريق التصميم خلال هذه المرحلة بالتحليل الشامل والاستشارات والاختبار حتى يتشكل في نهاية المرحلة المخطط ذو ثلاثة أبعاد والذي يقدم المقترحات لتطوير الأبنية والشوارع والفراغات والمواقع العامة، ويحدد الارتفاعات والكثافات والتوجهات وشبكات النقل (العامة والخاصة والمشي والدراجات)، وكذلك المنظر الطبيعي الذي توجد فيه عناصر ذات علاقة بالموقع، وتتضمن المراحل الثانوية النقاط التالية:
  - اختبار إطار عمل الاستراتيجي من حيث جمع أي معلومة أساسية أخرى يمكن أن تفيد في الإعداد واختبار وتطوير حالة العمل مع مراجعة صلاحية الرؤية البعيدة.
  - تحضير واختبار خيارات مخطط استعمالات الأراضي.
  - اختبار نماذج التطبيق المحتملة.
  - استشارة ومشاركة أصحاب العلاقة والتعليقات.
  - التحضير لصياغة للمخطط التنظيمي المكاني متضمنا الأبعاد الثلاثة لاحتمالات التصميم الحضري.
  - وضع المخطط التنظيمي وتقرير يتضمن آليات التطبيق.

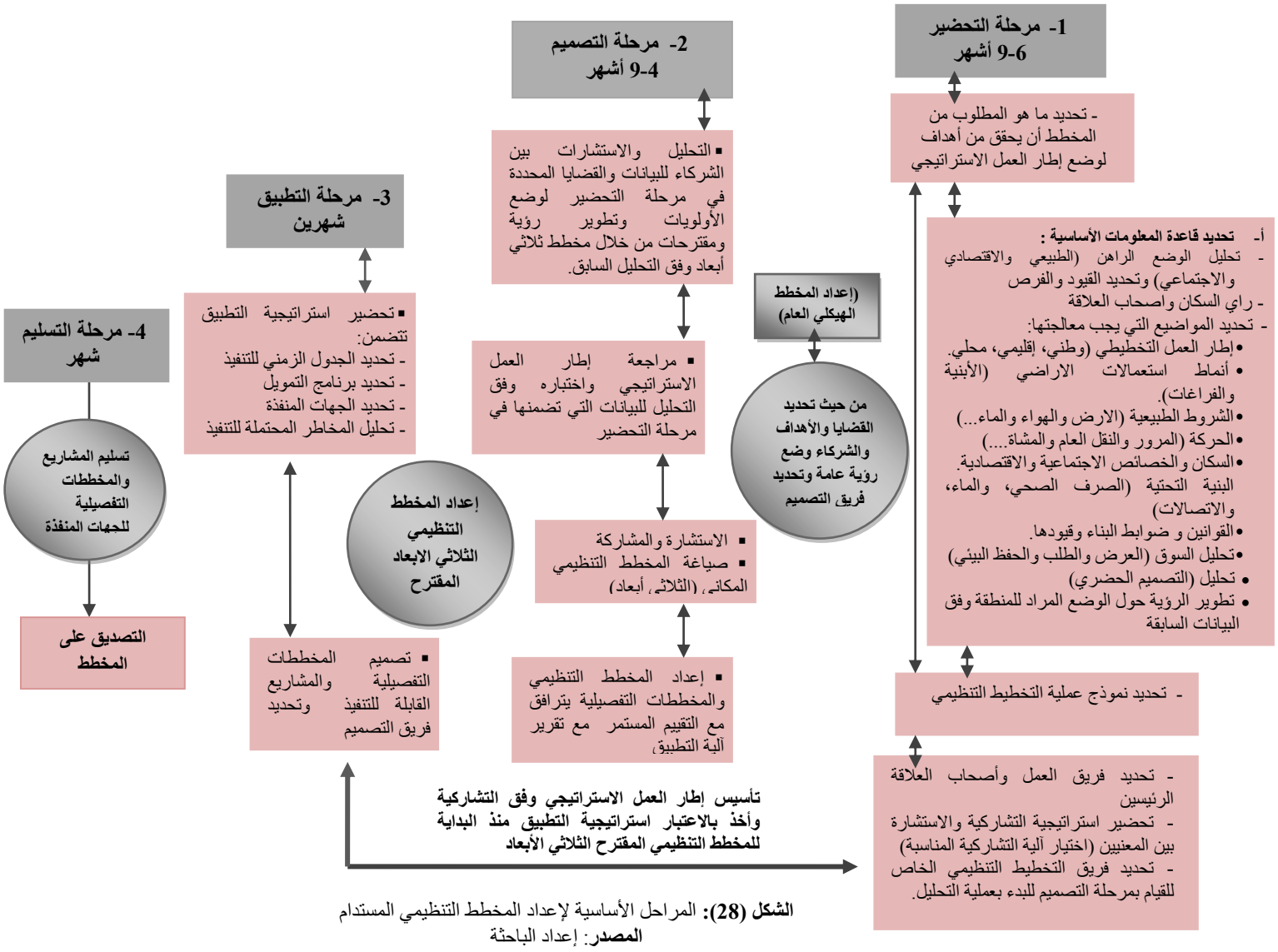
ويعتبر تأسيس ورسم المخطط التنظيمي وإعداد التقارير المكتوبة خطوة هامة ضمن مرحلة التصميم والتحضير لأنها تؤسس المفاهيم الاستراتيجية على أساس مقترحات التصميم وهذه الخلفية لعملية التحضير والتصميم تستخدم للتحكم في نوعية التطبيق وضمان نجاحها والتي لا تكتمل عملية إعداد المخطط من دون وضع استراتيجية للتطبيق تتضمن مراحل أساسية وثانوية

- **مرحلة التطبيق: هي** من المراحل الهامة والأساسية في نجاح المخطط التنظيمي والتي يجب أن تؤخذ بالاعتبار منذ بداية وضع الخطوط الأساسية لعملية التحضير في جمع للبيانات والحقائق الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.

تبدأ مرحلة التطبيق بتحضير استراتيجية التطبيق من مرحلة التحضير وذلك بتحديد التسلسل الزمني- التمويل - جهات التسليم- الشركاء في التسليم المحلي- التسويق- إدارة وصيانة الاستراتيجية- تحليل المخاطر، ثم تأسيس آلية لإنجاز نوعية التصميم للمشاريع مثل (موجز التصميم، رموز التصميم، تحديد فريق المعماريين والمصممين، اللجنة الاستشارية للتصميم، تسويق فرص التنمية وإيجاد شركاء التنمية).

- **مرحلة تسليم المشاريع وتتضمن:**
  - تصميم المشاريع والمخططات التفصيلية للتسليم للجهات المنفذة
  - مراقبة الاحتمالات مقابل عملية تطبيق التخطيط التنظيمي والمبادئ الرئيسية.
  - المراجعة والتعديل إذا تغيرت الشروط للخطوط الأساسية.

يمكن اختصار ما سبق في تمثيل تخطيطي لتطوير مراحل إعداد مخطط تنظيمي مستدام والذي يوضح ضرورة التوفيق والتنسيق بين مختلف مراحله والتركيز على أهمية الجهة التي تقوم بإعداده في كل مرحلة كما هو موضح في الشكل 28.



الشكل (28): المراحل الأساسية لإعداد المخطط التنظيمي المستدام
المصدر: إعداد الباحثة

يُلاحظ أنّ مراحل مخطط يحقق الاستدامة قد ركّزت على عملية التخطيط والتحضير بالتنسيق مع إمكانية تطبيق المخطط والذي يجب أن يكون ثلاثي الأبعاد متوافقا مع مرحلة التصميم وتعد المشاركة المجتمعية سواء من سكان ومطورين ومالكي العقارات والأراضي والمخططين في جميع المراحل من المواضيع الهامة والمرافقة لكل مراحل الإعداد وهذا هو عامل هام في تحقيق التنمية، وكما أنّه بالمقارنة بين المراحل الزمنية المقترحة لهذا المخطط مع المخطط التقليدي فإنه سيأخذ فترة 20 شهر تقريباً أي سنة وثمانية أشهر بينما المخطط التقليدي فهو غير غيرمحدود بمدة زمنية لا في مراحل الإعداد ولا في مراحل التنفيذ.إن نجاح تنفيذ هذه المراحل ينطوي على توفير بيئة

مجموعة ممثلين فاعلين قادرين على إدماج سياسات تنمية المدن ضمن عملية الإعداد للمخطط بطريقة منسقة ووفق إدارة مشتركة لجهة فعالة تتضمن نماذج مختلفة من المسؤولين والمعنيين بإعداد مخطط تنموي لمجتمعهم.

9.2.الجهات المختصة بإعداد مخططات تنمية المدن، أهميتها وسماتها

يعتمد نجاح المدن على قدرة مؤسساتها على إصلاح التخطيط التقليدي وإعطاء قدر من الأهمية لإمكانية تنمية المدن المستدامة، فالقضية هي في نموذج الإدارة والهيكل المؤسساتي المتبع في مختلف المجتمعات والتي تتبع لمركز قوي يتحكم في جميع القرارات تحت مظلة واحدة ومن خلال سلسلة من القوانين يتبعها المخططين تلقائياً خضوعاً للروتين المفروض، وبالتالي ينطوي هذا العمل على رهان وجود البيئة الإدارية والتخطيطية المؤهلة، الأمر الذي يجعل نتائج التخطيط وإدارتها تقف في تباين مع النتائج المرجوة لتنمية المدن، لذلك فإن التحول إلى التكامل التخطيطي والإداري هو أمر ضروري يكون من خلال وجود جهات مختصة بإعداد المخطط لها سمات وأصناف معينة مطلوبة وهي [129] :

- **جهة عامة (شبه عامة) تتكون من**: سلطات محلية لتأسيس سياسة التخطيط للمنطقة وتغيراتها (مثل التوسع الحضري، التجديد الحضري)- هيئات التنمية الإقليمية- هيئات التجديد- ومؤسسات وطنية خاصة بالاهتمام بطبيعة المنطقة وتاريخها وتراثها وبيئتها - مالكين الأرض العامة وشبه العامة مثل سلطات النقل وشركات المرافق - منظمات إدارة العقارات للأرض والملكيات مثل المشفى والجامعات.
- **جهات خاصة مثل**: كبار مالكي الأرض، شركاء التخطيط لتطوير الأرض التي تم شراؤها لأغراض مختلفة.
- **المجتمع أو المتطوعين من سكان محليين** وهم جزء من الجهات الخاصة وذات الأهمية في عملية الإعداد.

وفي الواقع، تختلف هذه الجهات من دولة أخرى فمنها من يتضمنها ككل ومنها من يعتمد على جهة دون الأخرى، ففي **فرنسا** تطورت الشروط الخاصة بالجهة المعنية بإعداد المخططات مع تطور القونين التخطيطية حيث تعتبر حالياً مجالس المدن ممثلة بالبلديات هي المسؤولة عن إدارة النمو الحضري للمدن من خلال إعداد المخططات وذلك بدعم من الهيئات الأخرى المسؤولة عن المجالات التنموية على المستوى الوطني والإقليمي مثل وزارة التوظيف والتماسك الاجتماعي والسكان المسؤولة عن وضع مخطط الإسكان المحلي وكذلك بالتعاون مع الشركات السكنية الخاصة وجمعية الاسكان الاجتماعي، وهيئة النقل RTM المسؤولة عن وضع مخطط النقل وغيرها أي أنه **في فرنسا** تتم مشاركة كل من الجهات العامة والخاصة وممثلي المدجتمع المدني في إعداد المخططات، بينما **في تركيا** تقوم وزارة تخطيط الدولة بتحديد اتجاهات التنمية للمخططات الإقليمية وتقوم وزارة الأشغال العامة والتنمية بإعداد المخططات البيئية فيما تختص البلديات بصياغة مخططات التطبيق ولكن مع الرجوع إلى الحكومة المركزية بشأن بعض القضايا.

وفي معظم الدول العربية، تعد الحكومة المركزية ممثلة بالوزارات هي المسؤولة عن وضع الأسس التخطيطية العامة للبرامج التخطيطية للمخطط التنظيمي كما **في السعودية** تقوم وزارة الشؤون البلدية والقروية بتوجيه وضبط التنمية العمرانية من خلال إعداد دلائل الأعمال التخطيطية للمخططات الهيكلية للمدن ككل.

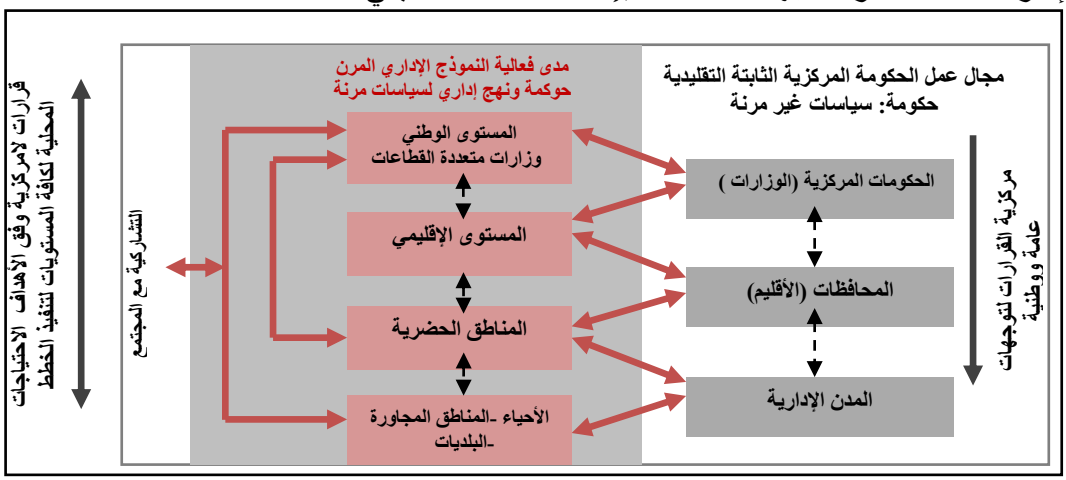
أما في سورية يمكن تقسيم الجهات المختصة في المشروع التخطيطي إلى ثلاث جهات وهي الجهة السياسية (متخذة القرار) وتتمثل بوزارة الإدارة المحلية، وزارة الإسكان والتنمية العمرانية، المحافظات صاحبة القرار لوضع المخطط أيا كان مستواه (إقليمي أو محلي) وفقا لمعطيات عامة وخاصة تتعلق بالإقليم نفسه، **وجهة تنفيذية** وتكون مؤهلة تنفيذياً ومهيأة فنياً ومادياً ومسؤولة عن تنفيذ القرار المتخذ ومؤهلة لحل الإشكاليات التي تقابل عملية التطبيق، **وجهة محلية** تعمل على مناقشة مسودة القرار وقضايا التنمية المكانية والإقليمية مع السكان[60 :9] ، أي تعتمد الجهات الثلاثة على المركزية المطلقة كما هو واضح في التدرج للمسؤوليات دون مشاركة فعلية للمجتمع المدني أو ممثليه من الجهة المنفذة والمحلية سوى تنفيذ ما ورد إليها من قرارات مركزية.

يقود مما سبق من الأمثلة المختلفة إلى تساؤل حول خصائص وسمات الهيئة أو الجهة الناجحة على اختلاف اصنافها من أجل إعداد مخطط فعّال؟ وهنا لا يمكن إعطاء إجابة كاملة عن هذا التساؤل وإنما تختلف هذه الخصائص أو الشروط المطلوبة تبعاً لخصائص والعوامل االمؤثرة في المنطقة وفي أسلوب إدارة التخطيط فيها.

وبشكل عام، إنّ سمات الجهة التخطيطية التنظيمية الناجحة يجب أن توفر علاقة قوية مع المجتمع المحلي والإلتزام بالنوعية إذ أن مستويات مختلفة من الهياكل الحكومية الحالية الثابتة وحدها غير مناسبة لمواجهة تحديات المستقبل بطرق مستدامة وغير قادرة على تحقيق التوازن بين المصالح المختلفة والاهداف مع غياب استراتيجيات تعامل مع الحدود الإدارية الأمر الذي له عواقب إقليمية، لذلك لا بد من الانتقال من الحكومة الثابتة إلى نموذج الإدارة الشامل المتوازن لإنشاء مدن امستدامة من خلال عدة اعتبارات رئيسة، وهي[129 :86]:

- ✓ لا بد من أن تتعامل الجهة المختصة مع التحديات بطرق شاملة ومتكاملة من حيث دمج الابعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية الحضرية وبحيث تكون قادرة على التكيف مع المقاييس الاقليمية المختلفة للتحديات.
- ✓ لتحقيق مخطط ناجح يتوجب على الجهة المعنية أن تكون على صلة مباشرة مع المكان والسكان المحليين معاً وليس بمعزل عن أي منهما وذلك لاحترام التنوع المؤسساتي وكذلك للمواطنة الاجتماعية والسياسية والمدنية وللأهمية العظمى لتقديم حقوق متساوية لكل السكان
- ✓ إنّ الاعتبار المعقد في قضية المخطط التنظيمي هو المدى الذي ينبغي فيه اتخاذ القرارت أي إلى أين ترجع عملية اتخاذ القرارات هل إلى الحكومة المركزية الثابتة او إلى المديريات أو مجالس المدن او إلى السكان؟ وهنا لاتخاذ قرارا سليم بشأن الاعتماد على المخطط لا بد من دمج الهياكل الحكومية الرسمية مع نماذج الإدارة المرنة غير الرسمية ذات المدى الأوسع والتأثير الفعّال على المستوى الوطني والإقليمي والمحلي وحتى الأحياء حيث لا يمكن الاعتقاد بأن كل منهما بمعزل عن الآخر يكون ملائم لاتخاذ القرار، وإنما التخطيط المتكامل فيما بينهم من شأنه أن يمنح مرونة للتعامل مع التحديات على مختلف المقاييس .
- ✓ أن يكون هناك تعاون وتنسيق بين الجهات المختصة أفقياً وشاقولياً وإن القدرة على إدارة هذا التنسيق هو أمر حاسم ومعقد لبناء رؤية الاستراتيجية وخاصة أن الإدارة يجب أن تشمل توسع المدن الحاصل حولها الذي يضيف مسؤولية جديدة ليس فقط للإنماء الاقتصادي وإنما للمنافسة بين المدن وتوسعاتها ، لذلك لا بد من تيسير التعاون بين مجالس هذه المدن وعدم إعاقتها بالقيود القانونية.

وبذلك، لكي تكون الجهة التخطيطية والإدارية كفوءة من أجل تخطيط فعّال كفيل بإعداد مخطط تنظيمي ناجح لأغراض التنمية الحضرية المستدامة لا بد من الانتقال من الحكم الإلزامي الثابت والقرارات الصارمة إلى نهج إداري مرن يتعامل مع الوضع والتحديات والحدود الإدارية بطريقة مرنة وذلك للتوفيق بين الأهداف والمصالح على مختلف المستويات (المحلية والحضرية والإقليمة والوطنية) وعلى المدى الطويل ويوضح الشكل 29 نموذج وشكل الإدارة المتكاملة المرنة للجهات المختصة بإعداد المخطط التنظيمي.



الشكل (29): نموذج وشكل الإدارة المرن للجهات المتخصة بإعداد المخططات التنظيمية المستدامة ومستويات عملها.
المصدر: إعداد الباحثة

يمثل النموذج السابق التنسيق الإداري المرن المطلوب لتشكيل الجهة الناجحة المختصة بإعداد المخطط والتي قد تكون من منظمات وشركات وهيئات ومجالس مدن وفرق عمل مختلفة وغيرها حسب المنطقة والجهات التي تقوم بإدارتها وتخطيطها كما في مدينة ديترويت DETROIT الأمريكية حيث يقوم بإعداد المخطط فرق عمل استراتيجية قصيرة وطويلة المدى بالشراكة مع فرق التخطيط والمجتمع المدني لتتشكل جهة قوامها المجتمع من سكان محليين وحكومة والأعمال والمؤسساتية وجمعيات خيرية ومنظمات غير ربحية.

ضمن هذا الإطار، فإن مسألة الجهة المختصة بإعداد المخطط ومدى تأهيلها علمياً وطول خبرتها في مجال تخطيط المدن للتمكن من صياغة ورسم المستقبل من خلال مخططها هو أمر ضروري وشرط لازم لنجاح عملية إعداد المخطط في مجتمعاتنا، إلا أنَّ تنفيذ المهام الرئيسية لتخطيط المدن يتطلب توجيه جهود التخطيط نحو تعبئة وتنسيق مجموعة متنوعة من الأدوات والموارد.

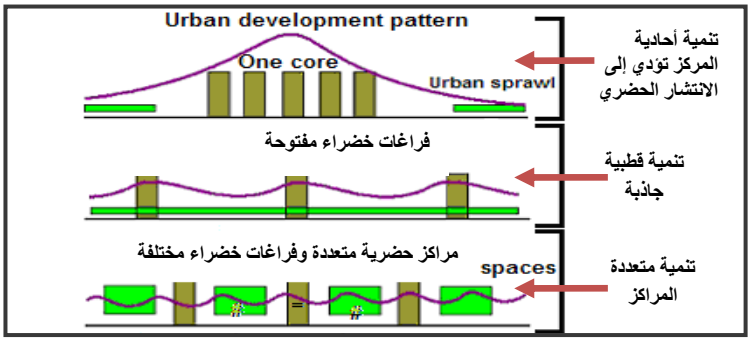
10.2. أدوات إعداد مخطط تنظيمي للمدن

إنّ تفعيل العمل بالتنمية الحضرية من خلال المخططات التنظيمية هو أمر متاح، ولكن الأمر الأقل وضوحاً هو كيف يمكن الانتقال إلى التطبيق العملي للمخططات، وهذا يتطلب أنماطاً مختلفة من مجموعة أدوات يجب تضمينها ضمن عملية الإعداد للمخططات وهي:

1.10.2. أدوات للتخطيط والتنفيذ والتقييم

تستخدم في إنجاز المخطط من خلال وضع المبادئ والأهداف الاستراتيجية والسياسات الجوهرية والأولويات الجغرافية والمؤشرات النوعية، ومن الأمثلة عليها خطط العمل السنوية وتعيين الموارد المالية وإجراءات التطبيق والتقييمات بخصوص التنفيذ والتقييمات السنوية والنهائية والمشاريع والبرامج على الأرض وتستخدم هذه الأدوات سنوياً من أجل الارتقاء بمستوى الإجراءات وتحسين المشاريع والبرامج وتحقيق نتائج مثلى لضمان فعالية قصوى في تطبيق التمويل، وتتضمن هذه المجموعة عدد من السياسات التخطيطية الهامة في تحديد منحى التنمية والتي تؤثر بدورها في إعادة توجيه المخطط ومنها:

- **حدود التنمية الحضرية UDB -Urban Development Boundary** وهي أداة من شأنها معالجة المشاكل الحضرية وحماية المناطق الريفية وتعزيز فعالية المناطق الحضرية، وقد اعتمد هذا المفهوم دولياً بتضمينه عنصرين **الأول** هو منطقة التنمية الحضرية UDA -urban development area وتمثل المنطقة التي قد تنشأ حالياً وهي تُحَدد من حدود مساحية، والعنصر الثاني هو منطقة التوسع الحضري UEA -urban expansion area وتمثل حدود التنمية والنمو المستقلي خارج حدود منطقة التنمية الحضرية، ويوضح الشكل 30 تأثير حدود التنمية الحضرية على أنماط التنمية المكانية والتي تؤدي دوراً محدداً في شروط احتواء القوى الاقتصادية والاجتماعية والبيئية عند تطبيق مفهوم التنمية أحادية المركز أو متعددة المراكز وبالتالي في توجيه المخطط [123].



الشكل (30): أشكال حدود التنمية الحضرية وتأثيرها على أنماط التنمية وتوجيه مخطط التنمية [123]

تكمن أهمية تعيين حدود التنمية الحضرية في القيام بمهام العديد من الأدوات التالية:

- ✓ **إعادة البناء (التجديد الحضري)**: إعادة بناء المناطق الحضرية وبالتكامل مع الاستعمالات الحضرية ضمن البيئة لمعالجة مشاكل الانتشار الحضري وتوجيه الاستثمارات واتجاهات التطور التكنولوجي والتغير المؤسساتي وتعزيز كل الإمكانيات المحلية لتلبية الاحتياجات المحلية لها [135 :519-539].
- ✓ **أدوات الكفاءة**: الاستعمال الكفوء للمصادر والأرض ضمن المنطقة الحضرية.

- **المراقبة والتقييم**: إنّ مراقبة وتقييم استدامة المخطط التنظيمي هي من المهمات الرئيسة في عملية الإعداد لرصد إمكانية التطبيق للمخطط وتقدمه تجاه تحقيق أهدافه ويتضمن التقييم للمخطط التعديل المستجد حسب المتغيرات ويشمل التقييم الاقتصادي والاجتماعي والبيئي للمخطط وذلك بالتوجه نحو التقييم البيئي الاستراتيجي SEA- Strategic Environmental Assessment، ويجب على الحكومات أن تدمج هذا النوع من سياسة التقييم في السياسات وأن يؤدي تقييم الاستدامة دور الدليل الصحيح والقاعدة للمخطط وعملية تحضيره.
- **الموارد المالية والمؤسساتية**: يعتبر التخطيط المستند على تخصيص الموارد المالية والمؤسساتية بطريقة منسقة هو أداة وضع مخطط ناجح مع التركيز على أدوات التطبيق وإمكانية تمويلها وتتمثل في جزء منها بأدوات قانونية وبرامج تحسينات كبيرة وتعليمات بخصوص الأراضي وتعليمات للبناء وكذلك السياسة الضريبية وتخصيص الأراضي للأغراض العامة [25: 99].

- **إدارة التنمية والتنظيم الإداري**: تعتبر إدارة التنمية أداة فاعلة في مشروعات التنمية للمدن، أي أن واقعية التنمية تتحقق من خلال الربط الإداري مع برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية وذلك من منطلق ضرورة تطوير هيكل الإدارة المحلية تخطيطياً وإدارياً أي تكامل العملية التخطيطية مع إدارة التنمية (وضع برامج التنمية العمرانية في إطار التنمية الاقتصادية والاجتماعية والإدارية يحقق وحدة اتخاذ القرار)"، وهذا المجال هو الأساس في عملية الإعداد للمخطط كونه مجال متخصص بتوظيف العقول الإدارية لوضع المخطط ويستوجب اختيار العنصر الأفضل.

2.10.2. الأدوات القانونية

تستخدم الادوات القانونية لضمان الأمان القانوني لإطارات العمل التنظيمية بالتنسيق مع التشريع والممثلين الفاعلين الذين يمكن تضمينهم في عملية التخطيط، وباعتبار أن عملية التخطيط من مسؤولية الدولة لا بد أن تتوفر لدى الدولة الأدوات الفعّالة ذات القدرة على فرض الضوابط والمعايير اللازمة التي تقتضيها عملية التخطيط أو عملية وضع المخطط التنظيمي سواء على المستوى المحلي أو الإقليمي أو الوطني وهذه الأدوات تتمثل في القوانين والتشريعات التي تعتبر بمثابة الموجه لعملية التنمية (التخطيط والتصميم الحضري) من حيث نوع استعمال الأرض، والمناطق التي يمنع فيها استخدامات معينة للأرض، وحرم الطرق والمرافق، وارتفاعات الأبنية وارتداداتها، وواجهات المباني ونوعية المواد المستخدمة فيها.
ولكن القوانين والتشريعات ليست الأداة القانونية الوحيدة بل يمكن أن تستخدم أدوات رسمية أخرى كما في برشلونة حيث تعتبر إطارات العمل والاتفاقيات التعاونية وكذلك النموذجية (الاستشارات والتقييمات والمساعدات المتخصصة) الطويلة الأمد للأهداف الاستراتيجية من الأدوات القانونية الضابطة لعملية إعداد المخطط.

غير أنّه ووفقاً لدراسة القوانين والتشريعات العمرانية في سورية وبالرغم من أنّ الأدوات القانونية هي الأدوات الحازمة والأساسية التي يُعد المخطط التنظيمي على أساسها وبمقارنتها مع القوانين المعتمدة في الدول المتقدمة كما في فرنسا وبريطانيا[1]، تبيَّن أن القوانين تختلف اختلافا واضحا من حيث نوعية الأدوات المستخدمة في التخطيط ومن حيث المستويات الحكومية المختصة ومن حيث السياسات المعتمدة والتي ينص عليها القانون ، حيث وجد أن كل قانون في الدول المتقدمة يهتم بموضوع سياسي تخطيطي لخدمة المجتمع ككل من حيث تطويرها لسياسات إعداد المخطط وفق مبادئ التنمية الحضرية، كما في فرنسا فقد تطورت القوانين منذ صدور أول قانون عام 1967 وهو لتوجيه الأرض من خلال المخطط التوجيهي SD Schéma Directeur وهو مخطط استعمال الأرض ثم تم إصدار قانون البيئة الذي صدر عام 1976 وقانون اللامركزية عام 1982 وقانون التخطيط الإقليمي DTA-directives territoriale d'aménagement عام 1995 وقانون التجديد الحضري RU – Loi Solidarité et Renouvellement Urbain,13 Dec عام 2000، حيث استبدل المخطط التوجيهي SD بالمخطط التوجيهي الاقليمي Schéma de Cohérence Territoriale SCOT الذي يثبت الاتجاهات الرئيسية للتجديد الحضري وهي السياسة المعتمدة في فرنسا في الوقت الحالي وقد تضمنت هذه القوانين إعداد مخططات لتجسيد خدمات التنمية الحضرية مثل برنامج الاسكان المحلي PLH- Programme Local de l'Habitat، ومخطط التنقل والحركة PDU -Plan de déplacements urbains والمخطط المحلي لتخطيط المدن PLU -plan local d'urbanisme ومخطط المشاركة الشعبية ومخطط التغير المناخي وغيرها [3:173]، كذلك الأمر بالنسبة لبريطانيا فقد ركزت القوانين والتشريعات العمرانية لديها على استيعاب النمو السكاني والتطور العمراني من خلال قوانين المدن الجديدة أو التجديد الحضري ووضع مخططات شاملة للإقليم وللتغير المناخي [16:161]، بينما في سورية لم تتعدَ تلك القوانين عن كونها ضابطة استعمالات الأراضي وأنظمة البناء ودون أي تطوير منذ صدور المرسوم التشريعي رقم 5 للعام 1982، وهذا ما يشير بدوره إلى ضرورة تطوير وتحديث القوانين والتشريعات العمرانية إلى قوانين أكثر مرونة تتعامل مع المتغيرات والمستجدات وفق سياسات تنطلق من مبادئ تنمية المدن المستدامة.

وبالنتيجة، يتبيّن أهمية الأدوات التخطيطية والإدارية والقانونية وضرورة تكاملها في صياغة المخطط المتكامل لتحقيق مدن أكثر استدامة ولكن مدى نجاح وفعالية استخدام كل منها متوقف على مدى التشاركية الفعلية للمجتمع المحلي في اتخاذ القرار بشأن كل من هذه الأدوات كون المشاركة الشعبية من أحد أهم أدوات التخطيط التنموي وتتضمن مجال واسع من وجهات النظر العامة في اتخاذ القرارات السياسية والبيئية والاقتصادية والاجتماعية.

[1] الملحق (1) القوانين التخطيطية في فرنسا وبريطانيا

11.2. المشاركة الشعبية ودورها في نجاح أداء المخططات التنظيمية

تُعد عملية المشاركة الشعبية أحد أهم أهداف التنمية المستدامة وأحد غاياتها بالإضافة إلى كونها أحد الوسائل الهامة لتحقيقها، إذ تُعرَّف على أنها عملية التدخل العادل والنشيط لكل أفراد المجتمع أصحاب العلاقة في صياغة استراتيجيات وسياسات التنمية في التحليل والتخطيط والتطبيق والمراقبة والتقييم لنشاطات التنمية من أجل السماح بالقيام بعملية تنمية أكثر عدالة، وهذا يشجع أصحاب العلاقة على زيادة مستوى المعرفة والتأثير وتضمين مبادرات التنمية المؤثرة عليهم [85].

وتأتي أهمية التّشاركية **في نجاح المخططات** بضمان أنّ الاهداف والغايات قد وضعت بالتشاور المشاركة بين جميع أصحاب المصلحة والعلاقة بعملية إعداد المخطط حيث تُعد المشاركة الشعبية من أهم الاعتبارات والعناصر المطلوبة من أجل صنع الاستراتيجية وترجمتها إلى المخطط التنظيمي[111: 30].

ويتمثل دورها في عملية التنمية والتخطيط من خلال إعطاء الدور الفعال للسطات المحلية ومشاركة السكان المحليين بأعلى الدرجات وفي كل المستويات عبر اللامركزية وهذا مؤشر هام للإدارة الحضرية الجيدة [61].

وهذا يتطلب بدوره تحديد أشكال ووسائل المشاركة الملائمة لاتباعها في المدن على اختلاف مستوياتها، وعموماً هناك أشكال عدة وأساليب مختلفة للمشاركة الشعبية تتمثل في الآتي:

- **المشاركة المباشرة** وتختلف أساليبها من الانتخابات، وحضور الاجتماعات، **والجلسات العلنية** للمجالس المحلية لسماع آراء السكان، **واللجان الخاصة بهم** ويتميز هذا النموذج باختيار ممثلوا التنمية عنهم ويتم الاجتماع عدة مرات في السنة لمعرفة آرائهم وثم تجميعها ليُقام الاقتراع سرياً دون حوار رسمي بين السكان المشاركين وهذا يندرج تحت اسم اللامركزية الإدارية، أمّا **اللجان متعدة المصالح** فيكون عملها مماثل للجان الخاصة ولكن هناك حوار وتبادل للمعلومات بين السكان والمعنيين، **والتقييم متعدد المعايير** **MCE** – Multi Evaluation Criteria يتضمن هذا التقييم مختلف الاعتبارات التنموية ويساعد في اتخاذ القرارات المعقدة بشأنها، والاتصالات الشخصية، وسائل الاعلام المختلفة (التلفاز، الصحف الرسمية وغير الرسمية)، الاستبيانات، والشكاوي والاعتراضات.
- **المشاركة غير المباشرة** وتتم بواسطة أشخاص معينين وبتكليف من جهات معينة وبدوافع مختلفة.
- **الاستشارة الالكترونية:** وهي من أكثر نماذج المشاركة الشعبية تطوراً من خلال تقنية المعلومات والاتصالات وتعتبر أداة جيدة لحل المشاكل الحضرية من خلال المشاركة وتتم هذه الاستشارة من خلال أدوات متعددة منها الانترنيت داخل ما يسمى **بالحكومة الالكترونية** وهي حكومة ذات علاقة بالسكان والسياسات بهدف صناعة القرار، ولهذه المشاركة عدة أبعاد يجب تكاملها وهي مستوى المشاركة واستخدام منهجية وطريقة لاشراك السكان وهدف صناعة القرار المدة والاستدامة (ما هو الوقت الذي تأخذه الاستشارة؟) وما هي المعلومات التي يجب أن تُجمع؟، المصادر، والتأثير والنتائج، العوامل الحرجة للنجاح [146 :75].

ويتوقف نجاحها على مدى رضا الناس عن المشاركة عبر الانترنيت ومدى وصوله إلى منازلهم وهذا يمكن حسابه من خلال النموذج الرياضي الذي يحسب دليل إدراج الاستشارة الإلكترونية (S) في المجتمع ومركب من متغيرين هما متغير قياس نسبة وصول الإنترنيت إلى المنازل (Ai) ومتغير المشاركة يقيس مدى موقف الناس حول المشاركة عبر الإنترنيت (Pi) ويحسب كالتالي: $S= Ai *0.5 + Pi*0.5$.

يُلاحظ مما سبق، الأساليب المتعددة لعملية التشاركية، ولكن الأمر المهم ليس بتعدد الأساليب وانّما في الآلية التي تتم فيها المشاركة ومدى إمكانية تفعيلها بنجاح وباختيار أسلوب مناسب يتم فيه الوصول إلى النسبة الأكبر من السكان والقدرة على جذبهم للمشاركة في تحسين وضع مدينتهم عبر نموذج التشاركية المفضل لديهم، وهذه هي جزء من مساهمة البحث الذي يسعى لإثبات أهمية وآلية تطبيق المشاركة عمليا باختيار مدينة اللاذقية مثالا تطبيقا يمكن أن يحتذى به، من خلال استخدام إحدى الأدوات التشاركية وهي الاستبيان للمساعدة في التساؤل عن أفضلية النماذج التشاركية المطروحة بالنسبة للسكان كما سيتم تطبيق الحساب الرياضي السابق لمعرفة مدى إمكانية تفعيل المشاركة الالكترونية بالاستعانة بالاستبيان أيضاً للوصول إلى قيم متغيرات الحساب الرياضي.

وقد أدركت العديد من الدول الأجنبية والعربية أهمية المشاركة في صياغة أهداف التنمية وفي وضع المخططات لمدنها ولكل منها أسلوب مختلف ففي ولاية برويفيدينسيا في تشيل **chile** تجلّت المشاركة من خلال إعداد واعتماد ما يسمى مخطط التنمية العمومي الذي تمّ وضعه بناء على تطلعات السكان ومتطلباتهم بالتعاون مع الجهات المعنية

والمسؤولة عن التخطيط أو ممثلين عنهم وذلك من خلال اتباع عدة نماذج للمشاركة منها الاستبيانات ونموذج المشاركة الالكترونية للوصول إلى أكبر نسبة ممكنة من السكان من أجل التصويت على مشروع مخطط التنمية والذي تمّ وفق خطوات استشارية للخبراء والتقنيين والبلديات ومنظمات المجتمع المدني وتحديد الأحياء لاستطلاع الشارع وجمع البيانات من السكان وقد كانت نتائج هذه المبادرة إيجابية وذلك لأن عوامل إمكانية إدراجها كانت متاحة من حيث نسبة وصول الانترنيت إلى المنازل وتفضيلها كأداة كانت عالية وتجاوب السكان مع هذه الأداة.

أمّا في مصر فقد تجسدت المشاركة في إحدى مدنها من خلال الإدارة المحلية التي تشارك السكان في مشاريعها التنموية الحضرية كما في المشاريع السكنية لمدينة أسيوط التي قُسمت إلى مجموعات سكنية وتمّ إشراك السكان فيها من خلال منح المنتفع قطعة أرض من المشروع السكني ذات نموذج تصميم معين وفيها غرفة ودورة مياه وعلى المنتفع استكمال المسكن أفقياً وشاقولياً بالشكل الذي يريده ومناسب لوضعه وظروفه ووفق إمكانياته المادية وبإشراف الإدارة المحلية وهذا يسهل على المواطن عملية السكن من الناحية المالية ومن ناحية رضاه عن السكن.

أي أنّ نموذج المشاركة الفعال يختلف حسب إمكانيات كل بلد، ولكن رغم الأساليب والاشكال المختلفة للتشاركية لا يزال الاسلوب التقليدي للمشاركة هو المسيطر على أنظمة الإدارة في مختلف المجتمعات وخاصة النامية منها ما يجعل نتائج التخطيط لهذه المجتمعات يتجه عكس أهداف وغايات التنمية المرجوة لها، كما في سورية التي تتجلى عملية المشاركة فيها فقط قانونياً وفق المرسوم التشريعي رقم 5 للعام 1982 ومن خلال الاعتراضات التي تُقدم بعد صدور المخطط والذي يعلن لفترة شهر في بهو الجهة الإدارية أو في الصحف المحلية وهذه الفترة غير كافية لاطلاع السكان عليه أو ربما لن يسمعوا بصدوره كما أنّه قد يكون الاعتراض بالنسبة للجهات المعنية مجرد إبداء رأي ولا يشمل الأكثرية وعلى الرغم من أنّه تم تعديل هذا القانون عام 2008 بشأن مراعاة المشاركة وفقاً معايير الاستدامة ولكن لحينه لم تتم المشاركة إلا من خلال الاعتراضات، وبالمقابل كان هناك عدة مبادرات لتفعيل المشاركة فقد ركزت الخطة الخمسية العاشرة على موضوع النهج التشاركي في صياغة الاهداف وقد تمّ إعداد تلك الخطة من خلال عملية تشاركية واسعة من قبل جميع الوزارات في صياغة الرؤية المستقبلية والاهداف والسياسات كما تضمنت مشروع مشاركة السكان المحليين في إعداد الخطط المحلية من خلال الحكومة الإلكترونية لجعل المؤشرات التنموية علنية لتعزيز مشاركة السكان في اتخاذ القرار، ولكن هذا الأمر اقتصر على الاقتراح النظري دون التنفيذ لعدم وجود بيئة تمكينية وأداة ملائمة يمكن تفعيل المشاركة من خلالها، لذلك لا بد من تفعيل دور المشاركة الشعبية كأداة هامة لإعداد المخططات في المدن السورية بما فيها مدينة اللاذقية وتطوير نموذج المشاركة الملائم لها، وهذا ما سيتم العمل عليه في الفصل العملي من هذا البحث.

خلاصة الفصل الثالث

تبيّن مما تقدم من دراسة تحليلية شاملة لمخطط تنظيمي يحقق الاستدامة تبين أن إعداده يتطلب تعديلات سياسية وإدارية وفي مضامين ومجالات التخطيط التنظيمي، وتشكيل استعمالات أراضي أكثر استدامة وتطوير آلية تصنيفها، وضرور تكامل النقل الحضري المستدام مع استعمالات الأراضي والتصميم الحضري على مختلف المستويات الحضرية وتطوير معايير لكل منها كمكون أساسي من مكونات إعداد مخططات تنمية المدن.

و يتجسد المخطط على أرض الواقع بالاستناد على ثلاثة مجموعات من الأداوات ، وهي (أدوات للتخطيط والتنفيذ والتقييم، أدوات قانونية، أدوات تشاركية والتنسيق ويجب تضمينها ضمن أي عملية لإعداد مخططات التنمية ووفق مراحل الإعداد الأساسية للمخطط المستدام والتي تتضمن أربع مراحل هي (التحضير، التصميم ، التطبيق ، التسليم) وتتم جميع هذه المراحل وفق عملية تشاركية من قبل السلطات المحلية والسكان وأصحاب العلاقة الفاعلين في عملية التخطيط التنظيمي للمدن، للقيام بمجموعة من الإجراءات الضرورية لتحقيق نظام تخطيطي تنظيمي حضري يتجه نحو الاستدامة.

ولكن كيف يمكن معرفة فيما إذا كان المخطط يتوجه نحو الاستدامة وكيف يمكن تحديد المشكلات والاتجاهات، وما هي المعايير التي تحدد أولويات العمل لإنجاز مخطط مستدام وهل توجد طريقة تحليلية لتقييم مدى تقدمها نحو الاستدامة، كل هذه التساؤلات تعزز ضرورة البحث والدراسة لتطوير أداة تحليلة شاملة تتضمن معلومات ومعاييرومؤشرات يمكن من خلالها قياس مدى التزام المخطط بسياسات التنمية الحضرية المستدامة.

الفصل الثالث: تطوير أداة تحليلية ملائمة لقياس استدامة المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية

1.3. مفهوم الأداة التحليلية، المعايير والمؤشرات

1.1.3.معايير اختيار مؤشرات المخطط التنظيمي المستدام

2.3. معايير إعداد المخطط التنظيمي المستدام

1.2.3. بناء معايير تقييم المخطط التنظيمي المستدام.

2.2.3.آلية التصديق على المخطط التنظيمي دولياً وتطويرها محلياً.

3.2.3. معايير اعتماد وتصديق المخطط التنظيمي.

3.3. تقييم الدراسات الخاصة بتطوير أداة تحليلية لقياس استدامة المخطط التنظيمي.

1.3.3. برنامج ™ASPIRE لتقييم استدامة التخطيط التنظيمي في بريطانيا

2.3.3. تحليل المحتوى لتقييم المخططات التنظيمية المحلية Content analysis

3.3.3. تحليل الدراسات لقياس وتقييم المخططات التنظيمية

1.3.3.3. دراسة المؤشرات والأهداف المطورة من قبل منظمات دولية مختلفة

2.3.3.3. قياس أداء المخططات التنظيمية تجاه تحقيق الاستدامة وفق الدراسات والأبحاث المختلفة

4.3. التحليل المقارن للأدوات التحليلية والدراسات التقييمية للمخططات التنظيمية المستدامة

5.3. نحو تطوير الأداة التحليلية الملائمة لتقييم استدامة المخططات التنظيمية لمدينة اللاذقية

الفصل الثالث: تطوير أداة تحليلية ملائمة لقياس استدامة المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية

مقدمة

تُعد عملية إعداد المخططات التنظيمية المستدامة من أحد الأهداف الاستراتيجية والغايات التي يؤدي تحقيقها إلى إنشاء مجتمعات أكثر استدامة، لذلك فإنَّ التحدي الرئيسي هو في تحديد ما يتم إحرازه من تقدم نحو تحقيق هذا الهدف والغاية، ولفهم مدى التقدم لا بد من الحاجة إلى أدوات تحليلية لقياس أداء هذا المخطط وتقدمه نحو الاستدامة، وبناء على تعريفات ومكونات المخطط التنظيمي المستدام ومراحله وعلى أهميته كأداة ضرورية لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة فالعمل لتقييم أداء هذا المخطط يمثل تقييم السياسات التنموية الحضرية التي تمَّت صياغة المخطط على أساسها.

وهناك العديد من البحوث والدراسات قامت بها منظمات دولية مختلفة وجهات معنية بتخطيط المدن وذلك باستخدام نماذج تحليلية مختلفة لقياس أداء السياسات الحضرية من خلال مجموعة معايير ومؤشرات خاصة وضعتها لتشخيص حالة المجتمعات لتنعكس نتائج ذلك في عملية إعداد مخططات تنموية أكثر استدامة.

إلا أنَّ واقع الحال في المدن السورية، يظهر عدم إيلاء أهمية لمسألة وجود أداة تحليلية تعمل وفق معايير ومؤشرات خاصة بتحليل استدامة المخططات التنظيمية، كما أنه لا توجد بوادر لتطوير عملية الإعداد للمخطط وفق الأداة التحليلية الشاملة وهذا ما ظهر جليا في المخطط التنظيمي لمحافظة اللاذقية الذي جاء بعيدا عن الواقع، من هنا تأتي أهمية دراسة مختلف الأبحاث والأدوات التحليلية لقياس أداء المخطط تجاه تحقي أهداف التنمية، الأمر الذي يتيح للمخططين وأصحاب القرار إمكانية تحليل الإتجاهات وتقييم وتحديد خيارات السياسة التي ستدعم عملية الإعداد للمخطط وتوجهها.

1.3. مفهوم الأداة التحليلية، المعايير والمؤشرات

تطرح فكرة الأداة التحليلية ذاتها ضرورة التعرف على مصطلح المؤشر والمعيار وأهدافهما المستخدمة في مختلف الأدوات والتي يتم القياس من خلالهما والمساعدة في صياغة السياسات والخطط وتحديد الأهداف أوتقييم النتائج ومدى التقدم في عملية التحليل للتنمية للوصول إليها، ولكن وبالاستعمال الفعلي كثيراً ما يتم الخلط بين الأداة التحليلية والمؤشرات **والمعيار** واستخدام كل منها في عملية تحليل وقياس تنمية جانب ما، وفي الواقع إن المؤشرات الإحصائية والمتغيرة (الكمية والنوعية) هي عبارة عن الوسائل المستخدمة في أي أداة أو نموذج تحليلي مستخدم لتقييم وقياس عامل معين من التنمية لمعرفة مدى تحقيق معاييرها سواء كانت متعلقة بالجانب البيئي أو الاقتصادي أو الاجتماعي أو الإداري (المؤسساتي) وعلى أي مستوى كانت (وطني، إقليمي، ومحلي).

وقد عُرِّف **المعيار** على أنّه مقياس مجرد لما ينبغي أن يكون عليه الشيء، ويراد فيه العيار، وهو ما جعل قياساً ونظاماً للشيء، والقاعدة هي القضية الكلية المنطقية على جميع جزيئاتها أو النموذج المثالي الذي تنسب إليه أحكام القيم وفي المنطق هو قاعدة الاستنتاج الصحيح.

بينما يعرَّف **المؤشر** على أنَّه الشيء الذي يدل على شيء آخر، وهو المقياس الإحصائي والمتغير الذي يلخص معلومات حول موضوع معين ويشير إلى مشاكل معينة ويوفِّر بدرجة مناسبة التجاوب لاحتياجات وأسئلة معينة يتساءل عنها متخذي القرار[64 :30].

أي أنَّ **المؤشر** هو دلالة على مدى تحقيق معيار معين من خلال توضيح رقمي أو وصفي للحالة ومدى قربها أو بعدها عن المعيار تقاس على أساسها العملية التنموية حيث تشكل الأرضية الصلبة والواقعية لعملية اتخاذ القرار التنموي السليم وتقدم إيضاح وتصور معياري رقمي أو وصفي عن حالة التنمية مع تعقب التغيرات بمرور الوقت وبالتالي تساعد في صياغة السياسات واتخاذ القرار بالتقدم أو بالتراجع في تحقيق أهداف خطط التنمية للمجتمعات.

وبذلك يمكن القول أنّ دراسة الأدوات التحليلية تشمل دراسة كل من المعايير والمؤشرات التي تقيس مدى التقدم تجاه هذه المعايير لأي مجال تنموي بما في ذلك المخطط التنظيمي، ولكن قبل ذلك لا بد من معرفة كيفية اختيار المؤشرات التي تساعد في تحديد أهداف وأولويات ووضع سياسات لإعداد المخطط المستدام ليتم على أساس ذلك دراسة المعايير المختصة به ومن ثم دراسة الأدوات التحليلية لاقتراح نموذج الأداة المناسب لتقييم استدامة المخطط وفق المعايير المدروسة.

1.1.3.معايير اختيار مؤشرات المخطط التنظيمي المستدام

تكمن المشكلة التي تصادف معظم المخططين في كيفية اختيار المؤشرات ذات العلاقة بأي مجال من مجالات التنمية، بما في ذلك ما يتعلق بالمخطط التنظيمي، وبالرغم من أنَّ المخطط من أهم أدوات تطبيق وتنفيذ برامج ومشروعات التنمية إلَّا أنه لا يوجد له مؤشرات خاصة لتقييم استدامته، لذلك لا بد أن يكون هناك ربط لمكونات هذا المخطط بالمؤشرات المستدامة للمدن، الأمر الذي يساهم في عملية اتخاذ القرار [102].

ولقد أظهرت الدراسات والأبحاث في هذا المجال أنّ تطوير مجموعة مؤشرات محلية فعّالة لتقييم التخطيط التنظيمي لإنشاء مجتمعات مستدامة يتطلب الأخذ بالاعتبار المعايير التالية [207 :35]:

- إمكانية توفر المؤشرات وموثوقيتها وقابليتها للقياس وترابطها مع المؤشرات الأخرى.
- يجب أن تعكس المؤشرات الأهداف مباشرة وأن تكون مفيدة لصانعي القرار.
- يجب أن تكون على مستوى من التكامل والشمولية (تعكس الجوانب الاجتماعية والاقتصادية والبيئية)
- معرفة مصدر المعلومة ومساهمته.
- أن تتضمن مؤشرات نوعية وكمية.
- أن تتضمن التعداد السكاني وكل الخصائص السكانية (الأعمار، الخلفيات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية).
- أن تكون معينة جغرافياً، وذات مقياس.
- أن تكون ذات علاقة بشيء يمكن أن يرد (له ردود أفعال سياسية تخطيطية)، وذات صلة بالموضوع فوراً.

إنّ المعايير السابقة تعكس الحالة العامة والشروط الخاصة بها لاستخدامها في عملية التخطيط وإعداد المخططات، ولكن ماذا عن اختيار المعايير العامة التي يتم تقييم استدامة المخطط على أساسها؟

2.3. معايير إعداد المخطط التنظيمي المستدام

إنّ اختيار معايير إعداد المخطط التنظيمي للمدن يعتمد على كيفية جعل المدينة أكثر استدامة، وخاصة أنّه لا يوجد إجماع على كيفية تحديد الاستدامة لا من حيث حجم المدينة ولامن شكلها أو من حيث التوزيع المكاني للنشاطات والمرافق في المواقع الملائمة للمصادر الطبيعية

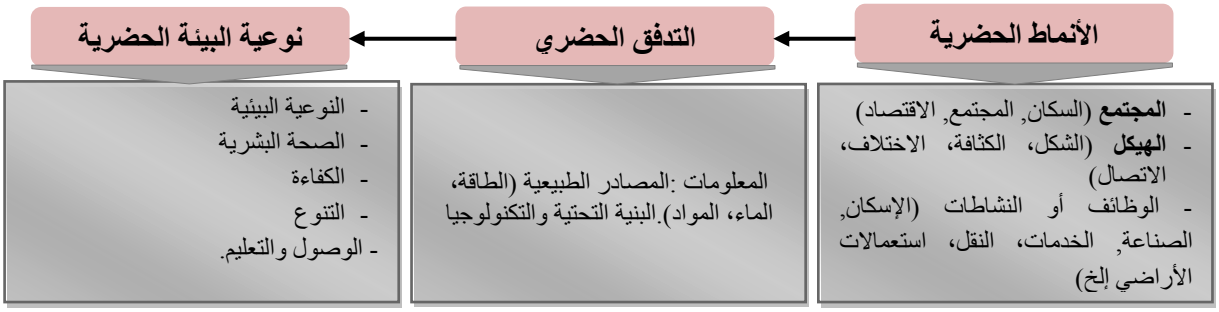
ومن منطلق التغيرات التي تصيب المدن من تعديل لبيئتها وفراغها فإنَّ التحليل المنطقي للاستدامة الحضرية يتطلب الأخذ بالاعتبار المعايير العامة التالية [159 :3] .

- ✓ نسب استعمال المصادر المتجددة لاتتجاوز نسب إعادة الاستعمال.
- ✓ نسب استعمال المصادر غير المتجددة لا يتجاوز تنمية المصادر البديلة المتجددة.
- ✓ نسب الاشعاعات الملوثة لا تتجاوز القدرة على حماية البيئة.

وبما أنّ المدن تتأثر بالأنظمة الحضرية فإنّ تحليل الاستدامة ينطلق من تحليل العوامل التي تؤثر في هذه الأنظمة وهذا يوصف من خلال المؤشرات كنتيجة للتفاعل بين الأنظمة الحضرية والبيئة المحيطة والتي تساعد في اتخاذ القرارات ورسم السياسات، وهذا يفرض بدوره شروطاً لاختيار المؤشرات العامة للاستدامة الحضرية لكي توضح:

- فيما إذا كانت النوعية الحضرية والأداء ضمن المدن يتحسن أو يتدهور وفق معايير وغايات الاستدامة؟
- كيف يمكن ترجمة هذه الغايات في النوعية الحضرية والأداء إلى الهياكل المكانية وفي النظام الحضري؟

لذلك فإن مجموعة المؤشرات العامة لمعايير الاستدامة الحضرية من أجل تحليل وقياس أداء المخطط التنظيمي يجب ان تعكس أبعاد التدفق الحضري والنوعية، والأنماط الحضرية عند قياس استدامة المدن، ويوضح الشكل 31 هذه الأبعاد.



الشكل (31): أبعاد قياس الاستدامة الحضرية [159 :3].

يبين الشّكل السابق المستويات التي يجب أن يتم قياسها ابتداءً من آثار نشاطات الأنماط الحضرية إلى التدفق الحضري ونتائجه على نوعية البيئة الحضرية، فمثلا زيادة عدد السكان واستمرار التوسع على الأراضي الزراعية أو حركة النقل المفرطة تفرض استهلاك المصادر الطبيعية والبنية التحتية لتظهر آثار ذلك على النوعية الحضرية للفراغ من ضرر بيئي وتكاليف اقتصادية صحية مرتفعة وآثار اجتماعية من انخفاض نوعية الحياة وقلة الوصول إلى المرافق العامة وغيرها. وهذا ما يجب أخذه بالاعتبار كمعايير تساعد في تعيين أهداف المخطط وقياس التقدم تجاه تلك الأهداف.
تساعد المعايير العامة للاستدامة الحضرية في بناء معايير خاصة بالمخطط التنظيمي لقياس أدائه نحو تحقيقها بشكل عام ومن حيث الاستفادة منها في تعيين أهداف المخطط، ولتحقيق هذه المعايير لا بد من بناء منهجية لتقييم المخطط التنظيمي كما هو موضح فيما يلي.

1.2.3. بناء معايير تقييم المخطط التنظيمي المستدام

إنّ الخطوة الأساسية في بناء معايير لتقييم المخطط التنظيمي هي صياغة أسئلة للتقييم ذات صلة بمعايير عامة وخاصة لتطوير منهجية مناسبة للتقييم [6: 209] ، ويوضح الجدول 16 هذه المعايير العامة الخاصة لتقييم المخطط.

المعايير عامة	المعايير الخاصة	أسئلة تقييم
توازن المخطط	مدى الصلة	هل مقترحات المخطط ذات صلة بحاجات المدينة؟
	تماسك داخلي	هل أجزاء المخطط المتعددة منظمة بطريقة منطقية ؟
	تماسك خارجي	هل المخطط متماسك مع السياسات الأخرى والبرامج أوالمخططات المطبقة في المنطقة ؟
	المشاركة	هل كان هناك مشاركة شعبية فعالة عند إعداد المخطط ؟
أداء المخطط	الاستعمال	هل استخدم التشاور في صناعة القرار أثناء تنفيذ المخطط ؟
	المشاركة (التطبيق)	هل استخدم المخطط لتعزيز الفعل التواصلي والممارسة الفعالة؟
توافق النتائج	التأثير	هل نتائج المخطط متوافقة مع أهداف المخطط ؟
	الكفاءة	هل الموارد المتوقعة والتي كانت موضوعة لتمويل وتحقيق أهداف المخطط كافية ؟
	القيادة	هل أدى المخطط دور أداة ووظيفة رائدة هامة قيادية في التنمية الحضرية؟

الجدول (16) : منهجية تقييم المخطط التنظيمي [6: 209].

يوضّح الجدول السابق منهجية التقييم التي تتضمن معايير عامة وخاصة تساعد في جعل المخطط قابلاً للتنفيذ، خاصة إذا تمّ العمل على تطبيق معايير التخطيط التنظيمي المستدام الذي يضمن لجميع السكان أن يحصلوا على حاجاتهم الحيوية بطريقة تضمن بقائها للمستقبل.
ضمن هذا الإطار، أكدت العديد من المنظمات الدولية مثل منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية OECD، ومنظمة الأمم المتحدة UN واللجنة الاقتصادية لأوروبا على أنّه لتحقيق تنمية حضرية مستدامة وتخطيط تنظيمي مستدام يجب العمل على تحقيق المعايير التخطيطية العامة التالية [165: 504-524] .

- تخفيض استهلاك الطاقة والإشعاعات لكل فرد في (المدينة، البلدة، المنطقة) إلى مستوى متدني بالتوافق مع المعايير البيئية للتنمية المستدامة على المستوى العالمي.
- تقليل تحويل واستهلاك المناطق الطبيعية والأنظمة البيئية ومصادر التربة لإنتاج الغذاء وتقليل استهلاك موادالبناءالضارة بيئياً.
- استبدال الاستهلاك غير المحدود للمصادر الطبيعية إلى حلقات مغلقة تعتمد على المصادرالمحلية.
- تأمين بيئة صحية لسكان المدينة وخفض التلوث والضوضاء، مع وجود مناطق خضراء كافية لإعطاء فرصة للسكان لأن يكونوا على صلة بالطبيعة.

تشير المعايير النوعية السابقة إلى الأهداف العامة التي يجب أن تراعَ عند إعداد سياسات استعمالات الأراضي والبنية التحتية والبيئات المبنية للمخطط التنظيمي، والتساؤل هنا هل هذه المعايير هي كفيلة بإنشاء مخطط مستدام أم هناك معايير أخرى لا بد من توافرها لكي تتم عملية الموافقة على صدور المخطط والتصديق عليه؟

2.2.3. آلية التصديق على المخطط التنظيمي دولياً وتطويرها محلياً

تتضمن عملية التصديق على المخطط التنظيمي عدة خطوات للموافقة على تطبيقه وتتطلب بشكل عام الموافقة القانونية وموافقة مجالس المدن وموافقة المالكين المتأثرين بالمخطط.

ومن الأهمية بمكان أن لا يكون التصديق على وثيقة المخطط عملية ثانوية تتم في حال صدور المخطط إذا لم يقابله أي اعتراض أو اشكالية، وإنّما يجب أن تكون من أساسيات نجاح المخططات وهذا بدوره متعلق بالإجراءات والتدابير التي تتضمنها هذه الآلية، ولكن الاعتماد على الإجراء الروتيني في هذه العملية يسيطر على معظم الدول وخاصة النامية منها والتي جعلت عملية التّصديق على المخطط من ضمن الإجراءات الروتينية ومتعلقة بالقوانين والتشريعات الصارمة وقيودها، الأمر الذي يعيق تطوير عملية التصديق بما يلائم المستجدات التي تقابل عملية إعداد المخطط التنظيمي للمدن، بينما تعتبر عملية التصديق على وثيقة المخطط التنظيمي في الدول المتقدمة من أهم الخطوات الإدارية الاستراتيجية التي تُمكّن من تخطي عواقب قد تقابل المخطط عند إعلانه وتساعد في اختصار الوقت والجهد.

وتختلف آلية التصديق على المخطط من دولة لأخرى حسب الإجراءات التي تعكس الحالة الخاصة للمدينة أو الدولة، ولكن هناك إجراءات عامة أساسية تتعلق بأهداف تنمية المدن، وقد قامت دول مختلفة بمبادرات عدة لتطوير آلية تصديق خاصة بها، ومنها بورتلاند واليابان[1] وقد تضمنت مبادرات كل منها مجموعة إجراءات مختلفة كالآتي:

- **مبادرة مجموعة التخطيط أنجيلو Angelo Planning Group (APG)** المعتمد الرسمي لدراسات التخطيط في بورتلاند والتي وضعت قائمة إجراءات للتصديق على المخطط وترتبط بجدول زمني للموافقة على المخطط التنظيمي المفهومي الذي هو عبارة عن عناصر المخطط التي تمثل المعلومات العامة لاستعمالات الأراضي المقترحة وتأثيرها على المرافق العامة والمصادر الطبيعية والاستعمالات الحضرية الموجودة وتتمثل هذه الإجراءات بما يلي [75: 105].
  - تقديم البرنامج التخطيطي المقترح إلى وزارة التخطيط للمراجعة خلال 45 يوم وإضافة ما يمكن من معلومات مفيدة للتعديل.
  - يتم التشاور بين القائمين على التخطيط والسكان المحليين وعقد جلسات تشاورية ليتم على أساس ذلك تعديل البرنامج التخطيطي المقترح خلال فترة 4 أشهر.
  - وبناء على البرنامج التخطيطي المقترح المعتمد يتم إعداد المخطط العام بعد التشاورات خلال فترة حيث يتم إجراء المراجعة القانونية ويقدم المخطط إلى مجلس المدينة للعرض والبت بقرار نهائي للتصديق
- **أمَّا الإجراءات المعتمدة من قبل قسم تخطيط المدينة في وزارة النقل والبنية التحتية في اليابان** فقد تضمنَّت أهمية مشاركة السكان والمجتمع المدني لوضع الأولويات للبرنامج التخطيطي المقترح خلال شهرين وتشمل المنطقة كاملة وتكون وفق المعايير القانونية المتعلقة بتخطيط المدينة والمخطط التنظيمي مع موافقة 2 أو 3 من مالكي الأراضي على الأقل من خلال جلسات علنية بحضور السكان لتقديم طلبات حول آرائهم وثم يتم إعداد المخطط العام ويعرض على مجلس المدينة قبل إجراء عملية التصديق عليه للرفض أو القبول مع وضع الأسباب وثم يتم الإعلان العام عن المخطط ليتم على أساس ذلك صياغة المخططات التفصيلية.

يلاحظ من الإجراءات السابقة انّ العملية قائمة على عملية التشاور مع السكان المحليين كخطوة أساسية لإعداد البرنامج التخطيطي على أساس حاجيات المنطقة ومتطلبات ساكنيها، وهذا ما يجعل احتمال الاعتراض على المخططات في حال صدورها ضعيف كما أنّه يوفر على الجهة الإدارية المسؤولة عن التخطيط عبء الرجوع إلى دراسة واقع المنطقة ووضع برنامج تخطيط جديد وكذلك إعادة الخطوات التي تم الالتزام بها مسبقاً وفق البرنامج التخطيطي المسبق المراد تعديله.

غير أنّه ووفقاً لإجراءات عملية التصديق على المخطط التنظيمي في سورية وكما هي محددة في المرسوم التشريعي رقم 5 عام 1982 [81: 59] تبيَّن أن إجراءات التصديق هي عبارة عن إجراءات عامة يمكن تنفيذها في أي محافظة، فالأمر سواء لأنها عبارة عن قرارات مركزية تُملى على الوحدات الإدارية دون أي اجتماعات أو جلسات علنية مع أصحاب العلاقة والمعنين، عدا عن ذلك لا يوجد اهتمام بمسألة الجدول الزمني المثالي الذي يجب أن تجرى فيه عملية الموافقة، إذ أنه تحديد فترة شهر للإطلاع على المخطط والاعتراض عليه من قبل السكان غير كافية، عدا عن ذلك لم تكن هناك مشاركة فعلية للسكان في عملية الإعداد منذ البداية، وهذا ما يشير إلى أهمية تطوير آلية التصديق على المخططات التنظيمية في المدن السورية بما فيها مدينة اللاذقية وفق الخصائص والمعطيات المحلية بما يساهم ذلك في تطوير منهجية إعداد المخططات وتفادي الاعتراضات والتأخير في إعدادها ، وهذا سيتم العمل عليه في الجزء العملي من البحث.

[1] تمّ اختيار هاتين الدولتين على الرغم من الاختلاف بينهما (جغرافياً واجتماعيا واقتصاديا) مع حالة الدراسة أيضاً ولكن تصنف من الدول المتقدمة وتعتبر كل من منها من الدول الرائدة في مجال التنمية الحضرية المستدامة وإعداد مخططات تنظيمية وفق مبادئها.

3.2.3. معايير التصديق على المخطط التنظيمي

إنّ معايير الموافقة والتصديق على المخطط ذات أهمية كبيرة لتقييم نجاح المخطط أوفشله، إذ أنّه من الضروري أن يكون هناك فهم واضح للحد الأدنى من الخصائص المطلوبة من المخطط كمرجع أو دليل يعتمد عليه للتصديق على المخطط وبشكل عام تتطلب الموافقة على وثيقة المخطط التنظيمي المعايير العامة التالية [8: 209] .

- **تحديد الأهداف:** بيان ما هو المطلوب من المخطط أو سلسلة السياسات المتعلقة المطلوبة للمتابعة.
- **منطقة وسياق التخطيط :** تضمين خريطة لمنطقة المخطط وللجوار المحيط.
- **الغايات:** الأهداف التي يراد منها مطلب خاص، خلال فترة زمنية محددة وبالمقياس المحدد.
- **المؤشر:** المعلومة التي تستخدم لقياس وتبسيط المعلومات المعقدة.

تعد هذه المعايير عامة حول المحتوى الشامل لوثيقة لمخطط ولكن لاعتماده كوثيقة تنموية فإنّ المبادئ التي حددتها جهات دولية مختلفة تعد بمثابة المعايير لاعتماد المخطط التنظيمي المستدام وتصديقه كوثيقة تنموية ومنها:

- **مجموعة التخطيط أنجيلو APG -Angelo Planning Group** المعتمد الرسمي لدراسات التخطيط في بورتلاند التي وضعت قائمة معايير لتقييم المخطط التنظيمي لمدينة ريدموند Redmond في بورتلاند وتتمثل بوضع مخططات لمجالات مختلفة وهي مخططات التغيرات المناخية، واستعمالات الأراضي، وحماية الموارد الطبيعية، والمنتزهات والفراغات العامة، والهواء، والضجيج، ومصادر المياه، وللاستعمالات السكنية والتجارية وللنقل، وللمناطق المخصصة للتوظيف وللمرافق العامة، ويجب أن تُصاغ هذه المخططات وفق معايير مرتبطة بمبادئ تصميمية هامة وضرورية للمخطط التنظيمي لمدينة ريدموند تتعلق بكل من الاستعمالات السكنية والتجارية ومبادئ التصميم والنسيج الحضري والشوارع والاستدامة ويمكن تلخيصها فيما يلي[75: 105].

- **معايير استعمالات المناطق السكنية من حيث :**
  - **توجيه المنازل**: يجب أن تكون المساكن قريبة من الشارع لتشجيع التفاعل الاجتماعي، ويجب أن تكون مواقف السيارات إلى جانب أو وراء المسكن.
  - **الشوارع**: تصميم الشوراع بحيث تكون حركة المرور بطيئة وتزويد فراغات اجتماعية للسكان.
  - **الكثافة**: بناء كثافات معقولة لحفظ الأرض وتزويد فراغات لإنشاء استعمالات تجارية مجاورة ولضمان وجود اتجاهات المجتمع العامة (المدارس والمنتزهات...إلخ) بحيث تكون قريبة وسهلة الوصول لكل الساكنين.
  - **الإسكان:** يجب تصميم المنطقة السكنية بكثافة عامة، وفي المنطقة الداخلية يجب أن تكون الكثافة السكنية عالية، أمّا في المنحدرات أوالمنطقة التي لا يمكن تنميتها وتطويرها يجب تقليل الكثافة.
- **معايير استعمالات المناطق التجارية من حيث:**
  - تأمين مراكز أحياء ذات استعمالات متعددة ومراكز توظيف مختلفة ويجب أن تُصمم بحيث تشجع التفاعل والقرب من الأنشطة التجارية.
  - نظام استعمالات الأراضي والتصميم الحضري في هذه المناطق يجب أن يشجع على التنقل مشياً أو بالدراجات الهوائية بهدف ربط الكثافة السكنية العالية مع أعمال الحي التجارية الموجودة في هذه المراكز.
  - مشاريع الإسكان العائلي المتعدد يجب أن تكون في أطراف المناطق التجارية.
- **مبادئ التصميم الحضري:** تهدف بشكل عام إلى الاتساق العمراني وخلق هوية قوية للمكان من خلال تصميم المواقع العامة بما فيها من الشوراع والمنتزهات، وارتفاعات الأبنية يجب أن تكون بحدود 45- 50م، وهذه المبادئ يجب أن تأخذ بالاعتبار العوامل التالية:
  - **عناصر الشارع:** إنشاء بيئة مريحة وشوارع للمشاة ويجب أن تكون تقاطعات الشوارع مريحة وآمنة ومرئية، مع ضرورة وضع مسارات الدراجة الهوائية على الشوارع الرئيسية بعرض لا يقل عن 5م، ومواقف السيارات يجب أن تكون خلف البناء أو في الجهات الجانبية وليس الأمامية وأن تكون على الشارع.
  - **هندسة وتصميم للمقياس الإنساني "human scale"** من خلال تحديد مواقع الأبنية القريبة من الشارع، وإنشاء استعمالات مختلفة للطوابق الأرضية من أنشطة فعالة، وخلق أبنية شفافة من خلال الاستعمال المتكرر للنوافذ الكبيرة، واستخدام المواد التي تمزج الوسط البيئي وتصميم المواقع.
- **النسيج الحضري من حيث:**

• **ارتباط الشوارع** وهو أمر هام لخلق أحياء سكنية وتجارية سهلة الوصول، حيث يجب أن تكون الشوارع المحلية والشريانية مترابطة ولا يتجاوز بعدها عن بعضها أكثر من 530م ما عدا في حال وجود حواجز طبيعية أو صناعية مع الأخذ بالاعتبار تخصيص ممرات وارتباطات للمشاة والدراجات الهوائية جانب الطرق كل 330م.
• **الأرصفة وفراغ الشوارع:** يجب توافرها على كل الشوارع وبعرض 6 م على الأقل للمناطق السكنية مع وجود شريط حاجز بين الرصيف والشارع مخصص للزراعة أو الأثاث.
• **توافر الأماكن العامة للسكان** من المدارس والمكتبات والمنتزهات مع ضمان الوصول إليها بسهولة.

▪ **الاستدامة من حيث :**
• التوجيه الصحيح لتحسين استعمال الطاقة الشمسية.
• استعمال المواد المحلية وحفظ مصادر المياه وإمكانية إعادة استخدامها
• كل الأبنية المؤسساتية والعامة يجب أن تبنى وفق معايير القيادة في الطاقة والتصميم البيئي LEED *

➢ معايير التخطيط لمدينة مستدامة في مدينة سكرمنتوSacramento التابعة لولاية كاليفورنيا في الولايات المتحدة الأمريكية. انطلق العمل من خلال وضع معايير في الاتفاقية البيئية للأمم المتحدة مع مجلس المدينة لعام 2006 بهدف إنشاء مدينة مستدامة من خلال إعداد مخطط تنظيمي مستدام يجب أن يتضمن عدة سياسات لكي يتم التصديق عليه فيما يتعلق بالقضايا التالية **[205 : 17]**:

▪ **الطاقة والمناخ**: تحسين كفاءة الطاقة، وتقليل المطلب الكهربائي، وتطويرمخطط حماية المناخ بالشراكة مع المجتمع، والعمل على تخفيض اشعاعات الكربون بنسبة 80% بحلول عام 2050 عما هو عليه في عام 1999، ووضع برامج توعية للسكان حول موضوع التغير المناخي.
▪ **نوعية الهواء:** تشجيع السكان على تخفيض استعمال السيارات الخاصة وتقليل فترات توقف السيارات.
▪ **المصادر المادية والمائية**: تقليل الاستهلاك وتشجيع إعادة الاستعمال والتكرار المحلي من المواد، وحفظ مصادر المياه والتزويد بالمياه الحضرية لكل فرد ومعالجة مياه الأمطار وخطوط الصرف الصحي. كذلك خفض استعمال المبيدات الحشرية السامة وتقليل استعمال المنتج غير القابل للتجديد.
▪ **المنتزهات والفراغات المفتوحة**: زيادة عدد المنتزهات وتحسين الوصول العام للفراغ العام، وحفظ وتوسيع الغابات الحضرية والأراضي الزراعية.
▪ **التصميم الحضري واستعمالات الأراضي**: تحسين مستمر لمعايير البناء الخضراء لكل من التنمية السكنية والتجارية من خلال خفض الاعتماد على السيارة الخاصة وزيادة كفاءة النقل العام وسهولة الوصول واستعمالات أراضي المساعدة لذلك، وتقليل مسافة الرحلة اليومية من وإلى العمل بنسبة 5% بحلول 2050 عما هو عليه عام 2000 من خلال اختيار السكن بالقرب من أماكن العمل، ووضع مخطط تنظيمي للدراجات الهوائية ولشوارع المشاة لتحقيق توسّع سنوي قدره 5% للنظام الحالي، وزيادة عدد المتنزهات وتحسين الوصول للمواقع العامة، وحفظ الأراضي الزراعية وإدارة الغابات الحضرية
▪ **المشاركة الشعبية والمسؤولية الشخصية**: بناء مخطط عمل لدعم الرؤية العامة التي تسرِّع تعاون السكان مع الأعمال، وتطوير مواقع الكترونية لتزويد المعلومات للمجتمع، وتطوير برنامج حوافز يظهر إنجازات الشراكات مع السكان والمنظمات الأخرى.

يمكن الاستنتاج مما سبق، أنّ معايير الموافقة على إصدار المخطط تختلف من دولة لأخرى، ولكن هناك معايير أساسية تعكس اهداف تنمية المدن المستدامة على المخطط من خلال شموليتها لأبعادها (البيئية والاقتصادية والاجتماعية والإدارية والتقنية التي أضيفت إلى ابعاد تنمية المدن مؤخراً)، بالمقابل هناك معايير تعكس الظروف المحلية للمدينة أو الدولة وتتعلق بمشاكل المدينة، لذلك بعد التعرف على معايير الموافقة على المخطط في كل من الجهتين السابقتين وبالاستناد إلى معايير التكامل والتوافق بين استعمالات الأراضي والنقل والتصميم الحضري، من الممكن وضع معايير لتقييم المخطط التنظيمي لمحافظة اللاذقية على أساسها بالاستفادة من تكرار المعيار الذي يعكس أحد أبعاد تنمية المدن، ويوضح الجدول 17 معايير الموافقة على اعتماد المخطط وتصديقه كوثيقة تنموية.

* LEED - Leadership in Energy and Environmental Design القيادة في الطاقة والتصميم البيئي

الأبعاد	المعايير	السياسات
البيئية	حفظ الطاقة والتكيف مع التغير المناخي	✓ توفير مخطط يتضمن كيفية تخفيض استهلاك الطاقة، وتحسين إمكانية الانتاج المحلي والإقليمي من خلال التوجيه الصحيح لتحسين استعمال الطاقة الشمسية. ✓ تطوير مخطط التغير المناخي يتضمن العمل على تقليل انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون. وتأمين كثافة عالية للمناطق الداخلية (تجارية وسكنية)
	نوعية الهواء المياه	✓ دراسة حالة الهواء والضجيج ومصادر التلوث وتأثيرات كل منها على التنمية. ✓ تخفيض استعمال السيارة الخاصة وتشجيع وسائل نقل بديلة (المشي الدراجات الهوائية) وكيفية ارتباطها بالمناطق الحضرية المجاورة وامتدادها إلى المناطق غير المخططة، وتقليل فترات التوقف للسيارات والرحلات اليومية من وإلى العمل او المنزل. ✓ تحديد المواقع المناسبة لتنمية الحدائق والمساحات الخضراء باستعمال معايير تصميم المواقع. ✓يتضمن المخطط خطة إدارة المصادر الحضرية، مدى تفادى التأثيرات السلبية، مخطط الحماية من الفيضان
		✓ تقييم بيئي استراتيجي
الاجتماعية والمكانية	المناطق السكنية	✓ وجود مخطط للإسكان يحدد مزيج أنماط السكن والكثافات السكنية لجميع الفئات، والسكن بالقرب من الشوارع للتشجيع على التفاعل الاجتماعي مع تأمين الكثافة العالية للحفاظ على الأراضي وتقليل استهلاكها. ✓ تطبيق مبدأ المجاورة السكنية من حيث تحديد مسافة مشي لا تزيد عن 400م كنصف قطر تخديمي بزمن 10 دقائق. ووجود شوارع رئيسية خارجها والفرعية في الداخل مخصصة للمشاة
	المناطق التجارية	✓ توفير مراكز استعمالات مختلطة عالية الكثافة تتضمن أنشطة تجارية وإسكان ومناطق توظيف والربط بينها لتشجيع التفاعل الاجتماعي مع تأمين سهولة الوصول.
	التصميم الحضري	✓ إنشاء بيئة مبنية تتضمن شوارع مريحة للمشاة والدراجات الهوائية وتصميم أبنية للمقياس الإنساني "human scale" لخلق إحساس قوي بالمكان.
	النقل الذكي	✓ التدرج الهرمي للطرق ووجود شبكة للنقل العام . ✓ تصميم شوارع صديقة للبيئة لتشجيع استعمال الدراجات الهوائية والمشي كوسيلة تنقل يومية للمسافات القصيرة.
	تخطيط المرافق العامة	✓ مخطط خاص بالمرافق العامة على الأقل مخطط واحد للمياه والكهرباء وخطوط الصرف الصحي لدعم تخطيط استعمالات الأراضي .
الاقتصادية	مناطق التوظيف	✓ تحديد مناطق مخططة لمناطق الاستثمار الوظيفي، مخطط لتطوير الأعمال التجارية المحلية لخلق حوافز لتنمية المدينة.
الإدارية	المشاركة	✓ إنشاء مخطط بالتشارك مع كافة فئات المجتمع المدني، وتطوير مواقع إلكترونية تزود بالمعلومات وتتلقاها. ✓ رصد مدى رضا السكان عن المخطط.

الجدول (17): معايير الموافقة على إصدار المخطط التنظيمي

المصدر: الباحثة بالاستناد على عدد من الدراسات السابقة.

تعتبر المعايير السابقة بمثابة أداة لتوجيه السياسات الواجب اعتمادها لتطبيق المخطط التنظيمي، فلتحقيق مخطط متطور ومستدام لا بد أن يتضمن السياسات الصحيحية التي تخدم المدينة فإذا كانت المعايير والأهداف والسياسات والبرامج تسير بالمدن نحو الاستدامة فإنَّ المخطط سيكون القاعدة الناجحة والأساس لتطبيق هذه السياسات والبرامج والمشاريع وخاصة إذا تزامن ذلك مع الجهة الفعّالة ذات الكفاءة والالتزام، ولكن لتقييم مدى الالتزام بمعايير التخطيط لا بد من وجود مؤشرات وأدوات تحليلية للمخطط التنظيمي لقياس التقدم المحرز تجاه تحقيق هذه المعايير التي يُعبَّر عنها من خلال الأهداف.

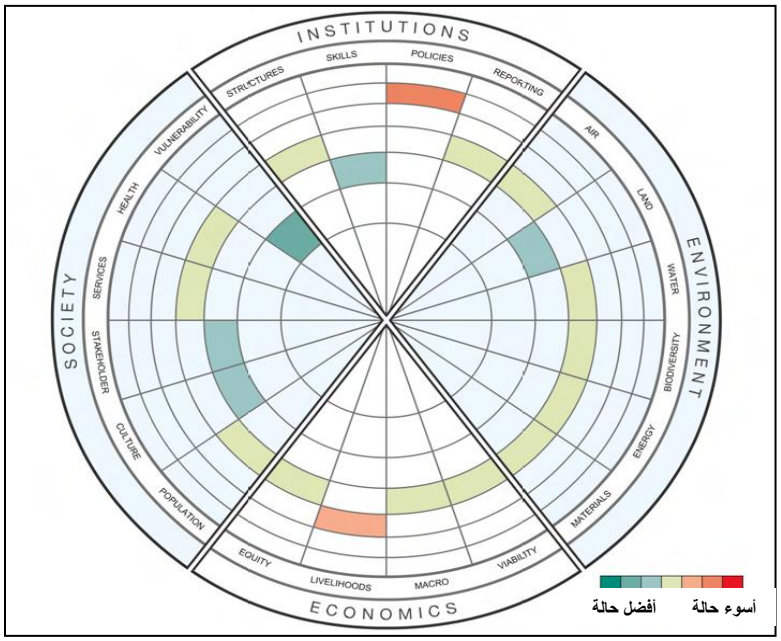
3.3. تقييم الدراسات الخاصة بتطوير أداة تحليلية لقياس استدامة المخططات التنظيمية

على الرّغم من الإنجازات الكثيرة في مجال الاستدامة سواء على صعيد المشاريع أو الدراسات والأبحاث المختلفة التي تطور طرق وأساليب لقياس الاستدامة، إلَّا أنَّ تحقيقها يتطلب أدوات تحليلية خاصة بكل مجال من مجالاتها ترصد مدى تقدمه نحو الاستدامة أو بعده عنها، بما فيها الأداة التحليلية الخاصة بتقييم المخطط التنظيمي المستدام- وهذا هدف من البحث العلمي، وخاصة أنَّ العديد من الأدوات والمؤشرات المستخدمة في معظم الدراسات التي تتعلق بالتنمية المستدامة تركِّز على أخذ البعد البيئي بالاعتبار وقياسه فقط من منطلق أنَّ هذا البعد يعكس الاستدامة من حيث أهمية الحفاظ على المصادر الطبيعية من أجل الأجيال القادمة، ولكن الموضوع أشمل من أن يتم التركيز على جانب معين وعلى ما يجب قياسه وتحليله بقدر ما هو أهم من ذلك من حيث التركيز على كل الجوانب التنموية وعلى آلية قياسها وتحليلها، ضمن هذا الإطار تمّ القيام بتحليل عدة أدوات وكذلك دراسات وأبحاث قامت بتطوير أدوات تحليلية مختلفة، وقدمت مختلف الطرق

تتضمن مؤشرات المخطط المستدام وذلك للاستفادة منها في تطوير الأداة والطريقة والمؤشرات التي تتناسب مع المخطط التنظيمي لحالة الدراسة

1.3.3. برنامج ASPIRE™ لتقييم استدامة التخطيط التنظيمي في بريطانيا

يعد برنامج ASPIRE™ * أداة تقييم تقنية جديدة لقياس أداء الاستدامة للمشاريع التنموية الحضرية ويزود إطار عمل يشمل الأبعاد الأربعة الرئيسة للاستدامة (البيئية، الاجتماعية،الاقتصادية، والمؤسساتية)، ويقوم بتقييم نوعي ل 20 مجال رئيسي ضمن المجالات والقضايا الرئيسة الأربعة تتضمن بدورها 96 مجال فرعي، ويظهر التقييم بشكل بياني في برنامج ASPIRE Software الإلكتروني باستخدام نظام الإشارة الضوئية (أحمر – أخضر – أصفر) كما يظهر الشكل32.
وقد طُور برنامج ASPIRE في المملكة المتحدة عام 2007 من قبل شراكة فريدة من المنظمات غير الحكومية Engineers EAP - Against Poverty ومجموعة آروب للتنمية الدولية في جامعة فرجينيا آروب UVA-University of Virginia Arup التي أسسها المهندس أوفي آروب Sir Ove Arup المستشار الأساسي وعضو برلمان الأوروبي في لندن عام 1946، وقد استند تطوير هذا البرنامج على تعديل الأداة SPeAR- Routine Sustainable Project Appraisal وهي أداة تقييم السابقة للاستدامة طورت عام 2001 في المملكة المتحدة من قبل مجموعة آروب Arup أيضاً، من خلال إدخال البعد المؤسساتي والمستند على أولوية هامة وهي تقليل الفقر الحضري من حيث إمكانية تأمين القدرة على تحمل تكاليف العيش والإسكان حيث يزود ASPIRE أداة تقييم مراقبة وتقييم وتخطيط لقياس شامل للاستدامة وتقليل الفقر وأداء مشاريع البنية التحتية.
يهدف برنامج ASPIRE™ إلى مراقبة وتقييم أداء المشاريع والمخططات التنظيمية ويعمل كدليل لاتخاذ القرارات، حيث يتعامل مع تعقيد القضايا التنموية التي يجب أن يجسدها المخطط التنظيمي، ويتميّز بأنّه يقوم بتقييم متكامل للفقر والاستدامة، يدمج البعد المؤسساتي، وقابل للتطبيق في كافة مراحل المشروع (التحديد للأهداف والغايات والتصميم والتقيم والتطبيق والمراقبة والتقييم)، وهو أداة مستند على برامج تقنية Software، ويعطي نتائج تخطيطية واضحة، سهل الاستعمال والفهم من قبل المستخدم، وقد تمّ اختباره على عدة مشاريع عالمية [234].



الشكل (32): نظام الإشارة الضوئية في برنامج ASPIRE™ لتقييم الاستدامة المشاريع التنموية [208].

ويتضمن البرنامج مجموعة مؤشرات عالمية شاملة حصلت على تأييد وقبول دولي مثل منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD والبنك الدولي World Bank ومنظمة العمل الدولية ILO والاتحاد الدولي للمهندسين الإستشاريين FIDIC في جنيف وأكاديمية رويال للهندسة في لندن [208]، وتستخدم هذه المؤشرات في رصد التنمية المستدامة وسياساتها

* **ASPIRE -**A Sustainability Poverty and Infrastructure Routine for Evaluation

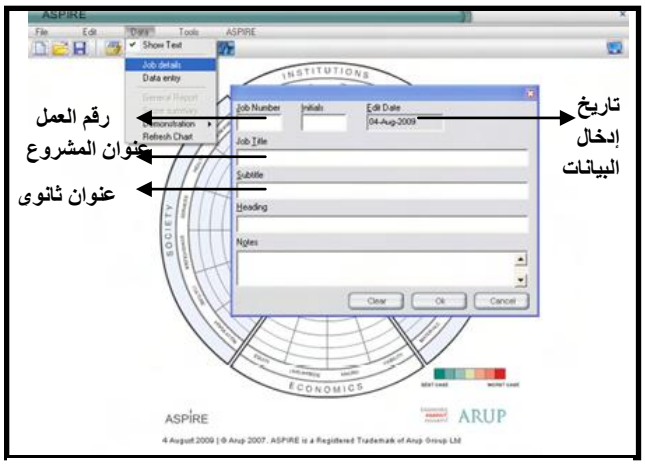
الهادفة إلى تقليل الفقر الحضري، والحصول على البنية التحتية الأساسية المستدامة وتحسين وصول للفقراء إليها والقدرة على تحمل تكاليفها وتحسين التوظيف والمشاركة في اتخاذ القرارات، وتقليل استهلاك المصادر الطبيعية وحفظ التنوع الحيوي والأنظمة الطبيعية وتأخذ بالاعتبار شمولية المنافع والكلف الاقتصادية والبيئية والاجتماعية [107 :5]، حيث ينطلق هذا البرنامج من أنّ الحل المستدام ينتج من التوازن المثالي بين المتطلبات التنافسية ضمن أربعة أصناف رئيسة وهي (المساواة الاجتماعية، الحيوية الاقتصادية، والسلامة البيئية والحفاظ عل الموارد الطبيعية، وتعزيز القدرات المؤسساتية) ويجب على المخطط التنظيمي أن يحققها لإنشاء مدن مستدامة من خلال تحسين نوعية الحياة والترويج لإدارة مسؤولة وفعالة للبيئات المبنية والطبيعية [5:103].

يتبيَّن مما تقدم، أنّه يتم تقييم المخططات التنظيمية وفق هذه الأداة من خلال قياس المؤشرات البالغة 96 مؤشر التي تمثل المجالات الفرعية المؤلفة من 20 مجال رئيسي ضمن الأبعاد الأربعة الرئيسة للاستدامة والتي يجب أن يتم مراعاتها وتبنيها أثناء إعداد السياسات والمشاريع والمخططات مجتمعة، ويوضح الجدول 18 المجالات الأربعة الرئيسة والفرعية والمؤشرات.

البيئية	**الهواء**	**استعمالات الأرض**	**الماء**	**التنوع البيولوجي**	**الطاقة**	**المواد**
	• نوعية الهواء المحيط • الانبعاثات المباشرة • الغبار والجسيمات • طبقة الأوزون • الانبعاثات غير المباشرة	• الموقع • هدف التخطيط • التنوع/استعمال مختلط • الأراضي الملوثة • الحفاظ على التربة	• أنظمة التصريف • تلوث الماء • معالجة مياه الصرف والتخلص منها • توافر المياه الصالحة للشرب • كفاءة استخدام المياه	• المنطقة المحمية • الحفاظ على الطبيعة • النظم الإيكولوجية المائية • الغابات • المناطق الجافة	• كفاءة الطاقة • مصادر الطاقة	• كفاءة المواد • مصادر مسؤولة • تحليل كامل
الاجتماعية	**التعداد السكاني**	**الثقافة**	**أصحاب العلاقة**	**الخدمات**	**الصحة**	**الضعف (قابليةالسقوط)**
	• الفئات الضعيفة • تغير التعداد السكاني • تماسك المجتمع • حساسية الصراع التشرد	• الهوية الثقافية والاجتماعية • المرافق الثقافية والدينية • التراث المحلي وعلم الآثار • استخدام البيئة • الممارسات الجيلية والجنسية	• تحديد وتحليل أصحاب العلاقة • الاستشارة والمشاركة • المساءلة وآليات الشكاوى	• الطاقة • التعبئة والنقل • الاتصالات السلكية واللاسلكية • التربية والتعليم • الفراغ العام	• الماء • الصرف الصحي • الرعاية الصحية • الماوى • التغذية	• التكيف مع التغير المناخي • الموقع والموارد البيئة • المأوى والواجهة الطبيعية • المؤسسات والشبكات الاجتماعية • الحصول على سل العيش والتمويل
الاقتصادية	**القابلية للحياة (الجدوى)**	**الكلي (الشمولية)**	**توفر سبل العيش**	**المساواة والعدالة**		
	• قيمة المال • إدارة الخطر • تسعير الكربون • تشغيل وصيانة • التوافق مع الاستراتيجيات الوطنية والإقليمية • تكنولوجيا مناسبة	• الحيوية والتجديد • القيم المضافة /التأثيرات المضاعفة • الديون • تأثيرات التضخم • المنافسة الأخلاقية	• تحديد المصادر (الموارد)المحلية • مدى الوصول إلى التمويل • التشوهات التي يتعرض لها الإقتصاد المحلي • إيجاد فرص عمل • معايير العمل • التدريب	• الفرص العادلة (تكافؤ الفرص) • القدرة على تحمل تكاليف الخدمات (الخدمات الرخيصة) • تراكم الفوائد (المنافع) • حيازة الأراضي		
المؤسساتية	**الهياكل**	**المهارات**	**السياسات**	**التقرير**		
	- فعالية الحكومة الوطنية والمحلية - المشاريع والتنسيق الحكومي - الفساد - المجتمع المدني - سيادة وحكم القانون	- الحكومة المحلية - القطاع الخاص - مشاركة المجتمع المدني - البحث والإبداع	- نوعية الأطر التنظيمية - حقوق الإنسان - الصحةو لسلامة - التأمين الممتاز (ضمان النوعية) - المليكة الفكرية (العقلية) الفعالية	- الإفصاح عن المعلومات والتوثيق - المراقبة والتقييم - وسائل الإعلام (قنوات إعلامية) - تبادل المعرفة - النسخ المتماثل والتكرار		

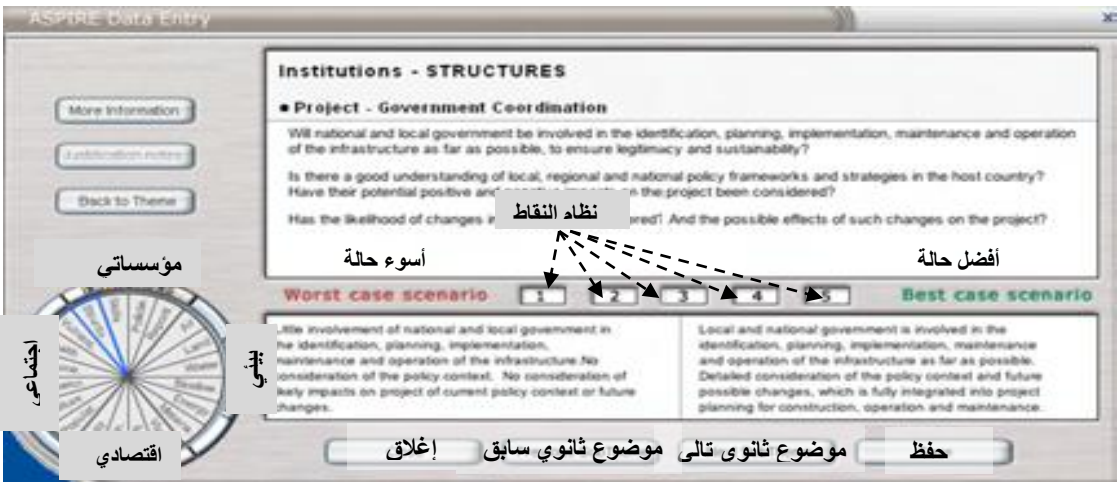
الجدول (18): مؤشرات قياس أداء السياسات ومشاريع التنمية المستدامة المعتمدة في إعداد المخططات التنظيمية وفق البرنامج **™ASPIRE[107 :5]**

يشكّل استعمال المؤشرات السابقة القاعدة لبرنامج ASPIRE ™ ليسمح بالتطبيق الشامل والعالمي وللتطور من منتج التنمية إلى المشروعات ومن ثم إلى المخططات، يُلاحظ أنّ تلك المؤشرات هي نوعية وليست كمية وهذا متوقف على واقع المدن المدروسة وأهداف وضع المخطط لها، وكما أنّها شاملة لأبعاد الاستدامة وتعكس السياسات التي يجب أن تُقيم من خلالها المخططات وفيما إذا تمّ إعدادها على أساسها، إذ تشير المؤشرات في كل من الأبعاد والمجالات الرئيسة إلى التكامل فيما بين السياسات وتأثير تخطيط كل منها في الآخر ففي البعد البيئي يتضمن مجال استعمالات الأراضي مؤشر فيما إذا كان هناك اندماج للاستعمالات والوظائف ضمن الموقع بالمقابل يتضمن البعد الاجتماعي في مجال التعبئة والنقل مؤشر مدى تحسين إمكانية الوصول إلى وسائل النقل العام والخاص الفعالة والآمنة وبأسعار معقولة وبشبكات طرق فعّالة لجميع فئات الناس وهذا يتكامل بدوره مع سياسات اندماج استعمالات الاراضي وبالتالي تنعكس آثار ذلك على البيئة والاقتصاد.



الشكل(33): نافذة إدخال المعلومات الأساسية عن المشروع إلى برنامج ASPIRE ™ [5: 107]

أمّا عن منهجية التقييم من خلال برنامج ASPIRE ™ فتتم وفق تقييم سهل وسريع للمخططات التنظيمية من خلال جمع البيانات من مصادر رئيسة وثانوية بعد تحديد الهدف من المشروع واسمه والمواضيع المطلوبة وتحديد العملية التشاركية وتاريخ بدء التقييم ليتم إدخال هذه المعلومات إلى مربع حوار من ضمن أيقونة بيانات Data عند فتح البرنامج، كما هو موضح في الشكل 33 ثم إدخال هذه البيانات إلى البرنامج للإجابة على مجموعة تساؤلات لكل مؤشر من المؤشرات الأساسية يقوم البرنامج بتوجيهها إلى المسؤول أو المخطِط أو مستخدم البرنامج وهذه التساؤلات هي الأساس في عملية التقييم تساعد في وضع علامات لكل من المواضيع الفرعية، ويدخل المستخدم تبرير لكل درجة مخصصة، ويوضح الشكل 34 مربع حوار إدخال بيانات لإحدى مجالات التنمية لوضع النقاط لكل مؤشر تمّ دراسته في المخطط بعد ان يكون البرنامج قد حدد أسوء أو أفضل حالة ليقيم المستخدم السياسات ويضع النقاط من 1 إلى 5 على أساس ذلك. وهذه النقاط تجمع لكل موضوع للتزويد بنتيجة بيانية رسومية تخطيطية من خلال نظام الإضاءة بالألوان الذي يظهر نقاط الضعف والقوة في كل مجال من مجالات التنمية الأربعة وأفضل حالة أو أسوأ حالة للمخطط حيث يشير اللون الأحمر إلى اسوء حالة في المخطط واللون الأخضر إلى أفضل حالة، ثم يقدم تقرير تفصيلي من خلال برنامج إكسل Excel ™ يتضمن (المقدمة والمنهجية والنقاش والتوصيات) ونتائج نهائية مع كتابة تقرير التقييم ، وبناء على هذه النتائج يكون قد تمّ تقييم مدى تقدم المخطط نحو الاستدامة.



الشكل (34): مربع حوار إدخال البيانات حول إحدى مجالات التنمية إلى برنامج **ASPIRE ™** وتسجيل النقاط [107]

يُلاحظ أن هذا البرنامج هو تقنية جديدة متطورة وحديثة لتقييم المخططات ويستمد شموليته من كونه يقوم بتقييم مدى تقدم السياسات المتبعة في أي مجال تخطيطي كان بهدف واحد وشامل وهو الوصول إلى تنمية حضرية مستدامة بما فيه مجال التخطيط التنظيمي كما أنه يتميز بسرعة التقييم وهذا أمر مطلوب في ظل الإجراءات الروتينية البطيئة المفروضة على السياسات في إعداد المخططات في معظم البلدان النامية ومنها مدننا التي تواجه نمواً حضريا يفترض فيه أن يكون هناك سرعة في اتخاذ القرارات والإجراءات، وكما يتميز هذا البرنامج بأنه لا يعتمد مؤشرات خاصة ببلد ما إنما يتضمن تقييم مؤشرات تمّ تطويرها من مجموعة مؤشرات دولية وقد لاقت قبول دولي، كما أنّه بالرغم من أنّ المؤشرات هي نوعية ولكن تحديد أسوأ او أفضل حالة بوضع أوزان رقمية (نقاط) عن حالة المخطط وفق هذا المؤشر يمكن ان تكون بمثابة المعايير التي يجب أن يحققها المخطط وبالتالي إعطاء صورة دقيقة عن الوضع، أي بالمجمل هذا البرنامج يمكن أن يكون أداة تقييم ناجحة لتطوير منهجية إعداد المخططات ورصد مدى استدامتها في أي بلد كان.

2.3.3. تحليل المحتوى لتقييم المخططات التنظيمية المحلية Content analysis

يعتبر تحليل المحتوى Content analysis من الأساليب الجديدة المستخدمة لتحليل المخطط التنظيمي، وهو أسلوب وأداة للبحث العلمي يمكن أن يستخدمه الباحثون لوصف المحتوى الظاهر والصريح للمادة المراد تحليلها من حيث الشكل والمضمون، يتميز هذا النموذج التحليلي بأنه يهتم بمحتويات أي مادة من مواد البحث العلمي، ويزود منهجية بحث ملائمة للتقييم بشكل منظم للمحتوى الرمزي للمخطط التنظيمي المحلي سواء كان منتج تخطيطي لعملية صنع المخطط أو كأداة مساهمة لاتخاذ القرارات في عملية التنمية المحلية **[188 : 390-383]**.

يتم العمل وفق هذه المنهجية لإعداد مخطط تنظيمي ما من خلال 3 خطوات رئيسية عامة تتضمن مجموعة مؤشرات وعناصر ثانوية بهدف إصلاح التخطيط وإدارة التنمية لإنتاج استعمالات أراضي غير تقليدية وذلك من خلال قياس كل من [184: 474-444].

1 **تقييم سياسة المخطط: من خلال قياس أصناف أساسية وأصناف ثانوية وهي:**

- الإدارة وتتضمن إدارة الأرض والبنية التحتية والنوعية البيئية.
- تطوير الفراغات الحضرية من خلال قياس استعمالات الأراضي والشكل الحضري وحدود النمو الحضري وحدود الخدمات والبنية التحتية والإسكان وخاصية المجتمع وبيئته.
- حفظ وحماية الموقع الريفي بقياس النوعية البيئية وحفظ المصادر والمناطق الطبيعية.

2- **التركيز على النوعية التحليلية** أي التركيز على المحتوى التخطيطي (السياسات) للمخطط وتشمل المشاورات والتحاليل التي وُظِفت لتطوير سياسات المخطط ومن عناصرها على سبيل المثال المشاركة الشعبية كوسيلة لتحسين شرعية جهود صنع المخطط بجعله أكثر تمثيلاً وعلى علاقة بالمحليات، ومن عناصر وخطوات هذا القياس:

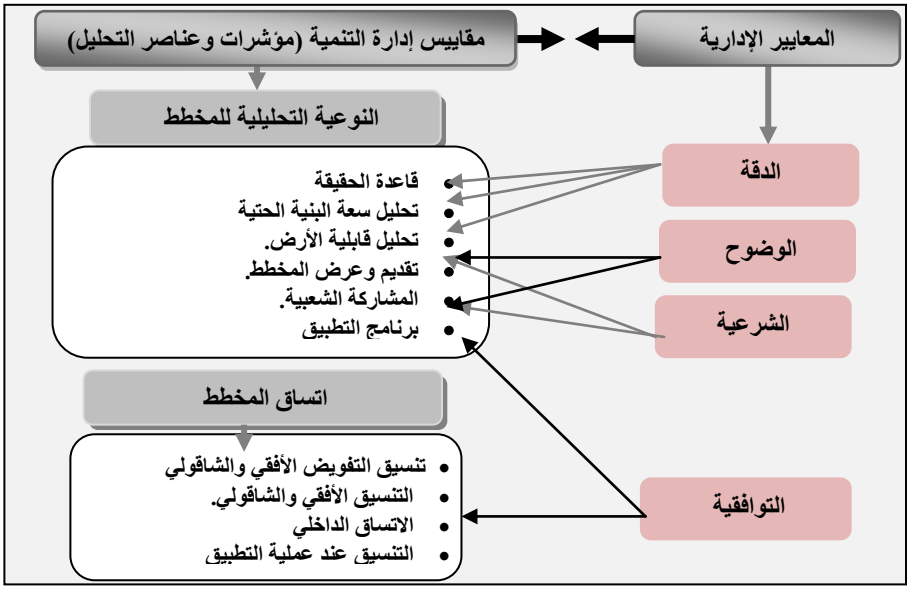
- عرض المخطط يتضمن فهم الأهداف والغايات والسياسات الذي وُضِع من أجلها وقياس مدى المشاركة الشعبية في صياغتها **وتعتبر هذه الخطوة هامة لقياس المدى الذي يكون فيه المخطط مقروء جيداً وكذلك مدى تعدد طرق المشاركة وإدماجها في عملية صنع المخطط.**
- تحليل قابلية البنية التحتية أي تحليل توافر البينة التحتية الحالية متضمنة الإمكانيات الراهنة والمتوقعة مثلا اتجاهات النمو السكاني والنشاطات الإقتصادية حيث يجب تحليل التأثيرات المحتملة من قرارات البنية التحتية على السكان وعلى التنمية.
- قاعدة الحقيقة وتتألف من عدة عناصر مثل تحليل تطبيق المخطط القديم والبنية المؤسساتية والإدارية والمؤسساتي والتخطيطية، وتحليل الشروط والوضع الراهن الحالي من خلال وصف استعمالات الأراضي والتعداد السكاني والنشاطات الاقتصادية، وتحليل الاتجاهات المتوقعة للسكان وتعدادهم وخصائصهم ذلك.
- تحليل التأثيرات المحتملة من قرارات البنية التحتية لاتجاهات تنمية السكان والأرض والتأثيرات المتبادلة من تلك الاتجاهات على سعات البنية التحتية الطويلة المدى.
- تحليل قابلية الأرض وتتضمن ميزات غطاء الأرض الطبيعية وتحليل للأراضي عالية النوعية، ومناطق الإنتاج الطبيعي وتوثيق وتحليل للأراضي الزراعية الرئيسية، وتحليل التأثيرات المحتملة على ميزات المواقع من جراء التنمية.
- برنامج التطبيق يتضمن تحليل المدى الذي يحدد فيه المخطط سياسات البنية التحتية المتنوعة والتعليمات والمعلومات التي يتم تبنيها والإطار الزمني والمسؤوليات لتطبيق تلك السياسات والتعليمات لتقييم نجاح مستمر لجهود التطبيق.

3- عناصر اتساق المخطط: إنّ اتساق المخطط له عدة أبعاد لتحليل دور المخطط التنظيمي في إدارة وتنمية استعمالات الأراضي ولتحليل اتساق المخطط هناك عناصر مفتاحية مثل:

- **التبني (التفويض) الشاقولي:** ويتطلب بأن تكون جهود التخطيط المحلي والمخططات متسقة مع تفويضات التخطيط الرسمي.
- **التنسيق الشاقولي:** ويقصد به المدى التي تعرض به المخطط على الاستشاريين أوالتنسيق بين الوحدات الحكومية.
- **التنسيق الأفقي:** يُقصد به مدى توافق المخطط مع السياسات والخصائص المكانية والخصائص المحلية للأحياء المجاورة الأفقية ومدى المشاركة على المستوى المحلي.
- **التنسيق الداخلي:** أي درجة التماسك الداخلي بين المخطط الكلي والأهداف والسياسات وبين وثائق المخطط المتعددة مثل مخططات المنطقة الثانوية، حيث أنَّ خواص الاتساق الداخلي تتضمن التنسيق بين الهدف والسياسة وبين المخططات المكانية على سبيل المثال درجة اتساق الأهداف المنصوصة والسياسات المتخذة مع خريطة استعمالات الأراضي المستقبلية وفرص التطوير المستند على قدرة البنية التحتية وملائمة الأرض.

من ناحية ثانية، وللتمكُّن من تحديد مدى نجاح المخطط وإذا كان الإصلاح التخطيطي ينتج برامج إدارة تنموية فعَّالة مصممة لإنتاج استعمالات أراضي غير تقليدية لذلك تقييم المخططات وبرامج التقسيم للأراضي يعد ذو جدوى لأصحاب الشأن والمسؤولين لفهم العلاقة بين المخطط كأداة تخطيطية فعالة وبين كونه مخطط لاستعمالات الأراضي وكعنصر مفتاحي لبرنامج إدارة التنمية المحلية هناك عدة معايير تحدد كون المخطط أداة تنموية فعالة ويمكن اختصارها في:

- **الدقة والوضوح**: أي مدى دقة المعلومات التي يوفرها المسؤولين والمعنيين عن البيانات الخاصة بتشكيل المخطط من حيث تحليل الموقع وقابلية الأرض للتنمية وسعة البنية التحتية ومدى المشاركة الشعبية وحول إمكانية التطبيق.
- **الشرعية:** مدى إمكانية تطبيق المخطط وفق القوانين والتشريعات، ومدى تطابقه مع آراء السكان المحليين.
- **التوافقية:** وتعتبر من إحدى معايير إدارة التنمية إضافة إلى كونها معيار إداري مؤسساتي يتضمن ضرورة الاتساق الشاقولي والأفقي أيضاً، ويوضح الشكل 35 العلاقة بين مقاييس إدارة التنمية والمعايير الإدارية القائمة على التخطيط.



الشكل (35): العلاقة بين مقاييس إدارة التنمية والمعايير الإدارية القائمة على التخطيط
المصدر: إعداد الباحثة

تمَّ الاعتماد في هذا التحليل لإعداد المخطط على مجموعة مؤشرات رئيسة تتضمن عدة مؤشرات ثانوية، ومنها فيما يتعلق بتقييم سياسة المخطط والتي تتضمن قياس 3 أصناف من المؤشرات وهي الإدارة من خلال قياس (إدارة الأرض والبنية التحتية والنوعية البيئية) محتوية على 25مؤشر، والصنف الثاني يتضمن تطوير الفراغات الحضرية من خلال قياس (استعمالات الأراضي والشكل الحضري والبنية التحتية والإسكان وخاصية المجتمع وبيئته) محتوية على 25 مؤشر أيضاً والصنف الثالث هوحفظ وحماية الموقع الريفي ويتضمن 21 مؤشر.

أما فيما يتعلق بمعايير قياس النوعية التحليلية للمخطط (المحتوى السياسي للمخطط) وتتضمن قياس 6 أصناف لها 74 مؤشر وهذه الأصناف هي قاعدة تحليل اتجاهات التنمية في المنطقة من حيث تعداد سكان والمتغيرات الاقتصادية وغيرها، وسعة البنية التحتية، وتحليل قابلية الأرض للتنمية، والمشاركة الشعبية، وتقديم وعرض المخطط، وبرنامج التطبيق، وفيما يتعلق بالتنسيق الأفقي والشاقولي تتضمن 32 مؤشر.
يُلاحَظ أنَّ هذا النوع من التحليل اشتمل على مؤشرات حديثة تواكب متغيرات المجتمع الحضري من حيث قياس مدى توافق المخطط مع المسؤوليات والمسؤولين أفقياً وشاقولياً ومن حيث قياس مدى تضمين السكان المحليين في عملية الإعداد من خلال قياس مدى المشاركة الشعبية وكذلك قياس مدى استيعاب الأرض المراد تطويرها لهذا العمل وللتنمية المراد تحقيقها وغيرها من قياس وتحليل وتقييم لبرنامج التطبيق للمخطط المتبع في المنطقة، وكما أنَّها تهتم بقياس القضايا الإدارية وميزاتها وإشكالاتها مثلها مثل القضايا التخطيطية المتعلقة بالسياسات المتبعة لإعداد الخطط والمخططات التنموية وغيرها من المؤشرات الشاملة لجوانب عدة من جوانب إعداد المخطط وهذا يقضي بشمولية هذا النموذج التحليلي نوعاً ماَ كونه يتضمن مؤشرات مؤسساتية إدارية تأخذ سياسات إعداد المخطط بالاعتبار أي تكامل العمل الإداري والتخطيطي.

3.3.3. تحليل الدراسات لقياس وتقييم مخططات التنمية المستدامة

1.3.3.3. دراسة المؤشرات والأهداف المطورة من قبل منظمات دولية مختلفة

قامت منظمات دولية مختلفة بتطوير مؤشرات لقياس التنمية بهدف تحديد الاتجاهات الصحيحة والملائمة ووضع الأهداف والغايات والتي يمكن أن تُساهم في إنجاز مخططات لمدن أكثر استدامة وذلك من خلال تطوير مؤشرات التنمية الحضرية المستدامة بشكل عام والتي تؤثر في سياسات إعداد المخطط التنظيمي بشكل خاص إذ أنّ العديد من نظم المؤشرات المستخدمة في قياسه لا تغطي سوى جوانب معينة.
لذلك من أجل الحصول على أداة تحليلية شاملة تتضمن مؤشرات شائعة وذات الصلة بمجال التخطيط التنظيمي المستدام، سيتم العمل على مقارنة مجموعة مؤشرات قامت بتطويرها منظمات دولية عدة لقياس التنمية الحضرية المستدامة أو أحد مجالاتها[1]، وذلك بالاعتماد على مبادرات الجهات التالية **[144 :20]** :

- **المركز الحضري العالمي عام 1999**.
- **مركز الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية** UN-Habitat**:** وضعت الأمم المتحدة عام 2001 مؤشرات ذات الصلة الأكبر في مجال التخطيط التنظيمي والتي اهتمت بقضايا الاسكان واستعمالات الاراضي ومعدل النمو السكاني وتأمين البنية التحتية للسكان وغيرها من الأولويات التي تهم الحياة اليومية والتي تتطلب استدامة في تخطيطيها.
- **البنك الدولي** World Bank، 1999.
- **منظمة الصحة العالمية** WHO-World healthy organization: طورت مؤشرات لإنشاء مدن صحية ضمن مجالات أربعة (صحية، مؤشرات الخدمة الصحية، مؤشرات بيئية، مؤشرات اقتصادية واجتماعية).
- **منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية** OECD**، والمركز الدولي للمبادرات البيئية** ICLEI**، مجلس الأمم المتحدة للتنمية المستدامة،** قامت هذه المنظمات بتطوير مؤشرات للإستدامة الحضرية عام 2002 والتي يمكن أن تسرِّع التنمية الحضرية المستدامة من خلال ربطها بعناصر المخطط التنظيمي وفق مجموعة أهداف كمية مقترحة حتى عام 2015.

يتبين من خلال دراسة مؤشرات الجهات السابقة أنّ البعض منها قام بتطوير مؤشرات خاصة بمجال تنموي ما والبعض الآخر قام بتطوير المؤشرات ضمن مجالات التنمية الأربعة ككل وتمّ الأخذ بالاعتبار شموليتها وتكاملها وقامت بالتركيز على السياسات التي تجسد عملية التنمية الحضرية المستدامة عند إعداد المخططات من خلال قياس المؤشر وثم تحديد اتجاه السياسات التخطيطية التي يجب اتباعها أو يكون عليها الوضع (رفع أو خفض قيمة المؤشر)، وكما أنّ أغلب المؤشرات نوعية باستثناء المؤشرات المطورة من منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، والمركز الدولي للمبادرات البيئية، ومجلس الأمم المتحدة للتنمية المستدامة هي كمية وهذا ما يعطي صورة دقيقة عن الوضع المطلوب وكذلك تمّ تحديد استهدافات كمية بعيدة المدى لكل عنصر من عناصر المخطط، إلّا أنّ النسب المطروحة لا تلائم واقع كل المناطق، ولكن تحديدها كمعايير للتقييم يمكن أن يُساعد في تحديد الاتجاه المطلوب للتنمية كسياسة عامة.

[1] الملحق 2 المؤشرات المطورة من قبل المنظمات السابقة .

2.3.3.3. قياس أداء المخططات التنظيمية تجاه تحقيق الاستدامة وفق الدراسات والأبحاث المختلفة

قامت العديد من الدراسات والأبحاث العلمية والتخطيطية بتطوير أدوات وآليات جديدة لتقييم استدامة المخططات التنظيمية من خلال مجموعة مؤشرات تم اختيارها من حالات دراسة مختلفة من قبل الباحثين والمُخططين الدارسين على اختلاف المناطق والجهة العلمية أو التخطيطة أو الإدارية التي يتبعون لها، لذلك تم العمل على تحليل هذه الدراسات من أجل الاستفادة منها في تطوير الأداة الناجحة ووضع المؤشرات التي تتناسب مع حالة الدراسة للبحث.

- **تقييم نوعية المخططات للباحث بيرك Berke عام 1994**

طور الباحث فيليب بيريك Philip R. Berke[1] آلية لتقييم نوعية المخططات كانت نتيجيتها الاعتماد على ثلاثة عشر بُعد رئيسي تتكون من 53 موضوع ثانوي ضمن ثلاثة مجموعات رئيسية (الوضع الراهن، الأهداف، السياسات) تستخدم في تقييم نوعية المخططات، ويتم رصد المخططات وفق هذه الآلية من خلال إعطاء رموز (نقاط التقييم) تدل على نتيجة التقييم لكل مجموعة رئيسة والبعد الخاص بها وعناصره الثانوية حيث أعطي ضمن مجال مجموعة الوضع الراهن رمز (0) إذا لم يذكر الموضوع في المخطط ، و(1) إذا ذُكر في المخطط لكن دون تفصيل ، و(2) ذكر في المخطط وبالتفصيل، اما فيما يخص الأهداف فإن نقاط التقييم هي: (0) لم يذكر في المخطط ، و(1) إذا تمَّ ذكره، وفيما يتعلق بالسياسات فإن نقاط التقييم هي (0): في حال لم تذكر، و(1) اقترح في المخطط، و(2) في حال تمَّ تبنيه في المخطط، ويوضح الجدول 19 المجموعات الرئيسة والأبعاد الرئيسة والمواضيع التي يجب أن يتم تقييمها وفق دراسة الباحث بيرك [175 : 155-170].

الوضع الراهن	**الخرائط**	- رسم أماكن المواقع الخطرة - رسم مقدار وحجم المواقع الخطرة
	الحاجة الملحة	- بيانات القدرة وضرورة مطلب المأوى
	عدد السكان الحليين	- عدد السكان المحليين - عدد والقيمة الكلية للنماذج المختلفة للبنية التحتية - عدد والقيمة الكلية للهياكل الخاصة والعامة - التقديرات الدنيا للهياكل العامة والهياكل الخاصة
الأهداف	**المواقع الخطرة**	- أي هدف لتقليل الملكية - أي هدف لحماية وأمان السكان - أي هدف لتقليل الخطر والضرر على الملكية العامة - هدف لتقليل التأثيرات الطبيعية للمخاطر - هدف لتوزيع تكاليف إدارة المخاطر بالتساوي
	البيئة	- الهدف لتقليل تأثير المخاطر التي أيضا تحقق حفظ المناطق الطبيعية - حفظ المناطق المفتوحة ومناطق الترفيه - صيانة نوعية المياه الجيدة
السياسات	**الوعي**	- الوعي التربوي - تشجيع كشف المخاطر التطوعي - برامج الاستجابة ولتحذير من المخاطر والكوارث - برامج تشجيع التأمين ضد الزلازل - المساعدة التقنية للمطورين
	التنظيم	- رخص استخدام البناء وكثافة استخدام البناء - التحول في حقوق التنمية - استعراض الموقع - تقييم الأثر وبناء المعايير - حيازة الأراضي والممتلكات - تأثيرات تقليل التمويل وانتداب القطاع الخاص
	الحوافز	- دعم القطاع الخاص التطوعي - حيازة الممتلكات والأرض التطوعية - تخفيف الضريبة، وربح عالي وقروض قليلة للأبنية
	البنية التحتية	- تعديلات وتحسينات رئيسية - التحكم في الهياكل
	إعادة التغطية	- تغير استعمالات الأراضي وتغير تصميم الأبنية وإعادة تغطية التمويل وتعديلات التحسينات الرئيسية

الجدول (19): تقييم نوعية المخططات للباحث بيرك Berke 1994 **[175 : 155-170]**.

[1] **فيليب بيريك** Philip R. Berke باحث وعضور هيئة تدريسية في جامعة كارولينا الشمالية في هضبة شابل في الولايات المتحدة ، كلية الشؤون العامة والحضرية،قسم تخطيط الإقليمي والحضري، USA

لقد تبيّن بتحليل الجدول السابق أنّ آلية تقييم نوعية المخططات من قبل بيريك اقتصرت على تحليل نوعية المخطط من الناحية الفنية كوثيقة مكتوبة ومؤلفة من خرائط ومصورات ومن تحليل الوضع الراهن، وقد تبين أيضاً أنّ المؤشرات المطورة ضعيفة ولا تعطي بيانات دقيقة حول الوضع إضافة إلى أنّها لم تدرس الوضع من ناحية الأبعاد الأربعة للتنمية وبالتالي اقتصر تحديد الأهداف والسياسات للمخطط على أولويات إدارية وبعض الأولويات التخطيطية من حيث التنظيم والحوافز ومدى توافرها في نظام التخطيط المتبع وعلى الرّغم من أهمية هذا الأمر في عملية إعداد المخططات إلا أنّه لم يتبين كيف يتم تجسيد قدراتهم في تحديد سياسات تنموية شاملة منطلقة من تحليل شامل للوضع الراهن وبالشراكة المحلية ليتم إعداد المخططات على أساسها.

- **التوجهات التخطيطية لتقييم المخططات التنظيمية من قبل كونسل David Counsell في بريطانيا عام 1998**

قام الباحث والمُخطط الحضري البريطاني ديفد كونسل David Counsell * عام 1998 بدراسة تضمنت تحليل 27 مخطط هيكلي لمدن بريطانية كان قد تمّ التصديق عليهم قبل تبني مفهوم الاستدامة، وحَللت المخططات وفق دراسته تبعاً لثلاث فئات من معايير الاستدامة تدعم وثائق المخطط في ترجمتها للسياسة والنقاط من اجل المواضيع الرئيسية (رأس المال الطبيعي، المبدأ الوقائي، المشاركة، إدارة الطلب، القدرة على التحمل، الإنصاف، التنوع البيولوجي، الإشراف العالمي، سياسة الإندماج، المنفعة في المستقبل، نوعية الحياة) وتمّ إعطاء أوزان وفق الآتي: 0= إذا كان المعيار غير مذكور، و1 في حال كانت صلة التوجه التخطيطي بالمعيار ضعيفة، و2 في حالة الصلة المتوسطة، و3 للصلة القوية، ومن اجل المعايير الإجرائية تمَّ أيضاً إعطاء أوزان وفق الآتي: 0= في حال عدم وجود إجراء يستخدم في تحضير المخطط، **1**= إذا كان هناك صلة بعض الشيء لكن ضعيفة (في حالة وجود سياسة عامة أو معالجة سطحية)، 2= إذا تمّ اتباع الإجراءات بشكل شامل. وهذه المعايير الإجرائية موضحة في الجدول 20 **[117 : 45-61]**.

مواضيع	توجهات التخطيط
الموارد الطبيعية	- وقاية المصادر - تقليل استعمال المصادر غير القابلة للتجديد - استعمال كفوء للمصادر المتجددة - تقليل الآثار
استعمالات الأراضي/ النقل/	- الموقع المستدام/ الشكل الحضري - العلاقة للتنمية مع النقل العام - سياسات استعمالات أراضي متعددة - أولوية للنقل العام
الطاقة	- تحسين كفاءة الأبنية - معايير تصميم للتنمية الجدية وتشجيع مصادر الطاقة المتجددة
التلوث	- تقل يل آثار التلوث (الضجيج، الأرض، الماء، الهواء) - تحديد ومعالجة الأرض الملوثة
إدارة النفايات	- تشجيع إعادة الاستعمال والانتاج والتغطية - ضمان التخلص بسهولة من النفايات
المواقع الطبيعية والريفية	- العناية بالمواقع الطبيعية والمحلية - تحسين المواقع - إدارة الوصول إلى المناطق الترفيهية
الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية	- المجتمعات المحلية المستدامة - تحسين الوعي والمشاركة - دعم النشاط الاقتصادي المحلي - تدابير التخفيف للتنمية الصناعية والحساسية البيئية والترفيه
البيئة المبنية	- تركيز الخدمات والمرافق في المراكز القائمة - تجديد المناطق الداخلية في المدينة - إعادة ستخدام المواقع الشاغرة والمكررة - حماية وتعزيز المساحات الخضراء في المناطق الحضرية - الحفاظ على المبنى والمناطق ذات الأهمية الثقافية والتاريخية - تقليل استخدام السيارات

الجدول (20): المعايير الإجرائية لقياس أداء المخططات الهيكلية الموضوعة من قبل قبل كونسل Counsell عام 1998 [117 : 45-61].

* ديفد كونسل دكتور باحث ومخطط حضري في مركز التنمية الحضرية والإدارة البيئية في المملكة المتحدة UK والمدرس في جامعة ليدس الحضرية في UK.

يُلاحظ أن كونسل Counsel لم يقتصر على التقييم الفني كما في أسلوب بيريك، وإنَّما اهتم كونسيل بالتّركيز على الأبعاد التنموية للتوجهات التخطيطية التي تعزز التنمية الحضية المستدامة، ولكنه تبين أن لا وجود لمؤشر أو معيار لتقييم مدى مشاركة السكان المحليين أو ممثلين عن المجتمع المدني في إعداد المخطط بالرغم أنها أهم عناصر إعداد مخططات مستدامة كما أنه لم يتم مراعاة المؤشرات الإدارية والاعتبارات المطلوبة لإدارة تنموية فعالة من حيث كيفية التنسيق بين المستويات الإدارية وسمات الجهات المختصة بإعداد المخططات ودرجة تأهليها العلمي والإداري والتخطيطي وغيرها، ولكن يمكن القول ان هذه الآلية قابلة للاستخدام لمؤشراتها البسيطة وسهلة التقييم والواقعية من خلال تطويرها فيما يتلاءم مع الوضع.

- **تقييم وثائق المخططات من قبل بروف وود Bruff and Wood عام 2000**

في عام 2000 قام كل من كارث بروف Garrethe Bruff* وأدريان وود Adrian Wood ** بتطوير آلية لتقييم السياسات التخطيطية المتبعة في إعداد المخططات ضمن ثمانية مجالات رئيسية و29 توجيه سياسي للتنمية المستدامة ثم حددت وصنفت بحيث يدل الرقم (1) على ضعف السياسات و(2) على قوتها و(0) على أن السياسة المستخدمة ليست ذات صلة بسياسات المخطط [134: 519-539]، ويوضح الجدول 21 السياسات التخطيطية لمخططات التنمية التي يجب أن يُقاس على أساسها المخطط لتحقيق التنمية المستدامة المطورة من قبل Bruff and Wood .

السياسات التخطيطية لتحقيق التنمية المستدامة	
المصادر الطبيعية	- تقليل استعمال المصادر غير القابلة للتجديد - تقليل الآثار البيئية - وقاية المصادر الطبيعية
الطاقة	- تحسين كفاءة الطاقة - تأسيس معايير تصنيف تصميم لكفاءة الطاقة في تنميات جديدة - تشجيع مصادر الطاقة المتجددة
النقل	- سياسات استعمالات أراضي متعددة، لتقليل الطلب على الرحلة في التنمية الجديدة - زيادة حيوية وكفاءة النقل العام وتقليل التنقل بالعربات
الأرض، والهواء، نوعية الماء	- تحديد حدود التلوث المحلية - تحديد ومعالجة الأرض الملوثة
إدارة النفايات الصلبة	- تشجيع وتخطيط الشروط المتعلقة بتقليل النفايات – إعادة استعمال النفايات - تقليل تأثير وتكاليف تدبير النفايات
الأرض الريفية- المواقع الطبيعية – التنوع البيولوجي	- حماية المواقع الطبيعية والمواقع العامة - تشجيع إعادة استعمال الأرض غير المطورة والمستوطنات المضغوطة - إدارة المواقع الترفيهية وتخفيف تأثير إعادة استعمال والوصول إلى الريف
التنمية الاقتصادية	- تصميم معايير للتنمية الجديدة - إعادة استعمال الارض المطورة وغير المطورة - شروط التعويض للتنميات الاقتصادية الجديدة
البيئة المبنية	- الاستثمار في بيئة ومرافق المدن الداخلية. - تقوية المرافق الدتخلية للمدن - استعمالات أراضي متكامل واحتياطي لكل الحاجات المحلية - أولوية للكثافة المتوسطة والمرتفعة للتنمية - حماية وتحسين الفراغات الخضراء الحضرية - حماية الأبنية والمناطق الثقافية والتاريخية - استثمار النقل العام وتقليل استعمال السيارة

الجدول (21): الإجراءات المطورة من قبل Bruff and Wood لقياس تقدم المخططات تجاه الاستدامة [134: 519-539]

يوضح الجدول السابق تحليل للمحتوى السياسي للمخطط ومدى ترويجه للتنمية المستدامة عبر الأدوات الإدارية والتخطيطية معاً، حيث لم تتضمن هذه الآلية مؤشرات للقياس وإنّما إجراءات يجب اتخاذها لتحقيق استدامة المخطط وهذه يمكن أن تعمل كمؤشرات نوعية قد لا تعطي صورة واضحة ودقيقة عن الوضع كما أنّها اتُصفت بالعمومية، وذلك يجعل عملية التقييم غير دقيقة لعدم وجود مؤشرات للقياس توضع على أساسها هذه الإجراءات فقد يكون للمؤشر الواحد

* كارث بروف Garrethe Bruff باحث ومخطط حضري وعضو هيئة تدريسية في في كلية الصحة والبيئة في المملكة المتحدة.

** أدريان وود Adrian Wood عضو هيئة تدرسية في قسم العلوم الجغرافية جامعة هودرسفيلد في المملكة المتحدة.

أكثر من إجراء حسب الحالة، ولكن يمكن الاستفادة من هذه الطريقة في اتخاذ الإجراء الملائم تجاه كل هدف يمكن أن يُحدد مستقبلا لأي حالة دراسة.

- **تقييم مخططات التنمية في سياق عملية التخطيط من قبل الشويخات Alshuwaikhat**

قام حبيب الشويخات* في عام 2006 بدراسة لتقييم المخططات التنظيمية من خلال قيم معيارية تحدد اتجاه الاستدامة حيث تمّ تحليل مؤشرات مختلف المنظمات الدولية مثل منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD ولجنة التنمية المستدامة CSD ومعايير أخرى طورها مخططون، يوضح الجدول 22 الأبعاد والمؤشرات والمعايير واتجاهات الاستدامة، وقد تم تقييم المخطط التنظيمي لمدينة الدمام في السعودية من خلال هذه الدراسة بعد القيام بالاستبيانات والزيارات الميدانية والمقابلات وتحليل المحتوى ومؤشرات الاستدامة النوعية والقيم المعيارية [139: 51].

الأبعاد	المؤشرات	المعايير	اتجاه الاستدامة
البيئة	نسبة استعمالات الأراضي السكنية وغير السكنية	2	للأعلى
	- النسبة المئوية للأرض المعاد تنميتها كل سنة	50	للأعلى
	- التنقل الشخصي (الأميال اليومية المسافرة) لكل شخص	300	للأسفل
	- عدد العربات لكل 0 100 شخص	50	للأسفل
	- النسبة المئوية لواجهة الشارع مع تحسين شوارع المشاة على الجهتين	80	للأعلى
	النسبة المئوية الكلية للأرض المغطاة بالأسطح غير النفاذة	60	للأسفل
	النسبة المئوية للسكان المعرلاضين للتلوث (NOx)و(CO) أكثر من 40 كغ/شخص(NOx) و136كغ/شخص (CO)	10	للاسفل
	النسبة المئوية للسكان المعرضين لتلوث وضجة المرور العظمى أكثر من درجة 65 ديسيبل	10	للاسفل
	نسبة السكان المعرضين لمستويات الجسيمات أعلى من 31 كغ/ شخص	10	للأسفل
	استعمال الماء السكني من المتر المكعب في اليوم	2.5	للأسفل
	نسبة مساحة الأرض المصممة لمواقف السيارات	2	للأسفل
	وزن النفايات المنزلية بالكغ لكل شخص	500	للاسفل
	كثافة استهلاك الطاقة الكهربائية للفرد من نصيب الفرد من Mwh	8	للأسفل
اجتماعية	النسبة المئوية المواقع الأثرية والتاريخية والمباني المصممة للحفظ	10	للأعلى
	النسبة المئوية لمجموع الأراضي المخصصة للفراغات المفتوحة	10	للأعلى
	الأشخاص لكل هكتار في المنطقة المبنية السكنية	250	للأعلى
	معدل متوسط سعر بيع المنزل بأسعار معقولة	1	للأعلى
	عدد سنوات العمر الصحية المتوقعة	65	للأعلى
	النسبة المئوية للسكان الذين يعيشون تحت خط الفقر أقل من 4 دولارات	10	للأسفل
	الجرائم المسجلة لكل 1000 شخص	80	للأسفل
	الحصول على الخدمات الصحية (النسبة المئوية من السكان)	10	للأعلى
	الحصول على التعليم الأساسي (النسبة المئوية من السكان)	80	للأعلى
	الوصول إلى الفراغات المفتوحة (النسبة المئوية من السكان)	80	للأعلى
اقتصادية	عدد الموظفين لكل هكتار للأرض المصممة للاستعمال التوظيف	30	للاعلى
	نسبة البطالة	10	للأسفل
	نسبة الأعمال إلى الوحدات السكنية (العدد الكلي للأعمال مقسمة على عدد الوحدات السكنية)	2	للأعلى

الجدول (22): الأبعاد والمؤشرات والقيم المعيارية اتجاه الاستدامة المطورة من قبل الشويخات عام 2006 [139: 51].

يتبين من الدراسات التقييمة للمخططات التنظيمية أنّ كل منها اهتم بالأبعاد الأربعة للاستدامة مع تفاوت درجات الاهتمام بكل بعد ولكن بالمجمل جميعها تهدف إلى تطوير مخطط تنظيمي مستدام وتعمل كأداة لاتخاذ القرار بشأن السياسات لإعداد المخطط من خلال الاعتماد على مؤشرات ومعايير البعض منها نوعي والبعض الآخر كمي ويشكل التكامل بينها الصورة الأوضح عن الوضع الراهن، وهذا يمكن أن يتحقق إذا تم العمل على الاستفادة من الأدوات والدراسات السابقة وتحليلها ومقارنتها وتطويرها تجاه بناء الأداة التحليلة المناسبة لصياغة مخطط تنظيمي يوجه المدن نحو الاستدامة.

* حبيب الشويخات أستاذ مشارك بقسم تخطيط المدن والأقاليم، كلية تصاميم البيئة، جامعة الملك فهد للنفط والمعادن، البريد الإلكتروني habibms@kfupm.edu.sa

4.3. التحليل المقارن للأدوات التحليلية والدراسات التقييمية للمخططات التنظيمية المستدامة

بهدف تطوير الأداة والطريقة التحليلية المناسبة لتقييم أداء المخططات التنظيمية ومدى تحقيقها لمجتمعات مستدامة، سيتم العمل على إجراء التحليل المقارن بين الأدوات التحليلية السابقة والدراسات التقييمية للمخططات أيضاً وذلك بالاعتماد على مجموعة معايير خاصة من حيث الهدف الرئيسي ومجال التقييم ونوعية المؤشرات كمية أو نوعية وطريقة التقييم والنتائج ومراحل الاستخدام [12:107]، ويوضح الجدول 23 التحليل المقارن بين الأدوات والدراسات التقييمية للمخطط التنظيمي.

إنَّ تحليل المبادرات الدولية والدراسات المختلفة لتقييم استدامة المخططات يظهر أنَّ هناك اختلاف في الطرق والأدوات المعتمدة في كل دراسة أو أداة لتقييم استدامة المجتمعات عبر المخططات التنظيمية ولكن الهدف الرئيسي لها جميعاً هو تحقيق التنمية الحضرية المستدامة من خلال المخططات التنظيمية وإعدادها وفق معايير تنطلق من مبادئها، وكما تبين أنّ المؤشرات والمعاييرالمعتمدة تختلف من أداة لأخرى ومن دراسة لأخرى ولذلك لا يمكن اختيار أو وضع طريقة موحدة لتقييم المخططات التنظيمية لأي دولة أو في أي زمان كان بما فيها من مؤشرات ومعايير وقضايا يجب معالجتها وإنّما هذا الأمر يتطلب تطوير طريقة تحليلية ومنهجية عمل تعكس الظروف المحلية للمدينة أو الإقليم.

كما أظهر تحليل المبادرات والدِّراسات أنّ الأدوات التحليلية للمبادرات الدولية تستخدم مجالات عمل محددة قطاعياً والمؤشرات والتحليل على أساس معايير لقياس الأداء، وكذلك 5 من أصل 8 من الدراسات التقييمة للمخطط استخدمت مجالات ومؤشراتها للتحليل وإجراءات تخطيطية كمعايير تقاس وفق تلك المؤشرات أيضاً، كما تبيَّن أنَّ الأغلبية السابقة من الطرق التحليلية تستخدم نظام النقاط لكل معيار أو إجراء يتضمنه المخطط من سياسات أو أهداف لتلخيص نتيجة التحليل من حيث الاتجاه نحو الاستدامة او الابتعاد عنها، وكما أنّ 6 من أصل 8 من الطرق استخدمت مؤشرات نوعية، وكذلك 6 من أصل 8 من الأدوات هي طرق لتقييم السياسات التخطيطية للتّعرف على مدى قربها أو بعدها عن الاتجاه المرغوب للاستدامة.

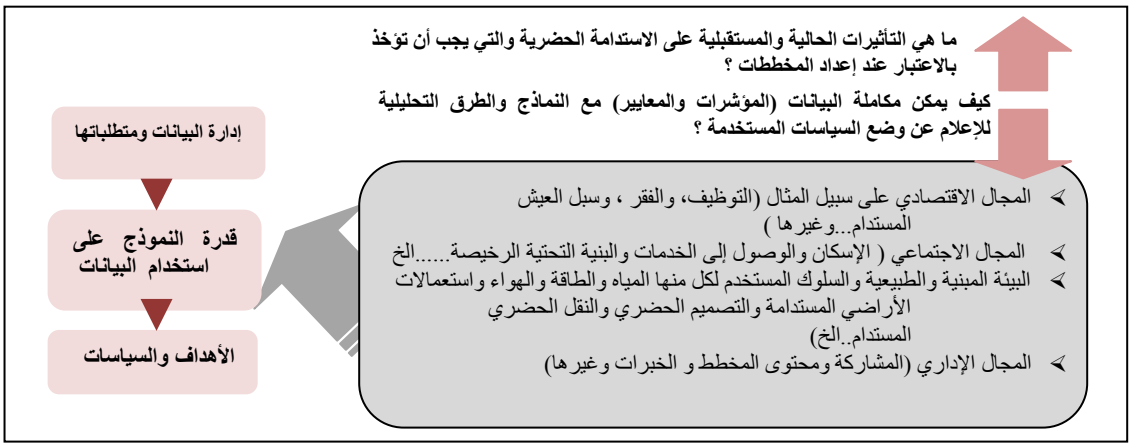
وبذلك يمكن الاستفادة من الطرق التحليلية المختلفة لقياس أداء المخطط التنظيمي المستدام والبناء على المؤشرات والمعايير والإجراءات التخطيطية في كل منها من أجل تطوير طريقة تحليلية للمخططات التنظيمية تعمل وفق الظروف والمعطيات المحلية.

المعايير	الأدوات التحليلية المطورة لتقييم المخططات	تقييم الدراسات والأبحاث العلمية التقييمية للمخططات								
الهدف الرئيسي	ASPIRE	Content analysis	UN-) -HABITAT who- WB)	-ICLEI OECD	بيرك 1994Berke	كونسل Counsell 1998	بروف and Bruff ود Wood (2000	الشويخات 2006 وإينا		
الاستدامة الحضرية	الاستدامة الحضرية	استدامة المخطط التنظيمي	الاستدامة الحضرية والإسكان	المدن المستدامة	نوعية المخططات	التنمية المستدامة الحضرية	التنمية المستدامة المحلية	الاستدامة الحضرية		
مجال التقييم	تقييم سياسات التنمية الحضرية المستدامة والمشاريع والبرامج والمخططات التنظيمية	محتوى المخطط التنظيمي من سياسات وخرائط وقاعدة بيانات	لسياسات الإسكان والشروط الحضرية	السياسات والبرامج والمخططات	محتوى المخططات	أداء المخططات الهيكلية وفق مبادئ الاستدامة	تقييم المخططات التنظيمية من خلال سياسات وإجراءات الاستدامة	تقييم المخططات التنظيمية من خلال اهداف وقضايا الاستدامة		
نوعية / كمية	نوعية	نوعية	نوعية	نوعية وكمية	نوعية	نوعية	نوعية	نوعية وكمية		
المصطلحات والتعابير	مجالات ومؤشرات رئيسية وثانوية ومعايير لأفضل حالة وأسوا حالة	مجالات ومؤشرات ومعايير إجرائية	مواضيع ومؤشرات	الأبعاد وعناصر المخطط والمجالات والمؤشرات والاستهدافات	أبعاد رئيسية ومؤشرات	مجالات وسياسات	المجالات والسياسات	الأبعاد والمعايير والمؤشرات والاتجاهات الاستدامة		
طريقة التقييم	رصد سياسات التنمية الحضرية المستدامة من خلال تساؤلات حول كل مؤشر وموضوع فرعي ووضع علامات (نقاط) كل موضوع من قبل الدراس أو المستخدم للبرنامج	قائمة مواضيع ومعايير ها ونقاط تمثيل لكل معيار حسب تواجده وعدم تواجده أو اقتراحه	تحليل المؤشرات لمجموعة مواضيع	تحليل المؤشرات وفق معايير كمية ونوعية	تقييم وثائق المخطط بعد وضع السياسات من خلال تحليل المحتويات ووضع علامات لكل محتوى (0-1-2) ذكر أو لم يذكر أو ذكر بالتفصيل	تحليل الإجراءات الراهنة ووضع علامات (0-1-2) لكل إجراء	تحليل الإجراءات الراهنة ووضع علامات (0-1-2) لكل إجراء	تحليل المؤشرات سياسات تقييم المخطط وفق عدة معايير نوعية		
المخرجات (النتائج)	رسم بياني بصري بسيط يقوم على تمثيل رباعي للاستدامة يلخص النتائج ويوضح الحالات السيئة والحسنة من خلال نظام الإضاءة الضوئية	نتائج التحليل وفق النقاط المفروضة لكل فرعي موضوع وجمعها لمعرفة نسبة مراهاة الموضوع الرئيسي	لا يوجد جدول أو رسم بياني وإنما مؤشرات قائمة	لا يوجد جدول أو رسم بياني وإنما مؤشرات قائمة للمعايير المفروضة	نتائج من خلال نظام النقاط (0-1-2) الخاص بكل محتوى وفق نسبة مئوية	لا يوجد جدول أو رسم بياني نتائج إجراء كل إجراء وفق نسبة مئوية	لا يوجد جدول أو رسم بياني نتائج إجراء لكل مخطط وفق نسبة مئوية	نتائج إجراء ومقارنتها مع المعايير الكمية		
مراحل الاستخدام	لكل مرحلة من مراحل المشروع بدءا من مرحلة تحديد السياسات حتى التطبيق	يطبق السياسات المتجل الموضوعة للمخطط	قياس الوضع الراهن ووضع السياسات والتنفيذ	منذ وضع السياسات	تقييم المخطط إعدادها وثائق بعد	تقييم السياسات قبل وضع المخطط	تقييم سياسات إعداد المخطط	تقييم سياسات إعداد المخطط		

الجدول (23): التحليل المقارن بين الأدوات التحليلية والدراسات الخاصة بتقييم استدامة المخططات التنظيمية
المصدر: الباحثة

5.3. نحو تطوير الأداة التحليلية الملائمة لتقييم استدامة المخططات التنظيمية لمدينة اللاذقية

إنّ تطوير أداة تحليلية أو نموذج تقييمي مناسب لتقييم المخططات التنموية يطرح عدة تساؤلات لاختيار البيانات للنموذج والطريقة المناسبة المستخدمة في العملية التقييمية وهي موضحة في الشكل 36.



الشكل (36): اختيار الطريقة التحليلية المناسبة للتقييم
المصدر: الباحثة

يبيِّن الشكل السابق كيفية مكاملة البيانات مع الطريقة التي يجب اختيارها أو تطويرها للتقييم، ولكن ما هي البيانات المطلوبة لإنتاج مجموعة المؤشرات المناسبة والتي على أساسها تصاغ السياسات وهل هي واحدة أم أنَّ هناك مجال مفتوح من المؤشرات والبيانات تختلف باختلاف أبعاد التنمية؟.

في الواقع، لا يمكن الجزم بأن ما تمّ دراسته من أدوات وطرق تحليلية وما تتضمنه كل منها من مجالات وأبعاد ومؤشرات ومعايير إجرائية هي شاملة لجميع مفاهيم وأبعاد وعناصر الاستدامة التي يجب أن يتضمنها المخطط التنظيمي، وإنّما المجال مفتوح لما يمكن إضافته من مؤشرات وبيانات تساعد في تقييم أفضل للمخططات، وهنا يأتي دور البحث في تطوير الطريقة التي تستخدم البيانات والمعايير لإنتاج المؤشرات الأكثر شمولية إن أمكن، ويوضح الشكل 37 أنّ مجال البيانات المختارة مفتوح ومتوقف على ما يمكن تطويره من مؤشرات وبيانات أخرى.



الشكل (37): مجالات قياس الاستدامة ضمن عناصر المخطط التنظيمي.
المصدر: إعداد الباحثة

يوضح الشكل السابق النموذج النظري لقياس المخطط المستدام وقد تمّ اختيار الأبعاد الثانوية حسب تكرارها وأهميتها ومدى توافرها من حيث الأبعاد والمؤشرات والمعايير الإجرائية بالنسبة للجهات المذكورة، وإن الأبعاد السابقة مترابطة فيما بينها على اختلاف مجالاتها من خلال تأثير استخدام كل منها على الآخر، بذلك تمّ وضع النموذج النظري للاستدامة الحضرية والذي يحقق أكثر شمولية من خلال ربط أهداف التنمية الحضرية المستدامة مع الأولويات في كل من الأدوات والطرق التحليلية السابقة ومدى أهمية كل منها في هذه الأدوات والدراسات، وبعبارة أخرى فقد تمّ اختيار المجالات التي تتضمن ربط أبعاد التنمية مع عناصر المخطط وكذلك المؤشرات والمعايير الإجرائية الأكثر استعمالاً وذات الأهمية والصلة الأقوى بأهداف التنمية الحضرية المستدامة، كما هو موضح في الجدول 24.

الأبعاد	الأبعاد الثانوية		ASPIRE	تحليل المحتوى	UN-HABITAT who- - WB)	ICLEI OECD	Berke 1994	Counsell 1998	Bruff and Wood (2000	الشويخات وإينا 2006
البيئة الطبيعية	الموارد والمناطق الطبيعية		++++	+++	+++	++++	++++	++++	++++	+++
	حفظ التنوع الحيوي		++++	+++	+++	++++	+++	++++	+++	+
	حفظ الأراضي الزراعية		++++	+++	+++	++++	+	+	+++	+
	المياه والهواء		++++	+++	+++	++++	++	+++	++++	++++
	إدارة النفايات		++++	++++	++++	++++	+	++++	++++	++++
	إدارة الأرض		++++	++++	+++	+++	+	+++	+++	+++
	كفاءة استعمال الطاقة		++++	++++	+	+	+	++++	++++	+++
	التكيف مع التغير المناخي		+++	++	+	+	++	+	+++	+
	حماية الأوزون		++++	++	+	+	++	+	+++	+
البيئة المبنية	التنمية المضغوطة (التجديد)		++++	++++	+	+	+	++++	++++	++++
	الاستعمال المتعدد للأراضي		++++	++++	+++	++++	++	++++	++++	+++
	التصميم الحضري	العالم العام	++++	++++	+	++++	++++	++++	+++	+++
		الشكل الحضري	+	+++	+	+++	+	++++	+	+
العدالة الإجتماعية	تحليل تأثير التغير الديموغرافي		++++	++	+++	+	++++	+	+	+
	الإسكان الرخيص		++++	++++	++++	++++	+++	+	+	++++
	حفظ التراث والثقافة		++++	++++	+	++++	++++	+++	+++	++++
	النقل الحضري المستدام والرخيص		++++	++++	++++	++++	++++	++++	++++	++++
	البنية التحتية الرخيصة		+++	++++	+++	+++	+	+++	+++	+++
	الأمن والأمان		+	++++	++++	++++	++++	+	+	++++
الكفاءة الاقتصادية	استثمار مناطق للتوظيف		++++	+++	++++	++++	+	+++	+++	++++
	رفاهية المجتمع – العيش المستدام		++++	++++	++++	+	+	+++	+	++
إدارة حضرية أكثر استدامة	التشاركية		+++	++++	++++	+	++++	++++	+	+
	الخبرة والكفاءة		++++	++++	++	+	++++	+++	+	+
	الشفافية والمساءلة		++++	++++	+++	+	++	+	+	+
	مرونة القوانين		++++	+++	+	+	++	+	+	+
مفتاح الرموز	++++	توافر الأبعاد المرتبطة بعناصر والمجالات والمؤشرات المخطط ومعايير إجرائية			+++	أبعاد ومؤشرات ومعايير إجرائية	++	أبعاد وإجراءات	+	أبعاد رئيسية ومؤشرات

الجدول (24): مقارنة بين الأبعاد التنموية الأكثر استعمالاً وأهمية في الأدوات التحليلية للجهات الدولية والدراسات والأبحاث المختلفة

المصدر: إعداد الباحثة

وتأسيساً على ما تقدّم من أدوات وطرق تحليلية مختلفة لتقييم المخططات التنظيمية، وانطلاقاً من مؤشرات قياس المخطط التنظيمي ومعايير أداء هذه المخططات من خلال تحليل الدراسات والمبادرات السابقة وبناءً على متطلبات وأهداف التنمية الحضرية المستدامة التي يجب أن يعالجها ويسعى المخطط التنظيمي لتحقيقها، يمكن تطوير مجموعة مؤشرت ومقاييس أداء أساسية للمخططات التنظيمية لمدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية في قائمة تتضمن مجالات ومؤشرات ومعايير إجرائية تمَّ ورودها وتكرارها في كل الطرق السابقة مع الاستفادة من نظام النقاط المتكرر استخدامه في كل من الأدوات التحليلية والدراسات التقييمة والذي يلخص كل حالة من المواضيع أو المجالات، بحيث يرمز (0) إلى عدم وجود المعيار أو المؤشر في المخطط والرمز (1) إذا كان موجود في المخطط، وفي نهاية النتائج المنفصلة ستكون قائمة التقييم المقترحة متضمنة نتائج التقييم، ويوضح الجدول 25 قائمة التقييم المقترحة التي تتضمن أربعة أعمدة من (مجالات الاستدامة، الأبعاد الثانوية، مؤشرات قياس المخطط، معايير أداء المخطط) ويتم التعامل مع جميع المعايير كل منها على حدا.

مجالات الاستدامة		مؤشرات قياس المخطط	المعايير الإجرائية لأداء المخطط
البيئة الطبيعية	حفظ البيئة والتنوع البيولوجي	م1: نسبة الأراضي الزراعية الريفية التي تتحضر كل عام.	1: تقليل نسبة تحول الأراضي الزراعية إلى حضرية
		م2: نسبة مساحة الأرض الكلية المحمية كمناطق طبيعية.	2: حماية وحفظ المواقع الطبيعية والريفية وزيادة نسبة المناطق الطبيعية.
			3: خفض تأثير البنية التحتية للتنمية على المناطق الطبيعية والريفية.
		م3: المساحات الخضراء والحدائق المتوفرة وأماكن الألعاب الرياضية .	4: تحسين الوصول والاتصال مع أماكن الترفيه والمساحات والحدائق.
			5: حماية وتحسين الفراغات الخضراء الحضرية
		م4: إدارة المخاطر البيئية	6:تحديد الإجراءات المتعلقة بإدارة المخاطر في المخطط التنظيمي لإدارة البيئة
	النفايات	م5: وزن النفايات المتولدة كل يوم	7:زيادة نسبة إعادة استخدام النفايات وتقليل تكاليف معالجتها
	الطاقة والموارد	م6: كفاءة استخدام الطاقة	8: تقليل كثافة استعمال الطاقة-تصميم أبنية خضراء مستدامة (عمارة كفوءة)
		م7: نوعية مصادر الطاقة	9- استعمال مصادر طاقة متجددة (الكهرباء-الطاقة الشمسية)
	تغير المناخ	م8: إشعاعات غاز ثاني أكسيد الكربون	10-التكيف مع التغير المناخي – تخفيض الاشعاعات CO2
	الهواء	م9: نوعية الهواء المحيط	11: تقليل الانبعاثات الملوثة للهواء
		م10: الأتموسفير (استنزاف الأوزون)	12: تقليل استعمال المواد الخطرة ونواتج الصناعات الخطرة
	المياه	م11: نسبة استعمال الماء السكني من المتر المكعب	13: استخدام مستدام للمياه- استخدام المياه الجوفية بكفاءة
		م12: نوعية المياه	14: حفظ المياه الصالحة للشرب – منع تسرب التلوث إلى المياه الجوفية
		م13: نسبة إعادة واستعمال المياه (مياه الأمطار)	15: إدارة مياه الأمطار .
البيئة المبنية	استعملات الأراضي	م14: بيئة الأرض	16:تحديد مواقع النشاطات الضارة (الصناعات) بعيداً عن الأراضي المنتجة
			17:تحديد ومعالجة الأراضي الملوثة
		م15: كفاءة استخدام الأرض	18: اقتراح الأنشطة الزراعية في الأراضي ذات الترب المنتجة
		م16: نسبة الاستعمالات السكنية وغير السكنية	19: تقليل المساحة الأفقية للسكن
		م17: الاختلاف بين استعمار الهكتار الواحد من الأرض	20: استعمال متعدد للأراضي ويتضمن فراغات مفتوحة واسعة- السكن في المناطق التجارية والقرب من وسائل النقل العام
	التصميم الحضري	م18:تحليل الموقع مع سهولة الوصول	21: تحديد المواقع لتنمية استعمالات الأراضي بأقل التأثير على المناطق الطبيعية ذات الأهمية البيئية والتاريخية والأثرية.
		م19: نسبة مساحة الأرض المعاد تنميتها (تجديدها) كل سنة	22: التجديد الحضري في المدينة وتنمية الأرض غير المطورة
		م20: الكثافة وتعدد الاستعمالات	23: كثافات إسكان متنوعة والسكن في المناطق التجارية والقرب من وسائل النقل العام
		م21: سهولة الحركة والوصول إلى المواقع التنموية الرئيسية المعتمدة	24:توفير بيئة للمشاة لمسافة تنقل 400م بين عقد المرور وتأمين اتصال مرئي بين طرق المشاة وطرق النقل الأخرى.
		م22: مدى وجود شوارع آمنة للمشاة والدراجات الهوائية	25: تزويد تنوع للفراغات المفتوحة ومسافة المشي من اماكن السكن إلى مركز المدينة
العدالة الاجتماعية	الإسكان الرخيص	م23:عدد الاراضي ذات التكلفة الرخيصة (الكثافة)	26: زيادة تخصيص الأراضي للإسكان الاجتماعي العام (ذو التكلفة المعقولة)
		م24: عدد الوحدات السكنية الرخيصة لتلبية الحاجات المحلية	27: إجراءات لتزويد السكن بأسعار رخيصة وتأمين الوصول السهل للوظائف والمرافق.
		م25: متوسط مسافة الرحلة من المساكن إلى أقرب نقطة مرور (على الأقدام)	28: تزويد إمكانية الوصول السهل للنقل العام مع اتصال جيد مع الخدمات المحلية والإقليمية.
		م26: إمكانية الوصول إلى الخدمات والبنية التحتية الرخيصة.	29: تأمين الخدمات الحضرية الأساسية بأسعار معقولة لجميع الفئات من خلال الإنتاج المحلي.

	المرافق الثقافية	م27: تأثير التنمية على التقاليد والهوية الحضرية- مدى تنمية الشعور بالهوية الثقافية والتاريخية	30: زيادة الشعور بالتراث الثقافي والهوية الحضارية وخلق أماكن عامة تاريخية ثقافية
	النقل الحضري المستدام	م28: إدارة المرور وتنسيق النقل المحلي مع الإقليمي	31: وصول إلى بدائل النقل بحيث 80% من الفعاليات تقع ضمن مسافة مشي 800م بعيدة عن محطة القطار و400م عن خط الترام و400م عن محطة الباصات و400م عن وسائل أخرى للوصول إلى النقل الكفوء المستدام.
		م29: مدى إمكانية توفير الوصول إلى شبكة نقل آمنة ورخيصة كفوءة	
		م30: ملكية السيارة- زمن ومسافة الرحلة	32: زيادة حيوية وكفاءة النقل العام وخفض الاعتماد على السيارة الخاصة.
			33: استعمالات أراضي متعددة، لتقليل الطلب على الرحلات في التنمية الجديدة
	الصحة والتعليم	م31: الوصول إلى الخدمات الصحية والتعليمية الرخيصة	34: وضع حدود التلوث المحلي وآثار التلوث على الصحة.
			35: ضمان وجود مراكز تعليمية في المناطق السكنية النامية وتهدف إلى التوظيف
	السكان	م32: التعداد السكاني وتغيراته- الفئات الفقيرة	36: تحليل تأثير التغيرات الديموغرافية
			37: تقييم كيفية توصيل البنية التحتية لفقراء الحضر بتكاليف رخيصة
	الأمن	م33: الجرائم المسجلة لكل 1000 ساكن	38: تخفيف العنف والجريمة
	الفقر	م34: نسب الأسر التي تقع تحت خط الفقر	39: تقليل نسب الأسر التي تحت خط الفقر
الكفاءة الاقتصادية	سبل العيش المستدام	م35: آثار المشاريع في المخطط على الاقتصاد المحلي وعلى الفقراء المحليين	40: تقييم الأثر الاقتصادي للمخطط مع تضمين كل أصحاب العلاقة ويتضمن أهداف التوظيف المحلي.
			41: خلق حوافز للتنمية الريفية لمنع الهجرة
		م36: الأعمال التجارية المحلية المتوفرة لخلق حوافز لتنمية المدينة	42: توفير فرص لمزيج جيد من الأعمال المحلية ولتزويد فرص جيدة للسكان للتسوق المحلي
	توفير فرص التوظيف	م37: معدل البطالة	43: مخطط لاستعمالات مختلطة لفرص عظمى للتنمية الاقتصادية المحلية من الأعمال الصناعية والتجارية والسكنية وغيرها.
		م38: نسبة فرص العمل إلى الوحدات السكنية (العدد الكلي للأعمال مقسمة على عدد الوحدات)	44: موازنة الإسكان وفرص العمل.
		م39: فرص العمل المحلية المطروحة المرتبطة بمكان عيش السكان ومدى ارتباطها بالنقل العام	45: ضمان الوصول السهل لفرص التوظيف في المناطق المحلية والمحيطة بها بواسطة الدراجات الهوائية والمشاة والنقل العام.
إدارة حضرية أكثر استدامة	الاتساق والتنسيق	م40: التفويض الرسمي من الحكومة المركزية والتنسيق العمودي والأفقي	46: التنسيق مع الحكومة المركزية وفهم للأطر الاستراتيجية الوطنية وتنسيق بين الحكومات المحلية المجاورة
		م41: التنسيق الداخلي	47: التبادل والتنسيق بين السياسات والمخططات والسلطات القضائية. 48:تنسيق وتعاون بين الجهة الدارسة للمخطط والسلطات المحلية.
		م42: الدقة والوضوح	49: توافر بيانات ومعلومات واضحة ودقيقة ومدى المشارة الشعبية في توفيرها لإمكانية التطبيق
	المشاركة	م43: مدى مشاركة السكان المحليين والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص في عملية الإعداد ومدى توافر القدرات المطلوبة	50: ضرورة تفعيل مشاركة القطاع الخاص إضافة إلى المشاركة الشعبية لكافة أصحاب المصلحة في كل مراحل إعداد المخطط بدءاً من وضع الأهداف والغايات وصياغة السياسات والاستراتيجيات إلى مرحلة التطبيق.
		م44: وصف العملية التشاركية	51 من حيث: تضمين أصحاب الشأن – الإعلام عن المخطط وعن المشاريع الأولية ومدى المشاركة واستشارة المجتمع المدني ومزودي الخدمات والوكالات الحكومية والقطاع الخاص.
	الخبرات	م45: المهارات لدى الكوادر والجهات المختصة بإعداد المخطط لكل مرحلة من المراحل	52: توفر المهارات والموارد المالية والقدرات التنظيمية المتعلقة بعملية إعداد المخطط
	القوانين والتشريعات	م46: القوانين والتشريعات وأثرها في تصميم المخطط وتنفيذه	53:تقييم تأثير أي مواطن للضعف في سيادة القانون في عملية إعداد المخطط.
			54: تحديث القوانين وتطويرها بما يلائم الحاجات المتجددة
		م47: تطبيق المخطط وفق الشرعية	55: إمكانية تطبيق المخطط وفق القوانين وتطابقه مع آراء السكان
	تحليل قاعدة البيانات	م48: تحليل المخطط وقياسه	56: استخدام أدوات تحليلية علمية للمخطط
			57: استخدام مؤشرات قياس استدامة المخطط
	تطبيق المخطط	م49: تنفيذ المخطط.	58: توضيح استراتيجية التنفيذ

الجدول (25): الاداة التحليلية المقترحة (قائمة المعايير) لتقييم المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

يبين الجدول السّابق قائمة المعايير المقترحة ومؤشرات قياسها التي سيتم استخدامها لتقييم المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية في القسم العملي من هذا البحث للتّعرف على التحديات التي واجهت عملية إعداده و تطبيقه، وقد تمّ اعتماد

مجموعة المعايير الأكثر استعمالا واستخداماً في الأدوات التحليلية المدروسة مع إضافة مجموعة معايير منها ما هو كمِّي تم اقتراحها في الدراسة البحثية وفقاً لما تتطلبه مبادئ الاستدامة الحضرية وبما يتناسب مع خصائص والمعطيات على المستوى المحلي وهي في مجال البيئة الطبيعية (تقليل نسبة تحويل الأراضي الزراعية إلى حضرية، تحديد الإجراءات المتعلقة بإدارة المخاطر البيئية في المخطط، إدارة مياه الامطار) **وفي مجال البيئة المبنية (** تقليل المساحة الأفقية للسكن، كثافات إسكان متنوعة وبالقرب من المناطق التجارية ومن وسائل النقل العام، توفير بيئة للمشاة لمسافة تنقل 400م بين عقد المرور وتأمين اتصال مرئي بين طرق المشاة وطرق النقل الأخرى)، **وفي مجال العدالة الاجتماعية** (زيادة تخصيص الأراضي للإسكان الاجتماعي العام (ذو التكلفة المعقولة) مع تزويد إمكانية الوصول السهل، الوصول إلى بدائل النقل العام بحيث 80% من الفعاليات تقع ضمن مسافة مشي 800م بعيدة عن محطات القطار و400م عن مطة الترام و400م عن محطة الحافلات)، **وفي مجال الكفاءة الاقتصادية** (تقييم الأثر الاقتصادي للمخطط مع تضمين كل أصحاب العلاقة، تضمين المخطط لأهداف التوظيف المحلي، موازنة الإسكان وفرص العمل)، **وفي المجال الإداري** (تقييم تأثير أي مواطن للضعف في القوانين والتشريعات في عملية إعداد المخطط، استخدام أدوات تحليلية علمية لقياس المخطط، توضيح استراتيجية التنفيذ).

إنّ تطوير أداة تحليلية يُعد خطوة هامة وأساسية في نظم التخطيط التنظيمي لقياس مدى استدامة المخططات وتحقيقها للأهداف المرجوة ومدى إمكانية تطبيقها على أرض الواقع، ويمكن أن يُعزَّز ذلك بالاستفادة من مختلف التجارب العالمية الدولية والعربية الناجحة في هذا المجال والتي قامت بتطوير مخططاتها التنظيمية بما يتلاءم وسياسات وأهداف تنمية المدن المستدامة.

خلاصة الفصل الثالث

أظهرت الدراسة أهمية وجود أداة تحليلية لقياس المخطط التنظيمي وتحديد مدى قربه أو بعده عن الاستدامة، الأمر الذي يساهم في إظهار الحالة التي ستكون عليها المدن من خلال تحديد اتجاه السياسات وفق مؤشرات تُحدد مدى التزام هذه السياسات بمعايير استدامة المخطط التنظيمي، وقد تبيّن أنّ هذه المعايير تختلف من دولة لأخرى ولكن هناك معايير تعتبر اساسية تعكس أهداف تنمية المدن المستدامة على المخطط من خلال الالتزام بمبادئها وأبعادها (البيئية والاجتماعية والاقتصادية والإدارية والتقنية)، وبالمقابل هناك معايير تعكس الظروف المحلية للمدينة او الدولة، لذلك فإنّ تطوير أداة تحليلية لقياس استدامة المخطط على المستوى المحلي من الخيارات الناجحة لتطوير منهجية إعداده، تتضمن مؤشرات المخطط المستدام التي تعكس النطاق الاشمل للتنمية الحضرية المكانية المستدامة وهي مؤشرات البيئة الطبيعية والمبنية، ومؤشرات العدالة الاجتماعية ومؤشرات الكفاءة الاقتصادية ومؤشرات الإدارة الكفوءة لنظام التخطيط.

الفصل الرابع: دراسة وتحليل التجارب العالمية والعربية للمدن الساحلية في مجال إعداد المخطط التنظيمي

1.4. التجارب العالمية لإعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة

1.1.4. تجربة مدينة برشلونة الاسبانية - المخطط التنظيمي الشامل والمتكامل

1.1.1.4. الخصائص الديموغرافية والجغرافية لمدينة برشلونة Barcelona City (BCN)

2.1.1.4. نظام التخطيط في مدينة برشلونة

3.1.1.4. الخلفية القانونية التشريعية لنشاطات التخطيط في مدينة برشلونة

4.1.1.4. الأدوات التخطيطية الرئيسة في برشلونة

5.1.1.4. **الخلفية الإدارية لإعداد مخططات التنمية في برشلونة**

6.1.1.4. تطور المخطط التنظيمي الحضري لمدينة برشلونة

7.1.1.4. السياسات الجديدة لإعداد المخطط التنظيمي في مدينة برشلونة

1.7.1.1.4 مخطط النقل الحضري في مدينة برشلونة PMU- Plan Mobilité Urbaine

2.7.1.1.4. التخطيط المستدام للمناطق الطبيعية والتنوع الحيوي

3.7.1.1.4. سياسات الإسكان في مدينة برشلونة

4.7.1.1.4. دور المخطط التنظيمي الاستراتيجي في التطور الاقتصادي لمدينة برشلونة

5.7.1.1.4. سياسة التجديد الحضري كأداة لإعداد مخططات ومشاريع التنمية

8.1.1.4. مؤشرات قياس استدامة المخططات في برشلونة

9.1.1.4. تقييم آثار تطبيق مخططات التنمية الحضرية المستدامة في برشلونة

2.1.4. تجربة مدينة مرسيليا في فرنسا، سياسات التجديد الحضري

1.2.1.4. لمحة عن مدينة مرسيليا Marseille وتبعيتها الإدارية والتخطيطية .

2.2.1.4. نظام وأدوات التخطيط في مدينة مرسيليا.

3.2.1.4. المخطط التوجيهي الإقليمي لمدينة مرسيليا SCOT .

4.2.1.4. مخطط التحضر الحلي PLU لمدينة مرسيليا.

5.2.1.4. دور القوانين والتشريعات التخطيطية في تطوير سياسات إعداد مخطط التحضر PLU لمرسيليا.

6.2.1.4. نظام تخطيط استعمالات الأراضي وفق مخطط التحضر المحلي PLU لمرسيليا.

7.2.1.4. التخطيط للإسكان الحضري في مرسيليا- التحديات وردود الأفعال.

8.2.1.4. دور مخطط النقل الحضري في إدارة الأراضي.

9.2.1.4. سياسة التجديد الحضري كأداة للتخطيط في مدينة مرسيليا.

10.2.1.4. مؤشرات قياس المخططات في مدينة مرسيليا.

3.1.4. تجربة مدينة مرسين في تركيا -المدينة الصناعية والسياحية والبيئية

1.3.1.4.خصائص مدينة مرسين الجغرافية والديموغرافية.

2.3.1.4. نظام التخطيط التنظيمي في مرسين وخلفيته القانونية والإدارية.

3.3.1.4. مبادئ إعداد المخطط التنظيمي الأول لمدينة مرسين وتأثير على الوضع الراهن.

4.3.1.4. إدارة النمو الحضري في مرسين – التحديات وإمكانيات النجاح.

2.4. التجارب العربية في مجال إعداد مخططات تنظيمية مستدام

1.2.4. تجربة مدينة بيروت في لبنان- الخطة الشاملة لترتيب الأراضي

1.1.2.4. لمحة عامة عن مدينة بيروت

2.1.2.4. نظام التخطيط وخلفيته القانونية والإدارية في بيروت

3.1.2.4. الوضع الراهن وعوائق تخطيط استعمالات الأراضي في بيروت

4.1.2.4. الخطة الشاملة لترتيب الأراضي

1.4.1.2.4.توجهات ومبادئ الخطة الشاملة لترتيب الأراضي

5.1.2.4 . تقييم الخطة الشاملة لترتيب الأراضي

3.4. تقييم التجارب العالمية والعربية في مجال إعداد مخططات تنظيمية مستدامة واستخلاص النتائج

ارتبطت عملية التحضر في معظم الدول المتقدمة بما تتبعه من سياسات وأنماط التنمية المتوازنة على مختلف المستويات التخطيطية والتي عملت على ضبط آثار النمو الحضري فيها وحالت دون تأثير تحدياته في مجريات عملية التخطيط وبالتالي على نوعية الحياة فيها، وذلك عبر توجيه مخططاتها التنظيمية لاستيعاب هذا النمو شاملةً بذلك جميع الجوانب التنموية والعناصر المطلوبة لتحقيق ذلك من تطوير لأنظمة التخطيط التنظيمية المتبعة وللأدوات اللازمة لتفعيل العمل بمبادئ التنمية المستدامة لمدنها، فقد تمّ التأكيد في سياساتها على ضرورة معالجة الموضوعات الهامة مثل التلوث البيئي والانتشار الحضري العشوائي والفقر الحضري المرافق له وغير ذلك من تحديات التنمية، حيث تحتّم لها توجه سياسي استراتيجي وإعادة النظر لمواجهة هذه التحديات وأن تحافظ على البيئة الطبيعية والتخطيط لبيئة مبنية جيدة من دمج للاستعمالات والوصول العادل للخدمات الحضرية وتوفير إمكانية الوصول السهل ونقل حضري صديق للبيئة وبالتكامل مع أسس التصميم الحضري، أي البحث عموماً عن حلول لتحضر إيجابي واستثمار إمكانيات النمو الحضري والتخطيط على أساسه من خلال إعداد مخطط تنظيمي مستدام.

لذلك سعت العديد من الدول الاجنبية والعربية لتحقيق التنمية الحضرية من خلال تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية لمدنها وحل القضايا المتعلقة بالبيئة والموارد والطاقة والأراضي والاقتصاد والعدالة الاجتماعية والإدارة الكفوءة، ومنها من حقق نجاحاً لمعظم المجالات المطروحة ومنها من تجاوز جزء قليل منها.

سيتم العمل في هذا الفصل على تقييم تجارب بعض الدول التي قامت باتباع استراتيجيات مختلفة لتحقيق استدامة مدنها الساحلية، لإمكانية الاستفادة منها في إعداد مخطط مستدام يُعزز ذلك الامر على مستوى مدينة اللاذقية، وقد تمّ اختيار المدن التي تتشابه معها من حيث الخصائص الجغرافية والديموغرافية والمساحة والظروف المتعلقة بالتخطيط التنظيمي، كما تمّ اختيار المدن التي تشتهر بنموذجها التخطيطي الناجح في تحقيق التنمية المستدامة، ومنها مدينة برشلونة الاسبانية (المدينة المضغوطة المتكاملة) ومدينة مرسيليا الفرنسية التي تتميز بتوجيه المخطط وفق سياسة التجديد الحضري كذلك، وتمّ توجيه مخطط مدينة مرسين التركية لأن تكون المدينة الصناعية وبالمقابل أن تكون سياحية بيئية، وكذلك مدينة بيروت وضعت خطتها الشاملة لإمكانية تحقيق استدامتها.

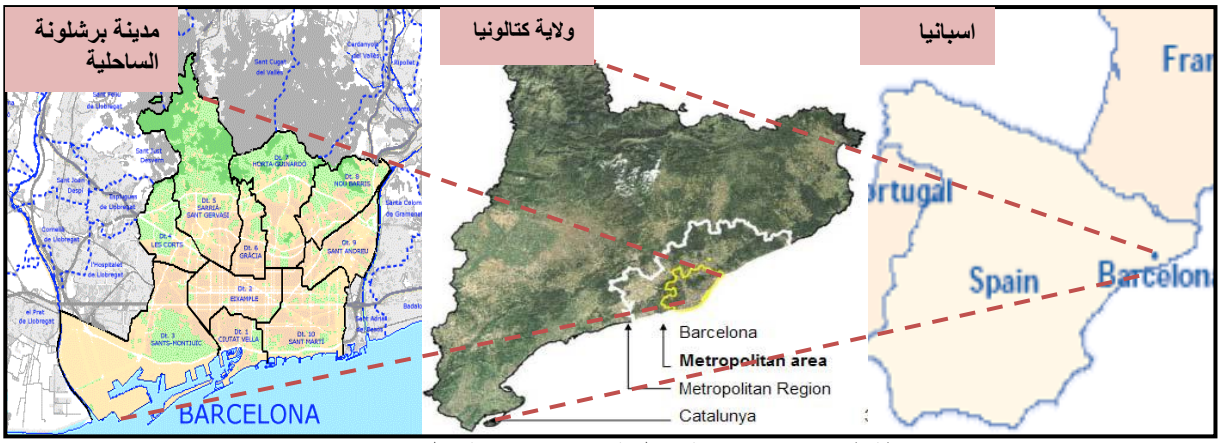
1.4. التجارب العالمية لإعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة

1.1.4.التجربة الإسبانية - المخطط التنظيمي الشامل والمتكامل.

تُعد مدينة برشلونة من المدن المعروفة على أنّها المدينة الرائدة في التخطيط عالمياً ودولياً، والتي عالجت القضايا البيئية والاقتصادية والاجتماعية والإدارية خلال العقود الماضية من خلال العمل على توفير المساحات الحضرية الكبيرة على مختلف المستويات (الحي، المدينة، الإقليم) وتُعرَف بأنّها المدينة التي تزود المثال حول تخطيط التجديد الحضري من حيث زيادة الكثافة ودمج الاستعمالات مع المحافظة على سبل العيش المستدام.

1.1.1.4. الخصائص الديموغرافية والجغرافية لمدينة برشلونة (Barcelona City (BCN

تعد مدينة برشلونة BCN المدينة الأكثر كثافة للسكان في ولاية كتالونيا الاستقلالية في إسبانيا وفق تعداد سكاني بلغ حوالي 1.6 مليون نسمة للعام 2010، وتمتد على مساحة تقدر حوالي 102.2كم2 وبكثافة حوالي 15 ألف نسمة /كم2، وتقع على شاطئ البحر المتوسط في الساحل الشمالي الشرقي لإسبانيا وتابعة لمنطقة العاصمة برشلونة AMB -metropolitan area of Barcelona، والتي تتألف من 36 بلدية ووفق تعداد سكاني قدره 3,2 مليون نسمة للعام 2010، وتمتد على مساحة تقدر ب 633 كم2 وبكثافة سكانية قدرها 4650 نسمة /كم2، أما إقليم برشلونة BMR -Barcelona Metropolitan Region فيتألف من 164 بلدية وبتعداد سكاني 4,928,852 نسمة ويمتد على مساحة 3234 كم2 [223]، ويوضح الشكل 38 موقع مدينة برشلونة بالنسبة لإسبانيا وولاية كتالونيا.



الشكل (38): موقع مدينة برشلونة في إسبانيا وولاية كتالونيا [223]

2.1.1.4. نظام التخطيط في برشلونة

تتبع مدينة برشلونة إدارياً إلى الولاية الاستقلالية كتالونيا Catalonia التي لها حكمها الذاتي وبرلمانها ورئيسها وحكومتها وتمثل برشلونة الجزء الحضري منها البالغ 10% منها وتشكل 70% من الناتج المحلي الإجمالي لها، ويتبع نظام التّخطيط في برشلونة إلى نظام تخطيط الولاية وقوانينها التّخطيطية وإدارتها بينما الحكومة المركزية الاسبانية هي المسؤول التنفيذي الشامل للشؤون الخارجية والتجارة الخارجية والعدالة والقوانين التجارية والطيران والملاحة وغيرها.

يتم تحديد استعمالات الأراضي والتّصديق على القوانين التي تغطي أنظمة التخطيط الحضري والإقليمي والإشراف على صياغة المخططات الإقليمية من قبل النظام المؤسساتي للحكم الذاتي Generalitat [1]، أي تضع البلديات سياسات استعمالات الأراضي والتي هي المستوى الأقرب للسكان ولها استقلاليتها التي تنظم شؤونها المحلية بخصوص استعمال الأراضي والتصديق على المخططات، وأمّا نظام التّنمية الحضرية تقليدياً يعتمد على مبادرات مالكي الأراضي لمواجهة الضعف في الميزانية العامة الخاص بتمويل التنمية الحضرية وهم لهم الصلاحية لافتراض التّكاليف المتعلقة بعملية التّحضر [148 :8-12].

3.1.1.4. الخلفية القانونية التشريعية لنشاطات التخطيط في مدينة برشلونة

يمكن إرجاع أصل نموذج التخطيط الحالي في برشلونة إلى قانون التخطيط الحضري لاستعمالات الأراضي LUP Act الصادر عام 1956 الذي حاول تأسيس إطار العمل القانوني لمواجهة التحولات الإقليمية التي تعرضت لها إسبانيا بعد الحرب الأهلية والهجرات الريفية الحضرية التي سببت الحاجة إلى السكن والمرافق العامة، ولهذا القانون عدة أدوات مثل الخطط الوطنية والمخططات الإقليمية والبلدية.

وفي عام 1975 عُدِّل قانون التخطيط الحضري LUP Act من حيث إدخال الجوانب الرئيسية للتنسيق الإقليمي لسد الفجوة بين التخطيط العمراني والتنمية الاقتصادية والاجتماعية والقضايا البيئية وكذلك الخطط الاقتصادية التكنولوجية، وفي عام 1983 صدر قانون السياسة الإقليمية Territorial Policy -TPA رقم 23 والذي تتبع له ولاية كتالونيا ويغطي بقية مناطقها منها برشلونة وقد أعلن القانون للموازنة بين الاختلافات الموجودة من خلال تحديد أربعة أهداف وهي النمو المتوازن وتحقيق الكفاءة الاقتصادية ونوعية أفضل للحياة ومعالجة البطالة.

4.1.1.4. الأدوات التخطيطية الرئيسية في برشلونة

يتم التخطيط في برشلونة وفق 3 مجموعات من الأدوات وهي [99 : 24]:

- أدوات التخطيط والتنفيذ والتقييم.
- الأدوات القانونية.

[1]- **Generalitat** هي الهيئة العامة للمنظومة المؤسسية الذي ينتظم حولها الحكم الذاتي في كتالونيا سياسيا وتشمل البرلمان ورئاسة كتالونيا، والحكومة (المادة 2 من النظام الأساسي للحكم الذاتي)

- الأدوات التشاركية والتنسيق.

ويتم استخدام هذه الأدوات لتجسيد أهداف المخططات على مستويات مختلفة ولكل منها وظائفها وهي:

أ- **المخططات التنظيمية الإقليمية** Territorial Master plan**:** إنّ الهدف الرئيسي لهذه المخططات هو تحقيق النمو المتوازن من خلال توجيه التّحضر، وإنّ عملية صياغتها يجب أن تأخذ موافقة الحكومة المركزية الاسبانية ووزارة الأشغال العامة لولاية كتالونيا والحكومات المحلية وبالمشاورة والاستشارة مع البلديات والسلطات المحلية، ويتم إعداد هذه المخططات تبعا لقانون سياسة الإقليم TPA ويتضمن تحديد المدن التي سيكون لها دور كبير في استراتيجيات التنمية المتوازنة.

ب- **المخططات التنظيمية الحضرية** The metropolitan urban master plan**:** وتدرج ضمن نظام التّخطيط العمراني وتغطي المناطق البلدية وفي الواقع تعتبر هي المخططات التنظيمية الرئيسية والتي تؤسس العناصر الهيكلية للتنمية الحضرية المستدامة والأحكام المتعلقة بها كالنمو والنقل وحماية الأراضي الريفية ومواقع البنى التحتية الرئيسية وسياسات الإسكان والنشاط الاقتصادي وتحدد الإجراءات لحماية الأراضي، وإنّ عملية التصديق على هذه المخططات تتم بالتوافق مع منطقة العاصمة برشلونة والحكومة الإقليمية، ويتم تحديث البرامج الحضرية التي يتم إعداد المخططات على أساسها كل 6 سنوات بموافقة منطقة العاصمة برشلونة.

وتتم عملية التصديق على المخططات من خلال خطوتين:

- **الأولى:** على الحكومة المركزية أن تأخذ القرار بصياغة المخططات وأن تُحضر وفق العملية التشاركية من خلال الاجتماعات والجلسات والتقارير المنبثقة من السكان حول محتوياتها.
- **الثانية:** تتم من قبل الولاية المستقلة كتالونيا الموافقة على المخططات وذلك بعد خضوعها للمشاورات لمدة شهر يمكن للسلطات المحلية أن تُقدم أي تعديلات خلالها ومن ثم ترسل إلى مجلس الوزراء للموافقة النهائية وينشر في الجرائد الرسمية.

5.1.1.4. الخلفية الإدارية لإعداد مخططات التنمية في برشلونة

يعتبر الجانب الإداري في برشلونة من المسائل الهامة في إعداد مخططات التّنمية حيث يتم إعداد الخطط الخاصة به وإضافة ما أمكن من معايير لتطويره، فقد تمّ تطوير عدة خطط تنظيمية للتعاون والتضامن بهدف التنمية الإدارية من جهة وإعداد مخطط تنظيمي ينطلق من العملية التشاركية من جهة أخرى، وكان آخرها الخطة التنظيمية للتعاون الإنمائي والتضامن والسلام للأعوام 2009- 2012 لاستكمال وتحسين الخطة العامة التي كانت ما بين الاعوام 2006-2008 من خلال تطوير مبادئ ومهمات جديدة للعمل الإداري وفق سياسة تعاونية للتنمية وتزويد إجراءات لتنفيذ ذلك وتتمثل المبادئ بالآتي [99 : 24].

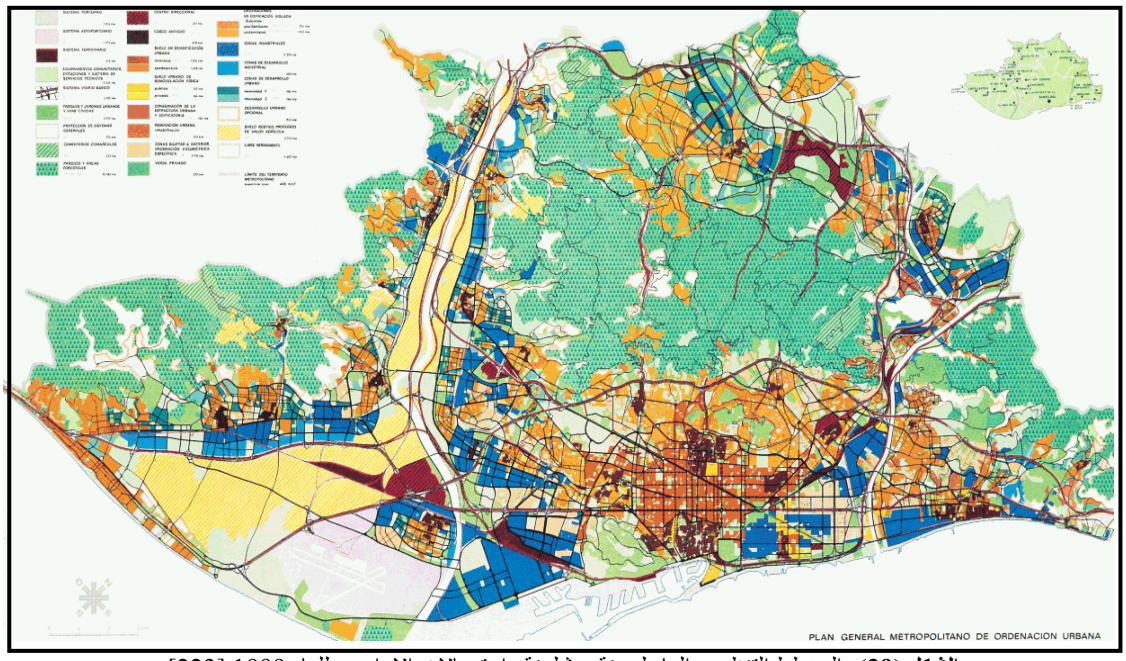
- **مشاركة المسؤولية** لكل الجهات التي لها دور فعال في عملية التنمية من قطاع عام وخاص ومجتمع مدني.
- **التوافق** والتعاون والتنسيق مع الوكالات الأخرى وخصوصاً جهات التّمويل.
- **التبادلية والترويج لتنمية المجتمع، والاتصال والإبداع** بدون الاستخفاف بالآليات التقليدية.
- **مبدأ الشفافية** من حيث تزويد المعلومات التي تنظم وتدقق وتضبط سياسات التعاون الإنمائي، وهذه المبادئ تُطبق جميعها من خلال إطار العمل الاستراتيجي من حيث وصف ما هو المطلوب والمراد تحقيقه والمهمات.

6.1.1.4. تطور نظام التخطيط التنظيمي الحضري في مدينة برشلونة

يعود تاريخ برشلونة التخطيطي إلى القرن الثامن عشر والتاسع عشر عندما تمّ وضع مخطط سيردا Cerdà Plan لإدارة نمو المدينة والذي فرض هدم الجدران الرومانية المحددة للمدينة ومنها بدأ توسع المدينة ليتم ما بين عامي1897- 1921 ضم عدد من البلديات المحيطة بها ليصبح مساحة منطقة برشلونة هو 98 كم2 وتم خلال هذه الفترة افتتاح مترو برشلونة، وقد استمرت المدينة بالنمو ما بين عامي 1950-1960 بفعل الهجرة الريفية الحضرية التي ترافقت مع عدم وجود للتخطيط الحضري آنذاك وقد تمّ وضع مخطط المحافظة 1959 وبقي هذا المخطط دون تنفيذ حتى الفترة ما بين العامين 1976-1979 حيث بدأت الديموقراطية والعملية التشاركية وشمل المخطط 27 بلدية بمساحة قدرها 476 كم2 .

وفي عام 1980 توسعت المدينة عشوائياً وتمّ إنتاج الصناعات ولم يكن آنذاك تخطيط مشترك شامل وإنما كان هناك مهمة صعبة في تطوير الخطط الحضرية بالرُّغم من أنّ العاصمة برشلونة في تحضر مستمر وبتزايد سكاني ترافق مع عدم التوازن الاجتماعي وصعوبات النقل العام، وفي عام 1985 بدأ التّخطيط اللامركزي واستمر العمل به إلى أن تمّ التصديق على المخطط الاستراتيجي الأول للعاصمة برشلونة **BCN I** عام 1990 لكن هذا المخطط لم يضع برشلونة على الخارطة العالمية ولأن تكون المعيار من أجل التنمية الحضرية، لذلك في مطلع عام 1992 جرى التحول الملموس لمدينة برشلونة منذ أن تمّ الاستعداد للتخطيط للألعاب الأولومبية حيث كانت المحفز الرئيسي للتحول الحديث لمدينة برشلونة واعتماد استراتيجية التجديد الحضري وقد تمّ الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والحركة الاجتماعية الحضرية وبناء مناطق الألعاب الأولومبية في المناطق المتدهورة ضمن المدينة والمناطق المحيطة (إعادة التنمية) مع القرية الاولومبية وكان هذا نقطة انطلاق لبناء أكثر من مئتي حديقة ومساحات عامة والمدارس وغيرها من المرافق والخدمات في برشلونة في المناطق المهجورة التي تكثر فيها العنف والجريمة وكان الاتجاه الرئيسي لبرشلونة إعادة تأهيل المناطق الموجودة واعتبار المدينة المضغوطة أكثر كفاءة من منظور الاستدامة والبيئة [113].

وبناء على هذه الاستراتيجية تمّ إعداد المخطط الاستراتيجي الثاني لبرشلونة- **BCN II** لعام 1995 وثم إعداد المخطط الاستراتيجي الثالث **BCN III** للعام 1999، والقيام بإعداد عدة مشاريع استراتيجية منذ عام 2000، يوضح الشكل 39 المخطط العام لمنطقة برشلونة عام 1999، الذي مازال صالح العمل به حتى الآن وقد حاول الحفاظ على المناطق الخضراء من خلال تحسين إمكانية الوصول بين المناطق المكتظة بالسكان.

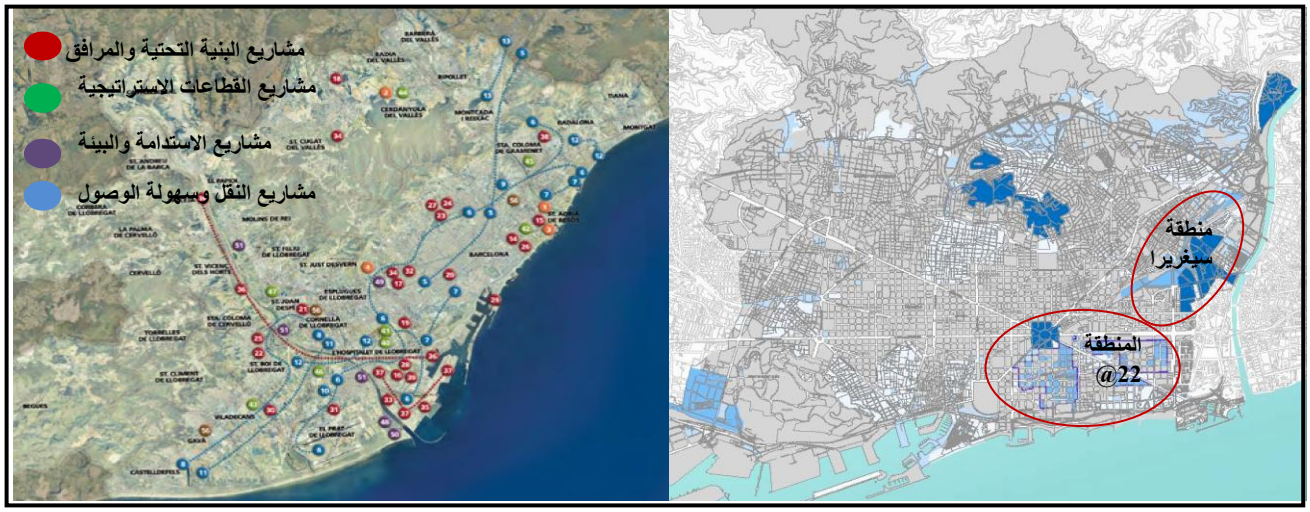


الشكل (39): المخطط التنظيمي العام لمدينة برشلونة واستعمالات الاراضي للعام 1999 [223]

وفي عام 2003 كان أول مخطط استراتيجي لمدينة برشلونة Strategic Plan BCN تمّ التصديق عليه وكان عبارة عن تطوير المخططات الثلاثة السابقة (BCN I- BCN II - BCN III) وهو نتاج لمشاركة فعّالة لاتخاذ القرار بشأن التحديات الاقتصادية والاجتماعية للقرن 21 وحُدد كمخطط متكامل اشتمل عل تصنيفات استعمالات الأراضي (الحضرية والزراعية والأراضي المخصصة للتنمية) وتنظيمها وقيود كثافة التنمية وقائمة برامج التنمية للتطبيق. وقد تمّ بناؤه وفق رؤية قصيرة وبعيدة المدى حتى عام 2010 لإدارة عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية والتغيير السياسي وتطوير الإقليم بين المناطق المتقدمة الأوروبية، ويوضح الشكل 40 المخطط التنظيمي لاستعمالات الأراضي للمناطق التي تمّ تجديدها وفق مبادئ المخطط

الاستراتيجي الأول لبرشلونة المصدق عام 2003، وكما يوضح الشكل 41 المشاريع الاستراتيجية للتجديد القطاعي الحالية والمنفذة عام 2010 والبالغ عددها 43 مشروع.

وقد تمّ التّخطيط للمشاريع الاستراتيجية المعلن عنها في المخطط للعام 2003 وفق المبادئ التوجيهية لسياسة التجديد الحضري من حيث القيادة السياسية القوية والمحلية لدفع عملية التجديد الحضري وتوجيه المدينة نحو البحر مع توفير إمكانية الوصول السهل واستخدام الشواطئ، وإعادة التخطيط المستدام للمناطق الملوثة ومنع الانتشار الحضري، وإعادة استخدام السّاحات الداخلية كفراغ مفتوح داخل كل كتلة مع المحافظة على المباني التراثية للاستخدامات العامة مثل المكتبات والمدارس والمراكز الثقافية.



الشكل (40):مخطط للمناطق التي تم تجديدها وفق المخطط الاستراتيجي للعام 2003 [224]

الشكل (41):المشاريع الاستراتيجية للتجديد القطاعي الحالية والمنفذة عام 2010[224]

واستمر العمل وفق مبادئ المخطط الاستراتيجي الأول إلى أن تمّ خلال الفترة ما بين 2006-2010 الموافقة على المخطط الاستراتيجي للعاصمة برشلونة Metropolitan Strategic Plan of Barcelona SMPB وفق أهداف تضمن لأن يكون المخطط شامل لمشاريع التخطيط الحضري والبناء ولجعل منطقة العاصمة برشلونة مركز الابتكار والابداع وجذب المواهب والأعمال التجارية والبنى التحتية الملائمة والتماسك الاجتماعي، وكذلك من ضمن الأهداف وضع رؤية حتى عام 2020 لأن تصبح برشلونة المرجع الدولي للتخطيط والمعيار للاستدامة والمدينة الرائدة على البحر المتوسط، ووفق هذه الرؤية تمّ إعداد وتصديق المخطط الاستراتيجي للمنطقة الحضرية برشلونة 2020 (PEMB - Strategic Metropolitan Plan of Barcelona - Vision 2020) [73:98]، وقد تمّت صياغته من قبل الحكومة الاقليمية ومقاطعة كتالونيا ومجلس مدينة برشلونة بالتعاون مع القطاع الخاص وبهدف رئيسي هو زيادة الفراغات الخضراء (الطبيعية والزراعية) والبنية التحتية للنقل وتركيبة الهيكل الحضري والوصول العادل إلى الخدمات ومشاركة البلديات والسلطات المحلية، وتحقيق التنمية المستدامة وتأمين البنية التحتية مثل الطرق والسكك الحديدية ومرافق المياه، الموانئ والمطارات، والاتصالات، وتحديد السياسات المتعلقة بأراضي الإسكان والطاقة الرخيصة والتماسك الاجتماعي.

يُلاحظ مما تقدّم، تطور عملية إعداد المخطط في برشلونة بما يلائم المستجدات وواقع المدينة حيث اعتمدت استراتيجية المخططات على التّجديد الحضري لمنع التوسع وإعادة تأهيل المناطق المتدهورة واستثمارها لتحقيق أهداف تنموية منها التّماسك الاجتماعي وخلق فرص عمل مع إمكانية الوصول السهل والتركيز على التصميم الحضري من خلال تخطيط للفراغات العامة المفتوحة والمساحات الخضراء للحفاظ البيئي وتَجسد ذلك من خلال المشاريع المنفذة، كما تبين أنّ التشاركية والمشاورات من العناصر الهامة في وضع الاستراتيجيات والسياسات الحضرية الخاصة بالمدينة وهذا بدوره ايضا تعزيز التنمية الحضرية المستدامة.

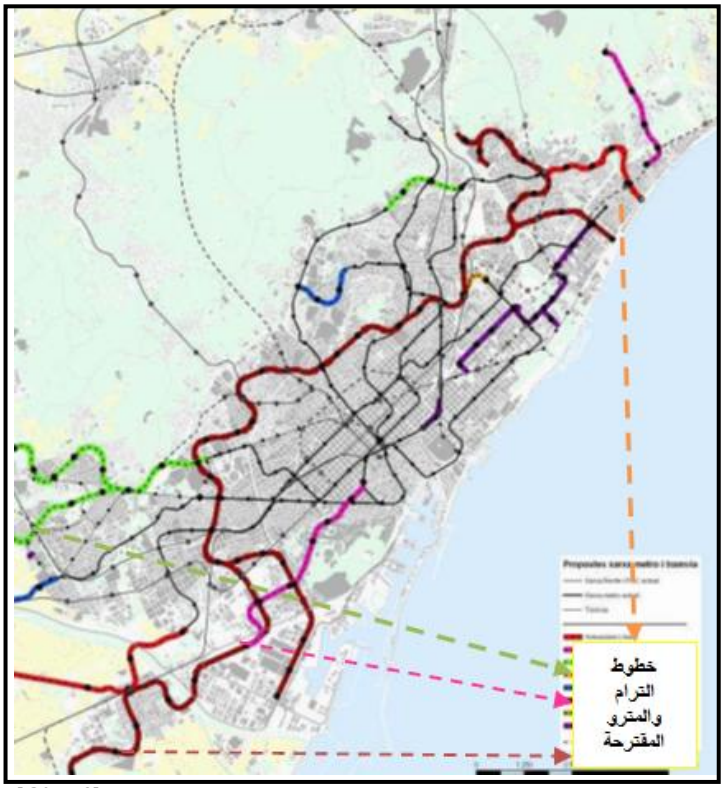
7.1.1.4. السياسات الجديدة لإعداد المخطط التنظيمي لمدينة برشلونة

أمام التّحديات التي واجهت مدينة برشلونة من حيث زيادة معدلات استهلاك الأراضي وعدم إمكانية توسع المدينة أكثر من ذلك، والعزل الاجتماعي والبطالة وضعف نظام النقل العام والمترو تمّ اتخاذ تدابير وسياسات فيما يتعلق بمجالات التنمية الحضرية البيئية والاقتصادية والاجتماعية ليتم على أساسها إعداد المخططات التنموية للمدينة لمختلف المجالات وفق المحاور التالية:

1.7.1.1.4. مخطط النقل الحضري في مدينة برشلونة Plan Mobilité Urbaine (PMU)

يُعتبر مخطط (PMU) هو الاداة للتنقل المستدام في برشلونة وهو نتيجة للتوجهات وفق قانون التعبئة الوطني الصادر للعام 2003 الذي استمر العمل به إلى أن قام مجلس مدينة برشلونة عام 2005 بتشغيل نظام المنطقة الخضراء كأداة لإدارة التنقل وسط المدينة وشجع هذا التحول على استخدام وسائل النقل العام والحد من استخدام السيارات الخاصة، وكان من نتائج ذلك الحد من حركة المرور نحو 10% وتقليل 37000 سيارة [133].

وفي عام 2006 صدر المرسوم رقم 362 الذي حدد أساسيات التنقل الوطنية وتقييم دراسات النقل بهدف التنسيق مع أدوات التخطيط الحضري وحماية البيئة (الهواء والضوضاء والطاقة)، حيث تمّ وضع رؤية ومقترحات وبدائل حلول لمخطط النقل الحضري لبرشلونة حتى عام 2018 من قبل ولاية كتالونيا لمواجهة التحديات المستمرة بفعل نظام النقل الراهن المتبع آنذاك في برشلونة والذي كان يشير إلى الاستمرار في زيادة استعمال السيارات الخاصة وزيادة الانبعاثات وأطوال الطرق، حيث تبيّن أنّه في حال استمر النقل في برشلونة في هذا الاتجاه فإنّه كان من المتوقع عام 2012 وجود نمواً كبيراً في مسافات التنقل الآلية وزيادة استهلاك الطاقة والأراضي وزيادة الاعتماد على التنقل الخاص وبالتالي انبعاثات غاز CO2 حيث أنّ العمل وفق السيناريو التقليدي لبرشونة غير مستدام ولن يمكّن من خفض كثافة استعمال الطاقة [30:149].



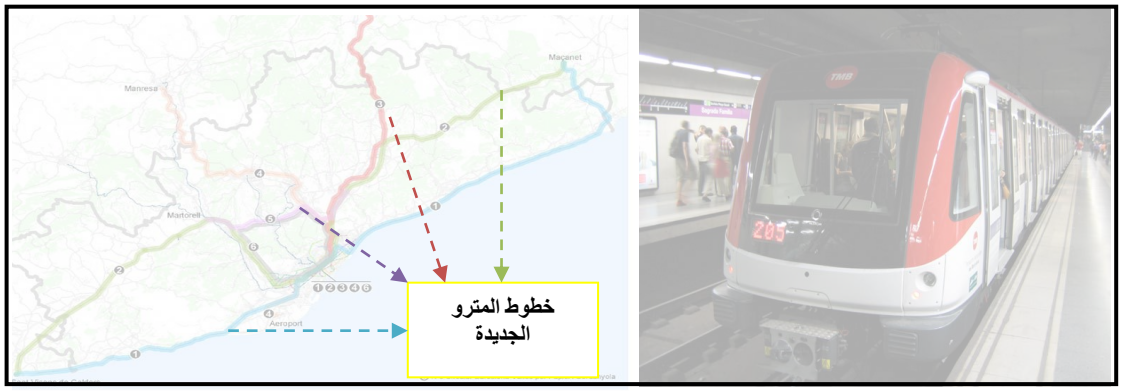
الشكل (42):نظام المترو والترام في مدينة برشلونة للعام 2010 الطاقة [30:149].

لذلك وُضِع مخطط النقل وفق الرؤية لتقليل الرحلات وتوسيع نطاق التخطيط للنقل المستدام إلى جميع المناطق الإقليمية والوظيفية التي تتطلب ذلك، والهدف من المخطط بأن تصبح نسبة النقل بالسيارات الخاصة 25.2% وبالنقل العام 40.3% وبواسطة المشي والدراجات الهوائية 34.5% أي حوالي (525000) من الرحلات ستتحول من النقل الخاص إلى النقل العام، وبناء على هذه الرؤية تطور نظام النقل العام بين عامي 2008-2010 ببناء (108) خط للحافلات بطول 113كم وزيادة نسبة التنقل بالدراجات الهوائية للعام 2008 إلى 26.06%، وخصصت المسارات والمواقف الخاصة بها وزيادة خطوط الترام. ويوضح الشكل (42) نظام الترام والمترو للعام وفق الرؤية المقترحة.

وقد انطلق الاتجاه الاساسي لمخطط النّقل في برشلونة من خلال التدابير والاستراتيجيات التالية:

- ✓ تطوير شبكة طرق آمنة ومترابطة للبنية التحتية للنقل وصديقة للبيئة لتقليل 25 % من حوادث السير وضمان مسافات مشي آمنة، وإدارة التنقل لتقليل الاستخدام المفرط للسيارات في رحلات النقل بين المدن.

✓ تحسين نوعية النقل بالسكك الحديدية وضمان التكامل بين خطوط السكك التي تربط مركز المدينة بالإقليم وكذلك دمج أكثر من 100 قطار جديد إلى شبكة النقل تحت الأرض، ويوضح الشكل (43) شبكة النقل الجديدة (المترو)



الشكل (43): شبكة النقل الجديدة (المترو) للقطارات المحلية في مدينة برشلونة [149: 24].



الشكل (44): مسار الحافلة التي تصل بين 7 مدن في برشلونة.

✓ تحقيق الوصول الآمن والفعال والكفوء للتنقل بالباصات يستطيع المنافسة مع النقل الخاص وخاصة فيما يتعلق بمدة الرحلة، وتمّ إضافة 320 حافلة جديد لخدمة النقل بين المدن (المركز والإقليم) وتخصيص مسارات خاصة للنقل العام بالحافلات ويوضح الشكل (44) مسار للحافلة التي تصل بين 7 مدن.

✓ ضمان الوصول المستدام لأماكن العمل بإنشاء شبكة مسارات للمشاة والدراجات الهوائية تصل إلى أماكن العمل.

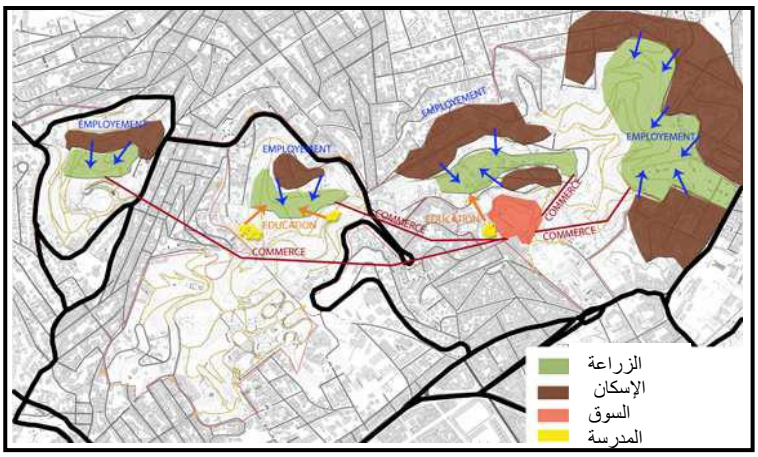
✓ الترويج للطاقة الكفوءة واستعمال الوقود النظيف

وقد انخفضت انبعاثات الكربون من 7.3 عام 2004 إلى 5.8 عام 2012 حيث تمّ تشغيل 1735 من الحافلات بالغاز الطبيعي، وقد تمّ تطبيق هذا المخطط وفق الإدارة التشاركية لضمان مشاركة كل الوكالات وأصحاب العلاقة التي تؤثر في تخطيط النقل الحضري للعاصمة، وتعود أسباب النّجاح إلى تكامل الإجراءات مع سياسات التنمية الحضرية المستدامة وكذلك الالتزام الواسع من قبل جميع الجهات المسؤولة عن التنقل في إطار الحركة التشاركية.

2.7.1.1.4. التخطيط المستدام للمناطق الطبيعية والتنوع الحيوي في برشلونة

انطلقت سياسة حماية المناطق الطبيعية والمساحات الخضراء في مدينة برشلونة من سياسة المدينة المضغوطة للتزويد بالفراغات الخضراء والعامة ضمن المدينة، حيث اعتمدت سياسة المواقع العامة الحضرية المنتجة باستمرار Continuous Productive Urban Landscapes -CPULS [4: 164] المستندة على النظام البيئي الزراعي الحضري المستدام ذاتياً والذي طُبِق في برشلونة لمعالجة المشاكل التي واجهتها جراء تقلصها بدءاً من عام 1981 وتوجه السكان باتجاه المحيط وزيادة البطالة وانخفاض السياحة، وقد تمّ تطبيق هذا النظام في حديقة تريز تورونز Tres turons park في الجزء الشمالي من برشلونة وتتضمن ثلاثة حدائق كانت صغيرة ويحيط النسيج الحضري بمنطقة مكثفة بالسكان دون تخطيط، وقد عزز استخدام سياسة الزراعة الحضرية سواء في منطقة Tres turons park أو غيرها من المناطق وجود الحدائق المراد تنميتها وخاصة المحاطة بالسكن، حيث تمّ وضع ثلاثة استراتيجيات مقترحة كان آخرها استراتيجية (**السياحة المستدامة والترفيه والتوظيف والتجارة**) من قبل عدد من المخططين من خلال إنشاء ممرات تنمية للسكان سواء من حيث توفير النقل المستدام أو من فرص لتنمية حضرية مستدامة وإنشاء نظام الزراعة الحضرية (وهو الاكتفاء الذاتي

والبيئة) ومن وجود لحدائق صغيرة ومسارات للمشاة والدراجات وخلق ترابط بين المناطق الخضراء والزراعة الحضرية والمناطق السكنية وكذلك مع توافر المناطق التعليمية للساكنين، كما هو موضح في الشكل (45) الذي يوضح أماكن المناطق الزراعية والمناطق الخضراء والإسكان وذلك من أجل خلق فرص العمل الذاتي سواء من خلال الخدمات الإدارية أو من خلال الزراعة الحضرية التي تمكّن من الربح العائد للمجتمع المحلي من خلال بيع السلع في سوق للمواد الغذائية البيئية والتي يمكن أن تجعل من المدينة جاذبة سياحيا أيضاً.



الشكل (45): نموذج عن استراتيجية إدارة المساحات الخضراء والعامة في برشلونة **[8: 164]**.

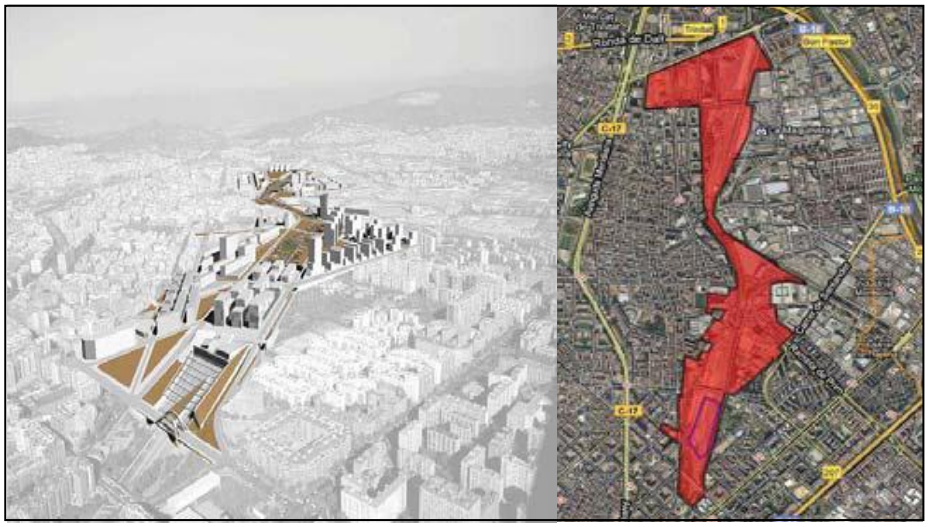
3.7.1.1.4. سياسات الإسكان في مدينة برشلونة

منذ منتصف القرن العشرين ونتيجة للتّحضر غير المخطط لم يكن بالإمكان منع ذوي الدخل المحدود المهاجرين من إنشاء الأحياء الفقيرة العشوائية في الأراضي غير الخاضعة للتنظيم وقد بنيت هذه التّجمعات دون النظر إلى البنية التحتية الأساسية في المناطق الحضرية التي نشأت في المنحدرات الهامشية للمدينة حيث أدى عدم استيعاب المخططات للنمو الحضري للمدينة إلى التّوسع على حساب الأراضي الزراعية لاستقبال الهجرة منذ 1929 وكانت السمات التخطيطية هي الإدارة المستقلة للتجمعات ودون أي استراتيجية للفراغ العام.

وبين عامي 1960-1980 تمّ وضع سياسات السكن الاجتماعي لتلبية حاجات السكان المهجرين وبناء العديد من المناطق السكنية مختلفة تماما عن التجمعات العشوائية ولكنها لم تكن التجمعات المثالية المتكاملة والمتوازنة من حيث الفراغات العامة والطرق ومن حيث التنمية الاقتصادية والاجتماعية وبعيدة عن المدينة مع صعوبة الوصول إليها.

أمّا حالياً، ومنذ عام 2009 ظهر نهج مشترك لكل الأحياء الفقيرة لمعالجة التحديات المتمثلة بضعف البنية التحتية للطرق وتأمين إمكانية الوصول، حيث وضعت برشلونة خطة استراتيجية تنطلق من العدالة الاجتماعية واعتماد مبدأ الاستعمالات المختلطة وأنماط التباينات الاجتماعية والديموغرافية وظروف المعيشة الأساسية وسهولة الوصول والتكامل مع الشبكة الحضرية والتصميم وفق النسبة بين مساحة الشوارع والفراغات العامة بالاعتماد على الشكل الحضري والذي انطلق من مبدأ أنّه كلما انخفضت مساحة الشوارع كانت فرصة لزيادة المساحات الخضراء والعامة [95]، وهذا عزز بدوره مسألة التجديد الحضري المعاصر للتحسين النوعي والكمي في الفراغات والطرق والبيئة المبنية.

وكما تمّ القيام بعدد من المشاريع السكنية وفق عدة سياسات مثل تجديد النسيج الحضري وسياسات المواقع المحلية والحضرية الكبيرة وتحسين الحركة والمرور ومن هذه المشاريع مشروع التجديد الحضري في محطة La Sagrera سيغريرا وهي عبارة عن منطقة صناعية تمّ تجديدها حضرياً لإعادة استعمالها كمنطقة سكنية ذات كثافة عالية في وسط المدينة من خلال تفعيل النقل العام والبنية التحتية والمرافق العامة وخطوط السكك الحديدية، ويوضح الشكل 46 صورة توضيحية لمشروع تجديد منطقة سيغريرا السكنية La Sagrera حيث تمّ إجراء التكثيف التدريجي لزيادة الفراغات الخضراء وسهولة التخديم مع التركيز على النوعية المعمارية (التصميم الحضري).



الشكل (46): مشروع التجديد الحضري لمنطقة سيغريرا Sagrera وتحويله إلى منطقة سكنية [95]

ومن ناحية أخرى، فقد عززت الحكومة سلسلة من الإجراءات يتم العمل بها في الوقت الحالي في مدينة برشلونة بهدف تحسين الفراغ الحضري للإسكان تناولت أربعة أهداف رئيسية وهي **تحسين الفراغ العام، والمرافق العامة، وتحسين شروط النقل لإنجاز المساكن الأساسية، وتحسين البنية التحتية** من خلال إعادة هيكلة الفراغ العام الذي يمكن استخدامه للمشاة مع نقاط وصول للمترو وإعطاء استمرارية للشوارع من خلال نشاطات التسوق المكثفة كمحاور حضرية مخدمة بالنقل العام وتنوع المرافق العامة لتعزيز الحيوية الاجتماعية على سبيل المثال المكاتب والمراكز الصحية المحلية والألعاب الرياضية ووسائل النقل العام والتّخطيط الوظيفي والمكاني، وكما تمّ بناء العديد من مسارات النقل العام مثل المترو تحت الارض وفوقها كعوامل محفزة لتطوير مشاريع التجديد الحضري بهدف الإسكان، كما في منطقة ناو بارس Nou Barris حيث عزز نظام النقل العام فيها عام 2010 مسألة تأمين السكن من خلال إعادة تجديد بعض أحيائها وإشغالها بالسكن مع وجود أماكن التسوق بجوار محطات المترو.

يُلاحظ أنّ الغاية من هذه الإجراءات هي تحسين النسيج الحضري وتحسين الطرق العامة وإنشاء الفراغات المفتوحة وإعادة تغطية المواقع العامة الحضرية تحت هدف رئيسي تأمين السكن الملائم مع توفير سبل العيش المستدام.

4.7.1.1.4. دور المخطط التنظيمي الاستراتيجي في التطور الاقتصادي لمدينة برشلونة.

نتيجة للنمو الحضري الذي هيمن على منطقة برشلونة والذي سبب العديد من المشاكل للإقليم ككل مابين الاعوام 1950 -1970 منها عدم وجود رأس المال البشري اللازم للابتكار والبحث، ترافق ذلك مع ضعف تأمين بنية تحتية جيدة وتدني كفاءة سياسات الإسكان العام على الرغم من الاحتياجات المتزايدة للمساكن بسبب الهجرة وتكلفة السكن المرتفعة إضافة إلى تدفقات حركة المرور داخل البلديات الرئيسية [20: 138].

لذلك، كان هناك جهود لتمكين استخدام كفوء للأرض من خلال إعداد المخطط التنظيمي الفعلي والذي وُضِع من أجل التكيف الفوري لتغيير استخدام الأراضي والحاجة إلى المزيد من الموارد البشرية والاستخدام الصناعي للأرض الإقليمية (الضواحي) وإنشاء مناطق سكنية في كامل إقليم برشلونةBMR.

وقد ساعد التخطيط التنظيمي في إعداد أول مخطط استراتيجي اقتصادي للمنطقة في عام 1990 ركّز على الاستفادة من استثمارات الألعاب الأولمبية والتي خُطط لها لأن يتم افتتاحها عام 1992 وكان لها الدور الفعال لإعادة التشكيل الاقتصادي لبرشلونة تمهيدا للقرن 21 وتوجيه الطاقة المستمدة منها إلى النجاح المستقبلي لبرشلونة، وفي عام 2002 بدأ المخطط التنظيمي الاستراتيجي لمدينة برشلونة بتوسيع جهود المخططات السابقة للمنطقة ككل، حيث قامت استراتيجيته على إنشاء المزيد من المساكن الجيدة النوعية لكمية إضافية من العمالة التي سيتم إنشاؤها من المشاريع العامة والخاصة وتطوير نظام النقل العام وخاصة في المناطق التي تواجه تحدي من ضعف نظام النقل العام.

إضافةً إلى ذلك، ساعد المخطط التنظيمي في برشلونة على التَّطور الاقتصادي من حيث نقل الصناعات التقليدية (صناعة السيارات والصناعات الكيماوية والغزل والنسيج والصناعات الغذائية وغيرها) جميعا إلى الضواحي مترافقاً ذلك مع تطور الأنشطة الاقتصادية داخل المدينة المستندة على قطاع الخدمات لتشكل نسبة القوى العاملة

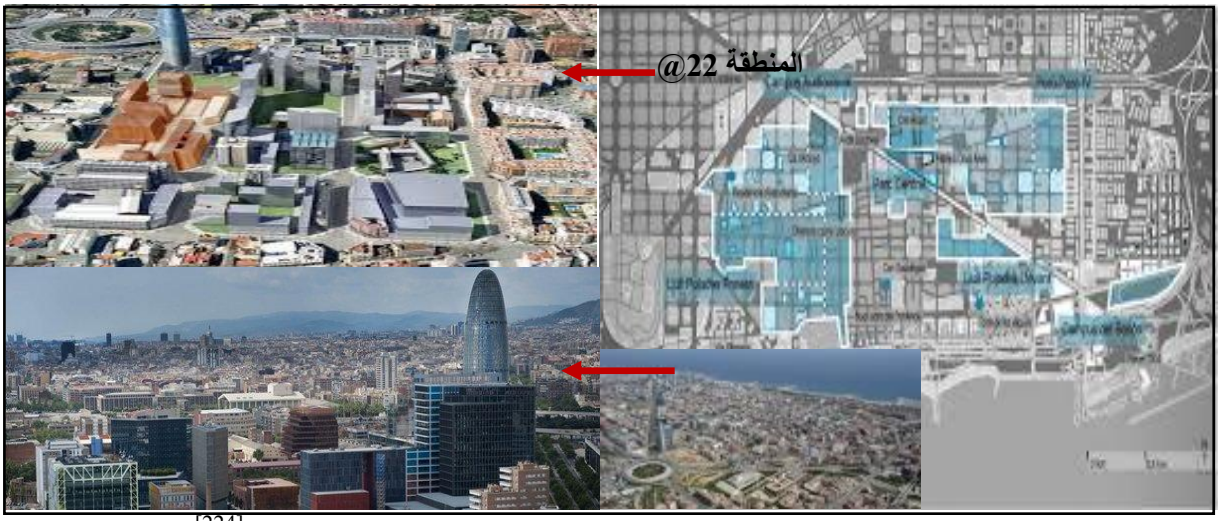
فيه 82.9% وللصناعات ما نسبته 11.2% وللبناء نسبة 5.9% وتجلّت آثار ذلك في انخفاض معدل البطالة من 21.4 % عام 1980 إلى 6.6% للعام 2007، وبلغ معدل التوظيف (75%) للعام 2010، حيث تمّ اتباع سياسة البيئة الملائمة للأعمال التجارية لتأمين فرص الأعمال مع الحفاظ على البيئة وتجسد ذلك في عدد من المشاريع الاستراتيجية في المدينة التي لا تخدم كمشروع اقتصادي فقط وإنّما تمّ فيها إضافة فرص أعمال من خلال استقبال عدد كبير من الشركات ما يعادل 14% من إجمال عدد الشركات في كامل إسبانيا جعلت المنطقة مركز جديد للبحث والاستدامة الاقتصادية، مع تامين إمكانية الوصول السهل إليها من كل المناطق وتوفير الوقت والكلفة السكن الجيد القريب من مكان العمل.

من هذا كلّه يُلاحظ تكامل التّخطيط لاستراتيجي الاقتصادي مع البعد البيئي والاجتماعي من خلال تأمين العمل التجاري الصّديق للبيئة ونقل الصناعات الملوثة إلى الأطراف مع تامين سهولة الوصول إليها، فقد تمّ استثمار الجانب التخطيطي التنظيمي في تحقيق المنفعة الاقتصادية التي تعود بالربح المادي بما ينعكس إيجاباً على الجوانب الأخرى من حيث تامين الوصول السهل إلى الخدمات الحضرية وأماكن العمل وهذا يعد من اهم مبادئ تنمية المدن المستدامة إذ أنّ الحصول على متطلبات ساكنيها بأقل التكاليف وبفرص عمل مؤمنة شرط لازم لتحقيقها.

5.7.1.1.4. سياسة التجديد الحضري كأداة لإعداد مخططات ومشاريع التنمية في برشلونة

اعتمدت برشلونة سياسة التجديد الحضري لاستيعاب نمو المدينة وكأداة لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة في سياسات إعداد مخططاتها وقد تمثلت هذه السياسة في عدد من المشاريع أحدثت تحول جذري لمدينة برشلونة منها:

- **النموذج الناجح للتجديد الحضري في مدينة برشلونة- المنطقة 22@** وهو من المشاريع الاستراتيجية التي تعكس تجربة مدينة برشلونة للتجديد الحضري والتنمية الاقتصادية حيث تمّ إعداد المخطط الاستراتيجي الكامل للمنطقة 22@ عام 2000 كمشروع لتنمية برشلونة وبناء المنطقة التكنولوجية الجديدة وتوسيع المنطقة التجارية، وتبلغ مساحة المنطقة **22@** (200) هكتار تقريباً وقد كان مخصص 70% منها للقطاع الخاص و30% منها للقطاع العام و10% للمساحات الخضراء و10 % للسكن الاجتماعي، ومن 7-10% للمرافق، فقد كانت أرض صناعية بالدرجة الأولى وجزء منها لم يتحضر إلى أن تمّ التخطيط الحضري عام 2001 ومن ثم البناء عام 2004 وفي عام 2006 تمّ تنفيذ مشروع التجديد الحضري ومن ثم وُضِعت رؤية استراتيجية للمنطقة للتنمية المستقبلية ما بين الأعوام 2006-2010 تضمنت زيادة الوحدات السكنية الاجتماعية الجديدة بنحو 4000 وحدة و25% منها سكن فردي، وزيادة المساحات الخضراء والمرافق العامة وزيادة في فرص الأعمال من 10000 إلى 130000 فرصة، وقد كانت نتائج التنفيذ لسياسات التخطيط الحضري للعام 2006 بأن تمّ إعادة ترتيب 53% من الأرض من أجل جعلها فراغات اقتصادية واجتماعية وبيئية وبناء 226 شركة ومعهد، وإنشاء 21,218 مكان للعمل وفيما يتعلق بالبنية التحتية تم التّعهد بحوالي 30% من أعمال التّحضر[224]، ويوضح الشكل 47 نموذج تخطيط المنطقة 22@ كنموذج للمدينة المضغوطة (المدمجة) المتكاملة.



الشكل (47): تجديد المنطقة 22@ كنموذج للمدينة المضغوطة المتكاملة في مدينة برشلونة [224]

وبذلك يتبين أنّ مشروع التجديد الحضري للمنطقة 22@ هو مشروع متكامل تضمن تكنولوجية جديدة لاقتصاد قائم على المعرفة، أي من منطقة صناعية إلى منطقة رائدة اقتصادياً وبيئياً واجتماعياً وإدارياً وتكنولوجياً في برشلونة وكتالونيا من خلال إعداد مخطط تنظيمي يجسد سياسة التجديد الحضري بما يخدم المدينة ويحافظ على مواردها للأجيال القادمة.

➢ **تجديد الواجهة البحرية والميناء البحري فيل Vell** [13: 185]**:** يُعتبر تطوير وتجديد الواجهة البحرية من المناطق التي جرى التخطيط لإعادة تجديدها من ضمن المشروع النموذجي للمنطقة 22@ وقد بدأت هذه العملية عام 2004 بالتعاون بين السلطات الحكومية والمحلية والقطاع الخاص بهدف تحسين صورة المدينة حيث تمّ تغيير الأحياء القديمة وتجديدها إلى إسكان حديث وساحات تجارية وثقافية وفق أولويات وهي تحسين وظائف اقتصادية ونوعية الحياة في مراكز المدن وتحسين مستوى البيئة الحضرية والحفاظ على التراث الثقافي وتطوير البنية التحتية الصحية وإعادة تأهيل المناطق المتدهورة من المدن، حيث تمّ تحويل المنطقة الصناعية المتدهورة غرب الساحل إلى استعمالات ثقافية وترفيهية.

وفيما يتعلق بتجديد الميناء البحري فيل Vell والذي كان يعتبر ميناء صناعي بالدرجة يأخذ مساحة كبيرة على الواجهة البحرية وعلى حافة المدينة القديمة، فقد تضمنت سياسة تجديده استثماره سياحياً من خلال إيجاد مساحة من شأنها تعزيز الاتصال مع المدينة وجعل الواجهة البحرية الترفيهية الجديدة كمناطق غير مأجورة للناس حيث تمّ إنشاء ستة شواطئ اصطناعية من أجل السّياح الذين استخدموا أكثر من 200 حديقة وساحات عامة ومدارس وغيرها من المرافق العامة التي أقيمت في المناطق المهجورة.

كما تمّ التّخطيط لإمكانية الوصول السهل إلى الميناء من خلال ممر المشاة الذي يقع في منتصف البلدة القديمة في برشلونة، والمعروفة باسم رامبلا لوس أنجليس La Rambla وهو الممر للمدخل الرئيسي إلى الميناء مع مداخل أخرى [9: 185]، ويوضح الشكل 48 ميناء فيل والطرق الرئيسية التي تمتد متوازية وتقاطع المدينة والواجهة البحرية مع الطرق السريع تحت الأرض، وكذلك يوضح الشكل49 إمكانية الوصول إلى المرفأ من قبل السكان والزوار عن طريق ممر المشاة لا رامبل حيث يتصل هذا الممر بجسر يصل المدينة بالبحر يعتبر العنصر الأكثر جاذبية للمشاة حيث يعمل كرصيف للجلوس على البحر



الشكل (48): ميناء فيل في مدينة برشلونة والطرق المؤدية [9: 185]، [225]



الشكل (49) : ممر المشاة رامبلا Ramble و جسر المشاة يصل مدينة برشلونة بالبحر [15: 185]، [225]

يُلاحظ مما تقدّم، أنّ التّخطيط للتجديد الحضري هو الأداة الأساسية في تحقيق التنمية الحضرية ضمن مخططات التنمية فقد أدت عملية التجديد إلى الاستثمار المتعدد في التنمية الاقتصادية والسياحية والاجتماعية مع الحفاظ على البيئة، من ناحية ثانية فإن تخطيط المرفأ قدّم نموذج جيد للتخطيط المتعدد الاستعمال بالإضافة إلى أنّه مرفأ صناعي تمّ استثماره في السياحة من خلال إضافة التحسينات وجعل المرفأ يشمل السمات الاجتماعية والاقتصادية والتاريخية والتوازن بين الفراغات العامة المفتوحة والتجارية.

8.1.1.4. مؤشرات قياس استدامة المخططات في برشلونة

إنّ مؤشرات الأجندة 21 المحلية هي الأداة التي يستخدمها المعنيين للتقييم وتحديد مدى الالتزام نحو الاستدامة في عملية اتخاذ القرار بشأن السياسات والاستراتيجيات المتخذة لمدينة برشلونة، حيث تتضمن الأداة مجموعة غايات واستهدافات أساسية ضمن المجالات التنموية الأساسية، وهي موضحة في الجدول 26[97 :17].

المجال	الغايات	المؤشرات
البيئي	- حماية الفراغات الطبيعية والتنوع الحيوي وتوسيع المناطق الخضراء الحضرية	- عدد المناطق الخضراء لكل ساكن - التنوع البيولوجي
	- حماية المدينة المضغوطة والمتنوعة مع فراغات عامة عالية النوعية	- توافر الفراغات العامة والخدمات الأساسية - دليل الإبداع الحضري
	- تحسين التعبئة وجعل الشوارع مكان للعيش	- وسائط النقل للسكان - نسبة الطرق مع الأولوية لشوارع المشاة
	- الوصول لمستويات بيئة عالية النوعية ولأن تصبح مدينة صحية.	- مستوى التلوث الضجيجي - النوعية البيئية للشواطئ - نوعية الهواء - متوسط العمر المتوقع
	- حفظ المصادر الطبيعية واستعمال مصادر الطاقة المتجددة	- الاستهلاك الماء الكلي لكل شخص - الاستهلاك العام للمياه الجوفية - استهلاك الطاقة من المصادر المتجددة
	- تقليل إنتاج النفايات وإعادة استخدامها	- توليد النفايات الصلبة الحضرية - جمع المواد الأصلية - جمع النفايات المعينة
الاجتماعي	- زيادة التماسك الاجتماعي وتقوية آليات التشاركية	- القصور الاكاديمي - التعداد السكاني الذي أكمل تعليمه الجامعي - الوصول إلى الإسكان - درجة الترابط الاجتماعي المشاركة في الشؤون البلدية
الاقتصادي	الترويج للتنمية الاقتصادية المستدامة	عدد المنظمات مع الشهادات البيئية
	زيادة الوعي العام للاستدامة خلال التعليم البيئي واالاتصالات	عدد المدارس التي تعلم وتشارك في مشاريع التعليم البيئي
	تقليل تأثير المدينة وزيادة التنسيق الدولي	الانبعاث السنوي لإشعاعات الكربون عدد النقاط بيع أو استهلاك لمنتجات التجارة العادلة
الإدارية	المؤشر المتعلق بكل الأهداف التي تحقق الاستدامة	درجة رضا السكان

الجدول (26): مؤشرات قياس استدامة المخطط التنظيمي لمدينة برشلونة [97 :17].

9.1.1.4. تقييم آثار تطبيق مخططات التنمية الحضرية المستدامة في برشلونة

تدل آثار تطبيق المخططات التنظيمية على فعاليتها كأداة هامة لبلورة أهداف التنمية على أرض الواقع ولإدارة النمو الحضري لمدينة برشلونة نظرا للدور المتكامل والشامل لكافة المجالات كعناصر فعالة تساهم بتنظيم استعمالات الأراضي والتصميم الحضري والبنية التحتية والنقل والإسكان والتغير المناخي والمناطق الخضراء والتنوع البيولوجي وغيرها، وفيما يلي توضيح لآثار التكامل بين مجالات إعداد مخطط تنظيمي مستدام [113].

- **استعمالات الأراضي المستدام:** تعتبر مدينة برشلونة مدينة مضغوطة ذات الكثافة السكانية الأعلى في أوروبا وتقدر الكثافة فيها بحوالي 292 نسمة /هكتار إلى جانب كونها لا تزال ذات النوعية العالية للعيش

ونسبة الأرض لكل شخص 34م^2، وإنّ استراتيجية الحد من الزحف العمراني زادتها جاذبية وحيوية من حيث إعادة التنمية واستعادة المناطق الخضراء وتطوير المناطق البيئية وفق معايير معينة للأراضي.

▪ **التعبئة والنقل المحلي** : استفادت برشلونة من نموذج مدينة البحر المتوسط وكثافتها العالية جداً، والتي عززت استخدام المشي أو الدراجات للتنقل إذ أنه 64% من الرحلات تتم عن طريق المشي والدراجات الهوائية وخفض استخدام الفرد للسيارة أقل بكثير من 6 مدن منافسة ولكن استخدام الدراجات الهوائية مازال في بداياته مع توافر المحطات لاستئجار الدراجات في مناطق سهلة الوصول قرب محطات القطار والمترو.

▪ **المناطق الحضرية الخضراء** : المدينة مدروسة جيداً من قبل استراتيجيات للمناطق الحضرية الخضراء حيث كان ذلك تحدٍ كبير ولكن تمّ تداركه من خلال سياسة الكثافة العالية والاكتناز من المدينة والإدارة الفعالة والدقيقة، والوضع أيضا قابل للاستمرار في زيادة المساحات الخضراء ضمن المدينة من خلال عدة مشاريع للتجديد الحضري ضمن المدينة وقد زاد عدد الحدائق من 21 حديقة عام 1981 إلى 72 في الوقت الحالي وكذلك 99.4% من سكان المدينة يعيشون في أماكن لا تستغرق أكثر من 5 دقائق للوصول إلى المساحات المفتوحة الخضراء، وحالياً تمّ إعداد المخطط الاخضر لزيادة الخضار الحضري وتحسين الموجود لأربع سنوات.

▪ **نوعية الهواء**: منذ عام 2006 تضمنت المدينة 13 محطة لقياس جودة الهواء تشمل الطاقة وقطاعات النقل للحد من انبعاثات أكاسيد النتروجين وضمن الميناء والمطار، كما تضمنت المدينة برامج تحسين نوعية الهواء للحد من حركة المرور وتنظيم وقوف السيارات وتعزيز وسائل النقل العامة والسيارات الكهربائية غير الملوثة واستخدام لوائح الطاقة الشمسية الحرارية واستخدام شبكات الانترنيت لنشر الوعي وإعداد مخططات للبنية التحتية وتغير المناخ.

▪ **إدارة النفايات:** برشلونة لديها نظام متكامل وكفوء لإدارة النفايات مستند على الفصل الأعظمي حيث جرت مضاعفة عملية الفصل من 16% عام 2003 إلى 40% عام 2008 وهناك خطط للمعالجة البيولوجية ولتخفيض توليد النفايات بنسبة 10% عن عام 2006 حتى عام 2010، وهناك برنامج العاصمة الحالي لإدارة النفايات والمرافق العامة وفق أُسس لهدف متوسط الأمد لطمر النفايات على مدى 6 سنوات المقبلة.

▪ **استهلاك المياه ومعالجة مياه الصرف الصحي**: تمّ وضع خطط لمعالجة مياه الامطار لندرة الهطول السنوي وتوزعها الغير منتظم واتخذت تدابير سيتم تنفيذها على المدى الطويل لإعادة استخدام المياه النقية وإدراجها في المياه لتوسيع نطاق استخدامها مثلا في الصناعات للمياه غير الصالحة للشرب وري الحدائق وهناك مصنع لتحلية المياه، وخلال 12 سنة القادمة تهدف المدينة إلى زيادة 90% استعمال المياه الجوفية غير المعالجة، كما أنّ هناك خطة متكاملة لمعالجة مياه الصرف الصحي حيث وضعت شبكة الصرف الحديثة في برشلونة لمعالجة مياه الصرف تأخذ بالاعتبار توسع المدينة لأكثر من قرن.

▪ **التّماسك الاجتماعي**: من خلال تقوية آليات المشاركة، تعمل برشلونة في مجالات اجتماعية مختلفة لضمان الرفاهية للسكان والوصول إلى التعليم والتوظيف والإسكان والصحة العامة والأعمال ويوجد فيها منظمات غير ربحية تهدف إلى التزام الناس نحو الاستدامة منها منظمة AIRES وهي شبكة للتكامل والنشاطات الاجتماعية للترويج والإبداع المتعلقة بالنوعية البيئية والاجتماعية .

▪ **أثر المدينة**: إنّ سياسة المدينة المضغوطة والكثافة والهيكل الحضري المعقد هو العامل الأساسي في تحقيق خفض الانبعاثات حيث عملت برشلونة على خفض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون CO2 وتمّ إعداد مخطط للتغير المناخي وتحديثه للعام 2011.

وبذلك يتبين أنّ نجاح تجربة برشلونة في تعزيز وإدراج مبادئ التنمية الحضرية المستدامة في سياساتها كان له أثر واضح في تطوير نظام تخطيط تنظيمي متكامل ومتوازن وشامل لجميع القضايا والمجالات التنموية وليس توزيع لاستعمالات الاراضي والاعتماد على المعايير الكمية الثابتة الجامدة فقط، وإنّما كانت معايير ومؤشرات التنمية المستدامة هي الموجه لعملية التخطيط باستخدام النماذج التي تعزز ذلك مثل تنمية استعمالات الاراضي المضغوطة من خلال التوجيه بوسائل النقل العام وتعزيز وجود المناطق الخضراء باتباع أسس التصميم الحضري من إمكانية الوصول السهل (المشي والدراجات) وتقارب الفعاليات واندماج الوظائف، كما تبيّن أنّ استخدام التجديد الحضري كان من الخيارات الاستراتيجية الانسب لمدينة برشلونة المراد إعادة تنميتها والحفاظ على بيئتها وتعزيز استعمالات أراضي مستدامة على اختلاف القطاعات والمستويات فيها.

2.1.4. تجربة مدينة مرسيليا في فرنسا وسياسات التجديد الحضري

1.2.1.4. لمحة عن المدينة وتبعيتها الإدارية والتخطيطية

تُعد مدينة مرسيليا ثاني أكبر مدينة في فرنسا بعد باريس وتحتوي على المينا التجاري الأكبر في فرنسا، وتتوضع جنوب فرنسا على امتداد البحر المتوسط بطول57كم، وعلى بعد 775 كم عن باريس، وبلغ عدد سكانها حوالي 859,368 نسمة للعام 2010 وتبلغ الكثافة 3571,5% ومساحتها 240كم2 منها 100كم2 مناطق طبيعية وتتألف من 16حي، تتبع مدينة مرسيليا لمحافظة مرسيليا الحضرية Marseille Provence Métropole أو ما أُطلق عليه المجتمع الحضري La Communauté Urbaine منذ عام 2000 ويبلغ تعدادها السكاني كإقليم 1,038,521 نسمة ومساحتها 60475 هكتار وتمثل ثاني ميتروبوليتيان في فرنسا وتتألف من 18 بلدية وتعتبر هي الجهة الإدارية المعنية بالبلديات بما فيها مجلس مدينة برشلونة ولها الصلاحية في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية [227]، [21:180] يوضح الشكل 50 موقع وحدود مدينة مرسيليا على خارطة فرنسا وحدود المحافظة مع 18 بلدية التابعة له.



الشكل (50): موقع وحدود مدينة مرسيليا على الخارطة الفرنسية [227] [21:180]

2.2.1.4. نظام وأدوات التخطيط في مرسيليا

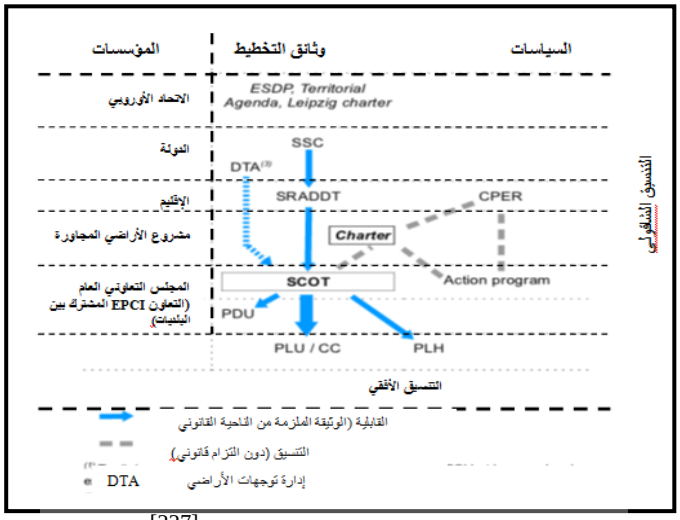
يعود نظام التّخطيط في مرسيليا إلى القوانين والتّشريعات التخطيطية التي أحدثت إصلاحات في التّخطيط المكاني الفرنسي بين عامي 1999-2000 ويتم على أساس ذلك صياغة الواقع الحالي والذي يأخذ المخطط التوجيهي الإقليمي SCOT -Le Schéma de Coherence Territorial دوره المركزي فيها.

لقد جعل الإصلاح التشريعي القانوني الفرنسي نظام التّخطيط في مرسيليا أكثر تماسكاً والخطوة الأساسية في ذلك هو تأسيس المجلس التعاوني العام (التعاون المشترك بين البلديات) EPCI Etablissements Publics de Coopération Intercommunale، وإعادة تنظيم التجمعات البلدية ونقل الصلاحيات إليها لإدارة المشاريع الحضرية والمصالح المشتركة.

وفي مجال التّخطيط التنظيمي حدثت تعديلات عدة منذ صدر قانون التّجديد الحضري للعام 2000 Solidarité et SRU -Renouvellement Urbains والانتهاء من قانون الاسكان الحضري عام 2003 وإعادة تجديد وثائق التخطيط لجعلها أدوات أكثر استراتيجية، وتختلف هذه الأدوات حسب المستويات التّخطيطية في فرنسا فعلى مستوى مرسيليا يتم تخطيط المناطق الحضرية وفق خمسة أدوات تخطيطية وهي [21:180]:

- المخطط التوجيهي الإقليمي SCOT-Le Schéma de Cohérence Territorial
- مخطط التحضر المحلي PLU – Le Plan Local d'Urbanisme
- برنامج التجديد الحضري Le Programme de Rénovation urbaine
- برنامج الإسكان المحلي PLH- Le programme local de l'habitat

إضافةً إلى هذه الأدوات فإنّ مشروع الإدارة والتخطيط للتنمية المستدامة d'Aménagement et de Développement PADD -Durable قد أخذ مكانه في مخطط التّحضر المحلي والتوجيهي الإقليمي، ومهمته اختيار الأهداف وتوجيه المخططات لتحسين الطرق الجديدة في التخطيط، ويوضح الشكل 51 نظام التخطيط على مستوى فرنسا.



الشكل (51): نظام التخطيط في فرنسا [227]

يبدأ هذا النظام المتكامل بالعمل من المستوى الوطني (الدولة) وفق قانون إدارة توجهات الأرض DTA وهو نوع من التخطيط الاستراتيجي يأخذ بالاعتبار كل الخطط المحلية وصولاً إلى الإقليم والمناطق المجاورة، والعمل وفق قانون التنمية المستدامة للأراضي Loi d'Orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT وثم على مستوى البلدية والعمل وفق المخطط التوجيهي الإقليمي ومخطط التحضر المحلي وبرنامج الاسكان المحلي ومخطط النقل الحضري، أي أنّ لكل مستوى الأداة التخطيطية الخاصة به والمتناسقة مع الأدوات الأخرى، ويأخذ المخطط التوجيهي الإقليمي SCOT دوره الاساسي والمركزي في هذا النظام على مستوى المجلس التعاون البلدي EPCI الذي يوجب ضرورة التنسيق بين المناطق الحضرية والريفية ومنه تُترجم الخطط إلى مخططات التّحضر المحلي PLU وبرامج ومشاريع على مستوى البلديات.

يتبين مما سبق أنّ التّخطيط في مدينة مرسيليا يتم من خلال سياسات إعداد المخطط التوجيهي للإقليم ومخطط التّحضر المحلي الذي يتضمن برامج وسياسات للإسكان والتجديد الحضري والتنقل وغيرها .

3.2.1.4. المخطط التوجيهي الإقليمي SCOT-Le Schéma de Cohérence Territorial

هو وثيقة استراتيجية للتخطيط على مدى عشرين عاماً كأداة للتنمية المستدامة والتّخطيط الحضري، وقد تمّ استخدامه محل المخطط التوجيهي SD Schéma Directeur لتنمية البلديات على بعد 15كم عن المدينة أو السلطة المحلية ولمنطقة وفق تعداد سكاني 50000 نسمة وهو يقتصر على المقيمين بالفعل ويتضمن وثائق تخطيط وإدارة المشاريع للتنمية المستدامة PADD ووثيقة المبادئ التوجيهية العامة والخرائط والوثائق الرسومية DOG، هذا المخطط مخصص للحد من الانتشار الحضري من خلال التنسيق بين التنمية والنقل وتنسيق المناطق الخضراء والتنوع البيولوجي وتشجيع التّصميم الحضري المستدام واستعمال الطاقات المتجددة المحلية [45: 108].

تطور المخطط التوجيهي SCoT لإقليم مرسيليا منذ عام 2004 من قبل المجتمع الحضري لمرسيليا MPM بالاستناد على النهج التشاركي من خلال التشاورات المختلفة مع السكان فيما يتعلق بتلبية عدة أهداف لاستخدام الأراضي وإدارة النمو، وينطلق من مرحلة تشخيص الوضع الراهن والتقييم البيئي والربط بينه وبين الوثائق التخطيطية الأخرى، وفي عام 2007 تمّ الشروع في تنفيذ خطوات مختلفة من حيث تقييم خيارات التنمية الحضرية والإسكان والاقتصاد والنقل والبيئة والمواقع الطبيعية لمواجهة تحديات التنمية المستدامة والتقييم المالي لها، وقد تمَّ ما بين عامي 2010 و2011 وضع الوثيقة التوجيهية العامة لمدينة مرسيليا.

4.2.1.4. مخطط التحضر المحلي PLU لمدينة مرسيليا

مخطط التّحضر المحلي PLU هو أداة للتخطيط على مستوى البلديات يحدد المبادئ التوجيهية العامة للأراضي ومتطلبات البناء ويستند على سياسة كيف يمكن تجديد المدينة على نفسها (أين يوضع التكثيف وما هي الأشكال الحضرية؟)، وقد تمّ استخدامه محل مخطط شغل الأراضي POS منذ صدور قانون التجديد الحضري SRU رقم 31

الصادر في عام 2000 والذي يتم التخطيط لمشاريع التجديد الحضري وفق لأحكامه في مرسيليا ليغطي مخطط PLU مجالات واسعة مثل الإسكان والنقل والتنمية الاجتماعية والاقتصادية على المدى المتوسط ويعمل وفق رخص البناء وقواعد مساحة البناء ومنطقة التنمية المنسقة Zone d'Aménagement Concertée ويهدف إلى التجديد الحضري واتباع سياسات التنمية الحضرية والزراعية والطبيعية، وتنوع الوظائف الحضرية والتّنوع الاجتماعي، والتوازن بين السكن والعمل وتوفر وسائل النقل العامة، وإدارة فعالة للفراغات مع الحفاظ على التنوع البيولوجي والمناظر الطبيعية والحد من التلوث بأنواعه.

ويتم إعداد هذا المخطط من خلال مشاورة ومشاركة السكان والسلطات المحلية وبالتوافق مع المخطط التوجيهي الإقليمي SCOT ويتألف من ثلاثة مخططات لتقسيم المناطق وهي [25: 108]. :

- مخططات المناطق الحضرية وهي مخططات عامة general (UG).
- مخططات المناطق الحضرية الرئيسية major urban facilities، UGSU.
- مخططات المناطق الطبيعية أو مناطق الغابات (N).

يتضمن مخطط PLU دراسة أنواع المخططات للاستعمالات التالية: (استعمالات الأرض المحظورة والمسموحة والخاضعة لشروط معينة - مخطط الوصول إلى الطرق والأرض- مخطط الارتباط والاتصال مع شبكات المياه وشبكة تصريف المجاري - خصائص الأرض - مخطط الزراعة بين الأبنية وعلاقتها مع الطرق والأرض العامة - مخطط للمساحات المزروعة بين الأبنية فيما يتعلق بحدود التجمع- مخطط خصائص الأبنية- مخطط للفراغات الخضراء وغير الخضراء والفراغات المبنية وغير المبنية- مخطط إشغال الأراضي أو نسبة إشغال الأراضي COS من سطح أرض مبني وسطح غير مبني حيث يقيس الكثافة – مخطط التغير المناخي).

تتمثل وظائفه الرئيسية بثلاثة اتجاهات وهي: تحديد احتياجات التنمية العمرانية للإقليم من 10 إلى 15 سنة، وتحديد استعمالات أراضي مستدامة ، والاستخدام الكفوء للموارد، وتتم عملية إعداده ضمن ثلاثة مراحل وهي:

- تشخيص الوضع الراهن للمدينة والحالة البيئية الأولية.
- التخطيط لمشاريع للتنمية المستدامة (PADD).
- مخطط تقسيم المناطق والأنظمة.

يقوم مخطط التّحضر المحلي بالتخطيط لمشاريع التنمية المستدامة وفق برنامج ومشروع التنمية المستدامة Le PADD - projet d'aménagement et de développement durable وهو الأساس في التّطبيق العملي لمخطط التحضر المحلي في مرسيليا، وتتم إدارة هذه المشاريع وتحديد أهداف مخطط PLU من قبل بلدية مرسيليا وهي المسؤول الأول عن إدارة مشاريع مخطط PLU مع المجتمع المحلي ويتم تحديد المهارات التي تدور حول الاتجاهات المذكورة سابقاً.

5.2.1.4. دور القوانين والتشريعات التخطيطية في تطوير سياسات إعداد مخطط التحضر PLU لمرسيليا

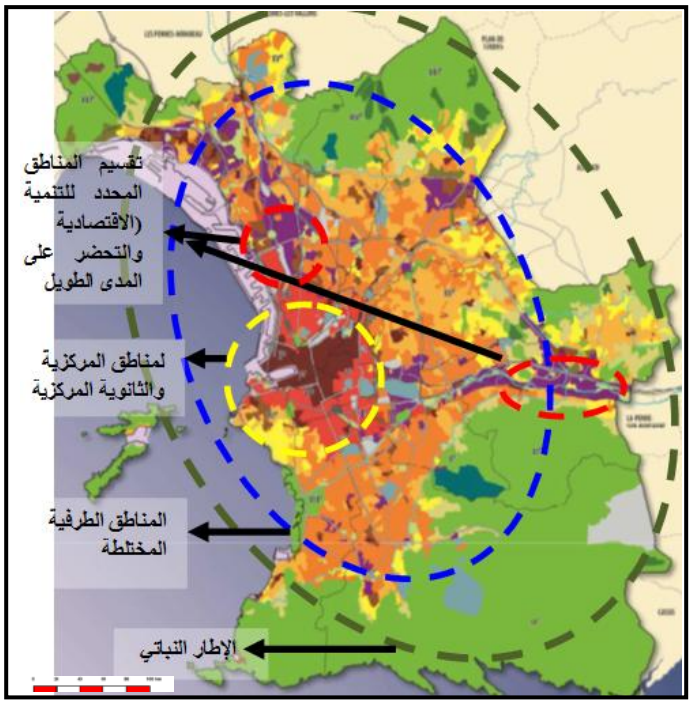
تمّ تطوير أول مخطط توجيهي لمنطقة مرسيليا عام 1969 اختص بتعليمات استعمالات الأراضي فقط وكان ربع السكان يعيشون تحت خط الفقر ومعدل البطالة حوالي 17% في مرسيليا وهي أعلى من البطالة على المستوى الوطني والذي بلغ 9.5% آنذاك، وثم تطوَّرت سياسات إعداد المخطط التّحضر المحلي PLU منذ 1981 عند تعديل مخطط استخدام الأراضي والذي وافق عليه مجلس المشاورة عند إنشاء المجتمع الحضري MPM الذي لديه صلاحية مراجعة وثائق التخطيط وفق أحكام قانون التضامن والتجديد الحضري SRU عام 2000، وفي عام 2003 تمت الدعوة للتخطيط للإسكان وفق القانون " **loi Robien** " ليصبح برنامج إدارة المشاريع والتنمية المستدامة PADD الأساس في سياسات إعداد المخططات في مرسيليا وغيرها من المدن الفرنسية.

وكما جرت تعديلات وإجراءات عدة على سياسات إعداد مخطط PLU من قبل المجتمع الحضري MPM وفق القانون « Grenelle1 » الصادر عام 2009 تضمنت مكافحة التغير المناخي، المحافظة على التنوع البيولوجي والمناطق الطبيعية، الوقاية من المخاطر على البيئة والصحة: مثل سياسة الحد من النفايات، وأشكال جديدة من الحكم والإعلام بشكل أفضل، وثمّ صدر القانون «Grenelle2» الصادر عام 2010 تضمّن إدماج مفاهيم البيئة الوطنية في سياسات إعداد المخططات (الالتزام الوطني نحو البيئة)، واعتماد إجراءات عدة من حيث تحسين الطاقة في المباني وتوحيد التخطيط وجعل التبادل أساسي في مجال النقل، والمحافظة على التنوع البيولوجي، وإدارة المخاطر، ومعالجة النفايات والحفاظ على الصحة وإرساء أسس لتصنيع أكثر استدامة [5: 162] ، وفي عام 2011 تمّ تعديل مخطط PLU لمرسيليا بموجب القانون أعلاه « Grenelle2 » بما يتوافق مع التطور المستمر

لمخطط توجيه الإقليم SCOT والالتزام بمواجهة تحديات التنمية المستدامة واتباع نهج التجديد الحضري، وقد تضمنت التّعديلات: تقسيم المناطق وتغييرات في المنطقة لتنفيذ عمليات التجديد الحضري وتضمين المشاريع الحضرية الممولة من قبل الوكالة الوطنية للتجديد الحضري التي كان سيتم تنفيذها قبل 2013 [5: 162].
يتبيّن مما سبق، العلاقة المتبادلة بين القوانين وسياسات إعداد مخطط التحضر المحلي لبلدية مرسيليا فقد تم تطوير القوانين بما يتلاءم مع حاجات المدينة وحاجات السكان، وكما تبيّن أنَّه تمَّ تطوير سياسات مخطط استعمالات الأراضي بما يتوافق مع القطاعات والمخططات الأخرى، وإنّ التّخطيط للتنمية المستدامة في كل من سياسات الإعداد هي الأساس في صياغة مخططات التنمية في مدينة مرسيليا.

6.2.1.4. نظام تخطيط استعمالات الأراضي وفق مخطط التحضر المحلي PLU لمرسيليا

إنّ مخطط التّحضر المحلي هو مزيج من مختلف الأدوات والجوانب التخطيطية مثل التّنظيم (المخطط القطاعي)، وتكامل أنظمة التّخطيط، والرؤية الاستراتيجية (المخطط الهيكلي) وبالتنسيق بينها يتم تحقيق التكامل بين جميع الجوانب عند التخطيط لاستعمالات الأراضي، ويبين الشكل 52 تصنيف استعمالات الأراضي وفق المبادئ التوجيهية لمشروع (PADD) في مخطط التّحضر المحلي المدرجة في المحاور الاستراتيجية التالية [11: 180].



الشكل (52): تصنيف استعمالات الأراضي في مخطط التحضر PLU لمدينة مرسيليا [11: 180]

- **الساحل والبحر** هما الأساس في مدينة مرسيليا، ويجب العمل المنظم من حيث تطوير وسد الفجوات الحضرية والوظيفية بين الميناء والمدينة ولتنفيذ هذه الأهداف هناك مخطط الشواطئ والسواحل (مخطط الاستخدام البيئي والبحري والموارد).
- **مرسيليا العاصمة الأوروبية** الجذابة من حيث تنفيذ استراتيجية تشمل مختلف المجالات (الاقتصاد والتنمية السكنية والتجارية والبيئية)
- **مدينة بيئية وتراثية**: بالحفاظ على المزايا الطبيعية، والتراث العمراني والمعماري كمورد غير متجدد.
- **مرسيليا المرجع للتجديد الحضري:** من خلال كفاءة استخدام أرض المدينة وكفاءة استخدام الطاقة والترويج للنقل البيئي من خلال التكثيف الحضري.
- **إمكانية الوصول السهل لمرسيليا**: من خلال تقديم مستوى جيد من الخدمات الحضرية لمرسيليا وتحسين نوعية الحياة في كل مستوى وتحسين الإسكان والنقل العام والأماكن العامة لتأمين الخدمات الحضرية إلى الأماكن القريبة من المساكن والأنشطة، وتعزيز التسلسل الهرمي للمراكز.

يُلاحظ أنّ تخطيط استعمالات الأراضي يتم وفق سياسات ومبادئ التنمية المستدامة من حيث تحديد مناطق التنمية الملائمة لمختلف المجالات وبالتكامل بينها وليس التخطيط لاستيفاء الحاجة الآنية من الأراضي على سبيل المثال تكامل التجديد الحضري وسياسات النقل الذكي البيئي يحقق التنمية المستدامة من خلال التركيز على زيادة المساحات الخضراء وضغط المدينة والتقليل من التنقل وخفض الانبعاثات والحفاظ على هوية المدينة والمناطق الطبيعية وغير ذلك من متطلبات تنمية المدن.

7.2.1.4. التخطيط للإسكان الحضري في مدينة مرسيليا –التحديات وردود الأفعال

تعرضت مدينة مرسيليا لهجرة متواصلة داخلية وخارجية وبنسبة عالية من المهاجرين الذين يختلفون من حيث العمر والأصل والمستوى، والقسم الأكبر اتخذ مسكناً في مركز المدينة بنسبة 89%، وترافق ذلك مع عدم قدرة المخزون السكني على تلبية الحاجات للتعداد الحالي، كما أنّ الكثير من المساكن مدمرة وشاغرة، وقد ازداد سكن الإيجار بسرعة في مرسيليا مقارنة مع المحافظات الأخرى بنسبة مستأجرين 70%، ونشأت التجمعات العشوائية الغير قادرة على توفير الحد الأدنى من الخدمات الحضرية [7: 125] .

ولمواجهة هذه التحديات طورت مرسيليا برنامجها للإسكان المحلي للمدينة PLH - Programme Local de l'Habitat ويعتبر هذا البرنامج بشكل عام الأداة الأساسية لتخطيط الإسكان في فرنسا على المستوى المحلي وهو يحدد لمدة 6 سنوات، ومبادئه الأساسية هي التجديد الحضري، والتنوع الاجتماعي، والمزج السكني، وتحسين إمكانية الوصول إلى البيئة المبنية للأشخاص ولذوي الاحتياجات الخاصة ما بين البلديات وبين أحياء المدينة وهو يعمل على تقليل الاختلالات على المستوى المحلي [11-9: 189] .

إنّ لسياسة الإسكان في المدينة عدة أدوات مثل عقود المدينة أو مشاريع المدينة الكبيرة، إذ أنّه منذ عام 2000 حتى 2006 كانت العقود هي الأداة لسياسات المدينة بين السلطات المحلية والحكومة المركزية فيما يتعلق بتحسين الحياة اليومية للسكان ويمكن أن تطبق على مستوى المدينة أو الحي أو بين البلديات ووفق قطاعات أولوية وهي التّوظيف والتنمية الاقتصادية للأحياء، التعليم، الأمن والأمان، التجديد الحضري.

وقد تمثلت الإجراءات العملية المتخذة من قبل المدينة لتحسين الوصول للسكن المحلي الرخيص بشكل عام حول عملية التجديد الحضري للأحياء في مركز المدينة من خلال وضع عدة مشاريع لإنشاء مناطق حضرية جديدة وفق البرنامج الوطني للتجديد الحضري the national program of urban renewal- ANRUويُعد هذا البرنامج من المشاريع الناجحة لتجديد الإسكان الحضري التي وضعت بهدف تأمين السكن وخدماته الحضرية وذلك بتوفير 2000 مسكن كل سنة وبتكلفة ميسورة من خلال قروض الإسكان الاجتماعي للسكان المقيمين والمهاجرين، ومنذ عام 2006 ساعد هذا الإجراء على شراء السكن الذي لا يعلو على السقف الراتب، ويوضح الشكل 53 مواقع مشاريع الإسكان المحلي الرخيص وفق البرنامج الوطني للتجديد الحضري، أغلبها في مركز المدينة وتُوفر ما يقارب 6500 وحدة سكنية اجتماعية و72.800 مسكن، وقد تضمنت هذه المشاريع هدم 2200 منزل وإعادة بناء 2900 لإعادة التوازن والإسكان في مساكن جديدة مع إنشاء الأماكن العامة والاجتماعية وتحسين الخدمة عن طريق وسائل النقل العام مع التنفيذ.



الشكل (53): البرنامج الوطني للتجديد الحضري لمواقع مشاريع الإسكان المحلي الرخيص [7: 125]

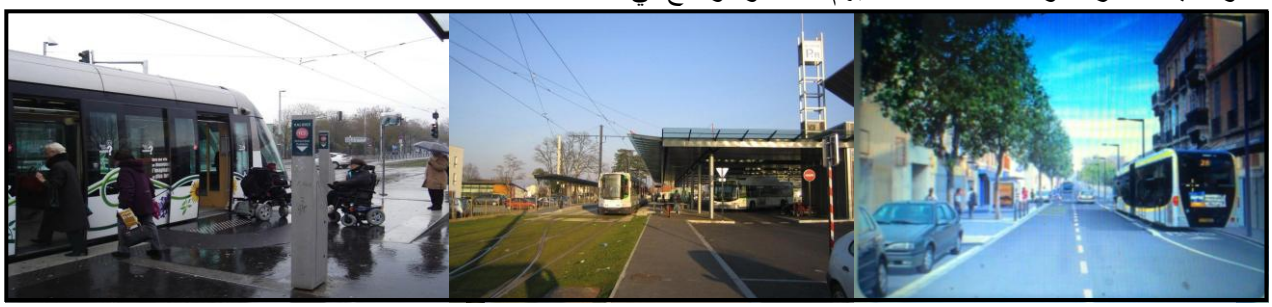
يُلاحظ أنّه تمّ تفعيل التنمية الحضرية المستدامة من خلال التّجديد الحضري لإحياء المناطق المتدهورة واستثمارها في تأمين السكن الملائم فنيا ومادياً وقد كان لتطوير المخطط التنظيمي لمركز المدينة ليتضمن هذه المشاريع الخاصة بالإسكان الميسور مع توفير متطلبات الإسكان الضرورية الدور الهام في تنفيذ وتطبيق ذلك.

8.2.1.4. دور مخطط النقل الحضري PDU في إدارة الأراضي في مرسيليا

يتم تخطيط النقل في مرسيليا من خلال مخطط النقل الحضري **PDU -le Plan de Déplacements Urbains** وهو وثيقة إلزامية لتخطيط النقل في فرنسا على المستوى المحلي وللمجتمعات الحضرية ذات تعداد سكاني يبلغ 100,000 نسمة وقد نص عليه قانون الهواء النظيف The Clean Air Act الصادر للعام 1996 الذي ركّز على قضايا التّوازن بين البيئة والنقل، ويقوم مخطط النقل بالتخطيط الشامل للأراضي وإدارة مشاريع السفر لمدة 10 سنوات حيث يهدف

إلى تحسين نظام النقل للناس والبضائع ويسعى إلى تقليل حركة مرور السيارات ويشجع النقل العام الأكثر كفاءة والمشي والدراجات الهوائية وتنظيم الفراغ الحضري وتحسين حركة المرور على الطرق الرئيسية في المناطق الحضرية.

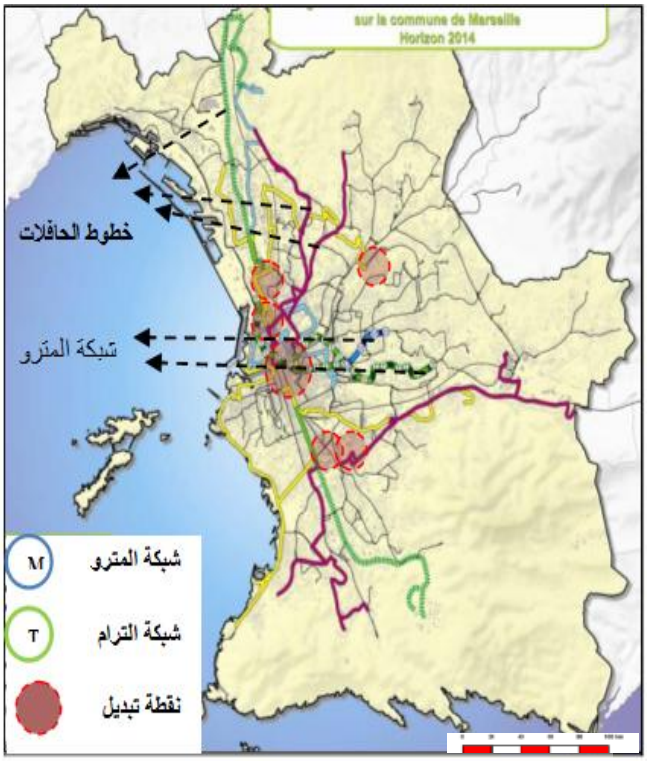
ويعتمد نظام النقل في مرسيليا على المعايير والتوصيات المدرجة في القوانين الصادرة في فرنسا بدءاً من صدور قانون التوجيه ونظام النقل الداخلي La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) عام 1982 الذي حدد أسس النقل العام الفرنسي وفيه تمّ إيلاء هيئة النقل وشبكة الاتصال العالمي في مرسيليا مسؤولية إدارة النقل فيها، وهدف إلى تلبية احتياجات المستخدمين فيما يتعلق بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية الأكثر ملاءمة، وفي عام 2000 بدأ نظام النقل بالتخطيط لإمكانية الوصول السهل لكافة فئات المجتمع، وتمّ بناء اثنين من خطوط الترام بطول 16 كم لكل منها مع 42 محطة، و70 خط للحافلات بطول 575 كم، وإضافة إلى خط المترو أنفاق الأول في مرسيليا المنفذ عام 1977 تمّ بناء اثنين من خطوط المترو بطول 19كم و24 محطة تنقل حوالي 59000 راكب/ اليوم [77: 109]، وقد تمّ تطوير المسارات الخاصة بكل من الحافلات والترام والتقاطعات فيما بينها، ويوضح الشكل 54 أحد مسارات الترام والحافلات في مدينة مرسيليا، وفي عام 2005 صدر القانون رقم 102 الذي نص على إدماج ذوي الحاجات الخاصة في المجتمع وتحديد إمكانية الوصول لكافة الاشخاص من الأطفال وكبار السن ومعاقين والأخذ بالاعتبار البعد الاجتماعي والمرافق العامة وتحديد المسارات والحافلات الخاصة بهم، كما هو موضح في الشكل 55 .



الشكل (54): أحد مسارات الترام ومواقف الحافلات والممر الخاص بها [77: 109]

الشكل (55): احد ممرات ذوي الحاجات الخاصة ونوعية الحافلات المخصصة لهم [19:176]

وفي عام 2010 تمّ تمديد خطوط المترو إلى أربع محطات جديدة حيث أعدّ مخطط النقل الحضري لمرسيليا PDU لتحقيق ثلاثة أهداف وهي: إحياء وسط المدينة وتحسين نوعية الحياة في الاحياء الفقيرة داخل المدينة وتأمين توصيل المدينة إلى المنطقة، وقد ركز أيضا على وجود الترام في المركز بهدف أساسي وهو إعادة تطوير وتجديد المناطق الحضرية كأولوية ونقل الناس ياتي في المرتبة الثانية عن طريق الترام. وفي العام ذاته بدأت مرسيليا بالمهام التنظيمية من حيث إعداد المخطط التوجيهي لإمكانية الوصول (Le Schéma directeur d'accessibilité des transports publics ((SDAT) [19:176] ، وقد تمّ تنفيذه بعد مشاورات جرت عام 2008 لإعداد مخطط يلبي حاجات مختلف فئات الركاب حيث ركزت على توافر عدة شروط لتنفيذ المخطط من حيث ضرورة توافر مناطق الانتظار وأرصفة الحافلات والترام والمترو، وتغيير مفارش الطرق والأشجار ووضع العلامات وإنشاء مقاعد انتظار دعم إضافية، وكذلك الأخذ بالاعتبار ذوي الاحتياجات الخاصة لمترو الأنفاق من خلال تواجد مرشدي للمترو تحت الأرض. وما



الشكل (56): المخطط التوجيهي لإمكانية الوصول السهل للنقل العام SDAT للعام 2014 [17: 176]

بين عامي (2006-2014) وضعت بلدية مرسيليا مخطط النقل الحضري المقترح للإقليم لمدة 10 أعوام وعلى أن يتم تقييمه في منتصف المدة، وقد وضِع لتنظيم الأراضي وتطوير العلاقة بين المدن والمراكز خارج الإقليم ولتسهيل الحركة مع سهولة الاستخدام الوظيفي، وقد تمّ بناء ثلاثة خطوط للحافلات واثنين من خطوط الترام مع الوصول إليها بشكل كامل، وتمديد مترو الأنفاق وجلب عشرات السيارات الكهربائية كطاقة بديلة ويوضح الشكل 56 مخطط لمدينة مرسيليا مع شبكة النقل العام المقترحة 2014 .

تبيّن مما تقدّم اعتماد سياسات التنمية الحضرية المستدامة في إعداد مخططات النقل في مدينة مرسيليا حيث طورت نظام النقل العام (الترام والمترو) كأداة للتجديد داخل المدينة لتقليل استهلاك الأراضي ومنع التلوث وتخصيص الحافلات للتنقل خارج حدود المدينة لربط الإقليم بالمدينة الداخلية، وهي من المدن الأولى في فرنسا التي طورت نظام النقل العام سواء بالحافلات والترام والمترو.

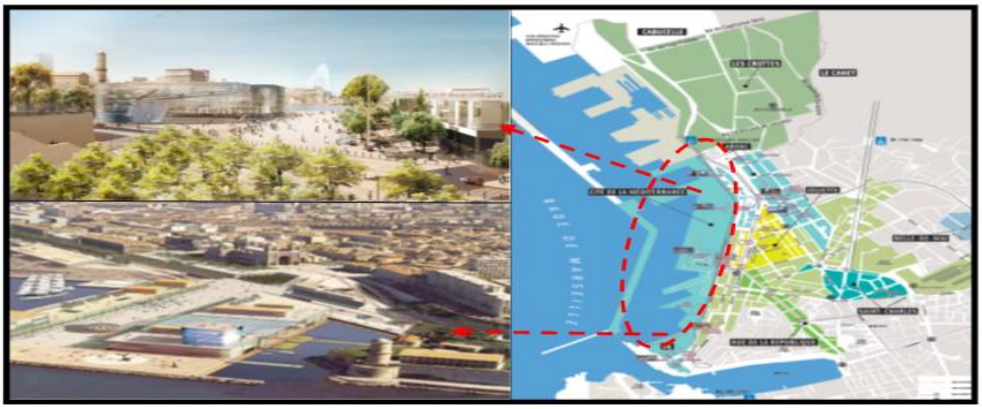
9.2.1.4. سياسة التجديد الحضري كأداة للتخطيط في مدينة مرسيليا

تعتبر عملية التّجديد الحضري من السياسات التي اختُبِرت وطُبِقت بنجاح في مرسيليا، وهي عبارة عن عملية لإعادة إحياء للبنية التحتية السيئة والأرض المبنية وإعادة بناء النسيج الحضري وتجديد الاقتصاد الحضري وتشجيع التفاعل الاجتماعي ومشاركة السكان المحليين والتكامل الاجتماعي في سياق التعددية الوظائفية.

تمّ الإعلان عن عملية التجديد الحضري في مرسيليا عام 1995 لمدة 15 عام وخاصة المناطق التي تواجه تحديات عدة من البطالة والفقر والعزل الاجتماعي والمكاني وعلى الأخص في وسط المدينة القديمة يبلغ محيطها 310 هكتار وشملت الميناء والمستودعات والسكك الحديدية [17:154] .

وقد تضمن المشروع إعادة تأهيل وبناء 18000 وحدة سكنية بمساحة 6000 م2 وتأهيل 100,000 م2 مكاتب و200,000 م2 للمرافق العامة و200,000 لتجارة التجزئة و16 هكتار للمساحات الخضراء, وعلى الرغم من التحسين وزيادة فعاليات التنمية فإنه لم يتم التوسع أكثر من 170 هكتار حتى عام 2007، إذ أنّه من خلال هذه السياسات اعتبر مشروع التجديد الحضري هذا أكبر مشروع للتجديد في أوروبا، ومن خلال سياسة التجديد وُضِعت الرؤية الاستراتيجية للعام 2013 التي هدفت إلى إعادة إحياء دور المدينة كعاصمة ثقافية من بين الدول الاوروبية وتجديد دورها الاقتصادي وصورة المدينة من خلال إنشاء مكان لجذب الشراكات والسكان والقطارات السريعة وتعديلات اقتصادية واجتماعية وثقافية، وجود خيارات النقل العام والتسوق.

كما وُضِعت الرؤية للعام 2020 لأن تكون مدينة مرسيليا النموذج الحضري الجديد لمدن البحر المتوسط وفيه يعتبر التصميم الحضري هو أساس مشروع المدينة البيئية EcoCité الذي حصل على جائزة من قبل وزارة البيئة الفرنسية في عام 2009 كمدينة فريدة من نوعها، ومبادرة مشتركة بين الدولة والسلطات المحلية و بالتعاون بين المنظمات العامة والخاصة وتضمنت إعداد مخططات التنمية الحضرية المستدامة ومخططات التجديد الحضري ومشاريع الاستشارة والاتصالات بهدف إنشاء حديقة جديدة للمدينة وتحقيق الإسكان المستدام بحيث يصبح أكثر من ثلثي المساكن اجتماعية أو وحدات سكنية للإيجار تحت السيطرة مع استعمال الطاقة المتجددة من خلال مكاملة عناصر الطبيعة في التصميم الحضري للإسكان والأماكن العامة ووسائل الراحة وتفعيل وسائل النقل العام لتقليل استخدام المركبات الآلية، ويوضح الشكل 57 الرؤية الاستراتيجية لمشاريع التجديد الحضري لوسط مدينة مرسيليا وعلى طول الواجهة البحرية لها.



الشكل(57): الرؤية المقترحة لتجديد الواجهة البحرية والميناء فى وسط مدينة مرسيليا [17:154]

10.2.1.4. مؤشرات قياس المخططات في مدينة مرسيليا.

يتم تقييم مخططات توجيه المدن في مرسيليا وفق مجموعة مؤشرات موضحة في الجدول 27 [3:155].

الوضع الراهن للمدينة والإقليم	التعبئة والنقل	إدارة المصادر الطبيعية	التماسك الاجتماعي	المؤشرات العملية
- كثافة السكان. - لإدماج الحضري . - المناطق الرفاهية والخضراء. - التعقيد الحضري. - القرب من الحدائق والمناطق الترفيهية.	- نسبة الرحلات - القرب من مواقف النقل العام. - القرب من ممرات الدراجات الهوائية. - القرب من مرافق المشاة - إشعاعات CO2	---استهلاك الطاقة استهلاك الماء إدارة النفايات وإعادة الاستخدام. نوعية الهواء. الضجيج.	- القرب من الخدمات الأساسية. - نسبة الإسكان - نسبة الفعالة وغير الفعالة. - تطوير السياحة - النشاطات البيئية في المدارس الأساسية.	- متوسط الدخل - خط الفقر - تفاوت الدخل

الجدول (27): مؤشرات قياس المخططات التوجيهية في مدينة مرسيليا-فرنسا

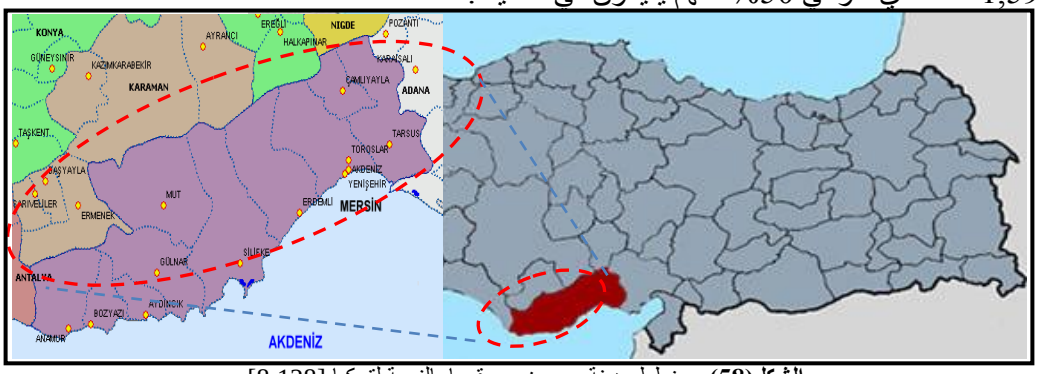
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى المرجع [3:155]

وبالنتيجة، يمكن القول أنّه لتطوير القوانين وتحديثها في فرنسا كان له التّأثير الأهم في تطوير المخططات التنظيمية التوجيهية على المستوى المحلي ولكافة مجالات التنمية من حيث التخطيط لاستعمالات الأراضي والنقل الحضري وكذلك الإسكان المحلي واتباع سياسة التّجديد الحضري كأداة أساسية في التخطيط لتنمية المدن وللاستجابة للتحول الحضري الحاصل في المدينة والتّكيف مع الآثار الناتجة عنه.

3.1.4. تجربة مدينة مرسين في تركيا -المدينة الصناعية والسياحية والبيئية

1.3.1.4. خصائص مدينة مرسين الجغرافية والديموغرافية

يُبين الشكل 58 موقع مدينة مرسين MM- Mersin في الجزء الجنوبي الشرقي لشواطئ تركيا وتمتد على طول البحر المتوسط بطول 321كم وهو أطول شاطئ في تركيا وجزء منه طبيعي يبلغ طوله 108كم تقريبا، وهي مدينة كبيرة لها مكانتها الاقتصادية والصناعية والتجارية والسياحية والبيئية، وقد بلغ تعدادها السكاني876,958 نسمة للعام 2012 وتتوضع على مساحة تقدر حوالي 745كم2 وتتضمن 4 بلديات و108 قرى أمّا تعداد المحافظة فقد بلغ لنفس العام 1,595,938 نسمة أي حوالي 50% منهم يقيمون في المدينة.



الشكل(58): مخطط مدينة مرسين وموقعها بالنسبة لتركيا [8:128] .

2.3.1.4. نظام التخطيط التنظيمي في مرسين وخلفيته القانونية والإدارية.

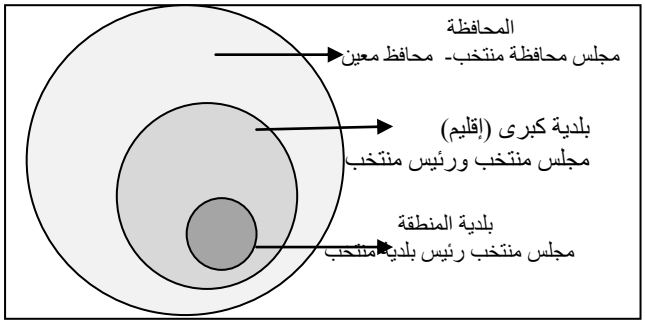
إنّ نظام التّخطيط القانوني هو المسؤول عن تخطيط استعمالات الأراضي والتنمية في مرسين، حيث يعود تشريع التّخطيط والتّنمية المكانية إلى قانون البناء والطرق الصادر عام 1933، ولكن التّحضر السريع لتركيا استلزم تشريع تخطيطي جديد وحكومة إدارية جديدة بخصوص التنمية الحضرية وبذلك صدر قانون التخطيط رقم 67785 للعام 1958 **وتأسست وزارة إعادة البناء والتجمع**، وفي البداية كان الاعتماد على اتخاذ قرارات التخطيط من قبل الحكومة المركزية، إلى أن حدث تغيير ملموس بصدور قانون التخطيط رقم 3194 للعام 1985 وهو قانون إعادة البناء والذي تحولت فيه المسؤوليات التخطيطية إلى السلطات المحلية كخطوة للامركزية وبناءً على هذا القانون فإن هناك مجموعتين رئيسيتين منفصلتين من المخططات وعلى مستويين [27:196].

- **المخططات الإقليمية والمخططات البيئية Regional Plans and Environmental Plans:** تتم المخططات الإقليمية من قبل مكتب تخطيط الدولة لتحديد اتجاهات التنمية الاقتصادية والاجتماعية والتنمية الممكنة للتجمعات وتنمية القطاعات وتوزيع البنية التحتية والمرافق بالإضافة إلى الوظائف، أمّا **المخططات البيئية** فيتم التّصديق عليها من قبل وزارة الأشغال

العامة والتنمية وبالتنسيق مع المخططات الإقليمية لتحديد قرارات بخصوص استعمالات الأراضي مثل الإسكان والزراعة والسياحة والنقل وتهدف هذه المخططات إلى التّوازن بين الهيكل الزراعي والحضري والقيم الثقافية والطبيعية والتنمية.

- **مخططات التّطبيق ومخططات التنمية Implementation Plans and the Development Plans** ويتم إعداد مخططات التّطبيق من قبل البلديات وبالتنسيق مع المخططات الإقليمية والمخططات البيئية (إذا كانت هذه موجودة) وتهدف إلى تحديد استعمالات الأراضي وكثافات السكان المستقبلية وكثافات البناء إن أمكن واتجاهات التنمية المستقبلية وأنظمة النقل وحلول المشاكل الحضرية، وبالنسبة لمخططات التنمية يتم إعدادها أيضا من قبل البلديات ومستندة على مبادئ التنمية من أجل تحديد أنماط وكثافة البناء وأيضا تحديد مراحل التطبيق.
- إضافةً إلى هذه المخططات يوجد **مخططات تكميلية** وهي ملزمة بشكل كامل لتنمية وتطوير المناطق لمواكبة عملية التّحضر والمتطلبات في مرحلة التطبيق مثل :
- **مخططات التّنمية المحلية** يتم إعدادها من قبل البلديات عندما يكون التّجمع بحاجة لتنمية جديدة خلف حدود مخطط التنمية الحالي وكذلك ووفقاً لقانون التّخطيط فإن هذه المخططات تُحدد في بعض الحالات إذا كان المخطط الموجود لا يلبي متطلبات السكان أو لتنمية جديدة مطلوبة للمنطقة وتتم الموافقة عليها كامتداد لمخطط التنمية بمقياس 5000/1 و1000/1 ومتضمناً تحليل متطلبات التقييم للمخطط التنظيمي كذلك.
- **مخططات قطاعية** لكل منها قسمها المسؤول عن إعدادها وهي مخطط بيئي، ومخطط إدارة المناطق الساحلية المتكامل ويتم إعداده من قبل وزارة الأشغال العامة والتجمعات، والمخطط التنظيمي للنقل ويتم إعداده من قبل قسم النقل في بلدية مرسين MM، والمخطط التنظيمي للسياحة، وأمّا تخطيط ميناء مرسين فيتم من قبل الإدارة الحكومية وله مخططين وهما : المخطط التنظيمي للأبنية الساحلية والمخططات التنظيمي للنقل.

أمّا فيما يتعلق بنظام إدارة التّخطيط في مرسين فيتم ضمن إطار الهيكل الإداري المحلي المسؤول عن عملية الإدارة وتأمين الخدمات العامة للسكان، ويُصنف إلى ثلاثة مستويات للإدارات الإقليمية بدءاً من: المحافظة ولها شخصيتها الاعتبارية واستقلاليتها، والبلدية الكبرى (الإقليم)، وبلدية المنطقة تُحدد للتجمعات السكنية التي تجاوز عدد سكانها 2000 نسمة وهذا يعتبر أمر إلزامي ضمن النظام، يوضح الشكل 59 مستويات نظام الإدارة المحلية في مرسين [8:131].



الشكل(59): مستويات نظام الإدارة المحلية في مرسين [8:131]

وتعود عملية إدارة نظام التخطيط في مرسين إلى قسم تنمية الأراضي والتّخطيط الحضري وهي إدارة حكومية يُعتمد عليها في ممارسة عملية تخطيط استعمالات الأراضي وإدارتها وتتضمن 5 مجالس للإدارة اثنان منهم مختصين في تخطيط استعمالات الأراضي وهما قسم مجلس إدارة التّخطيط ومجلس تنمية الأرض، وبشكل عام يكون لكل مجلس إدارة خمسة مخططي مدن ثلاثة منهم يجب أن يكونوا محترفوا تخطيط ولديهم خبرة لا تقل عن 5 سنوات، وعلى الموظفين في مجلس تنمية الأرض لبلدية مرسين العظمى إنتاج مخططات استعمالات أراضي ومخططات التّطبيق على مستوى بلدية المنطقة، وإنّ مجلس إدارة التخطيط لبلدية مرسين هو المسؤول عن إعداد مخططات تنمية استعمالات الأراضي على المستويات الأعلى، ويعتبر التعاون بين الجهات التخطيطية المختلفة ووكالات التخطيط الأخرى ضمن بلدية مرسين الكبرى وتبادل الخبرات من التّوجهات الرئيسة لإدارة نظام التخطيط فيها.

وبذلك يُلاحظ أنّ هناك أقساماً خاصة بالتخطيط الحضري لإدارة النمو في مدينة مرسين ويوجد تدرج للمسؤليات (أعلى-أسفل)، وكما شملت التوجهات اهمية التعاون فيما بينهم ومشاركة كافة المعنيين في عملية اتخاذ القرار وهذا أمر هام يمكن أن يعزز مسالة إعداد مخطط لمدينتهم يلبي حاجات ساكنيها الحالية والمستقبلية.

3.3.1.4. مبادئ إعداد المخطط التنظيمي الأول لمدينة مرسين وتأثيره على الوضع الراهن

تمّ إعداد أول مخطط تنمية حضرية urban development plan لمدينة مرسين من قبل المعماري والمخطط الحضري الألماني هيرمان يانسن Hermann Jansen عام 1938 بهدف تحديث المدينة بما يتماشى مع اعتباراتها الخاصة، وقد

عكس في تخطيطه أفكار نظرية الغاردن سيتي Garden city ووجود الحزام الأخضر الذي يحيط بالمدينة وكذلك أفكار المعهد التقني كاميلو سايت Camillo Sitte ecole الذي يركز على نهج الكثافة البيئية الحضرية المنخفضة التي تؤكد الانسجام ليس فقط بين النسيج العمراني والطبيعة وإنّما أيضا بين العناصر التاريخية في المناطق الحضرية والمناطق السكنية والصناعية الجديدة من خلال نظام موحد ومنظم لشبكات النقل يركز على دراسة الفراغ الحضري وشوارع المشاة الصديقة للبيئة، حيث اقترح 6 محاور للمشاة واسعة وخضراء في الشمال والجنوب، وقد وُضعت هذه الأفكار من منطلق أنّ هذا النوع من التخطيط يتلاءم مع المدن الساحلية حيث يميل إلى المحافظة على التراث التاريخي السياحي، وقد قسمت المدينة إلى 3 أقسام: المنطقة الصناعية، ومنطقة الأعمال المركزية Central CBD -Business District [67-45:112] ، والمناطق السكنية كما هو موضح في الشكل 60 .



الشكل (60): مخطط التنمية الحضرية الاول لمدينة مرسين الّذي تم إعداده من قبل يانسن للعام 1938 [67-45:112] .

يُلاحظ من الشّكل السابق أنّه تمّ وضع المناطق الصناعية والمرفأ على الساحل وإلى الشرق من وسط المدينة والربط بينها وبين طرق السكك الحديدية والطرق السريعة وبعيداً عن وسط المدينة إلى خارجها لتخفيف الضجيج والتلوث وذلك تماشياً مع اتجاه الريح في مرسين (من الغرب إلى الشرق)، وحددت منطقة الأعمال المركزية CBD والمناطق الترفيهية إلى الغرب من وسط المدينة وبعدد طوابق ثلاثة وأقصى ارتفاع من أقبية يكون مترين وأقصى ارتفاع من الطوابق الأخرى سيكون أربعة أمتار، أما المناطق السكنية فقد صُممت لذوي الدخل المحدود والعالي وتقع خلف المناطق التجارية نحو شمال وغرب المدينة وحدد ارتفاعها باستثناء القبو حوالي طابقين بارتفاع الطابق 4 م وارتفاع القبو لا يتجاوز 2م وهذه الكثافة المنخفضة كانت وفقا لمبادئ الغاردن سيتي.

وقد حاول يانسن جعل الطرق الزائدة عن الحاجة مغلقة وخصص حدائق صغيرة لزراعة الأشجار، الامر الذي يمكن اعتباره انعكاسا للاكتفاء الذاتي الذي سيغير الموقع العام للمدينة فقد ركز على أن تكون الشوارع والطرق محاور جمالية وخدمية للمدينة بإنشاء محاور خضراء تقطع المدينة كما في الشكل السابق (60) خاصة في المناطق السكنية، وقسمت المنطقة المركزية التجارية والمناطق السكنية على أساس هذه المحاور الخضراء وكذلك تمّ تنظيم هذه المحاور بالتكامل مع شروط التدرج الهرمي وفصل حركة العربات عن المشاة وتسهيل حركتهم في المدينة مع التجربة الأساسية للمواقع العامة الحضرية.

يتبين مما سبق، أنّه تمّ التّخطيط على أساس إمكانية الوصول لكل ساكن إلى الخدمات العامة.بإنشاء مجتمعات ذاتية تدعم نفسها تعيش في مناطق سكنية مجهزة بالحدائق تُزَود للسكان مع التّركيز على الانسجام بين الطبيعية والبيئة المبنية والتّكامل مع المركز التاريخي حيث اقترح يانسن مناطق سكنية وتقسيمات صناعية ومواقع عامة في نظام موحد بني من خلال شبكة النقل، ولكن من الملاحظ أنّه اعتمد الكثافة المنخفضة هذا قد يؤدي إلى الانتشار

العمراني واستهلاك أراضي أكثر وتلوث أكبر وهنا كان التساؤل ماذا تم بعد ذلك من سياسات واستراتيجيات لإدارة النمو الحضري والعمراني ؟

4.3.1.4. إدارة النمو الحضري في مرسين – التحديات وإمكانيات النّجاح

تزايد عدد سكان مدينة مرسين بين عامي 1960 و 2012 بسرعة كبيرة حيث كان عدد سكانها 50,000 نسمة عام 1960 وثمّ ارتفع خلال أربعة عقود بسرعة إلى 550,000 نسمة وقد تطور هذا العدد ليصبح 807,690 نسمة عام 2008 و 958,876 نسمة عام 2012 [219]، وهذا ناجم عن الزيادة الطبيعية والهجرة الريفية الحضرية التي تركزت في مرسين، ترافق ذلك مع زيادة العشوائيات إضافة إلى غياب القدرات المحلية والاستخدام غير المستدام للأرض والمصادر الأخرى.

أمام هذه التحديات كان هناك محاولات لإدارة النمو الحضري وتعزيز الإسكان والسياحة وإمكانية الحفظ التاريخي والبيئي والثقافي وقد تمّ إجراء عملية التحليل للنمو في إطار الموضع العام للتشاور.

وبذلك ركّزت استراتيجيات النمو الحضري والإقليمي من أجل تحقيق التنمية ضمن الإطار العام لمبادئ الأجندة 21 على وضع إطار العمل للتخطيط الاستراتيجي يضمن صياغة الرؤية لمرسين من قبل السلطات بعد القيام بالتحليل والتقييم وفق أداة التحليل الاستراتيجيSOWT [9:179]، كما هو موضح في الجدول 28.

نقاط القوى	الفرص
- الموقع الاستراتيجي – قوة عمل كبيرة- جامعة- مهارات – الخط الساحلي- المدن التاريخية- الثقافة- النقل العام الجيد – الماء- البلديات المنتخبة- منطقة التجارة الحرة	- السلام- عضوية الاتحاد الأوروبي – إعادة تنمية الأرض والمينا - توافر الأراضي-نمو السياحة – التنوع الثقافي
نقاط الضعف	**المخاطر**
- اتصال وترابط إقليمي ضعيف- مصادر دخل حكومية ضعيفة- سيطرة بيئية ضعيفة- التلوث – إسكان غير متوازن-- وصول ضعيف للمشاة والدراجات الهوائية – ملكية الأرض(أرض عامة)— ضعف توزيع وتزويد للمرافق الاجتماعية	- الزلالزل- الحروب الإقليمي (عرب/ إسرائيل/ إيران)- منافسة محتملة في الاقتصاد الإقليمي واقتصاد البحر ارتفاع مليكة السيارات الخاصة – عدم الانسجام الاجتماعي

الجدول (28): تحليل الوضع الراهن لمدينة مرسين وفق SOWT الباحثة بالاستناد إلى [9:179]

لقد تمّ وضع الرؤية الاستراتيجية للنمو الحضري والإسكان والسياحة وإمكانية الحفظ من خلال الإجابة على عدة تساؤلات حول مواضيع اختصت بمعالجتها ثلاثة مجموعات عمل بالمشاركة الكاملة للسكان والسلطات المحلية والعمل وفق مبدأ استراتيجية أسفل- أعلى bottom-up, strategy وهذه التساؤلات هي:

- كيف يمكن لاستراتيجيات النمو أن تقلل الضغط على المراكز الحضرية من أجل تطورها؟
- كيف يمكن لمنطقة مرسين إدارة الطلب على الإسكان؟
- كيف يمكن تنمية السياحة في مرسين بينما يمكن المحافظة على تراثها الثقافي والطبيعي؟

لتحقيق ذلك تضمنت استراتيجية إدارة النمو سياسات إعداد مخططات التنمية لإدارة النمو الحضري من خلال تقييم الوضع الراهن وتحليل الإشكاليات لتحديد المستقبل المنظور للمدينة وفق عدد من قضايا التنمية كالآتي:

- **الإسكان والتجديد الحضري:** لمواجهة البناء للسكن غير النظامي حول مرسين والتحول السريع للأراضي الزراعية إلى بيئة مبنية وعدم توفر الأرض الزراعية والبنية التحتية غير المخططة تمّ اتباع سياسة الأبنية السكنية العالية على طول الخط الساحلي كما هو موضح في الشكل 61، وزودت هذه الأبنية المرتفعة بمسافات مشي للبحر المتوسط، ولكن حلت هذه الأبنية محل البساتين الزراعية وسببت ندرة الأراضي للاستعمالات الأخرى أيضاً وهدم سمة المواقع العامة والتآكل البيئي والوصول غير العادل إلى الفراغات العامة، وكذلك فإن ذوي الدخل المنخفض ليس لديهم إمكانية لشراء الشقق بالرغم من وجود فائض إسكان فيها ومعظم



الشكل (61): الأبنية السكنية البرجية العالية على طول الخط الساحلي في مدينة مرسين [219]

الشفق شاغرة، وإضافةً إلى هذه التحديات فإنّه يواجه صناع القرار إشكالية من حيث تأمين السّكن المطلوب مع إمكانية الحفظ البيئي والتاريخي، ولمعالجة هذا الأمر تمّ وضع استراتيجية تضمنت اعتبار الاسكان عنصر رئيسي من عناصر استراتيجية تخطيط استعمالات الأراضي وتطوير نظام يشمل الجانب البيئي (نوعية الحياة والفرص العادلة) والعدالة الاجتماعية وإعادة ترميم الأحياء ومشاركة مجتمعية كاملة وتصميم الأراضي المناسبة للتنمية الاسكانية مع حماية الاراضي الزراعية وتنمية البنية التحتية للنقل.

- **إدارة استعمالات الأراضي ومخطط التنمية البيئية وتكاملها مع السياحة في مرسين**

تتوافر في مدينة مرسين مصادر المياه والغابات والأراضي الزراعية الغنية، وتتنوع أراضيها ما بين المنتجة والغابات وتبلغ نسبة الأراضي الزراعية فيها حوالي 25% والغابات والمشاتل الزراعية 53%، وأراضي الأعشاب والمروج 4% وأما الأراضي غير الزراعية فتبلغ نسبتها حوالي 18% [11:190]، وهنا يُلاحظ أنّ النسبة الأكبر من أراضي مرسين هي أراضي زراعية وغابات على الرُّغم من أنّها هي المدينة الأكثر استقبالا للسكان وهذا ما يعزز بدوره سياسة التكثيف الحضري لتأمين الطلب المتزايد من النمو الحضري من جهة وللمحافظة على الأراضي الزراعية والقيمة البيئية من جهة أخرى وفيما يتلاءم مع طبيعة الموقع الجغرافي لها.

ولتحقيق ذلك تمّ التخطيط للتنمية مع إمكانية الحفاظ على البيئة من خلال إعداد مخططات الإدارة البيئية Mersin Metropolitan Municipality- MM)) في بلدية مرسين كأولوية لتنفيذ مشاريع التنمية الحضرية المستدامة والذي أدرِك أهميتها منذ عام 2002 وقد تمّ وضع تقرير عام 2006 يدعى (إدارة حفظ الغابات - معايير ومؤشرات - تقرير 2006) وقد تمّ فيه اتخاذ التّقييم البيئي الاستراتيجي مُحدّد أساسي لأهداف مخطط الإدارة البيئية الحضرية وقد تبيّن فيه أنّ ما نسبته 53.77% من الأراضي هي غابات وأنّ أغلبية سكان المدينة يعيشون في قرى الغابات الريفية [31:128].

وقد تمّ التّحضير لمخطط الإدارة البيئية في مرسين للفترة ما بين الأعوام 2008-2012 وفق عدد من الجوانب البيئية من خلال عملية تشاركية واستشارية مع العديد من المنظمات المحلية لها أهميتها في تحديد وضع المدينة البيئي ومنها بلدية مرسين ووزارة البيئة والغابات MoEF Ministry of Environment and Forestry والموجه العام لإدارة مياه الصرف الصحي والمياه الشرب (Mersin General Directorate of Water and Sewerage -MESKZ Administration)، ومجلس الاجندة 21 المحلية، وجامعة مرسين، والمؤسسات التجارية، وبلدية مرسين الحضرية، وMESKZ ووفق مراحل تضمنت أولاً إجراء تحليل SWOT (نقاط القوة والضعف والفرص والمخاطر) لتحديد أولويات المشاكل البيئية واختلاف مستوى اهميتها للمعالجة (عالية، متوسط، ومنخفضة).

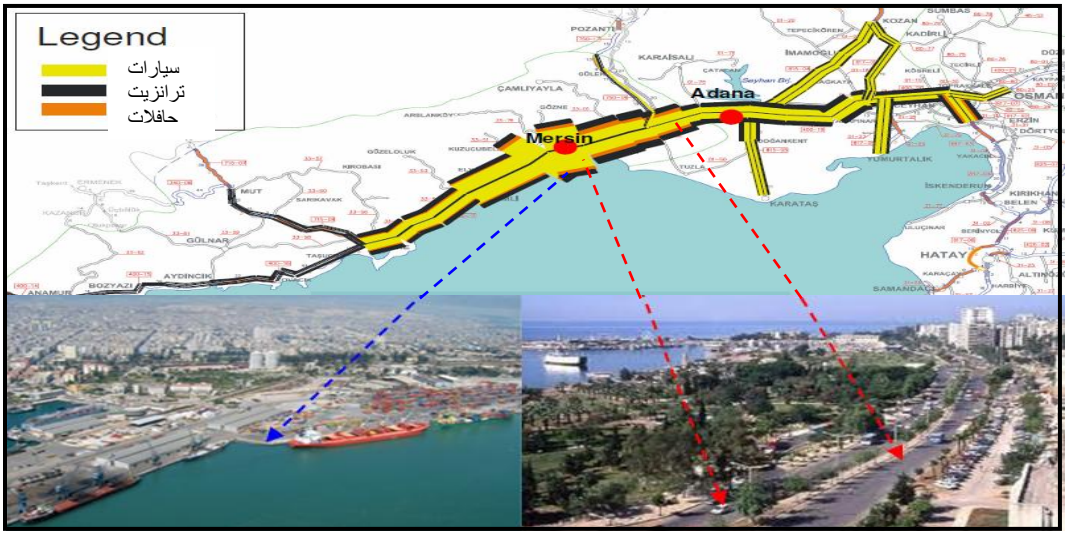
من ناحية ثانية، تتم دراسة مخطط الإدارة البيئية بالتّكامل مع التّخطيط السياحي الذي يعتبر ذو أولوية للتخطيط في مدينة مرسين فعلى الرُّغم من وجود المنطقة الصناعية والمرفأ على الخط الساحلي لم يمنع المدينة من استثمار الشاطئ للمناطق الترفيهية السياحية إيجابياً ودون السيطرة عليه من قبل الصناعات الملوثة وهذا تطابق مع أفكار يانسن من حيث وضع المنطقة الصناعية شرق المدينة والترفيهية في الغرب وامتدادها على طول الشاطئ وإنشاء خط الكورنيش الساحلي العريض الذي يسمح للناس من التمتع المجاني بالواجهة البحرية، ويتم التخطيط للسياحة من خلال الاعتماد على مجموعة مؤشرات واستهدافات وإجراءات تتعلق بكل مؤشر من المؤشرات كما هو موضح في الجدول 29.

المؤشرات	الاستهدافات	إجراءات العمل
تنوعات السياحة	➢ زيادة توافر أنواع السياحة المستدامة ➢ إمكانية تنشيط السياحة العالية	➢ اتخاذ إجراءات تهدف للترويج السياحي من خلال تطبيق مشاريع بنى تحتية في المناطق السياحية البديلة ➢ تنظيم برامج تدريب تشمل تنمية السياحة وحماية الأصول المدمرة والقديمة
عدد المنشآت السياحية مع طلبات البيئة الحساسة	➢ ضمان أن المنشآت السياحية للمحافظة تجعل التطبيقات تهدف لتنمية نشاطات السياحة المستدامة	➢ زيادة عدد المنشآت في مرسين وزيادة نشاطات سياحية تهدف لتنمية السياحة البحرية ➢ الاعلام عن النشاطات السياحية
عدد السياح	➢ زيادة عدد السياح	➢ العمل التنظيمي (تحضير وتطبيق المخطط الفعلي السياحي) ➢ نشاطات تنمية الوعي ➢ تحضير المخطط التنظيمي السياحي وضمان تكامله مع مخططات الإدارة البيئية

الجدول (29): مؤشرت قياس تكامل السياحة مع مخططات الإدارة البيئية في مرسين [15:169].

- **نظام النقل في مرسين**

يوضح الشكل 62 مخطط لنظام النقل في مرسين مع صور توضيحية للمسارات التي تظهر أنّ النّقل بالسيارات هو النظام المسيطر على النقل في مرسين وتمتد حوالي 1,316 كم، وكما أنّ مرور الترانزيت يمتد حول مرفأ مرسين وعلى طول الخط السّاحلي، وأمّا شبكة الحافلات فهي لربط البلديات التابعة لمحافظة مرسين على طول الخط الساحلي أيضاً، أي أنّ أغلبية الاعتماد في النقل على التنقلات الفردية وهذا ما يخالف مبدأ الاستدامة الذي يعزز النقل العام.



الشكل(62): توزع كثافة وسائل النقل في مرسين مع صور توضيحية لمسارات السيارات والترانزيت [19:190]

أما بالنسبة لخطوط السكك الحديدية في مرسين فإنّ الأغلبية منها ذات مسار واحد وتقليدية، إلى أنّ تمّ دراسة بناء مسار مزدوج ما بين أضنا ومرسين الذي يبلغ طوله 145كم لاستيعاب الارتفاع المستمر في تركز السكان على طول ساحل البحر المتوسط وذلك من خلال مشروع النقل الأوروبي لدول حوض المتوسط والبنية الأساسية لشبكة النقل في هذه الدول التي قامت به الهيئة الأوروبية عام 2007، وقد اقترح المشروع كهربة خطوط السكك الحديدية بهدف تقليل استهلاك الطاقة وزيادة الاستفادة من القطارات وتحسين أوقات الرحلات، وكما يتصل المسار المزدوج بمسار آخر أيضاً يصل بين مدن تركية مختلفة، ويوضح الشكل 63 مخطط وصور توضيحية لخطوط السكك الحديدية Railway ومسار النقل المزدوج بين أضنا ومرسين وضمنها.



الشكل (63): .خطوط السكك الحديدية في مرسين [64:130]

يُلاحظ مما تقدَّم، أنّه تمّ تطوير نظام النقل العام بالحافلات والسكك الحديدية التقليدية التي تحيط بالمدينة وتربطها بالمدن الاخرى فقط، لكن لم يلحظ أي دراسة لتخطيط النقل العام من حيث تفعيل المترو أو الترام ضمن المدينة لتخفيف الضغط السكاني والازدحام على الرّغم من أنه تمّ في تركيا دراسة تصميم مسارات الطرق السريعة ولكن لم تشمل مدينة مرسين.

2.4. التجارب العربية في مجال تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية

تعرّضت الدّول العربية لموجات مختلفة من التّحضر تباينت في النسبة والسرعة وكانت آثارها مختلفة من بلد لآخر وبالتالي كانت ردود الأفعال مختلفة أيضاً، وذلك نظراً لاختلاف العوامل المسببة لتسارع التّحضر لكل منها، وبشكل عام يُعد الضغط السكاني العامل الأساسي لنمو المدن العربية والناتج بدوره عن النمو الطبيعي وعن الهجرة الداخلية والخارجية إضافة إلى التطور الاقتصادي السريع الذي نتج عن اتباع سياسات التنمية والتصنيع وتركز الخدمات في مدن دون الأخرى، الأمر الذي أدى بالعديد من حالات الهجرة إليها طلباً لفرص العمل والخدمات معاً، وكما أنّ اتباع سياسة المركزية في معظم الدول العربية سبب نمو الحضر في المدن الكبرى وبالتالي الخلل المكاني للتجمعات البشرية والتباين في التنمية الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية بينها، وغير ذلك من العوامل التي جعلت البلدان العربية في مواجهة مجموعة تحديات تمثلت في استهلاك الأراضي الزراعية والتلوث البيئي والازدحام السكاني والمروري واختلال التنظيم الاجتماعي وهجرة القوى الشابة المنتجة وانتشار العشوائيات ونقص الخدمات المتوفرة لديها، ولذلك اتجهت معظم البلدان العربية إلى تركيز الاهتمام في مسألة التّحضر والنمو الحضري عند إعداد المخططات التنظيمية لمدنها وإلى تطوير نظم التّخطيط لديها والبحث عن حلول لتوسع حضري مستدام يتم تحقيقه من خلال اتباع سياسات التّنمية الحضرية المستدامة ضمن خططها للارتقاء بمخططاتها التنظيمية نحو مدن وأقاليم يتم التخطيط لها وفق الاستدامة.

ويأتي في مقدمة الدول العربية التي قامت بتطوير مخططاتها التنظيمية دولة الإمارات العربية المتحدة السباقة لإعداد مخططات التنمية الحضرية لإدارة نموها الحضري وفق رؤية بعيدة المدى انعكست آثارها على الوضع الراهن منها **إمارة أبوظبي** التي وضعت المخطط التنظيمي المقترح للعام 2030 شجع على توافر المواقع والفراغات العامة وتأمين إمكانية الوصول السهل وتكامل النقل مع استعمالات الأراضي.

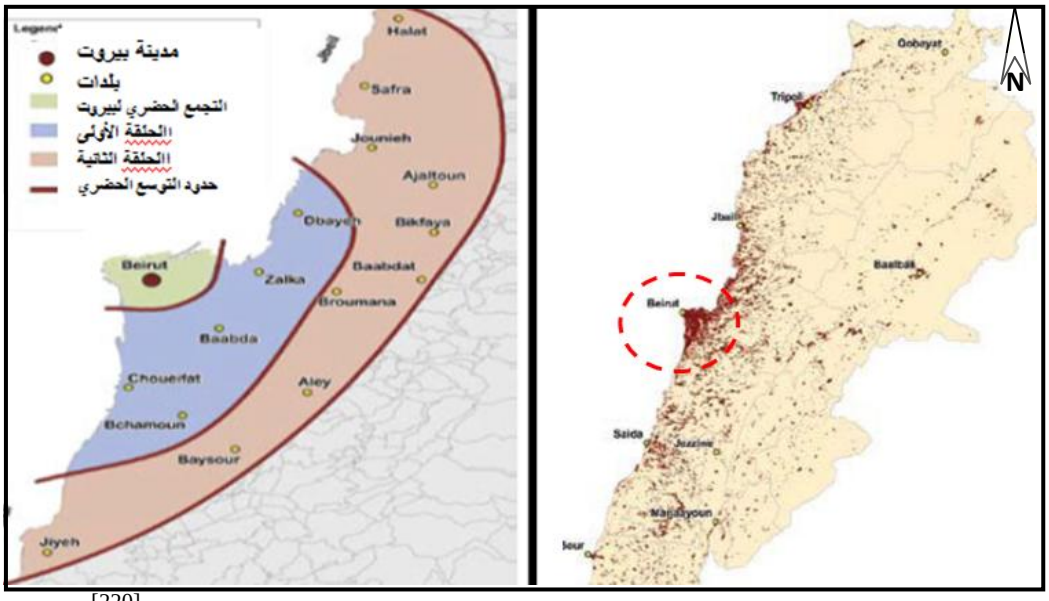
وكما قامت **المملكة العربية السعودية** بتطوير دلائل تخطيطية هامة تتضمن أسس إعداد المخططات التنظيمية لكل مجال من مجالات التنمية وقد ركزت على تفعيل التنمية المستدامة ضمن كل مجال من المجالات، وكذلك الأمر بالنسبة **لمدينة عمان** في الأردن حي تمّ إعداد مخطط تنظيمي شامل لها للعام 2025 استند إلى مبدأ التجديد الحضري وإعادة التأهيل.

أمّا في لبنان فقد أُطلقت الخطة الشاملة لترتيب الأراضي عام 2005 شملت مجالات مختلفة تُشكل بمجملها مكونات المخطط التوجيهي للمدينة، وقد وُضعت هذه الخطة نتيجة لعدم وجود مخطط توجيهي شامل عام للبنان الامر الذي كان له الأثر السلبي على مدنه ومنها مدينة بيروت من حيث ضعف التنظيم وترتيب الأراضي وتصاعد مؤشرات التنمية غير المستدامة، ونظراً لطبيعة مدينة اللاذقية الجغرافية والسكانية وللاستفادة من التجارب العربية فقد تمّ اختيار الخطة الشاملة لترتيب الأراضي في بيروت وضواحيها كونها مدينة مشابهة نوعاً ما لمدينة اللاذقية من حيث الخصائص الجغرافية والطبيعية والسكانية وغيرها.

1.2.4. تجربة مدينة بيروت، لبنان- الخطة الشاملة لترتيب الأراضي

1.1.2.4. لمحة عامة عن مدينة بيروت

مدينة بيروت هي عاصمة الجمهورية العربية اللبنانية وأكبر مدنها وتعتبر القطب المدني الأساسي فيها وتضم حوالي 1,8 مليون نسمة للعام 2010 ، وتمتد على 30% من الساحل اللبناني وتغطي مساحة تقدر حوالي 468 كم2، وتحتل موقعاً مميّزاً على البحر المتوسط. وقد بُنيت فوق هضبة على شكل رأس تتقدّم تسعة كيلومترات في عرض البحر [11:14]، وتنقسم مدينة بيروت إلى حلقتين من الجنوب إلى الشمال وذلك إثر تعرضها للحرب الأهلية اللبنانية عام ١٩٧٥ والتي سببت تشكيل حدودًا فاصلة بكامل المدينة قُسمت على أثرها الى بيروت الشرقية والغربية، تشكل مدينة بيروت والحلقة العمرانية الأولى ما يسمى **منطقة بيروت الكبرى**، أمّا اسم **المنطقة المدينية المركزية** يطلق على منطقة بيروت الكبرى والحلقة العمرانية الثانية التي تمثل جبل لبنان [220]، ويوضح الشكل 64 موقع مدينة بيروت بالنسبة للبنان وأقسام منطقة بيروت الكبرى وتمددها الحضري.



الشكل (64): موقع مدينة بيروت بالنسبة للبنان حدود وأقسام منطقة بيروت الكبرى وتمددها الحضري[220].

2.1.2.4. نظام التّخطيط وخلفيته القانونية والإدارية في بيروت

يعود نظام التّخطيط في بيروت إلى قانون تأسيس مجلس الإنماء والأعمار الصادر عام 1977 والذي نص على أن يقوم المجلس بوضع مشروع الإطار التوجيهي العام للتنظيم المدني وعرضه على مجلس الوزراء للموافقة عليه، ووفق أحكام هذا القانون تقوم الحكومة بإعداد الخطة المتكاملة لترتيب وتنظيم الأراضي اللبنانية على أن تشكل هذه الخطة الركيزة الأساسية لسياسة التّنظيم المدني من جهة والمرجع الجغرافي الموحد لكافة المراجع النّاشطة في المشاريع الإنمائية وفي استعمالات الأراضي بدءاً بالإدارات الرسمية والمؤسسات العامة، وفي عام 1983 صدر قانون التنظيم المدني رقم 69 وهو المعمول به في الوقت الحالي في لبنان ويتم إعداد المخططات التوجيهية وأنظمة المدن والقرى وفق أسسه مع الالتزام بالإجراءات التخطيطية والتنظيمية التي يتخذها مجلس الوزراء ضمن الخطة الشاملة لترتيب الأراضي، ويستند قانون التنظيم على أسس ومبادئ أهمها الطبيعة والبيئة حيث يركّز على أهم الأمور البيئية من خلال التنظيم المدني للإنماء المستدام، وتحديد المعايير لاستعمال الأراضي بما فيها تصنيف المناطق غير الصالحة للبناء ووضع المناطق غير المصنفة تحت الدراسة باقتراح من وزارة الأشغال العامة والنقل وبمشاورة المديرية العامة للتنظيم المدني والبلديات ومشاركة القطاع الخاص والعام، ووفق هذا القانون تتم الموافقة على المخططات التوجيهية من قبل المديرية العامة للتنظيم المدني وبموجب مرسوم صادر عن الوزراء ضمن فترة أقصاها ثلاث سنوات وإلا تعتبر باطلة.

إضافة إلى قانون التّنظيم المدني فإنّ المناطق العمرانية المصنفة وغير المصنفة تخضع إلى عاملين للاستثمار (استثمار سطحي 40 % واستثمار عام 80 %) وإلى قوانين تراخيص البناء، وأمّا إدارة نظام التّخطيط في بيروت فتتم من قبل إدارة التّنظيم المدني وهي المسؤول قانوناً عن تخطيط استعمالات الأراضي وتتألف من المجلس الأعلى للتنظيم المدني، والمديرية العامة للتنظيم المدني التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل[11:14].

في الواقع إنّ نظام التّخطيط وفق قانون التّنظيم المدني حتى الآن أهميته غير واضحة ولم يُعرف فيما إذا كانت دوائر التنظيم المدني تستعمله جيّداً أو كان المجتمع المدني مُدرك لمحتوى هذا القانون، إذ أنّه لحينه لا يوجد لمدينة بيروت مخطط توجيهي شامل لتنظيم استعمالات الأراضي، فعلى الرّغم من الصّلاحيات والمسؤوليات الواسعة التي ألزمها القانون والأهداف الإنمائية التي يسعى لتحقيقها إلا أنّ النتائج الفعلية على الأرض لا تتوافق مع الإمكانات الهائلة لهذا القانون والذي يُعتمد عليه حالياً، **وهذا ما يدفع إلى التّعرف على الوضع الراهن للمدينة والعوائق التي تعيق ترتيب استعمالا ت الأراضي فيها.**

3.1.2.4. الوضع الراهن وعوائق تخطيط استعمالات الأراضي في بيروت

لقد تمت دراسة الوضع الراهن وتقويم اتجاهاته وفق التّقرير النهائي للخطة الشاملة لترتيب الأراضي اللبنانية الصادر في كانون الثاني 2005 والذي تمّ إنجازه من قبل الائتلاف الاستشاري دار الهندسة -إيوريف، وقد جاءات هذه الخطة

رداً على بدائية المخططات التوجيهية في لبنان وتركزها على طول الخط الساحلي وفي التّجمعات السكنية الكبرى فقط، وقد أوضحت هذه الدراسة مجموعة التحديات المواجهة لمدينة بيروت وأهمها التحدي الديموغرافي إذ أنّه بالرغم من النمو السكاني المتسارع الذي تتعرض له المدينة إلا أنّه عدم وجود بيانات رسمية حول تعداد بيروت شكل تحدياً إضافياً في عملية التخطيط وكما تُشير التوقعات التي دُرست على أساسها الخطة الشاملة لترتيب الأراضي على أنّه بحلول 2030 سيصبح تعداد منطقة بيروت حوالي 2.310.000 نسمة من أصل 5.230.000 نسمة أي بنسبة 44,2 % من كامل تعداد سكان لبنان [19:25] وهذا سيترتب عليه آثار مثل زيادة الطلب على النقل واستخدام السيارات الخاصة، وآثار بيئية واقتصادية وزيادة الطلب على الإسكان وغير ذلك من التحديات البيئية والتوسع العمراني العشوائي مع تفاوت في توزيع السكان بين المناطق الريفية والحضرية.

من ناحية أخرى، فإنّه إضافة إلى التّحديات السّابقة والتي واجهت ترتيب استعمالات الأراضي في بيروت هناك عوائق أخرى تعود إلى [72]:

- عدم وجود قرار سياسي ليكون في لبنان تنظيم مدني حيث أن تصاميم وأنظمة التنظيم المدني واستعمالات الأراضي يتم التصديق عليها بموجب مرسوم في مجلس الوزراء وتبقى ورق وخرائط ملونة لا قيمة لها في حال عدم التصديق،
- مفهوم الصالح العام لدى الأكثرية العظمى من متعاطي السياسة في لبنان.
- ضعف إدارة التنظيم المدني والتنسيق بين أقسام المديرية، ضعف دور السلطات المحلية في حقل التنظيم المدني وتخطيط استعمالات الأراضي.

لمواجهة هذه التّحديات تمّ وضع الخطة الشاملة لترتيب الأراضي في لبنان، وقد انطلقت من مسألة مواجهة وتخطي الصعوبات المواجهة لبيروت خاصة وللبنان عامة.

4.1.2.4. الخطة الشاملة لترتيب الأراضي في بيروت

وُضعت الخطة الشاملة لترتيب الأراضي في لبنان بعد عدة محاولات لتنظيم استعمالات الأراضي جرت في لبنان منذ عهد الاستقلال كان أولها قبل بعثة إيرفد عام 1962 التي نبهت للأخطار التي قد تصيب لبنان اذا لم يتم فيها تخطيط علمي لاستعمال موارده الطبيعية بصورة متوازنة ومستدامة، والمحاولة الثانية كانت عام 1968 من قبل مشروع إنماء المناطق الجبلية اللبنانية الذي نفذه المشروع الأخضر بالتعاون مع منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة FAO، وأوصت الدراسة بالعمل على تحقيق التوازن التنموي بين المناطق اللبنانية والقطاعات الاقتصادية المختلفة، أما المحاولة الثالثة تمت عام 1980 لوضع برنامج عمل لإعادة بناء وتنمية القطاع الزراعي من قبل منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة من أجل اقتراح سبل الحفاظ على الأراضي الزراعية ووضع مخطط توجيهي للإنماء الشامل والمتكامل على كافة الأراضي الزراعية اللبنانية، ولكنها هذه المحاولات لم ترَ النور وبقيت أفكار وتوصيات لم يتم العمل بها وترافق ذلك مع عدم وجود مخطط توجيهي في لبنان أو سياسة وطنية لاستعمال الموارد البشرية والطبيعية بطرق أكثر استدامة.

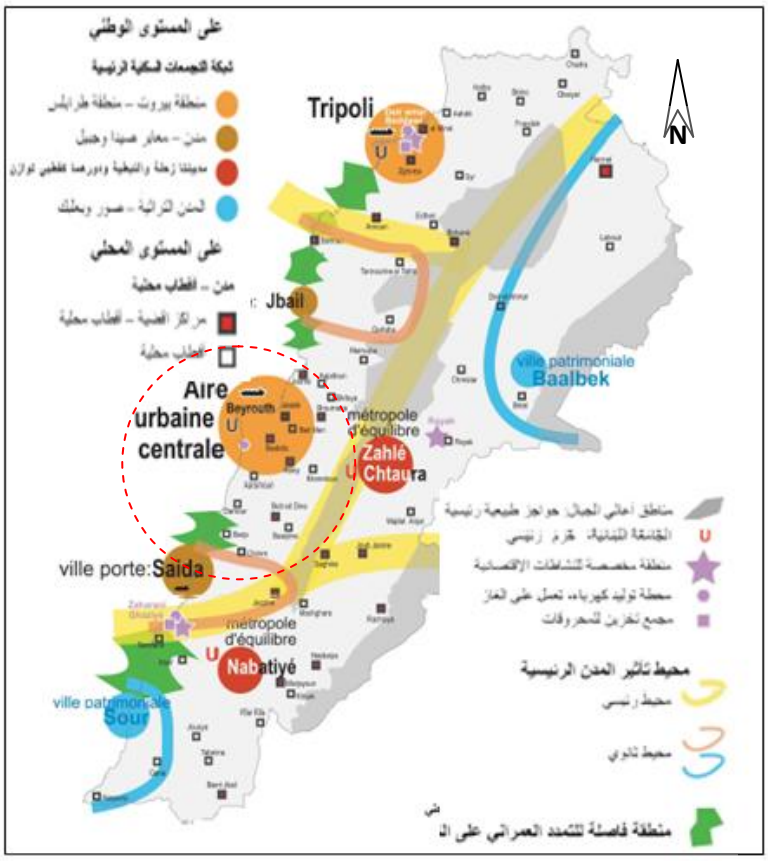
1.4.1.2.4. توجهات ومبادئ الخطة الشاملة لترتيب الأراضي في مدينة بيروت

انطلقت الخطة الشاملة لترتيب الأراضي من خيارات ثلاثة أساسية رداً على التحديات وهي وحدة البلاد، والإنماء المتوازن، وترشيد استخدام الموارد، وانطلاقاً من هذه الخيارات تمحورت التّوجهات الشاملة التي اعتمدتها الخطة الشاملة لترتيب الأراضي وهي [1:24] :

- تنظيم المجال المدني وفقا لهيكلية مدينية فاعلة على مختلف التجمعات اللبنانية تتفاعل فيها التجمعات السكنية الكبرى مع المناطق الريفية الأخرى وذلك عبر إنشاء أقطاب نمو محلية صغرى تؤمن وظائف تجارية وإدارية وخدمية للمدن والقرى المجاورة، وقد تمّ اقتراح هيكلية مدينية للبنان كافة تتكون من التّجمعات السكنية الكبرى ومنها المنطقة المدينية المركزية (بيروت وجبل لبنان)، المناطق الريفية ونميز منها الأقطاب المحلية المكونة من المدن الصغرى، والبلدات والقرى الأخرى.

يتالف تجمع المدينة المركزية (بيروت وجبل لبنان) من حلقتيتن الأولى بيروت الكبرى تتجمع فيها الأنشطة التجارية والوظائف المالية والحركات الثقافية ووسائل النقل والصناعة والسياحة، بينما تشمل الحلقة الثانية التجمعات العمرانية الجبلية وقد تناول موضوع تنظيمها الاهتمام لاستيعاب النمو الحضري لذلك اقترحت الخطة على أن تقوم الحلقة الثانية على مجموعة الأقطاب المحلية، ويوضح الشكل 65 المبادئ الرئيسية للتنظيم المدني وأقطاب النمو المقترحة للهيكلية التنظيمية للمنطقة المدينية المركزية بيروت وجبل لبنان وفق التوجهات على المستوى الوطني.

- إشراك كافة المناطق في الاقتصاد الوطني من حيث إنماء المناطق الحضرية والريفية معاً، وهذا يتطلب خلق أقطاب جديدة خدماتية وصناعية قوية خارج نطاق المنطقة المدينية المركزية من حيث التركيز على الأنشطة التجارية والصناعية والسياحية، وتوزيع الوظائف في المنطقة المدينية المركزية حيث تمّ اقتراح لحظ ذلك في المخطط التوجيهي لمنطقة بيروت الكبرى لإظهار أهمية الضواحي كعنصر أساسي في بيروت الكبرى، مع تنويع الأنشطة الاقتصادية في المدن والقرى المتواجدة في نطاق الحلقة الثانية من سياحة وترفيه وأنشطة بهدف تنويع في فرص العمل المعروضة وتنوع مصادر الإيرادات مثل الصناعة والخدمات.



الشكل (65): مبادئ التنظيم المدني (الحضري) في منطقة بيروت وأقطاب النمو المقترحة وفق الخطة الشاملة لترتيب الأراضي اللبنانية، مرجع سابق [29:24]

- توحيد الأراضي من خلال شبكة مواصلات متطورة

تنطلق التّوجهات التي اعتمدتها الخطة الشاملة للنقل من التمييز بين خمس إشكاليات خاصة ومتكاملة فيما بينها وأهمها الواقع الخاص للمنطقة المدينية المركزية (بيروت وجبل لبنان) نظرا لضغطها السكاني واحتوائها على المطار والمرفأ وتمركز الكثير من النشاطات والصناعات، حيث تتطلب هذه المنطقة مخططاً كاملاً للنقل الحضري والترانزيت، والمسألة الاساسية التي تستوجب حلاً سريع في هذه المنطقة هي مسألة الازدحام، حيث تعتبر مسألة **تحسين الطرق** المحلية مسألة هامة من أجل الحد من ظاهرة التّمدد الشريطي للمدن والقرى بمحاذاة الطرق التي تربط المدن بعضها، كما اقتضت الخطة الشاملة لترتيب الأراضي أنّه بحلول عام 2030 يجب أن لا تبتعد أي مدينة مهمة بما فيها الأقطاب المحلية المقترحة في الهيكلية المدينية للتنظيم المدني أكثر من 100 دقيقة عن بيروت وألّا يبتعد أي تجمع ثانوي أكثر من 60 دقيقة عن بيروت وأي تجمع سكاني كبير أكثر من 30 دقيقة عن تجمع سكني كبير آخر

إنّ التدابير بشأن المنطقة المدينية المركزية (بيروت وجبل لبنان) هي كالتالي:

✓ استخدام نظام نقل موحد للمنطقة المدينية المركزية (بيروت والمناطق المحاذية لها) إذ أنّها وحدها تستدعي خيارات استراتيجية في موضوع النقل الحضري نظرا لمشكلة الازدحام وعدم قدرة الاستيعاب فمن المقدر أن يزداد عدد سكان المنطقة الضعف ما بين 2000 و2030 من 1.3 مليون إلى 2.5 مليون نسمة وإنّ فرضية ازدياد التنقلات الفردية في بيروت الكبرى تفرض زيادة سنوية 1.5% أي أنّ بيروت سوف تسجل تقريبا ما معدّله من 2.9 إلى 3 مليون تنقل فردي في اليوم الواحد عام 2030 مقابل 1.6 مليون في العام 2002 وقد ركّزت الخطة في هذا المجال على تحديد التنقلات الشعاعية التي تسبب ازدحام عند مداخل بيروت من خلال التقييم اليومي لاستخلاص طاقة الاستيعاب عند ساعات الذروة وقد تبين ان هناك زيادة 50% عن العام 2000 للتنقلات المركزية الشعاعية، ولهذا الشأن تمّ وضع حلول آنية وممرات إضافية للأوتوستراد لكن هذا ليس بالحل المستدام عندما يزداد الطلب أكثر فأكثر وليس من الممكن زيادة الممرات إلى اللانهاية لاستيعاب نمو حرة التنقل لذلك تمّ الاعتماد في الخطة الشاملة على وسائل النقل المشترك منها:

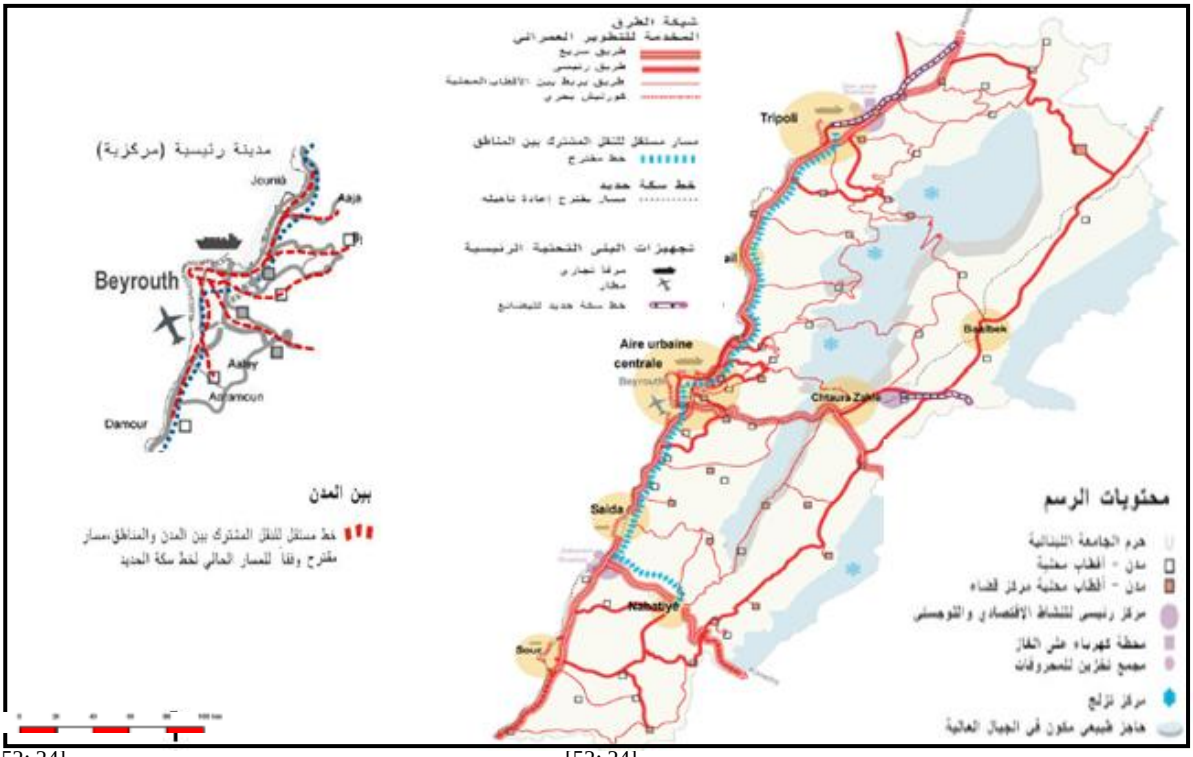
✓ إنشاء طريق ساحلية جديدة على المحور الشمالي لبيروت واستعادة كاملة لخط سكة الحديد القديمة واستخدامها لمرور ميكروباصات النقل المشترك في ممر مخصص ولهذا الشأن يجب وضع باصات في الخدمة تستوعب 50

راكباً وما فوق على خط سكة الحديد القديم بعد تأهيله كممر محمي للباصات وثم تدخل هذه الباصات بيروت عبر ممرات مخصصة لها.

✓ اقتراح وسائل للنقل المشترك ضمن بيروت وضواحيها مثل مترو الأنفاق الخفيف أو الترامواي الحديث.

✓ إنشاء هيئة موحدة لإدارة قطاع النقل في كامل المنطقة المدينية المركزية لتنسيق وسائل النقل في بيروت الكبرى وغيرها من المدن وبحيث تكون لها الصلاحية لاتخاذ القرارات المتعلقة بالنقل.

✓ تحرير الطرق ما بين البلدة والأخرى من الوظائف المحلية حيث أنّه من المعتاد إقامة المنشآت على جوانب الطرق بين بلدة وأخرى نظرا لوجود عقارات صالحة للبناء يراد استغلالها وموصولة بشبكة طرق وبنى تحتية مع المدن والقرى وتوصي الخطة بإطلاق برنامج وطني لتطوير شبكات طرق داخلية في نطاق البلدات بشكل يؤمن القدر الكافي من الأراضي المعدة للبناء ويحد من انتشارها على الطرق الرئيسة، ويوضح الشكل 66 المبادئ الرئيسة لشبكة النقل المقترحة لمنطقة بيروت الكبرى وكذلك يوضح الشكل 67 مبادئ توزع النقل المشترك داخل مدينة بيروت.



الشكل(66): المبادئ الرئيسة لشبكة النقل المقترحة لمنطقة بيروت الكبرى: [52: 24]

الشكل(67): مبادئ توزع النقل المشترك داخل مدينة بيروت [52: 24]

- **توزع المرافق والمنشآت العامة الكبرى وفقا لمعياري الفعالية والتكامل**

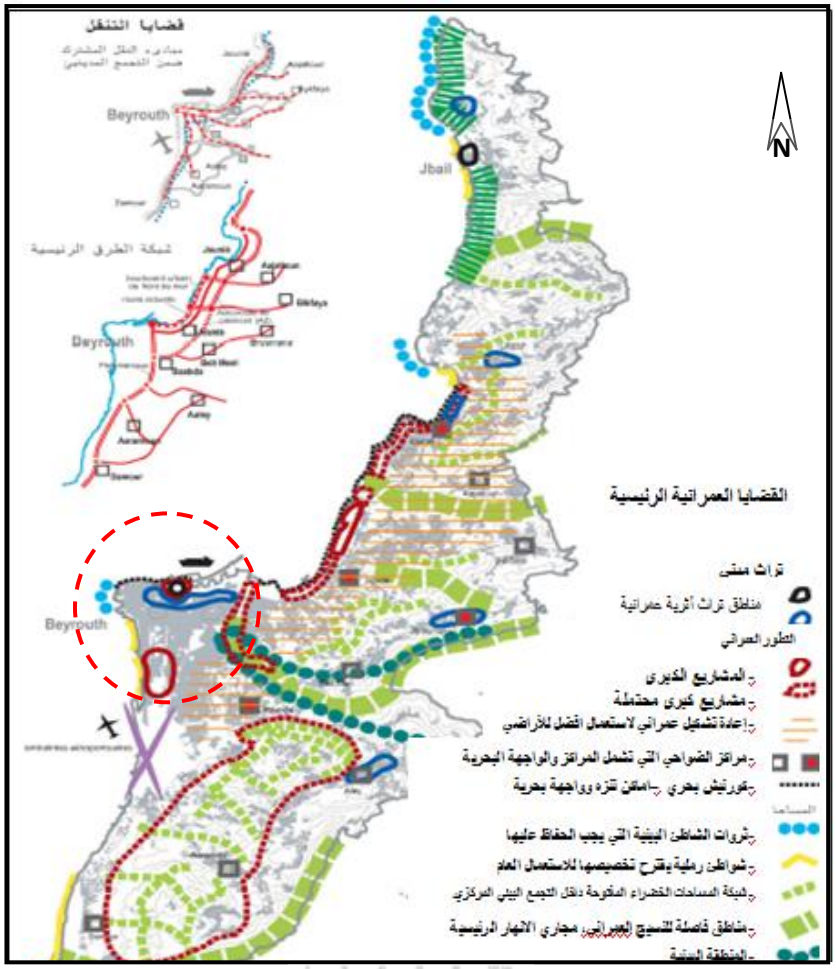
حددت الخطة مبدأ حديث لاختيار مواقع المرافق العامة لتفادي الوقوع في بعض الأخطاء التي ارتُكبت في الماضي تحت عنوان الإنماء المتوازن حيث يجب توزيع المرافق العامة وفق الأهداف المرجوة من الخدمة مثلا ينبغي الوصول إلي المركز الصحي بأقل من 10 دقائق وإلى المدارس الابتدائية بأقل من 20 دقيقة، وكما أن معالجة النفايات يجب أن تتم بمقاييس تتوافق مع طبيعة المناطق وفي إطار التعاون بين البلديات المتجاورة، وكذلك إنّ توزع المرافق التربوية كمؤسسات التعليم العالي يجب أن يخضع للمعايير العلمية والأكاديمية واختيار موقعها يجب أن يوظف في خدمة أهداف تنظيم المجال الوطني عموماً لا سيما تعزيز وحدة الوطن والإنماء المتوازن وترشيد استخدام الموارد حيث تمّ اقتراح تجميع كامل كليات الجامعة اللبنانية في 4 مواقع رئيسية.

- **إرساء نمط عمراني متكامل**

تمّ التخطيط العمراني للتجمعات العمرانية الكبرى ومنها منطقة بيروت الكبرى بهدف تأمين حاجة النمو الاقتصادي والاجتماعي وتوفير البنية التحتية اللازمة في مواقع تسمح بالحفاظ على الثروة الوطنية والطبيعية والزراعية.

وانطلاقا من تحليلات علمية موضوعية حددت الخطة الشاملة الاستعمالات الفضلى لمختف أجزاء الأراضي اللبنانية على أساس تصنيفها وفق أربع فئات:

- **المناطق الحضرية**: وهي المناطق التي تطورت فيها المدن الكبرى عبر التاريخ والتي عليها أن تستوعب التوسع العمراني في المستقبل وتتشكل هذه المناطق من (أبنية وشبكات طرق وشوارع ومساحات خضراء مدينية).
- المناطق الريفية المختلطة: وهي المناطق التي تضم المدن والقرى غير الملتصقة بالتّجمعات العمرانية الكبرى وغالباً ما تكون في جبل لبنان أو في الريف ويتمتع عدد كبير منها بميزات هامة من أجل السِّياحة والاصطياف.
- مناطق الثروة الزراعية الوطنية وتضم أفضل الأراضي الزراعية ومشاريع الري وهذه المناطق غير صالحة للسكن .
- مناطق الثروة الوطنية الطبيعية وتضم الجبال العالية والأودية الكبرى وعددا من القرى وبعض المساحات الزراعية التي تُشكل أهم العناصر الطبيعية والسياحية في لبنان.



الشكل (68): القضايا العمرانية الرئيسية المعالجة في الخطة الشاملة لترتيب الأراضي في بيروت [24 :67]

وتتم صياغة الخريطة الأساسية العامة لاستعمالات الأراضي اللبنانية بما فيها أراضي بيروت وفق التصنيفات الأربعة السابقة من خلال تحديد كل منها وفق المعايير التالية:

✓ المناطق المدينية تحتل الأولوية على المناطق الريفية وبعدها المناطق الزراعية والمناطق الطبيعة نظراً لكونها المناطق التي تستوعب التمددات العمرانية للتجمعات السكنية.

✓ المناطق الزراعية تحتل الأولوية بشكل عام على المناطق الريفية وعلى المناطق الطبيعية ما عدا الجبال والأودية.

✓ المناطق الطبيعية تحتل الأولوية على المناطق الريفية المختلطة

ووفق هذه المعايير تعتبر الخريطة العامة إحدى أهمالأدوات التي وضعتها الخطة الشاملة من أجل ترشيد استعمالات الأراضي اللبنانية ،أمّا فيما يتعلق بتنظيم التطوير العمراني فقد تمّ وضع المخططات التوجيهية للمدن الكبرى كما في منطقة بيروت الكبرى واقتراح سياسات متممة لبعضها البعض مثل حماية التراث الأثري والتاريخي واستصلاح الأراضي ذات الاستعمالات المتدهورة وإعادة استخدامها لإقامة مشاريع طموحة، وإعادة التّركيب والتّنظيم للأحياء العشوائية وتأمين خدماتها من خلال وسائل وطرق جديدة ومجالات عمل وتجهيزات وتعديلات في العمران القائم، وإضافة إلى ذلك تمّ دراسة الحد من ظاهرة التوسع العمراني الشريطي على طول الطرق والتي تمنع الصلة بين مدينة وأخرى وذلك من خلال تطوير شبكات الطرق البلدية في المحيط المباشر للمدن والقرى ولتحقيق ذلك تمّ إعداد برنامج وطني لتطوير هذه الشبكات المحلية والحد من هذه الظاهرة. ووفقا لهذه التوجهات تمّ التخطيط لاستعمالات الأراضي للمدن اللبنانية ومنها المنطقة المدينية المركزية وفق توجهات لاستعمالات كما هو موضح في الشكل 68.

- **استثمار الموارد المائية وفق مبدأ التّنمية المستدامة**

تتوزع الحاجة المستقبلية في استخدام الموارد المائية بين الحاجات المنزلية والزراعية والصناعية، وقد أعطت الخطة الشاملة الأولوية للحاجات المنزلية حيث تُقدر كمية استهلاك لبنان ككل من المياه الحالية 2,2 مليارم3 كمعدل وسطي وليس بإمكانه استهلاك نسبة أكبر، ويُستخدم نسبة 60% منها في الزراعة و40% للحاجات المنزلية والصناعية ولكن مع الكثير من الهدر في الشبكات بما يقارب 50% يومياً يترافق ذلك مع الصعوبات المالية التي تواجه مسألة منع هذا الهدر، لذلك تمّ اقتراح مشاريع تجميع وتخزين المياه السطحية (البحيرات والسدود) للتوافق بين الأهداف والإمكانيات، ووُضِع مخططاً لهذا الشأن بهدف إقامة 18 سد و23 بحيرة وإضافة موقعين لضبط جريان المياه، وحسب تقديرات الخطة فإنّه إذا نُفذ المخطط سيتيح المجال لتحريك حوالي 1,1م3 سنوياً مما يرفع الكمية المراد استثمارها (الحالية والمستقبلية) إلى نحو 2 مليار م3 وهذا قد يساعد في حل مشكلة تأمين المياه المنزلية وري كافة الأراضي اللبنانية.

من ناحية ثانية، ولاستكمال المشاريع البيئية للخطة الشاملة تمّ التّركيز على إيجاد حلول فعّالة لقضايا المقالع والصرف الصحي والنفايات الصلبة، والمعيار الأساسي المعتمد في الخطة لمعالجة مياه الصرف هو الحفاظ على الصحة العامة من خلال حماية موارد المياه، والعمل على تغطية شاملة للأراضي اللبنانية إما بواسطة الشبكات أو بواسطة الحلول الفردية مع ضمان التقنية السليمة وفي الحالتين يجب تأمين المعالجة قبل إعادة المياه المستعملة باتجاه المياه الجوفية وهذا يتطلب العمل على مراحل بسبب الكلفة المرتفعة ومشاكل إدارة وتشغيل التجهيزات.

2.4.1.2.4. التدابير المتخذة لبدء تطبيق خطة ترتيب الأراضي والإدارات المعنية بها

لكي تكون توجهات الخطة الشاملة لترتيب الأراضي جاهزة للتنفيذ تم توزيعها على قطاعات مختلفة مثل (النقل، الزراعة، السياحة، التربية، البيئة، الطاقة، المياه والصرف الصحي، النفايات، الصحة، التنظيم المدني) بحيث تستطيع كل وزارة أو مؤسسة عامة مراجعة التدابير التي تتعلق بها، وبشكل عام التدابير هي:

- إعطاء مجموعة من المشاريع الكبرى الأولية لتحقيق استراتيجية التنمية المقترحة.
- اقتراحات تشريعية وتنظيمية من شأنها تأمين ضوابط أفضل للتطور العمراني وللتوازنات الكبرى في استعمالات الأراضي وتنمية المناطق.
- اقتراحات مؤسساتية من شأنها تأمين الأهداف نفسها.

ويتضمن كل قطاع إضافة إلى التدابير العامة إجراءات عدة للتنفيذ وتحديد الجهات المعنية والمتعاونة.

5.1.2.4 . تقييم الخطة الشاملة لترتيب الأراضي

يتبيّن مما تقدّم، أنّ الخطة الشاملة لترتيب الأراضي حاولت تحقيق التنمية المستدامة على مختلف القطاعات ولكنّها لم تكن شاملة ومتكاملة فيما بين الابعاد التنموية فقد ركزت على أهمية إعادة التنظيم المدني وإنشاء أقطاب النمو وتوزيع الفعاليات الاقتصادية والسياحية دون دراسة أثر ذلك على البيئة في منطقة بيروت ودون دراسة طرق الوصول إليها وعبر أي وسيلة للنقل، كما أنّ مشكلة الازدحام السكاني والإشباع العمراني وزيادة المساحات المبنية وخاصة في مركز المدينة لم يلحظ دراسة لمعالجتها وفق مبادئ التنمية الحضرية المستدامة كالتجديد الحضري مثلاً في مركز المدينة الذي كان من الممكن أن يعزز مسألة توفير الإسكان للأسر المتزايدة مع تأمين قربه من مراكز الأعمال المقترحة في الحلقة الأولى لمنطقة بيروت من جهة وأن يوفر مساحات خضراء تساهم في تحسين النسيج الحضري وتوفر بيئة صحية من جهة أخرى حيث أنّه لم يلحظ في الخطة أي دراسة لزيادتها، كما أنّ حل مسألة النقل الحضري لم تتعدَ مسألة إضافة طرق وممرات جديدة لاستيعاب النمو المتوقع وهذا لا يتفق مع مبدأ الاستدامة الحضرية التي تُشجع على إنقاص مساحة الشوارع وزيادة المساحات الخضراء وتشجيع التنقل مشياً أو بالدراجات الهوائية، إضافةً إلى أنّ استخدام شبكة المترو والترام كوسائل نقل صديقة للبيئة لم يكن سوى اقتراح دون تحديد مخططات واضحة لهذه الشبكة.

من جانب آخر، لم يكن هناك تركيز على القضايا الإدارية كبعد هام من أبعاد التّنمية، حيث لا يمكن تحقيق الاستدامة بدون وجود إدارة فعالة تعمل وفق إطار التشاركية مع السكان وكافة فئات المجتمع المدني وهذا ما لم يتم الاعتماد عليه في عملية تنظيم وترتيب استعمالات الأراضي، وإضافة إلى ذلك فإنّ الخطة لم تتم وفق مؤشرات تعكس أهداف الاستدامة الحضرية.

3.4. تقييم التجارب العالمية والعربية في مجال إعداد مخططات تنظيمية مستدامة واستخلاص النتائج

تمّ تقييم التّجارب السابقة من وجهة نظر الاستدامة الحضرية حيث أثبتت تجربة **مدينة برشلونة في إسبانيا** فعالية مخططها التنظيمي من خلال آثار تطبيقه فيها والتي أظهرت الفوائد البيئية والاجتماعية والاقتصادية والإدارية التي حققها بالتكامل مع تخطيط القطاعات من النقل والإسكان والتّصميم الحضري، مما يظهر أنّها تجربة رائدة في مجال التّخطيط التنظيمي المستدام المتكامل الهادف إلى تحقيق التوازن التنموي واستعمالات أراضي أكثر استدامة وتكاملها مع النقل الحضري المستدام الذي يعزز بدوره سياسة النقل العام الصديق للبيئة وإعادة هيكلة وتجديد المدينة لتنمية ذات كثافة عالية توفر المساحات الخضراء وتخفض استهلاك الطاقة والأراضي، إضافةً إلى استخدام مؤشرات شاملة لقياس استدامة المخططات، وكما أنّ من عوامل نجاح تجربة برشلونة التنسيق الإداري التخطيطي الأفقي والشاقولي بين السلطات المركزية والمحلية وتضمين ومشاركة السكان كعنصر هام من عناصر إعداد المخططات فيها.

كما تبيّن من **تجربة مدينة مرسيليا في فرنسا** أهمية تطوير القوانين والتشريعات التي كان لها تأثير هام في تعزز سياسات واستراتيجيات إدارة النمو الحضري وفي تطوير عملية إعداد المخططات فيها لتوجيه هذا النمو وفق مبادئ الاستدامة الحضرية التي تضمن سياسة توازن استعمالات الأراضي واستخدام نظم نقل اكثر استدامة كالترام والمترو والمشي والدراجات الهوائية، وتأمين الإسكان المحلي لجميع فئات المجتمع، واستخدام سياسة التّجديد الحضري كأداة فعّالة لتجسيد أهداف الاستدامة مع تطوير مشاريع لخدمة ذلك وتطبيقها على أرض الواقع، وكما تضمنت الرؤية للعام 2020 الهدف لأن تصبح مرسيليا النموذج الحضري الجديد لمدن البحر المتوسط من خلال اتباع سياسة التصميم الحضري المستدام وتكامله مع التخطيط القطاعي، والتركيز على ضرورة العمل التشاركي كمرحلة اساسية في عملية اتخاذ القرار.

أمّا **تجربة مرسين،** فقد تضمنت الرؤية الاستراتيجية للنمو الحضري ثلاثة أهداف من حيث تقليل الضغط على المراكز الحضرية، وإدارة الطلب على السّكن، والتنمية السياحية، وقد اعتمدت سياسة التّجديد الحضري والمناطق السكنية ذات الكثافة العالية، وكذلك وُضعت رؤية استراتيجية لتنمية الإسكان مع الحفاظ على الأراضي الزراعية ولكافة الفئات وتنمية البنية التحتية للنقل وتنسيق التعاون المجتمعي، ولكن هذه الرؤية بقيت على الورق دون تنفيذ على الرّغم من تضمينها لأهداف ومبادئ الاستدامة.

كذلك اتُضِح من **تجربة مدينة بيروت** أهمية وضع الخطط والإستراتيجية الشاملة لترتيب الأراضي التي حاولت تحقيق الاستدامة، من حيث التركيز على إعادة تنظيم التجمعات وإنشاء أقطاب نمو إقليمية للتنمية الاقتصادية والسياحية لكن دون دراسة إمكانية الوصول السهل إليها ودراسة تكاملها مع جوانب التنمية الأخرى، كما أنّ مسألة النقل العام لم يتم حلّها إلا من خلال إضافة طرق جديدة، ولم يكن للعملية التشاركية أهمية في العملية التخطيطية والإدارية، إضافة إلى أنّ الخطة لم تتم وفق أي مؤشرات تعكس أهداف الاستدامة.

وبذلك يتبيّن من التّجارب السّابقة أنّها سعت جميعها إلى تحقيق الاستدامة الحضرية سواء من حيث أنظمة التخطيط المعتمدة في وضع السياسات والبرامج ومشاريع التنمية المستدامة مثل مدينة برشلونة ومدينة مرسيليا أو من حيث المحاولات لوضع الرؤى الاستراتيجية والأهداف والسياسات التي تجسد أهداف ومبادئ الاستدامة كما في مدينة مرسين في تركيا ومدينة بيروت في لبنان، إذ أنّه وكما أشار تقرير التنمية البشرية الصادر عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي عام 2013 أنّ كلاً من تركيا ولبنان على حد سواء قد حققتا ارتفاعا كبيرا في قيمة دليل التّنمية البشرية بين عامي 1990 - 2012 من خلال السياسات والاستراتيجيات التي أهّلت كل منها لتحقيق هذا الأداء والدخول في مرحلة جديدة من نهضة التنمية البشرية، حيث صُنفت تركيا ولبنان للعام 2012 من الدول ذات تنمية بشرية مرتفعة ليس بالنمو الاقتصادي فقط وإنّما بالتّركيز على التعليم والصحة والعدالة والمساواة ومشاركة المواطنين ومواجهة الضغوط البيئية والتكيف مع التغير السكاني، بالمقابل تعتبر إسبانيا وفرنسا من الدول ذات التنمية البشرية المرتفعة حيث بلغت قيمة دليل التنمية البشرية مع الدخل للعام 2012 (0.893- 0.885) على التّرتيب في حين بلغت في تركيا ولبنان ما قيمته (0.722- 0.745) على الترتيب.

ولفهم السمات المماثلة في كل من التجارب السابقة وبهدف إظهار أغراض وأهداف ومعالم حُددت في مخططات التنمية الحضرية المستدامة لديها وهذا يمكن أن يساعد في إظهار صورة واضحة لكل من هذه الممارسات لإمكانية جمع البيانات للمقارنة فيما بينها من خلال بعض النقاط الموضحة في الجدول 30.

السمات	برشلونة	مرسيليا	مرسين	لبنان
الاسم	المدينة المضغوطة الشاملة المتكاملة	مدينة التجديد الحضري	المدينة الصناعية والسياحية والبيئية	الخطة الشاملة لترتيب الأراضي 2005
الرؤية	ان تصبح برشلونة المرجع الدولي للتخطيط والمعيار للاستدامة الحضرية	النموذج الحضري الجديد لمدن البحر الأبيض المتوسط	لإدارة النمو الحضري	وحدة البلاد، والأنماء المتوازن، وترشيد استخدام الموارد
المشاركة	الجهات والوكالات من قطاع عام وخاص ومجتمع مدني	السكان والسلطات المحلية والمنظمات المدنية الأخرى	اقتراح مشاركة السكان ومنظمات المجتمع المدني	لا يوجد جهات مشاركة أخرى
التطبيق	تمّ القيام بالعديد من المشاريع التي تجسد اسم المدينة والرؤية الاستراتيجية مع دراسة آثار تطبيق المخططات والفوائد التي حققتها تلك الاستراتيجية.	آثار تطبيق السياسات كانت واضحة في التجربة	لم يتم تطبيق جميع السياسات.	تمّ وضع النتائج المتوقعة من تطبيق الخطة فقط
مجالات التركيز	• التجديد الحضري • استعمالات أراضي مكثفة ومدمجة. • الوصول العادل لكل الخدمات. • النقل العام (الحافلات، المترو والترام والمشي والدراجات) • التماسك الاجتماعي. • التكيف مع التغيير المناخي • الحد من التلوث. • الإسكان الاجتماعي. • التكثيف الحضري. • تكامل التخطيط الاقتصادي مع البيئي والاجتماعي من خلال العمل التجاري الصديق للبيئة في المركز.- • قياس المخطط وفق مؤشرات التنمية الحضرية المستدامة . • النهج التشاركي مع السكان والقطاع الخاص • التعاون المشترك وتنسيق التخطيط بين المستويات المختلفة للمناطق	• التجديد الحضري. • كفاءة استخدام الارض والطاقة. • النقل البيئي والنقل العام (الحافلات، المترو الترام والمشي والدراجات). • التكثيف الحضري. • التماسك الاجتماعي • التصميم البيئي للأبنية. • الإسكان الاجتماعي • التكيف مع التغير المناخي • التشاركية للسكان • استخدام مؤشرات التنمية الحضرية المستدامة • التعاون والتنسيق الأفقي والشاقولي بين المخططات وبين البلديات والحكومة	• النمو الحضري والإسكان. • السياحة • إمكانية الحفظ التاريخي والبيئي والثقافي. • تشاركية السكان مع المعنيين في تخطيط استعمالات الأراضي	• تنظيم المجال المدني • توحيد الأراضي من خلال المواصلات المطورة. • معالجة التلوث البيئي .

الجدول (30): السمات المقارنة والعامة للممارسات الدولية والعربية

المصدر: إعداد الباحثة

بعد الاطّلاع على سياسات التّجارب الدولية والعربية المختلفة وسماتها يمكن اختصار الممارسات التخطيطية والإدارية المختلفة في الجدول 31 الذي يظهر مستوى التزام كل منها بمتطلبات إعداد مخططات أكثر استدامة.

سياسات إعداد مخططات تنظيمية للمدن المستدامة		تجارب دولية			تجارب عربية
		برشلونة	مرسيليا	مرسين	لبنان
البيئية	التجديد الحضري (تكثيف استعمالات الأراضي)	✓	✓	✓	○
	الحفظ البيئي	✓	✓	✓	✓
	كفاءة استخدام الطاقة والموارد	✓	○	×	✓
	الوصول العادل إلى الخدمات الحضرية الأساسية	✓	✓	✓	✓
	سياسات لزيادة المناطق الخضراء	✓	✓	✓	○
	الحفاظ على التراث الطبيعي والتاريخي والثقافي	○	○	✓	✓
الاجتماعية والمكانية	الانسجام والتماسك الاجتماعي	✓	✓	×	○
	الاسكان الرخيص	✓	✓	×	×
	النقل الحضري المستدام	✓	✓	○	○
	الأمن والأمان	○	○	×	×
الاقتصادية	توفير فرص عمل قريبة من السكن	✓	✓	×	✓
	السعي نحو الرفاهية والعيش المستدام	✓	✓	○	✓

	تكامل التخطيط الاقتصادي مع جوانب التنمية الأخرى	✓	○	✓	×
الإدارية	إدارة حضرية فعالة	✓	✓	○	×
	التشاركية والتعاون والتنسيق	✓	✓	✓	×
	تطوير القوانين ومرونتها	✓	✓	○	×
	قياس استدامة المخطط	✓	✓	○	×

الجدول (31): تقييم التجارب الدولية والعربية في مجال تطوير إعداد المخططات التنظيمية

المصدر: إعداد الباحثة بالاستناد إلى التجارب المدرجة في البحث

✓ **ذكرت اهداف وسياسات وإجراءات (تمت مراعاتها بالكامل).** × **لم تذكر في الخطة**

○ **ذكرت دون إجراء (غير شاملة وغير مباشرة).**

بعد الاطلاع على التّجارب الدولية والعربية المختلفة في مجال إعداد مخططات تحقق مدن أكثر استدامة يمكن تحديد أهم النقاط المشتركة التي يجب توافرها لتطبيق مخطط تنظيمي مستدام وفق سياسات التنمية الحضرية المستدامة وهي :

- **اتباع سياسة التّجديد الحضري**: إعطاء الأولوية لتجديد المدينة وإعادة تأهيل المناطق المتدهورة والاستثمار المتعدد في التنمية الاقتصادية والسياحية والاجتماعية بما لا يضر بالبيئة من خلال التكثيف الحضري الذي يعزز مسألة مزج الاستعمالات وقرب الفعاليات والكثافة العالية لتوفير المزيد من الفراغات المفتوحة والخضراء وتوفير فرص العمل القريبة من السكن.
- **أفضلية الحركة والمواصلات لشبكة النقل العام**: بتفعيل نظام النقل العام بالترام والمترو وتشجيع المشي وركوب الدراجات الهوائية ضمن المدينة وربط المدينة مع الإقليم بخطوط للحافلات، بما يحقق التفاعل الاجتماعي وحفظ البيئة وتقليل الانبعاثات مع تأمين الوصول إلى محطات النقل العام من (حافلات وترام ومترو) بأقل زمن وتكلفة، وتخفيض اقل عدد ممكن من السّيارات الخاصة.
- **تأمين الإسكان المستدام** يجب التّخطيط لتأمين السكن المتنوع الاجتماعي لجميع فئات المجتمع بما فيهم ذوي الدخل المحدود مع توفير بنية تحتية جيدة وبكثافة عالية مع تأمين إمكانية الوصول السهل إليها من خلال الاستعمالات المدمجة أو من خلال إنشاء مناطق حضرية جديدة تشملها الخدمات الحضرية من توفير نقل مستدام وبيئة مبنية مستدامة مع وجود حدائق ومساحات خضراء.
- **استعمالات الأراضي المكثف والمدمج** وتكاملها مع النقل، وربطها بمسارات النقل العام بحيث تكون الاستعمالات متعددة لتقليل الطلب على الرحلة.
- **البيئة المبنية (التصميم الحضري)**: زيادة كثافة الاستعمالات لزيادة الفراغات الخضراء والمواقع العامة وتنوعها، ووجود شوارع للمشاة والدراجات الهوائية وحفظ المواقع التاريخية والتراثية.
- **التشاركية**: كعنصر هام من عناصر التّخطيط الاستراتيجي لإعداد مخططات أكثر استدامة تنطلق من الواقع وتختصر الوقت ويتم فيها تبادل وجهات النظر والأفكار والحلول الامر الذي يسهل عملية اتخاذ القرار.
- **قياس استدامة المخططات**: إنّ إعداد مخططات وفق بيانات توفرها مؤشرات التنمية الحضرية المستدامة سيساعد على بناء المخطط وفق قاعدة معلومات صحيحة تساعد بدورها في تحديد المشكلات ووضع الأهداف وصياغة الخطط والسياسات وإعداد المشاريع الجاهزة للتطبيق.

من ناحية أخرى، وفيما يتعلق بإدارة نظم التخطيط التنظيمي فقد أثبتت بعض التجارب والتي حققت نجاحا في مجال إعداد مخططات ناجحة أنّ المشاريع التي تتم وفق النّهج التّشاركي مع القطاع الخاص وممثلي المجتمع المدني والسّكان المحليين يكون أكثر فعالية سواء من حيث تحقيق الأهداف المرجوة من المشروع أو من حيث توفير الوقت والجهد والكلفة التي قد يستغرقها القطاع العام خاصةً إذا لم يكن بإمكان القطاع العام توفير الدّعم المالي والإداري الكافي.

الجزء الثاني

الإطار العملي

واقع الاستدامة الحضرية، دراسة نظام التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية،

قياس استدامة المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية

مقدمة

تُعد قضايا التّحضر والنمو الحضري من أكثر القضايا المواجهة للتنمية في العالم على حد سواء، بما يمارسه ذلك من ضغوط عى مختلف المستويات في المدن وبما يسببه من إشكاليات تُبين نطاق التّحدي التي تواجهه معظم البلدان وخاصة النامية منها التي لم تكن مخططاتها التنظيمية مصممة أصلاً لمواجهة مثل تلك الإشكاليات ولا سيما في ظل ضعف قدرة المعنيين والمسؤولين عن التخطيط في هذه البلدان على إدماج مبادئ التنمية الحضرية المستدامة في السياسات والبرامج التخطيطية التي تُعد هذه المخططات على أساسها.

ومدينة اللاذقية كغيرها من المدن تواجه مشاكل حضرية متعددة نتج عنها قصور مخططاتها التنظيمية التي لم يتم بنائها وفق سياسات التنمية الحضرية المستدامة ولم تتعدى كونها مخططات لاستعمالات الأراضي فقط، الأمر الذي انعكس على حالتها التنموية ووضعها أمام تحديات متزايدة لمختلف القضايا والجوانب، مما يتطلب تحليل هذا الوضع وتحديد الثغرات من خلال مؤشرات التنمية الحضرية المتعلقة بعناصر المخططات التنظيمية وتحديد اتجاه الوضع التنموي التنظيمي الراهن فيها بالنسبة للاستدامة، وكذلك تحليل الاجراءات التّخطيطية المتخذة لمواجهة التحديات وتقييم عملية إعداد المخططات التنظيمية بما فيها المخطط التنظيمي الجديد لمدينة اللاذقية، من أجل تحديد الأولويات ووضع الأهداف والسياسات والاستراتيجيات والبرامج التخطيطية لتطوير آلية إعداد المخططات التنظيمية بما ينسجم مع مبادئ التنمية الحضرية المستدامة.

لتحقيق ذلك، سيتم في هذا الجزء وفي الفصل الأول منه إجراء دراسة تحليلية ميدانية لمحافظة اللاذقية بما فيها مدينتها وذلك لدراسة تأثيرات المحافظة على المدينة من خلال التّعرف على خصائصها الجغرافية والإدارية والسكانية واتجاهات التّحضر والتّنمية فيها وتقييم أسس التّخطيط الناظمة للعمران، واتجاهات الوضع التنموي لنظام التّخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية، إضافةً إلى تحليل مخطط استعمالات الأراضي الراهن لمدينة اللاذقية وفق السياسات والتوجهات المستنتجة نظرياً، وكما سيتم في هذا الفصل تقييم الوضع التنموي للمحافظة في ظل الأزمة السورية وما تخلفه من آثار فيها والأخص مدينتها، وذلك من منطلق أهمية هذا الموضوع وأثره الحالي والمتوقع على عملية التخطيط في المدينة، ليتم بعد ذلك تقييم الإجراءات وردود الافعال المتخذة تجاه تحديات التّنمية الراهنة من جهة وتحديات الأزمة من جهة اخرى، وفي الفصل الثاني يقوم البحث بتوفير إطار تحليلي وتقييمي للمخطط التنظيمي المعلن عنه عام 2008 لمدينة اللاذقية الذي وضِع كاستجابة لتحديات الواقع، وذلك وفق الأداة التّحليلية العلمية لمؤشرات المخطط التنظيمي المستدام والتي تمّ تطويرها في الجزء النظري من البحث من أجل تحديد الإشكاليات والأسباب التي أعاقت عملية إعداد مخطط تنظيمي ناجح وحالت دون اعتماده والتصديق عليه، وكذلك تم إجراء استبيان لتقييم المخطط من وجهة نظر السكان ولرصد ردود أفعالهم تجاهه، وسيتم العمل في الفصل الثالث على تطوير إطار عمل استراتيجي يتضمن الرؤية والاستراتيجية وعناصرها الاساسية لإعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة وتحديد الاهداف واتخاذ إجراءات العمل التطبيقية اللازمة بما يتلاءم مع واقع مدينة اللاذقية وبما ينعكس إيجاباًعلى باقي مناطق المحافظة.

الفصل الأول: 1- الواقع التنموي والحضري في محافظة اللاذقية والتوجهات التخطيطية التنظيمية الحالية فيها.

1.1. دراسة خصائص محافظة اللاذقية واتجاهات التحضر والتنمية فيها

2.1.1. دراسة الأهمية الجغرافية والإقليمية والإدارية لمحافظة اللاذقية

3.1.1. واقع التحضر والنمو الحضري في محافظة اللاذقية

1.3.1.1 . تطور النمو السكاني والحضري في محافظة اللاذقية وتوزعه المكاني.

2.3.1.1. أثر التّحضر في التوسع العمراني في مدينة اللاذقية واتجاهات تطور المخطط التنظيمي فيها.

2.1. تقييم أسس التخطيط العمراني الناظمة للعمران في محافظة اللاذقية

1.2.1. تأثير تصنيف التّجمعات السكنية في إعداد المخططات التنظيمية للمحافظة

2.2.1. دراسة ضابطة البناء وتقييم أثرها في آلية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية

3.1. دراسة الوضع التنموي الراهن لنظام التخطيط التنظيمي الحضري في محافظة اللاذقية

1.3.1. تقييم البنية التحتية الخضراء الراهنة في محافظة اللاذقية

1.1.3.1. تحليل المساحات الخضراء والمصادر الطبيعية في المحافظة

2.1.3.1. المياه (كماً ونوعاً) في محافظة اللاذقية

3.1.3.1. التنوع الحيوي في محافظة اللاذقية

2.3.1. البنية التحتية المجتمعية في محافظة اللاذقية

1.2.3.1. دراسة المرافق العامة ضمن محافظة اللاذقية

2.2.3.1. قطاع التعليم والصحة في محافظة اللاذقية

3.2.3.1. واقع السكن في محافظة اللاذقية

1.3.2.3.1. التخطيط للإسكان الحضري في محافظة اللاذقية- الدوافع، التحديات والنتائج.

4.2.3.1. الوضع الراهن لمناطق السكن العشوائي في مدينة اللاذقية

3.3.1. البنية التحتية للنقل (الحركة) في محافظة اللاذقية

1.3.3.1. نظام النقل على مستوى محافظة اللاذقية

2.3.3.1. دراسة الانسيابية المرورية وتوفر عامل الأمان والخصوصية

3.3.3.1. نظام النقل العام ضمن محافظة اللاذقية.

4.3.3.1. التشكيل البصري للطرق في مدينة اللاذقية

4.3.1. التنمية الاقتصادية (التكلفة) في محافظة اللاذقية

1.4.3.1. توفر فرص عمل قريبة من السكن في المحافظة

2.4.3.1. دراسة توافر الخدمات بشكل عادل

3.4.3.1. مدى الاستفادة من المصادر والموارد المحلية

5.3.1. دراسة التكامل بين استعمالات الأراضي والتصميم الحضري في مدينة اللاذقية.

6.3.1. النقل وتأثيره في تخطيط استعمالات الأراضي في محافظة اللاذقية.

7.3.1. الخلفية الإدارية والتشريعية لعملية التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية

1.7.3.1. آلية إعداد المخططات التنظيمية في محافظة اللاذقية

4.1. الوضع التنموي لمحافظة اللاذقية في ظل الأزمة وأثرها في إعداد المخططات

1.4.1. أثر الأزمة في الضغط السكاني على محافظة اللاذقية

2.4.1. الأضرار في مجال التنمية البشرية

3.4.1. الأضرار في مجال السكن

4.4.1. تقييم جهود الإدارة المحلية في محافظة اللاذقية خلال الأزمة

5.1. الاستجابات وردود الأفعال وطنياً ومحلياً ودورها في تطوير المخططات التنموية لمحافظة اللاذقية

1.5.1. الاستراتيجيات التنموية القطاعية في المحافظة

خلاصة الفصل .

الفصل الأول: 1- الواقع التنموي والحضري في محافظة اللاذقية والتوجهات التخطيطية التنظيمية الحالية فيها.

يهدف هذا الفصل إلى تشكيل قاعدة بيانات علمية تحليلية ومرجعية عن الوضع التنموي في محافظة اللاذقية مستنداً بذلك على الدراسات والمعايير المستنتجة في القسم النظري من هذا البحث فيما يتعلق بعدد من القضايا التنموية التي يجسدها المخطط التنظيمي على أرض الواقع، بما يمكّن من تقديم مقترحات تساهم في تخفيف حدة الآثار السلبية للضغوط التي تتعرض لها محافظة اللاذقية وعلى الأخص مدينتها في ظل ما يواجهها من عجز مخططاتها التنظيمية عن مواكبة التّغيرات والحاجات المتنامية من النشاطات البشرية.

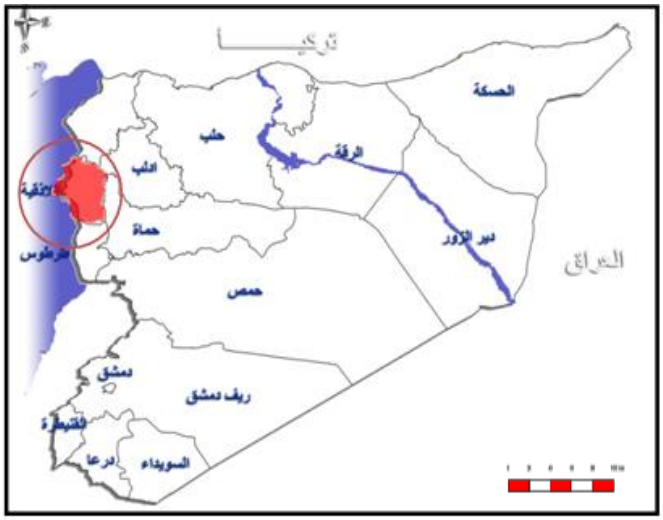
إذ تواجه مدينة اللاذقية بحكم أهميتها الجغرافية والطبيعية والإدارية والخدمية والاقتصادية ضغوطاً مستمرةً يأتي في مقدمتها النمو السكاني الحضري المتزايد والتّطور العمراني المستمر الذي يتطلب جهوداً إدارية تخطيطية متواصلة لاتخاذ سياسات ناجحة تجاه ما يخلفه هذا النمو من آثار ومتطلبات كالبناء وفتح الطرق واستهلاك الأراضي وزيادة التنقلات وغيرها.

لذلك سيتم التّعرف على خصائص المحافظة وواقع التّحضر والنمو السكاني الحضري فيها باعتباره الدافع للتوسع العمراني وإعداد المخططات التنظيمية لاستيعابه، ثم ليتم العمل على تحليل أسس التخطيط التنظيمي العمراني وأنظمة البناء الذي تُعد على أساسها المخططات، وتقييم آثارها من خلال تحليل الوضع التنموي الراهن للمحافظة قبل وبعد الازمة، بما فيه من القضايا البيئية والاقتصادية والعمرانية والاجتماعية إضافة إلى دراسة مدى تكامل تخطيط استعمالات الأرضي مع التصميم الحضري والنقل الحضري وصولاً إلى تقييم آلية العمل الإداري والجهود المبذولة لمواجهة التحديات المختلفة على مستوى المحافظة والمدينة.

1.1. دراسة خصائص محافظة اللاذقية واتجاهات التحضر والتنمية فيها

2.1.1. دراسة الأهمية الجغرافية والإقليمية والإدارية لمحافظة اللاذقية

تتميز محافظة اللاذقية بأهمية موقعها الجغرافي حيث تقع في الزاوية الشمالية الغربية من سورية، وتعد الواجهة البحرية السورية بتوضعها على شاطئ البحر المتوسط، وتبعد عن العاصمة دمشق مسافة 350 كم، وعن مدينة حلب 180كم، وتبلغ مساحتها حوالي 244,000هكتار وتشكل 1,2% من الأراضي السورية التي تبلغ مساحتها 18,517,971هكتاراً، حيث يأتي ترتيب المحافظة الحادية عشر من حيث المساحة بين محافظات القطر، ويوضح الشكل 69 موقع محافظة اللاذقية بالنسبة لسورية.



الشكل (69): موقع محافظة اللاذقية بالنسبة للجمهورية العربية السورية [221]

هذا الموقع أكسبها أهمية خاصة بها على عدة مستويات، وتتمثل على مستوى المدينة بتأمين الخدمات اليومية، وعلى مستوى المحافظة بالأهمية الإدارية والخدمية والوظيفية وخاصة منطقة اللاذقية، وعلى مستوى القطر من حيث توافر مزايا سياحية وترفيهية ومزايا اقتصادية لوجود المرفأ من جهة والمطار الدولي من جهة أخرى، وهذه الأهمية لا بد من أن تدرك عند إعداد المخططات التنظيمية للمحافظة.

وتأتي أهمية المحافظة الإدارية من العوامل الطبيعية التي تميزها وتساعد في تشكيل حدودها الإدارية، حيث يحدُّها من الغرب البحر ومن الشمال منطقة كسب ولواء الاسكندرون، ومن الجنوب محافظة طرطوس، ومن الشرق تمتد محافظة اللاذقية عبر محورين هما محور (اللاذقية-صلنفة)، ومحور (اللاذقية-حلب).

وتنقسم محافظة اللاذقية إدارياً إلى أربع مناطق وهي اللاذقية، جبلة، الحفة، القرداحة، تختلف في مساحتها وكثافتها و يوضح الشكل 70 هذه المناطق.

تُعد منطقة اللاذقية هي المنطقة الإدارية الرئيسية في المحافظة لوجود المؤسسات والدوائر الحكومية فيها وتختلف مساحة المناطق الإدارية فيها من منطقة لأخرى وتتألف كل منها من تجمعات سكنية يتم تصنيفها إلى مدن وبلدات ونواحي وقرى، كما هو موضح في الجدول 32.

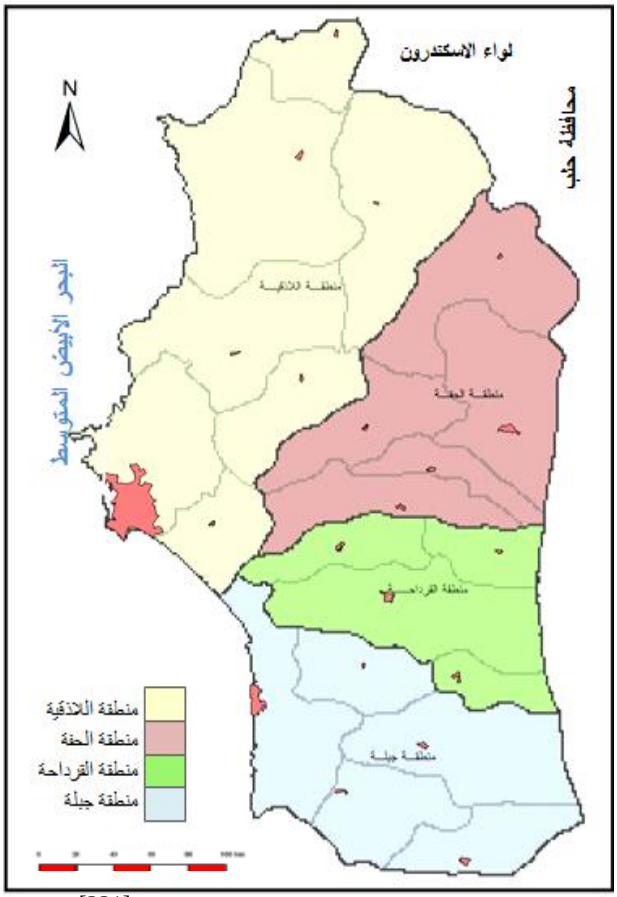
محافظة اللاذقية	مساحة المنطقة كم2	التقسيمات الإدارية				نسبة المناطق الحضرية من مساحة المحافظة
		مدن	نواحي	بلديات	قرى	
		4	24	-	438	%85
مركز المدينة	950	1	-	-	14	
منطقة اللاذقية		-	7	24	118	
منطقة جبلة	530	1	7	27	123	
منطقة الحفة	400	1	5	19	128	
منطقة القرداحة	320	1	5	23	94	

الجدول (32): التقسيمات الإدارية لمناطق محافظة اللاذقية بحسب التعداد العام للسكان عام 2004 [78]

يُلاحظ أنَّه يتبع إدارياً للمدينة 14 قرية تابعة للمركز مباشرة وهي سقوبين، برج القصب، بكسا، جناتا، روضو، ستمرخو، سنجوان، الشامية، شيخ الحمى، القنجرة، كرسانا، مشيرفة الساموك، المغريط، ونسبة مساحة المناطق الحضرية 85% من المحافظة وتتركز في مدنها.

وكما تتمتع المحافظة بأهمية وظيفية بحكم موقعها وخصائصها الطبيعية وتتمثل هذه الأهمية بتوافر ما يلي:

- **الفعاليات الاقتصادية والسياحية:** تتميز بوجود المرفأ الذي له وظيفة اقتصادية هامة من حيث تأمين فرص عمل ثابتة ومؤقتة وهو المرفأ الرئيسي في سورية، والفعاليات التجارية والمراكز الجمركية، وتعدد أنواع المعامل التي تقوم بتصنيع منتجات توزع على مستوى القطر مثل: معمل النسيج والتبغ- والمحركات الكهربائية- المياه الغازية– المصانع النوعية في المنطقة الحرة المرفئية، إضافة إلى توافر المقومات الداعمة للسياحة كالمواقع السياحية والأثرية بين مناطقها.
- **الربط الدولي:** تتميز المحافظة بوجود مطار الشهيد باسل الأسد للربط الدولي، كما تشكّل منطقة الحدود الدولية في كسب معبراً دولياً مع تركيا لحركة المسافرين والسياح والبضائع، وكما تتميز بوجود محطة انطلاق للقطارات.
- **الفعاليات التعليمية:** وتتمثل بوجود جامعة تشرين للتعليم العالي ومعهد الغابات والأكاديمية البحرية التابعة لجامعة الدول العربية.



الشكل (70): التقسيمات الإدارية لمحافظة اللاذقية [221]

- **المزايا الطبيعية:** تتميز المحافظة بوجود عدد من الثروات الطبيعية مثل الجص والرخام وتعتبر مصدراً اقتصادياً هاماً في مجال البناء والتشييد.

إنَّ هذه الأهمية تجعل من المحافظة مركز جذب للسكان من الهجرة الداخلية أو الخارجية وبالتالي الضغط على المرافق والخدمات فيها، وهذا ما يجب إدراكه والتأكيد على أهمية دوره من ضمن الأولويات التي يجب اتخاذها عند إعداد المخططات التنظيمية لاستيعاب وإدارة النمو الحاصل والمتوقع للمحافظة وعلى الأخص في مدينتها.

إذ تُعتبر مدينة اللاذقية أكبر تجمع سكاني وإداري واقتصادي وثقافي بالنسبة للمحافظة، وذات أهمية وظيفية بالنسبة للمحافظة والقطر وتتمثل هذه الأهمية بالفعاليات المختلفة الموجودة فيها إضافة إلى المذكورة سابقاً، وتميزها عن غيرها من مدن المحافظة وأهمها:

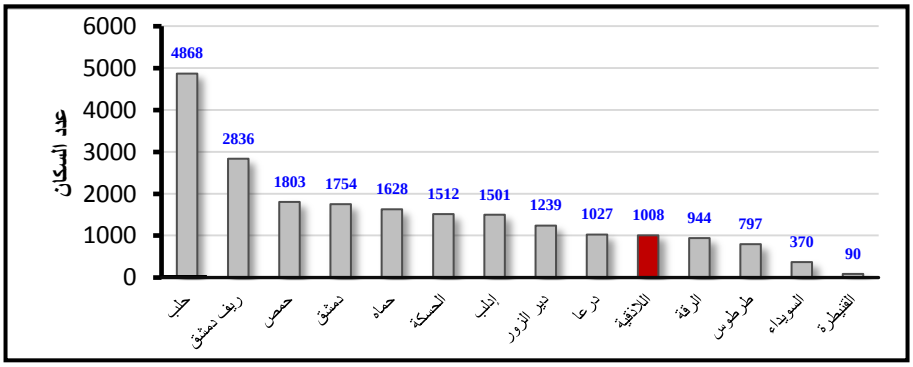
- وجود الخدمات التجارية المتنوعة فيها مثل المصارف والأسواق الكبيرة وغيرها وهي تستقطب أعداداً كبيرة من سكان المحافظة يومياً.
- الخدمات الإدارية المركزية على مستوى المحافظة مثل (المديريات المتنوعة والحصول على التراخيص الصناعية والزراعية والسياحية ، والنقابات ومراكز الهجرة والجوازات).
- الخدمات الصحية من عيادات تخصصية ومشافي مركزية والخدمات النوعية الملحقة .
- المنشآت الصناعية: وهي تخدم على المستويين الوطني والمحلي حيث تشكّل نسبة 60% من المنشآت على مستوى المحافظة.
- الخدمات والمنشآت السياحية: وتصنف إلى مراكز سياحية ونسبتها 86% بالنسبة للمحافظة وتتكون من مطاعم وفنادق ومنتجعات ومدن سياحية.

يُلاحظ من الفعاليات السّابقة أنّها تشكل النسبة الأكبر من المدينة ككل وهذا يشير إلى حركة نشطة للسكان إلى مركز المحافظة سواء من حيث التّنقل اليومي باتجاه المدينة إلى الوظائف أو من حيث استقطاب المهاجرين من مناطق المحافظة الأخرى طلباً للوظائف والخدمات الحضرية الأخرى فضلاً عن حركة السياحة الداخلية والخارجية، الأمر الذي يفرض على المعنيين عبئاً إضافياً لتأمين الطّلب المتزايد على الخدمات الحضرية فيها، ولتحقيق ذلك لا بد من معرفة واقع التحضر وتطور النمو الحضري فيها ونسب توزعه على مستوى المحافظة ككل.

3.1.1 . واقع التحضر والنمو الحضري في محافظة اللاذقية

1.3.1.1 .تطور النمو السكاني والحضري في المحافظة وتوزعه المكاني.

يأتي ترتيب المحافظة العاشرة من حيث عدد السكان على المستوى الوطني للعام 2011، حيث بلغ عدد سكانها 1,007,991 نسمة وبذلك تُعد محافظة اللاذقية من المحافظات الكثيفة بالسكان حيث يأتي ترتيبها الثانية بالنسبة لسورية من حيث الكثافة بعد محافظة ريف دمشق قياساً إلى مساحتها الصغيرة، وقد بلغ متوسط الكثافة الشائبة فيها 416 نسمة /كم^2 لعام 2009، أمّا الكثافة الصافية فقد بلغت 742 نسمة /كم^2 [87] ، ويوضح الشكل 71 مقارنة عدد سكان محافظة اللاذقية مع المحافظات السورية الأخرى للعام 2011.



الشكل (71): مقارنة تقدير عدد سكان محافظة اللاذقية مع المحافظات السورية الأخرى في 2011.

المصدر الباحثة بالاعتماد على المجموعة الاحصائية للعام 2011 [36] .

وبالمقارنة بين عدد سكان مناطق المحافظة لكل عام يُلاحظ أنّ النسبة الأكبر لتوزع السّكان خلال الاعوام المتتالية ما بين 2002-2011 تكون في منطقة اللاذقية تليها جبلة حيث تتركز فيهما الكثافة السكانية الرئيسة فقد بلغت

الكثافة في منطقة اللاذقية 500 نسمة/كم2 وفي جبلة 430 نسمة/كم2 تليها منطقة القرداحة بمعدل كثافة 253 نسمة /كم2 وأقلها كثافة منطقة الحفة حيث بلغت 160 نسمة /كم2، كما هو موضح في الجدول 33.

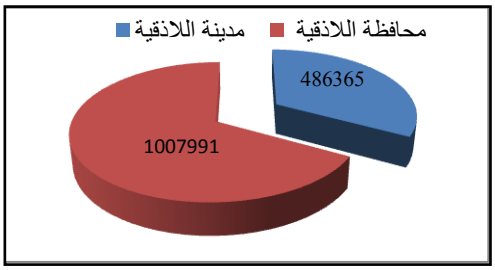
المنطقة	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
محافظة اللاذقية	890977	911109	931639	952573	931639	943000	-	959000	991001	1008000
منطقة اللاذقية	519279	531012	542977	555178	-	-	-	574485	593653	603831
جبلة	199048	203546	208133	212809				213898	221033	224825
القرداحة	82669	84537	86442	88384	-	-	-	82075	84818	86271
الحفة	89981	92014	94087	96201	-	-	-	88550	91497	93064

الجدول (33):توزع السكان وفق مناطق محافظة اللاذقية.

المصدر: الباحثة بالاعتماد على المجموعات الاحصائية للأعوام ما بين (2002-2011) [40]

ولكن بالمقارنة أيضا بين سكان الحضر والريف في محافظة اللاذقية من خلال التقديرات لعدد السكان المتواجدين في المحافظة في منتصف عام 2011 تبيَّن أنَّ عدد سكان الحضر في المحافظة 513000 نسمة وعدد سكان الريف 486000 نسمة [38]، أي أنَّ التركيب النسبي بين الريف والحضر متقارب حيث بلغت نسبة سكان الحضر 51,4% نسمة بينما بلغت نسبة سكان الريف 48,6%، وكما تشير الاحصاءات إلى أنّ عدد سكان الحضر قد ازداد ما بين عامي 2002- 2009 بنسبة 6,2% وهذا يدل على النمو المستمر والمتزايد للحضر، ما يستلزم دراسة التغيرات والاحتياجات المتنامية للتزايد السكان فيما يتعلق بإعداد مخططات تنظيمية توجه وتنظم هذا النمو- وهو موضوع البحث- وخاصة أنّ هذا النمو لم يكن بصورة متوازنة بين مناطق المحافظة ومدينة اللاذقية.

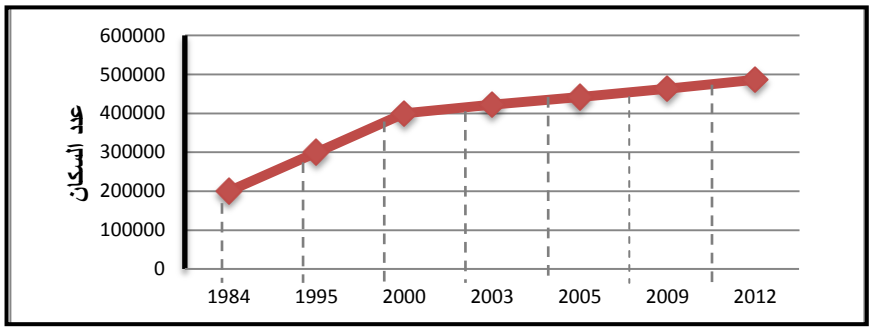
فعلى مستوى مدينة اللاذقية بلغت نسبة عدد سكانها من إجمالي المحافظة حوالي 44% للعام 2011، كما يوضح الشكل 72، أي أنَّه يعيش حوالي نصف سكان المحافظة في مدينة اللاذقية ويعتمدون على خدماتها بالرَّغم من أنَّ مساحتها الصغيرة لا تتجاوز 0.56% من المساحة الكلية لسورية حيث تمتد المدينة على مساحة تقدر بحوالي 5630 هكتار وتعتبر من مراكز المحافظات الصغرى في سورية.



الشكل (72): مقارنة عدد سكان مدينة اللاذقية من إجمالي عدد سكان المحافظة للعام 2011.

المصدر: الباحثة بالاعتماد على نشرة المكتب المركزي للإحصاء، مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية، 2011 [41].

وكما بينت نتائج التعدادات السّكانية المتعاقبة والتي بدأت بأول تعداد في عام 1981 أنَّ هناك تزايداً مستمراً في نمو سكان المدينة، ويبين الشكل 73 تزايد عدد سكان مدينة اللاذقية ما بين الأعوام 1981 – 2012.



الشكل (73) : تطور عدد سكان مدينة اللاذقية (عدد سكان ناحية مركز المدينة) ما بين الأعوام 1981-2012.

المصدر: الباحثة بالاعتماد على نشرات متعددة للمديرية الإحصائية في مدينة اللاذقية للأعوام ما بين (1981- 2012) [40]

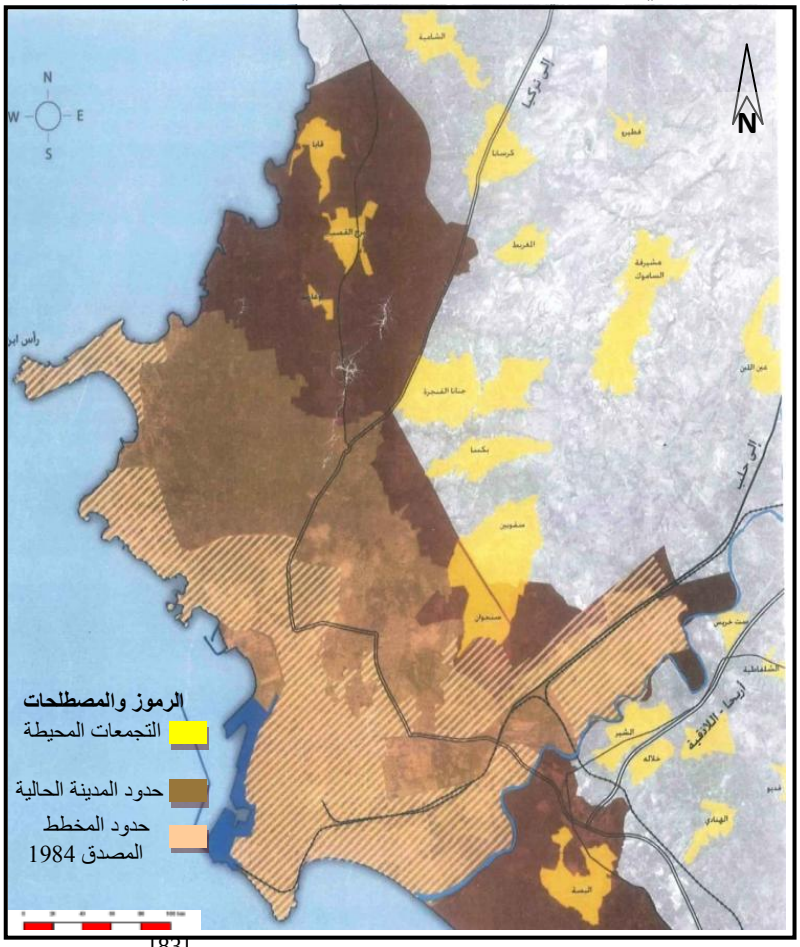
يُلاحظ من الشّكل السّابق تضاعف عدد سكان المدينة تقريباً خلال 20 عاماً حيث بلغ عدد سكانها 486365 نسمة بداية 2012، بينما كان التعداد 200000 نسمة لعام 1981، وكما يوضح الجدول 34 مقارنة بين تطور عدد سكان مدينة اللاذقية وباقي مناطق المحافظة ككل .

المنطقة	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2009	2011-1-1	2012
محافظة اللاذقية	890977	911109	931639	952573	931639	943000	959000	991001	1008000
مدينة اللاذقية	413241	422578	432100	441810	-	-	462726	478169	486365
باقي المناطق	371698	380097	388662	397394	-	-	384523	397348	404160

الجدول (34): مقارنة بين تطور عدد سكان المدينة وباقي مناطق المحافظة

المصدر: الباحثة بالاستناد إلى نشرة مديرية الإحصاء في محافظة للاذقية للأعوام ما بين (2002-2012) [40]

يتبين مما سبق، أنّ هناك نمواً مستمراً لعدد سكان مدينة اللاذقية على نحو أعلى من باقي مناطق اللاذقية، وعلى الرُّغم من أنَّه لوحظ انخفاض في معدل النمو السكاني في محافظة اللاذقية ككل وهو أقل من معدل النمو في سورية فقد بلغ 2,3% للعام2003 ولكن أصبح 1,75 % خلال الفترة ما بين 2006-2010 [41] أي أنّ هناك انخفاض في وتيرة النمو السكاني الطبيعي فيها ولكن الزيادة تكون في مدينة اللاذقية فقد كان معدل النمو السكاني للمدينة 1,75 % خلال الفترة ما بين 2000-2005 وثمّ ارتفع إلى 2,7 % خلال الفترة ما بين 2005-2010، وبالتالي من المتوقع أن يكون تعداد المدينة هو 830,000 نسمة للعام 2025 بعد اعتماد معدل النمو الوسطي للمدينة 30 بالألف [28].



الشكل (74): التّجمعات السكانية المحيطة بمدينة اللاذقية [83].

تعود زيادة سكان مدينة اللاذقية على الرُّغم من انخفاض معدل النمو السكاني الطبيعي في المحافظة إلى التغير الحاصل في التركيبة العمرية لفئات السكان حيث انخفضت نسبة الأطفال دون 15 سنة من 29,4 % عام 2004 إلى 27,8 % عام 2010 في حين ازدادت فئة السكان ذات الفئة العمرية ما بين 15- 64 سنة من 65,4 % إلى 66,5 % عام 2010[41]، وهذا يدل على أنَّ الزيادة ناتجة عن الهجرة الداخلية من قرى ومناطق المحافظة إلى المدينة والتي اتخذت من أطرفها مأوى لهم، حيث شكلت التجمعات المحيطة بالمدينة استقطاباً رئيسياً للسكان وخاصة من داخل المحافظة، سقوبين، برج القصب، بكسا، جناتا، روضو، ستمرخو، سنجوان، الشامية، شيخ الحمى، القنجرة، كرسانا، مشيرفة الساموك، المغريط وهذه التجمعات موضحة في الشكل 74.

وقد زاد عدد سكان هذه التجمعات خلال الأعوام ما بين 2002 -2011 كما هو موضح في الجدول 35.

التجمعات	عدد السكان (ألف نسمة)				عامل النمو (1981-2005) بالألف	تقدير عدد السكان عام 2025 (نسمة)
	2002	2005	2009	2011		
سقوبين	5781	6181	6959	7188	27	6530
برج القصب	4961	5304	5345	5523	24	-

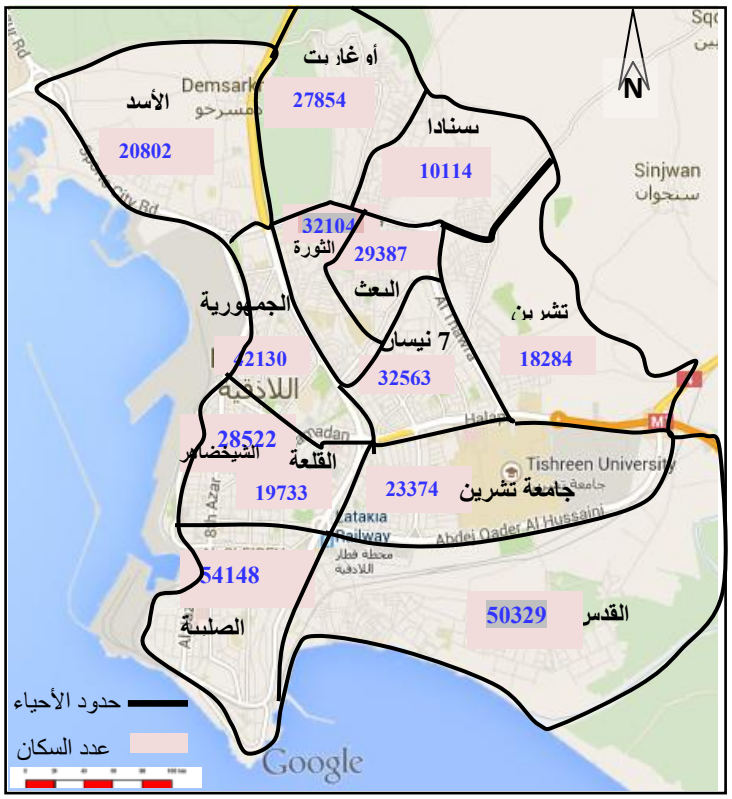
بكسا	3210	3432	3271	3381	23	5291
جناتا	1395	1492	1415	1462	31	2299
روضو	744	795	886	916	-	-
ستمرخو	2234	2389	2553	2638	23	3683
سنجوان	3782	4044	3450	3564	15	6234
شيخ الحمى	186	199	1401	1448	-	-
القنجرة	4513	4825	4516	4667	8	7439
كرسانا	5331	5700	5997	6179	8	-
مشيرفة الساموك	3584	3832	4361	4506	32	5908
المغريط	813	869	873	902	-	-
شامية	3088	3301	3250	3360	24	-
المجموع	39622	42363	44277	45734	-	-

الجدول (35): عدد سكان التجمعات السكانية المحيطة بمدينة اللاذقية

المصدر: الباحثة بالاعتماد على البيانات الصادرة عن إصدارات مديرية الإحصاء اللاذقية للأعوام ما بين 2002 - 2012 [40].

يلاحظ أنّ تزايد عدد سكان التجمعات المحيطة بالمدينة ترافق مع نمو سكان المدينة على الرّغم من أنَّ المدينة هي طاردة للسكان إلّا أنّ تركز السكان يكون في أطراف المدينة وفي هذه التجمعات المحيطة، وإنّ هذا التباين في توزيع السكان يستلزم الأخذ بالاعتبار دراسة آثاره الذي يحدثها النمو المستمر للسكان سواء على مستوى المدينة أو على مستوى مناطق المحافظة والتأكيد على أهميته من ضمن الأولويات التي يجب اتخاذها عند إعداد المخططات التنظيمية.

وخاصةً أنّه وكما تبيّن من الجدول السّابق رقم 35 أنّ الكثافة السكانية في محافظة اللاذقية هي في ازدياد فقد بلغ معدل الكثافة فيها 383 نسمة /كم2 لعام 2004 وارتفع إلى 416 نسمة/كم2 عام 2009، وكما تبيّن وجود تباين في معدلاتها بين مناطق المحافظة ليكون أكثرها كثافةً هي منطقة اللاذقية وتتركز في مدينتها، حيث بلغ متوسط الكثافة السكانية الصافية على **مستوى مدينة اللاذقية 700 نسمة/هكتار** [93]، ويعود هذا الارتفاع في معدل الكثافة في المدينة إلى تركز الفعاليات والخدمات الحضرية دون سواها من مناطق ومدن المحافظة الأخرى.



الشكل (75): أحياء مدينة اللاذقية وعدد سكانها للعام 2012.

المصدر: الباحثة بالاستناد إلى بيانات مديرية الاحصاء في محافظة اللاذقية مرجع [41]

من جهة ثانية، يتباين معدل الكثافة بين أحياء المدينة بشكل كبير أيضاً والتي بلغ عددها 13 حي وهي الصليبة والعوينة والشيخ ضاهر وحي جامعة تشرين وحي السابع من نيسان وحي البعث وحي الثورة وحي الجمهورية وحي القدس وحي اوغاريت وحي الأسد وحي تشرين وحي بسنادا، ويوضح الشكل 75 أحياء مدينة اللاذقية وعدد سكانها للعام 2012.

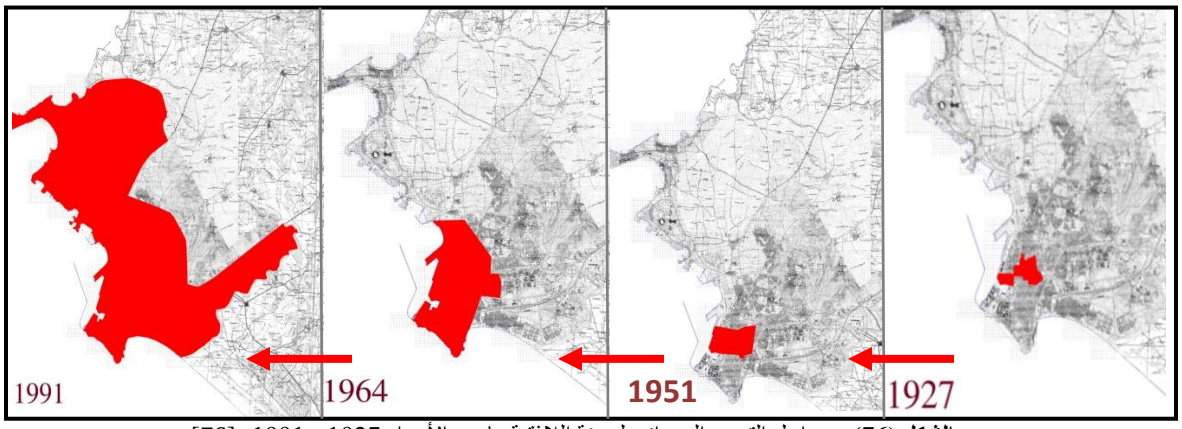
يُلاحظ الكثافة العالية للسكان والتباين بين أحياء المدينة ذاتها ليكون أعلاها في القدس والصليبة والجمهورية، وإنّ الاختلاف في معدل النمو ضمن أحياء المدينة وما يقابله من اختلاف في معدلات النمو على مستوى المحافظة كان له آثار في عدم القدرة على ضبط النمو غير المتوازن والتوسع العمراني عند عملية إعداد المخططات التنظيمية

للمدينة إذ أنَّه على الرغم من هذا النمو لا يوجد للمدينة مخطط يوجهها وإنّما يتم التنظيم فيها وفق المخطط التنظيمي المصدق للعام 1984، الأمر الذي فرض تحديات جديدة على المعنيين من خلال تغيير في سياسات وأسلوب التعامل مع عملية إعداد المخطط من حيث المبادئ الموجهة له ومدى تحقيقه لمعايير الاستدامة.
ويبقى السُّؤال عن آثار هذا التّحضر في الوضع الراهن والتخطيطي لمدينة اللاذقية، وكيفية إعداد مخططات التنظيمية لإدارة النمو؟

2.3.1.1. أثر التّحضر في التوسع العمراني لمدينة اللاذقية واتجاهات تطور المخطط التنظيمي فيها

تعتبر مدينة اللاذقية من المدن ذات النمو العمراني المتسارع فقد تطورت كغيرها من المدن وانتشر العمران فيها المنظم وغير المنظم وازدادت المساحات المبنية في مختلف الاتجاهات لاستيعاب النمو الحاصل فيها الامر الذي كان له أثر واضح في زيادة اتساع المدينة وإحداث تغييرات نشأ عنها احتياجات ومشاكل تستلزم أخذها بالاعتبار عند إعداد المخططات.

فقد تمَّ إعداد أول مخطط تنظيمي مع نظام ضابطة البناء لمدينة اللاذقية عام 1951 وكانت مساحة المدينة حوالي 200 هكتار، وثم تمَّ تطويره عام 1964 بهدف تحقيق نمو المدينة لاستيعاب 200 ألف نسمة، وأصدرت البلدية قرارات لتوسع وامتداد المدينة ووضع حدود إدارية لها قسمت المدينة بموجب هذه التوجهات إلى مناطق عمرانية وجعلت المدينة ممتدة من على طول الشاطئ من رأس اللاذقية حتى ابن هانئ، وثم في عام 1976 تمّ وضع مخطط تنظيمي جديد للمدينة وبمساحة معمورة للمدينة هي 656 هكتار، وفي عام 1984 تمَّ التصديق على المخطط التنظيمي الجديد للمدينة وبمساحة 3118 هكتار، ثم أخذت المدينة في الانتشار شمالاً وشرقاً حتى أصبحت تمتد على مساحة 4348 هكتار للعام1991، وهذا التوسع كله على حساب الأراضي الزراعية [76]، كما هو موضح في الشكل 76.



الشكل (76): مراحل التوسع العمراني لمدينة اللاذقية ما بين الأعوام 1927- 1991 [76]

تُوضح المراحل السابقة توسع مدينة اللاذقية وتطور مخططاتها التنظيمية، وإنَّ آخر مخطط تنظيمي مصدق في عام 1984، لوحظ فيه إيجاد مناطق للنمو العمراني ليصل عدد السكان إلى 500 ألف نسمة، وما زال هو المخطط المعتمد حتى تاريخه في تنظيم وتوجيه المدينة أي ما يقارب ثلاثين عاماً لم يتم خلالها تطوير وتصديق على مخطط تنظيمي جديد لإدارة النمو الحضري، وقد أنشأ خلال هذه الفترة تجمعات عشوائية عدة محيطة بالمدينة وملاصقة لها على الرغم من أنّه تمَّ وضع مخططات تنظيمية للتّجمعات السكنية المحيطة بالمدينة (الضواحي) إلا أنَّ النمو الحاصل في المدينة أدَّى إلى الانتشار العمراني بين هذه التجمعات (الضواحي) ومناطق المدينة المنظمة حيث انتشر فيها السكن العشوائي وخاصة في الضواحي الملاصقة مثل حي المنتزه، الحمام، دعتور بسنادا، دعتور دمسرخو، و وصل التوسع شرقاً حتى الحافة اليمنى لنهر الكبير الشمالي عند جامعة تشرين.

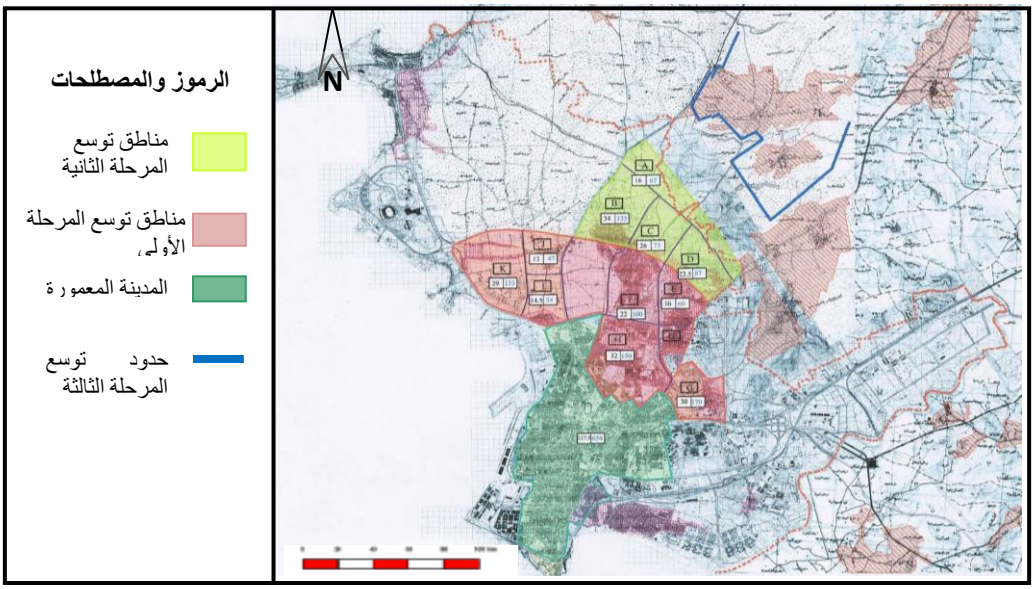
وقد كان انتشار التّجمعات العشوائية نتيجة حتمية لعدم قدرة المخطط التنظيمي القديم من استيعاب الطلب المتنامي على المساكن فشكّلت مساحتها 21% من مساحة المخطط التنظيمي المصدق للمدينة وعدد سكانها 187500 نسمة، وتتوزع بشكل رئيسي في ثمانية مناطق ضمن المدينة داخل وخارج المخطط التنظيمي المصدق لها للعام 1984 الذي تبين أنَّه لا يقوم على أرضية طبوغرافية وقد تمَّ فيه دراسة استيعاب النمو المتوقع للمدينة من خلال تحديد

مناطق للتوسع وزعت في المخطط العام على ثلاثة فرضيات للزيادة السكانية المتوقعة وكانت الفرضية الأقوى بأنَّ عامل النمو 48.1 بالألف للفترة ما بين 1975- 2000، و44.1 للفترة بين 1990-2000، وعلى ثلاث مراحل:

المرحلة الأولى: تمتد من عام 1977 حتى 1986 ويقدر بنهايتها أن تصبح مساحة المدينة 1370هكتار وأن تستوعب المدينة مقدار 373 ألف نسمة.

المرحلة الثانية: تمتد من 1987 إلى عام 1994 ويقدر بنهايتها أن تصبح مساحة المدينة 1663هك وأن تستوعب 465 ألف نسمة.

المرحلة الثالثة: وتمتد من عام 1995 إلى عام 2000 ومناطق التوسع اللازمة هي امتدادات للمرحلة الثانية على الضفة الشرقية لأوتوستراد (كسب- طرطوس) وليصل عدد سكان المدينة بحلول عام 2000 إلى 500 ألف نسمة ويوضح الشكل 77 مناطق التوسع بمراحلها الثلاث.

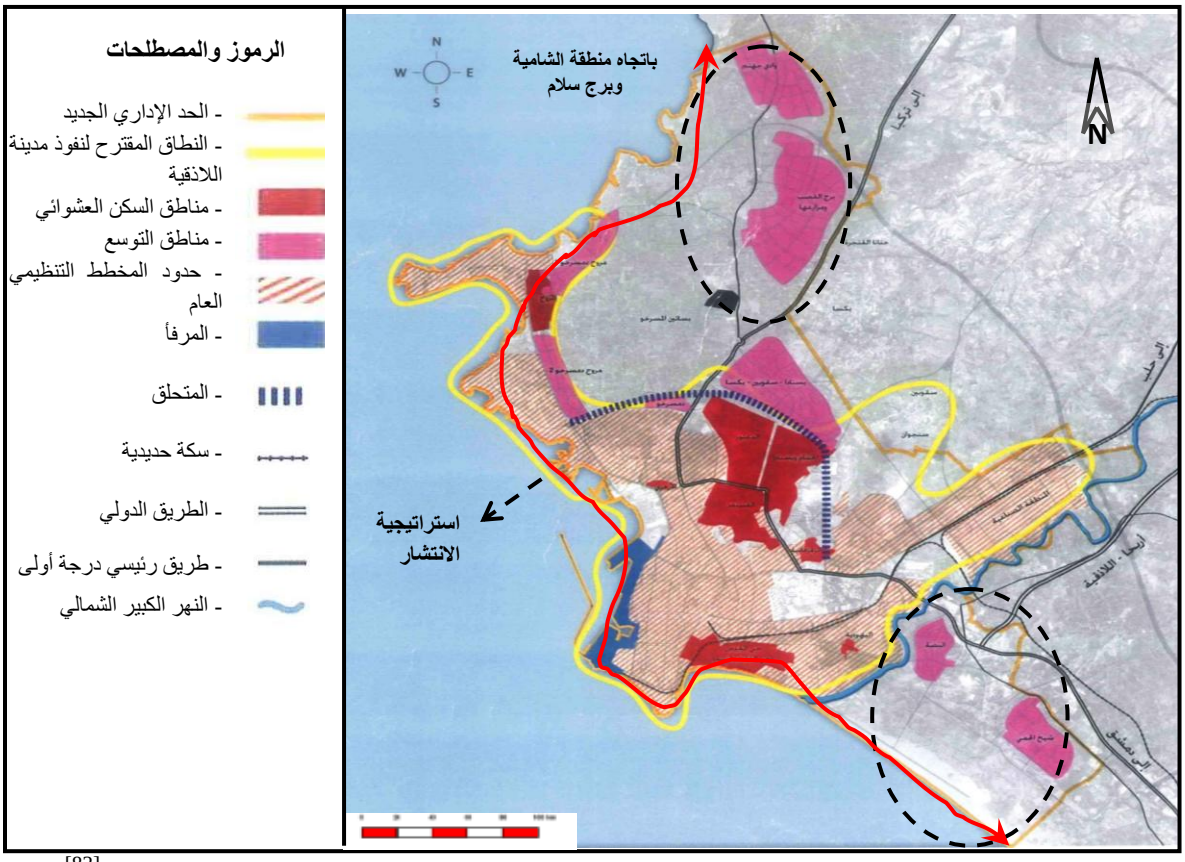


الشكل (77) : مناطق التوسع بمراحلها الثلاث وفق فرضيات النمو في المخطط التنظيمي المصدق لها للعام 1984[76]

ولكن هذه التوقعات لم تكن دقيقة فقد انخفض عامل النمو السكاني السنوي للمدينة وبالتالي كانت الكثافة المتوقعة مرتفعة خاصة في المرحلة الثانية وكذلك تفاوتت الكثافة بين المراحل السابقة وهو أمر طبيعي يفرضه عموماً التطور العمراني، وعلى أساس مناطق التوسع المقترحة تم وضع المخطط المصدق للعام 1984 .

وبذلك يُلاحظ أنَّ سياسة مناطق التوسع قد أحدثت فجوة كبيرة ما بين تأمين خدمات مناطق التوسع هذه والتجمعات المحيطة بالمدينة، كما أنَّ ذلك فرض تشكيل فراغات كبيرة بين هذه التجمعات والمناطق وبالتالي زيادة استهلاك الأراضي الزراعية وزيادة المساحات وأطوال الطرق والرحلات.

وفي الواقع، لا تزال سياسة إحداث مناطق التوسع العمراني هي السياسات التخطيطية الجارية في عملية التخطيط في مدينة اللاذقية والمشكلة أنّ هناك نمواً عمرانياً عشوائياً في التجمعات المحيطة التي تشكل استقطاب للسكان ولم يتم إدراك هذا الأمر من ضمن سياسات التوسع بالرغم من أنّ المدينة في نمو متسارع ومستمر بلا انقطاع نحو هذه التجمعات، إلى أن تمَّ التعاقد مع الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية في مسألة إعداد المخطط التنظيمي العام والتفصيلي لمدينة اللاذقية الذي يهدف إلى قيادة وتوجيه التنمية المستقبلية لمدينة اللاذقية وقد بوشر العمل به عام 2001 لمدة عشرين عاماً قادمة ، وتمّ الإعلان عن المخطط الهيكلي عام 2008 وقد أُنجز في المرحلة الاولى من مراحل العمل ووفق استراتيجية اعتمدت سياسة إحداث مناطق التوسع العمراني في الشمال والجنوب، لتصل مساحة الحدود الإدارية الجديدة للمخطط 10035 هكتار أي الزيادة ستكون مايقارب مساحة الحدود الإدارية الحالية للمدينة ليكون ذلك على حساب الأراضي الزراعية والقرى المحيطة في مختلف الاتجاهات، ويوضح الشكل 78 الحدود الإدارية القديمة والجديدة للمخطط ومناطق التوسع المقترحة.



الشكل (78): الحدود الإدارية القديمة والجديدة ومناطق التوسع المقترحة للمخطط الجديد لمدينة اللاذقية عام 2008 [83]

إنَّ عدم قدرة المخططات التنظيمية على مواكبة الواقع والتغيرات الحضرية في محافظة اللاذقية يضع المعنيين أمام تحديات كبيرة من خلال تغييرات في السياسات والآليات المعتمدة في إعداد هذه المخططات –الهدف الرئيسي للبحث- لإدارة النمو الحضري والعمراني والذي يعتبر المكون الرئيسي لدراسة وإعداد المخططات والذي أخذ صورته غير المتوازنة في المدينة نظراً لتباينه بين مناطق المحافظة وكان له آثار وتحديات عدة خاصة فيما يتعلق الاستهلاك المتزايد للأراضي دون توجيه المخططات لاستعمال الأراضي بما يحقق التنمية بمختلف مجالاتها.

يدفع التحليل السابق إلى دراسة الأسس التخطيطية الراهنة المعتمدة في محافظة اللاذقية والتي تؤثر بدورها في مجرات عملية التخطيط في المدينة، تمهيداً بذلك للقيام تفصيلاً بتقييم سياسات إعداد المخطط التنظيمي الجديد لمدينة اللاذقية والمعلن عنه 2008 ومدى تحقيقها لمبادئ الاستدامة وفق الأداة التي تمّ تطويرها في القسم النظري من البحث لتقييم استدامة المخططات التنظيمية، وهذا ما سيتم العمل عليه في الفصل الثاني من الجزء العملي.

2.1. تقييم أسس التخطيط العمراني الناظمة للعمران في محافظة اللاذقية

تتم عملية التخطيط العمراني في المدن السورية وفق أسس ومعايير تحدد المؤشرات الكمية والضوابط النوعية لمكونات المدينة المختلفة من مناطق سكنية ومشيدات عامة وشوارع ومناطق خضراء وغير ذلك، وينتج عن عملية التخطيط العمراني الدراسات والمخططات التنظيمية والتفصيلية للمدن والبلدات والضواحي السكنية والقرى ومصادقتها وفق إجراءات وأسس محددة في المرسوم التشريعي رقم/5/ للعام 1982 المعدل في القانون 41 للعام 2002، وتضع وزارة الإسكان والتنمية العمرانية هذه الأسس وفق المادة 2 من المرسوم المذكور لتنظيم عملية تخطيط التجمعات السكنية وتوسعها وشبكة الطرق الرئيسة واستعمالات الأراضي وأنظمة البناء فقط،، وتتضمن هذه الأسس ما يلي [20 :7]:

- المبادئ والتوجهات العامة المتعلقة في دراسة استعمالات الأراضي والأسس العلمية الهندسية العامة للتخطيط العمراني والبناء.

- المعايير التخطيطية العمرانية الهادفة إلى توفير مساحة من الأراضي لكافة الفعاليات والوظائف تتناسب وتتلاءم مع أهمية وموقع وواقع التجمعات السكنية واحتياجاتها.
- الخطوات والمراحل الواجب اتباعها عند دراسة المخططات التنظيمية العامة والتفصيلية لأي تجمع سكاني ودراسة البرنامج التخطيطي والنظام العمراني.

تتضمن المبادئ والتوجهات العامة تحديد العوامل المؤثرة في دراسة استعمالات الأراضي لمتطلبات التقسيمات الوظيفية للعناصر المكونة للتجمعات العمرانية، وتشمل هذه العوامل دراسة **تصنيف التجمعات السكانية والعوامل البيئية والطبيعية والمناخية، والعوامل الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية، ويتم على أساسها وضع** التوجهات التخطيطية للتجمعات السكانية والتي تُصاغ بموجبها المخططات التنظيمية ضمن شروط بيئية وصحية واجتماعية منسجمة من خلال التوزيع الوظيفي لمختلف أنواع الاستعمالات وهي:

- المناطق السكنية.
- مناطق النشاطات التجارية والترفيهية (المراكز الخدمية بمستوياتها المختلفة).
- المناطق الحرفية والصناعية .
- المناطق الخضراء والحدائق العامة.
- البنى التحتية الأساسية.
- مناطق التوسع والاحتياطية انطلاقا من واقع التجمع وخصوصيته.

يتم التخطيط العمراني والفصل الوظيفي بين هذه الاستعمالات تبعاً لتصنيفات التجمعات السكانية وتدرجاتها بدءاً من المجموعة السكنية فالوحدة الاساسية (الخلية) فالحي حتى القطاع السكني، وكما يتم تعيين مراكز الفعاليات والنشاطات الأخرى (التجارية والثقافية والصناعية والحرفية والمناطق الخضراء والحدائق العامة والبنى التحتية الأساسية) على مراكز متدرجة من الأهمية تتوزع في أنحاء المدينة أو التجمع العمراني وتقدر المساحة المخصصة لكل فرد ولكل فعالية من الفعاليات حسب تدرجات التجمعات السكانية وعدد سكانها المعتمد كما هو موضح في الجدول 36.

توجهات الفصل والتوزيع الوظيفي للفعاليات حسب المستويات التخطيطية للتجمعات السكانية والمساحة المخصصة للفرد من الأرض م2					
الفعاليات		الوحدة الأساسية (2500-5000) نسمة	الحي (10000-30000)نسمة	القطاع (30000-100000) نسمة	المدينة فوق 100000 نسمة
المناطق التجارية والخدمية	**المراكز التجارية**	خدمات يومية أو اسبوعية بمساحة للفرد 1م2 وبمسافة مشي مقطوعة 500م	خدمات اسبوعية أو شهرية بمساحة للفرد 1م2 وبمسافة مشي مقطوعة 1000-1500م		مساحة الفرد المخصصة حسب طبيعة التجمع العمراني وتتضمن (تجارة الجملة – المولات...الخ)
	المؤسسات الاجتماعية	-	0.4 م2	0.4 م2	-
	الصحية	-	مستوصف 0.1 م2	مراكز صحية وعيادات ومشافي عامة 0.2 م2 للفرد	مشافي عامة سرير لكل 1000 شخص و80 م2 لكل سرير
	إدارية	-	0.1 م2	0.2 م2	0.2 م2
	المؤسسات التعليمية	روضة -12 م2 للطالب بحيث 4% من عدد السكان	تعليم أساسي معدل 12م2 للطالب وبحيث 22% من عداد السكان	تعليم مهني 16م2 وبحيث 4% من عدد السكان الكلي للحي	معاهد وتعليم عالي
المناطق الترفيهية والسياحية			0.2 م2	0.2 م2 للفرد	حسب خصوصية التجمع
المناطق الصناعية والحرفية					على مستوى المدينة بحيث تكون الصناعات الملوثة خارج المدينة وبحزام اخضر بحوالي 500-1000م و50-100م للصناعات الدقيقة والحرف
المناطق الخضراء والحدائق العامة		1م2 للملاعب – حدائق عامة وساحة مركزية 1.2م2 للفرد	ملاعب-1م2 حديقة عامة وساحة مركزية 1.2م2 للفرد	ملاعب 1م2 حديقة عامة وساحة مركزية 1م2	ملاعب 1م2 على حدود المدارس حديقة عامة وساحة مركزية 1.2م2
البنى التحتية	**النقل والمواصلات**	تدرج الشوارع هرمياً حسب المستويات			
	مياه الشرب	إمكانية تخديم شبكات المياه العذبة ووسائل تغذيتها وإمكانية دراسة التوزع المستقبلي			
	الصرف الصحي والتخلص من النفايات	تقييم الشبكات المستخدمة ولحظ أماكن محطات المعالجة ودراسة التأثير على البيئة ومدى إمكانية الاستيعاب المستقبلي			
	الطاقة والاتصالات	التقييم للطاقة الكهربائية والهاتف والانترنيت وكفاءتها للاستيعاب المستقبلي			

الجدول (36): التوجهات التخطيطية وفق أسس التخطيط والتنظيم العمراني في محافظة اللاذقية

المصدر: الباحثة بالاعتماد على نشرة دورة أسس التخطيط العمراني في نقابة المهندسين في اللاذقية [7: 20]

يتبين من الجدول السابق طرق توزيع استعمالات الأراضي بما يتناسب مع طبيعة ومستوى التجمع السكاني ولكن هذا التوزيع والفصل يتم وفق معايير وأسس تخطيطية تختلف بدورها حسب فئات وأشكال الابنية السكنية في كل مستوى من حيث عدد الطوابق ومساحة المقسم وعرض الوجائب وعامل الاستثمار وعامل إشغال الأرض وأبعاد البناء والارتفاع الأعظمي للبناء ومواقف السيارات المخصصة، وهذا ما يطلق عليه نظام ضابطة البناء.
أما الأسس الإسكانية وأسس استعمالات الاراضي فتتضمن معايير وتوجهات كالآتي:

- **الأسس الإسكانية** وتتضمن تحديد الحدود الدنيا والقصوى لما يصيب الفرد من المساحات السكنية وتقرر بالحدود الدنيا 11 م2 للفرد و26 كحد أعلى م2 للفرد ووضع الوجائب العمرانية الموحدة وفق فئات السكن.
- **أسس استعمالات الأراضي** حُددت تبعاً لفئات السكن فهناك استعمالات خاصة بالخلية السكنية والحي والقطاع السكني المؤلف من عدة أحياء ويتم التخطيط للسكن بمعدل أسرة واحدة لكل مسكن وبمعدل خمسة أفراد للأسرة، وتُحَدد الأسس الدنيا للاستعمالات بدءاً من الخلية السكنية التي حُدِد عدد سكانها 6000 نسمة وثم تحديد الاستعمالات على مستوى الحي والقطاع والمدينة وفق النسب المخصصة لكل استعمال ولكل مستوى ووفق التوجهات المتعلقة بالمساحات السكنية والتعليمية والمساحات الخضراء والملاعب، والطرقات ومواقف السيارات والتي تختلف أسسها تبعاً لأنواع الطرق ومواقف السيارات، بحيث تتراوح نسبة الطرق في المنطقة السكنية بين 15-25% من كامل مساحتها ويُحدد عرض الطرق في المدينة في المدينة والبلدة والقرية كما هو موضح في الجدول 37.

النوع	المدينة (60 ألف نسمة فما فوق)	البلدة المتوسطة (حتى60 ألف نسمة)	القرى (12 ألف نسمة)
طريق رئيسي	30-70م	20-40م	15-25م
طريق ثانوي (تجميعي)	15-25م	12-15م	10-15 م
طريق فرعي للخدمة (محلي)	10-15م	8-10م	6-8م
طريق مشاة	6-8م	6-8م	4-6م

الجدول (37): أسس تخطيط الطرق في المناطق السكنية في محافظة اللاذقية [20 :55]

أمَّا مواقف السيارت فتخضع في المناطق السكنية للحدود الدنيا التالية الموضحة في الجدول 38.

الفئة السكنية	الأمتار المربعة للفرد	موقف سيارة لكل
سكن فيلات- سكن جماعي منفصل	2م2	عائلتين
سكن جماعي متصل- سكن شعبي	0,66م2	6 عائلات
سكن عربي-سكن ريفي	0,33م2	12 عائلة

الجدول (38): الحدود الدنيا لمواقف السيارات وفق أسس التخطيط في محافظة اللاذقية [20 :55]

أمَّا بالنسبة للمساحة الإجمالية لمواقف السيارات في المناطق التجارية والمراكز المحلية ومراكز القطاعات والبلدات فتُحَدد على أساس أن تكون نسبة مساحة موقف السيارات إلى المساحة المبنية في الطابق الأرضي (عامل إشغال الأرض) بحدود 1- 1,5 % .
يلاحظ مما تقدَّم، أنَّ الأسس المطروحة في مجال التّخطيط وتنظيم التجمعات السكانية محدودة جداً بالمقارنة مع أهمية هذا المجال فلم تتعدى كونها مبادئ كمية تنظم عملية تخطيط التجمعات السكانية وتوسعها وشبكة الطرق الرئيسية واستعمالات الأراضي وأنظمة البناء فقط، ويُؤخذ عليها ما يلي:

- تمّ تحديد وتوزيع الاستعمالات بصورة عامة على مستوى الخلية والقطاع والبلدة ومركز المدينة وفقاً لعدد محدود من السكان ودون أي مرونة لتأخذ بالاعتبار التّنوع في حجم السكان للتجمعات العمرانية .
- تمّ تحديد عرض الطرق وأنواعها بتفاوت كبير ما بين البلدة والمدينة بما يقارب الضعف، وتحديد عدد ثابت لمواقف السيارات مع تجاهل إمكانية تغير الوضع الاقتصادي للعائلة وإمكانية زيادة تملك السيارات وبالتالي زيادة اعدادها في المدينة.
- الاعتماد على معايير وضوابط كمية ثابتة لنسب الاستعمالات وتوزيعها وتجاهل التغيرات المحتملة من جراء النمو السكاني الذي يطرأ على التجمع السكاني .
- وفقاً لمرجعيات إدارة استعمالات أراضي أكثر استدامة فإن تعيين الاستعمالات يجب أن يأخذ بعده المكاني وفق مبادئ التنمية المستدامة من حيث تصنيف الاستعمال حيث يمكن للتنمية أن تُطبق وحيث البنية التحتية المتوفرة وتبعاً لمناطق المصادر وبما يؤمن النقل الكفوء وسهولة الوصول لهذه الاستعمالات بوقت وكلفة أقل، في حين

يُلاحظ تحديد أنواع الطرق للمركبات الآلية حسب نوع ودرجة التجمع السكني، وكما أنّه لم يلاحظ في الأسس أي وسائل نقل بديلة صديقة للبيئة كالترام والمترو أو تحديد ممرات للتنمية توزع على أساسها الاستعمالات.
وبذلك يُلاحظ ضعف تكامل الأسس التخطيطية مع الجوانب التنموية الأخرى البيئية والاقتصادية والاجتماعية والإدارية وتجاهل قضايا الاستدامة في عملية التخطيط وهذا ما يجعل المخططات التنظيمية والتي تُصاغ وفق هذه الأسس تخضع إلى أسلوب التخطيط التقليدي الذي يعالج المشاكل بشكل آني فلا يوجد تنسيق بين إدارة الأراضي (التخطيط التنظيمي وإطار التنمية المحلية) بالرغم من أهمية هذه الأداة لمعالجة القضايا على المستويات المحلية والإقليمية والوطنية، الأمر الذي يدفع إلى ضرورة تطوير الاسس والتوجهات التخطيطية لتكون وفق معايير وسياسات تنطلق من مبادئ الاستدامة ما يساهم بدوره في تطوير منهجية إعددا المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية.

1.2.1. تأثير تصنيف التجمعات السكانية في إعداد المخططات التنظيمية لمحافظة اللاذقية

إنّ من أكثر المشاكل التي تواجه المخططين هي تصنيف المناطق الحضرية وتحديد ما هو التوسع الذي يجب أن يكون عليه المخطط التنظيمي، وما هي التجمعات التي يجب تنظيمها وتخديمها حضرياً، وبذلك فإن تصنيف المناطق الحضرية يعتبر ذو أهمية من منطلق العلاقة التبادلية بين التحضر والتنمية وتأثير كل منهما بالآخر.

يتم تصنيف التّجمعات السكانية في سورية، تبعاً للتقسيمات الإدارية إلى 10 تصنيفات كالتالي[20 :4] :

- المزرعة وعدد سكانها أقل من 500 نسمة.
- القرية الصغيرة ويتراوح عدد سكانها ما بين 500 إلى 2500 نسمة.
- القرية المتوسطة ويتراوح عدد سكانها ما بين 2500- 5000 نسمة.
- القرية الكبيرة أو تجمع القرى والبلديات ويتروح عدد سكانها ما بين 5000 إلى 15000 نسمة
- البلدة والتجمعات الأقل والمصنفة بلديات ويتراوح عدد سكانها ما بين 15000 و30000 نسمة
- المدينة الصغيرة والتجمعات الأقل والمصنفة مدن: يتروح عدد سكانها ما بين 30000 إلى 50000 نسمة.
- المدينة المتوسطة يتروح عدد سكانها ما بين 50000 نسمة إلى 150000 نسمة.
- المدينة الكبيرة ما بين 150000 نسمة إلى 600000 نسمة.
- المدينة الكبيرة جدا ميتروبوليس يتروح عدد سكانها من 600000 نسمة فما فوق.
- العاصمة ميغابوليس.

إضافة إلى ما سبق، وبالرجوع إلى قانون الإدارة المحلية الصادر عام 1971 في سورية والذي يُعد المرجع الرئيسي في تعريف المناطق الحضرية فيها فإنّ تصنيف المناطق يعتمد على عاملين هما **المعيار الإداري** ويرتكز على عدّ مراكز المحافظات ومراكز المناطق جميعها حضراً بغض النظر عن أحجامها السكانية، أما العامل الثاني هو **المعيار العددي** من حيث عدّ المراكز البشرية التي بلغ عدد سكانها 20 ألف نسمة فأكثر جميعها مراكز حضرية وهذا العامل يُبقِي عدداً كبيراً من التّجمعات السّكانية دون الخدمات الحضرية اللازمة.
وكما تبيَّن من المرتبات السّابقة أنَّ التّجمع السُّكاني الذي يتراوح عدد سكانه ما بين 30000 إلى 50000 نسمة هو عبارة عن المدينة الصغيرة، وهذا العدد كبير جداً تجاه المعيار المعتمد في أسس تصنيف المدن على أساس حجومها والتي عدَّت التجمعات السكانية التي يزيد عدد سكانها على 5 آلاف نسمة هي تجمعات حضرية [32]، وقد تمَّ اعتماد هذا المعيار في سورية في الأسس التخطيطية الصادرة بالمرسوم التشريعي رقم (5) للعام 1982 الذي حدد عدد سكان الوحدة الأساسية (الخلية) المعتمدة في المخطط التنظيمي بالمتوسط بحدود 3-6 آلاف نسمة ضمن مساحة 15-30 هكتار وبكثافة شائبة في حدود 200-350 نسمة/هكتار، وهذه الوحدة هي الإطار لبناء وتخطيط المدن الحديثة والقائمة بحيث تتم فيها ووفق معيارها المعتمد القدرة على تأمين الحاجات السكانية اليومية [7: 20] .

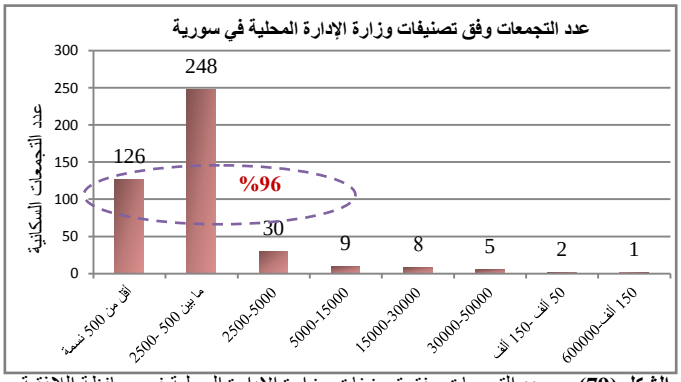
ولكن التّنظيم للتجمع الذي بلغ هذا المعيار هو إطلاق صفة منظم فقط باعتباره دخل التّنظيم بصفة أنَّه ريفي وعلى اعتبار أنَّ هذا التّعداد وفق التصنيفات السابقة هو مخصص لتصنيف القرية الكبيرة فما دون، إذ أنَّه كثيراً ما يتم تنظيم عدة قرى لمجرد بلوغها هذا التعداد دون تامين الخدمات الحضرية، وذلك لأن التصنيف المعتمد في سورية لتكون المناطق حضرية وفق المعيار الإحصائي يجب أن يزيد تعدادها عن 20 ألف نسمة.

وبحساب عدد التّجمعات في محافظة اللاذقية تبين أنّها تتضمن 429 تجمعاً سكنياً للعام 2012 بلغ تعدادهم 1,007,991 نسمة وتقسم هذه التّجمعات وفق التصنيفات السابقة كما هو موضح في الجدول 39.

التصنيفات	أقل من 500 نسمة	ما بين 500 -2500	-2500 5000	-5000 15000	-15000 30000	-30000 50000	50 ألف - 150 ألف	150 ألف- 600000	600 ألف نسمة فما فوق
عدد التجمعات	126 تجمع	248 تجمع	30 تجمع	9 تجمعات	8 تجمعات	5 تجمعات	2	1	-
اسم التجمع			-	مدينة الحفة والقرداحة ومراكز النواحي	أحياء مركز المدينة	أحياء مركز المدينة	حي الصليبية ومركز منطقة جبلة	وهو مدينة اللاذقية	

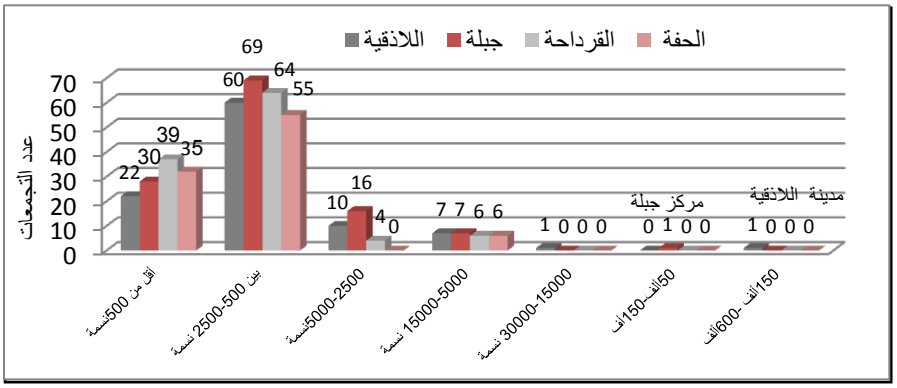
الجدول (39): عدد التجمعات السكنية في محافظة اللاذقية لكل تقسيم إداري وفق أسس تصنيفات وزارة الإدارة المحلية السورية
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى بيانات مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية [19].

وتبعاً لهذه التّصنيفات فإن عدد التّجمعات يكون في تباين كبير كما هو موضح في الشكل 79 حيث يُظهر أنَّ عدد التّجمعات الصّغيرة التي يقل عددها عن المعيار الإحصائي 20 ألف نسمة أعلى بكثير من التّجمعات التي يزيد عددها عن هذا المعيار وقد بلغت 413 تجمعاً وجميعها في القرى التابعة لمراكز مناطق المحافظة بينما بلغ عدد التجمعات التي يزيد عددها عن 20 ألف نسمة 16 تجمع فقط أي أنَّ هناك ما نسبته 96% تقريباً من التجمعات السكانية في محافظة اللاذقية هي تجمعات صغيرة يقل تعدادها عن 20 ألف نسمة.



الشكل (79): : عدد التجمعات وفق تصنيفات وزارة الإدارة المحلية في محافظة اللاذقية.
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى بيانات مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية [19]

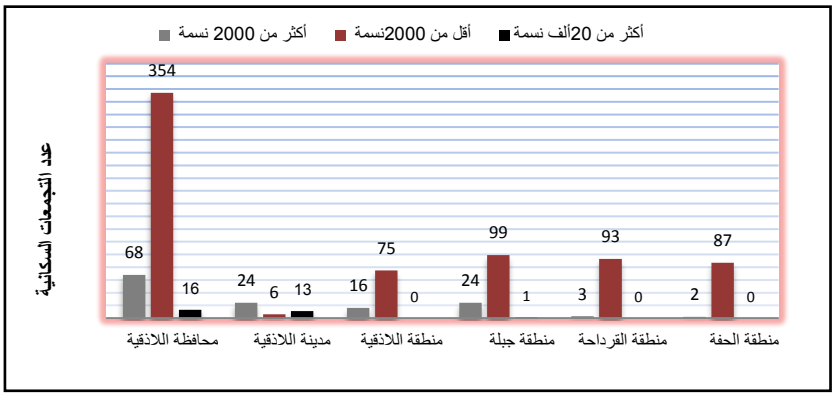
ويوضح الشكل 80 توزع التّجمعات وفق تعدادها في مناطق المحافظة حيث يظهر أنّ منطقة القرداحة والحفة لا توجد فيها تجمعات بلغت تعدادها 20 ألف نسمة بينما تتركز هذه التجمعات في منطقة اللاذقية (أحياء المدينة) وفي مركز منطقة جبلة (مدينة جبلة)، وهذا مؤشر على الخلل في توزع الشبكة الحضرية والبنى التحتية الضرورية ليكون تركزها في مركز المحافظة دون سواها نظراً لتجمع أكبر نسبة من السكان فيها وبالتالي شكل هذا التركز عبء على المعنيين لتوجيهه والقدرة على استيعاب الضغط الحاصل والاستجابة لمتطلباته، وبالتالي إهمال مناطق المحافظة الأخرى.



الشكل (80): توزع التجمعات وفق تصنيفها في مناطق محافظة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة بالاستناد إلى المرجع [19]

وبالمقابل وأمام هذا التباين في توزيع هذه الفئة من التجمعات فقد بلغ عدد التّجمعات التي تقل عن 500 نسمة 126 تجمع وهي عبارة عن قرى لا يوجد لها مخططات تنظيمية حسب ما هو محدد وفق التّصنيفات السابقة، وهذا يسبب عدم التنظيم والتخديم وتأمين الخدمات الحضرية وبالتالي الهجرة إلى المدينة والاستفادة من خدماتها، مع العلم أنه تمَّ مؤخراً من قبل وزارة الإدارة المحلية والبيئة في سورية تعديل في التقسيمات الإدارية لكل المحافظات عند إعداد الخطط والسياسات والمخططات التنظيمية وذلك وفق المرسوم التشريعي رقم 107 الصادر للعام 2011 المتضمن قانون الإدارة المحلية من حيث تبسيط الهيكلية الإدارية على المستوى المحلي إلى ثلاثة مستويات (المحافظة- المدينة- البلدية) بدلاً من خمسة (المحافظة- المدينة - البلدية - القرية - الوحدة الريفية) وضم القرى والمزارع التي لا توجد لها شخصية اعتبارية إلى أقرب وحدة إدارية محلية تابعة لها ولا يزيد بعدها على 15 كم عن حدود مخططها التنظيمي العام المصدق [213]، وهذه خطوة أولية جيدة تساهم في شملها بخدمات الوحدة الإدارية إلَّا أنه بقي طي الإدراج ضمن الاسس فقط دون المباشرة بالتنفيذ.

وكذلك يتبيَّن من الشكل 79 أنّ أكثر تعداد للتجمعات هو للفئة ما بين 500 – 2500 نسمة وجميعها تصنف غير حضرية، لذلك وانطلاقا مما تقدم وحسب ما تمّ اقتراحه في الفصل الأول من الجزء النظري من معايير جديدة يمكن أن تقاس على أساسها المناطق الحضرية في سورية وهي المعيار الإحصائي المحدد بعدد سكانه 2000 نسمة يمكن المقارنة بين عدد التجمعات التي يزيد عد سكانها على 2000 نسمة ويقل عددها عن هذا التعداد وكذلك عدد التجمعات التي يزيد تعدادها عن 20 ألف نسمة في محافظة اللاذقية حسب احصائيات عام 2012 كما هو موضح في الشكل 81.



الشكل (81): عدد التجمعات السكانية وفق معيار التجمع السكاني أكبر من 2000 نسمة أو أقل 2000 نسمة
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى بيانات المكتب مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية [19]

يُتضح من الشكل السابق أنّ هناك فرق كبير بين تعداد التجمعات وفق المعيار المقترح والمعيار المعتمد لتصنيف المناطق الحضرية في سورية فمن الملاحظ أنَّه تنعدم التجمعات السكانية التي يزيد عدد سكانها عن 20 ألف نسمة في كل من مناطق المحافظة باستثناء مركز منطقة جبلة ومدينة اللاذقية أي أنَّه تنحصر تقريباً التّجمعات التي يزيد تعدادها عن 20 ألف نسمة في مدينة اللاذقية والتي تعتبر حضرية حسب العاملين الإداري والإحصائي المقترحين من قبل وزارة الإدارة المحلية.

وبذلك يتبين مما سبق، أهمية إعادة تصنيف المناطق الحضرية في إعادة توجيه المخططات التنظيمية وتحديد المناطق الداخلة ضمن دراساتها، حيث لُوحظ أنَّه كلما قلَّ تعداد التجمعات السكانية المخصص للتصنيف الحضر ارتفعت نسبة التّحضر أي ارتفاع مؤشر وجود التخديم الحضري التنموي، وكلّما ارتفع تعداد التجمعات السكانية المخصص لتصنيف المناطق الحضرية انخفضت نسبة التحضر وبالتالي عدد كبير منها لا يدخل ضمن المخططات التنظيمية الحضرية وهذا مؤشر على ضعف توزيع الشبكة الحضرية وانعدام البنية التحتية الحضرية.

ولكن التساؤل هنا حول مدى كفاية هذا المؤشر المقترح ودقته لتصنيف المناطق على أنَّها حضرية، إذ من الملاحظ أنَّ عدد التجمعات التي يتراوح عدد سكانها ما بين 500-2500 نسمة قد بلغ 248 تجمع منها 68 تجمع عدد سكانه أكثر من 2000 نسمة، وهذا يدل على أنّ أكثرية هذه التّجمعات هي ذات تعداد أقل من 2000 نسمة أي هناك فرق كبير بين عدد التجمعات التي يقل عددها عن 2000 نسمة وعدد التّجمعات التي يزيد عددها عن 2000 نسمة وهذا

يشير إلى كثرة التّجمعات المتناثرة التي تُشكل عبء على المعنيين لتلبية احتياجات تلك المناطق بالبنية التحتية والخدمات الصحية والتعليمية وبالتالي ينعكس ذلك بصورة سلبية على مستوى حياة ومعيشة السكان وهذا ما يفسر بدوره ارتفاع مؤشر البطالة والفقر في هذه التّجمعات، حيث تبيَّن وفق نتائج التعدادات السكانية للعام 2010 **أنّ** منطقة القرداحة ذات معدل البطالة الأعلى على مستوى المحافظة وبلغ فوق 30% في جميع مناطقها حيث بلغ هذا المعدل لناحية حرف المسيترة 42,8 % وللفاخورة 33.0 % ولمركز القرداحة 36,8% ولجوبة البرغال 35.8 %، وأمّا في منطقة جبلة تراوحت معدلات البطالة فيها ما بين 25-30%، وفي منطقة الحفة ومركزها ما بين 20-25%، في حين كان معدل البطالة في ناحية مركز المدينة منخفض مقارنة بباقي المناطق حيث بلغ 17,1% وذلك لتوافر فرص العمل والفعاليات التنموية الأخرى، وفي التجمعات المحيطة (كنسبا وكسب وربيعة) تراوح معدل البطالة فيها ما بين 10-20% [29]، وبذلك يُلاحظ التّباين في معدلات البطالة وارتفاعها في ريف المحافظة الأمر الذي كان له دوافع وآثار شكلت جيوباً للفقر، وكذلك هو الأمر فيما يتعلق بعدد من المؤشرات التنموية الأخرى فعلى الرّغم من النسبة العالية للتخديم بالبنية التّحتية الحضرية (مياه شرب وصرف صحي) على مستوى المحافظة البالغة 96% إلا أنَّه في بعض المناطق الريفية ووفق نتائج تعدادات 2010 تقل هذه النسبة حيث بلغت 75% كما في كسب وربيعة وغير ذلك من حيث المؤشرات الصحية والتعليمية والبيئية، الأمر الذي يشير إلى أهمية ربط المؤشر الإحصائي لقياس التّحضر أيضا بالمعايير النوعية التعليمية والصحية والخدمات وغيرها، وهذا ما تمَّ التوصل إليه في الجزء النظري من البحث من حيث اقتراح مجموعة معايير يجب أن تُصنف المناطق الحضرية في محافظة اللاذقية على أساسها، وهي:

- ✓ **المعيار الإحصائي** 2000 نسمة فأكثر.
- ✓ **معيار الكثافة** يعتبر معيار هام لتفادي تناثر التّجمعات وانتشارها لصعوبة توصيل البنية التحتية المطلوبة وبالتالي إهمالها كما هو في التجمعات التي يقل عددها عن 2000 نسمة في محافظة اللاذقية.
- ✓ **المعيار الإداري**: حسب التقسيمات الإدارية والوظيفة والتأثير الإقليمي الذي يؤديه هذا التجمع.
- ✓ **معيار الاستدامة**: مدى توافر الخدمات الحضرية الاساسية للتجمع المقترح تصنيفه على أنّه حضري وليس مجرد التنظيم وإطلاق الصفة.

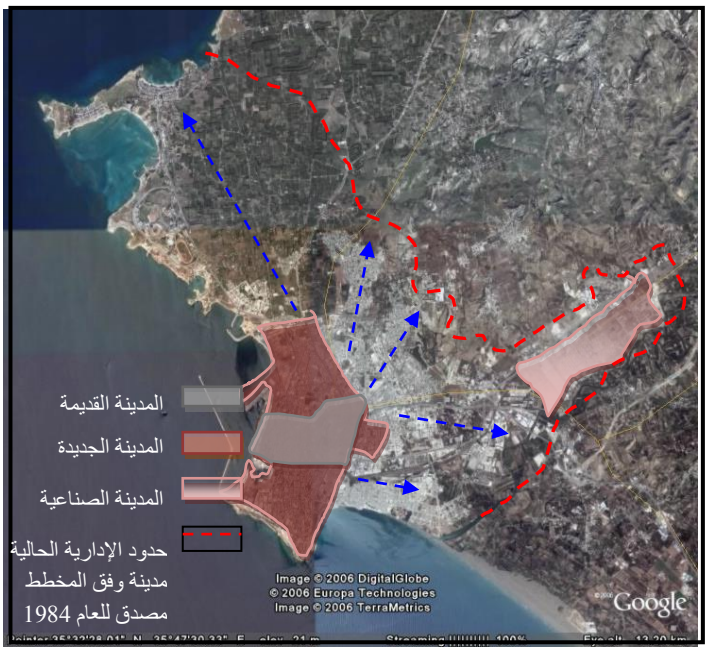
وبذلك يستنتج من كل ما تقدَّم أنّ المعايير المحدودة والتي صُنفت التجمعات السكانية في محافظة اللاذقية على أساسها كان لها الأثر الواضح في عدم إعداد مخطط شامل ناجح قادر على استيعاب متطلبات المدينة من جهة والوافدين إليها من جهة أخرى، وهذا ما يشير إلى أنَّ المؤشرات الإحصائية يمكن أن تكون أداة لقياس حجم التجمع السكاني واحتياجاته التنموية ولكن لا بد من أن يترافق ذلك مع المعايير النوعية للقياس مثل مؤشرات التنمية الحضرية المستدامة التي تعد الأساس في وضع استراتيجيات تنمية المناطق الحضرية وتطويرها بغض النظر عن أحجامها السكانية، بل تأمين متطلبات هذه الأحجام من خلال وضع سياسات واستراتيجيات لا تعني بالضرورة تنمية المدن، وإنّما يجب أن تكون استراتيجيات تنموية شاملة مكانياً تحقق قدراً من التوازن بين المدينة والريف باعتبار كل منها حضراً يدل على الاستقرار ولديه دوره في توازن الشبكة الحضرية وهذا ما يجب أخذه بالاعتبار عند صياغة المخططات التنظيمية كعامل هام في تطوير منهجية إعدادها وتوجيهها نحو الاستدامة فإذا كانت أكثرية التجمعات السكنية مصنفة حضرياً ومكتفية ذاتياً فإنّها تساعد في تحقيق التّوازن التّنموي على مستوى المحافظة ككل.

2.2.1. دراسة ضابطة البناء وتقييم أثرها في آلية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية

إنّ نظام ضابطة البناء هو عبارة عن النسب المعتمدة كشروط فنية للبناء من التوسع الشاقولي ونسب مناور البناء والبروزات والشرفات وارتفاع الابنية ونسب البناء وتقسيمات الأراضي وإفرازها وتقسيم مناطق المدينة وشروط البناء فيها، وقد تمَّ وضع نظام الضابطة في مدينة اللاذقية عام 1951 عندما تمَّ وضع أول مخطط تنظيمي للمدينة [80].

يتم تقسيم المدينة وفق نظام ضابطة البناء إلى عدة أقسام لكل منها شروط خاصة بها كما هو موضح في الشكل 82 وهي:

- **المدينة القديمة**: (سكني تجاري متلاصق) وتمّ تنظيمها بموجب المخطط القديم ونظام الضابطة الخاصة به وفق المرسوم رقم 516 للعام 1952.
- **المدينة الجديدة**: وهي المناطق التي تم تحديدها كصفة تنظيمية وفق القرار عام 1964 تضم كافة المساحات المحددة على المخطط العمراني.
- **المدينة الصناعية:** وتقسم إلى قسمين الاولى قرب منطقة المرفأ والثاني في القسم الجنوبي الشرقي من المدينة وقد نظمت على أساس قسم منها للصناعة غير الضار بالصحة وهي عبارة عن مستودعات صغيرة معدة لاستعمال المدينة.
- **الشاطئ الغربي** حتى المدينة السياحية (مسبح الشاطئ الأزرق).
- **المرفأ** ومنطقة توسعه.
- مناطق التشجير والزراعة (منطقة الحماية).



الشكل (82): تقسيم مدينة اللاذقية وفق نظام ضابطة البناء
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى [80]

يتبين من الشكل 82 المساحة الصغيرة من المدينة التي يشملها التنظيم وفق الضابطة تجاه الحدود الإدارية للمدينة وفق المخطط المصدق للعام 1984، حيث نشأ في محيط المدينة الجديدة مناطق المخالفات وانتشرت عشوائياً لتشكل تجمعات ملاصقة للمدينة لا يشملها التنظيم ولا أي نظام عمراني وشكلت عبء إضافي على المدينة.

تخضع جميع مناطق تقسيم المدينة إلى النظم العامة في الضابطة من حيث شروط ترخيص البناء الخاصة بأقسام المدينة وتكون على الشكل الآتي:

- **في المدينة القديمة:** مناطق السكن التجاري المتلاصق والأحياء الجديدة ومناطق السكن الإفرادي المنظم ويتم تعيين ارتفاع الأبنية فيها تبعاً لعرض الشارع المطلة عليه بحيث لا يزيد عدد الطوابق عن خمسة مهما زاد عرض الشارع، وفي حال التقاء الشوارع والبناء على زاوية إحداها يجب اختيار ارتفاع البناء وفق الطريق الأكثر عرضاً، أمَّا **الأقبية** فإنَّها لا تعتبر من جملة طوابق البناء ولكن لها تأثير بارتفاعه ويجب أن يرتفع سقفها عن مستوى الرصيف 1,5م سواء من جهة واحدة أو أكثر.
- **في المدينة الجديدة B** تقسم إلى أربع مناطق (B1-B2-B3 –B4) خُصص لها ثلاثة استعمالات وهي (سكنية- تجارية وحرفية- مكاتب وأعمال) ولكل منطقة نظام بناء خاص بها دون أن يكون لعرض الشارع علاقة بذلك ايا كان استخدامها.

ووفق نظام الضابطة للعام 1964 يمنع اتخاذ الطابق الأرضي في مناطق السكن لأغراض تجارية حيث ترخص الاستعمالات التجارية والحرف والمكاتب والأعمال وفق ما هو محدد لها من مساحات في المخطط التنظيمي، إلا أنَّه تمّ مؤخراً تعديل نظام الضابطة بالقرار عام 1989 الذي سمح بالأشرطة التجارية في بعض الشوارع المحددة من المدينة على المخطط التنظيمي وتحويل نظام القبو إلى طابق خدمات تجارية ويحدد ارتفاعه ب2,80م من الرصيف وبشكل عام يتم التنظيم في المناطق الأربعة[1].

وبتحليل الجدول تبيَّن أنّه تمّ تخصيص لكل منطقة خدمات معينة دون وجود اعتبارات عند توزيع الاستعمالات المختلفة وإنَّما ارتبط ذلك بمساحة العقار والنسبة المئوية المسموحة للبناء كما لم يُؤخذ عامل التعداد السكاني لكل منطقة بعين الاعتبار من ضمن النظام العمراني للمناطق.

[1] الملحق (3) جدول يوضح التقسيمات العامة في المدينة (نظام ضابطة البناء)

من ناحية ثانية، يُشكّل نظام تقسيم الأراضي وافرازها في نظام الضابطة المرحلة الأهم في التنظيم ويقصد به تخصيص وإخضاع كل منطقة إلى نوع من الاستعمالات المقررة في المخطط العمراني كالسكن والتجارة والأعمال والصناعة والسياحة والاصطياف والمزارع ليتم تقسيم هذه المناطق كل منها على حدا إلى أجزاء صغيرة لتصبح صالحة للبناء وفق مقاييس وأبعاد نظام المنطقة التي تقع فيها، ويخضع هذا الإفراز إلى عدة شروط بحيث يجب أن تكون كل قطعة ناتجة عن الإفراز مطلة على شارع واحد على الأقل وأن لا يقل عرض الشارع النافذ عن 10 أمتار إذا كان لا يتجاوز طوله 100م أو 6 متر للشارع غير النافذ وبطول 60 م مع وجوب الانتهاء بفسحة دائرية أو مستطيلة أصغر بعد فيها 15م لإمكانية التفاف السيارة، ولا يمكن الإفراز إلّا بعد التنازل عن الأملاك حسب ما حدده المخطط العام على هذا العقار من شوارع أو ساحات أو حدائق أو خدمات عامة وغيرها لصالح النفع العام، وعند تعذر قيام مالكي عقارات متجاورة بإفراز عقاراتهم لسبب ما فإنَّه يمكن للبلدية تطبيق قانون تنظيم وعمران المدن وعلى نفقة أصحاب هذه العقارات، وهذا ما يحد من حرية المالكين وعدم متابعة اللجان والبلديات لأصول الإفراز التي تراعي الشكل العام للمخطط التنظيمي، وفي حال العقارات الصغيرة القائمة لا تحقق الشروط الفنية ولا يمكن اتفاق المالكين لإدماجها بالعقارات المجاورة فإن على البلدية استملاكها وتحويلها للنفع العام أو في إحدى النواحي التنظيمية.

أمّا عامل الاستثمار، فإنّه يطبق في المناطق التي تمّ إفرازها قبل صدور نظام عامل الاستثمار فقط عام 1979، أي لا يطبق في المناطق الحديثة كما في المشروع التاسع والعاشر وبسنادا وغيرها من مناطق التوسع، الأمر الذي أدى إلى الانتشار الأفقي أكثر على حساب الأراضي الزراعية الممتدة فيها، ولكن لوحظ وجود أبنية تزيد عن الخمس طوابق حسب عامل الاستثمار فقد يكون هذا راجع إلى حسب ما هو محدد في الكروكي، أو بطلب خاص من مالك العقار.

يُستنتج مما تقدَّم، محدودية نظام ضابطة البناء والمعايير المعتمدة في مدينة اللاذقية فلم يتعدى مسألة تحديد ارتفاعات الابنية وتحديد الوجائب وغير ذلك دون تحديد اشتراطات البناء وتوزيع الأراضي وفق متطلبات التنمية الحضرية المستدامة، فقد تبين الاعتماد على السكن الشعبي في أحياء المدينة الذي لم يتجاوز عدد الطوابق فيه عن طابقين أو ثلاثة، وكذلك التفاوت في رخص البناء ضمن المنطقة الواحدة من المدينة الجديدة وكما أن هناك مشكلة فيما يتعلق بمسألة تحديد عدد معين من الطوابق بالنسبة لبقية المناطق لا يمكن تجاوزه مهما زاد عدد السكان، وهذا لايناسب الواقع والمساحة الصغيرة للمدينة التي أخذت بالاتساع الأفقي لاستيعاب النمو المتزايد السكاني حيث لم يُلحظ إمكانية التوسع الشاقولي بالمطلق في أغلب أحياء المدينة سوى باستكمال الرواجع أو إضافة طابق في حين نرى أبراجاً بمناطق معينة ومعدومة في مناطق اخرى.

وهذا الأمر عبارة عن حل آني في ظل ما هو الأهم من ذلك من حيث تحديد ووضع سياسات تجاه كل منطقة لتحديد الكثافة والارتفاعات المناسبة حسب ما تحتاجه المنطقة لكفاية حاجتها من الإسكان وخدماته.

وكما أنَّ تخصيص مناطق سكنية فقط دون لحظ تخديمها لا يحقق شروط الوحدة الأساسية وتخديمها اليومي. لأمر الذي أدى إلى التعدي على وجائب الرجوع لتحويل بعض الدور السكنية في الطابق الأرضي والقبو إلى محال وخدمات تجارية وخدمات أخرى لاستكمال حاجاتهم، كما هو موضح في الشكل 83 .



الشكل(83): تغير وظائف الأبنية في الطابق الأرضي إلى خدمات تجارية.
المصدر: عدسة الباحثة

من ناحية ثانية كما تبين سابقاً أنّ عامل الاستثمار لا يطبق إلّا في المناطق التي تمَّ إفرازها قبل عام 1979 دون أي اعتبارات معينة، وعلى الرّغم من ذلك يُلاحظ ضمن المدينة أبنية برجية غير مسموح بها يتم بناؤها بطلب من

صاحب العقار، وكذلك قد يكون في المنطقة الواحدة نظام ضابطة مختلف حسب العقارات المفرزة أي يمكن أن يوجد في نفس الشارع تفاوت في الارتفاعات وهذا يسبب التلوث البصري من حيث توزيع كتل الأبنية عشوائيا أو واجهات الأبنية المختلفة والتشويه الفراغي والخلل في الوجائب العمرانية، حيث لم يتم وضع أية ضوابط أو شروط لدراسة واجهة الأبنية والوجائب والارتفاعات، فقد يتجاوز ارتفاع الطوابق العدد 8 طوابق والابنية المجاورة له 4 طوابق مطلة على الشارع نفسه، أي لا يحقق شروط الضابطة كما هو وضح الشكل 84



الشكل (84) : اختلاف الارتفاعات وتجاوز نظام الضابطة في إحدى أحياء مدينة اللاذقية
المصدر: عدسة الباحثة

وفي يتعلق بمجال الشوارع والطرق لم يضع النظام أي ضوابط ومعايير خاصة بها إلا من خلال تحديد عرض الشوارع التي تطل عليها الأبنية وكما أنَّه لم يكن هناك أي معايير لشبكة شوارع المشاة أو نوعية النقل (عام أو خاص) على الرغم من أهمية معايير هذه البنية في تحديد فرص وممرات التنمية ونوعية الاستعمالات التي تخدمها، عدا عن ذلك لم يتم تعيين مواقع للتنمية وتصنيف للاستعمالات وفق معايير مرنة وإنّما تحديد مساحة العقار وتعيين الاستعمال المطلوب حسب المنطقة التي يتبع لها هذا العقار.

علاوة على ذلك وبالرجوع إلى أسس التخطيط العمراني والتي يتم وضعها من قبل وزارة الإسكان والتنمية العمرانية تبين أنّه لا يوجد أي تنسيق بين نظام الضابطة لمدينة اللاذقية وأسس التخطيط وعلى الرغم من ذلك يتم حاليا التنظيم في المدينة وفق نظام الضابطة الذي يعود للقرار الصادر عام 1964 والذي يختص ببعض المناطق من المدينة فقط، أي أن هناك ازدواجية في الاسس والمعايير المستخدمة في إعداد المخططات وتنظيم المدينة تختلف باختلاف المناطق التي تخضع لنظام الضابطة في حين مناطق أخرى من المدينة يتم تنظيمها وفق المخططات التنظيمية والتي يتم إعدادها وفق اسس التخطيط وكان آخرها المخطط غير المصدق الصادر عام 2008. ويمكن تقييم نظام الضابطة في مدينة اللاذقية وفق تحليل سوات SWOT لتحليل القوة والضعف والفرص والتهديدات كما هو مبين في الجدول 40.

	القوة	الضعف
داخلي	✓ اخذ بالاعتبار ارتفاع الابنية بما يتناسب مع عرض الشارع ✓ السماح باستكمال الرواجع يحد من المخالفات ويساعد في تحسين الشكل المعماري. ✓ السماح بوجود اشرطة تجارية يمكن أن يساهم في تحسين وضع الساكنين من جهة وتأمين الخدمات اليومية للوحدة السكنية. ✓ أخذ بالاعتبار التفاصيل من حيث شروط الامان والصحة والعزل بما يتلاءم مع مناخ المدينة.	- الضابطة خاصة بالمدينة الحالية دون اخذ بالاعتبار الريف ومناطق التوسع. - التنظيم ضمن المدينة دون برنامج تخطيطي قائم على احتياجات ومتطلبات السكان (عدم ارتباط الترخيص بنوعية الخدمات الواجب توافرها ضمن المنطقة). - لم يلحظ إمكانية التوسع الشاقولي - تطبيق عامل الاستثمار في مناطق دون الاخرى. - لم تتضمن سياسات معاصرة وحديثة لتنظيم استعمالات الأراضي وفق مبادئ تنمية المدن.
	الفرص	**التهديدات**
خارجي	✓ إمكانية ربط المعايير والاشتراطات الكمية مع سياسات تقييم استعمالات اراضي مستدامة يمكن أن يساهم في تطويرها بما يتلاءم مع احتياجات ومتطلبات التعداد السكاني وتزايده.	- العمل وفق الضابطة يشجع المخالفات - استمرار العمل وفق نظام الضابطة في المدينة دون التنسيق والتكامل مع أسس التخطيط العمراني وبعيدا عن سياسات التنمية الحضرية المستدامة - عدم وجود دراسات أو جهود لتطوير نظام الضابطة .

الجدول (40): تحليل نظام الضابطة في مدينة اللاذقية وفق SWOT
المصدر: الباحثة

يتبيَّن مما تقدَّم، عدم وجود تنسيق بين المدينة وريف المحافظة إنّما يتم التنظيم لكل واحدة بمعزل عن كل منهما ووفق أسس مختلفة دون الاعتماد على ما يمكن التركيز عليه من فرص للتنمية في كل من الريف والمدينة وما هو أثر كل منها على الآخر إيجابياً أو سلبياً، عدا عن ذلك يتم الاعتماد على معايير واشتراطات كمية ثابتة دون الاستناد إلى مبادئ تنموية مما جعل الضابطة غير متناسقة مع خصوصية المدينة والازدياد السكاني والمساحات

الصغيرة المحدودة فيها للحفاظ على المساحات الخضراء، وكما انَّ تعديلات الضابطة يجب أن تكون ديناميكية مرنة تتلاءم ومستجدات المدينة بحيث تتسق وتتكامل مع أسس التخطيط العمراني المعتمدة وأن تخدم عملية اعداد للمخططات بحيث تتضمن شروط تتلاءم وسياسات التنمية المتبعة عند إعداد المخططات مثل إجراء تكثيف حضري وتأمين خدمات أكبر قدر وعدد ممكن من السكان من خلال تحديد المنطقة الملائمة للتنمية وتوزيع الاستعمالات بتعزيز سياسات الدمج وقرب الفعاليات وتعزيز النقل العام لمنع الانتشار الحضري وغيرها.

3.1. دراسة الوضع التنموي الراهن ودور التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية

تشمل دراسة التخطيط التنظيمي كل ما يتعلق بالبنية التحتية التنموية الحضرية وتأثرها بنظم وأسس التخطيط المتبعة في المحافظة من تخطيط لاستعمالات الأراضي الراهنة وعمليات التنمية العمرانية والاقتصادية والاجتماعية والبيئية وللعوامل المؤثرة في تخطيطها، وهنا لا بد من الإشارة إلى أهمية تقييم الوضع الراهن للمحافظة قبل وبعد الأزمة التي شهدتها سورية منذ عام 2011 والتي خلفت آثارها على محافظاتها سواء نتيجة التّدمير التي لحق بها جراء الأعمال المسلحة أو نتيجة الهجرة نحو المحافظات الأخرى الجاذبة وشكلت ضغوطاً متعددة على بنيتها التحتية ومنها محافظة اللاذقية وعلى الأخص في مدينتها. ضمن هذا الإطار سيتم التّركيز على دراسة استعمالات الأراضي الراهنة للمحافظة وكيفية توزعها وأثرها في الواقع التنموي في كل من المحافظة والمدينة، وكذلك تحليل المخطط التنظيمي المصدق للمدينة والذي يتم تنظيم الأراضي في المدينة على أساسه، مضافا إلى ذلك دراسة أثر الأزمة في كل مجال من المجالات التنموية المدروسة، بما يُمكِّن من الإجابة على مجموعة التساؤلات التالية:

- ما هو تأثير أسس التخطيط العمراني في تخطيط استعمالات الأراضي للمحافظة؟
- ما مدى كفاءة هذه الاستعمالات على مستوى المدينة والمحافظة في تحقيق التنمية الحضرية المستدامة؟
- ما هي أبعاد تداعيات الأزمة على الوضع التنموي والتنظيمي الراهن لمحافظة ومدينة اللاذقية؟
- ما هي ردة فعل المعنيين ومدى الاستعداد للاستجابة لآثار الأزمة؟

للإجابة تمَّ القيام بتحليل الواقع التنموي للمحافظة لمعرفة آثاره في إعداد المخططات التنظيمية للمدينة، وتقييم مخطط استعمالات الأراضي الراهنة للتّعرف على الاختلاف في توزيع وتصنيف الاستعمالات والفعاليات التنموية بين الريف والمدينة وعلاقتها بالتوزع المكاني للسكان، والتّعرف على المستجدات في ظل الأزمة، وذلك من خلال تطبيق منهجية المفاهيم الشاملة لاستعمالات الأراضي المستدامة المدروسة في الجزء النظري من هذا البحث والتي تعمل على تقييم مدى توافر عناصر الاستدامة الأربعة لهذه المنهجية وهي البنية التحتية الخضراء والبنية المجتمعية والحركة والتكلفة في سياسات التخطيط للمحافظة من خلال رصد آثار ذلك في الوضع التنموي الراهن لها وكذلك مدى توافر سياسات استعمالات أراضي مستدامة، بالاعتماد على الدراسة الميدانية والمقابلات مع المعنيين للتعرف على التحديات والقضايا المواجهة والسياسات المتخذة، تمهيداً بذلك لتقييم استدامة المخطط التنظيمي الجديد للمدينة والمعلن عنه عام 2008 وذلك باستخدام الاداة المطورة في الجزء النظري من البحث والمختصة بتقييم استدامة المخطط التنظيمي.

حيث تُعتبر مخططات استعمالات الأراضي في محافظة اللاذقية التّرجمة الفعلية والعملية لدراسة تخطيط الاستعمالات وتصنيفاتها وفق الأسس والمعايير والضوابط الكمية الثابتة لنسبها وتوزيعها من مناطق سكنية ومشيدات عامة ومناطق خضراء وغيرها، وعلى أساس ذلك تتوزع استعمالات الأراضي على مستوى المحافظة كما هو موضح في الجدول 41.

استعمالات الأراضي	أراضي زراعية مستثمرة	أراضي زراعية غير مستثمرة	مروج ومراعي	حراج	أراضي غير زراعية هكتار			إجمالي
					أنهار وبحيرات	أبنية ومرافق عامة	أراضي أخرى صخرية ورملية	
المساحة كم^2	98617	5474	1428	85257	4875	23325	6385	229689
من مساحة المحافظة	%45.79		%0.72	%37.12	%1.96	%10.16	%4.26	%100
	تقريباً 80%				34647 هكتار			

الجدول (41): توزع نسب استعمالات الأراضي في محافظة اللاذقية

المصدر: الباحثة بالاستناد إلى بيانات مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية [41].

ويبين الجدول 42 مقارنة بين نسب الاستعمالات على مستوى المحافظة وبين النسب في مخطط استعمالات الأراضي الراهن للمدينة .

استعمالات الأراضي	زراعية	غير زراعية						المساحة الاجمالية للحدود الادارية
		سكنية وطرق	مناطق مفتوحة	سياحية	مشيدات عامة	صناعية ومرفأ	خالية	
المدينة	%43.6	%21.49	%4	%4.95	%15	%6.73	%2.16	5655هكتار
المحافظة	%80	%16	%7					

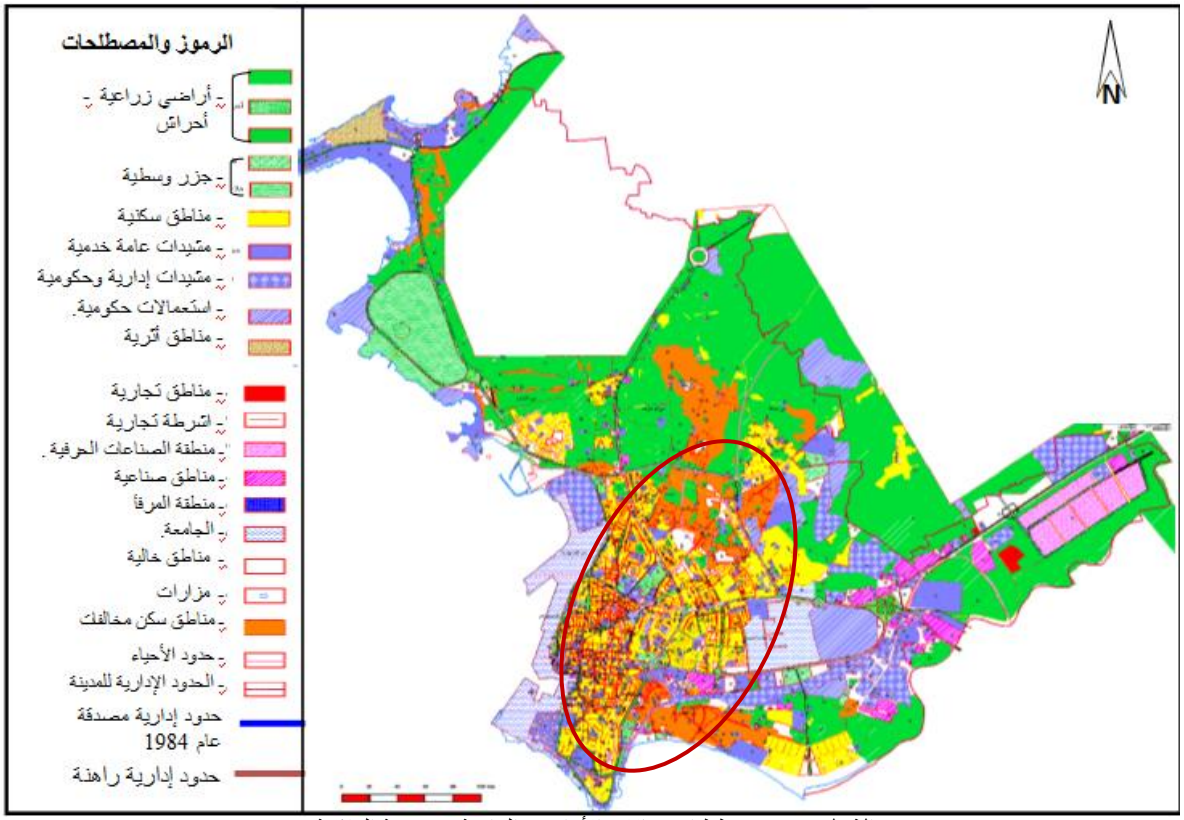
الجدول (42): مقارنة استعمالات الأراضي في محافظة ومدينة اللاذقية.

المصدر: إعداد الباحثة بالاستناد إلى بيانات مديرية الإحصاء والشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية في محافظة اللاذقية [28].

يوضح الجدول 42 استخدامات الأراضي في محافظة اللاذقية حيث أنَّ هناك ما يقارب 80% من مساحة المحافظة مناطق زراعية منها ما هو مستمثر بلغت نسبته 42.14 %، ومنها قابل للزراعة غير مستثمر وبلغ 2.86% وأراضي حراج غير مسثمرة بلغت نسبتها 37% وشكلت نسبة التجمعات السكنية 16%.

أمَّا على مستوى المدينة فإنّ مخطط استعمالات الأراضي الراهن لمدينة اللاذقية يتكون من أراضي زراعية وتبلغ نسبتها 43.6% ومناطق سكنية وطرق 21.49%، والمناطق العامة 15% والسياحية 4,95 % ومنطقة المرفأ 3,345%، والصناعية 3,39%، ويوضح الشكل 85 مخطط استعمالات الأراضي الراهنة لمدينة اللاذقية.

يُلَاحظ من الأرقام السّابقة ندرة الأراضي المتوفرة للتنمية العمرانية على مستوى المحافظة والمدينة ككل ما يجعل الأهمية بمكان التخطيط المتوازن للمحافظة على الموارد الطبيعية المتاحة وتأمين احتياجات التطور الحضري المستقبلي السكان المتزايدة مع ضرورة إبقاء احتياطي من الأراضي للأجيال المستقبلة، ويأتي هنا مبدأ التخطيط المستدام من هذا المنطلق من حيث توجية كل من التنمية العمرانية إلى المناطق الأقل قيمة من حيث المصادر الطبيعية، ولكن هذا ما لم يتم التعامل معه في التخطيط الراهن في مدينة اللاذقية فقد تمركزت الصناعات وتوسع العمران على حساب المساحات الزراعية المحيطة ومازال التوسع مستمراً لاستيعاب الضغط السكاني المستمر على المدينة، حيث لوحظ من الشكل 85 الكثافة البنائية العالية في مدينة اللاذقية وقلة المساحات المفتوحة والخضراء إذ يتم التوزيع الافقي للعمران دون لحظ الفراغات المناسبة بين الأبنية العمرانية.



الشكل (85): مخطط استعمالات الأراضي الراهنة في مدينة اللاذقية [76]

إنّ التفاوت في توزيع استعمالات الأراضي (السكنية والتجارية والخدمية والصناعية والسياحية والخضراء والطرق وغير ذلك) ترافق بدوره مع تباين توزيع الفعاليات التنموية وتوزيع عوائد التنمية لتشمل مركز المحافظة دون الريف، وهذا ما سيتم التعرف عليه في التالي.

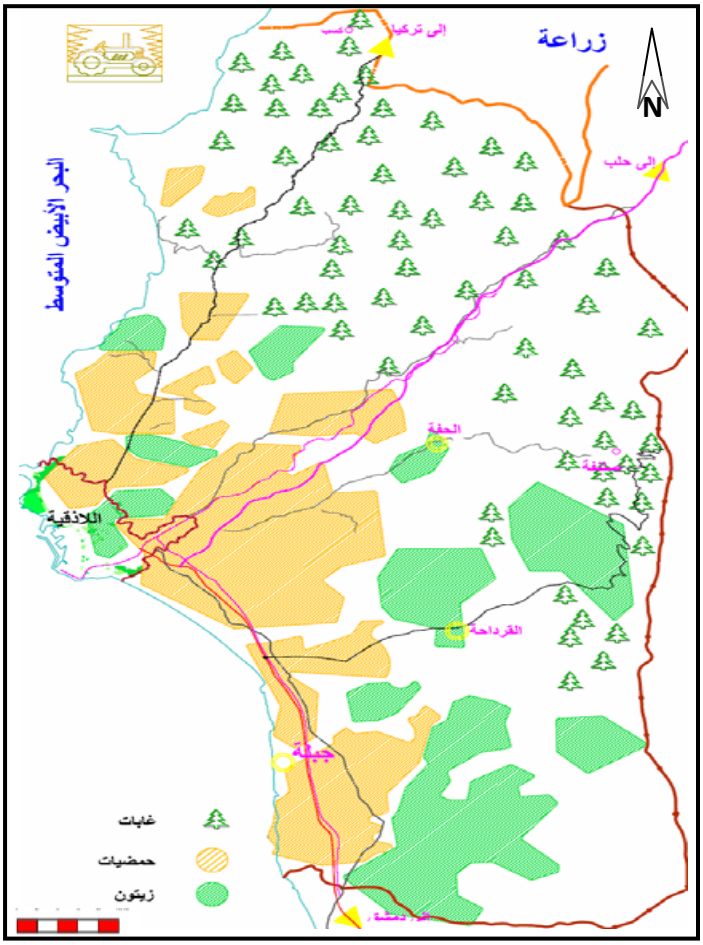
1.3.1. تقييم البنية التحتية الخضراء الراهنة في محافظة اللاذقية

تعتبر البيئة والبنية التحتية من أهم الأبعاد التنموية التي يجب تكاملها مع الأبعاد الأخرى للتنمية والمتمثلة بنوعية الهواء ووفرة الموارد المائية ونوعية المعالجة للصرف الصحي والنفايات بأنواعها ومدى الحفاظ على الأراضي الزراعية والتنوع الحيوي وغيره.

تتميز محافظة اللاذقية بالتنوع في عناصر الطبيعة من حيث وفرة الموارد المائية وتنوع التضاريس والمناطق الخضراء ووفرة الأمطار وغيرها، وعلى الرغم من ذلك هناك مشكلة تتعلق بتوزيع هذه الموارد والمشاريع المجسدة لمفهوم البيئة المستدامة ما بين المناطق الحضرية والريفية بفعل عدة عوامل تؤثر سلباً على جودة هذه العناصر، من هذا المنطلق تمّ تقييم الوضع الراهن للبنية التحتية الخضراء من خلال معايير تقييم استدامة هذا العنصر وفق المنهجية الشاملة لمفاهيم لاستدامة لمعرفة مدى توافر المساحات الخضراء (زراعية وغير زراعية) ومدى الحفاظ على الموارد الطبيعية والتنوع الحيوي والقدرة على تجميع مياه الأمطار، وقد تمّ تحليل واقع هذه البنية في المحافظة ومدينة اللاذقية من خلال استخدام المؤشرات الخاصة لكل معيار.

1.1.3.1. تحليل المساحات الخضراء والمصادر الطبيعية في المحافظة.

لقد تبين بدراسة نسب المساحات الخضراء في كل من محافظة ومدينة اللاذقية أنَّ المحافظة زراعية بالدرجة الأولى حيث بلغت نسبة الأراضي الزراعية 80% منها نسبة 37% عبارة عن غابات وتبلغ مساحتها 85 ألف هكتار [84]، وتوجد بشكل عام في المناطق الجبلية من المحافظة مثل راس البسيط وكسب وربيعة وجبال القرداحة والحفة وجبلة إضافة إلى عدد من المحميات الطبيعية التي تتميز بها المحافظة، أي أنّ الإقليم يغلب عليه الاستعمال الزراعي الحراجي وهذا ما يدعو إلى توجيه الاستثمار الزراعي في المخططات التنموية المستقبلية.



الشكل (86) : استعمالات الأراضي الزراعية في محافظة اللاذقية [76]

ولكن يعتبر تراجع الغطاء النباتي من أهم التحديات التي تواجه المحافظة والمدينة على حد سواء وذلك بفعل عدد من العوامل منها النمو السكاني المتزايد الذي فاق القدرة على تأمين احتياجاته ليكون ذلك على حساب الطبيعة ومواردها، وكذلك نتيجة الحرائق ولحركة السياحة التي يترتب عليها ضرائب تتمثل في توزع المرافق السياحية في بيئات حساسة وفي مواقع من الواجب الحفاظ عليها، والضرر النّاتج عن عملية البناء ومايتنتج عنه من نفايات واستخدام وسائل النقل وغير ذلك من تحديات البيئة التي تفرضها السياحة على الرّغم من العائد الاقتصادي الذي تعود به، وكما يعتبر تراجع عملية إعداد المخططات التنظيمية من أهم الأسباب في زيادة حدة التحديات البيئية

والتّعدي على استعمالات الأراضي والاقتصاص من الأراضي الزراعية والغطاء النباتي نتيجة الاستخدام غير المستدام للأراضي وما نتج من عواقب اجتماعية واقتصادية وإدارية للمحافظة وهذه هي إشكالية البحث حول الأسباب في تأخر إنجاز المخططات التنظيمية.
من ناحية ثانية، وبتحليل للموارد الزراعية تبيَّن أنَّ النظام الزراعي في المحافظة ينتمي من ناحية الحجم إلى النظم الزراعية الصغيرة لذلك تعتمد المحافظة على التكثيف الزراعي وتركزه النوعي في بعض مناطق المحافظة، ويوضح الشكل 86 ترتيب مناطق المحافظة من حيث توزع الأراضي الزراعية بشكل متسلسل بدءاً من منطقة اللاذقية، منطقة جبلة، الحفة، القرداحة.

أما على مستوى المدينة: فقد تبين من نسب استعمالات الأراضي النقص الشديد في المساحات المفتوحة والمساحات الخضراء والحدائق وخصوصاً في مركز المدينة على الرّغم من أنّ هناك نسبة عالية في نسب الاراضي الزراعية في المدينة ولكن الانتشار العمراني حال دون الاستفادة والاستثمار الزراعي مع العلم أنَّ الصفة التنظيمية لهذه الارضي هي زراعية ولكن يشير الواقع إلى الانتشار الافقي للعمران المنظم والعشوائي لتقتص من هذه الأراضي الزراعية، وقد زاد الأمر سوءاً قلة الأراضي التي تملكها البلدية في النطاق الحضري للمدينة مما يجعل تخصيص أراضي لهذا الغرض أمراً في غاية الصعوبة، حيث تعد مشكلة توفر الاراضي الصالحة للسكن دون أن يكون ذلك على حساب الاراضي الزراعية عائقا أمام تنفيذ المشاريع الاسكانية وذلك بفعل عدة عوامل منها الهجرة فقد قدر معدل الهجرة 0.5% للعام 2004، وغيرها من العوامل التي أدت إلى ارتفاع الكثافة السكانية والانتشار العشوائي على الاراضي الزراعية كما في حي دمسرخو وبسنادا والدعتور وهذا كان له آثار في جوانب التنمية البيئية والاجتماعية الأخرى. ويوضح الشكل 87 صور للانتشار العمراني المستمر في مناطق زراعية في مدينة اللاذقية.



الشكل (87): توسع عمراني على حساب الأراضي الزراعية في مدينة اللاذقية
المصدر: عدسة الباحثة

من ناحية ثانية وتبعاً لضابطة البناء في مدينة اللاذقية فإنّه غالباً ما يتم الاقتطاع من مساحات ما تبقي من المشاريع الإفراز من عقارات لا تحقق شروط الافراز وبالتالي تحويلها إلى حدائق او ما تراه البلدية مناسباً، والتي تكاد تستطيع الوفاء باحتياجات المدينة من شبكة الطرق في ظل الاعتماد المتزايد على المركبات الآلية في النقل والتي أدت بدورها إلى نقص المساحات الخضراء.

2.1.3.1. المياه (كماً ونوعاً) في محافظة اللاذقية

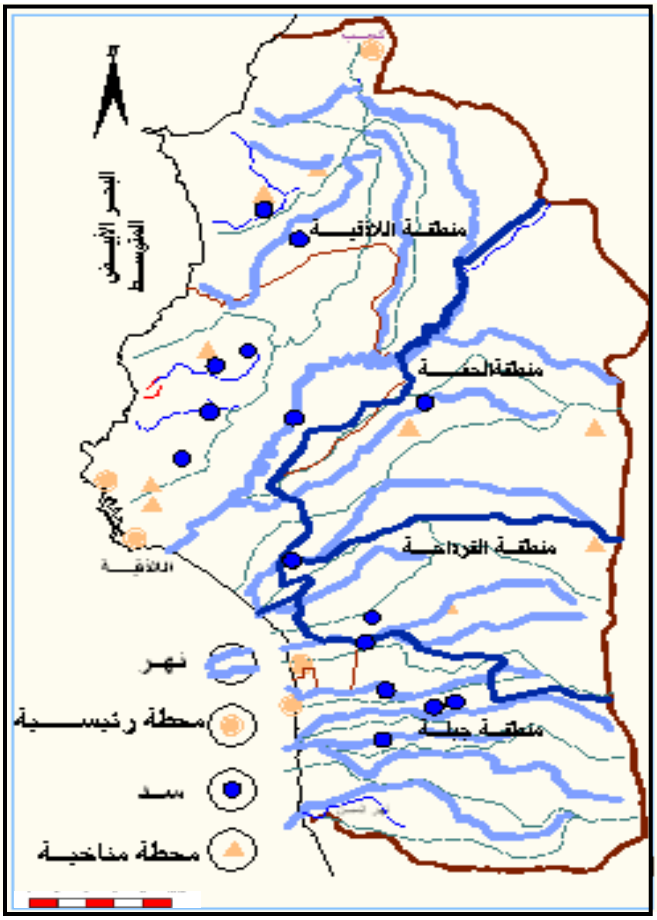
تعتمد المحافظة على مصادر مائية عدة وأهمها نبع السن وهو المصدر الرئيسي لتأمين مياه الشرب لكل من المحافظة والمدينة، وكما تتميز المحافظة بتوافر موارد عدة للمياه من آبار وسواقي وتجمعات مائية وبحيرات اصطناعية جيث بلغ عدد السدود في المحافظة 14 سد وغيرها من الانهار والبحيرات كما هو موضح في الشكل 88.
ولكن على الرغم من ذلك فإن هناك تحديات تجاه تامين المتطلبات المائية المتزايدة للسكان المستمر لا تتعلق بالكمية فقط وإنما بنوعية المياه، إذ تبقى معظم التجمعات غير مخدمة بالشكل الكاف بمياه الشرب حيث بلغ إجمالي الجريان السطحي ما يعادل 646 مليون م3 وتبلغ الطاقة المستخدمة منها 354 مليون م3 معظمها للري [44].

كما تختلف غزارة المشاريع المائية ما بين مناطق المحافظة وعدد المستفيدين وحصة الفرد ولكن بوجه عام إن عدد المستفيدين وحصة الفرد قليلة حيث لم تبلغ نسبة كلا منهما إلَّا النصف تقريباً للعام 2010. حيث لم تُلحظ أهمية هذا الأمر وضرورة توافر مخططات تنظيمية لهذا المجال لتنميته ومسألة إيصاله للتجمعات المدروسة ضمن هذه المخططات.

وقد بلغت نسبة التخديم بمياه الشرب المحسنة على مستوى المحافظة 97,7% أما ريفها فقد بلغت نسبة إيصال مياه الشرب 93% ولكن هذه النسب متباينة من ريف لآخر حسب المصادر المائية المتوفرة لتكون 75% في كل من كسب وربيعة وبعض قرى القرداحة [44].

أما على مستوى مدينة اللاذقية فتعتبر من المراكز ذات الضغط الكبير الذي يتطلب تأمين مياه الشرب، وخاصةً أنّ التّجمعات العشوائية شكلت ضغطاً على مياه المدينة فلم تعد كافية لتأمين الغزارات المطلوبة إضافة إلى قدم بعض الشبكات.

ومن النّاحية النوعية تعتبر النشاطات البشرية من زراعة وصناعة وبناء وسياحة ومخلفاتها من العوامل وراء تلوث المياه (السطحية والجوفية) نتيجة توضع بعض المعامل قريبة من مصادر المياه الجوفية مثل معامل الرخام ومعاصر الزيتون التي ينتج عنها مياه الجفت لتصب في المياه الجوفية ضمن الأراضي الزراعية دون وجود أي معالجة لمياه الصرف.



الشكل (88): مواقع الموارد المائية في محافظة اللاذقية [44]

إذ تُعتبر مياه الصرف من الأسباب الرئيسية لتلوث التربة والمياه الجوفية في المحافظة وخاصةً أنَّه لا يوجد محطة معالجة كحد أدنى من طرق المعالجة والتخلص السليم من المياه الملوثة إنَّما تتم المعالجة عن طريق شبكات تعمل بطريقة الإسالة الطبيعية لتصب في البحر إضافة إلى عدم كفاية التخديم بشبكات الصرف وقدمها، وقد بلغت نسبة الذين يتم تخديمهم بشبكات الصرف الصحي النظامية على مستوى المحافظة حوالي 90% أما النسبة المتبقية 10% فتُصرف ضمن الأرض من خلال حفر فنية أو أقنية مكشوفة غير نظامية، وكذلك بالنسبة لمناطق المحافظة (جبلة والحفة والقرداحة) حيث يتم تخديمهم بشبكات الصرف بنسبة 90% والأغلبية منها يصب في مسيلات مائية أو حفر فنية أو ماشابه ذلك [31].

في الواقع، إنّ ضعف معالجة الصرف الصحي كان له آثار واضحة في تلوث المياه الجوفية وتدهور البيئة البحرية بسبب رمي المخلفات الصلبة والسائلة بالقرب من مرفأ اللاذقية دون أي معالجة، وهذا لا يتوقف عند تلوث مياه البحر وإنما تأثيره يمتد ليشمل الإنسان وصحته نتيجة تلوث المياه الجوفية التي تستخدم لري المحاصيل الزراعية، الأمر الذي يسبب حالات مرضية عدة منها أمراض معوية فقد تبيّن أن هناك ما يقارب 10391حالة مرضية عام 2010 لديها أمراض معوية ناتجة عن التلوث بمياه الصرف [41].

لمعالجة مشكلة الصرف الصحي، تمَّ مؤخراً دراسة مقترحاً لمد وإصلاح شبكات الصرف عام 2007 خلصت إلى اقتراح وضع محطة معالجة لمدينة جبلة دون خطة تنفيذية حيث تمّ تنفيذ خطوط الإسالة فقط وبنسبة 95%، ومحطة أخرى لمدينة اللاذقية في برج القصب تتلقى المياه من محطة دمسرخو ورأس شمرا، ودراسة 42 محور من محاور المدينة لخطوط الصرف وقد تمَّت المباشرة بتنفيذ المحطة عام 2009 ولكن لم يتم تفعيلها حتى تاريخه وإنَّما تتم

المعالجة بتشغيل محطات الضخ والإسالة وصولاً إلى البحر، وكما أنَّ هذه المحطة وحسب الدراسة لا تكفي إلا لمدينة للاذقية ومعظم التجمعات المحيطة التابعة لها حتى عام 2025 عدا عن أنه توجد تجمعات ضمن المدينة وكذلك الأحياء العشوائية لم تدخل ضمن الدراسة أيضاً، أمَّا باقي مناطق المحافظة كما في القرداحة فقد تمَّ إجراء دراسة لاستبدال شبكات الصرف الصحي فقط دون دراسة مسألة تنفيذ محطات المعالجة فيها، وأمّا في ريف كل منطقة فلا تزيد نسبة المخدمين بالدراسة الإقليمية لنهاية عام 2009 عن 18% [31].

يُلاحظ من خلال الدراسة المقترحة أنَّ هناك ضعفاً في تحديد السياسات المكانية حيث اقتصرت على مدينة اللاذقية وجبلة ومعظم التجمعات التابعة لها دون مناطق المحافظة أو التجمعات العشوائية التي تشكل نسبة كبيرة من مساحة وتعداد المدينة، فيما لو أنه تمَّ التخديم المتوازن بالخدمات الحضرية اللازمة كان من الممكن تفادي الضغط السكاني على المدينة من جهة وبالتالي التوزيع العادل للخدمات على مستوى المحافظة من جهة أخرى.وهذا ما يجعل الأهمية بمكان تدارك هذا الأمر عند إعداد المخططات والتنسيق بين مخططات مناطق المحافظة والعمل وفق معايير الاستدامة قدر الإمكان بما يلائم احتياجات المحافظة.

وفيما يتعلق بالاستفادة من مياه الامطار فإنّه بالرّغم من أنّ المحافظة تتعرض لهطولات مطرية كثيرة إلَّا أنَّه لا يوجد نظام فعال للاستفادة من مياه الامطار كمورد طبيعي لإمكانية تسرُّبها إلى مخزون المياه الجوفية وإنَّما عملية التّمدد العمراني أدت إلى زيادة مساحات البناء وتركز الكثافة العالية وبالتالي زيادة أطوال الطرق ورصفها بمادة الاسفلت الغير نافذة للمياه. إذ أنَّه لم تتضمن الشروط الفنية الخاصة لإعداد المخططات التنظيمية أي دراسة لأهمية وجود نظام متكامل لتجميع مياه الأمطار للاستفادة منها في الحفاظ على المياه الجوفية مما جعلها عرضة للهدر ضمن شبكات ومجارير الصرف الصحي.
أما بالنسبة للمناطق المخالفة فلم تتم أي دراسة لتزويدها بشبكة منفذة بدقة كون تزايدها السكاني مستمر والعمران كذلك بصورة غير نظامية.

3.1.3.1. التنوع الحيوي في محافظة اللاذقية

إنَّ غالبية الإقليم للاستعمال الحراجي والزراعي وهذا أمر جيد للتنوع الحيوي على مستوى المحافظة لإمكانية تحديد المواقع الواجب حمايتها ومناطق التنمية الأخرى، ولكن هناك تراجع مساحي ونوعي للأراضي الزراعية لا بدّ من أخذه بالاعتبار، أما على مستوى مدينة اللاذقية لا يوجد غطاء نباتي حراجي سوى منطقتان صغيرتان في المدينة تضم أشجار الصنوبر، الأولى تقع على طرف الكورنيش الجنوبي والثانية عند دوار الأزهري ومن الممكن استخدامها كفراغات بيئية تنزه عامة ضمن المخطط التنظيمي للمدينة، حيث بلغ نصيب الفرد من مساحة الحدائق إلى 0.8 م2 وهي نسبة متدنية، فعلى الرَّغم من أهمية الشاطئ الساحلي الذي يميزها إلَّا أنه لم تتم دراسة وجود مساحات خضراء شريطية على البحر بل إنَّ امتداد العمران وتوضع المرفأ ضمنها سبب نقص المساحات الخضراء والمساحات المخصصة للترفيه والاعتماد على المنشآت السياحية للاستجمام على الرغم من أن الوجهة البحرية المتنفس الوحيد لسكان المدينة وهذا يؤدي إلى ضعف تواجد العناصر النباتية والطبيعية في النسيج الحضري للمدينة وبالتالي تناقص التنوع الحيوي داخل المنطقة العمرانية.

2.3.1. البنية التحتية المجتمعية في محافظة اللاذقية

تمّ تحليل البنية التحتية المجتمعية Social Infrastructure في محافظة اللاذقية من خلال تقييم مدى توافر معاييرها والتي تُطبق في مستويات مختلفة وهي جودة المرافق العامة وتوافر المسكن الملائم وتوافر مناطق الاستجمام والراحة والمراكز الصحية والثقافية والتعليمية باستخدام المؤشرات الخاصة بكل معيار.

1.2.3.1. دراسة المرافق العامة ضمن محافظة اللاذقية

إنّ التزايد في أعداد السكان وزيادة الكثافة في المدينة وزيادة مساحات البناء أدى إلى الضّغط على مرافقها العامة سواء من حيث القدرة على تغطية احتياجات المدينة القائمة فيما يتعلق بوصول المياه العذبة إلى التجمعات السكنية أوإدارة النفايات بنوعيها ومعالجتها السليمة أو الايفاء بمتطلبات المدينة من احتياجاتها كالكهرباء والاتصالات أو تعبيد الطرق أو تأمين الخدمات التجارية والتعليمية والصحية.

إذ أنَّ هناك تفاوت في نسب التخديم بالمرافق العامة ما بين المحافظة والمدينة وما بين مناطق المدينة كالآتي:

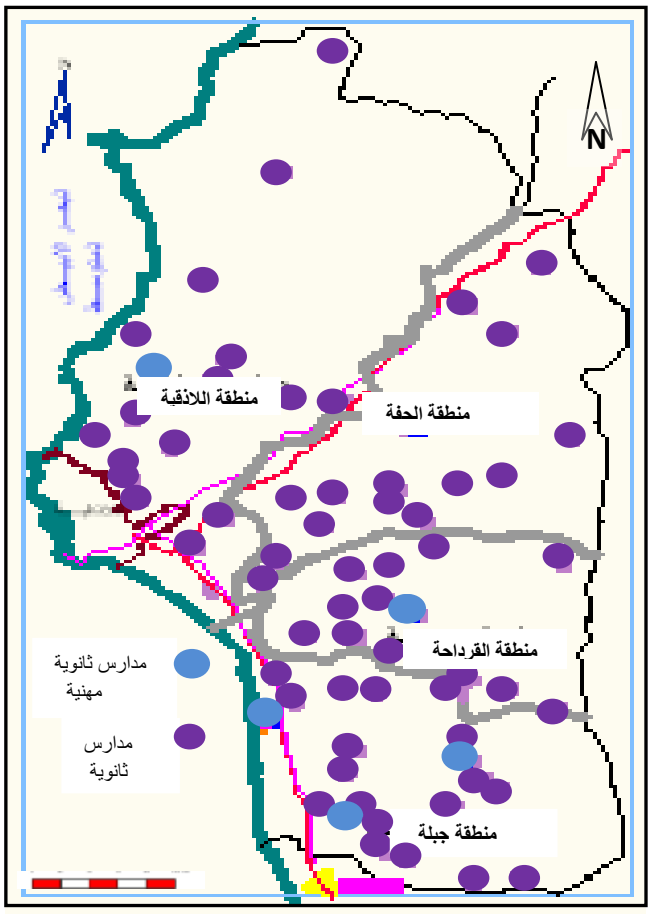
- **في مجال توافر الكهرباء وتامين الإتصالات:** على الرغم من أنَّها تعد من إحدى الشروط الخاصة بدفتر الشروط للمخططات التنظيمية إلَّا أنَّه لم يتم الانتباه لكيفية توصيلها إلى التجمعات وتأمين الخدمات الضرورية.
- **في مجال إدارة النفايات:** تواجه المحافظة عموماً مشكلة تجاه معالجتها إضافة إلى عملية الجمع والترحيل التي تتطلب تضافر الجهود المختصة بالتخطيط والبيئة معاً والتنسق فيما بينهم، إذ تترتب على إدارة النفايات آثار متعددة صحية واقتصادية وإدارية واجتماعية وبيئية تختلف نسبها من منطقة لأخرى. وخاصةً أنَّ المسألة لا تكون من مسؤولية المعنيين في مجالس المدن والبلديات وإنما تتطلب تعاون ومشاركة مجتمعية لتصنيف أنواع النفايات وهذا تحدي بحد ذاته نظراً لعدم التعاون إضافة إلى كثرة الاستهلاك الموارد المنتجة للنفايات والتي تبلغ 800طن/يوم تقريباً على مستوى المحافظة وعلى الأخص مراكز مناطقها وتتطلب نقل مسافة 25-30كم من مختلف اتجاهات المحافظة للوصول إلى المكبات المخصصة دون معالجة وغالباً **ما** تكون عربات نقل النفايات مكشوفة وتمر ضمن التجمعات السكنية الأمر الذي يتسبب بانتشار الملوثات، أمّا في المناطق الريفية فتقل نسبة تخديمها بعملية الجمع والترحيل عن 70%، وكما أنَّ النفايات تكون مرمية في أماكن متفرقة يصعب جمعها.

ويتم نقل النفايات المجمعة إلى مكب البصة الذي يقع على بعد 12كم جنوب شرق مدينة اللاذقية لتتم معالجة النفايات فيه عن طريق الطمر وهذا ما يؤدي إلى تلوث التربة والمياه الجوفية إضافة إلى المشكلات الصحية المنتشرة حيث بلغت نسبة انتشار الأمراض المزمنة 11.5% للعام 2010 [41]، كما أنّ مناطق أخرى من المحافظة أيضاً يكون جمع النفايات فيها مركزياً كما في جبلة، وعلى الرُّغم من ذلك فإنَّ دراسة المخططات لم يكن اياً من اعتباراتها دراسة مواقع لمكبات مناسبة، إلَّا من خلال دراسة تجريها جهات معنية بإنشاء مكبات دون التنسيق مع دراسة المخططات بيئيا واقتصادياً وغيرها.

2.2.3.1. قطاع التعليم والصحة في محافظة اللاذقية.

تعتبر عملية التنمية للقدرات البشرية ركيزة فكر تنموي ينتج عنه موارد بشرية تساهم بدورها في تنمية المجتمع وهذا بدوره يتطلب تأمين الوسائل التي يمكن أن تساهم في تعزيز هذه التنمية من حيث تأمين المنشآت التعليمية الكافية وذات الجودة التعليمة أيضا واختيار الأماكن الملائمة التي تمكن من وصول أغلبية الأفراد المجتمع إليها، وهذا يقود إلى تساؤل حول تدارك هذا الامر عند إعداد المخططات التنظيمية وهل يوجد توزان في توزيعها ما بين المناطق الحضرية والريفية ومدى مساهمة المخطط في تعزيز ذلك؟

للإجابة وبدراسة تحليلية لواقع التعليم في محافظة اللاذقية وُجِد أنَّه بالرغم من الجهود المبذولة من قبل المحافظة لتحسين واقع التعليم من حيث الكم والنوعية فإن الأمر لا يخلو من تحديات تواجه المحافظة نتيجة الأعداد المتزايدة للطلاب وخاصة في مرحلة التعليم الأساسي فقد بلغ عددهم 173916 طالباً للعام 2010، أي بزيادة قدرها 29670 طالباً عن عام 2005، وكما بلغ عدد طلاب المرحلة الثانوية 24667 طالباً وبلغ عدد المدارس الثانوية 144 مدرسة لنفس العام [41]، وبالرّغم من أنّ الدراسات



الشكل (89): توزع المدارس الثانوية والصناعية في مناطق المحافظة الأربعة [78]

والبيانات العامة على المستوى الوطني تشير إلى أنّ نسبة المراكز التعليمية في الريف أعلى منها في المناطق الحضرية ولكن لا تشمل كل الريف حيث تفتقر المناطق الشمالية مثل ربيعة إلى العديد من المنشآت التعليمية في المرحلة الأساسية والتعليم الثانوي، فبتحليل لواقع التعليم تبين التوزيع غير المتوازن للمنشآت التعليمية ما بين المدينة ومناطق المحافظة كما هو موضح في الشكل 89 [78].

من ناحية ثانية، فإنّ المشكلة تكمن في مستوى التعليم المتلقى من هذه المنشآت فقد بلغت الأمية في محافظة اللاذقية ما نسبته 12.9% وتتركز معظمها في الريف، وخاصة ريف منطقة اللاذقية ومنها ربيعة حيث بلغت نسبة الأمية فيها 31.75% وفي قسطل معاف 23.28%، وفي البهلولية 15.76%، وعين البيضة 18.06%، وتليها منطقة الحفة في كنسبا 23.63%، صلنفة 20.26%، ثم جبلة والقرداحة [24: 16]. كما أنَّ هذه المنشآت التعليمية المتوفرة في مناطق المحافظة تشمل المدارس الابتدائية والثانوية والاعدادية فقط، بينما تتوافر في المدينة المعاهد وجامعة تشرين والأكاديمية البحرية والتي هي للطلبة ذات الفئة العمرية (19-25) والتي لوحظ أنّها تشكل النسبة الأعلى من السكان المتمركزة في المناطق الحضرية والتي تمثل الجيل المستقبلي لقوة العمل. حيث بلغ عدد طلاب جامعة تشرين مع المستجدون للعام الدراسي 2009-2010 حوالي 69687 طالب وطلاب التعليم الموازي 8165 طالب وطلاب التعليم المفتوح 14433 طالب [36].

وبذلك يُلاحظ المركزية في توزيع المنشآت التعليمية ليكون أكثرها نفوذاً منطقة اللاذقية وعلى الأخص مدينتها التي تستقطب طلاب مناطق المحافظة في المرحلة الجامعية والذي سجلت الإحصاءات زيادة عددهم منذ العام الدراسي 2003-2004 بمقدار38536 طالب في عام 2010 فبالإضافة إلى زيادة العبء من حيث القدرة على تغطية الضغط الحاصل لتأمين التعليم لهذا التزايد هناك الضغط على مرافق المدينة وبنيتها التحتية سواء من حيث أضرار إقامة الطلاب في المدينة أو من حيث الحركة اليومية المقصودة من قبل الطلاب، وهذا عائد إلى عدم وجود اعتبارات عند توزيع المنشآت التعليمية ودون دراسة دوائر تأثيرها من خلال الخارطة المدرسية، والتساؤل هنا ما مدى مساهمة المخطط الجديد المعلن لمدينة اللاذقية عام 2008 في تحديث شبكة المنشآت التعليمة وتوزيعها المتوازن، وهل تحقق التوازن في توزيع المنشآت التعليمية بما فيها الجامعات والمعاهد بشكل متوزان بين مناطق المحافظة، وهل تمَّ تامين سهولة الوصول إليها من مناطق ونواحي المحافظة؟، وهذا ما سيتم التعرف عليه من خلال تقييم المخطط التنظيمي الجديد في الفصل الثاني من الجزء العملي.

أما فيما يتعلق بمجال الصحة فقد شهدت المحافظة تحسنا ملحوظاً في الخدمات الصحية حيث ارتفع عدد المشافي العامة من 4 مشافي عام 2002 إلى 8 عام 2010 والمشافي الخاصة من 12 مشفى إلى 17 وعدد المراكز الصحية العامة من 100مركز لعام 2007 إلى 110 مركز عام 2010، ويتم توزيع هذه المنشآت الصحية على مناطق المحافظة، كما هو موضح في الجدول 44.

مناطق المحافظة	المشافي		عدد المراكز الصحية
	العامة	الخاصة	
مدينة اللاذقية	1	14	16
منطقة اللاذقية	-	-	
منطقة جبلة	1	3	31
منطقة الحفة	1	-	26
منطقة القرداحة	1	-	20

الجدول (43): توزع المنشآت الصحية في مناطق المحافظة

المصدر: الباحثة استناداً إلى بيانات مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية [41] [36]

يلاحظ من الجدول السابق التباين في توزيع المنشات الصحية وخاصة المشافي ما بين مدينة اللاذقية وباقي مناطق المحافظة، كما أنَّ توضعها ضمن المدينة يكون بشكل مركز بحيث تكون ضمن الحدود الإدارية للمخطط التنظيمي الحالي والذي يعود إلى عام 1984 أي أنَّ التجمعات المحيطة والتي تشكل استقطابا للسكان غير مخدمة بهذه المنشآت وإنَّما يقصد السكان مركز المدينة بحركة تنقل يومية بغرض الاستطباب وهذا الأمر يفرض دراسته عند إعداد المخططات على مستوى المحافظة والمدينة من حيث تأمين المراكز الصحية للتجمعات السكانية بشكل متوازن مع مراعاة إمكانية الوصول لهذه المراكز بما لا يشكل الضغط على المدينة ويؤمن التخديم الكافي للمحافظة.

3.2.3.1. واقع السكن في محافظة الاذقية

تعتبر مشكلة السكن من التحديات الرئيسية التي تواجهها محافظة اللاذقية وعلى الأخص مدينتها، إذ أنّ جزءاً من العرض للمساكن النظامية لا يتناسب مع الطلب الحقيقي (قدرة الحيازة لدى الأسر المحتاجة) وبالتالي تتوجه هذه

الأسر لحيازة مساكنها في مناطق السكن العشوائي بما يتناسب مع القدرة المالية لديها في مقابل تنازلها عن الشروط الصحية للسكن، وعلى الرُّغم من أنَّ هناك إشكالية واضحة في تأمين السكن الملائم في محافظة اللاذقية هناك إشكالية الازدواجية في ظاهرة السكن ففي الوقت الذي يزداد فيه الطلب على المسكن هناك العديد من الوحدات السكنية الشاغرة بلغت نسبتها 20% من عدد الوحدات السكنية المعتادة في المحافظة والبالغة ما يقارب 286,869 مسكن للعام 2010 ومنها 140,245 مسكن في الحضر [41]، ولكن المساكن الخالية أغلبها في مركز المحافظة وتعود إلى ملَّاكها الخاصين بها التي لا يمكن شراؤها أو الاستئجار بسبب الأسعار المرتفعة للعقارات داخل المدينة.

وبذلك هناك فجوة سكنية بين عدد السكان وعدد المساكن، إذ أنَّه وكما تبيَّن أن عدد سكان في المحافظة للعام 2010 قد بلغ حوالي 1007991 نسمة وعلى أساس بيانات المكتب المركزي أن متوسط حجم الأسرة في محافظة اللاذقية قد بلغ 4,4 **[41]** أي هناك ما يقارب 230000 أسرة أي بزيادة قدرها 43953 أسرة عن عام 2004 حيث بلغ عدد الأسر آنذاك 185135أسرة **[37]**، وبالرُّغم من ذلك بقيت نسبة عدد المساكن في اللاذقية 7% من مساكن سورية ما بين الأعوام 2000- 2010**[49]** .

وبدراسة للفئة العمرية لسكان المحافظة تبين أنَّ ما نسبته 65% هم من فئة ممن تجاوزوا 20عاماً أي هناك 655194 نسمة تقريباً ممن بلغ 20عاماً وعلى اعتبار أن كل شخص بلغ 20 عاماً هو بحاجة لمسكن مستقل على الأمد المتوسط والبعيد **[49]**، وفي حال تمَّ استثناء نصف هذه الشريحة بأنهم يسكنون مع أهاليهم فإن هناك حوالي 327597 شخص بحاجة إلى مسكن وعلى اعتبار أنّ ما نسبته 49,5% **[41]** من سكان المحافظة هم إناث أي النصف تقريباً فإن هناك حوالي 163798 بحاجة إلى مسكن، وحسب معدل النمو السنوي في المحافظة والذي بلغ 1.75% للفترة ما بين الاعوام 2000-2010 [41] أي من المتوقع أن يصبح عدد سكان المحافظة 1555310 نسمة للعام 2035 أي بزيادة سكانية قدرها 547319 نسمة وبمعدل 124390 أسرة بحاجة إلى مسكن، إن هذه الأرقام تعبر عن بيانات لعدد المساكن المطلوبة حاليا ومستقبلاً وهذا ما يجب التعامل معه وأخذه بالاعتبار في عملية تطوير المخطط التنظيمي على مستوى المدينة وتوازنه مع المحافظة.

والتساؤل هنا ما هي لأسباب التي أدت إلى مشكلة السكن وعدم القدرة على تغطية طلبات ذوي الدخل المحدود؟

في الواقع إنّ ارتفاع الفجوة بين الأجور والأسعار ساهم بشكل كبير في عدم القدرة على تأمين السكن إذ أن التزايد السكاني في المحافظة كانت آثاره واضحة في إحداث هذه الفجوة في مدينتها خصوصاً لا سيما وأنَّ الإجراءات الحكومية لم تلبي الغرض حيث تكون الأراضي تحت تأثير أنظمة وشروط البناء التي تقتصر على تحديد عدد الأدوار والارتدادات والوجائب والمقاسم ونسب الاشغال وحصة الفرد من الاستعمالات وغيرها من الاشتراطات التي تحد من حرية السكان في الاستفادة من المساحة المتاحة للبناء ضمن المدينة ليكون محيطها هو المكان المستقطب لهم، وكما أن عدم السماع باستخدام عامل الاستثمار إلَّا في بعض المناطق والاعتماد على السكن الشعبي وتساوي عدد الأدوار تقريباً في معظم مناطق المدينة قد أضعف القدرة على إيجاد أنماط عمرانية تتلاءم مع مستويات الدخل لشرائح المجتمع المختلفة وخاصة ذوي الدخل المحدود المهاجرين إلى المدينة إلَّا من خلال التوسع الافقي الذي يقتص من الأراضي الزراعية دون وضع حدود لتوسع التجمعات وإدارته بما يتلاءم مع مبادئ تصنيف استعمالات الأراضي، وهذا يدل على عدم وجود سياسات تنظيمية مكانية مستدامة للتوسع الحضري الجاري.

إذاً ما هي السياسات الإسكانية المعتمدة لتأمين السكن الملائم والرخيص، وما هو دور المخطط التنظيمي في ذلك؟

1.3.2.3.1. التخطيط للإسكان الحضري في محافظة اللاذقية- الدوافع، التحديات والنتائج.

تقوم الدولة على المستوى الوطني بوضع خطط تنموية تتضمن محاولات لمعالجة السكن من حيث زيادة نسبة مشاركة القطاع العام في حل هذه المشكلة مع تفعيل دور كل من القطاعين التعاوني والخاص بذلك، حيث تقوم بتكليف الجهات التابعة لهذه القطاعات على مستوى المحافظات بتأمين ما ورد في الخطط من عدد معين من المساكن الشعبية، **ومنها اتحاد التعاون السكني** الذي يعد أحد الركائز الأساسية المكلَّفة بتأمين السكن لذوي الدخل المحدود من خلال توفير الحصول على الأرض اللازمة للبناء، ويتم عمل هذه الجهة بموجب قانون التعاون السكني الصادر عام 1981 الذي وُضِع لحل مشكلة السكن أو الحد منها ولكن لم يتطور مع القوانين العمرانية وتعديلاتها مما أدى إلى فقدان صلته بالواقع.

إذ تُعد القوانين والانظمة الخاصة بالجمعيات وارتباطها بقوانين البناء الأخرى من إحدى نقاط الضعف المواجهة لمشكلة السكن من حيث تأمين الأرض اللازمة للبناء، لا سيما ضمن مراكز مدن المحافظة، إضافة إلى القرار الصادر عن رئاسة مجلس الوزراء رقم 16 عام 2007 لتصبح المساحة المطلوبة للسكن لا تتجاوز 5 هكتارات في المنطقة الساحلية نظراً لتضاريس المنطقة من الناحية الجغرافية والغابات وقلة المساحات الذي ساعد على انتشار المخالفات [216].

لمعالجة هذا الأمر، فإنَّه من ضمن الخطوات الضرورية الّتي أكّد عليها الاتحاد التعاوني السكاني ضرورة لحظ مناطق السكن العشوائي والتعاوني في المخطط التنظيمي العام والتفصيلي في حدود حاجة الجهات العامة والحكومية وضرورة توزيع المقاسم الناتجة عن تطبيق القانون التوسع العمراني رقم 26 للعام 2000، وكذلك العمل وفق نظام ضابطة تسمح بالارتفاع الطابقي والشاقولي بدلاً من التوسع أفقياً.

أما دور القطاع العام المتمثل بالمؤسسة العامة للإسكان في المحافظة في تأمين السكن لذوي الدخل المحدود فيكون من خلال إقامة جمعيات تعاونية سكنية والإعلان للاكتتاب على أنواع للسكن الشعبي وتتألف من السكن الشبابي وسكن الإدخار والسكن العمالي، وإنّ واقع عمل كل من هذه الجمعيات موضحة في الجدول 44 .

المشاريع	سنوات التسليم	سنة الاكتتاب	عدد المكتتبين	المساحة المخصصة (دونم)	عدد المساكن	واقع التنفيذ للسكن منتهي ومسلم	قيد الدراسة
سكن شبابي	5		906	91	770	600	- منتهية
	7	2002	1412	204	2190	390	90
	10		903	150	1560		980
	10	2003	919	-	-		
	12		1708	-	-		
	الاجمالي القرارين		5947	445	4520	990-1000 أي 25%	1070 أي 20% من المساكن المكتتب عليها
سكن ادخار	5	2008	1500	140	1720	46% قيد التنفيذ	20%
			عدد الفائض 220				
السكن العمالي	-	-	-	--	--	-	-

الجدول (44): واقع العمل في الإسكان الشعبي في محافظة اللاذقية

المصدر : الباحثة بالاستناد إلى بيانات المؤسسة العا مة للإسكان في محافظة اللاذقية [45].

يُلاحظ من الجدول السابق أنّ مشروع سكن الشباب قد بدأ العمل بالاكتتاب لمرحلة 5 سنوات فقط، ولكن كان عدد المتقدمين يفوق 4 أضعاف المكتتبين لذلك تمَّ قبولهم على فترات تسليم لاحقة بمرسوم رئاسي، وكما يُلاحظ أنَّه تم الاكتتاب من قبل آلاف الشباب بانتظار مرحلة التسليم حيث تضاعفت مراحل التسليم المتفق والمكتتب عليها، ولكن إذا استمر السكن الشبابي وفق هذا العمل فإنه يحتاج لسنوات عدة للانتهاء منه وبدء ظهور النتائج على الأرض وهذا لن يحل مشكلة السكن وخاصة أنّ الفجوة تتسع مع ارتفاع عدد السكان المحتاجين للمساكن وكذلك الامر بالنسبة للجمعيات الأخرى كسكن الإدخار والسكن العمالي التي لم يتم بدء العمل بأي منها.

ويعود التأخير في عملية التنفيذ إلى عدة أساب ومعوقات داخلية وخارجية منها الحاجة إلى أراضي ومقاسم جديدة لعدم توافر الأراضي الملائمة للسكن، وعدم تعاون مجالس المدن بتأمين الأراضي للمؤسسة، وكذلك تسليم الأراضي للاستثمار السكني دون تنظيم مع مواجهة مشاكل خدمية، إضافةً إلى استمرار بناء المخالفات على حساب أملاك المؤسسة مع عدم اتخاذ أي إجراءات لذلك.

وبذلك يلاحظ ضعف التعاون والتنسيق بين المعنيين عن الوضع التنموي الإسكاني في المحافظة حال دون تحقيق الهدف الذي أنشأت الجمعيات السكنية العامة من اجله وهو تأمين السكن الرخيص، كما أنَّ أكثر المكتتبين هم التُّجار الذي حصلوا على رقم اكتتاب لعرض المساكن للبيع بأسعار أعلى وبالتالي استمرار ارتفاع الأسعار وعدم الموازنة بين العرض والطلب وانتشار السكن المخالف.

وعلى الرغم من ذلك فإن التوجهات الحكومية لحل هذه المشكلة لم تتجاوز مسألة الاعلان على الاكتتاب على مساكن جديدة حكومية كان آخرها صدور قرار مشروع السكن الجديد عام 2013 وكانت حصة اللاذقية منه تأمين 4000 شقة سكنية وهنا بقيت المشكلة ذاتها أنه لم يتم البدء بالاكتتاب بسبب عدم توفر الأراضي، إذ لم يتم معالجة تأمين

الأراضي باتخاذ سياسات تخطيطة إسكانية مستدامة كاتخاذ الاراضي الفارغة مثلاً أو المناطق المتدهورة (مناطق السكن العشوائي) ولحظها في المخطط التنظيمي العام والتفصيلي في حدود حاجة الجهات العامة والحكومية من أجل إنشاء المساكن لذوي الدخل المحدود، وكذلك العمل وفق نظام ضابطة تسمح بالارتفاع الطابقي والشاقولي بدلا من التوسع أفقياً من خلال تجديدها حضرياً بما يمكّن من تأمين اكبر عدد من الوحدات السكنية للمكتتبين وبالتالي إمكانية معرفة ما هو التوسع المطلوب لإحداث مشاريع إسكانية جديدة في عملية إعداد المخططات، وإنّما كان الحل بزيادة عملية الاكتتاب لجعل أكبر عدد من السكان بانتظار سنوات عدة حتى الانتهاء من تسليم مساكنهم.

وخاصة أنّ عملية التخطيط للإسكان تتم وفق الروتين الإداري وبموجب القوانين والتشريعات العمرانية التي كان لها دوراً كبيراً في تعميق مشكلة السكن ومنها قانون **منع الاتجار بالأراضي عام 1976** الذي يمنع الاستفادة من الأراضي إلا بعد بنائها وبيعها للجهات العامة فقط، **وقانون إعمار العرصات عام 1979** وعلى الرُّغم من أنَّه يسهل عملية البيع للعقارت حتى قبل إشادتها إلا أنّه يفرض غرامة مالية على المالكين المتخلفين عن الحصول على الرخص وخلال 5-4 سنوات إذا لم يتم الترخيص أو إكمال بناء العرصات يمكن للجهة الإدارية بيعها باستثناء ما هو ملك الجهات العامة، وكما انَّه تكون إجراءات البناء ضمن تدخل القطاع الخاص وبالتالي لا تساعد على تأمين السكن بأسعار مخفضة.

أمَّا قانون التوسع العمراني رقم 26 عام 2000 فقد جاء لمدن مراكز المحافظات من أجل إعداد خطط خمسية لاستملاك جميع الاراضي الخاضعة لأحكامه وبذلك بدأت الجهات الإدارية ضمن هذه المدن باستملاك مئات الهكتارات واعتبار كل مساحة تزيد عن الحد الاعلى المسموح به الترخيص خاضعة لاحكام القانون، ولكن كان هناك اختلاف واضح بين أحكام القانون والتعليمات المنفذة حيث فاقت المساحات المستملكة الحاجة لها ضمن المدن، وعلى الرُّغم من ذلك لم يتم حل مشكلة السكن لمعظمها واستثمارها بالشكل الأمثل وتُركت الأراضي دون القدرة على تقسيمها وأصبحت عرضة لانتشار المخالفات فيها، مما كان له دور كبير في ارتفاع أسعار الأراضي بسبب استملاك العقارات وتجميدها وباتت الأراضي المعروضة للبناء محدودة مما زاد في أسعارها.

وبذلك يتبين مدى تأثير القوانين والتشريعات العمرانية العقارية في تفاقم مشكلة السكن وخاصة في ظل عدم تقدير أبعاد التشريع بالشكل الصحيح، عدا عن كثرة التعليمات التنفيذية والبلاغات التي تلغي مضمون القوانين، والمشكلة أنَّ هذه القوانين هي التي تحكم عملية التخطيط وإعداد المخطط التنظيمي في المدينة والتي كانت من مقترحاته إحداث مناطق توسع وفق قانون التوسع العمراني رقم 26 لاستيعاب النمو السكاني المتوقع للعام 2025 وبالتالي توسع الحدود الإدارية للمدينة على حساب الأراضي الزراعية، في حين لا يزال توسع المناطق العشوائية مستمراً في المدينة والذي يعتبر السبب الأكبر في تعميق مشكلة السكن.

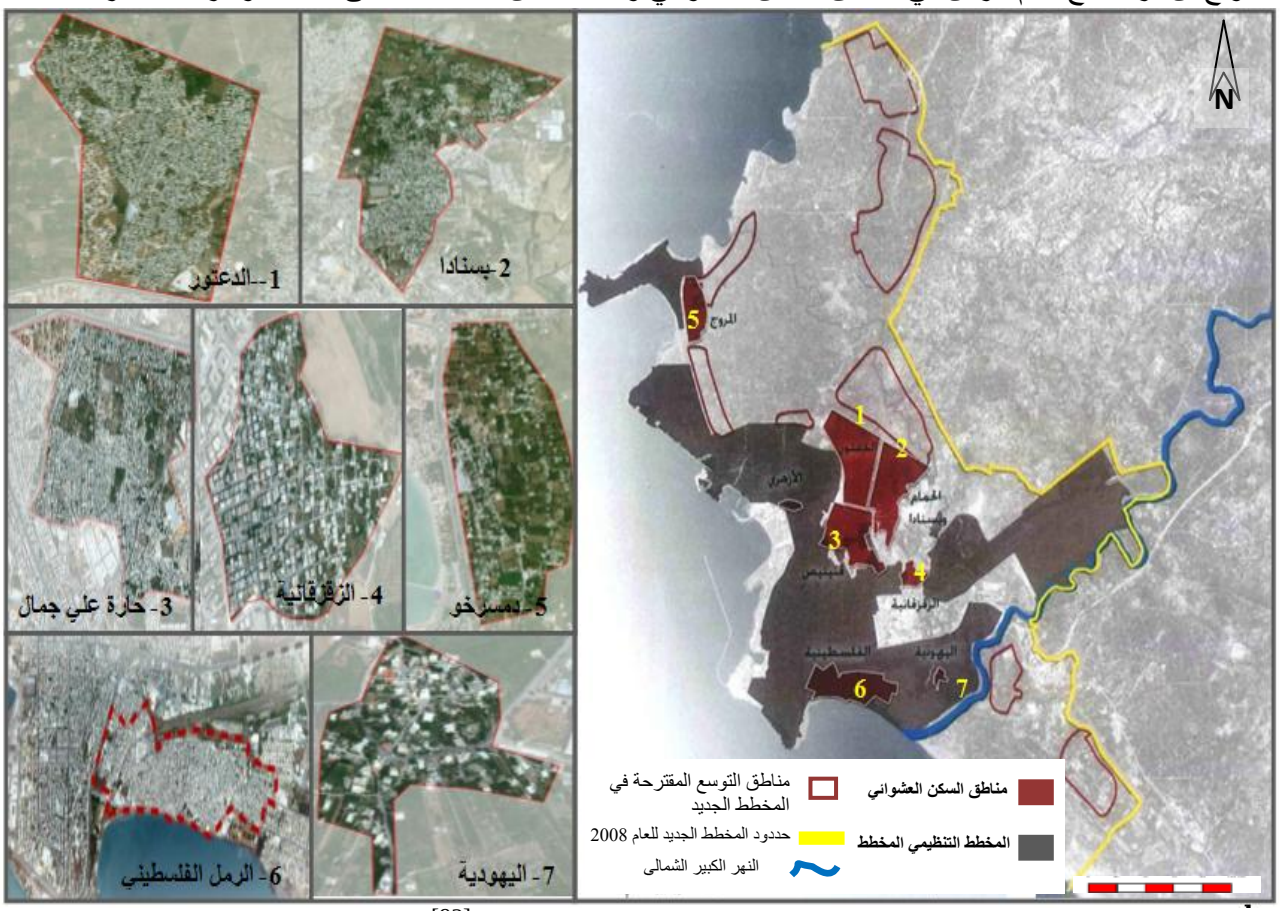
4.2.3.1. الوضع الراهن لمناطق السكن العشوائي في مدينة اللاذقية

لقد أسهمت الهجرة غير المنظمة الناتجة عن عدم وجود توازن إقليمي في المحافظة في ظهور مناطق السكن العشوائي والمخيمات المنتشرة في محافظة اللاذقية لتشكل مجتمع آخر يعيش في بيئة منعزلة بخصائصها وقد طال تأثيرها الأحياء المجاورة، وتواجه اختلالات بيئية واجتماعية لأسباب تتعلق بما يجري من عمليات تخطيطية وسياسات إسكانية غير قادرة على تغطية الحاجات المتزايدة مما يفسح المجال أمام شريحة من السكان ذات الحالة المادية السيئة لإقامة التجمعات العشوائية التي اختلطت في جزء كبير منها مع مناطق المدينة المنظمة، وشكلت مساحة العشوائيات نسبة 21% من مساحة المخطط التنظيمي المصدق للمدينة، تنتشر هذه التجمعات العشوائية داخل وخارج المخطط التنظيمي المصدق للمدينة وبلغت مساحتها 655 هكتار وبلغ عددها 8 تجمعات أربعة منها داخل المخطط التنظيمي وهي (تجمع قنينص، الأزهري، القدس، اليعربية) ومساحتها 257 هكتار والأربعة الأخرى خارج المخطط التنظيمي وهي (مروج دمسرخو، الدعتور، بسنادا، الزقزقانية) ومساحتها 398 هكتار، وقد بلغ عدد سكانها 187500 نسمة بكثافة وسطية 390 نسمة/ هكتار وتعتبر مرتفعة جداً، وبالمقارنة بين تعداد السكان في المناطق العشوائية الداخلة والخارجة التنظيم تبين تعداد السكان في المناطق الخارجة عن التنظيم قد بلغ 100,000نسمة وبمساحة 60,6% من باقي مساحة المناطق المخالفة، أمَّا تعداد المناطق الداخلة ضمن التنظيم بلغ87,500 نسمة للعام 2012 [92]، ويتوزع هذا التعداد بين الأحياء كما يوضح الجدول 45، ويوضح الشكل 90 مناطق السكن العشوائي في مدينة اللاذقية.

الموقع بالنسبة للمخطط	اسم التجمع	مساحة التجمع (هك)	النسبة المئوية للمساحة	عدد السكان للعام 2011	الكثافة ن/هك
داخلة التنظيم	قنينص	123	%39.4	1500	661
	الأزهري	808		5000	565
	اليعربية	733		400	546
	القدس	118		48500	408
خارجة التنظيم	مروج دمسرخو	62	%60.6	15000	240
	الدعتور	160		35000	219
	بسنادا	151		35000	232
	الزقزقانية	123		30000	244
المجموع	8	653.13	%100	187500	390

الجدول (45) :المناطق العشوائية المنظمة وغير المنظمة ومساحتها في مدينة اللاذقية [92]

ويلاحظ من الشكل 91 أنَّه تحتل المناطق العشوائية مواقع هامة بالنسبة للمدينة، وتتوزع الأبنية فيها بشكل عشوائي وكما تتصف بتدني الحالة الفيزيائية والخدمات المعيشية وأحياناً انعدامها بالكامل إضافة إلى تدني الوضع الاقتصادي، وتتصف شبكة الشوارع الرئيسية في هذه المناطق بتدني مستواها الفني والتخطيطي أيضاً، وكما أنه يشكل عدد سكان التجمعات العشوائية 40% تقريباً من سكان مدينة اللاذقية ويتم تصنيفهم على أنهم حضر إلا أنَّه لا يتم تخديمهم بالشكل الكافي، الأمر الذي كان له تأثيره على المناطق المنتظمة أو المحيطة وأصبحت عالة عليها فهي تعكس حالة اجتماعية وإنسانية دون المستوى الحضاري، وحالة اقتصادية متدنية فقد بلغ معدل البطالة في هذه المناطق 17.7% [92]، وذلك لأن الجيل الاول من الوافدين هم من طلبة العمل واتخذوا من السكن العشوائي مكان للسكن وبالتالي كانت المشكلة لدى الأسر في الجيل الثاني لعدم القدرة على إيجاد فرص عمل وهذه المشكلة من المتوقع أن تزداد مع تقدم الزمن في مناطق السكن العشوائي وما لذلك من منعكسات على كافة المؤشرات الأخرى.



الشكل (90): مناطق السكن العشوائي في مدينة اللاذقية [92].

وقد تمت دراسة واقع المناطق العشوائية بتناول عدة مجالات [76].

أ- واقع مياه الشرب والصرف الصحي والمعالجة للنفايات: تعتمد المناطق العشوائية في تأمين مياه الشرب على الشبكة الرئيسية للمدينة، وفيما يتعلق بالصرف الصحي فلا تزيد نسبة التخديم بالشبكات عن 70% والتصريف يتم إلى البحر أيضاً، وأمَّا النفايات فيتم جمعها في هذه المناطق مرة في اليوم وتبلغ نسبة الجمع 150 طن يومياً أي ما يقارب نصف الكمية المجموعة يومياً على مستوى المدينة ولكن المشكلة في أنّه لا يتم معالجتها إلا من خلال المكبات مثل مكب البصة إلى جانب نفايات المدينة الذي يعالج هذه النفايات بالطمر دون الأخذ بالاعتبار التلوث الذي يحدثه ذلك للتربة والمياه الجوفية والهواء، وكما تخلو هذه المناطق من الحدائق والساحات الخضراء وإنّما تتلاصق الأبنية ببعضها بحيث لا يوجد خصوصية للمنازل وكما تطل بعض المنازل عى أخرى. ويوضح الشكل 91 نماذج من التجمعات العشوائية في مدينة اللاذقية.



الرمل (الجنوبي) الفلسطيني — حي الدعتور (دمسرخو) — حي بسنادا

الشكل (91): نماذج التجمعات العشوائية في مدينة اللاذقية
المصدر : عدسة الباحثة

وكما يُلاحظ اعتداءات وتجاوزات المباني على سعة الشوارع والوجائب التي لم تلحظ في المناطق العشوائية مع انعدام الأرصفة في أغلبية هذه التجمعات إضافة إلى أنَّ هذه الشوارع تواجه مشكلة النقص في التجهيزات الفنية، ويوضح الشكل 92 نموذج لشوراع المناطق العشوائية في دعتور بسنادا والرمل الجنوبي في مدينة اللاذقية والتي تعتبر من الشوارع المفعلة والرئيسية في هذه المنطقة.



حي دعتور - بسنادا — الرمل (الجنوبي) الفلسطيني

الشكل(92): نماذج للشوارع مع انعدام الأرصفة في مناطق السكن العشوائي في مدينة اللاذقية
المصدر: عدسة الباحثة

إنّ هذا الأمر لم يقتصر على الحالة الفيزيائية للأبنية والشوارع وإنما طال المجالات التنموية الأخرى.

ب- في المجال التعليمي: لا يتواجد سوى مدرسة واحدة للتعليم الأساسي في بعض التّجمعات وبعضها الآخر مدرستان، وكما لا توجد سوى مدرسة واحدة فقط للتعليم الثانوي في بعض المناطق مثل دمسرخو والازهري والدعتور وبسنادا، أمَّا الباقي لا يحتوي على أي مدرسة ثانوية وإنّما الاعتماد على النواحي المجاورة، وكانت آثار ذلك واضحة في نسبة الأمية فيها حيث بلغت 14.1% للعام 2004، وهي أقل من نسبة الاميّة على المستوى الإجمالي وذلك لأن معظم الوافدين هم من طلبة العلم أيضاً.

ج- في مجال الصحة: تخلو بعض التّجمعات من أي مركز صحي مثل منطقة الأزهري وحارة علي الجمال واليعربية، أما مروج دمسرخو وحي القدس فيتم تخديمها بثلاث مراكز، علما أنّه كما تبين من تعداد كل من حي القدس ومنطقة مروج دمسرخو هناك تباين كبير في عدد السكان حيث يزيد عدد سكان حي القدس ثلاثة أضعاف

حي الأسد ويتم توزيع عدد متقارب من المراكز الصحية والتعليمية لكل منها، وهذا لا يحقق التوازن ولا يحقق متطلبات المجاورة المستدامة الوحدة الأساسية المعتمدة في التخطيط [78].

في الواقع، لم يلحظ تنظيم ومعالجة مشاكل المناطق العشوائية في المخطط التنظيمي الجديد لمدينة اللاذقية على الرّغم من أنّ مسألة تنظيم المخالفات العشوائية من الأهداف الرئيسية التي وُضِع من أجلها فقد تمّ الاعتماد على قاعدة بيانات طبوغرافية قديمة تعود للعام 1993 واقترح تنظيم عدد كبير من الحدائق والمسطحات الخضراء ومشيدات عامة حكومية وتجارية استدعت إزالة عدد من المنازل الأمر الذي جعل المخطط يقابله مجموعة اعتراضات بلغت 13ألف اعتراض منها 64% حول مناطق المخالفات لعدم الرغبة في تنظيمها وفق هذا المنحى والاتجاه، لذلك سيتم تقييم المخطط الهيكلي المقترح لمعالجة هذه المناطق وفق الأداة المقترحة والمذكورة سابقاً لمعرفة مدى التقليل من واقع التحديات المواجهة وطرق المعالجة.

3.3.1. البنية التحتية للنقل (الحركة) في محافظة اللاذقية

تعتبر شبكة الطرق والنقل من أهم المقومات والمحاور الاستراتيجية للخطط التنموية وكما تمثل الفراغات الأساسية التي تتنقل فيها التيارات المختلفة الضرورية للحياة الحضرية مثل حركة السكان والمركبات وتشمل هذه الحركة الطرق والشوارع وممرات المشاة وحركة الدراجات الهوائية، ويستند **عنصر الحركة** على أربعة مؤشرات لقياس أداء النقل على مختلف المستويات وهي **(التدرج الهرمي للطرق، الانسيابية المرورية وتوفر عامل الأمان والخصوصية، كفاءة النقل العام، التشكيل البصري للطرق)**، وقد تمَّ تحليل واقع النقل في المحافظة من خلال استخدام هذه المؤشرات.

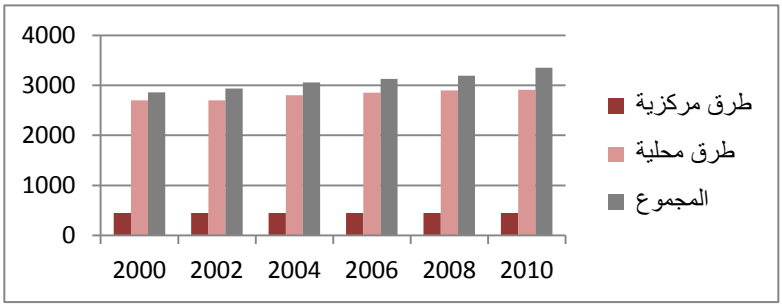


الشكل (93): البنية التحتية للنقل في محافظة اللاذقية [78]

1.3.3.1. نظام النقل على مستوى محافظة اللاذقية

تتميز المحاور الرئيسية التي تربط أجزاء المحافظة ببعضها بأنها شبكة شعاعية، تمتد أغلبها من مدينة اللاذقية بإتجاهات مختلفة، وتشكل هذه المحاور شبكة الطرق الهيكلية لمحافظة اللاذقية تؤمن لها الربط الإقليمي مع المناطق التابعة لها من جهة ومع بقية المحافظات من جهة أخرى، بالإضافة لربطها مع الدول المجاورة تركيا، لبنان، ويوضح الشكل 93 شبكة الطرق في محافظة اللاذقية.

لقد تطورت شبكة الطرق في محافظة اللاذقية ما بين الأعوام (2000-2010)، وبلغ مجموع أطوال هذه الطرقات تقريباً 3358كم للعام 2010 وتمثل نسبة 10% من مجموع أطوال الطرقات في سورية [36]، ويوضح الشكل 94 تطور أطوال الطرق البرية (المركزية والمحلية).



الشكل (94): تطور أطوال الطرق البرية في محافظة اللاذقية
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى المجموعة الأحصائية للأعوام ما بين 2000- 2010

تُصنف الطرق في محافظة اللاذقية إلى مايلي:

- **طرق دولية:** تربط مدينة اللاذقية بالمحافظات الأخرى وهي طريق (اللاذقية- طرطوس- دمشق) وطريق قيد التنفذ (اللاذقية- أريحا- حلب) وهو يربط اللاذقية بمدينة حلب عبر أريحا يبدأ من منطقة البصة في اللاذقية وينتهي في أريحا في إدلب لتسهيل التبادل التجاري ويتصل أوتوستراد (دمشق-حلب).
- **طرق درجة أولى:** تربط المدينة بإقليمها، وتشمل طريق (اللاذقية- حلب) ويضم حارتين فقط ويبلغ طوله51كم وتعبره الشاحنات الكبيرة وبشكل كثيف والسيارات السياحية أيضاً، طريق (اللاذقية-كسب- تركيا) ومؤلف من حارتين وطوله 26كم، طريق (اللاذقية- طرطوس) القديم ومؤلف من حارتين وبطول 42 كم، طريق (اللاذقية- القصر الجمهوري) ويبلغ طوله 14,5كم، طريق القرداحة ومؤلف من حارتين باتجاهين وبطول 15,5كم، طريق سقوبين.
- **طرق درجة ثانية وثالثة:** وتربط مدينة اللاذقية بالمراكز السياحية والأثرية والقرى والتجمعات السكنية وتربط مراكز النواحي بشكل غير مباشر في محافظة اللاذقية وكما تربط المدينة بالتجمعات للمحافظات المجاورة (طرطوس، حماة، إدلب).

يُلاحظ من الدرجات السابقة أنَّ شبكة الطرق في المحافظة تتميز بالتدرج الهرمي للخدمة الطرقية ولكن لم يُلاحظ أي ربط لمناطق المحافظة مع بعضها وإنّما يتم الانتقال بين مراكز المناطق من خلال الطرق الهيكلية، أي هناك ضرورة وجود طرق حلقية لربط مختلف المناطق دون الدخول إلى المدينة.

أما على مستوى مدينة اللاذقية: فتضم المدينة مجموعة من الطرق والشوارع التي تربط مناطق وأحياء المدينة ببعضها وتؤمن تنقلهم ما بين أماكن عملهم وسكنهم وأماكن الترفيه والتسلية، ويوضح الشكل 95 الربط الطرقي على مستوى مدينة اللاذقية، تقوم شبكة الشوارع في المدينة بدور هام في التشكيل العمراني للمدينة من حيث الشوارع المتعامدة والنسبة الواسعة التي تشكلها من مساحتها وبتصنيف هذه الشوارع يتبين التدرج الهرمي من حيث وجود:

- **الشوارع الرئيسية:** وهي شارع حلب، الشام، الجمهورية، الثورة، عبد القادر الحسيني، ميسلون، جمال عبد الناصر، طرابلس، المغرب العربي، 14 رمضان وغيرها.
- **الشوارع الثانوية**: كشارع اليرموك، أبو العلاء المعري، الجلاء، القلعة، سيف الدين، المتنبي، الطبقلجي، وغيرها
- **الشوارع الفرعية التخديمية**: تتوزع ضمن الاحياء السكنية والتجارية وتؤمن الربط بين الشوارع الثانوية.



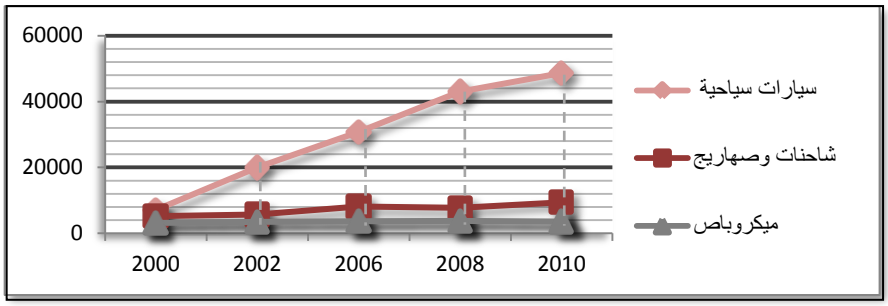
الشكل (95): الربط الطرق في مدينة اللاذقية [218].

يلاحظ من الشكل السابق أنّه يتم ربط شبكة الطرق على مستوى المدينة بمحاور رئيسية تتوزع على اطرافها الأحياء السكنية وبعض الفعاليات التعليمية والإدارية والصحية والتجارية، وتمتد هذه المحاور لتتقاطع مشكلة الدورات الرئيسية في المدينة وهي دوار الصيدلية، وساحة صلاح الدين (الزراعة)، وساحة اليمن، ساحة الجمهورية (هارون) وغيرها

2.3.3.1. دراسة الانسيابية المرورية وتوفر عامل الأمان والخصوصية في مدينة اللاذقية

يُتضح من الشكل السابق 95 الكثافة الطرقية في المدينة واختلاف أنماط الشبكة، حيث تربط شبكة الشوارع الرئيسية بين شرق المدينة وغربها وبين شمالها وجنوبها بشبكة شعاعية مما يضطر إلى الدخول إلى المدينة وأحيائها للانتقال إلى باقي نواحي منطقة اللاذقية، وكذلك إنَّ الشوارع الثانوية كما في المدينة القديمة تأخذ الشكل الشطرنجي بشكل يجعل شرائح الأراضي صغيرة مع انعدام المساحات الخضراء ضمنها، وتقلل التمايز في رتب الشوارع بحيث لا يمكن التفريق بين الشارع الفرعي أو الرئيسي .

كما تتداخل في المحاور الرئيسية لشبكة الشوارع في مدينة اللاذقية حركة كل من النقل العام والخاص والشاحنات، الأمر الذي يؤدي إلى الخلط ما بين المرور المحلي والعابر والذي بدوره يقلل من عامل الأمان في محيط البيئة السكنية، حيث ازدادت حوادث المرور وبلغت 907 حادث للعام 2010 وخاصة في ظل التزايد المستمر للمركبات الآلية (العامة والخاصة) وضعف إدارة الطرق والمرور فقد ازدادت عدد وسائط النقل على اختلاف أنواعها في المحافظة وخاصة سيارات الأجرة الخاصة حيث وصل عددها إلى 9640 سيارة أجرة للعام 2010 من أصل 48630 سيارة سياحية لنفس العام [36]، أي تشكل تقريباً 20% من السيارات السياحية، وقد أدت إلى آثار سلبية اجتماعية وبيئية واقتصادية تمثلت في زيادة كثافة المرور والازدحام وعرقلة الحركة المرورية في الطرقات في كثير من الأحيان لعدم وجود محطات خاصة لتنزيل وتحميل الركاب، إضافة لتخديمها وتحميلها عدد قليل من الركاب في الرحلة الواحدة لا يتجاوز ما بين 1-4 ركاب فقط، تقوم بمهمة التوصيل بين أحياء المدينة إضافة إلى تقديم خدمات التوصيل إلى القرى والنواحي والمراكز التابعة للمحافظة التي لا تصلها خدمة بالباصات أو الميكرو الباص ويوضح الشكل 96 تزايد أعدد السيارات السياحية العامة والخاصة والحكومية ما بين الأعوام (2000-2010) ويوضح الشكل 97 صور لمرور الشاحنات مع السيارات السياحية ضمن المدينة.



الشكل (96): تزايد عدد المركبات الآلية في محافظة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة بالاتستناد على بيانات المكتب المركزي للإحصاء ما بين الأعوام (2000-2010).



الشكل (97): الخلط المروي بين السيارات الكبيرة والصغيرة في شوارع مدينة اللاذقية.
المصدر: عدسة الباحثة.

من ناحية ثانية، وفيما يتعلق بانسيابية الحركة والمرور فإنّ التّزايد في أعداد المركبات والاعتماد على وسائط النقل المختلفة والمتزايدة في التنقل ضمن مدينة اللاذقية أدى إلى زيادة الطلب على المواقف السيارات التي لم تلقَ الاهتمام الكافي في المدينة ولم تلحظ في مخططاتها التنظيمية على الرغم من أنّ اغلب السيارات تقف عدد من الساعات على مدار اليوم أكثر من الحركة وخاصة السيارات الصغيرة السياحية، ويعتبر مركز المدينة من أكثر المناطق التي تواجه مشكلة تأمين ووقوف المركبات حيث تتركز فيه نقاط الجذب المختلفة كالمحلات التجارية والمباني الحكومية والمطاعم والمكاتب والعيادات وبالتالي يرتفع الطلب على الوقوف ما يؤدي إلى وقوف المركبات على جانبي الطرق أو على الارصفة كما هو موضح في الشكل 98، وتعود أغلب هذه السيارات لأصحاب الفعاليات وغالباً ما تتوقف لفترة طويلة من الزمن، وكذلك بالنسبة للأحياء فأغلبها غير مخدمة بمواقف السيارات مما يؤدي إلى عرقلة حركة المشاة من جهة، وإلى خفض كفاءة استيعاب الشارع المروري وإعاقة حركة المرور من جهة أخرى بسب الوقوف على الأرصفة وعلى جوانب الطرق، أمّا المرائب الطابقية فلم تلحظ وجودها في المدينة على الرغم من أهميتها وضرورة وجودها في المناطق المأهولة بالمواقف السطحية المكتظة مثل مركز المدينة.



الشكل (98): وقوف السيارات على أطراف الشوارع وعلى الأرصفة في شارع هنانو و8 آذار
المصدر: عدسة الباحثة

وكذلك فإنّ ممرات المشاة والدراجات الهوائية ضمن مدينة اللاذقية لا تحظَ أي اهتمام من قبل المعنيين ولم تلحظ في المخططات التنظيمية للمدينة وإنَّما تقتصر على الأرصفة الواقعة على جانبي الشوارع والتي يتم استخدامها تجاوزاً كأماكن لوقوف السيارات، وكما توجد عدد من الأنفاق والجسور المخصصة للمشاة.

ويعتبر مركز المدينة المفعّل بالمحال التجارية والمباني الحكومية وغيرها من المناطق الترفيهية السياحية المميزة من المناطق المخدمة بأهم شبكة شوارع للمشاة، لكنَّها تقتصر على الارصفة المرافقة للشوارع وغير قادرة على استيعاب كثافة المشاة معظم الأوقات.

3.3.3.1. نظام النقل العام في محافظة اللاذقية

يتم النّقل العام في المحافظة بواسطة الميكروباص أو سيارات الإجرة (التكسي)، أما في المدينة فيتم النقل العام بواسطة الباصات والميكروباص وسيارة الإجرة (التكسي)، وهنا يُلاحظ انعدام الخيارات المتطورة لوسائل النقل العام من حيث عدم وجود نقل كهربائي أو سككي مما سبب الضغط على الخيارات المتواجدة والتقليل من كفائتها وكفايتها.



الشكل (99): مسارات الباصات ضمن مدينة اللاذقية [30]

ترتبط شركة النقل العام في المحافظة بوزارة النقل ومهمة الشركة إدارة واستثمار مرافق النقل الداخلي، وتتوزع خطوط النقل الداخلي اعتماداً على الباصات في مدينة اللاذقية في ثمانية خطوط تخدم معظم أرجاء المدينة سواء للباصات الحكومية أو للقطاع الخاص وتتألف شبكة الباصات من 415 باص، وقد تطور أعداد جميع أنواع الباصات بشكل متتالي منذ عام 2001 حتى 2011 وخاصة بعد ازدياد الاهتمام الحكومي في توسيع أسطول باصات النقل العام حيث شكلت الباصات في مدينة اللاذقية ما نسبته 0,5% من مجموع وسائل النقل للعام 2010. ويوضح الشكل 99 مسارات الباصات ضمن مدينة اللاذقية.

في الواقع، وبدراسة لمسارات الباصات ضمن المدينة تبيَّن أنها تخدم المناطق ضمن حدود المدينة الإدارية وتعتبر أكثر المناطق جذب هي مركز المدينة (الشيخ ضاهر ومحيطها) ثم جامعة تشرين كونهما الوجهة الرئيسية للسكان، كما تشمل كل من مشروع الزراعة والطابيات وجامعة تشرين والشيخضاهر والقلعة بشكل جيد، بينما لا تصل هذه الخدمة إلى التجمعات المحيطة كحي القدس، تشرين، البعث، بسنادا، وأوغاريت، وكما تمر هذه الباصات في محيط بعض الاحياء مثل المشروع السابع والثورة دون الدخول مما يضطر لاستخدام السيارات الخاصة.

وبذلك يتبين من دراسة الوضع الراهن للباصات أنَّه لا يتم التخديم الكافي بهذه الشبكة وإنما تغطي فقط القسم الغربي والشمالي الغربي ومشروع الزراعة وجامعة تشرين وغيرها بينما التجمعات والضواحي السكنية المحيطة غير مخدمة بهذه الشبكة على الرّغم من أنها تعتبر من التجمعات الجاذبة للسكان طلبا لخدمات المدينة القريبة منها ولم يتم دراسة تأمينها بخطوط النقل الداخلي .

من ناحية ثانية، لا يوجد مواقف محددة لشبكة النقل الداخلي وإنَّما تنطلق الباصات يومياً من مرآب النقل الداخلي في اليعربية ضمن حي القدس ولا توجد محطات خاصة للتبديل وإنَّما يتم ذلك من خلال مواقف موزعة على مسارات الباصات وقد بلغ عددها 192 موقف وبمسافة تتراوح بين 160-300م.

أمّا الميكروباصات (السرفيس) فهي تعتبر من أكثر وسائل النقل الفعّالة على مستوى المحافظة والمدينة نظراً لصغر حجمها وإمكانية امتلاكها من قبل السكان وسعتها المعقولة ل 12راكب وقد تطور عددها من 3093 ميكروباص عام 2000 إلى حوالي 4160 ميكروباص عام 2010[36]، وتغطي خطوط مختلفة من المدينة وخصوصاً التي لا تصل إليها الباصات ولكن لها دور هام في ربط المدينة مع باقي مراكز المناطق والقرى وبذلك يستخدم منها ما يقارب 436 ميكرو باص للعمل ضمن المدينة و925 ميكروباص لوصل المدينة مع التجمعات المحيطة، والباقي تصل إلى خارج حدود المدينة لتصل إلى القرى والنواحي أو بين بعضها البعض.

تواجه شبكة الشوارع مشكلة من حيث كثافة الميكروباصات وخاصة في ساعات الذروة نظراً لرغبة السكان في ارتيادها لأنها تؤمن انتقال سريع وبسعر معقول وخدمتها المتوفرة على مدار الوقت، وكما أنَّ المشكلة المواجهة هي الإدارة الذاتية دون التنسيق ودون أي خطة للإدارة والمراقبة وعلى الرغم من خدمتها الجيدة إلَّا أن كثافتها ووقوفها المتكرر ضمن المدينة يسبب العرقلة المرورية، ودون وجود محطات خاصة بها أو وقت محدد للتبديل وإنَّما يتوقف ذلك على الطلب، الأمر الذي يقلل من عامل الامان وقلة الانسيابية وسهولة الوصول.
أما محطات انطلاق السرافيس في المدينة فيوجد محطتان أساسيتان هما حي الفاروس والمحطة عند مدخل المدينة قرب محطة انطلاق الباصات إلى المحافظات الأخرى يؤمنان انتقال الركاب ضمن المدينة أو إلى خارجها .
تحقق هذه الوسائل إمكانية الوصول السهل والميسور للسكان وهذا هو الطلب الأساس للسكان لكن تمّ إغفال الآثار السلبية التي تحدثها من التلوث والعرقلة المرورية وكثرة الحوادث وقلة الأمان والسلامة والضجيج.

4.3.3.1. التشكيل البصري للطرق في مدينة اللاذقية

تكاد تخلو ممرات المدينة من عناصر الجذب وعناصر التشكيل البصري الملائمة وأماكن التوظيف الملائم للعناصر النباتية، ففي شوارع المشاة ضمن الأماكن الترفيهية السياحية على سبيل المثال الكورنيش الغربي تقتصر حركة المشاة فيه على ممرات متفاوتة في العرض وفيه العديد من الحدائق والمساحات الخضراء وتتوزع بعض المقاهي والمنشآت الترفيهية ولكن يطل الآن على المرفأ الصناعي بعد أن كان يعتبر هذا الكورنيش أهم عنصر للجذب والتشكيل البصري.
وكذلك غيرها من ممرات المشاة الترفيهية كشارع الكورنيش الجنوبي وعلى الرُّغم من توزع الفعاليات الترفيهية المختلفة على أطرافه إلَّا أنّه لم يُراعَ مسألة تمتع السكان بمنظر البحر وخاصةً أنّ أسعار هذه المنشآت لاتناسب الحالة المادية لأكثرية السكان ويخلو هذا الممر من عناصر الأثاث والمساحات الخضراء وبالتالي يضعف التشكيل البصري والتّواصل الاجتماعي، كما أنّ عرض الشوارع واختلاف أشكال الأبنية وارتفاعاتها يحدث التلوث البصري. ويوضح الشكل 100 صور لممرات المشاة على الكورنيش الغربي والجنوبي والتلوث بصري.





الشكل (100): ممرات المشاة على الكورنيش الغربي والجنوبي في مدينة اللاذقية.

بشكل عام، تبيَّن أنَّ معايير استدامة النقل الحضري بعيدة عما هو سائد في نظام النقل في المحافظة والمدينة على حد سواء، فالبنية التحتية للنقل تتوجه بشكل أساسي للمركبات الآلية وتفتقر لشبكة نقل عام كفوءة ولشبكة المشاة وتنعدم فيها ممرات الدراجات الهوائية أو الترام والمترو مع تجاهل وجود محطات تبديل نظامية لوسائل النقل المعتمدة، إضافةً إلى أنّ الأحياء المحيطة والبعيدة بقيت دون تخديم ولم يلحظ أهمية ذلك من ضمن الخطط الموضوعة علماً أنّه تمّ اقتراح مجموعة من المحاور لربط المدينة مع مناطق التّوسع المقترحة في المخطط الجديد والتي دُرست بمخالفة لاتجاه التوسع العمراني الجاري في المدينة، ولكن التساؤل هنا، هل اقتراح مجموعة المحاور الطرقية لربط المناطق قادرة على الايفاء باحتياجات النقل المستدام وهل هناك تكامل ما بين خطوط النقل المقترحة وباقي الخطط التنموية وهل تحقق معايير منهجية تقييم استعمالات الأراضي المستدامة؟ يمكن الاجابة على هذا التساؤلات عند تقييم شبكة الطرق المقترحة في المخطط الجديد لمدينة اللاذقية.

4.3.1. التنمية الاقتصادية في محافظة اللاذقية

الاقتصاد هو أحد الركائز الأساسية للاستدامة، ولذلك فإن المجتمعات المستدامة هي مجتمعات موفرة واقتصادية بما يكفل توافر الخدمات لجميع السكان بتكاليف تتناسب مع مستويات الدخل للأفراد من أجل ضمان تحقق العدالة الاجتماعية.

وللتدليل على مدى استدامة السياسات الاقتصادية الراهنة المتخذة عند إعداد المخططات التنظيمية في المحافظة سيتم تقييم الوضع الراهن بالاستناد على معايير عنصر التكلفة الذي يعبر عن محتوى الاستدامة في الاقتصاد الراهن للمحافظة، من خلال تحديد الفعاليات لاقتصادية على مستوى المحافظة والمدينة لمعرفة الجدوى الاقتصادية منها ومدى التّكامل مع المجالات التنموية الأخرى.

1.4.3.1. توفر فرص عمل قريبة من السكن في المحافظة

أظهرت المؤشرات المتعلقة بقوة العمل في محافظة اللاذقية إلى أنّ هناك انخفاض في معدل البطالة من 20,5 % عام 2002 إلى 15.6% في عام 2011 [41]، وذلك للفئة العمرية في سن الانتاج والعمل ما بين (15-64 سنة) والتي تمثل 66.5% من مجمل تعداد سكان المحافظة لنفس العام، ولكن بالرغم من ذلك بقي معدل البطالة فيها أعلى من المعدل على المستوى الوطني والذي بلغت تقديراته 8.3 % لعام 2011 [216] [91]، واستمرت مشكلة تأمين المستوى المطلوب من الاحتياجات والخدمات الضرورية والتباين في تأمينها من منطقة لأخرى وخاصةً أنّ الأمر متعلق بتباين في معدلات البطالة بين مناطق المحافظة لتكون أعلاها في منطقة القرداحة وتبلغ 33.3% وفي الحفة 26.8% في جبلة 23.8% وفي منطقة اللاذقية 19.8%.

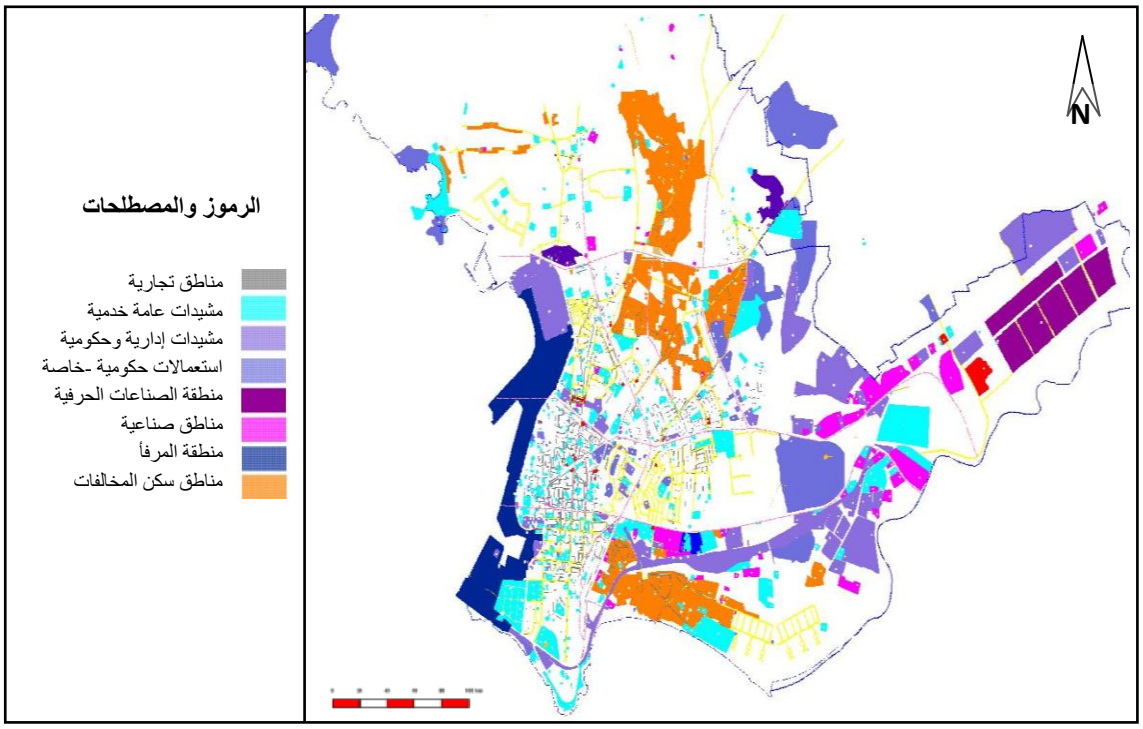
إذ أنّ هذا التفاوت في حجم القوة العاملة بين مناطق المحافظة هو حسب الأنشطة الاقتصادية القطاعية المتواجدة والمقومات المتوفرة لإمكانية تفعيل هذه الأنشطة، فمن خلال تحليل تركيب القوى العاملة على مستوى المحافظة تبيَّن أنَّ نسبة القوة العاملة بلغت حوالي 41 % من السكان، منها ما يقارب 33% في المدينة، وبلغت نسبة القوى العاملة بالقطاع الزراعي 11.5% للعام 2011 حيث انخفضت عن عام 2002 بعد أن كانت 21% وبالقطاع الصناعي 13.7%، بينما بلغت في مجال الخدمات والأنشطة الأخرى 56% [41]، أي أنّه على الرّغم من انخفاض معدل البطالة هناك انخفاض في القوى العاملة الزراعية والصناعية وارتفاعها في قطاع الخدمات الإدارية المتركزة في المدينة أي عدم توفير فرص عمل متوزانة قريبة من أماكن السكن وموزعة بشكل متوزان بين مناطق المحافظة بما يعزز تفعيل الموارد المحلية لكل منطقة وتخفيف الضغط على الفرص المتوفرة في المدينة، فعلى الرّغم من أن مجتمع المحافظة زراعياً بالدرجة الأولى لم يتم توجيه الاقتصاد نحو التنمية الزراعية وتوفير مقومات لتعزيزها من حيث تأمين سوق لتصريف المنتجات والمعامل للانتاج الزراعي التي كانت من الممكن أن توفر فرص عمل من جهة وتحفز التطوير والانتاج الزراعي وتعزز الصناعة من جهة أخرى.

من ناحية أخرى، وبالرجوع إلى مخطط استعمالات الأراضي في مدينة اللاذقية يُلاحظ عدم وجود صناعات خفيفة وقريبة من مناطق السكن المكتظة والمزدحمة عمرانياً ودون وجود مواطن عمل حقيقية تحقق شروط المجاورة السكنية المستدامة التي يمكن أن تعكس واقع الحال لمجمل سكان المدينة، إذ أنَّه غالبا ما يكون العمل الذي يمارسونه هو وظائف حكومية خدماتية وإدارية لفئة عمرية ومستوى تعليم معين، ويغلب عليها التّرهل الإداري، وكذلك بالنسبة لتوضع المنشآت التجارية فيلاحظ أكثرية المساحات التجارية في المناطق المركزية وقلتها في المناطق المحيطة وتقتصر على المحال التي تكون لمالكين خاصين لا يمكن أن تؤمن فرص عمل إلا للقليل من السكان.

2.4.3.1. دراسة توافر الخدمات بشكل عادل في محافظة اللاذقية

إنّ تجاهل الربط بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية يعيق عملية التنمية وإنّ التّكلفة الناتجة عن كل منها تؤثر في المحصلات الاقتصادية، فالاقتصاد الذي يعتمد على التنمية القطاعية فقط دون التكامل بين أبعاد التنمية كافة لا يحقق جدوى اقتصادية مستمرة بسبب الاستهلاك المتزايد العشوائي على حساب البيئة والمجتمع، والفجوة الكبيرة بين النمو السكاني وتوافر الموارد التي تواجه عجزاً في تغطية المتطلبات والتوازن في توزيعها.

لقد تبيَّن من خلال دراسة البنية التحتية المجتمعية أنَّه لا يوجد تخديم كامل ومتوازن بالمرافق العامة وبالأنماط الإسكانية في بعض أحياء المدينة وبعض مناطق المحافظة وتختلف تبعاً لذلك نوعية النسيج الاجتماعي لقاطنيها، وبشكل عام تعتبر فئات ذوي الدخل المحدود من الفئات التي تواجه مشكلة تجاه تامين الخدمات الحضرية الضرورية سواء المسكن الملائم او الخدمات والمرافق التعليمية والصحية والثقافية والسياحية، الأمر الذي ينعكس بدروه على النسيج الحضري والاجتماعي، حيث أقيمت المخالفات العشوائية في محيط المدينة نظراً لقدم قدرتها على تأمين المسكن الملائم بما يتناسب مع وضعها الاقتصادي[77]، الأمر الذي كان له آثار اقتصادية تتمثل في دفع التكاليف البيئية والاجتماعية والاقتصادية على مستوى المحافظة ومدينتها، والتي تشمل تكاليف خفض التلوثات الناتجة عن تركز الصناعات والوظائف الإدارية والخدمات الحضرية وعدم توزيعها العادل مع عدم التخديم البيئي المتوازن بين مناطق المحافظة ليكون في مدينة اللاذقية أعلى منه في باقي المناطق، ويوضح الشكل 101 أماكن توضع الوظائف الإدارية والحكومية وتركزها في مدينة اللاذقية حيث شكلت نسبة القوى العاملة في قطاع الخدمات النسبة الأكبر بين باقي الأنشطة والاعمال الاقتصادية.



الشكل (101): توزع أماكن العمل الإدارية والخدمية و التجارية والصناعات الخفيفة في مدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى معطيات مجلس المدينة [77]

3.4.3.1. مدى الاستفادة من المصادر والموارد المحلية.

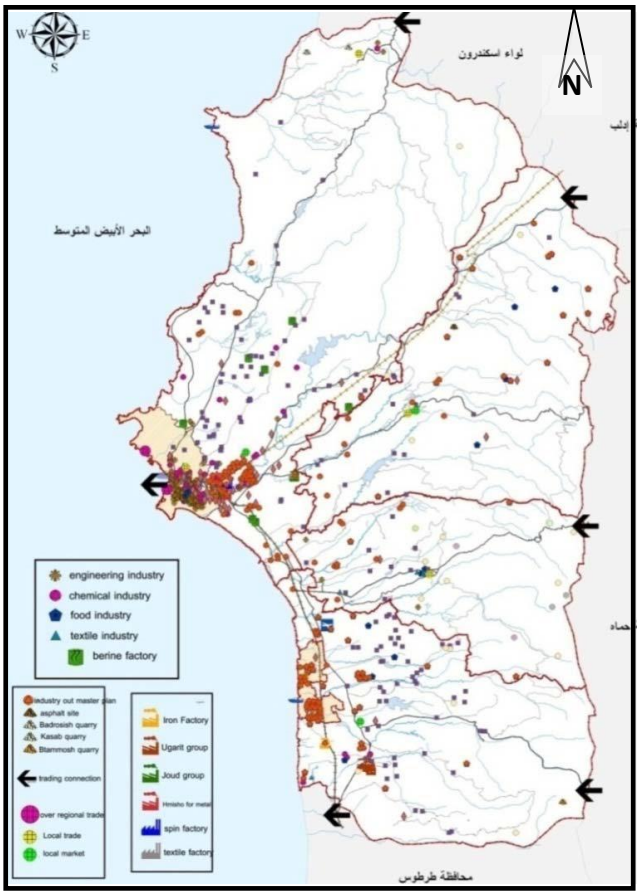
تتوزع الموارد الاقتصادية المحلية في المحافظة إلى الموارد الزراعية والسياحية والصناعية والمرفأ والمطار وغيرها، وبالتالي يتفاوت إجمالي الناتج المحلي حسب أنماط الاستثمار المستخدمة في كل منها، حيث يكون الوضع الاقتصادي في المدينة من خلال التأكيد على قطاع دون الآخر كالآتي:

- **في مجال الصناعة** : يأتي ترتيب اللاذقية في المرتبة الثامنة صناعياً فقد شهد القطاع الصناعي تراجعاً حاداً بين الأعوام1994- 2004 بانخفاض الفعاليات الصناعية المتركزة في محافظة اللاذقية من 0,7 إلى 0,5%، كما انخفضت نسبة العاملين في القطاع الصناعي بشكل مفاجئ من 11.3 % من إجمالي العاملين في المحافظة إلى 6.4 %خلال تلك الفترة، ويوجد أعلى معدل للعمالة في منطقة اللاذقية، وأ قل معدل يوجد في القرداحة.

وقد بلغ عدد المنشآت الصناعية 589 منشأة تُشكل ما نسبته 4.6% من إجمالي الصناعات على المستوى الوطني وتتضمن صناعات خفيفة ومتوسطة منها ماهو تابع للقطاع العام وعددها 66 منشأة والأخرى تابعة للقطاع الخاص

وعددها 523 منشأة، وتتوزع هذه المنشآت عشوائياً وبشكل متباين ما بين مناطق المحافظة، كما هو موضح في الشكل 102.

حيث تتركز معظم المنشآت الصناعية في مدينة اللاذقية شمالاً وشرقاً ضمن حدودها الإدارية أو في محيطها وبنسبة بلغت 55% وهي المنطقة الصناعية الجديدة والمنطقة الصناعية للآليات الثقيلة- معمل التبغ، وعلى محاور الطرق الدولية للمحافظة مثل طريق اللاذقية -دمشق تتوضع عليه صناعات هندسية وكيميائية (الزيوت العطرية) وصناعات زراعية (الكونسورة) ومعمل الريجي والبيتون المسلح ومعمل درفلة الحديد، وعلى طريق اللاذقية - حلب تتوضع مطاحن الحبوب ومناشر الرخام ومقالع الجص ومعملي الرخام والجص في الزوبار ومعمل إسفلت في كفرية والمقالع، وعلى طريق اللاذقية- كسب تتوضع كسارات ومجابل الاسفلت والبيتون ومقالع الرُّخام.



الشكل (102): توزع المنشآت الصناعية في محافظة اللاذقية [93]

إنّ التّوزع غير المتوازن للمنشآت كان له تأثيرات عدة تمثلت بالضغط على المدينة من جهة بسبب الحركة اليومية المتنقلة للسكان أو الانتقال الريفي إلى المدينة، إضافة إلى التّلوث البيئي الذي تحدثه هذه المنشآت ضمن المدينة مثل التلوثات الناتجة عن معمل الريجة (التبغ) بجوار السكن، وغيره من المنشآت الذي أُقيمت بالتعدي على الأراضي الزراعية.

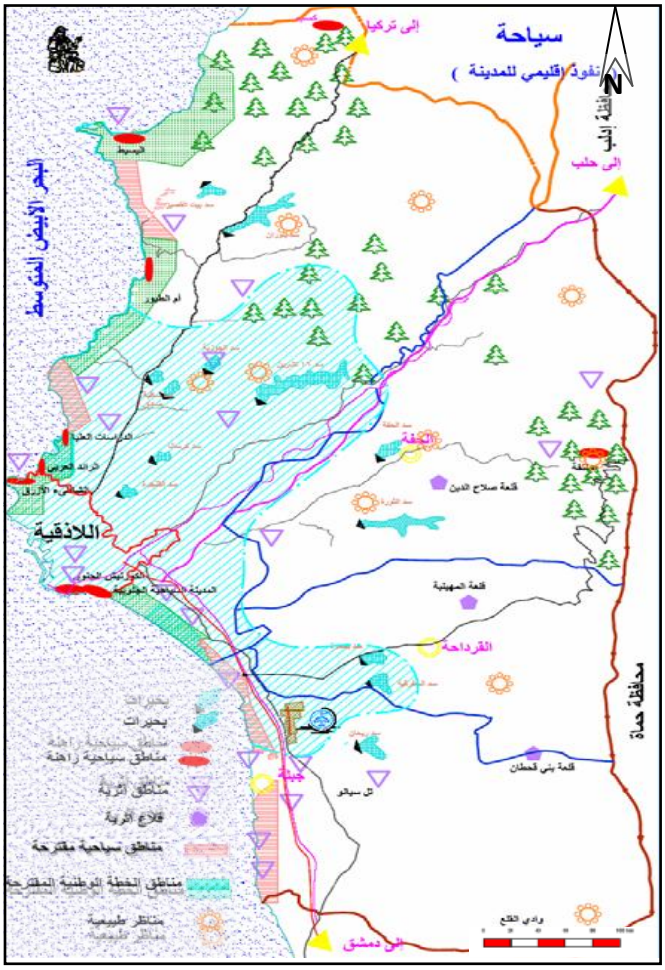
من ناحية ثانية، إنّ أغلبية قوة العمل هي من فئة الأنشطة والخدمات والوظائف الإدارية في المدينة وكما ان أغلبية محافظة اللاذقية زراعية لا يمكن إقامة مناطق صناعية كبيرة كغيرها من المحافظات تتضمن سكن للعمال وتخديمها بالاحتياجات المطلوبة، ولكن هذا الأمر يدفع إلى التفكير بصناعات للموارد المتوفرة في المحافظة والتي تعتبر ذات مورد اقتصادي كالزراعة مثلاً من حيث إقامة أسواق لتصريف المنتجات الزراعية ومناطق صناعية تعتمد على الانتاج الزراعي، وكما أن عدد المنشآت النسيجية لا يتجاوز 66 منشأة تابعة للقطاع العام مما يقلل فرص العمل والاضطرار إلى الاستيراد، لذلك لا بد من التفكير بتطوير قطاع الخدمات والأنشطة التكنولوجية والتجارية غير الملوثة، الأمر الذي يعزز التخطيط المتكامل مع مخطط استعمالات الاراضي للمدينة ولمناطق المحافظة، وهذا ما سيتم دراسته وتقييم مدى العمل وفقه في سياسات المخطط الجديد المقترح للمدينة اللاذقية.

- **في مجال السياحة:** يُعتبر قطاع السياحة من القطاعات الاقتصادية الهامة في المحافظة بشكل عام، حيث تتوفر مقومات سياحية تتوزع ما بين المحافظة ومدينتها، ويوضح الشكل 103 مواقع النشاط السياحي في محافظة اللاذقية المكونة من الانماط التالية:

- **السياحة الترفيهية:** وتتمثل بالمرتفعات الجبلية (كسب وصلنفة) والبحيرات مثل بحيرة 16 تشربن وبللوران والثورة والحفة وبحمرة ، والغابات مثل الفرنلق والصنوبر في صلنفة وربيعة، وبكراما في منطقة القرداحة.
- **السياحة الشاطئية (البحرية):** وهي السياحة التي يتميز بها الساحل السوري عموماً ومحافظة اللاذقية خصوصاً وتمتد المواقع السياحية الشاطئية شمال وجنوب مدينة اللاذقية وضمن إقليمها بمساحة 6000هكتار، مثل رأس البسيط والبدروسية وأم الطيور والبصة وحول البحيرات بمساحة 8000 هكتار .

- **السياحة الثقافية**: وتتركز هذه السياحة في مدينة اللاذقية وريفها من حيث وجود العديد من الأماكن التاريخية والأثرية مثل مدينة أوغاريت وقلعة صلاح الدين ومتحف اللاذقية الأثري ومتحف الفن الحديث وعدد من المكتبات وثلاث مراكز ثقافية ومسرح قومي.

وكما تمتد المنشآت السياحية في شمال المدينة لتشمل المدينة الرياضية ومجموعة الشاليهات والفنادق، ويعد مجال تأثير هذه المنشآت قوي بالنسبة للمدينة ولكن محدود على مستوى المحافظة.



الشكل (103): توزع مواقع النشاط السياحي في محافظة اللاذقية [87]

وعلى الرّغم من توافر مواقع لنشاطات سياحية في المحافظة إلّا أنّه لا يوجد توزيع متوازن للمنشآت السياحية فيها، إذ أنّه يواجه قطاع السياحة تحدياً يتمثل بأنّ التفعيل الفعلي لها يكون على مستوى مدينة اللاذقية فقط، بسبب وجود مواقع جذب ومقومات وخدمات سياحية أفضل، حيث بلغ عدد المنشآت السياحية في المحافظة 73 منشأة وأمَّا في المدينة 131 منشأة، وقد قُدر عدد الفنادق لكل الدرجات 61 فندق للعام 2010 في الشاطئ الساحلي الذي يقصده السائحون موسم الصيف فقط، وكذلك بلغت عدد الليالي الفندقية التي قضاها النزلاء (سوريون وعرب وأجانب) حوالي 1845375 ليلة عام 2010[36]، وكما تواجه السياحة في مدينة اللاذقية مشكلة تتمثل بأن الشريط الساحلي ضمن المدينة يُسيطر عليه من قبل المرفأ الذي يشكل عائق للسياحة داخل المدينة ويحتل مساحة واسعة من الواجهة البحرية التي تشكل المتنفس الوحيد للسكان.

وكذلك في باقي مناطق المحافظة وكما تبيّن أنه على الرَّغم من توافر مواقع هامة في مجال التنمية السياحية فإنّه لم تلحظ من ضمن خطط الاستثمار السياحي مثل غابات الفرنلق، والمحميات في صلنفة، وبكراما في منطقة القرداحة وغيرها من المواقع التي يجب أن يتم تفعيل التنمية السياحية فيها.

يتبين مما سبق، أنّ قطاع السياحة يعتبر مورداً اقتصادياً هاماً في محافظة اللاذقية ويمنحها أهمية على المستوى الوطني، ولكن لا يوجد تفعيل متكامل بين المناطق السياحية على مستوى المحافظة ليكون تركيز الاهتمام بالسياحة الشاطئية فقط، الأمر الذي يستوجب إيجاد مناطق جذب ونفوذ سياحي في مناطق المحافظة الأخرى تُمكن من إحداث توازن وتوفيرمقومات للاستثمار السياحي فيها وتوزيعها بشكل متوازن ، وهذا ما يجب لحظه من ضمن سياسات إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية من حيث تحديد المنطقة ذات الموارد السياحية سواء على مستوى مدينة اللاذقية وإقليمها أو على مستوى المحافظة لإمكانية التاثير المتبادل والانعكاسات الإيجابية فيما بينها مع تأمين إمكانية التخديم اللازم.

- **في مجال الزراعة:** يواجه قطاع الزراعة في محافظة اللاذقية مشكلة تجاه قلة الخدمات المقدمة لهذا المجال من فتح لطرق زراعية ومد شبكات للري، فقد تبيّن من الإحصاءات وجود النسبة الكبيرة من الأراضي الزراعية غير المستثمرة لصعوبة الوصول إليها كما في الأراضي الجبلية التي تتصف بالزراعة التقليدية كالتفاح والكرز واللوزيات ويعتبر التبغ من أهم المحاصيل الأساسية في هذه المنطقة، أما السهول الساحلية فتتميز بوفرة المياه

والتربة الزراعية الجيدة وبزراعة الخضراوات والحمضيات والتي تعتبر أيضاً من المحاصيل الأساسية للتصدير وتتركز هذه السهول في غرب جنوب منطقة اللاذقية والحفة وجبلة كما هو موضح في شكل سابق رقم 86، كما أنّ من المشاكل المواجهة هو أن مدينة اللاذقية آخذة بالتوسع على حساب الأراضي الزراعية والقرى المجاورة، الأمر الذي يجب أن يُؤخذ بالاعتبار عند إعداد المخطط التنظيمي للمدينة من حيث عدم قابلية التوسع الافقي واستثمارأمثل للاراضي ضمن خطة اقتصادية زراعية مستدامة تضمن رفع الإنتاج الزراعي للمحافظة مع القدرة على تأمين الاحتياجات للتزايد السكاني بالتكثيف الزراعي من جهة والتكثيف العمراني من جهة أخرى.

- **مرفأ اللاذقية:** يُشكل المرفأ النفوذ الاقتصادي القوي في محافظة اللاذقية من حيث تأثيره في تسويق منتجات الموارد الاقتصادية الأخرى (تصدير واستيراد) ويمتد تأثيره إلى جميع المحافظات السورية فقد بلغت كمية البضائع المفرغة عن طريق مرفأ اللاذقية حوالي 7305 ألف طن للعام 2010، وكمية البضائع المصدرة 1363 ألف طن لنفس العام [36]، بينما بلغت نسبة القادمين حسب وسيلة النقل البحرية 1% أي أنّه يقتصر عمله على نقل الحاويات والحمولات من وإلى السفن، وكما أنّه لا يعمل بكل طاقته الاستيعابية على الرغم من موقعه السلبي بالنسبة للمدينة ويأخذ مساحة كبيرة من شاطئها وله دور كبير في التلوث الذي يحدث في المدينة من جراء حركة السفن الداخلة والخارجة والغازات المنبعثة منها [78].

إنَّ مرفأ اللاذقية صناعي بالدرجة الأولى وعلى الرغم من دوره الاقتصادي الهام إلا أنَّه يشكل تحدي اقتصادي بيئي يتمثل في دفع تكاليف التدهور البيئي الذي يحدثه وتكاليف الآثار الصحية، إضافة إلى أنه لا يمكن الوصول إلى الواجهة البحرية والتمتع بها .

➢ **المطارات:** يوجد في محافظة اللاذقية ميناء جوي واحد فقط وهو مطار الشهيد باسل الأسد يعتبر من المراكز التجارية التي يعتمد عليها كمؤثر اقتصادي ولكن التأثير غالباً ما يكون محدود وذلك لأنَّ معظم الرحلات القادمة والمغادرة تكون لنقل الركاب فقط.

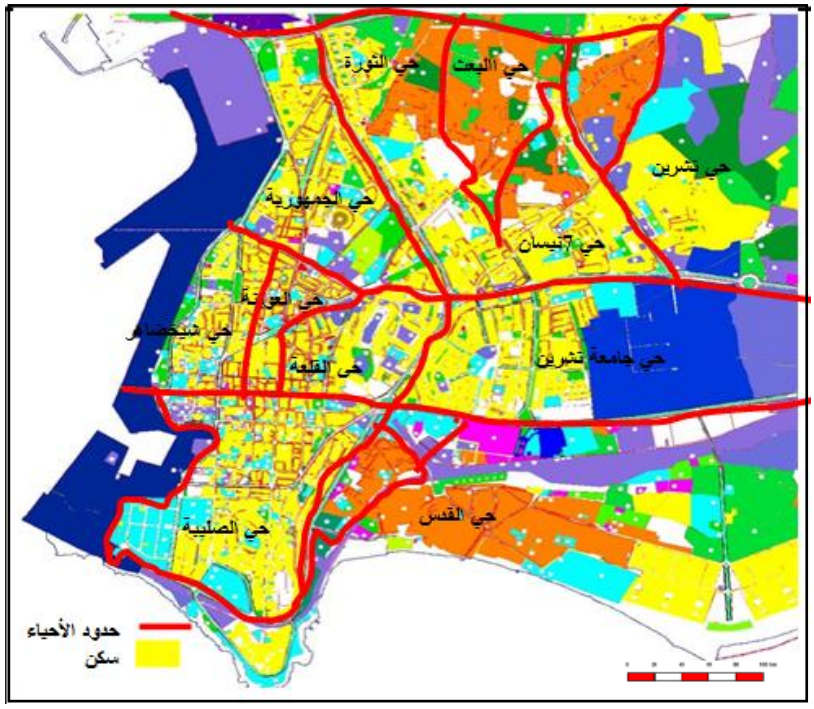
وبذلك يتبين مما سبق، أنَّه غالباً ما يعتمد الاقتصاد في محافظة اللاذقية على الصناعات التقليدية الملوثة للبيئة وعلى القطاعات المختلفة دون دراسة تاثير استثمار قطاع على الآخر مع تفاوت في نسب قوة العمل لكل منها، حيث تبين أنّ دور قطاع الصناعة ثانوي بالنسبة للمحافظة إضافةً إلى التباين في توزيع منشآتها، إذ أنّ التخطيط القطاعي المعتمد في المحافظة لاستعمالات الأراضي يفصل بين الاستعمالات السكنية والصناعات ولكن في نفس الوقت يسبب الانتشار العمراني غير المتوازن، وكذلك قطاع الزراعة لم يستثمر بالشكل الامثل من حيث التخديم الزراعي الملائم، وموقع المرفأ الصناعي السلبي، وهنا لا بد من التخطيط بأسلوب التفكير الاقتصادي الاستراتيجي المتوازن مع البعد البيئي والاجتماعي على سبيل المثال يمكن الاستخدام المتعدد للمرفأ لإمكانية استثماره سياحياً بالتكامل مع الاعتبارات التنموية الأخرى فيما يتعلق بتأمين عناصر المخطط المستدام من استعمالات اراضي مستدامة وتكاملها مع النقل والتصميم الحضري على مختلف المستويات.

لقد تمَّ تقييم استعمالات الأراضي الراهنة على مستوى محافظة اللاذقية وقد لوحظ دور كل عنصر من عناصر منهجية تقييم استعمالات الأراضي في عملية إعداد المخططات على مستوى المحافظة والمدينة، الأمر الذي يفرض الأخذ بالاعتبار ما تتطلبه معايير تحقيق استدامة كل منها، إذ يعد تنظيم استعمالات الأراضي جزء من تخطيط شامل يقوم على وضع مستقبلي واضح للتنمية المستقبلية بجميع جوانبها وهذا يتم توثيقه في خطة شاملة تعرف بالتصميم الحضري، والتساؤل هنا ما مدى مراعاة مبادئ التصميم الحضري المستدام على مختلف المستويات في مدينة اللاذقية

5.3.1. دراسة التكامل بين استعمالات الأراضي والتصميم الحضري في مدينة اللاذقية

تأتي أهمية دراسة التكامل بين مبادئ التصميم الحضري واستعمالات الأراضي في مدينة اللاذقية لإيجاد وتحديد التحديات المواجهة لهذا التكامل على مختلف المستويات في المدينة، ولتسهيل دراسة التحليل ووضع الحلول يمكن تحديد الأحياء الرئيسة في المدينة ودراسة تعدادها السكاني ووضعها الراهن ومدى توافر الخدمات الحضرية فيها بما يساعد في معرفة مدى الالتزام بأسس التصميم الحضري وهي إمكانية الوصول السهل، التقارب، واندماج الوظائف على مستوى الحي أو المجاورة السكنية كوحدة أساسية للتخطيط، وذلك على افتراض أنّ التخطيط

المستدام على مستوى وحدة المجاورة السكنية ينتج بيئة عمرانية مستدامة على المستوى الأكبر حجماً، يوضح الشكل 104 حدود الاحياء ضمن الحدود الإدارية للمخطط التنظيمي المصدق للمدينة، ويوضح الجدول 46 التعداد السكاني للأحياء السكنية للعام 2012.



الشكل(104):حدود الأحياء في مدينة اللاذقية ضمن المخطط التنظيمي المصدق
المصدر: الباحثة بالاستناد مرجع [76]

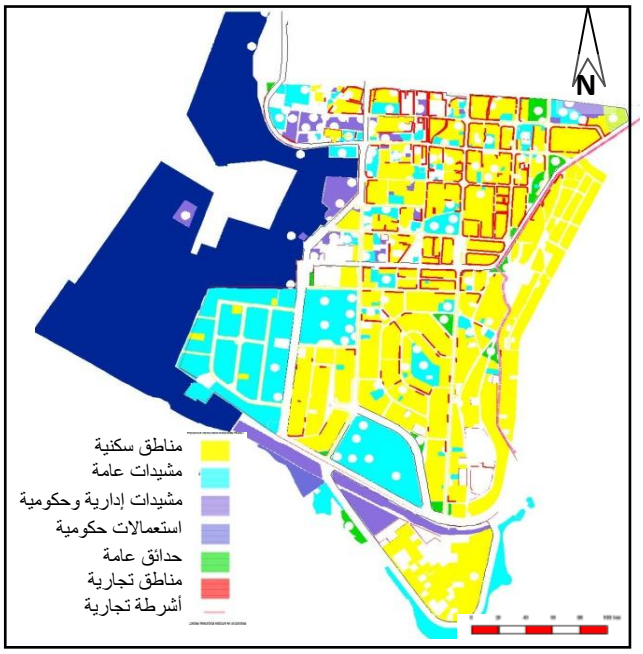
الشيخ ضاهر	العوينة	الصليبة	الطابيات	القلعة	القدس	جامعة تشرين	الثورة	البعث	المشروع السابع	الجمهورية	تشرين	أوغاريت	بسنادا	الأسد
28522	14815	54148	33545	19733	50329	23374	32104	29387	32563	42130	18284	27854	10114	20802

الجدول (46): عدد سكان أحياء مدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة بالاستناد إلى بيانات مديرية الإحصاء في مدينة اللاذقية 2012 [41] .

يُتضح من الجدول أن تعداد بعض الأحياء يزيد عن 30,000 نسمة وبالرجوع إلى أسس التخطيط العمراني تبين أن الحي يتكون من عدد من المجاورات السكنية يتراوح عددها ما بين 2-6 وحدات أي بتعداد سكاني ما بين 10000-30000 [20]، أي أن كل حي يتكون من 1-3 مجاورات سكنية إذا تمّ الاعتماد على تعداد 10000 نسمة للمجاورة حسب ما هو معتمد في أسس التخطيط العمراني الخاصة بالمجاورة ولكن تبين من اسس التخطيط العمراني المعتمدة في وزارة الإدارة المحلية أن حجم الوحدة الأساسية (2500-5000) نسمة [20]، في حين أظهرت مختلف الدراسات والطروحات النظرية لمفهوم المجاورة أن حجمها المناسب يتراوح ما بين 5000 -10000 نسمة **[39: 22] [20: 69]**، **[38-19: 73]**، وبذلك يمكن اعتماد تعداد 5000 نسمة كحجم سكاني متوسط مناسب للمجاورة، وفي هذه الحالة فإن كل حي من الأحياء يتكون حوالي من 6 مجاورات، وعلى هذا الأساس تمَّت دراسة مخطط استعمالات أراضي لكل حي لقياس مدى تحقيقها لمعايير ومتطلبات المجاورة المستدامة فعلى سبيل المثال حي الصليبة والذي بلغ تعداده 54148 نسمة وبكثافة عامة بلغت 292 نسمة /هكتار[1]، وحسب التعداد المعتمد للمجاورة فإن حي الصليبة يتألف من 10 مجاورات سكنية وقد تمت دراسة استعمالات الأراضي للحي الموضحة في الشكل 105 وتتضمن الآتي[2]:

[1]- الباحثة بالاستناد إلى البيانات الإحصائية وحساب المساحة من المخطط التنظيمي.
[2] تم حسابها من فهرس الاستعمالات المرفق مع مخطط استعمالات الأراضي الراهنة في مدينة اللاذقية، مجلس مدينة اللاذقية، دائرة التاهيل والمتابعة.

- **منشآت تعليمية:** 3 روضات- 6 مدارس ابتدائية، 6 مدارس ثانوية- معهدين .
- **منشآت تجارية**: 9 منشآت منها (مصرفين- أبنية ومحلات تجارية)
- **منشآت صحية**: 5مراكز صحية و5مشافي (4 منها خاص ومشفى عام)
- **منشآت دينية**:11مركز ديني منها 8 جوامع.
- **استعمالات إدارية**: 14 مركز إداري خدمي وظيفي
- **المساحات الخضراء والملاعب**: 6 حدائق - ملعب
- **منشآت ترفيهية سياحية**: 9 منشآت
- **أراضي فارغة**: 6 أراضي



الشكل (105):استعمالات الأراضي لحي الصليبة في مدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة

وبالرجوع إلى أسس التخطيط العمراني تبين أنَّها لم تتضمن تامين مركز خدمي إداري ثقافي بدءاً من مستوى المجاورة أو الوحدة الأساسية المعتمدة في التخطيط، وإنّما ابتداءً من مستوى الحي يجب أن يُؤمن بالخدمات الإدارية الثقافية، في حين اعتمدت مختلف الدراسات حول المجاورة المستدامة أنّه يجب أن تتضمن كل مجاورة مركز خدمي على الأقل (ترفيهي- ثقافي- تجاري-خدمات بلدية لجمع النفايات- محطة وقود- دور عبادة-) وذلك حسب المساحة المخصصة لكل فرد ب م2 بالنسبة للمجاورة، وبما انَّه هناك استعمالات محددة للمجاورة لتحقيق تنظيم فراغي يؤكد تفاعل العمارة والبيئة فإنه مثلاً وحسب التوجهات التخطيطية للاسس المعتمدة في سورية فإن حي الصليبة يجب أن يتضمن 10 مدارس ابتدائية بمساحة 10م2 لكل طالب وحسب الدراسات النظرية فإن عدد التلاميذ في الابتدائية يتراوح مابين (180-720) نسمة وفي دراسة بيري فقد حدد عدد التلاميذ ما بين (300-400) تلميذ أمَّا في أسس التخطيط العمراني فإن مساحة المدرسة الابتدائية محددة ب4800م2 والمساحة المخصصة للفرد من المدرسة الابتدائية 10م2 فإن عدد التلاميذ في هذه الحالة في المدرسة الواحدة 480 تلميذ وبحساب عدد طلاب الابتدائية وفق النسبة 22% من عدد السكان الكلي للمجاورة تبين أنّ هناك 1100 تلميذ في المجاورة يجب أن يتم توزيعهم في مدرستين وبهذه الحالة يجب أن يكون في حي الصليبة 20 مدرسة ابتدائية تقريباً، بينما لوحظ أنه لا يوجد سوى 6 ابتدائيات ومواقعها لا تتوسط الحي وإنّما في أطرافه، وهكذا بالنسبة لبقية الفعاليات المطلوبة ضرورة توافرها على مستوى المجاورة.

من ناحية ثانية، يلاحظ التقسيم للأراضي والمواقع السكنية وفق شبكة التخطيط المتعامدة للشوارع التي تخترق التجمعات السكنية وتحدد مساقط وتوزع الوحدات السكنية استجابة لحركة المركبات التي هي المهيمنة على التنظيم الفراغي للحي وهذا لا يتناسب مع مبدأ التصميم الإنساني وهنا فقدت ركيز من ركائز التفاعل الإنساني مع الفراغ إذ أنَّ التصميم كان على مستوى أكبر وكان له أثر في فقدان التفاعل الاجتماعي وكذلك الاعتماد على السيارة للتنقل ضمن الوحدات السكنية وعدم وجود شوارع للمشاة سوى الأرصفة التي تستخدم مواقف للسيارات.

كما أنَّه من الملاحظ أنَّ النسبة الأكبر للاستعمالات هي المنشآت الإدارية الحكومية والخدمية التي تعتبر فيها أكبر نسبة للقوى العاملة وجميعاً يتم الوصول إليها عن طريق السيارة وهنا أيضا أصبح خلل في واحد من مقاييس التصميم الحضري المستدام في وحدة المجاورة الذي يؤكد على قرب الفعاليات واعتماد النقل العام لربط فعاليات المجاورة وما له ذلك من أثر سلبي في بيئة المدينة وعدم الاستخدام الكفوء للطاقة وللأراضي.

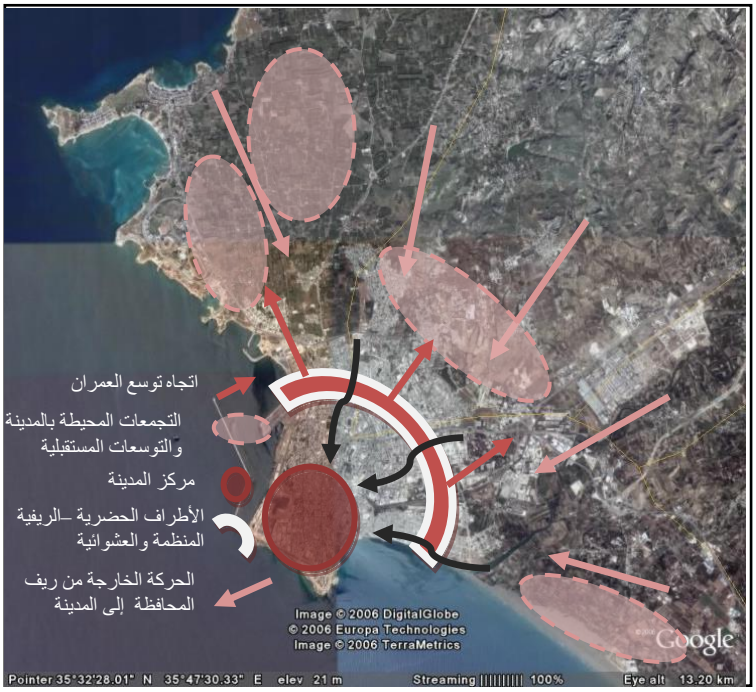
وكذلك لم يحقق الحي شرط توافر حديقة عامة لكل مجاورة وإنما وكما تبين قلة الحدائق وصغر مساحتها قياساً بالمساحة المخصصة للحديقة العامة والساحة المركزية على مستوى الحي والتي تخصص 1,2م^2 لكل فرد وفق الأسس التخطيطية السورية.

وبشكل عام يتبين، أنّ معايير استعمالات الأراضي الراهنة في محافظة اللاذقية لا تتطابق مع معايير استدامة المدن والتي تتمثل في كفاءة استخدام الأراضي والحفظ البيئي والعدالة الاجتماعية والكفاءة الاقتصادية حيث لوحظ الامتداد الأفقي على حساب الاراضي وعدم التخديم البيئي الكافي والمتوازن بين المناطق الحضرية والريفية، وكما أنَّ

الاستثمار الاقتصادي القطاعي لا يتكامل مع جوانب التنمية ولم يتم استثمار مقومات المحافظة ككل في كل قطاع رائد في الاقتصاد، وهذا عائد إلى أنّ الخطط الاستثمارية والدراسات والمشاريع التنموية يجب أن تتم بالتكامل مع إعداد المخطط التنظيمي للمدينة والذي يجب أن لا يوضع بمعزل عن المخطط الإقليمي وأن لا يقتصر التأثير الإقليمي فيه على تحديد الحدود الإدارية إنَّما على ما يتوفر من مقومات تنموية تابعة لمناطق المحافظة من جهة وللمدينة من جهة أخرى، كما أنَّه لم يتم لحظ تكامل بين تحديد الاستعمالات وفق ممرات التنمية من حيث تحديد نوع الاستعمالات حسب نوع وسيلة النقل المعتمدة.

6.3.1. النقل ودوره في تخطيط استعمالات الأراضي في محافظة اللاذقية.

لُوحظ من دراسة شبكة النقل وتوزيع استعمالات الأراضي في المحافظة أنّ النمط المعتمد في حركة النقل هو نمط أحادي المركز لوجود مركز المدينة الذي تتوفر فيه الوظائف والفعاليات الحكومية الإدارية وأماكن العمل والذي يشير إلى حركة نقل مستمرة للمركز سواء من الأطراف الحضرية - الريفية أو المناطق الريفية من مناطق المحافظة وبذلك فإنَّ هذا النمط من التركيب الحضري للمدينة يجعل المدينة تفقد السيطرة على أطراف المدينة ويتسبب في الانتشار العمراني غير المنتظم لإقامة الوافدين في أطراف المدينة (الحضرية- الريفية) والتجمعات المحيطة بها، كما هو موضح في الشكل 106.



الشكل (106): العلاقة بين النمط المركزي لاستعمالات الأرضي ودوره في تحديد نمط الرحلات في مدينة اللاذقية

المصدر: الباحثة

وعلى الرُّغم من وجود شبكة هيكلية متدرجة للطرق في المحافظة إلَّا أنّ وظيفتها اقتصرت على ربط مناطق المحافظة بمركز المدينة ولم يتم تعزيز دورها في تنمية المدينة كممرات نقل استراتيجية لتمكين الجهود التنموية المحاذية لهذه الطرق لتسهل الاتصال بين مناطق المحافظة دون الدخول إلى المدينة من جهة وإمكانية توزيع الفعاليات والأستعمالات ومواقع العمل والخدمات المطلوبة وإنشاء أنماط متعددة المراكز من جهة أخرى، بما يساهم بدوره في التّوجيه المستقبلي للمخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية من خلال التخطيط المتكامل بين مخططات مناطق المحافظة ومخطط المدينة وتوزيع للفعاليات التنموية المتوزان بينهما، أي تكامل المخطط التنظيمي و المخطط الإقليمي.

ولتسهيل اقتراح الحلول فإنّ دراسة الاستعمالات الأراضي لمركز المدينة وللمناطق الحضرية- الريفية المتوضعة في أطراف المدينة وكذلك للتوسعات المستقبلية التي يمكن أن تحدث يمكن أن يساهم في إمكانية تحليل إمكانية التخطيط للوصول السهل من خلال تحديد العوامل المؤثرة في التخطيط المتكامل بين استعمالات الأراضي والنقل، الأمر الذي يساعد في تحديد حركة النقل المستقبلية وتأثيرها على المدينة ومناطق المحافظة وبالتالي في استعملالات الأراضي وهنا تظهر العلاقة التبادلية بين النقل واستعمالات الأراضي وتأثير كل منها في الاخر، ما يشير إلى ضرورة التخطيط لنقل حضري مستدام وتخطيط سهولة الوصول لاستعمالات الاراضي.

فإنّ مركز المدينة والذي يعتبر مركز التنمية الرئيسية يحوي النسبة الأكبر من الفعاليات التجارية والخدمية والاعمال، وكذلك تتوزع الأنشطة الترفيهية بالقرب من مركز المدينة أو حوله وتتوزع الضواحي السكنية (الحضرية- الريفية) المنظمة والعشوائية في شمال شرق وجنوب المدينة ، أمَّا التجمعات المحيطة فهي للسكن فقط.

وبدراسة لطريقة الوصول إلى مواقع الفعاليات على مستوى مركز المدينة فإنَّه من أكثر الوسائل استخداماً هي سيارة الإجرة والميكروباص والسيارة الخاصة والحافلات، أمَّا على مستوى التجمعات المحيطة والاطراف الحضرية فهي الميكروباصات، وعلى مستوى المناطق الريفية فإن من أكثر الوسائل هي الميكروباص أو السيارة الخاصة.

ولكن تُركز استراتيجيات النقل الحضري المستدام أن يتم التخطيط لاستعمالات أراضي مستدامة من خلال تكثيفها ودمج الفعاليات وخاصة ضمن المنطقة الرئيسية للتنمية عبر تشجيع وسائل النقل العام وبدائل المواصلات كالمشي والدراجات مع تأمين الوصول إلى أقرب نقطة لوسائل النقل العام للمنطقة الرئيسة ليتم في المناطق المحيطة وضع استعمالات يمكن استخدام النقل العام والسيارة فيها ولكن بنسب صديقة للبيئة، أي لا بد من أن يتم التخطيط لإمكانية الوصول إلى مركز المدينة من خلال شبكة النقل العام ونظام النقل غير الآلي كالمشي أو الدراجات من خلال توفير محطات للنقل الداخلي قريبة من المركز أو محطات للمترو أو الترام أيضاً، وكذلك تأمين ممرات للتنمية عبر خطوط النقل الواصلة بين مناطق المحافظة والمدينة وباختيار وسيلة النقل الفعّالة، الأمر الذي يساهم في تأمين التخديم التنموي الريفي وتخفيف الضغط عن المدينة.

وبذلك يُلاحظ مما تقدّم، عدم التخطيط المتكامل بين استعمالات الأراضي والنقل الحضري المستدام، إذ لم يتم التخطيط بما يتناسب مع وسيلة النقل الملائمة بالمقابل لم يتم تفعيل النقل العام أو وسائل النقل الصديقة للبيئة كالمشي أو الدراجات أو الترام والمترو لإمكانية وضع سياسات استخدام الأراضي وفق هذه الوسائل والعكس صحيح، وهنا يتجسد جزء من القرار بشأن تطوير منهجية الإعداد للمخطط التنظيمي للمدينة من خلال اتباع الإرشادات والتدابير لكل من النقل واستعمالات الاراضي، الأمر الذي يساهم بدوره في تحديد نفوذ المدينة باتجاه مناطق المحافظة الأخرى وبالتالي تحديد التوسعات المستقبلية وفق ما يتطلبه الإقليم من مقومات تُساعد في تحديد الاتجاه والحدود والتأثير للتجمعات اللازمة لتخفيف العبء عن المركز من جهة وتوزيع أقطاب نمو متوزانة عبر التنمية الإقليمية من جهة أخرى.

بعد دراسة تحليلية للتخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية وتقصي آثاره من خلال تقييم الوضع التنموي الراهن للمحافظة من جهة وكذلك دراسة وتقييم مخطط استعمالات الأراضي لمدينة اللاذقية من جهة أخرى عبر تطبيق معايير الاستدامة وفق منهجية تقييم استعمالات الأراضي المستدامة وكتابة المؤشرات الدالة على مدى التزام السياسات والمخطط بهذه المعايير ومن خلال رصد كافة الجوانب التي توضح مدى توافقها مع المحددات المطلوبة، تمّ القيام بوضع أوزان رقمية عن كل مؤشر من هذه المؤشرات حسب اقتراب أو تباعد محتوى النظام عن مفاهيم الاستدامة، وقد أُعطي لكل عنصر من العناصر الأساسية الأربعة نسبة 25% بينما أخذت المعايير الفرعية لكل عنصر 6.25% من خلال مدى لحظه واعتماده وأهميته بالنسبة للمدينة[1]، وذلك على فرض أن ثقل هذه العناصر يكتسب نفس الأهمية وأنَّ أوزان العناصر الاساسية للاستدامة متساوية استناداً إلى أنَّ هذه العناصر هي الدعائم الأساسية لنشوء التّجمعات وإن تفاعلها هو الكفيل بتهيئة الظروف المناسبة لتنمية حضرية مستدامة واستناداً إلى ذلك تمَّ وضع نتائج رقمية لتحليل سياسات التخطيط التنظيمي الحضري الراهن في المحافظة من خلال تقييم نتائجه على أرض الواقع كما هو موضح في الجدول 47.

البنية التحتية الخضراء 25%	البنية المجتمعية 25%	التكلفة 25%	الحركة 25%
المساحات الخضراء **3%**	تأمين المرافق العامة **5%**	توافر الخدمات بشكل عادل **3%**	التدرج الهرمي **5%**
الحفاظ على الموارد الطبيعية **4%**	توفير المسكن الملائم **3%**	توفر فرص عمل قريبة من السكن **3%**	الانسيابية المرورية والأمان **3.5%**
التنوع الحيوي **3%**	توافر مناطق الترفيه والتسلية **3.5%**	الاستفادة من مياه المطر ومياه الصرف **2%**	كفاءة النقل العام **3.5%**
تجميع مياه الأمطار **2%**	توافر المراكز الحضرية **3%**	الاستفادة من المصادر المحلية **3%**	التشكيل البصري **2.5%**
12%	**14.5%**	**11%**	**14.5%**
52%			

الجدول (47): نتائج سياسات التخطيط التنظيمي الراهنة في محافظة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

[1] تمّ الاعتماد في توزيع النسب على مبادئ المنهجية التي تمّ تقييم المخطط على أساسها والتي تقضي بالتوزيع المتوازن للقيم بين العناصر الأربعة، استناداً إلى المرجع [172 -153] . حيث تنطلق المنهجية من مبدأ التوازن بين عناصر الاستدامة لتحقق جميعها بالمطلق نسبة 100% .

تبين من الجدول السابق 48 أنّ مخطط استعمالات الأراضي الراهن والذي يتم تخطيط المدينة على أساسه وبتحليل للواقع وللبنية التحتية الحضرية للمحافظة والمدينة أظهرت المؤشرات أنَّ السياسات المعتمدة لا تحقق إلّا 52% فقط من معايير الاستدامة، فقد جاء الواقع بعيداً عن الاستدامة ولا يحقق مبادئها، لذلك لا بد من إعادة النظر في السياسات والآلية التي يتم إعداد المخططات على أساسها وتطويرها بالعمل وفق معايير الاستدامة قدر الإمكان بما يلائم احتياجات المحافظة والمدينة ككل.

بعد دراسة الوضع الراهن للبنية الحضرية في محافظة اللاذقية تبين أنّ الأسس التخطيطية وكذلك السياسات تعود إلى القوانين والتشريعات الناظمة للعمران والتي تُشرع التخطيط وتوكل المهام والمسؤليات لجهات معينة في تخطيط وإعداد مخططات المدينة، لذلك فإن دراسة آلية العمل الإداري والتخطيطي في المحافظة سيعطي صورة واضحة عن أداء هذه الجهات ومدى تأثرها بأحكام القوانين والتزامها بها بما يمكن من تحديد التحديات والثغرات سواء على الصعيد الإداري أو على صعيد القوانين الموضوعة.

7.3.1. الخلفية الإدارية والتشريعية لعملية التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية

يعود نظام التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية إلى القوانين والتشريعات العمرانية التي تنظم عملية التخطيط وتكون التوجهات العامة على أساسها والجهة العامة المسؤولة عن إدارة الأعمال التنموية والمشاريع هي مجلس محافظة اللاذقية ومجلس المدينة والمديريات التابعة لها ومجالس المدن والقرى وتتمثل بمديرية الصحة والتربية والتعليم والبيئة والصرف الصحي وغيرها ومديرية الخدمات الفنية المسؤولة عن تأمين الخدمات على مستوى المحافظة (ريفها).

يتم التّخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية وفق أسس المرسوم التشريعي رقم 5 للعام 1982 والذي يتم فيه تحديد الإجراءات ووضع المخططات التنظيمية وفق البرنامج التخطيطي الذي يحدد الاحتياجات الآنية والمستقبلية لمدة 20 سنة قادمة والتي تقوم بإعداده الجهة الإدارية متمثلة بالبلديات أو الوحدات الإدارية المسؤولة.

وتتمثل الجهة المسؤولة عن إعداد المخططات على مستوى المحافظة بمجلس محافظة اللاذقية ومديرية الخدمات الفنية المسؤولة عن وضع المخططات التنظيمة للقرى التابعة للمحافظة، أمّا مجلس مدينة اللاذقية فهو مسؤول عن وضع المخطط التنظيمي للمدينة فقط.

ولكن غالباً بأن يتم التّعاقد مع جهات خارجية وشركات تطوير مثل الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية التي تم التعاقد معها على مشروع تحديث وتطوير المخطط التنظيمي الجديد الصادر للعام 2008، ولكل من الجهات آلية عمل يتم من خلال وضع وتعديل المشاريع المدرجة ضمن المخططات.

1.7.3.1. آلية عمل إعداد المخططات التنظيمية في محافظة اللاذقية

تتم عملية وضع المخططات والقرار في إعدادها فيما يتعلق بالقرى التابعة للمحافظة عن طريق مديرية الخدمات الفنية التي تقوم بإعداد المخططات الخاصة بكل قرية من خلال لجنة مؤلفة من مجلس البلدية ورؤساء بلديات القرى المحيطة واتحاد الفلاحين وأعضاء مديرية التخطيط الإقليمي (رئيس اللجنة يجب أن يكون ضابط مدير المنطقة)، بعد تعيين حدود القرية كتجمع سكاني يكون له مخطط خاص به ويحدد حدوده اللجنة ولا يتم وضع مخططات لكل القرى، وإنَّما فقط للتجمعات التي يتراوح عدد سكانها ما بين 500-1000 نسمة وتتم الموافقة على إدراج المخطط التنظيمي للقرى ضمن الخطط السنوية للمحافظة والتي يقوم بوضعها الدوائر المعنية في مجلس المدينة والمحافظة ويتم تنظيمها حسب اعتبارات التخطيط الإقليمي ومديرية الزراعة [82].

أمَّا على مستوى مدينة اللاذقية فتتم آلية العمل لإعداد المخططات كالآتي [77] :

يتم الإعلان عن عملية إعداد المخطط التنظيمي من خلال إعلانان اثنان، الأول: إعلان دوري يتم كل 3 سنوات بهدف قبول الاعتراضات على المخطط وإجراء التعديلات، والإعلان الثاني يحدده المحافظ للمشاريع الحيوية الخدمية (تعليم، صحة، بنية تحتية) بطلب من المديريات الخاصة بكل مجال أو بطلب شخصي لإقامة منشآت خدمية خاصة، وللمحافظ الصلاحية باستثناء مقدم الطلب من المدة وتسهيل مهمته، وتتم هذه الإعلانات بموجب المرسوم الشريعي رقم 5 للعام 1982 .

ثم يتم إعداد دفتر الشروط الفنية للمخطط من قبل الكادر المسؤول عن التنظيم في مجلس المدينة ويتضمن جميع الاشتراطات والمراحل والدراسات من وضع راهن لمختلف المجالات، ثم يتم إعداد دفتر الشروط المالية لتوقيع العقد مع الجهة الدراسة التي تتبنى عملية إعداد المخطط التنظيمي للمدينة .

ثم تُقدم الجهة الدارسة البرنامج التخطيطي للمخطط بعد القيام بالدراسات الفنية المتكاملة للمناطق المقترح توسيعها ضمن الحدود الإدارية المحددة مسبقاً من قبل مجلس المدينة وتتضمن الدراسات رفع طبوغرافي وكثافات سكانية والوضع الفيزيائي للأبنية والتربة ودراسات مرورية والبنية التحتية.

ويتم بعد ذلك إجراءات عملية الموافقة بإرسال البرنامج التخطيطي من قبل مجلس المدينة إلى وزارة الإسكان والتنمية العمرانية للموافقة عليه خلال 20 يوم من تاريخ تسجيله في ديوان الوزارة ثم يتم إرجاعه إلى مجلس المدينة ليتم وضع المخطط التنظيمي العام من قبل الجهة الدارسة وثم إرساله إلى مجلس المدينة وعرضه على أعضائه المؤلفين من 50 عضواً منتخبين[1] للموافقة على إعلانه خلال شهر، وإذا انقضت هذه المدة دون إبداء الملاحظات من المجلس المحلي اعتبر المخطط مقراً ويتم إعلانه في الجرائد الرسمية أو بهو مجلس المدينة خلال مدة شهر، ليتم بعدها الاعتراض عليه أو الموافقة.

تتم دراسة الاعتراضات من قبل اللجنة الإقليمية المؤلفة من رئيسها (السيد المحافظ) وعضو المكتب التنفيذي المختص بشؤون البلديات –رئيس مجلس المدينة، واعضاء آخرين) حيث يتم إجراء التعديلات اللازمة للمخطط وفق الاعتراضات المقبولة ثم يعود إلى مجلس المدينة مع التعديلات للموافقة عليه ثم يصدر قرار التصديق ويُحال إلى المكتب التنفيذي لمجلس المحافظة للموافقة على اقتراح إصدار المخطط لبلديات الدرجة الأولى (مدن ومحافظات)، أمَّا المخططات الخاصة بالقرى فيتم الموافقة على إصدارها من قبل المحافظة دون الرجوع لى الوزارة.

تقوم دائرة التّنظيم في مجلس المدينة بعملية التّخطيط التنظيمي وفق قانون التوسع العمراني رقم 26 عام 2000 باب /1 الخاص بقرار البلدية حيث يقوم مجلس المدينة بتقسيم المخطط وفق نظام الضابطة إلى مشاريع إفراز للمقاسم ثم يتم توزيعها للمالكين وفق الحصص السهمية بعد اقتطاع المرافق العامة (المدارس والمراكز الصحية والشوارع والطرق وغيرها من الخدمات) التي يقوم بحسابها جهة التنظيم في مجلس المدينة حسب ما هي واردة في المخططات التفصيلية لمناطق التوسع، مع العلم أنّ دائرة التنظيم هي الجهة التخطيطية التنظيمية في مجلس المدينة والتي تعتبر مسؤولة عن التنظيم العمراني لمناطق التوسع المقترحة إلَّا أنّه لا يتم إشراكها في عملية إعداد البرنامج التخطيطي أو وضع التوجهات والسياسات لإعداده سوى تلقي نتائج توزيع الأراضي ومناطق التوسع ليتم تنظيمها وفق نظام الضابطة [77].

يُلاحظ مما تقدم الإجراءات الروتينية التي يتم إعداد المخطط التنظيمي فيها دون أي اعتبارات للتغيرات المستجدة حيث لا يزال يتم العمل وفق ما ينص عليه المرسوم التشريعي رقم 5 والذي لم يكن من اعتباراته أي مشاركة للمجتمع المحلي في عملية وضع المخطط لمدينتهم لتفادي الاعتراضات التي تؤخر في عملية التصديق على المخطط، وكما تبين أنّ القرار الفصل في الموافقة على إصدار المخطط يتم من خلال أعضاء المجلس الذي يتم تعيينهم بالانتخاب بغض النظر عن أهمية توافر فيهم شروط الجهة الفعّالة المسؤولة عن إقرار المخطط من حيث ضرورة وجود اختصاصي تنمية وتخطيط مستدام قائمين على التخطيط في المحافظة إضافة إلى السِّرية التّامة فيما يتعلق بإعداد المخطط ومسألة التنظيم وهذا لا يحقق إحدى مبادئ ومعايير الجانب الإداري لإعداد مخطط تنظيمي ناجح وهي الشفافية والوضوح والتنسيق بين الإدارات المحلية والمركزية.

إنّ العمل التخطيطي وفق القوانين الصارمة يعمَّق مشكلة تطوير وتحديث المخططات في ظل عدم إمكانية مخالفة القانون، في حين أنّه لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة لا بد من تطوير هذه القوانين حسب التغيرات وأن يتم وضعها وفق أسسها ومبادئها والعمل على إعداد المخططات وفق سياساتها.

من ناحية أخرى، فإنّه من الملاحظ أنَّه يتم وضع مخطط مدينة اللاذقية دون التنسيق بين مخططات التجمعات المحيطة ومناطق المحافظة ودن الأخذ بالاعتبار تأثير كل منها في الأخرى أوما يمكن أن يتم استثماره لصالح

[1]- لا يوجد أي اعتبارات لنوع أو اختصاصات معينة في مجال التخطيط مطلوبة من أعضاء المجلس المحلي وإنّما فقط يتم تعيينهم من خلال الانتخاب وعلى الرغم من ذلك فإن القرار الفصل في إعلان المخطط للسكان يعود لهم.

الأخرى وهكذا بالنسبة لبقية القرى التابعة للمحافظة وهنا فقد شرط من شروط الاستدامة الإدارية وهي التنسيق الأفقي والشاقولي بين المخططات للأحياء المجاورة.

وبذلك يتبين محدودية الإمكانيات الفنية والإدارية للجهات القائمة على عملية إعداد المخططات إضافة إلى أنَّ عدم وجود احتصاصي تنمية حضرية مستدامة قد رسّخ الروتين الإداري والتخطيطي في المحافظة والذي كان له الأثر الواضح في التحديات التي تواجهها المحافظة وفي إعداد مخططات تنظيمية بعيدة عن الواقع وعاجزة عن حل الإشكاليات التي وضعت بشأنها، ضمن هذا الإطار كانت هناك جهود مبذولة على المستوى الوطني تمثلت أولا بوضع الخطط والاستراتيجيات التنموية لكل المحافظات من ضمنها محافظة اللاذقية وعلى المستوى الإقليمي والمحلي تمثلت بوضع استراتيجيات لمجالات تنموية عدة، والتساؤل هنا ما هو تاثير هذه الدراسات في تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية لمدينة اللاذقية.
وهنا لا بد من الذكر أن المحافظة وما تتعرض له من ضغط سكاني، كان للأزمة السورية أثراً كبيراً في ذلك حيث فرضت عليها تحديات تنموية جديدة كغيرها من المحافظات السورية الأخرى وعلى الأخص مدينتها، وهنا نتساءل ما مدى فعالية هذه الإجراءات وآلية العمل الإداري في ظل تداعيات الأزمة، وهل هناك تعديلات بشأن ذلك، قبل ذلك لا بد من دراسة واقع محافظة في ظل الأزمة.

4.1. الوضع التنموي لمحافظة اللاذقية في ظل الأزمة وأثرها في إعداد المخططات.

تأثرت محافظة اللاذقية كغيرها من المحافظات السورية جراء الازمة التي مرَّت بها سورية منذ ثلاثة أعوام وقد تمثلت آثارها بالتغيرات الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية والتي انعكست بشكل واضح على الأداء التنموي من الناحية الكمية والنوعية من خلال تدمير رأس المال البشري والاجتماعي والاقتصادي، وذلك في خضم التغير والتأثر الكبير على مستوى القطر والذي تمثل بارتفاع معدل البطالة وزيادة نسبة السكان الفقراء حيث أصبح هناك ما يقارب 78% من السوريين تحت خط الفقر وارتفع معدل البطالة من 8.3% عام 2010 إلى 49% في الربع الأول من العام 2013 وترافق ذلك مع الخسارة الصناعية والاقتصادية إضافة إلى الخسارة في قطاع البناء التي بلغت 526 مليار ليرة، وقطاع التجارة وقطاع التعليم والصحة، وأمّا قطاع السكن فهو من أكثر القطاعات الاقتصادية تضرراً بالأزمة وبلغت خسارته ما يقارب 692 مليار ل.س، إضافة إلى اتساع الفجوة الغذائية (الفارق بين الانتاج والاستهلاك) نتيجة انخفاض العرض وزيادة الطلب مع تدهور القدرات الزراعية، وقد فقد الاقتصاد السوري نحو 30% من ناتجه الإجمالي جراء الأحداث، وبلغ حجم المتضررين بين 6 إلى7 مليون سوري، 3 ملايين منهم اضطروا للوفود الداخلي ومليون آخرين فقدوا ممتلكاتهم [50]، وقد أفرزت هذه التغيرات آثارها على محافظة اللاذقية في مختلف القطاعات التنموية منها القطاع الديموغرافي والتعليمي والصحي والاجتماعي والبيئي والقطاع السكني وقد تفاوتت نسب ونوع الأضرار لكل منها.

1.4.1. أثر الأزمة في الضغط السكاني على محافظة اللاذقية

لا يوجد أرقام دقيقة للوافدين داخل سورية ولكن هناك تقديرات وفق معطيات متقاطعة مع أكثر من طرف من قبل الحكومة السورية أو من المفوضية السامية لشؤون اللاجئين والتي قدرت عدد الوافدين في كافة انحاء سورية وخاصة المناطق الآمنة يتجاوز 1.5مليون وافد [6:34]، وقد توزعوا في المحافظات شبه الآمنة ومنهم 110 آلاف وافد إلى محافظة اللاذقية، وهناك تقديرات أخرى تشير إلى أنَّ عدد السكان الوافدين داخلياً يقدرون بحوالي 3 مليون نسمة أما إلى دول الجوار بحوالي 1 مليون وافد [89 :19]، وفي تقديرات الشبكة السورية لحقوق الإنسان فقد بلغ عدد الوافدين الداخلين حوالي 6.8 مليون وافد منهم 300 ألف وافد إلى محافظة اللاذقية [42]، أي هناك فرق كبير بين تقديرات مختلف الجهات، وهذه مشكلة بحد ذاتها لعدم القدرة على الإحصاء الدقيق لعدد الوافدين وخاصة أن التقديرات لعددهم تكون متفاوتة فيما بين المحافظات السورية، كما في محافظة اللاذقية، لذلك تمَّ العمل على إحصاء تعدادهم ميدانياً من خلال الزيارة الميدانية لمراكز الإيواء والمكاتب الخاصة بعقود الأجار ومجلس المحافظة، وقد

تبين أنّ تعدادهم بلغ ما يقارب 872910 وافد في محافظة اللاذقية أكثرهم اتخذ مسكناً في مدينة اللاذقية[1]، ومنهم ما يقارب 63000 ألف وافد من ريف المحافظة إلى المدينة بسبب الاشتباكات المستمرة في المناطق الريفية [48]، كما أنَّ هناك عدد من السكان هم من أصل المحافظة عادوا من المحافظات الساخنة للحصول على الأمن والاستقرار.

وبذلك يُلاحظ مما سبق، أنَّه إضافة إلى التباين في التوزيع السكاني فقد تفاقمت المشكلة في ظل الازمة نتيجة ازدياد أعداد المهجرين وإيوائهم وهذا ما أدى إلى تغير في المعادلة الديموغرافية انعكس سلباً على مكتسبات التنمية في المحافظة ومن الآثار المباشرة لهذا الحراك السكاني إحداث تغيرات في التركيبة العمرية للسكان وإحداث ضغوط كبيرة على الخدمات والبنية التحتية وغيرها من المرافق العامة وخاصة أن أكثر الوافدين الداخليين هم من النساء وبنسبة 28% ومن أطفال دون 18 عاماً بنسبة 55% [48]، وهذا يشكل عبء إضافي على المدينة حيث يفتقرون إلى الدخل الثابت وليس بإمكانهم تحمل أسعار الإيجارات المرتفعة، إضافة إلى أنَّ هناك مشكلة اجتماعية تترافق مع الوافدين تتمثل في وجود اختلافات في العادات والتقاليد، والمشكلة الأكبر أنَّه من المتوقع بقاء هؤلاء المهجرين لفترات زمينة ريثما يتم إعادتهم إلى محافظاتهم وهذا مترافق مع استمرار الأزمة والتي من المتوقع أيضاً أن تستمر آثارها لفترة زمنية ليست بالقليلة ما بعد الازمة، كما أنّ معظم الوافدين استقروا في المحافظة واتخذوا مكاناً للعمل فيها، وهذا مؤشر إلى ضرورة دراسة كيفية إيوائهم بطرق نظامية وأن يتم استيعابهم خلال دراسة المخططات التنظيمية للمحافظة وعلى الأخص مدينتها التي تستقبل العدد الأكبر من هؤلاء المهجرين وذلك عبر فرضيات حول بقاءهم في المحافظة أو عودتهم.

2.4.1. الأضرار في مجال التنمية البشرية.

تأثرت التنمية البشرية بشكل واضح من خلال الأضرار التي لحقت بالقطاعات ضمن هذا المجال من حيث تدهور العلاقات الاجتماعية وخسارة التضامن الاجتماعي ورأس المال الاجتماعي، والقطاع التربوي والصحي كما هو موضح في الآتي:

- **القطاع التربوي والتعليمي**: تأثر بالأزمة من حيث تدهور في البنية التحتية للمدارس والكادر التعليمي والإداري ومستلزمات العملية التعليمية في المناطق المستقرة وغير المستقرة فبالنسبة لمحافظة اللاذقية والتي تعتبر من المناطق المستقرة نسبةً لبقية المحافظات تعرضت للضغط على المرافق التعليمية جراء الأضرار في مستلزمات العملية التعليمية حيث بلغ عدد المدارس المتضررة في المحافظة 25 مدرسة **[90]** وهي في ريف المحافظة، إذ أنَّ هناك قرى تضررت بالكامل واضطروا سكانها للوفود إلى المدينة مثل كنسبا وناحية ربيعة وقسطل معاف وبلدية سلمى وكفرية وجبل النوبة ووطا الخان ومرج الزاوية وعكو وغيرها.

وكما تكمن المشكلة بأنّ المدارس المتبقية قد تضررت من حيث عدم القدرة على استيعاب واستقبال السكان الوافدين الذين هم في سن التّعليم الأساسي ليصل عدد التلاميذ في الشعبة الواحدة ما بين 60-70 تلميذ، ولم يُتخذ أي إجراء لذلك سوى بالدوام النصفي على الرّغم من أنّه كان من المخطط له أن يتم العمل على جعل الدوام كامل لجميع مدارس المحافظة بحلول عام 2010، لكن تحديات الأزمة حالت دون ذلك.

- **مجال الصحة**: هناك أضرار طالت عدة مستويات منها ارتفاع نسبة الوفيات وكذلك ارتفاع نسبة معدلات المراضة بالأمراض المزمنة في المحافظة نتيجة نقص الأدوية والخدمات الطبية بسبب الأضرار التي لحقت بمعامل الادوية في المحافظات التي تعرضت لخراب ودمار تسببت في إغلاقها، وكذلك بعض الممارسات الخاطئة من قبل العاملين في قطاع الادوية وامتناع العديد من شركات الأدوية والصيادلة عن بيع الأدوية حتى وصول نشرة أسعار الدواء الجديدة والتي تجاوزت الزيادة في أسعارها 50% حسب الشرائح السعرية لبعض الأدوية، وكما أنَّه كان هناك خسارة في عدد المراكز الصحية في قرى الريف التي تضررت بلغت 5 مستوصفات.

- **في قطاع الصناعة.**

تعرضت عدة معامل في ريف المحافظة لعمليات العنف المسلح بلغت حوالي 3 معاصر للزيتون و2 معمل بلاستيك إضافة إلى بعض الورش الصغيرة في ريف منطقة الحفة واللاذقية وهذا ما أدى إلى تعطيل العمل لدى

[1]- تم تقدير عدد الوافدين من خلال عقود الأجار التي أجريت ما بين 2011-2014 في مكتب عقود الأجار في محافظة اللاذقية والتي بلغت 108410 عقد (أسرة) أي ما يقارب 758870 فرد على اعتبار أن متوسط حجم الأسرة (5) أفراد للعام 2011 وفق بيانات المجموعة الاحصائية، وكذلك من بيانات مراكز الإيواء في محافظة اللاذقية وقدرت عدد الوافدين 114040 فرد.

السكان على الرغم من أنَّه لا يزال هناك اعتمادات مالية لديهم ويحصلون على رواتبهم الشهرية وهذا يشكل عبء إضافة إلى توقف العمل وخفض الربح والانتاج الصناعي.
ولتدارك هذا الأمر وكتعويض للضرر الحاصل في صناعات المحافظات المتضررة تم البدء بتنفيذ مبادرة العنقود الصناعي النسيجي المصغر ب" المنطقة الحرة باللاذقية" بالتعاون مع عدة جهات صناعية منها برنامج الامم المتحدة الإنمائي واتحاد غرف الصناعة السورية وغرفة صناعة حلب من خلال تخصيص 13 شركة صناعة مختصة بمجال النسيج وصناعة الألبسة الجاهزة والصباغة من قبل صناعيي مدينة حلب المتضررين جراء الأزمة وذلك بترخيص لها مقاسم جاهزة للبدء بالإنتاج، حيث تقوم وزارة الاقتصاد بالتعاون مع غرفة صناعة حلب بإعداد برنامج تدريبي وتشغيلي خاص للمبادرة لعدد من ذوي المصابين والشهداء الذين تم التعهد من قبل اتحاد غرف الصناعة بتشغيلهم بالمنشآت في محافظة اللاذقية ويقدر عددهم مابين 300-350 موظف.
في الواقع إنَّ إدراك هذا الأمر في عملية إعداد المخطط التنظيمي للمدينة يتم من خلال الوقوف أما خيارين إما بقاء هذه الشركات وتطويرها لاستيعاب نسب توظيف أكبر أي احتمال بقاء الصناعيين المهجرين في المحافظة، أو عودتهم إلى مناطقهم.

3.4.1. الأضرار في مجال السكن

يُعد قطاع السّكن من أكثر القطاعات الاقتصادية تضرراً في سورية واختلفت آثاره ما بين المحافظات الساخنة والمحافظات المستقرة نسبياً حيث تعرضت مدن عدة إلى ساحات للعنف المسلح ما تسبب بدمار 1.5 مليون منزل في سورية منها 315 ألف منزل دمر بالكامل [50]، بينما المحافظات المستقبلة كمحافظة اللاذقية فقد واجهت مشكلة تمثلت بالضغط الكبير على السكن من قبل الوافدين إضافة إلى الازدحام الكثيف والتلوث والأوبئة والأمراض التي رافقتهم.
تراوحت أضرار السكن في المحافظة ما بين سرقة وهدم إلى ارتفاع أسعار متر البناء والذي يعود بالدرجة الأولى إلى ارتفاع أسعار مواد البناء بشكل كبير والتي بلغت 3 أضعاف التّسعير قبل الأزمة نتيجة ارتفاع أجور النقل العائدة إلى ارتفاع أسعار النفط (المازوت) بمعدل 50% من جهة وللظروف الأمنية التي تحول دون إمكانية وصول هذه المواد من المحافظات الأخرى المنتجة لها [79].
شكّلت زيادة عدد سكان المدينة بعد الأزمة بمعدل ضعفين تقريباً عجزاً تجاه تأمين السكن والمأوى الملائم للوافدين حيث بلغت نسبة العجز السكني حوالي 7% ولا سيما وأنَّ مشكلة السكن هي من التحديات الرئيسة المواجهة للمدينة قبل الأزمة، لعدم قدرة ذوي الدخل المحدود تأمين السكن الملائم وبالتالي التوسع في المناطق المخالفة الرخيصة، وقد زادت هذه المشكلة بشكل كبير بعد الأزمة لعدم وجود مساكن كافية من جهة والارتفاع المفاجئ لأسعار متر البناء وللأجار الشهري التي لجأت إليه أكثرية العائلات الوافدة، وقد شمل غلاء الأسعار جميع المناطق المستقبلة ففي مناطق المخالفات ترواح سعر متر البناء قبل الأزمة ما بين(6-10) آلاف ل.س ثم ارتفع إلى حوالي(12-15) ألف بعد الأزمة.
وإضافة إلى الارتفاع في أسعار الأجار هناك عجز تجاه تأمين السكن مهما كانت مواصفاته بسبب العدد الكبير من الوافدين حيث اضطر عدد من الأسر الوافدة بما يقارب ما بين (4-5) أسر إلى العيش في منزل واحد بسبب غلاء المعيشة والأسعار كما في الرمل الفلسطيني والدعتور وحمام بسنادا.
أما في المناطق المنظمة فقد زاد سعر متر البناء فيها من 20 ألف ل.س إلى 35 ألف ل.س بعد الأزمة، وفي التجمعات المحيطة (منظم غير مفرز) ارتفع سعر متر البناء من (12-15) ألف ل.س إلى ما بين (22-35) ألف ل.س حالياً، وهنا يلاحظ ارتفاع الأسعار في التجمعات المحيطة وكذلك في بعض المناطق المخالفة ضمن المدينة بسبب قربها من المدينة ولعدم التوازن بين العرض والطلب مع عدم القدرة على تأمين الطلب على السكن من قبل السكان وهذا الأمر شكل تحدياً مضافاً إلى التحديات والضغوط الكبيرة من زيادة السكان على الخدمات والبنية التحتية إضافة إلى المشاكل الاجتماعية والاقتصادية والبيئية من جراء الازدحام وكثرة المخالفات.
ومن الأسباب التي أدت إلى زيادة الأسعار قيام التجار والمستثمرين في عدة مناطق منها الرمل الفلسطيني بتضمين الأبنية لصالحهم مع دفع قيمة البناء سلف وإكمال بنائها ثم يقومون بتأجير الشقق المجهزة بشكل إفرادي وباسعار مرتفعة، وكذلك في مناطق أخرى كما في بساتين دمسرخو فقد كثرت عملية البناء المخالف على حساب الأراضي

الزراعية لاستغلال أوضاع الوافدين المضطرين للسكن، وهذا شكل من أشكال الآثار التي خلفتها الأزمة في محافظة اللاذقية وغيرها من المحافظات، ويوضح الشكل 107 التّوسع العمراني في البساتين الزراعية المتاخمة للمدينة.



الشكل (107): التوسع العمراني العشوائي المستمر على حساب الأراضي الزراعية (بساتين دمسرخو)
المصدر: عدسة الباحثة 2014/7/13.

تبين مما تقدَّم، الآثار السلبية للأزمة على محافظة اللاذقية وعلى الرُّغم من أنَّها تُعد من المحافظات المستقرة والآمنة نسبياً إلَّا أنَّ أضرارها كانت كبيرة من حيث الفجوة السكانية الكبيرة ونقص في الخدمات القطاعية الأخرى وإنَّ هذا الامر يتطلب معالجة ووضع خطط على الأمد القريب والبعيد وخاصةً أنّ آثارها الآنية وعدم معالجتها سوف تؤثر في المحافظة على المدى الطويل، وهنا لا بد من العمل وفق مجموعة فرضيات لا سيما أنّ المستقبل التنموي غير معروف لأنّه متعلق بالوضع الأمني والسياسي فمن المتوقع أن تستمر الآثار السلبية لفترات ليست بالقليلة ما بعد الازمة وإن الأضرار الكبيرة التي لحقت بالبنية التحتية والخدمات الأساسية تحتاج لفترات طويلة لإعادة التأهيل والإعمار لتأمين أبسط شروط الحياة للسكان لإعادتهم إلى مقر إقامتهم، مما قد يؤدي إلى تأخر عملية عودة الوافدين وبالتالي التأخر في عودة التوازن الديموغرافي ما بين المحافظات.

ومن المحتمل أن يستمر الضغط الديموغرافي على محافظة اللاذقية وخاصّةً انّ العديد من الوافدين ارتبطوا بفرص عمل على سبيل المثال إنشاء ورش عمل أو معامل صغيرة أو افتتاح محال تجارية وكذلك هناك العديد من الوافدين هم من أصل المدينة ومسجلين في قيودها المدنية وعودتهم مرتبط بمدى عودة الاستقرار والأمان للمناطق التي كانت مقر إقامتهم.

ويستدعي هذا الأمر العمل على إعادة ترتيب أولويات القطاعات التي تم العمل بموجبها من خلال رؤية تكاملة للاستجابة للاحتياجات الحالية من جهة والاستعداد لمرحلة انعكاسات ما بعد الأزمة، والتساؤل هنا ما هي الإجراءات المتخذة من قبل المعنيين في معالجة والتعامل مع هذا الوضع ؟

4.4.1. تقييم جهود الإدارة المحلية في محافظة اللاذقية خلال الأزمة

للإجابة على التساؤل حول جهود المعنيين في إدارة الأزمة على مستوى محافظة اللاذقية، تمَّ القيام بزيارة عدد من الجهات المعنية بالتخطيط في المحافظة للتعرف على السياسات المتخذة من قبلهم لدراسة منعكسات الازمة على المحافظة ومدى إدراكها كإحدى الاعتبارات الأساسية في عملية التخطيط وعن كيفية استيعاب الوافدين واحتمال إيوائهم في المحافظة.

وقد تبين أنَّه تفتقد الإدارات إلى الاستراتيجية الفعالة للأزمة إلّا في مجال الصناعة والذي قام بتحريكها وجود المستثمرين الصناعيين الوافدين من حلب والذين تضررت معاملهم ورغبة منهم في إنعاش صناعاتهم، ولكن الأمر بعيد عن دراسة المخطط التنظيمي للمدينة ودون التنسيق مع السياسات المتخذة في إعداده، وقد جاءت هذه المحاولة لإعادة استثمار القطاع الخاص لخفض معدلات البطالة ولكن العدد المخصص لفرص العمل لا يتجاوز 350 فرصة.

وكما أنّه لا توجد أي جهة معنية بإعداد الخطط الخاصة للتعامل مع الوضع الراهن للازمة في المحافظة إلّا من خلال القيام بتشكيل لجنة تسمى لجنة تخمين الأضرار في مجلس المحافظة حيث يقتصر عملها على استلام أضابير المتضررين من مجلس المحافظة وتحويلها إلى لجان كشف واقعي وتكون حول الأضرار السكنية والتجارية والمنشآت السياحية والصناعية واضرار النقل والمرور والأراضي الزراعية [79].

وقد بلغت عدد طلبات المتضررين من ريف محافظة اللاذقية الذي تعرض لأعمال المجموعات المسلحة ما يقارب 9000 طلب للعام 2014 وهي حول السرقة أو الهدم أو إطلاق النار، ويكون عمل اللجنة وفق القرار الصادر من

رئاسة مجلس الوزراء بصرف المبالغ المستحقة للمتضررين بعد الكشف الواقعي للمناطق الآمنة التي يمكن الوصول إليها أمنياً وحتى تايخ 2013/3/13 تمّ صرف قيمة 30% من قيمة الأضرار المقدرة من لجنة المحافظة.
أي يكون التعويض مادي للأسر المتضررة ولكن دون إعادة تاهيل المنشآت المتضررة على اختلاف استعمالها وهذا عبارة عن إعانة للأسر وليست حل المشكلة لاستيعابهم والتخطيط لإسكانهم وإيجاد فرص عمل لديهم، والمشكلة تتعلق باستمرار الازمة حيث تشير معطيات الواقع إلى استمرار آثارها لفترات لا بد من استقراؤها والتخطيط على هذا الأساس، وبالتالي صياغة المخططات التنظيمية على أساس إمكانية استيعاب العدد المتوقع بقاؤه في المحافظة خلال فترة الأزمة أو ما بعدها.
ولإمكانية اقتراح الحلول لا بد من دراسة السياسات والاستراتيجيات الموضوعة للاستجابة لتحديات الوضع التنموي الراهن في المحافظة قبل الأزمة لتقييمها ومعرفة مدى تحقيقها للاستدامة ومدى إمكانية تطويرها والبناء عليها بما يتناسب مع وضع الحلول المتعلقة باستمرار الازمة أيضاً.

5.1. الاستجابات وردود الأفعال وطنياً /محلياً ودورها في تطوير المخططات التنموية لمحافظة اللاذقية

تعد الاستراتيجيات الوطنية ذات أهمية في مسألة إعداد المخططات التنظيمية كونها تضع السياسات والتوجهات العامة التي توجه عملية إعداد المخطط وصياغته على هذا الأساس، وهنا تندرج أهمية دراسة فيما إذا كانت مبنية وفق أسس ومبادئ التنمية الحضرية المستدامة.
ومن أهم الاستراتيجيات حول قطاعات التنمية في المحافظة هي السيناريو المتوقع لمحافظة اللاذقية وفق التقرير الوطني الاسشرافي لسورية عام 2025 [87] والذي انطلق من مبدأ الاستشراف للمستقبل من خلال التجسير بين تساؤلين: ماذا يمكن أنَّ يحدث، وما يجب فعله؟ أي ماذا سيحدث إن لم يتم استباق الفعل أو التحديات، وبالتالي فإنَّه يتجنب الأحكام القيمية لكنَّه يحضّ على التغيير.
ووفق هذا الاستشراف للمستقبل فإن محافظة اللاذقية على مستوى الحجم المديني ستكون مدينة مئوية هي مدينة اللاذقية وبمدن صغيرة، وإنَّه وفق الدراسات والإحصائيات وفي استمرار الاتجاهات الراهنة للمدينة من المرجح أن تضطلع اللاذقية لمركز الحاضرة الإقليمية من خلال تطوير المنطقة الساحلية حيث تتجلى في المدينة سمات الحاضرة الجاذبة للسكان من انحاء محافظاتها وإقليمها إلى جانب سمات المدينة الطرفية الطاردة بدورها للسكان نحو الحواضر المتروبولينية دمشق أساساً، وهذا ما يشير إلى تنمية المدن الصغيرة لتخفيف الضغط عن المدينة من خلال تأمين الترابط الطرقي والاقتصادي والعمراني فيما بينها [88].

1.5.1. الاستراتيجيات التنموية القطاعية في المحافظة

تمَّ وضع استراتيجيات للتنمية على مستوى محافظة اللاذقية بناءً على أهداف وتوجهات المخطط الإقليمي للمحافظة حتى 2035 حيث اقترحت مديرية دعم القرار والتخطيط الاقليمي ثلاثة بدائل للتنمية تُصور اتجاهات مختلفة للتنمية المستقبلية لمحافظة اللاذقية تعكس جميع المواضيع المؤثرة في مختلف القطاعات، وهذه البدائل هي [93].

- **البديل الأول (تنمية مركزية):** يفترض هذا البديل سيطرة المدن الكبيرة، وضغط سكاني كبير في المنطقة الساحلية ووجود تنمية خطية غير مسيطر عليها مما يؤدي إلى التعدي على البيئة الطبيعية.
- **البديل الثاني (التنافسية):** يفترض هذا البديل انخفاض الضغط على المدن الرئيسية والمنطقة الساحلية، وخدمات اجتماعية جيدة، وكلف تطويرية عالية بسبب التنمية المستمرة، وتعدي على البيئة الطبيعية.
- **البديل الثالث (التنمية المتوازنة):** يفترض هذا البديل انخفاض الضغط على المدن الرئيسية لمناطق المحافظة والمنطقة الساحلية، وخدمات اجتماعية جيدة، والتوجيه المتوازن للاستثمارات في المراكز المقترحة، مع السيطرة على التأثيرات البيئية.

والهدف من هذه البدائل هو تحديد الهيكلية الإقليمية للمحافظة من ضمن توجهات استراتيجية التنمية العمرانية كإحدى المجالات التنموية التي شهدت ضغوط وتحديات ضمن المحافظة بشكل عام بسبب النمو غير المنظم للعمران وقرب المدن الرئيسية وعلى امتداد محاور الطرق، وفي مدينة اللاذقية بشكل خاص حيث يعتبر النمو العمراني العشوائي فيها أحد القضايا العالقة التي تتطلب خطط بعيدة المدى.
وقد تمّ وضع أهداف استراتيجية التنمية العمرانية والمتمثلة بخلق أقطاب نمو عمرانية لتخفيف الضغط عن مراكز المدن لكل منطقة ورفع سوية الخدمات الاجتماعية، وعدم السماح بتوسع المخططات التنظيمية القائمة للمدن الرئيسة

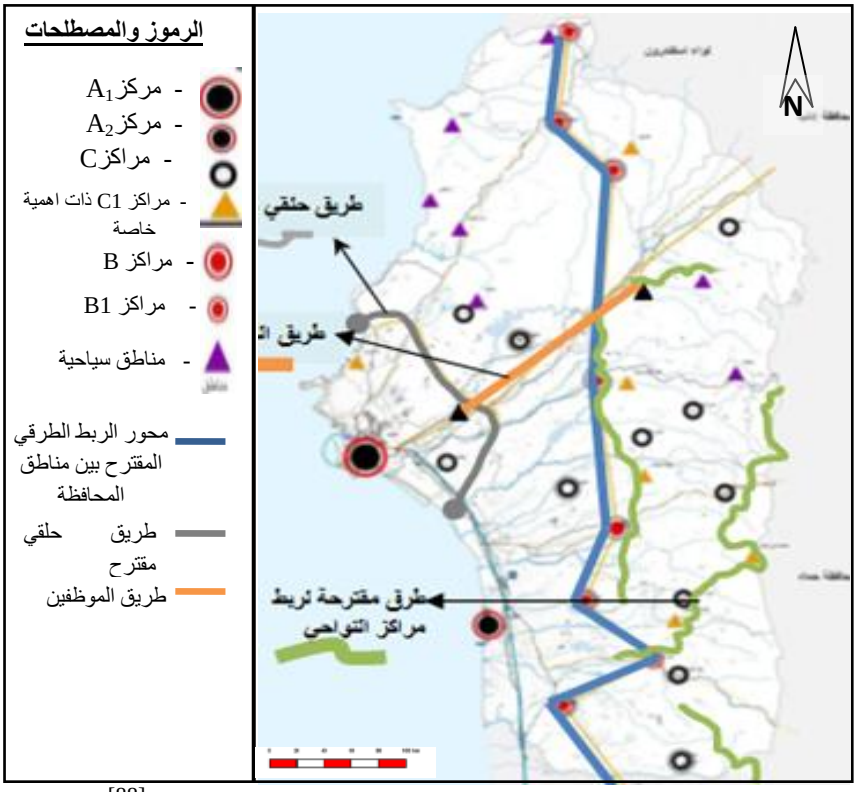
في مناطق المحافظة وإعادة تقييمها والعمل على تنظيم المناطق العمرانية العشوائية وفق الأولويات المحددة في المخطط الإقليمي.

وبناء على هذه الأهداف تمّ اقتراح استراتيجية للتنمية العمرانية متضمنة (استراتيجية التقسيم- الهيكلية الإقليمية).

لقد وُضِعت استراتيجية التقسيم لتحديد الاستعمالات المسموحة والمحظورة لا سيما وأن هناك الكثير من التمازجات بين الاستعمالات السكنية والصناعية، وقد تضمن الاقتراح تعيين 15 منطقة مع حدودها والأولويات التنموية المتوقعة من كل منها.

أما الهيكلية الاإقليمية الجديدة والمقترحة للمحافظة فقد تضمنت تحديد المراكز التنموية، والمحاور التنموية، المحور التنموي الأساسي، شبكة الطرق (الطريق الحلقي المقترح حول المدينة)، ويوضح الشكل 108 المراكز التنموية التي تمَّ اختيارها لتعزيز الهيكلية الاقليمية وفهم مستقبل التنمية التي ستحصل في المحافظة وهي:

- **مركز A_1**: ويعتبر أعلى مستوى من المراكز وهي مدينة اللاذقية كمركز مسيطر يمتلك نوعية عالية من البنى التحتية ووضع هذه المركز لتطوير محيط المدينة عبر وضع نظام يجعلها قادرة على أداء وظيفتها كمركز أساسي في المحافظة.



الشكل (108): المراكز التنموية لتعزيز الهيكلية الاقليمية فى محافظة اللاذقية [88]

- **مركز A_2**: وهو مدينة جبلة تم تحديدها كمركز تنموي ثاني من منطلق أنّها التّجمع الوحيد في المنطقة الذي يمتلك موارد محدودة ضمن المخططات وهي بحاجة لإعادة ودراسة مخططها التنظيمي.

- **مراكز B:** على المستوى المتوسط وهي المراكز الإدارية لمناطق المحافظة تدعم مراكز المستوى الأعلى من الساحل عبر خدمات خاصة ومرتفعة المستوى وهي المناطق الجبلية في شرق مدينة اللاذقية (الحفة والقرداحة)

- **مراكز B1:** تشمل مراكز النواحي التي تقع على محور الربط الطرقي المقترح مع اقتراح تنمية اقتصادية في هذه المراكز (تجارية، زراعية، صناعية خفيفة).

- **مراكز C**: مراكز المستوى المنخفض، وتشمل ما تبقى من نواحي المحافظة ويقترح تعزيزها وتقديم الخدمات المتخصصة الأساسية وفقاً لمناطق نفوذها (ربيعة، الدالية، كنسبا، بيت ياشوط).

- **مراكز C1**: مراكز ذات أهمية خاصة (سياحة، آثار وبيئة) اقترحت لتحسين واقع بعض المناطق السياحية التي تواجه ضغوط في موسم الذروة لتقديم مستوى معين من البنية التحتية الاجتماعية والتقنية اللازمة لخدمة المناطق البنية والتجمعات المحيطة.

أمَّا المناطق ذات الأهمية الخاصة والموضحة في الشكل 108 فهي تشمل مناطق ذات أهمية وظيفية سياحية مثل سلمى وسمرا ورأس البسيط ووادي قنديل، وقد اقترح تطويرها على أساس المقومات الخاصة بها ويستند التطوير التنظيمي لها على قوانين البناء الخاصة، ومناطق ذات أهمية خاصة بالآثار والبيئة وايضاً اقترح تطويرها وفق قوانين البناء اللازمة الملائمة لخصوصية المكان مثل مناطق رأس شمرا، قلعة صلاح الدين، قلعة المهالبة، مقامات بني هاشم، الفرنلق.

بناءً على المراكز التنموية والمحور التنموي المقترح تمّ وضع استراتيجيات لتنمية المحافظة على مختلف الاصعدة والمجالات مثل استراتيجية الطرق ومحاور الحركة والنقل، واستراتيجية حماية البيئة، واستراتيجية التنمية الاقتصادية متضمنة (استراتيجية التنمية السياحية، الصناعية، الزراعية)، الاستراتيجات المقترحة في مجال قطاع الاسكان.

1.1.5.1. استراتيجية الطرق ومحاور الحركة والمرور على مستوى محافظة اللاذقية.

تمّ اقتراح تطوير الشبكة الطرقية من خلال إعادة توزيع هيكلية الشبكة الطرقية لجذب عملية التنمية نحو داخل المحافظة وتخفيف الضغط عن الساحل من خلال المحور التنموي الطرقي المقترح والذي يصل جنوب المحافظة بشمالها ومروراً بالمراكز التنموية المقترحة، مع الأخذ بالاعتبار عدم مرور االمحور بالقرى كما هو موضح في الشكل 108.

أمَّا بالنسبة لسكك الحديدية فقد تمّ اقتراح تطوير البنية التحتية للسكك والمحطات لتقليل استهلاك الأراضي الزراعية بالطرق المعبدة واستثمار خطوط السكك في النقل الجماعي، ونقل البضائع من المرفأ كبديل أساسي أكثر أماناً، ودعم الريف بالنقل الجماعي مع الحفاظ على البيئة.

كما كانت مسالة النقل البحري والجوي من المواضيع الهامة ضمن الاستراتيجية فقد تمّ تطوير المرفأ لاستقبال الوافدين والمغادرين من رواد السياحة البحرية، وكذلك استقبال السفن الكبيرة بزيادة عمق الحوض الداخلي والحفاظ على الشريط الساحلي، وقد أُقترح استثمار المطار سياحياً بما ينسجم مع متطلبات الواقع السياحي مع اقتراح إمكانية تطوير النقل الجوي القطري باستخدام الطائرات الصغيرة [93].

2.1.5.1. استراتيجية التنمية الإسكانية.

تركّزت أهم الاستراتيجيات الإسكانية في تنظيم مناطق التوسع العمراني الجديدة وتنظيم مناطق السكن العشوائي وتطويقها وربطها مع التنظيم المحيط كالتالي:

فيما يتعلق بمناطق التوسع الجديدة: تمّ الاعتماد على ضم بعض التجمعات المحيطة بالمدينة، وتوجيه النمو العمراني نحو الشمال والشمال الشرقي كسكن مع إمكانية التوسع الجنوبي باتجاه البصة، والاستفادة من اقتراح تعديل الصفة التنظيمية لمنطقة مستودعات المرفأ ونقلها إلى المنطقة الصناعية وإعادة تنظيمها كسكن وتجارة.

أمّا مناطق السكن العشوائي فقد اقترح إعادة تنظيمها بما ينسجم مع وضعها الراهن وتطويقها لمنع امتدادها وانتشارها إلى اجزاء اخرى من المدينة وتوفير الخدمات بحسب الإمكانات المتاحة وذلك بوضع برنامج تخطيطي خاص بها يقترح دمجها مع الجوار والنسيج العام للمدينة وذلك وفق الأسس التخطيطية في التنظيم ووضع هيكلية للطرق وربطها مع المناطق المجاورة، ولحظ المناطق الخالية لتوظيفها كسكن لاحقاً، ومعالجة المشاكل البيئية والاجتماعية.

يُلاحظ أنّه على الرّغم من أهمية هذا القطاع على مختلف الأصعدة ويشكل أحد أهم القضايا العالقة والتي ينتج عنها تحديات أخرى لم يتم إعطائه الاهمية القصوى في المعالجة أو حتى مسألة تأمين الوحدات السكنية الملائمة لمختلف شرائح مجتمع المحافظة سوى ضم التجمعات المحيطة والاستمرار في التوسع الأفقي دون وضع استراتيجية متكاملة على سبيل المثال ربط أماكن السكن بتوفير أماكن عمل قريبة منها من خلال استثمار هذه التجمعات للسكن دون الانتشار الشمالي والجنوبي، وتخصيص وحدات سكنية لمختلف الشرائح بغرض الدمج بين مختلف الشرائح وإمكانية التوفير العادل للخدمات الحضرية، إضافة إلى أنّه لم يتم التّركيز على أهمية المراكز الثانوية في تأمين وحدات سكنية تخفف الضغط السكاني على المدينة وتؤمن السكن الملائم.

3.1.5.1.استراتيجية التنمية الاقتصادية.

ركّزت هذه الاستراتيجية على وضع أولويات عمل لتعزيز الاستفادة القصوى من الموارد الاقتصادية في مجال السياحة والزراعة والصناعة كالتالي:

- **التوجهات لقطاع السياحة على مستوى محافظة اللاذقية:**

- استثمار كافة المزايا الخاصة والمقومات السياحية في المحافظة بما يحقق الاستثمار المتوازن والمستدام بين الجبل والبحر، وتعزيز السياحة البيئية والثقافية والتراثية، والسياحة الداخلية والمحلية وتوفير متطلباتها.
- تطوير مرفأي الصيد والنزهة في جبلة والبسيط مع تطوير رحلات سياحية.
- تنمية وتعزيز السياحة في المناطق التي تتواجد فيها بحيرات وسدود مثل بللوران ومشقيتا والبهلولية وغيرها.

أما على مستوى مدينة اللاذقية فقد ركزت استراتيجية التنمية السياحية فيها على تطوير الواجهة البحرية بسبب إشغالها بالمرفأ الصناعي، وتطوير المناطق السياحية القائمة (المنطقة السياحية الجنوبية)، وضع مخططات من أجل النقل التدريجي للمرفأ إلى موقع آخر بعيد عن المدينة وتوظيفه بمنطقة سياحية ترفيهية مع تأمين ربطها بالمدينة وتحويل خط سكة الحديد لنقل البضائع إلى نقل ركاب داخلي (تراموي)، وإيجاد محاور ربط طرقي بين المناطق السياحية القائمة والمقترحة الشمالية (برج سلام) والجنوبية (جنوب البصة باتجاه جبلة).

- **التوجهات التنموية الصناعية والزراعية في المحافظة:** تمّ التّوصل لعدة أهداف لتحقيق التنمية الاقتصادية وهي كالتالي:

- إعادة تنظيم الوضع الراهن للصناعة وتحسين القطاع العام وتحديد اتجاه النمو العمراني الصناعي نحو الجنوب والجنوب الشرقي.
- دعم الشراكات الصغيرة والمتوسطة، وإقامة مناطق للتصنيع الزراعي والصناعات التحويلية.
- ضمان التّنمية الإقليمية المستمرة للأنشطة الصناعية من خلال تنمية المناطق ذات الثروات الطبيعية مثل القرداحة (الرخام ومشتقاته).
- نقل الصناعات الراهنة من المناطق السكنية في المدينة وإعداة تنظيمها كمناطق للسكن وللتجارة وللخدمات.

يتضح مما سبق، أنّه تمّ القيام بوضع سياسات واضحة لتفعيل التنمية الإقليمية من خلال اقتراح مراكز ثانوية ومحور للربط الطرقي بينها وهذا أمر جيد يعزز إمكانية التنمية في هذه المراكز، إلّا أنّ تخصيص مركز أساسي وهو مدينة اللاذقية واستمرار الاعتماد عليها في الفعاليات والوظائف الإدارية والخدمية وبالتالي استمرار الضغوط عليها هذا لا يحقق إحدى محاور التنمية الإقليمية بخلق أقطاب نمو متوازنة يكون فيها كل قطب مكتملاً ومكملاً لباقي الأقطاب بحيث لا يتم الرجوع إلى المركز إلا لبعض القضايا التي تتطلب قراراً إدارياً أو تخطيطياً وبالتنسيق مع الإدارات المحلية القائمة على إدارة أعمال الأقطاب الأخرى، كما تبيّن أنّه لم يقترح تكامل البعد الهندسي مع البعد التنموي وفق مبادئ تنمية المدن والأسس التخطيطية المعاصرة

وفي الخلاصة

أظهر التحليل والدراسة في هذا الفصل وجود ضعف في البنية التحتية الحضرية والنظام الإداري والتخطيطي في المحافظة وعدم أخذ هذا الأمر بالاعتبار عند إعداد المخططات التنظيمية حيث تُوضع هذه المخططات لتعديل الصفات التنظيمية فقط أو اقتراح مناطق توسع تستوعب التقديرات المتوقعة للسكان ودون ربط إجراءاتها بسياسات تنموية لتحقيق مبادئ التنمية ودون مشاركة السكان لمعرفة المتطلبات والحاجيات الأساسية، فقد اتُخذت سياسات كان من نتائجها توسع حدود المدينة الإدارية وانتشار التنمية العمرانية والاقتصاص من الاراضي الزراعية وفرض ضغوط من خلال الحاجات المتنامية في مجال الخدمات الحضرية المختلفة للمدينة وتوسعها المقترح دون تلبية حاجيات السكان، حيث أظهرت نتائج تقييم الوضع التنموي والتنظيمي الراهن أنّ السياسات المعتمدة لا تحقق إلَّا (52%) من شروط الاستدامة، فقد جاء الواقع بعيداً عن الاستدامة ولا يحقق مبادئها، ما يضع المعنيين أمام تحديات تجاه تغيير في السلوك والآلية التي يتم فيها إعداد المخططات لمدينتهم وريفها من خلال التكامل مع المخططات الإقليمية ودراسة تأثيرها على المخططات التنظيمية للمدن مع الأخذ بالاعتبار تأمين التوزان التنموي فيما بينها عند إعداد مخططات المدن لتكون مبنية وفق مبادئ ومعايير تنطلق من مفاهيم الاستدامة، فالتخطيط غير المتكامل بين مكونات المخطط التنظيمي المستدام كان سبباً في زيادة الإشكالية وإعداد مخطط انعكس سلباً على المدينة وريفها ولا سيما بعد الانتظار فترة من الزمن حتلى تمَّ الإعلان عنه.

لقد تبين مما سبق، صورة عامة عن الواقع وعن الأسس المعتمدة في نظام التخطيط التنظيمي والتحديات التي تواجهها المحافظة وأثرها في إعداد مخططات المدينة، ولكن لتحقيق أهداف البحث ولمعرفة أسباب عدم إعداد مخطط ناجح لمدينة اللاذقية وأسباب عدم اعتماده لا بد من التحليل والتقييم المفصل لآلية إعداد المخطط والسياسات المتخذة في كل مجالات التنمية، وهنا فإن تطبيق الأداة المقترحة لتقييم استدامة المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام2008 للمدينة سيعطي صورة واضحة ودقيقة عن أداء هذا المخطط ومدى تقدمه أو بعده عن الاستدامة لإمكانية تحديد مواطن القوة والضعف وتحديد متطلبات تطويره بما يمكّن من إنشاء مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة لمدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية.

الفصل الثاني : 2- قياس استدامة المخطط التنظيمي الجديد لمدينة اللاذقية بتطبيق أداة قياس المخطط التنظيمي ورصد مدى رضا السكان عنه.

1.2. تقييم المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية

1.1.2. السياسات العامة والمراحل المتبعة في إعداد المخطط التنظيمي الجديد

2.1.2. دراسة البرامج التخطيطية المقترحة لمناطق المدينة

1.2.1.2. البرامج التطويرية للمناطق البرمجية .

2.2.1.2. البرنامج التخطيطي لمناطق التوسع.

3.1.2. قياس استدامة المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية.

1.3.1.2. مؤشرات البيئة الطبيعية والمبنية ودلالاتها في تقييم استدامة المخطط.

1.1.3.1.2. حفظ البيئة والتنوع البيولوجي.

2.1.3.1.2. وزن النفايات المتولدة كل يوم

3.1.3.1.2. الطاقة والموارد الطبيعية

4.1.3.1.2. التغير المناخي

5.1.3.1.2. دراسة نوعية الهواء.

6.1.3.1.2. المياه.

7.1.3.1.2. استعمالات الأراضي

8.1.3.1.2. التصميم الحضري

2.3.1.2. المؤشرات الاجتماعية ودلالاتها في تقييم استدامة المخطط.

1.2.3.1.2. النقل الحضري المستدام.

2.2.3.1.2. الإسكان الرخيص

3.2.3.1.2. المرافق الثقافية والتاريخية

4.2.3.1.2. الصحة والتعليم

5.2.3.1.2. التغير الديموغرافي

3.3.1.2. تقييم المؤشرات الاقتصادية ودلالاتها في مقترحات المخطط التنظيمي الجديد

1.3.3.1.2. دراسة آثار المشاريع المقترحة في المخطط على الاقتصاد المحلي

2.3.3.1.2. تقييم مدى توافر الأعمال التجارية المحلية لخلق حوافر لتنمية المدينة.

3.3.3.1.2. معدل البطالة

4.3.3.1.2. نسبة فرص العمل إلى الوحدات السكنية (العدد الكلي للأعمال مقسمة على عدد الوحدات)

5.3.3.1.2. فرص العمل المحلية المطروحة المرتبطة بمكان السكن ومدى ارتباطها بالنقل العام

4.3.1.2. تقييم الجانب الإداري لنظام التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية.

1.4.3.1.2. التفويض الرسمي من الحكومة المركزية والتنسيق العمودي والأفقي.

2.4.3.1.2. التنسيق والدقة والوضوح في توفير البيانات.

3.4.3.1.2. المشاركة الشعبية.

4.4.3.1.2. - الخبرات والكوادر المتوفرة

5.4.3.1.2. مدى تطور القوانين والتشريعات في إعداد المخطط وتنفيذه.

6.4.3.1.2. تحليل المخطط وقياسه

7.4.3.1.2. الرؤية التنفيذية للمخطط

4.1.2. تحديد اتجاه المخطط التنظيمي وفق دلالات ودرجات المعايير الإجرائية.

2.2. الاستبيان كأداة لقياس المخطط وفق رأي السكان

1.2.2. الهدف من الاستبيان

2.2.2. نطاق المسح وتوزيع العينة

3.2.2. الجدول الزمني للمسح

4.2.2. المحاور والمجالات التي تناولها الاستبيان

5.2.2. المعالجة الكمية للبيانات

1.5.2.2. خصائص عينة الدراسة التي شملها المسح.

2.5.2.2. تقييم الوضع التنموي الراهن وتحديد التحديات التنموية

3.5.2.2. تقييم المخطط التنظيمي الصادر عام 2008 من وجهة نظر السكان.

4.5.2.2. إمكانية تطوير منهجية الإعداد للمخطط من خلال رصد مدى قبول السكان للتشاركية

5.5.2.2. أهمية المشاركة في إعداد المخطط التنظيمي وتطوير الآلية الملائمة لتفعيلها في اللاذقية

6.2.2. نتائج الاستبيان

3.2. نتائج تقييم المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية

خلاصة الفصل الثاني

المقدمة

إنّ الكثير من المشاكل والتحديات التي تواجه المعنيين والمسؤولين عن التخطيط هي كيفية إدماج مبادئ التنمية الحضرية المستدامة في السياسات والبرامج التخطيطية لمعظم البلدان وخاصة النامية منها والتي شهدت معدلات نمو حضري لم تشهدها من قبل، كما في حالة معظم المدن السورية ومنها مدينة اللاذقية التي تواجه مشاكل حضرية متعددة نتج عنها قصور مخططاتها التنظيمية التي لم يتم بناؤها وفق أي معايير تخطيطية معاصرة تعمل وفق مبادئ الاستدامة، فلم تتعدَّ كونها مخططات تنظم استعمالات الأراضي وفق معايير تقليدية كمية بالدرجة الأولى لكثافات البناء والسكان والنقل وفرض القرارات وغيرها، وهذا ما تبيَّن في نتائج تحليل البنية التحتية الحضرية على مستوى المحافظة والمدينة، وكذلك في الإجراءات المتخذة التي لم تستجيب لاحتياجات المدن ومتطلبات ساكنيها ومنها المخطط التنظيمي الجديد لمدينة اللاذقية الذي لم يتم التصديق عليه حتى الآن رغم صدوره منذ عام 2008 لكثرة الاعتراضات عليه إذ أنّه لم يلقَ النّجاح اللازم وجاء بعيداً عن واقع المدينة ولحينه لا يوجد للمدينة مخطط يوجهها .

وبذلك يهدف هذا الفصل إلى معرفة الأسباب التي حالت دون اعتماد المخطط الجديد وأعاقت إعداده بالسوية المطلوبة، وذلك من خلال تقييمه وفق الاداة المقترحة والمطورة في الجزء النظري من البحث والتي تتضمن مؤشرات المخطط التنظيمي المستدام كإحدى الخطوات الهامة لتقييم مدى تقدم أو بعد المخطط عن الاستدامة مع العلم أن المعايير المطورة ضمن الاداة هي معايير إجرائية نوعية تقيس فيما إذا كانت مقترحات المخطط ملتزمة بها أو لا، وذلك لأن عملية التقييم لا تقوم على تحليل وضع راهن للواقع وإنّما على تقييم سياسات تخطيطية مقترحة، ليتم على أساس ذلك تحديد اتجاه المؤشرات التي تشكل نقاط قوة أو ضعف أو فرص أو مخاطر وفق اداة التحليل الاستراتيجي SOWT.

كما سيتم في هذا الفصل تطبيق استبيان لرصد رضا السكان عن المخطط الجديد وتقييمه وفق رأيهم وكذلك تحديد المشاكل والاحتياجات التنموية وأولويات العمل بالنسبة لهم، الأمر الذي يساعد في وضع إطار عمل استراتيجي وتحديد عناصر إعداد مخطط تنظيمي مستدام يوجه مدينة اللاذقية ويقودها نحو تنمية شاملة ومستدامة.

1.2. تقييم المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية

لقد تمّ وضع المخطط التنظيمي للعام 2008 لمدينة اللاذقية من أجل حل المشاكل التي تواجهها، ولكن لم يلقَ النجاح اللازم وإنّما انعكس سلباً على المدينة وأصبحت عمليه وضعه التحدي الأكبر لدى المعنيين وأحد أهم التحديات المواجهة لعملية التنمية بدلاً من أن يكون أداة تطوير للمدينة وتنميتها، الأمر الذي تطلب تحليلاً دقيقاً لمراحل تطور المخطط وسياسات إعداده لمعرفة أسباب عدم اعتماده والمعايير التي تمَّ إعداده على أساسها وتقييمها وفق معايير إعداد مخطط يحقق الاستدامة.

ولتحليل هذه العناصر فإن الأداة المطورة والمقترحة لتقييم المخطط التنظيمي تتضمن المؤشرات التي تساهم في تحديد اتجاه المخطط ومدى قربه أو بعده عن الاستدامة وبالتالي مساعدة صناع القرار في التشخيص الدقيق والصحيح لوضع الأهداف والأولويات والسياسات والبرامج التخطيطية التي يتم تجسيدها عملياً من خلال المخطط التنظيمي ومن خلال هذه الأداة سيتم الإجابة على مجموعة تساؤلات تقييمية عامة تتمثل بالآتي:

- **توازن المخطط:** هل مقترحات المخطط ذات صلة بحاجات المدينة وتتناسق مع السياسات والبرامج والمخططات المطبقة فيها، وهل كان هناك مشاركة للسكان في عملية الإعداد؟
- **أداء المخطط:** ما مدى وجود استشارة في عملية وضع السياسات وما مدى إمكانية التطبيق؟
- **توافق النتائج:** هل حقق المخطط الأهداف التي وضِع من أجلها، وما مدى كفاءة الموارد المالية والبشرية المتوفرة لإمكانية تحقيق هذه الأهداف، وهل أدى المخطط الدور الهام والرئيسي في تجسيد مبادئ التنمية الحضرية المستدامة؟

ضمن هذا الإطار سيتم دراسة آلية إعداد المخطط التنظيمي الجديد للإجابة على هذه التساؤلات وتقييم المقترحات من خلال تعويض قيم المؤشرات في الأداة المطورة لقياس المخطط والمساعدة في تحديد اتجاهه.

1.1.2. السياسات العامة والمراحل المتبعة في إعداد المخطط التنظيمي الجديد

تمَّ التّعاقد مع الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية على وضع المخطط التنظيمي الجديد لمدينة اللاذقية عام 2001 ولمدة 20 سنة قادمة بهدف تنفيذ التوصيات الصادرة عن ندوة واقع التخطيط العمراني وتنظيم المدن وتشريعات نظم البناء وآفاق تطويرها المنعقدة في اللاذقية عام 2000 [29].

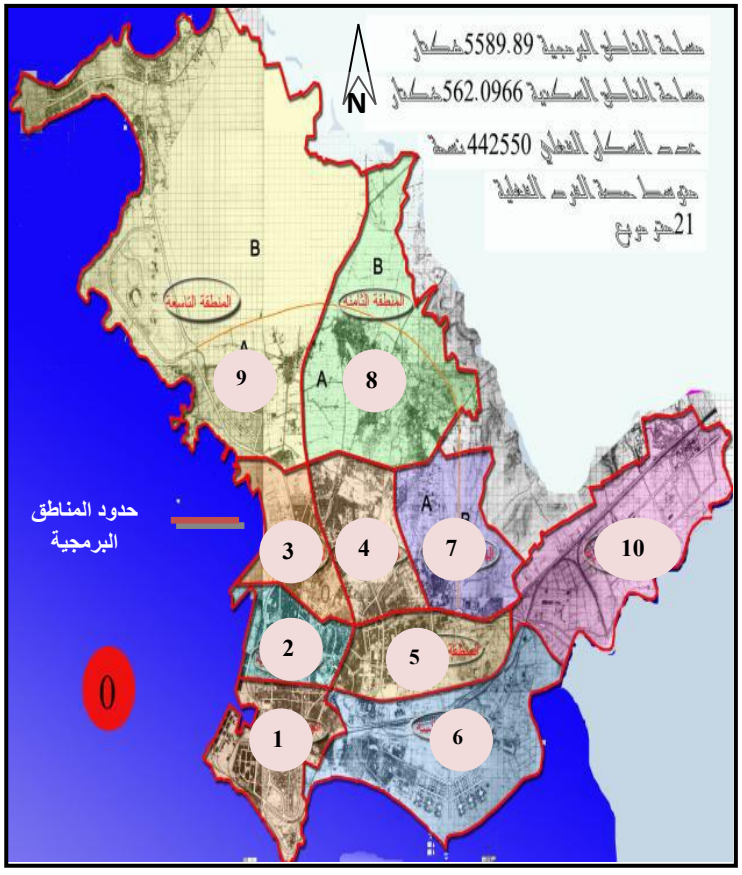
ومنذ عام 2001 كانت البداية لدراسة مشروع المخطط التنظيمي الجديد وبهدف رئيسي **وهو التنمية الإسكانية للمدينة وتعزيز دورها السياحي** وبأهداف ثانوية على مختلف المستويات وهي على المستوى الوطني جعل مدينة اللاذقية جاذبة للفعاليات في إطار تحقيق لتوازن المدينة مع بقية المدن السورية، وعلى مستوى المحافظة جعل المدينة جاذبة للفعاليات البشرية وتحقيق مستوى عادل من الخدمات الريفية الحضرية أما على مستوى المدينة فإنّ أهدافه تتمثل في تأمين مستويات مختلفة من الإسكان واعتماد أسلوب القطاعات في التنمية، ومحاولة عدم امتداد المناطق العشوائية وتنظيمها ذاتياً، وقد تمَّ إعداده على ثلاثة مراحل:

1-**المرحلة الأولى:** مدتها 14 شهر وتتألف من جزأين، **الأول**: مدته 8 أشهر تناول جمع المعلومات من الجهات المختصة والإحصاءات المتعلقة بالمحافظة وتقييم المخطط للعام 1984 الذي تمَّ تصديقه دون وجود مخططات طبوغرافية، وقد تمَّ إعداد المخطط الهيكلي الذي تألّف من 42 مخطط وتقرير عن الوضع الراهن وغيره من التقارير اللازمة، أمَّا **الجزء الثاني** فمدته 6 أشهر تناول تحليل للمعلومات وتقديم المخطط الهيكلي المقترح للمدينة، وتمّ انجازه بتاريخ 2004/9/5 وتمت الموافقة على البرنامج التخطيطي العام بتاريخ 2004/10/8، الذي وضع للمناطق المقسمة (البرمجية) وفق أسس التخطيط العمراني في المرسوم التشريعي رقم 5 للعام 1982 والمخطط الهيكلي والبرنامج الإسكاني ويوضح الشكل 109 المناطق المقسمة (البرمجية) المدروسة.

2- **المرحلة الثانية:** مدتها 10 أشهر وتناولت وضع المخطط التنظيمي العام للمدينة لمدة 20 سنة قادمة ووضع منهاج الوجائب العمرانية وفق البرنامج التخطيطي العام المعتمد في المرحلة الأولى، وقد تضمنت إعداد المخططات التنظيمية التفصيلية وفق البرامج التخطيطية للمناطق المقترحة في المرحلة الأولى وتضمنت هذه البرامج المواضيع التالية:

- **البرنامج التخطيطي للمناطق البرمجية المكونة للمدينة من** تحديد الأراضي الفارغة ومناطق إعادة التأهيل والتوظيف ومناطق السكن العشوائي.
- **البرنامج التخطيطي لمناطق التوسع** يتضمن مقترحات استناداً إلى معطيات المرحلة الأولى.
- **البرنامج التخطيطي على مستوى كامل المدينة،** يتضمن مخطط الشبكة العامة الطرقية والأسس التنظيمية للشوارع وحل كافة التقاطعات الطرقية في المدينة ومراكز الانطلاق وأنواعها.

3- **المرحلة الثالثة:** خُصِصت لإعداد المخططات التفصيلية وتحديد المرحلة التنفيذية لـ10سنوات الأولى من المخطط التنظيمي العام، ووضع برامج وخطط تطوير للمناطق



الشكل (109): المناطق البرمجية المدروسة ضمن المخطط للعام 2008 [29].

البرمجية وأولويات البدء بتنفيذ المخطط التنظيمي العام وآليات تنفيذه.
ولكن لم يتم إنجاز إلَّا المرحلة الأولى من المخطط حيث تمَّ إعداد البرامج التخطيطية ووضع المخطط الهيكلي أمَّا في المرحلة الثانية فقد تمّ إعداد المخطط التنظيمي العام ولكن لحينه لم يتم التصديق عليه لكثرة الاعتراضات وبذلك لم يكن بالإمكان إعداد المخططات التفصيلية.
يُلاحظ مما تقدَّم أنّ مراحل إعداد المخطط المقترح لا تشمل جميع المراحل اللازمة الكفيلة بإعداد مخطط مستدام إذ أنَّ هناك خطوات هامة لا بد من تواجدها في كل مرحلة ومنها وضع استراتيجية التشاركية (آلية المشاركة المناسبة) وتحديد فرق ذات اختصاصات مطلوبة ومتعلقة بدراسة كل مرحلة، ومن الخطوات الأساسية أيضاً هو وضع تصور لمخطط ثلاثي أبعاد يظهر علاقة الفراغ بالكتل ويحدد الارتفاعات والكثافات والتوجهات والشوارع وغير ذلك، والأمر المهم أيضاً أنَّه لم تتضمن المراحل توضيح آلية التطبيق واختبارها من حيث تحديد الجدول الزمني وتحليل المخاطر المحتملة في عملية التطبيق وتحديد المسؤولين عن التطبيق من مخططين واستشاريين ومعنيين في مجالس المدن، وهنا ليس المقصود بالتطبيق البدء بوضع المشاريع على أرض الواقع تماماً وإنَّما اختبار إمكانية التّطبيق من خلال توافر أدواته الإدارية والتخطيطية والمالية.

وفيما يتعلق بالأسس والتّوجهات التخطيطية العمرانية والتي وضع البرنامج التخطيطي على أساسها فهي كالآتي [29] :

- إمكانية تعديل الصفات العمرانية لبعض الاستخدامات لسد الاحتياجات حسب الأولويات.
- اعتماد مبدأ التخديم المتعدد الأطراف من أجل تلبية النقص في الاحتياجات في المناطق البرمجية الحالية.
- لحظ الخدمات الضرورية للمناطق المخالفة من خلال إعادة تنظيمها.

إضافةً إلى ذلك هناك أسس وتوجهات خاصة تمَّ اعتمادها في إعداد المخطط الهيكلي العام لتحقيق التنمية السكانية والسياحية بما يخدم الاستراتيجية المستقبلية للمدينة ومنها:

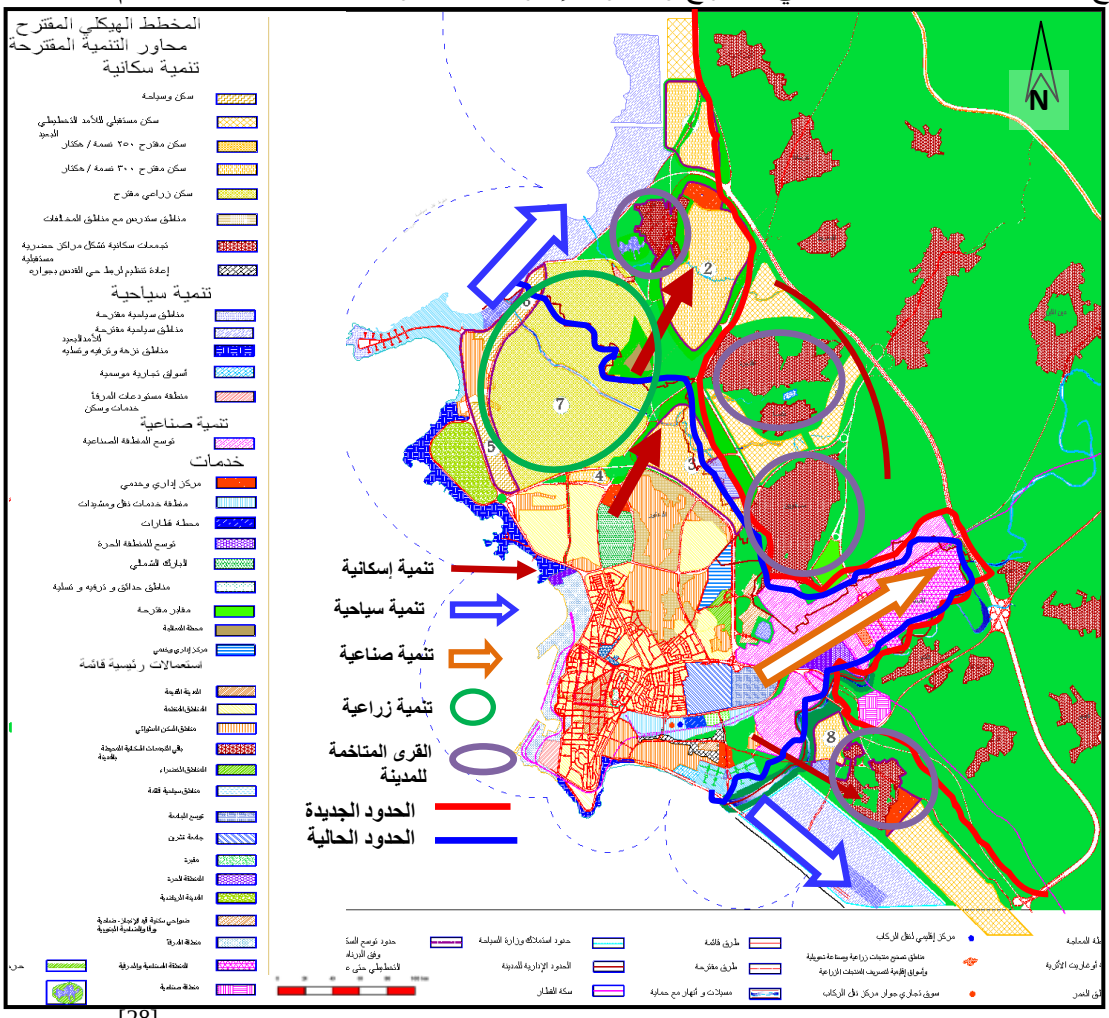
- اعتماد التّوسع الشريطي للمدينة لتحقيق غايات جمالية لتوضع المدينة على البحر.
- اتجاه النمو العمراني للمدينة نحو الشمال والشمال الشرقي والجنوب والجنوب الشرقي، لتحديد مناطق التوسع لاستيعاب التعداد المتوقع للمدينة حتى عام 2025 وتحقيق التوزيع الهرمي لمراكز خدمات هذه المناطق، وذلك لاستيعاب العدد السكاني المتوقع في هذه المناطق وهو 229 ألف نسمة.
- الاستفادة من المناطق الفارغة والتي بحاجة إلى تأهيل لسد الحاجات الخدمية للمدينة القائمة لاستيعاب العدد المقترح توزيعه في هذه المناطق وهو 25 ألف نسمة.
- رفع أداء شبكة الطرق وإيجاد الربط الحلقي.
- ضبط التوازن الديموغرافي بين المدينة والتجمعات السكانية المحيطة وتخفيف العبء عنها من خلال تحقيق تجمعات حضرية متممة جديدة حول المدينة.
- توجهات مستقبلية بعيدة المدى لتنمية سياحية إقليمية شمالاً نحو أم الطيور وجنوباً نحو البصة وصولاً إلى جبلة من خلال تشكيل محور سياحي لربط المواقع السياحية المقترحة مع المنشآت السياحية الموجودة في إقليم المدينة والتأكيد على دور المحور السياحي الجنوبي بين المدينة وجبلة بدءاً من الكورنيش الجنوبي من خلال تنظيم حي القدس والمناطق الجنوبية المخالفة .

يُلاحظ مما تقدَّم أنَّه تُسيطر سياسة الانتشار العمراني على التوجهات والإجراءات المتخذة لتحديث وتطوير المخطط التنظيمي الجديد للمدينة وهذا يعتبر من الحلول الروتينية التي يمكن أن تتخذ في حال عدم القدرة على إيجاد حلول أكثر منطقية وأقل تكلفة بيئياً واقتصادياً وخاصةً أنَّ هذه السياسة من الممكن أن تكون ذات جدوى في مناطق أخرى لا يغلب الطابع الزراعي عليها، ولاسيما أنَّ هذا التوسع المقترح لتحقيق التنمية السكانية والسياحية فقط ومعتمداً على ثلاثة استراتيجيات للتوضع والانتشار للتنمية العمراني للمدينة وفقاً لما يلي:

- الانتشار الطبيعي للمدينة نحو الشمال والشمال الشرقي بشكل متراص ومستمر.
- الانتشار العمراني للمدينة على شكل نجمي في محيطها.
- الانتشار العمراني الشريطي للمدينة باتجاه شمال وجنوب المدينة.

ووفق هذه التّوجهات والاستراتيجيات تمّ وضع المخطط الهيكلي العام للمدينة الذي أُعلن في 2008/8/10 وبمساحة حدوده الإدارية الجديدة 10035هكتار وفق المرسوم 244 أي بزيادة 4380 هكتار عن الحدود الحالية.

يوضح الشكل 110 المخطط الهيكلي المقترح والحدود الإدارية القديمة والحديثة لمدينة اللاذقية عام 2008.



الشكل (110): محاور التنمية المقترحة في المخطط الهيكلي المقترح لمدينة اللاذقية المعلن عام 2008 [28]

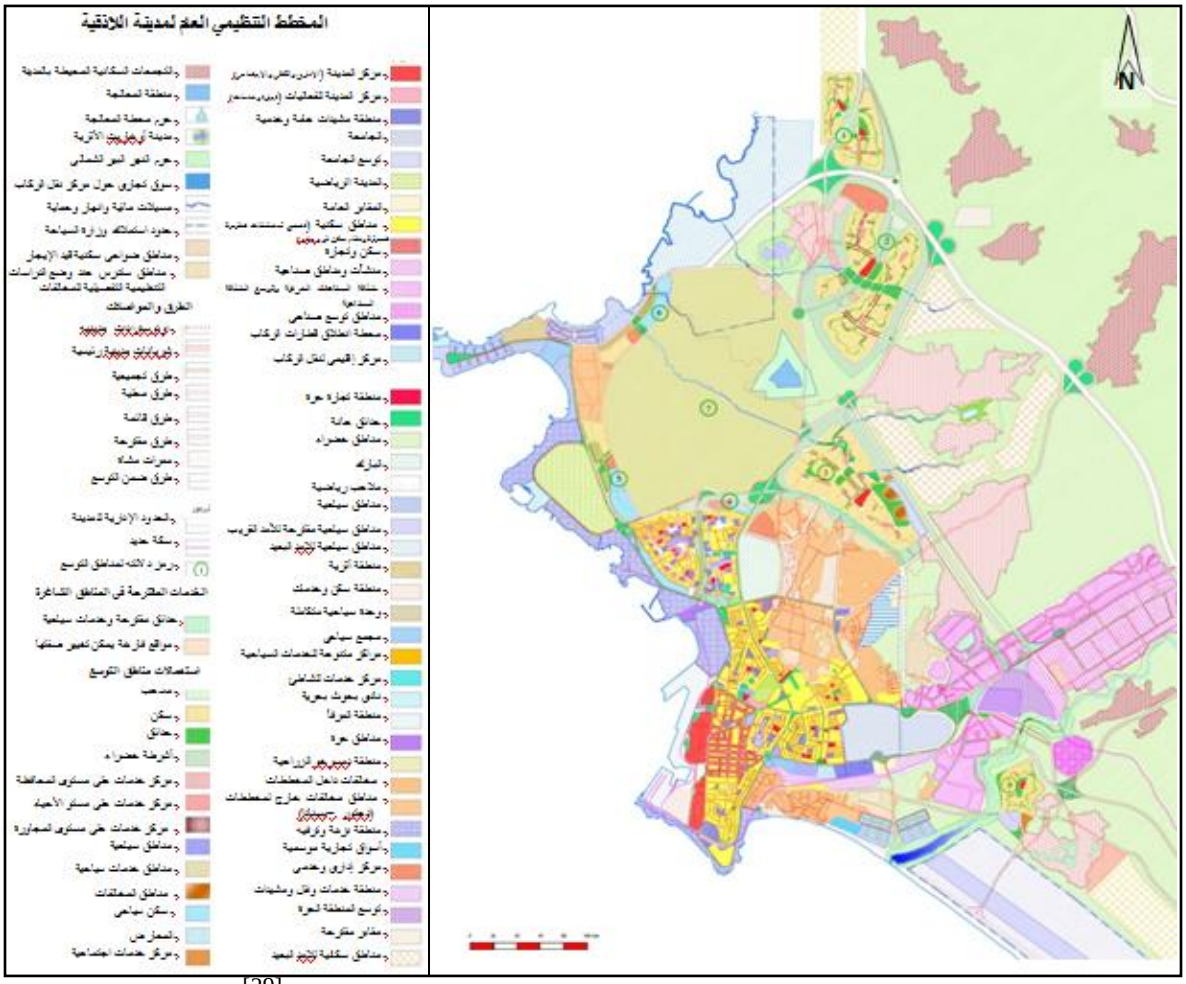
يتضح مما سبق، أنَّ المدينة وفق استراتيجية المخطط التنظيمي الجديد تتوسع عمرانياً وسكانياً، حيث تعتمد الاستراتيجية المقترحة على مبدأ الانتشار العمراني والديموغرافي متجاهلةً اتجاه النمو العمراني في التجمعات المحيطة الآخذة بالتوسع تلقائياً جراء النمو العمراني والسكاني فيها، وكما تبيَّن أنَّ الاستراتيجية المعتمدة قد ركّزت على التنمية السكانية والسياحية فقط وإهمال جوانب التنمية الأخرى، واعتمدت على قطاع السياحة كقطاع رائد في المدينة وهذا أمر جيد، ولكن لم يتم التوجه نحو التنمية الزراعية كقطاع أساسي رديف إضافة إلى السياحة، وكذلك لم يؤخذ بالاعتبار إمكانية توفير مناطق توظيف واستثمارات محلية لزيادة الانتاج المحلي ولمنع الهجرة ومكافحة الفقر الحضري، ولم تراعَ مسألة تكاليف تأثير كل جانب على الآخر إذ أنَّ اقتراح الانتشار العمراني يكون على حساب الأراضي الزراعية والقرى المجاورة وبالطبع هذا لا بد من أن يكون له آثار في زيادة الحاجات المتنامية في مجال تأمين المزيد البنية التحتية الحضرية، وإشغال مساحة أكبر من الشريط الساحلي والمناطق الزراعية والمشجرة واستهلاك كميات أكبر من الأرض وزيادة اطوال الطرق وبالتالي زيادة التكاليف الاقتصادية والبيئية والصحية.

2.1.2. دراسة البرامج التخطيطية المقترحة لمناطق المدينة

انطلاقاً من المرحلة الأولى ووفق البرامج التخطيطية العامة والتفصيلية المعتمدة فيها وعملاً بما ورد في دفتر الشروط الفنية تضمنت المرحلة الثانية إعداد الدراسات والمخططات التالية [28]:

- إعداد المخطط التنظيمي العام لمدة 20 سنة قادمة وفق البرنامج التخطيطي العام بمقياس 5000/1 ويشمل استعمالات الأراضي ومنهاج الوجائب العمرانية.
- البرنامج التخطيطي والإسكاني لمناطق المدينة القائمة مثل المناطق الفارغة والمناطق التي بحاجة إلى إعادة تأهيل ومناطق السكن العشوائي.
- المخططات التوضيحية للفكرة التخطيطية لكل من النشاطات والاستعمالات المختلفة.
- البرامج التخطيطية والإسكانية المعتمدة لكل من المناطق البرمجية المكونة للمدينة وذلك من خلال توجهات لكل منطقة وفق احتياجات المدينة القائمة.
- البرنامج التخطيطي والإسكاني لمناطق التوسع المقترحة.
- مخطط الشبكة الطرقية الرئيسية والفرعية بمقياس 5000/1.

استناداً إلى البرامج التخطيطية السّابقة تمّ وضع واقتراح المخطط التنظيمي العام الموضح في الشكل 111.



الشكل (111): المخطط التنظيمي العام المقترح لمدينة اللاذقية عام 2008 [29]

يُوضح الشكل السابق المخطط التنظيمي العام لمدينة اللاذقية الذي لم يتم التصديق عليه حتى الوقت الحالي حيث قابلة ما يقارب 13ألف اعتراض من قبل السكان حالت دون اعتماده، ولدراسة الاعتراضات شُكلت لجنة تخصصية صادقت على تشكيلها وزارة الإسكان والتنمية العمرانية تاريخ 2008/10/30 وخلصت اللجنة إلى مجموعة اقتراحات بلغت 17 توصية فيما يتعلق بالمخطط التنظيمي الهيكلي العام تمّ رفعها إلى وزارة الإسكان والتنمية العمرانية وأجريت الموافقة عليها دون أي إجراء تنفيذي بهذا الشأن، وبلغت أكبر نسبة للاعتراضات في مناطق المخالفات الجماعية (السكن العشوائي) وهي 64% وفي مناطق التوسع 23% والمنطقة المصدقة سابقاً 10% والمتبقي جهات حكومية ومجلس المدينة.

سيتم دراسة وتحليل كل برنامج من البرامج السابقة وتقييمها لإمكانية تقييم المخطط العام وفق المؤشرات المقترحة وتحديد اتجاهه نحو الاستدامة.

1.2.1.2. البرامج التطويرية للمناطق البرمجية .

تمّ تقسيم المدينة القائمة إلى عشرة مناطق برمجية موضحة في الشكل 109 ووضع لكل منطقة برنامج تخطيطي في المرحلة الأولى من إعداد المخطط لتأمين الاحتياجات المتعلقة بكل منها وفق السياسات والتوجهات العامة المتخذة، وقد تضمن البرنامج التخطيطي لكل منطقة تلبية الاحتياجات التالية [28]:

➢ **المنطقة البرمجية الأولى:**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات وهي خدمات تعليمية بمساحة 0,93هكتار، ومشيدات عامة 0,46 هكتار وحدائق ومساحات خضراء 1,92هكتار وخدمات تجارية 2,77 هكتار.
- إعادة تأهيل بعض المناطق: مثل منطقة مستودعات المرفأ وحددت صفتها العمرانية سكن وتجارة وتحويل المقبرة إلى حديقة 0,22 هكتار.
- تامين الطرق ومواقف السيارات وممرات المشاة : اقترحت مواقف سيارات تحت منسوب حديقة أبي تمام 0,64 هكتار وتأمين مرآب طابقي في ساحة أوغاريت 0,34 هكتار وتأمين مرآب طابقي في حرم المرفأ تحت منسوب الرصيف على امتداد شارع اليرموك بمساحة 1,33 هكتار.

➢ **المنطقة البرمجية الثانية :**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات وهي خدمات تعليمية، ومشيدات عامة(0.46 هكتار) وحدائق ومساحات خضراء(1.25 هكتار)
- إعادة تأهيل بعض المناطق : تحويل جزء من الاشغالات ذات الصفة الخاصة إلى مناطق تجارية وسكنية وجزء آخر إلى حدائق بمساحة 5,85 هكتار، وجزء من المقبرة إلى مركز إداري بمساحة 0.15 هكتار.
- تأمين الطرق ومواقف السيارات وممرات المشاة: اقترحت مواقف سيارات وتأمين مرآب طابقي بجانب مبنى الأوقاف واقتراح طريق باتجاهين ضمن حرم المرفأ يصل بين شارعي جمال عبد الناصر وعبد القادر الجزائري.

➢ **المنطقة البرمجية الثالثة:**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات وهي خدمات تعليمية ومشيدات خدمية عامة، وحدائق ومساحات خضراء 1هكتار.
- إعادة تأهيل بعض المناطق : نقل المشيدات الصناعية إلى خارج المنطقة وتحويل إشغالاتها إلى مركز تجاري وسكني وتحويل إشغالات المقابر إلى الاشغالات المثبتة بالمخطط المصدق مثل الحدائق 1,43 هكتار وتحويل سوق الهال القديم إلى مشيدات إدارية حكومية .
- تامين الطرق ومواقف السيارات وممرات المشاة : تحويل مواقف سيارات الفاروسي إلى مرآب سيارات إجرة (تكسي)

➢ **المنطقة البرمجية الرابعة:**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات وهي خدمات تعليمية 14 هكتار وخدمات تجارية بمساحة 5,18 هكتار، ومشيدات خدمية عامة ومساحات خضراء(1هكتار)، طرق ومواقف سيارات 2,5 هكتار.
- إعادة تأهيل بعض المناطق : نقل المشيدات الصناعية إلى خارج المنطقة وتحويلها إلى حدائق وسكن .
- تامين الطرق ومواقف السيارات وممرات المشاة : دراسة مسارات الطرق وتنظيم مقاطعها.

➢ **المنطقة البرمجية الخامسة:**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات وهي خدمات تعليمية 0,88 هكتار ، ومساحات خضراء1 هكتار، طرق ومواقف سيارات 0,26 هكتار.
- **إعادة تأهيل بعض المناطق** : تحويل الاشغالات ذات الصفة الخاصة إلى حدائق
- تامين الطرق ومواقف السيارات وممرات المشاة: دراسة عقدة طرقية عند ساحة التحرير.

➢ **المنطقة البرمجية السادسة:**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات وهي خدمات تعليمية 0,88هكتار، وخدمات تجارية بمساحة 4,51 هكتار، وخدمات تجارية ترفيهية بمساحة 4,4هكتار ومساحات خضراء1,8 هكتار، طرق ومواقف سيارات، تأمين منطقة سكن وخدمات مجاورة للطريق الشاطئي وزون للتنزه والترفيه، وتخصيص الشاطئ الرملي للتنزه والترفيه مع تأمين بعض الخدمات الخفيفة.
- إعادة تأهيل بعض المناطق : دراسة الإشغالات المجاورة لشارع الحسيني وإعادة توظيفها من خلال نقل مشيدات الصناعية إلى خارجها وتأمين مركز نقل إقليمي 5,75 هكتار ومحطة قطار جديدة بمساحة 11,27 هكتار وخدمات نقل ومركز انطلاق بولمان ومشيدات عامة خدمية بدلاً من محطة القطار القديمة، وكذلك تحويل المشيدات الصناعية القائمة بين خط السكك الحديدية والضاحية العسكرية إلى منطقة حماية وسكن ومنشآت تعليمية.
- تامين الطرق ومواقف السيارات وممرات المشاة: دراسة الربط الطرقي للإشغالات المجاورة للشارع الحسيني ووفق الإشغالات الجديدة المقترحة، وتوسيع مقطع أوتوستراد الرمل الجنوبي الواصل بين شارع الحسيني والمدينة السياحية الجنوبية.

➢ **المنطقة البرمجية السابعة:**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات: وهي خدمات تجارية وطرق ومواقف سيارات ومنشآت تعليمية ومشيدات خدمية عامة وحدائق وملاعب.
- إعادة تأهيل بعض المناطق : نقل خزانات البترول وتخصيص موقعها لإشغالات سياحية.
- تامين الطرق ومواقف السيارات وممرات المشاة : دراسة عقدة على المحلق الشمالي تربط ضاحية بوقا بالمدينة.

➢ **المنطقة البرمجية الثامنة:**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات وهي خدمات تعليمية وطرق ومواقف سيارات ومنشآت تعليمية ومشيدات خدمية عامة وحدائق وملاعب.
- إعادة تأهيل بعض المناطق: اقترح طريق يصل بين دوار بسنادا والمحلق الشمالي، وتأمين الربط الطرقي بين المخطط التنظيمي المصدق لبسنادا ومناطق توسعها، وتأمين الربط الطرقي لمنطقة دعاتير مع جوارها واقتراح نفق يربط المنطقة مع منطقة التوسع الثالثة – اقتراح جسر عبور للسيارات يربط بسنادا بالمحلق والتجمعات السكنية المحيطة.

➢ **المنطقة البرمجية التاسعة**

- تأمين الخدمات الضرورية في الأراضي الفارغة ومناطق المخالفات وهي خدمات تعليمية وطرق ومواقف سيارات ومشيدات خدمية عامة ومساحات خضراء ومناطق مفتوحة وتأمين مناطق سكن وخدمات، وتأمين مناطق ذات إشغالات سياحية.
- إعادة تأهيل بعض المناطق: السماح بالسكن الزراعي بمساحة 120م2 على طابقين في العقارات التي لا تقل مساحتها عن 4000 م2 وتأمين الطرق ومواقف السيارات وممرات المشاة من حيث تنظيم مسارات ومقاطع شبكة طرق داخلية وربط المنطقة بجوارها من مناطق التوسع ومنطقة بساتين دمسرخو.

يُلاحظ من البرامج السّابقة أنَّ هناك إشغالات تمَّ تعديل صفاتها وإعادة تأهيلها وهذا أمر جيد ولكن لمجرد إعادة الإشغال دون اختيار الاستعمال الملائم والكفوء هذا لا يحقق التنمية المرجوة مثلاً اقتُرح تعديل منطقة مستودعات المرفأ إلى منطقة سكن وتجارة علي الساحل مباشرة في حين تمّ اقتراح إعادة إشغال منطقة خزانات البترول في المنطقة البرمجية السابعة (ضاحية بوقا- ضاحية تشرين) بإشغالات سياحية من دون أن يكون لها وجهة سياحية أو وجود مقومات ومؤهلات لتشجيع حركة السياحة فيها.
وكذلك تمَّ نقل بعض المنشآت الصناعية الخفيفة في المنطقة الرابعة وإعادة إشغال أماكنها بمنطقة سكن وحدائق وهي في الواقع منطقة سكنية وهذا لا يوفر فرص عمل قريبة من السكن إلا لبعض الوظائف الإدارية والتعليمية، كما أنَّ اقتراح وجود مرآب في المنطقة البرمجية الاولى والثانية يشجع على ارتياد السيارات وبالتالي ازدياد الازدحام ضمن مركز المدينة حيث لم يلاحظ اقتراح لوسائل نقل عام كفوء في المركز أيضاً

تعزز مسألة الوصول الكفوء والسهل لأماكن العمل، وهذا يؤكد على أهمية إعادة التوظيف بما يتلاءم مع احتياجات المناطق وفق مبادئ التنمية وأبعادها والتكامل بين جميع جوانبها.
إضافة إلى اقتراح البرامج التخطيطية لمناطق المدينة القائمة والتي تضمنت أهداف إعادة إشغال المناطق الفارغة والمراد إعادة تأهيلها تم اقتراح مناطق توسع سكنية لاستيعاب التعداد السكاني المتوقع في هذه المناطق حسب التوجه العام للمخطط المقترح .

2.2.1.2. البرنامج التخطيطي لمناطق التوسع.

تمَّ وضع البرنامج التخطيطي للمخطط التنظيمي العام منذ عام 2004 حيث أجريت دراسة تتضمن مراعاة ما يلي [29].

- تحديد مواقع مناطق التوسع المقترحة التي سيتم ضمها للمخطط التنظيمي على الأمد المتوسط والبعيد على مرحلتين وبلغ عددها ثمانية مناطق بمساحة إجمالية قدرها 1226 هكتار، وقد اقترح خمسة مناطق منها لاستيعاب النمو السكاني المتوقع للمدينة للمرحلة الأولى أي لعشر سنوات قادمة والذي كان مقدر بأن يصل إلى 587000 نسمة أي بزيادة قدرها 137,000 نسمة عن عام 2004 وقد قدرت إمكانية استيعاب مناطق التوسع المقترحة 96,000 نسمة ويوضح الجدول 48 مناطق التوسع المقترحة ل20 سنة قادمة في مدينة اللاذقية .

	اسم منطقة التوسع ورقمها	البعد عن مركز المدينة كم	المساحة (هكتار)
مناطق العشر سنوات الأولى	4. بسنادا- سقوبين - بكسا	**5**	258
	4. دمسرخو (منطقة خدمية نقل إقليمي ومعارض)	**4.5**	22
	6. مروج دمسرخو 2	**5**	78
	5. مروج دمسرخو 1	**7.5**	88
	8. البصة	**5**	80
مناطق مرحلة العشر سنوات الثانية	8- شيخ الحمى	**6**	137
	1-وادي جهنم	**12**	183
	2. برج القصب ومزارعها (قايا- بستان شبيب-السبيل- البندة-شمرا)	**9**	380

الجدول (48): مناطق التوسع المقترحة ضمن حدود المدينة القائمة والمستقبلية [83]

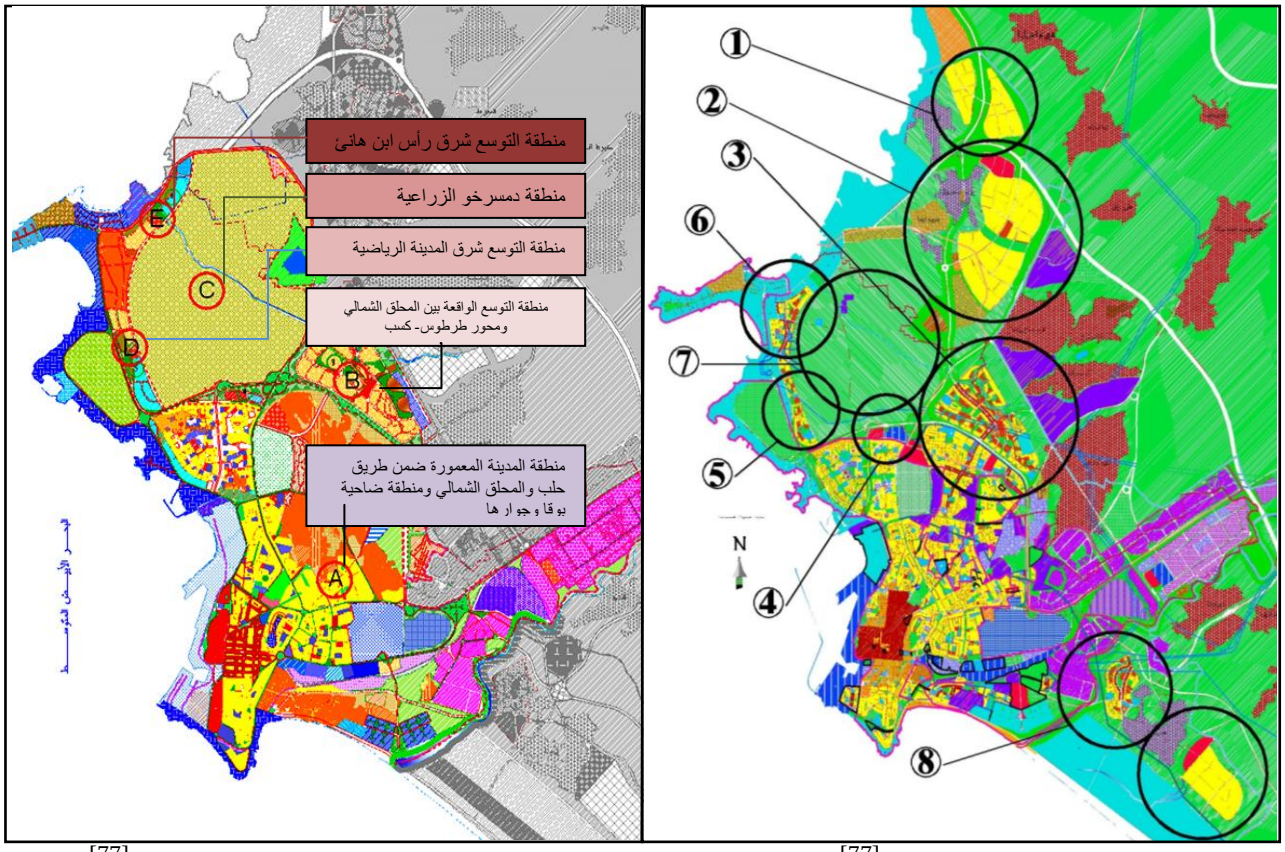
ويوضح الشكل 112 مناطق التوسع المقترحة والشكل 113 مناطق مرحلة العشر سنوات الأولى والتي تمَّ اختيارها بالاعتماد على المعايير التالية:

- المناطق الجغرافية الأكثر قرباً من المدينة والمشمولة ضمن المخطط التنظيمي العام المصدق.
- المناطق الواقعة ضمن الحدود الإدارية للمدينة.
- المناطق المخدّمة طرقياً.
- المناطق التي تحقق تكامل التنمية السكانية والسياحية.

وتخضع هذه المناطق لنظام عمراني خاص بها ويشمل الضوابط التالية:

- مناطق التوسع السكني ويحدد فيها نسب البناء والارتفاعات وعدد الطوابق ونظام المقاسم المفرزة المعدة للبناء.
- المناطق المخصصة للسياحة والسكن تخضع لنظام عمراني خاص بكل منطقة وذلك عند وضع دراساتها التفصيلية.
- مناطق الخدمات والمشيدات العامة (على مستوى المنطقة أو الحي أو المجاورة) ويسمح فيها بنسبة إشغال 20% وعامل استثمار لا يتعدى 1.
- المناطق الخضراء وتقسم إلى مناطق الحماية المحيطة بمناطق التوسع وتخصص كأحزمة خضراء ويسمح فيها بإنشاء طرق المشاة لا يسمح بمرور السيارات فيها، حمامات ومغاسل عامة، مسطحات خضراء للملاعب والتدريب.
- منطقة المعارض والمولات ونسبة الاشغال فيها 10% وارتفاع المباني لا يزيد عن 20م .
- منطقة الخدمات الرئيسية في منطقة التوسع وتحتوي على المشيدات العامة من تجارة وأبنية إدارية وغيرها وتوضع لها مخططات تفصيلية تراعي فيها نسبة الإشغال 20-30% وعامل الاستثمار بين 2-3.

بناءً على المعايير السابقة تمَّ اختيار مناطق التوسع ذات الأرقام (3-4-5-6) للعشر سنوات الأولى



الشكل (112): مناطق التوسع المقترحة [77]

الشكل (113): مناطق توسع مرحلة العشر سنوات الأولى [77].

إنَّ الانتشار المتشعب للتوسع العمراني المقترح في مختلف الاتجاهات شمالاً وجنوباً وشرقاً جاء غير منسجم مع أهداف المخطط بشكل عام إذ أنّ الهدف الرئيسي هو التنمية السكانية والسياحية والمقترح جاء لتكون تنمية على حساب أخرى فبتحليل إجراءات التوسع تبيَّن انَّه يُؤخذ عليها ما يلي:

- إنَّ تعديل الحدود الإدارية طال الحدود الخاصة ببعض التّجمعات التي لها شخصية إدارية ولها مخططاتها التنظيمية المصدقة مثل سقوبين وسنجوان والبصة، وكما أنَّها تمتلك أراضي زراعية مشجرة ومروية ولم يتم أخذ واقعها الاجتماعي والتنظيمي بالاعتبار، وإنَّما منها ما تمَّ إضافته دون الرفع الطبوغرافي.
- امتداد المخطط التنظيمي ليشمل أراضي زراعية خصبة مثل منطقة دمسرخو الزراعية وبرج القصب ووادي جهنم على الرُّغم من تنظيمها كمنطقة زراعية ولكن ذلك يساهم في زيادة عملية البناء فيها والمخالفات لإمكانية استثمار صفة التنظيم التي أطلقت عليها.
- إنّ مناطق التوسع تقع ضمن السهل الساحلي لمدينة اللاذقية وعلى مسافات بطول ما بين 15-30كم عن المدينة وضمن الوحدات الإدارية التي تمَّ ضمها، في حين تركت الأراضي الفارغة الواقعة ضمن المخطط التنظيمي مما قد تصبح عرضة لامتداد السكن المخالف عليها.
- لم يكن هناك رفع طبوغرافي وواقعي للمناطق التي جرى ضمها وتنظيمها ضمن المخطط التنظيمي مثل منطقة رأس شمرا التي تمَّ تنظيمها كمنطقة سياحية وهي بالأصل عبارة عن مزرعة فيها مناطق سكنية ومعظم الفعاليات السياحية.
- إن إحداث مناطق التوسع وامتدادها في اتجاهات مختلفة يحدُّ من إمكانية التوسع الشاقولي الذي يجب أن يؤخذ بالاعتبار في مناطق التوسع الجديدة وفي المدينة القائمة أيضاً للحد من استهلاك الأراضي الزراعية.
- أخذ المخطط بالانتشار العمراني المتشعب في مختلف الاتجاهات ليأخذ مساحة أكبر من الشريط الساحلي دون الاستثمار السياحي اللازم، كما لم يُلحظ إمكانية التنمية المستقلة للقرى والتجمعات المحيطة بالمدينة شمالاً وشرقاً وجنوباً مثل سقوبين وسنجوان وكرسانة والشامية والقنجرة وبكسا وعين اللبن والبصة وغيرها، وإنَّما إحداث

مناطق سكن توسعية لا يشجع إمكانية التطوير المستقل لهذه القرى وتأمين الخدمات وأماكن عمل قريبة منها، وهذا يخالف مبادئ التنمية الإقليمية من حيث إحداث أقطاب نمو تخفف العبء عن المركز.

وبذلك يُتضح مما سبق، أنَّ هناك إشكاليات على مستوى التّوجهات العامة والأسس والاستراتيجيات الموضوعة والتي وُضِعت البرامج التخطيطية على أساسها لكل من المناطق المكونة للمدينة والتساؤل هنا ما مدى كفاية البرامج التخطيطية لكل منطقة من المناطق البرمجية ومناطق التوسع وهل تحقق كل منها شروط الاستدامة سواء على مستوى المجاورة السكنية أو على مستوى أكبر.

لقد أظهرت الدراسة التحليلية للمخطط التنظيمي الصادر للعام 2008 الصورة العامة عن المحتوى السياسي لهذا المخطط لمختلف مجالات التنمية التي يعالجها ولكن للتحكم بدقة وشمولية التحليل والتقييم لإعطاء صورة أدق وأوضح لاتجاه المخطط، سيتم المحاولة بتحديد الاتجاه بشكل منطقي وتقريبي من خلال تطبيق معايير الاستدامة وكتابة المؤشرات الدالة على مدى التزام المخطط بهذه المعايير عبر رصد كافة الجوانب التي توضح مدى توافقه مع المحددات المطلوبة في قائمة المعايير المقترحة لقياس استدامة المخطط التي تمَّ فيها دراسة مجموعة مؤشرات لمجالات التنمية الحضرية المستدامة وربطها بعناصر المخطط وفق مجموعة أهداف يتم التحقق من تعيينها من خلال المعايير المقترحة في الاداة والتي تساعد في تحديد اتجاه المخطط .

3.1.2. قياس استدامة المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية.

تتضمن أداة التقييم المقترحة لقياس المخططات التنظيمية مجالات وأبعاد ثانوية ومؤشرات للقياس ومعايير أداء المخطط نحو الاستدامة، وقد تمّ تطويرها بحيث توفر توجيهاً مفيداً بما يتناسب مع المعطيات المحلية دون أن تكون معقدة وصعبة في تحليلها.
ومن خلال دراسة وتحليل الأسس والتوجهات الرئيسية للمخطط الهيكلي العام المقترح لمدينة اللاذقية، والبرامج التخطيطية للمناطق القائمة والفارغة والمعاد تأهيلها ولمناطق التوسع يمكن الإجابة على التساؤلات التي تطرحها الاداة من خلال الأبعاد التنموية التي تقيسها وهي:

- هل استجاب المخطط لاحتياجات المدينة وعزز قدرة المجتمعات المحلية الاقتصادية والصحية ؟
- ما مدى الاستجابة للتحديات البيئية، وكيف تمت إدارة الموارد البيئية؟
- ما مدى التخطيط المتوازن بين البيئة الطبيعية والبيئة المبنية لتلبية احتياجات الآنية والمستقبلية؟
- كيف عالج المخطط مسألة الوصول العادل إلى الخدمات والمرافق الحضرية والبنية التحتية الأساسية؟
- ما مدى توفير نظام نقل مستدام متكامل مع استعمالات الأراضي يخفف من التكاليف البيئية والاقتصادية ؟
- هل انعكست عملية التخطيط لاستعمالات الأراضي على التميّز في التصميم الحضري؟
- هل تسعى الإدارة إلى تطوير المخطط وهل تتوفر الإمكانيات الفنية والإدارية والتخطيطية اللازمة وهل تقوم باستخدام نظام رصد وقياس فعال لإجراءاتها ومقترحاتها فيما يتعلق باتخاذ القرار بشأن إعداد المخططات؟
- هل يتجه المخطط التنظيمي الجديد المدينة نحو الاستدامة؟

سيتم الإجابة على التساؤلات السابقة من خلال دراسة وتحليل المؤشرات التي تتضمنها الأداة المطورة، ولكن لضعف إمكانية الحصول على مقاييس كمية دقيقة لقياس المؤشرات المقترحة ضمن هذا المجال وذلك كون التحليل قائم حول مقترحات المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية وليس التحليل للوضع الراهن للمدينة سيتم إعطاء صورة نوعية تقريبية عن كل مؤشر ومعيار توضح مدى الالتزام بالإجراءات الواجب اتباعها للتقدم نحو معايير الاستدامة.

1.3.1.2. مؤشرات البيئة الطبيعية والمبنية ودلالاتها في تقييم استدامة المخطط.

إنَّ النوعية البيئية والطبيعية لها تأثير هام في حيوية واستدامة المجتمعات، وهنا يأتي دور التخطيط والتصميم الحضري معاً لبيئة طبيعية مستدامة لا بد من زيادة الوعي تجاهها، مثل التوعية حول التغير المناخي وكفاءة استخدام المياه والطاقة وإدارة النفايات وزيادة نوعية الهواء وحمايته من التلوث وغيرها من الاعتبارات البيئية التي يجب أن تتكامل عند التخطيط للبيئة المبنية والبيئة الطبيعية.

تُظهر مؤشرات البيئة الطبيعية والمبنية مدى القدرة على تحديد اتجاهات المخطط لاستعمالات الأراضي لمختلف المستويات التخطيطية من خلال توافر عناصر الاستدامة في كل مستوى، ويكمن مبرر تضمين هذا المجال من ضمن الأبعاد والمجالات الأساسية في قائمة التقييم في أهمية التخطيط لاستعمالات أراضي أكثر استدامة تعزز بدورها مسألة استخدام سياسات التنمية الحضرية المستدامة التي تؤكد على الحفظ البيئي للأراضي والقدرة على تأمين الاحتياجات المتنامية للمجتمعات دون الإخلال بقدرة الأجيال القادمة على الاستفادة من موارد الأرض آنياً ومستقبلياً، على سبيل المثال مدى استخدام الطاقات المتجددة والمحافظة على الموارد الطبيعية من الأراضي الزراعية والمساحات خضراء وتوفير الحدائق والهواء النظيف، وإدارة المخاطر البيئية الناتجة من أسباب عدة مثل النفايات والتلوث بمياه الصرف، وتوفير التنمية في المواقع المناسبة، كما يتضمن عنصر استعمالات الأراضي قياس مدى كفاءة استخدامها بما يحقق متطلبات المدينة وساكنيها من الخدمات السكنية ونسبة الأراضي التي تم تجديدها حضرياً والكثافات المستخدمة وتأمين الوصول السهل إلى اماكن العمل والسكن والتخطيط لمواقع عامة تنطلق من مبادئ التصميم الحضري المستدام.
ضمن هذا الإطار يوضح الجدول 49 مؤشرات البيئة المبنية والطبيعية ومعايير الاتجاه المرغوب لكل مؤشر.

المجالات		مؤشرات قياس المخطط	معايير أداء المخطط نحو الاستدامة
الأبعاد	الأبعاد الثانوية		
البيئة الطبيعية	حفظ البيئة والتنوع البيولوجي	م1: نسبة الأراضي الزراعية الريفية التي تنحضر كل عام	**1:** تقليل نسبة تحول الأراضي الزراعية إلى حضرية
		م2: نسبة مساحة الأرض الكلية المحمية كمناطق طبيعية	2: حماية وحفظ المواقع الطبيعية والريفية وزيادة نسبة المناطق الطبيعية.
			3: خفض تأثير البنية التحتية للتنمية على المناطق الطبيعية والريفية
		م3:المساحات الخضراء والحدائق المتوفرة وأماكن الألعاب الرياضية	**4**: تحسين الوصول والاتصال مع أماكن الترفيه والمساحات والحدائق.
			5: حماية وتحسين الفراغات الخضراء الحضرية
		م4: إدارة المخاطر البيئية	**6:** تحديد الإجراءات المتعلقة بإدارة المخاطر في المخطط التنظيمي لإدارة البيئة
	النفايات	م5: وزن النفايات المتولدة كل يوم	**7**: زيادة نسبة إعادة استخدام النفايات وتقليل تكاليف معالجتها
	الطاقة والموارد الطبيعية	م6: كفاءة استخدام الطاقة	**8:** تقليل كثافة استعمال الطاقة-تصميم أبنية خضراء مستدامة (عمارة كفوءة)
		م7: نوعية مصادر الطاقة-نسبة استهلاك المصادر الطبيعية	**9:** استعمال مصادر طاقة متجددة (الكهرباء-الطاقة الشمسية)
	التغير المناخي	م8: إشعاعات غاز ثاني اكسيد الكربون	**10**- التكيف مع التغير المناخي- تخفيض الاشعاعات CO_2
	الهواء	م9:نوعية االهواء المحيط	**11:** تقليل الانبعاثات الملوثة للهواء
			12: تجنب تحديد الحواجز العالية والمرافقة لاتجاه الرياح الملوثة
		م10: الاتموسفير (استنزاف الأوزون)	**13**: تقليل استعمال المواد الخطرة ونواتج` الصناعات الخطرة
	المياه	م11:نسبة استعمال الماء السكني من المتر المكعب كل يوم	**14**: استخدام مستدام للمياه- استخدام المياه الجوفية بكفاءة
		م12:نوعية المياه	**15**:حفظ المياه الصالحة للشرب-منع تسرب التلوث إلى المياه الجوفية
		م13: نسبة إعادة واستعمال المياه (مياه الأمطار والصرف الصحي)	**16:** إدارة مياه الأمطار- إعادة تكرارها المياه المالحة
	الأرض	**م14**: بيئة الأرض	**17**: تحديد مواقع النشاطات الضارة (الصناعات) بعيداً عن الأراضي المنتجة
			18: تحديد ومعالجة الأراضي الملوثة
		م15: مدى استخدام الارض بكفاءة	**19**: اقتراح الانشطة الزراعية في الاراضي ذات الترب المنتجة.
البيئة المبنية	استعمالات الأراضي	**م16**: نسب الاستعمالات السكنية وغير السكنية	**20:** تقليل المساحة الأفقية الكلية للسكن.
		م17: الاختلاف بين استعمال الهكتار الواحد من الأرض	**21**: استعمال متعدد لاستعمالات الأراضي ويتضمن فراغات مفتوحة واسعة - السكن في المناطق التجارية والقرب من وسائل النقل العام.
		م18: تحليل الموقع مع سهولة الوصول	**22:** تحديد المواقع لتنمية استعمالات الأراضي بأقل التأثير على المناطق الطبيعية ذات الأهمية البيئية والتاريخية والأثرية
		م19:نسبة مساحة الأرض المعاد تنميتها (تجديدها) كل سنة	**23**: التجديد الحضري) في المدينة و تنمية الأرض غير المطورة)
	التصميم الحضري	**م20:** الكثافة وتعدد الاستعمالات (سكن- تجارة- ترفيهية)	**24:** كثافات إسكان متنوعة والسكن في المناطق التجارية والقرب من وسائل النقل العام.
		م21: سهولة الحركة والوصول للمواقع والاتجاهات الرئيسة المعتمدة (كالمدارس وأماكن العمل).	**25:** توفير بيئة للمشاة لمسافة تنقل 400 م بين عقد المرور وتامين اتصال مرئي بين طرق المشاة وطرق النقل الأخرى.
	المواقع العامة	**م22:** مدى وجود شوارع آمنة وشوارع للمشاة والدراجات الهوائية.	**26:** تزويد تنوع للفراغات المفتوحة ومسافات للمشي من اماكن السكن إلى مركز المدينة
		م23: النسبة المئوية من المساحة الكلية المخصصة للفراغ المفتوح والمساحات الخضراء والمواقع الأثرية والتاريخية المخصصة للحفظ.	**27**: زيادة النسبة المئوية للمساحات المفتوحة والخضراء والمواقع التاريخية وحمايتها في المناطق الحضرية.

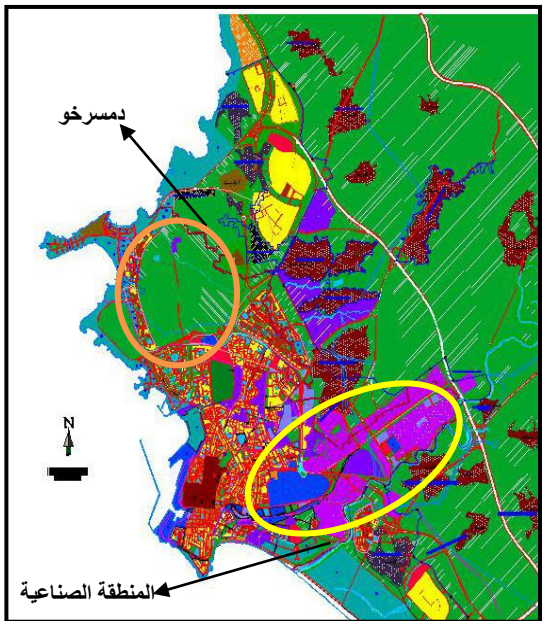
الجدول (49): مؤشرات استدامة المخطط التنظيمي ضمن مجال البيئة الطبيعية والمبنية
المصدر: الباحثة

إنَّ تحليل المخطط التنظيمي وفق مؤشرات البيئة الطبيعية والمبنية الموضحة في الجدول السابق يعطي قراءات ودلالات عن مدى استدامة المخطط ضمن هذا المجال وفق الآتي:

1.1.3.1.2. حفظ البيئة والتنوع البيولوجي.

إنّ المبرر من استخدام هذا الموضوع يأتي من مبادئ الاستدامة الحضرية التي يجب أن يجسدها المخطط التنظيمي ومنها الحفظ البيئي حيث تشكل مسألة نقص الأراضي الزراعية والمساحات الخضراء والمناطق الطبيعية والتلوث البيئي من التحديات الأساسية المواجهة للاستدامة.

ولقياس هذا الموضوع فإنَّ هناك مجموعة مؤشرات ومعايير أداء المخطط نحو الاستدامة تمَّ قياسها وتحديد اتجاهها من خلال تطبيق ومقارنة مقترحات المخطط بمعايير الأداء المرغوب كالتالي:



الشكل (114): موقع المنطقة الصناعية ومنطقة دمسرخو الزراعية [77]

➢ **نسبة الأراضي الزراعية الريفية التي تتحضر كل عام:** تبين من خلال تحليل المقترحات أنّه سيتم توسيع الحدود الإدارية للمخطط على حساب الأراضي الزراعية بزيادة حوالي 4380 هكتار.

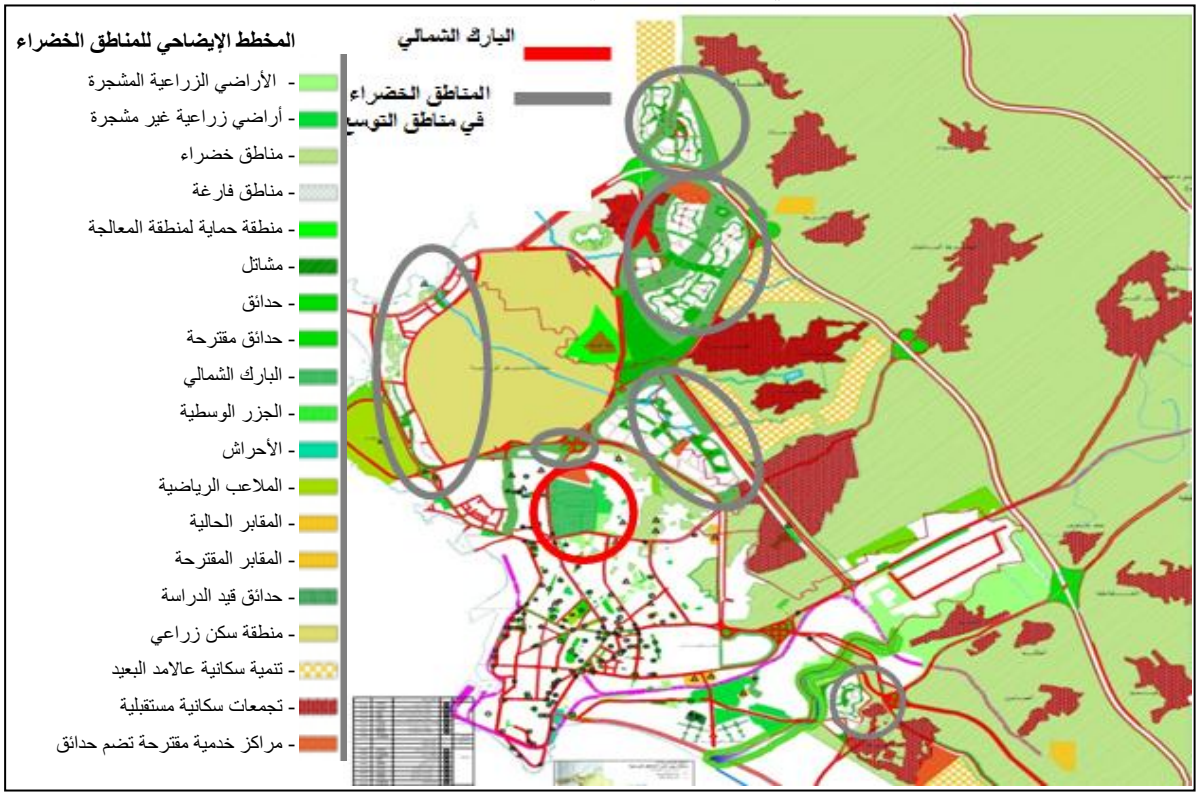
من ناحية ثانية فقد اقترح في مناطق البساتين الزراعية السّماح بالبناء الزراعي وفق نظام سكن زراعي ضمن العقارات التي لا تقل مساحتها عن 4000 م2 ولا يزيد ارتفاعها عن طابقين كما في دمسرخو تبلغ مساحتها حوالي 300 هكتار وأضيف إليها وفق المخطط المعلن حوالي 200 هكتار وجميعها تحولت إلى بساتين خاصة يسمح فيها بناء بيت واحد على الرغم من أنها منطقة منظمة ومصدق عليها كمنطقة حماية وتشجير، إذ أنّ السماح ببناء بيت واحد يسمح بتجاوزات وبناء أبنية وطوابق أخرى تابعة للمالك نفسه.

وعلى الرُّغم من أنَّه تمّ جمع معلومات كثيرة من قبل الجهة الدارسة متعلقة بإقليم المدينة المحيط بها ومنها نوعية التربة وتصنيفها وخواصها، إضافة إلى استعمالات الأراضي وتحديد مصادر المياه وتحديد المشاريع المنفذة الواردة وتحديد شبكة المرافق العامة إلّا أنّه جاءت المنطقة الصناعية ومناطق التوسع في أخصب الاراضي الزراعية وفي القرى الريفية المحيطة، كما هو موضح الشكل 114، إضافةً إلى أنّ هناك مناطق محيطة أخرى تنمو سكانياً وعمرانياً بشكل عشوائي لم يتم احتسابها من ضمن الزيادة المقدرة للحدود الإدارية على حساب الأراضي الزراعية والريفية وهذا يشير إلى أنّ نسبة تراجع الأراضي الزراعية في مدينة اللاذقية تستمر في الازدياد، وبالتالي فإن اتجاه هذا الإجراء يكون عكس الاتجاه المرغوب.

➢ **نسبة مساحة الأرض الكلية المحمية كمناطق طبيعية:** جاء اتجاه مناطق التوسع المقترحة على طول الشريط الساحلي شمالا وجنوباً في أخصب الأراضي الزراعية في برج القصب ووادي جهنم وشيخ الحمى والبصة، وإنّ إحداث مناطق التوسع هذه لا بد أن يؤدي إلى احتياجات متنامية لبنية تحتية تنموية جديدة لخدمة هذه التوسعات وبالتالي زيادة تأثيرها السلبي على المناطق الريفية والطبيعية، أمّا فيما يتعلق بالمناطق الطبيعية المحمية لم يكن هناك أي مؤشر أو إجراء معياري متعلق بها من ضمن مقترحات وأهداف المخطط الجديد وبالتالي لم يكن بالإمكان التحديد بدقة اتجاه المؤشر.

➢ **المساحات الخضراء والحدائق المتوفرة وأماكن الألعاب الرياضية:** كان من أهداف المخطط التنمية السكانية والتي أخذت أكبر مساحة من الاراضي لتعزيزها وهذا كان له أثر في نقص المساحات الخضراء ضمن المدينة حسب المقترحات، ولكن تمّ بذل جهود للتخفيف من ذلك تمثلت بدراسة استعمالات الأماكن الفارغة والمراد إعادة تأهيلها ضمن المدينة لإعادة إشغال جزء منها كحدائق ومساحات خضراء وذلك ضمن المناطق البرمجية المقسمة بتحديد مساحة كل منها بما يتناسب مع المنطقة، حيث اقترح في المدينة القائمة تامين المساحات الخضراء ضمن

الحدود الدنيا المتاحة ومنها تنفيذ البارك الشمالي لتأمين احتياجات المدينة الحالية ودُرست إمكانية إشغال الأرض بنسبة 5% لإقامة منشآت ترفيهية وسياحية ومطاعم وغيرها على ألا يزيد الارتفاع عن ثلاثة طوابق، علماً أنَّ البارك مُصدق عليه منذ آخر مخطط تنظيمي مصدق للمدينة عام 1984 وتمّ إعادة تنظيمه كبارك دون دراسة تفصيلية أو استثمار جزء منه في خدمات أخرى إضافة إلى الجانب البيئي وخاصة أن البارك يأخذ مساحة كبيرة، إلّا أنّه وفق هذه الدراسة فإنه سيبقى فارغاً لعشرين سنة قادمة. ويوضح الشكل 115 المناطق الخضراء المقترحة ضمن المدينة القائمة ومناطق الوسع المقترحة، أمَّا لتامين حاجات المدينة المستقبلية فقد اقترحت بعض مساحات المناطق الخضراء على المحور السياحي الجنوبي (الطريق الشاطئي)، وفي مناطق التوسع تم تأمين الاحتياجات المستقبلية للمدينة من المناطق الخضراء حسب البرنامج التخطيطي بحيث يجب أن يتم إعطاء هرمية لهذه المناطق وتامين أشرطة خضراء ولحظ ملاعب في هذه المناطق وفي المجاورات والأحياء.

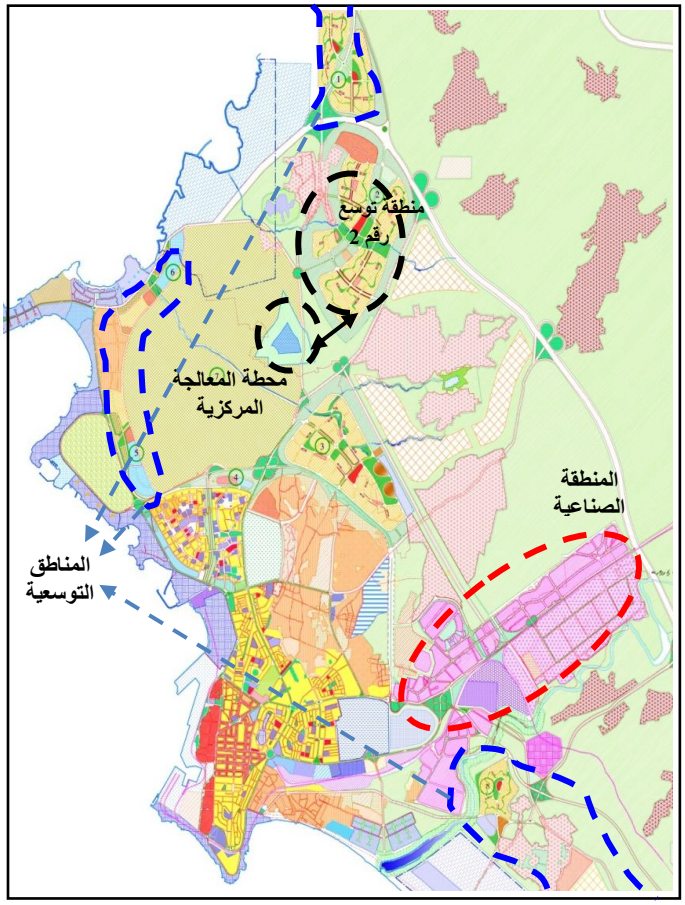


الشكل (115): مخطط المناطق الخضراء المقترحة في المخطط التنظيمي الجديد [29]

➢ **إدارة المخاطر البيئية:** تبين من مقترحات المخطط الهيكلي، أنَّه لم يتم أخذ بالاعتبار الأثر البيئي للمخطط وتحديد أثر التنمية المقترحة على البيئة على اختلاف جوانبها، على سبيل المثال جاء موقع منطقة التوسع 2 على بعد 500م عن محطة المعالجة المركزية للمدينة وعلى الجهة الشرقية منها أي على مسار الهواء الغربي، وكذلك تمّ اختيار موقع المحطة أيضا في أخصب الأراضي الزراعية في برج القصب، وإضافة إلى موقع مناطق التوسع السكنية على طول الشريط الساحلي وفي المناطق الزراعية الخصبة، مع العلم أن هناك تجمعات محيطة آخذة في النمو الطبيعي العمراني والسكاني وعلى الأراضي الزراعية أيضاً، جميع هذه الدلالات تشير إلى احتمال زيادة الخطر البيئي مع عدم مراعاة المخطط المقترح لهذا الأمر. يوضح الشكل 116 منطقة التوسع رقم 2 بالنسبة للمحطة ومواقع المنطقة الصناعية بالنسبة للأراضي.

2.1.3.1.2. وزن النفايات المتولدة كل يوم

جاء اختيار هذا المؤشر بعد تحليل عدة دراسات تقييمية لمخططات تنظيمية بهدف تحديد أماكن معالجة النفايات وموقعها بالنسبة لمناطق السكنية المدينة وغيرها من المناطق وتحديد مسار نقلها إلى هذه المناطق دون أن يكون لذلك أثر بيئيا سلبياً ولكن تبين من البرامج التخطيطية المقترحة أنَّه لم يتوفر أي هدف أو دراسة لأخذ مسألة مواقع مكبات النفايات بالاعتبار أو إعادة استخدام النفايات وهذا ما يؤدي إلى التلوث البيئي وزيادة تكاليف معالجتها.



الشكل (116): منطقة التوسع رقم 2 بالنسبة للمحطة ومواقع المنطقة الصناعية ومناطق التوسع الشريطية بالنسبة للأراضي [83]

3.1.3.1.2. الطاقة والموارد الطبيعية.

يقيس هذا المؤشر الاستثمار الكفوء للطاقة ونوعية المصادر ونسب استهلاكها، إذ أن كفاءة استخدامها ينعكس إيجابياً على الجوانب الأخرى لأن هذا الأمر يرتبط بأمور الحياة اليومية والتي تنعكس من تخطيط استعمالات الأراضي وتكامله مع الجوانب التنموية الأخرى، ولكن لقياس هذا المؤشر لم يتوفر أي بيانات عن دلالاته من اقتراح استعمال مصادر طاقة متجددة (الكهرباء - الطاقة الشمسية - تصميم الأبنية الخضراء) لتخفيض استهلاك المصادر الطبيعية وبالتالي لا يمكن إعطاء صورة واضحة ودقيقة عن مدى لالتزام بهذا المعيار.

4.1.3.1.2. التغير المناخي

إنّ المبرر من استخدام هذا المؤشر من أنّه أحد أهم متطلبات تحقيق استدامة المجتمعات ويرتبط بطرق اختيار الاراضي المناسبة للتنمية والبعيدة عن مناطق التعرض للتغير المناخي وهذا بالتالي مرتبط بالسياسات التي تعزز هذا الأمر، ولكن تبين أنّ المخطط الهيكلي لم يأخذ بالاعتبار هذا الأمر في وضع الأهداف أو في التوجهات العامة إذ أنَّ اقتراح السكن في مناطق التوسع يؤدي إلى انتشار عمراني للمدينة وقد تكون في المناطق المعرضة لمخاطر التغير المناخي وكذلك زيادة حاجات التنقل وبالتالي زيادة انبعاثات الكربون، وإن أثر ذلك لا يقتصر على البيئة فقط وإنّما على عناصر أخرى للمخطط التنظيمي وهذا ما سيتوضح في مؤشرات اخرى لاحقة.

5.1.3.1.2. دراسة نوعية الهواء.

تعتبر نوعية الهواء مؤشر على مدى استخدام الأراضي بكفاءة بيئياً وعمرانياً وصحياً إذ أنَّ قياس نوعية وجودة الهواء من الاعتبارات الرئيسة لدراسة وإعداد المخططات ولكن لم يكن هذا الأمر من المقترحات حيث أنَّه وفق الاستراتيجية المقترحة وسياسات إحداث مناطق توسع فإن أطوال الطرق في ازدياد وأعمال البناء أيضاً وبالتالي الانبعاثات الملوثة في ازدياد، وكذلك لم يتم اقتراح رصد لنوعية الهواء المتوقعة من المشاريع التنموية المقترحة وأثرها على جودته، كما لم تتوفر بيانات فيما يتعلق باستعمال المواد الخطرة ونواتج الصناعات المقترحة، مما يدل على أنَّ نوعية الهواء ستكون سيئة في حال استمر المخطط على مقترحات التنمية هذه وبالتالي فإن اتجاه المؤشر عكس الاتجاه المرغوب للاستدامة.

6.1.3.1.2. المياه.

تمَّ اختيار هذا المؤشر لمعرفة مواقع ومصادر المياه للتخطيط للتنمية على اختلاف مجالاتها بما لا يتعارض مع خطوط التخديم الموجودة من جهة ولإمكانية اقتراح خطوط تخديم كافية بالمياه للتنمية المقترحة من جهة أخرى، وللتحقق فيما إذا تمَّ التخطيط على هذا الأساس فإن تحليل مقترحات المخطط أظهرت أنه قد تمَّ إجراء دراسة لتحديد مصادر المياه من آبار وينابيع وسدود وتحديد المشاريع المنفذة والواردة في خطط الدولة لإمكانية الاستفادة منها في تخديم التجمعات وهذا أمر جيد، ولكن لم يكن هناك مقترحات كمية للتخديم بالمياه يمكن من خلالها تحديد نسب الاستعمال التي يمكن توفيرها يومياً للسكان، مع العلم أنَّه تبين من تحليل الوضع الراهن للمياه في المدينة أن التخديم كافي على مستوى المدينة ولكن في المخطط لم يتم تحديد خطوط التخديم بخطوط المياه للمدينة القائمة أو لمناطق التوسع.

أمَّا فيما يتعلق بنوعية المياه فقد تبيَّن أن موقع المنطقة الصناعية وكذلك محطة المعالجة وغيرها جاء في الأراضي الزراعية وقريبة من خطوط الإمداد بالمياه الأمر الذي قد يؤدي إلى تسرب الملوثات والنفايات وخاصة السائلة منها إلى المياه الجوفية وبالتالي عدم إمكانية استخدامها الكفوء على الرُّغم من أنَّه تمَّ لحظ أشرطة حماية خضراء حولها ولكن هذا لا يمنع من عملية التَّسرب حيث لا يوجد أي نظام لعدم السماح بذلك وخاصة أنّ المحطة لم تباشر بالعمل لحينه وإنما الشبكة تعمل وفق خطوط الإسالة إليها ومن ثم إلى البحر.

من ناحية ثانية تعتبر عملية إعادة استخدام المياه من أهم العوامل التي تساعد على الاستخدام المستدام للمياه والقدرة على سد الاحتياجات الحالية والمستقبلية من المياه وفق لمعايير الاستدامة إلَّا أنّه لم يكن هناك أي مقترح أو هدف أو ذكر لأهمية وجود نظام لجمع مياه الامطار لإمكانية إعادة استخدامها على الرغم من أن المحافظة تعتبر من المناطق التي تشهد هطولات مطرية كثيرة، مما يمكن القول أن هذا المؤشر يتجه عكس الاستدامة.

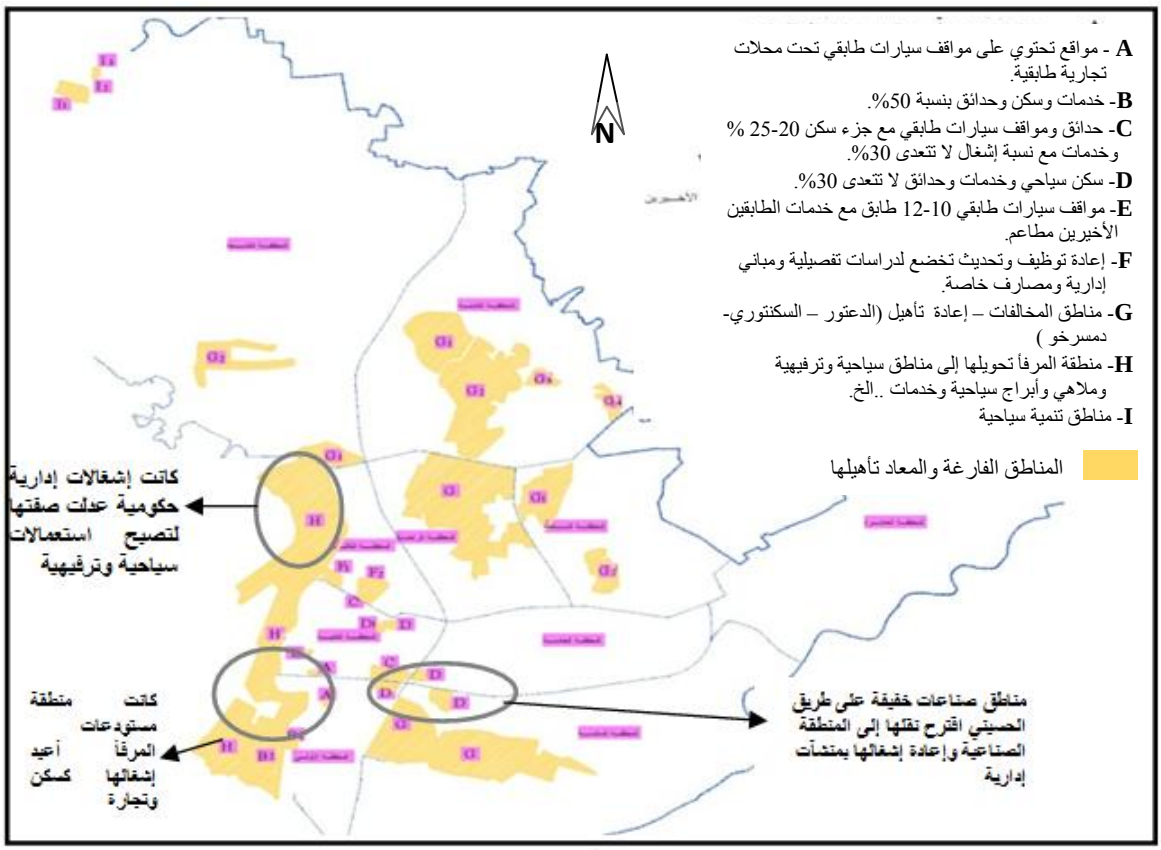
7.1.3.1.2. استعمالات الأراضي

يعتبر مبدأ استعمالات الأراضي المستدامة من أهم العناصر المطلوبة لإعداد مخططات تنظيمية ناجحة حيث ينطلق من عدة معايير واعتبارات تجسد الاستخدام الكفوء لها ولتحقيق هذا الاعتبار فإنه يجب الالتزام بهذه المعايير عند إعداد المخطط التنظيمي والموضحة في الجدول 51، وقد تمَّ تحليل للمخطط التنظيمي العام وفق مؤشرات عدة لقياس هذه المعايير كالآتي:

- **بيئة الأرض ومدى استخدام الأرض بكفاءة** :لقد تمَّ اقتراح نقل بعض الصناعات الخفيفة في المدينة إلى المنطقة الصناعية التي تقوم سلفاً على أخصب الأراضي الزراعية أيضاً، وهذا لا يوفر فرص عمل قريبة من السكن إلَّا لبعض الوظائف الإدارية والتعليمية وبالتالي زيادة تكاليف النقل، كما لم يؤخذ بالاعتبار من ضمن مقترحات المخطط مسألة إمكانية الاستفادة من أراضي المحافظة الأخرى في إقامة منشآت صناعية التي كان من الممكن أن تساهم في تأمين اماكن عمل قريبة من سكان المناطق المحافظة الأخرى وبالتالي تخفيف الضغط عن مركز المدينة، وكما لم يكن هناك أي إجراء يتعلق بتحديد الأراضي الملوثة ومعالجتها.

بالمقابل كان هناك اقتراح جيد لتنمية زراعية في منطقة دمسرخو وبساتينها وهي أراضي زراعية بالدرجة الأولى ولكن جرى تنظيمها كمنطقة سكن زراعي وجاءت مناطق التوسع (1) و(2) على امتدادها باتجاه الشمال وأيضاً على أخصب الأراضي الزراعية وتحيط بها مناطق التوسع (5) و(6) وهذا ما يجعلها عرضة لامتداد المخالفات والتجاوزات وامتداد العمران وهذا ما هو مستمر وقائم في الوضع الراهن حتى قبل أن يتم التصديق على المخطط فالبرغم من أن هذه الاراضي كانت منظمة في المخطط المصدق القديم على أنَّها أراضي زراعية فإن العمران العشوائي لا يزال مستمراً عليها وبارتفاعات أكثر من طابقين، أي أن مؤشر مدى استخدام الأراضي بكفاءة يتجه بعيداً عن الاستدامة، ويوضح شكل سابق رقم 107 استمرار النمو العمراني العشوائي في بساتين دمسرخو.

➢ **نسبة الاستعمالات السكنية وغير السكنية**: يشير المعيار الإجرائي لهذا المؤشر إلى أنَّ تقليل المساحة الأفقية الكلية للسكن يُمكِّن من تأمين الخدمات الأخرى بحيث لا يتطلب مزيد من انتشار للبنية التحتية اللازمة ولكن هذا الأمر لم يكن من مقترحات المخطط الجديد حيث وُجِهت السياسات العامة لإمكانية تأمين السكن من خلال إحداث مناطق سكنية توسعية في حين هناك الكثير من الأراضي الفارغة والمخالفة المخصصة للسكن لم يتم استثمارها سكنياً وإعداد مخططات لها يمكن أن تؤمن الاحتياجات من السكن بكثافات معقولة وبتوسع شاقولي دون التوسع الأفقي، فقد تضمن البرنامج التخطيطي لهذه المناطق عدة إجراءات تم فيها تغيير استعمالات بعض الأراضي وهي منطقة مستودعات المرفأ والإشغالات المجاورة لساحة اليمن وامتداد شارع الحسيني وساحة الشهداء وساحة أوغاريت ومحيطها وحديقة أبي تمام ومنطقة المستودعات قرب باب المرفأ الثاني على امتداد شارع اليرموك وموقع موقف السيارات الموجود بجوار مبنى الأوقاف وموقع ثكنة صلاح الدين وموقع منطقة التوسع الرابعة (محطة إقليمية وسوق تجاري وحدائق...الخ)، وقد بلغ مجموع مساحتها حوالي 655.5 هكتار، في حين بلغت مساحة مناطق التوسع ما يقارب 800 هكتار، أي سيكون هناك تراجع كبير على حساب الأراضي الزراعية من أجل المناطق السكنية بينما كان من الممكن التخطيط لاستثمار مساحة المناطق الفارغة بمشاريع سكنية مستدامة دون الحاجة إلى التوسع الأفقي الإضافي، ويوضح الشكل 117 صورة تقريبية لنسبة مساحة المناطق الفارغة والمراد إعادة تأهيلها بالنسبة لمساحة المدينة.



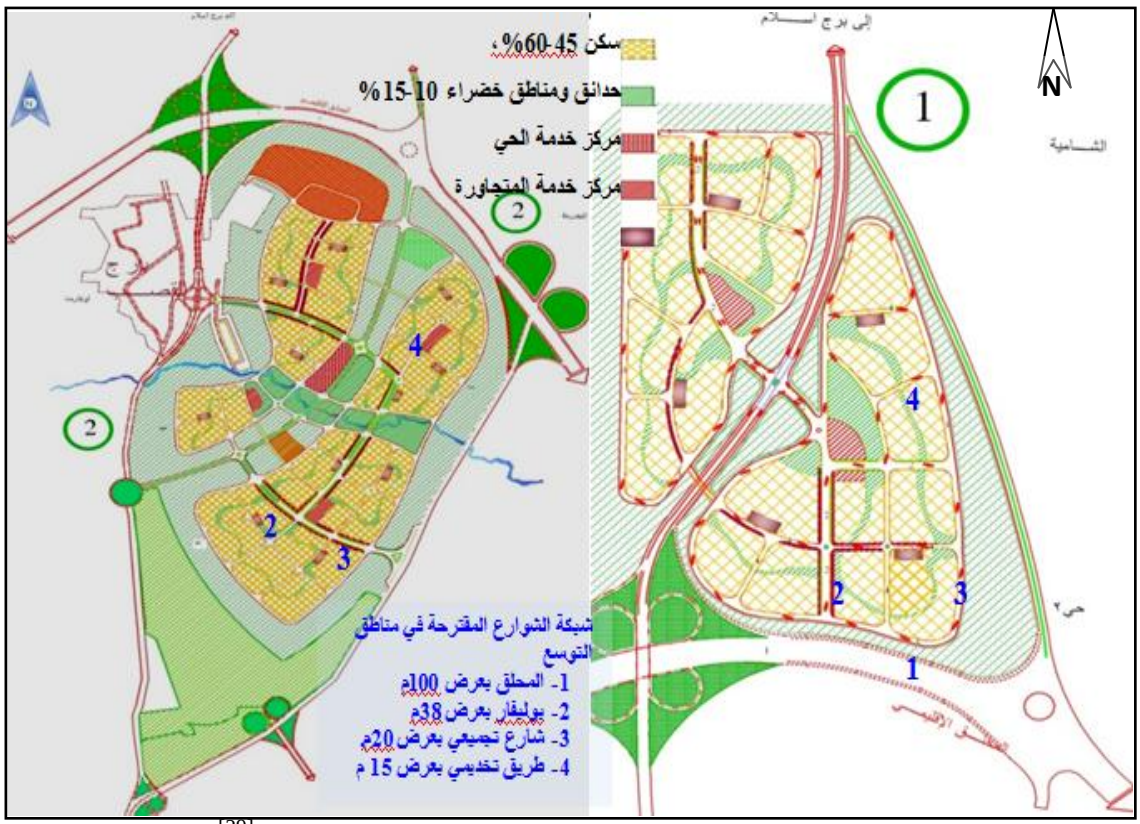
الشكل (117): المناطق الفارغة والمعاد تأهيلها في المخطط المعلن لمدينة اللاذقية [28]

من ناحية ثانية، إنَّ مسألة إعادة تنظيم مناطق المخالفات لم تتعدَّ مسألة اقتراح إعادة التنظيم وتعديل صفات بعض الاستعمالات ضمن هذه المناطق والتي يغلب عليها الاستعمال السكني واقتراح استعمالات إدارية وخدمية، في حين كان من الممكن استثمارها لسد الاحتياجات السكنية التي اقترح تأمينها من خلال إحداث مناطق التوسع وخاصة أنها تحتل مساحتها كبيرة مقارنة بمساحة المدينة وتضم أكثر من 40% من سكان مدينة اللاذقية، وتنتشر فيها الابنية بشكل فوضوي وعشوائي وبامتداد أفقي ولم يتم الأخذ بالاعتبار تنظيم هذه المناطق

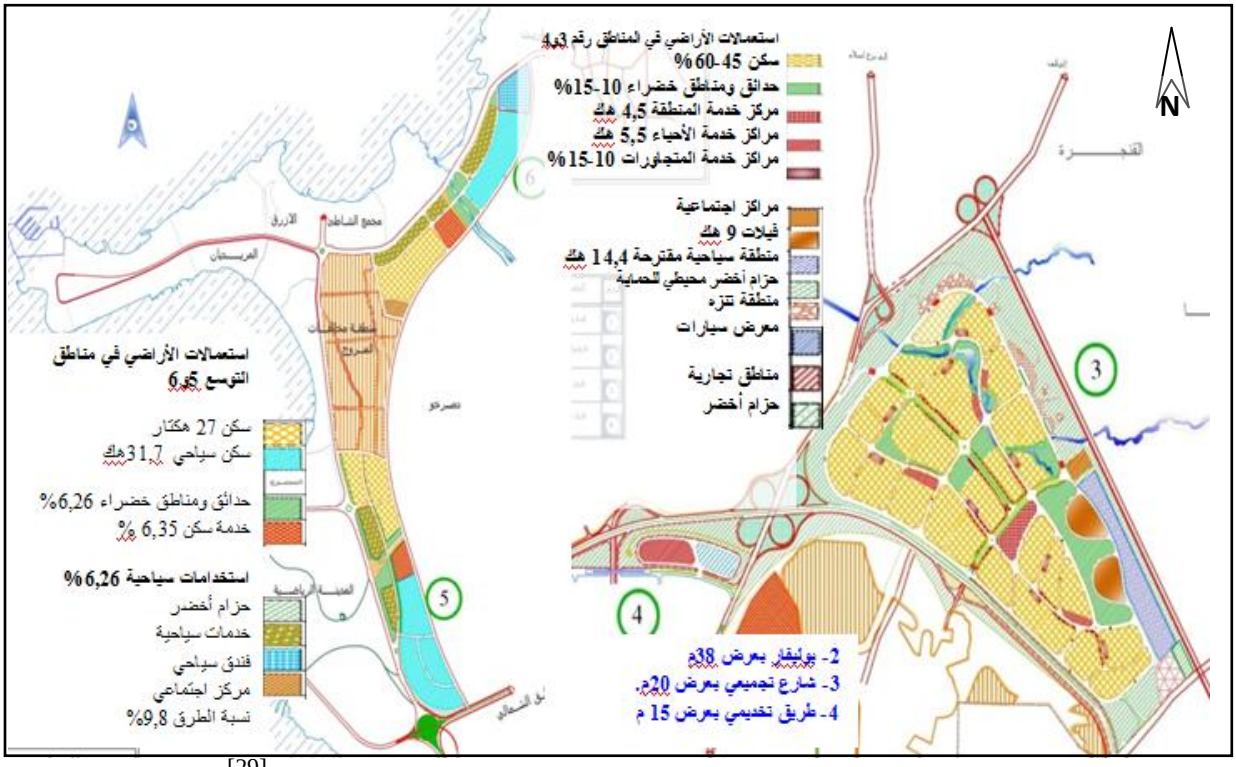
بما يلبي احتياجات المدينة، وهذا يؤكد على أنَّ المخطط لم يحقق الهدف الذي وُضع من أجله بما يوافق معيار الاستدامة.

➢ **الاختلاف بين استعمال الهكتار الواحد من الأرض:** إنّ الاتجاه المرغوب لهذا المؤشر يدل على التخطيط المتعدد الاستعمالات أي تقارب الفعاليات والاستعمالات بما يحقق إمكانية الوصول بسهولة إلى أماكن العمل والخدمات ولكن اقتراحات البرنامج التخطيطي للمخطط تشير إلى عكس هذا الاتجاه فقد تمَّ اعتماد مبدأ متعدد الاطراف من خلال إعادة استثمار المناطق الخالية ولكن معظم إشغالاتها المقترحة خدمية وإدارية في مركز المدينة في حين هناك مشكلة السكن لابد من حلها وفق معطيات محلية وبما يحقق استعمال متعدد للأراضي من حيث دمج السكن مع المناطق الخدمية والتجارية، وكذلك لم يكن هذا الأمر على مستوى مناطق التوسع أيضاً والتي اقتصرت على إشغالات سكنية دون الاخذ بالاعتبار توفير أماكن عمل وفرص توظيف قريبة.

إذ أنه عند دراسة استعمالات الأراضي لمناطق التوسع لمعرفة مدى وجود الاختلاف وتعدد في الاستعمالات، تبيَّن أنَّ مساحة كامل مناطق التوسع 848 هكتار، وقد بلغت مساحة منطقة التوسع رقم 1 منها حوالي 139 هكتار، والمنطقة رقم (2) مساحة 279 هكتار، وخُصِصت مساحة 283,6 هكتار لمنطقة التوسع رقم (3و4) أما منطقة التوسع رقم (5و6) فقد بلغت مساحتها 147 هكتار، وقد وزعت نسب الاستعمالات في هذه المناطق بحيث تمَّ تخصيص لكل منطقة النسب التالية : 45-60% للاستعمالات السكنية، و10-15% للمناطق الخضراء والحدائق وتدخل ضمن النسبة المدروسة للمساحات الخضراء الخاصة بالخلايا، ومركز خدمة الحي ويضم مركز ديني وتجاري وبريد ومستوصف وشرطة، ومدرسة مهنية موزعة ضمن السكن، ومركز خدمة للمجاورة ويضم محلات تجارية للخدمة الأسبوعية مع المستوصف، ومدرسة ثانوية موزعة ضمن السكن، ومركز خدمة خلايا بنسبة 10-15% تضم رياض أطفال مع محلات تجارية، وزون الطرق بنسبة 15-20% يضم طرق تجميعية وتخديمية، وتوضح الأشكال (118)،(119) استعمالات الاراضي ضمن مناطق التوسع المقترحة ونسب كل استعمال.



الشكل (118): المخططات التنظيمية التفصيلية لمناطق التوسع رقم 1و2 المقترحة [29]



الشكل (119): استعمالات الأراضي ونسبها المقترحة في مناطق التوسع رقم 3-4-5-6.[29]

يتبيّن من الاستعمالات المقترحة لمناطق التوسع أنّ هناك تدرج في توزيع الاستعمالات وفق المستويات التخطيطية وهذا أمر جيد، ولكن خصصت مناطق التوسع للسكن فقط ولم يلحظ تأمين أماكن عمل وفرص توظيف قريبة (تنمية اقتصادية) وهنا فقدت ركيزة من ركائز استعمالات الأراضي المستدامة من حيث زيادة الاتساع على حساب الأراضي الزراعية الخصبة والبعد عن أماكن العمل وعدم الاستفادة من المواقع والأرض المطورة فيما يخدم التنمية المرجوة، أي أنّ إحداث مناطق التوسع لم يكن خيار استراتيجي منطلق من مبادئ الاستدامة وخاصة على صعيد التأثيرات الجانبية لعلاقة استعمالات الأراضي مع النقل ونوعية نمط التنقل المعتمد وفي هذه الحالة فإنّ مناطق التوسع ستشكل مع مركز المدينة نمط أحادي ومتعدد المراكز (مركز مسيطر) وبالتالي ستكون الحركة شعاعية وعشوائية، وهذا له عواقب في مجالات تنموية مختلفة أيضاً وسيتم دراسة التأثيرات وفق مؤشرات لاحقة.

- **تحليل الموقع مع سهولة الوصول**: تمّ لحظ المواقع الأثرية والتاريخية في المقترحات كأماكن حماية يجب أن لا يتم استعمالات اراضي أخرى فيها وهذا أمر جيد ولكن لم تتم دراسة إمكانية الوصول السهل (تقليل الوقت والتكلفة).
- **نسبة مساحة الأرض المعاد تنميتها (تجديدها) كل سنة**: إنّ سياسة إعادة استخدام وتوظيف الاستعمالات الأراضي للمدن (التجديد الحضري) من إحدى أهم أدوات تحقيق تنمية مستدامة للمدن للتقليل من استهلاك الأراضي وبالتالي تقليل التكاليف التنموية الأخرى، ولكن سياسة إعادة الاستخدام والتي تمّ اقتراحها من ضمن أهداف المخطط الهيكلي اقتصرت على إعادة الاشغال لبعض المناطق في المناطق البرمجية ولكن لم يتم استثمار هذه السياسة بالشكل اللازم وبالاستعمالات التي تحقق أهداف التنمية المرجوة بالمقابل كان هناك انتشار عمراني لمناطق توسع سكنية.

8.1.3.1.2. التصميم الحضري

تأتي أهمية دراسة مبدأ التصميم الحضري من مفهومه على أنّه أداة لإنتاج استعمالات الأراضي أكثر استدامة على مختلف المستويات التخطيطية من حيث تنسيق العلاقة بين الفراغ والمبنى، وبين الطبيعة والجوانب التنموية الواجب تأمينها، وهذا بدوره يشكل الصيغة لإعداد المخطط التنظيمي، فكلما كان التصميم الحضري مستدام انعكس على استعمالات الأراضي كمستوى أكبر من خلال احتوائه لأنماط مختلفة من الاستعمالات تتواكب مع المحيط لخلق بيئة حضرية مستدامة، ولمعرفة مدى الالتزام بهذا المعيار تمّ القيام بتحليل البرنامج

التخطيطي العام للمناطق الفارغة ولمناطق التوسع أيضاً المفترض أنّها خُططت وفق أسس التخطيط العمراني ليتم تقييم مدى اعتماد التصميم الحضري على المعايير المطورة وفق المؤشرات التالية:

- **الكثافة وتعدد الاستعمالات (سكن- تجارة- ترفيه):** تُعتبر الكثافة من أهم العوامل المؤثرة في عملية التخطيط وإنَّ قيمتها تعتمد على نوعية الكثافة المطلوبة في المنطقة، ومن المفترض أنَّ تحقق كثافات متنوعة، في الواقع لم يكن هناك بيانات عن الكثاقة المقترحة وإنَّما لقياسها تمّ تحليل السياسات التخطيطية المقترحة لمعرفة مدى تقارب ودمج الفعاليات والوصول السهل، وقد تبين أنَّه تم التخطيط لمناطق التوسع بأن يتم توفير الخدمات المطلوبة على مستوى الأحياء والمجاورات بتأمين مراكز للخدمة تتألف من (مركز تجاري وتعليمي وديني وغيره) أي لم يتم تأمين فرص عمل قريبة باستخدام كثافة مرتفعة، وإنَّما تمَّ لحظ وجود أنماط للسكن من أبنية وسكن الفيلات على مستوى مناطق التوسع ومنها (3)و(4) فقط.
- **سهولة الحركة والوصول للمواقع التنموية الرئيسة المعتمدة:** تُعرَّف سهولة الوصول على أنَّها طرق الحصول على الخدمات بأقل الوقت والتكاليف وأقل عدد ممكن من الرحلات وبوسائل نقل عامة ومريحة وبحيث لا تزيد مسافة المشي عن 400 م [168]، وهذا لم يتحقق من ضمن مقترحات المخطط لا على مستوى المدينة القائمة ولا مناطق التوسع حيث كان هناك مجرد اقتراح لتأمين طرق للمشاة ولكن في ساعات محددة من غير المعروف ما هو الهدف والغاية من تخصيص وقت لتفعيلها ودون اعتبارات أو مبررات لاختيار هذه الطرق عن سواها.
- **مدى وجود شوارع آمنة وشوارع للمشاة والدراجات الهوائية**: إنَّ هذا المؤشر لا يتعلق بسهولة الوصول والحركة المطلوبة للحصول على الخدمات فقط والتي يجب توافرها كما في المؤشر سابقاً وإنما يتعلق بالبيئة والفراغ المحيط من حيث توافر عناصر التصميم الحضري المتمثلة بتنوع في الفراغات المفتوحة والمواقع العامة والمساحة المخصصة لها والمواقع الأثرية والتاريخية المخصصة للحفظ، وإنّ الالتزام بتوافر هذه العناصر في المخطط التنظيمي يدل على التقدم نحو معيار الاستدامة ضمن هذا المجال حيث ينعكس ذلك في المجالات الأخرى.

ولكن تبيَّن أنَّ اتجاه هذا المؤشر عكس المعيار المطلوب حيث لم تتم دراسة أو اقتراح لفراغات عامة مفتوحة سوى البارك الشمالي الموجود في المخطط المصدق لعام 1984 ودون دراسة لممرات مشاة أو كيفية الوصول السهل إليه إضافة إلى موقعه في طرف المدينة الشمالي، كما لم يتم التزويد بفراغات مفتوحة ومسافات المشي من اماكن السكن إلى مركز المدينة.

يتبين مما تقدَّم، أنّ أكثرية المعايير الإجرائية لم يتم ذكرها في مقترحات المخطط ضمن مجال البيئة المبنية والطبيعية ما يشير إلى ضعف السياسات التخطيطية المتخذة في هذا المجال، وهذا الأمر له آثار اجتماعية أيضاً، فتقسيم الأراضي وتوزيع استعمالات البيئة المبنية وأهمية المحافظة على البيئة يؤثر في كيفية التخطيط للحاجيات الأساسية الأخرى.

2.3.1.2. المؤشرات الاجتماعية ودلالاتها في تقييم استدامة المخطط.

إنّ نوعية الحياة للسكان مؤشر للحالة الاجتماعية لهم وليس المقصود هنا الوضع الاجتماعي وإنّما كيفية التخطيط للحصول العادل على حاجاتهم وخدماتهم الحضرية الأساسية، وبشكل عام إنّ تقييم تقدم المخطط التنظيمي نحو ذلك يتطلب استخدام دلائل ومؤشرات لقياس فيما إذا يصبح أقل أو أكثر توافقاً مع معايير الاستدامة، ومن وجهة نظر القضية الاجتماعية فإنّ هذه الحاجيات والمتطلبات يجب أن يتم تقديمها بالتساوي على مختلف مستويات المدينة ومختلف فئات المجتمع وعبر الأجيال أيضاً، والموضوع المهم في هذا المجال أيضاً القدرة على تحمل تكاليف تأمين كل منها.

هناك عناصر عدة تعزز العدالة الاجتماعية لا بدَّ من توافرها عند إعداد المخططات وبالإمكان توفيرها من خلال الالتزام بمجموعة مؤشرات تساعد في الإجابة على التساؤلات:

- هل يوجد تكامل لتخطيط النقل واستعمالات الأراضي وما هو نمط التنقل الذي تمَّ اقتراحه لحقيق ذلك؟
- هل تتوفر العدالة في الوصول إلى الخدمات الحضرية الأساسية لكافة فئات المجتمع؟
- هل يتوفر نظام إسكان مستدام من حيث التكلفة الرخيصة والموقع المناسب وإمكانية الوصول السهل أيضاً؟

- ما مدى توفير المخطط للشعور بالانتماء والمحافظة على هوية المكان التاريخي والثقافي والطبيعي؟
- هل يوفر نظام نقل جيد من حيث الوقت والتكلفة وسهولة الوصول وما مدى كفاءته وهل يخفف من الآثار السلبية على الصحة العامة، وما هي الأداة التطبيقية المتبعة؟

يُلاحظ أنَّ معظم التساؤلات السابقة تتركز على النقل الحضري ودوره في تخطيط استعمالات الأراضي لما له من أهمية في التأثير على تخطيط استعمالات أراضي مستدامة والعكس صحيح، وسيتم الإجابة على التساؤلات بقياس المؤشرات الاجتماعية الموضحة في الجدول 50.

المجالات		مؤشرات قياس المخطط		معايير اداء المخطط
العدالة الاجتماعية	الإسكان الرخيص	الكثافة	م23:عدد الاراضي ذات التكلفة الرخيصة للتسويق المحلي لذوي الدخل المنخفض.	➢ 26: زيادة تخصيص الأراضي للإسكان الرخيص.
			م24: عدد الوحدات السكنية الرخيصة لتلبية الحاجات المحلية	➢ 27: إجراءات لتزويد السكن بأسعار رخيصة وتأمين الوصول السهل للوظائف والمرافق.
			م25: متوسط مسافة الرحلة من المساكن إلى أقرب نقطة مرور (على الأقدام)	➢ 28: تزويد إمكانية الوصول السهل للنقل العام مع اتصال جيد مع الخدمات المحلية والإقليمية.
			م26: إمكانية الوصول إلى الخدمات والبنية التحتية الرخيصة.	➢ 29: تأمين الخدمات الحضرية الأساسية بأسعار معقولة لجميع الفئات من خلال الإنتاج المحلي.
	المرافق الثقافية		م27: تأثير التنمية على التقاليد والهوية الحضرية- مدى تنمية الشعور بالهوية الثقافية والتاريخية	➢ 30: زيادة الشعور بالتراث الثقافي والهوية الحضارية وخلق أماكن عامة تاريخية ثقافية
	النقل الحضري المستدام		م28: إدارة المرور وتنسيق النقل المحلي مع الإقليمي	➢ 31: وصول إلى بدائل النقل بحيث 80% من الفعاليات تقع ضمن مسافة مشي 800م بعيدة عن محطة القطار و400م عن خط الترام و400م عن محطة الباصات و400م عن وسائل أخرى للوصول إلى النقل الكفوء المستدام.
			م29: مدى إمكانية توفير الوصول إلى شبكة نقل آمنة ورخيصة كفوءة	
			م30: ملكية السيارة- زمن ومسافة الرحلة	➢ 32: زيادة حيوية وكفاءة النقل العام وخفض الاعتماد على السيارة الخاصة.
				➢ 33: استعمالات أراضي متعددة، لتقليل الطلب على الرحلات في التنمية الجديدة
	الصحة والتعليم		م31: الوصول إلى الخدمات الصحية والتعليمية الرخيصة	➢ 34: وضع حدود التلوث المحلي وآثار التلوث على الصحة.
				➢ 35: ضمان وجود مراكز تعليمية في المناطق السكنية النامية وتهدف إلى التوظيف
	السكان		م32: التعداد السكاني وتغيراته- الفئات الفقيرة	➢ 36: تحليل تأثير التغيرات الديموغرافية .
				➢ 37: تقييم كيفية توصيل البنية التحتية لفقراء الحضر بتكاليف رخيصة
	الأمن		م33: الجرائم المسجلة لكل 1000 ساكن	➢ 38: تخفيف العنف والجريمة
	الفقر		م34: نسب الأسر التي تقع تحت خط الفقر	➢ 39: تقليل نسب الأسر التي تحت خط الفقر

الجدول (50): المؤشرات الاجتماعية ومعايير تقدم نظام التخطيط التنظيمي نحو الاستدامة.
المصدر: الباحثة.

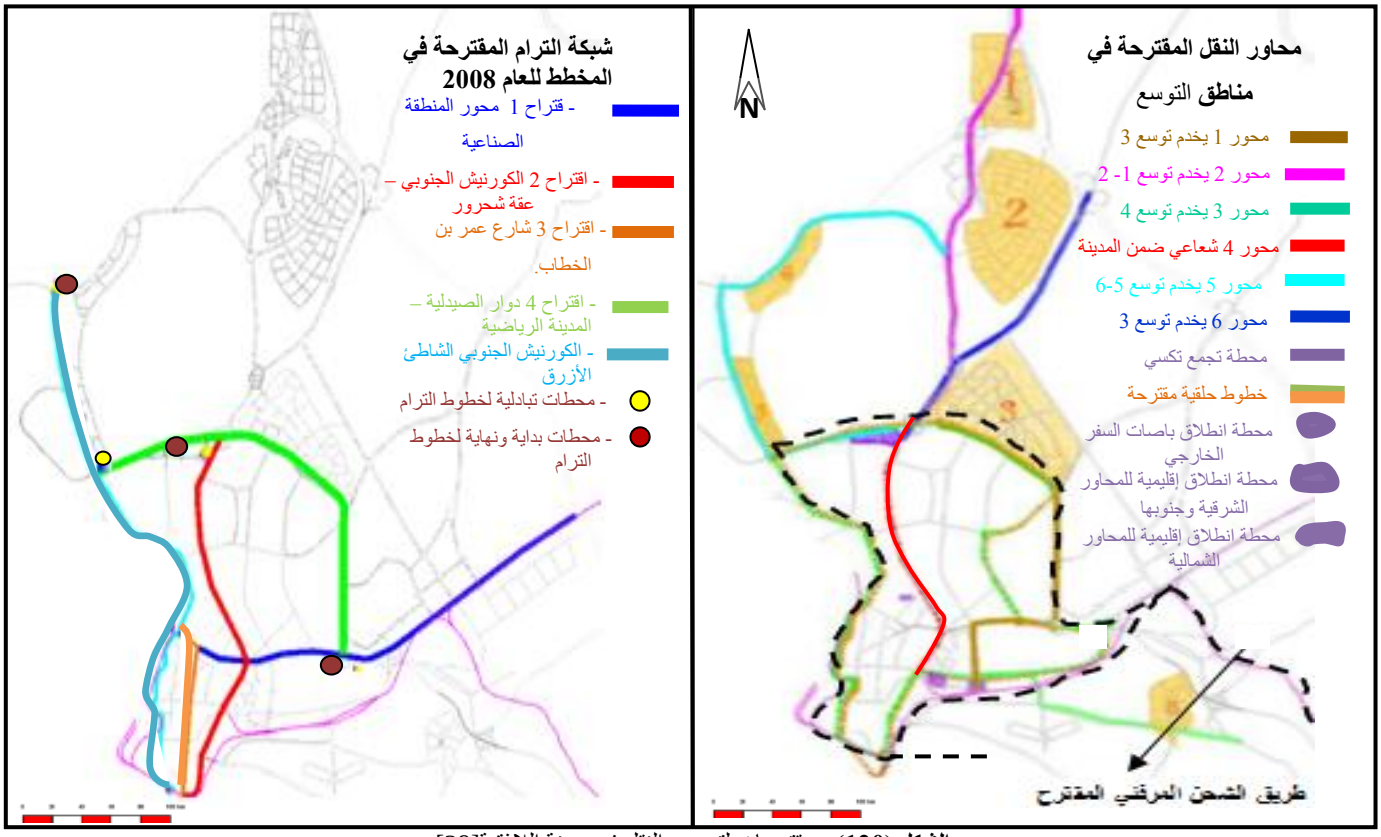
سيتم تحليل مدى التزام المخطط بالإجراءات الاجتماعية المطلوبة من خلال قياس مؤشراتها وفق الآتي:

1.2.3.1.2. النقل الحضري المستدام.

إنّ اختيار نمط التنقل هو من أهم القرارات الاستراتيجية التي يجب أن تؤخذ بالاعتبار عند التخطيط لاستعمالات الأراضي وبالتالي في توجيه المخططات التنظيمية وذلك من خلال تخطيط المدينة وتنميتها الموجهة بممرات النقل الإستراتيجية.

في الواقع، لا توجد بيانات أو أهداف مباشرة تعزز أو توضح هذا الأمر وبالتالي فإن رصد مجموعة مؤشرات للنقل الحضري المستدام يمكن أن تعكس مستوى ونوعية التخديم بشبكة النقل المقترحة.

➢ **إدارة المرور وتنسيق النقل المحلي مع الإقليمي**: توضِح البيانات أنَّ حجم شبكة النقل المقترحة جيدة لكنها تواجه ضعف في ضعف الأداء بالرغم من أنّ الحركة السكانية اليومية النشيطة باتجاه المدينة من مناطق المحافظة (بحدود 60 ألف قادم) بهدف العمل أو لقضاء الاحتياجات اليومية أو التعليم أو غيرها من الخدمات [29] فهي تحتاج إلى ربط حلقي بين مناطق المحافظة وهذه جزء من اقتراحات البرنامج التخطيطي في المرحلة الثانية، ويوضح الشكل 120 مقترحات لتحسين النقل في مدينة اللاذقية



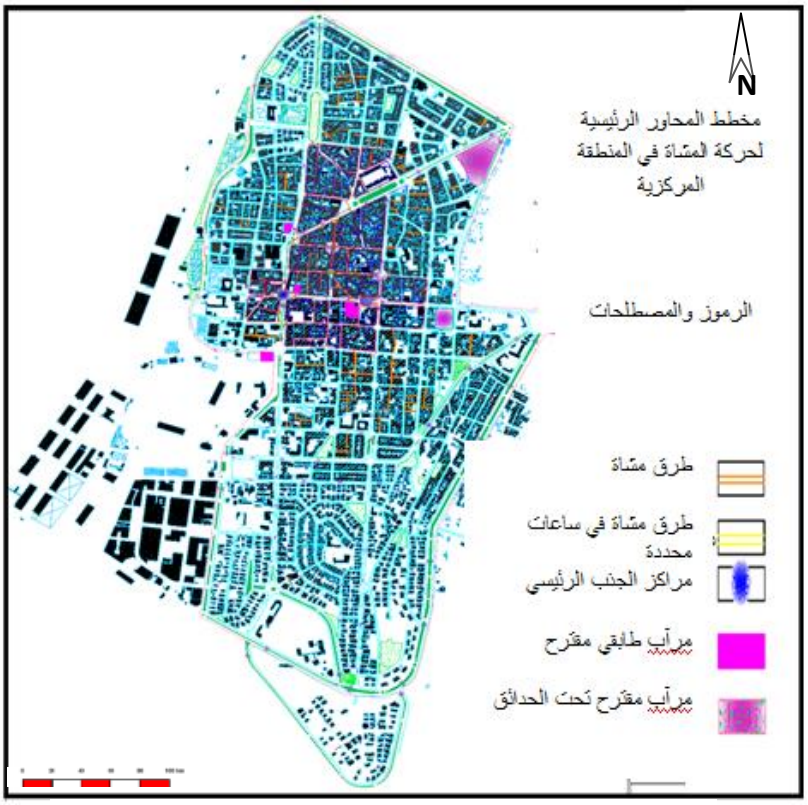
الشكل (120): مقترحات لتحسين النقل في مدينة اللاذقية[29]

يُلاحظ من الشّكل السابق أن الطرق المقترحة قد حققت تدرج هرمي حسب الأسس والمستويات التخطيطية المعتمدة إلّا أنه تبين من دراسة البرنامج التخطيطي أنّه تمّ اقتراح دمج الطرق المركزية واللامركزية لتوزيع الخدمات وهذا الدمج يسبب الخلط بين المرور المحلي والإقليمي مما يقلل من عامل الأمان في محيط البيئة السكنية، كما تمّ اقتراح طريق الشحن المرفئي وهو قيد الدراسة التنفيذية بمحاذاة سكة القطار لكنه يخترق المناطق السكنية القائمة أيضا ما يسبب الخلط المروري والتقليل من عامل الامان والازدحام والتلوث البيئي

أي أنّ عملية تحديث وتطوير شبكة الطرق في المخطط التنظيمي الجديد لم تتعدَّ مسألة إضافة طرق جديدة لخدمة مناطق التّوسع في حين هناك العديد من الطرق القائمة والتي تخدم التجمعات المحيطة ولم يتم الاستفادة منها أو استثمارها لتحدد هي بدورها استعمالات الأراضي المطلوبة من مناطق التوسع أو ربط المدينة بالإقليم عبر المناطق المحيطة، وهذا يدل على أنّ مؤشر ربط النقل الإقليمي والمحلي يتجه عكس الاستدامة.

➢ **مدى إمكانية توفير الوصول إلى شبكة نقل آمنة ورخيصة كفوءة** (سكك حديدية، ترام، مشاة ودراجات هوائية) يقدم هذا المؤشر تقديراً جيداً لمدى فعالية النقل العام وخياراته الكفوءة وهذا متعلق بدوره باستعمالات الأراضي ومدى تقارب الفعاليات واندماج الوظائف وبالتالي سهولة الوصول إلى أماكن العيش أو العمل في حدود المسافة اللازمة التي لا تزيد عن 400م عن محطات النقل العام أيضاً، ولدراسة مدى التزام شبكة النقل المقترحة بهذا الأمر تبين أنّه تمّ اقتراح خطوط التراموي لبعض مناطق المدينة الموضحة في الشكل 120 ولكن

دون الوصول إلى مناطق التوسع المقترحة والتي ستشكل حركة يومية نحو مركز المدينة، وكذلك لم يتم تحديد المسافة المقطوعة من مكان العمل أو السكن إلى محطة الترام.
من ناحية ثانية، فيما يتعلق ببدائل النقل الأخرى كالمشي أو الدراجات الهوائية فقد اقُترح تنظيم حركة المشاة ولكن ضمن إجراءات لا تتعدى إمكانية تخصيص بعض الطرق والمحاور لحركة المشاة في ساعات محددة وتنظيم بعض الشوارع بما يسمح بحركة مختلطة للعربات والمشاة وهذا لا يحقق شروط المجاورة السكنية المعاصرة ولا يحقق شروط الأمان، وكما أنّ اقتراح مواقف طابقية للسيارات في المدينة يشجع ارتياد المركبات الآلية، وكذلك لم يتم تحديد طرق المشاة وفق سياسات أو منهجية بحيث تقع أكثر الفعاليات ضمن مسافة النقل العام المطلوبة لنظام نقل مستدام، ويوضح الشكل 121 المحاور الرئيسة لشوارع المشاة المقترحة ومواقف السيارات الطابقية في المنطقة المركزية.



الشكل (121): المحاور الرئيسية لشوارع المشاة في المنطقة المركزية [29]

➢ **ملكية السيارة - وزمن ومسافة الرحلة :** يدل هذا المؤشر على نوعية وسيلة النقل المعتمدة وعلى مدى تفعيل النقل العام من خلال خفض استخدام السيارات، وتدل المسافة المقطوعة على سياسة استعمالات الأراضي ومدى تخطيطها وفق وسيلة النقل، ولدى قياس أداء النقل المقترح وفق هذا المؤشر في المخطط تبيَّن أنَّه تمَّ اقتراح إضافة طرق جديدة مخدمة بالنقل العام والخاص وكذلك تم اقتراح خطوط الترام ولكن ضمن المدينة فقط، وكما اقترحت خطوط نقل إقليمي (سكك حديدية) في المناطق الشاغرة على طريق الحسيني، واقترح توسيع وتطوير شبكة النقل العام من خلال الربط بين شبكات النقل الموجودة في المدينة وتوضع مراكز الانطلاق ولكن تمَّ اقتراح تعديل مركز انطلاق السرافيس في الفاروسي إلى مركز انطلاق سيارات الأجرة وهذا الامر لا يعزز مسألة النقل العام الكفوء من ناحية إمكانية تخديم الرحلة لحجم جيد من عدد الركاب الذي من الممكن أن يوفره الميكروباص عوضاً عن التكسي.

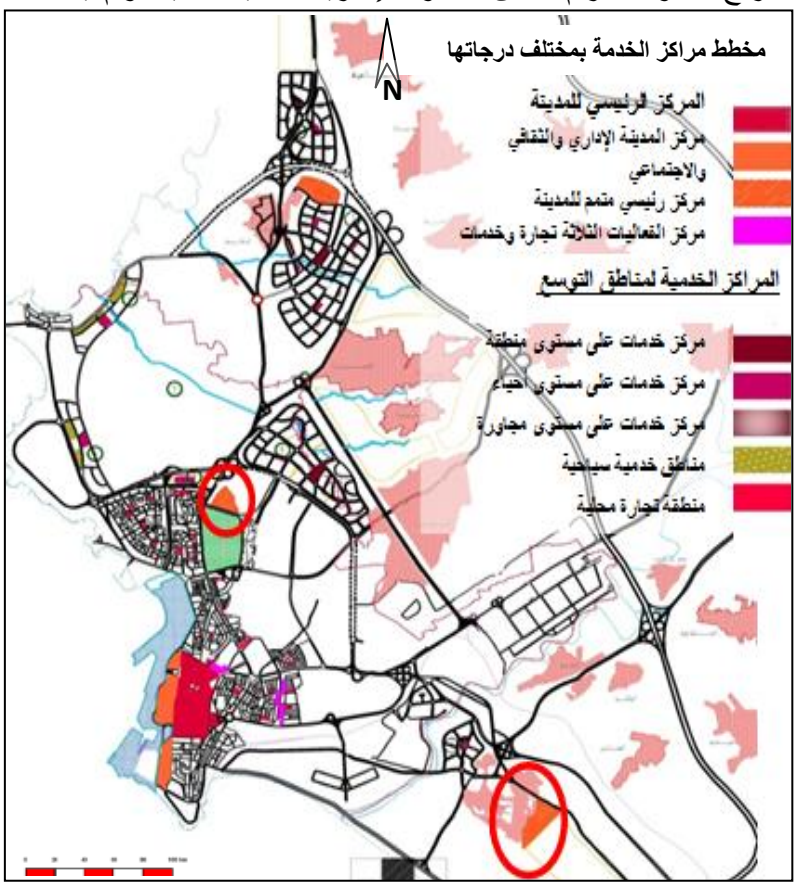
2.2.3.1.2. الإسكان الرخيص

هناك عدة مضامين لتأمين الإسكان الرخيص تتعلق بسياسات استعمالات الأراضي من حيث توفير أنماط وكثافات سكانية مختلفة لجميع الفئات وتأمين الكثافة العالية لتقليل استهلاك الأراضي، ويُعتبر تأمين الإسكان الرخيص من أولويات إعداد مخطط تنظيمي مستدام بشكل عام وفي مدينة اللاذقية بشكل خاص، وفي الواقع إن تحقيق هذا الاولوية يعزز الهدف الذي وُضِع من أجله المخطط التنظيمي الجديد لمدينة اللاذقية وخاصة أن المناطق المخالفة يشكل عدد سكانها 40% تقريباً من سكان المدينة واتخذوها مكانا للسكن لتردي الأوضاع الاقتصادية، وقد كان من الأهداف الرئيسة للمخطط تنظيم وإعادة تأهيل مناطق المخالفات الجماعية من خلال تطويقها واقتراح تنظيم عمراني لها يسمح بنقل قسم من السكان إليها بعد اكتمال البناء ومن ثم تنظيم المناطق التي تم إخلاؤها من السكان، إضافة إلى الاستفادة من الشرائح السكنية المخالفة وحالتها الفيزيائية السيئة لهدمها

وإعادة بنائها، وهذا يشير إلى عدم الأخذ بالاعتبار واقعها الحالي من حيث اقتراح سكن ملائم لوضع سكانها وإنّما فقط اقتراح الإزالة والهدم. لذلك ولقياس دقيق لهذا الموضوع هناك مؤشرات عدة وهي :

➢ **الكثافة:** ويقصد بها عدد الأراضي المخصصة لذوي الدخل المحدود بالنسبة للمساحة الكلية، وفي الواقع، على الرّغم من أنَّ مسألة توفير السكن لجميع الفئات كانت من ضمن أهداف المخطط لكن لم يترجم ذلك من خلال مشاريع تثبت مدى فعالية هذا الهدف وكيفية تحقيقه واقعياً، وخاصةً أنّ هناك مشكلة سابقة أساسية تواجهها المؤسسة العامة للإسكان وهي عدم توفر الأراضي والمقاسم لإقامة الوحدات السكنية لذوي الدخل المحدود بأسعار رخيصة، وعلى الرّغم من ذلك فقد تمّ توزيع الأراضي لمناطق التوسع السكنية كتنظيم دون تنسيق وتحديد الجهة المسؤولة عن استثمارها سكنياً وبالتالي تصبح الأراضي عرضة للاتجار بها أو حسب ما يرتأيه مجلس المدينة وما تمليه القوانين والتشريعات العمرانية الجامدة، وخاصة أن هناك حالياً وحسب ما تبين في تحليل الوضع الراهن ما يقارب 163798 شخص ممن هم في سن 20 عاماً بحاجة إلى مسكن إضافة إلى التعداد السكاني المتوقع لمناطق التوسع المقترحة والذي قُدر حوالي 96000 نسمة حسب المخطط المعلن عام 2008، وعلى الرَّغم من ذلك لم يتم اقتراح أي وحدات سكنية وفق حاجة السكان الحاليين، إذ كان من الممكن اتخاذ الأراضي الفارغة أو المناطق المتدهورة وكذلك المناطق المخالفة ولحظها في المخطط في حدود حاجة الجهات العامة المسؤولة عن تأمين السكن الرخيص وتوزيع المقاسم الناتجة عن الاستملاكات.

➢ **متوسط مسافة الرحلة من المساكن إلى أقرب نقطة مرور (على الأقدام):** يقيس هذا المؤشر إمكانية الوصول السهل للنقل العام ووفق مسافة لا تزيد عن 400م مشياً، وفي الواقع تمّ قياس هذا المؤشر على مستوى مناطق التوسع المقترحة حيث لوحظ خطوط وسائل النقل العام المقترحة ولكن لم تُحدد مسافة التنقل المخصصة للوصول إلى محطات التبديل، كما تمَّ اقتراح خطوط الترام ضمن الحدود الإدارية الحالية للمدينة ولم يلحظ إمكانية وصول التخديم إلى مناطق التوسع السكنية، إضافة إلى ذلك يعتمد مبدأ المجاورة السكنية المعاصرة المستدامة على التنقل مشيا للوصول إلى خدماتها وهذا لم يلحظ في المقترحات ولا في تحليل خريطة المخطط التنظيمي العام.



الشكل (122): مراكز الخدمات المقترحة في المخطط التنظيمي المعلن لمدينة اللاذقية [28]

➢ **إمكانية الوصول إلى الخدمات والبنية التحتية (مياه – كهرباء- تعليم –صحة – مراكز عمل)**: وهذا مؤشر لكيفية الحصول العادل للسكان على الخدمات الأساسية، وفي الواقع إن الجزء الاكبر من الخدمات يكون في مركز المدينة القائمة وقد أجريت دراسة لخدمات متممة ضمن المدينة حيث اقترح مركزين متممين وبمساحة 42 هكتار منها **المركز الأول**: مساحته 21,6هكتار قرب البارك الشمالي وبصفة إشغال (خدمي- إداري- ثقافي-تجاري)، **والثاني** مساحته 20,4 هكتار في حي القدس (سياحي ترفيهي) [28]. ويوضح الشكل 122 مراكز الخدمات المقترحة في المخطط المعلن.

كما أنَّ مسألة توصيل المياه والكهرباء والصرف الصحي لم تكن إلّا من خلال الشروط الفنية الخاصة دون وجود مخططات لدراسة تأمين ذلك لمناطق المدينة، وعلى الأخص للمناطق المخالفة لم يكن هناك أي أهداف لتأمين الخدمات اللازمة لها إلّا من خلال اقتراح تطويقها وإعادة تنظيمها دون وجود دراسة مفصلة ومشاريع تجسد المقترحات على أرض الواقع.

3.2.3.1.2. المرافق الثقافية والتاريخية

يهتم هذا الموضوع بالحفاظ على الهوية التاريخية والثقافية للمدينة من خلال التخطيط لتصميم حضري يعزز وجود فراغات عامة مفتوحة ومواقع عامة على صلة بالواقع وبالتالي تعزيز التواصل الاجتماعي، وهذا كان من ضمن الاهداف الرئيسية للمخطط حيث تمَّ التركيز على أهمية المحافظة على التراث الثقافي والهوية الحضارية وخلق أماكن عامة تاريخية ثقافية ومعالم.

4.2.3.1.2. الصحة والتعليم

يعتبر الوصول العادل إلى الخدمات الصحية والتعليمية من المؤشرات الاجتماعية الهامة والتي تدل على تقدم المجتمع نحو الاستدامة إذ يتعلق هذا الامر بمختلف الجوانب التنموية البيئة والاقتصادية والاجتماعية والتي يتم تجسيدها في المخطط، من حيث وضع حدود للتلوث المحلي لتقليل أثره على الصحة وضمان وجود مراكز تعليمية مؤمنة، إلَّا أنَّه لم يكن من الأهداف المقترحة المسألة البيئية بالاعتبار وإنَّما اقتراح طرق إضافية والاعتماد على مركز المدينة لتأمين التخديم يزيد من التلوث المحلي ويؤثر في الصحة.

وقد اقترح تأمين الاحتياجات التعليمية باعتماد فكرة التجمعات التخديمية بما فيها مراكز التعليم خارج المدينة مثل (روضة- مدرسة تعليم أساسي - مدرسة تعليم ثانوي) وهذه التجمعات التعليمية اقترحت لخدمة المدينة ولمناطق التوسع المقترحة، كما تمّ اقتراح مدارس تعليم اساسي في المناطق الفارغة حسب برنامجها التخطيطي [29]، ولكن فكرة تجميع الخدمات التعليمية خارج المدينة لتخديم المدينة وتوسعها لا يحقق المعايير التخطيطية لأنصاف أقطار التخديم وفق المجاورة السكنية ولم يلبي حاجات السكان أي ان تجاه هذا المؤشر عكس الاستدامة.

5.2.3.1.2. التغير الديموغرافي

يُعد التغير الديموغرافي هو المحور الأساسي للدراسات التخطيطية التي توضع لتلبية الحاجات والمستجدات في المجتمعات وفق التعدادت السكانية والتوقعات المستقبلية لها، وفي الواقع إنّ البيانات المتوفرة عن المؤشرات المعتمدة لإعداد المخطط الجديد للمدينة تشير إلى أنّ التعداد السكاني وتغيراته كان من أهم المؤشرات التي تم اعتمادها في وضع الأهداف وتحديد التحديات ودراسة معدل النمو للمدينة والتعداد المتوقع لمدة 20 سنة قادمة وعلى هذا الأساس تم تخطيط استعمالات الأراضي ووضع المخطط التنظيمي العام المعلن لمدينة اللاذقية.

6.2.3.1.2. الأمن

ينشأ المبرر من استخدام هذا المؤشر من متطلبات استدامة المدن لمعرفة ضمان الحصول العادل على البنية التحتية من إسكان ملائم، نقل رخيص، وغيرها لجميع فئات المجتمع للتقليل من التفاوت الاجتماعي وبالتالي تخفيف العنف والجريمة قدر الإمكان لكن لم يكن لهذا الهدف أي صلة بمقترحات وأهداف المخطط الجديد .

7.2.3.1.2. الفقر

يتعلق هذا المؤشر بهدف كيفية الحصول العادل على الخدمات والحاجيات الضرورية لكافة فئات المجتمع وكيف حقق المخطط هذا الأمر ولكن لم يكن هدف تخفيف الفقر من اعتبارات و مقترحات المخطط التنظيمي، ولم يكن له أي صلة بالمخطط.

إنَّ دراسة المؤشرات الاجتماعية يشير بصورة عامة إلى انعكاس الحالة الاقتصادية على الجانب لاجتماعي ولكن للتّعرف بشكل تفصيلي على البعد الاقتصادي من ضمن أهداف المخطط التنظيمي سيتم دراسة وتحليل بشكل مفصل لهذه الأهداف للتعرف فيما إذا كانت أكثر أو أقل توافقاً مع سبل العيش المستدام والازدهار الاقتصادي المحلي.

3.3.1.2. تقييم المؤشرات الاقتصادية ودلالاتها في مقترحات المخطط التنظيمي الجديد

يقيس البعد الاقتصادي إمكانية حصول سكان المدينة على سبل العيش المستدام من حيث القدرة على تحمل تكاليف المتطلبات الأساسية، والمقصود هنا تجنب ضغط التمويل المطلوب لسد الحاجات وهذا يعتبر اولوية هامة لإنشاء مجتمعات مستدامة، إذ يوجد مواضيع وعناصر يجب على المخطط التنظيمي أن يتضمنها ولها دور هام في تحقيق ذلك وهي الإسكان، النقل، توزيع الغذاء والمياه وأساسيات المنزل الأخرى، وهذا يرتبط بنتائج التخطيط للحاجات الأخرى كالصحة والتعليم والتوظيف والمشاركة الاجتماعية، والمقصود هنا كيف يمكن للمخطط أن يعكس كيفية الحصول على هذه الخدمات بأقل التكاليف.

يشير مما سبق إلى تداخل المؤشرات لمختلف المجالات التنموية وتأثير كل منها في الآخر أي قد يكون هناك مؤشر لهدف ما يمكن أن يستخدم مؤشر لهدف آخر على سبيل المثال إن مؤشر التخطيط للإسكان الرخيص مؤشر للمعيشة ذات التكلفة الرخيصة التي تعزز الوصول إلى النقل الرخيص أيضا من خلال توفير فرص العمل القريبة من أماكن السكن وبالتالي تخفيف عدد الرحلات للوصول إلى العمل والتقليل من التلوث وكذلك تخفيف تكاليف النقل وهذا بدوره ينعكس إيجابياً على الفاتورة الاقتصادية والبيئية.

وبشكل عام، من أجل تقييم مدى تقدم المخطط نحو تحقيق الأهداف الاقتصادية تمّ قياس المؤشرات التي تأخذ بالاعتبار العناصر الواردة في مجال الاقتصاد واستنتاج فيما إذا وُضِع المخطط ليحقق مجموعة أهداف وهي أن:

- يلبي احتياجات السكان الحضرية بأسعار معقولة
- يتضمن أهداف للتوظيف المحلي
- يعمل على تنمية الريف وخلق فرص عمل فيه لتفادي الهجرة والضغط على المدينة
- يخفض معدل البطالة ويخلق فرص للتنمية الاقتصادية المحلية بتعزيز استعمالات مدمجة.
- يحقق موازنة بين الإسكان وفرص العمل اللازمة له

شملت المؤشرات الاقتصادية مواضيع ومجالات عمل وإجراءات تتعلق بسبل العيش المستدام ورفاهية المجتمع وتوفر فرص التوظيف موضحة في الجدول 51.

المجالات		مؤشرات قياس المخطط	معايير اداء المخطط
الكفاءة الاقتصادية	سبل العيش المستدام	م35: آثار المشاريع في المخطط على الاقتصاد المحلي وعلى الفقراء المحليين	≺ 40: تقييم الأثر الاقتصادي للمخطط مع تضمين كل أصحاب العلاقة ويتضمن أهداف التوظيف المحلي.
			≺ 41: خلق حوافز للتنمية الريفية لمنع الهجرة
		م36: الأعمال التجارية المحلية المتوفرة لخلق حوافز لتنمية المدينة	≺ 42: توفير فرص لمزيج جيد من الأعمال المحلية ولتزويد فرص جيدة للسكان للتسوق المحلي
	توفير فرص التوظيف	م37: معدل البطالة	≺ 43: مخطط لاستعمالات مختلطة لفرص عظمى للتنمية الاقتصادية المحلية من الأعمال الصناعية والتجارية والسكنية وغيرها.
		م38: نسبة فرص العمل إلى الوحدات السكنية (العدد الكلي للأعمال مقسمة على عدد الوحدات)	≺ 44: موازنة الإسكان وفرص العمل.
		م39: فرص العمل المحلية المطروحة المرتبطة بمكان عيش السكان ومدى ارتباطها بالنقل العام	≺ 45: ضمان الوصول السهل لفرص التوظيف في المناطق المحلية والمحيطة بها بواسطة الدراجات الهوائية والمشاة والنقل العام.

الجدول (51): المؤشرات والمعايير الاقتصادية لنظام التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية

المصدر: الباحثة

وقد تمّ تقييم المخطط الجديد المقترح وفق المؤشرات السابقة كالآتي :

1.3.3.1.2. دراسة آثار المشاريع المقترحة في المخطط على الاقتصاد المحلي

لم يكن هناك هدف واضح ومحدد من خلال مقترحات المخطط نحو التنمية الاقتصادية المحلية ولكن تم توجيه الهدف الرئيسي للمخطط نحو التنمية السكانية والسياحية وهذا مؤشر بدوره لتنمية الاستثمار السياحي الذي يشكل عائد اقتصادي، أي تمّ التأكيد على مسألة التنمية الاقتصادية من خلال قطاع السياحة فقط، فقد كان هناك توجهات مستقبلية لتنمية سياحية بعيدة المدى شمال وجنوب المدينة على طول الشريط الساحلي ولكن لم يتم التكامل مع السياحة في المناطق الأخرى الطبيعية والجبلية لإمكانية توفير فرص للعمل السياحي في هذه المناطق وفي المنطقة الساحلية أيضاً.

كما أنَّه تمّ تغيير بعض الاشغالات ضمن المناطق البرمجية المشكِّلة للحدود الإدارية للمدينة لاستعمالات أكثرها خدمية وتجارية ومنها سكنية ولكن هذا يشكل عبء وضغط على المدينة من حيث تركز الفعاليات الخدمية فيها ولم

يتم التخطيط لمشاريع اقتصادية ذات جدوى هدفها الإنماء الاقتصادي من جهة وتوفير فرص للتوظيف المحلي وإنما زادت الفعاليات الخدمية التي تشكل النسبة الأكبر من القوى العاملة.
كما لم يكن هناك أي هدف من أجل الحد من هجرة سكان الريف إلى المدينة وإنما هناك بعض الاقتراحات عززت هذه الهجرة من خلال زيادة نسبة الفعاليات التجارية والخدمية وتركيز زيادة الأعمال ضمنها في حين كان من الممكن خلق حوافر للتنمية الريفية وتأمين خدماتها الحضرية وفرص عمل محلية ملائمة .

2.3.3.1.2. تقييم مدى توافر الأعمال التجارية المحلية لخلق حوافر لتنمية المدينة: تمَّ اقتراح توفير مزيج من الأعمال المحلية التجارية والخدمية والإدارية وذلك ضمن المناطق الفارغة والمعاد تأهيلها وهذا يمكِّن السكان من التسوق المحلي.

3.3.3.1.2. معدل البطالة

وهو مؤشر يقيس حالة قوة العمل ومدى تعزيز التنمية الاقتصادية المحلية وفقا للموارد المحلية المتاحة وطبيعة المنطقة، وبتحليل للوضع الراهن تبين أن معدل البطالة قد بلغ 15.6% وهو أعلى من المعدل على المستوى الوطني البالغ8.3 [91] ، وقد بلغت نسبة القوى العاملة في المحافظة ككل 41% منها ما يقارب 33% من القوى العاملة في المدينة وبلغت النسبة العاملة بالقطاع الزراعي 11.5 % حيث انخفضت عن عام 2002 بعد أن كانت 21% وهذا يدل على زيادة الهجرة الريفية والعمل بالقطاع الخدمي الذي شكل النسبة الأكبر من القوى العاملة وعلى الرُّغم من ذلك فلم تتضمن مقترحات المخطط الجديد أي سياسات أو أهداف لتزويد فرص العمل الزراعي وعدم توجيه الاقتصاد نحو التنمية الزراعية كقطاع اقتصادي رديف للسياحة وبالتالي لم يتم توفير فرص عمل محلية وفق الموارد المحلية المتوفرة والتي يمكن استثمارها وظيفياً وبكفاءة، أي أنّ مؤشر توفير فرص عمل من خلال تخطيط استعمالات أراضي للاستفادة من الفرص الاقتصادية المحلية وفق توجهات المخطط يتجه عكس الاستدامة.

4.3.3.1.2. نسبة فرص العمل إلى الوحدات السكنية (العدد الكلي للأعمال مقسمة على عدد الوحدات)

يلاحظ أن هذا المؤشر يطابق إلى حد ما مؤشرات ضمن مجالات أخرى مذكورة في البعد البيئي والاجتماعي وهذا يؤكد مدى التداخل والترابط بين مجالات التنمية من حيث التخطيط لاستعمالات أراضي مختلطة تحقق تقارب الفعاليات بتأمين فرص العمل الكافية والقريبة من أماكن السكن والحصول العادل على الخدمات الحضرية بتكاليف معقولة.

في الواقع لا يمكن التحديد بدقة مدى وجود موازنة بين المناطق السكنية المقترحة وفرص العمل لعدم توافر بيانات دقيقة حول هذا المؤشر فيما يتعلق بمقترحات المخطط الجديد وذلك لعدم معرفة ما هي السياسات المتبعة لاحقاً بعد عملية التخطيط التنظيمي وما هي المشاريع الواقعية التي ستنفذ وما هي فرص العمل المطلوبة لتفعيل هذه المشاريع إذ أنَّ المشكلة هنا تنطلق من أن العمل بشكل عام لم يكن بهدف توفير فرص عمل للسكان المقترح إسكانهم بقدر ما هو إحداث مناطق سكنية توسعية لاستيعابهم.

5.3.3.1.2. فرص العمل المحلية المطروحة المرتبطة بمكان السكن ومدى ارتباطها بالنقل العام

يرتبط هذا المؤشر بوسائل النقل المؤمنة للوصول السهل من وإلى فرص العمل وأماكن السكن ومدى تحقيق المخطط الاقتصادي لهذا الأمر إلَّا أنَّه تبين بتحليل مقترحات المخطط عدم اقتراح أي هدف يخص مسألة توفير فرص العمل سوى التنمية السياحية ولكن دون دراسة كيفية الوصول السهل والرخيص وخاصة لمناطق التوسع، أي لم يتم تفعيل الاستعمالات بحيث تعزز النقل العام وفق خيارات متطورة بالتوازن بين مناطق المدينة ولم تؤمن سهولة الوصول إلى فرص التوظيف في المناطق المحلية والمحيطة بها.

4.3.1.2. تقييم الجانب الإداري لنظام التخطيط التنظيمي

إنّ استدامة المجتمعات مرهونة بنموذج الإدارة والهيكل المؤسساتي المتبع فيها، فالعملية الإدارية هي الأساس في إدراج الاستدامة لكافة القطاعات، وفي قطاع التخطيط التنظيمي تعتبر هي مسؤولة عن كل ما يتم وضعه من سياسات على اعتبار أنّ إدارة عملية التنمية هي الأداة الفاعلة في المشروعات لذلك فإن التحول إلى التكامل التخطيطي والإداري هو أمر ضروري لوضع البرامج التخطيطية العمرانية في إطار التنمية الاقتصادية

والاجتماعية والإدارية لإمكانية القرار المشترك والموحد، وهذا المجال هو الأساس في عملية إعداد المخططات كونه مجال متخصص بتوظيف العقول الإدارية والتخطيطية ويستوجب اختيار العنصر الافضل ويكون ذلك من خلال وجود مجموعة مؤشرات تقيس البعد الإداري والتخطيطي المتمثل بالتدابير المتخذة لإعداد مخطط مستدام وإن القياس الأساسي لهذا البعد هو النوعية بمعنى أنَّه هل يمكن للمسؤولين عن التخطيط في مدينة اللاذقية إعداد مخططات تنظيمية أكثر استدامة، لمعرفة ذلك فإنَّه يُمكن الاعتماد على المؤشرات الموضحة في الجدول 52 التي تقيس مدى التقدم نحو المعايير الإدارية التالية:

- يوجد اتساق وتنسيق من حيث أن يكون هناك :
  - تنسيق مع الحكومة المركزية وبين الجهة الدارسة للمخطط والسلطات المحلية.
  - دقة ووضوح في توفير البيانات والمعلومات الكافية والحديثة اللازمة لإعداد المخطط من مصادر موثوقة ومنها المشاركة الشعبية.
- اعتماد المشاركة الشعبية كإحدى اهم أدوات إعداد المخطط في كافة مراحل إعداده .
- توفر المهارات والموارد المالية والقدرات التنظيمية المتعلقة بعملية إعداد المخطط.
- تقييم تأثير أي مواطن للضعف في سيادة القانون في عملية إعداد المخطط وتحديث القوانين وتطويرها بما يلائم الحاجات المتجددة.
- استخدام أدوات تحليلية تتضمن مؤشرات قياس استدامة المخططات.

المجالات		مؤشرات قياس المخطط	معايير اداء المخطط
إدارة حضرية أكثر استدامة	الاتساق والتنسيق	م40: التفويض الرسمي من الحكومة المركزية والتنسيق العمودي والأفقي	➢ 46: التنسيق مع الحكومة المركزية وفهم للأطر الاستراتيجية الوطنية وتنسيق بين الحكومات المحلية المجاورة
		م41: التنسيق الداخلي	➢ 47: التبادل والتنسيق بين السياسات والمخططات والسلطات القضائية. ➢ 48:تنسيق وتعاون بين الجهة الدارسة للمخطط والسلطات المحلية.
		م42: الدقة والوضوح	➢ 49: توافر بيانات ومعلومات واضحة ودقيقة ومدى المشارة الشعبية في توفيرها لإمكانية التطبيق
	المشاركة	م43: مدى مشاركة السكان المحليين والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص في عملية الإعداد ومدى توافر القدرات المطلوبة	➢ 50: ضرورة تفعيل مشاركة القطاع الخاص إضافة إلى المشاركة الشعبية لكافة أصحاب المصلحة في كل مراحل إعداد المخطط بدءاً من وضع الأهداف والغايات وصياغة السياسات والاستراتيجيات إلى مرحلة التطبيق.
		م44: وصف العملية التشاركية	➢ 51 من حيث: تضمين أصحاب الشأن – الإعلام عن المخطط وعن المشاريع الأولية ومدى المشاركة واستشارة المجتمع المدني ومزودي الخدمات والوكالات الحكومية والقطاع الخاص.
	الخبرات	م45: المهارات لدى الكوادر والجهات المختصة بإعداد المخطط لكل مرحلة من المراحل	➢ 52: توفر المهارات والموارد المالية والقدرات التنظيمية المتعلقة بعملية إعداد المخطط
	القوانين والتشريعات	م46: القوانين والتشريعات وأثرها في تصميم المخطط وتنفيذه	➢ 53:تقييم تأثير أي مواطن للضعف في سيادة القانون في عملية إعداد المخطط.
			➢ 54: تحديث القوانين وتطويرها بما يلائم الحاجات المتجددة
		م47: تطبيق المخطط وفق الشرعية	➢ 55: إمكانية تطبيق المخطط وفق القوانين وتطابقه مع آراء السكان
	تحليل قاعدة البيانات	م48: تحليل المخطط وقياسه	➢ 56: استخدام أدوات تحليلية علمية للمخطط
			➢ 57: استخدام مؤشرات قياس استدامة المخطط
	تطبيق المخطط	م49: تنفيذ المخطط.	➢ 58: توضيح استراتيجية التنفيذ

الجدول (52): المؤشرات الإدارية لنظام تخطيط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية

المصدر: الباحثة

لقد أظهرت المقابلات مع المعنيين في مجلس مدينة اللاذقية والجهة الدارسة في الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية ومديرية الخدمات الفنية في محافظة اللاذقية ومجموعة من المديريات لمختلف القطاعات عند تقييم الواقع الإداري باستخدام مجموعة المؤشرات الإدارية النتائج الآتية:

1.4.3.1.2. التفويض الرسمي من الحكومة المركزية والتنسيق العمودي والأفقي.

المقصود من هذا المؤشر مدى وجود تنسيق وتعاون بين المسؤولين المركزيين عن التخطيط والسلطات المحلية المسؤولة عن إعداد المخططات المحلية أي بأن يتم إعداد المخطط وفق الاطر الاستراتيجية الوطنية وبما يحقق أهدافها وتوجهاتها العامة، ولكن كما تبين من البرامج التخطيطية للمخطط أنّه لم يكن هناك هدف لترسيخ البعد

المكاني والحضري في الاستراتيجيات والسياسات والبرامج ودوره في الحد من حالة اللاتوازن بين مناطق المحافظة وفق الرؤية والتوجهات المستقبلية للخطة الوطنية الخمسية العاشرة التي أكدت على أهمية التخطيط الإقليمي المتوازن في الفصل السادس لها من خلال اتباع سياسات من شأنها أن تعزز هذه الرؤية بالاعتماد على النهج التشاركي والتعاون مابين الحكومة المركزية وأجهزة الإدارة الإقليمية والمحلية من جهة وما بين القطاعات العامة والخاصة والمجتمع الأهلي من جانب آخر [23]، إنّما جاء المخطط مركزياً أكّد على أهمية إعادة الاستعمالات وإحداث استعمالات جديدة بما يخدم المناطق ضمن الحدود الإدارية للمدينة والتوقعات السكانية المستقبلية دون دراسة أثر ذلك على المستوى الإقليمي أو وجود تعاون ما بين مجالس مدن المناطق الأخرى.

2.4.3.1.2. التنسيق والدقة والوضوح في توفير البيانات.

لم يكن هناك تنسيق بين الجهود المحلية من حيث ربط الحقائق مع الوثائق المتعددة للمخطط وخاصة أن المخططات المقدمة من قبل مجلس المدينة تواجه نقص في المعلومات، حيث لم تتماشى أعمال تحديث المخططات الطبوغرافية مع أعمال المخطط التنظيمي فقد جاءت الشوارع غير منسجمة مع الشوارع القائمة وحسب ما تبين من خلال دراسة الإرساليات التي قامت بإرسالها الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية إلى مجلس المدينة والتي تتطلب إعادة إرسال مخططات تفصيلية أكثر وضوح لتقييمها ووضع مقترحات بشأنها أنَّ المسؤولية تقع على مجلس المدينة إذ أنَّه لم يكن هناك أي تعاون أو رد على ما جاء في الإرسالية من قبل المجلس وبالرغم من ذلك فإنّ الجهة الدارسة تابعت العمل وفق ما يتوفر لها من مخططات غير دقيقة وهذا أدى بدوره إلى ضياع الوقت والتأخر في إعداد المخطط. [29].

3.4.3.1.2. المشاركة الشعبية.

جاء اختيار المشاركة الشعبية كأحد المؤشرات الهامة لإعداد مخططات تنظيمية ناجحة من تعريف المخطط المستدام، **"يأخذ عملية المشاركة مبدأ له"**، وكون المشاركة الشعبية هي أحد أهم أدواته وهي من المبادئ الاساسية للتنمية المستدامة في المناطق الحضرية **"مبدأ الحكم والإدارة"**، ومن هذا المنطلق تمَّ تحليل هذا المؤشر ضمن مقترحات المخطط ومن خلال المقابلات مع الجهة الدارسة فقد تبين أنَّه إضافة إلى عدم وجود تعاون بين الجهة الدارسة ومجلس المدينة المسؤول الأول عن التخطيط في المدينة لم يكن هناك أي عملية تشاركية للسكان في إعداد المخطط من حيث وضع وتحديد التحديات المواجهة لمدينتهم حسب رأيهم أو وضع الأهداف حسب حاجاتهم، وإنّما تمَّ الأمر من خلال الجهة الدارسة ووفق المخططات القديمة والبيانات الغير كاملة، إضافةً إلى أنه لم تتم مشاركة أي جهة تابعة لقطاع خاص أو تفعيل للمشاركة الشعبية، لذلك جاء المخطط بعيداً عن الواقع ومتعارض مع مصالح السكان، حيث قابله مجموعة من الاعتراضات بلغت ما يقارب 13 ألف اعتراض من قبل السكان، وقد بلغت أكبر نسبة للاعتراضات 64% في مناطق السكن العشوائي التي كانت من الاهداف الرئيسية للمخطط، إلَّا أنَّ حجم الاعتراضات الكبير جاء بسبب تضارب المصالح وعدم إدراك السكان لمفهوم إعادة التنظيم، وعدم صياغة السياسات بما يحقق متطلباتهم، وعلى الرغم من ذلك تمَّ أيضاً دراسة الاعتراضات من قبل لجنة تخصصية صادقت على محضر تشكيلها وزارة الإسكان والتنمية العمرانية تاريخ 2008/10/30 وقد خلصت اللجنة إلى مجموعة توصيات بلغت 17 توصية فيما يتعلق بالمخطط الهيكلي التنظيمي العام وقد تمَّ رفعها إلى وزارة الإسكان والتنمية العمرانية ليتمّ الموافقة عليها، ولكن دون إشراك السكان في وضع المقترحات إنَّما بوجود ممثل واحد عنهم من أحد أعضاء مجلس الشعب، وبذلك فإن عملية المشاركة محدودة جداً في عملية إعددا المخطط، وهذا ما يشير إلى اتجاه المؤشر عكس الاتجاه المرغوب للاستدامة.

4.4.3.1.2. الخبرات والكوادر المتوفرة

ينطلق هذا المؤشر من ضرورة أن يكون القائمين على التخطيط ذوي خبرة واختصاصيين تنمية حضرية مستدامة وإعداد مخطط تنظيمي مستدام، وهذا يتطلب توافر الخبرة والكوادر المؤهلة القادرة على عكس التوجهات الصحيحة لكل عنصر من عناصر المخطط التنظيمي المستدام، وبالنسبة للفريق الدارس للمخطط فقد تضمن 16 استشاري تخطيط مدن من فريق التدقيق و4 استشاريين تخطيط مدن من الجهة الدارسة، وأمّا لدراسة الاعتراضات فقد تمَّ تشكيل لجنة تخصصية بقرار من المحافظة عام 2008 مؤلفة من رئيس اللجنة

(عضو المكتب التنفيذي للمحافظة) و3 أعضاء هيئة تدريسية للتخطيط العمراني في جامعة تشرين وممثلين عن مديرية الزراعة ومهندسين اثنين مندوبي مديرية الخدمات الفنية ومهندسين اثنين مندوبين عن مجلس مدينة اللاذقية ومهندس ممثل من الجهة الدارسة للمخطط من شركة الدراسات الهندسية والاستشارات الفنية [29]، وبذلك يلاحظ أنَّه لم يتضمن الفريق الدارس ولا اللجنة المشكلة لدراسة الاعتراضات اختصاصي تنمية حضرية مستدامة أو ذوي خبرة لتخطيط استعمالات أراضي مستدامة.

5.4.3.1.2. مدى تطور القوانين والتشريعات في إعداد المخطط وتنفيذه.

يظهر هذا المؤشر نقاط القوة والضعف في القوانين والتشريعات العمرانية لمختلف القطاعات التخطيطية وأثرها في إعداد المخططات باعتبارها الأدوات الفعالة ذات القدرة على فرض الضوابط والمعايير اللازمة التي تقتضيها عملية التخطيط، وبذلك فإنّ هذا المؤشر يقيس مدى مرونة هذه القوانين وتطورها وفق للاحتياجات والمتغيرات المستجدة التي تتعرض لها المدن السورية منها مدينة اللاذقية، ولكن بدراسة للبرامج التخطيطية للمخطط تبين أنّها تعود إلى الأسس الواردة في المرسوم التشريعي رقم 5 الصادر عام 1982 وقوانينه العمرانية دون أي توجهات جديدة او تحديث للأسس بما يتلاءم مع السياسات التخطيطية المعاصرة والتي تواكب تحديات القرن 21 للمدن كسياسات التنمية الحضرية المستدامة، في حين أنّ تطوير وتحديث القوانين والتشريعات وفق توجهات وقضايا الاستدامة الحضرية يؤثر بشكل فعال في عملية إعداد المخططات كون ذلك ينعكس في وضع السياسات واتخاذ القرارات، وكذلك إنَّ تطبيق المخطط سيكون وفق القوانين التي يجب أن تُطور وفق متطلبات التنمية ومنها مشاركة السكان لتفادي مشكلة الاعتراض على مضمون القانون المتعارض مع مصالحهم والتأخر في عملية تنفيذ المخطط، أي أنّ مؤشر تطور القوانين يدل على عكس الاتجاه المرغوب للاستدامة.

6.4.3.1.2. تحليل المخطط وقياسه

يقيس هذا المؤشر مدى اهتمام القائمين على إعداد المخطط برصد تقدم المخطط نحو الاستدامة من حيث التقييم المستمر للسياسات والمقترحات المتخذة. في الواقع، إنّ نظام التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية لا يتضمن أي أداة لرصد مدى نجاح المخطط تعمل وفق معايير ومؤشرات خاصة بتحليل استدامة المخططات، سوى الاعتماد على معدلات النمو المتوقعة للسكان ودراسة مقومات المحافظة وأهميتها على مختلف المستويات ولكن لم تكن الغاية قياس استدامة المخطط بل رصد الوضع الراهن لتقدير الاحتياجات وفق عدد السكان المتوقع، وعلاوة على ذلك تمّ الاعتماد على بعض المخططات الطبوغرافية التي تعود إلى عام 1984 دون أي تحديث وكذلك على المخططات التفصيلية الغير المطابقة للواقع، وبذلك فإن عدم وجود مؤشرات خاصة بالمخطط التنظيمي المستدام في مدينة اللاذقية تستخدم من قبل السلطات والجهات المعنية ورصدها بشكل مستمر لا يتوافق مع معيار التقدم نحو الاستدامة.

7.4.3.1.2. الرؤية التنفيذية للمخطط

تتضمن الرؤية التنفيذية استراتيجيات التنفيذ من أهداف وسياسات وجدول زمني ونوعية الخرائط ومدى إمكانية قراءتها بسهولة ومصادرها وتحديد جهات التمويل، وهذا لم يتوفر في جميع مراحل إعداد المخطط إلا في المرحلة الثالثة التي اقترحت إعداد المخططات التفصيلية وتحديد المرحلة التنفيذية للعشر السنوات الأولى من المخطط فقط، ولكن هذا لا يظهر بوضوح الرؤية التنفيذية المقررة للمخطط .

لقد تمّ القيام بتحليل مفصل لمقترحات المخطط، وبناءً على ذلك تمَّ وضع دلالات ودرجات كل معيار وفق ما هو واضح من المقترحات، ومنها تمَّ تحديد اتجاه المؤشرات ومدى قربها أو بعدها عن الاستدامة.

4.1.2. تحديد اتجاه المخطط التنظيمي وفق دلالات ودرجات المعايير الإجرائية.

إنَّ قراءة مجموعة المعايير الإجرائية التي تمَّ تقييم مدى التزام المخطط بها يُقدم استنتاجاً شبه دقيق عن وضع واتجاه المخطط فيما إذا أكثر قرباً أو بعداً عن الاستدامة ومنها يمكن تحديد نقاط الضعف والقوى والمخاطر التي تهدد سياسات إعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة وبالتالي وضع الأولويات اللازمة لتحقيقها.

وقد تبين مما سبق، أنّ معظم مؤشرات قياس أداء المخطط تتجه عكس الاتجاه المرغوب للاستدامة وذلك حسب النقاط التي تم إحرازها فيما يتعلق بالمعايير الإجرائية ومدى تقدم أو بعد المخطط عنها من خلال تعويض قيم المؤشرات في قائمة التقييم المقترحة الموضحة في الجدول 53 باستخدام نظام النقاط المقترح حيث يرمز الرقم **(1)** يشير إلى أنَّ الإجراء موجود في مقترحات المخطط، والرقم **(0)** يرمز إلى عدم وجود المعيار أو الإجراء في المقترحات، أي يلخص كل حالة من الإجراءات في حال ذكرها أو عدم ذكرها أو عدم تنفيذها مع قائمة لتعيين اتجاه المؤشرات باستخدام الرمز ↑ الذي يشير إلى أنّ الإجراء في تقدم نحو إعداد مخطط مستدام، ويشير الرمز ↓ إلى أنَّ الإجراء في اتجاه عكس الاستدامة أمَّا الرمز **(*)** يشير إلى عدم إمكانية التحديد الدقيق لاتجاه الإجراء في مقترحات المخطط لعدم توفر بيانات بهذا الشأن، وقائمة تصنف المؤشر بحسب أداة SOWT .

دلالات مؤشرات قياس المعايير الإجرائية في تقييم استدامة المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام 2008 في مدينة اللاذقية

المجال		مؤشرات قياس أداء المخطط	اتجاه المؤشر	المعايير الإجرائية لأداء المخطط	درجات المعايير	التحليل sowt
البيئة الطبيعية	حفظ البيئة والتنوع البيولوجي	م1: نسبة الأراضي الزراعية الريفية التي تتحضر كل عام.	↓	1: تقليل نسبة تحول الأراضي الزراعية إلى حضرية وإدارة الوصول إلى الريف	0	w
		م2: نسبة مساحة الأرض الكلية المحمية كمناطق طبيعية.	↓	2: حماية وحفظ المواقع الطبيعية والريفية وزيادة نسبة المناطق الطبيعية.	1	O
			*	3: خفض تأثير البنية التحتية للتنمية على المناطق الطبيعية والريفية.	0	w
		م3: المساحات الخضراء والحدائق المتوفرة وأماكن الألعاب الرياضية	↑	4: تحسين الوصول والاتصال مع أماكن الترفيه والمساحات والحدائق.	1	O
			↑	5: حماية وتحسين الفراغات الخضراء الحضرية	1	O
		م4: إدارة المخاطر البيئية	↓	6:تحديد الإجراءات المتعلقة بإدارة المخاطر في المخطط التنظيمي لإدارة البيئة	0	w
	النفايات	م5: وزن النفايات المتولدة كل يوم	↓	7:زيادة نسبة إعادة استخدام النفايات وتقليل تكاليف معالجتها	0	t
	الطاقة والموارد	م6: كفاءة استخدام الطاقة	*	8: تقليل كثافة استعمال الطاقة-تصميم أبنية خضراء مستدامة (عمارة كفوءة)	0	w
		م7: نوعية مصادر الطاقة	↓	9- استعمال مصادر طاقة متجددة (الكهرباء-الطاقة الشمسية)	0	w
	تغير المناخ	م8: إشعاعات غاز ثاني اكسيد الكربون	↓	10- التكيف مع التغير المناخي- تخفيض الاشعاعات co_2	0	t
	الهواء	م9: نوعية الهواء المحيط	↓	11: تقليل الانبعاثات الملوثة للهواء	0	w
		م10: الاتموسفير (استنزاف الأوزون)	*	12: تقليل استعمال المواد الخطرة ونواتج` الصناعات الخطرة	0	w
	المياه	م11:نسبة استعمال الماء السكني من المتر المكعب كل يوم	↓	13: استخدام مستدام للمياه- استخدام المياه الجوفية بكفاءة	1	O
		م12: نوعية المياه	↑	14:حفظ المياه الصالحة للشرب-منع تسرب التلوث إلى المياه الجوفية	1	O
		م13: نسبة إعادة واستعمال المياه (مياه الأمطار والصرف الصحي)	↓	15: إدارة مياه الأمطار- إعادة تكرارها المياه المالحة.	0	t
البيئة المبنية	استعمالات الأراضي	م14: بيئة الأرض	↓	16: تحديد مواقع النشاطات الضارة (الصناعات) بعيداً عن الأراضي المنتجة	0	w
			↓	17: تحديد ومعالجة الأراضي الملوثة	0	t
		م15: كفاءة استخدام الارض	↑	18: اقتراح الانشطة الزراعية في الاراضي ذات الترب المنتجة.	1	O
		م16: نسبة الاستعمالات السكنية وغير السكنية	↓	19: تقليل المساحة الكلية للسكن.	0	w
		م17: الاختلاف بين استعمال الهكتار الواحد من الأرض	↓	20: استعمال متعدد لاستعمالات الأراضي ويتضمن فراغات مفتوحة واسعة - السكن في المناطق التجارية والقرب من وسائل النقل العام	1	O
		م18: تحليل الموقع مع سهولة الوصول	↓	21: تحديد المواقع لتنمية استعمالات الأراضي بأقل التأثير على المناطق الطبيعية ذات الأهمية البيئية والتاريخية والأثرية	1	O
		م19:نسبة مساحة الأرض المعاد تنميتها (تجديدها) كل سنة	↓	22: التجديد الحضري) في المدينة و تنمية الأرض غير المطورة)	1	O
	التصميم الحضري	م20: الكثافة وتعدد الاستعمالات	↓	23: كثافات إسكان متنوعة والسكن في المناطق التجارية والقرب من وسائل النقل العام	1	O
		م21: سهولة الحركة والوصول للمواقع التنموية الرئيسة المعتمدة	↓	24: توفير بيئة للمشاة لمسافة تنقل 400 م بين عقد المرور وتامين اتصال مرئي بين طرق المشاة وطرق النقل الأخرى.	1	O
		م22: مدى وجود شوارع آمنة للمشاة والدراجات الهوائية.	↓	25: تزويد تنوع للفراغات المفتوحة ومسافات المشي من اماكن السكن إلى مركز المدينة.	0	w

العدالة الاجتماعية	الإسكان الرخيص	الكثافة	م23: عدد الأراضي ذات التكلفة الرخيصة	↓	26: زيادة تخصيص الأراضي للإسكان الرخيص	0	w
			م24: عدد للوحدات السكنية الرخيصة لتلبية الحاجات المحلية	↓	27: إجراءات لتزويد السكن بأسعار رخيصة وتأمين الوصول السهل للوظائف والمرافق.	0	w
			م25: متوسط مسافة الرحلة من المساكن إلى أقرب نقطة مرور (على الأقدام)	↓	28: تزويد إمكانية الوصول السهل للنقل العام مع اتصال جيد مع الخدمات المحلية والإقليمية	0	w
			م26: إمكانية الوصول إلى الخدمات والبنية التحتية الرخيصة	↓	29: تأمين الخدمات الحضرية الأساسية بأسعار معقولة لجميع الفئات من خلال الانتاج المحلي	1	O
	المرافق الثقافية		م27: تأثير التنمية على التقاليد والهوية الحضرية – مدى تنمية الشعور بالهوية الثقافية والتاريخية	↑	30: زيادة الشعور بالتراث الثقافي والهوية الحضارية وخلق أماكن عامة تاريخية ثقافية ومعالم	1	O
	النقل الحضري المستدام		م28: إدارة المرور وتنسيق النقل المحلي مع الإقليمي	↓	31: وصول إلى بدائل النقل بحيث 80% من الفعاليات تقع ضمن مسافة مشي 800م بعيدة عن محطة القطار و400م عن خط الترام و400م عن محطة الباصات و400م عن وسائل أخرى للوصول إلى النقل الكفوء المستدام.	1	O
			م29: مدى إمكانية توفير الوصول إلى شبكة نقل آمنة ورخيصة كفوءة	↓			
			م30: ملكية السيارة- زمن ومسافة الرحلة	↓	32: زيادة حيوية وكفاءة النقل العام و خفض الاعتماد على السيارة الخاصة.	1	O
					33:استعمالات أراضي متعددة، لتقليل الطلب على الرحلة في التنمية الجديدة	1	w
	الصحة والتعليم		م31: الوصول إلى الخدمات الصحية والتعليمية الرخيصة	↓	**34**: وضع حدود التلوث المحلي وآثار التلوث على الصحة.	0	w
				↓	35: ضمان وجود مراكز تعليمية في المناطق السكنية النامية وتهدف إلى التوظيف	0	w
	السكان		م32: التعداد السكاني وتغيراته- الفئات الفقيرة	↑	36: تحليل تأثير التغيرات الديموغرافية.	1	S
				↓	37: تقييم كيفية توصيل البنية التحتية لفقراء الحضر بتكاليف رخيصة	0	w
	الأمن		م33: الجرائم المسجلة لكل 1000 ساكن	↓	38: تخفيف للعنف والجريمة	0	t
	الفقر		م34: نسب الأسر التي تقع تحت خط الفقر	↓	39: تقليل نسب الأسر التي تحت خط الفقر.	0	t
الكفاءة الاقتصادية	سبل العيش المستدام		م35: آثار المشاريع في المخطط على الاقتصاد المحلي وعلى الفقراء المحليين	↓	40: تقييم الأثر الاقتصادي للمخطط مع تضمين كل أصحاب العلاقة ويتضمن أهداف للتوظيف المحلي.	1	O
					41: خلق حوافز للتنمية الريفية لمنع الهجرة.	0	T
			م36: الأعمال التجارية المحلية المتوفرة لخلق حوافز لتنمية المدينة	↑	42: توفير فرص لمزيج جيد من الأعمال المحلية ولتزويد فرص جيدة للسكان للتسوق المحلي.	1	S
	توفير فرص التوظيف		م37: معدل البطالة	↓	43: مخطط لاستعمالات مختلطة لفرص عظمى للتنمية الاقتصادية المحلية من الأعمال الصناعية والتجارية والسكنية وغيرها	0	w
			م38: نسبة فرص العمل إلى الوحدات السكنية (العدد الكلي للأعمال مقسمة على عدد الوحدات)	❋	44 :موازنة الاسكان والعمل	0	w
			م39: فرص العمل المحلية المطروحة المرتبطة بمكان عيش السكان ومدى ارتباطها بالنقل العام	↓	45:ضمان الوصول السهل لفرص التوظيف في المناطق المحلية و المحيطة بها بواسطة الدراجات الهوائية والمشاة والنقل العام.	0	w
إدارة حضرية أكثر استدامة	الاتساق والتنسيق		م40: التفويض الرسمي من الحكومة المركزية والتنسيق العمودي والأفقي	❋	46: التنسيق مع الحكومة المركزية وفهم للأطر الاستراتيجية الوطنية و تنسيق بين الحكومات المحلية المجاورة	0	w
			م41: التنسيق الداخلي	❋	47:التبادل والتنسيق بين السياسات والمخططات والسلطات القضائية. 48: تنسيق وتعاون بين الجهة الدارسة للمخطط والسلطات المحلية	0	w
			م42: الدقة والوضوح	↓	49: توافر بيانات ومعلومات واضحة ودقيقة ومدى المشاركة الشعبية في توفيرها لإمكانية التطبيق	0	w
	المشاركة		م43: مدى مشاركة السكان المحليين والمنظمات الحكومية وغير الحكومية والقطاع الخاص في عملية الإعداد ومدى توافر القدرات المطلوبة	↓	50: ضرورة تفعيل مشاركة القطاع الخاص إضافة إلى المشاركة الشعبية لكافة أصحاب المصلحة في كل مراحل إعداد المخطط بدءاً من وضع الأهداف والغايات وصياغة السياسات والاستراتيجيات إلى مرحلة التطبيق	0	t
			م44: وصف العملية التشاركية	↓	51: من حيث : تضمين أصحاب الشأن – الإعلام عن المخطط وعن المشاريع الأولية ومدى المشاركة واستشارة المجتمع المدني ومزودي الخدمات ووكالات الحكومية والقطاع الخاص.	0	t
	الخبرات		م45: المهارات لدى الكوادر والجهات المختصة بإعداد المخطط لكل مرحلة من المراحل	↓	52: توفر المهارات والموارد المالية والقدرات التنظيمية المتعلقة بعملية إعداد المخطط	0	t

القوانين والتشريعات	م46: القوانين والتشريعات وأثرها في تصميم المخطط وتنفيذه	↓	53: تقييم تأثير أي مواطن للضعف في سيادة القانون في عملية إعداد المخطط.	0	w
			54: تحديث القوانين وتطويرها بما يلائم الحاجات المتجددة	0	w
	م47: تطبيق المخطط وفق الشرعية	↓	55: إمكانية تطبيق المخطط وفق القوانين وتطابقه مع آراء السكان	0	w
تحليل قاعدة البيانات	م48: تحليل المخطط وقياسه	↓	56: استخدام أدوات تحليلية علمية للمخطط .	0	t
			57: استخدام مؤشرات قياس استدامة المخطط	0	t
تطبيق المخطط	م52: تنفيذ المخطط	❋	58: توضيح استراتيجية التنفيذ للمخطط	1	w

الجدول(53): اتجاه مؤشرات ومعايير تقدم أو بعد المخطط الجديد المعلن لمدينة اللاذقية عن الاستدامة.
المصدر: إعداد الباحثة.

يتبين من الجدول السابق أنَّ معظم المعايير الإجرائية ضمن المجالات السابقة لم تكن من مقترحات وأهداف المخطط، ومن الملاحظ أنهَّ قد يكون هناك ذكر لبعض الأهداف والمعايير في مقترحات المخطط ولكن اتجاه المؤشر يشير إلى عكس الاتجاه المرغوب أي قد يكون هذا مجرد هدف أو اقتراح تمّ ذكره ولكن الإجراءات المتخذة تشير إلى عكس هذا الهدف أو لم يتم اتخاذ أي اقتراح أو إجراء لتحقيقه وتطبيقه في المخطط.

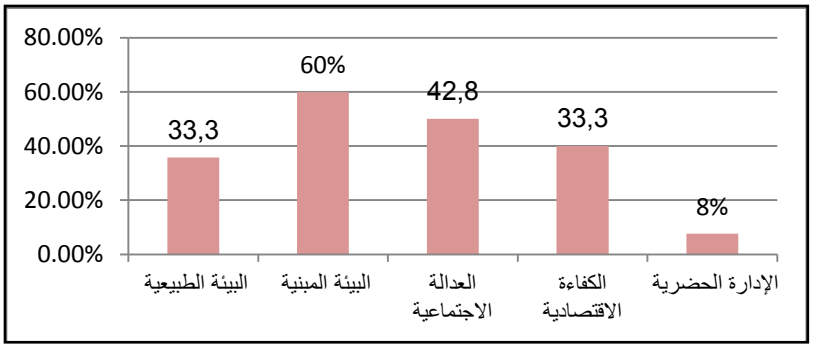
لقد تمت معالجة نقاط كل المعايير الإجرائية من خلال المجاميع الفرعية لنقاط كل بعد من أبعاد الاستدامة في الجدول 54.

أبعاد الاستدامة	عدد الإجراءات كاملة	النقاط التي تم إحرازها	النسبة المئوية لالتزام المخطط بأبعاد الاستدامة
البيئة الطبيعية	15	5	**%33,3**
البيئة المبنية	10	6	**%60**
العدالة الاجتماعية	14	6	**%42,8**
الكفاءة الاقتصادية	6	2	**%33,3**
إدارة الحضرية المستدامة	13	1	**%7.6**

الجدول (54): نتائج تقييم المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية وفق أبعاد الاستدامة الخمسة
المصدر: إعداد الباحثة

يتبيّن من الجدول السابق، أنَّ هناك 20 معيار إجرائي من ضمن مقترحات المخطط التنظيمي الجديد أخذ كل منها رمز (1) من أصل 58 معيار وهي ذات الأرقام (2-4-5-13-14-18-20-21-22-23-24-29-30-31-32-33-36-40-42-58)، و**11 معيار** منها هي من مقترحات ضمن بعد البيئة المبنية والطبيعية لمواضيع **"استعمالات الأراضي"** و**"التصميم الحضري"**، **"الحفظ البيئي والتنوع البيولوجي"**، و**"المياه"**، وباقي المعايير المذكورة **6** منها ضمن بعد العدالة الاجتماعية، و**2** منها ضمن بعد الكفاءة الاقتصادية وأما البعد الإداري فقد وُجد معيار واحد فقط من أصل 13 معيار إداري أخذ رمز (1)، وهذا يشير إلى أنَّ أكثرية مواطن الضعف تركّزت في المجال الإداري التخطيطي الذي انعكس بدوره في وضع السياسات التخطيطية في المجالات التنموية الأخرى، وهذا ما تبين من خلال تصنيف نتائج التقييم وفق أداة التحليل الاستراتيجي SOWT.

ويُلاحظ من الجدول السابق أنَّ أكبر نسبة التزام للمخطط بمعايير الاستدامة هي لبعد البيئة المبنية بنسبة 60% ويليها البعد الاجتماعي بنسبة 42,8% والكفاءة الاقتصادية 33,3% وكذلك البيئة الطبيعية فقد بلغت نسبة الالتزام بمعاييرها 33,3 % تقريباً، وأمّا الإدارة الحضرية فقد بلغت نسبة الالتزام بها 7.6 %، ويوضح الشكل 123 مقارنة نسب الالتزام بمعايير الاستدامة لكل مجال من مجالات الاستدامة.



الشكل (123): نسب التزام المخطط التنظيمي الجديد بمعايير الاستدامة ضمن المجالات الخمسة
المصدر: إعداد الباحثة

تُوضح النسب السابقة نقاط الضعف في سياسات إعداد المخطط الجديد ليكون أكثرها في المجال الإداري الأمر الذي شكل تهديداً وخطراً على آلية الإعداد ككل، وخاصة أنَّ الأمر يتعلق بالمهارات الإدارية والتخطيطية المختصة بوضع السياسات للمجالات التنموية الأخرى بالتالي انعكس ذلك على المخطط لتكون معظم مقترحاته بعيدة عن الاستدامة وأدت إلى فشله وعدم إمكانية التّصديق عليه، حيث تبيّن بمعالجة نقاط الإحراز للمعايير الإجرائية لجميع المجالات أن المخطط التنظيمي الجديد والمقترح لمدينة اللاذقية لا يحقق إلَّا 34,4%تقريباً من معايير الاستدامة، كما هو موضح في الجدول 55 الذي يظهرنتائج تقييم المخطط الجديد بمعالجة البيانات لكل مجال.

قياس المخطط التنظيمي الجديد	عدد الإجراءات كاملة	النقاط التي تم إحرازها	النسبة المئوية لالتزام المخطط بأبعاد الاستدامة
	58	20	**%34.4**

الجدول (55): قياس المخطط التنظيمي الجديد المعلن لمدينة اللاذقية عام 2008
المصدر: الباحثة

يتبين من الجدول السابق أنَّ عدد النقاط التي تمَّ إحرازها 20 نقطة من أصل نقاط الإحراز العظمى والتي بلغت 58 نقطة ويجب أن يلتزم بها وهذا الرقم بعيد كثيراً عن الاستدامة ولا يلبي احتياجات المدينة على المدى القصير والبعيد، أي أنَّ العمل وفق السياسات الراهنة والأسس المعتمدة الحالية والروتين الجاري والمعايير التخطيطية التقليدية والقوانين والتشريعات المحدودة غير كافٍ بل يجب أن تكون السياسات منبثقة من مبادئ الاستدامة والمعايير التخطيطية والإدارية المعاصرة.

كما اتُضح مما تقدم، من خلال تقييم المخطط الجديد لكل المجالات من وجهة نظر الاستدامة، أنَّ هناك ضعف في السياسات التخطيطية المتخذة لإعداد المخطط في كل من مجالات التنمية وتأثير كل منها في الآخر حيث يمكن أن يشكل أحد منها نقطة ضعف تجاه الآخر أو قد تكون السياسات مواطن قوة في الاستفادة فيما يمكن تنفيذه وتعزيزه منها، حيث تبين من خلال تقييم السياسات وفق أداة التحليل الاستراتيجي سوات SOWT أنّ المعايير المطورة والبالغ عددها 58 معيار لكل المجالات التنموية، منها 27 معيار شكّل عدم الالتزام بها من ضمن مقترحات المخطط نقاط ضعف حالت دون نجاح واعتماد مخطط يوجه المدينة وخاصة أن اتجاه المؤشر الخاص بها جاء عكس الاستدامة، و13 معيار منها شكّل مخاطر وتهديدات كون الأمر يتعلق بعدم الأخذ بالاعتبار أو حتى ذكر لهذه المعايير من ضمن مقترحات المخطط، بالمقابل هناك 18 معيار شكّل الالتزام بها أو تقدم اتجاه المؤشرات الخاص بها نحو الاستدامة فرص ونقاط قوة لإمكانية تعزيز السياسات ضمن مجالات هذه المعايير وبالتالي الانعكاس على المجالات الاخرى.

وكما يتبيَّن من التحليل السابق أنَّه على الرغم من وجود معايير من ضمن الأهداف المقترحة في المخطط كان اتجاه المؤشرات الخاصة بها يسير عكس الاتجاه المرغوب، ولكن مجرد اقتراحها من ضمن الاهداف يشكل فرص لتفعيلها وتعزيزها من خلال اتخاذ إجراء بشأن ذلك وبالتالي يمكن الابقاء عليها والاستفادة منها في وضع المقترحات والإجراءات اللازمة لتحقيقها، وبالمقابل هناك معايير إجرائية لم يتم ذكرها، وهذا يشير إلى أولويات للتفكير بتطوير منهجية وسياسات الإعداد وخاصةً فيما يتعلق بالمجالات التنموية الأخرى والداخلة في نظام التخطيط التنظيمي.
حيث أظهر التّقييم أنّ أكثرية نقاط الضعف هي في المجال الإداري الأمر الذي كان له آثار سلبية في وضع السياسات الأخرى، إذ أنّ ضعف القدرات الإدارية والتخطيطية المعنية بوضع وإعداد المخطط وعدم توافر الخبرة والتأهيل، وضعف التنسيق والتعاون بين كافة المعنيين على اختلاف المستويات التخطيطية والإدارية والمشاركة وغيرها من المعايير يُشكل نقاط ضعف في نظام التخطيط التنظيمي للمدينة، وهذا ما جعل المخطط مكرراً لنفسه دون تطوير أو تقدم يلائم المستجدات والمتغيرات، حيث قابله ما يقارب 13 ألف اعتراض من قبل السكان فقد جاء غير متوافق مع متطلباتهم واحتياجاتهم وبعيداً عن الواقع، وبالتالي أصبحت عملية إعداد المخطط والتصديق عليه التحدي الأكبر لدى المعنيين ونتائجه انعكست على السكان أصحاب الشأن، لذلك كان من أهداف البحث إعداد مخطط يلبي حاجات السكان ولتحقيق ذلك لا بد من توجيه تساؤلات إليهم عن الإشكاليات المواجهة لهم وحاجياتهم وجمع البيانات من خلالهم لأنهم هم المتأثرين بنتائج تطبيق هذا المخطط .

ضمن هذا الإطار، تضمنت الدراسة إجراء دراسة ميدانية لمدينة اللاذقية لتحديد الإشكاليات التي تواجه عملية الإعداد من وجهة نظر عينة من سكانها متضمنة الإداريين والسكان المدنيين بواسطة الاستبيان الذي تمَّ تصميمه بهدف تقييم المخطط التنظيمي المعلن عام 2008 من وجهة نظر السكان ومن عدة جوانب للمساهمة في تحديد القضايا العالقة لديهم وأولوياتهم التنموية وبالتالي إمكانية تطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية.

2.2. الاستبيان كأداة لقياس المخطط وفق رأي السكان

يعد الاستبيان إحدى الأدوات التشاركية الفعالة التي تكون على تماس مباشر مع السكان المعنيين، حيث تعد الاستبيانات أو ما يطلق عليه (البحوث المسحية) من الطرق الهامة للوقوف على آراء وتوجهات السكان في أي مجال، لذلك تمَّ استخدامه بالمقابلة الشخصية كأداة لجمع بيانات الدراسة وذلك بعد الإطلاع على تجارب عدة في مجال المسوح العينية فيما يتعلق بقضايا الاستدامة مع الاخذ بالاعتبار صلاحيته لأفراد عينة الدراسة وخصوصية مدينة اللاذقية، وقد تمّ تصميمه بتناول القضايا التي تهم الدراسة من حيث رصد الواقع التنموي لدى السكان ووجهات نظرهم تجاه قضايا إعداد المخطط[1].

1.2.2. الهدف من الاستبيان

الغاية الرئيسية من الاستبيان هي تأسيس قاعدة معلومات أولية تبيِّن ردود الأفعال تجاه المخطط التنظيمي الصادر في مدينة اللاذقية وآثاره، وكما يرصد تقييم الوضع التنموي الراهن وتحديد التحديات التنموية المواجهة وكذلك تقييم السياسات المتبعة في عملية إعداد المخططات في المحافظة من وجهة نظر السكان، وكذلك يقوم الاستبيان في أحد محاوره برصد مدى إدراك السكان لمبدأ المشاركة، لإمكانية تطوير منهجية الإعداد للمخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية، وقد تمَّ توجيه الاستبيان إلى عينة من السكان عددها 100 لتحقيق أهداف أساسية:

- ✓ معرفة مدى وعي السكان تجاه قضايا مدينتهم للقدرة على تحديد التحديات المواجهة لها.
- ✓ تقييم المخطط التنظيمي المعلن للمدينة من وجهة نظر السكان للتعرف على الإشكاليات التي أعاقت التصديق عليه.
- ✓ معرفة مواطن القوة والضعف في السياسات المتخذة حسب رأي السكان.

سيتم دراسة إمكانية تحقيق هذه الأهداف من خلال قياس مجموعة من المؤشرات التي تمَّ طرحها.



الشكل (124) : مناطق توزيع الاستبيان في مدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة

2.2.2. نطاق المسح وتوزيع العينة

تمَّ إجراء الاستبيان لعينة تتألف من 100 مقابلة تغطي عدة مناطق من المدينة المشغولة بالسكان موضحة في الشكل 124 وذلك من خلال الزيارات الميدانية وقد تمَّ توزيع الاستبيان في هذه المناطق بمقدار عشرة استبيانات لكل منطقة أي بنسبة 10% لكل منها وهي مشروع شريتح، مشروع الزراعة، المشروع السابع، المشروع العاشر، ضاحية تشرين، مساكن مخالفة (بسنادا – الدعتور)، جامعة تشرين، حي الرمل الجنوبي والشمالي، حي الصليبة كما تمَّ توزيعه لعينة من العاملين في مديرية الخدمات الفنية في المدينة.

3.2.2. الجدول الزمني للمسح

مرحلة تصميم الاستبيان: 15 آب-31 آب 2013.
مرحلة العمل الميداني: 1 أيلول-1 تشرين الأول 2013.

[1] الملحق (4)، استمارة الاستبيان البحثي

مرحلة معالجة البيانات: 2 تشرين الأول حتى 30 تشرين الأول 2013.
وضع التحليل والتقرير: 15 تشرين الثاني حتى 1 كانون الأول 2013.

4.2.2. المحاور والمجالات التي تناولها الاستبيان

تناول الاستبيان قضايا وجوانب عدة فيما يتعلق بعملية إعداد المخطط التنظيمي وفق مبادئ التنمية الحضرية المستدامة وذلك في طور العمل لإعداد البحث الذي تضمن هذا الاستبيان المؤلف من عدة مجالات منها :

- تقييم المخطط التنظيمي الصادر عام 2008 حسب أ ري السكان.
- تقييم الوضع التنموي الراهن وتحديد التحديات التنموية المواجهة للمدينة من وجهة نظر السكان.
- إمكانية تطوير منهجية الإعداد للمخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية حسب رأي السكان من حيث تحديد القضايا ذات الأولوية.
- أهمية التشاركية في إعداد المخطط التنظيمي وتطوير الآلية الملائمة لتفعيل المشاركة الشعبية في مدينة اللاذقية لضمان النتائج الإيجابية لها فيما يتعلق بتطوير منهجية إعداد المخططات.

5.2.2. المعالجة الكمية للبيانات

1.5.2.2. خصائص عينة الدراسة التي شملها المسح.

ج1:التركيب العمري للسكان: تشير النتائج الموضحة في الجدول 56 أنّ عدد السكان الذين تتراوح أعمارهم ما بين 18-29 يشكل ما نسبته 32% وهي فئة القوى العاملة ونسبة 36% للفئة العمرية ما بين 30-39، وللفئة العمرية ما بين 40-50 ما نسبته 24% والباقي للفئة 50 سنة فما فوق، أي أن أكثرية السكان هم من فئة القوى العاملة.

العمر	29-18	39-30	50-40	50 فما فوق
العدد	32	36	24	8
النسبة	%32	%36	%24	%8

الجدول (56): التركيب العمري للسكان
المصدر: إعداد الباحثة

ج2: **الدرجة العلمية للسكان:** تشير نتائج المسح الموضحة في الجدول 57 أنّ نسبة الحاصلين على الشهادة الجامعية بلغت 40% والدراسات العليا 14% ونسبة 22% للحاصلين على درجة البكالوريا، وقد شكل الحاصلين على التعليم الأساسي 10%.

الدرجة العلمية	اساسي	بكالوريا	معهد	جامعة	دراسات عليا
العدد	10	22	14	40	14
النسبة	%10	%22	%14	%40	%14

الجدول(57): المستوى التعليمي للسكان
المصدر: إعداد الباحثة

ج3- حالة العمل: يبيَّن الجدول 58 أنَّ نسبة العاملين في القطاع العام قد بلغت 60% من مجمل عدد السكان، وقد شكل عدد العاملين في القطاع الخاص ما نسبته 8%، بينما شكل عدد العاطلين عن العمل 12%، في حين بلغ عدد السكان الذين يعملون أعمال حرة 10%.

حالة العمل	العاملين في القطاع الخاص	العاملين في القطاع العام	العاطلين عن العمل	أعمال حرة
العدد	14	60	16	10
النسبة	%14	%60	%16	%10

الجدول (58): حالة العمل لعينة الدراسة التي شملها الاستبيان
المصدر: إعداد الباحثة

ج4 مكان العمل: طُلب من السكان تحديد مكان العمل بهدف معرفة استقطاب المدينة للعاملين والضغط الذي تتعرض له. وقد تبيَّن أنَّ 50% من السكان مكان عملهم في وسط المدينة، و20% منهم في التوسعات (الضواحي)، و12% في المساكن المخالفة، و12% في القرى، و6% خارج المدينة (التجمعات المحيطة)، كما هو موضح في الجدول 59 .

مكان العمل	وسط المدينة	التوسعات	مساكن المخالفة	خارج المدينة (محيطة)	القرى
العدد	50	20	12	6	12
النسبة	%50	%20	%12	%6	%12

الجدول (59): مكان العمل
المصدر: إعداد الباحثة

ج5: مكان السكن: يهدف تحديد أماكن السكن إلى معرفة مدى استقطاب المدينة لسكان مناطق المحافظة الأخرى طلباً للعمل أو لخدمات أخرى وخاصة أنَّ الاستبيان تمّ توزيعه على بعض المارة في مناطق المسح وقد تبيَّن أن هناك ما نسبته 30% يقطنون في مركز المدينة، وما نسبته 28% في المناطق المخالفة في حين بلغت نسبة الساكنين في التجمعات المحيطة 29% تقريبا وهذا يشير إلى أنّ هناك نسبة لا بأس ممن يعيشون في المخالفات والتجمعات المحيطة ولجوؤا المدينة لتلبية حاجاتهم وشكلوا ضغطاً عليها.

مكان السكن	مركز المدينة	مساكن المخالفة	خارج المدينة (محيطة)	القرى	لم يحدد
العدد	30	28	24	10	8
النسبة	%30	%28	%24	%10	%8

الجدول 60: مكان السكن لعينة المسح
المصدر: إعداد الباحثة

2.5.2.2. تقييم الوضع التنموي الراهن وتحديد التحديات التنموية

ج6: نوع حيازة المسكن حالته: يوضح الجدول 61 أنّ نسبة 74% من عينة لاستبيان تدل على أن حيازة المسكن هي ملك، ونسبة 10% هي أجار، ونسبة تأمين السكن من جهات العمل لم تتجاوز 8%، علماً أنه كان هناك نسبة 8% لم يحددوا إجابتهم، وهذا يدل على استقرار الاسر وتمتعهم بمستوى اقتصادي مقبول لقدرة الأسر على امتلاك السكن، إذ تبين أيضا أن ما نسبته 54% من حالة السكن جيدة و19% من العينة حالة منازلهم وسط، و 6 % ممتازة و8% سيئة، وكما تبين أن أكثر السكان يقطنون المركز والتوسعات أي أن أكثر نسبة للامتلاك هي مركز المدينة وأيضا في التجمعات المحيطة، ويوضح الجدول 62 حالة السكن.

نوع حيازة السكن	ملك	إيجار	تابع لجهة العمل	لم يحدد
العدد	74	10	8	8
النسبة	%74	%10	%8	%8

الجدول (61): نوع حيازة السكن
المصدر: إعداد الباحثة

حالة السكن	ممتاز	جيد	وسط	سيئ	لم يحدد
العدد	6	54	19	8	13
النسبة	%6	%54	%19	%8	%13

الجدول (62): حالة السكن
المصدر: إعداد الباحثة

ج7: أولوية المشاكل التنموية المواجهة لمدينة اللاذقية حسب رأي السكان

طُلب من السكان تحديد المشاكل ذات الاولوية وأكثرها خطورة وفق رأيهم والتي تتعلق بأمور حياتهم اليومية للتّعرف على مدى إدراكهم لمشاكل مدينتهم ومدى انعكاسها عليهم كمتأثرين مباشرين بالتنمية ولإمكانية جعلهم عناصر فاعلين في تحديد المشاكل التي يجب أن يعالجها المخطط التنظيمي.

وقد اختلف تحديد أولويات المشاكل من جانب لآخر وفق رأي السكان حيث تمّ ترتيب كل مجال وثم إحصاء عدد المرات التي تدل على الترتيب المختار من قبل أفراد عينة الاستبيان وثم إيجاد أكثر نسبة تم الحصول عليها لكل جانب ليتم على أساس ذلك تحديد المشاكل ذات الأولوية تدريجياً، وقد تمت معالجة البيانات وفق الاستبيان[2] لتحديد المشاكل ذات الأولوية بالمقارنة بين النسب المئوية الناتجة عن الاستبيان لكل ترتيب حول كل مشكلة حسب الاختيارات المتكررة، ويوضح الجدول 63 تحديد المشاكل ذات الأولوية بالمقارنة بين النسب المئوية الناتجة عن الاستبيان لكل ترتيب حول كل مشكلة حسب الاختيارات المتكررة .

الترتيب	أولويات المشاكل المحددة حسب رأي السكان
1	عدم توافر السكن لشرائح الدخل المنخفض والمحدود والموقع الملائم له
2	سوء الخدمات الحضرية التنموية للسكن العشوائي
3	ضعف شبكة النقل وخدمتها المحدودة.
4	ضعف الأجهزة الإدارية التخطيطية القائمة على التخطيط

[2]- ملحق (5).

5	قدم ومحدودية القوانين وعدم تطويرها تلائما مع تغيرات الواقع.
6	شروط البناء والتراخيص.
7	التلوث البيئي.
8	حالتها الفيزيائية وقلة المساحات الخضراء
9	سوء التنظيم العمراني والتصميم الحضري في المدينة
10	البنية التحتية السيئة

الجدول (63): تحديد المشاكل ذات الأولوية وفق رأي السكان

المصدر: إعداد الباحثة

إنّ تحديد المشاكل ذات الاولوية من قبل السكان يساعد في وضع الأهداف والسياسات التي تعزز مواجهة المشاكل الأكثر إلحاحاً وقد تبيّن أنّ مشكلة السكن لذوي الدخل المحدود من أولى المشاكل التي يجب معالجتها وتأمينها تليها مشكلة السكن العشوائي ومسألة تنظيمه ومن ثم تحسين شبكة الطرق والنقل وغيرها.

ج8: نوع وسيلة النقل المستخدمة: كان العدد الكلي للإجابات 94، وُجِد منها 30% من السكان يستخدمون سيارة خاصة و32% يستخدم وسيلة الميكروباص، و14% من العينة تستخدم الأجرة و16% تستخدم الحافلات، و1% يتنقل مشياً وكذلك 1% يتنقل بالدراجات الهوائية، كما هو موضح في الجدول 64.

وسيلة النقل المستخدمة	خاصة	إجرة	حافلات	سرافيس	مشي	دراجات هوائية	لم يحدد
العدد	30	14	16	32	1	1	6
النسبة	%30	%14	%16	%32	%1	%1	%6

الجدول (64): وسيلة النقل المستخدمة

المصدر: إعداد الباحثة

ج9: تغير وسيلة النقل في الرحلة الواحدة: بينت النتائج في الجدول 65 أن هناك ما يقارب 50% من السكان لا يغيرون وسيلة النقل ضمن الرحلة الواحدة، و39 % يغير وسيلة النقل، و11% لم يحدد إجابته.

تغير وسيلة النقل	نعم	لا	لم يحدد
العدد	39	50	11
النسبة	%39	%50	%11

الجدول (65): تغير وسيلة النقل ضمن الرحلة الواحدة

المصدر: إعداد الباحثة

ج10: تقييم أداء شبكة النقل: تشير النتائج الموضحة في الجدول 66 أنّ هناك ما نسبته 34% من السكان يُقيِّمون شبكة النقل على أنّها جيدة وما نسبته 32% من السكان يصفون أداء شبكة النقل على أنّها وسط في حين ما نسبته 26% من العينة يصفون الشبكة بالسيئة وقد سجل عدد الذين لم يحددوا إجابتهم 8 % من السكان

أداء شبكة النقل	ممتاز	جيد	وسط	سيئ	لم يحدد
العدد	0	34	32	26	8
النسبة	0	%34	%32	%26	%8

الجدول (66) : تقييم شبكة النقل في مدينة اللاذقية

المصدر: إعداد الباحثة

ج11: **وسيلة النقل المفضلة:** يبين الجدول 67 أنّ ما نسبته 40% من السكان يفضلون استخدام وسيلة النقل الخاصة و48% منهم يفضلون النقل العام، وبلغ ما نسبته 12% منهم لم يحددوا إجابتهم.

وسيلة النقل المفضلة	خاص	عام	لم يحدد
العدد	40	48	12
النسبة	%40	%48	%12

الجدول (67): وسيلة النقل المفضلة

المصدر: إعداد الباحثة.

ج12: تقييم النقل العام في مدينة اللاذقية وفق رأي السكان: طلب من السكان تحديد مدى رضاهم عن أداء النقل العام في المدينة وقد تبين أن 36% منهم يجدون ان أداء الشبكة وسط و24% منهم يصفون أداء الشبكة بالجيد و20% يجدون أنّ أداء الشبكة سيء، و8% يجدونها ممتازة، وكان هناك ما نسبته 12% لم يحددوا إجابتهم، كما هو موضح في الجدول 68.

أداء النقل العام	ممتاز	جيد	وسط	سيئ	لم يحدد
العدد	8	24	36	20	12
النسبة	0	%34	%32	%26	%12

الجدول (68): أداء النقل العام
المصدر: إعداد الباحثة

ج13: الوسيلة المفضلة للنقل العام: كانت وسيلة النقل العام المفضلة بالنسبة لعينة الدراسة هي الترام حيث أخذت نسبة 34% تليها وسيلة النقل الحافلات بنسبة 20% ثم المترو بنسبة 18% وثم السرافيس بنسبة 12% وكان هناك ما نسبته 16% لم يحدد إجابته.كما هو موضح في الجدول 69.

الوسيلة المفضلة للنقل العام	حافلات	سرافيس	الترام	المترو	لم يحدد
العدد	20	12	34	18	16
النسبة	%20	%12	%34	%18	%16

الجدول (69): وسيلة النقل العام المفضلة للسكان
المصدر: إعداد الباحثة.

ج14: الرضا عن عرض الشوارع والأرصفة: كان عدد غير الراضيين عن شبكة الشوارع والأرصفة 30% ، وعدد الراضيين 26% وأخذ عدد الراضيين نوعاً ما 32% وقد بلغ عدد الذين لم يحددوا إجابتهم 12%، كما هو موضح في الجدول 70.

الرضا عن عرض الشوارع والأرصفة	راضي	غير راضي	راضي نوعاً ما	لم يحدد
العدد	26	30	32	12
النسبة	%26	%30	%32	%12

الجدول (70): الرضا عن الشوارع والأرصفة
المصدر: إعداد الباحثة

ج15: تفضيل المشي وركوب الدراجات الهوائية : بلغت نسبة اللذين يفضلون المشي حوالي 56% واللذين لا يفضلون 32% وعدد الذين لم يحددون إجابتهم 12%، كما هو موضح في الجدول 71.

تفضيل المشي وركوب الدراجات الهوائية	نعم	لا	لم يحدد
العدد	56	32	12
النسبة	%56	%32	%12

الجدول (71): تفضيل المشي وركوب الدراجات الهوائية
المصدر: إعداد الباحثة

ج16: الوسيلة المفضلة للتنقل في مركز المدينة: يُبين الجدول 72 أنّ التنقل مشياً هو أكثر وسائل النقل المفضلة في مركز المدينة حيث بلغت النسبة 38% وهذا أمر جيد لتخفيف الازدحام والتلوث الناتج عنه، تليها نسبة 24% للذين يفضلون الترام و6% لسيارات الأجرة و6% للسيارات الخاصة و10% للذين يفضلون الحافلات، و10% للذين يفضلون السرفيس، وكان هناك نسبة 6% لم يحددوا إجابتهم

الوسيلة المفضلة للتنقل في مركز المدينة	مشي والدراجات الهوائية	الترام	السيارات الخاصة	سيارات الإجرة	الحافلات	السرافيس	لم يحدد
العدد	38	24	6	6	10	10	6
النسبة	%38	%24	%6	%6	%10	%10	%6

الجدول (72): الوسيلة المفضلة للنقل في مركز المدينة
المصدر: إعداد الباحثة

ج17: قياس رضا السكان عن الخدمات الحضرية: يُوضح الجدول 73 نتائج تقييم رضا السكان عن كل من الخدمات الحضرية والذي يظهر تباين نتائج الرضا عن الخدمات الحضرية المقدمة لتكون نسبة عدم الرضا عن كل من خدمة الكهرباء والنفايات أكثر من النسب في الخدمات الاخرى وكذلك نسبة الرضا غير المطلقة عن كل من الصرف الصحي ومياه الشرب أكثر من غيرها من نسب الخدمات الأخرى.

الخدمات الحضرية	راضي	غير راضي	نوعا ما	لم يحدد
الصرف الصحي	%25	%27	%36	%13
مياه الشرب	%44	%18	%35	%13
النفايات	%22	%45	%18	%15
الكهرباء	%17	%49	%19	%15
الرعاية الصحية	%44	%24	%25	7%
الخدمات التعليمية	%60	%10	%23	7%
النسيج الحضري	%24	%28	%38	%10

الجدول (73): نتائج تقييم رضا السكان عن الخدمات الحضرية
المصدر: إعداد الباحثة

ج18: الرضا عن وجود المرفأ في وسط المدينة: تمَّ سؤال السكان عن مدى رضاهم عن وجود المرفأ في وسط المدينة وهل يشكل عبء للتمتع بالواجهة البحرية وقد تبين أن عدد الراضيين يشكل 20% فقط من السكان بينما عدد غير الراضيين 45%، وشكلت نسبة الذين يرون أن موقعه لا بأس به 28%، وقد كان من العينة 7% لم يحددوا إجابتهم ، ويوضح الجدول 74 هذه النسب.

الرضا عن وجود المرفأ	راضي	غير راضي	نوعا ما	لم يحدد
العدد	20	45	28	7
النسبة	%20	%45	%28	%7

الجدول (74): الرضا عن وجود المرفأ في وسط المدينة
المصدر: إعداد الباحثة

ج19 التمتع بالواجهة البحرية: كان العدد الكلي للإجابات عن التمتع بالواجهة البحرية 91 إجابة، منها نسبة 40% للذين يضطرون للاستمتاع بها خارج المدينة، وهذا يشير إلى ضرورة التفكير بموقع استراتيجي للمرفأ للتمكن من تخفيف التلوث الناتج عنه في المدينة من جهة وللتمكن من الاستثمار السياحي من جهة أخرى، و22% للذين يمكنهم الوصول إلى الواجهة في المدينة، وكذلك هناك ما نسبته 24% لا يتمتعون نهائيا، وكان هناك ما نسبته من العينة 7% لم يجيب، كما هو موضح في الجدول 75.

التمتع بالواجهة البحرية	نعم	لا	التمتع خارج المدينة	لم يحدد
العدد	22	24	40	7
النسبة	%22	%24	%40	%7

الجدول (75): التمتع بالواجهة البحرية
المصدر: إعداد الباحثة

تبين مما تقدّم تقييم الوضع الراهن للمدينة حسب رأي السكان تمَّ فيه تحديد المشاكل ذات الاولوية وعدد من القضايا التي تهمهم والتي يجسدها المخطط التنظيمي، وسيتم رصد وتقييم المخطط الجديد وفق رأي السكان فيما إذا تم التصدي لتحديات الوضع الراهن.

3.5.2.2. تقييم المخطط التنظيمي الصادر عام 2008 من وجهة نظر السكان.

تمَّ طرح بعض الاسئلة التي تتعلق بتقييم المخطط التنظيمي المعلن عام 2008 لمعرفة مدى اطلاع واهتمام السكان بمسالة إعداد المخطط ومدى إدراكهم لأهميته في تحقيق مطالبهم وقد أظهرت نتائج الاستبيان في كل مجال ما يلي:

ج20: عدد السكان الذين اطلعوا على المخطط: وُجِد أنَّ 70% من السكان لم يطلعوا على المخطط و22% اطلعوا عليه، و8% منهم لم يحددوا إجابتهم، كما هو موضح في الجدول 76 حيث يُلاحظ أنَّ النسبة الأكبر هي للذين لم يطَّلع على المخطط ولذلك كانت هناك مشكلة في تحديد وتقييم المخطط وفق رأي السكان كون الأكثرية لم تطلع عليه وهذه مشكلة بحد ذاتها، وقد كان هناك إجابات محدودة فيما يتعلق بهذا الأمر، إذ لم يكن بالإمكان تحديد إجابات دقيقة حول التساؤلات المتعلقة بتقييم المخطط والمدرجة ضمن الاستبيان كون الاكثرية والنسبة الكبرى من العينة لم تطلع على المخطط.

المطلعين على المخطط	نعم	لا	لم يحدد
العدد	22	70	8
النسبة	%22	%70	%8

الجدول (76):عدد السكان المطلعين على المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

ج21: التعرف على وقت صدور المخطط: طُلب من السكان تحديد الطريقة التي يعلموا بها عن صدور المخطط لمعرفة الوسيلة المناسبة للاطلاع على المخطط، وقد تبيَّن أنَّ 6% لم يحددوا إجابتهم، و40% من السكان تكون الصدفة هي وسيلة التعرف لديهم على المخطط، و18% من أحد الأفراد، و14% من خلال الصحف الرسمية، و 14% من خلال الجهة التي يعمل بها، و8% عبر وسائل الإعلام. ويوضح الجدول 77 هذه النسب حيث يشير إلى أنَّ الصدفة هي أكثر وسيلة للتعرف على وقت صدور المخطط والتي قد تكون في نهاية فترة الشهر المحددة للإطلاع.

التعرف على وقت صدور المخطط	الصدفة	الصحف الرسمية	موظف في الجهة التي يعمل بها	سماع من أحد الأفراد	وسائل الإعلام	لم يحدد
العدد	40	14	14	18	8	6
النسبة	%40	%14	%14	%18	%8	%6

الجدول (77): التعرف على وقت صدور المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

ج22: أسباب الاطلاع على المخطط: كان الفضول هو السبب الأول والأكثر لاطِّلاع السكان على المخطط وبنسبة 32%، ثم أخذ السبب لمعرفة الأراضي التي تم تنظيمها نسبة 28% ، ولمعرفة الحلول للتجمعات العشوائية أخذ نسبة 12%، وفيما إذا تمّ استملاك أراضي جديدة أخذ نسبة 4%، وكان هناك ما نسبته 24% لم يحددوا إجابتهم.

أسباب الإطلاع على المخطط	فضول	لمعرفة الأراضي التي تم تنظيمها	طرق تنظيم المناطق العشوائية	معرفة الأراضي التي تم استملاكها	لم يحدد
العدد	32	28	12	4	24
النسبة	%32	%28	%12	%4	%24

الجدول 78: أسباب الاطلاع على المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

ج23: وجود مشاركة للسكان: كان العدد الكلي للإجابات التي حددت عدم وجود مشاركة للسكان في عملية الإعداد 81% بينما شكَّل عدد الذين يجدون أنَّ هناك مشاركة للسكان في إعداد المخطط بنسبة 9% وهنا المشاركة المقصودة بالنسبة لهم هي الاعتراضات المقدمة من قبل السكان بعد صدور المخطط، في حين هناك ما نسبته 10% من عينة السكان لم يحددوا إجابتهم، كما هو موضح في الجدول 79.

وجود مشاركة للسكان	نعم	لا	لم يحدد
العدد	9	81	10
النسبة	%9	%81	%10

الجدول (79) : وجود مشاركة للسكان في إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية (الباحثة).

ج24: الوقت المحدد لإعلان المخطط وإبداء الرأي: تشير النتائج الموضحة في الجدول 80 إلى أنَّ ما نسبته 70% من مجمل السكان يؤكدون عدم كفاية مدة الشهر للاطِّلاع على المخطط، بينما 16% منهم أجابوا بإمكانية كفاية شهر للاطلاع عليه، في حين ما نسبته 14% لم يحددوا إجابتهم، وهذا ما يشير إلى ضرورة زيادة فترة الاطلاع على المخطط لإمكانية اطلاع أكثرية السكان عليه.

كفاية مدة شه للإطلاع على المخطط	نعم	لا	لم يحدد
العدد	16	70	14
النسبة	%16	%70	%14

الجدول (80): مدى كفاية إعلان المخطط التنظيمي (شهر واحد)
المصدر: إعداد الباحثة

4.5.2.2. إمكانية تطوير منهجية الإعداد للمخطط

ج26-27: وجود معرفة بالتنمية الحضرية المستدامة ومستواها: تمَّ توجيه تساؤل لعينة الاستبيان والمتضمنة العاملين في مديرية الخدمات الفنية عن مدى المعرفة بمفهوم الاستدامة الحضرية وقد تبيَّن من نتائج المسح أنَّ 50% من السكان سمعوا بالمفهوم ونسبة لا بأس منها لديهم مستوى معرفة جيد بالمفهوم، وهذا مؤشر لأن تكون مشاركتهم فعالة فيما يتعلق بتحديد الاحتياجات ووضع الأهداف والسياسات، وهناك ما نسبته 36% لم يسمعوا بها، في حين 14% منهم لم يحدد إجابته، وهذه النسب موضحة في الجداول 81-82.

وجود معرفة بالتنمية الحضرية المستدامة	نعم	لا	لم يحدد
العدد	50	36	14
النسبة	%50	%36	%14

الجدول (81): وجود معرفة لدى السكان بالتنمية الحضرية المستدامة

مستوى المعرفة	ضعيفة	وسط	جيدة	ممتازة	لا أعلم
العدد	18	14	12	6	50
النسبة	%18	%14	%12	%6	%50

الجدول (82): مستوى معرفة السكان بمفهوم التنمية الحضرية المستدامة.

المصدر: إعداد الباحثة

ج28: تحديد أولويات التنمية الحضرية في مدينة اللاذقية حسب رأي السكان: إنّ تحديد أولويات الاحتياجات التنموية بالنسبة للسكان يساعد في إمكانية تطوير منهجية إعداد المخطط ليتم على أساس ذلك وضع الأهداف وأولويات العمل ومن ثم الأهداف والسياسات والبرامج والمشاريع التي تعزز عملية إعداد مخطط ناجح وسليم ومنطلق من واقع واحتياجات مدينة اللاذقية وساكنيها، حيث تمت مقارنة نسب كل ترتيب لكل مجال ليتم على أساسها ترتيب الأولويات التنموية المطلوبة[3]، كما يوضح الجدول 83 نتائج تحديد الأولويات وفق استبيان السكان عنها.

الترتيب	أولويات التنمية الحضرية وفق رأي السكان
1	تأمين السكن لذوي الدخل المحدود
2	مناطق السكن العشوائي
3	مشاركة السكان وتواصلهم المستمر مع المعنيين عند إعداد المخططات
4	رفع أداء شبكة الشوارع والطرق
5	الحماية البيئية.
6	تنمية السياحة العامة
7	لتنمية الزراعية
8	حل مشكلة النمو الحضري المستمر
9	تحسين وتوفير خدمات كافية للبنية التحتية.
10	مشاركة السكان وتواصلهم المستمر مع المعنيين عند إعداد المخططات.
لم يحدد	13

الجدول (83): تحديد أولويات العمل وفق رأي السكان

المصدر: إعداد الباحثة

يلاحظ من الجدول 83 أنّ مسألة تأمين السّكن ذو التكلفة المعقولة (لذوي الدخل المحدود) وفق رأي السكان هي من أولى القضايا التنموية التي يجب أن يحققها المخطط التنظيمي وتليها مسألة تنظيم مناطق السكن العشوائي وهذا ما تمّ ملاحظته واستنتاجه عند تقييم المخطط وفق الأداة المطورة سابقاً، كما تبين أنّ مشاركة السكان من أولويات العمل المطلوبة والمحددة من قبل السكان من أجل تحديد الاحتياجات والمتطلبات الخاصة بهم وبمدينتهم، وهنا يأتي دور الاستبيان في التحديد بدقة لأولويات العمل بمشاركة السكان وبالتالي تطوير منهجية الإعداد ضمن هذا المجال ولذلك تمّ في هذا الاستبيان أيضا رصد مجال المشاركة في عملية إعداد المخططات التنظيمية ومدى إدراك السكان لها.

5.5.2.2. أهمية المشاركة في إعداد المخطط التنظيمي وتطوير الآلية الملائمة لتفعيلها في اللاذقية

تضمّن الاستبيان محور يتعلق بمجال مشاركة السكان حيث تبين من خلال الدراسة النظرية أهمية المشاركة كعنصر أساسي من عناصر إعداد مخطط تنظيمي مستدام ولكن تفعيلها يتطلب وجود اعتبارات مثل رضا السكان

[3]- ملحق (5).

لإبداء رأيهم من خلال المشاركة ومدى إدراكهم لأهميتها، ووجود الآلية الفعالة التي يمكن من خلالها الوصول إلى أكبر عدد ممكن من السكان لتفعيل المشاركة الملائمة لمدينة اللاذقية.

ج29: أهمية المشاركة في عملية إعداد المخطط: يعتبر تقبل السكان ورغبتهم في عملية المشاركة من الدعائم التي تعزز فاعلية المشاركة لتحقيق الهدف المرجو منها لذلك تمَّ توجيه السؤال لعينة الاستبيان حول اهمية المشاركة من وجهة نظرهم، وقد تبيَّن أنَّ هناك ما نسبته 81% من السكان يجدون أنَّ المشاركة أداة فعَّالة في التخطيط وإعداد المخطط، وهناك ما نسبته 9% يجد أنّها غير مجدية، وبلغ ما نسبته 10% منهم لم يحددوا إجابتهم كما هو موضح في الجدول 84.

أهمية المشاركة	نعم	لا	لم يحدد
العدد	81	9	10
النسبة	**%81**	%9	%10

الجدول (84): مدى أهمية المشاركة في إعداد المخطط لدى السكان
المصدر: إعداد الباحثة

ج30: النموذج التشاركي المفضل لدى السكان: طُلب من السكان تحديد النموذج التشاركي المفضل لديهم والذي يستطيعون من خلاله إبداء رأيهم بالشكل المريح والسهل لديهم وقد كان من نتائج ذلك أنَّ هناك ما نسبته 28% من سكان العينة يفضلون المشاركة الالكترونية، تليها الاستبيانات بنسبة 20% كوسيلة للتعبير عن الرأي، و18% منهم يفضل استطلاع الشارع، وما نسبته 16% من السكان يفضل الاجتماعات مع اللجان المحلية، و10% يفضل الانتخابات، بينما لم يتجاوز عدد الذين يفضلون الاعلام والتلفاز عن 2%، وقد سجل عدد الذين لم يحددوا إجابتهم 10% من السكان كما هو موضح في الجدول 85.

النموذج التشاركي	المشاركة الالكترونية	الاستبيانات	استطلاع الشارع	اجتماعات مع اللجان المحلية	الانتخابات	الاعلام والتلفاز	لم يحدد
العدد	28	20	18	16	10	2	10
النسبة	**%28**	%20	%18	%16	%10	%2	%10

الجدول (85): النموذج التشاركي المفضل لدى السكان
المصدر: إعداد الباحثة

ج31: مدى المعرفة بنموذج المشاركة الالكترونية: تمَّ توجيه تساؤل حول مدى المعرفة بنموذج المشاركة الالكترونية لإمكانية إدراج هذا النموذج من النماذج التشاركية الفعَّالة في المدينة كونه المفضل من قبل أكثرية السكان وقد تبيَّن أنَّ نسبة الذي لديهم معرفة بهذا النموذج كبيرة شكلت 60% من العينة المدروسة، والذين لم يسمعوا بها بلغت 30%، أمَّا نسبة الذين لم يحددوا إجابتهم بلغت 10%، كما هو موضح في الجدول 86.

مدى المعرفة بنموذج المشاركة الالكترونية	نعم	لا	لم يحدد
العدد	60	30	10
النسبة	%60	%30	%10

الجدول (86): مدى معرفة السكان بنموذج المشاركة الالكترونية
المصدر: إعداد الباحثة

ج32: وصول الانترنيت الى المنازل: لمعرفة مدى إمكانية تفعيل النموذج التشاركي الالكتروني في المدينة طُلِب من العينة تحديد فيما إذا كان يصل الانترنيت إلى منازلهم، وقد تبيَّن أنَّ ما نسبته 60% من السكان يصل الانترنيت إلى منازلهم، 32% منهم لا تصله الخدمة بشبكة الانترنيت، والباقي لم يحدد إجابته كما هو موضح في الجدول 87.

وصول الانترنيت الى المنازل	نعم	لا	لم يحدد
العدد	60	32	8
النسبة	**%60**	%32	%8

الجدول (87): وصول الانترنيت إلى المنازل
المصدر: إعداد الباحثة

ج33- الموافقة على إبداء الرأي عبر شبكة الانترنيت: تمَّ توجيه تساؤل إلى العينة المدروسة فيما اذا كان لديهم رغبة في المشاركة بإعداد المخطط عبر الانترنيت وقد كانت من نتائج الاستبيان أنَّ (64%) من السكان

يوافقون على إبداء الرأي في حين بلغ عدد الذين لا يفضلون هذه الوسيلة (28%)، أمَّا الذين لم يحددوا إجابتهم فقد بلغت نسبتهم (8%). ويوضح الجدول 88 هذه النتائج

الموافقة على إبداء الرأي عبر شبكة الانترنيت	نعم	لا	لم يحدد
العدد	64	28	8
النسبة	%64	%28	%8

الجدول (88): الموافقة على إبداء الرأي عبر شبكة الانترنيت فيما يتعلق بإعداد المخطط التنظيمي
المصدر: إعداد الباحثة

إضافةً إلى ما تقدَّم من نتائج المعالجة الكميَّة للبيانات في الاستبيان السابق، فقد تبين من خلال المقابلات مع المعنيين في مجلس المدينة أنَّه لا يوجد دور للمجلس في التواصل مع السكان فيما يتعلق بعملية إعداد المخطط ودون وجود أي مساهمة من قبل المجلس لتعزيز مشاركة السكان في عقد اجتماعات وندوات أو التواصل عبر شبكات الانترنيت لأخذ تطلعاتهم وتوجهاتهم، ولذلك تمَّ استشارة السكان حول النموذج التشاركي الملائم لإبداء آرائهم وتحديد احتياجاتهم وبالتالي الأخذ بها، ووضع الأهداف والحلول المناسبة للمشاكل المواجهة وكما تبيَّن من نتائج الاستبيان أنَّ نسبة الذي يفضلون المشاركة الالكترونية أخذت النسبة الاكبر من بين الوسائل الأخرى ولمعرفة مدى إمكانية إدراجها وتفعيلها في مدينة اللاذقية يُمكن تعويض بيانات الاستبيان الخاصة بالمدينة في الحساب الرياضي الذي يحسب دليل إدراج المشاركة الالكترونية والذي تم إدراجه في الجزء النظري من البحث كالآتي:

دليل إدراج الاستشارة الالكترونية S= Ai*0.5 + Pi*0.5
Ai (متغير قياس نسبة وصول الإنترنيت) = **%64**
Pi (متغير المشاركة لقياس مدى استجابة الناس للمشاركة) = **%60**
S = %64*0.5 + %60*0.5 = **%62**

يتبيَّن من تعويض النتائج في الحساب الرياضي أن دليل إدراج الاستشارة الالكترونية بلغ 62% أي يزيد عن 50% كنسبة وسطية ما بين تفضيل أو عدم تفضيل أو إمكانية تفعيل الاستشارة الإلكترونية وهذا يؤكّد إمكانية تفعيلها كنموذج تشاركي فعَّال في مدينة اللاذقية يساهم في تحديد الحاجات والمتطلبات الواقعية وجمع البيانات الحقيقية والدقيقة وبالتالي وضع الأهداف والسياسات والبرامج التي يتم إعداد المخططات على أساسها، الأمر الذي يساهم في تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية لتحقيق التنمية المرجوة.

6.2.2. نتائج الاستبيان

أشارت الدراسة أعلاه إلى مجموعة النتائج التالية:

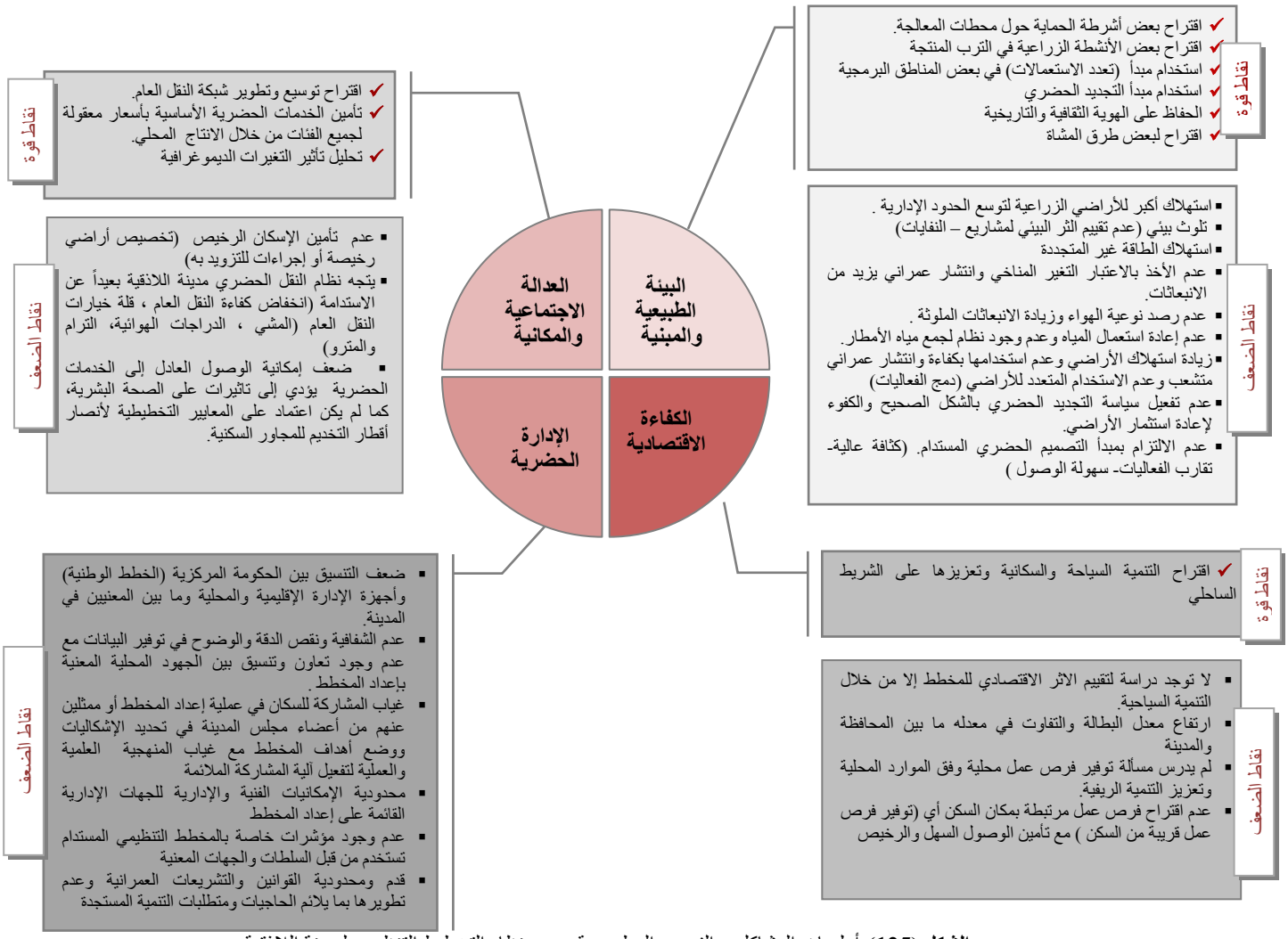
- إنّ أكثرية السكان هم من فئة العمرية فوق 18 سنة حتى 65 سنة وهم من فئة القوى الفتية العاملة، ولكن تبين أن هناك 16% من السكان عاطل عن العمل، في حين بلغ عدد العاملين 68% ومنها ما هو عامل في القطاع العام وبنسبة 60% حيث لم تتوفر فرص لتفعيل العمل بالقطاع الخاص إلا بنسبة 8% وكذلك إن أكبر نسبة لمكان العمل هي في وسط المدينة، في حين لم تتوفر في المناطق المحيطة والضواحي إلا نسبة قليلة من فرص العمل.
- كانت نسب ملكية المسكن مرتفع نسبياً حيث بلغت 74% وهذا يدل على استقرار الاسر وتمتعهم بمستوى اقتصادي مقبول لقدرة الأسر على امتلاك السكن، وكما أن أكثر أماكن السكن هي في المركز.
- تشير النتائج إلى أنّ مشكلة عدم توافر المسكن الملائم لذوي الدخل المحدود من أولى المشاكل والتحديات المواجهة للسكان تليها مشكلة سوء الخدمات الحضرية التنموية للسكن العشوائي ثمّ ضعف شبكة النقل ثم ضعف الأجهزة والإدارية والتخطيطية التي أخذت الترتيب الرابع كأهم الإشكاليات المواجهة، وأخذت مسألة قدم ومحدودية القوانين وعدم تطويرها بما يلائم الواقع الترتيب الخامس وثم في المرتبة السادسة قيود شروط البناء والتراخيص يليها في المرتبة السابعة البنية التحتية السيئة والتلوث البيئي وقد احتل الترتيب التاسع مجال سوء التنظيم والتصميم الحضري.
- أكثر وسائل النقل المستخدمة في مدينة اللاذقية هي الميكروباص والسيارة الخاصة ولم يوجد حالة التنقل مشياً أو الدراجات الهوائية، وهذا يدل على عدم التخطيط لسهولة الوصول والنقل النظيف الصديق للبيئة، إضافة إلى أن هناك ما نسبته 39% من العينة يغيرون وسيلة النقل ضمن الرحلة الواحدة وهذا يدل أيضاً

على هدر الوقت وزيادة التكلفة وعلى تعدد الرحلات وبعد المسافة بين أماكن العمل والخدمات عن مكان السكن أي نظام النقل الحضري في المدينة غير مستدام.

- كانت وسيلة النقل الخاص من أكثر الوسائل المفضلة من قبل السكان للتنقل وهذا يدل على أنّ أداء النقل العام ضعيف وهذا يدل أيضا على عدم وعي السكان تجاه أهمية النقل المستدام الذي يقوم على مبدأ تخفيض استهلاك الأراضي ويوفر الوقت والجهد ويحافظ على البيئة.
- إن اكثرية السكان غير راضون عن وجود المرفأ في المدينة حيث يعيق عملية تمتعهم بالواجهة البحرية الذين يضطرون إلى الانتقال خارج المدينة للتمتع بها.
- إنّ نسبة غير المطلعين على المخطط التنظيمي الصادر للعام 2008 حوالي 70 % والأكثرية منهم علموا بصدوره بالصدفة وهذا ما يشير إلى أنّ عدم توعية السكان تجاه أهمية اطلاعهم على واقع مدينتهم أدى إلى فشل إعداد مخطط ناجح لإدارة متطلباتهم، ولذلك لم يكن بالإمكان تحديد إجابات دقيقة حول التساؤلات المتعلقة بالمخطط، وكما أنَّ الصدفة هي من أكثر لوسائل التي تمَّ فيها التّعرف على وقت صدور المخطط، وكان الفضول هو السبب الاول لاطلاع السكان على المخطط أي أن السكان لم يكن لديهم الوعي تجاه أهمية ما يهدف إليه مخطط مدينتهم، بينما عندما أُعلن عنه كانت نسبة الاعتراضات كبيرة بسبب تعارض المخطط مع مصالح السكان.
- نقص الوعي والمعرفة بمفهوم التنمية الحضرية المستدامة والمخطط التنظيمي المستدام وأدوات إعداده لدى السكان في مدينة اللاذقية لا يتعارض مع وجود رغبة كبيرة للسكان في المشاركة بعملية التنمية الحضرية.
- غياب المنهجية العلمية والعملية لتفعيل المشاركة في إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية واغفال السكان واحتياجاتهم أدى إلى إعداد مخطط بعيد عن الواقع لا يحقق مطالبهم ورافقه كم هائل من اعتراضات السكان.
- إمكانية تفعيل المشاركة الإلكترونية كآلية فعالة ونموذج تشاركي ملائم وجديد في مدينة اللاذقية حيث بلغ **دليل إدراج الاستشارة (62%)**، الأمر الذي يساهم في تحديد الحاجات والمتطلبات الواقعية للسكان من خلال الصلة المباشرة لهذا النموذج مع السكان والسرعة والسهولة في التواصل.

3.2. نتائج تقييم المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية

أظهرت الدراسة التحليلية للوضع الراهن ومؤشرات المخطط التنظيمي المستدام لمدينة اللاذقية، ومن خلال رصد الاستبيان لسياسات المخطط، أنّ المخطط المعلن يواجه العديد من الإشكاليات التي تشكل مواطن ضعف تصل إلى مرحلة المخاطر التي تهدد عملية التخطيط على مستوى المدينة والمحافظة ككل حيث تفرض آثار سلبية تجعل المخطط بعيد كل البعد على أن يكون مستدام، ومن خلال المقارنة بين الدراسات التحليلية المختلفة يمكن تحديد الإشكاليات المتداخلة والمشتركة فيما بينها والتي تتعارض مع متطلبات تحقيق التنمية الحضرية المستدامة، ويوضح الشكل 125 تلخيصاً للمشاكل ونقاط القوى والضعف ضمن نظام التخطيط التنظيمي لمجالات التنمية في مدينة اللاذقية.



الشكل (125):أولويات المشاكل والفرص المطروحة ضمن نظام التخطيط التنظيمي لمدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

خلاصة الفصل الثاني

انطلاقاً مما تقدَّم من دراسة تحليلية وتقييمية للمخطط التنظيمي المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية وفق قائمة المعايير المطورة والمقترحة لقياس استدامة المخطط، إضافة إلى تطبيق الاستبيان لرصد رضا السكان عن الوضع التنموي الراهن وتقييم المخطط الجديد من قبلهم يمكن التوصل إلى مجموعة النتائج التالية:

- إنَّ مراحل إعداد المخطط المقترح لا تشمل جميع المراحل اللازمة الكفيلة بإعداد مخطط مستدام إذ أنَّ هناك خطوات هامة لا بد من تواجدها في كل مرحلة ومنها وضع استراتيجية التشاركية وتحديد فرق خاصة بكل مجال وذات اختصاصات مطلوبة ومتعلقة بدراسة كل مرحلة، ووضع تصور لمخطط ثلاثي أبعاد يظهر علاقة الفراغ بالكتل وتوضيح آلية التطبيق واختبارها.
- إنَّ المدينة وفق استراتيجية المخطط التنظيمي المعلن عام 2008 المقترحة تتوسع عمرانياً وسكانياً، متجاهلة الاتجاه الطبيعي للنمو العمراني العشوائي في التجمعات المحيطة الآخذة بالتوسع تلقائياً جراء النمو العمراني والسكاني فيها.
- محدودية المعايير المعتمدة في إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية، حيث اقتصرت على معايير كمية خاصة باستعمالات الأراضي وأنظمة البناء فقط وتحددها القوانين والتشريعات، بينما تنطلق معايير المخطط المستدام من التحليل المنطقي الشامل لمفهوم الاستدامة.

- جاء المخطط التنظيمي بعيداً عن الواقع لا يلبي احتياجات المدينة وساكنيها وقابله كم هائل من الاعتراضات حال دون اعتماده والتصديق عليه.
- هناك العديد من الإشكاليات التي تواجه عملية إعداد المخطط تتعلق بنظام التخطيط التنظيمي المتبع في المدينة ككل فأنظمة التخطيط التقليدية التي تعتمد على نسب توزيع استعمالات الأراضي فقط ستوجه التخطيط التنظيمي بعيداً عن الاستدامة، لذلك لا بد من تطوير نظام التخطيط المتبع بالتكامل مع أبعاد الاستدامة.
- أظهرت عملية تقييم المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية المعلن عنه عام 2008 وفق البرنامج التخطيط المقترح لاستعمالات الأراضي أنَّه لا يلبي إلَّا (34,4%)من شروط ومبادئ الاستدامة وهذا الرقم لا يلبي احتياجات المدينة على الأمد القصير والبعيد .
- إن غياب التعاون من قبل مجلس مدينة اللاذقية مع الجهة الدارسة للمخطط، وكذلك غياب مشاركة للسكان في عملية الإعداد وحتى في مسألة مناقشة الاعتراضات من الأسباب الرئيسية في عدم اعتماد مخطط تنظيمي ناجح وواقعي يوجه عملية التنمية في المدينة.
- إنَّ العمل وفق السياسات الراهنة والأسس المعتمدة الحالية والروتين الجاري والمعايير التخطيطية التقليدية والقوانين والتشريعات المحدودة غير كافٍ بل يجب أن تكون السياسات منبثقة من مبادئ الاستدامة ومعايير تخطيطية وإدارية معاصرة.

الفصل الثالث : إطار العمل الاستراتيجي لتطوير منهجية إعداد مخططات تنظيمية في مدينة اللاذقية

1.3. الرؤية الإستراتيجية المقترحة لتخطيط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية

2.3. استراتيجية إعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة

1.2.3. الأهداف المتعلقة بتحقيق استدامة التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية

2.2.3. عناصر الاستراتيجية وفوائدها المتوقعة في إعداد المخطط المستدام

3.3. السياسات وإجراءات العمل التنفيذية

1.3.3. مستوى التغيير الأول: إدارة استعمالات الاراضي والمعالجة البيئية

1.1.3.3. التوازن بين التركيبة المكانية والتنموية في تخطيط استعمالات الأراضي.

2.1.3.3. التوزيع والاستخدام الأمثل للأراضي

3.1.3.3. تحديد مراكز خدمات جديدة لاستعمالات أراضي أكثر استدامة في مدينة اللاذقية

4.1.3.3. تحسين الأداء البيئي في مدينة اللاذقية

2.3.3. مستوى التغيير الثاني: عدالة توزيع الخدمات المجتمعية

1.2.3.3. التوزيع المتوازن للخدمات الحضرية مابين المناطق الحضرية والريفية

2.2.3.3. التخطيط للإسكان المستدام في مدينة اللاذقية

3.3.3. مستوى التغيير الثالث: النقل والاستدامة.

1.3.3.3. تفعيل النقل وفق سياسة استعمالات الأراضي المقترحة.

4.3.3. مستوى التغيير الرابع: الاقتصاد الإقليمي والحضري

1.4.3.3. دعم الاقتصاد المحلي في مدينة اللاذقية

5.3.3. مستوى التغيير الخامس: النظام الإداري والتخطيطي.

1.5.3.3. التعديلات الإدارية والتخطيطية في مدينة اللاذقية

2.5.3.3. التعديلات القانونية التشريعية.

3.5.3.3. التعديلات التنظيمية في مدينة اللاذقية

6.3.3. اختبار الأداة التقييمية المقترحة لقياس المخطط التنظيمي المقترح في الدراسة البحثية

خلاصة الفصل الثالث

4.3. الخاتمة

5.3. النتائج

6.3. التوصيات النهائية للبحث.

7.3. الآفاق المستقبلية للبحث.

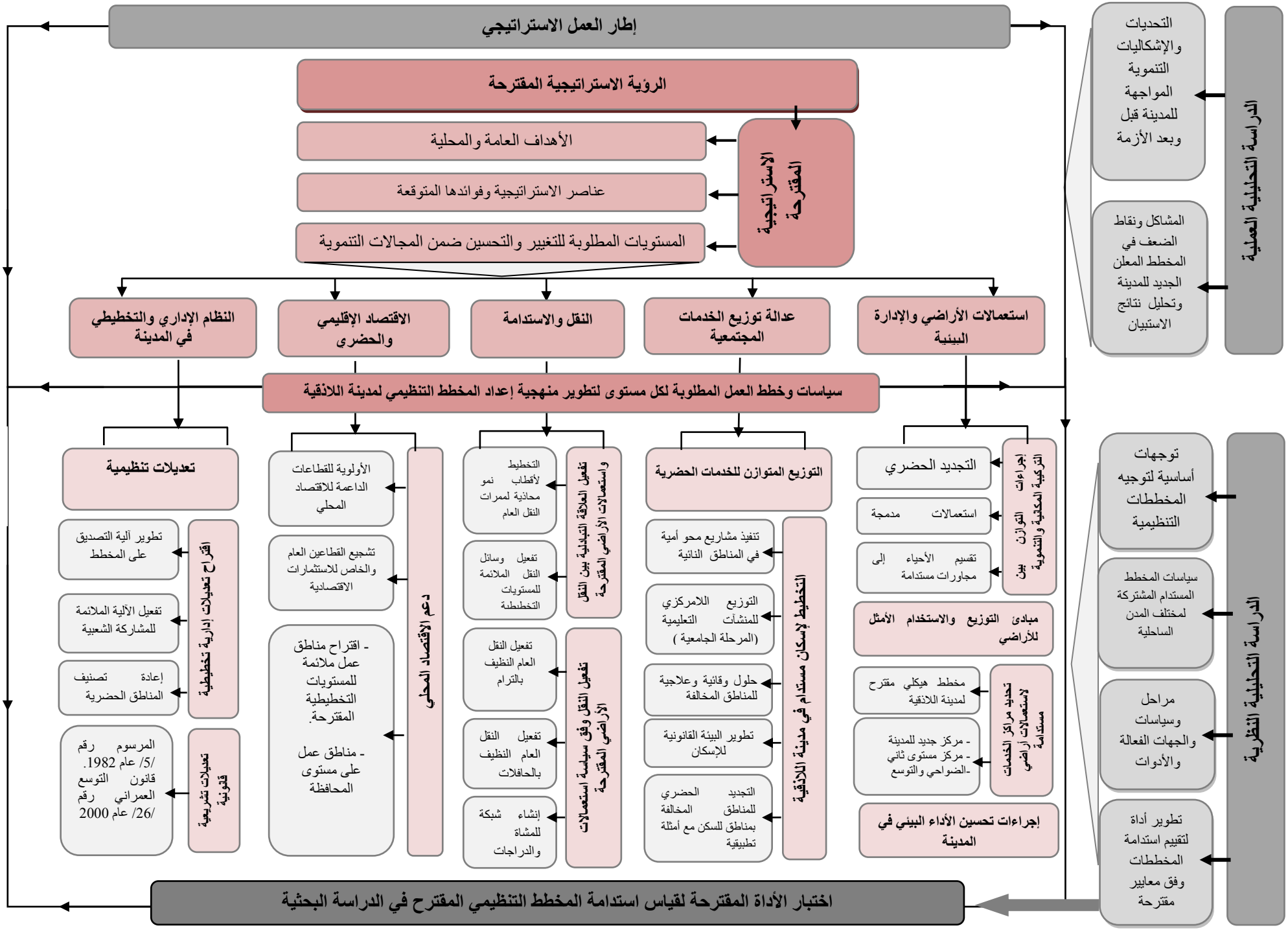
مراجع البحث

الملاحق

الفصل الثالث: 3. إطار العمل الاستراتيجي لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية.

يستدعي تحقيق الاستدامة في مدينة اللاذقية توفر عنصر الالتزام بمبادئها والقيادة كما يتطلب مجموعة متنوعة من الأدوات والمبادرات التي يصحبها نمط جديد من العمل لدى القطاعات المعنية، وهنا يُعد المخطط التنظيمي أحد أهم أدوات تحقيق استدامة المدن وأحد العناصر الإلزامية للتقدم نحوها، إضافةً إلى أنّه الهدف الأساس في الوصول إلى الاستدامة المرجوة، وهذا سيكون له آثار على طريقة التفكير والتّخطيط وفي أسلوب توجيه المدينة، إذ يتحتم التركيز على إيجاد إمكانيات جديدة بهدف تطوير نظام تخطيطي تنظيمي متكامل لإعداد مخطط تنموي شامل يتجاوب مع احتياجات التطوير الحالية والمستقبلية وبما يمكن الأجيال القادمة من تأمين احتياجاتها.

لذلك يتناول هذا الفصل اقتراح إطار عمل استراتيجي مكون من مجموعة سياسات وإجراءات تخطيطية توجه مدينة اللاذقية نحو الاستدامة من خلال تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية فيها، ويتم ذلك بوضع الرؤية المستقبلية واقتراح الاستراتيجيات وتحديد الاهداف العامة والمحلية ووضع السياسات وخطط العمل المطلوبة لإعداد مخطط تنظيمي مستدام لمدينة اللاذقية، حيث ينطلق إطار العمل من مجموعة من التّوجهات التخطيطية المستنتجة من الدراسة التحليلية النظرية والعملية وكذلك المعايير الإجرائية المقترحة في البحث وفق الأداة التقييمية المقترحة لتقييم المخططات التنظيمية في المدينة والتي تحدد اتجاهها فيما إذا كانت مع أو عكس اتجاه الاستدامة، ويوضح الشكل 126 منهجية وضع إطار العمل الاستراتيجي لإعداد مخطط تنظيمي ناجح لمدينة اللاذقية.



الشكل (126): المنهجية المعتمدة في وضع إطار العمل الاستراتيجي لتطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية

المصدر: إعداد الباحثة

1.3. الرؤية الإستراتيجية المقترحة لنظام تخطيط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية

تتطلب مدينة اللاذقية رؤية استراتيجية تأخذ بالاعتبار خصوصيتها والأهمية التي تتمتع بها، والنمو السكاني المستمر الذي يجعلها في مواجهة تحديات عدة متعلقة بالعديد من القضايا الداخلية الجوهرية التنموية بما في ذلك قضايا البنية التحتية واستعمالات الأراضي (البيئة المبنية والطبيعية) والإسكان والنقل والانتشار العمراني والبطالة وضعف الإمكانيات الفنية والإدارية والتخطيطية وغيرها، والتي لم يكن مخططها التنظيمي مصمم أصلاً لمواجهة مثل هذه التحديات، وبذلك تتحدد الرؤية الاستراتيجية التي تُصور المستقبل الذي ستكون عليه مدينة اللاذقية حتى عام 2035 وهي **"**تحقيق تنمية حضرية متوازنة على مستوى محافظة اللاذقية تضمن التوازن والتكامل ما بين المدينة والريف بما يحقق مبادئ الاستدامة.

تعكس الرؤية المستقبلية السابقة تحقيق **استدامة مدينة اللاذقية** لكل عنصر من عناصر المخطط التنظيمي المستدام ضمن مجالات التنمية الأربعة للعام 2035، كالآتي:

- **الاستدامة البيئية (الطبيعية والمبنية):** سيضمن المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية وجود تنوع حيوي أكثر وتخديم بيئي متوازن بين كل من مناطقها والتجمعات المحيطة بها مع الأخذ بالاعتبار مستوى المحافظة ككل وتوجيه التنمية العمرانية وفق مبادئ الاستدامة فيها بما يحقق الاستخدام المستدام للأراضي لها.
- **العدالة الاجتماعية:** ستتضمن مدينة اللاذقية استخدام استراتيجي للأراضي فيها بما يحقق توزيع متوازن للخدمات الحضرية الأساسية ما بين المناطق الحضرية والريفية بما يشمل المناطق الشمالية (ربيعة وقسطل معاف) من المدينة وكذلك مناطق المحافظة وبما يؤمن الوصول السهل ليها والأمن والأمان.
- **الكفاءة الاقتصادية:** سيعمل المخطط على تخفيض معدل البطالة وتوفير فرص عمل محلية قريبة من أماكن العمل ضمن المدينة وبأخذ بالاعتبار تأمين فرص عمل محلية بين مناطق المحافظة بما فيها المناطق المرتفعة عن الساحل (القرداحة والحفة) وفق الموارد المحلية المتوفرة الزراعية والسياحية على مستوى المحافظة.
- **إدارة حضرية أكثر استدامة:** في الواقع، إنّ الرؤية المستقبلية فيما يتعلق بالمجال الإداري في مدينة اللاذقية هي على المدى القصير والمتوسط والطويل، وذلك استجابةً لمتطلبات التّغلب على مواطن الضعف الكثيرة في النظام الإداري والتخطيطي للمدينة، لذلك فإنّ نظام إدارة مرن وفعّال وتشاركي سيمكّن من إعداد مخطط تنظيمي مستدام قادر على تلبية حاجات السكان الحالية ويحافظ على الموارد للأجيال المقبلة.

إنَّ تحقيق الرؤية المستقبلية يتطلب وضع خطة شاملة تتضمن استراتيجيات وإجراءات (فنية وإدارية وتخطيطية) تطبيقية.

2.3. استراتيجية إعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة في مدينة اللاذقية

يقود إطار العمل الاستراتيجي مدينة اللاذقية باتجاه الاستدامة من خلال **صياغة الاستراتيجية** التي تعد المكون الاكبر والأساس في هذه المرحلة إضافة إلى الرؤية التي صُممت في البداية لانطلاق العمل، لذلك وبعد وضع الرؤية يأتي دور الاستراتيجية في تحقيقها حيث تعمل كوسيلة فعّالة أكثر مما هي غاية استراتيجية لتحقيق التنمية الحضرية المستدامة، تعتمد على مزايا المدينة ويتم تجسيدها من خلال المخطط التنظيمي وبذلك فإن نجاح الاستراتيجية يؤدي بالضرورة إلى نجاح المخطط.

إذ تُشير استراتيجية تنمية المدن إلى كفالة وجود حياة نوعية للجميع من خلال تحسين إدارة الشؤون الحضرية والنمو الاقتصادي وتقديم الخدمات ويقاس نجاحها بمدى إسهامها في الحد من الفقر الحضري وتعبئة جميع الشرائح السكانية لتكوين قاعدة للتعاون المشترك وتوفير الرؤية المشتركة، ولتسهيل مهمة الاستراتيجية يتوجب تحديد مجموعة أهداف عامة ومحلية للنظر في التغيير وتحقيق الاستقرار والتحسين والاستدامة.

1.2.3. الأهداف المتعلقة بتحقيق استدامة التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية

تعتبر عملية وضع الأهداف الواضحة نقطة الانطلاق للعمل تجاه التحسينات، والهدف الأساس للاستراتيجية هو تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية كأداة لتحقيق استدامتها، وبالتالي يشكل مفهوم المخطط المستدام القاعدة لتقديم اقتراح تكاملي لتحويل وتغيير المدينة وأحيائها من خلال تحديد الأهداف الرئيسية للاستراتيجية:

- الحفظ البيئي والتنوع الحيوي واستخدام كفوء للأراضي (الشاغرة والمستحدثة).

- تحسين الصحة العامة وتعزيز تماسك المجتمع وتوفير الخدمات لجميع فئات المجتمع لضمان الأمن والأمان الحضري.
- تعزيز تنمية اقتصادية محلية للمدينة.
- دعم التنمية الإدارية من خلال إصلاح النظم الراهنة وتعزيز القدرات الفنية الإدارية.

تصف الأهداف السابقة الحالة العامة التي تهدف الاستراتيجية المقترحة لتحقيقها في مدينة اللاذقية ولكن ينبثق عن هذه الأهداف الرئيسية مجموعة أهداف فرعية كمية ونوعية لكل مجال من المجالات التنموية تساهم جميعها في إعداد مخطط يحقق الاستدامة لمدينة اللاذقية وسيتم الاعتماد عليها في وضع الأولويات وخطط العمل وهذه الأهداف هي:

➢ **في المجال البيئي :**

- **إنتاج استعمالات أراضي مستدامة**: يتضمن هذا الهدف إمكانية تأمين احتياجات الأجيال الحالية من الأراضي مع التنبوء بقدرة الأجيال المستقبلية على تأمين حاجياتها منها، لذلك فإنّ المهمة الأساسية تتمثل في مجموعة معينة من الاهداف الفرعية التالية:

– التّقسيمات على مستوى المدينة يجب أن تكون وفق قرارات استثمارية وأفضل الطرق ضمن المدينة وخارجها في كل من أحياء المدينة الحالية والمقترح إعادة إشغالها ومناطق التوسع المقترحة.
– أن يكون تخطيط استعمال الأراضي وفق أنماط التنمية التي تصور كيف يمكن للتوجهات الخاصة بالأبنية والمواقع العامة أن تحدث وفق طبوغرافية الأرض وذلك على مستوى المدينة وتوسعاتها.

- **تعزيز الحماية البيئية:** يندرج تحت هذا الهدف عدة توجهات للتحرك نحو مدينة بيئية أكثر كفاءة واستدامةً من حيث :

– تأمين الخدمات الحضرية بكافة أنحاء المدينة بما يخفض التلوث البيئي للمدن والبلدات ويشمل هذا الهدف إصلاحات في نظام توزيع المياه ومعالجة مياه الصرف وتحسين نوعية الهواء والنفايات واستثمار الطاقة الكفوءة.
– تحسين المواقع عامة (توفر مساحات مائية وخضراء) في أحياء ومركز المدينة والمناطق المخالفة ومناطق التوسع المقترحة تُنظف الهواء والمياه وتزود نوعية بيئية وصحة عامة للمدينة ومساحات خضراء شريطية على البحر في منطقة المرفأ تُسهم في إغناء التنوع الحيوي.
– وضع نظام لتجميع مياه الامطار للاستفادة منها كمورد طبيعي تتميز به المحافظة عموماً.
– التّركيز على التنمية الريفية المكانية المستدامة بما يخفف التلوث في المدينة ويعزز العمل البيئي المحلي على مستوى باقي مناطق المحافظة.
– التنسيق المستمر الإداري والتخطيطي بين مديرية البيئة في محافظة اللاذقية والقطاعات الإنتاجية الأخرى في المحافظة (مديرية الخدمات الفنية ومديرية الصناعة ومديرية السياحة) وإجراء تقييم الأثر البيئي للمشاريع التنموية.

- **الأهداف الكمية**: تتمثل الأهداف الكمية في الحفاظ على البيئة في مدينة اللاذقية من خلال السعي لتحقيق ما يلي:

– تأمين مياه الشرب لـ99% من سكان المدينة جميعا بما فيهم المناطق المخالفة، و96% في القرى الريفية[1].
– تأمين شبكات للصرف الصحي في بعض القرى وخاصة التابعة لمناطق المحافظة لتزيد النسبة عن 90% وتأمين محطة معالجة لكل منطقة بنهاية عام 2015، بحيث يتم تخديم ما يقارب 20% من الريف بالمحطات[2].

➢ **في المجال الاجتماعي** يشمل هذا الهدف استراتيجيات تعزيز الوصول العادل لجميع الحاجيات والمتطلبات من خلال تحقيق الأهداف التالية:

[1] تم وضع هذه النسب كأهداف كمية مطلوبة لتحقيقها وفق النسب المعتمدة والمكررة في كل من الخطة الخمسية العاشرة (2005-2010)، والخطة الخمسية الحادية عشر (2011-2015) لتأمين التخديم بمياه الشرب لكل من مناطق المدن والريف، وكذلك وفقاً لتحديات الوضع الراهن والذي يتطلب تحقيق هذه الأهداف.

[2] تم وضع نسبة 20 % حسب المدى الزمني المعتمد في الخطة الخمسية الحادية عشر 2011-2015 على المستوى الوطني والتي تم فيها تحديد نسبة 20% للمناطق الريفية للتخديم بمحطات المعالجة للصرف الصحي.

أ- **التطوير التعليمي وكذلك الصحي** لما لذلك من أهمية في بناء مستقبل المدينة من خلال التنمية البشرية وعلاقتها ببقية الجوانب والقطاعات المنتجة، من أجل تحسين التعليم للمناطق الأقل نمواً عن طريق برامج محو الأمية والتعليم والتدريب الموجه نحو خلق فرص العمل وذلك في ربيعة وقسطل معاف وكنسبا وصلنفة وبعض قرى القرداحة.

- تأمين التوزيع المتوازن للمنشآت التعليمية والصحية على مستوى المدينة والحي والمجاورة، وفي التجمعات المحيطة بها (سقوبين – سنجوان- القنجرة – مشيرفة الساموك وغيرها)، وكذلك في باقي مناطق المحافظة بما يحقق سهولة الوصول إليها.

- **الأهداف الكمية:** مواصلة تحقيق هدف محو الأمية وذلك عن طريق توفير فرص تعليم القراءة والكتابة لنحو (50%) من الأميين المتركزين في المناطق النائية والفقيرة في ربيعة وقسطل معاف وعين البيضة، وكنسبا وصلنفة في منطقة الحفة.

ب-**وجود نظام إسكان مستدام** وهذا يعتبر أولوية من اولويات العمل الواجب تأمينها في مدينة اللاذقية وعلى مستوى المحافظة على المدى القريب والبعيد ووفقا للتحديات التي يواجها قطاع السكن في مدينة اللاذقية فإن الاستراتيجية تسعى لتحقيق:

- تلبية الاحتياجات الإسكانية وتحقيق التوازن بين العرض والطلب من خلال التخطيط للإسكان بتكلفة معقولة ومع تامين سهولة الوصول من وإلى مناطق العمل.
- معالجة فعالة لمناطق السكن العشوائي والحد من توسعها والعمل وفق مبدأ التخطيط الحضري المستدام.
- تفعيل دور المؤسسة العامة للإسكان والقطاع التعاوني وتوفير المقومات والإمكانيات اللازمة لتنفيذ خططها بما يؤمن السكن الاقتصادي لذوي الدخل المحدود.

- **الأهداف الكمية**: تهدف الاستراتيجية إلى تأمين السكن وفقا للعجوزات المتراكمة الموضحة في الجدول 89.

الاحتياجات	الأهداف الكمية
تأمين الاحتياج السكني المقابل للنمو السكاني الحالي والمستقبلي ووفق للاحتياج وفق النمو الأسري المتوقع للعام 2035	288188 مسكن[3]
الاحتياج وفق العجوزات المنقولة من خطط القطاع العام السكني 10760 مسكن، ومنها هناك نسبة 25% من قيد التنفيذ والدراسة	4364 مسكن قيد الدراسة والتنفيذ
هناك عجز سكني للوافدين بلغ 7% من عدد الوافدين الذي بلغ 872910 وافد[4] للعام 2014 بذلك هناك 12220 شخص بحاجة إلى مسكن، وعلى فرض أن النصف تقريبا سيبقى في المحافظة لذلك هناك هدف لبناء 6110 مسكن جديد للوافدين	6110 مسكن
المجموع لكلي	**298662 مسكن**

الجدول (89): الأهداف الكمية لإستراتيجية الإسكان المقترحة لإعداد مخطط يحقق الاستدامة.
المصدر: إعداد الباحثة

ج- تنمية الشعور بالانتماء والمحافظة على الهوية الثقافية والتاريخية في مركز المدينة ومواقع المناطق الأثرية التي تتميز بها (المتحف الغربي- المناطق الأثرية في ريف اللاذقية في رأس شمرا وغيرها).

د- تكامل النقل واستعمالات الأراضي على مستوى الأحياء والتجمعات المحيطة والضواحي ومركز المدينة بحيث يتم التخطيط لاستعمالات تتناسب مع وسيلة النقل الملائمة للمستوى التخطيطي، وهذا ما يتطلب هدف تحسين التنقل وسهولة الوصول بأقل الوقت والتكاليف، وخفض الاعتماد على السيارة والانتقال إلى وسائل النقل الصديق للبيئة من خلال توفير خيارات نقل عام متطورة (الترام والحافلات) وتعزيز استخدامها في ربط المدينة بالإقليم وبمناطق التوسع وبباقي مناطق المحافظة، وكذلك التّحول إلى النقل غير الآلي (المشي والدراجات الهوائية).

[3] تم تقدير الاحتياج السكني الحالي والمستقبلي حسب نتائج تحليل واقع ومستقبل السكن في محافظة اللاذقية في الفصل العملي الأول والذي قُدر فيه أن هناك 163798 أسرة بحاجة لمسكن حالياً وما يقارب 124390 أسرة بحاجة لمسكن للعام 2035.

[4] تمّ تقدير الاحتياج لعدد المسكن للمهجرين على اعتبار أن متوسط حجم الأسرة في سورية 5 أفراد للعام 2011 وفق بيانات المجموعة الإحصائية.

- **<u>في المجال الاقتصادي</u>:** دعم الاقتصاد المحلي وتعزيز التنمية الاقليمية المتوازنة في مجال النمو الاقتصادي كمحرك للنهوض بمناطق المحافظة الأخرى والأقل نمواً وازدهاراً وتمتلك موارد اقتصادية غير مستثمرة بما يوفر فرص عمل في كل منها ويخفض معدل البطالة فيها ويحقق التوازن التنموي بين الريف والحضر من جهة أخرى وبالتالي تخفيف التكاليف الناتجة عن معالجة كل جانب على الآخر، إضافةً إلى إمكانية استثمار المرفأ وتوفير فرص العمل من خلاله، وهذا بدوره يحقق **الأهداف الكمية** التالية:
  - خفض معدل البطالة لتأمين التشغيل لمن هم في سن العمل والذين تبلغ نسبتهم 66.5 % على مستوى محافظة اللاذقية حيث بلغ عدد غير المشتغلين منهم ما يقارب 104560 شخص عاطل عن العمل وذلك وفق معدل البطالة 15.6 % المعتمد في المحافظة عام 2011، ولخفض عدد العاطلين عن العمل تهدف الاستراتيجية إلى أن يكون هناك نمو سنوي في عدد المشتغلين بمعدل 2 %[5]، أي تأمين 2091 فرصة عمل سنوياً للعاطلين عن العمل من هم في سن العمل وبالتالي خلال الخمس سنوات قادمة سيتم تأمين 10455 فرصة عمل، **وبالتالي تهدف الاستراتيجية إلى خفض معدل البطالة من 15.6 % عام 2014 إلى 14% حتى عام 2019**، وبذلك وفقاً لنسبة النمو السنوي للمشتغلين فإنه يمكن خفض معدل البطالة في كل من مناطق المحافظة على الشكل الآتي:

    - في منطقة القرداحة تأمين 381 فرصة عمل سنوياً أي خفض معدل البطالة من 33.3% إلى 29.9% خلال خمس سنوات أي حتى عام 2019، وفي منطقة الحفة تامين 1655 فرصة عمل خلال خمس سنوات وبالتالي خفض معدل البطالة من 26.8% إلى 24.1%، وفي منطقة جبلة تأمين 3555 فرصة عمل حتى عام 2019 وبالتالي خفض البطالة من 23.8% إلى 21.4 %، وأمّا في منطقة اللاذقية فتهدف الاستراتيجية إلى تامين 7950 فرصة عمل خلال خمس سنوات أي خفض معدل البطالة من 19.8% إلى 17.8% عام 2019.

إنّ الهدف من تخفيض معدل البطالة في كل من مناطق المحافظة هو تخفيف الضغط على المدينة من قبل سكان باقي المناطق طالبي العمل فيها، وبالتالي منع نمو المناطق العشوائية، وهنا يأتي دور المخطط التنظيمي للمدينة من خلال الأخذ بالاعتبار مسألة تأمين فرص عمل في باقي المناطق باستثمار الموارد الاقتصادية التي تتميز بها المحافظة.

- **<u>تطوير النظام الإداري في المدينة</u>:** ينطوي هذا الهدف على مجموعة من التدابير التي يؤدي تحقيقها إلى نموذج إداري تخطيطي متكامل وكفوء قادر بدوره على وضع البرامج التخطيطية ضمن إطار للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية وتخطي الحواجز التقليدية للإطار الإداري التخطيطي في المدينة من خلال:
  - تعديلات إدارية وتخطيطية (تحسين كفاءة الجهاز الإداري والتخطيطي، تحديث الإجراءات الإدارية، التنسيق الأفقي والشاقولي)
  - تعديلات قانونية وتشريعية (تطوير وتحديث القوانين والتشريعات التخطيطية ومنها المرسوم التشريعي رقم 5 لعام 1982 وقانون التوسع العمراني رقم 26 للعام 2000 بما يلائم المتغيرات ومتطلبات التنمية الجديدة المرهونة بالتحديات المستجدة).
  - تعديلات تنظيمية (التنسيق بين التخطيط التنظيمي وإطار التنمية، تطوير معايير جديدة لتصنيف المناطق الحضرية، تطوير نظام ضابطة البناء).

يُلاحظ مما سبق، أنّ هناك عدد كبير من الأهداف المطلوب تحقيقها، وإذا تمّ الرجوع إلى الواقع الراهن لنظام التخطيطي التنظيمي لمدينة اللاذقية يُتضح أهمية تحقيق كل منها على مختلف المستويات سواء في مركز المدينة أو في الضواحي وفي التجمعات المحيطة، <u>والأهم هو التكامل مع باقي مناطق المحافظة</u>، ولكن من الصعوبة تحقيق هذه الأهداف جميعاً دون أن يكون هناك تأثير هدف على آخر، لذلك لا بد من تحديد العناصر الاستراتيجية الأساسية التي يلخص تحقيقها إمكانية بلوغ الأهداف المرجوة بأقل التكاليف والآثار المتوقعة.

[5] تمّ الاعتماد على معدل نمو المشتغلين المعتمد في الخطة الخمسية الحادية عشر 2011-2015، الموقع الرسمي لهيئة لتخطيط والتعاون الدولي في سورية، **www.planning.gov.sy**

2.2.3. عناصر الاستراتيجية وفوائدها المتوقعة في إعداد المخطط المستدام.

إنّ تحقيق الأهداف السابقة ينطوي على تحديد العناصر الأكثر أهمية والتي تلخص المهمة الأساسية للاستراتيجية، وللتمكن من ذلك ولتحقيق التنمية الحضرية المستدامة يمكن الاعتماد على ما تمّ إجراءه والتّوصل إليه في الجزء النظري من البحث في استنتاج العناصر الأساسية لتطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية بهدف تحقيق استدامة مدينة اللاذقية، وهي[6]:

- التنمية الكثيفة والمدمجة.
- التجديد الحضري.
- كفاءة استخدام الطاقة والموارد الطبيعية.
- التماسك والانصاف لاجتماعي .
- التحول إلى النقل المستدام (النقل العام، وبدائل النقل غير الآلي).
- الاقتصاد القائم على المكان وتكامله مع جوانب التنمية الأخرى.
- التحول إلى نظام الحكم الفعال التشاركي وليس الحكومة (القائم على المواطنة والشفافية والتعاون والتشاركية واتباع سياسة من الأسفل إلى الأعلى).

تساعد العناصر الاستراتيجية السابقة في تحقيق الأهداف المحددة مسبقاً، حيث لا يمكن الالتزام بعنصر دون التكامل مع الآخر وإنّما جميعها مطلوبة وترتكز على ما يمكن إضافته من تحسينات وفوائد وتحسينات شاملة للمجالات البيئية والاقتصادية والاجتماعية والإدارية في مناطق المدينة وهي على الشكل الآتي:

☑ **فوائد عناصر نوعية حياة أفضل:**

- ✓ **البيئة:** استهلاك أقل للأراضي وللطاقة غير المتجددة، وتنوع حيوي أكثر.
- ✓ **المجتمع:** قدر أكبر من العدالة الاجتماعية وتنمية الشعور بالانتماء وتقاسم المصالح المشتركة لتحقيق الأهداف المشتركة وتحسين مستوى الخدمات.
- ✓ **الإسكان:** تأمين خيارات الإسكان ذات النوعية الجيدة التي تزود المأوى والأمان لكل السكان.
- ✓ **التنقل:** القدرة على النقل الكفء والفعال ما بين أماكن العمل والسكن والخدمات - تخطيط المدينة وتنميتها الموجهة بممرات النقل الاستراتيجية.
- ✓ **الأمان:** الوصول إلى الأمان انطلاقا من الأسرة ومن ثم المحيط.
- ✓ **الصحة والتعليم:** تأمين الخدمات الصحية وفرص الحصول على الجودة في التعليم لجميع فئات المجتمع.
- ✓ **الثقافة والترفيه:** توفير أماكن للنشاطات الثقافية والترفيهية والتفاعلات الاجتماعية.
- ✓ **زيادة الدخل والرفاهية:** الازدهار الاقتصادي المحلي وتوفير فرص عمل محلية متنوعة (تقليل الوقت والتكلفة وعدد الرحلات).

☑ **فوائد عناصر نوعية العمل:**

- ✓ **الأنظمة:** تطوير ضابطة البناء (الرخص والتقسيم) بما يتلائم المستجدات ويدعم نمو الاعمال.
- ✓ **بيانات ومعلومات:** توافر بيانات ومعلومات أدق وأشمل فيما يتعلق بعملية إعداد المخطط.

يمكن تحقيق هذه الفوائد من خلال التزام بالعناصر الاستراتيجية والتي لها الدور في التغلب على التحديات التي تواجه المدينة ضمن كل مجال ويوضح الجدول 90 دور كل عنصر في مواجهة التحديات على اختلاف المجالات.

[6] تمّ الاستناد إلى نتائج تحليل الدراسات النظرية ومجموعة التجارب الناجحة وإجراءات العمل المعتمدة والمكررة فيها لصياغة خطط واستراتيجيات إعداد مخططات تنظيمية مستدامة.

	عناصر استراتيجية إعداد مخطط مستدام	التنمية الكثيفة والمدمجة	التجديد الحضري	كفاءة استخدام الطاقة والموارد	الاندماج الاجتماعي والسكن الرخيص	التحول إلى النقل العام وغير الآلي	الاقتصاد القائم على المكان	نظام الحكم الفعال
أولويات التحديات	تراجع الغطاء النباتي	+++	+++	+++	++	++		+++
	تلوث بيئي	++	++	+++	++	++	++	+++
	استهلاك الطاقة غير المتجددة	++	++	+++	++	++	+	+++
	ضعف كفاءة استخدام الأراضي	+++	+++	+++	++	++	++	+++
	عدم تأمين الإسكان اللازم لجميع الفئات	++	+++	+	+++	++	++	+++
	نظام النقل بعيدا عن الاستدامة	++	++	++	++	+++	++	+++
	ضعف إمكانية الوصول العادل إلى الخدمات الحضرية الأساسية	+++	+++	++	+++	++	+++	+++
	معدل البطالة مرتفع وعدم توفير فرص عمل محلية	+	++	+	++	+	+++	+++
	ضعف التنسيق الافقي والشاقولي	-	-		-	-	-	+++
	عدم التشاركية	-	-	-	-	-	-	+++
الرموز	**+++ مساهمة قوية**		**++ متوسطة**			**+ ضعيفة**		

الجدول (90): دور كل من عناصر الاستراتيجية في التخفيف من التحديات المواجهة لمدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة

يُلاحظ من الجدول 91 الترابط بين كل من عناصر الاستراتيجية في المساهمة التي يمكن أن تحققها كل منها في حل المشكلة على اختلاف المجالات فمثلا التنمية الكثيفة والتجديد الحضري تساهم في منع الاستمرار باستهلاك الأراضي وتخفيف التلوث البيئي وتعزز بذلك بدائل النقل العام النظيف والنقل غير الآلي وبالتالي التخفيف من استهلاك الوقود كطاقة غير متجددة وخفض التكاليف الناتجة عن معالجة الآثار السلبية لكل منها، وبالمقابل زيادة العائد الاقتصادي من خلال اتباع التدابير المتعلقة بسياسة التجديد الحضري من توفير فرص عمل قريبة من السكن وبالتالي تأمين السكن من خلال إعادة إشغال الأراضي الشاغرة والمخالفة بمناطق للسكن الاجتماعي وكما يُلاحظ أنّ عنصر نظام الحكم الفعال له أكبر دور مساهم في التّغلب على التحديات في المجالات الأخرى، ولتحقيق هذه الفوائد يمكن تحديد المستويات المطلوبة للتغيير (المحاور الرئيسية) للمساعدة في تشكيل إطار التوصيات وإجراءات العمل وهي:

- **إدارة استعمالات الأراضي والمعالجة البيئية.**
- **عدالة توزيع الخدمات المجتمعية**
- **النقل والاستدامة.**
- **الاقتصاد الإقليمي والحضري.**
- **نظام المدينة (الإداري والتخطيطي).**

إنّ إجراءات العمل لكل محور تختلف حسب نوعية التنمية المطلوبة لمستويات التخطيط في كل من : **مركز المدينة (التنمية الرئيسية)، المناطق المحيطة بالمركز (الاحياء الداخلية)، الضواحي (التوسعات)، التجمعات المحيطة بالمدينة،** فمثلا أنماط استعمالات الأراضي في مركز المدينة وأحيائها تختلف عن الأنماط المطلوبة في التجمعات المحيطة وكذلك أنماط التنقل ونوعية مناطق العمل المطلوبة لذلك يمكن اختبار دور عناصر الاستراتيجية في تحقيق الأهداف الموضوعة وفق المستويات المطلوبة للتغيير في مدينة اللاذقية من خلال السياسات وإجراءات العمل المتعلقة بكل من مستويات التغيير المطلوبة ودورها في تنمية كل منطقة.

3.3. السياسات وإجراءات العمل التنفيذية

لتحقيق الأهداف الموضوعة لا بد من وضع استراتيجية عامة وبدائل للحلول وفق مستويات التغيير المطلوبة وذلك انطلاقاً من فرضية معدل النمو السكاني للفترة ما بين 2005-2010 والمقدرة ب 2.7 %* ، حيث يجب أن يتم التخطيط لأن تستوعب مدينة اللاذقية ما يقارب 897599 للعام 2035، أي بزيادة حوالي 411234 نسمة.
وذلك وفق الحساب الرياضي الذي يصف تغير السكان المستقبلي [54] كالآتي:

Y1= yo (1+ R)^N.
Y1 : عدد السكاني المستقبلي .
Yo: عدد سكان الوضع الراهن .
R : معدل النمو .
N : عدد السنوات.
y1= 486365(1+0.027) ^ 23.
y1= 897599 نسمة

إذاً تهدف التنمية المقترحة لإعداد مخطط يحقق تنمية المدينة الحالية واستيعاب الزيادة المتوقعة السّابقة وذلك من خلال إدراج سياسات التنمية الحضرية المستدامة في عناصر إعداده وفق مستويات العمل المطروحة.

وللانطلاق بالعمل، سيتم أولاً الاستفادة من إمكانيات التنمية الحالية في المدينة (البيئية والاقتصادية والاجتماعية والإدارية) وكذلك الاستفادة من إمكانيات التنمية المقترحة في المخطط المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية وكذلك لا بد من الإشارة أيضاً إلى أهمية الإمكانيات التنموية في المحافظة ككل وأثرها في إعداد المشاريع التنموية على مستوى مدينة اللاذقية، ويوضح الشكل 127 الإمكانيات التنموية للمدينة.

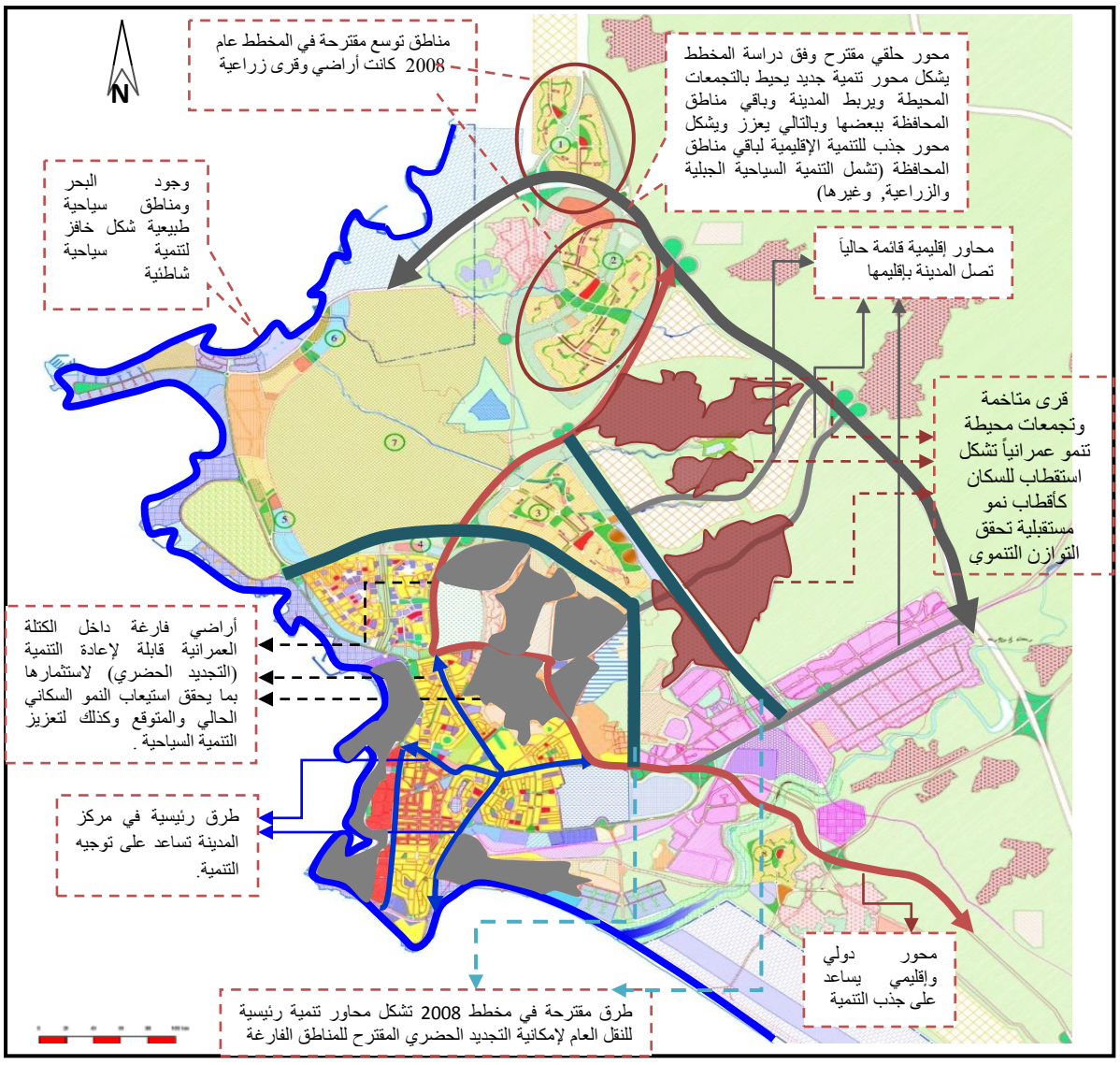
تساعد الإمكانيات الموضحة في الشكل 127 على تحديد التوجهات التنموية الاساسية للمدينة لاستيعاب النمو السكاني المتوقع وتلبية الاحتياجات القائمة والمستقبلية وقد افترض لذلك ثلاثة بدائل، وهي:

- **البديل1**: **(تنمية منتشرة)** تفترض هذه الاستراتيجية اعتماد الانتشار العمراني (الشمالي والشمالي الشرقي باتجاه مناطق التوسع المقترحة في المخطط المعلن للمدينة والجنوب والجنوب الشرقي باتجاه قرية البصة وإلى الشرق حيث تنمو تجمعات محيطة بالمدينة لاستيعاب النمو السكاني. في الواقع، إنّ استراتيجية هذا البديل هي جزء من التوجهات المعتمدة في المخطط المعلن عام 2008 لمدينة اللاذقية من قبل الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية، ولكن العمل وفق هذه الاستراتيجية يتطلب كلف بنية تحتية عالية وخدمات اجتماعية وتوسع على حساب البيئة الطبيعية والأراضي الزراعية.
- **البديل 2: (تنمية مركزية)** تفترض هذه الاستراتيجية تركيز التنمية في مدينة اللاذقية وضغط سكاني كبير عليها وعلى المنطقة الساحلية وتنمية خطية غير مسيطر عليها وهي من البدائل الاستراتيجية المقترحة للتنمية على مستوى المحافظة وفق توجهات المخطط الإقليمي حتى عام 2035 وكذلك جزء من مقترحات المخطط المعلن للمدينة التي اعتمدت على هذه الاستراتيجية من خلال اقتراح مناطق توسع خطية على طول الشريط الساحلي، إلا أنّه وفق هذا البديل فإن المدينة ستفقد السيطرة على أطرافها وتسبب الزحف العمراني غير المنتظم وبالتالي كلف تطويرية عالية وتكاليف معالجة لآثار الانتشار العشوائي (البيئية والاجتماعية والاقتصادية).
- **البديل النهائي المقترح 3**: **الانتشار المتوازن والمدروس لإمكانيات التنمية (تنمية متوازنة)** يفترض هذا البديل انخفاض الضغط عن المدينة ومركزها وتأمين المتطلبات والخدمات والتوجيه المتوازن للتنمية أي الدمج بين البديل الاستراتيجي الأول والثاني بما يتناسب مع واقع مدينة اللاذقية من خلال اعتماد التوجهات التالية:
  - ✓ الاستفادة من المناطق الفارغة والتي بحاجة إلى إعادة تأهيل والمناطق المخالفة لاستيعاب التوقع السكاني. حيث تشكل مساحتها حوالي 655.5 هكتار ولتحقيق الكثافة المعتمدة في الأسس والمعايير التخطيطية في سورية والمقدرة ب 200-350 نسمة/هكتار فإنها قادرة على استيعاب ما يقارب 230 ألف نسمة فقط. ولكن

* معدل النمو السكاني**2.7 %** هو حسب تقديرات المديرية العامة للإحصاء في محافظة اللاذقية (المرجع [41])، ولكن حسب دراسات أُعدت من قبل المختصين في علم الاجتماع والديموغرافيا فإنّ معدل النمو السكاني المتوقع في محافظة اللاذقية للفترة ما بين عامي 2015-2035 هو **2.3%.**

في استراتيجية المخطط المقترح المعلن للمدينة عام 2008 تبيّن أنّه تمّ إحداث مناطق التوسع في الشمال الشرقي والجنوب الشرقي لاستيعاب ما يقارب العدد السكاني المتوقع هذا في مناطق التوسع حيث بلغ 229 ألف نسمة وهنا يُلاحظ أنه كان بالإمكان اعتماد الانتشار الشاقولي لاستيعاب التعداد المتوقع وليس التوسع على حساب الاراضي الزراعية.

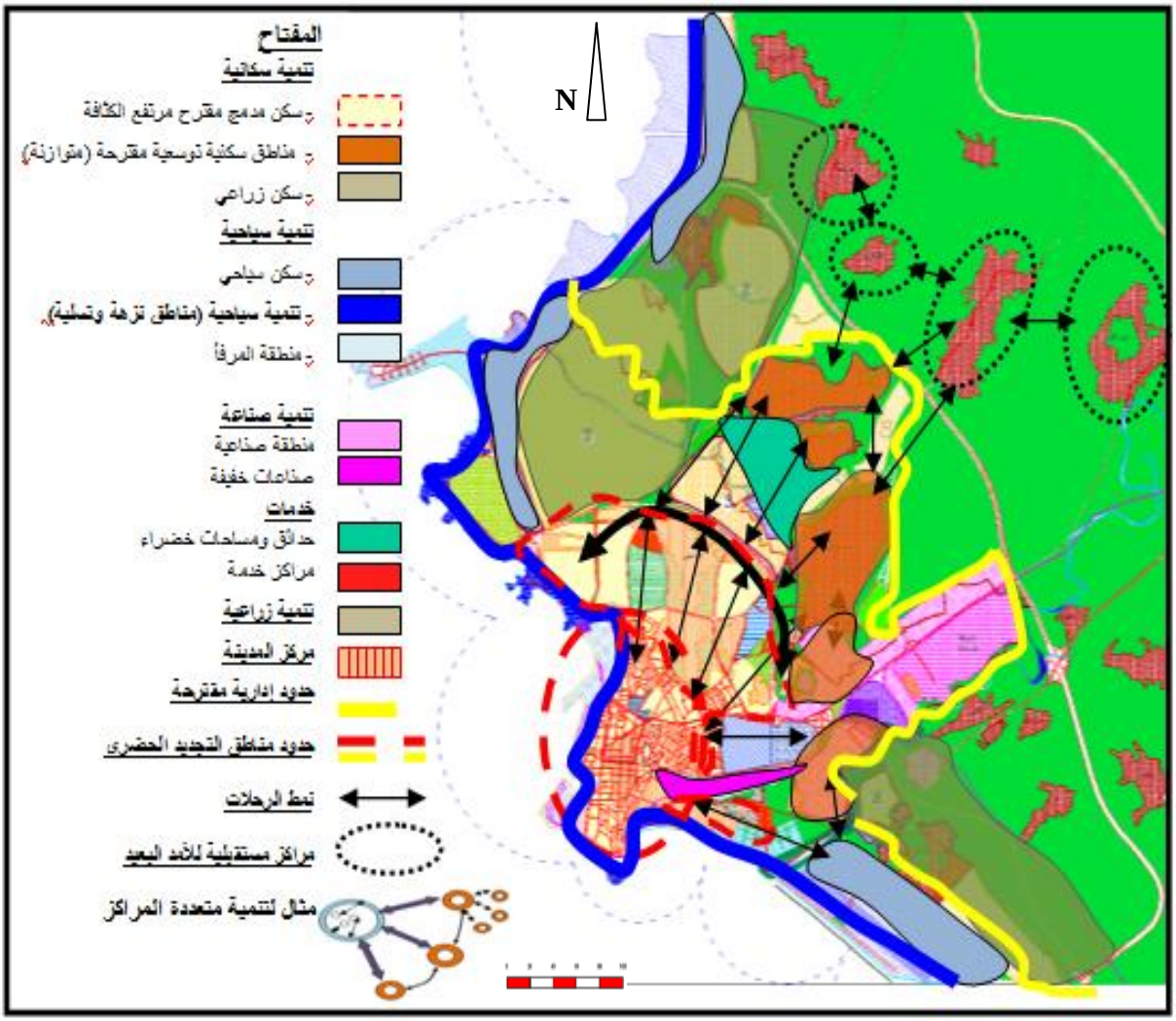
✓ إنشاء أقطاب نمو متوازنة تخفف العبء عن المدينة مكتفية ذاتياً مع تحقيق التدرج الهرمي لمراكز الخدمات فيها وقادرة على استيعاب النمو السكاني المستقبلي، وهنا يمكن الاستفادة من إمكانيات التنمية الموجودة حيث تشكل التجمعات المحيطة (سنجوان، سقوبين، بكسا، جناتا القنجرة) أقطاب نمو متوازية وخاصة أنّ هذه التجمعات آخذة بالتوسع عمرانياً ومخدمة بطرق للنقل تعمل كممرات للتنمية ولذلك حسب التوجه الحالي المقترح يُمكن تنظيمها وتخطيطها وفق الأسس والمعايير الحديثة للمجاورات السكنية المستدامة وهنا تتعزز أيضا التنمية الموجهة بممرات النقل الاستراتيجية إذ أنّه بحلول عام 2035 سيصبح تعداد مدينة اللاذقية 897599 نسمة أي تُصنف مدينة كبيرة جداً ميتروبوليس سيفوق عدد سكانها 600.000 ألف نسمة حيث يُفضل اتباع استراتيجية النمط المتعدد المراكز أي خلق مراكز نمو متوازنة.



الشكل (127): إمكانيات التنمية في المدينة وفي المخطط المقترح المعلن عام 2008.
المصدر: إعداد الباحثة

- ✓ اعتماد سياسة التجديد الحضري كأحد سياسات التنمية الحضرية المستدامة لمنع الانتشار العمراني للمدينة على مختلف المستويات التخطيطية في المناطق المراد إعادة تأهيلها والمخالفة وفي مناطق التجمعات المقترحة للتوسع بحيث يحافظ على المساحات الخضراء في المدينة وعلى الأراضي الزراعية المحيطة بالقرى المتاخمة.
- ✓ توجيه التنمية السياحية على طول الشريط الساحلي بحيث تُعزز بمقومات سياحية استثمارية وترفيهية وتخصيص أجزاء من الشريط الساحلي كمناطق ترفيهية غير مأجورة للسكان، وكذلك الربط والتكامل مع المناطق السياحية الجبلية على مستوى المحافظة بتوفير مقومات سياحية فيها أيضاً مع تأمين سهول الوصول حيث أن هناك طرق إقليمية تربط المدينة مع المناطق تعمل كممر للتنمية السياحية أيضا للحركة والوصول إلى السياحة الجبلية كما في القرداحة قرية بكراما وفي ناحية كسب وصلنفة وغيرها.
- ✓ تعزيز التنمية الزراعية كرديف للسياحة في الأراضي الخصبة الساحلية في الشمال والجنوب على طول الشريط الساحلي.
- ✓ اتباع سياسة البيئة الاقتصادية الملائمة للأعمال التجارية والتكنولوجية ووفق المزايا النسبية لكل منطقة وإخضاع الصناعات الملوثة لمعايير بيئية ومراقبة دائمة للحفاظ على البيئة من جهة وإمكانية جعل المنطقة مركز للبحث والاستدامة الاقتصادية .

وفق التّوجهات السابقة تتحدد الاستراتيجية العامة للتنمية المقترحة في مدينة اللاذقية وهي التنمية المتوازنة، ويوضح الشكل 128 استراتيجية البديل النهائي المقترح في المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية.



الشكل (128): استراتيجية البديل النهائي المقترح لإعداد مخطط تنظيمي مستدام في مدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

يُلاحظ من الشّكل السّابق نمط الرحلات وفق الاستراتيجية حيث تتصل المناطق المحيطة بالمركز بطرق شعاعية منتظمة مع ربط حلقي فيما بينها بالإضافة إلى إمكانية اتصال التجمعات (مراكز النمو الثانوية المقترحة في سقوبين وسنجوان وبكسا وجناتا القنجرة) بالمناطق المحيطة بالمركز من خلال الحركة الشعاعية المنتظمة باتجاه الطريق الحلقي (المتحلق الشمالي- المدينة الصناعية) الامر الذي يمكّن من ربط المناطق دون الدخول إلى المدينة، إضافة إلى أن وجود الطريق الحلقي المحيط بالتجمعات المحيطة (مراكز النمو المقترحة) يمكّن من الربط الحلقي فيما بينها وكذلك يشكل محور تنمية مستقبلية للتجمعات المجاورة لأن تكون مراكز نمو جديدة مستقبلاً.
إنّ وضع التّوجهات العامة أمر هام ولكن لا تُعزز اهميتها إذا لم تتخذ الإجراءات العملية اللازمة وفق التوجهات العامة لكل من مستويات التغيير ومجالات العمل في وضع أولويات الاستراتيجية لمدينة اللاذقية.

1.3.3. مستوى التغيير الأول: إجراءات إدارة استعمالات الاراضي والمعالجة البيئية.

يعتبر الاستخدام المستدام للأراضي أداة رئيسية لتحقيق التنمية الحضرية والريفية المستدامة على حد سواء من حيث الأخذ بالاعتبار تأمين الفاعلية الاقتصادية والاجتماعية والصحة والرفاهية للمجتمعات الريفية والحضرية معاً، وبذلك تخرج استعمالات الأراضي المستدامة عن كونها عملية توزيع استعمالات وفعاليات مختلفة (سكنية وتجارية وصناعية...الخ) فحسب، لتكون أكثر شمولية ونوعية من حيث تفعيل مبادئ الاستدامة على كافة المستويات التخطيطية والتصميمية الحضرية بدءاً من أصغر وحدة بنائية في المجاورة حتى المنطقة، وهنا يكمن التكامل بين استعمالات الأراضي والتصميم الحضري، حيث يعد هذا الأخير أداة لإنتاج استعمالات أراضي مستدامة متكاملة على عدة مستويات، ولتحقيق هذا لا بد من اتخاذ سياسات وإجراءات عمل بشأن ذلك تشمل (التوازن بين التركيبة المكانية والتنموية، تصنيف أنماط استعمالات (تحديد مراكز خدمات) وفق مبادئ الاستدامة، الحد من التلوث البيئي، التنوع الحيوي، معالجة مياه الأمطار، التنمية الإقليمية).

1.1.3.3. التوازن بين التركيبة المكانية والتنموية في تخطيط استعمالات الأراضي.

يرتكز التخطيط المستدام للأراضي على توجهات سياسية عدة منها:

- الالتزام بمبادئ التصميم الحضري المستدام المرتبطة بتخطيط الأرض على اصغر مستوى **مثل التخطيط لمجاور سكنية مستدامة** لتسهيل عملية توزيع مراكز الخدمات وفق ما يتطلبه حجم المجاورة المعتمد، حيث يجب تقسيم أحياء المدينة وكذلك التوسعات والمناطق المقترحة لاستيعاب النمو المستقبلي إلى مجاورات سكنية وذلك باعتماد **حجمها 5000 نسمة**[8] وبتوفير مركز خدمي يحتوي جميع متطلباتها من مركز ثقافي وترفيهي وتجاري وخدمي بلدي ومحطة وقود ودور عبادة، وخدمات البنية التحتية والصرف الصحي والمياه والكهرباء، وممرات مشاة وساحات ضمن الوحدة السكنية وحدائق، ويوضح الشكل 129 تقسيم حي الصليبة إلى مجاورات حيث يبلغ عدد سكانه 54148 نسمة أي وفق تعداد 5000 نسمة للمجاورة فإنّه يتألف من 10 مجاورات، وضمن هذه السياسة فإنّ هناك أسس ومعايير للمجاورة المستدامة وهي على مستويات [157].



الشكل (129): مثال تطبيقي لتقسيم الأحياء إلى مجاورات (حي الصليبة)
المصدر: الباحثة

- **ضمن حدود المدينة ومركزها:** يجب توفير

[8]- تم اعتماد تعداد 5000 نسمة للمجاورة وفقاً لنتائج الدراسة التحليلية النظرية والعملية من البحث.

مساحات خضراء وتشجيع المشي وتخفيف استخدام السيارات وتقارب الفعاليات.
- **خارج حدود المدينة:** يمكن الحفاظ على الأراضي الزراعية وإنشاء تجمعات متقاربة ومتعددة الاستعمالات لتشكل مجاورات مكتفية ذاتياً دون الحاجة إلى الانتشار العمراني.

- **تعيين أنماط الاستعمالات المستقبلية لتأخذ بعدها المكاني وفق مبادئ التنمية المستدامة أي تصنيف الاستعمال حيث يمكن للتنمية أن تُطبق من خلال اتباع مبادئ عدة** في عملية تخطيط انماط استعمالات الأراضي وهي:
  - ✓ استعمالات مدمجة ومتقاربة **وهذا مبدأ ملائم لواقع مدينة اللاذقية** التي تواجه ندرة في الأراضي الصالحة للتنمية العمرانية وتحتاج لتكثيف عمراني، وإنّ تقارب الفعاليات يتطلب تأمين الاستعمالات المتعددة ضمن مركز المدينة (حي الصليبة والشيخ ضاهر والطابيات) وفي الأحياء الأخرى مثل العوينة والقلعة والجمهورية والسابع من نيسان وحي الزراعة وفي الأحياء المخالفة (حي البعث والثورة والقدس) بتأمين نصف قطر تخديمي لا يزيد عن 400 م إن أمكن.
  - ✓ توجيه كل من التنمية العمرانية والصناعية الملوثة إلى المناطق الأقل قيمة من حيث المصادر الطبيعية في الأراضي البور في المناطق الجبلية المرتفعة في منطقة القرداحة والحفة.
  - ✓ التجديد الحضري لكل من المناطق الشاغرة في أحياء المدينة والمراد إعادة تأهيلها والمخالفة وفق احتياجات المدينة والتي حُددت في المناطق البرمجية التي قُسم على أساسها المخطط المقترح المعلن للمدينة والتي تبلغ مساحتها 655.5 هكتار
  - ✓ التنمية الإقليمية من خلال التركيز على إحداث مراكز متممة على مستوى الإقليم تتضمن قدر مساو من الأعمال والوظائف التي تتطلبها المدينة.

اعتماداً على هذه المبادئ فإنّه يمكن اقتراح عدة حلول لتحقيق متطلبات مدينة اللاذقية من الاستعمالات وهذا مرتكز بدوره على مبادئ التوزيع الامثل والأفكار الجديدة الإبداعية للاستعمالات المطلوبة بما يناسب واقع المدينة

2.1.3.3. التوزيع والاستخدام الأمثل للأراضي

لتحقيق متطلبات التنمية من توزيع واستخدام أمثل للأراضي في مدينة اللاذقية، فإنّه حسب واقع مدينة اللاذقية الأمر يتطلب التفكير بأمرين متعلقين بالتنمية فيها وهما:
- **الأول :** أنّه لا يمكن إحداث التنمية في كل الأماكن.
- **الثاني:** يمكن لأشكال جديدة من التنمية أن تُؤكد في المناطق الشاغرة وغير المطورة والمراد إعادة استخدامها وفق الظروف المادية الحالية للمدينة فهناك مناطق يجب أن تعزز فيها الكثافات السكنية والتجارية، في حين مناطق أخرى يُمكن أن تشكل مواقع لفعاليات إنتاجية جديدة مبتكرة.

وبشكل عام، تُشير دراسات حديثة عدة إلى أنّه من أجل توزيع واستخدام أمثل للأراضي ولأفكار إبداعية يجب أن يكون هناك تحديد لمراكز الخدمات على مختلف المستويات ومنها مركز المدينة ومركز المنطقة ومراكز المجاورات ومناطق الاستعمال المتنوع على الشكل الآتي [122] :

- **مركز المدينة:** ويتضمن بيئة متعددة للاستعمالات الحيوية يعتبر المنطقة الأساسية للتنمية التجارية والخدمات وذات كثافات سكنية مرتفعة وأماكن عامة وترفيهية.
- **مركز المنطقة:** وهي منطقة ذات كثافة تتراوح من عالية إلى متوسطة تتضمن بيئة متعددة الاستعمالات معظمها سكنية ومناطق توظيف وبعض تجارة التجزئة وتتضمن أماكن عامة ومناطق مفتوحة وفق أسس التصميم الحضري المستدام.
- **مراكز المجاورات والأحياء:** وهي بيئات متعددة الاستخدام تتضمن محاور للأنشطة التجارية الترفيهية وتشتمل على مزيج محدود من أنواع المساكن (طابقية – أسرة واحدة)، والأنشطة التجارية على هذا المستوى إما أن يتم دمجها مع الأبنية السكنية في الطوابق الارضية على الشارع مباشرة للتفاعل الاجتماعي أو يمكن أن تكون أبنية تجارية على طول ممرات المشاة، وتشمل مراكز الاحياء كل من الساحات والمواقع العامة الطبيعية والمدارس ومراكز الترفيه والمكتبات والمراكز الثقافية وأماكن العبادة وغيرها.
- **مناطق عالية الكثافة ومدمجة (العمل والسكن Live+ Make):** حيث يكون السكن متقارب من النشاط الانتاجي المنخفض التأثير ويمكن أن تُطور في مركز المنطقة وبالقرب من مركز المدينة، وهذا إجراء يُعزز التصاميم

الحضرية المبتكرة من خلال تنوع استعمالات الأراضي لإمكانية استخدام واستثمار الصناعات بأقل التكاليف البيئية والاقتصادية حيث يُقترح في هذه الحالة السماح بالصناعات الخفيفة والتحويلية الصغيرة مع استعمالات أخرى مثل السكن المتعدد الطوابق وتوافر تجارة التجزئة (المحلات).

➢ **أحياء متعددة الاستعمالات الخضراء** Urban Green Mixed –Rise**:** هي من الأحياء السكنية المبتكرة لإعادة إشغال المناطق الشاغرة حسب موقعها من المدينة، وتجمع هذه الأحياء ما بين الكثافة الإسكانية العالية والمتوسطة حيث تكون الأبنية عالية لتوفير مساحات للمواقع العامة ويتخلل هذه المناطق تجارة التجزئة ومناطق العمل داخل الأحياء على طول الممرات وهي بذلك تُمثل الزراعة الحضرية للأحياء المدمجة، والمواقع المفضلة لتطويرها تكون في القرى المتاخمة للمدينة أو في الضواحي التي هي في طور التطوير.

➢ **الاستعمالات الصناعية وتشمل الأنواع التالية:**

- **الاستعمالات الصناعية الخفيفة المدمجة:** وهي عبارة عن استعمالات صناعية توفر بيئات جاذبة لفرص العمل وتشمل مجموعة أعمال وصناعات تكنولوجية رقمية خفيفة، وتُقام في الأراضي الحضرية ذات القيمة العالية وذات تأثير منخفض على البيئة ولها ميزة إضافية تتمثل بالقرب من الخدمات الأخرى التعليمية والصحية والسكنية التي تقع في المدينة.
- **الاستعمالات الصناعية العامة:** تشكل الجزء الأكبر من البنية التحتية وتوفر مراكز عمل لاستيعاب مجموعة واسعة من أنشطة الانتاج والتوزيع وأثرها أخف من الصناعات الثقيلة ومعظم مواقع هذه الصناعات متاخم للأحياء السكنية ولكن مع تحقيق معايير التصميم لتحقيق جودة بيئة الأعمال من حيث أبعاد الشوارع والبعد عن السكن وتجنب الضوضاء والرائحة والتأثيرات المرورية، وممكن أن تكون هذه الصناعات الحرف اليدوية، نسيجية وغذائية، ورش خياطة، وحدادة وغيرها.
- **الصناعات الثقيلة:** تكون معزولة عن السكن والتجارة وتتمثل بالصناعات الكيماوية ومصافي النفط ومحطات التحويل إلى غاز وإعادة التدوير ونقل النفايات وغيرها.

يتبين مما سبق أنواع الصناعات المختلفة وتبعاً لمعطيات مدينة اللاذقية وبيئتها الزراعية وطبيعتها الخضراء فإنّه يمكن تفعيل الاستعمالات الصناعية الخفيفة والعامة فقط في المدينة وإقليمها للحفاظ على الموارد الطبيعية والبيئية مع إمكانية تأمين حواجز عازلة أيضاً ما بين الصناعات المختلفة والأحياء السكنية في حال الحاجة لذلك.

➢ **تحديد المساحات الخضراء والمواقع العامة المفتوحة**

تعتبر المساحات الخضراء من العناصر الرئيسية لاستراتيجية الأراضي المستدامة وتتطلب أفكار إبداعية وخاصة إذا تعلّق الأمر بتطويرها داخل المدن وتختلف المواقع ما بين المناطق **المنتجة الابداعية** Innovative Productive هي مواقع عامة مبتكرة يتم تطويرها حيث تسود أنماط التنمية وفي الأراضي الشاغرة ضمن المدينة وتتضمن بشكل أساسي حقول الأزهار التي تنظف التربة والمزارع الحضرية مع المنازل الخضراء وجزء من هذه المناطق يكون مخصص للمساحات المائية لإدارة مياه العواصف، و**المناطق الطبيعية الإبداعية البيئية** وهي مواقع عامة من غابات ومروج تتطور تدريجيا مع مرور الوقت وتكلف القليل وتتطور من تلقاء نفسها ويمكن الحفاظ عليها، ولكن هذه يجب أن تكون حيث توجد أنماط التنمية البيئية (الغابات – المروج المزهرة وغيرها)، **وأما غابات الكربون** carbon forest فتكون على طول الطرق السريعة وعلى بعد 500م عن كل جانب تعمل على امتصاص انبعاثات الكربون CO_2 من السيارات ومنع الملوثات من الوصول إلى السكن المجاور.

لها فوائد على كل مستوى ولمجالات مختلفة حيث تتمثل فوائدها بزيادة التنوع الحيوي والهواء النظيف وتحسين نوعية المياه وإدارة والتقاط مياه الأمطار وتنظيف التربة، أما الفوائد الاقتصادية تتمثل في تخفيض الصيانة وتكاليف المرافق وخلق فرص العمل والاستجمام والترفيه وتشجيع أشكال التفاعل الاجتماعي وتحسين الصحة ويمكن استثمار هذه المناطق في إدارة مياه الأمطار.

➢ **الاستعمالات التجارية:**

إنّ توزيع وتخطيط المناطق التجارية مرتبط بشبكة النقل وأنواع الطرق ونوعية الوسائل المستخدمة، إذ من المفضل تقليل المساحات المخصصة للاستعمالات التجارية واتباع استعمالات أراضي مدمجة، وأن تكون على طول الطرق الشريانية والطرق التجميعية والطرق المحلية وفي المراكز المخصصة للمشاة.

هناك عدة أنماط للتنمية التجارية وهذا يعتمد على أنماط الأحياء والمراكز التخطيطية، وبشكل عام، تكون التنمية التجارية المتعددة الاستعمال في الأحياء المختلطة المدمجة ذات الابنية العالية والمتعددة الاستعمال وعلى طول

الشوارع وطرق النقل المخصصة لهذه الأحياء (وهي على الأغلب تكون إما طرق ترانزيت (سكك خفيفة) أو طرق فيها مسارات للمشاة والدراجات الهوائية.
تبين مما سبق أهمية تحديد مراكز الخدمات لإمكانية التوزيع الأمثل والمناسب للمركز والتأثير الذي يشغله بالنسبة للمدينة، لذلك سيتم اقتراح مراكز خدمات جديدة على مستويات مختلفة في مدينة اللاذقية.

3.1.3.3.. تحديد مراكز خدمات جديدة لاستعمالات أراضي أكثر استدامة في مدينة اللاذقية

تمّ اقتراح تحديد مستويات للتخطيط (مراكز للخدمات) كما هو موضح في الشكل 130، والتي سيتم توزيع استعمالات الراضي وفقها على الشكل الآتي:



الشكل (130):مستويات التخطيط المحددة لاقتراح أنماط استعمالات الأراضي في مدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة

➢ **تحديد مركز جديد لمدينة اللاذقية (منطقة التنمية الرئيسية)** يضم كل من حي الصليبة وحي الشيخ ضاهر حيث تتركز في كل منها الأعمال والأنشطة التجارية والإدارية والخدماتية وتتضمن شبكة طرق رئيسية تخدم المركز وتتضمن مناطق شاغرة ومراد إعادة تأهيلها كما هو موضح في الشكل 131 حيث يُقترح فيها:

✓ توسيع المنطقة التجارية بإقامة شركات تجارية (عامة وخاصة) محاطة بأحياء سكنية ذات كثافة مرتفعة قريبة من أماكن العمل الحالي الخدماتي والإداري أيضاً وكذلك اقتراح أعمال تكنولوجية جديدة كفرص عمل جديدة، مع ضرورة تأمين المساحات المفتوحة والمواقع العامة وفي هذه الحالة ونظراً للكثافة البنائية في المركز فإنّه يمكن الاستفادة من فكرة المناظر الإبداعية المبتكرة من خلال إعادة إشغال بعض المناطق المتدهورة وإشغالها بالكثافة السكنية المطلوبة بما يسمى الأحياء السكنية الحضرية المدمجة-Urban mixed use neighborhoods.



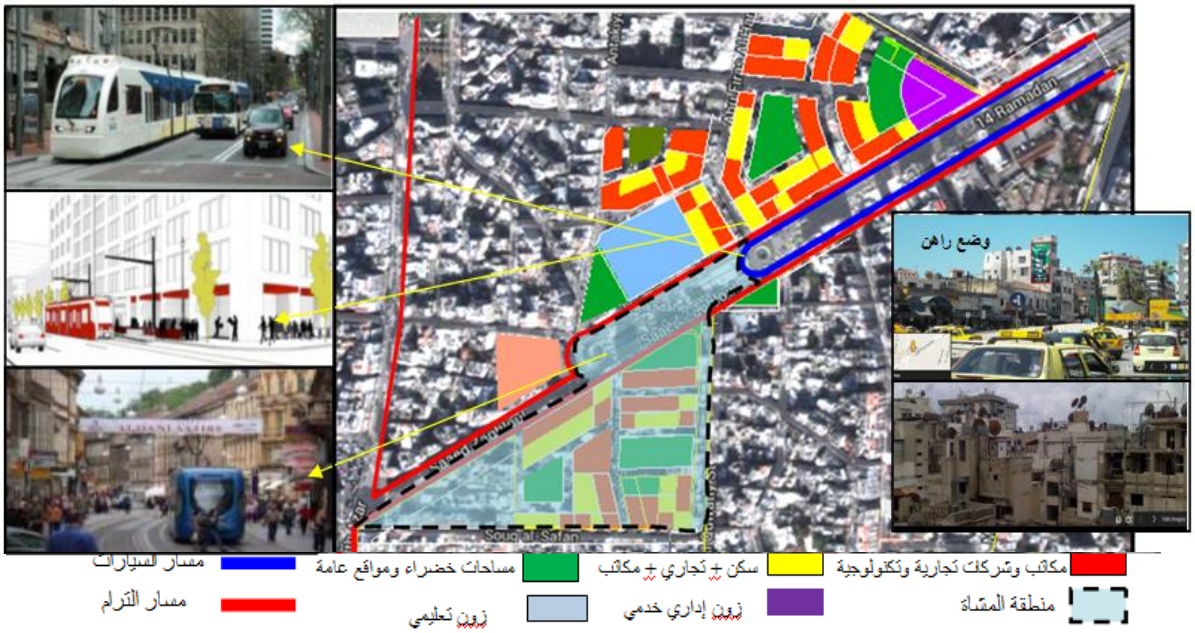
الشكل (131): حي الصليبة والشيخ ضاهر وتحديد المركز الجديد للمدينة
المصدر: إعداد الباحثة

مثال ذلك، يُقترح إعادة تأهيل أجزاء من حي الشيخ ضاهر بأحياء حضرية مدمجة ذات كثافة مرتفعة توفر شروط الاستدامة في المركز، حيث يُعد هذا الحي من الأحياء الفعّالة في مركز المدينة ويتضمن فعاليات إدارية وتجارية وخدمية (صحية وتعليمية وفنادق ومطاعم) ولكن هناك نقص واضح للمساحات الخضراء والمواقع العامة وكذلك سوء في التنظيم العمراني ويوجد العديد من المناطق المتدهورة لا يتجاوز ارتفاعها الطابق أو الاثنان وكما أنَّها تشغل استعمال واحد فقط، لذلك يُقترح إعادة تأهيلها من خلال اتباع استراتيجيات ضرورية ضمن العناصر الرئيسة في الأحياء المدمجة المقترحة كالآتي:

- **الإسكان:** تنمية عالية الكثافة وتأمين وظائف لقوة عاملة كبيرة، تطوير وتحفيز معايير المباني الخضراء .

- **الخدمات العامة والترفيهية والثقافية والأنشطة التجارية:** صيانة وترقية البنية التحتية لاستيعاب الزيادة المستقبلية وتوسيع مناطق العمل، وتحسينات في الفراغات العامة وتصميم ممرات للمشاة والدراجات الهوائية على يمين الطريق وتطوير النظم الإيكولوجية لتحفيز الفنون والحفاظ على المناطق التاريخية، وتحفيز تجارة التجزئة (المحلات) وخاصة عند العقد (تقاطعات الطرقات).
- **النقل:** تتضمن هذه الأحياء خيارات نقل متعددة الوسائط من حيث إعطاء الأولوية للترام (السكك الحديدية الخفيفة) والحافلات السريعة وممرات الدراجات الهوائية وتوفير بيئة للمشاة مع مشاركة السيارات عند الحاجة.

وفق هذه الإجراءات يمكن إعادة تأهيل أجزاء من حي الشيخ ضاهر باستعمالات أراضي متعددة ومدمجة (تجارية وخدمية وسياحية مركزية) مع تأمين الوصول السهل والسريع بواسطة النقل العام والصديق للبيئة من خلال تفعيل خط الترام وتخصيص مسار له لتخديم هذه الاستعمالات مع وجود منطقة للمشاة تشكل فراغاً عاماً ضمن مركز المدينة تشجع على الفعاليات الضرورية (المشي والسوق)، كما هو موضح في الشكل 132.



الشكل (132): مثال تصوري مقترح لإعادة تأهيل وتجديد بعض أجزاء من حي الشيخ ضاهر
المصدر: إعداد الباحثة

- ✓ إعادة إشغال منطقة مستودعات المرفأ عوضاً عن السكن والتجارة المقترحة في المخطط المعلن للمدينة عام 2008 بفعاليات سياحية ترفيهية مع توفير مساحات خضراء وحدائق شاطئية للتنزه المجاني.
- ✓ تجديد الواجهة البحرية للمرفأ والذي يأخذ مساحة كبيرة على الواجهة من خلال إيجاد مساحة من شأنها أن تعزز إمكانية الوصول السهل إليها من المدينة واستثماره بالسياحة بإنشاء شواطئ اصطناعية للجذب السياحي المحلي وبالتالي تعزيز التنمية السياحية من جهة وزيادة فرص العمل والتوظيف مع تأمين المناظر والمواقع العامة المفتوحة في مساحات ملائمة من الواجهة.

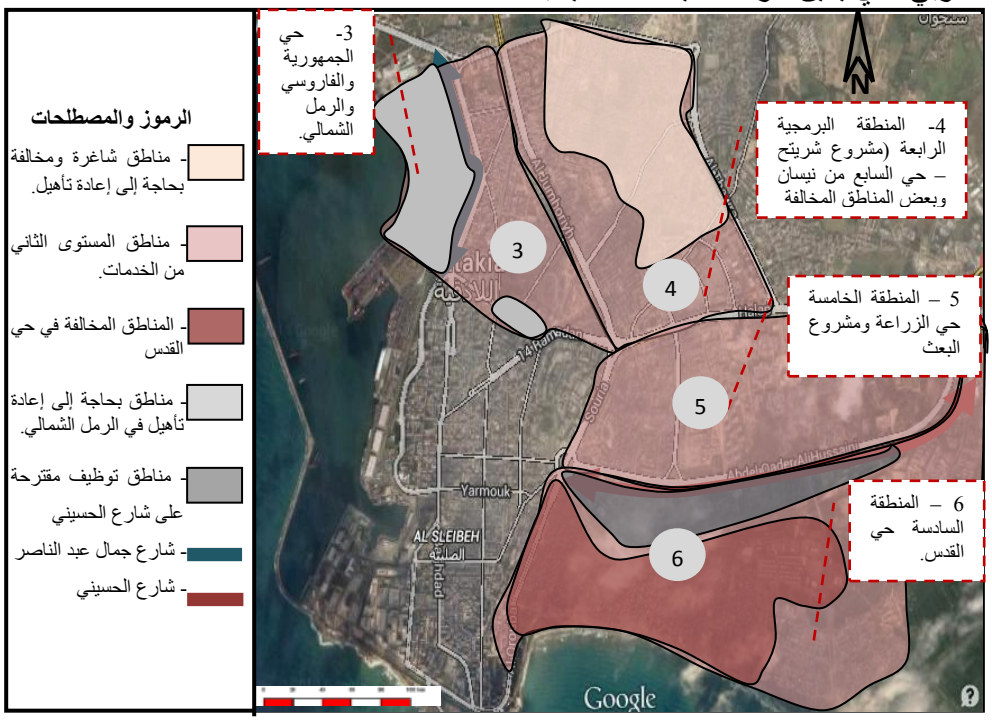
➢ **المستوى الثاني من مراكز الخدمات:** يضم كل من المنطقة البرمجية الثالثة الرابعة والخامسة والسادسة المحددة في المخطط المعلن للمدينة الموضحة في الشكل 133 والتي تشمل كلاً من حي الجمهورية وحي الفاروسي وحي السابع من نيسان ومشروع شريتح والرمل الشمالي وحي القدس وحي جامعة تشرين ومشروع الزراعة والبعث، وقد تمّ اختياره كونه يتميز بتركز معظم الفعاليات التعليمية والخدمية والصناعات الحرفية ومحطة القطار ومركز انطلاق الحافلات ومخدّم بإحدى الطرق الإقليمية الهامة (طريق الحسيني)، الأمر الذي يمكّن من إحداث تنمية وفق ما يتطلبه مبدأ التخطيط المستدام وتأخذ المناطق المتدهورة والشاغرة مساحة كبيرة من هذه المناطق حيث يُقترح فيها ما يلي:

- **في المنطقة الثالثة:** إبقاء بعض أجزاء من المشيدات الصناعية الخفيفة في المنطقة الثالثة التابعة لمنطقة المرفأ وإعادة إشغالها بصناعات نظيفة تكنولوجية ومنشآت تجارية لتأمين وزيادة فرص التوظيف وكذلك

استثمار الجزء الأكبر من منطقة المرفأ بمنشآت سياحية (مطاعم وفنادق إن أمكن مع الحدائق الشاطئية) وجميعها مخدمة بطريق جمال عبد الناصر، وكذلك اقتراح إعادة إشغال المناطق التي هي بحاجة إلى تأهيل في حي الجمهورية والرمل الشمالي والتي تحتوي على أبنية مضى على عمرها التشغيلي 40 عاماً وهدمها وإعادة بنائها وفق معايير عمرانية وعمرانية معاصرة مع تأمين ما يلزمها من مساحات خضراء ومنشآت خدمية (بلدية- دينية- بنية تحتية).

- **في المنطقة الرابعة:** اقتراح إعادة إشغال المناطق المخالفة في المنطقة البرمجية الرابعة (بساتين الريحان والقنينص وحارة علي الجمال) إلى أحياء سكنية مدمجة (سكن +عمل) تتضمن مناطق للتوظيف ومراكز خدمية (تجارية، إدارية، بلدية، دور عبادة، تعليمية وصحية) ومواقع عامة (مساحات خضراء- ملاعب) ومخدمة طرقياً بحيث تكون سهلة الوصول بوسائل النقل العام والصديق للبيئة.
- **في المنطقة الخامسة:** اقتراح إعادة تأهيل بعض المناطق ضمن حي الزراعة ومشروع البعث من خلال دمج الفعاليات وتكثيف التنمية لتأمين الخدمات المطلوبة مع توفير المساحات الخضراء بما يحقق متطلبات المجاورة الحديثة من تامين مراكز خدمية كافية وتخصيص شوارع للمشاة وخاصة في المناطق المدمجة ذات الأشرطة التجارية كما في حي الزراعة لتعزيز التنمية التجارية والسكنية في هذه المنطقة من جهة وتخفيف الضغط عن المدينة من جهة أخرى.
- **في المنطقة السادسة:** اقتراح إعادة إشغال المنطقة على طريق الحسيني بمناطق توظيف من خلال صناعات إبداعية تكنولوجية جديدة (صناعات نظيفة) لتأمين فرص العمل المطلوبة والقريبة من أماكن السكن، حيث يعتبر هذا الطريق ممر إقليمي فعّال يمكن إقامة صناعات خفيفة وعامة بأنواعها المختلفة تبعاً للموارد المتوفرة في المدينة مثل إنتاج الثمار المجففة وسوق لتصريف المنتجات الزراعية خصوصا الساحلية.

كما يقترح في هذه المنطقة التّجديد الحضري لمناطق السّكن العشوائي في حي القدس واستثمارها بإنشاء أحياء سكنية خضراء Green Mixed -Rise عالية الكثافة إلى متوسطة لتأمين المساحات للمواقع العامة والمناظر الطبيعية مع تأمين الخدمات التجارية إمّا من خلال الاشرطة التجارية على طول ممرات الأحياء أو من خلال مراكز الأحياء والمجاورات وكذلك إعادة تأهيل بعض المناطق على الشريط الساحلي ضمن الحي بالاستثمار السياحي حيث تعتبر من المناطق الفعالة لتعزيز السياحة الشاطئية في مدينة اللاذقية، وخاصةً أنّ هناك مشكلة في وجود المرفأ على الكورنيش الغربي الذي يعيق حركة السياحة الداخلية بالشكل الفعال.

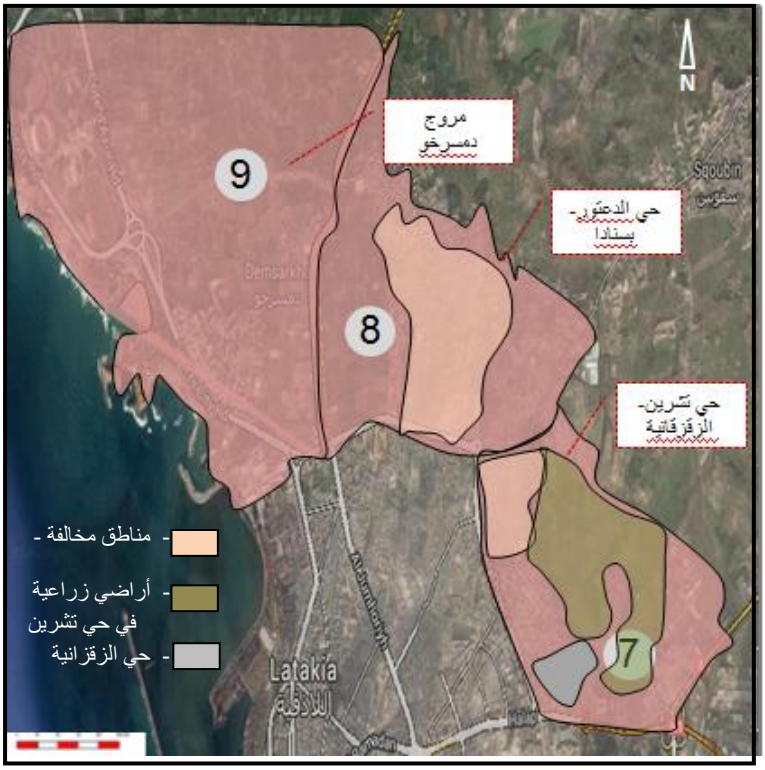


الشكل (133): مخطط للمناطق البرمجية والمناطق المقترح إعادة إشغالها فيها
المصدر: إعداد الباحثة

➢ **المستوى الثالث من تحديد المراكز:** يتضمن الضواحي والتجمعات المخالفة المحاذية لها مثل ضاحية تشرين والزقزقانية وبسنادا والدعتور وحي البعث والثورة وحي الأسد وبذلك فهي تشمل (المنطقة البرمجية السابعة، الثامنة والتاسعة) الموضحة في الشكل 134 حيث يُلاحظ أنّ أغلبها مناطق عشوائية والتي يشكل عدد سكانها 40% من سكان مدينة اللاذقية وتواجه ضعف في البنية التحتية (الطرق السيئة والحالة الفيزيائية المتدنية وقلة الحدائق والمساحات الخضراء) يمكن اقتراح إعادة إشغالها من خلال البناء على إمكانياتها المتواجدة وإعادة تأهيل الأبنية التي بحاجة لذلك من خلال الهدم وإعادة بناء أبنية جديدة وفق تقنيات وشروط تنظيمية معاصرة وبما يؤمن تلبية حاجات المدينة من استيعاب النمو السكاني لتفادي إحداث مناطق توسع إضافية على حساب الاراضي الزراعية والموارد الطبيعية، ولكن أنماط الأحياء المقترحة تختلف من منطقة لأخرى حسب أهميتها واحتياجاتها ومدى ملاءمتها للنمط المختار، وبشكل عام جميعها يجب أن تكون وفق معايير المجاورات والأحياء السكنية المستدامة المذكورة سابقاً وبكثافة عالية إلى متوسطة بما يحقق النسيج الحضري الجيد، وبالتالي تكون المقترحات على الشكل الآتي:

- **في المنطقة السابعة:** إعادة تنظيم المناطق العشوائية (حي الزقزقانية) بما يؤمن لها التخديم الكافي (توفر مركز خدمي وديني وتعليمي وصحي وحدائق عامة وغيرها) أي تحديد مراكز الأحياء للتخديم بالشكل الكامل وفق أسس المجاورة المستدامة مع التأكيد على المواقع العامة والحدائق ما بين الأحياء حيث يقترح الحفاظ على الأراضي الزراعية في حي تشرين ولمنع الامتداد الأفقي لمنطقة الزقزقانية المنتشرة عشوائياً مع إمكانية إعادة تجديدها بنمط الأحياء المدمجة الخضراء Green Mixed -Rise وإمكانية استثمار الأراضي الفارغة المتاخمة للمنطقة بمناظر إبداعية منتجة (حقول مزهرة - زراعة حضرية) وكذلك متنزهات للمنطقة، وبذلك يمكن الاستفادة من نمط الأحياء المقترح في تحويل الاستعمالات (خزانات البترول) وتخصيص موقعها بمناطق سكنية مدمجة مع الاستعمالات التجارية والصناعات الإبداعية من خلال تخصيص الطوابق العلوية للسكن والتّركيز على استثمار الطوابق السفلى للإنتاج والإبداع والصناعات النظيفة الأمر الذي يؤدي إلى أشكال جديدة من مناطق العمل والتوظيف القريب من أماكن السّكن ومع توفير أماكن للمشاة والفراغات العامة.

- **في المنطقة الثامنة:** إعادة تجديد المناطق العشوائية وهي بسنادا والدعتور بمناطق للتوظيف المحلي ونمط الأحياء السكنية الملائم لها، أي إنشاء أحياء مدمجة (سكن وعمل، Live +Make) بما يحقق معايير التصميم الحضري المستدام بدءاً من أصغر مستوى وهذا يتطلب أنواع من الصناعات الحديثة التكنولوجية مثل صناعات الأجهزة الالكترونية والرقمية وإقامة الشركات التجارية التكنولوجية والاتصالات الحديثة إضافة إلى العديد من الصناعات غير الملوثة والتي يكون فيها روح التعاون والإبداع والابتكارية (تصاميم –إعلان- حرف يدوية) وكذلك توفير المساحات الخضراء والمواقع العامة في الهواء الطلق لتشجيع الفعاليات الترفيهية والفنية التابعة للحي، ومن المتوقع لذلك انخفاض الرحلات إلى المركز وتخفيف الازدحام وبالتالي إنشاء أحياء متعددة الاستعمال ومتقاربة مع_تأمين فرص العمل المطلوبة من قبل سكان المناطق العشوائية والذي كان من أهم الأسباب هجرتهم إلى المركز طلبا لفرص العمل.

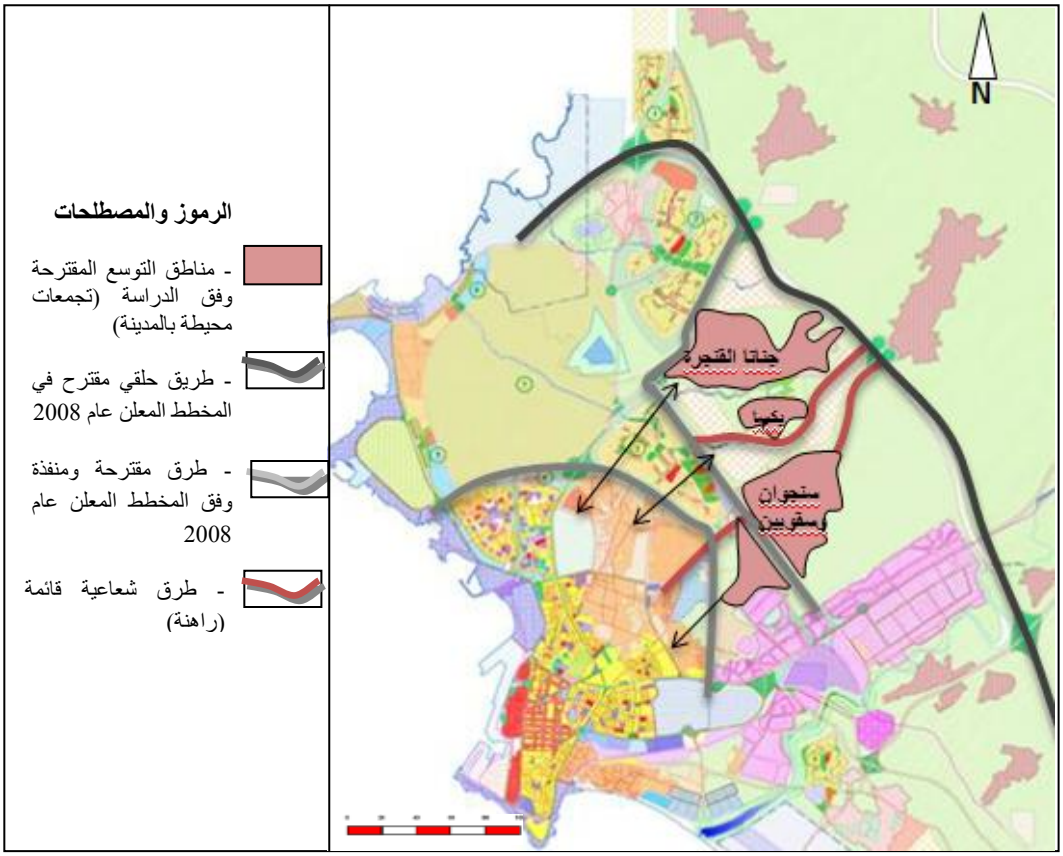


الشكل (134): الضواحي والمناطق المخالفة في مدينة اللاذقية المناطق البرمجية (7-8-9)

المصدر: إعداد الباحثة

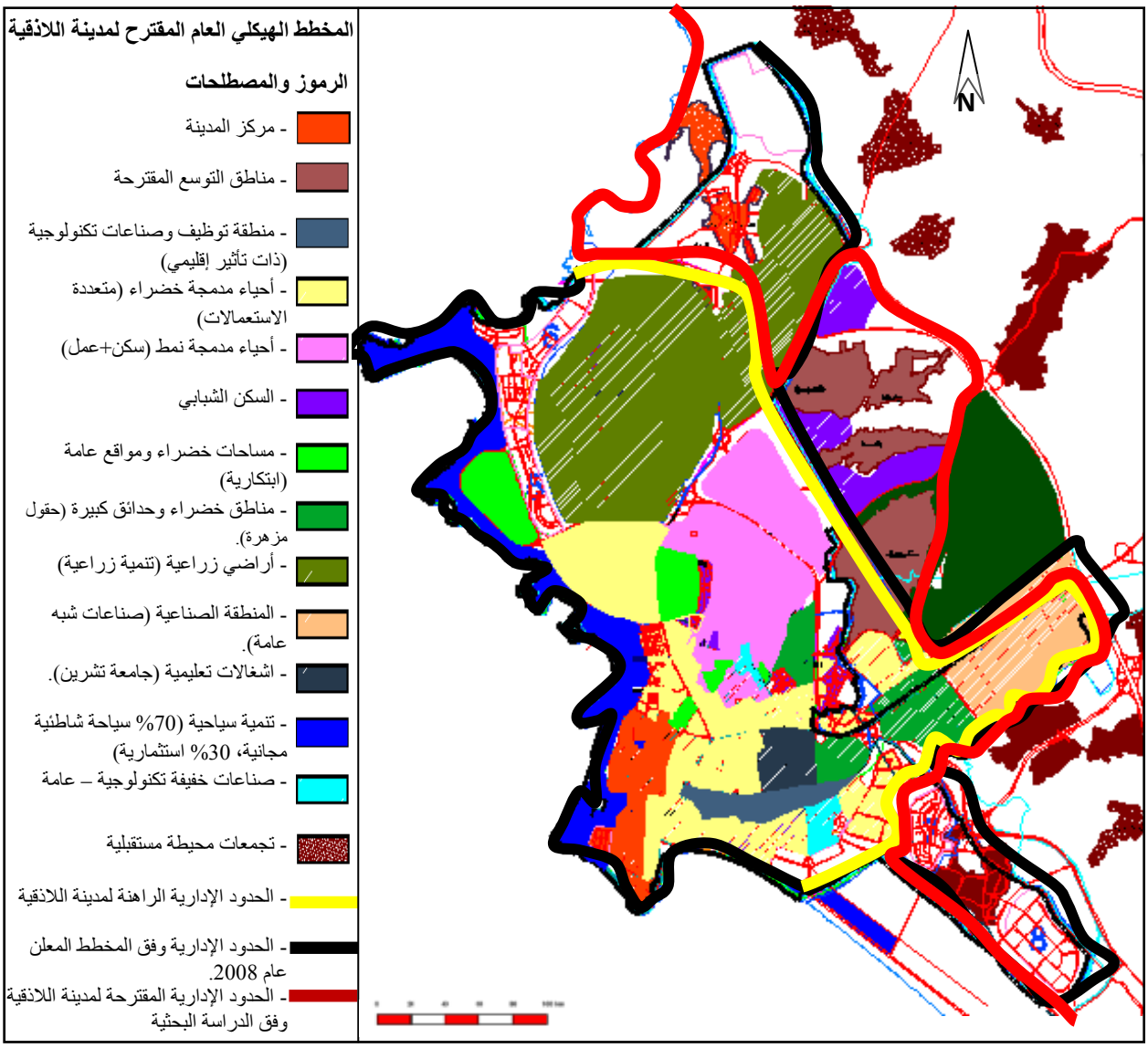
➢ **مناطق التوسع المقترحة:** وفقاً للواقع الراهن وتبعاً للطلب المتوقع على الإسكان الحالي والمستقبلي فقد تمّ اقتراح مناطق توسع لمدينة اللاذقية وتخطيطها وفق معايير المجاورة السكنية الحديثة في التجمعات السكنية المحيطة في المدينة في سقوبين وسنجوان وبكسا والقنجرة ويجب أن تستوعب ما يقارب 181234 نسمة، موضحة في الشكل 135 وقد تمّ اقتراح هذه المناطق بالاعتماد على العوامل التالية:

- المناطق الأكثر قرباً إلى المدينة ومن الحدود الإدارية الحالية لمدينة اللاذقية.
- مناطق مخدمة طرقياً بطرق شعاعية تصل بين المدينة وباقي مناطق المحافظة وكذلك ترتبط فيما بينها بواسطة الطريق الحلقي المقترح والطرق المقترحة المنفذة وفق المخطط المعلن للمدينة.
- مناطق آخذة بالتوسع العمراني بشكل عشوائي خارج حدود المدينة، لذلك فإنّ اقتراحها كمناطق توسع منظمة يمنع من التوسع العشوائي المتشعب ويؤمن السكن الملائم للتعداد السكاني المتوقع وخدماته اللازمة.
- مناطق يتوافر فيها أراضي زراعية ومساحات خضراء خارج حدود العمران ومحيطة بالتجمعات تشكل كمنطقة عازلة عن المدينة الصناعية المجاورة وهنا يمكن الاستفادة من إحدى استراتيجيات إدارة الاراضي أكثر استدامة لإنشاء تجمعات متقاربة ذات كثافة عالية خارج حدود المدينة.



الشكل (135): مناطق التوسع المقترحة
المصدر: الباحثة

كنتيجة لما سبق ووفقاً لمبادئ التوزيع والاستخدام الأمثل لأنماط استعمالات الأراضي السابقة فإن التنمية الكثيفة والمدمجة على مختلف المستويات التخطيطية وفي جميع مناطق المدينة يمكن أن تقوم بتأمين وتوفير الخدمات الضرورية بطرق ميسورة وبأقل التكاليف البيئية والاقتصادية من حيث خفض استعمال السيارات وتوافر أماكن للعمل قريبة من السكن وتعزيز التفاعل الاجتماعي من خلال التأكيد على عدة أنماط لتنمية الأحياء السكنية تختلف حسب المستويات والمراكز التخطيطية، ويوضح الشكل 136 المخطط الهيكلي المقترح لمدينة اللاذقية.



الشكل (136): المخطط الهيكلي المقترح لمدينة اللاذقية وفق الدراسة البحثية.
المصدر: إعداد الباحثة

4.1.3.3. إجراءات تحسين الأداء البيئي في مدينة اللاذقية

إنّ الحد من التدهور البيئي واستنباط أفضل الممارسات البيئية من القضايا الهامة في تحقيق استدامة مدينة اللاذقية لمواجهة التحديات ضمن هذا المجال حيث يُقترح:

- **تأمين المياه الصالحة للشرب وصرف صحي معالج وإدارة النفايات للمدينة والريف يتم هذا الإجراء من خلال:**
  - ✓ تقدير الاحتياجات المستقبلية لمياه الشرب ولمحطات معالجة الصرف الصحي الحالية والمستقبلية.
  - ✓ مراقبة مصادر مياه الشرب كماً ونوعاً واتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة لحمايتها.
  - ✓ دراسة التأثيرات البيئية والاقتصادية والاجتماعية للمشاريع المطروحة في المخططات وطرح حلول بديلة عند اللزوم.
  - ✓ اعتماد محطات المعالجة النموذجية الصغيرة لمياه الصرف الصحي في مناطق المحافظة واختيار المواقع غير الملوثة لمحطات المعالجة .
  - ✓ معالجة النفايات بطرق تقنية من إعادة تدوير ومعالجة فيزيائية ودفن وفق المعايير البيئية السليمة (ترميد) وإيجاد مواقع لمكبات نظامية بشكل متوازن وفي أراضي بور في كل من مناطق المحافظة.

- ✓ تطوير المخطط التنظيمي بما يتناسب مع التوسع السكاني واختيار مواقع مكبات نظامية للنفايات تحقق المعالجة السليمة خارج حدود المدينة وفي الأراضي غير المنتجة.

- **تأمين التنوع الحيوي وتوافر المناطق العامة والخضراء والمائية التي تعزز الإدارة البيئية المستدامة وتحسين نوعية الهواء ويتم هذا الإجراء من خلال:**

- ✓ توفير المساحات الخضراء ضمن المدينة من خلال إعادة إشغال بعض الأراضي الشاغرة بحدائق ومواقع عامة ومنها ما هو ضمن منطقة المرفأ الذي يواجه نقص في المساحات المخصصة للترفيه وللمناطق الخضراء.
- ✓ إنّ اقتراح تجديد المناطق العشوائية وكذلك بعض المناطق التي بحاجة إلى إعادة تأهيل ضمن المدينة إلى أحياء مدمجة حضرية خضراء وكذلك إلى أحياء من نمط (سكن وعمل) تتضمن فراغات خضراء ومناظر طبيعية يمكّن من إغناء التنوع الحيوي بشكل متوازن في مناطق المدينة ويوفر أماكن للتنزه والترفيه ضمنها، وهذا بدوره ينظف الهواء ويحافظ على الصحة العامة.
- ✓ وضع شبكات لرصد نوعية الهواء وخاصة في مراكز المناطق وفي الأحياء القريبة من المنطقة الصناعية وكذلك القريبة من الشوارع الرئيسية والعقد المرورية (ساحة اليمن – ساحة عدن – ساحة صلاح الدين) والأحياء قرب المرفأ.
- ✓ إنّ اقتراح تعديل الحدود الإدارية بعدم التوسع الأفقي تجاه مناطق التوسع المقترحة في المخطط المعلن لمدينة اللاذقية عام 2008 سيحافظ على الأراضي الزراعية الخصبة الساحلية من جهة ويمنع انتشار وتوسع التجمعات والقرى المتاخمة للمدينة الآخذ بالنمو العشوائي مسبقاً شرق المدينة من خلال اقتراحها كمناطق توسع وتجمعات مكتفية ذاتية وتنظيمها وفق أسس المجاورات السكنية المستدامة.
- ✓ استخدام موارد الطاقة المتجددة كالشمس والرياح للتدفئة أو الإضاءة أو لتدوير المحركات الكهربائية عوضاً عن استخدام الوقود الأحفوري وما يترتب عليه من زيادة في ثاني أكسيد الكربون وهذا بدوره يعتمد على شكل وتوجيه المبنى لاستفادة القصوى من حرارة الشمس فمن الناحية المثالية يجب أن يكن المبنى موجها إلى الجنوب (في حدود 15-20 درجة للجنوب).

- **تفعيل نظام لتجميع مياه الأمطار في مدينة اللاذقية** من خلال:

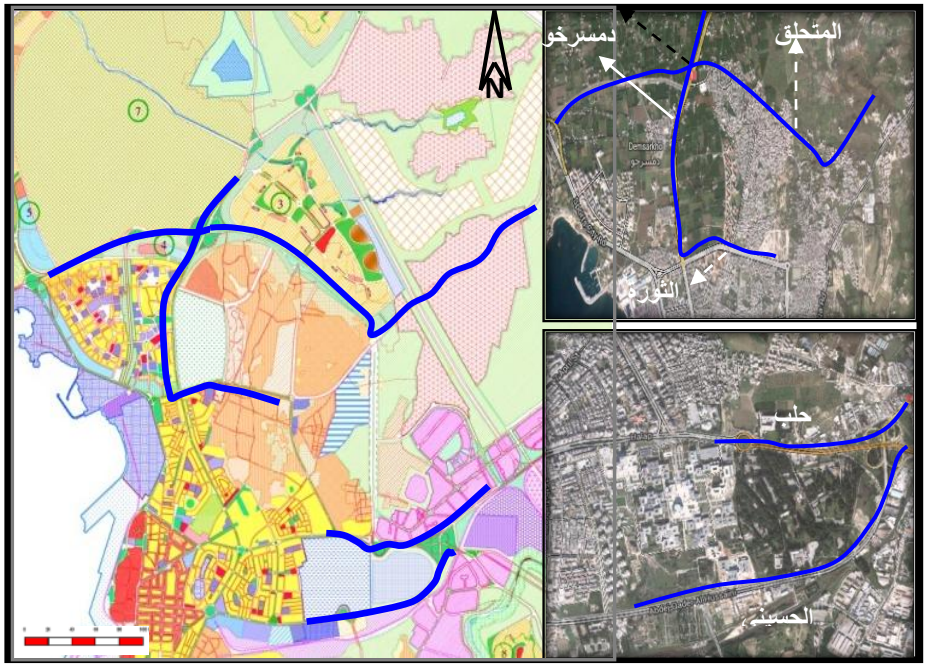
- ✓ توفير مسارات لتجميع مياه الامطار ومن ثم إلى المياه الجوفية تتضمن قنوات عشبية دون رصيف لتسرب المياه إلى التربة عن طريق العشب، ويمكن توفير قنوات مغطاة بالحصى دون رصيف نافذة للمياه أيضا إلى قناة في الاسفل تحتوي على فلاتر تنقية خاصة تعمل على نفاذ المياه إلى التربة.

لتحقيق ذلك فإنّه يجب تطوير مسارات تجميع مياه الامطار على جوانب ممرات الحركة وهنا تعطى الاولوية للطرق الشريانية الرئيسية وفي الأحياء المتعددة الاستعمال (في مقطع الشارع المتعدد النماذج) [122] ويوضح الشكل 137 استخدام المناطق الخضراء المقعرة في إحدى الطرق كممرات لجمع مياه الأمطار وتصريفها.



الشكل (137): استخدام المناطق الخضراء كممرات لتجميع الامطار في الطرق
المصدر: الباحثة

استناداً لما سبق من مبادئ واستراتيجيات إدارة مياه الأمطار يمكن اقتراح طرق وممرات الحركة في مدينة اللاذقية التي يمكن فيها تطوير ممرات لتجميع مياه الأمطار على جوانبها وهي ذات كثافة عمران منخفضة مثل امتداد شارع الجمهورية باتجاه دمسرخو وشارع الثورة وشارع حلب قبل دوار الجامعة (الصيدلية)، وأجزاء من شارع الحسيني وطرق تخديم التجمعات المحيطة (مناطق التوسع المقترحة) وطريق المحلق كما هو موضح في الشكل 138، ويوضح الشكل 139 مقترح لمقطع لإحدى الشوارع المقترحة التي تتضمن ممرات تجميع مياه الأمطار.



الشكل (138): ممرات تجميع مياه الامطار المقترحة في مدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة



الشكل (139): مقترح مقطع عرضي للشوارع الرئيسية المقترحة (الثورة- المتحلق- الحسيني) ممرات تجميع مياه الامطار على جوانبه
المصدر: الباحثة

- **اتباع التنمية الإقليمية وتفعيل العمل وفق مبادئها بما يُحسن الاداء البيئي وذلك من حيث:**

✓ اعتماد مبدأ اللامركزية من أجل تفعيل العمل البيئي على المستوى المحلي.
✓ تأمين الخدمات الريفية التعليمية والصحية والإدارية والخدمية والثقافية ومخدمة بالطرق الملائمة مع تأمين سهولة الوصول إليها (توفير للوقت والجهد والتكلفة) وهذا يخفف من التلوث البيئي في كل من الريف والمدينة.

- **تفعيل التعاون المشترك والمستمر بين جميع المعنيين بالبيئة** (وزارات ومديريات وسكان محليين) لوضع الخطط البيئية الأمر الذي يعزز الوعي البيئي أيضاً من خلال نشر الثقافة البيئية التطبيقية عن طريق برامج مشتركة بين هذه الجهات وهذا يتطلب :

✓ اتباع سياسة إجراء تقييم بيئي مرحلي لأداء البرامج والمشاريع المقترحة في المخططات عتماداً على مؤشرات محددة والتعديل حسب الضرورة.
✓ تفعيل الدور التنموي للمجتمع الأهلي وربط الجمعيات الأهلية العاملة في مجال البيئة بتنظيم واحد.
✓ نشر الثقافة البيئية في وسائل الإعلام المرئي والمسموع والمقروء.

إنّ القيام بالإجراءات وأولويات العمل السابقة يمكّن من تحقيق الاهداف النوعية وبالتّالي تساهم في الوصول إلى الاهداف الكمية التي تمّ وضعها، ويلخص الجدول 91 هذه الإجراءات حيث يتضمن الاستراتيجيات المرتبطة بكل هدف من الأهداف الموضوعة لإجراء التغيير والتحسين لكل مستوى، والسياسات وخطط العمل المقترحة لتطبيق الاستراتيجيات والفوائد المتوقعة منها والمناطق المستهدفة من المدينة مع تحديد الجهات المنفذة للإجراءات ومدة تنفيذها والكلفة المتوقعة لها والجهات الممولة إضافة إلى تحديد مؤشرات قياس تقدم المخطط نحو التنمية المرجوة.

2.3.3. مستوى التغيير الثاني: عدالة توزيع الخدمات المجتمعية

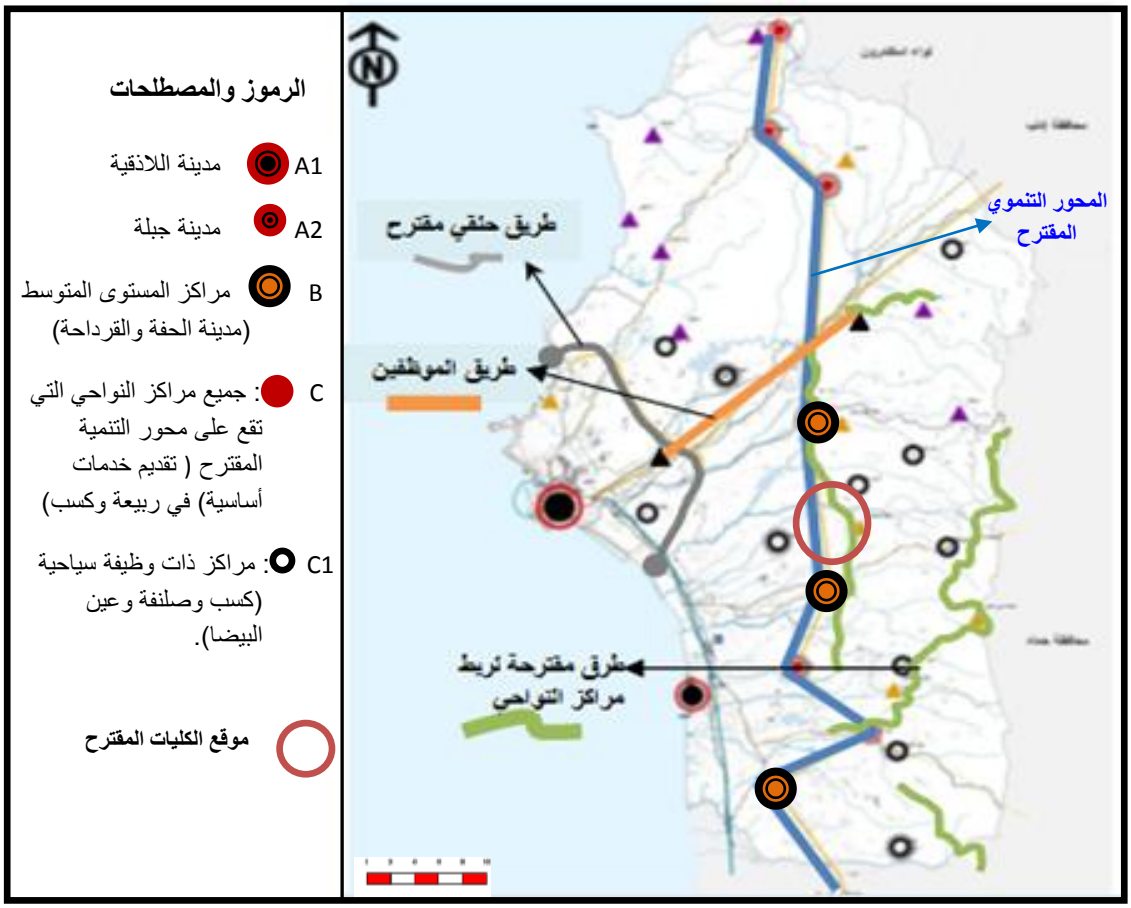
يتضمن مجال تنمية المجتمع والإسكان إجراءات عدة تحقق استراتيجيات الوصول العادل لجميع الخدمات والحاجيات ومتطلبات المدينة، إنّ هذا المجال بشكل عام مرتبط أيضا بتخطيط وإدارة استعمالات أراضي أكثر استدامة وآلية توزيع أنماط التنمية (التعليمية والتجارية والصحية والوظيفية والخدمية والإسكانية) المقترحة مسبقاً وقد تضمنت تأمين سهولة الوصول إلى كل من الخدمات الحضرية بأقل التكاليف والوقت من خلال اقتراح التخطيط وفق معايير المجاورة السكنية المستدامة، وقد شملت هذه الإجراءات أيضاً الأراضي الشاغرة والمناطق المراد إعادة تأهيلها داخل الحدود الإدارية وكذلك التّجمعات المتاخمة لها.

استناداً إلى ذلك هناك إجراءات متممة مرتبطة بتنمية الريف والمدينة على حدا سواء بحيث يخفف الضغط على موارد ومرافق المدينة من خلال التوزيع الكافي والمتوازن للخدمات فيما بين الريف والمدينة وتشمل الخدمات (التعليمة والصحية والإسكان) والعنصر الأهم هو وجود شبكة نقل مترابطة وشوارع متكاملة تحقق استدامة النقل الحضري على مستوى المدينة والمحافظة ككل من خلال السياسات التالية:

1.2.3.3. التوزيع المتوازن للخدمات الحضرية مابين المناطق الحضرية والريفية

يعتبر التوازن والوصول العادل إلى الخدمات الحضرية مكانياً وزمانياً من الاستراتيجيات الواجب اعتمادها على الأمد القريب والبعيد لما لذلك من دور كبير في تخفيف التباين في توزيع السكان ولتحقيق ذلك يُقترح:

- ✓ تحسين واقع التعليم من خلال رصد ومتابعة مستوى التعليم على المستوى المحلي
- ✓ تنفيذ مشاريع محو أمية ما يقارب 50% من الاميين المتركزين في المناطق النائية والفقيرة في ربيعة وقسطل معاف وكنسبا وصلنفة وبعض قرى القرداحة.
- ✓ التوزيع اللامركزي للمنشآت التّعليمية على مستوى المحافظة ككل وعلى الأخص في المرحلة الجامعية والمعاهد للتخفيف من الضغط الحاصل على جامعة تشرين والتي تستقطب جميع طلاب المنطقة الساحلية وكافة محافظات القطر لمن هم في المرحلة الجامعية وكما أنّها في الوقت الحالي ومنذ بداية الأزمة السورية تستقطب عدد كبير من الطلاب المهجرين من المحافظات التي تعرضت لعمليات العنف المسلح، لذلك بعد التّحليل والدراسة يُقترح تطوير مواقع لتنمية التعليم من خلال إقامة منشآت تعليمية في المرحلة الجامعية مثل كليات لاختصاصات جديدة متعددة وذلك في منطقة وسطية بين مناطق المحافظة كالتي تقع على المحور التّنموي المقترح للربط بين مناطق المحافظة وبين المراكز التنموية المقترحة على المستوى المتوسط لدعم المستوى الأعلى على الساحل وتشمل هذه المراكز المدن التي تقع إلى الشرق من مدن الواجهة البحرية وهي مدينة الحفة ومدينة القرداحة، كما هو موضح في الشكل 140 .



الشكل(140): مواقع المنشآت التعليمية المقترحة (المرحلة الجامعية)
المصدر: إعداد الباحثة

2.2.3.3. التخطيط للإسكان المستدام في مدينة اللاذقية

يُعتبر تأمين السكن المستدام مع سهولة الوصول من وإلى مناطق العمل من أولويات تحقيق تنمية مدينة اللاذقية وخاصة في ظل ما خلفته الازمة من أضرار في مجال السكن لعدم القدرة على تأمين السكن الملائم للوافدين لذلك يُقترح إجراءات عملية عامة وفرعية لتحقيق الأهداف المرجوة وهي:

- اعتماد المنهجيات العلمية المبنية على إحصائيات ومؤشرات دقيقة في دراسة وتحديد الاحتياجات الإسكانية في مدينة اللاذقية.
- إصلاح الخلل بين العرض والطلب على الإسكان كماً ونوعاً برصد مستمر لواقع الإسكان من قبل جهة متخصصة تقوم بالدراسات الإسكانية في محافظة اللاذقية.
- تطوير نظام ضابطة البناء في المدينة وتحديد الاشتراطات وفق معايير وسياسات إدارة استعمالات الأراضي المستدامة بما يعزز تأمين الكثافة الإسكانية المطلوبة تبعاً لأنماط تنمية الأحياء المقترحة على مختلف المستويات في مدينة اللاذقية وذلك من حيث تحديد ووضع سياسات تجاه كل منطقة لتحديد الكثافة والارتفاعات المناسبة وما تحتاجه من الإسكان والخدمات.
- اقتراح تجديد المناطق العشوائية والأراضي من خلال تطوير أحياء مدمجة من نمط (سكن وعمل) يعوِّل على تطور نشاط قطاع الإسكان من خلال خلق فرص عمل مرتبطة به ومساعدة الشرائح الفتية على الاستقرار .
- ربط التخطيط الإسكاني بمبادئ التخطيط الإقليمي الشامل من خلال توزيع المشاريع الإسكانية على مستوى المحافظة في مناطقها بما يحقق زيادة العرض الإسكاني مع تامين خدماته وتخفيف الطلب على الإسكان في المدينة.

- التّركيز على الحلول الوقائية التي تعالج أسباب السكن العشوائي وتحد منه، وتنفيذ حلول علاجية مناسبة لمناطق السكن العشوائي القائمة وتتمثل الحلول الوقائية بالإجراءات التالية:
  - ✓ العمل على تأمين السكن لذوي الدخل المحدود على اعتبارها الشريحة المسببة لإقامة السكن المخالف في المدينة.
  - ✓ التشدد في منع المخالفات والحد منها بحلول تنظيمية بهدف تفعيله في ضوء بيئة تنافسية مع القطاعين العام والخاص.

  أما الحلول العلاجية فتتمثل في:
  - ✓ تنظيم المناطق العشوائية (داخل وخارج التنظيم) من خلال تجديدها الحضري وإعادة بنائها مع الاستثمار في تأمين كافة خدماتها ومرافقها الرئيسية وفق المعايير التخطيطية المعاصرة.
  - ✓ وضع ضوابط بيئية لمعالجة الأضرار البيئية الناتجة عن الوضع المتردي لهذه المناطق.

- اتباع سياسات إسكانية مناسبة وعلى الأخص تسهيل حيازة المسكن الملائم لذوي الدخل المحدود بتكاليف معقولة، من خلال تمكين المؤسسة العامة للإسكان في محافظة اللاذقية من تنفيذ برامجها وخططها الهادفة إلى سد العجوزات المتراكمة من احتياجات ذوي الدخل المحدود، وبشكل أساسي تأمين الأراضي اللازمة، ولتحقيق ذلك هناك سياسات تتضمن :

  - تهيئة الأراضي اللازمة للبناء من خلال تطوير البيئة القانونية الناظمة للإسكان بما يتلاءم مع المتغيرات والحاجيات التخطيطية ولتصبح أكثر مرونة وتثبت الاتجاهات الرئيسية للتنمية الحضرية المستدامة وأن يتخطى الأمر مسألة ضوابط واشتراطات كمية وحلول آنية، مثل قانون الاستملاك وقانون التوسع العمراني رقم 26 للعام 2000 وعلى الرغم من أنّه يعتبر من قبل العديد من المعنيين أنّه الحل لمشكلة طلب الإسكان المتزايد إلّا أنّ هذا الأمر له آثار متعددة من حيث تكاليف البنية التحتية لخدمة التوسع والمعالجة البيئية والتكاليف الاقتصادية الناتجة إضافة إلى بقاء العديد من الأراضي المستملكة وفق هذا القانون من دون استثمار وعرضة للمخالفات، في حين كان من الممكن أن يتضمن القانون إجراء للسماح بالتوسع الشاقولي ضمن الحدود الإدارية للمدن وكذلك التوسع ضمن الأرضي الشاغرة والتي بحاجة إلى إعادة تأهيل وفق المبادئ الحديثة لتنمية المدن وأسس تنظيمية حديثة تؤمن الكثافة العالية وتنطلق من العدالة الاجتماعية وتعتمد مبدأ الاستعمالات المدمجة وسهولة الوصول وتدرس العلاقة بين مساحة الشوارع والفراغات العامة والبيئة المبنية، ومن ناحية ثانية إنّ الاعتماد على مراكز المدن لتوزيع أنماط التنمية لا يفي بالغرض في حين من الممكن اتباع سياسات تؤمن التوزيع المتوازن لها ومنها التنمية الإسكانية من خلال تأمين أقطاب النمو اللامركزية لاستيعاب النمو السكاني، أي يجب تطوير القوانين والتشريعات بحيث تتضمن سياسات وإجراءات تنموية تلبي الغايات والمتطلبات ولتحقيق ذلك يُقترح:
    - ✓ أن يكون التّجديد الحضري أحد أهم الإجراءات القانونية والتشريعية التخطيطية التي يجب أن تُتخذ لتلبية طلب الإسكان في المدينة بما يتضمنه هذا المفهوم من مبادئ وسياسات والتزامات.
    - ✓ وضع سياسة وطنية شاملة للإسكان تُمكِّن من إقامة مشاريع إسكانية في مناطق المحافظة الأخرى مع تأمين كافة الخدمات المطلوبة والمرتبطة بالإسكان.

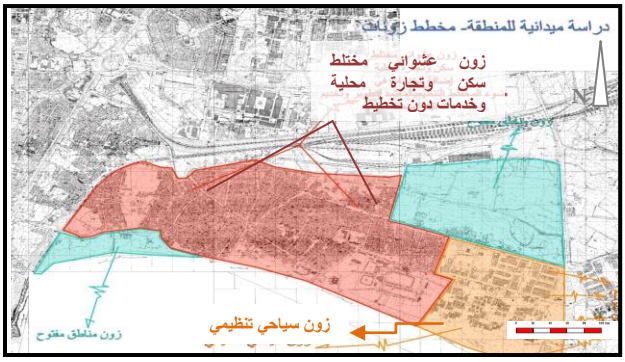
لضمان الإطار التنفيذي للاستراتيجيات والسياسات السابقة هناك مجموعة من الإجراءات لتحديد مدى استيعاب المناطق المخالفة ومناطق التوسع والشاغرة لحجم الاحتياجات السكانية المقدرة وفق الأهداف الكمية والبالغة حوالي **298662 مسكن**، وللعمل وفق مبادئ الاستراتيجية العامة المقترحة والتي افترضت إعادة تأهيل والتجديد الحضري للمناطق الشاغرة والعشوائية، وبالاعتماد على نماذج الابنية السكنية المعتمدة في الأسس الإسكانية للتخطيط والتنظيم العمراني في سورية والتي تُخصص ما يقارب 26م2 كحد أعلى للفرد من المساحة السكنية، وكذلك وفقاً لنسب توزيع استعمالات الأراضي المدمجة (إسكان ومناطق توظيف وأعمال) المستنتجة نظرياً وحسب المعايير في الكود السوري الذي يدرَّس في الجامعات السورية فإنّ النسب المخصصة للاستعمالات السكنية تتراوح ما بين (30-70%) وبتعويض ذلك من مساحة المناطق الفارغة والعشوائية تبيّن أنّه يجب تخصيص مساحة 424.5 هكتار من أصل 655 هكتار للمقاسم السكنية، ووفقاً لذلك يمكن اقتراح السيناريوهات التالية :

- ✓ **سيناريو1:** تجديد المناطق العشوائية والشاغرة لتستوعب ما يقارب 76416 مسكن إذا فُرض أن النمط السكني المستخدم هو نمط برجي منفصل بارتفاع 9 طوابق وبمساحة مقسم 2000م^2 وبحصة للفرد تقارب 26م^2 كحد أعلى بمساحة للشقة تقارب 140م^2 كحد أعلى أي ستؤمن الأبراج سكن لحوالي 381960 نسمة للعام 2035.
- ✓ **سيناريو2:** تجديد المناطق العشوائية والشاغرة لتستوعب 84888 مسكن في حال اعتُمد نمط بناء طابقي مرتفع (5-8) طوابق بمساحة مقسم حوالي 900م2 بمساحة للشقة 100م2 تقريباً، أي إسكان بمعدل 424440 نسمة للعام 2035.
- ✓ **سيناريو3:** تجديد المناطق العشوائية والشاغرة لتستوعب ما يقارب 82070 مسكن في حال تمّ اعتماد ثلث الأرض المخصصة للسكن من المناطق العشوائية ستؤمن 25470 مسكن ضمن أبراج منفصلة بارتفاع 9 طوابق بمساحة للشقة تقارب 140م^2 وبمساحة مخصصة للفرد 26م2 كحد أعلى، وكذلك 2/3 ثلثي الأرض ستؤمن 56600 مسكن ضمن أبنية طابقية مرتفعة منفصلة بمساحة للمقسم حوالي 900م2 وبمساحة للشقة 100م2 تقريباً.

يُلاحظ من السيناريوهات السابقة اعتماد نموذج واحد للسكن البرجي ضمن المقسم الواحد بمساحة للشقة 140م2 ولكن للعمل وفق مبادئ الاستدامة لا بد من أن يكون هناك تنوع في العرض السكني وتمازج اجتماعي لكافة الفئات والأعمار لذلك تمّ اعتماد متوسط مساحة المسكن 100م2 للمقاسم المختارة [9].

وباختيار السيناريو الأخير من خلال الدّمج بين السيناريو (1) و(2) ومع اعتماد النّموذج السكني بمتوسط للمساحة 100م2 للشقة فإنّ المناطق المخالفة ستعمل على تأمين 94770 مسكن لعدد سكاني يقارب 473850 نسمة، أي بزيادة حوالي 286350 نسمة عن العدد الحالي والبالغ 187500 نسمة الذين يعيشون في أبنية مخالفة تمتد أفقياً بما لا يزيد ارتفاعها عن طابقين أو ثلاثة لذلك في حال إسكان العدد الحالي للسكان وفق السيناريو المقترح فإنّ هذا سيوفر ما يقارب 75% من مساحة المناطق المخالفة المخصصة للسكن كاحتياطي للنمو السكاني المتوقع حتى عام 2035.

وكمثال تطبيقي عملي يمكن تفعيل سياسة التجديد الحضري في حي القدس (الرمل الفلسطيني) الذي يمتد على مساحة تقدر ب 118 هكتار **و**بعدد سكان يبلغ 48500 نسمة وهو أعلى تعداد ما بين المناطق المخالفة الاخرى وباعتماد المعدل الوسطي لحجم الأسرة في محافظة اللاذقية 4.4 فرد/أسرة فإن عدد المساكن في الحي يبلغ ما يقارب 11022 مسكن، وتتوزع استعمالات الحي الحالية إلى إشغالات سكنية عشوائية وإشغال سياحي تنظيمي ومناطق مفتوحة، كما هو موضح في الشكل 141،



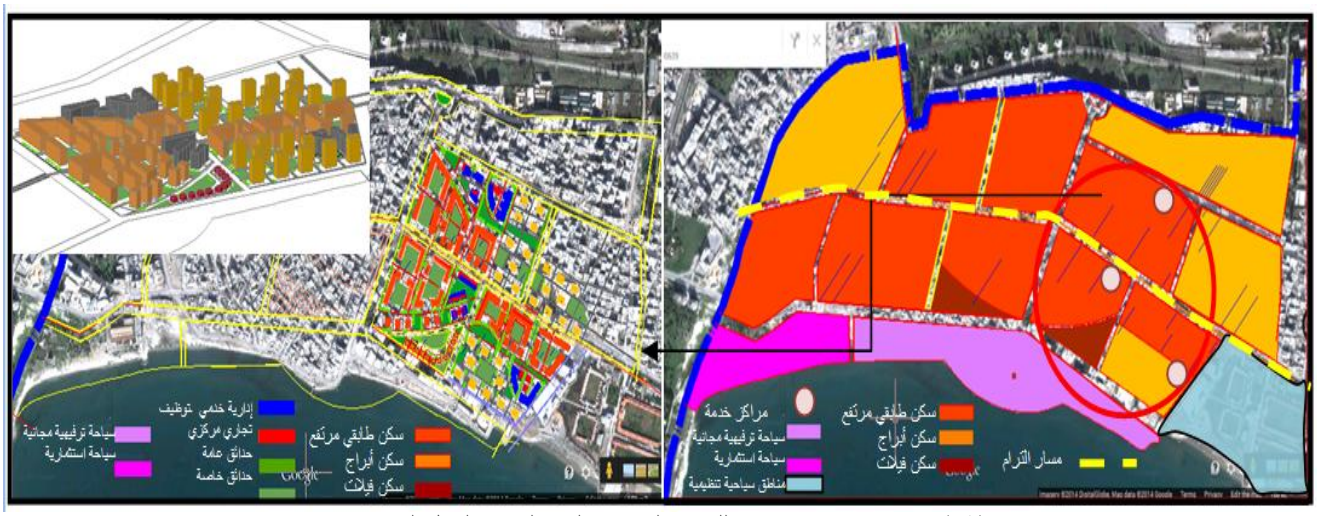
الشكل (141): زونات استعمالات الأراضي الراهنة لحي القدس [218].

حيث يُقترح تجديد حي القدس ببناء منطقة سكنية جديدة متكاملة وذات واجهة بحرية تراعي موجبات الاستدامة ويقترح أن تضم المنطقة استخدامات متعددة ووحدات سكنية ومحال تجارية ومراكز تجارية ومنشآت ترفيهية وفنادق ومطاعم وخدمات اجتماعية، وكما يُقترح أن تكون مناطق السكن مصممة على أساس استخدام مزيج متنوع من وسائل النقل مع مراعاة الظروف المناخية (تخفيض الحاجة إلى السيارة وتشجيع بدائل النقل غير الآلي) وللإنطلاق بإجراءات العمل تم حساب المساحة المخصصة للاستعمالات السكنية حيث بلغت 76.7 هكتار وبما أنّه تم اقتراح إعادة تجديد هذه المنطقة كسكن أحياء مدمجة خضراء تتضمن فعاليات سياحية شاطئية ومنطقة أعمال (خدمية وإدارية وتجارية) ومساحات خضراء ومائية ومناظر طبيعية وتمازج اجتماعي، فإنّه يمكن اقتراح نمط

[9] تم اعتماد مساحة 100 م2 كمتوسط لمساحة السكن من خلال حساب المتوسط بين المساحات المعتمدة في نماذج السكن الشبابي وسكن الإدخار التي تراوحت ما بين (60 م2 إلى 140م2) [45].

سكن فردي (فيلات) بنسبة 2% من المساحة المخصصة للسكن* بارتفاع طابقين وبمساحة مقسم 330م2 ستتضمن تأمين **92** وحدة سكنية، وحسب السيناريو المقترح فإنّه يمكن اقتراح ثلث المساحة سكن أبراج منفصلة بارتفاع 9 طوابق تتضمن 4509 وحدة سكنية، وثلثي منها 3/2 سكن طابقي مرتفع ومتصل بارتفاع 6 طوابق يتضمن 10022 وحدة سكنية، وبذلك فإن عدد الوحدات السكنية التي ستؤمن في حي القدس تبلغ 14623 وحدة سكنية أي تأمين السكن لما يقارب 73000 نسمة.

ومن ناحية ثانية، وبأخذ طبيعة المنطقة السياحية الشاطئية والترفيهية بالحسبان فإنّه يُقترح تنمية سياحية (مناطق ترفيهية سياحية) فيها، ولتحديد مساحتها يمكن حسابها وفق الأسس التخطيطية السورية والتي حددت نصيب الفرد من المناطق ذات الخصوصية السياحية حوالي 0.75 م2 أي يمكن تحديد 46063 $م^2$ كمساحة مخصصة للفعاليات السياحية، وبذلك كنتيجة للاستعمالات المقترحة يمكن وضع مخطط لتوزيع انماط هذه الاستعمالات، كما هو موضح في الشكل 142.



الشكل (142): مشروع مقترح للتجديد الحضري لحي القدس (الرمل الجنوبي).
المصدر: إعداد الباحثة

يُتضح من الشّكل السّابق أنّه تمّ اقتراح الدّمج بين أماكن السكن المختلفة لتعزيز الاندماج الاجتماعي وبكثافات عالية إلى متوسطة لتأمين المساحات الخضراء والمواقع المفتوحة مع تخصيص شوارع للمشاة ضمن المجاورة المقترحة تربط بين السكن وبين الخدمات التجارية والخدمية وصحية وغيرها، كما تمّ تأمين مرور خط الترام المقترح بين الاحياء لتأمين الوصول السهل بوسائل النقل العام لجميع السكان وخاصةً أنّ هناك مقترح لمشاريع إسكان عام لذوي الدخل المحدود، ويلخص الجدول 92 المصفوفة التنفيذية للإجراءات المرتبطة بالتغييرات المطلوبة للتحسين في مجال عدالة توزيع الخدمات المجتمعية.

3.3.3. مستوى التغيير الثالث: النقل والاستدامة.

تتضمن إجراءات النقل تطوير وتحسين شبكة النقل وتوجيهها نحو الاستدامة وذلك من خلال الالتزام بمبادئ تجسد انماط تنمية الاستعمالات المقترحة وهنا يتوجب تفعيل العلاقة التكاملية التبادلية بين استعمالات الارضي والنقل من خلال توجيه الاستعمالات وفق ممرات النقل والعكس صحيح، أي أنّ اختيار نموذج ونمط التنقل مرتبط بنمط الاستعمالات والاستراتيجيات المتبعة لتوزيعها، والتي يجب أن تعزز الحماية البيئية والعدالة الاجتماعية والكفاءة الاقتصادية، ولتحقيق ذلك هناك عدة مبادئ تتمثل في الآتي:

- استعمالات أراضي مكثفة ومدمجة لها دور أساسي في التأثير على نماذج وأنماط التنقل، حيث تشجع على الرحلات الأقصر واستخدام بدائل النقل غير الآلي وكذلك تعتبر عامل فعّال في تعزيز بدائل النقل العام (الحافلات – الترام والمترو أنفاق).
- التخطيط لأقطاب نمو محاذية لممرات النقل العام (التنمية الموجهة بالنقل العام)، وهذا ما تمّ الاعتماد عليه

* اقترحت النسبة وفق الاسس التخطيطية المعتمدة في سورية.

في وضع استراتيجية البديل النهائي المقترح المعتمدة في وضع إجراءات العمل التنفيذية من حيث الاستفادة من محاور التنمية (الطرق) الحالية والمقترحة.

يُلاحظ أنّ المبادئ المطلوبة تؤكد على تعزيز الاحياء المدمجة عالية الكثافة المقترحة مسبقاً والتي تتضمن الفعاليات المختلفة على مختلف المستويات التخطيطية ضمن الأحياء والمجاورات السكنية لذلك يجب تعزيز مبدأ التنمية الموجهة بالنقل لتحديد أنماط التنقل.

1.3.3.3. تفعيل النقل وفق سياسة استعمالات الأراضي المقترحة.

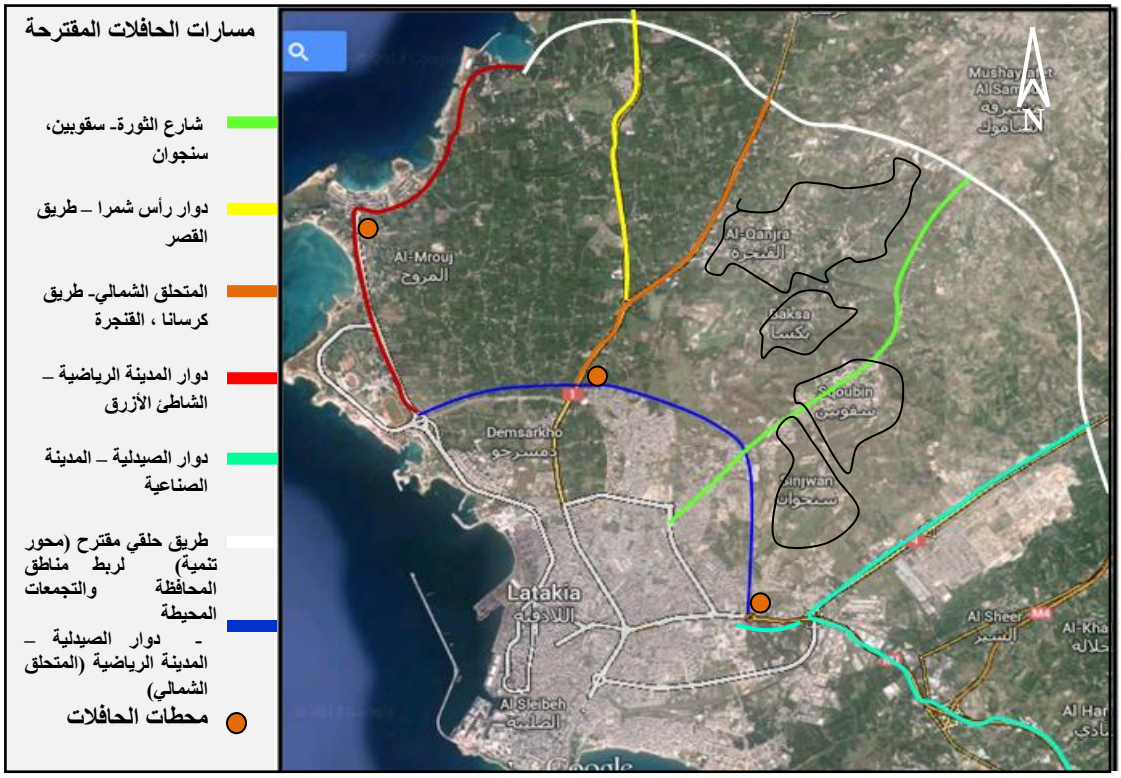
تساعد أنماط تنمية استعمالات الأراضي المقترحة ضمن مستوى التغيير الأول في تحسين النقل باختيار نمط التنقل الملائم لنمط الاستعمال بما يحقق النقل الحضري المستدام وذلك من خلال اقتراح:

- ✓ تفعيل النقل العام ضمن مركز المدينة (منطقة التنمية الرئيسية) باختيار إحدى بدائل النقل العام النظيفة الصديقة للبيئة مثل خطوط الترام (السكك الحديدية الخفيفة الكهربائية) حيث يقدم هذا النظام نوعية خدمات أفضل من الباصات كنوعية الركوب والاستيعاب والسرعة والموثوقية ووصول ذوي الاحتياجات الخاصة، إضافة إلى أنّه يحافظ على البيئة من خلال الحد من الازدحام وتحفيز التنمية الاقتصادية وتقديمه لوسيلة حديثة وكفوءة لبلوغ السكان لمقاصدهم (التجارية والوظيفية والترفيهية) بتكلفة معقولة ويفضل استخدامه ضمن المسارات ذات كثافة الركاب الأعلى في المدينة، وكما يمكن استخدام هذا النمط من بدائل النقل العام حول وضمن الضواحي، لذلك تم اقتراح خطوط الترام في مدينة اللاذقية ضمن المسارات التي تتعرض لكثافة مرور مستمرة لتوضع الوظائف والخدمات على طولها، موضحة في الشكل 143 كالمسار الذي يصل القادمين من القرى (القرى التابعة لمنطقة القرداحة وجبلة والحفة) والضواحي الشرقية (ضاحية تشرين – بسنادا- وحي الثورة وغيرها) بوسط المدينة وهو مسار (دوار الجامعة- شارع المغربي)، وكذلك المسار الذي يصل القادمين من القرى الشمالية إلى وسط المدينة، وكذلك للمسارات لخطوط الترام ضمن مركز المدينة (شارع عمربن الخطاب- شارع سعد بن معاذ - شارع بغداد) التي تصل إلى أغلب الدوائر الرسمية في مركز المدينة، وكذلك مسار للترام على طول طريق الحسيني لخدمة الفعاليات المقترحة وللأحياء السكنية المدمجة المجاورة، والمسار الذي يصل الكورنيش الجنوبي بالشاطئ الأزرق، ويوضح الشكل 143 خطوط الترام المقترحة.



الشكل (143): خطوط الترام المقترحة لمدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

✓ تفعيل النقل العام باستخدام نظام الحافلات السريعة والتي تفضل أن تكون وفق مسارات حلقية تربط بين مناطق المدينة من جهة وكذلك شعاعية تربط المدينة بإقليمها من جهة أخرى، ومنها ما يمر بمحيط مركز المدينة أو حول المدينة ككل أي تربط الضواحي بالمدينة من خلال المسار الحلقي لها، لذلك يفضل تخصيص مسارات خاصة بها ضمن الطرق الشريانية الرئيسية التي تعتبر الأكثر حجما للمرور وتشكل العمود الفقري لنظام النقل بالترانزيت الإقليمي السريع (منها الحافلات) وإنّ حجم المرور لهذه الطرق توفر فرص للتكامل بين الوسائط المتعددة من وسائل النقل حيث تُشكل العقد الرئيسية لفرص التنمية الاقتصادية وتنمية الأراضي المتعددة الاستعمالات، ويبلغ عرض المسار المخصص للحافلات السريعة 3م، وفي حالة مشاركة ممر للدراجات يحتاج لأن يصبح عرضه 4.3 م [21: 75]، ويوضح الشكل 144 مسارات الحافلات السريعة المقترحة في مدينة اللاذقية.



الشكل (144): خطوط الحافلات المقترحة في مدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

يُلاحظ من الشكل 143 144 أنّ المقترح لتحسين مسارات النقل يعزز سياسة استعمالات الأراضي وفق نظام ABC المدروس سابقاً حيث يتركز النقل العام في منطقة التنمية الرئيسية، وكذلك في المناطق المحيطة بالمركز بمشاركة السيارة إذ أن اقتراحه يخفض عدد السيارات المحتاجة وبالتالي يخفف الانبعاثات.

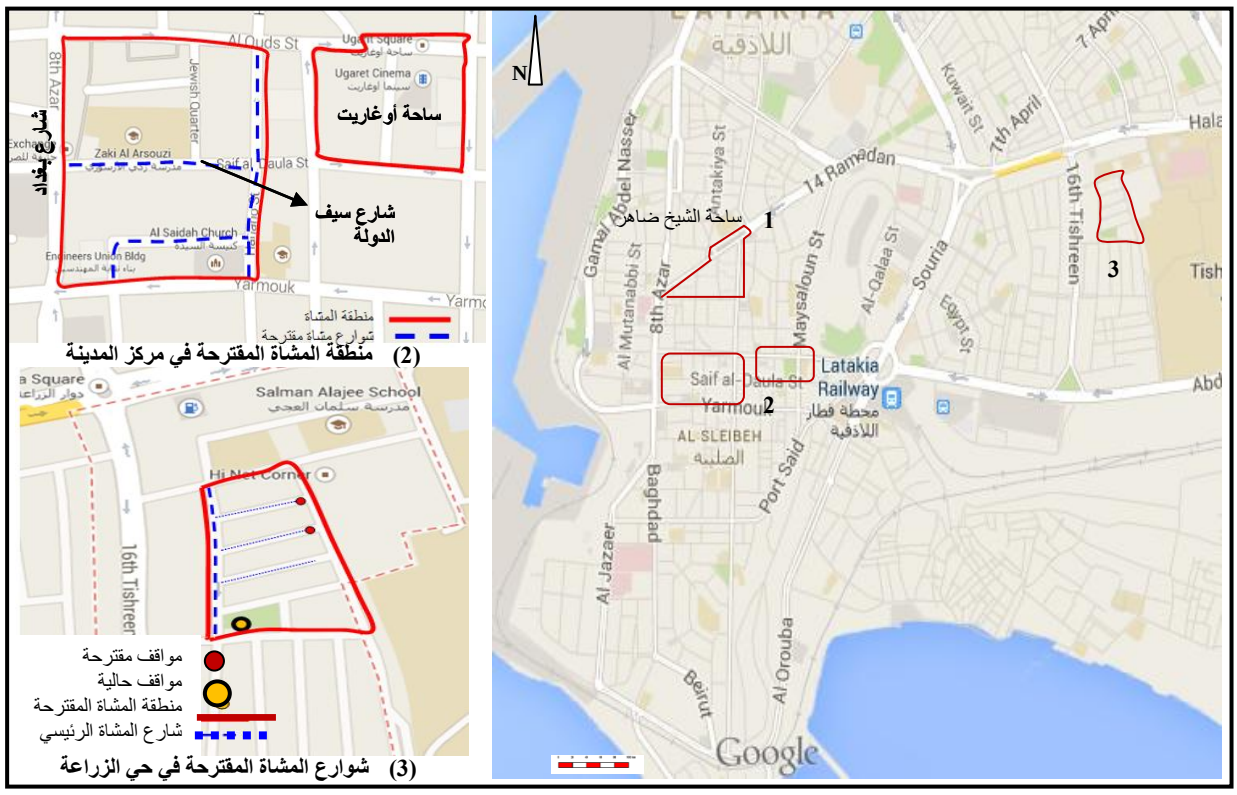
✓ انشاء شبكة للمشاة وللدراجات الهوائية لضمان الوصول لأماكن العمل وللفعاليات التجارية وللتفاعل الاجتماعي، وإنّ هذه الوسيلة تعتبر من الوسائل التي توفر بديلاً مستداماً للسيارة ووسائل النقل العام الملوثة الأخرى كما أنّها تقدم فكر إبداعية للنسيج الحضري والمواقع العامة وكذلك الحد من حركة المرور الآلية، ويمكن أن يتشارك مع ممرات المشاة مرور للدراجات أو وسائل النقل العام النظيفة (الترام)، وإنّ توفير البنية التحتية لممرات المشاة يتطلب وجود الأرصفة وإمكانية التقاسم مع مستخدمي الدراجات ووجود بعض التجهيزات كالمظلات وأعمدة الإنارة وغيرها، كما أنّ وجود نظام نقل عام كفوء يعتبر من العوامل الناجحة لإنشاء مناطق للمشاة سواء لإمكانية تشكيل منطقة لتجميع وسائل النقل العام أو لإمكانية وصول الناس بواسطة وسائل النقل العام إلى منطقة المشاة ويمكن إنشاء منطقة المشاة في المناطق التي تتطلب تشكيل فراغ عام يمكن للسكان تأمين حاجياتهم دون استخدام السيارات، وكذلك يعتمد إنشاء شبكة للمشاة على تشجيع ووجود الفعاليات الضرورية (المشي والتسوق، الوصول إلى الخدمات)، وهذا الأمر يمكن أن يكون ضمن مركز المدينة وكذلك مراكز الأحياء ومراكز المجاورات السكنية المقترحة. ووفقاً لذلك يُقترح أن يتم

تحويل بعض الشوارع التي تتضمن الفعاليات السابقة إلى شوارع مخصصة للمشاة، والذي يساعد على ذلك مسارات النقل العام المقترحة (الترام) في المركز والمناطق المحيطة به وفي الضواحي، ومنها ساحة الشهداء في حي الشيخ ضاهر وبعض الشوارع المؤدية إليها والتي تشكل محور للتسوق وللمشي في هذا الحي، والذي يعزز هذا الأمر ايضا أنه تم مسبقاً اقترح إعادة تأهيل هذه المنطقة لتشكل أحياء حضرية مختلطة ذات كثافة مرتفعة وتتضمن مواقع عامة وساحات للتفاعل الاجتماعي ومخدمة بطرق للنقل العام كما هو موضح سابقاً في الشكل رقم (132).

كما يُقترح تحويل ساحة أوغاريت والمنطقة المحصورة بين مسارات النقل العام المقترحة (شارع عمر بن الخطاب وشارع بغداد) إلى منطقة مشاة حيث تعتبر ذات حركة نشطة وفعالة على مدار اليوم تقريباً إلا في ساعات محددة في الليل عندئذ يمكن السماح بدخول السيارات عند انخفاض كثافة المشاة، كما يمكن تخصيص مواقف للسيارات التابعة لسكان المنطقة على طرافها بحيث يمنع اختلاط المشاة مع السيارات.

من ناحية ثانية يمكن أن تتضمن منطقة المشاة شوارع فقط وليس ساحات وتكون مخدمة بوسائل للنقل العام من أطرافها مع إمكانية وصول سيارات قاطني المنطقة إلى أقرب نقطة لمساكنهم أو عملهم من خلال تامين مواقف جانبية للسيارات. مثال شارع سيف الدولة الذي يشهد ازدحام كثيف على مدار اليوم بسبب توضع الأشرطة التجارية وفعاليات خدمية وإدارية على طول هذا الشارع وتشكل دخول السيارات عائق كبيرة لمرورها من جهة وقلة الأمان من جهة أخرى وهنا يقترح تحويله إلى شارع للمشاة لتسهيل الحركة غير الآلية، وكذلك الأمر بالنسبة لغيره من الشوارع المماثلة مثل شارع هنانو.

ويضاف إلى ذلك، يمكن تحويل بعض الشوراع إلى طرق للمشاة ضمن أحياء سكنية خارج المركز كما في حي الزراعة يتضمن شوارع حيوية مفعلة خدمياً وتجارياً وبحركة مشاة دائمة مختلطة مع السيارات، لذلك يُقترح تحويل بعض هذه الشوراع الفرعية (خدمة محلية) إلى شوراع للمشاة فقط والذي يعزز هذا الأمر وجود مواقف حالية للسيارات التابعة لسكان الحي وغيرهم من زواره طلبا للخدمات المتوفرة (الترفيهية والتعليمية والتجارية) تقع في أطراف الحي، وقد تم اقتراح مواقف أخرى حسب الطلب على أطراف الشوارع الفرعية، ويوضح الشكل 145 المنطقة والشوراع المقترحة للمشاة في مركز وأحياء المدينة.



الشكل (145): شبكة المشاة المقترحة في مدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة.

تتكامل المسارات المقترحة من خطوط الترام والحافلات السريعة وكذلك مناطق المشاة مع أنظمة النقل الأخرى الموجودة في المدينة من مسارات السيارات الخاصة والنقل العام بالميكروباص وسيارات الإجرة والحافلات التقليدية.
من ناحية ثانية، تتميز محافظة اللاذقية بوجود المرفأ الرئيسي في سورية ولكن يأخذ مساحة كبيرة من الواجهة البحرية لها دون استثمارها بالشكل اللازم للنقل وللسياحة وللاقتصاد وغيرها، لذلك إضافة إلى وظيفته في نقل واستقبال سفن البضائع يُقترح تطوير النقل البحري وتفعيله مع الأقاليم المجاورة للساحل السوري من خلال تأهيل المرفأ لنقل الركاب الوافدين والمغادرين وذلك بإعادة إشغال أجزاء من المشيدات الصناعية الخفيفة في منطقة المرفأ في حي الرمل الشمالي بشركات للنقل البحري من محطات للركاب وللبضائع الأمر الذي يعزز منطقة المرفأ ويمنحها دور حيوي من جهة ويؤمن فرص عمل جديدة قريبة من اماكن السكن من جهة أخرى.
كما أنّه يقترح تطوير النقل الجوي في محافظة اللاذقية من خلال التأكيد على أهمية مطار الشهيد باسل على المستوى الوطني والإقليمي وتفعيله بكل طاقته الاستيعابية لنقل البضائع وليس الركاب.
يتطلب القيام بالإجراءات السابقة تحديد الجهات المنفذة ومدة التنفيذ والكلفة المتوقعة من التنفيذ كما في الجدول 93 الذي يوضح المصفوفة التنفيذية للإجراءات المقترحة المرتبطة بالتغييرات المطلوبة للتحسين في النقل والاستدامة.

4.3.3. مستوى التغيير الرابع: الاقتصاد الإقليمي والحضري

تُشكل الإجراءات الاقتصادية الأساسيات الحرجة للمجتمعات المستدامة من حيث السعي نحو الازدهار الاقتصادي المحلي وتوفير فرص العمل مع الوصول المتكافئ إلى الخدمات الحضرية المطلوبة وبتكاليف معقولة، وتعد عملية توفير سبل العيش أحد ركائز الاقتصاد المستدام، حيث ترتبط هذه العملية بمواضيع عدة وهي الإسكان الميسر والنقل الرخيص والمياه والصحة والتعليم وتحديد مناطق للاستثمار الوظيفي وتطوير الأعمال التجارية المحلية لتحفيز التنمية في المدينة، فمن الضروري توفير تنوع في مناطق التوظيف المحلية القريبة من أماكن السكن لتقليل الوقت المستهلك وعدد الرحلات وتقليل تكاليف التنقل والمحافظة على البيئة وللتواصل الاجتماعي وغيرها.

1.4.3.3. دعم الاقتصاد المحلي في محافظة اللاذقية

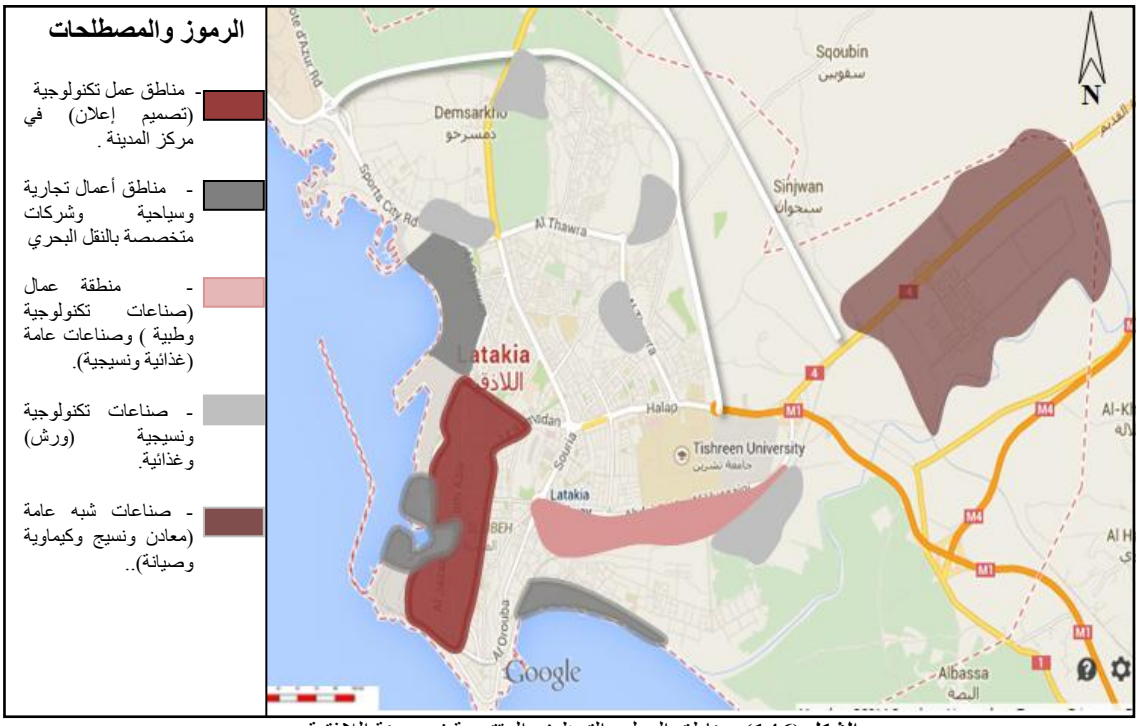
يمثل دعم الاقتصاد المحلي في محافظة اللاذقية هدف أساسي لتحقيق التنمية الاقتصادية المحلية في المحافظة إضافة إلى كونه إجراء عمل لتعزيز الاستفادة من الموارد الاقتصادية المحلية مدفوعاً بزيادة الفرص العمل المتنوعة لجميع فئات السكان على اختلاف مهاراتهم وإمكانياتهم من خلال مبدأ النمو الاقتصادي العادل وهنا يتعزز هدف استثمار راس المال البشري الغير مستثمر حالياً وزيادة فرص الدخل المحلي من خلال إعطاء الأولوية للمشاريع والقطاعات الداعمة للاقتصاد المحلي (السياحة والزراعة والصناعة) تحقق نموا أفضل وتواكب التوجهات التنموية في المحافظة، ولتحقيق ذلك يجب:

- ✓ دعم اركان النمو الاقتصادي العادل المتضمن لفرص عمل مقترحة وهي (الوظائف الرقمية والابداعية، ووظائف التعليم والوظائف الطبية، والعمالة الصناعية (التكنولوجيا القديمة والحديثة، والحرفية وعمليات التصنيع والتحويل)، تشجيع البيئة الملائمة للأعمال التجارية.
- ✓ استخدام استراتيجيات اقتصادية قائمة على المزايا النسبية لكل منطقة لخلق فرص عمل وممرات التنمية الاقتصادية المتوفرة من خلال التركيز على ما يمكن إقامته بالفعل من مناطق للعمل المقترحة.
- ✓ إمكانية استخدام الأراضي لاستثمار الموجودات الاقتصادية وتشجيع القطاعين العام والخاص للاستثمارات في البنية التحتية الاقتصادية والتعاون والتنسيق فيما بينهم لتطوير القوى العاملة.

أمّا فيما يتعلق بالإجراءات التنفيذية المقترحة في مدينة اللاذقية هي:

- ✓ تحديد مناطق العمل الملائمة لأنماط ودعائم النمو الاقتصادي العادل وفق المزايا النسبية لكل منطقة والمستوى التخطيطي وحسب أنماط استعمالات الأراضي المقترحة، وهنا يُقترح إنشاء مناطق للعمل تكنولوجية (تصميم وإعلان) وأعمال تجارية في مركز المدينة في كل من المناطق الشاغرة والتي بحاجة لإعادة تأهيل في حي الشيخ ضاهر وحي الصليبة وكذلك في منطقة المرفأ على الكورنيش الجنوبي، وكذلك أعمال تجارية ومناطق عمل سياحية وشركات متخصصة بالنقل البحري في كل من منطقة المرفأ الغربية الشمالية في حي الرمل الشمالي المخدمة بكل من شارع جمال عبد الناصر وشارع الأرجوان وغسان حرفوش، وفي الكورنيش الجنوبي، ومنطقة أعمال (رقمية وطبية) في المنطقة الواقعة على طريق الحسيني، ومناطق عمل تكنولوجية وغذائية ونسيجية في كل من المناطق المخالفة (بسنادا والدعتور) وبالقرب من طريق الحسيني، وأما في

المنطقة الصناعية فيُقترح صناعات شبه عامة من معادن ونسيجية وكيماوية وسيارات، ويوضح الشكل 146 مناطق العمل المقترحة



الشكل (146): مناطق العمل والتوظيف المقترحة في مدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة

- ✓ تفعيل السياحة الإقليمية من خلال استثمار المزايا الخاصة بها على مستوى مناطق المحافظة وخاصة في بعض المناطق الجبلية التي تتمتع بمناظر وتضاريس طبيعية وبمقومات سياحية يتم تجاهلها في عمليات التخطيط وخاصة في مناطق ربيعة وقرى القرداحة المرتفعة وكسب والحفة، وذلك من خلال إقامة الفنادق والمطاعم وتخديمها بالطرق الإقليمية التي تصلها بالمدينة والمناطق الأخرى، الأمر الذي يشكل ممر ومحور لمجالات تنموية أخرى ويعزز سياحة رديفة للسياحة الساحلية والداخلية في المدينة والمتمثلة بالمناطق البحرية (الجنوبية والشمالية).
- ✓ تعزيز التنمية الريفية المستدامة في مختلف مناطق المحافظة بما يؤمن فرص العمل المحلية الملائمة لسكان المناطق وفق للمزايا والمقومات التي تتميز بها، مثل التّوجه نحو التنمية الزراعية باتباع سياسات استعمالات أراضي مستدامة للمحافظة على الأراضي الزراعية وتنمية المناطق ذات المزايا الزراعية على مستوى المحافظة كما في الحفة والقرداحة والمناطق الساحلية كرسانا والقنجرة، واستثمارها لزيادة العائد الاقتصادي الزراعي كقطاع رديف للسياحة ومناطق الأعمال المقترحة وذلك من خلال توفير اسواق لتصريف المنتجات الزراعية وكذلك الصناعات الغذائية حسب المحاصيل المنتجة (حمضيات– معاصر الزيتون – المعلبات الغذائية)
- ✓ اعتبار قطاع الصناعة في محافظة اللاذقية من القطاعات الرائدة اقتصادياً من خلال إعادة تنظيم الوضع الصناعي الراهن بالبحث عن أنواع حديثة للصناعات وتطوير الصناعات التقليدية وفقاً للأنماط ومستويات استعمالات الأراضي المقترحة، والعمل وفق مبادئ التنمية الإقليمية لاقتراح الصناعات الملائمة لمناطق المحافظة الأخرى إلى الجنوب والشرق وبما يحقق التكامل فيما بينها ويؤمن فرص عمل قريبة من أماكن السكن ويعزز الاستفادة القصوى من الموارد المحلية المتوفرة مثل (أسواق لتصريف المنتجات الزراعية – معامل الرخام ومقالع الحجارة) في جبال القرداحة والحفة إضافة إلى اقتراح المعامل من أنواع الصناعات العامة (النسيجية والمعادن) في الأراضي البور مع تأمين إمكانية الوصول إليها.

- ✓ تطوير المرفأ ليعمل بكل طاقته الاستيعابية وذلك بتوجيه السياسات لإدراجه من ضمن الوسائل لنقل للركاب وليس للبضائع فقط، وكذلك تحسين كفاءة جهازه الإداري والفني الأمر الذي يعزز بدوره توفير فرص التوظيف في المرفأ وتفعيل دوره الاقتصادي.

تُوضح الإجراءات السابقة التحسينات المتوقعة في مدينة اللاذقية للاستراتيجيات الموضوعة ضمن المجال الاقتصادي، ويلخص الجدول 94 المصفوفة التنفيذية لهذه الاستراتيجيات ضمن هذا المجال.

إنّ تكامل الإجراءات الاقتصادية مع البيئية والاجتماعية يعزز إمكانية نجاح تطبيق كل منها، وإنّ هذا كله مرهون بالآلية الإدارية والنظام التخطيطي القائم في محافظة اللاذقية.

5.3.3. مستوى التغيير الخامس: النظام الإداري والتخطيطي

تُعد الإجراءات الإدارية من أهم الأدوات لصياغة استراتيجية إعداد مخطط تنظيمي ناجح، وخاصة أنّ الأمر متعلق بالآلية المتبعة في بلورة وتجسيد الإجراءات التّخطيطية التنظيمية الذي يتم إعداد المخطط على أساسها والتي تؤثر في القرارات المتخذة بشأن كل إجراء، لذا فإنّ تحسين كفاءة النظم التخطيطية وتطوير المعايير الإدارية في مدينة اللاذقية من الخطوات الهامة في عملية تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية، وهذا يتطلب اقتراح تعديلات إدارية وتخطيطية وتشريعية وتنظيمية وجميعها تدخل ضمن النظام الإداري.

1.5.3.3. التعديلات الإدارية والتخطيطية في مدينة اللاذقية.

- **تحسين وتطوير الجهاز الإداري والتخطيطي** وتُعتبر من أهم الخطوات لتطوير النظام الإداري التخطيطي في مدينة اللاذقية وذلك لمواكبة طبيعة العمل التنموي الذي يعمل على تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية والاستثمار في القطاعات الانتاجية والخدمية وهذا يتطلب النهوض بتنمية القدرات الإدارية والتخطيطية وربطها بجوانب التنمية الأخرى من أجل ضمان التوظيف الأمثل والتسيير الأكفاء للموارد البشرية من خلال الالتزام بالإجراءات التالية:
  - ✓ إيلاء المزيد من الاهتمام لمسألة توافر الكوادر الإدارية والتخطيطية ذات خبرة بعملية التنمية الحضرية المستدامة من أجل إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية، من خلال برامج تطوير علمية وفنية وتنمية إدارية تشمل التدريب والتأهيل المستمر للموارد البشرية (الإدارية والتخطيطية) ورفدها بالمؤهلات العليا والخبرات الكفوءة في مجال التخطيط التنظيمي المستدام مع تقييم أداء هذه البرامج وفق نظام دقيق ووضع الحوافز والإجراءات المناسبة وأن يكون هذا الأمر مدعوم بالتشريعات والسياسات التي تضمن تطبيق ذلك.
  - ✓ توفير أداة قياسية علمية وعملية متطورة لقياس أداء المخطط في مختلف مراحله ولرصد مدى تقدمه نحو الاستدامة كالتي تمّ تطويرها في الجزء النظري من البحث واقتراحها كأداة لتقييم استدامة المخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية من خلال احتوائها لمجموعة معايير إجرائية منها ما هو مقترح ومضاف من قبل الباحثة يراعي خصوصية حالة الدراسة وفق ما تتطلبه معايير الاستدامة الحضرية وذلك لتزود هذه الأداة نتائج استباقية يتم وضع توجهات واستراتيجيات وسياسات إعداد المخطط على أساسها.
  - ✓ توافر جهة مثالية مختصة بإعداد المخطط تتضمن اختصاصي تخطيط تنمية المدن المستدامة وكذلك اختصاصي كل مرحلة من مراحل إعداد المخطط بدءاً من فريق مرحلة التّحضير وفريق التصميم والتطبيق حتى مرحلة التسليم المشاريع للتنفيذ، وتعمل وفق نهج إداري مرن يتعامل مع المتغيرات والمستجدات ومع مختلف المستويات التخطيطية (المحلية والحضرية والإقليمية والوطنية) وفق قرارات مرنة تشاركية.
- **تحديث الإجراءات الإدارية والخدمات الحكومية لتكون أكثر مرونة وفعالية وشفافية، وأقل ضياعاً للوقت وللمال من خلال:**
  - ✓ **تطوير آلية التصديق على المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية:** إنّ المبرر من تطوير آلية التصديق على المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية هو التقليل من الروتين الإداري الذي يؤخر القرارات ويسيطر على الإجراءات الإدارية التي يتم إعداد المخططات التنظيمية وفقها ويؤثر في مراحل إعداده ويُؤخرها دون أي اعتبارات للتغيرات المستجدة، إذ أنّ عملية التّصديق يجب أن تكون من أساسيات نجاح المخططات وأهم الخطوات الإدارية الاستراتيجية للتمكن من تخطي العواقب التي قد تقابل المخطط عند إعلانه وتساعد في

اختصار الوقت والجهد، لذلك لاقتراح الآلية الملائمة للتصديق على المخطط التنظيمي في المدينة يمكن اتباع الخطوات التالية[11]:

- دراسة وتحليل الوضع الراهن لوضع رؤية للبرنامج التخطيطي وفق عملية تشاركية بين المعنيين والسكان المحليين ومالكي الأراضي يتم فيها تحديد القضايا ذات الأولوية والنقاط الايجابية والسلبية والاحتياجات المطلوبة من قبل السكان تمهيداً لوضع البرنامج التخطيطي التشاركي وفق أسس ومبادئ التنمية الحضرية خلال فترة (4) أشهر ثم يقدم البرنامج المقترح إلى الوزارة المعنية بالتخطيط للمراجعة خلال فترة شهرين للتعديل والإضافات تقوم فيها الوزارة عقد جلسات علنية يتم فيها مناقشة وتحليل البرنامج بين المختصين والقائمين فيها.
- يتم إرسال إشعار بالبرنامج من قبل الوزارة إلى الوحدة الإدارية (الجهة المعنية بالإعداد) لتقوم هي بدورها بالإعلان عن جلسات تشاورية علنية لمناقشة البرنامج التخطيطي المعدل من قبل الوزارة بين مديرية الخدمات الفنية أو مجلس المدينة (الجهة المعنية بالإعداد) مع السكان والمجتمع المحلي لإبداء الملاحظات وتحديد توجهات المخطط وفق احتياجاتهم المستجدة (لتفادي الاعتراضات) وتحدد فترة شهرين للقيام بالاجتماعات وتحديد متطلبات إعداد المخطط.
- وضع المخطط التنظيمي العام وفق القوانين والتشريعات العمرانية من قبل مديرية الخدمات الفنية أو مجلس المدينة أو الجهة المتعاقد معها وفق البرنامج التخطيطي المعتمد بعد المناقشات مع السكان وأصحاب العلاقة خلال فترة 4-9 أشهر يتم فيها أيضا عقد جلسات علنية مع المعنيين والسكان وأعضاء المكتب التنفيذي. لوضع مخطط نهائي ويمكن تعديل الفترة حسب الظروف والقضايا العالقة.
- القيام بالمراجعة القانونية والتشريعية التخطيطية النهائية خلال فترة شهر أو حسب ما تحدده الجهة الدارسة لتحديد إمكانية تنفيذ المخطط وفق أحكام هذه القوانين والبت بالقرار النهائي بخصوص التصديق على المخطط وتعديلاته، ويوضح الشكل 147 اقتراح الخطوات العملية للاعتماد عليها في التصديق على المخطط.



الشكل (147): الآلية المقترحة للتصديق على المخطط التنظيمي واعتماده في مدينة اللاذقية
المصدر: الباحثة

[11] تمّ اقتراح هذه الإجراءات بالرجوع إلى مجموعة من مبادرات الدول المتقدمة الرائدة في مجال التنمية الحضرية المستدامة وقامت بتطوير آلية التصديق على المخطط التنظيمي الخاص بها، استناداً إلى المراجع . [145][132][105]

يوضح الشكل السابق الآلية المقترحة وفق الدراسة البحثية لتطوير عملية التصديق والموافقة على المخطط حيث يلاحظ أن المدة الزمنية الكاملة للموافقة على المخطط حوالي سنة ونصف يتم خلالها إعداد المخطط التنظيمي العام الكامل مع كافة الإجراءات الإدارية والقانونية المطلوبة إضافة إلى الموافقة النهائية التي تأخذ وقتاً طويلاً في آلية التصديق الروتينية المعتمدة في المدينة بسبب الوقت الذي تأخذه الاعتراضات ودراستها ومناقشتها، حيث تم تفادي هذا الامر في الآلية المقترحة من خلال إدماج عملية التشاركية في كل مرحلة من مراحلها ليتم تحديد أولويات القضايا والتحديات ذات الاهمية ومن ثم وضع البرنامج التخطيطي العام وفق العملية التشاركية التي تختصر للوقت والجهد وتجعل المخطط أكثر واقعيةً

بينما لم يكن لمسألة الجدول الزمني في عملية إعداد المخطط في مدينة اللاذقية أي اعتبار سوى تحديد فترة 20 يوم لتقوم الوزارة بالموافقة أو الرفض للبرنامج التخطيطي، وكذلك تحديد فترة شهر للمجلس المحلي في المحافظة أيضاً لإطلاع أعضائه على المخطط التنظيمي العام الذي تم إعداده وفق البرنامج للموافقة على إعلانه، وكذلك فقد تبيّن في دراسة المخطط الجديد المعلن للمدينة أن عملية وضع المخطط الهيكلي العام والبرنامج التخطيطي العام أخذت مدة زمنية حوالي 14 شهر، ولوضع المخطط التنظيمي العام أخذ فترة 10 شهور في المرحلة الثانية وأُعلن عنه عام 2008 ولحينه لم يتم التصديق عليه بسبب عدم مشاركة السكان وبالتالي اعتراضهم على ما جاء في المخطط من عمليات تنظيم غير متوافقة مع متطلباتهم واحتياجاتهم حيث يتم تحديد فترة شهر فقط للإطلاع على المخطط وإبداء الملاحظات، وكما أنّه في الآلية التقليدية المعتمدة في المدينة يتم وضع الأسس من قبل الوزارة وعلى أساسها يعد البرنامج التخطيطي من قبل الوحدة الإدارية أو الجهة المتعاقد معها، بينما في الآلية المقترحة يتم وضع البرنامج بمشاركة جميع المعنيين من إداريين ومخططين ومدنيين وفق بيانات ومعلومات وحاجيات واقعية ليتم التخطيط لها وفق مبادئ التنمية الحضرية المستدامة ثم تقوم الوزارة بعمليات استشارية بين موظفيها والجهات ذات العلاقة بالمخطط ليتم الموافقة على البرنامج التخطيطي للمخطط التنظيمي العام.

- ✓ **تفعيل المشاركة الشعبية كأحد** أهم الأدوات الفعّالة إدارياً وتخطيطياً واعتمادها في كل مراحل إعداد المخطط بمشاركة جميع المعنيين من سكان ومجلس المدينة ومنظمات حكومية وغير حكومية بدءاً من مرحلة جمع البيانات حتى مرحلة التطبيق، ولا بد من زيادة الوعي والمعرفة بأهميتها للسكان المحليين والإداريين بما يساهم في القدرة على التعامل مع السكان وعكس توجهاتهم، وذلك باستخدام الآلية الملائمة لتفعيل المشاركة وتوفير البيئة المناسبة لهم للقيام بدورهم الأمثل في إعداد مخطط مدينتهم، وحسب ما تبين من نتائج الاستبيان الخاص بمحور المشاركة في الفصل العملي الثاني يمكن اقتراح المشاركة الإلكترونية من الأدوات التشاركية الكفوءة في عملية إعداد المخططات التنظيمية على مستوى مدينة اللاذقية مع إمكانية تفعيل هذه الآلية على مستوى المحافظة وريفها من خلال توفير العوامل التي تمكّن من تفعيلها، مما يُساهم في تحديد حاجيات ومتطلبات السكان والتعبير عن آرائهم بسهولة وسرعة وأن يكونوا على تواصل مستمر مع أعمال حكوماتهم المحلية، وجمع البيانات الحقيقية وبالتالي وضع الأهداف والسياسات والبرامج، الأمر الذي يُساهم في تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية وتحقيق التنمية المرجوة.
- ✓ **التنسيق الأفقي والشاقولي والدقة والوضوح في توفير البيانات:** يجب أن تكون سياسات إعداد المخطط متسقة مع السياسات والتوجهات الوطنية (الخطط الخمسية والقوانين والتشريعات) لتعزيز تلك السياسات وأن تُدرس من قبل اختصاصين واستشاريين على المستوى الوطني وبالتنسيق مع الوحدات المحلية أيضاً، وكذلك يُقترح أن يكون التنسيق والتوافق وتحليل مدى استجابة المعنيين المحليين (مجلس المدينة) لتوفير وتقديم البيانات الدقيقة والحقيقية والواضحة من أهم معايير قياس أداء استدامة المخطط لإنجاز مخطط منسجم مع الواقع.
- ✓ تطوير مراحل إعداد المخطط بحيث تُضاف مرحلة التطبيق إلى المراحل الأساسية وأن تؤخذ بالاعتبار منذ بداية تحديد أولويات التحديات والأهداف والإجراءات من حيث تحضير أدوات استراتيجية التطبيق وهي الجدول الزمني للتنفيذ (أي المدة الزمنية لتنفيذ الإجراء الاستراتيجي المتخذ لأي مجال تنموي) وتحديد الجهة الممولة لهذا الإجراء والجهة المنفذة وكذلك تحليل المخاطر المحتملة من تنفيذ هذه الإجراءات.

2.5.3.3. التعديلات القانونية التشريعية

يُقترح تطوير وتحديث القوانين والتشريعات العمرانية بحيث تكون بعيدة عن فرض الأحكام والمعايير الثابتة ويجب أن تكون مرنة وتواكب المتغيرات المستجدة للمدينة وأن تُصاغ وفق سياسات تخطيطية يتم تطويرها حسب الاحتياجات ومتطلبات تنمية المدينة مثلا يجب أن لا يكون قانون التوسع العمراني رقم 26 للعام 2000 الحل الوحيد لاستيعاب النمو السكاني وإنما يمكن أن تكون سياسة التجديد الحضري ودمج الاستعمالات إحدى الأحكام القانونية التخطيطية حسب ما تتطلبه التنمية المرجوة، وكذلك المرسوم رقم 5 للعام 1982 يجب تعديله بحيث يتم فيه تطوير آلية وضع البرنامج التخطيطي ليتم إعداده وفق الاتجاهات الرئيسية للتنمية الحضرية المستدامة وليس برنامج خاص باستعمالات الأراضي فقط، إضافة إلى تعديل الإجراءات الأخرى من حيث اعتبار المشاركة من العناصر الهامة في إعداد البرنامج وفرض التعاون والتنسيق بين الحكومات المحلية والسكان والجهات الدارسة للمخطط لتوفير المعلومات والبيانات الدقيقة، وكذلك تفعيل اللامركزية الادارية والتخطيطية ومفهوم التنمية المتوازنة التي تحد من النمو غير المتوازن بين مناطق المحافظة يجب أن تفرض وفق قوانين وتشريعات للالتزام بها بما يحقق الاستفادة المثلى من الموارد المختلفة.

3.5.3.3. التعديلات التنظيمية في مدينة اللاذقية

تشمل التعديلات التنظيمية إجراءات تتعلق بكل من الموارد البشرية التنظيمية والأسس التنظيمية المتبعة لديها، لذلك بهدف توفير تنظيم فعال في مدينة اللاذقية يُقترح ما يلي :

✓ تحسين كفاءة الكوادر الإدارية التنظيمية القائمة على التخطيط والإدارة فيها من حيث جعلها أكثر مرونة وقادرة على التحكم بالموارد وتسييرها، وأن تتمتع بقدر عالٍ من الشفافية وخاضعة للمساءلة، من خلال برامج تأهيل وتدريب حول كيفية إدماج مبادئ تنمية المدن المستدامة في السياسات التخطيطية التنظيمية

✓ **إعادة تصنيف المناطق الحضرية وفق معايير الاستدامة المستنتجة في الجزء النظري من البحث وهي** :

- المعيار الإحصائي (عدد السكان 2000 نسمة).
- اعتماد الكثافة السكانية نسمة /كم2 .
- المعيار الإداري (الأهمية الإدارية للمنطقة).
- معيار الاستدامة الذي يجب أن يكون مرتبط بكل من المعايير السابقة وشرط لاعتمادها ويقوم على أساس توافر شروط التنمية الحضرية المستدامة لاعتماد التّجمعات على انها حضرية.

وقد تبين في الجزء العمل عند تطبيق هذه المعايير أهمية اعتمادها لإعادة تصنيف المناطق الحضرية في محافظة اللاذقية لتوجيه المخططات التنظيمية على مستوى المحافظة أيضاً لما لهذا الأمر من تأثير على عملية إعداد المخطط في مدينة اللاذقية من حيث إمكانية التخفيف الضغط عن المدينة، وتأمين التنظيم والخدمات الحضرية للتجمعات الصغيرة فقد لوحظ الفرق الكبير بين عدد التجمعات التي يقل تعدادها عن 2000 نسمة والبالغة (354) تجمعاً سكانياً والتجمعات التي يزيد تعدادها عن 2000 نسمة وبالبالغة (68) تجمع، وبالمقابل كان عدد التجمعات التي يزيد تعدادها عن 20 ألف نسمة (13) تجمع تعتبر تجمعات حضرية حسب المعيار الإحصائي المعتمد في وزارة الإدارة المحلية، لذلك فإن دمج التجمعات الصغيرة وفق المعايير المقترحة يمكن أن يساهم في تأمين خدمتها اللازمة والتقليل من التجمعات المتناثرة والمنتشرة الغير مخدمة، الأمر الذي يساعد في توجيه المخططات التنظيمية، فكلما قل تعداد التجمعات المخصص لتصنيف المناطق الحضرية ارتفعت نسبة التحضر (مؤشر للتنمية) بينما كلما ارتفع تعداد التجمعات انخفضت نسبة التحضر لتركزه في التجمعات الكبيرة وإهمال التجمعات الصغيرة المتناثرة لذلك فإن استراتيجية تنمية المدن يجب أن تحقق توازن في تأمين الاحتياجات التنموية من خلال اتباع معايير ملائمة وفق المعطيات المحلية لتصنيف التجمعات الحضرية.

✓ **تطوير نظام ضابطة البناء وجعلها أكثر ديناميكية ومرونة وقابلة للتجديد** في حال تطلبت عملية التنمية للمدينة هذا الامر وبحيث تكون متسقة مع مبادئ تنمية المدن المستدامة من خلال ربط المعايير والاشتراطات الكمية مع سياسات ومعايير تقييم استعمالات الأراضي المستدامة وبالتكامل مع مبادئ التنمية الأخرى، الأمر الذي يساهم في تلبية احتياجات السكان الحالية والمستقبلية.

يوضح الجدول 95 المصفوفة التنفيذية للاستراتيجيات المتخذة في المجال الإداري.

6.3.3. اختبار الأداة التقييمية المقترحة لقياس المخطط التنظيمي المقترح في الدراسة البحثية

تشير الاستراتيجية والسياسات والإجراءات المقترحة السابقة والمرتبطة بها إلى التحسينات التي يمكن إضافتها إلى نظام التخطيط التنظيمي في مدينة اللاذقية بهدف تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية فيها، وللتحقق من مدى فعاليتها يمكن اختبارها من خلال مؤشرات قياس استدامة المخطط التنظيمي وفق الأداة التحليلية المطورة في القسم النظري، الأمر الذي يساعد في معرفة اتجاه المسار الذي يسلكه المخطط بالنسبة للاستدامة فيما إذا تقدم نحوها أو استمر بنفس السياق، ويوضح الجدول 96 نتائج تقييم سياسات المخطط المقترح من قبل الباحثة

دلالات مؤشرات قياس المعايير الإجرائية في تقييم استدامة المخطط التنظيمي الجديد المعلن عام 2008 في مدينة اللاذقية

المجال		مؤشرات قياس أداء المخطط	اتجاه المؤشر	المعايير الإجرائية لأداء المخطط	درجات المعايير
البيئة الطبيعية	حفظ البيئة والتنوع البيولوجي	م1: نسبة الأراضي الزراعية الريفية التي تتحضر كل عام.	↑	1: تقليل نسبة تحول الأراضي الزراعية إلى حضرية	1
		م2: نسبة مساحة الأرض الكلية المحمية كمناطق طبيعية.	↑	2: حماية وحفظ المواقع الطبيعية والريفية وزيادة نسبة المناطق الطبيعية.	1
			↑	3: خفض تأثير البنية التحتية للتنمية على المناطق الطبيعية والريفية.	1
		م3: المساحات الخضراء والحدائق المتوفرة وأماكن الألعاب الرياضية	↑	4: تحسين الوصول والاتصال مع أماكن الترفيه والمساحات والحدائق.	1
			↑	5: حماية وتحسين الفراغات الخضراء الحضرية	1
		م4: إدارة المخاطر البيئية	↑	6:تحديد الإجراءات المتعلقة بإدارة المخاطر في المخطط التنظيمي لإدارة البيئة	1
	النفايات	م5: وزن النفايات المتولدة كل يوم	↓	7:زيادة نسبة إعادة استخدام النفايات وتقليل تكاليف معالجتها	1
	الطاقة والموارد	م6: كفاءة استخدام الطاقة	↓	8: تقليل كثافة استعمال الطاقة-تصميم أبنية خضراء مستدامة (عمارة كفوءة)	1
		م7: نوعية مصادر الطاقة	↑	9- استعمال مصادر طاقة متجددة (الكهرباء-الطاقة الشمسية)	1
	تغير المناخ	م8: إشعاعات غاز ثاني اكسيد الكربون	↑	10- التكيف مع التغير المناخي- تخفيض الاشعاعات co_2	1
	الهواء	م9: نوعية الهواء المحيط	↑	11: تقليل الانبعاثات الملوثة للهواء	1
		م10: الاتموسفير (استنزاف الأوزون)	↓	12: تقليل استعمال المواد الخطرة ونواتج` الصناعات الخطرة	0
	المياه	م11:نسبة استعمال الماء السكني من المتر المكعب كل يوم	↑	13: استخدام مستدام للمياه- استخدام المياه الجوفية بكفاءة	1
		م12: نوعية المياه	↑	14:حفظ المياه الصالحة للشرب-منع تسرب التلوث إلى المياه الجوفية	1
		م13: نسبة إعادة واستعمال المياه (مياه الأمطار والصرف الصحي)	↑	15: إدارة مياه الأمطار- إعادة تكرارها المياه المالحة.	1
البيئة المبنية	استعمالات الأراضي	م14: بيئة الأرض	↑	16: تحديد مواقع النشاطات الضارة (الصناعات) بعيداً عن الأراضي المنتجة	1
			↓	17: تحديد ومعالجة الأراضي الملوثة	0
		م15: كفاءة استخدام الارض	↑	18: اقتراح الانشطة الزراعية في الاراضي ذات الترب المنتجة.	1
		م16: نسبة الاستعمالات السكنية وغير السكنية	↑	19: تقليل المساحة الأفقية الكلية للسكن.	1
		م17: الاختلاف بين استعمال الهكتار الواحد من الأرض	↑	20: استعمال متعدد لاستعمالات الأراضي ويتضمن فراغات مفتوحة واسعة - السكن في المناطق التجارية والقرب من وسائل النقل العام	1
		م18: تحليل الموقع مع سهولة الوصول	↑	21: تحديد المواقع لتنمية استعمالات الأراضي بأقل التأثير على المناطق الطبيعية ذات الأهمية البيئية والتاريخية والأثرية	1
		م19:نسبة مساحة الأرض المعاد تنميتها (تجديدها) كل سنة	↑	22: (التجديد الحضري) في المدينة و تنمية الأرض غير المطورة)	1
	التصميم الحضري	م20: الكثافة وتعدد الاستعمالات	↑	23: كثافات إسكان متنوعة والسكن في المناطق التجارية والقرب من وسائل النقل العام	1
		م21: سهولة الحركة والوصول للمواقع التنموية الرئيسة المعتمدة	↑	24: توفير بيئة للمشاة لمسافة تنقل 400 م بين عقد المرور وتامين اتصال مرئي بين طرق المشاة وطرق النقل الأخرى.	1
		م22: مدى وجود شوارع آمنة للمشاة والدراجات الهوائية.	↑	25: تزويد تنوع للفراغات المفتوحة ومسافات المشي من اماكن السكن إلى مركز المدينة.	1
العدالة الاجتماعية	الإسكان الرخيص الكثافة	م23: عدد الأراضي ذات التكلفة الرخيصة	↑	26: زيادة تخصيص الأراضي للإسكان الرخيص	1
		م24: عدد للوحدات السكنية الرخيصة لتلبية الحاجات المحلية	↑	27: إجراءات لتزويد السكن بأسعار رخيصة وتأمين الوصول السهل للوظائف والمرافق.	1
		م25: متوسط مسافة الرحلة من المساكن إلى أقرب نقطة مرور (على الأقدام)	↑	28: تزويد إمكانية الوصول السهل للنقل العام مع اتصال جيد مع الخدمات المحلية والإقليمية	1

		م26: إمكانية الوصول إلى الخدمات والبنية التحتية الرخيصة	↑	29: تأمين الخدمات الحضرية الأساسية بأسعار معقولة لجميع الفئات من خلال الانتاج المحلي	1
	المرافق الثقافية	م27: تأثير التنمية على التقاليد والهوية الحضرية – مدى تنمية الشعور بالهوية الثقافية والتاريخية.	↓	30: زيادة الشعور بالتراث الثقافي والهوية الحضارية وخلق أماكن عامة تاريخية ثقافية ومعالم	1
	النقل الحضري المستدام	م28: إدارة المرور وتنسيق النقل المحلي مع الإقليمي	↑	31: وصول إلى بدائل النقل بحيث 80% من الفعاليات تقع ضمن مسافة مشي 800م بعيدة عن محطة القطار و400م عن خط الترام و400م عن محطة الباصات و400م عن وسائل أخرى للوصول إلى النقل الكفوء المستدام.	1
		م29: مدى إمكانية توفير الوصول إلى شبكة نقل آمنة ورخيصة كفوءة.	↑		
		م30: ملكية السيارة – وزمن ومسافة الرحلة	↑	32: زيادة حيوية وكفاءة النقل العام و خفض الاعتماد على السيارة الخاصة.	1
				33:استعمالات أراضي متعددة، لتقليل الطلب على الرحلة في التنمية الجديدة	1
	الصحة والتعليم	**م31:** الوصول إلى الخدمات الصحية والتعليمية الرخيصة	↓	**34**: وضع حدود التلوث المحلي وآثار التلوث على الصحة.	0
			↑	35: ضمان وجود مراكز تعليمية في المناطق السكنية النامية وتهدف إلى التوظيف	1
	السكان	م32: التعداد السكاني وتغيراته- الفئات الفقيرة	↑	36: تحليل تأثير التغيرات الديموغرافية.	1
			↑	37: تقييم كيفية توصيل البنية التحتية لفقراء الحضر بتكاليف رخيصة	1
	الأمن	م33: الجرائم المسجلة لكل 1000 ساكن	↓	38: تخفيف للعنف والجريمة	0
	الفقر	م34: نسب الأسر تحت خط الفقر	↓	39: تقليل نسب الأسر التي تحت خط الفقر.	1
الكفاءة الاقتصادية	سبل العيش المستدام	م35: آثار المشاريع في المخطط على الاقتصاد المحلي وعلى الفقراء المحليين	↑	40: تقييم الأثر الاقتصادي للمخطط مع تضمين كل أصحاب العلاقة ويتضمن أهداف للتوظيف المحلي.	1
				41: خلق حوافز للتنمية الريفية لمنع الهجرة.	1
		م36: الأعمال التجارية المحلية المتوفرة لخلق حوافز لتنمية المدينة	↑	42: توفير فرص لمزيج جيد من الأعمال المحلية ولتزويد فرص جيدة للسكان للتسوق المحلي.	1
	توفير فرص التوظيف	م 37: معدل البطالة	↑	43: مخطط لاستعمالات مختلطة لفرص عظمى للتنمية الاقتصادية المحلية من الأعمال الصناعية والتجارية والسكنية وغيرها	1
		م 38: نسبة فرص العمل إلى الوحدات السكنية	↓	44 :موازنة الاسكان وفرص العمل	0
		م 39: فرص العمل المحلية المطروحة المرتبطة بمكان عيش السكان ومدى ارتباطها بالنقل العام	↑	45:ضمان الوصول السهل لفرص التوظيف في المناطق المحلية و المحيطة بها بواسطة الدراجات الهوائية والمشاة والنقل العام.	1
الإدارة الحضرية	الاتساق والتنسيق	التفويض الرسمي من الحكومة المركزية والتنسيق الشاقولي والأفقي	↑	46: التنسيق مع الحكومة المركزية وفهم للأطر الاستراتيجية الوطنية وتنسيق بين الحكومات المحلية المجاورة	
		م41: التسيق الداخلي	↑	47:التبادل والتنسيق بين السياسات والمخططات والسلطات القضائية.	1
				48: تنسيق وتعاون بين الجهة الدارسة للمخطط والسلطات المحلية	1
		م42: الدقة والوضوح	↑	49: توافر بيانات ومعلومات واضحة ودقيقة ومدى المشاركة الشعبية في توفيرها لإمكانية التطبيق	1
	المشاركة	م43: مدى مشاركة السكان المحليين والمنظمات الحكومية وغير الحكومية ولقطاع الخاص في عملية الإعداد ومدى توافر القدرات المطلوبة	↑	50: ضرورة تفعيل مشاركة القطاع الخاص إضافة إلى المشاركة الشعبية لكافة أصحاب المصلحة في كل مراحل إعداد المخطط بدءاً من وضع الأهداف والغايات وصياغة السياسات والاستراتيجيات إلى مرحلة التطبيق	1
		م44: وصف العملية لتشاركية	↑	51: من حيث : تضمين أصحاب الشأن – الإعلام عن المخطط وعن المشاريع الأولية ومدى المشاركة واستشارة المجتمع المدني ومزودي الخدمات ووكالات الحكومية والقطاع الخاص.	0
	الخبرات	م45 : المهارات لدى الكوادر والجهات المختصة بإعداد المخطط لكل مرحلة من المراحل	↑	52: توفر المهارات والموارد المالية والقدرات التنظيمية المتعلقة بعملية إعداد المخطط	1
	القوانين والتشريعات	م46: القوانين والتشريعات وأثرها في تصميم المخطط وتنفيذه	↑	53: تقييم تأثير أي مواطن للضعف في سيادة القانون في عملية إعداد المخطط.	1
				54: تحديث القوانين وتطويرها بما يلائم الحاجات المتجددة	1
		م47: تطبيق المخطط وفق الشرعية	↑	55: إمكانية تطبيق المخطط وفق القوانين وتطابقه مع آراء السكان	1
	تحليل قاعدة البيانات	م48: تحليل المخطط وقياسه	↑	56: استخدام أدوات تحليلية علمية للمخطط .	1
				57: استخدام مؤشرات قياس استدامة المخطط	1
	تطبيق المخطط	م49: تنفيذ المخطط	↓	58: توضيح استراتيجية التنفيذ للمخطط	1
↑ اتجاه المؤشر مع الاستدامة			↓ اتجاه المؤشر عكس الاستدامة	**1** المعيار مذكور في المقترحات، **0** المعيار غير مذكور في مقترحات المخطط	

الجدول (96): نتائج تقييم سياسات المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية وفق الدراسة البحثية
المصدر: الباحثة

يُلاحظ من الجدول السّابق التّحسين الملحوظ في اتجاهات المؤشرات من خلال وجود أغلبية المعايير الإجرائية ضمن المقترحات والإجراءات التطبيقية، حيث بينت نتائج التقييم لنقاط المعايير الإجرائية من خلال المجاميع الفرعية للنقاط التي تمّ إحرازها في كل مجال أنّ استراتيجية المخطط الجديد المقترح وفق الدراسة والسياسات والإجراءات التطبيقية المقترحة ستحقق 90% من معايير الاستدامة، ويوضح الجدول 97 نسب التزام كل مجال بمعايير الاستدامة وفق تقييم استراتيجية إعداد المخطط التنظيمي المقترح في الدراسة، وكما يوضح الجدول 98 نتائج قياس استدامة المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية.

أبعاد الاستدامة	عدد الإجراءات كاملة	النقاط التي تم إحرازها	النسبة المئوية لالتزام المخطط بأبعاد الاستدامة
البيئة الطبيعية	15	14	**%93,3**
البيئة المبنية	10	9	**%90**
العدالة الاجتماعية	14	12	**%85**
الكفاءة الاقتصادية	6	5	**%83**
إدارة حضرية مستدامة	13	12	**%92**

الجدول (97): نتائج تقييم استدامة كل مجال من مجالات التنمية قي المخطط المقترح في الدراسة البحثية
المصدر: إعداد الباحثة

قياس المخطط التنظيمي الجديد	عدد الإجراءات كاملة	النقاط التي تم إحرازها	النسبة المئوية لالتزام المخطط بأبعاد الاستدامة
	58	**52**	**%90**

الجدول (98): نتائج تقييم المخطط التنظيمي المقترح لمدينة اللاذقية وفق الدراسة البحثية
المصدر: إعداد الباحثة

يُتضح من الجداول السابقة أنّ المخطط المقترح سيغطي 90% من شروط الاستدامة، بينما المخطط المعلن للمدينة عام 2008 لا يحقق إلّا 34% من شروط ومعايير الاستدامة وهنا يُلاحظ التغيير والتحسين الملحوظ في منهجية إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية سواء من حيث اقتراح السياسات التخطيطية وإجراءات العمل التنفيذية التي تم إعداد المخطط على أساسها او من خلال توافر الاداة التي تزود الجهات المختصة بنتائج استباقية للحلول المتبعة من خلال ما تتضمنه من معايير تنطلق من مبادئ الاستدامة.

حيث أثبتت الاستراتيجيات المقترحة فاعليتها عند تقييم إجراءات العمل المتخذة بشأن ذلك من خلال استخدام الأداة التقييمية المقترحة في البحث والتي تتضمن مجموعة مؤشرات ومعايير إجرائية لقياس استدامة سياسات المخطط وهذا أمر هام في عملية التخطيط، ولكن لتحقيق ذلك لا بد من توافر مستلزمات التنفيذ المتعلقة بوجود بعض القضايا التنفيذية الهامة بما فيها تقدير الكلفة المتوقعة للقيام بكل إجراء وإمكانية تمويلها مع تحديد الجهات الممولة، إذ يُعد توفر الموارد المالية من أحد أهم أدوات إعداد مخططات ناجحة من خلال التركيز على أدوات التطبيق وإمكانية تمويلها من قبل جهات معنية بذلك، وكما أنّه لتدريب وتأهيل الكوادر الإدارية والتخطيطية الدور الأهم في الوصول إلى الاستهدافات من خلال ربط البعد الإداري مع مفهوم إدارة التنمية أي توافر كوادر إدارية مؤهلة لإدارة عملية التخطيط تُحقق تكامل البرامج التنمية البيئية والاجتماعية والاقتصادية مع عملية إدارتها، أي أنّ توفر الجهة المعنية بما تتضمنه من كوادر تخطيطية وإدارية وبالتنسيق مع الجهات الممولة هي من مستلزمات القيام بالإجراءات وخطوات العمل المتخذة لتحقيق الاستراتجيات والأهداف وبالتالي إعداد مخططات تنظيمية مستدامة لمدينة اللاذقية.

وانطلاقاً مما تقدم من نتائج تقييم سياسات الاستراتيجية المقترحة لإعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية يمكن القول أنّ المخطط الجديد المقترح وفق الدراسة البحثية سيعمل على تحسين نوعية الحياة في مدينة اللاذقية حتى عام 2035 إذا تمّ الالتزام بمعايير الاستدامة وبالإجراءات وأولويات العمل المقترحة، ولكن ليست هذه الاجراءات هي الوسيلة والأداة الوحيدة لتحقيق الاستدامة المرجوة وإنما يمكن تطوير أدوات جديدة في كل مرحلة زمنية حسب المتطلبات والمستجدات التي تطرأ على المدينة.

خلاصة الفصل الثالث

أظهرت الدراسة أهمية وضع إطار عمل استراتيجي لمدينة اللاذقية بهدف تطوير منهجية إعداد المخططات التنظيمية لتكون بمثابة أداة تطبيقية لتحقيق اهداف وتوجهات التنمية الحضرية المستدامة فيها، حيث تضمن هذا الإطار مجموعة توجهات ومكونات أساسية بدءاً من تحديد الرؤية المستقبلية للمدينة، والإستراتيجية العامة وتحديد الأهداف والعناصر الرئيسة للاستراتيجية ليتم منها تحديد المستويات المطلوبة لإجراء التغيير والتحسين فيها كوسيلة فعالة لتلبية الأهداف ضمن مجالات البيئية (المبنية والطبيعية) والاجتماعية والاقتصادية والإدارية من أجل وضع الرؤية المستقبلية المقترحة، وثمّ اتخاذ الإجراءات وخطط العمل لكل استراتيجية مرتبطة بكل مستوى لمواجهة تحديات الوضع الراهن والمستقبلية للمدينة ولدفع الأسباب التي حالت دون الاعتماد والتّصديق على المخطط التنظيمي فيها.

حيث تمّ وضع مجموعة بدائل وحلول استراتيجية لتحقيق الأهداف الموضوعة وتحديد التوجهات التنموية لاستيعاب النمو السكاني المتوقع للمدينة وتلبية المتطلبات الحالية والمستقبلية وقد اعتُمِد **استراتيجية (التنمية المتوازنة)** وعلى أساسها تمّ اقتراح مجموعة الاستراتيجيات الفرعية لكل مستوى ومجال مطروح للعمل والتغيير، وقد هدفت الاستراتيجيات المقترحة إلى تحقيق استدامة مدينة اللاذقية من خلال إدراج مبادئ تنمية المدن المستدامة ضمن سياسات إعداد المخطط التنظيمي فيها تجسدت في الإجراءات العملية المتخذة لكل مستوى للوصول إلى تحقيق الأهداف المحلية، من حيث استعمالات أراضي مدمجة وتقارب الفعاليات والتجديد الحضري وتفعيل التصميم الحضري المستدام وتكامله مع التخطيط لاستعمالات الأراضي والنقل الحضري، وتفعيل بدائل النقل العام وغير الآلي ودعم أركان النمو الاقتصادي المحلي وفق الموارد المحلية، واتباع نظام إدارة مرن وكفوء وشفاف قائم على تشاركية وتعاون كافة الأطراف ذات العلاقة بنتائج إعداد مخططات التنمية بما فيهم من سكان وممثلي المجتمع المدني وإدارات ووزارات ومنظمات حكومية وقطاع خاص من أجل العمل المتكامل والقادر على تلبية توجهات كافة المعنيين في سياسات إعداد مخططات تنظيمية تنموية تسير بمدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية نحو الاستدامة.

مستوى التغيير	أهداف الاستراتيجية	السياسات وخطط العمل		المناطق المستهدفة	الفوائد المتوقعة	جهات التنفيذ	الإطار الزمني	كلفة التنفيذ	مؤشرات قياس أداء المخطط
استعمالات الأراضي والمعالجة البيئية	إنتاج استعمالات أراضي مستدامة	الالتزام بمبادئ التصميم المستدام مثل التخطيط لمجاورة سكنية مستدامة باعتماد حجم 5000 نسمة (تقسيم الأحياء لى مجاورات)		أحياء المدينة ومناطق التوسع المقترحة		- مجلس المدينة - مجلس المحافظة - مديرية الخدمات الفنية في محافظة اللاذقية (قسم التخطيط العمراني والتنظيم). - دائرة التنظيم في مجلس المدينة . - وزارة الإدارة المحلية . - التنسيق مع وزارة الإسكان والتنمية العمرانية - التنسيق مع المؤسسة العامة للإسكان. - مديرية البيئة في محافظة اللاذقية - مشاركة مجتمعية	⏳⏳	+	● بيئة الأرض ● كفاءة استخدام الارض ● نسبة الاستعمالات السكنية وغير السكنية. ● الاختلاف بين استعمال الهكتار الواحد من الأرض. ● تحليل الموقع مع سهولة الوصول ● نسبة مساحة الأرض المعاد تنميتها (تجديدها) كل سنة ● الكثافة وتعدد الاستعمالات. ● سهولة الحركة والوصول للمواقع التنموية الرئيسة المعتمدة
		تحديد مستويات التخطيط لتوزيع الاستعمالات أكثر استدامة	✓ **توسيع (منطقة التنمية الرئيسية)** فيها كثافة عالية منطقة أعمال وشركات تجارية – فعاليات سياحية- تجديد الواجهة البحرية للمرفأ	(مركز المدينة مثل حي الشيخ ضاهر- حي الصليبية)			⏳⏳	++	
			✓ **تحديد المستوى الثاني (مركز المنطقة) أحياء متوسطة لى مرتفعة الكثافة معظمها سكنية ومناطق توظيف**	حي الجمهورية وحي الفاروسي والرمل الشمالي وحي القدس وحي جامعة تشرين ومشروع الزراعة والبعث.			⏳⏳⏳	+++	
			✓ **المستوى الثالث :** الضواحي والمناطق المخالفة إعادة إشغالها بأحياء سكنية مدمجة (سكن +عمل)- مناطق عمل (صناعات نظيفة تكنولوجية، تجارية)	ضاحية تشرين والزقزقانية وبسنادا والدعتور وحي البعث والثورة وحي الأسد.			⏳⏳⏳	+++	
			تحديد مناطق التوسع المقترحة: (التخطيط وفق المجاورة المستدامة: تجمعات ذات كثافة عالية)	ستجوان – سقوبين – بكسا - القنجرة		- مديرية دعم القرار والتخطيط الإقليمي في محافظة اللاذقية - مديرية الخدمات الفنية في المحافظة - مجلس المدينة والمحافظة	⏳⏳⏳	++	
			التجديد الحضري حسب حاجات كل مستوى	(مركز المدينة- المناطق الشاغرة- المناطق المخالفة)		- مجلس المدينة والمحافظة	⏳⏳⏳	+++	
	تعزيز الحماية البيئية	إجراءات تحسين الاداء البيئي	✓ تأمين المياه الصالحة للشرب وصرف صحي معالج وإدارة النفايات للمدينة والريف	على مستوى المدينة على مستوى المحافظة		- المؤسسة العامة لمياه الشرب في المحافظة - الشركة العامة للصرف الصحي في محافظة اللاذقية . - مشاركة مجتمعية	⏳⏳	++	● نسبة استعمال الماء السكني من المتر المكعب كل يوم. ● نوعية المياه.
			✓تأمين التنوع الحيوي وتوافر المناطق العامة والخضراء والمائية التي تعزز الإدارة البيئية المستدامة وتحسين نوعية الهواء.	- ضمن المدينة- منطقة المرفأ. - العقد المرورية (عدن – اليمن- صلاح الدين)- قرب المرفأ		- مجلس مدينة اللاذقية- مجلس المحافظة - مديرية الزراعة والإصلاح الزراعي في محافظة اللاذقية - مديرية البيئة في محافظة اللاذقية - مشاركة مجتمعية	⏳⏳	++	● : نسبة الأراضي الزراعية الريفية التي تتحضر كل عام. ● نسبة مساحة الأرض الكلية المحمية كمناطق طبيعية. ● المساحات الخضراء والحدائق المتوفرة وأماكن الألعاب الرياضية ● نوعية مصادر الطاقة ● نوعية الهواء المحيط
			✓ **تفعيل نظام لتجميع مياه الأمطار في مدينة اللاذقية من خلال مسارات على جوانب ممرات الحركة**	امتداد شارع الجمهورية باتجاه دمسرخو وشارع الثورة وشارع حلب قبل دوار الجامعة وأجزاء من شارع الحسيني وطريق المحلق.		- مديرية الزراعة والإصلاح الزراعي في اللاذقية - الشركة العامة للصرف الصحي في محافظة اللاذقية - المؤسسة العامة لمياه الشرب في محافظة اللاذقية - مديرية البيئة في محافظة اللاذقية	⏳⏳	++	● نسبة إعادة استعمال المياه (مياه الأمطار).

الرموز	الفوائد المتوقعة	الإطار الزمني للتنفيذ	الكلفة المتوقعة للتنفيذ
	بيئية اجتماعية اقتصادية	⏳ قصير المدى (1- 2) سنة ، ⏳⏳ متوسط المدى (3-5) سنوات، ⏳⏳⏳ طويل المدى (10 سنوات فأكثر)	+ منخفضة ++ متوسطة +++ عالية

الجدول (91): المصفوفة التنفيذية لاستراتيجيات وسياسات العمل المقترحة في مجال إدارة استعمالات الأراضي والمعالجة البيئية لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية

المصدر: إعداد الباحثة

مستوى التغيير	أهداف الاستراتيجية	السياسات وخطط العمل	مناطق المستهدفة	الفوائد المتوقعة	جهات التنفيذ	الإطار الزمني	كلفة التنفيذ	مؤشرات قياس أداء المخطط
إجراءات تنمية الأحياء والمجتمع والإسكان	- محو نحو 50% من الأميين في المناطق النائية	✓ تنفيذ مشاريع محو أمية. ✓ التوزيع اللامركزي للمنشآت التعليمية (المرحلة الجامعية). وتحديد مناطق ملائمة لتفعيلها.	ربيعة وقسطل معاف وكنسبا وصلنفة وبعض قرى القرداحة.		- مديرية التربية في محافظة اللاذقية وزارة التعليم العالي - وزارة الإدارة المحلية . - مشاركة مجتمعية	⌛⌛⌛	++	➲ الوصول إلى الخدمات الصحية والتعليمية الرخيصة.
	وجود نظام للإسكان امستدام العمل على تأمين 298662 مسكن حالياً ومستقبلاً	✓ رصد مستمر لواقع الإسكان في المحافظة اللاذقية	- مدينة اللاذقية - محافظة اللاذقية		- وزارة الإسكان والتنمية العمرانية بالتنسيق مكتب المركزي للإحصاء . - المؤسسة العامة للإسكان	⌛	+	➲ وجود مرصد سكني في محافظة اللاذقية
		✓ تطوير نظام ضابطة البناء وفق معايير وسياسات استعمالات الأراضي المستدامة	في محافظة اللاذقية		- مجلس المدينة- - مجلس المحافظة	⌛	++	
		✓ التجديد الحضري للمناطق العشوائية لتأمين 82070 مسكن	بسنادا – الدعتور – القنيطص- بساتين الريحان- الزقزقانية- حارة علي جمال- حي القدس		- وزارة الإسكان والتنمية العمرانية - المؤسسة العامة للإسكان في محافظة اللاذقية - قطاع خاص - مشاركة مجتمعية	⌛⌛⌛	+++	➲ عدد الأراضي ذات التكلفة الرخيصة. ➲ عدد للوحدات السكنية الرخيصة لتلبية الحاجات المحلية ➲ متوسط مسافة الرحلة من المساكن إلى أقرب نقطة مرور (على الأقدام) ➲ إمكانية الوصول إلى الخدمات والبنية التحتية الرخيصة
		✓ تهيئة الأراضي اللازمة للبناء لتمكين المؤسسة العامة للإسكان من تنفيذ برامجها وخططها	على مستوى المحافظة		- وزارة الإسكان والتنمية العمرانية - المؤسسة العامة للإسكان - مديرية البيئة في محافظة اللاذقية. - مجلس المدينة -مجلس المحافظة	⌛	++	
		✓ تطوير البيئة القانونية الناظمة للإسكان بما يتلاءم مع المتغيرات والحاجيات التخطيطية	على مستوى المحافظة		- وزارة الإسكان والتنمية العمرانية - وزارة الإدارة المحلية	⌛⌛	+++	

الرموز	الفوائد المتوقعة	الإطار الزمني للتنفيذ	الكلفة المتوقعة للتنفيذ
	بيئية اجتماعية اقتصادية	⌛ قصير المدى (1- 2) سنة ، ⌛⌛ متوسط المدى (3-5) سنوات، ⌛⌛⌛ طويل المدى (10 سنوات فأكثر)	+ منخفضة ++ متوسطة +++ عالية

الجدول (92): المصفوفة التنفيذية لاستراتيجيات وسياسات العمل المقترحة في مجال عدالة توزيع الخدمات المجتمعية لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

مستوى التغيير	أهداف الاستراتيجية	السياسات وخطط العمل		المناطق المستهدفة	الفوائد المتوقعة	جهات التنفيذ	الإطار الزمني	كلفة التنفيذ	مؤشرات قياس أداء المخطط
النقل والاستدامة	تطوير وتحسين شبكة النقل وتوجيهها نحو الاستدامة	التنمية الموجهة بالنقل العام	✓ تفعيل النقل العام ضمن مركز المدينة (منطقة التنمية الرئيسية) وأحيائها مثل خطوط الترام (السكك الحديدية الخفيفة الكهربائية)	(دوار الجامعة- شارع المغربي) - المسار الذي يصل القادمين من القرى الشمالية إلى وسط المدينة - (شارع عمربن الخطاب- شارع سعد بن معاذ - شارع بغداد) - شارع الحسيني		- مجلس المدينة - مديرية دعم القرار والتخطيط الإقليمي	⏳	+++	➲ إدارة المرور وتنسيق النقل المحلي مع الإقليمي ➲ مدى إمكانية توفير الوصول إلى شبكة نقل آمنة ورخيصة كفوءة. ➲ ملكية السيارة – وزمن ومسافة الرحلة
			✓ تفعيل النقل العام باستخدام نظام الحافلات السريعة وفق مسارات حلقية تربط بين مناطق المدينة من جهة وكذلك تربط المدينة بإقليمها من جهة أخرى	دوار الأزهري – باتجاه دمسرخو - طريق المدينة الرياضية باتجاه الشاطئ - المتحلق الشمالي		- مديرية دعم القرار والتخطيط الإقليمي - مجلس المدينة - مجلس المحافظة - مديرية الخدمات الفنية في المحافظة	⏳⏳	+++	
			✓ انشاء شبكة للمشاة وللدراجات الهوائية	- ساحة أوغاريت والمنطقة المحصورة بين مسارات النقل العام المقترحة (شارع عمر بن الخطاب وشارع بغداد) – ساحة الشيخ ضاهر - شارع سيف الدولة - شارع هنانو - في حي الزراعة				++	

الجدول (93) المصفوفة التنفيذية للاستراتيجيات والسياسات وخطط العمل المقترحة في مجال النقل والاستدامة لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

مستوى التغيير	أهداف الاستراتيجية	السياسات وخطط العمل	المناطق المستهدفة	الفوائد المتوقعة	جهات التنفيذ	الإطار الزمني	كلفة التنفيذ	مؤشرات قياس أداء المخطط
إجراءات دعم الاقتصاد المحلي	**دعم الاقتصاد المحلي في محافظة اللاذقية مدفوعاً بزيادة فرص عمل متنوعة لجميع فئات السكان.** **- خفض معدل البطالة من 15,6 % إلى 14% حتى عام 2019**	✓ اقتراح فرص عمل جديدة وهي (الوظائف الرقمية والابداعية، الطبية والصناعية (التكنولوجيا) وغيرها. ✓ تحديد مناطق العمل الملائمة لأنماط ودعائم النمو الاقتصادي العادل	- منطقة المرفأ ضمن المنطقة البرمجية الثالثة - صناعات عامة (غذائية وخياطة وحدادة) في المنطقة البرمجية الخامسة. - المناطق الشاغرة		- مجلس المدينة - مجلس المحافظة - مديرية الصناعة في المحافظة. التنسيق مع وزارة الاقتصاد والتجارة	⏳⏳⏳	+++	➲ معدل البطالة ➲ نسبة فرص العمل إلى الوحدات السكنية (العدد الكلي للأعمال مقسمة على عدد الوحدات). ➲ فرص العمل المحلية المطروحة المرتبطة بمكان السن ومدى ارتباطها بالنقل العام. ➲ الأعمال التجارية المحلية المتوفرة لخلق حوافر لتنمية المدينة
		✓ تفعيل السياحة الإقليمية ✓ تعزيز التنمية الريفية في مختلف مناطق المحافظة ✓ التوجه نحو التنمية الزراعية المستدامة في المحافظة	- بعض المناطق الجبلية		- مديرية السياحة - مجلس المحافظة - مديرية الخدمات الفنية في محافظة اللاذقية - اقطاع الخاص	⏳⏳⏳	+++	
			- الحفة والقرداحة والمناطق الساحلية كرسانا والقنجرة			⏳⏳⏳	+++	

الرموز	الفوائد المتوقعة	الإطار الزمني للتنفيذ	الكلفة المتوقعة للتنفيذ
	بيئية اجتماعية اقتصادية	⏳ قصير المدى (1- 2) سنة ، ⏳⏳ متوسط المدى (3-5) سنوات، ⏳⏳⏳ طويل المدى (10 سنوات فأكثر)	+ منخفضة ++ متوسطة +++ عالية

الجدول (94): المصفوفة التنفيذية للاستراتيجيات وسياسات العمل المقترحة في مجال الاقتصاد المحلي لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

مستوى التغيير	الأهداف		السياسات وخطط العمل	المناطق المستهدفة	الفوائد المتوقعة	جهات التنفيذ	الإطار الزمني	كلفة التنفيذ	مؤشرات قياس أداء المخطط
السياسات والإجراءات الإدارية	تحسين كفاءة النظم التخطيطية وتطوير المعايير الإدارية في محافظة اللاذقية	تعديلات إدارية وتشريعية وتنظيمية	توافر الهياكل الإدارية والتخطيطية ذات خبرة بعملية التنمية الحضرية المستدامة وإعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية.	- محافظة اللاذقية - مدينة اللاذقية - على المستوى الوطني	بيئية اجتماعية اقتصادية	- مجلس المدينة - مجلس المحافظة - مديرية الخدمات الفنية في محافظة اللاذقية (قسم التخطيط العمراني والتنظيم). - دائرة التنظيم في مجلس المدينة - وزارة الإدارة المحلية - وزارة الإسكان والتنمية العمرانية - مديرية للإسكان	قصير المدى (1- 2) سنة ، متوسط المدى (3-5) سنوات، طويل المدى (10 سنوات فأكثر)	++	التفويض الرسمي من الحكومة المركزية والتنسيق العمودي والأفقي. التنسيق الداخلي الدقة والوضوح مدى مشاركة السكان المحليين والمنظمات الحكومية وغير الحكومية ولقطاع الخاص في عملية الإعداد ومدى توافر القدرات المطلوبة المهارات لدى الكوادر والجهات المختصة بإعداد المخطط لكل مرحلة من المراحل القوانين والتشريعات وأثرها في تصميم المخطط وتنفيذه تحليل المخطط وقياسه
			توفير أداة قياسية علمية وعملية متطورة لقياس أداء المخطط في مختلف مراحله.			- مجلس المحافظة - مديرية الخدمات الفنية في محافظة اللاذقية (قسم التخطيط العمراني والتنظيم). - دائرة التنظيم في مجلس المدينة - وزارة الإدارة المحلية		++	
			توافر جهة مثالية مختصة بإعداد المخطط تعمل وفق نهج إداري مرن.			- مجلس المدينة - مجلس المحافظة - مديرية الخدمات الفنية في محافظة اللاذقية (قسم التخطيط العمراني والتنظيم). - دائرة التنظيم في مجلس المدينة - وزارة الإدارة المحلية في سورية - مشاركة مجتمعية		++	
			تطوير آلية التصديق على المخطط التنظيمي في محافظة اللاذقية.			- مجلس المدينة - مجلس المحافظة - وزارة الإدارة المحلية في سورية- مشاركة مجتمعية		+	
			تفعيل المشاركة الشعبية			- وزارة الإدارة المحلية - مجلس المدينة - مجلس المحافظة		+	
			التنسيق الأفقي والشاقولي والدقة والوضوح في توفير البيانات.			مجلس المدينة - مجلس المحافظة		++	
			تطوير مراحل إعداد المخطط			- وزارة الإدارة المحلية في سورية - مجلس المدينة		+	
			إعادة تصنيف المناطق الحضرية وفق معايير الاستدامة			وزارة الإدارة المحلية في سورية مجلس المدينة - مجلس المحافظة		++	

الرموز	الفوائد المتوقعة	الإطار الزمني للتنفيذ	الكلفة المتوقعة للتنفيذ
	بيئية اجتماعية اقتصادية	قصير المدى (1- 2) سنة ، متوسط المدى (3-5) سنوات، طويل المدى (10 سنوات فأكثر)	+ منخفضة ++ متوسطة +++ عالية

الجدول (95): المصفوفة التنفيذية لاستراتيجيات المجال الإداري لتطوير منهجية إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية
المصدر: إعداد الباحثة

4.3. الخاتمة

مع تنامي الجهود المبذولة في الآونة الأخيرة نحو ترسيخ الاستدامة الحضرية لمواجهة قضايا التحضر وآثاره المتزايدة على المدن، كان لا بد من اتخاذ الوسائل والنهج الأكثر شمولية للتعامل مع قضية التّحضر واستثمار الجانب الإيجابي منه والذي يمكن أن يحفز لتنمية حضرية مستدامة كوسيلة وغاية في آن معاً، وذلك من خلال إيجاد الآليات والأدوات التي توجه النمو الحضري مكانياً وزمانياً وتترجم أهداف التنمية على أرض الواقع، كالمخططات التنظيمية التي تعتبر الأدوات الفعالة للوصول إلى نظام استدامة حضرية من خلال السياسات والبرامج التي تحدد استخدامات الأرض الحضرية وبالتكامل بين جميع أنظمة التنمية البيئية والاقتصادية والاجتماعية المستدامة ومن المشروعات التي تنتج عن عملية التخطيط، ولكن إنّ جوهر المشاكل والتحديات العالقة في تحقيق الاستدامة من خلال المخططات التنظيمية تتمثل في تجاهل المستقبل والانفراد بمواجهة كل عنصر على حدا، واتخاذ القرارات دون دعم أو إشراك المجتمع بكافة فئاته، ونظراً لأهمية التداخل بين تلك المشاكل كان لا بد من مواجهة شاملة لها في إطار استراتيجية متكاملة متناسقة.

من هذا المنطلق، خلُصت تحليلات الدراسة النظرية والعملية إلى أهمية اتباع سياسات معاصرة تجعل دور التخطيط الحضري هام وحيوي بما يحقق الانتقال إلى مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة وذلك من خلال تطوير معايير جديدة لتصنيف التجمعات الحضرية كخطوة هامة في توجيه المخططات واتخاذ منحى ملائم للتنمية لتكون شاملة ومستدامة، وكذلك من خلال التقليل التبعية للسياسات التقليدية للمخططات العامة والهيكلية والعمل وفق سياسات حضرية تركز على التوازن في استهلاك الموارد وحفظ نوعية الحياة والصحة العامة والموازنة المستدامة بين البيئة المبنية والطبيعية، وتحقيق العدالة الاجتماعية والكفاءة الاقتصادية، والعمل وفق قواعد دقيقة لاستعمالات الأراضي المستدامة تتكامل مع مبادئ التصميم الحضري للترويج لتقسيمات مناطق أكثر استدامة تحد من الانتشار الحضري العشوائي بما يضمن تطوير البنية التحتية لنقل حضري مستدام وتطوير المرافق الحضرية العامة، وأن تتم جميعها وفق عملية تشاركية مجتمعية.

حيث يتميز المخطط المستدام بتضمينه لمجالات تنموية شاملة ومتكاملة مع القطاعات الأخرى يتم التخطيط لها وفق رؤية تشاركية حول إطار العمل الاستراتيجي والمخطط التنظيمي المكاني ومخطط التطبيق وذلك وفق مراحل تكاملية لإعداده وهي (مرحلة التحضير والتصميم والتطبيق والتسليم) مع تضمين فرق عمل متخصصة بكل مرحلة مثل فرق تصميم ووضع المخطط والجهات المنفذة والممولة وغيرها، وينطوي تحقيق ذلك على مجموعة ممثلين فاعلين قادرين على إدماج سياسات تنمية المدن في عناصر المخطط بطريقة منسقة ووفق إدارة تشاركية فعالة.

وإنّ العمل لإعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة يختلف تبعاً للخصائص المحلية للمجتمعات والتحديات والعوامل المؤدية لها، كما هو الحال في مدينة اللاذقية فهي تحتاج إلى صياغة أسس ومعايير معاصرة تراعي خصوصيتها كمنطقة ساحلية ولها نفوذها الإقليمي والوطني وذات نمو حضري مستمر مترافق مع ندرة الأراضي الصالحة للعمران ولاستيعاب هذا النمو، لذلك تمّ العمل على صياغة استراتيجيات تلائم بيئة المنطقة من شأنها أن تعزز إدارة استعمالات أراضي أكثر استدامة وذلك وفق توجهات تنطلق من مبادئ تنمية المدن المستدامة تمكّنها من مواجهة تحديات وضعها الراهن واتخاذ الإجراءات والحلول للإشكاليات التي أعاقت عملية إعداد مخطط ناجح فيها وبما يحقق تنميتها الشاملة لمختلف القطاعات والمجالات التنموية بما فيها إجراءات التنمية العمرانية والحفاظ على البيئة وتنمية السياحة الساحلية والجبلية، وتقوية الانسجام الاجتماعي ودعم الموارد الاقتصادية المحلية (السياحية والزراعية والصناعية) من خلال اتباع سياسة البيئة الاقتصادية الملائمة للمدينة، مع اتخاذ المشاركة المجتمعية عنصر أساسياً في هذه الاستراتيجيات باتباع نموذج إدارة حيوي مرن وفعّال.

كما بيّنت الدراسة أهمية تطوير أداة تحليلية تتضمن مؤشرات شاملة لقياس أداء المخطط تجاه مجموعة معايير مقترحة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، الأمر الذي يتيح لمتخذي القرار إمكانية التحليل الدقيق وتحديد الاتجاهات وتقييم الخيارات التي تدعم عملية إعداد مخطط تنظيمي يوجه المدن نحو الاستدامة، وقد تبيّن ذلك من خلال مجموعة من النتائج العامة (النظرية والعملية) التي توصل إليها البحث.

5.3. النتائج العامة

وفرت تحليلات الدراسة النظرية والعملية مجموعة من النتائج الهامة التي تتعلق بموضوع البحث وأهميته فيما يتعلق بمنهجية إعداد المخططات التنظيمية المستدامة ومجالاتها ومراحل إعدادها وقياسها وفق أدوات ومؤشرات تحليلية وترجمة دلالاتها بأهداف وخطط عمل، وكما أعطت صورة واضحة عن الدراسة العملية والميدانية للواقع التنموي ونظام التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية، وبذلك كان هناك نتائج متكاملة ما بين الجزء النظري والعملي على الشكل الآتي:

1.5.3. نتائج الدراسة النظرية

أثبتت الدراسة النظرية التي تناولت مفاهيم التحضر والنمو الحضري والقوى لدافعة للتحضر، وكذلك المفاهيم المتعلقة بالتنمية الحضرية المستدامة ومبادئها، والمخطط التنظيمي المستدام ومعاييره العامة والخاصة ومراحل إعداده ومضامينه وأدواته، أن:

- النمو الحضري يرتبط بمؤشرات تنموية متغيرة تساعد على تنبوء الاتجاهات المستقبلية لاستخدام الأرض الحضرية أكثر من ارتباطه بنمو سكان المدن فهو نظام ديناميكي معقد جديد ومفتوح مستند على أنظمة التنمية المتوفرة لهذا النمو والتي تؤدي إما إلى التركز أو الانتشار الحضري.

- هناك علاقة تبادلية إيجابية بين التّحضر والتنمية، إذ أنّ كل منهما يؤثر في الآخر فالتّحضر يعبر عن وجود تطوير وتحسين في نوعية الحياة التي تؤدي إلى نمو سكان المدن، بالمقابل إنّ إجراءات التنمية تكون حيث النمو السكاني الحضري لتأمين احتياجاته، ولا بد من صياغة المخططات التنظيمية على أساس هذه العلاقة.

- هناك اختلاف في اتجاهات التحضر وانعكاساته ما بين الدول المتقدمة والنامية والبلدان العربية حيث ارتبط التحضر في الدول المتقدمة بتوفير أنماط متوازنة للتنمية لإحياء وإعطاء دور للمدن الصغيرة من خلال توجيه مخططاتها التنظيمية لتعزز هذه التنمية، بينما في الدول النامية ارتبط التحضر بمواجهة تحديات الزيادة المستمرة في استهلاك واستخدام الأراضي المحيطة أي نمو العشوائيات المتمثلة بفئة الحضر والتفاوت المتنامي بين التجمعات وأنظمتها التنموية أي زيادة التحضر مع زيادة آثاره السلبية.

- إنّ ارتفاع نسب التّحضر في سورية هو نتيجة عدة عوامل تمثلت بالنمو السكاني الحضري نتيجة الهجرة الداخلية من الريف إلى المدن، إضافة إلى تركيز جهود التنمية في المدن ومراكز المحافظات دون المناطق الريفية، وكذلك إنّ الاعتماد على المعيار الإحصائي المحدد من قبل وزارة الإدارة المحلية والذي يبلغ 20 ألف نسمة فأكثر يؤدي إلى زيادة النمو الحضري من خلال التصنيف الدوري للقرى ورفع تصنيفها الإداري إلى بلديات وضمها للمناطق الحضرية.

- التنمية الحضرية المستدامة هي من القضايا الهامة والمعاصرة لمواجهة القضايا المتعلقة باستدامة التحضر كأداة ووسيلة لمواجهة الآثار والمشاكل التنموية التي تواجهها نتيجة آلية العمل المتبعة داخل المدن، وذلك على اعتبار أنّ المدن مفتاح الانطلاق لسياسات الاستدامة على المستوى الحضري.

- التّنمية الحضرية المستدامة عملية تجعل المدن منتجة اقتصادياً ومستدامة بيئياً وملائمة مكانياً وعادلة اجتماعياً وبما يضمن الأمن والأمان الحضري وذلك من خلال صياغة السياسات الحضرية واستثمارها بالبعد المكاني.

- تنطلق التنمية المستدامة للمناطق الحضرية من مجموعة مبادئ تتمثل بالكفاءة الاقتصادية، العدالة الاجتماعية، الاستدامة البيئية، التخطيط على المدى الطويل، مبدأ الشمولية: العالمية والعلاقة مع المحلية، مبدأ الحكم، وإنّ تجسيدها متوقف على إمكانيات المجتمعات والمنهجية المتبعة لديها في إعداد مخططاتها التنموية، مع الأخذ بالاعتبار الأبعاد الخمسة للتنمية الحضرية (البعد البيئي، البعد الثقافي والاجتماعي، البعد الاقتصادي، البعد التقني، البعد الإداري) والتي تم تطويرها للتكيف مع التّحولات العالمية المؤثرة محلياً.

- إنّ الاعتماد على المعيار الإحصائي الكمي والإداري فقط في قياس التّحضر في سورية غير كاف ويؤثر على مستويات التنمية فيها، إذ يبقى العديد من التجمعات الصغيرة هامشية ومهملة، لذلك يُعتبر إعادة تصنيف المناطق الحضرية في سورية وفق معايير الاستدامة الحضرية من الخطوات الهامة في توجيه المخططات التنظيمية فيها من خلال العمل وفق معايير تعكس أهداف الاستدامة على المستوى الحضري كالتي تم تطويرها وهي المعيار الإحصائي المحدد بعد سكان 2000 نسمة، ومعيار الكثافة، والمعيار الإداري (التقسيمات الإدارية) ومعيار الاستدامة.

- المخطط التنظيمي هو وثيقة عمل استراتيجية تأخذ بالاعتبار وحدتي الزمان والمكان بمتغيراتهما وتتبعها مراكز اتخاذ القرار لتنمية البيئات الحضرية وتوجيهها وضبط نموها وتوسعها بحيث يتاح للنشاطات والخدمات الحضرية توزيع جغرافي افضل.

- الانتقال إلى مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة يتطلب تطوير المخططات التنظيمية التقليدية لتصبح أداة لتحسين تنسيق السياسات الحضرية على نطاق واسع عبر المكان من خلال النظر في الآثار المكانية الحضرية المترتبة عليها حيث يعمل المخطط المستدام بشكل مثالي مع الافتراضات الأساسية حول مستقبل الاتجاهات التنموية من الناحية العملية والتي تُؤخذ لأغراض السياسة الحضرية وتصميم المشاريع مع اتخاذ عملية المشاركة مبدأ له ويتم عمله من خلال تفعيل عناصره وربطها بمعايير ومؤشرات مستمدة من أهداف الاستدامة.

- ينطوي المخطط التنظيمي كأداة لتحقيق الاستدامة على مضامين شاملة تزود نتائج استباقية بتقديم الفرص والرؤية لضمان حصول المجتمع على نتائج عقلانية وقبول واسع من كل المعنيين تشمل كل من مخطط الرؤية التشاركية (التوجهات)، إطار العمل الاستراتيجي، والمخطط التنظيمي المكاني، ومخطط التطبيق (تحديد الفرص والجدول الزمني والكلفة ومصادر التمويل والشركاء في التنفيذ وتحليل المخاطر المحتملة)، وأيضاً مخطط لتوزيع أنماط استعمالات الأراضي والتقارير الخاصة بدراسة قطاعاتها.

- يتطلب إعداد مخطط تنظيمي يحقق الاستدامة تعديلات إدارية وتخطيطية بما فيها من تخطيط لاستعمالات أراضي أكثر استدامة وتطوير آلية تصنيفها لتعتمد على نهج متكامل يركز على فرص التنمية داخل الريف والحضر معاً ويتضمن عوامل ومعايير وبمشاركة أصحاب العلاقة من مجتمع مدني ومنظمات أخرى وتحديد مدى ملاءمة الأرض للتنمية المكانية.

- إنّ التّكامل بين استعمالات الأراضي والنقل والتصميم الحضري من المكونات الأساسية في عملية إعداد مخطط تنظيمي يحقق مدن أكثر استدامة فمثلاً التخطيط لأحياء متعددة الوظائف يتطلب الترويج للمشي وللدراجات الهوائية الامر الذي يتطلب اتباع مبادئ التصميم الحضري من سهولة الوصول ودمج الفعاليات وتوافر المواقع لعامة المشجعة لوسائل النقل غير الآلية، وكذلك إنّ تنمية استعمالات الأراضي في المنطقة الرئيسية تتطلب تفعيل النقل العام (الترام والحافلات السريعة) وكذلك يتوجب تفعيل مبادئ التصميم لتعزز هذا الأمر من حيث التنمية الكثيفة في المراكز وتصميم الشوارع بتسلسل هرمي، وبالمقابل إنّ استخدام السيارة يكون حيث يوجد تطوير متوازن لمناطق حضرية متعددة الوظائف مع تقليل الأثر البيئي للتنمية.

- يتم إعداد مخطط يحقق الاستدامة وفق أربع مراحل رئيسية وهي (مرحلة التحضير، والتصميم، والتطبيق والتسليم) وتتم جميعها وفق عملية تشاركية من قبل أصحاب العلاقة والسلطات المحلية والسكان، وإن القيام بذلك يتطلب مجموعة أدوات تجسد هذه المراحل والسياسات على أرض الواقع وهي أدوات التخطيط والتنفيذ والتقييم، الأدوات القانونية، الأدوات التشاركية والتنسيقية.

- المشاركة الشعبية إحدى أهم أدوات إعداد مخطط تنظيمي مستدام خاصة إذا توافرت الآلية الملائمة لتفعيلها وفق الخصائص والإمكانيات المحلية المتوفرة للمجتمعات.

- تحقيق الاستدامة الاجتماعية مرهون بالنموذج الإداري المرن المتبع من قبل جهة تخطيطية مثالية كفيلة بإعداد مخطط تنظيمي لأغراض التنمية المستدامة من خلال توافر عدة اعتبارات رئيسة فيها تشمل التوفيق بين الأهداف والمصالح على مختلف المستويات (المحلية والحضرية والإقليمية والوطنية)، والصلة المباشرة مع المكان والسكان المحليين.

- تختلف معايير استدامة المخطط التنظيمي من دولة لأخرى ولكن هناك معايير أساسية تعكس أهداف تنمية المدن المستدامة على المخطط من خلال الالتزام بمبادئها وأبعادها (البيئية والاجتماعية والاقتصادية والإدارية والتقنية)، وبالمقابل هناك معايير تعكس الظروف المحلية للمدينة أو الدّولة، لذلك فإنّ تطوير أداة تحليلية لقياس استدامة المخطط على المستوى المحلي من الخيارات الناجحة لتطوير منهجية إعداده وقد تضمنت مؤشرات قياس تقدم المخطط نحو معايير إجرائية مقترحة منها ما هو مطور بالاعتماد على المعايير الأكثر استخداماً وأهمية في الأدوات التحليلية المدروسة، ومنها ما هو مضاف وفق الدراسة البحثية لكي تعكس النطاق الأشمل للتنمية الحضرية المستدامة التي يمكن تحقيقها من خلال المخطط وتعكس خصوصية حالة الدراسة هي في **مجال البيئة الطبيعية والمبنية** (تقليل نسبة تحويل الأراضي الزراعية إلى حضرية، تحديد إجراءات متعلقة بإدارة المخاطر البيئية في المخطط، إدارة مياه الامطار، تقليل المساحة الأفقية للسكن، السكن بالقرب من المناطق التجارية وبكثافات متنوعة وتوفير بيئة للمشاة ضمن مسافة تنقل 400م)، **والعدالة الاجتماعية** (زيادة تخصيص الأراضي للإسكان العام الاجتماعي لذوي الدخل المحدود، الوصول إلى بدائل النقل العام بحيث 80% من الفعاليات تقع ضمن مسافة مشي 800م بعيدة عن محطات القطار و400م عن محطة الترام و400م عن محطة الحافلات)، **وفي مجال الكفاءة الاقتصادية** (تقييم الأثر الاقتصادي للمخطط مع تضمين كل أصحاب العلاقة، تضمين المخطط لأهداف التوظيف المحلي، موازنة الإسكان وفرص العمل)، **وفي المجال الإداري** (تقييم تأثير أي موطن للضعف في القوانين والتشريعات في عملية إعداد المخطط، استخدام أدوات تحليلية علمية لقياس المخطط، توضيح استراتيجية التنفيذ)

- هناك تفاوت في درجات التزام الدول المختلفة (العالمية والعربية) بمبادئ الاستدامة الحضرية، فمنها من أثبت فعالية مخططاتها التنظيمية لتوجيه مدنها نحو الاستدامة وذلك من خلال إدراج مبادئها في كل من سياساتها وأنظمتها التخطيطية والبرامج والمشاريع والتنفيذ على أرض الواقع وقد كانت نتائج ذلك واضحة من خلال آثار تطبيق وتنفيذ المخططات والفوائد الناتجة البيئية والاقتصادية والاجتماعية والإدارية والتكامل مع القطاعات الأخرى، ومنها ما حاول الالتزام بمبادئ الاستدامة من خلال وضع الرؤى والأهداف والسياسات على أساس ذلك.

- يرتبط تحقيق التنمية المستدامة للمدن من خلال مخططاتها التنظيمية بالتّحول الإيجابي الذي يمكن أن تُحدثه هذه المخططات نحو الاستدامة البيئية (الطبيعية والمبنية) والكفاءة الاقتصادية والإنصاف الاجتماعي والإدارة الرشيدة وهذا بدوره يرتبط بعوامل نجاح إعداد مخطط تنظيمي مستدام يُعبر عن سياسات التنمية الحضرية المستدامة ويشمل التجديد الحضري، أفضلية الحركة والمواصلات لشبكة النقل العام حسب المستويات، تأمين الإسكان الاجتماعي، استعمالات أراضي مكثف ومدمج، التصميم الحضري، قياس استدامة المخططات، توافر الجهة المثالية، والنهج التشاركي مع السكان والمجتمع المدني والقطاع الخاص كقطاع رديف مساند مالياً وإدارياً للقطاع العام.

2.5.3. نتائج الدراسة العملية

لقد تبين من خلال دراسة وتحليل للوضع التنموي الراهن لنظام التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية نطاق التحدي التي تواجهه المحافظة ولم تكن الأسس الناظمة للعمران فيها مصممة أصلاً لمواجهة مثل تلك التحديات، وهذا كان له آثاره على مدينة اللاذقية واتجاهها بعيداً عن مفهوم التنمية المستدامة، لينعكس ذلك بدوره في

مخططاتها التنظيمية المتعاقبة والمكررة لنفسها دون تطوير وتحديث يمكّنها من مواجهة ما تتعرض له من تحديات ناتجة عن التفاوت في التخطيط التنموي ليشمل المدينة دون الأخذ بالاعتبار احتياجات مناطق المحافظة الأخرى وتجاهل قضية انعكاس ذلك في الضغط على موارد المدينة وعدم صياغة مخططاتها التنظيمية للتخفيف من هذه الضغوط وإدارة النمو المستمر فيها، فقد تبيّن من خلال تطبيق منهجية الاستدامة ومؤشراتها في تقييم الاتجاه التنموي على مستوى محافظة اللاذقية وكذلك في قياس استدامة مخطط استعمالات الأراضي المعمول به في الوقت الحالي في مدينة اللاذقية، إضافةً إلى تطبيق الأداة التحليلية المطورة الخاصة بتقييم استدامة المخططات في قياس المخطط التنظيمي الجديد المعلن لمدينة اللاذقية عام 2008 لتحديد أولويات التحديات والإشكاليات التي أعاقت اعداده، مجموعة النتائج التالية:

- محدودية أسس التخطيط الناظمة للعمران في محافظة اللاذقية بالمقارنة مع أهمية مجال التخطيط التنظيمي التي يجب أن يكون عليها، فلم تتعدى كونها أسس ومعايير تحدد المؤشرات الكمية والضوابط النوعية لاستعمالات الأراضي وتنظمها دون النظر في اهمية تكاملها مع الجوانب التنموية الأخرى (البيئية والاقتصادية والاجتماعية) وتجاهل قضايا الاستدامة في ذلك.

- هناك تباين كبير بين عدد التجمعات السكانية التي تمّ تصنيفها وفق المعايير المعتمدة في سورية تبعاً للتقسيمات الإدارية، إذ أنّ هناك ما نسبته **96%** تقريباً من التجمعات السكانية هي تجمعات صغيرة يقل تعدادها عن 20 ألف نسمة وجميعها في القرى التابعة لمراكز المناطق وهذا مؤشر على الخلل في توزيع الشبكة الحضرية ليكون تركزها في مركز المحافظة دون سواها.

- أشارت نتائج إعادة تصنيف المناطق الحضرية في محافظة اللاذقية وفق المعايير المقترحة في البحث إلى أنّ هناك فرق كبير بين تعداد التجمعات وفق المعيار الإحصائي المقترح وهو 2000 نسمة والمعيار المعتمد لتصنيف المناطق الحضرية في سورية 20 ألف نسمة إذ أنّ هناك 16 تجمع سكاني يزيد تعداده عن 20 ألف نسمة وهناك 68 تجمع سكاني تعداد كل منها أكثر من 2000 نسمة، بينما بلغ عدد التجمعات السكانية التي يقل تعدادها عن 2000 نسمة 354 تجمع، وهذا يشير إلى كثرة التّجمعات المتناثرة التي تشكل عبء على المعنيين لتلبية احتياجات تلك المناطق بالبنية التحتية والخدمات الأساسية حيث ينعكس ذلك بصورة سلبية على مستوى حياة ومعيشة السكان فيها، أي أنّه كلّما ارتفع عدد التجمعات التي تزيد عن 2000 نسمة ارتفعت نسبة التحضر حيث تكون هذه التجمعات مراكز إنماء محلي مشمولة بالتخديم الحضري، وبالمقابل كلّما ارتفع عدد التجمعات التي يقل تعدادها عن 2000 نسمة انخفض مستوى التحضر أي وجود تجمعات كثيرة لا تدخل في محور الدراسات التخطيطية الحضرية التنظيمية، الأمر الذي يشير أيضاً إلى انّه كلما ارتفع تعداد التجمعات السكانية المخصص لتصنيف التحضر انخفضت نسبة التحضر، وكلّما قل تعداد التجمعات السكانية المخصص لتصنيف التحضر وفق المعيار الإحصائي ارتفعت نسبة التحضر أي ارتفاع عدد التجمعات التي يجب أن تُخدم حضرياً، ولكن هذا لا يعني الاعتماد على المعيار الإحصائي فقط سواء كان المعيار المقترح (2000 نسمة) أو غيره كأداة لقياس التحضر وإنما يجب أن يترافق ذلك مع المعايير النوعية للتنمية الحضرية المستدامة التي تُعد الأساس في وضع استراتيجيات تنمية المناطق الحضرية بغض النظر عن أحجامها السكانية.

- محدودية نظام ضابطة البناء والمعايير المعتمدة في مدينة اللاذقية فلم يتعدى النظام مسألة تحديد ارتفاعات الابنية وتحديد الوجائب وغير ذلك دون تحديد اشتراطات البناء وتوزيع الأراضي وفق متطلبات التنمية الحضرية المستدامة.
- أشارت نتائج تقييم نظام التخطيط التنظيمي في محافظة اللاذقية وبتحليل للواقع والبنية التحتية الحضرية فيها أنَّ السياسات المعتمدة لا تحقق إلّا **52% فقط من معايير الاستدامة.**

- إنّ محدودية الإمكانيات الفنية والإدارية للجهات القائمة على عملية إعداد المخططات في محافظة اللاذقية مع عدم وجود اختصاصي تنمية حضرية مستدامة كان له الأثر الواضح في التحديات المواجهة وفي إعداد مخططات بعيدة عن الواقع وعاجزة عن مواجهة الإشكاليات التي وضِعت بشأنها.

- كان للأزمة التي مرت بها سورية منذ عام 2011 آثار مختلفة شملت التّغيرات الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية والتغير في الأداء التنموي كمياً ونوعياً، تمثلت بارتفاع البطالة في سورية من 8.3% عام 2010 إلى 49 % عام 2013 وزيادة نسبة السكان الفقراء حيث أصبح ما يقارب 78% من السوريين تحت خط الفقر.

- طالت الأضرار في قطاع السكن في محافظة اللاذقية عدة مستويات منها السرقة والهدم وتسارع السكن المخالف في الضواحي والعشوائيات والأرياف وارتفاع أسعار مواد البناء بمعدل 3 أضعاف التّسعير قبل الأزمة، وكما بلغ العجز السكني 7% لدى الوافدين، نتيجة الارتفاع المفاجئ لأسعار المساكن وللأجار الشهري الذي شمل جميع المناطق المستقبلة في المحافظة، وهذا شكّل تحدٍ إضافي للمعنيين وضغط جديد على المرافق والخدمات والبنية التحتية للمحافظة.

- تمثلت ردود الأفعال والجهود المبذولة في المحافظة لإدارة الأزمة بتشكيل لجنة تخمين الأضرار فقط ويقتصر عملها على الكشف الواقعي للأضرار المسجلة في أضابير المتضررين وتعويضهم مادياً.

- من نتائج تقييم استدامة المخطط التنظيمي الجديد المعلن لمدينة اللاذقية عام 2008 من خلال تطبيق الأداة التحليلية ومؤشراتها، يتبيّن أنّ المخطط الجديد لا يلبي إلّا **<u>%34,4</u>** من شروط ومعايير الاستدامة وهذه نسبة متدنية جداً لإمكانية مواجهة التحديات والتصدي لها من جهة وتجاه تأمين الاحتياجات والمتطلبات على المدى القريب والبعيد من جهة أخرى، إذ أنّ العمل وفق السياسات والأسس التخطيطية الناظمة للعمران في المدينة والمعايير والقوانين والتشريعات المحدودة غير كافٍ بل يجب أن يترافق عملها بمعايير وأسس تخطيطية وإدارية معاصرة مستندة على مبادئ الاستدامة الحضرية، وقد تبين ذلك من خلال تحليل لمؤشرات المخطط المستدام والتي أظهرت دلالاتها الآتي:
  - أنَّ المدينة وفق استراتيجية المخطط التنظيمي الجديد تتوسع عمرانياً وسكانياً، حيث تعتمد على مبدأ الانتشار العمراني والديموغرافي متجاهلةً اتجاه النمو العمراني للتجمعات المحيطة الآخذة بالتوسع تلقائياً، وكما تبيَّن أنّ الاستراتيجية المعتمدة قد ركزت على التنمية السكانية والسياحية فقط وإهمال جوانب التنمية الأخرى.
  - هناك إشغالات تمَّ تعديل صفاتها وإعادة تأهيلها وهذا أمر جيد ولكن لمجرد إعادة الإشغال دون اختيار الاستعمال الملائم والكفوء لا يمكّن تحقيق التنمية المرجوة.
  - **جاء اتجاه معظم المؤشرات المتعلقة بالبيئة الطبيعية والمبنية** عكس الاتجاه المرغوب للاستدامة فقد اقتُرحت مناطق التوسع وتوسع المنطقة الصناعية ومحطات المعالجة لمياه الصرف الصحي في أخصب الأراضي وكما جاء إعادة إشغال معظم المناطق الشاغرة بالمساحات الخضراء ولكن دون دراسة تفصيلية تعزز تطبيق هذا الامر، وكذلك لم يكن هناك اعتبارات لتقييم الأثر البيئي للمشاريع التنموية، كما لم تتوفر أي هدف أو دراسة لإدارة النفايات ومعالجتها السليمة، أو لرصد نوعية الهواء، ولم يكن هناك مقترح لوجود نظام لتجميع مياه الامطار في المحافظة من ضمن سياسات المخطط، وإنّ اقتراح مناطق التوسع للإسكان يزيد من المساحة الأفقية المخصصة للسكن وبالتالي زيادة تكاليف البنية التحتية وانتشارها، وكذلك على الرغم من أنه كانت معظم الاقتراحات هي إعادة إشغال معظم الأراضي الشاغرة باستخدامات متعددة ولكن تبين أن أكثرية الاشغالات المقترحة هي خدمية وإدارية، ولم يتم اقتراح تأمين فرص عمل قريبة باستخدام كثافات مرتفعة، كما لم تتم دراسة أو اقتراح لفراغات ومواقع عامة لتوفير ممرات المشاة من أماكن السكن إلى مركز المدينة، وبذلك يُلاحظ أنّ أكثرية المعايير الإجرائية لم يتم ذكرها في مقترحات المخطط وهذا ما يشير إلى ضعف السياسات التخطيطية في هذا المجال .

- **بالنسبة للمؤشرات لاجتماعية** فإن نوعية الحياة في المدينة مؤشر للوضع الاجتماعي والتخطيط للحصول العادل على الحاجات والخدمات الحضرية وبذلك شملت هذه المؤشرات قضايا النقل والإسكان والخدمات والصحة والتعليم والتغير الديموغرافي والأمن والأمان، وقد أعطت دلالات هذه المؤشرات لكل قضية أن هناك التزام لبعض معايير الاستدامة من حيث اقتراح توسيع وتطوير شبكة لنقل العام وتأمين الخدمات الحضرية بأسعار معقولة وتحليل تأثير التغيرات الديموغرافية، ولكن لم يكن هناك مقترح لتأمين الإسكان المستدام وكما أنّ نظام النقل الحضري في المدينة يتجه عكس الاستدامة لانخفاض كفاءة النقل العام المقترح وقلة خياراته، وضعف إمكانية الوصول العادل إلى الخدمات الحضرية.
- **أمّا فيما يتعلق بالبعد الاقتصادي** كان هناك جهود لتعزيز التنمية الاقتصادية المحلية من خلال التوجهات الرئيسية المستقبلية لتنمية الاستثمار السياحي على الشريط الساحلي، لكن لم تؤخذ بالاعتبار التنمية السياحية في مناطق المحافظة الأخرى، وكذلك لم يتم التخطيط لمشاريع اقتصادية بهدف التوظيف المحلي وتوفير فرص العمل المحلي مثل توجيه الاقتصاد نحو التنمية الزراعية كقطاع رديف للسياحة للحد من هجرة سكان الريف إلى المدن، وبالتالي هذا يشير إلى أن فرص العمل المطروحة لم تكن مرتبطة بمكان عيش السكان أو بوسائل النقل العام لتأمين وصولهم، الأمر الذي يشير إلى أنّ معظم مؤشرات الكفاءة الاقتصادية تتجه عكس الاستدامة.
- **تعكس المؤشرات الإدارية** حالة نظام التخطيط التنظيمي الإداري القائم في المحافظة وإنّ توجيه هذه المؤشرات نحو الاستدامة يتطلب الالتزام ببعض المعايير الإجرائية وهي التعاون والتنسيق الأفقي والشاقولي، الدقة في توفير البيانات، وجود مشاركة مجتمعية فعّالة، توافر الخبرات والكوادر المؤهلة، مرونة القوانين وتطورها، قياس أداء المخطط، وبتحليل للواقع الإداري في المدينة تبين أنّ أكثرية مواطن الضعف تمركزت في البعد الإداري حيث بينت نتائج التحليل أنّه كان هناك غياب للتعاون من قبل مجلس مدينة اللاذقية مع الجهة الدارسة للمخطط في توفير البيانات وكذلك غياب مشاركة السكان في عملية الإعداد أو في مناقشة الاعتراضات، وهذا ما يشير إلى أنّ أنظمة التخطيط التقليدي المعتمدة كانت من الأسباب الرئيسة في عدم اعتماد مخطط ناجح يوجه عملية التنمية في المدينة، إذ أن العمل وفق السياسات الراهنة والروتين الإداري الجاري والمعايير التخطيطية التقليدية والقوانين والتشريعات المحدودة غير كاف بل يجب أن يكون مترافق بسياسات ومعايير تخطيطية معاصرة منبثقة من مبادئ الاستدامة.

> أظهرت نتائج اختبار الأداة التقييمة المقترحة لقياس استدامة سياسات المخطط المقترح في البحث، أن استراتيجية المخطط والإجراءات التطبيقية المقترحة ستغطي 90% من شروط الاستدامة، مما يمكن القول أنّ المخطط المقترح في هذه الدراسة البحثية سيحقق استدامة مدينة اللاذقية حتى عام 2035 إذا تمّ الالتزام بالمعايير وأولويات العمل المقترحة في الدراسة البحثية.

> **المخطط التنظيمي للمدن يجب أن لا يدرس بمعزل عن المخطط الإقليمي وإنّما يجب دراسة التكامل بينهما ودراسة تأثير كل مخطط على الآخر وأن لا يقتصر التأثير الإقليمي فيه على الحدود الإدارية وإنّما على ما يتوفر من مقومات تنموية تابعة لمناطق المحافظة من جهة وللمدينة من جهة أخرى، وهذا هو من احد اهم نقاط الضعف في المخطط التنظيمي لعام 2008.**

> **أشارت نتائج الاستبيان الذي تمّ القيام به إلى أنّ:**

- مشكلة تأمين السكن الملائم والمستدام من أولويات التحديات والإشكاليات المواجهة للسكان والمعنيين، تليها مسألة تامين الخدمات الحضرية الأساسية وعلى الأخص للسكن العشوائي، ثم ضعف شبكة النقل، وكذلك أتت مشكلة ضعف الأجهزة الإدارية في الترتيب الرابع وثم قدم ومحدودية القوانين وعدم تطويرها، ثم قيود وشروط البناء والتراخيص وأخيراً ضعف التنظيم والتصميم الحضري.
- وسيلة النقل الخاص هي من الوسائل المفضلة للتنقل من قبل السكان وهذا يدل على ضعف أداء النقل العام في المحافظة وكذلك عدم وعي السكان تجاه أهمية النقل المستدام الذي يشجع على وسائل النقل العام الصديق للبيئة والذي يقلل من استهلاك الأراضي ويحافظ على البيئة.

- إن نسبة غير المطلعين على المخطط ما يقارب 70% وأكثرهم علموا بصدوره صدفةً وهذا ما يشير إلى عدم توعية السكان تجاه أهمية اطلاعهم على واقع مدينتهم مما ادى إلى فشل إعداد مخطط ناجح يلبي احتياجاتهم.
- نقص الوعي والمعرفة بمفهوم التنمية الحضرية المستدامة والمخطط التنظيمي المستدام وأدوات إعداده لدى المعنيين والسكان في مدينة اللاذقية لا يتعارض مع وجود رغبة كبيرة للسكان في المشاركة بعملية التنمية.
- غياب الآلية الملائمة لتفعيل المشاركة في عملية إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية وإغفال السكان واحتياجاتهم ادى إلى إعداد مخطط بعيد عن الواقع لا يحقق مطالبهم ورافقه كم هائل من الاعتراضات.
- إمكانية تفعيل المشاركة الإلكترونية كآلية فعالة في مدينة اللاذقية حيث أعطت نتائج دراسة الاستبيان حول محور المشاركة الشعبية إلى أنّ دليل إدراج الاستشارة الإلكترونية بلغ 62% وهذا يشير إلى تفضيل هذه الأداة من قبل السكان دون سواها من النماذج الأخرى المطروحة، وهذا يساهم في تحديد الحاجات والأهداف الواقعية من خلال الصلة المباشرة مع السكان والسرعة في التواصل معهم.

6.3. توصيات البحث

بناءً على ما سبق من نتائج نظرية وعملية يقدِّم البحث مجموعة توصيات تشكل قاعدة علمية وعملية لاتخاذ القرار وتوجيه المخططات التنظيمية لتحقيق تنمية مستدامة للمدن في سورية، وهذه التوصيات هي:

- ☑ إدراك أهمية العلاقة التبادلية والإيجابية بين التنمية والتحضر من قبل المعنيين وأصحاب القرار لتحقيق التوازن التنموي على المستوى الإقليمي والتكامل ما بين المناطق الريفية والحضرية بما يدفع عجلة التنمية باتجاه الاستدامة.
- ☑ ضرورة تفعيل العمل وفق مبادئ وسياسات التنمية الحضرية المستدامة الذي تتكامل فيها الأبعاد التنموية (البيئية والاجتماعية والاقتصادية والمكانية والإدارية) أي التكامل بين العمل الهندسي والتنموي.
- ☑ إعطاء الأهمية لقضايا التنمية الحضرية في المناهج التدريسية السورية بدءاً من المرحلة الجامعية، وكذلك تخصيص معاهد ومدارس لتأهيل كوادر فعالة تعنى بشؤون التنمية ومفاهيمها كخطوة أولية لتفعيل العمل بالتخطيط الحضري المعاصر في سورية.
- ☑ يجب إعادة تعريف وتصنيف المناطق الحضرية وتصنيف المدن السورية وترتيبها لتكون وفق معايير تنطلق من مبادئ الاستدامة، وإعادة النظر في المعيار الإحصائي المعتمد حالياً في سورية والعمل على معيار إحصائي آخر مبني على الأسس التخطيطية المعتمدة عالميا وتطويره على المستوى المحلي **وهو المعيار الذي يعد التجمع السكاني الذي يزيد عدد سكانه عن 2000 نسمة هو تجمع حضري.**
- ☑ يجب اعتماد معايير الاستدامة في عملية إعداد سياسات البرنامج التخطيطي للمخططات التنظيمية في مدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية وليس فقط الاعتماد على الاسس والمعايير التخطيطية الثابتة، وإنّما الأخذ بالاعتبار حماية البيئة والعدالة الاجتماعية والكفاءة الاقتصادية و التّشاركية واعتبار هذا أولوية هامة لتفعيل عملية التنمية الحضرية المستدامة على أرض الواقع.
- ☑ تحديث وتطوير القوانين والتشريعات العمرانية وكذلك نظام ضابطة البناء وأسس التخطيط الناظمة للعمران في مدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية إلى قوانين أكثر مرونة تتعامل مع المستجدات واحتياجات التنمية وفق سياسات تنطلق من مبادئ وأبعاد استدامة المدن.
- ☑ ضرورة العمل وفق معايير التكامل ما بين استعمالات الأراضي والتصميم الحضري المستدام والنقل الحضري عند إعداد المخطط لمدينة اللاذقية وغيرها من المدن السورية من حيث:
  - ✓ دمج الاستعمالات سواء في المركز أو في مناطق التوسع المقترحة بما يحقق قرب الفعاليات وسهولة التخديم والتدرج الهرمي لمراكز الخدمات وتقليل مسافة وزمن الرحلة وذلك وفق وحدة المجاورة السكنية المعاصرة وتامين التخديم لها وفق أنصاف أقطار التخديم المطلوبة.
  - ✓ أن تكون محاور التنمية المقترحة موجهة بممرات النقل العام الاستراتيجية لتأمين الوصول السهل والنقل الرخيص والنظيف.

- ☑ ضرورة تطوير مراحل إعداد المخططات التنظيمية وآلية التصديق عليها في مدينة اللاذقية وباقي المدن السورية لتكون كل من استراتيجية التطبيق والعملية التشاركية من المراحل والخطوات الضرورية والملازمة لكل مرحلة أساسية منذ البداية حتى مرحلة تسليم المشاريع.
- ☑ الأخذ بالاعتبار أنّ نجاح عملية إعداد مخططات تنظيمية أكثر استدامة مرهون بتوافر جهة مؤهلة علمياً إدارياً وتخطيطياً ذات خبرة بعملية التنمية الحضرية المستدامة مختصة بإعداد المخططات تعمل وفق نهج مرن يتعامل مع الوضع والتحديات والحدود الإدارية بطرق شاملة لجميع أبعاد التنمية وعلى مختلف المقاييس (المحلية والحضرية والإقليمية والوطنية) وإن تكون على صلة مباشرة مع المكان والسكان معاً، وتتخذ قرارات لامركزية وتشاركية من شأنها التوفيق بين المصالح والأهداف على مختلف المستويات.
- ☑ ضرورة التفعيل الكفوء للمرصد الحضري في محافظة اللاذقية بتضمينه للكوادر الإحصائية المؤهلة في مجال التنمية الحضرية لإمكانية الحصول على المؤشرات الضرورية المطلوبة لدى متخذي القرار للمساعدة في إعداد السياسات والبرامج والمشاريع ومراقبة أدائها وهذا بدوره يتطلب ضرورة توافر أداة تحليلية مناسبة تعمل وفق مؤشرات ومعايير تزود صانعي القرار بنتائج استباقية من خلال الرصد والتقييم المستمر للمخطط فيما إذا كان يسير لتحقيق معايير الاستدامة أو عكس ذلك.
- ☑ ضرورة دراسة وتقييم الوضع التنموي الراهن لكل منطقة وفق معايير الاستدامة لتحديد مساره وكذلك تحديد المشاكل ومواطن القوة والضعف والفرص المتاحة وإمكانيات التنمية المتوفرة للمساعدة في وضع الرؤى المنطقية والقابلة للتحقيق .
- ☑ إعطاء أهمية لمسألة الإسكان المستدام وتأمين سهولة الوصول إليه من أولوية الاستراتيجيات التنموية في مدينة اللاذقية وعلى مستوى سورية أيضاً والعمل على تعزيز دور القطاع العام والخاص والتعاون والتنسيق فيما بينهم لتحقيق ذلك.
- ☑ التأكيد على أهمية التنمية الاقتصادية المحلية من حيث توفير فرص عمل محلية قريبة من أماكن السكن، والاعتماد على الموارد الاقتصادية المحلية لتفعيلها مثل تفعيل التنمية الزراعية كقطاع رديف للتنمية السياحية وبالتالي العمل على تعزيز التنمية الريفية المتوازنة، وكذلك دعم البيئة الاقتصادية التكنولوجية النظيفة على مختلف مستويات المراكز.
- ☑ إنشاء جهة وطنية بمستوى وزاري معنية بتخطيط وإدارة المدن السورية وأقاليمها وتوجيهها نحو الاستدامة بما في ذلك قضايا التخطيط التنظيمي المستدام تتضمن خبرات تخطيطية وتكون مسؤولة عن التخطيط التنظيمي الحضري وصياغة السياسات للبرامج التخطيطية وفق سياسات التنمية الحضرية وذات نظام رصد مستمر للمؤشرات الحضرية وتضمن بأن تكون القرارات قادرة على تأمين الموارد للأجيال القادمة، وتحرص أن تكون المشاركة الشعبية الدور الأساسي في اتخاذ القرارات المتعلقة بنظام التخطيط التنظيمي.
- ☑ أهمية تفعيل المشاركة الشعبية كإحدى الادوات الفعالة إدارياً وتخطيطياً واعتمادها في كل مراحل إعداد المخطط بدءاً من مرحلة جمع البيانات حتى التطبيق، وزيادة الوعي بأهميتها من خلال تفعيل الآلية الملائمة وذات القدرة على عكس توجهات السكان وآرائهم واحتياجاتهم بسهولة وسرعة مثل نموذج المشاركة الإلكترونية كآلية فعّالة لجعل السكان على تواصل مستمر مع حكوماتهم المحلية والتفاعل معهم بشكل دائم.
- ☑ التأكيد على أن يتم إعداد المخطط التنظيمي وفق رؤية استراتيجية خاصة به تُحدد مجالات التغيير والأهداف والاستراتيجيات ومن ثم أولويات العمل وصولاً إلى النتائج المطلوبة من عملية التغيير والتحسين، ويجب أن توضع بمشاركة خبرات تخطيطية علمية تقوم بالإطلاع المستمر على أحدث المشاريع التخطيطية وأفضل التجارب في مجال تحقيق التخطيط التنظيمي المستدام والعمل على البحث العلمي المستمر لاستنتاج واستنباط أفضل الممارسات التخطيطية المطورة التي تساهم في تحقيق استدامة المدن السورية من خلال مخططاتها التنظيمية.

7.3. الآفاق المستقبلية للبحث

تشغل قضية تنمية المدن المستدامة اليوم مكانة رئيسة لدى المعنيين والمسؤولين عن التخطيط، وذلك من أجل صياغة الإستراتيجية الشاملة التي تجسد مبادئها بما يتناسب مع المعطيات الحالية والمستقبلية والإمكانيات المتوفرة، لذلك كانت مساهمة البحث بتطوير إحدى أهم أدواتها وهي المخططات التنظيمية من خلال تطوير

منهجية إعدادها بما تشمله من تعديلات تنموية وإدارية وتخطيطية وتشريعية وتنظيمية وغيرها، ولكن لضمان التطوير الشامل لهذه المنهجية لا بد من توافر مكونات وإجراءات أخرى استكمالية لها وهي الآفاق المستقبلية التي يمكّن أن تُعزز ما توصل إليه البحث وتساهم في تحقيق شموليته، وهذه الآفاق هي :

- تطوير أدوات مكملة للمخططات التنظيمية تساهم في تحقيق التنمية الحضرية المستدامة بما يتناسب مع خصوصية حالة الدراسة مثل اللامركزية التخطيطية والإدارية والمالية وذلك بما يتوافق مع التوجهات الاستراتيجية للخطط الوطنية الشاملة والمتكاملة.
- إدارة خطط العمل والمشاريع المقترحة وفق المنهجيات العالمية لإدارة المشاريع بما يحقق معايير الجودة الشاملة.
- تطوير سياسات وخطط عمل تنفيذية للتجديد الحضري كأداة للتنمية المحلية في المدن والأقاليم السورية والتّوسع بمفهومها ومبادئها وحلولها بما يمكّن من تنفيذ الاستراتيجيات والسياسات المتخذة بشأن ذلك.

المراجع العربية:

1. إدريس، محمد بن عبد الله، **"الاعتبارات والمعايير التصميمية للأحياء السكنية الجديدة"**، معهد خادم الحرمين الشريفين لأبحاث الحج جامعة أم القرى، 2003،ص8، 53ص
2. الامم المتحدة، **"استعراض وتقييم التقدم المحرز في تنفيذ جدول أعمال الموئل "**، تقرير مرحلي من المديرة التنفيذية لمركز الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية عن تحالف المدن ، الجمعية العامة، 2001، 7ص.
3. الأمم المتحدة، **"استهلاك الطاقة في المستوطنات البشرية"**، تقرير مرحلي، مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (UN-Habitat) ، أنشطة برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (UN-Habitat)، 2007.
4. الأمم المتحدة، **"الانسجام المكاني"**، الجزء الأول، تقرير حالة مدن العالم، المدن المنسجمة 2008-2009، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل الثاني) (UN-Habitat) ، 46 ص.
5. الأمم المتحدة ،**"تقرير حول التوسع الحضري المستدام: الإجراءات المحلية للحد من الفقر الحضري مع التركيز على التمويل والتخطيط"**، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (UN-Habitat)، 2007، 16ص.
6. الأمم المتحدة ، **"تقرير حول حوار: التنمية الحضرية المستدامة من خلال توسيع سبل الحصول العادل على الأراضي والسكن والخدمات الأساسية والبنية التحتية"**، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية(UN-Habitat)،2011، 23ص.
7. الأمم المتحدة، **"تقرير حول التوسع الحضري المستدام: الإجراءات المحلية للحد من الفقر الحضري مع التركيز على التمويل والتخطيط"**، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (UN-Habitat)، 2007،17 ص.
8. الأمم المتحدة، **" مؤتمر الأمم المتحدة الثالث بشأن الإسكان والتنمية الحضرية المستدامة"**، تقرير مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، (UN-Habitat)، 2011، 17ص.
9. الأمم المتحدة، **" تنفيذ نتائج مؤتمر الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل الثاني)، وتعزيز برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موئل الأمم المتحدة)"**، تقرير المديرة التنفيذية، الجمعية العامة، البند 21 من جدول الأعمال المؤقت، 2010، 25ص.
10. الأمم المتحدة، **"تنفيذ نتائج مؤتمر الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل الثاني) وتعزيز برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موئل الأمم المتحدة)"**،الجمعية العامة، 2010، ص3.
11. الأمم المتحدة، **مؤتمر الأمم المتحدة الثالث بشأن الإسكان والتنمية الحضرية المستدامة، تقرير المدير التنفيذي**، مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية UN-Habitat ، الدورة 23، 2011، 19ص.
12. التقرير الاقتصادي العربي الموحد، **"الملاحق الإحصائية – ملحق 9/2 "**، 2012، 400ص ، الموقع الالكتروني .www.arabmonetaryfund.org.
13. التقرير الإقليمي النظري عن محافظة اللاذقية، 2004.
14. الجسر، كريم - فشفش، أنطوان ،**"التوسع العمراني العشوائي"**، القسم الثالث :الأولويات البيئية، اختصاصين في التنظيم المُدني وإدارة البيئة لدى إيكوديت- تقرير: البيئة في لبنان، الواقع والاتجاهات، 2010 ، 33ص.
15. الجمهورية العربية السورية، **"توزع السكان الجديد في سوريا"**، 2005. المكتب المركزي للإحصاء، 37ص
16. الجمهورية العربية السورية، **"التقرير الوطني الأولي عن حالة سكان سورية"**، ملخص تنفيذي، المكتب المركزي للإحصاء، 2007، 263ص.
17. الجمهورية العربية السورية، **"الهجرة الداخلية في سورية"**، رئاسة مجلس الوزراء، المكتب المركزي للإحصاء، 2004، 34 ص

18. الجمهورية العربية السورية، **" مشروع المخطط التنظيمي العام والمخططات التفصيلية لمدينة اللاذقية، التقرير الخاص بالدراسات التنظيمية في المدينة، تقرير الدراسة الإقليمية لمدينة اللاذقية"**، الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية، اللاذقية، 2004.
19. الجمهورية العربية السورية، رئاسة مجلس الوزراء، المكتب المركزي للإحصاء، **"تقدير عدد السكان والأسر بداية عام 2012 على مستوى أصغر تجمع سكاني حسب التقسيمات الإدارية في محافظة اللاذقية"**، مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية، 2012.
20. الجمهورية العربية السورية، وزارة الإدارة المحلية، **"دورة في أسس ومعايير التخطيط والتنظيم العمراني"**، مديرية التدريب والتأهيل في محافظة اللاذقية، مجلس المحافظة، 2011، 61 ص.
21. الحفار، محمد سعيد ،**"أضواء على مفاهيم، السياسة، الاستراتيجية، التخطيط، وضع الخطط وأصول تنفيذها، (نظري، تطبيقي)"**، الجمهورية العربية السورية، هيئة الموسوعة العربية, دمشق 2005، 38ص.
22. الحيدري، علي ، **"التصميم الحضري-الهيكل والدراسات الميدانية"**، مكتبة مدبولي، 2002، 237 ص.
23. الخطة الخمسية العاشرة 2005-2010، **" التخطيط الإقليمي المتوازن"**، ، الفصل السادس، ص 259.
24. الخطة الشاملة لترتيب الأراضي اللبنانية ، **الخيارات الأساسية وتوجهات الخطة الشاملة لترتيب الأراضي**، التقرير النهائي، الجزء الثالث، 2005، 108ص.
25. الخطة الشاملة لترتيب الأراضي اللبنانية، **تحديات المستقبل**، التقرير النهائي، دار الهندسة (شاعر وشركاه)- يوريف، 2005، 40 ص.
26. السيد خيري، بشاير - الحسينى، عمر محمد ،" **تحليل الوضع القائم مقارنة بالمعايير التخطيطية والمخطط الأصلي لمجاورة سكنية ـ دراسة حالة فى حى مدينة نصر"**، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، 2000.
27. الشركة العامة الدراسات الهندسية والاستشارات الفنية،**"مذكرة توضيحية لواقع سير العمل في مشروع دراسة وتطوير وتحديث المخطط التنظيمي العام لمدينة اللاذقية"** ، الجهة الدارسة للمخطط، 2012.
28. الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية، تقرير حول، **"مشروع المخطط التنظيمي العام والمخططات التفصيلية لمدينة اللاذقية"**، أعمال المرحلة الثانية، محافظة اللاذقية، 2013.
29. الشركة العامة الدراسات الهندسية والاستشارات الفنية، **"مشروع المخطط التنظيمي العام الجديد لمدينة اللاذقية"**، الجهة الدارسة للمخطط، عرض تقديمي، 2013.
30. الشركة العامة للنقل الداخلي في محافظة اللاذقية، 2013.
31. الشركة العامة للصرف الصحي في محافظة اللاذقية، قسم الشؤون الفنية، 2013.
32. الكعبي، حسين وحيد عزيز ، **"أسس تصنيف المدن"**، محاضرة دراسية، جامعة بابل، كلية التربية الأساسية , قسم الجغرافيا، العراق، 2011.
33. الكندي، ساجدة ناظم، **"أثر الاستدامة والتنظيم الفضائي لوحدة الجيرة في البيئة السكنية"**، قسم الهندسة المعمارية، جامعة بغداد، 2011، 27 ص.
34. اللجنة العربية لحقوق الإنسان، تقرير حول **"النازحون في سورية واللاجئون السوريون في (لبنان، الأدرن، تركيا، العرق، مصر)"** ، مركز دمشق للدراسات النظرية والحقوق المدنية، حركة شباب 17 نيسان للدراسات النظرية والحقوق المدنية، **2012، 75ص.**
35. اللجنة الاقتصادية الاجتماعية لدول غربي آسيا (الإسكوا)، **"التطورات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية"**، التنمية الاجتماعية في منطقة الإسكوا، الفصل الثالث، بيروت 2000، 101 ص
36. المكتب المركزي للإحصاء، **"المجموعة الإحصائية السنوية"**، سورية، 2011.
37. المكتب المركزي للإحصاء، المجموعات الإحصائية في سورية، نتائج تعداد السكان والمساكن للعام 2004 على مستوى المحافظات.

38. المكتب المركزي للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية، **الفصل الثاني، السكان والمؤشرات الديموغرافية**، 2011.
39. المكتب المركزي للإحصاء ،المجموعة الإحصائية للعام 2005 ، أطلس المؤشرات السكانية، 2005.
40. المكتب المركزي للإحصاء، المديرية الإحصائية في محافظة اللاذقية، إصدارات متعددة للأعوام ما بين (1981-2012).
41. المكتب المركزي للإحصاء، مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية،**"اللاذقية في أرقام 2012"**، إصدار أول، 2012.
42. المكتب الإقليمي للشرق الأوسط وشمال إفريقيا، **"مأساة النزوح الداخلي في سوريا"**، منظمة العفو الدولية، 2013.
43. المؤتمر الدولي الأول، **"الإدارة البلدية والتنمية الحضرية المستدامة في المدن العربية"**، الكويت، 2012، الأمم المتحدة، من أجل مستقبل عربي أفضل، un- habitat، الموقع الإلكتروني/www.unhabitat.org.jo
44. المؤسسة العامة لمياه الشرب في محافظة اللاذقية، 2013
45. المؤسسة العامة للإسكان في محافظة اللاذقية، 2014.
46. النعيم،علي - محمد، إيمان ، سليمان، طارق، **"التحديات التي تواجه التنمية المحلية في الوطن العربي"**، مركز البحوث والدراسات السياسية، جامعة القاهرة، 2007.
47. الهيئة السورية لشؤون الأسرة، صندوق الأمم المتحدة للسكان، **"حالة سكان سورية"**، التقرير الوطني الأول، دمشق، 2008.
48. برنامج الأغذية العالمي WFP، استجابة برنامج الأغذية العالمي في سوريا، **التقرير الدوري، 24 آب-6 أيلول ، 2013، سوريا، الأردن، لبنان، تركيا، العراق، مصر .**
49. تقرير المركز الاقتصادي السوري، **" مشكلة السكن في سورية، واستمرار الأزمة"**، دمشق، 2007.
50. تقرير لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الإسكوا)، 2013، www.escwa.un.org
51. جمهورية مصر العربية، المجلس الأعلى للتخطيط والتنمية العمرانية، **"أسس ومعايير التنسيق الحضارى للمناطق المفتوحة والمسطحات الخضراء"**، الدليل الإرشادى، ، 2008.، ص 21، 40 ص
52. حرم نحال، ليفا آسيا، **"وحدة التخطيط والتهيئة الإقليمية"**، مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية بسكرة، برنامج التنمية المحلية، الجزائر، 2003، 50ص.
53. حبيب، كرم - كمال، أحمد ، **"علم الاجتماع الحضري"**، دار الجيل للطباعة، 1973.
54. خواجة، خالد زهدي، " **إسقاطات السكان حسب العمر والنوع"**، المعهد العربي للتدريب والبحوث الإحصائية، 2002.
55. خير، صفوح ، **"أضواء على مفاهيم السياسة الاستراتيجية، التخطيط، وضع الخطط وأصول تنفيذها"**، رئاسة الجمهورية، الموسوعة العربية، دمشق، 2001.
56. خيري، بشاير السيد- الحسينى، عمر محمد ،" **تحليل الوضع القائم مقارنة بالمعايير التخطيطية والمخطط الأصلي لمجاورة سكنية - (دراسة حالة فى حى مدينة نصر)"**، كلية الهندسة، جامعة عين شمس، 2000، 19ص.
57. دستور الجمهورية العربية السورية، **"مجموعة والقوانين والأنظمة العمرانية"**، الفصل الثاني(التنظيم،) ص81، الفصل الثالث (التقسيم) ص 147، الفصل الرابع (الاستملاك)، ص 197، الفصل الثالث عشر (التطوير والاسثمار العقاري) ص 663.، دمشق، 2008، 685ص
58. دستور الجمهورية العربية السورية، مجموعة القوانين والأنظمة العمرانية،" **القانون رقم 9 الصادر بتاريخ 1974 الخاص بتقسيم وتنظيم وعمران المدن"**، أسس التّخطيط العمراني، التقسيم، الفصل الثالث، ص147، 685 ص.
59. دستور الجمهورية العربية السورية، مجموعة القوانين والأنظمة العمرانية،**"المرسوم التشريعي رقم /5/ للعام 1982"**، أسس التخطيط العمراني، التنظيم، الفصل الثاني، 685 ص.
60. سليم، دعبول، **"المخطط الإقليمي ودوره في توجيه توسع المخططات التنظيمية في سورية"**، مجلة جامعة دمشق المجلد الخامس والعشرون، العدد الثاني، 2009، ص9
61. شبلي، معن ،" **خطة عمل شراكة السلطات المحلية في المبادرة الوطنية حول الحيازة السكنية والعقارية والإدارة الحضرية الجيدة في دول منطقة الإسكوا"**, ورشة عمل، سورية، حلب، 2005.

62. صافيتا، محمد، **"ظاهرة التحضر أو البيئات الحضرية في الوطن العربي، واقعها، سماتها، مشكلاتها، الآفاق المستقبلية لتطويرها"**، جامعة دمشق، كلية الآداب والعلوم السياسية، قسم جغرافيا، 2009 .
63. صالح، مصلح، **" النظريات الاجتماعية المعاصرة وظاهرة الجريمة في البلدان النامية"**، متوسط الوراق، الأردن، عمان، 2000 ،ص133
64. صغير، أحمد طه محمد ، **"المؤشرات والمراصد الحضرية للدول والمحليات العربية:دليل تدريب"**، المعهد العربي لإنماء المدن بالتنسيق مع المرصد الحضري العالمي بمركز الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي وجمعية دراسات التنمية، 2000م، ص30.
65. صندوق الأمم المتحدة للسكان، **"حالة سكان العالم 2007 - إطلاق إمكانيات النمو الحضري"**، 2007، 108ص
66. طرابيشي، عارف، **"تقويم الإطار التنظيمي للتنمية العمرانية- الحضرية"**، مستشار برنامج التنمية الحضرية، التعاون التقني الألماني- السوري (GTZ)، برنامج التنمية الحضرية المستدامة، 2008.
67. عبد الإله، أبوعياش، يعقوب، القطب اسحق، **"الاتجاهات المعاصرة في الدراسات الحضرية"**، وكالة المطبوعات، الكويت،، 1980
68. عتريسي، نايف ، **"قواعد تخطيط المدن"**، دار المراتب الجامعية، بيروت، 1982.
69. علام، أحمد، **" المجاورة السكنية: مفهومها ومتطلباتها"**، تخطيط المدن، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، 1991، 20ص.
70. غنيم، عثمان محمد ، أبو زنط، ماجدة ، **" التنمية المستدامة وفلسفتها وأساليب تخطيطها وأدوات قياسها"**، 2007، ص39.
71. غنيم، عثمان محمد ، **"تخطيط استخدام الأرض الريفي والحضري: إطار جغرافي عام"**، عمان، دار صفاء للنشر والتوزيع، 2001.
72. فواز، محمد، **"عوائق تخطيط استعمال الأراضي اللبنانية"**، مجلة المهندس، نقابة المهندسين في بيروت، العدد 26، آذار 2011
73. كاظم الكندي، ساجدة، ، **"اثر الاستدامة والتنظيم الفضائي لوحدة الجيرة في البيئة السكنية"**، مجلة الهندسة، جامعة بغداد، مجلد 18، العدد 2، 2012، 19-38ص.
74. كمال، أحمد- حبيب، كرم ، **"علم الاجتماع الحضري"**، دار الجيل للطباعة، 1973.
75. مجلس أبو ظبي للتخطيط العمراني، **"دليل تصميم الشوارع الحضري- أبو ظبي"**، رؤية أبو ظبي 2030، ص 21، 66 ص
76. مجلس مدينة اللاذقية، **دائرة التأهيل والمتابعة**، 2013.
77. مجلس مدينة اللاذقية، **دائرة التنظيم في مجلس المدينة**، 2014
78. مجلس محافظة اللاذقية، **المكتب الفني والمتابعة، عرض تقديمي**، 2011، 112ص.
79. مجلس محافظة اللاذقية، **لجنة تخمين الأضرار في المحافظة**، رئاسة اللجنة ، 2014.
80. مجلس مدينة اللاذقية، **"نظام ضابطة البناء لمدينة اللاذقية"**، التعديلات النهائية، دائرة التنظيم العمراني، 2013، ص9، 153 ص.
81. محمد علي، ندى خليفة - حمدان، مأرب، **"التأثيرات البيئية للمنطقة الصناعية في المدن"**، مجلة المخطط والتنمية، معهد التخطيط الحضري والإقليمي للدراسات العليا، جامعة بغداد، العدد 23، 2011، 87ص.

82. مديرية الخدمات الفنية في محافظة اللاذقية، **قسم التخطيط العمراني والتنظيم**، 2013.
83. مديرية دعم القرار والتخطيط الإقليمي في محافظة اللاذقية، تقرير **" المخطط التنظيمي العام لمدينة اللاذقية"**، الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية في محافظة اللاذقية، 2011.
84. مديرية الزراعة والإصلاح الزراعي في محافظة اللاذقية، دائرة الحراج، دائرة الحرائق والطرق، 2012.
85. منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، **"المشاركة في التنمية"**، عدالة الجنس والتوظيف الريفي، الموقع الإلكتروني www.fao.org

86. ميّا، رولا ، **"التخطيط الحضري في سورية والتوجهات المعاصرة نحو التنمية الحضرية المستدامة"**، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد السادس والعشرين، العدد الأول، 2010، 269-295.
87. هيئة تخطيط والتعاون الدولي، التقرير الوطني الاستشرافي الأساسي الأول لمشروع (سورية 2025)، **"اتجاهات التطور السكانية والمجالية المحتملة خلال العقدين القادمين، التحديات المجالية المستقبلية الأساسية ـ حيز الإمكانيات والفرص والخيارات"، المحور السكاني المجالي، القسم الثاني، اتجاهات التطور السكانية المجالية الاجتماعية – المؤسسية حتى العام 2025**، 2007، 67 ص.
88. هيئة تخطيط والتعاون الدولي التقرير الوطني الاستشرافي الأساسي الأول لمشروع (سورية 2025)، **"الحواضر الإقليمية في إقليمي المنطقة الوسطى والساحل"**، المحور السكاني المجالي،حاضرة الساحل، 2007، 40 ص.
89. هيئة التخطيط والتعاون الدولي PICC، **"الهجرة والتوزع الجغرافي للسكان"**، نشرة التخطيط والتعاون الدولي ـ العدد النوعي الأول ـ نيسان 2013، 65 ص.
90. هيئة التخطيط والتعاون الدولي PICC، **"التنمية البشرية في ظل الأزمة"**، نشرة التخطيط والتعاون الدولي ـ العدد النوعي الأول ـ نيسان 2013، 65 ص
91. هيئة التخطيط والتعاون الدولي في سورية، الخطة الخمسية الحادية عشرة 2011-2015 ، **"القطاعات الاقتصادية"**، الفصل الثالث، عرض تقديمي، الموقع الرسمي لهيئة التخطيط والتعاون الدولي **www.planning.gov.sy**
92. وزارة الإدارة المحلية، مديرية دعم القرار والتخطيط الإقليمي في محافظة اللاذقية، **"التجمعات العشوائية في مدينة اللاذقية"**، محافظة اللاذقية، سورية، 2013.
93. وزارة الإدارة المحلية، مديرية دعم القرار والتخطيط الاقليمي في محافظة اللاذقية، **"المخطط الإقليمي لمحافظة اللاذقية حتى عام 2035"**، الجمهورية العربية السورية، اللاذقية، 2010.
94. وزارة الشؤون البلدية والقروية، **"دليل إعداد وتحديث المخططات الهيكلية"**، مكتبة الملك فهد الوطنية، السعودية، الرياض, 1426 هجري، 33ص.

المراجع الأجنبية :

95. Adolf Sotoca Garcia, Oscar Carracedo García,**"Housing in the first periphery of Barcelona: Towards the finding of criteria for urban renewal "**, **,** Enhr Conference, Mixité': an urban and housing issue, Toulouse 2011 , 5-8 July.
96. AFD Agency France of Development, **"Supporting local authorities as key players for sustainable urban policies",** Presentation to France Green Tech Thailand, 2006.
97. Ajuntament de Barcelona , Barcelona City Council Environment Area**," Barcelona Works towards Sustainability"**, Barcelona pel Medi Ambient, Agenda 21 , 2009 , 17 p.
98. Ajuntament de Barcelona, **Barcelona Vision 2020, Astrategic Proposal, Pla Estratègic Metropolità de Barcelona PEMB**, Barcelona City Council, Barcelona, 2 November, 2010,73p.
99. Ajuntament de Barcelona, **"master plan for international cooperation, solidarity and peace 2009-2012"** , Regidoria de Participació Ciutadana, Solidaritat i Cooperació **18 December 2008**, 31p. www.bcn.cat/publicacions
100. Alain Bertaud, Benoit Lefèvre, Belinda Yuen**, "GHG Emissions ,Urban Mobility and Efficiency of Urban Morphology: A Hypothesis",**Urban Research Symposium 2009،Marseille Symposium Report 5 .doc ,13846w P28 ,Marseille , France June 28-30 ، 2009.

101. Alain Bertaud**, "The Spatial Structure of Cities: International Examples of the Interaction of Government, Topography and Markets",** Module 2: Spatial Analysis and Urban Land Planning , 2009**.**

102. Alevgul (Rosie) SORMAN ODTÜKent Loj, **"A National Assessment of Sustainable Development Indicators in Turkey with examples of Local ScaleModeling Using a Systems Dynamics Approach",** LUMES - Lund University Master's Programme in International Environmental Science, Ankara – TURKEY, 2007**.**
103. Alisdair I McGregor, PhD PECole Roberts, PE,**"Using the SPIRE TM Assessment Tool in Sustainable Master Planning"**, UK, 2007.
104. American Planning Association, 1995.
105. Angelo Planning Group (APG**),"City of Redmond- Urban Holding Area Master Planning Requirements and Approval Process"**, Sera, Community Development Department, Prepared by: Angelo Planning Group, Portland, 2006. 75p
106. Akimasa Fujiwara, Junyi Zhang, **"Evaluating Sustainability of Urban Development in Developing Countries Incorporating Dynamic Cause –Effect Relationships Over Time"**, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2005.
107. ASPIRE- ASustainability Poverty and Infrastructure Routine for Evaluation, ASPIRE (**Research and Development**), ARUP group, 2008, 42p.
108. Bénédicte Aniorté / Nicolas Rougé, **"Planning and developing sustainable cities"**, 2010-2011, 108p.
109. Bertil Hylén- Tim Pharoah, **" Making Tracks – Light Rail in England and France",** VTI meddelande 926A, 2002, Swedish National Road and Transport Research Institute, 2002, 100 p.
110. Bogdana NEAMȚU, **"Amethodology for assessing how master plans contribute towerd achieving sustainable urban development"**, Faculty of Political، Administrative, Public Administration Department, Babeş Bolyai University, Romania, 2011, p10.
111. Brett Johnson, Dobeen Kim, Hyelim Kim, Andrew LeMarbe, **"Elements of a Master Plan",** Michigan State University Practicum, 2011, 96p.
112. Burak Beyhan**, "Planning as a tool for modernization in turkey: the case of HERMAN Jansen's Plan for Mersin(1)",** Department of City and Regional Planning, Mersin University, Mersin, TURKEY, DOI: 10.4305/METU.JFA, 2012, 45-67p
113. CAEE, **"The case for agglomeration economies in Europe"**, Appendix C6: Histories of metropolitan/city-regional governance in the case study areas, ESPON 2013 Programme, European Union, Targeted Analysis, 2013 , 26p, web site on www.espon.eu
114. Cecil Steward, Faia, Sharon S. B. Kuska**,"Development Sustainable Creative Cities-ASustainability Tool for Designers, Planners, And Public Administrators",**oslyn Institute for Sustainable Communities, Omaha, Nebraska, Sustainable City and Creativity: Promoting Creative Urban Initiatives, Naples, 24-26 September, 2008.
115. Christian Tettey**, "Urbanization in Africa in relation to Socio-Economic Development"**, A multifaceted quantitive analysis, the Graduate Faculty of The University of Akron, Doctor of Philosophy ,2005 . 213 p

116. Cities Alliance, ICLEI, The Benefits Of Urban Environmental Planning**,"Liveable Cities"** ,A Cities Alliance Study on Good Practices and Useful Tools, 2007,152 p.
117. David Counsell, **"Sustainable Develoepment and Structure Plans in England and Wales:Operationalizing the Themes and Principles"**, A Review of Current Practice, Journal of Environment planning & Management,42(1), 1999, p45-61.
118. David E. Dowall, Giles Clarke, **"A framework For Reforming Urban Land Policies In Developing Countries",** Urban Management and Land program, Policy Paper Urban Management program (UMP), UNDP/World Bank‹ 2002, P7.
119. Davis, James C. - Henderson, J. Vernon**, "Evidence on the political economy of the urbanization process"**, Journal of Urban Economics, 2003, p125.
120. David, Breuer**, "towards anew planning process-a guide to reorienting urban planning – toward Local Agenda 21",** European Sustainable Development and Health Series:3, European Sustainable cities- towns campaign, European Commission DGXI, WHO Regional for Europe, health cities network, 2000, 27 p.
121. Demographic Yearboo, **"Definition Of Urban"**, United Nations Statistics Division. table 6, 2006, Web /www.unstats.un.org /.
122. Detroit Regional Chamber, Southeast Michigan Council of Governments, **"Detroit Strategic FrameWork plan, december 2012** "**Detroit Future City, 2012, p144, 347p**
123. E. J. Cilliers**, "The Urban Development Boundary as a Planning Tool for Sustainable Urban Form: The South African Situation",** World Academy of Science, Engineering and Technology, 2009
124. **ERSA:** Territorial cohesion of Europe and integrative planning**, "Spatial indicators for the analysis of peri-urban dynamics in the Languedoc Mediterranean area",** Author manuscript, published in "ERSA 2009, Lodz : Poland (2009), http://www.ersa.org/spip.php?rubrique12.
125. Etats Généraux du LogementAtelier n°1, 2èmesession, **PLH Programme Local de l'Habitat MPM-Marseille Provence Metropole**, Développer l'offre pour répondre aux besoins en quantité et en qualité, 2011. 15p
126. European Sustainable Development and Health Series**, "Towards a new planning process- Aguide to reorienting urban planning- Towards local Agenda 21"**, 1999, p16.
127. European Commission, **"Achieving Sustainable Transport and Land Use with Integrated Policies of integrated land use and transport policie "‹** Final Report‹Energy, Environment ana Sustainable Development, 2003, 38p.
128. European Commission, DG Environment **"Mersin Urban Environmental Management Plan (2008-2010), Strengthening the Capacity of Local and Regional Environmental Authorities to Implement the Environmental"**, Acquis, prepared by Local Authorities of Mersin, 2006, 95 p.
129. European Union Regional Policy**,"Cities of tomorrow - Challenges, visions, ways forward",** Office of the European Union, 2011, 122 p.
130. Euro Mediterranean Transport Project Mediterranean Transport Infrastructure Network,**" Pre-Feasibility study 3: Electrification of Kayseri (BOĞAZKÖPRÜ) – ULUKIŞLA – Yenice –Mersin- Adana – Toprakkale Railway ", 2007**, p64.

131. Fatma UNSAL**, "Critical Evaluation of Legal and Institutional Context of Urban Planning in Turkey: The Case of Istanbul",** Department of City and Regional Planning Istanbul TURKEY,2009, p8.
132. François, Jean**. "French urban planning tools and methods renewal"**, ISoCaRP congress, 2005, p10.
133. Gabriel Jodar**. "Traits de la politique multimodale des déplacements urbains de la ville de Barcelone: enjeux et resultants",** 12 avril 2010, Damas (Syrie), MedCities, g.jodar@forma-plan.com.
134. Garrethe Bruff, Adrianp Wood, **"Local Sustainable Development: Land-use Planning's Contribution to Modern Local Government"**, Journal of Environment Planning and Management, 2000, 43(4), p519-539.
135. Gbadegesin, J.T., Oladokun**,"Urban Renewal As a tool for Urban Sustainable Development in Nigeria: Issues and Challenges",** Journal of Sustainable Development and Environmental Protection**,** Volume 1 Number 1، June 2011.
136. Genevieve Dubois –Taine, Christian Henriot ,**"Cities of the Pacific Rim, diversity and sustainability"**, PECC (Pacific Economic Cooperation Council), Sustainable Cities Task Force, 2001,136 p.
137. Girardet.H.Cities, **"new directions for sustainable urban living" ,** London, the Gaia Atlas, 1992, p12.
138. Gundy Cahyadi and Scott TenBrink, **"Barcelona Metropolitan Economic Strategy",** Global Urban Development Prague, Czech Republic, 2004, 20P.
139. Habib M. Alshuwaikhat **," Developing Spatial Urban Planning Guidance for Achieving Sustainable Urban Development" ,** Department of City & Regional Planning, King Fahd University of Petroleum & Minerals**, 2006, 66p.**
140. Henk Ottens - Jianquan Cheng**, "Understanding Urban Growth System: Theories and Methods",** Department of Urban and Regional Planning and Geo-Information Management, 2004, p3.
141. Hirotsugu Uchida - Andrew Nelson**, "Agglomeration Index: Towards a New Measure of Urban Concentration ",** Reshaping Economic Geography, World Development Report, World Bank,Washington, 2010, 19p.
142. International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI), http ://www.iclei-europe.org/.
143. International Council for Local Environmental Initiative(ICLEI)**, "accelerating community sustainability in the 21st century",** A Local Government Handbook. ICLEI، USA ,2002. , 33p.
144. International Indicator Initiatives, Health in Sustainable Development Planning: The Role of Indicators, World Bank, Chapter 3, 20p
145. Izuru Saizen, Kei Mizuno, Shintaro Kobayashi**," Effects of land-use master plans in the metropolitan fringe of Japan"**, Graduate School of Global Environmental Studies, Kyoto University, Science Direct, Elsevier Landscape and Urban Planning, 2006, 413 p.
146. Javier Carranza Torres**,"understsnding citizens needs can e-consultation meet citizen,s satisfaction in urban development plans? Case study: providencia,chile"**, international institute for Geo- information Science and earth observation,Enschede, The Netherlands, 2007, 75p.

147. John Friedmann**,"B/ A Spatial Framework For Urban Policy: New Directions, New Challenges",** University of British Columbia, 2008, p7.
148. Jordi Viguer i Pont**, "Regional Planning as an Instrument For Sustainable Urban Growth: A Practical Example From Catalonia "**, Barcelona, Spain, 2009, p8-12.
149. Juli Garcia, **"Barcelona Urban Mobility Masterplan (PMU) 2006 – 2012 , Objectives, monitoring 2009",** Ajuntament de Barcelona, Mobility Services Department, 2010, 30p.
150. Kwasi Nsiah Gyabaah, "**Urbanization Processes – Environmental and Health effects in Africa",** Panel Contribution to the PERN Cyberseminar on Urban Spatial Expansion**,** PERN Steering Committee member and Principal, Sunyani Polytechnic, Ghana, 2004.
151. LABORDE (P), Les espaces urbains dans le monde, Nathan, Paris, 1994.
152. Land Use Management Toolkits, Provincial Spatial Development Plan- Eastern Cape:Toolkits and Appendices, Uniting Spatial Development Initiatives, province of the eastern cape, republic of south Africa, un-habitat for better urban future, appendix 1,2007, 59p.
153. Large-Scale Urban Development Projects in Europe, Drivers of Change in City Regions, Institute for urban planning and development of the Île-De-France Region, 2007, 212p.
154. Lauren Andres, **"Local and Regional Challenges of Marseille"**, Marseille Versus Marseille Provence, Lecturer, University of Birmingham, 2013, 37p L.Andres@bham.ac.uk.
155. Loïc GIRAUDON**, "Build sustainable cities in the Mediterranean",** PRESENTATION du projet CAT-MED, METREX Forum, Marseille, 1st June 2012, 33p
156. Lora Nicolaou, Emma Appleton**,"Creating successful master plans",** Commission for Architecture and the Built Environment(CABE)، A guide for clients, CABE, London, 2008, 159p.
157. Luciano Minerbi**, "Sustainable Land Use and Environmental Design Study- State of Airai, Palau",** Department of Urban Regional Planning, Urban Design & Planning Studio, University of Hawai`i at Mānoa, 2009 .211 p
158. LUMASEC- Land use management for sustainable European cities, **"How to Develop an Inter-municipal Land Use Strategy- The Case of Saint-Étienne Métropole (France)",** EU (European Union), 2010, 133p.
159. Marin Alberti**, "Measuring Urban Sustainability"**, dept.of urban design and planning ,Center For Conservation Biology , Stanford university, University of Washington,1996, 93p.
160. Masashi Mori**, " Developing and Eco-model City in Japan Toyama‟s Compact City Strategy – Reducing CO2",** Mayor of Toyama City, Japan, Green Cities, New Approaches to Confronting Climate Change, OECD WORKSHOP PROCEEDINGS, 2009.
161. Michael Oxley, **"Review of European Planning Systems",** Department of Urbanism, Faculty of Architecture, Delft University of Technology, Centre for Comparative Housing Research Leicester Business School, De Montfort University, 2009, 36p.

162. Ministry of Ecology, Sustainable Development, Transport and Housing**, " Grenelle Environment- Grenelle 2 law"** the national commitment to the environment,2010, 20p Web site:www.developpement-durable.gouv.fr.
163. Ministry of land infrastructure and transport**," Urban Land Use Planning System in Jaban"**, city planning Division, city and regional development Bureau, 2003.
164. Moya Pellitero, Emrah Türkyilmaz, **"THE DESIGN OF A PRODUCTIVE LANDSCAPE BARCELONA TRES TURONS PARK, A CASE STUDY",** The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU), The New Urban Question – Urbanism beyond Neo-Liberalism, 2009, 10P.
165. NÆSS‹P ,"**Urban Planning and Sustainable Development".** European Planning Studies",Vol. 9, No. 4‹ 2001‹504-524.
166. Nicole Foletta and Simon Field**, "Europe'sVibrant New Low Car(bon) Communities",** Institute for Transportation & Development Policy, New York, USA, 2011, P49, 60P.
167. Nikolai Bobylev**, "Mainstreaming sustainable development into a city's Master plan: A case of Urban Underground Space use"**, Land Use Policy, Environmental Assessment and Policy Research Group, Technische University Berlin, Erweiterungsbau‹ Berlin‹ Germany, 2009, 12p.
168. NSW Department of Urban Affairs and Planning‹ Australia - Intrgrating Land use and Transport, Improving Transport Choice — Guidelines for planning and development, 2001, 68p.
169. Nuran Talu, **"Main results on development urban environment management plans in turkey"**, strengthening the capacity of local and regional environmental authorities to implement the environmemtal acquis,Istanpul, 2008, 30p.
170. ODPM - Office of the Deputy Prime Minister**, "Sustainable communities: building for the future" ,** London, 2003.
171. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), **"Governance for Sustainable Development: Five OECD Case Studies"**,Washington, 2002.
172. Patrick **,**Condon **," Sustainable urban landscapes: site design manual for British Columbia communities",** University of British Columbia, August‹ 2003, 153p.
173. Patrizia Ingallina**, "Development of Projet d'Aménagement et de Developpement Durable (Project for Planning and Environmental Sustainability) in transnational planning in the Ile de France region",** Institut d'Urbanisme de Paris,University of Paris XII, ingallina@univ-paris12.fr Project Strategies and Quality of Life Improvement,p3
174. Peter Güller**, "Integration of Transport and Land-use Planning in Japan: Relevant Findings from Europe",** European Conference of Ministries of transport, Tokyo, 2 - 3 March, 2005.
175. Philip R. Berke, **" Evaluating Environment plan Quality: The Case of Planning for Sustainable Development in New Zealand",** Journal of Environment Planning and Management, 1994, 37(2), 155-170P.
176. **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports publics (SDAT) de Marseille Provence**

Métropole, Marseille Provence Métropole, Annexe 2 Plan d e mise en accessibilité de la voir ie e t Des espaces publics, Document De Synthese, 2010, 39p.

177. Planning Policy Statement 12**,"creating strong safe and prosperous communities through Local Spatial Planning",** communities and local government, London TOS (The Stationery Office)، 2008، P8.
178. Polat، Erkan**, "Anew and Soft Urban Planning Saradigm: the Strategic Spatial Planning",** Suleyman Demirel University, Department of City and Regional Planning, Isparta, TURKEY, 2009, p5.
179. Prof. J. **,"Proceedings of the 31st Annual Conference International Urban Fellows Program",** Problems of urban growth preserving while development, Mersin University Faculty of Architecture, Department of City and Regional Planning Mersin and Istanbul, TURKEY , 2001, P9.
180. Prof. J. Teller, Barbette Céline ,Libert Virginie**, " PLU** de M**arseille ",** MCUAT , Université de Liège Année académique, 2011 – 2012, 21P
181. Provincial Spatial Development Plan- Eastern Cape, Uniting Spatial Development Initiatives**, "volume four :draft provincial spatial development plan proposals"**, province of the eastern cape, republic of south Africa, un-habitat for better urban future, appendix 1,59p.
182. Provincial Spatial Development Plan: Draft, Eastern Cape, uniting spatial development initiatives, **"land use management toolkits",** Appendix1, Appendices and Toolkits, 2008, 61p.
183. Regeneration of European Sites in Cities and Urban Environments, **"Guidance on Sustainable land use and urban design on brownfield sites – D 4.1",** Rescue**,** Workpackage 4 – Deliverable D 4.1, 2004, p98, 183p.
184. Richard K. Norton**, "Using content analysis to evaluate local master plans and zoning codes",** Land Use Policy, Urban & Regional Planning Program, University of Michigan, 2008, p432-454. www.elsevier.com/locate/landusepo.
185. Sarah J. Costich **,"Waterfront Design in Barcelona, Spain " ,**Department of Landscape Architecture, State University of New York , Barcelona, Spain , 2008, p13, 72p.
186. SHE Sustainable Housing in Europe**, "State of The Art Report - France",** Energy, Environment and Sustainable Development programme ،Key Action 4,"**City of Tomorrow & Cultural Heritage",** Project coordinator: FEDERABITAZIONE EUROPE, European Comission, 2004, 85 p.
187. Sheppard, and D . l.Civc**, "The Dynamics of Global Urban Expansion ,transpiration management and urban develpement"**, world bank, washinton, 2005.
188. Singleton Jr., R.A., Straits, B.C**, "Approaches to Social Research"** ,thirded. Oxford University Press, New York, 1999, 383-390P.
189. Sonia Gsir**, "Case Study on Housing-Marseille, France"**, (CLIP Network – Cities for local integration policy) European Foundation For the Improvement of living and Working Conditin, 2007,13p.
190. Sukurova Development Agency, **"Socio –Economic Study Report",** TR62 (Adana, Mersin), ADANA, December 2007, 179 p.

191. Steward –Kuska، **"A Design, Planning and Urban Administration Strategy for Sustainability",** Proceedings, International Conference on Passive and Low Energy Architecture 2007: Sun, Wind and Architecture، National University of Singapore. 2007, p. 483-490.
192. Sustainable Cities and the Millennium Development Goals (MDGs) http://www.un.org/millenniumgoals/MDGs- Factsheet 1, accessed February 2007.
193. UDIA Urban Development institute of Australia**, "Sustainable Urban Development Matrix",** SUD Sustainable Urban Development Committee, Western Australia Division Incorporated ، www.udiawa.com. Au.
194. **Underground Master Plan Of Helsinki,** Acity growing inside bedrock, city of helsiniki, web site : www.: ilkka.vahaaho@hel.fi.
195. UNDP, World Bank,**"A framework For Reforming Urban Land Policies In Developing Countries",** Urban Management and Land program, Policy Paper Urban Management program (UMP), 2002,27P
196. United Nations Development Programme, **"Support to Further the Implementation of Local Administration Reform in Turkey LAR Phase II"**, final report, Turkey, 2011, 106p.
197. United Nation,**" Medium-term Strategic and Institutional Plan for UN-Habitat for the period 2008–2013" ,** governing Council of the united nation Human Settlements Programme, 2007.
198. United Nations AND THE(EU -European Commission), **"Research For Sustainable Urban Development and Land Use",** CREATING A WORLD OF SUSTAINABLE CITIES, Office for Official Publications of the European Communities, 2003, 80p
199. United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat)**, "Planning Sustainable Cities",** Global Report On Human Settlements, 2009, 98 p.
200. United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), **"Planning Sustainable Cities"**,part 1**,"challenges and context",** Global Report On Human Settlements, 2009, p34.
201. United nation human settlements programme (UN-Habitat), **"the state of the world,s cities 2004/2005**", globalization and urban culture,.london, (UN-Habitat)/Earthscan ,2004.
202. United Nations Statistics Division, UNDATA، www.un.org - www.unstats.un.org .
203. United Nations. **" World urbanization prospects"**: The 2001 revision. New York: Upper Saddle River.kk, 2002.
204. United nation human settlements programme (UN-Habitat), **"the state of the world,s cities 2004/2005"**, globalization and urban culture,.london, (UN-Habitat), EARTHSCAN, 2004.
205. United Nation Urban Environmental Accords **."Creating ASustainable City -A Master Plan to Move the City of Sacramento Towards Sustainability"**. Sacramento , Report, 2005,17 p.
206. Urban Task Force***, "Toward urban renaissance"***,(ODPM - Office of the Deputy Prime Minister), London, 1999.

207. University of Melbourne، Victorian, Australia, the Victorian Growth Areas Authority (GAA), **"A Strategic Framework for Creating Liveable New Communities",** Final Report, McCaughey Centre, March 2008, 35p
208. UVA University of Virginia Arup، **(ASPIRE**-Program **Sustainability Assessment Tool)، 2007.** Web site, www. aspire@arup.com
209. Vítor Oliveira & Paulo Pinho**," *The implementation of municipal master plans and the ongoing evaluation process*",** CITTA -Research Centre for Territory, Transports and Environment Faculty of Engineering, University of Oporto,Vienna, 2005, p6.
210. World Commission on Environment and Development, "**Our Common Future**", Brundtland Commission, 1987.
211. World Bank, World Development Report, Authors calculation (for agglomeration index), Washington، 2010.

المواقع الالكترونية الرسمية

212- الموقع الرسمي لصندوق النقد العربي، التقرير الاقتصادي العربي الموحد – www.arabmonetaryfund.org
213 - الموقع الرسمي لوزارة الإدارة المحلية في سورية، http://www.mlae-sy.org
214- الموقع الرسمي لهيئة التخطيط الإقليمي في سورية http:// www.rpc.gov.sy
215- الموقع الرسمي لوزارة الإسكان والتنمية العمرانية في سورية *http://* www.mhc.gov.sy
216- الموقع الرسمي لهيئة التخطيط والتعاون الدولي في سورية www.planning.gov.sy
217- الموقع الرسمي لرئاسة مجلس الوزراء في السورية، مشروع قانون الإدارة المحلية، موقع التشاركية، http://www.youropinion.gov.sy/
218- الموقع ا الرسمي لمجلس مدينة اللاذقية، http:// www.latakiac.org
219- الموقع الرسمي لبلدية مرسين www.mersin.gov.tr
220- الموقع الرسمي لبلدية بيروت www.beirut.gov.lb
221- الموقع الرسمي لوزارة السياحة في سورية، الساحل السوري والتقسيمات الإدارية، http://www.syriatourism.org
222- الموقع الرسمي للمكتب المركزي للإحصاء في سورية **www.cbssyr.sy**

Website:

223- Ajuntament de Barcelona: http: //www.bcn.es/.
224- Ajuntament de Barcelona, 22@) project, Strategic Plan BCN, http: //www.bcn.es/.
225- Google earth, https://www.google.com/maps/place/Les+Rambles,+Barcelona,+Spain
226- International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI), http ://www.iclei-europe.org
227- Marseille Provence Métropole, http:// www.annuaire-mairie.fr, www.marseille.fr
228- Ministry of Ecology, Sustainable Development, http:// www.developpement-durable.gouv.fr
229- United Nations, http: // www.un.org.
230- United Nations Human Settlements Programme , http: //www.unhabitat.org/.
231- United Nations Statistics Division, UNDATA: http://www.un.org - www.unstats.un.org

232- Western Australia Division Incorporated, http: // www.udiawa.com. Au
233- ESPON 2013 Programme, European Union web site on www.espon.eu
234- EAP - Engineers Against Poverty, ASPIRE Software ,EAP's Programme, http: //www. EngineersAgainstPoverty.org
235- APG -Angelo Planning Group , http: // www.Angeloeation .com .

الملحق (1)

➢ **القوانين في فرنسا**

تعتبر القوانين في فرنسا بمثابة الأدوات التخطيطية الفعالة التي تتم على المقياس الداخلي (المنطقة الحضرية) بدءاً من:

1- قانون la loi d'orientation fonciere, LOF عام 1967 وهو أول قانون للتخطيط الفرنسي من أجل توجيه الأرض, ومن خلاله أنشأ المخطط التوجيهي Schéma Directeur هو الوثيقة الرئيسية للتخطيط والمخطط التنظيمي للتنمية والتي نظمت الأرض لمدة 40 عام من خلال مخطط POS-d'Occupation des Sols مخطط شغل الأراضي (استعمالات الأراضي) والذي أُنشأ وفق هذا القانون وتميز بملخص لتقسيم الأرض (المبنية فقط) ويفترض هذا المخطط أن يكون متوافق مع المخطط التوجيهي للتنمية SD، وكما يعتبر المخطط الاستراتيجي الأول ويطلق عليه Schema Directeur SDAU d'Amenagement et d'Urbanisme المخطط التنظيمي وإدارة التنمية, ووفق هذا القانون فإن المخطط التنظيمي التوجيهي يتم التصرف من خلاله من قبل المسؤول العام عن للبلاد ومخطط إشغال الأرض فإن حدوده تصرفت من قبل المدينة.

2- قانون البيئة عام 1976 لحماية البيئة بالرُّغم من أنّ هناك قوانين قبل ذلك لحماية التاريخ في الأعوام 1913 و1931 ولكن كانت تخص المناطق وتنظيمها وتقسيمها دون الاهتمام بالقضايا البيئية.

3- **قانون اللامركزية عام 1982: تم تبني اللامركزية عام 1982 و**أصبحت ضرورة حتمية في فرنسا لتحقيق السياسات الوطنية وخدمات محلية عدة، وحولت البلاد إلى مدن وحافظات واقسام إدارية..

4- **في عام 1983 أكد قانون اللامركزية الالتزام** بأن يتم التصرف بالخطط من قبل الإدارات المحلية، وهذا الأمر لم يؤخذ بالاعتبار في المخطط التوجيهي SDAU ولكن لم يسمح إلغاؤه وبقيت أغلب المدن الفرنسية خلال عقدين دون خططا إستراتيجية أو سياسات تنمية حضرية حيث أنّ مخطط إشغال الأراضي POS كان فقط يأخذ بالاعتبار الأداة القانونية والشرعية لإدارة قواعد الأبنية المحلية بطريقة ما.

5- **قانون التخطيط الإقليمي عام 1995**: اعتُمد قانون التخطيط الإقليمي كمبدأ من مبادئ توجهات الأرض directives territoriale d'aménagement - (DTA) وهو نوع من التخطيط الاستراتيجي وحددت 7 مناطق لاختبار هذا التخطيط وهي ليون ومرسيليا ولوير وسينيا وريفيرا فرنسا وجبال الألب الشمالية ومنطقة صناعية لورينا، ويصف هذا التخطيط الشبكات الوطنية للنقل ووسائل عامة وحماية البيئة والمنظر الطبيعي وأخذ بالاعتبار كل الخطط المحلية.

6- **قانون التجديد الحضري للعام 2000.** **SRU – Loi Solidarité et Renouvellement** Urbain,13 Dec الذي أنتج مبدأ الاستراتيجية للتخطيط الحضري غير إستراتيجية تخطيط الأرض وهدف إلى تحقيق التجديد العام وإلى تقوية الحماية البيئية، وتأثيرات هذا القانون الرئيسية هو أنه تم تبديل ع المخطط التنظيمي التوجيهي SD إلى مخطط توجيه الأرض (مخطط التماسك الإقليمي) SCOT أي التحول من مقياس مخطط POS لاستعمالات الأراضي والتي يتم التصرف بها من قبل المدينة دون الإقليم إلى المخططات الحضرية المحلية .(local planning projects) PLU التي ما تزال تُعتمد في فرنسا حتى الوقت الراهن، وهدفت إلى ربط سياسات النقل الحضري بسياسات التخطيط.

7- **تبعاً لقانون التجديد فإن SCOT Schéma de Cohérence Territoriale** من الأدوات الحضرية SCOTs مخطط توجيه الأرض (التماسك الإقليمي) يجب أن يثبت الاتجاهات الرئيسية للتنمية لإعطاء استراتيجيات عالمية وهذا المخطط استغرق 10 سنوات حتى تمّ استبدال المخطط التوجيهيSD به والذي أُلغي في الثمانينات وذلك بسبب اهتمامه فقط في استعمال الأرض من حيث الخرائط دون طريقة أو منهجية أو تخطيط موضوعي كما في مخطط SCOT الذي يعمل من خلال طريقة ومنهجية منظمة في 3 أقسام من حيث تقرير العرض, ومخطط التنمية الحضرية المستدامة والتوجيه.

8- **في عام 2001 صدر المرسوم 42 الذي ألزم العمل بالتقييم البيئي الاستراتيجي** لتقييم تأثير الخطط والمشروعات على البيئة وهدف إلى مكاملة البيئة مع عملية التحضير وتبني المخططات.

9- **في عام 2002 تم تفعيل العمل بالتنمية المستدامة من خلال تفعيل الالتزام والعمل بإحدى إصدارات قانون التجديد الحضري**SRU **وذلك** من خلال إعداد مخطط التنمية *plan d'aménagement et de développemen durable, PADD,* الذي أخذ مكانه ضمن المخططات SCOTو PLU

10- في عام 2005 تم تبني التقييم البيئي الاستراتيجي في القانون الفرنسي للعام 2005 وأصبح أداة إلزامية في كل المخططات SCOTs وPLUs.

➢ **<u>القوانين والمستويات التخطيطية في بريطانيا :</u>**

هناك العديد من الأدوات التخطيطية في بريطانيا تُصَنَف حسب المستوى الحكومي فيها:

- **على مستوى الفيدرالي المركزي**: المخطط لتأسيس السياسات والتوجيه هو يضع السياسات لكي تطبق بواسطة مستويات أقل من الحكومة المركزية وكذلك هذا المخطط للتنسيق بين التخطيط الوطني والإقليمي.
- **في المجتمعات المستقلة ذاتيا**: لا يوجد مخططات.
- **على مستوى إقليم**:هناك استراتيجيات التنمية المكانية الإقليمية وتزود هذه الاستراتيجيات الرؤية المكانية للإقليم والخطوط الأساسية للإسكان للمنطقة والسلطات والتطوير نحو الأمام في إطار عمل تنميتهم المحلية.
- **على المستوى المحلي**: يحدد معدل التعداد السكاني حوالي 119000 نسمة ويوضع مخطط كإطار عمل للتنمية المحلية ووظيفته الخطوط الأساسية حول كيفية إدارة التخطيط في المنطقة المحلية.

تعود جذور الأنظمة التخطيطية في المملكة المتحدة **UK** إلى فترة الحرب العالمية الثانية، حيث كان هناك عدد من اللجان تنظر في مشاكل وموضوعات التخطيط الحضري والتحكم في التنمية وهي :

- لجنة Barlow بارلو لتوزيع سكن العمال 1940 .
- لجنة Scott سكوت لاستعمالات الأراضي في المناطق الريفية 1941 .
- لجنة Uthwatt لتحسين وتعويض الأراضي 1942.

وبعد الحرب ازدادت المخاوف الناتجة عن الزحف العمراني والتلوث البيئي، فبدأ المفكرون بالتخطيط الحضري أمثال باتريك ابركرومبي وابنزار هوارد وغيره، بإعداد بعض الخطط والتقارير، فوضع باتريك خطة لإعادة إعمار لندن طمح من خلالها توسيع نطاق المدينة، إضافة إلى نقل 1.5 مليون شخص من لندن إلى مدن جديدة .

يتم التخطيط في بريطانيا وفق القوانين والتشريعات التخطيطية التالية: وأدت جهود أولئك المفكرين عموما إلى ظهور القوانين التالية:

1- **تقرير ريث Reith حول المدن الجديدة.**
2- **قانون المدن الجديدة لعام 1946 .**
3- **نظام تخطيط المدن والقرى لعام 1947 : Town and Country Planning Act**

على الرغم من وضع عدد من الأنظمة والتشريعات الجزئية التي تتعرض للتخطيط العمراني في المملكة المتحدة ، مثل :

- نظام الخدمات العامة للمستوطنات البشرية Land Settlement (Facilities) Act 1919
- التنظيم العام لسلطات التخطيط ومستوياته والمخططات اللازمة للتنمية عام 1932

إلا أن **نظام تخطيط المدن والقرى لعام 1947 يعتبر أول نظام شامل للتخطيط العمراني في المملكة المتحدة** والمناطق التابعة لها، الذي تم بموجبه وضع معايير تحدد نوعية التنمية التي تتطلب إذن أو تصريح تخطيطي من قبل سلطات التخطيط المحلية (وهي المجلس البلدي) حيث تضمن النظام أصلا ، تعريف التنمية ومتطلباتها التخطيطية ، وبالتالي ما إذا كانت تلك التنمية بحاجة إلى تصريح تخطيطي أم لا .

4- **نظام تخطيط المدن والقرى لعام 1990 وما بعدها** :

مع التطور الحضري والتنموي الذي شهدته المملكة المتحدة في الفترة التالية للحرب العالمية الثانية، تعاقبت التعديلات على نظام تخطيط المدن والقرى لعام 1947، وكان أهمها نظام عام 1990 الذي تم بموجبه تحديد سلطات التخطيط، وخطط التنمية، ومستوياتها المحلية وعلى مستوى المخطط الهيكلي وتصنيف استعمالات المناطق والأراضي، واشتمل على فصل خاص بموضوع استملاك الأراضي لأغراض التنمية، وتحديد الأضرار التي قد تنجم عن عمليات التنمية، وأحكام التعويض عنها، والكثير من القضايا التخطيطية الرئيسية والفرعية.

5- **عام 1995 جرت إجراءات عريضة في لندن** من حيث نشر وتأسيس إطار العمل للأولويات الإستراتيجية وتأسيس بيان مفتوح ويهدف للتأكد أن لندن المدينة العالمية فقط في أوروبة, واعتمد في إنجاز ذلك على 3 مهمات رئيسية مترابطة من **اقتصاد متين ومستدام وتماسك اجتماعي قوي وبنية تحتية عالية النوعية وخدمات بيئية جيدة** بالرغم من أهدافه للإسكان وتحسين نوعية الهواء وحماية الطاقة وإدارة النفايات لم تكن من أولوياته, وإنما تم تكريس بند البينة التحتية للطرق والنقل.

6- **عام 1997 حدث تغيير رئيسي في السياسة البريطانية بعد تسلم حزب العمل الحكم كان له تأثير على السياق المؤسساتي للتخطيط الاستراتيجي في لندن** والذي تضمن أن يكون هناك رئيس بلدية منتخب لكل لندن وهو سيكون مسؤول عن رسم المخطط الجديد لتنسيق استعمالات الأرض وتنمية المدينة بأكملها وكذلك إنجاز استراتيجيه للنقل متكاملة وخطة لإدارة الهواء والنفايات والثقافة وأجهزة إعلام، وإستراتيجية تنمية اقتصادية وتم تمويل مشروع بحث لدراسة لندن من قبل الاتحاد الأوروبي الذي بدأ العمل في عام1997 .

5 – في عام 2008 صدر قانون التخطيط الذي اعتبر ا**لتغير المناخي** كمحدد أساسي واعتبار هام عند الإعداد لعملية التخطيط، وقد زود هذا القانون الإطار العام للتخطيط المكاني الوطني, كما أنه وُضع من أجل التخطيط للمستقبل المستدام حيث يميز الأدوار الرئيسية للتخطيط الحضري.

ومن مبادرات المملكة المتحدة قيما يتعلق **بالتخطيط الحضري والتغير المناخي**:

- بيان سياسة التخطيط: بيان التنمية المستدامة 2005
- بيان سياسة التخطيط : التخطيط والمناخ يتغيران 2007.
- بيان سياسة التخطيط: البلدات البيئية ملحق ببيان سياسة التخطيط للعام 2009.
- مخطط لندن: استراتيجية التنمية المكانية للندن الكبرى- مخطط بديل استشارة أولية 2009.
- استراتيجية تكيف تغير المناخ الأولية للندن 2010.
- بيان سياسة التخطيط : بشأن التنمية ومخاطر الفيضان للعام 2010.

الملحق (2)

مؤشرات التنمية الحضرية المتفق عليها عالميا (51) مؤشر		
مؤشرات الخلفية العامة للمدينة	**نسب استعمالات الأراضي**	
	قياس حجم سكان المدينةحسب (النوع- العمر- الكثافة شخص/هكتار	
	المعدل السنوي لنمو السكان	
	نسبة الأسر التي تراسها المرأة	
	متوسط حجم الاسرة	
	معدل التكوين الأسري	
	فئات توزيع الدخل	
	متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي في المدينة	
	التوزيع النسبي للمساكن حسب النوع	
	التوزع النسبي لأنواع حيازة المسكن	
مؤشرات التنمية الاقتصادية والاجتماعية	نسب الاسر الفقيرة	معدل الجريمة
	نسبة العمالة غير الرسمية	معدل الأمية (15 سنة فأكثر)
	نصيب الفرد من أسرة المستشفيات	معدل الالتحاق بالتعليم المدرسي
	معدل وفيات الأطفال دون الخامسة	كثافة الفصل
	توقع الحياة عند الولادة	
مؤشرات البنية الأساسية	نسب/مستوى توصيل المرافق للمنازل	متوسط استهلاك الفرد من المياه
	نسب إتاحة الحصول على المياه النقية	نسب الإنفاق على البنية التحتية للمدارس
	السعر الوسيط للمياه	
مؤشرات النقل	التوزع النسبي لأنماط النقل	
	متوسط زمن رحلة العمل	
	نسبة النفاق السنوي على الطرق/شخص بالمدينة	
	معدل ملكية السيارات	
	طول الطرق بالمدينة (كم)	
مؤشرات الإدارة البيئية	إنتاج النفايات الصلبة /شخص/كغ	
	نسبة المياه المعالجة	
	نسب وسائل التخلص من النفايات الصلبة نسبة المساكن المقامة على أرض هشة	
	نسبة المنازل المهدمة/الآيلة بالسقوط (خلال الخمس سنوات/العشر الماضية)	
مؤشرات المحليات	التوزع النسبي لمصادر الإيرادات المحلية	
	متوسط نصيب الفرد م الإنفاق الرسمي في المدينة	
	نسبة خدمات الديون (نسبة مدفوعات أصول الدين المحلي/من جملة المصروفات السنوية البلدية)	
	نسبة العاملين بالمحليات من جملة عدد سكان المدينة	
	معدل الأجور والرواتب	
	نسبة المنصرف من تعاقدات المحليات من جملة المنصرف.	
	عدد المنظمات التطوعية غير الحكومية /100 ألف من السكان	
	مستوى الحكم الذي يوفر الخدمات بالمدينة بلدية/أمانة/محافظة/بلدية فرعية/مديرية	
	مستوى الحكم في القرارات المحلية (سلطة اتخاذ القرار)محلي/إقليمي/مركزي.	
مؤشرات الإسكان	وسيط سعر المسكن /وسيط دخل الأسرة	

	وسيط إيجار المسكن/وسيط دخل الاسرة المستأجرة
	معدل متوسط سعر الأرض المطورة إلى متوسط سعر الأرض الخام
	متوسط نصيب الفرد من الأمتار المربعة بالمنزل
	نسبة المساكن الدائمة (ذات البنية القوية إجمالي المساكن)
	نسبة المساكن التي تستوفي الشروط الرسمية(المخططة)/إجملي المساكن
	نسبة إنتاج المساكن (عدد المساكن المنتجة سنوياً/عدد السكان)
	الاستثمار بالمسكن (الاستثمار العقاريم الناتج المحلي)

: مؤشرات التنمية الحضرية المستدامة الموضوعة من قبل المركز الحضري العالمي ال 51 ضمن المجموعات السبعة

• معدل حجم الأسرة • معدل تكوين الأسرة • توزيع الدخل • نمط امتلاك الأرض	• استعمالات الأراضي • التعداد السكاني للمدينة • معدل النمو السكاني
مؤشرات الإسكان	**المؤشرات الحضرية**
الإسكان الرخيص والمتوفر • سعر السكن مقابل معدل الدخل • سعر الأجار لكل دخل • المساحة الأرضية لكل شخص **بند الإسكان** • تنمية الأرض المعاد تطويرها • تمدد البنية التحتية • إنتاج الإسكان • استثمار الإسكان •	**التنمية الاقتصادية والاجتماعية** • عدد الأسر تحت خط الفقر • التوظيف الرسمي • عدد الأسرة في المشافي • معدل وفيات الأطفال • عدد غرف الصف • معدلات الجريمة **البنية التحتية** • مستويات اتصال كل عائلة • الوصول إلى المياه النظيف • استهلاك المياه • السعر المتوسط للماء **النقل** • وقت الرحلة • الانفاق على البنية التحتية للنقل • ملكية السيارة الخاصة **الإدارة البيئية** • نسبة المياه المعالجة • كمية النفايات الصلبة المتولدة • طرق معالجة النفايات الصلبة • طرق جمع النفايات الصلبة • عدد المنازل المدمرة **الحكومة المحلية** • المصادر الرئيسية للدخل • الإنفاق لكل فرد • معدل الديون • موظفي الحكومة المحلية • الميزانية • عقود الإنفاق المتكررة • معدل تزودي بالخدمات المحلية • سيطرة حكومات المستويات الأعلى للحكومة

مؤشرات الاستدامة الحضرية الموضوعة من قبل مركز الأمم المتحدة للتجمعات البشرية UN-HABITAT ، 2001

مؤشرات الفقر	**الفقر**	• خط الفقر الأعلى • خط الفقر الأدنى • الناتج المحلي لكل فرد • الإنفاق العام على الخدمات الاجتماعية الأساسية • معدلات الجنس (ذكر- أنثى) • معدل الوفيات (الأطفال- دون الخمس سنوات) • التغذية السيئة لكل ولد (دون 5 سنوات) • الحياة المتوقعة (فائدة الأنثى كاملة) • معدل الخصوبة الكاملة
مؤشرات الفقر الإضافية	**المجتمع**	• معدل الإنفاق على الأمن الاجتماعي • معدل تأمين الامن الاجتماعي • الوصول إلى المياه النظيفة (كليا وللحضر والريف) • الوصول إلى الرعاية الصحية

مؤشرات الموضوعة من قبل البنك الدولي WB

المؤشرات الصحية معدل الوفيات لكل الأسباب سبب الموت معدل الولادات	**المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية** • مساحة الفراغات التعايشية لكل ساكن • النسبة المئوية للتعداد السكاني في المساكن دون القياسية • عدد السكان المشردين • معدل البطالة • معدل التغيب عن العمل • النسبة المئوية للعائلات تحت معدل الفقر الوطني • النسبة المئوية لميزانية المدينة المخصصة للأعمال الصحية والاجتماعية • معدل الجريمة • النسبة المئوية للمساكن للسكان المسنين الذين لديهم حاجة للمرافق. • المسببات الرئيسية للمتطلبات الضرورية • عدد السكان المعاقين بسبب العمل مقارنة مع العدد الكلي للمعاقين في عمر العمل (ما بين 18-65 سنة). • النسبة المئوية لعدد السكان المعاقين
مؤشرات الرعاية الصحية • وجود مخزون للمدينة للمنظمات • وجود مخزون في المدينة لدعم برنامج منظمات ممولة ذاتياً • وجود برنامج التعليم الصحي • النسبة المئوية لكل ولد تحت 6 سنوات لديه مناعة • عدد السكان لكل صاحب مهنة عامة • عدد السكان لكل ممرض • النسبة المئوية السكان اللذين يشملهم التأمين الصحي • النسبة المئوية للسكان اللذين يصلون إلى المراكز الصحية ب30 دقيقة بالسيارة • عدد القضايا الصحية المعالجة من قبل مجلس المدينة كل سنة **المؤشرات البيئية** • التلوث الجوي • النوعية البيئية للمياه المزودة • النوعية الكيميائية للمياه المزودة • النسبة المئوية للمياه الملوثة • معدل جمع النفايات لكل أسرة • معدل النفايات المعالجة • كمية مياه الشرب المستخدمة لكل فرد في اليوم • المساحة السطحية للفراغات الخضراء في المدينة • الوصول العام للفراغات الخضراء	

• المواقع الصناعية الموجهة • المواقع الترفيهية والرياضية • شوراع المشاة • التنقل بالدراجات الهوائية في المدينة\ • النقل العام • الفراغات التعايشية • العادات الصحية والمريحة • دمج الخدمات	

: مؤشرات منظمة الصحة العالمية (44) WHO

الأبعاد	عناصر المخطط	الموضوع	المؤشر	الاستهدافات
البيئية	استعملات الأراضي	• أثر المنطقة الحضري	مساحة الأرض الكلية بالهكتار لكل ساكن (عدد السكان بالنسبة للمساحة الكلية (الكثافة)	تقليل المساحة الكلية لكل ساكن بنسبة 10% للعام 2015
		• استعمال مختلط	الاختلاف بين استعمال الهكتار الواحد من الأرض	زيادة الاختلاف في الاستعمالات
		• إعادة تنمية الأرض	نسبة مساحة الأرض المعاد تنميتها (تجديدها) كل سنة	زيادة نسبة الأرض المصممة لإعادة التنمية (التجديد) 5%.
		• الإشغال	نسبة رخص البناء المصدقة سنويا على الملكية أكثر من خمس سنوات	زيادة رخص البناء سنويا بنسبة 10% بحلول 2015
	النقل	• كثافة السفر	مسافة السفر لكل شخص من خلال أنماط النقل.	تقليل مسافة السفر لكل شخص من خلال أنماط النقل.
		• كثافة خدمة العبور والتنقل	دليل الأميال من طرق العبور، عدد العربات التي تسافر كل يوم، تقسم بواسطة مساحة الأرض الكلية.	زيادة (الأميال من طرق العبور، مضاعفة عربات النقل المسافرة كل يوم عبر هذه الطرق مقسمة على مساحة الأرض الكلية ب 10%)
		• استعمال السيارت الآلية	أميال وتوجهات العربات المسافرة لكل فرد يوميا .	تقليل استعمال المركبات الآلية لكل فرد يوميا
		التنقل بالمشي	نسبة الرحلات الكلية للسكان عن طريق المشي أو الدراجات الهوائية	زيادة نسبة رحلات الأشخاص الكلية عن طريق المشي أو الدراجات الهوائية
	حفظ البيئة	حماية االمناطق الطبيعية	نسبة مساحة الأراض الكلية المحمية كمنطقة طبيعية أو ما يساويها	زيادة نسبة المناطق الطبيعية المحمية.
		التنوع البيولوجي	وفرة النوع الرئيسي المختار	حفظ التنوع البيولوجي ووفرة النوع الرئيسي المختار.
		حفظ الأراضي الزراعية	عدد الهكتارات من الأراضي الزراعية التي تتحضر كل سنة	استقرار في نسبة مساحة الأرض الكلية المغطاة بالأسطح غير النفاذة
		عدم النفاذ	نسبة مساحة الأرض الكلية المغطاة بالسطوح الغير نفاذة.	
		نوعية المياه	النسبة المئوية للإنسحاب السنوي للمياه الجوفية والسطحية من المساحة الكلية المتوفرة	تقليل نسبة التسرب المائي الجوفي والسطحي.
		نوعية الهواء	التركيز البيني للتلوث الجوي في المناطق الحضرية	تقليل نسبة 50% من الإشعاعات للعام 2002 بحلول 2030 وتقليل إشعاعات NOx وفق منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية 10% .
		التغير المناخي	إشعاعات الغاز	تقليل نسبة إشعاعات الغاز حوالي 5% بحلول 2012 عن عام 2002 وفق (CSD, 2002)
		استنزاف الأوزون	استهلاك لمواد استنزاف الأوزون	تخفيض استهلاك لمواد استنزاف الأوزون بحلول عام 2030
	البنية التحتية	استهلاك الماء	الاستعمال السكني للماء بالغالونات لكل فرد يوميا	الوصول العالمي إلى المياه الصالح للشرب بحلول 2025 وفقCSD ، 2002
		توفر فراغات للمنتزهات	الهكتارات من الحدائق المتوفرة وباحات المدارس لكل 1000 ساكن	تقليل الهكتارات من الحدائق وباحات المدارس لكل 1000 ساكن.
		إدارة النفايات	تكرير النفايات واستعمالها ثانية	زيادة نسبة تكرير النفايات
	الطاقة	استعمال الطاقة	كثافة استعمال الطاقة ونسبة استهلاك المصادر المتجددة	تقليل الكثافة وتقليل نسبة الاستهلاك
	التصميم الحضري	الحفظ التاريخي والمواقع الأثرية	النسبة المئوية من المواقع التاريخية ومواقع الآثار والأبنية المخصصة للحفظ	زيادة نسبة الحفظ التاريخي والمواقع الأثرية
		حماية الفراغ المفتوح	النسبة المئوية من المساحة الكلية المخصصة للفراغ المفتوح.	زيادة النسبة المئوية من المساحة الكلية المخصصة للفراغ المفتوح.
الاجتماعية	الإسكان	الكثافة	عدد الوحدات السكنية لكل هكتار من الأرض المصممة للاستعمال السكني	زيادة عدد الوحدات السكنية لكل هكتار من الأرض المصممة للاستعمال السكني 50%
		قابلية الشراء	نسبة متوسط سعر البيع للمنازل الرخيصة	زيادة نسبة متوسط سعر البيع للمنازل الرخيصة

		القرب من طرق النقل	متوسط مسافة السفر والتنقل من المسكن إلى أقرب موقف للنقل (مشيا)	تقليل المسافة
	الصحة البشرية	سنوات متوسط العمر المتوقع عند الولادة		عدد السنوات المتوقعة عند الولادة
	الفقر	نسبة السكان الذين يعيشون تحت خط الفقر		تقليل النسبة إلى النصف تقريبا بحلول 2015 عن عام 1990 وفق (CSD, 2002)
	التعليم	نسبة المتعلمين		زيادة النسبة والوصول المتنوع وإكمال التعليم الأساسي
	الأمن	نسب الجريمة المسجلة لكل 1000 ساكن.		تناقص ملحوظ للعنف والجريمة
	التضمين الاجتماعي	نسبة الفقراء، الأطفال، النساء، المعاقون, ومدى وصول الفقراء والنساء والأطفال إلى الخدمات ومرافق المجتمع العامة.		
	التشاركية	نسبة الناس الذين لا يشاركون في اتخاذ القرارات - زيادة نسبة التشاركية		
	تقارب المرور	متوسط مسافة الرحلة من المساكن إلى أقرب نقطة عبور على الأقدام		
الاقتصادي	الأداء الاقتصادي	معدل الناتج المحلي لكل فرد		
	مستوى الاستثمار	الاستثمارات الداخلية مثل (الاستثمار في الناتج)		
	التوظيف	عدد الوظائف لكل هكتار من الارض مصممة للتوظيف – معدل البطالة		
	موازنة الإسكان والأعمال	نسبة أو معدل الأعمال إلى الوحدات السكنية		

أهداف ومؤشرات التنمية الحضرية البيئية والاجتماعية والاقتصادية وربطها بعناصر المخططات التنظيمية
الجدول 24 منظمات OECD، ICLEI

الملحق (3)
التقسيمات العامة في المدينة (نظام ضابطة البناء)

المناطـــــــــــق		البنـــاء								الخدمـــات العامـــة المتطلبـــة في المدينـــة			الصناعة والمستودعات والحرف
		أنواع النماذج وتوزيعها	عدد الطوابق	شكل نماذج القطع				المساحة الأصغرية حسب النموذج الخاص	النسبة المئوية للمساحة المبنية	الخدمات العامة الواقعة ضمن أبنية خاصة ومنفصلة	الخدمات العامة القائمة ضمن أبنية السكن	الخدمات الخاصة بحركة السير	
المدينة القديمة	A_I مركز المدينة القديمة	حســـــب عرض الشارع	3-2 5-4 6 وأكثر	متلاصق، غير متلاصق متلاصق، غير متلاصق متلاصق، غير متلاصق				160 260 400	80 70 60	مدارس مستشفيات قاعات اجتماع	مخازن، ورش غير مضرة مكاتب، عيادات، دور عرض، مقاصف ومقاهي فنادق	مواقف سيارات محطات بنزين مرائب	–
	الصليبة القسم 1-2-3 القلعة، المساكن الشعبية الفاروس، الرمل، مارنقلا، الكورنيش	حســـــب المخـــــطط التفصيلـــــي											
مناطق التوسع الجديد في المدينة	B_I	حسب التوزيعات الواردة في مخطط المناطق	3 5 10	- - -	متلاصق متلاصق -	متلاصق من جهة واحدة = =	- - منفرد	420-330 600-500 2500-2000	45-40 50-40 20-15	مركز المدينة MC المراكز الثانوية MS مراكز التسوقM0 مدارسE	مخازن بجانب الطريقM مكاتب لأقل من عشرة مستخدمين عيادات	مواقف للسيارات محطات بنزين مرائب (ذوات طوابق متعددة)	مستودعات تخزين صغيرة للأغراض المحلية لبيع المفرق
	B_{II}	=	3 4 5 10	- - -	متلاصق متلاصق متلاصق	= = =	= = =	500-330 700-500 700-500 2500-2000	45-30 50-30 50-30 20-15	مركز للمنطقة MC مركز ثانوي MS مركز للتسوق M_0 مدارس E	مخازن بجانب الطريق M مكاتب لأقل من عشرة مستخدمين فنادق أقل من عشرة غرف عيـــادات	مواقف للسيارات محطات بنزين	=
	B_{III}	=	2 3 4	طراز عربي - -	متلاصق متلاصق متلاصق	= = =	= = =	280-150 500-200 700-500	75-45 60-30 50-30	مركز ثانوي MS مركز للتسوق M_0 مدارس E مستشفى H مركز للورش Ma	ورش ومكاتب لأقل من ثلاثة مستخدمين عيادات	مواقف للسيارات محطات بنزين محطات تصليح وتنظيف سيارات مرائب	=
	B_{IV}	=		القصور (الفيلات): الطراز العربي ذو الحديقة الداخلية الطراز المنفرد				600 600	40 25	مركز ثانوي MS مدارس E	عيـــــادات	مواقف سيارات	–
النطاق الخارجي	C_0	حسب مخطط تفصيلي	2 3	طراز عربي -	متلاصق متلاصق	= =	منفرد =	280-150 420-200	75-45 60-35	مركزللتسوق M_0 مدارس E	عيـــــادات	مواقف سيارات	=
	C	–	2	الأبنية الزراعية				2000	3	خدمات عامة ذات طابع معين كمدارس زراعية مراكز تدريب مقابر		مواقف للسيارات الشاحنة والكبيرة	مستودعات خاصة لأغراض زراعية فقط
الصناعة والمستودعات	D_0			حســـــب مخـــــطط تفصيلـــــي خـــــاص						–	–	حسب المخطط التفصيلي	مستودعات صغيرة الحجم ورش مكاتب
	D	حسب مخطط تفصيلي خاص		يسمح بمحلات خاصة فقط، ولا يجوز السماح بأكثر من 5 % من المساحة الإجمالية للطوابق المبنية						مركز ثانوي MS مركز للتسوق MO	عيـــــادات	مواقف للسيارات محطات بنزين محطات تصليح وتنظيف السيارات مرائب	صناعة خفيفة صناعة ثقيلة ومستودعات مركز للحرف حسب توزيع خاص
السياحة والاصطياف	E			حسب برنامج خاص. ولا يمكن أن تزيد في أي حال من الأحوال عن 30% من المساحة الصافية للقطع المعدة للبناء في المنطقة السياحية						حسـب برنامـج خـاص		مواقف للسيارات محطات بنزين محطات تصليح وتنظيف السيارات	–
المرفأ	F	حســـــب مخـــــطط خـــــاص											–
	S	منطقة من أجل مركز للمدينة في المستقبل											–

ملحق (4)
استمارة استبيان بحثي.

يقوم الاستبيان بتقييم الوضع التنموي الراهن لمدينة اللاذقية وذلك من خلال وجهات نظرك كمواطن تؤثر وتتأثر بعملية التنمية وإعداد المخطط التنظيمي فيها، وكما يعمل على تقييم السياسات المتبعة في عملية إعداد المخطط التنظيمي للمدينة فيما يتعلق بأداء الجهات المعنية والمختصة بهذه العملية وحول أولويات التحديات المواجهة للمدينة ككل وحول السبل الفضلى والحلول والسياسات برأيهم ورأي السكان المحليين والتي يمكن أن تساهم في تطوير منهجية وطريقة إعداد المخطط التنظيمي في مدينة اللاذقية لكي يكون قادر على مواكبة التغيرات المستجدة وتحقيق الطموحات والمتطلبات المعاصرة.

نشكر لكم حسن تعاونكم ، ولضمان تحقيق أهداف الدراسة يرجى الاجابة على جميع الاسئلة.

أولاً: معلومات عامة عن المشارك

1- تاريخ الاستبيان: .....

2- العمر من: ☐18-29 ☐30-39 ☐40-50 ☐50 فما فوق

2- الدرجة العلمية: ☐أساسي ☐بكالوريا ☐معهد ☐جامعة ☐دراسات عليا

3- المهنة: ☐موظف ☐رب عمل ☐طالب ☐ربة منزل ☐غير ذلك

حدد.....

4- حالة العمل: ☐خاص ☐حكومي ☐حر ☐بلا عمل.

5- مكان العمل : ☐وسط المدينة ☐التوسعات ☐مساكن المخالفة ☐القرى

6- مكان السكن : ☐مركز المدينة ☐التوسعات ☐مساكن مخالفة ☐التجمعات المحيطة ☐القرى

7- ما هو عدد أفراد أسرتك في المنزل .....

ثانيا : تقييم الوضع التنموي الراهن وتحديد التحديات التنموية المواجهة للمحافظة من وجهة نظر السكان

يرجى الإجابة عن التساؤلات التالية:

8- ما هي نوع حيازة المسكن؟ ☐ملك ☐إيجار ☐تابع لجهة العمل ☐إسكان حكومي ☐غير ذلك

9- إذا كان المسكن ملك ما هي طريقة التمويل؟ ☐تمويل شخصي ☐جمعيات سكنية ☐قروض من مؤسسة حكومية

غير ذلك حدد .....

10- ما هي حالة المسكن؟ ☐ممتاز ☐جيد ☐وسط ☐سيئة

11 – كم عدد أدوار المبنى؟ ..... دور

12- ماهو **عمر المبنى بالسنوات؟**..... سنة

13- هل عرض الشارع الذي يطل عليه المبنى مناسب ؟ ☐مناسب ☐غير مناسب ☐نوعاً ما

14- يرجى تحديد زمن الوصول أو عدد الأمتار المقطوعة من مكان السكن إلى مراكز الخدمات الحضرية التالية إن وجدت مع تحديد وسيلة التنقل للوصول لكل مركز؟

- **مخازن تجارية** .....
- **المراكز التعليمية: - المدارس** .....
  - الجامعة .....
- **المراكز الصحية** .....
- **الفراغات المساحات الخضراء المفتوحة** .....
- **مركز انطلاق الميكرو باص (السرفيس)او الباصات**.....

16- ما هو الزمن الذي تستغرقه للوصول إلى مكان العمل وماهي وسيلة النقل المستخدمة للوصول إليه .....

☐مشي ☐تابعة لجهة العمل ☐حافلة ☐سرفيس ☐سيارة

17- ما هي أكثر المشاكل التي تواجها المدينة، يرجى ترتيبها بالأرقام حسب أكثرها خطورة برأيك:

☐ - عدم توافر السكن لشرائح الدخل المنخفض والمحدود والموقع الملائم له
☐ - البنية التحتية السيئة
☐ - ضعف شبكة النقل وخدمتها المحدودة.
☐ - التلوث البيئي.
☐ - سوء الخدمات الحضرية التنموية للسكن العشوائي.
☐ - شروط البناء والتراخيص.
☐ - قدم ومحدودية القوانين وعدم تطويرها تلائما مع تغيرات الواقع.
☐ - سوء التنظيم العمراني والتصميم الحضري في المدينة
☐ - حالتها الفيزيائية وقلة المساحات الخضراء.
☐ - ضعف الأجهزة الإدارية التخطيطية القائمة على التخطيط في المدينة

19- نوع وسيلة النقل التي تستخدمها؟

☐سيارة خاصة ☐إجرة ☐حافلات ☐سرفيس ☐مشي ☐دراجات هوائية

20- هل هذه الوسيلة مناسبة لتنقلك اليومي؟ ☐نعم ☐لا ☐نوعاً ما

21- **هل تغير وسيلة النقل ضمن الرحلة الواحدة؟** ☐ نعم ☐ لا

22- **تقييمك لأداء شبكة النقل في المحافظة:** ☐ ممتاز ☐ جيد ☐ وسط ☐ سيء

23- **ما هي وسيلة النقل التي تفضلها ؟** ☐ الخاص ☐ العام

24- **ما هو تقييمك للنقل العام في المحافظة؟** ☐ ممتاز ☐ جيد ☐ وسط ☐ سيء

25- **ما هي نوع الوسيلة التي تفضلها للنقل العام في حال تحسينها؟**

☐ الحافلات ☐ سرفيس ☐ مترو ☐ الترام

26- **هل انت راضي عن عرض الشوارع والأرصفة في المدينة ؟**

☐ راضي ☐ غير راضي ☐ نوعا ما

27- **هل تفضل المشي وركوب الدراجات على التنقل بالمركبات :**

☐ نعم ☐ لا

28- **ما هي الوسيلة التي تفضلها للنقل في مركز المدينة (مراكز التسوق وأماكن العمل القريبة منها)؟**

☐ سيارة خاصة ☐ إجرة ☐ باص ☐ سرفيس ☐ مشي

☐ دراجات هوائية ☐ الترام ☐ المترو

29- **ما هي المشاكل المواجهة لعملية النقل وما هي مقترحاتك للحل؟**

.....

30- ما مدى رضاك عن كل من الخدمات في المجالات التالية؟

الصرف الصحي	☐ راضي	☐ غير راضي	☐ نوعا ما
مياه الشرب	☐ راضي	☐ غير راضي	☐ نوعا ما
النفايات	☐ راضي	☐ غير راضي	☐ نوعا ما
الكهرباء	☐ راضي	☐ غير راضي	☐ نوعا ما
الرعاية الصحية	☐ راضي	☐ غير راضي	☐ نوعاً ما
الخدمات التعليمية	☐ راضي	☐ غير راضي	☐ نوعا ما

31- هل أنت راضي عن النسيج الحضري (الشكل العام للمدينة)؟

☐ راضي ☐ غير راضي ☐ نوعا ما

32- **إذا كنت غير راضي ما هي مقترحاتك للحل؟**

.....

33- **هل أنت راضي عن وجود المرفأ في وسط المدينة؟**

☐ راضي ☐ غير راضي ☐ نوعا ما

34- **إذا كنت غير راضي ما هي مقترحاتك للحل؟**

.....

35- **هل تتمتع بالواجهة البحرية لكورنيش للمدينة أو أنك تذهب لاماكن اخرى خارج المدينة ؟**

☐ نعم ☐ لا ☐ مناطق سياحية خارج المدينة

36 - **إذا نعم ما هي وسيلة النقل والمواصلات للوصول إلى الكورنيش ؟**

☐ سيارة خاصة ☐ إجرة ☐ باص ☐ سرفيس ☐ مشي

☐ دراجات هوائية ☐ الترام ☐ المترو

ثالثا : تقييم المخطط التنظيمي الصادر للعام 2008 حسب رأي السكان:

37- **هل اطلعت على المخطط التنظيمي الصادر عام 2008 لمحافظة اللاذقية؟**

☐ نعم ☐ لا

38- **لماذا اطلعت على المخطط؟**

☐ فضول ☐ لديك أراضي لتعلم فيما إذا تم تنظيمها ☐ معرفة طرق حل مشكلة التجمعات العشوائية

☐ معرفة فيما إذا تم استملاك بعض الأراضي ☐ معرفة إذا تم إعداد المخطط وفق رؤية استراتيجية

39- **كيف تعلم عن صدور المخطط هل عن طريق؟**

☐ الصحف الرسمية ☐ الإعلام والتلفاز ☐ بالصدفة ☐ سماع من أحد الأفراد

☐ موظف في الجهة نفسها التي تعلن عنه

40- **هل أنت راضي عن المخطط ؟**

☐ راضي ☐ غير راضي ☐ نوعا ما

41- **هل شاركت في عملية الإعداد للمخطط التنظيمي ؟**

☐ نعم ☐ لا

42- **إذا شاركت في وضع المخطط حدد نموذج المشاركة المتبع في المدينة**

☐ في تقديم بيانات ☐ في وضع الاهداف ☐ في تحديد الاحتياجات ☐ في اتخاذ القرار ☐ التنفيذ

43- **يرجى تحديد الإجابة حول المخطط التنظيمي من خلال الخيارات التالية حسب رايك :**

- **هل يتطابق المخطط مع واقع المدينة؟** ☐ نعم ☐ لا ☐ نوعا ما ☐ لا أعلم

- **هل حل مشكلة الضغط السكاني وتأمين خدماته؟** ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم

- **هل توسع على حساب الأراضي الزراعية** ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل حل مشكلة المخالفات** ☐ نعم ☐ لا ☐ نوعاً ما ☐ لا أعلم
- **كيف حل مشكلة المخالفات** ☐ إدخالها للتنظيم ☐ الهدم وإعادة البناء ☐ تأمين الخدمات ☐ تجاهلها

- **كيف حل مشكلة الطلب على السكن؟** ☐ توسعات جديدة ☐ جمعيات سكنية ☐ إعادة بناء مناطق سكنية وسط المدينة ☐ لم يحلها
- **هل لوحظ إعادة بناء إحدى المناطق كانت ذات حالة سيئة**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل تمت مراعاة خصوصية المنطقة الزراعية والسياحية**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل لوحظ وجود مخططات تم إعدادها للمجالات التالية:**
  ☐ استعمالات الأراضي ☐ البنية التحتية ☐ مساحات مائية ☐ تغير المناخي ☐ النقل ☐ المساحات الخضراء
  ☐ مخطط واحد تجتمع فيه كل المجالات ☐ لا أعلم
- **هل رافقه مخطط ثلاثي أبعاد (يظهر منظور للكتل البنائية) ويحدد حالة التنمية في ثلاثة أبعاد.**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لبعض المناطق ☐ لا أعلم
- **هل يتعارض مع مصالح السكان ؟**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل لوحظ فيه استملاك بعض الأراضي؟**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل لوحظ فيه شبكة شوارع تخديمية جيدة ومواقف سيارات كافية؟**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل اقترح المخطط خطوط للمترو والترام في وسط المدينة وخارجها ؟**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل اقترح شوارع للمشاة والدراجات الهوائية ؟**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل لوحظ مخطط لاستعمالات تحت الأرض للاستفادة منها في بعض الخدمات التي تهم الحياة اليومية مثلا (مواقف السيارات، مخازن، محال تجارية)؟**
  ☐ نعم ☐ لا ☐ لا أعلم
- **هل اعترضت على المخطط، إذا نعم حدد سبب الاعتراض ؟**
  ☐ نعم ☐ لا

.....

- **هل تكفي مدة شهر برأيك للإعلان على المخطط والاعتراض وإبداء الملاحظات عليه؟**
  ☐ نعم ☐ لا

رابعا : إمكانية تطوير منهجية الإعداد للمخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية

يرجى الإجابة على التساؤلات التالية التي تساعدنا في تحديد الأولويات لتطوير عملية إعداد المخطط التنظيمي وكذلك تقييم إمكانية تفعيل المشاركة المجتمعية كأداة لتطوير المخطط.

45- هل سمعت بمصطلح التنمية الحضرية المستدامة؟
☐ نعم ☐ لا

46- ما هو مدى معرفتك بقضايا التنمية الحضرية المستدامة؟
☐ ضعيفة ☐ وسط ☐ جيدة ☐ ممتازة ☐ لا أعلم

47- كيف تم التعرف عليها؟
☐ ثقافة شخصية ☐ عن الانترنيت ☐ دورات من قبل منظمات غير حكومية ☐ دورات تأهيلية من قبل الجهة الحكومية التي تعمل بها.

48- من بين الأمور التالية مالذي تحدده كأولوية عند إعداد المخطط التنظيمي وذات أهمية بالنسبة لتنمية المدينة، يرجى ترتيبها بالأرقام حسب الأولوية بالنسبة إليك

☐ الإسكان لذوي الدخل المحدود
☐ مناطق السكن العشوائي
☐ الحماية البيئية
☐ رفع أداء شبكة والشوارع الطرق (تحسين أداء النقل)
☐ تحسين وتوفير خدمات كافية للبنية التحتية (الصرف الصحي ، والنفايات ، المياه، الإنارة)
☐

تأمين خدمات حضرية كافية وتوزيعها المتوازن (تأمين مراكز صحية، تعلمية، إدارية)
☐ التنمية الاقتصادية وتأمين فرص عمل قريبة من مراكز الأعمال
☐ تنمية السياحة العامة
☐ التنمية الزراعية
☐ حل مشكلة النمو الحضري المستمر
☐ مشاركة السكان وتواصلهم المستمر مع المعنيين عند إعداد المخططات.

49- هل المشاركة برأيك أداة هامة في عملية إعداد المخطط التنظيمي؟
☐ **نعم** ☐ **لا**

51- من بين النماذج التالية ما هو نموذج المشاركة الذي يمكن يكون برأيك فعال وتفضله للمشاركة في إعداد المخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية هل هي:

☐ مشاركة إلكترونية. ☐ انتخابات (مختار) ☐ اجتماعات مجالس محلية
☐ استبيانات ☐ استطلاع الشارع ☐ الاعلام والتفاز

52- هل سمعت بنموذج المشاركة الإلكترونية؟ ☐ نعم ☐ لا
53- هل يصل الانترنيت إلى المنازل؟ ☐ نعم ☐ لا
54- هل توافق على إبداء الرأي عبر الإنترنيت؟ ☐ نعم ☐ لا

55- يرجى إبداء الملاحظات والاقتراحات إن أمكن فيما يتعلق بعملية إعداد المخطط التنظيمي لمحافظة/مدينة اللاذقية

.....
.....
.....
.....
.....

الملحق (5)

الترتيب	عدم توافر السكن لشرائح الدخل المنخفض والمحدود والموقع الملائم له (%)	البنية التحتية السيئة (%)	ضعف شبكة النقل وخدمتها المحدودة. (%)	التلوث البيئي. (%)	سوء الخدمات الحضرية التنموية للسكن العشوائي. (%)	شروط البناء والتراخيص. (%)	قدم ومحدودية القوانين وعدم تطويرها تلائما مع تغيرات الواقع. (%)	سوء التنظيم العمراني والتصميم الحضري في المدينة (%)	حالتها الفيزيائية وقلة المساحات الخضراء (%).	ضعف الأجهزة الإدارية التخطيطية القائمة على التخطيط (%)
1	48	28	16	-	14	-	-	-	8	25
2	16	20	14	-	30	14	8	26	-	17
3	14	11	12	1	9	-	9	12	-	11
4	38	9	18	18	22	16	11	20	16	10
5	30	6	-	12	10	-	33	20	15	10
6	10	-	10	24	5	32	12	-	25	-
7	2	10	8	22	-	5	-	10	3	-
8	-	-	-	-	-	10	9	-	12	12
9	4	-	-	-	-	7	8	3	14	-
10	1	-	-	15	-	6		-	5	-
لم يحدد	9	14	17	9	-	10	10	9	7	15

الجدول 65: النسب المئوية لنتائج معالجة البيانات وفق الاستبيان لمحور تحديد أولويات المشاكل

الترتيب	تأمين السكن لذوي الدخل المحدود (%)	مناطق السكن العشوائي (%)	الحماية البيئية. (%)	رفع أداء شبكة الشوارع والطرق (%)	تحسين وتوفير خدمات كافية للبنية التحتية. (%)	التنمية الاقتصادية وتأمين فرص عمل قريبة من مراكز الأعمال (%)	تنمية السياحة العامة (%)	لتنمية الزراعية (%)	حل مشكلة النمو الحضري المستمر (%).	مشاركة السكان وتواصلهم المستمر مع المعنيين عند إعداد المخططات. (%)
1	28	26	12	0	8	12	0	0	0	12
2	22	25	2	10	12	0	0	0	0	6
3	18	2	13	4	14	13	2	2	0	21
4	3	0	1	30	12	27	4	7	8	0
5	2	0	23	2	16	8	6	6	10	0
6	2	14	0	0	12	10	16	16	0	0
7	5	6	19	9	4	10	22	22	12	0
8	2	10	10	9	10	2	14	14	20	20
9	4	2	6	7	2	2	6	6	12	10
10	0	2	4	6	0	4	16	16	8	15
لم يحدد	12	10	10	13	13	11	14	11	20	16

الجدول 86: النسب المئوية لأولويات العمل المحددة من قبل السكان

الملحق (6): قائمة التعاريف والمصطلحات

UN-HABITAT	الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل)
EAP - Engineers Against Povert	منظمة غير حكومية اختصاصية في مجال الهندسة والتنمية تهدف القضاء على الفقر وتحقيق التنمية المستدامة
APG -Angelo Planning Group	مجموعة التخطيط أنجيلو: معتمد رسمي لدراسات التخطيط في بولندا
Earth Summit	مؤتمر قمة الأرض
citiesalliance	تحالف المدن
ICLEI- International Council for Local Environmental Initiatives	المجلس الدولي للمبادرات البيئية المحلية
UNITED KINGDOM-UK	المملكة المتحدة البريطانية.
exurbs	ضواحي المدن الخارجية
Suburb	الضواحي الحضرية
World Development Report	تقرير التنمية العالمي
UNSTATs - -United Nations Statistics	إحصائيات الأمم المتحدة
EU -European Union	الاتحاد الأوروبي
OECD -Organisation for Economic Co-operation and Development	منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
MDGs- Millennium Development Goals	أهداف التنمية الألفية
WB-World Bank	البنك العالمي
Urban Regeneration	التجديد الحضري
SCOT:Schéma de Cohérence Territoriale	المخطط التوجيهي الإقليمي في فرنسا
GUP-General Urbanistic Plan	المخطط التنظيمي الحضري العام للمدينة
DUP -Detailed Urbanistic Plan	المخطط التفصيلي
accessibility	إمكانية الوصول
proximity	التقارب
functiona mix	اندماج الوظائف
ABC - The Right Business in the Right Place	سياسة العمل المناسب في المكان المناسب
DTA-directives territoriale d'aménagement	وقانون التخطيط الإقليمي في فرنسا
RU – Loi Solidarité et Renouvellement Urbain,13 Dec	وقانون التجديد الحضري في فرنسا
MCE – *Evaluation* Criteria-*Multi*	التقييم متعدد المعايير
AUP - Plan Area Urbanistic	المخطط الحضري لمنطقة من المدينة
UUS- Urban Underground Space use	الاستعمالات تحت الأرض
BC- British Columbia	المجتمع البريطاني
SOWT- Strengths Threats.,Weaknesses ,Opportunities	أداة التحليل الاستراتيجي سوات "القوى، والفرص، والضعف، والمخاطر"
* LEED - Leadership in Energy and Environmental Design	القيادة في الطاقة والتصميم البيئي

قائمة بأسماء المديريات والجهات الرسمية والأشخاص التي تمّ إجراء المقابلة معها

المديريات والجهات الرسمية	الأشخاص التي تم إجراء المقابلة معها.
الشركة العامة للدراسات الهندسية والاستشارات الفنية في محافظة اللاذقية	م. لينا فرح من أعضاء الجهة الدارسة للمخطط التنظيمي لمدينة اللاذقية المعلن عام 2008
مديرية الخدمات الفنية في محافظة اللاذقية	م. فادي صقر، رئيس قسم التخطيط العمراني والتنظيم م. تمام جابر، مدير إدارة قسم الطرق م.علي القوذي، قسم الطرق م.وليد حسن، مدير قسم إدارة النفايات الصلبة
الشركة العامة للصرف الصحي في محافظة اللاذقية	د.م سامر أحمد، المدير العام للشركة م.سهيل محفوض، قسم الشؤون الفنية
مجلس مدينة اللاذقية	م. كمال حمود، مدير إدارة التأهيل والتدريب, عضو لجنة المتابعة م.يامن بصيصن رئيس دائرة التنظيم العمراني م .نمير محفوض، دائرة التنظيم العمراني
مديرية البيئة في محافظة اللاذقية	م.حبيب ديرعطاني, نائب المدير العام للمديرية
مديرية الصناعة في محافظة اللاذقية	م.باسل أحمد، قسم الإحصاء
مديرية التخطيط الإقليمي ومركز دعم القرار في محافظة اللاذقية	م.سحر عيسى، مديرة مديرية التخطيط الإقليمي ودعم القرار
مديرية الإحصاء في محافظة اللاذقية	
المؤسسة العامة لمياه الشرب في محافظة اللاذقية	قسم التخطيط والإحصاء
مجلس محافظة اللاذقية	د. أوس عثمان رئيس مجلس المحافظة

Ministry of Higher Education
Damascus University
Faculty of Architecture
Department of Planning and Environment



Development the methodology of preparing master plans as an essential tool for development the Syrian cities
Case study: Syria - Lattakia

A dissertation Submitted to obtain the doctoral degree in architecture engineering department of Cities planning and Environment

By
Eng. Safaa sultan mayya

Supervisor
Prof. Yassar Abdin

Co-Supervisor
Prof. Roula Maya

Damascus/November/ 2014

Development the methodology of preparing master plans as an essential tool for development the Syrian cities
Case study: Syria - Lattakia

Research summary

Syrian cities faced challenges and pressures that obstruct the march of development in it, which most of them resulted from Continuous population growth associated with the Powers and economic and social variables, and it's effects on the natural environment and quality of life, Also it was accompanied by weak master planning systems that used by local administrations and control the traditional policies and procedures in the preparation and directing master plans. Though it was necessary to meet this challenges by taking actions and effective decisions and changes in policies and standards and adoption a new framework to formulate guidelines master plans to ensure face those challenges.

the city of Lattakia, like other Syrian cities is exposeding in turn to continuous challenges and pressures. Increasing urban growth comes in the forefront of this challenge which has led to Group of environmental social and economic challenges. This Represented with consumption of land and increasing pressure on infrastructure and natural resources, which has led to a state of imbalanced development associated with the weakness of the planning policies taken to directing, and limiting themselves to limited regulatory measures and procedures that are unique with immediate solutions without respond to emerging changes. So the absence of an effective strategy for sustainable urban development in the city of Lattakia reflected on the system of master planning and on the process of preparing the master plan that were not directed to manage such as growth and face its effects, thus make it a reason to increase the urban problems of the city rather than being a tool for improving the quality of life. And this added a major challenge to the policy-makers and decision-makers which is how to take advantage of the urban growth in advancing development in the city and invest it to be a motivation and incentive at the level of the city and the rural together. This calls to the search for the best policies and the means and the proper tools to take the master planning system the effective role in the city to achieve sustainable urban development.

Based on that, this research studies the issue of development for Syrian cities, including the city of Lattakia, and directed towards sustainability through the development the methodology of preparation master plans to be more flexible and realistic by suggestion comprehensive action procedures to develop policies and planning methods to be in accordance with the principles of sustainability, and also suggest an appropriate analytical tool to the local circumstances to the city For monitoring the master plans and its location from sustainability in order to be able to identify problems and objectives accurately. also to develop a future vision for the preparation of sustainable master plan and formulate strategies to make the required changes associated with the areas of sustainable

environmental development, and spatial, social, economic, and administrative orientations, this will be with the participation of the affected owners from the locals and the private sector. So research started from theoretical study associated with the subject of research as well as practical study for lattakia city and which has been reached to set of directions that indicate to importance of re-classification the urban agglomerations in lattakia province. This help guide the master plan and development the key stages of its preparation and create an effective competent with the process of preparation and development methodology of its ratification ,also activating the appropriate mechanism of participatory for the case study. Also analysis and evaluation the various Arab and international successful experiences that have achieved sustainable development of their cities through the development the mechanism of preparation master plans in it, and compare between them To infer the most common procedures, which had a larger role in the preparation of a sustainable master plan .This contributed to propose a strategic framework to achieve the future vision, strategies and priorities that achieve the desired development in Lattakia Master Plan.